

여객자동차 운수사업법 시행규칙

<목 차>

1. 사업용 자동차 운전자의 자격요건 등

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	국토교통부	작 성 자	이름	박삼범
	담당부서 (과)	교통서비스정책과		직급	사무관
	국장 ^代	이주열		연락처	044-201-3824
	과장	김유인		이메일	paksb3033@korea.kr

2025. 01.22 작성

종합교통정책관

(서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	운전적성정밀검사기준		
	2.규제조문	여객자동차운수사업법 시행규칙 제46조(운수종사자 관리시스템의 구축·운영), 제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등)		
	3.위임법령	여객자동차운수사업법 제24조		
	4.유형	강화	5.입법예고	2025.02.20~2025.03.31
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<ul style="list-style-type: none"> ○ 65세 이상 고령 운수종사자(버스·택시·화물)는 전체 종사자의 24%로, 저출산·기대수명 증가 등에 따른 고령사회 진입*으로 점증 전망 * (65세 이상 인구 비율, %) ('19) 14.9 → ('20) 15.7 → ('21) 16.6 → ('22) 17.5 → ('23) 18.4 - 특히, 열악한 근로여건, 택배·배달 등으로 인력 유출 및 청년 세대의 3D 업종 기피 등으로 운수업계 고령화* 문제는 보다 심각 * 평균연령: (임금근로자) 43.8세 (버스) 53.9세 (법인택시) 60.4세 (개인택시) 64.0세, (화물) 56.4세 ○ 최근 시청역 교통사고('24.7.1) 등 고령 운수종사자 안전관리 필요성이 대두되면서, 고령 운수종사자 적격검사 제도의 실효성 논란* 제기 * 고령 운수종사자 적격검사제도 부실 실태 지적 ('23 국정감사 맹성규·서일준 의원) - 이에, 국토교통부는 교통안전을 강화를 위해 운수종사자 운전적성 정밀검사 제도 개선 추진 		
	7.규제내용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국토교통부장관이 지정·고시하는 의료기관이 자격유지검사를 갈음할 수 있는 의료적성검사를 할 수 있도록 하되, 부정확한 방법으로 적성검사를 시행하는 경우 적성검사 기관의 지정·고시를 취소할 수 있도록 함 ○ 3년간 중상 이상의 사상사고를 일으킨 사람과, 도로교통법에 따른 벌점이 81점 이상인 사람 및 75세 이상인 사람은 의료적성검사를 받을 수 없도록 제한함 		
	8.피규제집단 및 이해관계자	여객자동차 고령 운수종사자(13.0만명 : 버스 2.3만명, 택시 10.7만명)		
	9.규제목표 및 도입효과	<ul style="list-style-type: none"> ○ 사업용 자동차의 자격관리 관리를 통한 교통안전 강화 - 의료적성검사 기관을 장관이 지정·고시할 수 있게 됨에 따라 의료적성검사의 실효성을 확보하고, 불량운전자와 고령운전자의 의료적성검사를 제한함으로써 사업용 화물자동차의 자격관리가 강화됨에 따라 교통안전이 크게 기여 		
규제의	10.영향평가	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가

적정성	여부	해당없음	해당없음	해당없음	
	11.비용편익 분석 (정성분석)	<p>○ 불량운전자와 고령운전자는 자격유지검사 대신 의료적성검사를 받지 못하도록 기준을 강화한 것으로 비용은 오히려 자격유지 검사보다 의료적성검사가 더 많으므로 비용은 오히려 줄어든 것으로 판단되며, 운전정밀적성검사 강화로 부적격 운전자를 보다 더 선별할 수 있게 됨에 따라 교통안전이 크게 강화될 것으로 판단</p> <p>* (비용) 자격유지검사 : 2만원, 의료적성검사 : 6~8만원</p>			
기타	12.규제 일몰제	대분류	소분류		
		일몰설정에외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제	미해당	
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명· 안전과 직접 관련된 규제	해당	
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제	미해당	
		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제		
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제		
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제		
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제		
		일몰설정여부		일몰조문	연장여부
		미설정			
	일몰유형		일몰설정기간	일몰주기	
13. 우선허용·사후 규제 적용여부	해당없음				

<조문 대비표>

현행	개정안
<p>제46조(운수종사자 관리시스템의 구축·운영) ① (생략)</p> <p>② 국토교통부장관은 법 제22조의 2제2항에 따라 운수종사자 관리시스템에 따라 처리된 자료를 시·도, 시·군·구(자치구를 말한다), 연합회, <u>조합 및 여객자동차 운수사업자와</u> 공동으로 이용할 수 있다.</p> <p>③·④ (생략)</p> <p>제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등) ① ~ ④ (생략)</p> <p>⑤ 제3항에도 불구하고 택시운송사업에 종사하는 운수종사자는 「의료법」 제3조제2항제1호가목에 따른 의원, 같은 항 제3호가목 및 마목에 따른 병원 및 <u>종합병원</u>의 적성검사(신체 능력 및 질병에 관한 진단을 말한다)로 자격유지검사를 대체할 수 있다. <단서 신설></p> <p><신설></p> <p><신설></p>	<p>제46조(운수종사자 관리시스템의 구축·운영) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- <u>조합, 연수기관, 여객자동차 운수사업자 및 제49조제5항에 따라 국토교통부장관이 지정·고시하는 의료기관</u> 과 ---.</p> <p>③·④ (현행과 같음)</p> <p>제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등) ① ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>⑤ ----- ----- ----- <u>마목</u> ----- ----- <u>종합병원 중 국토교통부장관이 지정·고시하는 의료기관</u> ----- ----- . <u>다만, 다음 각 호에 해당하는 자는 제외한다.</u></p> <p>1. <u>과거 3년간 중상 이상의 사상(死傷)사고를 일으킨 자</u></p> <p>2. <u>과거 1년간 「도로교통법 시행</u></p>

<신 설>

<신 설>

⑥ · ⑦ (생 략)

규칙」에 따른 운전면허 행정처
분기준에 따라 계산한 누산점수
가 81점 이상인 자

3. 75세 이상인 자

⑥ 국토교통부장관은 제5항에 따
라 지정·고시한 의료기관이 검사
결과를 거짓으로 작성하는 등 부
실·부정한 방법으로 적성검사를
시행하는 경우 적성검사 기관의
지정·고시를 취소할 수 있다.

⑦ · ⑧ (현행 제6항 및 제7항과
같음)

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

○ 65세 이상 고령 운수종사자(버스·택시·화물)는 전체 종사자의 24%로, 저출산·기대수명 증가 등에 따른 고령사회 진입*으로 점증 전망

* (65세 이상 인구 비율, %) ('19) 14.9 → ('20) 15.7 → ('21) 16.6 → ('22) 17.5 → ('23) 18.4

- 특히, 열악한 근로여건, 택배·배달 등으로 인력 유출 및 청년 세대의 3D 업종 기피 등으로 운수업계 고령화* 문제는 보다 심각

* 평균연령: (임금근로자) 43.8세 (버스) 53.9세 (법인택시) 60.4세 (개인택시) 64.0세 (화물) 56.4세

○ 최근 시정역 교통사고('24.7.1) 등 고령 운수종사자 안전관리 필요성이 대두되면서, 고령 운수종사자 적격검사 제도의 실효성 논란* 제기

* 고령 운수종사자 적격검사제도 부실 실태 지적('23 국정감사 맹성규·서일준 의원)

- 이에, 국토교통부는 교통안전 강화를 위해 운수종사자 운전적성 정밀검사 제도 개선 추진

< 고령 운수종사자 운전 적격성 검사 제도 현황 >

○ (현황) 고령 운수종사자(65세 이상)는 운전 적격성(신체·인지) 확인을 위해 정기적*

①자격유지검사TS 또는 ②의료적성검사병·의원 수검·통과 필요

* (검사주기) 매3년(65~69세), 매1년(70세 이상)

** (제도도입) 버스 자격유지('16), 택시 자격유지·의료적성('19), 화물 자격유지·의료적성('20)

- 부적합 판정 시 14일 이후 재검사 가능하며, 통과 전까지 운행 불가

< 자격유지검사 및 의료적성검사 비교 >

구분	자격유지검사	의료적성검사 <small>자격유지검사 대체</small>
대상	만 65세 이상 택시·버스·화물차 운전자	만 65세 이상 택시·화물차 운전자
시행기관	한국교통안전공단 (전국 19개 검사장+이동버스 2대)	병·의원
검사항목	7개 항목 (시각 도로찾기 추적 복합기능 신호등 화살표 표지판)	8개 항목 (혈압, 혈당, 시력, 시야각, 인지, 미로, 걷기, 악력)
판정기준	7개 항목 중 5등급(불량) 2개 이상 시 부적합	8개 항목 중 1개라도 적합기준 미달 시 부적합
검사비용	2만원	의료기관 검사비(6~8만원)+공단 판정비(3천원)
'23년 검사실적	택시(47,942명), 화물(27,019명), 버스(22,106명)	택시(16,394명), 화물(2,167명)
'23년 부적합률	택시(1.4%), 화물(1.8%), 버스(1.3%)	택시(0.1%), 화물(0.1%)

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	현행유지안
	내용	고령운전자에 대한 현행 제도 유지(실효성 논란)
규제대안	대안명	여객차운전자 자격유지검사
	내용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전 강화를 위해 아래 대상자는 의료적성 검사를 할 수 없도록 제한 <ul style="list-style-type: none"> - 과거 3년간 중상 이상의 사상(死傷)사고를 일으킨 사람 - 과거 1년간 「도로교통법 시행규칙」에 따른 운전면허 행정처분기준에 따라 누산한 점수가 81점 이상인 사람 - 75세 이상인 사람 ○ 국토교통부장관이 의료적성검사 기관을 지정. 고시하고, 부정한 방법으로 적성검사시 적성검사 기관의 지정을 취소

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	현행 규제 유지로 사업용 화물 운전자의 부담 경감	고령운전자 등의 교통사고가 증가하는 상황에서 안전관리 강화 필요
규제대안	운전자의 안전관리 강화로 교통사고의 예방	가까운 병원이 아닌 공단에서 자격유지검사를 받아야 하는 불편

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
여객업계 및 지자체	'24.7.24, '24.9.12. 간담회	대부분 찬성	해당없음
공제조합	'24.8.16, '24.8.29. 간담회	대부분 찬성	해당없음
업계 종사자	'24.10.11.-10.22. 4회, 권역별설명회	대부분 찬성	해당없음

3. 규제목표

- 불량 운전자 및 고령운전자의 의료적성검사 제한 등 적격성 검사 제도 개선을 통해 도로교통안전을 강화

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 고령 운전자는 지속적으로 증가하고 있으며, 고령자는 시각·운동능력 및 인지능력의 저하로 운전행동의 취약성 존재
 - 사업용 고령운전자의 신체·인지기능 변화 등 취약요인 관리를 위해 운전 적격성 검사인 자격유지검사와 의료적성검사를 시행하고 있었으나,
 - 높은 합격률(99%)로 사고유발 가능성이 높은 고령 운수종사자를 가려내지 못해 제도의 실효성이 없다는 논란*이 발생함에 따라
- * "합격률 99% 등 유명무실한 자격검사 기준"(서울 `24.7.9, 연합뉴스 `24.7.4, MBC `24.7.3)
- 자격유지검사의 대체검사인 고령운전자 중 일부에 대해 의료적성 검사 대상자를 제한하고,
- 검사의 정확성 및 실효성 확보를 위해 국토교통부장관이 의료적성검사를 시행할 수 있는 기관을 지정·고시하고 부정한 방법으로 적성검사를 시행한 기관을 지정취소토록 하는 사항으로 교통사고 위험 방지를 위한 최소한의 규제라 판단됨

□ 연도별 여객자동차 고령운전자 수

(단위: 명)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023
비고령	306,403	276,269	257,573	246,381	239,342
고령	96,097	103,359	111,087	121,483	130,426
계	402,500	379,628	368,660	367,864	369,768
(고령 비율)	(23.9%)	(27.2%)	(30.1%)	(33.0%)	(35.3%)

* 출처: 한국교통안전공단(운수종사자관리정보시스템)

□ 사고 현황('21~'23년 평균)

(단위 : 건, 사고만인율‰, %)

연도별	총 사고	사망사고	중상사고	부상건수	경상건수	중사자수
65세 미만	15,524(258.7‰)	213(3.5‰)	4,005(66.7‰)	359(6.0‰)	10,947(182.4‰)	600,182(77.7%)
65~70세 미만	4,093(373.0‰)	45(4.1‰)	1,024(93.3‰)	99(9.0‰)	2,925(266.6‰)	109,733(14.2%)
70~75세 미만	2,105(441.7‰)	18(3.8‰)	512(107.4‰)	50(10.5‰)	1,525(320.0‰)	47,652(6.2%)
75~80세 미만	660(512.1‰)	5(3.9‰)	163(126.5‰)	14(10.9‰)	478(370.9‰)	12,887(1.7%)
80세 이상	131(662.3‰)	1(5.1‰)	31(156.7‰)	4(20.2‰)	95(480.3‰)	1,978(0.3%)
계	22,513(291.5‰)	282(3.7‰)	5,735(74.2‰)	526(6.8‰)	15,970(206.7‰)	772,432(100%)

□ 고령운전자 사고 최근 언론보도

언론사	보도일	보도내용
SBS	2024-04-21	대구서 택시가 시내버스 추돌...70대 택시 기사 사망
연합·뉴스1·한국경제 등	2024-07-02	68세 운전자 역주행 사고로 9명 사망...자격 논란 재점화되나
연합	2024-07-10	70대 운전자 1t 트럭, 주차 차량 들이받고 넘어져
한경·KBS 등	2024-09-11	전기차 택시 추돌 사고...70대 운전자 "급발진" 주장
TV조선·디지털타임스 등	2024-09-07	70대 몰던 관광버스, 픽업트럭 등 들이받아...1명 심정지
MBC	2024-09-13	손님 태우고 달리던 택시, 도로 화단 '광'...70대 택시기사 다쳐

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당없음

- 경쟁영향평가

해당없음

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당없음

(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당없음

- 중기영향평가

해당없음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	인력관리
② 규제 방식	기준 설정
③ 예비분석모델	정성모델
판단 근거	피규제대상은 여객자동차 교통사고 위험이 높은 중상사고를 일으킨자, 교통법규 상습위반자, 고령운수종사자이며, 교통안전을 위해 자격유지검사를 의료적성검사로 대체하지 못하도록 하는 사항임
④ 대상 업종	여객자동차 운수사업
⑤ 예비분석내용	<p>① 규제 대상 집단의 특성 파악</p> <ul style="list-style-type: none"> - 여객자동차 운수종사자는 주기적으로 자격유지검사를 받아야 하며, 65세 이상의 운수종사자는 자격유지검사 대신 의료적성검사를 받을 수 있으나, 교통사고 위험이 높은 중상사고를 일으킨자, 교통법규 상습위반자, 75세 이상 고령운수종사자는 의료적성검사를 제한함 <p>② 차등화 대상 결정</p> <ul style="list-style-type: none"> - 의료적성검사에 대해 제한하는 대상을 75세 이상 고령운수종사자 등에 한하여 차등 적용
⑥ 차등화적용 여부	차등화 적용

o 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당없음

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

해당없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

해당없음

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		고령운전자에 대해 의료적성검사를 제한하는 사항으로 포괄적 규정 적용사항 없음
유연한 분류 체계		고령운전자에 대해 의료적성검사를 제한하는 사항으로 포괄적 규정 적용사항 없음
네거티브 리스트	○	의료적성검사 제한 대상자를 명시한 것으로 네거티브 법령 적용
사후 평가관리		신기술, 신산업에 대한 내용 아님
규제 샌드박스		규제샌드박스 적용대상 아님

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
해당없음		

* 관련 국제기준은 없으나, 나라별로 각각 별도기준 있음

국가	연령	고령 종사자 면허/허가증 유효기간 단축 여부	추가 시험 응시 여부	의료 진단서 제출 여부	기타
미국(일리노이)	75세	-	갱신 시 기초 주행 기술 및 도로 주행 시험	-	-
미국(캘리포니아)	65세	-	70세 이상: 갱신 시 운전 지식 검사	65세 이상(학교 버스 기사): 매해 의료 진단서 제출	-
미국(플로리다)	80세	8년 → 6년	-	80세 이상:시각 검사	-
캐나다(앨버타)	45세	5년 → 3년	-	45~65세: 3년마다 1회, 66세 이상: 매년 1회 제출	-
영국	45세	45세까지 자동 연장 45~64세까지 5년 65세 이상부터 1년	-	갱신 시 의료 진단서 제출	-
스페인	65세	B: 10년 → 5년 C, D: 5년 → 3년	-	B-D: 갱신 시 의료 진단서 제출	-
덴마크	70세	B: 15년 → 2년 C, D: 5년 → ^{70세} 4년, ^{71세} 3년, ^{72-79세} 2년, 80세 이상 1년	-	B-D: 갱신 시 의료 진단서 제출	-
오스트리아	60세	C, D: 5년 → 2년	-	C, D: 갱신 시 의료 진단서 제출	-
독일	50세	-	-	D: 50세이상부터 갱신 시 인지 능력 진단서 제출(5년) B: 60세이상부터 갱신 시 인지 능력 진단서 제출(5년)	-
프랑스	60세	A, B, C: 5년 → ^{60~76세} 2년, ^{77세 이상} 1년 D: 5년 → ^{60세 이상} 1년	-	A~D: 갱신 시 의료 진단서 제출	-
호주 (뉴사우스웨일즈)	70세	75세 이상: 5년 → 1년	75세 이상 매해 운전실기평가	75세 이상: 매해 의료 진단서 제출	-
뉴질랜드	75세	10년 → 75세 때 1회 80세 때 1회 81세 이상 2년	-	갱신 시 의료 진단서 제출	-
일본	65세	65세부터 면허 갱신주기 5년 → 3년 75세 이상은 기억력·판단력 측정검사 및 실습시험 통과하거나 보조장치 장착된 차량만 운행 가능	-	적성검사(인지): ^{65세 이상} 3년 에 1회 ^{75세 이상} 1년에 1회	75세 이상 특별관리
싱가포르	50세	67세 이상: 3년 → 1년	70세, 73세, 74세: 도로 주행 시험	50~64세: 2년마다 의료 진단서 제출 65세 이상: 매해 의료 진단서 제출	택시, 버스, 트럭 경우 75세 때 면허 효력 정지

주. 유럽연합 국가의 차량 분류체계: A(오토바이), B(승용차), C(트럭), D(버스)

○ 타법사례

해당없음(화물자동차 운수사업법 시행규칙도 같은 내용으로 개정 추진)

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 동 규제는 교통사고 발생 우려가 많은 중상이상 사고를 일으킨 자, 교통법규 상습위반자 및 75세 이상 고령운전자 등 피규제자에 대해 주기적으로 받아야 하는 운전적성정밀검사를 대체할 수 있는 의료적성검사만 제한하는 사항으로, 피규제자들은 의료적성검사의 자격유지검사는 제한없이 받을 수 있으므로 피규제자는 규제를 준수할 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

현재 위탁사무로서 한국교통안전공단에서 운전적성정밀검사제도를 운영 중에 있어 행정적으로 집행하는데 문제가 없을 것으로 판단됨

○ 재정적 집행가능성

추가 재정 소요 없음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 고령 운수종사자(65세 이상)는 운전 적격성(신체·인지) 확인을 위해 정기적 자격유지검사(공단) 또는 의료적성검사(병·의원) 수검·통과 필요

* (검사주기) 매 3년(65~69세), 매 1년(70세 이상)

** (제도도입) 버스 자격유지(16년), 택시 자격유지·의료적성(19년), 화물 자격유지·의료적성(20년)

- **고령 운수종사자 비율(24%) 및 사고율*이 높음에도 불구하고, 고령 운수종사자 적격성 검사의 변별력·실효성이 없다는 문제 제기**
 - * 백명당 사고건수(22, 명) : (65세 미만) 2.6, (65~69세) 3.7, (70~74세) 4.4, (75~79세) 5.1
- **최근 시정역 교통사고(‘24.7.1) 등 고령 운수종사자 안전관리 필요성이 대두되면서, 고령 운수종사자 적격검사 제도의 실효성 논란***
 - * 고령 운수종사자 의료적성검사 부실 실태 지적(‘23 국정감사 맹성규서일준 의원)
- 이에, **교통안전 강화를 위해 운수종사자 운전적성정밀검사 제도 개선 추진**

< 고령운전자 적격성 검사제도 개선방안 추진 경과 >

- 자격유지검사, 의료적성검사 제도개선 **연구용역**(‘22.7~‘23.12)
- 「**2024년 교통사고 사망자 감소대책**」에 자격유지검사 제도개선 포함(5.20)
- **버스·택시·화물업계 및 지자체** 대상 개선방안 의견수렴(7.24, 9.12)
- 교통 및 운전자격 적격성 검사 분야 **전문가** 자문회의(8.7, 9.24, 10.2, 10.16)
- 버스·택시·화물 **공제조합** 개선방안 검토회의(8.16, 8.29)
- 권역별(수도·충청·경상·전라권) **버스·택시·화물운송사업자연합회 설명회**(4회, 10.11~10.22)

2. 향후 평가계획

- 사업용 운수종사자의 의료정보 활용방안 연구 등 **관련 제도에 대한 용역을 시행할 예정으로 용역 시 동 제도의 실효성을 판단하여 문제점 발생 시 제도개선 추진**

3. 종합결론

- 최근 고령 운전자의 대형 교통사고 발생과 고령 운수종사자 적격 검사제도의 실효성 논란 등으로 **사업용 자동차 운수종사자들에 대한 운전적성검사 제도를 강화하려는 것으로,**
- 동 규제는 **교통사고 발생 위험이 높은 운수종사자 관리를 철저히 하기 위해 최소한으로 규제를 한 사항으로 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 불가피한 규제**로 동 규제 도입시 **고령운전자의 교통사고율 감소 등에 크게 기여할 것으로 판단됨**