

사업용자동차 운전자 운전적성에 대한 정밀검사 관리규정

<목 차>

1. 운전적성 정밀검사의 판정기준
2. 재검사기간 횟수 제한

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

중 합 교 통 정 책 관

이 주 열 (직대) (서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	운전적성 정밀검사의 판정기준 재검사기간 횡수 제한		
	2.규제조문	사업용자동차 운전자 운전적성에 대한 정밀검사 관리규정 제6조(판정기준), 제7조(재검사기간 등)		
	3.위임법령	여객자동차운수사업법 제24조, 화물자동차운수사업법 제8조		
	4.유형	강화	5.행정예고	'25.2.20. ~ '25.4.2.
규제의 필요성	6.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 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	○ 자격유지검사의 7개 항목 중 2개 검사항목이 5등급인 경우에는 부적합으로 14일간 운전업무가 제한되나, 앞으로는 사고발생 관련성 높은 4개 검사항목 중 5등급 2개 이상 시에도 부적합으로 판정기준을 강화함 ○ 검사 부적합자는 14일마다 무제한 반복 수검이 가능하므로, 검사 부적합자의 재검사 기간을 2회차부터 30일로 연장하고, 3회차 재검사부터는 신규검사 기준으로 강화함 ○ 자격유지검사를 대체하는 의료적성검사의 재검사 횡수를 산정하는 기준을 마련함		
	8.피규제집단 및 이해관계자	여객자동차 운수종사자(13.0만명 : 버스 2.3만명, 택시 10.7만명) 화물자동차 운수종사자(5.7만명)		
	9.규제목표 및 도입효과	○ 사업용 자동차의 자격관리 관리를 통한 교통안전 강화 - 사고 유발 가능성이 높은 고령 운수종사자를 가려내지 못하는 판정기준 세부항목을 변별력이 있도록 강화하고, 자격유지·의료적성검사의 2회차 검사부터는 재검 제한기간을 연장(30일) 및 3		

		회차부터 신규검사 기준으로 강화하여 반복 숙달을 방지		
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가
		해당없음	해당없음	해당없음
	11.비용편익 분석 (정성분석)	○ 검사 부적합 고령운전자는 자격유지검사의 판정기준 및 재검사 기한 연장 등 기준을 강화한 것으로 비용은 운전정밀적성검사 강화로 부적격 운전자를 보다 더 선별할 수 있게 됨에 따라 교 통안전이 크게 강화될 것으로 판단 * (비용) 자격유지검사 : 2만원, 의료적성검사 : 6~8만원		
기타	12.규제 일 물 제	대분류	소분류	
		일몰설정 예외기준	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
제6조(검사의 판정기준) ③ 여객규칙 제49조제3항제3호 또는 화물규칙 제18조의2제2항제2호 다목 내지 라목에 해당하는 자격유지검사는 별표4의 4호 판정기준에 따라 평가한 각 검사항목별로 7개의 검사에서 5등급 이하의 평가를 1개 이하로 받은 경우 적합한 것으로 한다.	제6조(검사의 판정기준) ③ ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----검사 항목을 평가한 결과 5등급을 1개 이하로 받거나 시야각검사, 도로찾기검사, 추적검사 및 복합기능검사 항목 평가 결과 4등급 이하----- -----.
제7조(재검사기간 등) ① 운송사업자 및 검사자는 신규검사 및 <u>자격유지검사</u> (이하 “신규검사 등”이라 한다)를 받은 사람에게 검사를 받은 날로부터 14일 이내에 다시 검사를 받게 하여서는 아니 된다. ② (생략) <u><신설></u> <u><신설></u>	제7조(재검사기간 등) ① ----- ----- <u>화물규칙 제18조의2제2항제2호 가목 내지 나목에 해당하는 자격유지검사</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ② (현행과 같음) ③ 여객규칙 제49조제3항제3호 및 화물규칙 제18조의2제2항제2호 다목 및 라목에 해당하는 자격유지검사를 받은 사람은 검사를 받은 날로부터 14일 이내에 다시 검사를 받을 수 없다. 다만, 2회차

제24조(재검토기한) 국토교통부장관은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 고시에 대하여 2017년 1월 1일 기준으로 매3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

이후 재검사는 검사를 받은 날로부터 30일 이내에 다시 검사를 받을 수 없고, 3회차 이후 재검사는 제6조제1항에 따른 신규검사 검사항목과 판정기준을 적용하여 검사를 받아야 한다.

④ 제3항에 따라 검사 횟수를 산정할 때에는 여객규칙 제49조제5항 또는 화물규칙 제18조의2제3항에 따라 자격유지검사를 대체하여 받은 의료적성검사 횟수도 포함하여 산정하여야 한다.

제24조(재검토기한) -----

----- 2025년 7월 1일 기준으로 매 3년-----
----- 6월 30일-----

-----.

I. 규제 의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 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('16), 택시 자격유지·의료적성('19), 화물 자격유지·의료적성('20)
- 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 시청역 교통사고('24.7.1) 등 고령 운수종사자 안전관리 필요성이 대두되면서, 고령 운수종사자 적격검사 제도의 실효성 논란* 제기
 - * 고령 운수종사자 자격유지검사 및 의료적성검사 부실 실태 지적('23 국정감사 맹성규 서일준 의원)
- 이에, 교통안전을 강화하고, 고령 운수종사자의 자발적 건강관리 유도를 위해 고령 운수종사자 운전적성정밀검사 제도 개선 추진 필요
- 검사의 실효성 제고를 위해 고령 운수종사자의 자격유지검사에 대한 '적합' 판정기준을 강화하고, 검사 부적합자에 대한 재검사 기준을 강화

<참고 : 업종별 고령운전자 및 교통사고 현황>

□ 업종별 고령운전자 및 교통사고 현황 ('23년)

(단위: 명, 건)

업종	사업용 운전자		고령운전자 (65세 이상)			
			고령자 점유율 (%)		교통사고	
	전체 (A)	고령 (B)	업종대비 (B / A)	전체대비 (B / C)	건수 (D)	비율 (D / B)
버스	135,778	8,767	6.5	1.2	343	3.9
택시	275,887	60,414	21.9	8.5	3,843	6.4
화물	301,808	22,855	7.6	3.2	381	1.7
전체 (C)	713,473	92,036	12.9	12.9	4,567	5.0

* 출처: 한국교통안전공단(운수종사자관리정보시스템)

□ 연도별 여객자동차 고령운전자 수

○ (고령자수) 9만6천명('19년) → 13만명('23년)으로 36% 증가

(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)

□ 연도별 화물차 고령운전자 수

○ (고령자수) 3만4천명('19년) → 5만7천명('23년)으로 67% 증가

(단위: 명)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023
비고령	311,072	318,883	330,723	347,837	363,636
고령	34,268	39,361	43,356	50,656	57,233
계	345,340	358,244	374,079	398,493	420,869
(고령 비율)	(9.9%)	(11.0%)	(11.6%)	(12.7%)	(13.6%)

* 출처: 한국교통안전공단(운수종사자관리정보시스템)

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

o 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	현행유지안
	내용	고령운전자에 대한 현행 제도 유지(실효성 논란)
규제대안	대안명	여객 및 화물차운전자 자격유지검사
	내용	- o 고령 운수종사자의 자격유지검사에 대한 '적합' 판정기준을 강화하고, 검사 부적합자에 대한 재검사 기준을 강화 - 시야각검사, 도로찾기검사, 추적검사 및 복합기능검사 항목 결과 4등급 이하 2개 이상으로 받은 경우 부적합 추가 - 2호차 이후 재검사는 검사를 받은 날로부터 30일 이내에 다시 검사를 받을 수 없음 - 3호차 이후 재검사는 자격유지검사가 아닌 신규검사를 받도록 기준을 강화

o 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	현행 규제 유지로 사업용 여객 운전자의 부담 경감	고령운전자 교통사고가 증가하는 상황에서 안전관리 강화 필요
규제대안	고령운전자의 안전관리 강화로 교통사고의 예방	운전자가 자격유지검사 재검사 기간 및 신규검사 수검으로 인한 비용 증가

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,	대부분 찬성	해당없음

	권역별설명회		
--	--------	--	--

3. 규제목표

- 사업용 여객 및 화물자동차 고령운전자에 대한 자격관리를 강화하여, 교통안전을 강화하고, 고령 운수종사자의 자발적 건강관리 유도를 위해 고령 운수종사자의 운전적성 정밀검사 제도 개선

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)
 - 검사의 정확성 및 실효성 제고를 위해 사고 발생 우려가 높은 판정 기준을 강화하고,
 - 검사 부적합자에 대한 재검사 기간 연장 및 신규검사를 도입하는 사항으로 교통사고 위험 방지를 위한 최소한의 규제로 판단됨

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	국제기준 정합성	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기				
해당없음	해당없음	해당없음	해당없음	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 및 화물자동차 65세 이상 운수종사자 및 검사 부적합자이며, 교통안전을 위해 자격유지검사 판정기준을 강화하고, 재검사 기간 연장 및 신규검사 도입하는 사항임
④ 대상 업종	여객자동차 운수사업, 화물자동차 운수사업
⑤ 예비분석내용	① 규제 대상 집단의 특성 파악 - 여객자동차 및 화물자동차 65세 이상 운수종사자는 주기적으로 자격유지검사를 받아야 하며, 65세 이상 운수종사자는 자격유지검사 및 의료적성검사를 받을 수 있으나, 자격유지검사 판정기준을 강화 및 재검사 기간 연장, 신규검사를 도입함 ② 차등화 대상 결정 - 자격유지검사의 대상자 및 검사 부적합자 등에 한하여 차등 적용
⑥ 차등화적용 여부	차등화 적용

o 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 국제 기준 정합성

해당없음

- 일몰설정 여부

해당없음

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

해당없음

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		고령 운전자에 대해 자격유지검사 판정기준 및 재검사 기간을 제한하는 사항으로 포괄적 규정 적용사항 없음
유연한 분류 체계		고령 운전자에 대해 자격유지검사 판정기준 및 재검사 기간을 제한하는 사항으로 포괄적 규정 적용사항 없음
네거티브 리스트	○	자격유지검사 판정기준 및 재검사 기간을 제한 대상자를 명시한 것으로 네거티브 법령 적용
사후 평가관리		신기술, 신산업에 대한 내용 아님
규제 샌드박스		규제샌드박스 적용대상 아님

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

① 사업용 고령운전자 관리

- (일본) 고령 운전자용 운전적성검사(적령(適齡)검사) 의무화

* 적용 연령 : 65세부터 매3년, 75세 이후 매1년

- (독일) 버스·택시 운전자에게 추가적인 적성 평가 시행

* 적용 연령 : 버스 50세, 택시 60세 / 5년 주기

② 자가용 고령운전자 관리

- 국가별로 70세부터 1~ 5년의 주기를 두고 건강검진 결과에 따라 운전 면허 갱신 시행

국가	갱신주기	갱신 기간	적 성 검 사
한국	5년	65세 이상 5년마다	신체검사
미국	1년~5년	고령 : 54세~81세 단축 적용 (주별로 1년 - 5년 상이)	의료검진(신체검사) 결과 연계
영국	3년	70세 부터 3년 마다	운전에 영향을 주는 건상상태는 반드시 면허청에 신고
일본	3년~5년	70세 미만 : 5년마다 70세 부터 : 3년마다	적성검사 및 안전교육
포르투갈	2년	70세 부터 2년 마다	건강검진 필수
이탈리아	3년	50세 이후 : 5년 마다 70세 이후 : 3년 마다	면허 갱신 시 건강검진 필수
뉴질랜드	2년~5년	71세부터 : 5년 마다 80세부터 : 2년마다	건강검진과 시력검사 필수

○ 타법사례

<표> 국내 운수업종별 운전자의 의료기관 적성검사제도 비교

분류	항공	선박	철도
명칭	항공신체검사증명	선원건강진단	철도신체검사
검사 대상	- 제1,2,3종으로 나누어 검사 대상이 정해져 있으며 맡은 업무에 따라 기준이 다름 - 사업용 조종사의 경우 제1종으로 가장 엄격한 기준을 적용	선박에서 일하는 모든 사람을 대상으로 하되, 선박을 조종하는 경우 좀 더 엄격한 기준을 적용	철도 운전면허를 획득 또는 유지하려는 자는 신체검사 판정서를 제출해야 함
근거 법령	「항공안전법」 제40조 및 같은법 시행규칙 제 92조	「선원법」 제87조 및 같은법 시행규칙 제53조	「철도안전법」 제12조 및 같은법 시행규칙 제12조
정년	만 55세	선장, 1등 항해사 : 만 60세 기타 선원 : 만 55세	만 60세
검사 주기	12개월 - 다만 항공운송사업에 종사하는 60세 이상인 사람과 1명의 조종사로 승객을 수송하는 항공운송사업에 종사하는 40세 이상인 사람은 6개월의 유효기간을 가짐	- 일반건강진단 : 유효기간 1년, 색각검사의 경우 6년 - 특수건강진단 : 유효기간 2년(만 18세 미만인 사람은 1년)	- 최초검사 : 취득시 - 정기검사 : 매 2년마다 - 특별검사 : 사고 시
고령운전자 검사주기	40세, 50세, 60세 이상 및, 자격증명의 종류인 제 1, 2, 3종마다 유효기간 상이	없음	없음
검사 항목	시기능(시력, 시야, 야간시, 안구운동, 색각 등) * 녹내장이 없어야함	시기능(시력, 색각 등)	시기능(시력, 시야, 안구운동, 색각 등)

<표 계속> 국내 운수업종별 운전자의 의료기관 적성검사제도 비교

분류		항공	선박	철도
검사 항목		정신·신경계(뇌전증, 치매, 마약, 알코올, 정신 장애 등)	정신·신경계(뇌전증, 치매, 마약, 알코올, 정신 장애 등)	정신·신경계(뇌전증, 치매, 마약, 알코올, 정신 장애 등)
		내분비계 (당뇨 등)	내분비계 (당뇨 등)	내분비계 (당뇨 등)
		운동기계통 (관절)	운동기계통 (관절)	운동기계통(양손 악력, 필기력, 관절)
		청력	청력	청력
		순환기계통	-	순환기계통
		기타 (감염질환 여부 등)	기타 (감염질환 여부 등)	-
		소화기계통	간 기능 검사	소화기계통
		비뇨, 신장기계통	-	비뇨, 신장기계통
체계	수행 인력	항공전문의사	의사	의사
	수행 기관	전국 45개 항공신체검사 실시 의료기관	해양수산부령으로 지정한 전국 161개 지정기관	「철도안전법」 제13조에 따른 전국 307개 의원, 병원 및 종합병원
	위원 회여 부	항공신체검사심사위원회 한국항공우주의학협회	없음.	없음
검사 비용		30만원 내외	일반건강진단 : 3만 원 내외 특수건강진단 : 4만 원 내외	5만원 내외
비용 부담		사업장	운행 선박의 소유자(사업장)	사업장

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

동 규제는 운수단체, 전문가, 지자체 등의 의견수렴을 수차례 거친 후 사회적 신뢰를 확보하였고, 고령 운수종사자 자격기준 강화에 대한 여론이 조성된 만큼 피규제자는 규제를 준수할 가능성이 높음

○ 규제 차등화 방안

2회 이상 부적합 판정을 받은 자는 재검사 기준을 30일로 확대 및 신규 검사 도입

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 시청역 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 적격검사 제도의 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 규제로 동 규제 도입시 고령운전자의 교통사고율 감소 등에 크게 기여할 것으로 판단됨