

고령운전자와 노인의 연령기준 A Cognitive Psychological Perspective on the Current Chronological Definition for Old Age

최 현*

국립재활원 임상재활연구과

Hyun Choi

National Rehabilitation Center

노인의 연령기준은 기대수명이나 사회인구학적 변화 등을 고려할 때 논의의 대상이 될 수 있다. 의료, 과학의 발달로 인하여 인간의 기대수명이 상승하고 사회가 점차 고령화되어 감에 따라 노인의 연령기준 재설정 불가피해 보인다. 그러나 인간의 신체적·인지적 기능을 기준으로 볼 때 동일한 결론을 내릴 수 있느냐는 별개의 문제이다. 누구나 나이가 들어갈수록 신체적·인지적 기능이 약화되어간다. 성인들의 근력이나 반응속도, 유연성, 그리고 시·지각기능 등의 신체적 기능이나 언어 기억, 판단력 등의 인지기능은 노화가 진행됨에 따라 급격히 떨어진다. 신체·인지 기능들은 특히 40-50대부터 급격히 하락하기 때문에 이러한 개별기준으로만 판단한다면 노인의 연령을 오히려 더 낮춰야 할지도 모른다.

그러나 사람들이 지닌 전체적 기능이나 능

력에 관한 한 부분들의 합을 전체라고 말하기가 어렵다. 나이가 들어가면서 지식이나 경험 이 축적되고 또 더 많은 정보와 네트워크를 형성시키기 때문에 특정한 분야에서는 오히려 젊은이들보다 더 탁월한 능력을 나타내기도 한다. 이러한 예는 기업의 CEO, 정치가, 문학가 등 여러 직종의 전문인들부터 얼마든지 찾아볼 수 있다. 노인의 나이를 개별적인 각각의 기능을 중심으로 설정한다는 것은 컴퓨터가 조금 낡아서 버벅거린다고 해서 정보가 가득 찬 컴퓨터를 바로 가져다버리는 어리석은 행동과 같을 것이다.

I. 고령화 사회와 고령운전자

인지심리학(실험노년학)을 전공한 필자는

* 교신저자, 국립재활원 임상재활연구과 과장 최현 박사 (e-mail: choi1h@korea.kr)

주로 노인과 장애인의 인지기능, 특히 노인·장애인의 운전인지기능에 대한 연구를 다년간 해오고 있다. 이 분야의 전문가로서 65세라는 노인의 연령기준 설정이 현재 적절한가에 대해서 묻는다면 필자는 기준을 높여야 한다고 말하고 싶다. 운전자로서 65세는 너무 젊은 연령이기 때문이다. 최근 고령운전자의 수는 급속하게 증가하고 있다. 도로교통공단의 자료에 의하면, 65세 이상 노인 운전자의 경우 운전면허 소지자의 수가 2001-2013년 사이에 연평균 14.7%나 증가했고, 전체 운전자 수에 비하여 점유율도 6.5%까지 상승하였다(도로교통공단, 2014). 더욱이 70세 이상 운전자 점유율도 더 가파르게 증가하고 있는 추세를 보이는데, 이는 고령자의 신체능력이 전반적으로 향상되었음을 보여주는 것이다(지우석·오은정, 2003). 그렇다면 본래 노인의 기준을 정할 때 신체적 능력을 고려하였을 것이므로 당시의 노인의 능력과 현재의 능력의 차이를 고려하여 그 기준을 다시 설정할 필요가 있을 것이다.

고령운전자의 수가 점차 증가함에 따라 노인운전자의 교통사고가 사회적인 이슈로 떠오르고 있다. 앞에서 언급한 도로교통공단 교통사고 분석 자료집에 따르면, 경찰에 보고가 된 사고들 중에서 2013년 노인운전자 교통사고는 2001년 이후 연평균 13.7% 증가하고 있다. 그러나 노인운전자의 교통사고는 젊은 운전자의 교통사고에 비하여 통계적으로 더 드물게 발생하고 있다. 그럼에도 불구하고 고령운전자 운전제한 타당성을 제기하는 사람들이 적지 않다(김영순·윤가현, 2014). 그 이유는 사고를 낸 노인운전자들이 대부분 70대 이상

의 고령자이기 때문이다. 사실은 경험이 부족한 젊은 운전자에 비해 수 십년 무사고 배태량 고령운전자가 오히려 더 능숙하게 운전할 수도 있을 것이다. 이러한 사실을 제대로 인지하지 못한 사람들은 “고령운전자는 젊은 운전자에 비해서 운전하는 시간이 짧고 그렇기 때문에 통계적으로 고령운전자 사고가 더 적은 것처럼 보일 뿐이다.”고 의문을 제기할 수 있다.

II. 노인의 연령기준 재설정과 운전

그 의문점을 해소시킬 만한 흥미로운 연구결과를 간단히 소개하고 싶다. 미국 AAA 운전안전재단(AAA Foundation of Driving Safety)에서는 주행거리를 감안하여 운전자 연령에 따른 교통사고를 조사·분석하였다(Tefft, 2012). 분석 결과, 1995년으로부터 2010년 사이에 미국에서 교통사고를 가장 적게 일으키는 연령대는 60-69세로 드러났다. 심지어 75-79세 연령대도 20대나 30대들보다도 주행거리당 사고수가 더 적었다. 이와 같은 경향은 최근으로 올수록 더 두드러졌다는 것이다. 고령운전자의 경우 젊은이들에 비하여 더 소심하게 운전하고 젊은이들처럼 과감하고 난폭한 운전을 피하기 때문에 그러한 결과가 나타났다고 할 수 있겠지만, 그럼에도 불구하고 운전능력을 고려한다면 노인의 연령기준을 상향조정할 필요가 있다는 것을 증명하는 자료임에는 분명하다.

경찰청에서는 2016년 8월 17일 도로교통공단, 삼성교통안전문화연구소 등과 공동으로

고령운전자 교통안전대책 공청회를 개최했다. 공청회에 참석한 대부분의 발표자 및 토론자들은 고령운전자들의 교통사고 심각성을 인식하면서도 운전 적성검사를 현행의 65세 이후 5년 만에 한번에서 70세 이상 3년 주기로 75세 이상은 2년 주기로 시행하는 것으로 개정하는 안에 동의했다. 그 근거로 제시된 경찰청 자료에서, 75세 이상 연령대에서부터 교통사고가 급격히 증가하기 시작한다는 것을 시사했기 때문이었다.

운전은 사람이 수행하는 일상적인 동작들 중에서 가장 복잡하고 어려운 활동에 해당된다(Mikel, 2008). 이러한 복잡하고 어려운 기능을 잘 수행할 수 있음에도 불구하고 일정한 연령에 해당된다고 해서 노인으로 규정해버리거나 낙인되는 것은 적절하지 않다. 더욱이 운전은 현대사회에서 경제적이고 생산적인 활동의 기본이자 사회적 네트워크 형성 문화, 정치적 참여 등을 촉진하는 주요한 요소이므로 운전기능을 잘 수행할 수 있는 자들을 노인이라는 낙인을 찍어 사회로부터 소외시켜서는 안 된다.

결론적으로 말하자면, 운전수행능력의 측면에서 본다면 노인의 연령기준을 적어도 70세 이상으로 상향 조정할 필요가 있다고 본다. 과학과 의료기술의 발달로 훗날 70세라는 기준조차도 너무 낮아 더 높여야 된다는 논의가 다시 일어날 수도 있지만, 현재 시점에서는 그 정도가 적절한 수준이라고 생각된다. 운전의 측면에서 보면 노인기준이 너무 낮기 때문에 은퇴 후 운전할 필요가 없어 너무 일찍 운전을 그만두는 경우도 많다. 만약 노인 기준이 상향 조정 된다면 그만큼 노인 운전자도

많아지고 더 많은 고령자들이 사회 경제적 문화적으로 참여하게 될 것이다. 따라서 고령자가 사회적 부담으로부터 생산적인 사회구성원으로 그 역할을 감당할 수 있을 것이다. 노인의 연령기준을 높이는 것이 청년실업증가 등의 부작용보다는 더 긍정적인 효과가 나타날 수 있을 것이라 믿는다.

참고문헌

- 도로교통공단 (2014). **2013년도 노인 교통사고**. (도로교통공단 안전본부 교통사고종합분석센터교통사고 분석 자료집)
- 김영순 · 윤가현 (2014). 고령운전자 운전제한 제도의 타당성: 사업용 자동차 운전자. **한국노년학연구**, 23, 195-218.
- 지우석 · 오은정 (2003). **고령자 운전특성에 관한 연구**. 경기도 수원: 경기개발연구원.
- Mikel, K. (2008). Drivers' licenses and age limits: Imposition of driving restrictions on elderly drivers. *Marquette Elder's Advisor*, 9(2), 359-381.
- Tefft, B. (2012). *Motor vehicle crashes, injuries, and deaths in relation to driver age: United States, 1995-2010*. Project Summary Report. Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety.

원고접수일: 2016. 09. 09.
수정원고접수일: 2016. 09. 20.
원고게재승인일: 2016. 10. 16.