

고령자를 고려한 보행 안전성 및 편의성 개선 방향



조 규 태 | 정회원 · 인천대학교 공학기술연구소 연구교수
이 재 식 | 정회원 · 인천대학교 공학기술연구소 연구원
정 은 광 | 정회원 · 인천대학교 공학기술연구소 연구원

1. 서론

21세기에 접어든 우리나라는 출산율 저하와 고령 인구 비율의 급속한 증가로 사회적 관심사항이 되고 있다. 지난 2000년 65세 이상의 고령인구 비율이 7%를 초과하면서 고령화 사회(aging society)로 진입하였으며, 2019년에는 고령인구 비율이 14%를 넘어서는 고령사회(aged society)로의 진입기간이 19년밖에 되지 않아서 선진외국(프랑스 115년, 미국 72년)에 비해 매우 짧은 기형적인 구조를 갖고 있다.

매년 10월 2일 노인의 날에 신문기사 등을 통해서만 소개되었던 고령화 문제는 2005년 1월 정부의 국정과제회의에서 안전으로 다뤄질 만큼 사회적으로 중요한 문제가 되었다. 그동안 우리사회주변에서는 인구의 고령화가 그렇게 심각하게 받아들여지지 않고 있었으며, 이러한 사회화 현상에 대하여 많은 문제점들이 있었지만 비중있게 다루지 못했다.

우리나라는 2005년 무역규모가 세계 11위규모의 경제 대국으로 성장했지만, 사회적 복지의 증대보다는 경제적 성장이라는 목표에 충실했었고, 경제활동 인구가 노령화됨으로써 발생하게 되는 문제점들을

애써서 외면하였던 것이 현실적인 분위기였다. 그동안 많은 사회학자들과 경제학자들의 지적에 따라서 늦게나마 이러한 문제점들이 이슈화가 되었으며, 정부의 정책에 중요한 요소로 받아들여지게 된 것이 다행이다.

경찰청의 통계보고서에 따르면 1994년 1,748명이었던 고령자의 교통사고 사망자가 2005년에는 2,043명으로 16.9% 늘어났다. 그 중 60.6%인 1,239명이 보행 중 사고를 당한 것으로 고령자 보행 사고가 많다는 것을 알 수 있다. 현재의 도로구조로는 지속적으로 사고발생이 증가할 수밖에 없는 구조로 되어 있다는 것을 단편적으로 알 수 있는 통계로 교통사고율을 저감하기 위해서는 현재의 도로구조에 대한 많은 연구들이 필요하다.

도로의 중요 기능은 이동성(mobility)과 접근성(accessibility)을 보장하면서 도로이용자의 안전성도 확보하는 것이다. 그동안 자동차 소통에 중점을 둔 정부의 도로 정책으로 인하여 보행자의 통행권이 상대적으로 위축되었다. 현재까지 국내에서는 보다 안전한 도로환경을 조성하기 위해 1995년부터 여러 차례에 걸쳐 도로안전시설의 설치 및 관리 지침을 제정 및 개정하여 왔고, 보행자 안전성 확보

를 위한 보도 설치 및 관리지침을 만들었으나 보행 능력, 시각능력 등이 젊은 층에 비하여 상대적으로 낮은 고령자의 보행 안전성을 위한 연구는 전무한 실정이었다.

국내의 설계기준이 대한민국의 건강한 20대를 기준으로 만들어졌다고 할 정도로 많은 문제점들을 내포하고 있으며, 대중교통의 선진화를 계획하고 있지만 고령자들이 대중교통을 이용하기에는 너무나도 힘든 것이 현실이어서, 고령자들의 이동성에 대한 권리를 제한한다는 이야기를 들을 정도로 낙후되어 있다. 따라서 일부 고령층들은 차량을 이용할 수밖에 없었고, 이로 인하여 고령운전자들의 사고율이 증가할 수밖에 없었다.

선진국의 경우 고령화 사회(aging society)를 지나 고령사회(aged society)로 접어드는 기간이 길었던 이유에서 보다 여유있는 연구가 진행되어 왔지만 우리나라의 경우 급격한 고령화에 의해서 연구의 필요성이 절실하게 요구되고 있다. 따라서 고령 사회에 대비하여 대중교통의 이용을 활성화하기 위해서는 선진국 고령자의 보행 안전 대책 방안과 국내 현황 및 문제점을 파악하고 개선방안에 초점이 맞추어진 연구가 필요하다.

고령사회에서는 경제활동인구의 평균연령이 올라갈 수밖에 없으며, 국내의 출산을 저하는 노령인구를 지속적인 경제활동에 참여시킬 수밖에 없는 구조로 되어가고 있다. 따라서 고령자들의 경제활동을 위해서는 적어도 기본적인 시설인 보도시설에 대한 연구가 필요하다. 집을 출발하여 대중교통시스템과 연결될 때까지 보도를 이용하게 되는데 이 구간에 대한 심층적인 연구가 되어 있지 못한 것이 국내의 실정이다. 최근에는 어린이 교통사고를 줄이기 위한 스쿨존에 대한 연구가 진행되었고 많은 비용을 지자체에서 투자하고 있다. 그러나 고령사회를 대비한 시설에 대한 투자는 전무한 실정이며, 이에 대한 기본적인 연구도 현실과는 멀게만 느껴지고 있다.

2. 연구의 필요성

2.1 기술적 측면

국내에서는 보다 안전한 도로환경을 조성하기 위하여 1995년부터 여러 차례에 걸쳐 도로안전시설의 설치 및 관리 지침을 제정 및 개정하여 왔고, 보행자 안전성 확보를 위한 보도 설치 및 관리지침을 만들었으나 보행능력, 시각능력 등이 젊은 층에 비하여 상대적으로 낮은 고령자의 보행 안전성을 위한 연구는 전무한 실정이다.

선진국의 경우 고령화 사회를 지나 고령사회로 접어드는 기간이 길었기 때문에 시간적인 여유를 가지고 많은 연구가 진행되었지만, 우리나라는 매우 짧은 기간동안 급격하게 고령화가 진행되었기 때문에 이로 인하여 발생하는 여러 가지의 사회적인 요소들에 대하여 심층적인 연구가 진행되지 못했으며, 21세기에 접어드는 요즈음 이에 대한 연구의 필요성을 절실하게 요구하게 되었다.

그나마 다행인 것은 국내에서 연구의 필요성이 많이 부각되고 있으며, 이에 대한 타당성과 시설개선에 대한 많은 투자를 하고자 하는 노력이 있기에 기술적인 면에서 선진국에 비하여 선점투자가 이루어진다면 고령사회로 접어들 시점에서는 현실적인 기술의 완성과 더불어 국내환경에 조기에 토착화할 수 있을 것으로 사료된다. 또한, 앞으로 지속적으로 증가하게 될 고령인구의 경제활동을 원활하게 할 수 있도록 기초적인 사회 인프라의 구축이 가능할 것이다.

2.2 경제 및 산업적 측면

국내 경제활동의 주체가 되는 연령대는 20~50대이며, 전체 인구에 대한 구성비율도 높다. 그러나 출산율의 저하 및 의학기술의 발달로 인구분포에 변화가 일어나고 있으며, 다가오는 2019년에는 고령인구의 비율이 14%를 넘어가는 고령사회로 진입하게 된다. 이것은 경제의 주체가 되는 20~50대의 비율

은 줄어들게 되고, 60대 이상의 경제활동이 상대적으로 두드러지게 되며, 산업현장에서의 고령인구의 비중이 증가될 전망이다. 이러한 고령인구의 경제활동 참가를 원활하게 하기 위해서는 고령인구를 위한 사회간접시설의 정비가 필요하게 된다. 경제·산업적인 측면에서 향후 경제활동 참여의 인구가 고령화 쪽으로 옮겨가게 될 것이고, 도로를 이용하는 고령자들은 위험에 노출되어 있게 된다.

현재 모든 도로의 안전시설은 중·장년을 위한 기준으로 되어 있지 고령자들을 위한 체계로 되어 있지 않다. 이러한 점들로 인하여 고령자들은 교통안전으로부터 멀어졌고, 교통사고로 연결되어서 사회의 물적, 인적인 손실을 초래하고 있다.

향후 경제 및 산업 전반에서 지속적으로 증가하게 될 고령인구를 위한 대책을 마련하지 않는다면 더욱 더 많은 이주노동자로 국내의 노동시장을 채워야 할 것이고 또한 이러한 이주노동자들은 한국사회의 새로운 경제활동의 주체가 되는 계층으로 떠오르게 될 것이므로 이들의 정착을 위해서는 더욱 더 많은 사회적인 비용을 지불해야 될 것이다. 또한 현재 유럽 선진들이 겪고 있는 이주노동자들에 의한 사회적인 화합 등의 문제가 발생할 소지가 커지게 될 것이다. 적어도 우리 경제활동인구의 기본적인 규모의 유지를 위해서는 정년제한에 대한 상한선 철폐가 선행되어야 할 것이고, 이주노동자들의 체계적인 한국화과정의 교육도 수반하여야 할 것이다.

이와 더불어 고령인구를 경제활동인구로 흡수하기 위해서는 많은 부분에 대한 개혁이 이루어져야 하며, 고령인구의 고용 안전성 유지를 위한 기본적인 사회적 시설의 제공도 필요하다. 고령인구가 이동의 제한을 받거나 사회적 위험에 노출될 확률이 커진다면 이들이 경제활동에 참여함으로써 발생하는 사회의 경제적인 이득보다 손실이 크게 발생할 것이다. 그러므로 사회기반시설들을 보완하여 고령자들이 능력이 되는 한 지속적인 노동인구로 남아 있게 할 수 있는 사회 경제적 시스템이 필요하다.

3. 국내 및 해외 관련기술 동향

3.1 국내기술동향

1970~80년대 도로에 관한 연구는 급속한 산업발전을 위한 도로설계 기준 및 부대시설 설치기준 등 원활한 자동차교통을 위한 연구가 주류를 이루었다. 최근 『고령화 및 미래사회 위원회』는 인구·가족, 고용·인력, 보건·복지, 재정·금융 분야로 구분하여 로드맵을 수립하였으나, 도로교통 등 관련 부분은 대응이 다소간 미흡한 실정이다. 우리나라의 고령자 교통사고 사망자는 10만명당 57.8명(2000년 기준)으로 다른 OECD 국가보다 2배 이상 높은 수치로 노약자 교통사고 비율도 증가추세에 있다. 그러나 감소 추세에 있는 타 OECD 국가와는 상반된 결과이다. 이는 현재의 도로교통 환경이 고령자들의 보행특성 및 안전 등을 반영하지 못하고 있기 때문이다.

1998년 1월부터 보건복지부에서 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」에 따라 고령자의 보행특성과 교통사고에 관한 연구가 일부 연구자에 의해 수행이 되었으나 고령자를 고려한 도로 시설 기준에 반영될 수준까지는 아니었다. 따라서 국

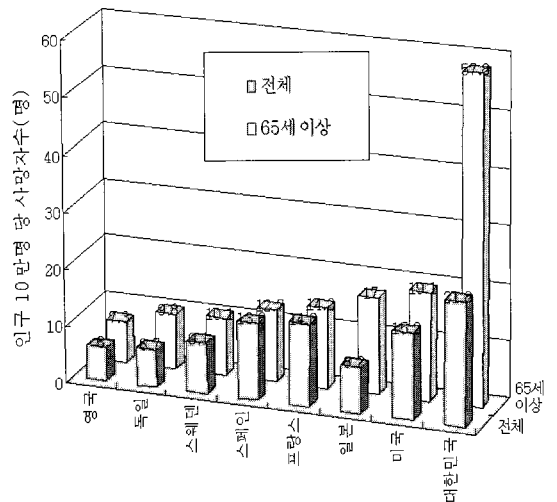


그림 1. 고령자 교통사고 사망자(10만명당) 국제 비교

내의 경우는 고령화 사회의 도래와 전망, 노약자 및 장애인에 대한 교통안전대책 등과 같은 정책적인 연구와 실험을 통한 장애인 안전시설 연구는 수행되고 있으나, 고령 장애인의 보행안전성 및 편의성을 고려한 도로시설의 설계에 관한 연구는 전무한 실정이다. 그림 1은 고령자에 대한 선진국과 우리나라의 교통사고 사망자의 비율이다. 이와 같이 고령자 교통사고의 비율이 선진국에 비하여 높은 비율을 나타내고 있어서 사회적으로 심층적인 연구의 필요성이 제기되고 있다.

3.2 국외기술동향

미국은 1990년 초반에 노약자들이 보다 안전하고 편리하게 도로를 이용하는데 있어 요구되는 사항에 대한 광범위한 연구를 진행하였으며, 최근 FHWA(Federal Highway Administration)에서는 「Guidelines and Recommendations to Accommodate Older Drivers and Pedestrians (2001)」를 통해 기존의 연구를 종합하여 도로설계 기준이나 각종 교통시설의 기준을 개정하고 있다.

일본의 경우도 1990년 초반부터 장애인, 노약자의 이동에 관한 편의성 향상과 안전성에 관한 연구가 광범위하게 진행되었고 2000년 11월부터 교통 Barrier Free법(노약자, 신체장애자 등의 공공교통기관을 이용한 이동의 원활화 촉진에 관한 법률)을 시행하여 관련 도로시설에 대한 기준 및 지침을 정비하고 노약자 및 신체장애자들의 이동의 편의성 및 안전성을 향상시키고 있다. 특히 일본 건설성 토목연구소(1995)에서는 「고령자의 보행특성과 보도의 구조에 관한 연구」에서 보도 실험 장비를 구축하고 보행실험 및 자전거 운전실험을 통해 통행에 필요한 폭원 및 횡단경사, 종단경사 등에 대한 기준을 마련하였다.

4. 최근 5년간 고령자 교통사고 추세

국내의 고령자 사고유형별(차대 차, 사대 사람, 차대 열차) 발생건수 추이를 살펴보면 표 1과 같이 전체 발생건수에 비해 2000년 2.8의 낮은 사고점유율을 보였으나, 그림 2와 같이 매년 사고점유율은 점차적으로 증가하여 2004년에 5.1%의 점유율을 차지하고 있다. 2003년도에 비하여 2004년도는 전국 교통사고 건수가 감소하였지만 고령자의 점유율은 증가하였다.

표 1. 최근 5년간 고령자 사고유형별 교통사고

사고유형	구분	전 체		61세 이상		
		건수	구성비	건수	구성비	점유율
2000	계	290,481	100	8,141	100.0	2.8
	차대사람	72,932	25.1	1,930	23.7	2.6
	차 대 차	206,971	71.3	5,785	71.1	2.8
	차량단독	10,569	3.6	426	5.2	4.0
	기 타	9	0	0	0.0	0.0
2001	계	260,579	100	8,367	100.0	3.2
	차대사람	65,898	25.3	2,048	24.5	3.1
	차 대 차	185,207	71.1	5,922	70.8	3.2
	차량단독	9,466	3.6	397	4.7	4.2
	기 타	8	0	0	0	0.0
2002	계	231,026	100	8,385	100	3.6
	차대사람	59,271	25.7	2,053	24.5	3.5
	차 대 차	164,334	71.1	5,969	71.2	3.6
	차량단독	7,411	3.2	361	4.3	4.9
	기 타	10	0	2	0	20.0
2003	계	240,832	100	10,180	100	4.2
	차대사람	89,443	37.1	3,803	37.4	4.3
	차 대 차	141,841	58.9	5,867	57.6	4.1
	차량단독	9,531	4.0	508	5.0	5.3
	기 타	17	0	2	0	11.8
2004	계	220,755	100	11,157	100	5.1
	차대사람	49,626	22.5	2,325	20.8	4.7
	차 대 차	163,349	74.0	8,253	74.0	5.1
	차량단독	7,765	3.5	577	5.2	7.4
	기 타	15	0	2	0	13.3

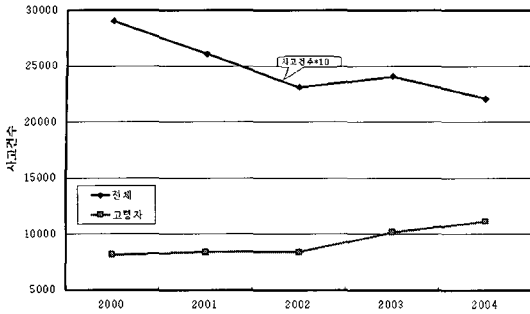


그림 2. 최근 5년간 고령자 교통사고 추세

4.1 연령층별 사상자

최근 5년간의 연령층별 사상자를 보면 그림 3과 4와 같이 전체적으로 사망자 및 부상자가 매년 증감을 거듭하고 있지만, 갈수록 줄어드는 것을 알 수 있다. 그러나 61세 이상 고령자의 경우 사망자가 다른 연령층보다도 높은 구성비를 보이면서 매년 더욱 증가하고 있음을 알 수 있다. 하지만, 부상자의 경우 다른 연령층에 비해 낮은 구성비를 보이고 있다. 다른 연령층의 사상자와 비교시 고령층에서 부상자보다 사망자 구성비가 더 높게 나타나는 이유는 주로 치사율이 높은 보행 중 사고가 많기 때문이라 할 수 있다. 이와 같이 국내의 도로에서 운행하는 차량으로 인하여 발생하는 사고 중에서 고령인구에 대한

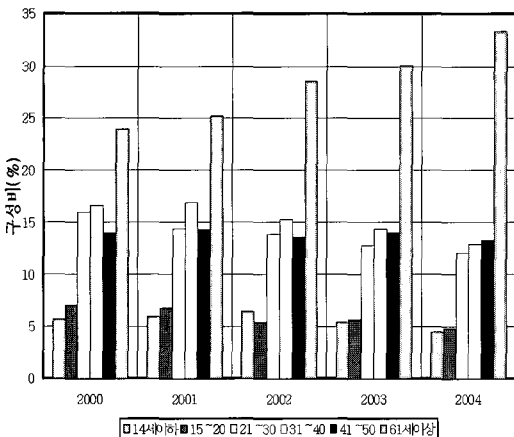


그림 3. 최근 5년간 연령층별 사상자 구성비

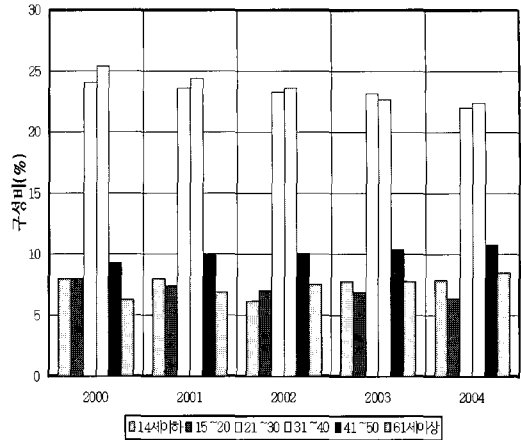


그림 4. 최근 5년간 연령층별 부상자 구성비

사고율이 해마다 증가하고 있는 것은 고령인구의 증가도 있지만, 고령인구의 사회적인 활동이 그만큼 많이 증가되었다는 것으로 볼 수 있으며, 도로의 안전시설이 고령인구에 적합한 구조로 되어있지 않다는 것 알 수 있다.

4.2 도로이용 상태별 사상자

그림 5와 같이 최근 5년간 발생한 고령자의 도로이용 상태별 사망률을 보면 보행 중 사망률이 매우 높게 나타났으며, 자전거 및 이륜차 승차중의 사망

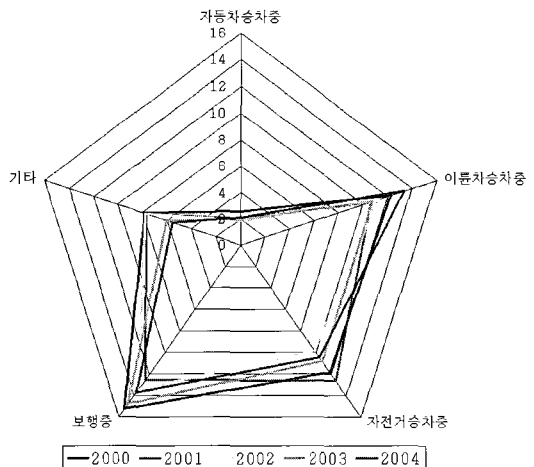


그림 5. 최근 5년간 61세 이상 고령자의 도로이용 상태별 사망률

률이 다음으로 높게 나타나고 있다. 보행자 사고는 차량의 가속도에 직접적인 영향을 받기 때문에 피해의 심각성은 당연히 클 수밖에 없다. 또한, 고령자는 젊은 층과는 달리 신체적 노화로 시각 및 지각 능력과 반응속도가 현저히 떨어져 있기 때문에 비록 사고위험을 인지하였더라도 이를 피하지 못하고 사고를 당하는 경우가 많은 것으로 추정할 수 있다.

도로의 시설물 중에서 보행자들을 위한 보도가 매우 취약하다는 것을 알 수 있으며, 고령인구의 신체적 능력에 대한 고려가 전혀 반영되지 않고 있음을 알 수 있다. 또한 이륜차 등이 자동차와 혼합교통류를 형성할 때 이들을 보호할 수 있는 시스템이 전혀 되어 있지 않으며, 자전거도 혼합교통류로 되어 있기 때문에 비율이 높을 수밖에 없는 것으로 추정된다.

5. 고령보행자 교통사고 현황

국내의 자료를 살펴보면 도로교통안전관리공단에서 발행한 2004년판 교통사고 통계분석을 기준으로 현황을 분석하면, 전국 교통사고로 인한 사망자 총 7,212명 가운데 고령보행자 사망자는 2,896명으로 이는 전체 사망자의 약 40%에 해당하며, 부상자는 전체 376,503명 중에서 53,069명으로 14%를 차지하고 있다.

5.1 연령층별 보행 중 교통사고

표 2와 그림 6과 같이 연령층별 보행자 교통사고와 관련한 사상자를 나타낸 것이다. 보행 사고로 인한 사망자 중 61세 이상 고령자는 1,291명으로 44.6%를 차지하여 가장 높은 비율을 나타냈다. 또한 71세 이상은 724명으로 고령자들의 보행 중 사망자가 특히 많음을 알 수 있다. 부상자는 14세 이하가 13,181명으로 24.8%를 차지하여 가장 많았고, 다음으로 41~50세가 14.8%, 21~30세 12.8%, 31~40세가 12.7% 등의 순으로 나타났다.

표 2. 연령층별 보행자 교통사고

연령 구분	계	14세 이하	15~20	21~30	31~40	41~50	51~60	61~70	71세 이상	연령 불명
사망자(A): 명	2,896	274	54	141	279	429	400	567	724	28
구성비	100	9.5	1.9	4.9	9.6	14.8	13.8	19.6	25.0	1.0
부상자(B): 명	53,069	13,181	3,528	6,768	6,729	7,850	5,618	5,202	3,527	666
구성비	100	24.8	6.6	12.8	12.7	14.8	10.6	9.8	6.6	1.3
사망율 (%)	5.2	2.0	1.5	2.0	4.0	5.2	6.6	9.8	17.0	4.0
전체사망자(명)	7,212	394	412	921	1,096	1,172	1,013	1,123	1,045	36
구성비	100	5.5	5.7	12.8	15.2	16.3	14.0	15.6	14.5	0.5

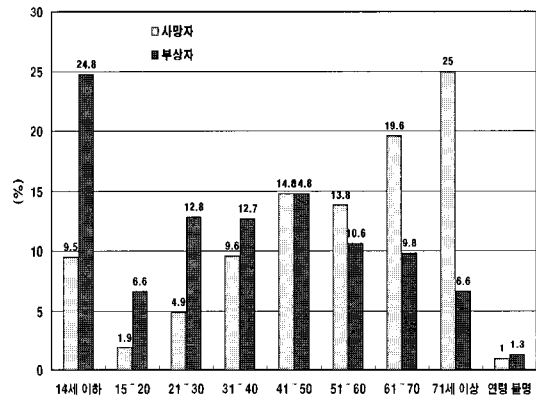


그림 6. 연령층별 보행자 사망/부상자 비율

사망률은 61세 이상은 12.9%, 다른 연령대인 15~20세가 1.5%, 14세 이하 어린이 및 21~30세가 각각 2.0%로, 연령층이 높아질수록 사망률도 높게 나타났다.

보행자의 교통사고 중에서 고령인구의 사고가 높게 되어 있다는 것은 국내의 도로와 관련된 시설이 고령인구를 고려한 설계 및 시공이 되어 있지 않다는 것을 반증하고 있는 것으로 사료된다. 또한 이러한 결과를 통하여 우선적으로 고령인구의 보행 중

교통사고의 저감을 위한 대책의 마련이 시급하고, 전반적으로 고령 보행자의 행동특성을 고려한 도로 시설물들에 대한 기준 도입이 우선적으로 지자체에 설치되어야 할 것이다.

5.2 연령층별 인구 10만 명당 보행 중 사상자

그림 7은 연령층별로 인구 10만 명당 보행 중 교통사고 사상자를 나타낸 것이다. 사망자는 연령이 높아질수록 높게 나타나고 있으며, 61세 이상의 고령층이 23.5명으로 가장 크게 나타났다. 부상자는 31~40세를 중심으로 연령이 낮아지거나, 높아질수록 많아지는 것을 알 수 있다. 61세 이상의 고령층은 인구 10만 명당 사망자가 젊은 층인 20~30대에 비해 10배 이상 많다는 것을 알 수 있다. 이러한 이유는 고령층이 교통사고에 대한 충격으로 쉽게 많은 신체적인 손상을 입게 된다는 것을 알 수 있으며, 교통사고에 무방비로 노출된다는 것으로도 해석할 수 있다. 또한, 노약자들의 경우 이동에 대한 선택권에서는 차량 등의 이용보다는 도보가 우선적인 통행의 수단인 것을 알 수 있으며, 이러한 도보 중 교통사고를 줄이기 위해서는 안전시설에 대한 확충이 필요할 것으로 사료된다.

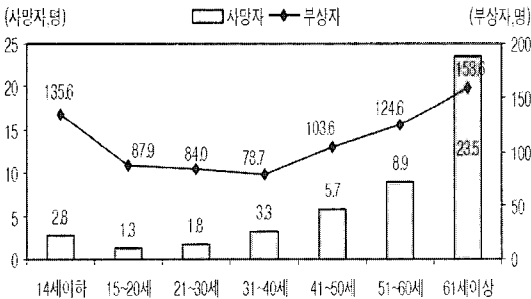


그림 7. 연령층별 인구 10만명당 보행자 사상자

5.3 사고유형별 보행자 사상자

보행자 사고는 사고 발생 당시 보행자의 상태에

표 3. 사고유형별 보행 중 사상자

사고유형	사상자	사망자		부상자	
		(명)	구성비 (%)	(명)	구성비 (%)
총 계		2,896	100	53,069	100
횡단중	소 계	1,477	51	23,957	45.1
	횡단보도 횡단중	334	11.5	7,705	14.5
	횡단보도부근 횡단중	116	4.0	1,857	3.5
	기타 횡단중	1,027	35.5	14,395	27.1
보행중	소 계	318	10.9	6,647	12.5
	등지고, 마주보고 통행중	178	6.1	3,279	6.2
	보도 통행중	41	1.4	1,121	2.1
	길가장자리 구역 통행중	99	3.4	2,247	4.2
정지중	노상유회, 노상작업중	62	2.1	1,274	2.4
기 타		1,039	36	21,191	40

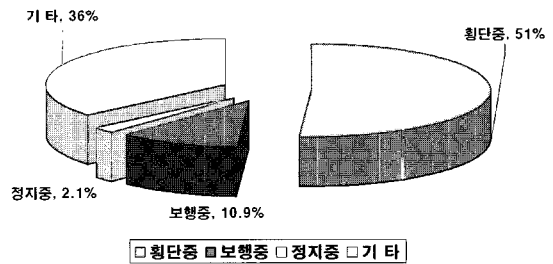


그림 8. 사고유형별 보행 중 사망자

따라 보행 중, 횡단 중, 정지 중, 기타의 항목으로 구분할 수 있다. 횡단 중 사고에는 횡단보도 횡단 중, 횡단보도 부근 횡단 중, 기타 횡단 중으로 구분되며, 보행 중 사고는 등지고, 마주보고 통행 중, 보도 통행 중, 길 가장자리 구역 통행 중으로 구분되며, 정지 중 사고는 노상유회, 노상 작업 중이 포함된다.

보행 중 사상자를 사고유형별로 구분해 보면 표 3과 그림 8과 같다.

사망자 사고는 횡단중 사고중에서 횡단보도 및 부근 횡단 중을 제외한 기타 도로 횡단 중 사망자가 전체의 35.5%인 1,027명으로 가장 많았으며, 횡단보

도 횡단중이 334명, 차량과 등지거나 마주보고 통행 중 사망자가 178명, 횡단보도 부근 횡단 중에는 116명, 길가장자리구역 통행 중에는 99명, 노상유회 및 작업 중에는 62명, 보도통행 중에는 41명 등의 순으로 나타났다. 부상자 역시 기타 횡단중이 27.1%인 14,395명으로 가장 많았으며, 횡단보도 및 부근 횡단중이 9,562명, 마주보고 통행중이 3,279명, 길가장자리구역 통행 중 2,247명 등의 순으로 많았다.

이러한 결과들을 분석할 경우에 도로의 횡단보도가 구조적인 문제점을 가지고 있다는 것을 알 수 있다. 운전자들의 잘못도 있지만 횡단보도의 구조적인 문제도 해결해야 할 사항으로 사료된다.

6. 결론 및 향후과제

우리나라는 경제개발을 위하여 짧은 기간동안 사회간접시설에 대한 집중적인 투자를 진행하였으며, 이러한 성과들은 국민의 생활수준의 향상과 경제적인 풍요를 가져왔다. 또한 국민의 의식수준의 향상에 따라서 이제 과거에 진행되었던 방식에서 벗어나 좀 더 효율적인 투자를 통하여 사회간접시설의 수준 향상을 기대하고 있는 것이 일반적인 사회현상이다. 기존의 도로관련 시설들이 차량중심의 시설에서 인간중심의 시설로 변화하기를 기대하고 있다. 선진국의 경우 오랜 기간동안 고령사회를 준비해왔지만, 우리나라는 아주 짧은 시간동안 우리사회에 다가왔고, 더 짧은 시간동안 초고령사회로 진입하게 될 것이다. 21세기를 살고 있는 우리는 그동안 국민의 삶의 질 향상에는 많은 투자가 이루어지지 못했지만, 앞으로는 많은 부분을 개선해야 할 시점에 서있다.

앞으로는 우리사회에서도 고령자를 고려한 많은 시설들에 대한 보완이 이루어져야 하며, 이를 위해서는 많은 연구들이 진행되어야 할 것이다. 현재 도로의 시설물 중에서 보도를 중심으로 그나마 연구가 이루어지고 있다. 그러나 사회전반적인 출산율의 감소

는 고령자들을 지속적으로 경제활동인구로 남아 있게끔 바뀌게 될 것이다. 이러한 점들을 고려할 때 사회전반적인 분야에서 고령자들의 안전성과 편의성을 제공하는 시스템적인 연구가 이루어져야 할 것이다.

현재 진행중에 있는 고령 사회에 대비하여 고령 장애인의 보행안전성 및 편의성 개선에 대한 연구는 지속적으로 여러 분야들과 함께 연계되어서 함께 연구가 진행되어야 할 것이다. 또한 연구결과는 설계 기준이나 지침으로 빠른 기간 내에 활용되어야 우리나라의 교통사고율이 OECD 국가 중에 1위를 나타내고 있는 멩을 벗을 수 있으며, 특히 고령 장애인의 교통사고 중에서 보행 중 교통사고 비중을 낮추어서 사회 전반적으로 팽배되어가고 있는 양극화 현상을 줄이는데 기여해야 할 것으로 사료된다.

고령사회의 진입은 앞으로 10여년 밖에 남아 있지 않다. 사회적인 기반시설의 구축은 많은 시간과 비용을 요구하고 있다. 조속한 시일 내에 고령사회를 대비한 연구들이 진행되어서 많은 결과들을 도출하여 우리사회발전에 기여해야 할 것이다.

참고문헌

1. 강병근, 장애인 편의시설의 실태와 이해, 월간교통, 2002. 5
2. 건설교통부(관계부처 합동), 제5차 교통안전기본계획 (2002~2006), 2001. 7
3. 건설교통부, 도로안전시설 설치 및 관리 지침(장애인 안전시설 편), 2000. 11
4. 김경옥, 노인보행자 교통사고 노출 및 행동특성에 관한 연구, 도로교통안전협회, 1996
5. 김경혜, 장애인 · 노약자 통행수요조사 및 정책연구, 서울시정개발연구원, 2001
6. 김병식, 국립재활원 장애인 운전훈련 현황 및 향후과제, 국립재활원, 2002.11
7. 김영수 · 강병근, 서울시 지하철역 내 장애인 편의시설 현황 및 개선방향 연구, 대한건축학회논문집, 162호, 2002.4.

- | | |
|--|--|
| <p>8. 도로교통안전협회, 교통안전시설실무편람, 경찰청, 1996</p> <p>9. 명묘희, 장애인의 자동차운전면허제도 개선방안, 국가인권위원회 세미나, 2002. 10</p> <p>10. 박필숙, 장애인 편의시설 확충·정비 5개년 계획 추진 현황과 개선 방향, 월간교통, 2002. 5</p> <p>11. 박용남, 꿈의 도시 꾸리찌마, 이후, 2002. 6</p> <p>12. 배용호, 편의증진법의 개정 과제, 장애인편의시설촉</p> | <p>진시민연대, 2000</p> <p>13. 보건복지부, 2000년도 장애인 실태조사 결과, 2001. 2</p> <p>14. 손소영·신형원, 데이터 마이닝을 이용한 교통사고 심각도 분류분석, 대한교통학회지, 1998</p> <p>15. 송상근, 출발! 교통선진국, 동아일보·대한손해보험협회, 2001. 7</p> |
|--|--|

회 원 가 입 안 내

본 학회는 건설교통부장관의 설립허가(1999. 5. 29)를 받은 사단법인 한국도로학회입니다. 본 학회는 다음 사업내용으로 건설한 학회운영을 하고 있습니다. 여러분의 기술적 자질향상을 위해서 널리 회원을 모집하오니, 본 사업취지에 찬동하시는 개인이나 단체는 입회하시어 본 학회의 발전에 협조하여 주시기 바랍니다.

사업내용

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • 도로공학에 관한 국내외 기술교류와 공동연구 • 도로공학에 관한 조사연구와 성과의 보급 • 도로공학에 관한 자문, 평가 및 교육 • 도로공학에 관한 시방과 기준의 연구 | <ul style="list-style-type: none"> • 학회지·논문집 및 도서의 간행 • 학술발표회, 세미나의 개최 • 현장견학, 시찰 등의 실시 • 기타 학회의 목적에 필요한 사업 |
|---|---|

회원의 종류

- 정 회원 : 도로 및 포장공학과 관련된 학문의 학식 또는 경험이 있는 자
- 학생회원 : 도로 및 포장공학과 관련이 있는 학과의 대학, 전문대학에 재학중인 학생
- 특별회원 : 본 학회의 목적사업에 찬동하는 단체
- 참여회원 : 학회 회장을 역임한 자
- 명예회원 : 대의원회에서 추대한 자

회 비

- 입 회 비 : 20,000원(정회원예 한함)
- 연 회 비 : ① 정 회 원 : 30,000원 / (종신회비 400,000원)
- ② 학생회원 : 10,000원(대학 및 전문대학생에 한함)
- ③ 특별회원 : 특급 : 100만원 이상, 1급 : 50만원 이상
- 2급 : 30만원 이상, 도서관회원 : 10만원

입회신청

회원이 되고자 하는 개인이나 단체는 소정의 입회원서와 입회비 및 연회비를 납부하시기 바라며, 자세한 사항은 학회사무국에 문의하시기 바랍니다.

회비납부(가입회원명으로 입금)

한미은행 : 102-53510-243 (사)한국도로학회

사무국 : 우)121-706 서울시 마포구 공덕동 456 르네상스타워 1410호

전화 : 02-3727-1992~3 전송 : 02-3272-1994

E-mail : kospe@hanmail.net http://www.ksre.or.kr

사단법인 **한국도로학회**