

건강 칼럼

비정상 자궁출혈 분류와 원인

**비** 정상 자궁출혈의 분류와 원인에 대해 알아본다. 정상적인 월경이 아닌데 질 출혈이 있는 경우 이를 비정상 자궁출혈이라 한다. 또한 월경주기가 정상 범위인 21~35일 보다 길어지거나 짧아지는 경우, 생리기간이 2~7일보다 짧거나 긴 경우, 생리양이 30~80ml가 아닌 경우 등 비정상적인 월경 주기, 월경 양, 월경 기간에 변화가 있는 경우도 비정상 자궁출혈에 해당된다. 이러한 비정상 자궁 출혈이 발생 가능한 부위로는 질벽, 자궁 경부, 혹은 자궁 내막 등이 있으나 대부분은 비정상적인 자궁 내 출혈이 가장 많다. 비정상 자궁 출혈은 기질적인 원인이 있는 경우와 기질적 원인이 없는 기능성 자궁 출혈로 나눌 수 있다. 비정상 자궁 출혈의 기질적 원인 질환으로는 용종, 근종, 암 및 기타 과다 증식증 등의 자궁 질환과 갑상선 질환, 뇌하수체 종양 등 다른



김 이 곤  
구암한의원장

내과적인 질환이 있다. 이 경우는 각각의 원인 질환을 치료하면 된다. 문제는 뚜렷한 기질적 원인이 없는 기능성 자궁출혈이다. 기능성 자궁출혈은 호르몬 이상에 의한 월경 과다 및 이상 출혈이 발생하는 경우인데 특별한 원인을 찾지 못하는 경우가 많다. 비정상 자궁 출혈 및 월경과다의 약 50%가 기능성 자궁출혈에 해당되는데 이는 절결립성 빈혈, 만성피로, 불안감, 우울증 등을 유발해 일상생활의 위축을 초래하고 삶의 질을 저하시키게 되는 경우가 많다.

정상적인 여성의 월경은 시상하부-뇌하수체-난소에서 순서대로 호르몬이 분비돼 매달(매 월경주기) 난소에서 난포가 자라 배란이 일어나고 자궁의 내막이 탈락하면서 일어난다. 보통 배란 전에는 에스트로겐(여성호르몬)이 증가하면서 자궁내막을 자극해 두껍게 만들고 배란 후에는 프로게스테론(황체호르몬)이 감소하면서 자궁내막이 탈락하게 돼 월경(생리)을 하게 된다. 배란이 규칙적인지 여부에 따라 배란성 기능성 자궁 출혈과 무배란성 기능성 자궁 출혈로 나눈다.

**▲배란성 기능성 자궁출혈**  
기능성 자궁출혈의 80%를 차지하며 일반적으로 30대에 많이 나타난다. 월경주기가 규칙적이고 자궁근종 등 기질적인 원인이 없는데 월경의 양이 증가하는 경우로 혈관수축과 지혈 등의 월경 양을 조절하는 과정에서 문제로 보고 있다.

**▲무배란성 기능성 자궁출혈**  
주로 초경 이후 사춘기와 폐경이 임박한 여성에서 흔하게 나타난다. 배란이 규칙적이지 않으므로 월경이 불규칙적인 경우가 많고 월경 기간은 대체로 연장돼 월경 양이 많아지고 출혈이 언제 일어날지 예측 못하는 경우가 많다. 일반적으로 통증 없이 출혈이 발생하는데 배란이 되지 않으므로 프로그스테론은 분비되지 않고, 지속적으로 에스트로겐만 분비돼 자궁 내막은 자꾸 두꺼워지게 된다. 두꺼워진 자궁 내막은 불규칙적으로 떨어져 나오면서 비정상 자궁 출혈을 일으키게 된다.

독자제언

여름 휴가철, 교통사고 발생 시 조치 요령

차로 인한 교통사고는 예고 없이 발생한다. 여름 휴가철을 맞아 장거리 운전이 잦아짐과 동시에 교통사고 발생률도 높아지고 있다. 교통사고 원인으로는 운전자의 법규 위반도 있었지만, 교통사고 신고를 접수하고 2차 사고 예방을 위한 후속조치를 하지 않아 2차 사고로 이어지는 경우가 있다. 특히 갓길 교통사고는 치사율이 40%로 일반도로 교통사고 치사율 11%의 4배가량 높다. 또한 2차 교통사고로 인한 치사율은 5.5%로 일반 교통사고 치사율 2.8%보다 2배가량 높다. 이러한 통계와 사례만 보더라도 교통사고가 발생했을 때 후속 안전조치는 운전자의 가장 중요한 행동 중 하나라고 할 수 있다. 첫째, 교통사고가 발생했을 때 현장에서 운전자가 해야 할 후속 안전조치는 갓길로 사고차량을 이동시키는 것이다. 교통사고가 발생한 후 차량을 사고지점인 도로상에 두게 되면, 후속 차량의 교통불편을 야기 할 뿐만 아

니라, 2차 사고 발생의 위험도 있기 때문이다. 둘째, 사고가 발생하거나 이동조치를 할 수 없을 경우 비상등을 켜고 차량 후방에 안전삼각대를 설치하는 것이다. 만약 안전삼각대를 설치하지 않은 채 2차 사고가 발생하면 안전조치를 하지 않은 운전자도 20~40%에 달하는 사고유발 책임이 적용되는 사례가 있다. 셋째, 운전자와 동승자는 갓길 밖 안전지대로 피해야 한다. 위에서 말한 것처럼 교통 사망사고 중 일부는 사고 위험으로부터 안전하다고 생각하는 갓길에서도 적지 않게 발생하기 때문에 가능한 갓길이 아닌 갓길 밖 안전지대로 피해 사고 위험을 예방해야 한다. 언제 어디서 누구에게나 발생 할 수 있는 교통사고를 대비해 필자가 제시한 3가지 사례만 제대로 준수한다면 후속 사고로 인한 피해는 발생하지 않을 것으로 생각된다. 시험진 장수경찰서 교통관리계 순경

회전교차로 어떻게 이용해야 되나?

최근 회전교차로 설치 확대로 교통사고 및 교통체증이 줄어들고 있다. 회전교차로란 무엇인가? 회전교차로란 교통섬을 중심으로 반시계 방향으로 차량들이 우회하여 원하는 방향으로 통과할 수 있도록 만든 교차로이다. 회전교차로는 평행교차로에 비해 차량 간, 보행자 간의 상충 횟수를 줄여 교통사고를 예방 해준다. 통계에 따르면 회전교차로 설치 후 교통사고 59% 감소, 사상자수 67% 감소했다. 교통섬을 우회하면서 지속한 행을 하게 되어 정면충돌 등 대형 교통사고를 예방하기 때문이다. 그렇다면 회전교차로를 어떻게 이용해야 되나? 회전차량은 회전교차로에 진입 시 30km/h미만으로 서행하면서 방향지시

등을 켜야 한다. 회전교차로를 나갈 때는 우측 방향 지시등을 켜서 다른 차량들에게 알리는 것이 좋다. 제일 중요한 것은 회전교차로에 진입하려는 차량은 이미 회전하고 있는 회전차량에게 양보해야 한다. 회전교차로 이용은 신호대기 없이 차량 흐름에 맞춰 주행하여 교통소통을 원활하게 해준다. 또한, 지속운행을 유도하여 교통사고를 예방하는 효과가 있다. 나아가 교통지체·정체로 인한 공회전 시간 연료 소모를 줄여준다. 무엇보다 안전하고 효율적인 회전교차로 통행방법은 운전자들 간에 배려와 양보하는 마음이 우선되어야 할 것이다. 김민지 남원경찰서 교통관리계 순경

사외기고는 본보의 편집방향과 다를 수도 있습니다.

전주매일

독자 여러분의 의견이 담긴 기고와 투고를 기다립니다.

(우)560-912 전북 전주시 완산구 서노송동 568-80 승주빌딩 4층

사설

잠시 멈췄던 제3금융중심지 지정 꼭 성취를

전북도의 최대 현안 중의 하나는 제3금융도시 지정이다. 그런데 그 추진이 오래도록 도전을 받고 있다. 지난해 수도권이 노골적으로 탄핵을 걸었었는데 그것은 지금도 현재 진행형일 터이다. 정부가 전북을 제3금융도시로 지정하려 하자 부산상공회의소가 발끈하고 나섰다. 그것은 다시 돌이켜 생각해볼 필요가 있다. 전북 금융은 연 기금과 농생명 특화 중심이다.부산 금융은 해양과 관련된 것이라 그 성격과 분야가 확연히 다르다. 그리고 서울은 종합 금융이니까 국가 금융 중심지로서의 역할만 착실히 수행하면 되는 것이다. 서울과 부산의 방해 공작은 전북의 발목을 잡는 것이 아닐 수 없다. 우리 전북을 핑계줄 것처럼 하던 정부가 입장 정리를 미루고 있는 것이다. 저번에 전북을 찾은 최경구 금융위원장에게 송하진 도지사가 금융 발전을 부탁했지만 흔쾌한 답은 없었다. 제3금융중심지 지정에 침묵으로 일관한 것이다. 그래서 걱정되는 게 있다. 이렇다기는 제3금융중심지 지정이 여간 큰 도전을 받는데 아니겠구나라는 짐작이다. 그리고 전북의 제3금융중심지 지정을 반대했

던 자들이 기금운용본부 흔들기를 또다시 시도할 지 모르겠다는 짐작이다. 물론 그런 일이 없도록 전북도는 미연에 막아야 한다. 제3금융중심지 지정을 꼭 성취해야 한다고 말하는 이유가 있다. 이번에 정부 측에서 공식적으로 긍정적인 반응을 보여줬기 때문이다. 그렇다고 제3 금융중심지 지정에 청신호가 켜졌다고 호들갑을 떨어서 곤란하다. 제3금융중심지 지정이 안된다는 우리 쪽의 책임도 아주 없지는 않다. 기반 여건이 부족하다는 지적을 한두 번 들은 게 아니기 때문이다. 그러므로 전북도는 서울 부산만 탓해서는 안 된다. 그들의 방해 공작이 껴들기라도 해도 저번에 금융중심지 지정이 안된다는 이쪽도 준비가 부족했던 것이 사실이다. 전북도는 제3금융도시 지정을 반드시 성공시켜야 한다. 저들이 제3금융도시 지정을 음해하는 데는 그만한 꼬투리가 조금이라도 보여서이다. 그러므로 저들의 입장을 하려면 준비가 확실해야 한다. 기반 여건을 보강하기 위해 더욱 애써야 한다는 당부이다. 그렇다. 혁신도시는 제3금융도시로 우뚝서야 한다.

동부권 발전 프로젝트 추진 있어야

동부권 발전 프로젝트가 공금하다. 전북도는 예전에 여러 번 선언한 게 있다. 동부권 발전핵심 프로젝트를 추진하겠다고 한 것이 그것이다. 전북도는 말 그대로 그 성취를 위해서 한해야 한다. 동부권에 대한 발전 관심이 주목의 대상이 되고 있는데 예전처럼 말풍선 날리기 같은 것이어서는 안 된다. 전북도는 동부권의 발전 관심을 말로만 반복할 게 아니다. 이제 구체적인 행보로 동부권 발전 프로젝트를 실행에 옮겨야 한다. 그게 없다면 동부권 주민들의 인구 유출은 배가 될 터이다. 전북도는 동부권에 대한 진정성을 보여야 한다. 지난 십수 년 간 동부권에 대한 발전 관심을 말했지만 그게 그뿐이었다. 그러므로 이제 동부권 발전 분위기를 구체적으로 조성해야 한다. 그동안 발전 기대감을 키운만큼 추진력을 보여줘야 한다. 그리고 여기 말할 것이 있는데 주민들은 무슨 사업이고 연속성을 바라고 있다. 그 어떤 새로운 일을 벌이는 것도 좋지만 기존의 발전 프로젝트를 지속적으로 추진해 성과를 내주었으면 하는 것이다. 동부권 책임자들의 일하는 방식이 주민들의 기대와 달라 지역 발

전이 희망 사항에 그칠까 염려가 된다. 이항로 진안군수는 예전 그대로이고 정영수 장수군수는 최근에 독한 구설수에 올라 반쪽의 대상이 되고 있다. 사정이 이렇다 보니 발전 프로젝트들이 속도를 낼 틈이 없다. 그렇지 않아도 낙후가 심한 지역인데 안타까운 일이다. 그러므로 전북도는 저력을 보여야 한다. 그 저력이 없다면 그동안 있었던 전북 자존 선언이나 제 몫 찾기 선언은 그저 찻잔 속의 태풍에 지나지 않는다. 전북도는 잘 알고 있을 것이다. 희망하는 바와 반비례하여 인구 유입은 고사하고 인구 유출이 가속화되고 있으니 답답한 노릇이다. 전북도는 2백만 도민 운운하고 있지만 그것은 셀프 자존심일 뿐이다. 팩트는 180만 수준에 머물고 있다. 나이든 기성 세대들은 옛날을 회고하고 있다. 지난 1900년대 중반에는 거주 인구가 265만을 헤이렀다. 사정이 이러니 낙후를 말하지 않을 수 없다. 지역간 균등한 발전은 반드시 실현해야 할 이상이다. 전북도는 동서 철도 건설 건을 포함해 동부권 발전을 위한 여러 프로젝트의 추진에 열과 성을 다해야 한다. 동부권 주민들은 그것을 간절히 바라고 있을 터이다.

용기와 희망을 주는 인간을 위한 정론지

“더 좋은 신문, 더 사랑 받는 신문, 독자와 함께하는 신문”을 위해 전주매일의 전 직원들은 ‘전북 최고의 신문’을 제작하기 위해 최선을 다하겠습니다.

진정한 지방자치 발전을 위해 중앙지를 답습하는 형태를 벗어나 보다 깊이 있게 내 고장 소식을 빠르고 정확히 독자 여러분들에게 전달하겠습니다.

당신의 가려움을 속 시원하게 긁어 드리기 위해 대안적 비판 기능을 강화하고 있으며 한 단계 더 성숙한 네트워크 구축과 함께 지역발전의 수레바퀴를 힘차게 굴러겠다는 약속을 드립니다.

