

고령층운전자의 교통사고 특성분석

Traffic Accident Analysis of Older Drivers

장영채

이의용

임평남

도로교통안전관리공단
교통사고종합분석센터
소장, cyc1218@lycos.co.kr

도로교통안전관리공단
교통사고종합분석센터
과장, 64eylee@hanmail.net

도로교통안전관리공단
교통과학연구원
실장, pnlim@hanmail.net

목 차

I. 서론

1. 연구배경 및 목적
2. 연구내용 및 범위

II. 고령층운전자 교통사고 발생 추세

1. 고령층인구와 운전면허소지자
2. 고령층운전자의 교통사고

III. 고령층운전자 교통사고 특성분석

1. 일반 특성분석
2. 운전자요인별 특성분석
3. 차량요인별 특성분석
4. 도로환경요인별 특성분석

IV. 결론 및 안전대책

참고문헌

I. 서론

1. 연구배경 및 목적

자동차의 보급은 우리의 일상생활에 신속하고 편리함과 더불어 경제발전에도 많은 영향을 미치는 등 여러 가지 측면에서 우리사회에 공헌하고 있으나, 한편으로는 교통사고로 인한 많은 인명과 재산의 피해, 배기가스로 인한 환경오염 등의 역기능을 가져와 심각한 사회문제로 대두된지 이미 오래다. 특히, 교통사고 발생으로 인한 피해는 자연재해라기 보다는 사전의 충분한 준비와 예방노력을 통해 극복할 수 있는 인재라는 측면에서 우리의 노력이 절실히 요구된다고 할 수 있다.

교통사고는 단 하나의 문제 혹은 사람에 의해 발생하는 경우는 매우 드물며, 개별 교통사고를 초래한 상황을 살펴보면 다양한 요인들이 복합적으로 상호 작용하여 사고가 발생됨을 알 수 있다. 또한 사고에 선행하는 각 상황들은 각기 독특한 것이며 따라서 모든 사고는 유일

한 것이다. 하지만 각 상황에서의 요인들은 기본적으로 사람과 자동차 그리고 도로환경 등의 요인들로 구성되어 있으며, 이들 요인들에 대한 보다 다양하고 심층적인 조사와 분석을 통해 사고발생 공통요인을 찾아내어 사전에 제거하는 등 유사한 형태로 반복되는 사고를 예방하는 노력이 매우 중요하다고 할 것이다.

특히 우리나라의 인구구조는 이미 2000년에 고령화 사회¹⁾로 진입하였으며, 2018년에는 고령사회, 2026년에는 초고령사회로의 진입이 예상되고 있으나 아직도 우리사회는 고령화 사회에 대한 인식과 준비가 거의 없는 실정이다.

급속한 고령층 인구의 증가는 필연적으로 그들의 사회활동 증가와 함께 여러 가지 사회문제를 발생시킬 것으로 예상되는데 그중의 한 가지가 바로 고령층 교통사고의 증가이다. 또한, 현재 40, 50대 운전자들은 향후 고령층 연령 도달시 대중교통이용의 불편함 등으로 인해

1) 전체인구에서 65세이상 인구가 7.0%를 넘는 사회를 고령화사회, 14%이상이면 고령사회, 20%이상이면 초고령사회(UN 분류기준)

이동수단으로써의 승용차에 대한 의존이 더욱 더 커질 것으로 예상되는 등 고령층 운전자들에 대한 다양한 조사와 분석 등 고령사회에 대한 사전 준비가 필요하다고 할 수 있다.

본 연구의 목적은 우리나라의 고령층운전자 교통사고²⁾를 중심으로 각종 요인별 사고특성을 다양한 각도에서 심층분석함으로써 고령층 운전자 사고 감소 및 예방을 위한 효과적인 안전대책을 제시하기 위함이다.

2. 연구내용 및 범위

본 분석에서 사용된 자료는 경찰에 공식적으로 보고 되어 사고 처리가 이루어진 교통사고 중 제1당사자의 연령이 만 65세 이상인 고령층 운전자 사고를 대상으로 하였으며 TAMS (Traffic Accident Management System:교통사고 관리시스템)에 의해 집계된 자료를 활용하였다.

연구의 범위는 최근 10년간의 고령층 인구 및 운전면허소지자, 고령층운전자의 교통사고 추세와 최근 1년간 발생한 고령층운전자 교통사고자료를 기초로 고령층운전자 사고의 일반적특성과 운전자요인, 차량요인 및 도로환경요인별 주요 특성을 분석하고자 하였다.

II. 고령층운전자 교통사고 발생추세

1. 고령층인구와 운전면허소지자

고령층인구의 추세를 살펴보면 전체인구 중 14세이하 어린이인구 비율은 '95년에 23.4%에서 '00년에는 21.1%, 05년에는 19.1% 등 지속적으로 감소하여 2030년 11.4%, 2050년 8.9% 수준으로 낮아질 전망이며, 반면, 65세이상 고령층인구의 비율은 '95년에 5.9%에서 '00년에는 7.2%, 05년에는 9.1% 등 꾸준히 증가하여 2018년에는 14.3%로 고령사회에 진입하고,

2026년에는 20.8%로 본격적인 초고령사회에 도달할 것으로 전망되고 있다.

운전면허소지자의 추세는 전체 인구 중 운전면허를 소지한 인구 비율이 '95년에 36.4%에서 '00년에는 39.8%, '05년에는 48.7%로 증가하였으며, 전체 운전면허소지자중 65세이상 고령층 운전면허소지자의 비율은 '96년에 0.9%에서 '00년 1.6%, '05년에는 3.0%로 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 65세이상 고령층 운전면허소지자는 연평균 17.6%가 증가한 것으로 나타나는 등 전체 운전면허소지자의 연평균 증가율 3.7%에 비해 월등히 높은 것으로 나타났다.

2. 고령층운전자의 교통사고

최근들어 인구 고령화 및 고령층 운전면허소지자가 급속히 증가하면서 이들 고령층운전자에 의한 교통사고도 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있다. 즉, '95년이후 전체 인구의 연평균 증가율 0.7%, 전체 운전면허소지자 연평균 증가율 3.7%에 비해, 고령층 인구 및 고령층 운전면허소지자의 연평균 증가율은 각각 5.1%와 17.6%로 나타나는 등 인구의 고령화 및 고령층 운전면허소지자는 급격한 증가 추세를 보이고 있음을 알 수 있다.

이에 따라 고령층 운전자에 의한 사고도 <표 1>에서 보는 것과 같이 '95년에는 1,326건에 불과하였으나 지속적인 증가 추세를 보여 2005년에는 6,111건으로 <그림 1>에서 보는 것과 같이 '95년을 지수 100으로 하였을때 '05년의 전체사고의 지수는 86.1로 소폭 감소한 반면, 고령층운전자사고 지수는 460.9로 4.6배 증가한 것으로 나타났다.

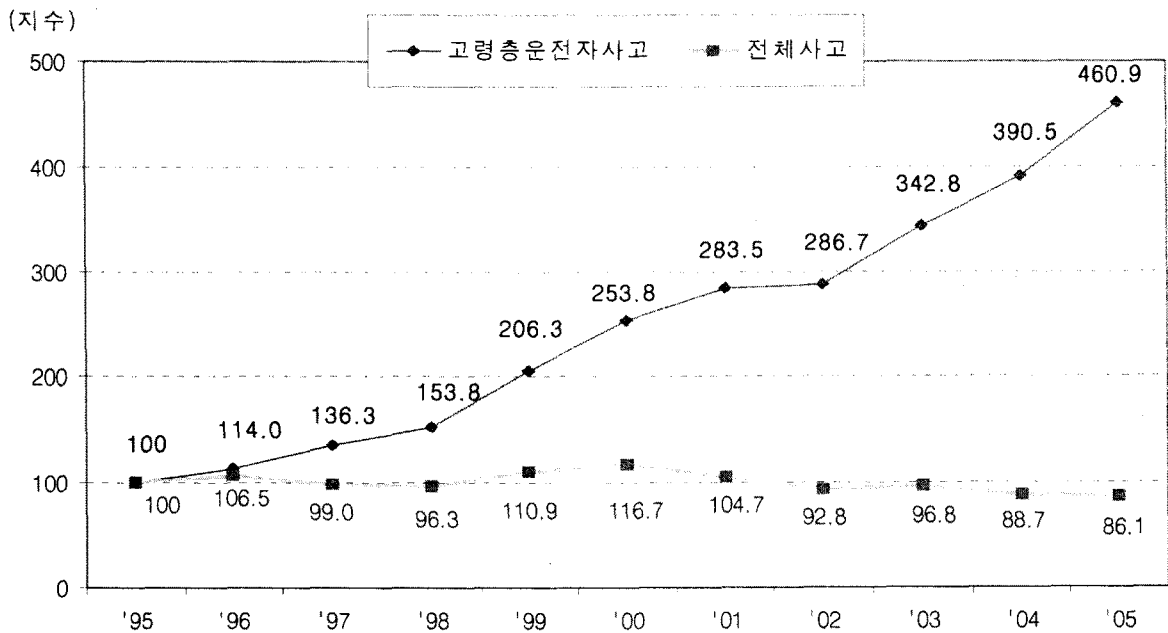
또한 전체사고중 고령층운전자 사고가 차지하는 점유율도 '95년에 0.5%에서 매년 높아져 2005년에는 2.9%를 차지하였으며, 동 기간중 고령층 운전자 사고로 인한 사망자는 6.5배, 부상자는 5.5배 증가한 것으로 나타났다. 이러한 고령층 운전자 사고의 증가 추세는 인구의 급격한 고령화 추세와 더불어 더욱 더 가속화될 것으로 판단된다.

2) 고령층운전자 교통사고란 제1당사자의 연령이 만 65세이상인 운전자가 차량을 운전중에 발생시킨 사고를 말함.

<표 1> 고령층운전자의 교통사고 추세

연도	구분	발생건수			사망자			부상자		
		(건)	전년대비 증감율	점유율	(명)	전년대비 증감율	점유율	치사율	(명)	전년대비 증감율
계		36,182	-	-	2,588	-	7.2	50,626	-	
1995		1,326	8.9	0.5	64	33.3	0.6	48	1,664	9.2
1996		1,511	14.0	0.6	119	85.9	0.9	7.9	1,833	10.2
1997		1,808	19.7	0.7	156	31.1	1.3	8.6	2,321	26.6
1998		2,040	12.8	0.9	177	13.5	2.0	8.7	2,755	18.7
1999		2,736	34.1	1.0	207	16.9	2.2	7.6	3,782	37.3
2000		3,366	23.0	1.2	266	28.5	2.6	7.9	4,647	22.9
2001		3,759	11.7	1.4	232	-12.8	2.9	6.2	5,106	9.9
2002		3,801	1.1	1.6	257	10.8	3.6	6.8	5,296	3.7
2003		4,546	19.6	1.9	306	19.1	4.2	6.7	6,493	22.6
2004		5,178	13.9	2.3	390	27.5	5.9	7.5	7,554	16.3
2005		6,111	18.0	2.9	414	6.2	6.5	6.8	9,175	21.5
10년평균 증가율		16.5			20.5				18.6	

주) 1. 치사율 : 사망자/발생건수×100.
 2. 점유율 : 고령층운전자사고/전체사고×100



<그림 1> 고령층운전자사고와 전체사고의 발생추세 비교

III. 고령층운전자 교통사고 특성분석

- 2005년도에 발생한 사고자료를 기초로 고령층운전자사고의 주요 특성을 분석하였다. -

1. 일반 특성분석

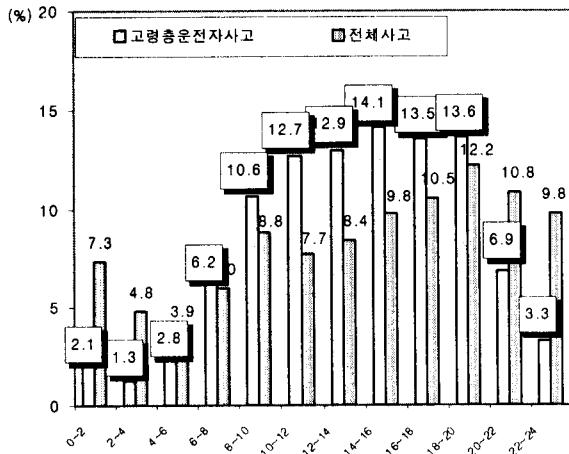
1) 시간대별 교통사고

시간대별로는 <표 2>와 <그림 2>에서 보는 바와 같이 14-16시간대에 전체 고령층운전자 사고의 14.1%인 859건이 발생하여 68명

(16.4%)이 사망하고 1,303명(14.2%)이 부상한 것으로 나타나 고령층운전자 사고의 가장 취약한 시간대로 분석되었으며, 아침 6시에서 오후 8시 사이에 전체 고령층운전자 사고의 83.6%가 발생하는 등 전체사고(63.4%)에 비해 고령층운전자 사고의 구성비가 상대적으로 높은 시간대로 나타났으며, 오후 8시에서 아침 6시 사이는 고령층운전자 사고의 구성비가 전체사고에 비해 상대적으로 낮은 것으로 분석되었다.

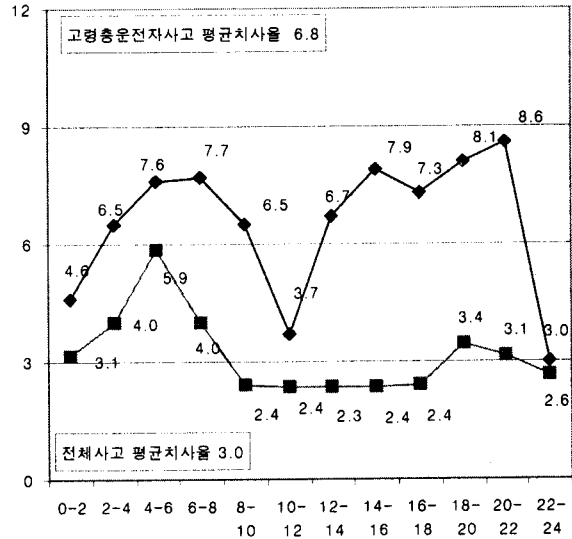
<표 2> 시간대별 교통사고

시간대	요일	발생건수 (건)	사망자		부상자 (명)
			(명)	치사율	
계		6,111	414	6.8	9,175
0 - 2		130	6	4.6	199
2 - 4		77	5	6.5	116
4 - 6		171	13	7.6	242
6 - 8		379	29	7.7	574
8 - 10		649	42	6.5	931
10 - 12		777	29	3.7	1,182
12 - 14		791	53	6.7	1,228
14 - 16		859	68	7.9	1,303
16 - 18		824	60	7.3	1,242
18 - 20		830	67	8.1	1,214
20 - 22		421	36	8.6	616
22 - 24		203	6	3.0	328



<그림 2> 시간대별 발생건수 구성비 비교

고령층운전자 사고의 시간대별 치사율(사망자/발생건수×100)의 경우는 <표 2>와 <그림 3>에서 보는 바와 같이 전체사고의 시간대별 치사율과 대체로 비슷한 형태를 보이는 것으로 나타났으나, 모든 시간대에서 전체사고에 비해 치사율이 크게 높은 것으로 나타났다. 세부적으로는 야간시간대인 오후 6시에서 오후 10시 사이의 치사율이 다른 시간대에 비해 비교적 높은 것으로 나타났는데 이와 같은 결과는 고령층운전자의 야간시간대의 시력저하 등 신체기능의 저하와 관련이 있는 것으로 판단된다.



<그림 3> 시간대별 치사율 비교

2) 사고유형별 교통사고

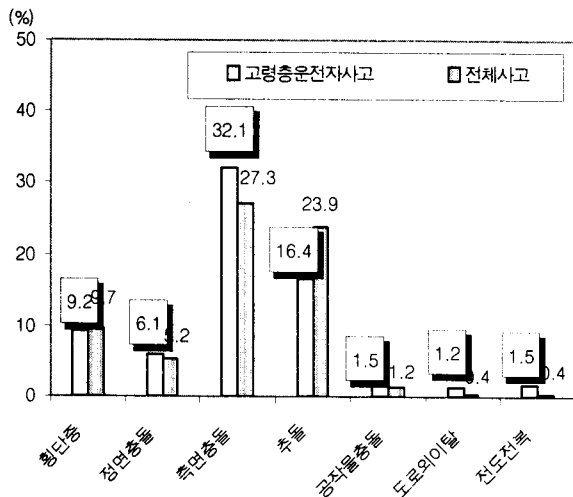
사고유형별로는 <표 3>에서 알 수 있는 바와 같이 차대차의 충돌사고가 전체의 74.5%인 4,552건으로 가장 많았으며, 차대사람 사고가 18.8%인 1,149건, 차량단독 사고는 6.7%인 407건이 발생한 것으로 나타났다. 전체사고의 사고유형별 구성비와 비교해 보면 고령층운전자들은 차량단독 사고를 전체사고에 비해 상대적으로 많이 발생시키는 반면, 차대사람 사고는 상대적으로 적게 발생시키는 것으로 나타났다.

또한, 사고유형을 세분하여 살펴보면 <표 3>에서 알 수 있듯이 차대차의 측면충돌사고가 1,961건으로 32.1%를 차지하여 가장 많았으며, 다음으로 차대차 추돌사고가 1,000건으로 16.4% 등 차대차사고가 74.5%, 차대사람의 횡단중 사고가 561건으로 9.2% 등 차대사람사고가 18.8%, 공작물충돌 및 도로의 이탈 등의 차량단독 사고가 407건으로 6.7% 등의 순으로 많이 발생하였다.

<표 3> 사고유형별 교통사고

사고유형	구분	발생건수 (건)	사 망 자 (명)	부 상 자 (명)	
총 계		6,111	414	9,175	
차대사람	소 계	1,149	69	1,202	
	횡단중	561	32	570	
	차도통해중	127	10	130	
	길가장자리구역통행중	100	3	114	
	보도통행중	57	0	68	
	기타	304	24	320	
차대차	소 계	4,552	215	7,528	
	정면충돌	373	45	709	
	측면(직각)충돌	1,961	82	3,165	
	추돌	진행중	501	12	843
		주정차중	499	18	932
	기타	1,218	58	1,879	
차량단독	소 계	407	129	441	
	공작물충돌	도로외	91	28	122
		추락	34	20	22
	이탈	기타	35	13	43
		주차차량 충돌	2	0	2
	전도, 전복	89	34	77	
기타	156	34	175		
전 별 목		3	1	4	

주요 사고유형별 구성비를 전체사고와 비교해 보면 <그림 4>에서 보는 바와 같이 차대사람의 횡단중 사고와 차대차의 추돌사고는 고령층운전자 사고가 전체사고에 비해 상대적으로 적게 발생한 반면, 차대차의 정면충돌사고와 측면충돌사고 및 공작물충돌, 도로외이탈, 전도/전복 등의 차량단독사고는 고령층운전자 사고가 전체사고에 비해 상대적으로 많이 발생한 것으로 나타났다.



<그림 4> 사고유형별 발생건수 구성비 비교

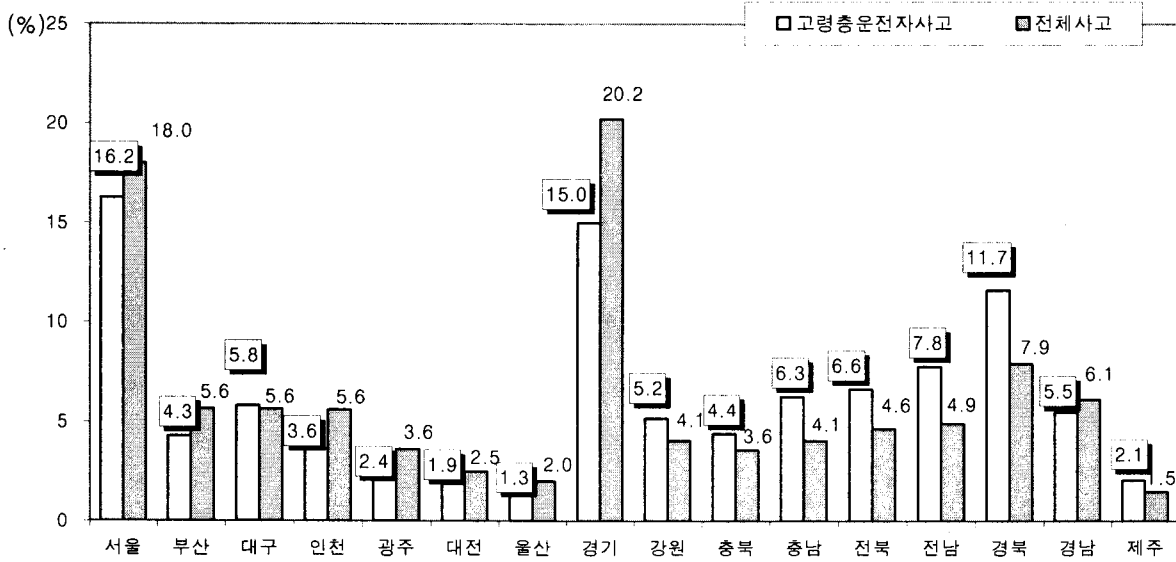
3) 시도별 교통사고

시도별 고령층운전자 사고 발생건수는 <표 4>과 <그림 5>에서 보는 바와 같이 서울이 993건으로 16.2%를 차지하여 가장 많이 발생한 것으로 나타났으며, 다음으로는 경기도가 917건으로 15.0%, 경북이 712건으로 11.7%, 전남이 476건으로 7.8%, 전북이 406건으로 6.6% 등의 순으로 나타났고, 고령층운전자 사고로 인한 사망자의 경우는 경북이 65명으로 15.7%를 차지하여 가장 많았으며, 전남이 54명으로 13.0%, 경기도가 49명으로 11.8% 등의 순으로 나타났다.

전체사고와의 발생건수 비교에서는 7개 특별·광역시중에서는 대구가 그리고 9개 지방시·도중에서는 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 제주의 경우에는 전체사고에 비해 고령층운전자 사고 발생비율이 높은 반면, 서울, 부산, 인천, 광주, 대전, 울산 및 경기와 경남의 경우는 고령층운전자 사고에 비해 전체사고의 발생 비율이 높은 것으로 나타났다.

<표 4> 시도별 고령층운전자 교통사고

시도	발생건수(건)		사 망 자 (명)	부 상 자 (명)
	건수	점유율		
계	6,111	2.9	414	9,175
서울	993	2.6	18	1,411
부산	261	2.2	14	395
대구	355	2.9	8	521
인천	222	1.9	11	347
광주	144	1.9	5	226
대전	114	2.1	6	182
울산	81	1.9	4	127
경기	917	2.1	49	1,504
강원	316	3.6	26	598
충북	269	3.5	22	387
충남	383	4.4	46	563
전북	406	4.1	45	623
전남	476	4.5	54	684
경북	712	4.2	65	956
경남	336	2.6	35	461
제주	126	4.0	6	190



<그림 5> 시도별 고령층운전자사고 발생건수 구성비 비교

2. 운전자요인별 특성분석

1) 법규위반내용별 교통사고

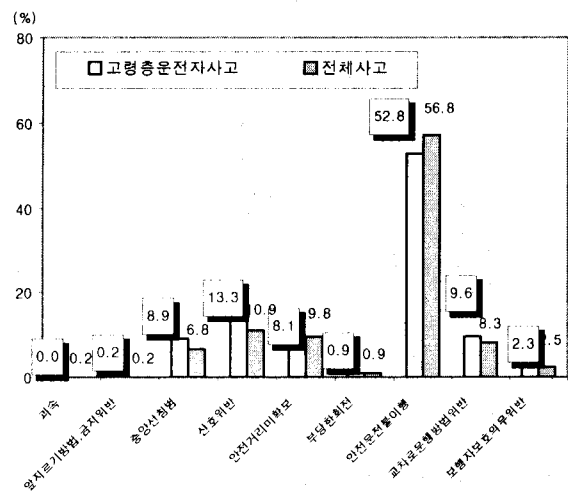
고령층운전자 사고의 1당사자 법규위반내용별 발생건수는 <표 5>와 <그림 6>에서와 같이 안전운전불이행으로 인한 사고가 3,227건으로 52.8%를 차지하여 가장 많았으며, 다음으로 신호위반이 810건으로 13.3%, 교차로운행방법위반이 584건으로 9.6%, 중앙선침범이 544건으로 8.9%, 안전거리미확보가 495건으로 8.1% 등의 순으로 나타났다.

발생건수에 대하여 전체사고의 구성비와 비교해 보면, 고령층운전자 사고는 중앙선침범, 신호위반, 교차로운행방법위반으로 인한 사고는 상대적으로 많이 발생한 반면, 과속, 안전거리미확보, 안전운전불이행, 보행자보호의무위반으로 인한 사고는 상대적으로 적게 발생한 것으로 나타났다.

법규위반별 사망자수 역시 고령층운전자 사고는 운전자의 중앙선침범, 신호위반, 교차로운행방법위반 사고시 전체사고에 비해 많은 것으로 나타났다.

<표 5> 법규위반내용별 교통사고

구분 법규위반	발생건수 (건)	사망자 (명)		부상자 (명)
		치사율		
계	6,111	414	6.8	9,175
과속	2	1	50.0	1
앞지르기방법 금지위반	10	1	10.0	17
중앙선침범	544	59	10.8	990
신호위반	810	32	4.0	1,320
안전거리미확보	495	6	1.2	830
부당한회전	52	5	9.6	58
안전운전불이행	3,227	269	8.3	4,502
교차로운행방법위반	584	25	4.3	995
보행자보호의무위반	140	8	5.7	151
기타	247	8	-	311



<그림 6> 법규위반내용별 발생건수 구성비 비교

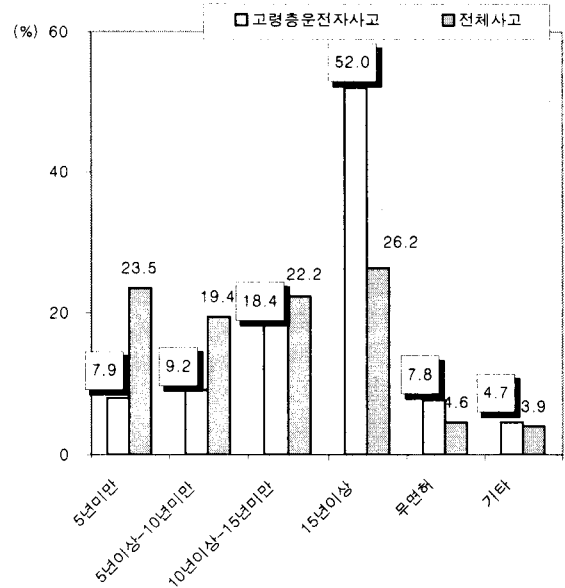
2) 1당사자 면허취득경과년수별 교통사고

1당사자의 면허취득경과년수별 발생건수는 <표 6>과 <그림 7>에서 보는 바와 같이 15년 이상이 전체의 52.0%인 3,179건으로 가장 많았으며, 다음으로는 10년이상 15년미만이 18.4%인 1,126건, 5년이상 10년미만이 9.2%인 561건, 5년미만이 7.9%인 481건 등의 순으로 나타났고, 사고발생시 치사율이 가장 높은 것으로 나타난 무면허운전자가 발생시킨 사고가 7.8%로 전체사고의 무면허운전자 비율 4.6%에 비해 1.7배나 높은 것으로 나타났다.

전체사고와의 면허취득경과년수별 발생건수 구성비 비교에서는 <그림 7>에서와 같이 고령층운전자 사고는 면허취득경과년수가 15년이상과 무면허운전자의 사고가 전체사고에 비해 상대적으로 높은 것으로 나타났으며 반면, 그 밖의 면허취득경과년수에서는 고령층운전자사고에 비해 전체사고의 발생 비율이 상대적으로 높은 것으로 나타났다.

<표 6> 1당사자 운전면허취득 경과년수별 교통사고

구분		발생건수 (건)	사망자 (명)	부상자 (명)
면허경과년수				
총 계		6,111	414	9,175
5년미만	소 계	481	43	719
	1년미만	65	4	94
	1-2년	66	7	111
	2-3년	94	10	135
	3-4년	117	8	177
5년이상 10년미만		561	32	861
10년이상 15년미만		1,126	91	1,659
15년 이상		3,179	142	5,086
무 면 허		476	68	545
기 타		288	38	305



<그림 7> 1당사자 운전면허취득 경과년수별 발생건수 구성비 비교

3. 차량요인별 특성분석

1) 차종별 교통사고

고령층운전자 사고의 차종별 발생건수는 <표 7>과 <그림 8>에서 알 수 있듯이 승용차가 전체사고의 52.7%인 3,223건으로 가장 많았으며, 다음으로 화물차가 13.9%인 851건, 원동기장차자전거가 11.7%인 714건, 이륜차가 8.7%인 531건, 승합차가 7.4%인 452건 등의 순으로 나타났다.

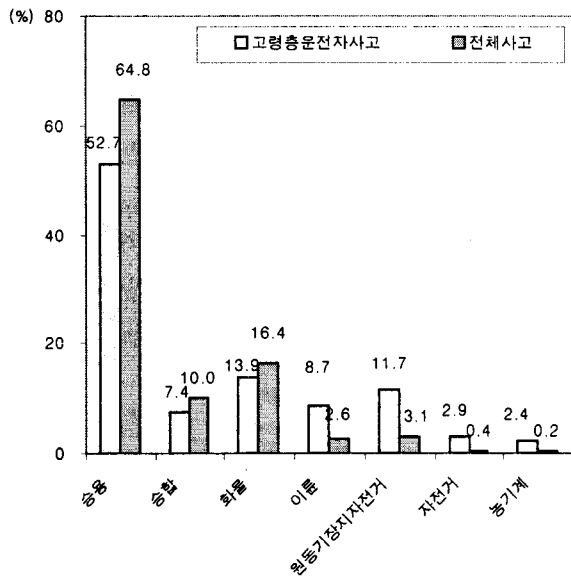
전체사고와의 차종별 발생건수 구성비 비교에서는 <그림 8>에서 보는 바와 같이 고령층운전자 사고는 이륜차와 원동기장차자전거, 자전거, 농기계에 의한 사고가 전체사고에 비해 3배이상 월등히 많았으며, 승용차와 승합차, 화물차에 의한 사고는 전체사고가 상대적으로 많은 것으로 나타났다.

<표 7> 1당사자 차종별 주야별 교통사고

구분 1당사자	발생건수			사망자		부상자 (명)
	(건)	주간	야간	(명)	치사율	
계	6,111	4,279	1,832	414	6.8	9,175
승용	3,223	2,155	1,068	83	2.6	5,307
승합	452	317	135	25	5.5	835
화물	851	628	223	53	6.2	1,349
특수	6	5	1	0	0.0	8
이륜	531	404	127	82	15.4	568
원동기장치자전거	714	527	187	116	16.2	757
자전거	179	129	50	24	13.4	174
건설기계	7	7		1	14.3	8
농기계	148	107	41	30	20.3	169
기타/불명	0	0	0	0	0.0	0

<표 8> 도로형태별 교통사고

구분 도로형태	발생건수 (건)	전체사고 점유율	사망자		부상자 (명)	
			(명)	치사율		
계	6,111	2.9	414	6.8	9,175	
단일로	소계	3,232	2.9	282	8.7	4,505
	횡단보도상	301	3.1	13	4.3	321
	횡단보도부근	132	2.4	10	7.6	166
	터널안	11	2.0	0	0.0	22
	교량위	76	3.0	7	9.2	123
	기타	2,712	2.9	252	9.3	3,873
교차로	소계	2,370	2.9	101	4.3	3,890
	교차로내	1,511	3.3	68	4.5	2,534
	교차로부근	859	2.4	33	3.8	1,356
건설목	3	30.0	1	33.3	4	
기타	506	2.7	30	5.9	776	



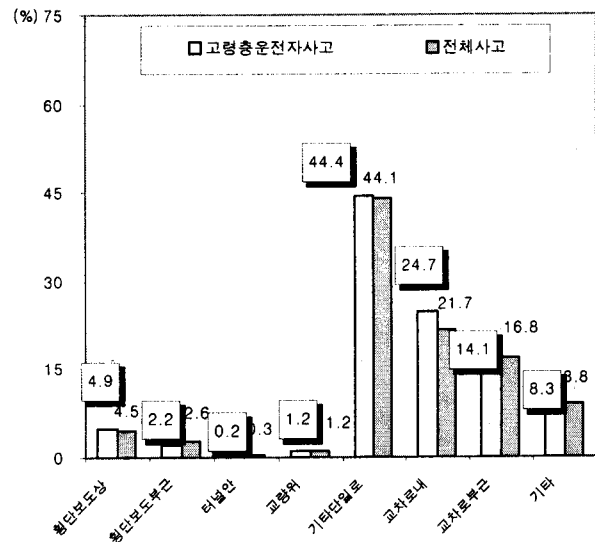
<그림 8> 1당사자 차종별 발생건수 구성비 비교

4. 도로환경요인별 특성분석

1) 도로형태별 교통사고

고령층운전자 사고의 도로형태별 발생특성은 <표 8>과 <그림 9>에서 보는 바와 같이 교차로에서 발생한 사고는 2,370건으로 38.8%인데 비해, 단일로에서 발생한 사고는 3,232건으로 전체의 52.9%로 교차로 사고의 1.4배가 많은 것으로 나타났으며, 사망자의 경우는 단일로가 교차로에 비해 무려 2.8배가 많은 것으로 나타나는 등 고령층운전자 사고의 경우 단일로가 교차로에 비해 피해정도가 상대적으로 심각한 것으로 나타났다.

세부 도로형태별 고령층운전자 사고 발생건수 구성비를 전체사고와 비교해보면 <그림 9>에서 보는 바와 같이 고령층운전자 사고는 전체사고에 비해 단일로의 횡단보도상과 교차로내에서의 사고가 상대적으로 많이 발생한 반면, 단일로의 횡단보도부근과 교차로부근 등 그밖의 도로형태에서는 전체사고 발생율이 고령층운전자 사고에 비해 더 높은 것으로 나타났다.



<그림 9> 도로형태별 발생건수 구성비 비교

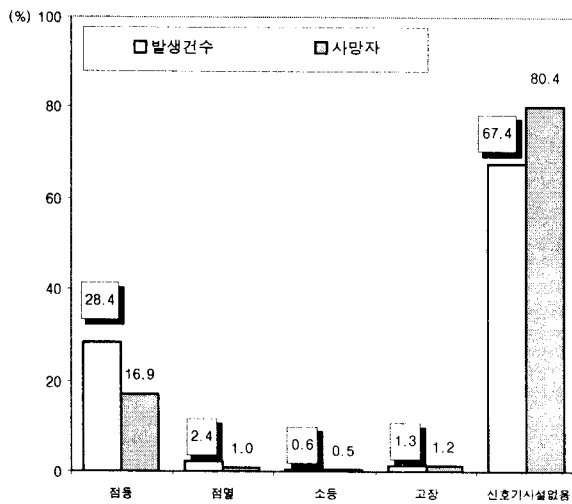
2) 신호기 운영상태별 교통사고

신호기 운영상태별 고령층운전자 사고의 발생특성은 <표 9>와 <그림 10>에서 보는 바와 같이 신호기시설이 없는 상태에서 전체 고령층

운전자 사고의 67.4%인 4,118건이 발생하여 가장 많은 것으로 나타났으며, 다음으로는 신호기가 점등상태시에 28.4%, 점멸시에 2.4%, 소등시에 0.6%, 고장시에 1.3% 등이 발생한 것으로 나타났으며, 사망자 역시 신호기시설이 없는 상태에서 333명이 사망하여 전체 고령층 운전자 사고로 인한 사망자의 80.4%를 차지하는 등 신호기가 있는 상태시보다 신호기가 없는 상태에서 더 많은 사고와 피해가 발생하는 것으로 나타났다.

<표 9> 신호기운영 상태별 교통사고

신호기상태	구분	발생건수		사망자		부상자 (명)
		(건)	전체사고	(명)	치사율	
계		6,111	100	414	6.8	9,175
시설 있음	소계	1,993	33.6	81	4.1	3,200
	점등	1,734	29.9	70	4.0	2,769
	점멸	146	2.0	4	2.7	259
	소등	36	0.5	2	5.6	64
	고장	77	1.2	5	6.5	108
시설 없음		4,118	66.5	333	8.1	5,975



<그림 10> 신호기운영 상태별 발생건수 및 사망자 구성비 비교

IV. 결론 및 안전대책

우리나라의 고령층운전자 교통사고 발생 추세는 1995년도를 100으로 하였을때 2005년도의 전체사고의 발생지수는 86.1로 감소한 반면, 고

령층운전자 사고 발생지수는 460.9로 10년사이에 무려 4.6배나 증가한 것으로 나타났다. 이러한 고령층운전자 사고의 증가는 인구의 고령화 추세와 함께 더욱더 가속화될것으로 보이며, 점차 사회문제로 대두되고 있는 실정이다.

이와 같이 고령층운전자 사고가 늘어나는 이유는 여러 가지가 있겠으나, 의료기술의 발달과 사회복지수준의 향상에 따른 평균수명의 연장뿐만아니라 최근의 급격한 자동차증가와 날로 복잡해지는 도로환경에 적응할 기회는 적은 반면, 교통안전교육을 받을 기회가 거의 없는 것이 주 요인인 것으로 판단된다.

따라서 우리나라의 고령층운전자 사고 감소를 위해서는 고령층운전자 차량의 경우 주변운전자들에게 고령층운전자임을 알리는 스티커를 부착케함으로써 주변 운전자들의 배려를 유도하는 것과 고령층운전자의 정신적, 신체적 노화 등을 고려한 교통안전시설물의 크기 및 시인성 강화 등 인구 고령화추세에 대비한 교통안전시설물의 개선·보완 등을 들 수 있다.

또한, 신체기능의 저하와 교통안전의식 미흡 등으로 인한 사고를 줄이기 위한 대책으로는 고령층운전자에 대한 적성검사 주기를 외국의 경우와 같이 65세 또는 70세이상의 경우 2~3년으로 줄이는 등 적성검사 주기 강화방안 및 고령층운전자에 대한 다양한 교육프로그램을 개발하여 교육기회를 제공함으로써 고령층운전자 스스로에게 자신의 신체적 변화에 따른 운전능력을 정확히 인식시켜줌으로써 보다 안전한 운전을 유도할 필요가 있다.

이를 위해서는 정부관계부처 뿐만아니라 지방자치단체 및 민간단체 등의 심도있는 논의와 상호협력을 통하여 각종 교통안전대책이 종합적으로 수립·조정·관리하는 시스템이 필요하며, 특히 언론매체 등을 통해 도로를 이용하는 모든 교통참여자들에게 고령층운전자의 정신적, 신체적 변화에 따른 운전특성 등에 대한 교육과 홍보를 강화함으로써 고령층운전자의 특성을 이해하고 받아들이는 고령층운전자에 대한 범사회적인 이해와 관심 그리고 배려하는 새로운 교통문화의 조성이 필요한 시점이다.

참고문헌

1. 경찰청, 교통사고통계, 1996~2006
2. 도로교통안전관리공단, 교통사고통계분석, 2006.
3. 도로교통안전관리공단, 교통사고요인분석
(고령층운전자사고를 중심으로), 2006.
4. 도로교통안전관리공단, 교통사고통계분석시스템
5. 통계청 홈페이지, 통계정보시스템(KOSIS)
6. 건설교통부, 건설교통통계연보, 2005.
7. Lyman, J. M. et al, Factor related to driving difficulty and habits in older drivers, Accident Analysis and Prevention 33, pp. 413-421, 2001.
8. Tarawneh, M. S. et al., Factors associated with Driving Performance of Older Drivers, Pedestrian, Bicycle, and Older Drivers, TRR, No. 1405, 1993.
9. OECD, Ageing and Transport :Mobility needs and Safety Issues, 2001.
10. The Department for Transport, Older drivers: a literature review, No.25, 2001.