

# kiri Weekly

2015.5.26 제334호

## 이슈

해외 고령운전자 관리의 시사점

## 포커스

중국 온라인채널 보험시장 현황과 시사점

## 글로벌 이슈

금융기관 대형화가 국가 경제에 미치는 영향

중동지역 보험시장 M&A 특징

## 금융시장 주요지표

**kiri** 보험연구원  
Korea Insurance Research Institute

이슈와 포커스는 연구자 개인의 의견이며, 보험연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.  
서울시 영등포구 국제금융로 6길 38 (여의도동 35-4) 8층 보험연구원 (문의 : 변철성 수석담당역 / 02-3775-9115)



# 해외 고령운전자 관리의 시사점

최창희 연구위원

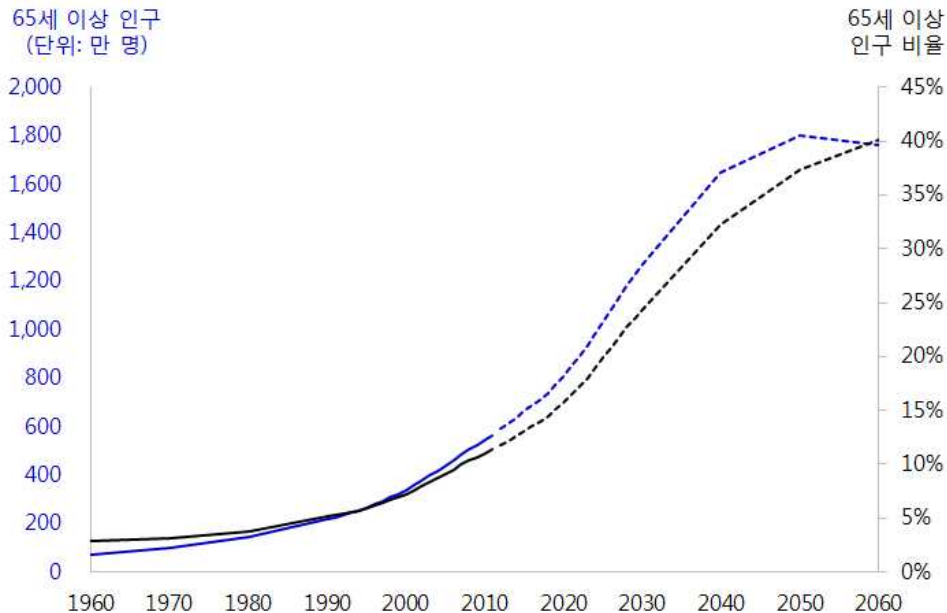
## 요약

- 최근 인구 고령화로 고령운전자 수와 고령운전자에 의한 교통사고 건수가 빠르게 증가하고 있음.
  - 2004년부터 2013년 사이 고령자 수는 연평균 4.3% 증가, 고령운전자 수는 연평균 13.2% 증가, 고령운전자에 의한 교통사고는 매년 연평균 14.3% 증가
  - 동기 비고령자에 의한 교통사고는 연평균 0.9% 감소
  - 동기 고령운전자에 의해 발생한 교통사고 당 사망자 수는 0.056명으로 비고령운전자에 의해 발생한 교통사고 당 사망자 수인 0.025명의 2.2배 수준으로 고령운전자에 의한 교통사고에서 피해자가 사망 확률이 높음.
  
- 고령화는 운전자의 시력(고정시력, 동체시력, 원근조절 능력, 시야), 사물 인식능력, 청력, 반사신경, 근력 등을 감퇴시켜 운전 능력을 저하시킴.
  
- 외국은 고령운전자에 의해 발생할 수 있는 교통사고를 방지하기 위해 연령을 고려한 운전면허 갱신 주기 단축, 운전면허 적성검사 강화, 고령운전자에 대한 인지능력 검사 실시, 고령운전자 운전면허 반납 제도 실시, 고령운전자를 위한 읽기 쉬운 교통 표지판 설치 등 다양한 제도를 실시하고 있음.
  - 미국 각주는 고령운전자들에게 짧은 운전면허 갱신 주기 적용, 운전면허 갱신 시 의사 소견서와 도로주행 시험 요구 등을 통해 고령운전자의 운전면허를 관리함.
  - 일본은 미국과 같이 고령운전자들에게 짧은 운전면허 갱신 주기를 적용하고 고령운전자의 치매 여부를 확인하기 위해 75세 이상 운전자에게 운전면허 갱신 시 강습예비(인지기능)검사를 의무화했음.
  - 뉴질랜드는 80세 이상 운전자들의 운전면허 갱신주기를 2년으로 하고 2단계 갱신과정(1단계 의사 진단, 2단계 도로주행 시험)을 통해 고령운전자 운전면허를 관리함.
  
- 앞으로 지속적으로 증가할 것으로 예상되는 고령운전자 교통사고에 대응하기 위해 교통당국은 외국 사례를 고려해 고령운전자 운전면허 관리를 강화할 필요가 있음.

## 1. 배경



〈그림 1〉 65세 이상 인구 변화 추계



주: 가로축(연도), 청색(65세 이상 인구 추계), 흑색(65세 이상 인구 비율), 2011년 이후(점선)는 추정치.  
 자료: 통계청(2011), 장래인구추계.

■ 최근 국내에서 진행되고 있는 빠른 인구 고령화의 영향으로 고령운전자<sup>1)</sup>에 의한 교통사고가 빠르게 증가하고 있음.

- 최근 10년간 고령자 수는 연평균 4.3% 증가했음(〈그림 1〉 참조).
  - 2011년 현재 11.36%(556만 명)인 고령자 비율은 2026년에는 20%(1,084만 명), 2040년에는 32%(1,650만 명), 2060년에는 40%(1,762만 명)에 이를 것으로 예상됨.
- 고령자 수 증가에 비해 고령자 운전면허 소지자 수는 빠르게 증가하고 있음.<sup>2)</sup>
  - 고령운전자 수는 2004년 61만 명, 2013년 187만 명으로 연평균 13.2%씩 늘어남.
- 동기 고령운전자에 의한 교통사고는 연평균 14.8% 증가했음.<sup>3)</sup>
  - 고령운전자에 의한 교통사고 발생 건수는 2004년 5,184건, 2013년 17,950건이었음.

1) 일반적으로 65세 이상인 운전자를 고령운전자로 구분함. 본고는 65세 이상인 자를 고령자로 구분함.

2) 도로교통공단(2014), 『2014년판 교통사고 분석 자료집: 2013년 노인 교통사고 특성 분석』 참조.

3) 박혜원(2014), 『고령운전자 교통사고 특성에 따른 사고 예방대책에 관한 연구』, 교통안전교육논문. 도로교통공단.

- 동기 비고령자에 의한 교통사고는 2004년 215,571건에서 2013년 197,404건으로 연평균 0.9% 감소했음.

■ **고령자의 경우 교통사고로 사망할 확률이 비고령자에 비해 높아 고령운전자에 의한 교통사고 방지를 위한 각별한 노력이 필요함.**

- 미 도로교통안전국 조사<sup>4)</sup>에 따르면 운전자의 나이가 많을수록 운전자에 의해 발생하는 교통사고 확률은 감소하나 교통사고 발생 시 운전자가 사망할 확률이 높아짐.
- 한국의 경우 고령자에 의해 발생한 교통사고 당 사망자 수는 비고령자에 의해 발생한 사고 당 사망자 수의 2.2배 수준임.<sup>5)</sup>
  - 2004년부터 2013년까지 비고령자에 의해 발생한 교통사고 당 사망자 수는 0.025명이고 고령운전자에 의해 발생한 교통사고 당 사망자 수는 0.056명임.
  - 고령자운전자가 일으킨 사고 당 사망자 수가 많은 이유는 ① 급작스런 사고 발생 시 고령운전자의 조작 실수<sup>6)</sup>, ② 고령운전자의 높은 사고 후 후유증으로 인한 사망 확률 등으로 설명될 수 있음.
- 보험개발원 자동차보험 통계에 따르면 고령운전자 손해율도 손해율이 낮은 41~45세 손해율에 비해 높음.<sup>7)</sup>

■ **빠른 인구 고령화와 실제로 운전을 지속하는 고령운전자의 증가로 고령운전자 사고는 앞으로 빠르게 늘어날 것으로 예상됨.**

- 한국의 고령인구 비중이 7%에서 14%, 14%에서 20%가 되는데 걸리는 시간은 각각 19년과 8년으로 다른 나라들에 비해 인구 고령화가 빠르게 진행되고 있음.<sup>8)</sup>
- 최근에도 고령 운전면허 소지자 증가율이 매년 10% 이상으로 유지되고 있어 앞으로 고령운전자 수가 크게 증가할 것으로 예상됨.<sup>9)</sup>
  - 2008년 도로교통공단 설문조사에 따르면 65세 이상 고령운전자 중 60%가 실제로 운전을 하고 있고 고령운전자 평균 운전 중단 예상 연령은 77.7세로 응답자 대부분이 75세가 넘어서도 운전

4) <http://www.iihs.org/>, <http://www.sj-ri.co.jp/issue/git/data/27.pdf> 참조.

5) 도로교통공단(2014), 『2014년판 교통사고 분석 자료집: 2013년 노인 교통사고 특성 분석』 참조.

6) 도로교통공단 교통과학연구원(2005), 『고령자 운전행동 및 사고 특성 분석』, 제3장, 제4장 참조.

7) 보험개발원(2012), 『자동차보험 참조순보험요율 신고서』 참조. 플러스개인용자동차보험 기준.

8) 일본 국립사회보장인구문제연구소(2015), 『인구통계자료집』, <http://www.ipss.go.jp/> 참조.

9) 도로교통공단(2008), 『고령자 안전운전 교육과정 개발 연구』, pp. 57.

을 지속할 계획을 가지고 있음.

- 따라서 고령운전자에 의한 교통사고 증가 추세는 당분간 유지될 것으로 보임.

#### ■ 고령화가 진행됨에 따라 신체 기능 감퇴로 고령운전자들의 운전능력이 저하됨.<sup>10)</sup>

- 65세 이상의 정지시력은 30대의 80% 수준임.
  - 대부분 국가의 운전자 시력 최소치는 0.5인데 비해 65세 이상인 자의 평균 정지시력은 0.29 정도임.
- 고령자 시각의 원근 조절 능력은 청소년의 1/10 수준임.
- 일반적으로 동체시력<sup>11)</sup>은 정지시력에 비해 30% 정도 낮게 측정됨.
  - 고령화로 안구 조절 능력이 떨어지면 동체시력이 급격히 감소함.
- 75세 운전자는 야간에 운전엔 필요한 정보를 얻기 위해 25세 운전자 보다 32배 더 많은 빛을 필요로 함.
  - 따라서 고령운전자들은 야간의 낮은 조도(照度, illumination)하에서 물체를 식별하는데 어려움을 겪을 수 있음.
- 15세부터 65세까지 섬광(밝은 빛)으로부터 시력을 회복하는데 걸리는 시간은 9.5배까지 증가함.
  - 고령운전자는 반대편 차량의 전조등이나 어두운 곳에서 밝은 빛에 노출될 경우 순간 시력 상실 후 사고를 발생시킬 수 있음.
- 최근 고령 택시 운전자들의 야간 운전 기피가 사회적 이슈가 된 이유는 고령 운전자들이 야간에 낮은 조도 하에서 물체를 식별하는데 어려움을 가지고 섬광에 노출된 이후 시력을 회복하는데 더 많은 시간을 필요로 하기 때문임.<sup>12)</sup>
  - 고령 택시운전자들이 야간에 운행을 꺼려 심야에 운행을 해야 할 개인택시 35,079대 중 실제로 16,931대(35,079대의 48.3%)만이 야간에 운행을 하고 있어 그쳐 야간에 택시 이용이 어렵다는 문제점이 지적됨.
- 특히 최근 노인 치매 환자 수가 빠르게 증가하고 있어 적극적으로 관리되지 않을 경우 치매를 앓고 있는 고령운전자의 차량운행으로 인한 교통사고가 발생할 소지가 있음.
  - 보건복지부 2012년 조사<sup>13)</sup>에 따르면 65세 이상 고령자의 9.18%가 치매를 가지고 있음.
  - 동 조사에 따르면 2012년 현재 65세 이상 고령자 치매환자 수는 54만 명으로 추정되고 치매

10) 도로교통공단 교통과학연구원(2005), 『고령자 운전행동 및 사고 특성 분석』, 제2장 참조.

11) 움직이는 물체를 포착하고 파악하는 시력을 말함.

12) 현재 서울시내 택시 7만 2천여 대 중 68%를 차지하는 49,323대를 운전하는 개인택시 운전자 중 30.8%가 65세 이상인 고령운전자임. [http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2015/05/07/2015050704192.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2015/05/07/2015050704192.html) 참조.

13) 보건복지부(2013. 3. 5), “2012년 치매 유병률 9.18%, 치매환자 수 20년마다 2배씩 증가” 참조.

환자 수는 2030년 127만 명, 2050년 271만 명으로 치매환자 수가 약 20년마다 2배로 증가할 것으로 예상됨.

- 고령운전자들은 집중력 저하, 사물 인식 능력 저하, 시야 감소, 청력 감퇴, 반사신경 저하, 근력 저하 등으로 운전능력이 비고령자에 비해 현격히 저하됨.

#### ■ 고령운전자의 운전 능력 저하는 운전 습관에 영향을 미쳐 사고를 유발시킬 수 있음.<sup>14)</sup>

- 도로교통공단 교통과학연구원(2005)에 따르면 고령운전자들은 느린 인지반응시간을 고려해 주행 속도를 낮추는 경향이 있으나 긴급 상황 발생 시 판단시간 지연 및 조작 실수로 사고를 일으킬 확률이 높음.
  - 고령운전자들은 앞지르기 시와 교차로 통행 시 사고를 일으킬 확률이 높음.
  - 고령운전자들은 긴급 상황 발생 시 반응 속도가 느리고 핸들을 과다하게 돌리는 경향을 가지고 있어 사고 발생 시 큰 피해를 야기함.

#### ■ 최근 국내에서 고령운전자에 의한 교통사고 증가가 문제점으로 지적되고 있으나 국내에서는 다음과 같은 소극적인 관리만 이루어지고 있음.

- 현재 『도로교통법』 제87조(운전면허증의 갱신과 정기 적성검사)는 고령운전자의 면허 갱신을 위한 적성검사 주기를 5년, 비고령자의 적성검사 주기를 10년으로 정하고 있음.
- 일부 지자체는 고령운전자 차량에 부착하는 스티커를 교부하고 있음.<sup>15)</sup>
- 한국도로교통공단은 고령운전자들에게 안전 교육을 제공함.<sup>16)</sup>
  - 현재 9개 손해보험회사에서 본 교육을 이수한 고령운전자의 보험료를 할인해 줌.
- 2014년 8월 정희수 의원은 65세 이상 고령운전자에 대한 정기 적성검사 시 교통안전교육을 의무화하고 인지기능검사를 추가하는 내용의 『도로교통법 개정안』을 국회에 제출했으나 고령층의 거센 반발에 부딪혀 이를 철회했음.<sup>17)</sup>

14) 도로교통공단 교통과학연구원(2005), 『고령자 운전행동 및 사고 특성 분석』, 제3장, 제4장 참조.

15) “광주북구, '고령운전자 인식 스티커' 캠페인”, <http://www.nocutnews.co.kr/news/4389256> 참조.

16) [http://www.koroad.or.kr/kp\\_web/eduRsv\\_1.do?voc1=99&classCd=O](http://www.koroad.or.kr/kp_web/eduRsv_1.do?voc1=99&classCd=O) 참조.

17) <http://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20150213017016> 참조.

## 2. 해외 고령운전자 관리 현황



■ 미국 도로교통안전국(NHTSA)은 현재 『고령자 교통안전 개선 5개년 계획』을 수행하고 있음.<sup>18)</sup>

- 본 계획은 다음과 같이 3단계로 고령자들을 교통사고 피해로부터 보호하는 계획을 운영함.
  - 1단계: 고령운전자, 고령 피해자 및 관련 교통사고 관련 정보 수집
  - 2단계: 수집된 정보를 토대로 고령화가 운전능력과 교통사고로 인한 상해에 미치는 영향을 분석하고 이를 이용하여 고령자를 교통사고로부터 보호하는 방안 수립
  - 3단계: 정보를 효과적으로 민간에 알리고 활용하는 방안 도출
- 『고령자 교통안전 개선 5개년 계획』은 상세한 교통사고 정보를 수집해 이를 바탕으로 고령화·자동차 안전장치·도로 안전시설 및 도로상황·날씨와 같은 다양한 요인이 교통사고에 미치는 영향을 분석하고 분석 결과를 토대로 고령자를 교통사고로부터 보호하는 방안을 모색함.

■ 미국 도로교통안전국은 고령운전자 보호 지침을 정하고 각 주가 이에 따라 고령자 교통사고를 관리하도록 하고 있음.<sup>19)</sup>

- 본 지침은 고령자 교통안전 담당 기관 설립, 고령자 관련 교통사고 자료 수집, 고령 피해자 지원 의료기관 역할 등을 정하고 있음.
- 또한 본 지침은 각 주가 고령운전자의 운전면허 갱신 주기 또는 적성검사 주기를 각 주의 판단에 따라 정하는 것이 공익을 위해 유효하다는 것을 명시함.

〈표 1〉 미국 각 주의 운전면허 갱신 요건

구분	일반 갱신 주기	고령자 갱신		적성검사		의사 소견 필요 여부
		개시 연령	주기	개시	검사 내용	
앨라배마	4					
알래스카	5					
애리조나	65세 이전 없음	65	5	70	시력	
알칸서	4					
캘리포니아	5			70	직접방문	√

18) NHTSA(2013), "Traffic Safety for Older People - 5-Year Plan".

19) <http://www.nhtsa.gov/Senior-Drivers> 참조.

콜로라도	10	61	5			
코네티컷	4 또는 6	65	5		직접방문	
델라웨어	8					√
워싱턴 DC	5			70	시력, 의학검진	
				75	필기, 주행	
플로리다	8	80	6	80	시력	
조지아	5 또는 10	60	5	64	시력	√
하와이	8	72	2			
아이다호	4 또는 8	63	4			
일리노이	4	80~86	2	75	주행시험	
		87	1			
인디애나	6	75	3			
		85	2			
아이오와	5	70	2			
캔자스	6	65	4			
켄터키	4					
루이지애나	4			70	직접방문, 시력	
메인	6	65	4	40세, 62세		
매릴랜드	5			70	건강증명 필요	
매사추세츠	5					
미시간	4					
미네소타	4					
미시시피	4 또는 8					
미주리	6	70	3			
몬태나	8	75	4			
네브래스카	5					
네바다	4			70	의학검진	√
뉴햄프셔	5			75	주행시험	
뉴저지	4					√
뉴멕시코	4 또는 8	67	4	75	건강증명 필요	
뉴욕	8					
노스캐롤라이나	8	54	5			
노스다코타	6	78	4			
오하이오	4					
오클라호마	4					
오리건	8			50	시력(8년 마다)	√

펜실베이니아	4			65	2년내 갱신 시 수수료 감면	✓
로드아일랜드	5	75	2			
사우스캐롤라이나	10	65	5	65	시력	
사우스다코타	5					
테네시	5					
텍사스	6	85	2	79	시력	
유타	5			65	시력	✓
버몬트	4					
버지니아	8			80	시력	
워싱턴	5					
웨스트버지니아	5					✓
위스콘신	8					
와이오밍	4					

자료: The Insurance Factbook 2014, III, pp. 90~91 참조.

■ 미국 각 주는 도로교통안전국 지침에 따라 고령운전자 적성검사 주기를 정하고 교육 프로그램 운영해 고령자 교통사고 피해 방지를 위한 노력을 기울이고 있음.

- 현재 미국 매사추세츠를 제외한 모든 주들이 고령 운전자들에게 교통사고 방지 교육을 이수하도록 하고 있음.<sup>20)</sup>
- 미국의 일부 주는 고령자들에게 짧은 적성검사 주기를 적용하고 있음(〈표 1〉 참조).
  - 하와이는 72세 이상인 운전자에게 매 2년마다 적성검사를 받도록 함.
  - 일리노이는 81세 이상인 운전자에게 매 2년마다, 87세 이상인 운전자는 매년 적성검사를 받도록 함.
  - 인디애나는 75세 이상인 운전자에게 매 2년마다 적성검사를 받도록 하고 있음.
  - 뉴멕시코는 67세 이상인 운전자에게 매 4년마다, 75세 이상인 운전자에게는 매년 적성검사를 받도록 함.
- 미국은 낮에만 운전을 허용하거나 고속도로 운행을 제한하는 등 운전자의 운전 능력에 따른 차등적 운전면허를 교부함.<sup>21)</sup>
- 워싱턴 DC, 일리노이, 뉴햄프셔 등은 고령운전자 면허 갱신 시 도로 주행시험을 워싱턴, 매릴랜드, 뉴멕시코 등은 건강증명서를 요구함.

20) 보통 55세를 기준으로 함. <http://www.iii.org/issue-update/older-drivers> 참조.

21) III(Insurance Information Institute), "The Insurance Factbook 2014", pp. 90~91 참조.

■ 미국 보험회사들은 주정부나 자사에서 운영하는 교육 프로그램 이수자에게 보험료를 할인해 줌.<sup>22)</sup>

- 캘리포니아의 보험회사들은 고령운전자 개선 과정<sup>23)</sup>을 이수한 55세 이상 운전자들에게 3년간 보험료를 할인해 줌.
- 펜실베이니아와 뉴저지 등도 고령운전자 프로그램 이수자들에게 보험료를 할인해 주는 제도를 운영함.

■ 일본은 연령에 따른 운전면허 갱신 주기 차등화, 고령운전자 교육 프로그램 운영, 고령자 운전면허 자진 반납 제도 시행, 고령운전자를 위한 교통 환경 정비, 치매 검사 의무화 등을 통해 고령운전자 교통 사고 방지를 위해 노력하고 있음.

- 일본은 70세 미만 5년, 70세 4년, 71세 이상 3년으로 연령에 따라 운전면허 갱신 주기를 차등화했음.<sup>24)</sup>
- 70~74세인 사람이 운전면허를 갱신하기 위해서는 고령자 운전 교육을 이수해야 함.<sup>25)</sup>
- 일본은 1998년부터 운전면허 반납 제도를 시행하고 있음.<sup>26)</sup>
  - 1998년 4월 시행 후 1년간 65세 이상 고령운전자 중 6,145명이 운전면허를 반납했음.<sup>27)</sup>
  - 고령운전자는 각 지역 운전면허시험장에서 운전면허를 반납하고 “운전 경력 증명서”를 교부 받을 수 있음.
  - 일본 정부는 민간 사업자들의 지원을 받아 운전면허를 반납한 고령운전자들에게 이사요금 10% 할인, 정기예금 추가 금리 적용, 호텔할인, 전자화폐 증정, 쿠폰 지급, 볼링 요금 할인, 노래방 요금 할인, 관광 패키지 할인, 생일 반값 입장료, 온천 할인, 물리치료 서비스 할인 등 각종 할인 및 우대 서비스를 제공함.
- 일본은 고령운전자들을 위해 야간에 잘 보이는 대형 교통표지판을 도입하고 있음.<sup>28)</sup>
- 일본에서는 치매를 앓고 있는 고령 운전자가 고속도로에서 역주하는 사건이 발생해 치매를 가진 고령운전자의 운전면허 소지가 사회적 문제로 대두되었음.<sup>29)</sup>
  - 일본은 75세 이상의 운전자들에게 운전면허 갱신 시 강습예비(인지기능)검사 통과를 의무화했고 본 검사에서 치매 판정을 받는 경우 면허가 취소됨.<sup>30)</sup>

22) 일본손해보험협회(2014. 8. 15), 『Global Topics: 米国の高齢運転者の現状と安全対策』 참조.

23) Mature Driver Improvement Course(<https://www.dmv.ca.gov>) 참조.

24) <http://www.takaragaike.co.jp/ihan/kousin.html>

25) <http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/menkyo/menkyo/kousin/kousin05.htm>

26) <http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/hennou/hennou.htm>

27) 정연식·오세창·채찬들(2011), pp. 36 참조.

28) <https://www.npa.go.jp/hakusyo/h17/hakusho/h17/html/G1030000.html>

29) <http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200804/07.html>

30) [https://www.npa.go.jp/annai/license\\_renewal/ninti](https://www.npa.go.jp/annai/license_renewal/ninti)

■ 뉴질랜드는 연령에 따라 차등화 된 운전면허 갱신주기와 2단계 갱신 과정을 통해 고령운전자 운전면허를 관리하고 있음.<sup>31)</sup>

- 뉴질랜드에서 75세 이상인 자가 운전면허를 소지하기 위해서는 75세가 되는 해와 80세가 되는 해에 운전면허를 갱신해야 하고 80세 이후에는 매 2년마다 면허를 갱신해야 함.
  - 운전면허 갱신을 원하는 고령운전자는 1단계 의사 진단과 2단계 주행시험을 통과해야 함.
- 당뇨병, 정신질환, 고혈압, 시각장애, 머리 또는 척추 손상 등의 기왕증을 가지고 있는 운전면허 신청인은 이를 미리 알려야 함.
- 뉴질랜드는 운전면허 갱신 신청자를 신청인의 건강 상태에 따라 운전기능, 조건부가능, 도로주행 시험 필요, 전문가 진단 필요, 부적합 등으로 구분함.
  - 운전기능: 운전면허 갱신 가능
  - 조건부가능: 교정렌즈 착용 후 운전, 자동기어 차량만 운행, 주간 운행만 가능, 장거리 운전 금지 등의 조건을 만족하는 경우에만 운전 가능
  - 도로주행 시험 필요: 안전운전 능력이 불확실한 경우 주행 시험을 요구함.
  - 전문가 진단 필요: 노인학자나 검안사 등의 의견을 참고하여 조건부 면허 발급
  - 부적합: 면허 갱신이 불가능함. 단, 추가 검사 신청이 가능함.
- 2단계 주행시험은 아래와 같이 운전자의 주행 능력을 시험함.
  - 기본 주행 능력: 도로 진입, 교차로 우회전, 출발지점 도착 등
  - 위험 상황 포함 기본 주행 능력: 3, 4지 교차로와 로터리 운전, 무신호 교차점 좌회전 등.
  - 위험 상황 포함 고난이도 주행 능력: 제한 속도 50~80km의 교통량이 많은 도로 상 주행 및 좌회전

### 3. 시사점



■ 효과적인 고령운전자 증가 대응 방안 수립을 위해 교통사고 자료 수집과 면밀한 분석이 선행되어야 함.

- 운전자 고령화가 교통사고에 미치는 영향에 대한 충분한 검토 없이 수립된 대응 방안은 국민의 공감대를 형성하지 못해 법제화되지 못할 가능성을 가지므로 성공적인 대응 방안 수립을 위해 국민

31) 정연식 · 오세창 · 채찬들(2011), pp. 33~36 참조.

이 수공할 수 있는 합리적인 연구가 선행될 필요가 있음.

- 현재까지 국내에서 수행된 대부분 선행연구는 65세 이상 운전자 전체를 고령운전자로 보고 분석을 진행하여 이들을 통해 연령대 별로 고령화가 운전 능력과 교통사고에 어떻게 영향을 미치는지 파악하는 데 한계가 있음.
- 미국 도로교통안전국은 『고령자 교통안전 개선 5개년 계획』에서 상세한 교통사고 자료 수집하고 이를 면밀히 분석해 합리적인 고령자 교통안전 개선안을 도출하고 있음.<sup>32)</sup>
- 고령운전자 증가에 따른 효과적인 대응방안을 도출하기 위해서는 ① 연령별 운전자의 의학적 특징과 ② 연령별 특징이 운전자의 운전 능력과 교통사고 발생에 미치는 영향에 대한 연구 및 실증분석이 선행될 필요가 있음.
- 보험요율산출기관은 현재 “65세 이상”으로 정해져 있는 자동차보험 참조요율<sup>33)</sup> 구간을 세분화하거나 연령대별 손해율을 제공해 보험회사들을 지원하는 방안을 고려할 필요가 있음.

■ 교통당국은 국내 교통사고 분석과 해외 사례를 토대로 국내 실정에 맞는 고령운전자 관리 강화 방안을 모색할 필요가 있음.

- 교통당국은 외국 사례를 고려해 다음과 같은 방안을 순차적으로 도입해 고령운전자에 의한 교통사고 피해를 억제할 수 있음.
  - 연령에 따른 차등적 운전면허 갱신 주기 도입: 초고령자의 운전 능력이 단기간에 빠르게 저하될 수 있다는 점을 고려해 연령이 높을수록 운전면허 갱신 주기 단축
  - 고령자운전자의 신체 변화를 고려한 적성검사 강화: 동체시력·야간 시력·원근 조절능력·시야 등을 포함해 실제 운전과 관련된 시력 검사 강화, 초고령자 치매 여부를 판단하기 위한 인지능력 시험 의무화, 적성검사 결과에 따라 필요한 경우 도로 주행시험 요구
  - 고령운전자들이 쉽게 인식할 수 있는 교통표지판 도입
  - 운전면허 반납 제도 도입 및 반납자 지원 방안 마련
  - 고령운전자를 위한 교육 프로그램 강화 및 교육 소프트웨어 개발<sup>34)</sup> Kiri

32) NHTSA(2013), "Traffic Safety for Older People - 5-Year Plan".

33) 참조요율은 보험개발원이 보험회사들이 자동차보험 요율 산정을 지원하기 위해 과거 손해율 정보를 이용해 산출하는 요율임. 보험회사들은 참조요율을 수정해 사용하거나 자체적으로 개발한 자사요율을 사용할 수 있음.

34) 현재 국토교통부는 국가연구개발사업 『고위험군 운전자 행동개선 및 위반억제 기술개발』을 통해 ① 사업용 운전자 위험상황 모니터링시스템 실용화 기술개발, ② 시뮬레이터 기반 안전운전 평가 교육 S/W 및 인터페이스 개발, ③ 고령운전자 운전능력평가기술 및 교육프로그램 개발 등의 고위험운전자를 위한 기술 개발 사업을 지원하고 있음. 국토교통과학기술진흥원 홈페이지(<https://www.kaia.re.kr/>) 참조.