

제267회 영등포구의회 임시회

「서울특별시 영등포구 고령운전자 교통사고
예방에 관한 조례 일부개정조례안」

검 토 보 고 서

【이성수 의원 대표발의】



2026. 2. 2.

사 회 건 설 위 원 회
전 문 위 원

「서울특별시 영등포구 고령운전자 교통사고 예방에 관한 조례 일부개정조례안」

검 토 보 고 서

1. 경 과

의안 제687호로 2026년 1월 19일 이성수 의원 외 5명으로부터 발의되어 2026년 1월 21일 우리 위원회에 회부됨.

2. 제안이유

고령운전자의 교통사고는 인지능력 저하, 반응속도 지연, 페달 오조작 등 복합적인 요인으로 발생하고 있으며, 특히 최근에는 가속페달 오조작으로 인한 중대사고가 지속적으로 발생하고 있음. 이에 고령운전자가 운행하는 차량에 안전운전 보조장치 설치를 지원함으로써 고령운전자의 운전 안전성을 제고하고 교통사고를 사전에 예방하기 위한 제도적 근거를 마련하고자 함.

3. 주요내용

가. 자구 정비(안 제4조)

나. 고령운전자 교통사고 예방사업 신설(안 제5조)

4. 참고사항

가. 관계법령: 「교통안전법」

나. 예산조치: 필요시 반영

다. 입법예고(2026. 1. 20.~2026. 1. 25.) 결과: 의견 없음

5. 검토의견

□ 개정 배경 및 취지

- 우리나라는 급속한 고령화에 따라 고령운전자 수가 지속적으로 증가하고 있으며, 이에 따른 교통사고 또한 꾸준히 발생하고 있음.

서울시 65세 이상 운전면허 보유현황 ¹⁾ (단위: 명)					
	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
전체 면허자 수	7,810,868	7,864,542	7,882,536	7,905,359	7,900,722
고령운전자 (65세 이상)	912,500	1,001,483	1,079,724	1,161,296	1,231,259
비 율	11.68%	12.73%	13.69%	14.7%	15.6%

서울시 고령운전자 교통사고 현황 ²⁾				
구 분		2021년	2022년	2023년
65~69세	사망자 수	20	26	28
	부상자 수	3,629	3,995	4,362
70세 이상	사망자 수	30	20	14
	부상자 수	3,357	3,973	4,767
합 계	사망자 수	50	46	42
	부상자 수	6,986	7,968	9,129

- 이러한 상황을 반영하여 2025년 5월경에는 고령운전자

1) '서울 열린데이터 광장' 통계명: 서울시 운전면허 소지자(연령별) 통계

2) 2024년 서울시 행정사무감사 요구자료: 서울시 고령운전자 사고 현황자료

교통사고 예방과 운전면허 자진반납 활성화를 목적으로, 고령운전자 연령기준 하향, 자진반납에 따른 지원 범위 확대, 교통안전 교육 보강 등의 내용을 중심으로 본 조례가 개정된 바 있음.

- 한편, 2020년부터 2024년까지 국립과학수사연구원에 접수된 급발진 의심 사고 약 300여건을 분석한 결과, 급발진으로 판명된 사례는 없었으며,
 - 판명이 불가능한 사고를 제외한 대부분의 사고는 페달 오조작에 따른 것으로 확인됨. 특히 해당 사고 중 약 70% 이상이 60대 이상 고령운전자에 의해 발생한 것으로 나타나, 고령운전자 교통사고의 주요 원인이 운전 조작 미숙에 있음을 시사하고 있음.
- 아울러 생계유지 필요성이나 대중교통 이용의 불편 등으로 인해 운전면허를 반납하지 않고 운전을 지속할 수밖에 없는 고령운전자도 상당수 존재하는 것으로 보임.
 - 이에 따라 운전면허 자진반납 유도 정책과 함께, 실제 고령운전자 교통사고의 주된 원인으로 지적되는 페달 오조작 등을 예방할 수 있는 안전운전 보조장치 설치 지원 등 사고 예방 중심의 정책 수단을 병행할 필요성이 제기됨.
- 이에 따라 2025년 10월 국토교통부는 ‘페달 오조작 방지 장치’ 3)의무 설치를 주요 내용으로 하는 「자동차 및 자동차

3) ‘페달 오조작 방지 장치’ 의무 설치 시행일

- 승용자동차: 2029년 1월 1일

- 차량총중량 3.5톤 이하 승합자동차 및 화물·특수자동차: 2030년 1월 1일

부품의 성능과 기준에 관한 규칙」 일부개정령안을 입법예고한 바 있음.

- 아울러, 한국교통안전공단은 지난해 서울 외 지역에서 65세 이상 고령운전자를 대상으로 ‘페달 오조작 방지 장치’ 보급 시범사업을 추진하였으며, 약 140명을 대상으로 방지 장치를 지급하여 지난해 7월부터 3개월간 시범 운영을 실시한 결과, 페달 오조작 의심 사례가 총 71건 발생한 것으로 확인되어, 해당 장치의 사고 예방 효과가 있는 것으로 평가됨.
- 한편, 서울시에서도 올해부터 200여대를 시범 운영할 계획이며, 현재 시중에 판매되고 있는 설치형 페달 오조작 방지 장치의 경우, 대당 약 40만~50만원 수준의 비용이 소요되는 것으로 파악됨.
- 이에 본 일부개정조례안은 고령운전자가 운행하는 차량에 안전 운전 보조장치 설치 등을 지원할 수 있는 근거를 선제적으로 마련함으로써, 운전을 지속하는 고령운전자의 교통안전성을 제고하고 교통사고를 사전에 예방하고자 발의된 안전임.

□ 주요 내용으로

- 안 제4조(고령운전자의 운전면허 자진 반납에 따른 지원)는 조문 표기, 띄어쓰기를 정비하여 자구를 명확히 한 사항임.
- 안 제5조(고령운전자 교통사고 예방사업)는 고령운전자 교통사고 예방을 위한 사업 근거를 신설한 사항임.
- 제1항은 ▲교통안전 시설 정비 ▲차량 안전운전 보조장치

설치 지원 ▲그 밖의 교통사고 예방 사업을 시행·지원할 수 있도록 규정함

- 제2항은 고령운전자 교통사고 예방사업을 관련 법인·단체·전문기관 등에 위탁하여 추진할 수 있도록 하고, 예산의 범위에서 경비를 지원할 수 있도록 규정함.

□ 검토결과

- 본 일부개정조례안은 최근 증가하고 있는 가속페달 오조작 등 고령운전자에게서 빈발하는 사고 유형에 대응하여, 안전 운전 보조장치 설치 지원 및 교통안전 시설 정비에 관한 근거를 마련함으로써 고령운전자의 운전 안전성을 실질적으로 제고하고 교통사고를 사전에 예방하려는 것으로 판단됨.
- 특히 고령화에 따라 고령운전자 수와 이에 따른 교통사고가 증가하는 상황에서, 기존의 운전면허 자진반납 유도 정책에 더하여 운전을 지속하는 고령운전자를 대상으로 한 사고 예방 중심의 정책 수단을 추가로 마련하였다는 점에서, 고령운전자 교통안전 정책의 실효성을 보완·강화하는 개정안으로서 그 취지가 타당한 것으로 판단됨.

참고 자료

1

교통안전법

제3조(국가 등의 의무) ①국가는 국민의 생명·신체 및 재산을 보호하기 위하여 교통안전에 관한 종합적인 시책을 수립하고 이를 시행하여야 한다.

②지방자치단체는 주민의 생명·신체 및 재산을 보호하기 위하여 그 관할구역 내의 교통안전에 관한 시책을 해당 지역의 실정에 맞게 수립하고 이를 시행하여야 한다.

③국가 및 지방자치단체(이하 “국가등”이라 한다)는 제1항 및 제2항의 규정에 따른 교통안전에 관한 시책을 수립·시행하는 것 외에 지역개발·교육·문화 및 법무 등에 관한 계획 및 정책을 수립하는 경우에는 교통안전에 관한 사항을 배려하여야 한다.

제22조(교통시설의 정비 등) ①국가등은 안전한 교통환경을 조성하기 위하여 교통시설의 정비(교통안전표지 그 밖의 교통안전시설에 대한 정비를 포함한다), 교통규제 및 관제의 합리화, 공유수면 사용의 적정화 등 필요한 시책을 강구하여야 한다.

②국가등은 주거지·학교지역 및 상점가에 대하여 제1항의 규정에 따른 시책을 강구할 때에 특히 보행자와 자전거이용자가 보호되도록 배려하여야 한다.