

핸들을 내려놓아도 세상과 연결될 권리: 노인의 이동권

아셈노인인권정책센터 박지현 연구원

국가가 노인에게 핸들을 내려놓으라고 권고할 때, 노인들은 무엇을 잃는 걸까.

한국의 65세 이상 고령 운전자 10만 명당 교통사고 사망률은 15.1명으로, OECD 평균(6.8명)의 2.2배에 달한다(2021년 기준). 2023년 전체 교통사고 사망자 2,551명 중 절반에 가까운 1,240명(48.6%)이 65세 이상이었다. 이 수치는 고령 운전자 문제가 더 이상 미룰 수 없는 공중보건 과제임을 명확히 한다. 정부는 이에 응해 면허 자진반납 제도를 운영하고 있으며, 2025년부터는 만 70세 이상 반납자에게 자동차 보유 등 실제 운전 사실을 증빙하면 30만 원, 면허증만 반납하면 10만 원의 인센티브를 지급하고 있다(행정안전부, 2025).

그런데 실제 반납률은 2024년 기준 2.2%에 불과하다(이소연, 2025). 한국리서치가 전국 만 18세 이상 1,000명을 대상으로 실시한 조사에서, 면허를 반납하지 않겠다고 밝힌 고령 운전자의 58%가 '자유로운 이동 불가'를 핵심 이유로 꼽았다. 이들 중 62%는 면허 반납이 '이동권 침해'로 이어질 것을, 66%는 '삶의 질 저하'를 우려했다. 제도의 취지에는 공감하면서도 반납을 주저하는 이 간극. 그 안에 한국 노인 이동권의 현주소가 있다.

핸들을 놓지 못하는 이유: 이동은 곧 삶이다

면허를 반납하지 못하는 것은 단순히 차에 대한 애착이 아니다. 서울의 한 노인복지관에 모인 어르신들 중 면허를 반납한 분은 한 명도 없었다. 이날도 무더위 속에 직접 운전해 온 80대 초반 어르신은 단호했다. "오늘도 날씨가 너무 더워서 운전하고 왔어. 반납 안 할 거야."

그러면서도 스스로의 한계에 대한 인식만큼은 분명했다.

"인지가 나빠지면 당연히 반납해야지. 자율주행차가 나와도 면허가 있어야 한다고 해서 가지고 있으려고."

다른 어르신들도 공통적으로 "마음 같아선 반납하고 싶지만, 사시는 곳이 교통이 불편해 차가 있어야 해서 아직 반납하지 못하셨다"고 털어놨다(유영숙, 2024). 제도에 공감하면서도 반납할 수 없는 이 간극, 그 이면에는 이동이 무엇인지에 대한 더 근본적인 질문이 있다.

오대영(2025)은 노인의 이동권을 세 층위로 구분한다. 첫째, 자유로운 이동을 방해받지 않을 소극적

권리. 둘째, 이동 과정에서 연령을 이유로 차별받지 않을 평등권. 셋째, 실질적 이동 여건의 조성을 국가와 지방정부에 적극적으로 요구할 권리다. 이 세 번째 층위가 핵심이다. 제도적 조건이 보장되지 않는 환경에서는 첫 번째와 두 번째 층위의 권리조차 실질적으로 작동할 수 없기 때문이다.

이동 접근성의 제한은 단선적 불편이 아니라 복합적인 건강·사회적 결과로 이어진다. 강기종(2022)과 김지원·신민영(2023)의 연구는 교통 접근성이 제한된 고령자일수록 의료 서비스 이용 빈도가 낮아지고, 사회적 네트워크가 축소되며, 주관적 삶의 만족도 역시 저하된다는 것을 실증한다. 병원에 가기 어려우면 만성 질환 관리가 소홀해지고, 사람을 만나기 어려우면 우울과 고립이 깊어진다. 이동의 문제가 교통 부문에 국한되지 않고 보건·복지 정책과 교차하는 복합 사안인 이유다.

이 문제는 AIP(Aging in Place), 즉 살아온 공동체에서 나이 드는 삶과도 직결된다. 이동 접근성이 보장되지 않는 환경에서 노인은 의료, 시장, 사회 활동 참여가 차단되고, 이는 결국 요양시설 입소를 불가피한 선택지로 만드는 역설을 낳는다. 1991년 노인을 위한 유엔원칙 (UN Principles for Older Persons)의 독립(Independence) 조항은 노인이 "접근 가능한 교통수단(accessible transportation)을 통해 지역사회에서 자립적 삶을 영위할 수 있어야 한다"고 명시한다. 이동권은 존엄한 노년의 최소 조건이며, 노인기본권의 출발점이다.

김명식(2023)은 한 걸음 더 나아가 이 문제를 연령차별주의(ageism)의 시각으로 분석한다. 나이를 근거로 고령 운전자를 일괄적으로 잠재적 위험 집단으로 규정하고 이동 수단을 박탈하는 '배제적' 접근은 개인의 실제 능력과 필요를 무시한 연령 기반 차별이라는 것이다. 그는 대안으로 '보정적' 접근을 제시한다. 이동 욕구는 실질적으로 충족하면서 안전은 제도적으로 보완하는 방식. 대체 이동 수단의 확충이 면허 반납 강제보다 우선해야 한다는 논리는, 배제가 아닌 포용의 관점에서 교통 정책을 재설계하자는 제안이기도 하다.

이 이동권 공백에 대한 제도적 노력은 2012년 수요응답형(DRT) 택시를 시작으로 이후 버스형까지 다양한 시도가 이어져 왔다.

이동권 공백에 대한 응답: 수요응답형 교통 (DRT)

2012년 11월, 아산시 '마중택시'라는 이름으로 요금 100원짜리 수요응답형 택시 서비스를 도입했다. 대중교통 사각지대에 놓인 농촌 어르신들을 의료기관과 재래시장으로 연결하는 이 작은 실험은, 이후 전국으로 퍼져나갈 '100원 택시' 모델의 원형이 되었고(이상호, 2019), 2019년 8월 1일부로 '아리랑택시'로 명칭이 변경되어 운행 중이다. DRT는 별도의 노선이나 시간표 없이 전화 한 통으로 마을 앞까지 차가 오는 방식은, 기존 대중교통 체계가 포기했던 이동 공백을 처음으로 제도의 영역 안으로 가져왔다. 이듬해인 2013년, 서천군이 '희망택시'를 출범시키며 관련 조례를 제정했다. 마을별 전담 기사가 주 3~4일, 장날을 중심으로 운행하는 이 방식은 단순한 이동 지원을 넘어 안부 확인과 돌봄의 기능도 함께 수행했다(고연실, 2014).

마중택시, 100원택시, 마중버스 등 DRT 이용 모습



그림 1. 천안시 마중택시 협약식 (왼쪽 상단), 밀양시 아리랑택시(구 100원택시) (오른쪽 상단), 춘천시 희망택시 (오른쪽 하단), 충남 홍성군 마중버스 (왼쪽 하단)
출처: 천안시청 (2015, 왼쪽 상단), 뉴시스 (2023, 오른쪽 상단), 농민신문 (2014, 오른쪽 하단), 홍성군 (2016, 왼쪽 하단)

100원 택시 모델은 이후 빠르게 전국으로 확산됐다. 2024년 기준 33개 이상의 지자체가 유사 서비스를 운영하고 있으며, 수요응답형 교통(DRT, Demand Responsive Transport)'이라는 상위 제도 범주 아래 다양한 형태로 진화하고 있다. 수원시의 '똑버스'는 이 흐름의 도시형 진화 사례다. 수원시정연구원 (2024)에 따르면 2023년 6월부터 2024년 6월까지 1년간 누적 호출 건수 329,501건, 이용자 만족도 89.9%, 마을버스 대비 운영비용 절감 효과 58.4%를 기록했다.

경기도 똑버스와 똑타 (호출 플랫폼)



그림 2. 똑타 앱 서비스 홍보물 (왼쪽), 똑버스 외부 및 내부 사진 (오른쪽)
출처: 경기도 뉴스 포털(2023)

DRT가 실제로 효과를 내고 있다는 근거는 여기서 그치지 않는다. 지방 중소도시를 대상으로 실시한 DRT 효과평가 연구에 따르면, 도입 이후 월평균 수요는 꾸준히 증가했고 승객 대기시간은 대부분 5~15분 이내로 안정화됐다(노창균, 2026). 특히 이용객 연령대가 높음에도 불구하고 저렴한 요금과 접근성 개선 덕분에 만족도가 높게 나타났는데, 이는 고령층을 포함한 교통약자의 이동권 보장 효과

가 실증적으로 확인된 결과다. 흔히 "앱 기반 서비스는 고령자에게 장벽이 된다"고 우려하지만, 전화 예약을 병행하는 등 접근성을 세심하게 설계한 DRT는 오히려 고령 이용자에게도 충분히 통한다는 뜻이다.

물론 개선이 필요한 지점은 남아 있다. 같은 연구에서 휴가철 등 특정 시기에 수요가 줄고, 합승 없이 혼자 타는 비율이 높아 차량 배치의 효율화가 더 필요하다고 짚는다(노창균, 2026). 접근성 설계도 아직 지역마다 고르지 않다. 수원 톡버스처럼 스마트폰 앱 예약만 지원하는 경우, 디지털 기기에 익숙하지 않은 고령자에게는 여전히 진입장벽이 남는다. 김숙희(2024)도 이를 핵심 한계로 지적하며 전화 콜센터의 병행 운영을 권고한다. 반면 노창균(2026)의 연구에서 전화 예약을 함께 운영한 지역은 고령층 만족도가 오히려 높게 나타났다. 결국 이견 기술 자체의 한계가 아니라 설계의 문제라는 뜻이다. DRT는 더 이상 임기응변식 실험이 아니라, 효과를 측정하고 개선할 수 있는 정책 수단으로 자리잡아가고 있다.

다만 이 성과는 대중교통 소외지역이라는 특정 조건 위에서 만들어진 것이기도 하다. 지하철이 있는 대도시에서는 애초에 DRT가 아니라, 훨씬 오래된 전혀 다른 제도가 노인의 이동권을 보호해왔다.

도시 노인: 지하철 무임승차의 빛과 그림자

한국 지하철 노인 무임승차 제도는 전 세계적으로 유사 사례를 찾기 어려운 교통복지 정책으로, 국제적으로도 그 복지 효과와 재정 지속가능성을 주목받아 왔다(Jun et. al., 2018). 1984년 도입 이래 만 65세 이상이라면 소득이나 이용 횟수에 제한 없이 지하철을 무료로 이용할 수 있다. 해외에서는 나이만으로 전면 무상을 보장하는 방식은 드물다. 나이·소득·시간대 중 하나 이상의 조건을 결합하는 것이 일반적이며, 크게 두 유형으로 나뉜다(김정수, 2026; 국윤진, 2025).

첫 번째는 시간대 제한형이다. 영국 런던의 '프리덤 패스'(66세 이상)는 무료 이용을 보장하되 평일 혼잡 시간대(오전 4시30분에서 9시까지)에는 이용이 제한된다. 출퇴근 혼잡을 완화하면서도 이동권은 실질적으로 보장하는 방식이다.

두 번째는 조건연계형이다. 일본 도쿄도의 실버패스(70세 이상)는 소득에 따라 연 1,000-20,510엔을 차등 부담하는 유료 패스 형태다. 프랑스 파리는 62세 이상 무직자에게 정기권 50% 할인을, 미국 뉴욕은 65세 이상에게 50% 할인을 적용하며 완전 무상은 기초수급자 등 일부에 한정된다. 오사카와 호주는 시간대 혜택에 소득 또는 이용량 연계를 더한 혼합 구조를 택한다.

그러나 이 제도는 현재 심각한 재정적 부담과 세대 갈등의 진원지가 되고 있다. 2025년 기준 전국 6개 주요 도시철도의 무임승차 손실액은 약 7,779억 원에 달하며, 이 중 서울교통공사만 4,488억 원이다. 한국리서치 조사에 따르면 국민의 68%는 "제도는 유지하되 개선이 필요하다"고 답했으며, 14%는 폐지를 주장했다. 고령층 내에서도 개혁 필요성에 공감하는 목소리가 높아지는 상황이다. 세대 간 연대를 기반으로 설계된 이 제도가 세대 갈등의 소재로 부상하는 역설이다.

제도 개혁의 방향을 두고 전문가 논의도 구체화되고 있다. 중앙정부의 비용 부담이 개혁의 출발점이어야 한다고 강조하며, 수혜 지역과 부담 지역의 불일치 문제도 지적된다 (국윤진, 2025). 수도권 지하철을 이용하는 노인 상당수가 서울이 아닌 경기도 거주자이기 때문이다.

“ 최진석(한국교통연구원 선임연구위원): "고령자의 이동 편의 증진을 위해 정부가 최대 50%선에서 비용의 일부를 지원하는 내용을 법에 넣으면, 대도시권은 무임승차 비용 일부를 지원받고 지하철이 없는 지역에서는 그 지역에 맞는 특화된 이동 복지 정책을 펼칠 수 있다 [...] (또한) 어느 지역 시민들이 얼마나 타는지 비율을 파악해 무임승차 비용 일부를 해당 지자체들과 공동 부담해야 한다." ”

연령 기준 조정 논의도 본격화하고 있다. 대구시는 2028년까지 매년 1년씩 무임승차 연령을 올려 최종 70세로 상향할 계획이며, 대전시는 이미 70세 이상 대중교통 무료 정책을 시행 중이다. 석재은 한림대 사회복지학과 교수는 연령 조정만으로는 부족하다는 입장이다.

“ 석재은(한림대 사회복지학과 교수): "65세를 70세까지 단계적으로 올리면 받아들이는 데 무리가 없을 것이다. 해외처럼 피크타임이 아닐 때 할인 제도를 운영하거나, 소득과 연령에 따라 할인율을 차등 적용하는 방안을 함께 고민할 필요가 있다." ”

이 같은 논의들은 공통적으로 무임승차 제도를 '전면 무상'과 '폐지' 사이의 이분법이 아니라, 조건과 구조를 세밀하게 설계하는 방향으로 끌여가고 있다.

논란의 이면에는 무임승차 제도가 실제로 누구를 위한 것인지에 대한 질문이 있다. 서울에서 지하철 택배 일을 하는 김범석(가명, 65)씨는 올해 무임승차 대상이 되면서 이 일을 시작했다. 하루에도 수차례 지하철을 갈아타며 서울 전역을 누비며 월 70만원가량을 번다.

“ 김씨(65세): "서울시가 무임승차 기준 연령을 70살로 높이면 다른 일자리를 알아봐야 한다." ”

“ 고현종(노년유니온 위원장): "출퇴근 시간대 지하철을 타는 노인들은 일하러 가는 분들이 많고, 손주 돌봄을 위해 움직이는 분들도 있다. 도심 무료급식을 이용하는 분들은 제때 줄을 서야 점심을 먹을 수 있어서 아침 일찍 나서는 것이다." ”

한국보건사회연구원의 2023 노인실태조사에 따르면 65~69세 취업 노인의 83.3%가 '생계비 마련'을 이유로 일한다. 무임승차 제도는 단순한 복지 혜택이 아니라 저소득 노인 경제활동의 실질적 기

반인 셈이다. 제도 개편 논의가 재정 합리화로만 좁혀질 때, 가장 먼저 타격을 받는 것은 이동과 소득이 동시에 결부된 취약 노인층이다(신소윤, 2026; 김향미, 2026).

비도시 노인: 교통사막의 현실

충북·전북·전남·제주도 전체에 지하철역이 한 개도 없다(김지영, 2026). 도시에서 뜨겁게 논의되는 지하철 무임승차 개편 문제가 비도시 노인들에게는 처음부터 '남의 이야기'인 이유다. 그나마 기댈 수 있는 DRT도 비도시 지역의 이동 공백을 다 메운 것은 아니다. 대부분의 DRT 사업은 운임 수입만으로 운영비를 충당할 수 없어 지자체 재정 지원에 전적으로 의존한다. 인구 감소와 지방 재정 악화가 동시에 진행되는 상황에서 안정적 자원 확보가 쉽지 않고, 예산 상황에 따라 서비스 자체가 흔들린다. 국토교통부가 '수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인'을 발간한 것은 2025년 12월, 100원 택시 도입으로부터 13년이 지난 시점이었다(국토교통부, 2025).

“

박씨(71세): "자가용이 없으면 움직일 수 없다. 무임승차? 있으면 뭘 하나. 여긴 지하철은커녕 버스도 안 다니는데..."

”

박씨 부부는 농사일과 장보기, 병원 이용 모두를 승용차에 의존하며 매달 유류비로 20만~30만원을 쓴다. 강원 영월군의 유옥란(64)씨는 내년이면 무임승차 대상이 되지만 이용 자체가 불가능해 관심도 없다. "나처럼 지방 사는 사람들에게는 상관없는 일." 월 유류비는 10만원가량이다(김지영, 2026).

전북 무주에서도 같은 이야기가 반복된다. 혼자 복숭아 농사를 짓는 76세 김정수(가명)씨는 면허반납 이야기만 나오면 고개를 젓는다. 정부가 내미는 반납 인센티브(지역상품권 20만 원)에 대한 반응도 냉랭하다.

“

김씨(76세): "차 없으면 병원도 못 가고, 시장도 못 가요. 면허 반납하라면 그냥 집에만 있어야죠."

”

“

이씨(79세): "요즘은 혼자 사는 노인도 많고, 마을버스는 대부분 읍내까지만 가요. 농기계도 직접 몰아야 하니까, 면허 반납은 생각도 못 해요."

”

“

박씨(74세): "20만원 받아서 뭐 하나요. 그걸로 택시 서너 번 타면 끝이잖아요. 버스가 하루 두 번밖에 안 다니는데, 병원 가려면 하루 종일 걸려요. 운전 못 하면 집에만 있어야죠."

”

이는 개인의 선택이 아닌 구조의 문제다. 한국농촌경제연구원 조사에 따르면 65세 이상 농업인 운전자 중 94.8%가 생업과 대중교통 부족을 이유로 면허를 반납할 의사가 없다고 답했다(방관식, 2026).

한국교통연구원(2023)에 따르면 지방 군지역의 버스정류장 간격은 수도권 대비 3.4배에 달하며, 지방 시지역의 하루 버스 운행 횟수는 수도권의 5분의 1에 불과하다. 이 교통 공백은 재정 격차와도 맞닿아 있다. 국가데이터처 가계금융복지조사를 분석한 결과, 비수도권 1·2인 노인가구는 수도권 1·2인 노인 가구보다 연간 교통비를 각각 3만~17만4000원 더 지출한다. 그러면서도 비수도권 노인의 순자산은 수도권의 절반 수준에 그친다(김지영, 2026). 지하철 무임승차 제도는 혜택이 선별적인 데 더해 소득 역진적이기도 하다. 도시 고소득 노인이 가장 많이 이용하는 제도의 재원이, 지하철 한 번 탈 수 없는 농촌 저소득 노인의 세금에도 의존한다는 의미다. 대중교통 공백 속에서 이동 수단이 없는 노인의 하루는 집 안으로 좁아진다. 의료 기관에 가지 못하고, 시장에 나가지 못하고, 사람을 만나지 못한다.

이 환경에서 오대영(2025)이 말한 이동권의 첫 번째 층위 "방해받지 않을 권리"는 실질적으로 작동하지 않는다. 그리고 대중교통 인프라 자체가 부재한 곳에서 세 번째 층위 "실질적 이동 여건 조성을 요구할 권리"가 제도화되지 않는 한, 면허 반납 권고는 생존 수단의 박탈로 받아들여질 수밖에 없다. 비도시 지역에서 자동차는 단순한 편의가 아니라 생존 인프라에 가깝기 때문이다.

결론: 이동권, 노인기본권의 최소선

한국의 노인 이동권 정책은 분절되어 있다. 도시에는 지하철 무임승차가 있지만 세대 갈등과 재정 위기를 품고 있고, 비도시에는 13년째 이어지는 DRT 실험이 있고 그 효과는 점점 더 정교하게 입증되고 있지만, 재정 기반을 지자체 예산에만 의존하고 있어 확산 속도가 지역마다 크게 다르다. 면허 반납을 권고하면서도 반납 이후의 이동을 실질적으로 보장하지 못하는 구조가 그 모순을 압축적으로 드러낸다.

오대영(2025)의 이동권 3층위 프레임으로 현재를 평가하면, 아직 완성되지 않은 단계다. 이동을 방해받지 않을 첫 번째 층위의 권리는 지역에 따라 여전히 침해되고 있으며, 실질적 이동 여건 조성을 요구할 세 번째 층위의 권리는 이제 막 제도화의 초입에 들어선 상태다. 그 간극을 좁히는 것이 지금의 과제다.

첫째, 농촌과 도시 간 DRT 서비스 격차를 해소하고, 지자체 예산에만 의존하는 현 재정 구조에 국가 차원의 안정적 재원을 더해야 한다. 둘째, 디지털 소외 노인을 위한 전화 콜센터 등 병행 접근 채널이 반드시 보장돼야 한다. 셋째, 면허 반납 인센티브가 일회성 현금 지원에 그치지 않도록 반납 이후의 이동 보장(DRT, 바우처 택시, 병원 동행 서비스 등)을 패키지로 연결하는 설계가 필요하다. 그리고 이 모든 것을 뒷받침할 이동권의 법적 근거 마련이 남은 과제다.

고령화가 가속화되는 아시아·유럽 각국이 이 과제를 공유하는 지금, 이동권의 제도적 보장은 더 이상 복지 정책의 범주에만 머물 수 없다. 그것은 인권의 문제다. 핸들을 내려놓은 이후에도 세상과 연결될 수 있는 권리, 그것이 이동권의 최소선이다.

주석

1. 수요응답형 교통(DRT, Demand Responsive Transport)은 고정된 노선과 시간표 없이 이용자의 실시간 호출에 따라 운행 경로와 시간을 유동적으로 조정하는 교통 서비스다. 100원 택시, 푹버스 등 다양한 명칭으로 불리며, 대중교통 공백 지역의 이동 취약계층을 주요 대상으로 운영된다.

참고문헌

1. 강기종. (2022). 노인의 이동수단에 따른 사회활동참여, 사회통합감과 삶의 질 차이 연구 [석사학위논문, 대구대학교 대학원]. <https://www.riss.kr/link?id=T16146795>
2. 고연실. (2014). 어르신들 희망 신고 달리는 '100원 택시'. 대한민국 정책브리핑. <https://www.korea.kr/news/reporterView.do?newsId=148777044>
3. 국윤진. (2025, 2월 2일). [단독] 10년간 '3조' 적자...더 깊어지는 무임승차의 '늪'. 세계일보. <https://news.nate.com/view/20250202n00927>
4. 국토교통부. (2025). 수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인. 국토교통부 교통서비스정책과. https://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl.jsp?id=4869
5. 김명식. (2023). 연령차별주의와 노인운전면허. 초등도덕교육, (85), 189-212. <http://dx.doi.org/10.17282/ethics.2023..85.189>
6. 김숙희. (2024). 수요응답형 교통수단(DRT) '푹버스' 운영현황 및 개선방향 (SRI-정책-2024-10). 수원시정연구원. https://www.suwon.re.kr/board/board.php?bo_table=research_reports&wr_id=534&sca=%EC%A0%95%EC%B1%85%EC%97%B0%EA%B5%AC
7. 김정수. (2026, 4월 3일). 한국은 지하철 전면 무임, 해외는 조건부...국가별 노인 교통복지. 여성경제신문. <https://www.womaneconomy.co.kr/news/articleView.html?idxno=252032>
8. 김지영. (2026, 7월 22일). "공짜 대중교통 부럽다고?...시골엔 버스도 잘 안다녀" [무임승차의 역설 上]. 이투데이. <https://www.etoday.co.kr/news/view/2605586>
9. 김지원, 신민영. (2023). 이동능력의 독립성에 따른 노인 우울의 영향요인 분석: 생태학적 체

- 게이론 기반. 인문사회과학연구, 24(3), 441-471.
<http://dx.doi.org/10.15818/ihss.2023.24.3.441>
10. 김향미. (2026, 4월 4일). 노인 막으면 지하철 덜 붐빌까... '무임승차' 논쟁에 가려진 것. 경향신문. <https://www.khan.co.kr/article/202604040900001>
 11. 노창균. (2026). 지방중소도시에서의 DRT 역할과 그 효과평가 방법. 제94회 학술대회지 - 국토 균형 지방시대를 이끄는 모빌리티 혁신. 대한교통학회.
 12. 방관식. (2026, 7월 22일). 농촌 고령운전자 94.8% '면허 못 반납'... 생계 단절 우려 때문. 오마이뉴스. https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003253227
 13. 신소윤. (2026, 7월 1일). 70살부터 서울지하철 무임 추진...60대 "지하철 택배 관둬야". 한겨레. <https://www.hani.co.kr/arti/society/rights/1266318.html>
 14. 오대영. (2025). Aging In Place 시대, 노인의 이동권에 관한 소고. 사회보장법학, 14(2), 175-215. <https://www.kci.go.kr/kciportal/ci/sereArticleSearch/ciSereArtiView.kci?sereArticleSearchBean.artiId=ART003293184>
 15. 유영숙. (2024, 7월 14일). 노인은 면허증 반납해라? 쉽게 얘기할 일이 아닙니다. 오마이뉴스. https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003045466
 16. 이상호. (2019, 7월 24일). 2개 마을서 시작한 '100원 택시'...대중교통 사각을 밝히다. 경향신문. <https://www.khan.co.kr/article/201907242129005>
 17. 이소연. (2025, 11월 26일). [기획] 초고령사회, 고령운전자 면허 반납제도의 현주소와 향후 운영방향. 한국리서치 여론 속의 여론, 제357-1호. <https://hrcopinion.co.kr/archives/34721>
 18. 이진경. (2025, 4월 18일). 시골 고령 운전자 면허반납 딜레마, "지원금으로 뭘 하라고". 오마이뉴스. https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003120426
 19. 한국교통연구원. (2023). 교통서비스 지역 양극화 현상 진단 및 격차 해소방안. 한국교통연구원.
 20. 한국보건사회연구원. (2023). 2023년 노인실태조사. 한국보건사회연구원. https://www.mohw.go.kr/board.es?mid=a10411010100&bid=0019&tag=&act=view&list_no=1483359

21. 행정안전부. (2025). 고령 운전자 면허반납 및 인센티브 지원신청 한 번에 [보도자료]. 행정안전부. https://www.mois.go.kr/frt/bbs/type010/commonSelectBoardArticle.do?bbsId=BBSMSTR_00000000000008&nttId=77453
22. Jun M., Jeoung J., & An H. (2018). The welfare effects of the free subway fare scheme for seniors: A discrete choice approach with the case of Seoul. *Case Studies on Transport Policy*, 6(4), 642–650. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.08.003>
23. United Nations. (1991). United Nations Principles for Older Persons. UN General Assembly Resolution 46/91. <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/united-nations-principles-older-persons>
24. WHO. (2007). Global age-friendly cities: A guide. World Health Organization. <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/08caa73b-5934-4b6b-bffe-d27fbe92e6e7/content>