



## 고령운전자가 유발한 교통사고의 특징

이정택 연구위원

60대 이상 경제활동 인구가 증가함에 따라 전체 운전자 중 60대 이상 고령운전자의 비중이 커지고 있으며 고령운전자에 의한 교통사고가 증가하고 있음. 특히, 교통사고 1건당 중상자 수는 저연령층에 비해 현저히 높고 다수의 중상자를 유발할 수 있는 중앙선침범과 같은 법규위반으로 인한 교통사고가 급격히 증가하고 있음. 고령운전자를 위해 교통 환경을 정비하고 적성검사제도 강화 및 자동차보험 요율체계의 개선이 필요함.

■ 60대 이상 경제활동 인구<sup>1)</sup>가 증가함에 따라 전체 운전자 중 60대 이상 고령운전자의 비중이 커지고 있음(그림 1) 참조.

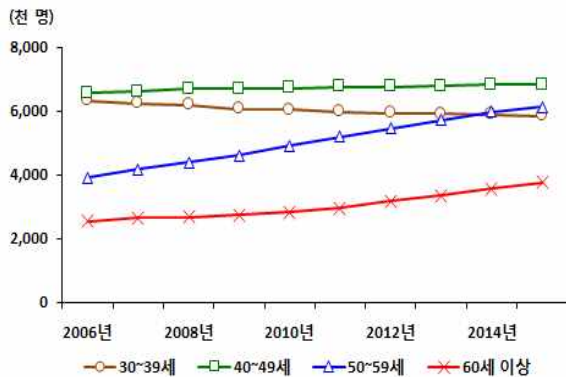
- 40대 이하의 경제활동 인구는 감소하고 있는 반면, 50대·60대 이상 경제활동 인구는 증가하고 있음.
  - 2015년 기준 65세 이상 고용률은 31.3%로 증가 추세에 있으며, 55세 이상 고령인구의 61.0%는 일자리를 원하는 것으로 조사됨.<sup>2)</sup>
- 2015년 기준 60대 이상 고령운전자는 전체 운전자의 약 15%를 차지하고 있으며, 2011년 대비 58%가 증가한 반면, 전체 운전자에서 가장 큰 비중을 차지하는 40대 운전자는 7% 증가했음.<sup>3)</sup>
  - 40대 운전자는 2011년 9,705천 명에서 2015년 10,439천 명 증가한 반면, 60대 이상 운전자는 같은 기간 3,616천 명에서 5,711천 명으로 증가했음.

1) 일하고자 하는 의지가 있는 사람을 경제활동 인구라고 하며, 연령별 경제활동 인구는  $\frac{\text{연령별 실업자수} + \text{연령별 취업자수}}{\text{연령별 총인구수}}$  임.

2) 통계청(2015), “2015 고령자 통계”.

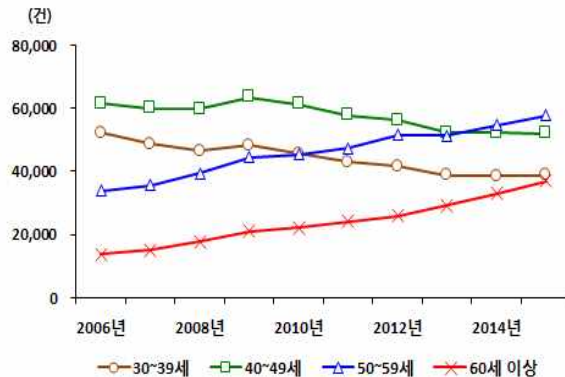
3) 사이버경찰청 경찰통계자료(2016), “운전면허 소지자 현황”.

〈그림 1〉 연령별 경제활동 인구 수



자료: KOSIS 국가통계포털.

〈그림 2〉 가해운전자 연령별 교통사고 건수

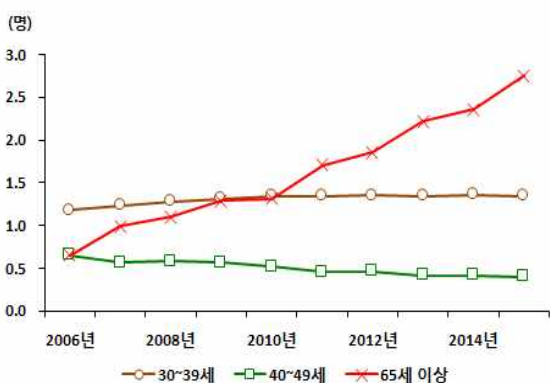


자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템.

■ 고령운전자의 비중 증가로 고령운전자에 의한 교통사고가 증가하고 있으며, 특히 교통사고 1건당 중상자 수는 저연령층에 비해 현저히 높음.

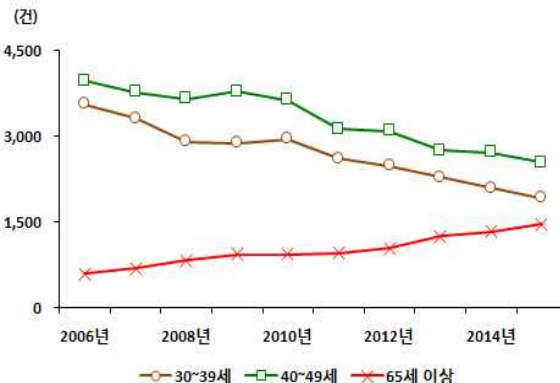
- 30대·40대 운전자가 유발한 교통사고 발생건수는 2009년 이후 감소하고 있으나, 50대·60대의 교통사고 발생건수는 증가하고 있음.
  - 2015년 전체 교통사고 발생건수는 2006년 대비 약 20% 감소하였으나, 50대 교통사고는 71%, 60대 이상 교통사고는 약 167% 증가했음(〈그림 2〉 참조).
- 또한, 교통사고 1건당 중상자 수는 60대 이상 고령운전자가 저연령층에 비해 현저히 높아, 교통사고 피해액이 고령운전자로 인한 사고에서 높음을 예상할 수 있음.
  - 2015년 기준 40대 운전자의 교통사고당 중상자 수는 0.40명인데 반해, 65세 이상 운전자는 2.75명으로 교통사고 건수의 증가와 함께 지속적으로 증가하고 있음(〈그림 3〉 참조).

〈그림 3〉 가해운전자 연령별 교통사고 1건당 중상자 수



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템.

〈그림 4〉 가해운전자 연령별 중앙선 침범 교통사고 건수



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템.

■ 고령자 교통사고의 특징은 다수의 중상자를 유발할 수 있는 중앙선침범과 같은 법규위반으로 인한 교통사고가 급격히 증가하는 것임(〈그림 4〉 참조).

- 고령운전자의 법규위반별 교통사고 구성비를 살펴보면, 안전운전 의무 불이행, 신호위반, 안전거리미확보, 교차로 위반, 중앙선침범 순으로 다른 연령대와 비슷함.
- 그러나 저연령층에서 중앙선 침범으로 인한 교통사고가 확연히 줄어드는데 반해, 고령운전자에 의한 교통사고는 2015년 기준 1,456건으로 증가하는 추세를 보임.
  - 연령대별 운전면허자 수를 고려하면 65세 이상 고령운전자에 의한 중앙선침범 사고는 저연령층에 비해 확연히 높음.<sup>4)</sup>

■ 고령운전자를 위해 교통 환경을 정비하고 적성검사제도 강화 및 자동차보험 요율체계의 개선이 필요함.

- 고령운전자의 인지능력을 고려하여 노면표시 및 교통표지판의 시인성을 개선해야 함.
  - 시계가 불량한 지역의 경우 가로수 정비, 전방신호등 설치, 교통표지판 글자크기 상향 조정 등의 시설 개선이 필요함.<sup>5)</sup>
- 고령운전자의 인지능력을 구체적으로 측정할 수 있는 적성검사를 개발하고, 고령운전자에 대한 적성검사 주기를 연령별로 차별화할 필요가 있음.<sup>6)</sup>
- 고령운전자에 의한 교통사고의 증가와 사고 1건당 중상자 수의 증가는 고령운전자의 손해율 추세 변화를 의미하므로, 손해율 추세 변화를 고려해 자동차 보험요율을 산출할 필요가 있음. [kiri](#)

4) 65세 이상 운전면허소지자는 2,706,276명, 30~39세는 8,166,181명, 40~49세는 10,439,336명으로 연령대별 면허소지자 수를 고려하면 고령자의 중앙선침범 교통사고 발생빈도는 다른 연령대의 2배 이상임.

5) 또한, 고령자의 인지능력을 고려하여 현재 신호체계는 4색 신호등을 기본으로 하나 간단한 3색 신호등 도입과 예각으로 지어진 교차로의 교차각을 직각에 가깝게 개선할 필요가 있음.

6) 「도로교통법」 제87조에 따라 고령운전자의 면허 갱신을 위한 적성검사 주기는 5년, 비고령자의 경우 10년으로 정하고 있음.