

이륜자동차의 사회문제와 최근의 활발한 민간활동

이륜자동차 문제의 사회적 대두

- 이륜자동차에 대한 사회적 인식 부족
 - 우리 나라는 인구의 약 3명당 1명이 운전면허를 취득할 정도로 운전면허의 필수자격증시대가 도래하였고, 이에 따라 자동차 보유대수도 급격히 증가하여 심각한 교통체증, 주차난과 함께 교통사고의 증가를 초래하고 있음
 - 우리 나라는 세계적으로 높은 교통사고율을 보이고 있는 가운데, 외국에서는 그 예를 찾아보기 힘든 이륜자동차 보도주행과 무단질주 등의 불법운행이 당연시되며, 보행자 통행의 안전을 위협하는 수준이 위험수위에 이르고 있음
 - 이로 인해 외국인의 눈에 비친 한국의 교통은 공포의 대상으로 여겨지고 있고, 이중에서도 가장 위협적인 교통수단으로는 이륜자동차를 지적하고 있음
 - 더욱이 이륜자동차 이용의 급격한 증가에 따른 불법운행으로 보행자를 위협하는 안전사고가 사회적 문제가 되고 있음에도 불구하고 이륜자동차에 관한 사회적 인식의 부족으로 이를 문제화해서 심도있게 다루고 있지 못한 실정임
- 우리 나라 대도시 특히 서울시의 사업용도 위주 이륜자동차의 이용수요 증가로 인한 사회문제 대두
 - 1990년대 이후의 교통환경변화와 신속성·편리성을 추구하려는 소비자욕구의 변화가 퀵서비스와 같은 사업용도의 이륜자동차 이용수요를 증가시킴

- 아울러 물류비용의 절감을 위한 생산자 전략의 변화로 인해 운송부문의 아웃소싱(외주) 증가가 도시내에서 단거리 위주의 이륜자동차 택배산업의 빠른 성장을 주도
- 그리고 일반음식점, 중국집, 피자점 및 기타 근거리 배달관련업체들이 행하는 소비자주문에 의한 문전배달서비스가 성행하면서 이륜자동차 이용수요는 더욱 증가
- 그러나 사업용도 위주의 이륜자동차 이용수요는 불과 7~8년 사이에 급격히 증가한 것으로, 우리 나라는 아직까지 이륜자동차가 교통수단으로서 인식되지 못하여 이륜자동차 교통문화가 정착되지 못한 상태이고 이에 따라 도로상에서 이륜자동차를 도로교통체계로 수용하고자 하는 운전자간의 상호 이해가 불충분한 상태임

[표 1] 배기량별 이륜차 등록대수 (단위: 대)

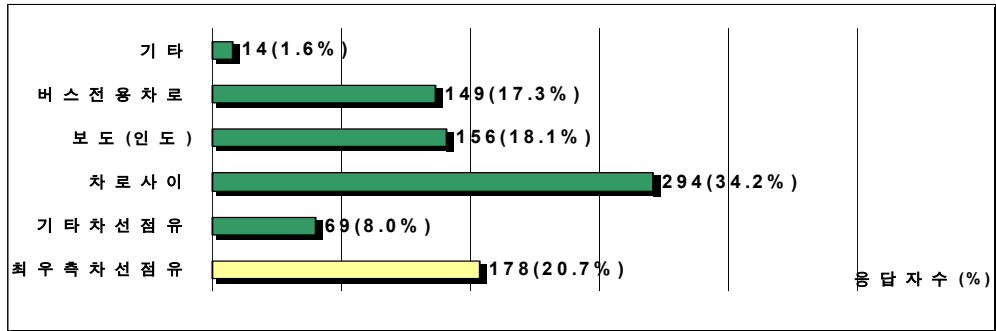
시도	합 계				관 용				자 가 용			
	소계	50cc 이상	100cc 초과	260cc 초과	소계	50cc 이상	100cc 초과	260cc 초과	소계	50cc 이상	100cc 초과	260cc 초과
전국	1,715,070	1,098,299	587,334	29,437	22,529	17,106	5,049	374	1,692,541	1,081,193	582,285	29,063
서울	374,243	212,806	151,459	9,978	4,066	3,002	931	133	370,177	209,804	150,528	9,845

자료 : 건설교통부 (2003년 9월말 기준)

이륜자동차 불법운행실태

- 이륜자동차 운송서비스 차량의 불법운행 형태
 - 이륜자동차 운송서비스 운전자의 90%이상이 불법운행을 한 경험이 있음
 - 불법운행의 유형으로는, 차 사이를 빠져나가 차로사이로 주행하는 경우가 약 34%를 차지하고, 보도로 주행하는 경우가 약 18%, 버스전용차로를 이용하는 경우가 약 17%를 차지함

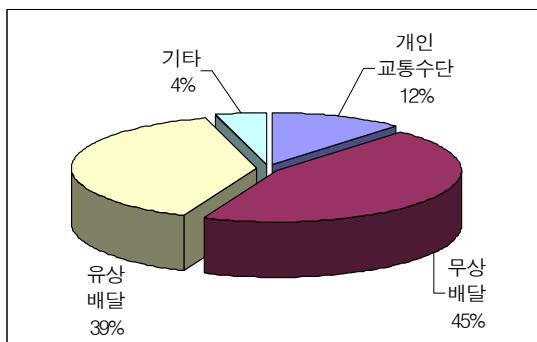
- 이러한 결과는 교통이 혼잡한 도시 내에서 운송수단으로 이용되는 이륜자동차의 신속성에 근거한 사업특성에서 오는 현상이라 할 수 있음



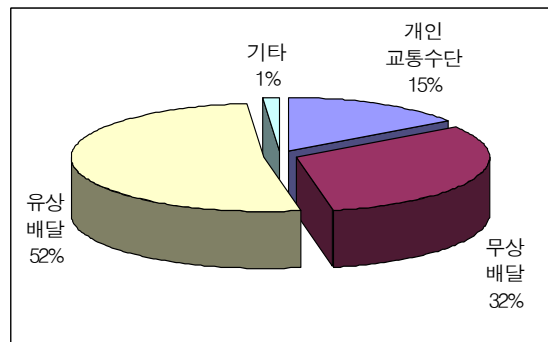
[그림 1] 이륜자동차의 도로 운행 행태

○ 불법 운행 유형별로 본 이륜자동차의 용도

- 차로사이를 주행하는 운행행태는 무상 및 유상배달서비스 이륜자동차가 각각 39.0%, 37.3%, 개인교통수단용 이륜자동차가 19.7%를 차지함
- 반면, 보도를 주행하는 운행행태는 무상배달서비스 44.9%, 유상배달서비스 39.1%, 개인교통수단용이 11.5%로 나타남
- 버스전용차로로 주행하는 행태는 유상배달서비스 51.7%, 무상배달서비스 31.5%, 개인교통수단용이 15.4%로 조사됨



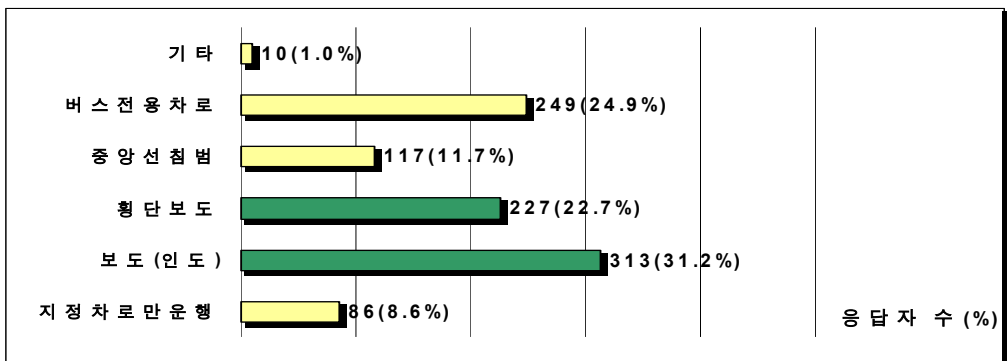
[그림 2] 용도별 보도 운행 비율



[그림 3] 용도별 버스전용차로 운행 비율

○ 이륜자동차 운송서비스 차량의 운행실태 종합

- 교통수단으로서의 개인용보다는 화물운송수단으로서의 사업용도 이륜자동차의 불법운행 비율이 더 높음
- 특히 근거리 배달이 많은 중국요리, 피자 배달 등의 무상배달 이륜자동차는 보도주행의 비율이 높은 반면, 비교적 장거리 배달을 하는 퀵서비스의 유상배달 이륜자동차는 버스전용차로 불법운행 형태가 많이 나타남
- 교통체증이나 정체가 심한 경우의 부득이한 불법운행시 주로 이용하는 장소는 보도 침범이 31.2%로 가장 많고, 버스전용차로 침범이 24.9%, 횡단보도 침범이 22.7%로 나타나 이륜자동차 운행으로 인한 보행자 통행의 안전이 위협받고 있음



[그림 4] 지정차로 이외의 주행장소

이륜자동차 운송서비스(퀵서비스)에 대한 제도화 논란

- 1997년 8월 기존의 자동차운수사업법이 화물과 여객으로 분리되어 화물자동차운수사업법이 제정되면서 화물운송사업은 기존 6종에서 3종으로 규제완화되었음

- 이에 따라 이륜자동차의 취급대상이 되었던 소화물일관수송업은 운송사업에서 제외되었고, 단지 업종이 아닌 하나의 상품화된 서비스를 제공하는 자유업으로서 행해지게 되었음
- 한편, 사업용도 위주의 이륜자동차의 등장은 1990년대 중반 이후 급속히 발전한 것으로 취급대상 화물이 소화물이기는 하지만 이륜자동차 자체가 법적으로 운송사업을 위한 영업용 운송수단으로 인정받은 것은 아님
- 그러나 이륜자동차의 관련법/제도 등이 완전히 정비되지 못한 상태에서 유상의 이륜자동차 운송서비스와 무상의 문전배달서비스를 행하는 사업용도 이륜자동차의 이용증가로 인해 불법운행 및 불법주정차, 보도주행, 안전사고 발생 등과 같은 사회적 문제가 초래됨으로써 이에 대한 대응으로 이륜자동차 운송사업의 제도화에 대한 논란이 야기되고 있음
- 규제완화 정책의 역행성으로 인해 제도화를 반대하는 견해(주로 건설교통부의 견해)와 시대적 흐름(사회적 현상)에 따라 나타난 신규사업으로서의 최소한 자격조건 부여로 인해 제도화를 찬성하는 견해(주로 이륜자동차의 사회적 문제의 당사자격인 서울시의 견해)와의 차이를 살펴보면 [표 2]와 같음

[표 2] 이륜자동차 운송의 제도화에 대한 찬반 견해 비교

구 분	찬 성 의 견	반 대 의 견
이륜자동차 운송사업에 대한 시각	·이륜자동차 운송사업은 1990년대 이후 대도시의 교통혼잡으로 인해 발생한 화물배송의 지연성을 배제하는 대신 신속성, 편리성을 추구하려는 사회적 현상에 따라 나타난 신규사업으로 간주해야 함	·이륜자동차가 운송수단으로 법적 지위를 확보하지 않은 상태에서 사업용도 위주의 이륜자동차 영업행위가 증가하였다고 하여 운송사업으로 인정하기 힘들
타운송수단과의 형평성	·여객의 경우 운송수단 및 기능별로 운송사업을 세분화하여 택시, 시내버스, 마을버스, 전세버스 등으로 구분하였듯이, 화물의 경우도 사회적 추세와 시대적 흐름에 따라 영업용으로 사용될 수만 있다면 그 기능 및 용도에 따라 자격을 갖춘 자가 사업을 하도록 운송수단으로 인정해야 사회적 문제를 줄일 수 있음(우리 사회에서 더 이상 이륜자동차 운송사업의 방치는 안됨)	·소화물을 취급하는 화물자동차의 운송사업(택배사업)이 규제완화로 없어진 상태에서 이륜자동차에 대해서만 제도화하는 것은 타운송수단과 형평성에서 어긋남
제도화에 대한 견해	·최소한의 자격을 갖춘 자가 사업을 하도록 제도화하고, 단체 및 협회의 건설한 활동 등을 통하여 성장·발전하도록 해야 함	·화물자동차의 경우 면허제에서 등록제로 규제완화를 하였는데, 이륜자동차 운송사업을 새로이 제도화하는 것은 경제적 규제로서 규제완화 추세에 역행하는 것임
이륜자동차의 사회적 문제 대처	·이륜자동차를 운송수단으로 인정하여 제도화함으로써 최소한의 자격을 갖추고 법규를 준수하는 자가 사업을 하도록 하여 사회적 문제를 해결	·제도화를 하지 않더라도 사업용도로 사용되는 이륜자동차의 사회적 문제를 규제할 수 있음 ·이륜자동차의 안전을 위해 굳이 규제하자면 불법운전 및 난폭운전은 현행 도로교통법에 의해 규제해야 함

이륜자동차 문화정착을 위해 민간활동이 활성화

○ 이륜자동차 관련업체와 단체로 구성된 한국이륜차협회의 발족

- 이륜자동차 운송서비스의 제도화 논란 속에서 사업용도의 불법운행 및 무질서가 만연한 가운데 민간부문에서 이륜자동차 문화정착을 위한 자발적 움직임이 나타남

- 이와 관련하여 개별적으로 활동하던 이륜자동차와 관련된 업체와 단체들이 한국이륜차안전협회를 중심으로 모임을 갖고 기존에 이륜자동차 판매영업소에서 무질서하게 행했던 판매와 정비와 구두교육 등을 구분하여 8개 단체로 나누어 구성하고 이를 총괄하는 (사)한국이륜차협회(가칭)를 2003년 9월 초 발족하고 사단법인화를 추진

[표 3] (사) 한국이륜차협회(가칭)의 조직 및 기능

단 체 명	내 용
1. 한국이륜차안전협회	·정비기사, 감정사 교육 및 자격증 관리 ·이륜차관련 법안 개정에 관한 연구 및 세미나 개최 ·이륜차 교통문화 개선을 위한 연구발표
2. 한국이륜차정비연합회	·정비업체 모임으로, 정비업·매매업·폐차업·검사업·수입업·수출업·손해보험사 사고이륜차 지정수리점·손해보험사 이륜차 감정평가 등의 업무를 향후 추진예정
3. 한국이륜차환경연합회	·이륜차 환경폐기물 수거처리 ·이륜차 환경분담금 업무처리
4. 전국이륜차협의회	·이륜차관련기업(대림, 효성, 한승), 이륜차중소기업(부품제조사), 이륜차부품 판매점(전국), 이륜차보령협회 등이 가입하여 협의회를 이룸
5. 이륜차특송연합회(운송서비스)	·전국조직으로 운영되다가 규제완화에 인해 이륜차운송서비스로 자유화되면서 중단된 연합회 활동을 재개하여 이륜차운송서비스를 개선하고 질서있게 운영하고자 재편성 추진
6. 대한모터사이클연맹	·강원도 태백시 준용서킷(MU월드)운영 ·온로드 및 오프로드 경기개최 관리 ·관광사업
7. (사) 대한모터스포츠연맹	·자동차, 모터사이클, 모터보트 등 모터(motor)라는 명칭을 사용하여 활동하는 모든 단체의 통합된 사단법인 ·생활체육 중앙본부에 등록된 단체로서 목동경기장 사무실을 서울시로부터 지원받아 운영 ·이륜차를 제외한 경기를 매년 개최하고 주관, 주최하고 있음
8. 대한모터사이클협회	·오프로드 및 스쿠터 시합 관리

자료 : 한국이륜차안전협회

○ 한국이륜차협회의 조직현황과 서울시 회원실태

- 친목 및 이권 위주의 업체들로 구성된 기존의 여러 이륜자동차 단체들을 통합하는 계기를 마련하여 전국적으로 7,059개업체가 회원으로 가입하였고, 서울시에서는 각 단체를 종합하여 총 3,215개업체가 가입하였으며, 특히 이륜자동차 운송서비스를 담당하는 이륜차특송연합회는 1,200개업체가 등록하여 스스로 새로운 이륜자동차 교통문화를 정착시키도록 노력하고자 함

[표 4] (사) 한국이륜차협회(가칭) 조직현황 및 서울시 회원실태

지역	회원 업체수	조직구성		조직장		단체명	회원 업체수	지부장	지회장	비고		
		시, 구	군	지부장	지회장							
전	서울시	1,300	25		4	25	이륜차 특송 연합회	1,200	없음	없음	서울시 이륜차 택배운송인이 며, 중앙협회 에서 총괄	
	부산시	334	16		1	16						
	대구시	319	8		1	8						
	광주시	197	5		1	5	한국이 륜차안 전협회	1,300	4	25		
	대전시	224	5		1	5						
	인천시	130	9		1	9						
	울산시	110	5		1	5						
	강원	315	6	12	1	18	이륜차 정비 연합회	45	1	25		서울시 이륜차 부품 공급업체
	경기	884	23	8	1	31						
	국	경남	545	10	6	1	16	전국이 륜차협 의회	700	없음		없음
경북		738	10	13	1	23						
전남		542	5	17	1	22						
전북		353	6	7	1	13						
충남		549	6	9	1	15						
충북		366	3	8	1	11						
제주		153	2		1	2						
계	7,059	224	80	19		계	3,215	5	50			

자료 : 한국이륜차안전협회

- (사) 한국이륜차협회(가칭)의 교통문화 정착을 위한 향후 추진사업
 - (사) 한국이륜차협회(가칭)에 속한 각 단체들의 교통문화 정착을 위한 안전운행 준수 및 교통질서 확립
 - 특히 이륜자동차 운송서비스를 담당하는 이륜차특송연합회의 적재적량 운송 및 제복착용, 안전운행, 친절서비스 준수
 - 회원업체에게 공제조합 기능을 포함하여 법률서비스, 의료서비스, 공동구매서비스, 보험서비스 등의 기능을 하도록 협회운영 활성화 도모

이륜자동차 운송서비스 개선을 위한 향후 방향

- 이륜자동차 운송서비스의 불법운행, 난폭운전, 과적운행 등을 이대로 방치해 둘 수는 없음
- 민간부문에서 자율적으로 이륜자동차 교통문화 정착과 안전운행 등을 위해 노력을 하고 있으나 한계가 있으며, 서울시를 비롯한 관련부처의 정책적 지원과 협력이 없으면 이륜자동차 운송서비스의 획기적인 개선은 불가능한 상태임
- 따라서 이륜자동차 운송서비스와 관련하여 운송수단으로서 제도화를 추진하도록 서울시에서는 건설교통부로의 지속적인 건의와 협조를 구하도록 해야 하며, 아울러 이륜자동차 운송서비스가 불법운행, 난폭운전, 과적운행 등을 하지 않도록 관련법규들을 정비하고 갖추도록 제도적인 장치를 마련하도록 건의해야 함

이우승 . 서울시정개발연구원 연구위원
wooseung@sdi.re.kr