

이륜차 사고 특성 및 대책에 관한 연구



채범석

1. 서론

1. 연구의 필요성

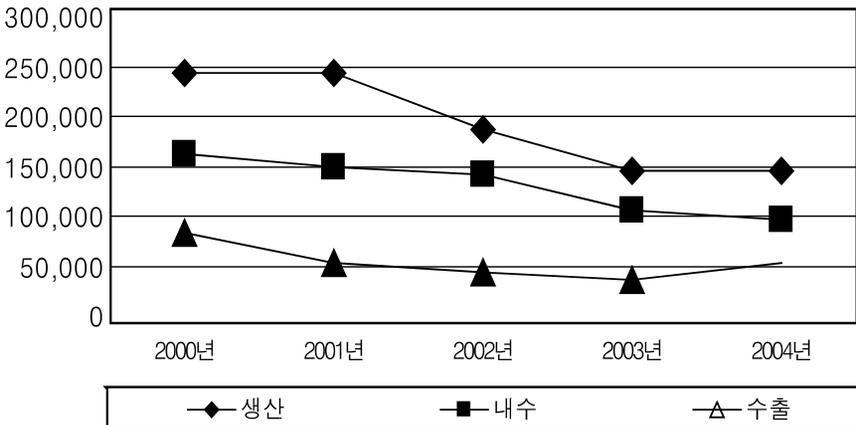
건교부는 미래 육상교통의 비전을 「신속·편리·안전한 인간 중심·친환경적인 육상교통체계를 실현」하는 것으로 설정하고, 대중교통정책을 5대 핵심정책의 하나로 선정하여 추진 중이며, 이에 따라 도시철도, 경량전철 등 다양한 교통수단이 확충되고 교통시스템이 개편되면 철도역을 왕래하는 간편하고 경제적인 중·단거리 교통수단의 하나로 이륜차의 수요가 점증할 것으로 보인다. 또한, 중앙버스전용차로 확대 등으로 도심 교통 혼잡이 가중될 경우 혼잡통행료, 10부제 등 승용차에 대한 제약을 강화할 수밖에 없으므로 역시 기동성 있는 대체 교통수단의 하나로 이륜차의 수요는 계속 증가할 것으로 전망된다.

이와 같이 정부의 '대중교통 우선정책'등에 따라 대체 교통수단으로 이륜차의 역할 증대 및 지속적 수요 증가가 예상된다.

현재 우리나라 이륜차산업은 650cc의 대형 바이크를 수출할 정도로 상당한 기술력을 가지고 있음에도 불구하고, 이웃 나라 일본에 비해 내수시장 및 수출, 생산¹⁾라인이 매우 협소하다.

〈표 1〉 이륜차 생산 현황(단위 : 대)

년도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
생산	242,727	242,727	187,011	145,845	144,836
내수	163,002	149,096	141,238	104,840	96,959
수출	83,174	53,161	44,213	36,275	52,247



〈그림 1〉 이륜차 생산 현황(단위 : 대)

이처럼 낙후된 이륜차산업을 활발하게 육성시키고, 사륜차량의 대체 교통수단과 이륜차량의 이용률을 높이고자 올바른 이륜차 운행문화 육성이 매우 절실한 시점이다. 이와 같은 배경하에서 이륜차량의 운전자에게 안전운전을 권고하여, 교통사고 치사율을 낮추고, 나아가 이륜차량의 교통사고를 감소시키기 위한 안전정책 수립에 관한 연구가 필요하다.

2. 연구의 목적

이륜차는 기능이나 구조가 일반승용차에 비해 매우 취약하여 보다 세심한 관리가 요구되에도 불구하고, 등록·검사·면허·교육·보험 제도 등 여러 측면에서 많은 문제점을 나타내고 있으나 이에 대한 체계적인 연구나 보완이 이루어지지 않고 있다. 이륜차는 일반자동차와는 달리 등록제가 아닌 사용

1) 한국자동차공업협동조합 담당자 인터뷰

신고제이고 정기검사를 받을 의무도 없다. 그리고 이를 운전할 수 있는 면허는 그 등급이 세분화되지 못하고 시험제도 또한 불합리한 점이 많아 사회적으로 적지 않은 부작용을 낳고 있다. 특히, 2종 보통 이상의 운전면허 소지자는 소형면허가 없더라도 이륜차 운전에 관한 사전 교육도 없이 곧바로 125cc 이하의 이륜차를 운전할 수 있게 함으로써 안전상 커다란 문제점을 안고 있다. 또한, 이륜차는 보험회사 측의 수익성 문제, 운전자의 무관심 등으로 보험가입 자체가 불가능하거나 가입 비율이 극히 저조한 실정이다.

이륜차의 운행상태와 사고의 심각성을 고려하면 이륜차 운행에 대한 효율적인 개선방안이 필요하다. 현행 등록제도, 교육제도, 검사제도, 면허제도, 보험제도 등에 대한 개선을 들 수 있으며, 이에 따른 관련법규의 개정이 선행되어야 한다. 또한 이륜차 운전자만이 아니라 이륜차탑승자에 대한 안전교육도 강화되어야 할 것이다.

이와 같은 배경에서 본 연구의 목적은 이륜차 교통사고에 대한 특성을 분석하여 이에 따른 안전 운행 정책 개선방안을 수립하여 이륜차량의 이용률을 높이고, 사고율을 감소시켜 이륜차량이 우리사회에 안전한 교통수단으로서 정착 될 수 있도록 하는데 있다. 따라서 이륜차 사고 관련 통계를 분석하고, 이륜차 운전자를 대상으로 설문조사를 실시하여, 이륜차 교통사고 특성에 대해 알아보고, 이륜차 관련제도 개선방안을 정책적으로 제안하고자 한다.

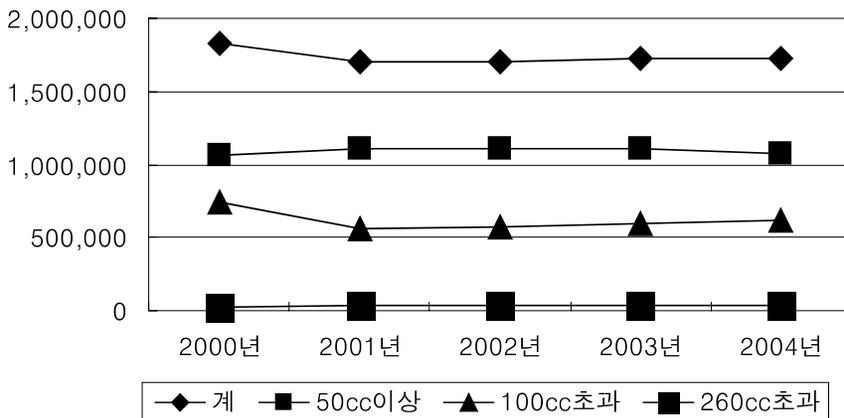
II. 이륜차 교통사고 특성 분석

1. 이륜차 교통사고 현황 및 추세

건설교통부에 신고된 이륜차 등록대수는 2001년 감소하다가 2002년 소폭 증가추세를 보이고 있다. 50cc이상 이륜차는 감소하고 있는 반면 100cc 초과 이륜차는 증가추세를 보이고 있다. 이러한 현황은 이륜차량이 교통수단으로서 단거리 수송에 많이 이용되고, 물류량 증가에 따라 더욱더 늘어날 것으로 보인다.

〈표 2〉 연도별 이륜차 등록대수(단위 : 대)

연도별	계(전년대비증가율)	50cc이상	100cc초과	260cc초과
2000	1,828,529	1,064,291	737,794	26,444
2001	1,700,600(-7.0)	1,113,829	556,868	29,903
2002	1,708,457(0.5)	1,107,433	571,309	29,715
2003	1,730,193(1.3)	1,103,681	596,379	30,133
2004	1,728,463(-0.1)	1,076,815	621,367	30,281



〈그림 2〉 연도별 이륜차 등록대수 추이

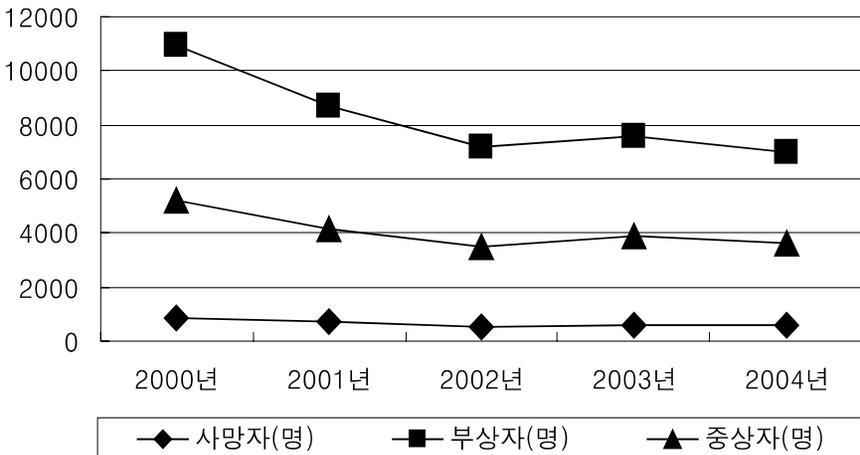
2. 이륜차 교통사고 특성 분석

2004년 6,635건의 이륜차 교통사고²⁾가 발생하여 618명이 사망했고 6,993명이 부상당했다. 사망자와 부상자는 차대차사고 발생시 가장 많았으며, 중상자도 차대사람사고 발생시 가장 많았다.

2) 경찰청, 교통사고통계, 2004

〈표 3〉 연도별 이륜차 교통사고

구분	2000년	2001년 (증가율)	2002년 (증가율)	2003년 (증가율)	2004년 (증가율)
사망자총계 (명)	889	701 (-21.1)	540 (-23.0)	607 (12.4)	618 (1.8)
차대사람	102	74	64	143	59
차대차	418	349	283	250	314
차량단독	368	276	193	213	244
차대열차	1	2	0	1	1
부상자총계 (명)	10,917	8,695 (-20.4)	7,166 (-17.6)	7,558 (5.5)	6,993 (-7.5)
차대사람	4,760	3,958	3,307	3,942	2,656
차대차	5,603	4,255	3,554	3,077	3,940
차량단독	554	482	305	539	397
차대열차	0	0	0	0	0
중상자총계 (명)	5,236	4,131 (-21.1)	3,486 (-15.6)	3,894 (11.7)	3,608 (-7.3)
차대사람	2,457	1,928	1,695	2,055	1,417
차대차	2,443	1,918	1,594	1,467	1,923
차량단독	336	285	197	372	268
차대열차	0	0	0	0	0



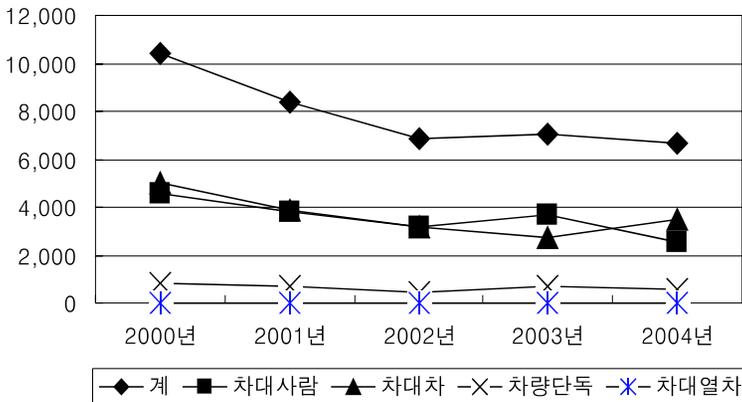
〈그림 3〉 연도별 이륜차 교통사고 추이

차대차사고의 경우, 박스형의 사륜차와 달리 운전자가 외부로 돌출되어 있는 이륜차의 특성상 사망자나 부상자가 많았음을 알 수 있었다. 반면, 차대사람사고 발생시에는 사망자와 부상자보다는 중상자가 높게 나왔다.

최근 5년간 이륜차 사고유형별 교통사고는 총 39,350건이 발생³⁾하였으며, 차대차사고 46.5%, 차대사람사고 45.3%, 차량단독사고 8.8%가 발생, 사고유형에서 차대차 사고유형이 가장 발생건수가 높았으며, 꾸준히 증가추세를 보이고 있다. 이중 차대사람 사고와 차량단독사고는 감소하는 추세이며, 차대차사고는 증가하는 추세를 보이고 있다.

〈표 4〉 이륜차 사고유형별 발생건수

사고유형 \ 연도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
계(명) (전년대비증가율)	10,419	8,396 (-19.4)	6,842 (-18.5)	7,058 (3.2)	6,635 (-6.0)
차대사람	4,581	3,815	3,193	3,677	2,552
차대차	5,011	3,880	3,199	2,708	3,507
차량단독	826	699	450	672	575
차대열차	1	2	0	1	1



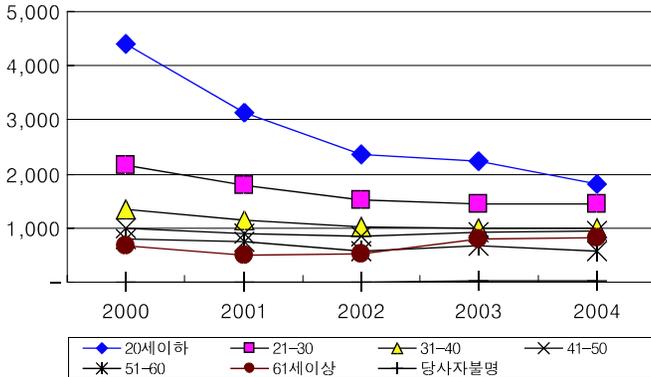
〈그림 4〉 이륜차 사고유형별 발생건수 추이

연령층별 발생건수는 20세 이하가 가장 높았으며, 대체로 연령이 높아질수록 반비례하여 구성비가 낮아지는 것으로 나타났다.

3) 상계서, p.80

〈표 5〉 이륜차 연령대별 사고발생건수

	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
계 (구성비)	10,419 (100%)	8,396 (100%)	6,842 (100%)	7,058 (100%)	6,635 (100%)
20세 이하	4,414 (42.4)	3,134 (38.0)	2,371 (34.7)	2,250 (31.9)	1,827 (27.5)
21-30세	2,159 (20.7)	1,799 (21.8)	1,512 (22.1)	1,444 (20.5)	1,440 (21.7)
31-40세	1,353 (13.0)	1,154 (14.0)	1,017 (14.9)	983 (13.9)	991 (14.9)
41-50세	1,005 (9.6)	899 (10.9)	834 (12.2)	912 (12.9)	957 (14.4)
51-60세	804 (7.7)	757 (9.2)	571 (8.3)	661 (9.4)	581 (8.8)
61세 이상	682 (6.5)	646 (6.1)	532 (7.8)	789 (11.2)	819 (12.3)
당사자불명	2 (0.0)	7 (0.1)	5 (0.1)	19 (0.3)	20 (0.3)



〈그림 5〉 이륜차 연령대별 사고발생건수 추이

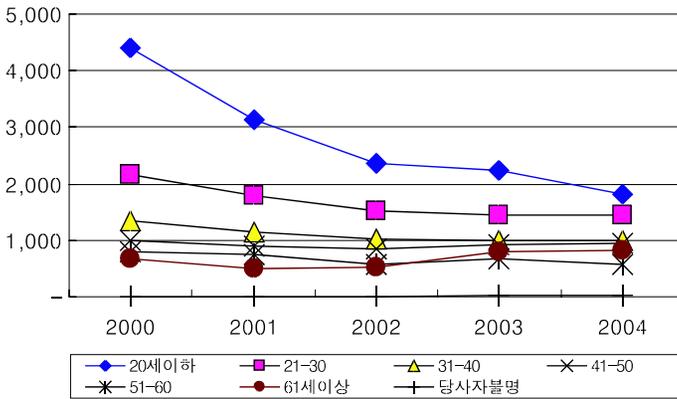
이륜차사고는 청소년층에 의한 이륜차사고가 월등히 많았으며, 그 외 청·장년층은 상대적으로 낮게 나타나고 있다.

시간대별 이륜차사고⁴⁾ 분석결과는, 18-20시가 6,355건으로 가장 높았으며, 다음으로 20-22시 5,513건, 16-18시 5,331,건 등의 순으로 전체 사고 구성비 16-22시가 가장 높게 나타났다.

4) 상계서, p.105

〈표 6〉 이륜차 시간대별 사고발생건수

	계(명)	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
계(명)	39,350	10,419	8,396	6,842	7,058	6,635
00-02	2,062	589	432	372	356	313
02-04	1,254	336	286	231	212	189
04-06	994	248	221	196	166	163
06-08	1,260	307	261	214	256	222
08-10	2,030	515	419	341	391	364
10-12	2,638	663	575	479	488	433
12-14	3,992	1,014	852	667	726	733
14-16	4,445	1,192	942	762	784	765
16-18	5,331	1,464	1,150	911	945	861
18-20	6,355	1,663	1,396	1,087	1,112	1,097
20-22	5,513	1,491	1,148	975	974	925
22-24	3,476	937	714	607	648	570



〈그림 6〉 이륜차 시간대별 사고발생건수 추이

Ⅲ. 이륜차 사고특성 설문조사

1. 개요

설문조사는 서울을 포함 전국 7대 도시와 지방지역에 거주하고 있는 이륜차 운전자 228명을 대상으로, 면접조사 또는 직접 설문지를 배부하여 회수하는 조

사방법으로 실시하였다. 설문 응답자 중에는 이륜차 관련 동호회, 이륜차 업체 직원 등 실제 이륜차를 사용하고 있는 일반인이 포함되어 있어 이륜차 사고특성에 대한 실질적인 정보를 얻을 수 있었다. 정확한 통계 분석을 위하여 MINITAB과 EXCEL를 사용하여 문항별 빈도와 중복응답을 고려한 누적빈도 백분율 그래프로 나타냈다. 설문조사 내용과 무관한 내용은 무시하고 설문사항에 미응답했을 경우 "0"으로 표기하였다. 설문내용은 이륜차 사고특성을 분석하고자 운행현황, 보험현황, 사고현황, 교통법규 위반현황 등에 대해서 물어보았다.

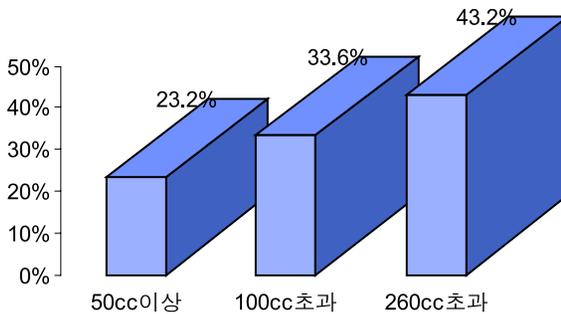
2. 설문조사 결과

1) 이륜차 배기량

귀하가 소유한 이륜차 배기량에 대한 설문 결과, 260cc이상이 43.2%로 가장 높았으며, 100cc초과는 33.6%, 50cc이상이 23.2%의 순으로 설문에 응답한 운전자의 43%가 260cc이상의 대배기량의 이륜차를 소유하고 있는 것으로 나왔다.

<표 7> 이륜차 배기량

항목	빈도(명)	백분율(%)
50cc이상	51	23.2%
100cc초과	74	33.6%
260CC초과	95	43.2%



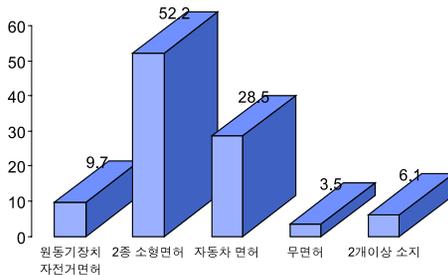
<그림 7> 이륜차 배기량

2) 이륜차 운전면허 종류

이륜차 운행 시 소지한 운전면허에 대한 응답으로는 2종 소형면허가 52.2%로 가장 많았으며, 자동차면허가 28.5%, 원동기장치자전거면허가 9.7%, 2개 이상 면허를 소지하고 있는 응답자도 6.1%였으며, 무면허인 상태에서 이륜차를 운전 중인 응답자도 3.5%였다. 설문에서 자동차면허를 지닌 운전자가 28.5%로 현재 자동차면허만 있으면, 125cc이하 모든 이륜차를 운전할 수 있는 실정이다. 4륜자동차 면허가 있더라도 이륜차면허 없이는 이륜차의 운전을 제한시켜야 한다. 현재 50cc미만이나 400cc이상 1500cc급까지의 대배기량 이륜차가 급증하고 있음에도 불구하고 우리나라의 이륜차 면허는 125cc초과는 2종소형, 125cc이하는 원동기장치자전거면허만 구분하고 있는 실정이다. 실제 본 설문 응답자의 41.7%가 250cc 이상의 대배기량 이륜차를 소유하고 있었으며, 이들 다수가 2종 소형면허를 가지고 있었다. 대배기량 이륜차 기능과 특성에 따라 면허등급과 면허체계가 필요한 실정이다.

〈표 8〉 소지하고 있는 운전면허

항목	빈도(명)	백분율(%)
원동기장치 자전거면허	22	9.7
2종 소형면허	119	52.2
자동차 면허	65	28.5
무면허	8	3.5
2개 이상 소지	14	6.1



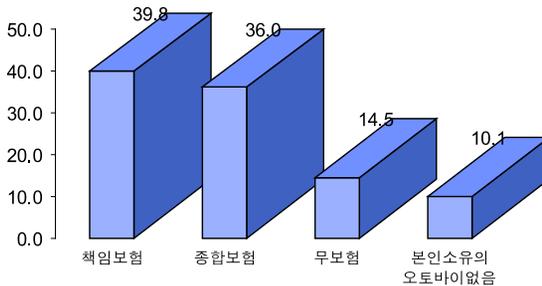
〈그림 8〉 소지하고 있는 운전면허

3) 보험가입 현황

귀하는 어떤 종류의 보험에 가입되어 있습니까라는 설문결과 응답자의 39.8%가 책임보험을 가입한 상태이며, 그 외 종합보험이 36%, 무보험 14.5%, 본인소유 오토바이 없음 10.1%로 분석되었다. 이륜차의 보험율은 자동차와 달리 연령이나 가입경력 등에 따른 할인이 없고 용도와 배기량에 따라서만 차등 적용되고 있다. 따라서 책임보험 가입의 중요성 등에 대한 적극적인 홍보로 이륜차 운전자들에게 권유할 필요가 있으며, 보험접수 기피 보험사업자의 제재방안을 강구하여, 사고 발생시 사고처리 및 보상 문제에 대한 사후대책이 필요하다.

〈표 9〉 보험 가입현황

항목	빈도(명)	백분율(%)
책임보험	90	39.8
종합보험	82	36.0
무보험	33	14.5
본인소유의 오토바이 없음	23	10.1



〈그림 9〉 보험 가입현황

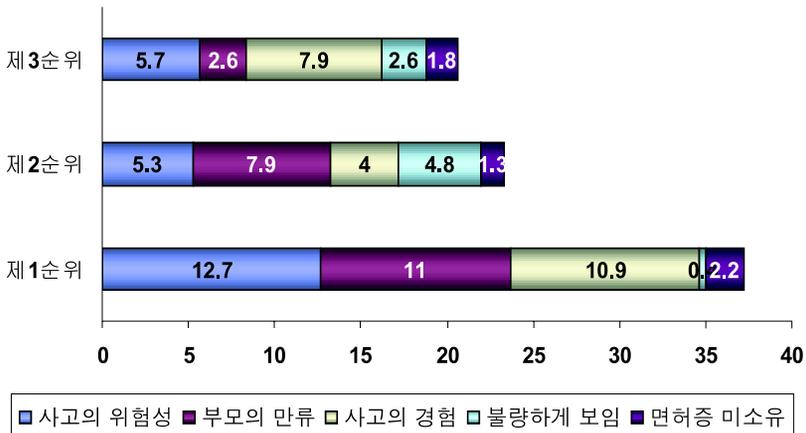
4) 이륜차를 타지 않은 이유

이륜차를 타고 싶는데 타지 않은 이유에 대한 설문은, 현재 이륜차면허를 소유하되 이륜차를 운전하지 않고 있는 설문응답자를 대상으로 실시하였으

며, 사고의 위험성, 부모의 만류, 사고의 경험, 면허미소유, 불량하게 보임의 순으로 응답하였다. 이륜차를 타고 싶는데 타지 않은 가장 큰 이유는 사고의 위험성으로, 이것은 박스형의 사륜차와 달리 운전자가 외부로 노출되어 있는 이륜차의 외형 특성상, 사고 발생시 치사율과 부상의 크기가 사륜차보다 높기 때문이라고 분석된다.

〈표 10〉 이륜차를 타지 않은 이유

항목	빈도(명)			백분율(%)		
	1	2	3	1	2	3
사고의 위험성	29	12	13	12.7	5.3	5.7
부모의 만류	18	18	6	11.0	7.9	2.6
사고의 경험	13	9	18	10.9	4.0	7.9
불량하게 보임	1	11	6	0.4	4.8	2.6
면허증 미소유	5	3	4	2.2	1.3	1.8



〈그림 10〉 이륜차를 타지 않은 이유

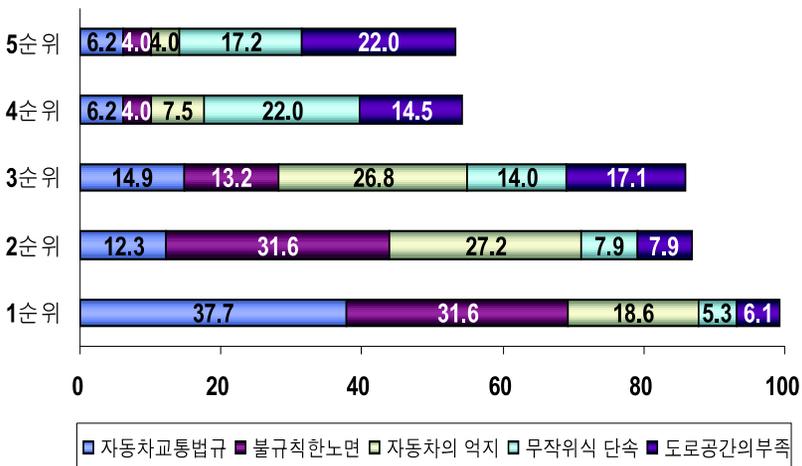
5) 이륜차 운행시 불편한 사항

도로에서 이륜차 운행시 가장 불편한 점에 대해서 자동차 교통법규, 불규칙한 노면, 자동차의 역지, 도로 공간의 부족, 무작위식 단속의 순으로 응답

하였다. 이륜차 운행시 가장 불편한 점으로 자동차 교통법규와 불규칙한 노면, 이것은 사륜차 위주의 도로여건 때문이다. 사륜차량과 이륜차가 도로 공간을 공유해야 하나, 사륜차량의 우선권과 밀어붙이기식 운행으로 이륜차는 상당한 위협을 느끼고 있으며, 이륜차는 차로와 차로사이를 운행하거나 보도와 차도사이로 밀려나가기도 한다. 안전한 이륜차 운행여건을 만들기 위하여 사륜차보다 교통약자인 이륜차 위주의 도로여건이 필수이며, 이에 따른 교통법규 또한 재정립되고 개선되어야 한다.

〈표 11〉 이륜차 운행시 불편한 점

항목	빈도(명)					백분율(%)				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
자동차교통법규	86	28	34	14	14	37.7	12.3	14.9	6.2	6.2
불규칙한 노면	72	72	30	9	9	31.6	31.6	13.2	4.0	4.0
자동차의 억지	43	62	61	17	9	18.6	27.2	26.8	7.5	4.0
무작위식 단속	12	18	32	50	39	5.3	7.9	14.0	22.0	17.2
도로공간 부족	14	18	39	33	50	6.1	7.9	17.1	14.5	22.0



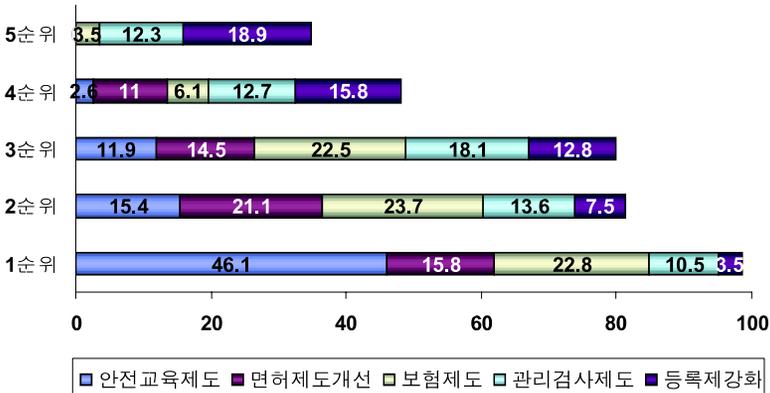
〈그림 11〉 이륜차 운행시 불편한 점

6) 안전운행을 위해 필요한 정책순위

안전한 이륜차 운행을 위하여 필요한 정책에 대해 설문한 결과, 제1순위는 안전교육제도, 보험제도, 면허제도개선, 관리검사제도, 등록제강화의 순으로 응답하였으며, 응답자 다수가 안전교육제도(46.1%)와 보험제도(23.7%)를 안전운행을 위한 필요한 정책이라고 응답하여 이륜차 안전교육제도와 보험제도가 우선시 되어야 할 것이다.

〈표 12〉 안전운행을 위해 필요한 정책순위

항목	빈도(명)					백분율(%)				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
안전교육제도	105	35	27	6	12	46.1	15.4	11.9	2.6	5.3
면허제도개선	36	48	33	25	17	15.8	21.1	14.5	11.0	7.5
보험제도	52	54	51	14	8	22.8	23.7	22.5	6.1	3.5
관리검사제도	24	31	41	29	28	10.5	13.6	18.1	12.7	12.3
등록제강화	8	17	29	36	43	3.5	7.5	12.8	15.8	18.9



〈그림 12〉 안전운행을 위해 필요한 정책순위

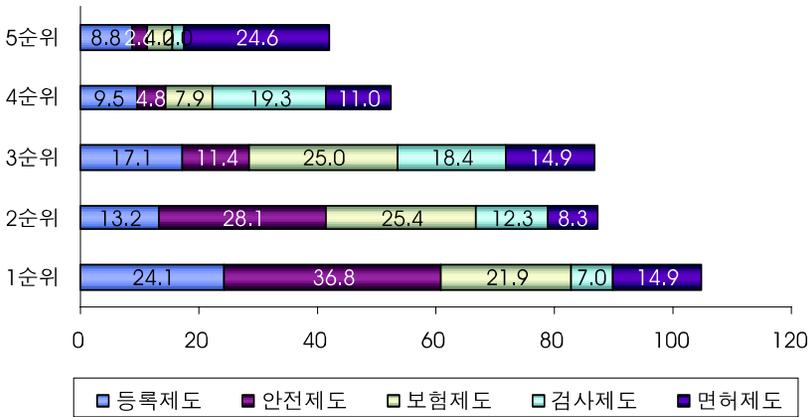
7) 이륜차 교통사고 감소대책 우선순위

이륜차 사고 감소를 위한 시급한 대책은 무엇이라고 생각합니까에 대한 설문결과, 제1순위는 교육제도, 등록제도, 보험제도, 면허제도, 검사제도 순으로 응답하였었다. 이륜차 운전자들의 50% 이상이 이륜차 사고 감소를

위하여 가장 시급한 대책으로 교육제도와 등록 제도를 선택하였으며, 이것은 유명무실하게 운영되고 있는 교통안전교육에 대한 개선과, 등록제도에 따른 이용자 불편을 최소화하도록 개선해야 할 것이다.

〈표 13〉 이륜차사고 감소를 위한 대책

항목	빈도(명)					백분율(%)				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
등록제도	55	30	39	22	20	24.1	13.2	17.1	9.5	8.8
교육제도	84	64	26	11	6	36.8	28.1	11.4	4.8	2.6
보험제도	50	58	57	18	9	21.9	25.4	25.0	7.9	4.0
검사제도	22	28	42	44	25	9.7	12.3	18.4	19.3	2.0
면허제도	16	19	34	25	56	7.0	8.3	14.9	11.0	[24.6



〈그림 13〉 이륜차사고 감소를 위한 대책

Ⅲ. 이륜차 교통사고 감소대책

이륜차 교통사고 현황을 분석하고 운행 및 정책관련 설문조사를 실시한 결과 이륜차제도에서 가장 시급한 정책은 안전교육제도, 등록제도, 보험제도, 면허제도, 검사제도 순으로 나타났다. 따라서 가장 시급하다고 생각되는 제도 순으로 각각의 문제점과 개선방안을 제시해 보았다.

1. 안전교육제도

운전면허응시자는 사전교육을 전혀 받지 못하고 있으며 이는 125cc이하에만 해당되는 것이 아니라 125cc 이상 배기량도 마찬가지이므로 법규준수 의식의 향상을 기대하기 곤란하다. 일본의 경우, 경시청 교통총무과 안전교육계 주관으로 이륜차 면허 취득자를 상대로 각 지방 면허시험장에서 무료로(단 상해보험료 100엔-200엔 필요) 외나무다리, 파일론 뱀 코스 등에서 실질적인 주행훈련을 시키고 있는데 교육은 경찰 오토바이 대원이나 이륜차 안전운전추진위원회의 지도원 등이 맡고 있다. 따라서 정규 교육과정이나 특별활동 시간에 올바른 운전문화 정착을 위하여 연 30시간 내지 20시간 정도의 지도시간을 배정하고 단계별로교통안전에 대한 전문지식과 지도요령을 담은 학습프로그램을 개발 보급하여야 한다.

2. 등록제도

자동차관리법에서는 배기량 50cc 이상인 것을 이륜차로 정의함으로써 50cc미만의 원동기장치자전거는 신고의무를 규정하고 있지 않다. 따라서 정확한 운행 대수는 파악할 수 없는 실정이다. 독일·프랑스·이태리 등 선진국은 모든 이륜차의 등록을 의무화하고 있으며 특히, 일본의 경우 도로운송차량법에 “자동차는 등록되지 않으면 사용해서는 안 된다”라는 등록 의무 규정을 두고 있다. 따라서 현행 자동차관리법 제3조, 시행규칙 제2조의 “다만, 배기량이 50cc미만인 것을 제외한다”라는 단서 조항을 삭제하여 50cc 미만도 이륜차에 포함시켜 사용신고 의무를 부과, 정확한 운행대수를 파악할 수 있도록 하고 이를 체계적으로 관리하기 위해 일제정리 기간을 설정하여 무등록 운행 중인 차량들을 모두 등록시켜야 할 것이다.

3. 보험제도

자동차손해배상보장법에 의하면 제5조 제1항에 “자동차를 운행하고자 하는 자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자에

게 대통령령이 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험 또는 책임공제에 가입하여야 한다”고 되어 있으며 이에 대한 벌칙은 동법 40조 제3항 제1호에 300만 원 이하 과태료 처분에 해당하고 과태료는 동법41조 규정에 의해 시장 군수 또는 구청장이 징수하고 있다. 그러나 이륜차는 책임보험 미가입시 과태료가 최소 3천원에서 최대 5만원에 불과하여, 미가입자에 대한 행정적·형사적 책임이 거의 없는 상황이다. 우리나라는 자동차손해배상보장법상 책임보험 미가입시 과태료는 최소 3천원에서 최고 5만원으로 미가입자에 대한 행정적·형사적 책임이 거의 없는 상황으로 무보험차 근절을 위하여 과태료 상향 조정 등의 대책이 필요하다. 따라서 책임보험 가입의 중요성 등에 대한 적극적인 홍보는 물론 무보험 이륜차의 운행 제한을 위한 과태료의 대폭 상향조정이 필요하며 보험전산망과 차량등록 전산망의 연계를 통한 무보험 차량 근절 방안이 필요하고 보험접수 기피 보험사업자의 제재방안과 자동차손해배상 보장법을 개정하여야 할 것이다. 또한 접수기피 보험사업자에 대한 제재규정이 필요하며 이륜차도 일반자동차와 같이 교통법규위반사고유무 판단 등 자율적으로 장기가입자에 대한 할인제도를 도입하여 운전자의 교통법규 준수 의식 제고로 교통사고 감소에 기여토록 해야 한다.

4. 면허제도

우리나라는 400cc이상 1,500cc급까지 대배기량 이륜차가 급증하고 있음에도 불구하고 아직까지 125cc 초과와 2종 소형면허와 125cc 이하의 2종 원동기장치자전거 면허로만 구분하고 있다. 따라서 125cc이하의 이륜차와 근거리 교통에 주로 이용되는 50cc 미만의 원동기장치자전거 면허를 하나로 묶어 운영하고 있으며, 4륜자동차 면허만 있으면 125cc이하는 운전할 수 있도록 하는 등 이륜차의 배기량 등급과 특성을 고려하지 않고 있다.

따라서 면허등급(종별)의 합리적인 조정 (도교법 68조 개정) : 현재 경찰청에서 중형, 소형, 원동기장치자전거 3등급으로 면허등급을 구분하는 방안을 검토 중에 있는 바 50cc미만은 원동기장치자전거, 50cc 이상~125cc 미만은 이륜소형, 125cc이상~400cc미만은 이륜보통, 400cc이상은 이륜대형 등으로 배기량 등급에 따라 면허를 4등급으로 세분화 한다. 4

〈표 14〉 면허등급의 세분화와 일반 4륜차와 분리案

현행						개선 후						
구분	1종 대형	1종 보통	2종 보통	2종 소형	원동기		1종 대형	1종 보통	2종 보통	대형 이륜	이륜차	원동기
대형차	○						대형차	○				
보통차 (영업용)	○	○					보통차 (영업용)	○	○			
보통차 (자가용)	○	○	○				보통차 (자가용)	○	○	○		
							400cc 이상				○	
125cc 이상				○		이 륜 차	125~400cc 이하			○	○	
125cc 이하	○	○	○	○	○		50~125cc 이하			○	○	○
							50cc 미만	○	○	○	○	○

류자동차 면허취득시 자전거급인 50cc이하만 운전가능토록 제한하고 50cc 이상은 4륜차 면허와 이륜차의 면허를 분리 이륜차 면허 없이는 운전금지토록 개정 한다

5. 검사제도

일본·독일·프랑스 등 외국의 경우에는 50cc 미만을 제외한 모든 이륜차는 검사 제도를 통해 사후 관리를 하고 있으나, 우리나라는 검사제도가 아예 없다. 따라서 모든 이륜차에 대한 적절한 사후관리가 되지 않고, 이로 인하여 많은 부작용이 발생하고 있으며 앞으로 그 피해는 더욱 심화될 것으로 보인다. 경찰의 지속적인 단속에도 불구하고 검사제도가 없는 점을 이용해 불법으로 구조를 변경하여 도로 주행 시 굉음 등을 유발함으로써 다른 운전자 또는 보행자에게 소음공해와 불안감·공포감을 주는 등 많은 불편을 주고 있음에도 적절한 조치를 취하지 못하고 있다. 따라서 자동차관리법에 이륜차도 일반자동차와 같이 정기적으로 검사를 받도록 하고 운행 중 배출가스 허용기준을 신설하는 한편, 소음진동법에도 이륜차의 소음 허용기준

을 새로이 설정 매연과 소음 공해를 예방하고 불법거래에 따른 관련범죄를 예방해야 한다.

IV. 결론

이륜차는 1916년 우리나라에 첫선을 보인 후 약 90년이 지난 오늘날에는 편리한 교통수단의 하나로 자리매김 하였다. 이륜차는 그 구조나 특성상 보다 세심한 보호를 필요로 하는 데도 불합리한 제도로 이용률이 낮은 실정이다. 또한 구조상 운전자가 외부에 노출되어 있어 교통사고 발생시 다른 자동차에 비해 운전자의 피해가 클 수밖에 없다는 단점이 있다. 그러나 일반적으로 값이 싸고 유지비가 적게 드는 데다 다른 승용차나 자전거가 다니기 힘든 골목길이나 경사로 등을 쉽게 운행할 수 있어 농어촌에서는 근거리 교통수단으로 도시지역에서는 배달용으로 많이 이용되고 있다. 더구나 최근에는 제작 기술의 발달로 구조나 성능이 크게 개선되고 경제성장에 힘입어 수요자 층이 두터워져 레저용으로도 많이 이용되고 있으며 정부의 대중교통 우선정책 시행 등 향후 교통 환경 변화에 따라 이륜차의 수요는 더욱 증가할 것으로 예상되고 있다. 본 고에서는 이와 같은 이륜차의 수요증가에 대비하여 건전한 이륜차 운행문화를 정착시키고자 이륜차 안전제도, 등록제도, 면허제도, 보험제도, 검사제도 등에 관한 개선방안을 제안하였다. 향후 본 고에서 제안한 내용이 관계기관과 각계의 의견을 수렴하여 보다 나은 개선안으로 구체화되어 올바른 이륜차 문화의 조기 정착에 이바지하였으면 한다.

참고문헌

1. 경찰청(2001, 2002, 2003, 2004), 교통사고통계.
2. 도로교통안전관리공단(2001, 2002, 2003, 2004), 교통사고통계분석.
3. 도로교통안전관리공단(2001), 청소년 이륜차 안전운전교수-학습자료 개발.
4. 서울대학교환경대학원(1983), 이광훈, 이륜차 교통안전에 관한 연구: 서울시를 중심으로.

5. 경찰대학 치안연구소(1997), 이륜차의 운행실태 및 문제점과 대책에 관한 연구.
6. 서울시정개발연구원(2001), 서울시 이륜차 운행 실태와 향후과제.
7. 계명대, 강승규, 이륜차의 운행실태 및 문제점과 대책에 관한 연구보고서, pp.97~18.
8. Hough, David L.(2000), Proficient motorcycling : the ultimate guide to riding well, Irvine, Calif : Bow Tie Press.
9. Society of Automotive Engineers(1993), SAE International Congress & Exposition(1993 :Detroit, Mich.) Advanced two-stroke engines.
10. Honda安全運轉普及本部 編(1984), “二輪車の事故分析：死亡事故の原因”.