

현안보고서 Vol. 85

-인구구조 변화에 대한 정책대응 연구 시리즈 II-

---

# 고령사회를 대비한 고령운전자의 교통안전대책

---

박준환(국토해양팀 입법조사관)

2010. 6. 11.



국회입법조사처  
NATIONAL ASSEMBLY RESEARCH SERVICE



## 요 약

2000년 이후 우리 사회가 겪는 고령화는 교통분야에서도 나타나고 있다. 65세 이상 고령 인구의 급격한 증가에 따라 고령운전자 수와 고령운전자의 교통사고 발생빈도가 함께 증가하는 추세를 보이고 있다.

2000년 이후 전체 운전면허 보유자는 약 25% 증가하였으나, 65세 이상의 운전면허 보유자는 두배 이상 증가하는 등 고령운전자의 수와 비중이 빠르게 증가하고 있는 추세를 보이고 있다. 더욱이 젊은 시절에 자가용 승용차의 대중화를 경험한 세대가 늘어나고 있다는 점에서 장래 고령운전자의 더욱 빠른 증가가 예상된다.

이러한 고령운전자 수의 증가와 함께 고령운전자 교통사고의 발생빈도 및 심각도를 살펴보면, 전체 연령의 교통사고 발생건수나 사망자수는 점차 감소하는 반면 고령운전자의 경우 교통사고 사고건수나 사망자수가 점차 증가하고 있다. 또한 사고 한 건당 사망자수로 정의되는 치사율은 고령운전자 교통사고의 경우가 전체 사고의 약 2배 수준인 것으로 나타나 고령운전자 사고의 심각성을 알 수 있다.

우리보다 앞서 고령화를 경험하고 있는 해외 여러나라에서는 이미 다양한 형태로 고령운전자에 대한 안전대책을 시행하고 있다. 미국은 고령운전자에 대한 장기간의 체계적 연구를 바탕으로 안전교육 프로그램과 운전면허 갱신 체계의 개선 등의 방안을 함께 시행 중이다. 일본은 자진면허반납제도를 통해 운전의 한계를 느끼는 고령자들이 스스로 운전의 지속여부를 판단할 수 있도록 하는 제도를 운영 중이다. 뉴질랜드는 운전면허 갱신심사를 강화하여 고령운전자의 신체적·정신적 운전능력을 적극적으로 검증하는 정책을 펴고 있다.

이러한 고령운전자에 대한 국내외 현실을 고려할 때 우리는 크게 세가지 측면에서 고령운전자 안전대책을 고려할 필요가 있다.

첫째, 일반 운전자와는 차별화된 고령운전자를 위한 교육프로그램이 마련되어야 할 것이다. 이는 지속적으로 변화하는 도로환경 및 교통법규에 대한 새로운 안내와 교육이라는 점에서 의미를 가진다. 또한 고령운전자 자신의 신체적·정신적 능력을 인식하고, 운전에 대해 스스로 판단할 수 있는 기회를 제공한다는 점과 고령운전자의 능력에 맞는 운전방법을 습득하도록 한다는 점에서 그 필요성을 찾을 수 있다.

둘째, 운전을 위해 요구되는 신체적·정신적 기준을 설정하고, 평가를 통해 운전면허 발급 요건을 개선하는 방안도 검토되어야 할 것이다. 이는 해외의 고령운전자에 대한 운전면허 갱신절차 강화나 운전면허 자진 반납 제도와 같이 고령자의 신체기능 변화에 초점을 맞춰 고령자와 관련한 운전면허제도를 개선하는 방안을 의미한다. 단, 운전면허 갱신여부의 판단기준은 운전자의 연령이 아니라 신체적·정신적 운전능력이어야 하므로 안전운전을 위해 요구되는 신체적·정신적 능력에 대한 객관적 기준의 마련이 선행되어야 한다.

셋째는 고령자에 대한 교통서비스 강화를 통해 고령자의 운전에 대한 필요성을 줄이는 측면의 접근이다. 즉, 고령자의 운전을 포기시키는 개념이 아닌 운전자에서 승객으로 안전한 전환을 할 수 있도록 도와주는 정책 기조의 설정이 중요하다. 예를 들어 고령자 통행행태 조사를 통해 고령자의 주요 경로에 대한 대중교통 노선 제공, 고령자 중심의 특별교통수단 지원 등의 교통서비스 강화 방안이 고려될 수 있을 것이다. 이러한 고령자에 대한 교통서비스 제공은 운전면허제도 개선으로 인해 발생할 수 있는 고령자 운전제한이 고령자의 이동성 제한으로 이어지지 않도록 하는 보완대책이라는 점에서도 의미를 가진다.

이러한 다양한 방안을 통해 향후 증가할 고령운전자 교통사고를 방지하고, 고령사회를 대비한 교통안전성 증진을 위한 노력이 시급하다.

# 차 례

## □ 요약

### I. 서론 / 1

### II. 고령운전자 현황 및 교통사고 특성 분석 / 3

1. 고령운전자의 정의 및 통행행태 분석 ..... 3
2. 고령운전자의 교통사고 현황 및 특성 분석 ..... 9
3. 국내 고령운전자 관련 법령 검토 ..... 14

### III. 주요국의 고령운전자 교통안전 대책 / 16

1. 미국 ..... 16
2. 일본 ..... 20
3. 뉴질랜드 ..... 26
4. 해외 고령운전자 대책의 시사점 ..... 29

### IV. 고령운전자 교통안전을 위한 과제 / 32

1. 고령운전자 교통안전 대책의 방향 설정 ..... 32
2. 고령자 교통안전 교육 강화 ..... 33
3. 운전면허 갱신 제도 개선 ..... 35
4. 교통서비스 강화를 통한 고령운전자의 운전 수요 감축 ..... 37

## □ 참고문헌 / 40

## 표 차례

|  |    |
|--|----|
| [표 1] 고령자 기준에 관한 국내 사례 .....                   | 3  |
| [표 2] 서울시 고령자 통행의 일반 현황 .....                  | 5  |
| [표 3] 고령자의 통행발생 원단위 추이(경기도 지역 대상 조사) .....     | 6  |
| [표 4] 고령층 운전면허 소지자 추이 .....                    | 7  |
| [표 5] 장래 연령별 운전자수 예측 .....                     | 7  |
| [표 6] 통근자의 연령대별 교통수단 선택의 변화(2002년~2006년) ..... | 8  |
| [표 7] 고령운전자의 교통사고 추이 .....                     | 10 |
| [표 8] 전체 교통사고와 고령운전자 교통사고 치사율 비교 .....         | 11 |
| [표 9] 연령에 따른 면허갱신 기간 변화 .....                  | 25 |

## 그림 차례

|   |    |
|---|----|
| [그림 1] 고령운전자 교통사고 건수 및 사망자 점유율 추이 ..... | 10 |
| [그림 2] 연령별 운전일탈행동 요인 변화 .....           | 13 |
| [그림 3] “Drivers 55 Plus” 표지 .....       | 19 |
| [그림 4] 뉴질랜드의 고령운전자 운전면허 갱신 과정 .....     | 28 |
| [그림 5] 고령운전자 지원 안내 책자 .....             | 29 |

## I. 서론

- 현재 우리사회는 고령인구가 증가함에 따라 사회의 다양한 측면에서 고령화에 대한 우려와 대비의 목소리가 등장하고 있음
- 그 중 고령운전자의 교통사고가 증가하고 있다는 최근 동향과 이동성 확보가 고령자의 심리적 만족감에 미치는 영향 등을 고려할 때 고령운전자의 교통안전에 대한 관심과 대책이 요구되는 시점임
  - 2000년 이후 운전면허 보유자는 25.7% 증가하였으나, 65세 이상의 고령자 운전면허 소지는 2배 이상인 137.4% 증가하는 등 고령운전자의 수와 비중이 빠르게 증가하고 있음
  - 더욱이 젊은 시절에 자가용 자동차의 대중화를 경험한 세대가 증가하고 있다는 점에서 장래 고령운전자의 수는 더욱 빠르게 증가할 것으로 예상할 수 있음
  - 한편, 전체 교통사고 중 고령운전자 사고의 비중은 2000년 1.2%에서 2008년 4.7%로 급격히 증가하고 있고, 교통사고 심각도를 나타내는 치사율의 경우 고령운전자 교통사고가 일반 사고에 비해 두배 이상 높은 것으로 나타남
- 그러나 현행 법령에 있어서 고령운전자의 교통안전에 대한 관심과 준비는 아직 부족한 것으로 보임
  - 예컨대, 도로 상의 교통안전에 관한 제반 사항들을 규정하는 「도로교통법」에서 65세 이상 고령운전자에 대한 직접적인 조치는 면허 갱신 주기를 5년으로 단축하는 법령이 전부라고 할 수 있음

- 또한 고령자 등 교통약자들에 대한 교통편의 제공을 명시하고 있는 「교통약자의 이동편의 증진법」과 같은 법률에 따르면, 국가나 지방자치단체는 고령자가 자가운전을 통하여 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 필요한 시책을 강구하도록 규정하고 있음
- 그러나 고령운전자를 위한 구체적인 지원 내용이나 별도의 고령운전자 교통안전대책은 찾아보기 힘든 실정임
- 이러한 문제인식을 바탕으로 본 보고서에서는 고령운전자의 증가 추세를 비롯하여 교통사고 발생 현황 및 교통안전 실태를 살펴봄
- 이와 함께, 현재 국내 법령 중 고령운전자와 관련한 규정과 함께 해외 여러나라에서 시행하고 있는 고령운전자 교통안전대책의 내용 검토를 통해 우리가 고려해야 할 시사점을 제시함
- 이러한 국내 현황과 해외 정책사례를 토대로 고령운전자의 교통안전 확보와 관련하여 향후 우리사회가 준비해야 할 과제를 모색해 봄

## II. 고령운전자 현황 및 교통사고 특성 분석

### 1. 고령운전자의 정의 및 통행행태 분석

#### 가. 고령운전자 정의 및 통행특성

- 고령자의 통행특성을 살펴보기 위해 우선 고령자의 범위를 어떻게 정의할 것인가에 대한 논의가 필요함
- [표 1]에서 제시한 바와 같이 고령자를 대상으로 하는 여러 법률이나 조사·통계에 있어서 고령자의 연령기준은 다소 차이가 있음

[표 1] 고령자 기준에 관한 국내 사례

| 구분    |                             | 고령자 연령기준                             |
|-------|-----------------------------|--------------------------------------|
| 법률    | 고용상 연령차별금지 및 고령자고용촉진에 관한 법률 | 고령자 : 55세 이상                         |
|       | 국민연금법                       | 노령 연금 수급권자 : 60세 이상(특수직 근로자는 55세 이상) |
|       | 노인복지법                       | 대부분의 경로우대 대상 : 65세 이상                |
|       | 도로교통법                       | 65세 이상에 적성검사 특례                      |
| 조사·통계 | 인구주택총조사보고서                  | 60세 이상                               |
|       | 수도권 가구통행 실태조사               | 65세 이상                               |

- 해외의 경우 고령운전자를 대상으로 하는 법률이나 프로그램에 있어서 대상 고령자의 연령이 다소 차이가 있음

- 일본의 「도로교통법(道路交通法)」은 70세 이상을 대상으로 하는 특례조항을 마련하고 있으며, 미국은 인구센서스조사에서 고령화의 지표로 65세 이상을 대상으로 하기도 하지만, 55세 이상을 대상으로 하는 고령운전자 교통안전 프로그램을 운영하기도 함
- 이처럼 다양한 고령자에 대한 기준이 있을 수 있지만, 통계청에서 발표하는 ‘장래인구 추계’의 고령화 지수<sup>1)</sup> 산정 시 65세 이상을 기준으로 하고 있고, 국내 「도로교통법」도 65세 이상에 대해 특례를 적용하는 조항이 있으므로 본 보고서에서는 65세 이상의 운전자를 고령운전자로 정의함
- 이러한 고령자의 인구 변화에 대한 최근 통계청의 보고<sup>2)</sup>를 살펴보면 65~74세의 고령자는 1960년 56만명(전체 인구의 2.2%)에서 2009년 331만명(전체의 6.7%)으로 5.9배 늘었음
- 같은 기간 75세 이상 고령자는 11만명(전체 인구의 0.4%)에서 189만명(전체의 3.9%)으로 17배 급증한 것으로 밝히고 있다. 이러한 인구구조의 변화를 고려할 때 고령자의 증가에 대한 고민이 필요함을 알 수 있음
- 한편, 고령자의 운전과 관련한 분석을 위해서는 우선 고령자의 일반적인 통행행태에 대한 검토가 필요함
- 이와 관련한 조사가 2007년 수도권가구통행실태조사를 통해 이루어 졌는데, 조사 결과 서울시 고령자의 수단통행과 목적통행<sup>3)</sup> 등과 같은 통행행

1) 노령화 지수(Aged-child ratio) : 노년인구(65세 이상) / 유년인구(14세 이하) × 100

2) 한국통계진흥원, 「2009 통계로 본 대한민국」, 2009.

3) 목적통행은 여러 교통수단의 이용에 상관없이 출근, 쇼핑 등 하나의 목적을 위한 통행의 수를 의미하고, 수단통행은 하나의 교통수단을 통해 이동한 통행의 수를 의미함. 대부분의 경우 하나의 목적(예 : 출근)통행 내에서 여러 개의 수단통행(예:

태에 관한 기본적인 특성이 제시됨

- [표 2]의 목적통행 발생률을 보면 고령자 1인이 하루에 평균 1.38회의 통행을 하는 것으로 나타남
  - 이러한 빈도는 전체 연령층의 통행빈도(2.08회)에 비해 낮지만, 고령자라 하더라도 매일 1회 이상의 통행을 하고 있고, 전체 연령층의 약 66% 수준에서 고령자의 통행이 발생하고 있다는 사실을 보여줌
- 참고로, 고령자는 출근 등과 같은 하나의 목적통행을 위해 1.42회의 환승비율을 보이고 있어 1.37회의 환승비율을 가진 전체연령에 비해 환승횟수가 많음
  - 즉, 고령자는 한번 통행하기 위해 전체연령에 비해 여러 번의 환승과 여러 가지의 교통수단을 활용하고 있다는 사실도 알 수 있음

[표 2] 서울시 고령자 통행의 일반 현황

(2006년 기준)

| 구분               | 서울시 전체     | 서울시 고령자 |
|------------------|------------|---------|
| 인구 수(명)          | 10,356,202 | 780,900 |
| 목적통행 발생률(통행/인·일) | 2.08       | 1.38    |
| 수단통행 발생률(통행/인·일) | 2.88       | 1.96    |
| 환승비율(수단통행/목적통행)  | 1.37       | 1.42    |

자료: 수도권교통본부 등, 「2006 수도권 가구통행실태조사:IV정책분석 및 제언」, 2007

- 한편, [표 3]에서 제시한 2002년과 2006년의 경기도 내 고령자 통행발생원단위<sup>4)</sup>의 변화를 살펴볼 때 2002년 하루 평균 0.56회에서 2006년 0.92회

마을버스→지하철→도보. 즉 3개의 수단통행)이 이루어짐

로 고령자의 통행빈도가 점차 증가하고 있다는 것을 알 수 있음

- 즉, 향후 고령자의 증가와 함께 고령자의 통행발생 빈도 증가를 고려할 때 고령자의 통행에 대한 보다 적극적인 대처가 요구된다고 할 수 있음

[표 3] 고령자의 통행발생 원단위 추이(경기도 지역 대상 조사)  
(단위 : 통행/인·일)

| 구분    | 목적통행 | 수단통행 |
|-------|------|------|
| 2002년 | 0.56 | 0.58 |
| 2006년 | 0.92 | 0.96 |

자료: 수도권교통본부 등, 「2006 수도권 가구통행실태조사:IV정책분석 및 제언」, 2007

#### 나. 고령운전자 운전면허 보유 현황

- 총인구 중 면허소지자 비율(보유율)과 전체 면허자 중 65세 이상 면허소지자(고령자 면허비율)를 구분하여 살펴봄
  - [표 4]는 65세 이상 고령자의 운전면허 보유율을 보여주는데, 이 표에 따르면 2000년 이후 전체 연령에 대한 운전면허 보유는 18,697천명에서 25,268천명으로 25.7% 증가함
  - 반면, 전체 면허소지자 중 65세 이상의 운전면허 소지자는 297천명에서 1,070천명으로 두배 이상 증가한 것으로 나타남
- 즉, 65세 이상 고령운전자의 수와 비중이 빠르게 증가하고 있는 추세를 보이고 있음

4) 고령자 1인이 하루 동안 통행하는 평균 횟수

[표 4] 고령층 운전면허 소지자 추이

| 구분   | 전체      |        | 65세 이상  |                  |
|------|---------|--------|---------|------------------|
|      | 소지자(천명) | 보유율(%) | 소지자(천명) | 고령자<br>면허 보유율(%) |
| 2000 | 18,697  | 39.8   | 297     | 1.6              |
| 2002 | 21,223  | 44.6   | 435     | 2.1              |
| 2004 | 22,735  | 47.2   | 611     | 2.7              |
| 2006 | 24,088  | 49.7   | 813     | 3.4              |
| 2008 | 25,268  | 52.0   | 1,070   | 4.2              |

주: 보유율 = 면허소지자 / 총인구 × 100

고령자 면허 보유율 = 65세 이상 면허소지자 / 전체 면허소지자 × 100

자료 : 도로교통관리공단, 「교통사고요인분석:고령층운전자 사고를 중심으로」, 2006

○ [표 5]는 장래 연령별 운전자수를 예측한 결과인데, 이에 따르면 65세 이상 운전자는 2010년에 106만명(65세 이상 인구 중 21.1%)에서 2020년에는 233만명(65세 이상 인구 중 33.8%)으로 증가할 것이라고 예측함

□ 즉, 65세 이상의 고령 인구와 함께 고령운전자도 증가할 것으로 예측됨

[표 5] 장래 연령별 운전자수 예측

(단위:천명)

| 구분     | 1999년        | 2005년         | 2010년           | 2015년           | 2020년           |
|--------|--------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 18~20세 | 514          | 692           | 824             | 962             | 1,079           |
| 21~30세 | 4,976        | 5,450         | 5,500           | 5,644           | 6,024           |
| 31~40세 | 5,969        | 6,036         | 5,971           | 5,994           | 6,050           |
| 41~50세 | 3,813        | 6,017         | 6,029           | 6,097           | 6,031           |
| 51~60세 | 1,607        | 2,906         | 3,622           | 5,656           | 5,607           |
| 61~64세 | 281          | 942           | 1,141           | 1,910           | 2,524           |
| 65세이상  | 260<br>(8.2) | 875<br>(20.6) | 1,061<br>(21.1) | 1,840<br>(31.5) | 2,330<br>(33.8) |
| 계      | 17,420       | 22,917        | 24,148          | 28,102          | 29,644          |

주 : ( ) 내는 전국의 65세 이상 인구 중 운전면허 소지자의 비율을 의미함

자료 : 신연식, 「고령운전자의 운전행태 고찰 및 안전운전대책 연구」, 교통개발연구원, 2001

- 이러한 장래 연령대별 운전자에 대한 연구결과와는 별도로 장래 고령운전자의 증가를 예상할 수 있는 또하나의 요인은 젊은 시기에 자가용 승용차의 대중화를 경험한 세대가 증가하였다는 사실임
  - 즉, 젊은 시절부터 오랜 기간 자가용 이용에 익숙해진 사람은 자동차 운전 포기함에 따라 느끼는 불편이 대중교통을 이용해 오던 사람에 비하여 훨씬 클 가능성이 있음
  - 따라서 우리나라의 자가용 보급이 급속히 확대되기 시작한 80~90년대 이후 세대는 젊은 시절부터 자가용 이용이 익숙해져서 고령자가 된 이후에도 운전을 포기하기 어려울 것이므로 향후 고령운전자는 더욱 증가될 것으로 예상할 수 있음
- 이러한 사실을 짐작할 수 있게 하는 자료로써 서울시 대중교통체계 개편 이후 통근교통수단 이용률의 변화(2002년 ~ 2006년)를 살펴봄
  - 본 연구 결과, 다른 연령대는 서울시 대중교통체계 개편 이후 승용차의 비중이 줄어들고 대중교통의 비중이 증가한 반면, 50대 이상의 비교적 고령자의 경우 오히려 승용차 이용 비중이 증가([표 6])한 것으로 나타남

[표 6] 통근자의 연령대별 교통수단 선택의 변화(2002년 ~ 2006년)  
(단위: %)

| 연령<br>구분 | 승용차   |       | 버스    |       | 지하철   |       |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|          | 2002년 | 2006년 | 2002년 | 2006년 | 2002년 | 2006년 |
| 10~20대   | 18.7  | 16.4  | 38.9  | 33.8  | 42.4  | 49.8  |
| 30대      | 47.4  | 40.4  | 25.1  | 23.1  | 27.5  | 36.5  |
| 40대      | 53.8  | 52.5  | 21.8  | 19.5  | 24.4  | 28.0  |
| 50대 이상   | 46.3  | 47.4  | 26.0  | 20.9  | 27.7  | 31.7  |

자료 : 이해승·이희연, “서울시 대중교통체계 개편 이후 통근교통수단 선택의 차별적 변화”, 2009, 대한지리학회 제44권 제3호, p. 327.

## 2. 고령운전자의 교통사고 현황 및 특성 분석

### 가. 고령운전자 교통사고 현황 분석

- 다양한 교통 관련 통계를 통해 고령운전자의 교통사고 건수나 사망자수가 점차 증가하고 있다는 사실을 알 수 있음
  - [표 7]에서 제시한 고령운전자 교통사고 추이를 살펴보면, 2000년에 비해 2008년 고령운전자의 사고건수는 약 3배, 점유율은 약 4배가 증가한 것으로 나타남
    - 더욱이 우리나라 교통안전의 전반적 여건은 점차 개선되고 있는 반면, 고령운전자의 교통사고 빈도나 사망자수는 점차 증가하고 있다는 점에 주목할 필요가 있음
  - 한편, 앞서 제시한 [표 4]의 내용을 고려할 때 2008년 기준의 전체 면허소지자 중 65세 이상 면허소지자가 4.2% 수준인데 비해 고령운전자 사고건수의 점유율은 4.7%, 사망자 점유율은 9.5%에 이르는 것으로 나타났다는 점도 고령운전자 안전대책의 필요성을 보여주고 있음

[표 7] 고령운전자의 교통사고 추이

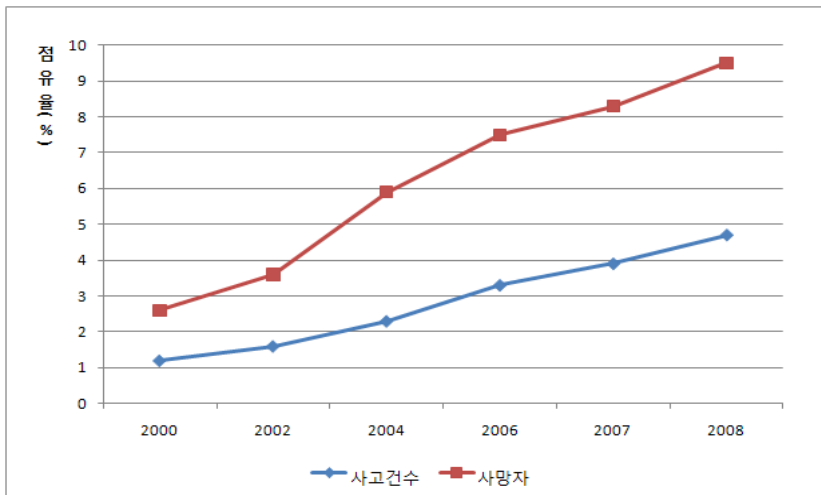
| 구분   | 사고건수   |        | 사망자   |        | 부상자<br>건수(건) |
|------|--------|--------|-------|--------|--------------|
|      | 건수(건)  | 점유율(%) | 건수(건) | 점유율(%) |              |
| 2000 | 3,366  | 1.2    | 266   | 2.6    | 4,647        |
| 2002 | 3,801  | 1.6    | 257   | 3.6    | 5,296        |
| 2004 | 5,178  | 2.3    | 390   | 5.9    | 7,554        |
| 2006 | 7,150  | 3.3    | 473   | 7.5    | 10,555       |
| 2007 | 8,341  | 3.9    | 514   | 8.3    | 12,515       |
| 2008 | 10,155 | 4.7    | 559   | 9.5    | 15,035       |

주: 점유율 = 고령운전자 사고 / 전체 사고 × 100

자료 : 도로교통관리공단, 「교통사고요인분석 : 고령충운전자 사고를 중심으로」, 2006 및 연도별 교통사고통계

- 고령운전자의 교통사고 건수의 변화와 사망자 점유율의 변화 추이를 [그림 1]을 통해 알 수 있음. 고령운전자 사고건수도 증가하고 있지만, 사고에 따른 사망자 점유율은 더욱 빠르게 증가하고 있음

[그림 1] 고령운전자 교통사고 건수 및 사망자 점유율 추이



- 고령운전자 교통사고 건수의 추이와는 별도로 교통사고 심각도에 대해 살펴보기 위해 전체 교통사고와 고령자 사고의 사고건수 및 치사율<sup>5)</sup>을 비교하여 [표 8]에 제시함
- 치사율은 사고건수 당 사망자수로 정의할 수 있는데, 2008년 기준으로 전체 교통사고의 치사율은 2.72% 수준인 것으로 나타남
  - 이에 비해 고령운전자 교통사고의 치사율은 전체 교통사고 치사율의 두 배 수준인 5.5%에 달하는 것으로 나타남<sup>6)</sup>

[표 8] 전체 교통사고와 고령운전자 교통사고 치사율 비교

| 구분   | 전체 교통사고     |             |            | 고령운전자 교통사고  |             |            |
|------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
|      | 사고건수<br>(건) | 사망자수<br>(명) | 치사율<br>(%) | 사고건수<br>(건) | 사망자수<br>(명) | 치사율<br>(%) |
| 2000 | 290,481     | 10,236      | 3.52       | 3,366       | 266         | 7.90       |
| 2002 | 231,026     | 7,222       | 3.13       | 3,801       | 257         | 6.76       |
| 2004 | 220,755     | 6,563       | 2.97       | 5,178       | 390         | 7.53       |
| 2006 | 213,745     | 6,327       | 2.96       | 7,150       | 473         | 6.62       |
| 2008 | 215,822     | 5,870       | 2.72       | 10,155      | 559         | 5.50       |

자료 : 연도별 교통사고통계

- 다시말해, 전체 인구의 교통사고나 사망자수는 감소하는 반면 고령운전자 교통사고는 사고건수나 사망자수 모두 증가하고 있는 것으로 나타남
  - 고령운전자 사고의 치사율은 점차 감소하고 있기는 하지만 여전히 전체 교통사고의 2배 수준인 5%이상의 높은 치사율을 극복하지 못하고 있음

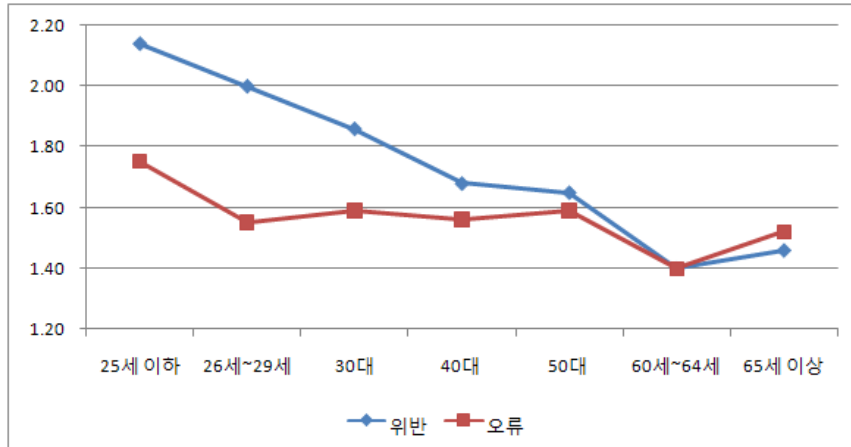
5) 치사율 = 사망자수 / 사고건수 × 100

6) 고령운전자 교통안전에 대한 보다 정확한 분석을 위해서는 전체 연령과 고령운전자의 통행거리(인·km) 당 사고건수(혹은 사망자수)의 비교가 필요한데, 현재 고령운전자의 연간 통행거리(인·km)에 대한 신뢰성있는 자료가 구축되지 않아 분석에 한계가 있음

## 나. 고령운전자 교통사고의 특성

- 교통사고와 관련하여 고령운전자의 몇 가지 운전 특성을 살펴봄
  - 고령운전자는 악천후이거나 야간 운전, 교통량이 많은 출퇴근 시간 등과 같이 열악한 상황에서의 운전을 자제하고, 젊은 운전자에 비해 상대적으로 짧은 거리를 낮은 속도로 운행하는 특성을 보임
    - 이는 신체기능의 저하로 인한 운전능력의 약화를 보완하기 위한 노력의 일환인 것으로 판단됨
- 한편, 교통사고를 발생시키는 심리적 원인을 고의성이 없는 오류(Error)와 의도적 위반(Violation)으로 구분할 수 있음
  - 이러한 심리적 원인은 연령별로 변화되는데, [그림 2]와 같이 젊은층은 오류보다는 위반으로 인한 교통사고가 많음
  - 반면, 연령대가 증가하면서 전반적으로 위반과 오류의 경향은 약해지는데, 특히 65세 이상의 경우 오류의 행동이 위반에 비해 상대적으로 강해지는 것을 알 수 있음
- 즉, 고령운전자는 운전법규 위반으로 인해 사고를 일으킬 가능성 보다 순간적인 판단착오나 실수로 인해 교통사고를 일으킬 가능성이 더욱 높다는 것을 알 수 있음

[그림 2] 연령별 운전일탈행동 요인 변화



자료 : 이순철, “고령운전자 교통사고의 심리적 요인”, 2006, 한국심리학회지 Vol. 12, No. 5.

- 지우석(2006), 신연식(2001) 등 고령운전자에 관한 국내외 여러 연구 결과를 종합하면 몇가지 고령운전자 교통사고의 특성을 파악할 수 있음
  - 첫째, 고령운전자는 운전 중 좌회전시, 교행시, 전측면사고를 상대적으로 많이 발생시켰고, 곡선도로구간에서 상대적으로 많은 사고를 발생시킴
  - 둘째, 운전면허 취득경과년수가 10년 이상인 고령운전자의 사고도 많은 것으로 나타남
  - 그리고 해외 고령운전자 교통사고 관련 연구에서는 고령운전자의 통행거리(인·주행km)당 사고율·치사율이 다른 연령층에 비해 두 배 이상 높다는 결과를 제시하기도 함
  
- 이와 같은 고령운전자 교통사고의 원인 및 사고 특성은 젊은층 운전자와는 차별되는 고령운전자의 운전행태를 설명해줄 뿐 만 아니라, 고령운전자 교통안전 대책을 마련함에 있어서도 유용한 기초자료로 활용할 수 있음

- 예를 들어 젊은층에 대한 안전운전교육은 위반을 억제시키는 것에 초점을 맞추어야 하는 반면, 고령운전자에게는 순간적 오류를 줄일 수 있는 인지능력강화 방안을 마련해야 할 것임
- 또한 운전경력이 높은 고령운전자의 사고도 많다는 사실을 인식할 때 고령자의 운전경력을 맹목적으로 신뢰하기 보다는 신체적, 심리적 기능 저하에 대한 고려가 필요하다는 사실을 알 수 있음

### 3. 국내 고령운전자 관련 법령 검토

- 국내에서 고령운전자를 대상으로 한 별도의 법률 체계는 없고, 몇몇 관련 법률에서 고령자에 대한 단편적인 규정이 마련되어 있음
  - 고령운전자를 포함한 고령자의 보행이나 통행의 편의성 확보 및 교통안전에 대한 법규는 「교통약자의 이동편의 증진법」에서 일부 규정하고 있음
  - 동 법률에서는 고령자를 교통약자로 정의(제2조)하고 있으며, 고령자의 자가운전 지원을 규정하고 있고, 고령자를 특별교통수단의 이용대상 범위에 포함시키는 등 고령자를 위한 교통서비스 제공에 관해 명시함

#### 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "교통약자"라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자를 말한다.

제27조 (장애인 등의 자가운전 지원 등) ①국가 및 지방자치단체는 장애인 또는 고령자가 자가운전을 통하여 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 운전면허제도의 정비 등 필요한 시책을 강구하여야 한다.

「교통약자의 이동편의 증진법」 시행규칙

제6조 (특별교통수단의 이용대상자 등) ① 법 제16조제3항의 규정에 의하여 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다.

2. 65세 이상의 자로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 자

□ 한편, 65세 이상의 고령운전자와 관련하여 「도로교통법」 일부에서 규정하고 있음

- 「도로교통법」 제87조에서는 정기적성검사와 운전면허증의 갱신과 관련하여 규정하고 있는데, 65세 이상의 운전면허자에 대해 최초 정기적성검사 및 일반 정기적성검사 기간의 단축을 명시하고 있음

제87조 (정기적성검사와 운전면허증의 갱신) ①제1종 운전면허를 받은 사람은 다음 각 호의 구분에 의한 정기적성검사기간 이내에 대통령령이 정하는 바에 의하여 운전면허시험기관의 장이 실시하는 정기적성검사(定期適性檢査)를 받아야 한다.

1. 최초의 정기적성검사기간은 제83조제1항 또는 제2항의 규정에 의한 운전면허시험에 합격한 날부터 기산하여 7년(65세 이상인 사람은 5년)이 되는 날부터 6개월 이내
2. 제1호 외 정기적성검사기간은 직전 정기적성검사기간이 시작되는 날부터 기산하여 7년(65세 이상인 사람은 5년)이 되는 날부터 6개월 이내

### Ⅲ. 주요국의 고령운전자 교통안전 대책

#### 1. 미국

- 미국의 경우 고령운전자 교통안전을 위해 체계적 연구를 바탕으로 다양한 정책을 마련하여 시행하고 있음
  - 우선 고령운전자와 관련한 법률인 「The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy For Users」(Public Law 109-59, 이하 SAFETEA-LU)의 내용을 살펴볼 필요가 있음
  - 동 법의 Section 2017(OLDER DRIVER SAFETY)에서는 회계연도 2006~2009년까지 매년 \$1,700,000를 투입하여 고령운전자의 교통안전 향상을 위한 포괄적인 연구와 시범사업계획을 마련하도록 하였음<sup>7)</sup>
  - 이를 통해 수립된 계획<sup>8)</sup>은 미국 고령운전자 정책의 기초를 이루는 몇가지 문제의식을 전제로 하고 있음
    - 고령운전자의 다양성(Older driver diversity) : 같은 고령자라 하더라도 신체적·정신적·문화적 차이가 다양하므로 단일한 기준 적용을 주의해야 함
    - 운전자 평가 체계(Driver assessment and tools) : 현재의 운전자 운전능력 평가 및 적격여부 판단 체계에 대한 신뢰성과 타당성을 과신해서는 곤란함
    - 운전의 전환과 금지(Driving transitions and cessation) : 고령운전자에게 ‘운전을 포기 혹은 금지’시키는 것이 아니고, 운전자에서 승객으로 ‘안전한 전

7) “Secretary shall allocate \$1,700,000 for each of fiscal years 2006 through 2009 to conduct a comprehensive research and demonstration program to improve traffic safety pertaining to older drivers.”

8) 미 교통안전국(NHTSA; www.nhtsa.gov), "Older Driver Traffic Safety Plan", 2007.

환'을 유도하는 정책기조가 필요함

- 기관별 역할 분담과 협력(Organizational and professional roles, responsibilities, and partnerships): 경찰, 보건당국, 사회복지, 운전면허기관 등 관련 기관 모두가 고령운전자 안전을 위해 협력하는 체계를 만들어야 함
- 이러한 문제의식을 바탕으로 수년동안의 연구를 통해 크게 5가지 주제를 중심으로 하는 고령운전자 정책을 제시하였음
  - i) 고령운전자 뿐 아니라 의료진, 가족, 운전면허기관, 경찰 모두가 고령자의 운전능력 평가와 운전가능성 판단에 대한 중요성을 인식해야 함
  - ii) 위험한 고령운전자에 대한 운전면허 부여 판단의 중요성이나 면허기관과 고령운전자 주변 사람 간의 의사소통의 필요성을 인식시킴
  - iii) 운전 능력 판단 이외의 운전과 관련한 고령운전자의 건강에 대한 다양한 정보를 개선하는 등의 고령자 보건의료를 강화함
  - iv) 운전자 및 가족, 경찰 등에게 필요한 다양한 교육 프로그램을 개발하고, 참여하도록 유도함
  - v) 기타 고령운전자 교통안전 향상을 위한 다양한 방안을 마련함
- 미국의 고령운전자 정책은 고령운전자의 차량에 초점을 맞추기 보다는 고령운전자의 활동에 주목하였다.
  - 그래서 고령운전자 자신이나 주변 가족 등이 운전과 관련하여 스스로 평가하고 판단할 수 있도록 안내하거나, 운전면허 기준이 충분히 과학적이고 객관적인지에 대해 재검토하고 개선하는 등의 노력을 기울이고 있음
- 이와 같은 미국의 사례에서 주목할 필요가 있는 점은,
  - i) 고령운전자에 대한 정책 제시 이전에 장기간의 연구와 체계적인 논

의를 바탕으로 깊이있는 현실인식 노력이 선행되었다는 사실과

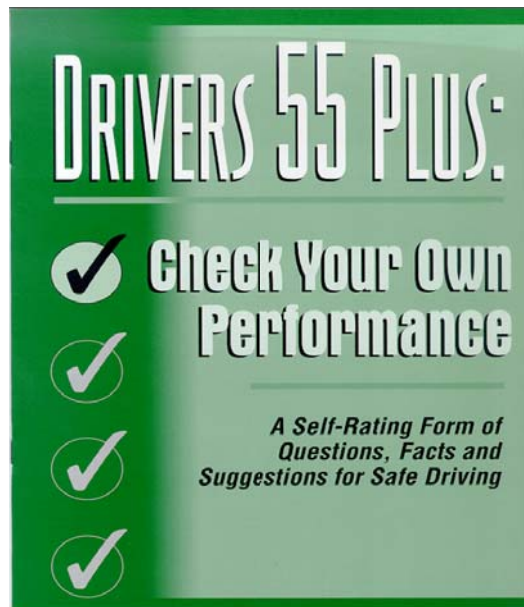
- ii) 고령자 자신 및 주변인들로 하여금 스스로 운전에 대해 평가하고 판단할 수 있도록 도와주기 위한 노력을 기울였다는 점,
  - iii) 고령자의 다양성을 인식하여 나이보다는 운전능력을 평가하고 판단할 수 있는 체계의 개선을 위해 노력했다는 사실 등을 들 수 있음
- 이러한 정부의 노력과는 별도로 민간차원에서도 고령운전자를 위한 다양한 교통안전 활동이 시행되기도 함
- 대표적인 예로 50세 이상의 고령층을 위해 활동하는 AARP(American Association of Retired Persons)는 50세 이상 운전자의 사고방지를 위해 고령운전자 교육프로그램을 운영하고 있음
  - "AARP Driver Safety Program<sup>9)</sup>"으로 불리는 이 프로그램은 5가지 목적을 위해 설계 및 운영되고 있음
    - 운전에서 나이가 든다는 것의 의미를 이해하도록 도와줌
    - 나이가 들면서 겪게 되는 변화를 고려하여 새로운 운전방법을 알려줌
    - 노인이 당할 수 있는 가장 흔한 교통사고 상황을 알려주고, 그 상황을 피할 수 있도록 도와줌
    - 도로와 차량, 다른 도로 이용자들에 대한 최신 정보를 알려줌
    - 더 이상 운전이 안전하지 않게 되는 시점을 자각할 수 있도록 도와줌
  - 즉, 고령운전자 스스로가 운전이라는 행위에 대해 새롭게 인식하고, 자신의 연령에 맞는 운전행태를 선택할 수 있도록 도와주고 있음. 또한, 운전을 위해 요구되는 육체적 능력을 자각하도록 하여 스스로 자신의 능력을

9) [www.aarp.org/families/driver\\_safety/](http://www.aarp.org/families/driver_safety/)

판단하여 운전을 단념하도록 하는 선택도 포함하고 있음

- 한편, 전미자동차협회(AAA : American Automobile Association)를 중심으로 55세 이상을 대상으로 운영하는 사고예방프로그램인 「Drivers 55 Plus」도 살펴볼 필요가 있음
- 이 프로그램은 몇 가지 세부프로그램을 포함함
  - 우선 “Drivers 55 plus : Check your own performance”라는 책자를 통해 스스로의 운전습관을 평가하고 개선할 수 있도록 하고 있음

[그림 3] “Drivers 55 Plus” 표지



- 그 밖에도 “Drivers 55 plus Self Rating Form”을 통해 운전자 스스로 운전 태도를 진단하도록 하는 프로그램과
- “Drivers 55 Plus: Suggestions for Improvement”를 통해 운전 과정에서

주의해야 할 사항을 점검해보고, 개선할 수 있도록 하는 과정도 포함<sup>10)</sup>  
하고 있음

- 한편, 고령운전자를 대상으로 하는 교육프로그램 이외에도 운전을 제한하도록 하는 방안이 시행되기도 함
- 미국의 캘리포니아 등 몇몇 주(州)에서는 고령운전자의 면허 갱신심사를 강화하는 방법을 통해 정신적·신체적 운전능력이 부족한 고령운전자의 운전능력에 대한 재평가를 시행하기도 함
  - 즉, 일정 연령을 넘으면 정기 운전면허 갱신 시 차량국에 직접 출석하여 시력검사 등 심사를 받거나 도로주행시험을 다시 치르도록 하는 등의 면허갱신 절차를 강화하고 있음<sup>11)</sup>
- 그러나 이런 조치는 ‘노인차별’ 논란에 대한 우려가 제기되기도 하여 차량국에 출석하지 않더라도 적극적인 제재는 이루어지지 않고 있는 실정이라고 함

## 2. 일본

- 일본의 고령운전자 정책에 있어서 눈에 띄는 제도는 운전면허의 자진반납 제도임
- 개인의 신청에 따라 운전면허증을 자진 반납하는 제도는 1998년 4월에 처음 도입되었음

10) 전미 자동차협회 운전자 안전교육 프로그램(<http://www.aaafoundation.org/>)

11) 사이버 경찰청, 세계경찰 최신동향

- 시행초기였던 1998년 4월부터 1999년 3월까지 65세 이상 고령자 중 면허 반납자수는 전국에서 6,145명이고, 이 중 75세 이상이 3,950명이었음
  - 당시 전국 운전면허자 수는 7,539천명이었으므로 반납자 비중은 미미한 수준이었고, 주요 반납이유는 “신체기능 저하의 자각”이 35%, “적성검사 결과”가 32%, “운전할 필요성이 없음”이 27% 등이었음<sup>12)</sup>
- 그 이후에도 반납율은 저조하였는데, '02~'08년 6월의 경우에는 도쿄에서 2,710명 반납하였고, '06년까지 전국적으로 65세이상 면허보유자 중 23,203명만 반납(전국 65세이상 면허보유자의 0.3%)하는데 그침
- 이렇게 면허 반납률이 낮은 것은 주민등록증 제도가 없는 일본<sup>13)</sup>에서 운전면허증이 신분증명 수단으로 사용되고 있다는 점과 반납에 따른 특별한 혜택이 없었기 때문으로 판단됨
- 그러나 2008년부터 자진반납제도는 각종 혜택을 부여하는 지원제도와 병행하여 실시되면서 새롭게 주목받고 있음
- 예컨대 2009년도 「도쿄도 교통안전실시계획」에는 고령운전자 대책의 일환으로 운전면허 자진반납제도의 촉진 방안이 제시되기도 함
- 고령자의 운전면허증 자진반납 시 혜택을 부여하는 동시에 신분증명의 대체수단 제공을 위해 운전면허시험장에서 “운전경력증명서”<sup>14)</sup>를 당일

12) 신연식, 「고령운전자의 운전행태 고찰 및 안전운전대책 연구」, 교통개발연구원, 2001.

13) 주민등록증 제도가 없는 일본에서는 운전면허증을 반납한 뒤 이를 대체할 신분증을 마련하는 것이 과제이다. “운전경력증명서”를 신분증으로 사용할 수도 있으나, 금융기관 등에서는 인정되지 않는 경우도 있는데, 일본 총무성에서 발급하는 “주민기본대장카드(住基カード)”가 그 대체수단으로 제시되고 있다.

14) “운전경력증명서”는 운전면허를 반납한 사람에게 신청에 의해 발급되는 증서로, 운전면허를 반납 전 5년간의 운전에 관한 경력을 증명하며, 도 내 각 시험장, 면허갱신센터, 경찰서에서 신청가능하다. 운전경력증명서를 제시하면 「고령자 운전면허自主반납 지원 협의회」의 가맹점, 미술관 등에서 다양한 특전을 받을 수 있다.

### 교부하도록 함

- 이러한 제도는 민간단체를 중심으로 더욱 활발한 움직임을 보이고 있다.
  - 도쿄의 ‘고령자 운전면허 자진반납 지원협의회’는 2008년 3월 18일 도쿄도 내의 기업 및 단체들이 고령자에 의한 교통사고의 방지를 도모하기 위한 목적으로 발족시킨 단체이며, 상품 할인 등을 통해 운전면허증 자진 반납자를 우대하겠다는 취지로 발족된 일본 최초의 조직임
  - 동 협의회는 운송회사, 백화점 체인 등 37개 기업 및 단체가 참가하고 있으며, 전국 도도부현에서 유사한 성격의 협의회들이 만들어지고 있음
- 이러한 ‘고령자 운전면허증 자진반납 지원사업’의 법률적 근거는 일본의 「도로교통법」에서 찾을 수 있는데, 동법 제104조의4 제1항은 운전면허증 소지자의 자진 취소 신청이 가능하도록 규정하고 있음

#### (신청에 의한 취소)

제104조의4 ① 면허를 받은 사람은 그 사람의 주소지를 관할하는 공안위원회에 면허의 취소를 신청할 수 있다. 이 경우 그 사람은 제89조 제1항 및 제90조의2 제1항의 규정에 관계없이, 당해 면허가 취소된 경우에는 다른 종류의 면허(취소에 관계된 면허의 종류별로 정령에 정한 종류의 것에 한한다.)를 받고 싶다는 취지의 신청을 할 수 있다.

② 전항의 규정에 의해 신청을 받은 공안위원회는 정령에 정한 바에 따라 당해 신청에 관계된 면허를 취소하는 것으로 한다.

③ ~ ④ 중략

⑤ 제2항의 규정에 의해 면허가 취소된 사람은 당해 취소를 행한 공안위원회에 대하여, 당해 취소를 받은 날 전 5년간의 자동차 등 운전 관련 경력에 관하여 제92조의2 제1항의 표 상란에 규정한 우량운전자, 일반운전자 또는 위반운전자 등의 구분에 준한 구분에 따라 표시된 서면(다음 항에서 “운전경력증명서”라고 한다.)의 교부를 신청할 수 있다.

(면허증의 반납 등)

제107조 ① 면허를 받은 사람은 다음 각호의 어느 하나에 해당하게 될 때에는 지체없이 면허증(제3호의 경우에 있어서는 발견 또는 회복한 면허증)을 그 사람의 주소지를 관할하는 공안위원회에 반납해야 한다.

1. 면허가 취소된 때

- 최근 일본의 각 지자체는 이 지원사업의 근거규정인 지방행정규칙(「고령자 운전면허증 자진반납 지원사업 실시요강」)을 마련하여 적극적인 실시를 도모하고 있으며 지자체별로 다양한 내용의 사업을 펼치고 있음
  - 각 지자체의 실시요강을 보면 고령자의 운전기능저하로 인한 교통사고의 억제를 공통적인 사업실시 목적으로 들고 있음
  - 지원사업의 대상자는 주로 65세 이상부터 75세 이상까지이지만 각 지자체별로 적용연령이 다소 차이가 있음
  - 지원내용으로는 교통승차권·택시이용권 교부, 교통안전개발물품의 증정, 주민기본대장카드(住基カード)의 발급수수료 면제, 지역내 공통상품권의 지급 등 지자체별로 다양함
- 대표적 사례로 도쿄 미나토구의 「고령자 운전면허증 자진반납지원사업 실시요강」<sup>15)</sup>의 주요 내용은 다음과 같음

(목적) 제1조 이 요강은 운전면허를 자주적으로 반납하는 고령자에 대하여 미나토구(港區)내 공통상품권(이하 “상품권”이라 한다.)을 지급함으로써 고령운전자에 의한 교통사고의 증가를 억제하는 것을 목적으로 한다.  
 (상품권의 지급대상자) 제2조 이 요강에 의한 상품권의 지급대상자는 구

15) 2009년 3월 26일, 20港環施 제1491호.

내에 주소를 가진 65세 이상인 자로 2009년 4월 1일 이후 운전면허를 반납한 사람으로 한다.

(상품권의 지급액) 제3조 지급하는 상품권 액수는 5,000엔 상당으로 한다.

(지급의 신청 및 결정) 제4조 ① 상품권을 지급받고자 하는 자는 운전면허 자진반납지원 신청서에 “운전경력증명서” 또는 “신청에 의한 운전면허 취소통지서”의 사본을 첨부하여 구청장에게 제출해야 한다.

② 구청장은 전항의 신청이 있는 경우 그 내용을 심사하여 상당하다고 인정되는 때에는 지급을 결정하고 상품권을 지급하는 것으로 한다.

(상품권의 지급기한) 제5조 이 요강에 의한 상품권의 지급은 2009년 4월 1일부터 2012년 3월 31일까지로 한다.

부 칙. 이 요강은 2009년 4월 1일부터 시행한다.

- 일본의 또다른 고령운전자 대책으로 면허증의 유효기간을 연령별로 차등화하여 면허갱신 절차를 강화하는 방안이 시행되고 있음
  - 이러한 조치의 법률적 기반은 일본 「도로교통법」에서 찾을 수 있는데, 동 법률은 70세 이상의 고령자에 대한 특례조항을 포함하고 있음
    - 동법 제92조의2에서는 면허증의 유효기간을 규정하여, 70세 미만의 경우 유효기간 만료 후 5년, 70세는 4년, 71세 이상은 3년으로 유효기간이 단축됨
  - 이러한 면허갱신 기간의 차등을 통해 고령자의 운전능력에 대해 객관적으로 평가하여 운전면허의 갱신여부를 결정하게 됨

[표 9] 연령에 따른 면허갱신 기간 변화

| 면허증의 교부 또는 갱신 구분 | 갱신일 등에 있어서 연령 | 유효기간의 말일                                 |
|------------------|---------------|--|
| 우량운전자 및 일반운전자    | 70세 미만        | 만료일 등 후 그 사람의 5회째 생일로부터 기산하여 1개월을 경과하는 날 |
|                  | 70세           | 만료일 등 후 그 사람의 4회째 생일로부터 기산하여 1개월을 경과하는 날 |
|                  | 71세 이상        | 만료일 등 후 그 사람의 3회째 생일로부터 기산하여 1개월을 경과하는 날 |

자료 : 일본 「도로교통법」 제92조의 2 (면허증의 유효기간)

- 한편, 동법 제101조의4에 의하면 70세 이상의 자는 갱신기간 만료 전 6개월 이내에 강습을 받아야 하며, 75세 이상은 강습과 함께 인지기능검사를 받아야 함
- 이 때 강습은 고령에 따른 신체기능 저하가 자동차 등의 운전 미칠 영향을 이해시키기 위한 것임을 동법 제108조의2에서 규정하고 있음

(강습)제108조의2 ① 공안위원회는 내각부령에 정한 바에 따라 다음에 제시하는 강습을 행하는 것으로 한다.

12. 갱신기간이 만료하는 날의 연령이 70세 이상인 자 또는 제89조 제1항의 규정에 의해 면허신청서를 제출한 날의 연령이 70세 이상인 특정실효자에게, 나이 늙음에 따라 발생하는 그 사람의 신체기능 저하가 자동차 등의 운전 미칠 가능성이 있는 점을 이해시키기 위한 강습

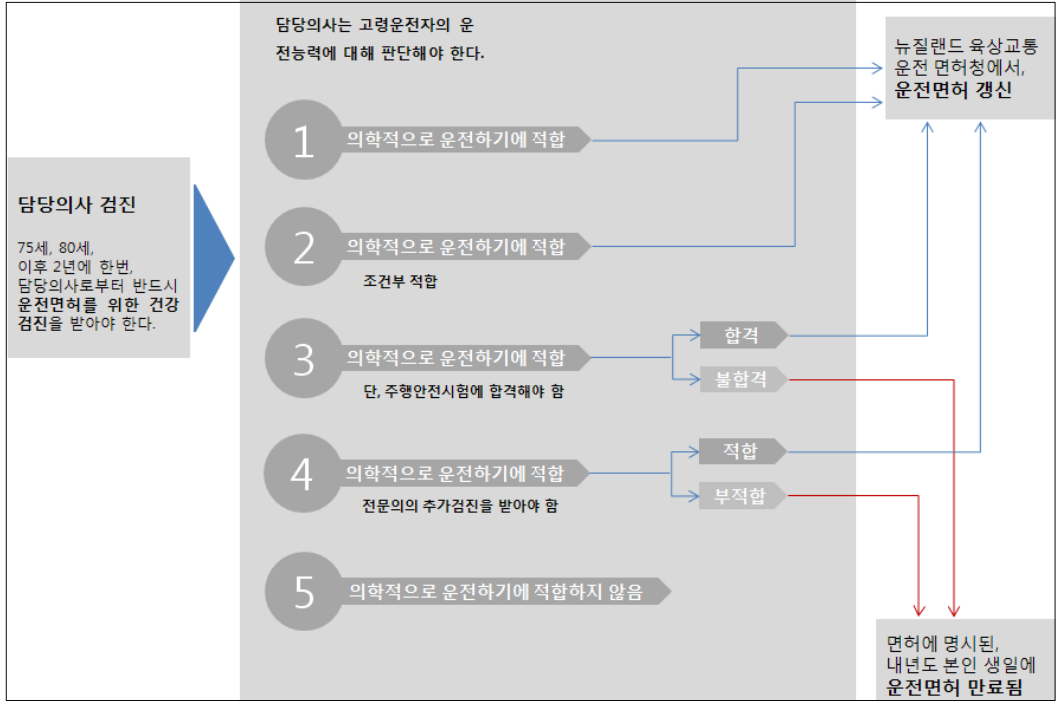
### 3. 뉴질랜드<sup>16)</sup>

- 뉴질랜드는 고령운전자들에 대해 별도의 운전면허 갱신과정을 거치도록 하고 있음
  - 즉, 75세 이상의 운전자의 경우 운전면허를 유지하기 위해서는 75세, 80세 그리고 그 후 2년 마다 운전면허 갱신과정을 거쳐야 함
    - 뉴질랜드 국토교통국(Land Transport NZ; LTNZ)은 운전면허 만료 8주전에 운전면허 갱신 신청서와 절차안내를 발송함
    - 운전자는 운전면허 갱신을 위해 먼저 일정한 신체검사를 거쳐야 하며, 이 검사를 통해 운전에 필요한 신체적·정신적 능력을 검증한 후 ‘Medical Certificate for Driver Licence’가 지급됨
- 보다 구체적으로 살펴보면, 고령운전자는 2년마다 일반개업의(GP: general practitioner)의 신체검사를 거쳐야 하며, 검사 결과는 크게 5가지(통과, 조건부 통과, 도로주행시험 후 통과, 전문가 진단 후 통과, 운전 부적합)로 나누어짐
  - 통과(Medically fit to drive)
    - 운전면허 진단서 발급 후 운전면허청(driver licensing agent) 방문·신청을 통해 면허갱신이 이루어짐
  - 조건부 통과(Medically fit to drive with condition)
    - 조건 제시 : 교정 렌즈 착용 / 자동기어 차량 운전 / 야간·장거리 운전 금지 등

16) 뉴질랜드 교통국(<http://www.nzta.govt.nz/>)

- GP가 제시한 조건에 정부(LTNZ)가 동의하면 면허증 발급
- 도로주행시험 후 통과(Medically fit to drive subject to passing on On-road Safety Test)
  - 의학적으로 운행 적합하지만 안전운전능력이 불확실한 경우, GP는 'On-road Safety Test'를 거치도록 함
  - 도로 안전 테스트에 따라 'Pass'일 경우, 시험관이 임시 운전면허증 및 갱신 면허증을 발급하지만 'Fail'일 경우 재시험을 거쳐야 함
- 전문가 진단 후 통과(Medically fit to drive subject to Confirmation by Specialist)
  - 운전면허 진단서 발급여부를 판단하기 전에 GP는 전문가(노인학자, 검안사 등)의 평가를 참조할 수 있음
  - 전문가 평가가 우호적인 경우 운전시간·거리 등의 조건을 제시하고 정부(LTNZ)의 승인 후 면허 갱신이 가능하지만, 비우호적인 경우 긍정적 평가를 받기 전까지는 면허 갱신 불가
- 운전 부적합(Not fit to drive)
  - GP가 의학적인 이유로 운전 부적합의 의견서를 제출하면 면허갱신 불가
  - 만약 동의하지 않으면 다른 의사에 의한 추가검사가 가능한데, 정부의 Chief Medical Advisor가 의사들의 추가 검사결과를 확인 후 판단

[그림 4] 뉴질랜드의 고령운전자 운전면허 갱신 과정



자료 : 뉴질랜드 교통청 운전면허안내 내용 재편집(<http://www.nzta.govt.nz>)

- 뉴질랜드는 이러한 운전면허 갱신과정을 통한 고령운전자 안전대책 이외에도 고령운전자를 대상으로 하는 안전교육 프로그램을 운영하는 등 다양한 지원대책을 마련하여 홍보하고 있음

[그림 5] 고령운전자 지원 안내 책자



- 이러한 지원대책 중 하나로 55세 이상을 위한 4시간 무료 안전운전 프로그램인 “Safe with Age”는 새로운 교통규칙과 교통시설, 유용한 운전 팁 등을 교육함
  - 참여시, 도로 안전 테스트 시험관의 개인운전교습 30% 할인 바우처를 제공하기도 함

#### 4. 해외 고령운전자 대책의 시사점

- 해외의 고령운전자 안전운전대책을 통해 알 수 있었던 시사점을 살펴보면

크게 세 가지로 구분할 수 있음

- 첫째, 고령운전자 교통안전 대책의 제시 이전에 고령운전자의 통행에 대한 체계적인 분석과 연구를 시행하였다는 점을 주목할 필요가 있음
  - 미국은 2006년부터 지속적인 투자를 통해 고령운전자의 교통안전 향상을 위한 정책방향을 설정하고, 시행계획을 마련하여 추진하고 있음
  - 이러한 측면에 있어서 국내 고령운전자 대책은 고령운전자의 특성 및 통행 행태, 안전상의 취약점 등에 대한 충분한 조사·연구가 뒷받침되고 있는지에 대한 점검이 필요함
- 둘째, 고령운전자를 위한 차별화된 교통안전교육 프로그램을 마련하여 시행하고 있음
  - 이러한 프로그램들을 통해 무엇보다 고령자 스스로 자신의 운전과 관련한 신체적 능력 변화를 인식할 수 있도록 함과 동시에 운전에서 보다 주의를 기울여야 하는 이유에 대한 교육을 실시하고 있음
  - 더불어 고령운전자가 잊기 쉬운 다양한 안전운전에 관한 세부사항을 안내하는 과정도 포함되어 있음
- 셋째는 고령으로 인한 신체기능 저하를 면밀히 평가하여 운전여부를 주관적·객관적으로 판단하게 하는 방안이 시행되고 있음
  - 이러한 대책은 두가지 형태로 진행되고 있는데, 하나는 일본의 경우와 같이 일정한 인센티브를 제공함과 동시에 운전면허 자진반납을 가능하도록 하여 운전가능 여부를 운전자 본인이 판단하도록 하는 프로그램임
  - 또다른 하나는 운전면허 갱신과정을 보다 합리적으로 개선하고, 보다 세밀한 평가를 시행하는 시스템의 구축임
  - 이는 고령운전자의 운전 가능 여부를 객관적으로 검증하는 절차라고 할

수 있는데, 뉴질랜드의 사례가 대표적인 운전면허 갱신절차 개선 사례라고 할 수 있음

- 각각의 방법들은 각 나라의 교통여건과 사회적 여론을 바탕으로 시행되고 있는 제도인 만큼 이러한 해외 정책 사례의 시사점을 바탕으로 우리나라 고령운전자의 교통안전을 위한 고민과 대책을 모색하는 노력이 필요함

## IV. 고령운전자 교통안전을 위한 과제

### 1. 고령운전자 교통안전 대책의 방향 설정

- 지금까지 살펴본 국내외 고령운전자에 대한 현황과 정책사례를 바탕으로 다양한 교통안전 대책을 고려할 수 있겠지만, 크게 세 가지 측면에서 접근할 필요가 있음
  - 첫째, 일반 운전자와는 차별화된 고령운전자에 대한 교육프로그램의 마련이 고려되어야 할 것임
    - 고령운전자에 대한 교육프로그램은 변화되어 가는 도로여건이나 교통안전 규칙 등에 대한 교육 뿐 만 아니라 고령운전자 스스로 운전과 관련한 자신의 신체적·정신적 능력을 인식하는 기회를 제공한다는 측면에서 검토되어야 함
  - 둘째, 운전을 위해 요구되는 신체적·정신적 기준의 설정과 평가를 통한 운전면허 발급 요건의 개선방안도 검토되어야 할 것임
    - 해외 사례를 통해 알 수 있는 것처럼 운전면허 발급·갱신 절차의 개선을 통한 고령운전자 안전성 증대 방안의 검토가 필요함
  - 셋째는 고령자에 대한 교통서비스 공급의 강화를 통해 고령자의 운전에 대한 수요를 줄이는 측면의 접근임
    - 이는 고령자의 이동성(mobility)을 만족시키기 위한 승용차 이외의 다양한 교통서비스를 제공하여 고령자의 운전수요 자체를 감축시키는 것을 목적으로 함
    - 또한 고령자에 대한 면허제도 개선 등으로 인해 고령자의 운전이 제한

되는 결과가 발생할 경우, 고령자에 대한 운전제한이 고령자의 이동성 제한으로 이어지지 않도록 하는 정책적 보완 차원에서도 검토해야 할 사안임

- 이러한 방안들은 개별적으로 검토되기 보다는 각각의 장단점과 실현가능성을 고려하여 상호보완적인 정책으로 함께 검토되어야 함

## 2. 고령자 교통안전 교육 강화

- 고령자를 대상으로 한 실질적인 교통안전 교육은 찾아보기 어려움
  - 현재 교통안전 교육은 「도로교통법」 제73조 등에서 명시하고 있는데, 주로 운전면허 취득이나 법규 위반 시 재교육을 위한 프로그램에 대해 규정하고 있음
    - 「노인보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」 제10조에서는 경찰서장이 노인교통안전을 위해 안전보행에 대한 지도 등을 실시하여야 함을 명시하고 있음
  - 그러나 고령운전자를 대상으로 하고, 고령운전자의 안전운전을 목적으로 시행하는 안전교육 프로그램은 규정되어 있지 않음
- 고령운전자를 위한 교통안전교육은 교육내용과 목적에 있어서 일반 교통안전교육과 차이가 있는데, 이를 정리하면 세 가지로 요약할 수 있음
  - 첫째, 고령운전자에게는 지속적으로 변화하는 도로환경 및 교통법규에 대한 새로운 안내와 교육이 필요함
    - 고령운전자는 오랫동안 몸에 배어 익숙해진 운전습관과 교통법규에 대한

변화 필요성을 인식하기 어려움

- 따라서 운전면허 갱신 등과 같은 일정 기간마다 운전에는 필요한 안전운전지침, 변화된 법규 등을 새롭게 익히는 기회를 제공할 필요가 있음
- 둘째, 교통법규에 대한 교육보다 더욱 중요한 교통안전교육의 목적은 고령운전자 자신의 신체적·정신적 능력을 인식하고, 운전을 지속하기 위해 필요한 사항을 스스로 판단할 수 있는 기회를 제공한다는 점에 있음
  - 다시말해 고령운전자 스스로 혹은 주변 가족이 안전하고 원활한 운전을 위해 요구되는 신체적·정신적 능력에 대해 이해하고, 운전자 자신의 상태를 인식하도록 하여 더욱 신중한 운전을 하도록 유도하는 것임
  - 더불어 미국의 「Drivers 55 Plus」 프로그램 등과 같이 교육·훈련을 통해 고령자 스스로 안전성을 확보하려는 노력을 유도하는 프로그램을 마련할 필요가 있음
- 셋째, 고령운전자의 능력에 맞는 운전방법에 대한 개발과 안내를 위한 노력이 필요함
  - 「교통약자의 이동편의 증진법」 제27조에서 명시한 바와 같이 정부는 고령자의 자가운전을 돕기 위한 노력을 기울여야 하는데, 그 중 고령자를 위한 운전연수 프로그램의 개발 및 교육 프로그램 마련도 고령운전자를 위한 중요한 시책이라고 판단됨
- 이러한 사실들을 고려하여 보다 체계적이고 전문적인 고령운전자 교통안전교육 체계가 마련되어야 하는데, 이를 위해 고려해야 할 사항을 제시함
- 첫째, 각 고령운전자의 신체적·정신적 운전능력을 평가하고, 필요한 사항을 인식하여 보완할 수 있는 교육프로그램의 개발이 필요함
  - 즉, 일반운전자와는 차별화된 고령운전자의 일반적 특성, 운전 특성, 교

통사고 특성을 고려하여 안전운전을 유도할 수 있는 교육프로그램의 마련이 중요한 과제임

- 고령운전자 교육은 일본과 미국 등에서 이미 실시하고 있으므로 심도있는 해외사례의 검토도 요구됨
  - 더불어 고령운전자 운전행태의 특성을 이해하고, 고령운전자에게 요구되는 교육을 시행할 수 있는 전문강사의 육성 방안도 함께 고려되어야 함
- 둘째, 교육을 위한 재원 마련 방안도 고려되어야 함
- 특히 고령운전자에 대한 교육은 고령자의 자발적 참여가 필요한 만큼 고령자가 교육비를 납부하도록 하는 것은 무리가 있으므로 정부의 교육 재원 마련 방안이 필요함
  - 참고로, 「자동차교통관리개선특별회계법」 제4조에서 자동차교통관리개선특별회계의 세출항목에 있어서 교통안전교육을 포함<sup>17)</sup>하고 있으므로 동회계의 활용이 검토될 수 있음
- 이 외에도 가족, 교통경찰 및 보건기구 등의 역할분담과 협력체계 구축, 교육장소 마련, 고령운전자의 교육 참여유도 방안 마련, 필요한 경우 관련사항에 대한 입법화 방안 등 세부사항에 대한 구체적 검토가 선행되어야 할 것으로 보임

### 3. 운전면허 갱신 제도 개선

운전면허 제도 개선을 통해 고령운전자의 신체적·정신적 능력을 객관적

17) 제4조 (세출) ①회계의 세출은 다음 각호와 같다. <개정 2009.4.22> 1. ~ 5. 생략

6. 교통안전에 대한 교육·지도를 위한 시설·장비의 설치·관리 및 운용에 필요한 경비

으로 평가하는 체계의 마련도 고려될 필요가 있음

- 이는 해외의 고령운전자에 대한 운전면허 갱신절차 개선이나 운전면허 자진 반납 제도 등을 참고하여 고령자의 신체기능 변화에 초점을 맞춰 고령자와 관련한 운전면허제도를 개선하는 방안을 의미함
- 특히 택시나 버스와 같은 여객자동차나 화물자동차의 경우, 사고 발생시 자가용 운행의 경우보다 더욱 큰 인명피해와 재산피해가 발생할 수 있음
  - 따라서 일반 고령운전자의 경우보다 고령의 여객 및 화물자동차 운전자에 대한 운전 능력 평가에 있어서는 더욱 엄격하고 주의깊은 판단이 요구됨
- 앞서 해외 사례에서 제시한 바와 같이 일본의 경우, 70세 미만은 5년, 70세는 4년, 71세 이상은 3년 단위로 적성검사를 시행하고 있음.
- 뉴질랜드는 75세 이상의 운전자에 대해 75세와 80세에 적성검사를 시행하고, 그 후는 2년 마다 운전면허 갱신과정을 거치도록 규정하고 있으며, 고령운전자에 대한 별도의 운전면허 갱신프로그램을 마련하여 신체적·정신적 운전능력에 대해 종합적으로 검토하고 있음
- 반면, 우리나라 면허갱신절차는 「도로교통법」에서 65세 이상의 운전자에 대한 운전면허(1종) 적성검사 기간을 5년 간격(일반은 7년)으로 단축한 것 외에는 별다른 조치를 찾아보기 어려움
- 따라서 고령운전자가 안전한 차량운행을 위해 요구되는 신체적·정신적 능력을 유지하는지에 대한 판단을 위해,
  - 운전자의 연령 증가에 따른 운전면허 갱신기간의 단축, 연령대에 따른 적성검사 내용의 세분화, 적성검사 후 문제 발생 시 후속조치 마련 등 다양한 측면의 운전면허 갱신제도 개선노력이 요구됨

- 이 때 유의해야 할 점으로 운전면허 갱신여부를 판단하는 기준은 고령자의 연령이 아니라 운전자의 신체적·정신적 운전능력 자체가 되어야 한다는 사실임
- 미국의 정책 사례에서 언급한 바와 같이 고령운전자라 하더라도 신체적·정신적·문화적으로 전혀 다른 특성을 가지고 있음
  - 따라서 고령운전자에 대한 단일한 기준을 강요하기 이전에 운전 필요에 필요한 신체적·정신적 능력에 대한 객관적 기준을 마련하는 연구가 선행되어야 할 것임
  - 이러한 기준을 바탕으로 고령자뿐만 아니라 모든 운전자들에 대한 적성검사의 내실화를 기할 수 있도록 하는 정책적 노력이 필요함
- 한편, 이러한 고령운전자에 대한 운전 적성검사 절차의 개선 혹은 강화는 자칫 고령자에 대한 차별로 인식될 수 있음
  - 그러나 교통사고는 운전자 뿐 아니라 승객과 상대 차량 운전자의 생명과 안전에 직결되는 문제인 만큼 차분하고 이성적인 판단이 요구됨

#### 4. 교통서비스 강화를 통한 고령운전자의 운전 수요 감축

- 고령자에 대한 교통서비스를 강화하여 고령자의 운전수요를 감축시키는 방안도 살펴볼 필요가 있음
- 운전면허 기준을 개선하여 주관적·객관적 기준을 바탕으로 고령운전자의 운전가능 여부를 판단하도록 하는 방안도 중요한 대책이 될 수 있지만, 이를 고령자의 삶의 질과 함께 고려하는 접근이 필요함

- 고령자의 이동수준이 높아질수록 더 행복하고 만족스러운 삶을 살게 되는데, 고령자의 운전제한이 고령자의 이동성 제한으로 이어질 경우, 고령자의 삶의 질에 악영향을 줄 수 있다는 사실을 인식할 필요가 있음
- 따라서 고령자의 운전제한 시 대체 교통수단 확보 및 이동성 유지에 대한 점검이 선행되어야 하고, 고령자의 교통안전성과 이동성을 함께 고려하는 접근이 중요함
- 이를 위해서는 고령자의 운전을 포기시키는 개념이 아닌 운전자에서 승객으로 합리적 전환을 할 수 있도록 도와주는 정책 기조 설정이 중요함
- 더불어 고령자에 대한 자가운전 이외의 교통서비스 강화를 통해 운전수요 자체를 감소시키는 방안에 대한 검토가 필요함
- 고령자 운전수요 감소를 목적으로 한 교통서비스 강화를 위해서는 우선 고령자의 통행특성에 대한 체계적인 조사가 필요함
- 이와 관련하여 「국가통합교통체계효율화법」 제12조18)에서는 국가차원의 교통조사를 규정하고 있고, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제25조19)에서는 교통약자(고령자 포함) 편의증진 실태조사를 규정하고 있음
- 그러나 국가교통조사는 교통약자(고령자 포함)에 대한 교통조사가 부족하고, 교통약자 실태조사에서는 교통약자의 O-D<sup>20)</sup> 등 통행행태에 대한 조

---

18) 제12조(국가교통조사) ① 국토해양부장관은 국가기간교통망계획 및 중기투자계획 등 국가교통정책을 합리적으로 수립·시행하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 차원의 교통조사(이하 "국가교통조사"라 한다)를 하여야 한다.

19) 제25조 (실태조사) ① 국토해양부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 다음 각호의 사항을 조사하여야 한다.

20) Origin-Destination(기종점 통행량)의 약자로 통행의 출발지와 도착지를 의미하며, 특정 출발지와 도착지를 통행하고자 하는 교통수요의 의미를 갖기도 함

사가 부족한 실정임

- 이러한 고령자 통행특성에 대한 자료 구축을 바탕으로 다양한 교통서비스를 제공할 수 있는데, 예를 들어 다음과 같은 방안이 고려될 수 있음
  - 고령자의 통행빈도가 높은 출발·도착지를 연결하는 대중교통 노선 확충. 특히 고령자의 왕래가 집중되는 노인보호구역<sup>21)</sup>을 중심으로 고령자 교통수요를 처리할 수 있는 대중교통의 제공
  - 「교통약자의 이동편의 증진법」의 특별교통수단<sup>22)</sup>을 노약자에게 제공하기 위한 지원 강화. 현재 지방자치단체의 업무로 규정되어 있는데, 중앙정부의 지원이 가능하도록 하는 법률적 기반 마련
  - 일본의 운전면허 반납제도 시 혜택을 주는 것과 같이 운전을 단념하는 고령자에 대해 택시요금의 할인이나 고속버스·철도 등의 교통수단에 대한 요금 할인 등 다양한 혜택을 제공하는 방안
- 이러한 다양한 방안을 통해 향후 증가할 고령운전자 교통사고를 방지하고, 고령사회를 대비한 교통안전성 증진을 위한 노력이 시급함

21) 「도로교통법」 제12조의2(노인보호구역의 지정 및 관리) ①시장등은 교통사고의 위험으로부터 노인을 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 「노인복지법」 제31조의 규정에 의한 노인복지시설 중 행정안전부령이 정하는 시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 노인보호구역으로 지정하여 차마의 통행을 제한하거나 금지하는 등 필요한 조치를 할 수 있다.

22) 제16조 (특별교통수단) ①시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토해양부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

## 참고문헌

권정태, “교통사고감소방안에 관한 연구: 음주운전 사고, 과속사고, 고령운전자 사고를 중심으로”, 2007, 한양대학교 석사학위 논문.

도로교통공단, 「고령자 안전운전 교육과정 개발 연구」, 2008.

도로교통안전관리공단, 「교통사고 요인분석 : 고령층 운전자 사고를 중심으로」, 2006.

수도권교통본부 등, 「2006 수도권 가구통행실태조사 : IV.정책분석 및 제언」, 2007.

신연식, 「고령운전자의 운전행태 고찰 및 안전운전대책 연구」, 교통개발연구원, 2001.

손해보험협회, “고령층 운전자 교통사고의 발생특성과 안전대책”, 2007, 손해보험 vol. 461.

이순철, “고령운전자 교통사고의 심리적 요인”, 2006, 한국심리학회지 Vol. 12, No. 5.

장혜란 · 박선진 · 이순철, “고령운전자의 이동성과 심리적 안녕감의 관계”, 2009, 한국심리학회지 Vol. 15, No. 2.

통계청, 「인구주택총조사보고서 : 고령자 2005」, 2007.

한국통계진흥원, 「2009 통계로 본 대한민국」, 2009.

미국 교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration), "Older Driver Traffic Safety Plan", 2007.

## 현안보고서 발간 일람

| 호 수  | 제 목                              | 발간일         | 집필진         |
|------|----------------------------------|-------------|-------------|
| 제1호  | 태안 기름누출사건에 따른 국가 위기대응태세점검 및 향후대책 | 2007.12.18. | 김종연<br>최준영  |
| 제2호  | 국제지명표준화 관점에서 바라본 독도표기문제 및 대응방안   | 2008. 7.31. | 김종연<br>최준영  |
| 제3호  | 인터넷 실명제 쟁점                       | 2008. 8.28. | 김여라         |
| 제4호  | 한·미 방위비 분담의 현황과 쟁점               | 2008. 8.28. | 김영일<br>신종호  |
| 제5호  | 국민연금과 직영연금 간 가입기간 연계제도           | 2008.10. 6. | 원시연         |
| 제6호  | 2008 미국 대선의 주요 이슈와 우리나라에 대한 시사점  | 2008.10. 8. | 김준 외<br>7인  |
| 제7호  | 미국의 대북제재현황과 테러지원국 지정 해제의 영향      | 2008.10.15. | 이승현         |
| 제8호  | 지방행정체제 개편의 쟁점과 입법부의 과제           | 2008.10.31. | 하혜영 외<br>6인 |
| 제9호  | 오바마시대 개막의 의의와 시사점                | 2008.11. 6. | 김준 외<br>7인  |
| 제10호 | 자전거 이용 활성화를 위한 관련 법률 검토 및 쟁점 분석  | 2008.12. 8. | 박준환         |
| 제11호 | 군경력 가산점제 재도입 논의의 쟁점              | 2008.12.10. | 조규범         |
| 제12호 | 쇠고기 수입위생조건 국회심의규정의 검토 및 개정방향     | 2008.12.11. | 정민정<br>김남영  |
| 제13호 | 사이버공간에서의 이용자 보호와 인터넷서비스제공자의 역할   | 2008.12.11. | 이유주         |
| 제14호 | 인터넷 전화와 번호이동제도의 현황과 발전방향         | 2008.12.11. | 박 철         |
| 제15호 | 선진국형 식품안전관리체계 마련 방안              | 2008.12.12. | 김 준<br>배민식  |
| 제16호 | 공무원연금제도 개혁논의와 주요 쟁점              | 2008.12.22. | 원시연         |
| 제17호 | 주식 공매도 현황 및 개선방안                 | 2008.12.29. | 박총렬         |

| 호 수  | 제 목                                     | 발간일         | 집필진        |
|------|---|-------------|------------|
| 제18호 | 기초보장 급여체계의 개선 : 개별급여 방식을 중심으로           | 2008.12.30. | 유해미        |
| 제19호 | 국가대표선수 은퇴 후 진로 강화를 위한 지원체계의 현황 및 발전방향   | 2009. 1. 7. | 김신애        |
| 제20호 | 국회 및 주요국 의회의 질서유지제도                     | 2009. 2. 6. | 전진영        |
| 제21호 | 선상투표제도 도입관련 쟁점 및 시사점                    | 2009. 2.20. | 김종갑 외 3인   |
| 제22호 | 강제철거에서의 주거권 보호를 위한 입법적 개선방향             | 2009. 2.23. | 조규범        |
| 제23호 | 신재생에너지 의무할당제 도입관련 쟁점분석                  | 2009. 4. 1. | 유재국        |
| 제24호 | 「교통사고처리특례법」 일부 위헌 판결에 따른 영향분석 및 후속조치 검토 | 2009. 4. 1. | 박준환        |
| 제25호 | 정치자금 소액기부의 현황과 활성화 방안                   | 2009. 4.14. | 조만수        |
| 제26호 | 헌법재판소 변형결정의 기속력에 관한 입법개선방향              | 2009. 4.16. | 김선화        |
| 제27호 | 대량살상무기확산방지구상(PSI)의 현황과 쟁점               | 2009. 5.11. | 정민정        |
| 제28호 | 영리병원 도입 논의 및 정책과제                       | 2009. 5.15. | 이만우        |
| 제29호 | 일자리 나누기 정책의 개선과제                        | 2009. 6. 2. | 정종선        |
| 제30호 | LED 조명산업의 현황과 지원정책의 개선방향                | 2009. 6.30. | 유재국 이상은    |
| 제31호 | 금융채무불이행자 현황 및 지원정책의 개선방향                | 2009. 7. 9. | 임동춘<br>주규준 |
| 제32호 | 존엄사 입법화의 쟁점과 과제                         | 2009. 8.13. | 이만우<br>조규범 |
| 제33호 | 온라인상 불법저작물 대책 및 개선방향                    | 2009. 8.21. | 나채식        |
| 제34호 | 전화금융사기(보이스피싱) 대응책의 현황 및 개선방안            | 2009. 8.21. | 이유주        |
| 제35호 | 일본의 정권교체 그 의미와 시사점                      | 2009. 9. 3. | 이현출        |

| 호 수  | 제 목   | 발간일         | 집필진               |
|------|---|-------------|-------------------|
| 제36호 | 북한 황강댐 방류에 대한 국제법적 고찰                       | 2009. 9.22. | 정민정<br>김상욱        |
| 제37호 | 미국하원의 발언관련 규범                               | 2009. 9.28. | 전진영               |
| 제38호 | 법률명 약칭 법제화 방안                               | 2009. 9.28. | 김남영               |
| 제39호 | 저출산 대응 주요정책의 현황 및 과제                        | 2009.10.15. | 유해미               |
| 제40호 | 신종플루의 대유행(Pandemic) 및 정책대응                  | 2009.10.16. | 이만우<br>허종호        |
| 제41호 | 대규모 소매점에 대한 규제: 쟁점과 대안                      | 2009.10.20. | 박충렬<br>정민정        |
| 제42호 | 석면 관련 법제의 개선방안: 현황, 문제점, 해외 사례를 중심으로        | 2009.10.21. | 김 준<br>최준영        |
| 제43호 | 희유(稀有)금속자원 재활용의 문제점과 개선방안                   | 2009.10.27. | 김경민<br>신가은        |
| 제44호 | 입학사정관제의 바람직한 운영을 위한 제언<br>- 미국입학사정관제의 시사점 - | 2009.11.10. | 정환규               |
| 제45호 | 국회 인사청문제도의 현황과 개선방안                         | 2009.11.12. | 전진영<br>김선화<br>이현출 |
| 제46호 | 고령사회 대비 노인요양시설확충사업의 방향성 검토                  | 2009.11.20. | 원시연               |
| 제47호 | 방송광고판매 경쟁체제 도입과 쟁점                          | 2009.11.27. | 김여라               |
| 제48호 | ‘7.7 DDoS 사고’ 대응의 문제점과 재발방지 방안              | 2009.12. 1. | 배성훈               |
| 제49호 | 한-인도 CEPA의 인력유입효과 제고방안                      | 2009.12. 3. | 정민정               |
| 제50호 | 퇴직공직자 취업제한제도의 현황과 개선방안                      | 2009.12. 9. | 박영원               |
| 제51호 | 일·가정 양립정책의 문제점과 개선방안                        | 2009.12.10. | 조주은               |
| 제52호 | 와이브로(WiBro)사업의 현황과 발전 방향                    | 2009.12.15. | 김유향               |
| 제53호 | 수입수산물 안전관리의 문제점과 개선방향                       | 2009.12.16. | 장영주               |

| 호 수  | 제 목                             | 발간일         | 집필진               |
|------|---------------------------------|-------------|-------------------|
| 제54호 | 경찰의 주취자 보호·관리제도 개선방안            | 2009.12.17. | 하혜영<br>유규영        |
| 제55호 | 버스준공영제 시행에 따른 지방자치단체의 재정 부담과 과제 | 2009.12.18. | 박준환               |
| 제56호 | 미국의회의 입법과정과 우리 국회에 대한 시사점       | 2009.12.22. | 전진영               |
| 제57호 | 조선산업의 현황과 정책 과제                 | 2009.12.23. | 전은경<br>이상은<br>김봉주 |
| 제58호 | 오바마 정부의 비핵화 정책과 북핵문제            | 2009.12.24. | 김영일<br>유웅조        |
| 제59호 | 교통단속시스템 무력화 장비의 사용실태와 입법적 과제    | 2009.12.28. | 유규영<br>하혜영        |
| 제60호 | 육우산업의 현황과 정책과제                  | 2009.12.30. | 배민식               |
| 제61호 | 고령사회 대비 주치의 제도 도입 검토            | 2009.12.30. | 이만우               |
| 제62호 | 프랑스 소재 외규장각 도서의 국내반환 방안         | 2010. 1.20. | 정민정<br>유의정        |
| 제63호 | 다태아 지원정책의 문제점과 개선방안             | 2010. 1.28. | 김주경<br>조주은        |
| 제64호 | 저출산·고령사회 극복을 위한 이민정책의 개선 과제     | 2010. 2. 1. | 유의정               |
| 제65호 | 고령자 일자리 정책의 현황과 개선 방향           | 2010. 2. 3. | 김 준               |
| 제66호 | 칠레 우파 대통령 탄생의 배경과 의미            | 2010. 2. 5. | 김영일<br>이현출        |
| 제67호 | 콘텐츠정책의 평가와 주요국 사례비교             | 2010. 2.10. | 김유향<br>최준영        |
| 제68호 | 애니메이션 산업의 현황 및 발전방향             | 2010. 2.11. | 나채식               |
| 제69호 | 게임콘텐츠의 현황 및 육성 방안               | 2010. 2.17. | 김신애               |
| 제70호 | 방송콘텐츠 현황 및 육성방안                 | 2010. 2.22. | 김여라               |
| 제71호 | 모바일 오픈마켓을 활용한 모바일 콘텐츠시장 활성화 방안  | 2010. 3. 2. | 이유주               |

| 호 수  | 제 목  | 발간일         | 집필진               |
|------|--|-------------|-------------------|
| 제72호 | WTO/DDA 수산보조금 협상 대응방안<br>- 어업용 면세유를 중심으로 - | 2010. 3. 3. | 정민정<br>장영주<br>김경민 |
| 제73호 | 콘텐츠 산업 경쟁력 강화를 위한 과제                       | 2010. 3. 9. | 전은경<br>유재국<br>김봉주 |
| 제74호 | 미국하원의 선물 및 여행관련 윤리규정과 우리나라<br>회에 대한 시사점    | 2010. 4.14. | 전진영               |
| 제75호 | 지방자치단체의 행정인력 현황과 개선방안                      | 2010. 5. 3. | 하혜영<br>박영원        |
| 제76호 | 지방자치단체 민간이전경비의 문제점과 개선방안                   | 2010. 5. 3. | 유의정               |
| 제77호 | 지방자치단체 사회복지재정 현황 및 개선방안                    | 2010. 5. 3. | 이유주               |
| 제78호 | 지방의회의 재정 감독권 강화방안                          | 2010. 5. 3. | 이정진               |
| 제79호 | 지방재정 건전성 강화를 위한 감사체계의 개선방향                 | 2010. 5. 3. | 조규범               |
| 제80호 | 지방재정위기관리제도의 문제점 및 개선방안                     | 2010. 5. 3. | 권아영<br>임언선        |
| 제81호 | G20 정상회의의 발전과 주요 과제                        | 2010. 5.17. | 김영일<br>유웅초        |
| 제82호 | 목표인구 과다설정에 기초한 지역개발사업 추진의<br>문제점과 대응과제     | 2010. 5.18. | 장경석<br>유재국        |
| 제83호 | 아동수당제도 도입 시 쟁점 및 정책과제                      | 2010. 5.24. | 유해미               |
| 제84호 | 2010 영국총선의 분석과 향후 전망                       | 2010. 6. 7. | 김영일<br>이정진<br>김지  |



□ 기획·조정

경제산업조사실장 류재우

□ 심의·검토

국토해양팀장 박출해

□ 집필

국토해양팀 입법조사관 박준환(도시계획학 박사)

## 현안보고서 제85호

---

|     |   |
|-----|---|
| 발간일 | 2010년 6월 11일                                    |
| 발행  | 심지연   |
| 편집  | 경제산업조사실 국토해양팀<br>기획관리관 기획협력팀                    |
| 발행처 | 국회입법조사처<br>서울특별시 영등포구 의사당로 1<br>TEL 02·788·4524 |
| 인쇄  | 경성문화사 (TEL 02·786·2999)                         |

---

1. 이 책자를 허가 받지 않고 복제하거나 전재해서는 안 됩니다.
  2. 내용에 관한 자세한 사항은 집필자에게 문의하여 주시기 바랍니다.
  3. 전문(全文)은 국회입법조사처 홈페이지(<http://www.nars.go.kr>) 'NARS 발간물'에 게시되어 있습니다.
- 

ISSN 2005-3215

발간등록번호 31-9735026-000638-14

© 국회입법조사처, 2010