

고령사회에 대비한 서울시 교통정책 추진방향

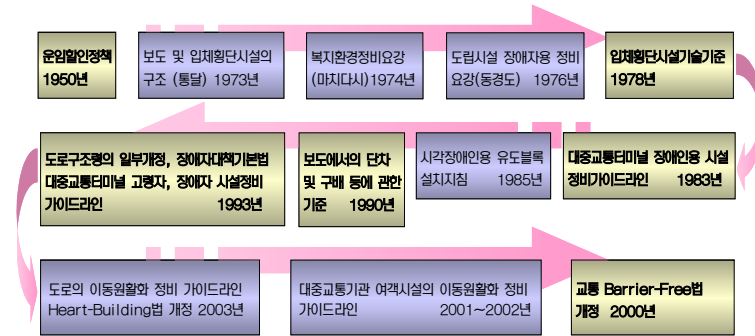
1. 고령사회에 대비한 교통정책 추진계획의 필요성
2. 고령자의 통행특성 및 요구사항 조사
3. 체계적인 추진계획이 필요한 교통정책 분야
4. 고령사회에 대비한 서울시 교통정책 추진계획

1. 고령사회에 대비한 교통정책 추진계획의 필요성

- 단기처방적인 정책보다는 고령사회 진입시기를 고려한 체계적인 추진계획이 필요함.
 - 앞으로 65세 미만의 인구가 감소하면서 전체 인구 중 65세 이상 인구의 비중이 꾸준히 증가할 것으로 예상됨. 이에 따라 고령자의 다양한 욕구를 반영한 교통정책의 수립이 필요함.
 - 고령사회는 1~2년 후에 도달하는 것이 아니므로(2021년 고령사회 진입) 단기처방적인 정책을 실행하는 것보다 체계적인 정책 추진계획 수립이 선행되어야 함.
- 우리보다 먼저 고령화가 진행된 일본의 경우, 순차적으로 고령자를 위한 교통정책을 실시하였음.
 - 일본의 고령자 교통정책의 흐름을 보면, 횡단보도, 입체횡단시설 등의 정비를 먼저 시작하였고, 이후 교통약자를 위한 대중교통시설 정비를 거쳐 교통 전 분야에 Barrier-Free¹⁾를 실시하였음.
 - Barrier-Free 실시 이후 최근에는 고령자 및 장애인을 포함한 모든 사람들의 편의증진을 위한 유니버설 디자인(Universal Design)²⁾을 도입하고 있음.
 - 일본의 고령자 교통정책은 오랜 기간 순차적으로 진행되었으며, 그 시작은 보행과 대중교통 개선이었음.

1) 이동에 장애가 없도록 하는 것을 의미함.

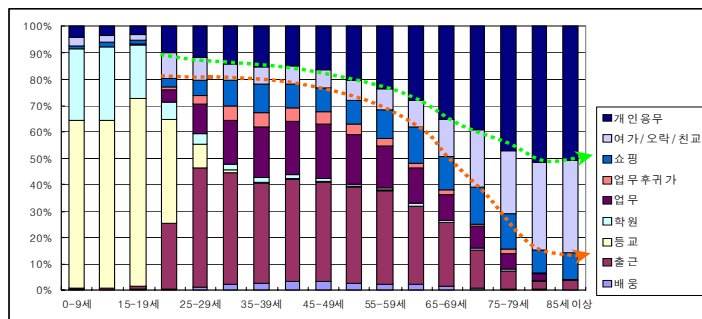
2) 일반인, 고령자, 장애인 모두 쉽게 사용할 수 있도록 디자인하는 것을 의미함.



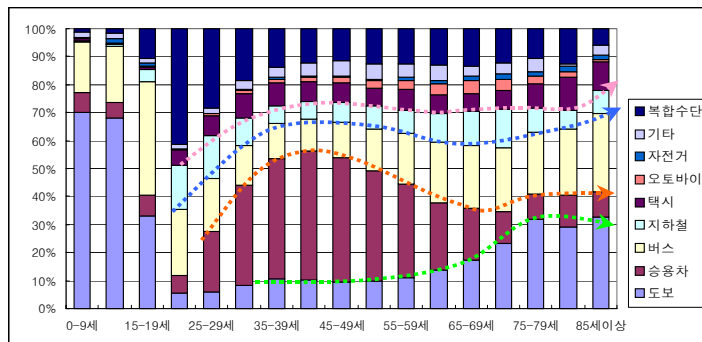
[그림 1] 일본의 고령자 교통정책의 흐름

2. 고령자의 통행특성 및 요구사항 조사

- 고령자의 주 통행목적은 개인용무 및 여가이며, 선호하는 통행수단은 보행과 버스임.
- 65세 이상 고령자의 통행을 분석한 결과 나이가 들수록 출근통행 및 업무통행은 급감하는 반면, 개인용무 통행과 여가통행이 크게 증가하는 것으로 나타남. 또한, 65세 이상 고령자는 보행으로 많은 통행을 하며 지하철보다는 버스를 선호하는 것으로 나타났음.

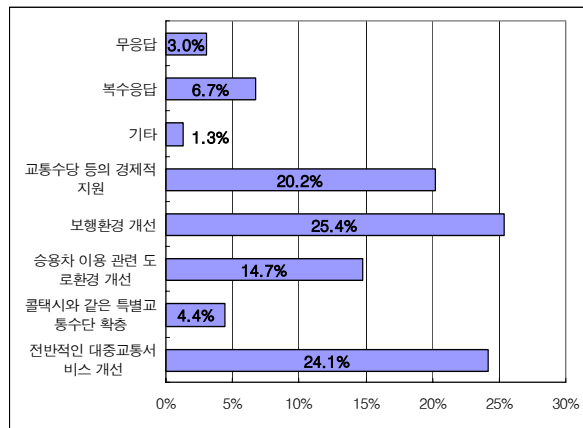


[그림 2] 연령별 목적통행량 분포(귀가통행 제외)

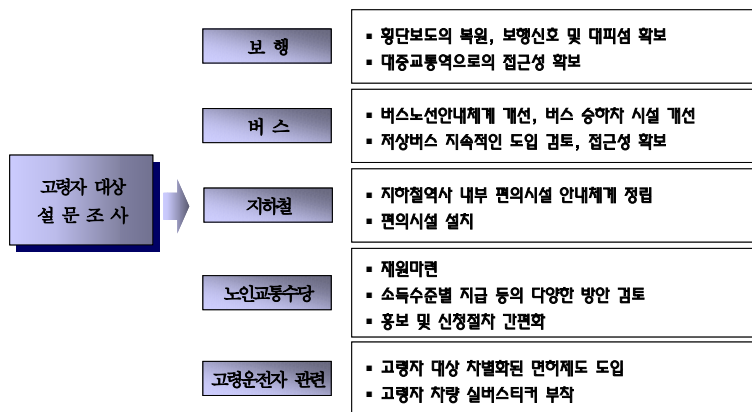


[그림 3] 연령별 수단통행량 분포

- 고령사회에 대비하여 가장 먼저 개선이 필요한 사항은 보행환경과 대중교통서비스임.
- 50세 이상 준고령자 및 고령자를 대상으로 한 설문조사³⁾ 결과, 응답자는 보행환경 개선과 대중교통 전반에 대한 서비스 개선을 가장 많이 요구하였고, 이와 함께 교통수당 등의 경제적 지원제도 보완, 승용차 이용 관련 도로환경 개선, 특별교통수단의 도입 등을 요구하였음(그림 4) 참조. 각 분야별로 고령자의 요구사항을 정리하면(그림 5)와 같음.



[그림 4] 장기적 관점의 교통정책 선호도 설문 결과



[그림 5] 고령자의 요구사항 요약·정리

3) 서울시정개발연구원은 2005년 5월 30일부터 6월 3일까지 2020년 이후 65세 이상이 되는 50세~64세의 연령자 층과 현재 65세 이상인 연령자 총 800여 명을 대상으로 교통부문에 대한 고령자의 요구사항을 파악하기 위해 설문조사를 실시하였음.

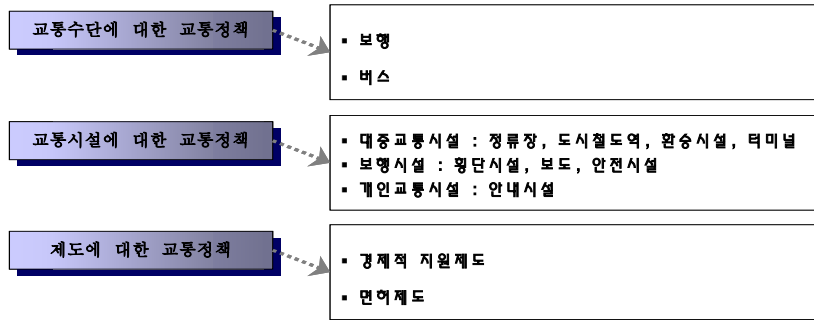
3. 체계적인 추진계획이 필요한 교통정책 분야

- 2006년에 시행된 「교통약자의 이동편의 증진법」을 살펴보면 고령사회를 대비하여 체계적으로 준비해야 할 교통분야를 도출할 수 있음. <표 1>은 「교통약자의 이동편의 증진법」의 각 조항의 내용을 살펴보면서 정리한 것인데, 이를 크게 분류하면 교통수단, 교통시설, 통행 지원제도에 대한 내용임.

<표 1> 「교통약자의 이동편의 증진법」 각 조항과 관련된 교통정책 분야

「교통약자의 이동편의 증진법」의 각 조항	관련된 교통정책 분야
제4조...교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경개선... 제9조(이동편의시설 설치 대상시설)... 제10조(이동편의시설 설치기준)... 제11조(이동편의시설의 설치 등)... 제17조(교통이용정보등의 제공)... 제21조(보행시설물의 설치)... 제22~23조...도로점용물, 불법시설물...	➡ 교통시설에 대한 교통정책
제5조...이동편의시설의 설치기준 준수...교통수단을 제작 사업자는 교통약자를 위한 교통수단 개발·제조... 제16조(특별교통수단)...	➡ 교통수단에 대한 교통정책
제6조...건교부장관은 5년마다 교통약자이동편의증진계획 수립... 제7조...시장, 군수는 5년마다 관할지역의 교통약자이동편의증진계획 수립.. 제8조...연차별시행계획... 제12조...이동편의시설 설치기준에 적합하지 여부 심사... 제13조...이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육... 제14조...우선적 면허보장 등의 노선버스에 대한 이용 보장... 제15조(도시철도에 대한 이용 보장)... 제18조(보행우선구역의 지정)... 제19조(보행우선구역안의 조치)... 제20조(보행우선구역의 지정해제 등)... 제24조(보행우선구역 관리대장의 작성·보관)... 제5장 보칙 및 제6장 벌칙 : 제25조~제34조	➡ 통행지원을 위한 제도에 대한 교통정책

- 「교통약자의 이동편의 증진법」에서 살펴본 교통정책 분야와 고령자의 통행특성 및 요구 사항 분석결과를 연계시키면 고령사회에 대비하여 추진계획이 필요한 서울시 교통정책 분야별 세부내용을 (그림 6)과 같이 도출할 수 있음.



[그림 6] 추진계획 구축이 필요한 교통정책 분야별 세부 내용

4. 고령사회에 대비한 서울시 교통정책 추진계획

○ 교통수단에 대한 추진계획

- 고령사회에 대비하여 체계적인 추진계획이 필요한 교통수단에 대한 정책으로는 보행과 버스 관련 분야임. 보행에 관한 정책은 중·단기적으로 추진해야 하고, 버스에 관한 정책은 중·단기와 장기로 구분하여 추진해야 함. 우선 보행에 대하여 추진해야 할 정책으로는 보행의 연결성을 확보하는 것인데, 이는 「제2차 서울특별시 보행환경 기본계획(서울특별시, 2005)」에서 제시된 6개 사업 중의 하나인 '지역별 보행로 연결사업'과도 관련되어 있음.
- 버스와 관련하여 추진해야 할 정책은, 중·단기적으로는 현재 서울시의 저상버스 도입계획과 연계하여 승하차가 편리한 저상버스의 도입을 지속적으로 확대하는 것과, 장기적으로는 영국의 호출형 버스, 북미의 Paratransit⁴⁾, 영국의 Dial-a-ride⁵⁾, 스웨덴의 flex-bus⁶⁾ 등과 같이 고령자의 다양한 요구에 부응하는 맞춤형 서비스를 개발하는 것임.



4) 이동장애가 있는 고령자 및 장애인이 이용하는 door-to-door 서비스형식의 예약제 승합방식의 버스임.
 5) 북미의 Paratransit와 비슷한 개념의 버스서비스임.
 6) 택시와 버스의 중간적인 교통수단으로 12~14인승의 미니 노스텝 버스임.

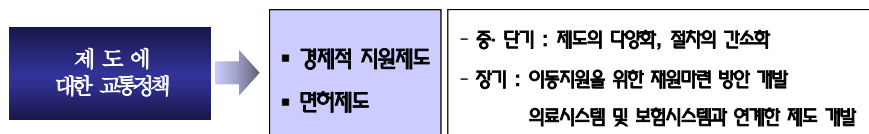
○ 교통시설에 대한 추진계획

- 고령사회에 대비하여 체계적인 정책 추진계획이 필요한 교통시설로는 대중교통시설과 보행 시설, 개인교통시설임. 모든 교통시설에 있어서 중·단기적으로는 전 세계적인 추세에 따라 누구나 편하게 이용할 수 있도록 유니버설 디자인(Universal Design)을 도입하여 고령자, 장애인을 포함한 모든 사람들의 통행에 불편함이 없도록 해야 하고, 장기적인 측면에서는 영국 셰필드市的 'PUFFIN(Pedestrian User Friendly Intelligent) Crossing' 이나 미국 로스 엔젤레스의 'Smart Crosswalk'라 불리는 지능형 횡단보도와 같은 교통시설의 첨단화사업을 추진해야 함.



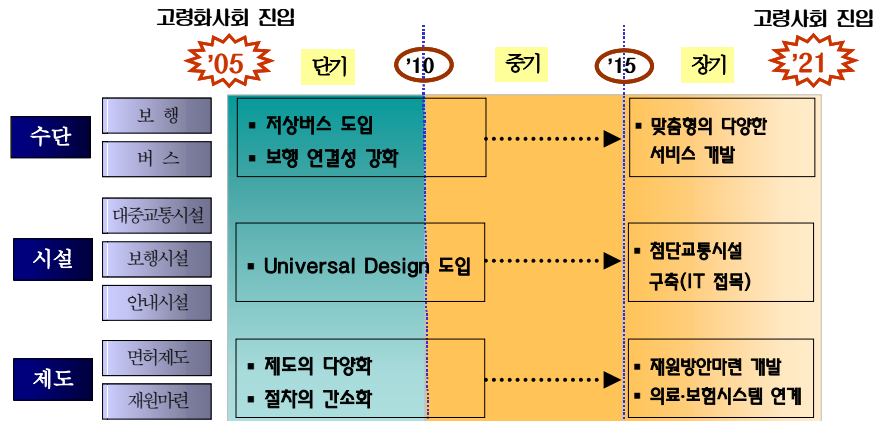
○ 통행지원 제도에 대한 추진계획

- 고령사회에 대비하여 추진계획이 필요한 통행지원 제도로는 노인교통수당 등의 경제적 지원제도와 면허제도임. 경제적 지원제도의 경우 중·단기적으로는 절차를 간소화하면서 경제적 지원 방식을 다양화하고, 장기적으로는 경제적 지원제도 개선을 위해 반드시 필요한 재원을 마련하는 것과 의료시스템 및 보험시스템 등과 연계하여 운전면허제도를 수정하는 것임.



○ 교통정책 분야별 장·단기 추진계획 종합

- 지금까지 교통수단, 교통시설, 통행지원제도에 대한 교통정책 분야별 추진계획을 제시하였는데, 이들을 고령화 사회에 진입하는 2005년부터 고령사회 진입이 예상되는 2021년까지 5년 단위로 단기, 중기, 장기로 구분하여 그 흐름을 나타내면 (그림 7)과 같음.



[그림 7] 교통정책 분야별 장·단기 추진계획의 흐름

이신해 | 서울시정개발연구원 연구위원
02-2149-1117
newsun@sdi.re.kr