

ISSN: 2800-051X

HankookResearch

한국리서치 주간리포트(제357-1호)

# 여론속의 여輿론論

기획: 초고령사회, 고령운전자 면허 반납제도의  
현주소와 향후 운영방향

2025. 11. 26.

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 수석연구원

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

## 연구진

이소연 연구원

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

## 저작권 정책

---

- 본 보고서에서 제공하는 모든 콘텐츠(텍스트, 차트 및 그래프)는 저작권법에 의하여 보호받는 저작물로서, 별도의 저작권 표시 또는 다른 출처를 명시한 경우를 제외하고는 원칙적으로 (주)한국리서치에 저작권이 있습니다. 따라서 본 보고서의 콘텐츠를 무단 복제, 배포하는 경우에는 「저작권법」 제136조의 지적재산권침해죄에 해당하여 5년 이하의 징역 또는 5천 만원 이하의 벌금에 처해질 수 있습니다.
- 본 보고서의 콘텐츠는 (주)한국리서치가 상당한 투자나 노력으로 만든 성과물입니다. 출처를 명기하지 않고 이를 무단으로 사용하는 행위는 「부정경쟁방지 및 영업비밀보호에 관한 법률」에 위반되므로 위 행위자에 대해 해당 법률에 따른 조치 및 손해배상을 청구할 수 있습니다.
- 본 보고서로 연결되도록 링크하는 것은 허용합니다. 다만, 이 경우에도 출처는 반드시 명기하여야 합니다.
- 보도, 연구, 교육 등 정당한 범위 안에서 공익적 목적을 위해 본 보고서를 인용할 수 있습니다. 그러나 이 경우에도 인용은 저작물의 일부분에 한정되어야 하며, 전체 내용의 10% 이상을 인용하는 경우에는 이를 저작권 침해로 판단할 수 있습니다.
- 본 보고서의 콘텐츠를 영리 목적 없이 개인적으로 이용할 경우에는 복제가 가능합니다.
- 본 보고서의 콘텐츠로 수익을 얻거나 이에 상응하는 혜택을 누리고자 하는 경우에는 (주)한국리서치와 사전에 별도의 협의를 하거나 허락을 얻어야 하며, 협의 또는 허락을 얻어 자료의 내용을 게재하는 경우에도 출처가 (주)한국리서치임을 반드시 명시하여야 합니다.
- 본 보고서의 콘텐츠를 적법한 절차에 따라 다른 인터넷 사이트에 게재하는 경우에도 단순한 오류 정정 이외에 내용의 무단변경을 금지하며, 이를 위반할 때에는 형사 처분을 받을 수 있습니다.

## 일러두기

---

- 본 리포트의 데이터는 소수점 첫째 자리에서 반올림하여 정수로 표기하였으므로, 보고서 상에 표기된 값의 합이 100%가 되지 않을 수 있습니다.
- 복수응답 문항의 빈도는 그 합이 100%를 초과할 수 있습니다.
- 응답 사례 수가 적은 경우 해석에 유의하여 주십시오.

# 초고령사회, 고령운전자 면허 반납제도의 현주소와 향후 운영방향

## 주요 결과

- 2024년 12월, 우리나라는 만 65세 이상 인구 비중이 20%를 넘어 초고령사회로 진입했다. 국회예산처 분석 자료에 따르면, 같은 해 994만여 명의 고령인구 중 절반에 달하는 517만 명이 운전면허를 소지하고 있다. 2015년 전체 면허소지자 중 7.6%에 불과하던 고령운전자는 2024년 14.9%로 두 배 가까이 늘었으며, 앞으로도 고령운전자의 비율은 증가할 것으로 예상된다. 주목할 점은 전체 운전자 중 고령운전자 비율은 15% 수준이지만, 한국도로교통공단 노인운전자 교통사고 통계에 따르면 2024년 전체 교통사고 발생 건수(196,349건) 중 가해자가 고령운전자인 교통사고 발생 건수(42,369건)는 21.6%에 달한다는 점이다. 20년 전인 2005년(2.9%)에 비해 7배 넘게 증가한 것이며, 이 비율은 매년 증가하는 추세이다.
- 이러한 상황에서 2018년부터 8년째 고령운전자를 대상으로 면허 반납제도(이하 '제도')를 시행하고 있으나, 참여도는 2% 대로 미미한 수준이다. 고령운전자 교통사고를 줄이기 위한 방안으로 일방적인 운전 중단이 과연 유일한 정답인 것일까? 한국리서치 <여론 속의 여론>팀은 2025년 8월 8일부터 11일까지 전국 만 18세 이상 1,000명을 대상으로 고령운전자 및 제도에 관한 인식을 조사했다. 이번 조사에서는 실제 당사자인 고령운전자의 입장도 함께 살펴보았다.
- 고령운전자는 자신이 '교통규칙을 잘 지키며 안전하게 운전한다'고 평가하지만, 돌발상황 대처나 차량 조작 능력에서는 젊은운전자가 더 능숙하다고 인정한다.
- 면허 반납제도 인지도는 2023년 51%에서 2025년 59%로 상승했고, 고령운전자는 이 제도가 교통사고 감소에 도움된다고 본다. 그러나 반납 의향은 45%에 불과하고 실제 반납률은 2.2%에 그친다. 주요 이유는 '건강상 문제 없음(59%)', '자유로운 이동 불가(58%)', '일상생활 필수(54%)' 등이다. 고령운전자는 반납 시 삶의 질 저하(66%), 이동권 침해(62%) 등을 우려한다.
- 적정 반납 연령은 전체 평균 71.8세, 고령운전자 78.2세로 현행보다 8-13년 높다. 반납 방식은 자진 반납(75%)이 의무 반납(23%)보다 선호된다. 반납률 제고 방안으로는 현금성 보상(직접 지원 51%, 각종 할인 18%), 콜택시 제공(48%), 교통 인프라 보완(40%) 등이 제시됐다.
- 안전장치 부착(69%), 속도 제한(55%) 등의 조건을 둔 완화된 면허제도에는 찬성하지만, 고속도로·스쿨존 제한 같은 강한 규제에는 70% 이상 반대한다. 생계형 운전자(84%), 무사고 운전자(79%) 등 특정 상황에서는 유연한 적용이 필요하다는 의견이 높다.

## 1

## 도로 위 고령운전자는 안전운전자인가?

### 오랜 운전 경험으로 안전운전 자신감 높지만, 기술적 조작과 돌발 상황 대응엔 미숙함 인정해

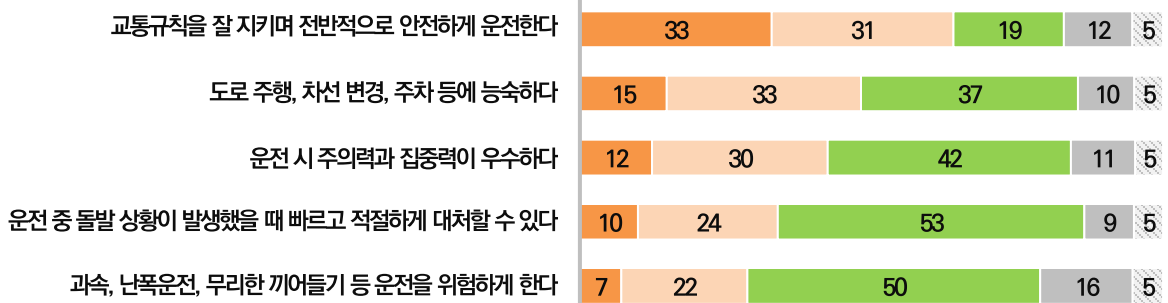
사람들은 만 65세 이상 고령운전자가 만 26세 미만의 젊은 운전자보다 교통규칙을 더 잘 지키고 안전하게 운전한다고 본다(도로교통법 및 자동차보험 요율 기준을 참고하여 '고령운전자'를 만 65세 이상, '젊은운전자'를 만 26세 이하로 정의함. 65세는 도로교통법상 면허 갱신 및 적성검사 기준이 강화되는 연령, 26세 미만은 주요 보험사들이 사고 위험이 높은 '청년운전자 요율' 대상으로 분류함.). 전체 응답자는 젊은운전자(19%)보다 고령운전자(33%)가 더 안전하게 운전한다고 생각한다. 고령운전자 본인 역시 57%가 자신들이 더 안전하게 운전한다고 생각한다.

그러나 실제 통계는 다른 그림을 보여준다. 전체 교통사고는 감소했지만, 고령운전자 사고 비중은 2005년 2.9%에서 2024년 21.6%로 증가해 역대 최고치를 기록했다. 안전운전 습관만으로는 신체적 노화로 인한 위험을 완전히 상쇄하기 어렵다는 것을 알 수 있다. 고령운전자 스스로도 돌발 상황 대응(고령운전자 나옴 18%, 젊은운전자 나옴 34%)이나 주행·주차 능력(고령운전자 좋음 20%, 젊은운전자 좋음 37%)에서는 젊은층이 더 능숙하다고 생각한다.

(단위: %)

### '안전 운전'은 고령운전자, '기술적 조작'과 '돌발 상황 대처'에는 젊은 운전자가 능숙하다는 인식

■ 고령운전자에 가깝다 ■ 둘 다 비슷하다 ■ 젊은운전자에 가깝다 ■ 둘 다 아니다 ■ 모르겠다



### 고령운전자, 안전운전 자신감 높지만 기술적 조작이나 돌발 상황 대처에는 미숙함 인정해

(단위: %)

		고령 운전자에 가깝다	둘 다 비슷하다	젊은 운전자에 가깝다	둘 다 아니다	모르겠다
교통규칙을 잘 지키며 전반적으로 안전하게 운전한다	전체	33	31	19	12	5
	만 65세 이상 운전자	57	24	12	6	1
도로 주행, 차선 변경, 주차 등에 능숙하다	전체	15	33	37	10	5
	만 65세 이상 운전자	20	34	37	7	2
운전 시 주의력과 집중력이 우수하다	전체	12	30	42	11	5
	만 65세 이상 운전자	22	42	28	5	2
운전 중 돌발 상황이 발생했을 때 빠르고 적절하게 대처할 수 있다	전체	10	24	53	9	5
	만 65세 이상 운전자	18	38	34	6	3
과속, 난폭운전, 무리한 끼어들기 등 운전을 위험하게 한다	전체	7	22	50	16	5
	만 65세 이상 운전자	12	11	53	20	3

질문: 귀하께서는 아래 제시한 특징들이 만 26세 이전의 젊은운전자와 만 65세 이상의 고령운전자 중에서 어디에 가깝다고 생각하십니까?  
가까운 쪽에 응답해 주세요.

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

## 2

## 고령운전자가 생각하는 고령운전자 면허 반납제도

## 고령운전자 면허 반납제도 인지도 상승

전체 운전면허 소지자 중 고령운전자 비중과 고령운전자에 의한 교통사고 비중이 함께 커지면서 2018년부터 고령운전자 면허 반납제도를 시행하고 있다. 지자체별 기준에 따라 만 65~75세 사이 고령운전자가 자발적으로 운전면허증을 반납하도록 하는 제도다. 이를 잘 알고 있는 사람은 2년 전인 2023년 51%에서 올해 59%로 8%포인트 증가했다. 면허 반납 대상자인 만 65세 이상 운전자 중에서는 4명 중 3명(75%)이 제도를 잘 알고 있다고 답했다.

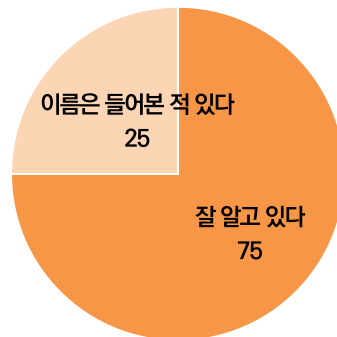
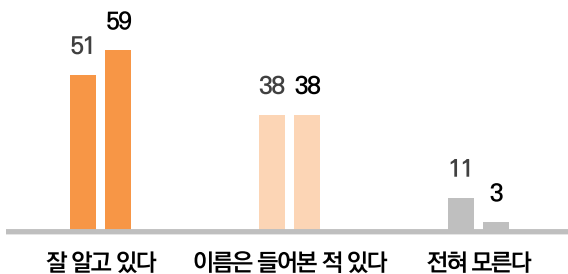
(단위: %)

고령운전자 운전면허 반납제도 인지도, 2년 전보다 8%포인트 상승  
고령운전자 4명 중 3명, 관련 제도에 관해 '잘 알고 있어'

전체 응답자의 인지도

만 65세 이상 고령운전자의 인지도

2023년 → 2025년



질문: 귀하께서는 '고령운전자 운전면허 반납 제도'에 대해 알고 계십니까?

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2023. 4. 7. ~ 10. // 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

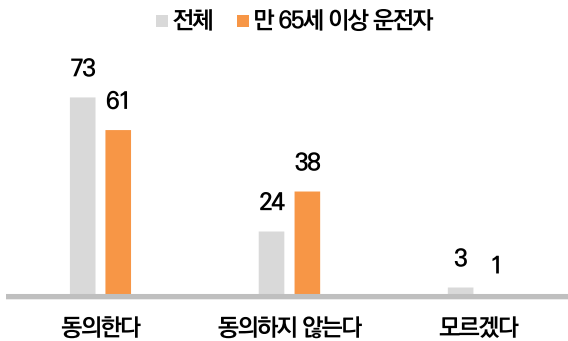
## 고령운전자 61%, 면허 반납을 통해 고령운전자로 인한 교통사고 발생 예방 가능해

높은 인지도와 함께 다수는 고령운전자 면허 반납제도의 효과에 대해 긍정적인 기대감을 보인다. 전체 응답자 중 73%가 제도를 통해 ‘고령운전자 교통사고 수를 줄이는 데 도움이 된다’는 데 동의하며, ‘교통사고 사망자 수를 실질적으로 줄일 수 있다’는 데에도 65%가 동의한다. 고령운전자 또한 각각 61%, 52%가 긍정적으로 평가한다. 고령운전자 역시 교통안전이라는 공공의 가치를 인식하고 제도의 취지 자체에는 공감하고 있다.

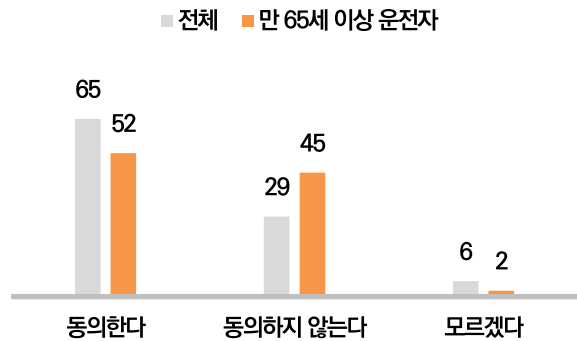
(단위: %)

### 고령운전자 중 절반 이상, 고령운전자 운전면허 반납제도를 통해 ‘교통사고와 사망자 수 감소’ 기대

#### ‘고령운전자에 의한 교통사고 수를 줄일 수 있다’



#### ‘실질적으로 교통사고 사망자 수를 줄일 수 있다’



질문: 귀하께서는 ‘고령운전자 운전면허 반납 제도’에 대해 어떤 의견이십니까?

비고: 동의한다(매우 동의한다+대체로 동의한다), 동의하지 않는다(전혀 동의하지 않는다+별로 동의하지 않는다) 응답 제시함.

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)



## 고령운전자의 55%, '면허 반납하지 않을 것'

### 고령운전자, 제도 필요성에 공감하나 노인취급이나 강요받는 느낌 등 부정적인 감정도 공존

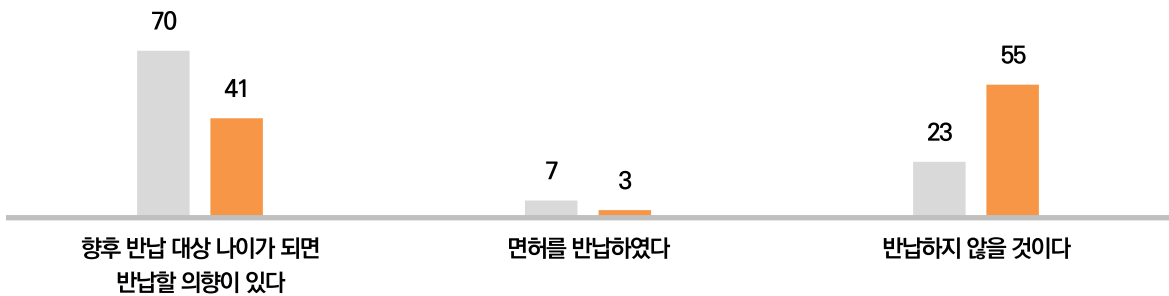
많은 사람들이 제도에 대해 알고 있고, 취지에 공감한다는 것이 곧 면허 반납을 의미하는 것은 아니다. 올해로 면허 반납제도를 시행한 지 8년째이지만 2024년 기준 반납률은 2.2%에 그쳤다. 이번 조사에서 고령운전자 중 45%만이 반납 의향이 있다고 답했고, 고령운전자의 절반 이상인 55%는 반납하지 않을 것이라고 입장을 밝혔다.

고령운전자 중에서 면허를 이미 반납했거나 반납 의향이 있는 57명은 '스스로 판단력이나 반응속도가 떨어졌다고 느껴서(56%)', '고령, 질병 등으로 운전하기 힘들 것 같아서(46%)'를 주요 이유로 꼽는다. 이들은 신체적인 변화를 자각해 운전 지속보다는 스스로 운전 중단을 선택한 것으로 볼 수 있다.

(단위: %)

#### 고령운전자 중 절반 이상, 향후 운전면허 '반납할 생각 없어'

■ 전체 ■ 만 65세 이상 운전자



질문: 귀하께서는 '고령운전자 운전면허 반납 제도'에 대해 어떤 의견이십니까?

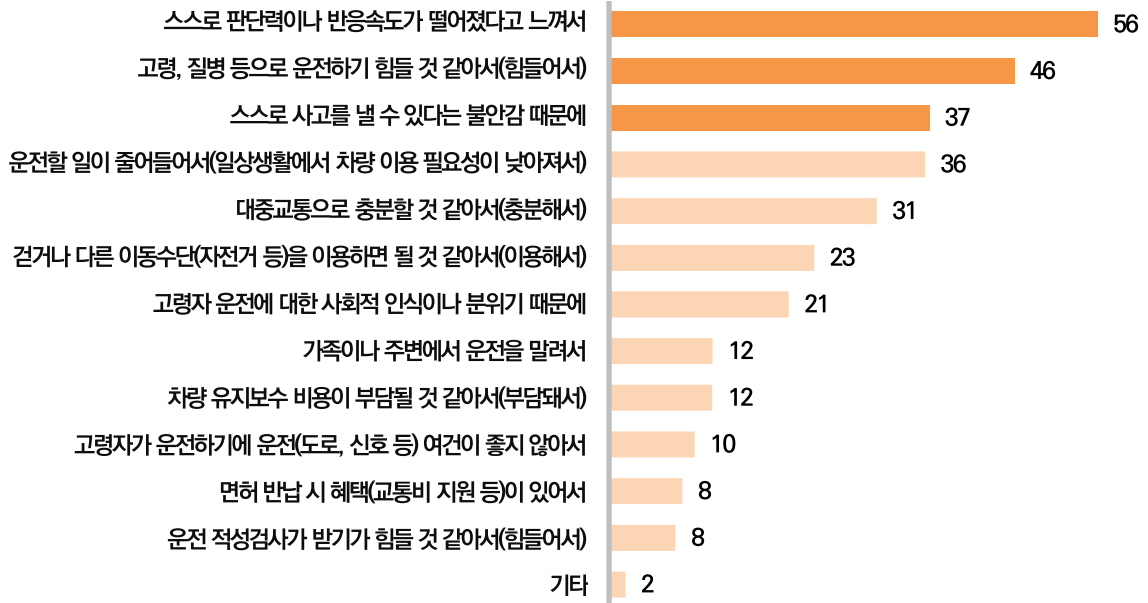
응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

## 면허 반납 의향이 있는 경우, '노화로 인한 신체적인 변화 자각'해 운전대 내려 놓을 것

(단위: %)



질문: 면허를 반납하려는(반납한) 이유는 무엇입니까? 해당하는 이유를 모두 선택해 주십시오.

비고: 복수응답

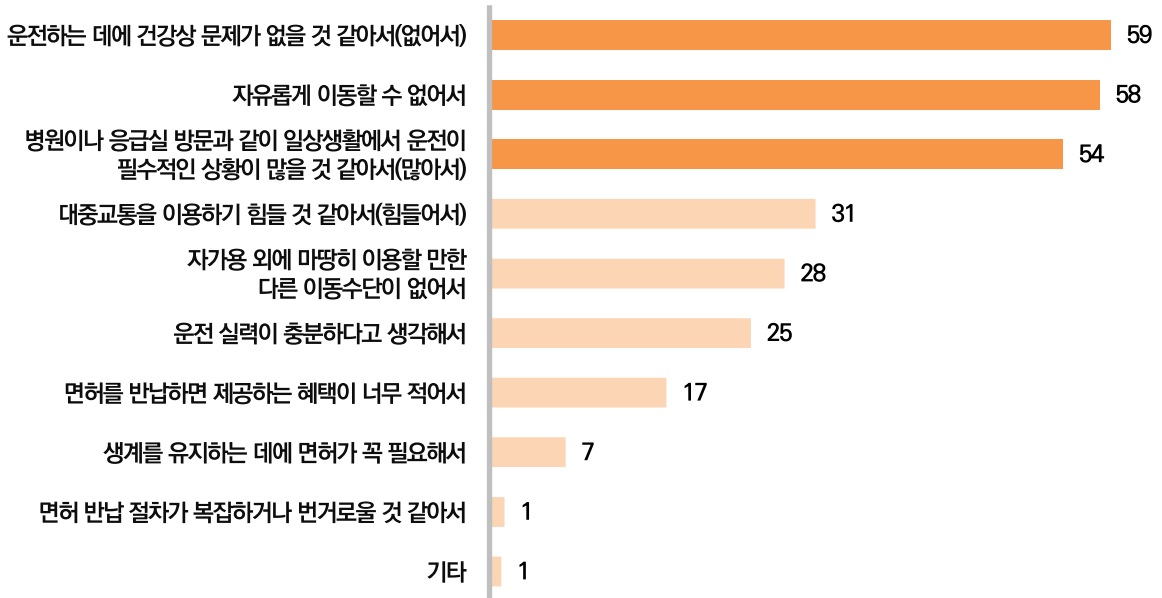
응답자 수: 만 65세 이상 운전자 중 면허를 반납했거나 반납할 의향이 있는 57명

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

고령운전자 중에서 반납 의향이 없는 71명은 '운전하는 데 건강상 문제가 없을 것 같아서(59%)', '자유로운 이동 불가(58%)', '병원 방문 등 일상생활에서 운전이 필수적이어서(54%)' 반납하지 않을 것이라고 답했다. 또한 고령운전자 중 절반 이상이 '삶의 질 저하(66%)', '이동권 침해(62%)', '고령자 차별(60%)', '생계 위협(50%)'을 우려한다. 고령운전자에게 운전은 단순한 이동 수단을 넘어 자립적 생활과 삶의 질을 유지하는 중요한 기반인 것이다.

(단위: %)

## 면허 반납할 의향 없는 이유, '일상을 영위하기 위한 수단'인 운전을 중단할 수 없어



질문: 면허를 반납하지 않으려는(않은) 이유는 무엇입니까? 해당하는 이유를 모두 선택해 주십시오.

비고: 복수응답

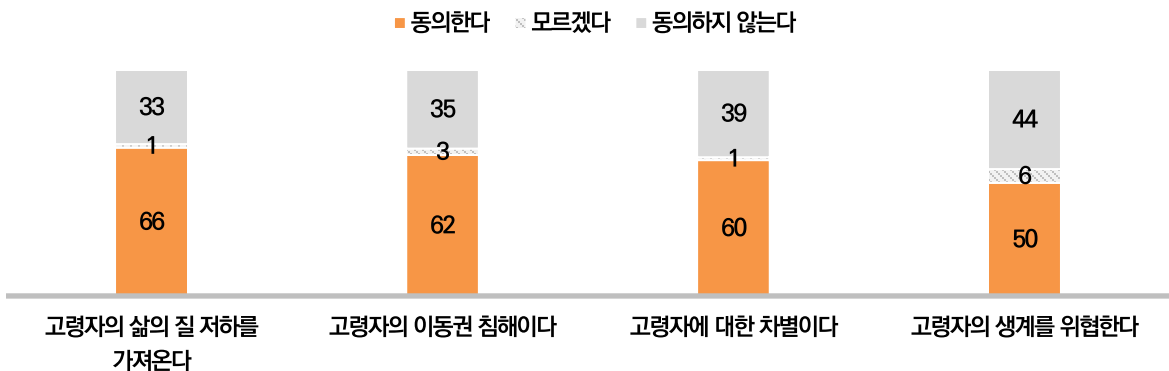
응답자 수: 만 65세 이상 운전자 중 면허를 반납할 의향이 없는 71명

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

(단위: %)

## 고령운전자에게 운전은 단순한 이동 수단을 넘어 '삶의 질' 혹은 '생계'와도 연결되어 있어

## 고령운전자 면허 반납제도는...



질문: 귀하께서는 '고령운전자 운전면허 반납 제도'에 대해 어떤 의견이십니까?

비고: 동의한다(매우 동의한다+대체로 동의한다), 동의하지 않는다(전혀 동의하지 않는다+별로 동의하지 않는다) 응답 제시함.

응답자 수: 만 65세 이상 운전자 128명

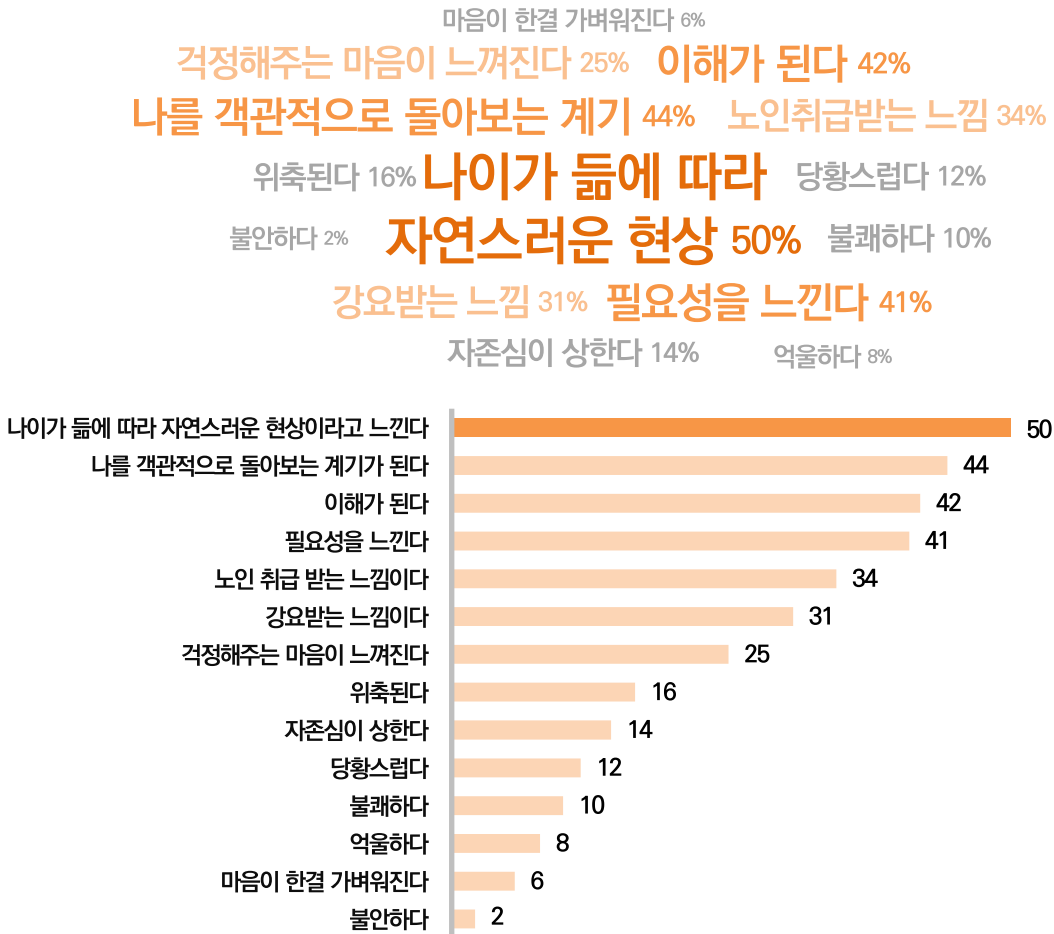
조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

고령운전자들이 이 제도를 접했을 때 느낀 감정이나 생각은 '나이가 들에 따라 자연스러운 현상'이라는 응답이 50%로 가장 많다. 이어서 '나를 객관적으로 돌아보는 계기가 된다(44%)', '이해가 된다(42%)', '필요성을 느낀다(41%)' 순이다. 고령운전자 4명 중 1명은 '걱정해주는 마음이 느껴진다'고 답했다(25%). 반면에 '노인 취급을 받는 느낌(34%)', '강요받는 느낌(31%)'이라는 응답도 30%를 넘는다.

(단위: %)

고령운전자가 면허 반납 제도에 느끼는 감정이나 생각, 제도 취지에 공감하고 필요성 느껴  
반면, 노인취급이나 강요받는 느낌 등 부정적인 감정도 공존해



질문: 고령자 면허 반납 제도에 대해 어떻게 생각하십니까? 모두 선택해 주세요.

비고: 복수응답

응답자 수: 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

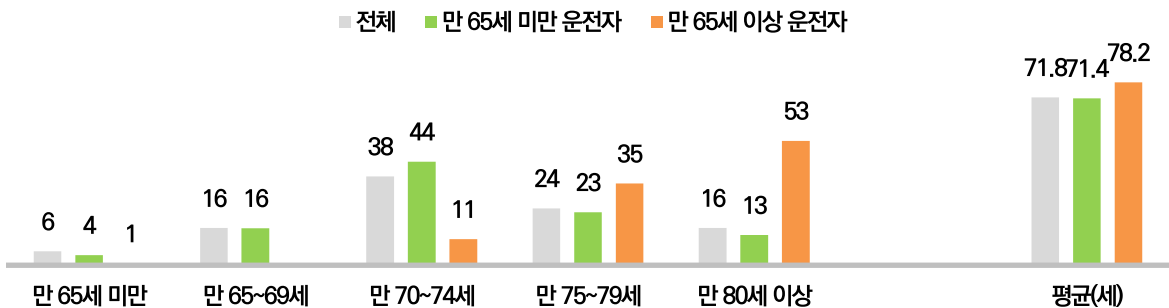
종합하면 고령운전자는 제도 시행 취지에는 공감하지만, 면허 반납에 대해서는 아직까지 주저하는 모습이다. 제도는 필요하지만 운전은 단순한 이동 수단이 아니라 삶의 질과 자립을 유지하는 수단으로 인식하고 있다는 점에서, 제도에 대한 공감과 개인의 현실적 부담이 엇갈리는 상황인 것이다.

## 고령운전자는 면허 반납 적정 연령을 78.2세로 인식… 현행 기준보다 8-13년 늦어

흥미로운 점은 적정 반납 연령에 대한 세대 간 인식 차이이다. 고령운전자가 생각하는 면허 반납 적정 나이는 78.2세로, 만 65세 미만 운전자(71.4세)와 전체 응답자(71.8세)가 생각하는 나이보다 약 7년 늦다. 현행 제도에서 규정하는 65-70세와 비교하면 약 8-13년이 늦다. 고령운전자는 노인으로서 운전에 취약점이 있으나, 70대 후반까지는 운전을 하기에 충분한 능력이 있다고 스스로를 평가하는 것이다.

(단위: %)

고령운전자가 생각하는 ‘운전면허 반납 적정 연령은 78.2세’, 현행 기준보다 8-13년 늦어  
70대 후반까지는 충분히 운전할 수 있다는 인식



질문: 고령자의 연령 기준은 지자체마다 상이하며, 만 65~75세 사이입니다. 귀하께서 운전면허 자진 반납제도의 고령자 기준 연령으로 적정하다고 생각하는 나이는 몇 세 입니까? 현 제도의 기준 연령과 상관없이 자유롭게 응답해 주십시오.

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 미만 운전자 496명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

### 3 고령운전자가 바라는 면허 반납제도 운영 방향

#### ① 강제가 아닌 자발적인 반납 방식으로

고령운전자 면허 반납 방식에 관해 전체 응답자는 '일정 연령 도달 시 의무 반납' 48%, '개인 판단에 따른 자진 반납' 42%로 입장이 팽팽하게 갈린다. 그러나 고령운전자는 75%가 지금과 같은 '자진 반납 방식 유지'를 원한다. 의무 반납 의견은 23%에 불과하다. 같은 나이라도 건강 상태, 운전 능력, 생활 환경은 천차만별이기에 획일적인 기준보다 개인별 상황에 따른 판단을 중시하는 것이다.

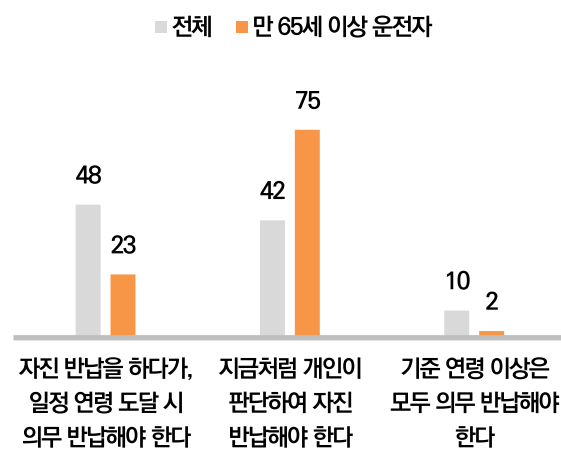
#### ② 이동수단 대안책 우선 마련 필요, 현금성 보상도 필요해

현재는 운전면허증 반납 시 약 10~20만 원 상당의 선불식 교통카드나 지역 상품권을 혜택으로 제공한다. 고령운전자는 반납률 증대를 위해 '교통비, 지역화폐 등 직접적인 현금성 지원(51%, 1+2순위)'이 가장 효과적이라고 답했다. '각종 할인혜택(18%)'까지 더하면 현금성 혜택이 효과적이라는 응답이 69%에 달한다. 현금성 지원보다 우선하는 것이 바로 '콜택시, 공공택시 등 대안 교통수단 지원(48%)', '대중교통 인프라 확충(40%)'과 같은 대체 이동수단 마련이다. 고령운전자 중 88%가 교통수단 및 인프라 확충을 효과적인 수단으로 꼽는다.

고령운전자는 '자진 반납' 방식으로,  
면허 반납률 증대를 위해서는 '이동수단 확보'가 우선 그리고 '현금성 지원'도 필요해

(단위: %)

면허 반납 방식

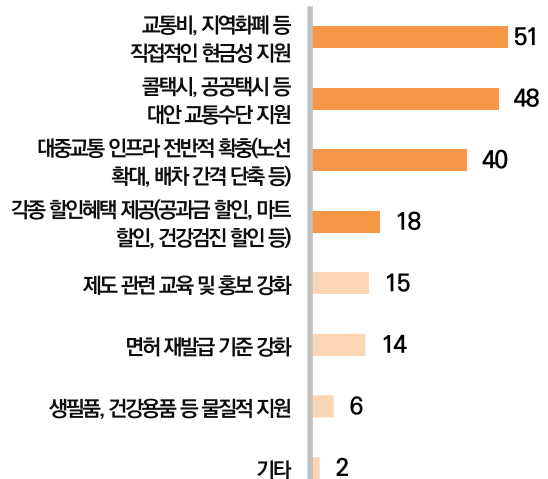


질문: 현재 '고령운전자 운전면허 반납 제도'는 대상자에게 자발적으로 면허를 반납하도록 하고 있습니다. 귀하께서는 면허를 자진 반납하는 것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

고령운전자가 생각하는  
면허 반납률 증대를 위한 효과적인 방안



질문: 고령운전자 면허 반납률을 높이기 위한 방안 중 가장 효과적이라고 생각하는 것은 무엇입니까? 우선순위로 최대 2개까지 선택해 주십시오.

비고: 복수응답, 최대 2순위까지 응답

응답자 수: 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

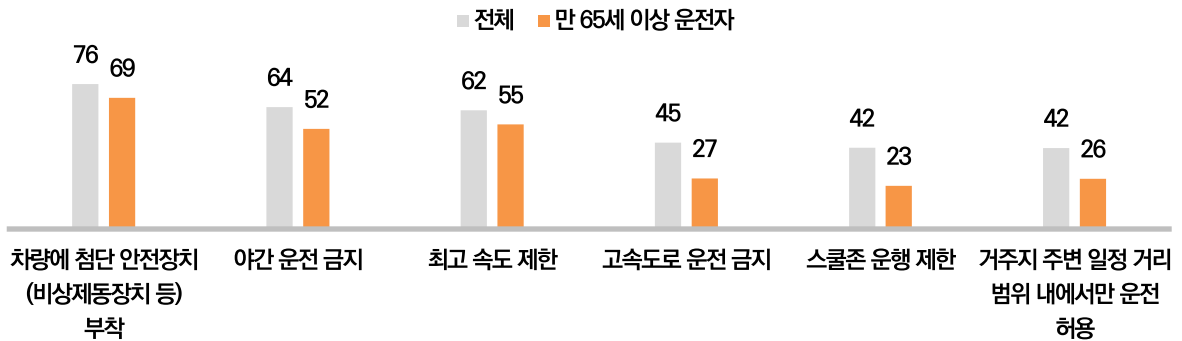
한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

### ③ 조건부 면허제도 도입 검토, 다만 적극적 운전 제한 조치에는 불만

고령운전자의 절반 이상은 '첨단 안전장치 부착(69%)', '최고 속도 제한(55%)', '야간 운전 금지(52%)'를 조건으로 한 면허(재)발급에 동의한다. 운전을 완전히 금지하기보다 안전성을 높이면서 운전 기회를 제공하는 방식에 공감대가 형성되어 있다. 첨단 안전장치는 고령운전자의 신체적 한계를 기술로 보완할 수 있는 현실적 대안으로 인식한다. 반면 '스쿨존 운행 제한', '거주지 주변 일정 거리 내 운전', '고속도로 운전 금지'와 같은 적극적 제한 조치에는 불편함을 드러낸다. 전체 응답자의 40% 이상은 필요하다고 보지만, 고령운전자는 70% 이상이 이러한 조치가 적절하지 않다고 생각한다.

고령운전자는 조건부 면허 발급에 동의하나,  
고속도로 운전 금지와 같은 운행 제한 조치는 적절하지 않다고 생각해

(단위: %)



질문: 다음 조건에서 고령운전자에게 운전면허를 (재)발급하거나 갱신하는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

비고: 동의한다(매우 동의한다+대체로 동의한다) 응답 기준으로 제시함.

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

#### ④ 획일적인 반납 기준이 아닌, 개인 맞춤형 기준 마련 필요

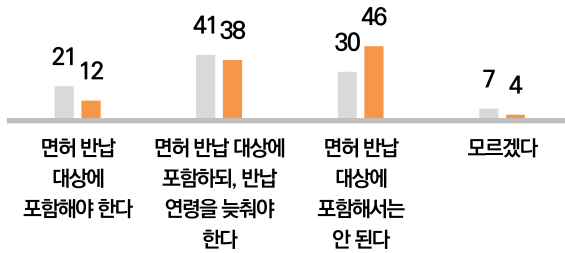
고령운전자 10명 중 8명 이상은 '생계형 운전자(84%, 포함해서는 안 된다 46%+포함하되 연령 낮춰야 한다 38%)', '대중교통 인프라가 부족한 지역 거주자(81%)'에 대해 면허 반납을 유연하게 적용해야 한다고 생각한다. '무사고 운전자(79%)', '정기 건강검진·적성검사 수검자(75%)'에 대해서도 마찬가지다. 고령운전자들은 면허 반납 기준을 마련할 때 단순히 나이가 아니라 생계, 거주지 등 개인별 상황과 운전 능력 등을 종합적으로 고려해야 한다고 보는 것이다.

면허 반납 연령 기준 마련 시, 생계·거주지 등 개인별 상황과 운전 능력 등을 종합적으로 고려  
(반납 연령 낮춰야 한다+포함해서는 안 된다 응답 기준)

(단위: %)

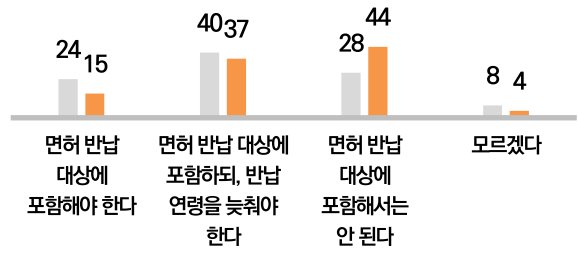
생계를 위해 운전이 필수적인 고령운전자  
(화물자동차 운전, 여객서비스, 배달 등)

■ 전체 ■ 만 65세 이상 운전자



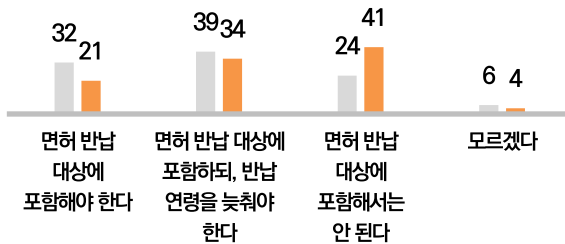
대중교통 인프라가 부족한 지역에 거주하는 고령운전자

■ 전체 ■ 만 65세 이상 운전자



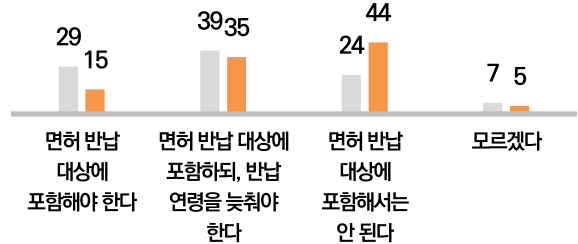
정기적으로 건강검진, 운전 적성검사를 받는 고령운전자

■ 전체 ■ 만 65세 이상 운전자



사고이력이나 위반 기록이 없는 고령운전자

■ 전체 ■ 만 65세 이상 운전자



질문: 다음 유형의 고령운전자를 면허 반납 대상자로 포함해야 한다고 생각하십니까? 혹은 그렇지 않으십니까?

응답자 수: 전체 응답자 1,000명 / 만 65세 이상 운전자 128명

조사기간: 2025. 8. 8. ~ 11.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

제도에 대한 높은 인지도와 취지에 대한 공감에도 불구하고 실제 면허 반납률은 2% 수준에 그친다. 이는 많은 고령운전자들이 운전을 자립적 생활 유지와 이동권의 핵심 수단으로 인식해, 일방적인 운전 중단이 삶의 질 저하로 이어질 것을 우려하기 때문이다. 고령운전자 면허 반납 제도를 활성화 하기 위해서는 획일적인 기준보다는 개인의 운전 능력과 생활 여건을 고려한 맞춤형 접근이 필요하다. 초고령사회에 걸맞은 성숙한 교통안전 체계 마련이 필요한 시점이다.



## 조사개요

구분	내용
모집단	• 전국의 만 18세 이상 남녀
표집틀	• 한국리서치 마스터샘플(25년 7월 기준 전국 97만여 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) (2025년 6월 행정안전부 발표 주민등록 인구 기준)
응답율	• 조사요청 56,314명, 조사참여 2,530명, 조사완료 1,000명 (요청대비 1.8%, 참여대비 39.5%)
조사일시	• 2025년 8월 8일 ~ 8월 11일
조사기관	• (주)한국리서치(대표이사 노익상)

한국리서치 주간리포트

# 여론속의 여輿론論

HankookResearch

