

요약

- 최근 음주운전 및 고령운전자의 교통사고가 사회적 이슈가 되면서 고위험운전자의 사고위험에 대한 우려가 커지고 있음
 - 본고에서는 사고율을 높일 수 있는 요인 중에서 교통사고 가해자의 교통법규위반 중 음주운전 여부, 연령층 차이 등에 따른 교통사고 추이 변화가 있는지 살펴보고 그에 따른 시사점을 도출해 보고자 함
- 국내 교통사고 중 음주운전 비중, 전 연령층의 교통사고 사고 건수가 감소된 것으로 나타났으나, 음주운전의 재발률이 높다는 점, 인구고령화에 따라 고령층의 사고 비중이 높아질 수 있다는 점을 유의할 필요가 있음
- 국내 고위험운전자 사고 예방책을 주요국과 비교해 본 결과 음주운전 재발 방지를 위한 처벌 규정을 강화하고 있으며, 고령운전자 관련 정책에 대해서는 지속적인 논의가 필요할 것으로 보임
 - 국내 음주운전 판단 기준은 주요국과 비교 시 엄격한 편이며, 최근 음주운전 방지 장치, 자동차 압수 및 몰수 등 재범 방지를 위한 정책을 도입하면서 처벌 규정을 강화하고 있는 모습임
 - 고령운전자 관련 주요국 정책을 살펴본 결과 국내와 같이 주기적 면허갱신 및 적성검사 이외에도 미국이나 호주는 운전면허 재심사, 제한적 운전면허 발급, 일본의 경우에는 고령자 안전운전을 위한 다양한 제도가 추가적으로 시행되고 있는 것으로 나타남
- 향후 강화된 음주운전 재발방지책의 실효성 강화와 함께, 인구 고령화가 고령운전자 사고 증가의 주요 원인임을 인식하고 포용적 정책을 강구할 필요가 있음
 - 일본의 사례처럼 택시요금 할인, 마트 무료배송, 안전운전 장치 지원 등 고령층의 편의도모 및 안전운전을 위한 혜택 마련을 검토해 볼 필요가 있으며, 도로표지판 규격 개선, 야간 조명기능 강화 등 도로 안전을 도모하기 위한 교통시설 개선을 단계적으로 추진할 필요가 있음
- 또한, 자동차보험료를 통해서도 고위험운전자의 안전운전을 유도할 수 있는 방안을 고려해 볼 필요가 있음
 - 음주운전 교통사고 시 보험금 지급 규정을 강화하거나 보험료 할증률을 대폭 높여 음주운전 빈도를 줄이고, 고령자에 대해서는 자동차보험의 대중교통할인특약 및 첨단안전장치장착특약의 할인율을 높여 안전운전을 도모할 수 있음

1. 검토 배경

- 최근 음주운전 및 고령운전자의 교통사고가 사회적 이슈가 되면서 고위험운전자의 사고위험에 대한 우려가 커지고 있음
- 고위험운전자 식별에 대한 기준은 다양하나, 보험에서는 일반적으로 사고기록 또는 교통법규위반 기록이 있거나, 운전 및 보험 경력이 없는 경우를 고위험군으로 구분하고 있음
 - 과실·무과실 사고기록, 음주운전을 포함한 교통법규위반, 초보운전 및 보험기록이 없는 경우 고위험운전자로 분류하기도 하며, 성별, 연령 등에 따라서도 요율이 조정될 수 있음
 - 이 외에도 운전 중 핸드폰 사용 등의 주의산만, 도로 및 날씨 등의 환경적 요인, 주간/야간 등의 운전 시간대, 차량 상태 등도 사고율에 영향을 미칠 수 있음
- 본고에서는 사고율을 높일 수 있는 요인 중에서 교통사고 가해자의 교통법규위반 중 음주운전 여부, 연령층 차이 등에 따른 교통사고 추이 변화가 있는지 살펴보고 그에 따른 시사점을 도출해 보고자 함
 - 본 연구의 목적은 개인적 특성에 따른 사고율의 변화를 살펴보고 이에 따른 시사점을 도출하는 것으로 날씨, 도로상황 등의 환경적 요인과 같이 모든 운전자에게 적용되는 부분은 논의에서 제외하였음

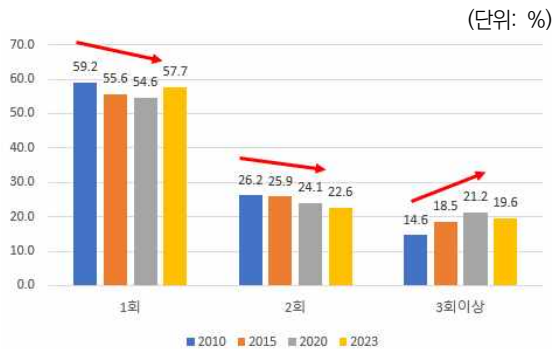
2. 고위험운전자의 교통사고 추이 변화

가. 음주운전 추이 변화

- 음주운전 추이 변화를 살펴보면 지난 10년간 음주운전 경험률 및 음주운전 교통사고 비중이 모두 줄어든 것으로 나타남
 - 자동차 또는 오토바이 운전자의 연간 음주운전 경험률 추이를 조사한 결과 음주운전 경험률은 2012년 15.2%에서 2022년 3.3%로 크게 감소하였음
 - 교통사고 중 음주운전 사고가 차지하는 비율도 2012년 13%에서 2023년 6.6%로 큰 폭 감소한 것으로 나타남
- 다만 음주운전의 재발률이 높고, 음주운전 교통사고의 부상자 및 사망자 수도 음주운전이 아닌 사고에 비해 큰 것으로 나타나는 등 사고 시 일반 교통사고 대비 사고 심도가 높을 수 있다는 점이 주요 문제점으로 판단됨
 - 재범자 단속 실적 현황을 보면 2010년 이후 3회 이상 적발되는 비중이 점차 높아진 반면, 1회 적발 비율은 다소 감소하고 있어, 음주운전의 경우 재발률이 비교적 높은 것으로 보임

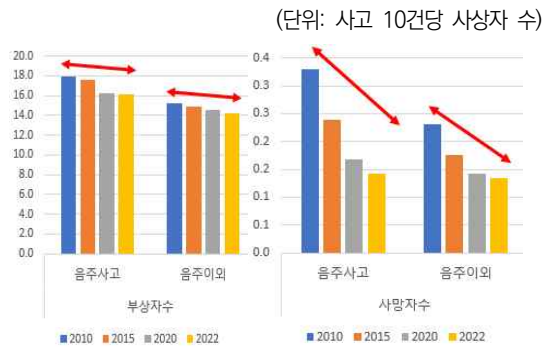
- 2010~2022년 음주사고의 경우 10건당 부상자 수는 16~18명, 사망자 수는 0.1~0.3명으로 음주 이외 교통사고의 경우인 14~15명, 0.1~0.2명에 비해 다소 높은 것으로 조사된바, 사고 심도가 비교적 높을 것으로 추정됨

〈그림 1〉 음주운전 재범자 단속 실적 현황¹⁾



주: 연도별 총 음주운전 단속실적 대비 적발 횟수별 비중임
 자료: 경찰청(공공데이터포털)

〈그림 2〉 사고별 부상자 및 사망자 수¹⁾²⁾



주: 1) 음주사고는 음주상태(0.03% 미만), 음주운전(0.03% 이상) 및 측정 불응의 경우를 모두 포함하고 있으며, 음주 이외 사고는 음주 해당사항이 없는 경우를 의미함
 2) 음주 이외 사고의 경우 2015년 통계자료 부재로 2017년 자료로 대체함
 자료: 통계청

나. 연령별 사고추이 변화

- 연령별 사고추이 변화를 살펴보면, 전 연령층의 사고 건수는 감소한 것으로 나타났으나, 사고 비중이 비교적 높은 고령층의 운전자 비중이 인구고령화로 인해 높아질 수 있다는 점을 유의할 필요가 있음
 - 2023년 운전면허소지자 100명당 사고 건수 변화는 2019년과 비교 시 20세 이하에서 0.24건 감소로 가장 많이 줄어들었으며, 51~60세 및 61~64세에서 각각 0.19건, 0.17건 감소로 비교적 감소폭이 큼
 - 운전면허소지자 100명당 사고 건수는 20세 이하의 경우 1.04건, 65세 이상이 0.9건으로 고령인구의 사고 비중이 저연령층 다음으로 높은 것으로 나타남
 - 연령별 운전면허소지자 현황을 보면 50세 이상은 모두 증가한 반면, 50세 이하의 비중은 모두 감소한 것으로 나타나 운전면허소지자의 경우에도 고령화추세가 나타나고 있음

〈표 1〉 운전면허소지자 대비 사고 건수 변화

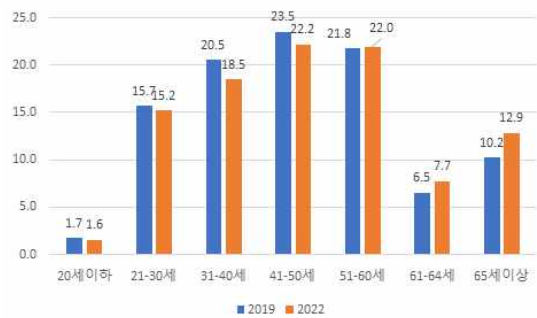
(단위: 면허소지자 100명당 사고 건수)

구분	2019(a)	2023(b)	(b)-(a)
20세 이하	1.28	1.04	-0.24
21~30세	0.60	0.48	-0.12
31~40세	0.52	0.44	-0.08
41~50세	0.57	0.44	-0.13
51~60세	0.79	0.59	-0.19
61~64세	0.93	0.76	-0.17
65세 이상	1.00	0.90	-0.09

자료: 통계청

〈그림 3〉 연령별 운전면허소지자 현황

(단위: %)



자료: 통계청

3. 고위험운전자 사고 예방 정책

- 본 절에서는 음주운전 재발 방지, 고령운전자의 사고 예방을 위한 주요국 정책을 국내 정책과 비교해 봄으로써 교통사고 위험을 줄이기 위해 개선해야 할 부분을 확인해 볼 예정임

가. 음주운전 관련 정책

- 일본, 미국, 캐나다의 경우 처벌수위 강화, 차량 몰수 및 압류, 엄격한 면허정지 기준 적용 등 음주운전 재발 방지를 위한 정책이 마련되어 있음
 - 일본은 지속적으로 처벌수위를 강화하고 그에 부합한 판결을 내린 결과 음주운전이 크게 감소한 것으로 나타남¹⁾ (일본 음주운전 사망사고 건수: 2012년 258건 → 2022년 120건)
 - 미국은 차량 몰수 및 압류, 시동잠금장치 의무 부착 이외에도 차량 내 주류개봉 금지법을 적용하고 있으며 상습범에 대해 처벌 규정을 차등화하여 적용하고 있음
 - 캐나다의 경우에는 10년 동안 음주운전 3회 적발의 경우 평생토록 면허가 정지되는 등 면허정지에 대한 기준이 엄격하고 시동잠금장치, 차량 압류, 재발방지 의무교육 프로그램 시행 등으로 재범률을 낮추려는 노력을 지속하고 있음
- 국내의 음주운전 판단 기준은 주요국에 비해 다소 엄격한 편이며, 최근 자동차 압수 및 몰수, 음주운전 방지장치 도입 등 재범 방지를 위한 정책 수립으로 음주운전에 대한 처벌 규정을 강화하고 있는 것으로 보임

1) 전용식·윤성훈(2023. 6), 「일본과 미국의 음주운전 억제 사례와 시사점」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

- 국내 음주운전 판단 기준은 혈중알코올농도(BAC²⁾) 0.03%로, 미국(대부분의 주에서 0.08%), 캐나다(0.05%)에 비해 다소 기준이 높은 편임
- 차량 압수 및 몰수는 2023년 7월 '검·경 합동 음주운전 근절 대책'의 일환으로 시행되었으며, 음주운전 방지장치 도입은 2024년 10월 시행 예정임
 - 검·경 보도자료³⁾에 따르면 중대 음주운전 사망사고 시, 5년 내 음주운전 2회 이상 및 중상해사고 시, 5년 내 음주운전 3회 이상 시, 기타 필요한 경우로 차량 압수 및 몰수 구형 기준을 밝힘
 - 음주운전 방지장치제도란 운전자의 호흡을 측정해 기준 이상의 알코올 검출 시 차량 시동이 제한되는 것으로 국내의 경우 5년 내 음주운전 2회 이상 재범 시 결정기간 종료 후 장치가 탑재된 차량만 운전할 수 있는 조건부면허를 발급하는 것임

〈표 2〉 주요국 음주운전 관련 정책

구분	한국	미국	캐나다	일본
음주운전 기준(BAC)	0.03%	0.05~0.08%	0.05%	0.03%
면허정지 기준	0.03~0.08%(초범)	재범 시 또는 높은 BAC (텍사스 0.08% 이상 시)	0.05~0.08%(초범, 최소 1년)	0.03~0.25%
면허취소 기준	0.08% 이상 시(초범), 2회 적발 시, 측정 불응 시	0.08% 이상 시(초범) 또는 재범 시, 측정 불응 시 (캘리포니아, 뉴욕 등)	10년 내 2번(최소 3년 정지), 10년 내 3번(종신 동안 정지)	0.25% 이상 시 또는 재범 시
음주운전 방지장치 (시동잠금장치)	5년 내 2회 이상 재범 시 (2024년 10월 도입 예정)	최초 적발 시 6개월간 의무 장착, 초범의 상해사고 또는 재범의 경우 1~4년간 설치	재범의 경우	해당사항 없음
자동차 압수·몰수	재범 사망사고 시, 5년 내 2회 이상 및 중상해사고 시, 5년 내 3회 이상 시	초범부터 적용 가능, 재범 시 몰수(미시간 등), 3회 이상 시 몰수(미네소타, LA, 루이지애나, 테네시 등)	0.08% 이상 또는 음주측정 거부 시 차량압류 7일	재범자의 음주운전 사고 발생 시 몰수 가능

자료: 보험연구원 세미나 발표자료(2023. 7), “음주운전 어떻게 줄일 것인가?”; 도로교통공단 보도자료(2024. 4. 4), “도로 위 국민의 안전과 편리를 더하는 7가지 변화! 달라지는 도로교통법, 모두의 안전을 위해 기억하세요!”; 기사내용 등 취합

2) 도로교통공단 기획자료(2017. 4), “BAC(Blood-Alcohol Concentration, 혈중알코올농도, %)별 작용 및 효과”

BAC	일반운전자
0.02~0.05% (1~2잔)	· 움직이는 사물에 대한 인지능력 영향 받기 시작함 · 주의력과 집중력에 영향을 미침 · 0.05% 접근 시 청력 감퇴, 적색감응능력 쇠퇴, 시력 약 15% 감퇴 등
0.05~0.10% (3~5잔)	· 0.07% 수준: 자제력 상실, 균형감각 상실, 야간시력 감퇴 등 · 0.08% 이상: 반응시간 40~50% 증가, 시력 약 25% 감퇴 등
0.10~0.15% (6~8잔)	· 자제력 상실 · 공간지각능력, 명암순응력, 반응시간 저하가 두드러짐 · 평가판단력 저하
0.15~0.30% (9~14잔)	· 0.16~0.20%: 명암적응력 100% 감소, 단독사고 증가, 시계가 좁아짐 · 0.20~0.30%: 사실상 운전 불가, 반응능력 0%
0.30% 이상 (15잔 이상)	· 기억력 상실 및 의식장애 발생

3) 대검찰청·경찰청 보도자료(2023. 6), “상습 음주운전, 중대음주 사망사고의 경우 차량 몰수”

나. 고령운전자 관련 정책

- 미국, 호주, 일본에서는 고령운전자 관련 정책으로 주기적 면허갱신 및 의무 적성검사, 건강상태 이상 시 운전면허 재심사, 제한적 운전면허 발급, 운전면허 반납 시 다양한 혜택 제공 등 고령자의 안전운전을 위한 다양한 제도가 시행되고 있음
 - 미국이나 호주는 고령자의 건강상태에 대한 의문 제기 시 운전면허를 재심사하고 있고, 제한적 운전면허 발급을 허용하고 있음(단, 주별로 편차 존재)
 - 일본은 고령운전자에 서포트카S만 운전이 가능한 한정면허(서포트카 한정면허)를 신설하고, 65세 이상 고령자가 운전면허증을 반납하는 경우에는 ‘운전경력증명서’ 발급 후, 실버패스를 통한 대중교통 할인 이외에도 택시요금 할인, 마트 무료배송 서비스 제공, 예금금리 우대 등을 지원해 주고 있음⁴⁾
 - 서포트카S란 비상자동제동장치, 페달조작오류 급발진 억제장치 등의 기능을 갖춘 고령자에 특화된 차량으로, 서포트카S에 보조금을 편성한 적이 있으며, 면허자진반납 대신 계속해서 안전하게 운전할 수 있도록 지원해 줌으로써 고령자의 이동권에 대한 선택의 폭을 넓힘⁵⁾

〈표 3〉 주요국 고령운전자 관련 정책

구분	한국	미국(캘리포니아)	호주	일본
면허갱신 주기	65세 이상 5년 75세 이상 3년	70세 이상 5년 (온라인 갱신 불가)	75세 이상 3년 (빅토리아)	71세 이상 3년
적성검사 또는 건강검진	70세 이상 3년마다 적성검사 의무, 75세 이상 2년마다 인지선별검사 및 교통 안전교육 이수	70세 이상 시력검사 및 적성검사 실시 (추가 건강검진 요구 가능)	75세 이상 매년 (뉴사우스웨일스, 퀸즐랜드)	70세 이상 고령자 강습 수강, 75세 이상 인지기능 검사
면허 재심사 또는 실차주행평가 등	해당사항 없음	70세 이상 (의료인 또는 가족의 우려 표명 시)	75세 이상 매년 운전 실기평가 의무화, 건강상태 의문 제기 시 면허 재심사	75세 이상 및 법규 위반경력자의 경우 임시 인지기능검사 및 운전기능검사
제한면허발급	해당사항 없음	보충적 주행능력평가를 통해 제한면허 발급(예: 거주지 내 운전만 가능)	야간운전 금지, 특정 지역 내만 운전 등 제 한 조건하의 면허발급 가능	서포트카 한정면허 신설(2022년)
운전면허반납제도	자발적 반납 및 지자체별 교통비 또는 현금 지원	자발적 반납 후 대중 교통 할인 등 인센티브 제공	자발적 반납 후 대중 교통할인, 택시 바우처 등 인센티브 제공	자발적 반납 시 교통비 지원, 마트 무료배송 등 혜택 제공

자료: 국회입법조사처(2023. 2), “고령자 운전면허 관리제도의 해외사례와 시사점”; 기사내용 등 취합

4) 서울뉴스(2024. 7. 4), “‘면허 반납하면 혜택 줄게요’ 노인대국 일본 고령자 운전사고 대책은?”

5) 국회도서관(2022. 11), “일본의 고령운전자 교통사고 저감 대책: 안전운전 서포트카를 중심으로”

- 국내에서도 지자체별로 고령운전자 운전면허 반납 혜택을 다양화하려는 시도가 있으며, 최근 고령운전자의 사고 방지를 위한 다양한 대책이 논의되고 있음
 - 최근 야간이나 고속도로 운전 금지, 최고속도 제한 등 고위험군 운전자에 대한 조건부 운전면허제도 도입을 검토하였으나 고령자의 이동권 제한 우려 등의 논란이 제기됨

4. 결론 및 시사점

- 국내의 경우 최근 자동차 압수 및 몰수, 음주운전 방지장치 등의 재발 방지 정책이 시행 또는 시행 예정으로 음주운전 재발 방지를 위한 정책이 강화되고 있는바, 새로 시행된 정책이 잘 정착될 수 있도록 정책의 실효성을 강화할 필요가 있음
 - 자동차 압수 및 몰수 대상 차량에 대해 법률에 부합한 처벌을 부과하고, 음주운전 방지장치제도 도입 이전 운전자들이 새로운 정책 도입에 대해 충분히 숙지하도록 하며, 시행 이후에는 대상자의 실제 장치 설치 여부를 철저히 확인 할 수 있는 방안을 마련해야 함
 - 질병통제예방센터(U.S. Centers for Disease Control and Prevention; CDC)⁶⁾는 음주운전 방지장치제도는 음주운전 재발을 70% 낮추는 효과가 있으며, 관련 법률 시행만으로도 음주운전을 약 26% 감소시킬 수 있다고 분석함
 - 한편, 관련 법률 시행에도 불구하고 대상자의 20%만이 음주운전 방지장치를 설치하였으며 장치 설치 이행을 위해 미이행 시 처벌 및 시행 여부 모니터링을 강화해야 한다고 밝힘
- 고령운전자의 사고율은 다른 연령층과 마찬가지로 낮아지고 있으나, 고령인구의 증가에 따른 사고 건수 증가가 문제의 주요 원인을 감안하여 엄격한 정책보다는 포용적인 정책을 강구할 필요가 있음
 - 미국 및 호주의 경우와 마찬가지로 의료적인 문제가 있는 경우 면허 재심사를 통해 안전을 도모하되 일본의 사례처럼 안전운전 장치차량 지원, 면허 반납 시 택시요금 할인, 마트 무료배송 등 고령층의 지속적 편의도모를 위한 혜택 마련을 검토해 볼 필요가 있음
 - 추가적 대안으로 도로표지판 규격 개선, 야간 조명기능 강화 등 도로안전을 위한 교통시설 개선⁷⁾을 고령화가 빠른 지역 또는 인구 밀집도가 큰 지역을 중심으로 단계적으로 추진할 필요가 있음
- 또한, 자동차보험을 통해서도 음주운전 및 고령자 교통사고 방지를 위한 유인책을 제공하는 방법을 고려해 볼 수 있음
 - 음주운전사고에 대한 보험금 지급 규정을 강화하고, 보험료 할증률을 대폭 높여 음주운전 빈도를 줄일 수 있도록

6) CDC(2024. 4), Increasing Alcohol Ignition Interlock Use(<https://www.cdc.gov/impaired-driving/ignition-interlock/index.html>)

7) 김병관(2021), 「초고령사회 대비 고령운전자를 고려한 도로교통시설 개선방향 연구」, 경기연구원

하는 제도 개선을 고려해 볼 수 있음

- 국내에서는 음주사고 가해자의 자기차량 손해는 보상하지 않지만, 주요국과는 달리 자기신체사고는 보상해 주고 있음⁸⁾
- 미국의 경우 음주운전 시 28~159% 높은 보험료 할증을 부과하고 있는 반면, 국내는 초범 시 9%, 재범 시 12% 인상에 불과함⁹⁾
- 고령자에 대해서는 기존 자동차보험의 특약 중 대중교통할인 특약, 비상제동장치 등 첨단안전장치가 탑재된 차량에 대한 특약 할인율을 높여, 고령자가 대중교통을 이용하거나 더 안전한 차량을 사용할 수 있도록 유인책을 제공하는 방법도 구상해 볼 수 있음

8) 보험연구원 세미나 발표자료(2023. 7), “음주운전 어떻게 줄일 것인가?”

9) 전용식·윤성훈(2023. 6), 「일본과 미국의 음주운전 억제 사례와 시사점」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원