

## 광진구 교통특구 추진을 위한 이륜차 안전운행 문화개선

### Improvement Plan of Motorcycle Driving Culture for Gwangjin-gu Special Traffic District



정성재



조용찬

## 1. 서론

### 1. 이륜차의 명칭

이륜차를 부르는 용어는 오토바이, 이륜자동차, 모터사이클 등 다양하다.

오토바이라는 명칭은 오토(Auto)와 바이시클(Bicycle)의 합성어로 일본에서 만들어져 우리나라에서도 쓰고 있는 용어이나, 세계적으로 일본과 우리나라만 사용하고 있다.

이륜자동차는 “자동차관리법”에서 정의하고 있는 명칭으로 ‘총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차’를 의미하고 있으나, “도로교통법”에서는 125cc 이하의 이륜자동차를 ‘원동기장치자전거’로 별도로 분리하여 정의하고 있다.

“표준국어대사전”에서 이륜자동차를 ‘바퀴가 둘

달린 자동차, 곧 총 배기량이 360cc 미만인 오토바이를 이른다.’라고 정의하고, 이륜차는 ‘바퀴가 둘 달린 차를 통틀어 이르는 말. 자전거, 오토바이 따위가 있다’라 하고 있다.

통계청의 자료에서도 내용에 따라 이륜차 또는 이륜자동차를 병행하여 사용하고 있다.

본문에서 소개하고자 하는 광진구의 정책 사업은 125cc 이하의 배달용 오토바이를 주 교육 대상으로 하고 있기 때문에 관련 법 및 사전적 의미 등을 종합적으로 고려하여 명칭을 이륜차로 통일하여 기술하고자 한다.

### 2. 이륜차의 역사

이륜차는 1886년 독일에서 처음 개발되었고, 우리나라는 일제강점기인 1915년 미국으로 부터 들여왔으며, 1962년 직접 생산을 시작하였다.

1958년 우리나라 최초로 우편배달 이륜차가 등

정성재 : 광진구청 교통행정과, scjung@gwangjin.go.kr, Phone: 02-450-7910, Fax: 02-450-1687

조용찬 : 광진구청 교통행정과, john95@gwangjin.go.kr, Phone: 02-450-7920, Fax: 02-450-1687

장하였고(경향신문, 1958.11.21), 1971년 등록된 이륜차가 10만대를 돌파하는 등 소규모 배달상인의 필수품이 되어갔다.(경향신문, 1971.3.27)

한때 가스 배달용으로 오토바이가 사용되면서 도심에 질주하는 가스용기 배달오토바이는 사회적 이슈가 되었으며(동아일보, 1983.2.22), 일본의 폭주족 문화를 모방한 청소년 탈선의 문제가 제기되어왔다(한겨레, 1990.11.4).

1980년대 치솟는 땅값의 영향으로 외식업의 형태는 넓은 매장에서 소규모 점포의 배달업 형태로 변화되는 움직임이 있었으며, 이륜차는 이러한 변화의 중심에 있었다(매일경제, 1988.5.9).

1990년대에 이르러 이륜차의 용도는 상업용뿐만 아니라 대도시를 중심으로 한 레저용 신규수요가 점차 늘어나면서 이륜차의 판매량이 급등하였다(매일경제, 1990.5.29).

1972년 이륜차의 고속도로 통행이 금지되고(자동차전용도로는 250cc 이상 통행 가능), 1991년 도로교통법 재개정으로 자동차 전용도로의 통행도 전면 금지됨에 따라 이륜차 운전자들의 고속도로 통행을 위한 도로교통법 개정을 요구하였으나, 헌법재판소에서는 사고의 위험이 높고 일반 자동차의 주행을 방해할 우려가 있기 때문에 도로교통법의 이륜차 고속도로 및 자동차전용도로 통행금지는 타당하다는 결론을 내렸다.(2007.1.17[기각], 2008.8.3[합헌], 2011.11.24[합헌])

### 3. 배달업소의 이륜차

외식문화, 특히 배달업소 이용의 증가는 여성의 사회진출에 따른 가사노동의 외부 의존도 증가, 가족의 소규모화로 인한 식료품비의 규모의 경제, 편의 지향적인 소비자 욕구, 코쿠닝<sup>1)</sup> 현상, 시(時)테크 현상 등에 원인이 있다.(서금화, 2007)

이용자의 배달업소 선택기준은 다양하지만, 관

련 연구에 따르면 소비자의 업소 선택 기준 중 중요도는 높으나 만족도가 낮은 항목으로 ‘빠른 배달 서비스’ 항목이 선택되었다.(권남욱 외, 2011)

증가하는 배달업소의 수와 소비자의 빠른 배달 요구에 따라 패스트푸드점 등에서는 “30분 배달 보증제” 등을 시행하면서 서비스 경쟁이 치열해지고 있으나, 2010년 피자배달원의 오토바이 사망 사고<sup>2)</sup> 후 사회적 문제로 대두되기도 하였다.

2011년 한국산업안전보건공단이 발표한 산업재해 통계자료에 따르면, 최근 5년간 음식 및 숙박업종에서 발생한 이륜차 사고 사상자가 두배 이상 증가하였다. (시사저널, 2011.1.5)

## II. 본론

### 1. 이륜차 등록 현황

2011년 현재 광진구 자동차<sup>3)</sup> 등록대수는 111,759대이며 이 중 이륜차가 차지하는 비율이 15.59%로써, 전국(9.02%) 및 서울시(12.11%)와 비교하여 높은 비중을 차지하고 있다(표 1).

표 1. 2011년 자동차 등록대수(대)

| 구분  | 전체         | 이륜차 (%)            |
|-----|------------|--------------------|
| 전국  | 20,265,685 | 1,828,312 ( 9.02%) |
| 서울시 | 3,387,689  | 410,090 (12.11%)   |
| 광진구 | 111,759    | 17,419 (15.59%)    |

자료 : 통계청, 서울시

### 2. 이륜차 사고 현황

최근 5년간(2007-2011) 1당사자 차종별 교통사고 통계를 살펴보면, 전체 사고건수 대비 이륜차 사고비율과 비교하여 사망자 비율이 높은 것으로 나타나 이륜차 사고의 치사율이 매우 높은 것을 알 수 있다.

1) 나홀로족 또는 은둔족이라 불리며, 일본에서는 오타쿠라고 함

2) 2010년 12월 오토바이를 타고 피자를 배달하던 20대 배달원이 택시와 충돌해 사망함에 따라 배달업소의 ‘30분 보증제’ 폐지에 대한 논란이 확산됨

3) 승용차, 승합차, 건설기계, 이륜차 등

표 2. 최근 5년간 1당사자 차종별 교통사고 통계(2007-2011년)

| 구분  | 전체        |        |           | 이륜차     |       |         |                |       |      |
|-----|-----------|--------|-----------|---------|-------|---------|----------------|-------|------|
|     |           |        |           | 전수      |       |         | 전체사고 대비 이륜차 비율 |       |      |
|     | 사고건수      | 사망자수   | 부상자수      | 사고건수    | 사망자수  | 부상자수    | 사고             | 사망자   | 부상자  |
| 전국  | 4,777,663 | 28,608 | 7,428,524 | 110,334 | 2,412 | 132,052 | 2.3%           | 8.4%  | 1.8% |
| 서울시 | 934,376   | 2,299  | 1,330,501 | 33,374  | 309   | 39,691  | 3.6%           | 13.4% | 3.0% |
| 광진구 | 32,043    | 100    | 44,808    | 1,102   | 18    | 1,308   | 3.4%           | 18.0% | 2.9% |

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(TASS)

광진구는 전체 사고건수 대비 이륜차 사고율이 전국 평균인 2.3%의 1.5배 수준인 3.4%로 나타났다. 특히 사망자 비율 18.0%로 전국 및 서울시에 비해 높은 것으로 조사되었다(표 2).

### 3. 광진구 '이륜차 안전운행 문화개선' 사업

#### 1) 추진배경

2011년 7월 광진구는 교통문제 해결을 위해 '선진교통운영 지대화(地帶化)'를 기조로 정책연구를 수행하였다.

정책연구에서는 관내 교통현황 및 문제점과 최근 교통부문 이슈들을 종합·분석하여, 『소음 없는, '매연 없는', '교통사고 없는' 3無 실현으로 구민이 안전하고 편리한 환경도시 조성』을 기본 목표로 선정하고, 목표달성을 위하여 '승용차 이용 감소', '교통안전 교육 강화', '합리적 시설물 설치'를 3대 전략으로 설정하였다.(정성채 외, 2012)

3대 전략 중 "교통안전 교육 강화"의 세부 추진 전략으로 '어린이 교통안전교육'과 '성인(운전자) 교통안전 교육'을 구분하고, 2012년 상반기부터 성인(운전자) 교통안전 교육의 일환으로 배달업소 「이륜차 안전운행 문화개선」 사업을 추진하고 있다.

#### 2) 추진 내용

##### (1) 광진구-도로교통공단 업무협약(MOU)

2012년 4월 광진구는 배달업소 「이륜차 안전운행 문화개선」 사업에 앞서 지속가능한 교육프로그램 개발과 교통사고 줄이기 운동을 적극적으로 전



그림 1. 광진구-도로교통공단 업무협약

개하고자 도로교통공단 서울시지부와 업무협약(MOU)을 체결하였다.

##### (2) 집합교육

도로교통공단과의 업무협약에 이어 2012년 5월 외식업중앙회와 협의를 통해 '2012년 식품접객업 기존 영업자 위생교육'에 교통안전교육을 편성하는 등 집합교육의 자리를 확보하였다.



그림 2. 식품접객업 영업자 집합교육

##### (3) 방문교육

영업자의 위생교육은 사업주 위주로 진행되는

접을 감안하여 지역별 소규모 배달업소를 직접 방문하여 배달업주는 배달종업원 고용시 면허증 확인 및 안전운행의 수시확인을 당부하고, 배달종사자와 직접 대면하여 이륜차의 위험성과 교통법 준수 등 안전교육 및 홍보활동을 지속적으로 추진해 왔다.



그림 3. 방문교육 및 홍보

(4) 위탁교육

관내 광진우체국 등 대형 업체의 경우 도로교통공단으로부터 전문강사를 초빙하여 시청각 교육 병행 등 체계적인 교육을 실시하였다.



그림 4. 광진우체국 위탁교육(전문강사)

(5) 교육용 교재(리플릿) 제작

효과적이고 지속적인 교육을 위한 교재의 필요성에 따라 리플릿을 제작하였으며, 도로교통공단의 검수를 통하여 내용의 효과성과 전문성을 제고하였다.



그림 5. 교육용 리플릿(3단 양면)

리플릿은 적은 지면으로 효과적인 교육·홍보가 가능하도록 3단 양면으로 구성하고, 이륜차 운전시 착용 복장, 상황별 안전운행 방법, 관련 법령 등을 수록하였다.

교육용 리플릿은 방문교육 시 활용되고 있으며, 광진구청 민원실에 상시 배치하여 일반인에게도 이륜차의 안전운행에 대한 홍보를 하고 있다.

3) 추진 실적

광진구는 배달업소 이륜차의 안전운행 문화를 정착하기 위하여 교육사업을 추진 중에 있다.

2012년 사업추진 실적으로 외식업중앙회와 업무협약(5.16)을 통한 위생교육 시 교통안전교육을 편성하고, 7회에 걸쳐 2,347명의 업주와 종사자 집합교육을 실시(6.7-7.12)하였다.

이륜차 배달원의 직접교육을 위해 관내 등록된 치킨·피자·중국집을 대상으로 방문교육을 실시(456명, 307개 업소, 10.8-11.7)하였으며, 광진우체국에서 집배원을 대상으로 단체교육을 실시(도로교통공단 위탁, 250명, 9.3)하였다.

표 3. 광진구 이륜차 안전운행 문화개선 추진실적

| 구분                   |      | 내용                       | 일자(기간)         |
|----------------------|------|--------------------------|----------------|
| 광진구-도로교통공단 업무협약(MOU) |      | 교육 및 홍보 지원               | 2012.4.5       |
| 광진구-외식업중앙회 업무협약      |      | 위생교육 시 교통안전교육 편성         | 2012.5.16      |
| 교육자료 제작(리플릿)         |      | 3단 양면 2,000부             | 2012.10.9      |
| 교육                   | 집합교육 | 식품접객업주 및 종사자, 2,347명(7회) | 2012.6.7-7.12  |
|                      | 방문교육 | 치킨·피자·중국집, 456명(307개 업소) | 2012.10.8-11.7 |
|                      | 위탁교육 | 광진우체국, 250명(1회)          | 2012.9.3       |

#### 4. 교육 성과 및 2013년 추진계획

##### 1) 안전교육 성과

2012년 4월 도로교통공단과의 업무협약을 시작으로 이륜차 안전운행 문화개선 사업을 추진해 온 결과 이륜차(원동기) 교통사고 건수는 2011년 75건에서 2012년 56건으로 25.3% 감소한 것으로 나타났으며, 부상자는 91명에서 66명으로 27.5% 감소, 사망자는 2011년 1명에서 2012년에는 발생하지 않은 것으로 조사되었다.

광진구 이륜차 사고감소율은 전국 대비 3.5배, 서울시 대비 1.8배로 타 지역에 비해 사고 감소율이 월등히 높은 것으로 나타났다.

표 4. 이륜차(원동기) 교통사고 발생 건수

| 구분  |    | 2011년  | 2012년  | 증감율     |
|-----|----|--------|--------|---------|
| 전국  | 건수 | 6,181건 | 5,942건 | -3.9%   |
|     | 사망 | 298명   | 250명   | -16.1%  |
|     | 부상 | 7,919명 | 6,962명 | -12.1%  |
| 서울시 | 건수 | 1,475건 | 1,272건 | -13.8%  |
|     | 사망 | 36명    | 18명    | -50.0%  |
|     | 부상 | 1,726명 | 1,492명 | -13.6%  |
| 광진구 | 건수 | 75건    | 56건    | -25.3%  |
|     | 사망 | 1명     | -      | -100.0% |
|     | 부상 | 91명    | 66명    | -27.5%  |

자료 : TAAS 교통사고분석시스템, 도로교통공단

##### 2) 2013년 추진 계획

광진구는 '이륜차 안전운행 문화정착'을 지속가능 사업으로 추진하기 위하여 2013년 추진계획을 수립하였다.

2013년 4월에 250명의 광진우체국 집배원을 대상으로 안전교육을 실시하였고, 5월부터는 배달

업소 종사자를 대상으로 “찾아가는 이륜차 안전교육”을 실시하고 있다.

그 외에도 9월 및 10월 관내 일반음식점 영업자를 대상으로 한 대규모 집합교육을 계획 중에 있으며, 이러한 노력은 지속될 것이다.

### III. 결론

1915년 처음 도입된 이륜차는 우리나라의 사회·경제·문화의 변천과 함께 우리 생활에 있어 필수 교통수단으로 자리잡아가고 있으며, 특히 외식문화의 행태변화는 배달업소의 증가와 함께 빠른 서비스를 위한 이륜차의 증가를 가속시켜왔다.

모든 교통수단이 그러하듯이 편의성의 이면에는 교통수단 자체가 갖고 있는 소음, 환경, 안전 등의 문제점은 항상 사회적인 문제로 야기되어 왔으며, 교통사고 통계자료에서 나타난 바와 같이 이륜차의 안전사고는 시급히 제고되어야 할 중요한 문제로 항상 거론되어 왔다.

2011년 7월 광진구는 교통문제 해결을 위해 '전진교통운영 지대화(地帶化)'를 기조로 정책연구를 수행하였으며, 『소음 없는', '매연 없는', '교통사고 없는' 3無 실현으로 구민이 안전하고 편리한 환경도시 조성』을 기본 목표 각종 정책 및 시설물 정비 사업을 추진 중에 있다.

교통사고 없는 광진구를 만들기 위한 정책사업의 일환으로 관내 위생업소 이륜차 운행문화 개선 사업을 추진하고 있으며, 집합교육, 방문교육, 위탁교육 등을 통한 약 3,000명을 대상으로 이륜차 안전운행 교육을 실시하였다.

또한, 교통전문가 집단과의 업무협약을 통한 교

육에 질을 재고하고 리플릿을 제작·배포하는 등 지속가능한 사업이 될 수 있도록 다양한 정책을 시도하고 있다.

이러한 노력의 결과로 2011년 대비 2012년 이륜차 사고는 25.3% 감소하였으며, 서울시 평균 사고 감소율의 두 배에 가까운 성과를 도출하였다.

광진구에서 시행하고 있는 위생업소의 이륜차 안전교육은 법에서 규정하고 있는 필수 사항이 아니기 때문에 추진 시 어려움이 있었다.

프렌차이즈 패스트푸드점은 체계적인 배달원 관리가 이루어지고 있으나, 소규모 영세 상가에서는 상대적으로 교육수준이 낮고 나이가 어린 배달원들 단기간 고용하기 때문에 교육의 집중도가 떨어지고 스스로의 안전관리에도 소홀한 것으로 나타났다.

위생업소 업주들도 이러한 부분에 있어 안전모 착용이나 안전운행 등에 대하여 주의를 주는 경우 갑자기 그만두는 경우가 발생하기 때문에 배달원 관리에 어려움을 표시하기도 하였다.

그밖에 방문교육 대상인 소규모 영세 상가는 개·폐업이 잦아 분기별 별도의 관리가 필요할 것으로 판단되며, 치킨집의 경우 야간영업이 대부분으로 교육시간 할당 시 야간방문 인력의 추가 편성이 필요하다.

광진구는 2013년에도 자체예산을 확보하고 교육 수요 조사와 도로교통공단과의 교육관련 협의 등 지속적인 사업 추진을 계획하고 있다.

위생업소 이륜차 안전교육은 배달업소 운전자 위주의 사업으로써, 추후 경찰서 등과 협조하여 일반운전자 교육으로 확대할 경우 '교통사고 없는 광진구' 구성에 큰 역할을 할 것으로 기대한다.

## 참고문헌

- 권남욱, 오석태 (2011), 치킨 전문점의 선택속성 중요도가 고객만족 및 고객충성도에 미치는 영향에 관한 연구(대전지역 대학생·대학원생을 중심으로), 한국조리학회지, 제17권 제4호, 한국조리학회, pp.169-184.
- 서금화 (2007), 라이프스타일에 따른 배달음식 이용행태 및 선택속성에 관한 연구(수도권 지역 소비자를 중심으로), 광운대학교 경영대학원 석사논문.
- 정성채, 조용찬 (2012), 광진구 교통특구, 교통기술과 정책, 제9권 제6호, 대한교통학회, pp.41-46.
- 뉴스라이브러리(<http://newslibrary.naver.com>), 네이버.
- TAAS(<http://taas.koroad.or.kr>) 교통사고 분석시스템, 도로교통공단.
- 판례(2007.1.17), 2005헌마1111, 헌법재판소.
- 판례(2008.7.31), 2007헌바90, 헌법재판소.
- 판례(2011.11.24), 2011헌바51, 헌법재판소.