

고령자의 교통범죄예방을 위한 실태조사 연구

An Exploratory Study on Elderly Traffic Crime

최수형 · 박미랑



발간사

오늘날 단순 교통법규 위반행위에서부터 난폭·보복운전, 음주운전 등 다양한 형태의 교통범죄 발생에 따른 사회적 우려가 커짐에 따라 교통범죄에 대한 학술적 관심이 필요한 상황입니다. 특히, 빠른 속도의 인구 고령화 현상은 교통범죄 발생에도 영향을 주고 있습니다. 지금까지 고령자에 대한 문제는 주로 노년학과 사회학 등에서 이루어졌고 범죄학 분야에서는 범죄피해자적 측면에서 고령자를 이해하려는 시도가 대부분이었습니다.

최근 고령 인구 증가로 인하여 인구구조와 문화, 제도가 변화함에 따라 고령자가 저지르는 범죄에 대한 관점의 변화가 필요하고 교통범죄는 절도와 강도 등의 전통적 범죄와는 발생 특징이 상이한 만큼 고령자의 교통범죄 발생 및 특성에 대한 집중적 조사 연구가 절실합니다. 아직까지 고령자의 교통범죄에 대한 본격적인 실태조사 연구가 이루어지지 못하고 있고 원인 분석에 대한 충분한 논의가 되지 못해 예방 대책 마련에 한계가 있습니다. 이에 이 연구는 고령자의 교통범죄에 대한 발생 양상과 그 특성을 경험적 조사를 통해 살펴보고 국내·외 관련 정책들을 정리하여 향후 정책 수립에 도움을 줄 수 있는 기초 자료를 수집하였습니다. 부디 이 연구결과가 고령자의 교통범죄의 발생을 줄이고 예방하는데 도움이 되기를 바랍니다.

이 연구에서 내부 연구진으로 참여하여 자료 수집은 물론 회의 및 조사 지원, 보고서 편집 등의 수고가 많았던 황정미 조사연구원과 짧은 기간 동안이었지만 해외 조사 자료 수집 및 번역 작업을 도와주었던 박정현 인턴연구원께 깊은 감사를 드립니다. 그리고 이 연구에서 국내·외의 운전면허 제도와 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 논의를 정리하고 검토하여 원고를 작성해 주신 한남대 박미량 교수님께도 진심으로 감사의 말씀을 올립니다. 더불어 설문조사와 심층면접조사에 참여해주신 운전자분들

ii 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

께 깊이 감사드립니다.

2021년 12월
연구진을 대표하여
선임연구위원 최 수 형



목 차

국문요약	1
제1장 최수형	
서론	9
제1절 연구 배경 및 목적	11
제2절 연구의 구성 및 내용	15
제2장 최수형·박미랑	
고령자 교통범죄에 대한 논의 및 대응 현황	17
제1절 고령자 교통범죄 개념 관련 논의	19
1. 고령자 개념 관련 논의	19
2. 교통범죄 개념 관련 논의	21
제2절 고령자 교통범죄 발생에 대한 논의	23
1. 노화로 인한 신체적·심리적 특성 관련 논의	23
2. 운전에 대한 태도 및 운전행동 관련 논의	27
3. 범죄학적 관점의 논의 검토	28
제3절 고령자 교통범죄에 대한 대응 현황	32
1. 국내의 고령자 운전면허 제도	32
2. 해외의 고령자 운전면허 제도	40
3. 고령운전자를 위한 교통환경 개선 등	71
4. 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 정책 고찰	73

제3장 최수형

공식통계를 통한 고령자 교통범죄 발생 실태 81

제1절 교통여건 현황	83
1. 일반적 교통여건	83
2. 고령화에 따른 교통여건 변화 및 현황	88
제2절 고령자의 교통범죄 발생 특성	95
1. 교통범죄 발생 현황과 추세	95
2. 고령자 교통범죄의 처리 현황	107
제3절 고령자 교통범죄 특징 분석	109
1. 고령자 교통범죄의 성별 분포	109
2. 고령자 교통범죄의 연령별 분포	110
3. 고령자 교통범죄의 직업 분포	111
4. 고령자 교통범죄의 전과 여부 및 횡수 분포	112

제4장 최수형

연구내용 119

제1절 연구내용	121
제2절 연구방법	122
1. 자료 수집	122
2. 설문조사의 주요 변수	125
3. 조사대상자의 일반적 특징	131

제5장 최수형

교통범죄에 대한 인식 및 태도 137

제1절 운전 관련 상황	139
--------------------	-----

1. 운전 관련 일반적 특성	139
2. 운전 시 어려움 정도	143
제2절 도로환경에 대한 인식	153
1. 사고 위험성에 대한 인식	153
2. 도로 위 물리적/사회적 무질서에 대한 인식	154
제3절 교통범죄에 대한 태도	156
1. 교통범죄에 대한 우호적 태도	156
2. 교통범죄에 대한 주변 사람의 태도	158
3. 교통범죄 예방정책에 대한 태도	159
제4절 교통범죄에 대한 억제 요인에 대한 인식	181
1. 법적 지식	181
2. 공식적 억제에 대한 인식	182
3. 단속신뢰 수준	183
제5절 소결	185

제6장 최수형

교통범죄에 대한 경험 실태

제1절 교통범죄 경험 실태	191
1. 교통범죄 유형별 경험 빈도	191
2. 교통사고 경험에 대한 구체적 상황	202
제2절 교통범죄의 특징	210
1. 사회인구학적 특성	210
2. 운전 관련 특성별 특성	218
3. 도로환경에 대한 인식	223
4. 교통범죄에 대한 태도	228
5. 억제요인별 특징	232
6. 교통범죄 경험에 영향을 주는 요인	237
제3절 소결	243

제7장 최수형·박미랑

요약 및 결론 249

제1절 주요 연구 결과 251

1. 공식통계자료 분석 결과 요약 251

2. 조사 결과 요약 253

제2절 고령자 교통범죄 예방을 위한 제언 256

제3절 연구의 한계 및 의의 262

참고문헌 265

Abstract 277

부록 281



표 차례

〈표 2-1〉 국내 관련 법규 및 근거 규정에서의 고령자 연령 기준	20
〈표 2-2〉 경찰청의 범죄통계 죄명 분류표	22
〈표 2-3〉 운전면허 발급 제한 대상자	33
〈표 2-4〉 고연령별 운전면허 갱신 기간	34
〈표 2-5〉 면허종별 신체검사 항목	35
〈표 2-6〉 도로교통법 제73조 제5항 고령자 교통안전 교육	36
〈표 2-7〉 운전면허증 반납 정책	38
〈표 2-8〉 고령운전자 면허 조건에 관한 각 주의 주요사항(2021년 9월 기준)	41
〈표 2-9〉 운전자 재활 프로그램 적용 범위	54
〈표 2-10〉 캐나다의 운전 치료를 위한 평가 내용	62
〈표 2-11〉 유럽 국가별 고령자 면허 갱신 조건	64
〈표 2-12〉 운전면허 적성검사 대상 및 건강상태 가이드라인	66
〈표 2-13〉 운전면허 취득 이후 적성검사 내용 및 주기	67
〈표 2-14〉 국가별 조건부 면허 발급시 제한하는 내용	69
〈표 2-15〉 국가별 조건부 운전면허 명칭 및 대상	69
〈표 3-1〉 주민등록인구 및 운전면허소지자 현황	84
〈표 3-2〉 자동차 등록 현황	84
〈표 3-3〉 차종별 자동차등록대수	85
〈표 3-4〉 수단별 수송분담률	86
〈표 3-5〉 도로연장거리 및 교통량	87
〈표 3-6〉 차종별 교통량 현황	88
〈표 3-7〉 고령인구비율 증감현황	89
〈표 3-8〉 국가별 인구 고령화 속도 추이	91
〈표 3-9〉 65세 이상 운전면허소지자 수 증감	92
〈표 3-10〉 사업용 자동차 고령 운수종사자 현황	93
〈표 3-11〉 65세이상 운전면허 자진반납 현황	95
〈표 3-12〉 교통범죄 발생현황	97
〈표 3-13〉 고령자의 교통범죄 비중	99

viii 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

〈표 3-14〉 고령자 교통범죄의 발생비 추이	100
〈표 3-15〉 고령자의 교통범죄의 주요 죄명별 분포	101
〈표 3-16〉 고령자 교통범죄의 주요죄명별 차지 비율	103
〈표 3-17〉 고령운전자의 교통사고 발생건수 및 발생비	104
〈표 3-18〉 음주운전 단속 발생 현황	105
〈표 3-19〉 고령자 교통범죄의 구속 불구속 상황	107
〈표 3-20〉 고령자 교통범죄의 송치의견 현황	108
〈표 3-21〉 고령교통범죄자 성별 비율	109
〈표 3-22〉 고령교통범죄자의 연령별 분포	110
〈표 3-23〉 고령운전자 사고 연령별 현황	111
〈표 3-24〉 고령자 교통범죄 직업분포	112
〈표 3-25〉 고령자의 교통범죄자의 전과여부 현황	113
〈표 3-26〉 고령자 교통범죄 전과 횟수	114
〈표 3-27〉 전체 연령의 교통범죄 전과 횟수	115
〈표 3-28〉 고령교통범죄자의 재범 종류	116
〈표 4-1〉 서울/경기 운전면허소지자 현황	123
〈표 4-2〉 표본규모	124
〈표 4-3〉 설문조사 대상자의 사회인구학적 특징	132
〈표 4-4〉 개별심층면접조사 대상자의 특징	134
〈표 5-1〉 설문조사 대상자의 운전 관련 일반적 특징	140
〈표 5-2〉 운전거리 및 운전시간	141
〈표 5-3〉 운전거리 및 운전시간	141
〈표 5-4〉 운전 시 신체기능 및 실력 수준	142
〈표 5-5〉 운전 시 신체기능 및 실력 수준	142
〈표 5-6〉 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)	143
〈표 5-7〉 운전 시 어려움 정도(비고령자/초기고령자/후기고령자)	144
〈표 5-8〉 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)	145
〈표 5-9〉 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)	150
〈표 5-10〉 사고 위험성에 대한 인식(비고령자/고령자)	153
〈표 5-11〉 사고 위험성에 대한 인식(비고령자/초기고령자/후기고령자)	154
〈표 5-12〉 도로 위 물리적/사회적 무질서에 대한 인식(비고령자/고령자)	155
〈표 5-13〉 사고 위험성에 대한 인식(비고령자/초기고령자/후기고령자)	156

〈표 5-14〉 교통범죄에 대한 우호적 태도(비고령자/고령자)	157
〈표 5-15〉 교통범죄에 대한 우호적 태도(비고령자/초기고령자/후기고령자)	157
〈표 5-16〉 교통범죄에 대한 주변사람의 우호적 태도(비고령자/고령자)	158
〈표 5-17〉 교통범죄에 대한 주변사람의 우호적 태도 (비고령자/초기고령자/후기고령자)	158
〈표 5-18〉 고령 기준 나이에 대한 생각(비고령자/고령자)	159
〈표 5-19〉 고령 기준 나이에 대한 생각(비고령자/초기 고령자/후기 고령자)	160
〈표 5-20〉 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지정도(비고령자/고령자) ..	161
〈표 5-21〉 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지정도 (비고령자/초기고령자/후기고령자)	161
〈표 5-22〉 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견(비고령자/고령자)	162
〈표 5-23〉 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견 (비고령자/초기고령자/후기고령자)	163
〈표 5-24〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지(비고령자/고령자)	163
〈표 5-25〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지	164
〈표 5-26〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 여부 (초기고령자/후기고령자)	164
〈표 5-27〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 효과(초기고령자/후기고령자)	165
〈표 5-28〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 의향(비고령자/고령자)	165
〈표 5-29〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 의향 (비고령자/초기고령자/후기고령자)	166
〈표 5-30〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 미참여 이유(비고령자/고령자)	166
〈표 5-31〉 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 미참여 이유 (비고령자/초기고령자/후기고령자)	167
〈표 5-32〉 운전면허자진반납제도에 대한 인지(비고령자/고령자)	168
〈표 5-33〉 운전면허자진반납제도에 대한 인지(비고령자/초기고령자/후기고령자)	169
〈표 5-34〉 운전면허자진반납 기준에 대한 생각(비고령자/고령자)	170
〈표 5-35〉 운전면허자진반납 기준에 대한 생각(비고령자/초기고령자/후기고령자)	170
〈표 5-36〉 운전면허자진반납 의향(비고령자/고령자)	171
〈표 5-37〉 운전면허자진반납 의향(비고령자/초기고령자/후기고령자)	171
〈표 5-38〉 운전면허자진 반납 예정 연령(비고령자/고령자)	172
〈표 5-39〉 운전면허자진 반납 예정 연령(비고령자/초기 고령자/후기 고령자)	172
〈표 5-40〉 운전면허자진반납 하려는 이유(비고령자/고령자)	174
〈표 5-41〉 운전면허자진반납 하려는 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)	175

x 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

〈표 5-42〉 운전면허자진반납 하지 않으려는 이유(비고령자/고령자)	176
〈표 5-43〉 운전면허자진반납 하지 않으려는 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)	177
〈표 5-44〉 교통범죄 예방정책에 대한 의견(비고령자/고령자)	178
〈표 5-45〉 교통범죄 예방정책에 대한 의견(비고령자/초기고령자/후기고령자)	180
〈표 5-46〉 교통범죄에 대한 법적지식 수준(비고령자/고령자)	181
〈표 5-47〉 교통범죄에 대한 법적지식 수준(비고령자/초기고령자/후기고령자)	182
〈표 5-48〉 공식적 억제에 대한 인식(비고령자/고령자)	183
〈표 5-49〉 공식적 억제에 대한 인식(비고령자/초기고령자/후기고령자)	183
〈표 5-50〉 교통범죄에 대한 단속신뢰 수준(비고령자/고령자)	184
〈표 5-51〉 교통범죄에 대한 단속신뢰 정도(비고령자/초기고령자/후기고령자)	184
〈표 6-1〉 도로질서위반 경험(비고령자/고령자)	192
〈표 6-2〉 도로질서위반 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)	193
〈표 6-3〉 도로질서위반의 구체적 행위별 경험 정도	194
〈표 6-4〉 폭력운전 경험(비고령자/고령자)	195
〈표 6-5〉 폭력운전 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)	195
〈표 6-6〉 폭력운전의 구체적 행위별 경험 정도	196
〈표 6-7〉 음주운전 경험(비고령자/고령자)	198
〈표 6-8〉 음주운전 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)	198
〈표 6-9〉 음주운전의 구체적 행위별 경험 정도	199
〈표 6-10〉 교통사고 경험(비고령자/고령자)	199
〈표 6-11〉 교통사고 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)	200
〈표 6-12〉 교통사고의 세부 유형별 경험 정도	200
〈표 6-13〉 적발 및 제재 경험(비고령자/고령자)	201
〈표 6-14〉 적발 및 제재경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)	202
〈표 6-15〉 사고 상황에 대한 응답 기준의 교통사고 유형(비고령자/고령자)	203
〈표 6-16〉 사고 상황에 대한 응답 기준의 교통사고 유형 (비고령자/초기고령자/후기고령자)	204
〈표 6-17〉 사고 시 동승자 여부 및 동승자 유형(비고령자/고령자)	204
〈표 6-18〉 사고 시 동승자 여부 및 유형(비고령자/초기고령자/후기고령자)	205
〈표 6-19〉 사고 발생시간(비고령자/고령자)	206
〈표 6-20〉 사고 발생시간(비고령자/초기고령자/후기고령자)	206
〈표 6-21〉 사고 발생 도로 특성(비고령자/고령자)	207
〈표 6-22〉 사고 발생도로 특성(비고령자/초기고령자/후기고령자)	208

〈표 6-23〉 사고 이유	208
〈표 6-24〉 사고 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)	209
〈표 6-25〉 도로질서위반 경험에 따른 사회인구학적 특성	211
〈표 6-26〉 폭력운전 경험에 따른 사회인구학적 특성	213
〈표 6-27〉 음주운전 경험에 따른 사회인구학적 특성	215
〈표 6-28〉 교통사고 가해 경험에 따른 사회인구학적 특성	217
〈표 6-29〉 도로질서위반 경험에 따른 운전관련특성	219
〈표 6-30〉 폭력운전 경험에 따른 운전 관련 특성	220
〈표 6-31〉 음주운전 경험에 따른 운전관련특성	222
〈표 6-32〉 교통사고 가해 경험에 따른 운전관련특성	223
〈표 6-33〉 도로질서위반 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징	224
〈표 6-34〉 폭력운전 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징	226
〈표 6-35〉 음주운전 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징	227
〈표 6-36〉 교통사고 가해 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징	228
〈표 6-37〉 도로질서위반 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도	229
〈표 6-38〉 폭력운전 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도	230
〈표 6-39〉 음주운전 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도	231
〈표 6-40〉 교통사고 가해 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도	232
〈표 6-41〉 도로질서위반경험에 따른 억제요인별 특징	233
〈표 6-42〉 폭력운전 경험에 따른 억제요인별 특징	234
〈표 6-43〉 음주운전 경험에 따른 억제요인별 특징	235
〈표 6-44〉 교통사고 가해 경험에 따른 억제요인별 특징	236
〈표 6-45〉 도로질서위반범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과	238
〈표 6-46〉 폭력운전 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과	239
〈표 6-47〉 음주운전 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과	241
〈표 6-48〉 교통사고 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과	242



그림 차례

[그림 2-1] 호주 뉴사우스웨일주 운전 부적합 운전자 보고서	58
[그림 2-2] 한정면허신청서	60
[그림 3-1] 고령인구와 청소년 인구비율 비교	90
[그림 3-2] 고령인구와 청소년 인구비율 증감률 비교	90
[그림 3-3] 사업용 자동차 고령의 운수종사자 비율 현황	94
[그림 3-4] 고령자 교통범죄의 주요 죄명별 분포(발생비 기준)	102
[그림 3-5] 교통사고 발생비 추이	105
[그림 3-6] 음주운전 단속 발생비 추이	106
[그림 5-1] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때	146
[그림 5-2] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 차로를 변경할 때	147
[그림 5-3] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때	147
[그림 5-4] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 야간에 도로를 주행할 때	147
[그림 5-5] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때	148
[그림 5-6] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자) - 차로를 변경할 때	151
[그림 5-7] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자) - 교차로를 통과할 때	152
[그림 5-8] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자) - 폭이 좁은 이면도로를 주행할 때	152
[그림 5-9] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자) - 야간에 도로를 주행할 때	152
[그림 5-10] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자) - 주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때	153

□ 연구 배경 및 목적

○ 연구 배경

- **(인구고령화 현상에 따른 고령자 범죄 문제)** 오늘날 빠른 속도의 인구 고령화 현상은 범죄 발생 양상에도 영향을 주어 고령자 범죄 문제에 대한 사회적 우려가 나타나고 있으며 특히 고령자 범죄 가운데 높은 비중을 차지하고 있는 교통사고 등의 교통범죄 발생이 새로운 사회문제로 제기됨
- **(교통범죄에 대한 관련 논의 부족)** 도로교통상의 경험은 일상생활 영역으로 자리 잡아 온지 이미 오래되어 도로 위에서 발생하는 교통범죄 발생은 우리의 생활과 매우 밀접함에도 불구하고 지금까지 범죄학 분야에서 교통범죄는 크게 주목받지 못함
- **(고령자 교통범죄에 대한 경험적 연구 필요)** 특히, 초고령사회로의 진입을 앞둔 시점에서 고령자 교통범죄에 대한 경험적 논의는 아주 미비하여 고령자 교통범죄에 대한 발생 양상과 그 특성을 이해할 수 있는 기초적 자료가 되는 경험적 연구가 절실히 요구됨

○ 연구목적

- **(고령자 교통범죄에 대한 예방정책 방안 마련을 위한 기초연구)** 고령자 교통범죄에 대한 일방적인 억제와 제재 수준을 넘어 발전적 대책 수립을 위해서는 고령자 교통범죄에 대한 발생 양상과 그 특성을 이해할 수 있는 기초적 자료가 우선되어야 함에 따라 이 연구는 고령자 교통범죄에 대한 예방정책 방안 마련을 위한 기초연구로 65세 이상의 고령자를 대상으로 도로교통 관련 인식 및 경험과 교통범죄 발생 양상과 특징을 살펴보면서 정책적 시사점을 제공하고자 함

2 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

□ 주요 연구 방법

○ 자동차 운전자 대상 설문조사

- **(고령자와 비고령자 대상 설문조사)** 지난 1년 동안 운전경험이 있는 서울·경기지역의 65세 이상의 고령자 1,000명과 65세 미만의 비고령자 1,000명을 대상으로 구조화된 조사표를 통해 일대일 면접조사 방식으로 평소 운전 관련 경험과 인식, 교통범죄에 대한 태도, 교통범죄 가해 경험과 관련 요인 등에 대해 살펴보았음

○ 고령 운전자 대상 심층면접조사

- 고령운전자의 교통범죄 관련 인식과 교통범죄 가해 경험을 세밀하게 살펴보기 위해 설문조사 대상자 가운데 교통범죄 경험이 있는 응답자 대상으로 심층면접조사를 진행함

□ 주요 연구 결과

○ 운전 관련 일반적 특징 및 관련 인식

- **(고령자 스스로 운전 능력에 대한 객관화 및 자율적 조절)** 운전 관련 일반적 특징을 보면 고령자는 비고령자에 비해 운전 횟수가 적었고 하루 평균 운행거리와 운행시간 모두 더 짧았으며 운전 시 신체적 기능 수준과 운전실력에 대해 비고령자에 비해 긍정적 응답이 낮았고 이러한 경향은 후기고령자 집단에서 더욱 뚜렷하게 나타나 고령자 스스로 운전 능력에 대한 객관화 및 자율적으로 조절하는 경향이 있었음
- **(후기 고령자의 운전 시 어려움)** 운전 시 어려움을 살펴보면 고령자는 비고령자에 비해 다른 차량이 갑자기 끼어들거나 차로를 변경할 때, 눈이나 비 등으로 미끄러운 도로 운전할 때, 야간에 도로를 주행할 때, 주행 중 전방에 있는 표지판 등을 확인할 때 어려움이 더 많은 것으로 나타났고 75세 이상 후기고령자의 경우는 초기고령자에 비해 운전 시 어려움이 더 많아 고령자의 운전 시 어려움을 줄일

수 있는 도로 환경 개선 방안과 함께 고령자 집단 내 차이에 대한 고려 방안 역시 필요해 보임

- **(고령자의 교통범죄에 대한 낮은 우호적 태도)** 고령자의 경우 교통범죄에 대한 우호적 태도의 부정적인 응답률이 비고령자에 비해 높아 고령자는 비고령자에 비해 교통법규 위반 등의 교통범죄를 저지를 수도 있다고 생각하는 경향이 더 약한 것으로 나타남
- **(고령자의 높은 고령 기준 나이)** 고령자와 비고령자 모두 고령 기준의 나이를 70세 이상으로 생각하는 경우가 많았고 고령자의 입장에서 생각하는 고령 기준 나이는 비고령자에 비해 높아 오늘날 우리 사회에서 일반적으로 65세가 고령 기준이 되고 있는 만큼 고령 기준 나이에 대한 새로운 사회적 합의가 필요한 시점임
- **(고령자 운전 면허에 대한 통제 및 제재 정책에 대한 고령자의 부정적 태도)** 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견에 대해서 고령자가 비고령자에 비해 반대의 의견이 더 많아 단순히 연령을 기준으로 갱신기간 단축 여부를 결정하는 것에 대한 부정적 태도를 확인하였고 운전면허자진반납 의향에 대해서는 고령자와 비고령자 모두 긍정적 응답률이 높기는 하였으나 고령자가 비고령자에 비해 운전면허반납 예상 연령이 더 높게 나타남
- **(고령자 안전운전을 위한 교통환경 개선 필요)** 고령자와 비고령자 모두 고령자의 교통범죄를 예방하기 위해서 고령운전자 맞춤형 표지판 글자 크기나 색상, 신호 체계 등의 교통환경 개선이 필요하다는 의견이 가장 많아 운전면허제도의 적성검사 등 평가 기준을 강화하거나 운전면허 자진반납제도 활성화 등 고령자의 운전을 통제·관리하기 보다는 고령자의 안전운전을 위한 도로환경 개선의 중요성을 보다 크게 인식하고 있는 것으로 나타남
- **(도로환경 이용자로서의 고령자에 대한 제대로 된 사회적 이해 우선)** 고령자를 대상으로 한 교통 관련 정책 수립에 있어서 고령자의 니즈에 대한 이해가 바탕되어야 함에 따라 고령자의 예방정책에 대한 태도와 의견에서 나타나듯이 면허제도 강화나 면허자진반납제도 등의 운전 통제와 관리를 위한 제재 수단의 정책보다는 고령자 맞춤형 교통환경에 대한 구체적 방식에 대한 논의가 필요하며 고령자와

4 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

비고령자간의 차이 뿐 아니라 고령자 집단 내에서도 운전 관련 경험과 교통범죄에 대한 인식이나 태도의 차이가 나타남에 따라 고령자 집단 내 다양한 특성을 고려할 수 있도록 해야 함

○ 교통범죄 경험 실태 및 특성

- **(고령자와 비고령자의 교통범죄 경험률의 차이)** 고령자의 경우 비고령자에 비해 도로질서위반 행위와 폭력운전 경험률은 낮았으며 특히 후기 고령자의 경우 그러한 경향이 더 컸고 음주운전과 교통사고 가해 경험 정도에 있어서는 고령자와 비고령자 간의 차이가 없었음
- **(고령자의 도로질서위반 행위 경험에 대한 설명요인)** 고령자의 경우 비고령자와는 달리 직업여부와 교통범죄에 대한 우호적 태도, 법지식, 공식억제에 대한 인식에 따라 도로질서위반 행위 여부가 달라졌으며 폭력적 운전과 교통사고 경험이 도로질서위반 행위에 미치는 영향력이 비고령자에 비해 상대적으로 더 큰 것으로 나타남
- **(고령자의 폭력운전 행위 경험에 대한 설명요인)** 고령자의 폭력운전 경험에 있어서는 가구소득이 높을수록, 도로질서위반경험과 음주운전 경험이 있으면, 그리고 운행시간이 길수록, 운전 시 신체기능에 대한 생각이 부정적일수록 도로 위의 사회적 무질서 수준이 높다고 생각할수록, 교통범죄에 대한 우호적 태도가 강할수록, 교통범죄 관련 법적 지식 수준이 낮을수록 난폭운전과 같은 폭력운전을 더 저지르는 것으로 나타남. 특히, 고령자의 음주운전 경험으로 인한 폭력적 운전 행위 발생 가능성이 비고령자에 비해 두 배 이상 높은 것으로 나타나 고령자의 음주운전 경험은 난폭운전과 같은 폭력운전을 저지르게 하는 강력한 요인임을 알 수 있었음
- **(고령자의 음주운전 행위 경험에 대한 설명요인)** 고령자의 경우 평소 운전에 대한 어려움이 없고 폭력운전 경험이 있으면 음주운전을 할 가능성이 높아지는 것으로 나타났으며 특히, 고령자의 폭력운전 경험으로 인한 음주운전 발생 가능성이 비고령자에 비해 상당히 높아 고령자의 폭력운전 경험과 음주운전 간의 관계가 다른 교통범죄 유형에 비해 상호 영향력이 크다는 것을 보여줌

- **(고령자의 교통사고 가해 경험에 대한 설명요인)** 교통사고 가해 경험에 영향을 주는 요인을 살펴보면 고령자의 경우는 도로질서위반경험이 있고 가구소득이 높을수록, 운전 시 신체적 기능에 대해 좋지 않다고 생각할수록, 도로 위 사회적 무질서 정도가 높다고 생각할수록 교통사고를 저지를 가능성이 높았으며 이러한 유의미한 설명 요인 가운데 도로질서위반 경험의 영향력이 가장 크게 나타남. 반면, 비고령자의 경우 도로질서위반 경험과 교통사고 가해 경험 간의 관계가 유의미하지 않아 비고령자와는 달리 고령자의 경우는 도로질서위반 경험이 교통사고로 이어질 가능성이 높았음
- **(도로 위 사회적 무질서에 대한 인식의 중요성)** 고령자의 교통범죄 경험에 영향을 미치는 주요 요인이 교통범죄 유형별로 다르게 나타나기는 하지만 음주운전을 제외하고는 도로 위 사회적 무질서에 대한 인식이 공통적으로 영향을 주고 있어 고령자는 교통법규를 지키지 않거나 양보나 배려를 하지 않는 운전자가 많은 등의 도로 위 사회적 무질서 수준이 높다고 생각할수록 교통범죄를 저지를 가능성이 높았음
- **(교통범죄 행위 경험 간의 영향력)** 교통범죄 경험에 영향을 주는 요인에 대해 살펴본 결과 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있으면 도로질서위반 행위를, 그리고 음주운전경험이 있으면 폭력적 운전을, 폭력적 운전 경험이 있으면 음주운전을, 도로질서 위반 경험이 있으면 교통사고를 저지를 가능성이 높았고 그 원인에 대한 발생 가능성은 비고령자에 비해 상당히 높은 것으로 나타남

□ 고령자 교통범죄 예방을 위한 제언

○ 교통법규 준수 등의 안전한 교통문화 정착

- 고령자의 경우 교통법규를 지키지 않는 등의 무질서한 도로의 상황적 요인이 교통범죄를 유발할 수 있는 가능성이 높게 나타남에 따라 주위의 다른 도로 이용자들이 교통법규를 지키지 않는 등의 무질서한 도로 상황은 결국 또 다른 교통법규 위반 등의 교통범죄 발생의 유발요인으로 작용할 수밖에 없기 때문에 고령자 교통범죄 예방을 위해서 이러한 도로 위 무질서 행동을 줄일 수 있는 교통문화

6 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

정립이 요구됨

○ 고령자를 배려한 교통공학적 도로 환경 조성

- 고령자가 운전 시 어려움을 느끼는 상황의 대부분이 도로 환경 재정비를 통해 줄일 수 있는 부분이고 고령자의 예방정책에 대한 태도와 의견에서 고령자 맞춤형 교통 환경 설계의 필요성에 대한 요구가 많은 만큼 도로 노면 표시나 교통표지판, 교통신호등 설치와 교차로 신호체계에서 황색 신호 등의 점멸 시간 변화 등을 줌에 있어서 첨단 ICT 기술 등을 활용한다면 고령의 운전자가 식별하는데 보다 효과적일 수 있어 고령자 친화적인 교통환경 개발이 필요한 시점임

○ 고령자 안전운전 지원을 위한 운전면허 제도의 개선 및 보완

- 고령자의 운전을 제한하고 통제하기보다는 고령자가 안전하게 운전할 수 있는 도로 환경과 함께 고령자 대상 적성검사 내용 보완 및 조건부 면허 도입 등의 운전면허 제도와 노화로 인해 운전의 어려움을 겪는 운전자의 한계점을 극복할 수 있도록 운전자 재활 전문가 등을 활용하는 등의 제도 보완이 필요함

○ 고령자에 대한 교육과 관련 제도 및 정책에 대한 홍보 노력

- 고령자의 교통안전교육 참여에 대한 긍정적 응답이 높고 교통범죄 행동에 있어서 교통범죄에 대한 우호적 태도와 법적 지식 등이 유의미한 영향을 주고 있는 것으로 나타난 만큼 교통범죄에 대한 우호적 태도를 낮추고 법적 지식과 공식적 억제에 대한 인식을 높여줄 수 있는 교육 필요
- 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험이 있으면 폭력적 운전을 하거나 교통사고를 저지르는 등 또 다른 유형의 교통범죄를 저지를 가능성이 상당히 높아 단순 교통법규 위반행위에 대해 단순히 범칙금 납부를 넘어 폭력운전과 음주운전, 교통사고의 위험성 등에 대한 내용과 관련 제도와 정책에 대해 알 수 있는 기회를 제공하는 등의 홍보 노력과 상습 교통 위반자에 대한 차별화된 제재 및 교육

방식의 보완 필요

○ 고령의 교통 범죄자에 대한 세분화된 통계자료 생산 및 관리

- 고령 기준 나이에 대한 인식의 차이와 65세 이상 74세 미만의 초고령자와 75세 이상의 후고령자 간의 운전 경험이나 관련 인식의 차이가 나타남에 따라 고령 연령 기준에 대한 새로운 사회적 합의와 함께 고령자 집단 내 차이를 충분히 고려할 수 있도록 고령 범죄자에 대해 세분화하여 분석할 수 있는 관련 통계자료 생산 및 축적 필요

○ 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 정책에 대한 적극적 논의

- 고령사회에 맞는 형사사법체계의 변화가 필요한 시점인 만큼 고령자교통범죄에 대한 형사사법 처리 과정의 문제와 고령친화적이지 못한 형벌 제재 문제 등에 대해 신중한 고민을 시작으로 고령자를 고려하고 배려하는 포용적 형사사법 절차 방안에 대한 논의가 절실함
- 이 연구는 고령자의 교통범죄 실태와 특징, 그리고 관련 요인들을 살펴보면서 초고령사회 진입을 앞둔 우리 사회에서 운전자로서의 고령자를 제대로 이해하고자 한 것으로 고령자 맞춤형 교통범죄 예방 정책 마련에 기초적 자료로 활용되고 향후 일상생활과 밀접한 교통범죄 발생에 대한 범죄학적 관점의 다양한 연구가 활발히 진행되는데 도움이 되기를 기대함

제 1 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

서론

최수형

제1절 | 연구 배경 및 목적

오늘날 보편화된 자동차 소유로 교통수단으로써의 자동차가 역할이 커지고 도로교통상의 경험이 일상적인 생활영역으로 자리 잡은 만큼(최수형·김경찬·강지현, 2020:15) 교통범죄 발생은 국민생활에 상당한 영향을 주고 있다. 경찰청에 따르면 2020년 운전면허 소지자 수는 33,190천명으로 전체 인구의 64%에 해당하고,¹⁾ 국토교통부에 따르면 2020년 기준 자동차등록대수는 2,437만대, 이 중 승용차가 1,986만대로 80% 이상을 차지하여²⁾ 개인교통수단이 차지하는 역할이 커지고 있다. 2018년에 자료가 확보된 OECD 24개국의 교통사고 건수를 살펴보면 일본, 독일에 이어 3번째로 많이 발생한 217,148건을 기록하였으며 10만명당 교통사고 건수가 OECD평균인 209.1건에 비해 약 2배 많은 420.8건 발생으로 자료가 확보된 OECD 24개국 중 가장 많이 발생하는 것으로 나타났다.³⁾ 교통사고로 인한 사망자 수와 그로 인한 사회적 피해를 감안하면 교통사고와 교통위반 행위를 줄이는 것이 전통적 의미의 살인범죄에 대한 관심만큼 중요하다(Corbett, 2010).

최근 음주운전 차량에 의해 목숨을 잃은 사건을 계기로 음주운전으로 인한 사회적

1) e-나라지표, '운전면허 소지자 현황', http://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxMainPrint.do?idx_cd=1617&board_cd=INDX_00., 최종검색일 2021.11.5.
2) e-나라지표, '자동차 등록 현황', https://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxSearch.do?idx_cd=1257&stts_cd=125702&freq=Y, 최종검색일 2021.11.5.
3) 도로교통공단. (2020), 『2018년 OECD회원국 교통사고 비교[2020년판]』, p.8 http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStaticReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_OTC, 최종검색일 2021.11.5.

12 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

위험성이 커짐에 따라 음주 교통사고는 법정 최고형까지 구형 가능하도록 하였고 도로상의 폭력범죄인 난폭운전과 보복운전 피해 역시 심각해짐에 따라 도로교통법 개정 등 관련 단속과 처벌이 강화되었다. 이처럼 자동차가 대중화되고 일상화되었고 운전은 일상생활에서 더욱 중요해짐에 따라(Hyslop, 2017) 단순 교통법규 위반행위부터 교통사고, 난폭·보복운전과 같은 폭력적 운전행위, 음주운전 등 교통범죄 발생에 따른 사회적 우려가 커지고 있다. 이에 교통범죄에 대한 지속적인 학술적 논의와 경험적 조사연구 결과를 바탕으로 한 국가적 차원에서의 제재 및 예방 정책 마련에 적극적인 노력이 필요한 상황이다. 한편, 인구 고령화에 따른 고령자의 교통범죄 발생에 대한 사회적 우려가 커지고 있다. 통계청의 고령자 통계에 따르면 2020년 65세 이상의 고령 인구는 전체 인구의 15.7%를 차지하고 있으며 이후에도 고령 인구는 계속적으로 증가하여 2025년에는 초고령사회로 진입할 것으로 전망하고 있다.⁴⁾ 이러한 빠른 속도의 인구 고령화 현상은 범죄 발생 양상에도 영향을 주어 고령자가 저지르는 범죄가 증가하고 있다. 실제로 대검찰청에 따르면 최근 10년간 전체범죄의 연령별 발생비 추이를 분석한 결과 다른 연령대는 감소한 반면, 51-60세와 61세 이상의 노인 범죄자의 발생비가 증가하였으며 증가폭에 있어서 51-60세는 22.1% 증가에 그쳤으나 61세 이상의 노인범죄자는 76.0% 증가한 것으로 나타났다.⁵⁾ 특히, 65세 이상의 고령자범죄 발생비가 계속해서 증가하고 있으며 주요 범죄유형별로 살펴보면 재산범죄 발생비는 2010년 203.6건에서 2019년에는 479.9건으로, 흉악범죄 발생비는 10.0건에서 29.3건으로, 폭력범죄는 169.2건에서 263.8건으로, 교통범죄는 296.1건에서 512.5건으로 증가하여 고령자범죄 발생비가 가장 높은 범죄는 교통범죄였다.⁶⁾

특히, 교통사고의 경우 65세 미만 운전자에 의한 사고는 줄어드는 반면 65세 이상 고령운전자에 의한 사고 발생비가 지속적으로 증가하고 있으며 65세 이상의 운전자에 의한 중상해 교통사고 비율이 증가하고 있다(최미경, 2020). 또한, 경찰에 적발된 음주운전 단속건수는 전체적으로 감소하고 있음에도 불구하고 65세 이상 운전자의 음주운전 적발 건수는 증가 추세이다.⁷⁾ 즉, 고령자 교통범죄의 높은 발생비는 고령화의

4) 통계청 보도자료, 2020.9.28., “2020 고령자 통계”,
http://kostat.go.kr/portal/korea/kor_nw/1/1/index.board?bmode=read&aSeq=385322. 최종
검색일 2021.11.5.

5) 대검찰청(2020), 『2020 범죄분석』:29

6) 대검찰청(2020), 『2020 범죄분석』:21-22

빠른 추세와 함께 65세 이상의 고령운전면허소지자 수 증가와 무관하지 않다. 실제로 2020년 전체 운전면허소지자 가운데 65세 이상의 운전면허소지자가 차지하는 비율이 11% 이상이었고 최근 10년 동안의 65세 이상의 운전면허소지자 증가율은 매년 평균 11.2%로 다른 연령대(평균 2.5%)에 비해 상당히 높다.⁸⁾

지금까지 노년학과 사회학 등 다양한 학문에서 노인 관련 문제가 다루어졌으나(김순석, 2008) 범죄학분야에서는 고령자에 의한 범죄행위에 대한 관심은 크지 않아 고령자에 의한 범죄행위를 설명하려는 시도는 부족하였다(Kratcoski, 2018). 이는 지금까지 연령이 높아질수록 사회적 유대감 강화 등으로 범죄를 덜 저지르게 되는 것이 일반적으로 받아들여졌기 때문이지만 최근 고령인구 증가 등의 인구구조의 변화에 따라 고령자가 차지하는 비율이 높아지고 고령자가 저지르는 범죄가 증가하고 있기에 이에 대한 설명의 필요성을 제기되고 있는 상황이다(Sugie, 2017). 특히, 현대사회의 특성인 도시화와 맞물려 오늘날 다양한 형태의 교통범죄가 끊임없이 발생하고 있고 고령자에 의한 교통범죄 발생비가 높음에도 불구하고 다른 주요 지표범죄에 비해 교통범죄에 대한 조사 연구가 부족하다. 대검찰청의 범죄분석에 따르면 최근 10년간 전체범죄 발생건수에서 교통범죄가 차지하는 비중이 감소추세이기는 하지만 2019년 기준 23.0%로 여전히 전체범죄에서 교통범죄는 높은 비중을 차지하고 있다. 그리고 무엇보다 고령자 범죄의 발생비가 가장 높은 범죄군은 교통범죄임에도⁹⁾ 불구하고 범죄학적 관점의 논의는 미비한 실정이다. 한편, 교통범죄 가운데 음주운전의 경우 형사정책적 접근의 가해실태와 특징, 억제방안에 초점을 맞추어 몇 차례 수행되었으나 교통범죄의 다른 영역에 대한 조사 연구는 부족한 상황이며 법 적용 등에 대한 법적 논의만이 진행되고 있을 뿐이다. 교통범죄가 끊임없이 발생하고 있음에도 불구하고 범죄학 분야에서 교통범죄는 ‘진정한(real)’ 범죄로 간주하지 않아 교통범죄에 대한 개념은 물론 관련 논의가 부족하다(Corbett, 2003:3-4).

교통범죄는 일상생활 속에서 부주의 등에 의해 빈번하게 일어나고 있고 절도와 폭행, 강도와 같은 형법상의 범죄행위와는 발생 특징이 상이한 만큼(기광도,

7) 경찰청, 2010-2020년 음주운전 단속건수(연령별), 정보공개포털, <https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtIs/reqstDocDecsnNotie.do>. 정보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성

8) e-나라지표, ‘운전면허 소지자 현황’, http://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxMainPrint.do?idx_cd=1617&board_cd=INDX_00. 최종검색일 2021.11.5.

9) 대검찰청(2020), 『2020 범죄분석』: 17-22

14 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

2000:71-73) 독립적으로 살펴볼 필요가 있다. 특히, 고령운전자의 경우는 노화에 따른 신체적, 심리적, 사회적 특성에 기인하여 일반 성인의 교통범죄와는 이해의 틀을 달리 해야 할 것으로 고령자의 교통범죄 발생 및 특성에 대한 집중적 조사 연구가 절실하다. 고령자의 교통범죄 발생 환경에 대한 이해를 바탕으로 한 경험적 논의를 통해 고령자의 도로교통 관련 인식뿐 아니라 관련 태도와 경험을 파악함으로써 고령자 교통범죄를 제대로 이해하려는 연구가 필요하다. 즉, 연령에 따라 교통 관련 범죄행위의 양상이 다양할 수 있고 그 원인에 있어서도 차이를 보일 수 있기 때문에 고령자 교통범죄에 대한 집중적 논의가 이루어져야 한다.

최근 고령운전자의 교통사고 예방정책으로는 운전면허 자진 반납 제도, 운전능력 평가와 같은 운전면허제도 강화 등 고령운전자의 운전을 제한하는 방향으로 진행됨에 따라 고령자 개인의 안녕에 미치는 악영향이 더 클 수 있어(오주석·이의용·류준범·이원영, 2015:73) 자칫 고령운전자에 대한 편견과 낙인을 양산하여 또 다른 사회적 갈등 문제로 이어질 수 있다. 또한 지금까지 고령의 교통범죄자에 대한 형사정책적 접근의 실질적이고 구체적 대안이 부족하였고 교통범죄에 대한 형사처벌의 효율성 등의 문제는 고령자의 경우는 그 영향이 더욱 클 수밖에 없으므로 고령자의 교통범죄 특성을 고려한 사건처리 방식 등 포용적 형사처벌의 대응방안 마련이 필요하다(박숙완, 2017:128). 고령자 교통범죄에 대한 일방적인 억제와 제재 수준을 넘어 발전적 대책 수립을 위해서는 고령자 교통범죄에 대한 발생 양상과 그 특성을 이해할 수 있는 기초적 자료가 우선되어야 할 것이다. 이에 이 연구는 고령자 교통범죄에 대한 예방정책 방안 마련을 위한 기초연구로 65세 이상의 고령자를 대상으로 도로교통 관련 인식 및 경험과 교통범죄 발생 양상과 특징을 명확히 살펴봄으로써 정책적 시사점을 제공하고자 한다.

제2절 | 연구의 구성 및 내용

이 보고서는 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태 조사 연구로 고령자 교통범죄에 대한 논의와 대응 현황 검토, 경험적 조사 수행 및 조사자료 분석 등 총 7장으로 구성하였다.

제1장에서는 연구 배경과 연구 목적을 구체적으로 설명하고 연구의 구성과 내용을 정리한다.

제2장은 크게 3개의 절로 구성된다. 1절은 고령자와 교통범죄의 개념을 살펴보면서 이 연구에서 이해하는 고령자와 교통범죄의 개념을 정의하고자 한다. 2절은 고령자 교통범죄 발생에 대한 심리학, 교통공학 등의 다양한 관점의 논의 뿐 아니라 범죄학적 관점에서 다루어진 고령자 범죄관련 논의와 교통범죄에 대한 일반적인 논의도 함께 살펴본다. 3절은 고령자 교통범죄에 대한 대응현황을 살펴보기 위해 국내·외 고령자 운전면허제도와 교통환경 조성 관련 정책 내용과 함께 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 정책 관련 논의를 정리한다.

제3장은 공식통계를 통한 고령자 교통범죄 발생 실태를 분석한 것으로 3개의 절로 구성된다. 1절은 운전면허소지자 및 자동차 등록 현황과 같은 일반적 교통여건과 함께 고령화에 따른 교통여건의 변화와 현황을 정리한다. 2절과 3절은 경찰청과 대검찰청의 공식 자료를 활용하여 고령자의 교통범죄 발생 현황과 특징을 분석한다.

제4장은 연구 내용과 연구방법에 대한 것으로 구체적인 연구 내용과 자료수집 방법과 설문조사의 주요 변수, 그리고 조사대상자의 일반적 특징을 정리한다.

제5장은 설문조사와 심층면접조사 결과를 정리한 것으로 교통범죄에 대한 인식과 태도를 중심으로 살펴본다. 1절에서는 조사대상자의 운전 관련 상황을 분석하고 2절에서는 도로 위 물리적/사회적 무질서에 대한 도로환경에 대한 인식을 살펴본다. 3절에서는 교통범죄에 대한 우호적 태도와 관련 정책에 대한 인식 등 교통범죄에 대한 태도 관련 특징을 파악한다. 그리고 4절에서는 교통범죄에 대한 억제 요인에 대한 인식을 살펴보는 것으로 조사대상자의 법적 지식수준과 공식적 억제에 대한 인식, 단속 신뢰 수준에 대해 파악한다. 마지막 5절은 주요 조사 결과를 요약한다.

16 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

제6장은 교통범죄에 대한 경험을 중심으로 설문조사와 심층면접조사 결과를 살펴본다. 1절에서는 교통범죄 유형별 경험 빈도를 통한 교통범죄 발생 실태를 파악하고 2절에서는 교통범죄 유형별로 사회인구학적 특징, 운전관련 특성, 도로환경에 대한 인식, 교통범죄에 대한 태도, 억제 요인에 대한 인식의 차이를 살펴보고 교통범죄 행위에 영향을 주는 요인들에 대해 알아본다.

이 연구의 마지막 장은 주요 연구 결과를 요약하고 이를 바탕으로 향후 고령자의 교통범죄 예방을 위한 정책 제언을 정리하면서 연구의 의의와 제한점을 알아본다.

제 2 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

고령자 교통범죄에 대한 논의 및 대응 현황

최수형 · 박미량

제2장

고령자 교통범죄에 대한 논의 및 대응 현황

2장에서는 고령자 교통범죄 관련 개념과 지금까지 진행된 고령자 교통범죄 관련 연구와 형사사법적 논의들을 검토하고 국내·외 고령자 교통범죄에 대한 제도적 대응 현황을 살펴보고자 한다.

제1절 | 고령자 교통범죄 개념 관련 논의

1. 고령자 개념 관련 논의

지금까지 고령에 대한 법적 규정이 부재하고 지역 및 시대적 관점, 문화 등에 따라 고령에 대한 다른 기준이 적용되며 개인적 환경 등 다양한 차이로 분명한 기준을 제시하기 어렵다(백선미·박선희, 2019:2). 고령자(高齡者)는 사전적 의미로 나이가 많은 사람을 뜻하는 것으로 국내 관련 제도 및 법규와 공식통계자료에서 폭넓게 사용하고 있는 용어이다. 고령자 이외에도 노년층을 가리키는 비슷한 의미의 용어로는 ‘노인’, ‘어르신’, ‘시니어’ 등이 있는데 ‘노인’은 표현 그대로 신체적으로 늙은 사람이라는 부정적 뜻을 담고 있고 ‘어르신’은 고령층을 너무 높이는 경향이 있고 ‘시니어’는 활동적인 고령층을 의미하는 것으로¹⁰⁾ 제한적으로 사용되는 경우가 많다.

UN은 고령화 사회, 고령사회, 그리고 초고령사회로 구분함에 있어서 65세를 기준

10) 조선일보, 2020.1.15. "노인, 어르신, 고령자? 뭐라 불러야 좋을까요", https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2020/01/15/2020011500197.html, 최종검색일: 2021. 6. 11.

20 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

으로 고령화의 진척 정도를 파악하고 있고 국제노동기구(ILO) 고령자 연령 기준은 55세이며 미국 센서스(US Census Bureau)는 고령화집단을 55세 이상과 65세 이상으로 구분하여 살펴보고 있다(박문철, 2006; 서명호, 2019; 박혜전, 2007; 백선미·박선희, 2019:3에서 재인용). 한편, 학자에 따라서도 연구 내용에 따라 고령자의 연령 기준이 상이하다(김순석, 2008).

한편, 다음의 표에서 나타나듯이 관련 국내 법규와 통계자료에서도 고령자의 연령 기준은 다양하다. 즉, 국내 법규에서의 고령자 연령 기준은 고용상 연령차별금지 및 고령자 고용 촉진에 관한 법률에서는 55세이고, 국민연금법과 노인복지법에서는 60세이며 기초연금법과 국민기초생활보장법, 도로교통법에서는 65세이다. 그리고 고령자 관련 통계자료의 경우는 장애인패널고용조사 내 고령장애인은 60세 이상을 의미하며 장래추계인구와 고령자 통계, 교통사고통계 등의 공식통계자료에서는 65세 이상을 의미한다. 이처럼 고령자의 연령 기준을 일반화하기 어렵고 관련 법률이나 공식통계와 조사통계에서도 상이하지만 65세 이상을 기준으로 하는 경우가 많고 범죄 관련 국가통계에서 고령자범죄통계 산출 기준이 65세 이상인 만큼 이 연구에서도 고령자의 연령 기준을 65세 이상으로 적용하고자 한다.

▶▶▶ <표 2-1> 국내 관련 법규 및 근거 규정에서의 고령자 연령 기준

법규 및 근거규정		고령자 연령기준
고용상 연령차별금지 및 고령자 고용 촉진에 관한 법률 시행령 제2조		55세 이상
국민연금법 제61조(노령연금 수급권자)		60세 이상
노인복지법 시행규칙 제14조		60세 이상
기초연금법 제3조(기초연금수급권자)		65세 이상
국민기초생활보장법 시행령 제7조		65세 이상
도로교통법 제11조 어린이 등에 대한 보호 등		65세 이상
통계자료	장애인패널고용조사 내 고령장애인	60세 이상
	장래추계인구내 고령인구	65세 이상
	고령자통계	65세 이상
	교통사고통계분석 내 고령운전자	65세 이상
	대검찰청의 범죄분석 내 고령자범죄	65세 이상
	경찰청의 범죄통계 내 고령자범죄	65세 이상

* 출처: 국회입법조사처, 2010, 고령사회를 대비한 고령운전자의 교통안전대책 참고 및 추가 보완

2. 교통범죄 개념 관련 논의

교통범죄(traffic crime)는 자동차범죄(car crime)나 운전범죄(driving offenses)라는 용어와 함께 사용되고 있으며 그 개념에 대한 설명이나 정의가 명확하지는 않지만 일반적으로 도로교통법과 관련된 모든 형태의 법규위반행위로 이해된다(Corbett, 2003). 교통범죄는 교통수단에 의한 생명, 신체, 재산에 대한 침해 또는 위험을 초래하는 행위로 육·해·공 상의 교통수단과 관련된 질서위반행위와 과실범죄를 의미하지만 일반적으로 도로교통상의 질서위반범죄와 과실로 인한 사고범죄를 의미한다(기광도, 2000). 일반적으로 광의의 교통범죄는 협의의 교통범죄에 교통질서위반 중형사제재를 부과하도록 되어 있는 도로교통법상의 무면허 운전, 음주운전을 포함한 개념으로 범칙행위도 포함된 것으로 교통관계 행정단속법규를 위반한 행위에 형사제재를 부과한 행위까지 포함한다(기광도, 2002;원혜옥·김찬, 2002:125에서 재인용).

국내 현행법상 도로교통과 관련된 불법행위는 형법, 특정범죄가중처벌에 관한 법률, 도로교통법, 교통사고처리특례법의 의해 규율되고 있다(박숙완, 2017:128). 경찰청 범죄통계에 따르면 교통범죄는 크게 교통사고범죄와 교통사고 외 범죄로 구분하고 있으며 다음의 표에서 나타나듯이 교통사고범죄는 인적·물적 교통사고와 사고 미조치 행위, 도주차량 등을 포함하고 있으며 교통사고 외 범죄의 경우는 음주운전과 무면허운전, 난폭운전 등 위험운전 등을 포함하고 있다. 다시 말해서 교통사고 범죄는 형법상의 업무상과실치사상의 죄와 특별법상의 교통사고처리특례법 위반죄이며 교통사고 외 범죄는 도로교통법위반행위로 도로질서 위반행위가 포함되어 있다. 한편, 과실에 의한 교통사고는 피해 대상이 대물인지 대인인지에 따라 구분하고 음주운전에 의한 사고와 교통사고 후 도주운전 등과 같이 사고의 원인과 사후대응에 따라 구분하기도 한다(기광도, 2000).

22 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

» **〈표 2-2〉 경찰청의 범죄통계 죄명 분류표**

대분류	중분류	소분류	죄명
교통 범죄	교통 사고	교통사고처리특례법(인피교통사고)	교통사고처리특례법위반
		도로교통법(물피교통사고)	도로교통법위반(제46조, 제43조, 제44조제1항·제2항, 제54조제1항 제외)
		도로교통법(물피교통사고 미조치)	도로교통법위반 제54조 제1항
		특가법(도주차량)	특정범죄가중처벌등에 관한 법률위반 제5조의3
		특가법(위험운전치사상)	특정범죄가중처벌등에 관한 법률위반 제5조의1
	교통 사고외	교통방해의 죄	형법 제185조 내지 제191조
		도로교통법(공동위험행위)	도로교통법위반 제46조
		도로교통법(무면허운전)	도로교통법위반 제43조
		도로교통법(음주운전)	도로교통법위반 제44조 제1항
		도로교통법(음주측정거부)	도로교통법위반 제44조 제2항
		도로법	도로법위반
기타교통범죄	교통안전법위반 해상안전법위반 구)해상교통안전법위반 자동차관리법위반 구)도로운송차량법위반		

*출처: 경찰청(2020) 「2019 범죄통계」, 부록 p.720

이 연구에서 교통범죄는 자동차 운행 중 발생하는 단순한 질서위반행위에서부터 난폭운전, 음주운전, 교통사고 등을 의미하는 것으로 도로교통상의 질서위반범죄와 교통사고범죄 모두를 포함한다. 즉, 이 연구에서 고령자 교통범죄는 65세 이상인 고령자가 도로교통상의 법규를 위반하는 범죄라고 정의할 수 있다. 다만, 다양한 수준의 도로교통위반 행위를 포함함에 따라 교통범죄에 대한 일반적 이해가 불가능할 수 있으므로 교통범죄에 대해 정확한 이해를 위해 차원을 구분하여 살펴볼 필요가 있을 것으로 보인다. 교통범죄의 세부 유형 관련 내용은 연구방법의 주요 변수 측정에서 다루도록 하겠다.

제2절 | 고령자 교통범죄 발생에 대한 논의

급작스러운 초고령사회로의 진입을 앞둔 오늘날 고령운전자의 증가와 함께 고령운전자에 의한 사고 발생에 대한 사회적 위험성 인식이 커지고 있다. 이는 고령운전자의 운전행동에 대한 관심으로 이어지면서 국내에서는 1990년대 이후부터 심리학, 교통공학, 교통의학, 복지학적 관점 등의 연구가 진행되었다. 이에 본 절에서는 심리학 등을 비롯한 다양한 학문적 관점에서 진행된 고령자 법규위반행위와 교통사고의 이해와 원인을 중심으로 한 논의들을 살펴보고자 한다. 한편, 고령자 교통범죄 발생에 대한 범죄학적 관점의 경험적 연구는 아주 부족하여 여기서는 범죄학적 관점에서 다루어진 고령자 범죄관련 논의와 교통범죄에 대한 일반적인 논의의 흐름을 전반적으로 살펴보고자 한다.

1. 노화로 인한 신체적·심리적 특성 관련 논의

고령자의 신체적 기능의 저하, 건강 약화, 만성질환 등으로 불안, 욕구불만, 흥미나 인내력 감소, 등 심리적 불안 등이 범죄 유발요인으로 작용할 수 있다(한동효, 2008; 박형민·서주연, 2015:41에서 재인용). 일반적으로 고령운전자의 교통사고는 운전자의 신체적 감각적 능력저하에서 비롯된 것으로 보는 경향이 강하다(이순철, 2005; 이순철·김종희·오주석·김인석, 2005). 고령운전자는 비고령운전자에 비해 야간이나 복잡한 도로 조건 등 운전이 어려움을 느낄만한 상황과 돌발 상황에서는 운전을 하지 않으려는 등의 보상행동을 보이기는(박선진·이순철·장례란, 2008; 오주석 외 2016:37에서 재인용; 박시운·임문희·황성일·김은주·최은석·최경인·이금주·김대진·유현철, 2010; Carmel et al., 2014) 하지만 노화로 인하여 저하된 신체적, 인지적, 감각적 운전능력이 교통사고의 위험을 증가시키는 주요 원인으로 고령운전자의 사고 위험이 높다는 것이 일반적인 견해이다. 고령운전자의 교통사고를 보면 교차로 및 인터체인지에서의 사고가 많다는 것이 특징으로 이는 방향전환 시 법규위반의 가능성이 크고(Garber & Strinivasan, 1991; 이순철, 2005: 133에서 재인용) 교차로에서 운전능력이 연령과 함께 감소하고 있으며 짧은 시간에 복잡한 의사 결정을 해야 하고

24 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

적절한 운전행동이 요구되는 상황에서 고령운전자의 실수 행동은 증가한다(이순철, 2005: 134).

한편, 고령운전자 운전문제의 구체적인 신체적 특징으로는 많은 연구에서 시각 기능 저하가 지적되고 있다. 고령운전자의 신체적 노화 특히 시각적 능력저하가 운전 에 미치는 영향에 대해 살펴본 연구 내용들을 살펴보면 다음과 같다. Mcgwin과 그의 동료들(2000)에 의하면 55세 이상 85세의 운전자의 경우 시력 기능 저하로 인해 실제로 운전하는데 어려움을 겪는 것으로 나타났으며(Carmel et al., 2014:1100에서 재인용) Sivak(1982)은 고령운전자의 경우 표지판을 읽는데 필요한 거리가 비고령운전자에 비해 짧았다고 주장하였고 Evan과 Ginsburg(1985)도 고령운전자의 도로표지판에 대한 낮은 인식률을 확인하였으며(이호원·유성준·허낙원·최은진, 2016: 7-8에서 재인용). 국내에서 진행된 연구에서도 비슷한 경향을 확인할 수 있었다. 교통문화본부(2010)에 의한 연구결과를 보면 고령자 대상 조사에서 “운전 시 전방에 있는 표지판에 있는 문자와 내용을 예전처럼 잘 볼 수 있는지” 응답하도록 한 결과 어려움이 있다는 응답이 30%이상이었다(이호원 외, 2016:7~8에서 재인용). 박선진·이순철·장혜란(2007)은 고령운전자의 시각 정보 제한, 정보 처리의 어려움, 만성질병 등 노화에 따른 신체적 정신적 기능의 약화는 운전의 부정적 영향을 줄 수밖에 없다고 보고 고령운전자의 운전의 양과 운전의 목적, 질환여부 등을 살펴본 결과 고령운전자의 60% 이상이 5년 전에 비해 운전의 양은 감소하였지만 자신이 원하는 수준의 운전을 하고 있다고 생각하고 있었으나 안과질환이 있는 경우가 많아 운전 중 위험요소에 대한 반응에 불리할 수 있음을 보여주었다. 즉, 고령운전자는 식별능력, 움직임 변화에 대한 민감도, 시각대비 감도, 눈부심에 대한 회복력, 패턴 인식 및 시력정보, 시력 검색능력 등의 감소와 저하로 인하여 도로 도로표지 등의 식별 능력이 떨어지고 좌회전의 적절한 시기 등의 판단력이 떨어지고 도로의 가장자리 구분이 어려워지는 등의 운전의 어려움을 겪을 수 있다는 것이다(Staplin, et al., 1999; 이호원 외, 2016: 9에서 재인용).

또한 노화로 인한 시력 기능의 저하 외에도 나이가 들어감에 따라 근육의 근력이 떨어져 운전 시 민첩성이 요구되는 브레이크 페달을 밟는 등의 행동에 부정적 영향을 줄 수밖에 없음을 보여주는 연구결과도 있다(교통안전공단, 2012; 유진화·최경임,

2013:23에서 재인용). 그리고 고령운전자 연령대에서 인지반응시간(PRT: perception and Reaction Time)이 급격하게 증가하여 운전능력이 감소하는 것으로 나타났다(이대희·박진수, 2019). 즉, 노인 운전자들의 경우 도로 표지 판독, 교차로 통과, 교차로 좌우회전, 노면 표시 및 교통신호에 대한 반응이 쉽지 않았다(이상혁·정우동·우용한, 2012).

운전행동(driver behavior)은 심리학의 주요 관심 분야로 개인의 심리적 요인들을 중심으로 설명하기도 한다(Lawton, Manstead, Parker, and Stradling, 2006:1258). 고령운전자는 운전불안 요인 점수가 높고 상황판단에 대한 어려움도 더 많이 느끼게 되어 지각이나 주의 운전력 혹은 다른 운전자와의 상호작용에서 적절하지 못한 선택을 하기 때문에 사고의 위험성이 높다는 것이다(Preusser, et al.1998; 이순열 외 2006; 이미진·이명선, 2014:283에서 재인용). 즉, 고령자의 운전행동을 이해함에 있어서 개인의 심리적 요인 역시 노화에 따른 심리적 위축 등의 인지적 요인에 주목하는 경향이 있다. 가령, 연령이 높아질수록 조심성이 증가하는데 이는 자신의 행위 결정에 대한 자신감 수준이 낮아지는 것으로 교통상황에서 조심성은 교통흐름의 방해로 사고가 발생할 가능성이 있다는 것이다(오주석·이의용·류준범·이원영, 2015).

또한, 고령운전자의 경우는 다른 연령대에 비해 오류와 위반성향이 낮고 착오성향이 높은 특성을 지니며 착오성향이 높은 고령운전자는 그렇지 않은 운전자에 비해 추돌사고의 위험성이 더 높아 주의와 기억의 문제인 착오는 고령운전자 사고의 원인으로 지적되기도 하였다(박선진·이순철·김종희·김인석, 2006).

한편, 오주석 외(2015)는 2012년부터 2014년까지 경찰에 사고 신고가 접수된 전체 교통사고 가운데 65세 이상 고령운전자인 사건에 대한 분석한 결과 고령운전자 집단 내 차이 즉, 고령자 집단 내 연령별로 사고 양상이 다르고 이에 대한 차이가 나타나 고령자 집단 내에서도 교통행동, 사고관여 인적요인 등 연령에 따라 다양한 차이를 보일 수 있음을 고려해야 한다고 주장하였다. 즉, 고령운전자의 특성을 단일화하여 살펴보기에는 한계가 있음을 보여주는 것이다. 정미경·정민예(2019)의 연구에서도 후기 고령운전자 집단과 초기 고령운전자 집단의 운전능력의 차이가 나타났으며 음주 운전행동과 공격적 행동 역시 일반운전자와 고령운전자 간의 차이는 없었으나 고령운전자 집단 내에서 그 차이를 확인하였다.

하지만 실제로 고령운전자를 대상으로 운전능력 변화에 대한 인식을 응답하도록 한 결과, 과거에 비해 운전능력이 크게 변화되지 않았다고 생각하는 경우가 많았고 다른 운전자에 비해 운전을 잘한다고 생각하는 것으로 나타났으며 자신이 교통사고를 겪을 가능성에 대해서는 비고령운전자에 비해 더 낮게 평가하고 있었다(오주석·류준범·이원영, 2016; 박선진·이순철·장혜란, 2007). 또한 Carmel과 그의 동료들(2014)에 의하면 고령운전자의 운전중단에 있어서의 개인적 요소의 영향을 살펴본 결과 연령이 높을수록 운전과 관련된 자신감이 낮을수록, 좋지 않은 시력과 건강을 가지고 있을수록, 운전 경험이 적을수록 운전을 중단하는 경우가 많았으며 고령운전자는 운전을 자율적으로 조절하는 경향이 있는 것으로 나타났다. Kulikov(2011)도 연령 그 자체는 운전 능력을 판단하는데 있어서 좋은 예측 변수가 아니라고 주장하기도 하였다. 실제로 고령운전자 대상으로 한 연구에서 사고는 운전능력과는 큰 상관이 없다고 보고 연령에 따른 차이도 없으며 주의 요소에 더 많은 영향을 받는 것으로 나타났다(McKnight & McKnight, 1999; 이순열 외, 2006:28에서 재인용). 그리고 고령운전자의 교통사고의 위험성이 젊은 운전자에 비해 높은지에 대한 연구결과들을 살펴보면 고령운전자가 젊은 운전자에 비해 사고의 위험성이 더 크다고 보는 연구 결과(Braver & Trempel, 2004; Li, Braver & Chen 2003; National Highway Traffic Safety, 2000; Carmel, et al., 2014:1099에서 재인용; 장재민·최재성·김태형, 2017)도 있지만 고령운전자의 사고 위험성이 젊은 운전자와 같거나 더 낮다는 연구 결과(Hakamies-Blomqvist, Wiklund & Henriksson 2005; Langford, Methorst and Hakamies-Blomqvist 2006; National Road Safety Authority, 2012; Carmel, et al., 2014:1099에서 재인용; Hyslop, 2017; Willams & Carsten, 1989)결과도 존재하기 때문에 고령자의 노화로 인한 신체적 인지적 능력 저하만으로 교통범죄 행위를 설명하는 것은 한계가 있을 수 있다. 또한 운전 전에 있어서 노화로 인한 건강상의 문제가 가지는 객관적 기준과 법적 기준이 없는 상황에서 고령운전자에게 윤리적인 결정만을 강요할 수 는 없는 상황이며 노화에 따른 신체적, 심리적 특징에 주목하게 되면 자칫 고령자의 운전은 공공안전의 위협으로만 이해될 수 있다(Hyslop. 2017).

2. 운전에 대한 태도 및 운전행동 관련 논의

고령운전자의 교통사고 원인을 분석하기 위해 고령운전자의 신체적 능력 저하에 관한 연구와 함께 고령운전자의 안전태도 변화에 관한 연구의 필요성이 제기되었다(이순철, 2005). 고령운전자에 대한 안전의식과 관련하여 이현주(2007)는 고령운전자의 경우 고의적인 위반행동이 많다고 하였고 지우석 외(2009) 역시 교통법규나 질서를 대수롭게 여기지 않는 교통문화적 특성이 있다고 주장하였다(이호원 외, 2016:17에서 재인용). 또한 전병주(2015)는 고령화와 함께 생계적 차원에서 택시 등의 영업용 차량을 운전하는 경우가 늘어나면서 영업용 차량을 운전하는 노인 대상 연구를 진행한 결과 안전의식은 일반차량 운전자가 더 높았고 안전지향동기는 일반차량 운전자가 높아 60세 이상의 영업용차량 운전자와 비영업용 차량의 운전자 간의 차이를 보여주기도 하였다.

고령운전자의 운전행동 관련 논의들을 살펴보면 고령운전자는 비고령운전자에 비해 야간이나 복잡한 도로 조건 등 운전이 어려움을 느낄만한 상황과 돌발 상황에서는 운전을 하지 않으려는 등의 보상행동을 보인다(Carmel et al., 2014; Ball, Owsley, Stalvey, Roenker, Sloane & Graves, 1998; 박시운 외, 2010). 즉, 고령운전자는 차량이 많은 출퇴근 시간이나 야간이나 눈, 비가 오는 상황에서 운전을 되도록 안하려고 하고 운전거리도 짧고 더 천천히 조심스럽게 운전하는 경향이 있으며 음주운전 할 가능성도 적다는 것이다(Barco & Carr, 2020). 하지만 이러한 고령운전자의 회피행동 자체가 미래 사고 위험성에 긍정적 영향을 주는지에 대한 것은 확인할 수 없는 것이 사실이다(Ball, et al., 1998).

한편, Broughton et al.(2003)은 회사차량을 운전하는 고령의 남성을 대상으로 조사해 본 결과 종종 운전 중에 먹거나 마시거나 휴대폰을 보는 등의 위험한 행동들과 과속 등을 자주 하는 것으로 나타났다고 주장하였다(Corbett, 2010:6에서 재인용). 국내연구에서도 고령운전자의 위험한 운전행동이 나타나기도 하였다. 장재민·최재성·김태형(2017)은 도로교통공단의 65세 이상의 운전자의 교통사고데이터(2011-2015)를 사용하여 분석한 결과 고령운전자의 음주운전의 경우에서 과감한 운전 및 난폭운전 등의 기분운전으로 인한 영향으로 사망자수가 높게 나타난 것이다.

이 외에도 60세 이상의 고령 운전자의 사각지대 모니터, 차선 이탈 경고, 접근 센서 등의 차량 기술이 적용된 차량 경험을 통해 고령운전자의 차량 기술에 대한 적응방식과 이용행태의 운전행동들을 살펴보면서 고령운전자의 운전특성을 파악하기도 하였다(Gish et al., 2017). 또한 고령운전자의 운전 중단과 지속 요인을 중심으로 살펴보면서 고령운전자의 운전행동을 살펴보기도 하였다. Kulikov(2011)은 70세 이상의 운전자를 대상으로 고령운전자의 운전지속에 영향을 주는 요인들을 살펴본 결과, 여성보다는 남성이, 배우자가 있는 운전자보다는 혼자 사는 운전자가, 직업이 없는 운전자보다는 직업이 있는 운전자가, 학력과 수입이 높을수록 운전을 지속할 가능성이 높고 면허정책의 영향도 있는 것으로 나타났다.

아직까지 고령운전자의 운전에 대한 태도와 운전행동에 대한 다양한 논의가 진행되고 있지 않은 상황이기 때문에 앞으로 고령운전자의 범규위반에 대한 태도, 위험상황에 대한 태도 등의 운전태도와 운전행동이 교통범규위반 행동과 사고에 어떠한 영향을 주는지 살펴보고자 하는 노력이 필요하다. 또한 운전관련 태도와 운전행동 이외에도 도로 위 범규 위반행동에 영향을 줄 수 있는 일상생활 속 경험과 태도 등의 동기요인에 대한 논의가 진행되어야 할 것이다.

3. 범죄학적 관점의 논의 검토

범죄학적 관점에서 진행된 고령자의 교통범죄에 대한 실증적 논의는 아주 미비한 상황이다. 이에 여기서는 범죄학적 접근의 논의 가운데 고령자를 중심으로 한 논의와 일반 교통범죄에 대한 논의들을 각각 살펴보면서 고령자 교통범죄 발생을 이해하는데 도움을 받고자 한다.

먼저, 범죄학적 관점에서 살펴본 고령자 범죄에 대한 논의이다. 지금까지 노년학과 사회학 등 다양한 학문에서 고령자 관련 문제가 다루어졌으나(김순석, 2008) 범죄학분야에서 고령자범죄는 피해자적인 측면에서 피해 예방적 차원의 논의가 주로 이루어져(김상원, 2016) 고령자에 의한 범죄행위에 대한 관심은 부족한 상황이며(Kratcoski, 2018) 이론에 대한 관심 역시 미미한 상태이다(이건중·전영실, 1995). 고령자범죄에 대한 이론적 설명들을 시도한 논의들을 보면 고령자의 범죄를 이해함에 있어서 노년

기 배우자와 자녀 등의 가족관계, 직장에서의 은퇴, 주변 사람들의 태도와 행동, 경제적 변화 등이 중요한 요인으로 지적되었다(김상원, 2016:50). 가령, Chressanthis(1988)는 경제적 상황, 인구사회학적 특성, 처벌의 변화와 고령자 살인범죄 발생과의 밀접한 관계를 보여주었으며 사회학습이론을 적용하여 고령자의 음주문제를 이해하기 위해 살펴본 결과 고령자의 음주 행동 역시 청소년 음주와 마찬가지로 설명할 수 있었다(Akers, et al., 1989). 또한, 김상원(2016)은 범죄학이론에서 발달과 생애과정이론, 아노미이론을 적용하여 한국의 노인범죄 실태와 원인을 설명하였고 곽대경(2011)은 최근 발생하고 있는 고령자범죄의 특징의 원인으로 고령자의 경제적, 사회적 변화로 인한 적응의 어려움과 더불어 신체적, 정신적 원인을 지적하기도 하였다. 그리고 고령자에 대한 사회적 기대와 범죄와의 관계를 살펴보고자 한 Miller(2011)는 고령의 범죄자에게 낮은 형량과 무죄판결이 더 많을 수도 있지만 그 반대의 연구결과도 존재하고 있고 나이는 그저 숫자에 불과하여 고령의 범죄자에 대한 처벌에 있어서 나이가 아닌 범죄 발생의 상황을 전체적인 맥락에서 살펴보는 것이 필요하다고 주장하였다. 이렇게 고령자범죄의 발생 원인에 대한 논의 자체도 많지 않았지만 도로위에서 발생하는 교통범죄에 대한 논의는 더욱 찾아보기 힘들었다. 다만, 국내에서 진행된 고령범죄에 대한 발생 추세 분석과 대응 방향을 살펴본 이영남(2019)은 고령자 인구 증가에 따라 고령범죄자도 증가하고 있다고 보면서 이는 노인 1인 가구 증가로 인한 경제적 문제, 심리적 등의 문제 등을 그 원인으로 설명하면서 교통범죄 증가 원인에 대해 언급하면서 고령자의 자동차 사용 경험 증가와 더불어 도로환경 등의 상황적 이해가 필요하다고 보았다.

다음은 교통범죄에 대한 범죄학적 관점의 논의들을 정리한 내용이다. 전 세계적으로 교통 관련 범죄가 끊임없이 발생하고 있음에도 불구하고 범죄학자들에게 교통범죄는 '진정한(real) 범죄로 간주되지 않았고(Corbett, 2003:3) 다른 범죄와는 질적으로 다른 것으로 이해하였다(Department of Transport and Home Office 1988; Corbett, 2003:5에서 재인용). 교통범죄 가운데 음주운전과 같은 행위는 고의적인 측면이 클 수 있지만 속도위반의 경우 합법적인 운전행위인 가속페달을 밟는 행위 자체에서 그 정도가 지나치면 불법적인 행위가 될 수 있는 것으로 교통관련 범죄가 아닌 범죄에 비해서는 상대적으로 신체적 노력이 많이 들지 않고 단순 부주의(inadvertence)로

인한 것으로(Corbett & Simon, 1992) 이해되기 때문이다. 즉, 도로법규위반행위와 같은 반사회적 운전행위를 이해함에 있어서 범죄라고 규정하기 보다는 그저 도로 위에서 규칙을 어긴 수준의 것으로 도로에서의 합법적 행동과 불법적 행동의 구분은 정도의 문제일 뿐이라고 생각하는 것이다(Corbett & Simon, 1992). 하지만 도로법규를 지키지 않은 행위의 경우 정도의 차이는 있겠지만 다른 운전자를 괴롭히고 불편하게 하고 권리를 무시하는 것일 뿐 아니라 위험에 빠뜨리게 하는 것은 분명하다(Ross & Antonowicz, 2004). 교통범죄 가운데 음주운전이나 뺑소니와 같은 유형의 교통범죄의 경우 형사정책적 접근의 가해실태와 특징, 억제방안에 초점을 맞추어 수행되었으나 가속과 같은 단순법규위반이나 교통사고와 같은 교통범죄의 다른 영역에 대한 조사 연구는 부족한 상황으로 법 적용과 제도 등에 대한 법적 논의만이 진행되고 있을 뿐이다.

교통범죄는 지금까지 범죄학적 관심에서 배제되어온 영역으로 최근 관련 논의에 대한 확장의 필요성이 제기되고 있다(Wells & Savigar, 2019). 가속과, 휴대폰 사용 등의 위험 운전은 도로상의 사망과 부상을 야기하여 치명적인 사회적 결과가 나타날 수 있기 때문에 도로상에서의 법규위반 행위에 대한 범죄학적 논의가 필요하다는 것이다(Corbett, 2003). 교통범죄 발생에 대한 일반적 연구 결과들을 보면 다음과 같다. 즉, GRSP(Global Road Safety Partnership)에 따르면 교통범죄는 남성이, 18세에서 24세 사이의 젊은 연령층이, 미혼이거나 이혼으로 배우자가 없는 경우가, 낮은 교육환경과 낮은 자아존중감을 가진 사람이 더 많이 저지른다고 보았다(Cunningham, 2008:70에서 재인용). 또한 교통사고 가해행위와 교통법규 위반행위의 경우 사회적 일탈행위 경험과 관련성이 큰 것으로 나타났다(Ross & Antonowicz, 2004). 또한 Rose(2000)에 의하면 교통위반으로 유죄를 받은 범죄자의 전과기록을 살펴본 결과 음주 운전자는 일반운전자에 비해 절도와 폭행 등의 주류 범죄 경력을 가지고 있을 가능성이 4배 이상이었고 Chenery 등(1999)에 의하면 불법주차를 한 운전자의 경우 그렇지 않은 운전자에 비해 상대적으로 범죄 경력이 많아 그 연관성을 확인하였다(Corbett, 2010:6에서 재인용). 그리고 충돌과 같은 교통사고 경험도 역시 범죄자 집단이 일반인 집단에 비해 5배 이상은 더 많은 것으로 나타났고(Junger & Tremblay, 1999) 난폭운전행위의 경우 폭력행위와의 관련성이 있음을 보여주기도 하였다(Mizel,

1997; Ross & Antonowicz, 2004:42에서 재인용). 국내에서 진행된 최수형 외(2020) 연구에서도 난폭운전과 보복운전과 같은 도로상에서의 폭력적 운전행위는 일상생활에서의 폭력행동에 대한 태도와 관계가 있었고 유효한 표본 확보가 어려워 통계적 수준에서 유의미한 차이를 확보할 수는 없었지만 폭력적 운전행위자들은 비도로에서 경험한 폭력적 행위 경험도 더 많은 것으로 나타났다.

도로 사망사건은 살인사건, 폭력으로 인한 사망사건보다 심각한 수준으로 교통위반을 줄일 수 있는 방법을 찾아야 할 필요성은 상당히 크다(Corbett, 2010). 그럼에도 불구하고 지금까지 교통법규 위반행위를 중심으로 한 연구는 대부분이 음주운전에 대한 것으로(강지현·최수형, 2013) 다양한 수준의 교통범죄에 대한 연구가 필요한 상황이다. 그 중에서도 고령사회에서 초고령사회로의 진입을 앞둔 상황에서 고령자의 교통범죄에 대한 논의는 절실하다.

이처럼 범죄학 분야에서 교통범죄는 진정한 범죄로의 접근이 부족한 상태이고 특히 고령자의 경우는 범죄학 논의에서 무시되어온 경향이 교통범죄 관련 논의에서도 그대로 이어져 오고 있는 상황이다. 이런 상황이다 보니 범죄학 영역에서 고령자의 교통범죄에 대한 논의는 시작단계로 범죄예방적 관점에서 고령운전자의 교통범죄에 대한 실증적 연구는 찾아보기가 어렵다.

교통범죄에서 연령은 성별과 함께 중요한 요소인 점은 분명하지만 고령자들은 젊은 남성과 여성에 비해 교통법규를 더 잘 지키고 범죄를 적게 저지른다(Corbett, 2007)는 이유로 절도, 강도와 같은 주요 지표 범죄와 마찬가지로 교통범죄 영역에서도 역시 주요한 연구대상이 아니었다. 연령이 증가하면서 신체적 인지적 기능 저하로 운전상황의 제한이 발생하는 등 운전횟수가 줄어들고 복잡한 도로에서의 운전을 피하거나 야간운전을 피하는 등의 회피행동이 증가한다는 점과 고령자는 위험하고 폭력적인 운전태도와 운전행동, 그리고 교통법규 위반행동이 적다는 점이 고령자의 교통범죄 관련 논의가 필요 없음을 의미하는 것은 아니다. Kirsch et al.(2017)은 70세 이상의 운전자를 대상으로 조사한 결과 높은 연령대와 음주와의 밀접한 관계는 음주운전으로 이어지고 이 가운데 절반가량이 사고와 관계가 있어 고령 운전자의 음주는 교통안전에 큰 영향을 줄 수 있음을 보여주었다. 즉, 고령자의 운전이 일상화된 지금 고령자 집단의 교통범죄에 대한 발생 양상과 특성을 파악하고자 하는 노력이 절실하고 이를

바탕으로 관련 예방 정책을 수립할 수 있다.

오늘날 고령운전자의 양적 증가에도 불구하고 여전히 고령자는 교통범죄 발생 주체로서 원인론적 설명의 중요성을 가지지 못하고 있다. 고령자라는 개인적·사회적 환경과 다른 범죄와는 다른 교통범죄의 특성을 고려하여 고령운전자가 겪는 도로 위 상황과 관련 태도, 그리고 경험을 이해하여 고령자의 교통범죄 발생 양상과 원인에 대한 다양한 논의가 필요한 시점이다.

제3절 | 고령자 교통범죄에 대한 대응 현황

이 절에서는 고령자 교통범죄에 대한 대응 현황을 살펴보기 위해 국내·외 고령자 운전면허제도와 고령운전자 교통환경 조성 관련 정책 검토와 함께 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 정책 관련 논의들을 검토하고자 한다.

1. 국내의 고령자 운전면허 제도

우리나라의 고령자 운전면허 발급 및 갱신제도를 살펴보기 위하여 전반적으로 운전면허 자격기준에 대한 내용을 법률을 통해 짚어보고, 고령자에게 차별화된 제도를 살펴보도록 한다.

가. 고령자 운전면허 발급 및 갱신 제도

1) 운전면허 발급

우리나라의 경우 운전면허 관련법은 2019년과 2020년에 부분적 개정이 진행되었다(도로교통법 제 8장). 제82조는 운전면허의 결격사유를 제시하고 있다. 우리나라에서 현재 운전면허를 새로 발급받지 못하는 사람은 다음과 같다.

» **〈표 2-3〉 운전면허 발급 제한 대상자**

1. 18세 미만(원동기장치자전거의 경우에는 16세 미만)인 사람
2. 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 정신질환자 또는 뇌전증 환자로서 대통령령으로 정하는 사람
3. 듣지 못하는 사람(제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만 해당한다), 앞을 보지 못하는 사람(한쪽 눈만 보지 못하는 사람의 경우에는 제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만 해당한다)이나 그 밖에 대통령령으로 정하는 신체장애인
4. 양쪽 팔의 팔꿈치관절 이상을 잃은 사람이나 양쪽 팔을 전혀 쓸 수 없는 사람. 다만, 본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적인 운전을 할 수 있는 경우에는 그러하지 아니하다.
5. 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·항정신성의약품 또는 알코올 중독자로서 대통령령으로 정하는 사람
6. 제1종 대형면허 또는 제1종 특수면허를 받으려는 경우로서 19세 미만이거나 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 운전경험이 1년 미만인 사람
7. 대한민국의 국적을 가지지 아니한 사람 중 「출입국관리법」 제31조에 따라 외국인등록을 하지 아니한 사람(외국인등록이 면제된 사람은 제외한다)이나 「재외동포의 출입국과 법적 지위에 관한 법률」 제6조제1항에 따라 국내거소 신고를 하지 아니한 사람

* 출처: 국가법령정보센터, 도로교통법 제82조 1~7항, <https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=%EB%8F%84%EB%A1%9C%EA%B5%90%ED%86%B5%EB%B2%95+%EC%A0%9C8%EC%9E%A5%EC%3%84%B7#J82:0>. 최종검색일: 2021.12.6.

이외에도 음주운전 등과 같이 도로교통법에서 금지하고 있는 내용과 관련된 형이 확정된 조건에 대하여도 특정 기간 동안 운전면허를 발급받을 수 없는 규정을 제시하고 있다.

면허증을 신규로 발급받는 사람에 대한 연령 제한은 최소 연령만을 제시하고 있고 연령의 상한선은 제시하고 있지 않아, 실제로 고령자가 신규로 면허증을 발급받는 것을 금하고 있지 않다.

고령자에 대한 면허제도는 도로교통법 제87조의 갱신과 관련한 내용에서 드러난다. 이미 소지한 운전면허증을 갱신하는 조건을 살펴보면 최초 운전면허 갱신 기간은 면허시험에 합격한 날로부터 10년이 되는 날이다. 그러나 운전면허 시험 합격 일의 나이가 65세 이상 75세 미만인 사람은 운전면허 갱신 기간이 5년이며, 운전면허 시험 합격 일의 나이가 75세 이상인 사람은 갱신 기간이 3년이다.

신규 면허증 발급 이후 첫 갱신 기간이 지나게 되면 매년 10년 단위로 갱신하되

34 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

첫 갱신과 마찬가지로 운전면허 갱신일이 도래한 날 65세 이상 75세 미만인 사람은 5년마다, 75세 이상인 사람은 3년마다 운전면허를 갱신하도록 하고 있다.

▶▶ <표 2-4> 고연령별 운전면허 갱신 기간

	65세 미만	65~74세	75세
면허 취득 후 첫 갱신	10년	5년	3년
첫 갱신 이후	10년	5년	3년

* 출처: 국가법령정보센터, 도로교통법 제87조, <https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=%EB%8F%84%EB%A1%9C%EA%B5%90%ED%86%B5%EB%B2%95+%EC%A0%9C8%EC%9E%A5%E3%84%B7#undefined>, 최종검색일: 2021.12.6.

갱신 기간에 70세 이상인 사람은 적성검사를 받아야 하며, 정기적성검사를 받지 않거나, 교통안전교육을 받지 않은 사람은 운전면허 갱신이 안 된다. 즉 70세 이상은 운전면허 갱신기간도 5년으로 감소되고 적성검사와 교통 안전 교육이 필수로 동반됨을 확인할 수 있다.

2) 적성·신체검사

신체검사는 자동차 운전 적성을 판단하기 위한 기준이다. 운전면허를 취득할 때와 적성검사를 받을 때, 병원이나 의원에서 수행하는 소정 항목에 대한 검사를 의미한다.

안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애의 경우 수시 적성검사를 받도록 하고 있고, 정신질환 등이 의심되는 사람에 대하여도 상당한 이유가 있을 경우에 해당 분야의 정밀 진단을 받게 할 수 있다.

(1) 면허 종별 신체검사 항목

1종 대형면허의 경우 신규 면허 발급 시, 시력, 색채식별, 청력, 운동 능력을 필수로 검사받아야 한다. 그러나 1종 보통과 2종 면허는 색채식별과 청력, 운동능력에 대한 사항은 필수 사항이 아니다. 시력만이 필수 사항이며, 2종 면허는 갱신 시에 70세 이상만 해당되며, 그 이하의 연령대는 시력검사도 필수가 아니다.

1종 대형·특수는 교정시력 기준으로 양안 0.8 이상, 각안 0.5 이상, 색채식별은

적색, 녹색, 황색의 식별이 가능해야 한다. 청력은 55dB의 소리를 들을 수 있어야 하며, 운동 능력은 신체 또는 정신상의 장애가 없을 것을 요건으로 하고 있다. 2종 보통의 경우 양안 0.5 이상, 한쪽 눈만 시력이 있는 경우 0.6 이상을 기준으로 하고 있다. 검사결과 기준을 충족하면 추가적인 신체검사서가 필요 없다.

▶▶ <표 2-5> 면허종별 신체검사 항목

항목	1종 대형·특수		1종 보통		2종 보통	
	신규	적성	신규	적성	신규	갱신
시력	○	○	○	○	○	
색채식별	○					
청력	○	○				
운동능력	○	○				

*출처: 안전운전통합민원(<https://www.safedriving.or.kr/guide/larGuide011.do?menuCode=MN-P0-1211>), 최종검색일:2021.10.20.

이러한 신체검사 항목을 짚어보면 보고, 듣고, 구분하는 기본적인 능력에 대하여는 구분 기능이 있으나, 운전에 영향을 미칠 수 있는 인지 능력 저하, 노화, 신체 질환에 관한 조건 조항은 찾아보기 어렵다. 물론 도로교통법 제45조는 술에 취한 상태 이외에 과로, 질병 또는 약물의 영향과 그 밖의 사유로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차 등 또는 노면 전차를 운전하여서는 안 된다고 규정하고 있으나, 질병에 관하여 운전면허 갱신 조건으로 제시한 조항은 찾아보기 어렵다.

나. 고령자의 적성검사 및 의무교육

2016년부터는 일반 승용운전자와 달리 고령의 운전자의 나이를 세분화하여 대형 면허 자격 유지 검사를 받도록 하는 운수사업법시행규칙¹¹⁾이 개정되었다. 65세~69세의 버스 운전자는 3년마다, 70세 이상의 버스 운전자는 매해 7가지 자격 유지 검사를

11) 국가법령정보센터, 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제49조,

<https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=%EB%8F%84%EB%A1%9C%EA%B5%90%ED%86%B5%EB%B2%95+%EC%A0%9C8%EC%9E%A5%E3%84%B7#undefined>, 최종검색일: 2021.12.6.

반도록 변경되었다. 사업용 대형 운전면허 소지자에 대한 적성검사를 연령대 별로 세분화한 것, 그리고 사업용 운전면허에 대한 적성검사 기간을 비사업용 운전면허와 차등화한 한 것이 주요 개정된 내용이다.

만 75세 이상 운전자가 면허를 갱신·취득하려면 반드시 치매선별검사와 교통안전 교육을 받아야 한다. 1단계 치매로 진행되는 치매 선별 검사는 지역 치매안심센터 (1666-0921)에서 진행되며 교통안전교육기관 제출용 치매 선별 검사 결과지를 발급받아 교육 및 적성검사를 진행하는 경찰서나 면허시험장에 지참하여야 한다. 치매 선별 검사는 반드시 지역치매안심센터를 통해 진행할 필요는 없고 「치매관리법」 제17조에 따른 치매안심센터, 「의료법」 제3조 제2항 제1호 가목 및 같은 항 제 3호 가목, 마목에 따른 의원·병원·종합병원에서 교육실시 전 1년 이내에 받은 「치매관리법 시행규칙」 제3조에 따른 선별 검사 또는 진단검사 결과 제출도 가능하다. 만약 면허증을 갱신 혹은 취득하려는 75세 이상의 고령자가 치매검사를 받지 않고 면허시험장을 받게 될 경우 시험장 민원부에서 치매검사를 실시하게 된다.

또한 도로교통법 제 82조에서는 운전면허의 결격사유로써 의무교육의 내용을 정하고 있다. 이 내용에 근거하여 우리나라는 현재 만 75세 이상 운전자에 대하여 운전면허 갱신을 위한 의무교육을 실시하고 있다. 교육 내용은 노화과정에 따른 신체인지 기능의 변화를 고려하여 안전운전 방법을 습득하는데 목표를 둔다. 또한 도로교통법 제73조 제5항에서는 만 75세 이상인 사람이 운전면허를 받으려 할 경우 교통안전 교육을 이수해야 하는 내용을 담고 있다.

▶▶▶ <표 2-6> 도로교통법 제73조 제5항 고령자 교통안전 교육

<p>⑤ 75세 이상인 사람으로서 운전면허를 받으려는 사람은 제83조 제1항 제2호와 제3호에 따른 시험에 응시하기 전에, 운전면허증 갱신일에 75세 이상인 사람은 운전면허증 갱신기간 이내에 각각 다음 각 호의 사항에 관한 교통안전교육을 받아야 한다. <신설 2018. 3. 27.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 노화와 안전운전에 관한 사항 2. 약물과 운전제 관한 사항 3. 기억력과 판단능력 등 인지능력별 대처에 관한 사항 4. 교통관련 법령 이해에 관한 사항

하지만 교육의 내용은 필수로 진행되지만 의사 소견서나 신체 건강 등의 내용을 증명하는 전문가의 검진 결과 제출을 의무화하고는 있지 않다.

더욱이 우리나라 적성검사는 운전결격자로 구분되는 사례가 없다(박숙완, 2017). 이와 관련하여 적성검사를 연령대별로 세분화하고, 그 검진 결과를 바탕으로 운전면허 등급을 조정해 재발급 필요하고 한정면허를 신설하는 방향으로 대책이 마련되어야 할 것이다¹²⁾. 또한 고령자의 교통권 보장이라는 측면에서 검진 결과를 기준으로 신체 손상이 발견된 고령 운전자의 면허를 취소하는 것이 적절하지 않다면 다른 나라와 같이 제한면허를 발급하는 것도 필요하다(박숙완, 2017)¹³⁾.

다. 고령자 운전면허 자진반납 제도

현재 우리나라 운전면허 제도는 면허 가능 상한 연령을 정하지 않고 있기에 면허 취득자가 특정 연령에 도달하였다고 하여 면허를 의무적으로 반납해야 한다거나, 그 운전 자격이 박탈되지는 않는다. 다만 지자체를 통해 교통안전을 위한 제도로써 2019년부터 꾸준히 고령자 운전면허 자진반납 제도를 개정 혹은 수정보완하면서 운영 중이다. 서울시의 경우 2019년부터 마련된 서울특별시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원조례를 제정하고 운영 실시하였다. 초기에는 제한적으로 실시하였으나, 예산 확보를 통해 그 규모를 점점 확대하고 있다. 면허 반납일 현재 서울시에 주민등록이 되어 있는 운전자가 70일 기준으로 시내 경찰서 또는 면허시험장에 면허증을 반납할 경우 10만원의 교통카드를 지급하였다. 서울시 이외에 다른 지자체에서도 각 시의 조례를 통해 고령자 운전면허 자진납부 제도를 운영하고 있다. 운영의 큰 틀은 유사하다. 면허증을 반납하면 1회에 한하여 일부 금액이 충전된 교통카드 혹은 동일 금액의 지역화폐 등을 지급하여 혜택을 부여하는 정책이다. 그러나 그 정책의 대상이 되는 연령기준과 혜택 금액은 지자체별로 상이하다. 대전, 대구, 부산, 울산광역시는 만

12) 한정면허는 신체 조건에 따라 저동차 운전면허 종류의 차이가 있는 것으로 운전보조장치가 달린 차량이 가장 낮은 단계이며 고급 운전 보조 장치나 자율운전장치가 달린 차량만 운전허용하는 것임(박숙완, 2017)

13) 제한면허는 특정 시간대만 운전을 허용하거나 주거지와 직장 사이 등 특정 구역에의 운전을 허용하거나, 고속도로와 같은 도로에서 운전을 금지하는 등의 제한된 상황에서의 운전을 허용하는 것임(박숙완, 2017)

65세를 기준으로 운전면허증 반납 시 혜택을 제공하고 있으나, 광주광역시도 만70세를 기준으로 반납 시 혜택이 주어진다. 또한 대부분의 광역시는 교통카드를 통해 혜택을 제공하고 있으나, 부산광역시는 그 충전된 카드를 부산 지역 내 다른 곳에서 활용할 수 있는 교통사랑카드를 지급하기도 한다. 그 이외의 지자체는 도 단위에서 조례를 마련하였지만 지자체 마다 운영 방식이 상이하다. 대표적으로 포항의 경우 만75세의 운전자에게 20만 원가량의 교통카드를 제공하기도 한다.

▶▶ <표 2-7> 운전면허증 반납 정책

지방자치단체	구분			
	정책 대상	정책 내용*	반납 방법	비고
서울	서울에 주소를 둔 만 70세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급	경찰서, 행정복지센터 또는 면허시험장에 방문하여 제출	서울특별시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례
대전	대전에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		대전광역시 교통문화운동조례
대구	대구에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		대구광역시 교통안전 증진 조례
부산	부산에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급/ 부산지방경찰청과 협업하여 시행하고 있는 병원, 노인용품점 등 등록 업체 이용 시 요금 할인을 받을 수 있는 '어르신 교통사랑 카드' 지급		부산광역시 교통안전 증진 조례 일부개정조례
울산	울산에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		울산광역시 교통사고 예방 및 교통안전 증진 조례 제7조
광주	광주에 주소를 둔 만 70세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		광주광역시 교통안전 조례 제10조
인천	인천에 주소를 둔 만 70세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		인천시 교통안전 증진을 위한 조례

지방자치단체	구분			
	정책 대상	정책 내용*	반납 방법	비고
경기도	경기도에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 지역화폐 지급		기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
강원도	강원도에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통비 지급		기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
충청북도**	청주시에 주소를 둔 만 70세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		대표 청주시 사례이며 괴산, 체전 등에서도 시행 중/ 기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
충청남도**	당진시에 주소를 둔 만 70세 이상 운전자	10만원이 충전된 당진사랑상품권 지급		대표 당진 사례/ 기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
경상북도**	포항시에 주소를 둔 만 75세 이상 운전자	20만원이 충전된 교통카드 지급		대표 포항 사례/ 기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
경상남도	경상남도에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급		경상남도 교통안전 증진을 위한 조례 일부개정조례 기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
전라북도	전라북도에 주소를 둔 만 70세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급 또는 지역상품권 지급		기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
전라남도	전라남도에 주소를 둔 만 75세 이상 운전자	10만원이 충전된 교통카드 지급 또는 지역상품권 지급		기초자치단체마다 정책 대상 및 내용이 상이함
제주도	제주도에 주소를 둔 만 65세 이상 운전자	10만원 지급		제주특별자치도 교통안전증진을 위한 조례

* 운전면허 자진반납 시 최초 1회에 한하여 1인당 지급 내용임

** 통합된 제도가 없어 대표 도시 한 곳을 선택하여 정리하였음

*** 천가현(2019), 34-35쪽 참고하고 정보를 추가 보완하여 정리함

그러나 운전면허 반납으로 인한 혜택은 일회성에 그친다. 때문에 교통카드 지급은 고령자들의 운전면허 반납과 안전한 교통 환경을 조성하는데 큰 기여를 한다고 보기

에는 어렵다. 스스로가 운전 어려움을 인지하고 운전을 하지 않는 고령자들에게는 호응을 이끌어 내기 쉽지만 운전을 필수적으로 할 수밖에 없는 고령의 생업 운전자들, 교통 여건이 좋지 않은 환경에 거주하는 고령자들에게는 운전면허 반납은 생계나 필수적인 활동과 직접적으로 연결이 되어있으므로 적극적인 반납이 불가능하다. 단순히 고령자들의 운전면허 반납으로 인한 일회적 혜택이 아니라 근본적으로 고령자들의 교통복지를 증진하려는 노력이 필요하다.

2. 해외의 고령자 운전면허 제도

가. 면허 갱신 요건

1) 미국

(1) 각 주(state)의 운전면허 갱신 규정

가장 먼저 미국의 경우 대부분의 주에서 고령운전자의 면허 갱신과 관련된 내용을 법률로써 규정하고 있다. 미국의 고령대상 운전면허 제도를 고령자 기준, 고령자 갱신 기간, 적성검사 내용, 그리고 건강 상태 보고 의무 기준으로 살펴보도록 한다.

30개 이상의 주에서 고령운전자에 대해 갱신 주기를 단축하는 제도를 운영하고 있고, 면허 갱신 시 시력검사 및 적성검사를 실시하고 있다. 또한 몇몇의 주에서는 일반인들이 용이하게 면허를 우편이나 온라인으로 갱신하는 혜택을 고령자에게는 부여하지 않고 직접 방문을 통한 갱신을 의무화하기도 하고 있다.

미국은 각 주에 따라 고령자에 대한 기준도 다르고, 의무검사 내용, 건강검진 제출 의무화 내용도 모두 상이하다. 캘리포니아 주의 경우 70세 이상부터는 5년마다 갱신을 해야 하고 직접 방문하여 시력검사를 해야 한다. 또한 건강검진 결과를 제출하지 않았을 때 면허정지가 된다. 노년인구 비율이 높은 주중의 하나인 플로리다에서는 고령 운전자 기준을 80세로 규정하고, 6년마다 면허 갱신을 의무화하고, 직접 방문하여 갱신을 해야 한다. 또한 시력검사를 의무화하고 신체검사 결과를 제출하지 않을 경우 면허는 정지된다. 일리노이 주의 경우 고령의 연령대를 더욱 세분화하여 75세, 81세-86세, 그리고 87세 이상으로 구분하여 75세는 4년마다, 81-86세 고령자는 2년마다 운전면허 갱신의무가 있고, 87세부터는 1년마다 갱신을 해야 한다. 75세 이상의

고령 운전자는 자동차 제어능력을 위한 시력 검사 및 실습 시험을 시행하며, 운전자들이 운전 중 의식을 잃거나 안전 운전할 수 있는 능력 상실 가능성일 있을 경우 인지 후 10일 이내 주무장관에게 보고해야 할 의무를 부여하고 있다. 메릴랜드 주는 40세 이상부터 갱신 시점에 시력검사를 통과해야 하는 의무를 갖는다. 또한 70세 이상 운전자들은 갱신 시 운전 능력이 가능한지에 대한 이전 기록 또는 신체적, 정신적 운전 자격을 갖추었는지에 대한 의사 증명서를 제출하도록 의무화하고 있다. 오레곤 주의 경우 50세 이상의 자들이 갱신 시력검사를 받아야 하며 심신장애로 인해 면허를 받을 수 있는지를 판단하는 검사관이 존재하기도 한다. 사우스캐롤라이나 주의 경우에는 일반인은 10년에 한번 갱신의무를 갖지만 65세부터는 5년마다 갱신의무를 갖고 시력검사를 의무화하고 있다. 또한 2년간 4차례 이상 사고가 난 운전자의 경우에는 DMV¹⁴⁾ 감독관의 면허 검사를 다시 받아야 갱신이 가능하다. 콜로라도도 유사하게 치명적인 사고를 내 운전자에게는 DMV에서 검사를 요구하기도 한다. 콜럼비아 특별구(District of Columbia)에서는 당뇨병, 발작장애, 알츠하이머, 청각장애를 가진 사람에 대해 재량적으로 갱신을 거부 가능하도록 하고 있다.

이와 반대로 미네소타와 몬테나 주에서는 사람의 나이 자체로 재검사나 건강검진이 필요하다고 판단할 수 없다고 보고 있어서 연령에 따른 신체검사나 추가적 검사를 의무화하고 있지는 않다.

▶▶ <표 2-8> 고령운전자 면허 조건에 관한 각 주의 주요사항(2021년 9월 기준)

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미 제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위 원회 ¹⁸⁾	기타
Alabama	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 Ala. §32-6-1	N/A	Yes Ala. §32-6-44	Yes Ala. §32-6-41	N/A
Alaska	69세 AS §28.15.101	직접방문 AS §28.15.101	No 5년마다 갱신 AS §28.15.101	N/A	N/A	No	N/A

14) 차량 운전국(Department of Motor Vehicles(DMV))

15) 주정부가 운전자에게 제한 및 수정을 요하는 연령

16) 면허 갱신 및 시험 의무에 대한 제한사항(해당되는 경우)은 이전 열에서 언급한 연령 이상의 운전자에게 적용됨

42 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Arizona	65세 A.R.S. §28-3171	70세부터 직접방문 A.R.S. §28-3172	Yes 5년마다 갱신 A.R.S. §28-3171	제출 3개월 이내에 검사한 시력 및 검증서	Yes A.R.S. §28-3314	Yes A.R.S. §28-3051	건강상 문제로 기간이 단축되지 않는 한 65세까지 유효
Arkansas	70세	N/A	No 4년마다 갱신 A.C.A. §27-16-901	N/A	Yes A.C.A. §27-16-909	Yes A.C.A. §27-16-909	N/A
California	70세 Cal.Vehicle Code §12814.5	직접방문 CA DMV ¹⁹⁾	No 5년마다 갱신 Cal.Vehicle Code §12816	시력검사 CA DMV	Yes CA DMV	No	N/A
Colorado	66세 C.R.S.A. §42-2-118	직접방문 또는 우편 C.R.S.A. §42-2-118	No 5년마다 갱신 C.R.S.A. §42-2-114	우편 갱신은 안과 의사 또는 검안사가 증명한 6개월이내의 시력검사 증명서를 받드시 포함해야 함.	Yes C.R.S.A. §42-2-111	Yes C.R.S.A. §42-2-112	DMV는 필요시 치명적인 사고를 낸 운전자에게 검사를 요구할 수 있지만, DMV가 사고보고를 받은 후 90일 이내에 통지를 하지 않은 경우 검사를 요구하지 않을 수 있음
Connecticut	65세 C.G.S.A. §14-41a	N/A	Yes 일반 기준은 6년마다 갱신(65세 이상은 2년마다 요구 될 수 있음) C.G.S.A. §§14-41;14- 41a	N/A	Yes C.G.S.A. §14-46e	Yes C.G.S.A. §14-46b	N/A
Delaware	N/A	N/A	No 8년마다 갱신 21 Del.C. §2715	N/A	Yes 21 Del.C. §2724	Yes 21 Del.C. §2723	N/A

17) 신체검사, 시력검사, 필기시험, 공인된 의료 기록 제출 등이 포함될 수 있음

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
District of Columbia	70세 18 DCMR §111	직접방문 18 DCMR §111	No 8년마다 갱신 18 DCMR §110	의사가 운전자의 시력이 신체·정신적으로 자동차를 운전할 수 있다고 증명해야 함 18 DCMR §302	N/A	No	당뇨병, 발작 장애, 알츠하이머, 청각 장애를 가진 사람들에게 대해 재량적으로 갱신을 거부가능 D.C. Code §18-106
Florida	80세 F.S.A. §322.18	의사나 검안사가 전자문서로 미리 제출하지 않는 이상 직접방문 F.S.A. §322.18	Yes 6년마다 갱신, 일반 기준은 8년 F.S.A. §322.18	시력검사 F.S.A. §322.18	Yes F.S.A. §322.221	Yes F.S.A. §322.125	N/A
Georgia	60/64세 Ga. Code Ann. §40-5-32	N/A	Yes 5년마다 갱신, 일반 기준은 8년 Ga. Code Ann. §40-5-32	64세 이상 운전자들은 시력검사 Ga. Code Ann. §40-5-32	Yes Ga Comp. R. & Regs. 375-3-5-.01	Yes Ga Comp. R. & Regs. 375-3-5-.01	재향군인(Veteran) 또는 명예 자격증 소지자는 65세 될 때까지 8년마다 만료 ²⁰⁾
Hawaii	72세 HRS §286-106	N/A	Yes 2년마다 갱신, 일반 기준은 8년(예외적으로 24세 이하 운전자는 4년마다) HRS §286-106	N/A	Yes HAR §19-122-355	Yes HRS §286-4.1	모든 운전자는 연령에 관계없이 직접 방문하여 갱신하거나 면허만료일로부터 6개월 이내에 주 DMV가 정한 신체 검사 증명서를 제출해야 함 HRS §286-107

18) 법적으로 권한이 있음

19) California주의 DMV 웹 사이트에서 일반 대중들을 위한 주 DMV 정보를 제공함
참조. www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/about/senior/senior_top. 최종검색일:2021.10.20.

20) 명예 제대한 재향군인은 무료 운전면허가 주어짐

44 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Idaho	63세 I.C. §49-319	70세 이상 운전자들은 직접방문 IDAPA 39.02.76.011	No 63세 이상은 4년마다 갱신	N/A	N/A	No	N/A
Illinois	75/81세 625 ILCS 5/6-109; 5/6-115	N/A	Yes 81-86세 이상 운전자는 2년마다 갱신(87세 이상은 1년마다 갱신). 일반 기준은 4년 625 ILCS 5/6-115	75세 이상 운전자의 연령에 따른 자동차 제어능력을 위한 시력 검사 및 실습 625 ILCS 5/6-109	Yes 625 ILCS 5/6-907	Yes 625 ILCS 5/6-902	모든 운전자들은 의식을 잃거나 자동차를 안전하게 운전할 수 있는 능력을 상실할 가능성이 있을 때, 인지 후 10일 이내에 주무장관에게 보고해야 함 625 ILCS 5/6-116.5
Indiana	75세 IC §9-24-12-1	직접방문 IC §9-24-12-5	Yes 75-84세의 운전자는 3년마다 갱신(85세 이상은 2년마다 갱신). 일반 기준은 6년 IC §§9-24-12-1 ; 9-24-12-10	시력검사 IC §9-24-12-5	N/A	Yes IC §9-14-4-1	N/A
Iowa	78세 IA DMV	70세 이상 운전자들은 직접방문 또는 우편 IA DMV ²¹⁾	Yes 78세는 2년마다 갱신 일반 기준은 8년 IA DMV: I.C.A. §321.196	시력검사 I.C.A. §321.186A	N/A	Yes Iowa Admin. Code 761-600.4	N/A

21) Iowa주의 DMV 웹 사이트에서 일반 대중들을 위한 주 DMV 정보를 제공함
참조. www.iowadot.gov/mvd/ods/olderdrivers.htm. 최종검색일:2021.10.20.

22) New Mexico주의 DMV 웹 사이트에서 일반 대중들을 위한 주 DMV 정보를 제공함
참조. www.mvd.newmexico.gov/. 최종검색일:2021.10.20.

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Kansas	65 K.S.A. §8-247	N/A	Yes 4년 마다 갱신 일반 기준은 6년 K.S.A. §8-247	N/A	N/A	Yes K.S.A. §8- 255b	N/A
Kentucky	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 KRS §186.412	N/A	Yes 601 KAR 13:090	Yes 601 KAR 13:090	N/A
Louisiana	70 La. R.S. §32:412	직접방문 La. R.S. §32:412	No 4년마다 갱신(2015년 7월 1일부터 6년마다 갱신) La. R.S. §32:412	N/A	Yes La. R.S. §§32:424; 40:1356	Yes La. R.S. §40:1351	60세 이상 운전자들은 LA에서 최초로 자격 신청시, 의사나 검안사에 의한 시력검사, 의사에 의한 자동차 통제능력에 결함이 있는지가 포함된 신체조건 등의 보고서를 첨부해야 함 La. R.S. §32:403.1
Maine	40/62/65세 29-A M.R.S.A. §1303	N/A	Yes 65세 이상은 4년마다 갱신 29-A M.R.S.A. §1406- A	40세 이상 운전자들은 갱신 시점에 시력검사를 통과해야 함. 62세 이상 운전자들은 갱신할 때마다 시력검사를 통과해야 함. 29-A M.R.S.A. §1303	Yes 29-A M.R.S.A. §1258	Yes 29-A M.R.S.A. §1258	N/A

23) 이 법은 “운전면허자문위원회”가 2009년 7월 1일까지 지속될 것이라고 규정

46 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Maryland	40세 MD Code, Transportati on §16-115	40세 이상은 시력검사 요구(우편이나 전자문서는 허용안됨) MD Code, Transportati on §16-115	No 8년마다 갱신 MD Code, Transportati on §16-115	40세 이상은 갱신 시 시력검사 필수 MD Code, Transportati on §16-115.	N/A	Yes MD Code, Transportati on §16-118	70세 이상 운전자들은 갱신 시, 운전 능력이 가능한지에 관한 이전 기록 또는 신체적, 정신적으로 운전 자격을 갖추었는지에 관한 의사 증명서를 제출해야 함 MD Code, Transportati on §16-103.1
Massachusetts	75세 M.G.L.A. 90 § 8	직접방문 M.G.L.A. 90 § 8	No 5년마다 갱신 M.G.L.A. 90 § 8	시력검사 M.G.L.A. 90 §8	Yes 540 CMR 24.03	Yes M.G.L.A. 90 §8C	N/A
Michigan	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 M.C.L.A. §257.314	N/A	Yes M.C.L.A. §257.320	Yes Mich. Admin. Code R. 257.852; Michigan.gov/SOS	운전자가 신체적·정신적으로 자격을 갖추었는지에 대해 보고서를 제출하는 의사나 검안사는 그들이 운전을 할 수 없다고 판단할 때 정지기간(운전면허는 최소6개월, CDL은 최소 12개월)을 권고해야 함 M.C.L.A. §333.5139

제2장 고령자 교통범죄에 대한 논의 및 대응 현황 47

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Minnesota	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 M.S.A. §171.27	N/A	Yes M.S.A. §171.13; Minnesota Rules 7409.2800	Yes Minnesota Rules 7410.3000	공공안전처장 (The Commissioner of Public Safety)은 운전자가 일정 연령이 되었다고 검사를 요구하지는 않음 M.S.A. §171.13
Mississippi	N/A	N/A	No	N/A	Yes Miss. Admin. Code 31- 1:9.4	Yes Miss. Admin. Code 31- 1:9.4	N/A
Missouri	70세 V.A.M.S. §302.177	N/A	Yes 3년마다 갱신 일반 기준은 6년 V.A.M.S. §302.177	N/A	Yes V.A.M.S. §302.291	Yes V.A.M.S. §302.292	N/A
Montana	75세 MCA §61-5- 111	N/A	Yes 4년마다 갱신 일반 기준은 8년 MCA §61-5-111	N/A	Yes MCA §61-5-207	Yes MCA §61- 5-125	재검사나 건강검진이 필요한 이유가 운전자의 나이 자체는 아님 MCA §61-5-207
Nebraska	72세 Neb.Rev.St. §60-4,122	전자 갱신은 허용하지 않음 Neb.Rev.St. §60- 4,122	No 5년마다 갱신 Neb.Rev.St. §60-490	N/A	Yes Neb.Rev.St. §60-4,118	Yes Neb.Rev.St. §60- 4,118.02	N/A

48 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Nevada	65/71 NAC §§483.043; 483.430	71세 이상 운전자들은 우편 갱신이 허용되고, 운전능력과 시력을 검증하는 의사의 서신을 보내야 함 NAC 483.430	Yes 65세 이상은 4년마다 갱신 일반 기준은 4년 또는 8년(2018년 1월 1일부터 65세 이상 운전자를 제외한 모든 갱신은 8년마다 실시) NAC §483.043	N/A	Yes NAC 483.320	Yes NAC §483.400	N/A
New Hampshire	N/A	N/A	No 5년마다 갱신 N.H. Rev. Stat. §263:10	N/A	N/A	Yes N.H. Rev. Stat. §263:6-b	직접 방문한 운전자들은 시력검사를 통과해야한다 . 온라인으로 갱신할 수 있는 사람들은 시력에 대해 증명해야함 (면허는 온라인으로 한번만 갱신할 수 있음) N.H. Code Admin. R. Saf-C 1007.01
New Jersey	70세	N/A	No 2년/4년마다 갱신. 일반 기준은 4년 N.J.S.A. 39:3-10	N/A	Yes NJ DMV	Yes NJ DMV	모든 운전자들은 갱신을 위해 적어도 10년에 한 번은 시력검사를 통과해야함 N.J.S.A. §39:3-10c

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
New Mexico	75세 NMSA §66-5-19	직접방문 또는 우편 NM DMV ²²⁾	Yes 71-78세는 4년마다 갱신 75세 이상은 매년 갱신 일반 기준은 4년 또는 8년. NMSA §66-5-19	N/A	Yes NMSA §66-5-31	Yes NMSA §66-5-6	N/A
New York	N/A	N/A	No 8년마다 갱신 Veh & Traf §506	N/A	Yes Veh & Traf §506	Yes Veh & Traf §541	N/A
North Carolina	66세 N.C.G.S.A. §20-7	N/A	Yes 5년마다 갱신 일반 기준은 8년 N.C.G.S.A. §20-7	N/A	Yes N.C.G.S.A. §20-29.1	Yes N.C.G.S.A. §20-9	60세 이상의 운전자들은 평행주차 시험을 받지 않을 수도 있음 N.C.G.S.A. §20-7
North Dakota	78세 NDCC §39-06-19	N/A	Yes 4년마다 갱신 일반 기준은 6년 NDCC §39-06-19	N/A	Yes NDCC §39-06-34	Yes NDAC 37-08-01-01	법원에서 DMV감독관에게 재심사를 요청할 수 있음 NDCC §39-06-34.1
Ohio	65	N/A	No 4년마다 갱신 R.C. §4507.09	N/A	N/A	No	N/A
Oklahoma	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 47 Okl.St. Ann. §6-115	N/A	Yes Okla. Admin. Code 595:10-5-17; 47 Okl.St. Ann. §6-120	Yes 47 Okl.St. Ann. §6-118	N/A

50 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Oregon	50 OAR 735-062-0060	N/A	No 8년마다 갱신 O.R.S. §807.130	50세 이상의 운전자들은 갱신 시 DMV에서 시력검사를 받아야 한다 OAR 735-062-0060	N/A	No	의료자문위원회는 없으나, 심신장애로 인해 면허를 받을 수 있는지 판단하는 의료 검사관은 존재함 O.R.S. §807.090
Pennsylvania	65	N/A	No 2년/4년마다 갱신 75 Pa.C.S.A. §1514	N/A	Yes 75 Pa.C.S.A. §1519	Yes 75 Pa.C.S.A. §1517	N/A
Puerto Rico	N/A	N/A	No 6년마다 갱신 9 L.P.R.A. §5064	N/A	Yes 9 L.P.R.A. §5071	Yes 9 L.P.R.A. §5060	N/A
Rhode Island	75세 Gen.Laws 1956, §31-10-30	N/A	Yes 2년마다 갱신 일반 기준은 5년 Gen.Laws 1956, §31-10-30	N/A	N/A	Yes Gen.Laws 1956, §31-10-44	N/A
South Carolina	65세 Code 1976 §56-1-210	N/A	Yes 5년마다 갱신 일반 기준은 10년 Code 1976 §56-1-210	시력검사 Code 1976 §56-1-220	Yes Code 1976 §56-1-270	Yes Code 1976 §56-1-221	2년간 4차례 이상 사고가 난 운전자의 경우에는 DMV 감독관이 적절하다고 판단 시 운전면허 검사의 일부를 받아야 할 수 있음 Code 1976 §56-1-225

제2장 고령자 교통범죄에 대한 논의 및 대응 현황 51

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
South Dakota	65세 SDCL §32-12-43.1	시력 증명서가 포함되면 우편 또는 전자 갱신 가능 SDCL §32-12-43.1	No 5년마다 갱신 SDCL §32-12-42	검안사나 안과 의사가 서명한 시력 증명서 SDCL §32-12-43.1	Yes SDCL §32-12-46	No	N/A
Tennessee	N/A	N/A	No 8년마다 갱신 T.C.A. §55-50-337	N/A	Yes Tenn. Comp. R. & Regs. 1340-01-04-.07	Yes Tenn. Comp. R. & Regs. 1340-01-04-.06	재검사를 받아야 하는 운전자들은 운전면허 필기나 시력검사의 경우 제한 없이 응시할 수 있고, 도로 주행 부분은 최대 3회까지 가능함 Tenn. Comp. R. & Regs. 1340-01-04-.07
Texas	79/85세 V.T.C.A., Transportati on Code §§521.274; 521.2711	79세 이상은 직접방문 V.T.C.A., Transportati on Code §521.274	Yes 85세는 2년마다 갱신 일반 기준은 6년 V.T.C.A., Transportati on Code §521.2711	N/A	N/A	Yes V.T.C.A., Health & Safety Code §12.092	N/A
Utah	65세 U.C.A. 1953 §53-3-214	N/A	No 5년마다 갱신 U.C.A. 1953 §53-3-214	시력검사 U.C.A. 1953 §53-3-214	Yes U.C.A. 1953 §53-3-221	Yes U.C.A. 1953 §53-3-303	N/A
Vermont	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 23 V.S.A. §601	N/A	N/A	No	DMV에서 안과 의사나 검안사를 검사관으로 지정할 수 있음 23 V.S.A. §637

52 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

주(states)	고령자 연령 ¹⁵⁾	갱신 제한사항 ¹⁶⁾	강화된 갱신 및 기간	의무검사	건강검진 미제출시 면허 정지 ¹⁷⁾	의료권고 위원회 ¹⁸⁾	기타
Virginia	75세(2015년 1월까지 유효) Va. Code Ann. §46.2-330	직접방문(2015년 1월까지 유효) Va. Code Ann. §46.2-330	Yes 5년마다 갱신 일반 기준은 8년 Va. Code Ann. §46.2-330	90일 이내에 증명한 문서가 없을 경우 시력검사 필요(2015년 1월까지 유효) Va. Code Ann. §46.2-330	N/A	Yes Va. Code Ann. §46.2-204	N/A
Washington	N/A	N/A	No 5년마다 갱신 RCWA §46.20.181	N/A	Yes RCWA §46.20.305	No	N/A
West Virginia	N/A	N/A	No 8년마다 갱신 s. W. Va. Code §17B-2-12	N/A	Yes W. Va. Code §17B-3-7	No ²³⁾ W. Va. Code §17B-2-7a	N/A
Wisconsin	N/A	N/A	No 8년마다 갱신 W.S.A. §343.16	N/A	N/A	Yes W.S.A. §343.16	N/A
Wyoming	N/A	N/A	No 4년마다 갱신 W.S. 1977 §31-7-119	N/A	Yes W.S. 1977 §31-7-122	No	N/A

*출처: IIHS-HLDI, License renewal procedures by state, <https://www.iihs.org/topics/older-drivers/license-renewal-laws-table>. 최종검색일:2021.10.20.
 NHTSA, Key Provisions of State Laws Pertaining to Older Driver Licensing Requirements, <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/keyprovisionsolderdrivers.pdf>. 최종검색일:2021.10.20.

(2) 운전자 재활 전문가(Driver Rehabilitation Specialists, DRS)

미국의 경우 운전이 어려움을 겪거나 장애로 인해 운전 면허 관련 제한적 조건이 필요한 사람을 컨설팅 해주는 운전자 재활 전문가 제도를 운영하고 있다.²⁴⁾ 운전자 재활 전문가는 통상적으로 보건 관련 종사자나 운전 강사 등과 연계되어 있다. 장애를 갖고 있거나, 운전하기에 적합하지 않은 상황에 놓여있는 운전자들을 대상으로 일정한 운전 능력 평가 이후에 운전자 재활 전문가에 의한 운전 훈련이 제공된다. 신체적 기능, 시력, 인지 능력, 주의능력, 차량 기능 파악, 반응 시간, 그리고 실질적인 운전 능력 등이 평가되고, 이 결과에 기반하여 운전재활 전문가는 해당 개인이 추가적인 운전 장치가 필요한지, 독립적으로 운전할 수 있는 능력이 있는지, 운전자 재활 혹은 훈련이 필요한지를 판단한다. 이러한 평가는 대략 3시간에서 8시간 동안 진행된다. 평가 이후 추천되는 내용들은 주로, 리프트, 좌석 조정, 운전핸들 손잡이, 발 페달 조정, 특별한 기능을 갖춘 거울, 대시보드 컨트롤의 조정 등이다.

개인의 희망에 의해 이렇게 운전자 재활 전문가의 조언을 받을 수도 있고 의사나, 상담사, 운전 학원, 노인학자, 배우자 등의 의뢰에 의해서도 운전자 치료 프로그램을 진행할 수 있다.

이러한 프로그램은 일괄적으로 적용되는 것이 아니라, 프로그램의 서비스를 받게 되는 사람들의 상황과 조건에 맞게 차별적으로 적용된다.

미국 고속도로 교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)이 지원한 “운전자 서비스 와 운전자 재활 프로그램 스펙트럼” 연구에서는 이러한 운전자 재활 프로그램이 “적정한 시점에, 적정한 사람에게, 적정한 서비스(Right services for the right people at the right time)”를 제공하는 것을 주요 목적으로 한다고 명시하고 있다(ADED, 2016). 고령자들에게 적용될 수 있는 운전자 재활 프로그램 서비스를 구분해보면 다음의 표와 같다.

24) ADED, CDRS vs DRS, <https://www.aded.net/page/230>. 최종검색일:2021.10.20.

▶▶▶ <표 2-9> 운전자 재활 프로그램 적용 범위

프로그램 유형		운전자 재활 프로그램 운적 적합성 평가 혹은 재활적 서비스 제공	
프로그램 등급 및 서비스 제공자	기본(Basic) 제공자: 운전자 재활 전문가와 보건, 운전 교육 분야 전문가	난이도: 하 운전자 재활 전문가, 운전 및 지역사회 자동차 분야 특별 인증 상담사(Occupational therapist with speciality certification in driving and community mobility), 운전면허 강사.	난이도: 고 운전자 재활 전문가, 운전 및 지역사회 자동차 분야 특별 인증 상담사(Occupational therapist with speciality certification in driving and community mobility),
프로그램 내용	운전자 평가, 훈련, 교육	특별 장치의 도움 장치 장착 전후의 종합적인 운전 평가, 훈련, 교육	보조장치 및 차량 옵션과 같은 광범위한 조언을 통해 종합적인 운전 평가, 훈련, 교육이 진행됨. 기본 프로그램과 난이도가 낮은 프로그램 내용을 모두 포함함
차량 개조 기본 주행 제어: 주유, 브레이크, 핸들	차량의 제조시 기본 장치 활용	기본 주행 제어 예시: -기계적 가스//브레이크 핸드 컨트롤 -원발 가속 페달 -페달 연장 -주차 브레이크 레버 혹은 전기적 주차 브레이크 -조향(핸들) 장치	기본 주행 제어 예시 -동력가스/ 브레이크 시스템 -동력식 가스와 연결된 파워 주차 브레이크/ 브레이크 시스템 -가변 핸들링 시스템 -직경 축소 핸들, 수평 핸들, 핸들 연장, 조이스틱 제어장치 -노력감소 브레이크 시스템
차량 개조 보조 주행 제어 장치	차량의 제조시 기본 장치 활용	보조 주행 제어 예시 -원격 경적 버튼 -방향지시등 수정(리모컨, 크로스오버) -원격 와이퍼 -기어 선택 수정 -시동 장치	보조 액세서리 제어에 접근하기 위한 전자 시스템 2차 주행 제어 예 -원격 패널, 터치 패드 -제조당시 전자장치를 위한 전선 연장 -동력 변속기 변환기

* 출처: Lane, A., Green, El., Dickerson, A., Davis, E., Rolland, B., & Stohler, J. (2014) "Driver Rehabilitation Programs: Defining Program Models, Services, and Expertise." Occupational Therapy In Health Care, 28(2):177-187.
 ADRD(2016). Spectrum White paper(www.aded.net/resource/resmgr/Docs/SpectrumWhitePaper_20160512-.pdf) 수정하여 인용함

2) 영국

(1) 고령운전자 관리제도 개요

영국의 고령자 대상 운전면허 기준은 사업용 차량에 대한 기준과 일반적인 고령자 기준으로 구분하여 운영된다. 단순 고령자 기준은 70세로 규정하고 있고, 사업용 차량이나 대형 차량 운전자에게는 45세의 기준이 적용된다.

고령 운전자가 70세의 나이가 되면 면허증의 법적 효력이 상실된다. 운전자가 계속하여 운전을 하고자 할 경우 운전면허 관리 기관을 통해 면허증을 갱신하여야 하며, 이때 발급된 면허증의 유효기간은 3년이다. 갱신 시 시력 요구 조건이 부여되는데 20m 거리에서 차량 번호판을 읽을 수 있어야 하고, 해당 시력검사에서 0.5의 시력이 보장되어야 한다.

운전자가 20미터에서 다른 차량의 번호판을 식별할 수 없다면 운전 자체가 불법행위가 된다.

(2) 운전면허 반납

운전을 법적으로 중단해야 하는 연령을 규정하고 있지는 않다. 즉, 운전자 스스로가 운전중단 시기를 결정한다. 본인 스스로 운전을 중단하기로 결정하였거나 주치의가 운전중단을 조언할 경우 고령 운전자는 면허를 반납하여야 한다. 스스로가 운전 적합성을 판단하기 어려울 경우 공증 받은 운전 교관에게 검사를 의뢰할 수도 있다. 자발적으로 운전을 포기하고 운전면허증을 반납한 경우에도 다시 운전을 하고자 할 경우 신규 면허 신청이 허락된다. 다만 운전에 적합하다는 의사의 판단이 요구된다.

(3) 운전능력 평가

건강상태에 이상이 발생할 경우 고령 운전자는 운전 능력을 재평가 받아야 하며 이에 소요되는 비용은 개인이 부담하도록 하고 있다. 통상적인 운전능력 평가 항목은 1) 팔과 다리의 움직임, 페달 조작 능력, 2) 운전자의 반응 인지 평가, 3) 시력평가이다.

(4) 건강상태 보고 의무

건강에 문제가 발생할 경우 관련 기관에 반드시 보고해야 한다. 특히 운전자의 운전능에 영향을 미칠 만한 사고를 당한 경우 운전자의 보험회사에서 보험금 지급을

거절하기도 한다.

필수적으로 보고해야 하는 의무 건강상태는 1) 치매, 2) 당뇨병(인슐린 치료 받는 경우), 3) 파킨슨병, 4) 간질, 5) 만성 신경질환(예: 다발성 경화증), 6) 양쪽 눈에 영향을 미치는 어떠한 상황이다. 영국의 경우 단순한 신체검사뿐 만 아니라 운전과 관련성이 있는 질병을 구체적으로 나열하여 제시하고 있는 것이 특징적이다.

3) 독일

(1) 운전능력 자기 평가

독일의 경우 법적으로 고령자에게 부여한 운전면허 관련 제도는 없지만 고령자에 대한 교육 등을 통하여 운전능력에 도움을 주고 있다. 독일 교통안전위원회(DVR)는 sicher mobil 프로젝트를 통해 고령 운전자가 자신의 운전적성에 대한 평가를 스스로 하여 자신의 운전 능력의 수준과 한계를 진단할 수 있도록 하고 독일 손해보험협회는 고령운전자의 인지능력 강화 프로그램을 통해 정보처리 속도와 시각적 집중력 등의 개선을 지원한다(명묘희, 송수연, 최미선, 2015:66).

4) 프랑스

독일과 달리 프랑스는 2013년에 고령자 관련 운전면허 관련법을 개정하여 운영 중에 있다. 고령자 기준을 60세 이상으로 규정하고 그 이상의 나이에 대하여 차등적 운전면허 적성검사 기간을 운영하고 있다. 60세 이상의 면허 소지자는 5년마다 적성검사를 받아야 하며, 60세~75세까지는 2년마다, 76세 이상은 매년 적성검사를 받아야 한다.

5) 일본

(1) 운전면허증 차등화

일본도 고령자를 연령대별로 차등화하여 면허증의 유효기간을 부여하고 있다. 즉, 갱신절차를 강화한 정책을 운영 중이다. 70세 미만의 경우는 운전면허증의 유효기간 만료 후 5년, 70세는 4년, 71세 이상은 3년으로 유효기간이 단축된다(명묘희, 송수연, 최미선 2015).

(2) 고령자 강습

갱신 기간이 만료하는 날을 기준으로 연령이 70세 이상인 사람은 운전면허증을 갱신하기 위하여 고령자 강습을 의무적으로 수강하여야 한다(명묘희, 송수연, 최미선 2015: 130). 이 강습은 안전운전에 필요한 지식 등에 관한 강의 이외에 자동차 등의 운전지도와 운전적성검사기²⁵⁾에 의한 지도 등을 통해 운전자 스스로가 신체적 기능의 변화를 자각하고 그 결과에 기초한 안전 운전방법 지도를 실시한다.

운전면허 갱신 기간이 만료되는 날 75세 이상인 사람은 갱신 기간이 만료되기 6개월 이내에 강습 예비검사(인지기능검사)를 받는 것이 의무화되었다.

고령자 강습의 종류는 고령자 강습, 챌린지 강습, 특정 임의 고령자강습으로 구분되며, 고령자 강습을 수료하면 고령자 강습 종료 증명서를 교부한다.

7) 호주(뉴사우스웨일 주)

호주의 경우 운전면허 제도 운영에 있어 고령자를 75세로 규정하였다. 75세 이상 고령운전자들은 면허 유지를 위하여 매년 의료 검사를 받아야 하며 85세부터는 운전 범위나 운전 시간을 제한하는 한정면허를 선택할 수 있다. 물론 85세 이상의 운전자도 본 면허를 유지할 수 있다. 그러나 본 면허를 유지하기 위해서는 2년 마다 운전 평가를 받아 통과해야 한다. 호주에서 시행중인 의료 검사 내용과 도로주행, 한정면허 제도 등은 바로 밑에서 추가적으로 설명하도록 한다.

(1) 의료검사

75세 고령자들의 경우 승용자동차 및 이륜자동차 본 면허를 유지하기 위해 통과해야 하는 의료 평가가 있다. 의료 평가는 기본적인 건강상태를 평가하는 것으로 운전자와 의사의 기본 정보와 함께 시력, 심혈관질환, 당뇨병 등 기저질환 등을 평가하는 것이다. 한편, 의료검사에는 면허 종별 다운그레이드 필요성, 운전평가의 필요성, 기타 전문 검사의 필요성, 주간 운전 필요성, 차량 개조 필요성, 거주지에서의 운전반경 등에 대한 운전능력에 대한 의견을 함께 제시한다(명묘희·최미선, 2012:170). 도로교

25) 시각 자극에 대한 반응속도 및 정확성 검사기기, 동체 시력의 변화를 측정하는 동체 시력 검사기, 야간 시력 검사기, 수평 방향 시야 범위 측정하는 시야검사기가 있음(명묘희, 송수연, 최미선 2015:130)

58 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

통법 2008 117절5항에 따라 운전능력이 손상되었을 경우에는 기관에 통보해야 하며, 이때는 주치의에게 운전능력을 평가한 의료 평가지를 제출하도록 요구한다.

▶▶▶ [그림 2-1] 호주 뉴사우스웨일주 운전 부적합 운전자 보고서



**Transport
for NSW**

Unsafe and/or Medically Unfit for Driving Report

This form may be completed if you have genuine concern about a person's medical fitness or competency to safely drive a motor vehicle. This form is intended to be used by family members, friends, carers and concerned members of the public, who have knowledge of the licensee's medical conditions and/or unsafe driving behaviour. If a person poses a serious or immediate threat to road safety, please also raise your concerns with the NSW Police Force, and if possible the person's treating medical practitioner. If you have witnessed unsafe driving, and the driver is unknown to you, the matter should be raised with the NSW Police Force for further investigation.

If you wish to submit an unsafe driving report to Transport for NSW, please complete the following details and take the form, in person, to your nearest service centre or registry. **Please note:** Transport for NSW cannot investigate this matter until you have confirmed with a customer service representative that you have provided the information in good faith, and out of genuine concern for the driver and other road users. It will also be necessary that you provide proof of identity to validate your report.

If you are a registered medical practitioner and wish to report a driver who, in your opinion, does not meet the relevant criteria to hold an unconditional driver licence, this can be done by completing the Medical Condition Notification Form (form 1628). The form and relevant Transport for NSW contact details can be found at roads-maritime.transport.nsw.gov.au/license/health-and-medicals.

1. Licensee's details

Surname

Given names

Address

Postcode

Date of birth

day / month / year

Driver licence number

Vehicle registration

List any medical conditions

Provide details of any witnessed unsafe driving

(Attach any other relevant documents e.g. medical reports, Aged Care Assessment Team (ACAT) report, statements from other witnesses, etc)

2. Informant's details

Name

Address

Postcode

Relationship to licensee

Please note: the contact details you provide in this report will only be used for the purpose of validating the information contained in this report.

Contact phone number(s)

Email address

3. Privacy Statement and Declaration

Transport for NSW is collecting your personal information and may retain and use it for road safety purposes. You have provided this information voluntarily. Transport for NSW will not disclose your personal information without your consent unless authorised by law. Your personal information will be held by Transport for NSW at 20-44 Ennis Road Milsom's Point, NSW 2061 and generally you can contact Transport for NSW to access or correct it. You declare that the information on this form is true and complete. Transport for NSW may make enquiries to verify the information provided in this form. Under the road transport legislation you are protected from any civil and criminal liability for giving to Transport for NSW, in good faith, information that another person is or may be unfit to drive or that it may be dangerous for the person to hold a driver licence.

Informant's signature

Date

day / month / year

Office use only - (SCM to refer to relevant Frontline procedures for processing unsafe driving reports. Once report has been validated, forward all documents and recommended actions to the Manager of Licence Review Unit)

Service Centre/Registry

CSR signature: CSR staff number:

POI produced (specify)

SCM's signature: Date

ABN 18 804 239 602 Catalogue No. 45070802
Form No. 1178 (07/2020)

UNCLASSIFIED
SENSITIVE: PERSONAL

*출처: NSW, Unsafe and/or Medically Unfit for Driving Report, <https://www.nsw.gov.au/sites/default/files/2021-09/45070802-unsafe-and-or-medically-unfit-driving.pdf>. 최종검색일: 2021.12.6.

(2) 도로주행시험

85세 이상 고령운전자가 승용자동차 본 면허를 유지하기 위해서는 2년마다 도로주행 시험을 통과해야 한다. 도로주행 시험은 도로항만국 시험관을 통해 혹은 고령운전자 평가관에 의해 검사받는다. 시험을 통해 통과하게 되면 면허가 유지되고, 통과하지 못하면 한정면허를 선택할 수 있다. 불합격 요소는 1) 도로표지, 신호, 또는 노면 표시 불복종, 2) 양보실패, 3) 자동차, 보행자 또는 도로상 물체와 충돌, 4) 법규위반 행동, 5) 제한속도 초과, 6) 감독관의 개입이 필요한 행동, 7) 위험한 상황 연출, 8) 차량의 적절한 제어 유지 실패이다.

(3) 한정면허 제도

한정면허 제도는 85세 이상의 고령자가 선택할 수 있는 제도로 운전을 지속하고 싶으나, 특정상황에서만 운전이 어렵다고 생각되는 경우 신청가능하다. 쇼핑이나 사회활동, 병원과 같은 필요한 서비스를 위한 거주 지역 내에서 특정 거리, 또는 특정 날짜에만 운전이 허락된다. 한정면허를 받은 사람도 매년 의료 평가는 받아야 하나, 도로주행 평가는 요구되지 않는다(그림 2-2 참고).

▶▶ [그림 2-2] 한정면허신청서



Transport
Roads & Maritime
Services

Request for a Modified Licence

- To request a modified licence you need to complete this application form and sign the declaration.
- Take the form with your current licence and the required fee to a registry or service centre.
- Please call us on 13 22 13 for further advice. National Relay Service 1300 555 727 or relayservice.com.au

1. Applicant details

Surname

Given names

Residential address

Customer / licence number Class

Date of birth / /

Phone number

2. Modification details

Note: Modified licences are only available for essential journeys

Supplies (groceries etc)

Description and length of journey

Frequency of journey

Medical (doctor/hospital etc)

Description and length of journey

Frequency of journey

Community (golf/bowling clubs etc)

Description and length of journey

Frequency of journey

Voluntary work (meals on wheels etc)

Description and length of journey

Frequency of journey

Other (relatives etc)

Description and length of journey

Frequency of journey

3. Privacy Statement and Declaration

I understand that my personal information is collected and held by Roads and Maritime Services 20-44 Ennis Road, Milsons Point NSW 2061. I understand that my personal information is being collected as part of my application for a Modified Licence. I understand failure to supply full details and sign this declaration can result in the application not proceeding. My 'personal information' may be disclosed for the purpose of verifying this application. I have a right to access or correct my 'personal information' in accordance with the provisions of the *Privacy and Personal Information Protection Act 1998*. I declare that the details in this application are true and complete.

Signature of applicant

Date / /

Roads and Maritime Use Only

CSM/SCM/Delegate comments

CSM/SCM/Delegate recommendation

Date added to DRIVES / /

CSM/SCM/Delegate signature

UNCLASSIFIED
SENSITIVE: PERSONAL

Catalogue No. 45071414 Form No. 1496 (12/2017)

* 출처: NSW, Request for a Modified Licence, <https://www.nsw.gov.au/sites/default/files/2021-09/45071414-request-for-a-modified-licence.pdf>. 최종검색일: 2021.12.6.

(4) 운전면허 반납제도

운전면허를 반납하고자 하는 사람은 언제든지 도로교통공단 자동차 등록소에 방문하거나 우편으로 면허를 반납가능하다.

(5) 고령운전자 가이드

뉴스아우스웨일 주는 고령자에게 다양한 정보를 제공한다. 고령운전자 면허 가이드를 우편으로 보내어 운전면허 관리시스템, 운전면허 선택 옵션, 85세부터 거쳐야하는 운전 평가에 대한 설명이 수록되어 있다.

7) 캐나다

지금까지 살펴본 나라와 달리, 캐나다의 경우 단순히 나이를 먹은 운전자와 고령운전자를 구분하여 운영한다. 노인운전자(older driver)는 65세 이상의 80세 미만의 자를 말하며, 80세 이상의 경우는 고령운전자(senior driver)로 구분한다. 운전면허 갱신 등의 제한이 명확히 생기는 경계는 노인운전자가 아닌 80세 고령운전자를 대상으로 하는 경우가 많다.

노인들의 경우 시력, 청력 인지 능력을 포함하여 신체적 정신적 건강이 약해줄 수 있음을 인지하고 운전 치료를 위한 평가와 도로상의 운전 평가 제도를 운영한다.²⁶⁾

(1) 운전치료를 위한 평가

전문 치료사들은 운전자의 신체, 의료 상태, 약물과 기능적 취약점 등이 운전 미칠 수 있는 영향에 대한 평가를 진행한다.

26) 캐나다 전문 치료사 협회(Canadian Association of Occupational Therapist, CAOT)에서는 2009년 2월 노인 운전자 부상 예방을 위한 전국 계획(National Blueprint for Injury Prevention in Older Drivers)을 포함하는 내용을 제작하였고, 이 작업을 수행하는 데에는 고령자, 연구자, 교육자, 의사, 법조인 그리고 정치인들이 함께 참여하였음(<https://www.caot.ca/site/pt/resources/nationalblueprintod?nav=sidebar>). 그리고 안전운전과 관련한 다양한 정보를 영어뿐만 아니라 프랑스어, 중국어, 일본어, 편자브어로도 동시 제공하고 있음

▶▶▶ <표 2-10> 캐나다의 운전 치료를 위한 평가 내용

평가영역	평가내용
시력	시력검사 운전 눈의 움직임, 거리판단 능력, 운전자가 앞을 응시할 때 측면을 잘 살피는지 판단
신체	노인운전자가 차의 모든 기능들을 조절할 수 있는지 판단위해 팔과 다리를 검사
인지능력	노인전자의 반응시간 측정 한 번에 한 가지 이상의 것에 얼마나 집중할 수 있는지 측정 몇 가지 사고 기술 테스트를 통해 운전자들의 기억력, 문제해결능력을 체크, 노인운전자가 본 것을 잘 해석하는지 점검
토의	노인 운전자의 운전 경력을 살펴보고 운전할 수 있는 차량의 유형을 기록하여 잠재적으로 필요한 운전 장비 토의

* 출처: <https://www.caot.ca/site/pt/resources/nationalblueprintod?nav=sidebar>

(2) 도로상의 운전 평가

도로상의 운전 평가는 다음의 내용을 포함한다.

- 차량을 다루는 신체적 능력 상태
- 인지적 행동적 기술
- 시력, 인식력
- 교통 환경에 대한 반응

위 두 가지 운전치료를 위한 평가와 도로상의 평가를 통해 전문치료사는 운전강사와 협력하여 해당운전자의 강점과 약점을 근거로 조언한다.

(3) 고령자의 운전면허 갱신

캐나다에서는 고령 운전자 운전면허 갱신과 관련한 제도가 주마다 다르다. 온타리오 주에서는 80세 이상의 고령운전자들의 경우 매 2년 마다 면허증을 갱신하도록 하고 있고, 면허 갱신 시 시력 및 지적 능력 테스트와 그룹 교육과정을 거치도록 한다. 브리티시컬롬비아 주의 경우 80세 이상의 고령운전자들은 온타리오와 마찬가지로 2년마다 갱신하도록 하고, 건강검진 보고서를 제출하도록 한다. 운전자는 건강검진 보고서가 발급된 날 이후 45일 이내에 보고서를 교통안전부로 제출해야 하며 이를 지키지 않을 경우 운전면허가 취소될 수 있다(명묘희·최미선, 2012:221). 운전자 건강

검진은 건강상태의 심각성, 진행과정과 치료 등을 초기 평가하는 것으로 브리티시 콜롬비아 교통안전부가 운전 평가에 사용하는 기초자료이다. 보고서 검토 이후에 자세한 정보가 필요한지 여부를 서면으로 운전자에게 통보한다.

8) 그 외의 유럽국가

덴마크의 경우 고령에 대한 기준이 70세부터 적용된다. 70세부터는 4년마다 갱신의 의무가 부여되며, 71세부터는 3년, 72세부터 79세는 2년마다, 그리고 80세부터는 매년 갱신의무를 갖는다. 그리고 병이 있을 경우 그 주기는 더 짧아지기도 한다. 갱신 시 의사의 진단서는 필수이다. 아이슬란드의 경우 아예 연령과 상관없이 매년 갱신을 의무로 하고 있고, 다만 70세부터는 건강검진 증명서를 필수로 제출하도록 하고 있다. 이탈리아의 경우 50세까지는 갱신 기간을 10년, 50세 이후는 5년, 70세 이후는 3년으로 두어 연령에 따라 갱신기간을 차등화하고 있다. 하지만 연령대와 상관없이 면허를 갱신할 경우 모든 연령대가 건강검진 결과를 필수적으로 제출해야 한다. 네덜란드의 경우 70세부터 고령으로 구분하여 5년마다 건강진단 결과를 제출하여 갱신하도록 하고 있다. 그러나 건강상태에 따라 건강검진 시기가 더욱 짧아질 수도 있으며, 갱신 시 시력검사는 모두 필수로 진행하고 있다. 뉴질랜드의 경우 71세까지는 특별한 갱신 없이 운전면허가 유효하지만 71세부터는 5년마다, 80세부터는 2년마다 갱신해야 한다. 갱신 시 건강검진과 시력검사가 의무로 부여된다. 포르투갈의 경우도 70세를 기준으로 2년마다 운전면허를 갱신하도록 하고 있으며 갱신 시 건강검진은 필수이다(박기혁·김태호, 2010).

▶▶ <표 2-11> 유럽 국가별 고령자 면허 갱신 조건

국가	갱신절차	갱신기간	적성검사
덴마크	있음	-70세까지:4년마다 -71세부터:3년마다 -72세~79세:2년마다 -80세 이상:1년마다 -병이 있을 경우: 더 짧은 주기 가능	-의사의 진단서 필수
핀란드	있음	-45세까지:5년마다 -70세부터: 의사의 진단에 따라 갱신 기간이 정해짐	-45세 이후부터 매 5년마다 건강검진 -갱신때마다 건강평가와 평가자 두 명에 의한 운전능력 증명서 필수
아이슬란드	있음	-연령과 관계 없이 매년 갱신	-70세부터 건강검진 증명서 필수
이탈리아	있음	-50세까지:10년마다 -50세이후: 5년마다 -70세이후: 3년 마다	-면허 갱신 시 건강검진 필수
네덜란드	있음	-70세부터 매5년마다 건강진단 필수	-건강상태에 따라 건강검진 시기가 빈번해질 수 있으며 시력검사는 필수
뉴질랜드	있음	-71세까지: 갱신없음 -71세부터: 5년마다 -80세부터: 매 2년 마다	-71세부터 그 이후 건강검진과 시력검사 필수
포르투갈	있음	-70세부터 2년마다	-70세부터 매 2년마다 건강검진 필수

* 출처: OECD. (2001). Ageing and transport – mobility needs and safety issues. OECD, Paris.
<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/01Ageing.pdf>, 최종검색일: 2021. 10.20.

고령운전자에 대한 안전대책으로서 다른 나라에서 가장 많이 사용하는 전략은 운전 면허 적성검사 주기를 단축하거나 운전자의 건강상태를 진단하도록 하는 제도이다. 덧붙여 고령화 된 신체가 운전 에 미치는 영향을 인지할 수 있도록 교육 자료를 개발하고 교육 프로그램을 제공하는 방식으로 운영된다.

최근 일본이나 호주를 중심으로 고령자 운전 교육을 의무화하는 방안, 인지검사 제도를 도입하는 방안, 도로주행시험을 통하여 고령 운전자의 운전 능력을 평가하는 방안 등이 도입되어 시행되고 있다(명묘희·최미선, 2012).

나. 운전면허 용도별 적성검사 내용 및 기준

1) 대상군 구분

운전면허 적성기준은 안전운전에 영향을 주는 신체적, 정신적 문제를 지닌 운전자를 사전에 구분하는 목적으로 운영된다. 운전자가 차량을 어떠한 목적으로 운용하는가에 따라 그 기준이 달라진다.

일본을 제외한 국가에서는 비사업용으로 사용하는 이륜차, 승용차의 경우 개인의 이동권을 보장하는 목적으로 완화된 적성기준을 적용하고 있다. 그러나 대형자동차와 사업용 승용차의 경우보다 엄격한 기준이 적용되고 있다.

2) 운전 적합성 기준

운전에 영향을 주는 신체적, 정신적 상태에 대한 기준은 국가마다 다르다. 유럽이나 호주의 경우 중앙정부에서 관련 분야 의료 전문가의 의견을 수렴하여 운전이 가능한 건강상태에 대한 가이드라인을 제고하고 있다.

운전에 영향을 줄 수 있는 신체적, 정신적 상태는 심혈관계 질환, 신경계 질환, 시각관련 질환, 정신과 질환, 대사성 질환, 근골격계 질환, 신장질환 호흡기 질환, 청력과 관련한 질환 기타 질환 혹은 상태(암, 고령, 수술과 마취 등)등으로 매우 광범위하게 설정되어 있다.

» **〈표 2-12〉 운전면허 적성검사 대상 및 건강상태 가이드라인**

국가	검사대상 구분	신체적, 정신적 상태 가이드라인
영국	비사업용/소형 자동차(1군)	운전면허 적성검사 시 의사가 활용할 수 있도록 “운전에 적합한 의료 기준에 대한 가이드라인” 수시 개정 신경계 질환, 심혈관계 질환, 당뇨병, 정신질환, 약물과 알코올 남용 및 의존, 시각장애, 신장질환·호흡기 질환, 수면장애, 기타장애, 고령운전자 인지기능손상의 8개 범주
독일	사업용/대형 자동차 (2군)	시력, 청력, 심혈관 질환, 당뇨병, 신경계 질환, 정신질환, 알코올, 항생제 또는 다른 정신질환을 야기할 수 있는 약물 복용, 신장병, 기타질환으로 구분
프랑스		심장질환, 안과질환 및 시력, 호흡기 질환, 신경·정신질환, 신체 장애 및 운동기관
일본	구분없음	적성검사 합격기준 외 별도 가이드라인 없음
호주	비사업용/소형 자동차(1군)	일시적인 의식상실, 심혈관질환, 당뇨, 청력, 근골격 질환, 신경계 질환, 정신질환, 수면장애, 알코올 및 약물남용, 시력 및 안과질환 등 10개 범죄 비사업용 운전자와 사업용 운전자로 구분
미국	사업용/대형 자동차 (2군)	사업용 자동차: 알코올, 약물, 천식, 호흡기관계, 폐, 혈압, 심혈관계, 심장, 당뇨, 신경계, 신체적 근골격계 이상, 정신심리, 정신질환, 신체장애, 시력 등 10가지 비사업용 운전자 운전적성 가이드라인은 도로안전청에서 전미 의사협회의 도움을 받아 고령 운전자용 가이드라인을 별도로 마련

* 출처: 명묘희, 최미선(2012). 외국 운전면허제도 비교분석 연구. 373쪽.

다. 운전면허 취득 후 적성 검사

1) 정기 적성검사

유럽 및 호주의 경우에는 비사업용 면허 소지자에게는 고령자, 의료적 문제가 있는 운전자를 제외하고 정기적성검사를 요구하지 않는다. 그러나 사업용이거나 대형면허 소지자에게는 정기적인 적성검사를 요구한다. 적성검사 주기는 비고령 운전자의 경우는 대개 3~5년이지만, 고령자에게는 더 짧은 주기로 적성검사를 요구한다.

▶▶▶ <표 2-13> 운전면허 취득 이후 적성검사 내용 및 주기

국가	검사대상 구분	검사주기	검사내용
영국	비사업용/소형자동차(1군) 사업용/대형자동차(2군)	1군: 70세 이후 3년 2군 - 45세 이후 5년 - 60세 이후 매년	면허취득 시와 동일 1군-자기진술 2군-의사의 의료보고서 제출
독일		1군: 없음 2군 5년 - 승합면허 50세부터 인지력, 집중력, 주의력 특별검사	
프랑스		2군 운전자만 해당 - 60세 미만: 5년 - 60세~75세 미만: 2년(승합면허는 매년) - 76세 이상: 매년	
일본	구분없음	우량 및 위반 운전자 - 70세 미만: 5년 70세: 4년 71세 이상: 3년 위반운전자 :3년	면허시험장 적성검사실에서 신체검사 실시 정신질환에 대한 자기신고 시 심리적성검사 실시
호주	일반 특정직업군(승객운송, 위험물운송, 운전강사)	비사업용: 없음 사업용 - 택시, 버스운전강사 60세까지는 3년, 그 이후 매년 위험물운송용 자동차: 3년	면허취득 시와 동일 1군-자기진술 2군-의사의 의료보고서 제출
미국	비사업용/소형자동차(1군) 사업용/대형자동차(2군)	1군: 면허갱신 시 시력검사 실시 2군: 2년마다 실시(65세 이상 스쿨버스 운전자는 매년)	면허취득 시와 동일 1군-자기진술, 시력검사 2군-의사의 의료보고서 제출

*출처: 명묘희, 최미선(2012). 외국 운전면허제도 비교분석 연구. 374쪽.

일본의 경우에는 정기적성검사 주기는 연령 및 교통법규 위반경력에 따라 세분화되어 있는 것이 특징이다.

라. 조건부 운전면허 제도(제한 면허제도)

조건부 운전면허는 운전이 가능한 시간, 장소, 제한 속도, 도로 형태, 차량 종류 등 운전을 할 수 있는 상황과 조건을 지정한 이후 그 조건을 엄수한다는 약속 하에 운전을 허락하는 제도이다(윤일수 외, 2020; 한상진 외, 2020). 운전자가 전반적 안전 운전에 영향을 미칠 수 있는 건강상태나 신체상태에 놓여있다고 판단되었을 경우

운전자의 이동권을 보장하면서 안전을 확보하기 위한 대안적 방법으로 개인에 맞는 운전 상황 조건을 부여한다.

조건부 면허를 활용하는 국가들의 예를 들면 다음과 같다. 미국의 일리노이주의 경우 시간대와 공간 범위, 고속도로 운전 금지로 한정한다(윤일수 외, 2020; 한상진 외, 2020). 아이오와주의 경우 조건 내용으로서 운전 보조기구의 사용, 자동변속기 차량 이용, 주간 운전, 고속도로 운전 금지, 속도제한, 공간한정(자택 반경 5km 이내)을 조건으로 삼고 있다(윤일수 외, 2020; 한상진 외, 2020). 신체적 장애 등 뿐 만 아니라 도로 주행 시험의 결과가 조건부 면허에 영향을 주기도 한다. 조건부 운전면허를 발급받기 위해서는 원칙적으로 도로 주행 시험을 거쳐야하는데(NHTSA, 2017a), 도로 주행 시험 중 고속도로 주행 결과가 불합격인 경우, 고속도로에서의 운전금지가 조건으로 부여되기도 한다. 뉴욕주의 경우에는 알코올 마약 관련 사항으로 면허가 정지가 된 이들을 대상으로 재활 프로그램 이수를 조건으로 운전을 허용하는 조건부 면허제도도 있으며, 주간 시간의 운전 금지, 공간적 범위(자택, 직장, 학교 등)에서만 운전 허용 등을 조건으로 부여되기도 한다. 그리고 이러한 운전 조건은 면허증에 기재된다(윤일수 외, 2020; 한상진 외, 2020).

유사하게 스위스나, 네덜란드도 시간, 공간, 도로, 차량 한정으로 구분하여 운전자의 상태에 따라 개별적으로 조건을 부여받게 된다. 그러나 영국의 경우 시간대 또는 공간의 한정이 궁극적으로 교통사고에 직접적인 영향이 없다고 보아 조건부 면허에 시간과 공간 조건을 부여하지는 않고 있다(윤일수 외, 2020). 영국은 대신 신체장애를 보완할 수 있는 차량 장치에 대한 필요성은 인지하여 차량 장치에 조건을 붙여 조건부 면허 제도를 운영 중이다(윤일수 외, 2020). 네덜란드의 경우 공간 한정 조건이 다른 국가와 상이한데, 통상 공간 조건을 부여하는 국가들은 특정 장소(집, 학교, 직장) 등을 규정하고 이로부터 몇 km 이내 운전을 허용한다(윤일수 외, 2020). 그러나 네덜란드의 공간 한정 조건은 EU 국가 내 운전은 불허하고, 국내 운전만 허용하는 방식으로 완화된 조건부 면허를 운영한다. 호주의 빅토리의 주의 경우 시간 한정, 공간 한정 방식은 다른 나라와 유사하나 반려동물 동승 금지 규정이 추가되어 있다. 수정된 면허증(modified license)을 신청할 때 주행거리, 운전 빈도, 운전목적 등을 기재하도록 되어 있고, 특정 공간 이내에서만 운전을 허용한다(윤일수 외, 2020).

▶▶▶ <표 2-14> 국가별 조건부 면허 발급시 제한하는 내용

국가	시간한정	공간한정	속도한정	도로한정	차량한정	기타
영국	x	x	x	x	○	
독일	○	○	x	○	○	
스위스	○	○	x	○	○	
네덜란드	○	○	x	x	○	
호주 빅토리아 주	○	○	x	x	x	반려동물 동승금지
미국 일리노이 주	○	○	x	○	x	
미국 아이오와 주	○	○	○	○	○	
미국 뉴욕주	○	○	○		○	
미국 캘리포니아 주	○	○	x	○	○	
미국 위스콘신 주	○	○	x	○		
뉴질랜드	○	○	x	x	○	
OECD	○	○	○	○	○	

*윤일수 외. (2020). 67쪽. 표 29에서 인용

이렇듯 조건부 면허제도를 적극적으로 운영하는 국가들도 있으나, 그 명칭은 상이하다. 호주는 수정된 면허(modified license), 미국은 제한 면허(restricted license), 혹은 조건부 면허(conditional license)로 칭하고 있다(윤일수 외, 2020).

▶▶▶ <표 2-15> 국가별 조건부 운전면허 명칭 및 대상

국가	명칭	대상
호주	수정면허(modified license)	<ul style="list-style-type: none"> • 일반면허가 필요 없는 운전자 • 면허 갱신시 도로주행시험을 원치 않는 75세 이상의 운전자 • 의료 기록에 의해 안전 운전이 어려운 운전자
일본	조건부 면허(conditional license)	<ul style="list-style-type: none"> • 인지능력검사 및 의료 기록 등 자료를 종합하여 선정
미국	제한면허(restricted license)	<ul style="list-style-type: none"> • 법규위반 또는 사망사고로 면허가 정지되었거나 취소된 운전자 • 신체장애 및 인지능력 이상자
	조건부 면허(conditional license)	<ul style="list-style-type: none"> • 음주 또는 약물운전으로 면허가 정지 또는 취소된 운전자
캐나다, 영국	제한면허(restricted license)	<ul style="list-style-type: none"> • 신체장애 및 인지능력 이상자

*윤일수 외(2020). 54쪽. 표 28에서 참고.

이처럼 여기서는 국내외 고령자 운전면허 제도에 대한 내용을 갱신과 적성검사의 측면에서 살펴보았다.

국내의 운전면허 갱신과 유지 조건이 국외의 다른 나라에 비하여 기준 자체로는 문제가 있지 않으나, 적성검사 및 신체검사의 내용들이 실질적인 운전 결격자를 엄밀하게 구분해내는 역할을 충실히 할 수 없도록 세밀화 되어 있지 못하다는 것을 국외 기준을 통해 발견할 수 있었다. 또한 타인에게 위험한 운전을 할 가능성 있는 건강 이상자들에게 운전면허증을 몰수하는 제도가 아닌 교통권의 보장 측면에서 필수적으로 운전을 해야 하는 상황을 허용하는 조건부(제한)면허나 한정면허를 발급하는 등의 제도적 유연성을 다른 나라의 경험에 비춰 운영하는 것이 필요함을 인지할 수 있었다. 더 나아가 운전자가 신체나 운전 능력의 제한을 받게 된 상황에서 무조건 면허증 발급 중단 혹은 운전 금지 정책을 펴는 것이 아니라 운전자 재활 전문가(Driver Rehabilitation Specialist)의 도움을 받을 수 있는 미국의 제도는 향후 고령자들의 운전면허 발급에 대한 고민의 스펙트럼을 넓혀준다.

고령자에 대한 일괄적 제재에 대하여 다수의 국가들은 연령을 기준으로 제한점을 두는 것에 필요성을 공감하고 있었지만 몇몇의 입장은 연령 자체가 특정한 권리를 제한하는 기준점이 될 수 없기에 개개인의 신체조건과 상황에 맞추어 개별적인 접근이 필요하다는 입장을 고수하기도 하였다. 이러한 관점을 지켜나가기 위해서는 고령자에 대한 신체검사나 인지검사 등이 매우 체계적으로 이루어져야 한다는 조건이 수반된다. 더 나아가 미국 플로리다 주의 경우에는 고령자에 대한 기준을 매우 높게 책정하고 있는 반면 50세 이상의 운전자가 교통위반 티켓을 받게 될 경우 의무적으로 교육을 받게 함으로써 신체능력이나 인지능력 점검은 물론 교통안전에 대한 경각심을 이룬 나이부터 주지하고 있는 것은 인상적인 제도이다.

그러나 앞선 선행연구들을 통해서도 고령자의 교통사고는 단순히 고령자의 운전능력이 얼마나 위험한 상황인가에 대한 응답으로만 접근해서는 안 된다는 것을 다시 한 번 주지시켜주었다. 교통공학자들은 교통사고 자체가 도로 환경적 요인, 차량적 요인, 인적 요인의 결합이라고 보았다. 인적 요인만을 면허 제도로 섬세화하여 금지하는 정책은 고령자의 권리를 제한함으로써 연계 되는 안전일 뿐이다. 도로 환경적 요소와 차량적 요소 등을 적절하게 결합하고, 교육 제도 등으로 보완함으로써, 실질적

인 권리의 침해 없이 안전한 교통 환경을 만들어가는 것이 더욱 적절한 접근법이라 판단된다.

이처럼 현재 우리나라 고령운전자 교통안전대책은 크게 운전면허 자진반납과 적성 검사 강화라는 두 가지 방향으로 추진되고 있다(정미경·정민예, 2019:3). 하지만 고령자 운전면허 제도와 고령자 운전 제한을 두기 위해서는 교통의학적 근거 제시와 이를 검증할 수 있어야 할 것이다(최병호·강지혜·홍승준, 2019:104). 우리나라의 고령운전자 면허반납제도와 특정 연령의 적성 검사 강화 등은 자칫 사회 통합을 저해하는 요인이 될 수 있으므로 점진적, 단계적 제도 시행으로 충분한 의견 수렴과정이 필요적이라고 보여진다.

3. 고령운전자를 위한 교통환경 개선 등

빠른 고령화 추세에 따라 고령운전자가 증가함에 따라 사고 예방 차원의 목적으로 고령운전자 운전과 이동성을 제한하기 보다는 교통안전시설물 개선과 같은 고령운전자 친화적 교통환경 개선의 필요성이 제기되고 있다. 현재 고령보행자를 위한 노인보호구역 지정 운영은 하고 있지만 고령운전자를 고려한 교통운영체제와 교통안전시설 등에 대한 연구는 아직까지 미흡한 것이 사실이며 관련 개선 노력이 요구된다(이호원 외, 2016, 장재민 외, 2017). 즉, 급격하게 증가할 것으로 예상되는 고령 운전자의 안전을 위해 교통안전 정책과 도로 안전시설 및 도로시설 설계기준의 변화가 필요하며(이순철 외, 2005) 고령자의 신체적 특성 변화 시력이나 반사적 반응과 주의력 배분, 집중력 저하 등으로(윤일수·박성호·김지원·조준한·장효석, 2020:89) 이를 고려한 고령자 교통환경 개선이 요구된다는 것이다. 다시 말해서 차선유지가 불안정하거나, 도시부도로에서 과속하고 지방부도로에서는 기준속도 이하로 운행하거나, 갈림길에서 멈칫하거나, 신호기/표지를 적시에 인지하지 못하거나, 급차로 변경을 하거나, 보행자를 적시에 인지하지 못하는 등의 운행 특성이 변화한다고 하여 고령 자체가 운전을 포기하는 원인이 될 수 없고 이를 보완하고 운전역량을 유지할 수 있는 도로환경을 만들어가야 한다(최병호·강지혜·홍승준, 2019:104).

이호원 외(2016)에 의하면 고령운전자는 시각적인 능력저하의 체감도가 높았고

시설물의 시인성 부분과 진로변경, 좌회전, 비보호좌회전 등에 어려움을 느끼고 있었으며 이러한 상황에서 교통사고가 발생하는 것으로 나타나 고령운전자를 위해 시각적으로 시설물의 시인성을 높여주고 고령운전자가 인지, 판단, 반응할 수 있는 교통환경을 조성하는 방안이 필요하다고 주장하였다. 이에 구체적 내용의 보완이 필요하기는 하지만 2014년 12월 국토교통부에서는 「고령자를 위한 도로설계 가이드라인」을 제정하였고(한상진, 2020) 한국교통공단에서는 고령운전자 교통안전 대책 추진하고자 2019년 ‘교통의학 및 자동차 공학을 접목한 고령운전자 친화형 교차로 연구’ 등을 수행하여 고령운전자 안전을 위해 도로환경 개선을 위해 노력하고 있다. 하지만 고령자를 위한 도로 설계 등의 교통환경 개선을 위해서는 고령운전자 운전 취약한 곳 선정이 우선이고 이를 위해서는 도로환경 평가 및 고령운전자 교통량을 측정할 수 있는 방법론 개발이 시급하다(윤일수 외 2020:99). 따라서 최소시야각으로 교통상황 판단 가능하도록 교차로 도류화(channelization)와 시인성 저하를 고려한 노면조도와 조명시설 확보, 교차로 딜레마 존에서 신호 황색 신호 길게 하여 교차로 통과할 수 있도록 배려하는 등의 고령운전자의 맞춤형 도로환경 개선에 대한 연구(최병호·강지혜·홍승준, 2019)가 더 활발히 이루어져야 할 것이다.

또한 미국과 영국과 마찬가지로 고령자의 교통정책을 통합 관리할 수 있는 일원화된 전담기구가 통해 지속가능한 고령자의 교통정책의 필요성이 제기되기도 한다(성수영·김상운, 2020:442) 이에 2019년 7월 부처·기관별로 추진되던 고령자 교통안전 대책의 실효성 제고를 위해 경찰청, 국토교통부, 행정안전부 등의 정부기관, 도로교통공단, 교통안전공단 등의 연구기관 등으로 이루어진 ‘고령운전자 안전대책 협의회’를 구성하였다(황창선, 2020).

2018년 5월부터 운전면허시험장에서 인지기능검사를 받는 70세 이상의 고령 운전자에게 ‘스마일 실버마크’를 배부하여 고령운전자와 비고령운전자 간의 배려와 양보의 운전문화를 만드는 등의 노력하고 있다(성수영·김상운, 2020:443). 한편, 고령운전자의 법규위반을 줄이기 위한 교통안전 교육 이해 폭을 넓히고자 고령자 맞춤형 교통안전교육 찾아가는 서비스 등의 적극적인 지원 대책도 만들어지고 있다(한상진, 2020). 이외에도 고령운전자의 신체기능을 보완할 차량보조장치 지원 방안(정미경·정민예;2019) 등도 함께 고려해 볼 만 하다.

4. 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 정책 고찰

고령 교통범죄자에 대한 논의는 교통범죄자에 대한 논의와 고령자에 대한 형사사법적 논의의 교집합에 놓인다. 교통범죄 자체를 일반 범죄와 달리 취급해야 한다는 입장이 존재하며, 이는 비범죄화를 중심으로 하여 처벌강화에 대한 우려를 지속적으로 표출하고 있다. 고령자에 대한 형사사법적 논의는 형사사법 절차 전반에 걸쳐 고령자를 고려하고 배려하는 체계로 나서야 한다는 목소리로 고령화 사회에 맞게 미리 변화해야 할 형사사법 체계의 이상적 모습을 담고 있다. 먼저 교통범죄자에 대한 논의부터 살펴보도록 한다.

가. 비범죄화에 대한 논의

형사제재는 법을 위반하거나 국민에게 피해를 입힌 자를 제재하는 가장 효과적인 제재수단이다. 그러나 국가와 개인이라는 권력의 불균형 속에서 행해지는 행위라는 것, 그리고 개인이 국가로 향하지 않고, 국가가 개인에게 행하는 가혹한 처벌이 될 수 있다는 점과 원상회복이 불가능하다는 문제로 인하여 늘상 최후의 수단으로 고민 되는 것이 옳다. 같은 입장에서 교통범죄에 대한 논의도 형벌의 보충적 측면에 근거하여 국가형벌권의 행사를 제한하는 방안이 간헐적으로 논의되어 왔다(김종갑, 2020; 기광도, 2000). 이들은 교통범죄가 대부분이 일상적이고 정상적인 사람들에 의해서 행해지는 과실행위인데 경미한 과실에 대하여 모두 형사절차를 거쳐 형벌을 부과하는 것이 과연 타당한가에 의문을 갖는다(김종갑, 2020).

교통관련 범죄의 비범죄화에 관한 입장으로는 기광도(2000)의 연구가 대표적이다. 그는 교통관련 범죄의 비범죄화의 필요성을 주장하면서 다섯 개의 질문을 던진다. 첫째, 현재 적용되고 있는 우리나라의 교통범죄 범죄화 기준이 과연 정당한가? 둘째, 교통범죄에 대한 형사제재가 최후의 수단으로 행사되고 있는가? 셋째, 이러한 형사제재가 사회적 위험성, 권리침해 정도에 비례하여 부과되는가? 넷째, 교통사범에 대한 현재의 처벌이 특별 억제 효과를 갖는가? 그리고 마지막으로 현재의 형사제재가 형사사법 기관에 어떠한 부담을 주고 있는가? 가 그 질문이다. 그는 현행 교통사고처리특별법 자체가 갖는 문제점, 도주차량 문제점, 사람들의 인식 등을 근거로 하여 교통범죄

에 대해 보충성의 원칙에 근거한 최후수단성 측면에서 형사 제재는 최후에 사용되어야 하며, 행정 제재를 부과하고, 사회 내 처우 그리고 최후의 수단으로 시설 내 처우를 활용하는 것을 주장하였다(기광도, 2000).

유사한 입장으로 박찬걸(2010)도 수많은 교통사고로 수반되는 과중한 업무는 법원, 검찰, 경찰의 종사 실무 담당자에게 심각한 업무가중을 낳고, 이는 결과적으로 중대한 범죄에 집중적으로 대응하는 기회를 잃게 한다고 보았다. 미국의 경우도 교통범죄의 효율적 처리를 위해 범칙행위확대, 교통사고 영역에서 법 적용, 양형 거래 등을 통해 부분적 비범죄화를 진행하고 있다(김종갑, 2020).

현재는 교통사고처리특례법을 통해 사회적 비난의 정도가 상대적으로 낮다고 평가되는 가해자를 피해자와의 합의, 자동차 종합보험가입 등의 이유로 형사처벌 대상에서 제외하게 되었다. 당사자 간 간소한 처리절차를 통해 교통사고를 형사사건화하지 않도록 하고 있다. 그러나 교통사고처리특례법의 예외사항이 아닌 일반 사고일 경우 교통사고를 야기한 자가 형사처벌을 받지 않는 상황을 놓고 그 적절성의 목소리도 갈리고 있다. 교통사고특례법이 만들어지게 된 배경이 1970년 이후 차량의 증가로 인해 보험가입을 유도하는 것과 과실로 인한 행위에 대한 과잉범죄자화를 막기 위한 것이었음을 고려한다면, 고령운전자들의 증가와 이들에 의한 사고에 대해서도 고민해 볼 논의들이 존재한다.

교통사고특례법의 존재는 부분적이거나 교통범죄의 비범죄화 현상을 설명하기도 한다. 이러한 비범죄화에 대한 주장은 교통범죄가 단순히 질서위반 행위이거나 부주의에 대한 과실행위라는 것, 자동차의 보편화로 인해 누구에게나 발생할 수 있는 일상화된 행위라는 점, 그리고 교통범죄 처리가 형사사법 체계의 부담을 증가시킨다는 실무상의 현실적인 고민이 모두 반영된 결과이다(원혜옥·김찬, 2002). 원혜옥과 김찬(2002)은 이러한 비범죄화의 일환으로 통고처분의 확대를 주장하기도 하였다. 통고처분이란 법원에 의하여 자유형 또는 재산형에 처하는 과벌제도에 같음하여 행정 관청이 법규위반자에게 금전적 제재를 통고하고 이를 이행한 경우에는 당해 위반행위에 대한 소추를 면하게 하는 것을 말한다(헌법재판소 1998. 5. 28. 선고 96헌바4 결정). 현재 도로교통법 제156조, 157조 각호의 죄에 위반하는 행위가 통고처분의 대상이 된다.

이와 같이 과실행위, 일상성, 실무 부담이라는 세 요인이 교통범죄에 대한 비범죄화에 대한 주요 이유라고 본다고 친다면 고령 범죄자에 대한 논의도 같은 맥락에서 진행될 수 있을 것이다.

고령 교통범죄자에 대한 비범죄화에 대한 논의는 형사책임능력을 배제하는 논의의 연장선에 있다. 소년범죄의 경우 형사책임능력을 고려하여 보호처분을 내리고 있는 상황에 견주어 과실범에 해당하는 대부분의 교통범죄가 고령자에 의해 발생하였을 경우 그 비범죄화에 대한 근거를 고령으로 인한 형사책임 능력에서 조명해야하는가라는 논의가 있을 수 있다. 즉, 범죄자를 소년과 성인으로 분류하여 소년의 경우는 국가와 사회로부터의 보호대상이지만 노화로 인한 신체적, 정신적 기능 약화 뿐 아니라 사회적 역할 축소 등의 특징을 지닌 고령자에 대한 보호와 지원의 필요성이 제기된 것이다(김순석, 2008; 박숙완, 2017). 그러나 미국의 일부 주에서 연령을 기준으로 운전 면허에 갱신 조건을 달리하는 것이 아닌 개개인의 신체상황에 맞게 판단해야한다고 보는 입장과 유사하게 고령범죄자와 소년범죄자를 동일선상에서 이해할 수 없다는 입장도 있다. 박형관(2018)은 이러한 논의를 이어가면서 소년의 경우 뇌의 성숙도나 호르몬의 분비상태가 일반성인과 확연한 차이가 있다는 결과들을 인용하면서 고령 범죄자의 문제는 미성숙에서 기인한 것이 아니기에 질적 차이가 있다고 주장하였다(박형관, 2018). 또한 고령자에게는 그 동안의 삶에서 겪은 다양한 경험과 지식 등으로 범죄를 저질러서는 안 되는 이유를 ‘더 잘 아는’ 사람으로서 기대되는 측면이 있고 실제로 고령의 범죄자들의 경우 이러한 사회적 기대로 인하여 형량과 유죄판결에 영향을 준다고 주장하기도 한다(Miller, 2011). Miller(2011)는 고령의 범죄자에게 낮은 형량과 무죄판결이 더 많을 수도 있지만 그 반대의 연구결과도 존재하고 있고 나이는 그저 숫자에 불과하여 고령의 범죄자에 대한 처벌에 있어서 나이가 아닌 범죄 발생의 상황을 전체적인 맥락에서 살펴보는 것이 필요하다고 주장하였다. 즉, 일반 성인교통 범죄자에 대한 전반적인 비범죄화가 아닌 고령 교통범죄자에만 한정된 비범죄화에 대한 논의는 시작 단계로 다양한 관점의 검토가 필요한 상황이다.

나. 비형벌화에 대한 논의

1) 벌금형의 활용

노인 교통 범죄자가 초범 내지 단순하고 경미한 범죄에 연루되었을 경우, 또한 그 상황이 교통사고 특례법으로 처리할 수 없어 형사사건화 될 경우, 자유형 처분 보다는 벌금 또는 과료와 같은 재산형 선고를 적극적으로 활용해야 한다는 입장이 있다(박숙완, 2017). 여기에 부과된 재산형에 대한 납부가 원활하지 않을 경우 일수벌금제도 역시도 활용가능하다는 주장이다. 여기서 말하는 벌금형으로써의 일수벌금제 도란 총액벌금제와 달리 범죄자의 '하루 수입'에 연동해 벌금을 매기는 제도이다. 1단계에서 범죄의 경중에 따라 벌금 일수(日數)를 정하고, 2단계에서 행위자의 경제력을 고려해 하루당 얼마의 벌금을 부과할지를 정하는 방식이다. 벌금부과방식으로 법관의 양형과정에서 발생하는 자의적 판단을 배제함으로써 양형상의 격차를 최소화하고 형사사법 제도의 신뢰증진의 측면에서 경제적 능력에 적합한 벌금형을 부과할 수 있다는 장점을 갖는다(박숙완, 2017). 이를 통해 실질적으로 형벌 효과와 동등한 목적을 달성하여 자유형의 집행을 감소하는 전략적 접근이 가능하다. 비용적인 측면에서도 기타 자유형은 물론 일반적인 형사제재에 비하여 저렴하다는 장점을 갖는다. 그러나 빈곤의 문제에 직면한 고령자들이 벌금 납부를 하지 못했을 경우 범죄자가 교도소에서 노역으로 대신하는 환형유치제도나 사회 내에서의 사회봉사 제도를 통해 변형하여 운영 가능하다. 그러나 이 역시 고령자에게 노동이나 봉사활동을 행하게 하는 것 자체가 쉽지 않기 때문에 현재 운영하는 제도의 수정을 함께 고민해봐야 할 사항이다.

2) 보호관찰 조건부 기소유예의 활용

우리나라 형사소송법 제247조 제1항에서는 양형조건을 참작하여 범죄혐의가 있고 소송조건이 구비된 상황에서도 공소를 제기하지 않을 수 있다고 명시하고 있다. 이를 고령자의 교통범죄에 연결해보면 보호관찰조건부 기소유예 제도를 활용할 수 있다(박숙완, 2017). 고령 교통범죄자에게 이러한 보호관찰부 기소유예 제도를 활용함으로써 전과의 낙인 없이 기소 전 단계에서 재사회화 및 반성의 효과를 충분히 기대할 수

있다. 더욱이 불필요한 구금을 최소화하여 법원 및 교정시설의 부담을 덜 수 있다는 장점을 갖는다(박숙완, 2017).

3) 사회봉사명령의 활용

영국과 프랑스의 경우 교통법규위반행위로 인해 유죄 판결시 주형으로 사회봉사와 수강명령을 보고하고 있다(박숙완, 2017). 사실 집행유예가 선고된 교통사범일 경우 우리나라에서도 사회봉사 명령을 적극적으로 활용하고 있다. 음주운전이나 무면허 운전 등으로 사고를 낸 경우 사회봉사 명령을 선고하고 있고, 이들은 지역사회 내에서 사회봉사명령을 이행한다. 현장에서는 이미 교통사범군에 대하여 사회봉사를 상당 비율 활용하고 있으며, 2018년 기준으로 법무부 보호관찰과 자료에 따르면 사회봉사 명령 집행자들 중 25%내외의 비율은 이미 교통사범이 차지하고 있었다(박미랑·이정민, 2018). 실제 사회봉사명령의 효과성을 연구한 박미랑과 이정민(2019)에서는 사회봉사명령의 효과성을 평가하면서 교통사범들을 포함하여 분석하였다. 이들의 결과에 따르면, 사회봉사명령 대상자들은 사회봉사명령을 이행하기 전에서는 이 제도를 처벌의 일환으로 인식했지만, 사회봉사를 진행하면서 반성을 하고, 지역사회에 대한 기여, 그리고 본인에게 기회를 주는 제도로 인식하는 경향이 짙었다. 그러나 현재의 사회봉사명령은 법적 처벌의 성격을 띠기 위해서는 예측가능성이 전제되어야 하는 문제를 갖고 있었다. 교통범죄에 대한 사회봉사명령을 적절히 활용하기 위해서는 봉사시간 부여에 대한 명확한 기준이 마련되어야 할 것이고, 교통범죄 양형기준에서 형량을 결정하는 기준이 아닌 사회봉사 시간 및 봉사 종류 등을 결정하는데 도움이 되는 기준을 추가적으로 마련해야 할 것이다. 또한 현재 covid-19 상황으로 인해 복지시설 등에서 이루어지는 기관봉사활동은 거의 집행을 불가능한 상황이다. 이렇듯 사회봉사명령의 장점을 최대한 이용하기 위해서는 집행이 정지되거나 일정기간 안에 완료가 어려울 경우 문제가 발생하는 현재의 사회봉사명령 제도의 수정보완이 함께 이루어져야 할 것이다.

사회봉사명령의 경우 일반 교통사범에게의 적용은 큰 문제가 없다. 그러나 고령 운전자들에게 적용할 경우에는 오히려 더욱 관리의 측면에서 어려움이 병행될 가능성이 있다. 실제 다른 범죄군에서 사회봉사 명령을 받은 대상자들 중에는 고령 범죄자들

이 존재하는데 사회봉사명령 집행가능한가에 대하여 살펴볼 필요가 있다. 실무에서는 이들 고령자들이 현재 사회봉사 기관에서 할 수 있는 일이 많지 않을 뿐더러, 복지기관이나 요양 병원이 주를 이루는 사회봉사 이행 기관에서도 안전사고 등의 이유로 고령자들을 받기를 매우 꺼려한다는 점이다(박미랑, 이정민, 2018, 2019). 또한 고령 교통범죄자의 연령대는 오히려 현장에서 사회봉사명령의 수혜자가 되는 사람들과 연령대가 유사하거나 더 높을 수 있어 이들이 현재의 사회봉사명령이 집행되는 현장에 바로 투입되는 것은 문제가 있다고 지적된다(박미랑, 이정민, 2018, 2019).

고령 교통 범죄자를 구금하지 않고 형사제재의 대안을 고민해 보는 것은 매우 적절한 방향이나, 현재의 형사제재들이 작동하는 구조에 바로 투입되기에는 고령자들에 대한 배려가 매우 부족한 실정이다.

그렇다면 이러한 고령자를 배려하지 못하는 문제가 형집행 단계의 문제만은 아닐 것이며 고령의 교통사범이 지속적으로 증가하는 환경이라면 전반적인 형사사법 절차의 고령자 배려 문제를 함께 고민해 봐야할 것이다.

4) 고령자와 형사사법 절차

고령 교통 범죄자의 처리에 있어 형사사법절차가 함께 변모해야 한다는 목소리는 단순히 고령 교통범죄자에 국한된 주장이 아니라, 고령 범죄자를 상대해야 하는 형사사법 절차 전반의 이야기이기도 하다.

학자들은 궁극적으로 노인경찰- 노인검찰-노인 법원-노인교도소라는 관계 기관의 유기적이고 전문화된 절차 속에서 고령자 범죄 사건을 처리하는 것이 바람직하다고 본다(박숙완, 2017; 박형관, 2018).

고령 범죄자들이 신체적으로나 정신적으로 일반 성인에 비해 능력이 떨어지는 경우가 많으므로 더욱 적극적으로 이들이 변호사나 가족 조력 혹은 신뢰관계인의 동석을 허용할 수 있도록 배려해야 할 것이다. 물론 형사소송법 제244조의 5의 내용은 장애인 등 특별히 보호를 요하는 자에 대하여 심리적 안정의 도모와 원활한 소통을 위해 직권이나 피의자 법정 대리인의 신청에 의해 신뢰관계에 있는 자가 동석 할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 이는 적극적으로 고령 범죄자들의 조사를 위해 배려한 내용이 아니다. 특히나 초고령자가 범죄에 연루되었거나 교통사고에 연루되었을 경우에는

이러한 권리 보호 장치가 수사 단계에서부터 보장이 되어야 할 것이다.

또한 고령 교통 범죄자들의 신체 상태가 경찰서에 직접 참석하여 조사받을 수 없는 상황이 존재할 수 있음을 고려하여 화상 조사나 영상녹화를 실시하는 절차를 마련하는 것도 필요하다(박형관, 2018).

더 나아가 아동 청소년 및 여성과 관련한 범죄를 전담하는 수사부서가 있음을 고려하여 고령자에 대한 이해를 바탕으로 수사와 지원을 담당하는 부서의 신설도 향후에는 고려할만한 사항이다(박형관, 2018).

재판절차 역시도 거동이 불편한 고령 범죄자를 고려하여 출석이 어려운 경우 불출석 재판이나 화상 재판이 가능하여야 할 것이다. 모든 고령자들에 대하여 이러한 불출석 재판이나 화상재판이 적용되기는 어려울 수도 있지만, 박형관(2018)은 경미한 사건, 자백하는 사건의 경우에는 화상재판 등의 전향적인 정책의 전환이 필요하다고 보았다.

노인교도소의 논의는 노인의 재사회화, 건강관리, 맞춤형 직업훈련과 같은 소프트웨어적 내용 뿐 만 아니라 하드웨어적으로 노인 친화적 시설로 건축된 교도소의 필요성을 의미한다. 우리나라에서는 독립적인 노인 교도소는 존재하지 않지만 2014년부터 서울남부, 대전, 대구 교도소 등이 노인 전담 교정시설로 지정되어 운영 중이다(박형관, 2018). 노인 복지적 측면에서 고안된 이러한 노인 교도소의 모습은 일반 교도소와 요양원, 노인병원의 교집합의 모습을 띄고 있을 것이라 예측된다. 그러나 일반적인 고령의 범죄자들을 수용하는 곳에 과실이 주를 이루는 고령 교통 범죄자를 함께 구금하는 것이 타당한가에 대한 고민은 역시 된다. 고령자를 위한 교도소가 필요하다는 주장은 수긍할 수 있지만 고령의 교통 범죄자를 수감하기 위해서 노인 교도소를 이야기하기에는 교통범죄의 과실성과 일반성이 너무나 크기에 과실범을 수용하는 개방교도소의 유연한 운영을 통해 이들을 수용하는 것이 더욱 타당하다고 여겨진다. 이를 위해서 개방교도소에서는 부득이하게 사회내 처우를 받지 못한 고령자들을 수용할 수 있도록 고령자 친화적 환경과 내부 프로그램운영을 더욱 고민해 봐야할 것이다.

그러나 이렇듯 고령자에 의한 교통사고가 발생한 이후 모든 형사사법 절차가 유기적으로 고령자 친화적으로 작동한다 하더라도, 사건의 예방이 가장 중요할 뿐 만 아니라, 예방을 통한 사회적 비용 감소도 가장 효과적이다.

제 3 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

공식통계를 통한 고령자 교통범죄 발생 실태

최 수 형

제3장

공식통계를 통한 고령자 교통범죄 발생 실태

제 3장에서는 우리나라 운전면허소지자 수, 자동차등록 대수와 같은 일반적 교통요건과 고령화에 따른 교통여건의 변화를 살펴보고 공식통계에서 나타난 고령자의 교통범죄 발생과 특성을 알아보려고 한다.

제1절 | 교통여건 현황

1. 일반적 교통여건

행정안전부의 주민등록인구현황에 따르면 2011년에는 49,936천명이었고 이후 꾸준히 증가하여 2020년 51,829명으로 2011년 대비 3.8% 증가하였다. 지난 10년간 성별에 따른 인구수의 변화를 살펴보면 남성은 2011년 25,069천명에서 2020년 25,841천명으로 3.1% 증가하였고 여성은 24,866천명에서 25,987천명으로 증가하여 4.5%의 증가폭을 보였다. 한편, 운전면허소지자 수를 보면 2011년 27,251천명에서 인구수와 마찬가지로 안정적인 증가 추세를 보여 2020년에는 33,190천명으로 21.8%의 증가율을 보이고 있다. 성별에 따른 운전면허소지자 수의 변화를 살펴보면 남성은 16.2%(2011년 16,474천명→2020년 19,142천명), 여성은 30.4%(2011년 10,776천명→2020년 14,047천명) 증가하여 여성 운전면허소지자의 증가율이 높았다. 즉, 우리나라 운전면허소지자 10명 가운데 6명이 남성이고 4명이 여성으로 남성이 차지하는 비율이 여성보다 높기는 하지만 여성 운전면허 소지자가 차지하는 비율이 점차 증가하고

84 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

있는 상황이다.

▶▶ <표 3-1> 주민등록인구 및 운전면허소지자 현황

(단위: 천 명, %)

연도	인구 수					운전면허소지자 수					
	전체	남		여		전체		남		여	
		명	%	명	%	명	점유율	명	%	명	%
2011	49,936	25,069	50.2	24,866	49.8	27,251	54.6	16,474	60.5	10,776	39.5
2012	50,199	25,187	50.2	25,012	49.8	28,263	56.3	16,933	59.9	11,330	40.1
2013	50,428	25,285	50.1	25,143	49.9	28,848	57.2	17,228	59.7	11,620	40.3
2014	50,746	25,445	50.1	25,301	49.9	29,544	58.2	17,557	59.4	11,986	40.6
2015	51,014	25,585	50.2	25,429	49.8	30,293	59.4	17,920	59.2	12,373	40.8
2016	51,217	25,670	50.1	25,546	49.9	31,190	60.9	18,291	58.6	12,898	41.4
2017	51,361	25,736	50.1	25,625	49.9	31,665	61.7	18,495	58.4	13,169	41.6
2018	51,606	25,863	50.1	25,743	49.9	32,161	62.3	18,731	58.2	13,429	41.8
2019	51,709	25,913	50.1	25,795	49.9	32,649	63.1	18,936	58.0	13,712	42.0
2020	51,829	25,841	49.9	25,987	50.1	33,190	64.0	19,142	58.0	14,047	42.0

*출처: e-나라지표 “주민등록인구현황”, “운전면허소지자 현황”, http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1617, 최종검색일 2021.9.3.

다음의 표는 지난 10년간 자동차등록 현황을 살펴볼 수 있는 것으로 2011년 1,844만대에서 계속적으로 증가하여 2020년 2,437만대로 2011년 대비 32% 이상의 증가율을 보였으며 이는 2020년 주민등록 인구 기준으로 보면 약 인구 2명 당 자동차 1대를 가지고 있는 것으로 이해할 수 있다.

▶▶ <표 3-2> 자동차 등록 현황

(단위 : 만대, 천대, %)

연도	등록대수(만대)	전년대비 증가대수(천대)	전년대비 증감률 (%)	2011년 대비 증감률 (%)
2011	1,844	496	2.8	-
2012	1,887	433	2.3	2.3
2013	1,940	530	2.8	5.2
2014	2,012	717	3.7	9.1
2015	2,099	871	4.3	13.8
2016	2,180	813	3.9	18.2
2017	2,253	725	3.3	22.2
2018	2,320	674	3	25.8
2019	2,368	475	2	28.4
2020	2,437	689	2.9	32.2

*출처: e-나라지표, “자동차등록현황(국토교통부)” http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257, 최종검색일: 2021.3.15., 재구성

아래의 표에서 나타나듯이 차종별 자동차등록대수를 보면 지난 10년간 줄곧 승용차가 차지하는 비율이 가장 높았고 그 다음으로 화물차, 이륜차 등의 순이었다. 또한 화물차와 이륜차 등의 차종의 경우는 매년 등록대수가 차지하는 비율이 소폭 증감을 반복하는데 비해 승용차 등록대수의 경우는 전반적인 증가 추세를 보이고 있다. 즉, 전체 자동차등록대수에서 승용차가 차지하는 비율이 2011년 60% 초반이었다가 2020년에는 70% 이상을 차지하는 것으로 나타나 우리나라에서 승용차는 개인교통수단으로써 국내 수송의 상당 부분을 차지하고 있다.

▶▶ <표 3-3> 차종별 자동차등록대수

(단위: 대, %)

연도	차종	승용	승합	화물	이륜	특수·건설기계 등	전체
		대	14,136,478	1,015,391	3,226,421	1,828,312	1,702,156
	%	64.5	4.6	14.7	8.3	7.7	100.0
2012	대	14,577,193	986,833	3,243,924	2,093,466	1,700,682	22,602,098
	%	64.5	4.4	14.4	9.3	7.5	100.0
2013	대	15,078,354	970,805	3,285,707	2,117,035	1,698,718	23,150,619
	%	65.1	4.2	14.2	9.1	7.3	100.0
2014	대	15,747,171	947,012	3,353,683	2,136,085	1,669,083	23,853,034
	%	66.0	4.0	14.1	9.0	7.0	100.0
2015	대	16,561,665	920,320	3,432,937	2,161,774	1,678,801	24,755,497
	%	66.9	3.7	13.9	8.7	6.8	100.0
2016	대	17,338,160	892,539	3,492,173	2,180,688	1,676,547	25,580,107
	%	67.8	3.5	13.7	8.5	6.6	100.0
2017	대	18,034,540	867,522	3,540,323	2,196,475	554,524	25,193,384
	%	71.6	3.4	14.1	8.7	2.2	100.0
2018	대	18,676,924	843,794	3,590,939	2,208,424	1,670,375	26,990,456
	%	69.2	3.1	13.3	8.2	6.2	100.0
2019	대	19,177,517	811,799	3,592,586	2,236,895	1,685,665	27,504,462
	%	69.7	3.0	13.1	8.1	6.1	100.0
2020	대	19,860,955	783,842	3,615,245	2,289,009	1,702,127	28,251,178
	%	70.3	2.8	12.8	8.1	6.0	100.0

*출처: TAAS 교통사고분석시스템, “시군구별 자동차등록대수” 재구성
http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=VWWEB_KMP_OVT_UAS_ASA, 최종검색일 2021.7.9.

실제로 아래의 수단별 수송분담률에서 나타나듯이 육상교통수단의 총 여객 수송 실적에서 승용차가 차지하는 비율은 2008년부터 50% 이상이었고 2011년에 56.8%로 최고치를 기록하였다가 이후 소폭 증감을 반복하다가 2016년 이후 다시 증가하여 2018년 기준으로 54.6%를 차지하였다.

▶▶ <표 3-4> 수단별 수송분담률

(단위: %)

구분 연도	대중교통			택시	승용차
	소계	철도	버스		
2008	42.2	16.3	25.9	4	53.8
2009	40.3	15.8	24.5	4.3	55.3
2010	41.9	16.3	25.5	3.7	54.4
2011	39.6	15.5	24.1	3.6	56.8
2012	41.5	16.7	24.9	3.3	55.2
2013	42.0	15.5	26.5	3.3	54.7
2014	40.3	15.8	24.5	3.2	56.5
2015	41.3	15.1	26.2	3	55.8
2016	44.6	19.2	25.4	2.8	52.6
2017	43.2	18.6	24.6	2.8	54.0
2018	42.9	18.7	24.1	2.6	54.6

* 출처: e-나라지표, 국가지표체계, <http://www.index.go.kr/unify/idx-info.do?idxCd=4259>, 최종검색일 2021.7.9.

** 수송분담률=(해당 교통수단 여객수송실적/육상교통수단 총 여객수송실적)*100, 여객수송실적=해당 교통수단을 이용한 인원*이동거리를 곱한 수치(km), 철도 수송실적은 철도와 지하철 수송실적을 포함한 수치이며 버스 수송실적은 고속버스, 시내버스(농어촌버스 포함, 마을버스 제외), 시외버스, 전세버스 등의 수송실적을 합한 수치임. 대중교통수단에는 철도와 버스가 포함됨

다음은 2011년부터 2020년까지 전국의 도로연장거리와 교통량을 정리한 것으로 연도별 도로연장거리를 살펴보면 2011년에는 105,931km였고 이후 소폭 증감을 반복하다가 2015년부터는 지속적으로 증가하여 2020년에는 112,977km로 2011년 대비 증가율이 7%가 채 되지 않았다. 한편, 국토교통부에서 하루 평균 교통량을 집계한 결과를 보면 2011년 12,890대에서 2012년 12,809대로 다소 감소하는 듯하였으나 이후 2019년까지 꾸준한 증가추세로 2019년 15,348대였고 2020년에는 소폭 감소하기는 하였으나 15,187대로 2011년에 비해 17% 이상 증가한 수치였다.

▶▶ <표 3-5> 도로연장거리 및 교통량

(단위: km, 대, %)

연도	도로연장 거리(km)	전년대비 증감률(%)	2011년대 비 증감률 (%)	교통량(대)	전년대비 증감률(%)	2011년대비 증감률(%)
2011	105,931	-	-	12,890	1.2	-
2012	105,703	- 0.2	- 0.2	12,809	-0.6	-0.6
2013	106,414	0.7	0.5	13,162	2.8	2.1
2014	105,673	- 0.7	- 0.2	13,378	1.6	3.8
2015	107,527	1.8	1.5	13,941	4.2	8.2
2016	108,780	1.2	2.7	14,525	4.2	12.7
2017	110,091	1.2	3.9	14,921	2.7	15.8
2018	110,714	0.6	4.5	14,964	0.3	16.1
2019	111,314	0.5	5.1	15,348	2.6	19.1
2020	112,977	1.0	6.7	15,187	-1.0	17.8

*출처: 도로교통공단(2020), 『2019년 교통사고 통계분석』 6면, [http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStatcalReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_TAA](http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStatcalReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_TAA;), ; 국토교통부(2021), 『2020 도로교통량통계연보』 20면 재구성, 최종검색일 2021.10.1.; e-나라지표, “2020년 도로연장 자료” https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1206;2020년, 최종검색일 2021.10.1

다음은 차종별 교통량을 살펴본 것으로 승용차의 교통량은 2011년 8,776대에서 2020년 10,976대로 2011년 대비 25% 이상 증가하였고 버스는 439대에서 238대로 45% 이상 감소, 화물차는 3,675대에서 3,973대로 약 8% 증가하였다. 차종별 교통량의 구성비를 비교해보면 전체 교통량 대비 버스의 구성비가 2011년 3.4%에서 2020년에는 1.6%로 화물차는 28.5%에서 26.2%로 감소하였고 승용차 교통량 구성비는 2011년 68.1%에서 2020년에는 72.3%로 증가하였다.

» **〈표 3-6〉 차종별 교통량 현황**

(단위: 대, %)

연도	승용차		버스		화물차		전체	
	교통량	구성비	교통량	구성비	교통량	구성비	교통량	구성비
2011	8,776	68.1	439	3.4	3,675	28.5	12,890	100.0
2012	8,767	68.5	412	3.2	3,630	28.3	12,809	100.0
2013	9,358	71.1	409	3.1	3,395	25.8	13,162	100.0
2014	9,581	71.6	397	3.0	3,400	25.4	13,378	100.0
2015	9,929	71.3	396	2.8	3,616	25.9	13,941	100.0
2016	10,478	72.2	395	2.7	3,652	25.1	14,525	100.0
2017	10,648	71.3	386	2.6	3,887	26.1	14,921	100.0
2018	10,728	71.7	392	2.6	3,844	25.7	14,964	100.0
2019	11,071	72.2	388	2.5	3,889	25.3	15,348	100.0
2020	10,976	72.3	238	1.6	3,973	26.2	15,187	100.0

* 출처: 국토교통부(2020), 『2019 도로교통량통계연보』, 『2020 도로교통량통계연보』 19면
(<http://www.road.re.kr/ebook/index.asp>) 최종검색일 2021.7.9.

지난 10년간의 운전면허소지자와 자동차등록대수, 도로연장비율, 교통량 등의 일반적 교통 환경 변화를 살펴본 결과 운전면허소지자와 자동차등록대수는 지속적으로 증가하고 있는 상황이며 전체 자동차등록대수 가운데 승용차가 차지하는 비율이 70% 이상을 차지하고 있고 승용차의 개인수송분담률이 50% 이상이었다. 한편, 도로 연장과 같은 도로 확충의 경우는 2011년 105,931km에서 2020년 112,977km로 2011년 대비 6.7% 연장되는데 그쳤으나 교통량의 경우는 2011년 12,890대에서 2020년의 15,187대로 17% 이상의 증가율을 보이고 있어 도로 확충 수준이 오늘날 교통량 증가를 제대로 따라가지 못하고 있다.

2. 고령화에 따른 교통여건 변화 및 현황

아래의 표는 전국의 고령인구 비율 증감 현황을 보여주는 것으로 65세 이상의 인구가 2011년 5,700,972명에서 지속적으로 증가하여 2020년에는 8,496,077명으로 전체 인구의 16.4%를 차지하여 고령인구가 차지하는 비율이 2011년에 비해 약 50% 증가하였다. 한편, 14-19세 청소년 인구가 차지하는 비율은 2011년 8.3%에서 점차 감소하여

2020년에는 6%가 채 되지 않았으며 2011년에 비해 2020년의 14-19세 청소년의 수가 30% 이상 감소한 것으로 나타났다.

▶▶ <표 3-7> 고령인구비율 증감현황

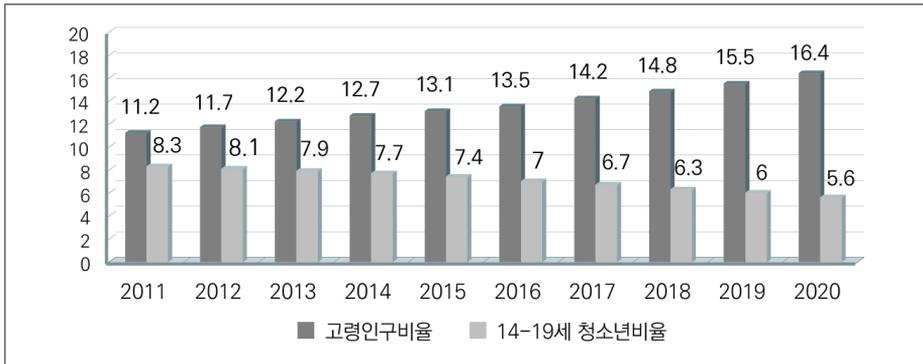
(단위: 명, %)

	전체인구 (명)	65세이상 인구(명)	고령인구 비율(%)	전년대비 증감률 (%)	2011년 대비 고령 인구 비율 증감률(%)	14-19세 청소년 인구(명)	14-19세 청소년 인구비율 (%)	2011년 대비 14-19세 청소년 인구비율 증감률(%)
2011	50,734,284	5,700,972	11.2	-	-	4,219,456	8.3	-
2012	50,948,272	5,980,060	11.7	4.5	4.5	4,131,896	8.1	-2.4
2013	51,141,463	6,250,986	12.2	4.3	8.9	4,040,925	7.9	-4.8
2014	51,327,916	6,520,607	12.7	4.1	13.4	3,965,707	7.7	-7.2
2015	51,529,338	6,775,101	13.1	3.1	17	3,817,260	7.4	-10.8
2016	51,696,216	6,995,652	13.5	3.1	20.5	3,626,406	7	-15.7
2017	51,778,544	7,356,106	14.2	5.2	26.8	3,447,568	6.7	-19.3
2018	51,826,059	7,650,408	14.8	4.2	32.1	3,279,826	6.3	-24.1
2019	51,849,861	8,026,915	15.5	4.7	38.4	3,095,470	6	-27.7
2020	51,829,023	8,496,077	16.4	5.8	46.4	2,905,705	5.6	-32.5

* 출처: KOSIS 국가통계포털, “고령인구비율”, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1YL20631&vw_cd=MT_GTITLE01&list_id=101&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_GTITLE01, 최종검색일: 2021.3.15.; KOSIS 국가통계포털, “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1B04006&markType=C, 최종검색일: 2021.5.11.

아래의 그래프에서 나타나듯이 전체 인구에서 고령인구가 차지하는 비율은 2011년 11.2%에서 계속적으로 증가하여 2020년에는 16.4%로 나타났고 14-19세 청소년인구의 비율은 2011년 8.3%에서 지속적으로 감소하여 2020년에는 5.6%를 차지하였다.

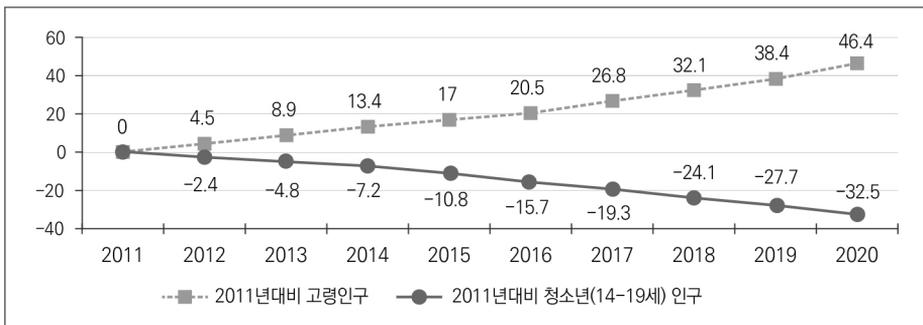
▶▶ [그림 3-1] 고령인구와 청소년 인구비율 비교



* 출처: KOSIS 국가통계포털, “고령인구비율”, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1YL20631&vw_cd=MT_GTITLE01&list_id=101&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_GTITLE01, 최종검색일: 2021.3.15.; KOSIS 국가통계포털, “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1B04006&markType=C, <표 3-7> 고령인구증감비율 재구성, 최종검색일: 2021.12.6.

아래 그래프는 2011년부터 2020년까지의 65세 이상의 고령자 인구비율의 증감률과 14-19세의 청소년 인구비율의 증감률을 나타낸 것으로 지난 10년간 두 집단이 차지하는 비율의 증감은 정반대의 경향을 지니고 있음을 분명히 보여주는 것으로 고령인구의 비율 증가폭이 청소년인구의 감소폭보다 더 큰 것을 확인할 수 있었다.

▶▶ [그림 3-2] 고령인구와 청소년 인구비율 증감률 비교



* 출처: KOSIS 국가통계포털, “고령인구비율”, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1YL20631&vw_cd=MT_GTITLE01&list_id=101&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_GTITLE01, 최종검색일: 2021.3.15.; KOSIS 국가통계포털, “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1B04006&markType=C, <표 3-7> 고령인구증감비율 재구성, 최종검색일: 2021.12.6.

고령화 현상은 우리나라뿐 아니라 전 세계적으로 나타나는 현상이기는 하지만 다음의 표에서 나타나듯이 국가별 인구 고령화 속도를 살펴보면 우리나라의 고령화 추세가 다른 국가에 비해 빠른 속도로 진행되고 있음을 알 수 있다. 우리나라는 통계청에 따르면 2000년도에 고령화 사회로 진입하여 20년도 채 되지 않아 2017년에 고령사회로 진입하였고 2025년에는 초고령사회로 진입할 것으로 전망하고 있다²⁷⁾. 즉, 다른 국가의 경우 고령화 사회에서 고령사회로 진입하는 데까지 걸린 시간을 보면 일본이 24년으로 가장 짧았고 그다음으로 독일이 40년, 이탈리아는 61년, 미국은 72년, 프랑스는 115년이었으며 고령사회에서 초고령사회로의 진입 기간 역시 일본이 12년으로 가장 짧았고 미국은 16년, 이탈리아는 20년, 독일은 38년, 프랑스는 40년이였다. 이처럼 고령화는 전 세계적인 현상이기는 하지만 우리나라는 그 진행 속도가 상대적으로 빠르기 때문에 사회가 고령화됨에 따라 발생하는 여러 가지 문제와 충격을 흡수할 수 있는 사회적 준비가 부족할 수밖에 없다(박형민·서주연, 2015:25). OECD(2001)는 2050년이 되면 모든 OECD 국가의 고령인구가 3배 증가할 것으로 예상하면서 베이비 붐세대의 노화와 그에 따른 고령자 이동수단에 대한 욕구를 충족시키기 위한 연구가 필요하다고 주장하기도 하였다.

» **〈표 3-10〉** 국가별 인구 고령화 속도 추이

(단위: 년도, 년수)

	도달년도			증가소요연도	
	고령화사회	고령사회	초고령사회	고령화에서 고령사회	고령에서 초고령사회
일본	1970	1994	2006	24	12
미국	1942	2014	2030	72	16
독일	1932	1972	2010	40	38
프랑스	1864	1979	2019	115	40
이탈리아	1927	1988	2008	61	20

* 출처: 통계청 인구동향과. “인구고령화속도”, 장래인구 특별추계 전국편(2000년기준, 2005),
<https://kosis.kr/publication/publicationThema.do?pubcode=PJ>, 최종검색일: 2021.6.18.

27) 통계청 보도자료, 2020.9.28., “2020 고령자 통계”,
http://kostat.go.kr/portal/korea/kor_nw/1/1/index.board?bmode=read&aSeq=385322 최종
 검색일 2021.2.16.

92 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

한편, 65세 이상의 고령의 운전면허소지자 수 증가 현황을 살펴본 결과 전체 운전자 가운데 65세 이상의 운전면허소지자 수가 차지하는 비율이 2011년에는 5.3%에서 매년 증가하여 2020년에는 11% 이상을 차지하고 있고 매년 65세 이상의 운전면허소지자 수의 비율 증감률이 점차 커지고 있는 상황이다. 즉, 지난 10년간 전체 운전면허소지자 수는 2011년 27,251,153명에서 매년 2%에서 3% 수준의 증가를 보이고 있고 고령의 운전면허소지자는 2011년 1,451,437명에서 매년 적게는 8%에서 높게는 14%의 증가로 2020년에는 3,682,632명으로 나타났다. 특히, 앞서 살펴본 고령인구 비율 증감 현황에서 나타나듯이 2020년의 고령인구의 비율은 2011년에 비해 46.4%가 증가한 것이고 전체 연령의 운전면허소지자 가운데 65세 이상의 고령자 운전면허소지자가 차지하는 비율은 100% 이상 증가한 것으로 고령자 인구 증가율에 비해 65세 이상 운전면허소지자 비율 증가율은 상당히 높았다.

▶▶ <표 3-11> 65세 이상 운전면허소지자 수 증감

(단위: 명, %)

	전체운전면허 소지자(명)	65세이상 운전면허소지자(명)	65세이상 운전면허 소지자 비율(%)	2011년대비 65세이상 운전면허 소지자 비율증감률(%)
2011	27,251,153	1,451,437	5.3	-
2012	28,263,317	1,658,560	5.9	11.3
2013	28,848,040	1,869,155	6.5	22.6
2014	29,544,245	2,078,855	7.0	32.1
2015	30,293,621	2,294,058	7.6	43.4
2016	31,190,359	2,492,776	8.0	50.9
2017	31,665,393	2,797,409	8.8	66.0
2018	32,161,081	3,070,650	9.5	79.2
2019	32,649,584	3,337,165	10.2	92.5
2020	33,190,565	3,682,632	11.1	108.3

* 출처: TAAS 교통사고분석시스템, “지방청별 연령별 성별 운전면허소지자수” 재구성,
http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_TSA, 최종
 검색일 2021.9.3.; 경찰청, 2010~2020년 운전면허소지자(1세대위) 통계 정보공개포털,
<https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtls/rqestDocDecsnNotie.do>. 정보공개청구신청
 정보공개결정 자료 재구성, 최종검색일: 2021.9.3.

** 운전면허소지자비율증감률={((2012년~2020년 65세이상 운전면허소지자비율-2011년 65세이상 운전면허
 소지자비율)/2011년 65세이상 운전면허소지자비율}*100

다음의 표는 사업용 자동차 고령 운수종사자 현황을 살펴본 것으로 버스와 화물, 택시의 전체 사업용 자동차 65세 이상의 종사자가 차지하는 비율이 2011년에는 7.3% 였으나 매년 증가하여 2020년에는 19.3%로 20% 가까이를 차지하는 것으로 나타났다. 사업용 자동차 가운데 버스의 경우는 65세 이상의 종사자 비율이 2011년에는 3%에 불과하였으나 매년 증가하여 2020년에는 10% 이상을 차지하였고 택시는 2011년 10%에서 2020년에는 36.0%로 오늘날 택시 운수 종사자 10명 가운데 3명은 65세 이상이었다. 한편, 화물 자동차의 경우 버스와 택시에 비해 65세 이상의 종사자 비율의 증가폭이 상대적으로 적기는 하지만 야간 장거리 운전이 많은 특수성을 가지고 있음에도 불구하고 65세 이상의 종사자가 차지하는 비율이 2011년에 5.4%에서 계속적으로 증가하여 2020년에는 11%로 나타났다.²⁸⁾

» **〈표 3-12〉 사업용 자동차 고령 운수종사자 현황**

(단위: 명, %)

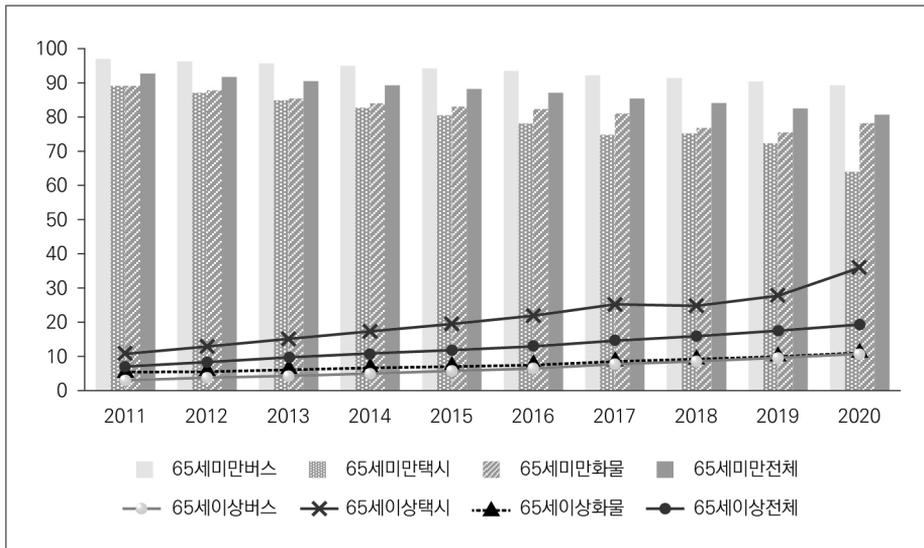
	버스				택시				화물				전체			
	65세 미만		65세 이상		65세 미만		65세 이상		65세 미만		65세 이상		65세 미만		65세 이상	
2011	120,160	97.0	3,755	3.0	258,061	89.1	31,508	10.9	258,168	89.1	14,624	5.4	636,389	92.7	49,887	7.3
2012	123,336	96.3	4,769	3.7	251,803	87.1	37,409	12.9	268,166	87.8	15,990	5.6	643,305	91.7	58,168	8.3
2013	123,936	95.7	5,616	4.3	242,955	84.9	43,129	15.1	251,527	85.4	16,378	6.1	618,418	90.5	65,123	9.5
2014	126,696	95.0	6,676	5.0	233,312	82.7	48,642	17.3	255,390	84.0	18,354	6.7	615,398	89.3	73,672	10.7
2015	127,566	94.2	7,860	5.8	224,859	80.5	54,465	19.5	266,145	83.0	20,487	7.1	618,570	88.2	82,812	11.8
2016	127,155	93.5	8,768	6.5	215,592	78.1	60,412	21.9	280,198	82.3	22,856	7.5	622,945	87.1	92,036	12.9
2017	125,273	92.2	10,572	7.8	202,518	74.8	68,391	25.2	291,207	81.0	27,005	8.5	618,998	85.4	105,968	14.6
2018	127,210	91.4	11,915	8.6	281,012	75.2	92,507	24.8	306,029	76.8	30,612	9.1	714,251	84.1	135,034	15.9
2019	129,349	90.4	13,740	9.6	265,566	72.3	101,944	27.7	313,975	75.5	34,630	9.9	708,890	82.5	150,314	17.5
2020	120,233	89.3	14,477	10.7	159,630	64.0	89,759	36.0	321,695	78.2	39,920	11.0	601,558	80.7	144,156	19.3

*출처: 한국교통안전공단, “운수종사자현황_연령별시도별”, 공공데이터포털, <https://www.data.go.kr/data/15062024/fileData.do>, 운수종사자 현황(시도, 연령별)한국교통안전공단 정보요청제공자료, 최종검색일 2021.7.15.

28) 버스의 경우 기사의 정년이 2018년 만61세에서 21년에는 63세까지로 연장되었고 정년이후에는 축적비정규직으로 근무할 수 있으며 2016년부터 65세 이상의 버스기사를 대상으로 ‘자격유지검사(65세 이상 3년, 70세 이상 매년)’가 실시됨
(참고자료: <https://www.donga.com/news/Society/article/all/20151218/75431521/1>).

아래의 그래프에서 나타나듯이 지난 10년 동안 택시의 경우 버스와 화물 자동차에 비해 65세 이상의 종사자가 차지하는 비율이 상대적으로 높았고 버스의 경우는 65세 이상의 종사자가 차지하는 비율이 큰 폭으로 증가하면서 화물 자동차와의 차이를 점차 좁혀 2020년 65세 이상의 종사자비율이 버스의 경우는 10.7%, 화물자동차는 11.0%로 차이를 보이지 않았다. 이는 고령인구가 급증함에 따라 생계에 따른 경제적 이유 등으로 운수업을 유지하려는 고령 인구가 많아진 결과로 보여진다.

▶▶▶ [그림 3-3] 사업용 자동차 고령의 운수종사자 비율 현황



* 출처: 한국교통안전공단, “운수종사자현황_연령별시도별”, 공공데이터포털, <https://www.data.go.kr/data/15062024/fileData.do>, 운수종사자 현황(시도, 연령별)한국교통안전공단 정보요청제공자료, <표 3-10> 사업용 자동차 고령 운수종사자 현황 재구성, 최종검색일 2021.12.6.

이처럼 우리나라 고령 인구의 빠른 증가와 함께 65세 이상의 운전면허소지자 비율의 증가가 가파르게 나타나고 있으며 이러한 현상은 운수종사자 현황에서도 찾아볼 수 있었다. 한편, 2018년 부산광역시를 시작으로 운전면허를 자진 반납하는 고령운전자에게 10만원 상당의 교통카드나 상품권 지급 등 지자체별로 운전면허 자진반납 유도를 위한 지원 정책이 실시되고 있다(윤일수·박성호·김지원·조준한·장효석, 2020:41). 이러한 고령운전자의 운전면허 자진반납제도에 대한 인센티브는 일회성이

며 이 역시 지자체별로 인센티브 지급방식과 혜택의 내용이 다르며 제공대상 연령 기준조차 상이하여 형평성 문제가 제기(윤일수 외, 2020:42)되는 등 향후 다양한 논의가 필요한 상황이다. 다음의 표는 65세 이상의 운전면허소지자의 자진반납 현황을 보여 준 것으로 65세 이상의 고령운전자가 매년 증가하여 2020년 기준 전체 운전면허소지자의 11.1% 이상을 차지하고 있지만 그 가운데 자진면허반납자는 2.2%에 불과하였다. 물론 이러한 수치는 해마다 증가추세로 특히 2018년 관련 예산 확보를 통해 인센티브 제공과 반납 절차의 간소화 추진 등으로 2019년의 반납률이 급증한 결과이다.

▶▶ <표 3-14> 65세이상 운전면허 자진반납 현황

	65세 이상 운전면허 자진반납현황(건)	전체운전자 자진반납현황(건)	65세이상 면허소지자(명)	65세이상 반납률(%)
2015	1,415	1,984	2,294,058	0.06
2016	1,903	2,462	2,492,776	0.08
2017	3,681	4,317	2,797,409	0.13
2018	11,917	12,769	3,070,650	0.39
2019	73,293	74,380	3,337,165	2.2

*출처: 경찰청, 2010-2020년 음주운전 단속건수(연령별), 정보공개포털, <https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtls/reqstDocDecsnNotie.do>. 정보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성

제2절 | 고령자의 교통범죄 발생 특성

1. 교통범죄 발생 현황과 추세

가. 전체 교통범죄 발생 현황

공식통계에서 교통범죄는 크게 교통사고범죄와 기타 교통범죄로 구분하고 있다. 교통사고범죄는 교통사고 범죄에 한정된 것으로 교통사고처리법, 도로교통법(사고후 미조치), 특정범죄가중처벌등에 관한 법률(도주차량, 도주치사, 위험운전치사, 위험운

전치사상) 등이 포함되며 기타교통범죄는 교통사고 범죄 이외 또는 특별법 범죄의 특징상 단일 죄명에 의하여 교통사고 및 교통사고범죄 이외가 모두 포함될 경우를 의미하는 것으로 형법의 교통방해의 죄, 도로교통법, 도로법 등이 포함된다(대검찰청, 2018). 아래의 표는 교통범죄 발생현황을 교통범죄 유형별로 살펴본 것이다. 2011년 교통범죄 발생건수는 536,167건으로 매년 증가하다가 2016년 이후에는 지속적으로 감소하여 2020년에는 348,725건이었다. 특히, 2017년부터 2018년까지 교통범죄 발생건수가 전년도에 비해 약 10만여 건이 감소(2016년 600,401건→2017년 501,162건→2018년 408,371건)한 것으로 나타나 정부의 교통사고 사상자 줄이기 종합대책 시행 등 당시 교통법규 위반 단속 강화 등의 정책의 영향이 큰 것으로 보인다.

교통범죄 발생비의 경우에도 2011년 1,077.1건에서 매년 소폭 증가와 감소를 반복하다가 2016년 이후 지속적 감소로 2020년에는 672.8건으로 나타났다. 한편, 전체 범죄에서 교통범죄가 차지하는 비율 역시 2011년 30.6%에서 이후 증감을 반복하였고 2016년 이후 매년 감소하여 2020년에는 22.0%를 차지하였다. 즉, 전체범죄에서 교통범죄가 차지하는 비율이 전반적으로 감소추세이기는 하지만 전체범죄에서 차지하는 비율이 지능범죄 다음으로 높은 수준이다(경찰청, 2020).

한편, 교통범죄에서 교통사고범죄와 기타교통범죄의 구성비를 보면 2011년에는 기타 교통범죄가 절반 이상을 차지하였으나 2012년부터는 교통사고 범죄가 절반 이상을 차지하였고 그 비율이 점차 증가하여 2020년에는 64.7%를 차지하였다. 교통사고범죄의 경우는 2011년 264,372건에서 매년 증가하여 2015년에는 338,212건으로 최고치로 나타났다가 이후 꾸준히 감소하여 2018년에는 237,354건이었고 2019년에는 소폭 상승하였다가 2020년에는 225,762건으로 최저치를 기록하였다. 교통사고범죄의 발생비의 경우 역시 2015년에 656.3건으로 최고치를 기록하였다가 매년 감소하여 2018년에 458.0건을 기록하였고 2019년에는 다소 증가하여 464.4건, 2020년에는 다시 감소하여 435.6건으로 가장 낮았다. 그리고 지난 10년간 기타 교통범죄의 경우 발생건수가 2011년 271,795건에서 이후 증감을 반복하다가 2016년 이후부터는 매년 감소하여 2020년에는 122,963건으로 최저치를 나타냈다. 기타 교통범죄의 발생비의 경우 2011년 546.0건에서 증가와 감소를 반복하다가 2016년 이후 매년 감소하여 2020년 237.2건으로 지난 10년 동안 가장 낮은 수치였다. 이처럼 우리나라의 교통법

죄는 지난 10년간 지속적으로 감소추세를 보이고 있고 도로교통법 위반 등의 기타 교통범죄의 발생비 감소폭(교통사고범죄: 2011년 531.1건 → 2020년 435.6건, 기타 교통범죄: 2011년 546건 → 2020년 237.2건)이 더욱 큰 것으로 나타났다.

▶▶ <표 3-12> 교통범죄 발생현황

(단위: 건, %)

연도	교통범죄(전체)			교통사고 범죄		기타 교통범죄	
	발생건수	발생비	전체 범죄 중 구성비	발생건수	발생비	발생건수	발생비
2011	536,167 (100.0)	1,077.1	30.6	264,372 (49.3)	531.1	271,795 (50.7)	546.0
2012	542,784 (100.0)	1,085.5	30.3	297,226 (54.8)	594.4	245,558 (45.2)	491.1
2013	573,453 (100.0)	1,141.9	30.9	298,083 (52.0)	593.6	275,370 (48.0)	548.3
2014	573,493 (100.0)	1,137.3	32.2	313,617 (54.7)	622.0	259,876 (45.3)	515.4
2015	596,665 (100.0)	1,157.9	32.1	338,212 (56.7)	656.3	258,453 (43.3)	501.6
2016	600,401 (100.0)	1,161.4	32.5	324,770 (54.1)	628.2	275,631 (45.9)	533.2
2017	501,162 (100.0)	967.9	30.1	269,434 (53.8)	520.4	231,728 (46.2)	447.5
2018	408,371 (100.0)	788.0	25.8	237,354 (58.1)	458.0	171,017 (41.9)	330.0
2019	377,354 (100.0)	727.8	23.4	240,802 (63.8)	464.4	136,552 (36.2)	263.4
2020	348,725 (100.0)	672.8	22.0	225,762 (64.7)	435.6	122,963 (35.3)	237.2

* 출처: 경찰청, “교통범죄 범죄발생 및 검거현황(전국)”, 『범죄통계』, 통계DB조회,
https://stat.kosis.kr/statHtml_host/statHtml.do?orgId=132&tblId=DT_13204_2011_211&dbUser=NSI_IN_132. 최종검색일 2021.9.3.

** 발생비=(발생건수*100,000)/해당년도 주민등록 인구수

나. 고령자 교통범죄 발생 현황

아래의 표는 전체 교통범죄에서 고령자가 저지른 교통범죄의 비율을 살펴보고자 하는 것으로 2011년의 고령자 교통범죄 점유율이 4%도 채 되지 않았으나 매년 지속적으로 증가하여 2020년에는 11% 이상을 차지하고 있음을 알 수 있다. 즉, 2011년에는

전체 교통범죄 발생 건수가 536,167건 가운데 19,894건이 고령자에 의한 발생한 것으로 전체의 3.7%를 차지하였고 2012년에는 542,784건 가운데 21,705건으로 4.0%, 2013년에는 573,453건 중 24,731건으로 4.3%, 2014년에는 573,493건 중 28,953건으로 5.0%, 2015년에는 596,665건 중 34,342건으로 5.8%, 2016년에는 600,401건 중 37,348건으로 6.2%, 2017년에는 501,163건 중 35,569건으로 7.1%, 2018년에는 408,371건 중 36,048건으로 8.8%, 2019년에는 377,354건 가운데 39,485건으로 10.5%. 2020년에는 348,725건 가운데 39,008건으로 11.2%를 차지하였다. 한편, 2011년 대비 고령자 점유율, 증감률을 정리해본 결과 2012년은 2011년에 비해 점유율이 8.1% 증가하였고 2013년은 16.2%, 2014년은 35.1%, 2015년은 56.8%, 2016년에는 67.6%, 2017년에는 91.9%, 2018년에는 137.8%, 2019년에는 183.8%, 2020년에는 202.7%로 나타났다. 이는 앞서 살펴본 '65세 이상 운전면허소지자 수 증감' 표에서 나타난 2011년 대비 65세 이상 운전면허 소지자 비율 증감률이 2012년 11.3%, 2013년 22.6%, 2014년 32.1%, 2015년 43.4%, 2016년 50.9%, 2017년 66.0%, 2018년 79.2%, 2019년 92.5%, 2020년 108.3%와 비교해 보면 지난 10년간 교통범죄에서 고령자가 차지하는 비율의 증가폭을 상당히 컸음을 알 수 있다. 즉, 우리나라 고령 인구의 증가 속도보다 운전면허소지자 수 가운데 고령자가 차지하는 비율이 빠르게 증가하고 있고 교통범죄에서 고령자가 차지하는 비율은 그보다 더 빠르게 증가하고 있음을 보여주는 것이다.

▶▶ <표 3-13> 고령자의 교통범죄 비중

(단위: 건, %)

	전체연령 교통범죄	고령자 교통범죄	고령자 점유율	2011년대비 고령자 점유율 증감률
	발생건수	발생건수		
2011	536,167	19,894	3.7	-
2012	542,784	21,705	4.0	8.1
2013	573,453	24,731	4.3	16.2
2014	573,493	28,953	5.0	35.1
2015	596,665	34,342	5.8	56.8
2016	600,401	37,348	6.2	67.6
2017	501,162	35,569	7.1	91.9
2018	408,371	36,048	8.8	137.8
2019	377,354	39,485	10.5	183.8
2020	348,725	39,008	11.2	202.7

* 출처: CCJS, “범죄통계-전체-범죄발생”, “검거 및 처리-범죄발생 및 검거현황”, 교통범죄 <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 재구성 최종검색일: 2021.6.11., 2020년의 자료의 경우는 경찰청, “경찰범죄통계2020”, https://www.police.go.kr/www/open/publicce/publicce03_2020.jsp 재구성, 최종검색일: 2021.9.3.

다음의 표는 고령자 교통범죄의 발생비를 재산범죄 흉악범죄와 폭력범죄와 비교하여 살펴본 것으로 고령자범죄의 경우 교통범죄의 발생비가 다른 범죄유형에 비해 가장 높음을 확인할 수 있다. 즉, 2010년 교통범죄의 발생비는 296.1건으로 2011년 295.0건으로 다소 감소하는 듯 하였으나 이후 지속적으로 증가하여 2016년 534.0건으로 최고치를 기록하였다가 이후 다시 감소와 증가를 반복하여 2019년에는 512.5건으로 나타났다.

▶▶ <표 3-14> 고령자 교통범죄의 발생비 추이

(단위: 건, %)

	교통범죄		재산범죄		강력범죄(흉악)		강력범죄(폭력)	
	발생비	2010년 대비 증감률	발생비	2010년 대비 증감률	발생비	2010년 대비 증감률	발생비	2010년 대비 증감률
2010	296.1	-	203.6	-	10.0	-	169.2	-
2011	295.0	-0.4	200.5	-1.5	10.7	7.9	175.7	3.8
2012	323.0	9.1	257.8	26.6	13.4	34.6	192.1	13.5
2013	365.6	23.5	279.0	37.0	17.0	70.7	192.5	13.7
2014	444.1	50.0	315.0	54.7	19.5	96.2	216.9	28.2
2015	507.2	71.3	340.0	67.0	21.6	117.0	240.3	42.0
2016	534.0	80.4	377.4	85.4	23.4	135.3	249.9	47.7
2017	502.6	69.7	395.4	94.2	27.0	170.9	241.8	42.9
2018	488.3	64.9	429.0	110.7	26.5	166.4	253.2	49.6
2019	512.5	73.1	479.9	135.7	29.3	194.0	263.8	55.9

* 출처: 대검찰청 『2020범죄분석』 p.23, “주요 범죄군별 고령자범죄의 발생비 추이(2010년~2019년)”

** 발생비=(발생건수*100,000)/해당년도 주민등록 인구수

고령자 교통범죄의 세부 유형별 특징을 구체적으로 살펴보기 위해 교통범죄의 주요 죄명인 교통사고처리특례법과 도로교통법을 구분하여 살펴본 결과는 다음의 표와 같다²⁹⁾. 즉, 2019년의 경우 전체 연령의 교통범죄에서는 교통사고처리특례법 위반이 60%가 채 되지 않았으나 고령자 교통범죄에서는 80% 가까이 차지하는 것으로 나타나 고령자에 의한 교통범죄는 10건 중 8건이 교통사고 관련 범죄임을 예상할 수 있다. 한편, 전체연령에서는 교통사고처리특례법 위반 발생비의 경우 2011년 373.7건에서 증감을 반복하다가 2019년에는 384.9건으로 2011년 대비 다소 증가한 수준이었으나 고령자의 경우는 2011년 164건에서 매년 지속적으로 증가하여 2019년 371.1건으로 2배 이상 증가한 것으로 나타났다. 그리고 도로교통법의 발생비는 전체연령 집단에서는 2011년 634.7건에서 2013년까지 증가추세로 718.3건으로 최고치를 기록하였고 이후 증감을 반복하다가 2016년 이후 매년 감소하여 2019년에는 286.4건으로 약 55% 감소하였고 고령자 집단에서는 2011년 295건에서 증감을 반복하다가 2016년

29) 주요 죄명별 분포 현황의 경우는 검찰청의 범죄분석 자료를 사용하여 재구성한 것으로 2011-2013의 고령자는 61세 이상을 의미하며 2014년 이후부터는 고령자라는 별도의 카테고리를 통해 65세 이상을 의미함. 한편, 도로교통법의 경우 도로교통법, 도로교통법(무면허운전), 도로교통법(음주운전), 도로교통법(음주측정거부)을 포함한 발생건수임

이후 매년 감소하여 2019년에는 98.2건으로 약 66% 감소하였다.

▶▶ <표 3-15> 고령자의 교통범죄의 주요 죄명별 분포

(단위: 건, 발생비)

연도	전체 연령 교통범죄							고령자 교통범죄						
	계	교통사고처리특례법			도로교통법			계	교통사고처리특례법			도로교통법		
		건수	비율	발생비	건수	비율	발생비		건수	비율	발생비	건수	비율	발생비
2011	511,618	189,608	37.1	373.7	322,010	62.9	634.7	34,811	22,372	64.3	164	12,439	35.7	295
2012	519,084	193,484	37.3	379.8	325,600	62.7	639.1	37,286	23,864	64.0	171.8	13,422	36.0	305.4
2013	553,108	185,770	33.6	363.2	367,338	66.4	718.3	41,993	25,735	61.3	198.2	16,258	38.7	313.8
2014	465,638	193,099	41.5	376.2	272,539	58.5	531.0	27,871	17,099	61.4	262.2	10,772	38.6	165.2
2015	474,398	200,301	42.2	388.7	274,097	57.8	531.9	33,091	19,611	59.3	289.5	13,480	40.7	199
2016	482,755	193,032	40.0	373.4	289,723	60.0	560.4	36,028	21,123	58.6	301.9	14,905	41.4	213.1
2017	431,359	185,509	43.0	358.3	245,850	57.0	474.8	34,054	22,320	65.5	303.4	11,734	34.5	159.5
2018	373,888	192,030	51.4	370.5	181,858	48.6	350.9	34,304	26,141	76.2	341.7	8,163	23.8	106.7
2019	348,100	199,592	57.3	384.9	148,508	42.7	286.4	37,668	29,789	79.1	371.1	7,879	20.9	98.2

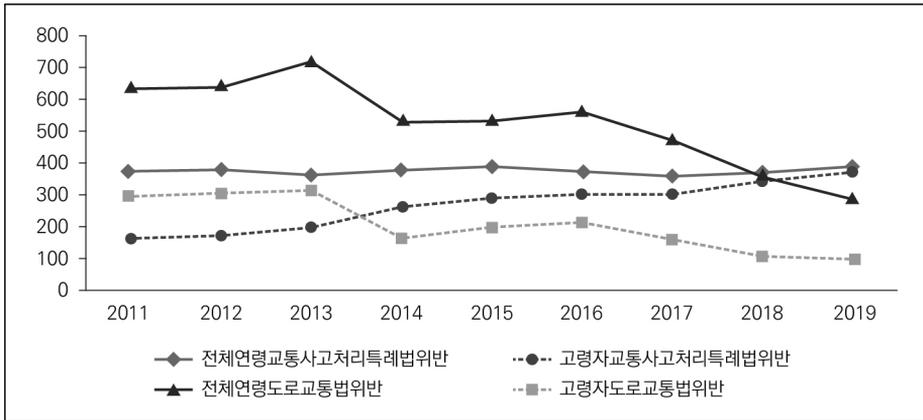
* 출처: CCJS, “범죄분석-전체범죄-범죄유형별 범죄발생상황-교통범죄-도로교통”,
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.5.20.

** 발생비=(발생건수*100000)/해당 년도의 주민등록인구

*** KOSIS 국가통계포털 “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”,
https://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?parentId=A.1&vwcd=MT_ZTITLE&menuId=M_01_01#content-group, 최종검색일: 2021.5.20.

즉, 아래의 그림은 지난 10년간 고령자 교통범죄의 주요 죄명별 발생비 분포를 살펴본 것으로 교통사고처리특례법위반의 경우 전체연령에서는 2011년 이후 발생비 변화가 크지 않은 반면 고령자집단의 경우는 2011년 대비 발생비가 지속적으로 증가하여 2019년에는 전체 연령의 교통사고처리특례법위반 발생비와 비슷한 수준까지 증가하였고 도로교통법위반의 경우는 전체 연령에 비해서 고령자 집단의 발생비가 상대적으로 낮기는 하지만 감소폭은 더 작았다.

▶▶▶ [그림 3-4] 고령자 교통범죄의 주요 죄명별 분포(발생비 기준)



* 출처: CCJS, “범죄분석-전체범죄-범죄유형별 범죄발생상황-교통범죄-도로교통”,
<https://www.crimstats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.5.20.
 ** 발생비=(발생건수*100000)/해당 년도의 주민등록인구
 *** KOSIS 국가통계포털 “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”,
https://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?parentId=A.1&vwcd=MT_ZTITLE&menuId=M_01_01#content-group, <표 3-15> 고령자의 교통범죄의 주요 죄명별 분포 재구성, 최종검색일: 2021.12.6.

다음의 표는 고령자 교통범죄의 주요 죄명별 점유율을 살펴본 것으로 교통사고처리 특례법과 도로교통법 모두 고령자 인구의 증가로 인하여 지난 10년간 고령자의 비율을 전반적으로 증가하는 경향을 보이고 있는 것으로 보이며 2019년의 점유율은 최고치를 기록하였다. 그리고 교통사고처리특례법 위반 건수에서 고령자 비율 증가폭이 도로교통법 위반 건수에서 보다 상대적으로 더 큰 것으로 나타났다. 즉, 교통사고처리 특례법의 경우 고령자의 비율이 2011년에는 11.8%였고 이후 증감을 반복하다가 2015년 이후 매년 증가하여 2019년에는 15% 가까이를 차지하였고 도로교통법의 경우는 2011년 3.9%에서 매년 소폭 증감을 반복하다가 2018년 4.5%에서 2019년에는 5.3%로 증가하였다.

▶▶▶ **〈표 3-16〉 고령자 교통범죄의 주요죄명별 차지 비율**

(단위: 건, %)

연도	계	교통사고처리특례법			도로교통법		
		전체연령 발생건수	고령자 발생건수	고령자 점유율	전체연령 발생건수	고령자 발생건수	고령자 점유율
2011	511,618	189,608	22,372	11.8	322,010	12,439	3.9
2012	519,084	193,484	23,864	12.3	325,600	13,422	4.1
2013	553,108	185,770	25,735	13.9	367,338	16,258	4.4
2014	465,638	193,099	17,099	8.9	272,539	10,772	4.0
2015	474,398	200,301	19,611	9.8	274,097	13,480	4.9
2016	482,755	193,032	21,123	10.9	289,723	14,905	5.1
2017	431,359	185,509	22,320	12.0	245,850	11,734	4.8
2018	373,888	192,030	26,141	13.6	181,858	8,163	4.5
2019	348,100	199,592	29,789	14.9	148,508	7,879	5.3

* 출처: CCJS, “범죄분석-전체범죄-범죄유형별 범죄발생상황-교통범죄-도로교통”,
<https://www.crimstats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.05.20./
 KOSIS 국가통계포털 “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”,
https://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?parentId=A.1&vwcd=MT_ZTITLE&menuld=M_01_01#content-group, 최종검색일: 2021.5.20.

앞서 살펴본 대로 고령자 교통범죄의 주요 죄명별 분포에서 나타나듯이 교통사고범죄가 많은 부분을 차지하는 것으로 나타나 경찰에서 접수 및 처리하는 인적피해가 기준인 교통사고 발생건수와 발생비를 중심으로 알아볼 필요가 있겠다. 아래의 표에서 나타나듯이 전체연령의 교통사고 발생건수와 발생비 모두 2011년 이후 전반적인 감소추세로 2011년 대비 2020년의 발생비의 경우 21% 이상의 감소폭을 보이고 있고 고령운전자의 교통사고 발생비는 2011년 대비 9.9%의 감소율을 보여 고령운전자의 교통사고 감소폭이 상대적으로 작은 것으로 나타났다.

▶▶▶ <표 3-17> 고령운전자의 교통사고 발생건수 및 발생비

(단위: 건, %)

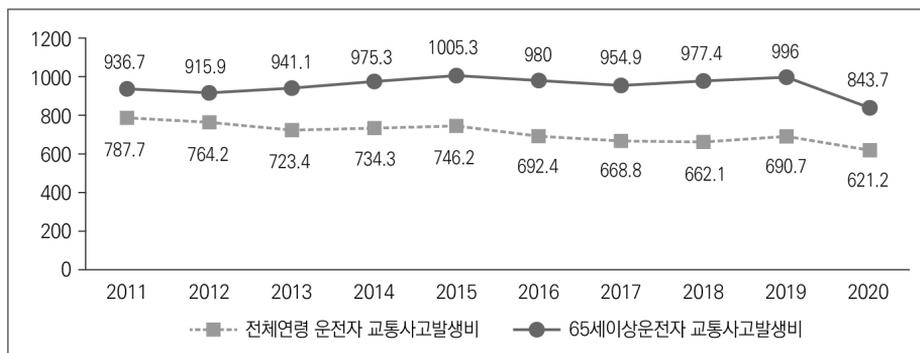
	전체연령 운전자 교통사고		65세이상 운전자 교통사고		
	발생건수	발생비	발생건수	발생비	교통사고 점유율
2011	214,654	787.7	13,596	936.7	6.3
2012	215,980	764.2	15,190	915.9	7.0
2013	208,693	723.4	17,590	941.1	8.4
2014	216,939	734.3	20,275	975.3	9.3
2015	226,058	746.2	23,063	1005.3	10.2
2016	215,955	692.4	24,429	980.0	11.3
2017	211,776	668.8	26,713	954.9	12.6
2018	212,941	662.1	30,012	977.4	14.1
2019	225,509	690.7	33,239	996.0	14.7
2020	206,184	621.2	31,072	843.7	15.1

* 출처: TAAS 교통사고분석시스템, “교통사고(경찰DB)-운전자관련- 가해운전자 연령층별 월별 교통사고” 재구성(연령미상제외), http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_ASA#, 최종검색일 2021.9.3.

** 발생비=(발생건수*100,000)/운전면허소지자 수

아래의 그림에서 나타나듯이 고령자 교통사고 발생비는 전체 연령 운전자의 교통사고 발생비에 비해 전반적으로 높게 나타나 고령자에 의한 교통사고 발생이 비고령자에 비해 많음을 확인할 수 있다. 또한 전체 연령의 운전자 교통사고 발생비는 전반적으로 감소하는 추세이지만 65세 이상의 고령운전자에 의한 교통사고 발생비는 2015년에 최고치를 기록하였다가 감소하는 듯하더니 2017년 이후 다시 증가하여 2019년에는 996.0건으로 나타났다.

▶▶ [그림 3-5] 교통사고 발생비 추이



* 출처: TAAS 교통사고분석시스템, “교통사고(경찰DB)-운전자관련- 가해운전자 연령층별 월별 교통사고” 재구성(연령미상제외), http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_ASA#, <표 3-17> 고령운전자의 교통사고 발생건수 및 발생비, 재구성, 최종검색일 2021.12.6.3.

▶▶ <표 3-18> 음주운전 단속 발생 현황

(단위: 건, %)

적발년 도	전체 단속 건수	65세 미만			65세 이상			
		단속건수	10만명당 발생비	2011년 대비 발생 비의 증감률	단속건수	점유율	10만명당 발생비	2011년 대비 발생 비의 증감률
2011	255,773	251,119	557.6	-	4,654	1.8	81.6	-
2012	245,422	240,627	535.1	-4.0	4,795	2.0	80.2	-1.7
2013	267,283	261,758	583.1	4.6	5,525	2.1	88.4	8.3
2014	248,924	243,163	542.7	-2.7	5,761	2.3	88.4	8.3
2015	240,203	233,930	522.7	-6.3	6,273	2.6	92.6	13.5
2016	224,270	217,970	487.6	-12.6	6,300	2.8	90.1	10.4
2017	202,237	195,967	441.1	-20.9	6,270	3.1	85.2	4.4
2018	159,877	154,077	348.8	-37.4	5,800	3.6	75.8	-7.1
2019	126,445	121,278	276.7	-50.4	5,167	4.1	64.4	-21.1
2020	114,184	108,335	250.0	-55.2	5,849	5.1	68.8	-15.7

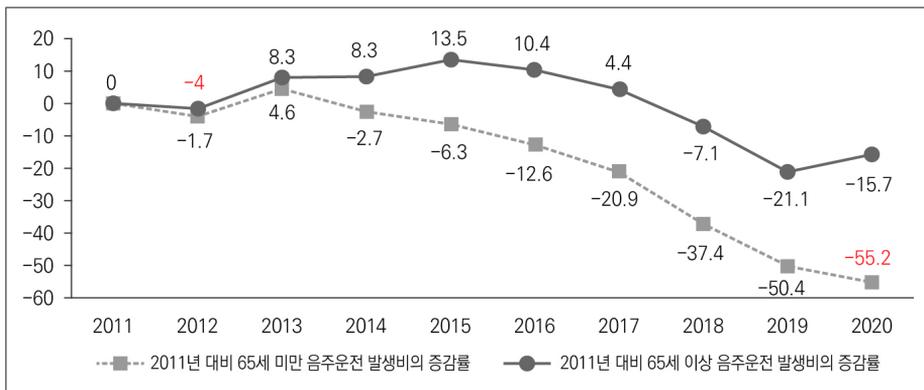
* 출처: 경찰청, 2010-2020년 음주운전 단속건수(연령별), 정보공개포털, <https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtIs/rqestDocDecsnNotie.do>, 정보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성, 최종검색일: 2021.12.6.

2011년부터 2020년까지의 음주운전 단속 발생 현황을 살펴보면 2011년 255,773건에서 2012년 245,422건으로 감소하였고 2013년에는 다소 증가하여 267,283건이었으며 2014년부터는 매년 감소하여 2020년에는 114,184건으로 나타났으며 고령자가

차지하는 비율이 2011년에는 1.8%에서 점차 증가하여 2020년에는 5% 이상을 차지하였다. 음주운전 단속 발생 현황을 65세 이상의 고령자와 비고령자로 구분하여 살펴본 결과 비고령자의 인구 10만명당 발생비의 경우는 2011년 557.6건에서 2012년 535.1건으로 감소하였고 2013년에는 583.1건으로 증가하였다가 2014년 이후 매년 감소하여 2020년에는 250.0건으로 나타나 2011년 대비 55% 이상의 감소를 보이고 있었다. 한편, 65세 이상의 고령자 발생비는 비고령자에 비해서는 상대적으로 낮았으며 연도별 발생비를 살펴보면 2011년 81.6건에서 2012년 다소 감소하는 듯하다가 증가하여 2015년에 92.6건으로 최고치를 기록하였고 이후 감소하여 2019년 64.4건으로 최저치를 보이다가 2020년에는 다시 증가하여 68.8건으로 나타나 비고령자의 음주단속 발생비 추이와는 다소 다르게 나타났다.

아래의 그래프에서 나타나듯이 65세 미만의 비고령자의 경우 음주운전 단속건수가 2013년 이후 매년 감소하고 있는 것은 분명해 보이며 특히 2018년 전후부터는 2011년 대비 감소폭이 커지는 것은 음주운전 차량에 목숨을 잃은 운창호씨 사고를 계기로 추진된 일명 운창호법 시행의 영향이 있을 것으로 예상할 수 있다. 한편, 65세 이상의 고령운전자의 경우는 2015년 이후부터 다소 감소하는 듯하다가 2020년에는 전년인 2019년 비해 증가하고 있으며 비고령운전자에 비해 지난 10년간 음주운전 단속 건수의 감소폭이 작았다.

▶▶ [그림 3-6] 음주운전 단속 발생비 추이



*출처: 경찰청, 2010-2020년 음주운전 단속건수(연령별), 정보공개포털, <https://www.open.go.kr/rqest/Mlrd/rqestDtIs/reqstDocDecsnNotie.do>. 정보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성, <표 3-18> 음주운전단속발생현황 재구성.

2. 고령자 교통범죄의 처리 현황

먼저, 지난 10년간 교통범죄에 대한 구속, 불구속 상황을 살펴보면 다음과 같다. 전체 연령의 교통범죄의 경우 전체 사건에서 구속된 비율은 2011년의 0.3%가 최고치였고 이후 감소하여 2013년부터는 2016년까지 0.1%대를 유지하다가 2017년에 0.2%로 증가하였고 2018년에는 0.1%, 2019년에는 0.2%, 2020년에는 0.2%를 차지하였다. 한편, 고령자 교통범죄의 경우는 2011년 이후 지금까지 전체 사건에서 구속된 비율은 0.1%를 유지하고 있었다. 이처럼 교통범죄 사건에서 구속되는 비율은 지극히 적었고 특히 고령자 교통범죄의 경우는 더욱 적음을 알 수 있었다.

▶▶ <표 3-19> 고령자 교통범죄의 구속 불구속 상황

(단위: 건, %)

연도	전체 연령 교통범죄					고령자 교통범죄				
	계	구속		불구속		계	구속		불구속	
		건수	비율	건수	비율		건수	비율	건수	비율
2011	547,883	1,400	0.3	546,483	99.7	19,894	26	0.1	19,868	99.9
2012	552,861	973	0.2	551,888	99.8	21,705	24	0.1	21,681	99.9
2013	582,845	850	0.1	581,995	99.9	24,731	21	0.1	24,710	99.9
2014	583,785	801	0.1	582,984	99.9	28,953	31	0.1	28,922	99.9
2015	608,423	815	0.1	607,608	99.9	34,342	31	0.1	34,311	99.9
2016	615,317	887	0.1	614,430	99.9	37,348	35	0.1	37,313	99.9
2017	516,559	780	0.2	515,779	99.8	35,569	25	0.1	35,544	99.9
2018	424,352	618	0.1	423,734	99.9	36,048	26	0.1	36,022	99.9
2019	392,989	654	0.2	392,335	99.8	39,485	32	0.1	39,453	99.9
2020	365,164	665	0.2	364,499	99.8	39,008	30	0.1	38,978	99.9
계	5,190,178	8,443	0.2	5,181,735	99.8	317,083	281	0.1	316,802	99.9

*출처: CCJS, “범죄통계-전체-범죄발생, 검거 및 처리-범죄자구속불구속상황(교통범죄 중 교통범죄(계))”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, CCJS, “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 구속불구속상황”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일 2021.9.17.

다음은 교통범죄의 송치의견 현황을 살펴본 것으로 2011년부터 2020년까지 발생한 교통범죄 사건에서 기소된 비율을 보면 전체 교통범죄사건에서 기소율은 약 60%로 약 40%대인 불기소율보다 높았고 고령자 교통범죄의 경우는 불기소 비율이 절반 이상을 차지하였다. 지난 10년간 연도별로 교통범죄 사건에서의 기소율 변화를 구체

적으로 살펴보면 전체 교통범죄의 경우 2011년에는 68.0%로 지금까지 가장 높았고 2015년까지 감소추세를 보이다가 이후 증가하여 2018년에는 61.8%였고 이후 감소하여 2020년에는 57.3%로 최저치를 기록하였다. 그리고 고령자 교통범죄의 경우는 2011년에 기소율이 50.9%로 절반 이상을 차지하는 불기소율(49.1%)보다 다소 높았으나 이후 감소하여 2015년에는 42.3%였고 이후 2017년까지 증가하다가 감소하여 2019년에는 40.8%로 최저치를 기록하였으나 2020년에는 다시 증가하여 41.3%를 차지하였다. 이처럼 교통범죄에서 기소율은 전반적으로 감소추세를 보이고 있으며 특히 고령자 교통범죄의 기소율은 불기소율보다 낮아 교통범죄 사건으로 인하여 고령자가 기소되는 경우는 비고령자에 비해 상대적으로 적은 것으로 나타났다. 즉 고령자의 교통범죄 기소율이 낮은 이유는 앞서 살펴본 ‘고령자 교통범죄의 주요 죄명별 분포’에서 나타나듯이 고령자 교통범죄의 약 80%가량이 교통사고처리특례법 위반으로 범죄 내용과 고령자라는 특수한 특성을 고려한 결과로 보인다.

▶▶▶ <표 3-20> 고령자 교통범죄의 송치의견 현황

(단위: 건, %)

연도	전체 연령 교통범죄					고령자 교통범죄				
	계	기소		불기소		계	기소		불기소	
		건수	비율	건수	비율		건수	비율	건수	비율
2011	547,454	372,542	68.0	174,912	32.0	19,891	10,132	50.9	9,759	49.1
2012	552,470	355,518	64.4	196,952	35.6	21,701	10,439	48.1	11,262	51.9
2013	582,487	374,963	64.4	207,524	35.6	24,720	11,505	46.5	13,215	53.5
2014	583,508	357,868	61.3	225,640	38.7	28,948	12,654	43.7	16,294	56.3
2015	608,172	357,743	58.8	250,429	41.2	34,331	14,529	42.3	19,802	57.7
2016	615,057	362,106	58.9	252,951	41.1	37,341	15,819	42.4	21,522	57.6
2017	516,336	317,735	61.5	198,601	38.5	35,553	15,776	44.4	19,777	55.6
2018	424,123	262,049	61.8	162,074	38.2	36,043	15,553	43.2	20,490	56.8
2019	392,757	225,517	57.4	167,240	42.6	39,470	16,101	40.8	23,369	59.2
2020	365,164	209,193	57.3	155,736	42.6	39,008	16,109	41.3	22,885	58.7
계	5,187,528	3,195,234	61.6	1,992,059	38.4	317,006	138,617	43.7	155,490	49.0

*출처: CCJS, “범죄통계-전체-범죄발생, 검거 및 처리-범죄자송치의견, 기소·불기소”
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, CCJS, “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 송치의견, 기소·불기소”,
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일 2021.9.17.

제3절 | 고령자 교통범죄 특징 분석

1. 고령자 교통범죄의 성별 분포

아래의 표는 교통범죄자의 성별 비율을 살펴본 것으로 전체 연령의 교통범죄자 가운데 남성이 차지하는 비율은 2012년에 86.5%에서 점차 감소하여 2019년에는 81.9%로 최저치를 보였다가 2020년에는 82.1%로 다소 증가하였다. 한편, 고령자 교통범죄에서 남성이 차지하는 비율은 2012년에는 94.3%였고 2013년에 다소 증가하는 듯 하다가 이후부터는 매년 지속적으로 감소하여 2019년에는 89.1%로 최저치를 기록하였다가 2020년에는 89.2%로 다소 증가하였다. 즉, 전체 연령의 교통범죄와 고령자 교통범죄 모두 남성이 대부분이 저지르는 것으로 나타났고 특히 고령자 교통범죄의 경우 남성이 차지하는 비율이 90% 이상으로 전체 연령 교통범죄에 비해서는 남성이 저지르는 경우가 더 많았다. 이는 교통범죄 역시 다른 범죄유형과 마찬가지로 여성보다는 남성이 주로 저지르며 특히 고령자 교통범죄의 경우에는 그러한 경향이 더욱 뚜렷했다.

▶▶▶ <표 3-21> 고령교통범죄자 성별 비율

(단위: 건, %)

연도	전체 연령 교통범죄						고령자 교통범죄					
	계	남		여		계	남		여			
		건수	비율	건수	비율		건수	비율	건수	비율		
2012	512,076	443,054	86.5	69,022	13.5	21,705	20,474	94.3	1,231	5.7		
2013	536,756	463,947	86.4	72,809	13.6	24,731	23,353	94.4	1,378	5.6		
2014	533,126	456,358	85.6	76,768	14.4	28,953	27,017	93.3	1,936	6.7		
2015	549,374	467,654	85.1	81,720	14.9	34,342	31,855	92.8	2,487	7.2		
2016	555,352	473,064	85.2	82,288	14.8	37,348	34,421	92.2	2,927	7.8		
2017	484,552	410,337	84.7	74,215	15.3	35,569	32,633	91.7	2,936	8.3		
2018	413,147	344,696	83.4	68,451	16.6	36,048	32,810	91.0	3,238	9.0		
2019	383,717	314,424	81.9	69,293	18.1	39,485	35,178	89.1	4,307	10.9		
2020	356,446	292,808	82.1	63,638	17.9	39,008	34,797	89.2	4,211	10.8		
계	4,324,546	3,666,342	84.8	658,204	15.2	297,189	272,538	91.7	24,651	8.3		

*출처: CCJS, “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 범행시 성별 연령”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, / “범죄통계-범죄자특성-범죄자 범행시 성별연령”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일 2021.9.17.

2. 고령자 교통범죄의 연령별 분포

아래의 표는 2011년부터 2020년까지의 고령 교통범죄자 연령별 분포를 나타낸 것으로 '65세 이상 70세 이하'인 경우가 전체의 약 60%를 차지하고 있었다. 즉, 고령자 교통범죄 전체 건수에서 65세 이상 70세 이하가 차지하는 비율이 2011년에는 65.9%로 이후 지속적으로 감소하여 2016년에는 59.5%를 차지하였고 2017년 이후 소폭 증감을 반복하다가 2020년에는 57.8%로 나타났다. 이처럼 고령자 교통범죄의 경우 65세 이상 70세 이하인 경우가 상대적으로 많기는 하지만 10년 전과 비교해보면 71세 이상의 고령자 교통범죄 발생 건수가 차지하는 비율이 증가하고 있음을 알 수 있었다(2011년 34.1%→2020년 42.2%).

▶▶▶ <표 3-22> 고령교통범죄자의 연령별 분포

(단위: 건, %)

연도	고령자 교통범죄				
	계	65이상-70세 이하		71세 이상	
		건수	비율	건수	비율
2011	19,894	13,120	65.9	6,774	34.1
2012	21,705	14,069	64.8	7,636	35.2
2013	24,731	15,657	63.3	9,074	36.7
2014	28,953	17,694	61.1	11,259	38.9
2015	34,342	20,542	59.8	13,800	40.2
2016	37,348	22,238	59.5	15,110	40.5
2017	35,569	21,420	60.2	14,149	39.8
2018	36,048	21,409	59.4	14,639	40.6
2019	39,485	22,651	57.4	16,834	42.6
2020	39,008	22,537	57.8	16,471	42.2
계	317,083	191,337	60.3	125,746	39.7

*출처: CCJS, “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 범행시 성별 연령”,
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일 2021.9.17.

고령자 교통범죄의 80%가량이 교통사고처리특례법 위반인 경우로 고령운전자의 연령을 세분화하여 살펴보고 있는 교통사고 관련 통계자료를 통해 보다 구체적으로 살펴볼 필요가 있겠다. 아래의 표에서 나타나듯이 고령운전자에 의한 교통사고의 연

령별 분포를 살펴보면 65세 이상 69세 이하의 경우가 전체의 절반 가까이를 차지하고 있으며 연령이 높아질수록 차지하는 비율이 낮아지는 경향이 있었다. 지난 5년간 연도별 세부 연령별 분포를 구체적으로 살펴보면 65세 이상 69세 이하 집단과 70세 이상 74세 이하 집단은 5년 전에 비해 차지하는 비율이 감소 추세이지만(65세 이상 69세 이하 집단:50.0%→47.3%, 70세 이상 74세 이하 집단:30.0%→28.9%) 75세 이상의 고령운전자의 사고 건수가 차지하는 비율은 점차 증가하고 있었다. 즉, 75세 이상 79세 이하 집단에서는 2015년에는 해당 비율이 14.6%였으나 2019년에는 16.1%였고 80세 이상 84세 이하 집단에서는 4.2%에서 6.2%로, 85세 이상의 집단에서는 1.2%에서 1.6%로 증가한 것이다.

▶▶▶ <표 3-23> 고령운전자 사고 연령별 현황

(단위: 건, %)

연도	고령운전자사고 건수										
	합계	65-69세		70-74세		75-79세		80-84세		85세이상	
		건수	비율	건수	비율	건수	비율	건수	비율	건수	비율
2015	23,063	11,527	50.0	6,917	30.0	3,367	14.6	974	4.2	278	1.2
2016	24,429	12,288	50.3	6,938	28.4	3,662	15.0	1,240	5.1	301	1.3
2017	26,713	13,095	49.0	7,432	27.8	4,302	16.1	1,452	5.4	432	1.6
2018	30,012	14,444	48.1	8,412	28.0	4,932	16.4	1,711	5.7	513	1.7
2019	33,239	15,709	47.3	9,592	28.9	5,341	16.1	2,075	6.2	522	1.6
계	137,456	67,063	48.8	39,291	28.6	21,604	15.7	7,452	5.4	2,046	1.5

*출처: 도로교통공단, 『2015~2019년 교통사고 통계분석』, 교통사고분석시스템 통계보고서, http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStaticReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_TAA. 최종검색일: 2021.5.31.

3. 고령자 교통범죄의 직업 분포

다음의 표는 고령자 교통범죄의 직업 분포를 살펴본 것으로 2011년에는 직업이 없는 경우가 전체의 33.5%로 가장 많았고 그 다음으로 피고용자(32.4%), 자영업자(31.1%) 등의 순이었으며 2012년에는 피고용자(33.0%), 무직(32.8%), 자영업자(31.1%) 등의 순으로 나타났다. 2013년부터 2016년까지는 2011과 마찬가지로 무직, 피고용자, 자영업자의 순으로 나타났고 2017년부터 2020년까지는 피고용자, 무직, 자영업자

등의 순이었다. 즉, 빠른 고령화 추세와 함께 고령층의 적극적 경제적 활동 참여 등으로 고령의 교통범죄자 경우에도 무직이 차지하는 비율이 점차 줄어들고 피고용자 등의 직업을 지닌 경우가 점차 증가하고 있었다.

▶▶ <표 3-24> 고령자 교통범죄 직업분포

(단위: 명, %)

연도	계	자영업자	피고용자	전문직	공무원	학생	주부	무직
2011	19,381	6,020	6,283	333	4	4	253	6,484
	100	31.1	32.4	1.7	0.0	0.0	1.3	33.5
2012	20,941	6,421	6,901	373	3	1	368	6,874
	100	30.7	33.0	1.8	0.0	0.0	1.8	32.8
2013	22,605	6,934	7,226	344	3	1	414	7,683
	100	30.7	32.0	1.5	0.0	0.0	1.8	34.0
2014	26,216	7,841	8,333	378	5	2	598	9,059
	100	29.9	31.8	1.4	0.0	0.0	2.3	34.6
2015	33,247	9,342	10,963	605	2	2	830	11,503
	100	28.1	33.0	1.8	0.0	0.0	2.5	34.6
2016	35,387	10,044	11,842	674	3	7	901	11,916
	100	28.4	33.5	1.9	0.0	0.0	2.6	33.7
2017	33,952	9,268	12,383	595	8	6	876	10,816
	100	27.3	36.5	1.8	0.0	0.0	2.6	31.9
2018	34,498	8,875	13,407	620	4	6	994	10,592
	100	25.7	38.9	1.8	0.0	0.0	2.9	30.7
2019	36,305	9,190	13,895	689	5	6	1,259	11,261
	100	25.3	38.3	1.9	0.0	0.0	3.5	31.0
2020	34,222	8,645	12,450	585	8	7	1,147	11,380
	100	25.3	36.4	1.7	0.0	0.0	3.4	33.3

*출처: CCJS, “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 직업”,
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.9.17.

4. 고령자 교통범죄의 전과 여부 및 횡수 분포

다음의 표는 고령교통범죄자의 전과 여부별 분포를 나타낸 것으로 전체 연령의 교통범죄자와의 비교를 할 수 있도록 하였다. 먼저, 전체 연령의 교통범죄의 경우는 2011년에 전과가 없는 경우가 있는 경우보다 약간 더 많았으나 2012년부터는 교통범

죄자 가운데 전과가 있는 경우가 60% 이상을 차지하게 되었다. 즉, 2012년에 전체 교통범죄자 가운데 전과가 있는 경우가 63.7%였고 이후 소폭 증감을 반복하다가 2016년 66.8%로 최고치를 기록하였고 이후부터는 그 비율이 매년 감소하여 2019년에는 2012년과 동일하게 63.7%로 나타났다가 2020년에 다소 증가하여 64.6%였다. 65세 이상의 교통범죄자집단의 경우 역시 2011년에는 전과가 없는 경우가 전과가 있는 경우보다 더 많았지만 2012년부터는 전과가 있는 경우가 약 70% 정도를 차지하는 것으로 나타났다. 고령 교통범죄자 집단의 전과 여부 분포를 연도별로 구체적으로 살펴보면 2012년에는 전과가 있는 경우가 68.0%였고 이후 소폭 증가와 감소를 반복하다가 2017년에 74.7%로 최고치를 기록하고 이후부터는 감소하여 2019년에는 73.5%를 차지하였고 2020년에는 다소 증가하여 74.9%로 나타났다. 즉, 고령 교통범죄자 집단에서 전과가 없는 비율이 2017년부터 다소 증가하는 추세이기는 하지만 전체 연령의 교통범죄자에 비해 고령 교통범죄자의 경우 전과가 있는 경우가 상대적으로 더 많음을 알 수 있었다.

▶▶ <표 3-25> 고령자의 교통범죄자의 전과여부 현황

(단위: 명, %)

연도	전체 연령 교통범죄					고령자 교통범죄				
	계 (미상 제외)	전과있음		전과없음		계 (미상 제외)	전과있음		전과없음	
		건수	비율	건수	비율		건수	비율	건수	비율
2011	524,350	261,196	49.8	263,154	50.2	19,894	8,531	42.9	11,363	57.1
2012	395,786	252,207	63.7	143,579	36.3	13,478	9,170	68.0	4,308	32.0
2013	413,433	269,280	65.1	144,153	34.9	14,779	10,487	71.0	4,292	29.0
2014	396,694	257,373	64.9	139,321	35.1	16,417	11,519	70.2	4,898	29.8
2015	391,513	256,453	65.5	135,060	34.5	18,164	13,161	72.5	5,003	27.5
2016	389,955	260,429	66.8	129,526	33.2	19,159	14,081	73.5	5,078	26.5
2017	340,769	224,631	65.9	116,138	34.1	18,696	13,961	74.7	4,735	25.3
2018	278,441	180,884	65.0	97,557	35.0	18,023	13,328	73.9	4,695	26.1
2019	240,650	153,183	63.7	87,467	36.3	18,498	13,595	73.5	4,903	26.5
2020	222,224	143,557	64.6	78,667	35.4	18,187	13,626	74.9	4,561	25.1
계	3,593,815	2,259,193	62.9	1,334,622	37.1	175,295	121,459	69.3	53,836	30.7

*출처: CCJS, “범죄통계-전과관련특성-범죄자유형-범죄자범행시전과여부 및 횡수·고령범죄자범행시 전과 여부 및 횡수”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일 2021. 9.17.

한편, 아래의 표에서처럼 고령자 교통범죄의 전과 횟수를 구체적으로 구분하여 살펴보면 전과 6범 이상이 차지하는 비율이 2011년 이후부터 지속적으로 증가하는 것으로 나타났다. 즉, 전과가 있는 경우를 세분화해서 살펴보면 전과가 없는 경우와, 전과1범, 전과2범, 전과3범, 전과4범, 전과5범이 차지하는 비율은 증가와 증감을 반복하는 경향을 보이고 있지만 전과6범 이상이 차지하는 비율은 2011년 10.6%에서 매년 증가하여 2013년부터는 전과 없는 경우를 제외하고는 전과6범 이상이 차지하는 비율이 가장 높았고 이후로도 계속적으로 증가하여 2020년에는 25.0%를 차지하여 전과 없는 집단이 차지하는 비율인 25.1%와 불과 0.1% 차이였다.

» **〈표 3-26〉 고령자 교통범죄 전과 횟수**

(단위: 명, %)

연도	계 (미상제외)	전과 없음		전과1범		전과2범		전과3범		전과4범		전과5범		전과6범 이상	
		인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율
2011	19,894	11,363	57.1	2,263	11.4	1,543	7.8	1,229	6.2	808	4.1	576	2.9	2,112	10.6
2012	13,478	4,308	32.0	2,350	17.4	1,698	12.6	1,218	9.0	932	6.9	682	5.1	2,290	17.0
2013	14,779	4,292	29.0	2,608	17.6	1,897	12.8	1,433	9.7	1,084	7.3	750	5.1	2,715	18.4
2014	16,417	4,898	29.8	2,806	17.1	2,090	12.7	1,533	9.3	1,131	6.9	837	5.1	3,122	19.0
2015	18,164	5,003	27.5	3,180	17.5	2,358	13.0	1,635	9.0	1,272	7.0	949	5.2	3,767	20.7
2016	19,159	5,078	26.5	3,258	17.0	2,411	12.6	1,828	9.5	1,377	7.2	1,102	5.8	4,105	21.4
2017	18,696	4,735	25.3	3,129	16.7	2,415	12.9	1,806	9.7	1,302	7.0	1,111	5.9	4,198	22.5
2018	18,023	4,695	26.1	2,980	16.5	2,255	12.5	1,683	9.3	1,322	7.3	1,016	5.6	4,072	22.6
2019	18,498	4,903	26.5	3,062	16.6	2,243	12.1	1,761	9.5	1,288	7.0	992	5.4	4,249	23.0
2020	18,187	4,561	25.1	2,791	15.3	2,228	12.3	1,730	9.5	1,270	7.0	1,055	5.8	4,552	25.0
계	175,295	53,836	30.7	28,427	16.2	21,138	12.1	15,856	9.0	11,786	6.7	9,070	5.2	35,182	20.1

*출처: CCJS, “범죄통계-전과관련특성-범죄자유형-고령범죄자범행시 전과여부 및 횟수”,
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.9.17.

전체 연령의 교통범죄의 전과 횟수별 분포와 고령자 교통범죄의 전과 횟수 분포가 어떻게 다른지 살펴보기 위해 전체 연령의 교통범죄의 전과 횟수별 분포를 살펴본 결과 전과 6범 이상이 차지하는 비율이 지난 10년간 전반적으로 증가 추세이기는 하지만 고령자 교통범죄에 비해서는 차지하는 비율과 증가폭이 크지 않았다. 즉, 고령

자 교통범죄의 경우 전과가 없는 집단과 전과1범, 전과2범이 차지하는 비율이 2012년 이후 전반적으로 감소하는 추세이지만 전과 3범과 전과4범, 전과5범, 전과6범 이상인 경우는 증가추세이며 특히 전과 6범 이상의 증가폭이 크다.

▶▶ <표 3-27> 전체 연령의 교통범죄 전과 횟수

(단위: 명, %)

연도	계 (미상 제외)	전과없음		전과1범		전과2범		전과3범		전과4범		전과5범		전과6범 이상	
		인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율	인원	비율
2011	524,350	263,154	50.2	74,162	14.1	49,783	9.5	34,949	6.7	24,351	4.6	17,657	3.4	60,294	11.5
2012	395,786	143,579	36.3	72,948	18.4	47,217	11.9	33,255	8.4	23,337	5.9	16,829	4.3	58,621	14.8
2013	413,433	144,153	34.9	76,308	18.5	51,006	12.3	34,915	8.4	24,777	6.0	18,344	4.4	63,930	15.5
2014	396,694	139,321	35.1	72,588	18.3	48,492	12.2	32,883	8.3	23,495	5.9	17,345	4.4	62,570	15.8
2015	391,513	135,060	34.5	70,354	18.0	47,339	12.1	32,373	8.3	23,907	6.1	17,454	4.5	65,026	16.6
2016	389,955	129,526	33.2	69,073	17.7	46,899	12.0	32,859	8.4	24,147	6.2	18,368	4.7	69,083	17.7
2017	340,769	116,138	34.1	60,565	17.8	40,975	12.0	28,334	8.3	20,356	6.0	15,237	4.5	59,164	17.4
2018	278,441	97,557	35.0	48,734	17.5	32,584	11.7	22,560	8.1	16,476	5.9	12,151	4.4	48,379	17.4
2019	240,650	87,467	36.3	41,134	17.1	27,037	11.2	18,981	7.9	13,768	5.7	10,313	4.3	41,950	17.4
2020	222,224	78,667	35.4	37,206	16.7	24,515	11.0	17,964	8.1	12,928	5.8	9,687	4.4	41,257	18.6
계	3,593,815	1,334,622	37.1	623,072	17.3	415,847	11.6	289,073	8.0	207,542	5.8	153,385	4.3	570,274	15.9

*출처: CCJS, “범죄통계-전과관련특성”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.9.17.

다음의 표는 고령교통범죄자의 재범 종류를 전체 연령의 교통범죄자와 비교해서 살펴본 것으로 고령자 교통범죄와 전체 연령의 교통범죄 모두 동종전과인 경우보다는 이종전과를 지닌 경우가 더 많았으나 고령자 교통범죄에서 이종전과가 차지하는 비율이 전체 연령의 교통범죄에 비해서 전반적으로 더 높았다. 즉, 전체 연령의 교통범죄에서는 이종전과의 비율이 2011년에는 56.8%였고 이후 소폭 증감을 반복하다가 2016년 이후부터 지속적으로 증가하여 2020년에는 전년도와 같은 수준인 62.5%로 최고치를 기록하였다. 그리고 고령자 교통범죄에서는 이종전과의 비율이 2011년 64.5%에서 2012년에 다소 증가하여 66.4%로 최고치를 보였다가 이후 감소하여 2017년에는

63.4%로 최저치를 기록하였고 이후 소폭 증감을 반복하다가 2020년에는 65.7%였다. 앞서 살펴본 고령자의 교통범죄 전과 횡수 분포와 함께 생각해보면 고령자의 교통범죄자는 과거 다른 유형의 범죄를 저지른 경험이 있는 경우가 많고 그 횡수 역시 다른 연령에 비해 많은 것으로 보인다. 물론 이러한 결과는 연령의 효과가 있기도 하겠지만 교통범죄자의 경우 절도와 폭행 등의 범죄 경력을 가지고 있는 가능성이 높다는 기존의 연구결과(Rose, 2000; Chenery et al., 1999; Corbett, 2010:6에서 재인용)가 고령운전자 집단에서 보다 분명하게 드러난 것으로 볼 수 있겠다.

▶▶ <표 3-28> 고령교통범죄자의 재범 종류

(단위: 명, %)

연도	전체 연령 교통범죄					고령자 교통범죄				
	계 (미상제외)	동종전과		이종전과		계 (미상제외)	동종전과		이종전과	
		건수	비율	건수	비율		건수	비율	건수	비율
2011	253,502	109,468	43.2	144,034	56.8	7,909	2,807	35.5	5,102	64.5
2012	259,955	102,868	39.6	157,087	60.4	9,238	3,101	33.6	6,137	66.4
2013	275,880	112,307	40.7	163,573	59.3	10,628	3,580	33.7	7,048	66.3
2014	258,330	105,456	40.8	152,874	59.2	11,410	3,894	34.1	7,516	65.9
2015	256,826	105,882	41.2	150,944	58.8	13,129	4,532	34.5	8,597	65.5
2016	260,344	107,173	41.2	153,171	58.8	13,994	4,903	35.0	9,091	65.0
2017	224,720	91,005	40.5	133,715	59.5	13,888	5,079	36.6	8,809	63.4
2018	179,640	71,415	39.8	108,225	60.2	13,164	4,676	35.5	8,488	64.5
2019	152,778	57,294	37.5	95,484	62.5	13,455	4,607	34.2	8,848	65.8
2020	143,499	53,821	37.5	89,678	62.5	13,531	4,642	34.3	8,889	65.7
계	2,265,474	916,689	40.5	1,348,785	59.5	120,346	41,821	34.8	78,525	65.2

* 출처: CCJS, “범죄통계-전과관련 특성- 재범자 재범종류 및 기간”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, CCJS, “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 재범종류 및 기간”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 최종검색일: 2021.9.17.

이 장에서는 공식통계를 통한 고령자 교통범죄 발생 실태를 살펴보았다. 그 결과는 다음과 같다. 먼저, 전반적인 교통여건을 살펴본 결과 지난 10년간 운전면허소지자와 자동차등록대수, 교통량 등의 증가율에 비해 도로연장과 같은 도로확충의 수준이 못

미치고 있었으며 우리나라 고령 인구의 빠른 증가와 함께 65세 이상의 운전면허소지자 비율의 증가 속도가 가파르게 나타나고 있었다. 두 번째, 지난 10년간 교통범죄에서 고령자가 차지하는 비율의 증감률을 살펴본 결과 교통범죄에서 고령자가 차지하는 비율의 증가 속도는 고령인구의 증가와 고령의 운전면허소지자의 증가보다 더 빠른 것으로 나타났고 교통범죄에서 고령자 발생비가 재산범죄와 강력범죄와 같은 주요 지표범죄 가운데 가장 높았다. 이는 오늘날 고령사회에서 고령인구의 사회경제적 활동의 증가로 고령자가 운전을 할 기회가 많아진 사회적 상황의 변화가 있었기 때문이다. 세 번째, 고령자에 의한 교통범죄는 10건 중 8건이 교통사고처리특례법위반으로 전체 연령의 교통범죄와 비교하여 교통사고처리특례법위반 발생 비율이 상대적으로 높은 편이었다. 그리고 전체연령에서는 교통사고처리특례법위반의 변화가 10년 전과 그 차이가 크지 않은 반면 고령자에 의한 교통범죄의 경우는 매년 가파르게 증가하면서 전체 연령의 발생비와 그 차이를 좁혀가고 있었다. 네 번째, 고령자에 의한 교통범죄 가운데 도로교통법위반의 경우 전체 연령에 비해 발생비 자체가 낮기는 하지만 전체 연령에서의 감소폭에 비해 고령자의 감소폭은 상당히 작은 편이었다. 다섯 번째, 지난 10년간 음주운전 단속 건수를 통해 고령자의 교통범죄 발생 실태를 살펴본 결과 전체적으로 감소 비고령자에 비해 음주운전 단속 건수의 감소폭이 작았다. 여섯 번째, 교통범죄의 구속 및 불구속 상황을 살펴본 결과 교통범죄 사건에서 구속되는 비율은 지극히 적었고 특히 고령자 교통범죄의 경우는 더욱 적었다. 일곱 번째, 교통범죄의 송치의견 현황을 살펴본 결과 교통범죄에서 기소율은 전반적으로 감소추세이며 고령자 교통범죄의 기소율은 불기소율보다 낮아 교통범죄 사건으로 인하여 고령자가 기소되는 경우는 비고령자에 비해 상대적으로 적은 것으로 나타났다. 즉 고령자의 교통범죄 기소율이 낮은 이유는 고령자 교통범죄의 약 80%가량이 교통사고처리특례법 위반으로 해당 범죄내용과 고령자라는 특수한 특성을 고려한 결과로 보인다. 여덟 번째, 교통범죄자의 성별 비율을 살펴본 결과 교통범죄 역시 다른 범죄유형과 마찬가지로 여성보다는 남성이 주로 저지르며 특히 고령자 교통범죄의 경우에는 그러한 경향이 더욱 뚜렷했다. 아홉 번째, 고령자 교통범죄의 경우 65세 이상 70세 이하인 경우가 상대적으로 많기는 하지만 10년 전과 비교해보면 71세 이상의 고령자 교통범죄 발생 건수가 차지하는 비율이 증가하였다. 열 번째, 고령자 교통범죄의 직업 분포를 살펴본

결과 빠른 고령화 추세와 함께 고령층의 적극적 경제적 활동 참여 등으로 고령의 교통범죄자 경우에도 무직이 차지하는 비율이 점차 줄어들고 피고용자 등의 직업을 지닌 경우가 점차 증가하고 있었다. 마지막으로 교통범죄자의 전과 여부 및 횡수와 재범 종류별 분포를 보면 고령 교통범죄자의 경우 전체 연령의 교통범죄자에 비해 전과가 있는 경우가 상대적으로 더 많았고 2011년 이후 지금까지 전과6범 이상이 차지하는 비율이 계속적으로 증가하였으며 고령자 교통범죄에서 이중전과가 차지하는 비율이 전체 연령의 교통범죄에 비해서 전반적으로 더 높았다. 이러한 결과는 연령의 효과가 있기도 하겠지만 교통범죄자의 경우 절도와 폭행 등의 범죄 경력을 가지고 있는 가능성이 높다는 기존의 연구결과(Rose, 2000; Chenery et al., 1999; Corbett, 2010:6에서 재인용)가 고령운전자 집단에서 보다 분명하게 드러난 것으로 볼 수 있겠다.

제 4 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

연구내용 및 연구방법

최 수 형

제4장

연구내용 및 연구방법

제1절 | 연구내용

이 연구는 서울·경기도의 최근 1년간 운전 경험이 있는 65세 이상의 고령자를 대상으로 설문조사와 심층면접조사를 통해 평소 운전 시 경험과 인식, 교통범죄에 대한 태도, 교통범죄 경험과 관련 요인, 정책에 대한 태도 등을 파악하고자 하였다. 그리고 고령자의 인식과 경험을 보다 정확하게 이해하기 위해 비교집단으로 65세 미만의 비고령자도 함께 조사하였다. 교통범죄의 특성상 운전자가 저지르는 경우가 대부분으로 도로환경과 운전 관련 인식과 경험이 중요함에 따라 조사대상을 지난 1년간 운전 경험이 있는 고령자로 하였다. 한편, 이 연구에서는 고령자 집단을 초기고령자와 후기고령자로 구분하여 고령자 집단 내 차이에 대해서도 살펴보고자 한다. 고령자 집단 내 차이를 살펴보고자 하는 것은 단순히 연령의 증가로 인한 차이를 보여주고자 함이 아니라 고령자 집단 내의 운전 관련 상황이나 경험, 교통범죄관련 의식이나 경험 등의 다양한 차이를 보일 수 있기 때문이다(오주석 외, 2015). 연구 내용은 다음과 같다.

먼저, 고령자의 운전 관련 상황을 이해하기 위해 평소 운전하는 차종과 운전 경력, 운전 빈도, 운전의 주요 목적과 같은 일반적인 운전 관련 변수와 더불어 운전 상황에서 직면하는 어려움에 대해 구체적으로 살펴보았다. 이를 통해 고령자가 실제로 겪는 운전의 어려움을 파악하여 고령자 맞춤형 도로 환경적 요인 개선 등 변화가 필요한 부분을 검토할 수 있을 것이다.

두 번째 고령자의 도로환경에 대한 인식을 살펴보기 위해 사고위험성과 도로 위

물리적/사회적 무질서에 대한 인식에 대해 알아보면서 비고령자와의 차이를 파악하고자 한다.

세 번째, 고령자의 교통범죄에 대한 태도를 살펴보기 위해 교통법규위반에 대한 우호적 태도와 교통법규위반에 대한 주변 사람의 태도, 교통법규와 관련 정책에 대한 인지 수준과 태도 등을 알아보았다. 이는 고령자의 교통범죄에 대한 일반적 태도와 함께 관련 법제도 정책에 대한 인식을 살펴볼 수 있는 것으로 교통범죄 예방을 위한 정책 개발에 있어서 고령자의 니즈를 파악할 수 있을 것으로 보인다.

네 번째 교통범죄를 억제할 수 있는 요인으로 고령자의 교통범죄 관련 법적 지식과 처벌의 확실성에 대한 공식적 억제, 단속 신뢰에 대한 인식을 살펴보면서 비고령자와는 어떠한 차이를 보이는지 파악하고자 한다.

다섯 번째, 고령자의 교통범죄 경험 수준을 파악하기 위해 교통범죄를 운전 시 휴대전화 사용 등의 도로질서위반 행위, 난폭운전과 같은 폭력운전, 음주운전, 교통사고 가해 행위로 구분하여 유형별 경험 실태를 살펴보고 교통범죄 경험에 영향을 주는 요인이 무엇인지 알아본다. 즉, 운전자의 사회인구학적 특성, 운전 관련 특성, 도로환경에 대한 인식, 교통범죄에 대한 태도 등 고령자의 교통범죄와 관련되는 요인들을 이해하고자 하였다.

제2절 | 연구방법

1. 자료 수집

이 연구는 고령자의 교통범죄를 이해하기 위해 일반 자동차 운전자를 대상으로 교통범죄에 대한 인식과 관련 경험과 요인 등을 파악하기 위해 서울과 경기도에 거주하는 65세 이상의 자동차 운전자 1,000명과 비교집단인 65세 미만의 자동차 운전자 1,000명을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 서울과 경기도로 조사지역을 제한한 이유는 현재 서울과 경기도 지역의 운전면허소지자가 차지하는 비율이 60% 이상을 차지하고 있다는 점과 더불어 고령자 대상 조사의 어려움과 비교집단 조사대상 포함

등이 반영된 연구 예산과 코로나 등으로 인한 조사 기간 등 제한적인 연구 환경적 특징을 고려할 수밖에 없었기 때문이다. 또한 자동차 운전자로 한정할 이유는 고령자의 경우 2종 소형과 원동기 운전자인 경우는 상대적으로 많지 않고 2종 소형과 원동기 운전자의 운전환경과 상황적인 요인들이 다를 것이라고 판단하였기 때문이다.

이 연구의 조사대상 표집과정은 다음과 같다. 먼저, 서울시와 경기도 지역의 운전면허소지자 수에 비례하여 표본 수를 설정하고 표본 수에 따른 조사지점 수를 결정하고 구별로 무작위로 1개 동을 조사지점으로 선정하여 조사를 진행하였다. 먼저, 2020년도 운전면허소지자 현황을 살펴본 결과 다음의 표에서 나타나듯이 서울/경기 지역의 65세 이상의 운전자 수는 약 163만명이며 서울에는 약 75만명, 경기도에는 약 87만명으로 파악되었다.

» **〈표 4-1〉 서울/경기 운전면허소지자 현황**

(단위: 명)

		고령자(65세이상)				비고령자(65세미만,비교집단)									
		65세-74세		75세이상		18~24세		25~34세		35~44세		45~54세		55~64세	
		남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여
서울	강북서	61,151	33,956	25,714	7,510	33,144	28,066	116,688	105,089	122,397	108,595	129,545	111,082	110,458	84,323
	강북동	115,470	54,648	41,452	8,484	66,199	49,507	196,884	158,441	202,712	168,959	224,968	185,894	202,785	143,010
	강남서	114,065	57,355	38,091	7,891	60,601	46,382	242,325	194,179	227,281	182,028	223,914	177,541	197,692	140,569
	강남동	84,313	63,137	32,715	12,287	38,992	30,556	131,392	123,738	158,160	161,981	169,010	159,728	134,238	121,522
	소계	374,999	209,096	137,972	36,172	198,936	154,511	687,289	581,447	710,550	621,563	747,437	634,245	645,173	489,424
경기	동부	109,866	60,695	38,329	9,414	66,453	44,409	171,442	137,234	219,335	198,020	239,523	206,206	207,083	157,756
	서부	108,571	48,457	27,937	4,967	90,755	56,211	235,011	173,596	261,014	209,378	290,960	240,773	260,751	180,200
	남부	126,846	70,366	47,622	11,258	121,832	81,244	313,932	238,446	380,944	329,345	382,344	324,278	281,328	206,456
	북부	103,779	55,058	40,107	8,560	78,673	50,919	183,160	148,692	229,980	203,623	258,964	225,310	220,399	165,015
	소계	449,062	234,576	153,995	34,199	357,713	232,783	903,545	697,968	1,091,273	940,366	1,171,791	996,567	969,561	709,427
합계	824,061	443,672	291,967	70,371	556,649	387,294	1,590,834	1,279,415	1,801,823	1,561,929	1,919,228	1,630,812	1,614,734	1,198,851	

* 출처: 경찰청 정보공개청구(2020년 운전면허소지자 현황) 자료 재구성

** 서울: 강북서(종로구, 중구, 용산구, 서대문구, 마포구, 은평구), 강북동(성동구, 동대문구, 중랑구, 광진구, 성북구, 강북구, 도봉구, 노원구), 강남서(강서구, 양천구, 영등포구, 구로구, 금천구, 관악구, 동작구), 강남동(서초구, 강남구, 송파구, 강동구)

*** 경기: 동부(성남시, 남양주시, 광주시, 하남시, 구리시, 양평군, 여주시, 가평군), 서부(부천시, 안산시, 안양시, 시흥시, 광명시, 군포시, 의왕시, 과천시), 남부(수원시, 용인시, 화성시, 평택시, 오산시, 이천시, 안성시), 북부(고양시, 파주시, 의정부시, 김포시, 양주시, 포천시, 동두천시, 연천군)

고령운전자(65세 이상) 1,000명과 비고령운전자(65세 미만) 1,000명 표본에 대해 운전면허소지자의 분포를 고려하여 성, 연령, 지역별 수를 설정하였고 그 결과는 다음의 표와 같다. 즉, 고령운전자 1,000명 가운데 서울은 465명(남성: 315명, 여성:150명) 경기도 535명(남성: 371명, 여성:164명) 이며 비교집단인 비고령운전자 1,000명 가운데 서울은 356명(남성:195명 여성:161명), 경기도는 644명(남성:359명, 여성:285명)이다.

▶▶ <표 4-2> 표본규모

(단위: 명)

		고령자(65세이상, 1000명)				비고령자(65세미만,비교집단1000명)									
		65세-74세		75세이상		18~24세		25~34세		35~44세		45~54세		55~64세	
		남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여
서울	강북서	38	21	17	5	2	2	8	7	8	7	8	7	7	6
	강북동	70	34	25	5	4	3	13	10	13	11	15	12	13	9
	강남서	70	35	23	5	4	3	15	13	15	11	15	12	13	9
	강남동	52	38	20	7	3	2	9	8	10	11	11	10	9	8
	소계	230	128	85	22	13	10	45	38	46	40	49	41	42	32
경기	동부	67	37	24	6	5	4	14	11	18	16	19	16	17	13
	서부	67	30	17	3	7	5	19	14	21	17	23	19	21	14
	남부	78	42	29	7	10	6	24	19	30	26	31	26	22	16
	북부	64	34	25	5	6	4	15	12	18	16	21	18	18	13
	소계	276	143	95	21	28	19	72	56	87	75	94	79	78	56
합계		506	271	180	43	41	29	117	94	133	115	143	120	120	88

코로나 19 장기화 속에서 2021년 7월 19일부터 27일까지 20명을 대상으로 사전 조사를 진행하였으며 본 조사는 8월 9일부터 10월 8일까지 약 2달 정도가 소요 되었다. 설문 조사 방법은 고령자의 특성 상 일대일 면접조사방식을 통해 조사대상자의 조사 문항에 대한 이해도와 응답의 신뢰성을 높이고자 하였다. 또한 설문조사 대상자 가운데 65세 이상이면서 교통법규 위반 등의 교통범죄 가해 경험이 있는 경우 심층면 접조사 참여 동의 여부를 확인하여 심층면접조사를 진행하였다. 즉, 이 연구에서는 설문조사에서 제한적일 수 있는 교통범죄 발생 상황과 교통범죄 관련 인식에 대한 이해를 돕기 위해 심층면접조사를 별도로 진행하였다. 다만 코로나19상황에서 사회적

거리두기 4단계가 장기화됨에 따라³⁰⁾ 조사대상자의 대부분 대면 상황의 조사를 선호하지 않아 비대면 심층면접조사방식으로 전화를 통해 진행하였다.

2. 설문조사의 주요 변수

가. 교통범죄 경험

교통범죄 가해 경험을 살펴보기 위해 “지난 1년간 운전하면서 아래와 같은 사항에 대한 경험이 얼마나 있었습니까?”의 질문으로 실제 단속이나 처벌 경험이 아닌 평소 경험 정도에 대해 ‘한번도 없음’, ‘한두번’, ‘가끔씩’, ‘자주’, ‘매우자주’의 5점 척도로 응답하도록 하였다. 지금까지 교통범죄에 대한 개념과 유형에 대한 명확한 논의가 진행되지 못했고 음주운전(Demichele et al, 2014; Snortum, 1988; 전영실, 2004; 전영실, 2010)과 뺑소니(Goddard, 1932; Hopkins and Chivers, 2019; 이효구·김상호, 2008) 등의 특정 유형의 교통범죄에 대한 관심이 상대적으로 많았다. 이 연구는 고령자의 교통범죄 전반에 대해 살펴보고자 하는 것으로 도로교통법과 관련된 모든 형태의 법규위반행위와 교통사고 가해 경험을 포함하고자 한다. 교통범죄는 다른 범죄와는 달리 고의성이 없는 단순 과실이나 부주의함으로 설명되는 부분이 있기는 하지만 난폭운전이나 음주운전과 같은 교통범죄는 고의성이 인정되는 것이 사실이다(Corbett & Simon, 1992). 교통범죄를 측정함에 있어서 고의성 여부에 따른 유형 구분이 사실상 불가능하기 때문에 이 연구에서는 교통범죄 행위 특성에 따른 개념적 분류를 하고자 한다. 이 연구에서 측정하는 교통범죄 행위는 도로질서위반 행위와 폭력운전, 음주운전, 교통사고 가해경험으로 구분된다.

먼저, 도로질서위반행위는 운전자 자신의 신체 및 생명을 보호함과 동시에 다른 도로이용자를 보호하기 위한 기본적으로 지켜야 할 도로질서행위를 어기는 것을 의미한다. 이에 이 연구에서 도로질서위반행위를 측정하기 위해 “운전 중 휴대전화/DMB 사용”, “주정차 금지 구역 주차”, “제한속도보다 20km/h 이상 과속”, “신호위반” 경험에 대해 응답하도록 하였다(Cronbach's $\alpha=.783$).

30) news1뉴스, “개인의 자유는 언제쯤”...12주째 4단계 거리두기에 지친 시민들, 2021.10.01.
<https://www.news1.kr/articles/?4449899> 최종검색일 2021년 10월 12일

폭력운전은 도로질서위반 행위임과 동시에 고의성을 지닌 폭력 행위이다. 최수형 외(2020)에 의하면 도로 위 폭력행위는 운전자와 보행자 등의 도로이용자에게 행해지는 물리적·정서적·정신적 강제력의 일종으로 도로이용자의 행동과 결정을 제한하도록 만드는 것이라고 보았다. 최근 문제가 되고 있는 난폭운전과 보복운전 행위가 그 대표적인 예가 될 것이다. 물론 난폭운전은 반복·지속의 성격이 강하고 특정 가해 대상이 없는 반면 보복운전은 특정 대상을 향한 폭력행위라는 점에서 상이할 수는 있지만 도로 위 폭력행위라는 광의적 개념에서 난폭운전과 보복운전은 폭력운전이다. 이에 이 연구에서 난폭운전과 보복운전 실태 조사를 수행한 최수형 외(2020) 연구에서 사용한 문항을 활용하였다. 즉, 이 연구에서 측정하고 있는 폭력운전 행위는 “적색신호에 속도위반하여 빠르게 통과함”, “불필요한 경적을 울려 소음을 지속적으로 발생”, “차량들 사이로 지그재그로 운전하면서 급차로 변경”, “운전 중 다른 차량의 운전자에게 고함 지르거나 욕하기”, “다른 차량을 뒤쫓아 가면서 경적이나 상향등 사용”, “다른 차량 앞에서 고의로 급제동하거나 막아 세움”이라는 6개의 문항을 사용하였다 (Cronbach's $\alpha=.697$).

지금까지 음주운전은 음주량 기준에 따른 운전 경험(Yu & Williford, 1993; 전영실 2010)이나 술을 마신 후 취한 상태에서의 운전 경험(Zhang et al., 2014) 등 다양하게 측정하고 있다. 한편, Stacy와 그의 동료들(1991)의 연구와 Houston과 Richardson(2004)의 연구, Sabel와 그의 동료들(2004)의 연구에서는 음주량에 관계없이 음주한 후의 운전으로 측정한 음주운전을 측정하였다(전영실, 2010: 50에서 재인용). 이 연구에서는 개인마다 음주의 영향력이 다를 수 있다고 보고 음주량 기준을 별도로 두지 않고 술 마신 후 운전경험과 음주측정을 거부한 경우를 음주운전으로 살펴보고자 한다. 이 연구는 교통범죄 전반에 대해 살펴보는 것으로 음주측정거부는 현재 법적으로도 교통범죄의 행위로 포함되는 것으로 음주운전 경험과 함께 살펴볼 필요가 있겠다. 즉, 음주운전 측정 문항은 “술 마시고 운전하기”, “음주측정거부”의 2개의 문항을 통해 측정하였다(Cronbach's $\alpha=.511$).

한편, 기광도(2000)에 의하면 과실에 의한 교통사고 행위는 피해 대상에 따라 대물 사고, 대인 사고로 구분되고 사고의 원인이나 사후처리에 따라서는 고의에 준하는 음주운전에 의한 사고, 교통사고 후 도주운전 등으로 구분된다고 보았다. 이 연구에서

는 피해 대상에 따른 교통사고 가해 경험을 구분하여 살펴보고자 하였다. 즉, 이 연구에서는 지난 1년간 가벼운 접촉사고와 인적피해 없는 대물교통사고, 인적피해 있는 교통사고 경험이 있는지 없는지에 대해 먼저 답하도록 하였고 있다면 구체적으로 몇 번 있었는지 응답하도록 하였다. 그리고 교통사고의 구체적 상황을 이해하기 위해 교통사고 가해 경험이 있는 경우에는 동승자 유무, 발생시간, 사고 발생 원인 등에 대한 구체적 상황에 대해 답하도록 하였다.

나. 운전 관련 상황

운전 빈도와 운행시간 등 운전과 관련된 일반적 상황과 더불어 운전 시 어려움을 측정하였다. 먼저, 운전 빈도는 “평소에 운전을 얼마나 자주 하십니까?”의 문항에 대해 ‘한 달에 3회 이하’, ‘일주일에 1-2회’, ‘일주일에 3-4회’, ‘일주일 5회 이상’ 가운데 응답하도록 하여 점수가 높을수록 운전을 자주 하는 것으로 볼 수 있다. 그리고 하루 평균 운전 시간과 거리를 직접 기입하도록 하였으며 주요 운전 목적이 무엇인지 ‘출퇴근’, ‘업무나 직업’, ‘식료품, 생활용품 구입 등’, ‘병원 검사 및 진료 등 의료생활’, ‘약속 등 여기생활’, ‘기타’ 가운데 응답하도록 하였다. 또한 운전을 하는데 자신의 신체 기능 수준에 대해 어떻게 생각하는지 살펴보기 위해 ‘매우 나쁘다’의 1점에서 ‘매우 좋다’의 4점까지 응답하여 점수가 높을수록 운전 시 자신의 신체적 기능 수준에 대한 긍정적 인식이 높은 것으로 볼 수 있다. 그리고 평소 운전 실력에 대해 어떻게 생각하는지 ‘매우 못한다’의 1점에서부터 ‘매우 잘한다’의 4점까지 응답하도록 하여 점수가 높을수록 평소 운전을 잘한다고 생각하는 것으로 이해할 수 있다.

한편, 운전 시 어려움의 경우는 이호원 외(2016)의 연구에서 사용한 운전이 어려운 상황과 관련된 문항들을 참고하여 재구성한 것으로 10가지에 해당하는 구체적 운전상황을 제시하고 어려움을 느끼는지 응답하도록 하였다. 구체적 상황들은 다음과 같다. “주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때”, “주행 중 앞서 주행하던 차량이 갑자기 멈출 때”, “핸들, 가속 페달 등의 운전 장치 조작할 때”, “차로를 변경할 때”, “눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때”, “교차로를 통과할 때”, “폭이 좁은 이면도로를 주행할 때”, “비보호 좌회전을 해야 할 때”, “야간에 도로를 주행할 때”, “주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때” 로 ‘전혀 그렇지

않다'의 1점에서부터 '매우 그렇다'의 4점 척도를 사용하였다(Cronbach's $\alpha=.902$).

다. 도로환경에 대한 인식

도로환경에 대한 인식은 교통사고의 위험성 인식과 더불어 도로환경의 무질서 인식 정도에 대해 측정하였다. 먼저, 교통사고의 위험성 인식에 대해서는 “운전 중 교통사고의 위험성이 높다”의 단일문항으로 ‘전혀 그렇지 않다’의 1점에서 ‘매우 그렇다’의 4점까지 응답하도록 하여 점수가 높을수록 교통사고의 위험성이 높다고 생각하는 것이다. 한편, 도로환경의 무질서 인식 정도에 대해 측정하기 위해 최수형 외(2020)의 연구에서 사용한 도로 위 물리적 무질서와 사회적 무질서 측정 문항을 활용하였다. 즉, 도로의 물리적 무질서는 “도로가 움푹파인 곳이 많다”, “도로표지판, 노면 표시의 시인성이 부족한 곳이 많다”, “도로가 공사 중인 경우가 많다”, “야간에 도로가 어두운 곳이 많다”, “교차로 등 신호체계가 복잡한 곳이 많다”의 문항에 대해 4점 척도로 응답하여 점수가 높을수록 도로 위 물리적 무질서가 높다고 인식하는 것으로 이해할 수 있다(Cronbach's $\alpha=.823$). 그리고 도로의 사회적 무질서는 “도로에 사고차량이 많다”, “도로에 운전자간의 다툼이 많다”, “교통법규를 지키지 않는 운전자가 많다”, “양보, 배려 등의 운전예절을 지키지 않는 운전자가 많다”에 대해 ‘전혀 그렇지 않다’의 1점에서부터 ‘매우 그렇다’의 4점까지 응답하도록 하여 물리적 무질서와 마찬가지로 점수가 높을수록 도로 위 사회적 무질서 수준이 높다고 생각하는 것이다(Cronbach's $\alpha=.701$). 무질서 인식은 지역의 환경적 조건이 범죄의 원인이라고 보는 사회해체이론(social disorganization theory)적 관점(김준호, 박성훈, 박형민, 신동준, 이성식, 장안식, 황지태, 2015)에서 시작된 것으로 범죄두려움과 범죄를 증가시키는 주요한 요인이다(박철현, 2012:147). 이에 교통범죄를 이해함에 있어서도 도로환경 요인의 하나로 무질서 인식을 살펴볼 필요가 있겠다. 지금까지 교통범죄는 운전자 개인의 특성을 중심으로 설명되는 경향이 커 도로환경이라는 사회적 영향에 대한 경험적 논의가 부족한 것이 사실이다. 즉, 사회적 문제인 교통범죄를 다룸에 있어서 개인 차원을 넘어 사회적 환경의 영향력을 알아보기 위해 이 연구에서는 도로 위 무질서 인식 변수를 사용하고자 한다.

라. 교통범죄에 대한 태도

1) 교통법규위반에 대한 우호적 태도

Sutherland(1947)의 차별접촉이론(differential association theory)은 범죄행위의 원인을 사회화(socialization)의 맥락에서 ‘학습(learning)’에 주목하였고 친밀한 집단 내에서 어떻게 법규정에 대해 우호적(favorable) 혹은 비우호적(unfavorable)인 정의를 하는지에 따라 범죄의 원인이 될 수 있다는 주장이다(김준호 외, 2015:18). Corbett(2001)에 의하면 사회적으로 평균 속도 이하의 운전자에 비해 빠르게 운전하는 운전자는 과속하는 것에 대해 범죄라고 인식하지 않는 것으로 나타났다. 즉, 교통범죄에 우호적 태도는 교통범죄행위가 범죄라는 인식을 하지 못하게 함으로써 교통범죄를 저지르게 하는 것이다.

이 연구에서 사용한 교통범죄에 대한 우호적 태도 측정 문항은 전영실(2004)의 연구에서 사용한 음주운전에 대한 우호적 태도 문항을 재구성한 것이다. 즉, “복잡한 도로에서 교통법규 위반은 어쩔 수 없다”, “원활한 교통을 위하여 교통법규 위반은 어쩔 수 없다”, “단속만 피한다면 교통법규는 지키지 않아도 된다”, “운전만 잘 한다면 운전면허가 없어도 괜찮다”, “사람이 다치지 않는 교통사고는 괜찮다”, “자신의 주량보다 조금 마셨다면 운전해도 괜찮다”의 문항에 대해 ‘전혀 그렇지 않다’의 1점에서부터 ‘매우 그렇다’의 4점까지 응답하여 점수가 높을수록 교통범죄에 대한 우호적 태도가 강한 것으로 이해할 수 있다(Cronbach's $\alpha=.750$).

2) 교통범죄에 대한 주변사람들의 태도

차별접촉이론적 관점에서 주변 사람의 태도 역시 범죄 발생의 주요 원인 중 하나로 주변사람들의 태도가 교통범죄에 대해서 우호적인지, 비우호적인지에 따라 교통범죄를 저지를 가능성이 달라져 자주 접하는 주변 사람들이 교통범죄에 대해 우호적이라면 교통범죄를 저지를 가능성이 더 높아질 수 있다. 특히, 고령자의 경우는 주변 사람들과의 관계 지속성이라는 시간적 차원에서 오래 노출되어 있을 가능성이 높기 때문에 주변사람들의 태도의 영향이 더 클 수 있을 것이다. 이에 이 연구에서는 전영실(2004) 연구에서 사용한 문항들을 재구성하여 사용하여 “내 주변 사람들은 교통법규는

지키지 않아도 된다고 생각한다”, “내 주변 사람들은 사고가 나지 않으면 음주운전은 위험하지 않다고 생각한다”, “내 주변 사람들은 교통법규 위반은 범죄라고 생각하지 않는다”의 문항에 대해 ‘전혀 그렇지 않다’의 1점에서부터 ‘매우 그렇다’의 4점까지 응답하도록 하여 교통범죄에 대한 주변 사람들의 우호적 태도를 측정하였다 (Cronbach’s $\alpha=.634$).

마. 교통범죄에 대한 억제 요인에 대한 인식

1) 교통범죄에 대한 공식적 억제 요인

억제이론(deterrence theory)은 고전학파의 범죄이론에 뿌리를 두는 것으로 초기에는 형벌의 범죄억제효과에 초점을 두고 있었으나 점차 객관적 수준의 형벌 수준보다는 인지된 수준의 형벌이나 비공식적 제재에 의한 억제효과와 그 과정에 대해 살펴보고 있다(기광도, 2010:128). 즉, 억제이론가들은 범죄가 발생하는 즉시 신속하게 처벌되는지에 대한 처벌의 신속성(celerity)과 범죄를 빠짐없이 확실하게 처벌하는지에 대한 처벌의 확실성(certainty), 보다 엄중하게 처벌하는지에 대한 처벌의 엄중성(severity)이 낮을수록 범죄가 많이 발생한다고 보았다(김준호 외, 2015:168). 실제로 Corbett와 Simon(1992)는 경찰에게 잡힐 가능성이 높다고 생각할수록 교통법규위반 행위를 적게 한다고 주장하였다. 또한 과속위반 단속을 위한 무인카메라 효과를 살펴본 Corbett(1995)에 의하면 대부분 단속카메라 설치 장소에서는 속도를 줄이기는 했지만 여전히 상당부분은 다른 장소에서 빠르게 운전하고 있는 것으로 나타나 처벌의 확실성 인식 효과가 제한적으로 나타났다. 이 연구에서도 교통범죄 행위에 있어서 운전자가 인지하는 처벌의 확실성과 엄중성과 같은 공식적 억제력이 영향을 줄 것으로 예상됨에 따라 억제력 변수를 측정하였다. 해당 문항의 경우는 음주운전 실태에 관한 연구를 수행한 전영실 외(2010)의 연구에서 사용한 문항들을 참고하여 사용하였다. 이 연구에서 사용한 공식적 억제력 측정을 위한 문항은 “내가 교통법규를 위반하면 확실히 경찰 단속에 걸릴 것이다”, “내가 교통법규를 위반하여 무거운 처벌을 받을 것이다” 문항에 대해 ‘전혀 그렇지 않다’의 1점에서부터 ‘매우 그렇다’의 4점까지 응답하도록 하여 점수가 높을수록 인지된 공식 억제 수준이 높은 것으로 볼 수 있다

(Cronbach's α =.809).

2) 단속 신뢰에 대한 인식

교통범죄에 대한 억제 요인의 하나로 단속 신뢰에 대한 인식을 측정하였다. 음주운전 억제방안에 대한 연구를 수행한 전영실(2010)에서 사용한 문항을 활용하여 “경찰의 교통단속에 걸리더라도 금품 등을 주고 빠져 나올 수 있다”, “돈과 권력 있는 사람은 경찰의 교통단속에 걸려도 처벌받지 않고 빠져 나올 수 있다”, ‘전혀 그렇지 않다’의 1점에서부터 ‘매우 그렇다’의 4점까지 응답하도록 하여 분석시에는 재부호화하여 사용함으로써 점수가 높을수록 경찰에 대한 신뢰가 높은 것으로 볼 수 있다(Cronbach's α =.684).

3. 조사대상자의 일반적 특징

가. 설문조사 대상자의 특징

설문조사 대상자의 사회인구학적 특징을 살펴보았다. 먼저, 지역 분포이다. 고령자의 경우 조사대상자의 46.5%가 서울에, 53.5%가 경기도에 살고 있다고 응답하였고 비고령자의 경우는 서울에 35.6%, 경기도에 64.4%가 거주하고 있다고 응답하여 65세 이상의 고령자집단이 비고령자집단에 비해 서울에 거주하고 있는 경우가 많았다. 두 번째, 설문조사 대상자의 성별 분포를 보면 고령자의 경우는 남성이 전체의 68.6%, 여성은 31.4%로 나타났고 비고령자의 경우는 55.4%가 남성, 44.6%가 여성이었다. 세 번째, 연령별 분포를 살펴보면 고령자의 경우는 ‘65세 이상 74세 이하’가 77.7%, ‘75세 이상’이 22.3%로 나타났고 비고령자의 경우는 ‘45-54세 이하’가 26.3%, ‘35-44세 이하’가 24.8%, ‘25-34세 이하’가 21.1% 등의 순의 분포를 보이고 있었다. 네 번째, 학력분포를 살펴보면 65세 이상의 고령자집단의 경우 ‘고등학교 졸업’이 전체의 71.5%, ‘중학교 졸업이하’가 17.7%, ‘대학교 졸업’이 10.6%였으며 비고령자집단의 경우는 ‘대학교 졸업’이 61.3%, ‘고등학교 졸업’이 37.2%로 고령자집단의 학력이 상대적으로 낮은 편이었다. 다섯 번째, 설문조사대상자의 직업 분포를 살펴보면 고령자의 경우는 ‘서비스/판매 종사자’가 24.5%로 가장 많았고 그 다음으로 직업이 없는 경우가

18.6%, '전업주부'가 17.6%, '기능원 및 관련 기능 종사자'(11.6%), '단순노무종사자'(10.1%) 등의 순이었고 비고령자의 경우는 '사무직종사자'(38.1%), '서비스/판매종사자'(31.4%), '전업주부'(9.3%), '관리자/전문가'(6.7%) 등의 순으로 나타나 65세 이상의 고령자 집단의 경우 비고령자에 비해 역시 무직인 경우가 많았다. 마지막으로 월평균 소득을 살펴보면 고령자의 경우 '200-400만원' 미만인 경우가 전체의 47.8%로 절반 가까이를 차지하고 있었고 그 다음으로 '400-600만원' 미만인 경우가 29.5%, '200만원 미만'인 경우가 13.3%, '600만 원 이상'인 경우는 9.4%였다. 한편, 비고령자의 경우는 '400-600만원 미만'인 경우가 49.5%로 절반을 차지하고 있었고 그 다음으로 '600만원 이상'(28.6%), '200-400만원 미만'(20.7%), '200만원 미만'(1.2%)의 순이었다. 이에 앞으로 진행할 분석 결과에 대한 이해를 함에 있어서 고령자와 비고령자 집단의 사회인구학적 특성의 차이를 충분히 고려해야 할 것이다.

▶▶ <표 4-3> 설문조사 대상자의 사회인구학적 특징

(단위: 명, %)

사회인구학적 특징		고령자		비고령자	
		빈도	백분율	빈도	백분율
지역	서울	465	46.5%	356	35.6%
	경기도	535	53.5%	644	64.4%
성별	남성	686	68.6%	554	55.4%
	여성	314	31.4%	446	44.6%
연령대	18-24세	-	-	70	7.0%
	25-34세	-	-	211	21.1%
	35-44세	-	-	248	24.8%
	45-54세	-	-	263	26.3%
	55-64세	-	-	208	20.8%
	65세-74세	777	77.7%	-	-
	75세 이상	223	22.3%	-	-
학력	중학교 졸업이하	177	17.7%	8	0.8%
	고등학교 졸업	715	71.5%	372	37.2%
	대학 졸업	106	10.6%	613	61.3%
	대학원 이상	2	0.2%	7	0.7%

사회인구학적 특징		고령자		비고령자	
		빈도	백분율	빈도	백분율
직업	관리자/전문가	47	4.7%	67	6.7%
	사무직 종사자	17	1.7%	381	38.1%
	서비스/판매종사자	245	24.5%	314	31.4%
	농림어업 숙련 종사자	25	2.5%	3	0.3%
	기능원 및 관련 기능 종사자	116	11.6%	58	5.8%
	장치/기계 조작 및 조립 종사자	87	8.7%	58	5.8%
	단순노무종사자	101	10.1%	9	0.9%
	전업주부	176	17.6%	93	9.3%
	학생	-	-	10	1.0%
	무직	186	18.6%	5	0.5%
	기타	-	-	2	0.2%
월평균 가구소득	200만 원 미만	133	13.3%	12	1.2%
	200~400만 원 미만	478	47.8%	207	20.7%
	400~600만 원 미만	295	29.5%	495	49.5%
	600만 원 이상	94	9.4%	286	28.6%
전체		1000	100.0%	1000	100.0%

나. 면접조사 대상자의 특징

이 연구는 설문조사와 함께 설문조사대상자 가운데 신호위반이나, 난폭·보복운전과 같은 위반 교통범죄 경험이 있거나 교통사고 경험이 있는 대상자 가운데 심층면접조사에 대한 동의를 얻어 총 10명의 고령운전자를 대상으로 개별 심층면접조사를 진행하였다³¹⁾. 아래의 표에서 나타나듯이 심층면접대상자는 위반교통범죄 경험과 교통사고 경험이 동시에 있는 경우가 가장 많았고 교통사고는 대부분 가벼운 접촉사고인 경우가 많았다. 그리고 면접조사 대상자 가운데 여성은 6명, 남성은 4명이었으며 연령은 65세부터 74세까지로 대상자 섭외 과정에서 75세 이상의 후기 고령운전자의 조사협조가 어려워 조사를 진행하지 못하였다. 한편, 면접조사 대상자의 운전경력은 최소 18년에서 최대 50년까지였으며 '1주일에 4회' 이상 운전의 하는 경우가 절반이었으며 심혈관계 질환을 가지고 있다고 응답한 경우도 5명이었다.

31) 연구계획단계에서는 포커스그룹인터뷰 방식으로 조사를 진행할 예정이었으나 코로나19상황이 악화됨에 따라 거리두기가 4단계로 강화되면서 비대면 방식의 전화를 통한 개별 심층인터뷰 방식으로 진행하게 되었음

▶▶▶ <표 4-4> 개별심층면접조사 대상자의 특징

연번	조사 대상	유형		성별	연령	운전 경력 (년)	운전 빈도	지병 유형
		위반교통범죄	교통사고 가해					
1	A	운전 중 DMB 사용 주정차 금지 구역 주차 제한속도 이상 과속 신호위반 적색신호 통과 및 속도위반 타운전자 욕하기 타운전자가 나에게 경적/상향등 사용	가벼운 접촉사고	여성	68	31	1주일 4회 이상	심혈관 계질환
2	B	주정차 금지 구역 주차 적색신호 통과 및 속도위반	가벼운 접촉사고	여성	74	18	1주일 4회 이상	심혈관 계질환
3	C	운전 중 DMB 사용 주정차 금지 구역 주차 제한속도 이상 과속 신호위반 적색신호 통과 및 속도위반	가벼운 접촉사고	여성	66	20	1주일 4회 이상	없음
4	D	운전 중 DMB 사용 주정차 금지 구역 주차 제한속도 이상 과속 신호위반 적색신호 통과 및 속도위반	가벼운 접촉사고	남성	68	35	1주일 에 2~3회	심혈관 계질환
5	E	주정차 금지 구역 주차 제한속도 이상 과속 신호위반 적색신호 통과 및 속도위반 불필요한 경적 급차로 변경 무면허운전 음주 운전 음주측정거부 타운전자 욕하기 경적/상향등 사용 급제동 타운전자가 나에게 욕하기 타운전자가 나에게 경적/상향등 사용 타운전자가 나에게 급제동	가벼운 접촉사고	남성	66	26	1주일 에 2~3회	심혈관 계질환
6	F	경험 없음	가벼운 접촉사고	남성	65	35	1주일 에 4회 이상	없음

연 번	조사 대상	유형		성별	연령	운전 경력 (년)	운전 빈도	지병 유형
		위반교통범죄	교통사고 가해					
7	G	운전 중 DMB 사용 주정차 금지 구역 주차 제한속도 이상 과속 신호위반 적색신호 통과 및 속도위반	인적 피해 없는 대물교통사 고	여성	69	30	한달에 1회 이하	없음
8	H	운전 중 DMB 사용	가벼운 접촉사고	여성	69	20	한달에 2~4번	없음
9	I	운전 중 DMB 사용	가벼운 접촉사고	여성	68	32	1주일 에 4회 이상	없음
10	J	주정차 금지 구역 주차 제한속도 이상 과속	가벼운 접촉사고	남성	73	50	한달에 2~4번	심혈관 계질환

제 5 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

교통범죄에 대한 인식 및 태도

최 수 형

제5장

교통범죄에 대한 인식 및 태도

이 장에서는 고령자의 운전 시 어려움 정도 등의 운전 관련 상황, 도로환경에 대한 인식, 교통범죄에 대한 우호적 태도, 예방정책에 대한 태도 등 교통범죄에 대한 인식 및 태도를 살펴보면서 비고령자와의 차이도 함께 살펴보고자 한다.

제1절 | 운전 관련 상황

1. 운전 관련 일반적 특성

가. 운전 관련 일반

조사대상자의 운전 관련 일반적 특성을 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 차종을 살펴보면 고령자의 경우 '승용차'가 83.3%, '소형승합차'가 9.5%, '화물차'는 6.4%, '중대형승합차'는 0.8%의 순으로 나타났고 비고령자의 경우 역시 '승용차'가 84.8%, '소형승합차'가 9.1%, '화물차'는 4.8%, '중대형승합차'는 1.3%의 순이었다($\chi^2=3.696^*$).

두 번째, 실제 운전 경력의 어느 정도 되는지 살펴보면 결과 고령운전자는 '30년 이상 40년 미만'인 경우가 40.6%로 가장 많았고 그 다음으로 '20년 이상 30년 미만'이 25.9%, '40년 이상'이 24.2% 등의 순으로 나타났고 비고령운전자는 '20년 미만'이 31.0%, '30년 미만'이 22.1%, '5년 미만'이 18.8%, '10년 미만'이 17.8% 등의 순이었다. 즉, 연령이 높아짐에 따라 경력도 길어질 수밖에 없기 때문에 고령자와 비고령자 간의 운전경력의 차이는 크게 나타났다($\chi^2=890.176^{***}$).

세 번째, 평소 운전을 어느 정도 하는지 알아본 결과 고령자는 ‘1주일에 2-3회’라는 응답이 전체의 41.4%로 가장 많았고 그 다음으로 아주 근소한 차이인 ‘1주일에 4회 이상’(41.2%), ‘한달에 2-4번’(14.6%) 등의 순이었고 비고령자는 ‘1주일에 4회 이상’이 전체의 70% 이상을 차지하는 것으로 나타나 고령자는 비고령자에 비해 운전 횟수가 적었다($\chi^2=179.694^{***}$).

▶▶▶ <표 5-1> 설문조사 대상자의 운전 관련 일반적 특징

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율		
차종	승용	848	84.8%	833	83.3%	(df=3) 3.696*
	소형승합차(15인승 이하)	91	9.1%	95	9.5%	
	중대형승합차(버스)	13	1.3%	8	0.8%	
	화물차	48	4.8%	64	6.4%	
실제 운전경력	5년 미만	188	18.8%	-	-	(df=5) 890.176**
	10년 미만	178	17.8%	8	0.8%	
	20년 미만	310	31.0%	85	8.5%	
	30년 미만	221	22.1%	259	25.9%	
	40년 미만	98	9.8%	406	40.6%	
	40년 이상	5	0.5%	242	24.2%	
운전횟수	한달에 1회 이하	7	0.7%	28	2.8%	(df=3) 179.694**
	한달에 2-4번	82	8.2%	146	14.6%	
	1주일에 2-3회	204	20.4%	414	41.4%	
	1주일에 4회 이상	707	70.7%	412	41.2%	
전체	1000	100.0%	1000	100.0%		

* $p < .05$ *** $p < .001$

나. 하루 평균 운전거리 및 시간

하루 평균 운전하는 거리와 시간은 얼마나 되는지 직접 쓰도록 한 결과 비고령자는 하루 평균 운행거리가 40.12km였고 고령자는 35.40km로 고령자가 비고령자에 비해 하루 평균 운행거리가 더 짧았다($t_{값}=2.582^{**}$). 그리고 하루 평균 운행 시간 역시 고령자 집단이 비고령자 집단에 비해 짧았다($t_{값}=2.016^*$). 즉, 고령자의 하루 평균 운전 시간은 평균 1.19시간, 비고령자는 평균 1.29시간으로 나타났다.

▶▶ <표 5-2> 운전거리 및 운전시간

구분	비고령자(n=1,000)		고령자(n=1,000)		t값
	평균	표준편차	평균	표준편차	
하루 평균 운행 거리(km)	40.12	38.128	35.40	43.494	2.582**
하루 평균 운행 시간(시간)	1.29	1.052	1.19	1.110	2.016*

* $p < .05$ ** $p < .01$

한편, 하루 평균 운행거리와 하루평균 운행 시간이 비고령자와 초기고령자, 후기고령자 간의 차이가 있는지 살펴본 결과 연령이 높아질수록 평균 운행거리와 운행 시간이 짧아졌다(운행거리: $F_{값}=9.202^{***}$, 운행시간: $F_{값}=12.305^{***}$). 즉, 하루 평균 운행거리가 비고령자는 40.12km, 초기 고령자는 37.76km, 후기 고령자 27.16km 였으며 하루 평균 운행 시간은 각 1.29시간, 1.27시간, 0.90시간으로 나타났다.

▶▶ <표 5-3> 운전거리 및 운전시간

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기 고령자		후기 고령자		F 값
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차	
하루 평균 운행 거리(km)	40.12	38.124	37.76	47.387	27.16	23.998	9.202***
하루 평균 운행 시간(시간)	1.29	1.052	1.27	1.202	.90	.618	12.305***

*** $p < .001$

다. 운전 시 신체기능 및 실력 수준

평소 운전 시 신체기능 수준에 대해 어떻게 생각하는지 응답하도록 한 결과 고령자는 '좋은 편이다'는 응답이 76.2%, '나쁜 편이다'는 16.0%, '매우 좋다'는 7.8%의 순으로 나타났고 비고령자는 '좋은 편이다'(68.0%), '매우 좋다'(29.1%), '나쁜 편이다'(2.9%)의 순이었다. 즉, 고령자의 경우 운전을 하는데 신체기능 수준에 대한 부정적 응답(나쁜 편이다)이 비고령자에 비해 많았다($\chi^2=218.413^{***}$). 그리고 운전실력이 어느 정도 되는지 살펴본 결과 고령자는 비고령자에 비해 강한 긍정의 응답이 적었다($\chi^2=41.076^{***}$). 즉, 평소 운전실력에 대해 고령자는 '잘하는 편이다'(79.0%), '못하는 편이다'(8.6%), '매우 잘한다'(2.4%)의 순이었고 비고령자는 '잘하는 편이다'(68.3%), '못하는 편이다'(23.3%), '매우 잘한다'(8.4%)의 순으로 나타났다.

»» **〈표 5-4〉** 운전 시 신체기능 및 실력 수준

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
신체기능 수준 인지	나쁜 편이다	29	2.9%	160	16.0%	(df=2) 218.413*
	좋은 편이다	680	68.0%	762	76.2%	
	매우 좋다	291	29.1%	78	7.8%	
운전실력에 대한 인지	못하는 편이다	84	8.4%	86	8.6%	(df=2) 41.076***
	잘하는 편이다	683	68.3%	790	79.0%	
	매우 잘한다	233	23.3%	124	2.4%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

*** $p < .001$

한편, 고령자를 후기고령자와 초기고령자를 구분하여 살펴본 결과 연령이 높아질수록 신체기능과 실력수준에 대한 부정적 인식이 많아졌다(신체기능: $\chi^2=256.825^{***}$, 운전실력: $\chi^2=45.581^{***}$). 즉, 후기고령자는 신체기능 수준에 대해 ‘좋은 편이다’라는 응답이 70.9%였고 ‘나쁜 편이다’는 응답이 26.5%, ‘매우 좋다’는 2.7%였고 운전실력에 대해서는 ‘잘하는 편이다’가 83.0%, ‘못하는 편이다’는 9.4%, ‘매우 잘한다’는 7.6%의 응답률로 나타났고 초기고령자는 신체기능 수준에 대해 ‘좋은 편이다’(77.7%), ‘나쁜 편이다’(13.0%), ‘매우 좋다’(9.3%)의 순이었고 운전실력에 대해서는 ‘잘하는 편이다’(77.9%), ‘매우 잘한다’(13.8%), ‘못하는 편이다’(8.4%)의 순으로 나타난 것이다.

»» **〈표 5-5〉** 운전 시 신체기능 및 실력 수준

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
신체기능 수준 인지	나쁜 편이다	29	2.9%	101	13.0%	59	26.5%	(df=4) 256.825***
	좋은 편이다	680	68.0%	604	77.7%	158	70.9%	
	매우 좋다	291	29.1%	72	9.3%	6	2.7%	
운전실력에 대한 인지	못하는 편이다	84	8.4%	65	8.4%	21	9.4%	(df=4) 45.581***
	잘하는 편이다	683	68.3%	605	77.9%	185	83.0%	
	매우 잘한다	233	23.3%	107	13.8%	17	7.6%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

*** $p < .001$

2. 운전 시 어려움 정도

평소 운전을 하면서 운전의 어려움이 있었는지 직접 물어본 결과 고령자의 경우 어려움이 있었다는 응답이(그런 편이다+매우 그렇다) 전체의 53% 이상으로 비고령자에 비해 다소 높기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다. 즉, 고령자의 경우 운전 시 어려움에 대해 ‘그런 편이다’는 응답이 46.7%, ‘그렇지 않은 편이다’는 44.5%, ‘매우 그렇다’는 7.2%, ‘전혀 그렇지 않다’는 1.6%의 순이었고 비고령자는 ‘그렇지 않은 편이다’가 46.9%, ‘그런 편이다’는 43.7%, ‘매우 그렇다’는 8.1%, ‘전혀 그렇지 않다’는 1.3%의 순으로 나타났다.

▶▶ <표 5-6> 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
운전 시 어려움	전혀 그렇지 않다	13	1.3%	16	1.6%	(df=3) 2.466
	그렇지 않은 편이다	469	46.9%	445	44.5%	
	그런 편이다	437	43.7%	467	46.7%	
	매우 그렇다	81	8.1%	72	7.2%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

한편, 고령자집단을 초기고령(65-74세이하), 후기고령(75세이상)으로 구분하여 운전 시 어려움을 느끼는 상황을 살펴본 결과 75세 이상의 후기 고령자 집단에서 운전 시 어려움을 느끼는 편이 상대적으로 더 많았고 그 차이가 통계적으로도 유의미하게 나타났다($\chi^2=21.871^*$). 즉, 초기고령자 집단에서는 운전 시 어려움에 대해 ‘그렇지 않은 편이다’라는 응답이 48.0%로 절반 가까이를 차지하였고 비고령자 집단에서도 46.9%가 운전 시 어려움이 없는 편이라고 응답한 반면 후기고령자 집단에서는 운전 시 어려움이 있는 편이라고 응답한 경우가 전체의 59.2%로 약 60%를 차지하는 것으로 나타난 것이다.

▶▶ <표 5-7> 운전 시 어려움 정도(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율		
운전 시 어려움	전혀 그렇지 않다	13	1.3%	13	1.7%	3	1.3%	(df=6) 21.871*
	그렇지 않은 편이다	469	46.9%	373	48.0%	72	32.3%	
	그런 편이다	437	43.7%	335	43.1%	132	59.2%	
	매우 그렇다	81	8.1%	56	7.2%	16	7.2%	
전체	1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%		

* $p < .05$

운전 중의 구체적 상황별로 어려움의 정도가 어느 정도인지 살펴본 결과 고령자의 경우 어려움이 큰 상황별로 상위 5가지를 보면 ‘주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때’(그런 편이다+매우 그렇다=46.8%), ‘주행 중 앞서 주행하던 차량이 갑자기 멈출 때’(그런 편이다+매우 그렇다=46.3%), ‘눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때’(그런 편이다+매우 그렇다=42.3%), ‘야간에 도로를 주행할 때’(그런 편이다+매우 그렇다=41.0%), ‘주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때’(그런 편이다+매우 그렇다=34.4%)이다. 한편, 고령자와 비고령자 간의 상황별 운전 시 어려움의 차이가 있는지 살펴본 결과 “주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때”(x²=9.854*), “차로를 변경할 때”(x²=6.077*), “눈이나 비 등 미끄러운 도로에서 운전할 때”(x²=2.746*), “야간에 도로를 주행할 때”(x²=21.297***), “주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때”(x²=20.920***)와 같은 상황에서의 어려움이 고령자와 비고령자 간의 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, “주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때” 운전하기 어렵다(그런 편이다+매우 그렇다)고 응답한 비율이 비고령자는 45.3%, 고령자는 46.8%로 고령자가 더 많았고 “차로를 변경할 때” 운전하기 어렵다고 한 경우는 각 21.0%, 19.7%로 비고령자가 더 많았으며 “눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때”는 각 40.6%, 42.3%로 고령자가 더 많았다. 그리고 “야간에 도로를 주행할 때” 운전하기 어렵다고 응답한 비율은 비고령자는 33.2%, 고령자는 41.0%였고 “주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때”의 경우는 각 29.3%, 34.4%로 고령자가 비고령자에 비해 어려움이 많은 것으로 나타났다.

▶▶▶ <표 5-8> 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때	전혀 그렇지 않다	135	13.5%	136	13.6%	(df=3) 9.854*
	그렇지 않은 편이다	412	41.2%	396	39.6%	
	그런 편이다	385	38.5%	428	42.8%	
	매우 그렇다	68	6.8%	40	4.0%	
주행 중 앞서 주행하던 차량이 갑자기 멈출 때	전혀 그렇지 않다	165	16.5%	158	15.8%	(df=3) 2.170
	그렇지 않은 편이다	371	37.1%	379	37.9%	
	그런 편이다	378	37.8%	393	39.3%	
	매우 그렇다	86	8.6%	70	7.0%	
핸들, 가속 페달 등의 운전 장치 조작할 때	전혀 그렇지 않다	309	30.9%	283	28.3%	(df=3) 2.057
	그렇지 않은 편이다	472	47.2%	500	50.0%	
	그런 편이다	175	17.5%	176	17.6%	
	매우 그렇다	44	4.4%	41	4.1%	
차로를 변경할 때	전혀 그렇지 않다	327	32.7%	308	30.8%	(df=3) 6.077*
	그렇지 않은 편이다	463	46.3%	495	49.5%	
	그런 편이다	173	17.3%	176	17.6%	
	매우 그렇다	37	3.7%	21	2.1%	
눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때	전혀 그렇지 않다	197	19.7%	169	16.9%	(df=3) 2.746*
	그렇지 않은 편이다	397	39.7%	408	40.8%	
	그런 편이다	345	34.5%	356	35.6%	
	매우 그렇다	61	6.1%	67	6.7%	
교차로를 통과할 때	전혀 그렇지 않다	303	30.3%	279	27.9%	(df=3) 2.121
	그렇지 않은 편이다	511	51.1%	524	52.4%	
	그런 편이다	155	15.5%	170	17.0%	
	매우 그렇다	31	3.1%	27	2.7%	
폭이 좁은 이면도로를 주행할 때	전혀 그렇지 않다	282	28.2%	264	26.4%	(df=3) .949
	그렇지 않은 편이다	468	46.8%	486	48.6%	
	그런 편이다	213	21.3%	214	21.4%	
	매우 그렇다	37	3.7%	36	3.6%	

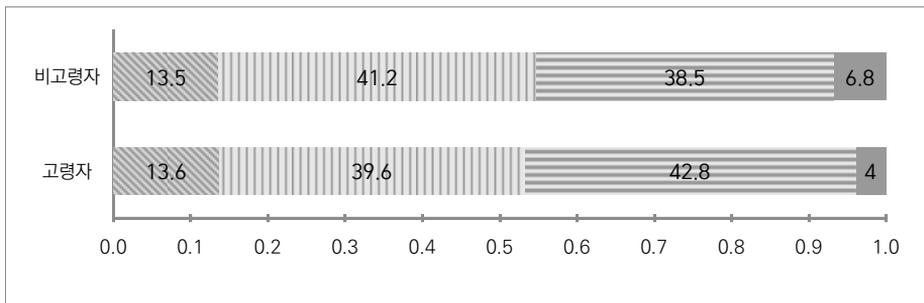
146 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
비보호 좌회전을 해야 할 때	전혀 그렇지 않다	304	30.4%	319	31.9%	(df=3) 1.345
	그렇지 않은 편이다	488	48.8%	481	48.1%	
	그런 편이다	183	18.3%	170	17.0%	
	매우 그렇다	25	2.5%	30	3.0%	
야간에 도로를 주행할 때	전혀 그렇지 않다	270	27.0%	193	19.3%	(df=3) 21.297***
	그렇지 않은 편이다	398	39.8%	397	39.7%	
	그런 편이다	295	29.5%	359	35.9%	
	매우 그렇다	37	3.7%	51	5.1%	
주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때	전혀 그렇지 않다	285	28.5%	211	21.1%	(df=3) 20.920***
	그렇지 않은 편이다	422	42.2%	445	44.5%	
	그런 편이다	273	27.3%	302	30.2%	
	매우 그렇다	20	2.0%	42	4.2%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

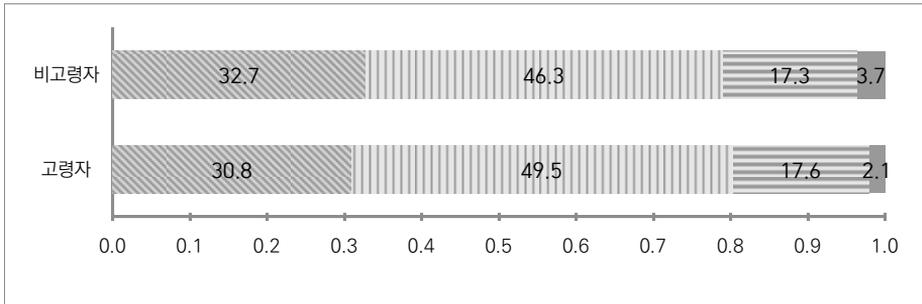
* $p < .05$, *** $p < .01$

아래의 그림들은 고령자와 비고령자의 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도의 차이가 통계적으로 유의미한 경우만을 살펴본 것이다.

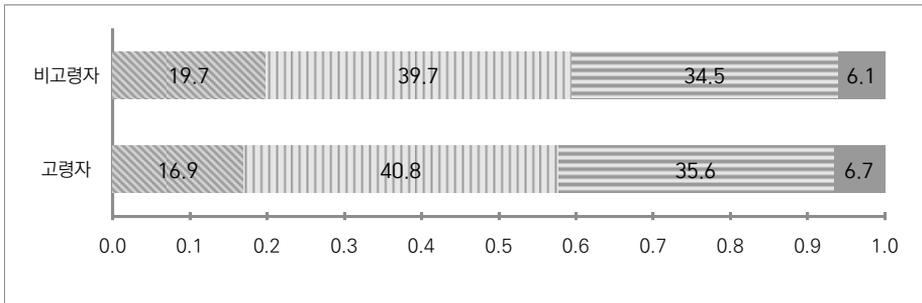
▶▶▶ [그림 5-1] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)
- 주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때



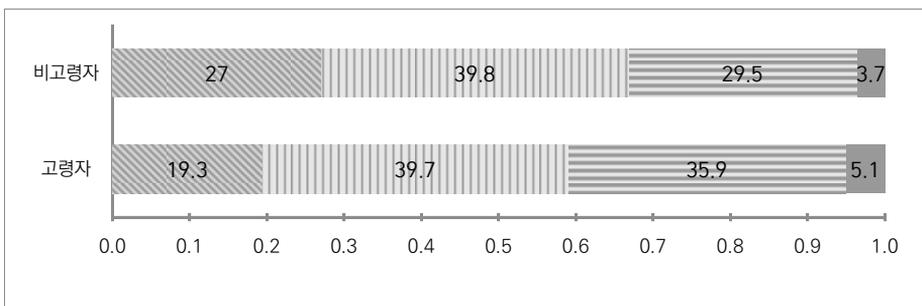
▶▶ [그림 5-2] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 차로를 변경할 때



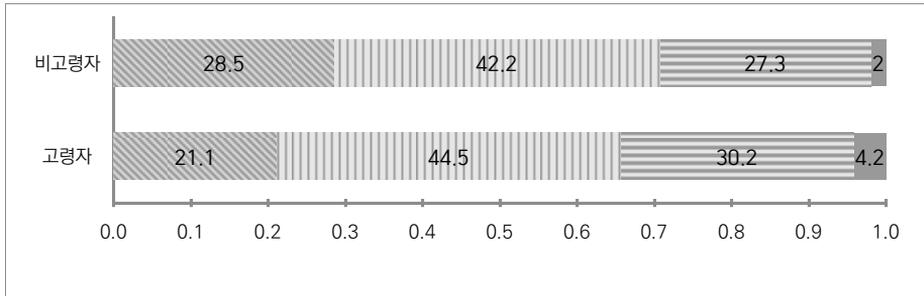
▶▶ [그림 5-3] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)
- 눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때



▶▶ [그림 5-4] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자) - 야간에 도로를 주행할 때



▶▶ [그림 5-5] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(비고령자/고령자)
- 주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때



다음은 심층면접대상자가 평소 운전시 느끼는 어려움에 대해 이야기 해 준 내용이다.

좀 떨어지더라고요. 순발력 같은 거 좀 떨어지는 것 같더라고요. 그리고 이렇게 운전하면서 티맵, 내비게이션 볼 때도 옛날에 잠깐 보고 알았는데 요즘 좀 들여다보게 되더라고요. (중간생략) 둔해졌지요. 그러니까 요즘 젊은 애들이 이렇게 막 운전하다 보면 막 차선 자주 바뀌가지고 막 끼어들 경우가 있잖아요. 그러면 저도 모르게 급브레이크를 밟게 되잖아요. 그런데도 약간 이렇게 밟게 되어도 순발력이 좀 떨어지더라고요. (심층면접대상자 B)

밤에 안 보이는 게 그게 제일 어려운 것 같아요. (중간생략) 이제 낮에는 괜찮은데 밤에는 너무 안 보이니까 표지판도. (중간생략) 요새 끼어들기 같은 거 이런 거 하기가 옛날보다 훨씬 불편하더라고요. 어렵더라고요 좀. 들어가야 되나 말아야 되나 이런 거 판단이 조금 옛날 안 같고 무섭다고 해야 하나. 그러니까 내가 두려워하니까 전에는 그냥 한 번에 이렇게 확 들어갔는데 지금은 겁나니까 이게 들어가도 되나 이렇게 하고 깜빡이를 켜고 오래 기다리는 거지요. 잘 못 들어가고. 그런 것들이 60대 넘어가면서 60대 후반 돼 가니까 그런 것들이 좀 어려운 것 같아요.(심층면접대상자 C).

60대 좀 넘으니까 좀 힘들다 이런 생각은 하는데 그래도 늘 하니까 그냥 하고 횡수는 좀 줄어들었어요. (중간생략) 앞을 주시하면 앞이 좀 아물아물한 것 같은 생각이 들어서 그래서 이제 나이 먹으면 조금은 조심을 해야 되겠다 그래서 장거리 같은 거 이런 거는 못 가고 그냥 가까운 데 이런 데만 천천히 이렇게 다니지요. (중간생략) 아물아물해요. 그래서 그러니까 이제 눈이 그래서 그러는지 그래서 좀 앞에 보기가 조금 아물아

물 이렇게 선명하지는 않다는 거지요. 왜냐하면 차도가 이제 비 오는 날 잘 안 보이듯이 비가 안 와도 그런 경향이 좀 없지 않아 있었어요(심층면접대상자 G).

야간 할 때 선 같은 거 특히 비 오고 그럴 때 좀 잘 안 보이는 것 같아요. (이전에 비해 시야 확보가) 좀 어려워지는 것 같아요. 최근부터 그런 것 같아요. 눈도 시력도 좀 안 좋아지는 것 같고(심층면접대상자 E).

가다가 차와 차간 거리가 얼마큼 떨어져 있는 것을 낮에는 잘 알 수 있는데 밤에는 불빛 때문에 이제 차간 거리가 얼마큼 떨어져 있는지를 잘 몰라서 이렇게 이제 차선을 바꿀 적에 조금 어려움이 있어요(심층면접대상자 H).

진짜 옛날에는 몇 시간씩 앉아도 몰랐는데 지금은 저 살 빠지고 그러니까 한 2시간 정도만 2시간, 1시간 반 정도 운전하면 엉덩이가 배겨가지고 쉬어야 하겠더라고요. 그게 얼마 전부터 그렇대요. 엉덩이가 배기고 허리 아파서 꼭 휴게소에서 쉬고 가고 그래요(심층면접대상자 I).

다음의 표는 운전 시 겪는 구체적인 어려움의 정도가 후기고령자와 초기고령자, 비교령자간의 차이가 있는지 살펴본 것으로 후기고령자의 경우 어려움이 큰 상황별로 상위 5가지를 보면 “야간에 도로를 주행할 때”(그런 편이다+매우 그렇다=52.0%), “미끄러운 도로에서 운전할 때”(그런 편이다+매우 그렇다=50.7%), “주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때”(그런 편이다+매우 그렇다=50.2%), “주행 중 앞서 주행하고 있던 차량이 갑자기 멈출 때”(그런 편이다+매우 그렇다=50.2%), “주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때”(그런 편이다+매우 그렇다=41.2%) 였으며 초기고령자와 비교령자 간의 상황별 운전 시 어려움의 차이가 있는지 살펴본 결과, “차로를 변경할 때”(x²=15.894^{*}), “교차로를 통과할 때”(x²=13.853^{*}), “폭이 좁은 이면도로를 주행할 때”(x²=16.584^{*}), “야간에 도로를 주행할 때”(x²=39.690^{***}), “주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때”(x²=28.241^{***})와 같은 상황에서의 어려움의 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, “차로를 변경할 때” 운전하기 어렵다(그런 편이다+매우 그렇다)고 응답한 비율이 비교령자는 21.0%, 초기고령자는 18.5%, 후기고령자는 23.8%로 후기고령자가 가장 많았고 “교차로를 통과할 때” 운전하기 어렵다고 한 경우는 각 18.6%, 19.3%, 21.0%로 연령이 높아질수록 더 많았으며 “폭이

좁은 이면도로를 주행할 때”는 각 25.0%, 23.5%, 30.1%로 후기고령자가 가장 많았다. 그리고 “야간에 도로를 주행할 때” 운전하기 어렵다고 응답한 비율은 비고령자는 33.2%, 초기고령자는 37.8%, 후기고령자는 52.0%였고 “주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때”의 경우는 각 29.3%, 32.4%, 41.2%로 고령자가 초기고령자와 비고령자에 비해 어려움이 특히 더 많은 것으로 나타나 노화로 시각 기능 저하로 인한 어려움이 큰 것으로 보인다.

▶▶▶ <표 5-9> 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)

(단위: 명, %)

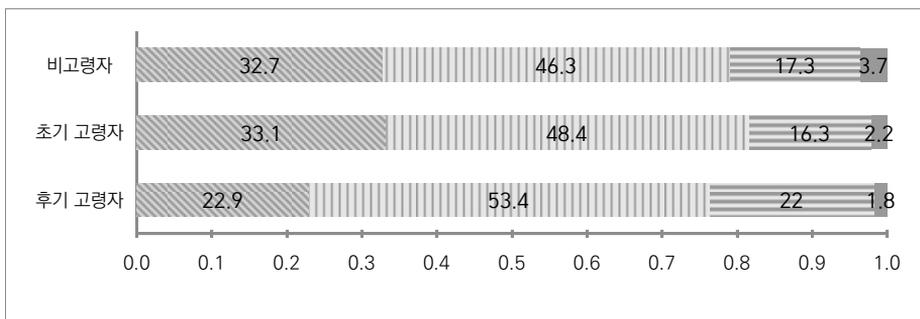
구분		비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때	전혀 그렇지 않다	135	13.5%	111	14.3%	271	11.2%	(df=6) 12.448
	그렇지 않은 편이다	412	41.2%	310	39.9%	86	38.6%	
	그런 편이다	385	38.5%	328	42.2%	100	44.8%	
	매우 그렇다	68	6.8%	28	3.6%	12	5.4%	
주행 중 앞서 주행하던 차량이 갑자기 멈출 때	전혀 그렇지 않다	165	16.5%	129	16.6%	29	13.0%	(df=6) 4.937
	그렇지 않은 편이다	371	37.1%	297	38.2%	82	36.8%	
	그런 편이다	378	37.8%	300	38.6%	93	41.7%	
	매우 그렇다	86	8.6%	51	6.6%	19	8.5%	
핸들, 가속 페달 등의 운전 장치 조작할 때	전혀 그렇지 않다	309	30.9%	232	29.9%	51	22.9%	(df=6) 8.170
	그렇지 않은 편이다	472	47.2%	387	49.8%	113	50.7%	
	그런 편이다	175	17.5%	127	16.3%	49	22.0%	
	매우 그렇다	44	4.4%	31	4.0%	10	4.5%	
차로를 변경할 때	전혀 그렇지 않다	327	32.7%	257	33.1%	51	22.9%	(df=6) 15.894*
	그렇지 않은 편이다	463	46.3%	376	48.4%	119	53.4%	
	그런 편이다	173	17.3%	127	16.3%	49	22.0%	
	매우 그렇다	37	3.7%	17	2.2%	4	1.8%	
눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때	전혀 그렇지 않다	197	19.7%	132	17.0%	37	16.6%	(df=6) 12.256
	그렇지 않은 편이다	397	39.7%	335	43.1%	73	32.7%	
	그런 편이다	345	34.5%	261	33.6%	95	42.6%	
	매우 그렇다	61	6.1%	49	6.3%	18	8.1%	
교차로를 통과할 때	전혀 그렇지 않다	303	30.3%	237	30.5%	42	18.8%	(df=6) 13.853*
	그렇지 않은 편이다	511	51.1%	390	50.2%	134	60.1%	
	그런 편이다	155	15.5%	130	16.7%	40	17.9%	
	매우 그렇다	31	3.1%	20	2.6%	7	3.1%	

구분		비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
폭이 좁은 이면도로를 주행할 때	전혀 그렇지 않다	282	28.2%	228	29.3%	36	16.1%	(df=6) 16.584*
	그렇지 않은 편이다	468	46.8%	366	47.1%	120	53.8%	
	그런 편이다	213	21.3%	157	20.2%	57	25.6%	
	매우 그렇다	37	3.7%	26	3.3%	10	4.5%	
비보호 좌회전을 해야 할 때	전혀 그렇지 않다	304	30.4%	264	34.0%	55	24.7%	(df=6) 11.399
	그렇지 않은 편이다	488	48.8%	371	47.7%	110	49.3%	
	그런 편이다	183	18.3%	120	15.4%	50	22.4%	
	매우 그렇다	25	2.5%	22	2.8%	8	3.6%	
야간에 도로를 주행할 때	전혀 그렇지 않다	270	27.0%	161	20.7%	32	14.3%	(df=6) 39.690***
	그렇지 않은 편이다	398	39.8%	322	41.4%	75	33.6%	
	그런 편이다	295	29.5%	262	33.7%	97	43.5%	
	매우 그렇다	37	3.7%	32	4.1%	19	8.5%	
주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때	전혀 그렇지 않다	285	28.5%	175	22.5%	36	16.1%	(df=6) 28.241***
	그렇지 않은 편이다	422	42.2%	350	45.0%	95	42.6%	
	그런 편이다	273	27.3%	221	28.4%	81	36.3%	
	매우 그렇다	20	2.0%	31	4.0%	11	4.9%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

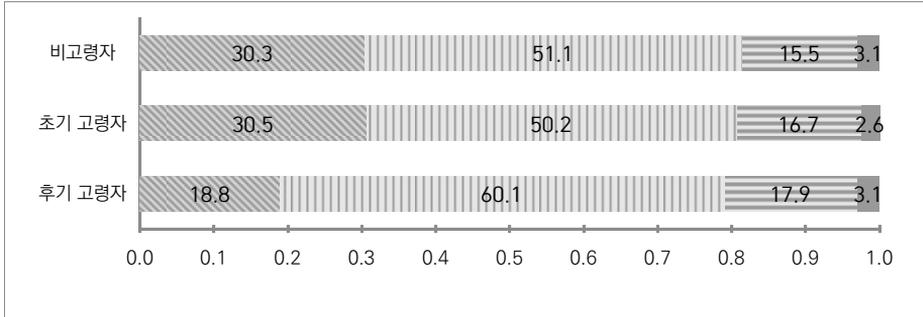
* $p < .05$, *** $p < .01$

다음의 그림들은 구체적 상황별 운전 시 어려움의 정도가 초기고령자와 후기고령자 간의 차이가 있는 경우만을 정리한 것이다.

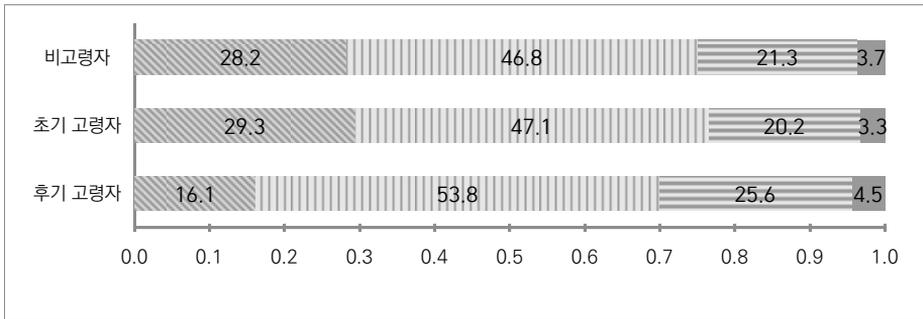
» [그림 5-6] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)
- 차로를 변경할 때



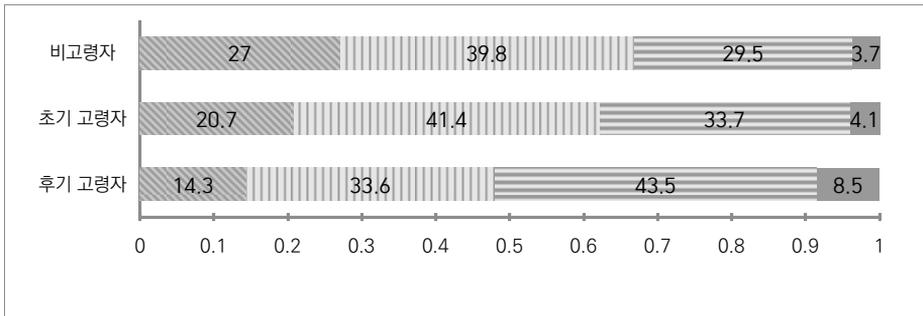
▶▶▶ [그림 5-7] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)
- 교차로를 통과할 때



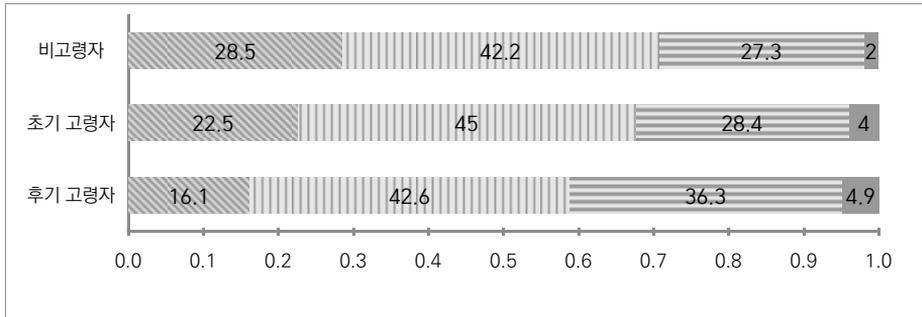
▶▶▶ [그림 5-8] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)
- 폭이 좁은 이면도로를 주행할 때



▶▶▶ [그림 5-9] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)
- 야간에 도로를 주행할 때



▶▶ [그림 5-10] 구체적 상황별 운전 시 어려움 정도(초기고령자/후기고령자/비고령자)
- 주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때



제2절 | 도로환경에 대한 인식

1. 사고 위험성에 대한 인식

평소 자주 운전하는 도로 환경을 기준으로 “운전 중 교통사고의 위험성이 높다”는 문항에 어떻게 생각하는지 응답하도록 한 결과는 다음과 같다. 고령자의 경우 ‘그렇지 않은 편이다’라는 응답은 58.3%, ‘그런 편이다’는 27.4%, ‘전혀 그렇지 않다’는 12.8% 등으로 사고 위험성이 높지 않다는 응답(전혀 그렇지 않다+그렇지 않은 편이다)이 70% 이상으로 비고령자와 차이가 없었다.

▶▶ <표 5-10> 사고 위험성에 대한 인식(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
사고 위험성	전혀 그렇지 않다	157	15.7%	128	12.8%	(df=3) 4.088
	그렇지 않은 편이다	558	55.8%	583	58.3%	
	그런 편이다	266	26.6%	274	27.4%	
	매우 그렇다	19	1.9%	15	1.5%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

한편, 후기고령자의 경우 평소 자주 운전하는 도로 환경에서 “운전 중 교통사고의 위험성이 높다”고 생각하는 정도가 어떠한지 살펴보면 다음과 같다. 즉, 후기고령자의 경우 ‘그렇지 않은 편이다’라는 응답은 55.2%, ‘그런 편이다’는 33.6%, ‘전혀 그렇지 않다’는 9.4%, ‘매우 그렇다’는 1.8%의 순으로 나타나 교통사고의 위험성이 높지 않다(전혀 그렇지 않다+그렇지 않은 편이다)고 생각하는 정도가 60% 이상을 차지하였고 비고령자(71.5%), 초기고령자(73.0%)에 비해 낮은 편이기는 했지만 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다.

▶▶ <표 5-11> 사고 위험성에 대한 인식(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
사고 위험성	전혀 그렇지 않다	157	15.7%	107	13.8%	21	9.4%	(df=6) 11.164
	그렇지 않은 편이다	558	55.8%	460	59.2%	123	55.2%	
	그런 편이다	266	26.6%	199	25.6%	75	33.6%	
	매우 그렇다	19	1.9%	11	1.4%	4	1.8%	
전체		777	100.0%	223	100.0%	1000	100.0%	

2. 도로 위 물리적/사회적 무질서에 대한 인식

여기서는 도로환경에 대한 인식으로 도로 위 물리적/사회적 무질서에 대한 인식을 살펴보았다. 먼저, 도로에 어두운 곳이 많거나 공사 중인 곳이 많은 등 물리적 무질서 정도에 대해서는 고령자의 경우 ‘그렇지 않은 편이다’(49.5%), ‘그런 편이다’(41.0%), ‘매우 그렇다’(6.3%), ‘전혀 그렇지 않다’(3.2%)의 순으로 도로 위 물리적 무질서가 심하지 않다(그렇지 않은 편이다+전혀 그렇지 않다)고 생각하는 경우는 절반 이상을 차지하고 있었고 이는 비고령자와 차이는 없었다. 두 번째, 도로에 사고차량이나 운전 간의 다툼이 많은 등 사회적 무질서 정도에 대해서는 고령자의 경우 ‘그렇지 않은 편이다’(57.5%), ‘그런 편이다’(34.2%), ‘매우 그렇다’(6.4%), ‘전혀 그렇지 않다’(1.9%)의 순으로 도로 위에서 사회적 무질서가 심하지 않다(전혀 그렇지 않다+그렇지 않은 편이다)고 생각하는 비율이 약 60%를 차지하여 비고령자와 응답의 차이가 없었다.

▶▶ <표 5-12> 도로 위 물리적/사회적 무질서에 대한 인식(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
물리적 무질서	전혀 그렇지 않다	45	4.5%	32	3.2%	(df=3) 4.880
	그렇지 않은 편이다	460	46.0%	495	49.5%	
	그런 편이다	439	43.9%	410	41.0%	
	매우 그렇다	56	5.6%	63	6.3%	
사회적 무질서	전혀 그렇지 않다	13	1.3%	19	1.9%	(df=3) 4.431
	그렇지 않은 편이다	603	60.3%	575	57.5%	
	그런 편이다	337	33.7%	342	34.2%	
	매우 그렇다	47	4.7%	64	6.4%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

한편, 도로에 어두운 곳이 많거나 공사 중인 곳이 많은 등 물리적 무질서 정도에 대해서 후기 고령자의 경우 ‘그렇지 않은 편이다’(47.1%), ‘그런 편이다’(43.5%), ‘매우 그렇다’(7.2%), ‘전혀 그렇지 않다’(2.2%)의 순이었고 비고령자와의 차이는 없었다. 그리고 도로에 사고차량이나 운전간의 다툼이 많은 등 사회적 무질서 정도에 대해서는 후기고령자의 경우 ‘그렇지 않은 편이다’(57.4%), ‘그런 편이다’(36.3%), ‘매우 그렇다’(4.9%), ‘전혀 그렇지 않다’(1.2%)의 순이었고 이 역시 비고령자와는 응답의 차이가 없었다.

▶▶ <표 5-13> 사고 위험성에 대한 인식(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
사고 위험성	전혀 그렇지 않다	157	15.7%	107	13.8%	21	9.4%	(df=6) 11.164
	그렇지 않은 편이다	558	55.8%	460	59.2%	123	55.2%	
	그런 편이다	266	26.6%	199	25.6%	75	33.6%	
	매우 그렇다	19	1.9%	11	1.4%	4	1.8%	
물리적 무질서	전혀 그렇지 않다	45	4.5%	27	3.5%	5	2.2%	(df=6) 6.705
	그렇지 않은 편이다	460	46.0%	390	50.2%	105	47.1%	
	그런 편이다	439	43.9%	313	40.3%	97	43.5%	
	매우 그렇다	56	5.6%	47	6.0%	16	7.2%	
사회적 무질서	전혀 그렇지 않다	13	1.3%	16	2.1%	3	1.3%	(df=6) 6.478
	그렇지 않은 편이다	603	60.3%	447	57.5%	128	57.4%	
	그런 편이다	337	33.7%	261	33.6%	81	36.3%	
	매우 그렇다	47	4.7%	53	6.8%	11	4.9%	
전체		777	100.0%	223	100.0%	1000	100.0%	

제3절 | 교통범죄에 대한 태도

1. 교통범죄에 대한 우호적 태도

평소 교통법규위반은 해도 괜찮다고 생각하는 등의 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대해 살펴본 결과 고령자는 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대한 부정적 응답이 90% 이상이었으며 비고령자에 비해 교통범죄에 대한 우호적 태도를 지닌 경우는 더 적었다. 즉, 비고령자의 경우 교통법규위반은 복잡한 도로에서 혹은 원활한 교통을 위해서는 어쩔 수 없다 등의 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대해 ‘별로 그렇지 않다’는 응답이 79.6%, ‘약간 그렇다’는 10.8%, ‘전혀 그렇지 않다’는 9.0%, ‘매우 그렇다’는 0.6%로 나타났고 고령자는 ‘별로 그렇지 않다’가 76.8%, ‘전혀 그렇지 않다’가 13.8%, ‘약간 그렇다’는 9.0%, ‘매우 그렇다’는 0.4%의 순이었다($\chi^2=12.643^{**}$).

▶▶▶ <표 5-14> 교통범죄에 대한 우호적 태도(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율		
우호적 태도	전혀 그렇지 않다	90	9.0%	138	13.8%	(df=3) 12.643**
	그렇지 않은 편이다	796	79.6%	768	76.8%	
	그런 편이다	108	10.8%	90	9.0%	
	매우 그렇다	6	0.6%	4	0.4%	
전체	1000	100.0%	1000	100.0%		

** $p < .01$

한편, 교통범죄에 대한 우호적 태도가 비고령자와 초기고령자, 후기고령자 간의 차이가 있는지 살펴본 결과 연령이 높아질수록 복잡한 도로에서 혹은 원활한 교통을 위해서는 교통법규위반은 어쩔 수 없다 등의 교통범죄에 대한 우호적 태도를 보이는 경우가 더 적었다. 즉, 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대해 비고령자의 경우는 ‘별로 그렇지 않다’(79.6%), ‘약간 그렇다’(10.8%), ‘전혀 그렇지 않다’(9.0%), ‘매우 그렇다’(0.6%)의 순으로 나타났고 초기고령자는 ‘별로 그렇지 않다’(76.1%), ‘전혀 그렇지 않다’(13.6%), ‘약간 그렇다’(9.9%), ‘매우 그렇다’(0.4%)의 순이었으며 후기고령자는 ‘별로 그렇지 않다’(79.4%), ‘전혀 그렇지 않다’(14.3%), ‘약간 그렇다’(6.3%)의 순이었다($\chi^2=16.028^*$).

▶▶▶ <표 5-15> 교통범죄에 대한 우호적 태도(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율		
우호적 태도	전혀 그렇지 않다	90	9.0%	106	13.6%	32	14.3%	(df=6) 16.028*
	그렇지 않은 편이다	796	79.6%	591	76.1%	177	79.4%	
	그런 편이다	108	10.8%	76	9.8%	14	6.3%	
	매우 그렇다	6	0.6%	4	0.5%	0	0.0%	
전체	1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%		

* $p < .05$

2. 교통범죄에 대한 주변 사람의 태도

조사대상자를 대상으로 주변 사람들의 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대해 응답하도록 한 결과 고령자의 경우 본인의 교통범죄에 대한 우호적 태도와 마찬가지로 주변 사람들의 교통범죄에 대한 우호적 태도 역시 부정적인 응답이 90%를 차지하였으며 비고령자가 고령자에 비해 주변 사람들의 교통범죄에 대한 우호적 태도를 지닌 경우가 상대적으로 더 많은 것으로 보이기는 하지만 그 차이는 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다.

▶▶▶ <표 5-16> 교통범죄에 대한 주변사람의 우호적 태도(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	
주변사람의 우호적 태도	전혀 그렇지 않다	344	34.4%	353	35.3%	(df=3) 1.300
	그렇지 않은 편이다	549	54.9%	549	54.9%	
	그런 편이다	101	10.1%	95	9.5%	
	매우 그렇다	6	0.6%	3	0.3%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

후기고령자의 경우 주변 사람들이 가지고 있는 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대한 부정적 응답이 91% 이상으로 연령이 높아질수록 주변 사람들의 교통범죄에 대한 우호적 태도를 지니고 있다고 생각하는 비율이 더 낮은 것으로 보이기는 하지만 그 차이가 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다.

▶▶▶ <표 5-17> 교통범죄에 대한 주변사람의 우호적 태도(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
주변사람의 우호적 태도	전혀 그렇지 않다	344	34.4%	280	36.0%	73	32.7%	(df=6) 3.976
	그렇지 않은 편이다	549	54.9%	417	53.7%	132	59.2%	
	그런 편이다	101	10.1%	77	9.9%	18	8.1%	
	매우 그렇다	6	0.6%	3	0.4%	-	-	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

3. 교통범죄 예방정책에 대한 태도

가. 고령 기준 나이에 대한 생각

조사대상자를 대상으로 ‘고령자’ 혹은 ‘노인’을 몇 세부터 라고 생각하는지 직접 기입하도록 한 결과 65세 미만인 비고령자집단의 경우는 72.65세이었고 고령자집단은 74.40세으로 고령자 집단에서 응답한 평균 연령이 더 높은 것으로 나타났다(t 값 = -7.873^{***}). 즉, 고령자와 비고령자 모두 고령 기준의 나이를 70세 이상으로 생각하는 경우가 많았고 고령자의 입장에서 생각하는 고령 기준 나이는 비고령자에 비해 높아 오늘날 우리 사회에서 일반적으로 65세가 고령 기준이 되고 있는 만큼 고령 기준 나이에 대한 새로운 사회적 합의가 필요한 시점이다.

▶▶▶ <표 5-18> 고령 기준 나이에 대한 생각(비고령자/고령자)

구분	비고령자(n=1,000)				고령자(n=1,000)				t값
	평균	표준편차	최소값	최대값	평균	표준편차	최소값	최대값	
고령 기준 나이	72.65	4.782	55	90	74.40	5.163	50	95	-7.873 ^{***}

*** $p < .001$

실제로 고령자 대상 심층면접조사 결과에서도 고령자의 솔직한 의견을 들을 수 있었다.

65세면 우리나라에서 지금 한창입니다. 한창. 이진 노인이라고 볼 수 없어요. 그래서 72, 73세는 돼야 노는 고령층에 속하지 65세는 한참 일하는 나이고 활기 양성하고 이런 시대라고 생각하면 돼요. (중간생략) 100세 시대니까 정말 튼튼하고 잘 먹고 운동도 열심히 하고 이렇게 하기 때문에 전혀 65세 이상은 고령이라 볼 수 없어요. 제 생각에는 71세부터, 만 70세부터 좀 고령층이다 그렇게 보면 될 거예요.(심층면접대상자 D).

저 같은 경우에는 65세는 진짜 너무 빠른 것 같아요. 고령이라고 그러면 그래도 한 70세 이상은 돼야 되는 거 아닌가요?(중간생략) 저는 한 75세 정도로 했으면 좋겠어요. (중간생략) 일단 이제 판단 능력이라든가 경제적인 상황 이런 거를 봤을 때 조금 요즘은

160 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

노인들 일자리들이 많잖아요. 그리고 집에서 65세 이상 됐다고 놓고 이런 사람은 거의 없는 것 같아요. 일할 때까지는 충분히 할 수 있으니까 그때까지는 고령이라고 보기가 조금 그런 것 같아요(심층면접대상자 F).

한편, 고령 기준 나이에 대한 생각이 비고령자와 초기 고령자, 후기 고령자 간의 차이가 있는지 살펴본 결과 비고령자는 72.65세, 초기고령자는 74.10세, 75세 이상의 후기 고령자는 75.44세로 연령이 높을수록 고령 기준 나이가 더 많은 것으로 나타났다 ($F_{값}=37.482^{***}$).

▶▶ <표 5-19> 고령 기준 나이에 대한 생각(비고령자/초기 고령자/후기 고령자)

구분	비고령자				초기 고령자				후기 고령자				F 값
	평균	표준 편차	최소 값	최대 값	평균	표준 편차	최소 값	최대 값	평균	표준 편차	최소 값	최대 값	
고령 기준 나이	72.65	4.782	55	90	74.10	5.088	50	95	75.44	5.298	65	90	37.482***

*** $p < .001$

나. 현행 정책에 대한 태도

1) 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 태도

(1) 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지 정도

운전면허증 갱신기간은 일반적으로 10년이지만 65세 이상 75세 미만인 사람은 5년, 75세 이상인 사람은 3년이다. 이와 같은 내용을 알고 있는지 살펴본 결과 고령자 집단의 경우 '알고 있다'는 응답이 75.5%를 차지하여 고령자 집단의 46.3%에 비해 높았다.

▶▶▶ <표 5-20> 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지정도(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지 정도	모른다	537	53.7%	245	24.5%	(df=1) 179.037***
	알고 있다	463	46.3%	755	75.5%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

*** $p < .001$

한편, 후기 고령자의 경우 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대해 알고 있다는 응답이 80% 이상으로 연령이 높아질수록 해당 내용을 알고 있는 경우가 많았다($\chi^2=182.318^{***}$). 즉, 비고령자 집단에서는 ‘알고 있다’는 응답이 절반이 채 되지 않았으나 초기고령자집단은 74.0%, 후기고령자집단은 80.7%로 나타났다.

▶▶▶ <표 5-21> 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지정도(비고령자/초기고령자/후기 고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 인지 정도	모른다	537	53.7%	202	26.0%	43	19.3%	(df=2) 182.318*
	알고있다	463	46.3%	575	74.0%	180	80.7%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

*** $p < .001$

(2) 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견

연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견을 살펴본 결과 ‘찬성한다’의 응답이 비고령자는 74.3%, 고령자는 65.9%로 65세 미만의 비고령자 집단에서 보다 긍정적인 태도를 가지고 있는 것으로 나타났다($\chi^2=24.895^{***}$). 즉, 비고령자와 고령자 모두 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견에 대한 긍정적 응답이 많았던 이유는 사회적으로 고령자의 노화에 따른 신체적 인지적 기능 약화 등으로 사고 위험성 인식이 커짐에 따라 이에 대한 예방 차원으로 필요하다는 의견이 반영된 결과

로 보이며 그럼에도 불구하고 고령자는 비고령자에 비해 해당 제도에 대한 부정적 의견이 많았다.

▶▶▶ <표 5-22> 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견	반대한다	112	11.2%	189	18.9%	(df=2) 24.895***
	찬성한다	743	74.3%	659	65.9%	
	잘 모르겠다	145	14.5%	152	15.2%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

*** $p < .001$

다음은 심층면접대상자의 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 긍정적인 의견을 들어볼 수 있는 내용이다.

그건 왜냐하면 나이가 먹을수록 이게 이렇게 고령화 시대가 되니까 이렇게 적성 검사 같은 거라도 해서 면허증을 이렇게 갱신하는 것에 대해서 좀 그건 강화됐으면 좋겠어요 (심층면접대상자 B).

찬성이요. 난 나이 먹어서 운전하지 말아야 된다고 생각해요. 생계를 위해서 그냥 하는 사람 같으면 먹고 살아야 되니까 일단은 트럭 운전을 한다든지 그런데 70이 넘어서 영감들이고 그렇게는 한 75세 이상은 이렇게 법으로 그냥 운전을 하지 말게 했으면 좋겠다는 생각이예요(심층면접대상자 C).

비고령자와 초기고령자, 후기 고령자 간의 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견이 다른지 살펴본 결과 ‘찬성한다’는 응답이 비고령자는 74.3%, 초기고령자는 65.0%, 후기고령자는 69.1%로 65세이상 74세 미만의 초기고령자 집단에서의 찬성 응답률이 가장 낮았다($\chi^2=27.263$ ***).

▶▶▶ <표 5-23> 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견(비고령자/초기고령자/후기고령자)
(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견	반대한다	112	11.2%	154	19.8%	35	15.7%	(df=4) 27.263***
	찬성한다	743	74.3%	505	65.0%	154	69.1%	
	잘 모르겠다	145	14.5%	118	15.2%	34	15.2%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

*** $p < .001$

2) 65세 이상 운전자 대상 교통안전교육에 대한 태도

(1) 65세 이상 운전자 대상 교통안전교육에 대한 인지 정도

현재 65세 운전자 대상으로 교통안전교육을 신청자에 한해 무료로 실시하고 있는데 이에 대해 알고 있는지 살펴본 결과 '알고 있다'는 응답이 비고령자는 29.7%, 고령자는 60.6%로 나타나 고령자의 인지도가 더 높았다($\chi^2=27.263$ ***).

▶▶▶ <표 5-24> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지	모른다	703	70.3%	394	39.4%	(df=1) 192.776***
	알고 있다	297	29.7%	606	60.6%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

*** $p < .001$

한편, 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지 정도가 비고령자, 초기고령자, 후기고령자 간의 차이가 있는지 살펴본 결과 연령이 높을수록 해당 내용을 알고 있는 경우가 많았다($\chi^2=209.592$ ***). 즉, 65세 이상의 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대해 알고 있다는 응답이 비고령자는 29.7%로 30%가 채 되지 않았고 초기고령자는 57.1%, 후기고령자는 72.6%로 나타났다.

▶▶▶ <표 5-25> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육에 대한 인지	모른다	703	70.3%	333	42.9%	61	27.4%	(df=2) 209.592***
	알고 있다	297	29.7%	444	57.1%	162	72.6%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

*** $p < .001$

(2) 65세 이상 운전자 대상 교통안전교육 경험

65세 이상의 조사대상자를 대상으로 실제로 교통안전교육을 참여한 적이 있는지 응답하도록 한 결과 고령자 집단 1000명 가운데 164명이 해당 경험이 '있다'고 응답하였으며 75세 이상의 고령자가 74세미만의 고령자에 비해 많았다($\chi^2=22.891$ ***). 즉, 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 여부에 있어 후기 고령자의 경험률은 41.4%였고 초기 고령자는 21.8%였다.

▶▶▶ <표 5-26> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 여부(초기 고령자/후기 고령자)

(단위: 명, %)

구분		초기 고령자		후기 고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
교통안전교육 참여 여부	참여 경험 있음	97	21.8%	67	41.4%	(df=1) 22.891***
	참여 경험 없음	347	78.2%	95	58.6%	
전체		444	100.0%	162	100.0%	

*** $p < .001$

한편, 실제로 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육을 참여한 경험이 있는 164명을 대상으로 교육 이후 실제로 운전하는데 도움이 되었는지 응답하도록 한 결과 도움이 되었다는 긍정적 응답이 80% 이상으로 나타났으며 고령자의 연령별로 차이는 통계적으로 유의미하지 않았다.

▶▶ <표 5-27> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 효과(초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
교통안전 교육 효과	전혀 도움되지 않았다	2	2.1%	2	3.0%	(df=3) .751
	별로 도움되지 않았다	15	15.5%	13	19.4%	
	약간 도움이 되었다	69	71.1%	46	68.7%	
	많이 도움이 되었다	11	11.3%	6	9.0%	
전체		97	100.0%	67	100.0%	

(3) 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 의향

앞으로 무료 교통안전교육에 참여할 생각이 있는지 응답하도록 한 결과 '신청하겠다'는 응답이 고령자 집단은 57.0%, 비고령자 집단은 54.8%로 두 집단 모두 절반 이상을 차지하는 것으로 나타났고 두 집단 간 차이는 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 5-28> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 의향(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
교통안전교육 참여 의향	신청하지 않겠다	452	45.2%	430	43.0%	(df=1) .982
	신청하겠다	548	54.8%	570	57.0%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

한편, 무료 교통안전교육에 참여할 생각이 있는지에 대한 응답 결과가 비고령자, 초기고령자, 후기고령자 집단 간 차이가 있는지 살펴보면 결과 후기 고령자 집단에서의 긍정적 응답이 가장 높았다($\chi^2=7.660^*$). 즉, 교통안전교육에 '신청하겠다'는 응답이 비고령자와 초기고령자 집단 모두 54.8%였으나 후기고령자 집단은 64.6%로 나타나 75세 이상의 운전자는 교육의 필요성을 인식하고 있는 것으로 보인다.

▶▶ <표 5-29> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 참여 의향(비고령자/초기고령자/후기고령자)
(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
교통안전교육 참여 의향	신청하지 않겠다	452	45.2%	351	45.2%	79	35.4%	(df=2) 7.660*
	신청하겠다	548	54.8%	426	54.8%	144	64.6%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

*p<.05

(4) 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 신청하지 않으려는 이유

65세 이상 운전자 가운데 신청자에 한해 무료로 진행되는 교통안전교육에 참여하지 않겠다고 응답한 경우 해당 이유가 무엇인지 질문한 결과 비고령자와 고령자 모두 ‘교육을 받으러 가는 것이 번거로워서’라는 응답이 가장 많았으며 두 집단 간 응답의 차이는 없었다.

▶▶ <표 5-30> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 미참여 이유(비고령자/고령자)
(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	
교통안전교육 미참여 이유	교육을 받을 필요가 없어서	106	23.5%	86	20.0%	(df=3) 2.768
	교육받으러 가는 것이 번거로워서	170	37.6%	179	41.6%	
	교육을 받을 시간이 없어서	66	14.6%	55	12.8%	
	교육의 효과가 없을 것 같아서	110	24.3%	110	25.6%	
전체		452	100.0%	430	100.0%	

다음은 심층면접대상자 가운데 교통안전교육에 대한 부정적 의견을 이야기 해 준 내용을 정리한 것이다.

운전이라는 게 교육을 들어서 되는 게 아니라 이거 몰라서 안 하는 게 아니잖아요. 나이 먹어서 내가 마음같이 몸이 안 따라주고 생각이 그때 가서 안 나고 이래서 그러지 몰라서 운전 다 80-70이 먹어서 운전한 사람들이 60에 운전을 시작했겠어요, 다 30-40 대부터 운전한 사람들인데, 몸이 뻐 사람들이지 다. 그런데 그 사람들이 몰라서 그거를 안 지키는 게 아니고 못하는 게 아니잖아요. (중간생략) 판단력이 떨어지고 몸이 안

떨어지니까 못 하는 거지. 교육을 시키는 게 의미가 없지. 그 사람들이 몰라서 안 하는 게 아니니까. 내 생각에는 그래요.(심층면접대상자 C).

만약 기회가 된다면 예를 요즘은 인터넷으로도 많이 하잖아요. 그런 식으로 했으면 좋겠어요. 너무 시간이 이동하는 시간이라든가 이게 시간들이 많이 걸리니까 시간을 많이, 저는 그래요. 시간 뺏기는 게 좀 그렇거든요(심층면접대상자 F).

왜냐하면 뭐든지 배우는 건 좋잖아요. 배우는 건 좋고 도움은 될 것 같은데 또 시간 내서 가서 또 교육을 받아야 된다든지 이런 것은 조금 귀찮을 것 같아요. (중간생략) 요즘은 폰이라든가 이런 온라인 잘 돼 있잖아요. 그런 것으로 하면 차라리 그게 낫지 않을까 그런 생각이 듭니다(심층면접대상자 G).

한편, 후기고령자 가운데 교통안전교육에 참여하지 않겠다고 응답한 경우 해당 이유가 무엇인지 알아본 결과 비고령자와 초기고령자간의 차이가 나타났다($\chi^2=13.162^*$). 즉, 비고령자의 경우는 주된 이유로 ‘교육받으러 가는 것이 번거로워서’가 37.6%, ‘교육의 효과가 없을 것 같아서’는 24.3%, ‘교육을 받을 필요가 없어서’는 23.5%, ‘교육을 받을 시간이 없어서’는 14.6%로 나타났고 초기고령자는 각 43.3%, 23.9%, 18.2%, 14.5%였으며 후기고령자는 34.2%, 32.9%, 27.8%, 5.1%였다. 즉, 교통안전교육 신청을 하지 않겠다는 후기고령자의 경우 다른 집단에 비해 해당 교육의 필요성과 효과에 대한 부정적 의견을 지니고 있는 것으로 보인다.

▶▶▶ <표 5-31> 65세 이상 운전자 대상 무료 교통안전교육 미참여 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
교통안전 교육 미참여 이유	교육을 받을 필요가 없어서	106	23.5%	64	18.2%	22	27.8%	(df=6) 13.162*
	교육받으러 가는 것이 번거로워서	170	37.6%	152	43.3%	27	34.2%	
	교육을 받을 시간이 없어서	66	14.6%	51	14.5%	4	5.1%	
	교육의 효과가 없을 것 같아서	110	24.3%	84	23.9%	26	32.9%	
전체		452	100.0%	351	100.0%	79	100.0%	

* $p < .05$

다음은 심층면접 진행 중 교통안전교육에 대한 부정적 의견을 보인 대상자의 이야기를 들을 수 있었다

왜냐하면 운전하는 사람도 자기 습관이 있고 운전 습관이 있고 아무리 옆에서 누가 얘기한다 하더라도 자기 하는 습관이 있잖아요. 그래서 그건(교통안전교육) 저는 그다지 그거 할 것(효과가 있을 것) 같지는 않은데요. 운전 교육하는 거 안전 교육 같은 것은. 그래도 적성 검사 받을 때 그래도 안전 교육이라도 1시간, 30분이라도 시키면 낫지 않을까(심층면접대상자 B)

2) 운전면허자진반납제도에 대한 태도

(1) 운전면허 자진반납 제도에 대한 인지

현재, 고령운전자의 경우 운전면허를 반납하면 선불 교통카드나 지역화폐를 지원받을 수 있다. 이에 대한 내용을 알고 있는지 살펴본 결과 고령자 10명 가운데 7명은 해당 제도를 알고 있다고 응답하였고 이는 비고령자에 비해 높은 편이었다($\chi^2=118.917^{***}$). 즉, 운전면허자진반납제도에 대해 ‘알고 있다’는 응답이 비고령자는 42.0%, 고령자는 66.3%를 차지하는 것으로 나타났다.

▶▶▶ <표 5-32> 운전면허자진반납제도에 대한 인지(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df)
		빈도	백분율	빈도	백분율	χ^2
운전면허자진반납제도에 대한 인지	모른다	580	58.0%	337	33.7%	(df=1) 118.917 ^{***}
	알고있다	420	42.0%	663	66.3%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

*** $p < .001$

후기고령자의 운전면허자진반납제도에 대한 인지 정도를 보면 10명 가운데 8명이 해당 제도를 알고 있다고 응답하여 비고령자와 초기고령자에 비해 긍정적 응답이 많았다($\chi^2=126.576^{***}$). 즉, 고령운전자 대상 운전면허자진반납제도에 대해 알고 있다는 응답이 비고령자는 42.0%, 초기고령자는 64.0%, 후기고령자는 74.4%로 나타났다. 이는 해당 연령자에 대해 자진반납제도에 대한 홍보가 이루어진 결과로 보인다.

▶▶▶ <표 5-33> 운전면허자진반납제도에 대한 인지(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
운전면허자진반납제도에 대한 인지	모른다	580	58.0%	280	36.0%	57	25.6%	(df=2) 126.576***
	알고있다	420	42.0%	497	64.0%	166	74.4%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

*** $p < .001$

(2) 운전면허 자진반납 기준에 대한 의견

고령자 대상 운전면허 자진반납 시 가장 중요한 요인이 무엇인지 응답하도록 한 결과 비고령자는 ‘의료테스트 등의 신체능력’이라는 응답이 33.9%, ‘도로주행시험 등의 운전능력’은 24.4%, ‘연령’은 15.3%, ‘교통사고위험 빈도’는 12.2% 등의 순으로 나타났고 고령자는 ‘의료테스트 등의 신체능력’이라는 응답이 37.3%, ‘도로주행시험 등의 운전능력’은 22.2%, ‘교통사고위험 빈도’는 14.4% ‘연령’은 11.0% 등의 순이었다. 즉, 고령자는 비고령자에 비해 운전자의 신체능력이 보다 중요하다고 생각하고 있으나 단순히 연령이 기준이 된다고 생각한 응답은 낮았다($\chi^2=12.071^*$). 이러한 경향은 심층면접조사 결과에서도 찾아볼 수 있었다. 다음은 운전면허 반납 기준으로 단순 연령은 문제가 되지 않는다는 의견을 정리한 것이다.

나이는 상관을 없고요. 왜냐하면 똑같은 70이라도 차이가 커서 나이는 상관이 없을 것 같고 운전 능력이야 연세 드셔서 아시는 능력들이니까... 건강 상태가 가장 중요하지 않을까요. 시력 테스트를 한다든가 인지 능력을 한다든가 이런 게 좀 중요하지 않을까 (심층면접대상자 G).

고령 운전자라고 해서 운전 못하는 건 아니지요. 생각을 그렇게 하기 때문에 나이 먹은 사람은 무조건 사고를 내서 운전을 몇 살부터 하지 말아야 된다 이러한 얘기들을 믿는데, 그건 또 내 생각은 좀 아니라고 생각해요. 그건 본인이 자기가 이젠 내가 해서는 안 되겠구나 생각하면 안 하는 거지요. 그런데 그걸 일률적으로 나이를 딱 잘라서 능력이 있든 없든 무조건 하지 마라 그러면 그건 곤란한 얘가지요. 능력이 있는 사람은 운전을 해도 되는 거고 없으면 본인 스스로가 그만둬야 되는 거예요. 그런데 무조건 잘라서 할 수 있는 사람들은 못하는 사람들 다 똑같이 취급해서 이

나이부터 못 하게 하면 그건 좀 그러네요(심층면접대상자 J).

▶▶▶ <표 5-34> 운전면허자진반납 기준에 대한 생각(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) x ²	
	빈도	백분율	빈도	백분율		
운전면허자진반납 기준에 대한 생각	나이	153	15.3%	110	11.0%	(df=5) 12.071*
	신체능력	339	33.9%	373	37.3%	
	운전능력	244	24.4%	222	22.2%	
	교통사고유발빈도	122	12.2%	144	14.4%	
	교통법규위반정도	68	6.8%	77	7.7%	
	반납에 대한 혜택	74	7.4%	74	7.4%	
전체	1000	100.0%	1000	100.0%		

*p<.05

한편, 응답자의 연령별로 고령자 대상 운전면허 자진반납 시 가장 중요한 요인이 다른지 살펴본 결과 후기고령자의 경우는 '신체능력'(39.0%), '운전능력'(23.8%), '교통사고유발빈도'(17.0%), '나이'(8.1%) 등의 순으로 나타났고 초기고령자는 '신체능력'(36.8%), '운전능력'(21.8%), '교통사고유발빈도'(13.6%), '나이'(11.8%) 등의 순으로 연령이 많을수록 반납 시 의료테스트와 같은 신체능력과 교통사고유발빈도가 중요하다고 생각하는 경우가 많았고 나이가 기준으로 중요하다는 응답은 적기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하게 나타나지는 않았다.

▶▶▶ <표 5-35> 운전면허자진반납 기준에 대한 생각(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기 고령자		후기 고령자		(df) x ²	
	빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율		
운전면허자진반납 기준에 대한 생각	나이	153	15.3%	92	11.8%	18	8.1%	(df=10) 17.859
	신체능력	339	33.9%	286	36.8%	87	39.0%	
	운전능력	244	24.4%	169	21.8%	53	23.8%	
	교통사고유발빈도	122	12.2%	106	13.6%	38	17.0%	
	교통법규위반정도	68	6.8%	64	8.2%	13	5.8%	
	반납에 대한 혜택	74	7.4%	60	7.7%	14	6.3%	
전체	1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%		

(3) 운전면허 자진반납 의향

조사대상자를 대상으로 특정 연령이 될 경우 운전면허를 반납할 생각이 있는지 살펴본 결과 고령자는 67.8%, 비고령자는 68.0%로 고령자와 비고령자 모두 '반납하겠다'는 응답이 70% 가까이를 차지하였으며 집단 간 응답의 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 5-36> 운전면허자진반납 의향(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	
운전면허자진반납 의향	반납하지 않겠다	320	32.0%	322	32.2%	(df=1) .009
	반납하겠다	680	68.0%	678	67.8%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

한편, 후기고령자의 경우 운전면허를 반납할 생각이 어느 정도 있는지 살펴본 결과 67.7%가 반납할 생각이 있다고 응답하였고 초기고령자는 67.8%, 비고령자는 68.0%로 집단 간 응답의 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다. 즉, 비고령자, 초기고령자, 후기고령자 모두 10명 가운데 7명 정도는 특정 연령이 되면 운전면허를 자진반납할 의향이 있는 것으로 나타났다.

▶▶ <표 5-37> 운전면허자진반납 의향(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
운전면허자진반납 의향	반납하지 않겠다	320	32.0%	250	32.2%	72	32.3%	(df=2) .010
	반납하겠다	680	68.0%	527	67.8%	151	67.7%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

(4) 운전면허 자진반납 예정 연령

운전면허 자진 반납을 하겠다고 응답한 조사대상자를 대상으로 구체적으로 몇 세에 반납을 할 예정인지 직접 기입하도록 한 결과 비고령자는 74.93세, 고령자는 78.15세로 고령자의 경우 반납 예정 연령이 더 높은 것으로 나타났다($t값 = -13.046^{***}$).

▶▶▶ <표 5-38> 운전면허 자진 반납 예정 연령(비고령자/고령자)

구분	비고령자(n=680)				고령자(n=678)				t값
	평균	표준편차	최소값	최대값	평균	표준편차	최소값	최대값	
반납 예정 연령	74.93	4.852	60	90	78.15	4.211	67	90	-13.046***

다음은 심층면접조사를 진행하면서 운전면허 자진 반납 예정 연령에 대한 다양한 의견을 정리한 내용이다.

주변에서 보면 75세를 넘어가면 확 늙더라고요. 그리고 80이 넘어가면 또 하루 하루 틀러지고 아무리 100세 시대여도. 판단력이랑 이제 운동 신경이 떨어지니까 주변에 보면 건강하던 양반들도 굉장히 정정했던 사람들도 80이 넘어가니까 틀러지더라고요. 하루 하루가 틀러지더라고요. 그런 사람들이 운전을 하면 그 판단력이 떨어지는데 사고 날 위험이 높지요(심층면접대상자 C).

한편, 조사대상자를 비고령자, 초기고령자, 후기고령자로 구분하여 살펴보면 후기 고령자의 운전면허 반납 예정 연령을 보면 80.64세, 초기고령자는 77.44세, 비고령자는 74.93세으로 연령이 높을수록 반납 예정 연령이 점차 높아지고 있음을 알 수 있었다($F값 = 119.193^{***}$).

▶▶▶ <표 5-39> 운전면허 자진 반납 예정 연령(비고령자/초기 고령자/후기 고령자)

구분	비고령자(n=680)				초기 고령자(n=527)				후기 고령자(n=151)				F 값
	평균	표준편차	최소값	최대값	평균	표준편차	최소값	최대값	평균	표준편차	최소값	최대값	
반납 예정 연령	74.93	4.852	60	90	77.44	4.283	67	90	80.64	2.775	75	90	119.193***

*** $p < .001$

심층면접대상자를 대상으로 운전면허 자진 반납 예정 연령에 대한 생각을 들어보았다.

저는 되게 건강하다고 생각하거든요. 아직도 제가 재활 운동을 해요. 재활 운동을 가르치고 이제 이런 사람인데 신체적으로는 아직 건강해서 정신적으로라든가 이런 것을 강의도 하고 이래서 별로 그렇게 지금은 못 느껴요. 그런데 한 80세 이상 되면 좀 떨어지지 않을까 이 생각은 해요. 그래서 그때 되면 반납을 해야 안 되겠나(심층면접 대상자 F)

(5) 운전면허 자진반납 이유

특정 연령이 되면 운전면허 반납을 하겠다고 응답한 대상자를 대상으로 해당 이유에 대해 답하도록 한 결과 고령자의 경우 '신체적, 인지적 기능 약화'라는 응답이 76.3%로 상당부분을 차지하고 있었고 그 다음으로 '경제적 부담'(11.2%), '복잡한 도로와 신호 등 교통환경'(10.3%), '대신 운전해줄 사람이 있어서'(2.2%)의 순으로 나타나 고령자 스스로 노화로 인한 신체적 인지적 기능 약화로 인하여 운전을 중단할 수 있음을 인식하고 있었다. 한편, 비고령자의 경우 운전면허 자진반납 이유에 대해 '신체적, 인지적 기능 약화'(70.0%), '경제적 부담'(13.7%), '복잡한 도로와 신호 등 교통환경'(13.1%), '대신 운전해줄 사람이 있어서'(3.2%)의 순으로 응답해 주었으며 고령자 집단과의 차이는 통계적으로 유의미한 수준은 아니었다.

다음은 운전면허 반납을 고려하고 있는 심층면접대상자의 이야기로 자진반납에 대한 생각을 알 수 있었다.

저도 그럴(운전면허 자진반납) 생각을 하고 있어요. 왜냐하면 이렇게 제가 기저질환. 큰 약은 아니지만 약도 여러 가지 먹고 있다 보니까 이렇게 방송 보면 어른들 나이 드신 분들이 막 급발진 사고 순간 운전 미숙 이런 게 많이 있잖아요. 그런 게 좀 염려가 돼요. 시력도 점점 나빠지고 이러니까. 진짜 자진 반납 할 생각을 하고 있어요(심층면접 조사대상자 A).

아무래도 이제 운전하면 그런 확률이, 사고 날 확률도 이제 많을 테고 나이가 들으면 그러니까 그때는 손을 놔야지 괜히 또 민폐 끼치면 안 되잖아. (중간생략) 그래서 저는 그렇게 마음 먹었어요. 저는 이렇게 반납하면 어디 갈 때 이제 택시 이용하면 된다

174 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

그렇게 생각을 하고 있어요. 저는 교회를 차를 갖고 다니니까 그 생각은 했어요. 그때 가면 편히 택시를 타고 다니자 나이 들어서. 남들이 생각할 때도 한 80이 넘어서 운전하면 또 남들이 불편할 거 아니야 속으로 또. 그럴 것 같더라고. 내 생각에(심층면접조사대상자 1)

▶▶▶ <표 5-40> 운전면허자진반납 하려는 이유(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	
운전면허자진반납 하려는 이유	신체적, 인지적 기능 약화	476	70.0%	517	76.3%	(df=3) 6.995
	경제적 부담 (차량유지보수 비용 등)	93	13.7%	76	11.2%	
	복잡한 도로와 신호 등 교통환경	89	13.1%	70	10.3%	
	대신 운전해줄 사람이 있어서	22	3.2%	15	2.2%	
전체		680	100.0%	678	100.0%	

후기고령자의 운전면허 자진 반납을 하려는 이유에 대해 살펴본 결과 ‘신체적 인지적 기능 약화’라는 응답이 76.2%, ‘복잡한 도로와 신호 등 교통환경’은 11.9%, ‘경제적 부담’은 11.3%, ‘대신 운전해 줄 사람이 있어서’는 0.7%였고 초기고령자의 경우는 ‘신체적 인지적 기능 약화’(76.3%), ‘경제적 부담’(11.2%), ‘복잡한 도로와 신호 등 교통환경’(9.9%), ‘대신 운전해 줄 사람이 있어서’(2.7%)의 순으로 나타나 후기고령자의 경우 초기고령자에 비해 교통환경을 이유로 드는 경우가 더 많기는 했으나 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶▶ <표 5-41> 운전면허자진반납 하려는 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
운전면허자진 반납 하려는 이유	신체적, 인지적 기능 약화	476	70.0%	402	76.3%	115	76.2%	(df=6) 9.131
	경제적 부담 (차량유지보수 비용 등)	93	13.7%	59	11.2%	17	11.3%	
	복잡한 도로와 신호 등 교통환경	89	13.1%	52	9.9%	18	11.9%	
	대신 운전해줄 사람이 있어서	22	3.2%	14	2.7%	1	0.7%	
전체		680	100.0%	527	100.0%	151	100.0%	

(6) 운전면허 자진반납을 하지 않으려는 이유

운전면허 반납을 하지 않겠다고 응답한 대상자를 대상으로 해당 이유에 대해 답하도록 한 결과 고령자의 경우 ‘자차 이용이 시간 면에서 빨라서’라는 응답이 42.5%로 가장 많았고 그 다음으로 ‘직업상 필요해서’(20.2%), ‘대중교통이용의 불편함’(17.1%), ‘이용 가능한 타 교통수단이 없음’(13.0%) 등의 순으로 나타나 비고령자에 비해 자차의 편리함과 이용 가능한 타 교통수단이 없다는 것에 대한 긍정적 응답이 많기는 했지만 그 차이가 유의미한 수준은 아니었다. 즉, 비고령자의 경우 자진 반납을 하지 않으려는 이유에 대한 응답비율이 높은 순으로 살펴보면 ‘자차 이용이 시간 면에서 빨라서’(39.1%), ‘대중교통수단이용의 불편함’(21.2%), ‘직업상 필요해서’(17.2%), ‘이용 가능한 타 교통수단 없음’(10.6%) 등의 순으로 나타났다.

다음은 심층면접조사 가운데 운전면허 자진 반납에 대한 부정적 의견을 정리한 내용이다.

(운전면허 자진반납 의향)없습니다. (중간생략). 어디 가라고 그러면 즉석에서 그냥 자가용을 끌고 가면 되니까 어디 하나 가더라도, 근처 가더라도(불편할 것 같아서)
(심층면접대상자 E).

▶▶ <표 5-42> 운전면허자진반납 하지 않으려는 이유(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	
반납거부이유	이용 가능한 타 교통수단 없음	34	10.6%	42	13.0%	(df=5) 11.066
	배차간격 등 대중교통이용의 불편함	68	21.3%	55	17.1%	
	직업상 필요해서	55	17.2%	65	20.2%	
	운전하는 것을 좋아해서	32	10.0%	23	7.1%	
	자차이용이 시간 면에서 빨라서	125	39.1%	137	42.5%	
	기타	6	1.9%	-	-	
전체		320	100.0%	322	100.0%	

후기고령자의 운전면허 자진 반납을 하지 않으려는 이유에 대해 살펴본 결과 ‘자차 이용이 시간 면에서 빨라서’라는 응답이 전체의 절반을 차지하였고 그 다음으로 ‘배차 간격 등 대중교통이용의 불편함’(15.3%), ‘이용 가능한 타 교통수단 없음’(12.5%), ‘직업상 필요해서’(12.5%) 등의 순으로 나타났고 초기고령자의 경우는 ‘자차이용이 시간 면에서 빨라서’(40.4%), ‘직업상 필요해서’(22.4%), ‘대중교통수단의 불편함’(17.6%) 등의 순이었다. 즉, 후기고령자가 다른 집단에 비해 자차이용의 시간적 편리함에 대한 긍정적 응답이 가장 많았고 대중교통의 불편함에 대해서는 부정적 응답이 가장 많았으나 그 차이가 통계적으로 유의미한 수준은 아니었다. 한편, 65세 이상 74세 미만의 초기고령자의 경우 ‘직업상 필요해서’라는 응답이 20% 이상을 차지하고 있어 후기고령자는 물론 비고령자에 비해서도 높은 비율로 나타나 생계유지를 위한 운전의 필요성이 초기고령자에게 있을 수 있음을 예상할 수 있다.

▶▶ <표 5-43> 운전면허자진반납 하지 않으려는 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
반납거부 이유	이용 가능한 타 교통수단 없음	34	10.6%	33	13.2%	9	12.5%	(df=10) 16.160
	배차간격 등 대중교통이용의 불편함	68	21.3%	44	17.6%	11	15.3%	
	직업상 필요해서	55	17.2%	56	22.4%	9	12.5%	
	운전하는 것을 좋아해서	32	10.0%	16	6.4%	7	9.7%	
	자차이용이 시간 면에서 빨라서	125	39.1%	101	40.4%	36	50.0%	
	기타	6	1.9%	-	-	-	-	
전체		320	100.0%	250	100.0%	72	100.0%	

다. 교통범죄 예방정책에 대한 의견

조사응답자를 대상으로 고령운전자의 교통법규위반과 교통사고 예방을 위한 정책에 대한 생각을 응답하도록 한 결과 평균값이 가장 높았던 순으로 살펴보면 ‘고령운전자 맞춤형 교통환경 개선’(3.03점), ‘고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립’(2.98점), ‘운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화’(2.95점), ‘안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발’(2.94점), ‘운전면허 자진반납제도의 활성화’(2.91점), ‘특정 상황에서만 운전할 수 있는 조건부 운전면허제도 도입’(2.91점), ‘고령운전자를 위한 다양한 대체 교통수단 제공’(2.91점), ‘고령자보호처분제도 도입’(2.91점) 등의 순으로 나타났다. 즉, 65세 이상의 응답자는 고령자의 교통범죄를 예방하기 위해서는 고령운전자 맞춤형 표지판 글자 크기나 색상, 신호체계 등의 교통환경 개선이 필요하다는 의견이 가장 많았고 이는 비고령자집단에서도 동일하였다. 비고령자의 경우 예방정책에 대한 응답의 평균값이 높은 순으로 살펴보면 ‘고령운전자 맞춤형 교통환경 개선’(3.00점), ‘운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화’(2.98점), ‘운전면허 자진 반납 제도의 활성화’, ‘안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발’(2.92점), ‘교통법규위반에 대한 단속 및 처벌 강화’(2.91점), ‘교통안전교육 수강 의무화 확대 등 교육 강화’(2.91점), ‘고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립’(2.91점) 등의 순이었

다. 연령별 정책의 의견의 차이를 보인 경우는 ‘고령운전자를 위한 다양한 대체 교통수단 제공’(t값=2.303*)과 ‘고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립’(t값=-2.275*)에 대한 것으로 고령자는 비고령자에 비해 대체 교통수단 제공에 대한 필요성에 대해 부정적 의견이 더 많았고 고령운전자에 대한 교통문화 정립에 대해서는 긍정적 의견이 많았다(대체교통수단 제공:비고령자 2.99점, 고령자 2.91점, 고령운전자에 대한 교통문화 정립:비고령자 2.91점, 고령자:2.98점).

▶▶▶ <표 5-44> 교통범죄 예방정책에 대한 의견(비고령자/고령자)

구분	비고령자(n=1,000)		고령자(n=1,000)		t값
	평균	표준편차	평균	표준편차	
교통법규위반에 대한 단속 및 처벌 강화	2.91	0.689	2.87	0.762	1.232
운전면허 자진 반납 제도의 활성화	2.94	0.781	2.91	0.793	1.023
운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화	2.98	0.770	2.95	0.801	0.825
특정 상황에서만 운전할 수 있는 조건부 운전면허제도 도입	2.90	0.773	2.91	0.835	-0.222
고령운전자를 위한 다양한 대체 교통수단 제공	2.99	0.812	2.91	0.857	2.303*
고령운전자 맞춤형 교통환경 개선	3.00	0.777	3.03	0.804	-0.877
안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발	2.92	0.756	2.94	0.765	-0.817
교통안전교육 수강 의무화 확대 등 교육 강화	2.91	0.750	2.90	0.771	0.294
고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립	2.91	0.754	2.98	0.779	-2.275*
고령자 전담 수사 기관 및 법원 설치	2.84	0.760	2.88	0.761	-1.177
고령자 보호처분제도 도입	2.85	0.730	2.91	0.697	-1.911

*p<.05

다음은 심층면접대상자의 고령운전자 맞춤형 교통환경 개선의 필요성과 운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화, 차량 기술 개발 등의 예방정책에 대한 의견을 구체적으로 정리한 내용이다.

왜냐하면 나이 먹으니까 운전대 봐야 하고 앞차 봐야 하고 이정표 봐야 하고 어떤 때는 눈이 초점을 놓칠 때가 있잖아요. 이렇게 깜빡하는 순간에 사고가 나니까. 그런데 이제 운전하다 보면 일단 앞차는 보니까 바닥은 보게 되잖아요. 그러니까 이제 차선

같은 것에 바꿀 수 있도록 좌회전, 직진 그런 것이 차선에 표시 된 것이 좋더라고요. 미리 알 수 있으니까(심층면접대상자 B).

글씨가 좀 컸으면 좋겠는 것 같아요. 교통 표지판 같은 거. 안전 속도라든가 아니면 우회전, 비보호 이런 거. 안내 표지판이 좀 야간에 좀 잘 보였으면 하는 것이 있어요(심층면접대상자 E).

신체적으로 있잖아요. 이렇게 근력 상태라든가 핸들을 잡았을 때 악력이라든가 이런 것 테스트도 이렇게 해서 해 주는 것도 굉장히 괜찮을 것 같아요. 어떤 분 사실은 이렇게 이제 막 손에 힘이 없어서 핸들을 놓칠 수도 있고 이런 경우들도 있잖아요. 그런 부분들 같은 경우에는 이게 진짜 그런 검사들을 해서 하는 것도 좀 좋을 것 같아요. (중간생략) 브레이크 밟거나 이런 것도 사실은 이게 근력이 없고 이러면 너무 천천히 밟으면 그냥 썩 가서 그냥 박잖아요. 근력 테스트 이런 것도 좀 해보는 것도 좋을 것 같아요(심층면접대상자 F).

기본적으로 운전을 안 하게 하는 게 제일 좋은데 그래도 운전을 안 하고 살 수는 없으니까 차가 안전 사양이, 고령자용 이렇게 옵션을 이렇게 달 수 있게, 차 살 때 옵션 이런 거 있듯이 고령자용으로 기능 같은 거라든지 그런 게 있으면 좋을 것 같은데 (심층면접대상자 C).

한편, 후기고령자의 교통범죄 예방정책에 대한 의견을 응답의 평균값이 높은 순으로 살펴보면 ‘고령운전자 맞춤형 교통환경 개선’(3.04점), ‘교통안전교육 수강 의무화 확대 등 교육 강화’(3.01점), ‘운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화’(2.97점), ‘안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발’(2.97점), ‘고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립’(2.97점), ‘고령운전자를 위한 다양한 대체 교통수단 제공’(2.95점), ‘운전면허 자진 반납 제도의 활성화’(2.94점) 등으로 나타났다. 그리고 초기고령자의 경우는 ‘고령운전자 맞춤형 교통환경 개선’(3.03점), ‘고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립’(2.99점), ‘운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화’(2.94점), ‘안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발’(2.93점), ‘고령자 보호처분제도 도입’(2.91점), ‘운전면허자진반납제도의 활성화’(2.90점), ‘조건부 운전면허제도’(2.90점) 등의 순이었다. 즉, 초기 고령자와 후기고령자, 비고령자 모두 고령운전자를 위한

표지판 글자 크기나 색상, 신호체계 등의 교통환경 개선이 필요하다는 응답이 가장 많은 것으로 나타났고 초기고령자와 후기고령자의 경우 운전면허자진반납제도에 대한 필요성이 상대적으로 크지 않아 고령자의 운전을 제한하는 방식의 예방정책에 있어서는 다소 부정적이었다. 한편, 연령별 정책의 의견의 차이를 보인 경우는 '교통안전교육 수강 의무화 확대 등 교육 강화'(F값=3.534*)에 대한 것으로 후기고령자의 경우는 교육의 필요성에 대해 긍정적 응답이 가장 많았다(후기고령자: 3.01점, 초기고령자:2.86점, 비고령자:2.91점).

▶▶▶ <표 5-45> 교통범죄 예방정책에 대한 의견(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자 (n=1,000)		초기 고령자 (n=777)		후기고령자 (n=223)		F 값
	평균	표준 편차	평균	표준 편차	평균	표준 편차	
교통법규위반에 대한 단속 및 처벌 강화	2.91	0.689	2.89	0.768	2.82	0.738	1.477
운전면허 자진 반납 제도의 활성화	2.94	0.781	2.90	0.798	2.94	0.778	0.802
운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화	2.98	0.770	2.94	0.794	2.97	0.827	0.487
특정 상황에서만 운전할 수 있는 조건부 운전면허제도 도입	2.90	0.773	2.90	0.835	2.93	0.835	0.145
고령운전자를 위한 다양한 대체 교통수단 제공	2.99	0.812	2.89	0.862	2.95	0.842	3.001
고령운전자 맞춤형 교통환경 개선	3.00	0.777	3.03	0.813	3.04	0.770	0.392
안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발	2.92	0.756	2.93	0.772	2.97	0.744	0.408
교통안전교육 수강 의무화 확대 등 교육 강화	2.91	0.750	2.86	0.774	3.01	0.750	3.534*
고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립	2.91	0.754	2.99	0.777	2.97	0.788	2.610
고령자 전담 수사 기관 및 법원 설치	2.84	0.760	2.88	0.759	2.87	0.769	0.704
고령자 보호처분제도 도입	2.85	0.730	2.91	0.708	2.90	0.660	1.873

*p<.05

제4절 | 교통범죄에 대한 억제 요인에 대한 인식

1. 법적 지식

조사대상자의 교통범죄 관련 법적 지식의 정도를 파악하기 위해 “현행법상 운전 중 휴대전화 사용을 금지하고 있고 이를 위반하면 처벌받을 수 있다는 것을 알고 계십니까?”, “중앙선침범을 계속해서 하거나 차량들 사이로 지그재그로 운행하면서 급차로 변경 등의 난폭운전을 할 경우 벌금이나 징역형과 같은 형사처벌이 가능하다는 사실을 알고 계십니까?”, “혈중알콜농도가 0.03% 이상인 사람이 운전하면 형사처벌 대상이 된다는 것을 알고 계십니까?”, “어린이보호구역에서 어린이를 상해에 이르러 한 교통사고는 합의하고 종합보험에 가입되어도 벌금이나 징역형과 같은 형사처벌이 가능하다는 것을 알고 계십니까?” 4문항에 대해 알고 있는지 응답하도록 하였다. 그 결과 고령자의 경우 4개의 문항의 법적 지식을 모두 알고 있다는 응답이 전체의 67.3%, 4개 가운데 3개를 알고 있다는 응답은 16.3%, 2개를 알고 있다는 응답은 10.2%, 1개만 알고 있다는 응답은 5.2%, 모두 모른다는 응답은 1.0%로 나타났으며 이러한 분포는 비고령자와 큰 차이가 없었다.

▶▶ <표 5-46> 교통범죄에 대한 법적지식 수준(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율		
교통범죄에 대한 법적 지식수준	모두 모름	14	1.4%	10	1.0%	(df=4) 9.332
	1개	27	2.7%	52	5.2%	
	2개	95	9.5%	102	10.2%	
	3개	165	16.5%	163	16.3%	
	모두 알고 있음	699	69.9%	673	67.3%	
전체	1000	100.0%	1000	100.0%		

한편, 후기고령자의 법적 지식 정도를 살펴보면 4개의 법적 지식을 모두 알고 있는 경우는 64.6%로 나타났고 3개의 법적 지식을 알고 있는 경우는 21.1%, 2개를 알고

있는 경우는 11.2%, 1개는 2.2%, 모두 모르는 경우는 0.9%로 나타났고 초기고령자는 각 68.1%, 14.9%, 9.9%, 6.0%, 1.0%의 순으로 후기고령자는 초기고령자와 비고령자에 비해 법적 지식의 정도가 낮은 편이었다($\chi^2 = 20.315^{**}$).

▶▶ <표 5-47> 교통범죄에 대한 법적지식 수준(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율		
교통범죄에 대한 법적 지식 수준	모두 모름	14	1.4%	8	1.0%	2	0.9%	(df=8) 20.315**
	1개	27	2.7%	47	6.0%	5	2.2%	
	2개	95	9.5%	77	9.9%	25	11.2%	
	3개	165	16.5%	116	14.9%	47	21.1%	
	모두 알고 있음	699	69.9%	529	68.1%	144	64.6%	
전체	1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%		

** $p < .01$

2. 공식적 억제에 대한 인식

고령자의 교통범죄에 대한 처벌의 확실성과 심각성과 같은 공식적 억제 요인에 대한 인식을 살펴보면 긍정적 응답(그런 편이다+매우 그렇다)이 53%로 비고령자에 비해 다소 높은 것으로 보이지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다. 즉, 고령자는 공식적 억제 요인에 대해 ‘그런 편이다’는 응답이 42.8%로 가장 많았고 그 다음으로 ‘그렇지 않은 편이다’(28.5%), ‘전혀 그렇지 않다’(18.5%), ‘매우 그렇다’(10.2%)의 순으로 나타났고 비고령자는 ‘그런 편이다’(39.9%), ‘그렇지 않은 편이다’(32.1%), ‘전혀 그렇지 않다’(16.0%), ‘매우 그렇다’(12.0%)의 순이었다.

▶▶ <표 5-48> 공식적 억제에 대한 인식(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율		
공식적 억제	전혀 그렇지 않다	160	16.0%	185	18.5%	(df=3) 6.427
	그렇지 않은 편이다	321	32.1%	285	28.5%	
	그런 편이다	399	39.9%	428	42.8%	
	매우 그렇다	120	12.0%	102	10.2%	
전체	1000	100.0%	1000	100.0%		

한편, 후기고령자의 공식적 억제에 대한 인식을 보면 긍정적 응답이(그런 편이다+매우 그렇다) 50%이상으로 비고령자와 초기고령자간의 차이가 나타나지 않았다. 즉, 후기고령자의 공식적 억제에 대한 인식 분포를 보면 ‘그런 편이다’(42.9%), ‘그렇지 않은 편이다’(26.9%), ‘전혀 그렇지 않다’(20.6%), ‘매우 그렇다’(8.5%)의 순이었고 초기고령자는 ‘그런 편이다’(42.5%), ‘그렇지 않은 편이다’(29.0%), ‘전혀 그렇지 않다’(17.9%), ‘매우 그렇다’(10.7%)의 순으로 나타났다.

▶▶ <표 5-49> 공식적 억제에 대한 인식(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) χ^2	
	빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율		
공식적 억제에 대한 인식	전혀 그렇지 않다	160	16.0%	139	17.9%	46	20.6%	(df=6) 8.241
	그렇지 않은 편이다	321	32.1%	225	29.0%	60	26.9%	
	그런 편이다	399	39.9%	330	42.5%	98	43.9%	
	매우 그렇다	120	12.0%	83	10.7%	19	8.5%	
전체	1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%		

3. 단속신뢰 수준

경찰의 교통단속에 걸리더라도 금품 등을 주고 빠져나올 수 없다는 등의 단속신뢰에 대한 긍정적 응답이 고령자의 경우 80% 이상으로 비고령자에 비해 경찰의 단속신뢰 수준이 다소 높은 것으로 보이지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

즉, 고령자의 단속 신뢰 수준을 보면 '매우 그렇다'(43.5%), '그런 편이다'(37.4%), '그렇지 않은 편이다'(17.6%), '전혀 그렇지 않다'(1.5%)의 순이었고 비고령자는 '매우 그렇다'(41.4%), '그런 편이다'(38.2%), '그렇지 않은 편이다'(18.2%), '전혀 그렇지 않다'(2.2%)의 순으로 나타났다.

▶▶▶ <표 5-50> 교통범죄에 대한 단속신뢰 수준(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	
단속신뢰 수준	전혀 그렇지 않다	22	2.2%	15	1.5%	(df=3) 2.029
	그렇지 않은 편이다	182	18.2%	176	17.6%	
	그런 편이다	382	38.2%	374	37.4%	
	매우 그렇다	414	41.4%	435	43.5%	
전체		1000	100.0%	1000	100.0%	

후기고령자의 단속신뢰 정도를 살펴보면 결과 단속신뢰에 대한 긍정적 응답이 전체의 약 80%로 비고령자와 초기고령자 간의 차이가 없었다. 즉, 후기고령자의 경우 단속신뢰에 대해 '매우 그렇다'(43.0%), '그런 편이다'(36.8%), '그렇지 않은 편이다'(18.8%), '전혀 그렇지 않다'(1.3%)의 순이었고 초기고령자는 '매우 그렇다'(43.6%), '그런 편이다'(37.6%), '그렇지 않은 편이다'(17.2%), '전혀 그렇지 않다'(1.5%)의 순으로 나타났다.

▶▶▶ <표 5-51> 교통범죄에 대한 단속신뢰 정도(비고령자/초기고령자/후기고령자)

구분		비고령자		초기 고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	백분율	빈도	백분율	빈도	백분율	
단속신뢰	전혀 그렇지 않다	22	2.2%	12	1.5%	3	1.3%	(df=6) 2.354
	그렇지 않은 편이다	182	18.2%	134	17.2%	42	18.8%	
	그런 편이다	382	38.2%	292	37.6%	82	36.8%	
	매우 그렇다	414	41.4%	339	43.6%	96	43.0%	
전체		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

제5절 | 소결

5장에서는 고령자의 운전 시 어려움 정도 등의 운전 관련 상황, 도로환경에 대한 인식, 교통범죄에 대한 우호적 태도, 예방정책에 대한 태도 등 교통범죄에 대한 인식 및 태도를 살펴보면서 비고령자와의 차이도 함께 살펴보았다. 주요 결과는 다음과 같다.

먼저, 운전 관련 일반적 특징을 보면 고령자는 ‘1주일에 2-3회’ 정도 운전한다는 응답이 많아 비고령자에 비해 운전 횟수가 적었고 하루 평균 운행거리와 운행시간 모두 더 짧았다. 그리고 고령자의 경우 운전 시 신체적 기능 수준에 대해 긍정적 응답이 80% 이상으로 나타나기는 했지만 비고령자에 비해서는 낮았으며 운전실력에 대해서도 고령자는 비고령자에 비해 강한 긍정의 응답이 낮았고 이러한 경향은 후기 고령자 집단에서 더욱 뚜렷하게 나타났다. 이러한 결과는 고령자 본인의 운전실력에 대한 긍정적인 인식이 많았다는 연구(오주석 외, 2016)와 비교해보면 이 연구에서도 긍정적 인식 상당히 높기는 했지만 그 정도가 비고령자에 비해 낮은 것으로 고령자 스스로도 자신의 운전실력에 대한 평가를 객관화하고 있고 운전을 자율적 조절하는 경향이 있다는 연구(Carmel, et al., 2014)를 지지하는 결과로 이해하는 것이 보다 적합해 보인다.

두 번째, 운전 시 어려움 정도에 대한 응답을 살펴본 결과 비고령자와 고령자간의 운전 시 어려움에 대한 인식의 정도 차이는 없었으나 비고령자와 초기고령자, 후기고령자간의 차이는 나타나면서 75세 이상의 후기 고령자 집단에서 운전 시 어려움을 느끼는 편이 더 많았고 특히, ‘차로를 변경’하거나 ‘교차로를 통과’하거나, ‘폭이 좁은 이면도로를 주행할 때’, ‘야간에 주행할 때’, ‘주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때’와 같은 상황에서 어려움이 더 많은 것으로 나타났다.

세 번째, 도로환경에 대한 인식으로 사고위험성에 대한 인식과 도로 위의 물리적/사회적 무질서에 대한 인식을 살펴본 결과 고령자의 경우 사고위험성이 높지 않고 도로 위의 물리적/사회적 무질서 정도가 심하지 않다고 생각하는 경향이 많았으며 이는 비고령자와 차이가 없었다. 또한 고령자를 초기고령자와 후기고령자를 구분하여 살펴

보더라도 집단 간의 인식의 차이는 없는 것으로 나타났다. 즉, 조사대상자의 대부분이 도로환경에 대해 긍정적 인식을 지닌 경우가 많았다.

네 번째, 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대해서 살펴본 결과 고령자는 교통범죄에 대한 우호적 태도에 대한 부정적 응답이 90% 이상으로 비고령자에 비해 교통범죄에 대한 우호적 태도를 지니고 있는 경우가 더 적었고 이는 후기고령자일수록 그 정도의 차이가 커 비고령자와 초기고령자, 후기고령자 집단 가운데 후기고령자집단에서 교통범죄에 대한 우호적 태도를 지닌 경우가 가장 적었다. 한편, 교통범죄에 대한 주변사람의 우호적 태도에 대한 응답의 경우도 그렇지 않다는 부정적 응답이 대부분이었으며 집단 간 차이는 나타나지 않았다.

다섯 번째, 고령 기준 나이에 대한 생각으로 65세 이상의 고령자 집단에서는 해당 연령에 대한 평균 응답값이 74.40세로 비고령자(72.65세)에 비해 높았고 고령자 집단을 초기고령자와 후기고령자로 구분하여 살펴본 결과 후기고령자집단의 평균 응답값은 75.44세로 가장 높았다. 즉, 비고령자, 고령자 모두 고령 기준의 나이를 70세 이상으로 생각하는 경우가 많아 오늘날 우리 사회에서 일반적으로 65세가 고령 기준이 되고 있는 만큼 고령 기준 나이에 대한 사회적 합의가 필요해 보인다.

여섯째, 현행 정책에 대한 태도를 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견을 보면 비고령자와 고령자 모두 찬성의 의견이 많기는 했지만 고령자가 비고령자에 비해 반대의 의견이 더 많았고 고령자 집단을 초기고령자와 후기고령자와 구분하여 살펴본 결과 초기 고령자 집단이 후기고령자 집단보다 부정적 의견이 더 많았다. 이는 앞서 살펴본 고령 연령 기준에 대한 응답 결과와 함께 생각해보면 65세 이상 74세 미만의 초기고령자의 경우 자신의 연령은 고령이라고 볼 수 없고 운전행동의 큰 어려움이 없다고 생각하는 경향이 있기 때문으로 보인다. 그리고 교통안전교육에 대한 참여 의향의 경우 고령자와 비고령자 모두 50% 이상을 나타냈고 특히 후기 고령자의 경우 참여하겠다는 응답이 가장 많았다. 한편, 운전면허자진반납 의향에 대해 응답하도록 한 결과 고령자와 비고령자 모두 70% 가까이 긍정적 응답이 주었고 집단 간 응답의 차이는 없었으며 반납 예정 연령에 있어서는 비고령자(74.93세)보다는 고령자(78.15세)가 더 높았고 초기고령자(77.44세) 보다는 후기 고령자(80.64세)가 더 높았다.

일곱 번째, 교통범죄 예방정책에 대한 의견에 대한 응답 결과를 살펴보면 다음과 같다. 65세 이상의 고령운전자 집단에서는 고령자의 교통범죄를 예방하기 위해서 고령운전자 맞춤형 표지판 글자 크기나 색상, 신호체계 등의 교통환경 개선이 필요하다는 의견이 가장 많았고 이는 비고령자집단에서도 동일하였다. 즉, 운전면허제도의 적성검사 등 평가기준을 강화하거나 운전면허 자진반납제도 활성화 등 고령자의 운전을 통제·관리하기 보다는 고령운전자의 안전운전을 위한 도로환경 개선의 필요성을 보다 더 크게 느끼는 것으로 나타난 것이다.

여덟 번째, 교통범죄에 대한 억제 요인에 대한 인식으로 법적 지식의 정도를 보면 고령자는 교통범죄에 대한 법적 지식 문항을 모두 알고있다는 응답이 70% 가까이를 차지하여 비고령자의 법적 지식 정도의 차이가 없었지만 고령자집단을 후기고령자와 초기고령자로 구분하여 보면 후기고령자가 상대적으로 법적 지식 정도가 낮았다. 그리고 처벌의 확실성과 같은 공식적 억제 요인에 대해서는 긍정적 응답이 고령자의 경우 50% 이상으로 나타났으나 비고령자와의 차이는 없었으며 단속 신뢰 수준에 대해서도 고령자의 긍정적 응답이 80% 이상을 상당히 높은 편이었으나 역시 비고령자와의 응답 차이는 없었다.

이처럼 고령자를 대상으로 한 교통 관련 정책 수립에 있어서 고령자의 니즈에 대한 이해가 바탕되어야 함에 따라 고령자의 예방정책에 대한 태도와 의견에서 나타나듯이 현행 정책과 개선 정책에 대한 긍정적 응답이 높기는 했지만 면허제도 강화나 면허자진반납제도 등의 운전 통제와 관리를 위한 제재 수단 정책보다는 고령자 맞춤형 교통환경 설계의 필요성에 대한 요구가 많은 만큼 이와 관련한 논의가 보다 필요해 보인다. 또한, 고령자와 비고령자간의 차이 뿐 아니라 고령자 집단 내에서도 운전 관련 경험과 교통범죄에 대한 인식이나 태도가 초기고령자와 후기고령자 간의 차이가 나타나고 있음에 따라 고령자 집단 내 차이에 주목하여 고령자 집단 내 다양한 특성을 고려할 수 있도록 해야 할 것이다. 즉, 65세 이상 74세 미만의 초기고령자의 경우 직업을 가지고 있는 경우가 많았고 응답자 스스로 자신을 고령자라고 생각하는 정도는 낮아 오늘날 사회적 분위기를 고려하여 고령의 기준이 되는 연령에 대한 사회적 합의가 필요한 상황이며 이는 도로환경 이용자로서의 고령자에 대한 제대로 된 이해가 우선되어야 가능할 것으로 보인다.

제 6 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

교통범죄에 대한 경험 실태

최 수 형

제6장

교통범죄에 대한 경험 실태

이 장에서는 교통범죄 행위를 도로질서위반 행위, 폭력운전 행위, 음주운전 행위, 교통사고로 구분하여 고령자의 교통범죄 경험 실태와 특징을 살펴보면서 비고령자와의 차이를 파악하고자 한다.

제1절 | 교통범죄 경험 실태

1. 교통범죄 유형별 경험 빈도

가. 도로질서위반 행위 경험

고령자가 운전 중 휴대전화나 DMB사용 정도와 주·정차 금지구역 주차, 속도위반과 신호위반과 같은 도로질서위반행위의 경험이 어느 정도 있는지, 그리고 그 경험 정도가 비고령자와는 차이가 있는지 살펴본 결과 10명 가운데 8명 정도가 해당 경험이 있는 것으로 나타났으며 비고령자에 비해 도로질서위반행위를 적게 저지르는 것으로 나타났다. 즉, 고령자의 경우 도로질서위반행위 경험이 '한두 번', '가끔씩', '자주' 있다는 응답이 79.9%, '경험없음'의 응답은 20.1%를 차지하였고 세부 응답 항목별로 살펴보면 '한두 번'이라고 응답한 경우는 전체의 45.2%였고 그 다음으로 '가끔씩'(32.4%), '경험없음'(20.1%), '자주'(2.3%)의 순이었다. 그리고 비고령자의 도로질서위반 행위에 대한 응답을 보면 '한두 번'(44.3%), '가끔씩'(40.8%), '경험없음'(11.3%), '자주'(3.8%)의 순으로 나타나 고령자 집단에서 도로질서위반행위 경험이 없는 운전자가 더 많고 경험의

빈도도 적어 비고령자의 도로질서위반 행위 경험률이 더 높았다($\chi^2=37.652^{***}$).

▶▶▶ <표 6-1> 도로질서위반 경험(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
도로질서위반행위 경험	경험없음	113	11.3%	201	20.1%	(df=3) 37.652 ^{***}
	한두번	443	44.3%	452	45.2%	
	가끔씩	406	40.6%	324	32.4%	
	자주	38	3.8%	23	2.3%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

*** $p < .001$

한편, 고령자 집단을 65세 이상 74세 미만의 초기 고령자와 75세 이상의 후기고령자로 구분하여 살펴본 결과 연령이 높아질수록 도로질서위반행위 경험률이 점차 낮아지는 것으로 나타났다. 즉, 후기고령자는 도로질서위반행위 경험이 '한두번' 있다는 응답이 49.8%, '가끔씩'은 24.7%, '없음'은 22.9%, '자주'는 2.7%였고 초기고령자는 '한두번'(43.9%), '가끔씩'(34.6%), '없음'(19.3%), '자주'(2.2%)의 순이었으며 비고령자는 '한두번'(44.3%), '가끔씩'(40.8%), '없음'(11.3%), '자주'(3.8%)의 순으로 나타났다. 이처럼 후기고령자의 '경험없음'과 '한두번'의 응답 비율이 비고령자와 초기 고령자에 비해 높았고 '자주'의 응답 비율이 초기 고령자에 비해서는 높기는 했지만 '가끔씩'이라는 응답비율이 가장 낮아 전반적으로 연령이 높아질수록 도로질서위반행위 경험률이 낮아지고 해당 경험의 빈도 역시 줄어드는 경향이 있었다($\chi^2=45.247^{***}$).

▶▶▶ <표 6-2> 도로질서위반 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
도로질서위반행위 경험	경험없음	113	11.3%	150	19.3%	51	22.9%	(df=6) 45.247***
	한두번	443	44.3%	341	43.9%	111	49.8%	
	가끔씩	406	40.6%	269	34.6%	55	24.7%	
	자주	38	3.8%	17	2.2%	6	2.7%	
계	1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%		

*** $p < .001$

다음은 구체적인 도로질서위반행위별 경험 정도를 살펴본 것으로 모든 유형의 경험에서 고령운전자가 비고령운전자에 비해 적게 하는 것으로 나타났고 신호위반을 제외하고는 집단 간 차이가 유의미하게 나타났다. 한편, 고령자의 경우 도로질서위반행위 가운데 운전 중 휴대전화 등의 사용이 가장 많았고 그 다음으로 주정차금지구역 주차경험, 속도위반, 신호위반의 순으로 나타났으며 이러한 경험 순은 비고령자 집단에서도 동일하였다. 먼저, 고령자의 경우 운전 중 휴대전화나 DMB 시청 등의 전방 주시의 방해가 될 수 있는 행동에 대해 '한두번' 경험이 있다는 응답은 32.8%였고 그 다음으로 '가끔씩'(29.8%), '경험없음'(29.6%), '자주'(6.9%), '매우자주'(0.9%)의 순으로 나타났고 비고령자는 '가끔씩'이라는 응답이 전체의 38.0%로 가장 많았고 그 다음으로 '한두번'(28.3%), '경험없음'(19.1%), '자주'(13.0%), '매우자주'(1.6%)의 순이었다($\chi^2=56.529^{***}$). 두 번째, 주정차금지 구역에 주차한 경험에 대해서 고령자는 '한두번'(41.2%), '경험없음'(37.8%), '가끔씩'(18.9%), '자주'(2.1%)의 순으로 나타났고 비고령자는 '한두번'(39.4%), '경험없음'(33.8%), '가끔씩'(24.8%), '자주'(2.0%)의 순이었다($\chi^2=10.627^*$). 세 번째, 20km/h 이상 과속 경험에 대해서는 고령자는 '경험없음'이 45.6%, '한두번'은 35.6%, '가끔씩'은 16.5%, '자주'는 2.3%의 순이었고 비고령자는 '경험없음'이 38.1%, '한두번'은 37.7%, '가끔씩'은 21.0%, '자주'는 3.1% 등의 순으로 나타났다($\chi^2=14.907^{**}$).

▶▶▶ <표 6-3> 도로질서위반의 구체적 행위별 경험 정도

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
운전 중 휴대전화/DMB 사용	경험없음	191	19.1%	296	29.6%	(df=4) 56.529***
	한두번	283	28.3%	328	32.8%	
	가끔씩	380	38.0%	298	29.8%	
	자주	130	13.0%	69	6.9%	
	매우자주	16	1.6%	9	0.9%	
주정차금지구역 주차	경험없음	338	33.8%	378	37.8%	(df=3) 10.627*
	한두번	394	39.4%	412	41.2%	
	가끔씩	248	24.8%	189	18.9%	
	자주	20	2.0%	21	2.1%	
20km/h 이상 과속	경험없음	381	38.1%	456	45.6%	(df=4) 14.907**
	한두번	377	37.7%	356	35.6%	
	가끔씩	210	21.0%	165	16.5%	
	자주	31	3.1%	23	2.3%	
	매우자주	1	0.1%	-	-	
신호위반	경험없음	512	51.2%	533	53.3%	(df=3) 2.895
	한두번	368	36.8%	368	36.8%	
	가끔씩	111	11.1%	89	8.9%	
	자주	9	0.9%	10	1.0%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

나. 폭력운전 경험

운전 시 지그재그로 차로를 갑자기 변경하거나 지속적인 소음 발생, 다른 운전자에게 대한 폭력적 운전 행위 등의 폭력운전 범죄 경험 정도를 살펴본 결과 고령자 10명 가운데 5명 정도가 해당 경험이 있는 것으로 나타나 도로질서위반 행위와 마찬가지로 비고령자에 비해 경험률이 낮았고 해당 경험의 빈도도 적은 것으로 나타났다. 즉, 고령자의 경우 폭력운전 가해 경험이 지난 1년 동안 '한두번'이라는 응답이 49.7%로 가장 많았고 그 다음으로 '경험없음'이 47.0%, '가끔씩'은 3.2% 등의 순이었고 비고령자는 '한두번'(56.6%), '경험없음'(39.6%), '가끔씩'(3.8%)의 순으로 나타났다($\chi^2=12.316^{**}$).

▶▶ <표 6-4> 폭력운전 경험(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
폭력운전 경험	경험없음	396	39.6%	470	47.0%	(df=3) 12.316**
	한두번	566	56.6%	497	49.7%	
	가끔씩	38	3.8%	32	3.2%	
	자주	-	-	1	0.1%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

** $p < .01$

한편, 고령자 집단을 초기고령자와 후기고령자를 구분하여 폭력운전 경험을 살펴본 결과 도로질서위반 범죄와 마찬가지로 연령이 높아질수록 폭력운전 가해 경험률이 낮아짐을 확인할 수 있었다. 즉, 후기고령자의 경우는 폭력운전 범죄 경험이 '없었다'는 응답이 51.1%로 절반 이상을 차지하였고 '한두번' 경험이 있다는 응답이 46.6%, '가끔씩'이라는 응답이 2.2% 였고 초기고령자는 '한두번'이라는 응답이 50.6%로 가장 많았고 그 다음으로 '경험없음'(45.8%), '가끔씩'(3.5%) 등의 순이며 비고령자는 '한두번'(56.6%), '경험없음'(39.6%), '가끔씩'(3.8%)의 순으로 나타났다($\chi^2=15.275^*$).

▶▶ <표 6-5> 폭력운전 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
폭력운전 경험	경험없음	396	39.6%	356	45.8%	114	51.1%	(df=6) 15.275*
	한두번	566	56.6%	393	50.6%	104	46.6%	
	가끔씩	38	3.8%	27	3.5%	5	2.2%	
	자주	-	-	1	0.1%	-	-	
계		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

* $p < .05$

다음의 표는 폭력운전의 구체적 행위별 경험 정도를 살펴본 것으로 고령자는 폭력운전 가운데 '적색신호에 속도위반하여 빠르게 통과함'에 해당하는 행위를 10명 가운데 4명이 저지르는 것으로 다른 폭력운전 행위에 비해 경험률이 높았으며 이러한

경향은 비고령자도 마찬가지였다. 한편, 고령자와 비고령자간의 통계적으로 유의미한 차이를 보인 폭력운전의 구체적 행위는 ‘적색신호에 속도위반을 하여 빠르게 통과함’과 ‘불필요한 경적을 울려 소음을 지속적으로 발생시킴’으로 고령자가 비고령자에 비해 해당 경험률이 낮았다. 먼저, ‘적색신호에 속도위반을 하여 빠르게 통과함’에 대해서는 고령자는 ‘경험없음’ 응답이 56.0%, ‘한두번’은 29.9%, ‘가끔씩’은 11.1%, ‘자주’는 2.8%, ‘매우자주’는 0.2%의 순이었고 비고령자는 ‘경험없음’(47.4%), ‘한두번’(31.9%), ‘가끔씩’(17.1%), ‘자주’(3.6%)의 순으로 나타났다($\chi^2=23.566^{***}$). 그리고 ‘불필요한 경적을 울려 소음을 지속적으로 발생시킴’에 대해서는 고령자는 ‘경험없음’ 응답이 79.7%, ‘한두번’은 17.7%, ‘가끔씩’은 2.5%, ‘자주’는 0.1%의 순이었고 비고령자는 ‘경험없음’(76.2%), ‘한두번’(18.8%), ‘가끔씩’(4.3%), ‘자주’(0.7%)의 순으로 나타났다($\chi^2=10.382^*$). 한편, 차량들 사이로 지그재그로 운전하면서 급차로 변경을 하거나 운전 중 다른 차량의 운전자에게 고함을 지르거나 욕하거나, 다른 차량을 뒤쫓아가면서 경적인 상황등을 사용하는 등의 폭력운전 가해 경험에 대해 고령자와 비고령자 모두 ‘경험 없음’의 응답 비율이 전체의 80-90% 이상을 차지하는 것으로 나타나 경험률이 모두 낮았고 고령자와 비고령자 간의 차이가 통계적으로 유의미하지 않은 것으로 나타나 경험률의 차이가 없었다.

▶▶▶ <표 6-6> 폭력운전의 구체적 행위별 경험 정도

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
적색신호에 속도위반하여 빠르게 통과함	경험없음	474	47.4%	560	56.0%	(df=4) 23.566 ^{***}
	한두번	319	31.9%	299	29.9%	
	가끔씩	171	17.1%	111	11.1%	
	자주	36	3.6%	28	2.8%	
	매우자주	-	-	2	0.2%	
불필요한 경적을 울려 소음을 지속적으로 발생	경험없음	762	76.2%	797	79.7%	(df=3) 10.382 [*]
	한두번	188	18.8%	177	17.7%	
	가끔씩	43	4.3%	25	2.5%	
	자주	7	0.7%	1	0.1%	

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
차량들 사이로 지그재그로 운전하면서 급차로 변경	경험없음	821	82.1%	844	84.4%	(df=3) 6.116
	한두번	137	13.7%	129	12.9%	
	가끔씩	33	3.3%	25	2.5%	
	자주	9	0.9%	2	0.2%	
운전 중 다른 차량의 운전자에게 고함을 지르거나 욕하기	경험없음	910	91.0%	907	90.7%	(df=2) .178
	한두번	79	7.9%	80	8.0%	
	가끔씩	11	1.1%	13	1.3%	
다른 차량을 뒤쫓아 가면서 경적이나 상황등 사용	경험없음	904	90.4%	915	91.5%	(df=2) 1.503
	한두번	87	8.7%	80	8.0%	
	가끔씩	9	0.9%	5	0.5%	
다른 차량 앞에서 고의로 급제동을 하거나 막아 세움	경험없음	932	93.2%	932	93.2%	(df=2) .085
	한두번	61	6.1%	62	6.2%	
	가끔씩	7	0.7%	6	0.6%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

* $p < .05$, *** $p < .001$

다. 음주운전 경험

65세 이상의 조사대상자를 대상으로 지난 1년 동안 술을 마시고 운전했거나 음주측정을 거부한 경험이 있는지 살펴본 결과 '경험 없음'이라고 보고한 비율이 96.2%로 나타나 100명 가운데 4명 정도가 음주운전 경험이 있었으며 고령자가 비고령자에 비해 경험률(한두번+가끔씩)이 다소 낮은 것처럼 보이지만 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다. 즉, 고령자 1,000명 가운데 38명이 지난 1년동안 '한두번' 음주운전 경험이 있다고 응답하였고 비고령자는 37명이 '한두번' 경험이 있다고 하였고 3명이 '가끔씩' 있었다고 응답하였다.

▶▶▶ <표 6-7> 음주운전 경험(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) x ²
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
음주운전 경험	경험없음	960	96.0%	962	96.2%	(df=2) 3.015
	한두번	37	3.7%	38	3.8%	
	가끔씩	3	0.3%	-	-	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

한편, 75세 이상의 후기고령자와 65세 이상 74세 이하의 초기고령자, 64세 이하의 비고령자 간의 음주운전 경험의 차이는 있는지 살펴본 결과 후기고령자가 다른 집단에 비해 음주운전 경험률이 낮은 것으로 나타나기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다. 즉, 후기고령자는 223명 가운데 4명이 '한두번'의 경험이 있었고 초기고령자는 34명이 있었으며 비고령자는 37명이 있었다.

▶▶▶ <표 6-8> 음주운전 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
음주운전 경험	경험없음	960	96.0%	743	95.6%	219	98.2%	(df=2) 6.216
	한두번	37	3.7%	34	4.4%	4	1.8%	
	가끔씩	3	0.3%	-	-	-	-	
계		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

다음은 음주운전의 구체적 행위별 경험 정도를 살펴본 결과 고령자는 음주측정거부를 한 경우보다는 술 마시고 운전한 경험이 있는 경우가 더 많았고 이는 비고령자도 동일하였다. 그리고 고령자의 음주운전의 구체적 행위에 대한 경험률(한두번+가끔씩)이 비고령자에 비해 낮기는 했지만(술마시고 운전하기: 고령자 3.8%, 비고령자 4.0%, 음주측정거부: 고령자 0.7%, 비고령자 1.2%) 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶▶ <표 6-9> 음주운전의 구체적 행위별 경험 정도

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
술 마시고 운전하기	경험없음	960	96.0%	962	96.2%	(df=2) 2.059
	한두번	34	3.4%	36	3.6%	
	가끔씩	6	0.6%	2	0.2%	
음주측정거부	경험없음	988	98.8%	993	99.3%	(df=2) 2.542
	한두번	10	1.0%	7	0.7%	
	가끔씩	2	0.2%	-	-	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

라. 교통사고 경험

지난 1년 동안 고령자의 교통사고 가해 경험이 있었는지 살펴본 결과 10명 가운데 1명 정도가 있는 것으로 나타났고 이러한 경험률(1회+2회이상)은 비고령자와 동일하였다. 즉, 고령자는 교통사고 경험이 '없었다'는 응답은 89.0%였고 '1회' 경험이 있었다는 응답은 10.3%, '2회' 경험이 있었다는 응답은 0.2%였으며 비고령자도 크게 다르지 않았다.

▶▶▶ <표 6-10> 교통사고 경험(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
교통사고 경험	경험없음	890	89.0%	890	89.0%	(df=2) .685
	1회	106	10.6%	108	10.8%	
	2회 이상	4	0.4%	2	0.2%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

후기고령자의 교통사고 경험은 어느 정도인지 살펴보면 223명 가운데 17명(4.6%)이 한번의 사고 경험이 있었다고 응답하였고 2회 이상의 경험에 대한 응답은 없었으며 초기고령자는 777명 중 한번의 사고경험이 있었다고 응답한 사람은 91명(11.7%), 2회 이상의 경험이 있다고 응답한 사람은 0.3%로 후기고령자가 다른 집단에 비해 사고 경험률(1회+2회이상)이 더 낮기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

즉, 이러한 결과는 연령이 높을수록 교통사고의 위험성이 높아지는 것으로 이해하기에는 제한적인 결과로 고령자의 사고 위험성이 젊은 운전자와 같거나 더 낮다는 기존의 연구결과(Hyslop, 2017;Willams & Carsten, 1989)와 일맥상통하는 것으로 보인다.

▶▶ <표 6-11> 교통사고 경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
교통사고 경험	경험없음	890	89.0%	684	88.0%	206	92.4%	(df=4) 4.142
	1회	106	10.6%	91	11.7%	17	4.6%	
	2회 이상	4	0.4%	2	0.3%	-	-	
계		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

한편, 교통사고의 세부 유형별로 경험 정도를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두가 가벼운 접촉사고 경험이 다른 사고유형에 비해 많았고 고령자의 경우 비고령자에 비해 가벼운 접촉사고와 인적피해가 있는 교통사고 가해 경험이 더 적고 인적 피해가 없는 대물교통사고 가해 경험은 상대적으로 더 많은 것으로 나타났으나 모든 유형에서 그 차이는 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 6-12> 교통사고의 세부 유형별 경험 정도

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) x ²
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
가벼운 접촉사고 가해경험	경험없음	909	90.9%	916	91.6%	(df=4) 6.696
	1회	86	8.6%	74	7.4%	
	2회	3	0.3%	10	1.0%	
	3회	1	0.1%	-	-	
	4회	1	0.1%	-	-	
인적 피해 없는 대물교통사고 가해 경험	경험없음	986	98.6%	977	97.7%	(df=2) 2.356
	1회	13	1.3%	22	2.2%	
	2회	1	0.1%	1	0.1%	
인적 피해 교통사고 가해 경험	경험없음	990	99.0%	992	99.2%	(df=1) .224
	1회	10	1.0%	8	0.8%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	

마. 적발 및 제재 경험

앞서 살펴본 교통범죄 행위 경험의 경우는 실제 단속이나 처벌 경험 기준이 아니라 평소 운전하면서 겪은 경험을 의미하는 것으로 실제로 불법주정차나 신호위반, 속도위반 등으로 단속된 경험이 있는지 살펴볼 필요가 있겠다. 그리고 단속 경험 이후 위반 행위의 변화가 있었는지도 함께 알아보았다. 그 결과 고령자의 경우 1,000명 가운데 379명(37.9%)이 단속이나 적발 경험이 있는 것으로 나타났고 비고령자는 447명(44.7%)으로 고령자는 비고령자에 비해 단속과 적발 경험률이 낮았고 그 차이는 통계적으로도 유의미하였다($\chi^2=9.537^{**}$). 한편, 적발 경험이 있는 대상자를 대상으로 적발 이후 위반행위의 변화를 응답하도록 한 결과 고령자 621명 가운데 적발 이후 위반행위를 '더 적게 혹은 하지 않았다'는 응답은 63.1%였고 '변화 없었다'는 응답은 36.7%, '더 많이 했다'는 응답은 0.3%였으며 비고령자는 '더 적게 혹은 하지 않았다'는 68.7%, '변화 없었다'는 31.3%, '더 많이 했다'는 0%로 고령자가 비고령자에 비해 적발이후 위반행위가 줄어드는 경우가 더 적었고 위반 경험의 변화가 없거나 더 많이 하는 경우가 더 많기는 하지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 6-13> 적발 및 제재 경험(비고령자/고령자)

적발경험		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
적발경험	있음	447	44.7%	379	37.9%	(df=1) 9.537**
	없음	553	55.3%	621	62.1%	
계		1000	100.0%	1000	100.0%	
적발 및 제재 후 변화	더 적게 혹은 하지 않았다	307	68.7%	239	63.1%	(df=2) 3.901
	변화 없었다	140	31.3%	139	36.7%	
	더 많이 했다	-	-	1	0.3%	
계		447	100.0%	379	100.0%	

** $p < .01$

한편, 심층면접대상자 가운데 나이가 들면서 제한속도 표지판이나 본 차량의 속도를 확인하지 못하여 단속이나 적발 경험이 더 많아졌다는 이야기를 해주기도 하였다.

최근 들어서 더 많아졌지. 옛날에는 더 조심을 하고 그랬는데 요새 계기판, 60km

202 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

그런 거를 잘 안 보게 되니까 더 그런 것 같아요. (중간생략) 잘 안 보이기도 하고 이상하게 전에는 그래도 그걸 쳐다보고 가고 그랬는데 요새 와서 이상하게 거기를 잘 안 쳐다보고 그냥 내비게이션만 의지를 많이 하더라고요.(심층면접대상자 C).

75세 이상의 후기 고령자의 교통법규 위반 등으로 단속 및 적발된 경험을 살펴본 결과 223명 가운데 경험이 있다고 응답한 경우는 31.4%로 10명 중 3명 정도가 해당 경험이 있는 것으로 나타나 초기고령자(39.8%), 비고령자(44.7%)에 비해 적발경험률이 낮았다($\chi^2=14.554^{**}$). 그리고 단속이나 적발 경험 이후 운전 행동의 변화가 있었는지 살펴본 결과 후기고령자는 ‘더 적게 혹은 하지 않았다’는 응답이 64.3%, ‘변화없었다’는 35.7%로 나타나 초기고령자(더 적게 혹은 하지 않았다:65.8%, 변화없었다:36.9%, 더 많이 했다:0.3%)에 비해 처벌 이후 위반 행위를 더 적게 하거나 하지 않는 긍정적 변화를 보인 경우가 상대적으로 더 많기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶▶ <표 6-14> 적발 및 제재경험(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
적발 경험	있음	47	44.7%	309	39.8%	70	31.4%	(df=2) 14.554 ^{**}
	없음	553	55.3%	468	60.2%	153	68.6%	
적발 및 제재 후 변화	더 적게 혹은 하지 않았다	307	68.7%	194	62.8%	45	64.3%	(df=4) 4.438
	변화없었다	140	31.3%	114	36.9%	25	35.7%	
	더 많이 했다	-	-	1	0.3%	-	-	
계		1000	100.0%	777	100.0%	223	100.0%	

** $p < .01$

2. 교통사고 경험에 대한 구체적 상황

여기서는 교통사고 경험이 있다고 응답한 대상자 가운데 사고유형이나 동승자 여부, 사고 발생 시간 등의 구체적 상황에 대해 응답한 결과를 살펴보고자 하는 것으로 고령자의 교통사고 상황을 이해함에 있어서 도움이 될 것으로 보인다. 만일 교통사고

경험이 2회 이상이라면 기억을 가장 잘 하고 있는 사건을 중심으로 응답할 수 있도록 하였다.

가. 교통사고 유형

다음의 표는 교통사고 경험에 대한 구체적 상황을 응답하기 전에 해당 사고유형이 어떤 것이었는지 살펴본 것이다. 교통사고의 구체적 상황에 대해 제대로 이해하기 위해서는 해당 사고가 어떠한 유형의 것이었는지 알아야 하기 때문이다. 즉, 고령자의 경우 ‘가벼운 접촉사고’가 전체의 72.7%, ‘인적피해가 없는 대물교통사고’는 20.2%였고 ‘인적피해가 있는 교통사고’는 7.3%였으며 비고령자는 각 79.1%, 11.8%, 9.1%로 사고 상황에 대한 보고 기준이 되는 사고 유형의 경우 고령자는 비고령자에 비해 대물교통사고와 인적피해가 있는 교통사고에 대한 것이 상대적으로 더 많기는 하지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지 않아 사고 상황에 대한 이해를 함에 있어서 사고유형별 차이에 대한 부분은 고려하지 않아도 될 것으로 보인다.

▶▶ <표 6-15> 사고 상황에 대한 응답 기준의 교통사고 유형(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
교통사고 유형	가벼운 접촉사고	87	79.1%	60	72.7%	(df=2) 2.830
	대물교통사고	13	11.8%	22	20.2%	
	인적피해있는 교통사고	10	9.1%	8	7.3%	
계	110	100.0%	110	100.0%		

한편, 다음의 표에서 나타나듯이 후기고령자의 경우 초기고령자와 비고령자에 비해 대물교통사고가 차지하는 비율이 23.5%로 높기는 했지만 그 차이 역시 유의미하지 않아 교통사고의 구체적 상황들을 살펴봄에 있어서 역시 큰 차이는 없을 것으로 보인다.

▶▶▶ <표 6-16> 사고 상황에 대한 응답 기준의 교통사고 유형(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
교통사고 유형	가벼운 접촉사고	87	79.1%	68	73.1%	12	70.6%	(df=4) 3.047
	대물교통사고	13	11.8%	18	19.4%	4	23.5%	
	인적피해있는 교통사고	10	9.1%	7	7.5%	1	5.9%	
계		110	100.0%	93	100.0%	17	100.0%	

나. 동승자의 유무 및 동승자 유형

교통사고 당시 동승자가 있었는지 알아본 결과 비고령자는 동승자 없이 혼자 운전하고 있었다는 응답이 60.9%였고 고령자는 50%로 나타나 고령자의 경우 비고령자에 비해 혼자 운전하다가 사고 난 경우는 상대적으로 적기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다. 한편, 사고 당시 동승자와 함께 있었다고 응답한 대상자를 대상으로 구체적인 동승자 유형을 응답하도록 한 결과 고령자와 비고령자 모두 친구나 선·후배 등의 지인이었다는 응답이 가장 많았고 고령자가 비고령자에 비해 동승자가 가족이나 친척인 경우가 다소 많기는 했지만 유의미한 차이를 보이지는 않았다.

▶▶▶ <표 6-17> 사고 시 동승자 여부 및 동승자 유형(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) χ^2
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
동승자 여부	동승자 없음	67	60.9%	55	50.0%	(df=1) 2.650
	동승자 있음	43	39.1%	55	50.0%	
계		110	100.0%	110	100.0%	
동승자 유형	가족/친척	17	39.5%	25	45.5%	(df=1) .356
	친구선후배 지인	25	58.1%	29	52.7%	
	손님등 처음본사람	1	2.3%	1	1.8%	
계		43	100.0%	55	55	

한편, 사고 시 동승자 여부 및 유형이 초기고령자와 후기고령자, 비고령자 간의 차이가 있는지 살펴본 결과 후기고령자의 경우 사고 당시 동승자가 '있었다'는 응답이 70% 이상으로 비고령자와 초기고령자에 비해 사고 당시 혼자 운전한 경우는 상대적으로 적었다. 즉, 후기고령자는 동승자가 '있었다'는 응답은 76.5%, 초기고령자는 45.2%, 비고령자는 39.1%로 나타났고 그 차이는 통계적으로도 유의미하였다($\chi^2=8.353^*$). 그리고 후기 고령자의 경우 함께 동승한 사람이 가족이나 친척인 경우가 60% 이상을 차지하고 있어서 초기고령자와 비고령자와의 차이를 보이고 있기는 하지만 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다. 사고 발생 당시 동승자의 유무와 동승자 유형을 통해 75세 이상의 후기 고령자의 경우 평소 혼자 운전하기 보다는 가족이나 친척 등의 동승자와 함께 운전하는 경향이 있음을 예상할 수 있다.

▶▶▶ <표 6-18> 사고 시 동승자 여부 및 유형(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
동승자 여부	동승자 없음	67	60.9%	51	54.9%	4	23.5%	(df=2) 8.353*
	동승자 있음	43	39.1%	42	45.2%	13	76.5%	
계		110	100.0%	93	100.0%	17	100.0%	
동승자 유형	가족/친척	17	39.5%	17	40.5%	8	61.5%	(df=4) 2.288
	친구선후배 지인	25	58.1%	24	57.1%	5	38.5%	
	손님등 처음본사람	1	2.3%	1	2.4%	-	-	
계		43	100.0%	42	100.0%	13	100.0%	

* $p < .05$

다. 사고 발생시간

다음은 교통사고 발생 시간에 대해 응답하도록 한 결과를 정리한 것으로 고령자는 '오후'에 발생하였다는 응답이 50.0%로 절반을 차지하였고 '저녁/밤'은 30.0%, '오전'은 15.5%, '심야/새벽'은 4.5%로 나타났으며 비고령자는 '저녁/밤'이 44.0%로 가장 많았고 그 다음으로 '오후'(35.8%), '오전'(18.3%) 등의 순이었다. 즉, 고령자는 오후 12시부터 18시 사이에 비고령자는 18시부터 24시 사이에 사고가 많이 발생한 것으로

나타나기는 했지만 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다.

▶▶ <표 6-19> 사고 발생시간(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
사고 발생 시간	오전(06-12시)	20	18.3%	17	15.5%	(df=1) 7.026
	오후(12-18시)	39	35.8%	55	50.0%	
	저녁밤(18-24시)	48	44.0%	33	30.0%	
	심야새벽(24-05시)	2	1.8%	5	4.5%	
계	109	100.0%	110	100.0%		

한편, 75세 이상의 후기 고령자의 사고 발생 시간을 살펴본 결과 '오후'인 경우가 64.7%였고 '오전', '저녁/밤', '심야/새벽' 시간이 각 11.8%로 나타나 초기고령자('오후'-47.3%, '저녁밤'-33.3%, '오전'-16.1%, '심야새벽'-3.2%)와 비고령자('저녁 밤'-44.0%, '오후'-35.8%, '오전'-18.3%, '심야새벽'-1.8%)에 비해 오후 시간에 사고가 발생하는 경우가 상당히 많았으며 그 차이는 유의미하였다($\chi^2=13.287^*$).

▶▶ <표 6-20> 사고 발생시간(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
사고 발생 시간	오전(06-12시)	20	18.3%	15	16.1%	2	11.8%	(df=6) 13.287*
	오후(12-18시)	39	35.8%	44	47.3%	11	64.7%	
	저녁밤(18-24시)	48	44.0%	31	33.3%	2	11.8%	
	심야새벽(24-05시)	2	1.8%	3	3.2%	2	11.8%	
계	109	100.0%	93	100.0%	17	100.0%		

* $p < .05$

라. 사고 발생 도로 특성

여기서는 교통사고 발생 도로가 평소 자주 이용하는 곳으로 제한 속도나 단속카메라 위치 등의 정보를 잘 알고 있는지 혹은 전혀 모르는 곳인지를 살펴보고 있는 것으로

고령자의 경우 비고령자에 비해 ‘이용경험은 있지만 도로제한 속도나 단속카메라 위치 등은 잘 모름’에 해당하는 응답이 많았고(고령자: 51.8%, 비고령자: 48.2%) ‘평소 자주 이용하는 도로로 제한 속도 등의 정보를 잘 알고 있다’는 응답은(고령자: 29.1%, 비고령자: 32.7%) 상대적으로 적었으나 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶▶ <표 6-21> 사고 발생 도로 특성(비고령자/고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
사고 발생 도로 특성	처음가본도로	21	19.1%	21	19.1%	(df=2) .381
	이용경험은 있지만 도로제한 속도나 단속카메라 위치 등 잘 모름	53	48.2%	57	51.8%	
	이용경험 많고 도로제한 속도나 단속카메라 위치 등 잘 알고 있음	36	32.7%	32	29.1%	
계		110	100.0%	110	100.0%	

한편, 75세 이상의 후기고령자 교통사고 발생도로의 특성을 보면 ‘이용경험은 있지만 도로제한속도나 단속카메라 위치 등은 잘 모름’이 47.1%, ‘이용경험이 많고 도로제한 속도나 단속카메라 위치 등 잘 알고 있음’은 29.4%, ‘처음 가본 도로’는 23.5%로 나타나 비고령자와 초기고령자에 비해, ‘처음 가본 도로’에서의 사고 경험이 상대적으로 많기는 하지만 그 차이가 통계적 수준에서 유의미하지는 않았다(비고령자: 19.1%, 초기고령자: 18.3%).

▶▶ <표 6-22> 사고 발생도로 특성(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분		비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) x ²
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
사고발생 도로특성	처음가본도로	21	19.1%	17	18.3%	4	23.5%	(df=4) .680
	이용경험은 있지만 도로제한 속도나 단속카메라 위치 등 잘 모름	53	48.2%	49	52.7%	8	47.1%	
	이용경험 많고 도로제한 속도나 단속카메라 위치 등 잘 알고 있음	36	32.7%	27	29.0%	5	29.4%	
계		110	100.0%	93	100.0%	17	100.0%	

마. 사고 이유

교통사고 경험이 있는 대상자들을 대상으로 본인이 생각하고 있는 사고의 이유에 대해 응답하도록 한 결과 고령자의 경우 '전방주시태만'이었다는 응답인 36.4%로 가장 높았고 그 다음으로 '신호과학법규위반'(17.3%), '혼잡한 교통환경'(16.4%), '운전미숙'(11.8%), '피해자과실'(11.8%) 등의 순이었고 비고령자는 '전방주시태만'(42.7%), '운전미숙'(15.5%), '신호과속법규위반'(13.8%) 등의 순이었다. 즉, 고령자의 경우 '신호과속등의 법규위반', '피해자 과실', '혼잡한 교통환경'이 이유라는 응답이 차지하는 비율이 비고령자(신호과속등의 법규위반: 13.8%, 피해자 과실:10.0%, 혼잡한 교통환경:12.7%)에 비해 상대적으로 높기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 6-23> 사고 이유

(단위: 명, %)

구분		비고령자		고령자		(df) x ²
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
사고 이유	운전미숙	17	15.5%	13	11.8%	(df=5) 2.311
	전방주시태만	47	42.7%	40	36.4%	
	신호과속법규위반	15	13.8%	19	17.3%	
	피해자과실	11	10.0%	13	11.8%	
	혼잡한 교통환경	14	12.7%	18	16.4%	
	기타	6	5.5%	7	6.4%	
계		110	100.0%	110	100.0%	

다음은 가벼운 접촉사고 경험이 있는 심층면접대상자의 사고 당시 구체적 상황을 이야기해 준 내용이다.

아파트 단지 안에서 나는 차 주차장에서 우회전을 하고 있었고, 그러니까 이렇게 주차장에서 나가려고 하고 있었고 저 차는 직진해서 오고 있었고 나는 나가니까 티자가 된 거지요. 그 사람은 내려오고 있었고 나는 이렇게 나가니까. 그래서 내가 받은 거예요 차가 온 걸 못 보고. 그래서 다시는 이제 휴대폰을 안 보는데 휴대폰을 통화를 하다가 직진해서 오는 차를 못 봐서 내가 그 차를 받았어요(심층면접대상자 C).

핸드폰을 받았거든요. 받고 놓는 순간에 이제 교차로 같은 부분. 그것도 이제 살살 갔으니까 괜찮았지. 그러니까 이제 이면 도로지요. 이면도로에서 골목에서 나오고 나는 직진하다가 이제 그 사람도 못 보고 나도 못 봤지. 그러니까 만나는 순간에 팍 밟아서 서로 이제 앞에만 조금 찌그러졌어요(심층면접대상자 H).

한편, 75세 이상의 후기고령자의 경우 사고이유에 대해 ‘전방주시태만’이라는 응답이 41.2%였고 그 다음으로 ‘운전미숙’과 ‘혼잡한 교통환경’이 각 17.6%였고 ‘신호과속법규위반’이 11.8%, ‘피해자과실’과 ‘기타’가 각 5.9%였다. 그리고 초기고령자는 ‘전방주시태만’(35.5%), ‘신호과속법규위반’(18.3%), ‘혼잡한 교통환경’(16.1%), ‘피해자과실’(12.9%), ‘운전미숙’(10.8%) 등의 순으로 나타나 고령자의 경우 교통사고 이유에 대해 ‘운전미숙’, ‘혼잡한 교통환경’이라는 응답이 다른 집단에 비해 높기는 했지만 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다.

▶▶▶ <표 6-24> 사고 이유(비고령자/초기고령자/후기고령자)

(단위: 명, %)

구분	비고령자		초기고령자		후기고령자		(df) χ^2	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
사고 이유	운전미숙	17	15.5%	10	10.8%	3	17.6%	(df=10) 4.004
	전방주시태만	47	42.7%	33	35.5%	7	41.2%	
	신호과속법규위반	15	13.8%	17	18.3%	2	11.8%	
	피해자과실	11	10.0%	12	12.9%	1	5.9%	
	혼잡한 교통환경	14	12.7%	15	16.1%	3	17.6%	
	기타	6	5.5%	6	8.5%	1	5.9%	
계	110	100.0%	93	100.0%	17	100.0%		

제2절 | 교통범죄의 특징

1. 사회인구학적 특성

고령자의 도로질서 위반 경험이 있는 사람과 없는 사람의 사회인구학적 특성을 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 도로질서위반 경험 여부에 따른 성별 차이를 살펴보면 운전 중 휴대전화나 DMB 사용이나 불법주정차와 같은 도로질서 위반 경험이 있는 사람 가운데 남성은 70.8%, 여성은 29.2%였고 도로질서 위반 경험이 없는 사람 가운데 남성은 59.7%, 40.3%로 경험이 있는 집단은 경험이 없는 집단에 비해 남성이 차지하는 비율이 높았다($\chi^2 = 9.248^{**}$). 비고령자도 도로질서위반 경험이 있는 집단의 남성이 차지하는 비율이 경험이 없는 집단에 비해 높은 것으로 나타나 비고령자와 고령자 모두 여성보다는 남성이 도로질서위반 경험이 더 많은 것으로 나타났다.

두 번째, 도로질서위반 경험 여부에 따른 교육수준의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 학력이 상대적으로 높은 것으로 나타났다($\chi^2 = 11.760^*$). 즉, 도로질서위반 경험이 있는 집단에서 고졸의 경우는 69.6%, 중졸은 16.6%, 대졸은 12.1%, 초졸 이하는 1.4%였고 경험이 없는 집단에서는 고졸이 79.3%, 중졸은 15.4%, 대졸은 4.5%, 초졸이하는 1.0%였다. 한편, 비고령자의 경우는 도로질서위반 경험 여부에 따른 학력별 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 도로의 기초질서위반 경험 여부에 따른 수입별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 수입이 상대적으로 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2 = 90.448^{***}$, 비고령자: $\chi^2 = 96.413^{***}$). 즉, 고령자의 경우 도로질서위반 경험이 있는 집단에서 가구 수입이 '400만원 미만'이 50.6%, '600만원 미만'이 30.9%, '600만원 이상'이 10.5%, '200만원 미만'은 8.1%였고 경험이 없는 집단에서는 '400만원 미만'은 37.3%, '200만원 미만'은 33.8%, '600만원 미만'은 23.9%, '600만원 이상'은 5.0%였다.

네 번째, 도로질서위반 경험여부에 따른 직업별 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 직업이 있는 경우가 많았고 전업주부와 무직인 경우는 적었다($\chi^2 = 51.397^{***}$). 한편, 비고령자의 경우는 직업별 차이가 통계적

으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 6-25> 도로질서위반 경험에 따른 사회인구학적 특성

사회인구학적 특성		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
성별	남성	50	44.2%	504	56.8%	(df=1) 6.413*	120	59.7%	566	70.8%	(df=1) 9.248**
	여성	63	55.8%	383	43.2%		81	40.3%	233	29.2%	
교육 수준	초졸 이하	1	0.9%	4	0.5%	(df=4) 1.540	2	1.0%	11	1.4%	(df=4) 11.760*
	중졸	0	0.0%	3	0.3%		31	15.4%	133	16.6%	
	고졸	46	40.7%	326	36.8%		159	79.1%	556	69.6%	
	대졸	65	57.5%	548	61.8%		9	4.5%	97	12.1%	
	대학원 수료 이상	1	0.9%	6	0.7%		-	-	2	0.3%	
수입 (단위: 만원)	200미만	7	6.2%	5	0.6%	(df=3) 96.413***	68	33.8%	65	8.1%	(df=3) 93.448***
	400미만	54	47.8%	153	17.2%		75	37.3%	403	50.4%	
	600미만	45	39.8%	450	50.7%		48	23.9%	247	30.9%	
	600만원 이상	7	6.2%	279	31.5%		10	5.0%	84	10.5%	
직업	관리자/전문가 및 관련 종사자	3	2.7%	64	7.2%	(df=10) 13.966	5	2.5%	42	5.3%	(df=8) 51.397***
	사무종사자	51	45.1%	330	37.2%		3	1.5%	14	1.8%	
	서비스/판매종사자	43	38.1%	271	30.6%		43	21.4%	202	25.3%	
	농림어업 숙련 종사자	0	0.0%	3	0.3%		1	0.5%	24	3.0%	
	기능원/ 관련 기능 종사자	3	2.7%	55	6.2%		14	7.0%	102	12.8%	
	장치기계 조작/조립 종사자	4	3.5%	54	6.1%		6	3.0%	81	10.1%	
	단순 노무종사자	0	0.0%	9	1.0%		16	8.0%	85	10.6%	
	직업군인	0	0.0%	1	0.1%		-	-	-	-	
	전업주부	8	7.1%	85	9.6%		52	25.9%	124	15.5%	
	무직/퇴직	1	0.9%	4	0.5%		61	30.3%	125	15.6%	
	기타	0	0.0%	11	1.2%		-	-	-	-	
계		113	100.0%	887	100.0%		201	100.0%	799	100.0%	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

고령자의 폭력운전 경험이 있는 사람과 없는 사람의 사회인구학적 특성을 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 폭력운전 경험 여부에 따른 성별 차이를 살펴보면 폭력운전 경험이 있는 사람 가운데 남성은 70.0%, 여성은 30.0%였고 경험이 없는 사람 가운데 남성은 67.0%, 여성은 33.0%로 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단의 성별 분포의 차이는 없었다. 한편, 비고령자의 경우는 폭력운전 경험이 있는 집단에서 남성이 차지하는 비율이 경험이 없는 집단에 비해 높았으며 그 차이가 통계적으로도 유의미하였다($\chi^2 = 5.114^*$).

두 번째, 폭력운전 경험 여부에 따른 교육수준의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 대졸 이상이 차지하는 비율이 상대적으로 높은 것으로 나타났다($\chi^2=10.523^*$). 즉, 폭력운전 경험이 있는 집단에서 고졸의 경우는 69.1%, 중졸은 15.8%, 대졸은 13.0%, 초졸이하는 1.7%였고 경험이 없는 집단에서는 고졸이 74.3%, 중졸은 17.0%, 대졸은 7.9%, 초졸이하는 0.9%였다. 한편, 비고령자의 경우는 폭력운전 경험 여부에 따른 학력별 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 폭력운전 경험 여부에 따른 수입별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 수입이 상대적으로 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=34.407^{***}$, 비고령자: $\chi^2=41.964^{***}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단에서 가구 수입이 '400만원 미만'이 49.1%, '600만원 미만'이 32.6%, '600만원 이상'이 10.8%, '200만원 미만'은 7.5%였고 경험이 없는 집단에서는 '400만원 미만'은 46.4%, '600만원 미만'은 26.0%, '200만원 미만'은 19.8%, '600만원 이상'은 7.9%였다.

네 번째, 폭력운전 경험여부에 따른 직업별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 직업별 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2=49.415^*$, 비고령자 $\chi^2 = 19.224^{***}$).

▶▶ <표 6-26> 폭력운전 경험에 따른 사회인구학적 특성

사회인구학적 특징	비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2	
	경험없음		경험있음			경험없음		경험있음			
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
성별	남성	202	51.0%	352	58.3%	5.114*	315	67.0%	371	70.0%	(df=1) 1.026
	여성	194	49.0%	252	41.7%		155	33.0%	159	30.0%	
교육 수준	초졸이하	3	0.8%	2	0.3%	6.480	4	0.9%	9	1.7%	(df=4) 10.523*
	중졸	2	0.5%	1	0.2%		80	17.0%	84	15.8%	
	고졸	150	37.9%	222	36.8%		349	74.3%	366	69.1%	
	대졸	241	60.9%	372	61.6%		37	7.9%	69	13.0%	
	대학원 수료 이상	0	0.0%	7	1.2%		0	0.0%	2	0.4%	
수입 (단위: 만원)	200미만	7	1.8%	5	0.8%	41.964***	93	19.8%	40	7.5%	(df=3) 34.407***
	400미만	115	29.0%	92	15.2%		218	46.4%	260	49.1%	
	600미만	196	49.5%	299	49.5%		122	26.0%	173	32.6%	
	600만원이상	78	19.7%	208	34.4%		37	7.9%	57	10.8%	
직업	관리자/전문가 및 관련 종사자	16	4.0%	51	8.4%	19.224***	13	2.8%	34	6.4%	(df=8) 49.415*
	사무종사자	162	40.9%	219	36.3%		8	1.7%	9	1.7%	
	서비스/판매종사자	126	31.8%	188	31.1%		96	20.4%	149	28.1%	
	농림어업 숙련 종사자	0	0.0%	3	0.5%		8	1.7%	17	3.2%	
	기능원/ 관련 기능 종사자	22	5.6%	36	6.0%		45	9.6%	71	13.4%	
	장치기계 조작/조립종사자	17	4.3%	41	6.8%		30	6.4%	57	10.8%	
	단순 노무종사자	4	1.0%	5	0.8%		55	11.7%	46	8.7%	
	직업군인	1	0.3%	-	-		-	-	-	-	
	전업주부	43	10.9%	50	8.3%		100	21.3%	76	14.3%	
	무직/퇴직	3	0.8%	2	0.3%		115	24.5%	71	13.4%	
	기타	2	0.5%	9	1.5%		-	-	-	-	
	계	396	100.0%	604	100.0%			470	100.0%	530	

* $p < .05$, *** $p < .001$

고령자의 음주운전 경험이 있는 사람과 없는 사람의 사회인구학적 특성을 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 음주운전 경험 여부에 따른 성별 차이를 살펴보면 음주운전 경험이 있는 사람 가운데 남성은 73.7%, 여성은 26.3%였고 경험이 없는 사람 가운데 남성은 68.4%, 여성은 31.6%로 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단의 성별 분포의 차이는 없었다. 한편, 비고령자의 경우는 음주운전 경험이 있는 집단에서 남성이 차지하는 비율이 경험이 없는 집단에 비해 높았으며 그 차이가 통계적으로도 유의미하였다($\chi^2 = 10.205^{**}$).

두 번째, 음주운전 경험 여부에 따른 교육수준의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 대졸 이상이 차지하는 비율이 다소 높기는 했지만 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다. 즉, 음주운전 경험이 있는 집단에서 고졸의 경우는 68.4%, 중졸은 15.8%, 대졸은 13.2%, 초졸이하는 2.6%였고 경험이 없는 집단에서는 고졸이 71.6%, 중졸은 16.4%, 대졸은 10.5%, 초졸이하는 1.2%였다. 한편, 비고령자의 경우 역시 음주운전 경험 여부에 따른 학력별 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 음주운전 경험 여부에 따른 수입별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 수입이 상대적으로 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=11.162^*$, 비고령자: $\chi^2=10.651^*$). 즉, 고령자의 경우 음주운전 경험이 있는 집단에서 가구 수입이 '600만원 미만'이 44.7%, '400만원 미만'이 39.5%, '600만원 이상'이 15.8% 였고 경험이 없는 집단에서는 '400만원 미만'은 48.1%, '600만원 미만'은 28.9%, '200만원 미만'은 13.8%, '600만원 이상'은 9.1%였다.

네 번째, 음주운전 경험여부에 따른 직업별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 직업별 차이가 통계적으로 유의미하지 않았다.

▶▶ <표 6-27> 음주운전 경험에 따른 사회인구학적 특성

사회인구학적 특성	비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2	
	경험없음		경험있음			경험없음		경험있음			
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
성별	남성	522	54.4%	32	80.0%	10.205**	658	68.4%	28	73.7%	(df=1) .474
	여성	438	45.6%	8	20.0%		304	31.6%	10	26.3%	
교육 수준	초졸이하	5	0.5%	-	-	(df=4) 1.038	12	1.2%	1	2.6%	(df=4) .923
	중졸	3	0.3%	-	-		158	16.4%	6	15.8%	
	고졸	355	37.0%	17	42.5%		689	71.6%	26	68.4%	
	대졸	590	61.5%	23	57.5%		101	10.5%	5	13.2%	
	대학원 수료 이상	7	0.7%	-	-		2	0.2%	-	-	
수입 (단위: 만원)	200미만	12	1.3%	-	-	(df=3) 11.162*	133	13.8%	-	-	(df=3) 10.651*
	400미만	206	21.5%	1	2.5%		463	48.1%	15	39.5%	
	600미만	474	49.4%	21	52.5%		278	28.9%	17	44.7%	
	600만원이상	268	27.9%	18	45.0%		88	9.1%	6	15.8%	
직업	관리자/전문가 및 관련 종사자	63	6.6%	4	10.0%	(df=10) 9.636	47	4.9%	-	-	(df=8) 8.765
	사무종사자	371	38.6%	10	25.0%		16	1.7%	1	2.6%	
	서비스/판매종사자	296	30.8%	18	45.0%		231	24.0%	14	36.8%	
	농림어업 숙련 종사자	3	0.3%	-	-		25	2.6%	0	0.0%	
	기능원/ 관련 기능 종사자	55	5.7%	3	7.5%		110	11.4%	6	15.8%	
	장치기계 조작/조립 종사자	56	5.8%	2	5.0%		83	8.6%	4	10.5%	
	단순 노무종사자	8	0.8%	1	2.5%		97	10.1%	4	10.5%	
	직업군인	1	0.1%	-	-		-	-	-	-	
	전업주부	92	9.6%	1	2.5%		170	17.7%	6	15.8%	
	무직/퇴직	5	0.5%	-	-		183	19.0%	3	7.9%	
기타	10	1.0%	1	2.5%	-	-	-	-			
계	960	100.0%	40	100.0%		962	100.0%	38	100.0%		

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

고령자의 교통사고 경험이 있는 사람과 없는 사람의 사회인구학적 특성을 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 교통사고 경험이 있는 집단과 없는 집단의 성별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없는 것으로 나타났다. 즉, 고령자의 경우 교통사고 가해 경험이 있는 집단의 남성의 비율은 64.5%, 여성은 35.5%였고 가해경험이 없는 집단의 남성 비율은 69.1%, 여성은 30.9%였다.

두 번째, 교통사고 가해 경험 여부에 따른 교육수준의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 학력이 상대적으로 높은 것으로 나타났다($\chi^2=14.747^{**}$). 즉, 교통사고 가해 경험이 있는 집단에서 고졸의 경우는 64.5%, 대졸은 20.9%, 중졸은 12.7%, 초졸 이하는 1.8%였고 경험이 없는 집단에서는 고졸이 72.4%, 중졸은 16.9%, 대졸은 9.3%, 초졸이하는 1.2%였다. 한편, 비고령자의 경우는 교통사고 가해 경험 여부에 따른 학력별 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 교통사고 가해 경험 여부에 따른 수입별 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 가해 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 수입이 상대적으로 높아 보이는 하지만 그 차이가 통계적으로 유의미한 수준은 아니었다.

네 번째, 교통사고 가해 경험여부에 따른 직업별 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 가해 경험이 있는 집단이 그렇지 않은 집단에 비해 관리자, 전문가 및 관련 종사자, 사무종사자, 장치기계조작/조립종사자, 무직이 차지하는 비율이 높았고 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2=36.878^{***}$). 한편, 비고령자의 경우는 교통사고 가해 경험여부에 따른 직업별 분포의 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶▶ <표 6-28> 교통사고 가해 경험에 따른 사회인구학적 특성

사회인구학적 특징		비고령자				(df) x ²	고령자				(df) x ²
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
성별	남성	490	55.1%	64	58.2%	(df=1) .387	615	69.1%	71	64.5%	(df=1) .943
	여성	400	44.9%	46	41.8%		275	30.9%	39	35.5%	
질환	없음	725	81.5%	83	75.5%	(df=1) 2.276	286	32.1%	29	26.4%	(df=1) 1.511
	있음	165	18.5%	27	24.5%		604	67.9%	81	73.6%	
교육 수준	초졸이하	5	0.6%	-	-	(df=4) 3.722	11	1.2%	2	1.8%	(df=4) 14.747**
	중졸	3	0.3%	-	-		150	16.9%	14	12.7%	
	고졸	324	36.4%	48	43.6%		644	72.4%	71	64.5%	
	대졸	551	61.9%	62	56.4%		83	9.3%	23	20.9%	
	대학원 수료 이상	7	0.8%	-	-		2	0.2%	-	-	
수입 (단위: 만원)	200미만	11	1.2%	1	0.9%	(df=3) 5.927	126	14.2%	7	6.4%	(df=3) 7.601
	400미만	185	20.8%	22	20.0%		427	48.0%	51	46.4%	
	600미만	450	50.6%	45	40.9%		258	29.0%	37	33.6%	
	600만원이상	244	27.4%	42	38.2%		79	8.9%	15	13.6%	
직업	관리자/전문가 및 관련 종사자	58	6.5%	9	8.2%	(df=10) 6.087	31	3.5%	16	14.5%	(df=8) 36.878***
	사무종사자	344	38.7%	37	33.6%		14	1.6%	3	2.7%	
	서비스/판매 종사자	276	31.0%	38	34.5%		226	25.4%	19	17.3%	
	농림어업 숙련 종사자	2	0.2%	1	0.9%		22	2.5%	3	2.7%	
	기능원/ 관련 기능 종사자	52	5.8%	6	5.5%		106	11.9%	10	9.1%	
	장치기계 조작/조립 종사자	51	5.7%	7	6.4%		74	8.3%	13	11.8%	
	단순 노무종사자	7	0.8%	2	1.8%		97	10.9%	4	3.6%	
	직업군인	1	0.1%	-	-		-	-	-	-	
	전업주부	85	9.6%	8	7.3%		158	17.8%	18	16.4%	
	무직/퇴직	5	0.6%	-	-		162	18.2%	24	21.8%	
	기타	9	1.0%	2	1.8%		-	-	-	-	
계		890	100.0%	110	100.0%		890	100.0%	110	100.0%	

** $p < .01$, *** $p < .001$

2. 운전 관련 특성별 특성

여기서는 도로질서위반 경험에 따른 운전 관련 특성이 어떻게 다른지 살펴본다. 먼저, 도로질서 위반 경험에 따라 운전 빈도가 다른지 살펴본 결과 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단의 경우 그렇지 않은 집단에 비해 운전 빈도가 높은 것으로 나타났다($\chi^2=26.417^{***}$). 즉, 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단의 운전 빈도 분포를 보면 '1주일 4회 이상'이라는 응답이 45.1%로 가장 많았고 그 다음으로 '1주일에 2-3회'(38.3%), '한달에 2-4번'(14.3%), '한달에 1회 이하'(2.4%)의 순으로 나타났고 위반 경험이 없는 집단의 경우는 '1주일에 2-3회'(53.7%), '1주일 4회 이상'(25.9%), '한달에 2-4번'(15.9%), '한달에 1회 이하'(4.5%)의 순이었다.

두 번째, 도로질서위반 경험에 따른 운전 목적의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단의 경우 경험이 없는 집단에 비해 운전의 목적이 '출퇴근'이나 '업무나 직업'이라는 응답 비율이 더 높았고($\chi^2=64.141^{***}$) 비고령자는 '업무나 직업'이라는 응답이 차지하는 비율이 높기는 했지만 '식료품, 생활용품 구입 등'과 '약속 등 여가생활' 등의 응답도 높은 것으로 나타났다($\chi^2=16.448^{***}$). 즉, 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단의 운전 목적에 대한 응답비율을 보면 '출퇴근'이 30.7%, '약속 등 여가생활'(24.5%), '업무나 직업'은 21.5%, '식료품, 생활용품 구입 등'은 16.3% 등의 순이었고 위반 경험이 없는 집단은 '식료품, 생활용품 구입 등'(40.3%), '약속 등 여가생활'(24.4%), '출퇴근'(16.9%), '업무나 직업'(10.9%) 등의 순으로 나타났다.

세 번째, 도로질서위반 경험에 따른 운전의 어려움 정도의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 위반 경험이 있는 집단에서 운전의 어려움이 없다(전혀 그렇지 않다+별로 그렇지 않다)고 응답한 비율이 더 높았고 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2=29.187^{***}$, 비고령자: $\chi^2=25.400^{***}$). 즉, 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단의 경우 '별로 그렇지 않다'는 45.8%, '약간 그렇다'(43.9%), '매우 그렇다'(9.0%) 등의 순으로 나타났고 위반 경험이 없는 집단의 경우는 '약간 그렇다'(57.7%), '별로 그렇지 않다'(39.3%), '전혀 그렇지 않다'(3.0%)의 순이었다.

▶▶ <표 6-29> 도로질서위반 경험에 따른 운전관련특성

운전관련특성		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
운전 빈도	한달에 1회 이하	-	-	7	0.8%	(df=3) 7.584	9	4.5%	19	2.4%	(df=3) 26.417***
	한달에 2~4번	9	8.0%	73	8.2%		32	15.9%	114	14.3%	
	1주일에 2~3회	13	11.5%	191	21.5%		108	53.7%	306	38.3%	
	1주일 4회 이상	91	80.5%	616	69.4%		52	25.9%	360	45.1%	
운전 목적	출퇴근	85	75.2%	495	55.8%	(df=4) 16.448**	34	16.9%	245	30.7%	(df=4) 64.141***
	업무나 직업	11	9.7%	182	20.5%		22	10.9%	172	21.5%	
	식료품, 생활용품 구입 등	8	7.1%	90	10.1%		81	40.3%	130	16.3%	
	병원 검사 및 진료 등 의료생활	-	-	10	1.1%		15	7.5%	56	7.0%	
	약속 등 여가생활	9	8.0%	110	12.4%		49	24.4%	196	24.5%	
운전의 어려움	전혀 그렇지 않다	2	1.8%	11	1.2%	(df=3) 25.400***	6	3.0%	10	1.3%	(df=3) 29.187***
	별로 그렇지 않다	36	31.9%	433	48.8%		79	39.3%	366	45.8%	
	약간 그렇다	73	64.6%	364	41.0%		116	57.7%	351	43.9%	
	매우 그렇다	2	1.8%	79	8.9%		-	-	72	9.0%	
계		113	100.0%	887	100.0%		201	100.0%	799	100.0%	

** $p < .01$, *** $p < .001$

여기서는 폭력운전 경험에 따른 운전 관련 특성이 어떻게 다른지 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 폭력운전 경험에 따라 운전 빈도가 다른지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 폭력운전 경험이 있는 집단의 경우 그렇지 않은 집단에 비해 운전 빈도가 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=12.569^{**}$, $\chi^2=50.534^{***}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단의 운전 빈도 분포를 보면 '1주일 4회 이상'이라는 응답이 44.7%로 가장 많았고 그 다음으로 '1주일에 2-3회'(40.9%), '한달에 2-4번'(12.8%), '한달에 1회 이하'(1.5%)의 순으로 나타났고 폭력운전 경험이 없는 집단의 경우는 '1주일에 2-3회'(41.9%), '1주일 4회 이상'(37.2%), '한달에 2-4번'(16.6%), '한달에 1회 이하'(4.3%)의 순이었다.

두 번째, 폭력운전 경험에 따른 운전 목적의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단의 경우 경험이 없는 집단에 비해 운전의 목적이 '출퇴근'이나 '업무나 직업'이라는 응답 비율이 더 높았다($\chi^2=50.534^{***}$). 즉, 고령자의 경우

위반 경험이 있는 집단의 운전 목적에 대한 응답 비율을 보면 ‘출퇴근’이 33.2%, ‘약속 등 여가생활’은 22.5%, ‘업무나 직업’은 23.2%, ‘식료품, 생활용품 구입 등’은 13.8% 등의 순이었고 폭력운전 경험이 없는 집단은 ‘식료품, 생활용품 구입 등’(29.4%), ‘약속 등 여가생활’(26.8%), ‘출퇴근’(21.9%), ‘업무나 직업’(15.1%) 등의 순으로 나타났다.

세 번째, 폭력운전 경험에 따른 운전의 어려움 정도의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 위반 경험이 있는 집단에서 운전의 어려움이 있다(약간 그렇다+매우 그렇다)고 응답한 비율이 더 높았고 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2=21.736^{***}$, 비고령자: $\chi^2=20.657^{***}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단의 경우 ‘별로 그렇지 않다’는 43.4%로 가장 많았고 ‘약간 그렇다’(44.2%), ‘매우 그렇다’(10.8%) 등의 순으로 나타났고 폭력운전 경험이 없는 집단의 경우는 ‘약간 그렇다’(49.6%), ‘별로 그렇지 않다’(45.7%), ‘매우 그렇다’(3.2%)의 순이었다.

▶▶▶ <표 6-30> 폭력운전 경험에 따른 운전 관련 특성

운전관련특성	비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2		
	경험없음		경험있음			경험없음		경험있음				
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트			
운전 빈도	한달에 1회 이하	7	1.8%	-	-	20	4.3%	8	1.5%	15.773**	(df=3)	12.569**
	한달에 2~4번	41	10.4%	41	6.8%	78	16.6%	68	12.8%			
	1주일에 2~3회	73	18.4%	131	21.7%	197	41.9%	217	40.9%			
	1주일 4회 이상	275	69.4%	432	71.5%	175	37.2%	237	44.7%			
운전 목적	출퇴근	228	57.6%	352	58.3%	103	21.9%	176	33.2%	(df=4)	8.229	50.534***
	업무나 직업	73	18.4%	120	19.9%	71	15.1%	123	23.2%			
	식료품, 생활용품 구입 등	49	12.4%	49	8.1%	138	29.4%	73	13.8%			
	병원 검사 및 진료 등 의료생활	6	1.5%	4	0.7%	32	6.8%	39	7.4%			
	약속 등 여가생활	40	10.1%	79	13.1%	126	26.8%	119	22.5%			
운전의 어려움	전혀 그렇지 않다	8	2.0%	5	0.8%	7	1.5%	9	1.7%	(df=3)	20.657***	21.736***
	별로 그렇지 않다	196	49.5%	273	45.2%	215	45.7%	230	43.4%			
	약간 그렇다	178	44.9%	259	42.9%	233	49.6%	234	44.2%			
	매우 그렇다	14	3.5%	67	11.1%	15	3.2%	57	10.8%			
계	396	100.0%	604	100.0%			470	100.0%	530	100.0%		

** $p < .01$, *** $p < .001$

다음의 표는 음주운전 경험에 따른 운전 관련 특성이 어떻게 다른지 살펴본 결과이다. 먼저, 음주운전 경험에 따라 운전 빈도가 다른지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 음주운전 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단 간의 차이가 통계적으로 유의미하지 않았다.

두 번째, 음주운전 경험에 따른 운전 목적의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 음주운전 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단 간의 차이가 통계적으로 유의미한 수준은 아니었고 비고령자의 경우 '약속 등 여가생활'이 목적이라는 응답이 차지하는 비율이 음주운전 경험이 있는 집단에서 더 높았다(비고령자: $\chi^2=11.667^*$). 즉, 비고령자의 경우, 음주운전 경험이 있는 집단의 운전 목적에 대한 응답 비율을 보면 '출퇴근'이 55.0%, '약속 등 여가생활'은 27.5%, '업무나 직업'은 15.0%, '식료품, 생활용품 구입 등'은 2.5% 등의 순이었고 음주운전 경험이 없는 집단은 '출퇴근'(58.1%), '업무나 직업'(19.5%), '약속 등 여가생활'(11.3%), '식료품, 생활용품 구입 등'(10.1%)등의 순으로 나타났다.

세 번째, 음주운전 경험에 따른 운전의 어려움 정도의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 음주운전 경험이 있는 집단에서 운전의 어려움이 없다(전혀 그렇지 않다+별로 그렇지 않다)고 응답한 비율이 더 높았고 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2=17.532^{***}$, 비고령자: $\chi^2=15.238^{**}$). 즉, 고령자의 경우 음주운전 경험이 있는 집단의 경우 '별로 그렇지 않다'는 63.2%로 가장 많았고 '약간 그렇다'(26.3%), '전혀 그렇지 않다'(7.9%) 등의 순으로 나타났고 음주운전 경험이 없는 집단의 경우는 '약간 그렇다'(47.5%), '별로 그렇지 않다'(43.8%), '매우 그렇다'(7.4%)의 순이었다.

▶▶ <표 6-31> 음주운전 경험에 따른 운전관련특성

운전관련특성		비고령자				(df) x ²	고령자				(df) x ²
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
운전 빈도	한달에 1회 이하	7	0.7%	-	-	(df=3) 5.594	26	2.7%	2	5.3%	(df=3) 6.148
	한달에 2~4번	82	8.5%	-	-		142	14.8%	4	10.5%	
	1주일에 2~3회	192	20.0%	12	30.0%		404	42.0%	10	26.3%	
	1주일 4회 이상	679	70.7%	28	70.0%		390	40.5%	22	57.9%	
운전 목적	출퇴근	558	58.1%	22	55.0%	(df=4) 11.667*	261	27.1%	18	47.4%	(df=4) 9.303
	업무나 직업	187	19.5%	6	15.0%		190	19.8%	4	10.5%	
	식품, 생활용품 구입 등	97	10.1%	1	2.5%		207	21.5%	4	10.5%	
	병원 검사 및 진료 등 의료생활	10	1.0%	-	-		69	7.2%	2	5.3%	
	약속 등 여가생활	108	11.3%	11	27.5%		235	24.4%	10	26.3%	
운전의 어려움	전혀 그렇지 않다	10	1.0%	3	7.5%	(df=3) 15.238**	13	1.4%	3	7.9%	(df=3) 17.532***
	별로 그렇지	447	46.6%	22	55.0%		421	43.8%	24	63.2%	
	약간 그렇다	423	44.1%	14	35.0%		457	47.5%	10	26.3%	
	매우 그렇다	80	8.3%	1	2.5%		71	7.4%	1	2.6%	
계		960	100.0%	40	100.0%		962	100.0%	38	100.0%	

*p<.05, **p<.01, ***p<.001

한편, 교통사고 가해 경험에 따른 운전 관련 특성이 어떻게 다른지 살펴본 결과이다. 먼저, 교통사고 가해 경험에 따라 운전 빈도가 다른지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 교통사고 가해 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단 간의 차이가 통계적으로 유의미하지 않았다.

두 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 운전 목적의 차이를 살펴본 결과 운전빈도와 마찬가지로 고령자와 비고령자 모두 교통사고 가해 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단 간의 차이가 통계적으로 유의미한 수준은 아니었다.

세 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 운전의 어려움 정도의 차이를 살펴본 결과 운전 관련 다른 특성과 마찬가지로 고령자와 비고령자 모두 교통사고 가해 경험이 있는 집단과 경험이 없는 집단 간의 차이가 통계적으로 유의미하지 않았다.

▶▶ <표 6-32> 교통사고 가해 경험에 따른 운전관련특성

운전관련특성		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
운전 빈도	한달에 1회 이하	7	0.8%	-	-	(df=3) 1.110	24	2.7%	4	3.6%	(df=3) 1.105
	한달에 2~4번	72	8.1%	10	9.1%		127	14.3%	19	17.3%	
	1주일에 2~3회	183	20.6%	21	19.1%		370	41.6%	44	40.0%	
	1주일 4회 이상	628	70.6%	79	71.8%		369	41.5%	43	39.1%	
운전 목적	출퇴근	512	57.5%	68	61.8%	(df=4) 4.888	243	27.3%	36	32.7%	(df=4) 2.448
	업무나 직업	170	19.1%	23	20.9%		175	19.7%	19	17.3%	
	식품, 생활용품 구입 등	93	10.4%	5	4.5%		192	21.6%	19	17.3%	
	병원 검사 및 진료 등 의료생활	8	0.9%	2	1.8%		64	7.2%	7	6.4%	
	약속 등 여가생활	107	12.0%	12	10.9%		216	24.3%	29	26.4%	
운전의 어려움	전혀 그렇지 않다	11	1.2%	2	1.8%	(df=3) .687	16	1.8%	0	0.0%	(df=3) 2.594
	별로 그렇지	423	47.5%	46	41.8%		396	44.5%	49	44.5%	
	약간 그렇다	386	43.4%	51	46.4%		416	46.7%	51	46.4%	
	매우 그렇다	70	7.9%	11	10.0%		62	7.0%	10	9.1%	
계		890	100.0%	110	100.0%		890	100.0%	110	100.0%	

3. 도로환경에 대한 인식

여기서는 교통범죄 경험이 있는 집단과 없는 집단의 도로환경에 대한 인식의 차이를 살펴본 것으로 먼저 도로질서위반 경험을 중심으로 알아보았다. 그 결과, 고령자와 비고령자 모두 도로질서위반 경험이 있는 집단과 해당 경험이 없는 집단 간의 사고위험성 인식의 대한 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

두 번째, 도로질서위반 경험에 따른 물리적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자의 경우는 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 물리적 무질서에 대한 긍정적 응답(약간 그렇다+매우 그렇다)이 차지하는 비율이 더 높았으며($\chi^2=10.574^{\Delta}$) 비고령자는 위반 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 물리적 무질서에 대한 부정적 응답(전혀 그렇지 않다+별로 그렇지 않다)이 차지하는 비율이 더 높았다($\chi^2=12.459^{**}$). 즉, 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단에서는 '별로 그렇지 않다'(49.7%), '약간 그렇다'(41.1%), '매우 그렇다'(6.9%), '전혀 그렇지 않다'(2.4%)의

순이었고 위반 경험이 없는 집단에서는 '별로 그렇지 않다'(48.8%), '약간 그렇다'(40.8%), '전혀 그렇지 않다'(6.5%), '매우 그렇다'(4.0%)의 순으로 나타나 위반 경험이 있는 고령자의 경우 그렇지 않은 고령자에 비해 도로 환경의 무질서 정도가 심하다고 생각하는 경향이 많은 것으로 볼 수 있다.

세 번째, 도로질서위반 행위 경험에 따른 사회적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 도로의 사회적 무질서가 심하다고 생각하는 비율이 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=43.606^{***}$, 비고령자: $\chi^2=27.179^{***}$). 즉, 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험이 있는 집단의 사회적 무질서에 대한 인식의 응답분포를 살펴보면 '별로 그렇지 않다'는 응답이 54.6%로 절반 이상을 차지하고 있었으며 그 다음으로 '약간 그렇다'(37.3%), '매우 그렇다'(7.3%), '전혀 그렇지 않다'는 0.9%의 순으로 나타났고 도로질서위반 행위 경험이 없는 집단에서는 '별로 그렇지 않다'(69.2%), '약간 그렇다'(21.9%), '전혀 그렇지 않다'(6.0%), '매우 그렇다'(3.0%)의 순이었다.

▶▶▶ <표 6-33> 도로질서위반 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징

인식관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
사고위험성 인식	전혀 그렇지 않다	20	17.7%	137	15.4%	(df=3) 5.822	34	16.9%	94	11.8%	(df=3) 7.476
	별로 그렇다	53	46.9%	505	56.9%		121	60.2%	462	57.8%	
	약간 그렇다	39	34.5%	227	25.6%		45	22.4%	229	28.7%	
	매우 그렇다	1	0.9%	18	2.0%		1	0.5%	14	1.8%	
물리적 무질서	전혀 그렇지 않다	3	2.7%	42	4.7%	(df=3) 12.459**	13	6.5%	19	2.4%	(df=3) 10.574*
	별로 그렇다	39	34.5%	421	47.5%		98	48.8%	397	49.7%	
	약간 그렇다	67	59.3%	372	41.9%		82	40.8%	328	41.1%	
	매우 그렇다	4	3.5%	52	5.9%		8	4.0%	55	6.9%	
사회적 무질서	전혀 그렇지 않다	4	3.5%	9	1.0%	(df=3) 27.179***	12	6.0%	7	0.9%	(df=3) 43.606***
	별로 그렇다	87	77.0%	516	58.2%		139	69.2%	436	54.6%	
	약간 그렇다	15	13.3%	322	36.3%		44	21.9%	298	37.3%	
	매우 그렇다	7	6.2%	40	4.5%		6	3.0%	58	7.3%	
계		113	100.0%	887	100.0%		201	100.0%	799	100.0%	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

다음은 폭력운전 경험이 있는 집단과 없는 집단의 도로환경에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험여부별 사고위험성 인식의 차이를 살펴본 결과 비고령자의 경우만 그 차이가 통계적으로 유의미하게 나타났다($\chi^2=13.073^{***}$). 즉, 비고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단에서는 '별로 그렇지 않다'는 57.1%, '약간 그렇다'는 26.8%, '전혀 그렇지 않다'는 13.2%, '매우 그렇다'는 2.8%의 순이었고 폭력운전 경험이 없는 집단에서는 '별로 그렇지' (53.8%), '약간 그렇다' (26.3%), '전혀 그렇지 않다' (19.4%), '매우 그렇다' (0.5%)의 순이었다.

두 번째, 폭력운전 경험에 따른 물리적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 물리적 무질서에 대한 긍정적 응답(약간 그렇다+매우 그렇다)이 차지하는 비율이 더 높기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 폭력운전 경험에 따른 사회적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 도로의 사회적 무질서가 심하다고 응답한 비율이 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=14.832^{**}$, 비고령자: $\chi^2=21.865^{***}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단의 사회적 무질서에 대한 인식의 응답분포를 살펴보면 '별로 그렇지 않다'는 응답이 53.2%로 절반 이상을 차지하고 있었으며 그 다음으로 '약간 그렇다' (37.9%), '매우 그렇다' (7.7%), '전혀 그렇지 않다' (1.1%)의 순이었고 경험이 없는 집단의 경우는 '별로 그렇지' (62.3%), '약간 그렇다' (30.0%), '매우 그렇다' (4.9%), '전혀 그렇지 않다' (2.69%)의 순으로 나타났다.

▶▶ <표 6-34> 폭력운전 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징

인식관련특징		비고령자				(df) χ ²	고령자				(df) χ ²
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
사고 위험성 인식	전혀 그렇지 않다	77	19.4%	80	13.2%	(df=3) 13.073**	65	13.8%	63	11.9%	(df=3) 3.105
	별로 그렇지	213	53.8%	345	57.1%		281	59.8%	302	57.0%	
	약간 그렇다	104	26.3%	162	26.8%		117	24.9%	157	29.6%	
	매우 그렇다	2	0.5%	17	2.8%		7	1.5%	8	1.5%	
물리적 무질서	전혀 그렇지 않다	20	5.1%	25	4.1%	(df=3) 3.224	20	4.3%	12	2.3%	(df=3) 3.195
	별로 그렇지	190	48.0%	270	44.7%		230	48.9%	265	50.0%	
	약간 그렇다	169	42.7%	270	44.7%		191	40.6%	219	41.3%	
	매우 그렇다	17	4.3%	39	6.5%		29	6.2%	34	6.4%	
사회적 무질서	전혀 그렇지 않다	4	1.0%	9	1.5%	(df=3) 21.865***	13	2.8%	6	1.1%	(df=3) 14.832**
	별로 그렇지	274	69.2%	329	54.5%		293	62.3%	282	53.2%	
	약간 그렇다	105	26.5%	232	38.4%		141	30.0%	201	37.9%	
	매우 그렇다	13	3.3%	34	5.6%		23	4.9%	41	7.7%	
계		396	100.0%	604	100.0%		470	100.0%	530	100.0%	

p<.01, *p<.001

다음은 음주운전 경험이 있는 집단과 없는 집단의 도로환경에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험 여부별 사고위험성 인식의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 그 차이가 통계적으로 유의미하지 않았다.

두 번째, 음주운전 경험에 따른 물리적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 사고위험성 인식과 마찬가지로 고령자와 비고령자 모두 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 음주운전 경험에 따른 사회적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 6-35> 음주운전 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징

인식관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
사고 위험 성 인식	전혀 그렇지 않다	152	15.8%	5	12.5%	(df=3) 6.930	123	12.8%	5	13.2%	(df=3) .647
	별로 그렇지	528	55.0%	30	75.0%		560	58.2%	23	60.5%	
	약간 그렇다	261	27.2%	5	12.5%		264	27.4%	10	26.3%	
	매우 그렇다	19	2.0%	-	-		15	1.6%	-	-	
물리 적 무질 서	전혀 그렇지 않다	43	4.5%	2	5.0%	(df=3) 3.235	31	3.2%	1	2.6%	(df=3) 5.818
	별로 그렇지	438	45.6%	22	55.0%		469	48.8%	26	68.4%	
	약간 그렇다	423	44.1%	16	40.0%		400	41.6%	10	26.3%	
	매우 그렇다	56	5.8%	-	-		62	6.4%	1	2.6%	
사회 적 무질 서	전혀 그렇지 않다	13	1.4%	-	-	(df=3) 4.273	19	2.0%	-	-	(df=3) 3.607
	별로 그렇지	581	60.5%	22	55.0%		548	57.0%	27	71.1%	
	약간 그렇다	319	33.2%	18	45.0%		332	34.5%	10	26.3%	
	매우 그렇다	47	4.9%	-	-		63	6.5%	1	2.6%	
계		960	100.0%	40	100.0%		962	100.0%	38	100.0%	

다음은 교통사고 가해 경험이 있는 집단과 없는 집단의 도로환경에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험 여부별 사고위험성 인식의 차이를 살펴본 결과 비고령자의 경우만 그 차이가 통계적으로 유의미하게 나타났다($\chi^2=9.050^*$). 즉, 비고령자의 경우 교통사고 가해 경험이 있는 집단에서는 '별로 그렇지 않다'는 43.6%, '약간 그렇다'는 37.3%, '전혀 그렇지 않다'는 16.4%, '매우 그렇다'는 2.7%의 순이었고 교통사고 가해 경험이 없는 집단에서는 '별로 그렇지' (57.3%), '약간 그렇다' (25.3%), '전혀 그렇지 않다' (15.6%), '매우 그렇다' (1.8%)의 순으로 경험이 있는 집단의 비고령자는 경험이 없는 비고령자에 비해 사고의 위험성이 높다고 생각하는 경향이 더 컸다.

두 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 물리적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 물리적 무질서에 대한 긍정적 응답(약간 그렇다+매우 그렇다)이 차지하는 비율이 더 높기는 했지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

세 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 사회적 무질서에 대한 인식의 차이가 있는지

살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 도로의 사회적 무질서가 심하다고 생각하는 비율이 높은 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=21.343^{**}$, 비고령자: $\chi^2=9.655^*$). 즉, 고령자의 경우 교통사고 가해 경험이 있는 집단의 사회적 무질서에 대한 인식의 응답분포를 살펴보면 ‘약간 그렇다’는 46.4%, ‘별로 그렇지 않다’는 응답이 40.9%, ‘매우 그렇다’는 12.7%의 순이었고 가해 경험이 없는 집단에서는 ‘별로 그렇지 않다’(59.6%), ‘약간 그렇다’(32.7%), ‘매우 그렇다’(5.6%), ‘전혀 그렇지 않다’(2.1%)의 순이었다.

▶▶▶ <표 6-36> 교통사고 가해 경험에 따른 도로환경에 대한 인식별 특징

인식관련특징	비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2	
	경험없음		경험있음			경험없음		경험있음			
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		
사고 위험성 인식	전혀 그렇지 않다	139	15.6%	18	16.4%	(df=3) 9.050*	112	12.6%	16	14.5%	(df=3) 5.768
	별로 그렇지 않다	510	57.3%	48	43.6%		527	59.2%	56	50.9%	
	약간 그렇다	225	25.3%	41	37.3%		240	27.0%	34	30.9%	
	매우 그렇다	16	1.8%	3	2.7%		11	1.2%	4	3.6%	
물리적 무질서	전혀 그렇지 않다	40	4.5%	5	4.5%	(df=3) 1.771	31	3.5%	1	0.9%	(df=3) 5.468
	별로 그렇지 않다	413	46.4%	47	42.7%		447	50.2%	48	43.6%	
	약간 그렇다	390	43.8%	49	44.5%		355	39.9%	55	50.0%	
	매우 그렇다	47	5.3%	9	8.2%		57	6.4%	6	5.5%	
사회적 무질서	전혀 그렇지 않다	12	1.3%	1	0.9%	(df=3) 9.655*	19	2.1%	-	-	(df=3) 21.343***
	별로 그렇지 않다	551	61.9%	52	47.3%		530	59.6%	45	40.9%	
	약간 그렇다	286	32.1%	51	46.4%		291	32.7%	51	46.4%	
	매우 그렇다	41	4.6%	6	5.5%		50	5.6%	14	12.7%	
계		890	100.0%	110	100.0%		890	100.0%	110	100.0%	

* $p < .05$, *** $p < .001$

4. 교통범죄에 대한 태도

다음은 도로질서위반 경험이 있는 집단과 없는 집단의 교통범죄에 대한 태도에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험 여부별 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 그 차이가 통계적으로 유의미하게 나타났다(고령자: $\chi^2=53.411^{***}$, 비고령자: $\chi^2=21.556^{***}$). 즉, 고령자의 경우 도로질서위반 경험이 있는 집단에서는 ‘별로 그렇지 않다’는 78.7%, ‘약간 그렇다’는 10.6%, ‘전혀

그렇지 않다'는 10.1%, '매우 그렇다'는 0.5%의 순이었고 경험이 없는 집단에서는 '별로 그렇지'(69.2%), '전혀 그렇지 않다'(28.4%), '약간 그렇다'(2.5%)의 순으로 경험이 있는 집단의 고령자는 경험이 없는 고령자에 비해 교통범죄에 대한 우호적 태도를 더 많은 것으로 나타났다.

두 번째, 도로질서위반 경험에 따른 주변사람의 우호적 태도에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 주변 사람에 대한 우호적 태도가 강한 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=16.416^{***}$, 비고령자: $\chi^2=13.410^{**}$).

▶▶ <표 6-37> 도로질서위반 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
우호적 태도	전혀 그렇지 않다	12	10.6%	78	8.8%	21.556 ^{***}	57	28.4%	81	10.1%	53.411 ^{***}
	별로 그렇지	97	85.8%	699	78.8%		139	69.2%	629	78.7%	
	약간 그렇다	1	0.9%	107	12.1%		5	2.5%	85	10.6%	
	매우 그렇다	3	2.7%	3	0.3%		0	0.0%	4	0.5%	
주변 사람의 우호적 태도	전혀 그렇지 않다	48	42.5%	296	33.4%	13.410 ^{**}	83	41.3%	270	33.8%	16.416 ^{***}
	별로 그렇지	52	46.0%	497	56.0%		113	56.2%	436	54.6%	
	약간 그렇다	10	8.8%	91	10.3%		5	2.5%	90	11.3%	
	매우 그렇다	3	2.7%	3	0.3%		0	0.0%	3	0.4%	
계		113	100.0%	887	100.0%		201	100.0%	799	100.0%	

** $p < .01$, *** $p < .001$

다음은 폭력운전 경험이 있는 집단과 없는 집단의 교통범죄에 대한 태도에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험 여부별 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단의 우호적 태도가 강한 사람이 더 많은 것으로 보이기는 하지만 그 차이가 통계적으로 유의미하는 않았다.

두 번째, 폭력운전 경험에 따른 주변사람의 우호적 태도에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해

주변 사람에 대한 우호적 태도가 강한 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2=24.855^{***}$ 비고령자: $\chi^2=31.361^{***}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전경험이 있는 집단에서 주변사람의 우호적 태도에 대한 응답 분포를 보면 ‘별로 그렇지 않다’(52.5%), ‘전혀 그렇지 않다’(33.4%), ‘약간 그렇다’(13.6%), ‘매우 그렇다’(0.6%)의 순으로 나타났고 폭력운전경험이 없는 집단에서는 ‘별로 그렇지 않다’(57.7%), ‘전혀 그렇지 않다’(37.4%), ‘약간 그렇다’(4.9%)의 순이었다.

▶▶▶ <표 6-38> 폭력운전 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
우호적 태도	전혀 그렇지 않다	56	14.1%	34	5.6%	(df=3) 5.822	105	22.3%	33	6.2%	(df=3) 7.476
	별로 그렇지 않다	318	80.3%	478	79.1%		347	73.8%	421	79.4%	
	약간 그렇다	18	4.5%	90	14.9%		18	3.8%	72	13.6%	
	매우 그렇다	4	1.0%	2	0.3%		0	0.0%	4	0.8%	
주변 사람의 우호적 태도	전혀 그렇지 않다	171	43.2%	173	28.6%	(df=3) 31.361***	176	37.4%	177	33.4%	(df=3) 24.855***
	별로 그렇지 않다	198	50.0%	351	58.1%		271	57.7%	278	52.5%	
	약간 그렇다	23	5.8%	78	12.9%		23	4.9%	72	13.6%	
	매우 그렇다	4	1.0%	2	0.3%		-	-	3	0.6%	
계		396	100.0%	604	100.0%		470	100.0%	530	100.0%	

*** $p < .001$

다음은 음주운전 경험이 있는 집단과 없는 집단의 교통범죄에 대한 태도에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험 여부별 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이를 살펴본 결과 고령자의 경우 경험이 있는 집단에서 우호적 태도가 강한 사람이 더 많은 것으로 보이는 하지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

▶▶ <표 6-39> 음주운전 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
우호적 태도	전혀 그렇지 않다	89	9.3%	1	2.5%	(df=3) 13.448**	136	14.1%	2	5.3%	(df=3) 6.141
	별로 그렇지	768	80.0%	28	70.0%		739	76.8%	29	76.3%	
	약간 그렇다	97	10.1%	11	27.5%		83	8.6%	7	18.4%	
	매우 그렇다	6	0.6%	-	-		4	0.4%	-	-	
주변 사람의 우호적 태도	전혀 그렇지 않다	341	35.5%	3	7.5%	(df=3) 25.790***	344	35.8%	9	23.7%	(df=3) 5.002
	별로 그렇지	524	54.6%	25	62.5%		527	54.8%	22	57.9%	
	약간 그렇다	89	9.3%	12	30.0%		88	9.1%	7	18.4%	
	매우 그렇다	6	0.6%	-	-		3	0.3%	-	-	
계		960	100.0%	40	100.0%		962	100.0%	38	100.0%	

** $p < .01$, *** $p < .001$

두 번째, 음주운전 경험에 따른 주변사람의 우호적 태도에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자의 경우 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 주변 사람에 대한 우호적 태도가 강한 것으로 보이지만 그 차이가 통계적으로 유의미하지는 않았다.

다음은 교통사고 가해 경험이 있는 집단과 없는 집단의 교통범죄에 대한 태도에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 경험 여부별 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단의 우호적 태도가 강한 사람이 더 많은 것으로 나타났으며 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2 = 23.516^{***}$, 비고령자: $\chi^2 = 13.683^{**}$).

두 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 주변사람의 우호적 태도에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴보면 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단이 없는 집단에 비해 주변 사람에 대한 우호적 태도가 강한 것으로 나타났다(고령자: $\chi^2 = 15.494^{**}$ 비고령자: $\chi^2 = 16.446^{***}$). 즉, 고령자의 경우 교통사고 가해 경험이 있는 집단에서 주변사람의 우호적 태도에 대한 응답 분포를 보면 '별로 그렇지 않다'(53.6%), '전혀 그렇지 않다'(29.1%), '약간 그렇다'(15.5%), '매우 그렇다'(1.8%)의 순으로 나타났고 교통사고 가해 경험이 없는 집단에서는 '별로 그렇지 않다'(55.1%), '전혀 그렇지 않다'(36.1%),

‘약간 그렇다’(8.8%), ‘매우 그렇다’(0.1%)의 순이었다.

▶▶ <표 6-40> 교통사고 가해 경험에 따른 교통범죄에 대한 태도

태도관련특징		비고령자				(df) x ²	고령자				(df) x ²
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
우호 적 태도	전혀 그렇지 않다	85	9.6%	5	4.5%	(df=3) 13.683**	132	14.8%	6	5.5%	(df=3) 23.516***
	별로 그렇지	710	79.8%	86	78.2%		678	76.2%	90	81.8%	
	약간 그렇다	92	10.3%	16	14.5%		79	8.9%	11	10.0%	
	매우 그렇다	3	0.3%	3	2.7%		1	0.1%	3	2.7%	
주변 사람 의 우호 적 태도	전혀 그렇지 않다	315	35.4%	29	26.4%	(df=3) 16.446***	321	36.1%	32	29.1%	(df=3) 15.494**
	별로 그렇지	489	54.9%	60	54.5%		490	55.1%	59	53.6%	
	약간 그렇다	83	9.3%	18	16.4%		78	8.8%	17	15.5%	
	매우 그렇다	3	0.3%	3	2.7%		1	0.1%	2	1.8%	
계		890	100.0%	110	100.0%		890	100.0%	110	100.0%	

p<.01 , *p<.001

5. 억제요인별 특징

다음은 도로질서위반 행위 경험이 있는 집단과 없는 집단의 억제 요인에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 도로질서위반 경험 여부별 단속신뢰에 대한 인식의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단의 단속 신뢰에 대한 부정적 응답이 더 많은 것으로 나타났으며 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $x^2=22.845^{***}$, 비고령자: $x^2=8.064^*$). 즉, 고령자의 경우 위반 경험이 있는 집단에서는 단속신뢰에 대한 응답분포가 ‘매우 그렇다’(41.4%), ‘약간 그렇다’(36.5%), ‘별로 그렇지’(20.4%), ‘전혀 그렇지 않다’(1.6%)의 순이고 위반 경험이 없는 집단에서는 ‘매우 그렇다’(51.7%), ‘약간 그렇다’(40.8%), ‘별로 그렇지’(6.5%), ‘전혀 그렇지 않다’(1.0%)의 순으로 나타났다.

두 번째, 도로질서위반 행위 경험에 따른 법적 지식 정도의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없었다.

세 번째, 도로질서위반 행위 경험에 따른 공식적 억제에 대한 인식의 차이가 있는지

살펴본 결과 고령자의 경우 경험이 있는 집단에서 공식적 억제에 대한 긍정적 응답이 차지하는 비율이 더 높았다($\chi^2=16.899^{***}$). 즉, 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험이 있는 집단에서는 공식적 억제에 대한 인식에 대해 ‘약간 그렇다’는 응답이 44.4%로 가장 많았고 그 다음으로 ‘별로 그렇지 않다’(27.0%), ‘전혀 그렇지 않다’(17.0%), ‘매우 그렇다’(11.5%)의 순으로 나타났고 경험이 없는 집단에서는 ‘약간 그렇다’(36.3%), ‘별로 그렇지’(34.3%), ‘전혀 그렇지 않다’(24.4%), ‘매우 그렇다’(5.0%)의 순이었다.

▶▶ <표 6-41> 도로질서위반경험에 따른 억제요인별 특징

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
단속 신뢰	전혀 그렇지 않다	2	1.8%	20	2.3%	(df=3) 8.064*	2	1.0%	13	1.6%	(df=3) 22.845***
	별로 그렇지	10	8.8%	172	19.4%		13	6.5%	163	20.4%	
	약간 그렇다	46	40.7%	336	37.9%		82	40.8%	292	36.5%	
	매우 그렇다	55	48.7%	359	40.5%		104	51.7%	331	41.4%	
법적 지식	모두모름	1	0.9%	13	1.5%	(df=4) 9.439	2	1.0%	8	1.0%	(df=3) 6.427
	1개알고있음	4	3.5%	23	2.6%		15	7.5%	37	4.6%	
	2개알고있음	2	1.8%	93	10.5%		18	9.0%	84	10.5%	
	3개알고있음	21	18.6%	144	16.2%		41	20.4%	122	15.3%	
공식적 억제	4개알고있음	85	75.2%	614	69.2%	(df=3) 3.324	125	62.2%	548	68.6%	(df=3) 16.899***
	전혀 그렇지 않다	21	18.6%	139	15.7%		49	24.4%	136	17.0%	
	별로 그렇지	31	27.4%	290	32.7%		69	34.3%	216	27.0%	
	약간 그렇다	51	45.1%	348	39.2%		73	36.3%	355	44.4%	
	매우 그렇다	10	8.8%	110	12.4%	10	5.0%	92	11.5%		
계		113	100.0%	887	100.0%		201	100.0%	799	100.0%	

* $p < .05$, *** $p < .001$

다음은 폭력운전 경험이 있는 집단과 없는 집단의 억제 요인에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 폭력운전 경험 여부별 단속신뢰에 대한 인식의 차이를 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단의 단속 신뢰에 대한 부정적 응답이 더 많은 것으로 나타났으며 그 차이가 통계적으로 유의미하였다(고령자: $\chi^2=28.615^{***}$, 비고령자: $\chi^2=17.570^{**}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단에서는 단속신뢰에 대한 응답분포가 ‘매우 그렇다’(42.5%), ‘약간 그렇다’(33.0%), ‘별로 그렇

지'(23.4%), '전혀 그렇지 않다'(1.1%)의 순이고 폭력운전 경험이 없는 집단에서는 '매우 그렇다'(44.7%), '약간 그렇다'(42.3%), '별로 그렇지'(11.1%), '전혀 그렇지 않다'(1.9%)의 순으로 나타났다.

두 번째, 폭력운전 경험에 따른 법적 지식 정도의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없었다.

세 번째, 폭력운전 경험에 따른 공식적 억제에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 경험이 있는 집단에서 공식적 억제에 대한 긍정적 응답이 차지하는 비율이 더 높았다(고령자: $\chi^2=18.049^{***}$, 비고령자: $\chi^2=20.165^{***}$). 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있는 집단에서는 공식적 억제에 대한 인식에 대해 '약간 그렇다'는 응답이 48.3%로 가장 많았고 그 다음으로 '별로 그렇지 않다'(27.4%), '전혀 그렇지 않다'(16.9%), '매우 그렇다'(7.5%)의 순으로 나타났고 경험이 없는 집단에서는 '약간 그렇다'(36.6%), '별로 그렇지'(29.8%), '전혀 그렇지 않다'(20.4%), '매우 그렇다'(13.2%)의 순이었다.

▶▶▶ <표 6-42> 폭력운전 경험에 따른 억제요인별 특징

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
단속 신뢰	전혀 그렇지 않다	9	2.3%	13	2.2%	(df=3) 17.570**	9	1.9%	6	1.1%	(df=3) 28.615***
	별로 그렇지	58	14.6%	124	20.5%		52	11.1%	124	23.4%	
	약간 그렇다	134	33.8%	248	41.1%		199	42.3%	175	33.0%	
	매우 그렇다	195	49.2%	219	36.3%		210	44.7%	225	42.5%	
법적 지식	모두 모름	3	0.8%	11	1.8%	(df=4) 9.184	3	0.6%	7	1.3%	(df=4) 4.309
	1개알고있음	11	2.8%	16	2.6%		25	5.3%	27	5.1%	
	2개알고있음	29	7.3%	66	10.9%		42	8.9%	60	11.3%	
	3개알고있음	57	14.4%	108	17.9%		71	15.1%	92	17.4%	
	4개알고있음	296	74.7%	403	66.7%		329	70.0%	344	64.9%	
공식적 억제	전혀 그렇지 않다	67	16.9%	93	15.4%	(df=3) 20.165***	96	20.4%	89	16.8%	(df=3) 18.049***
	별로 그렇지	129	32.6%	192	31.8%		140	29.8%	145	27.4%	
	약간 그렇다	133	33.6%	266	44.0%		172	36.6%	256	48.3%	
	매우 그렇다	67	16.9%	53	8.8%		62	13.2%	40	7.5%	
계		396	100.0%	604	100.0%		470	100.0%	530	100.0%	

*** $p < .001$

다음은 음주운전 경험이 있는 집단과 없는 집단의 억제 요인에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 음주운전 경험 여부별 단속신뢰에 대한 인식의 차이를 살펴본 결과 비고령자만이 경험이 있는 집단의 단속 신뢰에 대한 부정적 응답이 더 많은 것으로 나타났으며 그 차이가 통계적으로 유의미하였다($\chi^2=8.014^*$).

두 번째, 음주운전 경험에 따른 법적 지식 정도의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없었다.

세 번째, 음주운전 경험에 따른 공식적 억제에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없는 것으로 나타나 음주운전 경험 여부에 따른 집단 간의 처벌의 확실성과 같은 공식적 억제에 대한 인식의 차이는 없었다.

▶▶▶ <표 6-43> 음주운전 경험에 따른 억제요인별 특징

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
단속 신뢰	전혀 그렇지 않다	22	2.3%	-	-	(df=3) 8.014*	15	1.6%	-	-	(df=3) 1.871
	별로 그렇지	173	18.0%	9	22.5%		167	17.4%	9	23.7%	
	약간 그렇다	360	37.5%	22	55.0%		359	37.3%	15	39.5%	
	매우 그렇다	405	42.2%	9	22.5%		421	43.8%	14	36.8%	
법적 지식	모두 모름	14	1.5%	-	-	(df=4) 2.896	8	0.8%	2	5.3%	(df=4) 8.339
	1개알고있음	27	2.8%	-	-		50	5.2%	2	5.3%	
	2개알고있음	92	9.6%	3	7.5%		97	10.1%	5	13.2%	
	3개알고있음	160	16.7%	5	12.5%		159	16.5%	4	10.5%	
	4개알고있음	667	69.5%	32	80.0%		648	67.4%	25	65.8%	
공식 적 억제	전혀 그렇지 않다	158	16.5%	2	5.0%	(df=3) 4.564	180	18.7%	5	13.2%	(df=3) 2.448
	별로 그렇지	304	31.7%	17	42.5%		274	28.5%	11	28.9%	
	약간 그렇다	383	39.9%	16	40.0%		408	42.4%	20	52.6%	
	매우 그렇다	115	12.0%	5	12.5%		100	10.4%	2	5.3%	
계		960	100.0%	40	100.0%						

* $p < .05$

다음은 교통사고 가해 경험이 있는 집단과 없는 집단의 억제 요인에 대한 인식의 차이를 살펴본 것이다. 먼저, 교통사고 가해 경험 여부별 단속신뢰에 대한 인식의 차이를 살펴본 결과 비고령자만이 경험이 있는 집단의 단속 신뢰에 대한 부정적 응답이 더 많은 것으로 나타났으며 그 차이가 통계적으로 유의미하였다($\chi^2=13.464^{**}$).

두 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 법적 지식 정도의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없었다.

세 번째, 교통사고 가해 경험에 따른 공식적 억제에 대한 인식의 차이가 있는지 살펴본 결과 고령자와 비고령자 모두 통계적으로 유의미한 차이는 없는 것으로 나타나 교통사고 가해 경험 여부에 따른 집단 간의 처벌의 확실성과 같은 공식적 억제에 대한 인식의 차이는 없었다.

▶▶▶ <표 6-44> 교통사고 가해 경험에 따른 억제요인별 특징

태도관련특징		비고령자				(df) χ^2	고령자				(df) χ^2
		경험없음		경험있음			경험없음		경험있음		
		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트		빈도	퍼센트	빈도	퍼센트	
단속 신뢰	전혀 그렇지 않다	22	2.5%	-	-	(df=3) 13.464**	382	42.9%	53	48.2%	(df=3) 7.290
	별로 그렇지	150	16.9%	32	29.1%		345	38.8%	29	26.4%	
	약간 그렇다	350	39.3%	32	29.1%		150	16.9%	26	23.6%	
	매우 그렇다	368	41.3%	46	41.8%		13	1.5%	2	1.8%	
법적 지식	모두 모름	14	1.6%	0	0.0%	(df=4) 7.746	10	1.1%	0	0.0%	(df=4) 6.902
	1개알고있음	26	2.9%	1	0.9%		42	4.7%	10	9.1%	
	2개알고있음	89	10.0%	6	5.5%		95	10.7%	7	6.4%	
	3개알고있음	150	16.9%	15	13.6%		143	16.1%	20	18.2%	
	4개알고있음	611	68.7%	88	80.0%		600	67.4%	73	66.4%	
공식 적 억제	전혀 그렇지 않다	141	15.8%	19	17.3%	(df=3) .283	168	18.9%	17	15.5%	(df=3) 4.008
	별로 그렇지	285	32.0%	36	32.7%		247	27.8%	38	34.5%	
	약간 그렇다	356	40.0%	43	39.1%		380	42.7%	48	43.6%	
	매우 그렇다	108	12.1%	12	10.9%		95	10.7%	7	6.4%	
계		890	100.0%	110	100.0%		890	100.0%	110	100.0%	

** $p < .01$

6. 교통범죄 경험에 영향을 주는 요인

여기서는 앞서 살펴본 요인들을 중심으로 고령자 교통범죄 경험에 어떠한 영향을 주는지 알아보았고 비고령자 교통범죄 경험과의 비교를 통해 고령자 교통범죄 경험에 영향을 주는 요인과의 차이를 살펴볼 수 있도록 하였다. 먼저, 운전 시 휴대전화 사용이나 신호와 속도위반 등의 도로질서위반범죄 경험 여부에 영향을 주는 요인으로 고령자의 경우는 성별, 직업여부, 가구소득, 폭력운전 경험여부, 교통사고 가해 경험여부, 운전시 신체기능에 대한 긍정적 인식, 사회적 무질서 인식, 교통범죄에 대한 우호적 태도, 법지식, 공식억제에 대한 인식이 유의미하였으나 비고령자는 성별, 가구소득, 폭력운전 경험, 교통사고범죄 경험, 운전빈도, 사회적/물리적 무질서, 단속실효 요인이 유의미하였다. 즉, 고령자의 경우는 여성은 남성보다 도로질서위반범죄를 50% 적게 저지르고 직업이 없으면 있는 경우보다 60% 적게 저지르고 가구소득이 높을수록 1.244배, 폭력운전범죄 경험이 있으면 없는 경우보다 10.944배, 교통사고범죄 경험이 있으면 4.390배, 운전 시 신체기능에 대해 좋다고 생각할수록 3.939배, 도로 위의 사회적 무질서가 심하다고 생각할수록 2.706배, 교통범죄에 대한 우호적 태도를 가질수록 1.798배, 교통범죄 관련 법지식을 많이 알수록 1.367배, 처벌의 확실성 등의 공식적 억제요인이 높을수록 1.269배 높아지는 것으로 나타나 폭력운전 범죄 경험이 도로질서위반 범죄 발생 가능성 증가폭이 가장 컸다. 한편, 비고령자의 경우는 고령자와는 달리 신체기능에 대한 인식은 유의미하지 않았고 교통범죄에 대한 우호적 태도와 법지식, 공식적 억제 요인도 유의미하지 않게 나타나지 않았으며 해당 모형에 대한 설명력의 경우는 고령자집단의 설명력이 46.0%(Nagelkerke $R^2=.460$)로 비고령자집단 33.3%(Nagelkerke $R^2=.333$)에 비해 높았다.

▶▶▶ <표 6-45> 도로질서위반범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과

변수	비고령자		고령자	
	B	Exp(B)	B	Exp(B)
사회인구학적 변수				
여성(남성)	-0.762	0.467**	-0.739	0.478**
연령	-0.021	0.979	0.010	1.010
학력	-0.044	0.957	-0.103	0.902
배우자유(무)	0.176	1.192	0.058	1.060
질환유(무)	0.150	1.162	-0.011	0.989
직업무(유)	0.203	1.225	-0.616	0.540*
가구소득	0.677	1.969***	0.218	1.244**
교통범죄 경험				
폭력운전유(무)	1.586	4.883***	2.393	10.944***
교통사고유(무)	0.328	1.388*	1.479	4.390**
운전관련 변수				
운전빈도	-0.659	0.517**	0.170	1.186
운행시간	0.051	1.052	-0.169	0.844
운전시 신체기능 좋음	-0.044	0.957	1.371	3.939***
운전실력 좋음	0.352	1.421	-0.169	0.844
운전시 어려움	-0.247	0.781	0.312	1.366
도로환경에 대한 인식				
사회적무질서	0.840	2.316**	0.995	2.706***
물리적무질서	-0.622	0.537**	-0.189	0.827
교통범죄에 대한 태도				
우호적태도	-0.067	0.935	0.587	1.798*
주변사람우호적태도	-0.198	0.820	0.189	1.208
교통범죄에 대한 억제 요인				
법지식	0.032	1.033	0.313	1.367**
공식억제	0.041	1.042	0.239	1.269*
단속신뢰	-0.360	.698*	-0.290	.749
-2LL	520.877		659.304	
$\chi^2(df)$	184.607(21)***		344.267(21)***	
Nagelkerke R ²	.333		.460	

(): 각 변수의 reference category

*** $p < .001$

두 번째, 고령자의 폭력운전 경험에 있어서는 가구소득이 높을수록, 도로질서위반경험과 음주운전 경험이 있으면, 그리고 운행시간이 길수록, 운전 시 신체기능에 대한

생각이 부정적일수록 도로 위의 사회적 무질서 수준이 높다고 생각할수록, 교통범죄에 대한 우호적 태도가 강할수록, 교통범죄 법지식이 낮을수록 난폭운전과 같은 폭력운전을 더 저지르는 것으로 나타났다. 특히 음주운전경험이 있으면 없는 경우보다 폭력운전 범죄 발생 가능성이 25.833배 증가하는 것으로 나타나 다른 요인에 비해 발생 가능성 증가폭이 가장 컸다. 즉, 고령자는 비고령자에 비해 도로질서위반경험과 음주운전 경험 가능성 증가폭이 상대적으로 더 컸고 고령자는 비고령자와는 달리 운전 시 자신의 신체기능 수준에 대해 생각하는 정도에 따라 차이가 나타나고 있다. 이는 고령자의 경우 운전 시 신체기능에 대해 부정적 인식은 폭력운전을 덜 저지르도록 작용하고 있었다. 해당 모형에 대한 설명력의 경우는 고령자집단의 설명력이 35.4%(Nagelkerke $R^2=0.354$)로 비고령자집단 24.4%(Nagelkerke $R^2=0.244$)에 비해 높았다.

▶▶▶ <표 6-46> 폭력운전 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과

변수	비고령자		고령자	
	B	Exp(B)	B	Exp(B)
사회인구학적 변수				
여성(남성)	-0.238	0.788	0.085	1.089
연령	-0.001	0.999	0.021	1.021
학력	0.129	1.138	0.069	1.072
배우자유(무)	-0.280	0.755	-0.099	0.906
질환유(무)	0.042	1.043	0.136	1.145
직업무(유)	-0.381	0.683	-0.424	0.654
가구소득	0.137	1.146*	0.116	1.123*
교통범죄 경험				
도로질서위반유(무)	1.580	4.854***	2.332	10.299***
음주운전유(무)	3.005	20.183**	3.252	25.833**
교통사고유(무)	0.187	1.206	0.200	1.222
운전관련 변수				
운전빈도	0.319	1.376**	0.154	1.166
운행시간	0.071	1.074	0.188	1.207*
운전시 신체기능 좋음	-0.025	0.976	-0.572	0.564**
운전실력 좋음	-0.069	0.933	0.081	1.085
운전시 어려움	0.472	1.604***	0.250	1.284
도로환경에 대한 인식				
사회적무질서	0.295	1.344*	0.324	1.383*

변수	비고령자		고령자	
	B	Exp(B)	B	Exp(B)
물리적무질서	0.143	1.154	-0.206	0.814
교통범죄에 대한 태도				
우호적태도	0.602	1.827**	1.061	2.889***
주변사람우호적태도	0.231	1.260	-0.005	0.995
교통범죄에 대한 억제 요인				
법지식	-0.205	0.814*	-0.185	0.831*
공식억제	-0.215	0.807*	-0.067	0.935
단속신뢰	-0.211	.810*	-0.008	0.993
-2LL	1144.329		1074.568	
$\chi^2(df)$	198.384(22)***		308.125(22)***	
Nagelkerke R ²	.244		.354	

(): 각 변수의 reference category

*** $p < .001$

세 번째, 음주운전 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과를 살펴보면 다음과 같다. 고령자의 경우 폭력운전 경험과 운전 시 어려움 변수만이 유의미하여 난폭운전과 같은 폭력운전 범죄 경험이 있고 운전 시 어려움이 없으면 음주운전 범죄를 더 많이 저지르는 것으로 나타났다. 즉, 폭력운전 범죄경험이 있으면 없는 경우보다 약 35배 음주운전을 저지를 가능성이 있었고 운전 시 차로를 변경하거나 교차로 통과할 때 등의 상황에서 어려움이 있는 경우는 어려움이 덜 있는 경우보다 0.4배 적게 저지르는 것으로 나타났다. 다시 말해서 평소 운전에 대한 어려움이 없고 폭력운전 경험이 있으면 음주운전을 할 가능성이 높아지는 것이다. 한편, 비고령자의 경우는 성별과 가구소득, 폭력운전범죄경험, 운전실력, 운전시 어려움, 주변사람의 우호적 태도가 유의미하게 나타나 남성이 여성보다, 가구소득이 높을수록, 폭력운전 경험이 있으면, 운전실력이 낮으면, 운전 시 어려움이 없으면, 주변 사람들이 교통범죄에 대한 우호적 태도를 많이 가질수록 음주운전을 저지를 가능성이 더 높았다. 즉, 고령자의 경우 비고령자에 비해 폭력운전을 한 사람이 음주운전을 저지를 가능성이 상대적으로 높아 고령자 집단에 있어서 폭력운전 경험과 음주운전 간의 관계가 더욱 밀접함을 예상할 수 있다. 한편, 고령자집단의 음주운전 경험에 대한 원인 요인들의 설명력은 24.6%(Nagelkerke R²=.246)였고 비고령자집단은 28.7%(Nagelkerke R²=.287)로 고령자의 음주운전 경험에 대한 설명력이 비고령자에 비해 다소 낮았다.

▶▶▶ <표 6-47> 음주운전 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과

변수	비고령자		고령자	
	B	Exp(B)	B	Exp(B)
사회인구학적 변수				
여성(남성)	-1.505	0.222**	-0.342	0.711
연령	0.041	1.042	-0.085	0.918
학력	-0.014	0.986	-0.344	0.709
배우자유(무)	0.144	1.155	-0.032	0.968
질환유(무)	-0.512	0.599	-0.163	0.850
직업무(유)	-16.617	0.000	-0.317	0.729
가구소득	0.297	1.346*	0.176	1.193
교통범죄 경험				
폭력운전유(무)	3.232	25.338**	3.555	34.990**
교통사고유(무)	0.054	1.055	-0.061	0.941
운전관련 변수				
운전빈도	-0.282	0.754	-0.218	0.804
운행시간	-0.179	0.836	-0.165	0.848
운전시 신체기능 좋음	0.334	1.396	0.257	1.293
운전실력 좋음	-0.948	0.387*	0.542	1.719
운전시 어려움	-0.821	0.440*	-0.783	0.457*
도로환경에 대한 인식				
사회적무질서	0.155	1.168	-0.168	0.845
물리적무질서	-0.302	0.740	-0.210	0.811
교통범죄에 대한 태도				
우호적태도	-0.036	0.964	0.084	1.087
주변사람우호적태도	0.949	2.584**	0.290	1.336
교통범죄에 대한 억제 요인				
법지식	0.506	1.659	-0.195	0.823
공식억제	0.442	1.555	0.063	1.065
단속신뢰	.149	1.161	0.076	1.079
-2LL	250.585		252.727	
$\chi^2(df)$	85.303(21)***		70.344(21)***	
Nagelkerke R ²	.287		.246	

(): 각 변수의 reference category

*** $p < .001$

네 번째, 교통사고 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과를 살펴보면 고령자의 경우는 가구소득이 높을수록, 도로질서위반경험이 있는 경우가 없는 경우보다, 운전 시

신체기능에 대한 긍정적 인식이 높을수록, 도로 위 운전자의 교통법규 위반행동을 많은 등 사회적 무질서 정도가 높다고 생각할수록 교통사고를 저지를 가능성이 높았다. 즉, 고령자의 교통사고 발생 가능성이 가구소득이 높을수록 1.167배, 도로질서위반 경험이 있으면 3.740배, 사회적 무질서 인식이 높을수록 2.163배 높아지고 운전시 신체기능이 좋다고 생각할수록 41.9% 감소시키는 것으로 나타났다(Nagelkerke $R^2=.140$). 다시 말해서 고령자의 교통사고 발생은 평소 휴대전화 사용이나 신호위반, 속도위반과 같은 위반 경험이 비고령자에 비해 교통사고를 저지르게 할 수 있는 위험요인으로서 큰 영향을 주고 있음을 알 수 있었다.

한편, 비고령자의 경우는 배우자가 없으면 사회적 무질서가 높으면 주변 사람의 교통범죄에 대한 우호적 태도가 많으면 교통범죄에 대한 법지식이 높으면 교통사고를 저지를 가능성을 높이는 것으로 나타났고 교통사고 가해 경험에 대한 원인 요인들의 설명력은 9.6%(Nagelkerke $R^2=.096$)로 10%가 채 되지 않았다.

▶▶▶ <표 6-48> 교통사고 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과

변수	비고령자		고령자	
	B	Exp(B)	B	Exp(B)
사회인구학적 변수				
여성(남성)	-0.045	0.956	0.415	1.514
연령	0.001	1.001	-0.019	0.981
학력	-0.133	0.876	0.302	1.353
배우자유(무)	-0.641	0.527*	-0.014	0.987
질환유(무)	0.168	1.183	0.160	1.174
직업무(유)	-19.301	0.000	0.581	1.788
가구소득	0.033	1.033	0.154	1.167*
교통범죄 경험				
도로질서위반유(무)	0.383	1.467	1.319	3.740**
폭력운전유(무)	0.196	1.216	0.260	1.297
음주운전유(무)	-0.054	0.948	-0.160	0.852
운전관련 변수				
운전빈도	0.046	1.047	-0.129	0.879
운행시간	0.023	1.024	-0.004	0.996
운전시 신체기능 좋음	0.086	1.090	-0.543	0.581*
운전실력 좋음	-0.431	0.650	0.225	1.253

변수	비고령자		고령자	
	B	Exp(B)	B	Exp(B)
운전시어려움	0.050	1.051	-0.217	0.805
도로환경에 대한 인식				
사회적무질서	0.427	1.532*	0.772	2.163***
물리적무질서	-0.031	0.970	-0.258	0.773
교통범죄에 대한 태도				
우호적태도	0.416	1.516	0.424	1.529
주변사람우호적태도	0.377	1.458*	0.276	1.318
교통범죄에 대한 억제 요인				
법지식	0.458	1.581**	0.004	1.004
공식억제	-0.095	0.909	-0.108	0.897
단속신뢰	0.017	1.017	0.092	1.096
-2LL	644.081		620.451	
$\chi^2(df)$	48.950(22)***		72.580(22)***	
Nagelkerke R ²	.096		.140	

(): 각 변수의 reference category

*** $p < .001$

제3절 | 소결

6장에서는 고령자의 도로질서위반 행위, 폭력운전, 음주운전, 교통사고와 같은 교통범죄 실태와 특징을 파악하고 비고령자와의 차이는 무엇인지 알아보하고자 하였다. 주요 연구결과는 다음과 같다.

먼저, 교통범죄 유형별 경험 빈도이다. 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험은 응답자의 약 80%, 폭력운전 경험은 약 50%, 음주운전은 약 4%, 교통사고 가해 경험은 약 10% 정도가 있는 것으로 나타났고 비고령자에 비해 도로질서위반 행위와 폭력운전 경험률은 낮았으며 특히 후기 고령자의 경우 그러한 경향이 더 컸다. 한편, 음주운전과 교통사고 가해 경험의 경우는 고령자와 비고령자 간의 차이가 없는 것으로 나타나 교통범죄는 젊은 연령층이 많이 저지른다는 일반적 견해(Cunningham, 2008)와는 차이를 보이고 있었고 교통사고 가해 경험에 있어서는 고령자의 사고 위험성이 젊은 운전자와 같거나 더 낮다는 연구결과(Hyslop, 2017; Willams & Carsten, 1989)를 지지

하는 것으로 나타났다.

두 번째, 교통범죄 경험 여부에 따른 사회인구학적 특징이다. 고령자 집단에서 교통범죄 경험이 있는 집단과 없는 집단의 차이를 살펴본 결과, 도로질서위반 경험이 있는 경우 그렇지 않은 경우에 비해 남성과 대졸 이상이 차지하는 비율이 더 높고 수입은 더 높고 서비스/판매종사자, 기능원/관련기능종사자 등 모든 유형의 직업군이 차지하는 비율이 더 높은 반면 비고령자의 경우는 성별과 수입의 차이만 있었다. 그리고 고령자 집단에서 폭력운전 경험에 있어서는 성별 차이가 없었고 경험이 있는 경우가 없는 경우보다 교육수준과 수입은 높았고 무직이나 전업주부가 차지하는 비율은 더 적었으며 비고령자 집단에서는 성별과 수입, 직업에서 유의미한 차이를 보였다. 한편, 고령자집단에서 음주운전 경험에 있어서는 수입만이 유의미하여 경험이 있는 사람은 아닌 사람에 비해 수입이 높았으며 비고령자 집단에서는 성별, 수입의 차이가 유의미하였다. 또한 고령자 집단에서 교통사고 가해 경험이 있는 경우 가해 경험이 없는 경우에 비해 대졸 이상이 차지하는 비율이 높았고 관리자, 전문가 및 관련 종사자가 차지하는 비율이 높았으며 비고령자 집단에서는 경험 여부에 따른 사회인구학적 특징의 차이는 없었다.

세 번째, 교통범죄 경험 여부에 따른 운전 관련 특징이다. 먼저 도로질서위반 경험이 있는 고령자는 경험이 없는 고령자에 비해 운전을 더 자주 하는 편이었고 운전의 목적이 '출퇴근'이나 '업무나 직업'인 경우와 운전의 어려움이 없는 경우가 많았으며 비고령자는 운전목적과 운전의 어려움의 차이가 있었다. 폭력운전 경험에 있어서는 폭력운전 경험이 있는 고령자는 경험이 없는 고령자에 비해 운전을 자주 하는 편이었고 출퇴근의 목적으로 운전하는 경우가 많았으며 운전의 어려움이 있는 경우가 많았으며 비고령자의 경우는 운전빈도와 운전의 어려움의 차이가 있었다. 음주운전의 경우에는 술을 먹고 운전한 경험이 있는 고령자는 그렇지 않은 고령자에 비해 운전시 교차로 통과 등의 어려움이 없다는 응답이 더 많이 평소 운전의 어려움이 없는 편이었고 비고령자는 운전목적과 운전의 어려움의 차이가 나타났다. 한편, 교통사고 가해 경험이 있는 고령자는 가해 경험이 없는 고령자와의 운전빈도나 운전목적, 운전의 어려움의 차이가 없는 것으로 나타났고 비고령자도 마찬가지였다.

네 번째 교통범죄 경험 여부에 따른 사고위험성 인식, 물리적/사회적 무질서와

같은 도로환경에 대한 인식의 차이를 살펴본 결과는 다음과 같다. 먼저, 도로질서위반 행위의 경우 고령자와 비고령자 모두 위반 행위가 있는 집단이 그렇지 않은 집단에 비해 도로 위의 물리적/사회적 무질서 정도가 심하다고 생각하는 경향이 더 큰 것으로 나타나 위반자의 경우 도로 위 물리적/사회적 무질서 상황으로 인하여 위반 행위를 하게 된 것으로 생각할 가능성이 높았다. 또한 고령자의 폭력운전 경험과 교통사고 가해 경험에 있어서 도로 위 사회적 무질서에 대한 인식의 차이가 나타남에 따라 교통법규를 지키지 않는 운전자가 많다고 생각할수록 자신도 이러한 도로 위 무질서 상황에서 폭력적 운전을 하게 되고 교통사고를 저지르게 되는 것으로 받아들일 가능성이 높았다. 한편, 음주운전 경험에 있어서는 도로환경에 대한 인식 관련 변수 모두 차이가 나타나지 않았다.

다섯 번째, 교통범죄 경험 여부에 따른 교통범죄에 대한 태도의 차이를 살펴보았다. 그 결과 고령자와 비고령자 모두 교통범죄에 대한 우호적 태도와 주변의 사람들이 교통범죄에 대한 우호적 태도를 가지고 있으면 운전 중 휴대폰 사용 등의 도로질서 위반 행위를 하거나 교통사고를 저지르는 경우가 많았다. 한편 폭력운전 경험에 있어서는 고령자와 비고령자 모두 본인의 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이는 없었으나 주변사람의 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이는 나타나 교통법규위반 등의 교통범죄에 대해 우호적으로 생각하는 주변 사람들이 많을수록 폭력운전을 하는 것으로 보인다. 또한 음주운전의 경우는 고령자 집단에서는 교통범죄에 대한 태도의 차이가 없었고 비고령자 집단에서만 교통범죄에 대한 우호적 태도의 차이가 나타나 고령자의 음주운전 경험에 영향을 주는 태도적 요인의 변수가 다를 수 있었다.

여섯 번째, 교통범죄 여부에 따른 억제 요인에 대한 인식의 차이 결과이다. 먼저, 도로질서위반 경험에 있어서 고령자와 비고령자 모두 교통법규위반에 대한 단속이나 적발에 대한 신뢰가 낮으면 도로질서위반 행위를 하게 되는 것으로 나타났고 고령자는 비고령자와는 달리 교통범죄를 저지를 경우 처벌을 받게 될 가능성이 낮다고 생각하면 도로질서위반 행위를 하는 경우가 많았다. 그리고 폭력운전에 있어서는 고령자와 비고령자 모두 단속신뢰가 높고 처벌의 확실성의 공식적 억제에 대한 인식이 있으면 난폭운전 등의 폭력적 운전을 덜 하는 것으로 나타났다. 한편, 음주운전과 교통사고 가해 경험의 경우 고령자는 비고령자와는 달리 억제요인에 대한 인식의 차이가 나타

나지 않아서 고령자의 음주운전과 교통사고 가해 경험에 영향을 주는 억제 요인이 다를 수 있음을 보여주었다.

일곱 번째, 고령자의 교통범죄 예방을 위해서는 해당 행위에 대한 원인 요인이 어떻게 다른지 알고 그 요인에 대한 분석이 필요한 만큼 교통범죄 경험 여부에 영향을 주는 요인에 대해 살펴보았다. 그 결과는 다음과 같다. 먼저, 도로질서위반 행위 경험에 영향을 주는 요인이다. 고령자의 경우 여성보다는 남성이, 직업이 있으면, 가구소득이 높으면, 폭력운전과 교통사고 가해 경험이 있으면, 운전 시 신체적 기능에 대한 긍정적 인식과 사회적 무질서 인식, 교통범죄에 대한 우호적 태도, 법적 지식, 처벌을 확실히 받을 것이라는 공식억제에 대한 인식이 낮으면 도로질서위반 행위를 저지할 가능성이 높은 것으로 나타나 비고령자와는 달리 직업여부와 교통범죄에 대한 우호적 태도, 법지식, 공식억제에 대한 인식에 따라 도로질서위반 행위 여부가 달라졌다. 즉, 앞서 살펴본 대로 교통안전교육 참여에 대한 고령자의 긍정적 응답이 높은 만큼 고령자의 도로질서위반 행위를 줄이고 예방하기 위해서는 교통범죄에 대한 우호적 태도를 낮추고 법적 지식과 공식적 억제에 대한 인식을 높여줄 수 있는 지속적인 교육이 필요해 보이며 특히, 폭력적 운전과 교통사고 경험이 도로질서위반 행위에 미치는 영향력이 상대적으로 커 폭력운전과 교통사고 경험자를 대상으로 하는 맞춤형 교육이 요구된다.

다음은 폭력운전 행위 경험에 영향을 주는 요인이다. 고령자의 폭력운전 경험에 있어서는 가구소득이 높을수록, 도로질서위반경험과 음주운전 경험이 있으면, 그리고 운행시간이 길수록, 운전 시 신체기능에 대한 생각이 부정적일수록 도로 위의 사회적 무질서 수준이 높다고 생각할수록, 교통범죄에 대한 우호적 태도가 강할수록, 교통범죄 관련 법적 지식 수준이 낮을수록 난폭운전과 같은 폭력운전을 더 저지르는 것으로 나타났다. 특히, 고령자의 음주운전 경험으로 인한 폭력적 운전 행위 발생 가능성이 비고령자에 비해 두 배 이상 높은 것으로 나타나 고령자의 음주운전 경험은 난폭운전과 같은 폭력운전을 저지르게 하는 강력한 요인이었다.

그리고 고령자의 음주운전 경험에 영향을 주는 요인으로는 폭력운전 경험과 운전 시 어려움 변수만이 유의미하여 평소 운전에 대한 어려움이 없고 폭력운전 경험이 있으면 음주운전을 할 가능성이 높아지는 것으로 나타났다. 특히, 고령자의 폭력운전

경험으로 인한 음주운전 발생 가능성이 상당히 높았고 그 정도가 비고령자에 비해서 높았으며 앞서 살펴본 대로 고령자의 폭력운전 경험에 대한 주요한 원인으로 음주운전 경험이 나왔다는 점과 함께 생각해볼 때 고령자의 폭력운전 경험과 음주운전 간의 관계가 다른 교통범죄 유형에 비해 더욱 밀접하다 것을 보여주는 결과라 하겠다.

한편, 교통사고 범죄에 대한 로지스틱회귀분석 결과를 살펴보면 고령자의 경우는 가구소득이 높을수록, 도로질서위반경험이 있는 경우가 없는 경우보다, 운전 시 신체적 기능에 대해 좋지 않다고 생각할수록, 도로 위 운전자의 교통법규 위반행동을 많은 등 사회적 무질서 정도가 높다고 생각할수록 교통사고를 저지를 가능성이 높았으며 그 가운데 교통사고 가해 경험에 도로질서위반 경험이 미치는 영향력이 가장 컸다. 반면, 비고령자의 경우는 도로질서위반 경험과 교통사고 가해 경험 간의 관계가 유의미하지 않은 것으로 나타나 비고령자와는 달리 고령자의 경우는 도로질서위반 경험이 교통사고로 이어질 가능성이 높은 것으로 나타난 것이다.

이처럼 이 연구는 고령자가 비고령자에 비해 왜 적게 저지르는 식의 논의에서 벗어나 고령자의 교통범죄 실태와 특징, 그리고 원인 요인들을 살펴보면서 비고령자와는 어떠한 차이를 보이고 있는지 알아보는 과정을 통해 초고령사회 진입을 앞둔 우리 사회에서 운전자로서의 고령자를 제대로 이해하여 고령자 맞춤형 교통범죄 예방 정책 마련에 기초적 자료로 활용될 수 있을 것이다. 고령자의 교통범죄 경험에 영향을 미치는 주요 요인이 교통범죄 유형별로 다르게 나타나기는 하지만 음주운전을 제외하고는 가구소득과 사회적 무질서에 대한 인식이 공통적으로 영향을 주고 있어 가구소득이 높고 교통법규를 지키지 않거나 양보나 배려를 하지 않는 운전자가 많은 등의 사회적 무질서 상황이 많다고 생각할수록 고령자는 교통범죄를 저지를 가능성이 높았다. 한편, 고령자는 운전 시 신체적 기능이 좋지 않다고 생각할수록 폭력적 운전과 교통사고를 저지를 가능성이 높아 노화로 인한 신체적 기능 약화가 교통범죄 발생 위험성을 높일 수 있음을 보여주는 결과라 할 것이다. 하지만 이 연구에서 측정하고 있는 운전 시 신체적 기능 변수는 신체적 기능에 대한 객관적 측정의 결과가 아닌 주관적 판단 기준의 응답이므로 해석의 한계가 있을 수는 있다. 또한 신체적 기능에 대한 인식 요인이 가진 영향력은 상대적으로 낮은 편으로 다른 유형의 교통범죄 경험 여부나 도로위 사회적 무질서에 대한 인식 등 다른 요인이 보다 중요하게 작용하고

있었다. 즉, 폭력운전 경험이 있으면 도로질서위반 행위를, 그리고 음주운전경험이 있으면 폭력적 운전을, 폭력적 운전 경험이 있으면 음주운전을, 도로질서 위반 경험이 있으면 교통사고를 저지를 가능성이 높았고 그 원인에 대한 발생 가능성은 비고령자에 비해 상당히 높은 것으로 나타난 것이다. 즉, 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험이 있으면 폭력적 운전이나 음주운전과 같은 또 다른 교통범죄를 저지를 가능성이 상당히 높아 단순 교통법규 위반 행위자들을 대상으로 폭력적 운전과 음주운전의 위험성 등에 대한 교육과 관련 법과 제도에 대한 홍보가 필요해 보인다.

제 7 장

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

요약 및 결론

최수형 · 박미량

오늘날 빠른 속도의 인구 고령화 현상은 범죄 발생 양상에도 영향을 주어 고령자 범죄 문제에 대한 사회적 우려가 나타나고 있으며 특히 고령자 범죄 가운데 높은 비중을 차지하고 있는 교통사고 등의 교통범죄 발생이 새로운 사회문제로 제기되고 있다. 도로교통상의 경험은 일상생활 영역으로 자리 잡아 온 지 이미 오래되어 도로 위에서 발생하는 교통범죄 발생은 우리의 생활과 매우 밀접함에도 불구하고 지금까지 범죄학 분야에서 교통범죄는 크게 주목받지 못했다. 특히, 초고령사회로의 진입을 앞둔 시점에서 고령자 교통범죄에 대한 경험적 논의는 아주 미비하여 고령자 교통범죄에 대한 발생 양상과 그 특성을 이해할 수 있는 기초적 자료가 되는 경험적 연구가 필요한 시점이다. 이에 이 연구는 고령자 교통범죄에 대한 예방정책 방안 마련을 위한 기초연구로 65세 이상의 고령자를 대상으로 도로교통 관련 인식 및 경험과 교통범죄 발생 양상과 특징을 살펴보면서 정책적 시사점을 제공하고자 한다. 이 장에서는 경험적 연구 결과를 중심으로 요약하고 고령자 교통범죄 예방을 위한 정책적 제언과 함께 연구의 한계와 의의를 살펴본다.

제1절 | 주요 연구 결과

1. 공식통계자료 분석 결과 요약

공식통계자료에서 나타난 고령자 교통범죄 발생 실태를 분석한 결과는 다음과 같

다. 첫 번째, 지난 10년간 교통범죄에서 고령자가 차지하는 비율의 증가 속도는 고령 인구의 증가와 고령의 운전면허소지자의 증가보다 더 빠른 것으로 나타났고 고령자 발생비는 재산범죄와 강력범죄와 같은 다른 주요 지표 범죄유형 가운데 교통범죄가 가장 높았다.

두 번째, 고령자에 의한 교통범죄는 전체 연령의 교통범죄와 비교하여 교통사고처리특례법위반 발생 비율이 상대적으로 높은 편이며 전체연령에서는 교통사고처리특례법위반의 변화가 10년 전과 그 차이가 크지 않은 반면 고령자에 의한 교통범죄의 경우는 매년 가파르게 증가하면서 전체 연령의 발생비와 그 차이를 좁혀가고 있었다. 이는 최근 고령자에 의한 교통사고 발생에 대한 사회적 우려가 커진 배경이 되고 있으며 그 원인을 고령자의 노화에 의한 신체적, 인지적 기능 약화에 초점을 맞춰 고령자의 운전 제한 및 통제 강화 측면이 강조되고 있는 것이 사실이다. 하지만 앞서 언급했듯이 지금까지 고령자의 교통범죄 발생에 대한 경험적 논의가 충분하지 않은 상황에서 예방 정책 수립에 제한적일 수밖에 없다.

세 번째, 고령자에 의한 교통범죄 가운데 도로교통법위반의 경우 전체 연령에 비해 발생비 자체가 낮기는 하지만 전체 연령에서의 감소폭에 비해 고령자의 감소폭은 상당히 작은 편이었다. 이러한 경향은 지난 10년간 음주운전 단속 발생비 추이 분석에서도 나타나 고령자와 비고령자 모두 지난 10년간 감소추세이지만 고령자의 음주운전 단속 발생비 감소폭은 비고령자에 비해 상당히 작았다. 이는 고령자의 음주운전과 같은 도로교통법위반 행위에 대한 태도와 경험 여부 결정에 있어서 비고령자와는 다른 억제 요인과 유발요인이 작용하고 있음을 예상할 수 있으며 단순히 노화에 따른 신체적, 인지적 기능 약화의 결과로 고령자 교통범죄를 이해하기에 부족한 것이 사실이다.

네 번째, 교통범죄자의 전과 여부 및 횟수와 재범 종류별 분포를 보면 고령의 교통범죄자의 경우 전체 연령의 교통범죄자에 비해 전과가 있는 경우가 상대적으로 더 많아 지난 10년간 전과 6범 이상이 차지하는 비율이 계속적으로 증가하였으며 이중전과가 차지하는 비율이 전체 연령의 교통범죄에 비해서 전반적으로 더 높았다. 즉, 고령의 교통범죄자의 경우 과거 범죄 경력이 있는 경우가 비고령자에 비해 많았고 특히 재범 종류 가운데 이중전과가 차지하는 비율이 높다는 것은 교통범죄자 가운데 절도나

폭행 등의 범죄 경력을 가지고 있을 가능성이 높다는 기존의 Rose(2000)의 주장(Corbett, 2010:6에서 재인용)을 뒷받침해 주는 것이며 특히 고령자 집단에서 이러한 경향이 보다 분명하게 드러난 것으로 볼 수 있겠다.

2. 조사 결과 요약

이 연구는 지난 1년 동안 운전 경험이 있는 서울·경기지역의 고령자를 대상으로 설문조사와 심층면접조사를 진행했으며 주요 내용은 다음과 같다. 먼저, 운전 관련 일반적 특징을 보면 고령자는 비고령자에 비해 운전 횟수가 적었고 하루 평균 운행거리와 운행시간 모두 더 짧았으며 운전 시 신체적 기능 수준과 운전실력에 대해 비고령자에 비해 긍정적 응답이 낮았고 이러한 경향은 후기고령자 집단에서 더욱 뚜렷하게 나타났다. 이러한 결과는 고령자 스스로도 자신의 운전실력에 대한 평가를 객관화하고 있고 운전을 자율적 조절하는 경향이 있다는 연구(Carmel, et al., 2014)를 부분적으로 지지하는 결과로 이해할 수 있겠다.

두 번째, 운전 시 어려움을 살펴보면 고령자는 비고령자에 비해 다른 차량이 갑자기 끼어들거나 차로를 변경할 때, 눈이나 비 등으로 미끄러운 도로 운전할 때, 야간에 도로를 주행할 때, 주행 중 전방에 있는 표지판 등을 확인할 때 어려움이 더 많은 것으로 나타났고 후기고령자의 경우는 초기고령자에 비해 운전 시 어려움이 더 많았다. 즉, 고령자의 운전 시 어려운 상황을 줄이기 위한 관련 정책 방안이 필요하고 고령자 집단 내 차이가 나타남에 따라 고령자의 특성을 파악함에 있어서 세부적 구분이 필요함을 알 수 있었다.

세 번째, 정책에 대한 태도를 살펴본 결과는 다음과 같다. 연령에 따른 운전면허증 갱신기간 단축에 대한 의견을 보면 비고령자와 고령자 모두 찬성의 의견이 많기는 했지만 고령자가 비고령자에 비해 반대의 의견이 더 많아 단순히 연령을 기준으로 갱신기간 단축 여부를 결정하는 것에 대한 부정적 태도가 있음을 보여 주었다. 한편, 운전면허자진반납 의향에 대해 고령자와 비고령자 모두 70% 가까이 긍정적 응답이 주기는 하였으나 반납 예정 연령에 있어서는 비고령자(74.93세)보다는 고령자(78.15세)가 더 높았고, 초기고령자(77.44세) 보다는 후기 고령자(80.64세)가 더 높았다. 그리

고 고령자와 비고령자 모두 고령자의 교통범죄를 예방하기 위해서 고령운전자 맞춤형 표지판 글자 크기나 색상, 신호체계 등의 교통환경 개선이 필요하다는 의견이 가장 많은 것으로 나타나 운전면허제도의 적성검사 등 평가기준을 강화하거나 운전면허 자진반납제도 활성화 등 고령자의 운전을 통제·관리하기 보다는 고령자의 안전운전을 위한 도로환경 개선의 필요성을 보다 더 크게 느끼고 있었다.

네 번째, 교통범죄 유형별 경험 빈도이다. 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험은 응답자의 약 80%, 폭력운전 경험은 약 50%, 음주운전은 약 4%, 교통사고 가해 경험은 약 10% 정도가 있는 것으로 나타나 비고령자에 비해 도로질서위반 행위와 폭력운전 경험률은 낮았으며 특히 후기 고령자의 경우 그러한 경향이 더 컸다. 한편, 음주운전과 교통사고 가해 경험의 경우는 고령자와 비고령자 간의 차이가 없는 것으로 나타나 교통범죄는 젊은 연령층이 많이 저지른다는 일반적 견해(Cunningham, 2008)와는 차이를 보이고 있었고 교통사고 가해 경험에 있어서는 고령자의 사고 위험성이 젊은 운전자와 같거나 더 낮다는 연구결과(Hyslop, 2017; Willams & Carsten, 1989)를 지지하는 것으로 나타났다.

다섯 번째, 교통범죄 경험 여부에 영향을 주는 요인에 대해 살펴본 결과로 교통범죄 유형별로 설명요인이 다르게 나타났다. 먼저, 도로질서위반 행위 경험에 영향을 주는 요인이다. 고령자의 경우 여성보다는 남성이, 직업이 있으면, 가구소득이 높으면, 폭력운전과 교통사고 가해 경험이 있으면, 도로 위 사회적 무질서 인식과 교통범죄에 대한 우호적 태도가 높고, 운전 시 신체적 기능에 대한 긍정적 인식과 법적 지식, 처벌을 확실히 받을 것이라는 공식억제에 대한 인식이 낮으면 도로질서위반 행위를 저지를 가능성이 높은 것으로 나타나 비고령자와는 달리 직업여부와 교통범죄에 대한 우호적 태도, 법지식, 공식억제에 대한 인식에 따라 도로질서위반 행위 여부가 달라졌다. 즉, 앞서 살펴본 대로 교통안전교육 참여에 대한 고령자의 긍정적 응답이 높은 만큼 고령자의 도로질서위반 행위를 줄이고 예방하기 위해서는 교통범죄에 대한 우호적 태도를 낮추고 법적 지식과 공식적 억제에 대한 인식을 높여줄 수 있는 지속적인 교육이 필요해 보이며 특히, 폭력적 운전과 교통사고 경험이 도로질서위반 행위에 미치는 영향력이 상대적으로 커 폭력운전과 교통사고 경험자를 대상으로 하는 맞춤형 교육이 요구된다.

다음은 폭력운전 행위 경험에 영향을 주는 요인이다. 고령자의 폭력운전 경험에 있어서는 가구소득이 높을수록, 도로질서위반경험과 음주운전 경험이 있으면, 그리고 운행시간이 길수록, 운전 시 신체기능에 대한 생각이 부정적일수록 도로 위의 사회적 무질서 수준이 높다고 생각할수록, 교통범죄에 대한 우호적 태도가 강할수록, 교통범죄 관련 법적 지식 수준이 낮을수록 난폭운전과 같은 폭력운전을 더 저지르는 것으로 나타났다. 특히, 고령자의 음주운전 경험으로 인한 폭력적 운전 행위 발생 가능성이 비고령자에 비해 두 배 이상 높은 것으로 나타나 고령자의 음주운전 경험은 난폭운전과 같은 폭력운전을 저지르게 하는 강력한 요인임을 알 수 있었다.

그리고 고령자의 음주운전 경험에 영향을 주는 요인으로는 폭력운전 경험과 운전 시 어려움 변수만이 유의미하여 평소 운전에 대한 어려움이 없고 폭력운전 경험이 있으면 음주운전을 할 가능성이 높아지는 것으로 나타났다. 특히, 고령자의 폭력운전 경험으로 인한 음주운전 발생 가능성이 상당히 높았고 그 정도가 비고령자에 비해서 높았으며 앞서 살펴본 대로 고령자의 폭력운전 경험에 대한 주요한 원인으로 음주운전 경험이 나왔다는 점과 함께 생각해볼 때 고령자의 폭력운전 경험과 음주운전 간의 관계가 다른 교통범죄 유형에 비해 더욱 밀접하다는 것을 보여주는 결과라 하겠다.

한편, 교통사고 가해 경험에 영향을 주는 요인을 살펴보면 고령자의 경우는 도로질서위반경험이 있고, 가구소득이 높을수록, 운전 시 신체적 기능에 대해 좋지 않다고 생각할수록, 도로 위 운전자의 교통법규 위반행동을 많은 등 사회적 무질서 정도가 높다고 생각할수록 교통사고를 저지를 가능성이 높았으며 그 가운데 교통사고 가해 경험에 도로질서위반 경험이 미치는 영향력이 가장 컸다. 반면, 비고령자의 경우는 도로질서위반 경험과 교통사고 가해 경험 간의 관계가 유의미하지 않은 것으로 나타나 비고령자와는 달리 고령자의 경우는 도로질서위반 경험이 교통사고로 이어질 가능성이 높은 것으로 나타난 것이다.

이처럼 이 연구는 고령자가 비고령자에 비해 왜 적게 저지르는 식의 논의에서 벗어나 고령자의 교통범죄 실태와 특징, 그리고 원인 요인들을 살펴보면서 비고령자와는 어떠한 차이를 보이고 있는지 알아보는 과정을 통해 초고령사회 진입을 앞둔 우리 사회에서 운전자로서의 고령자를 제대로 이해하여 고령자 맞춤형 교통범죄 예방 정책 마련에 기초적 자료로 활용될 수 있을 것이다.

고령자의 교통범죄 경험에 영향을 미치는 주요 요인이 교통범죄 유형별로 다르게 나타나기는 하지만 음주운전을 제외하고는 가구소득과 사회적 무질서에 대한 인식이 공통적으로 영향을 주고 있어 가구소득이 높고 교통법규를 지키지 않거나 양보나 배려를 하지 않는 운전자가 많은 등의 사회적 무질서 상황이 많다고 생각할수록 고령자는 교통범죄를 저지를 가능성이 높았다. 한편, 고령자는 운전 시 신체적 기능이 좋지 않다고 생각할수록 폭력적 운전과 교통사고를 저지를 가능성이 높아 노화로 인한 신체적 기능 약화가 교통범죄 발생 위험성을 높일 수 있음을 보여주는 결과라 할 것이다. 하지만 이 연구에서 측정하고 있는 운전 시 신체적 기능 변수는 신체적 기능에 대한 객관적 측정의 결과가 아닌 주관적 판단 기준의 응답으로 해석의 한계가 있을 수 있다. 또한 신체적 기능에 대한 인식 요인이 가진 영향력은 상대적으로 낮은 편으로 다른 유형의 교통범죄 경험 여부나 도로 위 사회적 무질서에 대한 인식 등 다른 요인이 보다 중요하게 작용하고 있었다. 즉, 고령자의 경우 폭력운전 경험이 있으면 도로질서위반 행위를, 그리고 음주운전경험이 있으면 폭력적 운전을, 폭력적 운전 경험이 있으면 음주운전을, 도로질서 위반 경험이 있으면 교통사고를 저지를 가능성이 높았고 그 원인에 대한 발생 가능성은 비고령자에 비해 상당히 높은 것으로 나타난 것이다. 다시 말해서, 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경험이 있으면 폭력적 운전이나 음주운전과 같은 또 다른 교통범죄를 저지를 가능성이 상당히 높아 단순 교통법규 위반 행위자들을 대상으로 단순히 범칙금 납부를 넘어 폭력 운전과 음주운전의 위험성 등에 대한 내용과 관련 법과 제도에 대해 알 수 있는 기회가 될 수 있는 제공할 수 있어야 할 것이다.

제2절 | 고령자 교통범죄 예방을 위한 제언

이 절에서는 연구 결과를 중심으로 고령자의 교통범죄 예방을 위한 몇 가지 제언을 하고자 한다. 고령자 교통관련 대책은 운전 문제에만 집중할 수 없고 고령자의 삶 전반의 복지적 차원으로 접근해야 한다(Hylop, 2017). 즉, 고령 교통범죄를 감소시키

기 위해서는 일반적인 교통범죄를 줄이려는 노력에 고령자 친화적 환경조성과 고령자에게 특화된 교육, 그리고 이들에 대한 복지적 측면까지 함께 고려되어야 하며 고령자에 의한 교통범죄 발생 이후 형사사법 절차 등에서 나타나는 문제점 등을 최소화해야 할 것이다.

첫째, 교통법규 준수 등의 안전한 교통문화 정착이 필요하다. 이는 고령자의 교통범죄 예방을 위해서 뿐 아니라 일반적으로 널리 알려진 예방 정책인 만큼 더 이상의 설명이 필요 없다. 하지만 지금까지 교통문화 특성의 효과에 대해 경험적으로 확인하는 작업에는 관심이 크지 않았다. 이 연구에서는 교통문화를 간접적으로 살펴볼 수 있는 것으로 도로 위 사회적 무질서 수준을 통해 교통범죄 발생에 대한 도로 위의 교통문화를 만들어가는 사회적 조건에 관심을 두었다. 즉, 연구결과에서도 나타나듯이 고령자와 비고령자 모두 도로 위 사회적 무질서가 높다고 생각할수록 도로질서위반행위와 폭력운전, 교통사고 가해 경험 가능성이 높아졌고 도로 위 사회적 무질서의 영향력은 비고령자에 비해 고령자가 더 컸다. 또한 고령자의 경우 신체적 기능 약화에 대한 인식이 폭력운전과 교통사고를 저지르도록 할 가능성이 높이는 하지만 그 영향력이 정도가 사회적 무질서 인식에 비해 낮은 편으로 도로 내 무질서 상황의 중요성을 확인할 수 있었다. 다시 말해서 도로 이용자들이 도로 위 질서를 지키지 않는다고 생각하면 굳이 자신만 지킬 이유가 없고 그럴만한 사회적 가치를 찾지 못하기 때문일 것이다. 한국교통안전공단(2021)의 교통문화지수 실태조사에 따르면 전국의 교통문화지수는 전반적으로 높아지고 있기는 하지만 신호준수율, 규정속도준수율 등의 세부 운전 행태의 경우는 전년대비 감소하는 것으로 나타나 도로 위의 사회적 무질서 발생 수준이 나아지지 않고 있다. 주위의 다른 도로 이용자들이 교통법규를 지키지 않는 등의 무질서한 도로 상황은 결국 또 다른 교통법규 위반 등의 교통범죄 발생의 유발요인으로 작용할 수밖에 없기 때문에 고령자 교통범죄 예방을 위해서 이러한 도로 위 무질서 행동을 줄일 수 있는 교통문화 정립이 요구되는 것이다.

둘째, 고령자를 배려한 교통공학적 도로 환경이 조성되어야 한다. 지금까지 노인보호구역 등의 고령의 보행자를 위한 시설 등의 마련 노력에 비해 고령의 운전자를 위한 교통시설은 부족한 편이다. 고령의 운전자들은 도로 표지 판독, 교차로 통과, 교차로 좌우회전 노면표시 교통신호 반응이 어렵다고 보고해왔다. 이 연구 결과에서

도 나타나듯이 고령자가 운전 시 어려움을 느끼는 상황의 대부분은 도로 환경 재정비를 통해 줄일 수 있을 것으로 보인다. 즉, 고령운전자의 운전 특성을 고려한 교통환경 설계가 필요하다. 초고령사회로의 진입과 함께 고령의 운전자는 사고 발생의 책임자가 아닌 보호해야 할 대상으로 이해하고 안전한 교통환경을 만들어야 한다. 또한 고령자의 예방정책에 대한 태도와 의견에서 현행 정책과 개선 정책에 대한 긍정적 응답이 높기는 했지만 면허제도 강화나 면허자진반납제도 등의 운전 통제와 관리를 위한 제재 수단 정책보다는 고령자 맞춤형 교통환경 설계의 필요성에 대한 요구가 많은 만큼 이와 관련한 논의가 보다 활발히 진행되어야 할 것이다. 그리고 고령자의 경우 도로질서위반 경험과 폭력운전, 음주운전, 교통사고 가해 경험은 상호 간의 영향력을 지니고 있어 누구나 저지를 수 있는 도로 위 기초질서위반 행위를 저지를 가능성을 줄여줄 수 있는 도로 환경 제공 방안에 대한 집중적 논의가 요구된다. 최근 기존의 교통체계와 스마트 기기의 첨단 기능의 융합으로 스마트교통(홍다희·박경아, 2011)에 관한 관심이 높은 만큼 고령운전자 친화적인 교통환경 개발에도 활발히 적용될 수 있도록 할 필요가 있다. 가령, 도로 노면 표시나 교통표지판과 교통신호등 설치와 교차로 신호체계에서 황색 신호 등의 점멸 시간 변화를 줌에 있어서 첨단 ICT 기술 등을 활용한다면 고령의 운전자가 식별하는데 보다 효과적일 수 있을 것이다.

셋째, 고령자를 고려한 운전면허 제도의 개선 및 보완이 필요하다. 최근 고령자의 적성검사 주기를 5년에서 3년으로 단축시키고 사업용 면허에 대하여는 더욱 강화된 적성검사 기준을 적용하고 있지만, 적성검사 내용 자체에 대한 개정은 없었다. 외국의 사례를 참고하여, 정기 건강검진 결과를 바탕으로 운전 적합성 여부를 판단해야 할 것이다. 현재 우리나라도 75세 이상 운전자 운전면허 정기적성검사에서는 치매선별 검사와 교통안전 검사를 받도록 하고 있다. 운전이 가능한 건강 및 정신 상태를 섬세하게 점검할 수 있는 적성검사가 될 수 있어야 할 것이다. 하지만 법적 측면에서 고령운전자에 대한 운전면허관리 강화 등의 대책이 고령운전자 이동성 제한을 통해 대중을 보호하는 절차일 수도 있으나 한편으로는 고령자에 대한 차별적 행위일 수 있고 (Aplin, 2009; 오주석 등, 2016:38에서 재인용) 실제로 고령운전자의 운전면허 적성검사 기간 단축 등의 면허갱신 절차 강화가 교통사고에 효과적이지 않다는 연구결과 (Hakamies-Blomqvist et al, 1996; Langford et al., 2004; Martensen & Diependale,

2014; 오주석 외, 2016:38에서 재인용)도 있는 만큼 해당 제도의 개정을 위한 검토가 신중하게 이루어져야 할 것이다. 이 연구 결과에서도 나타나듯이 생물학적 연령 그 자체가 운전의 제한이나 통제의 대상이 되어서는 안 되며 객관적 운전능력을 측정하는 도구 개발과 검사 영역의 확대를 위해서는 관련 경험적 연구결과 축적이 우선되어야 한다.

넷째, 고령운전자의 특수성을 고려한 조건부(제한)면허 혹은 한정 면허제도 도입에 대한 논의가 필요하다. 고령자에게 운전의 포기는 결국 이동성 상실로 삶의 만족도에 부정적 영향을 주어 우울증의 주요 원인이고 삶의 만족도가 저하된다(Morottoli et al., 1997; Harrison & Ragland, 2003; 오주석 외, 2016: 37에서 재인용). 즉, 고령자에게 운전은 삶의 질을 높이고 사회 활동성을 높이는 중요한 역할을 하고 있으며 이를 통해 독립성과 자부심을 갖게 해준다(최유임·우희순, 2017; 박시운 외, 2010; 박선진 외, 2007). 다시 말해서 일방적인 운전면허의 자진반납이나 적성검사 등을 통해 운전 부적합 판정을 받은 고령자에게 면허증을 몰수하는 제도가 아닌 조건을 부여한 제한 면허 등을 적극적으로 운영하는 것이 필요할 것이다. 호주의 제한면허 및 한정면허 제도는 충분히 참고할 만한 제도가 된다. 실제로 Nasvadi와 Wister(2009)는 “daylight-only” 운전 제한은 고령자의 안전운전을 더 연장시켰음을 확인하였다(Kulikov, 2011에서 재인용). 한편, 제한적 면허제도 도입을 위해서는 대체 교통수단 제공이 필요하다. 앞서 언급했듯이 운전을 중단한다는 것은 노인의 이동성이 감소된다는 것을 의미하고, 이는 삶의 질과 연결되며(European Commission, 2015; Harrison & Ragland, 2003) 실제로 운전을 중단한 고령자들은 외부활동의 수가 감소하였고(Marottoli et al., 2000) 이는 우울증 증가와 연결이 되었다(Fonda, Wallace & Herzog 2001). 이에 조건부 운전 허용 상황에 따라 운전을 하지 못하는 상황에서 고령자가 이용할 수 있는 대체 교통 수단 제공이 요구되는 것이다.

다섯째, 북미권의 운전자 재활 전문가(Driver Rehabilitation Specialists)등을 활용하여 신체적 장애나 고령화로 인해 운전의 어려움을 겪는 운전자들의 한계점을 극복하도록 하는 방안도 고려 가능하다. 신체적 장애를 갖게 된 운전자들이 실질적으로 활용할 수 있는 장비들을 조언해주고, 인지 신체적 기능 등이 저하된 사람들에 대한 교육 및 훈련도 개별화된 서비스로 제공함으로써 운전 지속 기간을 연장할 수 있다.

이 연구의 조사결과에서도 고령자의 운전 시 어려움이 나타나고 있고 고령자는 운전 시 신체적 기능이 좋지 않다고 생각할수록 폭력적 운전과 교통사고를 저지를 가능성이 높아 노화로 인한 신체적 기능 약화가 교통범죄 발생 위험성을 높이고 있는 것으로 나타나 고령자의 운전 시 어려움을 전문적으로 해결할 수 있도록 해야 한다.

여섯째, 고령자에 대한 교육과 관련 제도 및 정책에 대한 홍보 노력이 보완되어야 한다. 우리나라의 경우 고령자에 대한 교육이 권고적으로 시행되고는 있다. 65세 이상 운전자에게 운전 성향 자가진단 및 분석, 교통법규와 안전운전 포함 등의 3시간에 걸친 교육을 이수하게 하고, 모두 합격 시 이수자에게 한정적으로 자동차 보험료 10% 할인 혜택을 주기도 한다.³²⁾ 그러나 고령의 연령대에 진입하기 이전부터 인지 능력 등의 변화가 교통사고에 영향을 줄 수 있음을 인지시키는 체계적인 노인 운전자 대상 교육 프로그램이 마련되어야 할 것이다. 이 연구의 조사 결과 교통안전교육 참여에 대한 고령자의 긍정적 응답이 높고 교통범죄 행동에 있어서 교통범죄에 대한 우호적 태도와 법적 지식 등이 유의미한 영향을 주고 있는 것으로 나타난 만큼 교통범죄에 대한 우호적 태도를 낮추고 법적 지식과 공식적 억제에 대한 인식을 높여줄 수 있는 교육이 필요해 보인다. 특히, 고령자의 경우 도로질서위반 행위 경향이 있으면 폭력적 운전을 하거나 교통사고를 저지르는 등 또 다른 유형의 교통범죄를 저지를 가능성이 상당히 높아 단순 교통법규 위반 행위에 대해 단순히 범칙금 납부를 넘어 폭력 운전과 음주운전, 교통사고의 위험성 등에 대한 내용과 관련 제도와 정책에 대해 알 수 있는 기회를 제공하는 등의 홍보 노력도 필요하다.

일곱째, 상습 교통 위반자에 대한 체계적 관리가 필요하다. 이 연구 결과에서도 고령의 교통범죄자 가운데 전과 6범 이상이 차지하는 비율이 높았다. 미국 플로리다 주의 경우 고령 운전자로서 제한을 받기 시작하는 나이는 80세부터이지만, 50세 이상의 교통위반자에 대하여는 더욱 강화된 교육을 의무적으로 시행하고 있다. 이렇듯 고령으로 진입하기 이전의 연령대에서부터 교통안전에 대한 경각심을 갖게 하는 제도가 보완되어야 할 것이다.

32) 고령운전자들의 사고율이 높아지고 있는 가운데 운전 경력이 높다는 이유로 보험료를 추가적으로 할인받고 있는 현재의 방식이 적절한가에 대한 논의도 있지만 여기서는 직접적으로 다루지 않기로 함

여덟째, 고령의 교통 범죄자에 대한 세분화된 통계자료 생산 및 관리의 노력이 필요하다. 현재는 집계기관에 따라 다르기는 하지만 고령 범죄자에 대한 통계 집계 기준이 60세, 65세, 70세 기준으로 분류된 이후 그 이상의 연령대에 대해서는 세분화되지 않았으며, 고령 연령을 구분하여 분석되지 않는다. 이 연구 결과에서도 나타나듯이 65세이상 74세 미만의 초기고령자와 75세의 후기고령자 간의 운전 경험과 관련 인식의 차이가 있기 때문에 고령자 집단 내 차이를 충분히 고려할 필요성을 확인할 수 있었다. 고령 교통사범에 대한 교통공학적, 노인복지적, 노인 사범복지적 측면에서 모두 접근하기 위해서는 현재의 노인 혹은 고령자에 대한 기준을 더욱 세분화하여 데이터를 축적하고 분석하려는 시도가 필요하다. 이를 위해서는 우선 고령 기준 연령에 대한 사회적 합의가 되어야 할 것이다. 현재 일반적으로 65세가 고령 기준이 되고 있음에도 불구하고 이 연구 결과에서는 비고령자, 고령자 모두 고령 기준의 나이를 70세 이상으로 생각하는 경우가 많았고 고령에 대한 연령 기준에 대해 고령자와 비고령자의 차이는 물론 초기고령자와 후기고령자간의 차이가 있었다. 즉, 앞으로 고령에 대한 연령 기준 및 고령의 세분화에 대한 사회적 합의를 통해 고령자 교통범죄 관련 통계자료 축적이 필요하다.

마지막으로 고령자 교통범죄에 대한 형사사법적 정책에 대한 적극적 논의가 요구된다. 앞서 이 연구의 2장에서 논의했듯 고령자에 의한 교통범죄가 발생하고 나면 이를 형사사법 기관에서 처리하는 과정에서 발생하는 문제, 그리고 이들에 대한 형벌 제재가 고령 친화적이지 못한 문제 등이 발생하고 있다. 물론 고령자 교통범죄 예방을 위한 방안 마련에 있어서 사후 대처 위주로 고민하는 것보다는 고령자에 의한 교통범죄를 감소시키려는 예방 전략이 우선적일 수 있다. 하지만 오늘날 고령화 사회에 맞는 형사사법체계의 변화가 필요한 시점인 만큼 고령자를 고려하고 배려하는 포용적인 형사사법 절차 등에 대한 신중한 논의를 시작해야 할 것이다.

제3절 | 연구의 한계 및 의의

이 연구는 고령자 교통범죄에 대한 예방정책 방안 마련을 위한 기초연구로 65세 이상의 고령자를 대상으로 도로교통 관련 인식 및 경험과 교통범죄 발생 양상과 특징을 살펴보면서 정책적 시사점을 제공하고자 하였다. 이 연구는 고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사로 고령자의 인식과 경험을 중심으로 살펴봄에 있어서 몇 가지 한계점을 가지고 있다.

첫 번째, 본 조사는 서울·경기 지역의 운전자를 대상으로 실시한 것으로 전국의 고령자 교통범죄의 실태와 특성으로 일반화하기에는 한계가 있다. 수도권과 비수도권, 도시와 농촌과 같이 지역적 특성에 따라 교통환경의 차이가 있을 수밖에 없기 때문에 향후 전국적인 표본 조사를 통해 고령자 교통범죄 발생 실태에 대한 정확한 이해가 필요할 것이다. 또한 교통범죄의 특성상 조사대상을 운전경험이 있는 경우로 국한시켜 살펴봄에 따라 운전을 하지 않는 고령자의 인식과 경험을 살펴보는데 한계가 있었다.

두 번째, 교통범죄 행위를 이해하기 위해 교통범죄를 도로질서행위와 폭력운전, 음주운전, 교통사고 가해 경험으로 구분하여 살펴봄에 있어서 개념적 구분을 하고는 있지만 실제 법·제도적 구분과 차이를 보이고 있다. 가령, 폭력운전의 경우 도로교통법 상의 난폭운전과 형법상의 보복운전을 하나의 유형으로 살펴보고 있어서 다소 무리가 있을 수 있고 현재 교통사고처리특례법에 의해 형사처벌이 되지 않은 단순 교통사고 경험이 포함되어 있으며 도로질서위반 행위의 경우 과실과 고의성 여부를 판단할 수 없다는 점 등이다.

세 번째, 고령자의 교통범죄 경험에 영향을 주는 이론적 변수 사용에 있어서 관련 연구가 미비한 만큼 경험적 검증이 부족하여 척도의 타당성에 대한 향후 논의가 필요하다. 그리고 고령자 음주운전 발생 가능성에 대한 설명 변수가 다른 교통범죄 발생 가능성에 비해 미흡하여 향후 관련 변수에 대한 고민이 요구된다. 한편, 교통범죄를 이해함에 있어서 연령이라는 변수의 중요성에 대한 논의는 이 연구의 목적이 아니기는 하지만 기본적으로 교통범죄를 이해함에 있어서 연령의 중요성을 보다 분명하게

밝히지 못하였다는 점 역시 한계점으로 보인다. 이에 앞으로 이 연구자료를 활용하여 고령자 교통범죄 발생 특성을 이해하기 위해서는 측정 관련 문제를 포함하여 다양한 접근의 논의가 이루어져야 할 것이다.

네 번째 해외의 고령자 교통범죄에 대한 대응 현황 분석에 있어서 제한적 국가와 정책을 정리함에 따라 보다 다양한 선진국의 예방정책을 이해하기에는 한계가 있을 수 있고 우리나라에 적용을 위해서는 각 국가의 문화 및 제도적 차이 등에 대한 신중한 고려가 필요한 만큼 향후 지속적으로 해외 국가의 대응과 관련 정책에 대해 심층적으로 검토할 필요가 있겠다.

이러한 한계점에도 불구하고 지금까지 고령자의 교통범죄에 대한 경험적 논의가 미비한 상황에서 고령자의 교통범죄 발생 실태와 특성을 파악하고자 하였다. 이 연구의 의미는 크다고 할 수 있다. 특히, 초고령사회로의 빠른 진입이 예상됨에 따라 고령자 증가는 고령자 교통범죄 증가로 이어질 가능성이 높고 개인적 수준에서 뿐 아니라 사회 환경적 요인에서도 고령자는 비고령자와는 다른 상황을 경험할 수밖에 없기 때문에 고령자를 주요 연구대상으로 삼아 교통범죄 발생 실태와 특징을 파악하고자 하는 노력이 절실히 요구되는 상황이기 때문이다. 실제로 이 연구의 공식통계를 통한 분석 결과에서도 나타나듯이 교통범죄에서 고령자가 차지하는 비율이 고령인구와 고령의 운전면허소지자의 증가에 비해 빠르게 증가하고 있고 특히 교통사고처리 특례법위반 범죄는 가파르게 증가하고 있었다. 그리고 고령자의 도로교통법위반 범죄는 감소 추세이기는 하지만 해당 감소폭이 전체 연령에 비해서 낮은 편으로 고령자의 교통범죄 발생에 대한 다양한 논의가 필요한 시점이다. 오늘날 고령자 대상 운전면허 반납제도의 활성화와 제한적 운전면허제도 도입, 고령자를 위한 대체 교통수단 개발 등 고령자의 운전을 통제와 관리가 필요한 영역으로 제한하는 것은 고령자에 대한 사회적 편견을 생산하는 수단으로 자칫 고령자는 우리 사회의 교통안전에 위협하는 잠재적 위험 요인으로 받아들여질 수 있기 때문에 고령자 교통범죄에 대한 제대로 된 이해가 요구된다. 이에 이 연구는 고령자도 안전하게 운전할 수 있는 교통환경 조성, 고령자의 교통범죄에 대한 형사사법 절차 등의 고령 친화적 교통범죄 예방대책 수립을 위한 근본적이고 새로운 대상을 제시하는 기초연구라는 점에서 의의가 있겠다.

앞으로 고령자 교통범죄에 대한 지속적인 범죄학적 관심이 필요하다. 초고령사회로의 진입을 앞둔 우리 사회에서 고령자 범죄에 대한 다양한 논의가 이루어져야 하며 특히 우리의 일상생활과 밀접한 교통범죄 발생에 대한 범죄학적 관점의 연구가 활발히 진행되어야 할 것이다. 또한, 이 연구 결과에서처럼 교통범죄의 세부 유형 간의 관계가 유의미하게 나타난 만큼 음주운전과 같은 특정 교통범죄 유형에 국한하기보다는 다양한 형태의 교통범죄를 총체적으로 이해하려는 노력을 통해 고령자 교통범죄 예방을 위한 정책 마련에 도움이 될 수 있기를 바란다.

〈국내문헌〉

- 강지현, 최수형. (2013). “교통법규 위반행위에 대한 심리적 영향 연구: 서울시 자가운전자를 중심으로”, 『한국범죄심리연구』, 9(2): 5-24.
- 경찰청.(2020). 『2020 범죄통계』.
- 곽대경. (2011), “노인범죄의 원인과 실태 및 해결방안에 대한 연구”, 『한국공안행정학회』, 20(2): 9-36.
- 국토교통부. (2020). 『2019 도로교통량통계연보』.
- 국토교통부. (2021). 『2020 도로교통량통계연보』.
- 국회입법조사처. (2010). “고령사회를 대비한 고령운전자의 교통안전대책”.
- 기광도. (2000). 『교통관련범죄의 비범죄화에 관한 연구』. 형사정책연구원 연구총서, 9-195.
- _____. (2010), “인지된 억제력의 형성과 효과: 음주운전을 중심으로”, 『형사정책』 22(1):127-155.
- 김상원. (2016). 노인범죄의 실태와 원인. 『공공정책연구』, 33(1), 47-69.
- 김순석. (2008). “고령화 사회의 노인교통범죄 추이에 관한 연구”, 『한국범죄심리』, 32(1): 69-92.
- 김종갑. (2020). “미국의 교통범죄처리제도 고찰- 뉴욕주를 중심으로”, 전북대학교 법학연구소 『법학연구』, 62:151-179.
- 김준호·박성훈·박형민·신동준·이성식·장안식·황지태. (2015). 『일탈과 범죄의 사회학』, 다산출판사.
- 대검찰청. (2020). 『2020 범죄분석』.
- 명묘희·송수연·최미선. (2015). 『외국 운전면허 비교분석 연구II-운전자 교육 및 운전자 관리부문』, 도로교통공단 교통과학연구원.
- 명묘희·최미선. (2012). 『외국 운전면허제도 비교분석 연구I』, 도로교통공단 교통과학연구원.

- 박기혁·김태호. (2010). “고령운전자를 위한 운전면허제도 비교연구”, 『교통기술과 정책』, 7(1): 105-112.
- 박미랑·이정민. (2018). 『사회봉사명령 효과성 분석 및 수요자 욕구 충족을 위한 집행모델 연구』, 법무부 연구보고서.
- _____. (2019). “사회봉사명령의 기능에 대한 응답”, 『형사법의 신동향』, 63:152-186.
- 박선진·이순철·김중희·김인석. (2006). “오류와 착오가 고령운전자의 운전행동에 미치는 영향”, 『한국심리학회지: 문화 및 사회문제』, 12(1): 55-79.
- 박선진·이순철·장혜란. (2007). “고령운전자의 운전능력에 대한 자기 평가”, 한국심리학회 학술대회 자료집.
- 박숙완. (2017). “노인교통범죄 추이분석과 대책방안”, 『법학연구』, 25(4): 137-138.
- 박시운·임문희·황성일·김은주·최은석·최경인·이금주·김대진·유현철. (2010). “노인 자동차 운전자들의 운전 실태, 운전 습관 및 안전성”, 『대한재활의학회지』 34(5):570-576
- 박찬걸. (2010). “비범죄화의 유형에 관한 연구” 『저스티스』, 117: 99-133.
- 박철현. (2012). “사회적 무질서, 범죄피해경험, 학교에서의 폭력범죄피해의 두려움”, 『피해자학연구』 20(2), 143-166.
- 박형관. (2020). “노인법원 도입 및 운영방안 연구”, 『형사법의 신동향』, 68:268-301.
- 박형민, 서주연. (2015). 『사회변화에 따른 미래 형사정책 방향 (I): 인구고령화와 형사정책의 변화』, 한국형사·법무정책연구원.
- 백선미·박선희. (2019). 『사회조사 고령자 조사표 개발을 위한 인지적 기법 적용 연구』, 통계개발원 연구보고서
- 성수영, 김상운. (2020). “노인교통사고 실태 및 감소방안에 관한 연구”, 『한국콘텐츠학회논문지』, 20(1): 437-447.
- 오주석·류준범·이월영. (2016). “고령운전자의 자가운전을 결정짓는 주요 영향요인 및 심리사회적 특성 연구”, 『교통연구』, 23(4): 35-48.
- 오주석·이의용·류준범·이월영. (2015). “고령운전자의 주요 교통사고 취약상황 및 인적요인 분석”, 『교통연구』, 22(4): 73
- 원혜욱, 김찬. (2002). “교통범죄 비범죄화와 그 방안으로서의 통고처분제도”, 『형사정책연구』, 13(1):123-148.

- 유진화·최경임. (2013). “고령운전자와 비고령운전자의 사고특성 비교 연구: 사업용자동차를 중심으로”, 「교통기술과 정책」, 10(5):11-25.
- 윤일수·박성호·김지원·조준한·장효석. (2020). 『초고령사회 진입에 대비한 운전 면허 체계개선 등 고령운전자 교통안전대책 수립 연구』, 경찰청 외부용역 보고서
- 이건중·전영실. (1995). 『노인의 범죄 및 범죄피해에 관한 연구』, 형사정책연구원 연구총서, 17-196.
- 이대회·박진수. (2019). “고령운전자인지반응시간에 대한 연구”, 「한국안전학회지」, 34(1):70-75.
- 이미진·이명선. (2014). “고령운전자의 인지된 운전능력과 운전행동 및 사고위험의 관련성”, 「한국위기관리논집」, 10(12): 279-300.
- 이상혁, 정우동, 우용한. (2012). “고령운전자와 비고령운전자의 인적교통사고 심각도 비교분석”, 「한국 ITS, 학회 논문집」, 11(6): 133-144.
- 이순열, 이순철, 박선진. (2006). “운전확신수준의 변화가 연령별 운전행동에 미치는 영향” 「한국심리학회지: 문화 및 사회문제」, 12(3):23-47.
- 이순철. (2005). “고령운전자의 운전행동 연구방향 모색”, 「사회과학연구」, 22(1): 125-143.
- 이순철·김종희·오주석·김인석. (2005). “고령운전자의 교통사고 특성: 고령운전자와 청소년 운전자의 교통사고 비교분석”, 「사회과학연구」, 22(2): 171-192.
- 이영남. (2019). “한국 고령범죄의 추이에 관한 연구”, 「경찰학논총」, 14(4): 331-354.
- 이호원·유성준·허낙원·최은진. (2016). 『고령운전자를 위한 교통운영체계 개선방안 연구』 도로교통공단 교통과학연구원.
- 이효구·김상호. (2008). “뺑소니 사고 대응방안에 관한 연구”, 한국경찰연구 7(1): 33-62.
- 장재민·최재성·김태형. (2017). “주행환경이 고령운전자의 교통사고 심각성에 미치는 영향 분석”, 「교통연구」, 24(1):79-94.
- 전병주. (2015). “고령운전자의 안전의식에 관한 실증적 연구:영업용과 비영업용 운전자 비교를 중심으로”, 「한국콘텐츠학회논문지」, 15(9):223-232.
- 전영실. (2004). 『음주운전 실태에 관한 연구』, 한국형사정책연구원.
_____. (2010). 『음주운전 억제방안 연구』, 한국형사정책연구원.
- 정미경·정민예. (2019). “운전자 연령에 따른 운전능력 분석: 고령운전자 운전능력 평가

- 시스템(Senior Driver Assessment Systems:S-DAS)을 활용하여” 「교통연구」, 26(4):1-14.
- 천가현. (2019). 『고령운전자 운전면허 자진반납 지원제도 이용 의사 분석: 순서형 프로빗 모형을 적용하여』, 고려대학교 석사학위논문.
- 최미경. (2020). “고령운전자 등의 운전면허 관리체계 분석 및 개선방안”, NARS 현안분석 117:1-10.
- 최병호·강지혜·홍승준. (2019). 『교통의학 및 자동차공학을 접목한 고령운전자 친화형 교차로 연구』, 한국교통안전공단.
- 최수형·김경찬·강지현. (2020). 『난폭·보복운전 예방을 위한 실태 조사 연구』, 형사정책연구원 연구총서.
- 최유임·우희순. (2017). “노년기의 심리적 요인이 안전운전 행동에 미치는 영향”, 예술인문사회융합멀티미디어논문지 7(9):443-452
- 한국교통안전공단. (2021). 『2020년 교통문화지수 실태조사』.
- 한상진, 장효석, 조준한, 오주석, 윤일수. (2020). “고령 운전자를 위한 조건부 운전면허 제도 개선방향 연구” 「한국 ITS학회 논문지」. 19(5):29-39.
- 한상진. (2020). “고령자 교통안전 종합계획-매리를 위한 혁신과제”, 고령자 교통안전 종합계획 온라인 공청회 자료.
- 홍다희, 박경아. (2011). 『스마트 모빌리티 기반의 미래 교통서비스 구축방안』. 한국교통연구원 기본연구보고서, 1-244.
- 황창선. (2020). “고령자 안전대책 협의회 소개 및 의의”, 고령자 교통안전 종합계획 온라인 공청회 자료.

〈국외문헌〉

- Akers, Ronald L., La Greca Anthony J., Cochran. John and Sellers, C. (1989). “Social Learning and Alcohol Behavior Among the Elderly.” *Sociological Quarterly*. 30: 625-638.
- Ball, K., Owsley, C., Stalvey, B., Roenker, D.L., Sloane M. E. & Graves, M. (1998). “Driving avoidance and functional impairment in older drivers”, *Accid. Anial. and Review* 30(3): 313-322.
- Barco, P.P & Carr, D. (2020). “Overview of the Driver“, MSD · Manual Professional

- Edition <https://www.msmanuals.com/professional/geriatrics/the-older-driver/overview-of-the-older-driver?query=Overview%20of%20the%20Driver>.
- CARMEL, S., RECHAVI, T. B., & BEN-MOSHE, Y. (2014). "Antecedents of self-regulation in driving among older drivers". *Ageing and Society*, 34(7), 1097-1117.
- Corbett C, Simon F. (1992). "Decisions to Break or Adhere to the Rules of the Road, Viewed from the Rational Choice Perspective.", *British Journal of Criminology*. 32(4): 537-549.
- Corbett, C. (1995). "Road traffic offending and the introduction of speed cameras in England: The first self-report survey," *Accident Analysis & Prevention*, 27:3, 345-354.
- _____. (2001). "Explanations for 'understating' in self-reported speeding behaviour", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4 (2), 133-150.
- _____. (2003). "Car crime", Devon:Willan Publishing.
- _____. (2007). 'Vehicle-related Crime and the Gender Gap' *Psychology, Crime and Law* 13, 245-63.
- _____. (2010). 'Driving offences', in Brookman, F., Maguire, M., Pierpoint, H. and Bennett, T. (eds.) "Handbook on Crime". Cullompton: Willan Publishing. pp. 904-929.
- Cunningham, S. (2008). "Driving Offences Law", *Policy and Practice*, London:Routledge.
- DeMichele, Matthew Lowe, Nathan Payne, Brian. (2014). "A Criminological Approach to Explain Chronic Drunk Driving", *American Journal of Criminal Justice* 39(2): 292-314.
- European Commission. (2015). "Older Drivers", European Commission, Directorate General for Transport.
- Fonda, S. J., Wallace, R.B. & Herzog, A. R. (2001). "Changes in driving patterns and worsening depressive symptoms among older adults". *Journal of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Science*, 56(6): 343-351.

- Gish, J. A., Grenier, A., Vrkljan, B., & Miltenburg, B. V. (2017). "Older people driving a high-tech automobile: Emergent driving routines and new relationships with driving", *Canadian Journal of Communication*, 42(2), 235-252.
- Goddard, Calvin. (1932). "The hit and Run" *Journal of Criminal Law & Criminology* 22(5): 649-650.
- Harrison, A. & Ragland, D. R. (2003). "Consequence of driving reduction or cessation for older adults" *Transportation Research Record*, 1843: 96-104.
- Hopkins, M. & Chivers, S. (2019). "Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision", *Criminology & Criminal Justice* 19(1):45-61.
- Hyslop, B. (2017). "Older people and driving: The need for a welfare perspective." *Asian Bioethics Review*, 9(1-2), 61-71.
- JUNGER, M., & TREMBLAY, R. E. (1999). Self-Control, Accidents, and Crime. *Criminal Justice and Behavior*, 26(4), 485-501.
- Kirsch, B., Birngruber, C. G., & Dettmeyer, R. (2017). Senior driving under the influence: A five-year retrospective study of alcoholized road-users aged 70 and over. *Forensic Science International (Online)*, 277, 10-15.
- Kratcoski, P. C. (2018). "Trends in Types of Crime Committed by the Elderly in the United States", Kratcoski, P.C. & Edelbacher, M.(eds) *Perspective on Elderly Crime and Victimization*, Kent:Springer International publishing pp.5-24.
- Kulikov E. (2011). "The Social and Policy Predictors of Driving Mobility Among Older Adults". *Journal of Aging & Social Policy*. 23(1): 1-18.
- Lane, A., Green, El., Dickerson, A., Davis, E., Rolland, B., & Stohler, J. (2014). "Driver Rehabilitation Programs: Defining Program Models, Services, and Expertise." *Occupational Therapy In Health Care*, 28(2): 177-187.
- Lawton, Manstead, Parker, and Stradling. (2006). "The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations", *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14): 1258-1276.

- Marottoli, R.A., Mendes deLeon, C. F., Glass, T. A., Williams, C.S., Cooney Jr., L.M & Berkman, L.F. (2000). "Consequences of driving cessation: Decreased out of home activity levels". *Journal of Genrontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences*, 55(6): 334-340.
- Miller D. (2011). "Sentencing Elderly Criminal Offenders." *NAELA Journal*. 7(2): 221-248.
- National Highway Traffic Safety Administration(NHTSA, 2017). *Moecial Review Practices for Driver Licensing: Vol 3: Guidelines and Processes in the United States*.
- Ross, R. R., & Antonowicz, D. H. (2004). "Antisocial drivers: Prosocial driver training for prevention and rehabilitation", Charles C Thomas Publisher.
- Snortum, J. R. (1988). "Social Control of the Drinking Driver", edited by Michael D. Laurence, John R. Snortum, and Franklin E. Zimring, the university of chicago press.
- Sugie NF. (2017). When the Elderly Turn to Petty Crime: Increasing Elderly Arrest Rates in an Aging Population. *International Criminal Justice Review*. 27(1): 19-39.
- Wells, H., Savigar, L. (2019). "Keeping uo, and keeping on: Risk, acceleration and the law-abiding driving offender", *Criminology & Criminal justice*, 19(2): 254-270.
- Willams, A.F., & Carsten, O. (1989). "Driver age and crash involvement", *Pubic Health Briefs* 79(3): 326-327.
- Yu, J., & Williford, W. R. (1993). Problem drinking and high-risk driving: an analysis of official and self-reported drinking-driving in New York State. *Addiction*, 88(2), 219-228.
- Zhang J., Lindsay, J., Clarke, K., Robbins, G. & Mao, Y. (2000). "factors affecting the severity of motor vehicle traffic crashes involving elderly drivers in Ontario", *Accident Analysis & Prevention*, 32: 117-125.

〈웹사이트〉

ADED, CDRS vs DRS, <https://www.aded.net/page/230>.

California주 DMV, www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/about/senior/senior_top.

Canadian Association of Occupational Therapists, The National Blueprint for Injury Prevention in Older Drivers,

<https://www.caot.ca/site/pt/resources/nationalblueprintod?nav=sidebar>.

CCJS, “범죄분석-전체범죄-범죄유형별 범죄발생상황-교통범죄-도로교통”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄분석-전체범죄-범죄유형별 범죄발생상황-교통범죄-도로교통”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 구속불구속상황”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 범행시 성별 연령”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 범행시 성별 연령”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 송치의견, 기소·불기소”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 재범종류 및 기간”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-범죄자유형-고령범죄자-고령범죄자 직업”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-전과관련 특성- 재범자 재범종류 및 기간”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-전과관련특성”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.

____. “범죄통계-전과관련특성-범죄자유형-고령범죄자범행시 전과여부 및 횟수”,

<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>,

____. “범죄통계-전과관련특성-범죄자유형-범죄자범행시전과여부 및 횟수·고령범죄자범행시 전과여부 및 횟수”,

- <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.
- ____. “범죄통계-전체-범죄발생, 검거 및 처리-범죄자구속불구속상황(교통범죄 중 교통범죄(계))”, <https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.
- ____. “범죄통계-전체-범죄발생, 검거 및 처리-범죄자송치의견, 기소·불기소”
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.
- ____. “범죄통계-전체-범죄발생”, “검거 및 처리-범죄발생 및 검거현황”, 교통범죄
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>, 재구성.
- ____. “범죄통계-범죄자특성-범죄자 범행시 성별연령”,
<https://www.crimestats.or.kr/portal/stat/easyStatPage.do>.
- e-나라지표, ‘운전면허 소지자 현황’, http://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxMainPrint.do?idx_cd=1617&board_cd=INDX_00.
- _____. ‘자동차 등록 현황’, https://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxSearch.do?idx_cd=1257&stts_cd=125702&freq=Y.
- _____. “2020년 도로연장 자료” https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1206;2020년.
- _____. “국가지표체계”, <http://www.index.go.kr/unify/idx-info.do?idxCd=4259>,
- _____. “자동차등록현황(국토교통부)” http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257.
- _____. “주민등록인구현황”, “운전면허소지자 현황”,
http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1617.
- European Commission (2015). Older Drivers, European Commission, Directorate General for Transport. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/ersosynthesis2015-olderdrivers25_en.pdf
- IIHS-HLDI, License renewal procedures by state, <https://www.iihs.org/topics/older-drivers/license-renewal-laws-table>.
- Iowa주 DMV 웹 사이트, www.iowadot.gov/mvd/ods/olderdrivers.htm.
- KOSIS 국가통계포털, “행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구”,
https://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?parentId=A.1&vwcd=MT_ZTITLE&menuId=M_01_01#content-group,

KOSIS 국가통계포털, “고령인구비율”,

https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1YL20631&vw_cd=MT_GTITLE01&list_id=101&seqNo=&lang_mode=ko&language=ko&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_GTITLE01.

Lane, A., Green, El., Dickerson, A., Davis, E., Rolland, B., & Stohler, J. (2014) “Driver Rehabilitation Programs: Defining Program Models, Services, and Expertise.” *Occupational Therapy In Health Care*, 28(2):177-187.

New Mexico주의 DMV, www.mvd.newmexico.gov/

NHTSA, Key Provisions of State Laws Pertaining to Older Driver Licensing Requirements, https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/keyprovision_solderdrivers.pdf.

OECD. (2001). Ageing and transport - mobility needs and safety issues. OECD, Paris. <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/01Ageing.pdf>

TAAS 교통사고분석시스템, “교통사고(경찰DB)-운전자관련- 가해운전자 연령층별 월별 교통사고” 재구성(연령미상제외), http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_ASA#.

_____. “교통사고(경찰DB)-운전자관련- 가해운전자 연령층별 월별 교통사고” 재구성(연령미상제외), http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_ASA#.

_____. “시군구별 자동차등록대수” 재구성, http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WWEB_KMP_OVT_UAS_ASA.

_____. “지방청별 연령별 성별 운전면허소지자수” 재구성, http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_TSA.

The Association for Driver Rehabilitation Specialists (2016). Spectrum White Paper. https://cdn.ymaws.com/www.aded.net/resource/resmgr/Docs/SpectrumWhitePaper_20160512-.pdf

- 경찰청, 2010-2020년 음주운전 단속건수(연령별), 정보공개포털,
<https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtls/reqstDocDecsnNotie.do>. 정
 보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성.
- _____. 2010-2020년 음주운전 단속건수(연령별), 정보공개포털,
<https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtls/reqstDocDecsnNotie.do>. 정
 보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성.
- _____. “경찰범죄통계2020”, https://www.police.go.kr/www/open/public/e03_2020.jsp 재구성.
- _____. “교통범죄 범죄발생 및 검거현황(전국)”, 『범죄통계』, 통계DB조회,
https://stat.kosis.kr/statHtml_host/statHtml.do?orgId=132&tblId=DT_13204_2011_211&dbUser=NSI_IN_132.
- _____. 2010-2020년 운전면허소지자(1세단위) 통계 정보공개포털,
<https://www.open.go.kr/rqestMlrd/rqestDtls/reqstDocDecsnNotie.do>. 정
 보공개청구신청 정보공개결정 자료 재구성.
- 국가법령정보센터, 도로교통법 제82조 1~7항,
<https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=%EB%8F%84%EB%A1%9C%EA%B5%90%ED%86%B5%EB%B2%95+%EC%A0%9C8%EC%9E%A5%E3%84%B7#J82:0>.
- _____. 도로교통법 제87조,
<https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=%EB%8F%84%EB%A1%9C%EA%B5%90%ED%86%B5%EB%B2%95+%EC%A0%9C8%EC%9E%A5%E3%84%B7#undefined>.
- _____. 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제49조,
<https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=%EB%8F%84%EB%A1%9C%EA%B5%90%ED%86%B5%EB%B2%95+%EC%A0%9C8%EC%9E%A5%E3%84%B7#undefined>.
- 도로교통공단(2020), 『2019년 교통사고 통계분석』,
<http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStaticalReportsList.do?men>

- uId=WEB_KMP_IDA_SRS_TAA,
_____. 『2015~2019년 교통사고 통계분석』, 교통사고분석시스템 통계보고서,
http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStaticReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_TAA.
- _____. (2020), 『2018년 OECD회원국 교통사고 비교[2020년판]』, p.8
http://taas.koroad.or.kr/web/bdm/srs/selectStaticReportsList.do?menuId=WEB_KMP_IDA_SRS_OTC.
- 안전운전통합민원, 적성검사 면허갱신,
<https://www.safedriving.or.kr/guide/larGuide011.do?menuCode=MN-PO-1211>.
- 통계청 보도자료, 2020.9.28., “2020 고령자 통계”,
http://kostat.go.kr/portal/korea/kor_nw/1/1/index.board?bmode=read&aSeq=385322.
- 통계청 인구동향과. “인구고령화속도”, 장래인구 특별추계 전국편(2000년기준, 2005),
<https://kosis.kr/publication/publicationThema.do?pubcode=PJ>,
- 한국교통안전공단, “운수종사자현황_연령별시도별”, 공공데이터포털,
<https://www.data.go.kr/data/15062024/fileData.do>.

〈기사〉

- 조선일보, 2020.1.15. “노인, 어르신, 고령자? 뭐라 불러야 좋을까요”,
https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2020/01/15/2020011500197.html.
- news1, 2021.10.01. “‘개인의 자유는 언제쯤’...12주째 4단계 거리두기에 지친 시민들”,
<https://www.news1.kr/articles/?4449899>.

Abstract



An Exploratory Study on Elderly Traffic Crime

Choi, Soo-Hyeong (KIC, Senior Research Fellow)

Park, Mirang (Hannam university, Professor)

The rapid pace by which today's population is aging has an effect on the pattern of crime occurrence; thus, social concerns regarding elderly crime are rising. In particular, traffic crimes (e.g., traffic accidents) instigated by elderly drivers are new social problems. Since road traffic experiences have long been a part of people's everyday lives, traffic crime occurrences are also closely linked to their daily lives. Despite this tight connection, traffic crimes have not received much attention in the field of criminology until now. Particularly, empirical discussions on elderly traffic crimes are lacking, even though Korean society is on the brink of becoming a super-aged society. There is the need for an empirical study that provides basic data in understanding the patterns of occurrence and characteristics of elderly traffic crimes. Accordingly, this study was conducted as the basic research for finding measures to prevent elderly traffic crimes. The aim was to offer policy implications on this issue by examining perceptions related to road traffic and the experiences of elderly people aged 65 and older and their traffic crime occurrence patterns and characteristics. Major research outcomes are described below.

First, according to basic characteristics related to driving, the elderly study participants drove less frequently than the younger participants, recording both shorter traveling distances and time on a daily average. They also responded less positively to questions on physical functional levels and driving abilities compared to their younger counterparts. Such patterns were even more apparent

in people aged 75 and older. Second, regarding difficulties when driving, compared to their younger counterparts, the elderly responded that they had difficulty when another vehicle suddenly cut in or when changing lanes, driving when the road was slippery from snow or rain, driving at night, and checking traffic signs ahead of them while driving. It was also found that people aged 75 and older experienced than earlier stage elderly people. Third, regarding attitudes toward policies, more elderly than younger people opposed shortening the driver's license renewal period based on age. Positive responses for voluntarily returning one's driver's license to the government were higher for both age groups, but the elderly study participants indicated a higher anticipated age for returning their licenses than their younger counterparts. Fourth, compared to the non-elderly drivers, the elderly drivers showed lower rates for experiencing traffic law violations, such as using cell phones while driving and engaging in violent driving (e.g., aggressive driving and road rage). Such tendencies were even more evident in people aged 75 and older. Fifth, there were no significant differences between the two age groups in experience of drink driving and traffic accidents. Sixth, although factors affecting elderly people's experiences with traffic crimes varied by the types of crimes, household income and the perception of social disorder were common influencing factors across different crimes, except for drink driving. The elderly study participants with higher household income levels were more likely to commit traffic crimes. They cited more frequent circumstances related to social disorder, such as a greater number of drivers who violated traffic laws or those who did not yield or show consideration for others. Seventh, in the case of the elderly population studied, those who had violated traffic laws were much more likely to commit other traffic crimes, such as engaging in violent driving or drink driving compared to their non-elderly counterparts.

The discussion resulting from the findings of this study addresses the need to establish a safe driving and traffic culture that includes following traffic laws, building traffic-engineered road conditions that take the elderly into consideration, improving the educational system regarding the elderly, and

carrying out active discussions on criminal justice policies for elderly traffic crimes. In this study, the current state, characteristics, and related factors of elderly traffic crimes were examined in order to better understand elderly people as drivers in the rapidly approaching super-aged society. It is expected that the study's findings may be used as basic data when preparing policies for the prevention of traffic crimes curated for the elderly driving population.

부록

통계법 제33조(비밀보호)에 의거 본 조사에서 개인의 비밀에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.

면접원 성명		면접원 코드	조사일시	
응답자 성명		응답자 전화번호	() - () - ()		

도로이용 경험 및 인식에 대한 조사

안녕하십니까?

한국형사·법무정책연구원은 범죄현상 및 형사정책과 법무 분야에 관하여 연구하는 정부출연연구기관입니다. 이번에 저희 연구원에서는 운전자의 교통법규에 대한 인식과 도로이용

경험에 대한 조사를 진행하고 있습니다. 본 조사를 통해 수집된 결과는 안전한 교통문화 정립 및 교통범죄 예방을 위한 정책 수립에 유용하게 활용될 예정입니다.

질문에는 정답이 없으며, 응답해 주신 모든 내용은 통계분석을 위해서만 사용됩니다. 특히, 개인정보 및 응답하신 모든 내용은 통계법(제33조, 제34조)에 의해 철저히 익명성이 보장되며 통계 목적 이외에는 절대로 사용되지 않습니다.

바쁘시더라도 잠시만 시간을 내주시면 감사하겠습니다.

2021년 8월

개인정보 제공, 이용 동의서

■ [개인정보 수집, 이용 동의 응답 확인에 필요한 개인정보 수집 동의에 대해 여쭙겠습니다.

- ① 개인정보의 수집·이용목적 - 응답자 확인, 응답 내용 확인, 답례품 수령 여부 확인
- ② 수집하려는 개인정보의 항목 - 이름, 휴대전화 번호
- ③ 개인정보의 보유 및 이용기간 - 조사 종료 후 6개월

※ OO님은 개인정보 제공 동의를 거부할 권리가 있으며, 동의 거부에 따른 불이익은 없습니다. 개인정보 제공에 동의하십니까?

- ① 동의함
- ② 동의하지 않음 조사중단

※ 향후 전화심층면접(50분 내외)에 참여할 의향이 있으십니까?

- ① 의향 있음
- ② 의향 없음

응답자 선정 질문

SQ1. 최근 1년 동안(2020년 7월~2021년 6월) 차량을 직접 운전하신 경험(오토바이 운전은 제외)이 있습니까?

- ① 그렇다
- ② 아니다 조사중단

SQ2. 연령이 어떻게 되십니까? _____ 세

만 18세 미만 조사중단

- ① 18~24세
- ② 25~34세
- ③ 35~44세
- ④ 45~54세
- ⑤ 55~64세
- ⑥ 65~74세
- ⑦ 75세 이상

SQ3. 현재 살고 계신 지역은 어디입니까?

1) 서울 지역

권역	자치구
51) 강북서	① 종로구 ② 중구 ③ 용산구 ④ 서대문구 ⑤ 마포구 ⑥ 은평구
52) 강북동	⑦ 성동구 ⑧ 동대문구 ⑨ 중랑구 ⑩ 광진구 ⑪ 성북구 ⑫ 강북구 ⑬ 도봉구 ⑭ 노원구
53) 강남서	⑮ 강서구 ⑯ 양천구 ⑰ 영등포구 ⑱ 구로구 ⑲ 금천구 ⑳ 관악구 ㉑ 동작구
54) 강남동	㉒ 서초구 ㉓ 강남구 ㉔ 송파구 ㉕ 강동구

2) 경기 지역

권역	시군									
61) 동부	① 성남시	② 남양주시	③ 광주시	④ 하남시	⑤ 구리시	⑥ 양평군	⑦ 여주시	⑧ 가평군		
62) 서부	⑨ 부천시	⑩ 안산시	⑪ 안양시	⑫ 시흥시	⑬ 광명시	⑭ 군포시	⑮ 의왕시	⑯ 과천시		
63) 남부	⑰ 수원시	⑱ 용인시	⑲ 화성시	⑳ 평택시	㉑ 오산시	㉒ 이천시	㉓ 안성시			
64) 북부	㉔ 고양시	㉕ 파주시	㉖ 의정부시	㉗ 김포시	㉘ 양주시	㉙ 포천시	㉚ 동두천시	㉛ 연천군		

SQ4. 성별

① 남성

② 여성

PART A. 운전 상황

※ 다음 질문은 선생님께서 최근 1년 동안(2020년 7월 ~ 2021년 6월) 주로 주행하신 차량을 기준으로 답변해 주시기 바랍니다.
 <보유 차량이 여러 대일 경우 주로 주행하는 차량 1대를 기준으로 말씀해주시기 바랍니다.>

A1. 주로 운전하는 차량의 차종은 무엇입니까?

- ① 승용 ② 소형승합차(15인승 이하) ③ 중대형승합차(버스)
 ④ 화물차 ⑤ 기타(_____)

A2. 실제 운전 경력은 얼마나 되십니까? (약 년)

A3. 평소에 운전을 얼마나 자주 하십니까?

- ① 한달에 1회 이하 ② 한달에 2~4번
 ③ 1주일에 2~3회 ④ 1주일 4회 이상

A4. 하루 평균 운전하시는 거리와 시간은 얼마나 되십니까?

A4-1. 하루 평균 운행 거리 (약 _____ km)

A4-2. 하루 평균 운행 시간 (약 _____ 시간)

A5. 평소 운전의 주요 목적은 무엇입니까?

- ① 출퇴근
- ② 업무나 직업
- ③ 식료품, 생활용품 구입 등
- ④ 병원 검사 및 진료 등 의료생활
- ⑤ 약속 등 여가생활
- ⑥ 기타(_____)

A6. 운전을 하는데 있어서 자신의 신체기능 수준에 대해 어떻게 생각하십니까?

- ① 매우 나쁘다
- ② 나쁜 편이다
- ③ 좋은 편이다
- ④ 매우 좋다

A7. 평소 운전실력이 어느 정도라고 생각하십니까?

- ① 매우 못한다
- ② 못하는 편이다
- ③ 잘하는 편이다
- ④ 매우 잘한다

A8. 평소 운전을 하면서 다음의 상황에서 운전의 어려움을 느끼십니까?

항 목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	그런 편이다	매우 그렇다
1) 주행 중 옆 차로의 차량이 내 앞으로 갑자기 끼어들 때	①	②	③	④
2) 주행 중 앞서 주행하던 차량이 갑자기 멈출 때	①	②	③	④
3) 핸들, 가속 페달 등의 운전 장치 조작할 때	①	②	③	④
4) 차로를 변경할 때	①	②	③	④
5) 눈이나 비 등으로 미끄러운 도로에서 운전할 때	①	②	③	④
6) 교차로를 통과할 때	①	②	③	④
7) 폭이 좁은 이면도로를 주행할 때	①	②	③	④
8) 비보호 좌회전을 해야 할 때	①	②	③	④
9) 야간에 도로를 주행할 때	①	②	③	④
10) 주행 중 전방에 있는 표지판 문자와 내용을 확인해야 할 때 (잘 안보여서 등)	①	②	③	④

A9. 평소 자주 운전하는 도로 환경에 대해 느낀 점을 응답해 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	그런 편이다	매우 그렇다
1) 운전 중 교통사고의 위험성이 높다	①	②	③	④
2) 도로에 사고차량이 많다	①	②	③	④
3) 도로에 운전자간의 다툼이 많다	①	②	③	④
4) 교통법규를 지키지 않는 운전자가 많다	①	②	③	④
5) 양보, 배려 등의 운전예절을 지키지 않는 운전자가 많다	①	②	③	④
6) 도로가 움푹파인 곳이 많다	①	②	③	④
7) 도로표지판, 노면 표시의 시인성이 부족한 곳이 많다	①	②	③	④
8) 도로 공사중인 경우가 많다	①	②	③	④
9) 야간에 도로가 어두운 곳이 많다	①	②	③	④
10) 교차로 등 신호체계가 복잡한 곳이 많다	①	②	③	④

PART B. 일상활동 경험 및 인식

B1. 다음 항목별로 응답해 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	그런 편이다	매우 그렇다
1) 종종 재미삼아 위험한 일을 한다	①	②	③	④
2) 일이 복잡해지면 포기하는 편이다	①	②	③	④
3) 쉽게 화를 낸다	①	②	③	④
4) 머리 쓰는 일보다 몸으로 하는 일을 좋아한다	①	②	③	④
5) 앞으로 일어날 일보다는 지금 일어나는 일에 관심 있다	①	②	③	④
6) 다른 사람에게 불편을 주더라도 나하고 싶은 대로 한다	①	②	③	④

B2. 평소 술은 얼마나 자주 마시는 편입니까?

- ① 전혀 마시지 않는다 ② 한달에 1번 이하
- ③ 한달에 2~4회 ④ 1주일에 2~3회
- ⑤ 1주일에 4회 이상

B3. 다음의 항목에 대해 얼마나 두렵습니까?

항 목	전혀 그렇지 않다	별로 그렇지 않다	약간 그렇다	매우 그렇다
1) 밤에 혼자 집에 있을 때 범죄피해를 당할까봐 두렵다	①	②	③	④
2) 밤에 혼자 동네 골목길을 걸을 때 범죄피해를 당할까봐 두렵다	①	②	③	④
3) 교통사고를 당할까봐 두렵다	①	②	③	④
4) 신호나 지시를 무시하고 질주하는 차량이 내 차 앞으로 갑자기 끼어들까봐 두렵다	①	②	③	④
5) 내 뒤의 차량이 비켜달라고 뒤에 바짝 붙여 경적을 이용해 계속 빵빵거릴까봐 두렵다	①	②	③	④
6) 다른 차량의 운전자가 운전하는 나에게 욕이나 비난을 할까봐 두렵다	①	②	③	④
7) 다른 차량의 운전자가 내 차량 앞에서 고의로 급제동하거나 내 차를 막아 세울까봐 두렵다	①	②	③	④

PART C. 최근 1년간 운전 관련 경험

C1. 지난 1년간(2020년 7월부터 2021년 6월까지) 운전하면서 아래와 같은 사항에 대한 경험이 얼마나 있었습니까? 실제 단속이나 처벌 경험이 아니라 경험 정도에 대해 응답해 주세요.

최근 1년간 운전 경험	한번도 없음	한두 번	가끔씩	자주	매우 자주	
1) 운전 중 휴대전화/DMB 사용	①	②	③	④	⑤	
2) 주정차 금지 구역 주차	①	②	③	④	⑤	
3) 제한속도보다 20km/h 이상의 과속	①	②	③	④	⑤	
4) 신호위반	①	②	③	④	⑤	
5) 적색신호에 속도위반하여 빠르게 통과함	①	②	③	④	⑤	
6) 불필요한 경적을 울려 소음을 지속적으로 발생	①	②	③	④	⑤	
7) 차량들 사이로 지그재그로 운전하면서 급차로 변경	①	②	③	④	⑤	
8) 무면허운전	①	②	③	④	⑤	
9) 술마시고 운전하기	①	②	③	④	⑤	
10) 음주측정거부	①	②	③	④	⑤	
11) 운전 중 다른 차량의 운전자에게 고함 지르거나 욕하기	①	②	③	④	⑤	
12) 다른 차량을 뒤쫓아 가면서 경적이나 상향등 사용	①	②	③	④	⑤	
13) 다른 차량 앞에서 고의로 급제동을 하거나 막아 세움	①	②	③	④	⑤	
14) 운전 중 다른 차량의 운전자가 나에게 고함 지르거나 욕하기	①	②	③	④	⑤	
15) 다른 차량이 나의 차량을 뒤쫓아 오면서 경적이나 상향등 사용	①	②	③	④	⑤	
16) 다른 차량이 나의 차량 앞에서 고의로 급제동을 하거나 막아 세움	①	②	③	④	⑤	
최근 1년간 교통사고 경험	내가 낸 경험			당한 경험		
	없음	있음		없음	있음	
17) 가벼운 접촉사고	①	②	회	①	②	회
18) 인적 피해 없는 대물교통사고	①	②	회	①	②	회
19) 인적 피해 있는 교통사고	①	②	회	①	②	회
			'있음' 응답자는 문C1-1로 이동			

PART D. 교통법규에 대한 인지 및 태도

D1. 다음의 항목에 대해 평소 생각하시는 것과 일치하는 항목에 (V)표시해 주세요.

여기서 교통법규위반이란 신호위반, 속도위반, 난폭운전, 음주운전, 무면허운전 등 법으로 규정된 도로상에서 지켜야 할 운전자 준수 사항을 어기는 행위 모두를 의미합니다.

항 목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	그런 편이다	매우 그렇다
1) 복잡한 도로에서 교통법규 위반은 어쩔 수 없다	①	②	③	④
2) 원활한 교통을 위하여 교통법규 위반은 어쩔 수 없다	①	②	③	④
3) 단속만 피한다면 교통법규는 지키지 않아도 된다	①	②	③	④
4) 운전만 잘 한다면 운전면허가 없어도 괜찮다	①	②	③	④
5) 사람이 다치지 않은 교통사고는 괜찮다	①	②	③	④
6) 자신의 주량보다 조금 마셨다면 운전해도 괜찮다	①	②	③	④
7) 내 주변 사람들은 교통법규는 지키지 않아도 된다고 생각한다	①	②	③	④
8) 내 주변 사람들은 사고가 나지 않으면 음주운전은 위험하지 않다고 생각한다	①	②	③	④
9) 내 주변 사람들은 교통법규 위반은 범죄라고 생각하지 않는다	①	②	③	④
10) 내가 교통법규를 위반하면 확실히 경찰단속에 걸릴 것이다	①	②	③	④
11) 내가 교통법규를 위반하면 무거운 처벌을 받을 것이다	①	②	③	④
12) 경찰의 교통단속에 걸리더라도 금품 등을 주고 빠져나올 수 있다	①	②	③	④
13) 돈과 권력 있는 사람은 경찰의 교통단속에 걸려도 처벌받지 않고 빠져나올 수 있다	①	②	③	④

- ① 반대한다
- ② 찬성한다
- ③ 잘 모르겠다

E4. 현재 65세 운전자 대상 교통안전교육을 신청자에 한해 무료로 실시하고 있습니다. 알고 계십니까?

- ① 모른다 ✖ 문E5로 이동
- ② 알고 있다 ✖ 문E4-1로 이동(65세이상인 경우)

E4-1. 교육을 참여해 보신 적이 있으십니까?

- ① 예 ✖ 문E4-2로 이동
- ② 아니요 ✖ 문E5로 이동

E4-2. 교육 참여 이후 실제로 운전하는데 도움이 되셨습니까?

- ① 전혀 도움이 되지 않았다
- ② 별로 도움이 되지 않았다
- ③ 약간 도움이 되었다
- ④ 많이 도움이 되었다

E5. 65세 이상의 운전자 대상 교통안전교육에 참여하실 생각이 있으십니까?
(현재 65세 미만이라면 향후 교육 참여 가능 연령이 되면 참여하실 생각이 있으십니까?)

- ① 신청하지 않겠다 ✖ 문E5-1로 이동
- ② 신청하겠다 ✖ 문E6으로 이동

E5-1. 교육을 신청하지 않으시겠다고 한 이유는 무엇입니까?

- ① 교육을 받을 필요가 없어서
- ② 교육받으러 가는 것이 번거로워서
- ③ 교육을 받을 시간이 없어서
- ④ 교육의 효과가 없을 것 같아서
- ⑤ 기타(_____)

- ① 신체적, 인지적 기능 약화
- ② 경제적 부담(차량유지보수 비용 등)
- ③ 복잡한 도로와 신호 등 교통환경
- ④ 대신 운전해줄 사람이 있어서
- ⑤ 기타(_____)

E9. 고령운전자의 교통법규위반과 교통사고 예방을 위한 다양한 의견들이 있습니다. 다음의 의견에 대해 어떻게 생각하십니까?

항목	전혀 필요없다	별로 필요없다	다소 필요하다	매우 필요하다
1) 교통법규위반에 대한 단속 및 처벌 강화	①	②	③	④
2) 운전면허 자진 반납 제도의 활성화	①	②	③	④
3) 운전면허제도의 적성검사 및 운전능력 평가기준 강화	①	②	③	④
4) 특정 상황에서만 운전할 수 있는 조건부 운전면허제도 도입	①	②	③	④
5) 고령운전자를 위한 다양한 대체 교통수단 제공	①	②	③	④
6) 고령운전자 맞춤형 교통환경 개선 (표지판 글자크기나 색상, 신호체계 등)	①	②	③	④
7) 안전운전을 위한 자동차 관련 기술개발 (자율 주행 등 스마트운전시스템 개발)	①	②	③	④
8) 교통안전교육 수강 의무화 확대 등 교육 강화	①	②	③	④
9) 고령운전자에 대한 배려 등 교통문화 정립	①	②	③	④
10) 고령운전자의 교통법규위반이나 교통사고에 대해 전담 수사 기관 및 법원 설치	①	②	③	④
11) 고령자의 신체적, 심리적, 사회적 특성을 고려하여 형사처벌을 대체할 수 있는 고령자 보호처분제도 도입	①	②	③	④

DQ5. 다음과 같은 질환이 있으십니까?

- ① 없음
- ② (고혈압, 심근경색, 심부전 등) 심혈관계질환
- ③ (요통 등) 근골격계 질환
- ④ (당뇨병, 갑상선기능항진증 등) 내분비질환
- ⑤ 안과질환
- ⑥ 기타(_____)

DQ6. 월 평균 가구소득은 얼마나 되십니까?

(*세전 기준, 상여금/이자 임대료, 국민연금, 자녀로부터 지원받는 생활비 등을 포함한 월평균 수입)

- ① 100만 원 미만
- ② 100~200만 원 미만
- ③ 200~300만 원 미만
- ④ 300~400만 원 미만
- ⑤ 400~500만 원 미만
- ⑥ 500~600만 원 미만
- ⑦ 600~700만 원 미만
- ⑧ 700만~1,000만 원 미만
- ⑨ 1,000만 원 이상

★ 오랫동안 조사에 협조해 주셔서 감사드립니다 ★

연구총서 21-A-05

고령자의 교통범죄 예방을 위한 실태조사 연구

발행 | 2021년 12월

발행처 | 한국형사·법무정책연구원

발행인 | 하태훈

등록 | 1990. 3. 20. 제21-143호

주소 | 서울특별시 서초구 태봉로 114

전화 | (02)575-5282

홈페이지 | www.kic.re.kr

정가 | 10,000원

인쇄 | 고려씨엔피 02-2277-1508/9

I S B N | 979-11-91565-18-8 93330

• 사전 승인없이 보고서 내용의 무단 전재 및 복제를 금함.