**보건사회연구** 39(1), 2019, 136-165
Health and Social Welfare Review
http://dx.doi.org/10.15709/hswr.2019.39.1.136

# 장애인의 이동이 사회적 배제에 미치는 영향에 관한 탐색적 연구

**이 유 신**
(한양대학교)

**김 한 성***
(한양대학교)

장애인은 사회적 배제의 위험에 가장 취약한 집단으로 설명되어왔다. 장애인의 사회적 배제는 다차원적 기회의 제약과 또 다른 사회적 배제의 재생산으로 이어질 수 있다는 점에서 심각한 문제이다. 장애인의 사회적 배제에 대한 설명요인을 분명히 하는 것은 장애인이 경험하는 불평등에 대한 사회적 환경과 배제과정에서의 원인을 탐색하는 일환이다. 이 연구의 목적은 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향을 실증적으로 살펴보는 것이다. 이를 위하여, 이론적 논의를 통해 이동성이 사회적 배제의 결과로 이어질 가능성에 대한 명제의 연역적 도출을 시도하였다. 이후, 설문조사 데이터를 사용하여 장애인의 이동성과 사회적 배제의 관계를 실증적으로 검증하였다. 장애인의 이동성과 사회적 배제와의 관계를 검증하는 회귀분석의 결과, 장애인의 외출횟수와 외출 시 편의의 정도가 사회적 배제에 유의미한 부적영향력을 미치는 것으로 나타났다. 이후, 위치추적데이터를 사용하여 장애인의 실제 이동의 양상을 측정하였다. 연구의 결과는 사회적 약자의 위치에 있는 장애인들의 낮고 폐쇄적인 이동양상과 이로 인해 발생할 수 있는 사회적 배제의 위험을 설명한다.

**주요 용어: 모빌리티스, 장애인, 사회적 배제, 이동성**

이 논문은 2018년도 정부(과학기술정보통신부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(No. 2018R1A5A7059549); 본 논문은 제1저자(이유신)의 2017년 박사학위 논문인 '장애인의 이동성과 사회적 배제'를 바탕으로 작성한 것임.

IRB No: HYI-17-143-2, 한양대학교

* 교신저자: 김한성, 한양대학교(hsk@hanyang.ac.kr)

■ 투고일: 2018.10.31 ■ 수정일: 2019.1.3 ■ 게재확정일: 2019.1.7

# Ⅰ. 서론

장애인은 취약계층 중에서도 사회적 배제를 경험하는 가장 대표적인 집단으로 알려져 있으며 또 현재도 그러하다(O'Grady, Pleasence, Balmer, Buck & Genn, 2004). 장애인에 대한 일할 수 없는 몸, 혹은 비생산성, 환자역할(sick role), 의존성 등의 부정적인 사회적 표상은 장애인을 사회적 배제에 가장 많이 노출되도록 만들었다(이익섭, 최정아, 2005). 2014 장애인 실태조사에 따르면 우리나라의 전체 장애인구(2,726,910) 중 15세 이상 장애인의 경제활동참가율은 39.0%로 전체 인구의 경제활동참가율(61.4%)에 비교해 낮은 수준이다. 월평균수입 역시, 임금근로 장애인 기준, 153만원으로 우리나라 전국 상용근로자 월평균임금(329만원)의 46%수준에 그친다. 외부활동의 경우, 전체장애인 중 15.7%가 1개월간 3회 미만의 외출을 하였으며, 외출에 대한 욕구가 전혀 없는 이들도 12.1%를 차지하였다. 전체 장애인의 44%는 집밖 활동을 하는데 불편을 겪는 것으로 나타나, 장애인들의 외부활동과 이를 위한 사회적 지지망 역시 미약하였다. 또한, 다수의 장애인은 이동의 편의성, 미흡한 문화시설에의 접근성 등의 제약을 가지고 있었으며, 이는 곧, 여가활동을 비롯한 사회적 참여활동의 제약으로 이어지는 것으로 나타났다(장애인 실태조사, 2014). 장애인에 대한 차별의 실태 역시, 차별이 심하다고 응답한 응답자는 전체의 66.5%에 해당하였으며, 실제로 차별행위 진정사건의 50%이상이 장애로 인한 차별이었다(통계청, 2013; 국가인권위원회 2016). 이와 같은 조사결과들은 한국사회에서 장애인들이 여전히 다양한 차원의 사회적 배제에 노출되어 있다는 것을 설명한다. 우려되는 점은 장애인에게 다차원적으로 이루어지는 기회에 대한 배제가 요인들 간 상호작용을 통해 강화될 수 있다는 점이다(Silver, 1994).

장애인의 사회적 배제를 유발하는 것은 다양한 차원에서의 타인과의 접촉과 상호작용을 저해하는 요인들에 기인한다. 장애인의 이동에 대한 선행의 연구들은 일관적으로 장애인의 열악한 이동의 현실을 지적한다. 장애인에게 주어지는 이동의 제약과 이로 인해 발생할 수 있는 다차원적 기회의 박탈과정은 곧 이동에 대한 제약으로 장애인에게 발현될 수 있는 다양한 차원의 사회적 배제를 시사한다. 하지만 지금까지 장애인의 이동에 대한 제약이 이들의 사회적 배제에 미치는 영향에 대한 실증적 검증의 시도는 많지 않았다. 이에 본 연구는 '장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향'을 검증한다. 구체적으로, Durkheim(1893)의 유기적 연대이론과 Foucault(1973)의 공간이론,

Urry(2014)의 모빌리티패러다임을 기반으로 인간의 유기적인 연대를 촉진하는 개인 간 상호작용과 이를 저해하는 공간적 분리를 통한 사회적 배제의 설명을 시도한다.

장애인의 이동성에 대한 지금까지의 논의는 주로 소수를 대상으로 한 사례연구 혹은 응답자의 기억에 의존한 자기평가를 기반으로 하는 법칙정립적 연구를 중심으로 이루어져 왔다. 이동성이 가지는 역동적 속성과 경험적 특성을 기반할 때, 장애인의 이동에 대한 실증 데이터의 구축과 탐색이 이루어질 필요가 있다. 장애인의 사회적 배제의 문제와 관련한 또 다른 쟁점은 장애인이 가지는 신체적, 정신적 손상과 사회적 환경의 상호작용이 사회적 배제를 유발한다는데 대한 논의가 제한적이라는 점과 사회적 배제의 측정에 있어 계량적, 객관적으로만 접근하고 있다는 점이다(김동기, 이웅, 2012). 따라서 객관적으로 접근할 수 없는 주관적 측면을 포함한 사회적 배제의 요인들에 대한 탐색이 함께 이루어져야 할 것이다. 연구의 목적은 두 가지 과정을 통하여 이루어질 것이다. 첫 번째, 본 연구를 위해 수집한 설문자료를 기반으로 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향을 탐색할 것이다. 두 번째, 설문에 참여한 응답자 중 일부 장애인의 이동성을 직접 측정하여 장애인의 이동성과 사회적 배제에 대한 실증적 검증을 시도할 것이다.

# Ⅱ. 이론적 배경 및 선행연구

## 1. 사회적 배제와 이동성

사회적 배제에 대한 개념화는 다양한 패러다임을 통한 접근이 가능하다. 연대 패러다임의 관점에서 사회적 배제는 사회구조적 모순으로 인해 개인과 사회 간 연대가 끊어지거나 해체되었을 때 발생하는 인간소외의 가능성으로 설명된다(Silver, 1994). 사회적 배제는 경제적 이익추구보다 문화와 도덕성의 파기에서 비롯되는데, 문화의 경계선이 사회적 분리를 낳게 하며 이는 주로 가난하고 실업한 사회적 약자들을 소수자로써 상정하는 경계로 이어지게 된다는 것이다(Silver, 1994). 이 연구는 연대적 차원의 사회적 배제를 결속을 저해하는 물리적 연결과 고립에의 결과로 상정하는 담론에 주목하였다. 구체적으로, 인간의 연대는 무엇으로부터 비롯되며 연대의 촉진을 이루는 기제는 무엇

인가를 고찰한다. 이를 토대로 연결의 과정을 함의하는 이동을 통한 사회적 배제로의 접근을 시도한다.

연대패러다임의 관점에서의 사회적 배제에 대한 시각은 Rousseau(1963)와 Durkheim(1893)의 논의를 기반으로 한다. Rousseau(1963)와 Durkheim(1893)은 개개인 사이의 연대의 원천이 어디에서 비롯되었는지를 설명하고 연대로부터 배제되는 소수에 대한 이론적 기반을 제시하였다. 그들은 '무엇이 사회를 통합시키며, 통합에서의 배제는 어떠한 맥락에서 발생하는가'에 대한 질문을 던진다. Rousseau(1963)는 사회 계약론을 통해 집단적으로 연대해서 살 수밖에 없는 인간의 한계와, 연대의 계약을 통해 성취되는 보편적 평등을 주장하였다. 그는 다른 사람들에 의존해서 살 수밖에 없는 인간의 운명을 다음과 같이 역설한다.

"인간은 자유로운 존재로 태어나지만 어디에서나 쇠사슬에 묶여있다(Rousseau, 1963: 22)"

자연에만 의지한 채 살아가지 않는 이상 인간은 사회에 속할 수밖에 없는 존재이며, 그러기 위해서는 다른 이와의 연대가 필수적이다. 연대는 결코 강제적으로 이루어지는 것이 아니며 개개인의 자의적인 사회와의 계약을 통해 성립될 수 있다. 개인은 자신의 본능과 충동을 비롯한 모든 권리를 사회에 양도함으로써 사회 전체의 힘을 얻을 수 있게 된다. 이렇게 개인과 사회와의 계약관계가 성립될 때, 개개인은 자신의 모든 권리를 사회에 양도하였으므로 모두 평등한 상태가 되며, 오로지 이들을 지휘할 수 있는 것은 공익을 추구하기 위한 일반의지(volontegenerale) 뿐이다. 연대에 대한 자의적 계약을 기반으로 하는 그의 접근방법은 곧 개개인에게 주어지는 사회적 권리를 정당하게 한다. 만약 사회계약 하에서 사회적 불평등이 발생한다면 그것은 사회제도에 대한 책임으로 해석할 수 있기 때문이다. 그는 공동체의 노력을 통해 이와 같은 불평등은 충분히 제거 가능하며 나아가 자연적 불평등(선천적 신체, 정신, 연령, 건강 등)으로 인한 불평등 역시 합법적 평등으로 이어질 수 있음을 주장하였다(Rousseau, 1963). 예컨대, 장애인에게 주어지는 자연적 불평등 역시 사회에서의 권리 보장을 통해 사회적 평등으로 전환시킬 수 있다는 것이다. 이와 같은 불평등과 차별을 제거하기 위한 사회적 차원의 접근이 성공적으로 이루어진다면 이는 더 견고한 사회적 유대를 형성할 수 있는 기반이 된다

고 보았다.

Rousseau(1963)가 운명론에 기반한 인간의 계약적 연대를 주장하였다면 Durkheim(1893)은 개인성에 기반한 유기적 연대를 주장하였다는 점에서 다른 시각을 견지한다. 즉, 선천적이거나 집단의 유사성을 기반으로 결속되던 과거의 기계적 연대가 산업화 이후의 노동 분업이나 인구증가, 도시발전 등의 상호작용의 기회가 늘어남에 따른 유기적 결속으로 변모하게 되었다는 것이다(김문조 등, 2013). 유기적 연대는 개인성(individuality)에 기초한다는 점에서 기계적 연대와 차별된다. 개개인은 제 각기 자신의 이익을 기반으로 분리되어 있는 존재들이다. 집단과 연대하는데 개인의 이익은 상충한다는 점에서 개인성에 기초하여 연대가 이루어진다는 것은 어찌 보면 이율배반적이다. 하지만 그는 개인의 차이가 서로를 보완해주고 필요하게 만들며, 서로 다른 개인의 유기적 연결이 이루어지도록 함으로써 연대를 가능하게 만든다고 주장하였다. 그는 노동분업을 기계적 연대와 유기적 연대를 구분하는 핵심적인 기준으로 보았다(김종엽, 1998).

> "우리 연구의 출발점은 개인적인 인성과 사회적 연대간의 연관의 문제였다. 개인이 점점 더 자율적이 되어가면서 점점 더 밀접하게 사회에 의존하는 일이 어떻게 일어나는가 … 이러한 이율배반을 해결하는 것은 점점 증대되는 분업으로부터 출현한 사회적 연대의 변형이었다(Durkheim, 1893: xxx)."

그렇다면 개인으로 하여금 이해를 벗어나 집합적 결속을 이루도록 하는 원천은 무엇인가? Durkheim(1893)에 의하면 개인의 이해(利害)만으로 연대가 이루어진다면 그것은 일시적이거나 우연한 연합만을 만들어 낼 뿐이다. 그는 인간의 결속이 도덕적 신념에서 비롯된다고 보았다. Durkheim(1893)은 이러한 주장의 출발점이 된 Schaffle의 논지를 기반으로 다음과 같이 설명을 더하였다. Schaffle는 사회의 결속은 물질적 관계가 아닌 관념적 유대에 의해 결속된다고 주장하였는데 Durkheim(1893)은 그렇기 때문에 인간은 고립된 개인보다 사회에 소속되어 있을 때 사회가 가지는 문화적, 기술적 부를 축적함으로써 진정으로 인간다워 질 수 있다고 보았다(Durkheim, 1893; Giddens, 2008 재인용). Durkheim(1893)은 Schaffle의 주장을 그대로 합치하여 결속의 원리를 설명한다. 하지만 Durkheim(1893)은 전통적 도덕적 신념의 중요성이 줄어듦에도 현대

의 복잡한 사회가 반드시 해체되는 경향을 보이지 않음에 주목했다. 분업의 확대는 직업적 기능의 전문화, 집단의 재능, 능력, 태도의 개발을 촉진하였고 그런 개인들에게 도덕적 이상의 일괄적인 주입은 상충할 수밖에 없기 때문이다. Durkheim(1893)은 이전의 도덕률에 대한 논의가 어떠한 선험적 가정에서 비롯된 윤리적 도식임을 비판하였다. 도덕률들은 사회 속에서 발전되는 것이며 따라서 시간과 장소, 사회생활의 조건들을 통해 개인과 사회를 바라보아야 한다는 것이다(Durkheim, 1893).

Durkheim(1893)은 사회적 결속을 경험적이고 과학적으로 가늠할 수 있는 지표를 도시에 관한 사회학적 관점을 토대로 추론하였다. 그는 변화해 가는 도덕적 연대의 형상에 대한 외적지표를 특정사회의 법을 통하여 증명하고자 하였다. 법률적 명령은 제재 대상의 행위에 관한 규칙이며 사회생활의 도덕률을 반영하기 때문이다(Durkheim, 1893). 법에는 억압적 법과 보상적 법이 있으며 이는 두 가지 상이한 사회적 연대를 반영하는 결과로 해석된다. 이전의 억압적 법은 고통과 손실을 통한 제재 방식으로 개인보다 사회전체, 집단적 규범에 대한 도전을 사회 집단적으로 응징하는 법이다. 이 법은 사회 성원 간 위계적, 생리적, 인습적, 권위적 집단적 사회관계를 특징으로 하는 기계사회 연대를 반영한다. 이에 반해 보상적 법은 범법과 탈선을 개인적인 도덕과 책임의 교정을 통해 정상으로 환원시키려는 목적을 가진다. 이 법은 상이한 기능과 역할을 담당하는 사회 개별 성원 간의 상호 협동적인 분업관계를 도모하는 유기적 연대에서 나타난다. 즉, 근대사회적 노동분업을 토대로 협동의식과 방식으로 바뀌어 진다는 것이다(조명래, 2002). 그렇다면 이러한 기계적 연대가 유기적 연대로 변모하는 과정은 무엇으로 설명 될 수 있는가. Durkheim(1971)은 이것이 개인 간 '접촉빈도'를 통해 설명가능하다고 보고 다음과 같이 서술하였다.

> "유기적 연대는 더 많은 개인이 서로 상대방에 대하여 행위하고 반응할 수 있을 만큼 충분히 접촉하게 됨에 따라서 진전된다(Durkheim, 1971; Giddens, 2008: 174 재인용)"

그는 노동분업의 성장이 일어나기 위해서는 많은 관계들이 형성되어 서로 분리되어 있던 집단들을 접촉하게 해야 한다고 주장했다. 서로 다른 생활양식과 신념이 서로 접촉하게 되면 각 집단이 고립상태에서 가지고 있던 내적 동질성이 깨지고 경제적·문화적 교류가 일어나도록 자극이 유발될 수 있다는 것이다. 그는 사회적 노동분업을 결정하는

변수를 물질적 밀도(Material density: 인구밀도)와 도덕적(정신적) 밀도(Moral Density: 성원들 간 상호작용의 밀도)로 설명한다(조명래, 2002). 현대사회에서 양자의 유기적 연결은 다음과 같이 이루어진다. 도덕적 밀도, 즉, 상호작용의 밀도의 증가는 사회적 '기능 간 분화(differentiation of funtions)'로 이어지며 노동의 분업이 진전 되도록 한다. 여기서 도덕적 밀도의 증가는 지속적인 물리적 관계를 통해 표출될 수 있다. 즉, 도덕적 밀도의 증가는 주로 물질적 밀도 상승에 기반 하는 부수적 현상이다. 달리 말하면, 도덕적 밀도로 인한 기능분화의 촉진은 물질적 밀도를 매개로 성장한다.

> "분업은 사회들의 규모와 밀도에 정비례하여 진전되며, 사회의 발전과 더불어 분업이 점진적으로 발전해 간다면 그것은 사람들의 밀도가 높아지고 일반적으로 규모가 커져가기 때문이다(Durkheim, 1971; Giddens, 2008: 174 재인용)"

Durkheim(1893)은 또한 일련의 유기적 연대가 가능하기 위한 물질적 밀도는 이를 촉진하는 매개장을 통해 구현가능한데 이는 도시화를 통해 이루어질 수 있다고 보았다. 도시에 밀집한 인구활동, 소통체계, 문화적 지향성 등은 모두 도시 내에 밀집된 활동단위들 간의 분화를 촉진하면서 동시에 이들 사이에 상호보완적인 분업적 관계를 촉진하는 공간적인 기제들이 된다는 것이다(조명래, 2002). 서로 다른 개인이 유기적으로 연대하는 과정에 대한 그의 고찰은 사회구성원들이 서로 연대하기 위해 이루어져야할 상호작용의 중요성을 시사한다. 특히 이 과정에서 물리적 차원의 접촉빈도와 공간적 차원의 밀도를 통한 연대에 대한 그의 고찰은 규범적 통합이라는 선험적 가정에 대한 역사적, 사회적 그리고 실증적 근거를 제시한다.

이 연구에서는 그렇다면 상호작용과 공간적 분화로 인한 소수자의 연대에서의 배제는 설명 가능할 것인지에 대해 고찰한다. Foucault(1973)는 물리적 분리를 통해 논의를 구체화 한다. 그는 시공간을 축으로 물리적 관점에서의 연대와 연대로부터의 배제에 대한 설명을 시도하였다. Foucault(1973) 역시 현대사회에서 조직 혹은 집단의 주요한 역할을 강조한다. 이는 Durkheim(1893)과 Rousseau(1963)의 논의와 마찬가지로 필연적으로 조직에 포함될 수밖에 없는 인간의 한계에서 출발한다. 현대사회에서 인간에게 필요한 대부분의 것들은 이웃 혹은 가족으로 대변되는 다른 이들을 통해 제공받게 되는데, 이로 인하여 인간은 더욱 더 의존적으로 변모하였다. 조직은 이 과정에서 사람들의

행위와 자원을 중재하는 조정력을 제공한다. 동시에, 조직은 개인의 권력을 빼앗고 개인의 무력화를 유발하게 되는데, Foucault(1973)는 그 과정에 주목했다. 그는 특히 조직 내에서 이루어지는 시공간의 통제를 통한 집단 간 분리와 양극화를 다음과 같이 설명하였다.

"조직의 지리적 위치는 그 기능에 영향을 미칠 수 있는데 특히 비공식적 관계에 크게 의존하는 경우에 더 그러하다. 물리적으로 가깝다고 하는 것이 원초집단의 형성을 더 쉽게 하는 반면에, 물리적으로 거리가 있으면 집단을 양극화시켜 부서들 간에 '그들'과 '우리'라는 태도를 낳게 한다(Foucault, 1973: 669)."

그는 건축구조라는 물리적 특성을 통해 조직 내에서 권력을 가지는 집단과 가지지 못한 집단의 불균형과 집단의 분리 현상을 설명한다. 예를 들어, 높은 곳으로 올라갈수록 높은 직위의 공간이 부여되는 기업조직의 공간적 체계는 곧 최상층의 집단과 최하층의 집단 간 단절로 이어질 수 있다는 것이다. 그의 논의는 물리적 공간이 어떻게 사회적 연대를 파괴 하고 배제되는 집단을 만들어 내는지를 설명한다. Foucault(1973)의 연구는 소수의 집단이 연대에서 배제되는 배경을 공간의 물리적 분리로부터 바라봄으로써 시공간적 분리로부터 발생할 수 있는 사회적 배제에 대한 이론적 토대를 마련했다.

Foucault(1973)의 관점에서 소수자의 사회적 배제를 설명하는 공간적 고립은 기본적으로 정주적인 관점에서 분리된 상태를 설명변수로 제시한다. 하지만 단순히 분리된 공간이 곧 단절로 이어진다고 하기에 인간은 동태적 존재이며 단절된 공간을 이동할 수 있는 능력을 가진다는 점이 고려되어야 한다. 즉, 인간은 기본적으로 목적을 달성하기 위한 연결의 욕구를 가지고 있으며, 현대사회의 다양한 네트워크 환경의 발달은 더 빠르고 광범위한 연결이 이루어질 수 있도록 하였다. 그렇다면 동태적 관점에서 연대의 결정요인인 도덕적 밀도는 개체 간 밀집되어 있는 정도로 대표되는 물리적 밀도 뿐 아니라 서로의 상호작용을 촉진하도록 하는 이동의 정도에 매개될 가능성이 있다. 실제로 Durkheim(1895)은 이동성이 물리적 밀도를 측정하는 하나의 지표로써 설명될 수 있음을 다음과 같이 제시한 바 있다.

"물리적 밀도… 이것이 한 단위 지역 당 거주자의 수로 이해될 뿐 아니라, 통신과 운송수

단의 발전으로도 이해된다면… 이것은 정상적일 경우 도덕적 밀도와 비례하며, 일반적으로 그것을 측정하는 수단으로 사용될 수 있다(Durkheim, 1895: 137)"[1)]

Rousseau(1963)에서 Durkheim(1893), Foucault(1973)로 이어지는 일련의 논의는 이동을 공간 단절을 극복하는 연결고리로써 상정할 수 있도록 한다. 이후 모빌리티패러다임에서는 그들이 말한 정주적 공간을 동태적 시선으로 바라봄으로써 물리적 분리로부터의 연대가 이루어질 수 있는 가능성을 설명한다.

## 2. 모빌리티스 패러다임(Mobilities Paradigm)

모빌리티스 패러다임은 공간을 연결하는 다양한 이동과 이동이 생산·재생산하는 사회관계에 대한 분석틀을 제공한다. Urry(2014)는 인간의 사회적 관계 및 활동에는 이동의 과정이 전제된다고 설명한다. 인간의 사건과 관계가 이루어지는 공간은 항상 물리적으로 분리되어 있기 때문이다. 따라서 공간 간 연결의 과정이 어떻게 이루어지는가는 사회적 배제를 결정하는 주요 설명요인으로 작용할 가능성이 있다. 모빌리티스 패러다임은 이와 같은 다차원적 연결의 과정에 주목한다.

이전의 정주적 관점의 시공간에 대한 설명은 Simmel(1990)과 Bauman(1993)의 논의를 통하여 유동적 관계를 포함하는 사회적 공간으로의 관점으로 전환되었다. Simmel(1990)은 근대도시의 근접 거리, 이동에 관한 분석을 통하여, 각 사회적 요소를 포함하는 공간들은 고정적이며 분리된 구조가 아닌, 사회적 상호작용과 관계 등의 연결된 형태의 사회화가 이루어지는 공간으로써 설명하였다(김덕영, 윤미애, 2006). 그는 이동을 통하여 사람들과 대면하게 되는 과정에서 시각, 후각, 청각 등의 감각 등을 기반으로 이루어지는 상호작용이 인간의 관계와 사회화를 가능하게 한다는 것을 설명한다(윤신희, 노시학, 2015). 이후 Bauman(1993)은 액체근대(Liquid Modernity)의 논의를 통하여 유동적이고 관계적인 사회적 공간의 변모를 역설한 바 있다. 구체적으로 그는

1) 하지만 이동성을 통한 연대의 가능성에 대하여 뒤르켐은 몇가지 예외의 경우가 존재한다는 입장을 제시하였다. 그의 논의에 의하면 사회 안에서의 통합은 인격을 매개로 해야 하며 물권을 기반으로 이루어지는 부정적 연대는 아무런 인격적 통합을 일으키지 못한다고 보기 때문이다. 즉, 성공지향적 행위를 목적으로 무의미한 사회관계를 확장하는 이동수단은 구분되어야 한다는 것을 주장하였다(김종엽, 1998)

근대사회에서 더 빠른 이동수단의 획득과 이동속도의 증가를 통한 시간의 지배는 권력과 지배를 위한 가장 주요한 요인이 될 것임을 설명하였다. 즉, 근대사회에서 유연성과 확장성을 획득한다는 것은 운동의 순간성에 가장 근접한 사람들, 즉 더 빨리 움직이고 행동하는 사람들과 같은 '정보네트워크의 소유자'들을 의미하며, 이들이 곧 지배층으로 규정될 수 있다는 것이다. 이들은 도망가거나 결속을 끊고, 다른 공간으로의 이동을 실행하는 속도를 결정할 권리를 가지고 있으며, 묶이지 않은 그들의 손은 묶인 사람들을 지배할 수 있도록 한다(유승호, 2013). 따라서 이동의 자유는 영원히 희소하며 불평등하게 분배되고, 계층화의 주요한 요인이 될 수 있다(Urry, 2014).

21세기 현대사회에 들어서면서 모빌리티는 네트워크의 공간, 연결의 공간을 함의하게 되었다. 일련의 논의는 Kaufmann(2000), Urry(2014)를 통하여 설명된다. 이들의 논의는 기존의 자본에 대한 사회적, 경제적 차원의 접근과는 차별되는, 고이동성 사회의 새로운 형태의 모빌리티 자본(mobility capital)을 규정한다(윤진희, 노시학, 2015). Kaufmann(2000)은 Putnam(1993)의 사회적 자본의 개념을 빌려 모빌리티 자본으로의 개념 확대를 설명하는데, 그는 특히 이동을 가능하게 하는 이동의 잠재력, 즉, 모틸리티 자원의 필요성을 역설함으로써 이동의 중요성을 강조한다. 모틸리티 자원이 충족될 때, 현대사회의 광범위한 시공간적 제약을 벗어날 수 있으며, 따라서 이동성은 현대사회에서 개인이 삶을 영위하고 확장하기 위해서 갖추어야 하는 필수적 자본이라는 것이다(윤진희, 노시학, 2015).

Urry(2014)는 모빌리티 자본을 경제활동의 공간적 확대와 공간의 통제수단으로써 바라보던 이전의 논의에서 나아가 네트워크 자본을 유지하기 위한 하나의 조건으로써 모빌리티 자본을 설명하였다. 즉, 개인의 네트워크 형성과 유지를 위해 조직 내에서 이동수단, 이동능력을 활용 가능하도록 하는 요인으로써 모빌리티 자본을 바라보았다(Urry, 2014). 그는 다양한 이동의 형태를 이용하고 유발할 수 있는 모빌리티스는 나은 삶을 영위하기 위한 권리이자 역량일 수 있음을 지적한다. 특히 고도화되고 세계화된 현대사회에서 이동성도 점차 확대되기 시작하였는데, 따라서 모빌리티의 역량에 따라 지위나 권력이 정해질 수 있다는 것을 주장하였다. 실질적 이동과 이동을 가능하게 하는 잠재적 이동에 따라 사회적, 정치적 관계가 구성된다는 것이다. 이는 곧 이동이 불평등을 유발할 가능성을 함의한다, 즉, 낮은 이동성을 가지는 집단에게는 부동성을 유발하는 장소, 기술, 관문의 확산으로 이어질 수 있는 것이다(Graham and Marvin, 2001). 따라

서 이동은 인간에게 주어져야 하는 기본적 권리의 하나이며, 특히 이동의 권리로부터 본질적으로 배제될 가능성이 있는 계층 간 차이를 고려할 때, 사회생활에서 빠른 이동과 느린 이동의 경로를 가지는 다양한 인간의 차이와 장소에 대한 논의가 필요하다는 것을 역설한다(Urry, 2014).

## 3. 장애인의 이동성과 사회적 배제

역사적으로 장애인은 시민으로써 사회에 온전히 참여할 수 없는 집단으로 여겨졌으며(이익섭 등, 2007) 사회로부터의 배제와 사회 내에서의 배제 모두를 경험하는 대표적인 사회적 배제 집단으로 설명되어왔다(Albrecht, Seelman and Bury, 2001). 이는 장애인이 지니는 낮은 교육수준, 빈곤, 낮은 취업률, 열악한 주거환경 및 건강수준 등과 같은 다양한 삶의 장벽들이 장애인의 사회적 배제를 영구화 하도록 상호작용하기 때문으로 설명된다(김경미 등, 2013). 지금까지 장애인의 사회적 배제의 문제를 개선하기 위한 정책적 시도들이 있어왔지만 여전히 이들의 사회적 배제의 수준은 나아지지 않고 있다는 것이 주류의 견해이다.

장애인의 사회적 배제를 설명하기 위한 선행의 연구들은 주로 장애인의 사회적 배제에 대한 개념화연구(김동기, 이웅, 2012; 신유리 등, 2013; 이익섭, 2007), 사회적 배제의 각 영역에 걸쳐 현상을 기술하기 위한 연구(남기철, 2005), 사회적 배제에 영향을 미치는 요인들을 검증하기 위한 실증연구가 있어왔다(신동환, 2014; 배화옥, 김유경, 2009; 유동철 등, 2013; 이웅, 김동기, 2015). 일련의 연구에서 공통적으로 지적되는 바는 장애인의 삶의 질에 연관되는 다차원의 사회적 배제는 여전히 증가하고, 다른 사회적 배제의 요인들과 상호인과적이며 순환적 관계가 나타난다는 것이다(배화옥, 김유경, 2009). 또한 장애인의 사회적 배제의 특성은 기존의 사회적 배제의 특성인 역동성, 다차원성, 관계중심성 이외에 은폐성, 가산성 및 차별성이라는 핵심적 특징을 지니는데 특히 관계중심성은 이들의 사회적 배제를 설명하는데 핵심적 배제요인으로 설명된다(이웅, 김동기, 2015). 유동철과 동료들(2013)의 연구의 결과에 따르면 장애인이 경험하는 사회적 배제는 장애인의 장애 특성과 환경적 요인에 따라 조절되는 것으로 나타났다. 구체적으로 물리적(이동과 편의시설), 태도적(사회와 가족의 태도), 사회적(서비스와 정책), 환경적 요인의 수준에 따라 장애에 따른 사회적 배제의 수준이 달라진다는 것을 규명하

였다. 그들은 연구를 통해 장애인의 사회적 배제의 근본적 원인을 설명하기 위한 시도가 필요하다는 것을 역설한다.

선행의 연구자들은 장애인의 이동성이 이들의 다양한 삶의 영역에 미치는 영향에 대한 문제제기를 지속해왔다. Brachtesende(2003)는 모든 인간적 생활양식의 기본이 되는 접근성과 이동 및 교통권은 지역사회에 거주하는 장애인들의 사회참여의 근간이 되며 삶의 질을 향상시키기 위한 주요 요인임을 설명한다. 또한 장애인으로 하여금 지역사회에서 독립적으로 살아가는데 필연적으로 마주치는 과제들에 대한 대응능력을 예측하게 하는 지표이자, 장애를 예방하거나 재활치료하는 프로그램을 발달시키는데 결정적 영향을 주는 요인으로 설명한 바 있다(김영근, 2007). 장애인의 이동성을 사회통합의 관점에서 설명한 선행의 연구들은 이들의 이동제약을 포함한 일상생활의 제약이 지역사회통합수준에 영향을 미치는 요인을 규명하였으며(이익섭 등, 2003), 공진용(2013)은 장애인의 독립적 이동 능력 상실은 사회생활참여의 가장 큰 장애임을 설명하였다(공진용, 2013). 김신원과 강태순(2003)은 장애인의 문화생활의 문제는 개인의 문제이기보다 접근로, 이용시설 등의 물리적 사회장애와 사회구성원의 장애인에 대한 편견, 불평등한 제도 등의 비 물리적 사회장애에 그 원인이 있음을 주장한 바 있다.

문제는 장애인은 이동의 제약을 가지는 가장 대표적인 이동약자라는 것이다(두오균, 2010). 약 30년 동안 '교통약자 이동편의 증진법', '장애인 차별 금지 및 권리구제 등에 관한 법률' 등을 통해 장애인의 이동권이 보장되어왔다. 하지만 여전히 도시환경, 교통서비스와 같은 물리적 환경과 사회적 편견이 장애인의 이동에 대한 불편과 자유롭지 못한 이동으로 이어진다는 지적이 제기된다(김경혜, 2001). 2015년의 차별 진정사건 접수현황을 살펴보면 이동과 접근에 대한 차별 진정은 전체 진정사건 중 두 번째로 높았고(19.6%)(국가인권위원회, 2016), 그 외, 공공버스 이용의 어려움(황호, 2010)과 이동보조기기에서의 높은 사고율(공진용, 2013) 역시 장애인의 이동과 접근에 대한 어려움을 반증한다.

장애인에게 주어지는 이동의 제약과 이로 인해 발생할 수 있는 다차원적 기회의 박탈 과정은 곧 이동에 대한 제약으로 발현될 수 있는 다양한 차원의 사회적 배제를 시사한다. 특히 고이동성을 전제로 조성된 현대사회에서, 이동능력은 개인의 특성에 따라 많은 차이를 보이며, 이동의 제약으로 필요한 시설이나 활동에 접근할 수 없는 개인이나 집단은 공간적으로 고립될 가능성이 매우 높다(윤신희, 노시학, 2015). Kenyon 등(2002)은

일련의 공간적 고립이 단순히 공간의 차원을 넘어, 특정 개인이나 집단이 거주하는 사회의 정치, 경제, 사회, 문화적 주류로부터 배제되는 사회적 배제의 결과를 유발할 수 있음을 지적한 바 있다. 이에, MaCray와 Brais(2007)는 사회적 약자로 대표되는 빈곤층의 이동성에 대한 실증분석을 시도하였는데, 주목할만한 점은 그들이 지리정보 시스템을 응용한 분석을 시도하였다는 점이다. 그들은 설문조사를 통하여 연구참여자가 일정 기간 동안 방문한 지역과 활동을 기록하도록 한 뒤에, 지도에 연구참여자가 방문한 지역의 좌표를 표시하는 방법을 통하여 이동성을 측정하였다. 그들의 연구는 사회적 약자의 이동성에 대한 실증적 연구를 시도하였다는 의의를 지니지만 연구참여자의 기억에 의존하여 이동위치를 파악하였다는 점에서 제한적이라는 한계를 지닌다.

## 4. 연구가설

일련의 논의를 기반으로 본 연구는 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향을 검증한다. Durkheim에 의하면 인간의 지속가능한 연대는 집단 간 상호작용과 이를 가능하게 하는 공간적 구조가 전제될 때 이루어질 수 있다. 이는 곧 서로의 연대를 감소시키는 개인 간 공간적 간극(間隙)이 연대에서의 배제로 이어질 수 있음을 시사한다. 나아가 조직 내의 시공간적 통제와 간극이 집단 간 분리와 양극화를 유발할 수 있다는 Foucault(1973)의 논의는 시공간적 분리로 발생할 수 있는 사회적 배제에 대한 가능성을 추론할 수 있도록 한다. 나아가 모빌리티패러다임은 공간 간 연결을 함의하는 이동성이 사회적 배제에 대한 설명요인으로 작용할 수 있음을 설득적으로 제시한다. 이 연구는 Durkheim의 유기적 연대이론에서 모빌리티스 패러다임으로 이어지는 이론적 흐름을 기반으로, 개인 간 분리 혹은 공간적 분리로 인한 사회적 배제는 개인 이동성에 따라 달라질 수 있다는 명제를 도출하였다. 이를 토대로 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향에 대한 구체적 연구가설을 도출하였다. 장애인의 이동과 관련한 선행의 연구들은 공통적으로 장애인의 이동에 대한 제약이 이들의 다양한 차원의 사회영역에 대한 제약으로 이어질 수 있음을 시사한다. 따라서, 장애인의 이동성이 낮을수록 사회적 배제의 가능성은 증가할 것이라고 가정할 수 있다. 일련의 이론적 논의와 선행연구를 바탕으로 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향에 대한 연구가설은 다음과 같다.

연구가설 1: 장애인의 외출편의는 장애인이 인지하는 사회적 배제와 부적 관계에 있을 것이다.

연구가설 2: 장애인의 외출횟수는 장애인이 인지하는 사회적 배제와 부적 관계에 있을 것이다.

연구가설 3: 장애인의 실제 이동거리는 장애인이 인지하는 사회적 배제와 부적 관계에 있을 것이다.

연구가설 4: 장애인의 실제 이동면적은 장애인이 인지하는 사회적 배제와 부적 관계에 있을 것이다.

# Ⅲ. 연구방법

## 1. 연구데이터

장애인의 이동성과 사회적 배제의 측정도구를 포함한 설문지를 사용하여 설문조사를 실시하였다. 편의표집 방법을 통하여 서울과 수도권에 거주하는 총 347명의 등록장애인(뇌병변장애, 지체장애, 시각장애)을 대상으로 연구를 진행하였다. 일부는 사회복지기관 및 장애인 단체를 통해 모집한 장애인을 대상으로 연구자가 직접 대면하여 설문을 작성하였고 일부는 전문 조사업체를 통한 설문조사가 진행되었다. 참여 동의서에 서명한 이들은 먼저 자기기입식 설문지를 작성하였다. 이는 사회인구학적 특성, 사회참여 및 이동, 사회적 배제의 경험, 삶의 만족도 등에 관련한 문항을 포함한다. 설문의 총 문항수는 총 31문항으로 평균 약 15-20분의 시간이 소요되었다.

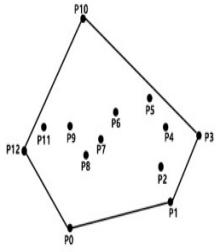
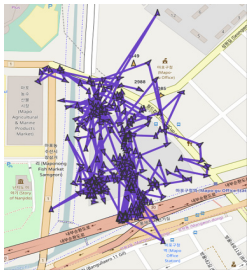
위치정보의 수집을 위하여 설문조사를 마친 후 위치정보 제공에 동의한 연구 참여자들 100명을 대상으로 위치정보수집을 위한 모바일 디바이스 앱을 설치하였다. 연구대상의 모집에 있어, 휴대폰을 통해 위치를 수집하는 과정에서 발생할 수 있는 데이터 비용을 감안하여 스마트폰이 있으며 데이터 약정이 되어 있는 등록장애인(뇌병변장애, 지체장애, 시각장애)만을 대상으로 하였다. 연구 참여자의 위치정보 수집은 총 2주의 기간 동안 진행되었다. 이후 참여자의 설문조사 데이터와 위치정보 데이터를 결합하여 분석용 데이터자료를 도출하였다.

## 2. 측정도구

**표 1.** 이동성과 사회적 배제 설문조사자료의 변수의 측정

| 구분 | 변수명 | 조작적정의 | 측정 |
|---|---|---|---|
| 종속변수 | 사회적 배제 | 네 개의 사회적 배제 영역(물질적 분배에서의 배제, 사회적 권리에서의 배제, 참여와 관계에서의 배제, 문화·규범으로 인한 배제)의 각 세 개의 문항을 더하여 구성. 물질적 분배에서의 배제의 경우 '나는 돈 때문에 사람만나는 일이 꺼려진다'. '나는 공과금을 꼬박꼬박 내는 게 힘들다', '나는 경제적으로 어려워 필요한 치료를 받지 못하고 있다'의 세 개의 문항을, 사회적 권리에서의 배제의 경우 '타인으로부터 차별, 사기 등을 당할 때 법적으로 도움받기가 어렵다.', '내가 가고 싶은 음식점이나 식당을 마음대로 갈 수 없다.', '나는 대중교통수단을 자유롭게 이용할 수 없다'의 세 문항을, 참여와 관계에서의 배제문항의 경우 '나는 취미생활이나 문화여가활동에 참여하지 않는다', '나는 친구, 동료들, 이웃들과 만나서 교제하지 않는다', '나는 소득을 얻는 경제활동에 참여하지 않고 있다'의 문항을, 문화·규범으로 인한 배제의 경우 '나는 주변사람들에게 아무런 기대를 받지 못한다', '나는 아무런 이유 없이 비장애인에게 불편함을 주는 사람으로 취급된다', '주변사람들은 나를 정상적인 사회생활을 하는데 문제가 있는 사람으로 여긴다'의 문항을 토대로 이루어졌으며 각각의 문항은 '전혀 그렇지 않다' 1, '그렇지 않다' 2, '그렇다' 3, '매우 그렇다' 4의 4점 척도를 사용해 측정. 본 연구의 분석에 사용한 사회적 배제 변수는 이 모든 문항의 합에 대한 평균을 산출해 구성. 값의 분포는 1-4점으로 점수가 높을수록 사회적 배제의 경험이 높다는 것을 의미. | 1=전혀 그렇지 않다, 2=그렇지 않다, 3=그렇다, 4=매우 그렇다 |
| 통제변수 | 성별 | 응답자의 성별 | 0=남자, 1=여자 |
| | 연령 | 연령은 원자료 수집 당시 연령 | |
| | 배우자 유무 | 응답자의 배우자 유무 여부 | 0=없다, 1=있다 |
| | 장애유형 | 응답자의 주 장애유형(지체장애, 뇌병변장애, 시각장애)을 나타내는 세 개의 가변인으로 구성 | 준거집단=지체장애 |
| | 장애등급 | 등록 장애인 6단계 장애등급(1급에 가까울수록 중증장애, 6급에 가까울수록 경증장애를 의미함) | 1급=1, 2급=2, 3급=3, 4급=4, 5급=5, 6급=6 |
| | 주관적 건강인식 | 응답자가 느끼는 주관적 건강인식 | 1=매우나쁨, 2=나쁨, 3=보통, 4=좋음, 5=매우좋음 |
| | 휠체어 사용유무 | 응답자의 휠체어 사용 유무 | 0=사용안함, 1=사용함 |
| | 장애 | 주된 장애의 발생 시기를 측정하기 위해 재구성한 이진형 | 0=돌 이전, 1=돌 이후 |

| 구분 | 변수명 | 조작적정의 | 측정 |
|---|---|---|---|
| | 발생시기 | 변수 | |
| | 이동시 도움필요 | 응답자의 이동 시 도움필요 | 1=모든 이동 혼자 할수 있다, 2=대부분의 이동을 남의 도움 없이 혼자 할 수 있다, 3=일부 남의 도움이필요하다, 4=대부분 남의 도움이 필요하다, 5=거의 모든 이동에 남의 도움이 필요하다 |
| | 주 교통수단 | 응답자가 가장 많이 이용하는 주된 교통수단에 대한 변수. '일반버스', '일반택시', '지하철, 전철'을 '대중교통' 1, '장애인 콜택시', '복지관 버스' '셔틀형 복지버스' 2, '자가용' 3, '전통휠체어' '전동스쿠터' 4, '도보' '기타' 5의 변수로 재코딩하여 사용. | 1=대중교통, 2=장애인특수차량, 3=자가용, 4=장애인이동보조기기, 5=도보 및 기타 |
| | 가구소득 | 응답자 가구의 근로소득, 공적이전 소득을 포함한 월평균 가구소득을 나타내는 연속형 변수를 사용. 가구소득변수가 정규분포를 이루지 않아 로그변환한 변수를 사용(가구소득은 가족원 수를 반영한 균등화 가구소득이 아님). | |
| | 최종학력 | 응답자의 최종학력을 나타내는 변수. | 1=초등학교졸업 이하, 2=중학교 졸업, 3=고등학교 졸업, 4=대학교 졸업5=대학원 졸업 이상 |
| | 경제활동 유무 | 지난 1주일동안 경제활동의 유무를 나타내는 변수. | 0=경제활동을하지않았다, 1=경제활동을 하였다 |
| 독립변수 | 외출횟수 | 응답자의 외출 횟수. '전혀외출하지 않았다' 1, '월 1-3회 외출하였다' 2, '주 1-3회 외출하였다' 3, '거의 매일 외출하였다' 4의 변수. | 1=전혀 외출하지 않았다, 2=월1~3회 외출하였다, 3=주 1~3회 외출하였다. 4=거의 매일 외출하였다. |
| | 외출편의 | 응답자의 외출 시 불편의 정도를 나타내는 변수. '매우 불편하다' 1, '약간 불편하다' 2, '거의 불편하지 않다' 3, '전혀 불편하지 않다' 4의 변수. | 1=매우 불편하다 2=약간 불편하다 3=거의 불편하지 않다 4=전혀 불편하지 않다 |
| | 이동 거리 | 모바일 어플리케이션(GPS Tracker)을 통하여 이용자의 위도와 경도의 좌표를 수집하여 위치를 측정. 연구 대상자의 휴대폰에 해당 어플리케이션을 설치한 후 | |

| 구분 | 변수명 | 조작적정의 | 측정 |
|---|---|---|---|
| | | 수집된 위치정보를 서버에 수집. 위치정보는 이동이 없을 시에도 1분에 한번씩 수집. 위치정보의 좌표 간 거리를 연결하여 총 이동거리를 도출. 총 이동거리를 수집시간으로 나누어 시간 당 평균 이동거리를 도출. | |
| | 이동 면적 |  그림1 Convex hull 알고리즘  그림2 이동면적 측정 예시자료 1 그림3 이동면적 측정 예시자료 2 | 위치정보에 대한 좌표를 지도에 반영하였을 때, 연구대상자 한사람이 이동한 모든 좌표를 포함하는 다각형의 면적을 토대로 총 이동면적으로 도출. 이는 그림 1의 'Convex hull 알고리즘'을 기반으로 함. Convex hull은 어떤 집합의 점들을 모두 포함하고 각각의 점들에 대한 연결이 내부의 면과 겹치지 않는 가장 작은 볼록다각형임(Cormen et al., 2001). 다각형은 집합의 좌표에서 가장 왼쪽 혹은 x좌표의 값이 있는 점에서부터 배치점을 반 시계방향으로 하여 각 점에 대한 가장 작거나 가장 큰 각도를 연결하여 다각형을 구하는 'Jarvis march 알고리즘'을 기반으로 구성(Jarvis, 1973). 이를 적용하여 그림2의 실제 이동좌표의 Convex hull을 구하면 그림3과 같은 실제 이동면적 결과값을 도출할 수 있음. |

## 3. 분석방법

연구가설을 검증하기 위해 두 번의 분석과정을 진행하였다. 먼저 347명의 장애인을 대상으로 한 설문조사 자료를 토대로 사회인구학적 요인과 이동요인(외출횟수, 외출편의)이 사회적 배제에 미치는 영향을 분석하였다. STATA 12.0을 사용하여 사회인구학적 변수를 통제한 후 이동요인이 사회적 배제에 미치는 영향을 살펴보았다. 종속변수인 사회적배제는 연속형 변수이므로 이를 추정하기 위한 회귀분석(regression0 analysis)을 활용하였다. 설문에 참여한 이들 중 위치정보수집에 동의한 100명의 연구대상자의 자료를 토대로 두 번째 분석을 진행하였다. 연구에서 중도 탈락한 이들을 제외하고 3일 이상 위치정보가 수집된 최종 63명을 대상으로 실제 측정된 이동성(이동거리, 이동면적)이 이들의 사회적 배제에 미치는 영향을 추정하기 위한 회귀분석을 진행하였다.

# Ⅳ. 분석 결과

## 1. 설문조사 및 위치데이터 수집 참여 장애인의 사회인구학적 특성

<표 2>는 연구표본의 사회인구학적 특성을 제시한다. 구체적으로 연구가설1과 연구가설2를 검증하기 위한 설문조사 응답자 347명의 사회인구학적 특성과 연구가설3과 연구가설4를 검증하기 위한 위치추적조사 응답자 63명 각각의 사회인구학적 특성을 다음과 같이 제시하였다.

**표 2.** 설문조사 응답자(n=347) 및 위치데이터 수집 응답자(n=63)의 사회인구학적 특성

| 특성 | 통계값 | |
|---|---|---|
| | 설문조사 참여 응답자(n=347) | 위치데이터수집 참여 응답자(n=63) |
| 성별 | | |
| 남성 | 52.75% | 55.56% |
| 여성 | 47.25% | 44.44% |
| 나이 | 58.50 세 (14.94 세) | 52.02세 (12.47 세) |
| 배우자유무 | | |
| 없다 | 44.64% | 50.79% |
| 있다 | 55.36% | 49.21% |
| 최종학력 | | |
| 초등학교 | 11.85% | 16.62% |
| 중학교 | 20.52% | 15.62% |
| 고등학교 | 52.60% | 54.69% |
| 대학교 이상 | 15.03% | 14.06% |
| 월 가구소득 | 169.04 만원 (142.50) | 102.49 만원 (160.28 만원) |
| 지난 1주일동안 경제활동여부 | | |
| 하지 않았다 | 71.30% | 73.44% |
| 하였다 | 28.70% | 26.56% |
| 장애 급수 | | |
| 1급 | 24.78% | 50.79% |
| 2급 | 26.57% | 23.81% |

| 특성 | 통계값 | |
|---|---|---|
| | 설문조사 참여 응답자(n=347) | 위치데이터수집 참여 응답자(n=63) |
| 3급 | 16.12% | 14.29% |
| 4급 | 13.43% | 4.76% |
| 5급 | 11.94% | 4.76% |
| 6급 | 7.16% | 1.59% |
| 주된 장애 | | |
| 지체장애 | 66.86% | 68.75% |
| 뇌병변장애 | 28.82% | 28.12% |
| 시각장애 | 4.32% | 3.12% |
| 장애발생시기 | | |
| 돌이전 | 14.99% | 25.00% |
| 돌이후 | 85.01% | 75.00% |
| 주관적 건강상태 | | |
| 매우 나쁘다 | 4.32% | 9.38% |
| 나쁘다 | 23.05% | 25.00% |
| 보통이다 | 45.82% | 50.00% |
| 좋다 | 24.50% | 14.06% |
| 매우 좋다 | 2.31% | 1.56% |
| 휠체어 사용 여부 | | |
| 사용한다 | 46.11% | 71.88% |
| 사용하지 않는다 | 53.89% | 28.12% |
| 이동에 다른 사람 도움 필요 여부 | | |
| 모든 이동을 혼자 할 수 있다 | 34.58% | 29.69% |
| 대부분의 이동을 혼자 할 수 있다 | 25.36% | 12.50% |
| 일부 도움이 필요하다 | 21.90% | 31.25% |
| 대부분 남의 도움이 필요하다 | 9.22% | 9.38% |
| 거의 모든 이동에 남의도움이필요하다 | 8.93% | 17.19% |
| 1개월 간 외출횟수 | | |
| 전혀 외출하지 않는다. | 2.02% | 1.56% |
| 월 1-3회 외출하였다. | 15.85% | 4.69% |
| 주 1-3회 외출하였다. | 19.88% | 31.25% |
| 거의 매일 외출하였다. | 62.25% | 62.60% |
| 외출편의 | | |
| 매우 불편하다 | 24.28% | 29.69% |
| 약간 불편하다 | 52.89% | 57.81% |
| 거의 불편하지 않다 | 17.63% | 7.81% |
| 전혀 불편하지 않다 | 5.20% | 4.69% |
| 주된 교통수단 | | |

| 특성 | 통계값 | |
|---|---|---|
| | 설문조사 참여 응답자(n=347) | 위치데이터수집 참여 응답자(n=63) |
| 대중교통 | 64.55% | 43.75% |
| 장애인 특수차량 | 12.10% | 21.88% |
| 자가용 | 18.16% | 15.62% |
| 전동 휠체어.스쿠터 | 4.90% | 15.62% |
| 기타 | 0.29% | 3.12% |
| 이동 거리 | | 6.17 ㎞(14.19 ㎞) |
| 이동 면적 | | 2555.14 ㎢(7032.46 ㎢) |
| 사회적 배제 | 2.41 점(0.44 점) | 2.41 점(0.49 점) |

## 2. 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향에 대한 회귀분석

**표 3.** 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향에 대한 회귀분석 결과(n=347)

| 변수 | 사회적 배제 | | |
|---|---|---|---|
| | coef. | S.E | Beta |
| 연령 | 0.00 | 0.00 | -0.06 |
| 성별 | -0.08 | 0.05 | -0.09 |
| 배우자유무 | -0.05 | 0.05 | -0.06 |
| 장애등급 | -0.02 | 0.02 | -0.08 |
| 뇌병변장애 | 0.05 | 0.05 | 0.06 |
| 시각장애 | 0.05 | 0.11 | 0.03 |
| 장애발생시기 | 0.17* | 0.07 | 0.15 |
| 휠체어사용유무 | 0.00 | 0.06 | 0.00 |
| 주관적건강상태 | 0.05 | 0.03 | 0.09 |
| 이동 시 도움필요 | 0.04 | 0.02 | 0.13 |
| 주 사용 교통수단-장애인특수차량 | -0.10 | 0.07 | -0.07 |
| 주 사용 교토수단-자가용 | 0.09 | 0.07 | 0.08 |
| 주 사용 교통수단-이동보조기기 | -0.14 | 0.11 | -0.07 |
| 주 사용 교통수단-도보 | 0.09 | 0.38 | 0.01 |
| 최종학력 | -0.02 | 0.03 | -0.05 |
| 경제활동유무 | -0.20* | 0.06 | -0.21 |
| 가구소득 | -0.01 | 0.01 | -0.07 |

| 변수 | 사회적 배제 | | |
|---|---|---|---|
| | coef. | S.E | Beta |
| 외출횟수 | -0.09** | 0.03 | -0.17 |
| 외출편의 | -0.08** | 0.03 | -0.18 |
| F | 6.93** | | |
| Adj-$R^2$ | 0.27 | | |

주: * p<0.05, ** p<0.01.

본 연구는 장애인의 이동성이 사회적 배제에 미치는 영향을 실증적으로 검증하는 목적을 가진다. 먼저, 설문조사에 참여한 연구 참여자를 대상으로 연구가설1과 연구가설2를 검증하였다. 이를 위하여 사회적 배제와 유의미한 상관관계를 가지는 변수들을 통제한 상태에서 이동성에 따른 사회적 배제의 정도를 회귀분석을 통해 분석하였다. <표 3>의 분석결과에 의하면, 응답자의 이동성에 대한 두 가지 변수인 외출횟수와 외출편의 모두 사회적 배제에 유의미한 영향을 미치는 것을 확인할 수 있었다. 외출횟수의 경우 사회적 배제의 경험과 유의미한 부적관계가 있었다. 외출을 많이 할수록 사회적 배제 경험은 낮아지는 것으로 나타났다($\beta$= -0.17, p<0.01). 또한 외출편의 역시 사회적 배제와 유의미한 부적관계가 나타났다. 외출 시 불편하지 않을수록 사회적 배제의 경험은 낮아지는 것으로 나타나 본 연구의 가설을 지지하는 결과를 확인하였다($\beta$= -0.18, p<0.01). 사회적 배제에 대한 유의미한 설명 요인은 크게 장애요인과 경제적 요인으로 설명되었다. 구체적으로 장애요인의 경우 장애발생시기의 유의미한 영향력을 확인하였다($\beta$= 0.15, p<0.05). 후천적 장애일수록 사회적 배제는 증가하였다. 경제적 요인의 사회적 배제에 대한 유의미한 영향력 역시 확인되었다. 경제활동을 하지 않을 경우 사회적 배제의 경험은 증가하였다($\beta$= -0.21, p<0.01). 모형의 적합도는 유의수준 p <0.01에서 통계적으로 유의미하였으며, Adj-$R^2$의 값은 0.27로 본 모형의 독립변수들은 종속변수 전체변량의 27%를 설명하고 있는 것으로 나타났다. 일련의 결과는 장애인의 외출횟수와 외출편의가 이들의 사회적 배제에 부적영향을 미칠 것이라는 본 연구의 가설1과 가설2에 대한 실증적 근거를 제시한다.

**표 4.** 장애인의 실제 이동이 사회적 배제에 미치는 영향에 대한 회귀분석 결과(n=63)

| 변수 | M1 | | M2 | | M3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | coef. | S.E | coef. | S.E | coef. | S.E |
| 이동면적 | -0.00** | 8.99 | | | -0.00** | 9.21 |
| 이동거리 | | | 0.00 | 0.07 | 0.00 | 0.00 |
| F | 5.08** | | 0.14 | | 2.92* | |
| $R^2$ | 0.09 | | 0.00 | | 0.10 | |

주: * p<0.05, ** p<0.01.

<표 4>는 본 연구의 연구가설3과 연구가설4의 검증을 위하여 장애인의 이동 거리와 이동 면적이 사회적 배제의 점수에 미치는 영향을 분석한 결과이다. <표 4>의 분석은 표본 수가 63으로 제한되어 회귀모형에 통제변수를 포함하지 못하였다. Van Voorhis와 Morgan(2007)은 다중회귀분석에서 각 독립변수 당 최소한 30개의 표본이 필요하다고 제시한 바 있다. G*Power 3.1.9.2 프로그램의 분석결과에 의하면 두 개의 독립변수를 포함한 회귀모형이 0.15의 effect size와 90%의 power(1-2종 오류의 확률)를 가지기 위해서 필요한 최소한의 표본수는 59이다. 이를 근거로 63개의 표본 수를 가지는 표 4의 분석에서 다른 통제변수를 포함하지 않고 이동면적과 이동거리의 독립변수만을 포함한 다중회귀분석을 실시하였다. 'Model 1'의 분석의 결과에 의하면, 응답자가 실제로 이동한 총 이동의 면적은 사회적 배제에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 구체적인 결과를 살펴보면, 응답자가 실제로 이동한 총 이동의 면적이 좁은 경우 사회적 배제의 경험은 더 높아지는 것으로 나타났다. 이는 가설을 지지하는 결과이다. 이후 'Model 2'를 통하여 실질적인 이동 거리가 사회적 배제에 미치는 영향을 분석하였다. 분석의 결과 총 이동거리의 경우 사회적 배제에 미치는 영향력은 유의미하지 않았다.

이후 'Model 3'을 통해 이동면적과 이동거리가 사회적 배제에 미치는 영향을 분석하였다. 분석 결과, 이동 거리를 통제한 상태에서 이동 면적은 사회적 배제의 정도에 유의미한 부적 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이는 본 연구의 가설4를 지지하는 결과로, 장애인의 이동 거리가 같을 때 이동의 면적이 적은 장애인일수록 사회적 배제를 더 많이 경험한다는 것을 의미한다.

# V. 결론 및 함의

이 연구는 우리사회 장애인의 사회적 배제가 장애인의 이동성과 어떠한 관련이 있는지를 규명하기 위한 시도이다. 이를 위하여 개인 간 접촉과 분리된 공간의 연결은 이동성에 기인하며, 이동성의 약화는 연대에서의 배제를 유발할 수 있다는 명제를 도출하고 장애인의 이동성에 따른 사회적 배제에 대한 네 개의 구체적 가설을 검증하였다. 연구의 결과는 본 연구의 연구가설을 대부분 지지하는 것으로 나타났다. 연구의 결과를 통해 장애인의 이동성에 대한 문제제기와 이로 인한 사회적 배제의 위험이 함의하는 사회구조적 의의를 탐색하였다.

첫 번째, 설문조사 데이터를 사용하여 장애인의 이동성(외출편의, 외출횟수)이 사회적 배제에 미치는 영향을 검증하였다. 연구의 결과 장애인의 이동성이 사회적 배제경험에 미치는 영향력을 확인할 수 있었다. 외부로의 이동이 적을수록 사회적 배제의 경험이 증가하는 것으로 나타났다. 일련의 결과는 비장애인 중심의 사회로부터 구조적, 체계적으로 관계가 단절되어 있는 장애인의 사회적 배제의 실태와 이동성의 약화가 사회적 배제에 미칠 수 있는 영향력을 실증적으로 설명한다. 두 번째, 위치데이터를 사용하여 장애인의 실제 이동(이동거리, 이동면적)과 사회적 배제에 대한 엄밀한 검증을 시도하였다. 주목할 만 한 점은 주로 장애인의 이동면적이 이들의 사회적 배제를 설명하였다는 점이다. 이동면적은 얼마나 폭넓게 이동하였는가를 보여주는 지표로 해석할 수 있다. 이는 비단 계량적 측면에서의 이동이 아니라 행위자가 지리적 영역을 선택할 이동의 자유와 더 많은 네트워크를 향유할 가능성을 함의한다(Urry, 2014). 환언하면, 이동성이 미약한 장애인들에 대한 공간적 고립과 네트워크 자본의 결핍에 대한 가능성으로 풀이될 수 있을 것이다.

장애인의 이동과 관련하여 선행의 연구에서는 장애인의 집약적인 이동의 분포와 한정된 공간 안에서의 내적 교류를 중심으로 한 상호작용에 문제를 제기한 바 있다(이유신, 김한성, 2018). 이동성과 사회적 배제의 관계에 대한 본 연구의 결과는 폐쇄적 공간구조로 인해 내부집단을 중심으로 이루어지는 집약적인 교류의 형태가 외부집단과의 연대를 약화시킬 가능성을 설명한다. 나아가, 집단의 내적 동질성을 깨뜨리고 타인과의 경제적·문화적 교류를 촉진하기 위해서는 타인과의 물리적 접촉이 기반되어야 하며, 일련의 상호접촉은 밀접한 공간적 구조 및 이동을 매개로 이루어질 수 있음을 시사한다.

이는 결국 장애인의 이동이 사회로부터의 분리와 단절을 극복할 수 있는 중요한 기제가 될 가능성으로 이어질 수 있다. 따라서, 장애인의 이동을 촉진하고 이들이 어떠한 공간을 향유하더라고 제약을 느끼지 않도록 장애인 이동 편의의 보장과, 일련의 과정에서 장애인의 개인적 특성에 대한 고려가 이루어져야 함을 연구의 결과는 역설한다. 2005년 장애인의 접근성과 이동의 자유에 대한 법제화가 이루어지고 이들의 이동과 접근의 권리는 규범적으로 지켜지고 있지만 본 연구의 결과는 여전히 실질적인 이동에 위축되는 장애인들이 있음을 설명한다. 이동에 대한 명시적 제약이 아니더라도 이들의 이동을 위축시키고 단절시키는 암묵적 요인들이 여전히 이들의 이동에 대한 제약으로 작용할 수 있는 것이다. 특히 낮은 이동성을 가지는 장애인을 위한 정책적 접근이 이루어져야 할 것이다. 이들이 주로 사용하는 대중교통수단, 장애인 특수차량, 전동휠체어 등의 운송수단에 대한 개선을 통해 이동편의를 증진하는 것은 이동성을 도모하는 일환일 것이다. 연구의 과정에서 만난 많은 장애인들은 장애인의 이동을 보장하는 제반시설의 부족과 이를 확충하기 위한 시도가 부족하다는 점을 지적하고 있었다. 장애인의 이동과 이로 인한 사회적 배제는 단지 약 5%의 장애인들만의 문제가 아니라 고령화 사회를 맞이하는 우리 사회의 다수가 경험할 잠재적 문제일 수 있다. 장애인들이 이동에 대한 어려움을 겪고 있다는 것은 알려져 있는 사실이지만 이들의 목소리를 대변하는 시도는 부족한 실정이다.

본 연구가 가지는 이론적 차원과 방법론적 차원, 실천적 차원에서의 함의를 논의하면 다음과 같다. 첫째, 이 연구는 모빌리티스 패러다임을 통해 장애인의 사회적 배제를 바라보았다는 점에서 기존의 연구와는 차별된다. 그동안 이동은 주로 물리적 이동을 중심으로 정의되어왔으며, 공간을 연결하기위한 무의식적 활동으로 인식되어 왔다. 모빌리티스 패러다임은 지금까지의 사회현상에 대한 정주적 관점에서 벗어나 사회가 연결되고 구성되는 동태적 과정을 통해 다차원의 사회현상에 대한 설명을 시도한다. 이동성을 통해 사회적 배제를 설명한다는 것은 사회로부터 주변화 되는 과정을 탐색한다는 의의가 있다. 둘째, 이 연구는 사회학과 사회복지학, 데이터과학의 초학제적 접근을 기반으로 장애인의 이동성을 설명하는 새로운 시도이다. 지금까지 이동성은 주로 '외출, 교통수단'과 같은 질문을 토대로 응답자의 기억에 의존하거나 자기평가를 기반으로 이루어져 왔다. 이 연구에서는 데이터 과학을 활용하여 이들의 시공간적 분포를 실측함으로써 장애인의 이동에 대한 더 명확한 설명을 시도하였다. 다학제적 접근을 통해 입체적

자료를 구축하는 것은 장애인을 위한 맞춤정책의 모색에 효과적으로 작용할 수 있을 것이다.

본 연구는 장애인의 이동성과 다양한 차원의 사회적 배제 간의 유의미한 관계를 실증적으로 규명 하였다는 의의가 있다. 그럼에도 불구하고 다음과 같은 한계를 고려한 결과의 해석이 이루어져야 할 것이다. 첫째 사회적 배제의 측정이 연구참여자의 주관적 인식에 의존한 자기기입식 설문문항으로 측정되었다. 사회적 배제는 객관적 지표(문진영, 2004; SEU, 2002)와 주관적 지표(김경미 등, 2013; 유동청 등, 2013)로 측정이 가능하다. 본 연구는 장애인의 사회적 배제 측정지표에 대한 최근 연구를 바탕으로 김경미와 동료들(2013)이 개발한 도구를 수정하여 사용하였다. 장애인의 사회적 배제에 대한 자기기입식 설문문항의 사용으로 인해 종속변수의 객관성이 부족하다는 것은 본 연구의 한계이다. 향후 장애인의 사회적 배제에 대한 객관적 측정지표의 개발과 활용이 연구되어야 할 것이다. 둘째, 본 연구를 위해 수집한 설문조사자료는 장애인 응답자의 활동지원서비스 수급 여부에 대한 정보를 포함하지 않았다. 장애인의 활동지원서비스 수급여부는 그들의 독립적 이동을 비롯한, 자립하여 생활 할 수 있도록 하는 중요한 사회서비스 요인으로 볼 수 있다. 향후 연구를 통해 다양한 사회복지서비스의 수급 여부를 포함하는 연구의 모형이 이루어져야 할 것이다. 셋째, 위치데이터의 수집에 참여한 장애인의 선정 기준은 지체 장애와 뇌병변 장애를 가진 장애인이다. 또한 위치 데이터의 수집을 위하여 핸드폰 어플리케이션을 사용하기 때문에 경제적 이유로 데이터 약정가입을 못하는 응답자, 혹은 어플리케이션을 설치할 수 있는 스마트 폰을 가지고 있지 못한 응답자는 표본에 포함되지 못하게 되어, 표집에 대한 표본선택의오류(selection bias)의 위험이 있다. 마지막으로, 위치 데이터 수집에 참여한 연구 대상자의 수가 63명으로 제한적이다. 1분마다 수집한 위치데이터의 양은 크나, 연구대상자의 수가 제한적이기 때문에 이동패턴을 제시하는데 한계가 있을 것이다. 또한, 이러한 이유로 이동거리와 이동면적이 사회적 배제에 미치는 영향을 살펴보기 위한 회귀분석 시 주요 사회인구학적요인을 포함하지 못하였다. 향후 보다 대표성 있는 표본을 활용한 데이터의 수집과 분석이 이루어져야 할 것으로 보인다.

# 참고문헌

공진용. (2013). 장애인 이동보조기기 안정사고 실태조사. **특수교육재활과학연구, 52**(2), pp.1-16.

국가인권위원회. (2016). **2016 장애 진정사건 통계**. 서울: 동 기관.

김경미, 김동기, 유동철, 신유리. (2013). 장애인용 사회적 배제 척도개발연구. **직업재활연구, 23**(1), pp.47-64.

김경혜. (2001). 특집 / 도시생활 교통체계의 정비: 장애인 이동권 확보를 위한 교통체계의 정비. **도시문제, 397**(36), pp.76-88.

김덕영, 윤미애. (2006). **게오르그 짐멜의 모더니티 읽기.** 서울: 새물결.

김동기, 이웅. (2012). 장애인의 사회적 배제 개념화 연구. **한국장애인복지학, 17**, pp.129-147.

김문조, 강정한, 김종길, 김홍중, 유승호, 하홍규. (2013). **현대사회학이론.** 서울: 다산출판사.

김성희, 이연희, 황주희, 오미애, 이민경, 이난희, 등. (2014). **2014년 장애인 실태조사.** 세종: 보건복지부, 한국보건사회연구원.

김영근. (2007). 뇌졸중환자의 지역사회에서 이동능력과 관련된 환경요인. **재활복지, 11**(3), pp.146-167.

김종엽. (1998). **연대와 열광: 에밀 뒤르켐의 현대성 비판 연구**, 경가: 창작과비평사.

남기철. (2005). 한국사회의 사회적배제와 장애인 고용. **장애인고용, 15**(2), pp.121-142.

두오균. (2010). 장애인 이동권에 관한 연구. **장애아동인권연구, 1**(1), pp.7-19.

문진영. (2004). 사회적 배제의 국가 간 비교연구: 프랑스, 영국, 스웨덴을 중심으로. **한국사회복지학, 56**(3), pp.253-277.

배화옥, 김유경. (2009). 여성장애인의 사회적 배제와 빈곤의 실증분석. **보건사회연구, 29**(2), pp.55-76.

신동환. (2014). 임금근로 장애인의 사회적 배제에 미치는 영향요인 연구. **GRI 연구논총, 16**(3), pp.71-96.

신유리, 김경미, 유동철, 김동기. (2013). 장애인의 사회적 포함(Social Inclusion)의 개념

화에 대한 이론적 고찰: 사회적 배제에서 포함으로-. **한국사회복지학, 65**(3), pp.5-28.

유동철, 홍현정, 김경미, 김동기, 신유리. (2013). 장애인의 장애특성이 사회적 배제에 미치는 영향: 환경적 요인의 조절효과를 중심으로. **한국장애인복지학, 22**, pp.183-206.

윤신희, 노시학. (2015). 새로운 모빌리티스(New Mobilities) 개념에 관한 이론적 고찰. **국토지리학, 49**(4), pp.491-503.

유승호. (2013). 후기 근대와 공간적 전환: '사회적 공간'으로서의 공간. **사회와이론, 23**, pp.75-104.

이유신, 김한성. (2018). 장애인 이동성의 사회경제적 요인: 장애인실태조사 및 위치정보를 활용한 연구. **장애와고용, 28**(3), pp.5-23.

이익섭, 박수경, 곽지영. (2003). 시각장애인의 지역사회통합 실태와 관련 요인. **한국사회복지학, 54**, pp.149-176.

이익섭, 최정아. (2005). 국제장애인권리조약의 의의와 한계 : 장애인의 사회적 배제를 중심으로. **한국사회복지조사연구, 13**, pp.1-27.

이익섭, 최정아, 이동영. (2007). 장애인 자립생활모델에 대한 탐색적 고찰 - 사회적 배제 관점을 중심으로. **한국사회정책, 14**(1), pp.48-81.

조명래. (2002). **현대사회의 도시론**, 서울: 한울아카데미.

통계청. (2013). **2013년 사회조사 지침서**. http://meta.narastat.kr에서 2019.9.19. 인출.

황호. (2010). **장애인의 공공버스 이용에 대한 연구**. 석사학위논문, 서울과학기술대학교.

Albrecht, G. L., Seelman, K. D., & Bury, M. (2001). *Handbook of Disability Studies,* Thousand Oaks: Sage.

Bauman, Z. (1993). *Postmodern Ethics*. London: Routledge.

Brachtesende, A. (2003). Ready to go? Helping older adults address community mobility. *OT practice, 818*, pp.14-25.

Cormen, T. H., Leiserson, C. E., Rivest, R. L & Stein, C. (2001). *33.3: Finding the convex hull. Introduction to Algorithms*. (2nd ed.). MIT Press and McGraw-Hill, pp.955-956.

Durkheim, E. (1893). *The Division of Labor In Society*. CA: Sage Publication.

Durkheim, E. (1895). *The Rules of Sociological Method.* NY: The Free Press.

Foucault. M. (1973). *The Birth of the Clinic: An Archaeology of Medical Perception.* Tavistock Publications Limited.

Giddens, A. (1992). **현대사회학.** (김미숙, 김용학, 박길성, 송호근, 신광영, 유홍준 등 역) 서울: 을류문화사. (원서출판 1992).

Giddens, A. (2008). **자본주의와 현대사회이론.** (박노영, 임영일 역) 서울: 한길사. (원서출판 1971)

Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition.* London: Routledge.

Granovetter, M. (1983). The strength of weak ties: A network theory revisited. *Sociological Theory, 1*, pp.203-233.

Jarvis, R. A. (1973). On the identification of the convex hull of a finite set of points in the plane. *Information Processing Letters, 2*, pp.18-21.

Kaufmann, V. (2000). Modal practices: From the rationales behind car and public transport use to coherent transport policies. *World Transport Policy and Practice, 6*, pp.8-17.

Kenyon, S., Lyonsa, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography, 10*, pp.207-219.

O'Grady, A., Pleasence, P., Balmer, N. J., Buck, A & Genn, H. (2004). Disability, Social Exclusion and the Consequential Experience of Justiciable Problems. *Disability & Society, 19*(3), pp.259-271.

Oliver, M. (1996). *Understanding Disability – from Theory to Practice*. NY: St. Martin's press.

Putnam, R. (1993). *Making Democracy Work*. NJ: Princeton University Press.

Rousseau, J. D. (2016). **사회계약론.** (김성은 역). 서울: 매경출판. (원서출판 1963).

SEU. (2002). *Making the Connections: Transport and Social Exclusion*. http://www.cabinet-office.gov.uk/seu/publication에서 2017.12.10. 인출.

Silver, H. (1994). Social exclusion and social solidarity: three paradigms. *International*

*Labor Review, 133*(5-6), pp.531-578.

Simmel, G. (1990). *The Philosophy of Money*. London: Routledge.

Urry, J. (2014). **모빌리티.** (강현수, 이희상 옮김), 경기: 아카넷. (원서출판 2014).

Van Voorhis, C. R., & Morgan, B. L. (2007). Understanding power and rules of thumb for determining sample sizes. *Tutorials in Quantitative Methods for Psychology, 3*(2), pp.43-50.

이유신은 한양대학교에서 사회학 석·박사학위를 받았으며 현재 한양대학교 컴퓨테이셔널 사회과학연구소에서 박사후 과정 중에 있다. 주요 관심분야는 사회불평등, 사회정책, 장애인, 소수자 불평등 등을 연구 중이다.

(E-mail: 2yuya@naver.com)

김한성은 미국 USC에서 사회복지학 박사학위를 받았으며 현재 한양대학교 사회학과에서 부교수로 재직 중이다. 주요 관심분야는 사회불평등, 사회정책, 사회적 배제와 불평등 등을 연구하고 있다.

(E-mail: hsk@hanyang.ac.kr)

# An Exploratory Study of the Effect of Mobility on Social Exclusion among People with Disabilities

**Lee, Yushin**
(Hanyang University)

**Kim, Hansung**
(Hanyang University)

Social exclusion is an important social problem, especially for people with disabilities. Empirical knowledge on what explains social exclusion in this population will be essential to understand how disability is socially constructed through the formation of social barriers. The purpose of the current study is to empirically examine the effects of mobility on perceived social exclusion among people with disabilities. The authors reviewed theoretical perspectives in order to develop a hypothesis postulating the relationship between mobility and perceived social exclusion among people with disabilities. Then, to empirically test the study hypothesis, the authors examined the survey data and geo-location tracking data from people with physical impairments. Our analysis of the survey data revealed that two mobility variables (the frequency of going-out and the level of discomfort when going out) were significantly associated with perceived social exclusion. Our analysis of geo-location tracking data revealed that travel patterns were significantly associated with perceived social exclusion among people with physical impairments. Implications were discussed.

**Keywords: Mobility, The Disabled, Social Exclusion**