

ISSN: 2800-051X

HankookResearch

한국리서치 주간리포트(제200-2호)

# 여론속의 여輿론論

기획: 자율주행 기술에 대한 엇갈린 시선 -  
높은 기대감과 불완전한 신뢰

2022. 10. 05.

담당자 이소연 연구원

전화 | 02-3014-1062

e-mail | lee.sy@hrc.co.kr

# 한국리서치 주간리포트

---

- 한국리서치가 기획하고 운영하는 자체 조사입니다.
- 격주로 시행하는 정기조사입니다.
- 특정 의제를 다각도로 조사하고 분석하는 심층 여론조사입니다.  
여론의 현상과 함께 흐름을 추적하고, 여론 속의 민심을 파악하고자 합니다.
- 정기지표-기획조사 등으로 구성합니다.
- 정기지표는 국가, 사회, 개인과 관련한 국민들의 인식 추이를 제시합니다.
- 기획조사는 한국리서치 연구원이 기획하고 분석합니다. 주제에 따라 외부 전문가와 함께 기획하고 분석 및 보도를 함으로써, 여론에 대한 심층적인 이해를 돕고자 합니다.
- 궁금하신 사항은 아래 에디터들에게 문의하여 주십시오.

## 운영책임

## 이동한 차장

전화 | 02-3014-1060  
e-mail | dhlee@hrc.co.kr

## 연구진

## 정한울 전문위원

전화 | 02-3014-1057  
e-mail | hw.jeong@hrc.co.kr

## 이소연 연구원

전화 | 02-3014-1062  
e-mail | lee.sy@hrc.co.kr



## 들어가며...

‘빅블러(Big Blur)’ 현상은 산업이나 업종 간 경계가 모호해지는 것을 이르는 말이다. 자율주행 산업은 빅블러 현상의 대표적인 사례이다. 「자율주행자동차법」에서 ‘자율주행 시스템’은 운전자 또는 승객의 조작 없이 주변상황과 도로 정보 등을 스스로 인지하고 판단하여 자동차를 운행할 수 있게 하는 자동화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련한 모든 장치이다. 이 시스템을 적용한 ‘자율주행 자동차’는 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능하다. 기존의 자동차 산업과 ICT(정보통신기술) 산업이 융합하여 자율주행 자동차가 탄생하고 발전해 나가는 것이다.

한국은행은 ‘**빅블러(Big Blur) 가속화의 파급효과 : 자동차 산업 중심으로**’ 보고서를 통해 자율주행 자동차의 글로벌 시장을 전망하고, 우리나라의 준비 정도를 제시하였다. 보고서는 자율주행차 시장규모는 2035년 기준 연평균 1조 1,204억 달러(한화 1,313조 원)로 추정하고 있다. 세계적으로 자율주행차에 대한 관심이 높아지고 산업 발전에 몰입하고 있는 상황이다. 우리나라의 자율주행차 및 인프라 도입 수준은 2020년 기준 주요 30개국 중 7위를 기록했다. 기술·혁신(7위), 인프라(2위) 부문에서는 높은 경쟁력을 가지고 있으나, 관련 정책·입법(16위) 부문의 준비 정도는 상대적으로 더디다는 평가이다.

국내 일부 기업들은 올해 말~내년 초부터 레벨3 수준(조건부 자율화)의 자율주행 기술이 탑재된 차량을 선보일 예정이라고 밝혔다. 기술 수준과 더불어 정책 준비 수준을 상위로 끌어 올리기 위해서는 기술에 대한 국민 인식을 파악하고 이를 입법 과정에 적용해 충분한 공감대를 통한 정책 마련이 필요할 것이다. 한국리서치 여론 속의 여론 팀은 2022년 8월 12일 ~ 8월 16일까지 전국 만 18세 이상 성인남녀 1,000명을 대상으로 자율주행 기술에 대한 인식조사를 진행했다.

# 1 자율주행 기술에 대한 관심

## 응답자 10명 중 8명(81%), 자율주행 기술에 관심 있어

미국자동차공학회(SAE : Society of Automotive Engineers)에 따르면, 운전 자동화 단계는 6단계(0단계 ~ 5단계)로 구분한다. 0~2단계는 운전의 주체가 운전자에 있고, 시스템이 운전자를 지원 및 보조하는 단계이다. 통상적으로 3단계부터 자율주행자동차로 정의하는데, 3단계는 운전의 주체가 사람에서 시스템으로 이동해 특정 환경에서 자율주행이 가능하다. 4단계는 비상 상황을 제외하고 시스템이 운전의 주체가 된다. 마지막 5단계가 되면, 어떤 상황에서도 운전자의 개입 없이 시스템이 운전을 하는 '완전자율' 상태로 볼 수 있다.

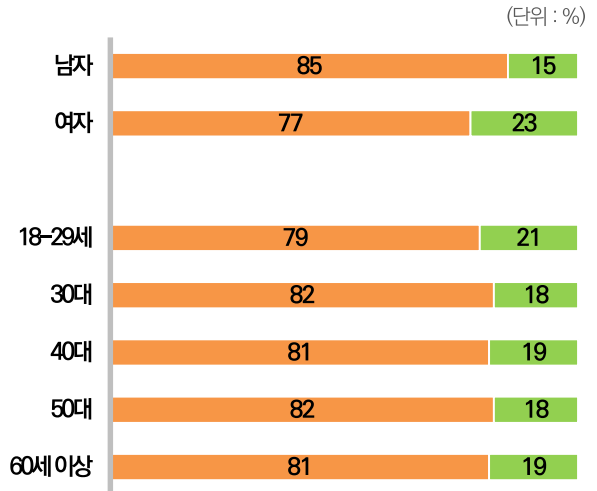
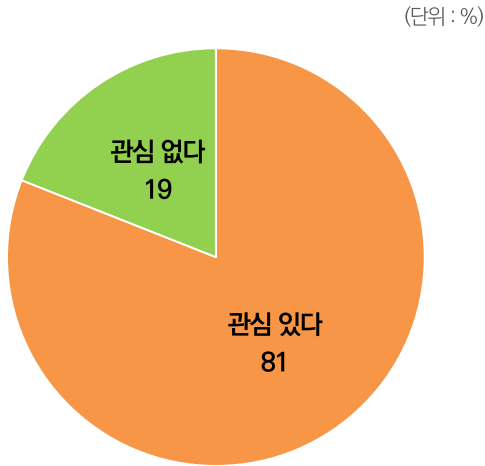
자율주행 기술의 자동화 단계 구분(미국 SAE(미국자동차공학회)의 구분에 따른 분류)

| 레벨 구분  | Level 0<br> | Level 1<br> | Level 2<br> | Level 3<br> | Level 4<br> | Level 5<br> |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | 운전자 보조 기능                                                                                    |                                                                                              |                                                                                              | 자율주행 기능                                                                                      |                                                                                               |                                                                                                |
| 명칭     | 無 자율주행<br>(No Automation)                                                                    | 운전자 지원<br>(Driver Assistance)                                                                | 부분 자동화<br>(Partial Automation)                                                               | 조건부 자동화<br>(Conditional Automation)                                                          | 고도 자동화<br>(High Automation)                                                                   | 완전 자동화<br>(Full Automation)                                                                    |
| 자동화 항목 | 없음(경고 등)                                                                                     | 조향 or 속도                                                                                     | 조향 & 속도                                                                                      | 조향 & 속도                                                                                      | 조향 & 속도                                                                                       | 조향 & 속도                                                                                        |
| 운전 주시  | 항시 필수                                                                                        | 항시 필수                                                                                        | 항시 필수<br>(조향핸들 상시 잡고 있어야함)                                                                   | 시스템 요청시<br>(조향핸들 잡을 필요X, 제어권 전환시만 잡을 필요)                                                     | 작동구간 내 불필요<br>(제어권 전환X)                                                                       | 전 구간 불필요                                                                                       |
| 자동화 구간 | -                                                                                            | 특정구간                                                                                         | 특정구간                                                                                         | 특정구간                                                                                         | 특정구간                                                                                          | 전 구간                                                                                           |
| 시장 현황  | 대부분 완성차 양산                                                                                   | 대부분 완성차 양산                                                                                   | 7~8개 완성차 양산                                                                                  | 1~2개 완성차 양산                                                                                  | 3~4개 벤처 생산                                                                                    | 없음                                                                                             |
| 예시     | 사각지대 경고                                                                                      | 차선유지 또는 크루즈 기능                                                                               | 차선유지 및 크루즈 기능                                                                                | 혼잡구간 주행지원 시스템                                                                                | 지역(Local) 무인택시                                                                                | 운전자 없는 완전자율주행                                                                                  |

출처: 산업통상자원부 보도자료, 「자율주행 레벨 4+ 상용화 앞당긴다.」, 2021년 3월 24일

자율주행 기술 단계를 설명한 후, 해당 기술에 얼마나 관심이 있는지 물었다. 세대와 성별과 관계없이 응답자 10명 중 8명은 관련 기술과 자율주행자동차 등 자율주행에 관심이 있다고 답했다. 우리나라를 포함해 세계 각국의 거대기업들이 자율주행차량 기술 발전에 역량을 쏟아붓고 있는 가운데, 우리 국민도 자율주행에 많은 관심을 보이고 있다.

**전체 응답자 10명 중 8명(81%), 자율주행에 관심 있어  
세대와 성별 관계없이 높은 관심도 보여**



질문 : 자율주행(관련 기술, 자율주행 자동차 등)에 얼마나 관심이 있으십니까?

비고 : 관심 있다(매우+관심 있는 편), 관심 없다(전혀+관심 없는 편) 응답 제시

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

## 2 자율주행에 대한 기대감

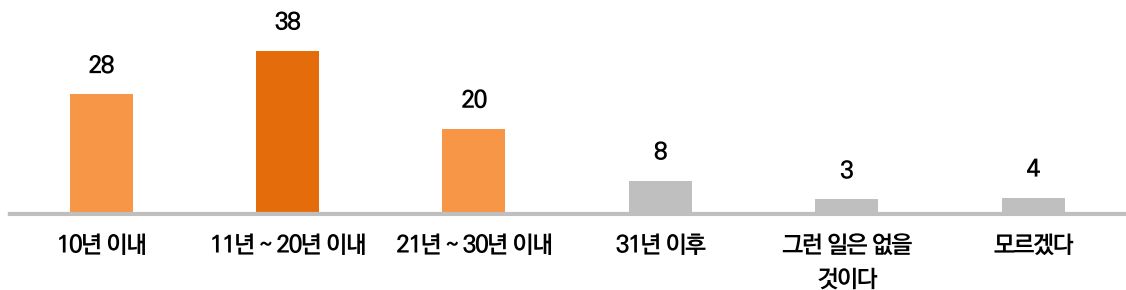
### ① 기술발전에 대한 기대감 - 응답자 3분의 2(66%), 20년 내 완전 자율주행 자동차 보편화 예상

이원재 국토교통부 제1차관은 2022년 8월, '새정부 국토 정책 방향'을 주제로 한 제3회 니치아우어 포럼에서 '2027년 완전자율주행차 상용화를 준비하고 있고 이를 위한 규제 완화, 실증 지원, 연구 개발 등을 차질없이 지원할 것'이라고 밝혔다. 상용화(常用化)란, 물품 따위가 일상적으로 쓰이게 되는 것을 이르는 말이다. 정부 발표대로라면, 5년 후 완전 자율주행 자동차의 상용화를 기대할 수 있을 정도로 자율주행 기술이 완성단계에 접어든다.

완전 자율주행 자동차가 상용화되어, 도로에 사람이 운전하는 자동차보다 완전 자율주행차량이 더 많아지는 시점을 언제로 예상하는지 물었다. 응답자 10명 중 3~4명 정도는 '11년~20년 이내(38%)'에 완전 자율주행 자동차가 사람이 운행하는 차량보다 많아질 것이라고 답했고, '10년 이내(28%)' 라는 응답이 그 뒤를 이었다. 응답자 3명 중 2명(66%)이 가깝게는 10년 이내, 멀어도 20년 이내에는 자율주행 자동차의 보편화를 예상하고 있다. 머지않은 미래에 도로 위 완전 자율주행 자동차를 쉽게 찾아볼 수 있는 사회가 될 것이라는 인식이다.

완전 자율주행차가 사람이 운전하는 차량보다 많아지는 시기  
가깝게는 10년 이내(28%) 길게는 11년 ~ 20년 내(38%)로 예상하고 있어

(단위 : %)



질문 : 완전 자율주행 자동차가 상용화되어, 도로에 사람이 운전하는 자동차보다 완전 자율주행 자동차가 더 많아지는 시점을 언제로 예상하십니까?

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

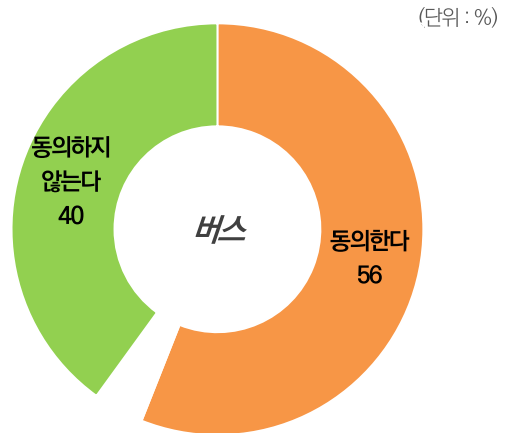
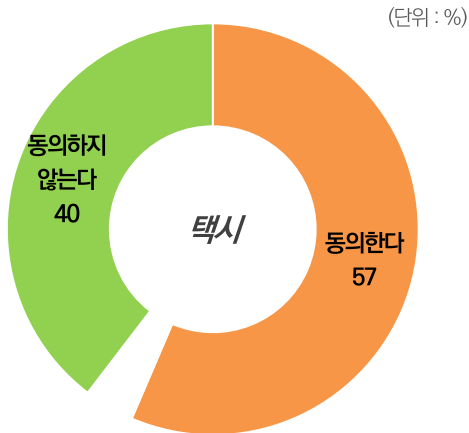
## ② 대중교통수단으로 자율주행 차량 도입 - 완전자율주행 택시와 버스 도입, 절반 이상이 동의

자율주행 기술의 향상과 함께 기대할 수 있는 것이 바로 자율주행버스와 자율주행 택시이다. 지난 9월 22일, 국토교통부는 [2025년에 레벨4 수준의 완전 자율주행 버스·셔틀을 출시](#)할 계획이라고 밝혔다.

여론의 반응도 대체로 긍정적이다. 전체 응답자의 절반 이상이 자율주행 기술이 충분히 발전한다는 전제 하에, 택시와 버스를 완전 자율주행 차량으로 바꾸는 것에 동의한다고 답했다(택시 57%, 버스 56%). 다만 성별에 따른 차이가 확인됐는데 남성은 3명 중 2명이 택시와 버스를 완전 자율주행 차량으로 대체하는 것에 동의했지만, 여성은 찬반 의견이 엇갈렸다.

### 택시와 버스 완전 자율주행 차량으로 대체, 과반 이상이 동의 여자보다는 남자에게서 동의 의견 높아

완전 자율주행 차량으로 대체하는 것에...



|    | 사례수<br>(명) | 택시를 완전 자율주행 차량으로 대체 |          |      | 버스를 완전 자율주행 차량으로 대체 |          |      |
|----|------------|---------------------|----------|------|---------------------|----------|------|
|    |            | 동의한다                | 동의하지 않는다 | 모르겠다 | 동의한다                | 동의하지 않는다 | 모르겠다 |
| 전체 | (1,000)    | 57                  | 40       | 4    | 56                  | 40       | 4    |
| 성별 |            |                     |          |      |                     |          |      |
| 남자 | (496)      | 65                  | 34       | 1    | 66                  | 33       | 2    |
| 여자 | (504)      | 48                  | 45       | 6    | 46                  | 47       | 7    |

질문 : 자율주행 기술이 충분히 발전한다는 전제 하에, 다음 각각의 차량을 완전 자율주행 차량으로 바꾸는 것에 대해 어떤 의견이십니까?

비고: 동의한다(매우 동의+동의하는 편), 동의하지 않는다(전혀 동의하지 않음+동의하지 않는 편) 응답

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

## 자율주행 버스·택시 '이용할 것', 60% 수준 남성과 18-29세 응답자, 자율주행 대중교통 이용 의향 높은 편

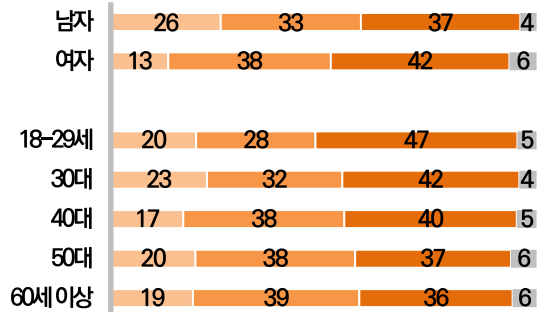
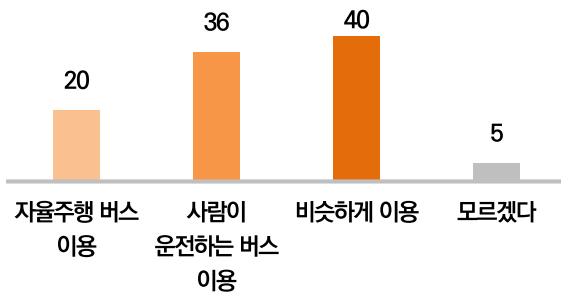
완전 자율주행 버스와 택시를 도입한다면, 이용 의향이 있는지 물었다. 응답자 3~40% 정도는 버스(40%)와 택시(34%) 모두 자율주행 차량과 사람이 운전하는 차량을 '비슷하게 이용할 것'이라고 답했다. '자율주행' 버스(20%)와 택시(24%)를 이용하겠다는 응답을 더하면, 10명 중 6명 정도가 자율주행 버스와 택시를 이용할 의향이 있는 것이다.

다만, 성별과 연령에 따라 이용 의향에 차이가 있었다. 남성은 여성 대비 자율주행 버스·택시를 이용하겠다는 응답이 12%포인트 이상 높았다. 18-29세 응답자는 타 연령대 대비 버스·택시 모두 '비슷하게 이용할 것'이라는 응답이 높은 반면, 60세 이상 고연령층은 사람이 운행하는 버스·택시를 이용하겠다고 답했다.

### 응답자 10명 중 6명, 자율주행 버스·택시 '이용할 것' 남성과 18-29세, 완전 자율주행 대중교통 이용 의향 높은 편

(단위 : %)

#### 자율주행 버스 vs. 사람이 운전하는 버스

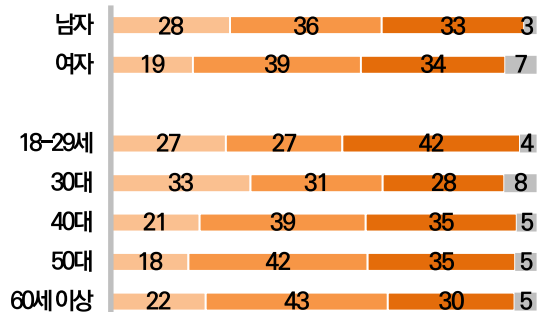
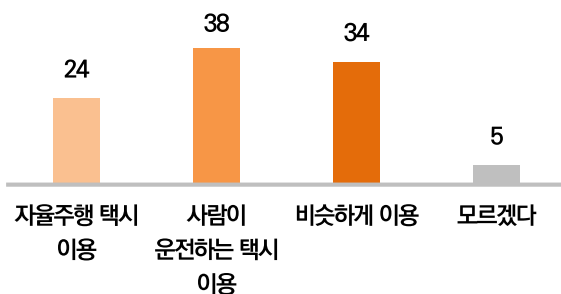


질문 : 완전 자율주행이 가능한 버스가 도입된다면, 자율주행 버스와 사람이 운전하는 버스 중 어느 것을 이용하시겠습니까?

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

#### 자율주행 택시 vs. 사람이 운전하는 택시



질문 : 완전 자율주행이 가능한 택시가 도입된다면, 자율주행 택시와 사람이 운전하는 택시 중 어느 것을 이용하시겠습니까?

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

### 3 자율주행 기술, 온전히 신뢰하고 있나?

#### ① 대중교통수단 이외 자율주행 차량 도입 - 부정적 의견 더 많아

사람들은 자율주행차량의 상용화가 곧 이루어질 것으로 기대하며, 자율주행 버스와 택시를 타겠다는 의견 또한 다수이다. 이러한 결과만 놓고 보면, 자율주행기술에 대한 신뢰가 매우 높은 것처럼 보인다.

과연 그럴까? 자율주행 기술에 대한 기대감도 크지만, 아직까지는 의구심도 큰 것으로 보인다.

택시와 버스 등 대중교통 외에, 다른 주요 차량을 완전 자율주행 차량으로 바꾸는 것을 어떻게 생각하는지를 물었다. 소형 화물차에 대해서는 찬성(46%)과 반대(50%) 의견이 팽팽히 맞섰고, 중·대형 화물차에 대해서는 반대 의견(57%)이 찬성 의견(39%)보다 높았다. 화물차의 경우 차량의 크기가 크고 무거워 운전이 까다로운 편이고, 사고 발생 시 인명피해 및 재산피해 우려도 일반 승용차보다 크기 때문에 안전운전과 사고예방이 훨씬 더 중요하다.

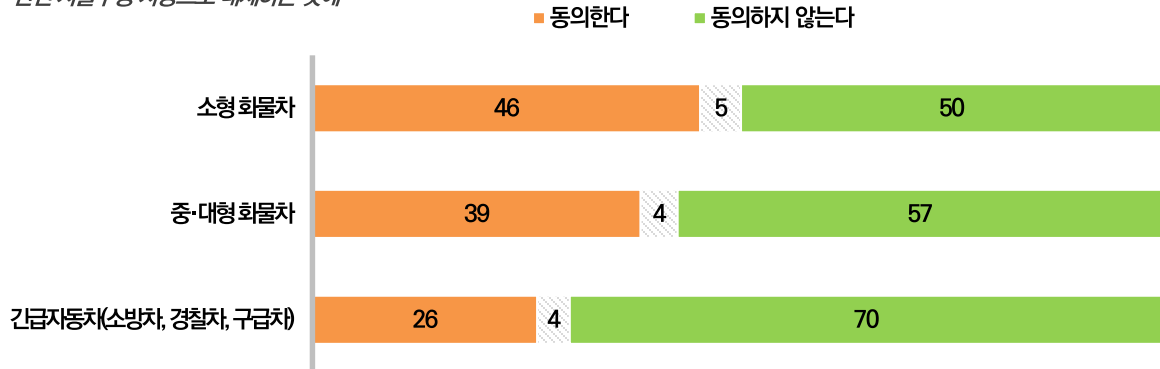
소방차와 경찰차, 구급차 등 긴급자동차를 완전 자율주행 차량으로 바꾸는 것에 대해서는 26%만이 동의하였다. 안전하면서도 신속한 운전과 빠른 상황판단이 동시에 이루어져야 하는 긴급자동차 운전 특성을 자율주행 기술로 온전히 대체하는 건 아직 무리라는 의견이 우세한 것이다. 남성과 18-29세 응답자는 화물차를 완전 자율주행 차량으로 대체하는 것에 4-50% 정도가 동의했다. 그럼에도 긴급자동차에 대해서는 완전 자율주행으로 대체하는 것을 동의하는 응답이 30%도 채 되지 않았다. 완전 자율주행 차량 대체에 비교적 긍정적인 인식을 가지고 있더라도 긴급자동차에 대해서만은 동의 정도가 낮은 것이다.

‘자율주행 기술이 충분히 발전한다’는 전제를 제시했음에도 불구하고 화물차와 긴급자동차를 자율주행 차량으로 대체하는데 동의하는 응답이 절반 이하라는 점은, 사람들이 자율주행 기술이 사람의 운전기술을 완전히 대체할 정도라고 확신하지 못하고 있음을 보여주는 결과이다.

## 중·대형화물차와 긴급자동차를 완전 자율주행 차량으로 대체하는 것에는 회의적

(단위 : %)

완전 자율주행 차량으로 대체하는 것에...



남성, 연령이 낮을수록 '화물차'의 완전 자율주행 차량 대체에 4~50%가 긍정적  
다만, 세부 특성과 상관없이 '긴급자동차'에 대해서는 완전 자율주행 대체에 동의 응답 낮아

(단위 : %)

| '동의 응답' |        | 사례수(명)  | 소형 화물차 | 중·대형 화물차 | 긴급자동차<br>(소방차, 경찰차, 구급차) |
|---------|--------|---------|--------|----------|--------------------------|
| 전체      |        | (1,000) | 46     | 39       | 26                       |
| 성별      | 남자     | (496)   | 52     | 43       | 27                       |
|         | 여자     | (504)   | 39     | 34       | 26                       |
| 연령      | 18~29세 | (170)   | 51     | 46       | 25                       |
|         | 30대    | (151)   | 56     | 52       | 29                       |
|         | 40대    | (185)   | 49     | 44       | 24                       |
|         | 50대    | (195)   | 42     | 33       | 29                       |
|         | 60세 이상 | (299)   | 38     | 29       | 26                       |

질문 : 자율주행 기술이 충분히 발전한다는 전제 하에, 다음 각각의 차량을 완전 자율주행 차량으로 바꾸는 것에 대해 어떤 의견이십니까?

비고: 동의한다(매우 동의+동의하는 편), 동의하지 않는다(전혀 동의하지 않음+동의하지 않는 편) 응답

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinon.co.kr)

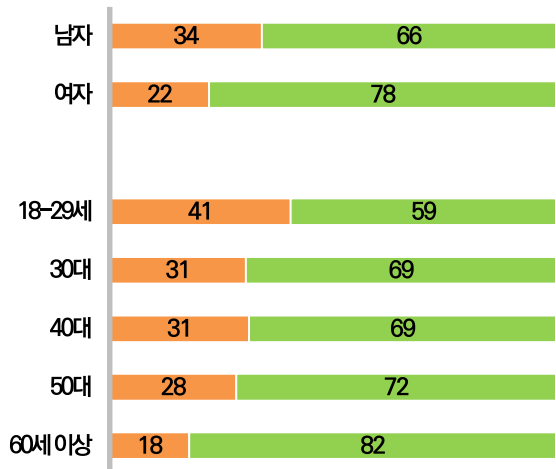
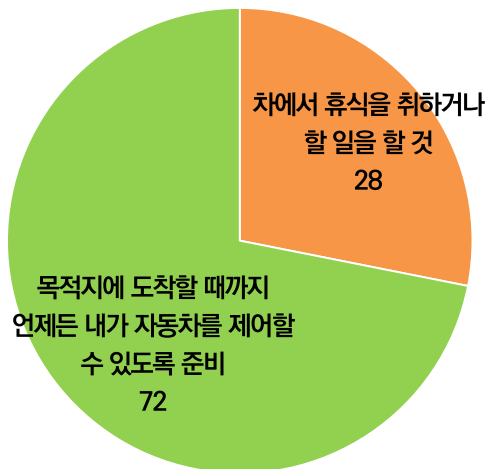
## ② 자율주행에 대한 신뢰: 완전 자율주행 자동차를 온전히 신뢰할 수 없어 자율주행 차량에 탑승해도 언제든지 자동차를 제어할 수 있도록 준비할 것 72%

자율주행 차량에 올라탄 사람이 편안히 눈을 감고 휴식을 취하면, 자동차는 목적지까지 안전하게 ‘자율주행’해 도착한 후, 잠들어 있는 사람을 깨우며 목적지에 도착했음을 알린다. 어느 자동차기업의 광고처럼, 우리는 자율주행 자동차에서 편안하게 휴식을 취할 수 있을까? 운전은 온전히 자율주행 차량에 맡겨두고, 차 안에서 더 여유롭고 생산적인 시간을 보낼 수 있을까?

아직까지는 그럴 수는 없다는 불안감이 더 커 보인다. ‘완전 자율주행’ 차량에 탑승한 상황에서 무엇을 할 것인지 물었다. 완전 자율주행 차량 주행의 주체는 인간이 아닌 시스템이다. 주행 시스템을 신뢰할수록 차량 탑승 시 주행이 아닌, 내 개인 활동에 집중할 가능성이 크다. 조사 결과, 응답자 10명 중 7명(72%) 이상은 ‘목적지에 도착할 때까지 전방주시를 하거나, 언제든지 내가 자동차를 제어할 수 있도록 준비할 것 같다’고 답했다. ‘차에서 휴식을 취하거나 할 일을 할 것 같다’는 응답은 28%이다. 특히 여성과 60세 이상 고령층은 시스템에게 주행역할을 온전히 맡길 수 없다는 인식이다.

완전 자율주행차량 탑승 시, ‘언제든 자동차 제어할 수 있도록 준비할 것’ 72%  
여성과 60세 이상 고령층, 자율주행 차량만 믿고 휴식할 수 없다는 인식 강해

(단위 : %)



질문: ‘완전 자율주행’ 차량에 탑승한 상황에서, 다음 중 어떤 입장에 가까우십니까?

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

### ③ 자율주행 차량에 대한 규제: 완전 자율주행 차량에 대한 별도 규제 필요해 속도 제한 86%, 음주 후 탑승 금지 85%, 지정 차선 적용 82% 동의

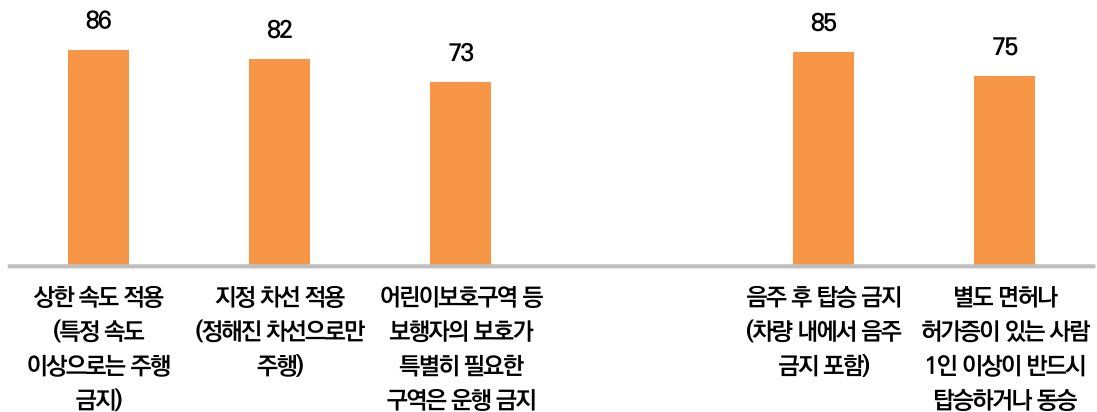
국토교통부는 지난 2019년 12월 [세계 최초로 레벨3 자율주행차 안전기준을 제정](#)한 데 이어, 지난 5월에는 [일부 내용을 보완](#)하였다. 5월 보완 내용의 주요 내용 중 하나는, 자율주행차 최고속도를 도로의 제한속도까지 허용해, 사실상 속도 제한을 하지 않는 것이다. 참고로, 자율주행차 최고 속도의 국제기준은 시속 60km이다.

사람들은 완전 자율주행 차량이 상용화되는 시점에서 속도나 운행도로에 대한 규제를 어떻게 해야 한다고 보고 있을까. 이번 조사에서, 전체 응답자의 86%가 상한속도를 적용하여 특정 속도 이상으로는 주행을 금지해야 한다고 답했다. 또한 지정 차선을 지정하여 정해진 차선으로만 주행하도록 해야 한다는 응답도 82%로 높았다. 여기에 더해, 어린이보호구역 등 보행자의 보호가 특별히 필요한 구역은 완전 자율주행차량의 운행을 금지해야 한다는 데에도 73%가 동의하였다. 종합하면, 사람이 운전하는 차량과 자율주행 차량을 구분하고, 자율주행 차량에게만 예외적으로 적용하는 규정이 필요하다는 의견이 높은 것이다.

자율주행 차량에 대한 규정 뿐만 아니라, 자율주행 차량에 탑승하는 사람에 대한 규정도 필요하다는 의견이 우세하였다. 음주 후 탑승 금지(차량 내 음주 금지 포함)에는 85%가 동의하였고, 별도 면허나 허가증이 있는 사람 1인 이상이 반드시 자율주행 차량에 탑승하거나 동승해야 한다는 데에도 75%가 동의하였다. 사람이 아닌 시스템이 차량을 운전하지만, 사람이 차량을 통제하도록 관리해야 한다는 의견이 다수인 것이다. 특히 여성과 고연령층에서 이러한 의견이 우세하였다.

#### 도로 위에서 자율주행 차량에게만 별도로 적용하는 규정 필요해 주행자는 시스템이지만, 사람도 혹시 모를 상황에 대비해야 한다는 인식 강해

(단위 : %)



질문 : 완전 자율주행차량이 상용화 되는 시점에, 자율주행차량에 다음 규제를 도입하는 것에 어떤 의견이십니까?

비고: 동의한다(매우+동의하는 편) 응답 제시

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

(단위 : %)

## 여성, 60세 이상 고령층은 규제 필요성 인식 높은 편

|        | 사례수(명)  | 상한 속도 적용 | 음주 후 탑승 금지 | 지정 차선 적용 | 별도 면허나 허가<br>증이 있는 사람 1인<br>이상이 반드시<br>탑승하거나 동승 | 어린이보호구역 등<br>보행자의 보호가<br>특별히 필요한<br>구역은 운행 금지 |
|--------|---------|----------|------------|----------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 전체     | (1,000) | 86       | 85         | 82       | 75                                              | 73                                            |
| 성별     |         |          |            |          |                                                 |                                               |
| 남자     | (496)   | 83       | 80         | 79       | 73                                              | 70                                            |
| 여자     | (504)   | 88       | 89         | 85       | 77                                              | 75                                            |
| 연령     |         |          |            |          |                                                 |                                               |
| 18~29세 | (170)   | 79       | 79         | 74       | 74                                              | 60                                            |
| 30대    | (151)   | 84       | 83         | 78       | 81                                              | 73                                            |
| 40대    | (185)   | 85       | 85         | 78       | 75                                              | 73                                            |
| 50대    | (195)   | 86       | 83         | 82       | 67                                              | 73                                            |
| 60세 이상 | (299)   | 91       | 90         | 90       | 78                                              | 79                                            |

질문 : 완전 자율주행차량이 상용화 되는 시점에, 자율주행차량에 다음 규제를 도입하는 것에 어떤 의견이십니까?

비고: 동의한다(매우+동의하는 편) 응답 제시

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

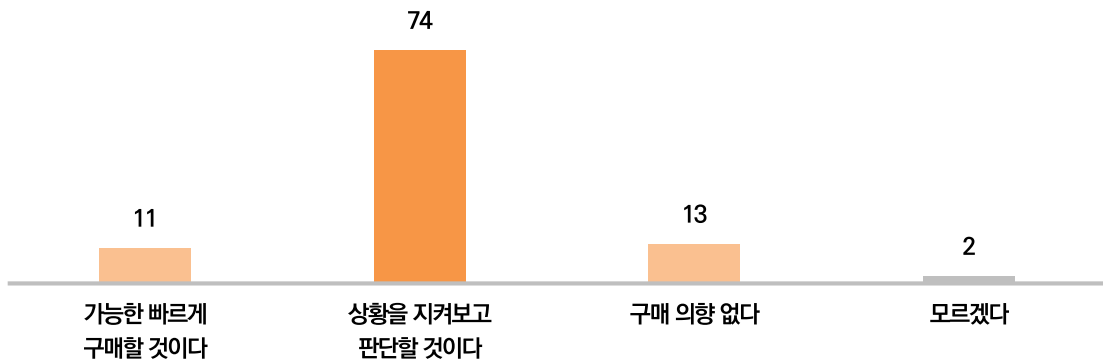
한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

#### ④ 완전 자율주행 자동차 구매의향, 아직 높지 않아 '상황을 지켜보고 구매 여부 판단할 것' 74%

자율주행 기술을 온전히 신뢰하지 않는 상황이다보니, 자율주행 자동차 구매에 대해서도 적극적인 태도는 아직 보이지 않는다. 경제적 여건이 충분하다는 가정 하에, 완전 자율주행이 가능한 자동차가 출시된다면 구매할 의향이 있는지 물었다. 응답자 10명 중 7명(74%) 정도는 '상황을 지켜보고 판단할 것'이라고 답했다. 가능한 빠르게 구매할 것'이라는 응답은 11%에 그쳤다. 앞서 완전 자율주행 대중교통을 이용하겠다는 인식이 60%대 수준으로 높았지만, 본인이 직접 자율주행 차량을 구매하고 소유하기까지는 어느 정도 시간이 필요한 것으로 보인다.

경제적 여건이 되더라도 완전 자율주행차량 구매는 '상황 지켜보고 판단할 것' 74%

(단위 : %)



질문 : 귀하의 경제적 여건이 충분하다는 가정 하에, 완전 자율주행이 가능한 자동차가 출시된다면 구매할 의향이 있으십니까?

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

정부의 계획대로라면, 고도화된 자율주행 기술을 기반으로 한 자율주행 차량 상용화까지는 그리 멀지 않아 보인다. 국민의 기대감도 크다. 하지만 동시에 자율주행 기술을 국민이 받아들이고, 신뢰하기까지는 좀 더 많은 시간이 필요해 보인다. 아직까지는 자율주행 기술이 사람의 운전기술을 온전히 대체할 지에 대해서는 의구심이 많고, 자율주행 기술이 차량에 탑승한 '나'의 안전과 생명을 충분히 지켜줄 수 있을지 불안해하고 있다. 기술의 발전 속도도 중요하지만 내실 또한 중요하고, 특히 사람의 생명과 직결되는 도로에서의 안전은 충분한 시간을 들여서라도 완벽하게 보장해야 할 것이다.

## 4 자율주행 기술로 바뀌는 미래

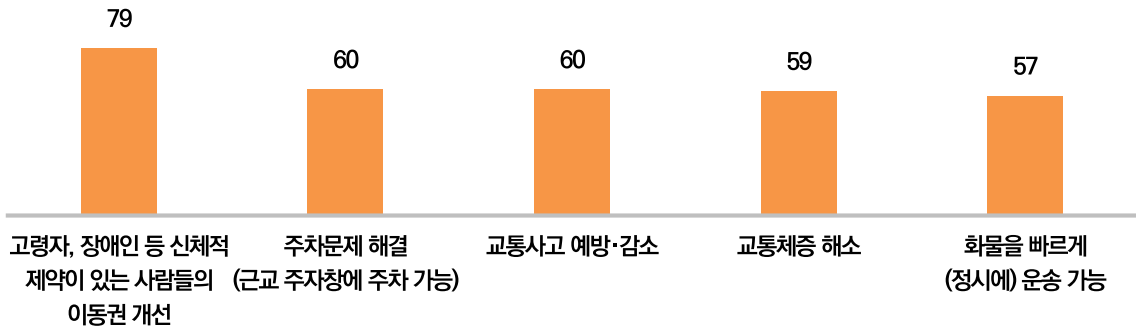
### 응답자 과반 이상, 자율주행 기술로 사회문제 해결 기대 이동에 취약한 집단의 '이동권 개선 가능해', 79%

자율주행 기술은 우리 사회를 크게 변화시킬 것이다. 그리고 동시에, 새롭게 고민해야 할 문제들을 던져줄 것이다. 자율주행 기술로 인한 기대효과와, 우려사항을 확인해 보았다.

자율주행 기술이 이동권, 교통사고·교통체증, 주차, 운송 등 교통 관련 문제를 해결할 수 있다는 낙관적인 인식이 우세하였다. 응답자의 79%가 자율주행 기술로 인해 '고령자, 장애인 등 신체적 제약이 있는 사람들의 이동권 개선'이 가능할 것으로 보았다. 운전이 불가능해, 누군가의 도움을 받지 않으면 장거리 이동이 어려운 교통약자들도 자율주행 차량을 이용하면 지금보다 쉽고 편하게 이동이 가능하다는 인식이다. 굳이 집 바로 앞에 주차를 할 필요가 없기 때문에 '주차문제를 해결'할 수 있다는 점과 교통사고 예방·감소가 기대된다는 데에도 60%가 동의하였고, '교통체증 해소(59%)', '화물을 빠르게 정시 운송 가능(57%)' 또한 과반 이상이 동의하였다.

자율주행 기술 도입으로 다양한 문제점 개선할 수 있다고 기대  
특히 '이동권 문제 개선'을 가장 기대하고 있어(79%)

(단위 : %)



질문 : 자율주행 기술로 인해 다음 문제들을 해소할 수 있다는 데 얼마나 동의하십니까?

비고: 동의한다(매우+동의하는 편) 응답 제시

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinon.co.kr)

## 사고시 윤리적·법적 책임의 모호함(88%), 기술 오류(87%) 가장 우려돼

긍정적인 기대효과만 있는 것은 아니다. 자율주행 기술로 인해 새롭게 발생할 문제점에 대한 우려 또한 높았다.

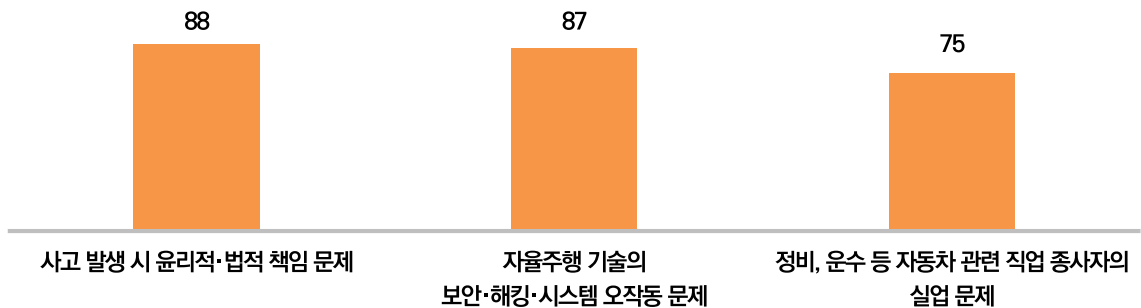
전체 응답자의 88%는 ‘사고 발생 시 윤리적·법적 책임 문제’가 우려된다고 답했다. 만약 자율주행 차량이 사고를 낸다면 누가 책임을 져야 할까? 차량 제조사? 시스템 개발자? 차량에 탑승한 사람? 국가? 혹은, 책임을 묻는 것 자체가 타당한 일일까? 정부는 ‘레벨4 자율주행 상황에서 사고가 발생하면 제조사 책임이 원칙’이라는 입장이지만 어디까지나 아직 발생하지 않은 가상의 현실을 가정한 규제로, 사회적 합의과정이 더 필요한 상황이다.

이 외에도 ‘자율주행 기술의 보안·해킹·시스템 오작동 문제’를 우려한다는 응답도 87%에 달했고, 정비와 운수 등 자동차 관련 직업 종사자의 실업 문제가 우려된다는 응답도 75%에 달했다.

자율주행 기술로 인한 긍정적인 기대효과에 동의하면서도 우려하는 점이 분명히 존재한다는 여론이다. 정책 마련 시, 책임소지의 모호함과 개인 생명과 직결된 이슈들을 고려하고, 국민의 피해를 최소화하기 위한 노력이 필요하다.

(단위 : %)

자율주행 기술에 대한 우려, ‘사고시 윤리적·법적 책임 문제(88%)’와 ‘보안, 기술 오류 문제(87%)’



질문 : 자율주행 기술로 인해 발생할 수 있는 다음 문제들을 얼마나 우려하고 계십니까?

비고 : 우려한다(매우+우려하는 편) 응답 제시

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

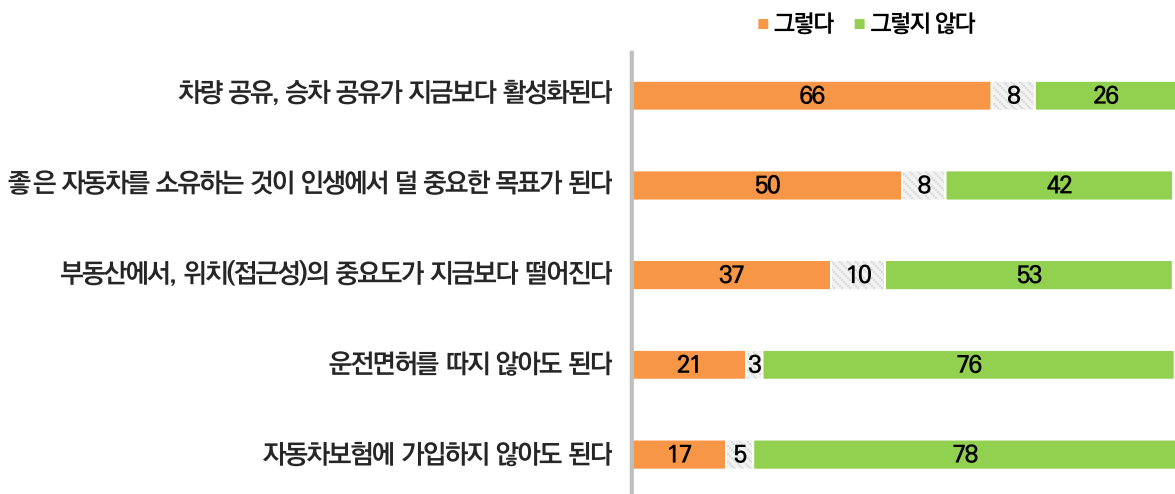
## 자율주행 기술로 인한 일상생활 변화 - 차량·승차 공유 활성화에 66%가 동의 다만, 면허 소지(76%)나 보험 가입(78%)은 여전히 유지될 것으로 전망

완전 자율주행차 상용화로 우리 생활이 어떻게 변화할 것인지 살펴보았다. 응답자 3분의 2(66%)는 '차량 공유, 승차 공유가 지금보다 활성화' 될 것이라고 전망했고, '좋은 자동차를 소유하는 것이 인생에서 덜 중요한 목표가 될 것'이라는 데에는 50%가 동의하였다. 차량 공유, 렌트 서비스와 같은 공유 시스템이 활성화되면서 자동차 소유에 대한 목표의식이 약화될 것이라는 전망이다.

다만, 자율주행차량이 상용화되어도 부동산에서의 위치, 거리 접근성의 중요도는 낮아지지 않을 것이라는 의견(53%)이 우세하였다. 자율주행 기술이 시공간의 물리적인 거리까지 단축시키지는 못할 것이라는 인식인 것이다. 또한 지금과 동일하게 운전면허 획득(76%), 자동차보험 가입(78%)은 필요할 것이라는 의견이 우세했다. 차량 주행을 온전히 시스템에 믿고 맡기는 건 불안하며, 인간 운전자가 차량을 제어하고 비상상황에 적절히 대응할 준비가 되어 있어야 한다는 인식이다.

자율주행 기술로 차량 및 승차 공유 활성화(66%), 자동차 소유 목표의식 저하(50%) 예상  
다만, 면허(76%)나 보험 가입(78%) 등은 여전히 필요해

(단위 : %)



질문 : 완전 자율주행차량이 상용화 될 경우, 다음 각각에 대해 어떤 의견이십니까?

비고: 그렇다(매우+그런 편), 그렇지 않다(전혀+그런 편)

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022. 8. 12. ~ 8. 16.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

## 마치며...

세계적으로 자율주행 기술 개발과 자율주행 차량 산업에 열을 올리고 있는 상황에서, 우리나라의 기업과 정부 또한 적극적으로 대응을 하고 있다. 이번 조사에서, 자율주행 기술에 대한 관심이 상당히 높고 자율주행 차량 이용에도 관심을 보이는 상황이다. 동시에 안전에 대한 우려도 크며, 자율주행 기술을 완전히 신뢰하지는 못하는 인식도 확인되었다.

완전 자율주행차량으로 인한 기대감이 높은 상황에서, 기술 개발의 '속도'보다는 '안전'을 최우선 목표로 삼아야 한다. 사람들이 우려하는 지점을 면밀히 파악하고 보완한다면, 고도화된 기술이 우리 사회에 자연스럽게 녹아들 가능성도 훨씬 높아질 것이다.

## 조사개요

| 구 분      | 내 용                                                                 |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 모집단      | • 전국의 만18세 이상 성인남녀                                                  |
| 표집틀      | • 한국리서치 마스터샘플(22년 7월 기준 전국 78만여 명)                                  |
| 표집방법     | • 지역별, 성별, 연령별 비례할당추출                                               |
| 표본크기     | • 1,000명                                                            |
| 표본오차     | • 무작위추출을 전제할 경우, 95% 신뢰수준에서 최대허용 표집오차는 $\pm 3.1\%p$                 |
| 조사방법     | • 웹조사(휴대전화 문자와 이메일을 통해 url 발송)                                      |
| 가중치 부여방식 | • 지역별, 성별, 연령별 가중치 부여(셀가중)<br>(2022년 6월 행정안전부 발표 주민등록 인구 기준)        |
| 응답율      | • 조사요청 6,136명, 조사참여 1,338명, 조사완료 1,000명<br>(요청대비 16.3%, 참여대비 74.7%) |
| 조사일시     | • 2022년 8월 12일 ~ 8월 16일                                             |
| 조사기관     | • (주)한국리서치(대표이사 노익상)                                                |

한국리서치 주간리포트

# 여론속의 여輿론論

HankookResearch

