

제62호(2019. 6. 4.)

# 고령 운전자 운전면허 관리 강화에 대한 농촌의 의견

김용렬 이정민 우성희



목 차  
contents

1. 고령 운전자와 교통사고 관계 .....	1
2. 고령 운전자 면허 관리 강화에 대한 농업인들의 의견 .....	5
3. 성별·연령별 의견 차이 .....	10
4. 선진국 고령 운전자 교통안전 정책 동향 ....	15
5. 요약 및 시사점 .....	19

감 수	김광선 연구위원	061-820-2361	yeskskim@krei.re.kr
내 용 문 의	김용렬 연구위원	061-820-2363	kimyl@krei.re.kr
출 판 문 의	성진석 책임전문원	061-820-2212	jssaint@krei.re.kr

- 「KREI 현안분석」은 농업·농촌의 주요 동향 및 정책 이슈를 분석하여 간략하게 정리한 것입니다.
- 이 자료는 우리 연구원 홈페이지(www.krei.re.kr)에서도 보실 수 있습니다.

KREI 현안분석 제62호

### 고령 운전자 운전면허 관리 강화에 대한 농촌의 의견

등 록 | 제6-0007호(1979. 5. 25.)

발 행 | 2019. 6.

발행인 | 김창길

발행처 | 한국농촌경제연구원

우) 58321 전라남도 나주시 빛가람로 601

대표전화 1833-5500

인쇄처 | (주)에이치에이엔컴퍼니

- 이 책에 실린 내용은 한국농촌경제연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.
- 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하면 자유롭게 인용할 수 있습니다.  
무단 전재하거나 복사하면 법에 저촉됩니다.

## 요 약 Summary

- 고령화가 빠르게 진행되면서 65세 이상 고령 운전자의 안전운전 문제가 사회적으로 대두되고 있음. 정부에서는 고령 운전자 사고를 줄이기 위해 2019년 1월부터 75세 이상 고령 운전자의 운전면허 적성검사 기간을 기존의 5년에서 3년으로 단축했으며, 일부 지자체에서는 운전면허를 반납할 경우 10만원의 교통비를 지급하고 있음.
- 농촌지역은 도시지역보다 인구 밀도는 낮지만, 열악한 도로환경과 빈약한 대중교통에 따른 높은 자가운전 비중, 빠른 고령화 속도로 농촌지역 교통사고 사망자 발생 위험도는 도시지역보다 높게 나타나고 있음. 이에 농업인들을 대상으로 한 설문조사에서는 정부의 75세 이상 고령 운전자의 적성검사 단축 방안에 대해 전반적으로 긍정적인 반응을 보이나, 연령에 근거한 일률적인 운전 관리 방안 추가 적용에는 찬성 의견이 낮게 나타남.
- 정부의 향후 적극적인 고령 운전자 관리 방안 추가 추진에 대해서 농업인들은 대체로 찬성하는 편으로 조사됨. 따라서 농업인들은 고령 운전자 관리 방안의 취지에 대해서는 전반적으로 이해하고 있으므로, 향후 정책 수립 방향은 연령에 근거한 방안보다는 고령 운전자를 대상으로 한 안전운전 교육 프로그램이 필요하다고 판단됨. 또한, 현재 적성검사에 포함된 인지검사 이외에도 주요 교통법규 위반 고령자를 대상으로 한 인지기능 검사 추가 시행을 고려할 필요가 있음.
- 고령층의 농기계 운전으로 발생하는 사고를 방지하기 위한 관리 및 규제 정책의 필요성에 대해서도 찬성 의견이 높게 나타났으므로 해당 연령층의 농기계 운전 관리 및 규제 정책에 대해 논의할 필요가 있음.
- 추가로 고령 운전자를 대상으로 발급하고 있는 실버스티커 부착을 유도해 일반 운전자에게 고령 운전자의 특성 이해와 이들에 대한 배려 의식을 고취시킬 필요가 있으며, 농촌지역 도로환경 개선을 위한 정부의 예산지원과 지역에 알맞은 교통안전 대책 수립, 농촌주민 이동을 위한 대중교통 서비스 확충 및 지원이 필요함.



## 01 | 고령 운전자와 교통사고 관계

### 고령화로 고령 운전자 수 및 교통사고 발생 건수 증가세 지속 고령 운전자의 농촌지역 도로 운행 중 교통사고 발생률은 1.5~1.8배 증가

- 최근 출산율 하락 및 기대수명 증가로 고령화가 심화되면서 65세 이상 인구비율은 점차 증가하고 있음. 이에 따라 65세 이상 운전자 비율도 점차 증가하고 있으며, 고령 운전자<sup>1)</sup>의 안전운전 문제가 사회적으로 대두되고 있음.
- 노화에 따른 신체적 기능의 저하는 교통사고 발생 시 고령 운전자의 인명 및 재산 피해뿐만 아니라 교통사고 피해 규모에도 영향을 미치고 있음.
  - 2017년 교통사고 평균 치사율은 1.9명인 데 반해, 65세 이상 운전자의 교통사고 치사율은 3.2명에 달하는 것으로 분석됨(2018 교통사고 통계분석).
- 이에 따라 경찰청에서는 고령 운전자 사고를 줄이기 위해 2019년 1월부터 75세 이상 고령 운전자의 운전면허 적성검사 기간을 기존의 5년에서 3년으로 단축했으며, 적성검사 시 인지능력 자가진단 과정이 포함된 교통안전 교육(2시간)을 이수해야 함(경찰청 브리핑).
  - 치매가 의심될 경우 별도의 간이 치매 검사를 통해 수시 적성검사 대상자 편입 및 정밀진단을 통한 운전 적성 재판정 과정을 거쳐야 함. 이외 일부 지자체에서는 운전면허를 반납할 경우 10만 원의 교통비를 지급하고 있음.
- 농촌지역은 낮은 인구 밀도에도 불구하고 도시지역보다 낙후된 도로환경, 빈약한 대중교통에 따른 높은 자가운전 비중, 도시지역보다 상대적으로 빠른 고령화 속도로 교통사고 사망자 발생 위험도가 도시지역보다 높게 나타나고 있음.
  - 농촌 교통사고 치사율은 100명당 6.5명으로 도시의 1.2명에 비해 5배 이상 높은 수치임(도로교통공단 교통사고 종합 분석센터. 김도웅·김재욱. 2019 재인용).
- 대중교통이 빈약한 농촌지역에서 고령층에 대한 일률적인 운전 관리 방안 적용(예: 75세 이상 일률 적용)은 해당 연령층의 오해를 불러 고령 운전자 정책에 대한 반발을 유도할 가능성이 있으며, 실효성 또한 당초 기대보다 낮을 것으로 판단됨. 따라서 농촌지역의 의견을 수렴하여 고령 운전자 운전 관리 정책 시행에 필요한 기초자료를 제공하고자 함.

1) 일반적으로 고령 운전자는 초기 고령 운전자(65~69세), 중기 고령 운전자(70~74세), 후기 고령 운전자(75세 이상)로 분류됨.

- 이와 함께 고령층의 탑승용 농기계 운전 관리 방안에 대한 여론 수렴을 통해 농기계 운전에 대한 관리정책의 필요성 및 호응도를 함께 파악하고자 함.

## 1.1. 고령 운전자 현황과 운전 특성

- 2018년 우리나라의 운전면허<sup>2)</sup> 소지자는 4,136만 명으로 집계되며, 그중 65세 이하 운전자는 3,766만 명으로 전체 운전면허 소지자의 91.1%에 해당하였으며, 65세 이상 운전자는 370만 명으로 8.9%에 해당함.
- 65세 이하 운전자는 2014년 3,535만 명에서 2018년 3,766만 명으로 연평균 1.6% 증가했지만, 65세 이상 운전자는 2014년 241만 명에서 2018년 370만 명으로 연평균 증가율이 11.3%로 나타남. 이에 따라 65세 이상 운전자 비율은 2014년의 6.4%에서 2018년 8.9%로 꾸준히 증가함.

〈표 1〉 운전면허 소지자 중 65세 이상 운전자 비율

단위: 천 명

구분	65세 이하 운전자	65세 이상 운전자	전체	65세 이하 운전자 비율	65세 이상 운전자 비율
2014	35,347	2,414	37,761	93.6%	6.4%
2015	36,065	2,706	38,771	93.0%	7.0%
2016	36,907	3,002	39,910	92.5%	7.5%
2017	37,348	3,278	40,625	91.9%	8.1%
2018	37,660	3,701	41,361	91.1%	8.9%
연평균 증감률	1.6%	11.3%	2.3%	-	-

자료: 경찰청(각 연도), 운전면허 소지자 현황(연령별).

- 65세 이상 운전자의 경우 평균 속도 및 과속 빈도가 낮게 나타났으며, 이는 신체적 노화가 안전 운전에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 판단됨. 하지만 차선 유지를 위한 핸들 움직임이 상대적으로 많고, 신호등 색상 판별에 더 많은 인지 시간이 필요한 것으로 나타나며, 이에 따른 급정거 비율이 높아 돌발 상황에 대한 대처능력이 상대적으로 낮은 것으로 나타남(강수철·조성근 2012).

〈표 2〉 고령 운전자와 비고령 운전자의 운전 특성 비교

구분	일반 운전자	고령 운전자	증감률 (%)
과속빈도(회)	1.40	0.22	-84.3
평균 속도(km/h)	30.98	24.45	-21.1
출발 반응시간(1/100s)	62.70	73.35	+17.0
돌발상황 도심 반응시간(1/100s)	70.0	141.12	+101.6
돌발상황 고속도로 반응시간(1/100s)	107.0	125.57	+17.4

자료: 강수철·조성근(2012); 최재성·김준기(2016)에서 재인용.

2) 운전면허는 크게 1종과 2종으로 구분되며, 1종에는 대형, 보통, 소형, 대형견인, 소형견인, 구난이 포함되며, 2종에는 보통, 소형, 원동기 자전거 면허가 포함됨.

## 1.2. 고령 운전자 교통사고 발생 현황

- 65세 이상 고령층이 증가하면서 고령 운전자 사고 건수도 동반 증가하고 있음. 2008년 고령 운전자 사고 건수는 10,155건에서 연평균 11.3% 증가하여 2017년에는 26,713건이 발생하였음.
- 사망자 수는 2008년 559명에서 2017년 848명으로 연평균 4.7% 증가하였으며, 부상자 수는 2008년 15,035명에서 2017년 38,627명으로 약 11.1% 증가하였음.
- 고령 운전자 사고 치사율<sup>3)</sup>은 2008년 5.5명에서 2017년 3.2명으로 감소하였으나 교통사고 평균 치사율 1.9명(2017년)보다는 매우 높은 수치임.

〈표 3〉 고령 운전자 사고 연도별 현황

연도	구분	사고건수		사망자 수			부상자 수	
		발생 건수	전년 대비 증감률	사망자	전년 대비 증감률	치사율	부상자	전년 대비 증감률
2008		10,155	21.7	559	8.8	5.5	15,035	20.1
2009		11,998	18.1	585	4.7	4.9	17,814	18.5
2010		12,623	5.2	547	-6.5	4.3	18,660	4.7
2011		13,596	7.7	605	10.6	4.4	19,814	6.2
2012		15,190	11.7	718	18.7	4.7	22,043	11.2
2013		17,590	15.8	737	2.6	4.2	25,734	16.7
2014		20,275	15.3	763	3.5	3.8	29,420	14.3
2015		23,063	13.8	815	6.8	3.5	33,787	14.8
2016		24,429	5.9	759	-6.9	3.1	35,687	5.6
2017		26,713	9.3	848	11.7	3.2	38,627	8.2
연평균 증감률		11.3	-	4.7	-	-	11.1	-

자료: 도로교통공단(2018), 2018년 교통사고 통계 분석.

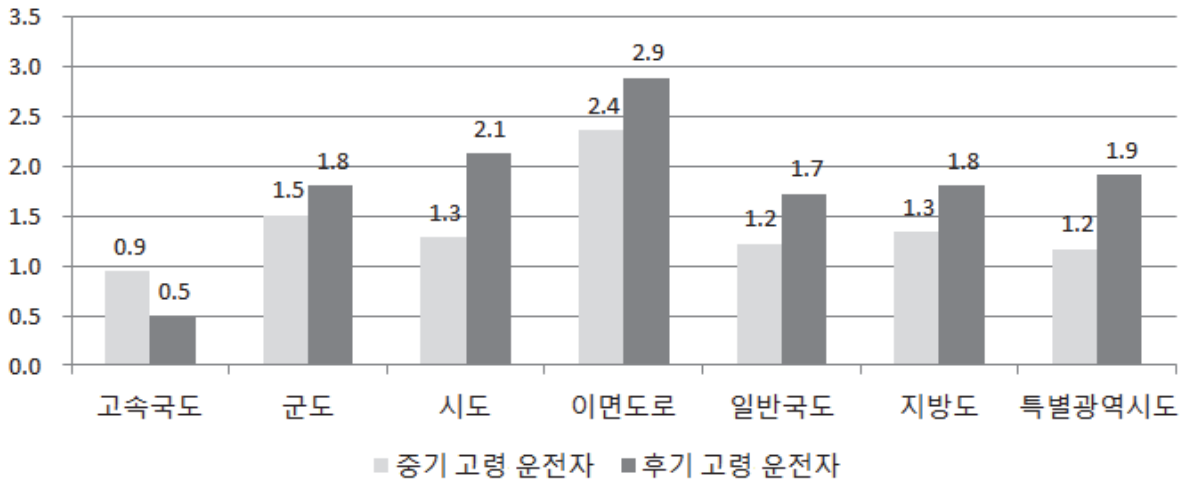
- 교통사고 발생을 도로 종류별로 구분할 경우, 초기 고령 운전자(65~69세) 대비 중기(70~74세), 후기(75세 이상) 고령 운전자 교통사고 발생 시 사망자 발생 위험도가 높아지는 것으로 분석됨 (최재성·김준기 2016).
- 이면도로<sup>4)</sup>의 경우 초기 고령 운전자 대비 중기 및 후기 고령 운전자의 교통사고 발생률은 각각 2.4배와 2.9배로 증가하여 가장 높은 수치를 보임.
- 군도<sup>5)</sup>의 경우 초기 고령 운전자 대비 중기 및 후기 고령 운전자의 교통사고 발생률은 각각 1.5배와 1.8배로 발생 빈도가 높게 나타남. 따라서 농촌지역에 상대적으로 분포비율이 높은 군도의 교통환경 개선을 위한 재정지원이 필요한 상황임.

3) 사고 100건당 사망자 수입(명/100건).

4) 도로 폭이 13m 이하로 차도와 인도의 구분이 없는 도로를 말함.

5) 도로법 제2장 제17조에서 군도는 군에 있는 도로를 뜻하며, 군청 소재지에서 읍면 행정복지센터 또는 군내 읍면 행정복지센터 상호 간을 연결하는 도로를 말함.

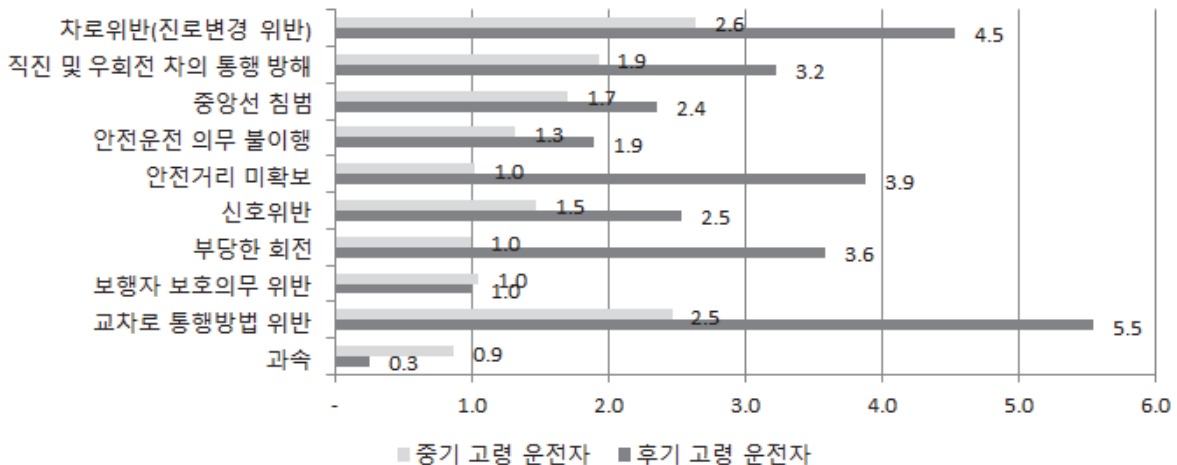
〈그림 1〉 도로별 초기 고령 운전자 대비 중·후기 고령 운전자의 교통사고 사망자 발생위험도



자료: 최재성·김준기(2016).

- 교통사고 발생을 교통 법규 위반 종류별로 구분할 경우, 초기 고령 운전자(65~69세) 대비 중기(70~74세), 후기(75세 이상) 고령 운전자 교통사고 발생 시 사망자 발생 위험도는 전반적으로 증가하는 것으로 분석됨(최재성·김준기 2016).
  - 교차로 통행방법 위반, 차로위반, 안전거리 미확보, 부당한 회전, 직진 및 우회전 차의 통행 방법 법규 위반의 경우 초기 고령 운전자 대비 후기 고령 운전자의 교통사고 사망확률은 3.2~5.5배 증가함. 따라서 해당 연령층의 교통 법규 위반 시 사망사고 발생 확률이 크게 증가하는 것을 알 수 있음.

〈그림 2〉 초기 고령 운전자 대비 중·후기 고령 운전자의 법규 위반별 교통사고 사망자 발생위험도



자료: 최재성·김준기(2016).

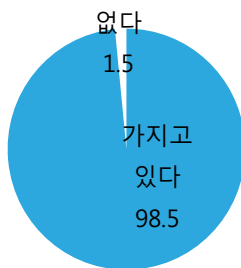


## 02 | 고령 운전자 면허 관리 강화에 대한 농업인들의 의견

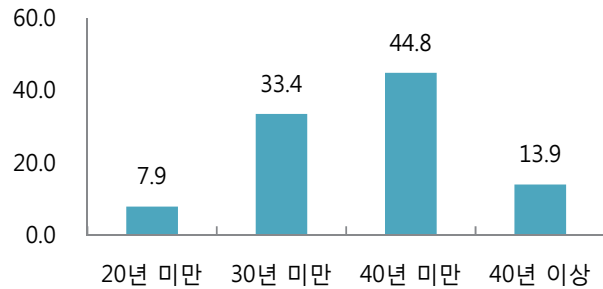
### 2.1. 농업인 운전면허 소지 및 운전 여부<sup>6)</sup>

- 자동차 운전면허를 소지했다는 응답자가 전체의 98.5%로 대부분이었으며 그중 운전경력이 '30년 이상 40년 미만'인 응답자가 44.8%로 가장 많았음. 운전경력이 '40년 이상'도 13.9%로 높게 나타남.
- 자동차 운전면허를 소지하고 있는 응답자가 대부분이었는데 이는 대중교통 이용이 어려워 운전 면허 취득 필요성이 높은 농촌의 현실을 반영하고 있는 것으로 보임.

〈그림 3〉 자동차 운전면허 소지 여부 (%)

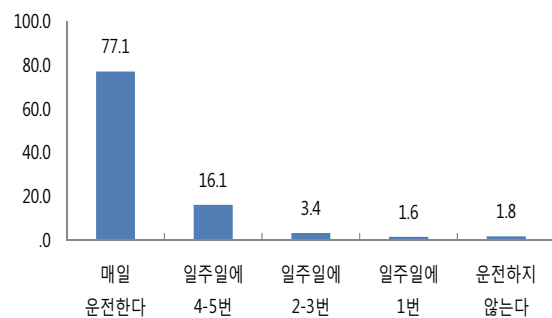


〈그림 4〉 자동차 운전경력 비중 (%)



- 자동차 운전면허를 소지한 응답자 중에서 운전을 '매일 한다'는 응답자는 77.1%로 과반수 이상이었으며 일주일에 4~5번은 16.1%, 2~3번 3.4%, 1번 1.6%였고 '운전을 하지 않는다'라는 응답자도 1.8%였음.
- 운전을 하지 않는 이유로는 '타인(배우자나 자녀)이 대신 운전을 해서'라고 응답한 비중이 50%, '차량이 없어서', '대중교통을 이용해서'라는 각각 20.0%, '운전하기 힘들어서(고령, 질병 때문에)'가 10.0%로 나타났음.

〈그림 5〉 농업인 자동차 운전 횟수 (%)



6) 2019년 3월 26일부터 4월 8일까지 농업인으로 구성된 KREI 현지통신원과 리포터 1,371명을 대상으로 설문조사한 결과, 456명이 응답함(응답률 33.3%).

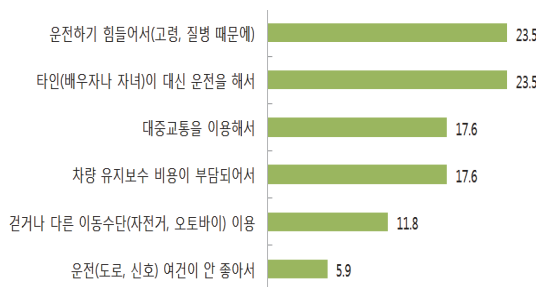
## 2.2. 고령 운전자 운전면허 관리 강화에 대한 농업인 설문조사 결과

### 2.2.1. 고령 농업인 운전자들의 의견

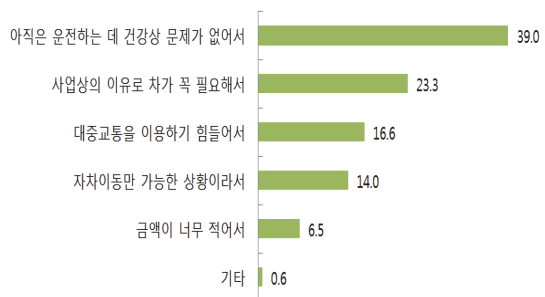
**운전면허 자진반납제 신청 의향은 매우 낮으며, 돌발상황 대처능력 저하를 실감하지 못함**

- 고령(65세 이상) 농업인 중 운전면허 소지자를 대상으로 ‘운전면허 자진반납제<sup>7)</sup>’ 신청 의향을 조사해 본 결과, ‘신청하겠다’는 응답이 5.2%, ‘신청하지 않겠다’는 응답이 94.8%로 신청 의향이 매우 낮게 나타났음.
- 신청하는 이유로 ‘운전하기 힘들어서(고령, 질병 때문에)’, ‘타인(배우자나 자녀)이 대신 운전을 해서’가 각각 23.5%로 가장 많았으며, ‘대중교통을 이용해서’, ‘차량 유지보수 비용이 부담되어서’가 각각 17.6%, ‘걷거나 다른 이동수단(자전거, 오토바이) 이용’ 11.8%, ‘운전(도로, 신호) 여건이 안 좋아서’ 5.9% 순으로 조사되었음.
- 신청하지 않는 이유로는 ‘아직은 운전하는 데 건강상 문제가 없어서’가 39.0%로 가장 많았으며, ‘사업상 이유로 차가 꼭 필요해서’ 23.3%, ‘대중교통을 이용하기 힘들어서’ 16.6%, ‘자차이동만 가능한 상황이라서’ 14.0%, ‘금액이 너무 적어서’ 6.5% 순으로 응답하였음.

〈그림 6〉 ‘운전면허 자진반납제’ 신청 이유



〈그림 7〉 ‘운전면허 자진반납제’ 미신청 이유



- 고령 운전면허 소지자를 대상으로 본인의 40~50대 시기와 비교했을 때 돌발 상황에 대한 대처 능력의 변화가 있는지 조사한 결과 ‘변함없다’는 응답자가 54.5%로 가장 많이 나타났으며, ‘느려졌다’는 43.9%로 조사되었음.
- ‘느려졌다’는 응답자를 대상으로 느려진 대처능력이 운전에서 어느 정도 지장을 주는지에 대해서 질문한 결과 ‘지장을 준다(약간, 많이 합산)’가 60.0%였으며, ‘지장을 주지 않는다’는 34.5%였음.
- 적성검사 시 과학적 측정을 통해 인지능력 저하 가능성을 확인할 수 있는 조치가 필요해 보임.

7) 운전면허 자진 반납제는 65세 이상 고령 운전자가 운전면허를 반납할 경우 10만 원가량의 교통비를 1회 지급하는 것을 골자로 함. 현재 일부 지자체(부산광역시, 광주광역시, 서울특별시, 경기도 등)에서 시행하고 있음. 단, 농업인의 경우 운전면허를 반납하더라도 농기계, 굴삭기(포클레인), 지게차 운전은 계속할 수 있음.

- 고령 운전면허 소지자를 대상으로 일부 지자체에서 시행 중인 ‘실버스티커’ 부착 여부를 질문한 결과 ‘붙이고 있다’는 응답자는 3.9%, ‘붙이지 않고 있다’는 응답자는 96.1%로 참여율이 매우 저조한 것으로 나타났다.
- ‘실버스티커’는 고령 운전자의 자동차 앞뒤 유리창 바깥쪽에 붙이는 표식으로, 주변 운전자들에게 해당 차량의 운전자가 고령 운전자임을 알리면서 배려와 양보 운전을 유도해 교통사고를 예방할 목적으로 시행하고 있음.

〈그림 8〉 실버스티커 예시



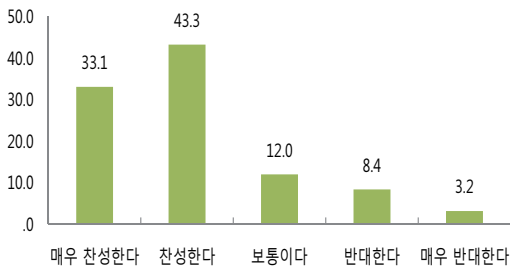
- ‘실버스티커’를 신청하지 않는 주된 이유로 ‘실버스티커가 있는지 몰라서’가 47.8%로 고령 운전자의 절반가량이 제도를 인지하지 못하고 있었으며, 다음은 ‘실버스티커를 붙이지 않아도 상관 없으므로(32.9%)’, ‘무리한 추월, 경적 등 위협운전을 당할 것 같아서(5.6%)’, ‘외관상 보기 좋지 않아서(5.6%)’ 순으로 조사되었음.

### 2.2.2. 전체 농업인 운전자들의 의견

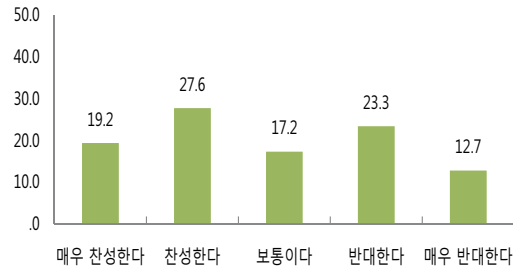
**고령 운전자 운전면허 관리 강화에 대체로 찬성하나, 고령일수록 부정적 의견 상승**

- 2018년 국토교통부와 경찰청 등 관계기관들은 ‘교통안전 종합대책’을 수립하여 2019년 1월부터는 75세 이상 고령 운전자의 운전면허 적성검사 기간이 기존 5년에서 3년으로 단축되었음.
- 농업인들에게 국토교통부의 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간 단축 시행에 대한 찬반의견을 물어본 결과 ‘찬성한다’가 76.4%, ‘반대한다’가 11.6%로 나타나 기간 단축에 대해 대체로 긍정적인 반응을 보였음.
- 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간을 현행 3년에서 1년으로 추가 단축하여 관리를 강화해야 한다는 의견에 대해서는 ‘찬성한다’ 46.8%, ‘반대한다’ 36.0%로 찬성/반대 간 격차가 줄어들었음.

〈그림 9〉 운전면허 적성검사 기간 단축  
(5년에서 3년)에 대한 찬반(%)

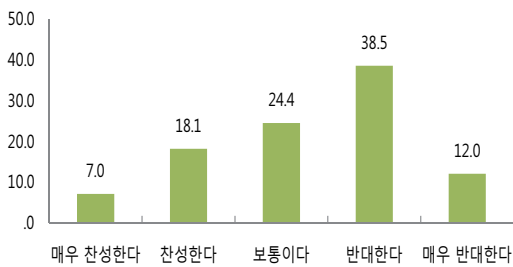


〈그림 10〉 운전면허 적성검사 기간 추가 단축  
(3년에서 1년)에 대한 찬반(%)

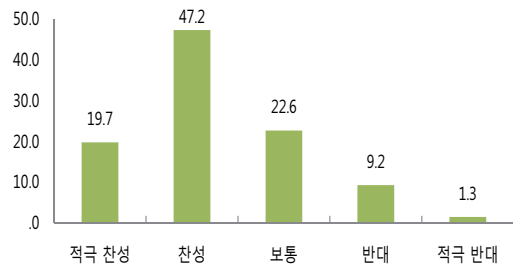


- 고령 운전자 기준을 현행 75세에서 더 낮게 조정해야 한다는 의견에 대해서는 ‘찬성’ 25.1%, ‘반대’ 50.5%로 반대 의견이 더 높게 나타났음. 이는 고령인 비율이 높은 농업인 특성이 반영된 것으로 판단됨.
- 고령 운전자 수 증가에 따른 정부의 적극적인 고령 운전자 추가 관리 방안 추진에 대해서는 ‘찬성한다’는 응답자가 66.9%, ‘반대한다’ 10.5%, ‘보통’ 22.6%로 나타나, 농업인들은 대체로 정부의 향후 적극적인 고령 운전자 관리에 대해 찬성하는 편인 것으로 나타났음.

〈그림 11〉 고령운전자 기준을 현행 75세에서  
하향조정에 대한 찬반(%)



〈그림 12〉 정부의 적극적인 고령 운전자 추가  
관리에 대한 찬반(%)

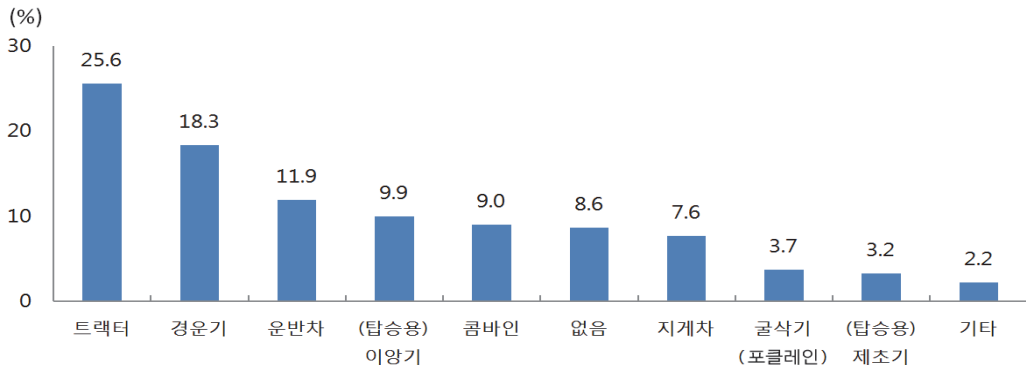


### 2.3. 고령층 농기계 운전 관리 강화에 대한 의견

**농기계 운전 사고 방지를 위한 정부의 정책적 관심 필요하나 고령일수록 부정적 의견 상승**

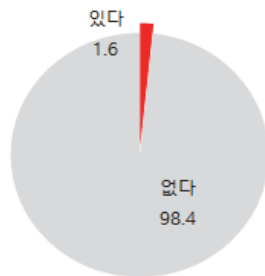
- 현재 탑승용 농기계 보유 여부에 대한 질문에서 ‘트랙터’가 25.6%로 가장 많았으며, ‘경운기’ 18.3%, ‘운반차’ 11.9%, ‘(탑승용)이앙기’ 9.9%, ‘콤바인’ 9.0%, ‘없음’ 8.6%, ‘지게차’ 7.6%, ‘굴삭기’ 3.7%, ‘(탑승용)제초기’ 3.2%, ‘기타’ 2.2% 순으로 나타났음.

〈그림 13〉 현재 보유 중인 탑승용 농기계

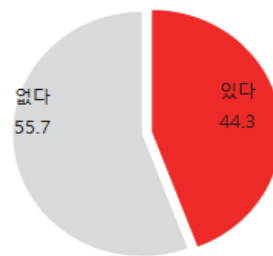


- 최근 3년간 본인이 농기계를 운전하면서 사고 경험이 있었는지에 대해서는 ‘없다’는 응답이 98.4%로 매우 높았음. 반면 고령층이 탑승용 농기계(경운기, 트랙터)를 운전하면서 발생한 사고를 보거나 들은 적이 있었는지에 대해서는 ‘있다’ 44.3%, ‘없다’ 55.7%로 본인의 농기계 운전 사고에 비해 주변 고령층의 농기계 운전 사고를 상대적으로 많이 인식하고 있었음.

〈그림 14〉 최근 3년간 본인의 농기계 사고 경험 유무(%)

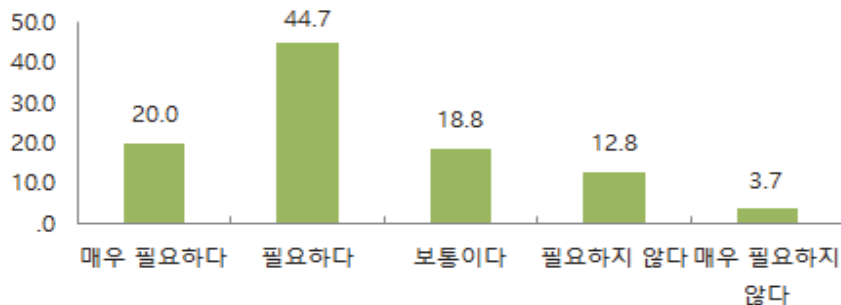


〈그림 15〉 주변 고령층의 농기계 사고 발생 유무(%)



- 고령층이 농기계 운전 시 발생하는 사고를 방지하기 위한 관리 및 규제 정책의 필요성에 대해서는 ‘필요하다’ 64.7%, ‘필요하지 않다’ 16.5%로 응답하여, 운전면허 관리 강화와 마찬가지로 농기계 운전 사고 방지를 위한 정부의 개입에 대해서도 대체로 긍정적인 반응을 보였음.

〈그림 16〉 정부의 적극적인 고령층 농기계 운전 관리 및 규제 정책의 필요성(%)



## 03 | 성별·연령별 의견 차이

### 여성 및 중장년층이 남성 및 노년층보다 고령 운전자 관리 방안 적극 찬성

#### 3.1. 성별에 따른 고령 운전자 관리 방안 찬반 차이

- 고령 운전자 관리 방안에 대한 성별 교차분석 결과 전반적으로 여성 응답자의 찬성비율이 높게 나타남. 특히 운전면허 반납 여부, 적성검사 기간 단축(5년에서 3년) 정책, 적성검사 추가 단축 의견(3년에서 1년)에 대한 여성의 찬성비율이 남성보다 높게 분석됨.
- 65세 이상 운전면허 소지자를 대상으로 거주지역의 운전면허를 반납하고 10만 원의 교통비를 1회 지원받는다면 신청할지에 대해 성별로 교차분석을 한 결과 남자 응답자의 2.8%만이 신청하겠다고 응답했지만, 여자 응답자의 경우는 15.5%가 신청하겠다고 응답해 성별로 뚜렷한 차이를 보임.

〈표 4〉 성별에 따른 고령 운전자 면허 반납 희망 여부

구분		면허 반납 신청비율		전체	
		신청 안 함	신청함		
성별	남자	반도	242	7	249
		성별 중 %	97.2%	2.8%	100.0%
	여자	반도	49	9	58
		성별 중 %	84.5%	15.5%	100.0%
전체		반도	291	16	307
		%	94.8%	5.2%	100.0%

주: Fisher's Exact test에 따른 유의확률(양측검정)은 0.001로 통계적으로 유의미함.

- 75세 이상 고령 운전자의 운전면허 적성검사 기간이 기존의 5년에서 3년으로 단축된 것에 대해 성별로 교차분석을 한 결과 남자 응답자의 74.5%가 적극 찬성 또는 찬성, 여자 응답자는 83.4%가 적극 찬성 또는 찬성한다고 응답해 여성의 찬성률이 남성보다 높게 나타남.

〈표 5〉 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간 단축(5년→3년)에 대한 성별 찬반 여부

구분		찬반 여부					전체	
		매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성		
성별	남자	빈도	11	35	42	156	101	345
		성별 중 %	3.2%	10.1%	12.2%	45.2%	29.3%	100.0%
	여자	빈도	3	2	11	35	45	96
		성별 중 %	3.1%	2.1%	11.5%	36.5%	46.9%	100.0%
전체		빈도	14	37	53	191	146	441
		%	3.2%	8.4%	12.0%	43.3%	33.1%	100.0%

주: Pearson  $\chi^2$  값은 14.207, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.007로 통계적으로 유의미함.

- 75세 이상 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간을 현행 3년에서 1년으로 추가 단축해야 한다는 의견에 대해서 성별로 교차분석을 한 결과 남자 응답자의 43.2%만이 적극 찬성 또는 찬성한다고 응답했지만, 여자 응답자의 경우는 60.0%가 적극 찬성 또는 찬성한다고 응답해 성별로 차이를 보임.

〈표 6〉 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간을 현행 3년에서 1년으로 단축에 대한 성별 찬반 여부

구분		찬반 여부					전체	
		매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성		
성별	남자	빈도	52	86	59	93	57	347
		성별 중 %	15.0%	24.8%	17.0%	26.8%	16.4%	100.0%
	여자	빈도	4	17	17	29	28	95
		성별 중 %	4.2%	17.9%	17.9%	30.5%	29.5%	100.0%
전체		빈도	56	103	76	122	85	442
		%	12.7%	23.3%	17.2%	27.6%	19.2%	100.0%

주: Pearson  $\chi^2$  값은 15.365, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.004로 통계적으로 유의미함.

- 최근 1년간 음주 후 탑승용 농기계를 운전한 경험이 있는지에 대한 질문에서 남자 응답자의 14.5%가 음주 후 농기계 운전 경험이 있다고 응답한 반면, 여자 응답자의 경우는 2.2%만이 있다고 응답해 성별로 음주운전 경험 여부가 차이 나는 것으로 분석됨.

〈표 7〉 최근 1년간 성별에 따른 음주 후 탑승용 농기계 운전경험 유무

구분		운전경험 유무		전체	
		없다	있다		
성별	남자	빈도	288	49	337
		성별 중 %	85.5%	14.5%	100.0%
	여자	빈도	90	2	92
		성별 중 %	97.8%	2.2%	100.0%
전체		빈도	378	51	429
		%	88.1%	11.9%	100.0%

주: Fisher's Exact test에 따른 유의확률(양측검정)은 0.000으로 통계적으로 유의미함.

### 3.2. 연령대에 따른 고령 운전자 관리 방안 찬반 차이

- 75세 이상 고령 운전자의 운전면허 적성검사 기간이 기존의 5년에서 3년으로 단축된 것에 대해 연령대별로 교차분석을 한 결과 연령대가 높아질수록 긍정(적극 찬성 및 찬성) 응답 비율이 감소하는 것으로 조사됨. 50세 미만의 경우 긍정 비율은 93.1%지만, 50~60세는 90.3%, 60~65세는 81.9%, 65~70세는 59.8%, 70세 이상은 53.7%로 점차 감소함.

〈표 8〉 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간 단축(5년→3년)에 대한 연령대별 찬반 여부

			찬반 비율					전체
			매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성	
연령대	50세 미만	빈도	0	0	3	13	28	44
		연령 중 %	0.0%	0.0%	6.8%	29.5%	63.6%	100.0%
	50세~60세	빈도	2	3	9	57	74	145
		연령 중 %	1.4%	2.1%	6.2%	39.3%	51.0%	100.0%
	60세~65세	빈도	2	3	10	46	22	83
		연령 중 %	2.4%	3.6%	12.0%	55.4%	26.5%	100.0%
	65세~70세	빈도	9	13	19	46	15	102
		연령 중 %	8.8%	12.7%	18.6%	45.1%	14.7%	100.0%
	70세 이상	빈도	1	18	12	29	7	67
		연령 중 %	1.5%	26.9%	17.9%	43.3%	10.4%	100.0%
	전체	빈도	14	37	53	191	146	441
		%	3.2%	8.4%	12.0%	43.3%	33.1%	100.0%

주: Pearson  $\chi^2$  값은 120.7, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.000으로 통계적으로 유의미함.

- 75세 이상 고령 운전자 운전면허 적성검사 기간을 현행 3년에서 1년으로 추가 단축해야 한다는 의견에 대해서 연령대별로 교차분석을 한 결과 앞의 분석 결과와 유사하게 연령대가 높아질수록 긍정(적극 찬성 및 찬성) 응답비율이 감소하는 것으로 조사됨.
- 50세 미만의 경우 긍정 비율은 76.7%이나, 50~60세는 68.5%, 60~65세는 40.8%, 65~70세는 28.4%, 70세 이상은 17.1%로 감소함.

〈표 9〉 고령자 운전면허 적성검사 기간을 현행 3년에서 1년으로 단축에 대한 연령대별 찬반 여부

			찬반 비율					전체
			매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성	
연령대	50세 미만	빈도	0	5	5	9	24	43
		연령 중 %	0.0%	11.6%	11.6%	20.9%	55.8%	100.0%
	50세~60세	빈도	4	19	23	53	47	146
		연령 중 %	2.7%	13.0%	15.8%	36.3%	32.2%	100.0%
	60세~65세	빈도	5	23	20	25	8	83
		연령 중 %	6.2%	28.4%	24.7%	30.9%	9.9%	100.0%
	65세~70세	빈도	27	29	17	24	5	102
		연령 중 %	26.5%	28.4%	16.7%	23.5%	4.9%	100.0%
	70세 이상	빈도	20	27	11	11	1	67
		연령 중 %	28.6%	38.6%	15.7%	15.7%	1.4%	100.0%
	전체	빈도	56	103	76	122	85	441
		%	12.7%	23.3%	17.2%	27.6%	19.2%	100.0%

주: Pearson  $\chi^2$  값은 148.7, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.000으로 통계적으로 유의미함.



- 고령 운전자 기준을 현행 75세에서 더 낮게 조정해야 한다는 의견에 대해서 연령대별로 교차분석을 한 결과 앞의 분석과 비슷하게 연령대가 높아질수록 긍정(적극 찬성 및 찬성) 응답 비율이 감소함.
- 50세 미만의 경우 긍정 비율은 54.6%, 50~60세는 35.4%에서 60~65세는 19.3%, 65~70세는 10.1%, 70세 이상은 13.0%로 감소함.

〈표 10〉 고령 운전자 기준을 현행 75세에서 더 낮게 조정에 대한 연령대별 찬반 여부

		찬반 비율					전체	
		매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성		
연령대	50세 미만	빈도	0	9	11	12	12	44
		연령 중 %	0.0%	20.5%	25.0%	27.3%	27.3%	100.0%
	50세~60세	빈도	9	41	45	40	12	147
		연령 중 %	6.1%	27.9%	30.6%	27.2%	8.2%	100.0%
	60세~65세	빈도	6	38	23	12	4	83
		연령 중 %	7.2%	45.8%	27.7%	14.5%	4.8%	100.0%
	65세~70세	빈도	25	46	18	9	1	102
		연령 중 %	25.3%	46.5%	18.2%	9.1%	1.0%	100.0%
	70세 이상	빈도	13	36	11	7	2	67
		연령 중 %	18.8%	52.2%	15.9%	10.1%	2.9%	100.0%
	전체	빈도	53	170	108	80	31	441
		%	12.0%	38.5%	24.4%	18.1%	7.0%	100.0%

주: Pearson  $\chi^2$  값은 98.3, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.000으로 통계적으로 유의미함.

- 정부의 적극적인 고령 운전자 관리 방안 추가 추진에 대해서 연령대별로 교차분석을 한 결과 연령대가 높아질수록 긍정(적극 찬성 및 찬성) 비율이 감소함.
- 50세 미만의 경우 긍정 비율은 88.6%, 50~60세는 79.2%, 60~65세는 66.7%, 65~70세는 55.9%, 70세 이상은 42.6%로 감소함.

〈표 11〉 정부의 적극적인 고령 운전자 관리 방안 추가 추진에 대한 연령대별 찬반 여부

		찬반 비율					전체	
		매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성		
연령대	50세 미만	빈도	0	0	5	17	22	44
		연령 중 %	0.0%	0.0%	11.4%	38.6%	50.0%	100.0%
	50세~60세	빈도	1	6	24	77	41	149
		연령 중 %	0.7%	4.0%	16.1%	51.7%	27.5%	100.0%
	60세~65세	빈도	1	8	19	47	9	83
		연령 중 %	1.2%	9.5%	22.6%	56.0%	10.7%	100.0%
	65세~70세	빈도	4	14	27	47	10	102
		연령 중 %	3.9%	13.7%	26.5%	46.1%	9.8%	100.0%
	70세 이상	빈도	0	13	26	23	6	67
		연령 중 %	0.0%	19.1%	38.2%	33.8%	8.8%	100.0%
	전체	빈도	6	41	101	211	88	441
		%	1.3%	9.2%	22.6%	47.2%	19.7%	100.0%

주: Pearson  $\chi^2$  값은 81.3, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.000으로 통계적으로 유의미함.

### 3.3. 운전경력에 따른 탑승용 농기계 운전에 대한 관리 방안에 대한 의견

- 고령층이 농기계 운전 시 발생하는 사고를 방지하기 위한 관리 및 규제 정책에 대해서 운전경력 별로 교차분석을 한 결과 연령대가 높아질수록 긍정(적극 찬성 및 찬성) 응답 비율이 감소함.
  - 운전경력 20년 미만의 경우 긍정 비율은 71.0%, 20년~30년은 68.7%, 30년~40년은 59.4%, 40년 이상은 31.6%로 나타남. 이는 앞서 <표 11>과 같이 연령대가 증가할수록 정부의 고령 운전자 관리정책에 부정적인 것으로 나타남.
  - 분석 결과 고령층 농기계 운전에 대한 관리정책의 필요성에 대해 전체 응답자의 64.5%가 적극 찬성 또는 찬성으로 응답함. 따라서 향후 농기계 운전에 대해서도 고령 운전자 관리 방안이 필요할 것으로 판단되며, 노령층과의 충분한 논의가 필요해 보임.
  - 응답자의 찬성 의견 중에는 농기계를 농경지로 이동하기 위해 도로를 이용하는 경우 일반 차량과의 상대적인 속도 차이에 따른 위험성을 지적한 의견이 다수 제기되었음. 또한, 좁고 경사도가 높은 농로와 농기계가 점차 대형화되는 상황을 고려 시 고령층의 농기계 운행에 대한 관리정책이 필요하다고 지적한 의견 역시 다수 있었음.
  - 일부 농업인이 음주 후 농기계를 운행하는 모습을 목격한 경험을 언급하면서 음주 후 농기계 운행 단속 정책도 필요하다고 응답함.

<표 12> 고령층의 탑승용 농기계 운행사고 방지를 위한 관리 정책 필요성 찬반 여부

			찬반 비율					전체
			매우 반대	반대	보통	찬성	적극 찬성	
운 전 경 력	20년 이하	빈도	0	5	15	28	21	69
		운전경력 %	0.0%	7.2%	21.7%	40.6%	30.4%	100.0%
	20년~30년	빈도	5	27	29	92	42	195
		운전경력 %	2.6%	13.8%	14.9%	47.2%	21.5%	100.0%
	30년~40년	빈도	8	17	29	61	18	133
		운전경력 %	6.0%	12.8%	21.8%	45.9%	13.5%	100.0%
	40년 이상	빈도	3	5	5	4	2	19
		운전경력 %	15.8%	26.3%	26.3%	21.1%	10.5%	100.0%
전체	빈도	16	54	78	185	83	416	
	운전경력 %	3.8%	13.0%	18.8%	44.5%	20.0%	100.0%	

주: Pearson  $\chi^2$  값은 30.4, 양측검정 유의확률(P-value)은 0.002로 통계적으로 유의미함.

## 04 | 선진국 고령 운전자 교통안전 정책 동향

### 고령 운전자 안전을 위한 교통환경 변화와 교육·훈련 프로그램 제공에 초점

#### 4.1. 미국

- 미국은 주(state)별로 고령 운전자 운전면허 갱신주기 및 제약사항이 상이함. 고령 운전자의 경우 비고령자에 비해 단축된 갱신주기<sup>8)</sup>를 적용하며, 이외에도 시력 검사, 의사 소견서 제출, 직접 방문을 통한 갱신 등이 있음(Claims Journal 2012).
  - 운전면허 갱신주기를 단축 적용하는 주는 운전자가 일정 연령(예: 75세) 이상이 되면 단축된 갱신주기를 적용하고 있음. 일례로 인디애나주에서는 75세 전까지는 면허를 6년마다 갱신하여야 하나, 75세부터는 3년마다, 85세부터는 2년마다 갱신하여야 함.
- 미국 교통부 산하 고속도로교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA)은 도로교통사고로 인한 사망자와 부상자 수를 줄이고 경제적 비용을 감소시키기 위한 목적으로 도로교통 안전을 위한 정책을 정부에 제안하고 있음.
  - 2005년에는 ‘고령 운전자 교통안전계획’을 발표하였고, 2010년에는 ‘2012~17년 고령 운전자 전략적 계획’을 발표하면서 고령 운전자에 대한 소통 강화, 정부·민간 파트너십 형성, 운전 가능 여부를 최종적으로 판단하는 의학자문위원회 설치 등을 제안하였음.
- 미국 교통부 산하 고속도로국(Federal Highway Administration: FHA)은 1998년 ‘고령 운전자를 위한 도로 디자인 안내서’를 발표하고 이후 2차례(2001년, 2014년)에 걸쳐 새로운 연구 결과를 반영한 개정판을 발간하였음.
  - 안내서에서는 교차로, 고속도로 입·출구, 신규도로 건설구역, 도로·기차 접경 지역에서 고령자가 안전하게 운전할 수 있도록 디자인된 도로 구조를 제시하고 있음.
- 도로안전재단(Road Safety Foundation)은 고속도로교통안전국(NHTSA)과 고속도로국(FHA)의 지원을 받아 ‘고령 운전자를 위한 통합 정보센터(The Clearinghouse for Older User Safety: ChORUS)’를 개설하였음. ChORUS 홈페이지에서는 고령 운전자 안전을 위한 정보를 문서와 동영상 형태로 제공하고 있음.

8) 앨라배마(Alabama), 켄터키(Kentucky), 미시간(Michigan), 뉴저지(New Jersey) 등 18개 주는 고령 운전자에 추가 제약을 가하지 않고 있음.

## 4.2. 영국

- 영국 정부는 일반 운전자의 면허증이 70세까지만 유효하도록 하고 이후에는 3년마다 면허를 갱신하도록 요구하고 있음. 갱신 과정에서 시력검사 등 최소조건을 충족시켜야 함. 또한 운전 전에 지장을 줄 수 있는 장애가 나타난 경우 운전면허청(Driver and Vehicle Licensing Agency)에 반드시 신고하도록 하고 있음(영국 정부 홈페이지).
- 영국은 고령 운전자에게 추가적인 의무를 부과하기보다 운전 능력을 유지·적용할 수 있도록 돕는 교육 프로그램을 운영하고 있음.
  - 래스터셔, 글로스터셔, 더럼, 윌트셔 등 지방 의회는 도로 안전 계획의 일환으로 ‘SAGE (Safer driving with Age)’라는 고령운전자 교육 프로그램을 운영하고 있음. 대략 40분간 운전 실습 후 강사가 운전 습관을 개선하는 데 도움이 되는 제안을 하고 이에 대해 논의하는 방식으로 이루어짐. 유료로 운영되며 글로스터셔 의회의 경우 현재 시간당 30파운드의 비용을 부담하도록 하고 있음(Driving Mobility 홈페이지).
  - 고급운전자협회(Institute of Advanced Motorist: IAM)는 ‘고령 운전자를 위한 운전 습관 검토(Mature Driver Review)’ 프로그램을 운영하고 있음. 고령 운전자에게 익숙한 도로를 운전하게 하고 동행한 전문가가 고령 운전자의 운전 기술 개선을 위한 구두/서면 평가서를 제공함. 교육을 받기 위해서는 49파운드의 비용을 지불해야 함(IAM 홈페이지).
  - 영국의 안전 교육과 컨설팅 제공 업체인 레드원(Red One limited)은 데본(Devon) 지방의 회와 함께 ‘장수를 위한 안전 운전(Driving safer for longer)’ 워크숍을 수시로 개최하고 있음. 또한 워크숍에서는 건강, 시력, 건강상태, 교통법규, 위험요인, 속도와 위험 인지도에 대해서 다룸. 워크숍의 자원봉사자<sup>9)</sup>에게는 운전 실습 및 피드백을 무료로 제공하고 있음(Red One 홈페이지).

## 4.3. 일본<sup>10)</sup>

- 고령자에 의한 교통사고 예방을 위해 일본 정부는 2003년 3월 27일 교통대책본부를 통해 “본격적인 고령사회로의 이행을 위한 종합적인 노인 교통안전 대책”을 다양하게 마련하고 실시하였음. 그러나 대책이 실효를 거두지 못하자 일본 정부는 2016년 11월 15일 관계장관회의를 개최하고 추가적인 고령 운전자에 의한 교통사고 방지 대책을 수립함.
- 2019년 1월 도쿄 신주쿠에서 79세 운전자가 보행자를 치어 7명이 부상하였으며, 4월 도쿄에서 87세 운전자의 신호 위반으로 2명 사망, 8명이 부상한 교통사고가 발생하는 등 고령 운전자 교통사고는 일본 내에서 중요한 사회 이슈로 대두되고 있음.

9) 자원봉사자 외 다른 사람이 실습과 피드백을 받기 위해서는 55파운드의 비용을 지불해야 함.

10) 高齢者に係る交通事故防止를 참조하여 작성됨.

### 4.3.1. 기존 대책

- 인지기능 검사 시행 및 고령 운전자에게 안전운전에 필요한 기술 및 지식을 각인시키기 위해 상황에 따른 참여·체험·실천형 교통안전 교육을 시행 중임. 또한, 교통안전 지도 수행 인력을 대상으로 안전 교육에 관한 지식 및 기능 등의 향상을 도모하기 위해 교통안전 지도자 양성 강좌를 개설하고 있음.
- 고령 운전자 표지 부착 권장과 일반 운전자들이 고령 운전자 표지를 부착한 자동차에 대한 보호 의식을 높일 수 있도록 고령 운전자 표지를 홍보하며, 고령 운전자를 위해 도로교통 규제의 개선, 부가 차선의 정비, 도로 조명 증설, 신호등 장치의 LED화, 교통표지판의 대형화, 밝기 강화, 자체 발광화, 도로표시의 밝기 강화 등을 추진 중임.
- 도로교통법 위반행위를 한 75세 이상의 운전자는 임시 인지기능 검사를 받게 하고, 가장 최근의 검사 결과와 비교하여 악화된 경우 고령 운전자 교육을 받게 됨. 또한, 운전면허 갱신 시 실시하는 일반적인 인지기능 검사 결과, 치매의 우려가 있다고 판정되면 도로교통법 위반 여부와 관계없이 의사의 진단을 받게 함. 치매의 우려가 있거나 인지기능이 저하되어 있다고 판정되면 개인지도를 실시하고, 교육 시간도 늘리도록 함.
- 고령 운전자가 더 이상 운전을 하지 않을 경우 운전면허증을 반납할 수 있음. 운전면허증 반납 후 5년 이내에 운전 경력증명서를 받을 수 있으며, 발급받은 증명서는 금융기관의 창구 등에서 본인 확인 서류로도 사용할 수 있음. 한편 버스, 택시 등의 대중교통 서비스가 부족하거나, 교통이 불편한 지역에서는 자가용 유상여객 운송제도를 활용해 지역 주민의 안전을 충분히 도모하면서 교통편의를 제공함.

### 4.3.2. 추가 대책

- 고령 인구 증가로 향후 큰 폭의 증가가 예상되는 적성검사와 진단서 요청에 대응하기 위해 의사 사회 등 관련 단체와 연계한 진단 시스템 구축과 함께 진단서 기재 기준선을 마련하여 진단서의 정확성과 신뢰성 확보를 도모하고 있음. 한편, 고령 운전자 교육과 관련하여 인지기능 저하 우려가 없다고 판정되거나 75세 미만이면 해당 교육 시간을 단축하여 추진하고, 경찰시설에서 교육을 시행할 예정임.
- 일본은 75세 이상 고령 운전자의 인지기능 저하로 발생하기 쉬운 신호 무시, 통행 금지 위반, 진로변경 금지 위반 등 '18개 기준행위'를 위반할 경우 '임시 인지기능 검사'를 강제적으로 시행하고 있음. 검사 결과에 따라 개별지도·주행 지도 등의 '임시 고령자 강습'을 받도록 하고 있으며, 검사와 강습을 거부 시 면허 취소·정지 처분을 받게 됨. 이외에도 고령자 면허 갱신 시 주행 시험을 다시 시행하는 방안도 제기되고 있음(류애림 2019)

- 고령화가 심화되면서 자동차 운전이 불안함을 느끼는 고령자가 자가용에 의존하지 않아도 삶의 질을 유지할 방안을 모색 중임. 국토교통성에서는 2017년 3월부터 지역 교통 및 고령자의 이동 특성을 파악하고 ‘노인 이동수단의 확보에 관한 검토회<sup>11)</sup>’를 통해 고령자가 안심하고 이동할 수 있는 환경 조성을 위한 방안을 지속 검토 중임.
- 고령 운전자에 의한 교통사고가 연이어 발생함에 따라 국토교통성에서는 국내 승용차 제조업체 8개사를 대상으로 ‘고령 운전자 사고 방지 대책 프로그램’의 도입을 요청함. 이에 따라 제조업체들은 자동브레이크, 페달 혼동에 대비한 가속 억제장치 등을 연구개발하고 있음.
  - 자동브레이크, 페달 혼동에 대비한 가속 억제장치는 2020년까지 대부분의 차종(새 자동차 기준)에 표준 또는 옵션으로 설정될 것으로 보이며, 자동브레이크는 보행자 대부분을 감지할 것으로 전망됨.
- 고령 운전자에 의한 사고 현황 등을 바탕으로 「안전 운전 지원 차량(ver.1.0)」의 개념을 정의하고, ‘안전지원 자동차 S(사포카 S)’로 명명함. 또한 민관이 합동으로 안전지원 자동차 보급에 힘쓰는 한편, 자동차 평가의 확충과 선진 안전기술 기준의 책정 등에 대해 검토 중임. 신차에 대한 대책뿐만 아니라 기존에 판매된 차량에도 장착이 가능한 안전장치의 보급을 촉진하고 있음.

11) 전문가와 복지 수송 및 운송 사업 관련 단체의 대표자 등으로 구성됨.

## 05 | 요약 및 시사점

### 농촌지역 특성을 고려한 고령층의 차량과 농기계 운전 관리 방안 마련 필요

- 고령화 심화로 65세 이상 운전자 비율이 점차 증가하고 있으며, 고령 운전자의 안전운전 문제가 사회적으로 대두되고 있음. 특히 농촌지역은 도시지역보다 인구 밀도가 낮음에도 불구하고 낙후된 도로환경, 빈약한 대중교통에 따른 높은 자가운전 비중, 상대적으로 빠른 고령화 속도로 농촌지역 교통사고 발생 위험도는 도시지역보다 높게 나타나고 있음.
- 65세 이상 운전자는 평균 속도 및 과속빈도가 적어 안전운전에 긍정적인 영향을 미치지만, 돌발상황에 대한 대처능력이 상대적으로 낮은 것으로 나타남. 또한, 농촌지역 군도의 경우 도로 환경이 상대적으로 열악해 중기(66~69세) 및 후기(70~74세) 고령 운전자의 교통사고 발생률이 높게 나타나고 있음.
- 농업인 설문조사 결과 자동차 운전면허를 소지한 응답자가 전체의 98.5%로 대부분이었으며 자동차 운전면허를 소지한 응답자 중에서 운전을 '매일 한다'라는 응답자는 77.1%로 과반수 이상이었음. 이는 대중교통 이용이 어려워 운전면허 취득 필요성이 높은 농촌의 현실을 반영하고 있는 것으로 보임.
- 고령(65세 이상) 농업인 중 운전면허 소지자를 대상으로 '운전면허 자진 반납제' 신청 의향을 조사해 본 결과, '신청하겠다'라는 응답이 5.2%, '신청하지 않겠다'라는 응답이 94.8%로 신청 의향이 매우 낮게 나타났음. 신청하지 않는 이유로는 '아직은 운전하는 데 건강상 문제가 없어서'가 39.0%로 가장 많았으며, '사업상 이유로 차가 꼭 필요해서'가 23.3%였음.
- 농업인들을 대상으로 현재 시행 중인 75세 이상 고령 운전자의 적성검사 단축(기존의 5년에서 3년으로 단축) 방안에 대해 의견을 수렴한 결과, 제도 시행 취지에 대해서 전반적으로 찬성 반응을 보이나, 나이에 근거한 일률적인 운전 관리 방안 추가 적용에는 찬성 의견이 낮게 조사됨.
  - 75세 이상 운전자 운전면허 적성검사 기간 추가 단축(3년에서 1년) 및 고령 운전자 연령기준을 현행 75세에서 하향 조정한다는 의견에 대해 찬성 의견이 감소함.

- 고령 농업인이 농기계 운전 시 발생하는 사고를 방지하기 위한 관리 및 규제 정책의 필요성에 대한 조사에서 ‘필요하다’ 64.7%, ‘필요하지 않다’ 16.5%로 응답함. 농업인들은 고령 농업인의 농기계 운전 사고 방지를 위한 정부의 개입에 대해서도 대체로 긍정적인 반응을 보였음. 그러나 고령일수록 반대 의견이 많아 고령층과의 충분한 논의가 필요함.
- 고령 운전자 관리 방안에 대한 성별 및 연령대별 교차분석 결과 전반적으로 여성 응답자의 찬성 비율이 높게 나타남. 특히 운전면허 반납 여부, 적성검사 기간 단축(5년에서 3년) 정책, 적성검사 추가 단축 의견(3년에서 1년)에 대한 여성의 찬성비율이 남성보다 높게 분석됨.
- 주요 선진국에서는 고령 운전자를 위한 교통환경 개선과 교육 및 훈련 프로그램 제공에 초점을 두고 있음. 미국 및 영국은 고령 운전자 안내 프로그램을 제공하고 있으며, 일본은 도로교통 개선, 운전면허증 반납 유도, 인지기능 검사 등을 제공하고 있음.
- 농촌지역은 대중교통이 빈약하고 고령화 지수가 높은 특징이 있으므로 고령 운전자 관리 방안 준비가 좀 더 세밀해야 함. 농촌의 교통환경을 고려할 경우 나이에 근거한 일률적인 운전 관리 방안보다는 고령 운전자 교육 프로그램 제공과 주요 교통법규 위반 고령자를 대상으로 한 추가 인지기능 검사가 더 효과적일 수 있음.
- 현재 고령 운전자를 대상으로 발급하고 있는 실버스티커 부착을 유도해 일반 운전자의 고령 운전자 특성 이해와 이들에 대한 배려 의식을 고취시킬 필요가 있음. 추가로 농촌지역 도로환경 개선을 위한 정부의 예산지원과 지역에 알맞은 교통안전 대책 수립이 필요하며, 자동차 안전운전 보조 장치 장착 지원 방안을 모색할 필요가 있음.
  - 고령 운전자들이 실수하기 쉬운 페달 오작동을 방지하기 위한 브레이크 오버라이드 시스템, 차선이탈 방지장치, 자동긴급제동장치 등이 현재 개발되어 있음(석동빈 2018).



## 참고문헌

- 강수철·조성근. 2012. 『고령 운전자의 교통사고 특성 분석 및 사고 예방 대책 연구』. 원주: 도로교통공단. pp. 113-124.
- 경찰청 브리핑. 2018. 12. 31. “75세 이상 고령 운전자 면허갱신 기간 단축 및 교육 의무화.”
- 국토교통부. 2019. 2. 14. “고령운전자 운전면허 관리를 보다 강화하겠습니다.”
- 김도웅·김재욱. 2018. 6. 22. “위험천만 ‘농촌 도로’... 교통사고 대책 시급.” 농민신문.
- 류애림. 2019. 5. 7. “일본 초고령 사회의 어려운 숙제 ‘고령운전자’.” 시사저널.
- 석동빈. 2018. 1. 3. “노인 운전자를 위한 자동차 기술은 있다.” 인터비즈.
- 최재성·김준기. 2016. 『사고위험도 분석을 통한 고령운전자 안전정책 연구: 사망사고 발생을 중심으로』. 국토연구원.
- \_\_\_\_\_. 2016. 『고령화시대에 대비한 고령운전자 교통안전 개선방향』. 국토연구원.
- 도로교통공단. 2018. 7. 2018년 교통사고 통계분석.
- Claims Journal, 2012, 9, 19. “State by state look at driving rules for older drivers.”
- Department for Transport (UK). 2011. *Strategic Framework for Road Safety*.
- Federal Highway Administration. 2014, 6. *Handbook for designing roadways for the aging population*.
- National Highway Traffic Safety Administration. 2010. *Older Driver Program Five-Year Strategic Plan 2012-2017*.
- Road Safety Observatory. 2012. *Older Drivers*.
- 경찰청 홈페이지. <<https://www.police.go.kr/portal/main/contents.do?menuNo=200551>>. 검색일: 2019. 5. 13.
- 영국 정부 홈페이지. <<https://www.gov.uk/renew-driving-licence-at-70#before-you-start>>. 검색일: 2019. 4. 29.
- Clearinghouse for Older Road User Safety. <<https://www.roadsafeseniors.org/>>. 검색일: 2019. 4. 23.
- Driving Mobility. <<https://www.drivingmobility.org.uk/>>. 검색일: 2019. 5. 20.
- Institute of Advanced Motorist. <<https://www.iamroadsmart.com/courses/mature-driver-review>>. 검색일: 2019. 5. 20.
- Red One. <<https://www.red1ltd.com/academy/driver-training/driving-safer-for-longer/>>. 검색일: 2019. 5. 20.
- 日本國 内閣府 高齢者に係る交通事故防止. <[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou\\_haku/gaiyo/features/feature.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/gaiyo/features/feature.html)>. 검색일: 2019. 5. 14