

# 운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가

백 옥 선



입법평가 연구 16-17-①

# 운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가

백옥선

**운전면허 적성검사제도에 대한  
사후적 입법평가**  
**Legislative Evaluation of the  
System of Driver's License  
Aptitude Tests**

연구자 : 백옥선(부연구위원)  
Baek, Ok-Sun

2016. 10. 31.

# 요약문

## I. 배경 및 목적

### □ 입법평가의 필요성 및 목적

- 최근 몇 년간 고령운전자 및 사업용자동차 운전자의 교통사고가 증가하고 있고, 이러한 이유로 운전면허 적성검사제도 전반에 대한 재검토가 필요하다는 인식이 높아지고 있음
- 운전면허 적성검사제도는 국민의 일상생활과 매우 밀접하게 관계되는 중요제도로서 제도의 필요성 및 실효성을 지속적으로 검토하여 법령에 반영하여야 하므로, 2011년 「도로교통법」 개정으로 도입되어 그 틀을 유지하고 있는 현행제도에 대해 사후적 입법평가를 실시하여 재검토해 볼 필요가 있음
  - 운전면허 적성검사제도의 목적은 도로상의 안전을 확보하여 국민의 생명·신체·재산을 보호하는 것이므로, 도로교통상의 환경이 변화하는 경우에는 이러한 목적을 달성하기 위한 수단도 달라질 수 있다는 점에서 현행의 제도의 적합성에 대해 주기적으로 평가하는 것은 필수적이라고 할 수 있음
- 본 연구는 사후적 입법평가를 통해 현행 운전면허 적성검사제도가 제도의 목적을 충분하게 달성하고 있는지, 제도의 문제점을 해결하고 실효성을 확보하기 위해 개편의 필요성은 없는지에 대해 여러 가지 입법평가 방법론을 통해 검토해봄으로써 도로교통상의 안전을 제고하는 데 목적이 있음

## □ 입법평가의 대상

- 「도로교통법」상 운전면허 정기적성검사 및 수시적성검사
  - 「도로교통법」 제87조, 제88조, 제89조, 제90조
  - 「도로교통법 시행령」 제45조, 제54조, 제56조, 제58조
  - 「도로교통법 시행규칙」 제84조, 제86조, 제87조
- 「여객자동차 운수사업법」 및 「화물자동차 운수사업법」상 운전적성정밀검사
  - 「여객자동차 운수사업법」 제24조, 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조
  - 「화물자동차 운수사업법」 제8조, 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조의2

## □ 입법평가의 방법

- 운전면허 적성검사제도와 관련하여 법령 및 검사기준 등에 관한 기초분석 후, 검사제도의 근거조항에 대한 규범 분석, 외국의 규범과의 비교 분석, 국민의 인식을 기반으로 한 사회적 분석을 실시함
  - 그동안의 연구방법론이 주로 외국의 입법례와 국민인식 및 전문가 설문 연구방식으로 이루어졌던 데 반해, 본 연구는 법령 자체에 대한 규범분석 및 헌법적 분석을 기반으로 하고, 외국의 입법례와 국민인식을 함께 활용하여 입법을 평가하는 방식을 취함

- 본 연구에서는 운전면허 적성검사제도에 대한 규범론적 분석(제3장), 비교법적 분석(제4장), 사회학적 분석(제5장)을 종합하여, 제6장에서 전체적인 입법평가를 실시하고 결과를 도출하였음

## II. 주요 내용

- 일반운전자 정기적성검사 및 수시적성검사제도에 대한 입법평가
  - 입법평가 결과 정기적성검사보다는 수시적성검사제도의 개편 필요성이 더 강하게 도출되었으며, 수시적성검사의 경우 법적 근거 자체가 제도의 목적달성에 한계가 있으므로 법체계적 측면에서 볼 때도 개편이 우선적으로 이루어질 필요가 있음
  - 국민들의 인식이나 전문가 의견에서는 정기적성검사와 수시적성검사 모두 개편의 필요성이 강하게 도출되었으나, 정기적성검사의 경우에는 수시적성검사와 적성정밀검사의 개편방안과 연계하여 신중하게 개편여부를 검토할 필요가 있음
- 사업용자동차 운전자 적성 정밀검사제도에 대한 입법평가
  - 사업용자동차 운전자에 대해서는 규범적으로나, 비교법적으로, 그리고 국민의 인식 모두 일반운전자 보다 제도를 강화할 필요성이 있는 영역임에도 불구하고, 현행제도는 입법적으로 미비하므로 개편의 필요가 있음
  - 특히, 사업용자동차 운전자 중에서도 여객자동차를 운전하는 자에 대해서는 더 강하게 규제할 필요가 있다는 점에서, 우선적으로

로 여객자동차 운전자에 대한 자격제도를 강화하는 방향으로 법령상의 근거를 개정할 필요가 있음

□ 고령운전자 적성검사제도에 대한 입법평가

- 고령운전자에 대해 특별히 적성검사를 강화하는 것에 대해 차별문제가 제기되기도 하나, 실제 고령운전자가 가지는 신체적 특성이나, 실제 교통사고 발생률, 사회적으로 미치는 영향을 고려하고, 이에 대한 국민의 인식을 고려할 때 고령운전자에 대한 특별한 적성검사 규제는 정당화될 수 있음
- 특히, 사업용자동차를 운전하는 고령운전자에 대해서는 버스운전자를 제외하고는 일반운전자와 동일한 수준의 적성검사를 적용받을 수 있다는 점을 문제점으로 지적할 수 있고, 이에 대해 개편을 검토할 필요가 있음

□ 구체적인 입법평가결과에 대해서는 본 보고서 제6장 결론 부분의 <입법평가 결과표> 참조

### Ⅲ. 기대 효과

- 현행 도로교통상의 안전을 위한 운전면허 적성검사제도에 관해 관련 법체계 모두를 체계적으로 검토하고, 규범론적 입법평가를 실시하였다는 점에서, 향후 제도개편을 위한 입법추진시 합리적인 개정방안을 도출하는 데 참고할 수 있을 것으로 기대됨

□ 본 보고서에 포함된 운전면허 적성검사제도에 대한 일반인의 인식과 전문가의 의견은 최근의 조사결과라는 점에서 관련 법령 개정을 위한 근거자료로 활용이 가능할 것으로 기대됨

▶▶ 주제어 : 운전면허제도, 적성검사, 적성정밀검사, 도로교통법, 교통안전, 고령운전자, 사업용자동차 운전자

# Abstract

## I . Backgrounds and Purposes

### Need and purpose of legislative evaluation

- In recent years the number of traffic accidents caused by older drivers and commercial drivers have significantly increased. For this reason, there has been an increased awareness for the need to re-evaluate the system for driver's license aptitude tests.
- As the system for driver's license aptitude tests are closely tied to the daily life of citizens, there is a need for this system to be continually reviewed and relevant legislations should be updated accordingly. However, as the latest amendment to the 「Road Traffic Act」 took place in 2011, there is a need the review the current legislation through a legislative evaluation.
- In particular, as the fundamental purpose of the system for driver's license aptitude tests is road-side safety and thus the protection of citizens' life and property, when considering the changing nature of traffic and road-side conditions, there is a need to regularly evaluate the suitability of current system.
- This research through a legislative evaluation, reviews whether the current system for driver's license aptitude tests is achieving its

objectives and whether or not there is a need for reform. Through utilizing various methods of the legislative evaluation, this research aims to provide a system of maintaining and advancing traffic and road-side safety.

Subjects of legislative evaluation

- Regular Aptitude Test and Occasional Aptitude Test for Driver's License based on 「Road Traffic Act」
  - 「Road Traffic Act」 Article 87, 88, 89, 90
  - 「Enforcement Decree of The Road Traffic Act」 Article 45, 54, 56, 58
  - 「Enforcement Rules of The Road Traffic Act」 Article 84, 86, 87
- Detailed Inspection for Driving Aptitude based on 「Passenger Transport Service Act」 and 「Trucking Transport Business Act」
  - 「Passenger Transport Service Act」 Article 24, 「Enforcement Rules of Passenger Transport Service Act」 Article 49
  - 「Trucking Transport Business Act」 Article 8, 「Enforcement Rules of Trucking Transport Business Act」 Article 18-2

Method of legislative evaluation

- Following a general evaluation of the system for driver's license aptitude tests, the review of the overall regulation, a comparative review with other nation's regulations, and a social review based on citizens' perception took place.

- In particular, while previous research methodologies focused on foreign legislation research and citizens' perception surveys, this research includes a legislative review and constitutional review.
- Through using a method which combined the review of the overall regulation(Part 3), a comparative review with other nation's regulations(Part 4), and a social review based on citizens' perception (Part 5), the results of the legislative evaluation(Part 6) could be deduced.

## **II. Major Content**

- Legislative Evaluation of the Regular Aptitude Test and Occasional Aptitude Test for General Drivers
  - Through the legislative evaluation, it has been deduced that there is a greater need for the reform of the Occasional Aptitude Test compared to that of the Regular Aptitude Test. In the case of the Occasional Aptitude Test there are limitations in achieving the purpose of the regulation. Thus, from a legal system point of view priority should be given to its reform.
  - From reviewing citizens' perceptions, it was deduced that there is a strong need for the reform of both Regular Aptitude Test and Occasional Aptitude Test. However, in the case of Regular Aptitude Test, there is a need to prudently review the need for reform by considering correlations with other regular aptitude test systems' reform plans.

Legislative Evaluation of the Detailed Inspection for Driving Aptitude of Commercial Drivers

- In regards to Commercial Drivers, while it can be seen from review of regulatory, comparative, and citizens' perspectives that the need to strengthen the driving aptitude system is greater than the need of general drivers, the existing system is legislatively inadequate and needs reform.
- In particular, of commercial drivers, there is a need for stronger regulations for passenger transportation drivers. Thus, there is the need to prioritize the amendment of strengthening the qualification of passenger drivers based on legal grounds.

Legislative Evaluation of the System for Driving Aptitude of Older Drivers

- While issues of discrimination have been brought up against tightening driving aptitude tests for older drivers, when considering the reality of older drivers including physical characteristics, incident rates of traffic accidents, societal influence, and citizens' perception, differentiated driving aptitude test system for older drivers can be justified.
- In particular, for commercial drivers who are also classified as older drivers, with the exception of bus (passenger transport) drivers, driving aptitude test are the same as those given to general drivers. This can be considered problematic, and thus there is a need to inquire after a reform.

- Refer to <Legislative Evaluation Result Table> of Part 6 Conclusion Section of this paper for detailed results of the legislative evaluation results.

### **III. Expected Effects**

- Existing legislations related to driver's license aptitude test systems for traffic and road-side safety were all systematically reviewed. On the note that regulatory legislative evaluations were carried out, it is expected that this research can be referred to in deducing rational revision methods in the case legislation enforcement for future system reforms.
- As general and expert opinion on the system for driver's license aptitude tests reflect recent perceptions, it can be expected to be useful as reference material.

►► **Key Words** : Driver's license systems, Aptitude tests, Detailed inspection for driving aptitude, Road traffic act, Traffic and road-side safety, Older drivers, Commercial drivers

# 목 차

요 약 문 .....	3
Abstract .....	9
제 1 장 사후적 입법평가 개요 .....	29
제 1 절 사후적 입법평가의 배경 .....	29
I. 사후적 입법평가의 필요성 .....	29
II. 사후적 입법평가의 목적 .....	35
제 2 절 사후적 입법평가의 대상 .....	35
제 3 절 사후적 입법평가방법론의 선택 .....	37
제 2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석 .....	39
제 1 절 운전면허 적성검사 관련 법체계 .....	39
I. 현행 법체계 개관 .....	39
II. 도로교통법상 적성검사 .....	39
III. 개별 사업법상 적성검사 .....	41
1. 「여객자동차 운수사업법」상 적성검사 .....	41
2. 「화물자동차 운수사업법」상 적성검사 .....	44
제 2 절 일반운전자 적성검사 .....	46
I. 일반운전자 적성검사의 법적 근거 .....	46
1. 운전면허의 발급 .....	46

2. 운전면허의 갱신 .....	51
3. 운전면허 적성검사 .....	52
4. 운전면허와 적성검사와의 관계 .....	56
II. 정기적성검사 .....	58
1. 정기적성검사의 의의 .....	58
2. 정기적성검사의 항목 및 기준 .....	60
3. 정기적성검사의 절차 및 방법 .....	65
III. 수시적성검사 .....	66
1. 수시적성검사의 의의 .....	66
2. 수시적성검사의 대상 사유 .....	68
3. 수시적성검사를 위한 정보통보제도 .....	71
4. 수시적성검사의 절차 및 방법 .....	73
제 3 절 사업용자동차 운전자 적성검사 .....	74
I. 사업용자동차 운전자 적성검사의 법적 근거 .....	74
1. 여객자동차 운전자에 대한 적성정밀검사 .....	74
2. 화물자동차 운전자에 대한 적성정밀검사 .....	76
II. 적성정밀검사의 의의 및 유형 .....	77
1. 적성정밀검사의 의의 .....	77
2. 적성정밀검사의 유형 .....	78
3. 적성정밀검사의 법적 성격 .....	80
III. 적성정밀검사의 절차 및 방법 .....	82
1. 적성정밀검사의 항목 및 절차 .....	82
2. 적성정밀검사의 방법 및 측정내용 .....	83

제 3 장 운전면허 적성검사제도에 대한 규범론적 분석 .....	89
제 1 절 규범분석의 의의 및 한계 .....	89
제 2 절 정기적성검사제도에 대한 규범분석 .....	91
I. 면허종별 차등적 제도설정에 대한 규범분석 .....	91
1. 면허구분방식에 대한 규범분석의 필요성 .....	91
2. 규범분석의 기준 및 검토 .....	92
3. 현행 제도의 한계 및 체계부적합의 문제 .....	98
II. 결격사유와 정기적성검사기준에 대한 규범분석 .....	100
1. 결격사유와 적성기준과의 관계 .....	100
2. 결격사유와 적성기준 조항간 체계부적합의 문제 .....	100
III. 고령운전자 특별 규제에 대한 규범분석 .....	101
1. 고령운전자 관련 현황분석 .....	101
2. 고령운전자 차별적 규제의 헌법적 문제 .....	106
3. 고령운전자 정기적성검사 조항의 문제 .....	109
제 3 절 수시적성검사제도에 대한 규범분석 .....	110
I. 수시적성검사 근거조항에 대한 규범분석 .....	110
1. 검사대상자 결정의 성격 및 관련조항의 불명확 문제 .....	110
2. 검사 사유 근거 조항의 법체계적 문제 .....	112
3. 법령 간 충돌 및 법률유보상의 문제 .....	113
II. 대상자 정보통보제도에 대한 규범분석 .....	115
1. 정보통보의 구속력 문제 .....	115
2. 정보통보의 헌법적 문제 .....	116
3. 정보통보의 범주 및 정보보호 조항 미비 문제 .....	117

III. 실효성 확보를 위한 규범분석 .....	118
1. 임시정지제도 도입문제 .....	118
2. 의무적 수시적성검사 신설문제 .....	120
제 4 절 적성정밀검사제도에 대한 법체계 분석 및 규범분석 ...	121
I. 일반운전자와 사업용자동차 운전자의 검사근거를 별도 법률에 규정하는 법체계에 대한 분석 .....	121
1. 법체계 분석의 필요성 .....	121
2. 각 사업법과 「도로교통법」간의 연계조문 .....	122
3. 현행 법체계 분석 결과 .....	123
II. 적성정밀검사의 근거조항에 대한 규범분석 .....	126
1. 사업용자동차 관련 현황분석 .....	126
2. 사업용자동차 운전자 특별 규제에 대한 헌법적 분석 .....	131
3. 사업법상 적성정밀검사 제도의 불충분성 .....	132
III. 실효성 확보를 위한 규범분석 .....	134
제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석 .....	137
제 1 절 독 일 .....	137
I. 운전면허제도 일반 .....	137
II. 운전면허 취득 및 갱신제도 .....	139
III. 운전면허 적성검사제도 .....	141
IV. 고령운전자 등에 관한 특별 제도 .....	158
제 2 절 프랑스 .....	159
I. 운전면허제도 일반 .....	159
II. 운전면허 취득 및 갱신제도 .....	162

III. 운전면허 적성검사제도 .....	164
IV. 고령운전자에 관한 특별 제도 .....	168
제 3 절 영 국 .....	168
I. 운전면허제도 일반 .....	168
II. 운전면허 취득 및 갱신제도 .....	174
III. 운전면허 적성검사제도 .....	175
IV. 고령운전자에 관한 특별 제도 .....	176
제 4 절 일 본 .....	177
I. 운전면허제도 일반 .....	177
II. 운전면허 취득 및 갱신제도 .....	179
III. 운전면허 적성검사제도 .....	180
IV. 고령운전자 등에 관한 특별 제도 .....	182
제 5 절 미 국 .....	185
I. 운전면허제도 일반 .....	185
II. 운전면허 취득 및 갱신제도 .....	188
III. 운전면허 적성검사제도 .....	191
제 6 절 소 결 .....	193
I. 일반운전자 적성검사제도 .....	193
II. 사업용자동차 운전자 적성검사제도 .....	194
III. 고령운전자 적성검사제도 .....	194
제 5 장 운전면허 적성검사제도에 대한 사회학적 분석 .....	197
제 1 절 사회학적 분석의 의의 .....	197

I. 사회학적 분석의 필요성 .....	197
II. 선행 조사 및 분석과의 차별성 .....	199
제 2 절 설문 및 의견조사 설계 및 방법 .....	201
I. 일반인 설문조사 개요 .....	201
1. 조사 설계 .....	201
2. 설문구성항목 .....	202
3. 응답자 구성 .....	204
II. 전문가 의견조사 개요 .....	205
1. 조사 설계 .....	205
2. 설문구성항목 .....	206
3. 응답자 구성 .....	207
제 3 절 일반인 설문 및 전문가 의견조사 결과 .....	208
I. 정기적성검사 .....	208
1. 차등적 검사제도의 적절성에 대한 인식 .....	208
2. 현행 제도에 대한 인식 .....	209
3. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	213
4. 제도개선방안에 대한 인식 .....	216
5. 고령운전자 관련 인식 .....	220
6. 운전자격 부여기준에 대한 인식 .....	225
II. 수시적성검사 .....	227
1. 현행 제도에 대한 인식 .....	227
2. 제도의 개인정보 침해에 대한 인식 .....	228
3. 제도개선방안에 대한 인식 .....	230
III. 적성정밀검사 .....	233

1. 사업용자동차 운전자 적성검사강도에 대한 인식 .....	233
2. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	235
3. 사업용자동차 고령운전자 관련 인식 .....	238
4. 운전자격 부여기준에 대한 인식 .....	240
제 4 절 소 결 .....	242
I. 일반운전자 적성검사제도 .....	242
1. 정기적성검사 .....	242
2. 수시적성검사 .....	246
II. 사업용자동차 운전자 적성검사제도 .....	247
III. 고령운전자 적성검사제도 .....	249
1. 고령운전자 적성검사주기 .....	249
2. 일반인 및 사업용자동차 고령운전자 연령기준 .....	250
제 6 장 사후적 입법평가 결과 및 입법대안제시 .....	253
제 1 절 사후적 입법평가 결과 및 결과표 .....	253
제 2 절 입법평가 결과에 따른 입법대안제시 .....	261
I. 일반운전자 적성검사제도 .....	261
1. 정기적성검사 .....	261
2. 수시적성검사 .....	262
II. 사업용자동차 운전자 적성검사제도 .....	264
III. 고령운전자 적성검사제도 .....	266
참 고 문 헌 .....	269

[부록 1] 일반인 설문조사 .....	275
[부록 1-1] 일반인 설문조사지 .....	277
[부록 1-2] 일반인 의견조사 문항별 결과 분석 .....	296
[부록 2] 전문가 의견조사 .....	365
[부록 2-1] 전문가 설문조사지 .....	367
[부록 2-2] 전문가 의견조사 문항별 결과 분석 .....	387

## 표 목차

<표1> 「도로교통법」상 적성검사제도의 위치 .....	40
<표2> 「여객자동차 운수사업법」상 적성검사제도의 위치 .....	42
<표3> 「화물자동차 운수사업법」상 적성검사제도의 위치 .....	44
<표4> 운전능력을 기준으로 한 운전면허 결격사유(「도로교통법」 제80조제1항) .....	47
<표5> 운전면허시험의 기준 .....	50
<표6> 운전면허 갱신 및 정기적성검사 제도 변천(「도로교통법」) .....	59
<표7> 시력, 시야각 등 시각능력 변천 연혁(「도로교통법 시행령」) .....	60
<표8> 청력기준 변천 연혁(「도로교통법 시행령」) .....	62
<표9> 운전능력에 관한 적성검사기준 변천 연혁(「도로교통법 시행령」) .....	63
<표10> 기타 운전면허 적성기준 변천 연혁(「도로교통법 시행령」) .....	64
<표11> 수시적성검사 제도 변천(「도로교통법」 개정연혁) .....	67
<표12> 수시적성검사 사유 변천 연혁(「도로교통법 시행령」) .....	68
<표13> 통보대상 수시적성검사 대상자의 개인정보 내용(「도로교통법 시행령」[별표4]) .....	72
<표14> 여객자동차 운전업무 종사자격(「여객자동차 운수사업법」 제24조) .....	75
<표15> 화물자동차 운전업무 종사자격(「화물자동차 운수사업법」 제8조) .....	76
<표16> 적성정밀검사의 유형 .....	79
<표17> 적성정밀검사의 검사항목(고시 [별표 1]) .....	82
<표18> 적성정밀검사의 검사방법 및 측정내용(고시 [별표 1] 및 [별표2]) .....	84
<표19> 면허종별 교통사고 현황(2006-2015) .....	93

<표20> 고령자 운전면허 소지자 현황(2005-2015) .....	102
<표21> 고령운전자 교통사고 현황(2006-2015) .....	103
<표22> 법규위반사유별 교통사고 현황(2006-2015) .....	105
<표23> 사업용 차량사고(2007-2015) .....	127
<표24> 차량용도별 교통사고 발생건수 .....	128
<표25> 사업용 차량사고 연령대별(2007-2015) .....	129
<표26> 독일의 운전면허 유형 분류 .....	138
<표27> 독일의 운전적성에 관한 판단기준 .....	143
<표28> 프랑스의 운전면허 유형 분류 .....	161
<표29> 영국의 운전면허 유형 분류 .....	170
<표30> 일본의 운전면허 유형 분류 .....	178
<표31> 임시인지 기능 검사의 대상이 되는 위반 행위 .....	183
<표32> 미국(뉴욕)의 운전면허 유형 분류 .....	190
<표33> 운전면허제도 관련 설문조사 등 선행연구 .....	200
<표34> 일반인 설문조사 실시개요 .....	202
<표35> 전문가 의견조사 실시개요 .....	205
<표36> 면허종별 차등제도 설정의 적절성에 대한 인식 .....	209
<표37> 정기적성검사 항목에 대한 인식 .....	210
<표38> 정기적성검사의 실효성에 대한 인식 .....	211
<표39> 현행 정기적성검사제도에 대한 만족도 .....	212
<표40> 현행 제도의 개선필요성에 대한 인식 .....	214
<표41> 강화필요 응답자의 제도개선 우선항목에 대한 인식 .....	215
<표42> 고령운전자 특별관리 필요성에 대한 인식 .....	220
<표43> 고령운전자 연령기준에 대한 인식 .....	221
<표44> 고령운전자 검사주기에 대한 인식 .....	222
<표45> 고령운전자 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	224

<표46> 연령기준에 따른 규제에 대한 인식(일반) .....	225
<표47> 운전자능력기준에 따른 규제에 대한 인식(일반) .....	226
<표48> 수시적성검사제도의 개선방향에 대한 인식 .....	228
<표49> 정보통보제도의 개인정보 침해에 대한 인식 .....	229
<표50> 사업용자동차 운전자 규제강화 필요성에 대한 인식 .....	234
<표51> 사업용자동차 운전자 자격유지검사에 대한 인식 .....	235
<표52> 자격유지검사 연령별 대상자 확대에 대한 인식 .....	236
<표53> 자격유지검사 주기단축에 대한 인식 .....	237
<표54> 관리강화가 필요한 버스운전자 연령에 대한 인식 .....	238
<표55> 관리강화가 필요한 택시운전자 연령에 대한 인식 .....	239
<표56> 연령기준에 따른 규제에 대한 인식(사업용) .....	240
<표57> 운전자능력기준에 따른 규제에 대한 인식(사업용) .....	241

## 부록 목차

[부록 1] 일반인 설문조사 .....	275
[부록 1-1] 일반인 설문조사지 .....	277
[부록 1-2] 일반인 의견조사 문항별 결과 분석 .....	296
I. 정기적성검사 .....	296
1. 면허종별 차등방식의 적절성에 대한 인식 .....	296
2. 현행 제도에 대한 인식 .....	298
3. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	304
4. 제도개선방안에 대한 인식 .....	308
5. 고령운전자에 대한 인식 .....	316
6. 운전자격 부여기준에 대한 인식 .....	328
II. 수시적성검사 .....	332
1. 현재 제도에 대한 인지정도 .....	332
2. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	334
3. 정보통보제도에 대한 인식 .....	336
4. 제도개선방안에 대한 인식 .....	338
III. 적성 정밀검사 .....	344
1. 사업용 자동차 이용 시 불안감에 대한 인식 .....	344
2. 사업용자동차 운전자 적성검사강도에 대한 인식 .....	348
3. 제도개선방안에 대한 인식 .....	350
4. 사업용자동차 고령운전자에 대한 인식 .....	356
5. 운전자격 부여기준에 대한 인식 .....	360

[부록 2] 전문가 의견조사 .....	365
[부록 2-1] 전문가 설문조사지 .....	367
[부록 2-2] 전문가 의견조사 문항별 결과 분석 .....	387
I. 정기적성검사 .....	387
1. 면허종별 차등방식의 적절성에 대한 인식 .....	387
2. 현행 제도에 대한 인식 .....	389
3. 정기적성검사 항목 관련 개선의견 .....	392
4. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	393
5. 제도개선방안에 대한 인식 .....	396
6. 정기적성검사 제도 관련 개선의견 .....	400
7. 고령운전자에 대한 인식 .....	401
8. 운전자격 부여기준에 대한 인식 .....	409
9. 고령운전자 검사와 관련한 개선의견 .....	411
II. 수시적성검사 .....	412
1. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	412
2. 정보통보제도에 대한 인식 .....	415
3. 제도개선 필요성에 대한 인식 .....	416
4. 수시적성검사 대상자 운전금지제도의 필요성 .....	419
5. 수시적성검사 관련 개선의견 .....	420
III. 적성 정밀검사 .....	421
1. 사업용자동차 운전자 적성검사 강도에 대한 인식 .....	421
2. 사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용에 대한 실효성 평가 .....	423
3. 제도개선방안에 대한 인식 .....	426

4. 사업용자동차 고령운전자에 대한 인식 .....	429
5. 운전자격 부여기준에 대한 인식 .....	431
6. 적성 정밀검사와 관련한 개선 방안 .....	433

## 제 1 장 사후적 입법평가 개요

### 제 1 절 사후적 입법평가의 배경

#### I. 사후적 입법평가의 필요성

최근 발생한 영동고속도로 5중 추돌사고<sup>1)</sup>와 해운대 교통사고<sup>2)</sup>는 그 어느 때보다도 운전면허제도가 충분한 것인가에 대한 사회적 이슈를 불러 일으키고 있다. 운전면허제도가 생긴 이래 정부와 국회는 운전면허 관련 제도들에 대해 현실에 부합하는 제도로의 개편의지를 지속적으로 표명하여 왔으며, 그 결과 운전면허제도는 많은 개정을 거쳐 오늘에 이르고 있다. 도로상의 안전 확보와 원활한 교통 확보를 목적으로 제정된 「도로교통법」의 목적에 비추어 운전면허제도의 정당성이나 필요성에 대해서는 크게 의문이 제기되지는 않는다. 다만, 최근 들어 운전면허제도가 도입 목적을 충분하게 달성할 수 있는 수준으로 운영되고 있는지에 대한 비판적인 시각들이 등장하고 있다. 운전면허제도는 운전면허 관련제도는 국민에게 매우 밀접하고 광범위하게 영향을 미치므로 과거에도 자주 규제개혁대상이 된 바 있다. 그러나 그동안 급격하게 운전면허 소지자 및 차량이 증가하였을 뿐만 아니라, 당분간 이러한 증가세가 지속될 것으로 예상

---

1) 이 사건은 2016년 7월 17일 오후 5시 54분경 영동고속도로 상행선 봉평터널 입구에서 1차로를 운행하던 관광버스 운전자가 졸음운전으로 인해 교통체증으로 정차되어 있던 차량들을 미처 발견하지 못하고 승용차 5대를 잇달아 들이받으면서 발생했다. 이 사고로 4명이 숨지고 37명의 부상자가 발생했다(동아일보 2016.7.18.자 기사, <http://news.donga.com/3/all/20160718/79261180/2>, 2016.10.20. 최종방문).

2) 이 사건은 2016년 7월 31일 오후 5시 16분경 부산시 해운대구 좌동 해운대문화회관 사거리에서 뇌전증 환자였던 50대 남성이 몰던 승용차가 중앙선을 넘어 횡단보도를 건너던 보행자 5명을 친 뒤 차량 6대와 잇따라 추돌한 사고이다. 이 사고로 3명이 숨지고 23명의 부상자가 발생했다(동아일보 2016.8.21.자 기사, <http://news.donga.com/3/all/20160821/79892898/1>, 2016.10.20. 최종방문).

되고 있고,<sup>3)4)</sup> 교통사고의 발생률은 줄어들지 않고 있는 현 상황에서는<sup>5)</sup> 어느 때보다도 운전면허제도에 대해 검토할 필요가 크다고 할 수 있다.

운전면허제도를 크게 면허발급제도와 면허유지를 위한 적성검사제도로 구분할 때, 두 가지 제도 모두 국민의 생명·신체의 안전을 고려하면 엄격하게 실시하는 것이 안전확보나 원활한 교통확보라는 목적달성을 위해

- 3) 2015년 기준 주민등록인구수는 51,529,338명으로 국민의 약 58.8%가 운전면허를 보유하고 있으며, 20세 이상 성인 10명 중 7명 이상이 운전면허를 보유하고 있다. 운전면허 소지자는 향후 더 늘어날 것으로 예상되고 있다(출처: 국가통계포털, [http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=132&tblId=TX\\_13201\\_A000&vw\\_cd=MT\\_ZTITLE&list\\_id=132\\_13201&seqNo=&lang\\_mode=ko&language=kor&obj\\_var\\_id=&itm\\_id=&conn\\_path=E1](http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=132&tblId=TX_13201_A000&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=132_13201&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=E1), 2016.8.22. 최종방문).

구분	총 계(명)	제1종 면허				제2종 면허		
		대 형	보 통	소 형	특 수	보 통	소 형	원 자
'03	22,062,457	1,325,825	11,102,708	37	3,268	9,109,779	7,812	513,028
'04	22,735,053	1,405,017	11,715,778	35	3,267	9,107,720	8,101	495,135
'05	23,497,657	1,497,985	12,474,621	30	3,470	9,030,307	8,619	482,625
'06	24,088,229	1,569,687	13,289,729	26	3,342	8,752,021	8,943	464,481
'07	24,681,40	1,643,468	13,950,803	24	3,332	8,620,142	9,435	454,236
'08	25,268,379	1,723,357	14,517,649	24	3,478	8,561,731	10,157	451,983
'09	25,822,149	1,803,216	15,076,953	21	3,451	8,485,597	10,340	442,571
'10	26,402,364	1,866,443	15,521,417	20	3,324	8,571,612	10,289	429,259
'11	27,251,153	1,923,220	15,973,639	20	3,315	8,927,910	9,688	413,361
'12	28,263,317	1,972,010	16,419,173	19	3,311	9,452,989	9,166	406,649
'13	28,848,040	2,024,228	16,687,957	17	3,288	9,730,627	9,186	392,737
'14	29,544,245	2,081,687	17,022,258	17	3,232	10,050,844	9,264	376,943
'15	30,293,621	2,145,966	17,372,570	15	3,318	10,399,375	9,370	363,007

- 4) 경찰청 국내 차량증가 현황 통계자료를 살펴보면 국내차량은 지속적으로 증가하여 2004년 14,934,092대에서 2015년 20,989,885대로 40.6% 증가하였다. 2004년부터 2015년까지 연도별 차량(이륜자동차 제외) 증가현황은 아래 표와 같다(출처: 사이버 경찰청 사이트(<http://www.police.go.kr/portal/main/contents.do?menuNo=200193>, 2016.08.17. 최종방문).

연 도	차 량	연 도	차 량
2004	14,934,092	2010	17,941,356
2005	15,396,715	2011	18,437,373
2006	15,895,234	2012	18,870,533
2007	16,428,177	2013	19,400,864
2008	16,794,219	2014	20,117,955
2009	17,325,210	2015	20,989,885

- 5) 도로교통공단의 자료에 의하면 2006년부터 2010년까지 교통사고 발생건수는 아래 표와 같다(출처: 도로교통공단, 교통사고분석시스템([http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB\\_KMP\\_STA\\_UAS\\_TAT](http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_STA_UAS_TAT), 2016.08.17. 최종방문).

(단위: 건, 명)

가장 효과적일 수 있을 것이다. 그러나 이는 현실적으로 가능하지도 않을 뿐더러 운전면허의 취득과 유지를 매우 높은 수준으로 설계하는 경우 개인의 자유에 대한 과도한 제한에 해당할 수 있다. 이러한 이유로 그동안 운전면허 발급과 적성검사제도를 구분하되 양 제도가 적절하게 서로 보완할 수 있도록 그 수준을 조정하는 방식으로 제도정비가 이루어져 왔다. 다만 그동안에는 전반적으로 운전면허 발급, 갱신, 이와 관련한 적성검사 제도에 대한 운전면허관련 규제수준 및 강도의 조정에 있어 국민불편을 강조한 결과, 일부제도는 도입목적 달성에 부적합한 수준으로 완화되는 결과가 발생한 측면이 있다는 비판도 있다.<sup>6)</sup>

적성검사제도의 경우 면허의 발급이 아니라 유지를 목적으로 운전능력의 유무를 확인하는 제도라는 성격상 면허발급제도 보다 상대적으로 더 개편 필요성이 강하게 혹은 더 갖게 요청되어 왔다. 과거 적성검사제도의 실효성에 대한 의문을 시작으로 제2종 운전면허 적성검사 폐지, 적성검사 주기완화 등의 개편은 이러한 관점에서 이루어진 것이라고 할 수 있다.

분석지	구 분	2006	2007	2008	2009	2010
발생건수	전체	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878
	1일 평균	585.6	579.9	589.7	635.6	621.6
	인구10만명당	441.9	435.5	440.9	471.7	459.2
	자동차1만대당	109.8	105.8	105.9	111.4	105.8
	1000세대당	11.7	11.3	11.4	12.0	11.4
사망자수	전체	6,327	6,166	5,870	5,838	5,505
	1일 평균	17.3	16.9	16.0	16.0	15.1
	인구10만명당	13.4	12.7	12.0	11.9	11.1
	자동차1만대당	3.2	3.1	2.9	2.8	2.6
	1000세대당	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
부상자수	전체	340,229	335,906	338,962	361,875	352,458
	1일 평균	932.1	920.3	926.4	991.4	965.6
	인구10만명당	703.4	691.2	692.5	735.8	713.3
	자동차1만대당	174.7	167.9	166.3	173.7	164.3
	1000세대당	18.6	18.0	17.8	18.8	17.7

- 6) 2016년 초 경찰청은 국민의 안전을 위해 필요한 부분으로서 운전면허 발급을 위한 시험제도를 강화하는 방향으로의 제도개선을 추진하겠다는 것을 발표한 바 있으나, 현행의 제도는 2010년 즈음 국민불편을 이유로 운전면허제도를 완화하는 방향으로 정책방향이 설정되어 개편된 결과이다.

그러나 최근 들어서는 과거에 폐지된 제2종 운전면허 적성검사제도에 대한 부활이나 적성검사제도 기준 및 절차 강화에 대한 논의 등 다양한 방식의 대안이 필요하다는 의견이 많이 나오고 있다.<sup>7)</sup> 이는 종전에 완화했었던 운전면허 발급에 관한 사항들을 다시 강화하려는 움직임과 전체적으로는 궤를 같이 하는 것으로 볼 수 있다.

이에 덧붙여 사업용자동차 운전자의 적성검사제도에 대해서도 검토의 필요성이 나타나고 있다. 현행 법체계하에서 일반적인 운전면허제도는 「도로교통법」에 따라, 운전을 직업으로 하는 버스, 택시, 화물차 운전자에 대한 적성검사는 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에 따라 이루어지고 있다. 그동안 「도로교통법」상의 적성검사제도와 달리 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사제도에 대해서는 연구는 물론 사회적으로도 논의가 많지 않았던 것이 사실이다. 그러나 도로상의 안전확보와 함께 운전자 보호 등의 목적에서 본다면 사업용자동차 운전자는 위험노출이 잦고, 위험이 발생할 경우 야기할 수 있는 위험의 정도도 훨씬 크다는 점에서 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사제도에 대해서도 함께 검토할 필요가 있다. 뒤에서 언급하겠으나 「도로교통법」이 사업용자동차 운전자에 대해 특별하게 적성검사를 별도로 규정하고 있지는 않기 때문에, 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에서 적성검사제도를 충분히 규율하지 못하는 경우 「도로교통법」, 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에서 추구하는 목적이 충분히 달성되기

---

7) 조선닷컴 기사에서는 “현행 운전면허 갱신 제도 시스템이 지나치게 단순해 운전하기 어려운 사람을 걸러내는 기능이 거의 유명무실하다는 지적이 나온다. 취재 결과 1종 면허 소지자가 받는 정기 적성검사는 신체검사를 포함해 모든 과정이 5분 안팎에 끝나고 있었다. 도로교통법상 2011년 12월 이후 운전면허 소지자는 10년에 한 번씩 면허를 갱신해야 한다. 1종 면허 소지자는 시력검사와 운전 능력을 측정할 수 있는 간단한 신체검사를 받고, 스스로 질환 보유 유무를 적어내면 검사에 통과할 수 있다”고 보도한 바 있다(조선닷컴, 10년 운전할 신체검사가 고작 1분... 2종은 신검 없이 서류로 끝, [http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2016/08/03/2016080300340.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2016/08/03/2016080300340.html), 2016.10.21 최종방문).

어렵다. 그러므로 도로교통상의 안전확보를 위한 적성검사제도에 관한 논의의 하는 경우에는 사업용자동차 운전자가 받아야 하는 적성검사제도까지 함께 검토해야 한다.

최근 무엇보다도 관심이 높아지고 있는 사항이 바로 고령운전자에 대한 적성검사제도이다. 고령운전자 문제는 일반운전자와 사업용자동차 운전자 모두에게 관계되는 문제로서, 최근 그 위험성에 대해 많은 논의가 되고 있다는 점에서 사후적 입법평가를 할 필요성이 있다. 그동안 고령운전자에 대해서는 연령과 운전능력과의 인과관계가 명확하게 밝혀지지 않았으므로 연령에 따른 차별 등의 소지가 있을 수 있다는 우려 때문에 선행 연구에서 적극적으로 검토되지 못하였다. 그러나 최근 이슈가 되고 있는 여러 사건들에서 알 수 있듯이 도로교통상의 안전을 위해서는 고령운전자에 대한 적극적인 고려가 필요하다.<sup>8)9)</sup> 2015년 9월 도로교통공단 브리핑에서 나온 바와 같이, 최근 5년간 고령 운전자사고 빅데이터 분석결과 교통사고 10건 중 1건은 고령운전자가 야기하는 것으로 집계되고 있으며, 최근 국회나 정부에서도 고령운전자 문제에 대한 심각성을 인지하고 있

8) 2016년 5월 10일 인천 남동구의 한 도로에서 손모(73)씨가 운전하던 스포츠유틸리티차량(SUV)이 갑자기 인도로 돌진, 치킨집을 덮쳤다. 이 사고로 초등학교 2명과 치킨집 종업원이 크게 다쳤다. 손씨는 경찰 조사에서 “브레이크를 밟으려다 실수로 가속 페달을 밟았다”며 머리를 숙였다. 인구 노령화가 빠르게 진행되면서 노인 운전자들이 낸 교통사고도 가파르게 증가하고 있다. 고령일수록 인지·운동능력이 떨어지다 보니 자연스러운 현상으로 볼 수도 있지만 그만큼 노인 운전자들의 사고 위험에 대한 정부 차원의 예방책이 허술하다는 뜻이기도 하다. 심지어 치매노인 10명 중 1명이 운전대를 잡고 있다는 설문조사 결과까지 나올 정도다(세계일보 기사, <http://www.segye.com/content/html/2016/05/12/20160512003546.html?OutUrl=naver>, 2016.10.21 최종방문).

9) 고령운전자에 대한 운전면허 적성검사가 유명무실하다는 지적이 2014년에도 언론상으로 문제된 바 있으며(YTN, ‘고령화 시대’ 노인 운전자는 있는데...적성 검사 ‘허술’, [http://www.ytn.co.kr/\\_ln/0103\\_201408272006520105](http://www.ytn.co.kr/_ln/0103_201408272006520105), 2016.10.21 최종방문), 2016년 10월 28일자 뉴스에서도 고령운전자 적성검사제도의 문제점을 지적하고 있기도 하다(일요서울, 도로가 무섭다...‘달리는 시한폭탄’ 방치하는 현실-위험한 고령 운전자...안전 ‘빨간불’, <http://www.ilyoseoul.co.kr/news/articleView.html?idxno=150582>, 2016.10.30 최종방문).

으므로 적성검사제도에 대한 입법평가지 고령자의 특성을 고려한 적성검사제도 설정이 필요한지에 대해 검토할 필요도 있다.

운전면허 소지자의 비율을 고려하면 운전면허제도는 어떠한 제도보다도 제도개편시 국민에게 미치는 영향이 매우 크다. 이러한 점에서 운전면허제도는 단순하게 규제완화의 측면에서 접근할 것이 아니며, 제도가 충분히 도입목적을 달성하고 있는지를 지속적으로 검토하고, 이를 반영하여 정비를 해나갈 필요가 있다. 많은 제도가 그때그때의 현실에 적합하게 개편하는 것이 불가피할 수밖에 없으면서도, 안전이라는 가치를 추구하는 면허제도의 본질과 어느 제도보다도 절대다수의 수범자를 고려하면 제도의 강화와 완화를 반복하는 경우 수범자가 느끼게 될 혼란은 물론, 제도의 목적인 도로교통상의 안전확보에도 위협이 될 수 있다. 그러므로 운전면허 적성검사제도에 대한 재검토가 요구되는 지금 사후적 입법평가를 통해 제도에 대해 신중하게 평가해 볼 필요가 있다.

특히 2011년 「도로교통법」상 적성검사제도가 개정된 이래 아직까지 제도의 개편이 이루어지지 않고 있으나, 최근에 논란이 되었던 사업용자동차 운전자의 운전능력 문제, 뇌전증 환자의 운전능력 문제, 베이비붐 세대의 고령화로 인한 고령운전자 문제 등 여러 가지 문제의 해결필요성이 높아지고 있는 상황에서 운전면허 적성검사제도에 대한 입법평가는 시기적으로도 의미가 있을 것으로 판단된다. 적성검사제도의 여러 가지 문제점이 노정되고 있는 현실에서 적성검사의 대상, 주기, 내용이나 방법에 대해 사후적 입법평가를 실시함으로써, 적성검사제도의 일부강화, 일부완화, 혼합적 개편 또는 완화, 폐지 등 다양한 방식으로 적성검사 관련 개편논의의 기반이 될 수 있는 연구가 필요하다.

## II. 사후적 입법평가의 목적

본 연구는 운전면허 적성검사제도에 대한 입법평가를 통하여 제도가 도입목적을 달성하고 있는지 그 실효성에 대해 평가해보고, 입법적 대안이 요구되는 등 필요한 경우에는 합리적인 제도개선방향을 제시하는 것을 목적으로 한다. 「도로교통법」은 물론, 도로상 운전자의 적성에 관해 규정하고 있는 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」상의 적성검사제도에 대해서까지 사후적 입법평가를 해봄으로써 각각의 법령에 근거한 운전면허 적성검사가 도로상을 운전하는 모든 운전자를 고려할 수 있도록 충분하게 규정되어 있는지, 또한 개별법 간의 적성검사제도가 합리적·유기적으로 상호 보완적으로 운영이 가능하게 규정되어 있는지를 검토하도록 한다. 이를 통하여 현행 운전면허 적성검사제도의 문제점을 해결할 수 있으면서도 현실적으로 가능한 입법대안을 마련하는 것을 사후적 입법평가의 최종적인 목적으로 한다.

### 제 2 절 사후적 입법평가의 대상

본 연구에서 사후적 입법평가의 대상은 운전면허 적성검사제도이다. 운전면허 적성검사제도는 일반적으로는 「도로교통법」에 따라 이루어지고 있으나, 사업용 자동차를 운전하는 자에 대한 특별한 적성검사는 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에서 규정하고 있다. 다만, 사업용자동차를 운전하는 자 역시 운전면허에 관한 일반법인 「도로교통법」상의 적성검사를 받아야 하는 구조이다.

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가를 하고자 하는 경우 「도로교통법」상의 적성검사제도는 물론 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사제도까지 검토하여야만 각각의 제도를 연계하여 전체적으로 합리적인

제1 장 사후적 입법평가 개요

평가를 할 수 있다. 그러므로 입법평가의 대상을 일반운전자에서 더 나아가 사업용자동차 운전자까지 확장할 필요가 있다. 본 연구에서의 사후적 입법평가의 대상에는 「도로교통법」, 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」이 모두 포함된다.

우선적으로 「도로교통법」상으로 적성검사제도는 정기적성검사와 수시적성검사로 나뉜다. 정기적성검사의 경우에는 제1종 운전면허 소지자와 제2종 운전면허 소지자를 구분하여 제1종 면허 소지자를 주된 적용대상으로 하며, 수시적성검사는 운전능력에 영향을 미칠 만한 일정한 사유가 발생하는 경우라면 모든 면허소지자가 적용대상이 된다. 사업용자동차 운전자에 대해서는 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에서 적성 정밀검사제도를 운영하고 있고, 이에 따르면 사업용자동차 운전자로서 해당 법률에 따라 적성검사의 대상이 되는 자가 수범자로 특정된다. 각 제도의 수범자는 중복적으로 적용될 수 있는 여지가 있으므로, 각 제도를 연계하여 전반적인 입법평가의 대상으로 삼을 필요가 있다.

평가대상	제도의 수범자	법적근거
정기적성검사	제1종 면허소지자(전체)	「도로교통법」 제87조, 제90조, 「도로교통법 시행령」 제45조, 제54조
	제2종 면허소지자(70세 이상)	
수시적성검사	전체 면허소지자	「도로교통법」 제88조, 제89조, 제90조, 「도로교통법 시행령」 제45조, 제56조, 제58조, 「도로교통법 시행규칙」 제84조, 제86조, 제87조
정밀적성검사	여객자동차운전자(버스, 택시등)	「여객자동차 운수사업법」 제24조, 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조
정밀적성검사	화물자동차운전자	「화물자동차 운수사업법」 제8조, 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조의2

### 제 3 절 사후적 입법평가방법론의 선택

운전면허 발급제도와 마찬가지로, 적성검사제도의 개선을 위한 논의에서 가장 핵심적인 사항은 적성검사제도의 실효성에 대한 검토, 적성검사제도의 실효성을 확보하기 위한 제도적 방안에 대한 검토, 그리고 적성검사제도를 구축함에 있어 국민이 부담하는 비용과 제도의 도로교통상의 안전 등 면허제도가 달성하고자 하는 목적을 어느 정도로 부합하게 설정하는 것이 타당한지에 대한 검토 등이다. 이와 같은 관점에서 운전면허 적성검사제도에 대해 입법평가를 실시하고자 하는 경우에는 여러 가지 방법론을 활용할 수 있을 것이다.

그동안의 입법평가연구에 따르면 입법평가를 실시함에 있어 어떠한 방법론을 활용하는 것이 적절한지에 대해 다양하게 연구된 바 있고,<sup>10)</sup> 실제 입법평가의 대상이 되는 분야별로 여러 가지 방법론을 활용한 입법평가 연구들이 이루어져 왔다. 본 연구는 운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가를 다루며, 그동안의 교통전문기관 등에서 수행되었던 운전면허 적성검사제도에 관한 선행연구들과는 약간 다른 관점에서 적성검사제도를 평가하고자 한다. 본 연구에서는 적성검사제도의 목적달성도에 대한 평가, 규범적 체계에 대한 평가를 우선적으로 검토한다. 이를 위해 법학 분야에서 주로 활용하는 법령과 판례 등을 고려한 일반적인 규범평가방법론을 활용하였으며, 이를 뒷받침하기 위한 평가방법으로 비교법적 분석도 함께 수행하였다. 다만, 본 연구의 주제인 운전면허 적성검사제도는 국민에게 매우 밀접한 제도로서, 사회적 수용성 혹은 합의에 기반한 고려가 매우 중요한 사항 중의 하나이다. 그러므로 적성검사제도에 대한 입법

10) 박영도, 『입법평가의 이론과 실제』, 한국법제연구원, 2007; 강현철, 『입법평가의 세 부지침에 관한 연구』, 한국법제연구원, 2012.

평가의 방법의 하나로서 전국민을 대상으로 한 일반인 설문과 적성검사 제도와 밀접한 관계가 있는 전문분야에 종사하는 전문가의 의견을 실시함으로써 사회학적 평가방법론을 활용하였다. 본 연구는 다방면의 입법평가 기법을 활용하여 평가함으로써 운전면허의 유지를 위한 현행의 적성 검사제도가 제도적 목적을 달성하기에 적합한지 혹은 제도개선의 필요가 있는지를 객관적·합리적 방법으로 검토하였다.

## 제 2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석

### 제 1 절 운전면허 적성검사 관련 법체계

#### I. 현행 법체계 개관

현행 입법체계에서는 일반운전자와 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사제도가 세 개의 법률에 근거를 두고 있다. 좀 더 구체적으로 보면, 현재 일반운전자에 대한 적성검사를 규정하는 법은 「도로교통법」이고, 이 법에 따라 운전면허 소지자에 대한 일반적인 적성검사가 이루어지고 있다. 그러나 사업용자동차를 운전하려는 자는 일반운전자로서 받아야 하는 적성검사인 정기적성검사와 수시적성검사의 대상이 되는 것과 별개로, 여객자동차를 운전하려는 자는 「여객자동차 운수사업법」에서 규정하는 검사를 받아야 하고, 화물자동차를 운전하려는 자는 「화물자동차 운수사업법」에 별도로 도입되어 있는 적성정밀검사제도에 따른 정밀검사를 받을 의무가 있다.

현행과 같은 체계는 일반운전자와 사업용자동차 운전자에 대해 「도로교통법」과 「여객자동차 운수사업법」(「화물자동차 운수사업법」)상 적성검사제도를 완전히 분리하여 적용하는 것이 아니라, 중첩적으로 적용하는 체계이다. 즉, 모든 운전자는 「도로교통법」상 규정되어 있는 운전면허 적성검사제도의 대상이 되며, 사업용자동차를 운전하려는 자는 「도로교통법」상의 적성검사제도의 대상이 되는 것과는 별개로 다시 개별 사업법상의 적성검사 관련 조항의 적용을 받아야 하는 체계라고 할 수 있다.

#### II. 도로교통법상 적성검사

「도로교통법」은 “도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보”하기 위한 목적으로 제정

된 법률로서, 이러한 목적을 달성하기 위한 여러 가지 사항 중의 하나로 운전면허제도를 두고 있다. 「도로교통법」 제8장은 운전면허에 관한 장으로서 운전면허 발급부터 유지에 관한 사항, 운전면허의 취소에 관한 사항 등을 규정하고 있으며, 이는 「도로교통법」의 목적달성을 위한 중요한 장이라고 할 수 있다.

<표1> 「도로교통법」상 적성검사제도의 위치

현행 「도로교통법」		
제1장 총칙	(생략)	
제2장 보행자의 통행방법		
제3장 차마의 통행방법 등		
제4장 운전자 및 고용주등의 의무		
제5장 고속도로 및 자동차전용도로에 서의 특례		
제6장 도로의 사용		
제7장 교통안전교육		
제8장 운전면허	제80조	운전면허
	제81조	연습운전면허의 효력
	제82조	운전면허의 결격사유
	제83조	운전면허시험 등
	제84조	운전면허시험의 면제
	제84조의2	부정행위자에 대한 조치
	제85조	운전면허증의 발급 등
	제86조	운전면허증의 재발급
	제87조	운전면허증의 갱신과 정기적성검사
	제88조	수시적성검사
	제89조	수시적성검사 관련 개인정보의 통보
	제90조	정신질환 등이 의심되는 사람에 대한 조치
	제91조	임시운전증명서

현행 「도로교통법」		
	제92조	운전면허증 휴대 및 제시 등의 의무
	제93조	운전면허의 취소·정지
	제94조	운전면허 처분에 대한 이의신청
	제95조	운전면허증의 반납
제9장 국제운전면허증	(생략)	
제10장 자동차운전학원		
제11장 도로교통공단		
제12장 보칙		
제13장 벌칙		
제14장 범칙행위처리에 관한 특례		

### Ⅲ. 개별 사업법상 적성검사

「도로교통법」상 적성검사제도와 구분되는 것이 바로 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」상 사업용자동차 운전자의 운전적성을 검사하기 위해 도입되어 있는 운전적성 정밀검사제도이다. 이는 「도로교통법」상 적성검사제도와는 달리 여객자동차 및 화물자동차의 운수사업을 관리하기 위한 방편의 하나인 운수종사자의 자격기준의 충족을 위한 제도중의 하나로 구성되어 있다.

#### 1. 「여객자동차 운수사업법」상 적성검사

「여객자동차 운수사업법」상 적성정밀검사는 별도의 제도로 도입된 것이 아니라, 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격의 하나로 규정된 제도이다. 「여객자동차 운수사업법」 제24조는 운수종사자격을 갖추기 위해서는 일정한 나이, 운전경력, 운전 적성(適性)에 대한 정밀검사에 부합할

것을 요건으로 하고 있다. 한편 「여객자동차 운수사업법」상 운수종사자 자격과 관련하여 「도로교통법」과의 연계를 위해 종사자자격 결격사유의 하나로 종사자자격시험 공고일 전 5년간 「도로교통법」 제44조제1항에 따라 주취운전으로 3회 이상 위반한 사람을 들고 있어 이 경우에는 운전자격 취득을 할 수 없도록 하여, 「도로교통법」과 연계한 자격을 두고 있다. 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조는 운전 적성 정밀검사의 구체적인 검사 유형 및 방식 등에 관해 정하고 있다.

<표2> 「여객자동차 운수사업법」상 적성검사제도의 위치

현행 「여객자동차 운수사업법」		
제1장 총칙		
제2장 여객자동차운송사업	제3조	여객자동차운송사업의 종류
	제4조	면허 등
	제5조	면허 등의 기준
	제5조의2	여객자동차운송사업 수급계획의 수립 등
	제6조	결격사유
	제7조	운송 개시
	제8조	운임·요금의 신고 등
	제9조	운송약관
	제10조	사업계획의 변경
	제11조	공동운수협정
	제12조	명의이용 금지 등
	제13조	사업관리의 위탁
	제14조	사업의 양도·양수 등
	제15조	여객자동차운송사업의 상속
	제16조	여객자동차운송사업의 휴업·폐업
제17조	자동차 표시	

현행 「여객자동차 운수사업법」		
	제18조	우편물 등의 운송
	제19조	사고 시의 조치 등
	제20조	여객자동차운수사업자에 대한 경영서비스평가
	제21조	운송사업자의 준수 사항
	제22조	운수종사자 등의 현황 통보
	제22조의2	운수종사자 관리업무의 전산처리
	제23조	여객자동차운송사업의 개선명령 등
	제24조	여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격
	제24조의2	운전자격증명의 게시 등
	제25조	운수종사자의 교육 등
	제26조	운수종사자의 준수 사항
	제27조	사고기록의 유지관리 등
	제27조의2	여객의 준수 사항
제3장 자동차대여사업	(생략)	
제4장 여객자동차터미널사업		
제4장의2 여객자동차운송가맹사업		
제5장 여객자동차운수사업의 진흥		
제6장 여객자동차 운수사업자단체		
제7장 공제조합		
제8장 공제에 관한 분쟁의 조정		
제9장 보칙		
제10장 벌칙		

## 2. 「화물자동차 운수사업법」상 적성검사

「화물자동차 운수사업법」 제8조도 「여객자동차 운수사업법」과 마찬가지로 운수사업 운전업무에 종사하려는 자의 자격의 하나로 적성정밀검사를 통과하도록 규정하고 있다. 다만, 화물자동차 운수사업법령에서는 정밀검사와 관련한 사항을 구체적으로 규정하고 있는 것이 없다. 그러므로 운수종사자가 되고자 하는 자가 정밀검사를 한 번에 통과하지 못하는 등의 사유가 발생하는 경우에도 운전업무 종사자격증을 줄 수 있는 것인지 등에 대해서는 법령의 문구상으로는 명확하지 않은 측면이 있다.

<표3> 「화물자동차 운수사업법」상 적성검사제도의 위치

현행 「화물자동차 운수사업법」		
제1장 총칙	(생략)	
제2장 화물자동차 운송사업	제3조	화물자동차 운송사업의 허가 등
	제4조	결격사유
	제5조	운임 및 요금 등
	제5조의2	삭제
	제6조	운송약관
	제7조	운송사업자의 책임
	제8조	화물자동차 운수사업의 운전업무 종사자격
	제9조	결격사유
	제10조	화물자동차 운전자 채용 기록의 관리
	제10조의2	화물자동차 운전자의 교통안전 기록·관리
	제11조	운송사업자의 준수사항
제11조의2	운송사업자의 직접운송 의무 등	

현행 「화물자동차 운수사업법」	
	제11조의3      위탁화물의 관리책임
	제12조            운수종사자의 준수사항
	제13조            개선명령
	제14조            업무개시 명령
	제15조            삭제
	제15조의2        삭제
	제16조            화물자동차 운송사업의 양도와 양수 등
	제17조            화물자동차 운송사업의 상속
	제18조            화물자동차 운송사업의 휴업 및 폐업 신고
	제19조            화물자동차 운송사업의 허가취소 등
	제20조            자동차 사용의 정지
	제21조            과징금의 부과
	제22조            청문
	제23조            화물운송 종사자격의 취소
제3장 화물자동차 운송주선사업	(생략)
제4장 화물자동차 운송가맹사업 및 화물정보망	
제5장 적재물배상보험등의 가입 등	
제6장 경영의 합리화	
제7장 사업자단체	
제8장 자가용 화물자동차의 사용	
제9장 보칙	
제10장 벌칙	

## 제 2 절 일반운전자 적성검사

### I. 일반운전자 적성검사의 법적 근거

일반적인 운전면허 적성검사는 광의의 운전면허제도에 포함되는 제도로서 운전면허를 받은 사람을 전제로 하고 있으며, 운전면허 적성검사의 기준 역시 운전면허 발급기준과 유사수준에서 설정되고 있는 등, 운전면허 적성검사는 운전면허제도 전반에 걸쳐 유기적으로 연결되어 있다. 그러므로 운전면허 적성검사제도를 검토하기 위해서는 「도로교통법」상 운전면허 발급과 갱신제도도 함께 분석할 필요가 있다.

#### 1. 운전면허의 발급

##### (1) 운전을 위한 허가

현행 「도로교통법」은 제80조에서 자동차와 원동기장치자전거등(이하 “자동차등”이라 한다)을 운전하기 위해서는 반드시 지방경찰청장의 면허를 받아야 함을 규정하면서,<sup>11)</sup> 운전면허가 없는 상태에서의 운전을 금지하는 일반적 금지조항을 별도로 두고 있다.<sup>12)</sup> 이에 따르면 운전을 하고자 하는 자는 면허 결격사유에 해당하지 않아야 하고, 면허 발급에 필요한 면허기준을 갖추어야만 운전면허를 받을 수 있고, 운전면허 발급이 되어야만 비로소 운전이 가능하다.

---

11) 다만, 「도로교통법」 제80조단서에 따라 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람)가 배기량 125cc 이하의 이륜자동차나, 배기량 50cc 미만의 원동기를 단 차 중 최고속도 시속 20Km 이하로만 운행될 수 있는 차를 운전하는 경우에는 운전면허를 발급받지 않고도 운전할 수 있다.

12) 「도로교통법」 제43조(무면허운전 등의 금지) 누구든지 제80조에 따라 지방경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차등을 운전하여서는 아니 된다.

## (2) 운전면허 결격사유

「도로교통법」은 운전면허를 발급받기 위한 기준과 별도로 운전면허발급을 할 수 없는 제한사유인 결격사유를 제82조에서 규정하고 있다. 동조는 당해 법위반을 이유로 제재처분이나 형의 선고등을 받은 경우에 해당하는 일반적인 사유를 결격사유로 규정하고 있음은 물론(제82조제2항), 운전능력이 없는 것으로 판단이 가능한 사유(제82조제1항)를 주된 결격사유로 분리하여 규정하고 있다. 이에 따를 때 운전능력과 관련되는 결격사유 항목은 아래 표와 같다.

<표4> 운전능력을 기준으로 한 운전면허 결격사유(「도로교통법」 제80조제1항)

결격 사유 유형	비 고
18세 미만인 사람	원동기장치자전거(16세미만)
교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 치매, 정신분열병, 분열형 정동장애(情動障礙), 양극성 정동장애, 재발성 우울장애 등의 정신질환 또는 정신 발육지연, 뇌전증 등으로 정상적 운전을 할 수 없다고 해당 분야 전문의가 인정하는 사람	
듣지 못하는 사람	제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만
앞을 보지 못하는 사람	한쪽 눈만 보지 못하는 사람의 경우에는 제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만 [시행 2016.11.30.]
다리, 머리, 척추, 그 밖의 신체의 장애로 인하여 앉아 있을 수 없는 사람	다만, 신체장애정도에 적합하게 제작·승인된 자동차를 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있는 경우 제외

제2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석

결격 사유 유형	비 고
양쪽 팔의 팔꿈치관절 이상을 잃은 사람이 나 양쪽 팔을 전혀 쓸 수 없는 사람	다만, 본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적인 운전 을 할 수 있는 경우 제외
교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·향정신성의약품 또는 알코올 중독자로서 정상적인 운전을 할 수 없다고 해당 분야 전문의가 인정하는 사람	
19세 미만이거나 자동차 운전경험이 1년 미만인 사람	제1종 대형면허 또는 제1종 특수면허를 받으려는 경우

(3) 운전면허 발급 기준

「도로교통법」 제83조와 동법 시행령 제45조부터 제49조는 운전면허 발  
급을 위한 면허기준을 설정하고 있다. 현행 「도로교통법」은 운전면허제도  
를 운전을 할 수 있는 차량을 기준으로 면허유형을 구분하여 관리하는  
체계로 규율하고 있으므로,<sup>13)</sup> 운전면허 발급기준 역시 각각의 면허별로

13) 이에 따라 「도로교통법 시행규칙」 제53조 관련 [별표 18]에서는 운전할 수 있는 차의  
종류를 정하고 있다.

운전면허		운전할 수 있는 차량(개정 2016. 7. 28)	
종 별	구 분		
제1종	대형면허	1. 승용자동차 2. 승합자동차 3. 화물자동차 4. 긴급자동차 5. 건설기계 가. 덤프트럭, 아스팔트살포 기, 노상안정기 나. 콘크리트믹서트럭, 콘크리 트펌프, 천공기(트럭적재식)	다. 콘크리트믹서트레일러, 아 스팔트콘크리트제생기 라. 도로보수트럭, 3톤 미만 의 지게차 6. 특수자동차[대형건인차, 소 형건인차 및 구난차 제외] 7. 원동기장치자전거

다르게 정하고 있다.

「도로교통법」 제83조 및 동법시행령 제45조부터 제49조까지에 따라 제 1종 보통면허시험과 제2종 보통면허시험의 경우 도로교통공단은 응시자가 도로에서 자동차를 운전할 능력이 있는지를 판단하며, 제1종 보통면허시험과 제2종 보통면허시험을 제외한 운전면허시험의 경우 “자동차등의 운전에 필요한 적성, 자동차등 및 도로교통에 관한 법령에 대한 지식, 자동차등의 관리방법과 안전운전에 필요한 점검요령, 자동차등의 운전에 필요한 기능, 친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능”을 검사하게 된다.

운전면허		운전할 수 있는 차량(개정 2016. 7. 28)		
종 별	구 분			
	보통면허	1. 승용자동차 2. 승차정원 15명 이하의 승합자동차 3. 승차정원 12명 이하의 긴급자동차(승용자동차 및 승합자동차로 한정) 4. 적재중량 12톤 미만의 화물자동차	물자동차 5. 건설기계(도로를 운행하는 3톤 미만 지게차로 한정) 6. 총중량 10톤 미만의 특수자동차(구난차등은 제외) 7. 원동기장치자전거	
	소형면허	1. 3륜화물자동차 2. 3륜승용자동차	3. 원동기장치자전거	
	특수면허	대형 건인차	1. 건인형 특수자동차 2. 제2종 보통면허로 운전할 수 있는 차량	
		소형 건인차	1. 총중량 3.5톤 이하의 건인형 특수자동차 2. 제2종 보통면허로 운전할 수 있는 차량	
		구난차	1. 구난형 특수자동차 2. 제2종보통면허로 운전할 수 있는 차량	
	제2종	보통면허	1. 승용자동차 2. 승차정원 10명 이하의 승합자동차 3. 적재중량 4톤 이하의 화물자동차	자동차 4. 총중량 3.5톤 이하의 특수자동차(구난차등은 제외) 5. 원동기장치자전거
소형면허		1. 이륜자동차(측차부를 포함) 2. 원동기장치자전거		
원동기장치 자전거면허		원동기장치자전거		

<표5> 운전면허시험의 기준

운전면허기준		
1	자동차등의 운전 에 필요한 적성	1. 다음의 시력(교정시력 포함)을 갖출 것 가. 제1종 운전면허: 두 눈을 동시에 뜨고 췌 시력이 0.8 이상이고, 두 눈의 시력이 각각 0.5 이상일 것 나. 제2종 운전면허: 두 눈을 동시에 뜨고 췌 시력이 0.5 이상일 것. 다만, 한쪽 눈을 보지 못하는 사람은 다른 쪽 눈의 시력이 0.6 이상이어야 한다. 2. 붉은색·녹색 및 노란색을 구별할 수 있을 것 3. 55데시벨(보청기를 사용하는 사람 40데시벨)의 소리를 들을 수 있을 것(제1종 운전면허 중 대형면허 또는 특수면허만 적용) 4. 조향장치나 그 밖의 장치를 뜻대로 조작할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상 또는 정신상의 장애가 없을 것. 다만, 보조수단이나 신체장애 정도에 적합하게 제작·승인된 자동차를 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있다고 인정되는 경우 예외
2	자동차등 및 도로교통에 관한 법령에 대한 지식	1. 「도로교통법」 및 「도로교통법」에 따른 명령에 규정된 사항 2. 「교통사고처리 특례법」 및 동법에 따른 명령에 규정된 사항 3. 「자동차관리법」 및 같은 법에 따른 명령에 규정된 사항 중 자동차등의 등록과 검사에 관한 사항 4. 「도로교통법」에 따른 교통안전수칙과 교통안전교육에 관한 지침에 규정된 사항
3	자동차등의 관리방법과 안전운전에 필요한 점검 요령	1. 자동차등의 기본적인 점검 요령 2. 경미한 고장의 분별 3. 유류를 절약할 수 있는 운전방법등을 포함한 운전장치관리방법 4. 「도로교통법」에 따른 교통안전수칙과 교통안전교육에 관한 지침에 규정된 사항
4	자동차등의 운전 에 필요한 기능	1. 운전장치를 조작하는 능력 2. 교통법규에 따라 운전하는 능력 3. 운전 중의 지각 및 판단 능력
5	친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능	1. 도로에서 운전장치를 조작하는 능력 2. 도로에서 교통법규에 따라 운전하는 능력

운전면허시험 기준으로서 자동차등의 운전에는 필요한 적성은 운전면허 적성검사시에도 대부분이 적성검사 실시의 기준이 되므로, 적성기준은 실질적으로 면허발급시와 동일하게 운전을 위한 적성기준을 유지하고 있는지를 판단하기 위한 기준이라고 할 수 있다.

## 2. 운전면허의 갱신

운전면허를 받은 자는 「도로교통법」 제87조에 따라 운전면허를 갱신하여 발급받아야 한다. 운전면허를 갱신하도록 정하고 있다는 것은 발급받은 운전면허에 대한 유효기간을 설정하고 있는 것이므로, 운전면허 갱신 역시 면허발급기관인 지방경찰청장으로부터 받아야 한다. 운전면허를 갱신하지 않은 자는 동법 제160조제2항에 따라 20만원의 과태료 부과대상이 된다. 「도로교통법」 제정당시에는 운전면허 갱신조항을 별도로 두지 않고 모든 면허소지자에게 3년마다 적성검사를 받도록 규정하였으나, 이후 갱신제도와 적성검사제도를 분리하는 개정을 하고, 면허종별로 갱신주기를 조정하는 개정을 거쳐 지금에 이르고 있다.

현행 「도로교통법」 제87조제1항은 제1종 운전면허와 제2종 운전면허를 구분하지 않고, 갱신주기를 10년으로 정하고 있다. 동법 제87조제1항각호에 따르면 “최초의 운전면허증 갱신기간은 운전면허시험에 합격한 날부터 기산하여 10년(운전면허시험 합격일에 65세 이상인 사람은 5년)이 되는 날이 속하는 해의 1월 1일부터 12월 31일까지”, 그 다음부터는 “직전의 운전면허증 갱신일부터 기산하여 매 10년(직전의 운전면허증 갱신일에 65세 이상인 사람은 5년)이 되는 날이 속하는 해의 1월 1일부터 12월 31일까지” 갱신을 하여야 한다.<sup>14)</sup>

14) 「도로교통법」은 정기적성검사주기에 대한 개정을 하면서 부칙조항에서 종전의 규정을 따르도록 경과규정을 두었으므로, 운전면허를 과거에 발급받은 경우에는 10년이 아니라 당시의 규정에 따른 주기마다 적성검사를 받아야 한다.

### 3. 운전면허 적성검사

#### (1) 적성검사의 의의

적성검사는 일반적으로 “특정한 활동에 대하여 얼마만큼 적합한 소질을 가지고 있는가를 측정하는 검사”<sup>15)</sup>로서 다양한 영역에서 활용되고 있고, 그 성격이나 기능도 법적으로는 상이하다.<sup>16)</sup> 운전면허 적성검사는 운전면허 발급 이후 운전면허의 결격사유에 해당하는 사항이 발생할 수 있으므로 여전히 운전을 할 수 있는 신체적·정신적인 능력을 갖추고 있는지를 평가하여 운전면허 결격자를 가리기 위한 검사라고 할 수 있다.

일반적으로 교통사고는 여러 가지 요인에 의해 발생된다고 보고 있으며, 관련 연구에 의하면 “운전자 반응착오(10%), 인지착오(55%), 의사결정착오(30%)로 교통사고에서 운전자에 의한 원인을 95% 이상으로 보는 등”<sup>17)</sup> 대부분의 교통사고의 원인을 운전자에서 찾는 것이 일반적이다. 이러한 의미에서 보면 적성검사는 운전자를 관리하기 위한 제도로서의 성격을 가진다. 적성검사는 “운전에 필요한 신체적·정신적 능력이 부족하면 자칫 교통사고로 연결되어 인적, 물적 피해를 발생시킬 수 있으므로 운전면허를 취득한 후 일정기간이 지나면 운전적성 적합여부를 검사받도록 하고, 합격자에 대해서만 운전면허를 계속 유지할 수 있도록 함으로써 교통사고 발생 위험성을 방지하며, 교통질서유지 및 안전을 도모하기 위한 제도”로 보고 있다.<sup>18)</sup> 「도로교통법」에서는 적성검사를 정기적성검사와

---

15) 네이버 국어사전(<http://krdic.naver.com/detail.nhn?docid=32775300>, 2016.10.28. 최종방문).  
16) 현행법에서 적성검사를 규정하고 있는 조문을 분석해보면 「건설기계관리법」 제26조나 「철도안전법」 제15조에 따른 운전적성검사와 같이 면허발급을 위한 요건으로서의 적성검사, 「고용정책 기본법」 제24조 등 고용 및 직업관련법에서의 직업적성검사 등이 있다.  
17) 박영수, “운전면허시험이 교통안전에 미치는 영향에 관한 연구”, 서울시립대학교 대학원, 2012.8, 48면.  
18) 헌법재판소 2015.2.26., 2012헌바268 결정.

수시적성검사로 구분하고 있고 두 제도 간에도 성격이나 제도운영의 방향이 상이하다. 그러므로 운전면허 적성검사의 법적 성격 등 관련 쟁점에 대해서도 검토할 필요가 있다.

### (2) 면허발급요건으로서의 적성과의 구분

「도로교통법」상 운전면허 적성검사는 제8장의 운전면허 장의 중요부분에 해당하며, 적성검사는 법체계상으로 본다면 「도로교통법」 제87조에 따라 운전면허 발급 이후 갱신을 하기 위해 받아야 하는 검사이다. 「도로교통법」에 따르면 운전면허 발급과정에서 이루어지는 적성검사는 동법 제83조에 따른 운전면허시험의 요건으로서 “자동차등의 운전에 필요한 적성”으로 규정하고 있다. 다만, 「도로교통법」 제87조에 따른 적성검사와 동법 제83조에 따른 적성을 판단하기 위한 시험방법을 「도로교통법 시행령」에서는 동일하게 정하고 있다. 그러므로 실제 운전면허 발급과정에서 이루어지는 적성검사와 면허 발급 이후의 적성검사는 거의 유사하게 이루어지고 있기는 하지만, 제도의 법적근거는 다르다고 할 수 있다.

### (3) 적성검사제도의 법적 성격

운전면허 적성검사를 받지 않은 경우에도 면허갱신을 하지 않은 자와 마찬가지로 「도로교통법」 제160조제2항에 따라 20만원의 과태료 부과 대상이 된다. 그러나 형식적이고 행정적인 목적으로 이루어지는 면허 갱신과는 달리, 적성검사는 합격하지 못하는 경우 면허 갱신이 거부된다. 적성검사제도는 운전면허발급과정에서 검사하였던 운전적합성을 사후적으로 여전히 갖추고 있는지를 확인하는 것으로서, 운전면허의 본질적인 부분에 대한 검사로서의 의미를 가진다.

또한 「도로교통법」 제93조는 일정한 사유발생시 지방경찰청장이 운전면허를 취소하거나 1년 이내의 범위에서 운전면허의 효력을 정지시킬 수

있는 권한을 부여하면서, 적성검사를 받지 않거나 적성검사에 불합격한 경우를 지방경찰청장의 재량 없이 반드시 운전면허를 취소하여야 하는 사유로 정하고 있다.<sup>19)</sup> 면허소지자가 적성검사제도를 통과하지 못하는 경우 운전면허 취소사유에 해당하고 행정청은 반드시 면허를 취소해야 하므로, 적성검사 불합격은 운전면허를 취소하는 효과를 가져온다.

19) 운전면허 취소사유(「도로교통법」 제93조).

운전면허취소 또는 1년 이내 효력정지 사항	반드시 운전면허취소를 해야 하는 사항
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 음주상태에서 자동차등을 운전한 경우</li> <li>• 약물의 영향으로 인하여 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차등을 운전한 경우</li> <li>• 도로에서 공동위험행위를 한 경우</li> <li>• 난폭운전을 한 경우</li> <li>• 교통사고로 사람을 사상한 후 사고발생 조치 또는 신고를 아니한 경우</li> <li>• 운전 중 고의 또는 과실로 교통사고를 일으킨 경우</li> <li>• 운전면허를 받은 사람이 자동차등을 이용하여 살인 또는 강간 등의 범죄행위를 한 경우</li> <li>• 다른 사람의 운전면허시험에 대신 응시한 경우</li> <li>• 운전면허증을 다른 사람에게 빌려주어 운전하게 하거나 다른 사람의 운전면허증을 빌려 사용한 경우</li> <li>• 승차 또는 적재의 방법과 제한을 준수하지 않고 화물자동차를 운전한 경우</li> <li>• 「도로교통법」이나 동법에 따른 명령 또는 처분을 위반한 경우</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 음주운전 또는 음주측정 불응을 2회 이상 위반한 사람이 다시 음주운전을 위반하여 운전면허 정지 사유에 해당된 경우</li> <li>• 음주상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있음에도 불구하고, 경찰공무원의 음주측정에 불응한 경우</li> <li>• 운전면허 결격사유에 해당된 경우</li> <li>• 운전면허 결격사유에 해당하는 자가 운전면허를 받거나 거짓이나 그 밖의 부정한 수단으로 운전면허를 받은 경우 또는 운전면허효력의 정지기간 중 운전면허증 또는 운전면허증을 갈음하는 증명서를 발급받은 사실이 드러난 경우</li> <li>• 정기 및 수시적성검사를 받지 아니하거나 그 적성검사에 불합격한 경우</li> <li>• 다른 사람의 자동차등을 훔치거나 빼앗은 경우</li> <li>• 교통단속 임무를 수행하는 경찰공무원 등 및 시·군공무원을 폭행한 경우</li> <li>• 「자동차관리법」에 따른 미등록 자동차, 임시운행허가를 받지 아니한 자동차(이륜자동차는 제외)를 운전한 경우</li> <li>• 제1종 보통면허 및 제2종 보통면허를 받기 전에 연습운전면허의 취소 사유가 있었던 경우</li> <li>• 다른 법률에 따라 관계 행정기관의 장이 운전면허의 취소처분 또는 정지처분을 요청한 경우</li> <li>• 운전면허를 받은 사람이 자신의 운전면허를 실효(失效)시킬 목적으로 지방경찰청장에게 자진하여 운전면허를 반납하는 경우</li> </ul>

이 때 적성검사 불합격에 대한 판단이 처분인지 여부를 검토할 필요가 있다. 원칙적으로 「도로교통법」의 규율체계와 구조를 고려하면 적성검사의 불합격 그 자체로 면허가 취소되는 것은 아니고, 별도의 취소처분을 필요로 하므로 적어도 법령의 문구를 기준으로 하면 적성검사의 불합격 자체를 처분의 성격으로 이해하기는 어렵다.<sup>20)</sup> 「도로교통법」에 따르면 운전면허 취소 후에 「도로교통법」 제94조에 따라 이의가 있는 자는 이의신청을 할 수 있도록 하고 있고, 취소처분의 사유에 적성검사 불합격이 포함되어 있으므로 적성검사 불합격에 대해 이의가 있는 경우에도 「도로교통법」이 취소처분이 있는 후에 취소처분에 대해 이의제기를 할 수 있도록 하고자 한 취지로 해석할 수도 있다. 물론 「도로교통법」 제94조의 이의신청 조항이 있다고 하더라도 동조제3항에 따라 「행정심판법」상 행정심판이나, 「행정소송법」상 행정소송의 제기에 영향을 미치는 것은 아니다. 「도로교통법」이 취소처분에 대한 행정심판이나 행정소송보다 국민의 권리를 더 신속하게 보호하기 위해 이의신청 조항을 규정하고 있는 것으로 본다면, 적성검사 불합격에 대해 다룰 수 있는 규정을 두지 않고, 취소처분에 대해 규정을 둔 것은 취소처분이 국민에게 영향을 미칠 수 있는 최초의 처분성 있는 행위로 본 것으로도 보인다.

그러나 한편으로는 적성검사 불합격시 「도로교통법」 제93조에 따라 반드시 운전면허가 취소되게 된다는 점에서 행정소송에서의 처분의 범위를 넓게 확대하여 볼 수 있다는 점, 불합격결정 당시 실질적인 운전면허 보유여부에 대한 판단이 포함된다는 점, 그리고 적성검사 불합격과 운전면

20) 서울고법 1990.4.4. 선고 89구3856 판결에 따르면 “운전면허를 받은 자가 기간내에 정기적성검사를 받지 아니하였다 하더라도 곧바로 운전면허의 효력이 상실되는 것은 아니고 이는 단지 운전면허의 취소 또는 정지사유에 불과한 것으로서 이를 이유로 운전면허를 취소하였을 경우에는 도로교통법시행령 제53조, 같은법 시행규칙 제53조 제2항의 규정에 따라 이를 통지하여야하고 이러한 통지가 없는 동안은 운전면허취소의 효력이 생기지 아니하는 것”이다.

허 취소처분 사이에 기간이 길다면 적성검사를 합격하지 못한 운전능력 미보유자가 취소되기 이전까지 운전을 하게 될 수 있다는 점 등을 고려하면 적성검사 불합격 결정 자체를 처분으로 보는 것을 이해하지 못할 것은 아니라고 본다. 과거 판례 역시 마찬가지로의 관점이 반영되어 있다.<sup>21)22)</sup> 이에 대해서는 입법 정책적으로도 더 상세한 논의가 필요하다.

#### 4. 운전면허와 적성검사와의 관계

현행법령을 기준으로 할 때 정기적성검사의 경우 그 항목을 시력, 청력, 신체상·정신상 운전능력으로 설정하고 있으며, 그 내용은 기본적으로 운전면허 발급당시의 요건과 거의 같으므로 정기적성검사의 경우 기존의 운전면허 발급요건을 그대로 갖추고 있는지 여부를 정기적으로 확인하는 성격으로 볼 수 있다. 또한 운전면허 발급요건과 적성검사 기준 중 “정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상 또는 정신상의 장애가 없을 것”과 관련된 판단범위가 매우 광범위하기는 하나, 현재 그 판단 방식을 법령에 따라 서류로 실시하고 있다. 그러므로 현행제도는 적성검사를 운전면허발급요건과 마찬가지로 어느 정도 확정적으로 판단이 가능한 방식으로 설정하고 있다. 다만, 수시적성검사의 경우에는 특별히 검사 항목이 정해지지 않고, 정밀감정인의 감정에 의하도록 하고 있다는 점에

---

21) 그러나 헌법재판소는 장애인운동능력측정검사불합격처분취소와 관련하여 본안판단여부를 판단하면서, “운전적성판정을 위하여 장애인에 대하여 실시하는 운동능력측정검사에서의 불합격처분은 그 자체가 청구인에게 직접 법률상의 불이익을 초래하는 행위로서 행정처분에 해당하여 그 취소를 구하는 행정소송을 제기하는 것이 가능하다”는 판시를 한 바 있으나, 반대의견에서는 “불합격처분이 법원에 의하여 행정소송의 대상인 행정처분으로 판례가 확립된다면 그 때에는 각하하여도 문제가 없을 것이지만 이 사건의 경우는 위 처분이 행정처분인지의 여부가 확실 및 판례상 확립된 상황이 아니고... (중략) 이 사건의 경우에는 보충성의 예외로 보아 본안판단을 하여야 할 것이다”는 의견이 있었다(헌재 2005.3.31., 2003헌마746).

22) 적성검사 불합격을 처분으로 본 행정심판 사례는 [경찰청 200104748, 2001.7.9., 원주 운전면허시험장] 참조.

서 좀 더 개인의 운전능력 등에 초점을 맞춰 주관적으로 이루어지는 것으로 볼 수 있다.

「도로교통법」상의 운전면허는 도로교통상의 안전 및 교통질서 확보목적으로 면허의 결격사유에 해당하지 않으면서 운전면허시험의 통과 등 일정한 자격요건을 갖춘 자에게만 운전을 허용하는 것으로서 전형적인 강학상 허가의 성격을 가지는 것으로 논의한다. 그렇다면 운전면허 발급 이후 이루어지는 정기 및 수시적성검사의 법적 성격을 어떻게 이해할 것인지가 문제된다. 이와 관련하여 적성검사를 통해 운전면허 발급당시의 면허발급요건을 여전히 충족하고 있는지 여부를 판단할 때, 면허발급당시와 동일한 방법으로 확인하는 것인지, 아니면 새로운 검사방법을 동원하여 운전능력이 있는지 여부를 판단하는 것인지도 중요하다. 이와 같은 논의는 적성검사제도를 설계할 때, 운전면허제도와 연계하여 적성검사제도에 어떠한 기능을 하도록 부여할지 여부를 정할 수 있기 때문이다. 면허발급 당시의 기준을 상회하거나 더 엄격하게 적성검사를 실시할 수 있는가에 대한 문제 역시 이와 연계된다.

생각건대 적성검사제도는 그 목적자체가 운전능력이 부족한 사람을 걸러내기 위한 목적으로 도입되는 것이고, 면허발급 이후 운전자의 여러 가지 변화로부터 허가의 지속여부를 결정하기 위한 확인을 위한 제도이다. 또한 현행 법체계상 적성검사는 운전면허 발급부터 취소까지 연결되어 있기 때문에, 적성검사제도를 운전면허제도와 별개로 보는 것은 적합하지 않다. 그러므로 적성검사의 기준을 면허발급 당시보다 높게 설정하는 것은 적합하지 않고, 다만, 운전면허의 발급의 가장 중요한 요건인 운전능력에 대한 판단을 어떠한 수단과 방법으로 할 것인가, 면허발급 이후 시간경과에 따라 운전능력의 변화를 판단하기 위한 기타 방법을 활용하는 것은 가능하다고 해석하여야 한다.

## II. 정기적성검사

### 1. 정기적성검사의 의의

「도로교통법」 제87조는 운전면허 갱신과 별도로 일정한 자에 대해서는 도로교통공단이 실시하는 정기(定期) 적성검사(適性檢査)를 받도록 규정하고 있다. 현행법에 따르면 정기적성검사를 받아야 하는 주된 대상은 제1종 운전면허를 받은 사람이며, 제2종 운전면허를 받은 사람의 경우에는 운전면허 갱신기간에 70세 이상이면 적성검사를 받아야 한다. 제2종 운전면허 소지자의 경우 1999년 「도로교통법」 개정 이후 정기적성검사의 대상에서 배제되었다가, 제2종 운전면허 소지자라도 고령운전자는 특별한 고려가 필요하다는 논의에 따라 2011년 「도로교통법」 개정을 통하여 70세 이상의 제2종 운전면허소지자에 대해서는 특별히 정기적성검사를 받도록 하는 방향으로 개정된 바 있다.

정기적성검사는 그동안 「도로교통법」상 운전면허 갱신제도와 연계 하에서 그 대상이나 주기가 조정되어 왔다. 「도로교통법」 제87조제1항에 따라 제1종 면허소지자는 10년마다, 운전면허시험 합격일에 65세인 사람은 5년마다 적성검사를 받아야 하며, 제2종 면허소지자는 면허갱신일에 70세 이상인 경우 5년마다 정기적성검사를 받아야 한다. 대체로 정기적성검사의 대상이나 주기에 관해서는 교통사고 감소추세에 따라 국민의 편의를 위한 목적으로 법제정당시에 비해 점차 완화하는 방향으로 제도 개선이 이루어져 왔다.<sup>23)24)</sup>

---

23) 「도로교통법」(2016.5.29. 일부개정, 2016.11.30.시행)에서는 한쪽 눈만 보지 못하는 사람에 대해 제1종의 대형면허·특수면허를 제외한 운전면허를 취득할 수 있도록 운전면허의 결격범위를 완화하고, 이 경우 적성검사주기를 3년으로 단축하여 시각장애인의 기본권을 보장하기 위한 개정을 하였다.

24) 종전에는 정기적성검사의 실효성이 없으므로 폐지검토에 대한 의견을 입법평가 한

&lt;표6&gt; 운전면허 갱신 및 정기적성검사 제도 변천(「도로교통법」)

	갱 신		적성검사		개편이유
	제1종	제2종	제1종	제2종	
1961.12.31 제정	-		모든 운전자 3년마다		- 도로에서 발생하는 모든 교통상의 위해방지, 교통안전 확보를 위해 매 3년마다 주소지관할 도지사 또는 서울특별시장의 적성검사 수검
1981.12.31 일부개정	-		3년 마다	5년 마다	- 색맹 및 신체장애자의 사회생활 제약해소 목적, 특수경우를 제외하고 면허를 받을 수 있도록 함 - 제2종(非營業用)운전면허를 받은자의 정기적성검사기간 연장
1995.1.5 일부개정	-		모든 운전자 5년마다		- 운전면허 취득요건을 강화하는 방향으로 면허시험제도 정비, 적성검사에 따른 국민 불편 감소를 위한 정기적성검사 기간 연장
1999.1.29 일부개정	7년마다 (65세 이상 5년)		7년 마다 (65세 이상 5년)	제외	- 국민불편 도로교통 관련 각종규제 등 정비(제2종 면허소지자 정기적성검사 면제) - 안전운행 장애사유발생시 수시 적성검사를 받도록 개선
2001.1.26 일부개정	7년 마다 (65세 이상 5년)	9년 마다 갱신	7년 마다 (65세 이상 5년)	제외	- 국민의 편의도모(제2종 운전면허증 갱신기간연장) - 갱신기간 내 면허증 미갱신시 범칙금에서 과태료부과로 전환
2011.6.8 일부개정	10년마다 (운전면허시험 합격일에 65세 이상 5년)		갱신 기간 (10년) 마다	갱신시 70세 이상 5년 마다	- 국민불편 최소화를 위한 갱신주기 연장 - 고령운전자 안전운전능력 검증을 강화를 위한 제2종 면허소지 고령자에 대한 적성검사제도 부활

연구도 있다. 한상우, “운전면허 정기적성검사 규정에 대한 입법평가”, 한국법제연구원 이슈페이퍼, 2009.7 참조.

## 2. 정기적성검사의 항목 및 기준

정기적성검사는 「도로교통법」 제87조 및 동법 시행령 제45조에서 정하는 자동차등의 운전에 필요한 적성기준에 부합하는지를 판단하게 되며, 정기적성검사의 검사항목은 시력, 청력, 신체상·정신상 능력으로 구분된다. 도로교통법령상 정기적성검사의 항목과 기준은 지속적으로 변화되어 왔다. 「도로교통법 시행령」은 제45조에서 적성기준을 크게 시각, 청각, 운전능력으로 구분하고 있으므로, 각 항목별로 법령상 적성기준의 변천연혁을 살펴볼 필요가 있다.

적성검사시의 시각요건과 관련해서는 아래 표와 같이 시력의 기준 자체는 현재와 과거의 규정이 크게 차이가 없으나, 과거에는 시야각에 관한 기준과 원근기준을 두었다가 삭제하기도 하였고, 원근기준에 관한 규정을 두었다가 삭제하기도 하였다는 점이 특징이다.

<표7> 시력, 시야각 등 시각능력 변천 연혁(「도로교통법 시행령」)

	시 력		시야각	색 약	원근기준
제 정	제1종 제2종	양안시력(교정시력을 포함) 은 0.8, 1안시력은 0.5이상	-	-	-
1965.3.10. 일부 개정	상동	상동	85도 이상	-	5미터거리 오차 2.5센티 미터이내
1973.11.5. 일부개정	제1종 제2종	양안중 1안의 시력은 0.8 이상, 다른 1안의 시력은 0.5이상(교정시력 포함)	상동	색약자로 단색분별 명확할 것	상동

	시 력		시야각	색 약	원근기준
	제1종	제2종			
1982.6.21. 일부개정	제1종	두 눈을 동시에 뜨고 췌시력이 0.8이상, 양쪽 눈의 시력이 각각 0.5이상	150도 이상	적·녹·황색 색채식별 가능	삭제
	제2종	두 눈을 동시에 뜨고 췌시력이 0.7이상, 양쪽 눈의 시력이 각각 0.3이상			
1984.1.10. 일부개정	제1종	상동	삭제	상동	-
	제2종	상동. 단서신설(한쪽 눈시력이 0.3에 미달되거나 실명된 자는 다른 쪽 눈 시력이 0.7이상, 시야가 150도 이상)	2종만 단서로, 시야규정 존치		
2009.11.23. 일부개정	제1종	상동	-	상동	-
	제2종	두 눈을 동시에 뜨고 췌시력이 0.5 이상(다만, 한쪽 눈을 보지 못하는 사람은 다른 쪽 눈의 시력이 0.6 이상)	시야각 규정 삭제		
현 행	제1종	상동 다만, 법 제82조제1항제3호 및 제87조제1항제1호 개정에 따라 시행령 개정 예정(2016.11.30. 법시행이후)	-	상동	-
	제2종	상동	-		

청각능력에 대해서는 청력만을 기준으로 삼고 있으며, 제정당시 법령에서 정하는 기준과 거의 유사하게 유지하고 있다. 다만, 청력기준의 경우에는 보청기 사용 후 청력기준에 부합하면 되도록 하고, 제1종 운전면허에만 적용(이후 제1종 면허 중에서도 대형면허·특수면허에만 적용)하도

록 하였으며, 2013년 개정시에는 청력기준을 취득시에만 적용하도록 단서를 신설하는 등 국민에게 면허취득을 용이하게 하는 방식으로 개정되어 왔다.

<표8> 청력기준 변천 연혁(「도로교통법 시행령」)

	청 력
제 정	10미터의 거리에서 90혼의 소리가 들릴 것
1982.6.21. 일부개정	상동(제2종 운전면허의 경우에는 보청기를 사용한 청력을 포함한다는 단서 신설)
1995.7.1. 일부개정	청력기준 신설, 제1종 운전면허에만 한정 55데시벨의 소리를 들을 수 있을 것. 다만, 보청기를 사용하는 사람은 40 데시벨의 소리를 들을 수 있어야 하고 언어분별력이 80퍼센트 이상이어야 한다.
2006.5.30. 전부개정	언어분별력 80퍼센트 이상 단서 삭제
2010.12.31. 일부개정	청력기준의 대상을 제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허에 한정하는 개정
2013.6.28. 일부개정	청력기준의 경우 취득시에만 적용하도록 단서 신설
현 행	상동

운전능력에 관해서는 초기에는 운동신경반응만을 검사기준으로 하였고, 이후 1973년 개정부터 ‘정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상의 장애가 없을 것’이라는 내용이 적성검사기준으로 포함되었다. 다만, 1982년 개정 시에는 보조수단을 활용하여 운전을 할 수 있는 경우에는 제2종 면허를 줄 수 있도록 하고, 1994년에는 동일한 상황에서 제1종 면허도 받을 수 있도록 적성검사 기준이 개정되었다.

&lt;표9&gt; 운전능력에 관한 적성검사기준 변천 연혁(「도로교통법 시행령」)

	운전능력 일반	운동신경반응	기 타
제 정	-	-	-
1965.3.10. 일부 개정	-	운동신경반응은 100분의 50초 이 내일 것	-
1973.11.5. 일부개정	기타 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상의 장애가 없을 것	상동	허리를 60도 이 상 굽힐 수 있 을 것
1979.7.21. 일부개정	상동	삭제	상동
1982.6.21. 일부개정	조향장치 기타의 장치를 뜻대로 조작 할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상의 장애가 없을 것. 다만, 보조수단을 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있다고 인정 되는 자가 제2종 운전면허를 받고자 하는 경우는 예외로 한다.	-	삭제
1994.9.5. 일부개정	조향장치 그 밖의 장치를 뜻대로 조 작할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상의 장애가 없을 것. 다만, 보조수단을 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있다고 인정 되는 경우에는 예외로 한다.	-	-
1999.4.30. 일부개정	조향장치 그 밖의 장치를 뜻대로 조작 할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상의 장애가 없 을 것. 다만, 보조수단이나 신체장애정 도에 적합하게 제작·승인된 자동차를 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있다 고 인정되는 경우에는 예외로 한다.	-	-
현 행	상동	-	-

현행 법령상으로는 기타 적성검사기준이 없으나, 과거 법령에서는 기타의 기준을 정하기도 하였다. 예를 들면, 결핵환자가 아닐 것이 기준인 적이 있었으며, 수시적성검사를 받아야 하는 자에게는 운전성향검사를 거치도록 하는 제도를 두기도 하였다.

<표10> 기타 운전면허 적성기준 변천 연혁(「도로교통법 시행령」)

기 타1	
제 정	-
1973.11.5. 일부개정	결핵예방법 제2조의 규정에 의한 폐결핵환자로서 2회이상의 객담도말검사 또는 1회 이상의 객담배양검사결과 균의 양성이 없고 타인에게 전염시킬 우려가 없는 자일 것
1975.10.2. 일부개정	삭제
1999.4.30. 일부 개정	운전성향검사(운전행동에 영향을 미치는 성격·행동특성에 관한 검사, 제 52조의4제1항제3호의 규정에 의하여 수시적성검사를 받아야 하는 사람에 대하여 실시한다)
2002.6.29. 일부개정	삭제
현 행	기타 적성검사 항목 없음

이러한 개정연혁을 거쳐 현행법령에서는 시력의 경우 “제1종 운전면허는 교정시력을 포함하여 두 눈을 동시에 뜨고 쟀 시력이 0.8 이상이고, 두 눈의 시력이 각각 0.5 이상이어야 한다. 한편 제2종 운전면허는 교정시력을 포함하여 두 눈을 동시에 뜨고 쟀 시력이 0.5 이상이어야 하고, 한쪽 눈을 보지 못하는 사람은 다른 쪽 눈의 시력이 0.6 이상”이어야 한다. 청력의 경우에는 “55데시벨(보청기를 사용하는 사람은 40데시벨)의 소리를 들을 수 있을 것”이 요건이나, 제1종 운전면허 중 대형면허 또는 특수면허를 취득하려는 경우에만 적용된다. 그 밖에 신체상·정신상 능력과

관련하여서는 “조향장치나 그 밖의 장치를 뜻대로 조작할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상 또는 정신상의 장애가 없을 것”을 기준으로 하고 있다.

### 3. 정기적성검사의 절차 및 방법

정기적성검사를 받고자 하는 자는 「도로교통법 시행령」 제54조에 따라 적성검사신청서를 작성하고, ‘운전면허증’, ‘병력신고서(혹은 질병·신체에 관한 신고서),<sup>25)</sup> ‘적성검사 판정을 위한 서류’를 도로교통공단에 제출하여야 한다. ‘적성검사 판정을 위한 서류’는 「도로교통법 시행령」 제45조 제2항제1호에서 정하는 서류로서, 「의료법」에 따른 의원, 병원 및 종합병원에서 발행한 신체검사서, 「국민건강보험법」에 따른 건강검진 결과 통보서, 「의료법」상 의사가 발급한 진단서, 「병역법」에 따른 징병 신체검사 결과 통보서 중 하나를 말하며, 운전면허시험 신청일부터 2년 이내에 발급된 것이어야 한다.

도로교통공단은 이렇게 제출된 서류를 받아 적성검사를 받는 자가 적성검사항목을 충족하는지 여부를 판정한다. 시력이나 청력의 경우 적성검사판정을 위한 서류로 판단이 가능하도록 검사될 수 있으나, 현행 제도에서는 신체상·정신상 능력은 판정이 필요하기 때문에 약간 상이하게 운영된다. 정기적성검사를 받는 운전면허 소지자가 적성검사 서류제출시 운전능력 유무를 판단하기 위한 병력신고서(혹은 질병·신체에 관한 신고서)는 자발적으로 기재 및 신고하고, 도로교통공단은 「도로교통법 시행령」 제34조제2항에 따라 서류로 판정하거나 일정한 경우 적성검사기준에 적합한 것으로 보는 방식을 취하고 있으므로 특별한 사정이 없는 한 운전능력을 검사하도록 하는 체계로 규정되어 있지는 않다.

25) 제1종 대형·특수·소형 면허 소지자의 경우 병력신고서를 제출하여야 하고, 제1종 보통과 제2종 면허 소지자의 경우 질병·신체에 관한 신고서를 제출하면 된다.

### Ⅲ. 수시적성검사

#### 1. 수시적성검사의 의의

「도로교통법」 제88조는 운전면허를 받고, 사후적으로 안전운전에 장애가 될 만한 사유가 발생한 경우 도로교통공단이 실시하는 수시(隨時) 적성검사를 받도록 규정하고 있다. 수시적성검사는 문언 그대로 필요시 수시로 적성검사를 받도록 한다는 점에서, 일정한 주기를 기준으로 하는 정기적성검사와 구분된다. 또한 정기적성검사와는 달리 제도적인 취지를 고려하여 면허의 유형이 제1종인지 제2종인지를 구분하지 아니하고 운전능력이 없다고 보여지는 운전면허 소지자를 대상으로 삼고 있다. 수시적성검사 역시 주기만 상이할 뿐 운전면허제도 체계 내에서는 정기적성검사와 마찬가지로의 성격을 가지고 있는 것으로 보아야 한다.

수시적성검사제도는 「도로교통법」 제정당시부터 도입된 정기적성검사 제도와는 달리 법제정 당시에는 「도로교통법」에 근거가 없었으나, 1973년 3월 12일 개정으로 처음 도입되었다. 이후 1999년 1월 29일 「도로교통법」 개정을 통하여 수시적성검사에 관한 조항을 정기적성검사와 별도의 조문으로 규정하였고, 수시적성검사의 실효성을 확보하기 위한 수단으로 경찰청에서 수시적성검사 대상자를 파악하기 위한 정보를 수집할 수 있는 기반 근거를 신설하는 등 수시적성검사제도를 강화하는 개정이 이루어졌다. 다만, 이러한 개정은 기존의 정기적성검사제도를 완화되는 대신 정기적성검사를 보완하기 위한 목적에서 수시적성검사제도를 좀 더 강화하는 방향으로 제도를 개편하는 것이 주된 목적이었으므로, 면허제도 전반을 고려하여 전체적인 규제수준을 맞추기 위한 것이지, 적성검사제도 전반의 규제를 강화한 것이었다고 보기는 어렵다.

수시적성검사에 관한 법적 근거를 연혁적으로 살펴보면 아래와 같다. 법문언상으로만 본다면 실질적으로 수시적성검사제도는 과거에 비해 본질적인 부분에서 특별하게 개정된 사항은 없다고 할 수 있다.

<표11> 수시적성검사 제도 변천(「도로교통법」 개정연혁)

<p>1973.3.12. 일부개정</p>	<p>제61조의2(수시적성검사) 서울특별시장·부산시장 또는 도지사는 자동차 등의 운전자에게 운전 <u>에 필요한 신체상의 적성이 없다고 인정할만한 상당한 이유가 있는 때에는</u> 대통령령으로 정하는 바에 의하여 그 자로 하여금 수시로 적성검사를 받게할 수 있다.</p>	
<p>1980.12.31. 일부개정</p>	<p>제61조(적성검사) ② 서울특별시장·부산시장 또는 도지사는 <u>자동차등의 운전자(국제운전면허증 소지자 포함)가 제57조제2호 내지 제4호의 규정에 해당된다고 인정할 만한 상당한 이유가 있을 때에는</u> 대통령령이 정하는 바에 의하여 수시로 적성검사를 받게 할 수 있다. ③ 서울특별시장·부산시장 또는 도지사는 제2항의 규정에 의하여 적성검사를 실시하고자 할 때에는 그 일시, 장소 기타 필요한 사항을 검사를 받을 자에게 미리 통지하여야 한다.</p>	
<p>1999.1.29 일부개정</p>	<p>제74조의2(수시적성검사) ① 운전면허를 받은 사람(국제운전면허증을 받은 사람을 포함한다)이 <u>안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애등 대통령령이 정하는 사유에 해당되는 때에는 지방경찰청장이</u> 실시하는 수시적성검사를 받아야 한다. ② 제1항의 규정에 의한 수시적성검사의 기간·통지 그밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>	<p>제74조의3(개인정보의 통보) ① 제74조의2제1항의 규정에 의하여 수시적성검사를 받아야 하는 사람의 후천적 신체장애등에 관한 개인정보를 가지고 있는 기관중 대통령령이 정하는 기관의 장은 수시적성검사와 관련이 있는 개인정보를 경찰청장에게 통보하여야 한다. ② 제1항의 규정에 의하여 경찰청장에게 통보하여야 하는 개인정보의 내용·통보방법 그밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

현 행	<p>제88조(수시적성검사) ① 제1종 운전면허 또는 제2종 운전면허를 받은 사람(제96조제1항에 따른 국제운전면허증을 받은 사람 포함)이 <u>안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애 등 대통령령으로 정하는 사유에 해당되는 경우에는 도로교통공단이</u> 실시하는 수시 적성검사를 받아야 한다.</p> <p>② 제1항에 따른 수시적성검사의 기간·통지와 그 밖에 수시적성검사의 실시에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>	<p>제89조(수시적성검사 관련 개인정보의 통보) ① 제88조제1항에 따라 수시적성검사를 받아야 하는 사람의 후천적 신체장애 등에 관한 개인정보를 가지고 있는 기관 가운데 대통령령으로 정하는 기관의 장은 수시적성검사와 관련이 있는 개인정보를 경찰청장에게 통보하여야 한다.</p> <p>② 제1항에 따라 경찰청장에게 통보하여야 하는 개인정보의 내용 및 통보방법과 그 밖에 개인정보의 통보에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>
-----	--	--

## 2. 수시적성검사의 대상 사유

「도로교통법」은 수시적성검사를 할 수 있는 사유에 대해 “안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애 등 대통령령으로 정하는 사유”라고 규정하고 있고, 이에 따라 「도로교통법 시행령」은 수시적성검사의 구체적인 사유를 정하고 있다. 수시적성검사제도는 1973년 도입된 이래, 현재와 같은 틀은 1999년 1월 29일 「도로교통법」 개정으로 만들어졌다. 수시적성검사 사유는 아래 표와 같이 몇 차례 변천되어 왔다.

<표12> 수시적성검사 사유 변천 연혁(「도로교통법 시행령」)

수시적성검사 사유 개정연혁(도로교통법 시행령)	
1973.11.5. 일부개정	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 운전자의 신체상의 장애가 의견상 뚜렷한 때</li> <li>2. 운전자의 중과실로 인하여 교통사고가 야기된 때</li> <li>3. 운전자의 정상적인 정신상태가 극히 의심스러울 때</li> </ol>

수시적성검사 사유 개정연혁(도로교통법 시행령)		
1999.4.30. 일부개정	<p>1. 다음에 해당한다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정신병자·정신미약자·간질병자</li> <li>- 듣지 못하는 사람(제1종 운전면허에 한함), 앞을 보지 못하는 사람 가타(결격사유 대통령령 위임조항)</li> <li>- 양팔의 팔꿈치관절이상을 잃은 사람 또는 양팔을 전혀 쓸 수 없는 사람. 다만, 본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적인 운전을 할 수 있는 경우에는 예외로 한다.</li> <li>- 마약·대마·향정신성의약품 또는 알콜중독자</li> </ul>	<p>2. 교통사고 또는 업무상 재해등으로 인하여 후천적 신체장애가 있는 경우</p> <p>3. 교통사고 등으로 인하여 운전면허 정지처분을 받았거나 정지처분의 대상이 된 사람으로서 일정기준을 초과한 경우</p>
2001.6.29. 일부개정	<p>1. 다음에 해당한다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정신병자·정신미약자·간질병자</li> <li>- 듣지 못하는 사람(제1종 운전면허에 한함), 앞을 보지 못하는 사람 가타 신체장애인(결격사유 대통령령 위임조항)</li> <li>- 양팔의 팔꿈치관절이상을 잃은 사람 또는 양팔을 전혀 쓸 수 없는 사람. 다만, 본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적인 운전을 할 수 있는 경우에는 예외로 한다.</li> <li>- 마약·대마·향정신성의약품 또는 알콜중독자</li> </ul>	<p>2. 교통사고 또는 업무상 재해등으로 인하여 후천적 신체장애가 있는 경우</p>
2006.5.30. 전부개정	<p>1. 다음 어느 하나에 해당하는 경우</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 정신질환자 또는 간질병자(결격사유 대통령령 위임조항)</li> <li>- 듣지 못하는 사람(제1종 운전면허 한함), 앞을 보지 못하는 사람이나 기타 신체장애인(결격사유 대통령령 위임조항)</li> <li>- 양팔의 팔꿈치관절 이상을 잃은 사람이나 양팔을 전혀 쓸 수 없는 사람</li> <li>- 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·향정신성의약품 또는 알콜중독자(결격사유 대통령령 위임조항)</li> </ul>	<p>1. 안전운전에 장애가 되는 신체장애 등에 해당한다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우</p> <p>2. 후천적 신체장애 등에 관한 개인정보가 경찰청장에게 통보된 경우</p>

제2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석

수시적성검사 사유 개정연혁(도로교통법 시행령)		
현행	<p>1. 다음 어느 하나에 해당하는 경우</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 정신질환자 또는 뇌전증 환자(치매, 정신분열병, 분열형 정동장애(情動障礙), 양극성 정동장애, 재발성 우울장애 등의 정신질환 또는 정신 발육지연, 뇌전증 등으로 인하여 정상적인 운전을 할 수 없다고 해당 분야 전문의가 인정하는 사람)</li> <li>- 듣지 못하는 사람(제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만 해당), 앞을 보지 못하는 사람(한쪽 눈만 보지 못하는 사람의 경우 제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만 해당)이나 기타 신체장애인(다리, 머리, 척추, 그 밖의 신체의 장애로 인하여 앉아 있을 수 없는 사람)</li> <li>- 양쪽 팔의 팔꿈치관절 이상을 잃은 사람이거나 양쪽 팔을 전혀 쓸 수 없는 사람. 다만, 본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적인 운전을 할 수 있는 경우에는 그러하지 아니하다.</li> <li>- 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·향정신성의약품 또는 알코올 중독자(마약·대마·향정신성의약품 또는 알코올 관련 장애 등으로 인하여 정상적인 운전을 할 수 없다고 해당 분야 전문의가 인정하는 사람)</li> </ul>	<p>1. 그 밖에 안전운전에 장애가 되는 신체장애 등이 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우</p> <p>2. 후천적 신체장애 등에 관한 개인정보가 경찰청장에게 통보된 경우</p>

현재 「도로교통법」 제88조는 수시적성검사를 받아야 하는 자를 ‘안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애 등이 있는 자’로 규정하고, 이에 관한 구체적인 사유에 대해서는 대통령령에 위임함으로써 현행 「도로교통법 시행령」 제56조가 수시적성검사의 대상을 구체화하고 있다. 이에 따르면 ‘운전면허 소지자가 운전면허 결격사유 중 운전능력과 관련된 사유에 해당’하거나, ‘안전운전에 장애가 되는 신체장애 등이 있다고 인정할 만한

상당한 이유'가 있거나, '후천적 신체장애 등에 관한 개인정보가 경찰청장에게 통보된 경우'가 수시적성검사의 대상이 된다.

현행 수시적성검사 사유는 대체로 행정청의 판단을 요하는 방식으로 규정되어 있으며, 연혁적으로도 이와 같은 방식으로 규정되어 있었고 대체적으로 큰 개정이 이루어져 왔던 것은 아니다. 다만, 과거 도로교통법령에서는 현재와 달리 수시적성검사의 사유에 '교통사고 유발등으로 인해 면허정지처분 등을 받은 자'도 포함하고 있었으나, 현재는 운전능력의 상실과 관련된 경우에만 수시적성검사 실시하는 것으로 되어 있다.

### 3. 수시적성검사를 위한 정보통보제도

「도로교통법」 제89조는 수시적성검사 대상자를 파악하기 위한 목적으로 수시적성검사 대상자가 될 수 있는 자의 정보를 보유한 기관의 장에게 경찰청장에게 통보하여야 할 의무를 부과하는 제도를 두고 있다. 경찰청장에게 통보할 의무를 갖는 기관의 장은 개인이 운전능력이 없다는 판단을 하는데 필요한 개인정보를 보유하고 있는 기관의 장이며, 「도로교통법 시행령」 제58조는 이러한 기관의 장을 1. 병무청장, 2. 보건복지부장관, 3. 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장, 4. 육군참모총장, 해군참모총장, 공군참모총장 및 해병대사령관, 5. 「산업재해보상보험법」에 따른 근로복지공단 이사장, 6. 「보험업법」 제176조에 따른 보험요율 산출기관의 장, 7. 「화물자동차 운수사업법」 제51조의2 또는 「여객자동차 운수사업법」 제61조에 따라 설립된 공제조합의 이사장, 8. 「치료감호법」 제16조제1항에 따른 치료감호시설의 장, 9. 「국민연금법」에 따른 국민연금공단 이사장으로 규정하고 있다. 이러한 기관의 장이 통보하여야 할 개인정보는 「도로교통법 시행령」 제58조제2항에 따라 [별표4]에서 정하고 있고, 그 내용은 다음과 같다.

<표13> 통보대상 수시적성검사 대상자의 개인정보 내용(「도로교통법 시행령」[별표4])

보유기관	보유내용	근거조문	장애 종류
각 군 참모총장 및 해병대사령관	군 재직 중 정신질환으로 인하여 전역조치한 사람에 대한 자료	「군인사법」 제37조	시력장애, 치매, 정신분열병, 분열형 정동장애, 양극성 정동장애, 마약류 등 관련 장애(니코틴 관련 장애는 제외한다), 알코올 관련 장애, 뇌전증 등
병무청장	정신질환 또는 시력장애로 징집이 면제된 사람에 대한 자료	「병역법」 제12조 및 제14조	
시장·군수·구청장	정신질환으로 보호의무자의 동의에 의하여 입원·치료 중인 사람으로서 입원기간이 6개월 이상인 사람에 대한 자료 및 정신질환으로 시장·군수·구청장에 의하여 입원·치료 중인 사람에 대한 자료	「정신보건법」 제24조 및 제25조	
특별시장·광역시장·도지사 및 특별자치도지사	마약류 중독으로 치료 중인 사람에 대한 자료	「마약류 관리에 관한 법률」 제40조	
보건복지부장관	마약류 중독자로 판명되거나 마약류 중독으로 의료기관 또는 치료보호기관에서 치료 중인 사람에 대한 자료	「마약류 관리에 관한 법률」 제40조	
	시각장애인(시력으로 인한 장애에 한정한다)으로 등록된 사람에 대한 자료	「장애인복지법」 제32조	
치료감호시설의 장	치료감호 후 완치되지 않고 출소한 사람에 대한 자료	「치료감호법」 제2조	
국민연금공단 이사장	시력 감퇴로 장애연금을 지급받는 사람에 대한 장애등급 정보	「국민연금법」 제67조	

보유기관	보유내용	근거조문	장애 종류
근로복지공단 이사장	산업재해로 인하여 장애 판정을 받아 보험금을 지급받은 사람에 대한 자료	「산업재해보상보험법」 제57조	「산업재해보상보험법 시행령」 별표 6의 장애 등급 중 일정한 장애
보험료율 산출기관장 (보험개발원장)	교통사고로 인한 피해로 장애 판정을 받아 보험금을 지급받은 사람에 대한 자료	「자동차손해배상보장법」 제5조	「자동차손해배상보장법 시행령」 별표 2의 후유장애 등급 중 일정한 장애
「화물자동차 운수사업법」 제51조의2 또는 「여객자동차 운수사업법」 제61조에 따라 설립된 공제조합 이사장	교통사고로 인한 피해로 장애 판정을 받아 공제금을 지급받은 사람에 대한 자료	「화물자동차 운수사업법」 제51조의2 또는 「여객자동차 운수사업법」 제61조	

#### 4. 수시적성검사의 절차 및 방법

수시적성검사의 절차 및 방법에 관해서는 「도로교통법 시행령」 제56조 이하에서 정하고 있다. 동 시행령 제56조제2항에 따라 수시적성검사대상자로 포함할 필요가 있는 안전운전에 장애가 되는 사유가 있는 자로 결정되면 도로교통공단은 적성검사 대상자에게 등기우편 등으로 검사를 받아야 할 것을 통지하여야 한다. 이후 동시행령 제56조제3항에 따라 통지를 받은 사람은 도로교통공단이 정하는 날부터 3개월 이내에 수시적성검사를 받아야 한다.

「도로교통법 시행령」 제56조제5항에 따라 수시적성검사의 합격 판정은 분야별 운전 적성을 정밀감정하기 위하여 도로교통공단이 위촉한 의사인

정밀감정인의 의견을 들은 후 결정한다.<sup>26)</sup> 이때 정밀진단을 받은 자의 운전가능성 여부 및 수시적성검사의 합격여부를 결정하기 위해 「도로교통법 시행령」 제87조는 도로교통공단에 대하여 운전면허시험장마다 운전적성판정위원회를 두도록 하고 있으며, 운전적성판정위원회는 전문의의 정밀진단을 받은 사람에 대한 운전가능성 여부와 수시적성검사 합격여부를 판정한다.

### 제 3 절 사업용자동차 운전자 적성검사

#### I. 사업용자동차 운전자 적성검사의 법적 근거

##### 1. 여객자동차 운전자에 대한 적성정밀검사

여객자동차 운전자에 대한 적성검사는 「도로교통법」상의 적성검사와 구분되도록 운전적성 정밀검사라는 이름으로 규정되어 있다. 「여객자동차 운수사업법」 제24조는 여객자동차운송사업 운전업무 종사자격을 정하면서, 종사자격의 하나로 “국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 시행하는 운전 적성(適性)에 대한 정밀검사 기준에 맞을 것”을 규정하고 있고, 이를 근거로 적성정밀검사가 이루어진다.

「여객자동차 운수사업법」 제24조는 여객자동차 운전자가 갖춰야 하는 구체적 요건을 정하고 있다. 우선 연령기준과 운전경력의 충족이 되어야 하고, 적성정밀검사를 통해 운전자의 운전능력에 대한 검증을 실시한다. 그 밖에도 여객자동차 운수 관계 법령과 지리 숙지도(熟知度) 등에 관한 시험에 합격하여야 하며, 교통안전체험에 관한 연구 등 이론 및 실기 교

---

26) 「도로교통법」 제90조는 운전면허시험 중인 사람, 적성검사를 받은 사람이 운전면허 결격사유에 해당한다고 인정할 만한 상당한 사유가 있는 경우에는 해당 분야 전문의(專門醫)의 정밀진단을 받게 할 수 있도록 하고 있다.

육을 이수하여야만 운전업무에 종사할 수 있게 된다. 여객자동차 운전업무 종사를 위한 구체적인 기준은 아래 표와 같다.

<표14> 여객자동차 운전업무 종사자격(「여객자동차 운수사업법」 제24조)

자격요건	비 고
<p>일정한 나이와 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖출 것</p>	<p>1. 사업용 자동차를 운전하기에 적합한 운전면허를 보유하고 있을 것</p> <p>2. 20세 이상으로서 운전경력이 1년 이상 일 것</p> <p>3. 국토교통부장관이 정하는 운전 적성에 대한 정밀검사 기준 또는 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조의2에 따른 운전 적성에 대한 정밀검사기준에 적합할 것</p> <p>4. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 요건을 갖추고 제55조에 따라 운전자격을 취득할 것</p> <p>가. 운전자격시험에 합격</p> <p>나. 교통안전체험교육 수료</p>
<p>국토교통부장관이 시행하는 운전 적성(適性)에 대한 정밀검사 기준에 맞을 것</p>	
<p>국토교통부장관 또는 시·도지사가 시행하는 여객자동차 운수 관계 법령과 지리 숙지도(熟知度) 등에 관한 시험에 합격한 후 국토교통부장관 또는 시·도지사로부터 자격을 취득할 것</p>	<p>일반택시운송사업 및 개인택시운송사업을 제외한 여객자동차 운송사업</p>
<p>국토교통부장관이 「교통안전법」 제56조에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설에서 교통안전체험, 교통사고 대응요령 및 여객자동차 운수사업법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기 교육을 이수하고 자격을 취득할 것</p>	

여객자동차 운수사업법령에서는 「도로교통법」에서의 연령기준을 정하는 것과 마찬가지로 운송사업의 운전업무를 할 수 있는 운전자의 나이 상한을 정하지는 아니하고, 「여객자동차 운수사업법」 제24조 및 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조에 따라 20세 이상이면 여객자동차 운전업무를 할 수 있도록 하한선만을 규정하고 있다. 동법상 여객자동차 운송사업의 운전업무를 하고자 하는 자는 적성정밀검사 기준에 충족되어야 운수종사자 자격을 취득할 수 있게 된다.

## 2. 화물자동차 운전자에 대한 적성정밀검사

화물자동차를 운전하고자 하는 자 역시 여객자동차 운수종사자와 마찬가지로 「화물자동차 운수사업법」 제8조에 따라 연령기준 등 운전업무에 필요한 요건을 갖출 것과 동시에 운전적성에 대한 정밀검사기준에 부합할 것이 기본적으로 요구된다. 정밀검사기준에 부합하는지 여부는 적성정밀검사를 통해 판단된다.

「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조는 화물자동차를 운전할 수 있는 운전면허를 보유하고, 운전경력이 2년 이상이며(사업용자동차를 운전한 경력이 있는 경우는 1년 이상), 이에 덧붙여 연령에 관해서는 「여객자동차 운수사업법」과 마찬가지로 연령의 하한선만을 정하여 20세 이상일 것을 기준으로 하고 있다.

<표15> 화물자동차 운전업무 종사자격(「화물자동차 운수사업법」 제8조)

자격요건	비 고
국토교통부령으로 정하는 연령·운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖출 것	1. 화물자동차를 운전하기에 적합한 「도로교통법」 제80조에 따른 운전면허를 가지고 있을 것 2. 20세 이상일 것

자격요건	비 고
	3. 운전경력이 2년 이상일 것. 다만, 여객자동차 운수사업용 자동차 또는 화물자동차 운수사업용 자동차를 운전한 경력이 있는 경우에는 그 운전경력이 1년 이상이어야 한다.
국토교통부령으로 정하는 운전적성에 대한 정밀검사기준에 맞을 것. 이 경우 운전적성에 대한 정밀검사는 국토교통부장관이 시행	시행규칙에서 자세히 정하고 있으나, 별도로 후술
화물자동차 운수사업법령, 화물취급요령 등에 관하여 국토교통부장관이 시행하는 시험에 합격하고 정하여진 교육을 받을 것 또는 「교통안전법」제56조에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설에서 교통안전체험, 화물취급요령 및 화물자동차 운수사업법령 등에 관하여 국토교통부장관이 실시하는 이론 및 실기 교육을 이수할 것	

## II. 적성정밀검사의 의의 및 유형

### 1. 적성정밀검사의 의의

적성정밀검사는 “교통사고 경향성(Traffic accident proneness)과 관계되는 개인의 성격 및 심리 생리적 행동특징을 과학적으로 측정하여 개인별 결함사항을 검출하기 위한 검사”로서 검출된 결함사항에 대해 교정 지도함으로써 운전자의 적성상의 결함요인에 의한 교통사고 발생을 미연에 방지하고자 하는 목적으로 도입된 것이다.<sup>27)</sup>

27) 교통안전공단 사이트(<http://www.ts2020.kr/html/nsi/qti/DATPurposeSkill.do>, 2016.10.20. 최종방문).

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」과 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」에서는 운전적성 정밀검사의 검사유형을 세 가지로 구분하고, 각 검사에 따른 검사방법 등을 상이하게 규정하여 실시하고 있다. 「여객자동차 운수사업법」상 여객자동차운전자에 대해서는 신규검사, 특별검사, 자격유지검사로, 「화물자동차 운수사업법」상 화물자동차운전자에 대해서는 신규검사, 특별검사, 유지검사로 적성정밀검사를 구분하고 있다.

## 2. 적성정밀검사의 유형

신규검사는 「여객자동차 운수사업법」은 물론 「화물자동차 운수사업법」에서도 새롭게 운수종사자 자격을 얻기 위해 받아야 하는 검사라고 할 수 있다. 신규검사는 신규로 사업용 자동차를 운전하려는 자는 물론, 여객자동차 운수종사자의 경우에는 신규검사의 적합판정을 받고 3년 이내에 취업하지 아니한 자도 신규검사의 대상이 된다.

특별검사는 교통사고를 발생시키거나, 행정처분의 결과 누산점수가 81점 이상인 자 등 운전자의 귀책이 있는 경우에 비정기적으로 받아야 하는 검사를 말한다. 특별검사에 대해서는 「여객자동차 운수사업법」은 물론, 「화물자동차 운수사업법」에서도 적성정밀검사의 유형으로 분류하고 있다. 다만, 「여객자동차 운수사업법」에서는 특별검사의 대상으로 “질병, 과로, 그 밖의 사유로 안전운전을 할 수 없다고 인정되는 자인지 알기 위하여 운송사업자가 신청한 자”까지도 포함하고 있다.

유지검사는 일반적인 용례상 운수종사자가 될 수 있는 적성이 있는지를 주기적으로 확인하는 검사로 해석할 수 있다. 이와 관련하여 현행 「여객자동차 운수사업법」은 자격유지검사를 두고 있고, 「화물자동차 운수사업법」도 정밀검사의 범주에 유지검사를 포함하고 있어 양자가 동일한 것으로 혼동될 수 있으나 양자는 완전히 다른 제도이다. 한번 받은 운수종사자격을 유지할 수 있는 능력이 있는지를 검사한다는 의미에서의 유지

검사는 「여객자동차 운수사업법」에서 정하는 자격유지검사이며, 「화물자동차 운수사업법」상의 유지검사는 「여객자동차 운수사업법」상의 신규검사에 해당하는 상황에서 이루어지는 검사로서, 진정한 의미의 자격유지를 위한 검사라고 할 수는 없다. 이와 같이 보면 현재 「화물자동차 운수사업법」상으로는 진정한 의미의 자격유지검사는 도입되어 있지 않은 것으로 볼 수 있다. 자격유지검사를 두고 있는 「여객자동차 운수사업법」에서는 자격유지검사의 대상을 65세 이상의 버스운전 종사자로 한정하고 있으므로, 여객자동차운전자의 경우에도 모든 운수종사자가 아니라 일부차종을 운전하는 운수종사자와 일정 연령 이상의 운수종사자를 대상으로 자격유지검사를 규정하고 있다.

<표16> 적성정밀검사의 유형

	「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조	「화물자동차 운수사업법」 제18조의2
신규 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 신규로 여객자동차 운송사업용 자동차를 운전하려는 자</li> <li>- 여객자동차 운송사업용 자동차 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 화물자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하다가 퇴직한 자로서 신규검사를 받은 날부터 3년이 지난 후 재취업하려는 자(다만, 재취업일까지 무사고로 운전한 자 제외)</li> <li>- 신규검사의 적합판정을 받은 자로서 운전적성정밀검사를 받은 날부터 3년 이내에 취업하지 아니한 자</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 화물운송 종사자격증을 취득하려는 사람(다만, 자격시험 실시일 또는 교통안전체험교육 시작일을 기준으로 최근 3년 이내에 신규검사의 적합판정을 받은 사람은 제외)</li> </ul>
특별 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중상 이상의 사상(死傷) 사고를 일으킨 자</li> <li>- 과거 1년간 「도로교통법 시행규칙」에 따른 운전면허 행정처분기준에 따라 계산한 누산점수가 81점 이상인 자</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통사고를 일으켜 사람을 사망하게 하거나 5주 이상의 치료가 필요한 상해를 입힌 사람</li> <li>- 과거 1년간 「도로교통법 시행규칙」에 따른 운전면허행정처분기준에 따라</li> </ul>

제 2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석

	「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조	「화물자동차 운수사업법」 제18조의2
	- 질병, 과로, 그 밖의 사유로 안전운전을 할 수 없다고 인정되는 자인지 알기 위하여 운송사업자가 신청한 자	산출된 누산점수가 81점 이상인 사람
자격 유지 검사	- 65세 이상 70세 미만인 버스운송사업 종사자(자격유지검사 적합판정을 받고 3년이 지나지 아니한 사람은 제외) - 70세 이상 버스운송사업 종사자(자격유지검사 적합판정을 받고 1년이 지나지 아니한 자 제외)	-
유지 검사	-	- 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차 운송사업용 자동차 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 화물자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하다가 퇴직한 사람으로서 신규검사 또는 유지검사를 받은 날부터 3년이 지난 후 재취업하려는 사람(다만, 재취업일까지 무사고로 운전한 사람은 제외) - 신규검사 또는 유지검사의 적합판정을 받은 사람으로서 해당 검사를 받은 날부터 3년 이내에 취업하지 아니한 사람

3. 적성정밀검사의 법적 성격

「여객자동차 운수사업법」은 운전적성 정밀검사와 관련하여, 여객자동차 운수사업자 면허와는 별개로 운수종사자 자격취득을 위한 요건의 하나로 부여하고 있다. 그러므로 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제53조는 운수종사자 자격취득시험을 볼 때, 운전적성 정밀검사 수검사실증명서를 제

출하도록 하고 있다.<sup>28)</sup> 「도로교통법」이 적성검사를 받지 않거나 불합격한 경우에 대해 운전면허제도와 결부하여 불합격시 운전면허를 취소하도록 규정하고 있는 것과 달리, 「여객자동차 운수사업법」은 부정한 방법으로 운수종사자 자격을 취득한 경우가 아니라면 적성 정밀검사를 불합격하는 등의 경우에도 운수종사자 자격을 취소할 수 있는 것인지에 대해 별도의 규정을 두고 있지 않으므로, 적성 정밀검사의 불합격을 이유로는 운수종사자 자격이 취소되지 않는다.<sup>29)</sup> 「화물자동차 운수사업법」 역시 동일한 체계로 규정되어 있다.

특히, 신규검사의 경우 운수종사자로 채용되는 시기 혹은 운수종사자 자격시험을 받는 시기에 받아야 하므로 운전능력에 대해 어느 정도 관리가 될 수 있다. 그러나 자격유지검사와 같이 운전업무를 수행하면서 주기적으로 유지검사를 받아야 하는 경우 법령상으로는 운수종사자에게 직접적인 의무를 부과하는 방식으로 규정되어 있지 않다는 점이 문제이다. 「여객자동차 운수사업법」은 제21조에서 운송사업자에게 운수종사자 요건을 갖춘 자에 대해서만 운전업무종사를 시킬 수 있도록 하고, 이를 위반한 경우 「여객자동차 운수사업법」 제85조제1항제20호에 따라 운송사업자 면허를 재량의 범위에서 취소하거나 사업정지, 사업계획 변경명령을 할 수 있도록 하고 있다는 점에서, 간접적으로 운송사업자에게 의무를 부과

28) 2012년 8월 2일 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」의 개정을 통해 이러한 체계로 도입되었다.

29) 「여객자동차 운수사업법」 제87조에 따르면 운수종사자 자격취소 및 정지를 할 수 있는 사유는 결격사유에 해당하거나, 부정한 방법으로 운수종사자 자격을 취득한 경우, 특정범죄사실에 해당하게 된 경우, 운수종사자 준수사항을 지키지 아니한 경우, 종사자 준수사항을 위반하여 과태료 처분을 받은 날부터 1년 이내에 다시 3회 이상 위반한 경우, 준수사항을 위반하여 운행기록증을 식별하기 어렵게 하거나, 그러한 자동차를 운행한 경우, 교통사고로 일정수 이상으로 사람을 죽거나 다치게 한 경우, 교통사고와 관련하여 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 보험금을 청구하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 형이 확정된 경우, 운전업무와 관련하여 부정이나 비위(非違) 사실이 있는 경우, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 처분을 위반한 경우를 규정하고 있다.

하는 방식을 취하고 있다. 그러므로 만약 사업용자동차 운전자에 대한 적성 정밀검사를 통해 「도로교통법」과 유사한 목적을 추구하고자 하는 경우, 이와 같은 체계로는 제도의 실효성을 확보하기 어려운 측면이 있다.

### Ⅲ. 적성정밀검사의 절차 및 방법

#### 1. 적성정밀검사의 항목 및 절차

운전적성정밀검사의 항목·방법 및 절차 등은 국토교통부고시인 “사업용자동차 운전자 운전적성에 대한 정밀검사 관리규정”<sup>30)</sup>에서 정하고 있으며, 이에 따르면 운전적성정밀검사의 유형별로 검사항목과 검사방법을 다르게 규정하고 있다. 검사유형별 검사항목은 “사업용자동차 운전자 운전적성에 대한 정밀검사 관리규정” 제3조와 [별표1]에서 규정하고 있고, 아래와 같다.

<표17> 적성정밀검사의 검사항목(고시 [별표 1])

구 분	검사항목	신규검사 (여, 화)	특별검사 (여, 화)	자격유지 검사(여)	유지검사 (화)
기기형 검사	1. 속도예측검사	○			○
	2. 정지거리예측검사	○			○
	3. 주의력검사(주의전환, 주의폭, 변화탐지)	○			○
	4. 거리지각검사	○			○
	5. 야간시력 및 회복력검사		○		
	6. 동체시력검사		○		

30) 국토교통부고시 제2015-1109호, 2015.12.30. 일부개정, 2016.1.1. 시행.

구 분	검사항목	신규검사 (여, 화)	특별검사 (여, 화)	자격유지 검사(여)	유지검사 (화)
	7. 상황인식검사(상황지각검사, 위험판단검사 I · II)		○		
	8. 운전행동검사		○		
	9. 시야각검사			○	
	10. 신호등검사			○	
	11. 화살표검사			○	
	12. 도로찾기검사			○	
	13. 표지판검사			○	
	14. 추적검사			○	
필기형 검사	15. 복합기능검사			○	
	16. 인지능력검사 I	○			○
	17. 지각성향검사	○			○
	18. 인성검사 I	○			○
	19. 인성검사 II		○		

- 주) 1. 운전행동검사 부적응자는 자기보고식 검사로 대체 시행 가능  
 2. 필기형검사의 경우 모의운전형검사기 또는 일체형검사기로 시행 가능  
 ▷ (여) : 「여객자동차 운수사업법」, (화) : 「화물자동차 운수사업법」

## 2. 적성정밀검사의 방법 및 측정내용

각각의 검사의 구체적인 검사방법은 “사업용자동차 운전자 운전적성에 대한 정밀검사 관리규정” 제3조와 [별표2]에서 규정하고 있고, 검사의 측정내용은 동규정 제5조와 [별표3]에서 정하고 있다. 이 두 가지를 정리한 표는 아래와 같다.

<표18> 적성정밀검사의 검사방법 및 측정내용(고시 [별표 1] 및 [별표2])

구 분	검사유형	검사 측정내용	검사방법
기기형 검사	속도 예측 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이동물체의 속도추정 능력</li> <li>- 반응 불균형 정도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차가 왼쪽 또는 오른쪽에서 나타나서 다양한 속도로 반대방향으로 이동하며, 터널 진입후 목표지점(터널 중간부분)에 도착하였다고 판단될 때 해당 버튼을 누름. 차량의 출현방향은 2조건, 터널길이 2조건, 이동속도는 3조건이며, 총 24회 시행</li> </ul>
	정지 거리 예측 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차량의 가속도를 감안하여 적절한 위치에 정지시킬 수 있는 통제 능력, 공간거리 추정 정확도와 급제동시 속도를 고려한 정지위치 산출능력, 반응 불균형 정도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 화면 상단에서 적색의 이동선이 다양한 가속도로 하단으로 내려오며, 청색의 정지구역에 정지할 수 있도록 브레이크 페달을 조작. 이동속도는 초기속도 3조건, 가속도 3조건이며, 총 18회 시행</li> </ul>
	주의력 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주의전환(운전중 자유롭게 주의를 조율할 수 있는 능력), 주의폭(전후, 좌우, 상하 등 출현하는 자극에 대한 주의배분능력, 주변시 탐지 능력), 변화탐지(복잡상황에서의 변화사항을 탐지할 수 있는 능력)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1) 주의전환 : 화면에 사전단서(#)가 먼저 제시되고, 이어 1개의 목표자극(→)과 7개의 유사자극(↔)이 동심원 형태로 제시됨. 목표자극(→)의 방향을 파악하여 해당 버튼을 누름(사전단서 위치에 화살표가 나타날 확률은 75%). 목표자극(→) 방향은 2조건, 동심원 지름 2조건, 제시위치는 8조건이며, 총 32회 시행</li> <li>- 2) 주의폭 : 검사는 이중과제로 구성되어 있음. 단단위의 숫자가 먼저 제시되고, 이어서 중앙에 4~5개로 구성된 숫자세트와 1개의 목표자극(→) 및 7개의 유사자극(↔)이 동심원 형태로 제시됨. 수검자는 처음 제시된 숫자의 포함여부(1차 과제)에 반응한 후, 주</li> </ul>

제 3 절 사업용자동차 운전자 적성검사

구 분	검사유형	검사 측정내용	검사방법
			<p>변에 나타난 목표자극(→)의 방향을 파악(2차 과제)하여 해당 버튼을 누름. 1차 과제의 포함여부 2조건, 동심원 지름 2조건, 제시위치는 8조건이며, 총 32회 시행</p> <p>- 3) 변화탐지 : 화면에 3~5개의 다양한 모양과 색상으로 구성된 도형이 먼저 제시됨. 이후 같은 수의 도형이 제시되며, 처음 제시된 도형세트와 위치 또는 색상, 모양의 변화 여부를 파악하여 해당 버튼을 누름. 도형개수는 3조건, 변화 여부 2조건, 변화조건은 3종류이며, 총 36회 시행</p>
	거리 지각 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 입체공간 내에서의 원근 거리 추정능력</li> <li>- 접촉사고의 가능성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운전자가 기기전방 250cm 지점에서 앉은 후 기기속에 설치된 세개의 지주 중 가운데 지주가 전·후방으로 움직일 때 3개의 지주가 평행이 되었다고 판단되면 해당 버튼을 누름. ‘뒤에서 앞으로’, ‘앞에서 뒤로’ 각각 1회 시행</li> </ul>
	야간시력 및 시력 회복력 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 야간 시지각 능력</li> <li>- 암순응 적응능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 밝은 상태에서 시표를 판독케 하고 어두운 상태로 변하게 한 후 시표를 인식하였을 때 해당 버튼을 누름. 이어서 어두운 상태에서 시표를 판독. 2회 시행</li> </ul>
	동체 시력 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이동물체에 대한 시지각 능력</li> <li>- 동체시력과 정지시력의 상관치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50m 거리에 있는 시표로 정지시력을 측정하고 전동장치로 시표를 50km/h로 이동시켜 가다가 시표가 확인되면 전동장치를 정지시켜 동체시력을 찾아내게 하는 방법으로 5회 시행</li> </ul>
	상황 인식 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상황지각검사 : 다양한 교통상황에서 중요한 자극을 지각하고 기억하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1) 상황지각검사 : 여러 유형의 서로 다른 교통상황 사진에서 보행자, 신호등, 교통안전표지판, 이륜차를 정확하게 찾아내는 검사로 25회 시행</li> </ul>

제 2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석

구 분	검사유형	검사 측정내용	검사방법
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 위험판단검사 I·II : 교통상황에 산재된 다양한 위험요인을 빠르고 정확하게 지각하고 판단할 수 있는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2) 위험판단검사 I : 교통상황 동영상을 보면서 위험하다고 판단하는 순간 브레이크 페달을 밟는 검사로 8회 시행</li> <li>- 3) 위험판단검사II : 교통상황 동영상을 보면서 위험하다고 판단하는 순간 브레이크 페달을 밟고, 화살표가 상하좌우에서 나타나는 경우 화살표 버튼을 누르는 검사로 12회 시행</li> </ul>
	<p><b>운전 행동 검사 (운전 습관, 형태)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 고속도로, 지방도로, 도시도로 별로 주행속도, 급감속, 급가속, 지시 및 신호위반, 차로준수, 방향지시등 작동, 사고 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가상으로 펼쳐지는 3가지 도로유형별 주행조건에서 핸들, 엑셀 및 브레이크 페달 등을 조작하여 각기 다른 운전 돌발상황에 대한 반응을 측정</li> <li>- 1) 고속도로 : 안개, 주변차량 가속, 적재물낙하, 터널, 고속도로 진출, 커브길 등 6종</li> <li>- 2) 지방도로 : 선행차량 정지, 안개, 주변차량 가속, 횡단보도, 교차로, 고장차량 출몰, 커브길, 동물의 무단횡단 등 8종</li> <li>- 3) 도시도로 : 고장차량 출몰, 선행차량 직진, 교차차량, 무단횡단, 우회전시 보행자, 정지차량 출몰, 교차로, 유턴 등 8종</li> </ul>
	<p><b>시야각 검사</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운전시 필요한 시야각 측정</li> <li>- 시야 중앙에 집중하면서도 주변에 나타나는 자극을 탐지하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 화면 중앙에 제시된 원의 색이 바뀔 때마다 반응버튼을 누르면서, 동시에 화면 가장자리에 나타난 자동차의 특정 위치를 보고 해당 위치를 버튼으로 표시. 제시조건은 단순형, 복잡형 2조건이며 총 32회 시행</li> </ul>

제 3 절 사업용자동차 운전자 적성검사

구 분	검사유형	검사 측정내용	검사방법
	신호등 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시각운동협응속도</li> <li>- 운상황에서 시각정보 인식 후 이를 운동기능으로 빠르게 전환하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 엑셀페달을 밟아 도로를 주행하면서 신호등이 빨간색으로 바뀌거나 화면에 위험 표지판이 나타나면 즉각 브레이크 페달을 밟는 검사로 총 15회 시행</li> </ul>
	화살표 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선택적 주의력 측정</li> <li>- 불필요한 간섭자극에 대한 반응을 억제하고 필요한 반응을 하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 화면 좌우측에 무작위로 좌우 방향의 화살표가 하나씩 제시되는데, 나타난 화살표의 방향과 동일한 방향에 해당되는 버튼을 누름. 제시조건은 일치, 불일치 2조건이며 총 60회 실시</li> </ul>
	도로 찾기 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공간판단력</li> <li>- 복잡한 공간적 정보를 빠르게 파악하여 문제를 해결하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 화면에 여러 개의 도로가 서로 얽혀있는데, 도로의 시작점에 위치해 있는 자동차가 차고로 가기 위해서는 어떤 도로로 가야하는지를 빠르게 찾는 검사로 총 20회 시행</li> </ul>
	표지판 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시각적 기억력</li> <li>- 운전상황에서 짧은 순간에 자극을 인식하고 이를 기억하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 화면에 교통안전 표지판이 제시되면 이를 기억하여 동일한 교통안전 표지판을 찾아야 하고, 또한 도로표지판이 제시되면 이를 기억하여 특정 지역으로 가기 위한 방향을 찾는 검사. 제시조건은 교통안전 표지판, 도로표지판 2조건이며 총 30회 시행</li> </ul>
	추적 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주의지속능력 측정</li> <li>- 복잡한 상황에서 목표자극에 주의를 지속할 수 있는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차 5대중 한 대에 사람이 탑승하면 자동차들이 도로를 제멋대로 주행한 후 정지하게 되는데, 이때 사람이 탑승한 자동차를 찾는 검사. 제시조건은 난이도에 따라 4조건으로 총 12회 실시</li> </ul>
	복합 기능 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 다중과제 수행능력</li> <li>- 운전애 필요한 시각, 청각, 운동 등 다양한 기능을 동시에 인식하고 반응하는 능력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차가 장애물을 피하면서 진행할 수 있도록 조작하면서 숫자 7이 들릴 때마다 반응버튼을 누르거나, 화면 상단에 제시되는 원의 색깔과 같은 반응버튼을 누르는 검사. 총 검사는 장애물 피하기와</li> </ul>

제 2 장 사후적 입법평가를 위한 기초분석

구 분	검사유형	검사 측정내용	검사방법
			청각 과제가 혼합된 A형 검사와 색 반응 과제가 추가된 B형 검사로 구성
필기형 검사	인지 능력 검사 I	- 인지적 유창성 - 상황에 대한 판단 및 대처능력	- 제시된 2개의 도형의 관계성을 파악하여 주어진 도형과 관계되는 도형을 찾아 답란에 표기. 14문항, 제한시간 7분
	지각 성향 검사	- 시지각 성향(장의존성/장 독립성)	- 제시된 단순도형을 포함하는 복잡도형을 찾아 표기하고, 제시된 복잡도형 속에 포함되어 있는 단순도형을 찾아 답란에 표기. 18문항, 제한시간 10분
	인성 검사 I	- 타당도(긍정왜곡, 반응일관성) - 현실판단력(사고 및 지각 문제) - 행동안정성(위법성/공격성, 충동성) - 정서안정성(불안/신체화, 우울) - 정신적민첩성(기억력 및 주의력 부족) - 생활안정성(음주물질, 생활불안정성)	- 일상생활에서 경험하는 내용에 대하여, 문항의 내용이 자신에게 대부분 해당되면 ‘매우 그렇다’, 일부 해당되면 ‘약간 그렇다’에 해당되지 않으면 ‘아니다’에 표기. 정답 및 제한시간은 없으며, 인성검사 I 은 131문항, 인성검사II는 136문항.
	인성 검사II	- 타당도(긍정왜곡 및 반응 일관성) - 현실판단력(사고 및 지각 문제) - 행동안정성(위법성, 공격성, 충동성, 폭력) - 정서안정성(불안, 우울) - 정신적민첩성(운동기능, 기억력 및 주의력 부족) - 생활안정성(음주물질, 조 급증) - 운전안정성(긍정자원, 안전의식)	

## 제 3 장 운전면허 적성검사제도에 대한 규범론적 분석

### 제 1 절 규범분석의 의의 및 한계

적성검사제도에 대한 입법평가를 하는 것은 제도가 도입당시와 마찬가지로 정당성이 있는지, 제도도입의 목적을 달성하고 있는지, 해당 제도로 인해 부작용이 발생하지는 않는지 등을 검토하기 위한 것이다. 이러한 평가시에는 제도의 도입목적은 가장 우선적인 기준으로 삼아야 한다. 현행 「도로교통법」상 적성검사는 1961년 법제정당시부터 그리고 사업용자동차 운전자 적성검사의 경우 1997년 이후부터 시행되고 있고, 제도적 의미에서 적성검사제도는 여러 번의 개정이 이루어졌다. 각 적성검사제도의 도입목적은 약간의 차이는 있으나, 도로에서 발생 가능한 교통상의 위해방지 및 질서유지 및 이를 통한 국민의 안전 확보를 위해 실시하는 것이다.

적성검사제도가 실효성이 있는지, 혹은 제도도입의 목적을 어느 정도나 달성하고 있는지를 평가하기 위해서는 적극적으로 여러 가지 축적된 통계 및 자료를 활용할 필요가 있다. 그러나 그동안의 입법연혁과 운전면허 제도 및 정책에 관한 방향성이 지속적으로 변화하였음은 물론 여러 가지 환경변화로 인해 제도가 가지는 고유의 실효성 내지 목적달성도에 대한 평가를 제대로 실시하기 어려웠다고 할 수 있다. 적성검사제도에 대한 평가를 위해서는 적성검사와 관련된 기준, 즉, 적성기준과 직접적으로 연관되어 발생한 교통사고 발생 비율과 같은 여러 가지 유의미한 결과를 도출할 수 있는 통계자료 등을 활용하여야 하나, 적성검사제도 평가에 필요한 통계가 충분히 누적되어 오고 있지 못한 것으로 보인다. 한편으로는 적성검사제도 도입 이후 교통환경의 많은 변화가 적성검사제도의 실효성

과 어느 정도의 연관성이 있는지 분석하기 어렵다는 점도 평가가 어려운 이유로 꼽을 수 있다. 특히 「도로교통법」상의 적성검사는 법 제정초기인 60년대부터 도입된 제도로서, 제도도입 이전과 비교하여 제도의 효과를 평가하는 것은 현실적인 어려움이 있음은 물론이다. 법령의 개편에 따른 제도의 실효성에 대한 평가 역시 운전 보조장치의 발전이나 도로상황의 변화 등 환경적 변화가 제도도입 및 개편 당시와는 달리 상당히 빠른 속도로 이루어지고 있다는 점에서, 이러한 분석도 쉽지 않은 측면이 있다. 그럼에도 불구하고 운전면허 적성검사제도에 대한 실효성 평가와 이를 통한 제도개편방안을 검토하는 가장 좋은 방법은 여러 한계가 있긴 하지만 관련통계를 통한 의미 있는 분석을 기반으로 하는 것이다.

이러한 의미에서 본다면 운전면허 적성검사제도를 규정하고 있는 실제 규범 그 자체, 즉, 적성검사제도의 대상·주기·항목·방법등에 대한 규범평가를 통해 제도의 존치나 개정 여부를 검토하는 것은 설득력 차원에서 큰 의미가 없을 수도 있다. 그러나 현행 제도의 도입목적에 부합하게 효율적으로 제도가 운영될 수 있는 법적 기반이 제대로 마련되어 있는가에 대해 규범평가를 하여, 규범 자체가 가진 한계를 검토하는 것은 의미가 있을 것으로 생각된다. 예컨대 현행의 수시적성검사제도에 대해서는 수시적성검사 제도도입의 목적을 달성하기에는 운영 및 절차와 관련된 조항이 불충분할 뿐만 아니라, 법적 근거가 미비로 개인의 권리를 침해할 소지가 있어 소극적으로 운영되고 있는 현실을 지적할 수 있다. 이러한 점에서 본다면 실질적으로 제도가 어느 정도의 실효성을 가지는지를 분석하고 평가하기 이전에, 현재 법령에 규정된 근거 조항 자체가 헌법적으로 특별히 문제될 소지는 없는지, 제도의 운영 주체나 대상자가 명확하게 규정되어 있는지, 제도가 도입목적을 달성하기 위한 방향으로 운영될 수 있는 절차나 방법이 규정되어 있는지 등 법적 측면에서 제도에 대한 규범평가를 하는 것은 매우 중요한 평가방법의 하나가 될 수 있다.

## 제 2 절 정기적성검사제도에 대한 규범분석

### I. 면허종별 차등적 제도설정에 대한 규범분석

#### 1. 면허구분방식에 대한 규범분석의 필요성

현행 정기적성검사제도는 제1종 면허와 제2종 면허를 구분하여 정기적성검사제도를 상이하게 구성하고 있다. 정기적성검사제도 설계시 누구를 대상으로 하여, 어떠한 주기로 어떠한 항목과 방법으로 검사를 실시할지를 결정하는 것은 제도의 목적과 제도로 인한 사회적 비용 등을 형량하여 적합한 수준을 정하여야 하는 문제이다. 그러므로 정기적성검사제도의 대상자를 전체 면허 소지자 중 제1종 면허 소지자로 한정하면서 제2종 면허 소지자에 대한 수시적성검사를 강화하게 된 결과에 대한 효과, 기존보다 적성검사주기를 연장하였을 때의 개정시점과 연계되는 교통사고율의 변화, 적성검사항목의 변화에 따른 교통사고에의 영향력 등을 파악하는 것이 효과적인 평가방법이 될 수 있다. 마찬가지로 적성검사대상이 되지 않는 제2종 운전면허 소지자의 교통사고 비율이 제1종 운전면허 소지자와 비교하였을 때 어떠한 수준인지를 비교분석하는 것과 함께, 객관적인 데이터를 통한 정밀한 실효성 평가가 수반될 필요가 있다.<sup>31)</sup>

그럼에도 불구하고 현행 제도와 같이 면허를 제1종과 제2종으로 구분하고 면허종별로 적성검사제도를 달리 설정하는 것이 타당한 것인지에 대한 규범적인 평가는 가능할 뿐만 아니라 제도의 제·개정을 위한 검토시 필수적인 작업이라고 본다. 현행 운전면허와 관련된 일련의 제도가 모

---

31) 규범적 분석파트에서 이와 같은 실효성 평가를 병행하는 것은 적합하지 않으므로 별도로 제도의 실효성 평가를 할 필요가 있으나, 본 보고서에서는 적성검사제도에 대한 실효성 평가를 별도로 실시하지 않으므로 후속연구로 남겨두기로 한다.

두 면허의 유형을 제1종과 제2종으로 구분한 바탕위에서 입법되어 있다는 점에서 면허종별로 차등적으로 제도를 설정하고 있는 현행 체계가 적합한 것인지에 대한 분석이 필요하다.

## 2. 규범분석의 기준 및 검토

안전을 위한 목적으로 도입하는 자격제도의 기준을 어떻게 설정하느냐에 대해서는 과소보호금지 원칙과 과잉금지원칙을 위반하지 않는 범위 내에서 입법자가 입법형성의 범위를 과도하게 넘어서지 않게 설정한 이상 적합한 것으로 보아야 한다. 이러한 점에서 적성검사 대상자를 제1종과 제2종 면허소지자로 구분하고 각 제도를 달리 정하고 있는 부분 역시 도로교통의 안전확보라는 면허제도의 목적을 달성하는 데 심각한 장애가 된다는 결과가 도출되지 않는 이상 적성검사제도를 면허종별로 상이하게 설정하는 것 그 자체가 특별히 문제된다고 보기는 어렵다.

제1종 면허소지자와 제2종 면허소지자가 운전할 수 있는 차량의 범위와 유형이 다르고, 각 차량의 유형별로 도로교통상의 위험발생 가능성과 운전시 주의정도가 다르다고 보고 있다. 통상적으로 제1종 면허소지자가 운전할 수 있는 차량을 운전하는 경우 제2종 면허소지자보다 일반적으로 운전능력과 주의의무가 더 요구된다고 보고 있기 때문에, 제1종 면허에 대해 「도로교통법」이 더 강화된 제도를 규정하는 것은 합리적인 판단으로 이해할 수 있다.

특히 통계를 기반으로 검토해보면 제1종 운전면허사고의 발생이 더 빈번하고 사망자수가 크다는 점에서 「도로교통법」이 면허종별로 면허기준 및 적성검사기준을 달리 정하고 있는 것은 합리성이 있다. 도로교통공단의 최근 10년간 면허종별 교통사고 현황자료에 따르면 2006년 교통사고 213,745건 중에서 제1종 운전면허 사고는 148,220건으로 전체사고의 69%, 제2종 운전면허는 47,077건으로 전체사고의 22%의 비중을 차지하였다.

2015년도 역시 232,035건의 교통사고 중에서 제1종 운전면허의 사고 비중이 69.3%였고 제2종 운전면허 사고 비중은 23.2%였다. 한편 제1종 사고의 경우 인명피해의 비율이 제2종 사고에 비해 상대적으로 높다.

<표19> 면허종별 교통사고 현황(2006-2015)

(단위: 건, 명)

기준년도		발생건수	사망자수	부상자수	중상자수	경상자수	부상신고 자수
2006	합계	213,745	6,327	340,229	139,187	193,774	7,268
	제1종	148,220	4,260	241,156	97,991	138,567	4,598
	제2종	47,077	1,322	74,044	30,793	41,593	1,658
	연습면허	28	1	38	18	19	1
	면허없음	10,488	560	15,666	6,693	8,326	647
	기타불명	7,932	184	9,325	3,692	5,269	364
2007	합계	211,662	6,166	335,906	127,643	200,861	7,402
	제1종	146,908	4,151	238,513	89,677	144,097	4,739
	제2종	45,733	1,277	71,750	27,918	42,140	1,692
	연습면허	47	0	71	35	35	1
	면허없음	11,048	583	16,287	6,481	9,212	594
	기타불명	7,926	155	9,285	3,532	5,377	376
2008	합계	215,822	5,870	338,962	124,182	205,322	9,458
	제1종	150,012	4,022	241,337	87,730	147,505	6,102
	제2종	46,748	1,181	72,297	26,897	43,184	2,216
	연습면허	43	3	56	32	24	0
	면허없음	10,389	513	15,304	5,996	8,696	612
	기타불명	8,630	151	9,968	3,527	5,913	528

제 3 장 운전면허 적성검사제도에 대한 규범론적 분석

기준년도		발생건수	사망자수	부상자수	중상자수	경상자수	부상신고 자수
2009	합계	231,990	5,838	361,875	126,378	223,992	11,505
	제1종	163,342	4,067	261,105	90,508	163,223	7,374
	제2종	49,773	1,180	75,804	26,911	46,223	2,670
	연습면허	211	8	348	115	215	18
	면허없음	9,390	436	13,964	5,184	8,153	627
	기타불명	9,274	147	10,654	3,660	6,178	816
2010	합계	226,878	5,505	352,458	116,902	223,665	11,891
	제1종	160,998	3,912	255,715	84,455	163,707	7,553
	제2종	47,685	1,084	72,653	24,487	45,383	2,783
	연습면허	146	5	221	78	133	10
	면허없음	8,875	387	13,272	4,561	8,077	634
	기타불명	9,174	117	10,597	3,321	6,365	911
2011	합계	221,711	5,229	341,391	105,873	222,476	13,042
	제1종	156,455	3,688	246,571	76,520	161,766	8,285
	제2종	47,283	1,058	71,628	22,279	46,330	3,019
	연습면허	180	5	271	90	170	11
	면허없음	9,232	397	13,115	4,283	8,066	766
	기타불명	8,561	81	9,806	2,701	6,144	961
2012	합계	223,656	5,392	344,565	101,703	227,590	15,272
	제1종	158,205	3,821	249,937	73,879	166,140	9,918
	제2종	47,323	1,095	71,233	21,350	46,556	3,327
	연습면허	198	7	294	69	200	25
	면허없음	8,185	365	11,867	3,519	7,580	768
	국제면허	169	3	220	63	138	19
	기타불명	9,576	101	11,014	2,823	6,976	1,215

제 2 절 정기적성검사제도에 대한 규범분석

기준년도		발생건수	사망자수	부상자수	중상자수	경상자수	부상신고 자수
2013	합계	215,354	5,092	328,711	95,361	215,787	17,563
	제1종	151,980	3,629	237,455	68,958	157,246	11,251
	제2종	46,643	1,032	69,935	20,563	45,326	4,046
	연습면허	155	3	261	73	171	17
	면허없음	7,602	311	10,905	3,338	6,786	781
	국제면허	103	3	154	36	111	7
	기타불명	8,871	114	10,001	2,393	6,147	1,461
2014	합계	223,552	4,762	337,497	93,047	223,375	21,075
	제1종	155,647	3,320	240,926	66,779	160,919	13,228
	제2종	50,170	1,024	74,311	20,590	48,823	4,898
	연습면허	185	10	276	81	168	27
	면허없음	7,435	305	10,682	2,986	6,750	946
	국제면허	113	1	171	33	121	17
	기타불명	10,002	102	11,131	2,578	6,594	1,959
2015	합계	232,035	4,621	350,400	92,522	233,646	24,232
	제1종	160,789	3,258	247,891	66,279	166,709	14,903
	제2종	53,934	1,009	81,065	21,148	53,973	5,944
	연습면허	192	4	311	84	204	23
	면허없음	7,020	254	9,899	2,620	6,240	1,039
	국제면허	119	0	217	46	140	31
	기타불명	9,981	96	11,017	2,345	6,380	2,292

출처: 도로교통공단, TAAS 교통사고분석시스템<sup>32)</sup>

32) 도로교통공단, 교통사고분석시스템([http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB\\_KMP\\_STA\\_UAS\\_TAT](http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_STA_UAS_TAT), 2016.08.24.. 최종방문).

법원도 역시 면허종별로 적성검사제도를 차별적으로 규정하고 있는 「도로교통법」 조항에 대해서 이러한 취지의 판시를 한 바 있다. 판례를 그대로 인용하면, “차량의 용도나 구조상의 특징에 비추어 제2종 운전면허 대상 차량에 비하여 제1종 운전면허 대상 차량을 운전할 때에는 더 높은 주의능력 및 위험상황에 대한 긴급대응능력을 요하며, 특히 제1종 운전면허가 있어야만 운전할 수 있는 여객 또는 화물자동차운수사업법상의 사업용자동차는 상시 여객 내지 화물을 운송하는데 사용되는 것이어서 교통사고가 발생할 경우 국민의 생명, 신체 및 재산에 미치는 영향이 상대적으로 크고, 나아가 직업으로 이러한 자동차를 운전하는 경우에는 운전시간 및 횟수가 장시간 빈번하게 이루어지는 만큼 교통사고에 노출될 위험도 높으므로 제1종 운전면허의 시력기준을 제2종 운전면허보다 강화함으로써 위 시력기준에 미달하는 자로 하여금 위와 같이 교통상의 위험이 상대적으로 큰 제1종 운전면허 대상 차량을 운전하지 못하게 하여 낮은 시력에 기인한 교통상의 위험을 방지하여 운전자 본인뿐만 아니라 동승자, 승객, 상대방 운전자 및 보행자 등 타인의 생명, 신체 및 재산을 보호하고, 나아가 안전하고 원활한 도로교통을 확보...(이하 생략)”<sup>33)</sup>하여야 한다고 하고 있다는 점에서 면허종별에 따른 규제수준의 차이를 두는 것을 적합한 것으로 보고 있다. 이러한 판례의 입장은 큰 틀에서는 현행 법체계에서도 유사한 것으로 볼 수 있어, 정기적성검사의 대상자를 면허종별로 구분하여 달리 적용하고 있는 현행제도는 규범적으로 적합한 것으로 볼 수 있다. 또 다른 판례에서도 “「도로교통법」은 제1종 운전면허시험과 제2종 운전면허시험의 합격기준이나, 적성기준을 달리 규정하고 있고...(중략)...제2종 운전면허 소지자에 비하여 제1종 운전면허 소지자가 운전할 수 있는 차량의 종류가 다양하고, 차량도 커서 고도의 차량조작능력

---

33) 헌법재판소 2003.6.26., 2002헌마677 결정.

이 요구되며, 사고의 위험성도 클 뿐 아니라 사고로 인한 인적·물적 피해의 중대성도 차이가 있다는 점을 고려하여, 운전면허 소지자에게 보다 큰 주의의무를 요구하면서 운전면허 취득 이후 일정한 기간마다 정기적성검사를 받도록 규정한 것<sup>34)</sup>으로 현행 제도를 설명하고 있다.

시력요건과 관련하여 법원은 “낮은 시력으로 인한 교통상의 위험을 방지하여 국민의 생명, 신체 및 재산을 보호하고 안전하고 원활한 도로교통을 확보함을 입법목적으로 하고 있고, 우리 도로교통법이 자동차의 운전면허에 운전면허의 취득을 그 요건으로 하고 있어 운전면허의 취득단계에서 이를 규제하는 것이 위 입법목적의 달성에 효과적이고 적절하며, 운전면허는 운전업무에 종사하는 자에 대하여 일정한 자격을 설정한 것으로 볼 수 있는데 어떤 자격제도를 만들면서 그 자격요건을 어떻게 설정할 것인가는 원칙적으로 입법형성의 자유에 속하는 것이고 다만 그 자격요건의 설정이 재량범위를 넘어 명백히 불합리하게 된 경우에는 기본권 침해 등의 문제가 생길 수 있다고 할 것인바, 한쪽 눈의 시력(교정시력 포함)이 0.5 미만인 경우에는 일반적으로 시야, 원근감, 입체감, 깊이 감각 등의 상실이 발생하고 우발적인 상황에서의 시기능 상실 상태를 초래할 수 있으므로 이 사건 조문상의 기준이 입법형성의 재량의 범위를 넘어 명백히 불합리하게 설정된 것이라고 할 수 없고, 또한 이 사건 조문이 추구하는 질서유지 및 공공복리의 증진이라는 공익은 이로써 제한되는 좁은 의미의 직업선택의 자유라는 사익보다 훨씬 더 크다고 할 것이어서 기본권 제한의 입법한계인 비례의 원칙을 준수<sup>35)</sup>한 것으로 이해한다. 그러므로 제도가 실질적으로 제도의 목적에 부합하고 있는지에 대해서는 실증자료를 통해 분석할 때 특별히 제도적인 문제점으로 인해 교통상의 안전확보

34) 헌법재판소 2015.2.26., 2012헌바268 결정.

35) 헌법재판소 2003.6.26., 2002헌마677 결정.

에 장애가 되는 것이 명확하지 않은 이상 규범적으로는 이를 평가하기는 어렵다. 그러므로 정기적성검사의 항목이나 기준을 설정하는 문제 역시 앞서 검토한 검사 대상자 및 주기를 설정하는 것과 마찬가지로 접근할 수 있다. 도로교통상의 안전확보를 통하여 국민의 생명·신체·재산을 보호하고자 하는 목적에 부합하는 수준으로 적성검사의 기준이 작성되고, 기준에 부합하는지를 판단할 수 있는 적절한 방법을 선택하고 있다면 이는 적합한 입법으로 평가할 수 있다.

### 3. 현행 제도의 한계 및 체계부적합의 문제

현행 도로교통법령 체계에서는 면허종별로 정기적성검사제도를 운영하고 있다. 그러나 앞서 분석한 제도 연혁에서 알 수 있듯 도로교통법령의 지속적인 개정으로 인해 현행의 면허종별 적성검사제도가 과거와 달리 규범적으로 문제될 수 있는 소지가 있다. 과거 「도로교통법」은 제1종 면허는 영업용, 제2종 면허는 비영업용으로 자동차 운전의 목적을 기준으로 양분하여 면허의 종을 구분하였던 것과 달리 현행 법령상의 면허의 유형은 이와 같이 영업용과 비영업용 면허로 구분되지 않는다. 「도로교통법」의 개정을 통해 제2종 면허를 가지고도 영업용 차량의 운전이 가능한 상황이 되었기 때문이다.<sup>36)</sup> 또한 각 면허종별로 운전할 수 있는 차량의 범위 역시 지속적으로 개정됨으로써 제1종 면허와 제2종 면허로 운전할 수 있는 차량의 범위가 일부영역에서는 큰 차이가 없어지는 등의 환경변화가 있었다. 실제 현재의 제도에 대해 제1종 면허와 제2종 면허를 구분하는 것에 대한 실효성이 저하되고 있다고 평가되기도 한다.<sup>37)</sup> 이러한 변화는 과거의 제1종과 제2종 면허를 구분하는 논의가 현재는 그대로 적용

36) 2007년 12월 21일 개정 「도로교통법」.

37) 한국규제학회, 운전면허규제개선을 위한 수요자 실태조사, 2004, 159면.

되기 어렵다는 점을 보여준다.

적어도 문헌이나 판례에서 주된 논거로 사용되던 논거였던 제1종 면허는 ‘영업용이므로 사고발생시 피해정도가 크다’는 점이나, ‘영업용이므로 교통사고 노출위험이 높다는 점’의 경우에는 제1종 면허를 제2종 면허보다 강화하는 논거로 삼기 어렵게 되었다. 현실적으로도 제1종 면허를 가지고 제2종 면허처럼 승용차 운전에만 활용한다거나, 제2종 면허를 가지고 영업용 차량 운전에만 활용하는 경우 등 다양한 사례가 있다는 점에서, 운전자에게 요구되는 능력과 운전면허 적성의 수준이 상응하지 못할 수도 있게 된 것이다. 최근 2016년 5월 29일 개정된 시력에 관한 개정사유 역시 이러한 이유가 반영된 개정이었던 것을 고려하면,<sup>38)</sup> 향후 이와 같이 개별사례에서 현실을 반영하지 못하여 개인의 자유를 침해할 여지가 있는 적성검사기준에 대해서는 지속적인 개편 요청이 나올 수 있다. 다만, 문제는 운전면허를 제1종과 제2종으로 구분하고, 운전가능 차량의 범위를 달리 정하고 있는 현행 법체계의 근본적인 변화가 요구된다는 점에서 장기적인 검토가 요구되는 부분이다. 그러므로 사업용자동차 운전자에 대한 제도와 결부시켜 전반적인 제도검토가 필요하다고 할 수 있다.

38) 법제처의 「도로교통법」 개정이유에 따르면 “시행령에서는 한쪽 눈은 보지 못하지만 다른 쪽 눈으로 볼 수 있는 사람에 대하여 1종 운전면허는 취득할 수 없도록 하고 있고, 이로 인하여 단안 시력을 가진 사람들은 사업용차량이나 대형차량을 운전할 수 없어 직업선택이나 업무활동에 제약을 받고 있음. 한쪽 눈의 시력이 없다고 해서 운전능력이 없다고 확일적으로 판단하는 것은 적절하지 않은 측면이 있고, 2종 보통면허로 운전이 가능한 10인승 승합차와 1종 보통면허로 운전이 가능한 11인승 승합차는 그 크기 및 구조가 거의 유사할 뿐 아니라 1종 보통면허와 2종 보통면허 모두 1톤 화물자동차를 운전할 수 있지만 이를 사업용으로 운전하려면 1종 보통면허를 받아야 하는 등의 제한이 있어 시각장애인의 직업선택의 자유나 행복추구권 등의 보호차원에서 단안 시력을 가진 사람의 운전면허 결격요건을 완화할 필요성이 있다는 의견”에서 개정이 이루어졌다(법제처 사이트, <http://law.go.kr/lInfoP.do?lsiSeq=183728&lsId=&efYd=20161130&hrClsCd=010202&urlMode=lsEInfoR&viewCls=lsRvsDocInfoR#0000>, 2016.10.28. 최종방문).

## II. 결격사유와 정기적성검사기준에 대한 규범분석

### 1. 결격사유와 적성기준과의 관계

현행 「도로교통법」 제82조는 결격사유를 정하고 있고, 적성검사기준에 대해서는 「도로교통법 시행령」 제45조에서 정하고 있으나, 체계적으로 보면 법률상 결격사유 조항과 시행령상의 정기적성검사기준 조항이 규범적으로 체계에 맞지 않는 부분이 있다. 「도로교통법」에 따를 때 결격사유에 해당하는 자는 동법 제83조제3항에 따라 아예 운전면허시험에 응시할 수 없으며, 동법 제93조제7호의 “결격사유를 정하고 있는 조항인 제82조제1항제2호부터 제5호까지의 규정에 따른 운전면허를 받을 수 없는 사람”에 해당되어 반드시 운전면허가 취소되어야 하는 사람에 해당한다.

이와 같은 구조에 따르면 결격사유 조항에서 별도의 예외를 두지 않은 이상, 결격사유에 위반되면 적성검사기준에 부합하는지 여부와 관계없이 운전면허를 받을 수 없다고 해석된다. 법률에서 정한 사항이 시행령에 따라 변경되거나 달리 해석될 수 있어서는 안 되는 것은 물론이고, 운전면허의 발급에 있어 가장 기본적인 발급기준을 정하는 결격사유 조항의 성격에 비추어보면 운전면허를 유지하기 위한 조건에 해당하는 적성검사기준은 결격사유 조항에 위반되면 안 된다.

### 2. 결격사유와 적성기준 조항간 체계부적합의 문제

「도로교통법 시행령」 제45조는 청력과 관련하여 제1종 운전면허 중 대형면허 또는 특수면허를 “취득하려는 경우에만” 적성검사기준의 충족을 요구하고 있다. 그러므로 지속적으로 기준을 유지할 것을 요구하는 결격사유 조항과 충돌할 수 있는 여지가 있다.<sup>39)</sup> 만약 「도로교통법 시행령」의

---

39) 청력 관련 결격사유 및 적성검사기준

개정이 법률에서 정하는 결격사유를 완화하기 위한 것이라면 법률상의 결격사유 조항을 개정하여야 하고, 40) 단순히 적성검사와 관련하여서만 청력기준에 부합하는지를 검토하지 않겠다는 취지인 것이라면 「도로교통법 시행령」 제45조제1항제2호처럼 적성검사를 배제하는 방식으로 개정할 필요가 있다.

한편으로는 「도로교통법」상 결격사유의 하나인 듣지 못하는 것이나 보지 못하는 것이 어떠한 것인지 그 기준을 법에서 구체적으로 정하지도 않고, 대통령령에 위임하고 있지도 않다는 점에서 「도로교통법 시행령」상의 적성기준과의 관계에서 모호한 측면이 있으므로 「도로교통법」과 「도로교통법 시행령」을 개정하여 규범적인 체계를 맞출 필요도 있다.

### Ⅲ. 고령운전자 특별 규제에 대한 규범분석

#### 1. 고령운전자 관련 현황분석

##### (1) 고령운전자 면허 소지현황

고령운전자의 운전면허 소지현황은 매년 증가하고 있고, 이와 함께 교통사고비율이 높아지고 있다는 점이 고령운전자와 관련된 특별한 논의

결격 사유(법률)	적성검사기준(시행령)
듣지 못하는 사람(제1종 운전면허 중 대형면허·특수면허만 해당한다), 앞을 보지 못하는 사람이나 그 밖에 대통령령으로 정하는 신체장애인	55데시벨(보청기를 사용하는 사람은 40데시벨)의 소리를 들을 수 있을 것 - 이 기준은 제1종 운전면허 중 대형면허 또는 특수면허를 취득하려는 경우에만 적용

40) 다만, 결격사유를 완화하고자 할 때에는 다음과 같은 측면을 고려할 필요가 있다. “결격사유 조항의 취지와 관련하여 건설기계 조종의 결격사유 조항에 대해 결격사유해당자인지 사전검증의 목적이라기보다는 면허결격사유의 구체적인 규정으로서 사고발생 후 사고의 책임소재 다툼이나 확인과정에 근거로 적용될 수 있는 중요한 사항이므로 결격사유의 지나친 완화 등에 대해 보다 면밀한 검토가 필요”하다(국토해양위원회, 건설기계관리법 일부개정법률안 심사보고서, 2011.12, 9면)고 하므로, 「도로교통법」상의 결격사유 조항의 개정 역시 신중할 필요가 있다.

필요성이 높아지고 있는 이유이다. 도로교통공단 2016년 자료에 의하면 65세 이상 고령자 운전면허 소지자 보유율은 2005년 16.2%에서 2015년 34.6%로 증가하였다. 전체 운전면허 소지자 대비 고령자 운전면허 소지자 수의 점유율은 2005년 3.0%에서 2015년 7.6%로 증가하였다.

<표20> 고령자 운전면허 소지자 현황(2005-2015)

(단위: 명, %)

년 도	전 체		노 인		
	면허소지자수	보유율	면허소지자수	보유율	점유율
2005	23,497,657	48.8	705,414	16.2	3.0
2006	24,088,229	49.8	813,236	17.7	3.4
2007	24,681,440	50.8	950,695	19.7	3.9
2008	25,268,379	51.6	1,069,774	21.2	4.2
2009	25,822,149	52.5	1,184,941	22.5	4.6
2010	26,402,364	53.4	1,299,913	23.8	4.9
2011	27,251,153	54.7	1,451,437	25.7	5.3
2012	28,263,317	56.5	1,658,560	28.2	5.9
2013	28,848,040	57.4	1,869,155	30.5	6.5
2014	29,544,245	58.6	2,078,855	32.6	7.0
2015	30,293,621	59.8	2,294,058	34.6	7.6
연평균증감률	2.6%		12.5%		

출처: 도로교통공단, 2015년도 주요 교통사고 특성분석<sup>41)</sup>

## (2) 고령운전자 교통사고 현황

고령운전자의 운전면허 보유비율의 증가와 함께, 도로교통공단 통계자료에 의하면 해마다 고령운전자의 교통사고는 연평균 14%씩 증가하고 있는 것으로 나타났다. 전체 교통사고는 2006년 213,745건, 2015년 232,035

41) 도로교통공단, 『2015년도 주요 교통사고 특성분석』, 2016. 6. 2면.

건으로 증가한 반면, 고령운전자로 인한 교통사고는 2006년 7,150건, 2015년 23,063건으로 급격히 증가하고 있는 상황이라고 할 수 있다.

<표21> 고령운전자 교통사고 현황(2006-2015)

(단위: 건, 명)

구 분	전체교통사고발생건수	발생건수	사망자수	부상자수
2006	213,745	7,150	473	10,555
2007	211,662	8,341	514	12,515
2008	215,822	10,155	559	15,035
2009	231,990	11,998	585	17,814
2010	226,878	12,623	547	18,660
2011	221,711	13,596	605	19,814
2012	223,656	15,190	718	22,043
2013	215,354	17,590	737	25,734
2014	223,552	20,275	763	29,420
2015	232,035	23,063	815	33,787

출처: 도로교통공단, TAAS 교통사고분석시스템<sup>42)</sup>

### (3) 고령운전자의 특성에 따른 안전대책 요구 증대

고령운전자에 대해서는 이전부터 특별한 안전대책이 필요하다는 인식과 함께 고령운전자가 실제 어느 정도 교통안전에 위협을 줄 수 있는지에 대한 실증적인 연구들이 이루어져 왔다.<sup>43)</sup> 다만, 고령운전자별로 신체

42) 도로교통공단, TAAS 교통사고분석시스템([http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB\\_KMP\\_STA\\_UAS\\_TAT](http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_STA_UAS_TAT), 2016.08.24. 최종방문).

43) 김만호 외, “고령자 친화형 자동차 안전성 기술 개발을 위한 고령운전자의 운전 특성 분석”, 『한국자동차공학회 창립 30주년 기념 학술대회 논문집』, 2008.4.; 김희동 외, “노인의 감각처리능력과 안전운전행동에 관한 상관성 연구”, 『한국산학기술학회지』 제15권

적·정신적인 능력이 상이하고, 과거에 비해 오늘날 고령자의 신체적·정신적인 능력이 상대적으로 높아지고 있는 상황에서 일정한 연령의 고령운전자가 도로교통상의 안전확보에 장애를 가져올 수 있는 것으로 분석하기는 어려운 것이 사실이다. 그러나 일반적으로 고령이 되면서 개개인마다 그 시기는 상이할 수 있으나 젊은 사람에 비해 여러 가지 신체적인 능력, 시력이나 청력의 감퇴, 반응속도의 저하, 인지기능 저하 등이 이루어지고, 이에 따라 급정지, 부적절한 차로변경 등 운전에 관한 운전특성도 달라지는 것으로 연구되고 있다. 이러한 내용은 고령운전자로 인한 교통사고발생의 원인을 분석하는 방법으로 검증되고 있다.

실질적으로 고령운전자의 경우 신체적·정신적 능력감퇴가 법규위반과 함께 교통사고를 발생시키는 경우가 많을 것으로 추정되고 있다. 경찰청 통계자료에 의하면 2015년 법규위반으로 인한 교통사고 232,035건 중 안전운전불이행으로 발생한 교통사고는 전체사고 발생의 56.3%, 신호위반 11.4%, 안전거리미확보 9.4%, 교차로통행방법위반 6.3%, 중앙선침범 5.2%, 과속 0.3%의 순으로 고령운전자가 상대적으로 자주 위반하는 사항이 주된 교통사고 원인으로 분석되고 있다. 고령운전자의 교통사고가 주로 어떠한 위반사유와 연계되어 있는지, 적성과 관련되는 사고의 통계를 주기적으로 확보하여 제도개선을 위한 기초자료로 활용할 필요가 있다.

---

제5호, 2014.8; 도로교통공단, 『고령자 안전운전 교육과정 개발 연구』, 2008; 도로교통공단, 『고령자운전행동 및 사고 특성 분석』, 2006; 박준환, “고령사회를 대비한 고령운전자의 교통안전대책”, 『국회입법조사처 현안보고서』, 2010.6.11.; 신연식, 『고령운전자의 운전형태 고찰 및 안전운전대책 연구』, 교통개발연구원, 2001.12; 임용석·이정원, “노인 운전자의 운전 중 시공간능력과 상황인식에 대한 반응”, 『한국노년학』 제32권제4호, 2012; 임상진 외, “고령운전자 운전 및 신체특성을 반영한 교통사고 분석 연구”, 『대한교통학회지』 제30권제6호, 2012.12; 정연식 외, 『고령운전 교통사고 감소방안』, 한국교통연구원, 2011.4.; 조효영·오영태·이상수, “고령운전자의 운전 특성 분석에 관한 연구”, 『한국ITS학회논문지』(제7권 제6호), 한국ITS학회, 2008.

&lt;표22&gt; 법규위반사유별 교통사고 현황(2006-2015)

(단위: 건, %)

구 분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
계	213,745 (100.0)	211,662 (100.0)	215,822 (100.0)	231,990 (100.0)	226,878 (100.0)	221,711 (100.0)	223,656 (100.0)	215,354 (100.0)	223,552 (100.0)	232,035 (100.0)
안전 운전 불이행	118,329 (55.4)	115,976 (54.8)	118,791 (55.0)	126,340 (54.5)	125,082 (55.1)	123,744 (55.8)	125,391 (56.1)	121,402 (56.4)	126,329 (56.5)	130,551 (56.3)
중앙선 침범	14,507 (6.8)	14,262 (6.7)	13,653 (6.3)	14,327 (6.2)	14,071 (6.1)	12,931 (5.8)	13,018 (5.8)	12,324 (5.7)	12,092 (5.4)	11,998 (5.2)
과속	431 (0.2)	493 (0.2)	411 (0.2)	422 (0.2)	403 (0.2)	403 (0.2)	377 (0.2)	427 (0.2)	515 (0.2)	593 (0.3)
신호 위반	25,167 (11.8)	25,624 (12.1)	26,436 (12.2)	27,582 (11.9)	25,963 (11.4)	24,504 (11.1)	25,307 (11.3)	24,425 (11.3)	25,702 (11.5)	26,511 (11.4)
교차로 통행 방법 위반	17,444 (8.2)	16,268 (7.7)	15,617 (7.2)	17,145 (7.4)	16,206 (7.1)	15,172 (6.8)	14,721 (6.6)	14,407 (6.7)	14,341 (6.4)	14,671 (6.3)
안전 거리 미확보	21,533 (10.1)	21,698 (10.3)	21,984 (10.2)	24,554 (10.6)	23,126 (10.2)	22,315 (10.1)	22,275 (10.0)	20,106 (9.3)	20,678 (9.2)	21,708 (9.4)
기 타	16,334 (7.6)	17,341 (8.2)	18,930 (8.8)	21,620 (9.3)	22,027 (9.7)	22,642 (10.2)	22,567 (10.1)	22,263 (10.3)	23,895 (10.7)	26,003 (11.2)

출처: 경찰청, 경찰통계자료<sup>44)</sup>44) 경찰청, 경찰통계자료 법규위반별 교통사고 현황(<http://www.police.go.kr/portal/main/contents.do?menuNo=200193>, 2016.08.24.. 최종방문).

최근 들어 더욱 더 고령운전자에 대한 교통안전대책의 필요성이 강조되고 있고, 경찰청은 2016년 8월 17일 고령운전자 교통안전대책 공청회를 개최하고, 고령운전자에 대한 교통안전교육과 적성검사 개선방안 등을 논의하고 있다. 보도자료<sup>45)</sup>에 따르면 “교통사고 발생률이 높은 75세 이상 고령운전자를 대상으로 안전운전 정보를 제공받을 수 있는 교통안전교육을 의무화하고, 나이가 들수록 신체·인지기능이 빠르게 변화하는 점을 감안하여 75세 이상 고령운전자는 적성검사 주기를 현행 5년에서 3년으로 단축하는 방안을 제시했다. 또한, 교통안전교육에 인지기능 검사를 포함하여 최고속도 제한, 교차로 통행주의, 야간운전 제한 등 맞춤형 정보를 제공하고, 교육을 받으면 자동차 보험료 할인과 착한운전 마일리지와 같은 특혜점수를 부여하여 고령운전자의 안전운전을 지원하는 방안” 등이 논의되었다. 그러므로 이하에서는 고령운전자에 대해 특별하게 운전면허 적성검사제도를 강화하는 것이 적합한 것인지, 현행의 고령운전자 정기적성검사제도가 적절한지에 대해 규범적인 측면에서 검토하도록 한다.

## 2. 고령운전자 차별적 규제의 헌법적 문제

광의의 운전면허제도에는 적성검사제도가 포함되고, 앞서 검토하였던 운전면허 발급과 이를 유지하기 위한 적성검사의 관계를 함께 고려하여 제도 전반을 이해하여야 한다. 이와 같이 보면 운전면허와 적성검사제도는 개인의 자유를 도로교통상의 안전확보를 위해 일단 운전을 제한하고 일정한 운전능력에 대한 검증이 되는 경우 금지를 해제하는 허가적 성격에 기반하고 있다.<sup>46)</sup> 그러므로 인격발현이나 행복추구의 수단이 될 수 있

---

45) 경찰청 2016.8.17. 보도자료(<http://www.police.go.kr/portal/bbs/view.do?ntfId=18673&bbsId=B0000011&menuNo=200067&delCode=0>, 2016.10.26. 최종방문).

46) 운전에 대한 기본권이라는 개념을 사용하거나 표현하는 것에 대해서는 비판적인 시각이 있지만(Mikel, Katherine, “Drivers' Licenses and Age Limits: Imposition of Driving Restrictions on Elderly Drivers”, Marquette Elder's, Vol. 9: Iss. 2, Article 6, p359), 운전이

는 운전을 하고자 하는 개인의 자유는 도로교통상의 안전확보라는 목적을 달성할 수 있는 범위 내에서 충분히 보장되어야 한다. 이러한 점을 고려하여 국가는 개인의 자유 보장과 제도의 목적달성이 적절하게 이루어질 수 있도록 면허제도 설정 시에는 비례의 원칙을 준수하여야 한다. 운전면허 및 적성검사제도의 구성은 허가적 성격을 가지므로 도로교통상의 안전을 확보할 수 있는 수준의 운전능력을 기준으로 하여야 한다. 이렇게 보면 개인마다 신체적·정신적인 능력이 상이하기 때문에 고령이라는 것이 운전능력의 유무나 정도를 결정하는 절대적인 기준이 될 수는 없다고 보아야 한다.

그러나 연령을 반영한 적성검사제도를 운영하지 않고, 개개인의 신체적·정신적 운전능력 여부를 기준으로 면허제도를 운영한다면 모든 운전자를 대상으로 구체적인 운전능력에 대한 판단이 필요하다. 물론 모든 면허소지자에 대해 운전능력을 유지하고 있는지를 확인하여 운전면허를 발급하고 유지하는 제도를 두더라도 이것이 명백히 불합리하게 재량범위를 넘은 경우에 해당되지 않는 이상 입법적으로 불가능한 것은 아니다. 그러나 운전면허 소지자가 전 국민의 60%에 이르는 현재 상황에서 모든 개인을 대상으로 운전능력을 기준으로 한 면허제도를 구축하게 되는 경우 제도의 목적달성을 위해 과도하고 불필요한 규제를 하게 될 가능성도 있다. 도로교통의 안전을 확보하는 수단과 정도의 측면에 있어 최소침해성의 원칙이나 법익균형성 원칙에 반할 수 있는 규제가 될 수 있기 때문이다.

---

개인의 인격발현 수단일 뿐만 아니라 사회에서 직업적 또는 사회적인 생활을 영위하기 위해 필수불가결한 요소로서 일반적 행동자유권의 다양한 유형 중 하나에 해당한다는 것에는 의심이 없고(M. Brenner, *Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis aus verfassungsrechtlicher Sicht*, NZV 2009, S. 375), 헌법재판소도 ‘자동차운전의 자유도 『헌법』 제10조와 제37조제1항에 의하여 모든 사람에게 보장되는 일반적 활동자유 의 하나라고 봄이 상당하다’고 판시한 바 있다(헌법재판소 2007.12.27. 선고 2005헌마1107 결정). 기타 운전면허제도와 관련하여 더 자세한 내용은 백옥선, “고령자 운전규제에 관한 법적 고찰 -운전면허제도를 중심으로-”, 『중앙법학』, 2015.11 참조.

이와 같이 본다면 일정한 연령을 기준으로 하여 신체적·정신적 능력이 감소하는 평균적인 연령을 정하여 제도를 차등적으로 수립하는 것이 적합하다. 이 경우에도 연령을 기준으로 곧바로 운전제한이 이루어지는 것이 아니라, 해당 연령층을 대상으로 운전능력이 있는지 여부를 판정하는 방식을 달리할 뿐 운전능력이 없는 경우에만 운전제한을 할 수 있는 것이다.

그러므로 국가는 운전능력이 감소하여 도로교통상의 안전에 장애가 될 수 있는 평균적인 연령을 정하여, 그 집단에 대해서는 좀 더 강화된 검사 방법등을 통해 운전능력이 있는지를 평가하여야 한다. 다만, 특별한 관리가 필요한 평균적인 연령을 정하는 것에는 객관적인 통계 등에 의거하여 합리적인 차별의 근거가 있어야 하고, 이에 대한 사회적인 합의가 이루어질 수 있는 수준이어야 한다. 이러한 점에서 고령운전자의 기준을 정하는 것은 매우 어려운 일이다.<sup>47)48)</sup> 그러나 운전면허제도에서의 특별한 관리를 위한 고령자의 연령기준을 정하는 데 있어서는 「노인복지법」이나 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」 등 현행법령에 따라 설정된 노인이나, 고령자 등과 부합하도록 할 것이 아니라, 운전능력과 관계될 수 있는 연령을 기준으로 정하여야 한다. 그러므로 타분야에서의 고령자와 고령의 운전자의 기준을 다르게 보는 것은 문제가 아니며, 장기적으로 고령자의 신체적·정신적 능력의 향상 또는 운전을 위한 보조장치들이

---

47) 이러한 의미에서 고령의 운전자의 기준에 대한 사회적인 인식도 매우 중요하다는 점에서, 고령운전자의 연령에 대한 인식에 대한 일반인과 전문가의 의견을 각각 수렴하였다. 이에 대해서는 본 보고서 제5장의 사회학적 분석결과를 참고할 필요가 있다.

48) 실제로 이러한 문제점이 있었음을 지적하는 논문으로는 Coley, Meridith J. and Coughlin, Joseph F. (2002) "State Older-Driver Relicensing: Conflicts, Chaos, and the Search for Policy Consensus", *Marquette Elder's Advisor*: Vol. 3: Iss. 4, Article 8, 46이 있으며, 외국에서도 운전면허를 보유할 수 있는 연령의 상한을 정하는 것에 대해서는 연령차별의 관점에서 민감하게 받아들여지고 있으나, 이와 달리 운전면허를 발급받을 수 있는 최소한의 연령을 정하는 것에 대해서는 위헌논의가 제기되지 않았다고 지적하는 논문이 있다(Mikel, Katherine, "Drivers' Licenses and Age Limits: Imposition of Driving Restrictions on Elderly Drivers", *Marquette Elder's*, Vol. 9: Iss. 2, Article 6, p362 참조).

발전하여 도로교통상의 안전에 장애를 주지 않는 범위에서는 규제의 필요성이 낮아지거나, 고령운전자에 대한 기준도 충분히 달라질 수 있다.

### 3. 고령운전자 정기적성검사 조항의 문제

현행 도로교통법령에서는 정기적성검사와 관련하여 적성검사의 대상이나 항목은 그대로 두고 연령을 기준으로 하여 검사주기만 상이하게 정하고 있다. 「도로교통법」은 제1종의 경우 65세, 제2종의 경우 70세를 기준으로 하여 일반적인 기준인 10년보다 짧게 5년을 적성검사주기로 하고 있다. 최근에는 이에 대해 적성검사주기를 3년으로 단축하고자 하는 움직임도 시도되고 있다.<sup>49)</sup> 이와 같이 정기적성검사제도에 대해 고령운전자를 특별하게 고려한 것은 최근의 일이나, 최근 나오고 있는 여러 가지 고령운전자 사고통계 등은 고령운전자를 특별하게 관리할 필요성에 대해 보여주고 있다.

49) 2016년 9월 29일자 조선닷컴 기사에 따르면 국민안전처와 국토교통부, 경찰청 등은 “그동안 우리나라의 노인 운전면허 관리가 해외에 비해 허술했다”면서 “고령 운전자의 운전면허 갱신 주기를 단축해 안전사고를 줄이는 종합 대책을 추진한다”고 28일 발표했다. 65세 미만 운전자의 면허 갱신 주기(면허 취득 시기와 종에 따라 7~10년)는 바뀌지 않는다. 안전처 등에 따르면 운전면허증을 가진 65세 이상 노인의 수는 2011년 145만1437명에서 2013년 186만9155명, 작년 229만4058명으로 증가하고 있다. 노인 운전자가 일으킨 교통사고 건수도 2011년 1만3596건에서 2013년 1만7590건, 작년 2만3063건으로 가파른 상승 곡선을 그리고 있다. 우리나라는 2017년 고령사회(65세 이상 노인이 총인구의 14% 이상), 2026년엔 초고령사회(노인이 총인구의 20% 이상)로 진입할 전망이다. 이에 따라 안전처 등은 내년에 도로교통법을 개정, 2018년부터 75세 이상 노인 운전자가 면허 갱신을 할 때마다 교통안전교육을 받도록 의무화할 예정이다. 하지만 이번 대책에는 고령 운전자가 실질적으로 운전을 할 능력이 있는지를 평가하겠다는 방안은 없다. 따라서 기존처럼 고령 운전자가 시력 측정이나 손떨림 등 간단한 손동작 검사 등의 적성검사를 거치고, 새로 도입되는 교통안전교육만 이수하면 쉽게 면허를 갱신할 수 있다. 영국은 노인 운전자 교통사고를 예방하는 차원에서 70세 이상 운전자는 3년마다 운전면허를 갱신하도록 하고, 운전이 가능하다는 의사 소견서를 의무적으로 내도록 규정되어 있다. 일본도 70세 이상 운전자는 3년마다 면허를 갱신하면서 인지기능 검사를 함께 받도록 하고 있다. 포르투갈에선 70세부터 2년마다 면허를 갱신하며, 건강검진도 받아야 한다(조선닷컴, 75세이상 운전면허, 3년마다 갱신한다, [http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2016/09/29/2016092900127.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2016/09/29/2016092900127.html), 2016.10.21 최종방문).

국가는 운전면허제도의 목적을 충분히 달성하면서도 국민의 운전할 수 있는 자유를 최대한 보장할 수 있는 제도를 마련하여야 할 의무가 있다. 그럼에도 불구하고 고령운전자 적성검사제도에 대한 규범평가를 통해서 특별하게 고령운전자로 인한 여러 가지 교통장애 및 위험이 발생하고 있음에도 불구하고 명백하게 국가가 특별한 제도를 구성하지 않는 이상 이를 제도적·규범적으로 문제가 있는 것으로 평가할 수는 없다. 그러나 현행제도는 운전자를 일반운전자와 고령운전자로 구분하여 검사주기는 구분하고 있으나, 검사항목에 대해서는 고령운전자를 전혀 고려하고 있지 못하다는 점에서 규범이 충분한 것인가에 대한 문제가 제기된다. 이러한 접근은 규범적 평가 보다는 제도의 실효성 평가에서 집중적으로 다뤄져야 하는 부분이다. 그러므로 고령운전자 정기적성검사와 관련하여서는 현행의 문제점과 현실적인 문제를 고려하여 면허갱신주기 조정, 적성검사 항목의 다양화, 별도의 교육의무 부과<sup>50)</sup> 등 여러 가지 입법적 대안을 고민하여야 하며, 여러 실증자료와 국민의 사회적인 인식 및 합의를 기반으로 하여 주기적인 실효성 평가를 통해 개정검토를 할 것이 요구된다.

### 제 3 절 수시적성검사제도에 대한 규범분석

#### I. 수시적성검사 근거조항에 대한 규범분석

##### 1. 검사대상자 결정의 성격 및 관련조항의 불명확 문제

현행 「도로교통법」 제88조제1항은 수시적성검사에 관해 규정하면서 ‘안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애 등 대통령령으로 규정하는 사유

---

50) 고령운전자에 대한 교육의무를 강조하고 있는 논문으로 H. Gstalter/W. Fastenmeier, Ältere Fahrer und Verkehrssicherheit -. Bestandsaufnahme und mögliche Massnahmen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 59(1), S.12-13 참조.

에 해당하는 자'는 수시적성검사를 받아야 한다고 규정하고 있다. 「도로교통법」은 수시적성검사의 기간·통지와 그 밖에 수시적성검사 실시에 필요한 사항은 모두 「도로교통법 시행령」으로 정하도록 하고 있으며, 이에 따라 「도로교통법 시행령」 제56조는 ‘1. 결격사유에 해당하거나, 2. 기타 안전운전에 장애가 되는 신체장애등이 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우이거나, 3. 후천적 신체장애 등에 관한 개인정보가 「도로교통법」 제89조에 따라 경찰청장에게 통보된 경우’ 세 가지에 해당하는 자에게 수시적성검사를 받도록 통지하도록 규정하고 있다.

법령을 종합해서 해석하면 수시적성검사 대상자 통지를 받은 자는 3개월 이내에 수시 적성검사를 받아야 할 의무가 생기며, 검사를 받지 않는 경우 「도로교통법」 제93조에 따라 면허 취소가 된다는 점에서 보면 수시적성검사 대상자로 결정하는 행위는 처분성이 있다고 보아야 한다.<sup>51)</sup> 특히 특정된 사람에 대해서만 직접적으로 권리의무상의 변동을 가져오게 되는 것으로서, 정기적성검사에 비해 훨씬 더 국민에게 침익적임에도 불구하고, 수시적성검사의 근거를 모두 시행령에 위임하고 있는 것은 법률유보원칙에 맞지 않는 것으로 평가할 수 있다. 그러므로 현행의 수시적성

51) 다만, 경상남도지방경찰청의 수시적성검사 대상자 선정에 대한 사항에 대해 행정심판(경찰청 200106698, 2001.9.3., 경상남도지방경찰청)에서는 “심판청구의 대상이 된 자동차운전면허수시적성검사 대상자 분류는 운전면허를 받은 사람에게 안전운전에 장애가 되는 후천적 신체장애 등 대통령령이 정하는 사유가 발생하는 경우에 운전면허시험기관의 장이 도로상의 안전과 원활한 교통을 사전에 확보하기 위하여 위 규정에 해당하는 자로 하여금 도로상의 운전이 적합한 지 여부를 검사받도록 하기 위한 행정관청 내부의 행위에 불과하다 할 것이고, 분류 그 자체만으로는 국민에 대하여 구체적으로 어떠한 권리를 제한하거나 의무를 명하는 법률적 효과를 발생시키는 행정처분은 아니라 할 것이므로, 이 건 청구는 행정심판의 대상이 되지 아니한 사항에 대하여 제기한 부적법한 행정심판청구라 할 것이다.”라고 하고 있다. 이는 당사자의 운전면허 시험을 제한하는 사유로 수시적성검사 대상자로 분류되었다는 점을 든 것이고, 엄밀히 말하면 당사자에게 직접적인 통보가 되기 이전이라는 점에서 이와 같은 판시를 한 것으로 보인다. 다만, 이러한 경우에도 수시적성검사 대상자로 제한을 받게 되는 것이므로 처분성이 없는 것으로 볼 수 있는 것인지 의문이다.

검사제도의 근거조항인 「도로교통법」 제88조는 수시적성검사 대상자를 누가 선정하는지, 어떻게 선정할 것인지를 명확하게 포함하여 개정할 필요가 있다. 특히, 운전능력 관련정보 통보제도에 있어서 정보의 통보를 받는 자는 「도로교통법」 제89조에 따라 경찰청장이라는 점에서 수시적성검사 대상자 결정주체와 어떤 관계인 것인지, 법률상으로 명확하게 규정되어 있지 않으므로 이를 명확하게 개정할 필요가 있다.

## 2. 검사 사유 근거 조항의 법체계적 문제

수시적성검사제도는 운전면허 발급이후 운전능력을 주기적으로 확인하는 정기적성검사만으로는 면허발급 이후 사후적인 사정으로 인해 운전능력을 상실하는 자를 신속하게 파악할 수 없는 한계가 있으므로, 정기적성검사제도를 보완하기 위한 목적의 제도이다. 그러므로 수시적성검사에서 중요한 사항 중 하나는 운전능력이 없는 자를 어떻게 선별하고 특정할 것인지에 관한 사항이다.

「도로교통법」은 「도로교통법 시행령」에서 정하고 있는 사유에 해당하면 수시적성검사를 받아야 하는 대상으로 보고, 검사를 받도록 통지하도록 규정하고 있다. 그러나 「도로교통법 시행령」 제56조제1항제1호를 예를 들면, 법 에서 정하는 결격사유 중 ‘다리, 머리, 척추, 그 밖의 신체의 장애로 인하여 앉아 있을 수 없는 사람’과 같이 당연히 운전능력이 없다고 볼만한 사정에 해당한다면 대상자로 곧바로 통보할 수 있으나, ‘정상적인 운전을 할 수 없다고 해당 분야 전문의가 인정하는 사람’과 같은 경우에는 전문의가 인정하기 전에 수시적성검사의 대상자로 삼는 것이 가능한지에 대한 의문이 있다. 물론 「도로교통법 시행령」 제56조제5항에 따라 결격사유에 해당하는 것으로 전문의의 판단을 요구하는 경우에는 정밀감정인의 의견을 들은 후 수시적성검사의 합격판정을 하도록 규정하고 있고 있으나, 그 이전에 수시적성검사의 대상자를 선정하는 것과 수시적성

검사의 합격자를 결정하는 것은 다른 문제이므로 이에 대해 명확하게 할 필요가 있다고 보인다.

한편, 「도로교통법」은 구체적인 수시적성검사 사유를 정하지 않은 채 「도로교통법 시행령」 제56조제1항에서 ‘법 제89조에 따라 개인정보의 통보가 있었던 경우’와 ‘법 제82조에 따른 사유에 해당하는 경우’를 수시적성검사 사유로 규정하고 있다. 그러므로 수시적성검사 사유에 해당하는지를 검토하기 위해서는 「도로교통법」 제82조와 동조의 위임을 받은 동법 시행령 제42조, 동법 제89조 및 동조의 위임을 받은 동법 시행령 제58조를 모두 보아야만 알 수 있는 체계로 되어 있다. 그러므로 「도로교통법」 제88조제1항은 수시적성검사 사유에 대해 적어도 법률사항과 관련해서는 법률에서 이를 정하도록 하고, 최소한의 사유를 위임하는 방식으로 규정하는 것이 법체계적으로 적합하다.<sup>52)</sup>

### 3. 법령 간 충돌 및 법률유보상의 문제

「도로교통법 시행령」 제56조는 수시적성검사의 절차를 정하는 것과 동시에 수시적성검사에 대한 합격판정을 위해 결격사유에 해당하는지 전문의의 판단을 요하는 경우에는 도로교통공단이 분야별 적성을 감정하기 위해 위촉한 의사인 정밀감정인의 의견을 들은 후 결정하도록 규정하고 있다. 그러나 수시적성검사에 불합격 하는 경우 「도로교통법」 제93조제1항제9호에 따라 운전면허 취소사유가 된다. 앞서 제2장의 기초분석에서 적성검사 합격 및 불합격 결정의 법적 성격을 무엇으로 보는 것이 적합한가에 대해 논의하였으나, 이 자체를 처분으로 본다면 당연히 법률에

52) 한편으로 수시적성검사의 대상자를 발굴하기 위해서 경찰청에서 직접 대상자를 파악하는 것은 쉽지 않고, 대체로 정보통보제도가 직접적인 역할을 할 것이므로 실제 통보 받은 정보에 기반하여 수시적성검사제도를 운영할 것이라면 법령상 수시적성검사 사유를 정함에 있어 반영할 필요도 있다.

합격판정에 관한 사항을 규정하여야 한다.<sup>53)</sup> 반면, 적성검사를 행하고 이에 대해 합격과 불합격을 결정하는 그 행위를 처분으로 보지 않는 경우에도 검사실시의 근거와 더불어 합격판정에 관한 근거를 「도로교통법」에 상향하여 규정하는 것이 더 적합할 것으로 보인다.

한편, 「도로교통법」 제90조는 도로교통공단은 정기적성검사 또는 수시적성검사를 받는 사람 중 정상적인 운전을 할 수 없다고 의심되어 결격사유에 해당할만한 사유가 있는 사람에 대해서는 해당분야의 전문의에게 정밀진단을 받게 할 수 있도록 하는 근거를 규정하고 있다. 이와 관련하여 「도로교통법 시행규칙」 제87조는 운전면허시험장마다 운전적성판정위원회를 설치하여 수시적성검사의 합격여부를 판정하는 방식을 운영하고 있다. 이 조항 역시 「도로교통법 시행령」 제56조제5항과의 관계에서 볼 때, 동시행규칙 제87조에서 이와 같은 내용을 처음 규정하고 있다는 점에서 체계적으로 맞지 않는 부분도 있다. 이와 관련하여 「도로교통법」 제90조의 정밀진단의 경우 정기적성검사와 수시적성검사는 물론, 면허발급과 관련하여서도 결격사유를 판단하기 위한 조치로서 규정하고 있는데, 이 조항이 법률상의 정기적성검사 및 수시적성검사와는 물론 「도로교통법 시행령」 제56조와는 어떠한 관계에 있는지에 대해서도 법률상으로 명확하지 않다. 전체적으로 수시적성검사의 대상자를 어떻게 정하고, 어떠한 절차를 거쳐 합격여부를 판단하는 것인지에 대해 법률에서 어느 정도로

---

53) 다만, 이에 대해 행정심판[경찰청 200104748, 2001.7.9., 원주운전면허시험장]에서는 “정밀감정인이 청구인에 대하여 향후 6개월간 정신과적인 추적관찰이 필요하며 그 후 현 상태에 대한 정신과적인 감정결과가 필요하다는 소견을 제시하고 있는 점, 운전적성판정위원회가 위 정밀감정인의 의견과 도로상에서의 안전 운전 등을 고려하여 불합격 판정을 내린 점에 비추어 볼 때, 청구인의 현 정신과적인 상태 하에서 청구인이 도로상에서 발생할 수 있는 교통상의 모든 위험과 장애를 사전에 방지하여 안전하고 원활하게 운전을 할 수 있다고 보기 어렵다 할 것이므로, 이를 이유로 행한 피청구인의 이 건 수시적성검사운전부적격처분이 위법·부당하다고 할 수 없을 것이다.”라고 청구인의 청구를 기각하고 있어, 수시적성검사 불합격의 처분성을 인정하고 있는 것으로 보인다.

는 파악할 수 있도록 명확성 확보차원에서 정비할 필요가 있다.

## II. 대상자 정보통보제도에 대한 규범분석

### 1. 정보통보의 구속력 문제

현행의 수시적성검사제도의 가장 큰 특징이라고 한다면 과거 수시적성검사 조항 도입당시와 달리 수시적성검사의 실효성을 확보하기 위한 수단으로서, 관련 정보를 수집할 수 있는 근거가 법률에 마련되었다는 점이다. 다만, 앞서 검토한 바와 같이 수시적성검사 대상자의 파악을 위해 「도로교통법」 제89조는 운전능력과 연관되는 사람의 후천적 신체장애 등에 관한 정보를 가지고 있는 기관의 장에게 해당정보를 경찰청장에게 통보하도록 하고 있다. 그러나 현행 「도로교통법」 제89조는 개인정보 보유 기관의 장에게 통보의무를 부과하고 있고, 통보대상 정보의 범위 및 방법 등에 관해서는 하위법령에 위임하고 있으며, 이에 따른 「도로교통법 시행령」 제58조가 통보대상기관과 통보주기를 정하고 있다.

이러한 체계에 따르면 「도로교통법」상의 근거만으로는 현행 정보통보제도에 따라 경찰청장이 각 기관의 장으로부터 운전능력과 관련될 수 있는 정보를 통보받은 경우에 경찰청장은 그 정보에 어느 정도로 구속되는지, 즉, 경찰청장은 통보받은 정보와 관련된 자를 반드시 수시적성검사 대상자로 결정해야 하는 것인지 혹은 재량권의 범위 내에서 일부의 대상자만을 선정할 수 있는 것인지 그 구속력이 명확하지 않다.

그러나 한편으로 「도로교통법」과 더불어 동법 시행령을 함께 고려하여 해석하는 경우, 경찰청장은 통보받은 정보에 구속되는 것처럼 해석되기도 한다. 「도로교통법」 제88조제1항은 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우 그 사유에 해당하는 자에게 수시적성검사를 받아야 할 의무를 부과하는 방식으로 법문을 구성하고 있고, 「도로교통법 시행령」은 ‘법 제89조에

따라 후천적 신체장애 등에 관한 개인정보가 경찰청장에게 통보된 경우'를 수시적성검사의 사유 중 하나로 규정하고 있기 때문이다. 법률과 시행령을 함께 해석한다면, 개인정보가 경찰청장에게 통보된 경우 해당 개인은 모두 수시적성검사를 받아야 하는 대상이 된다고 보아야 하는 것이다.

그러나 실무적으로는 정보가 수집된 자에 대해 모두 수시적성검사를 받도록 통보하는 것은 아닌 것으로 보여진다. 이러한 실무상의 이유가 통보받는 정보범위가 넓으므로 경찰청장이 운전능력 의심여부를 판단하여 일부만 결정하기 때문에 나온 결과인 것인지, 아니면 대상자로 삼을 필요가 있으나 실제 소극적으로 운영하고 있는 결과인지 알 수는 없으나, 형식적인 측면에서 볼 때 수시적성검사의 실효성을 떨어뜨리는 결과로 작용할 수 있다. 그러므로 정보통보를 받은 경찰청장이 수시적성검사를 받아야 하는 대상자를 어떻게 결정할 것인지, 정보통보제도와 연계성을 체계적으로 확보하는 방식으로 개정할 필요가 있다.

## 2. 정보통보의 헌법적 문제

수시적성검사제도의 실효성을 확보하기 위해서는 제도적으로도 운전능력이 없을 만한 상당한 이유가 있는 자를 걸러내고, 수시적성검사를 통해 운전면허 결격자가 운전을 할 수 없도록 하여야 한다. 때문에 수시적성검사 대상자를 파악하기 위해 운전능력에 의심이 가는 자에 대한 정보를 통보받고 있다. 이와 같은 정보통보제도는 도로교통상의 안전확보라는 공익적 목적으로 개인정보에 대한 제한이 정당화된다. 다만, 현재 수시적성검사를 위해 통보받는 정보의 범위에 대해서는 논의할 필요가 있다.

현행 통보대상 정보의 범위는 상당히 넓은 것으로 보여지기는 하지만 현재 제도하에서의 대상이 되는 정보의 범위만으로는 운전면허 결격자를 충분히 걸러내기에 부족하므로 정보의 범위를 확대할 필요성도 제기된다. 반면 정보통보의 대상자를 선정함에 있어 해당사유가 있다면 현실적으로

당연히 운전능력이 없어 실제 운전을 하지도 못할 만한 자의 정보까지 포함하고 있어 과도하다는 지적도 가능하다. 이러한 정보통보제도의 범위를 어디까지 허용할 것인가에 대한 헌법적 정당화 범위에 대한 문제가 있다. 정보의 범위를 확대하는 경우 수시적성검사의 목적에 활용할 정도 이상으로 정보를 통보받게 되어 수시적성검사의 대상자 선정을 위한 절차가 다시 필요하다는 문제가 있다. 반면, 수시적성검사 대상자를 곧바로 결정할 수 있는 수준으로 정보를 한정적으로 통보받고자 하는 경우에는 수시적성검사가 추구하는 목적을 달성할 수 없거나, 정보보유기관에서 운전능력과 관련된 정보인지 여부를 판단할 필요가 있게 된다는 점에서 문제가 있다.

그러므로 통보제도를 통한 정보의 범위에 주관적인 판단이 많이 개입될 수 있는 정보, 예컨대 정신질환 등의 정보를 광범위하게 포함하는 것이 적합한 것인지에 대해 검토할 필요가 있다. 적어도 현행 정보통보의 범위를 규정하고 있는 하위법령에 수시적성검사제도에 활용하는 데 반드시 필요한 운전능력과 관련된 정보로 정보의 범위를 명문상으로라도 한정할 필요가 있다. 통보대상 정보를 어떻게 정할 것인지에 대한 문제는 통보받은 정보에 대해 경찰청장의 구속여부 및 정도에 따라 달라질 수 있으므로, 정보통보 조항을 개정하는 경우 통보대상이 되는 정보의 범위를 조정하거나, 적어도 현행 정보통보 대상을 규정하는 방식보다는 좀 더 구체화하는 방안이 요구된다.

### 3. 정보통보의 범주 및 정보보호 조항 미비 문제

정보통보제도에 대한 위의 논의 이외에 현행 정보통보 조항에 대해서도 개정할 필요가 있다. 현행 「도로교통법」 제89조는 개인정보 통보에 관해서만 규정하고 있을 뿐, 정보의 수집 및 활용의 목적과 범위에 대해 명확하게 정하고 있지 않다. 국회에서도 “수시적성검사제도는 운전결격대상

자의 개인정보를 관리하고 있는 각 기관의 협조 없이는 유명무실한 제도가 될 수밖에 없으므로 제도의 실효성 확보를 위해 이러한 통보의무를 신설한 것이나 이러한 개인정보를 수집·관리함에 있어서는 공공기관의 개인정보보호에 관한 법률 등 관계법에 따라 개인의 사적인 비밀이 보장될 수 있도록 시행령 마련에 유의하여야 할 것<sup>54)</sup>이라고 한 바 있다.

그러므로 「도로교통법」 제89조에 수집된 개인정보의 활용 등에 관한 제한 규정을 둘 필요가 있다. 예컨대 ‘제공받은 자료는 수시적성검사 대상자 선정을 위한 목적 외 부정사용 및 누설금지’, ‘수집정보의 범위, 절차, 활용, 보호 등에 관한 사항’에 대한 근거 등이다. 또한 정보통보의 범위를 정하고 있는 「도로교통법 시행령」[별표4]에서는 통보대상 정보의 범위를 정하면서, “시력장애, 치매, 정신분열병, 분열형 정동장애, 양극성 정동장애, 마약류 등 관련 장애(니코틴 관련 장애는 제외한다), 알코올 관련 장애, 뇌전증 등”으로 규정하는 등 포괄적으로 규정하고 있다는 점에서 ‘운전능력에 영향을 미칠 수 있는’ 정보에 한정하여 통보하도록 통보대상의 범위를 한정하여 규정할 필요도 있다.

### Ⅲ. 실효성 확보를 위한 규범분석

#### 1. 임시정지제도 도입문제

수시적성검사제도는 정기적성검사를 보완하기 위한 제도로서 운전면허 결격자의 운전을 금지하는 것을 목적으로 하므로, 이러한 목적달성을 위한 방향으로 개정이 이루어져 왔다. 다만, 「도로교통법 시행령」 제58조제2항에 따르면 매분기별로 정보를 통보받고, 동법 시행령 제56조제3항에 따라 수시적성검사 대상자 통보를 받은 자는 도로교통공단이 정하는 날부터 3개월 이내에 수시적성검사를 받도록 하고 있으며, 이후 수시적성검

54) 행정자치위원회, 도로교통법중개정법률안 심사보고서, 1998.12, 9면.

사에 불합격 하는 경우 운전면허가 취소된다. 이와 같이 수시적성검사 대상자를 결정 및 통보하고, 수시적성검사를 통하여 운전면허를 취소시켜 운전할 수 없도록 하는 데 수개월이 소요된다. 만약 운전자가 결격사유 조항에 해당한다면 당초부터 면허를 받을 수 없으므로 결격사유가 확인되는 경우에는 곧바로 취소사유가 된다고 보아야 하나, 실질적으로 운전능력에 대한 판단을 요하는 결격사유의 경우(제82조제1항제2호 및 제5호)에는 면허취소처분을 함에 있어 결격사유 조항에 해당한다는 사실을 실제로 확인하는 절차를 거쳐야 할 것이므로 수시적성검사를 거쳐야만 불합격 판단이 가능하다. 그러나 운전능력이 없을 것으로 상당히 의심스러운 경우에도 이러한 소요기간을 거쳐 수시적성검사를 받도록 하고, 그 이후에 면허를 취소하여야 하는 것인지에 대한 검토가 필요하다. 이와 같이 운영하는 경우 수시적성검사를 통해 운전결격자를 가리기 위해 상당한 시간이 소요되므로, 긴급하게 운전을 금지할 필요가 있는 사정에 대응하기 위한 목적으로 도입된 수시적성검사제도의 실효성을 확보하는 데 장애가 있기 때문이다.

그러므로 수시적성검사제도의 실효성 확보를 위해서는 수시적성검사대상자가 되는 경우 임시로 운전면허를 정지하는 제도의 도입을 검토할 필요가 있다. 이러한 제도는 개인의 권리를 강하게 제한하는 것이 될 수 있으나, 제도의 도입취지를 살리기 위해서는 필요한 조치로 판단된다. 물론 개인의 권리에 대한 제한을 조정하기 위한 방안으로 수시적성검사대상자로 결정 처분을 받은 모든 자가 아니라, 특정사유로 인해 수시적성검사대상자가 되었거나, 경찰청장의 판단에 따라 운전금지가 필요하다고 인정되는 자에 대해서만 대상으로 삼는 방법도 있다. 현행 「도로교통법」 제93조제1항제9호가 수시적성검사를 받지 아니한 경우에도 운전면허 취소사유로 삼고 있다는 점에서 수시적성검사 대상자가 된 이후 운전면허를 임시로 정지하는 것이 체계적 정당성에 위반된다고 보기는 어렵다.

임시로 운전을 금지하는 제도를 도입하고자 하는 경우, 향후 임시금지 대상의 대상을 모든 수시적성검사대상자로 할 것인지, 수시적성검사 사유 중 일부에 대해서만 적용할 것인지를 검토하여야 한다. 또한 운전 임시금지의 효력을 언제부터 부여할 것인지, 즉, 수시적성검사 대상자로 결정된 때부터 임시정지를 할 것인지, 수시적성검사 불합격시를 기준으로 할 것인지, 그리고 운전면허 취소처분과의 관계를 어떻게 설정할 것인지에 대해 검토할 필요도 있다.

## 2. 의무적 수시적성검사 신설문제

현행 수시적성검사제도는 앞에서 검토한 바와 같이 통보받은 정보를 기초로 경찰청과 도로교통공단의 판단에 따라 운영되는 것인지, 통보받은 범위 내에서는 의무적으로 수시적성검사의 대상으로 삼아야 하는지 법령의 문언상으로는 명확하지 않다. 「도로교통법」 제89조에 따른 정보통보제도가 수시적성검사의 실효성을 확보하기 위해 도입되었음에도 불구하고, 수시적성검사에 관해 법률의 위임을 받아 제정된 「도로교통법 시행령」 제56조의 체계와 부합하지 않게 규정된 것도 같은 맥락으로 이해할 수 있다. 그러므로 이를 명확히 할 필요가 있으며, 이와 함께 의무적 수시적성검사제도에 대한 검토도 필요하다. 수시적성검사제도를 통보제도와 연계하여 통보받은 정보 관련자를 모두 수시적성검사 대상자로 결정하지 않고 경찰청장 또는 도로교통공단에서 선별하는 방식을 취하더라도, 적어도 운전능력에 영향을 미칠 것으로 당연히 인정될 만한 사유에 대해서는 의무적으로 수시적성검사를 받도록 명문화할 필요가 있다. 여기서 명확하게 운전능력에 영향을 미칠 것으로 보여지는 사유, 예컨대 마약이나 알콜 중독과 같이 운전능력에 영향을 미칠 수 있는 사유 등이 통보된 경우에는 의무적으로 수시적성검사의 대상이 되도록 규정하는 것이 제도의 실효성을 확보할 수 있는 방안으로 보인다.

## 제 4 절 적성정밀검사제도에 대한 법체계 분석 및 규범분석

### I. 일반운전자와 사업용자동차 운전자의 검사근거를 별도 법률에 규정하는 법체계에 대한 분석

#### 1. 법체계 분석의 필요성

현행법상 운전면허 적성검사제도의 근거법으로 보아 검토한 법은 「도로교통법」과 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」이다. 물론 기타 제도로서 건설기계나 철도와 관련한 면허 적성검사를 규정하고 있는 개별 법률도 있으나, 「건설기계관리법」상 건설기계조종사 면허를 위한 적성검사<sup>55)</sup>나 철도운전면허를 위한 「철도안전법」상 운전적성검사제도<sup>56)</sup>는 도로를 운전하기 위한 면허 및 적성검사와는 상이한 성격이라고 할 수 있다. 그러므로 별도의 개별법에서 건설기계나 철도 관련 적성검사 제도를 두고 있는 것까지 법체계적인 평가대상으로 삼기에는 적절하지 않으므로, 이하에서는 적성검사제도와 관련된 법체계평가의 대상은 일반 자동차 운전면허 적성검사와 사업용자동차 운전면허 적성검사와 관련된 법체계에 한정하여 평가하도록 한다.

- 
- 55) 건설기계관리법 제26조(건설기계조종사면허) ① 건설기계를 조종하려는 사람은 시장·군수 또는 구청장에게 건설기계조종사면허를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 건설기계를 조종하려는 사람은 「도로교통법」제80조에 따른 운전면허를 받아야 한다.  
② 제1항 본문에 따른 건설기계조종사면허는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 건설기계의 종류별로 받아야 한다.  
⑤ 건설기계조종사면허증의 발급, 적성검사의 기준, 그 밖에 건설기계조종사면허에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
- 56) 철도안전법 제15조(운전적성검사) ① 운전면허를 받으려는 사람은 철도차량 운전에 적합한 적성을 갖추고 있는지를 판정받기 위하여 국토교통부장관이 실시하는 적성검사(이하 “운전적성검사”라 한다)에 합격하여야 한다.  
③ 운전적성검사의 합격기준, 검사의 방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

현행법체계상 일반적인 운전면허는 「도로교통법」이 일반법으로서 규율하고 있으나, 운전면허와 관련된 적성검사는 「도로교통법」과 「여객자동차운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」에 분산되어 규정되어 있다. 적성검사를 규율하고 있는 근거 뿐만 아니라 각 법률의 소관부처도 경찰청과 국토교통부로 나뉘어 있다. 이와 같이 법적 근거가 이원화되어 있는 경우라도 개별법상 제정목적에 부합하는 방식으로 각각의 적성검사제도가 입법된 경우라면 법체계에 대한 평가가 특별히 요구되지 않는다고 할 수도 있다. 만약 개별법에 규정되어 있는 각 적성검사제도의 취지 역시 「도로교통법」상의 적성검사와 마찬가지로 운전자의 능력을 관리하는 것을 주된 목적으로 보는 경우라면, 현재 체계와 같이 각 제도의 법적 근거를 분산하여 두는 것이 효율적인가에 대한 검토가 필요하다.

이에 대해서는 그동안의 「도로교통법」과 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」의 개정연혁을 살펴보면 각 제도를 유사한 목적의 제도로 이해하고 있는 것으로 보이기도 하고, 적성검사의 명칭이나 제도의 성격을 기준으로 하면 상이한 것으로 보이기도 한다. 그러므로 법체계 평가에 있어서는 각각의 제도의 성격이 동일한 것인지 여부를 선행적으로 검토할 필요가 있다. 검토 결과 각 법률에 규정된 각 적성검사제도의 성격이 완전히 상이한 것으로 파악된다면 각 법률의 제정목적에 부합하게 제도를 개별법에서 정비하면 되겠으나, 제도적 성격이 동일하거나 현실에서 동일하게 운영되는 경우라면 각각의 법률에서 규정하고 있는 적성검사제도를 유기적으로 보고 제도 검토시 전체적 체계를 반영하여야 하기 때문이다. 이러한 이유로 적성검사제도의 근거에 대한 법체계 평가가 필요하다.

## 2. 각 사업법과 「도로교통법」간의 연계조문

「여객자동차 운수사업법」 제87조는 운전업무를 하는 종사자가 부정한 방법으로 자격취득을 하거나, 동법상의 준수 의무를 위반하는 경우 자격

취소 및 효력정지를 규정하고 있으나, 정밀검사와 관련하여서는 특별한 규정을 두고 있지 않다. 다만, 「도로교통법」과의 관계에서 「도로교통법」상 자격시험 공고일 전 5년간 음주운전금지조항을 3회 이상 위반한 사람에게 대해서는 운수종사자 자격취득의 결격사유로 규정하고 있다. 이와 달리 「화물자동차 운수사업법」 제23조제1항제7호에 따라 「도로교통법」에 따른 운전면허가 취소된 경우 국토교통부장관은 반드시 종사자격의 취소를 하여야 한다. 「화물자동차 운수사업법」은 화물운송 종사자격 취득의 결격사유로 「화물자동차 운수사업법」을 위반한 자를 주로 열거하고 있으나, 동법 제23조제1항제7호에서는 「도로교통법」상의 운전면허 취소도 결격사유로 포함하고 있어, 「도로교통법」상의 면허취소가 된 경우를 운송종사자격 제한사유로 삼고 있다.

「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」은 각각 제27조 및 제10조의2에 따라 사고기록을 관리하는 조항을 두고 있으며, 이에 따라 경찰청장에게 확인하여 운수종사자의 사상사고(死傷事故) 현황과 교통법규 위반사항등에 관한 기록을 유지·관리하도록 하고 있으므로 「도로교통법」상의 위반사항에 대한 지속적인 관리가 이루어지는 체계이다.

### 3. 현행 법체계 분석 결과

운전면허 적성검사제도가 현재 「도로교통법」과 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」에 각각 흩어져서 규율되고 있는 체계 그 자체가 특별하게 문제가 되는 것은 아니다. 「도로교통법」은 제정당시부터 「여객자동차 운수사업법」 및 「화물자동차 운수사업법」과 관계없이, 사업용 차량과 비사업용 차량을 운전할 수 있는 면허의 유형을 구분하고 있었고, 이에 따라 적성검사제도의 운영역시 개인 및 사업용운전면허 모두 「도로교통법」에 따라 이루어지는 체계였다고 할 수 있다. 오히려 「여객자

동차 운수사업법」<sup>57)</sup>과 「화물자동차 운수사업법」은 「도로교통법」과는 별도로 운수종사자의 자격검증이나 유지 등 특별한 관리제도로써 운영되었다는 점에서 각 제도는 개별 법률의 목적을 위해 규율되는 체계였다고 할 수 있다.

그러나 2005년 5월 31일 개정된 「도로교통법」 제80조제5항에서는 “「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 의한 사업용자동차를 운전하고자 하는 사람은 해당 제1종 운전면허를 받아야 한다. 다만, 「여객자동차 운수사업법」에 의한 대여사업용자동차의 경우에는 해당 제1종 운전면허 또는 제2종 운전면허를 받은 사람이 운전할 수 있다.”로 규정하고 있었으나, 2007년 12월 21일 개정된 「도로교통법」 제80조제5항은 “「화물자동차 운수사업법」에 따른 사업용자동차를 운전하고자 하는 사람은 해당 제1종 운전면허를 받아야 한다.”고 규정하였고,<sup>58)</sup> 이후 2010년 7월 23일 일부개정으로 동항이 삭제되었다.<sup>59)</sup> 이러한 변화를 거치면서 「도

---

57) 「여객자동차 운수사업법」은 1997년 12월 13일 전부개정을 통해 적성정밀검사를 운수종사자 자격요건으로 신설하였으며, 당시 개정이유에 따르면 사업용자동차운전적성정밀검사는 운전자의 성격·지능등 운전적성을 과학적인 방법으로 검사하여 불완전한 적성요인을 사전에 검색하고 교정교육을 실시하여 결함사항을 시정하려는 것으로 그동안 법적근거가 명확하지 않아 논란의 소지가 있으므로 이를 해소하기 위한 것으로 기술하고 있다(건설교통위원회, 자동차운수사업법개정법률안 검토보고서, 1997.11, 15면). 「화물자동차 운수사업법」도 1997년 8월 30일 제정당시부터 화물자동차운전자의 요건으로 운전정밀검사기준에 적합할 것을 요건으로 규정하여 오고 있다.

58) 해당조문의 입법취지는 당시 규정에 따라 사업용자동차를 운전하고자 하는 사람은 해당 제1종 운전면허를 받도록 하고 있어 영업용 택시를 운전하고자 하는 경우 제1종 보통면허 이상의 면허를 받아야 하였으나, 제2종 보통면허로 일반적인 승용차 운전이 가능함에도 불구하고, 택시 운전이 금지되고 있는 제도를 개선하고자 한 것임. 국회는 택시를 운전하기 위해서는 「여객자동차운수사업법」 및 관계 법령이 정하고 있는 자격요건 등을 갖추어야 하고, 교통안전관리공단이 실시하는 운전적성에 대한 정밀검사기준에 적합하여야 하므로, 운전면허의 종류에 따라 택시운전 여부를 규제하고 있는 제도를 완화할 필요성이 있다고 보인다고 국회는 심사한 바 있다(행정자치위원회, 도로교통법 일부개정법률안 검토보고서, 2006.9, 20-21면).

59) 이에 대해 국회는 기존의 조항이 사업용자동차 운전을 위해서는 반드시 제1종 운전면허를 받아야 함으로 인하여 영세 소형화물차 운수사업자의 경제활동이 제한되는 측

로교통법」상 해당조문은 물론 적성검사제도에 관해서도 규제완화 방향으로 개정이 되었고, 이 때문에 사업용자동차 운전자에 대해 특별하게 이루어졌던 운전능력에 대한 관리가 함께 약화되었다.

후술하겠지만 많은 국가들은 운전면허와 관련하여서는 하나의 법률에서 일반운전자와 사업용자동차 운전자를 모두 관리하고 있고, 체계적으로 규제의 필요성에 따라 규제강도를 달리 정하고 있다는 점에서 효율적인 체계를 갖추고 있다. 현행 우리의 법체계는 적성검사의 근거가 이분화 되어 있는 문제라기보다는 법률의 목적이 상이함에도 불구하고, 「도로교통법」상 사업용·비사업용의 구분을 없애고 사업법상 운수종사자 자격 조항에서 사업용자동차 운전자의 운전능력을 관리하고자 하는 데 있다. 실제 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사의 근거가 사업법에 있음에도 불구하고, 「도로교통법」에서 사업용자동차 운전가능여부를 판단할 필요가 있는 것인가에 대한 문제점을 제기하는 견해도 있다.<sup>60)</sup> 이러한 인식에 따라 현행과 같이 개별사업법에 사업용자동차 운전자 규제를 모두 맡기는 결과가 나온 것으로 보인다.

현행 적성검사체계는 비효율적이기는 하지만 적성검사제도의 목적인 도로교통상의 안전등을 달성할 수 있다면 체계상의 정비는 당장 필요한 것은 아니다. 다만, 이와 같이 규정하는 경우 법률의 기본적 목적이 다름에도 불구하고 동일한 목적을 추구해야 하므로 법체계적인 측면에서 바람직하지 않으며, 그 결과 적성검사제도가 충분하지 못하게 운영될 수 있다는 문제점이 발생할 수 있다. 특히 「도로교통법」과 개별사업법을 관장

---

면이 있으므로, 제2종 보통면허 소지자의 경제활동상의 불편을 개선한다는 측면에서 긍정적으로 검토할 필요가 있다고 하였다(행정안전위원회, 도로교통법 일부개정법률안 심사보고서, 2010.4, 4면).

60) 한국규제학회, 운전면허규제개선을 위한 수요자 실태조사, 2004, 159면. 본 자료에서는 이와 관련하여 운전면허 중별체계 개선방안으로 중별구분을 폐지하고, 면허의 유형을 새로 신설하는 방안이 논의되기도 하였다.

하는 소관부처가 상이하므로 제도의 개편에 있어 통일적이고 유기적인 검토가 쉽지 않다는 문제가 발생할 수 있다. 사업용자동차 운전자의 적성에 대한 부분까지 운전면허에 관한 법률인 「도로교통법」에서 관장하고, 개별사업법에서는 추가적으로 운수종사자 관리차원에서 교육 및 여러 가지 검사를 통한 운전능력 확인 등을 담당하도록 하는 것이 법체계적으로는 바람직할 것이다. 그러므로 장기적으로는 이러한 방향에서 전체적인 법체계 정비를 시도할 필요가 있다. 그러나 이는 쉽지 않은 문제이므로 단기적으로는 운전면허 적성검사제도와 관련하여 각 제도의 목적을 고려하여 제도적인 흠결이 있는 부분을 검토하여 「도로교통법」과 사업법을 유기적으로 최대한 고려할 수 있도록 하여야 한다. 그렇지 못한 경우 규제가 과잉적으로 완화되는 결과에 이를 수 있고, 결국 운전면허 적성검사제도를 두는 목적을 달성하지 못할 것이라는 점에서 이를 유의하여 향후 정비시 참고할 필요가 있다.

## II. 적성정밀검사의 근거조항에 대한 규범분석

### 1. 사업용자동차 관련 현황분석

사업용자동차 운전자에 대한 적성검사를 검토해야 하는 이유 중의 하나는 아래 표와 같이, 사업용 자동차 교통사고의 경우 비사업용 자동차 교통사고보다 발생건수는 낮지만 그 위험성이 크다는 데 있다. 아래 표에서 보는 바와 같이 사업용자동차의 경우 대형사고 및 중대사고 비율이 높다. 여기서의 “대형사고란 1건의 교통사고로 사망자수 3명 이상 또는 부상자수 20명 이상인 사고”를 의미하며, “중대사고는 운수종사자에 의한 1건의 교통사고로, 여객운송업은 사망자 2명 이상, 사망자 1명과 중상자 3명 이상, 중상자 6명 이상인 경우, 화물운송업은 1명 이상의 사망자 또는 중상자가 발생한 사고”를 말한다.

&lt;표23&gt; 사업용 차량사고(2007-2015)

(단위: 건, %)

	발생건수	대형사고*	중대사고**		사망자수	치사율
			여객	화물		
사업용	449,752	489	882	10,033	8,996	2.00
비사업용	1,491,996	382	1	3	38,453	2.58
기타	60,912	2	1	0	1,026	1.68
합계	2,002,660	873	884	10,036	48,475	

출처: 교통안전정보관리시스템, TMACS 교통사고원인분석<sup>61)</sup>

구체적으로 2007년부터 2011년 사이의 차량용도별 교통사고 발생건수를 보면, 버스의 경우 사고가 증가하고 있으며, 택시와 화물의 경우에는 감소하고 있다. 그러나 한편으로 택시의 경우 전체 사업용 차량사고에서 많은 비율을 차지하고 있음을 알 수 있다.

최근의 교통안전공단의 “[2015년] 업종별 사업용자동차 교통사고 예방대책 수립연구”<sup>62)</sup>에 의하면 최근 5년(2010~2014년)동안 발생한 택시 교통사고를 분석한 결과 “법인택시의 사고건수는 감소추세에 있는 반면, 개인택시의 사고건수는 2013년 감소를 제외하고는 증가하고 있다. 2010년 이후 법인택시는 운전자수와 등록차량대수가 지속적으로 감소추세에 있는 반면에 개인택시는 지속적으로 증가추세에 있다”고 한 바 있다. 사고유발요인 분석결과에 따르면 “전방주시태만은 69.3%로 주된 사고유발요인이 되고 있으며, 치사율은 환경요인에 의한 발견 지연, 심신건강상태 불량, 차량조작 잘못으로 인한 사고의 경우 상대적으로 높게 나타났다”, 면허경과년수별 분석에 따르면 “면허경과년수 10년 이상인 운전자(84.9%)

61) 교통안전정보관리시스템, TMACS 교통사고원인분석 사업용 차량사고(<https://tmacs.ts20.kr/>, 2016.10.28. 최종방문).

62) [2015년] 업종별 사업용자동차 교통사고 예방대책 수립연구, 2016.01.11., 25-33면.

에서 주로 발생”하며, 연령대별로는 “법인택시 사고자의 경우 연령대 분포가 50~59세에서 높게 발생하고 있으며, 개인택시의 경우 55~64세에서 높게 나타나고 있다. 40대 이하 운전자는 감소추세이며, 50대 운전자는 2011년까지 증가하다가 감소추세를 보이고, 60대 이상 운전자는 증가추세”로 나타나고 있다.

<표24> 차량용도별 교통사고 발생건수

(단위: 건, %)

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균증감률(%)	
총 계	211,662	215,822	231,990	226,878	221,711	1.17	
사업용 차량	계	49,600	50,691	52,687	51,027	49,816	0.11
	버스	7,272	7,502	8,210	8,380	8,287	3.32
	택시	29,537	29,593	30,012	28,102	26,330	-2.83
	화물 수송	4,536	4,409	4,302	3,599	3,795	-4.36
	렌트카	3,165	3,709	4,018	4,169	4,492	9.15
	기타	5,090	5,478	6,145	6,777	6,912	7.95
비사업용 차량	계	158,152	160,421	173,809	169,976	165,455	1.13
	승용차	107,890	109,530	120,480	119,377	117,579	2.17
	버스	3,263	3,128	2,957	2,480	2,168	-9.72
	화물 수송	24,673	23,377	23,914	22,718	20,919	-4.04
	이륜차	15,703	17,931	19,122	17,672	16,988	1.99
	기타	6,623	6,455	7,336	7,729	7,801	4.18
자전거	자전거	1,374	2,130	2,639	2,663	2,883	20.36
기 타	기타/ 불명	2,536	2,580	2,855	3,212	3,557	8.83

출처: 국토해양부·TS교통안전공단, 2012년 대중교통 현황조사<sup>63)</sup>

63) 국토해양부·TS교통안전공단, 2012년 대중교통 현황조사, 종합결과 보고서, 2013. 3, 166면

이와 달리 사업용자동차 교통사고 발생과 관련한 운전자의 연령에 관한 통계에서 보면 60대 이상의 사고 발생건수는 다른 연령대의 사고건수에 비하면 적으나, 이는 종사자의 수가 적기 때문으로 보여진다. 구체적으로 가장 사업용자동차 운전을 활발하게 하는 연령대인 40대와, 고령운전자로 보이는 60대 운전자를 비교하여 보면 의미 있는 결과를 찾을 수 있다. 40대 이상 운전자의 교통사고건수는 2009년 16,647건, 2010년 15,222건, 2011년 13,559건, 2012년 12,962건, 2013년 11,455건, 2014년 10,832건, 2015년 10,359건으로 점차 감소하고 있는 데 반해, 60대 이상 사업용 차량 운전자의 사고건수는 2009년 6,886건, 2010년 7,447건, 2011년 8,365건, 2012년 9,278건, 2013년 10,115건, 2014년 11,154건, 2015년 12,551건으로 점점 증가하고 있다.<sup>64)</sup>

&lt;표25&gt; 사업용 차량사고 연령대별(2007-2015)

(단위: 건, %)

	연령대	발생건수	대형사고	중대사고		사망자수	치사율
				여객	화물		
사업용	20대 미만	3,220	4	32	16	109	3.39
	20대	24,429	27	110	759	656	2.69
	30대	53,977	68	104	1,975	1,340	2.48
	40대	125,162	156	245	3,080	2,674	2.14
	50대	162,852	186	288	2,855	2,978	1.83
	60대 이상	76,426	48	102	1,311	1,233	1.61
	알수 없음	3,686	0	1	37	6	0.16

64) 교통안전정보관리시스템, TMACS 교통사고원인분석 사업용 차량사고(<https://tmacs.ts20.kr/>, 2016.10.28. 최종방문).

제 3 장 운전면허 적성검사제도에 대한 규범론적 분석

	연령대	발생건수	대형사고	중대사고		사망자수	치사율
				여객	화물		
비사업용	20대 미만	55,904	18	0	0	1,375	2.46
	20대	250,685	69	0	0	6,339	2.53
	30대	325,481	94	0	0	7,383	2.27
	40대	377,920	97	0	0	8,663	2.29
	50대	284,052	50	0	1	7,268	2.56
	60대 이상	169,754	54	1	2	7,350	4.33
	알수 없음	28,200	0	0	0	75	0.27
기 타	20대 미만	9,206	0	0	0	55	0.60
	20대	3,886	0		0	36	0.93
	30대	2,516	0	0	0	20	0.79
	40대	3,624	0	0	0	71	1.96
	50대	4,970	0	0	0	125	2.52
	60대 이상	8,697	0	0	0	501	5.76
	알수 없음	28,013		0	0	218	0.78
합 계		2,002,660	873	884	10,036	48,475	

출처: 교통안전정보관리시스템, TMACS 교통사고원인분석<sup>65)</sup>

65) 교통안전정보관리시스템, TMACS 교통사고원인분석 사업용 차량사고(<https://tmacs.ts2020.kr/>, 2016.10.28. 최종방문).

## 2. 사업용자동차 운전자 특별 규제에 대한 헌법적 분석

앞서 고령운전자 문제와는 또 다르게 사업용자동차 운전자에 대해 특별하게 더 강하게 규제하는 것이 헌법적으로 허용되는 것인가에 대한 검토가 필요하다. 최근 들어 사업용자동차를 운전하는 고령운전자에 대한 불안감이 높아지면서, 고령의 사업용자동차 운전자에 대한 규제강도가 논의되고 있다는 점에서도 사업용자동차 운전자에 대한 규제 정당성을 검토할 필요가 있다. 일반운전자 대비 고령운전자는 더 강한 수준의 규제의 정당성이 인정된다고 보므로, 일반운전자에 대비하여 사업용자동차 운전자에 대해 강한 규제가 허용된다면, 고령의 사업용자동차 운전자에 대해서는 가장 강한 수준의 규제가 가능한 것으로 볼 여지가 있기 때문이다.

사업용자동차를 운전하는 운전자에 대한 강한 수준의 규제가 필요한가에 대해서는 그동안 국민의 인식상으로는 법령 및 판례에서나 그 차별의 정당성이 인정되어 왔다. 여객자동차나 화물자동차 운전자는 국민의 생명·신체 및 재산과 같은 보호법익과 직접적으로 관련되는 업무를 직업으로 삼고 있다는 점, 보호법익에 대한 위험성이 높고 빈번하게 발생가능하다는 점에서 공익적 측면에서의 제한이 정당화된다. 과거의 「도로교통법」에 대한 판단이기는 하지만 헌법재판소 역시 영업용과 비영업용의 운전적성기준을 구분하고 있는 도로교통법령의 조항이 직업의 자유를 침해하는지에 대한 위헌소원에서 “「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」상 사업용자동차는 상시 여객 내지 화물을 운송하는데 사용되는 것이므로, 교통사고가 발생할 경우 국민의 생명, 신체 및 재산에 미치는 영향이 상대적으로 크고, 나아가 직업으로 이러한 자동차를 운전하는 경우에는 운전시간 및 횟수가 장시간 빈번하게 이루어지는 만큼 교통사고에 노출될 위험도 높으므로 운전자 본인뿐만 아니라 동승자, 승객, 상대방 운전자 및 보행자 등 타인의 생명, 신체 및 재산을 보호하고, 나

아가 안전하고 원활한 도로교통을 확보하고자 하는 이 사건 조문의 입법 목적의 달성을 통한 질서유지 내지 공공복리의 증진이라는 공익은 제한되는 개인의 직업선택의 자유라는 사익보다 더 크다.”<sup>66)</sup>고 한 바 있다.

그 밖에 기타 국회에서도 제1종 면허와 제2종 면허의 차이에 관해 “1종 면허소지자의 정기적성검사를 2종 면허소지자 보다 강화한 것은 사업용 면허소지자의 차량운행이 자가면허운전보다 빈번하고 교통사고 발생시 사회적 영향과 피해가 클 것”이라는 점을 명확히 하면서, 이에 덧붙여 “2종 면허 자가운전자의 경우 시력이나 기타 신체적 장애로 운전이 불완전한 경우 연령에 관계없이 스스로 운전을 하지 않을 것으로 보이나 1종 면허 사업용운전자의 경우 신체적 장애에도 불구하고 생계유지상 운전을 계속할 염려가 있으므로 2종면허 자가운전의 경우 적성검사 없이 평생면허를 부여하고 1종면허 사업용 운전의 경우에는 정기적성검사기간을 정하는 방안”도 검토할 필요가 있다고 한 바 있다.<sup>67)</sup>

현행 도로교통법령상 제1종과 제2종 면허에 따른 구분이 사업용과 비사업용으로 이루어지는 것은 아니지만, 사업용과 비사업용 자동차 운전자에게 이와 같은 논리를 그대로 적용할 수 있으므로, 사업용자동차 운전자에 대해 필요한 경우 적성검사의 항목, 방법, 주기 등에 대해 특별한 제도를 두는 것은 허용된다고 보아야 한다.

### 3. 사업법상 적성정밀검사 제도의 불충분성

현행 「도로교통법」은 실질적인 사업용자동차 운전자에 대해 일반운전자와 비교하여 더 강화된 적성검사제도를 두고 있지 않다. 그렇다면 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」상의 적성정밀검사제도가 「도로교통법」상 공백이 있는 부분을 충분히 보완할 수 있는지에 대한

66) 헌법재판소 2003.6.26. 선고 2002헌마677 결정.

67) 행정자치위원회, 도로교통법중개정법률안 심사보고서, 1998.12, 9면.

검토가 필요하다. 우선 사업법상의 정밀검사제도는 그 법적 위치 및 제도의 성격을 고려한다면 「도로교통법」상의 운전면허 적성검사와는 목적이 상이하다. 물론 운수종사자의 운전능력을 관리함으로써 사업용자동차를 운전하는 데 있어 도로교통상의 안전을 확보하기 위한 측면이 있으나, 종사자 자격요건의 하나라는 점에서 일반적인 운전면허 적성검사제도와는 다르게 운영되고 있다.

「도로교통법」상으로는 적성검사를 받지 않거나, 적성검사에 불합격한 경우에는 더 이상 운전을 할 수 없도록 하고 있으므로 적성검사제도는 운전면허의 유지와 직접적인 연관성을 가진다. 그러나 사업법상의 적성정밀검사는 검사기준에 맞아야 운전업무 종사자격을 인정받을 수 있으나, 적성정밀검사의 통과와 관련해서 사후적으로 운수종사자 자격취소와 연계되는 것은 아니라는 점이다. 현행 「여객자동차 운수사업법」 제87조에 따른 운수종사자 자격취소 조항에서는 적성정밀검사를 통과하지 못하는 경우에 대해서는 자격취소요건으로 규정하고 있지 않다. 물론 「여객자동차 운수사업법」은 운수종사자가 정밀검사에 통과한 경우에만 운송사업자가 고용할 수 있도록 하고, 이를 위반하는 경우 운송사업자의 면허를 취소하고 있다는 점에서<sup>68)</sup> 적성정밀검사와 관련한 제재가 없는 것은 아니지만, 이는 사업자에게 이루어지는 제재이고 운수종사자에 대한 것은 아니라는 점에서 차이가 있다. 「도로교통법」상의 운전면허의 취소가 실질적으로 사업용자동차 운전자에게 있어서는 운수종사자 자격취소와 유사하다고 본다면, 「도로교통법」상 적성검사와 「여객자동차 운수사업법」상 정밀검사제도는 큰 차이를 가지고 있는 것이라고 할 수 있다.

이러한 이유로 사업용자동차를 운전하려는 자는 반복적으로 적성정밀검사를 받을 수 있으며, 실제 컴퓨터 기반 시험으로서 반복적인 검사가

68) 「화물자동차 운수사업법」 제19조제1항제6호도 동일한 방식으로 규제하고 있다.

이루어지는 경우 검사를 통과할 수 있게 되는 여지도 남겨져 있다. 판례상으로는 적성정밀검사를 받지 않고도 택시운전을 한 사례도 있는 것으로 보이므로,<sup>69)</sup> 적성정밀검사제도는 법적 체계상으로는 물론, 「도로교통법」상의 적성검사제도의 운영과도 상당한 차이를 보이고 있다. 이러한 점에서 적성정밀검사제도를 「도로교통법」을 보완하는 제도로 운영하고자 하는 경우에는 제도적인 개편이 요구된다.

### Ⅲ. 실효성 확보를 위한 규범분석

현재 적성정밀검사제도를 규정하는 사업법에서는 운수종사자가 신규로 종사자격을 확보하는 경우에 신규검사를 받도록 하는 것을 제외하면, 주기적으로 자격이 있는지 여부를 판단하기 위한 유지검사는 일부의 사업용자동차 운전자에게만 의무로 규정되어 있다. 특히 사업용자동차 운전자 중에서도 과거에는 적성정밀검사는 신규검사와 특별검사만으로 운영되다가 유지검사가 신설되었으나, 화물자동차운전자에 대해서는 「화물자동차 운수사업법」이 자격을 유지하고 있는지를 확인하는 의미의 유지검사를 규정하고 있지는 않기 때문에,<sup>70)</sup> 「여객자동차 운수사업법」에 대해서만 유지검사가 도입되어 있다. 「여객자동차 운수사업법」의 경우 자격유지검사의 대상자를 택시운송사업을 제외하고 있어 버스운전자에 대해서만 65세 이상 70세 미만인 사람은 3년마다, 70세 이상인 사람은 1년마다 실시하게 된다. 그러나 현재 「도로교통법」을 기준으로 제1종 면허소지자는 10년마

---

69) 개인택시운송사업면허신청에 대해 운전적성에 대한 정밀검사를 받기 전에 택시를 운전한 기간은 운전경력에서 제외하여 반려한 사건(대법원 2007.3.15 선고 2006두15783 판결 개인택시운송사업면허신청반려처분취소) 참조.

70) 여객자동차운전자의 경우 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」을 2014년 12월 31일 개정하여 자격유지검사를 추가하였고, 화물자동차운전자의 경우 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」을 2010년 12월 29일 신설하였으나, 엄밀히 말하면 화물자동차의 경우 유지검사는 실질적으로는 여객자동차운수사업법령의 신규검사에 해당한다.

다 정기적성검사를 받으며, 제2종 면허소지자의 경우에는 70세 이전에는 정기적성검사의 대상이 되지 않으므로, 「여객자동차 운수사업법」상의 조항과 동시에 적용하는 경우에도 사업용자동차 운전자에 대한 자격유지검사는 공백상태에 있는 부분이 있다.

그러나 사업용자동차 운전자에 대해서는 적어도 「도로교통법」상의 일반운전자와는 달리 주기적이고 강화된 관리가 요구되므로, 사업용자동차 운전자 중 65세 미만의 버스운전자는 물론 택시운전자와 화물자동차운전자에 대해서도 자격유지검사를 받도록 개정을 검토할 필요가 있다. 이를 위해 자격유지검사를 받아야 할 의무를 부여하는 방식으로 법을 개정함과 동시에 자격유지검사를 통과하지 못하는 경우 각 개별사업법에 운수종사자 자격과의 연계를 위한 조항을 포함하여 자격취소가 될 수 있도록 관리할 필요가 있다.

## 제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

### 제 1 절 독 일

#### I . 운전면허제도 일반

독일에서 운전면허와 관련된 법령은 「도로교통법(Straßenverkehrsgesetz; StVG)」, 「도로교통법 시행령(Straßenverkehrsordnung; StVO)」, 「도로교통에  
서의 운전면허발급에 관한 규정(Verordnung über die Zulassung von Per-  
sonen zum Straßenverkehr; Fahrerlaubnis-Verordnung; FeV)」(이하 “「운전면허  
규정(FeV)」”이라 한다), 「도로교통법 위반에 대한 처벌, 범칙금 부과 원칙,  
운전금지에 관한 규정(Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung,  
Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Or-  
dnungswidrigkeiten im Straßen-verkehr; Bußgeldkatalog-Verordnung; BKatV)」  
등이 있다.

독일에서는 운전면허제도 전반에 걸친 연방법령 제정, 운전면허 관련  
계획 및 정책수립, 시험제도 등과 관련된 업무를 독일연방 교통·디지털  
인프라부(Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI)에  
서 소관하고 있다. 실질적인 운전면허발급 등과 관련해서는 주정부의 운  
전면허청(Fahrerlaubnisbehörde)이 담당하게 되며, 실제 면허시험업무는 민  
간의 독일기술검사협회(Technischer Überwachungsverein, TÜV)나 독일자동  
차검사협회(Deutscher Kraftfahrzeug Überwachungsverein, DEKRA)와 같은  
기관에서 실시한다.<sup>71)</sup>

71) TÜV/ Dekra, 독일 운전면허증 관련 원문(<https://fahrerlaubnis.tuev-dekra.de/theorie.php>,

독일의 경우에도 운전면허를 종별로 구분하고, 각 종에 따라 규율수준을 달리 정하고 있다. 독일은 독일 내에서만 통용되는 고유의 면허종을 가지고 있었으나, 2013년부터는 EU의 운전면허 종별체계 기준에 부합하는 방식으로 면허유형을 분류하고 있다.<sup>72)</sup>

<표26> 독일의 운전면허 유형 분류

면허유형 분류		
• 2013년부터 EU의 운전면허 종별체계 기준 따름		
AM  A1  A2  A  B1  B 	C1  C  D1  D  BE  C1E 	CE  D1E  DE  L  T 
비사업용 · 소형 클래스		사업용 · 대형 클래스
가. 카테고리 A - AM종: 최대속도 45km/h를 초과하지 않는 소형모터사이클(이륜, 삼륜), 경량사륜모터사이클 - A1종: 배기량 125 cm <sup>3</sup> , 최대출력 11kW의 오토바이 - A2종: 출력 35kW를 초과하지 아니하고 출력/무게가 0.2kW/kg이하인 모터사		다. 카테고리 C - C1종: 총 적재승인무게가 3,500kg 이상 7,500kg 사이이고, 좌석이 8인승을 넘지 않는 차량(트레일러는 최대중량 750kg 이하인 경우 연결가능) - C종: 총 최대허용중량이 3,500kg 이상이고, 8인승 미만인 차량 - C1E종: 카테고리 B의 차량과 최대허용

2016.8.23 최종방문).  
 72) 다만, 유럽연합지침에 포함되지 않은 휠체어 등을 운전할 수 있는 L종과 16세가 받을 수 있는 중간면허인 T종이 별도로 있다. 이와 관련된 내용은 독일연방교통·디지털인프라부(BMVI), EU의 운전면허 종별체계 관련 원문(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fahrerlaubnisklassen-uebersicht.html?nn=74810>, 2016.8.23 최종방문).

면허유형 분류	
<p>이클(사이드카 유무 상관없음)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A종: 50cc 초과 또는 실제 최대속도 45km/h를 초과하는 모터사이클, 출력이 15kW를 초과하거나 50cc 초과 또는 실제 최대속도 45km/h를 초과하는 삼륜 모터사이클</li> </ul>	<p>중량이 3,500kg을 초과하는 트레일러(세미트레일러)가 결합된 트랙터차량(전체 중량이 12,000kg을 초과할 수 없음). 카테고리 C1의 차량과 최대중량이 750kg 트레일러(세미트레일러)가 결합된 트랙터 차량(전체 중량이 12,000kg을 초과할 수 없음)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CE종: 카테고리 C와 최대허용중량 750kg 이상 트레일러가 결합된 트랙터 차량</li> </ul>
<p>나. 카테고리 B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B1종</li> <li>- B종: 카테고리 AM, A1, A2 and A에 해당하지 않는 차량으로 최대적재용량 3,500kg 이하, 승객좌석이 8인석 보다 적은 차량. 카테고리 B 차량과 트레일러가 합쳐진 트랙터차량으로, 트레일러의 최대적재용량 750kg 이상 그리고 두 개를 합친 허용적재용량이 3,500kg 이상이고 4,250kg를 초과하지 않는 차량</li> <li>- BE종: 카테고리 B 차량과 최대허용중량 750kg 이상 3,500kg 이하 트레일러가 결합된 트랙터 차량</li> </ul>	<p>라. 카테고리 D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D1종: 승객좌석이 8개 이상 16개 이하(운전자 제외)를 보유한 운송차량으로, 차량길이가 8m를 넘지 않는 차량(총 최대중량이 750kg미만인 트레일러를 본 차량에 연결가능)</li> <li>- D종: 승객좌석이 8개 이상(운전자석 제외)인 운송차량(총 최대중량 750kg미만인 트레일러 연결가능)</li> <li>- D1E종: 카테고리 D1의 차량과 최대중량 750kg이상인 트레일러가 결합된 트랙터 차량</li> <li>- DE종: 카테고리 D 차량과 최대중량 750kg이상인 트레일러가 결합된 트랙터 차량</li> </ul>

출처: 독일연방교통·디지털인프라부(BMVI) 홈페이지

## II. 운전면허 취득 및 갱신제도

운전면허 취득을 위해서는 적성검사를 받고, 이론시험과 기능시험을 거쳐야 한다. 독일 역시 운전을 할 수 있는 차종을 중심으로 면허종별로 상이하게 제도를 구성하는 방식으로 운전면허제도의 큰 체계를 잡고 있으며,<sup>73)</sup> 면허종별로 면허취득을 할 수 있는 연령에 대한 기준이나 면허의

유효기간에 따른 갱신주기에 관한 사항도 상이하게 정하고 있다.

「운전면허규정(FeV)」 제23조제1항은 운전면허의 유효기간등에 관해 규정하고 있고, 이에 따르면 AM, A1, A2, A, B, BE, L, T 면허의 경우에는 유효기간이 없는 면허가 발급되나, 그 밖의 다른 면허는 면허유형별로 유효기간을 달리 정하고 있다. 「운전면허규정(FeV)」 제23조제1항에서 유효기간을 정하고 있는 면허의 경우 유효기간의 기산은 운전면허청이 운전면허증(Führerschein)을 발급한 날을 기준으로 C1과 C1E 면허의 경우 50세까지 유효하며(45세 이후에는 5년 동안 유효), C와 CE 면허의 경우 5년 동안, D, D1, DE 및 D1E 면허의 경우에도 5년 동안 유효하다.

다만, 독일은 운전면허의 유효기간에 관한 사항과, 면허증의 갱신에 관한 사항을 별도 조문으로 규정하고 있다. 운전면허증의 유효기간에 대해서는 「운전면허규정(FeV)」 제24조a에서 정하고 있으며,<sup>74)</sup> 이에 따르면 2013년 1월 19일부터 발급되는 운전면허증은 15년간 유효하며, 2013년 1월 19일 이전에 발급된 운전면허는 2033년 1월 19일까지 유효한 것으로 변경된다. 그러나 이 경우에도 운전면허 자체의 효력기간은 영향을 받지 않으므로, 개별적으로 면허 및 면허증의 유효기간이 달라질 수 있다.

운전면허 발급시 비사업용이나 소형차종을 운전하는 일반운전자에 대한 운전면허에 대해서는 유효기간을 두지 않았기 때문에, 비사업용이나 소형차종을 운전할 수 있는 면허의 경우 갱신하지 않아도 되었으나, 현재

---

73) 운전면허 취득 최소연령은 면허종류에 따라 16세에서 24세까지 다양하게 있다. AM : 16세, A1 : 16세, A2 : 18세, A : 조건별로 24세, 21세, 20세, B, BE : 조건별로 18세, 17세, C1, C1E : 18세, C, CE : 조건별로 21세, 18세, D1, D1E : 조건별로 21세, 18세, D, DE : 조건별로 24세, 23세, 21세, 20세, 18세, T : 16세, L : 16세로 되어 있다. 독일연방교통·디지털인프라부(BMVI), 운전면허 취득 자격과 유효기간 관련 원문(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/voraussetzungen-fuer-die-fahrerlaubnis-und-geltungsdauer.html>, 2016.8.23 최종방문).

74) 「운전면허규정(FeV)」 §23의 경우 Geltungsdauer der Fahrerlaubnis, Beschränkungen und Auflagen을, §24a의 경우에는 Gültigkeit von Führerscheinen을 규정하고 있다.

는 「운전면허규정(FeV)」 제24조a에 따라 2013년 이후 비사업용·소형 면허의 경우에도 15년간 유효하므로 면허를 갱신하여야 한다. 다만, 비사업용 면허 갱신은 적성검사를 포함하지 않는 단순한 행정적인 관리를 위한 것이나, 사업용자동차 면허의 경우에는 종전과 마찬가지로 5년마다 갱신을 하는 시점에 적성검사를 받아야 하는 구조로 되어 있다.<sup>75)</sup>

### Ⅲ. 운전면허 적성검사제도

#### 1. 취득시 적성검사

독일에서는 운전면허 취득시 받아야 하는 적성검사의 유형을 두 가지로 구분하고 있다. 우선 비사업용·소형 운전면허의 경우에는 시력검사만을 받으면 되므로 안과의를 통해 적성검사가 이루어진다.<sup>76)</sup> 비사업용·소형 운전면허 발급을 위한 시력기준은 교정시력을 포함한 주간시력(Tagessehschärfe)이 최소 0.7이상이어야 하며, 시력검사를 통과하지 못하는 경우 시야, 명암식별, 빛에 대한 민감도 등에 대한 추가적인 검사를 받아 이를 통과하여야 한다.<sup>77)</sup>

사업용·대형 운전면허의 경우 운전면허를 신청하면서 의사의 의료보고서를 제출하여야 하므로, 적성검사는 의사의 의료검사로 이루어진다.<sup>78)</sup>

75) 독일연방교통·디지털인프라부(BMVI), 2013년도 도입된 EU 운전면허 관련 원문(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fuehrerschein-2013.html?linkToOverview=js>, 2016.8.23. 최종방문).

76) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」 제67조 운전면허 시력검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/\\_67.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_67.html), 2016.; 8.23 최종방문).

77) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」 부속서 6 시력검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_6.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_6.html), 2016.10.13. 최종방문).

78) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」 운전면허 적성검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_4.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_4.html), 2016.8.23.

그러므로 공공보건의, 운전적성전문의를 통한 적성검사를 받아야 하며,<sup>79)</sup> 검사항목 역시 비사업용에 비해 강하게 실시된다. 예컨대 시력검사의 경우에도 시력 외에도 색각, 시야, 입체영상검사, 명암식별검사 등을 더 실시하며, 시력의 경우에도 최소 시력 좌우 각각 0.8, 양눈 1.0이상으로 일반인에 비해 강한 수준으로 정해져 있다.<sup>80)</sup> 혈압, 청력 등도 검사의 대상으로 삼고 있으며, 문진의 형식스트레스 지수, 방향감각, 반응속도 등의 건강검진이나 심리테스트를 받게 된다.<sup>81)</sup>

## 2. 적성검사를 위한 기준

독일 「운전면허규정(FeV)」은 운전면허 적성검사와 관련하여 적성검사 응시자와 적성검사를 실시하는 의사가 활용할 수 있는 운전적성에 관한 판단기준(Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen)을 부속서 4에 별도로 규정하고 있다. 시력, 청력, 심장질환 등 총 11가지의 대분류 항목을 구분하고, 대분류별 각 항목별 구체적인 질병유형을 구분한 후, 면허종별로 이러한 질환이 있을 때 운전면허의 발급이 적합한지, 조건부로 적합한지 여부와 적합판정을 하는 경우 추가적으로 붙여야 하는 조건에 대해서도 규정하고 있고, 구체적인 내용은 아래와 같다.<sup>82)</sup>

---

최종방문).

79) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 운전면허 적성검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_14.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_14.html), 2016.8.23. 최종방문).

80) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 부속서 6 시력검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_6.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_6.html), 2016.10.13. 최종방문).

81) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 직업 운전자를 위한 심리테스트 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1\\_2014/j0348\\_0010.pdf](https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1_2014/j0348_0010.pdf), 2016.8.23. 최종방문).

82) 독일연방소비자보호·법무부(Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, BMJV), 「운전면허규정(FeV)」 제11조, 제13조, 제14조 관련 부속서 4 운전면허 적성검사 판단기준 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_4.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_4.html), 2016.10.3. 최종방문).

<표27> 독일의 운전적성에 관한 판단기준

질병, 결점		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
1.	시력미달 부속서 6 참조				
2.	심각한 난청(60% 이상의 상실), 한쪽 혹은 양쪽 난청, 한쪽 혹은 양쪽 실청(失聽),	동시에 다른 심각한 결점(예: 시력장애, 균형 감각장애)이 존재하지 않는 경우에 적합	좌동	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 전문의의 적합판단</li> <li>- 정기적인 의료적 검사</li> <li>- 클래스 B 자동차에 대한 3년 간 운전 경험의 증명</li> <li>- 심각한 청각 장애 존재시 적합한 보청기의 도움 및 착용이 행해진 경우(최대한 행한 경우)</li> </ul>
2.1	삭제				
2.2	삭제				
2.3	삭제				

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

질병, 결점		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
3.	운동장애	적합	적합	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 필요한 경우 특정 차종 혹은 차량의 제한, 필요한 전문의감정서에 따른 특별한 장비를 장착한 차량의 제한, 만약 의료심리적 감정서 또는 공적으로 인정되는 전문가 또는 평가인의 감정서 존재하는 경우 제한</li> <li>- 조건: 정기적인 전문의의 검진, 장애가 안정화되는 경우 제외될 수 있다.</li> </ul>	
4.	심장질환 및 혈관질환				
4.1	발작성 의식불명 또는 실신을 내포하는 심장 부정맥	부적합	부적합	-	-
	약물이나 심장조정기를 통하여 효과적인 치료 후	적합	예외적으로 적합	정기적인 검사	정기적인 검사
4.2	고혈압				
4.2.1	지속적 혈압 수치가 130mmHg이상인 경우	부적합	부적합	-	-

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
4.2.2	지속적 혈압 수치가 100mmHg에서 130mmHg 사이인 경우	적합	적합	정기검사 <sup>83)</sup> (정해진 기한 내 행해야하는 검진으로 기한은 질병의 잠재적 위험과 검사 사람의 건강상태에 따라 달라진다)	정기검사
4.3	저혈압				
4.3.1	통상 질병수치가 아닌 경우	적합	적합	-	-
4.3.2	저혈압의 드문 발병, 호흡곤란 의식장애	혈 압 수 치 가 치료를 통해 안정화된 경우 적합	좌동	-	-
4.4	관상동맥 심장질환(심장마비)				
4.4.1	첫 번째 심장마비 발병 이후	합병증 경과가 없을 시 적합	예외적 적합	-	정기검사

83) <http://www.enzyklo.de/Begriff/NACHUNTERSUCHUNG>.

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
4.4.2	두 번째 심장마비 발병 이후	심부전증 또는 위험한 심장 부정맥이 존재하지 않는 경우 적합	부적합	정기검사	-
4.5	선천적 또는 후천적 심장질환 또는 기타 원인에 의한 심장기능 결함				
4.5.1	평온상태에서 발생하는 경우	부적합	부적합	-	-
4.5.2	습관적으로 심장장애가 있거나, 특별한 장애가 있는 경우	적합	부적합	정기적 의료검사, 특정기한 내 정기검사, 차종제한, 지역제한 및 시간제한	-
4.6	말초혈관질환	적합	적합	-	-
5.	당뇨병				
5.1	심각한 신진대사질환	부적합	부적합	-	-
5.2	최초의 신진대사질환 시 혹은 새로운 질환 증상시	조절 이후 적합	조절 이후 적합	-	-

질병, 결집		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
5.3	다이어트치료 혹은 저혈당의 위험이 낮은 경우 구혈당강하제(당뇨병치료제)를 통하여 신진대사가 균형 잡힌 경우	적합	3개월 동안 혈당을 낮추는 것 없이 신진대사운행이 좋은 경우 적합	-	전문의의 평가, 약물치료에 있어서 정기적인 의료적 통제
5.4	저혈당위험이 높은 약물치료 시(예컨대 인슐린)	양호하게 저혈당증을 인지하는 경우 적합	3개월 동안 혈당을 낮추는 것 없이 신진대사운행이 좋은 경우와 양호하게 저혈당증을 인지하는 경우 적합	-	3년마다 전문의의 사후감정서, 정기적인 의료적 통제
5.5	합병증의 경우 1. 4. 6. 및 10. 참조				
6.	신경계질환				
6.1	척수손상에 의한 질병 및 계속	증상에 따라 적합	부적합	진행중인 과정에서 정기검사	-
6.2	근육신경 주변의 질병	증상에 따라 적합	부적합	진행중인 과정에서 정기검사	-

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
6.3	파킨슨병	경미한 경우와 효과적인 치료를 받고 있는 경우 적합	부적합	1년, 2년 및 4년의 주기로 정기검사	-
6.4	뇌 활동 순환에 따른 장애	효과적인 치료 이후 그리고 재발 없이 급성 질병이 호전된 경우 적합	부적합	1년, 2년 및 4년의 주기로 정기검사	-
6.5	뇌손상 및 뇌수술의 상태, 선천적 그리고 조기 아동시절 후천적 뇌손상				
6.5.1	뇌의 핵심부분(본체) 손상 없이 두개골손상 또는 뇌수술	통상 3달 경과 후 적합	좌동	뇌질환의 수술 후 재발위험에 관한 정기검사	좌동
6.5.2	손상 또는 수술에 의해 뇌의 핵심부분(본체) 손상	행동장애, 만성 뇌기질성 정신증후군 및 뇌기질성 본질변경의 고려에 적합	좌동	뇌질환의 수술 후 재발위험에 관한 정기검사	좌동

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
6.5.3	선천적 혹은 조기아동의 뇌손상				
	6.5.2 참조				
6.6	간질	발작의 본질적 위험이 더 이상 존재하지 않은 경우(예컨대 1년 간 발작하지 않은 경우) 예외적으로 적합	발작의 본질적 위험이 더 이상 존재하지 않은 경우(예컨대 5년간 치료 없이 발작하지 않은 경우) 예외적으로 적합	정기검사	정기검사
7.	정신장애				
7.1	기질성 정신병				
7.1.1	급성	부적합	부적합	-	-
7.1.2	호전성에 따라	잠재질병(Grundleiden)에 대해 긍정	좌동	통상 정기검사	통상 정기검사

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
		적인 평가서와 증세가 악화되지 않고, 7.2에 해당하지 않는 경우 잠재 질병의 종류와 예후에 따라 적합			
7.2	만성 뇌기질성 정신증후군				
7.2.1	경미한 경우	종류와 강도에 따라 적합	예외적으로 적합	정기검사	정기검사
7.2.2	심각한 경우	부적합	부적합	-	-
7.3	병리학적 노화과정에 의한 심각한 치매 및 인격변환(Persönlichkeitsveränderungen) <sup>84)</sup>	부적합	부적합	-	-

84) 인격전환(personality change, 人格變化, Persönlichkeitsverwandlung)이라고도 하며 하나의 인격이 전혀 다른 인격으로 바뀌고 한동안 계속한 뒤 본래의 인격으로 되돌아갔을 때 제2인격의 상태를 전혀 기억하지 못하는 것과 같은 것을 의미한다. 이중인격, 또는 다중인격이 대표적인 것이다(간호학대사전, 1996. 3. 1., 한국사전연구소).

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
7.4	심각한 지능장애/ 정신장애				
7.4.1	심각한 지능장애/정신장애가 경미한 경우	인격장애가 아닌 경우 적합	좌동	-	-
7.4.2	심각한 지능장애/정신장애가 심각한 경우	인격장애(인격구조 및 자각능력에 대한 조사로 판단)가 아닌 경우 적합	좌동	-	-
7.5	정동정신병				
7.5.1	모든 사람에게 조증 및 매우 심각한 우울증	부적합	부적합	-	-
7.5.2	조증단계와 매우 심각한 우울증과 관련된 증상의 호전 이후	재발생 우려(필요한 경우 약물치료 하에)가 없는 경우에만 적합	무증상 시 적합	정기적인 검사	정기적인 검사
7.5.3	보다 심각한 조증단계 혹은 짧은 주기로 발생하는 매우 심각한 우울증단계	부적합	부적합	-	-

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
7.5.4	단계의 호전에 따라	질병의 활성도가 낮아지고 과거의 심각한 진행형식이 더 이상 예견되지 않는 경우에만 적합	부적합	정기적인 검사	-
7.6	정신분열증				
7.6.1	급성	부적합	부적합	-	-
7.6.2	경과증상에 따라	현실판단을 상당히 방해하는 장애가 발견되지 않는 경우 적합	특히, 양호한 상황에서만 예외적으로 적합	-	-
7.6.3	보다 자주 정신병 증상이 나타나는 경우	적합	특히, 양호한 상황에서만 예외적으로 적합	정기적인 검사	정기적인 검사
8.	음 주				
8.1	남용하는 경우(차량운전과 주행안전성을 방해하는 음주)	부적합	부적합	-	-

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
	질병, 결점				
8.2	남용의 종료에 따라	음주 행동의 변화가 공고히 되는 경우 적합	좌동	-	-
8.3	알콜에 중독된 경우	부적합	부적합	-	-
8.4	술을 끊은 경우	중독성이 더 이상 존재하지 않고 통상 일년 동안 금주한 경우 적합	좌동	-	-
9.	마약, 기타 정신활성효과를 가진 소재와 약물				
9.1	마약법률의 의미에서 마약의 투여(대마초 제외)	부적합	부적합	-	-
9.2	대마초의 투여				
9.2.1	대마초의 정기적인 투여	부적합	부적합	-	-
9.2.2	임시적 대마초의 투여	대마초와 술을 함께 하지 않고, 부가적인 알콜 또는 기타 정신활성효과를 지닌 성분의 약을 복용	좌동	-	-

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
	질병, 결점	용하지 않는 경우, 정신장애가 없는 경우, 자각할 수 있는 즉, 통제 불능이 아닌 경우 적합			
9.3	마약법률의 의미에서 마약에 중독 혹은 기타 정신활성효과를 지닌 성분에 중독된 경우	부적합	부적합	-	-
9.4	정신활성효과를 지닌 약물과 기타 정신활성효과를 지닌 성분의 남용적 투여(정기적으로 과도하게 사용)	부적합	부적합	-	-
9.5	해독과 금기 후	일년 금기 이후 적법	좌동	정기적인 검사	정기적인 검사
9.6	약물의 계속적 복용				
9.6.1	중독	부적합	부적합	-	-
9.6.2	약물의 필요적 조치이지만 차량을 운전하는 능력에 장애를 주는 경우	부적합	부적합	-	-

	적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
질병, 결점				
10.	신장질환			
10.1	상당한 장애를 포함하는 심각한 신부전증	부적합	부적합	-
10.2	투석치료의 신부전증	합병증 또는 동반질환이 없는 경우 적합	예외적으로 적합	항구적인 의료검진 및 통제, 정기검사
10.3	정상적인 신장기능을 하는 성공적인 신장이식	적합	적합	의료검진 및 통제, 매년 정기검사
10.4	합병증 또는 동반질환 시 1, 4, 5번도 참조			
11.	기 타			
11.1	장기이식 평가는 관련 기관에 판정원칙을 따른다.			
11.2	기면증(낮에 졸음)			
11.2.1	측정가능할 정도로 두드러진 기면증	부적합	부적합	

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

		적합 또는 조건부 적합 여부		제한/조건부 적합시의 조건	
		Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허	Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T, A, A1, A2, B, BE, AM, L, T 면허	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF 면허
11.2.2	치료에 따라	측정가능할 정도로 두드러진 기면증이 더 이상 존재하지 않는 경우 적합	좌동	의료감정서, 정기적인 의료통제	좌동
11.3	심각한 폐질환 및 심장-순환-역학에 심각한 반응을 불러일으키는 기관지질환	부적합	부적합		
11.4	평형감각 장애	통상적으로 부적합	통상적으로 부적합	개별사례에서 운전능력적합성에 관한 감정기준서에 상응하는 경우	좌동

출처: 독일 운전면허규정 부속서 4

### 3. 정기적성검사 및 수시적성검사

앞서 서술한 바와 같이 「운전면허규정(FeV)」 제23조와 제24a조에 따라 비사업용·소형 운전면허의 경우 면허의 유효기간이 없으므로 행정적인

갱신만 하면 되고 정기적성검사의 대상이 되지 않으나, 사업용·대형면허의 경우에는 5년마다 정기적성검사를 받아야 한다.<sup>85)</sup> 검사의 내용 역시 취득시 적성검사와 마찬가지로 의사의 의료검사를 받은 후 의료검사보고서를 제출하여야 한다.

수시적성검사의 경우 면허종별과는 관계없이 모든 운전자가 대상이 되며, 적성검사 대상자 여부를 사유에 따라 정하고 있다. 이에 따르면 상습 법규위반, 교통사고 야기, 음주 등의 행위를 하는 고위험군을 대상으로 정밀적성검사를 실시하고 있다.<sup>86)</sup> 수시적성검사는 우선 정부가 검사대상자에게 수시적성검사를 받도록 통보하고, 대상자가 정부에서 별도로 승인한 승인기관을 선택한 후,<sup>87)</sup> 의료적 검사와 심리적 검사를 받은 후 검사 결과를 제출하여야 한다.<sup>88)</sup> 검사 이후 승인기관은 운전이 적합한지, 조건부로 적합한지, 제한적으로 적합한지, 부적합한지에 대한 결과를 통보하면<sup>89)</sup> 결과에 따라 운전면허에 대한 조치가 이루어진다.

---

85) 독일연방교통·디지털인프라부(BMVI), 운전면허 취득 자격과 유효기간 관련 원문(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/voraussetzungen-fuer-die-fahrerlaubnis-und-geltungsdauer.html>, 2016.8.23. 최종방문).

86) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 제11조 적성검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/\\_11.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_11.html), 2016.8.23. 최종방문).

87) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 적성검사기관 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_14.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_14.html), 2016.8.23. 최종방문).

88) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 제11조 적성검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/\\_11.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_11.html), 2016.8.23. 최종방문).

89) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 제11조 적성검사 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/\\_11.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_11.html), 2016.8.23. 최종방문).

## IV. 고령운전자 등에 관한 특별 제도

독일에서는 고령운전자에 대해 특별한 법령상으로 강화된 규제를 하지는 않고, 자율적인 제도인 운전적합성 테스트에 자발적으로 참여할 것을 권장하는 방식으로 관리를 하고 있다. 65세 이상의 고령운전자가 운전적합성 테스트의 대상자이며, 테스트는 건강검진, 교통의학적 검사, 교통심리학적 검사 등 사업용·대형면허 운전자에게 적용하는 정기적성검사의 내용으로 이루어져 있다. 이러한 테스트의 실시와 함께 건강검진 결과에 대한 평가와 전문가 상담 등이 이루어지며, 테스트를 거친 이후에는 운전적합성 증명서를 발급하고 있다.<sup>90)</sup>

젊은 운전자에 대해서도 처음부터 강력한 규제방식을 도입하는 것은 아니며, 관찰을 통해 법규위반시 이를 교정할 수 있는 절차를 도입하여 어느 정도의 유예를 하는 방식으로 제도를 운영하고 있다. 17세의 초보운전자에 대해 2년간의 시험운전기간(Probezeit)을 두고 관찰을 하는데,<sup>91)</sup> 2년간의 시험운전기간 동안 교통법규를 위반하면<sup>92)</sup> 소양교육(Aufbauseminar)에 참가해야 하며, 소양교육 이수 후에도 교통법규를 재차 위반할 경우에는 경고를 받고 2개월 내에 심리상담을 받아야 하며, 이 기간이 경과한 후 또다시 교통법규 위반시 운전면허를 취소하는 절차로 진행된다.

---

90) TÜV Süd, 고령 운전자를 위한 운전적합성 테스트 관련 원문(<https://www.tuev-sued.de/uploads/images/1330008981849712590070/fitness-check-senioren-tuev-sued-life-service.pdf>, 2016.8.23. 최종방문).

91) 동반면허제도(Führerschein mit 17)는 2004년 니더작센주의 첫 시범모델로 채택된 후, 2011년 공식 도입되었다. 독일연방교통·디지털인프라부(Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI), 동반면허제도(Begleitetes Fahren ab 17) 관련 원문([http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/begleitetes-fahren-ab-17.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/begleitetes-fahren-ab-17.pdf?__blob=publicationFile), 2016.8.23. 최종방문).

92) 독일연방소비자보호·법무부(BMJV), 「운전면허규정(Fahrerlaubnis-Verordnung)」, 제한적 운전면허 관련 교통법규 위반 사례 관련 원문([https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/anlage\\_12.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_12.html), 2016.8.23. 최종방문).

## 제 2 절 프랑스

### I. 운전면허제도 일반

프랑스의 운전면허제도와 관련하여서는 「도로교통법(Code de la route)」,<sup>93)94)</sup> 「운전적성 의료검사 실시에 관한 2012년 7월 31일 아레테(Arrêté du 31 juillet 2012 relatif à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite)」, 운전자들의 운전적성 의료검사 실시에 관한 2012년 8월 3일 시쿨레르(Circulaire du 3 août 2012 relative à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite des conducteurs), 운전면허 신청자 및 운전자들의 운전적성 의료검사 실시에 관한 2013년 7월 25일 시쿨레르(Circulaire du 25 juillet 2013 relative à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite des conducteurs et candidats au permis de conduire) 등이 있다.

프랑스의 운전면허제도는 그동안 여러 개정을 통해 변화되고 보완되어 왔다. 프랑스 운전면허에 관한 종합정보 사이트와 정부사이트에 따르면 1954년 운전면허가 종류별(A1, A, B, C, D, E, et F)로 구분된 이래, 1999년에는 면허 취득 후 첫 1년 동안에 최고 주행 시속을 90km로 제한하였으며,<sup>95)</sup> 2010년과 2013년에는 운전면허 기능시험 평가방법 및 이륜자동차, 대형자동차 기능시험을 변경하였다. 또한 2010년 이후로 이루어져 온

93) 「도로교통법」은 제L224-1조~제L224-18조까지 운전면허의 발급금지, 유보, 정지, 취소 관련사항을 정하고 있으며, 제R226-1조~제R226-4조에서는 운전적성 의료검사 실시 관련 사항, 그밖에 제R221-1조~제R221-21조: 제R221-13조, 제R221-14조가 관련되어 있다.

94) 「도로교통법(Code de la route)」의 최근 개정일은 2016년 7월 1일이며, 본 보고서에서 소개하는 자료는 이 날짜의 개정사항을 기준으로 한다.

95) 프랑스 운전면허에 관한 종합정보 사이트(<http://www.lepermisdeconduire.fr/histoire-permis.htm>, 2016.8.23. 최종방문).

운전면허 취득과정의 간소화 및 효율화를 위한 두 번째 개혁을 2014년 6월 13일 단행하였고, 운전면허취득 소요일수를 줄일 수 있도록 하였으며, 2014년 11월 1일부터는 기존 운전교육을 받을 수 있는 나이를 만16세에서 만15세로 개정하였다.<sup>96)</sup>

프랑스는 최근 청소년에 대한 운전면허제도에 대한 개혁을 적극적으로 추진하고 있으며, 강사동반 운전실습예비교육을 장려하거나,<sup>97)</sup> 학교운전교육과의 연계성을 강화하고,<sup>98)</sup> 운전면허 비용을 대출하여 주는 등의 정책을 실시하고 있다.<sup>99)</sup>

---

96) 프랑스 정부 사이트(<http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-du-permis-de-conduire>, 2016.8.23. 최종방문).

97) 강사동반 운전실습예비교육을 받을 수 있는 최소연령을 기존 만 16세에서 만15세로 변경하여, 운전실습예비교육을 이수한 예비 운전자 청소년들은 일찍 운전할 수 있는 가능성을 확보하기 때문에 만17.5세부터 운전면허증 취득시험에 응시할 수 있게 되고, 성년이 되는 첫날부터 운전을 할 수 있다. 국가차원에서 (강사동반) 운전실습교육 장려 캠페인을 실시함으로써, 운전실습예비교육을 받는 청소년의 비율을 현재 30%대에서 2017년 말 50%까지 증대시키는 것을 목표로 하고 있다. 또한 오토, 전기, 하이브리드 차량에 대한 실습교육을 장려하여 전기차 이용자 수를 확대하고 있다(프랑스 정부사이트, <http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-du-permis-de-conduire>, 2016.8.23. 최종방문).

98) 2015년부터 도로안전에 대한 경각심을 일깨우기 위해 고등학생들도 운전교육을 받을 수 있도록 하고, 이에 따라 2015년부터 고등학교 1학년 과정에 ‘제3단계 교통안전 학교 교육 인증(attestation scolaire de sécurité routière de niveau 3, ASSR 3)’ 커리큘럼을 개설, 교사들은 교육부와 교통안전처가 공동으로 개발한 교수법을 통해 학생들을 상대로 교육을 실시하고 있다(프랑스 정부사이트 <http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-du-permis-de-conduire>, 2016.8.23. 최종방문).

99) 만15-25세, 실업자, 장애인을 대상으로 한 운전면허 취득 대출제도인 “1유로로 면허증 따기(Permis à 1 euro)”와 관련하여, 프랑스 정부는 만 15-25세에 해당되며 생애 최초로 운전면허 A종 또는 B종을 취득하고자 하는 자는 무이자로 1회 대출을 하며, 자격요건에 따라 600유로에서 최대 1,200유로까지 지원받을 수 있게 된다. 상환은 매월 월 30유로를 넘지 않는 범위에서 하며, 은행, 신용기관 등에서 대출을 지원한다. 실업자의 경우 특정범주에 해당하여야 하며, 운전면허 B종 취득 시 최대 1,200유로까지 대출을 받을 수 있고, 자동차학원 고용부(Pôle emploi à l'auto-école)에서 대출을 지원한다. 직업활동 유지 또는 구직을 위해 운전면허가 반드시 필요한 장애인도 최대 1,000유로까지 대출을 받을 수 있으며, ‘장애인의 직업편입을 위한 기금관리단체(L'Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées, Agefiph)에서 대출을 지원하고 있다(프랑스 온라인 공공행정정보 ‘service public’, (<https://www.service-public.fr/>

프랑스 역시 2013년부터 EU의 운전면허 종별체계 기준을 따르고 있다. 프랑스에서도 유럽전체적인 기준에 부합하게 면허유형을 조정하였으며, 2013년 9월부터 AM, A2, C1, C1E, D1, D1E 종이 새롭게 신설되었다.<sup>100)</sup> 프랑스의 운전면허 분류 체계는 다음 표와 같다.

<표28> 프랑스의 운전면허 유형 분류

면허유형 분류	
<p>• 2013년부터 EU의 운전면허 종별체계 기준 따름</p>	
<p><b>소형</b></p> <p>가. A군 면허(2륜 모터군)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AM종: 소형모터사이클, 소형자동차, 경량 사륜모터사이클</li> <li>- A1종: 배기량 125 cm<sup>3</sup>, 최대출력 11kW의 오토바이</li> <li>- A2종: 출력 35kW를 초과하지 아니하고 출력/무게의 관계가 0.2kW/kg이하인 모터 사이클(사이드카 유무 상관없음)</li> <li>- A종: 출력73.6kW를 초과하지 아니하는 모터사이클(사이드카 유무 상관없음) 또는 출력무제한 삼륜오토바이, 최대출력 15kW의 4륜 모터사이클</li> </ul>	<p><b>대형</b></p> <p>다. C군 면허</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C종: 총 적재승인무게가 3.5톤 이상인 화물 및 자재 수송 차량</li> <li>- CE종: 총 적재승인무게가 3.5톤 이상인 화물 및 자재 수송 차량(총 적재승인무게가 750kg이상인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> <li>- C1종: 총 적재승인무게가 3.5톤~7.5톤 사이인 8인승(운전자 제외) 차량(총 적재승인무게가 750kg이하인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> <li>- C1E종: 총 적재승인무게가 3.5톤~7.5톤 사이인 8인승(운전자 제외) 차량(총 적재승인무게가 750kg이상인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> </ul>

particuliers/vosdroits/F13609, 2016.8.23. 최종방문)

100) 프랑스정부산하 운전면허관리청(AGENCE NATIONALE DES TITRES SÉCURISÉS, ANTS), <https://permisdeconduire.ants.gouv.fr/Vos-demarches/Les-differentes-categories-de-permis-de-conduire>(2016.8.23. 최종방문).

면허유형 분류	
<p>나. B군 면허</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B종: 총 적재승인무게(poids total autorisé en charge, PTAC) 3.5톤 이하의 차량</li> <li>- B1종: 최대출력 15kW(20.4ch) 및 무게 550kg을 초과하는 아니하는 삼륜모터사이클, 최대출력 15kW(20.4ch) 및 사람 수송 시 무게 400kg 또는 화물운반 시 무게 550kg을 초과하는 아니하는 중량(무거운) 사륜모터사이클.</li> <li>- BE종: 총 적재승인무게가 750kg이상인 부속차량(트랙터 등)을 연결할 수 있는 차량.</li> </ul>	<p>라. D군 면허</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D종: 8개 이상 좌석(운전자석 제외)을 보유한 승객운송차량(총 적재승인무게가 750kg미만인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> <li>- DE종: 8개 이상 좌석(운전자석 제외)을 보유한 승객운송차량(총 적재승인무게가 750kg이상인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> <li>- D1종: 길이 8m, 16개 이상 좌석(운전자석 제외)을 보유한 승객운송차량(총 적재승인무게가 750kg미만인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> <li>- D1E종: 길이 8m, 16개 이상 좌석(운전자석 제외)을 보유한 승객운송차량(총 적재승인무게가 750kg이상인 부속차량(트랙터)을 본 차량에 연결할 수 있음)</li> </ul>
<p>※ 이중, AM, A2, C1, C1E, D1, D1E 종이 새로이 생겨난 운전면허임(2013년 9월부터)</p>	

출처: 프랑스정부산하 운전면허관리청

## II. 운전면허 취득 및 갱신제도

운전면허는 적성검사를 받고, 이론시험과 기능시험을 거쳐야 취득할 수 있다. 면허의 갱신과 관련하여서는 우선 비사업용·소형면허의 경우 분실, 절도, 파손, 호적상의 변동이 있으면 운전면허 갱신사유가 되며, 운전면허증(titre de conduite sécurisé)의 발급일로부터 15년 마다 갱신하여야 한

다.<sup>101)</sup> 사업용·대형면허인 C와 D종 면허의 경우에는 5년마다 면허를 갱신하여야 하고, 면허갱신시 적성검사(의료검사, visite médicale)를 받도록 되어 있다. 과거 C와 D종 면허의 경우에도 C1, C1E, D1, D1E종은 적성검사를 통한 갱신대상이 아니었으나, 2013년 1월 19일부터는 C1, C1E, D1, D1E종 면허 역시 적성검사를 받고 면허를 갱신하여야 한다. 2013년 1월 19일 이전 발급된 운전면허증은 2033년 1월 19일까지 유효하다.

운전면허를 갱신하기 위해서는 두 가지 종류의 세르파(CERFA)<sup>102)</sup>와 사진, 신분증, 거주지증명서 등을 작성하여 해당 도청(préfecture)에 신청하여야 하며, 갱신사유에 따라 면허증갱신발급 절차가 상이하게 되어 있다.<sup>103)</sup> 신청자는 면허의 종에 따라 공인의사의 운전적성의료소견서를 제출하여야 한다.<sup>104)</sup>

101) 프랑스 경찰청, <http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Demarches/Particulier/Permis-de-conduire-et-papiers-du-vehicule/Permis-de-conduire#ancre-1>(2016.8.23. 최종방문).

102) CERFA: ‘행정양식검토·등록센터(centre d'enregistrement et de révision des formulaires administratifs)’의 약자로, 공식인증행정양식을 의미하는 것으로서, 운전면허 갱신 신청 세르파 제n°14882\*01호(Demande de renouvellement ou de duplicata CERFA n° 14882\*01)와 유럽연합 포맷 운전면허 신청 세르파 제06(n°14948\*01)호(formulaire CERFA référencé 06(n°14948\*01) de demande de permis de conduire au format de l'Union Européenne)를 제출하여야 한다.

103) 기존 면허증의 훼손, 호적상 변동, 만료 전 기간연장, 도난, 분실 등의 경우에는 우편으로 신청접수를 할 수 있고, 분실신청 및 분실등록을 위해서는 직접 출두하여야 함한다. 우편으로 신청접수를 한 경우 신규면허증을 인도받기 위해서는, 모든 서류가 갖추어 접수된 날로부터 4~5주 이내로 신분증을 지참하고 운전면허과(bureau des permis de conduire)에 직접 방문하며, 훼손, 호적상 변동, 만료 전 기간연장 등에 해당되는 면허갱신인 경우, 갱신 신청 시 기존 면허증을 반환해야 하고, 2014년 9월 1일부터, 기존 면허증 반납이 불가능한 경우, 새 면허증을 인도 할 때 분실 또는 도난신고서류(déclaration de perte ou de vol)와 함께 25유로상당의 인지세를 내도록 하고 있다. 면허증 도난 및 분실로 인한 갱신 신청을 위해 운전면허과에 직접 방문한 경우, 기존 면허증 반환이 불가하며 신규면허증이 신청서류접수완료일로부터 4~5주 이내에 직접 우편 배송되는 절차로 이루어진다.

104) 프랑스 경찰청, (<http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Demarches/Particulier/Permis-de-conduire-et-papiers-du-vehicule/Permis-de-conduire#ancre-1>, 2016.8.23. 최종방문).

### Ⅲ. 운전면허 적성검사제도

#### 1. 취득시 적성검사

적성검사는 비사업용·소형면허의 경우 안과외과가 실시하며, 사업용·대형면허의 경우 공인의사 또는 기초의료위원회 의사가 실시한다. 「도로교통법」 제R226-1조에 따르면 운전적성의료검사(contrôle médical de l'aptitude à la conduite)는 크게 신체기능, 인지기능, 감각기능에 대한 평가로 되어 있다.<sup>105)</sup> 적성검사는 「도로교통법」 제R226-2조에 따라 도지사의 인가를 받은 의사, 또는 도기초의료위원회(commission médicale primaire départementale ou interdépartementale) 소속 의사들에 의해 이루어진다.

「도로교통법」 제R226-2에 따르면 공인의사라도 적성검사대상자의 주치의인 경우 적성검사를 실시할 수 없다. 의료위원회에 소속되지 아니한 공인의사 또는 의료위원회는 검사를 받은 자의 면허자격, 임시면허자격, 면허사용의 제한적 자격, 또는 운전능력에 대한 의료의견서(avis médical)를 발행하고, 의료의견서는 도지사에게 전달된다. 적성검사는 질병보험(l'assurance maladie)의 적용을 받지 않는다. 적성검사 시 공인의사 또는 의료위원회는 추가 검사를 실시할 수 있으며, 또한 의료비밀 준수 원칙 내에서 특수 분야 전문 의료인의 견해를 요청하여 받을 수도 있다. 공인의사는 의료적으로 필요하다고 판단되는 경우, 검사받은 자에게 기초의료위원회에 출두할 것을 도지사에게 요청할 수 있고, 이 경우 해당자에 대한 권한은 공인의사에서 기초의료위원회로 넘어가게 된다.<sup>106)</sup>

---

105) 프랑스 온라인 법률정보 '레지프랑스', 「도로교통법」 제R226-1조. (<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000026203156&cidTexte=LEGITEXT00006074228>, 2016.8.23. 최종방문).

106) 프랑스 온라인 법률정보 '레지프랑스', 「도로교통법」 제R226-2조, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=B97E9BA98D809C9B3E905B39ACBBFCC2.tpdila12v>

## 2. 적성검사를 위한 기준

프랑스에서도 독일과 마찬가지로 운전면허 적성검사에 관한 가이드라인을 설정하고 있다. 이 가이드라인에서는 운전면허 적성검사를 응시하는 자나 적성검사를 실시하는 의사가 활용할 수 있도록 시력, 청력, 심장질환 등 중요 질환 위주로 구분하여 설정하고 있다.<sup>107)</sup>

## 3. 정기적성검사 및 수시적성검사

### (1) 정기적성검사

운전면허 갱신시 특정 카테고리의 경우에는 의료검사를 받아야 하며, 카테고리 C, D, E와 2013년 1월 19일부터는 새로운 카테고리인 C1, C1E, D1, D1E가 그 대상이 된다. 또한 카테고리 B 면허로 택시(모토사이클 택시), 앰블런스, 스쿨버스, 대중교통차량 운전을 하는 운전자도 주기적으로 검사를 받아야 한다. 2016년 6월 3일 BE 운전면허 소지자의 면허갱신이 나 또는 취득을 위한 적성검사는 폐지되었다.<sup>108)</sup>

적성검사의 유효기간은 주로 운전자의 연령에 의존하고 있으며, 일반적으로 5년의 주기로 정하고 있다. 좀 더 구체적으로 60세 미만의 경우 5년마다, 60세부터 76세 미만의 경우 2년(승합면허의 경우 1년), 76세 이상은 매년 정기적성검사를 받아야 한다.<sup>109)</sup>

<sup>107)</sup> [\\_1?idArticle=LEGIARTI000031969820&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte](#), 2016.8.23. 최종방문).

107) 이에 관해서는 명묘희 외, “외국 운전면허제도 비교분석 연구1”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2012, 154면 이하 표 참조.

108) 프랑스 운전면허 관련 종합정보 포털온라인 ‘[permispratique.com](#)’. ([http://www.permispratique.com/2016%C2%A0-Les-changements-pour-les-visites-medicales-du-permis-de-conduire\\_a170\\_2.html](http://www.permispratique.com/2016%C2%A0-Les-changements-pour-les-visites-medicales-du-permis-de-conduire_a170_2.html), 2016.8.23. 최종방문).

109) 프랑스 운전면허 관련 종합정보 포털온라인 ‘[permispratique.com](#)’. ([http://www.permispratique.com/2016%C2%A0-Les-changements-pour-les-visites-medicales-du-permis-de-conduire\\_a1](http://www.permispratique.com/2016%C2%A0-Les-changements-pour-les-visites-medicales-du-permis-de-conduire_a1)

## (2) 수시적성검사

「도로교통법」 제R226-3조에 따라 기초의료위원회(commission médicale primaire)는 적성검사(contrôles médicaux)를 실시한다. 이에 따르면 1. 음주 운전 또는 마약성분으로 분류되는 물질(식물 포함) 사용(복용, 흡입 등) 후 운전으로 인해 면허가 취소 또는 정지된 경우, 2. 음주운전 또는 마약 성분으로 분류되는 물질(식물 포함) 사용(복용, 흡입 등) 후 운전이라는 위반사항이 원인이 될 수 있는 처벌을 최소 1건 포함한 처벌조치로서 면허취소처분을 받은 경우, 3. 「도로교통법」 제R.226-2조가 정한 범위 내에서 공인의사가 의뢰한 경우, 4. 「도로교통법 시행령」(décre)이 정한 기타 경우가 적성검사 실시사유가 된다.<sup>110)</sup>

## (3) 면허제한처분에 대한 이의제기

「도로교통법(Code de la route)」 제R226-4조에 따르면, 의료의견서가 발행되어 도지사가 임시면허자격, 면허사용 제한적 자격, 또는 부적격 판정을 내린 경우 적성검사를 받은 자는 상고의료위원회(commission médicale d'appel)에 이의제기를 할 수 있는 근거가 마련되어 있다. 상고의료위원회는 공인된 일반의 및 전문의들로 구성되어 있으며 각 도(département)마다 설치되고, 의료진의 수가 부족한 경우 도연합(interdépartementale)의 형태로 설치된다. 이러한 이의제기에도 불구하고 도지사의 결정은 중단되지 않고 진행되며, 상고의료위원회는 해당자에 대해 검사를 실시하고, 필요하다고 판단되는 경우 처음으로 적성검사를 실시했었던 공인의사들의 의견을 들

---

70\_2.html, 2016.8.23. 최종방문).

110) 프랑스 온라인 법률정보 ‘레지프랑스’, 「도로교통법」 제R226-2조~제R226-4조([https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=0BFE390E5852A6A6C4F8321658F057F5.tpdila09v\\_2?idSectionTA=LEGISCTA000026204404&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20160720](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=0BFE390E5852A6A6C4F8321658F057F5.tpdila09v_2?idSectionTA=LEGISCTA000026204404&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20160720), 2016.10.18. 최종방문).

어본 후, 정당한 이유가 있는 의견서를 도지사에게 전달할 수 있다. 상고의료위원회의 의견서를 반영하여 도지사가 면허부적격, 임시면허자격, 또는 제한적 면허자격 판정을 내린 경우 해당 판정을 받은 자는 의료위원회에 소속되지 아니한 공인의사 또는 의료위원회(판결일로부터 6개월까지)를 상대로 새로운 적성검사를 요청할 수 있다.<sup>111)</sup>

#### (4) 법규위반시 정신공학검사의 추가실시

프랑스는 「2016년 1월 22일 법령 n°2016-39(Décret n°2016-39 du 22 janvier 2016)」에 따라 교통법규 위반 시 6개월 이상 면허를 정지시켰던 기존원칙에 더하여 적성(의료)검사 차원에서 '정신공학검사'를 추가로 받도록 하고 있다.<sup>112)</sup> 현재까지 '정신공학시험'은 면허 취소 후 신규면허 발급시에만 적용되었으나, 이번 개정을 통해 교통법규 위반 후 6개월 이상 면허정지처분을 받은 자에 대해서도 정신공학검사를 받도록 하고 있다. 그러므로 운전면허 무효, 정지, 취소 후에 다시 운전면허증을 발급받으려면 적성검사를 받아야 하고, 처벌기간에 따라 정신공학검사도 받게 될 수 있다. 예컨대 6개월 이하의 행정적·사법적 면허정지의 경우 정지기간이 지나야 함은 물론, 당국이 요구하는 적성(의료)검사평가서를 제출한 경우에 한해서만 면허증 반환신청을 할 수 있고, 「도로교통법」 제R224-22조에 따라 6개월 혹은 6개월 이상의 행정적·사법적 면허 정지, 취소, 무효(점수가 완전히 소멸되어 면허 무효처분을 받은 경우)의 경우, 이 기간이 지나야 함은 물론, 당국이 요구하는 정신공학평가서와 적성(의료)검사평가

111) 프랑스 온라인 법률정보 '레지프랑스', 「도로교통법」 제R226-4조([112\) 프랑스정부 행정온라인 'service public'. 운전면허 및 위반 후 적성검사\(Permis de conduire et contrôle médical consécutif à une infraction\), 2016.2.\(<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2727>, 2016.10.28. 최종방문\).](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=338FC48364DEA936830EF94519C24161.tpdila09v_2?iArticle=LEGIARTI000026203162&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20160720, 2016.10.18. 최종방문).</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

서(avis médical et psychotechnique)를 제출한 경우에 한해서만 면허증 반환 신청을 할 수 있다. 경우에 따라서는 도지사(préfet) 또는 의료위원회(commission médicale)의 인가를 받은 시 의료기관에 가서 검사를 받아야 한다.<sup>113)</sup>

정신공학검사의 내용은 명령에 해당하는 아레테(arrêté)에서 정하며, 도 단위 의료위원회(commission médicale départementale) 또는 인가받은 의료진은 해당자에게 면허증 발급 또는 유지가 불가능한 질환이 없음을 확인하기 위해, 정신공학검사를 포함한 다양한 추가 검사를 실시할 수 있다.

#### IV. 고령운전자에 관한 특별 제도

프랑스에서는 고령운전자와 관련하여 적성검사의 주기를 달리 정하고 있는 것을 제외하고는 고령운전자에 대한 특별한 규제가 있는 것으로 보이지는 아니한다. 한편, 승용면허 운전자 중 75세 이상자에 대해 정기적 성검사를 추진하는 것을 고령자에 대한 차별문제 때문에 중단하였다.

### 제 3 절 영 국

#### I. 운전면허제도 일반

영국의 경우에도 운전면허제도는 지속적으로 변경과 보완을 거듭해왔다. 영국 운전면허 및 교통안전 변천에 관한 종합정보 사이트에 따르면 운전면허 시력검사 대한 의학적 기준 변경(1965년), 70세까지만 운저면허 유효기간 설정(1976년), 도로교통법(Road Traffic Act)에 따라 운전면허 시험실시(1988년), 터치스크린 이론시험 도입(2000년), 친환경 안전 운전

---

113) 프랑스정부 행정온라인 ‘service public’. 운전면허 및 위반 후 적성검사(Permis de conduire et contrôle médical consécutif à une infraction), 2016.2.(<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2727>, 2016.10.28. 최종방문).

(Eco-Safe Driving) 평가를 운전면허 시험에 도입(2008년), 10분 동안 자신의 결정에 따라 운전을 하여야 하는 도로주행 자주운전시험(Independence Driving Test) 도입(2010년), 2014년에는 외국어 음성 해설과 통역서비스를 중지하고, 모든 운전자가 도로의 표지판, 규칙등을 이해하고 있는지를 확인하는 방법으로 운전면허시험을 실시, 2015년 1월 12일부터는 운전면허 위험 상황 인식 시험 부분에서 기존의 비디오 클립 방식에서 새로운 Cgi (Computer-Generated Imagery) 방식으로 전면 교체하는 등 운전면허시험의 방법이나 수준을 높이는 방향으로 지속적인 변화가 이루어지고 있는 것으로 평가할 수 있다.<sup>114)</sup>

영국에서는 운전면허 관련 업무를 “운전자 및 자동차등록청(Driver and Vehicle Licensing Agency: DVLA)”와 “운전자 및 자동차표준청(Driver & Vehicle Standards Agency: DVSA)”<sup>115)</sup>의 두 기관에서 나눠서 담당하고 있다. 자동차등록청(DVLA)은 운전면허 응시원서 접수, 적성검사, 운전면허 발급, 운전면허 관리 및 행정처분에 관한 업무를 수행하며,<sup>116)</sup> 자동차표준청(DVSA)은 이론시험과 기능시험(승용자동차, 이륜자동차, 대형화물자동차, 대형승합자동차)을 실시하며, 공인운전강사(Driving and motorcycle instructors: ADI)의 선발과 관리, 이륜자동차 운전면허 취득희망자를 위한

114) 영국 운전면허 및 교통안전 변천에 관한 종합정보 사이트, <https://www.gov.uk/government/publications/history-of-road-safety-and-the-driving-test/history-of-road-safety-the-highway-code-and-the-driving-test>(2016.8.23. 최종방문).

115) 자동차표준청(DVSA)은 차량테스트, 운전자 및 운전강사시험을 공정하고 효율적으로 집행함으로써 차량안전 및 운전자의 운전수준을 향상시키기 위해 설립된 교통부(Department for Transport)산하의 기관이다(<https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-standards-agency>, 2016.9.14 최종방문).

116) 자동차등록청(DVLA)은 운전자와 차량등록을 관리함으로써 관련 법 집행을 원활하게 하고, 자동차세(Vehicle Excise Duty)를 부과징수하며, 교통부(Department for Transport)의 도로교통 안전업무를 지원하기 위하여 교통부 산하의 기관으로 설립되었다(자동차등록청 홈페이지 <https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-licensing-agency/about>, 2016.9.15. 최종방문).

의무교육(Compulsory Basic Training: CBT)을 실시하고 있다.<sup>117)</sup>

영국 역시 2013년 이후 EU의 운전면허 종별체계 기준에 부합하게 기존의 면허유형을 재편하고 있다. 영국에서 역시 운전할 수 있는 차량의 범위를 상이하게 규정하고, 대체로 비영업용·소형 면허와 영업용·대형면허로 면허유형을 구분하고 있다. 영업용·대형 면허를 취득하기 위한 면허 응시절차는 비영업용·소형 운전면허 응시절차와 동일하지만 응시원서와 함께 담당의사가 서명한 의료진단서를 제출해야 하며, 비영업용·소형 운전면허에 비하여 높은 수준의 의료 기준이 적용된다.<sup>118)</sup> 영국에서의 구체적인 면허유형은 아래 표와 같다.<sup>119)</sup>

<표29> 영국의 운전면허 유형 분류

면허유형 분류			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2013년부터 EU의 운전면허 종별체계 기준 따름</li> <li>• 다만, 다른 유럽연합국가에 비해 추가적인 면허유형이 존재하며, 이 중 Mopeds의 Category P, Q는 국내면허임</li> </ul>			
Mopeds	Category AM	Category P	Category Q
Motorcycles	Category A1	Category A2	Category A
Light vehicles and quad bikes	Category B1		
Cars	Category B	Category B auto	Category B+E
Medium-sized vehicles	Category C1	Category C1+E	

117) 자동차표준청의 역할과 관련하여서는 자동차표준청 홈페이지(<https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-standards-agency/about>, 2016.8.23. 최종방문).

118) 영국 정부 사이트(<https://www.gov.uk/adding-higher-categories-to-your-driving-licence>, 2016.10.18. 최종방문).

119) 영국 정부 사이트(<https://www.gov.uk/old-driving-licence-categories>, 2016.9.14. 최종방문). 다만, 이에 따르면 북아일랜드에서는 이러한 운전면허 카테고리가 상이할 수 있다고 밝히고 있다.

면허유형 분류			
Large vehicles	Category C	Category C+E	
Minibuses	Category D1	Category D1+E	
Buses	Category D	Category D+E	
기 타	f	Agricultural tractor	
	G	Road roller	
	H	Tracked vehicles	
	k	Mowing machine or pedestrian-controlled vehicle	
	l	Electrically-propelled vehicle	
	M	Trolley vehicles	
	n	Exempt from duty	
<b>Mopeds</b>		<b>Medium-sized vehicles</b>	
<b>Category AM</b> - 최대속도 25km/h(15.5mph) 이상 45km/h (28mph) 미만의 2륜 또는 3륜 차량 - 다음의 경량 4륜 오토바이(quad bikes) · 공차중량 350kg이하(전기자동차의 경우 배터리 제외) · 최대속도 25km/h(15.5mph) 이상 45km/h (28mph) 미만		<b>Category C1</b> - 중량 3,500kg ~ 7,500kg 사이의 차량 (750kg이하의 트레일러 포함)	
<b>Category P</b> - 최대속도 45km/h(28mph) 이상 50km/h (31mph) 이하의 2륜/3륜차량 · 내부연소엔진에 의한 작동이라면 엔진 크기는 50cc이하여야 함		<b>Category C1+E</b> - 750kg이상의 트레일러를 포함한 C1 카테고리 차량(가득 적재한 트레일러는 차량보다 더 많은 무게가 나갈 수 없음) - 중량의 합은 12,000kg을 초과할 수 없음	
<b>Category Q</b> - 내부연소엔진에 의해 작동되는 경우 엔진크기가 50cc이하인 2륜/삼륜 차량. 최대속도 25km/h(15.5mph)미만			

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

면허유형 분류	
Motorcycles	Large vehicles
<p>Category A1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경량 오토바이</li> <li>· 엔진크기 125cc이하</li> <li>· 출력 11kw이하</li> <li>· 전력출력 0.1kW/kg 이하인 경량 오토바이</li> <li>- 이 카테고리에는 최대출력 15kW 이하의 삼륜오토바이가 포함됨</li> </ul>	<p>Category C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3,500kg 이상의 차량(트레일러는 750kg 까지)</li> </ul>
<p>Category A2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 다음의 오토바이</li> <li>· 출력 35kw이하,</li> <li>· 출력 대 중량비 0.2kW/kg 이하</li> <li>- 카테고리 A1 모터바이크 운전가능</li> </ul>	<p>Category C+E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 750kg 이상의 트레일러를 포함한 카테고리 C의 차량</li> </ul>
<p>Category A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전력출력 35kW이상 또는 출력대중량비 0.2kW/kg 이상의 오토바이</li> <li>- 전력출력 15kW이상의 3륜 자동차</li> <li>- 카테고리 A1 및 A2에 있는 오토바이도 운전 가능</li> </ul>	
Light vehicles and quad bikes	Minibuses
<p>Category B1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 비적재시 400kg 이하 또는 화물수송을 위한 경우 550kg 이하의 4륜 차량</li> </ul>	<p>Category D1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 좌석이 16개 이하, 최대길이 8m의 차량, 트레일러는 750kg 이하</li> </ul>
	<p>Category D1+E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 750kg 이상의 트레일러를 연결한 D1 카테고리 차량 운전가능(다만, 트레일러가 짐을 가득 실었을 때의 트레일러 중량은 차량의 중량 이하여야 함)</li> <li>- 차량과 트레일러 중량의 합은 12,000kg 을 초과할 수 없음</li> </ul>

면허유형 분류	
Cars	Buses
<p>Category B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 좌석이 8개 이하이고, 최대총중량 3,500kg 이하의 차량(750kg 미만 트레일러 포함)</li> <li>- 차량과 트레일러의 최대총중량의 합이 3,500kg 이하라면, 더 무거운 트레일러 견인가능</li> <li>- 출력 15kW 이상의 삼륜 오토바이는 21세 이상인 경우 운전 가능</li> <li>- 카테고리 B에 대한 임시 자격을 가진 신체적 장애가 있는 운전자는 카테고리 A1 또는 A의 삼륜 오토바이를 운전하기 위해서도 역시 임시 자격을 갖추어야 함</li> <li>- 신체가 건강한 운전자는 카테고리 B의 임시면허증으로 삼륜오토바이를 탈 수 없음</li> </ul>	<p>Category D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8개 이상의 좌석이 있는 버스(트레일러는 750kg까지)</li> </ul>
<p>Category B auto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 카테고리 B 차량(오직 자동 차량만 가능)</li> </ul>	<p>Category D+E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 750kg 이상의 트레일러가 부착된 카테고리 D 차량</li> </ul>
<p>Category B+E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 트레일러와 함께 3,500kg의 MAM 차량</li> <li>- 트레일러의 크기는 취득면허에 좌우되며, 2013년 1월 19일 이전에 취득한 면허이면 어떤 크기의 트레일러도 견인 가능하고, 2013년 1월 19일 이후에 취득한 면허이면 3,500kg까지의 MAM이 달린 트레일러만 견인 가능</li> </ul>	

출처: 영국 정부 사이트(<https://www.gov.uk/old-driving-licence-categories>)

영국은 면허유형을 구분하면서, 면허 추가 제도를 운영하고 있고, 이는 제1군 운전면허 항목 일부를 획득하면 제2군 운전면허를 신청할 자격이

부여되는 자동추가(Upgrading)방식이라고 할 수 있다. 일부 제1군 운전면허와 제2군 운전면허들을 취득하고 있으면 더 낮은 카테고리의 면허는 테스트를 거치지 않고 자동으로 추가되도록 하고 있다.

## II. 운전면허 취득 및 갱신제도

영국에서도 운전면허 취득을 위해서는 적성검사를 받고, 임시면허 취득한 후, 운전교육, 이론시험과 기능시험을 거쳐 본 면허를 취득하는 구조로 되어 있다. 과거에도 영국은 운전면허 발급시 유효기간을 비사업용인지 사업용인지에 따라, 운전자의 연령에 따라 상이하게 정하고 있었으나, 2013년 1월 19일 이후 현재는 의학적인 제한사유가 없는 한 운전면허의 유효기간은 10년으로 정해져 있으므로 10년마다 갱신을 하여야 하나, 화물자동차·승합자동차 운전자나 60세 이상인 운전자에 대해서는 예외적으로 달리 적용된다. 화물이나 버스 운전을 위한 카테고리(C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E)의 경우에는 65세까지는 최대 5년 동안 면허가 유효하므로 5년마다 면허를 갱신하여야 한다. 65세와 65세 이상 운전자의 경우에는 면허의 유효기간이 최대 1년이므로 1년마다 면허를 갱신하여야 한다. 60세 이상인 운전자는 70번째 생일이 되기 전에 유효기간이 만료되며, 70세 또는 3년 동안의 유효기간 중 더 긴 기간을 유효기간으로 부여한다.<sup>120)</sup> 70세 이후가 되면 면허의 유효기간은 3년으로 줄어든다.<sup>121)</sup>

---

120) 영국 정부서비스 사이트(<https://www.nidirect.gov.uk/articles/renew-your-vocational-licence>, 2016.10.18. 최종방문).

121) 영국 정부서비스 사이트(<https://www.nidirect.gov.uk/articles/renew-your-driving-licence-70-plus>, 2016.10.18. 최종방문).

### Ⅲ. 운전면허 적성검사제도

#### 1. 취득시 적성검사

비사업용 및 소형자동차 운전면허의 경우 시험관이 적성검사를 실시하며, 기능시험 시 시력검사와 자기진술을 통하여 적성검사가 이루어진다. 사업용 및 대형자동차 면허의 경우 공인의사 또는 기초의료위원회 의사가 실시하며, 운전면허 신청 시 의료보고서를 제출하고, 시력, 신경계, 당뇨, 정신질환, 심혈관계, 일반질환 등에 대한 운전자의 상태를 검사하거나 문진하는 방식으로 적성검사가 이루어진다.<sup>122)</sup>

#### 2. 정기적성검사

운전면허소지자가 운전면허의 갱신에 관해 2개월 전에 공지를 받으면 해당 면허 자동차등록청(DVLA)에 신청해야 한다. 일반자동차 운전자의 갱신이 의학적인 운전능력이 제한될만한 사유가 없는 한 갱신이 되는 것과 달리, 사업용자동차 및 대형자동차 운전자의 경우에는 갱신시 적성검사를 받아야 하며, 적성검사기준을 충족하여야 한다. 이에 따라 운전면허를 갱신하려는 경우 갱신을 위한 의료조건으로서 45세가 될 때까지는 자발적으로 건강기준 충족을 서명하는 방식으로 5년마다 운전면허를 갱신하고, 45세 이후부터는 의료보고서(medical examination report(DLM1))를 제출하는 방식으로 갱신하여야 한다. 대형화물자동차 또는 여객자동차 운전자의 경우에는 더 높은 의료수준을 충족해야 한다.<sup>123)</sup>

122) 명묘희 외, “외국 운전면허제도 비교분석 연구1”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2012, 27면.

123) 영국 정부서비스 사이트(<https://www.nidirect.gov.uk/articles/renew-your-vocational-licence>, 2016.8.23. 최종방문).

영국 역시 운전면허 적성검사를 받는 응시자나, 검사를 실시하는 의사가 활용할 수 있도록 자동차등록청 소속 의료자문단에서 ‘운전에 적합한 의료 기준에 대한 가이드(Assessing fitness to drive-a guide for medical professionals(2016.5))’를 수시로 정하여 공개하고 있다. 이 기준에서 역시 시각, 청각은 물론, 심혈관질환, 정신질환 등에 관한 기준을 정하고 있다.

### 3. 수시적성검사

영국에서도 면허 취득 이후 질병 및 사고로 운전능력에 영향을 주는 요인이 발생하면 이를 관리하기 위한 제도를 두고 있는데, 대체로 이러한 요인에 대해 자동차등록청에 신고를 하도록 하고 있다. 운전자가 하지 않는 경우 운전자의 가족이나 의사등이 신고할 수 있도록 하는 제3자 통지 제도를 두고 있다. 이러한 신고 뒤 적성검사를 통해 면허에 조건을 붙이거나, 기간을 제한하거나, 면허를 취소하는 등의 조치를 하고 있다.<sup>124)</sup>

## IV. 고령운전자에 관한 특별 제도

영국에서는 고령자에 대해 70세 이상인 경우 면허의 갱신주기를 3년으로 하고 있는 것 외에는, 특별한 제도를 두고 있지 않다. 오히려 영국은 고령운전자에 대해 운전을 중지해야 하는 법적 연령은 없으며, 운전에 영향을 주는 질환을 가지고 있지 않는 한 개인 스스로 운전을 정지할 시기를 결정할 수 있다는 것을 명확하게 하고 있다. 다만, 운전능력에 영향을 미칠 수 있는 건강 변화시에는 운전면허를 포기할 수 있는 제도를 규정하고 있다.<sup>125)</sup> 통상 건강이나 시력이 급격히 악화되지 않는 이상 운전을

---

124) 명묘희 외, “외국 운전면허제도 비교분석 연구1”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2012, 31면.

125) 영국 정부서비스 사이트(<https://www.nidirect.gov.uk/articles/renew-your-driving-licence-70-plus>, 2016.10.18. 최종방문)).

언제 중단해야 하는지 자각하기 어려우나, 운전자 자신과 도로의 안전을 위해서 의심사유가 발생하면 운전을 중지해야 한다고 하면서, 신체 반응 속도의 저하, 교통상황에 대한 스트레스의 증가, 시력악화, 의료검사 결과 안전운전능력에 대한 영향이 있다고 판단되는 사유 발생시와 같은 경우에는 운전을 중지하도록 하고 있다.<sup>126)</sup>

## 제 4 절 일 본

### I. 운전면허제도 일반

일본은 운전면허제도를 “도로에서의 위험방지 및 교통안전, 원활한 교통”을 목적으로 제정된 「도로교통법」에서 규정하고 있으며, 대체적으로 우리나라와 매우 유사한 법체계로 구성하고 있다. 일본도 도로교통법령의 개정을 통해 운전면허에 관한 사항을 지속적으로 개정하여 왔고, 그 결과 운전면허제도가 다양한 변화를 거쳐 왔다. 일본의 운전면허제도와 관련하여 최근 가장 주목할 만한 특이점은 고령운전자에 대한 제도 및 정책을 보완하여 고령운전자 교통사고를 방지하기 위한 제도적 개선에 집중하고 있다는 점이다. 일본은 연령에 따른 운전면허 갱신주기를 달리 정하고, 2009년에 고령운전자에 대한 인지검사제도 도입과 상습예비검사를 받도록 법령에서 규정하고 있었다. 그럼에도 불구하고 최근에는 더욱더 이를 보완하기 위한 제도개선을 하고 있다. 2015년에는 고령운전자에 대해 「도로교통법」의 개정을 통해 적성검사를 강화하였고, 이에 따라 2017년 3월 12일부터는 강화된 「도로교통법」이 시행될 예정이다.<sup>127)</sup>

126) 영국 정부서비스 사이트(<https://www.nidirect.gov.uk/articles/older-drivers-deciding-when-stop-driving>, 2016.10.18. 최종방문).

127) 道路交通法の一部改正について, 警察庁交通局運転免許課, 平成27(2015년)年10月13日, 都道府県・指定都市認知症施策担当者会議.

일본 역시 우리와 마찬가지로 「도로교통법」 제84조제1항에 따라 자동차 및 원동기 장치자전거의 운전을 위해서는 공안위원회의 운전면허를 받도록 규정하고 있고, 동조제2항 및 제3항에 따라 운전면허를 제1종과 제2종으로 구분하고<sup>128)</sup> 각 면허종별로 운전할 수 있는 자동차등의 범위를 달리 정하고 있다. 「도로교통법」 제84조제3항에 따르면 제1종 운전면허는 ‘대형 자동차면허(대형면허)’, ‘중형 자동차면허(중형면허)’, ‘보통 자동차면허(보통면허)’, ‘대형특수 자동차면허(대형특수면허)’, ‘대형 오토바이면허(대형이륜면허)’, ‘보통 오토바이면허(보통이륜면허)’, ‘소형특수 자동차면허(소형특수면허)’, ‘원동기장치 자전거면허(오토바이면허)’, ‘견인면허’ 9가지로 규정하고 있다. 제2종 면허는 총 5가지로 ‘대형자동차 제2종면허(대형제2종면허)’, ‘중형자동차 제2종면허(중형제2종면허)’, ‘보통자동차 제2종면허(보통제2종면허)’, ‘대형특수자동차 제2종면허(대형특수제2종면허)’ 및 견인 제2종면허로 구분된다.

<표30> 일본의 운전면허 유형 분류

면허유형 분류	
- 이륜자동차, 승용자동차, 단일자동차면허, 결합자동차 면허로 구분 - 상위면허 응시 시 승용면허 소지 필요, 결합면허 응시 시 단일면허 소지 필요	
제1종 운전면허(총 9종)	제2종 운전면허(총 5종)
- 대형자동차면허(대형면허) - 중형자동차면허(중형면허) - 보통자동차면허(보통면허) - 대형특수자동차면허(대형특수면허) - 대형오토바이면허(대형이륜면허) - 보통오토바이면허(보통이륜면허)	- 대형자동차제2종면허(대형제2종면허) - 중형자동차제2종면허(중형제2종면허) - 보통자동차제2종면허(보통제2종면허) - 대형특수자동차제2종면허(대형특수제2종면허) - 견인제2종면허

128) 일본 도로교통법(<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S35/S35HO105.html>, 2016.8.23. 최종방문).

면허유형 분류	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소형특수자동차면허(소형특수면허)</li> <li>- 원동기장치자전거면허(오토바이면허)</li> <li>- 견인면허</li> </ul>	

## II. 운전면허 취득 및 갱신제도

일본 「도로교통법」 제92조의2는 운전면허의 유효기간을 정하고 있으며, 유효기간을 운전자의 연령과 운전자의 유형에 따라 차등적으로 정하고 있다.<sup>129)</sup> 이에 따르면 우량운전자와 일반운전자는 70세 미만 5년, 70세 4년, 71세 이상 3년으로 연령에 따라 운전면허 유효기간을 차등화하여 규정하고 있고, 위반운전자의 경우에는 연령과 상관없이 3년을 유효기간으로 정하고 있다. 면허의 유효기간 조항과 별도로 「도로교통법」 제101조는 면허증의 유효기간의 갱신에 관해 규정하고 있고, 동조제1항에 따르면 면허증을 갱신하려는 자는 면허증의 유효기간 만료되는 날의 직전 생일 한 달전부터 당해 면허증의 유효기간이 만료되는 날까지 주소지 관할公安위원회에 갱신신청서를 제출하여야 한다.

일본은 「도로교통법」 제101조제5항에 따라 갱신을 신청한 모든 면허소지자에게公安위원회가 실시하는 자동차 등의 운전에 관한 적성검사를 실시한 후 운전면허를 갱신하도록 하고 있으며, 교통법규 위반경력이나 연령에 따라 갱신주기에만 차이를 두고 있을 뿐이다. 그러나 고령자에 대해서는 면허갱신시 연령기준 외에도 특별한 의무를 부과하고 있는데, 「도로교통법」 제101조의4제1항에 따르면 갱신기간이 만료되는 날 73세 이상

129) 일본 「도로교통법」(<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S35/S35HO105.html>, 2016.10.18. 최종 방문).

인 운전자는 갱신기간 만료일 전 6개월 내 주소지 관할 공안위원회가 실시하는 강습을 받아야 하며, 동조제2항에 따라 갱신기간이 만료되는 날의 나이가 75세 이상인 경우 갱신기간 만료일 전 6개월 이내에 주소지 공안위원회가 실시하는 인지기능검사를 받아야 하며 이 결과에 따라 강습이 실시되고, 본 검사에서 치매 판정을 받는 경우 면허가 취소된다.

### Ⅲ. 운전면허 적성검사제도

#### 1. 취득시 적성검사

면허발급시 적성검사는 시력, 청력, 색채, 운동능력에 관해 시험관의 검사가 이루어진다. 공안위원회는 면허를 취득하려는 자에 대해 일정한 질병 등에 해당하는지를 판단하기 위한 질문표를 작성하여 제출하도록 하고 있고, 신체장애가 있는 운전자는 사전 상담 절차가 마련되어 있다. 일본은 우리나라 적성기준과 마찬가지로 적성검사 합격기준을 정하고 있을 뿐 유럽처럼 적성검사를 위한 별도의 가이드라인을 작성하고 있지는 않으며, 현재 적성검사항목과 판단기준을 보면 아래와 같다.<sup>130)</sup>

면허 종별	기 준	
중형(8t 한정) 보통(임시 면허 포함) 대형 특수 대형 자동 이륜 보통 자동 이륜	시 력	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 양안 0.7 이상, 한편, 일안에서 각각 0.3 이상</li> <li>• 일안의 시력이 0.3 미만인 분 혹은 일안가 보이지 않는 분은 다른 눈의 시력이 0.7 이상으로 시야가 좌우 150도 이상(중형 면허에 대해서는 8t미만에 한정된 구법 보통 면허에 한한다)</li> </ul>

130) 운전면허 적성시험 및 적성상담에 관한 사항(<https://www.pref.aichi.jp/police/menkyo/tet-suzuki/tekiseishiken/menkyo/index.html>, 2016.4.6. 기준, 2016.8.23. 최종방문)

면허 종별	기 준	
	색 채 식 별	빨강·파랑·노랑의 신호를 식별할 수 있는(이미 다른 면허 종별 면허가있는 분은 제외)
	청 력	10m 거리에서 90dB의 소리가 들리는 것(대형 자동차 이륜 면허·보통 자동차 이륜 면허 제외)
	운 동 능 력	사지 또는 체간에 대해 운전에 필요한 운동 능력 검사
대형(임시 면허 포함) 중형(임시 면허 포함) 견인 2종 면허	시 력	양안 0.8 이상, 한편, 일안에서 각각 0.5 이상
	깊 이 시 력	깊이 지각 검사기에서 3 회 평균 오차가 2cm 이하
	청 력	10m 거리에서 90dB의 소리가 들릴 수 있어야
	운 동 능 력	사지 또는 체간에 대해 운전에 필요한 운동 능력 검사
오토바이 소형 특수	시 력	양안 0.5 이상 일안가 보이지 않는 분은 다른 눈의 시력이 0.5 이상으로 시야가 좌우 150도 이상
	색 채 식 별	빨강·파랑·노랑의 신호를 식별할 수 있는(이미 다른 면허 종별 면허가 있으면 제외)
	운 동 능 력	사지 또는 체간에 대해 운전에 필요한 운동 능력 검사

출처: Aichi경찰청 홈페이지

## 2. 정기적성검사

앞서 언급한 바와 같이 일본은 운전면허 갱신과 함께 모든 운전자에 대한 적성검사가 이루어지고 있고, 운전면허를 받은 기간이 5년이상으로 교통사고를 수반하지 않은 경미한 위반 행위(3점 이하 위반) 운전자인 우량운전자의 경우 70세미만: 5년, 70세: 4년, 71세 이상: 3년 주기로, 5년 내 경미한 위반행위의 교통사고를 일으킨 자 또는 2회 이상 위반 또는 4

점 이상 위반 행위가 있었던 위반운전자는 3년 주기로 정기적성검사를 받아야 한다.

### 3. 수시적성검사

일본은 수시적성검사라는 용어를 사용하지 아니하고, 「도로교통법」 제 102조에서 임시적성검사를 두고 있다. 임시적성검사는 정실질환과 관련된 대상자에 대해 적성검사를 받아야 하는 기한, 장소, 기타 사항을 사전통보하고 시험장에서 검사를 실시하며, 검사결과에 따라 6개월 범위 내 면허를 정지하는 등의 조치를 하게 된다. 일본의 경우 모든 운전자에 대해 정기적성검사의 대상으로 하기 때문에, 수시적성검사를 광범위하게 도입하지 않고 정신질환에만 임시적성검사를 두고 있는 것으로 보인다. 임시적성검사에 관해서는 운전자의 권리에 대한 침해가능성을 이유로 「도로교통법」 제104조의2의3에서 임시적성검사에 따른 면허 효력 정지처분등이 적절하지 않은 경우의 취소절차나 이의제기에 관한 사항을 함께 규정하고 있다.

## IV. 고령운전자 등에 관한 특별 제도

### 1. 고령운전자 제도

일본은 고령운전자에 대해 정기적성검사의 주기를 상이하게 하고 있는 것과 함께 고령운전자를 대상으로 한 강습과 인지기능검사를 별도로 실시하고 있다. 인지기능검사의 경우 75세 이상의 운전자들에게 실시하는 치매검사로서 그 내용은 ① 시간지남력검사(Orientation for Time): 문제지에 연·월·일, 요일, 그리고 시간을 기입하는 방식, ② 기억회생검사(Cued Recall): 수검자가 4가지 종류의 그림을 보고 기억하고 있다가 질문자가 그림의 명칭 등을 물어보면 답하는 방식, ③ 시계그리기검사(Drawing

a Clock): 수검자로 하여금 종이에 시계와 시각을 기입하도록 하는 방식으로 구분되며,<sup>131)</sup> 검사결과 치매판명이 되면 「도로교통법」 제90조제1항제1호의2 및 제103조제1항제1호의2에 따라 면허가 취소 또는 정지된다.<sup>132)</sup> 또한 임시인지 기능검사제도를 신설하고 있는데, 75세 이상의 운전자가 인지 기능이 저하 된 경우에 하시 쉬운 18개의 행위를 하는 경우 임시로 인지기능검사를 받게 되며, 18개의 행위는 아래 표와 같다. 이러한 행위를 하여 인지기능검사를 받았으나, 검사결과가 이전에 비해 악화되어 운전능력에 영향을 미칠 수 있는 기준에 해당하면 임시 고령자 강습을 받도록 되어 있다.<sup>133)</sup>

<표31> 임시인지 기능 검사의 대상이 되는 위반 행위

	행 위	예 시
1	신호 무시	빨간불을 무시했을 경우
2	통행 금지 위반	통행이 금지된 도로를 통행하는 경우
3	통행 구분 위반	보도를 통행하는 경우 역주행을 한 경우
4	횡단 등 금지 위반	회전이 금지 된 도로에서 전회를 한 경우
5	진로 변경 금지 위반	노란색 선으로 구획 된 도로에서 황색 선을 넘어 진로를 변경 한 경우
6	차단 건널목 출입 등	건널목의 차단기가 닫혀있는 동안 건널목에 진입 한 경우

131) 일본 경찰청 고령자 강습예비검사인지기능([https://www.npa.go.jp/annai/license\\_renewal/ninti](https://www.npa.go.jp/annai/license_renewal/ninti), 2016.8.23. 최종방문).

132) 시행은 2017년(平成29年) 3월 12일부터이다. 경시청 홈페이지(<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/index.html>, 2016.8.23. 최종방문).

133) 일본 경시청 운전면허 관련 고령운전자 교통안전대책([http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/menkyo/koshu/koureisha\\_anzen.html](http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/menkyo/koshu/koureisha_anzen.html), 2016.10.18. 최종방문).

제 4 장 운전면허 적성검사제도에 대한 비교법적 분석

	행 위	예 시
7	교차로 좌우 회전 등 방법 위반	서행하지 않고 좌회전 한 경우
8	지정 통행 구분 위반	직진 차선을 통행하고 있음에도 불구하고, 교차로에서 우회전 한 경우
9	환상 교차로 좌회전 등 방법 위반	서행을 하지 않고 원형 교차로에서 좌회전 한 경우
10	우선 도로 통행 차 방해 등	기차가 우선 도로 임에도 불구하고, 우선 도로를 통행중인 차량의 진행을 방해 한 경우
11	교차로 우선 차량 방해	대향하고 교차로를 직진하는 차량이 있는데도 불구하고 그것을 방해 교차로에서 우회전 한 경우
12	환상 교차로 통행 차 방해 등	원형 교차로에서 통행하는 다른 차량의 진행을 방해 한 경우
13	횡단보도 등의 횡단 보행자 등 방해 등	보행자가 횡단보도를 통행하고 있음에도 불구하고, 일시 정지하지 않고 횡단보도를 통행하는 경우
14	횡단보도가 없는 교차로에서 횡단 보행자 등 방해 등	횡단보도가 없는 교차로에서 보행자가 통행하고 있음에도 불구하고 교차로에 진입하여 보행자를 방해 한 경우
15	서행 장소 위반	서행해야 할 곳에서 서행하지 않은 경우
16	지정 장소 일시 불 정지 등	일시 정지를 하지 않고 교차로에 진입 한 경우
17	신호 위반	우회전을 할 때 신호를 내지 않은 경우
18	안전 운전 의무 위반	핸들 조작을 잘못했을 경우 필요한 주의를 하지 않고 운전 한 경우

## 2. 사업용자동차 운전자 제도

일본 역시 우리와 유사한 체계로 「화물자동차운송사업수송안전규칙(貨物自動車運送事業輸送安全規則)」 제10조제2항, 「여객자동차운송사업운수규칙」 제38조제2항에 따라 사업용자동차 운전자는 국토교통대신이 인정하는 운전적성진단을 받아야 할 의무가 있다. 이에 따르면 운송사업자가 운전자를 고용한 경우에는 초임진단을, 65세 이상의 운전자에 대해서는 적령진단을, 사고야기자에 대해서는 특정진단을 실시하도록 되어 있어 우리나라 법체계와 유사하게 구성되어 있다.<sup>134)</sup>

## 제 5 절 미 국

### I. 운전면허제도 일반

미국에서 운전면허를 발급받은 자는 211만명으로서 운전을 할 수 있는 사람의 약 88%가 운전면허를 소지하고 있으며, 2014년을 기준으로 할 때 교통사고 사망자는 32,675명, 약 230만명의 상해자가 발생하고 있다.<sup>135)</sup>

미국의 운전면허는 개인운전면허(Motor vehicle operator's license)<sup>136)</sup>와 사업용 운전면허(Commercial Driver License: CDL)로 나뉘며, 미국은 연방

134) 일본 안전교육지원센터(<http://www.y-staff-supply.co.jp/service/safety/diagnosis/>, 2016.8.23. 최종방문).

135) NCSL, Traffic Safety Trends | State Legislative Action 2015, 2016.9.6.(<http://www.ncsl.org/research/transportation/traffic-safety-trends-state-legislative-action-2015.aspx>, 2016.9.30. 최종방문).

136) 49 U.S.C.A. § 30301에 따르면 자동차 운전자면허는 개인에게 공공도로, 도로, 또는 고속도로에서 운전할 수 있도록 자격을 부여하기 위해 주가 발급한 면허를 의미한다([https://1.next.westlaw.com/Document/N6E7DA070A45211D8A512F5807A3CA9F2/View/FullText.html?originationContext=documenttoc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=\(sc.Default\)#c\\_o\\_tempAnchor](https://1.next.westlaw.com/Document/N6E7DA070A45211D8A512F5807A3CA9F2/View/FullText.html?originationContext=documenttoc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=(sc.Default)#c_o_tempAnchor), 2016.10.20. 최종방문).

과 주로 구분되어 대부분의 구체적인 운전면허에 관한 사항은 주에서 관장하나, 주 간의 상거래와 관련된 사업용자동차의 운전면허에 대해서는 연방차원에서 주도적으로 관리되고 있다.<sup>137)</sup><sup>138)</sup> 사업용 운전면허와 관련한 법적 근거는 연방법전 49편 B장(49 U.S.C. Pt. B)이다. 다만, 연방법전 제31311조제(a)항제(1)호(49 U.S.C. §31311(a)(1))에 따르면 각주에서는 사업용 운전면허시험 응시자의 적합성 여부를 판단하고, 면허를 발급하도록 되어 있다. 주는 사업용 운전면허 발급을 하기는 하지만, 사업용자동차의 클래스별로 운전할 수 있는 자격을 부여하는 미연방행정명령 제49편 제 383.5조(49 C.F.R. § 383.5)에서 정하는 연방표준에 따라 발급해야 한다. 이와 관련하여서는 국토부장관은 주의 의견을 받아 주에서 허가되는 사업용 운전면허 발급을 위한 통일된 최소한의 기준과 면허와 허가 각각에 포함되어야 할 정보와 관련된 기준을 정하도록 하고 있다.<sup>139)</sup> 한편, 49 U.S.C.A. Pt. B은 운송사업자, 사업용자동차, 운전자의 안전을 증진하는 프로그램을 주무장관, 주, 그 외 정책기관이 협력하여 설치할 수 있도록 하는데 목적이 있다.

연방교통부장관(Secretary of Transportation)은 주의 자동차교통안전과 사업용 교통안전을 증진하기 위한 규정과 기준 등의 프로그램을 지원한다.

---

137) [https://1.next.westlaw.com/Link/Document/FullText?findType=Y&serNum=0107580816&pubNum=0113317&originatingDoc=N6E7DA070A45211D8A512F5807A3CA9F2&refType=SA&originationContext=contextAnalysis&contextData=%28sc.Category%29&transitionType=ContextAnalysisItem#co\\_tempAnchor](https://1.next.westlaw.com/Link/Document/FullText?findType=Y&serNum=0107580816&pubNum=0113317&originatingDoc=N6E7DA070A45211D8A512F5807A3CA9F2&refType=SA&originationContext=contextAnalysis&contextData=%28sc.Category%29&transitionType=ContextAnalysisItem#co_tempAnchor), 2016.10.20. 최종방문).

138) 49 U.S.C.A. § 31302에 따라 누구든지 유효한 사업자운전면허 없이는 사업용자동차를 운전하여서는 안된다. 사업용 운전면허를 취득하는 개인은 항상 오로지 1개의 운전면허를 취득할 수 있으며, 연습면허도 항상 1개만 취득할 수 있다([https://1.next.westlaw.com/Document/N0E75E520373611DAB535A7565D91703E/View/FullText.html?originationContext=documenttoc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=\(sc.Default\)#co\\_tempAnchor](https://1.next.westlaw.com/Document/N0E75E520373611DAB535A7565D91703E/View/FullText.html?originationContext=documenttoc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=(sc.Default)#co_tempAnchor), 2016.10.20. 최종방문).

139) [https://1.next.westlaw.com/Document/N6EBBD060244211E2B283B3B5711CDB19/View/FullText.html?originationContext=documenttoc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=\(sc.Default\)](https://1.next.westlaw.com/Document/N6EBBD060244211E2B283B3B5711CDB19/View/FullText.html?originationContext=documenttoc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=(sc.Default)), 2016.10.20. 최종방문).

최근 미국에서는 낙후되어 있던 교통인프라 등의 재정비를 위해 2015년 12월부터 교통재정비법(FAST Act : Fixing America's Surface Transportation Act)이 시행되고 있다. 이 법에 따르면 2020년까지 향후 5년간 연방 육상 교통 인프라 구축 등 여러 프로그램에 대해 3050억을 지원할 예정이다. 동법은 여러 가지 방향의 지원사항을 정하고 있으나, 그 중 하나가 대중 교통시설에 대한 지원이다. 동법 Title 4에서는 도로교통안전조항(highway safety provision)이 규정되어 있고, 이 조항을 통해 연방은 주의 교통안전 프로그램<sup>140)</sup>을 지원하도록 하고 있다.<sup>141)</sup>

미국내에서 운전면허와 자동차 등록업무와 관련된 행정은 주정부 차원에서 관리되는 업무로서, 관리행정기관은 통상 차량국(DMV: department of motor vehicles, MVC: motor vehicle commission)이라고 불리는 경우가 많다. 운전면허는 주법에 따라 각 주에서 공공도로에서 자동차를 운행할 수 있도록 개인에게 면허를 발급하고 있다. 해마다 주입법부에는 REAL ID의 문제,<sup>142)</sup> 무면허 운전 등 운전면허와 관련된 수백 개의 입법안이 제출

140) 지원되는 주의 프로그램에는 교통데이터 시스템 개선, 운전능력손상운전(impaired driving, 음주운전 또는 약물운전 등 포함), 주의분산운전(방심운전, distracted driving, 휴대폰 및 웨어러블 컴퓨터 등으로 인하여 주의가 분산된 상태에서의 운전), 모터사이클 운전자 안전, 자전거 및 보행자 안전, 단계별운전면허(GDL: graduated driver's license) 등과 관련된 내용이 포함된다(미국의회 <https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/22/text/pl?overview=closed>, 2016.10.20. 최종방문).

141) AASHTO Summary of the New Surface Transportation Bill FIXING AMERICA'S SURFACE TRANSPORTATION (FAST) ACT, 2015-12-16( <http://fast.transportation.org/Documents/AASHTO%20Summary%20of%20FAST%20Act%202015-12-16%20FINAL.pdf>, 2016.10.20. 최종방문).

142) 운전면허증은 운전면허 증명을 위한 것 뿐만 아니라 주에서 발급하는 운전면허에는 개인을 식별하는 신분증 기능을 포함하고 있고, 각주는 신분식별 기능(REAL ID) 외에도 비면허 운전(licensed driving), 군표시 운전면허(Military Designation Driver's License), 의료표시 운전면허(Medical Designations on driver's license), 비공식이민자 운전면허(undocumented immigrant drivers license), 디지털 운전면허에 이르기까지 운전면허와 관련된 다양한 논의를 진행중에 있다. 국토안전부는 2016년 1월 8일 REAL ID 마지막 단계로 교통안전청(Transportation Security Administration: TSA)로 항공을 이용하는 공항통용 신분증 이행 기한을 제시하였다. 2018년 1월 22일부터 REAL ID법을 따른 주에서 발급한 운전면허증은 신분증과 더불어 공항에서 통용되지만, 그렇지 않은 경우에는 통

되고 있다.<sup>143)</sup> 또한 2014년도 미국 거주인구의 14.5%의 연령(약 46만 2천 명)이 65세 이상으로 보고되고 있으며, 이와 같은 고령운전자의 경우 사고발생의 비율은 낮은 반면 70세 이상의 경우 사고발생시 치명적일 가능성이 높다는 결과가 나오고 있어, 9개의 주에서는 2015년에 고령운전자 이슈를 담은 법안을 고려하고 있고, 네바다 주와 버지니아 주는 새로운 법을 시행하고 있다. 몇몇 주의 경우 운전을 위한 의료적성을 관리하는 입법을 고려중이다.<sup>144)</sup>

## II. 운전면허 취득 및 갱신제도

이하에서는 뉴욕주의 경우를 한정하여 검토하고자 한다. 뉴욕주의 경우 운전면허에 관해서는 차량 및 교통법(Vehicle and Traffic Law: VAT)이 규정하고 있으며,<sup>145)</sup> 차량국(Department of Motor Vehicles)에서 관할한다.<sup>146)</sup> 주마다 그 명칭은 다를 수 있지만, 차량국의 주요업무는 운전면허 발급과 갱신이라고 할 수 있다.

---

용될수 있는 신분관련 양식을 제시하여야 하고, 2020년 10월 1일부터는 모든 국내공항 이용자는 REAL ID 적용 운전면허증 또는 통용될수 있는 신분관련 양식을 제시하여야 한다(여권, Global Entry card, U.S. Military ID, 항공사 및 공항 발급 ID, 연방인정의 사 진부착 ID)(미국 국토안전부, <https://www.dhs.gov/secure-drivers-license-documentation>, 2016. 10.20. 최종방문).

143) NCSL, Traffic Safety Trends | State Legislative Action 2015, 2016.9.6.(<http://www.ncsl.org/research/transportation/traffic-safety-trends-state-legislative-action-2015.aspx>, 2016.9.30. 최종 방문).

144) NCSL, Traffic Safety Trends | State Legislative Action 2015, 2016.9.6.(<http://www.ncsl.org/research/transportation/traffic-safety-trends-state-legislative-action-2015.aspx>, 2016.9.30. 최종 방문).

145) 차량 및 교통법 제5장 제19절에 규정되어 있다.

146) 뉴욕주의 경우 뉴욕차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov>)를 참조하고, 주별 교통부 홈페이지는 다음 링크 참조([http://dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vehindustry/otherdmvs!/ut/p/a/0/0\\_4\\_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9PV1cDT3cDbzdTX0cDRy9PTz8w1zDjNwtjfULsh0VAe\\_Cq0o/](http://dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vehindustry/otherdmvs!/ut/p/a/0/0_4_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9PV1cDT3cDbzdTX0cDRy9PTz8w1zDjNwtjfULsh0VAe_Cq0o/)), 2016.10.21. 최종방문).

운전면허 취득절차는 보통 다음과 같다. 비사업용면허는 주정부 관할이므로, DMV에 안전운전교육(소양교육필증)을 받고, 시력검사를 받은 후, 필기시험과 주행시험을 거쳐야 면허를 취득하게 된다. 다만, 사업용면허의 경우 뉴욕주의 비사업용운전면허(Class D, Class E, or Non-CDL C) 또는 다른 주의 사업용면허(CDL)를 취득한 자여야 면허를 받을 수 있다. 다른 주의 사업용면허를 최근 10년간 취득한 자는 신고하여야 하며, 사업용면허를 받으려는 자는 연방의료검사요건(Federal medical examination requirements)을 충족해야 한다.

면허 갱신과 관련하여 뉴욕주의 연습면허와 정규면허의 유효기간은 최대 5년이며, 갱신시 시력검사를 거친 후(검안사등의 인증, 전문가의 소견서)에 온라인으로 갱신을 신청하면 되며, PDF로 임시면허를 다운받아 정식면허가 우편으로 도착할 때까지 사용하면 된다.<sup>147)</sup> 다만, 사업용면허의 경우, 더 높은 수준의 면허(Enhanced driver license: EDL)로 전환하고자 하는 경우, 제한면허를 소지한 경우, 사진을 업데이트하기를 원하는 경우 등 몇 가지 사유에 해당하는 경우에는 차량국에 방문하여 갱신을 하여야 한다.<sup>148)</sup>

뉴욕주에서는 일반운전자는 대부분 클래스 D(또는 DJ)면허를 취득하게 되나, 그밖에 다양한 면허의 유형이 있으며, 운전면허 종별 유형은 아래 표에서와 같다.<sup>149)</sup>

---

147) 뉴욕주 차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov/driver-license/renew-license>, 2016.10.21. 최종 방문).

148) 뉴욕주 차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov/driver-license/renew-license>, 2016.10.21. 최종 방문).

149) 뉴욕주 차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov/driver-license/nys-driver-license-classes>, 2016.10.21. 최종방문).

<표32> 미국(뉴욕)의 운전면허 유형 분류

면허유형 분류			
면허종별	연 령	운전가능차량	
A	사업용면허 (CDL)	21세 이상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연결차량(트랙터-트레일러, 트럭-트레일러 종류)</li> <li>- 연결차량 총중량(GCWR)이 26,000파운드 이상으로 견인되는 차량의 정격 차량 총중량(GVWR) 또는 연결차량 총중량(GCWR)이 10,000파운드 이상</li> </ul>
B		18세 이상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 단일차량(헤비 싱글 유닛, 트럭 또는 버스 종류)</li> <li>- GVWR이 26,000파운드 이상(클래스 B는 GVWR이 10,000파운드 이하의 차량을 견인 또는 GCWR이 26,000파운드가 넘지 않을 경우 10,000파운드 이상의 차량을 견인할 수 있음)</li> </ul>
C		18세 이상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 단일차량(싱글 유닛, 트럭 또는 버스종류)</li> <li>- GVWR이 26,000파운드 이하로:</li> <li>- 15명 이상의 승객 이송 또는 유해물질 이송</li> <li>- (클래스 C는 GVWR이 10,000파운드 이하의 차량을 견인 또는 GCWR이 26,000파운드를 넘지 않는 경우 10,000파운드 이상의 차량을 견인할 수 있음)</li> </ul>
D	일반운전자	18세 이상, 운전자교육을 받은 17세	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 승용차나 26000파운드 이하의 트럭</li> <li>- 최대 적재량 10,000파운드 이하의 견인차량</li> <li>- 제한적으로 사용하는 모터사이클</li> </ul>
DJ	청소년 운전자	16-17세	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차량중량등급 10000파운드 이하인 승용차와 트럭</li> <li>- 총차량중량등급 3000파운드 이하인 차량을 끌 수 있는 차량</li> <li>- 제한적으로 사용하는 모터사이클</li> </ul>
E	고용된 택시 운전자 등	18세 이상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 클래스 D로 운전할 수 있는 차량과 14인 이하 승객을 수송할 수 있는 사업용 차량</li> </ul>

면허유형 분류			
면허종별	연 령	운전가능차량	
M	모터사이클	18세 이상, 운전자교육을 받은 17세. DM종과 같은 다른 클래스와 결합가능	- 모터사이클
MJ	청소년 모터사이클	운전자교육을 받은 16-17세. DJMJ종과 결합가능	- 18세 이하의 운전자에 대한 제한이 있는 모 터사이클.

출처: 뉴욕주 차량국 홈페이지

### Ⅲ. 운전면허 적성검사제도

#### 1. 취득시 적성검사

뉴욕주의 운전면허를 신청하거나 면허증 갱신시에는 뉴욕주 법에 따라 시력검사를 통과하여야 한다. 시력검사는 차량관리사무소에서 받을 수도 있고, 면허소지의사, 의사보조, 유자격간호사, 임상간호사, 안과의사, 시력검사 담당의사, 안경판매상, 차량국의 시력검사등록 약국에서 받을 수 있고, 차량국에서 시력검사 자격을 부여받은 기관의 직원에게 받을 수도 있다.<sup>150)</sup> 이 점에서는 우리와 차이를 보인다. 또한 모든 운전자는 운전면허를 신규취득하거나 갱신할 때 “발작성질환, 간질, 어지럼증, 또는 심장질환 등으로 의식을 잃게 되어 치료나 의약품을 받거나 받은 적이 있는가?”에 대한 질문을 받고, 해당되는 경우 자격이 되는 의사가 작성한 양식(Physicians Statement for Medical Review form)을 차량국 내 의료국(Medical Review Unit(MRU))에 송부한다. 해당 의료국은 정보 및 지시사항을

150) 뉴욕주 차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov/forms/mv441k.pdf>, 2016.10.28. 최종방문).

통보하면, 이 결과를 통해 면허발급이 제한될 수 있다.<sup>151)</sup>

## 2. 수시적성검사

뉴욕주의 차량 및 교통법(Vehicle & Traffic Law) Section 506(1) NY VEH & TRAF § 506(1)<sup>152)</sup>에 따라 위원회는 면허취득자가 운전하는 것이 적절하지 않다고 믿을만한 합리적인 근거가 있는 때에는, 위원회는 해당 운전자에 대하여 그 적격성을 판단할 수 있는 증명서를 제출하도록 요구할 수 있다. 이때에는 시력, 건강 뿐만 아니라 주행과 필기시험도 새로 실시될 수 있다.<sup>153)</sup>

차량국은 운전자가 자동차 안전운전에 영향을 미치는 의료적 문제가 있을 수 있다는 사실을 경찰, 의사, 개인으로부터 접수받는다. 개인이 요청하는 때에는 신청자의 이름과 서명이 포함되어야만 한다. 차량국은 전화나 이메일로 재검사 신청을 접수받지는 않는다. 건강 재검사 요청서가 접수된 후에는, 대상자의 거주지에 있는 차량국 검사 및 조사국(DMV Testing and Investigation Unit)으로 이송된다. 해당 차량국의 검사 및 조사국의 조사관은 접수서의 내용을 검토하여, 재검사 필요성을 검토한 후, 타당한 이유가 있으면 대상자에게 차량국 사무소로 출석하여 검사를 받을 것을 공문서의 형식으로 통보한다. 해당 문서는 검사의 이유와 검사시에 지참하여야 할 것에 대해서 고지한다.<sup>154)</sup>

차량국에서는 해당운전자에 대한 재평가를 왜 실시하여야 하는지에 대해 특정하여 제시할 수 있는 이유를 확보하고 있어야 한다. 통보받은 운

---

151) 뉴욕주 차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov/forms/mv44k.pdf>, 2016.10.28. 최종방문).

152) 뉴욕주 입법부 홈페이지(<http://public.leginfo.state.ny.us/lawssrch.cgi?NVLWO>, 2016.10.28. 최종방문)..

153) 뉴욕주 입법부 홈페이지(<http://public.leginfo.state.ny.us/lawssrch.cgi?NVLWO>, 2016.10.28. 최종방문).

154) 뉴욕주 차량국 홈페이지(<https://dmv.ny.gov/driver-license/driver-medical-conditions>, 2016.10.21. 최종방문).

전자가 이 검사에 불참하는 경우에는 차량국은 대상자의 면허를 정지할 수 있으며, 이를 당사자에게 고지하여야 한다.

## 제 6 절 소 결

### I. 일반운전자 적성검사제도

외국의 경우 면허를 운전할 수 있는 차량을 기준으로 면허종별로 구분하고, 이에 따라 적성검사제도를 달리 정하고 있는 체계는 우리와 크게 차이가 나지 않는다. 다만, 독일이나 프랑스의 경우 적성검사를 위한 기준을 상세하게 규정하고 있고, 질병을 분류하고 면허종별로 이러한 질환이 있는 경우 적성기준을 충족하는지 여부를 어떻게 판단해야 할지, 운전 면허 발급 및 유지를 위한 조건을 붙일 필요가 있는지 여부를 정할 수 있는 가이드라인이 존재한다는 점이 특징이다.

정기적성검사는 독일, 프랑스, 영국의 경우 일반면허는 적성검사를 받지 않아도 되고 단순갱신의 대상으로 하고 있다는 점에서 우리와 유사한 체계를 취하고 있다. 일본의 경우에는 모든 운전자에 대해 정기적성검사를 하는 대신 운전자를 구분하여 검사주기를 달리 정하고 있으며, 모든 운전자에 대해 정기적성검사를 받도록 하고 있으므로, 우리처럼 수시적성검사의 대상질환이 넓지 않고, 정신질환이 있는 자에 대해서만 별도로 임시적성검사를 두는 체제를 취한다.

수시적성검사의 경우 국가별로 상이하기는 하지만 우리나라의 수시적성검사 대상사유와 달리 여러 가지 사유를 포함하고 있다는 점이 특징이다. 예컨대 수시적성검사의 사유에 상습법규위반, 교통사고 야기, 음주, 과거 음주운전등으로 면허취소처분을 받은 경우, 등의 행위를 하는 고위험군을 대상으로 하기도 한다는 점에서 우리와 차이를 보이고 있다. 또한 영국의 경우 운전능력에 영향을 주는 요인 발생시 가족등의 신고로 적성

검사를 실시하고, 면허제한등의 조치를 하는 방식을 도입하고 있다는 점에서 우리와 차이가 있다.

## Ⅱ. 사업용자동차 운전자 적성검사제도

사업용자동차 운전자에 대해서는 외국에서도 운전면허를 규정하고 있는 일반법인 도로교통 관련법령에서 일반운전자와 함께 규율하는 체계를 취하고 있다. 그러므로 이러한 입법례를 취하는 국가에서는 일반면허와 사업용면허가 대체로 구분되는 체계를 취하고 있어, 현재 사업용과 비사업용의 명확한 구분이 없는 우리나라 체계와는 다른 체계라고 할 수 있다. 일본의 경우에는 우리와 유사한 법체계를 취하고 있고, 「도로교통법」과 화물 및 여객자동차를 관장하는 법률에서 사업용자동차 운전자에 대한 특별한 규정을 두고 있다.

사업용자동차 운전자에 대해서는 그 특수성을 인정하여 일반운전자와는 달리 적성검사제도도 특별하게 두고 있는 것이 일반적이다. 사업용자동차 운전자에 대해서는 독일, 프랑스, 영국 등이 대체로 5년마다 정기적성검사를 받도록 하고 있으며, 정기적성검사시 의사의 의료검사를 통해 보고서를 제출하도록 하고 있다. 프랑스의 경우 적성검사 대상 면허가 아닌 일반운전면허로 택시, 앰블런스, 스쿨버스, 대중교통차량을 운전하는 운전자에 대해서는 정기적으로 적성검사를 받도록 하고 있다는 점이 특징이라는 점에서 우리에게도 시사점이 있다.

## Ⅲ. 고령운전자 적성검사제도

최근 들어 외국에서도 고령운전자에 대해서는 특별한 체도를 두고 있다. 일반적으로 고령운전자의 경우 적성검사주기를 단축하는 방식으로 검사제도를 강화하고 있으나, 일본에서는 고령운전자에 대해 강습과 인지기

능검사를 별도로 실시하고 있다는 점에서 고령운전자에 대한 가장 강한 수준의 규제를 두고 있다. 일본을 제외하고는 고령운전자에 대한 적성검사의 내용 자체를 다르게 설정하지는 않고 있으며, 주기를 단축하여 최대한 기본적인 적성검사를 통과하지 못하는 고령운전자를 찾아내는 것을 목적으로 하고 있기 때문인 것으로 보인다.

외국에서 적성검사의 주기로 설정하고 있는 주기는 각각 상이하나 대체로 60-65세 전후로 고령운전자로의 기준을 설정하고, 70세 이상의 운전자에 대해서는 좀 더 특별한 제도를 두고 있는 체계를 취하고 있다. 적성검사를 받아야 하는 운전자에 대해 프랑스의 경우 60세 미만 5년마다, 60세부터 76세 미만의 경우 2년, 76세 이상은 매년 적성검사를 받도록 하고 있고, 영국 역시 화물이나 버스 운전을 위한 면허의 경우 65세까지는 5년마다, 65세부터는 매년 적성검사를 받도록 하고 있다. 일본의 경우에는 우량운전자와 일반운전자는 70세 미만 5년, 70세 4년, 71세 이상 3년으로 연령에 따라 운전면허 유효기간을 차등화하여 규정하고 있고, 위반운전자의 경우에는 연령과 상관없이 3년을 유효기간으로 정하고 있다. 외국의 경우를 보면 우리의 경우 상대적으로 연령을 구분하는 구분범주를 넓게 잡고 있음을 알 수 있고, 사업용자동차 고령운전자에 대해 특별히 주기를 단축하고 있는 외국에 비해 우리는 버스 운전자를 제외하고는 특별하게 사업용자동차 고령운전자를 관리하고 있지 않고 있는 것을 알 수 있다..

## 제 5 장 운전면허 적성검사제도에 대한 사회학적 분석

### 제 1 절 사회학적 분석의 의의

#### I. 사회학적 분석의 필요성

입법평가의 방법론으로서 사회학적 분석은 자주 활용되는 방법론이며, 특히 운전면허 적성검사제도와 같은 사회적 의식이 중요한 영역에서는 더욱 큰 의미가 있다. 앞서 검토한 바와 같이 국가가 일정한 자격제도를 신설하는 것과 관련하여 국가에게는 넓은 입법형성의 여지가 부여되어 있다. 이러한 점에서 대표적인 자격제도의 하나인 운전면허 적성검사제도에 대한 규범론적 분석결과를 가지고 제도의 실질적인 내용적합성을 판단하는 것대로 삼는 것은 무리가 있다. 규범론적 분석을 통해서도 적성검사제도가 위법하지는 않다는 판단이 나오더라도, 현행의 적성검사제도가 달성하려는 목적과 그 수단의 설정이 적합하지 않을 수 있는 여지는 있기 때문이다. 적성검사제도가 교통안전이라는 목적달성에 충분하지 않을 수도 있고, 혹은 과도하게 설정되어 있을 수도 있으나 이에 대한 객관적 평가가 쉽지 않기 때문에 사회적인 인식이 큰 의미를 가질 수 있다.

운전면허제도는 국민의 기본적인 자유와 관련된 제도로서 무엇보다도 국민의 생활과 매우 밀접하고, 운전가능 국민의 70%가 면허를 소지하고 있다는 점에서 어떠한 제도보다도 국민의 관심이 높은 영역이다. 이러한 이유로 운전면허 관련제도의 개정은 이해관계인이 적은 다른 법령과 비교할 때 상대적으로 어렵게 진행될 수밖에 없으며, 법령개정시에도 국민의 인식과 사회적 합의가 어떠한 법령보다도 우선시되어 왔다. 그동안의 운전면허 적성검사제도의 개정을 위한 개정법안의 주된 이유가 제도의

실효성에 비해 국민의 불편이 크다는 요청이 많다는 점이었던 것, 그리고 실제 개정사유 역시 이러한 취지를 직접적인 개정이유로 삼고 있다는 점에 비추어보면 운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가방법으로서 국민의 의식조사방법은 매우 효과적인 방법론이라고 할 수 있다. 특히 운전면허제도가 「도로교통법」의 제정당시부터 존재하였고, 사업용자동차 관련법상의 검사 역시 도로교통이 지금과 같지 않은 과거부터 도입되어 왔기 때문에, 실제 「도로교통법」상 운전면허 적성검사제도가 어느 정도의 실효성을 가지고 있는 것인지를 평가하기 어렵다. 또한 전국에 걸쳐 면허를 소지한 국민은 물론, 사업용자동차를 이용하는 국민까지 많은 국민이 관련되어 있으며, 지속적인 교통 환경의 변화 등 교통안전과 관련되는 요인이 다양하다는 점에서도 도로교통법령의 개정을 뒷받침할 수 있는 실증적인 자료의 수집과 분석이 쉽지 않은 측면도 있다. 때문에 도로교통법령의 개정은 규제 완화와 규제 강화를 반복하면서 교통안전을 확보하는 방식을 취할 수밖에 없다.

이러한 측면에서 본다면 운전면허제도와 이에 수반하는 적성검사제도에 대해서는 일회적이 아니라 지속적으로 국민의 의견을 수렴할 수 있는 조사방법이 필요하다. 특히 최근 2000년 즈음 완화되었던 운전면허제도가 여러 운전보조장치의 발전에도 불구하고 도로교통상의 안전확보를 충분히 달성하지 못하고 있다는 지적에 따라 운전면허의 첫 단계인 면허발급부터 강화하는 것을 추진하고 있으며, 또한 이와 더불어 적성검사에 대한 제도도 불충분하다는 비판이 나오고 있다. 그러므로 최근 변화된 상황에서 국민의 의식을 조사하고, 관리하는 것은 의미가 있다. 본 연구에서는 이러한 측면에서 운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가를 위해 일반인과 전문가 의견조사를 실시하였다.

## II. 선행 조사 및 분석과의 차별성

운전면허제도에 대한 기존의 설문조사 및 전문가 인터뷰와 관련된 선행연구는 몇 차례 이루어진 적이 있다. 그럼에도 불구하고 사회학적 평가를 다시 실시한 것은 제도의 유지나 개편을 위해서는 앞서 설명한 것과 같이 시대의 변화에 따라 동일한 내용에 대한 국민의 인식변화가 중요하기 때문이다.

기존의 선행연구에서는 이미 운전면허적성검사제도 전반에 관한 조사, 정기적성검사나 수시적성검사에 초점을 맞춘 조사 등 다양한 관점에서의 조사를 실시한 바 있다. 본 연구가 선행연구와 가장 큰 차별성을 가지는 부분은 조사의 범위를 「도로교통법」상의 적성검사제도에 한정하지 아니하고, 운전면허제도 일반을 관리하는 「도로교통법」과 밀접한 관계에 있는 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」상의 적성검사까지 확대해서 연구범위를 설정하였다는 것이다. 현행 법체계가 일반운전자와 사업용자동차 운전자를 별도의 법에서 관리하는 체계를 취하고 있고, 이 체계가 완전히 분리되어 있지 못하기 때문에, 적성검사제도 평가시에는 현행제도 모두를 조사의 대상으로 삼아야 하기 때문이다.

또한 사업용자동차 운전자에 대한 고려 외에도 선행연구와 비교하였을 때, 고령운전자에 대한 인식을 보다 정확히 파악하기 위하여 10대부터 70대까지 설문조사의 대상으로 삼았으며, 지역별 편차를 최대한 줄이기 위해 읍면동 단위까지 분류하여 설문을 실시하였다는 점도 선행연구와 차별성이 있다. 특히 60대 이상 연령층을 비롯한 일부 대상자를 위해 면접 조사를 병행함으로써 설문의 신뢰도를 확보하고자 하였다.

그 외에 최근의 여러 교통사고 사건으로 인해 적성검사제도의 문제점에 대해 국민의식이 악화된 측면이 있을 수 있으므로, 이를 객관적인 시

각에서 비교하여 정리할 수 있도록 이 분야의 전문가들을 대상으로 의견 조사를 병행하여 실시하였다는 점도 본 연구가 선행연구와 차이를 보이는 점이라고 할 수 있다.

<표33> 운전면허제도 관련 설문조사 등 선행연구

선행 연구1	모집단	운전면허 취득자
	설문범위	운전면허제도 전반
	설문조사지역	전국(수도권: 조사원 직접면담. 지방: 설문지 우편발송)
	설문표본	운전면허 취득자 1,000명, 전문학원 등록생 300명
	설문조사방법	표준화된 인터뷰 및 설문지
	설문 방식	설문지 활용
	조사기간	2004년 12월 10일 - 12월 19일 (10일간)
	출 처	한국규제학회, 운전면허규제개선을 위한 수요자 실태조사, 2004
선행 연구2	모집단	학계와 의료계, 시민단체 등 전반에 걸친 전문가 19명 대상
	설문범위	운전면허 적성검사제도
	설문조사방법	전문가 의견조사
	설문 방식	설문지(8문항) 활용
	조사기간	2007년 7월 2일 - 7월 20일 (19일간)
	출 처	경찰청·도로교통안전관리공단, 『운전면허 정기적성검사 개선방안 연구』, 2007
선행 연구3	모집단	조사시점 현재 정기적으로 운전행동을 하고 있는 65세 이상 고령 운전 면허소지자 167명
	설문범위	고령운전자의 질환 등 운전관련 질문
	설문조사지역	서울시내 소재 노인종합복지관 5개소, 운전면허시험장 두 곳
	설문조사방법	응답자와 1:1 면접방식(면접조사 요원 5명)
	조사기간	1주일(날짜 표기 없음)
	출 처	이원영·김기홍·오주석, “고위험군 운전자의 주요 사고원인 분석연구”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2015
선행 연구4	모집단	전문가(적성검사 담당자 30명, 민원담당관 43명)
	연구범위	수시적성검사제도
	설문조사방법	전문가 포커스인터뷰, 적성검사담당자, 전문가의견조사
	출 처	도로교통공단, 『운전적성검사의 분석 및 발전방안 - 정신질환과 신체장애를 중심으로』, 2015

## 제 2 절 설문 및 의견조사 설계 및 방법

### I. 일반인 설문조사 개요

#### 1. 조사 설계

본 조사는 현행 운전면허 적성검사에 대한 평가 및 개선안에 대한 일반 국민들의 의견을 듣고자 기획되었다. 따라서 일반인 설문조사의 대상자는 운전면허 적성검사 경험이 있는 운전면허 소지자를 조사 대상으로 한정하여 실시하였다.

조사 대상에 대한 연령대는 운전면허 취득 가능 연령인 만 18세부터 설문조사 응답이 가능하다고 판단되는 70대까지 포괄적으로 설정하였다. 운전면허 적성검사 실시에 있어 최근 주요 이슈가 되고 있는 고령운전자의 운전면허 적성검사에 대한 의견을 알아보기 위해 고령운전자 그룹 자체의 의견도 충분히 반영할 필요가 있었기 때문이다. 또한 조사 지역에 따른 차이도 살펴보기 위하여 전국 단위로 광범위하게 진행하였다.

모집단에 대한 표본추출은 경찰청의 ‘운전면허 소지자 현황’ 자료를 표본틀로 구성하여, 성/연령/지역별로 제공근 비례 할당을 통해 표본을 추출하였다. 제공근 비례할당을 실시한 이유는 지역별로 표본을 추출할 경우, 수도권에 편중된 샘플링을 방지하고, 지역별 유효표본의 수를 충분히 확보하기 위해서였다. 일반인 대상의 설문조사 방법은 온라인 조사(CAWI : Computer Assisted Web Interview)를 기본 조사 방법으로 실시하고, 컴퓨터 활용이 어려운 60대 이상 응답자 전체, 일부 지방 거주 40-59세는 대면면접조사(F2F : Face to Face Interview) 방법으로 진행하였다.

<표34> 일반인 설문조사 실시개요

모집단	만 18~79세 이상 운전면허 소지자
설문조사지역	전국
설문표본	일반 국민 1,500명
표본추출방식	면허소지자와 지역을 고려, 모집단을 반영한 제곱근 비례 할당
설문조사방법	o 온라인 조사 CAWI(Computer Assisted Web Interview) 1,000명 o 대면면접조사 F2F(Face to Face Interview) 500명 온라인 조사가 어려운 60대 이상, 블루칼라 및 중소도시 이하 거주자의 경우 대면면접조사를 병행 시행함
조사목적	① 인식조사 결과를 입법평가를 위한 근거 중 하나로 활용 ② 적성검사제도가 제도도입목적에 충분히 달성할 정도로 운영되고 있는지에 대한 국민인식 파악 ③ 운전면허 적성검사제도의 문제점과 개선방안을 위한 기초자료로 활용
표본오차	95% 신뢰수준에서 ±2.5%
설문 방식	설문지 활용
조사기간	2016년 8월 17일 - 8월 31일 (15일간)
조사기관	(주)한국리서치
설문항목	본 보고서 [부록 1] 참조

## 2. 설문구성항목

운전면허 적성검사제도에 관한 일반인 의견조사는 현행 제도를 중심으로 국민들이 어떻게 제도를 이해하고 있는지에 대한 파악을 목적으로 하는 조항으로 구성하였다. 설문은 일반인을 대상으로 하는 것을 감안하여 기본적인 수준에서 작성하되, 그 범위는 「도로교통법」과 「여객

자동차 운수사업법, 「화물자동차 운수사업법」상의 적성검사제도에 대한 평가가 가능한 수준에서 설문구성을 하였다.

분 류	설 문 내 용
운전면허 적성검사제도에 대한 인지도와 제도의 개편 필요성에 대한 일반적 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운전면허 적성검사제도에 대한 인지도</li> <li>· 운전면허 적성검사제도의 필요성</li> <li>· 사회·공익적 측면에서 반드시 필요한 규제인지 여부</li> <li>· 운전면허 적성검사제도의 문제점에 대한 인식정도</li> </ul>
정기 및 수시적성검사제도의 문제점 및 제도개선에 대한 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 정기적성검사의 대상, 주기, 항목, 검사방법에 대한 의견</li> <li>· 수시적성검사의 확대 필요성 및 확대시 문제점에 대한 인식</li> <li>· 적성검사제도의 개편방안에 대한 동의 정도</li> </ul>
사업용자동차 운전자 적성검사제도의 문제점 및 제도개선에 대한 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사업용자동차 운전자와 일반인 운전자에 대한 규제의 차별성 정도에 대한 인식</li> <li>· 버스와 택시 운전자에 대한 차별적 규제가 적절한지에 대한 인식</li> </ul>
고령운전자 적성검사제도의 문제점 및 제도개선에 대한 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 고령운전자의 연령기준에 대한 인식(일반인운전자와 사업용자동차 운전자 구분)</li> <li>· 고령운전자 적성검사제도를 특별히 설정하는 것에 대한 동의 정도 및 개편방안에 대한 인식</li> </ul>

### 3. 응답자 구성

Base=전체		사례수(명)	비율(%)
■ 전 체 ■		(1,500)	100.0
성 별	남성	(826)	55.1
	여성	(674)	44.9
연 령	18-29세	(278)	18.5
	30대	(303)	20.2
	40대	(319)	21.3
	50대	(295)	19.7
	60대	(196)	13.1
	70대	(109)	7.3
지 역	수도권	(485)	32.3
	경상권	(461)	30.7
	전라권	(219)	14.6
	충청권	(225)	15.0
	강원/제주	(110)	7.3
자가운전주기	주 5회 이상	(837)	55.8
	주 1~4회	(346)	23.1
	월 2회 미만	(317)	21.1
사업용자동차 운전자 여부	사업용 운전자	(50)	3.3
	일반 운전자	(1,450)	96.7
경험한 적성검사 유형	정기적성검사	(1,452)	96.8
	정기·수시적성검사 둘 다	(48)	3.2
소지면허종류	1종 면허(대형, 소형, 특수)	(122)	8.1
	1종 면허(보통)	(951)	63.4
	2종 면허(보통)	(489)	32.6
	2종 면허(소형 오토바이)	(31)	2.1

\* 보고서 내 %는 소수점에서 반올림이 적용된 값으로, 합계가 100.0%가 되지 않을 수 있음.

## II. 전문가 의견조사 개요

### 1. 조사 설계

전문가 조사의 경우, 학계, 법조계, 병원, 관련 기관 등 유관 기관 소속의 전문가들을 대상으로 실시하였다. 전문가 조사의 경우 일반인과의 의견 차이를 확인하기 위해 일반인 조사와 동일한 문항을 함께 질문하였으며, 심층 문항과 개방형 질문을 다수 추가하여, 전문가들의 의견을 수렴할 수 있도록 구성하였다.

전문가 대상의 설문조사는 조사대상자의 시간적 여유와 접근성을 고려하여 온라인 조사(CAWI: Computer Assisted Web Interview)로 진행하였다.

<표35> 전문가 의견조사 실시개요

모집단	운전면허 적성검사 관련 전문가
설문조사지역	전국
설문표본	56명
설문조사방법	온라인 조사 CAWI(Computer Assisted Web Interview)
조사목적	유관 기관의 전문가들을 대상으로 현행 운전면허 제도에 대한 평가 및 대한 개선 의견 수렴
표본오차	95% 신뢰수준에서 $\pm 13.1\%$
설문 방식	설문지 활용
조사기간	2016년 9월 9일 - 10월 07일 (29일간)
조사기관	(주)한국리서치
의견조사항목	본 보고서 [부록 2] 참조

## 2. 설문구성항목

운전면허 적성검사제도에 관한 전문가 의견조사는 일반인 대상의 조사와 마찬가지로 현행 제도에 대한 평가를 중심으로 구성하였으며, 심화 문항으로 제도 평가에 대한 이유 및 향후 제도 개선 방안에 대한 문항을 추가하였다. 그 범위는 일반인 설문 조사와 마찬가지로 「도로교통법」과 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」상의 적성검사제도에 대한 평가가 가능한 수준에서 설문구성을 하였다.

분 류	설 문 내 용
운전면허 적성검사제도에 대한 평가 및 개선 방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운전면허 정기적성검사제도의 필요성 및 이유</li> <li>· 사회·공익적 측면에서 반드시 필요한 규제인지 여부</li> <li>· 운전면허 적성검사제도의 문제점에 대한 인식정도</li> <li>· 운전면허 적성검사제도 개선 방안에 대한 의견</li> </ul>
정기 및 수시적성검사 제도의 문제점 및 제도개선에 대한 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 정기적성검사의 대상, 주기, 항목, 검사방법에 대한 의견</li> <li>· 수시적성검사의 확대 필요성 및 확대 시 문제점에 대한 인식</li> <li>· 적성검사제도의 개선 방안에 대한 의견</li> </ul>
사업용자동차 운전자 적성검사제도의 문제점 및 제도개선에 대한 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사업용자동차 운전자와 일반인 운전자에 대한 규제의 차별성 정도에 대한 인식</li> <li>· 버스와 택시 운전자에 대한 차별적 규제가 적절한지에 대한 인식</li> </ul>
고령운전자 적성검사제도의 문제점 및 제도개선에 대한 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 고령운전자의 연령기준에 대한 인식(일반인운전자와 사업용자동차 운전자 구분)</li> <li>· 고령운전자 적성검사제도를 특별히 설정하는 것에 대한 동의 정도 및 개선 방안에 대한 인식</li> </ul>

## 3. 응답자 구성

Base=전체		사례수(명)	비율(%)
■ 전 체 ■		(56)	100.0
성 별	남 성	(50)	89.3
	여 성	(6)	10.7
연 령	만30~34세	(4)	7.1
	만35~39세	(11)	19.6
	만40~44세	(9)	16.1
	만45~49세	(14)	25.0
	만50~54세	(11)	19.6
	만55~59세	(4)	7.1
	만60~64세	(3)	5.4
종 사 기 관	의료기관(의학계 포함)	(17)	30.4
	법 전문기관(법학계, 법조계 포함)	(12)	21.4
	교통 유관기관(실무계 포함)	(5)	8.9
	교통분야 연구기관(국책, 민간연구기관 포함)	(17)	30.4
	학교(공학, 과학등 위에 포함되지 않는 학과)	(5)	8.9
경 력	3년 미만	(1)	1.8
	3~5년 미만	(3)	5.4
	5~7년 미만	(2)	3.6
	7~10년 미만	(5)	8.9
	10~15년 미만	(20)	35.7
	15년 이상	(25)	44.6

\* 보고서 내의 %는 소수점에서 반올림이 적용된 값이므로, 합계가 100.0%가 되지 않을 수 있음.

### 제 3 절 일반인 설문 및 전문가 의견조사 결과

#### I. 정기적성검사

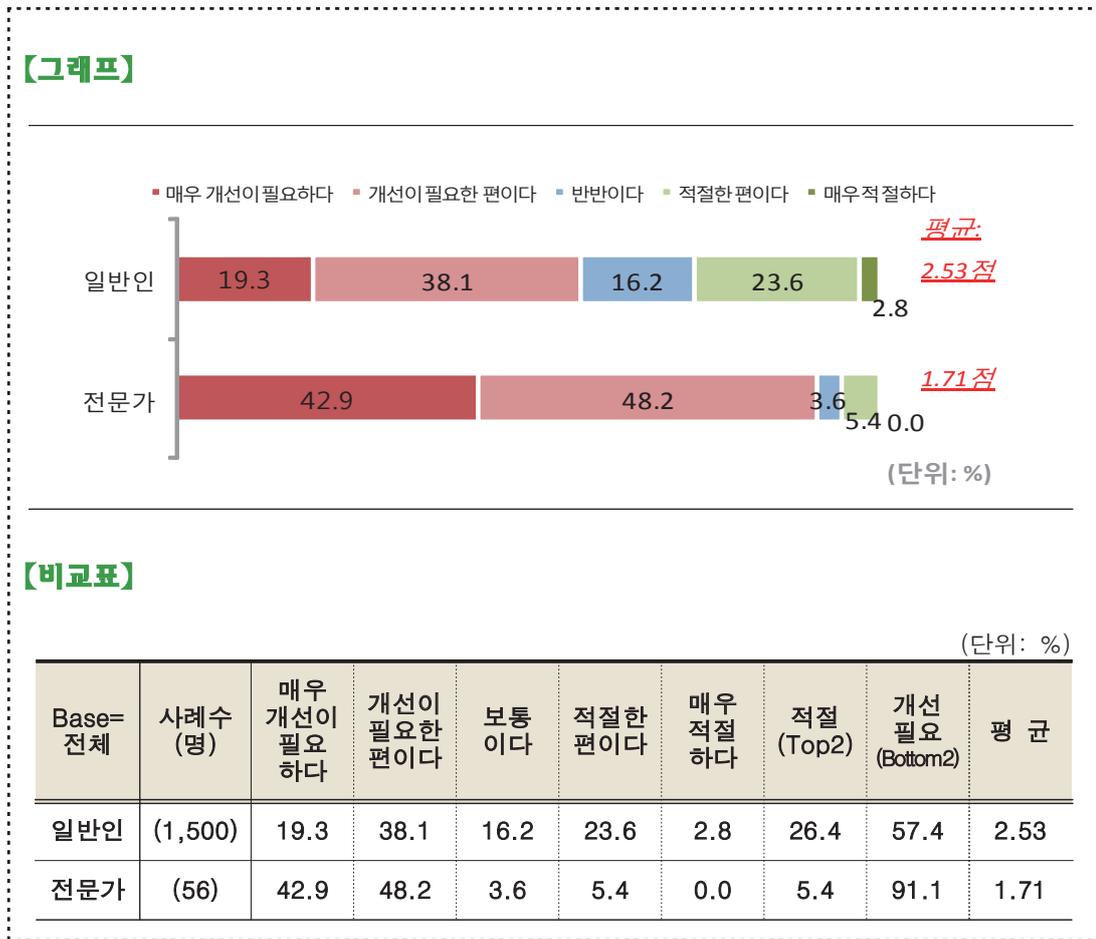
##### 1. 차등적 검사제도의 적절성에 대한 인식

1종 또는 2종에 따라 정기적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 제도가 적절한가에 대해 일반인의 57.4%는 개선이 필요하다고 생각해 현행 제도가 적절하다는 의견(26.4%) 보다 2배 이상 높게 나왔다. 전문가의 경우에는 절대 다수인 91.1%가 제1종과 제2종 면허에 대한 정기적성검사를 달리 취급하고 있는 현행 적성검사제도의 개선이 필요하다고 응답했다. 전문가의 의견에서는 현행 제도가 적절하다고 생각하는 의견이 5.4%로 매우 낮게 나타났다. 이를 비교하면 면허종별 차등 방식에 대한 현행 정기적성검사 제도에 대해 일반인은 57.4%가 개선이 필요하다고 응답한 반면, 전문가들은 91.1%의 응답률로 전문가들이 일반인들보다 34%p 이상 현행 정기적성검사 제도에 개선이 필요하다고 생각하는 것으로 나타났다.

전문가들이 면허종류에 따라 정기적성검사의 대상과 주기를 차등적으로 설정하고 있는 현행제도에 대해 개선이 필요하다고 생각하는 이유는 ‘운전 능력 및 도로에서의 상황은 면허 종류와 관계없기 때문(47.1%)’, ‘면허 종류와 관계없이 고령화에 따른 운전 능력 검증이 필요하기 때문(23.5%)’, ‘2종 소지자도 70세 이전에 정기적성검사 제도가 필요함(15.7%)’의 순으로 나타났으며, 현행 제도가 적절하다고 응답한 3명의 전문가의 경우에는 모두 ‘소형/비사업용 자동차와 대형/사업용 자동차를 운전하는데 필요한 능력은 다르기 때문’에 면허종별로 차등적으로 구성되어 있는 현행 정기적성검사제도가 적절하다는 것을 이유로 꼽았다. 이는 적어도

전문가 집단에서는 제1종 면허와 제2종 면허의 차이를 영업용/비영업용 혹은 운전할 수 있는 차량의 성격을 반영하여 적성검사제도를 이해하던 인식이 변화하고 있는 것으로도 해석할 수 있다.

<표36> 면허종별 차등제도 설정의 적절성에 대한 인식



## 2. 현행 제도에 대한 인식

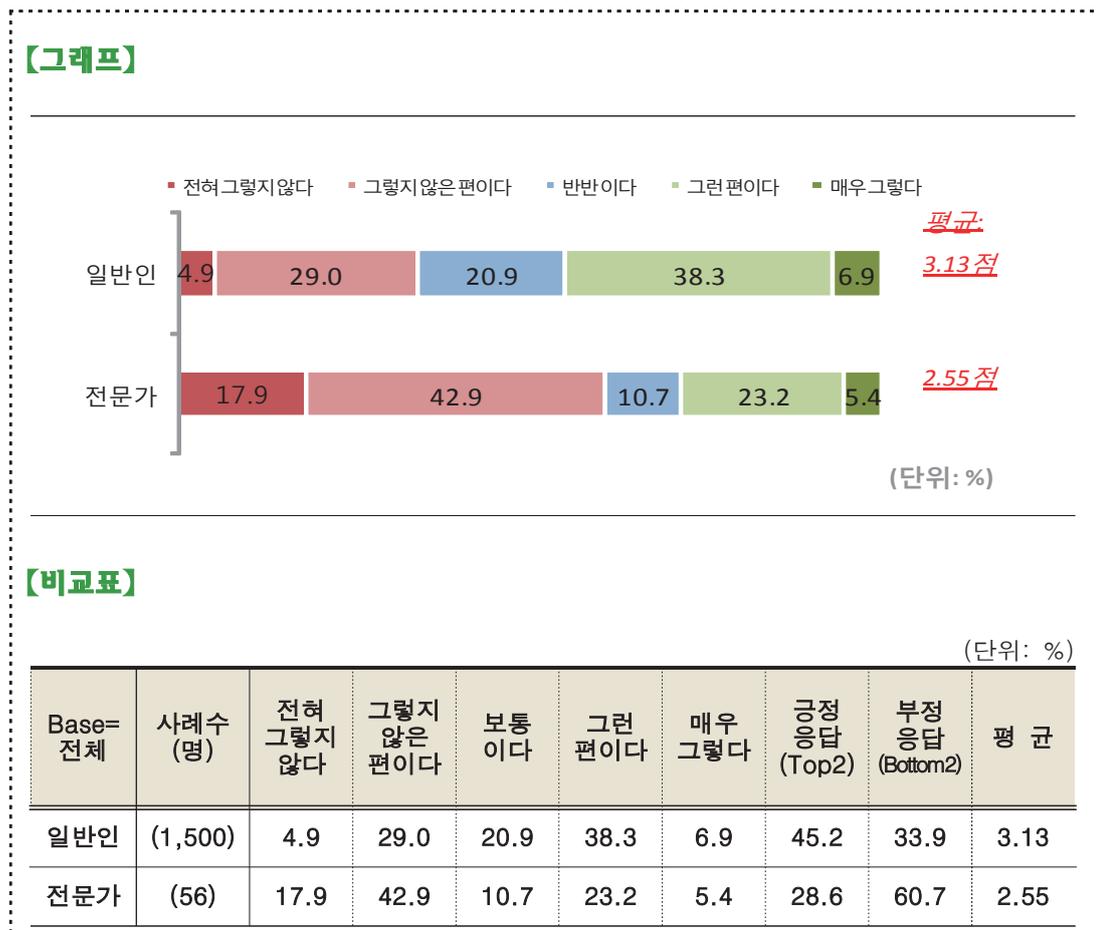
### (1) 정기적성검사 항목의 충분성

현재의 정기적성검사의 항목이 충분한가에 대해 일반인은 전체 응답자의 45.2%가 충분하다고 응답했고 충분하지 않다는 의견은 33.9%로, 항목

에 대해서는 충분하다는 의견이 10%p 이상 높게 나타났다. 전문가의 경우에도 전체의 60.7%가 현행 정기적성검사 항목이 충분하지 않다고 응답했다.

이를 종합하면 현행 정기적성검사 항목에 대해서는 일반인과 전문가 모두 항목이 충분하지 못하다고 보고 있으며, 상대적으로는 전문가 집단이 응답자 전체의 60.7%가 충분하지 못하다고 응답함으로써, 일반인(33.9%)보다 더 항목이 불충분하다고 인식하고 있다.

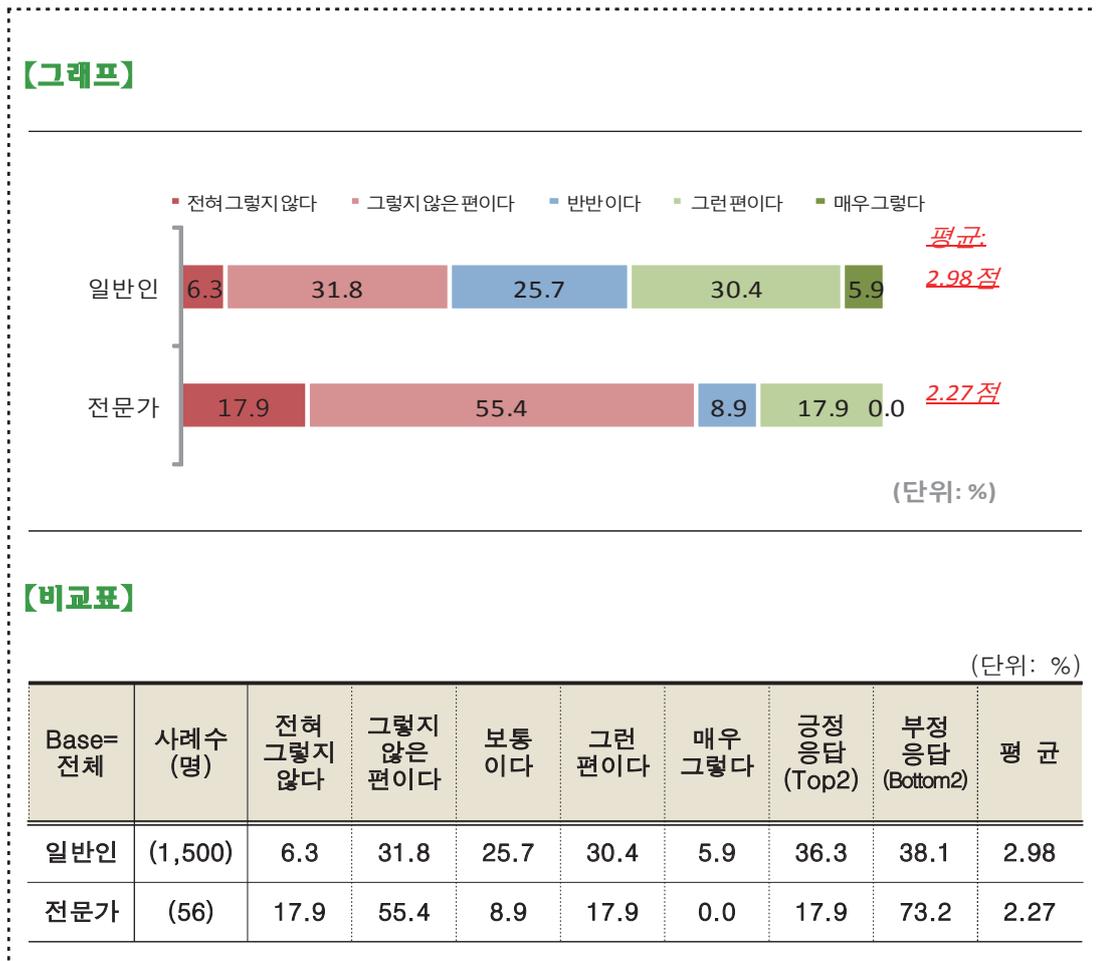
<표37> 정기적성검사 항목에 대한 인식



(2) 정기적성검사 선별효과

현행 정기적성검사 항목이나 내용이 운전 적격자를 선별하는데 효과적 인가에 대한 질문에 일반인은 효과적이지 않다는 의견이 38.1%로 효과적 이라는 의견(36.3%)보다 높게 나타났고, 전문가 역시 운전적격자 선별에 효과적이지 않다고 73.2%가 응답했다. 현재의 정기적성검사가 운전 적격 자를 선별하는데 효과적인가에 대해 전문가들이 일반인에 비해 약 2배 정도 부정적인 응답률을 보였다.

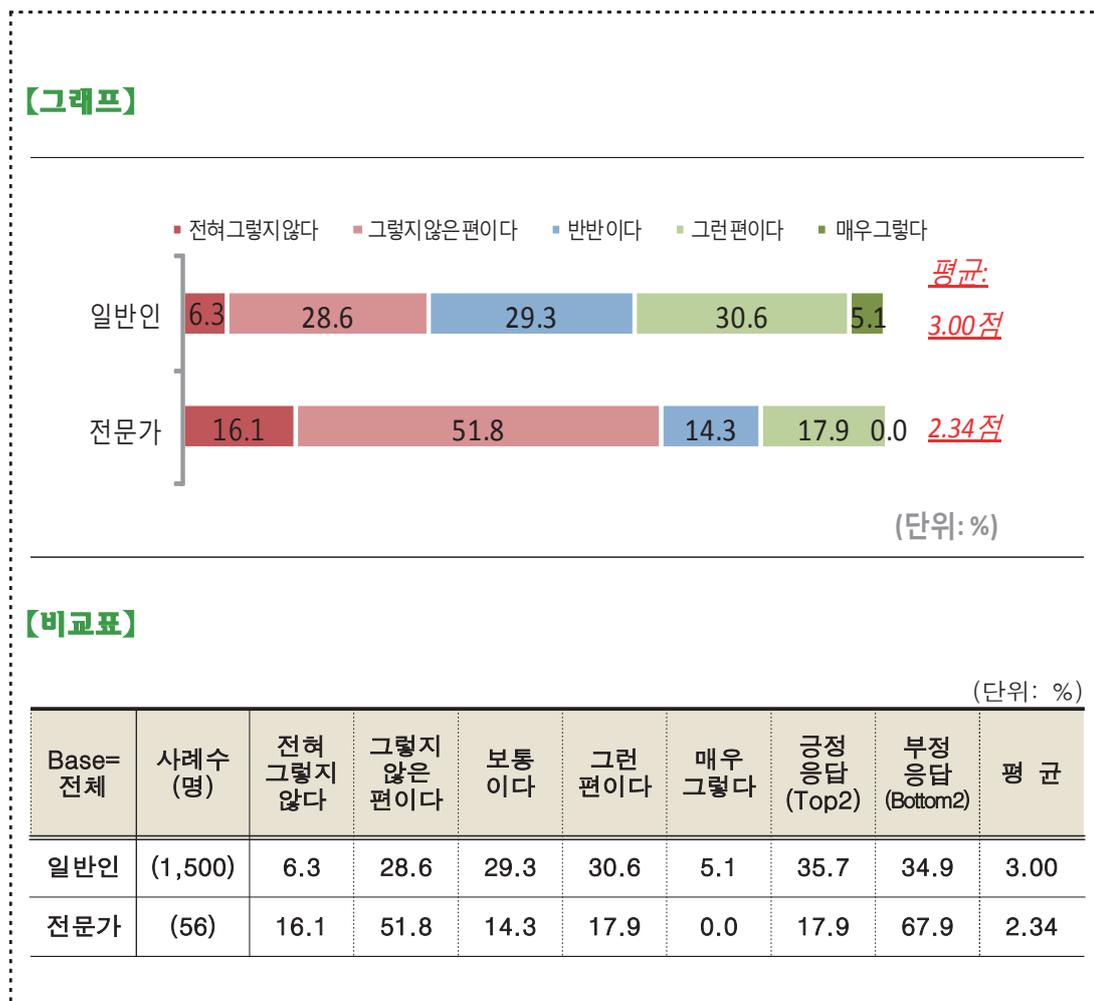
<표38> 정기적성검사의 실효성에 대한 인식



### (3) 정기적성검사 만족도

현행 정기적성검사에 대해 일반인은 35.7%가 전반적으로 만족한다는 응답하여 부정적인 응답(34.9%)보다 조금 높았고, 전문가의 경우에는 전반적으로 만족하지 못한다는 의견이 67.9%로 과반수이상의 전문가들이 현행 정기적성검사의 항목이 충분하지 않고, 실효성도 없으며, 전반적으로 만족스럽지 못하다고 평가했다.

<표39> 현행 정기적성검사제도에 대한 만족도



즉, 일반인의 35.7%가 만족의견을 제시하여 만족스럽지 못하다는 의견 34.9%와 비슷한 수준인 데 비해, 전문가의 경우 부정응답률이 67.9%로 긍정응답률 17.9% 보다 약 4배 많게 나타나 만족스럽지 못하다는 의견이 대다수였다. 전문가들은 현재의 정기적성검사 항목에 반드시 포함시켜야 할 항목으로 ‘신경계 질환(83.9%)’, ‘정신 질환(82.1%)’, ‘약물 사용 질환(82.1%)’, ‘안과 질환(75.0%)’, ‘고령으로 인한 신체 변화(67.9%)’ 순으로 응답했다.

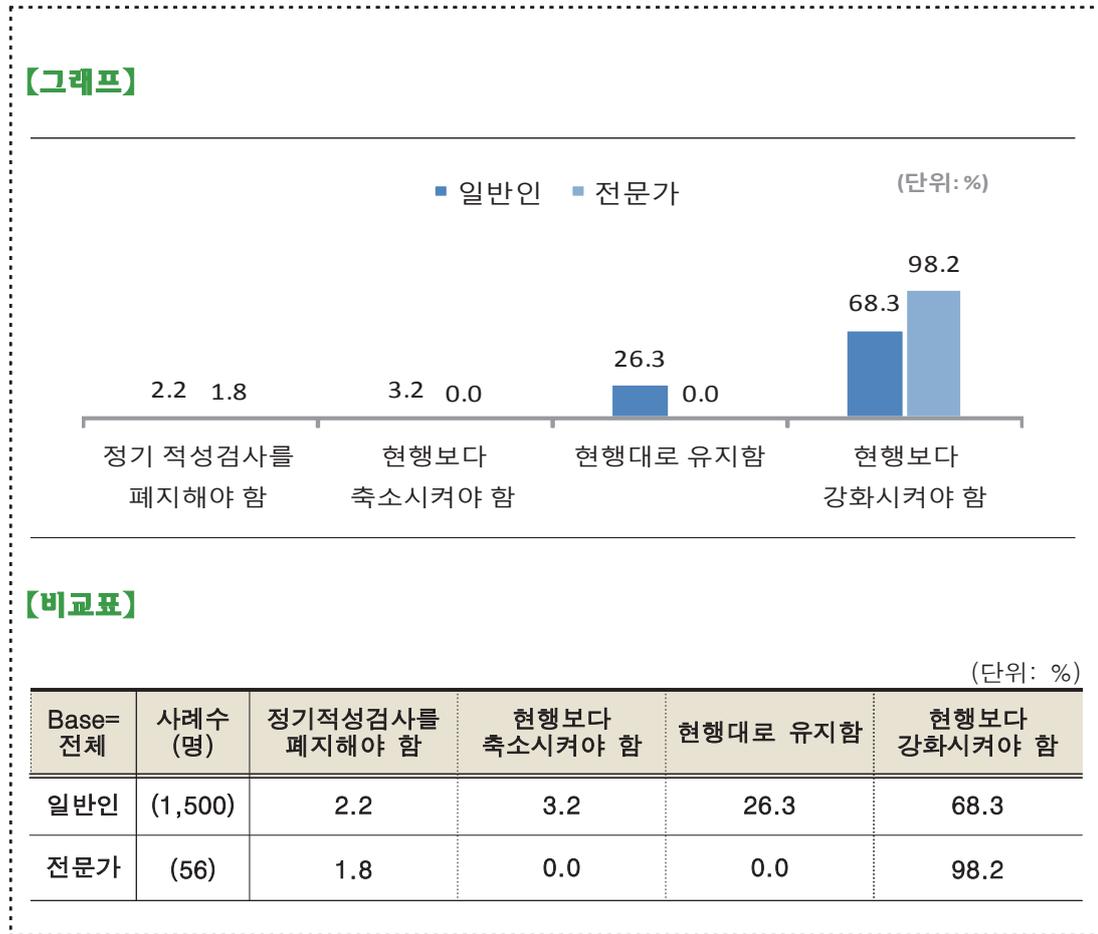
### 3. 제도개선 필요성에 대한 인식

#### (1) 제도 개선의 필요성

정기적성검사제도를 어떻게 개선하여야 하는지에 대한 질문에 일반인 응답자의 과반수인 68.3%는 현행 정기적성검사를 강화해야 한다고 생각했으며, 30대 이상의 경우 연령대가 낮을수록(30대: 84.2%, 40대: 72.1%, 50대: 65.4%, 60대: 49.5%, 70대: 45.9%) 제도를 강화해야 한다는 의견이 많았다. 전문가의 경우에도 전체 전문가의 절대 다수인 98.2%가 현행 정기적성검사 제도를 강화해야 한다고 생각하고 있다.

현행 대비 정기적성검사를 강화해야 하는 이유로는 ‘검사 항목 세분화 및 전문성 강화 필요(32.7%)’, ‘너무 형식적(25.5%)’, ‘운전 부적합자를 제대로 가려내기 위해(18.2%)’를 꼽았고, 오히려 ‘너무 형식적’이라는 이유로 정기적성검사를 폐지해야 한다는 의견도 1.8% 나타났다. 과거에도 너무 형식적으로 정기적성검사를 운영하여 제도의 실효성이 없다는 이유로 제도폐지론이 등장한 바 있으므로, 제도를 폐지할 것이 아니라면 제도의 실효성을 높일 수 있도록 보완할 필요가 있다. 현행 정기적성검사제도를 ‘현행보다 강화시켜야 한다’는 응답은 전문가가 일반인 보다 약 30%p 높았다.

<표40> 현행 제도의 개선필요성에 대한 인식

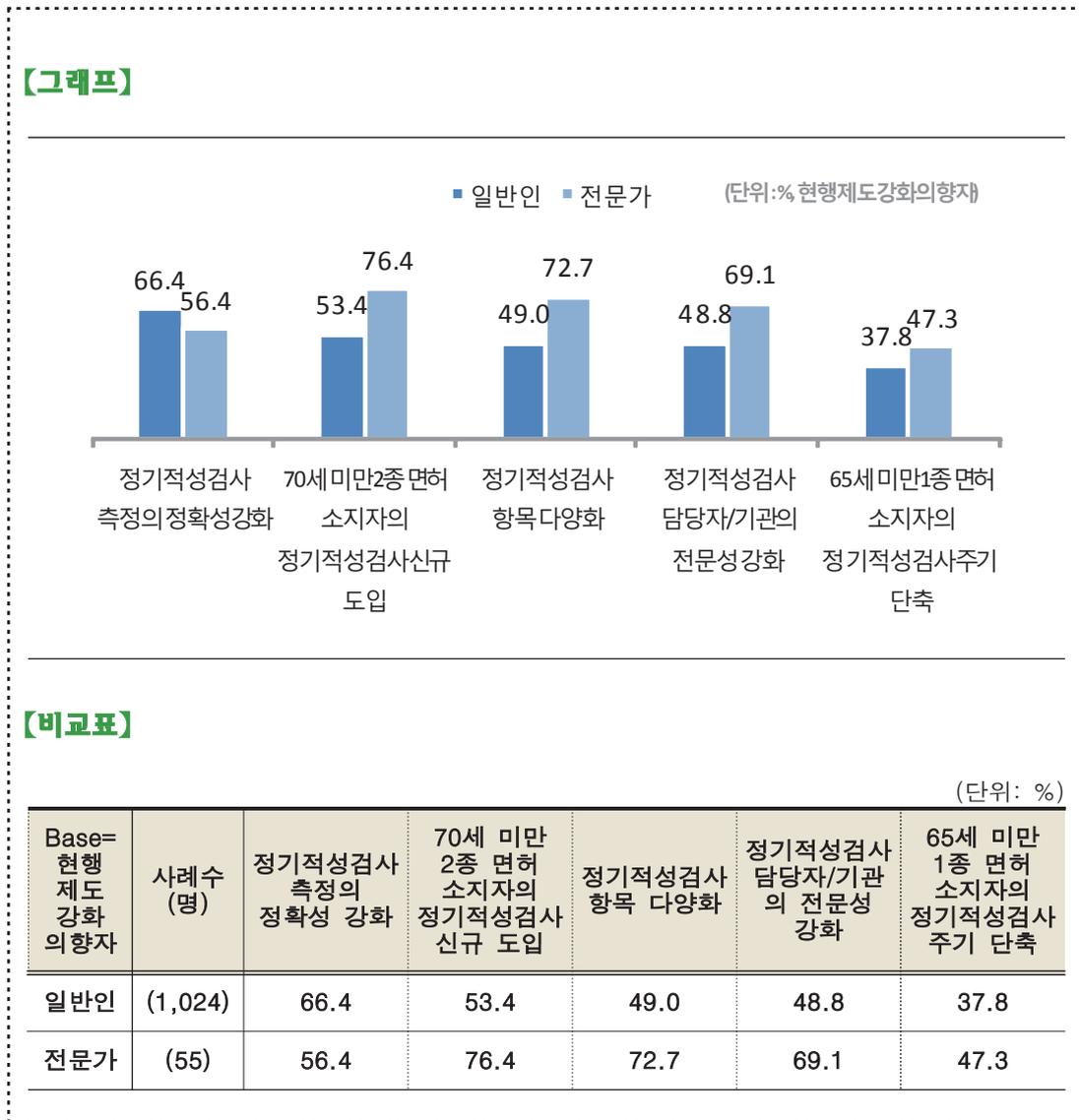


(2) 적성검사 강화를 위한 방식

현행 정기적성검사를 강화해야 한다고 응답한 일반인 응답자(1,024명)은 가장 강화가 필요한 항목으로 ‘정기적성검사 측정의 정확성 강화(66.4%)’을 꼽았으며, ‘70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입(53.4%)’, ‘정기적성검사 항목 다양화(49.0%)’ 순으로 응답했다. 이와 달리 강화필요로 응답한 전문가(55명)의 경우 강화가 필요한 정기적성검사 항목으로 ‘70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입(76.4%)’을

들었으며, 그 다음으로 ‘정기적성검사 항목 다양화’(72.7%)로 응답하여 일반인과는 약간 차이를 보였다. 전반적으로 본 질문에 응답한 결과가 전문가들은 일반인 대비 모든 항목에 대한 응답률이 높은 것으로 보아, 전반적으로 전문가가 일반인보다 더 현행 정기적성검사 강화에 대한 필요성을 많이 느끼고 있다는 것을 알 수 있다.

<표41> 강화필요 응답자의 제도개선 우선항목에 대한 인식

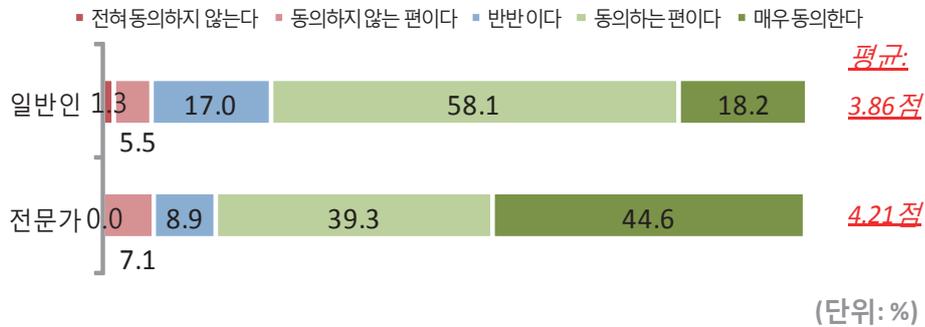


#### 4. 제도개선방안에 대한 인식

##### (1) 의료자문위원회 운영

적성검사제도의 개선방안 중 의료자문위원회를 운영하여 운전면허 적성검사의 기준을 설정하고 향후 지속적으로 관리해야 한다는 의견에 대해 일반인은 76.3%가 동의했다. 전문가의 경우에는 의료자문위원회를 운영하는 개선방안에 대해 83.9%가 동의하였고 7.1%는 동의하지 않는 것으로 나타났다. 이를 분석하면 정기적성검사를 개선하기 위해 의료자문위원회를 운영해야 한다는 것에 대해 전문가들이 일반인 대비 7.6%p 높았다.

##### 【그래프】



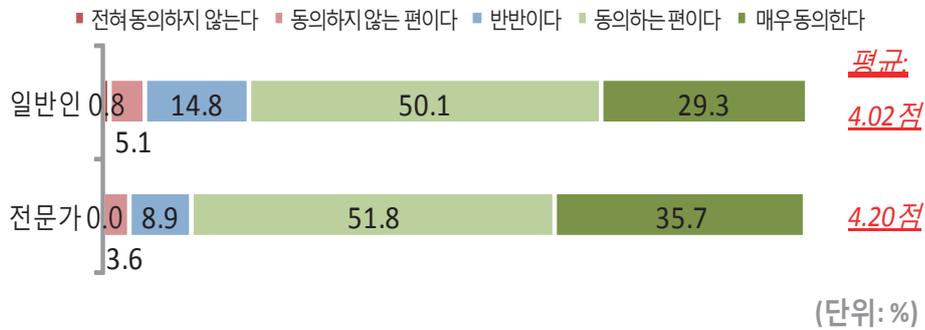
##### 【비교표】

Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는 편이다	보통이다	동의하는 편이다	매우 동의한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	1.3	5.5	17.0	58.1	18.2	76.3	6.7	3.86
전문가	(56)	0.0	7.1	8.9	39.3	44.6	83.9	7.1	4.21

(2) 정기적성검사 시 인지·심리검사 추가

현행 정기적성검사시에는 적성검사항목에 포함되어 있지 않은 인지·심리 검사 항목에 대해 추가로 검사를 하도록 하여야 한다는 의견에 일반인은 79.3%가 동의했다. 전문가 역시 87.5%는 인지·심리 검사 항목을 추가해야 한다는 의견에 동의했고 이는 앞서 의료자문위원회를 운영해야 한다는 의견(83.9%)보다 높았다. 다만, 이러한 의견은 일반적으로 인지·심리검사 추가에 대한 인식으로서, 모든 연령, 모든 면허에 적용해야 할 필요가 있는 것인지에 대한 결과로 해석할 수는 없을 수도 있으나, 적어도 일부의 연령이나 특정 면허유형에 대해서는 검사항목이 추가될 필요가 있다는 것으로 해석될 수 있다.

**【그래프】**



**【비교표】**

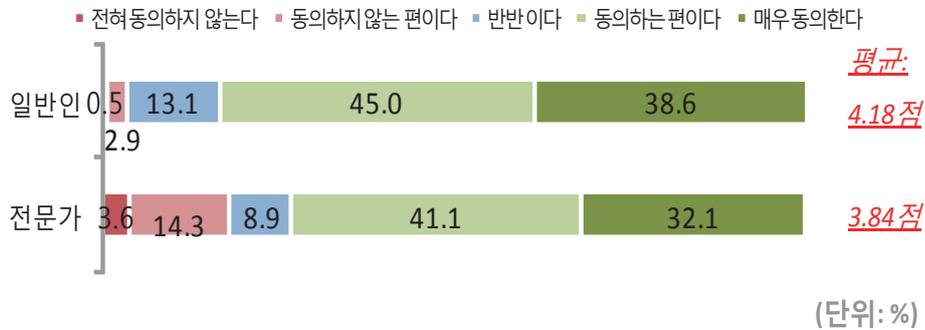
(단위: %)

Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는 편이다	보통이다	동의하는 편이다	매우 동의한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	0.8	5.1	14.8	50.1	29.3	79.3	5.9	4.02
전문가	(56)	0.0	3.6	8.9	51.8	35.7	87.5	3.6	4.20

### (3) 의사에 대한 신고의무부과

정기적성검사에 대한 개선방안으로서 운전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부과하여 운전능력이 없는 사람을 걸러낼 수 있도록 하는 의견에 대해 일반인은 83.6%가 동의했다. 반면 전문가들은 73.2%가 의사에 대한 신고의무를 부과해야 한다는 의견에 동의하여, 일반인의 동의율에 비해 낮았다. 또한 전문가들의 경우 의사의 신고의무 부과에 대해 의료자문위원회를 운영(83.9%)하거나 적성검사 항목에 인지·심리검사 추가(87.5%)하는 개선방안보다 동의율이 낮은 것으로 나타났다.

#### 【그래프】



#### 【비교표】

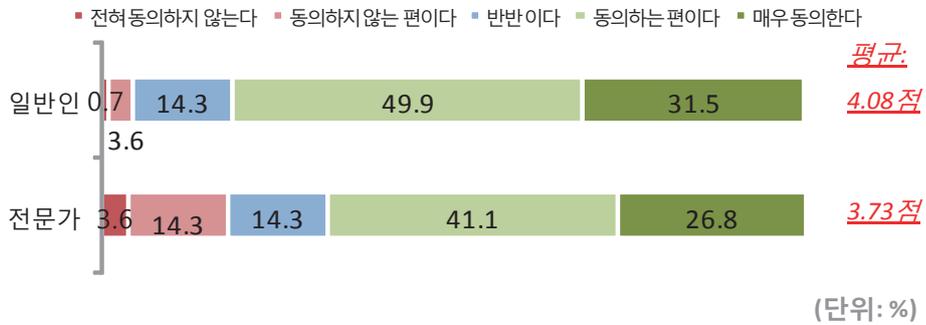
(단위: %)

Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	0.5	2.9	13.1	45.0	38.6	83.6	3.3	4.18
전문가	(56)	3.6	14.3	8.9	41.1	32.1	73.2	17.9	3.84

**(4) 주변인 신고제도 도입**

운전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우 운전자의 가족이나 기타 주변인이 신고할 수 있는 방안을 마련해야 한다는 방안에 대해 일반인은 81.4%, 전문가는 67.9%가 긍정적인 응답을 하였다. 주변인이 신고할 수 있는 방안에 대해서는 일반인의 동의율이 81.4%로 전문가(67.9%) 보다 13.5%p 더 높았다. 그 외에 전문가들은 ‘적성검사 항목 세분화/강화(26.8%)’, ‘적성검사 담당자/기관의 전문성 강화(17.9%)’, ‘고령운전자 적성검사 기간 단축(14.3%)’, ‘관련 행정기관(병원 등)과의 정보 공유(12.5%)’ 등을 정기적성검사와 관련한 문제점이나 개선방안으로 제시했다.

**【그래프】**



**【비교표】**

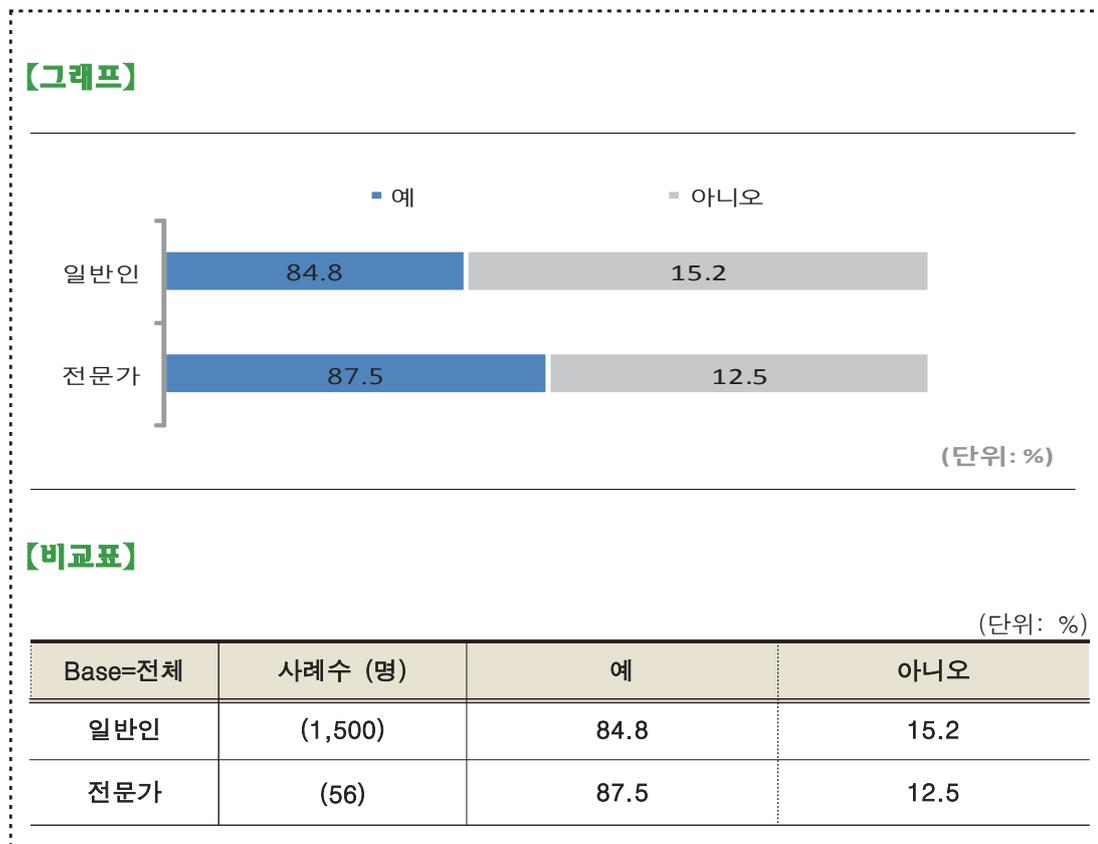
Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는 편이다	보통이다	동의하는 편이다	매우 동의한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	0.7	3.6	14.3	49.9	31.5	81.4	4.3	4.08
전문가	(56)	3.6	14.3	14.3	41.1	26.8	67.9	17.9	3.73

## 5. 고령운전자 관련 인식

### (1) 고령운전자에 대한 특별한 관리 필요성

정기적성검사 시 고령운전자에 대해 추가 검사 등 별도 관리할 필요가 있는지에 대한 질문에 일반인은 84.8%, 전문가의 경우 87.5%가 동의하여 고령운전자의 경우 별도의 특별한 관리가 필요하다고 생각하는 것으로 나타났다. 특히, 일반인 30대 이상은 연령대가 낮을수록 별도 관리가 필요하다고 응답하여 연령별 차이를 보였다(30대:92.1%, 40대:89.7%, 50대:83.1%, 60대:74.0%, 70대:59.6%)

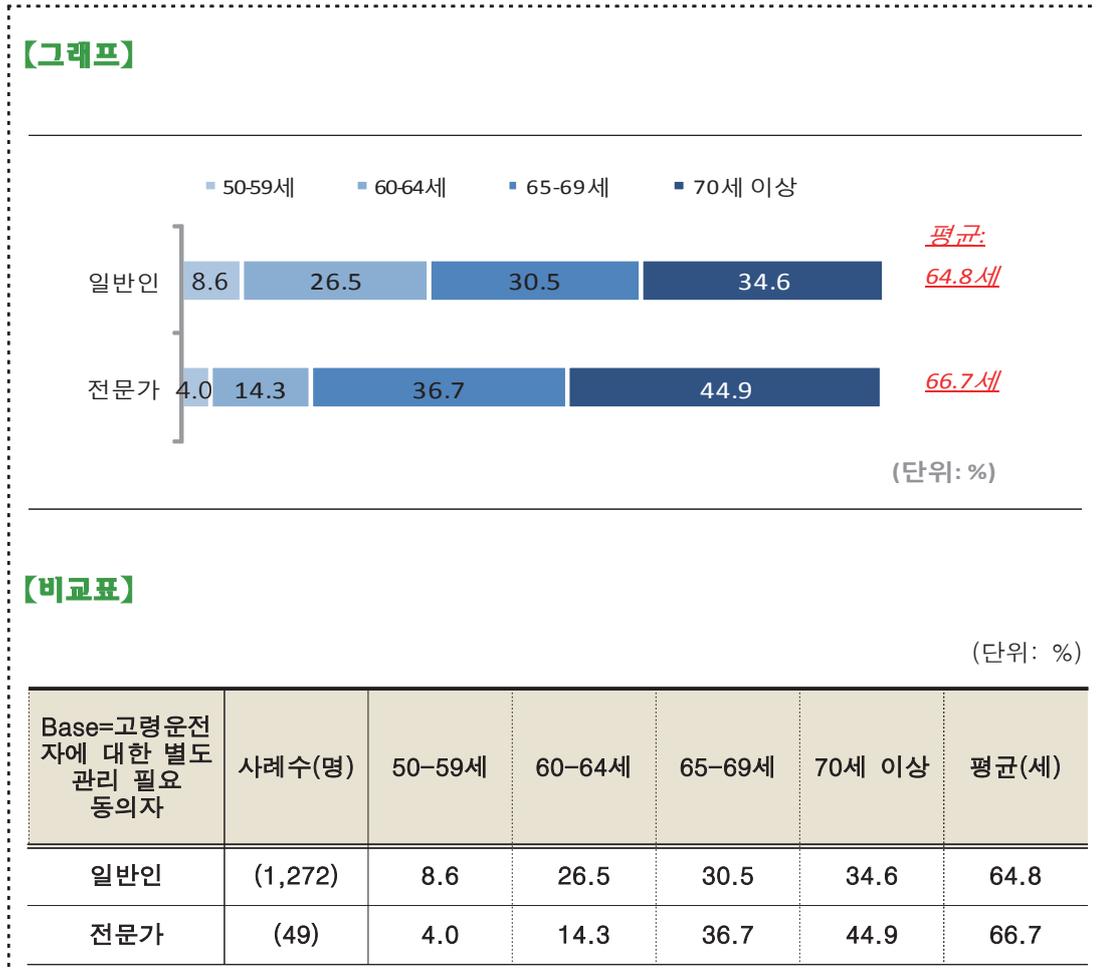
<표42> 고령운전자 특별관리 필요성에 대한 인식



(2) 별도관리가 필요한 고령운전자 연령

정기적성검사 시 별도관리가 필요한 고령운전자의 연령은 평균 64.8세로 최빈값은 70세(28.6%)였으며, 응답자의 연령대가 높을수록 별도의 관리가 필요하다고 생각하는 고령운전자의 평균 연령을 더 높게 응답했다. 이와 달리 전문가는 평균연령은 66.7세로 최빈값은 65세(36.7%)로 답하여, 별도의 관리가 필요한 고령운전자의 연령을 전문가가 더 높게 인식하고 있음을 알 수 있다.

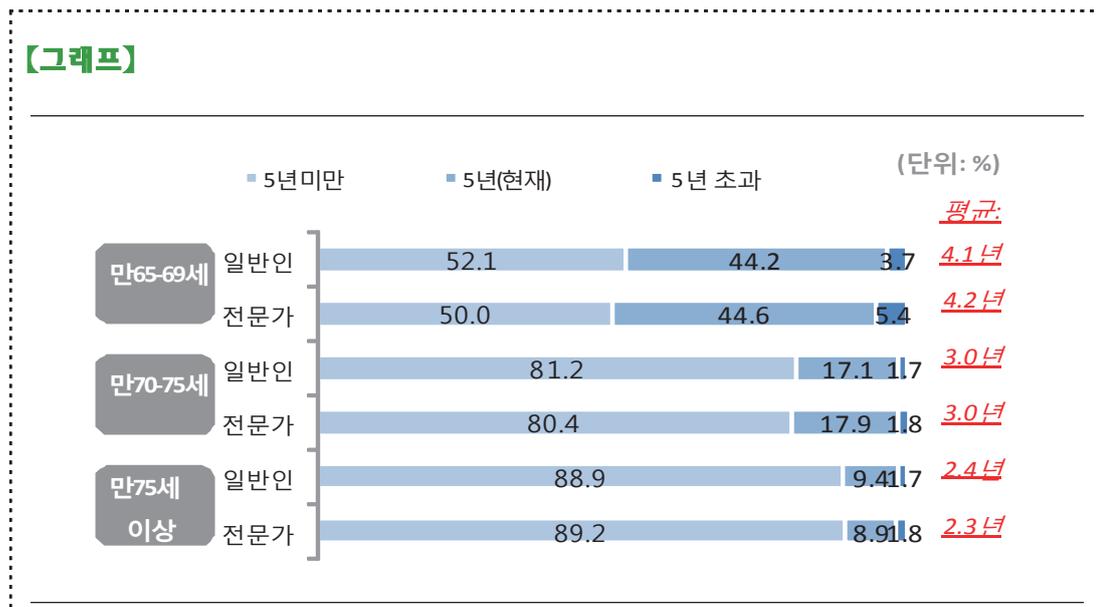
<표43> 고령운전자 연령기준에 대한 인식



### (3) 고령운전자 정기적성검사 주기

고령운전자로 볼 수 있는 연령별로 정기적성검사 주기가 달라져야 하는지와 관련한 인식과약을 위해 연령별 주기를 물어본 결과, 연령별로 차이를 보였다. 만65-69세 고령운전자에 대해서는 현행 정기적성검사 주기인 5년이 적당하다는 응답이 일반인 44.2%, 전문가 44.6%의 비율로 가장 높게 나타났다. 그러나 전체적으로 1-4년의 주기가 적당하다는 응답이 일반인은 52.1%, 전문가는 50.0%로 나타나 정기적성검사를 평균 4년 정도의 주기로 단축해야 한다는 데 동의했다. 구간별로 살펴본 결과, 전문가는 현행 5년을 초과하는 주기에 대한 응답률이 5.4%로 일반인(3.7%) 대비 높은 편이었다. 만70-74세 고령운전자에 대한 평균 주기는 일반인과 전문가 모두 3.0년으로 일치했다. 만75세 이상 고령운전자에 대한 정기적성검사 주기는 일반인 평균 2.4년, 전문가 평균 2.3년으로 유사한 수준이었으며, 구간별 응답률도 큰 차이가 없었다.

<표44> 고령운전자 검사주기에 대한 인식



## 【비교표】

(단위: %)

	Base= 전체	사례수 (명)	1-2년	3-4년	5년 (현재)	6-8년	9년 이상	현행 5년 미만 (4년 이하)	현행 5년 초과 (6년 이상)	평균 (년)
만65-69세	일반인	(1,500)	14.0	38.1	44.2	2.5	1.2	52.1	3.7	4.1
	전문가	(56)	12.5	37.5	44.6	3.6	1.8	50.0	5.4	4.2
만70-74세	일반인	(1,500)	43.9	37.3	17.1	1.1	0.6	81.2	1.7	3.0
	전문가	(56)	39.3	41.1	17.9	1.8	0.0	80.4	1.8	3.0
만75세 이상	일반인	(1,500)	67.2	21.7	9.4	1.0	0.7	88.9	1.7	2.4
	전문가	(56)	69.6	19.6	8.9	1.8	0.0	89.2	1.8	2.3

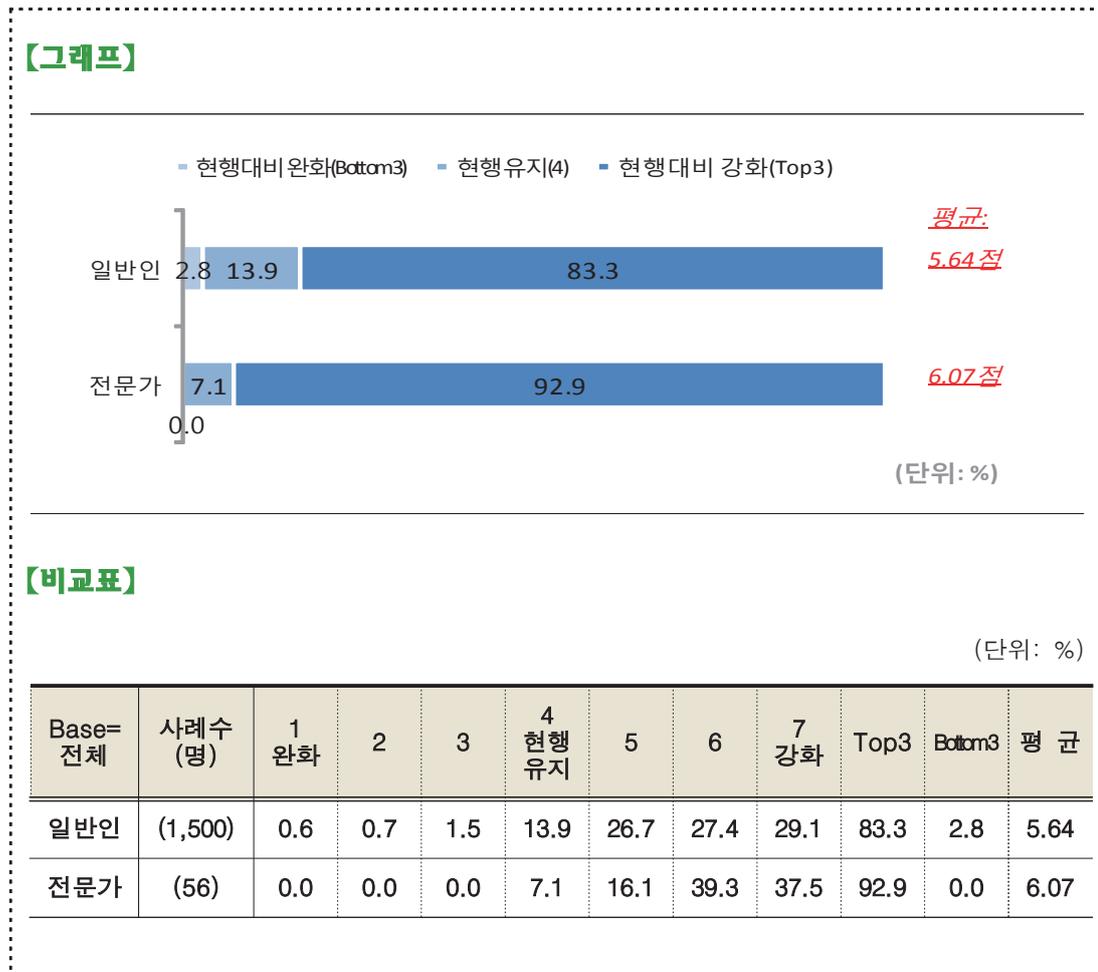
## (4) 고령운전자에 대한 제도개선의 필요성

고령운전자에 대한 정기적성검사 강화가 필요한 정도에 대해 7점 척도로 질문한 결과, 일반인 중 5점 이상 응답자는 전체의 83.3%로 극단 값인 7점을 응답한 비율은 29.1%로 강화에 대한 요구가 큰 것을 알 수 있었다. 7점을 만점으로 하는 평균은 5.64점이며, 30-40대의 평균이 상대적으로 높았다. 한편 전문가의 92.9%는 정기적성검사를 현행 대비 강화해야 할 필요가 있다고 응답했고, 극단 값인 7점을 응답한 비율은 37.5%로 강화에 대한 요구가 큰 것을 알 수 있었다.

전문가의 경우 고령운전자에 대한 정기적성검사 제도 강화에 대한 의견으로 ‘노화에 따른 인지/신체 능력 저하(71.2%)’를 주요 평가이유로 응답했으며, 반대로 고령운전자 정기적성검사를 현행대로 유지해야 하는 이유는 ‘연령에 따른 일괄 제한이 아닌 신체 능력이 더 중요하기 때문(3명)’으로 응답했다. 고령운전자의 정기적성검사와 관련해 우선 필요한 제

도에 대해 전문가들의 의견은 ‘컴퓨터로 실시하는 인지검사 추가(35.7%)’, ‘정기적성검사 주기 단축(30.4%)’, ‘노인성 질환에 대한 자기신고 제도 강화(16.1%)’, ‘정기적성검사 방법을 기능시험과 도로주행 시험으로 변경(12.5%)’ 순이었다. 전문가의 92.9%는 고령운전자에 대한 현행 정기적성검사를 개선해야 한다는 데 동의한 반면, 일반인의 동의율은 83.3%에 그쳐 전문가가 현행 정기적성검사 제도에 대해 문제점을 더 많이 느끼고 있는 것으로 나타났다.

<표45> 고령운전자 제도개선 필요성에 대한 인식

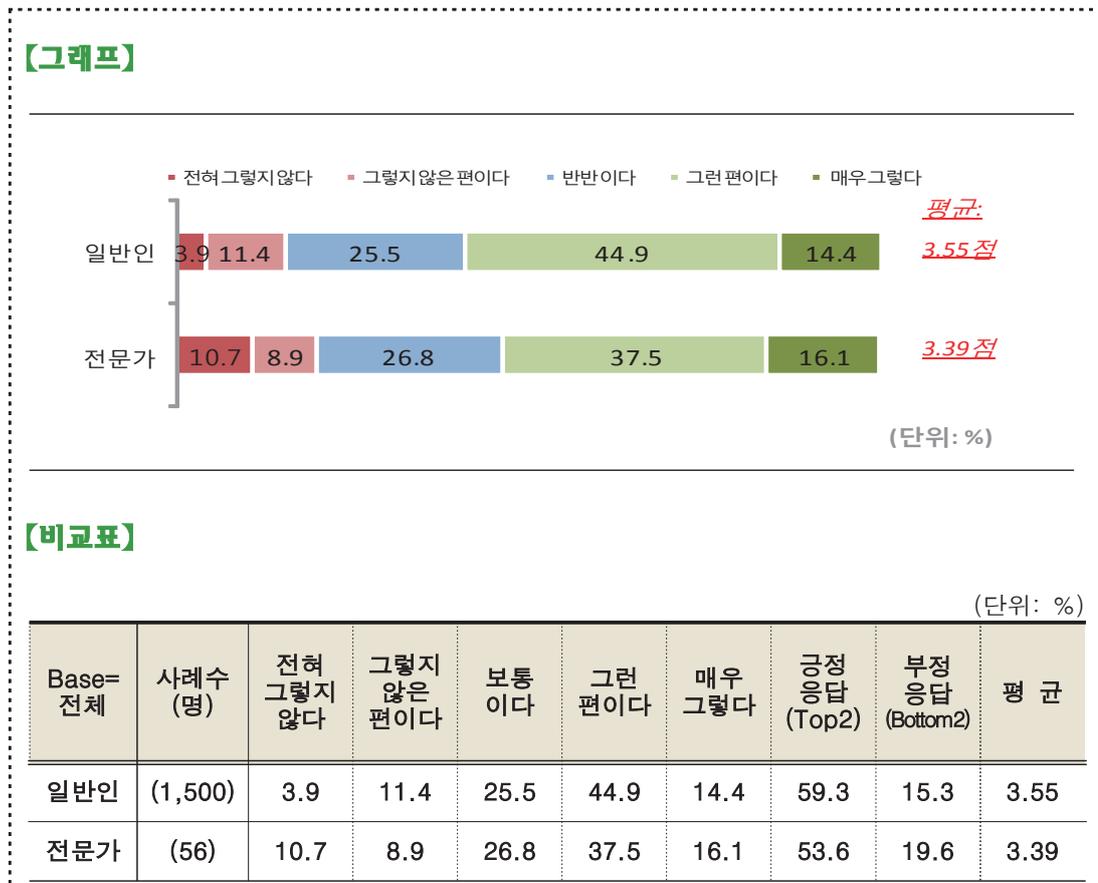


## 6. 운전자격 부여기준에 대한 인식

### (1) 연령기준: 연령에 따른 규제의 타당성 정도

운전자격에 대한 규제를 연령을 기준으로 다르게 해야 하는 것에 어느 정도 동의하는지에 대해서 일반인의 경우 전체 응답자의 59.3% 긍정적으로 응답했고, 전문가는 이보다 좀 더 낮은 53.6%가 동의했다. 운전 자격 부여와 관련해 연령에 따라 운전 규제를 달리해야 한다는 의견은 일반인이 59.3%로 전문가(53.6%)보다 5.7%p 높았다.

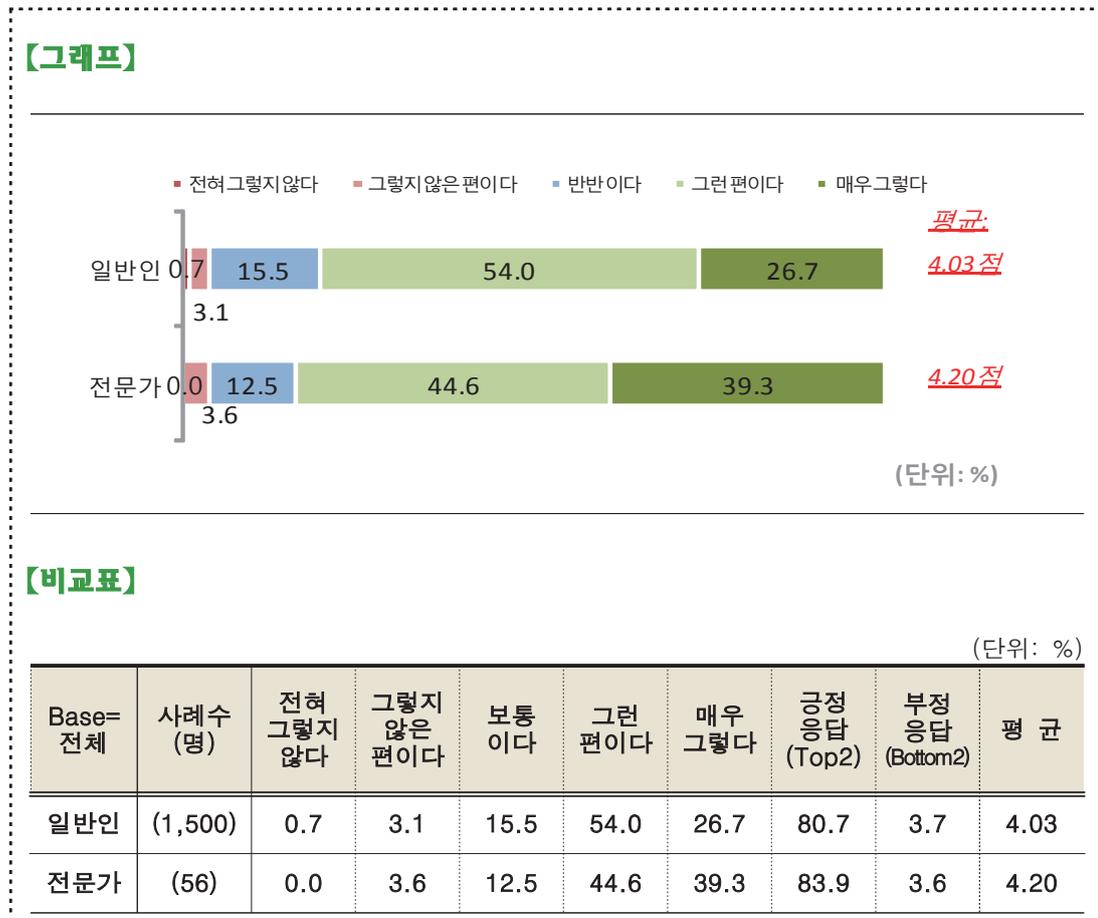
<표46> 연령기준에 따른 규제에 대한 인식(일반)



(2) 개별 운전자 능력기준: 개별 운전자 능력별 규제 타당성 정도

운전자격 부여와 관련하여 연령이 아닌 개별 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에 일반인은 80.7%, 전문가는 83.9%가 동의하여 전문가가 일반인 보다 좀 더 높았다. 고령운전자의 정기적성검사와 관련한 개선 의견으로 전문가들은 ‘인지/심리 기능 검사 항목 추가(26.8%)’, 적성검사 항목 세분화/강화(23.2%)’, ‘검사 주기 단축(19.6%)’ 순으로 응답했다.

<표47> 운전자능력기준에 따른 규제에 대한 인식(일반)



## II. 수시적성검사

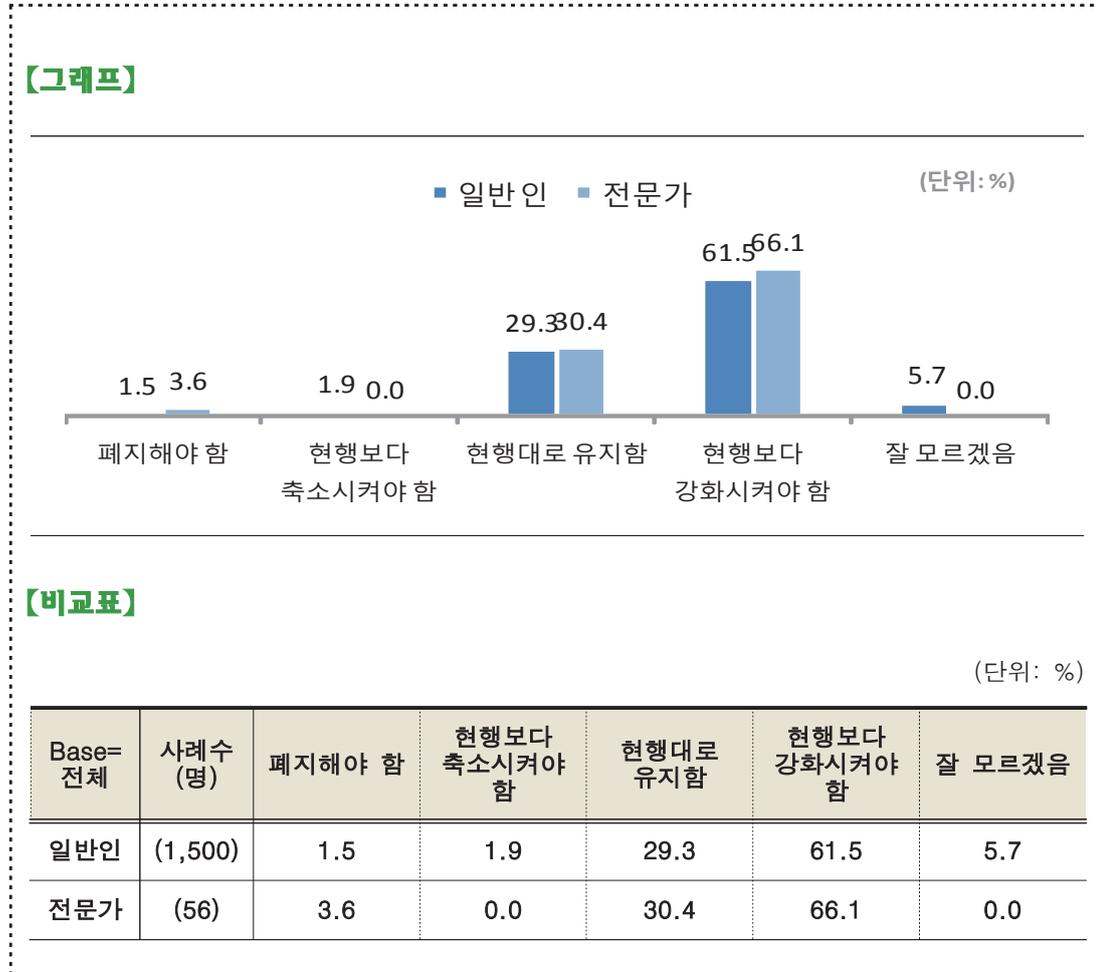
### 1. 현행 제도에 대한 인식

현행 수시적성검사제도의 개선방향에 대한 의식조사를 실시하였고, 일반인의 경우 제도 자체에 대해 알지 못할 수 있다는 점에서 제도에 대한 인지여부에 대한 조사를 실시하였다. 현재 수시적성검사제도를 알고 있는지에 대한 인식조사 결과 일반인의 76.5%가 알지 못했다고 응답하여 수시적성검사 제도 인지도가 매우 낮음을 알 수 있었다. 이에 대해 수시적성검사 제도를 설명한 후 개선에 대한 인식을 평가한 결과 제도를 현행보다 강화시켜야 한다는 의견이 61.5%로 현행대로 유지한다(29.3%)는 의견보다 높게 나타났고 특히 30-40대의 개선 의지가 높았다. 전문가의 경우에는 이미 수시적성검사에 대해 인지하고 있으므로 이에 대해 묻지는 않았으며, 수시적성검사제도 개선의 필요성에 대해서는 전체 전문가의 66.1%가 현행 대비 강화가 필요하다고 응답했고, 현행 제도 유지는 30.4%, 폐지는 3.6%로 나타났다.

현재 수시적성검사를 강화해야 한다는 전문가 중 37명의 응답자가 ‘사고 위험의 증가(40.5%)’, ‘현행 제도의 실효성 부족(21.6%)’을 주요 이유로 응답했으며, 한편, 현행대로 유지해야 한다는 의견에 동의한 17명의 응답자는 ‘현행 제도로 충분하기 때문(11명)’이라고 응답했다. 반면 현행 제도의 폐지를 희망하는 응답자(2명)은 ‘현행 제도로 충분함(1명)’, ‘정기적성검사 등 타 제도를 통한 보완/대체가 필요함(1명)’을 그 이유로 꼽았다.

전문가의 66.1%는 현행 수시적성검사 제도를 강화해야 한다고 생각하는 반면, 일반인은 전문가 보다 적은 61.5%가 수시적성검사를 강화해야 한다고 응답했다.

<표48> 수시적성검사제도의 개선방향에 대한 인식



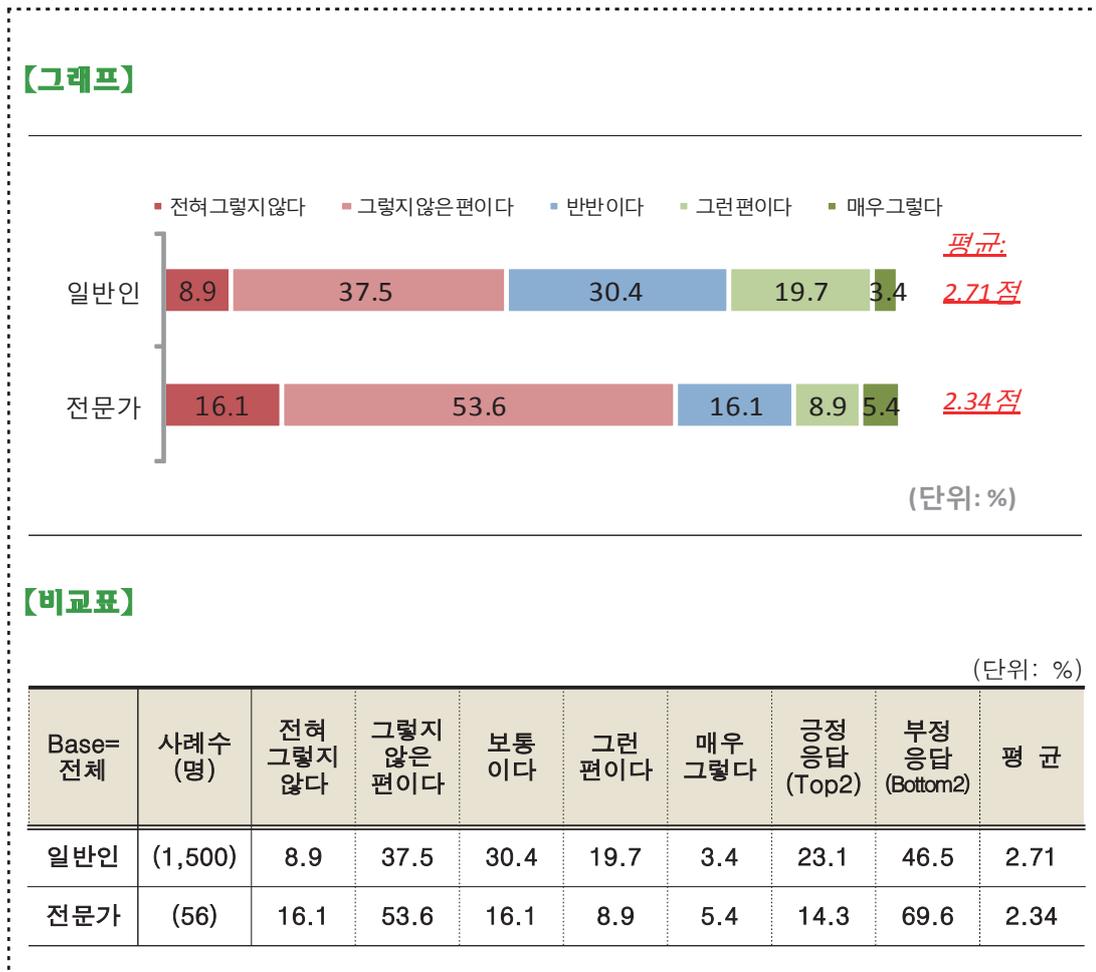
## 2. 제도의 개인정보 침해에 대한 인식

수시적성검사제도의 목적을 달성하기 위해 각 정보보유기관의 장이 경찰청장에게 관련정보를 통보하도록 하는 제도를 강화 내지 확대하는 것이 개인정보를 과도하게 침해하는 것인지에 대한 질문에 일반인 응답자의 46.5%가 개인정보를 과도하게 침해하는 것은 아니라고 생각했으나 23.1%는 과도한 침해라고 생각했다.

반면 전문가의 경우 일반인보다 더 높은 69.6%가 개인정보를 침해하는 것은 아니라고 생각하며, 14.3%만이 개인의 정보를 침해한다고 생각하는 것으로 나타났다. 일반인은 전문가가 느끼는 것보다 기본권 침해에 대해 민감하게 반응했다.

전문가 집단에서도 수사적성검사 대상자를 확대하는 경우 개인의 기본권을 침해한다고 생각하는 응답자(8명)에 따르면 ‘사생활, 의료 정보 등이 노출되기 때문에(7명)’ 이를 부정적으로 답하였다.

<표49> 정보통보제도의 개인정보 침해에 대한 인식

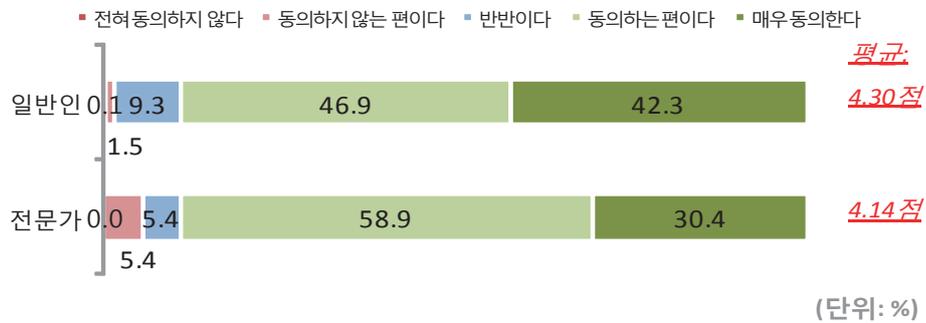


### 3. 제도개선방안에 대한 인식

#### (1) 상습위반자에 대한 의무적 실시

교통법규 상습위반자는 운전능력이 없는 자라고 단정할 수 없으나, 상습위반의 결과가 운전능력의 부족과 연계될 수 있다는 점에서 수시적성검사의 대상자에 상습적인 운전법규 위반자나 사고 야기자 등을 의무적으로 포함할 필요가 있는지에 대한 의견에 일반인은 89.1%. 전문가는 89.3%가 동의해 유사한 수준으로 필요성을 인정하였다.

#### 【그래프】



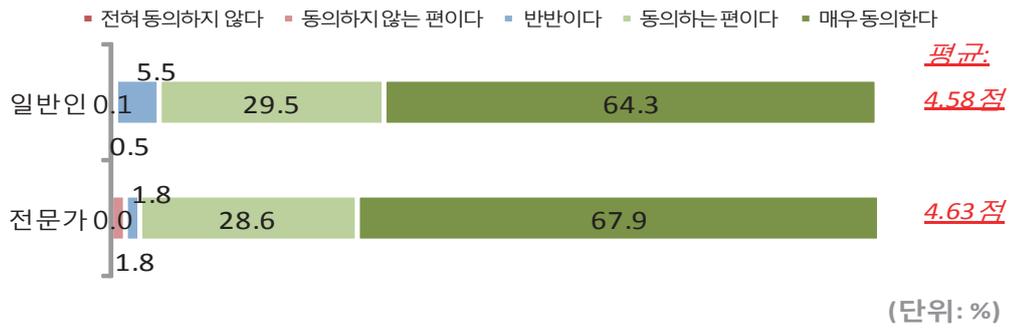
#### 【비교표】

Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는 편이다	보통이다	동의하는 편이다	매우 동의한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	0.1	1.5	9.3	46.9	42.3	89.1	1.6	4.30
전문가	(56)	0.0	5.4	5.4	58.9	30.4	89.3	5.4	4.14

(2) 알콜·마약중독자에 대한 의무적 실시

수시적성검사를 반드시 받아야 하는 대상에 알콜이나 마약 중독 운전자를 포함하여야 하는지에 대해 일반인은 93.9%, 전문가는 96.4%가 동의해 큰 차이가 나타나지 않았다.

**【그래프】**



**【비교표】**

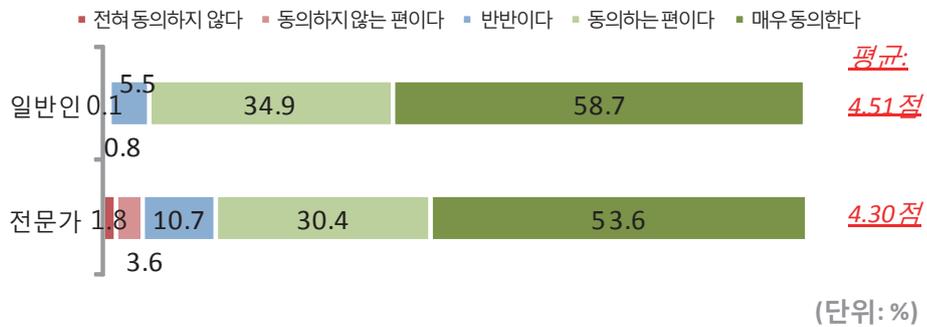
(단위: %)

Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는 편이다	보통이다	동의하는 편이다	매우 동의한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	0.1	0.5	5.5	29.5	64.3	93.9	0.6	4.58
전문가	(56)	0.0	1.8	1.8	28.6	67.9	96.4	1.8	4.63

### (3) 뇌전증 환자에 대한 의무적 실시

뇌전증 환자에 대해 일반인의 93.5%는 수시적성검사를 의무화해야 한다고 응답했으나, 전문가는 약 10%p 낮은 83.9%가 동의했다.

#### 【그래프】



#### 【비교표】

Base= 전체	사례수 (명)	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는 편이다	보통이다	동의하는 편이다	매우 동의한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평균
일반인	(1,500)	0.1	0.8	5.5	34.9	58.7	93.5	0.9	4.51
전문가	(56)	1.8	3.6	10.7	30.4	53.6	83.9	5.4	4.30

### (4) 기 타

전문가들은 수시적성검사 이후 운전 임시 금지의 필요성에 대해 71.4%는 수시적성검사 대상자 중 심각한 운전 결격 사유가 있는 자에 대해 특별히 수시적성검사의 결과가 나오기 전까지 임시로 운전을 할 수 없도록

금지하는 제도가 필요하다고 생각했다. 수시적성검사와 관련된 문제점은 ‘대상자 지정 시 기본권 침해 우려(3.6%)’라고 하였고 개선 방안에 대해 ‘대상자 지정 직후 운전 금지 및 적성검사 시행시까지의 기간 단축(14.3%)’, ‘전문가에 의한 운영/전문성 강화(12.5%)’, ‘유관기관과의 협업(8.9%)’ 등을 제시하였다.

### Ⅲ. 적성정밀검사

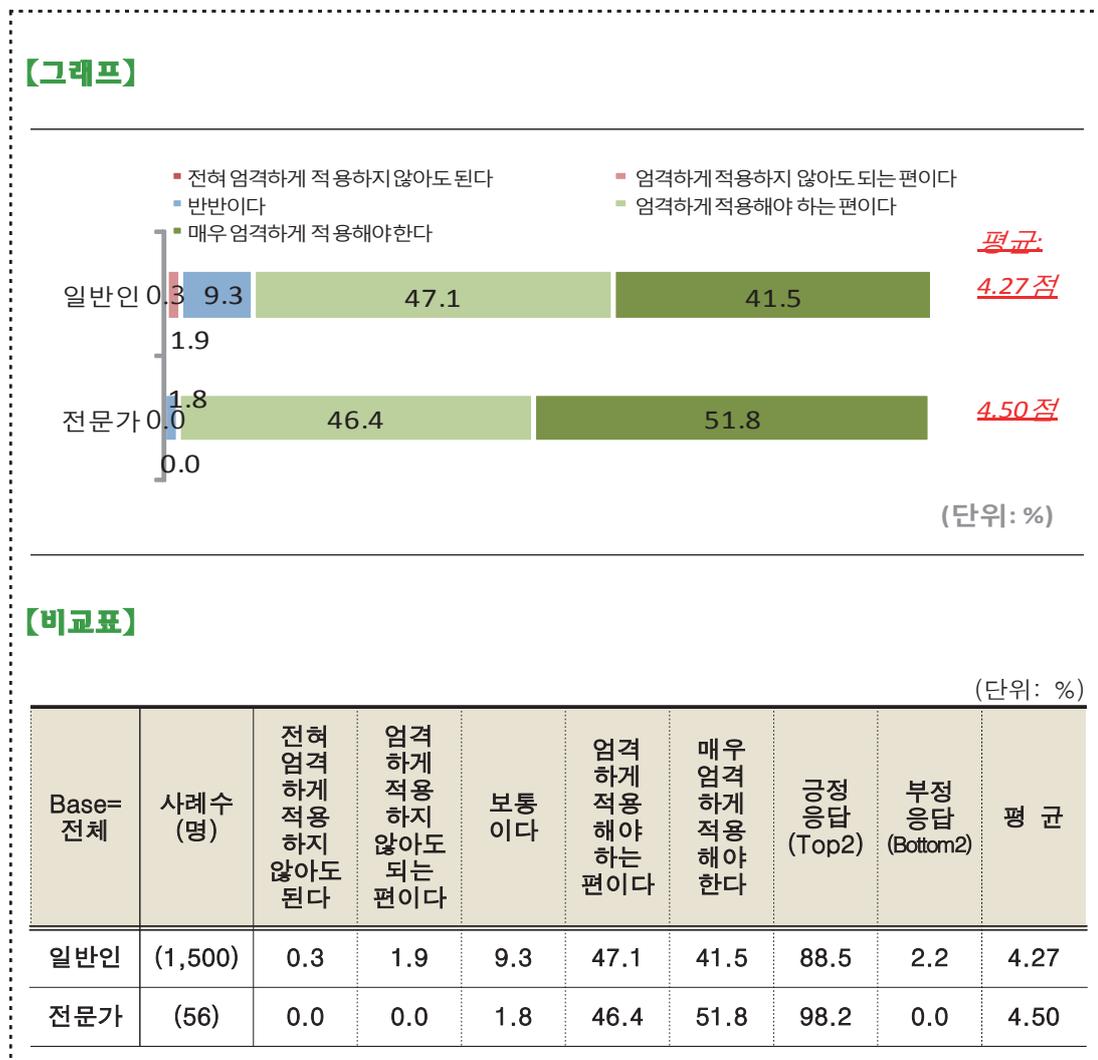
#### 1. 사업용자동차 운전자 적성검사강도에 대한 인식

사업용자동차 운전자에 대한 적성검사를 일반인들보다 더 엄격하게 하여야 하는지에 대해 일반인 응답자의 88.5%, 전문가의 98.2%가 동의했다. 일반인 응답자의 87.3%는 버스 승차 시 불안감을 느낀 적이 있으며, ‘급정거/급출발’로 인한 불안감이 20.5%로 가장 많으며, ‘과속(19.3%)’, ‘난폭운전(17.3%)’의 순으로, 택시를 탔을 때 불안감을 느낀 응답자는 전체의 85.3%로 나타났으며 그 원인은 과속(26.7%)’, ‘신호위반(14.3%)’, ‘난폭운전(11.7%)’이었다. 그러므로 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사를 강하게 할 필요가 있다고 인식하고 있다. 전문가 역시 사업용 자동차 운전자에 대한 정기적성검사를 더 엄격하게 적용해야 한다는데 동의했으며, 그 이유로는 ‘사고 시 피해 규모가 크기 때문에(72.7%)’, ‘직업이기 때문에(25.5%)’라고 응답했다. 전문가의 98.2%는 사업용 자동차 운전자에 대해 일반 운전자 대비 적성검사를 엄격하게 시행해야 한다고 응답해 일반인(88.5%) 대비 약 10%p 많은 응답자가 엄격해야 한다고 생각하는 것으로 나타났다.

사업용자동차 운전자에 대해 별도의 법령에서 별도로 관리하는 체계에 대해 전문가의 46.4%는 사업용 자동차 운전자에 대해 현행 제도가 효과적이지 않다고 평가한 반면, 39.9%는 효과적이라고 응답했다. 현행 제도

가 효과적이라고 생각하는 긍정응답자(22명)은 '검사의 종류/내용/목적이 다르기 때문(11명)'이라는 의견이 가장 많았고, 그 실효성이 보통이라고 응답한 전문가(8명)는 '검사의 종류/내용/목적이 다르기 때문(2명)'과 '법률적 구분은 중요한 부분이 아니기 때문(2명)'이라고 응답했다. 그리고 효과적이지 않다고 생각하는 부정응답자(26명)은 '행정 비용의 낭비(15명)' 때문이라고 생각하는 것으로 나타났다.

<표50> 사업용자동차 운전자 규제강화 필요성에 대한 인식

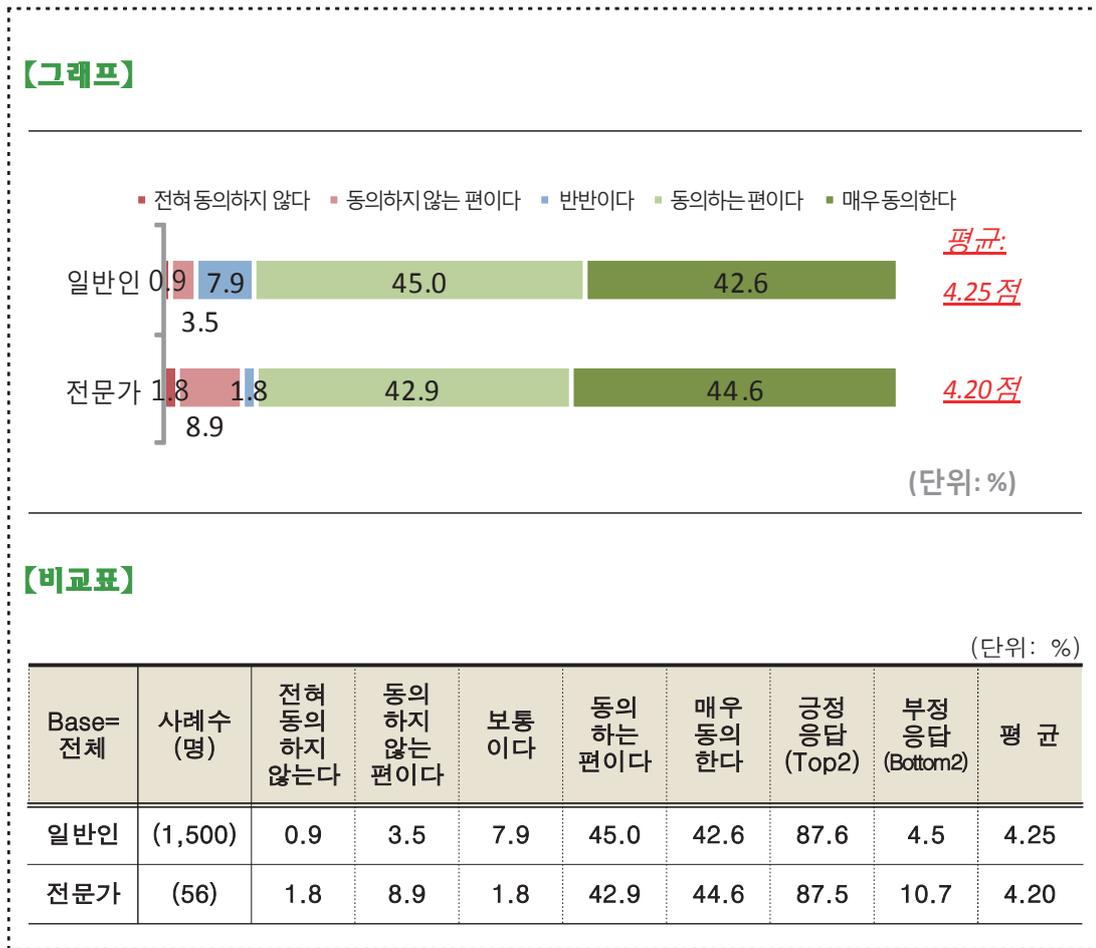


## 2. 제도개선 필요성에 대한 인식

### (1) 자격유지검사의 확대

현재는 버스운전자에 대해서만 주기적으로 자격유지검사를 받도록 하는 것과 관련하여, 택시, 화물차 운전자에 대해서도 자격유지검사가 필요한 것인지에 대한 질문에 일반인은 87.6%, 전문가는 87.5%가 동의했다. 다만, 부정응답률은 전문가가 10.7%로 일반인(4.5%)대비 2배 이상 많았다.

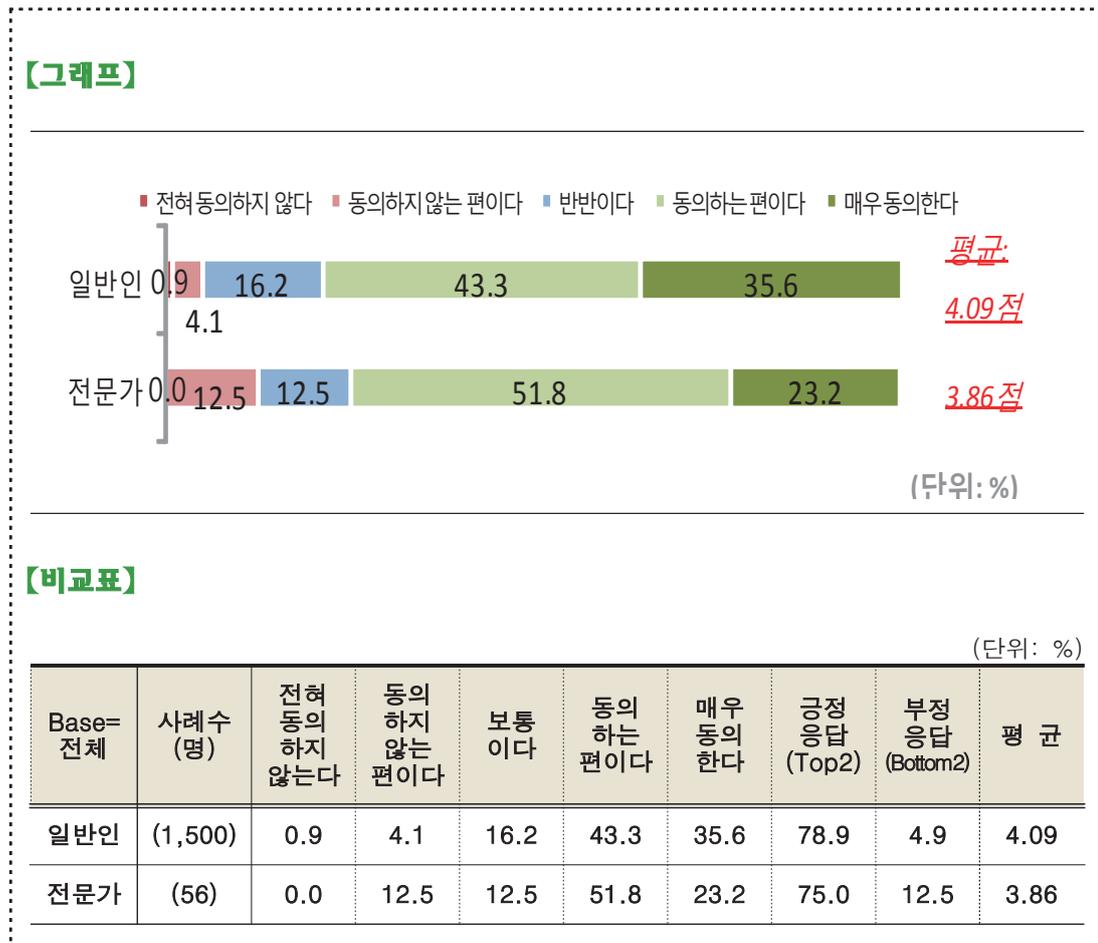
<표51> 사업용자동차 운전자 자격유지검사에 대한 인식



## (2) 자격유지검사 연령별 대상자 확대

현재 사업용자동차 운전자는 65세 이상부터 자격유지검사를 받도록 되어 있으나, 자격유지검사의 대상을 65세 미만 운전자까지 확대해야 한다는 의견에 대해 일반인의 78.9%, 전문가 4명 중 3명꼴인 75.0%가 동의하였다. 이 문항에 대해 일반인과 전문가가 큰 차이를 보이지 않았고, 다만, 전문가의 12.5%가 자격유지검사의 연령기준 대상자 확대에 대해 반대 의견을 가지고 있어 일반인(4.9%)보다 많았다.

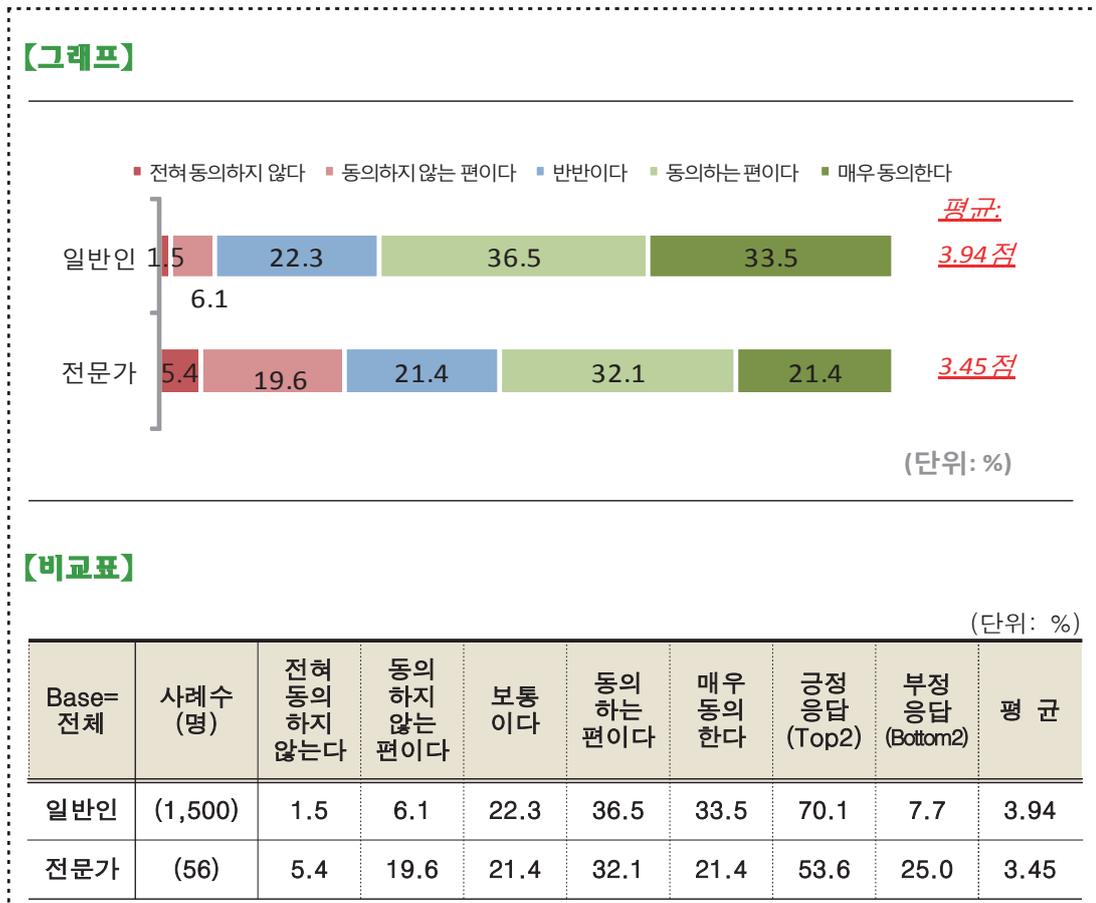
<표52> 자격유지검사 연령별 대상자 확대에 대한 인식



### (3) 자격유지검사의 주기 단축

자격유지검사의 주기를 현행 대비 단축시켜야 한다는 의견에 대해 일반인은 70.1%, 전문가의 53.6%가 동의했다. 적성정밀검사와 관련하여 전문가들에게 추가의견을 물어본 결과, 적성검사를 강화(25.0%)’해야 한다는 의견이 가장 많았으며 ‘사업용 자동차 종류에 관계없이 동일한 수준의 적성검사 적용(19.6%)’, ‘검사항목 추가(인지/심리/인성 등) 및 강화(12.5%)’의 순으로 의견이 나타났다. 다만, 주기단축에 대해 전문가의 25%가 자격유지검사의 주기를 단축하는 데 반대해 일반인(7.7%)보다 비율이 높았다.

<표53> 자격유지검사 주기단축에 대한 인식

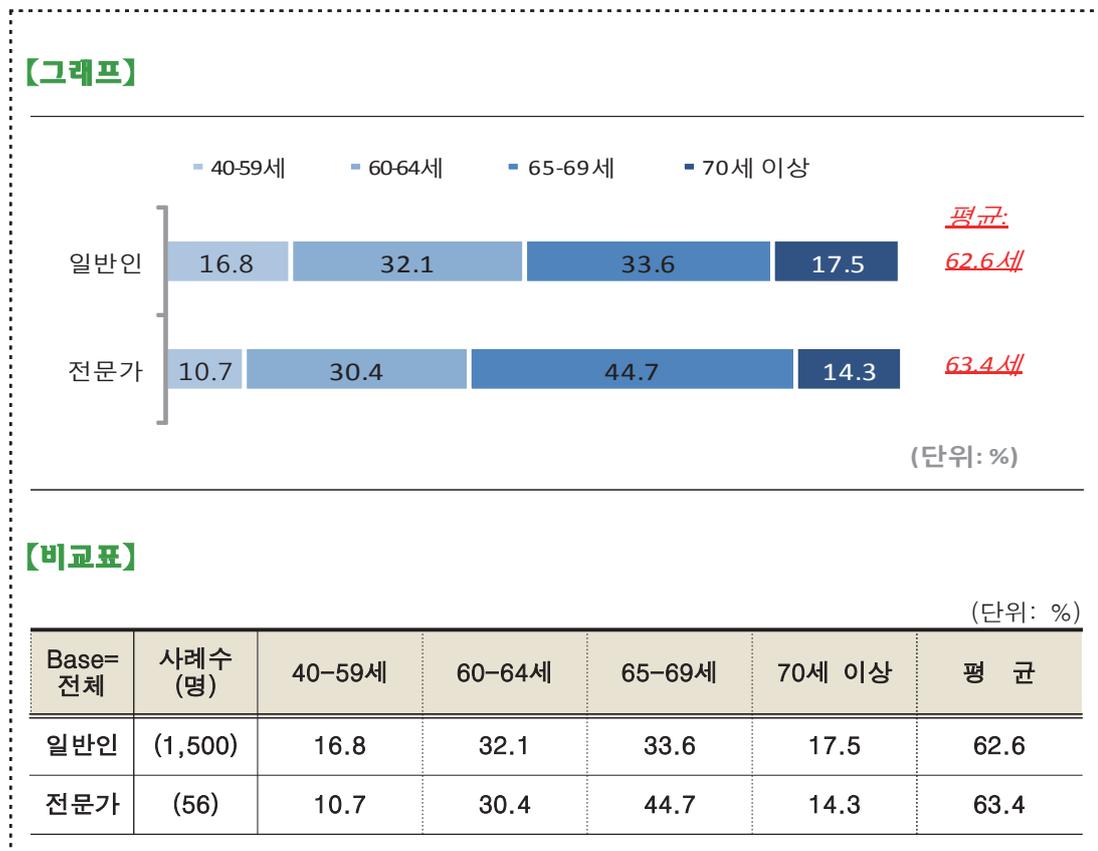


### 3. 사업용자동차 고령운전자 관련 인식

#### (1) 버스운전 고령운전자의 연령

버스운전자에 대해 특별하게 운전능력에 대한 관리가 요구되는 연령을 어느 정도로 인식하는지에 관해 질문한 결과 일반인은 평균 62.6세, 전문가가는 평균 63.4세로 응답했다. 일반인이 전문가 대비 고령운전자로 보는 기준연령이 낮은 편이었다. 구간별로는 일반인의 만60세 미만 응답률이 16.8%로 전문가(10.7%) 대비 높은 편이며, 전문가는 65-69세의 응답률이 44.7%로 일반인(33.6%) 대비 11.1%p 높았다.

<표54> 관리강화가 필요한 버스운전자 연령에 대한 인식

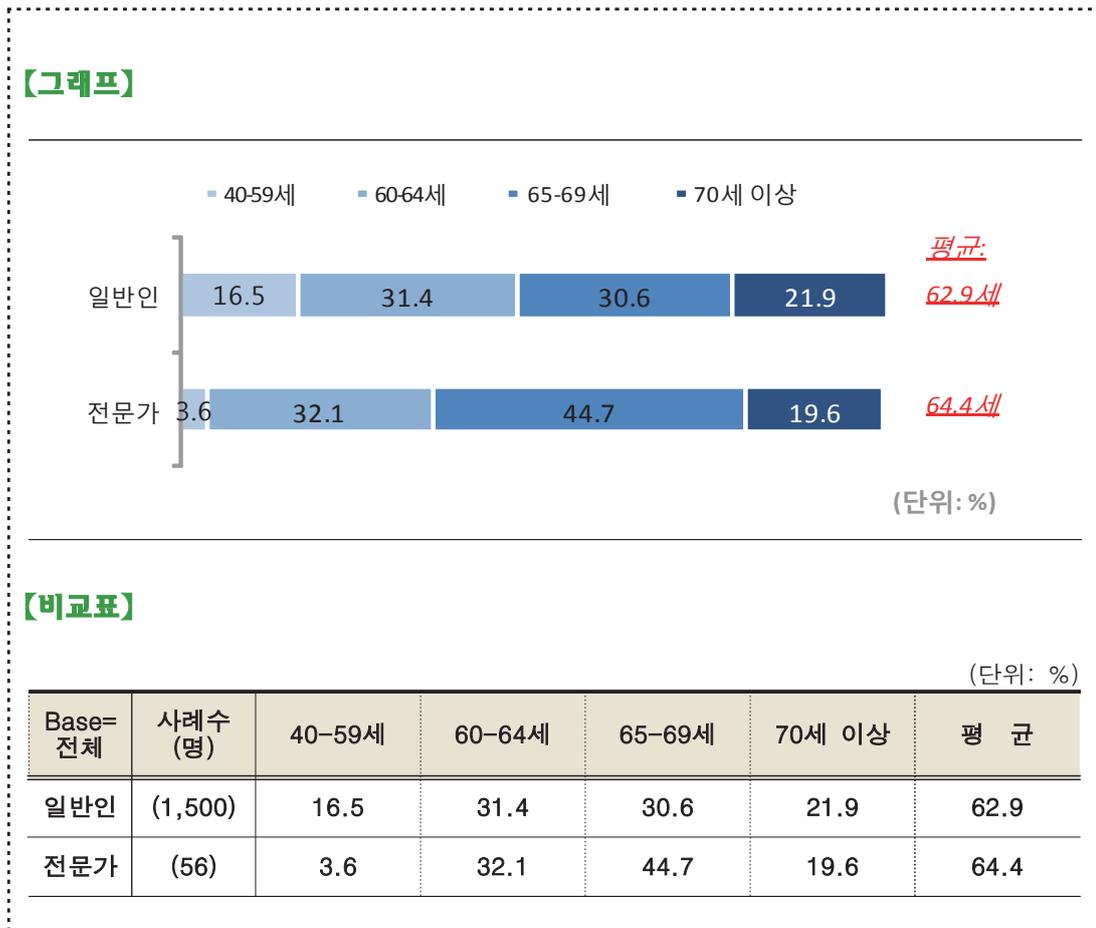


(2) 택시운전 고령운전자의 연령

버스운전자와 달리 적성검사의 강화 등 관리가 필요한 택시운전자의 연령을 묻은 결과 일반인은 평균 62.9세, 전문가는 평균 64.4세로 답하였다. 버스운전자에 대한 인식과 마찬가지로 강화가 필요한 택시운전자의 평균 연령을 전문가가 일반인 보다 높게 생각하고 있음을 알 수 있다.

전문가의 경우 버스운전자와 택시운전자 모두 65-69세 사이로 관리가 필요하다고 44.7%가 응답하였다는 점을 알 수 있다.

<표55> 관리강화가 필요한 택시운전자 연령에 대한 인식

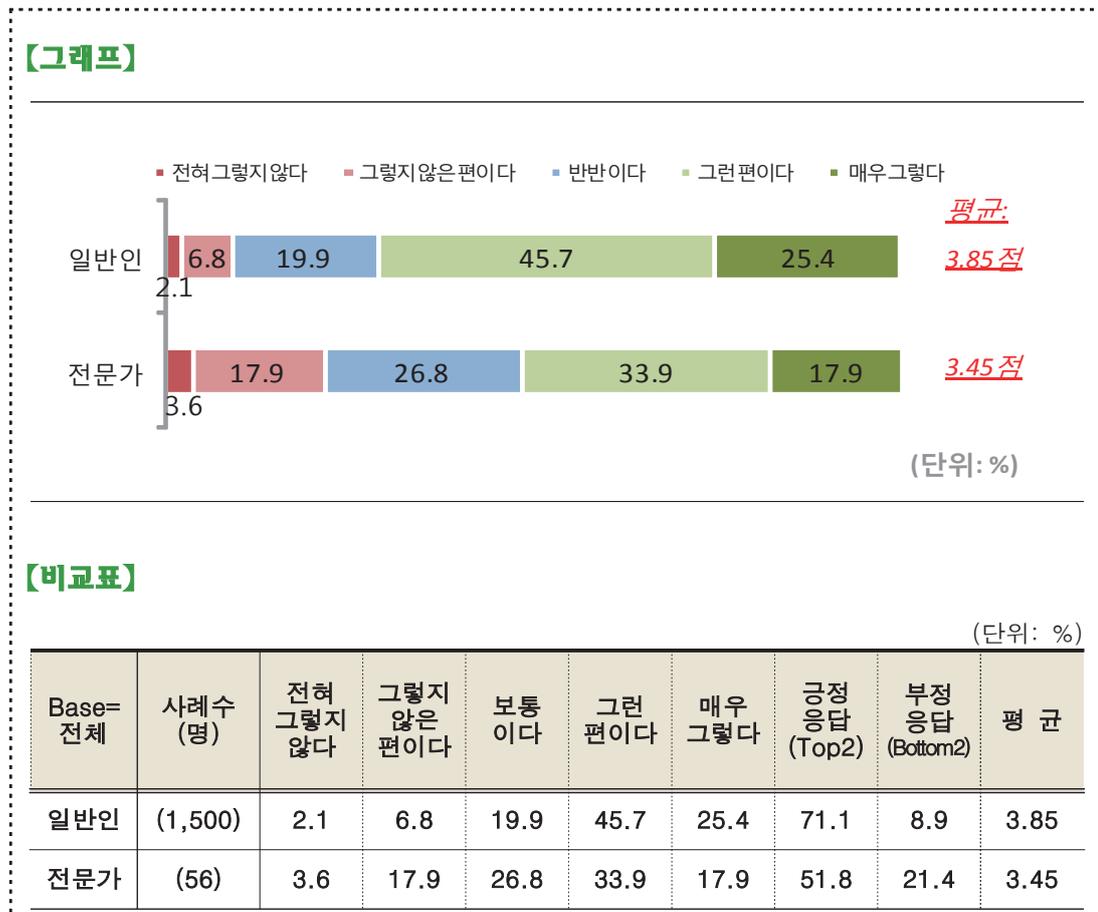


#### 4. 운전자격 부여기준에 대한 인식

##### (1) 연령기준: 연령에 따른 규제의 타당성 정도

연령에 따라 버스/택시/화물차 등의 사업용 자동차의 운전규제가 달라져야 한다는 의견에 대해 일반인의 71.1%, 전체 전문가의 51.8%가 동의하였다. 앞서 일반운전자에 대한 동일한 의견조사에서 일반인 59.3%, 전문가 53.6%가 질문에 동의한 것에 비하면 사업용자동차 운전자에 대해서는 본 항목에 훨씬 높게 긍정했다는 것을 알 수 있다.

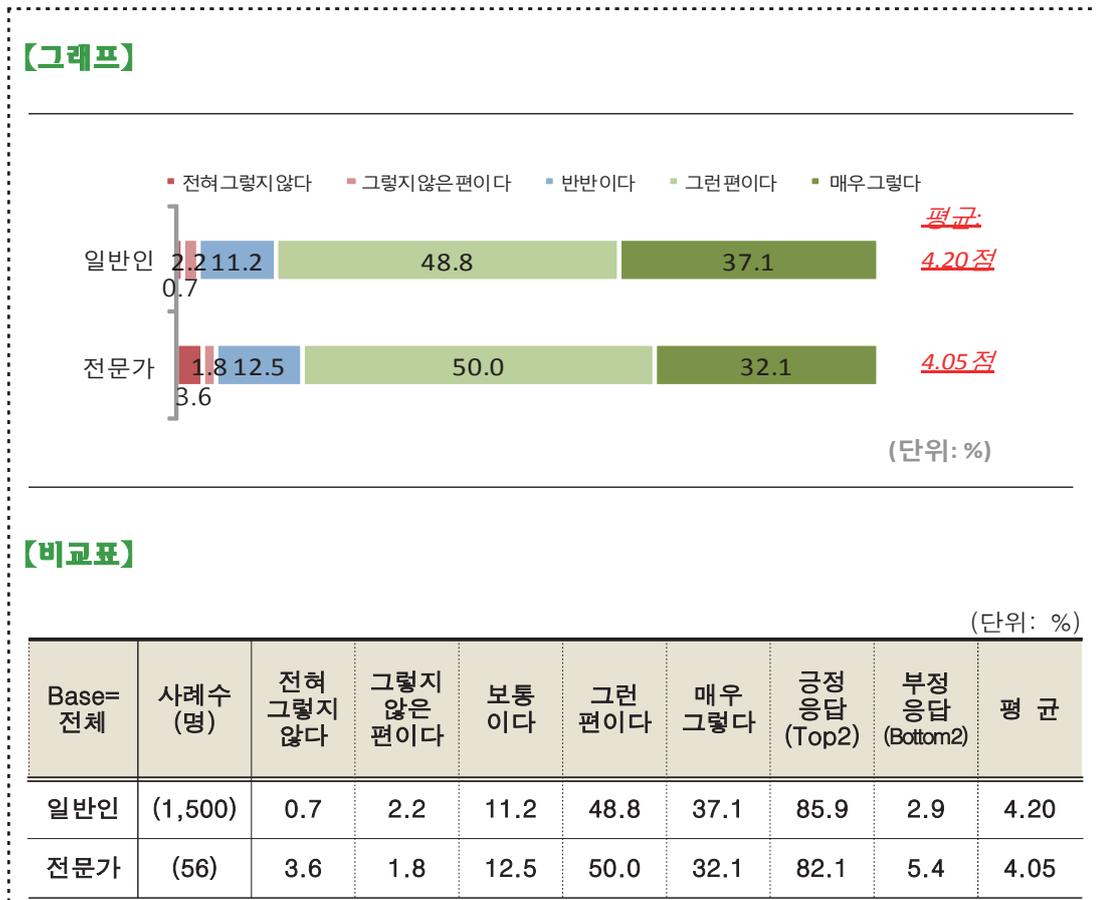
<표56> 연령기준에 따른 규제에 대한 인식(사업용)



(2) 개별 운전자 능력기준: 개별 운전자 능력별 규제 타당성 정도

운전자의 연령이 아닌 개별 버스/택시/화물차 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전에 대한 규제여부를 결정해야 한다는 의견에 일반인의 85.9%, 전문가의 82.1%가 동의했다. 그 외 적성정밀검사와 관련한 개선 방안에 대해 전문가들은 ‘사업용자동차 운전자에 대한 적성검사 강화(8.9%)’, ‘검사항목 추가(인지/심리 등) 및 강화(8.9%)’, ‘유관 검사 및 유관 전문 기관과의 협업(8.9%)’, ‘법/제도적 장치 개선 필요(8.9%)’, ‘연령 증가에 따른 검사 강화 필요(8.9%)’ 등의 의견을 주었다.

<표57> 운전자능력기준에 따른 규제에 대한 인식(사업용)

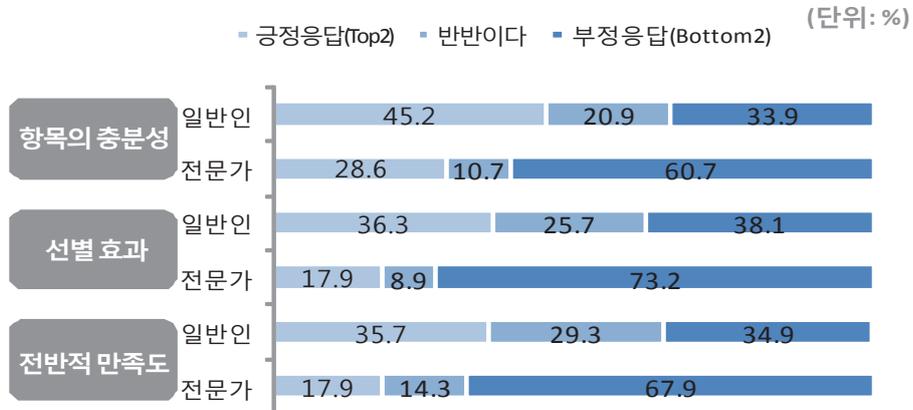


## 제 4 절 소 결

### I. 일반운전자 적성검사제도

#### 1. 정기적성검사

현행 정기적성검사가 면허종별로 적성검사의 대상과 주기를 달리하고 있는 것에 대해 일반인의 57.4%, 전문가의 91.1%는 개선이 필요하다고 평가하고 있다. 이는 제1종 면허와 제2종 면허에 대해 지금과 같이 정기적성검사를 달리 운영하는 것에 대해 의구심을 가지고 있다는 것을 보여주는 것으로서, 면허유형과 실질적인 운전능력의 요구정도 등을 고려하여 그 차이를 반영하는 방식으로 제도 검토를 할 필요가 있다.



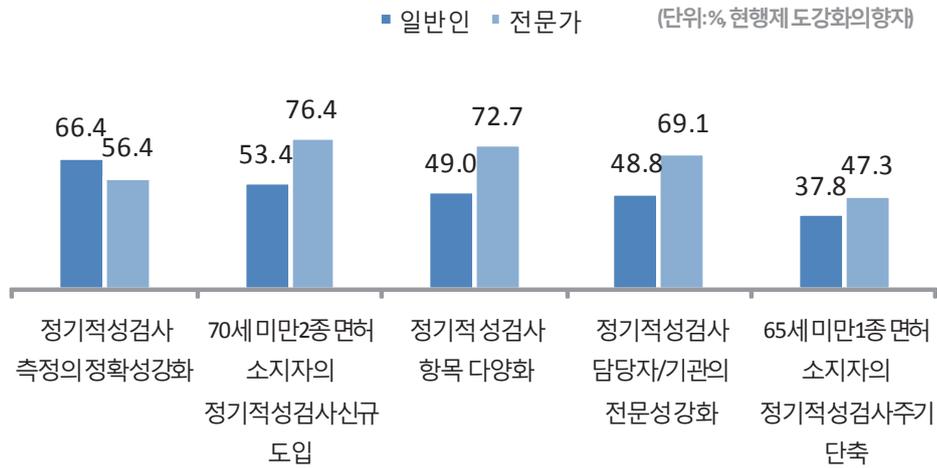
정기적성검사의 문제점에 대한 평가결과 일반인과 전문가 모두 ‘항목의 충분성’에 대해서는 어느 정도의 긍정응답을 하고 있으나, 일반인과 전문가 모두 정기적성검사가 운전면허 부적격자를 잘 선별해 내는 제도로 기능하지는 못한다고 답하고 있다. 그러므로 적성검사의 항목은 충분하지만 적성검사의 내용이나 방법이 실제 운전적격자를 선별하는 데에는 효과적

이지 못하다고 생각하는 사람이 높다는 것이 유추가능하며, 전체적으로 전문가는 모든 항목에 대해 일반인보다 더 부정적으로 평가하고 있다.

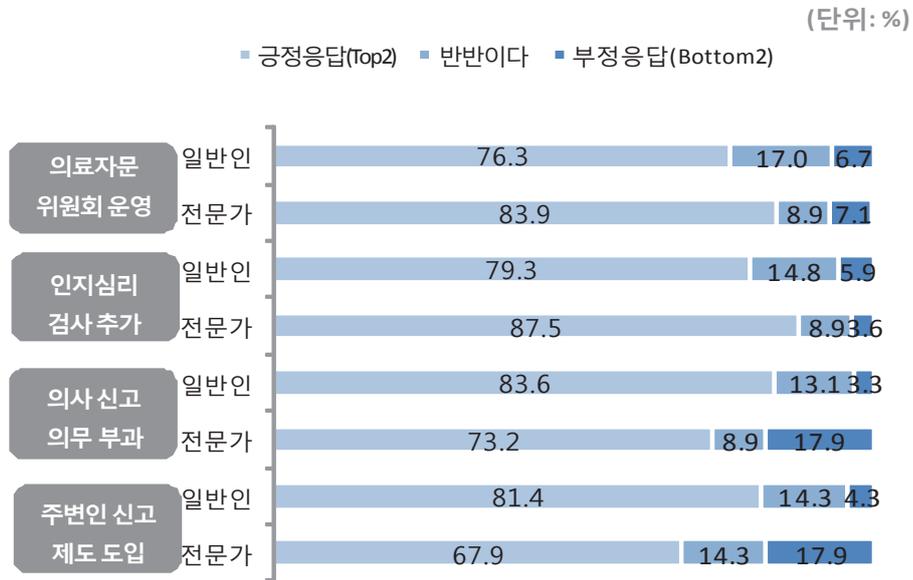
(단위: %)

Base=전체	일반인(N=1,500)			전문가(N=56)		
	긍정응답 (Top2)	보통이다	부정응답 (Bottom2)	긍정응답 (Top2)	보통이다	부정응답 (Bottom2)
항목의 충분성	45.2	20.9	33.9	28.6	10.7	60.7
선별 효과	36.3	25.7	38.1	17.9	8.9	73.2
전반적 만족도	35.7	29.3	34.9	17.9	14.3	67.9

현재의 정기적성검사제도를 강화해야 한다는 의견은 일반인과 전문가 모두 높은 비율로 동의하였고, 적성검사의 강화가 방안으로 일반인은 ‘정기적성검사 측정의 정확성 강화(66.4%)’를 들었으나, 전문가는 ‘70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입(76.4%)’이라고 응답했다. 전반적으로 전문가의 정기적성검사 개선 필요 응답이 일반인에 비해 높게 나타나고 있다는 점에서, 정기적성검사제도 개선에 대한 검토가 필요하다. 다만, 제2종 면허소지자에 대한 정기적성검사 신규도입과 같이 폐지된 지 얼마 지나지 않은 제도의 재도입과 관련하여서는 다른 대안을 우선적으로 검토하고, 여러 통계 및 비용 분석 등을 거쳐 신중하게 제도개선을 논의하여야 하는 부분이다.



현행 제도를 개선하는 경우의 방안에 대한 의견은 다음과 같았다. 현행 정기적성검사에 대해 개선방안으로 언급되는 문항과, 선행연구들에서 설문에 포함하고 있는 개선방안에 대한 질문을 몇 가지 선정하여 질문한 결과, 우선 일반인과 전문가 모두 개선방안으로 인지/심리 검사 추가에 대해 가장 높게 응답했다. 전문가의 경우 그 외에 의료자문위원회 운영이나 인지·심리 검사 추가 부분이 높았고 나머지 의사신고의무 부과나 주변인 신고제도는 상대적으로 낮게 나타났다. 향후 개정방안 마련시 참고할 필요가 있다.



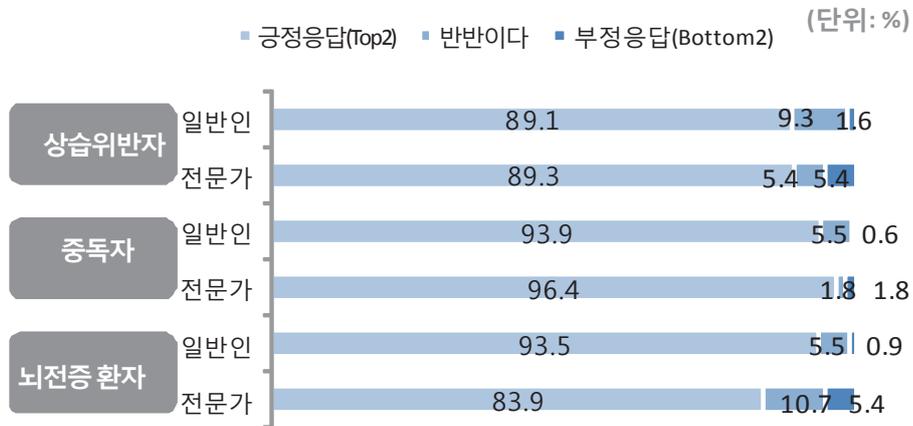
(단위: %)

Base=전체	일반인(N=1500)			전문가(N=56)		
	긍정응답(Top2)	보통이다	부정응답(Bottom2)	긍정응답(Top2)	보통이다	부정응답(Bottom2)
의료자문위원회 운영	76.3	17.0	6.7	83.9	8.9	7.1
인지·심리검사 추가	79.3	14.8	5.9	87.5	8.9	3.6
의사 신고의무부과	83.6	13.1	3.3	73.2	8.9	17.9
주변인 신고제도 도입	81.4	14.3	4.3	67.9	14.3	17.9

## 2. 수시적성검사

현행 수시적성검사에 대해서는 강화가 필요하다는 의견이 전문가와 일반인 모두 60% 이상(전문가: 66.1%, 일반인: 61.5%) 나타났다. 이는 정기적성검사제도의 강화 필요성 보다는 개정의 필요성에 대한 인식수준이 낮은 것이고, 이러한 결과는 수시적성검사에 대해서는 정기적성검사제도에 비해 인식이 낮고, 정기적성검사와 달리 예외적으로 운영되는 제도로써 수시적성검사제도가 개인의 자유 침해가능성이 높다는 것을 우려한 결과일 수도 있을 것으로 보인다. 실제 현행 수시적성검사제도의 핵심이 되는 개인정보를 경찰청장에게 통보하는 제도를 확대하는 문제에 대해 일반인(23.1%), 전문가(14.3%)가 개인의 기본권을 과도하게 침해한다고 생각하고 있기도 하다. 그러므로 향후 수시적성검사 제도를 개편하는 경우 국민들의 불안감을 불식시킬 수 있도록 정보보유기관에 대한 정보보호의 무 부과, 정보수집 범위의 명확화 등 개인의 권리 침해가능성을 최소화할 수 있는 방식으로 제도를 명문화 할 필요가 있다.

향후 수시적성검사제도를 개정하는 경우 수시적성검사를 의무화할 필요가 있는 항목에 대해서는 세 가지 사례를 한정적으로 설문하기는 하였으나, ‘상습 교통법규위반자’, ‘알콜/마약 중독자’, ‘뇌전증 환자’에 대해서는 모두 의무적으로 수시적성검사를 받도록 하는 것이 필요하다는 의견에 대해 일반인과 전문가 모두 80% 이상이 동의했다. 이러한 점을 고려하여 현행과 같이 수시적성검사 대상자를 임의적으로 선정하는 방식에서 일정 사유가 있는 자에 대해서는 법령상의 의무로 수시적성검사를 받도록 의무화하는 방식을 도입하는 문제에 대해서도 개정시 검토할 필요도 있을 것으로 보인다.



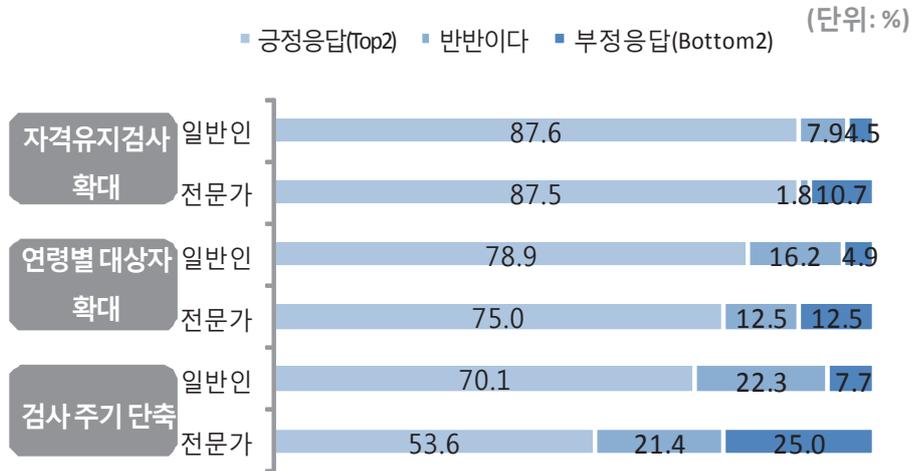
(단위: %)

Base=전체	일반인(N=1,500)			전문가(N=56)		
	긍정응답(Top2)	보통이다	부정응답(Bottom2)	긍정응답(Top2)	보통이다	부정응답(Bottom2)
상습법규위반자에 대한 의무적 실시	89.1	9.3	1.6	89.3	5.4	5.4
알콜·마약중독자에 대한 의무적 실시	93.9	5.5	0.6	96.4	1.8	1.8
뇌전증 환자에 대한 의무적 실시	93.5	5.5	0.9	83.9	10.7	5.4

## II. 사업용자동차 운전자 적성검사제도

사업용자동차 운전자에게 적용되는 현행 적성정밀검사와 관련하여 일반인의 88.5%, 전문가의 98.2%는 일반인에 대비할 때 사업용 자동차 운전자의 적성검사를 더 엄격하게 적용해야 한다고 판단하고 있다. 구체적인 적성정밀검사의 개선 방안에 대한 의견은 다음과 같다.

제 5 장 운전면허 적성검사제도에 대한 사회학적 분석



(단위: %)

Base=전체	일반인(N=1,500)			전문가(N=56)		
	긍정응답 (Top2)	보통이다	부정응답 (Bottom2)	긍정응답 (Top2)	보통이다	부정응답 (Bottom2)
자격유지검사의 확대	87.6	7.9	4.5	87.5	1.8	10.7
자격유지검사 연령별 대상자 확대	78.9	16.2	4.9	75.0	12.5	12.5
자격유지검사의 주기 단축	70.1	22.3	7.7	53.6	21.4	25.0

현행 제도에 대한 개편방향과 관련하여 일반인과 전문가 모두 자격유지검사의 대상을 택시와 화물차 운전자까지 확대해야 한다는 데 약 88%가 동의했고, 65세 미만 운전자까지 확대해야 한다는 데는 75% 이상이 동의했다(일반인: 78.9%, 전문가: 75.0%). 한편, 자격유지검사의 주기를 현

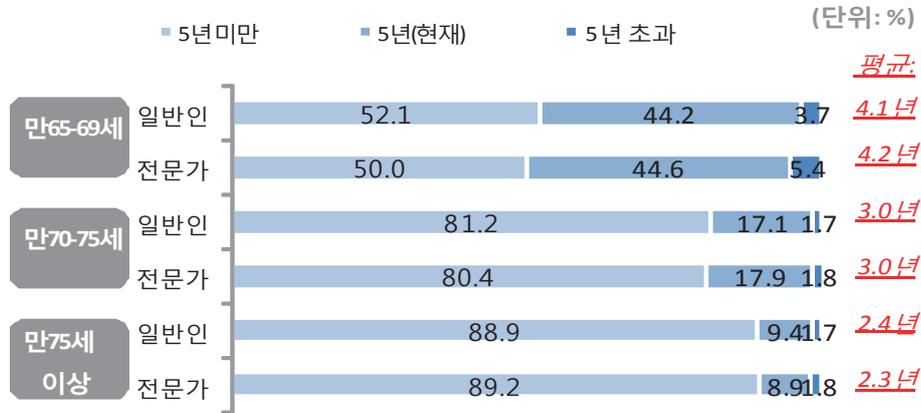
행보다 짧게 해야 한다는 데에는 일반인의 70.1%, 전문가의 53.6%가 동의했다. 이와 같은 결과를 볼 때, 사업용자동차 운전자에 대한 적성정밀검사의 대상에 버스 이외의 직업운전자에 대해서도 자격유지검사의 대상으로 하는 것을 반영할 필요가 있다고 보이며, 다만, 제도도입으로 인한 부담을 고려한다면, 자격유지검사 주기의 단축 등 검사주기 조정문제에 대해서는 후속적인 개정시 검토하는 방안도 적합하다.

### Ⅲ. 고령운전자 적성검사제도

고령운전자에 대해 일반운전자와 달리 취급할 필요가 있는지에 관해 일반인의 84.8%, 전문가의 87.5%가 필요하다고 응답하여 고령운전자 문제에 대한 사회적인 공감대는 형성되어 있는 것으로 볼 수 있다. 또한 고령운전자 정기적성검사를 현행 대비 강화해야 한다는 데 일반인의 83.3%, 전문가의 92.9%가 응답하고 있으므로 고령운전자에 대한 정기적성검사제도 개선의 필요성은 더 높게 나타나고 있다.

#### 1. 고령운전자 적성검사주기

고령운전자의 정기적성검사주기는 현재는 5년으로 동일하게 설정되어 있으나, 고령운전자를 연령별로 구분할 때 연령별 적성주기를 묻은 결과, 일반인과 전문가 모두 만65-69세 운전자는 평균 약 4년, 만 70-74세 운전자는 평균 3년, 만 75세 이상 운전자는 약 2.3년이 정기적성검사 주기로 적당하다고 응답했다. 연령대가 증가할수록 평균 주기를 감소시킬 필요에 대한 인식에 동의하고 있으므로, 개정 논의시 이를 반영할 필요가 있다.



(단위: %)

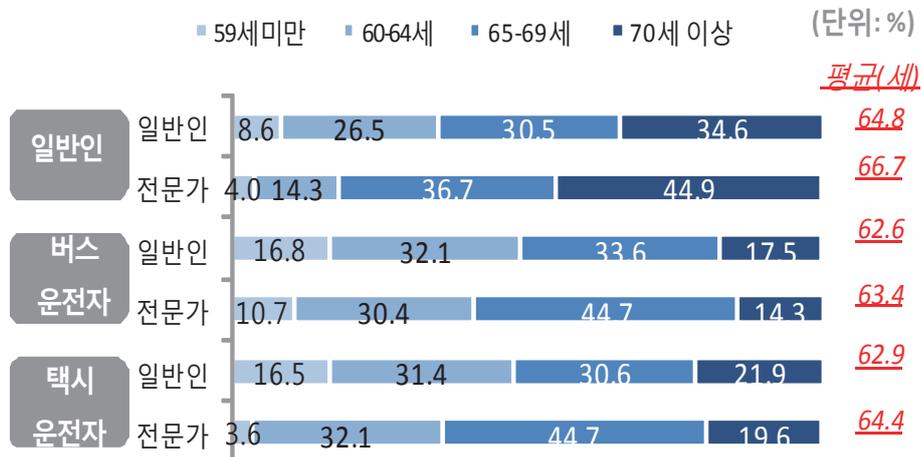
Base=전체		사례수 (명)	현행 5년 미만 (4년 이하)	5년 (현재)	현행 5년 초과 (6년 이상)	평균 (년)
만65-69세 운전자	일반인	(1,500)	52.1	44.2	3.7	4.1
	전문가	(56)	50.0	44.6	5.4	4.2
만70-74세 운전자	일반인	(1,500)	81.2	17.1	1.7	3.0
	전문가	(56)	80.4	17.9	1.8	3.0
만75세 이상 운전자	일반인	(1,500)	88.9	9.4	1.7	2.4
	전문가	(56)	89.2	8.9	1.8	2.3

## 2. 일반인 및 사업용자동차 고령운전자 연령기준

한편으로 적성검사를 강화할 필요가 있는 고령운전자에 대한 고령의 기준 연령에 대해서는, 일반인, 버스 운전자, 택시 운전자 각각에 대해 적성검사 강화가 필요한 고령운전자의 연령이 상이하게 나타났다. 의견조사 결과 고령운전자의 기준에 대해서는 일반인과 전문가 모두 버스 운전자에 대해 가장 엄격한 기준을 적용했으며(일반인 평균: 62.6세, 전문가 평

균: 63.4세), 다음으로는 택시 운전자(일반인 평균: 62.9세, 전문가 평균: 64.4세), 일반인 운전자(일반인 평균: 64.8세, 전문가 평균: 66.7세) 순으로 고령운전자의 연령 기준이 높아졌다. 사업용자동차 운전자에 대해서는 전문가가 생각하는 고령운전자의 평균 연령이 일반인 보다 높다는 것을 알 수 있다.

이러한 결과를 보면 현행제도가 버스운전자를 가장 강한 수준으로 규제하고 있는 것과 일반의 인식이 통일적이라는 것을 알 수 있으며, 이에 대해서는 사회적인 타당성을 부여할 수 있을 것이다. 다만, 법이론적인 측면이 아닌 사회적인 인식에 기초할 때도 택시운전자의 경우에는 일반 운전자보다는 강화된 수준의 규제가 요구됨에도 불구하고, 현행 「여객자동차 운수사업법」과 「도로교통법」에서는 이를 반영하고 있지 못하다는 점에서, 제도개선에 대한 필요성이 있다.



제 5 장 운전면허 적성검사제도에 대한 사회학적 분석

(단위: %)

Base=일반인: 고령운전자 별도 관리 필요 동의자 사업용 자동차 운전자: 전체		사례수 (명)	59세 미만	60-64세	65-69세	70세 이상	평균(세)
일반인 운전자	일반인	(1,272)	8.6	26.5	30.5	34.6	64.8
	전문가	(49)	4.0	14.3	36.7	44.9	66.7
버스 운전자	일반인	(1,500)	16.8	32.1	33.6	17.5	62.6
	전문가	(56)	10.7	30.4	44.7	14.3	63.4
택시 운전자	일반인	(1,500)	16.5	31.4	30.6	21.9	62.9
	전문가	(56)	3.6	32.1	44.7	19.6	64.4

## 제 6 장 사후적 입법평가 결과 및 입법대안제시

### 제 1 절 사후적 입법평가 결과 및 결과표

본 연구에서는 현행 운전면허 적성검사제도에 관한 사후적 입법평가를 실시하였다. 운전면허 적성검사제도는 우리 법체계상으로는 하나의 법률이 아니라 다수의 법령에 근거를 두고 있고, 다수 조문에 흩어져 규정되어 있으므로, 본 연구에서는 입법평가의 대상으로 운전면허 적성검사제도와 관련된 「도로교통법」과 동법의 하위법령, 그리고 「여객자동차 운수사업법」 및 「화물자동차 운수사업법」과 해당법률의 하위법령을 평가의 대상으로 하였다. 구체적인 입법평가의 대상은 크게 5가지로 구분되며, 「도로교통법」상 정기적성검사제도, 「도로교통법」상 수시적성검사제도, 「여객자동차 운수사업법」상 적성정밀검사제도, 「화물자동차 운수사업법」상 적성정밀검사제도, 마지막으로 「도로교통법」과 개별사업법 간 적성검사제도를 두고 있는 법체계로 대상을 구분하여 입법평가를 하였다. 또한 운전면허 적성검사제도를 평가하는 목적에 부합하는 결론을 얻기 위한 방법론으로서 규범론적 평가방법, 비교법적 평가방법, 그리고 사회학적 평가방법을 골고루 활용하였다.

사후적 입법평가 결과 현행의 운전면허 적성검사제도는 제도도입의 목적을 달성하는 데에는 부족한 측면이 있다는 결론을 도출하였다. 가장 먼저 일반운전자에 대한 「도로교통법」과 사업용자동차 운전자에 대한 개별사업법에서 적성검사제도를 각 운영한 결과, 사업용자동차 운전자에 대한 규제공백이 발생할 가능성이 있다. 또한 「도로교통법」상 현행 정기적성검사제도는 앞으로 변화할 고령운전자 문제 등을 충분히 고려하지 못하고 있다는 점, 수시적성검사제도는 제도의 목적을 달성하기 위한 측면에서는 부족한 규정을 두고 있음은 물론 법체계적으로도 개정의 필요성이

제 6 장 사후적 입법평가 결과 및 입법대안제시

크다는 점이다. 마지막으로 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사제도는 일반운전자와 비교할 때 그 특수성을 고려하지 못하고, 충분하지 않게 도입되어 있다는 점이 본 입법평가의 결과이다. 이에 대한 입법대안은 후술 하도록 한다.

이와 같이 운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과를 표로 정리한 것은 아래와 같다.

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서		
입법 평가 대상	정기 적성검사	- 「도로교통법」 제87조, 제90조 - 「도로교통법 시행령」 제45조, 제54조
	수시 적성검사	- 「도로교통법」 제88조, 제89조, 제90조 - 「도로교통법 시행령」 제45조, 제56조, 제58조 - 「도로교통법 시행규칙」 제84조, 제86조, 제87조
	정밀 적성검사	- 「여객자동차 운수사업법」 제24조 - 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제49조
	정밀 적성검사	- 「화물자동차 운수사업법」 제8조 - 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」 제18조의2
평가 기간	2016.04.01. ~ 2016.10.31	
입법 평가 배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 최근 고령운전자 및 사업용자동차 운전자의 교통사고는 급증은 물론, 여러 형태의 교통사고 발생으로 인해 운전면허 적성검사제도 전반에 대한 재검토가 필요하다는 인식이 높아지고 있음</li> <li>- 운전면허 적성검사제도는 국민의 일상생활과 매우 밀접하게 관계되는 제도로서 지속적으로 검토되고 법령에 반영되어야 하나, 현재 제도가 2011년 「도로교통법」 개정으로 도입되었다는 점에서, 현재 시점에서 사후적 입법평가를 실시하여 재검토해 볼 필요가 있음</li> <li>- 특히 운전면허 적성검사제도의 목적이 도로상의 안전을 확보하여 국민의 생명·신체·재산을 보호하는 것이므로, 도로교통상의 환경변화에 따라 적성검사제도 역시 달라질 필요가 있다는 점에서, 현행 적성검사제도가 적합한지에 대한 주기적인 평가가 필수적임</li> </ul>	

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서												
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 평가의 목적은 사후적 입법평가를 통해 현행의 운전면허 적성검사 제도가 도입목적을 달성하고 있는지, 제도의 개편 필요성은 없는지에 대해 여러 가지 입법평가 방법론을 통해 검토해 봄으로써 도로교통상의 안전을 제고하는 데 기여하고자 함</li> </ul>											
<b>입법 평가 방법</b>	<p style="text-align: center;">규범론적 분석방법</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정기적성검사, 수시적성검사, 운전적성 정밀검사제도의 근거가 되는 도로교통법령, 여객자동차 운수사업법령, 화물자동차 운수사업법령을 종합적으로 검토하여, 현행 관련 법체계에 대한 체계정당성 평가를 실시함</li> <li>- 정기적성검사, 수시적성검사, 운전적성 정밀검사제도의 도입목적과 수단등이 각각 헌법적으로 정당한지, 각 제도가 법적 근거 없이 국민의 자유를 과도하게 제한하고 있지는 않은지, 각각의 제도가 실효성을 확보할 수 있는 수준으로 절차, 기준, 방법 등을 적절하게 규정되어 있는지에 대한 평가를 실시함</li> <li>- 규범론적 분석방법은 전적으로 규범 그 자체에 대해 평가하기 위한 방법론임</li> </ul>											
	<p style="text-align: center;">비교법적 분석방법</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 독일, 프랑스, 영국, 일본, 미국의 입법례 및 정책 동향에 관한 사항을 조사하여 우리나라 운전면허 적성검사제도에의 시사점을 도출하는 방식으로 평가하기 위한 방법론임</li> </ul>											
	<p style="text-align: center;">사회학적 분석방법</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 일반인 설문조사 및 전문가 의견조사를 실시하여, 국민의 인식 및 관련 전문가의 전문성을 기반으로 제도를 평가하기 위한 방법론이며, 다음과 같이 실시하였음</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">일반인 설문조사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">모집단</td> <td>만 18~79세 이상 운전면허 소지자</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">조사지역</td> <td>전국</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">설문표본</td> <td>일반 국민 1,500명</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">표본추출 방식</td> <td>면허소지자와 지역을 고려, 모집단을 반영한 계층 균 비례 할당</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">설문조사 방법</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>o 온라인 조사 CAWI 1,000명</li> <li>o 대면면접조사 F2F 500명(온라인 조사가 어려운 60대 이상, 블루칼라 및 중소도시 이하 거주자)</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	일반인 설문조사		모집단	만 18~79세 이상 운전면허 소지자	조사지역	전국	설문표본	일반 국민 1,500명	표본추출 방식	면허소지자와 지역을 고려, 모집단을 반영한 계층 균 비례 할당	설문조사 방법
일반인 설문조사												
모집단	만 18~79세 이상 운전면허 소지자											
조사지역	전국											
설문표본	일반 국민 1,500명											
표본추출 방식	면허소지자와 지역을 고려, 모집단을 반영한 계층 균 비례 할당											
설문조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>o 온라인 조사 CAWI 1,000명</li> <li>o 대면면접조사 F2F 500명(온라인 조사가 어려운 60대 이상, 블루칼라 및 중소도시 이하 거주자)</li> </ul>											

제 6 장 사후적 입법평가 결과 및 입법대안제시

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서				
		일반인 설문조사		
		조사목적	① 인식조사 결과를 입법평가를 위한 근거 중 하나로 활용 ② 적성검사제도가 도입목적을 충분히 달성할 정도로 운영되고 있는지에 대한 국민인식 파악 ③ 운전면허 적성검사제도의 문제점과 개선방안을 위한 기초자료로 활용	
		표본오차	95% 신뢰수준에서 ±2.5%	
		설문방식	설문지 활용	
		조사기간	2016년 8월 17일 - 8월 31일 (15일간)	
		조사기관	(주)한국리서치	
		전문가 의견조사		
		모집단	운전면허 적성검사 관련 전문가	
		설문조사 지역	전국	
		설문표본	56명	
		조사방법	온라인 조사 CAWI	
		조사목적	유관기관의 전문가들을 대상으로 현행 운전면허제도에 대한 평가 및 대한 개선 의견 수렴	
		표본오차	95% 신뢰수준에서 ±13.1%	
		설문 방식	설문지 활용	
		조사기간	2016년 9월 9일 - 10월 07일 (29일간)	
		조사기관	(주)한국리서치	
		입법평가내용	규범론적 분석결과	<p>- 규범론적 분석 결과 대부분의 제도는 국가의 자격제도로써 입법형성권을 남용한 것이 아닌 이상 규범적으로는 위법한 것으로 볼 수는 없으므로, 현행 제도가 면허종별로 정기적성검사제도를 차등적으로 설정하고 있는 것, 고령운전자에 대해 정기적성검사 주기를 상이하게 정하고 있는 것, 운전능력의 상실이 의심되는 자에 대해 수시로 적성검사를 받도록 하는 것, 그리고 「도로교통법」이 아닌 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에 사업용자동차 운전자에 대한 별도의 적성검사체제를 규정한 것 등은 모두 제도적 측면에서는 적법한 것으로 볼 수 있음</p>

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 다만, 각 제도 중에서는 적성검사를 통한 도로교통상의 안전 확보라는 제도의 도입목적에 달성하기에 부적합한 수준으로 법령상의 근거를 가지고 있는 것이 있으므로, 이에 대해서는 법체계적인 준비를 우선적으로 실시할 필요가 있으며, 이와 더불어 제도의 실효성을 확보할 수 있도록 제도를 우선적으로 보완할 필요가 있음</li> <li>- 입법적인 측면에서 볼 때, 현재의 적성검사제도를 개편하고자 하는 경우, 제도의 도입목적은 정당하나 실제 제도의 규정방식이 실효성을 확보하기에 적합하지 않은 조문이 있는 경우 이를 먼저 개정에 반영하여야 하며, 기존의 개편이 이루어졌던 부분을 다시 과거로 회귀하는 방식으로 개정하려는 경우는 신중하게 제도개편을 검토하여야 함</li> <li>- 이렇게 볼 때 수시적성검사제도가 규범자체의 한계로 인해 개정이 가장 우선적으로 검토되어야 할 필요가 있고, 사업용자동차 운전자와 고령운전자에 대한 제도는 사회적 개정 필요성이 높다는 점에서 준비를 검토하여야 함. 가장 마지막으로 정기적성검사제도의 경우 그동안의 개편방향과 정기적성검사제도의 역할을 고려하여 다른 적성검사제도의 개편에 맞추어 소극적으로 개정을 검토하여야 하는 제도로 평가할 수 있을 것임</li> </ul>
비교법적 분석결과	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 독일, 프랑스, 영국, 미국, 일본의 운전면허 적성검사제도를 검토한 결과 우리나라 적성검사제도에 대한 여러 가지 시사점이 도출됨</li> <li>- 각국은 약간씩 상이하기는 하지만 정기적성검사, 수시적성검사, 사업용자동차 운전자나 고령운전자에 대한 적성검사 제도를 별도로 두고 있으며, 다만, 각국의 특수상황에 비추어 여러 가지로 제도를 도입하고 있음</li> <li>- 외국제도와 우리 제도의 가장 큰 차이 중의 하나는 일본을 제외한 국가의 경우 도로교통법과 같은 하나의 법률에서 일반차량을 운전할 수 있는 면허와 사업용자동차를 운전할 수 있는 면허를 구분하고 있고, 사업용자동차 면허에 대해서는 훨씬 엄격하게 관리하고 있음을 알 수 있음. 면</li> </ul>

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서	
	<p>허의 발급과 적성검사 체계도 상이하게 두고 있으며, 사업용자동차 면허소지자에 대해서는 연령과 관계없이 좀 더 엄격한 절차를 거쳐서, 주기적으로 적성검사를 받을 의무를 부과하고 있다는 점을 주목할 만함</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 한편, 고령운전자에 대한 특수제도를 두고 있는지 역시 국가마다 약간 상이하나, 우리와 면허제도나 사업용차량 운전자 관리 등에 관해 가장 유사법제를 가지고 있는 일본의 경우 고령운전자에 대한 적극적인 관리를 위한 여러 가지 입법적인 노력을 하고 있으므로 이를 참고하여 검토할 필요는 있음</li> <li>- 무엇보다도 독일이나 프랑스의 경우 운전능력이 있는지에 대한 판단을 위한 적성기준을 상세하게 가이드라인 차원에서 마련하고 있어 운전적성판단과 관련한 명확성을 기하기 위한 장치를 마련하고 있다는 점에서, 우리나라도 적성기준을 구체화하고 도로교통법령과 개별사업법령에 반영함으로써 면허발급과 유지에 관해 좀 더 예측가능하고 객관적으로 관리할 필요가 있음</li> </ul>
사회학적 분석결과	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 일반인 1500명과 전문가 56명의 의견을 종합한 결과 몇몇 세부적인 사항에서 다른 결과가 도출된 것을 제외하고는, 일반인과 전문가 모두 현행의 적성검사제도는 전체적으로 개정의 필요가 있다는 데 동의하고 있으므로 동일한 방향으로의 의견이 도출되었다고 볼 수 있음</li> <li>- 전반적으로 제도개편의 필요성에 대해서는 전문가 그룹에서 훨씬 높게 동의하고 있고, 그 제도개편의 방향 역시 현행 보다 강화된 제도가 필요하다고 인식하고 있다는 점에서 적성검사제도의 강화를 위한 여러 가지 제도적 틀을 정비할 필요가 있는 것으로 판단됨</li> <li>- 특별하게 강화된 제도개편이 요구되는 사항으로, 사업용자동차 운전자에 대한 정밀검사 부분과 고령운전자 적성검사 부분이고, 고령운전자의 연령에 대한 인식 역시 일반운전자와 사업용자동차 운전자가 다르게 나타나고 있으므로 제도 개편시 이를 반영할 필요도 있음</li> </ul>

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서		
	입법평가 결과종합	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 규범론적 분석, 비교법적 분석, 사회학적 분석을 통합적으로 고려한 결과 현행의 적성검사제도는 일정부분 개편의 필요성은 있다는 평가결론을 도출하였음</li> <li>- 특히, 적성검사제도와 관련하여 법률에 직접적으로 규정하지 않고 있거나 명확하게 규정하지 아니하여, 국민이 명확하게 인식하지 못하였거나, 행정청에게 과도한 재량이 부여되고 있는 사항에 대해서는 제도적으로 위법하거나 형식위반의 가능성이 있다는 점에서 이러한 측면의 개정은 가장 선행적으로 이루어질 필요가 있음(정기적성검사, 수시적성검사, 적성정밀검사 각각 개편 필요 부분 존재)</li> <li>- 다만, 제도 그 자체만으로 위법으로 볼 수는 없으나, 실효성이 떨어지는 적성검사제도에 대해서는 비교법적 분석이나 사회학적 분석 결과를 근거로 하여 개편을 검토할 필요성이 있음(예컨대, 고령운전자 연령이나 검사방법상의 문제, 사업용자동차 운전자 적성검사 주기 및 대상 확대 문제 등)</li> </ul>
	입법 평가 한계	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운전면허 적성검사제도가 실효성이 있는지, 제도적 목적을 달성하기에 충분하게 설정되어 있는지를 평가하기 위해서는 적성검사와 관련된 충분한 실증자료가 필요함</li> <li>- 그러나 현재의 교통사고 통계자료로는 운전적성과 관련된 항목으로 인해 교통사고가 발생한 것인지, 적성검사제도가 이러한 역할을 충분히 하지 못한 것인지 등에 대해 파악하기 어려움(예컨대 적성검사로 걸러낼 수 있는 사유가 직접적인 사고원인이 되었음에도 적성검사가 이러한 자를 걸러내는 역할을 하지 못한 경우 이에 대한 실증자료가 필요하나, 이러한 자료를 구하는 것에 한계가 있었음)</li> <li>- 이와 같은 자료를 생산하는 것은 어려울 뿐만 아니라, 자료가 만들어진다고 하더라도 어느 정도 수준의 정확성을 확보할 수 있을 것인지에 대한 의문이 있음. 실제 복잡한 도로환경에서는 교통사고 원인이 복합적이고, 운전자의 과실원인 역시 주관적인 것으로서 운전자에게 유리하게 파악되는 경향이 있다는 점에서 이러한 통계자료의 확보가 어려울 수밖에 없음</li> </ul>

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 그러므로 본 연구에서는 이러한 자료를 제외하고, 최대한 객관적인 운전면허 소지현황 및 교통사고 관련통계를 활용하였으나, 제도에 대한 입법평가를 정확히 실시하는 데에는 일정부분 한계가 있음을 밝힘</li> </ul>
	구체적인 개정안 마련의 한계	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 입법평가 결과 현행 적성검사제도의 유형별로 개정이 필요하다는 평가결과를 도출하였으나 구체적인 개정안을 제시하는 데는 한계가 있음을 밝힘</li> <li>- 위에서 밝힌 바와 같이 각각의 적성검사제도는 도로교통상의 안전확보를 위한 목적으로 도입된 제도로서 유기적으로 연계되어 있기 때문에, 개별적으로 개정안을 마련하는 방식이 아니라, 전체적인 규제수준을 설정하고 각 제도의 규제강도를 조정하여 조합하는 방식으로 개정안을 마련하여야 함</li> <li>- 이에 따라 평가결과 도출된 여러 가지 입법대안들을 구체적인 개정안으로 작성하는 것은 여러 가지 경우의 수가 나올 수 있고, 이를 결정하기 위해서는 정책방향과의 연계가 있어야 할 것이므로 구체적인 개정안 마련은 하는 것은 후속연구로 삼도록 함</li> </ul>
	비용·편익 분석 미실시 한계	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 입법평가에서는 운전면허 적성검사제도에 관한 비용편익분석은 별도로 실시하지 못한 한계가 있음</li> <li>- 그동안 운전면허 적성검사제도와 관련된 비용편익분석이 규제비용 측면에서 연구된 바 있으나, 그 중 대부분의 내용이 실제 적성검사를 받는데 소요되는 비용과 시간을 산출하고, 이 결과와 적성검사제도의 목적과의 단순한 형량을 비교하고 있는 데 그쳤음(대부분 정기적성검사제도에 대한 분석에 한정)</li> <li>- 그러나 이러한 분석은 법령제정 초창기부터 존재했던 적성검사제도의 실질적인 효과와 국민이 감수해야 하는 부담을 단순수치화하여 비교형량하기 어렵다는 점, 적성검사제도로 인해 얻을 수 있는 가치가 국민의 생명·신체·재산이라는 점에서 비용편익분석을 통해 가치를 형량하는 것에 대한 설득력 확보가 어려울 수 있다는 점, 무엇보다</li> </ul>

운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가 결과서		
		<p>도 교통사고에 미치는 영향을 하나로 확정하기 어렵다는 점에서 비용분석을 통한 제도평가가 어느 정도의 의미를 가질 수 있을지에 대한 의문이 있음</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 향후 적성검사제도 전반에 대한 개정 추진시에는 새로운 제도와 기존제도를 비교형량하는 등 새로운 제도에 대한 비용편익을 통해 현재의 제도와 비교형량할 수 있을 것으로 보이나, 본 보고서 단계에서는 여러 가지 입법대안을 제시하고 있을 뿐, 구체적인 개정안이 도출한 것은 아니라는 점에서 비용편익분석은 실시할 수 없었음을 밝힘</li> </ul>

## 제 2 절 입법평가 결과에 따른 입법대안제시

### I . 일반운전자 적성검사제도

#### 1. 정기적성검사

현행 정기적성검사가 제1종 면허소지자와 제2종 면허소지자를 구분하여 상이한 기준을 정하고 있는 것, 정기적성검사 대상자 중 65세(제1종) 및 70세(제2종) 운전자에 대해서는 적성검사주기를 단축하여 차등을 두고 있는 점은 규범적으로나 통계적으로나 규제근거에 합리성이 있는 것으로서 적합한 것으로 평가할 수 있다. 안전을 위한 자격제도인 운전면허와 적성검사제도는 과소보호금지 원칙과 과잉금지의 원칙을 모두 충족하는 범위에서 설정되어야 하며, 이에 대한 판단은 제도형성의 재량범위를 과도하게 넘어서지 않는 이상 적합한 것으로 소극적으로 판단될 수밖에 없다. 현행의 정기적성검사제도가 얼마나 실효성이 있는지를 평가하기 위해서는 여러 가지 통계자료를 기반으로 한 평가가 전제되어야 하나, 실제 교통사고는 여러 가지 요소의 결합으로 발생된다는 점에서, 교통사고의

발생원인을 전적으로 정기적성검사체도의 설계와 운영에서 찾는 것이 쉽지 않기 때문이다. 실제 교통사고의 발생과 사고원인이 적성검사의 대상이 되는 운전적성에 있었다는 것을 명확하게 담은 통계자료의 확보가 쉽지 않다. 그러므로 현행 정기적성검사를 규정하는 규범 자체에 대해 규범적 측면에서 문제가 있다고 보기는 어렵다. 그러나 현재의 정기적성검사의 기준이나 방법과 관련하여서는 비교법적인 분석이나 사회학적 분석을 통한 입법평가 결과 체도의 목적을 달성하기에는 일부 부족한 측면이 있다고 보이므로, 이에 대해서는 규범평가의 방식이 아니라 여러 가지 통계 자료를 기반으로 한 실효성 평가를 통하여 체도를 보완할 필요가 있다.

한편, 정기적성검사에 관해서도 규범론적 분석결과에 따라 개정이 필요한 일부 조항이 있다. 「도로교통법」상 결격사유조항과 「도로교통법 시행령」간의 적성검사기준 간의 체계가 맞지 않는 부분이며, 이는 법체계적인 문제이므로 개정이 필요하다. 더불어 적성기준을 법령상에서 좀 더 구체화하는 방향으로 개정할 필요도 있다.

## 2. 수시적성검사

수시적성검사의 경우에는 규범적 분석방법으로 평가한 결과상으로도 여러 가지 개정이 필요하다. 수시적성검사의 근거를 정하고 있는 「도로교통법」 제88조와 수시적성검사 대상자를 찾기 위한 제도인 「도로교통법」 제89조 모두 법체계적으로 볼 때 명확하지 않을 뿐만 아니라, 제도도입의 실효성을 확보하기 어려운 방식으로 규정되어 있다. 현행 수시적성검사의 경우 정기적성검사체도와 유사한 조문체계를 가지고 있으나, 법령에 의해 직접 의무가 부과되는 정기적성검사와는 달리 수시적성검사의 경우 행정청의 결정에 따라 적성검사를 받아야 할 의무가 부과되며, 그 목적이나 긴급성을 고려할 때 정기적성검사와는 상이한 제도라는 점에서 수시적성검사에 대해서는 법적 근거도 정기적성검사와 달리 규정할 필요가 있다.

현행 「도로교통법」 제88조는 검사대상자를 결정하는 것이 처분성을 가지는 등 국민의 권리의무에 직접적인 효과를 가져오는 조항들임에도 불구하고 수시적성검사와 관련된 많은 내용을 하위법령에서 정하는 구조를 취하고 있다. 한편으로는 하위법령 간에도 내용이 충돌되고 있다는 점에서 전반적인 개정을 요하며, 추가적으로 수시적성검사 제도를 운영하기 위해 발하는 처분행위에 대한 이의제기 등에 관한 근거도 신설할 필요가 있다. 수시적성검사 대상자를 발굴하기 위한 제도인 「도로교통법」 제89조의 정보통보제도 역시 동법 제88조와의 관계에서 여러 가지 불명확한 부분이 있다. 현재 도로교통법령 전반을 고려하면 정보보유기관의 장이 경찰청장에게 수시적성검사 관련 정보를 통보하면 경찰청장과 도로교통공단이 이에 구속되는 것처럼 해석되나, 「도로교통법」 자체만으로는 수시적성검사 대상자 선정과 관련하여 경찰청장이 구속되는지 여부가 명확하지 않다. 특히, 현행의 법령의 규율구조가 실무상과도 다르게 규정되어 있다는 점에서 법률과 시행령의 체계를 맞추도록 개정하여야 하며, 제도의 운영을 위해 필수적이기는 하지만 경찰청장이 수집한 정보의 보호에 관한 사항 등도 제도적으로 신설하는 것을 검토하여야 한다.

한편으로는 수시적성검사제도를 현행과 같이 운영하는 경우 수시적성검사 대상자는 적성검사를 받아야 하는 대상으로 지정되어 운전면허가 취소될 때까지 여전히 운전을 할 수 있다는 문제가 있다. 수시적성검사제도가 운전능력이 없는 자를 신속하게 가려, 운전을 금지하기 위한 제도라는 것을 고려하면 수시적성검사와 운전면허 임시정지제도를 연계하여 수시적성검사에 합격할 때까지 운전면허를 정지하는 방법도 제도의 실효성을 위해 고려할 필요가 있다. 또한 수시적성검사의 대상자는 대체로 결격사유에 해당하는 등 운전능력이 없는 것으로 보이는 자에 대해 행정청에서 결정하는 방식으로 규정되어 있으나, 어느 경우에 수시적성검사 대상자로 될 수 있을 것인지를 예측하기 어려우므로 수시적성검사 대상자가

될 수 있는 자에 대해 것인지가 명확하지 않으므로 수시적성검사의 통보 제도와 연계하여 의무적으로 수시적성검사를 받아야 하는 범위를 설정하는 등의 방법으로 개정할 필요가 있다.

## II. 사업용자동차 운전자 적성검사제도

사업용자동차 운전자가 받아야 하는 적성정밀검사와 관련하여서는 크게 두 가지 관점에서 평가하였다. 하나는 운전면허에 관한 일반법인 「도로교통법」이 아니라, 개별사업법인 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에서 적성정밀검사를 두는 것이 적합한가에 대한 법체계 평가이고, 다른 하나는 현행 적성정밀검사가 제도적으로 충분한지에 대해 일반운전자와 비교하는 등의 방법으로 실시한 적성정밀검사 근거조항 자체에 대한 평가이다.

평가결과 현행과 같이 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사를 개별사업법에서 주로 다루고 있는 것은 각각의 법률의 목적이 상이하고, 제도의 법적 성격이 상이하다는 점에서 법체계상으로는 적합하지 않은 것으로 평가하였다. 그러나 그동안 입법연혁상으로도 이러한 체계를 취하여 왔고, 이미 「도로교통법」상의 운전면허체계가 일반면허와 사업용면허 체계에서 벗어나 있는 만큼 법체계를 바로 잡기 위해서는 면허제도 전반의 개정이 요구된다는 점에서 단기적으로는 최대한 현행의 체계를 유지하면서 일반운전자와 사업용자동차 운전자의 적성검사제도 모두를 고려하여 개정을 검토할 수밖에 없다. 그럼에도 불구하고 법적인 측면에서 보면 각 법률에서의 적성검사제도의 성격 자체가 상이하므로 사업용자동차 운전자가 적성정밀검사를 불합격하는 경우와 같은 문제 발생시 「도로교통법」상 운전면허 관리제도와 의 형평을 어떻게 맞출 것인지에 대한 문제는 여전히 남게 될 수밖에 없다. 이에 대해서는 운전면허 관리제도 전반에 관

련된 것이므로 장기적으로 지속적 검토의 대상으로 남겨 둔다.

다음으로 개별사업법상 적성정밀검사에 대한 규범분석 결과, 사업용자동차로 인한 교통사고 발생비율과 그 피해정도 등 여러 가지 요소를 감안할 때 규범론적 방법, 비교법적 방법, 사회학적 방법을 통한 분석 결과 모두 사업용자동차 운전자에 대해서는 일반운전자 보다 더 관리가 요구된다는 결론을 도출하였다. 그럼에도 불구하고 현행 개별사업법상 적성정밀검사제도는 이를 충분하게 반영하지 못하고 있다. 사업용자동차 운전자의 경우 국민의 생명·신체·재산 영역과 관계되는 것을 직업으로 하고 있다는 점에서 공익적인 측면을 강조하여 지속적으로 운전능력의 관리가 정당화된다고 할 수 있으나, 현행 법령상으로는 버스운전자가 65세 이상부터 정기적인 자격유지검사를 받는 것 이외에는 택시운전자나 화물자동차운전자에 대해서는 자격유지검사를 실시하지 않고 있다. 그 결과 실제 「도로교통법」상 규제를 받는 일반운전자와 큰 차별성이 없도록 제도를 두고 있고, 이 부분에 대해서는 재검토를 요한다고 할 수 있다. 물론 화물차나 택시의 경우 당해 사업법상으로 인정되어 온 재산권적 측면이 제도개선시 장애요소가 될 수 있을 것이나, 「도로교통법」에서 사업용자동차운전자를 특별하게 규제하는 방식을 취하지 않는 이상 현행 법체계에서는 개별사업법에서 이를 개선할 필요가 있다.

한편으로 현행법은 사업용자동차 운전자의 운전능력이 있는지 여부에 대한 책임을 운수종사자가 아닌 운수사업자에게 고용책임의 방식으로만 부여하고 있으나, 실질적으로 이러한 체계로 규정되는 경우 대부분이 사후적으로 적발되는 등 관리가 쉽지 않으므로, 운수종사자의 자격관리의 하나로 제도의 성격을 개편하는 것에 대해서도 검토할 필요가 있다.

### Ⅲ. 고령운전자 적성검사제도

고령운전자 적성검사에 관한 평가는 일반운전자 및 사업용자동차 운전자 집단 모두에 필요하다. 우선 일반운전자와 관련하여 정기적성검사제도와 관련하여, 고령운전자에 대한 현행의 정기적성검사제도가 실효성이 있는지에 대해 평가하기 위해서는 근거가 될 수 있는 자료를 활용할 필요가 있으나, 일반운전자와 고령운전자 간의 차이를 강조하여 규범을 비교하는 방식으로는 현행제도를 평가하는 것이 가능하다. 한편 사회학적 분석결과상으로도 고령운전자에 대한 규제에 대해서는 정당한 것으로 인식되고 있다. 고령운전자의 경우 현행 「도로교통법」은 적성검사주기를 단축하는 방식으로 고령운전자의 운전능력을 관리하고자 하고 있으나, 이는 고령운전자의 신체적·정신적 차이를 고려하지 못한 제도로 운영될 가능성이 크다. 예컨대 고령운전자에 대해서는 정기적성검사에서 이루어지는 동일한 시력이 아니라, 야간시력, 동체시력 등이 훨씬 중요하다는 점에서 이를 고려하지 않고 있는 정기적성검사의 운영은 오히려 과소한 수준으로 제도를 운영하는 것에 해당할 가능성이 있다. 이에 대해서는 여러 가지 고령운전자의 특성을 고려한 적성검사기준의 재편이 필요하다.

한편 사업용자동차 운전자 중 고령운전자 집단에 대한 적성검사제도를 검토한 결과, 현행 제도에서는 65세(70세) 이후 고령의 사업용자동차 운전자에 대해 특별하게 자격유지검사제도를 두고 있다. 적성정밀검사는 검사 실시방식에 있어서 일반운전자의 정기적성검사와는 달리 여러 가지 항목을 측정하므로 고령운전자의 능력을 판단하는 데는 상대적으로 적합하나, 자격유지검사의 대상이 되는 자의 범위가 좁다는 것이 문제이다. 65세 이상의 고령운전자가 화물자동차를 운행하는 것은 현실적으로 드물 것으로 보이나, 택시운전자의 경우 「도로교통법」에 따라서만 검사를 받게

된다는 점에서 일반운전을 하는 고령운전자와의 사이에서 볼 때는 사업용자동차 운전자로서 받아야 하는 특별한 규제는 없다고 보여진다. 그러므로 사업용자동차 운전자에 대한 부분에서 언급한 것과 마찬가지로 「도로교통법」상으로 사업용자동차 고령운전자에 대한 특별한 사항을 두지 않는 이상 개별사업법을 개정하여 고령의 사업용자동차 운전자에 대한 적성검사 제도를 보완할 필요가 있다.

## 참 고 문 헌

### <일반문헌>

- 2015년 업종별 사업용자동차 교통사고 예방대책 수립연구, 교통안전공단, 2016.01.11
- 간호학대사전, 1996. 3. 1, 한국사전연구사
- 강현철, 『입법평가 의 세부지침에 관한 연구』, 한국법제연구원, 2012
- 경찰청·도로교통안전관리공단, 『운전면허 정기적성검사 개선방안 연구』, 2007
- 국토해양부·TS교통안전공단, 2012년 대중교통 현황조사, 종합결과 보고서, 2013. 3
- 국토해양위원회, 건설기계관리법 일부개정법률안 심사보고서, 2011.12
- 김만호 외, “고령자 친화형 자동차 안전성 기술 개발을 위한 고령운전자의 운전 특성 분석”, 『한국자동차공학회 창립 30주년 기념 학술대회 논문집』, 2008.4
- 김희동 외, “노인의 감각처리능력과 안전운전행동에 관한 상관성 연구”, 『한국산학기술학회지』 제15권제5호, 2014.8
- 도로교통공단, 『2015년도 주요 교통사고 특성분석』, 2016. 6
- 도로교통공단, 『고령자 안전운전 교육과정 개발 연구』, 2008
- 도로교통공단, 『고령자안전행동 및 사고 특성 분석』, 2006
- 도로교통공단, 『운전적성검사의 분석 및 발전방안 - 정신질환과 신체장애를 중심으로』, 2015

- 道路交通法の一部改正について, 警察庁交通局運転免許課, 平成27(2015년)年10月13日, 都道府県・指定都市認知症施策担当者会議.
- 명묘희 외, “외국 운전면허제도 비교분석 연구1”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2012
- 박영도, 『입법평가의 이론과 실제』, 한국법제연구원, 2007
- 박영수, “운전면허시험이 교통안전에 미치는 영향에 관한 연구”, 서울시립대학교 대학원, 2012.8
- 박준환, “고령사회를 대비한 고령운전자의 교통안전대책”, 『국회입법조사처 현안보고서』, 2010.6.11
- 백옥선, “고령자 운전규제에 관한 법적 고찰 -운전면허제도를 중심으로-”, 『중앙법학』, 2015.11
- 신연식, 『고령운전자의 운전형태 고찰 및 안전운전대책 연구』, 교통개발연구원, 2001.12
- 이원영 · 김기홍 · 오주석, “고위험군 운전자의 주요 사고원인 분석연구”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2015
- 임상진 외, “고령운전자 운전 및 신체특성을 반영한 교통사고 분석 연구”, 『대한교통학회지』 제30권제6호, 2012.12
- 임용석 · 이정원, “노인 운전자의 운전 중 시공간능력과 상황인식에 대한 반응”, 『한국노년학』 제32권제4호, 2012
- 정연식 외, 『고령운전 교통사고 감소방안』. 한국교통연구원, 2011.4. 조효영 · 오영태 · 이상수, “고령운전자의 운전 특성 분석에 관한 연구”, 『한국ITS학회논문지』(제7권 제6호), 한국ITS학회, 2008
- 한국규제학회, 운전면허규제개선을 위한 수요자 실태조사, 2004

한상우, “운전면허 정기적성검사 규정에 대한 입법평가”, 한국법제연구원 이슈페이퍼, 2009.7

AASHTO Summary of the New Surface Transportation Bill FIXING AMERICA’S SURFACE TRANSPORTATION (FAST) ACT, 2015-12-16

Brenner, M., Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis aus verfassungsrechtlicher Sicht, NZV 2009, S. 375

Coley, Meridith J. and Coughlin, Joseph F. (2002) “State Older-Driver Relicensing: Conflicts, Chaos, and the Search for Policy Consensus”, Marquette Elder's Advisor: Vol. 3: Iss. 4, Article 8, 46

Gstalter, H./Fastenmeier, W., Ältere Fahrer und Verkehrssicherheit -. Bestandsaufnahme und mögliche Massnahmen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 59(1)

Mikel, Katherine, “Drivers' Licenses and Age Limits: Imposition of Driving Restrictions on Elderly Drivers”, Marquette Elder's, Vol. 9: Iss. 2, Article 6

### <판례 및 국회 입법자료>

건설교통위원회, 자동차운수사업법개정법률안 검토보고서, 1997.11

대법원 2007.3.15 선고 2006두15783 판결

행정안전위원회, 도로교통법 일부개정법률안 심사보고서, 2010.4

행정자치위원회, 도로교통법 일부개정법률안 검토보고서, 2006.9

행정자치위원회, 도로교통법중개정법률안 심사보고서, 1998.12

헌법재판소 2003.6.26. 선고 2002헌마677 결정

## 참 고 문 헌

헌법재판소 2005.3.31., 2003헌마746 결정

헌법재판소 2007.12.27. 선고 2005헌마1107 결정

헌법재판소 2015.2.26., 2012헌바268 결정

### <신문기사>

YTN, ‘고령화 시대’ 노인 운전자는 느는데...적성 검사 ‘허술’, [http://www.ytn.co.kr/\\_ln/0103\\_201408272006520105](http://www.ytn.co.kr/_ln/0103_201408272006520105), 2016.10.21. 최종방문

동아일보 2016.7.18.자 기사, <http://news.donga.com/3/all/20160718/79261180/2>, 2016.10.20. 최종방문

세계일보 기사, <http://www.segye.com/content/html/2016/05/12/20160512003546.html?OutUrl=naver>, 2016.10.21. 최종방문

일요서울, 도로가 무섭다...‘달리는 시한폭탄’ 방치하는 현실-위험한 고령 운전자...안전 ‘빨간불’, <http://www.ilyoseoul.co.kr/news/articleView.html?idxno=150582>, 2016.10.30 최종방문

조선닷컴, 10년 운전할 신체검사가 고작 1분... 2종은 신검 없이 서류로 끝, [http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2016/08/03/2016080300340.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2016/08/03/2016080300340.html), 2016.10.21 최종방문

조선닷컴, 75세이상 운전면허, 3년마다 갱신한다, [http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2016/09/29/2016092900127.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2016/09/29/2016092900127.html), 2016.10.21. 최종방문

### <사이트>

경찰청(<http://www.police.go.kr>)

교통안전공단(<http://www.ts2020.kr>)

교통안전정보관리시스템(<https://tmacs.ts2020.kr>)

국가통계포털(<http://kosis.kr>)

네이버 국어사전(<http://krdic.naver.com>)

뉴욕주 입법부(<http://public.leginfo.state.ny.us/lawssrch.cgi?NVLWO>)

뉴욕주 차량국(<https://dmv.ny.gov>)

대법원 종합법률정보(<http://glaw.scourt.go.kr>)

도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

독일 TÜV Süd(<https://www.tuev-sued.de>)

독일 TÜV/ Dekra(<https://fahrerlaubnis.tuev-dekra.de>)

독일어사전(<http://www.enzyklo.de>)

독일연방교통·디지털인프라부(BMVI)(<http://www.bmvi.de>)

독일연방소비자보호·법무부(BMJV)(<https://www.gesetze-im-internet.de>)

미국 NCSL(<http://www.ncsl.org>)

미국 국토안전부(<https://www.dhs.gov/secure-drivers-license-documentation>)

미국 의회(<https://www.congress.gov>)

법률지식정보시스템(<http://likms.assembly.go.kr>)

법제처 법령정보센터(<http://law.go.kr/main.html>)

사이버 경찰청(<http://www.police.go.kr>)

아이치현 경찰청(<https://www.pref.aichi.jp/police>)

영국 정부(<https://www.gov.uk/government>)

웨스트로(<http://next.westlaw.com>)

참 고 문 헌

의안정보시스템(<http://likms.assembly.go.kr/bill>)

일본 경시청 홈페이지(<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/index.html>)

일본 경찰청(<https://www.npa.go.jp>)

일본 법령정보(<http://law.e-gov.go.jp>)

일본 안전교육지원센터(<http://www.y-staff-supply.co.jp>)

프랑스 경찰청(<http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr>)

프랑스 온라인 공공행정정보 ‘service public’(<https://www.service-public.fr>)

프랑스 온라인 법률정보 ‘레지프랑스’(<https://www.legifrance.gouv.fr>)

프랑스 운전면허 종합정보 포털온라인(<http://www.permispratique.com>)

프랑스 운전면허 종합정보(<http://www.lepermisdeconduire.fr>)

프랑스 운전면허관리청(AGENCE NATIONALE DES TITRES SÉCURISÉS,  
ANTS)(<https://permisdeconduire.ants.gouv.fr>)

프랑스 정부 사이트(<http://www.gouvernement.fr>)

**[부록 1] 일반인 설문조사**

## [부록 1-1] 일반인 설문조사지

<b>ID</b>				
-----------	--	--	--	--

### 운전면허 적성검사제도에 대한 의견 조사(운전자용)

안녕하세요?

저희 한국리서치에서는 한국법제연구원의 의뢰를 받아 <운전면허 적성 검사제도에 대한 의견 조사>를 실시하고 있습니다.

<운전면허 적성검사제도에 대한 의견 조사>는 운전자의 편의와 안전한 교통 환경을 만들기 위해 현행 운전면허 적성검사제도를 검토하고 개선 방안을 모색하기 위해 기획되었습니다.

귀하께서 답변해 주신 내용은 오직 통계분석을 위해서만 사용되며, 귀하의 개인정보는 관련 법률에 의해 보호됨을 약속드립니다.

바쁘시더라도 본 설문에 협조하여 주시면 대단히 감사하겠습니다.

2016년 8월

수행기관 : (주)한국리서치, 담당자 : 김기주 이사  
주관기관 : 한국법제연구원, 책임연구자 : 백옥선 부연구위원

[부록 1] 일반인 설문조사

[면접원 완료 후 기록]

응답자 성명		응답자 연락처	일반전화 (    )-(    )-(    )
			휴 대 폰 (    )-(    )-(    )
응답자 주소	시            구            동 (번지나 상세정보는 필요 없습니다)		

면접원 성명		면접일시	2016년 __ 월 __ 일
면접원 ID		면접시간	__시 __분부터 __시 __분 까지 (    )분간
검증원 성명		검증일시	2016년 __월 __일 (오전/오후) __시 __분
검증결과	1.합격 2.보완 3.불합격	불합격 이유	

## 개인정보제공 동의서

조사에 응해주셔서 감사합니다.

귀하께서 응답하시는 내용은 「통계법」 제33조, 제34조(아래 내용 참조)에 의하여 비밀이 철저히 보장되고, 통계적인 목적으로만 사용되며, 기재해 주신 정보는 조사 목적 이외에는 절대 사용되지 않습니다.

귀하의 개인 신상과 관련된 정보 역시 「개인정보보호법」에 의해 보호되며, 다른 목적으로 절대 사용될 수 없습니다.

또한, 설문 참여 사실 검증을 실시할 필요가 있을 경우 기재해 주신 연락처로 연락을 드릴 수 있습니다.

본인은 위의 조사 목적과 개인 정보 수집 및 이용에 대해 충분히 인지하고 동의합니다.

\_\_\_\_\_ 년 \_\_\_\_\_ 월 \_\_\_\_\_ 일  
응답자 \_\_\_\_\_ (서명)  
전화번호 \_\_\_\_\_

### 「통계법」 제33조(비밀의 보호)

1. 통계의 작성과정에서 알려진 사항으로서 개인이나 법인 또는 단체 등의 비밀에 속하는 사항은 보호되어야 한다.
2. 통계의 작성을 위하여 수집된 개인이나 법인 또는 단체 등의 비밀에 속하는 자료는 통계작성 외의 목적으로 사용되어서는 아니 된다.

### 「통계법」 제34조(통계종사자 등의 의무)

통계종사자, 통계종사자이었던 자 또는 통계작성기관으로부터 통계 작성업무의 전부 또는 일부를 위탁 받아 그 업무에 종사하거나 종사하였던 자는 직무상 알게 된 사항을 업무 외의 목적으로 사용하거나 다른 자에게 제공하여서는 아니 된다.

선정 질문

선문1. 귀하의 성별은 무엇인가요?

1. 남
2. 여

선문2. 귀하의 나이(연세)는 만으로 어떻게 되시나요?

만 \_\_\_\_\_ 세

1. 만 18세 미만 -> 조사 중단
2. 만 18~24세
3. 만 25~29세
4. 만 30~34세
5. 만 35~39세
6. 만 40~44세
7. 만 45~49세
8. 만 50~54세
9. 만 55~59세
10. 만 60~64세
11. 만 65~69세
12. 만 70~74세
13. 만 75~79세
14. 만 80세 이상

선문3. 귀하께서 현재 거주하고 계시는 지역은 어디입니까? [단수]

- |       |       |
|-------|-------|
| 1. 강원 | 4. 경북 |
| 2. 경기 | 5. 광주 |
| 3. 경남 | 6. 대구 |

- |        |               |
|--------|---------------|
| 7. 대전  | 12. 전남        |
| 8. 부산  | 13. 전북        |
| 9. 서울  | 14. 제주        |
| 10. 울산 | 15. 충남(세종 포함) |
| 11. 인천 | 16. 충북        |

선문4. 귀하께서 소지하고 계신 자동차 운전면허 종류를 모두 말씀해주세요.

1. 1종 면허(대형, 소형, 특수)
2. 1종 면허(보통)
3. 2종 면허(보통 : 4톤 트럭 이하 차량까지 운전 가능)
4. 2종 면허(소형 : 오토바이 면허) -> 조사 중단
5. 자동차 운전면허 없음 -> 조사 중단

## 정기 적성검사

[현행 제도 평가]

- 다음 정기 적성검사에 대한 설명을 보고 응답해주세요.

1종 및 2종 면허 소지자는 「도로교통법」에 따라 정기적으로 적성검사를 받아야 합니다. 정기 적성검사는 운전에 적합한지 판별하기 위해 정기적으로 실시하는 검사로 다음과 같이 면허 종류에 따라 검사 주기가 다릅니다.

<대상별 정기 적성검사 주기>



1종 면허 소지자는 신규발급 후 매 10년마다 정기 적성검사를 받아야 하고, 65세 이상 1종 면허 소지자는 매 5년마다 정기 적성검사를 받게 됩니다.



2종 면허 소지자는 신규발급 시 정기 적성검사를 받고 이후 정기적인 검사는 없습니다. 단, 70세 이상 2종 면허 소지자의 경우 매 5년 마다 정기 적성검사를 받아야 합니다.

문1. 현재 제도에 따르면 1종 면허소지자만 정기 적성검사를 받고, 2종 면허 소지자는 70세 이전에는 정기 적성검사를 받지 않습니다. 귀하께서는 1종 또는 2종에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 방식에 대해 어떻게 생각하십니까?

매우 적절하다	적절한 편이다	보통이다	개선이 필요한 편이다	매우 개선이 필요하다
5	4	3	2	1

문2. 다음은 자동차 등의 운전에는 필요한 적성의 기준입니다. 정기 적성검사 항목을 보고 각 문항에 대한 의견을 말씀해주세요.

<p><b>1. 시력(교정시력 포함)</b> - 1종과 2종 면허의 시력 기준은 상이함(1종: 0.8, 2종: 0.5 이상)</p> <p><b>2. 신체장애 여부</b> - 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상 또는 정신상의 장애가 없을 것</p> <p><b>3. 청력</b> - 제1종 대형과 특수면허의 경우만 청력검사 실시</p>
---

	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 정기 적성검사 항목(시력, 운동 능력 및 청력)은 충분하다	5	4	3	2	1
2. 정기 적성검사의 항목이나 내용은 운전 적격자를 선별하는데 효과적이다	5	4	3	2	1
3. 정기 적성검사에 대해 전반적으로 만족한다	5	4	3	2	1

[제도 개선의 필요성]

문3. 귀하께서는 현행 정기 적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

1. 정기 적성검사를 폐지해야 함 -> 문 5로 이동
2. 현행보다 축소시켜야 함 -> 문 5로 이동
3. 현행대로 유지함 -> 문 5로 이동
4. 현행보다 강화시켜야 함

문4. 귀하께서는 현행 정기 적성검사를 어떻게 강화해야 한다고 생각하십니까? 모두 골라주세요.

1. 정기 적성검사 항목 다양화
2. 정기 적성검사 측정의 정확성 강화
3. 정기 적성검사 담당자/기관의 전문성 강화
4. 65세 미만 1종 면허 소지자의 정기 적성검사 주기 단축(현행 10년)
5. 70세 미만 2종 면허 소지자의 정기 적성검사 신규 도입

문5. 귀하께서는 현행 운전면허 정기 적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 동의한다	동의하는 편이다	보통이다	동의하지 않는 편이다	전혀 동의하지 않는다
1. 전문의로 구성된 의료자문위원회를 만들어 운전면허 적성검사의 기준을 설정, 지속적으로 관리해야 한다	5	4	3	2	1
2. 적성검사 시 인지검사 또는 심리검사 항목을 추가시켜야 한다	5	4	3	2	1

	매우 동의 한다	동의 하는 편이다	보통 이다	동의 하지 않는 편이다	전혀 동의 하지 않는다
3. 운전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부과해야 한다	5	4	3	2	1
4. 운전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우, 운전자의 가족이나 기타 관계자가 신고할 수 있는 방안을 만든다	5	4	3	2	1

[고령 운전자 관련 인식]

문6. 현재 65세 이상의 제1종 면허 소지 운전자는 65세 미만 운전자와 동일한 정기 적성검사를 받고 있습니다. 귀하께서는 정기 적성검사 시 고령 운전자에 대해 추가 검사와 같은 별도의 관리가 필요하다고 생각하십니까?

1. 예
2. 아니오 -> 문8로 이동

문7. 귀하께서는 정기 적성검사 시 별도의 관리가 필요한 고령 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

만 (            )세

[부록 1] 일반인 설문조사

문8. 고령 운전자의 정기 적성검사 이용 주기는 현재 5년(1종: 65세 이상, 2종: 70세 이상)입니다. 귀하께서는 고령 운전자의 정기 적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?  
 각 연령대별로 말씀해주세요.

	1~2년	3~4년	5년 (현재)	6~8년	9년 이상
1. 만 65~69세					
2. 만 70~74세					
3. 만 75세 이상					

문9. 귀하께서는 고령 운전자에 대한 정기 적성검사를 어떻게 해야 한다고 생각하십니까?

완 화 <----- 현행대로 -----> 강 화 ----- 유지 -----						
1	2	3	4	5	6	7

문10. 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 그렇다	그런 편이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 연령에 따라 운전 규제가 달라져야 하다	5	4	3	2	1
2. 연령이 아닌 개별 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다	5	4	3	2	1

## 수시 적성검사

● 다음 수시 적성검사에 대한 설명을 보고 응답해주세요.

수시 적성검사는 후천적인 신체장애 등으로 운전을 할 수 없을 것으로 보이는 상당한 사유가 생긴 경우 받아야 하는 적성검사입니다.

도로교통공단이 운전을 할 수 없을 것으로 의심되는 면허소지자를 파악하여 통보하면, 통보받은 면허 소지자는 3개월 이내에 적성검사를 받아야 합니다.

현재 수시 적성검사의 사유는 다음과 같습니다.

1. 정신질환자 또는 뇌전증 환자
2. 듣지 못하거나 앞을 보지 못하는 사람
3. 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·향정신성의약품 또는 알코올 중독자
4. 병무청장, 보건복지부장관 등이 후천적 신체장애 등과 관련된 개인정보를 경찰청장에게 통보한 경우 해당자
5. 기타 안전운전에 장애가 되는 신체장애 등이 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 자

문11. 귀하께서는 수시 적성검사에 대해 오늘 이전에 알고 계셨나요?

1. 예
2. 아니오

[제도 개선의 필요성]

문12. 현재 정기 적성검사와 별도로 수시로 실시하는 적성검사를 실시하고 있습니다. 이러한 수시 적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

1. 폐지해야 함
2. 현행보다 축소시켜야 함
3. 현행대로 유지함
4. 현행보다 강화시켜야 함
5. 잘 모르겠음

● 수시 적성검사 대상자를 선별하기 위해 정신질환이나, 신체장애를 가진 자에 대한 개인정보를 가지고 있는 기관의 장은 분기별로 경찰청장에게 통보하고 있습니다. 통보기관 및 통보대상 정보의 예는 아래와 같습니다.

보유기관	보유정보
병무청장	정신질환 또는 시력장애로 군 복무가 면제된 사람
시·군·구청장	정신질환으로 6개월 이상 입원한 사람
시·도지사	마약류 중독으로 치료 중인 사람
국민연금공단 이사장	시력장애로 장애연금을 받고 있는 사람
⋮	⋮

문13. 수시 적성검사를 강화하고자 하는 경우 경찰청장에게 통보되어야 하는 대상이나 정보의 범위가 확대될 가능성이 높습니다. 귀하께서는 수시 적성검사 대상자 및 통보대상정보를 확대하는 것이 개인정보를 과도하게 침해하는 것이라고 생각하십니까?

매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
5	4	3	2	1

문14. 귀하께서는 현행 수시 적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 동의한다	동의하는 편이다	보통이다	동의하지 않는 편이다	전혀 동의하지 않는다
1. 상습적인 운전법규 위반자, 사고 야기자 등에 대한 수시 적성검사를 의무화해야 한다	5	4	3	2	1
2. 알콜/마약 중독 운전자에 대한 수시 적성검사를 의무화해야 한다	5	4	3	2	1
3. 뇌전증이 있는 운전자에 대해 수시 적성검사를 의무화해야 한다	5	4	3	2	1

## 사업용자동차 운전자에 대한 적성 정밀검사

### [현행 제도 평가]

문15. 귀하께서는 버스/택시/화물차 운전자들의 적성검사는 일반 운전자들이 받는 정기 적성검사와 비교하여 어떻게 실시해야 한다고 생각하시나요?

매우 엄격하게 적용해야 한다	엄격하게 적용해야 하는 편이다	보통이다	엄격하게 적용하지 않아도 되는 편이다	전혀 엄격하게 적용하지 않아도 된다
5	4	3	2	1

### [여객 승차 시 불안감을 느낀 경험]

문16. 귀하께서는 버스를 탔을 때 불안감을 느낀 경험이 있으신가요? 있으시다면 구체적으로 써주세요.

문17. 귀하께서는 택시를 탔을 때 불안감을 느낀 경험이 있으신가요? 있으시다면 구체적으로 써주세요.

- 다음은 버스/택시/화물 운전자를 대상으로 하는 적성 정밀검사에 대한 설명입니다. 아래 내용을 보고 응답해주세요.

적성 정밀검사의 종류는 다음과 같습니다.

**1. 신규 검사**

- 신규로 버스/택시/화물 자동차의 운전자 자격증을 취득하기 위해서는 신규 검사를 받아야 합니다
- 검사 항목: 속도예측검사, 정지거리예측검사, 주의력검사, 거리지각검사, 지각성향검사, 인지능력검사, 인성검사

**2. 자격 유지 검사**

- 65세 이상 버스( 시내, 시외, 고속, 마을, 전세, 장의) 운전자의 경우 운전 자격을 유지할 수 있는지 정기적으로 검사를 받으며, 65-69세는 매 3년, 70세 이상은 매 1년마다 검사를 받습니다.
- 택시 및 화물운전자는 자격 유지 검사를 받지 않습니다.
- 검사 항목: 시야각검사, 신호등검사, 화살표검사, 도로찾기검사, 표지판검사, 추적검사, 복합기능검사

The diagram illustrates the timeline for license maintenance exams. It shows two horizontal timelines: one for '버스 운전자' (Bus Driver) and one for '택시/화물 운전자' (Taxi/Truck Driver). Both start with a '신규검사' (New License Exam) indicated by a green arrow. For bus drivers, a legend indicates that a green 'M' icon represents a '자격유지검사' (License Maintenance Exam). Vertical dashed lines mark the ages 65 and 70. For bus drivers, exams are required every 3 years from age 65 to 69, and every 1 year from age 70 onwards. For taxi and truck drivers, no further exams are shown after the initial '신규검사'.

[제도 개선의 필요성]

문18. 현재 자격 유지검사는 ‘65세 이상의 버스 운전자’만 주기적으로 받고 있습니다. 이와 관련해 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 동의한다	동의하는 편이다	보통이다	동의하지 않는 편이다	전혀 동의하지 않는다
1. 자격 유지검사 대상을 버스 뿐 아니라 택시, 화물차 운전자까지 확대해야 한다.	5	4	3	2	1
2. 자격 유지검사의 대상을 65세 미만 운전자까지 확대해야 한다.	5	4	3	2	1
3. 자격 유지검사의 주기는 현행보다 짧게 해야 한다(현행: 65-69세-매3년, 70세 이상-매1년)	5	4	3	2	1

문19. 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 연령에 따라 버스/택시/화물차 운전 규제가 달라져야 한다	5	4	3	2	1
2. 연령이 아닌 개별 버스/택시/화물차 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다	5	4	3	2	1

문20-1. 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 버스 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

만 ( )세

문20-2. 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 택시 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

만 ( )세

## 배경질문

■ 다음은 분석을 위한 통계처리에 사용되는 문항입니다. 귀하의 답변은 「통계법」에 의해 비밀이 보장되며, 통계분석 후에는 귀하의 답변은 파기됩니다.

배문1. 귀하께서는 평소 얼마나 자주 직접 운전을 하십니까?

1. 매일
2. 1주에 5~6일
3. 1주에 3~4일
4. 1주에 1~2일
5. 한 달에 1~2일
6. 그보다 드물게
7. 전혀 하지 않음

배문2. 귀하께서는 버스, 택시, 화물차 기사 등 사업용 운전자(직업 운전자)이신가요?

1. 예 -> 배문 4로 이동
2. 아니오

배문3. 귀하께서 평소 출퇴근이나 통학, 외출 시에 이용하는 교통수단은 무엇인가요? 모두 골라주세요.

1. (직접운전) 승용차
2. (타인운전) 승용차
3. 버스
4. 지하철/전철

- 5. 택시
- 6. 오토바이/자전거
- 7. 도보(걸어다님)
- 8. 기타

배문4. 귀하께서는 몇 년도에 운전면허증을 취득하셨나요?

(                    )년 -> 만 (                    )년

[로직: 1900~2016년까지만 입력 가능, 만으로 했수 계산해서 00년으로 제시]

배문5. 귀하께서 이용해보신 적이 있는 운전면허 적성검사의 유형을 모두 골라주세요. [복수]

- 1. 정기 적성검사
- 2. 수시 적성검사

배문6. 귀하의 실제 운전경력은 몇 년 쯤입니까?

만 (                    )년 [로직:0 to 80]

[로직: 배문4에서 계산한 년도보다 크면 안됨]

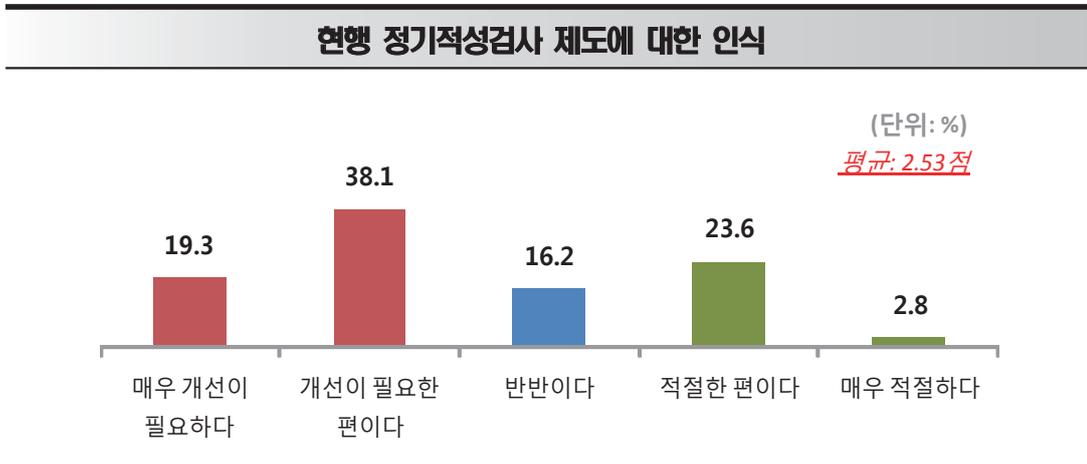
==== 장시간 동안 설문에 응해주셔서 대단히 감사합니다 ====

## [부록 1-2] 일반인 의견조사 문항별 결과 분석

### I. 정기적성검사

#### 1. 면허종별 차등방식의 적절성에 대한 인식

##### 【문항 및 결과】



【문1】 귀하께서는 1종 또는 2종에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 방식에 대해 어떻게 생각하십니까?

##### 【종합 분석】

- 응답자의 과반수인 57.4%가 1종 또는 2종에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 제도에 대해 개선이 필요하다고 응답했다.

##### 【특성별 분석】

- 18-29세를 제외하고는 연령대가 낮을수록 현행 제도에 대해 개선이 필요하다고 생각하는 응답률(Bottom2%)이 높아졌다.

(18-29세: 58.6%, 30대: 75.6%, 40대: 62.7%, 50대: 51.9%, 60대: 42.3%, 70대: 30.3%)

▣ 지역별로는 수도권 개선 필요성이 62.1%로 타지역 대비 높았다.

(수도권: 62.1%, 경상권: 57.0%, 전라권: 59.4%, 충청권: 53.8%, 강원/제주 지역: 41.8%)

▣ 2중 면허(보통) 소지자의 45.9%만이 현행 제도에 대한 개선이 필요하다고 생각해 1중 면허 소지자보다 적었다.

(1중 면허(보통): 63.7%, 1중 면허(대형, 소형, 특수): 50.8%)

**【결과표】**

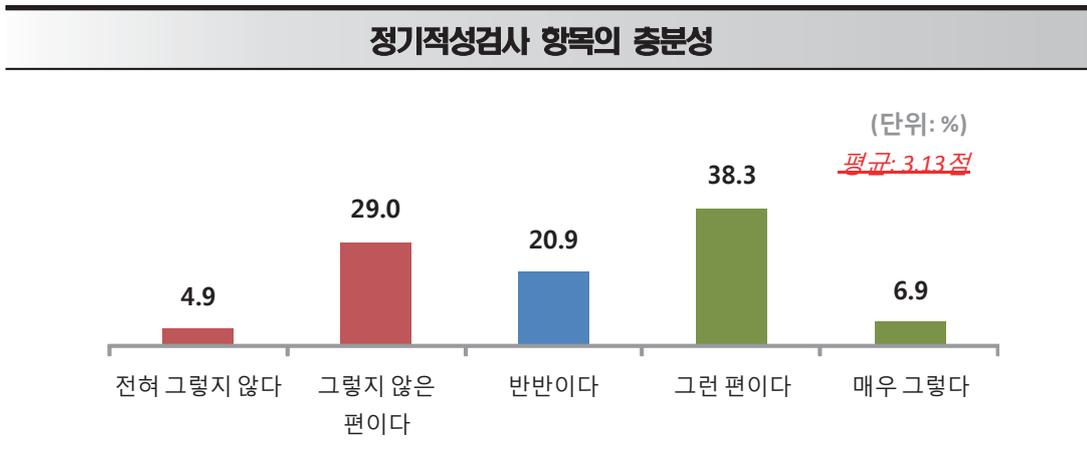
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	매우 개선이 필요 하다	개선이 필요한 편이다	보통 이다	적절한 편이다	매우 적절 하다	적절 (Top2)	개선 필요 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	19.3	38.1	16.2	23.6	2.8	26.4	57.4	2.53
<b>성별</b>									
남성	(826)	21.7	34.6	13.2	26.3	4.2	30.5	56.3	2.57
여성	(674)	16.3	42.4	19.9	20.3	1.0	21.4	58.8	2.47
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	22.3	36.3	19.1	19.1	3.2	22.3	58.6	2.45
30대	(303)	36.6	38.9	10.9	12.2	1.3	13.5	75.6	2.03
40대	(319)	18.5	44.2	17.2	18.8	1.3	20.1	62.7	2.40
50대	(295)	15.6	36.3	14.6	28.8	4.7	33.6	51.9	2.71
60대	(196)	3.6	38.8	17.3	36.7	3.6	40.3	42.3	2.98
70대	(109)	3.7	26.6	22.9	43.1	3.7	46.8	30.3	3.17
<b>지역</b>									
수도권	(485)	19.4	42.7	15.7	19.6	2.7	22.3	62.1	2.44
경상권	(461)	20.6	36.4	15.8	24.1	3.0	27.1	57.0	2.52
전라권	(219)	23.3	36.1	14.2	26.0	0.5	26.5	59.4	2.44
충청권	(225)	15.6	38.2	14.7	27.1	4.4	31.6	53.8	2.67
강원/제주	(110)	12.7	29.1	27.3	27.3	3.6	30.9	41.8	2.80
<b>소지 면허</b>									
1중 면허(대형, 소형, 특수)	(122)	17.2	33.6	18.0	29.5	1.6	31.1	50.8	2.65
1중 면허(보통)	(951)	25.4	38.3	13.5	19.9	2.9	22.8	63.7	2.37
2중 면허(보통)	(458)	7.4	38.4	21.8	29.7	2.6	32.3	45.9	2.82

## 2. 현행 제도에 대한 인식

### (1) 정기적성검사 항목

#### 【문항 및 결과】



【문2-1】 정기적성검사 항목에 대한 의견을 말씀해주세요: 정기적성검사 항목(시력, 운동 능력 및 청력)은 충분하다.

#### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사 항목에 대해 전체의 45.2%는 충분하다고 응답해 충분하지 않다는 응답(33.9%) 보다 10%p 이상 높았다.

#### 【특성별 분석】

- 남성 응답자 중 현재 정기적성검사 항목이 충분하다고 생각하는 비율은 47.9%로 여성 응답자(41.8%) 대비 높았다.
- 30대 응답자는 연령대가 낮을수록 현행 제도의 항목이 불충분하다고 생각하는 부정응답률이 높았다.

(18-29세: 34.2%, 30대: 52.1%, 40대: 37.6%, 50대: 29.2%, 60대: 16.3%, 70대: 16.5%)

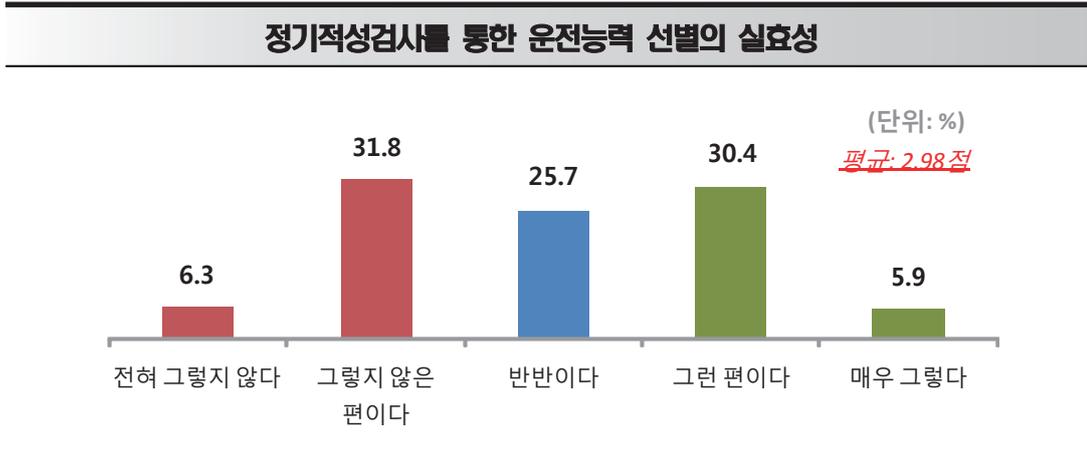
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	4.9	29.0	20.9	38.3	6.9	45.2	33.9	3.13
<b>성별</b>									
남성	(826)	6.3	25.9	19.9	39.3	8.6	47.9	32.2	3.18
여성	(674)	3.3	32.8	22.1	37.1	4.7	41.8	36.1	3.07
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	4.0	30.2	19.1	38.1	8.6	46.8	34.2	3.17
30대	(303)	12.2	39.9	17.8	24.1	5.9	30.0	52.1	2.72
40대	(319)	4.1	33.5	25.7	31.3	5.3	36.7	37.6	3.00
50대	(295)	3.1	26.1	15.3	49.5	6.1	55.6	29.2	3.29
60대	(196)	1.0	15.3	27.6	49.0	7.1	56.1	16.3	3.46
70대	(109)	1.8	14.7	22.9	49.5	11.0	60.6	16.5	3.53
<b>지역</b>									
수도권	(485)	4.7	30.7	20.4	36.5	7.6	44.1	35.5	3.12
경상권	(461)	6.7	30.6	19.5	36.0	7.2	43.2	37.3	3.06
전라권	(219)	3.7	22.4	22.8	45.2	5.9	51.1	26.0	3.27
충청권	(225)	4.0	33.3	19.6	36.4	6.7	43.1	37.3	3.08
강원/제주	(110)	2.7	19.1	27.3	46.4	4.5	50.9	21.8	3.31

## (2) 정기적성검사 선별효과

### 【문항 및 결과】



**【문2-2】 정기적성검사 항목에 대한 의견을 말씀해주세요: 정기적성검사의 항목이나 내용은 운전 적격자를 선별하는데 효과적이다.**

### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사가 운전적격자를 선별하는데 효과적이라는 응답은 36.3%에 불과해, 제도의 실효성에 대한 긍정적인 평가가 높지 않았다.
- 제도의 실효성을 긍정한 응답률(36.3%)은 앞서 정기적성검사 항목이 충분한지에 대한 긍정 응답률(45.2%) 보다 낮아, 검사 항목은 충분하지만 실제 검사에 있어 효과적이라고 생각하는 사람은 비교적 적다는 것을 유추할 수 있다.

### 【특성별 분석】

- 현행 정기적성검사에 대해 남성의 37.4%는 실효성이 있다고 평가해 여성(34.9%) 대비 높은 편이었다.

▣ 30대와 40대의 경우 실효성을 부정적으로 평가한 비율이 타 연령대비 높은 편이었다.

(18-29세: 41.7%, 30대: 53.5%, 40대: 46.1%, 50대: 31.2%, 60대: 20.4%, 70대: 12.8%)

▣ 지역별로는 수도권과 경상권 거주자의 실효성에 대한 부정응답률이 타 지역 대비 비교적 높은 편이었다.

(수도권: 39.6%, 경상권: 42.7%, 전라권: 30.6%, 충청권: 38.7%, 강원/제주 지역: 27.3%)

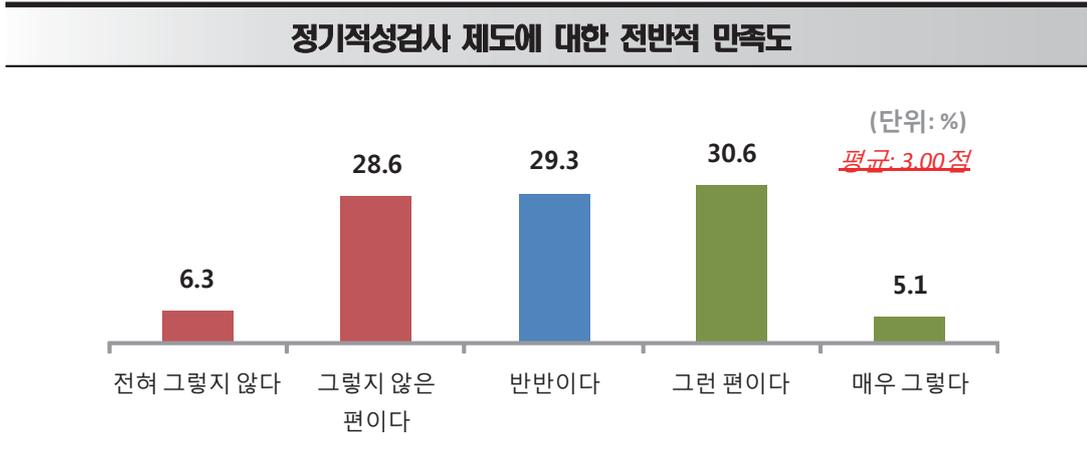
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	6.3	31.8	25.7	30.4	5.9	36.3	38.1	2.98
<b>성별</b>									
남성	(826)	8.0	29.2	25.4	30.6	6.8	37.4	37.2	2.99
여성	(674)	4.2	35.0	26.0	30.1	4.7	34.9	39.2	2.96
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	7.2	34.5	26.6	25.9	5.8	31.7	41.7	2.88
30대	(303)	12.9	40.6	25.7	18.5	2.3	20.8	53.5	2.57
40대	(319)	5.6	40.4	25.1	25.7	3.1	28.8	46.1	2.80
50대	(295)	3.7	27.5	23.4	38.0	7.5	45.4	31.2	3.18
60대	(196)	3.1	17.3	26.5	42.3	10.7	53.1	20.4	3.40
70대	(109)	0.0	12.8	29.4	46.8	11.0	57.8	12.8	3.56
<b>지역</b>									
수도권	(485)	6.2	33.4	22.9	31.1	6.4	37.5	39.6	2.98
경상권	(461)	8.5	34.3	26.7	25.4	5.2	30.6	42.7	2.85
전라권	(219)	3.7	26.9	31.1	31.5	6.8	38.4	30.6	3.11
충청권	(225)	4.9	32.9	23.6	33.3	5.3	38.7	37.8	3.01
강원/제주	(110)	5.5	21.8	27.3	40.0	5.5	45.5	27.3	3.18

### (3) 정기적성검사 만족도

#### 【문항 및 결과】



**【문2-3】 정기적성검사 항목에 대한 의견을 말씀해주세요: 정기적성검사에 대해 전반적으로 만족한다.**

#### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사 제도에 대해 35.7%는 만족, 34.9%는 만족하지 않았다고 응답해 만족도는 긍정과 부정이 비슷한 수준이었다.

#### 【특성별 분석】

- 현행 정기적성검사에 대한 남성의 전반적 만족도는 37.3%로 여성(33.8%) 대비 높은 편이었다.
- 18-29세를 제외한 경우 연령대가 높을수록 현행 정기적성검사 제도에 대한 전반적 만족도가 높았으며, 특히 50대 이상은 긍정응답률이 과반수로 높은 편이었다.

(18-29세: 30.6%, 30대: 19.8%, 40대: 30.4%, 50대: 42.7%, 60대: 53.1%, 70대: 58.7%)

▣ 지역별로는 강원/제주 지역 거주자의 긍정 응답률이 39.1%로 타 지역 대비 높은 편이었다.

(수도권: 35.9%, 경상권: 31.2%, 전라권: 38.8%, 충청권: 36.0%, 강원/제주 지역: 47.3%)

**【결과표】**

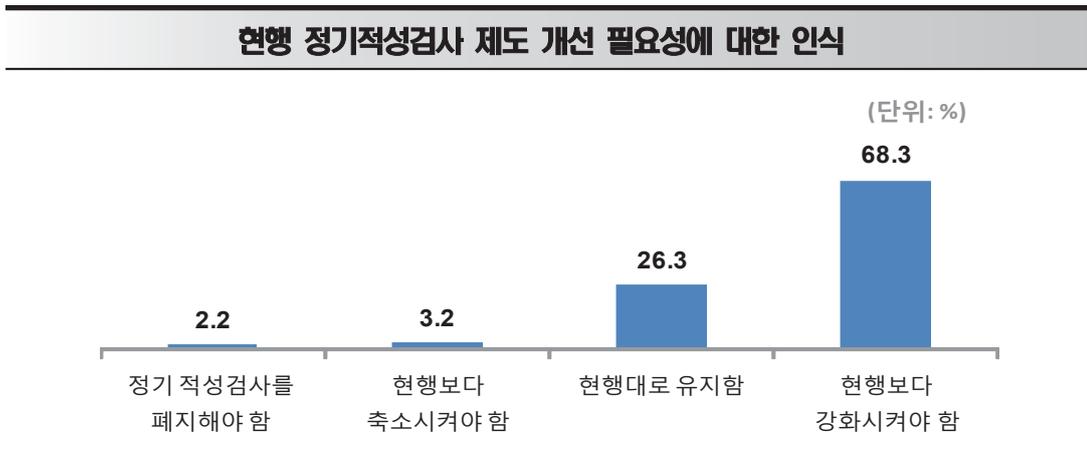
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	6.3	28.6	29.3	30.6	5.1	35.7	34.9	3.00
<b>성별</b>									
남성	(826)	7.0	27.5	28.2	31.6	5.7	37.3	34.5	3.01
여성	(674)	5.5	30.0	30.7	29.4	4.5	33.8	35.5	2.97
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	6.8	27.3	35.3	24.1	6.5	30.6	34.2	2.96
30대	(303)	13.2	38.3	28.7	17.2	2.6	19.8	51.5	2.58
40대	(319)	5.6	35.4	28.5	27.9	2.5	30.4	41.1	2.86
50대	(295)	4.4	28.1	24.7	38.3	4.4	42.7	32.5	3.10
60대	(196)	2.6	14.3	30.1	44.9	8.2	53.1	16.8	3.42
70대	(109)	0.0	11.9	29.4	45.9	12.8	58.7	11.9	3.60
<b>지역</b>									
수도권	(485)	6.0	28.2	29.9	30.1	5.8	35.9	34.2	3.01
경상권	(461)	8.7	31.0	29.1	26.5	4.8	31.2	39.7	2.88
전라권	(219)	3.2	24.2	33.8	32.4	6.4	38.8	27.4	3.15
충청권	(225)	5.3	33.8	24.9	32.0	4.0	36.0	39.1	2.96
강원/제주	(110)	6.4	18.2	28.2	43.6	3.6	47.3	24.5	3.20

### 3. 제도개선 필요성에 대한 인식

#### (1) 제도의 개선 필요성

##### 【문항 및 결과】



**【문3】** 귀하께서는 현행 정기적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

##### 【종합 분석】

- ▣ 정기적성검사 제도의 개선과 관련하여 응답자의 과반수인 68.3%는 정기적성검사를 ‘현행보다 강화시켜야 한다’고 생각했다.

##### 【특성별 분석】

- ▣ 여성의 71.2%는 정기적성검사를 ‘현행보다 강화시켜야 한다’고 생각해 남성(65.9%) 보다 높은 편이었다.
- ▣ 18-29세를 제외한 경우 연령대가 낮을수록 정기적성검사 제도를 강화시켜야 한다는 의견이 많았다.

(18-29세: 71.6%, 30대: 84.2%, 40대: 72.1%, 50대: 65.4%, 60대: 49.5%, 70대: 45.9%)

□ 소지 면허 종류별로는 1종(보통) 소지자의 71.0%가 강화를 희망해 가장 높았으며, 다음으로는 2종(보통)(64.2%), 1종(대형, 소형, 특수)(60.7%) 순으로 높았다. 1종(대형, 소형, 특수) 면허 운전자의 경우 정기 적성검사와 사업용 자동차 운전자를 대상으로 하는 적성 정밀검사를 병행하는 경우가 많기 때문에 정기 적성검사에 대한 강화의 필요성을 많이 느끼지 못하는 것으로 보이며, 오히려 폐지 의견이 5.7%로 높은 편이었다. 반면 2종(보통) 면허 소지자는 70세 이전까지는 정기 적성검사를 받지 않기 때문에 제도강화에 대한 의견이 1종 면허(보통) 소지자 보다 적은 것으로 보인다.

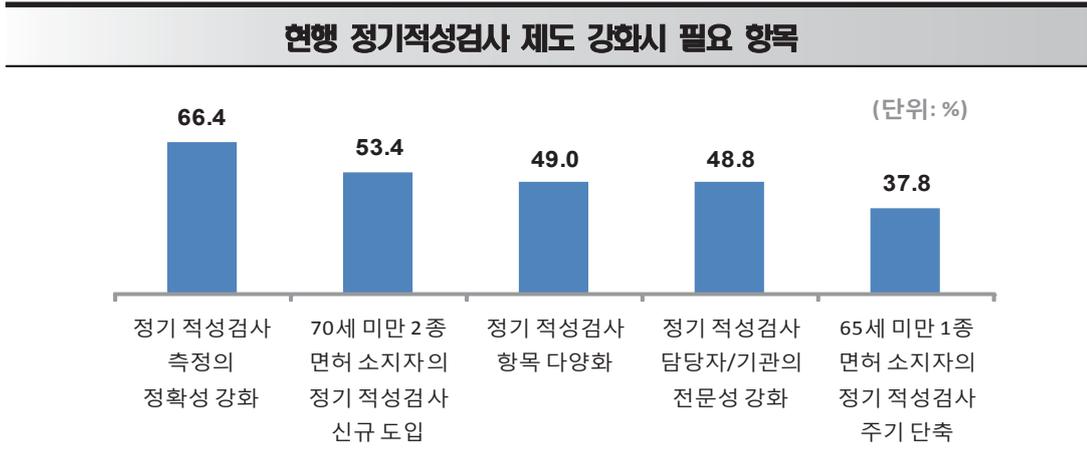
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	정기적성검사 폐지해야 함	현행보다 축소시켜야 함	현행대로 유지함	현행보다 강화시켜야 함
▣ 전체 ▣	(1,500)	2.2	3.2	26.3	68.3
<b>성별</b>					
남성	(826)	2.7	4.0	27.5	65.9
여성	(674)	1.6	2.2	24.9	71.2
<b>연령</b>					
18-29세	(278)	2.5	4.3	21.6	71.6
30대	(303)	2.6	3.0	10.2	84.2
40대	(319)	1.6	3.4	22.9	72.1
50대	(295)	3.1	4.4	27.1	65.4
60대	(196)	1.5	1.5	47.4	49.5
70대	(109)	0.9	0.0	53.2	45.9
<b>지역</b>					
수도권	(485)	1.9	4.3	24.3	69.5
경상권	(461)	1.5	2.4	24.5	71.6
전라권	(219)	1.8	2.3	29.7	66.2
충청권	(225)	3.1	4.4	26.7	65.8
강원/제주	(110)	5.5	0.9	35.5	58.2
<b>소지 면허</b>					
1종 면허(대형, 소형, 특수)	(122)	5.7	1.6	32.0	60.7
1종 면허(보통)	(951)	2.4	3.8	22.8	71.0
2종 면허(보통)	(458)	0.9	2.6	32.3	64.2

## (2) 강화가 필요한 적성검사 항목

### 【문항 및 결과】



**【문4】** 귀하께서는 현행 정기적성검사를 어떻게 강화해야 한다고 생각하십니까? 모두 골라주세요.

### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사의 강화를 원하는 응답자(1,024명)가 가장 강화해야 한다고 생각하는 항목은 ‘정기적성검사 측정의 정확성 강화’(66.4%)이며, ‘70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입’(53.4%)이 다음 순이었다.

### 【특성별 분석】

- 여성과 남성 모두 현행 정기적성검사 제도의 강화방안으로 ‘정기적성검사 측정의 정확성 강화’가 가장 필요하다고 응답했다. 그 다음으로 여성의 경우 ‘70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입’을, 남성의 경우 ‘정기적성 검사 담당자/기관의 전문성 강화’를 필요항목으로 응답했다.

- ▣ 전반적으로 연령대가 낮을수록 모든 항목에 대한 필요성을 많이 느끼는 편이며, 특히 ‘정기적성검사 측정의 정확성 강화’는 모든 연령대에서 강화해야 한다는 의견이 60% 이상 응답률을 보였다.
- ▣ 1종(보통) 면허소지자는 ‘정기적성검사 담당자/기관의 전문성 강화(50.8%)’를, 2종(보통) 면허 소지자는 ‘정기적성검사 측정의 정확성 강화(69.0%)’, ‘정기적성검사 항목 다양화(51.0%)’, ‘65세 미만 1종 면허 소지자의 정기적성검사 주기 단축(39.8%)’으로 현행체도를 강화해야 한다는 응답률이 타면허 소지자보다 비교적 높았다.

**【결과표】**

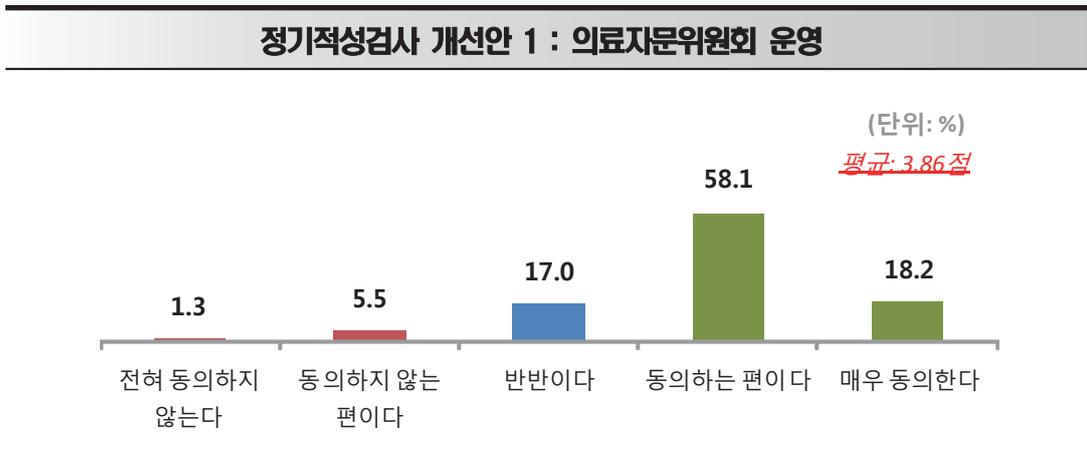
(단위: %)

Base=현행 제도 강화 의향자	사례수 (명)	정기적성검사 측정의 정확성 강화	70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입	정기적성검사 항목 다양화	정기적성검사 담당자/기관의 전문성 강화	65세 미만 1종 면허 소지자의 정기적성검사 주기 단축
▣ 전체 ▣	(1,024)	66.4	53.4	49.0	48.8	37.8
<b>성별</b>						
남성	(544)	62.9	48.9	49.8	51.3	34.6
여성	(480)	70.4	58.5	48.1	46.0	41.5
<b>연령</b>						
18-29세	(199)	70.9	58.8	59.3	51.3	40.2
30대	(255)	68.6	58.4	59.6	59.6	44.3
40대	(230)	62.2	53.9	47.0	46.1	34.3
50대	(193)	63.7	49.2	40.9	46.6	38.9
60대	(97)	67.0	41.2	33.0	34.0	29.9
70대	(50)	66.0	44.0	26.0	34.0	22.0
<b>지역</b>						
수도권	(337)	70.6	54.9	54.0	50.7	36.5
경상권	(330)	63.0	53.9	49.4	48.5	41.2
전라권	(145)	64.1	53.8	39.3	47.6	32.4
충청권	(148)	73.0	53.4	46.6	50.7	42.6
강원/제주	(64)	51.6	42.2	48.4	39.1	28.1
<b>소지 면허</b>						
1종 면허(대형, 소형, 특수)	(74)	52.7	43.2	40.5	48.6	33.8
1종 면허(보통)	(675)	66.7	53.8	48.9	50.8	37.3
2종 면허(보통)	(294)	69.0	54.1	51.0	43.9	39.8

#### 4. 제도개선방안에 대한 인식

##### (1) 의료자문위원회 운영

###### 【문항 및 결과】



**【문5-1】** 다음의 운전면허 정기적성검사 제도 개선방안에 대해 얼마나 동의하십니까?

전문의로 구성된 의료자문위원회를 만들어 운전면허 적성검사의 기준을 설정, 지속적으로 관리해야 한다.

###### 【종합 분석】

- 운전면허 적성검사의 기준을 설정하고 지속적으로 관리하기 위해 전문의로 구성된 의료자문위원회를 만들어야 한다는 의견에 전체 응답자의 76.3%가 동의했다.

###### 【특성별 분석】

- 전문의로 구성된 의료자문위원회 운영에 대한 동의율은 성, 연령, 지역별로 특별한 차이가 나타나지 않았다.

□ 소지 운전면허 종류별로는 2종 면허(보통) 소지자의 긍정응답률이 78.4%로 가장 높았으며, 1종 면허(대형, 소형, 특수) 소지자가 70.5%로 가장 낮았다.

(1종 면허(대형, 소형, 특수): 70.5%, 1종 면허(보통): 75.6%, 2종 면허(보통): 78.4%)

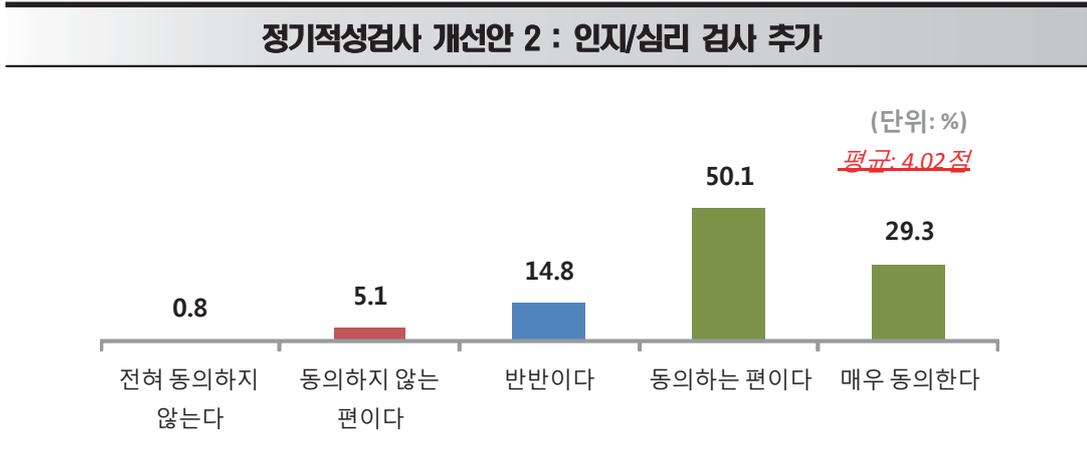
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	1.3	5.5	17.0	58.1	18.2	76.3	6.7	3.86
<b>성별</b>									
남성	(826)	2.2	6.2	16.1	57.1	18.4	75.5	8.4	3.83
여성	(674)	0.1	4.6	18.1	59.2	18.0	77.2	4.7	3.90
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.4	4.0	17.6	57.2	20.9	78.1	4.3	3.94
30대	(303)	1.7	4.3	14.5	53.5	26.1	79.5	5.9	3.98
40대	(319)	1.9	5.3	19.4	56.7	16.6	73.4	7.2	3.81
50대	(295)	1.7	7.5	15.9	61.4	13.6	74.9	9.2	3.78
60대	(196)	0.5	7.1	16.8	58.7	16.8	75.5	7.7	3.84
70대	(109)	0.9	4.6	18.3	67.0	9.2	76.1	5.5	3.79
<b>지역</b>									
수도권	(485)	1.0	3.7	17.1	59.6	18.6	78.1	4.7	3.91
경상권	(461)	1.1	6.3	15.2	54.7	22.8	77.4	7.4	3.92
전라권	(219)	0.9	8.7	24.2	53.0	13.2	66.2	9.6	3.69
충청권	(225)	0.9	4.9	15.1	62.7	16.4	79.1	5.8	3.89
강원/제주	(110)	4.5	4.5	13.6	66.4	10.9	77.3	9.1	3.75
<b>소지 면허</b>									
1종 면허 (대형, 소형, 특수)	(74)	1.6	6.6	21.3	54.9	15.6	70.5	8.2	3.76
1종 면허(보통)	(675)	1.8	5.8	16.8	56.0	19.6	75.6	7.6	3.86
2종 면허(보통)	(294)	0.2	4.6	16.8	62.4	15.9	78.4	4.8	3.89

## (2) 정기적성검사 시 인지·심리검사 추가

### 【문항 및 결과】



【문5-2】 다음의 운전면허 정기적성검사 제도 개선방안에 대해 얼마나 동의하십니까? - 적성검사 시 인지검사 또는 심리검사 항목을 추가시켜야 한다.

### 【종합 분석】

- 정기적성검사 시 인지·심리검사 항목을 추가시켜야 한다는 의견에 대한 동의율은 79.3%였다.

### 【특성별 분석】

- 이 방안에 대해서는 30대의 동의율이 85.5%로 가장 높았으며, 지역별로는 충청권의 동의율이 82.7%로 타 지역 대비 높았다.
- 소지 운전면허 종류별로는 큰 차이가 나타나지 않았다.

(1종 면허(대형, 소형, 특수): 79.7%, 1종 면허(보통): 79.2%, 2종 면허(보통): 78.5%)

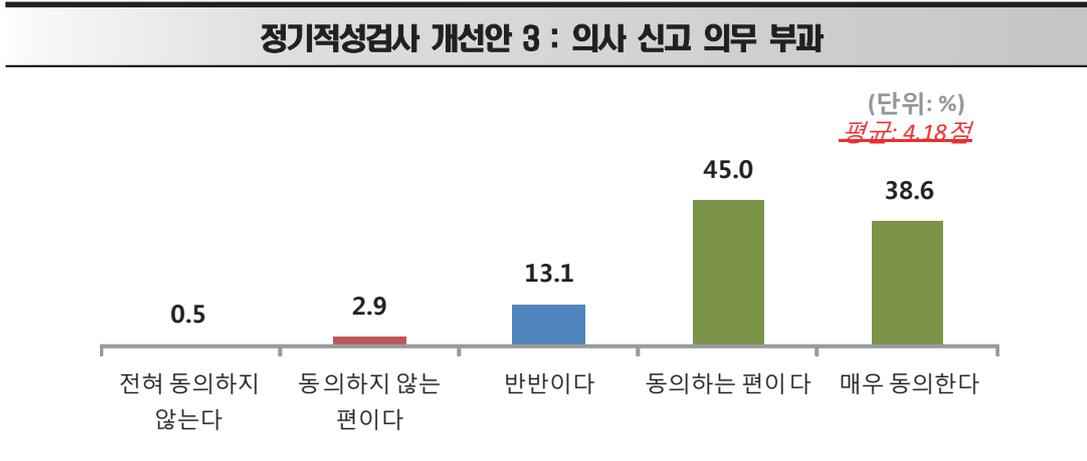
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.8	5.1	14.8	50.1	29.3	79.3	5.9	4.02
<b>성별</b>									
남성	(826)	1.2	5.8	13.1	49.5	30.4	79.9	7.0	4.02
여성	(674)	0.3	4.2	16.9	50.7	27.9	78.6	4.5	4.02
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	1.1	3.6	14.0	48.6	32.7	81.3	4.7	4.08
30대	(303)	0.7	2.0	11.9	43.2	42.2	85.5	2.6	4.24
40대	(319)	0.3	4.4	13.8	54.2	27.3	81.5	4.7	4.04
50대	(295)	1.4	7.1	15.9	52.5	23.1	75.6	8.5	3.89
60대	(196)	0.5	8.2	19.4	48.5	23.5	71.9	8.7	3.86
70대	(109)	0.9	8.3	16.5	56.9	17.4	74.3	9.2	3.82
<b>지역</b>									
수도권	(485)	1.0	4.1	13.4	53.4	28.0	81.4	5.2	4.03
경상권	(461)	1.1	5.0	14.1	46.6	33.2	79.8	6.1	4.06
전라권	(219)	0.0	9.1	19.6	48.4	22.8	71.2	9.1	3.85
충청권	(225)	0.0	4.4	12.9	54.2	28.4	82.7	4.4	4.07
강원/제주	(110)	1.8	2.7	18.2	44.5	32.7	77.3	4.5	4.04
<b>소지 면허</b>									
1종 면허 (대형, 소형, 특수)	(74)	0.7	5.6	14.0	50.5	29.2	79.7	6.3	4.02
1종 면허(보통)	(675)	1.2	4.6	15.0	49.4	29.8	79.2	5.8	4.02
2종 면허(보통)	(294)	0.6	4.1	16.7	49.5	29.0	78.5	4.7	4.02

### (3) 의사에 대한 신고의무부과

#### 【문항 및 결과】



**【문5-3】** 다음의 운전면허 정기적성검사 제도 개선방안에 대해 얼마나 동의하십니까? : 운전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부과해야 한다.

#### 【종합 분석】

- 운전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부과해야 한다는 의견에 대한 긍정응답률은 83.6%로 부정응답률(3.3%) 대비 절대적으로 많았다.

#### 【특성별 분석】

- 연령별로는 30대의 긍정응답률이 88.4%로 가장 높았고, 지역별로는 강원/제주 지역의 긍정응답률이 90.9%로 가장 높았다.
- 의사의 신고 의무 부과에 대해서는 소지 운전면허 종류별로 차이는 나타나지 않았다.

(1종 면허(대형, 소형, 특수): 81.1%, 1종 면허(보통): 83.5%, 2종 면허(보통): 83.8%)

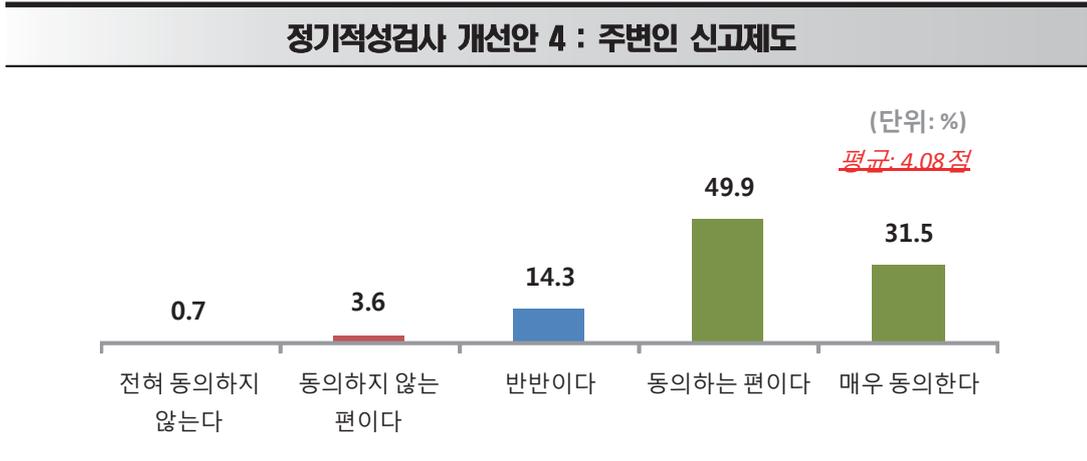
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.5	2.9	13.1	45.0	38.6	83.6	3.3	4.18
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.6	2.9	13.4	42.3	40.8	83.1	3.5	4.20
여성	(674)	0.3	2.8	12.6	48.4	35.9	84.3	3.1	4.17
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.7	1.4	13.3	42.8	41.7	84.5	2.2	4.23
30대	(303)	0.7	0.7	10.2	38.9	49.5	88.4	1.3	4.36
40대	(319)	0.0	3.4	15.0	42.6	38.9	81.5	3.4	4.17
50대	(295)	1.0	4.1	10.8	48.8	35.3	84.1	5.1	4.13
60대	(196)	0.0	4.6	15.8	51.5	28.1	79.6	4.6	4.03
70대	(109)	0.0	4.6	15.6	52.3	27.5	79.8	4.6	4.03
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.4	2.5	12.6	47.2	37.3	84.5	2.9	4.19
경상권	(461)	0.7	1.7	11.9	42.1	43.6	85.7	2.4	4.26
전라권	(219)	0.5	5.9	18.3	40.6	34.7	75.3	6.4	4.03
충청권	(225)	0.0	4.0	14.2	47.1	34.7	81.8	4.0	4.12
강원/제주	(110)	0.9	0.9	7.3	51.8	39.1	90.9	1.8	4.27
<b>소지 면허</b>									
1종 면허 (대형, 소형, 특수)	(74)	0.8	1.6	16.4	45.9	35.2	81.1	2.5	4.13
1종 면허(보통)	(675)	0.5	3.2	12.8	42.2	41.3	83.5	3.7	4.21
2종 면허(보통)	(294)	0.2	2.6	13.3	50.4	33.4	83.8	2.8	4.14

#### (4) 주변인 신고제도 도입

##### 【문항 및 결과】



**【문5-4】** 다음의 운전면허 정기적성검사 제도 개선방안에 대해 얼마나 동의하십니까? : 운전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우, 운전자의 가족이나 기타 관계자가 신고할 수 있는 방안을 만든다.

##### 【종합 분석】

- 운전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우 운전자의 가족이나 기타 관계자가 신고할 수 있는 방안을 마련해야 한다는 방안에 대해서는 전체의 81.4%가 동의했다.

##### 【특성별 분석】

- 60대의 긍정응답률은 84.2%, 70대 이상의 긍정응답률은 90.8%로 전체 긍정응답률(81.4%) 대비 60대 이상 응답자의 긍정응답이 상대적으로 높았다.
- 운전면허 종류별로는 1종 면허(대형, 소형, 특수) 소지자의 부정응답률이 1종(보통)과 2종(보통)보다 높은 편이었다.

(1종 면허(대형, 소형, 특수): 6.6%, 1종 면허(보통): 4.7%, 2종 면허(보통): 3.1%)

□ 앞서 현행 정기적성검사 제도의 적절성에 대한 인식(문1)과 현행 제도 개선의 필요성(문3)에 대해서는 소지 면허의 종류별로 차이점이 나타났으나, 구체적인 개선 방안(문5-1~4)에 대한 동의도는 면허 종류별로 차이가 크게 나타나지 않았다. 즉, 2종(보통) 면허 소지자 역시 개선에 대한 필요성은 느끼지만 직접적으로 영향을 미칠 수 있는 제도 개선 여부에 대해서는 다소 방어적으로 응답한 것으로 보인다.

**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
□ 전체 □	(1,500)	0.7	3.6	14.3	49.9	31.5	81.4	4.3	4.08
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.8	3.9	13.7	48.1	33.4	81.5	4.7	4.09
여성	(674)	0.4	3.3	15.0	52.1	29.2	81.3	3.7	4.06
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.0	4.3	15.1	48.9	31.7	80.6	4.3	4.08
30대	(303)	0.7	4.0	13.2	40.6	41.6	82.2	4.6	4.18
40대	(319)	0.6	3.4	20.1	48.0	27.9	75.9	4.1	3.99
50대	(295)	1.0	4.7	12.2	52.9	29.2	82.0	5.8	4.04
60대	(196)	1.0	2.0	12.2	56.6	27.6	84.2	3.1	4.08
70대	(109)	0.9	0.9	7.3	63.3	27.5	90.8	1.8	4.16
<b>지역</b>									
수도권	(485)	1.0	3.5	14.8	50.5	30.1	80.6	4.5	4.05
경상권	(461)	0.2	3.9	12.4	47.9	35.6	83.5	4.1	4.15
전라권	(219)	0.9	3.2	16.0	48.9	30.6	79.5	4.1	4.06
충청권	(225)	0.4	3.1	16.0	55.1	25.3	80.4	3.6	4.02
강원/제주	(110)	0.9	4.5	12.7	46.4	35.5	81.8	5.5	4.11
<b>소지 면허</b>									
1종 면허 (대형, 소형, 특수)	(74)	0.8	5.7	18.9	46.7	27.9	74.6	6.6	3.95
1종 면허(보통)	(675)	0.8	3.9	13.7	47.4	34.1	81.5	4.7	4.10
2종 면허(보통)	(294)	0.2	2.8	14.6	55.7	26.6	82.3	3.1	4.06

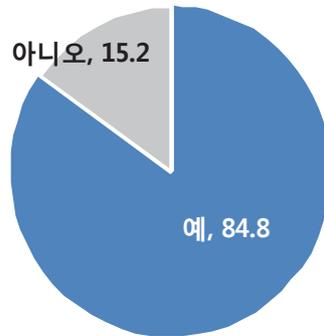
## 5. 고령운전자에 대한 인식

### (1) 고령운전자에 대한 특별한 관리 필요성

#### 【문항 및 결과】

#### 고령운전자에 대한 특별한 관리 필요성에 대한 인식

(단위: %)



【문6】 귀하께서는 정기적성검사 시 고령운전자에 대해 추가 검사와 같은 별도의 관리가 필요하다고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- 전체 응답자의 84.8%는 정기적성검사 시 고령운전자에 대해 추가 검사와 같은 별도의 관리가 필요하다고 생각했다.

#### 【특성별 분석】

- 고령운전자에 대해 일반운전자와 다른 별도의 관리가 필요하다는 의견이 여성은 86.9%, 남성은 83.1%로 나타나 여성의 동의비율이 높았다.
- 연령대가 높은 경우 긍정응답률이 낮았으나, 가장 낮은 응답률을 보인 70대에서도 59.6%가 이에 동의했다.

(18-29세: 90.6%, 30대: 92.1%, 40대: 89.7%, 50대: 83.1%, 60대: 74.0%, 70대: 59.6%)

**【결과표】**

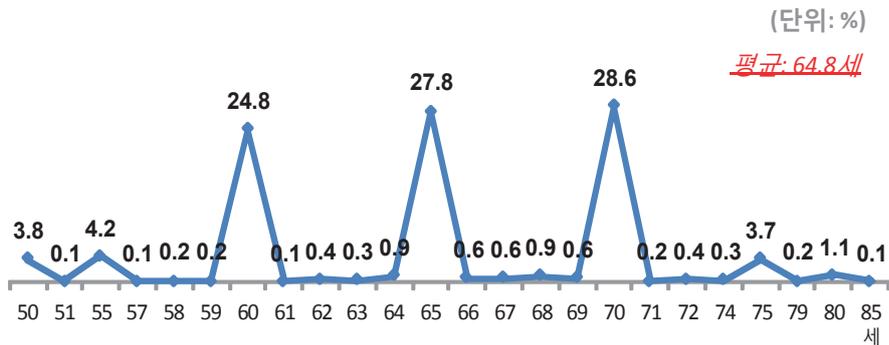
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	예	아니오
▣ 전체 ▣	(1,500)	84.8	15.2
<b>성별</b>			
남성	(826)	83.1	16.9
여성	(674)	86.9	13.1
<b>연령</b>			
18-29세	(278)	90.6	9.4
30대	(303)	92.1	7.9
40대	(319)	89.7	10.3
50대	(295)	83.1	16.9
60대	(196)	74.0	26.0
70대	(109)	59.6	40.4
<b>지역</b>			
수도권	(485)	89.1	10.9
경상권	(461)	82.9	17.1
전라권	(219)	86.8	13.2
충청권	(225)	82.7	17.3
강원/제주	(110)	74.5	25.5

(2) 별도관리가 필요한 고령운전자 연령

**【문항 및 결과】**

**별도 관리가 필요한 고령운전자의 연령기준에 대한 인식**



**【문7】 정기적성검사 시 별도의 관리가 필요한 고령운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?**

**【종합 분석】**

- 정기적성검사 시 별도의 관리가 필요한 고령운전자의 연령은 평균 64.8세이며, 구간별로는 70세 이상이 34.6%의 비중으로 가장 많았다.

**【특성별 분석】**

- 정기적성검사 시 별도의 관리가 필요하다고 생각하는 고령운전자의 연령을 남성은 70세 이상으로 답한 비율이 38.3%로 가장 높았고, 여성은 65-69세로 답한 비율이 31.6%로 가장 높았다.

- 응답자의 연령대가 높을수록 별도 관리가 필요한 고령자의 평균 연령이 비례해 증가했다.

(18-29세: 61.4세, 30대: 62.7세, 40대: 64.7세, 50대: 66.9세, 60대: 69.1세, 70대: 70.5세)

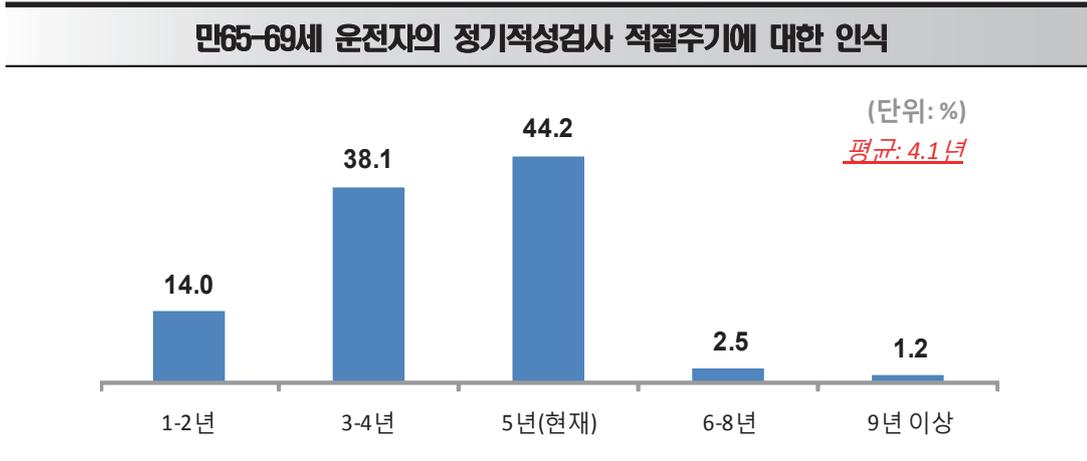
**【결과표】**

(단위: %)

Base=고령운전자에 대한 별도 관리 필요 동의자	사례수 (명)	50-59세	60-64세	65-69세	70세 이상	평균(세)
▣ 전체 ▣	(1,272)	8.6	26.5	30.5	34.6	64.8
<b>성별</b>						
남성	(686)	7.7	24.4	29.4	38.3	65.3
여성	(586)	9.5	28.8	31.6	30.0	64.3
<b>연령</b>						
18-29세	(252)	21.8	35.7	27.0	15.5	61.4
30대	(279)	13.7	40.6	25.2	20.8	62.7
40대	(286)	4.9	28.3	36.6	30.0	64.7
50대	(245)	1.2	17.1	34.6	46.9	66.9
60대	(145)	0.0	6.9	30.4	62.8	69.1
70대	(65)	0.0	1.5	21.4	76.9	70.5
<b>지역</b>						
수도권	(432)	8.0	27.1	29.8	34.9	64.8
경상권	(382)	8.6	27.7	31.4	32.3	64.6
전라권	(190)	9.0	27.4	27.8	35.8	65.0
충청권	(186)	8.6	22.5	33.4	35.4	65.2
강원/제주	(82)	10.9	24.4	26.8	37.7	64.7

### (3-1) 고령운전자 정기적성검사 주기(만65-69세)

#### 【문항 및 결과】



**【문8-1】** 귀하께서는 만 65~69세 운전자의 정기적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사 주기인 5년이 적당하다는 의견이 44.2%로 가장 높게 나타났지만, 3-4년이 38.1%, 1-2년이 14.0%로 전체적으로 현행 정기적성검사 주기보다 단축되어야 한다는 의견이 52.1%의 응답률을 보였다.

#### 【특성별 분석】

- 만 65-69세 고령운전자의 정기적성검사 주기로 현행 5년보다 짧은 주기(4년 이하)가 적당하다는 응답은 18-29세를 제외하고는 응답자의 연령대가 낮아질수록 높아졌다.

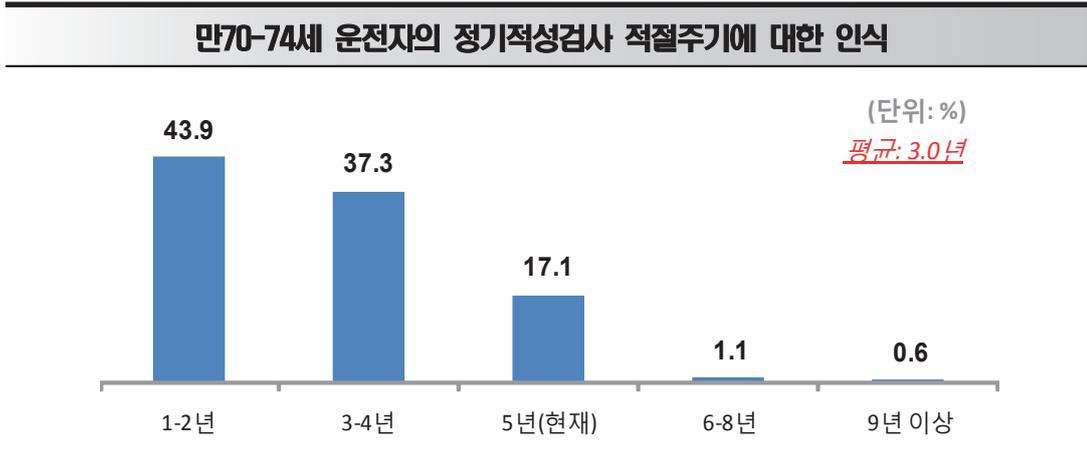
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	1-2년	3-4년	5년 (현재)	6-8년	9년 이상	현행 5년 미만 (4년 이하)	현행 5년 초과 (6년 이상)	평균(년)
▣ 전체 ▣	(1,500)	14.0	38.1	44.2	2.5	1.2	52.1	3.7	4.1
<b>성별</b>									
남성	(826)	14.3	36.4	44.9	2.9	1.5	50.7	4.4	4.1
여성	(674)	13.6	40.2	43.3	1.9	0.9	53.8	2.8	4.0
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	20.1	46.4	30.9	1.4	1.1	66.5	2.5	3.7
30대	(303)	24.1	49.5	24.8	0.7	1.0	73.6	1.7	3.5
40대	(319)	14.1	44.8	39.2	1.3	0.6	58.9	1.9	3.9
50대	(295)	8.8	32.5	53.6	3.4	1.7	41.3	5.1	4.4
60대	(196)	4.6	20.4	66.3	6.1	2.6	25	8.7	4.8
70대	(109)	0.9	12.8	81.7	4.6	0.0	13.7	4.6	4.9
<b>지역</b>									
수도권	(485)	13.6	42.3	39.6	3.1	1.4	55.9	4.5	4.0
경상권	(461)	14.5	40.1	42.7	2.2	0.4	54.6	2.6	4.0
전라권	(219)	15.5	35.2	45.7	2.3	1.4	50.7	3.7	4.1
충청권	(225)	12.0	35.6	48.0	2.7	1.8	47.6	4.5	4.2
강원/제주	(110)	14.5	22.7	60.0	0.9	1.8	37.2	2.7	4.3

### (3-2) 고령운전자 정기적성검사 주기(만70-74세)

#### 【문항 및 결과】



【문8-2】 귀하께서는 만 70~74세 운전자의 정기적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- 만70-74세 고령운전자에게 적당한 정기적성검사 주기는 평균 3.0년으로 만65-69세 고령운전자에게 적당한 정기적성검사 주기의 평균 4.1년 보다 1.1년 짧았다.

#### 【특성별 분석】

- 40대 이하 응답자는 만 70-74세 고령운전자에게 적당한 정기적성검사 주기로 1-2년을 응답한 비율이 과반수로 가장 높았다.  
(18-29세: 52.2%, 30대: 64.4%, 40대: 51.1%)
- 50대와 60대는 3-4년 주기를 응답한 비율이 가장 높았으며, 70대는 과반수인 50.5%가 현행 5년 주기가 적당하다고 응답했다.  
(50대: 43.4%, 60대: 47.4%)

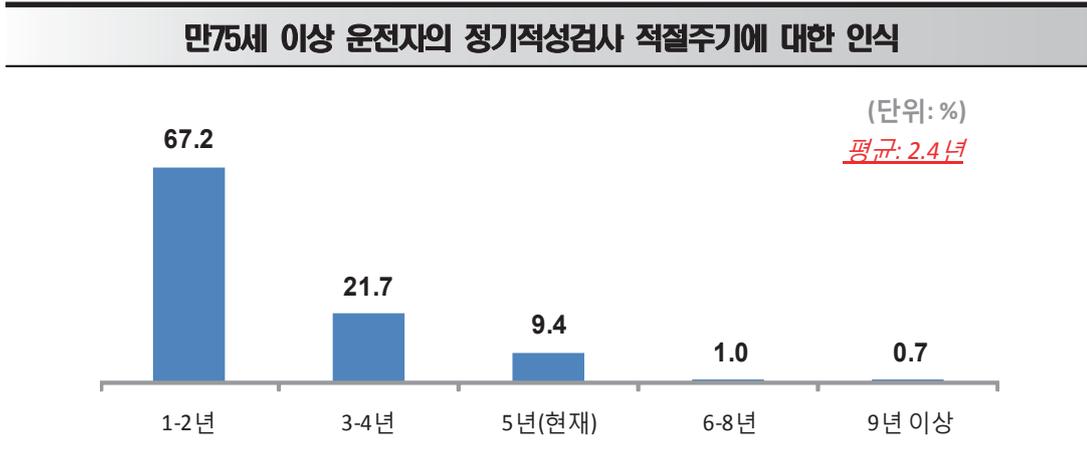
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	1-2년	3-4년	5년 (현재)	6-8년	9년 이상	현행 5년 미만 (4년 이하)	현행 5년 초과 (6년 이상)	평균(년)
▣ 전체 ▣	(1,500)	43.9	37.3	17.1	1.1	0.6	81.2	1.7	3.0
<b>성별</b>									
남성	(826)	43.7	36.3	17.7	1.7	0.6	80.0	2.3	3.0
여성	(674)	44.1	38.6	16.5	0.3	0.6	82.7	0.9	2.9
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	52.2	33.5	12.2	1.1	1.1	85.7	2.2	2.8
30대	(303)	64.4	28.1	5.9	1.0	0.7	92.5	1.7	2.4
40대	(319)	51.1	37.6	10.7	0.3	0.3	88.7	0.6	2.7
50대	(295)	35.3	43.4	19.7	1.0	0.7	78.7	1.7	3.2
60대	(196)	19.4	47.4	29.6	3.1	0.5	66.8	3.6	3.7
70대	(109)	11.9	37.6	50.5	0.0	0.0	49.5	0.0	4.0
<b>지역</b>									
수도권	(485)	46.6	35.9	15.5	1.2	0.8	82.5	2.0	2.9
경상권	(461)	46.0	37.3	15.6	0.7	0.4	83.3	1.1	2.9
전라권	(219)	43.4	37.9	16.9	1.4	0.5	81.3	1.9	3.0
충청권	(225)	37.8	38.2	22.7	1.3	0.0	76.0	1.3	3.1
강원/제주	(110)	36.4	40.9	20.0	0.9	1.8	77.3	2.7	3.2

### (3-3) 고령운전자 정기적성검사 주기(만75세 이상)

#### 【문항 및 결과】



**【문8-3】** 귀하께서는 만 75세 이상 운전자의 정기적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- 만 75세 이상 고령운전자에게 적합한 정기적성검사 주기는 평균 2.4년이였다.

#### 【특성별 분석】

- 만 75세 이상 운전자의 정기적성검사 적절주기에 대해 여성(69.6%)과 남성(65.3%) 모두 1-2년이 적절하다는 응답이 가장 높았다.
- 전 연령대에서 만 75세 이상 운전자의 정기적성검사 주기를 1-2년으로 하는 것이 적절하다는 응답이 가장 높았으며, 18세부터 29세를 제외한 경우 연령대가 낮을수록 1-2년이 적당하다는 응답률이 높게 나타났다.

(18-29세: 69.4%, 30대: 81.5%, 40대: 78.7%, 50대: 63.7%, 60대: 45.9%, 70대: 35.8%)

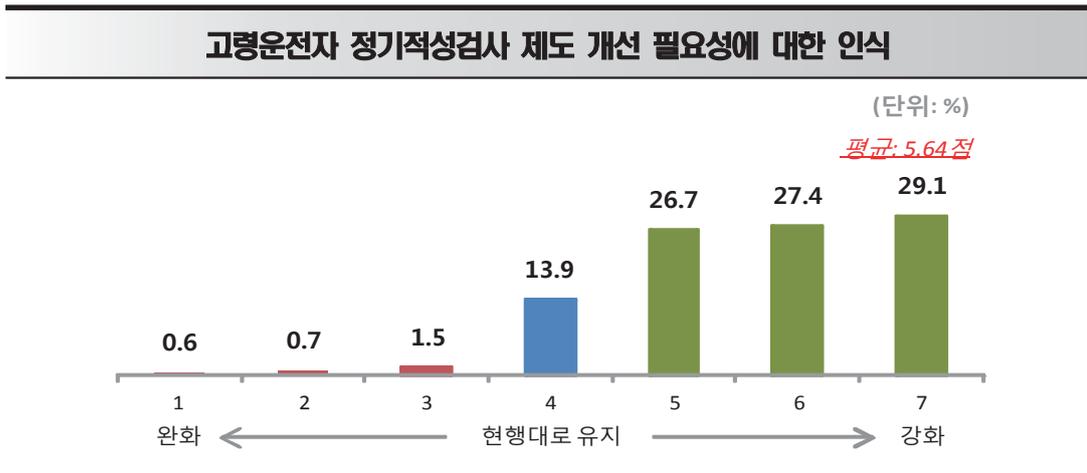
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	1-2년	3-4년	5년 (현재)	6-8년	9년 이상	현행 5년 미만 (4년 이하)	현행 5년 초과 (6년 이상)	평균 (년)
▣ 전체 ▣	(1,500)	67.2	21.7	9.4	1.0	0.7	88.9	1.7	2.4
<b>성별</b>									
남성	(826)	65.3	22.4	9.9	1.6	0.8	87.7	2.4	2.5
여성	(674)	69.6	20.9	8.8	0.3	0.4	90.5	0.7	2.3
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	69.4	18.7	8.6	1.4	1.8	88.1	3.2	2.4
30대	(303)	81.5	12.9	4.0	1.0	0.7	94.4	1.7	2.0
40대	(319)	78.7	16.0	5.0	0.3	0.0	94.7	0.3	2.0
50대	(295)	63.7	25.4	9.5	0.7	0.7	89.1	1.4	2.4
60대	(196)	45.9	37.2	15.3	1.0	0.5	83.1	1.5	2.9
70대	(109)	35.8	33.0	28.4	2.8	0.0	68.8	2.8	3.3
<b>지역</b>									
수도권	(485)	69.7	19.6	8.7	1.2	0.8	89.3	2.0	2.3
경상권	(461)	71.1	19.1	7.8	1.3	0.7	90.2	2.0	2.3
전라권	(219)	69.4	20.5	9.1	0.5	0.5	89.9	1.0	2.3
충청권	(225)	58.2	26.7	15.1	0.0	0.0	84.9	0.0	2.6
강원/제주	(110)	53.6	34.5	8.2	1.8	1.8	88.1	3.6	2.7

#### (4) 고령운전자에 대한 제도개선의 필요성

##### 【문항 및 결과】



【문9】 귀하께서는 고령운전자에 대한 정기적성검사를 어떻게 해야 한다고 생각하십니까?

##### 【종합 분석】

- 전체 응답자의 83.3%는 고령운전자에 대한 정기적성검사를 강화할 필요가 있다고 응답했고 이 중 7점 응답자의 비율은 29.1%로 가장 큰 비중을 차지했다.

##### 【특성별 분석】

- 전 연령층에서 고령운전자의 정기적성검사를 강화할 필요가 있다고 응답했다. 특히 30대의 7점 응답률은 46.2%로 가장 높게 나타났다. 반면, 70대 이상 운전자의 경우 현행 체도를 유지해야 한다는 의견이 32.1%로 타 연령대 대비 높은 편이었다.
- 지역별로는 경상권 거주자의 7점 응답률이 32.3%로 가장 높았고, 수도권과 충청권은 모두 29.3%로 다음 순이었다.

**【결과표】**

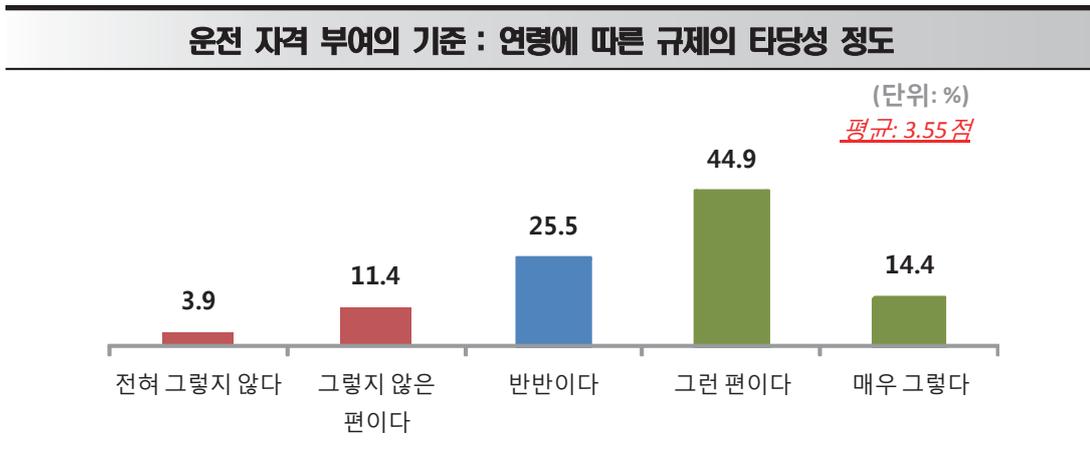
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	1 완화	2	3	4 현행 유지	5	6	7 강화	Top3	Bottom3	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.6	0.7	1.5	13.9	26.7	27.4	29.1	83.3	2.8	5.64
<b>성별</b>											
남성	(826)	0.6	0.6	1.8	15.6	24.8	26.4	30.1	81.4	3.0	5.63
여성	(674)	0.6	0.9	1.0	11.9	29.1	28.6	27.9	85.6	2.5	5.65
<b>연령</b>											
18-29세	(278)	1.1	0.0	0.7	15.5	29.1	26.3	27.3	82.7	1.8	5.60
30대	(303)	1.0	0.7	0.3	6.6	16.5	28.7	46.2	91.4	2.0	6.08
40대	(319)	0.3	0.6	1.6	8.5	27.6	28.2	33.2	89.0	2.5	5.80
50대	(295)	0.3	1.7	2.4	15.3	25.4	29.2	25.8	80.3	4.4	5.54
60대	(196)	0.5	0.5	2.6	19.9	35.2	27.0	14.3	76.5	3.6	5.27
70대	(109)	0.0	0.9	1.8	32.1	34.9	20.2	10.1	65.1	2.8	5.02
<b>지역</b>											
수도권	(485)	0.6	0.8	1.2	13.4	26.2	28.5	29.3	83.9	2.7	5.66
경상권	(461)	0.2	0.9	1.5	13.0	24.7	27.3	32.3	84.4	2.6	5.72
전라권	(219)	0.0	0.5	1.4	15.5	28.8	28.3	25.6	82.6	1.8	5.60
충청권	(225)	0.4	0.4	2.7	14.2	25.3	27.6	29.3	82.2	3.6	5.64
강원/제주	(110)	3.6	0.9	0.0	16.4	36.4	20.9	21.8	79.1	4.5	5.31

## 6. 운전자격 부여기준에 대한 인식

### (1) 연령기준

#### 【문항 및 결과】



**【문10-1】** 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령에 따라 운전 규제가 달라져야 한다.

#### 【종합 분석】

- ▣ 운전 자격 부여와 관련하여 전체의 59.3%는 연령에 따라 운전 규제가 달라져야 한다는 데 동의했다.

#### 【특성별 분석】

- ▣ 60대의 경우 연령에 따른 운전 자격에 대한 규제가 달라져야 한다고 63.1%가 긍정적으로 응답해 다른 집단 대비 높았다.

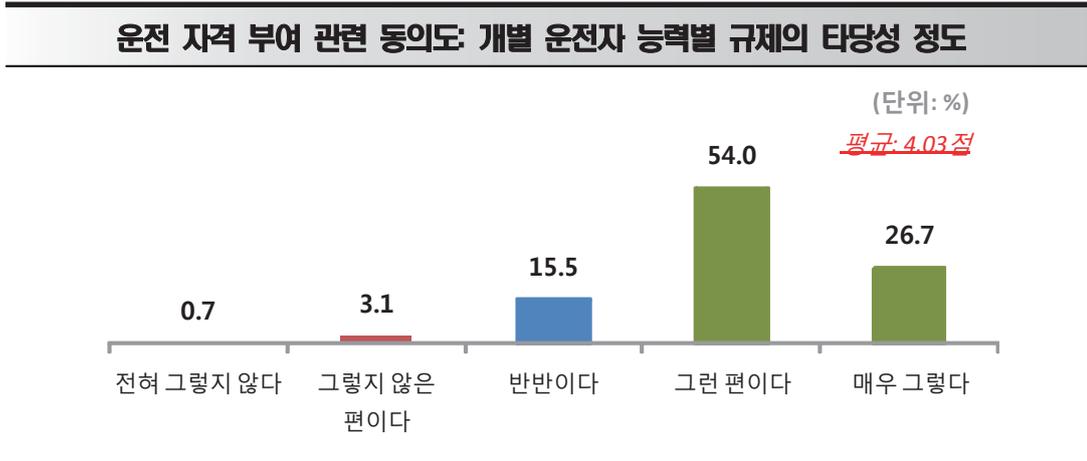
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	3.9	11.4	25.5	44.9	14.4	59.3	15.3	3.55
<b>성별</b>									
남성	(826)	5.3	12.8	23.0	44.2	14.6	58.8	18.2	3.50
여성	(674)	2.1	9.6	28.5	45.7	14.1	59.8	11.7	3.60
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	6.5	11.9	29.9	36.7	15.1	51.8	18.3	3.42
30대	(303)	4.6	9.6	24.1	44.9	16.8	61.7	14.2	3.60
40대	(319)	3.1	12.5	27.0	42.9	14.4	57.4	15.7	3.53
50대	(295)	3.1	8.8	27.1	47.8	13.2	61.0	11.9	3.59
60대	(196)	1.5	11.2	19.9	54.1	13.3	67.3	12.8	3.66
70대	(109)	3.7	19.3	19.3	46.8	11.0	57.8	22.9	3.42
<b>지역</b>									
수도권	(485)	3.5	11.5	28.7	42.9	13.4	56.3	15.1	3.51
경상권	(461)	5.4	9.5	21.9	44.9	18.2	63.1	15.0	3.61
전라권	(219)	0.0	12.8	30.1	44.7	12.3	57.1	12.8	3.57
충청권	(225)	4.9	12.9	23.1	48.9	10.2	59.1	17.8	3.47
강원/제주	(110)	4.5	12.7	21.8	45.5	15.5	60.9	17.3	3.55

## (2) 개별 운전자 능력기준

### 【문항 및 결과】



**【문10-2】** 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령이 아닌 개별 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다.

### 【종합 분석】

- 연령이 아닌 개별 운전자의 인지/신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에 대한 동의율은 80.7%로 연령에 따른 일괄 규제보다 20%p 이상 높았다.

### 【특성별 분석】

- 연령별로는 30대(84.2%), 지역별로는 강원/제주 지역(89.1%)에서 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에 대한 동의율이 가장 높았다.

**【결과표】**

(단위: %)

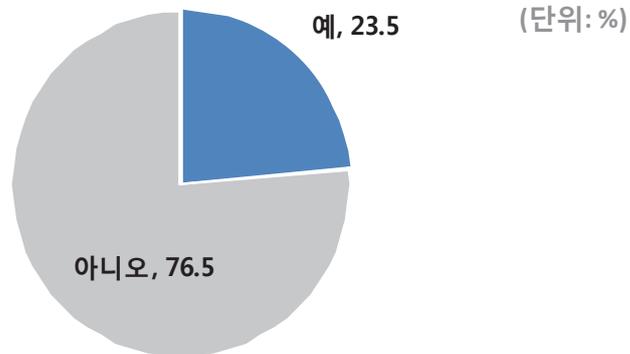
Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.7	3.1	15.5	54.0	26.7	80.7	3.7	4.03
<b>성별</b>									
남성	(826)	1.1	2.9	16.2	51.9	27.8	79.8	4.0	4.03
여성	(674)	0.1	3.3	14.7	56.5	25.4	81.9	3.4	4.04
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.0	3.2	16.5	53.6	26.6	80.2	3.2	4.04
30대	(303)	0.3	3.3	12.2	48.8	35.3	84.2	3.6	4.16
40대	(319)	0.6	2.8	17.2	54.9	24.5	79.3	3.4	4.00
50대	(295)	1.7	2.0	17.6	55.6	23.1	78.6	3.7	3.96
60대	(196)	0.0	4.1	14.3	58.2	23.5	81.6	4.1	4.01
70대	(109)	1.8	3.7	13.8	55.0	25.7	80.7	5.5	3.99
<b>지역</b>									
수도권	(485)	1.0	3.3	16.3	53.8	25.6	79.4	4.3	4.00
경상권	(461)	0.7	1.7	15.8	49.5	32.3	81.8	2.4	4.11
전라권	(219)	0.0	2.3	18.7	53.9	25.1	79.0	2.3	4.02
충청권	(225)	0.9	7.1	12.9	58.7	20.4	79.1	8.0	3.91
강원/제주	(110)	0.0	0.9	10.0	64.5	24.5	89.1	0.9	4.13

## II. 수시적성검사

### 1. 현재 제도에 대한 인지정도

#### 【문항 및 결과】

수시적성검사 제도에 대한 인지 여부 파악



【문11】 귀하께서는 수시적성검사에 대해 오늘 이전에 알고 계셨나요?

#### 【종합 분석】

- 수시적성검사는 후천적인 신체장애 등으로 운전을 할 수 없을 것으로 판단되는 사유들이 생긴 경우 받아야 하는 적성검사제도로 전체 응답자의 76.5%가 모르고 있다고 응답했다. 수시적성검사에 대해 알고 있는 응답자는 23.5%에 불과했다.

#### 【특성별 분석】

- 남성(27.5%)은 여성(18.7%)보다 수시적성검사에 대한 인지도가 비교적 높았다.
- 지역별로는 강원/제주 지역의 수시적성검사 인지율이 31.8%로 타 지역 대비 높은 편이었다.

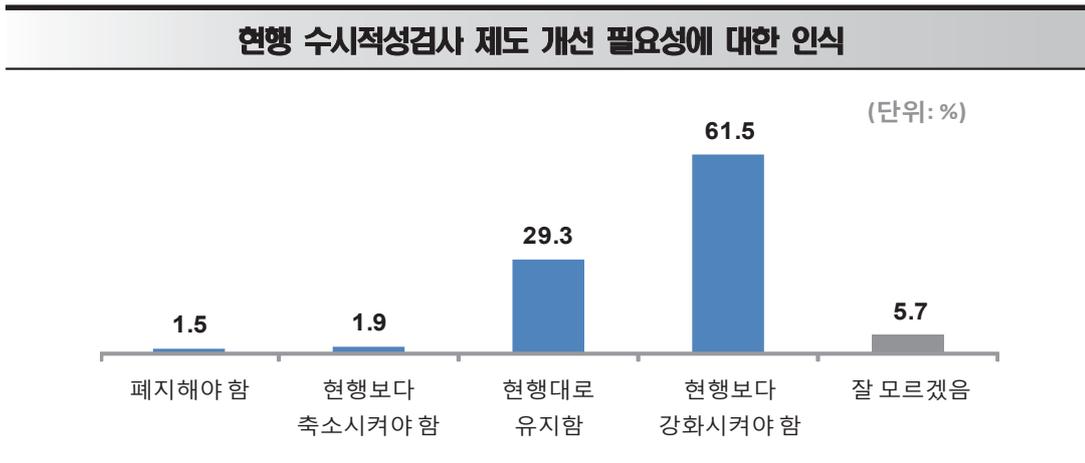
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	예	아니오
▣ 전체 ▣	(1,500)	23.5	76.5
<b>성별</b>			
남성	(826)	27.5	72.5
여성	(674)	18.7	81.3
<b>연령</b>			
18-29세	(278)	24.1	75.9
30대	(303)	19.5	80.5
40대	(319)	18.8	81.2
50대	(295)	29.2	70.8
60대	(196)	27.0	73.0
70대	(109)	25.7	74.3
<b>지역</b>			
수도권	(485)	26.8	73.2
경상권	(461)	22.6	77.4
전라권	(219)	18.3	81.7
충청권	(225)	19.6	80.4
강원/제주	(110)	31.8	68.2

## 2. 제도개선 필요성에 대한 인식

### 【문항 및 결과】



### 【문12】 수시적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- 수시적성검사의 인지도가 23.5%에 불과했지만 현행 제도를 소개한 후 변화 여부 및 방향성에 대해 질문한 결과, 응답자의 61.5%는 현행 대비 강화시켜야 한다고 판단했다.

#### 【특성별 분석】

- 18-29세 응답자를 제외하고 연령대가 낮을수록 현행 수시적성검사를 강화해야 한다는 응답률이 높았고 특히 30대의 응답률이 67.0%로 가장 높았다.
- 지역별로는 경상권 거주자의 강화해야 한다는 응답률이 64.0%로 가장 높게 나타났다.

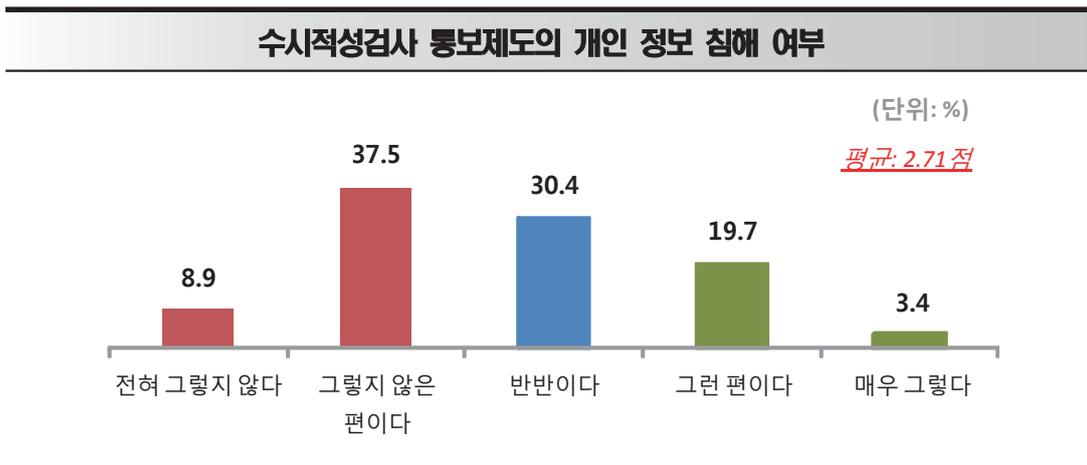
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	폐지해야 함	현행보다 축소시켜야 함	현행대로 유지함	현행보다 강화시켜야 함	잘 모르겠음
▣ 전체 ▣	(1,500)	1.5	1.9	29.3	61.5	5.7
<b>성별</b>						
남성	(826)	1.8	2.3	31.4	59.6	5.0
여성	(674)	1.2	1.5	26.9	63.9	6.5
<b>연령</b>						
18-29세	(278)	1.4	2.9	31.7	56.5	7.6
30대	(303)	2.3	1.0	22.8	67.0	6.9
40대	(319)	1.6	3.1	25.1	64.3	6.0
50대	(295)	2.0	1.4	33.9	59.3	3.4
60대	(196)	0.0	1.0	32.1	61.7	5.1
70대	(109)	0.9	1.8	36.7	56.9	3.7
<b>지역</b>						
수도권	(485)	1.9	2.7	27.4	61.4	6.6
경상권	(461)	0.9	1.7	28.4	64.0	5.0
전라권	(219)	0.9	2.3	28.8	60.3	7.8
충청권	(225)	1.3	0.9	33.3	60.4	4.0
강원/제주	(110)	4.5	0.9	34.5	56.4	3.6

### 3. 정보통보제도에 대한 인식

#### 【문항 및 결과】



**【문13】** 귀하께서는 수시적성검사 대상자 및 통보대상정보를 확대하는 것이 개인정보를 과도하게 침해하는 것이라고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- 수시적성검사 대상자 및 통보대상정보를 확대하는 것은 개인의 정보를 과도하게 침해하는 것이냐는 질문에 대해 전체 응답자의 46.5%는 그렇지 않다고 응답했고 개인정보를 침해하는 것이라는 응답은 23.1%로 나타났다.

#### 【특성별 분석】

- 여성, 30대, 전라권 거주자의 경우 수시적성검사 대상자 및 통보대상정보를 확대하는 것은 개인 정보를 과도하게 침해하는 것이 아니라는 응답률이 전체 대비 높았다.

**【결과표】**

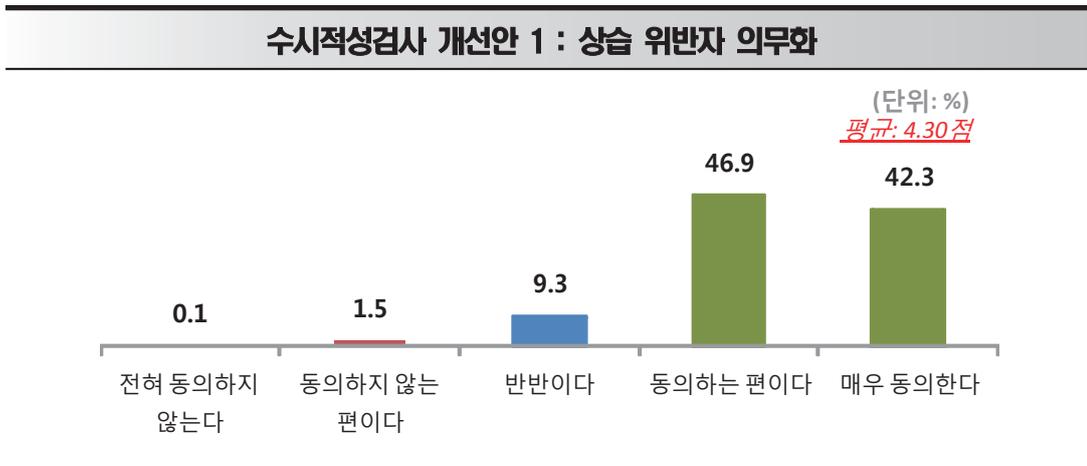
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	8.9	37.5	30.4	19.7	3.4	23.1	46.5	2.71
<b>성별</b>									
남성	(826)	10.2	33.5	29.4	22.8	4.1	26.9	43.7	2.77
여성	(674)	7.4	42.4	31.6	16.0	2.5	18.5	49.9	2.64
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	8.6	30.6	39.9	17.3	3.6	20.9	39.2	2.77
30대	(303)	12.5	39.3	32.0	13.5	2.6	16.2	51.8	2.54
40대	(319)	7.5	39.8	28.2	21.0	3.4	24.5	47.3	2.73
50대	(295)	8.8	38.3	28.5	20.7	3.7	24.4	47.1	2.72
60대	(196)	5.1	41.8	25.0	24.5	3.6	28.1	46.9	2.80
70대	(109)	11.0	33.9	22.9	28.4	3.7	32.1	45.0	2.80
<b>지역</b>									
수도권	(485)	9.5	37.3	32.2	19.2	1.9	21.0	46.8	2.67
경상권	(461)	10.8	36.9	28.0	19.7	4.6	24.3	47.7	2.70
전라권	(219)	7.8	41.1	30.1	17.8	3.2	21.0	48.9	2.68
충청권	(225)	7.1	40.4	24.9	23.1	4.4	27.6	47.6	2.77
강원/제주	(110)	4.5	28.2	44.5	19.1	3.6	22.7	32.7	2.89

#### 4. 제도개선방안에 대한 인식

##### (1) 상습위반자에 대한 의무적 실시

###### 【문항 및 결과】



【문14-1】 현행 수시적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?:  
상습적인 운전법규 위반자, 사고야기자 등에 대한 수시적성검사를 의무화해야 한다.

###### 【종합 분석】

- ▣ 상습적인 운전법규 위반자 및 사고 야기자 등에 대해 수시적성검사를 의무화해야 한다는 데 전체 응답자의 89.1%가 동의했다.

###### 【특성별 분석】

- ▣ 연령대별로는 30대가 91.4%로 동의율이 가장 높았고, 지역별로는 충청권 92.9%, 강원/제주 지역이 90.9% 순으로 응답률이 높았다.

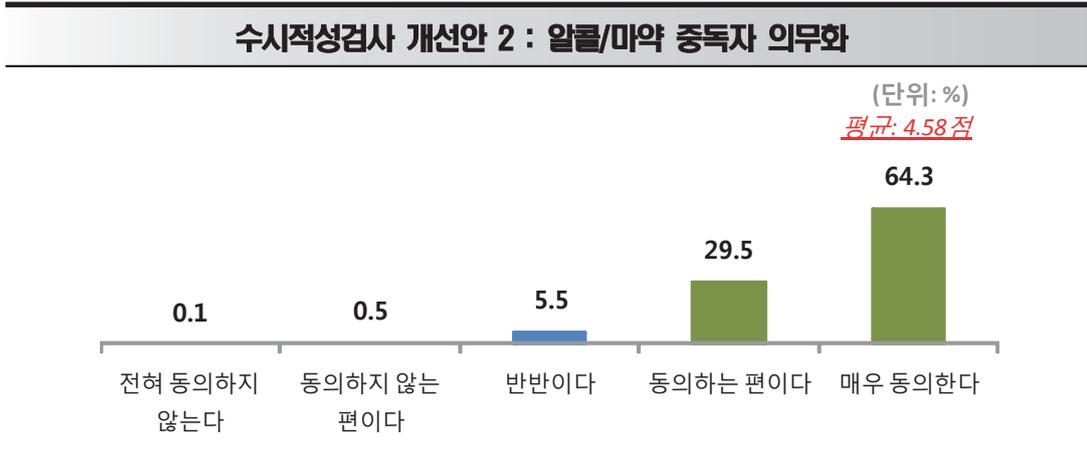
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.1	1.5	9.3	46.9	42.3	89.1	1.6	4.30
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.0	1.7	9.7	46.0	42.6	88.6	1.7	4.30
여성	(674)	0.1	1.3	8.8	47.9	41.8	89.8	1.5	4.30
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.0	1.1	10.1	42.1	46.8	88.8	1.1	4.35
30대	(303)	0.0	0.3	8.3	38.6	52.8	91.4	0.3	4.44
40대	(319)	0.0	1.3	11.3	47.3	40.1	87.5	1.3	4.26
50대	(295)	0.3	2.0	8.8	50.8	38.0	88.8	2.4	4.24
60대	(196)	0.0	3.6	7.1	54.1	35.2	89.3	3.6	4.21
70대	(109)	0.0	1.8	9.2	56.9	32.1	89.0	1.8	4.19
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.2	1.0	9.7	48.5	40.6	89.1	1.2	4.28
경상권	(461)	0.0	1.5	9.1	43.8	45.6	89.4	1.5	4.33
전라권	(219)	0.0	4.1	11.9	42.0	42.0	84.0	4.1	4.22
충청권	(225)	0.0	0.4	6.7	48.4	44.4	92.9	0.4	4.37
강원/제주	(110)	0.0	0.9	8.2	59.1	31.8	90.9	0.9	4.22

## (2) 알콜·마약중독자에 대한 의무적 실시

### 【문항 및 결과】



**【문14-2】** 현행 수시적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?:  
알콜/마약 중독 운전자에 대한 수시적성검사를 의무화해야 한다.

### 【종합 분석】

- 알콜/마약 중독 운전자의 수시적성검사 의무화에 대해 절대 다수인 93.9%가 긍정적으로 응답했다.

### 【특성별 분석】

- 연령별로는 18-29세를 제외한 전 연령대에서 알콜이나 마약 중독인 운전자에 대한 수시적성검사를 의무화해야 한다는 의견이 90%이상으로 절대 다수였고, 지역별로도 모두 90%이상이 동의했다.

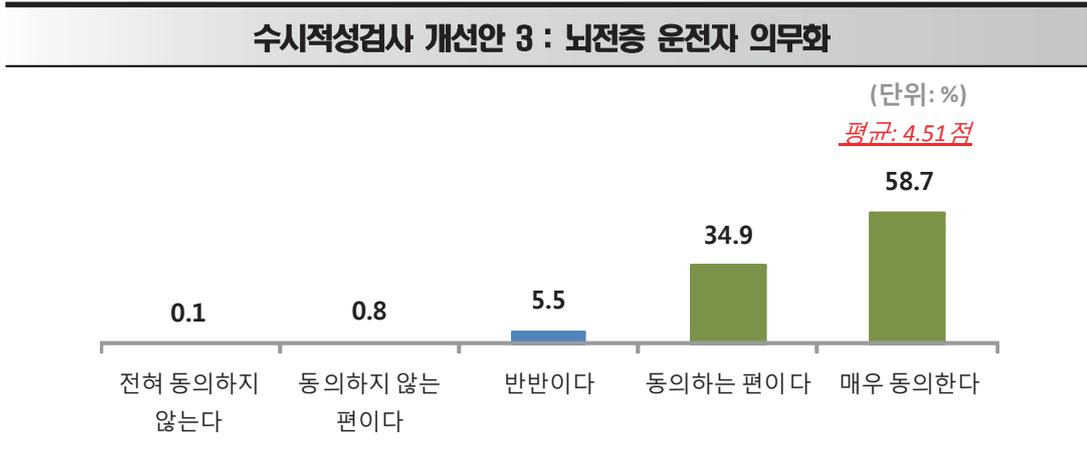
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.1	0.5	5.5	29.5	64.3	93.9	0.6	4.58
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.0	0.6	5.4	30.5	63.4	93.9	0.6	4.57
여성	(674)	0.1	0.4	5.6	28.3	65.4	93.8	0.6	4.58
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.0	0.4	10.4	27.3	61.9	89.2	0.4	4.51
30대	(303)	0.0	0.3	4.0	23.4	72.3	95.7	0.3	4.68
40대	(319)	0.0	0.3	5.0	25.7	69.0	94.7	0.3	4.63
50대	(295)	0.3	0.3	3.1	32.5	63.7	96.3	0.7	4.59
60대	(196)	0.0	1.5	4.6	37.8	56.1	93.9	1.5	4.48
70대	(109)	0.0	0.9	7.3	40.4	51.4	91.7	0.9	4.42
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.2	0.2	6.8	27.8	64.9	92.8	0.4	4.57
경상권	(461)	0.0	0.9	5.0	26.9	67.2	94.1	0.9	4.61
전라권	(219)	0.0	0.9	5.5	29.7	63.9	93.6	0.9	4.57
충청권	(225)	0.0	0.4	3.6	34.2	61.8	96.0	0.4	4.57
강원/제주	(110)	0.0	0.0	6.4	38.2	55.5	93.6	0.0	4.49

### (3) 뇌전증 환자에 대한 의무적 실시

#### 【문항 및 결과】



**【문14-3】** 현행 수시적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까? :  
뇌전증이 있는 운전자에 대해 수시적성검사를 의무화해야 한다.

#### 【종합 분석】

- 전체 응답자의 93.5%가 뇌전증이 있는 운전자에 대해 수시적성검사가 의무화되어야 한다고 응답했다. 이는 알콜이나 마약 중독 운전자에 대한 수시적성검사를 의무화해야 한다고 응답한 93.9%와 유사한 수준이었다.

#### 【특성별 분석】

- 뇌전증이 있는 운전자에 대한 수시적성검사 의무화에 대한 동의율은 18-29세는 87.8%, 나머지 전 연령대에서 90% 이상으로 높았다.
- 지역별로는 모든 지역에서 90% 이상이 동의해 큰 차이가 없었다.

**【결과표】**

(단위: %)

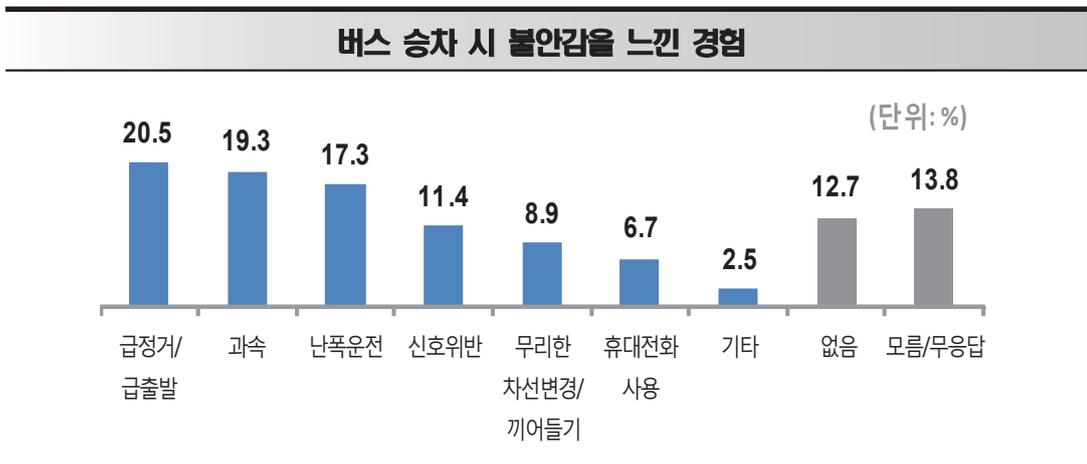
Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.1	0.8	5.5	34.9	58.7	93.5	0.9	4.51
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.1	0.8	5.9	34.5	58.6	93.1	1.0	4.51
여성	(674)	0.1	0.7	5.0	35.3	58.8	94.1	0.9	4.52
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.4	0.7	11.2	35.3	52.5	87.8	1.1	4.39
30대	(303)	0.0	0.3	4.3	29.7	65.7	95.4	0.3	4.61
40대	(319)	0.0	0.6	5.3	30.4	63.6	94.0	0.6	4.57
50대	(295)	0.3	1.4	3.1	37.3	58.0	95.3	1.7	4.51
60대	(196)	0.0	1.5	4.1	39.8	54.6	94.4	1.5	4.47
70대	(109)	0.0	0.0	4.6	45.9	49.5	95.4	0.0	4.45
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.4	0.8	6.0	35.1	57.7	92.8	1.2	4.49
경상권	(461)	0.0	0.9	5.6	32.5	61.0	93.5	0.9	4.54
전라권	(219)	0.0	0.9	5.0	36.1	58.0	94.1	0.9	4.51
충청권	(225)	0.0	0.4	4.9	32.4	62.2	94.7	0.4	4.56
강원/제주	(110)	0.0	0.9	5.5	46.4	47.3	93.6	0.9	4.40

### Ⅲ. 적성 정밀검사

#### 1. 사업용 자동차 이용 시 불안감에 대한 인식

##### (1) 버스의 경우

#### 【문항 및 결과】



【문16】 귀하께서는 버스를 탔을 때 불안감을 느낀 경험이 있으신가요?  
있으시다면 구체적으로 써주세요.

#### 【종합 분석】

- 응답자의 87.3%는 버스 승차 시 불안감을 느꼈으며, ‘급정거/급출발’을 경험한 비율이 20.5%로 가장 많으며, 다음은 ‘과속(19.3%)’, ‘난폭운전(17.3%)’의 순이었다.

#### 【특성별 분석】

- 여성의 91.5%가 불안감을 느낀 경험이 있어 남성(82.4%) 대비 높았으며, 특히 ‘급정거/급출발’과 ‘난폭운전’, ‘무리한 차선변경/끼어들기’에 대해 불안감을 상대적으로 많이 느끼는 편이었다.

□ 수도권은 ‘급정거/급출발’과 ‘신호위반’에 대한 불안감이 상대적으로 컸다. 반면 경상권은 ‘난폭운전’, ‘급정거/급출발’, ‘과속’이 높게 나타났다, 강원/제주는 ‘과속’이 비교적 높았다.

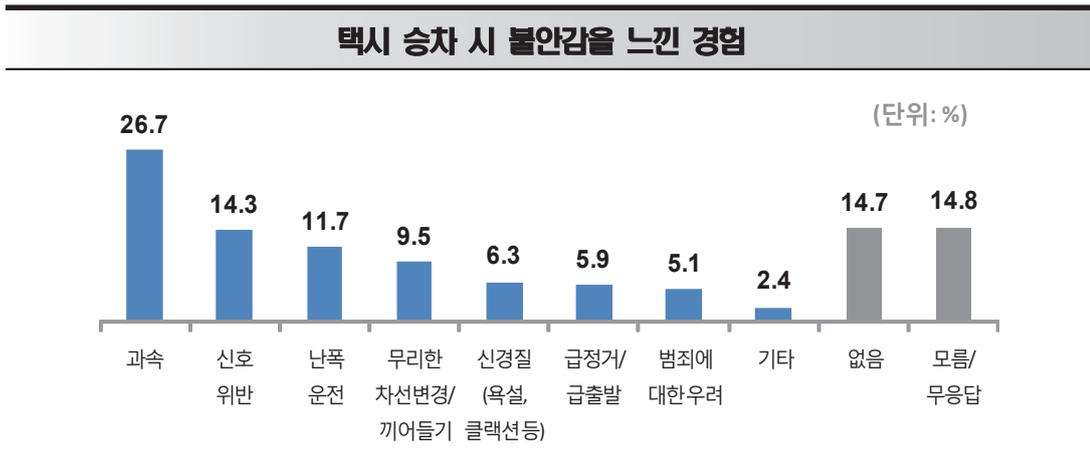
**【결과표】**

5% 이상만 제시 (단위: %, 중복응답)

Base=전체	사례수 (명)	급정거/ 급출발	과 속	난 폭 운 전	신 위 호 반	무리한 차선 변경/ 끼어 들기	휴 대 전 화 사 용	기 타	없 음	모름/ 무응답
▣ 전체 ▣	(1,500)	20.5	19.3	17.3	11.4	8.9	6.7	2.5	12.7	13.8
<b>성별</b>										
남성	(826)	19.2	19.0	14.8	13.0	7.0	6.5	2.9	14.8	15.5
여성	(674)	22.1	19.6	20.3	9.5	11.3	6.8	1.9	10.2	11.7
<b>연령</b>										
18-29세	(278)	26.6	26.3	19.4	14.4	11.2	6.1	5.0	15.1	0.0
30대	(303)	26.1	24.1	23.8	16.2	15.2	4.6	2.0	12.2	0.0
40대	(319)	19.4	23.8	19.4	12.9	8.5	8.8	1.6	11.6	9.1
50대	(295)	13.2	14.2	16.6	9.2	6.8	9.5	1.4	19.0	15.6
60대	(196)	19.9	8.2	7.7	5.1	3.1	6.1	2.0	5.6	42.3
70대	(109)	13.8	8.3	6.4	3.7	3.7	0.9	3.7	7.3	45.0
<b>지역</b>										
수도권	(485)	23.9	21.0	15.9	15.9	8.7	8.0	3.7	11.1	7.6
경상권	(461)	20.2	20.2	20.2	10.6	10.2	7.8	1.7	12.6	13.9
전라권	(219)	18.3	18.3	17.4	6.8	9.1	4.1	1.4	12.8	19.6
충청권	(225)	19.1	13.3	17.3	7.6	7.6	4.0	1.3	15.6	17.3
강원/제주	(110)	14.5	21.8	10.9	11.8	7.3	6.4	4.5	14.5	21.8

## (2) 택시의 경우

### 【문항 및 결과】



**【문17】** 귀하께서는 택시를 탔을 때 불안감을 느낀 경험이 있으신가요?  
있으시다면 구체적으로 써주세요.

### 【종합 분석】

- 택시를 탔을 때 불안감을 느낀 응답자는 전체의 85.3%로 ‘과속(26.7%)’, ‘신호 위반(14.3%)’, ‘난폭 운전(11.7%)’ 순으로 많았다.

### 【특성별 분석】

- 택시 역시 여성의 89.2%가 불안감을 느낀 경험이 있어 남성(82.2%)보다 높은 수준이었다. 여성은 ‘과속(26.0%)’, ‘신호 위반(14.5%)’, ‘난폭운전(12.5%)’의 순으로 불안감을 느꼈으며, ‘욕설이나 클랙션을 누르는 등의 신경질적인 운전’과 ‘택시 이용 시 범죄에 대한 우려’가 남성 대비 높은 편이었다.
- ‘과속(36.0%)’이나 ‘신호 위반(20.8%)’, ‘난폭 운전(20.1%)’등의 불안감은 30대 응답자들의 응답비율이 가장 높게 나타났다.

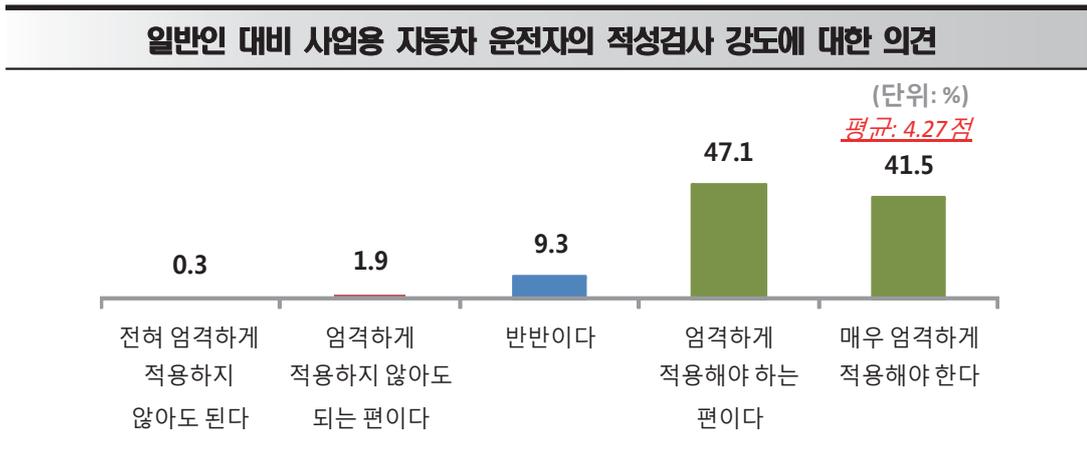
**【결과표】**

5% 이상만 제시 (단위: %, 중복응답)

Base=전체	사례수 (명)	과 속	신 위	호 반	난 운	폭 전	무리한 차선 변경/ 끼어들기	산경질 (육설, 클랙션 등)	급정거/ 급출발	범죄에 대한 우려	기 타	없 음	모름/ 무응답
▣ 전체 ▣	(1,500)	26.7	14.3	11.7	9.5	6.3	5.9	5.1	2.4	14.7	14.8		
<b>성별</b>													
남성	(826)	27.4	14.0	11.1	8.8	4.8	6.3	2.1	2.2	17.8	16.3		
여성	(674)	26.0	14.5	12.5	10.4	8.0	5.3	8.8	2.7	10.8	12.9		
<b>연령</b>													
18-29세	(278)	28.4	15.5	10.4	11.5	8.3	6.5	4.3	3.2	25.5	0.0		
30대	(303)	36.0	20.8	20.1	17.2	10.9	10.2	5.0	1.0	10.6	0.0		
40대	(319)	33.9	17.2	12.5	9.4	5.6	5.3	5.6	2.8	13.2	9.1		
50대	(295)	23.4	11.9	11.2	4.7	5.1	3.1	7.5	2.7	17.6	15.6		
60대	(196)	12.8	6.6	4.6	4.6	0.5	5.6	3.6	3.1	7.7	43.9		
70대	(109)	10.1	4.6	3.7	5.5	3.7	1.8	1.8	0.9	7.3	56.0		
<b>지역</b>													
수도권	(485)	28.9	16.3	12.2	9.5	8.9	6.0	7.4	1.9	13.0	7.8		
경상권	(461)	24.7	12.4	11.5	9.5	4.6	6.5	3.5	2.6	16.9	15.4		
전라권	(219)	27.4	16.0	14.6	10.0	7.3	5.5	3.7	2.7	11.9	19.2		
충청권	(225)	25.8	12.4	11.6	8.9	3.1	5.3	4.4	2.2	13.8	20.9		
강원/제주	(110)	26.4	13.6	5.5	10.0	6.4	4.5	5.5	3.6	20.0	21.8		

## 2. 사업용자동차 운전자 적성검사강도에 대한 인식

### 【문항 및 결과】



【문15】 귀하께서는 버스/택시/화물차 운전자들의 적성검사는 일반 운전자들이 받는 정기적성검사와 비교하여 어떻게 실시해야 한다고 생각하시나요?

### 【종합 분석】

- 전체 응답자의 88.5%는 사업용 자동차의 운전자들에 대한 적성검사는 일반 운전자들이 받는 정기적성검사와 비교하여 더 엄격하게 이루어져야 한다고 응답했다.

### 【특성별 분석】

- 30대와 40대의 경우 사업용 자동차 운전자의 정기적성검사가 일반 운전자들이 받는 정기적성검사 대비 더 엄격해야 한다는 의견에 대해 각각 92.1%, 90.0%가 동의해 타 연령대 대비 높은 편이었다.
- 지역별로는 충청권 응답자의 긍정응답률이 91.1%로 가장 높게 나타났으며, 유일하게 90%를 상회하였다.

**【결과표】**

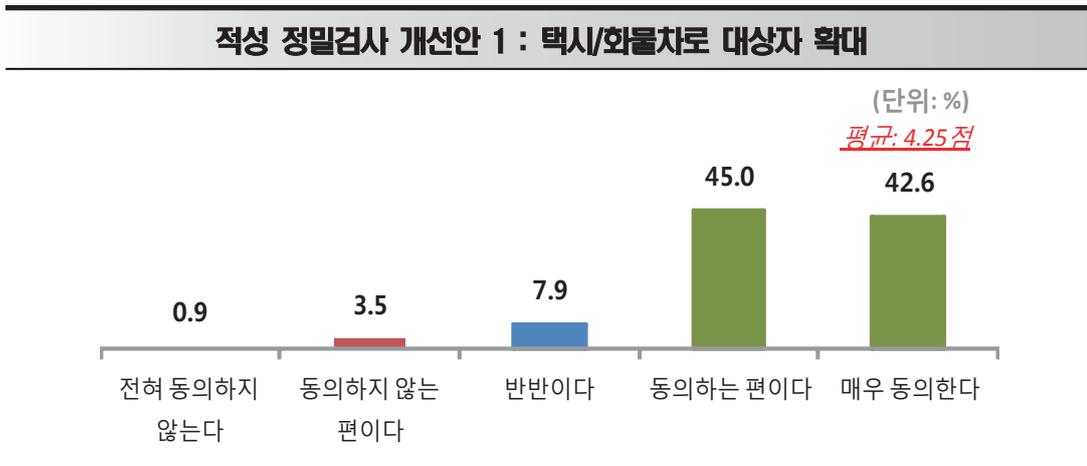
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 엄격하게 적용 하지 않아도 된다	엄격 하게 적용 하지 않아도 되는 편이다	보통 이다	엄격 하게 적용 해야 하는 편이다	매우 엄격 하게 적용 해야 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
<b>▣전체▣</b>	(1,500)	0.3	1.9	9.3	47.1	41.5	88.5	2.2	4.27
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.6	1.9	9.4	44.7	43.3	88.0	2.5	4.28
여성	(674)	0.0	1.8	9.1	50.0	39.2	89.2	1.8	4.27
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.7	2.2	13.7	47.1	36.3	83.5	2.9	4.16
30대	(303)	0.3	0.7	6.9	39.3	52.8	92.1	1.0	4.44
40대	(319)	0.6	0.6	8.8	47.6	42.3	90.0	1.3	4.30
50대	(295)	0.0	2.7	7.8	45.8	43.7	89.5	2.7	4.31
60대	(196)	0.0	2.0	11.2	55.6	31.1	86.7	2.0	4.16
70대	(109)	0.0	5.5	6.4	55.0	33.0	88.1	5.5	4.16
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.2	1.9	11.1	48.0	38.8	86.8	2.1	4.23
경상권	(461)	0.4	1.7	8.5	40.8	48.6	89.4	2.2	4.35
전라권	(219)	0.5	2.3	9.1	51.6	36.5	88.1	2.7	4.21
충청권	(225)	0.0	1.3	7.6	54.2	36.9	91.1	1.3	4.27
강원/제주	(110)	0.9	2.7	8.2	45.5	42.7	88.2	3.6	4.26

### 3. 제도개선방안에 대한 인식

#### (1) 자격유지검사의 확대

##### 【문항 및 결과】



【문18-1】 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 자격 유지검사 대상을 버스 뿐 아니라 택시, 화물차 운전자까지 확대해야 한다.

##### 【종합 분석】

- 현재 버스만을 대상으로 하는 자격 유지검사를 택시, 화물차까지 확대해야 한다는 의견에 전체의 87.6%가 동의했다.

##### 【특성별 분석】

- 운전자 자격유지 검사를 택시, 화물차 운전자들에게도 확대 실행해야 한다는 의견에 대해 18-29세를 제외한 모든 연령대의 긍정응답률이 85% 이상으로 큰 차이점이 없는 가운데, 30대의 ‘매우 동의했다’는 응답률이 과반수인 58.7%로 타 연령대 대비 높았다.
- 지역별로는 긍정응답률은 80% 이상으로 큰 차이가 없었지만, ‘매우 동의했다’는 응답률은 전라권이 45.7%로 가장 높았다.

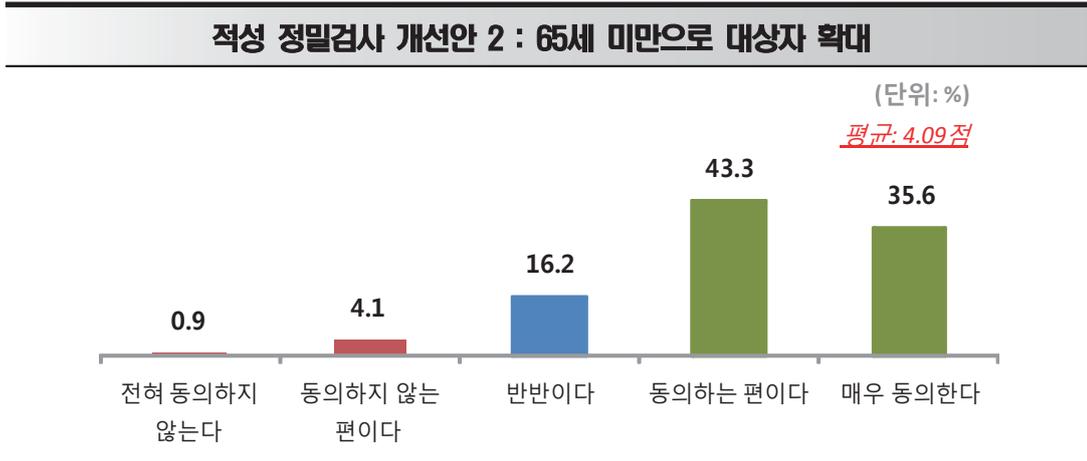
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
<b>▣ 전체 ▣</b>	(1,500)	0.9	3.5	7.9	45.0	42.6	87.6	4.5	4.25
<b>성별</b>									
남성	(826)	1.0	3.0	7.5	44.8	43.7	88.5	4.0	4.27
여성	(674)	0.9	4.2	8.5	45.3	41.2	86.5	5.0	4.22
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	1.1	3.2	12.2	39.9	43.5	83.5	4.3	4.22
30대	(303)	2.0	5.0	5.6	28.7	58.7	87.5	6.9	4.37
40대	(319)	0.9	1.9	7.8	46.7	42.6	89.3	2.8	4.28
50대	(295)	0.0	5.8	5.4	50.5	38.3	88.8	5.8	4.21
60대	(196)	0.5	1.0	8.2	62.8	27.6	90.3	1.5	4.16
70대	(109)	0.9	3.7	10.1	51.4	33.9	85.3	4.6	4.14
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.2	3.5	8.9	43.9	43.5	87.4	3.7	4.27
경상권	(461)	1.7	3.5	7.8	44.9	42.1	87.0	5.2	4.22
전라권	(219)	0.9	2.3	10.0	41.1	45.7	86.8	3.2	4.28
충청권	(225)	0.4	4.4	5.8	48.0	41.3	89.3	4.9	4.25
강원/제주	(110)	1.8	4.5	4.5	51.8	37.3	89.1	6.4	4.18

## (2) 자격유지검사 연령별 대상자 확대

### 【문항 및 결과】



**【문18-2】 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 자격 유지검사의 대상을 65세 미만 운전자까지 확대해야 한다.**

### 【종합 분석】

- 자격 유지검사의 대상을 65세 미만까지 확대해야 한다는 의견에 대해서는 전체의 78.9%가 동의했다.

### 【특성별 분석】

- 30대 이상의 경우 연령대가 낮을수록 동의율이 높았다.  
(18-29세: 79.1%, 30대: 87.8%, 40대: 82.8%, 50대: 75.6%, 60대: 68.4%, 70대: 69.7%)
- 지역별로는 강원/제주 지역과 충청권의 ‘매우 동의한다’는 의견이 각각 38.2%, 37.8%로 타 지역 대비 높은 편이었다.  
(수도권: 34.8%, 경상권: 36.4%, 전라권: 32.0%, 충청권: 37.8%, 강원/제주 지역: 38.2%)

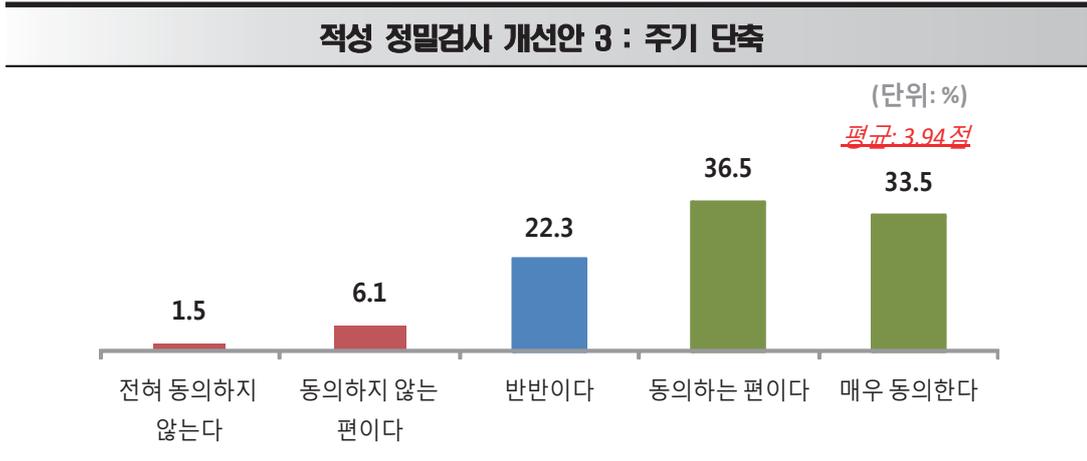
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
<b>▣ 전체 ▣</b>	(1,500)	0.9	4.1	16.2	43.3	35.6	78.9	4.9	4.09
<b>성별</b>									
남성	(826)	1.3	3.8	15.6	42.4	36.9	79.3	5.1	4.10
여성	(674)	0.3	4.5	16.9	44.4	34.0	78.3	4.7	4.07
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	1.1	1.1	18.7	42.4	36.7	79.1	2.2	4.13
30대	(303)	1.3	2.3	8.6	33.7	54.1	87.8	3.6	4.37
40대	(319)	0.3	2.5	14.4	45.1	37.6	82.8	2.8	4.17
50대	(295)	0.7	7.1	16.6	44.1	31.5	75.6	7.8	3.99
60대	(196)	1.0	7.1	23.5	50.5	17.9	68.4	8.2	3.77
70대	(109)	0.9	7.3	22.0	51.4	18.3	69.7	8.3	3.79
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.4	3.7	16.7	44.3	34.8	79.2	4.1	4.09
경상권	(461)	1.3	2.6	16.1	43.6	36.4	80.0	3.9	4.11
전라권	(219)	0.5	6.4	20.1	41.1	32.0	73.1	6.8	3.98
충청권	(225)	0.4	7.1	12.0	42.7	37.8	80.4	7.6	4.10
강원/제주	(110)	2.7	0.9	15.5	42.7	38.2	80.9	3.6	4.13

### (3) 자격유지검사의 주기 단축

#### 【문항 및 결과】



**【문18-3】** 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 자격 유지검사의 주기는 현행보다 짧게 해야 한다(현행: 65-69세: 매3년, 70세 이상: 매1년).

#### 【종합 분석】

- 자격 유지검사의 주기를 현행보다 짧게 해야 한다는 의견에 대한 동의율은 70.1%로 전체 응답자 10명 중 7명꼴로 찬성했다.

#### 【특성별 분석】

- 30대와 40대의 자격 유지검사의 주기 단축에 대해 각각 73.9%, 74%가 찬성해 타 연령대 대비 동의율이 높은 편이었다.  
(18-29세: 65.8%, 30대: 73.9%, 40대: 74.0%, 50대: 68.5%, 60대: 68.9%, 70대: 65.1%)
- 지역별로는 강원/제주 지역에서의 동의율이 75.5%로 타 지역 대비 높았다.

**【결과표】**

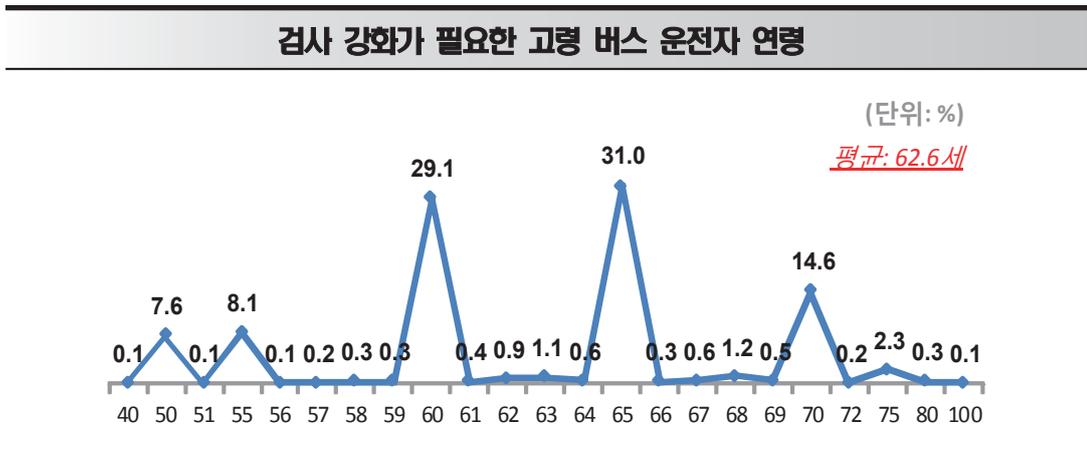
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 동의 하지 않는다	동의 하지 않는 편이다	보통 이다	동의 하는 편이다	매우 동의 한다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
<b>▣ 전체 ▣</b>	(1,500)	1.5	6.1	22.3	36.5	33.5	70.1	7.7	3.94
<b>성별</b>									
남성	(826)	2.2	5.9	20.6	36.3	35.0	71.3	8.1	3.96
여성	(674)	0.7	6.4	24.3	36.8	31.8	68.5	7.1	3.92
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	1.4	4.0	28.8	35.3	30.6	65.8	5.4	3.90
30대	(303)	1.7	4.6	19.8	24.1	49.8	73.9	6.3	4.16
40대	(319)	1.3	4.4	20.4	37.3	36.7	74.0	5.6	4.04
50대	(295)	1.7	8.5	21.4	40.0	28.5	68.5	10.2	3.85
60대	(196)	2.0	8.7	20.4	47.4	21.4	68.9	10.7	3.78
70대	(109)	0.9	10.1	23.9	43.1	22.0	65.1	11.0	3.75
<b>지역</b>									
수도권	(485)	1.0	4.7	23.1	36.9	34.2	71.1	5.8	3.99
경상권	(461)	2.4	6.1	22.3	33.8	35.4	69.2	8.5	3.94
전라권	(219)	1.4	7.8	24.2	35.6	31.1	66.7	9.1	3.87
충청권	(225)	0.9	9.3	19.6	38.2	32.0	70.2	10.2	3.91
강원/제주	(110)	1.8	2.7	20.0	44.5	30.9	75.5	4.5	4.00

#### 4. 사업용자동차 고령운전자에 대한 인식

##### (1) 버스운전 고령운전자의 연령

###### 【문항 및 결과】



**【문20-1】** 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 버스 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

###### 【종합 분석】

- 운전면허 적성검사 강화가 필요한 고령의 버스 운전자의 연령 평균은 62.6세로 일반인 운전자(64.8세)보다 낮았다.

###### 【특성별 분석】

- 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 버스 운전자의 연령을 18-29(36.7%)는 40-59세, 30대(41.6%)는 60-64세, 40대(37.6%)와 50대(43.8%), 60대(45.3%)는 65-69세, 70대(41.2%)는 70세 이상이라고 응답해 응답자의 연령이 높아질수록 적성검사의 강화가 필요하다고 생각하는 버스 운전자의 연령도 높았다.

**【결과표】**

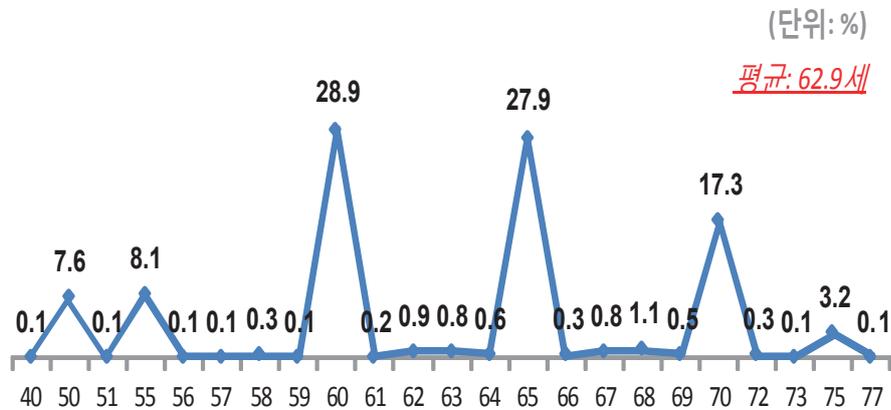
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	40-59세	60-64세	65-69세	70세 이상	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	16.8	32.1	33.6	17.5	62.6
<b>성별</b>						
남성	(826)	17	31.2	32.3	19.4	62.7
여성	(674)	16.3	33	35.2	15.1	62.4
<b>연령</b>						
18-29세	(278)	36.7	38.1	19.1	6.2	58.9
30대	(303)	26.1	41.6	23.4	8.9	60.4
40대	(319)	14.4	32.5	37.6	15.3	62.6
50대	(295)	4.7	28.8	43.8	22.7	64.7
60대	(196)	3.5	21.5	45.3	29.6	65.5
70대	(109)	2.7	16.6	39.4	41.2	66.7
<b>지역</b>						
수도권	(485)	15.8	32.7	33.5	17.7	62.6
경상권	(461)	17.1	34.7	31	17.1	62.3
전라권	(219)	16	32	33.4	18.7	62.8
충청권	(225)	15.9	25.8	39.9	18.1	63.2
강원/제주	(110)	21.8	30.9	32.7	14.5	62.1

## (2) 택시운전 고령운전자의 연령

### 【문항 및 결과】

#### 검사 강화가 필요한 고령 택시 운전자 연령



[문20-2] 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 택시 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

### 【종합 분석】

- 운전면허 적성검사 강화가 필요한 고령의 택시 운전자의 평균 연령은 62.9세로 버스 운전자와 큰 차이가 없었다.
- 다만 70세 이상 구간의 응답 비율이 21.9%로 버스 운전자의 동일 구간인 17.5% 보다 약 4%p 더 많았다. 즉, 상대적으로 버스 운전사의 규제 연령에 대한 기준이 더 엄격한 편이었다.

**【결과표】**

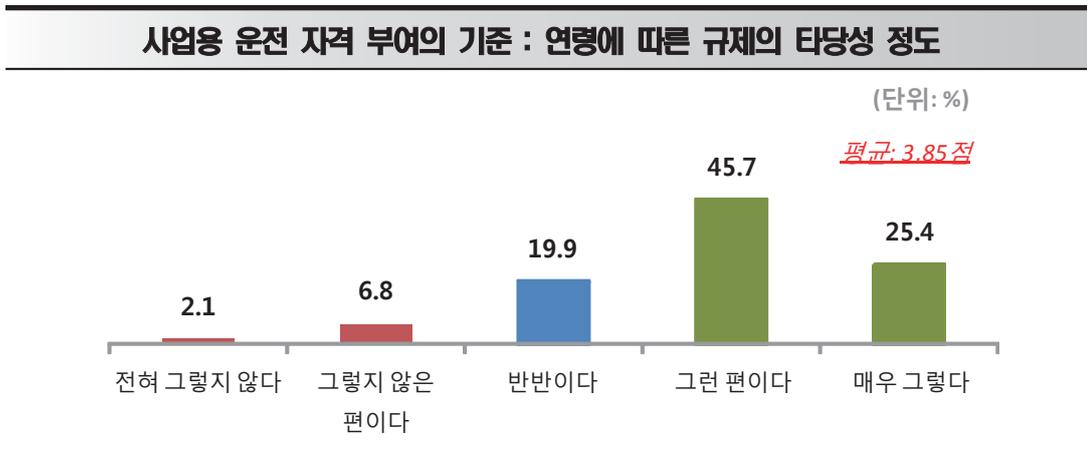
(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	40-59세	60-64세	65-69세	70세 이상	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	16.5	31.4	30.6	21.9	62.9
<b>성별</b>						
남성	(826)	16.4	30.1	29.3	23.9	63.1
여성	(674)	16.1	32.7	32.0	18.9	62.7
<b>연령</b>						
18-29세	(278)	37.4	38.9	17.3	6.6	58.8
30대	(303)	27.1	40.2	23.1	9.5	60.3
40대	(319)	12.5	33.5	37.3	16.6	62.9
50대	(295)	4.3	28.8	39.7	27.1	64.9
60대	(196)	2.5	16.3	37.2	43.8	66.9
70대	(109)	0.9	14.6	29.4	54.9	68.2
<b>지역</b>						
수도권	(485)	16.5	31.9	31.3	20.2	62.7
경상권	(461)	15.3	34.7	28.2	21.7	62.7
전라권	(219)	17.0	33.5	30.2	19.7	62.8
충청권	(225)	15.9	25.3	32.5	26.1	63.7
강원/제주	(110)	19.1	22.7	34.5	23.6	63.5

## 5. 운전자격 부여기준에 대한 인식

### (1) 연령기준

#### 【문항 및 결과】



【문19-1】 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령에 따라 버스/택시/화물차 운전 규제가 달라져야 한다.

#### 【종합 분석】

- 연령에 따라 사업용 자동차 운전을 규제해야 한다는 의견에 전체의 71.1%가 동의해 일반인의 연령에 따른 규제(59.3%) 보다 약 12%p 높았다.

#### 【특성별 분석】

- 연령에 따른 사업용 자동차 운전의 규제에 대해 60대의 동의율이 78.1%로 타 연령대 대비 높은 편이었다.

(18-29세: 62.2%, 30대: 71.0%, 40대: 71.8%, 50대: 73.6%, 60대: 78.1%, 70대: 72.5%)

□ 지역별로는 경상권, 충청권 거주자의 동의 정도가 70% 이상으로 타 지역 보다 높게 나타났다.

(수도권: 69.5%, 경상권: 72.9%, 전라권: 69.4%, 충청권: 73.8%, 강원/제주 지역: 68.2%)

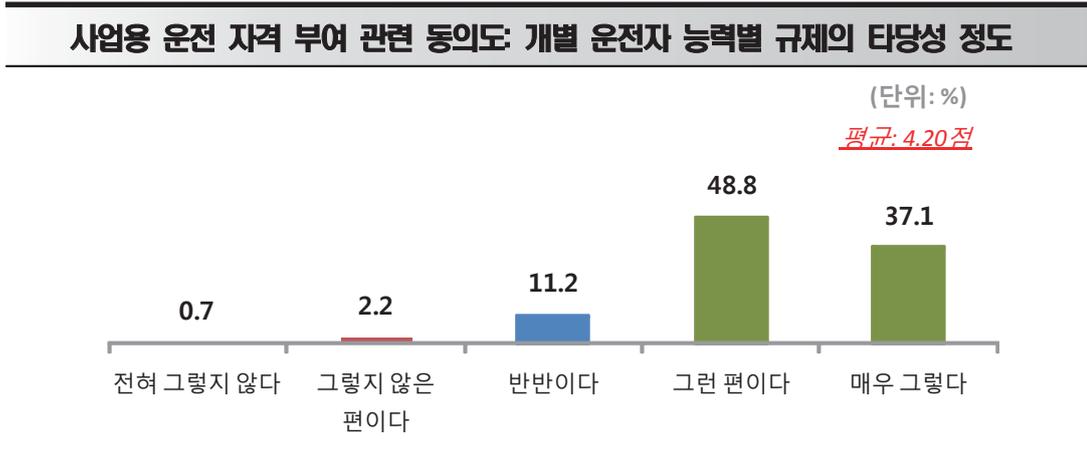
**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	2.1	6.8	19.9	45.7	25.4	71.1	8.9	3.85
<b>성별</b>									
남성	(826)	3.0	7.7	17.8	44.4	27.0	71.4	10.8	3.85
여성	(674)	1.0	5.6	22.6	47.2	23.4	70.6	6.7	3.86
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	4.0	7.6	26.3	39.6	22.7	62.2	11.5	3.69
30대	(303)	2.6	7.9	18.5	35.0	36.0	71.0	10.6	3.94
40대	(319)	1.9	5.6	20.4	45.5	26.3	71.8	7.5	3.89
50대	(295)	1.4	6.1	19.0	46.4	27.1	73.6	7.5	3.92
60대	(196)	0.5	5.6	15.8	62.2	15.8	78.1	6.1	3.87
70대	(109)	1.8	9.2	16.5	59.6	12.8	72.5	11.0	3.72
<b>지역</b>									
수도권	(485)	1.6	7.2	21.6	44.7	24.7	69.5	8.9	3.84
경상권	(461)	2.6	6.1	18.4	43.8	29.1	72.9	8.7	3.91
전라권	(219)	1.8	6.8	21.5	43.4	26.0	69.4	8.7	3.85
충청권	(225)	2.2	7.1	16.9	53.8	20.0	73.8	9.3	3.82
강원/제주	(110)	2.7	7.3	21.8	45.5	22.7	68.2	10.0	3.78

## (2) 개별 운전자 능력기준

### 【문항 및 결과】



【문19-2】 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령이 아닌 개별 버스/택시/화물차 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다.

### 【종합 분석】

- 연령이 아닌 개별 사업용 자동차 운전자의 인지/신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에 대한 동의도는 85.9%로 일반인 (80.7%) 대비 높았다.

### 【특성별 분석】

- 운전자의 인지/신체능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에 대해 남자(86.6%)가 여자(85.2%)보다 상대적으로 더 많이 동의했다.

- 30대의 평균 점수는 4.34점으로 타 연령대 대비 높은 편이었다.

(18-29세: 4.18점, 30대: 4.34점, 40대: 4.21점, 50대: 4.18점, 60대: 4.08점, 70대: 4.05점)

□ 지역별로는 경상권과 강원/제주 지역 거주자의 평균 점수가 각각 4.23점, 4.24점으로 상대적으로 높은 편이었다.

(수도권: 4.15점, 경상권: 4.23점, 전라권: 4.18점, 충청권: 4.21점, 강원/제주 지역: 4.24점)

**【결과표】**

(단위: %)

Base=전체	사례수 (명)	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	보통 이다	그런 편이다	매우 그렇다	긍정 응답 (Top2)	부정 응답 (Bottom2)	평 균
▣ 전체 ▣	(1,500)	0.7	2.2	11.2	48.8	37.1	85.9	2.9	4.20
<b>성별</b>									
남성	(826)	0.7	2.2	10.5	47.6	39.0	86.6	2.9	4.22
여성	(674)	0.6	2.2	12.0	50.3	34.9	85.2	2.8	4.17
<b>연령</b>									
18-29세	(278)	0.4	4.3	12.2	43.5	39.6	83.1	4.7	4.18
30대	(303)	1.0	2.0	9.2	37.3	50.5	87.8	3.0	4.34
40대	(319)	0.3	1.9	11.3	49.2	37.3	86.5	2.2	4.21
50대	(295)	1.0	2.0	9.8	52.5	34.6	87.1	3.1	4.18
60대	(196)	0.5	1.0	13.3	60.7	24.5	85.2	1.5	4.08
70대	(109)	0.9	0.9	13.8	61.5	22.9	84.4	1.8	4.05
<b>지역</b>									
수도권	(485)	0.2	2.7	13.6	48.9	34.6	83.5	2.9	4.15
경상권	(461)	1.3	1.5	10.2	46.6	40.3	87.0	2.8	4.23
전라권	(219)	1.4	2.3	11.9	46.1	38.4	84.5	3.7	4.18
충청권	(225)	0.0	2.2	9.8	52.4	35.6	88.0	2.2	4.21
강원/제주	(110)	0.0	2.7	6.4	55.5	35.5	90.9	2.7	4.24

## **[부록 2] 전문가 의견조사**

## [부록 2-1] 전문가 설문조사지

<b>ID</b>				
-----------	--	--	--	--

### 운전면허 적성검사제도에 대한 의견 조사(전문가용)

한국법제연구원은 입법평가 연구사업의 일환으로 <<운전면허 적성검사제도에 대한 사후적 입법평가>> 연구를 수행중입니다. 이를 위해서 <운전면허 적성검사제도에 대한 전문가 의견 조사>를 실시하고 있습니다.

<운전면허 적성검사제도에 대한 전문가 의견 조사>는 운전자의 편의와 안전한 교통 환경을 만들기 위한 목적으로, 현행 운전면허 적성검사제도를 검토하고 개선방안을 모색하기 위해 기획되었습니다.

귀하께서 답변해 주신 내용은 오직 통계분석을 위해서만 사용되며, 귀하의 개인정보는 관련 법률에 의해 보호됨을 약속드립니다.

바쁘시더라도 본 설문에 협조하여 주시면 대단히 감사하겠습니다.

2016년 9월

수행기관 : (주)한국리서치, 담당자 : 김기주 이사  
주관기관 : 한국법제연구원, 책임연구자 : 백옥선 부연구위원

## 정기 적성검사

### [현행 제도 평가]

- 다음 정기 적성검사에 대한 설명을 보고 응답해주세요.

1종 및 2종 면허 소지자는 「도로교통법」에 따라 정기적으로 적성검사를 받아야 합니다. 정기 적성검사는 운전이 적합한지 판별하기 위해 정기적으로 실시하는 검사로 다음과 같이 면허 종류에 따라 검사 주기가 다릅니다.

#### <대상별 정기 적성검사 주기>



1종 면허 소지자는 신규발급 후 매 10년마다 정기 적성검사를 받아야 하고, 65세 이상 1종 면허 소지자는 매 5년마다 정기 적성검사를 받게 됩니다.



2종 면허 소지자는 신규발급 시 정기 적성검사를 받고 이후 정기적인 검사는 없습니다. 단, 70세 이상 2종 면허 소지자의 경우 매 5년마다 정기 적성검사를 받아야 합니다.

문1. 현재 제도에 따르면 1종 면허소지자만 정기 적성검사를 받고, 2종 면허 소지자는 70세 이전에는 정기 적성검사를 받지 않습니다. 귀하께서는 1종 또는 2종에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 방식에 대해 어떻게 생각하십니까?

매우 적절하다	적절한 편이다	보통이다	개선이 필요한 편이다	매우 개선이 필요하다
5	4	3	2	1

문1-1. 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

문2. 다음은 자동차 등의 운전에는 필요한 적성의 기준입니다. 정기 적성검사 항목을 보고 각 문항에 대한 의견을 말씀해주세요.

1. 시력(교정시력 포함)
    - 1종과 2종 면허의 시력 기준은 상이함(1종: 0.8, 2종: 0.5 이상)
  2. 신체 및 정신적 장애 여부
    - 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상 또는 정신상의 장애가 없을 것(특별한 사정이 없는 한 적성검사를 받는 사람이 작성하여 제출한 병력신고서나 질병신고서를 보고 판단하는 방식)
  3. 청력
    - 제1종 대형과 특수면허의 경우만 청력검사 실시

[부록 2] 전문가 의견조사

	매우 그렇다	그런 편이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 정기 적성검사 항목(시력, 운동 능력 및 청력)은 충분하다	5	4	3	2	1
2. 정기 적성검사의 항목이나 내용은 운전 적격자를 선별하는데 효과적이다	5	4	3	2	1
3. 정기 적성검사에 대해 전반적으로 만족 한다	5	4	3	2	1

문3. 현행 정기 적성검사에서는 시력, 청력 및 운동 능력을 중심으로 평가하고 있을 뿐, 실제 일반 질환에 대한 평가는 하지 않고 있습니다. 귀하께서 판단하실 때 다음 중 정기 적성검사 항목에 반드시 포함시켜야 할 사항이 있다면 모두 선택해 주시기 바랍니다.

1. 심혈관계 질환(심장마비, 고혈압 등)
2. 신경계 질환(의식 상실, 간질 등)
3. 안과질환(시력, 시야, 색맹, 기타 등)
4. 청력
5. 내과 질환(당뇨, 신장 관련 질환 등)
6. 정신질환(정신 분열증, 치매 등)
7. 심리 장애(반사회적 인격 장애, 공황 장애 등)
8. 약물 사용 질환(마약이나 알콜 중독 등)
9. 신체 및 지체 장애(팔다리 절단이나 기능 상실)
10. 고령으로 인한 신체 변화
11. 기타(적어주세요: )
12. 이 중 없음 [중복 선택 불가]

[제도 개선의 필요성]

문4. 귀하께서는 현행 정기 적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

1. 정기 적성검사를 폐지해야 함
2. 현행보다 축소시켜야 함
3. 현행대로 유지함
4. 현행보다 강화시켜야 함

문4-1. 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

//문4번의 1~3번 응답자는 문 4-1 응답 후 문6으로 이동//

(문4의 4번 응답자만)

문5. 귀하께서는 현행 정기 적성검사를 어떻게 강화해야 한다고 생각하십니까? 모두 골라주세요.

1. 정기 적성검사 항목 다양화
2. 정기 적성검사 측정의 정확성 강화
3. 정기 적성검사 담당자/기관의 전문성 강화
4. 65세 미만 1종 면허 소지자의 정기 적성검사 주기 단축(현행 10년)
5. 70세 미만 2종 면허 소지자의 정기 적성검사 신규 도입

문6. 귀하께서는 현행 운전면허 정기 적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 동의한다	동의하는 편이다	보통이다	동의하지 않는 편이다	전혀 동의하지 않는다
1. 전문의로 구성된 의료자문위원회를 만들어 운전면허 적성검사의 기준을 설정, 지속적으로 관리해야 한다	5	4	3	2	1
2. 적성검사 시 인지검사 또는 심리검사 항목을 추가시켜야 한다	5	4	3	2	1
3. 운전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부과해야 한다	5	4	3	2	1
4. 운전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우, 운전자의 가족이나 기타 관계자가 신고할 수 있는 방안을 만든다	5	4	3	2	1

문7. 그 외 정기 적성검사와 관련한 문제점이나 개선방향 등 의견이 있으면 자유롭게 말씀해주세요.

[고령 운전자 관련 인식]

문8. 현재 65세 이상의 제1종 면허 소지 운전자는 65세 미만, 70세 이상의 제 2종 면허 소지 운전자의 경우 70세 미만 운전자와 동일한 정기 적성 검사를 받고 있습니다. 귀하께서는 정기 적성검사 시 고령 운전자에 대해 추가 검사와 같은 별도의 관리가 필요하다고 생각하십니까?

- 1. 예
- 2. 아니오 -> 문10으로 이동

(문8의 1번 응답자만)

문9. 귀하께서는 정기 적성검사 시 별도의 관리가 필요한 고령 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

만 (        )세

문10. 귀하께서는 고령 운전자에 대한 정기 적성검사를 어떻게 해야 한다고 생각하십니까?

완 화	<----- 현행대로 -----> ----- 유지 -----					강 화
1	2	3	4	5	6	7

문10-1. 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

[부록 2] 전문가 의견조사

문11. 고령 운전자의 정기 적성검사 이용 주기는 현재 5년(1종: 65세 이상, 2종: 70세 이상)입니다. 귀하께서는 고령 운전자의 정기 적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까? 각 연령대별로 말씀해주세요.

	1~2년	3~4년	5년 (현재)	6~8년	9년 이상
1. 만 65~69세					
2. 만 70~74세					
3. 만 75세 이상					

문11-1. 고령 운전자 정기 적성검사와 관련해 가장 우선적으로 필요하다고 생각하시는 제도를 골라주세요.

1. 고령 운전자 정기 적성 검사 주기 단축
2. 고령 운전자에게는 컴퓨터로 실시하는 인지 검사 추가
3. 고령 운전자 정기 적성검사 방법을 기능시험과 도로 주행 시험으로 변경
4. 노인성 질환에 대한 자기 신고제도 강화
5. 기타(적어주세요: )

문12. 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 그렇다	그런 편이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 연령에 따라 운전 규제가 달라져야 한다	5	4	3	2	1
2. 연령이 아닌 개별 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다	5	4	3	2	1

문13. 고령 운전자의 정기 적성검사와 관련해 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.

## 수시 적성검사

● 다음 수시 적성검사에 대한 설명을 보고 응답해주세요.

수시 적성검사는 후천적인 신체장애 등으로 운전을 할 수 없을 것으로 보이는 상당한 사유가 생긴 경우 받아야 하는 적성검사입니다.

도로교통공단이 운전을 할 수 없을 것으로 의심되는 면허소지자를 파악하여 통보하면, 통보받은 면허 소지자는 3개월 이내에 적성검사를 받아야 합니다.

현재 수시 적성검사의 사유는 다음과 같습니다.

1. 정신질환자 또는 뇌전증 환자
2. 듣지 못하거나 앞을 보지 못하는 사람
3. 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·향정신성의약품 또는 알코올 중독자
4. 병무청장, 보건복지부장관 등이 후천적 신체장애 등과 관련된 개인정보를 경찰청장에게 통보한 경우 해당자
5. 기타 안전운전에 장애가 되는 신체장애 등이 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 자

### [제도 개선의 필요성]

문14. 현재 정기 적성검사와 별도로 수시로 실시하는 적성검사를 실시하고 있습니다. 이러한 수시 적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

1. 폐지해야 함
2. 현행보다 축소시켜야 함
3. 현행대로 유지함
4. 현행보다 강화시켜야 함
5. 잘 모르겠음

문14-1. 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

- 수시 적성검사 대상자를 선별하기 위해 정신질환이나, 신체장애를 가진 자에 대한 개인정보를 가지고 있는 기관의 장은 분기별로 경찰청장에게 통보하고 있습니다. 통보기관 및 통보대상 정보의 예는 아래와 같습니다.

보유기관	보유정보
병무청장	정신질환 또는 시력장애로 군 복무가 면제된 사람
시·군·구청장	정신질환으로 6개월 이상 입원한 사람
시·도지사	마약류 중독으로 치료 중인 사람
국민연금공단 이사장	시력장애로 장애연금을 받고 있는 사람
⋮	⋮

문15. 수시 적성검사를 강화하고자 하는 경우 경찰청장에게 통보되어야 하는 대상이나 정보의 범위가 확대될 가능성이 높습니다. 귀하께서는 수시 적성검사 대상자 및 통보대상정보를 확대하는 것이 개인의 기본권을 과도하게 침해하는 것이라고 생각하십니까?

매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
5	4	3	2	1

// 1~3 응답자는 문 16로 이동//

(문15의 4, 5번 응답자만)

문15-1. 어떤 점에서 개인의 기본권을 과도하게 침해한다고 생각하십니까?

문16. 귀하께서는 현행 수시 적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 동의 한다	동의 하는 편이다	보통 이다	동의 하지 않는 편이다	전혀 동의 하지 않는다
1. 상습적인 운전법규 위반자, 사고 야 기자 등에 대한 수시 적성검사를 의무화해야 한다	5	4	3	2	1
2. 알콜/마약 중독 운전자에 대한 수시 적성검사를 의무화해야 한다	5	4	3	2	1
3. 뇌전증이 있는 운전자에 대해 수 시 적성검사를 의무화해야 한다	5	4	3	2	1

문17. 수시 적성검사 대상자로 통보되고 수시 적성검사를 받는데 까지는 최대 3개월이 소요됩니다. 수시 적성검사 대상자 중 심각한 운전 결격사유가 있는 자에 대해서는 특별히 수시 적성검사의 결과가 나오기 전까지 임시로 운전을 할 수 없도록 금지하는 제도가 필요하다고 생각하십니까?

매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
5	4	3	2	1

문18. 그 외 수시 적성검사와 관련해 문제점이나 개선방향 등 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.

## 사업용자동차 운전자에 대한 적성 정밀검사

### [현행 제도 평가]

문19. 귀하께서는 버스/택시/화물차 운전자들의 적성검사는 일반 운전자들이 받는 정기 적성검사와 비교하여 어떻게 실시해야 한다고 생각하시나요?

매우 엄격하게 적용해야 한다	엄격하게 적용해야 하는 편이다	보통이다	엄격하게 적용하지 않아도 되는 편이다	전혀 엄격하게 적용하지 않아도 된다
5	4	3	2	1

문19-1. 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

- 다음은 버스/택시/화물 운전자를 대상으로 하는 적성 정밀검사에 대한 설명입니다. 아래 내용을 보고 응답해주세요.

적성 정밀검사는 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에 따라 시행되고 있습니다. 적성 정밀검사의 종류는 다음과 같습니다.

- 1. 신규 검사**
  - 신규로 버스/택시/화물 자동차의 운전자 자격증을 취득하기 위해서는 신규 검사를 받아야 합니다
  - 검사 항목: 속도예측검사, 정지거리예측검사, 주의력검사, 거리지각검사, 지각성향검사, 인지능력검사, 인성검사
- 2. 특별 검사**
  - 버스/택시/화물 운전자 중 벌점 누적 등의 일정 요건 충족 시 시행하는 검사(대상자 사례: 중상 이상의 사상 사고 발생자 등)
  - 검사 항목: 운전행동검사, 상황지각검사, 위험판단검사Ⅰ, 위험판단검사Ⅱ, 인성검사, 동체시력검사, 야간시력검사
- 3. 자격 유지 검사**
  - 65세 이상 버스( 시내, 시외, 고속, 마을, 전세, 장의) 운전자의 경우 운전 자격을 유지할 수 있는지 정기적으로 검사를 받으며, 65-69세는 매 3년, 70세 이상은 매 1년마다 검사를 받습니다.
  - 택시 및 화물운전자는 자격 유지 검사를 받지 않습니다.
  - 검사 항목: 시야각검사, 신호등검사, 화살표검사, 도로찾기검사, 표지판검사, 추적검사, 복합기능검사

▼ : 정기 적성검사(도로교통법)  
▲ : 자격 유지검사(개별 사업법)

**<예시>**

운전자 종류	신규검사	10년마다	10년	65세 이상	70세 이상
1종 면허 소지 버스 운전자	신규검사	10년마다	10년	5년마다 (3년마다)	5년 (1년마다)
2종 면허 소지 택시 운전자	신규검사				5년마다 (5년)
1종 면허 소지 택시/화물차 운전자	신규검사	10년마다	10년	5년마다	5년 (5년)

문20. 1종 면허를 가진 버스/택시/화물 운전자는 현재 「도로교통법」에 따른 정기 적성검사와 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 적성 정밀검사를 모두 받아야 합니다. 귀하께서는 버스/택시/화물 자동차 운전자에 대해 현재와 같이 3개의 법률에 따라 운전 면허 적성검사를 규제하는 것이 효과적이라고 생각하십니까?

매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
5	4	3	2	1

문20-1. 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

[제도 개선의 필요성]

문21. 현재 버스/택시/화물 운전자의 자격을 주기적으로 점검하기 위한 자격 유지검사는 ‘65세 이상의 버스 운전자’만 받고 있습니다. 이와 관련해 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 동의한다	동의하는 편이다	보통이다	동의하지 않는 편이다	전혀 동의하지 않는다
1. 자격 유지검사 대상을 버스 뿐 아니라 택시, 화물차 운전자까지 확대해야 한다.	5	4	3	2	1
2. 자격 유지검사의 대상을 65세 미만 운전자까지 확대해야 한다.	5	4	3	2	1

	매우 동의 한다	동의 하는 편이다	보통 이다	동의 하지 않는 편이다	전혀 동의 하지 않는다
3. 자격 유지검사의 주기는 현행보다 짧게 해야 한다(현행: 65-69세-매3년, 70세 이상-매1년)	5	4	3	2	1

문21-1. 적성 정밀검사와 관련해 추가적으로 말씀해 주실 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.

문22. 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?

	매우 그렇다	그런 편이다	보통 이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 연령에 따라 버스/택시/화물차 운전 규제가 달라져야 한다	5	4	3	2	1
2. 연령이 아닌 개별 버스/택시/화물차 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다	5	4	3	2	1

[부록 2] 전문가 의견조사

문23-1. 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 버스 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

만 ( )세

문23-2. 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 택시 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

만 ( )세

문24. 그 외 적성 정밀검사와 관련해 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.

## 배경질문

■ 다음은 분석을 위한 통계처리에 사용되는 문항입니다. 귀하의 답변은 「통계법」에 의해 비밀이 보장되며, 통계분석 후에는 귀하의 답변은 파괴됩니다.

배문1. 귀하의 성별은 무엇인가요?

1. 남
2. 여

배문2. 귀하의 나이(연세)는 만으로 어떻게 되시나요?

만 \_\_\_\_\_ 세

1. 만 18세 미만
2. 만 18~24세
3. 만 25~29세
4. 만 30~34세
5. 만 35~39세
6. 만 40~44세
7. 만 45~49세
8. 만 50~54세
9. 만 55~59세
10. 만 60~64세
11. 만 65~69세
12. 만 70~74세
13. 만 75~79세
14. 만 80세 이상

**배문3. 귀하가 종사하고 계신 기관은 무엇입니까? [단수]**

1. 의료 기관(의학계 포함)
2. 법 전문 기관(법학계, 법조계 포함)
3. 교통 유관 기관(실무계 포함)
4. 교통 분야 연구 기관(국책, 민간연구기관 포함)
5. 학교(공학, 과학 등 위에 포함되지 않는 학과)
6. 시민 단체
7. 기타(적어주세요: )

**배문4. 귀하께서는 현재 업무와 관련하여 경력이 얼마나 되시나요?**

1. 3년 미만
2. 3~5년 미만
3. 5~7년 미만
4. 7~10년 미만
5. 10~15년 미만
6. 15년 이상

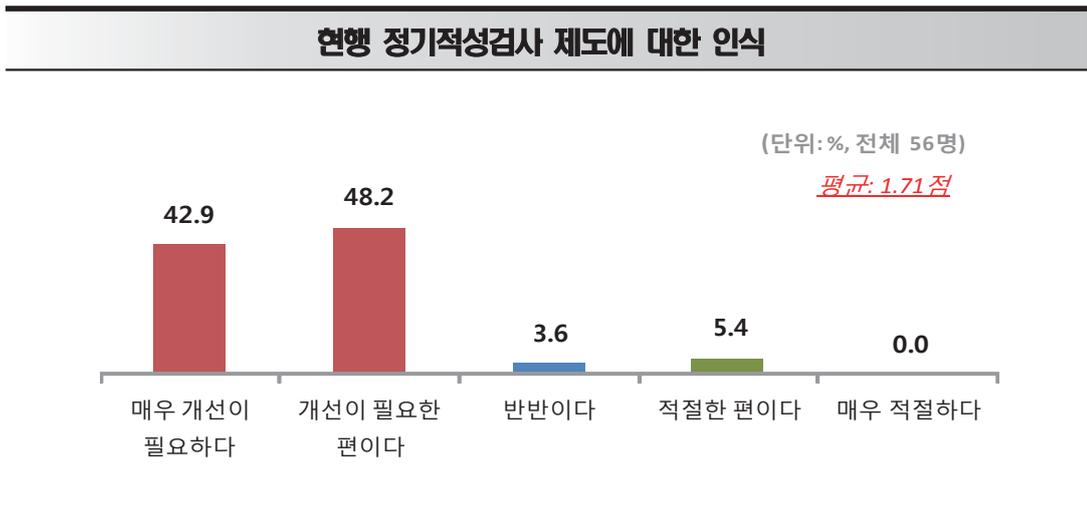
## [부록 2-2] 전문가 의견조사 문항별 결과 분석

### I. 정기적성검사

#### 1. 면허종별 차등방식의 적절성에 대한 인식

##### (1) 면허종별 구분 방식에 대한 인식

#### 【문항 및 결과】



**【문1】** 귀하께서는 1종 또는 2종에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 방식에 대해 어떻게 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- ▣ 1종 또는 2종에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다르게 적용되는 현행 제도에 대해 전문가의 91.1%는 개선이 필요하다고 응답했다.

### (1-1) 개선필요 의견

#### 【문항 및 결과】

(개선이 필요하다고 생각하는 응답자(51명), 단위: %, 중복응답)

현행 정기적성검사 제도에 대한 개선이 필요한 이유	비율(%)
운전 능력 및 도로에서의 상황은 면허 종류와 관계없기 때문	47.1
면허 종류와 관계없이 고령화에 따른 운전 능력 검증이 필요함	23.5
2종 소지자도 70세 이전에 정기적성검사가 필요함	15.7
지속적인 안전교육 및 적성검사 강화가 필요함	9.8
1종과 2종이 대부분 비슷한 차량(승용차)을 운전하기 때문에	5.9
적성검사 주기인 5년, 10년의 근거에 대해 재논의가 필요함	3.9

#### 【문1-1】 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

#### 【종합 분석】

- 면허의 종류에 따라 정기적성검사 대상과 주기를 차등적으로 설정하고 있는 현행 제도에 대해 개선이 필요하다고 생각하는 주요 이유는 ‘운전 능력 및 도로에서의 상황은 면허 종류와 관계없기 때문(47.1%)’, ‘면허 종류와 관계없이 고령화에 따른 운전 능력 검증이 필요하기 때문(23.5%)’, ‘2종 소지자도 70세 이전에 정기적성검사가 필요하기 때문(15.7%)’, 순으로 높게 나타났다.

### (1-2) 적절하다는 의견

#### 【문항 및 결과】

(현행 제도가 적절하다고 생각하는 응답자(3명\*), 단위: 명)

현행 정기적성검사 제도가 적절한 이유	사례 수(명)
소형/비사업용 자동차와 대형/사업용 자동차를 운전하는 데 필요	3

**【문1-1】 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?**

\* 사례수 30명 미만의 경우 사례수가 적어 해석에 주의가 필요하며, 비율(%) 대신 사례 수로 제시함(이후 동일).

**【종합 분석】**

▣ 반면, 현행 제도가 적절하다고 평가한 응답자(3명)는 모두 ‘소형/비사업용 자동차와 대형/사업용 자동차를 운전하는 데 필요한 능력은 다르기 때문에’ 운전면허 종류에 따라 적성검사의 대상과 주기가 다른 현행 제도가 적절하다고 평가했다.

**2. 현행 제도에 대한 인식**

**(1) 정기적성검사 항목**

**【문항 및 결과】**

**정기적성검사 항목의 충분성**



**【문2-1】 정기적성검사 항목에 대한 의견을 말씀해주세요: 정기적성검사 항목(시력, 운동 능력 및 청력)은 충분하다.**

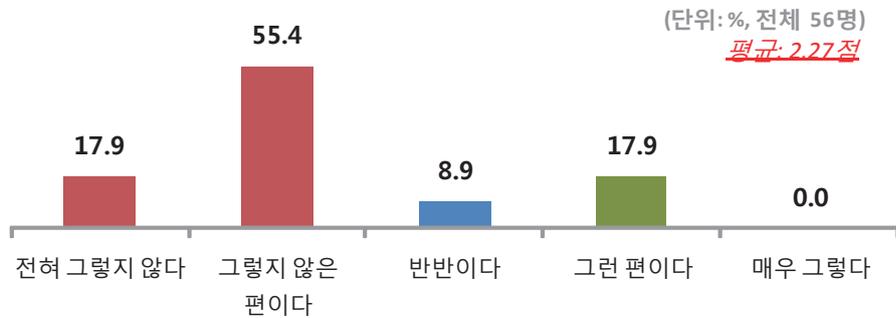
**【종합 분석】**

▣ 현행 정기적성검사의 항목에 대해 전문가응답자의 60.7%는 충분하지 않다고 응답해 충분하다는 응답(28.6%) 보다 32%p이상 높았다.

## (2) 정기적성검사 선별효과

### 【문항 및 결과】

#### 정기적성검사를 통한 운전능력 선별의 실효성



**【문2-2】 정기적성검사 항목에 대한 의견을 말씀해주세요: 정기적성검사의 항목이나 내용은 운전 적격자를 선별하는데 효과적이다.**

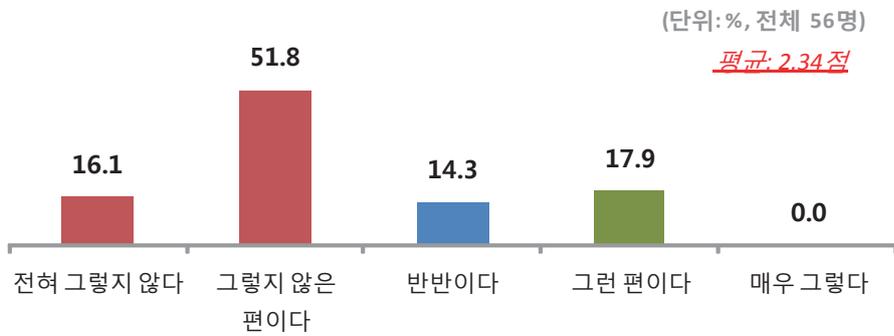
### 【종합 분석】

- 현재 정기적성검사의 항목이나 내용이 운전 적격자를 선별하는데 효과적이라는 의견에 전문가의 17.9%만이 동의했고, 73.2%는 실효성이 없다고 평가했다.

### (3) 정기적성검사 만족도

#### 【문항 및 결과】

#### 정기적성검사 제도에 대한 전반적 만족도



【문2-3】 정기적성검사 항목에 대한 의견을 말씀해주세요: 정기적성검사에 대해 전반적으로 만족한다.

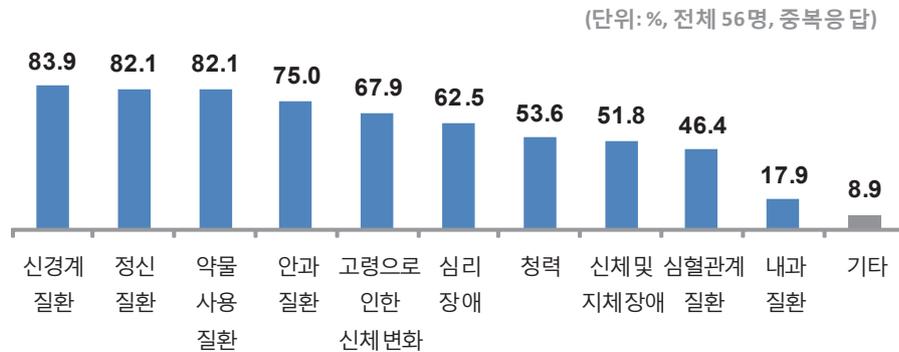
#### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사의 전반적 만족도에 대해 만족하지 못한다는 부정 응답률은 67.9%로 긍정응답률(17.9%)보다 약 4배 많았다.

### 3. 정기적성검사 항목 관련 개선의견

#### 【문항 및 결과】

#### 정기적성검사 시 추가 희망 항목



**【문3】** 다음 중 정기적성검사 항목에 반드시 포함시켜야 할 사항이 있다면 모두 선택해 주시기 바랍니다.

#### 【종합 분석】

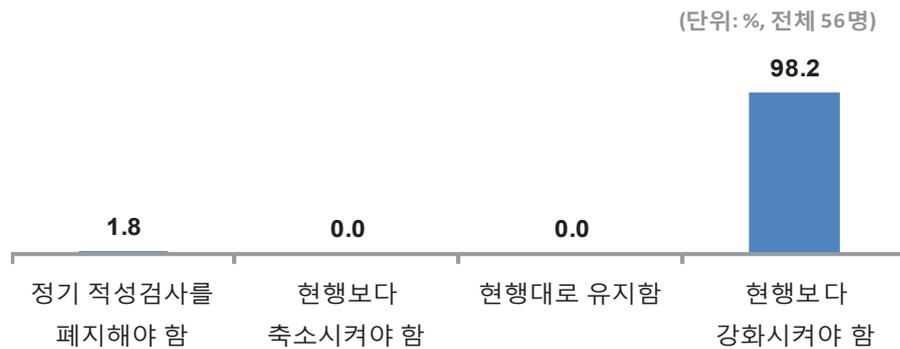
- 전문가들은 정기적성검사 항목에 반드시 포함시켜야 할 항목으로 ‘신경계 질환(83.9%)’, ‘정신 질환(82.1%)’, ‘약물 사용 질환(82.1%)’, ‘안과 질환(75.0%)’, ‘고령으로 인한 신체 변화(67.9%)’ 순으로 많이 응답했다. ‘내과 질환’을 반드시 포함시켜야 한다는 의견은 17.9%로 가장 낮게 나타났다.

#### 4. 제도개선 필요성에 대한 인식

##### (1) 제도개선의 필요성

###### 【문항 및 결과】

###### 현행 정기적성검사제도 개선 필요성에 대한 인식



**【문4】** 귀하께서는 현행 정기적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

###### 【종합 분석】

- 전문가의 절대 다수(98.2%)는 현행 정기적성검사 제도를 ‘현행보다 강화시켜야 한다’고 응답했으며, ‘정기적성검사를 폐지해야 한다’는 의견은 1.8%에 불과했다.

### (1-1) 현행 대비 정기적성검사 강화 의견

#### 【문항 및 결과】

(현행 정기적성검사 강화 희망자(55명), 단위: %, 중복응답)

현행 정기적성검사를 강화해야 하는 이유	비율(%)
검사항목 세분화 및 전문성 강화 필요	32.7
너무 형식적임	25.5
운전 부적합자를 제대로 가려내기 위해	18.2
고령자에 대한 검사 강화 필요(주기 단축, 검사 항목 세분화 등)	16.4
교통사고로 인한 사회적 비용 절감을 위해	9.1
운전자의 신체 변화를 주기적으로 점검해야 함	5.5
모름/무응답	1.8

【문4-1】 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

#### 【종합 분석】

- 현행 정기적성검사 제도에 대해 강화를 희망하는 응답자(55명)는 ‘검사 항목 세분화 및 전문성 강화 필요(32.7%)’, ‘너무 형식적(25.5%)’, ‘운전 부적합자를 제대로 가려내기 위해(18.2%)’ 등의 이유로 현행 제도를 강화하기를 희망했다.

### (1-2) 정기적성검사 폐지 의견

#### 【문항 및 결과】

(현행 정기적성검사 폐지 희망자(1명), 단위: 명)

현행 정기적성검사를 폐지해야 하는 이유	사례 수(명)
너무 형식적임	1

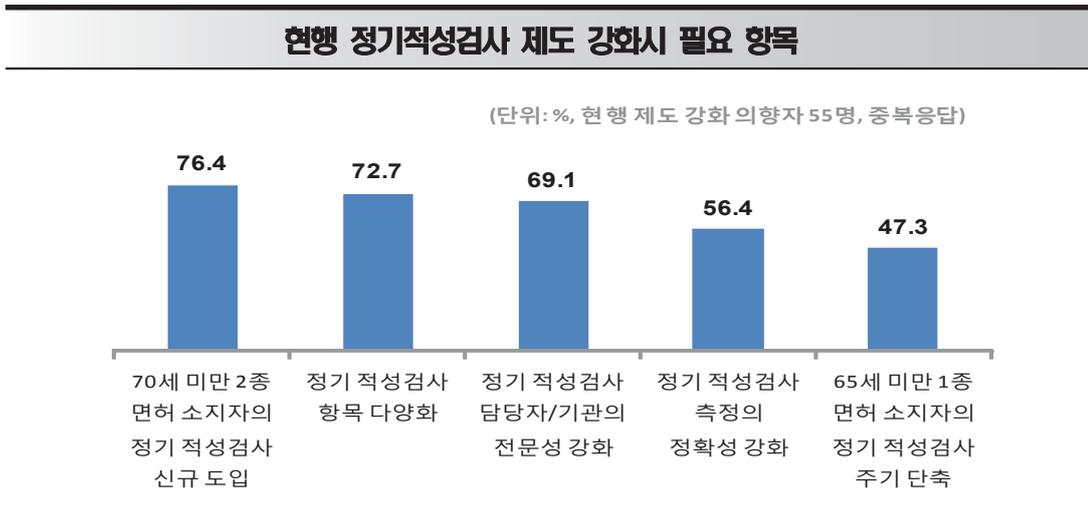
**[문4-1] 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?**

**【종합 분석】**

- ▣ 반면, 현행 정기적성검사 폐지 희망자(1명)는 ‘너무 형식적’이라는 이유로 폐지를 희망했다.

**(2) 강화가 필요한 적성검사 항목**

**【문항 및 결과】**



**[문5] 귀하께서는 현행 정기적성검사를 어떻게 강화해야 한다고 생각하십니까? 모두 골라주세요.**

**【종합 분석】**

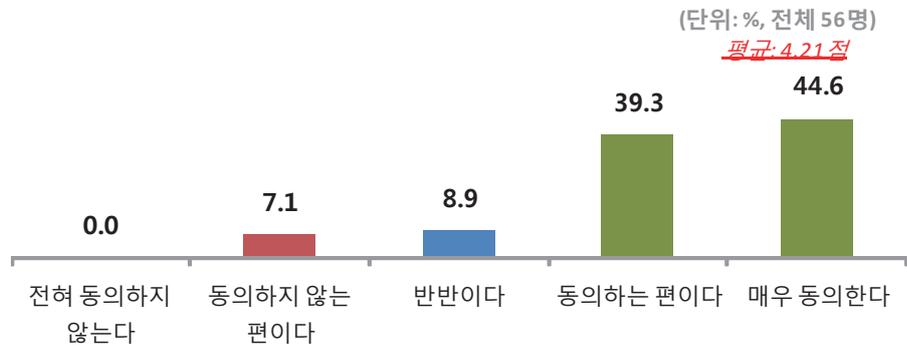
- ▣ 현행 대비 정기적성검사를 강화해야 한다고 생각하는 전문가(55명)가 가장 강화해야 한다고 생각하는 항목은 ‘70세 미만 2종 면허 소지자의 정기적성검사 신규 도입’(76.4%)이며, 다음으로는 ‘정기적성검사 항목 다양화’(72.7%), ‘정기적성검사 담당자/기관의 전문성 강화(69.1%)’ 순으로 높았다.

## 5. 제도개선방안에 대한 인식

### (1) 의료자문위원회 운영

#### 【문항 및 결과】

#### 정기적성검사 개선안 1 : 의료자문위원회 운영



**【문6-1】** 현행 운전면허 정기적성검사에 관해 얼마나 동의하십니까?: 전문의로 구성된 의료자문위원회를 만들어 운전면허 적성검사의 기준을 설정, 지속적으로 관리해야 한다.

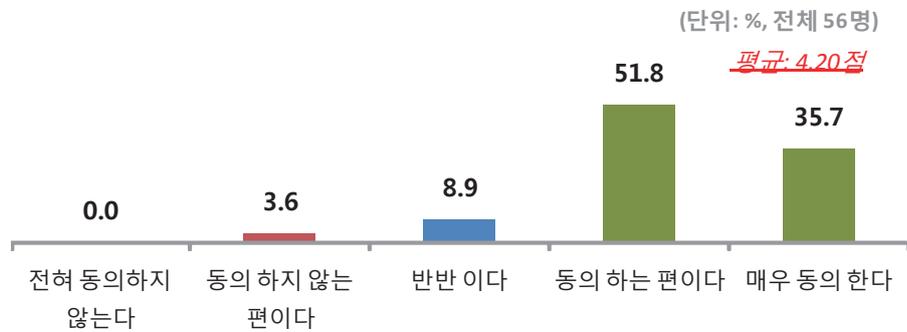
#### 【종합 분석】

- ▣ 전체 전문가의 83.9%는 운전면허 적성검사의 기준을 설정하고 지속적으로 관리하기 위해 전문의로 구성된 의료자문위원회를 만들어야 한다는 의견에 동의했다.

## (2) 정기적성검사 시 인지·심리검사 추가

### 【문항 및 결과】

#### 정기적성검사 개선안 2 : 인지/심리 검사 추가



【문6-2】 현행 운전면허 정기적성검사에 관해 얼마나 동의하십니까?: 적성검사 시 인지검사 또는 심리검사 항목을 추가시켜야 한다.

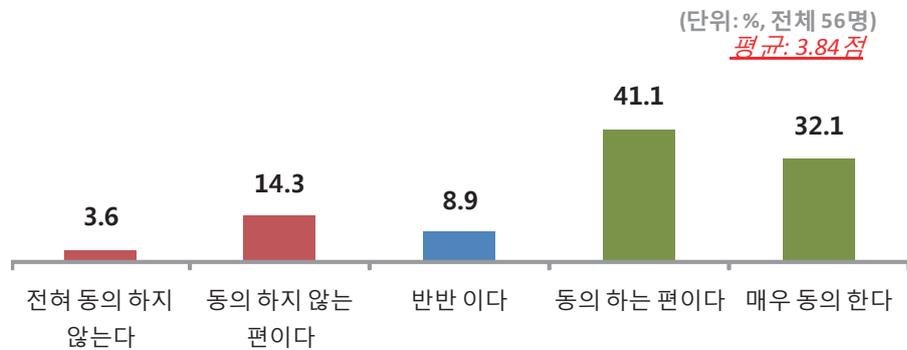
### 【종합 분석】

- ▣ 정기적성검사에 인지·심리검사 항목을 추가해야 한다는 의견에는 전체 전문가의 87.5%가 동의해 정기적성검사 개선안으로 제시한 4가지 의견 중 동의율이 가장 높았다.

### (3) 의사에 대한 신고의무부과

#### 【문항 및 결과】

#### 정기적성검사 개선안 3 : 의사 신고 의무 부과



**【문6-3】** 현행 운전면허 정기적성검사에 관해 얼마나 동의하십니까?: 운전  
전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부  
과해야 한다.

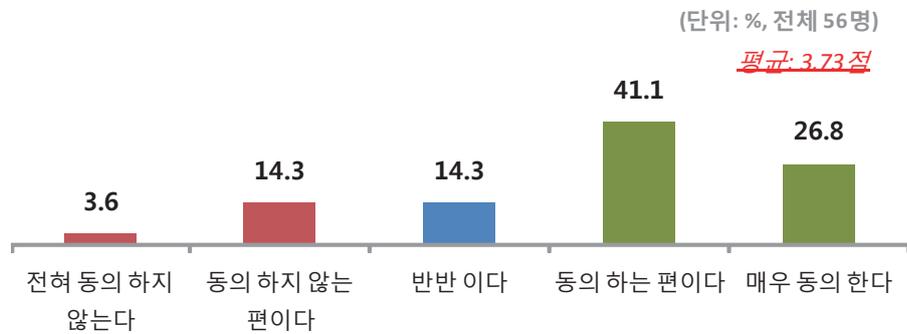
#### 【종합 분석】

- 운전에 영향을 주는 질환 등을 검진한 의사에게 신고 의무를 부과해  
야 한다는 의견에 대한 동의율은 73.2%로 앞서 의료 자문위원회 운영  
(83.9%) 또는 인지/심리 검사 추가(87.5%)보다 낮은 것으로 나타났다.

#### (4) 주변인 신고제도 도입

##### 【문항 및 결과】

##### 정기적성검사 개선안 4 : 주변인 신고제도



**【문6-4】** 현행 운전면허 정기적성검사에 관해 얼마나 동의하십니까?: 운전  
전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우, 운전자의 가족이  
나 기타 관계자가 신고할 수 있는 방안을 만든다.

##### 【종합 분석】

- 운전에 영향을 줄 수 있는 질환을 보유한 경우 운전자의 가족이나 주  
변 인물이 신고할 수 있는 방안을 마련한다는 의견에는 전체 전문가  
의 67.9%가 동의했으며, 이는 정기적성검사 개선안으로 제시한 4가지  
의견 중에서는 동의율이 가장 낮은 수준이었다.

## 6. 정기적성검사 제도 관련 개선의견

### 【문항 및 결과】

(전체 응답자(56명), 단위: %, 중복응답)

정기적성검사와 관련한 개선 방안	비율(%)
적성검사 항목 세분화/강화	26.8
적성검사 담당자/기관의 전문성 강화(전문의 협업 등)	17.9
고령운전자 적성 검사 기간 단축	14.3
관련 행정기관(병원 등)과의 정보 공유	12.5
운전 능력 부족 시 자진 신고제도 도입	7.1
사업용 운전자 적성 검사 강화	7.1
인지 능력 검사 항목 추가	7.1
지속적인 교육/관리	5.4
사생활/의료법 침해에 대한 우려	5.4
운전면허 적성검사 결과에 따른 면허 정지/취소 등 실효성 강화	5.4
검사 기간 단축	3.6
정책/제도적 지원이 필요함	3.6
고령운전자의 면허 반납 권고 조치가 가능한 적성검사 도입	1.8
수시적성검사 강화를 통한 정기적성검사 보완	1.8
모름/무응답	8.9

**【문7】 그 외 정기적성검사와 관련한 문제점이나 개선방향 등 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.**

### 【종합 분석】

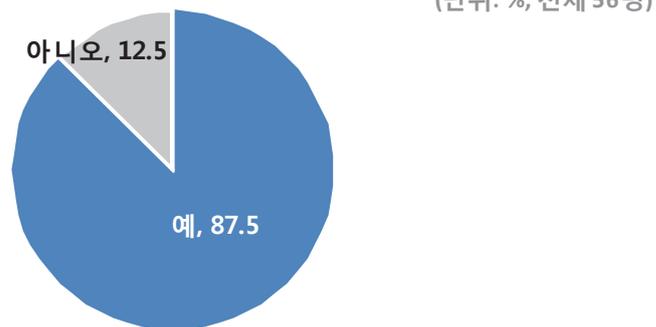
- 정기적성검사와 관련해 문제점이나 개선 방안을 물어본 결과 ‘적성검사 항목 세분화/강화’가 26.8%로 가장 응답률이 높았다. 다음으로는 ‘적성검사 담당자/기관의 전문성 강화(17.9%)’, ‘고령운전자 적성검사 기간 단축(14.3%)’, ‘관련 행정기관(병원 등)과의 정보 공유(12.5%)’ 순으로 높게 나타났다.

## 7. 고령운전자에 대한 인식

### (1) 고령운전자에 대한 특별한 관리 필요성

#### 【문항 및 결과】

#### 고령운전자에 대한 특별한 관리 필요성에 대한 인식



**【문8】** 귀하께서는 정기적성검사 시 고령운전자에 대해 추가 검사와 같은 별도의 관리가 필요하다고 생각하십니까?

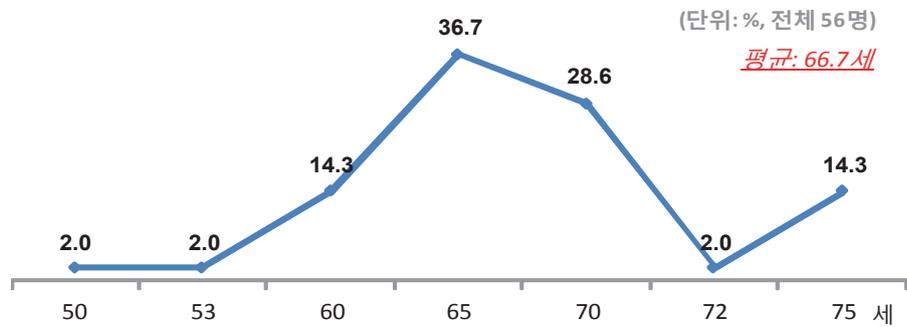
#### 【종합 분석】

- ▣ 전체 전문가 응답자의 87.5%는 고령운전자에 대해 추가 검사 등의 별도의 관리가 필요하다고 생각했다.

## (2) 별도관리가 필요한 고령운전자 연령

### 【문항 및 결과】

#### 별도 관리가 필요한 고령운전자의 연령기준에 대한 인식



**【문9】** 정기적성검사 시 별도의 관리가 필요한 고령운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

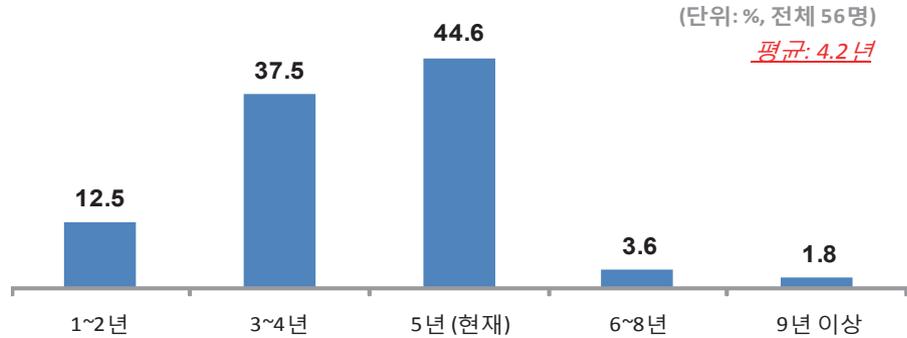
### 【종합 분석】

- ▣ 정기적성검사 시 별도의 관리가 필요한 고령운전자의 평균 연령은 66.7세이며, 응답 최빈값은 65세로 전체의 36.7%가 응답했다.

### (3-1) 고령운전자 정기적성검사 주기(만65-69세)

#### 【문항 및 결과】

#### 만65-69세 운전자의 정기적성검사 적절주기에 대한 인식



**【문11-1-1】** 귀하께서는 만 65~69세 운전자의 정기적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?

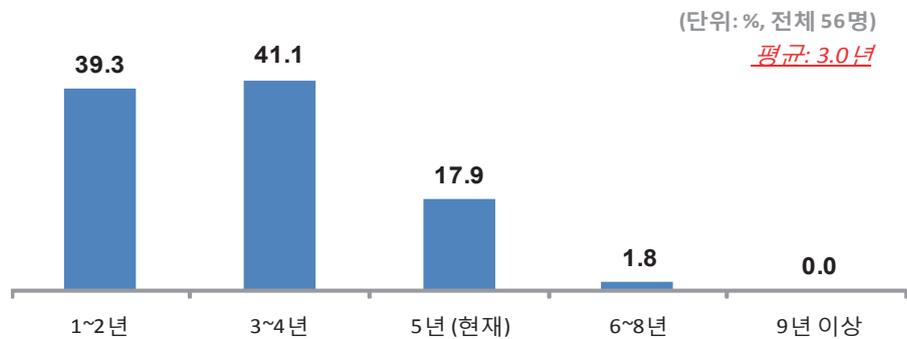
#### 【종합 분석】

- 만65-69세 운전자에 대해 현행 5년이 적당하다는 의견은 전체의 44.6%로 가장 많았으며, 다음으로는 3~4년(37.5%), 1~2년(12.5%) 순으로 높았으며 정기적성검사 주기는 평균 4.2년으로 나타났다.

(3-2) 고령운전자 정기적성검사 주기(만70-74세)

**【문항 및 결과】**

**만70-74세 운전자의 정기적성검사 적절주기에 대한 인식**



**【문11-1-2】** 귀하께서는 만 70~74세 운전자의 정기적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?

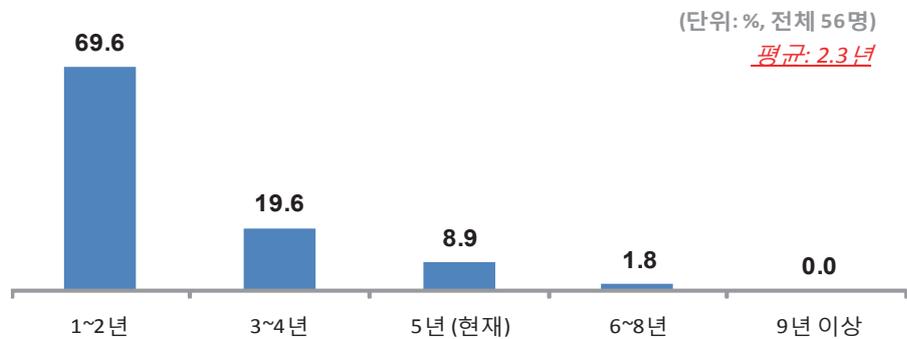
**【종합 분석】**

- ▣ 만 75세 이상 고령운전자에게 적합한 정기적성검사 주기는 평균 3.0년이었으며, 3~4년이 적절하다는 응답이 41.1%로 가장 많았다.

### (3-3) 고령운전자 정기적성검사 주기(만75세 이상)

#### 【문항 및 결과】

#### 만75세 이상 운전자의 정기적성검사 적절주기에 대한 인식



【문11-1-3】 귀하께서는 만 75세 이상 운전자의 정기적성검사 주기를 몇 년으로 하는 것이 적당하다고 생각하십니까?

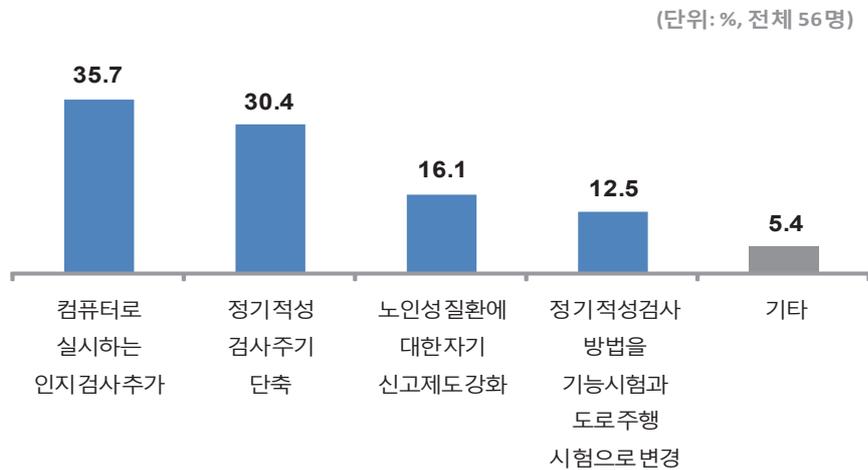
#### 【종합 분석】

- 만 75세 이상의 고령운전자에게 적절한 정기적성검사 주기는 1~2년이라는 응답이 69.6%로 과반수였다. 만 75세 이상 운전자에게 적합한 정기적성검사 주기는 평균 2.3년으로 만 60-69세 운전자의 적절 검사 주기(4.2년)보다 1.9년, 만 70-74세 운전자의 적절 검사 주기(3.0년)보다는 0.7년 짧았다.

#### (4) 고령운전자 정기적성검사 관련 우선 필요 제도

##### 【문항 및 결과】

### 고령운전자 정기적성검사 관련 우선 필요 제도



**【문11-1】** 고령운전자 정기적성검사와 관련해 가장 우선적으로 필요하다고 생각하시는 제도를 골라주세요.

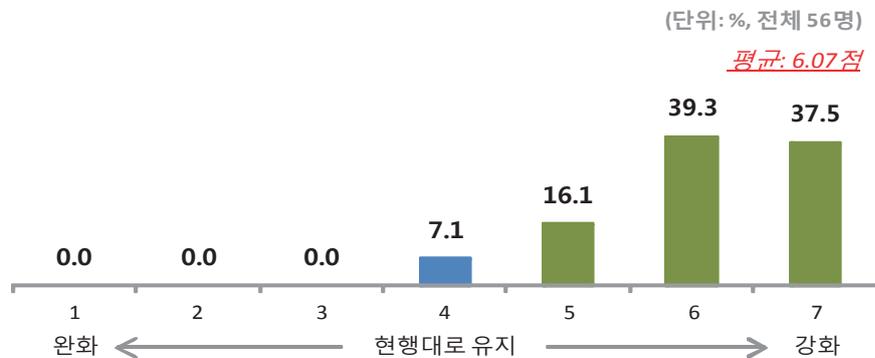
##### 【종합 분석】

- ▣ 고령운전자의 정기적성검사와 관련해 우선 필요한 제도에 대해 전문가의 35.7%는 ‘컴퓨터로 실시하는 인지검사 추가’를 가장 많이 응답했고, 다음으로는 ‘정기적성검사 주기 단축’이 30.4%로 높았다.

(5) 고령운전자에 대한 제도개선의 필요성

**【문항 및 결과】**

**고령운전자 정기적성검사 제도 개선 필요성에 대한 인식**



**【문10】** 귀하께서는 고령운전자에 대한 정기적성검사를 어떻게 해야 한다고 생각하십니까?

**【종합 분석】**

- 전문가의 92.9%는 고령운전자에 대한 정기적성검사를 현재 대비 강화할 필요가 있다고 응답했고, 6점과 7점 응답자의 합이 76.8%로 개선 의지가 강하게 나타났다.

## (6) 고령운전자 적성검사 강화 의견

### 【문항 및 결과】

(고령운전자에 대한 정기적성검사 제도 강화 희망자(52명), 단위: %, 중복응답)

고령운전자에 대한 정기적성검사 제도를 강화해야 하는 이유	비율(%)
노화에 따른 인지/신체 능력 저하	71.2
고령운전자의 증가에 따른 사고의 증가	19.2
운전능력에 대한 지속적 확인이 필요	3.8
연령에 따른 일괄 제한이 아닌 신체능력이 더 중요하기 때문	1.9
기타	5.8
모름/무응답	1.9

**【문10-1】** 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

### 【종합 분석】

- 고령운전자에 대한 정기적성검사 제도를 강화하기를 희망하는 응답자(52명)는 ‘노화에 따른 인지/신체 능력 저하(71.2%)’, ‘고령운전자의 증가에 따른 사고의 증가(19.2%)’를 주요 평가 이유로 응답했다.

## (7) 고령운전자 적성검사 현행 유지 의견

### 【문항 및 결과】

(고령운전자에 대한 정기적성검사 제도 유지 희망자(4명), 단위: 명)

고령운전자에 대한 정기적성검사 제도를 유지해야 하는 이유	사례 수(명)
연령에 따른 일괄 제한이 아닌 개별 신체능력이 더 중요하기 때문	3
현행 검사 기간이 적절해서	1

**【문10-1】** 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

### 【종합 분석】

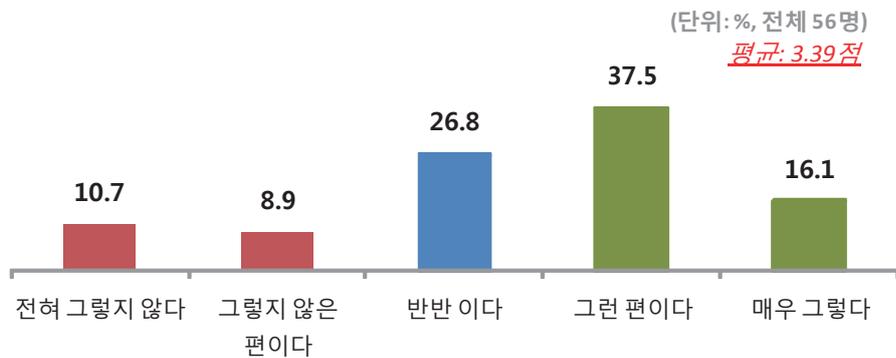
- 반면, 고령운전자에 대해 현행 정기적성검사를 유지해야 한다고 응답한 4명은 그 이유로 ‘연령에 따른 일괄 제한이 아닌 신체 능력이 더 중요하기 때문(3명)’, ‘현행 검사 기간이 적절해서(1명)’라고 응답했다.

## 8. 운전자격 부여기준에 대한 인식

### (1) 연령기준

#### 【문항 및 결과】

#### 운전 자격 부여의 기준 : 연령에 따른 규제의 타당성 정도



【문12-1】 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령에 따라 운전 규제가 달라져야 한다.

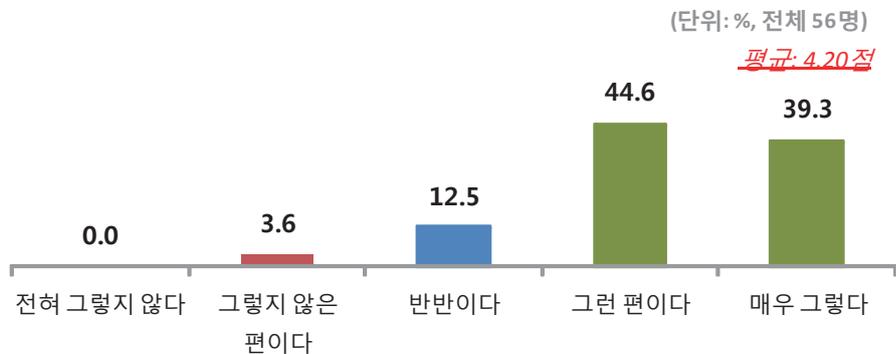
#### 【종합 분석】

- 전문가의 과반수인 53.6%는 연령에 따라 운전 규제를 달리해야 한다는 의견에 동의했으며, 19.6%는 동의하지 않았다.

## (2) 개별 운전자 능력기준

### 【문항 및 결과】

#### 운전 자격 부여 관련 동의도: 개별 운전자 능력별 규제의 타당성 정도



**【문12-2】** 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령이 아닌 개별 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다.

### 【종합 분석】

- 연령이 아닌 개별 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에는 83.9%가 동의해 앞서 연령에 따른 일괄 규제(53.6%)보다 약 30%p 높았다.

## 9. 고령운전자 검사와 관련한 개선의견

### 【문항 및 결과】

(전체 응답자(56명), 단위: %, 중복응답)

고령운전자의 정기적성검사와 관련한 개선 의견	비율(%)
인지/심리 기능 검사 항목 추가	26.8
적성검사 항목 세분화/강화	23.2
검사 주기 단축	19.6
시뮬레이션 평가 추가	14.3
연령에 따른 일괄 규제가 아닌 개별 운전자의 능력에 따른 차별화	12.5
적성검사 담당자/기관의 전문성 강화(전문의 협업 등)	7.1
제반 여건, 제도적 장치 마련	7.1
관련 행정기관(병원 등)과의 정보 공유	3.6
사업용 운전자 적성 검사 강화	1.8
기타	5.4
모름/무응답	8.9

**【문13】 고령운전자의 정기적성검사와 관련해 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.**

### 【종합 분석】

- 고령운전자의 정기적성검사와 관련된 개선의견으로는 ‘인지/심리 기능 검사 항목 추가(26.8%)’, ‘적성검사 항목 세분화/강화(23.2%)’, ‘검사 주기 단축(19.6%)’ 순으로 높게 나타났다.

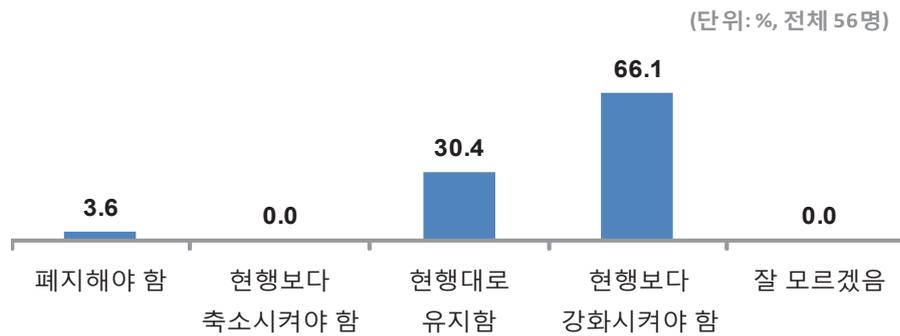
## Ⅱ. 수시적성검사

### 1. 제도개선 필요성에 대한 인식

#### (1) 현행 수시적성검사 제도 개선 필요성에 대한 인식

##### 【문항 및 결과】

##### 현행 수시적성검사 제도 개선 필요성에 대한 인식



#### 【문14】 수시적성검사를 어떻게 변화시켜야 한다고 생각하십니까?

##### 【종합 분석】

- 현행 수시적성검사 제도에 대해 응답자의 66.1%는 현행 대비 강화시켜야 한다고 평가해 일반인(61.5%) 대비 강화에 대한 의견이 높은 편이었다.

## (2) 수시적성검사 강화 의견

### 【문항 및 결과】

(현행 대비 수시적성검사 강화 희망자(37명), 단위: %, 중복응답)

현행 수시적성검사를 강화해야 하는 이유	비율(%)
사고 위험의 증가	40.5
현행 제도의 실효성 부족	21.6
의학 등 전문가 자문이 필요함	13.5
대상자 확대 필요	8.1
수시적성검사 대상자 통보 후 실제 검사까지의 기간 단축	8.1
검사 항목 강화의 필요성	5.4
정기적성검사 등 타 제도의 보완/대체가 필요함	2.7
기타	2.7

**【문14-1】 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?**

### 【종합 분석】

- 현행 수시적성검사를 강화를 희망하는 응답자(37명)은 ‘사고 위험의 증가(40.5%)’, ‘현행 제도의 실효성 부족(21.6%)’를 주요 이유로 응답했다.

### (3) 수시적성검사 현행 유지 의견

#### 【문항 및 결과】

(현행 수시적성검사 유지 희망자(17명), 단위: 명)

현행 수시적성검사를 유지해야 하는 이유	사례수 (명)
현행 제도로 충분함	11
사고 위험의 증가	3
대상자 확대 필요	1
수시적성검사 대상자 통보 후 실제 검사까지의 기간 단축	1
수시적성검사 확대는 개인의 인권 및 자유를 침해할 수 있음	1

【문14-1】 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

#### 【종합 분석】

- 현행 수시적성검사를 그대로 유지해야 하는 이유는 ‘현행 제도로 충분하기 때문’이 11명으로 가장 많았다.

### (4) 수시적성검사 폐지 의견

#### 【문항 및 결과】

(현행 수시적성검사 폐지 희망자(2명), 단위: 명)

현행 수시적성검사를 폐지해야 하는 이유	사례 수(명)
현행 제도로 충분함	1
정기적성검사 등 타 제도를 통한 보완/대체가 필요함	1

【문14-1】 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

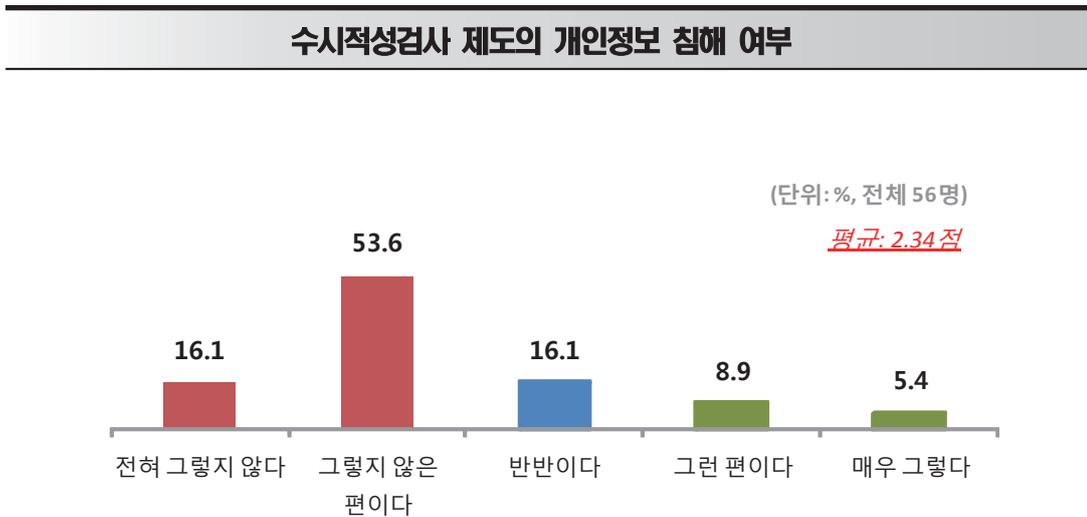
#### 【종합 분석】

- 한편, 현행 수시적성검사 제도를 폐지하길 희망하는 전문가는 2명이며, 그 이유로는 ‘현행 제도로 충분함(1명)’, ‘정기적성검사 등 타 제도를 통한 보완/대체가 필요함(1명)’으로 나타났다.

## 2. 정보통보제도에 대한 인식

### (1) 정보통보제도의 개인정보 침해 여부

#### 【문항 및 결과】



**【문15】** 귀하께서는 수시적성검사 대상자 및 통보대상정보를 확대하는 것이 개인정보를 과도하게 침해하는 것이라고 생각하십니까?

#### 【종합 분석】

- ▣ 수시적성검사 대상자 및 통보 대상 정보 범위 확대에 대해 전문가의 69.6%는 개인 정보를 과도하게 침해하는 것이 아니라고 응답했고, 과도한 개인 정보 침해라는 의견은 14.3%에 그쳤다.

(2) 수사적성검사 선정 방식의 개인 정보 침해 여부에 대한 평가  
이유: 개인 기본권 침해 이유

**【문항 및 결과】**

(수사적성검사 대상자 확대 시 개인 기본권 침해 동의자(8명), 단위: 명)

개인 정보 침해 여부에 대한 평가 이유	사례 수(명)
사생활, 의료정보, 신체 기능 등의 정보 공유로 인한 개인권 침해	7
기타	1

**【문15-1】** 어떤 점에서 개인의 기본권을 과도하게 침해한다고 생각하십니까?

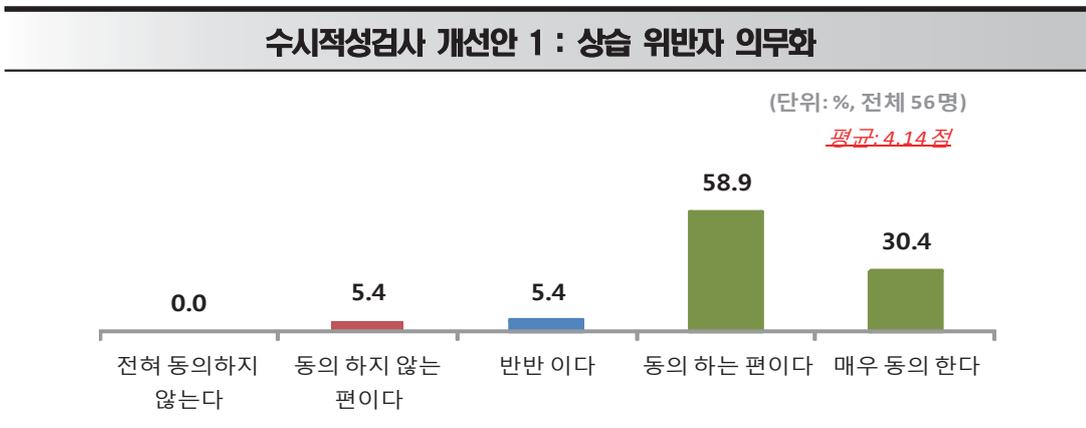
**【종합 분석】**

- 수사적성검사 대상자 및 정보 범위 확대가 개인의 기본권을 과도하게 침해한다고 생각하는 이유로는 ‘사생활’, ‘의료 정보’ 등이 노출되기 때문이라는 응답이 대다수였다.

3. 제도개선 필요성에 대한 인식

(1) 상습위반자에 대한 의무적 실시

**【문항 및 결과】**



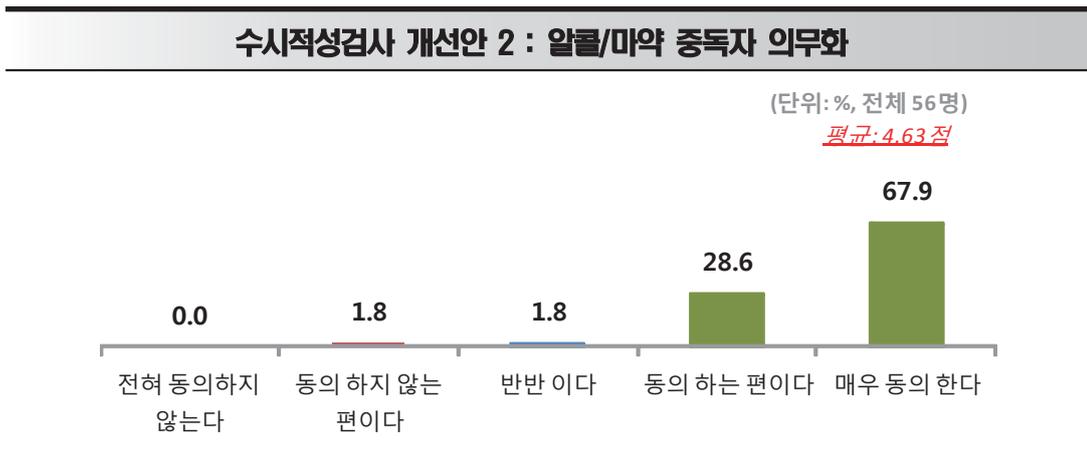
**【문16-1】** 현행 수시적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?:  
상습적인 운전법규 위반자, 사고 야기자 등에 대한 수시적성검사를 의무화해야 한다.

**【종합 분석】**

- ▣ 상습적인 운전법규 위반자 또는 사고 야기자 등에 대해 수시적성검사를 의무화해야 한다는 의견에 전문가의 89.3%가 동의했다.

**(2) 알콜·마약중독자에 대한 의무적 실시**

**【문항 및 결과】**



**【문16-2】** 현행 수시적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?:  
알콜/마약 중독 운전자에 대한 수시적성검사를 의무화해야 한다.

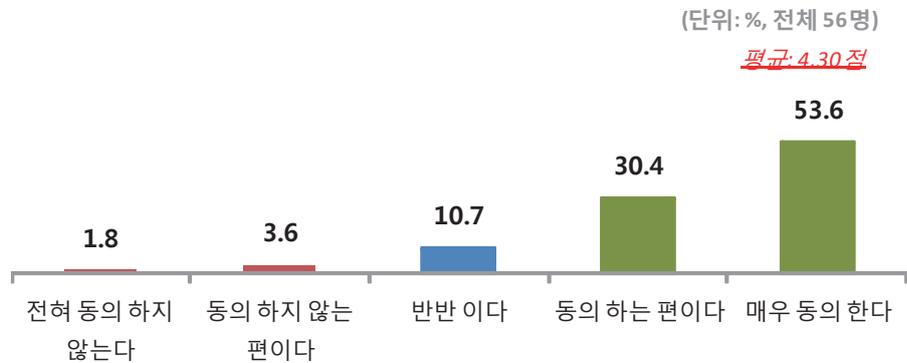
**【종합 분석】**

- ▣ 알콜/마약 중독자에 대한 수시적성검사 의무화에 대해서는 전문가의 절대 다수인 96.5%가 동의했으며, 특히 ‘매우 동의했다’는 의견이 67.9%로 높았다.

### (3) 뇌전증 환자에 대한 의무적 실시

#### 【문항 및 결과】

#### 수시적성검사 개선안 3 : 뇌전증 운전자 의무화



**【문16-3】** 현행 수시적성검사에 관한 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 뇌전증이 있는 운전자에 대해 수시적성검사를 의무화해야 한다.

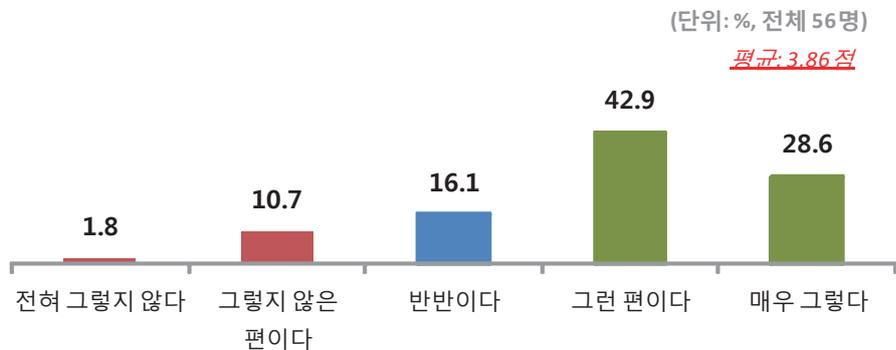
#### 【종합 분석】

- 뇌전증이 있는 운전자에 대한 수시적성검사 의무화에 대해 전문가의 83.9%는 동의했으며, ‘매우 동의했다’는 의견은 과반수인 53.6%이었다.

#### 4. 수시적성검사 대상자 운전금지제도의 필요성

##### 【문항 및 결과】

##### 수시적성검사 이후 임시 운전금지 필요성



**【문17】** 수시적성검사의 결과가 나오기 전까지 임시로 운전을 할 수 없도록 금지하는 제도가 필요하다고 생각하십니까?

##### 【종합 분석】

- ▣ 전체 전문가의 71.4%는 수시적성검사 대상자 중 심각한 운전 결격 사유가 있는 자에 대해 특별히 수시적성검사의 결과가 나오기 전까지 임시로 운전을 할 수 없도록 금지하는 제도가 필요하다고 생각했다.

## 5. 수시적성검사 관련 개선의견

### 【문항 및 결과】

(전체 응답자(56명), 단위: %, 중복응답)

수시적성검사와 관련한 개선 방안	비율(%)
대상자 지정 직후 운전 금지 및 적성검사 시행 기간 단축	14.3
전문가에 의한 운영/ 전문성 강화	12.5
유관 기관과의 협업	8.9
실제 운전능력 평가 항목 강화	7.1
수시적성검사 대상자 확대	7.1
수시적성검사 대상자에 대한 교육/계도 강화	5.4
대상자 지정 시 기본권 침해 우려	3.6
수시적성검사 결과 나오기 전까지 임시 운전 금지 제도 도입 찬성	3.6
생계로 운전을 하는 사업용 운전자에 대한 보호	3.6
수시적성검사 폐지	3.6
기타	7.1
모름/무응답	25.0

**【문18】** 그 외 수시적성검사와 관련해 문제점이나 개선방향 등 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해주세요.

### 【종합 분석】

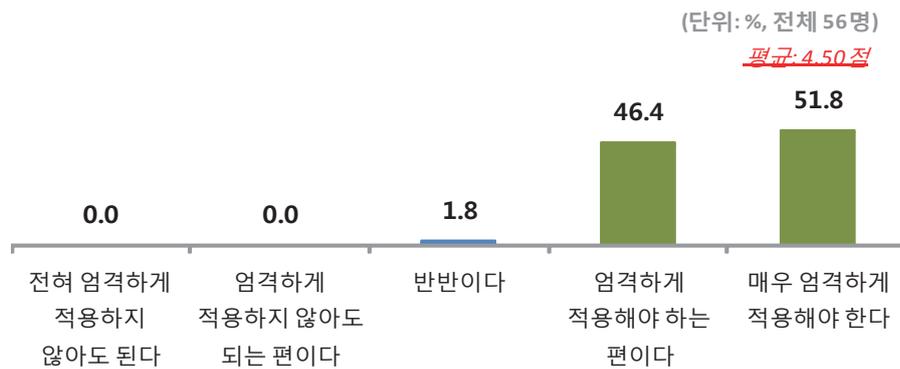
- ▣ 수시적성검사와 관련된 개선 방안에 대해 전문가의 14.3%는 ‘대상자 지정 직후 운전 금지 및 적성 검사를 시행 시까지의 기간 단축’이라고 응답했으며, 다음으로는 ‘전문가에 의한 운영/전문성 강화(12.5%)’, ‘유관 기관과의 협업(8.9%)’ 순이었다.
- ▣ 또한, 문제점으로는 ‘대상자 지정 시 기본권 침해 우려(3.6%)’라고 응답했다.

### Ⅲ. 적성 정밀검사

#### 1. 사업용자동차 운전자 적성검사 강도에 대한 인식

##### 【문항 및 결과】

##### 일반인 대비 사업용 자동차 운전자의 적성검사 강도에 대한 의견



**【문19】** 귀하께서는 버스/택시/화물차 운전자들의 적성검사는 일반 운전자들이 받는 정기적성검사와 비교하여 어떻게 실시해야 한다고 생각하시나요?

##### 【종합 분석】

- 전문가의 98.2%가 사업용 자동차 운전자에 대해 일반 운전자 대비 정기적성검사를 더 엄격하게 적용해야 한다는 데 동의했다.

(1) 일반인 대비 사업용 자동차 운전자의 적성검사 엄격 적용 의견

**【문항 및 결과】**

(사업용 운전자에 대해 더 엄격하게 적용해야 한다고 평가한 응답자(55명), 단위: %, 중복응답)

사업용 자동차 운전자의 적성검사를 더 엄격하게 적용해야 하는 이유	비율(%)
사고 시 피해 규모가 크기 때문(인명, 재산 등)	72.7
직업이기 때문에(사고 노출 위험 높음/프로이기 때문에)	25.5
기타	5.5

**【문19-1】** 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

**【종합 분석】**

- ▣ 사업용 자동차 운전자의 적성 검사를 더 엄격하게 적용해야 하는 이유는 ‘사고 시 피해 규모가 크기 때문’이 72.7%로 가장 많았으며, 다음으로는 ‘직업이기 때문에’가 25.5%로 많이 나타났다.

(2) 일반인 대비 사업용 자동차 운전자의 적성검사 강도에 대한 의견: 보통

**【문항 및 결과】**

(사업용 운전자에 대해 일반인과 동일하게 적용해야 한다고 평가한 응답자(1명), 단위: 명)

사업용 자동차 운전자의 적성검사를 일반인과 동일하게 적용해야 하는 이유	사례 수(명)
기타	1

**【문19-1】** 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

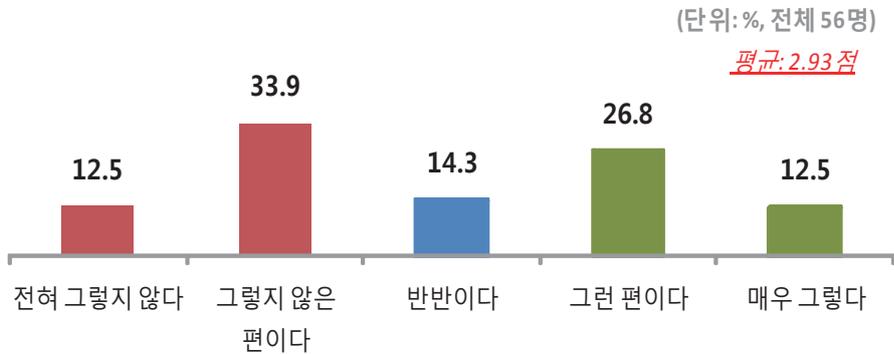
**【종합 분석】**

- ▣ 일반인 대비 사업용 자동차 운전자의 적성검사 강도를 비슷하게 해야 한다는 응답자는 1명으로 기타 응답이었다.

## 2. 사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용에 대한 실효성 평가

### 【문항 및 결과】

#### 사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용에 대한 실효성 평가



**【문20】** 버스/택시/화물 자동차 운전자에 대해 현재와 같이 3개의 법률에 따라 운전면허 적성검사를 규제하는 것이 효과적이라고 생각하십니까?

### 【종합 분석】

- 전문가의 46.4%는 사업용 자동차 운전자에 대해 현재와 같이 3개의 법률에 따라 운전면허 적성검사를 규제하는 것이 효과적이지 않다고 평가했다. 반면, 현재 방법이 효과적이라는 응답은 39.3%로 효과적이지 않다는 부정응답 대비 약 7%p 적다.

(1) 사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용에 대한 실효성 평가에 대한 이유: 긍정응답(Top2%)

**【문항 및 결과】**

(긍정응답자(22명), 단위: %)

사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용하는 것이 효과적인 이유	사례 수(명)
검사의 종류/내용/목적이 다르기 때문	11
더 안전한 교통 환경을 만들기 위해 여과장치를 여러 개로 뒤야 함	6
기타	3
모름/무응답	2

**【문20-1】** 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?

**【종합 분석】**

- ▣ 사업용 자동차 운전자가 3개의 법률을 동시에 적용받는 것이 효과적인 이유는 ‘검사의 종류/내용/목적이 다르기 때문’이 11명으로 가장 많으며, 다음으로는 ‘더 안전한 교통 환경을 만들기 위해 복수의 여과장치를 두고자’가 6명으로 많았다.

(2) 사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용에 대한 실효성 평가에 대한 이유: 보통(3점)

**【문항 및 결과】**

(보통 응답자(8명), 단위: 명)

사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용하는 것이 보통인 이유	사례 수(명)
검사의 종류/내용/목적이 다르기 때문	2
법률적 구분은 중요한 부분이 아님	2
택시/화물차 운전자에 대한 자격유지 검사 도입 필요	1
기타	1
모름/무응답	2

**[문20-1] 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?**

**【종합 분석】**

- ▣ 반면, 사업용 자동차 운전자에게 3개 법률을 동시에 적용하는 것에 대한 효과성이 보통인 이유는 ‘검사의 종류/내용/목적이 다르기 때문’과 ‘법률적 구분은 중요한 부분이 아니기 때문’이 각각 2명으로 많은 편이었다.

**(3) 사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용에 대한 실효성 평가에 대한 이유: 부정응답(Bottom2%)**

**【문항 및 결과】**

(부정응답자(26명), 단위: 명)

사업용 자동차 운전자의 3개 법률 동시 적용하는 것이 효과적이지 않은 이유	사례 수(명)
행정비용 낭비로 통합이 필요함	15
택시/화물차 운전자에 대한 자격유지 검사 도입 필요	5
현행 정기적성검사 주기 단축	3
다수의 안전에 큰 영향을 미치지 않기 때문	2
면허 종류에 따른 차이가 아닌 개인의 신체 능력에 대한 차이 고려	1
기타	2

**[문20-1] 위와 같이 생각하시는 주요 이유는 무엇입니까?**

**【종합 분석】**

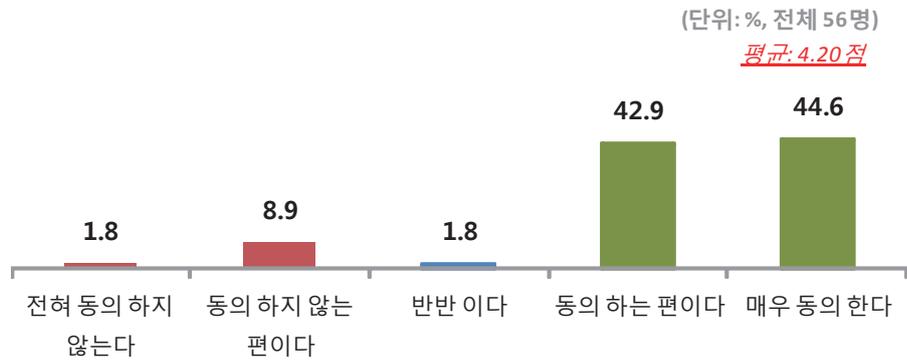
- ▣ 사업용 자동차 운전자에게 3개의 법률을 동시에 적용하는 것이 효과적이지 않은 이유로는 ‘행정 비용의 낭비’가 15명으로 가장 많으며, 다음으로는 ‘택시/화물차 운전자에 대한 자격 유지검사 도입이 필요’가 5명으로 많았다.

### 3. 제도개선방안에 대한 인식

#### (1) 자격유지검사의 확대

##### 【문항 및 결과】

##### 적성 정밀검사 개선안 1 : 택시/화물차로 대상자 확대



**【문21-1-1】** 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 자격 유지검사 대상을 버스 뿐 아니라 택시, 화물차 운전자까지 확대해야 한다.

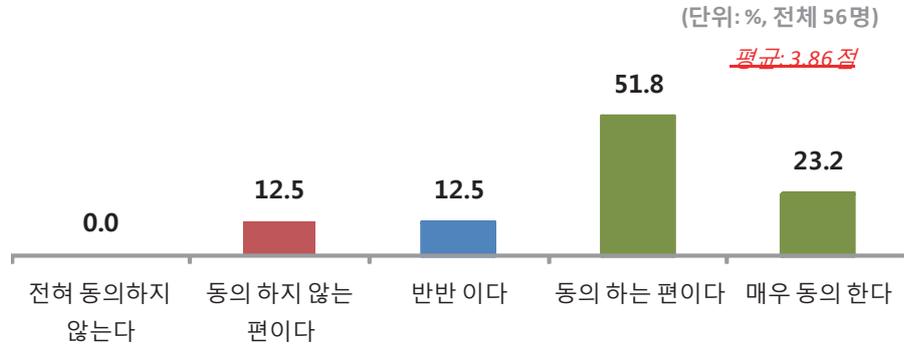
##### 【종합 분석】

- 현재 버스 운전자를 대상으로 하는 자격 유지 검사를 택시와 화물차 운전자까지 확대해야 한다는 의견에 대해 전문가의 87.5%가 동의했다.

## (2) 자격유지검사 연령별 대상자 확대

### 【문항 및 결과】

#### 적성 정밀검사 개선안 2 : 65세 미만으로 대상자 확대



[문21-1-2] 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 자격 유지검사의 대상을 65세 미만 운전자까지 확대해야 한다.

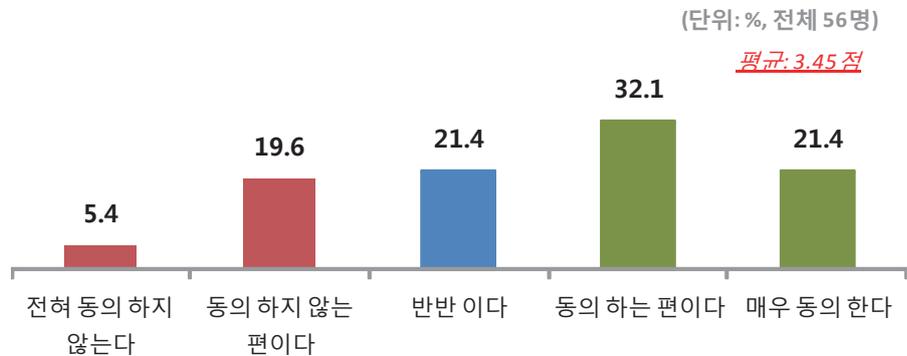
### 【종합 분석】

- ▣ 자격 유지검사의 대상을 65세 미만까지 확대해야 한다는 의견에 대해서는 전문가 4명 중 3명꼴인 75.0%가 동의했다.

### (3) 자격유지검사의 주기 단축

#### 【문항 및 결과】

#### 적성 정밀검사 개선안 3 : 주기 단축



**【문21-1-3】** 다음 문항에 얼마나 동의하십니까?: 자격 유지검사의 주기는 현행보다 짧게 해야 한다(현행: 65-69세: 매3년, 70세 이상: 매1년).

#### 【종합 분석】

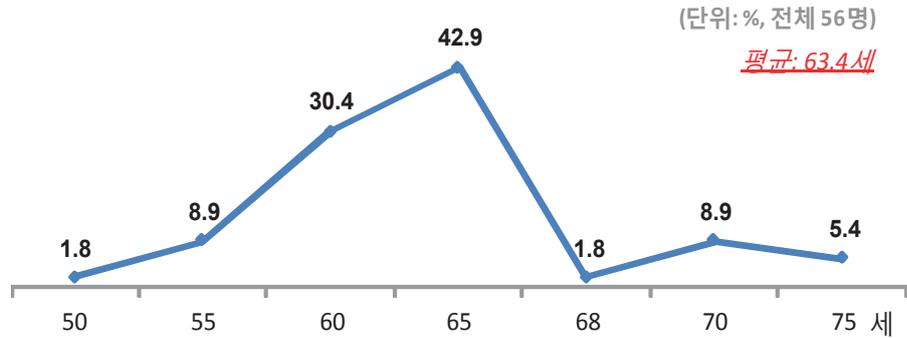
- 자격유지검사의 주기를 현행 대비 단축시켜야 한다는 의견에 대한 동의율은 53.6%로 과반수였으며, 동의하지 않는 비율은 25.0%였다.

#### 4. 사업용자동차 고령운전자에 대한 인식

##### (1) 버스운전 고령운전자의 연령

###### 【문항 및 결과】

###### 검사 강화가 필요한 고령 버스 운전자 연령



**【문23-1】** 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 버스 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

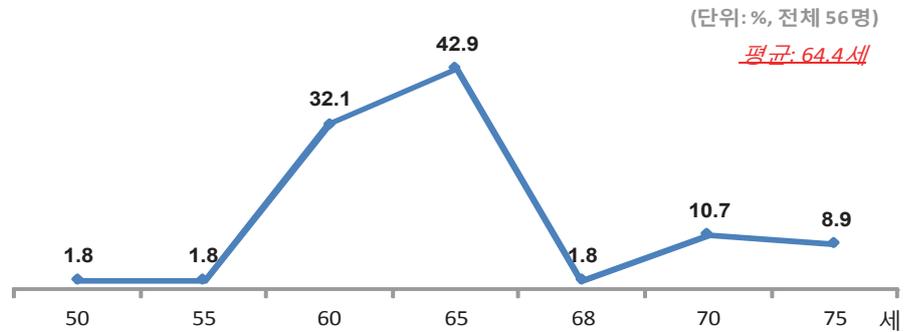
###### 【종합 분석】

- 전문가들이 생각하는 적성검사 강화가 필요한 고령의 버스 운전자 평균 연령은 63.4세로 가장 많이 응답한 최빈값은 65세로 42.9%가 응답했다.

## (2) 택시운전 고령운전자의 연령

### 【문항 및 결과】

#### 검사 강화가 필요한 고령 택시 운전자 연령



**【문23-2】** 귀하께서는 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 고령의 택시 운전자의 연령을 몇 세라고 생각하십니까?

### 【종합 분석】

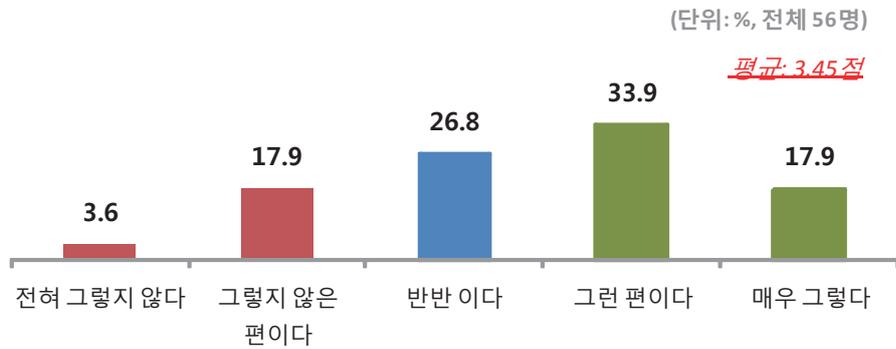
- 운전면허 적성검사의 강화가 필요한 택시 운전자의 평균 연령은 64.4세로 버스 운전사보다 약 1세 많았으며, 응답의 최빈값은 65세로 동일했다. (버스: 65세, 42.9%, 택시: 65세, 42.9%)

## 5. 운전자격 부여기준에 대한 인식

### (1) 연령기준

#### 【문항 및 결과】

#### 사업용 운전 자격 부여의 기준 : 연령에 따른 규제의 타당성 정도



**【문22-1】** 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령에 따라 버스/택시/화물차 운전 규제가 달라져야 한다.

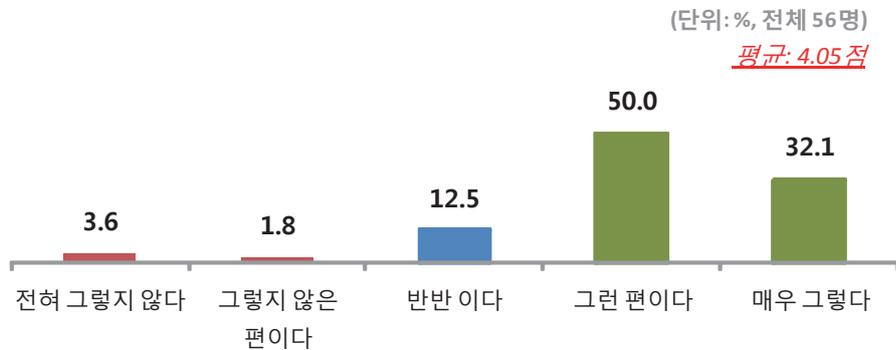
#### 【종합 분석】

- 전체 전문가의 51.8%는 사업용 자동차 운전자의 연령에 따라 운전 규제가 달라져야 한다는 데 동의했다.

## (2) 개별 운전자 능력기준

### 【문항 및 결과】

#### 사업용 운전 자격 부여 관련 동의도: 개별 운전자 능력별 규제의 타당성 정도



**【문22-2】** 귀하께서는 운전 자격 부여와 관련해 다음 각 문항에 얼마나 동의하십니까?: 연령이 아닌 개별 버스/택시/화물차 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다.

### 【종합 분석】

- 연령이 아닌 개별 사업용 자동차 운전자의 인지 및 신체 능력에 따라 운전 여부를 결정해야 한다는 의견에 대한 동의율은 82.1%로 연령에 따른 일괄 규제(51.8%)보다 30.3%p 높았다.

## 6. 적성 정밀검사와 관련한 개선 방안

### 【문항 및 결과】

(전체 응답자(56명), 단위: %)

적성 정밀검사와 관련한 개선 방안	비율(%)
사업용자동차 운전자에 대한 적성검사 강화	8.9
검사항목 추가(인지/심리/인성 등) 및 강화	8.9
유관 검사(정기적성검사 등) 및 유관 전문 기관(병원 등)과의 협업	8.9
법/제도적 장치 개선 필요	8.9
연령 증가에 따른 검사 강화 필요	8.9
사업용 자동차 종류에 관계없이 동일한 수준의 적성검사 적용	7.1
검사의 신뢰성/실효성 제고	7.1
적성 정밀검사 대상자 확대	3.6
기타	1.8
모름/무응답	37.5

**【문24】** 그 외 적성 정밀검사와 관련해 의견이 있으시면 자유롭게 말씀해 주세요.

### 【종합 분석】

- ▣ 적성 정밀검사와 관련한 개선방안으로는 ‘사업용자동차 운전자에 대한 적성검사 강화’, ‘검사항목 추가(인지/심리/인성 등) 및 강화’, ‘유관 검사(정기적성검사 등) 및 유관 전문 기관(병원 등)과의 협업’, ‘법/제도적 장치 개선 필요’, ‘연령 증가에 따른 검사 강화 필요’가 모두 8.9%의 응답률로 가장 높은 수준이었다.