

눈에 보이지 않아 지워진 이동

최 서 희
교수 · 지리학



대중교통수단 이용자를 생각하면 먼저 떠오르는 유형의 사람들이 있다. 출퇴근 혹은 등하교를 위해 대중교통수단을 이용하는 사람, 주말 나들이를 위해 여가 공간으로 이동하는 사람, 외근을 위해 일과시간 중 대중교통수단을 이용하여 이동하는 사람이 그들이다. 반면에 우리가 대중교통수단을 이용할 때 잘 보이지 않는 유형의 사람들이 있다. 어린이가 그 대표적인 예이다. 생활 환경에서 어린이를 접하기 힘들기 때문일까? 저출산 현상 때문에 그러할까? 아니면 어린이가 대중교통수단을 타기 힘들기 때문일까?

국토교통부의 2020년 대중교통 현황조사 보고서에 따르면, 평일 기준 어린이의 목적통행량은 전체의 0.3~1.2%에 불과하다. 이에 비해 교통약자로 추계하는 인구 중 어린이 수는 2019년 주민등록인구 기준 5~9세 인구 2,321,792명으로 전체 인구의 4.5%, 0~4세까지 포함하면 3,679,892명으로 전체 인구의 7.1% 정도 된다. 심지어 국토교통부에서 제작한 카드 뉴스 ‘한눈에 알아보는 대중교통 이용현황 2020년’의 대중교통 연령대별 이용 통계에는 0~9세 어린이 이용률 정보가 누락돼 있다. 일상에서 어린이의 생활환경이 좁기 때문에 이들의 대중교통 이용이 저조할 수도 있지만, 대중교통수단 이용에 있어 어떤 부분이 어린이를 배제하는 구조인가 또한 생각해 볼 필요가 있다는 시사점을 준다.

어린이에서 교통약자 전체로 확대해 보거나 교통약자를 세분화해 보면, 사회가 어떤 이동을 배제하고 있는지를 한 번 더 생각해 볼 수 있다. 국토교통부의 ‘교통약자 이동 편의 실태조사’를 예로 들어 살펴보자. 이 조사에서는 교통약자 규모를 파악하는 데 있어 교통약자 총인구 수 집계에 치중하고 있다. 또한 교통약자의 이동실태를 파악하기 위한 이용자 이동편의시설 만족도 조사 대상을 최근 1주일 동안 교통수단 이용 횟수 합이 5회 이상인 사람으로 한정하고 있다. 따라서 외출 빈도가 거의 없는 교통약자가 왜 교통수단 자체를 이용하지 못하는가



모빌리티 정의를 고려할 때 우리는 교통약자의 이동을 제약하는 구조와 일상의 시선에서 이들의 배제와 무시를 정당화하고 이를 지속시키는 시스템 자체를 우선 비판적으로 바라볼 필요가 있음을 깨닫게 된다. (사진=연합뉴스)

를 파악하는 데에는 역부족이다.

교통수단 이용자를 대상으로 한 실태만 선별적으로 파악된다면, 어떠한 문제가 있을까? 교통약자의 이용률이 낮으니 이들을 덜 고려해도 된다는 논리를 정당화해 이들의 이용률을 높일 노력을 하지 않게 될지 모른다. 하지만 현실은 교통약자가 교통수단 자체를 이용하지 못하는 상황에 처해 있어 이용률이 떨어지는 것이므로 이러한 논리는 문제가 있다. 또한 교통약자의 유형별 특성을 세부적으로 고려하지 못할 우려가 있다. 예를 들어 장애인에게 특히 긴 교통수단 이용 대기시간을 중대한 문제로 포착하지 못하게 된다.

모빌리티스 패러다임은 세상을 구성하는 다양한 요소의 이동성과 비이동성이 어떻게 얽혀있고, 이것이 내재하는 의미와 기제가 어떠한지를 밝혀낸다. 서두에 언급한 교통약자 쟁점과 같이, 이동을 위한 인프라에서 배제돼 일상 경관에서 ‘지워진’ 집단의 이동이 막히고 비가시화되는 메커니즘을 재조명할 수 있도록 한다.

다른 예로, ‘시민’인 환경미화원과

새벽 배송 직원이 다른 ‘시민’들의 편의를 위해, 그리고 효율성 면에서 최적화를 추구하는 쓰레기 처리 및 배송 시스템의 구성요소로서 한밤중에 쓰레기를 수거하고 물품을 배송하는 상황을 생각해 보자. 모빌리티스 패러다임은 밤에 이동하는 사람들의 입장에서 움직임에 수반되는 몸의 고단함과 그에 대한 느낌에 대해 반성적으로 주목할 수 있도록 한다. 한편 권력과 자본을 가진 사람들의 이동을 수월하게 하기 위해 이동의 속도가 줄거나 이동이 막혀야 하는 사람들, 혹은 이들 이동의 수월성을 돕기 위해 보이지 않는 곳에서 활동하는 인간 및 비인간, 그리고 이러한 모빌리티와 부동성이 이뤄지는 시스템의 부조리를 재조명한다.

보이지 않기 때문에 고려 대상에서 배제된 약자들에게 피해를 주는 모빌리티 사례는 전 지구적 스케일에서도 많이 발견할 수 있으며, 인간의 사례에 국한되지도 않는다. 선진국의 폐기물이 개발도상국으로 수출돼 쓰레기를 배출하지도 않은 지역이 쓰레기산으로 고통받는 구조, 사람들이 버린 플라스틱이 결국

사막의 죽은 낙타 사체에 엉켜 발견되는 상황, 인간 활동으로 배출된 미세플라스틱이 인간 활동이 미미한 북극으로 이동하여 북극의 생태계에 위협을 주는 문제 등이 그 예이다. 특정 국가가 폐기물 수입을 제한하는 등 이러한 흐름이 갑자기 막히거나 생태계 파괴가 인류의 생존에 점점 더 큰 위협으로 작용하기 때문에 부당한 모빌리티를 막아야 한다고 인식하는 것도 의미가 있다. 이를 넘어 놓치지 말아야 할 가치는 바로 모빌리티 정의이다.

모빌리티스 패러다임을 선도하는 학자인 미미 쉐러는 저서 『모빌리티 정의』에서 모빌리티의 부당한 제약, 모빌리티의 차별 등 부조리함을 해결하기 위한 여러 방안을 제시한다. 여기에서 전제는 지역사회, 국가, 나아가서는 지구 전체의 구성물이 모빌리티를 둘러싼 자유를 부조리하게 구속당하면 안 된다는 것이다. 또한 모빌리티 정의는 모빌리티 이슈의 의사결정에서 탈중심화가 필요함을 지적하며, 소외된 이들의 배제를 최소화하기 위해 이들이 참여할 수 있도록 하는 의사소통 시스템 구축을 촉구한다.

이때 모빌리티 정의는 다양한 모빌리티 약자들에 대해 시혜적인 태도로 배려하거나, 모빌리티에서 배제돼 지워진 사람들을 가시화시키는 것 자체에 그치지 않아야 함을 지적한다. 이를 위해 부조리한 모빌리티, 즉 ‘불균등한 지리학’이 생성된 근본적인 이유로서 어떠한 정치적 전략과 역사적 맥락이 작동하는가, 어떠한 인간과 비인간의 모빌리티가 어떻게 얽혀 지역의 모빌리티가 구성되는가를 다층적으로 파악해야 함을 강조한다.

이는 서두에 밝힌 교통약자 문제에 접근하는 데에도 시사점을 준다. 모빌리티 정의는 단순히 교통약자의 편의성을 제고하도록 시설을 보강하고, 정량적으로 현재 이동편의시설을 이용 중인 교통약자의 만족도를 높이거나 교통약자의 이동편의시설 이용률을 높이는 것에서 한 단계 나아가야 함을 보여준다. 즉, 모빌리티 정의를 고려할 때 우리는 교통약자의 이동을 제약하는 구조, 나아가 일상의 시선에서 이들의 배제와 무시를 정당화하고 이를 지속시키는 시스템 자체를 우선 비판적으로 바라볼 필요가 있음을 깨닫게 된다.