

국토정책 Brief

국토연구원에서 수행한 주요 연구과제의 핵심 내용과 정책제안 등을 압축해 국민께 알려드리고자 하는 발간물입니다.

2025. 3. 17.
No. 1005



발행처 국토연구원
발행인 심교언
www.krihs.re.kr

이 브리프는 나무를 베지
않고 만든 생분해성 펄프
용지를 사용하였습니다.

김혜란 도로정책연구센터장
김승훈 부연구위원
정수교 전문연구위원
김광호 연구위원

고령자 이동성 제고를 위한 정책의제 설정

주요 내용

- ① 고령자 이동성 측면의 다양한 문제 제기와 정책 제안이 있으나, 정책의 중요도와 정책적 공감대 형성을 바탕으로 추진 우선순위 판단이 부재
- ② 고령자 이동성에 대한 34개 정책 후보군을 선정하고, 응답자의 가치관을 분석하는 등 갈등 분석 연구에 사용되어 온 Q방법론을 활용하여 정책의 중요도에 대한 인식이 3개 그룹('면밀한 실태 진단 기반의 물리적인 교통환경 개선', '교육 및 제도 개선을 지향', '소외지역 우선 교통환경 개선을 지향')으로 유형화됨을 확인
- ③ 정책 필요에 대한 상대적 중요도와 정책적 공감대 형성을 바탕으로 이슈를 5개 그룹으로 구분하고, 다음의 4개의 이슈(중요도 평점 7.1~7.9점/9점)를 정부의제(화) 이슈로 선정
- 고령보행자·운전자 세부특성 연구(중요도 7.3, 편차 1.2), DRT(수요응답형 교통수단) 등 대중교통 공급 증가(중요도 7.2, 편차 1.0), 운전면허 갱신에 인지기능 검사 보완(중요도 7.1, 편차 1.0), 고령층의 니즈(복지시설, 의료 등)를 고려한 대중교통·모빌리티 서비스 제공(중요도 7.9, 편차 1.6)
- ④ 그 외에 정책화 필요가 인정되는 이슈를 정책적 공감대 형성 여부에 따라 정책 이슈와 사회적 이슈로 구분하고, 이들을 종합하여 대중교통체계 개선, 고령 운전자 안전성 개선, 고령 보행자 안전성 제고 정책방안을 제안

정책방안

- ① (대중교통체계 개선) 지역별 고령자 통행 특성에 입각한 고령자 이동권 실태진단 평가도구 개발 및 실태진단 의무화를 통하여 지역별 맞춤형 대중교통대책을 마련할 수 있는 정책개발 환경을 조성하고 이를 바탕으로 교통수단 다각화를 포함한 종합적 대중교통체계 개선
- ② (고령 운전자 안전성 개선) 고령 운전자의 운전면허 갱신 요건을 강화하고, 한정면허 도입 및 면허반납 인센티브 지원을 통하여 면허반납을 활성화하며, 고령 운전자 의무교육 대상을 65세 이상으로 확대하는 등 고령 운전자 교육체계를 개선
- ③ (고령 보행자 안전성 제고) 고령 보행자 교통사고 사망자의 49.5%를 차지하는 고령자의 무단횡단 등 위험행동 예방을 위한 교통안전 교육으로 안전 의식을 제고하고, 노인보호구역 대상 확대 및 실효성 있는 단속시설 설치·운영으로 보행자 사고 감소를 도모

01. 고령자 이동성 정책의제 설정의 필요성

고령자 이동성은 다양한 측면의 문제제기와 정책제안이 있으나, 이해관계자 간 갈등요소가 많아 추진이 미흡

고령자 이동성은 고령자가 필요로 하거나 원하는 목적지까지 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 능력과 기회를 말하는 것으로, 고령자의 이동성 문제개선은 개인적 차원과 사회·지역적 차원에서 모두 검토되어야 함

- 이동성(Mobility)은 ‘사람이나 물건의 이동의 용이성’을 일컫는데, 최근에는 자동차산업을 모빌리티 산업으로 언급하는 등 사람의 이동을 편리하게 하는 각종 서비스나 이동수단을 폭넓게 지칭하는 데에 쓰이기도 함
- 고령자 이동성의 문제는 안전하고 편리하게 이동하는 데에 고령자의 신체·인지 기능, 안전운전, 스마트폰 활용 등 ‘개인적 능력의 저하’와 대중교통 공급이나 정보의 부족 등 사회적·지역적 차원의 안전하고 편리한 ‘이동기회 제공의 부족’이 결부되어 나타나는 것으로, 고령자의 활동 제약을 야기할 수 있기 때문(김혜란 외 2024)

고령자의 이동성 제고를 위한 정책방안이 다양한 차원에서 검토되고 제안되었으나, 정책방안 실현을 위한 재원의 제약, 지역별 여건의 차이, 개인별 상황의 차이 등으로 인하여 다양한 이해관계자 간 갈등 대립이 나타남

- 고령자의 통행비용 부담완화를 위한 대중교통 요금 할인은 이용수단 및 지역에 따른 수혜 불균형과 운수업체 경영악화에 따른 재정부담이 논란이 되며, 고령 운전자 면허반납정책은 대중교통 여건이 열악하여 운전 외 이동수단이 열악한 지역에서는 고령자 운전 감소에 실효성이 없다는 논란도 존재

관련 정책에 대하여 중요도와 사회적 합의를 바탕으로 추진 우선순위가 높은 정책의제 설정이 필요

정부의 정책의제 설정은 개별적인 정책방안들에 대한 공론화 과정을 바탕으로 정책추진의 당위성에 대한 정책적 공감대가 형성되었는지 여부를 전제로 하여야 함

- ‘개인 차원의 문제’가 사회적 차원으로 인지, 구체화되는 ‘사회문제’ 단계를 거쳐 쟁점이 확산됨에 따라 ‘사회적 이슈’ 및 ‘정책이슈’ 단계를 거치는 공론화 과정을 통해 정부에서 정책추진을 공식화하는 단계가 ‘정부의제’ 설정임

그림 1 사회 문제로부터 정부의제가 형성되는 과정



주: 1) 이용모 외(2023: 113-114).

2) 김성준(2023: 51); 이용모 외(2023: 114)에서는 Social Issue를 사회적 쟁점이라 번역하였음.

자료: 이용모 외(2023: 113-114)와 김성준(2023: 51)을 바탕으로 저자 작성.

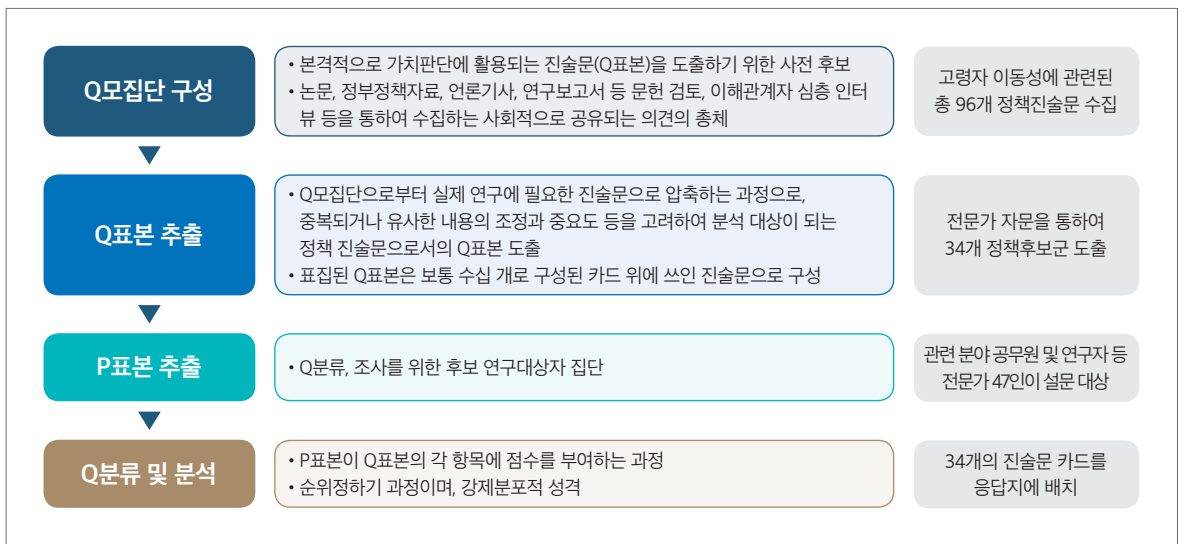
02. 사회적 공감대 분석을 위한 Q방법론 활용

개인의 가치관을 분석하는 질적 연구방법론인 Q방법론

Q방법론은 사회현상과 관련된 여러 이해관계자가 가지는 관점의 차이를 확인할 수 있는 분석도구로 사회적 갈등을 분석하는 연구에서 활용되는 분석방법론임

- 1953년 윌리엄 스티븐슨 교수에 의해 창안된 방법으로, 인간의 행태와 가치관을 이해하기 위하여 개인이 가진 주관적 경향과 가치관을 정량화하여 분석하는 질적 연구방법론임(길병옥 외 2020: 17-23)
- 사회현상을 설명할 수 있는 변수를 가설로 설정하고, 측정된 변수 간 인과관계를 밝히는 것에 초점을 두는 기존의 사회과학방법론과 달리 Q방법론은 연구대상자 개개인의 가치판단 차이를 규명하는 방법으로, 정책에 대한 주민과 관계기관 등 이해관계자의 갈등을 분석하는 연구에서 활용된 바 있음
- Q방법론의 분석과정은 Q모집단 구성 → Q표본 선정 → P표본 추출 → Q분류 및 분석 → 해석 및 정책적 시사점 도출의 절차로 진행됨

그림 2 Q방법론 분석과정

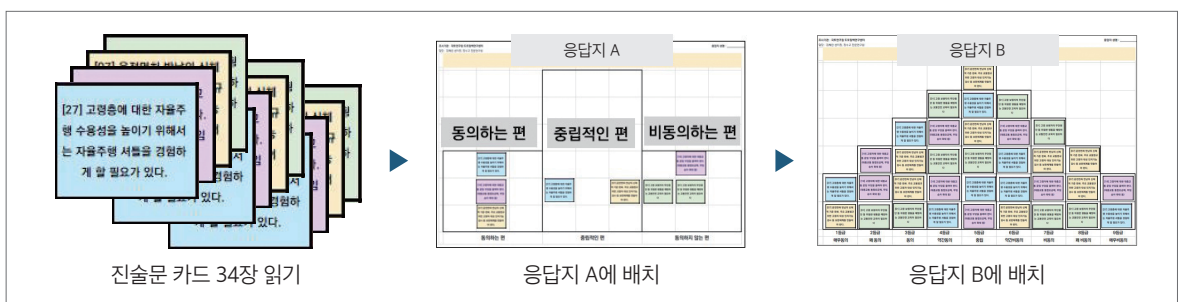


정해진 응답 분포를 따라야 하는 조사방식에 의하여 개인 성향에 무관한 상대평가로 조사가 수행

Q방법론은 상대평가를 강제하는 방식의 설문 응답 방법으로, 응답자의 성향과 무관한 응답결과를 얻을 수 있음

- Q표본이라는 진술문 카드에 얼마나 동의하는지를 리커트척도(1~9점)에 따라 할당하는 방법임
- 사전에 리커트척도의 분포를 설정한 응답지에 응답자가 카드를 배치한 다음 사진을 찍어 회신함
- 온라인 조사에 비해 응답자가 진술문 카드를 하나씩 비교하여 응답을 수정하기 쉬운 장점이 있음

그림 3 Q표본 응답지 배치 설명자료



03. 고령자 이동성 제고를 위한 정책후보

보행, 운전 및 면허, 대중교통, PM, 미래교통수단, 정책일반으로 구분하여 총 34개의 정책후보군 선정

고령자 이동성과 관련된 다수의 선행연구를 검토하여 96개의 정책제안들을 Q모집단으로 도출하였음

- 보행, 운전 및 면허, 대중교통, PM, 미래교통수단, 정책 일반의 6개 그룹으로 구분하여 정책 제안을 수집한 것은 상호 배제와 전체 포괄(Mutually Exclusive and Collectively Exhaustive)에 입각하여 관련 후보군을 빠짐없이 도출하기 위함임

96개의 정책제안은 연구진 및 전문가 자문을 통하여 최종적으로 34개의 정책후보군(Q표본)으로 압축하였으며, 이는 Q방법론 분석에서 전문가에게 가치판단을 묻는 정책 진술문으로 활용되었음

표 1 고령자 이동성 제고를 위한 정책후보군

정책 그룹	연번	정책후보(Q표본)
보행	1	고령 보행자의 무단횡단 등 위험한 행동을 예방하는 교통안전 교육이 필요하다
	2	노인의 안전한 보행을 돕는 보행보조기구(전동휠체어, 실버카, 야광지팡이 등)를 확대 보급하여야 한다
	3	노인 보호구역 확대, 과속과 불법주차 단속 강화 등 고령 보행자에 대한 운전자의 보호 의무를 강화하여야 한다
	4	고령 보행자를 위해 보행자 우선도로를 만들거나, 보도의 폭을 넓히거나 장애물을 없애야 한다
	5	고령 보행자의 안전한 횡단을 위해 보행신호시간을 늘리고 쉬어가는 교통섬, 그늘막 등을 설치해야 한다
	6	고령 보행자의 편의를 위해 횡단보도 설치 간격을 줄이고 엘리베이터 설치를 확대하여야 한다
운전, 면허	7	운전면허반납의 신체적 기준 완화, 주요 교통법규 위반 고령자 대상 인지기능 검사 등 보완체계를 만들어야 한다
	8	획일적 기준에 의한 면허 반납 정책보다 지역에 따라 차별화된 정책 및 인센티브를 적용하여야 한다
	9	고령자의 운전면허반납에 대한 대체 교통수단을 마련해야 한다
	10	고령자의 운전능력을 보조하기 위해 야간 조명을 설치하는 등 시설을 개선해야 한다
	11	고령 운전자의 교통사고를 줄이기 위해 표지판의 글자 크기를 키울 필요가 있다
	12	고령 운전자의 교통안전 교육수강을 의무화하여 법규 위반의 위험성에 대한 사전 교육을 실시하여야 한다
	13	고령 버스운전기사 수급이 어려우므로, 양성 프로그램, 교육, 처우와 근무여건 개선이 필요하다
14	고령 운전자를 배려하는 문화가 정착될 수 있도록 하는 공익 캠페인이 필요하다	
개인이동수단 (PM)	15	고령자의 대중교통 접근성 향상을 위해 전동휠체어 등 개인이동수단(PM) 활용을 장려하는 정책을 도입해야 한다
	16	현재의 개인이동수단(PM)은 고령자가 이용하기 어렵고 위험하므로, 고령자를 위한 별도의 PM을 개발해야 한다
	17	고령자의 개인이동수단(PM) 이용을 안전하게 하기 위해 장애물 제거, 보도 폭 확대 등 도로환경 개선이 필요하다
대중교통	18	고령자의 대중교통 이용을 활성화하기 위해 버스 운영횟수 증가, 노선 증대, DRT 제공 등 대중교통 공급 정책이 필요하다
	19	고령자에 대한 대중교통 운임 부담을 줄여야 한다(대중교통 통합요금제, 무임승차 확대 등)
	20	지역별로 고령자의 대중교통 접근성을 조사, 평가하고 개선대책을 마련하는 것을 제도화하여야 한다
	21	대중교통 연계성을 제고하기 위해 간선-지선의 효율적인 대중교통 노선체계를 구축하여야 한다
	22	고령층의 행태, 니즈를 고려하여 대중교통 인프라, 모빌리티 서비스를 제공해야 한다(노인복지시설, 의료시설, 5일장 연계 등)
	23	버스 준공영제를 확대 도입하는 등 대중교통 운영적자에 대한 지원이 필요하다
	24	인구감소와 고령화가 심한 지역부터 버스 운영 규제를 완화하고 보조금을 지급하는 등 지원대책이 필요하다
	25	농어촌, 지방도시 등에 커뮤니티 단위의 셔틀버스 등 공유교통체계의 활용을 확대하여야 한다
	26	지방 시군의 이동권 실태진단을 의무화하고 광역지자체의 대중교통계획, 조정 역할을 강화해야 한다
미래 교통수단	27	고령층에 대한 자율주행 수용성을 높이기 위해서는 자율주행 셔틀을 경험하게 할 필요가 있다
	28	고령층을 위한 MaaS 도입 등 교통 접근성을 개선할 필요가 있다
	29	자율주행이 가능한 도로범위 확대를 위하여 간선도로 이하 도로의 시설정비가 필요하다
	30	고령자에게는 대중교통 서비스 공급보다 자율주행 차량 보급 및 활용 확대가 더 효과적이다
정책 일반	31	고령 보행자, 운전자의 세부적인 특성에 대한 연구가 필요하다
	32	안정적인 대중교통 재정지원을 위하여 교통시설특별회계 교통체계관리계정 비율을 상향하는 것은 바람직하다
	33	고령자의 교통정보서비스 이용 능력을 향상시키는 디지털 교육이 필요하다
	34	독립보행이 어려운 심한 이동불편을 가진 고령자에 대한 지원 서비스를 확대해야 한다

04. 의제 설정을 위한 이슈의 분류

요인분석을 통하여 정책후보에 대한 인식을 공유하는 3개의 그룹이 존재함이 확인됨

리커트척도(1: 매우 비동의~9: 매우 동의) 방식으로 각 정책후보에 대한 응답결과를 기초로 하여 산출된 평균점수가 각 정책후보의 중요도이며, 분석결과 2.2~7.9 사이의 값을 가지는 것으로 나타남

또한, 각 정책후보에 관하여 유사한 응답 패턴을 구분하기 위하여 요인분석을 통하여 응답자들이 정책후보에 대하여 갖고 있는 가치관을 유형화할 수 있으며, 분석결과 다음과 같이 3개의 그룹으로 구분할 수 있음이 확인되었음

- 1그룹은 '면밀한 실태진단 기반의 물리적인 교통환경 개선을 지향'하는 그룹으로, 고령층의 행태, 니즈를 고려한 대중교통 서비스, 고령 보행자, 운전자의 세부 특성에 관한 연구를 중요하다고 판단
- 2그룹은 '교육 및 제도 개선을 지향'하는 그룹으로, 대중교통 공급 증대, 노인보호구역 확대 및 단속 강화, 보행자 교통안전 교육 및 고령 운전자 교통안전 교육 의무화를 중요하다고 판단
- 3그룹은 '소외지역 우선 교통환경 개선을 지향'하는 그룹으로, 간선-지선의 효율적인 대중교통 노선체계, 인구감소지역 우선 버스운영 규제 완화 및 지원을 중요하다고 판단

정책의 필요에 대한 상대적 중요도와 정책적 공감대 형성을 바탕으로 이슈 분류의 기준을 설정

의제로 설정할 수 있는 중요 이슈를 구분하기 위하여 2개의 요소(정책에 대한 중요도와 중요도 인식에 대한 편차)에 따라서 분류하는 기준을 설정하였음

- 정책에 대한 중요도는 평균적으로 정책의 필요성에 대한 인식이 높을수록 정책시행이 시급하다고 판단할 수 있으며, 정책 중요도에 대한 인식의 편차가 작을수록 정책적 공감대가 형성되었다고 판단할 수 있기 때문
- (1-정부의제) 정책화 중요도가 높으며, 전문가 그룹에서 공감대가 형성된 이슈
- (2-정부의제화) 정책화 중요도는 높으나, 공감대 형성이 다소 부족한 이슈
- (3-정책이슈) 정책화 필요가 인정되는 것으로 공감대가 형성된 이슈
- (4-사회적 이슈) 정책화 필요가 인정되나, 공감대 형성이 다소 부족한 이슈
- (5-사회문제) 정책화 필요에 대한 인식이 높지 않은 문제

그림 4 중요도와 인식 편차를 이용한 이슈 분류개념도 및 분류결과

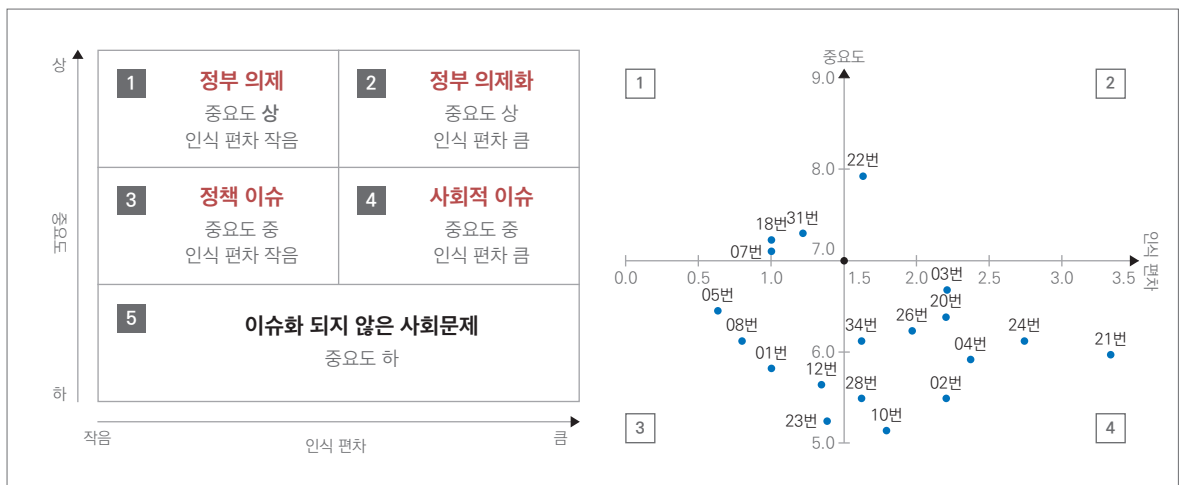
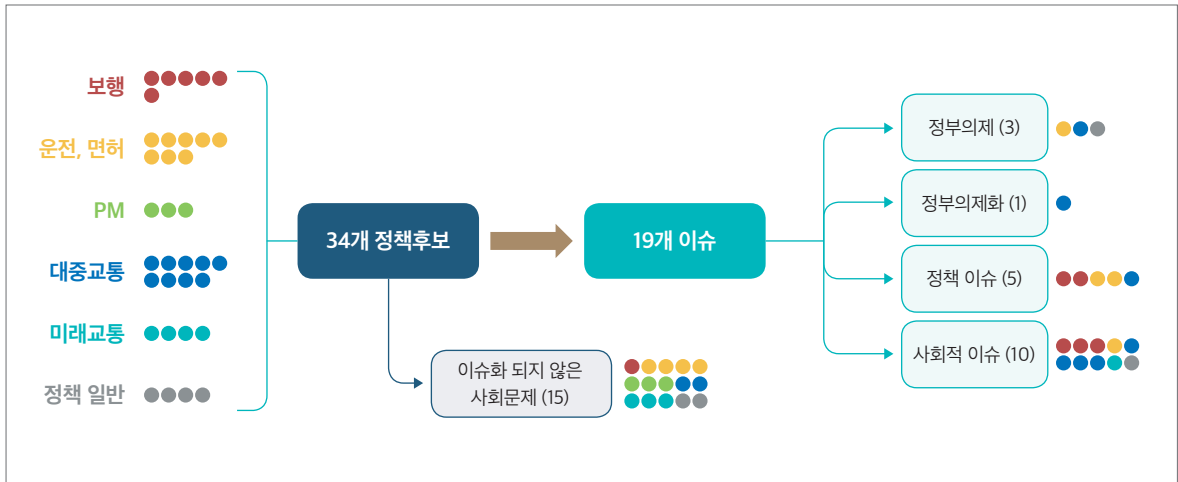


그림 5 고령자 이동성 제고를 위한 이슈의 분류결과



정부의제 및 정부의제화 단계의 이슈

(정부의제) 정책의 중요도가 높게 인식되고 있으며, 이에 대한 인식의 편차가 낮은 이슈로 정책추진에 대한 공감대가 형성되어 있어 정부 당국이 정책추진을 공식화할 수 있는 이슈로 다음의 3가지 이슈가 정부의제로 분류되었으며, 이들은 정부 정책추진의 시급성과 당위성은 확인되었으나 정책추진을 공식화하기 위한 구체적인 추진방안 마련을 위하여 검토와 연구, 시범사업 시행 등 실현방안 정교화 과정이 필요

- [7] 운전면허반납의 신체적 기준 완화. 주요 교통법규 위반 고령자 대상 인지기능 검사 등 보완체계를 만들어야 한다.
- [18] 고령자의 대중교통 이용을 활성화하기 위해 버스 운영횟수 증가, 노선 증대, DRT 제공 등 대중교통 공급 정책이 필요하다.
- [31] 고령 보행자, 운전자의 세부적인 특성에 대한 연구가 필요하다.

(정부의제화 이슈) 정책의 중요도가 높게 인식되고 있으나, 전문가 그룹들 간 중요도에 대한 인식의 편차가 있는 이슈로 정책추진 필요성 관련 이견을 줄이고 추진동력 강화를 위하여 정책적 공감대 형성을 위한 노력이 필요한 단계로 1개의 이슈가 정부의제화 이슈로 분류됨

- [22] 고령층의 행태, 니즈를 고려하여 대중교통 인프라, 모빌리티 서비스를 제공해야 한다(노인복지시설, 의료시설, 5일장 연계 등).

정책이슈

(정책이슈) 정책추진 필요성에 대하여 전문가들이 우선순위를 약간 높게 판단하였고, 전문가 그룹들 간 인식의 편차가 작아 의제화된 정책추진 이후 차순위로 추진하여야 하는 이슈로 다음의 5가지 이슈가 정책이슈로 분류

- [1] 고령 보행자의 무단횡단 등 위험한 행동을 예방하는 교통안전 교육이 필요하다.
- [5] 고령 보행자의 안전한 횡단을 위해 보행신호시간을 늘리고 교통섬, 그늘막 등을 설치해야 한다.
- [8] 획일적 기준에 의한 면허반납정책보다 지역에 따라 차별화된 정책 및 인센티브를 적용하여야 한다.
- [12] 고령 운전자의 교통안전 교육을 의무화하여 법규 위반의 위험성에 대한 사전 교육을 실시하여야 한다.
- [23] 버스 준공영제를 확대 도입하는 등 대중교통 운영적자에 대한 지원이 필요하다.

사회적 이슈

(사회적 이슈) 정책추진 필요성에 대하여 공감대가 형성되지 않은 이슈로, <표 1>의 연번 중 [2], [3], [4], [10], [20], [21], [24], [26], [28], [34]의 이슈가 사회적 이슈로 분류됨

05. 고령자 이동성 제고를 위한 정책방향

면밀한 실태진단 및 교통수단 다각화로 고령자를 위한 대중교통체계 개선

(고령자 이동권 실태진단 도구 개발) 지역별로 차별화된 대책을 마련하기 위하여 고령자 행태적 특징에 기반하는 실질적인 실태진단 방법을 개발하고, 이를 표준 가이드라인으로 제작하여 지자체가 활용하도록 하여야 함

- 그간 대중교통 접근성 제고를 위한 정책적 노력에도 지금까지 이 문제가 근본적으로 해결되지 않은 이유는 지역별로 차별화된 대책을 마련하기 위한 명확한 실태진단이 없었기 때문
- 고령자의 주요 통행시간, 주요 통행목적(의료, 복지, 전통시장) 등 통행패턴의 차이를 고려하여 이동에 관한 니즈를 얼마나 충족시킬 수 있는지를 평가하는 분석도구 개발 필요
- 장기적으로 지방 시군의 이동권 실태진단을 의무화하고 광역지자체의 대중교통계획 조정 역할 강화 필요

(수요응답형 교통수단 다각화) 전면적인 대중교통 공급 확대보다 지역별 실태 조사에 근거하여 정기 운행 버스와 수요응답형 교통수단(DRT) 간 필요 시장 구분 기준을 설정하고, DRT 활성화를 위하여 대중교통 접근성과 관련된 규제특례를 신설하는 등 DRT 도입 규제를 완화하여야 함

- 하루에 1명도 이용하지 않는 정류장이 상당수 존재하는 등 정기 노선버스 중심의 대중교통체계를 관행적으로 유지하는 것은 인구감소 및 지방소멸 위험 등을 고려할 때 효율성 개선이 필요

고령 운전자의 운전면허 갱신 및 교육체계 개선을 통한 안전성 개선

(운전면허 갱신 요건 강화) 교통법규 위반 이력이 있는 고령 운전자에 대하여 정기 적성검사에 운전자 반응속도 평가 등 실차검사항목을 도입하고 의료기관의 운전기능 평가를 명시적으로 의무화하여 갱신 요건을 강화

- 일본은 71세 이상 고령자의 면허갱신 주기를 3년으로 단축하고, 면허갱신 시 고령자 강습을 의무화하였으며, 75세 이상 고령자는 인지기능 및 의학 검사, 실차평가항목이 포함된 운전기능 검사를 받아야 함

표 2 일본 운전기능검사 주요 내용

연번	검사항목 명칭	실차평가 사진	주요 내용
1	지시속도에 따른 주행		<ul style="list-style-type: none"> • (내용) 제한 속도 유지하며 일정 구간 주행 • (평가방법) 속도 준수 여부
2	일시 정지		<ul style="list-style-type: none"> • (내용) 정지선 인지 후 일시정지 및 이후 출발 • (평가방법) 정지선 준수 여부
3	좌회전 및 우회전		<ul style="list-style-type: none"> • (내용) 교차로에서 좌회전 및 우회전 • (평가방법) 차선 준수 여부
4	신호 통과		<ul style="list-style-type: none"> • (내용) 신호 준수하며 정지, 출발 등 수행 • (평가방법) 신호 및 정지선 등 준수 여부
5	단차상승		<ul style="list-style-type: none"> • (내용) 단차 직전에 일시정지 후 전진, 단차를 넘은 후 즉시 정지 • (평가방법) 단차 넘은 후 전진한 거리가 일정 값 이내

자료: 토요타 모빌리티 기금(2023)을 참조하여 저자가 재작성.

(한정면허 도입 및 면허반납 인센티브) 고령 운전자가 면허 갱신 요건을 충족하지 못한 경우 면허를 박탈하는 것이 아니라 필수적 이동에 한하여 운전을 허용하는 한정면허를 도입하고, 운전면허 반납의 실효성 제고를 위하여 자동차 보험서류 확인 등 실질적 운전자 확인 절차를 추가

- 한정면허는 운전 가능한 차의 종류, 시간대, 지역을 한정하여 발급되는 면허로 미국, 일본, 호주 등에서 시행

(고령 운전자 교육 개선) 고령 운전자의 의무교육 대상을 65세 이상으로 확대, 교육주기를 강화하고, 고령자 맞춤형 교육효과를 제고할 수 있는 실감형 콘텐츠 및 교육방식 개발 등을 통하여 안전교육의 실효성을 제고하여야 함

- 면허시험장 또는 온라인 방식을 중심으로 교육을 제공하면, 대부분의 고령자는 교육에의 접근이 어려움
- 고령 운전자 대상 설문결과 운전이 필요한 신체능력 저하는 많은 운전경험으로 극복할 수 있다고 과신하는 경향이 나타나므로, 교육을 통하여 이러한 인식을 개선하여야 함

고령 보행자 안전성 제고 방안

(노인보호구역 제도 개선) 노인보호구역 대상 시설을 고령자 이용 비율이 높은 교통시설, 전통시장, 공원 등의 시설을 포함하여 확대하고, 과속 및 불법주차 단속시설 확대 설치로 노인보호구역의 안전성 개선 실효성을 제고

(고령 보행자 교육 개선) 고령자의 무단횡단 등 일상 위험행동을 예방하는 교통안전 교육을 각 지역 고령자 모임장소를 찾아가서 실시하는 방법을 활용하는 등 교육접근성을 확대하여 보행자의 위험 행동으로 인한 교통사고 위험 저감

- 고령 보행자 중 교통사고 사망자수의 49.5%가 무단횡단과 차도 통행 등 교통법규 위반 중에 발생
- 블랙박스 동영상 등을 활용하는 실감나는 교육 보충자료 제작, 신체·인지능력 저하에 관한 자가진단 요령 등 정보 전달을 위한 교육보다 자가 점검의 기회를 제공할 수 있는 교육 콘텐츠 마련이 필요

표 3 고령 보행자 교통사고 사망자 발생 현황(3년 합계, 단위: 명)

구분	횡단 중			차도 통행	길 가장자리 구역 통행	보도 통행	기타	계
	횡단보도 내 사고	횡단보도 외 사고	횡단보도 외 사고					
사망자 수	344	153	191	85	21	6	102	558

자료: 경찰청, 2022-2024. 각 연도별 교통사고통계(행정안전부 2024에서 재인용).

그림 6 찾아가는 교통 안전 교육 사례



자료: 광진구, 2024. 어린이부터 어르신까지 찾아가는 교통 안전 교육 실시. <https://www.gwangjin.com/24535> (2025년 3월 13일 검색).

- 참고문헌**
- 길병욱, 이소희, 이승이, 정희정. 2020. Q 방법론의 이해와 적용. 대전: 충남대학교출판문화원.
 - 김성준. 2023. 정책학: 공공정책의 이해를 위한 입문. 제2판. 서울: 박영사.
 - 김혜란, 심지섭, 이진희, 김민영. 2024. 활력있는 초고령사회를 위한 대중교통 정책 연구. 세종: 국토연구원.
 - 이용모, 주운현, 홍성우, 정원희, 서인석. 2023. 쉽게 쓴 정책학. 제2판. 서울: 도서출판 윤성사.
 - 토요타 모빌리티 기금(トヨタ・モビリティ基金). 2023. <https://www.youtube.com/watch?v=YtBFDsa-Cs>.

- 김혜란 국토연구원 국토인프라·공간정보연구본부 도로정책연구센터장(hyeran@krihs.re.kr, 044-960-0370)
- 김승훈 국토연구원 국토인프라·공간정보연구본부 부연구위원(sh.kim@krihs.re.kr, 044-960-0334)
- 정수교 국토연구원 국토인프라·공간정보연구본부 전문연구위원(quisiy@krihs.re.kr, 044-960-0308)
- 김광호 국토연구원 국토인프라·공간정보연구본부 연구위원(kwangkim@krihs.re.kr, 044-960-0288)

※ 이 브리프는 "김혜란, 김승훈, 정수교, 김광호, 심지섭. 2024. 초고령사회의 고령자 이동성 제고를 위한 정책 이슈와 대응. 세종: 국토연구원" 보고서를 요약 정리한 것임.

※ 이 브리프는 연구자 개인의 의견으로서, 정부나 국토연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있음.