

고령 운전자를 위한 운전면허제도 비교연구



박기혁



김태호

I. 서론

개인의 사회경제적 배경은 그들의 가치관, 의식, 행동 양식에 많은 영향을 미친다. 연령도 이러한 요소의 한가지로 나이에 따라 개인이 사회화되는 과정이 다르다. 고령화 사회의 도래와 더불어 노인층의 교통참여 및 교통사고는 날로 증가 추세¹⁾에 있다.

통계청 자료에 의하면, 고령인구 비율이 1990년 5.1%였던 것이, 2000년에는 7.2%로 증가하였다. 통계청 추계인구 예측에 의하면 2018년에 고령인구는 14%를 점유할 것으로 나타나 고령화가 빠르게 진행되고 있는 것을 알 수 있다.

이에 따라 노년층의 인구 점유율이 높아져 고령화 사회로 진전됨에 따라 노인 문제가 여러 가지 사회문제로 대두되고 있다. 이러한 사회문제 중 가장 심각한 것은 자동차 문화에 적응하지 못하여 발생하는 교통사고의 가해자 및 피해자가 되는 것이다. 다시

말하면, 고령자의 경우 교통약자(보행자 측면 피해자)와 교통강자(운전자 측면의 가해자)의 양면성²⁾을 지니고 있어 더욱 심각한 사회문제라 하겠다.

선진국에서는 이미 오래전부터 노인의 교통안전에 대해 관심을 갖고 연구대상이 되어 왔으나, 국내는 최근 들어 고령운전자의 연령관계 연구³⁾, 고령자와 비고령자의 행태 및 사고특성 비교 등을 중심으로 진행되고 있다.

따라서 본 연구에서는 지속적으로 증가하는 노년층의 운전자 관리를 위한 다양한 사례연구를 통해 향후 운전면허 관리를 위한 제도적 개선방안에 대해 논의하고자 한다.

II. 본론

1. 고령자의 현황 및 추이

국내의 고령자 인구추이를 살펴보면 65세 이상

박기혁 : 중앙대학교 도시공학과 학부4학년, sas70727@yahoo.co.kr

김태호 : 한양대학교 도시대학원 연구교수, traffic@hanyang.ac.kr, 직장전화:02-2299-2082, 직장팩스:02-2220-1214

1) 경찰청 통계(2004)에 의하면 61세 이상의 운전면허소지자 점유율이 5.1%에서 향후 10년 이내에 10% 이상, 20년 이내에 30% 수준까지 증가를 예상하고 있음.

2) 교통안전공단, 노년층 증가에 대비한 교통안전대책, 1993.

3) 김태호, 고준호, 원제무, "운전능력에 연관된 인적특성의 연령입계점 연구", 한국안전학회, 제23권 제3호, 2008.

의 인구 증가율이 65세 이하의 인구증가율보다 4배가량 높은 것으로 나타났다.

65세 이상의 연령구성비를 살펴보면 2005년에 9.81%에서 2020년에는 17.23%로 크게 증가하는 것으로 나타났으며, 이러한 현황은 국내의 인구구조

가 점차 고령사회로 진행 중이라 할 수 있다.

2020년까지의 연도별 65세 이상 인구 추이에서 연령을 더 세분화한 결과 79세 이하 연령의 연도별 예상비율은 하락하거나 비슷한 수준을 보이고 있으며, 80~84세 인구의 비율은 1992년 15.2%에서

〈표 1〉 고령자 인구추세 종합표

(단위 : 인)

구분	1992년	2002년	2005년	2010년	2015년	2020년	증가율
65세이하	인구수	42,137,769	44,517,322	44,094,627	44,292,387	44,006,918	0.10%
	구성비	94.68%	100.03%	99.08%	99.53%	98.88%	
	Index	1.00	1.06	1.05	1.05	1.04	
65세이상	인구수	2,365,431	3,712,626	4,365,963	5,302,095	6,345,400	4.30%
	구성비	5.32%	8.34%	9.81%	11.91%	14.26%	
	Index	1.00	1.57	1.85	2.24	2.68	

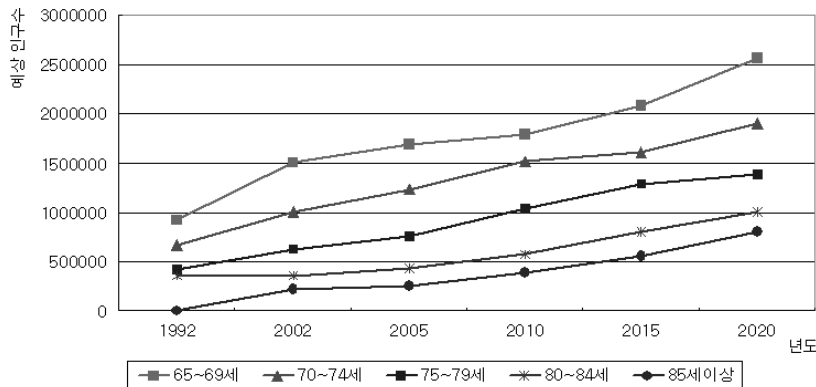
자료 : 통계청, 연령별 추계인구, 각 연도별.

〈표 2〉 고령인구의 세부 연령별 인구수

(단위: 인, %)

구분	1992년	2002년	2005년	2010년	2015년	2020년	증가율
65~69세	915,422	1,507,326	1,689,628	1,786,806	2,081,291	2,568,582	3.80%
	38.70%	40.60%	38.70%	33.70%	32.80%	33.50%	
70~74세	667,052	1,002,409	1,231,202	1,516,399	1,618,077	1,909,185	3.80%
	28.20%	27.00%	28.20%	28.60%	25.50%	24.90%	
75~79세	423,412	631,146	759,678	1,039,211	1,288,116	1,387,801	4.30%
	17.90%	17.00%	17.40%	19.60%	20.30%	18.10%	
80~84세	359,546	360,125	436,596	572,626	805,866	1,004,430	3.70%
	15.20%	9.70%	10.00%	10.80%	12.70%	13.10%	
85세이상	-	211,620	248,860	387,053	552,050	797,410	7.60%
	0.00%	5.70%	5.70%	7.30%	8.70%	10.40%	
합계	2,365,431	3,712,626	4,365,963	5,302,095	6,345,400	7,667,408	-
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	

자료 : 통계청, 연령별 추계인구, 각 연도별



〈그림 1〉 전국고령인구의 연령별 예상추세

2020년 13.1%로 예상되어 하락하는 것처럼 보이지만 1992년에 85세 이상 인구가 없다는 점을 감안 하였을 때 80~84세 인구나 85세 이상 인구를 합산 하여 보면 1992년 15.2%에서 2020년 23.5%로 대폭 증가하는 것을 알 수 있다.

이와 같은 이유로는 의료수준 향상과 영향상태 양호, 건강에 대한 관심증가로 인해 고령인구가 지속적으로 증가하는 것은 물론 고령인구 중에서도 특히 높은 연령층의 상대적인 인구 상승이 예상되어 진다.

2. 고령자 운전면허 소지자의 현황 및 추이

1999년~2003년까지 65세 이상 운전면허소지자의 증가율이 20.7%로 가장 높으며, 18~24세의 운전면허소지자가 그 다음 순으로 높게 나타났다. 이를 통하여 인구 고령화가 진행됨에 따라 시간이 흐를수록 고령운전면허 소지자의 수가 증가하는 추세임을 알 수 있다. 그러나 이는 운전면허 소지자 수를 분석한 것이기 때문에 운전면허 소지자수의 증가율이 실제 운전하는 사람의 증가라고 보기는 어렵다.

〈표 3〉 연령대별 운전면허 소지자수 비교표

(단위: 인, %)

구분		1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	증가율
18-24세	1종	1,088,762	1,359,069	1,616,528	1,829,154	1,949,507	15.7%
	2종	785,661	754,611	710,743	674,404	647,790	-4.7%
	합계	1,874,423	2,113,680	2,327,271	2,503,558	2,597,297	8.5%
25-34세	1종	3,094,176	3,252,548	3,405,194	3,625,874	3,720,165	4.7%
	2종	2,855,132	2,929,258	2,982,818	2,990,868	3,372,176	4.2%
	합계	5,949,308	6,181,806	6,388,012	6,616,742	7,092,341	4.5%
35-44세	1종	2,846,381	3,026,522	3,194,974	3,401,872	3,580,115	5.9%
	2종	2,738,882	2,844,901	2,937,801	3,045,162	3,086,401	3.0%
	합계	5,585,263	5,871,423	6,132,775	6,447,034	6,666,516	4.5%
45-54세	1종	1,333,246	1,545,288	1,733,260	1,958,766	2,180,278	13.1%
	2종	1,296,903	1,449,910	1,589,192	1,741,517	1,850,576	9.3%
	합계	2,630,149	2,995,198	3,322,452	3,700,283	4,030,854	11.3%
55-64세	1종	477,156	538,911	610,597	709,493	815,348	14.3%
	2종	623,147	662,661	714,674	786,084	837,659	7.7%
	합계	1,100,303	1,201,572	1,325,271	1,495,577	1,653,007	10.7%
65세 이상	1종	79,844	99,537	122,403	149,267	183,425	23.1%
	2종	163,831	197,830	239,753	286,134	333,788	19.5%
	합계	243,675	297,367	362,156	435,401	517,213	20.7%

자료 : 경찰청, 운전면허관리과 내부자료, 각 연도별.

〈표 4〉 전국고령인구의 연령별 인구수

(단위: 인)

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
65세 이상	260	875	1,061	1,840	2,330
계	17,420	22,918	24,148	28,103	29,645

자료 : 신연식, "고령운전자의 운전행태 고찰 및 안전운전대책연구", 한국교통연구원, 2001

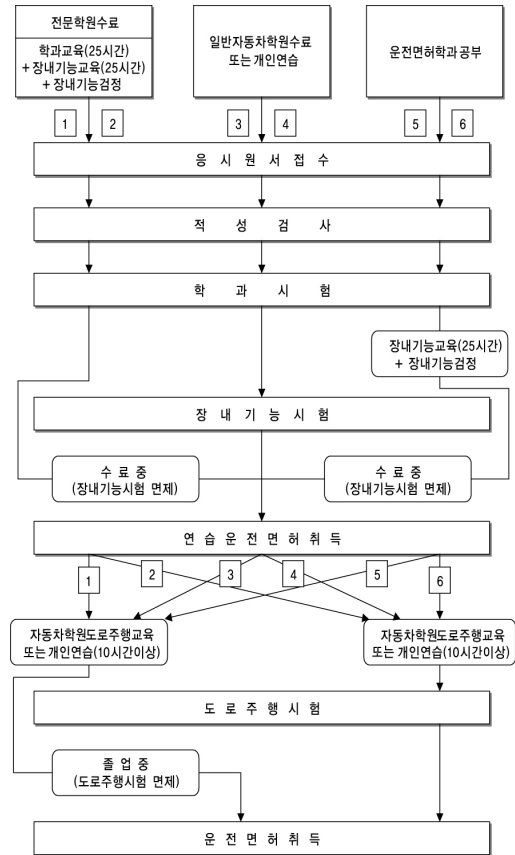
〈표 3〉과 〈표 4〉에서 제시된 연구는 통계청의 주민등록기준 연령별 추계인구와 사망률, 도로교통안전관리공단의 연령별 신규면허취득율과 면허비 갱신을 기반으로 조성법(cohort component model)을 이용하여 예측하였다.

결과적으로 시간이 경과할수록 고령운전자 수는 증가하는 것으로 나타났으며, 65세 이상의 경우 1999년 26만 명이었던 것이 2020년 233만 명으로 약 9배 증가하였다. 따라서, 현시점에서 고령운전자와 관련된 면허제도 연구가 필요하다고 판단된다.

3. 고령운전자 운전면허 관련 제도 비교 및 검토

1) 국내의 운전면허 제도 현황

우리나라의 운전면허 취득절차는 학과시험, 기능시험, 도로주행시험의 단계를 거쳐 면허가 발급된다. 현재 전문학원에서 학과시험과 기능시험만을 이수할 수도 있고, 도로주행교육만을 이수할 수도 있으며, 운전면허 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학하여 기능교육만을 이수할 수 있는 형태로 운영되고 있다.



〈그림 2〉 현행운전면허 취득절차

〈표 5〉 운전면허 취득에 관한 세부내용

과정	세부내용
1	- 전문학원에서 학과교육과 장내기능교육을 이수한 후 장내기능시험에 합격하면 전문 학원을 수료한 후 운전면허시험에 응시하여 적성검사와 학과시험을 합격하면 장내기능시험이 면제되어 연습면허를 취득한다. 다시 전문학원에서 10시간의 도로주행교육을 이수하고 도로주행기능검정을 합격하면 도로주행시험이 면제되어 운전면허를 취득하게 된다.
2	- 전문 학원을 수료하고 연습운전면허를 취득한 후 학원에서 교육을 받거나 개인 연습을 하고 운전면허시험장에서 도로주행시험에 합격하면 운전면허를 취득하게 된다.
3	- 학원을 수료하거나 개인연습을 통하여 운전연습을 한 후, 운전면허시험장에서 적성검사, 학과시험, 장내기능시험에 합격하면 연습면허를 취득한다. 그 후 전문학원에서 도로주행교육을 이수하고 도로주행기능검정에 합격하면 운전면허를 취득하게 된다.
4	- 연습면허 취득과 운전면허 취득 과정에서 전문 학원을 수료하거나 졸업하지 않고 운전면허시험장에서 적성검사, 학과시험, 장내기능시험, 도로주행 시험에 응시하여 운전면허를 취득한다.
5	- 운전면허시험장에서 적성검사와 학과시험을 합격한 후 전문학원에 입학하여 장내기능교육을 이수하고 장내기능검정에 합격하면 전문 학원을 수료하게 된다. 운전면허시험장에 응시원서를 접수하면 장내기능시험이 면제되어 연습운전면허를 취득하고 다시 전문학원에서 도로주행교육을 이수하고 도로주행기능검정에 합격하면 운전면허를 취득한다.
6	- 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학하여 장내기능검정에 합격하면 연습운전면허를 취득한다. 학원이나 개인교습을 통해 도로주행연습을 하고, 운전면허시험장에서 도로주행시험에 합격하면 운전면허를 취득하게 된다.

※ 2002년부터 시행되는 운전면허 취득절차에서는 학과시험 응시전 의무교육제도가 시행되었음

현재 운전면허 취득 시 고령자에 대한 교육 혹은 제약은 없는 상태이다. 그러나 도로교통법 제 74조 정기적성검사 및 면허증 갱신항목에 의하여 65세 이상 고령자들의 면허갱신기간이 65세 미만의 비 고령자와 차이가 있다. 운전면허 취득 후 2종 면허의 경우 연령에 관계없이 9년마다 운전면허를 갱신하며, 1종 면허의 경우에는 65세 미만의 경우 7년마다 65세 이상은 5년마다 운전면허를 갱신하게 되어있다. 적성검사는 2종의 경우 폐지되어 없어졌으며 1종 면허의 경우 면허갱신기간과 같은 기간마다 적성검사를 받도록 되어있다.

적성판정은 행정자치부령이 정하는 바에 의하여 운전면허시험기관의 장애계 신고한 의료기관이 발한 신체 검사서에 의한다. 도로교통법 시행령 제 45조 자동차등의 운전에 관하여 필요한 적성의 기준에 의한 적성검사 내용 및 기준은 <표 7>과 같다.

2) 국외의 운전면허 제도 현황

국외의 운전면허 제도는 엄격한 기준에 의하여 시험과정이 보다 세분화되어 있으며, 우리나라보다 보다 구체화된 운전면허 제도를 운영하고 있다.

<표 6> 국내 적성검사제도 및 면허갱신기간

면허 종류	연령 구분	적성검사제도		면허갱신 기간
		제도유무	주기	
1종 면허	65세 이상	있음	5년	5년
	65세 미만	있음	7년	7년
2종 면허	없음	없음	-	9년

<표 7> 면허종류에 따른 적성검사 항목 및 기준

면허 종류	검사 항목	기준
1종	시력	- 두 눈을 동시에 뜨고 겐 시력이 0.8 이상, 양쪽 눈의 시력이 각각 0.5 이상일 것
	색맹	- 적색·녹색·황색의 색채식별이 가능할 것
	청력	- 55데시벨의 소리를 들을 수 있을 것 - 보청기를 사용 시 40데시벨의 소리를 들을 수 있어야 하며 언어분별력이 80퍼센트 이상일 것
	신체 장애	- 조향장치 그 밖의 장치를 뜻대로 조작할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체 또는 정신상의 장애가 없을 것. 다만, 보조수단이나 신체장애정도에 적합하게 제작·승인된 자동차를 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있다고 인정되는 경우에는 예외
2종	시력	- 두 눈을 동시에 뜨고 겐 시력이 0.7 이상일 것 - 한쪽 눈을 보지 못하는 경우 다른 쪽 눈의 시력이 0.7 이상이며 시야가 150도 이상이어야 함

※ 2종의 경우 색맹과 신체장애기준은 1종과 동일하며 청력의 기준은 없다.

<표 8> 국외 면허시험 내용

구분	면허시험 내용
일본	- 국가에서 주관하여 실시하고, 시험내용은 운전면허시험신청 초기단계에서 받게 되는 적성시험과 면허의 각 단계에서 학과시험과 기능시험으로 이루어진다. - '교통의 방법에 관한 규칙'에 따라 규정된 내용을 기준으로 출제된다. - 보통면허의 경우 총 95문항이고, 시험시간은 50분이며, 90점 이상이 되어야 합격이다.
북한	- 운전면허 취득 방법은 3가지로 「운전원 양성소」의 정규과정을 거쳐 면허시험을 보거나, 군대에서 운전교육을 받아 면허를 얻거나, 「운전 협조원」으로 2년간 사고 없이 지내면 4급 면허시험을 볼 수 있는 자격을 얻을 수 있다. - 운전면허는 1, 2, 3, 4급 등 나누어지며 운전시험은 「운전원 양성소」내에서 실시되며 시험과목은 필기시험과 8자코스, 5자코스, 주행시험 등을 치르고 안전교육을 받은 후 면허증을 발급하게 된다.

〈표 8〉 국외 면허시험 내용(표 계속)

구분	면허시험 내용	
미 국	<ul style="list-style-type: none"> - 주 정부 차량국에 비치되어 있는 그 주의 교통법규, 안전운전법이 자세히 써어 있는 책자 Driver's Manual 또는 Driver's Handbook을 참고서로 활용한다. - 학과시험 <ul style="list-style-type: none"> • 도로 표지 테스트/교통법규 테스트 • 시력 테스트/운전자 테스트 	<ul style="list-style-type: none"> - 실기시험은 시험관의 주관적 판단에 의해 계속진행여부가 결정되며, 1차적 으로 주차시설 수준의 시험장에서 간단한 테스트를 받고 난 뒤, 일반 도로상에서 약 30분간 진행된다.
캐나다	<ul style="list-style-type: none"> - 16세 이상이면 누구든지 신청가능 - 학과시험합격 G1(연습)면허증 발급, G1 실기합격 시 G2(예비)면허증 발급, G2 실기합격 시 G(본)면허증 발급 - 학과시험 <ul style="list-style-type: none"> • 총 40문제로 80%이상 득점 • 표지판 문제 20문제 • 운전수칙 20문제 	<ul style="list-style-type: none"> - G2(연습) 면허 실기시험 <ul style="list-style-type: none"> • G1(연습)면허를 발급받고 도로에서 연습할 수 있는 자격이 주어지며, 연습기간 1년이 지난 후 실기 시험에 응시할 수 있는 자격을 얻을 수 있으며 운전학원을 수료하게 되면 8월로 단축할 수 있다. 시험 당일 토론토의 경우는 특별히 마련된 시험코스에서 진행하지만, 그 밖에 로렌스 등 타주나 시에서는 일반도로에서 시험을 진행한다. - G(본) 면허 실기시험 준비과정 <ul style="list-style-type: none"> • 국가가 시험에 필요한 차량을 제공하지 않으므로 운전학원 차나 자신의 차량으로 응시해야 한다. 시험은 일반도로와 고속도로 등에서 약 40~50분간 진행되고 합격 후 G면허 발급
호주	<ul style="list-style-type: none"> - 만 17세 이상이면 누구든지 신청가능 - 필기시험을 걸쳐 실기시험을 치루고 합격할 경우 면허증에 본의 성명 생년월일, 사인과 칼라사진을 부착한다. - 호주도로교통공단(RTA)에서 필기시험을 보고 자격유무를 판단 받는다. 이론을 합격하면 L자(Lerner Driver's Licence-실제운전면허처럼 증으로 나오며 녹색이다.)를 취득하고, L면허는 15개월 이내에 실기시험을 치러야 하며 실기시험 합격 후 만 17세 이상이며, L자를 가진지 6개월이 지났으면 P자(Provisional) 즉 임시운전면허의 자격을 갖게 되며 만일 타주의 면허소지자는 시력검사만 받게 된다. 	
뉴질랜드	<ul style="list-style-type: none"> - 15세 이상이면 누구든지 신청가능 - 학습(연습)면허(Learner Licence), 제한(예비)면허(Restricted Licence), 완전(본)면허(Full Licence)의 3단계로 구성되어 있다. - 시험내용 <ul style="list-style-type: none"> • 도로교통법규 25문제 중 23개 이상 맞춰야 함 • 구도시험은 5문제 중 4문제 이상 맞춰야 함 	
영국	<ul style="list-style-type: none"> - 만 17세 이상이면 누구든지 신청가능 - 학과시험 전에 연습면허를 발급하며, 실습과 함께 익힌 상식과 법규를 바탕으로 학과시험에 합격하면 기능시험을 거쳐 운전면허증을 취득할 수 있다. - 학과시험은 다지선택형으로 선택지가 4개인 문항이 대부분이며 5,6개인 문항도 있다. 정답수는 1개 또는 2개인 경우가 있으며, 질문할 때 정답수가 명기된다. 	

건강 검진 혹은 주행능력 시험을 통한 고령운전자의 운전면허제도는 안전하게 운전하지 못하는 고령운전자를 식별하는데 그 주된 목적이 있다.

OECD 국가의 고령운전자에 대한 면허관리는 나라마다 각각 다르다. 〈표 9〉는 몇몇 OECD국의 운전면허 갱신제도와 운전면허 갱신을 위해 요구되는 건강검진제도를 나타낸 것이다.

① 뉴질랜드

뉴질랜드에서는 운전자가 80세가 되면 운전면허가 자동적으로 말소된다. 80세 이상 고령자가 운전을 하기 위해서는 고령자를 대상으로 하는 운전면허시험을 2년마다 치러야 한다.

운전면허 갱신을 위해서는 운전면허관리 기관에 운전면허증과 의사의 진단서(제출 전 60일 이내의

것, 시력검사포함)를 일정양식과 함께 제출해야한다. 운전면허 갱신과정은 2단계를 거쳐야 한다. 1 단계는 의사의 진단서를 통해 운전가능한지 신체 검사를 하는 것이고 2단계로 주행시험을 거친다.

주행시험은 80점 이상의 점수를 얻어야 하며 주행

시험 중 일체의 교통법규위반이 있을 시에는 불합격 처리된다. 주행시험의 내용은 <표 10>과 같다.

주행시험에서 불합격되었을 때에는 주행시험 재응시, 운전면허증 자진반납, 특정 조건하에서 운전을 할 수 있도록 주행시험면제신청의 세 가지 조치

<표 9> OECD국의 고령운전자를 위한 운전면허 제도

국가	갱신절차	갱신기간	적성검사
덴마크	있음	- 70세까지 : 4년마다 - 71세부터 : 3년마다 - 72~79세 : 2년마다 - 80세 이상 : 1년마다 - 병이 있을 경우 : 더 짧은 주기가 가능	- 의사의 진단서 필수
핀란드	있음	- 45세 까지 : 매 5년마다 갱신 - 70세부터 : 의사의 진단에 따라 갱신 기간이 정해짐	- 45세 이후부터 매 5년마다 건강검진 (일반적 건강 상태와 시력) - 갱신 때마다 건강평가와 평가자 두 명에 의한 운전능력 증명서 필수
영국	있음	- 70세부터 의무적으로 3년마다 한 번씩 갱신	- 요구되는 시력기준에 다다랐을 때 자진 신고 - 운전이 영향을 주는 건강상태는 반드시 면허청에 신고를 해야 함
독일	없음	- 면허 갱신 나이와 무관함	- 없음
아이슬란드	있음	- 연령과 관계없이 매년 갱신	- 70세부터 건강검진증명서 필수
이탈리아	있음	- 50세 까지 : 10년마다 - 50세 이후 : 5년마다 - 70세 이후 : 3년 마다	- 면허 갱신 시 건강검진 필수
네덜란드	있음	- 70세부터 매 5년마다 건강진단 필수	- 건강상태에 따라 건강검진시기가 빈번해 질 수 있으며 시력 검사는 필수
뉴질랜드	있음	- 71세 까지 : 갱신 없음 - 71세부터 : 5년마다 - 80세부터 : 매 2년마다	- 71세부터 그 이후 건강검진과 시력검사 필수
포르투갈	있음	- 70세부터 2년마다	- 70세부터 매 2년마다 건강검진이 필수

자료 : Aging and Transport : mobility needs and safety issues, OECD 2001

<표 10> 고령운전자의 주행시험 항목 및 내용

항목	내용
기본 주행 능력 시험	- 출발지점에서 도로로 진입, 직진교차로에서 우회전출발지점으로 도착
위험한 상황을 포함한 기본주행 시험	- 위험 상황을 포함한 3,4지 교차로, 로터리에서 운전동작 시험 • 로터리 회전주행방법 • 정지 혹은 양보 신호등이 설치된 교차지점에서의 우회전 • 정지 혹은 양보 신호등이 설치된 교차지점에서의 좌회전 • 무신호 교차점에서의 좌회전
위험한 상황을 포함한 고난도 주행 시험	- 약 50~80kph의 다소 교통량이 많은 구간에서 위험 상황을 포함한 고난도 주행시험 • 상점가 혹은 상·공업지역을 평균속도 50kph로 주행 - 평균속도 50kph로 주행하다가 다소 교통량이 많은 교차로에서 좌회전 • 60~80kph 지역에서 직진 주행 • 60~80kph 지역에서 좌회전하여 도로에서 나오는 것

자료 : Licence Renewal for Older Drivers」, New Zealand Land Transport Safety Authority, 2001

를 할 수 있다. 조건부 운전이란 운전거리제한(일정한 지역 내에서만 운전 허용), 운전시간제한(출퇴근시간 운전금지), 특정한 기구를 착용한 상태에서 운전이 가능하도록 하는 조치이다.

② 일본

1998년 4월부터는 개인의 신청에 의해 운전면허증 사진반납이 제도화되었다. 경찰청 자료에 의하면 1998년 4월부터 99년 3월지 1년간의 면허 반납자수는 전국에서 7,193명으로 65세 미만이 1,048명, 65세 이상이 6,145명(75세 이상은 3,950명)이었다. 이 수치는 1998년 기준으로 65세 이상 운전면허 보유자수 7,539천 명 중 극히 일부에 지나지 않지만 고령운전자들이 이 제도를 어느 정도 긍정적으로 받아들이고 있다고 평가할 수 있다.

반납이유를 보면 신체기능저하의 자각이 35%, 적성검사의결과가 32%, 운전할 필요성을 못 느끼는 27%의 순으로 대도시의 경우가 지방도시보다 높은 반납율을 보이고 있다.

③ 호주

호주의 운전면허국은 노인 운전자의 면허를 철저히 관리하고 있다. 80세부터는 해마다 시력, 청력 및 각종 의학검사 결과가 담긴 의료증명서를 면허관리청에 제출해야 한다. 그리고 85세 부터는 매년 시력, 청력 및 의학검사 외에 실제도로주행능력을 테스트하는데 여기에 합격해야 운전을 계속 할 수 있다.

III. 결론

지금까지 고령자의 현황 및 고령 운전자 현황, 운전면허관련 법제도에 대하여 검토를 수행하였다.

현재 65세 이상의 연령구성비는 2005년 9.81%에서 2020년에는 17.23%로 크게 증가하여, 65세 이하의 인구증가율보다 4배가량 높은 것으로 나타났으며, 이를 기반으로 한 고령운전자 추이를 살펴본 결과, 1999년~2003년까지 65세 이상 운전면

허소지자의 증가율이 20.7%, 2020년에는 1999년보다 약 9배 증가하는 경향을 나타내었다.

이러한 사회적 고령운전자의 추이를 기반으로 고령운전자로 인한 교통사고 감소 및 안전성 증가를 위하여 고령 운전자에 대한 관리의 필요성을 실감하게 되었으며, 이를 위하여 국내 및 국외의 운전면허제도의 비교를 통하여 국내 고령운전자에 대한 운전면허제도를 재검토하였다.

그 결과, 국내에서도 고령운전자에 대하여 주기적인 적성검사를 통한 면허갱신을 하도록 되어 있으나, 국외 고령운전자에 대한 운전면허제도는 시험과정이 보다 세분화 되어있고, 구체적인 제도로 운영되고 있음을 알 수 있었다.

덴마크, 핀란드, 영국 등 대부분의 국가가 고령 운전자의 연령대별 운전면허의 갱신기간이 차별화 되어 있었으며, 경우 주기적인 주행시험 및 운전면허자진반납 제도 등을 통하여 고령운전자를 체계적으로 관리하는 제도를 실시하고 있었다.

이와 같이 향후 국외의 고령운전자에 대한 운전면허제도의 면밀한 검토를 기반으로, 국내에서도 고령운전자로 인한 사고를 감소시킴으로써 고령자 증가에 따른 사회적 문제를 해소시킬 수 있도록 고령운전자 운전면허제도를 관리하고 재정립할 수 있는 방안을 모색 할 필요성이 있다.

참고문헌

1. 교통안전공단(1993), 노년층 증가에 대비한 교통안전대책.
2. 김태호 · 고준호 · 원제무(2008), 운전능력에 연관된 인적특성의 연령임계점 연구, 한국안전학회, 제23권 제3호.
3. 통계청, 연령별 추계인구, 각 연도별.
4. 경찰청, 운전면허관리과 내부자료, 각 연도별.
5. 신연식(2001), 고령운전자의 운전행태 고찰 및 안전운전대책연구, 한국교통연구원.
6. OECD(2001), Aging and Transport : mobility needs and safety issues.
7. New Zealand Land Transport Safety Authority (2001), Licence Renewal for Older Drivers.