

고령운전자 교통사고 실태와 교통안전교육의 개선

Traffic Accidents of Aged Drivers and the Improvement of Safety Education



김태완



장석용



장영재



이두희

연구의 배경 및 목적

현대사회에서 교통은 모든 삶의 기본적인 요소의 하나가 되었으며, 그 중요성은 현대사회를 살아가는 사람이라면 누구나 인정하고 있다. 교통의 발달은 우리의 일상생활에 신속하고 편리한 생활을 가능하게 해주는 동시에 국가의 경제발전에도 지대한 영향을 미치는 등 여러 가지 순기능을 하고 있다. 하지만, 교통의 발달은 순기능만을 하는 것이 아니라 환경오염과 교통사고, 교통정체와 같은 역기능도 함께 가지고 있다. 실제로, 2012년 우리나라에서 교통사고로 발생한 도로교통사고비용 추계 금액은 약 23조 5,900억 원¹⁾으로 우리나라 연간

GDP의 1.9%, 국가 총예산의 10.6% 수준이다.

특히, 운전자의 신체·정신적 한계, 법규위반 등에 의한 교통사고가 약 97% 이상을 차지하기 때문에 신체적 정신적 기능과 관련된 고령화도 교통사고에 많은 영향을 미치는 것으로 나타난다. 우리나라의 65세 이상 고령인구 비중은 표 1과 같이 2000년도에 7.2%를 돌파하면서 본격적으로 고령화사회로 진입하였으며, 이러한 고령화 속도로 인해 2016년도에는 고령사회, 2026년도에는 초고령사회에 도달할 것으로 예상되어지고 있다²⁾³⁾.

따라서, 본 연구에서는 고령운전자의 특성, 2002년부터 2012년까지(10년간)의 고령운전자의 교통사고 현황, 외국 선진국의 고령운전자 교통

김태완 : 도로교통공단 인천광역시지부, saudi@koroad.or.kr, Phone: 032-830-6171

장석용 : 도로교통공단 교육교재처, 95511056@hanmail.net, Phone: 02-2230-6133, Fax: 02-2230-6139

장영재 : 도로교통공단 교육본부, cyc1218@naver.com, Phone: 02-2230-6008, Fax: 02-2230-6139

이두희 : 도로교통공단 교육교재처, doohee58@koroad.or.kr, Phone : 02-2230-6131, Fax: 02-2230-6139

1) 도로교통공단, 2012년 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 2013.

2) 통계청, 65세 이상 고령인구의 장래인구 추계, 2012.

3) 유엔의 고령자인구 구성 비율에 따른 국가 분류에 의하면, '고령화사회'란 65세 이상 고령자 인구비중이 전체인구의 7%를 넘어서는 경우, '고령사회'는 14%를 넘어서는 경우, '초고령사회'는 20%를 넘어서는 경우로 정의함.

표 1. 65세 이상 고령인구의 장래인구 추계 (단위 : 천명, %)

구분	2010	2015	2020	2025	2030
인구수	5,357	6,381	7,701	9,768	11,811
구성비(%)	11.0	12.9	15.6	19.9	24.3

자료 : 인구 - 통계청 <http://www.kisis.kr>, 2012.09

안전교육과 국내의 실태를 소개하고, 우리나라 고령운전자 교통안전교육의 개선방안을 제시하고자 한다.

고령운전자 교통사고 현황

1. 고령자의 특성과 운전면허

1) 고령자의 정의

한국에서는 흔히 60세를 기준으로 노인을 정의해 왔지만 인구학이나 사회학 분야에서는 65세 이상을 노인이라 정의하며 65-74세 노인은 “young-old”, 75-84세 노인을 “middle-old”, 85세 이상은 “old-old”로 구분한다. 하지만, 최근 정부의 고령화 사회에 대한 많은 지표가 만 65세 이상을 고령자로 한정하는 지표들이 늘어나면서 본 연구도 만 65세 이상을 고령자로 정의하였다⁴⁾.

2) 고령자(노인)의 특성⁵⁾

① 신체적·감각적 특성

노화와 관련된 국내·외 연구를 종합하면, 노화에 따른 보편적인 신체적 노화 특성은 일반적으로 신체기능의 저하와 시력 및 청력 등의 감각 기능저하, 정보처리능력의 저하와 반응시간 증가 등을 들 수 있다. 특히, 정보처리능력의 저하와 반응시간의 증가 등은 고령운전자의 운전에서 아주 중요한 영향을 미치게 된다. 교통 정보의 처리능력이 떨어지고 반응시간이 증가하여 추돌사고와 신호위반 등의 교통사고로 이어질 위험이 증가하게 된다.

② 심리적·지적(정신적) 특성

고령자의 신체적·감각적 특성이 이외에 고령자의 일반적인 심리적·지적 특성과 관련된 국내·외 문헌을 정리하면,

첫째, 자신의 행동을 과신하는 경향이 있다. 이러한 과신에서 불법유턴, 비보호 좌회전 위반, 중앙선 침범 등 법규위반을 서슴치 않는다.

둘째, 고령자는 도로교통법과 교통사고처리특례법의 이해가 부족하여 교통사고가 발생하는 경우 경제·법률적 부담감을 가져올 수밖에 없는 교통사고처리특례에서 배제되는 11개 항목 등 법규위반 행동을 쉽게 하는 경향이 있다.

셋째, 인지기능의 퇴화 등으로 고령자는 순간적인 기억 회복력 면에서 젊은 층 보다 떨어진다. 운전을 하거나 횡단보도를 건너는 등 여러 가지 상황에서 순간적인 기억력의 상실로 연속적인 행동에 있어서 정확한 판단을 내리지 못하고 갈등하거나 실수를 범하게 되어 교통사고의 위험성이 증가하게 된다.

넷째, 고령자는 관련 있는 정보를 찾아내고 탐색하는 능력이 부족하여 교통관련 최신 법규와 정책의 이해가 떨어져 사고의 위험성이 증가하게 된다.

마지막으로, 고령자는 위험예측능력과 위험인지능력이 현저하게 떨어져 방어운전을 잘 하지 못하여 교통사고에서 피해자로 될 가능성도 높아진다.

3) 고령 운전면허소지자의 변화

표 2의 고령 운전면허소지자수 추세를 살펴보면, 2002년 2.1%인 고령 운전면허소지자가 2012년에는 5.9%로 약 3배 증가하였다. 특히, 65세 이상의 고령 운전면허소지자수는 연평균 14.3%로 크게 증가하여 같은 기간 고령자 연평균 증가율 1.6% 보다 9배나 높았다.

또한, 고령화 추세에 따라 고령 운전면허소지자가 차지하는 비율이 지속적으로 증가추세를 보일 것으로 예측된다.

4) 기초노령연금법 제3조, 노인복지법 제26조에서는 65세 이상 인자, 국민연금법 제61조에서는 60세 이상인 자, 국제연합(UN)이 정한 고령사회 고령자의 정의는 65세 이상 인자로 정의.

5) 박봉수, “노인교통사고 감소방안에 관한 연구 : 노인교통사망사고를 중심으로”, 2008.

2. 고령운전자 교통사고 현황

도로교통공단에서 발표한 표 3의 고령운전자 교통사고 추세를 분석하면, 2012년 우리나라에서는 223,656건의 사고가 발생하여 5,392명이 사망하고 344,565명이 부상을 당하였다. 이중 고령운

전자는 15,176건의 교통사고를 야기하여 718명이 사망하고 22,028명이 부상당한 것으로 나타났다.

이러한 고령 운전자 교통사고는 연평균 14.8%의 증가율을 보이고 있으며, 사망자 또한 연평균 10.8%의 증가를 보이고 있다. 이는 연평균 지속적으로 감소하고 있는 전체 교통사고 및 사망자 추

표 2. 고령자 운전면허소지자수 추세

(단위 : 명, %)

연도	구분	전체 연령층			65세 이상 연령층			
		전체인구 (명)	전체면허소지자 (명)	보유율	고령인구 (명)	고령면허소지자 ⁶⁾ (명)	점유율	
2002		47,622,179	21,223,010	44.6	3,772,075	435,401	11.5	2.1
2003		47,859,311	22,062,457	46.1	3,968,118	517,213	13.0	2.3
2004		48,039,415	22,735,053	47.3	4,165,974	610,759	14.7	2.7
2005		48,138,077	23,497,657	48.8	4,366,642	705,414	16.2	3.0
2006		48,317,946	24,088,229	49.8	4,592,367	813,236	17.7	3.4
2007		48,597,652	24,681,440	50.8	4,827,514	950,695	19.7	3.9
2008		48,948,698	25,268,379	51.6	5,052,155	1,069,774	21.2	4.2
2009		49,182,038	25,822,149	52.5	5,255,835	1,184,941	22.5	4.6
2010		49,410,366	26,402,364	53.4	5,452,490	1,299,913	23.8	4.9
2011		49,779,440	27,251,153	54.7	5,655,990	1,451,437	25.7	5.3
2012		50,004,441	28,263,317	56.5	5,889,675	1,658,560	28.2	5.9
연평균 증가율		0.5%	2.9%		1.6%	14.3%		

자료 : 인구 - 통계청 <http://www.kisis.kr>, 2012.09, 면허소지자수 - 경찰청 교통기획담당관실

표 3. 고령운전자 교통사고 추세

(단위 : 건, 명, %)

연도	구분	노인 교통사고(경찰 사고)						전체 교통사고(경찰 사고)					
		발생건수		사망자		부상자		발생건수		사망자		부상자	
		(건)	전년대비 증감률	점유율	노인면허 1천명당	(명)	점유율	(명)	(건)	전년대비 증감률	(명)	인구 10만명당	부상자수 (명)
2002		3,810	1.1	1.6	8.8	258	3.6	5,296	231,026	-11.3	7,222	15.2	348,149
2003		4,546	19.3	1.9	8.8	306	4.2	6,493	240,832	4.2	7,212	15.1	376,503
2004		5,178	13.9	2.3	8.5	390	5.9	7,554	220,755	-8.3	6,563	13.7	346,987
2005		6,111	18.0	2.9	8.7	414	6.5	9,175	214,171	-3.0	6,376	13.2	342,233
2006		7,131	16.7	3.3	8.8	472	7.5	10,531	213,745	-0.2	6,327	13.1	340,229
2007		8,326	16.8	3.9	8.8	512	8.3	12,494	211,662	-1.0	6,166	12.7	335,906
2008		10,132	21.7	4.7	9.5	559	9.5	15,009	215,822	2.0	5,870	12.0	338,962
2009		11,974	18.2	5.2	10.1	585	10.0	17,789	231,990	7.5	5,868	11.9	361,875
2010		12,603	5.3	5.6	9.7	547	9.9	18,637	226,878	-2.2	5,505	11.1	352,458
2011		13,593	7.8	6.1	9.4	605	11.6	19,801	221,711	-2.3	5,229	10.5	341,391
2012		15,176	11.7	6.8	9.2	718	13.3	22,028	223,565	0.9	5,392	10.8	344,565
연평균 증감률		14.8				10.8		15.3	-10.3		-2.9		-0.1

자료 : 경찰청, 2013년판 교통사고 통계, 2013

6) 점유율 = 고령자 운전면허소지자수 / 전체면허소지자수 × 100

이와는 다른 상반된 양상을 나타내었다.

또한, 법규위반별 고령운전자 교통사고 현황을 나타낸 표 4를 살펴보면, 고령층과 비 고령층 모두 안전운전의무불이행으로 인한 교통사고가 가장 많은 것으로 나타났다. 하지만, 비 고령층의 경우 신호위반, 안전거리미확보, 교차로통행방법위반의 순으로 교통사고가 많이 발생하였지만, 고령층은 중앙선침범, 교차로통행방법위반, 신호위반 순으로 교통사고가 많이 발생하는 등 연령층별로 교통사고 원인이 조금씩 다르게 나타났다.

고령운전자에게는 교통법규 준수의 중요성과 더불어 중대 교통사고의 요인이 되는 중앙선침범과 교차로통행방법위반, 신호위반 등의 심각성에 대한 교육·홍보가 필요함을 시사해 주고 있다.

국내외 고령운전자 교통안전교육

1. 교통선진국의 고령운전자 교통안전교육

1) 일본

일본은 1970년대 고령화사회 진입을 시점으로 적극적인 교통정책을 실시하였다. 장애인, 고령자 등 교통약자 중심의 도로시설, 대중교통시설을 정비하였으며, 고령자 교통정책은 “보행자, 자전거

이용자, 운전자”를 중심으로 크게 세 가지(교통 환경 정비, 차량안전기준 및 기술개발, 교통안전교육·홍보)로 구분하여 시행해 오고 있다.

1998년 10월 도로교통법 개정을 통해 75세 이상 고령운전자 면허갱신 시 지정교습소에서 실내강습과 적성검사, 실차교습(각 1시간)을 받도록 교육을 의무화 했다. 이후 2002년 6월에는 교육수강 의무연령을 70세 이상으로 강화하여 고령운전자의 신체적, 기술적 능력에 대한 평가와 면허갱신 시 교육수강을 의무화하고, 운전주행 및 기계에 의한 행동패턴에 대한 시뮬레이터 평가를 통해 신체적 기능저하에 따른 운전행태 변화를 고령자 스스로가 인지할 수 있도록 유도하였다.

2009년 이후 부터는 75세 이상이 되면 교육수강 이외에 별도의 인지기능검사를 실시하도록 하여 검사결과 부적합인 경우 운전면허의 효력을 취소하는 제도를 실시하고 있기도 하다.

2) 미국

미국의 교통정책은 관련 업무에 따라 교육부, 보건복지부, 노동부, 교통부, 보건처 등 총 5개 부처에서 담당하며, 관련 법령은 고령자법(Older Americans Act: OAA, 1965, 1992), 연계육상교통효율법(Inter-model Surface Transport-

표 4. 법규위반별 고령운전자 교통사고

구분	계	중앙선 침범	신호 위반	과속	보행자보호 불이행	안전운전 불이행	안전거리 미확보	교차로통행 방법위반	기타	
비 고령층	발생건수	208,457	11,979	23,293	360	6,667	117,472	20,855	13,642	14,189
	%	100	5.7	11.2	0.2	3.2	56.4	10.0	6.5	6.8
	사망자수	4,674	367	334	103	103	3,382	79	91	215
	%	100	7.9	7.1	2.2	3.5	72.4	1.7	1.9	3.3
	부상자수	322,491	21695	38,934	649	6,988	173,258	37,456	22,069	21,442
	%	100	6.7	12.1	0.2	2.2	53.7	11.6	6.8	6.6
고령층	발생건수	15,176	1,039	2,014	17	439	7,919	18	1,079	1,249
	%	100	6.8	13.3	0.1	2.9	52.2	0.1	7.1	8.2
	사망자수	718	78	55	4	9	490	18	20	44
	%	100	10.9	7.7	0.6	1.3	68.2	2.5	2.8	6.1
	부상자수	22,028	1,740	3,186	33	461	10,760	2,358	1,690	1,800
	%	100	7.9	14.5	0.1	2.1	48.8	10.7	7.7	8.2

출처 : 경찰청, 2013년관교통사고 통계, 2013

ation Efficiency Act; ISTEA, 1991), 교통형평법(Transportation Equity Act for the 21st Century; TEA-21, 1998), 연방대중교통법(Federal Mass Transit Act, 1997)으로 구분되어 있다.

미국은 고령운전자의 교통안전교육을 강제하지는 않는다. 하지만 전미자동차협회(American Automobile Association; AAA)와 NSC(National Safety Council) 등 민간단체를 중심으로 고령자의 안정성 제고를 위한 교육 프로그램을 개발, 운영하고 교육프로그램 이수 시 보험료 할인정책을 적용하는 등 고령자의 자발적 교육프로그램 이수를 유인하는 정책을 펼치고 있다. 대표적인 교육프로그램으로는 AARP의 “55 arrive”, NSC의 “Coaching the Mature Driver” 등이 있다⁷⁾.

3) 영국

70세 이후 3년마다 한 번씩 자신의 건강상태에 대한 일반의의 소견을 첨부하여 운전면허를 갱신해야 한다.⁸⁾ 운전면허 취득절차와 방법 등 발급요건 부합을 전제로 고령운전자에 대해 별도의 교육 과정을 명시하지 않으며, 노화에 따른 정신·신체적 기능저하로 안전운전을 저해할 수 있는 측면을 중심으로 장애인, 고령운전자에 대한 가이드라인을 제시, 조언하는 형태로 운영하고 있다.

또한, PASS PLUS 제도를 통해 고령운전자 교통안전 교육 시 보험료 할인혜택을 주는 등 인센티브를 제공하고 있다.

2. 국내 고령운전자 교통안전교육

도로교통공단은 교통안전 사회교육을 통하여 전국민을 상대로 교통안전교육을 실시하고 있으며, 2011년 5월부터 고령자교육을 시범 실시하였지만 교육 수강생이 없어 폐지하였다. 하지만, 어르신 운전자 교육의 필요성을 인식하여 2013년 8월 경찰청, 도로교통공단, 금융감독원, (사)대한작업·물리치료사협회와 협력하여 고령자 교통안전교육을 시작하였다.

1) 교통안전사회교육(노인 단체)

표 5의 고령자 단체에 대한 사회교육 현황을 살펴보면, 2012년 119,201명이 교육을 받았으며, 2013년 에는 111,797명으로 감소하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 교육 실적은 전체고령인구에 비하면 약 1%에 그치는 실정이다. 이러한 고령자 교통안전교육은 대한노인회, 노인유관기관 등과 같은 노인 단체에서 교통관련 기관에 교육의뢰를 한 경우 전문가에 의한 교통안전교육을 받을 수 있다. 도로교통공단은 이를 극복하기 위해 대한노인회총연합회와 각 시·도지부와 대한노인회 지회의 업무협약을 체결하였으며, 이를 통해 노인교통안전교육 활성화와 교재 보급 등을 통해 노인교통사고 예방에 노력하고 있다.

2) 고령운전자교육

2011년 5월부터 도로교통공단은 서울, 부산,

표 5. 노인 교통안전사회교육 실시 현황

구분	연도	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
노인단체		111,797	119,201	61,189	35,160	34,144	22,111	20,762

7) “55 Arrive”는 50세 이상 운전자를 대상으로 1회 4시간, 총 2회에 걸쳐 “자가진단, 감각기능, 교통환경, 음주 등” 9개 주제를 중심으로 운영. 1979년 시행 후 800만 명 이상이 이수, 교육프로그램 이수자에게 보험료 할인혜택을 10% 내외로 부여함. “Coaching the Mature Driver”는 55세 이상 운전자를 대상으로 1회 6시간에 걸쳐 “교통사고 특성, 감각기능, 자동차 기동요령, 교통법규, 음주, 약물운전 등”을 중심으로 운영하는 교육프로그램임. (삼성교통안전문화연구소, “고령화 및 고령사회 교통안전 대책과 정책과제”, 2007)

8) 김중환·송수연, “교통선진국의 노인교통안전정책 이모저모”, 『신호등』, 2009년 3월호, 11-15.

대구, 경기, 대전·충남 그리고 광주·전남 6개소에서 임시적으로 65세 이상의 운전자중 희망자에 한하여 고령자 교통안전교육을 무료로 실시하였다.

고령자 교통안전교육은 임시적인 교육인데다가 교육을 이수함으로써 고령운전자에게 발생하는 법률·경제·행정적 이득이 발생하지 않기 때문에 교육이수자는 총 2명의 실적에 그쳤다⁹⁾.

2013년 8월부터 경찰청과 도로교통공단은 지속적 증가추세에 따라 고령운전자 스스로가 신체기능의 변화를 체감할 수 있는 인지·지각검사와 함께 교통안전교육을 통해 교통사고 예방에 기여하고자 고령자를 대상으로 교통안전 교육을 시행하고 있다.

교육대상은 65세 이상의 고령운전자로 교육이수를 희망하는 사람을 대상으로 하며, 교육 장소는 도로교통공단 전국 13개 시도지부 교통안전교육장에서 월 1회 시행하며, 교육 내용은 국립재활원이 개발한 운전엔 필요한 인지지각기능 검사 도구인 인지지각검사(CPAD) 1시간과 고령운전자의 운전성향 자가진단 및 분석, 개정 교통법규 해설과 같은 교통안전교육 2시간을 병행하여 총 교육은 3시간이며, 그 내용은 표 6과 같다.

교육과정 중 고령 운전자의 인지지각검사에서 합격판정을 받은 사람 중 자동차 보험의 기명피보험자 1인 가입특약이나 부부한정특약에 가입자에 한하여 일부 손해보험사에서는 자동차 보험료 5%

할인 혜택을 주고 있다. 2014년 2월 현재 8개 보험사가 시행중이며, 이러한 보험료 할인 혜택을 정착시키기 위해, 금융감독원과의 업무협조로 대부분 보험사들도 교육생의 인센티브 제공을 통한 고령교통안전교육의 활성화 및 교통사고 예방을 위해 연계상품 출시를 추진하고 있다.

보험업계의 참여로 2013년 8월 이후 5개월간 교육 실적이 606명으로 나타나는 등 고령운전자를 대상으로 하는 “고령 운전자 교육”이 점차 자리를 잡기 시작하였다.

하지만, 이러한 “고령 운전자 교육과정”은 고령자 교통사고 분석과 고령자 특성 등을 감안한 심층적인 연구 없이 경찰청의 지시에 따라서 실시한 것으로 그 효과에 대한 평가분석이 아직 이루어지지 않고 있다. 고령운전자 교육과정을 고령운전자 사고통계 분석 결과와 국내·외 실태분석을 통해 심도 있게 마련되어야 할 것이다.

고령운전자 교통사고 저감을 위한 교통안전교육 개선 방안

고령운전자 교통사고 현황에 고령운전자 교통안전교육이 의무화되고 교통안전교육 참여시 많은 혜택을 부여하는 외국의 고령운전자 교통안전교육과 국내 고령운전자 교통안전교육의 비교를 통해 현 교통안전교육의 개선방안을 제시하고자 한다.

표 6. 고령운전자 교육과정

교시	과목	내용	방법	시간
1	(1) 인지·지각검사 및 평가	○ 인지지각검사(거리지각능력, 주의지속력, 주의분할력, 스트룹 검사, 장의존성, 시지각운동 협응력)	CPAD	45분
2	(2) 고령운전자의 운전성향 자가진단 및 분석	○ 신체노화와 안전운전	강의 및 시청각	25분
	(3) 개정 교통법규 해설, 안전운전 교육	○ 주요 교통법규 해설 ○ 행정처분 및 운전면허 관리		20분
3	(4) 상황별 안전운전 기법	○ 상황(도로, 차종)·시간대(주야간)별 운전	강의 및 시청각	20분
		○ 음주 및 약물복용과 안전운전		25분

9) 미국이나 일본 등의 국가는 정부주체든 민간주체든 고령자의 교통안전교육 이수 시 보험료 할인 혜택을 통해 고령운전자의 자발적인 참여를 유도, 우리나라는 아무런 인센티브가 없었음.

1. 고령운전자 교통안전교육 기회 확대

1) 사회복지의 관점에서 고령운전자교육 접근

교통선진국과 같이 고령운전자 뿐만 아니라 고령 보행자를 포함하여 사회복지의 관점에서 교통안전교육을 접목시켜야 할 것이다.

2) 적성검사·운전면허 갱신 시 교육 의무화

적성검사와 운전면허 갱신 시 고령운전자를 대상으로 교통안전교육을 의무화 하고, 교통소양교육 사고반에서 실시하는 정밀적성검사를 교육과정에 포함하여야 할 것이다. 이는, 교통안전교육 이수에 대한 고령 운전자의 부담보다 도로교통 안전이 향상됨으로써 얻게 되는 직·간접적 편익이 더욱 크기 때문이다.

3) 건강검진과 연계한 적성검사·운전면허 갱신

70세 이후에는 1종, 2종 모두 5년마다 적성검사를 실시하는바 영국과 같이 70세 이상인 운전자는 자신의 건강상태에 대한 건강검진과 연계하여 의사의 소견을 첨부하여 운전면허를 갱신하도록 하여야 할 것이다.

2. 고령운전자는 별도의 교육 실시

고령자 특성을 고려한 특별한교통안전교육을 위

해 만 65세 이상의 고령운전자가 운전면허 정지·취소 시에는 별도로 교육을 진행하여야 한다. 교육 과정에 주요 고령운전자 사고 유형별 안전운전 요령 과목을 신설하고, 인지·지각 검사도 실시하여야 할 것이다.

3. 고령 운전자 교육과정 개편

고령 운전자 교육과정을 고령자 교통사고 특성 및 선진국의 사례를 반영하여, 신체노화에 따른 주요 사고 위험과 운전면허 자진반납제도 안내, 신체노화에 따른 주요 사고 유형 안내, 신체노화에 따른 주요 사고 유형별 대처 요령, 노인성 질병 보유 시 안전운전 요령 등의 교육내용을 추가하여 시행하여야 할 것이다.(표 7 참조)

4. 어르신(고령자) 교통안전 교사제 도입

노인 교통안전 홍보 방안으로 노인들 스스로 교통안전 교육을 받고, 교통안전 봉사 요원으로 활동할 수 있는 어르신 교통안전 교사제를 도입하여야 할 것이다. 이를 위해 현재 국회에 계류 중인 어르신 교통안전 교사제 도입의 노인복지법 개정안이 하루 빨리 통과되어야 할 것이다.

5. 고령 운전자 교육 시 인센티브 확대

고령운전자 교통안전 교육 시 부여하는 인센티

표 7. 수정된 고령운전자교육 교육과정

교시	과목	내용	방법	시간
1	(1) 인지·지각검사 및 평가	○ 인지기각검사(거리지각능력, 주의지속력, 주의 분할력, 스트룹 검사, 장의존성, 시지각운동 협응력)	CPAD	45분
2	(2) 고령운전자의 운전 성향 자가진단 및 분석	○ 신체노화와 안전운전 ○ 신체노화에 따른 주요 사고 위험<신설>	강의 및 시청각	25분
	(3) 개정 교통법규 해설, 안전운전 교육	○ 주요 교통법규 해설 ○ 행정처분 및 운전면허 관리 ○ 운전면허 자진반납제도 안내<신설>		20분
3	(4) 상황별 안전운전 기법 및 안전보행 기법<수정>	○ 상황(도로, 차종)·시간대(주·야간)별 운전	강의 및 시청각	20분
		○ 음주 및 약물복용과 안전운전 ○ 노인성 질병 보유 시 안전운전 요령<신설>		25분

브를 확대하여 현재 자동차 보험료 5%를 최소 10% 이상으로 확대하고, 자동차세와 자동차 정기 검사 비용 할인 등 인센티브를 확대하여야 한다.

6. 평생교육으로 고령 운전자 교육 실시

고령운전자 교통사고 저감을 위해 고령운전자 교육을 사회복지의 관점에서 대국민 홍보 강화와 함께 범정부 차원의 시행으로 평생교육의 관점에서 진행하여야 한다. 이를 위해 지역복지센터와 노인대학 등의 교육과정에 고령운전자 교통안전교육과 관련된 과목이 포함되어야 한다.

맺음말

우리나라는 빠른 고령화로 단기간에 초고령사회로 나아가가고 있다. 이로 인해, 고령자들의 안전이 사회의 안정적 요소로 여겨질 만큼 주목 받고 있으며, 대다수의 국민이 이에 공감하고 있는 실정이다. 즉, 고령자의 행복이 곧 국민의 행복이며, 우리나라의 복지척도가 되는 것이다.

따라서, 교통사고로부터 고령자를 지키는 것이 무엇보다 중요하다 할 수 있을 것이며, 사회적으로 책임져야 할 의무라 할 수 있을 것이다.

본 연구에서는 고령자의 안전을 위해 교육부분만의 개선방안을 모색했으나 관련제도와 교통환경 개선 등의 교통사고 저감과 관련된 다른 부분 등이 고려된 대책이 추가로 같이 연구되어야 할 것이다. 또한, 현 정부에서 효율적 국정운영 등을 위해서 강조되어지고 있는 관련기관의 협업을 통한 효율적 추진방안이 모색되어지고, 추진되어야 할 것이다.

알림 : 본 연구는 2013년 도로교통공단 교수연구 논집에 투고한 내용을 교통기술과정책의 발간 목적에 맞게 수정·보완한 것입니다.

참고문헌

김영석 (2005), 노인 보행자 특성을 고려한 안전 운전 방법, 도로교통안전관리공단.
 김수영 (2006), 고령화사회 노인교통안전을 위한 교육 프로그램에 관한 연구, 도로교통안전관리공단.
 김중환 (2008), 고령화사회에 따른 고령층 교통 안전 대책 방안, 도로교통공단.
 김중환, 송수연 (2009), 교통선진국의 노인교통안전정책 이모저모, 신호등, 11-15.
 김종갑 (2010), 노인운전자 교통사고 감소대책에 대한 소고, 도로교통공단.
 김홍진 외 (2004), 노인 보행자 교통사망사고 예방에 관한 연구, 한국도시행정학회 도시행정학보.
 김태완, 장석용 (2013), 고령자 교통사고 통계 분석을 통한 고령운전자 교육 내실화 방안 연구, 2013년도 교수연구논문집 I, 도로교통공단.
 도로교통공단, 교통사고 통계분석.
 도로교통공단, 2009년 노인 교통사고 특성분석.
 박봉수 (2008), 노인교통사고 감소방안에 관한 연구 : 노인교통사망사고를 중심으로.
 삼성교통안전문화연구소 (2007), 고령화 및 고령 사회교통안전 대책과 정책과제.
 일본 국립사회보장·인구문제연구소 (2003), 인구통계자료집.
 통계청 (2012), 65세 이상 고령인구의 장래인구 추계.
 Eberhard, J. W. (1996), Safe Mobility for Senior Citizens, IATSS Research, 20(1), 29-37.
 OECD (2001), Ageing and Transport : Mobility need and Safety ISUES.
 RTA (2010), A guide to older driver licensing.