

이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나



2023. 6. 2(금) 14:00

장 소

국회 의원회관 제2세미나실

주 최

 국민의힘 국회의원 최승재

공동주관

 손해보험협회  보험연구원
Korea Research Research Institute

문의 | 784-6730~2

좌장 이수범 교수(서울시립대학교)

발제 정미경 책임연구원(도로교통공단)

김규동 연구위원(보험연구원)

토론 지연환 계장(경찰청)

박수홍 팀장(금융감독원)

김민우 책임연구원(교통안전공단)

유상용 책임연구원(삼성교통안전문화연구소)

조명수 사무총장(전국이륜차배달라이더협회)

박정훈 조직국장(라이더유니온)

김세연 이사장(한국선진교통문화연합회)

목 차

최승재 의원 환영사	1
김기현 국민의힘 당대표 축사	3
정우택 국민의힘 국회부의장 축사	5
윤재옥 국민의힘 원내대표 축사	7
정지원 손해보험협회 회장 축사	9
안철경 보험연구원 원장 축사	11
이주민 도로교통공단 이사장 축사	13

발제

1. 이륜차 교통안전정책 개선방안	15
2. 이륜차보험 가입 사각지대 해소를 위한 제도개선 방안	34

토론

－ 박수홍 금융감독원 팀장	46
－ 김민우 교통안전공단 책임연구원	48
－ 유상용 삼성교통안전문화연구소 책임연구원	50
－ 조명수 전국이륜차배달라이더협회 사무총장	51
－ 박정훈 라이더유니온 조직국장	52
－ 김세연 한국선진교통문화연합회 이사장	57

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

환영사

국회의원 최승재



여러분 반갑습니다. 국민의힘 정책위원회 부의장 최승재 의원입니다.

망종(곡식의 씨앗을 뿌리는 절기)의 6월, 국회에 새로운 정책적 씨앗을 심고자 「이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나」를 주최하게 되었습니다.

정책세미나를 함께 주관해주신 손해보험협회, 보험연구원 관계자 여러분께 깊은 감사의 인사를 드립니다. 아울러 좌장을 맡아주신 이수법 서울시립대 교수님, 발제를 맡아주신 정미경 도로교통공단 책임연구원님, 김규동 보험연구원님을 비롯한 모든 토론자분들과 참석자분들께 깊은 감사의 말을 전합니다.

이륜차는 우리에게 아주 친숙한 이동수단이며, 자동차와도 그 탄생과 발전의 궤를 함께할 정도로 역사가 깊은 이동수단입니다. 특히 최근 코로나19의 영향으로 비대면 서비스가 활성화되면서 이륜차를 중심으로 한 교통 환경도 급격하게 변화하고 있습니다. 일례로 국내 배달 플랫폼 업체 중 한 개 업체에 등록된 라이더 수는 2019년 1만명 대비 2022년 9만명으로 무려 9배가 증가했다고 합니다.

이러한 이륜차의 증가에도 불구하고, 이륜차 운전자는 안전에 적지 않은 위협을 받고 있는 상황입니다. 최근 10년간 우리나라 전체 교통사고는 감소하고 있지만, 이륜차는 사고 건수가 연평균 1.2%씩 증가하고 있습니다. 다른 교통수단에 비해 물리적 보호장치가 적은 이륜차의 특성과 빠른 이동속도를 요구하는 사회적 환경 탓에 발생하는 결과로 해석할 수 있습니다.

문제는 이륜차에 대한 사회적 안전장치가 부족하다는 것입니다. 특히 사고 발생 시 운전자 사고 피해자들을 보호할 수 있는 ‘이륜차 보험’의 경우 너무 비싼 보험료와 부족한 선택지로 인해 의무보험임에도 불구하고 가입률이 매우 저조한 상태입니다. 실제로 이륜차 보험 가입률의 경우 22년 말 기준 50% 수준에 불과하고, 유상운송용(배달용) 보험의 경우 21년 기준 전체 배달종사자 중 34.1%만 가입하고 있는 상황입니다.

이러한 형국에 우리 정부는 이륜차 보험 가입률을 제고하고 이륜차 운전자에 대한 사회적 안전망 강화를 위한 각종 유인책과 제도 마련에 박차를 가하고 있으나, 이해당사자들이 참여하여 상호 의견을 청취하는 공론의 장이 부족하다는 지적 또한 있었습니다.

이제는 국회의 노력이 필요한 시점입니다. 이륜차 보험 가입률 제고와 이륜차 교통사고 예방을 위한 제도개선은 이미 목전에 다가온 현실입니다. 제도의 개선에 따른 부작용을 최소화하면서도 이륜차 운전자를 보호할 수 있는 개선책을 적극적으로 검토하고 제시해야 합니다.

오늘, 이러한 목표 아래 정부 기관을 비롯한 각계각층의 전문가들께서 한자리에 모여주셨습니다. 오늘 정책세미나를 통해 이륜차 운전자를 위한 현실적이고 다양한 방안들이 제시되기를 바라며, 도출된 내용들을 토대로 국회 차원에서의 제도 개선 방안을 구체화할 수 있는 시간을 되기를 바랍니다.

다시 한번 오늘 행사에 참석해주신 모든 내외빈 여러분께 깊은 감사의 말씀을 올리며, 언제나 가내에 행복과 평안이 충만하기를 기원합니다. 감사합니다.

2023년 6월 2일
국회의원 최 승 재

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

축 사

국민의힘 당대표 김기현



안녕하십니까, 국민의힘 대표 김기현입니다.

「이륜차 안전 제도개선을 위한 정책 세미나」의 개최를 진심으로 축하드리며, 뜻깊은 자리를 마련해 주신 최승재 의원님께 깊은 감사의 인사를 올립니다.

아울러 세미나의 좌장을 맡아주신 이수범 서울시립대 교수님과 발제를 맡아주신 정미경 교통안전공단 연구원님, 김규동 연구위원님 그리고 토론을 준비해주신 정부 및 유관기관 관계자분들께도 깊은 감사의 인사를 드립니다.

이륜차 운전자에 대한 보호장치 마련은 지금 우리 눈 앞에 놓인 중요한 현안입니다. 지난해 국토교통부가 발표한 '2022 배달업 실태조사'에 따르면 2022년 상반기 배달원 수는 23만 7188명으로 2019년 동기대비 약 2배 증가하였습니다. 또한 배달 증가에 따라 매년 2만 건 이상의 이륜차 교통사고가 발생하고 있으며, 매년 500명의 사망자가 속출되고 있는 상황입니다.

이륜차 운전자의 경우 사고 발생 시 신체가 충격에 그대로 노출되기 때문에 심각한 부상으로 이어지기 쉽습니다. 그런데도 높은 보험료와 좁은 보험 선택지로 인해 배달업 종사자들 가운데 유상운송용 이륜차 보험에 가입한 라이더는 19% 정도밖에 되지 않습니다.

유상운송용 이륜차 보험료는 지속적으로 증가해 18년 118만 원, 19년 154만 원, 2020년 말 기준 연 204만 원을 기록했습니다. 이는 가정용

보험료의 11배 수준에 달하는 수치입니다. 심지어 보험 가입 경력이 없는 신규 배달 라이더는 사고자와 동일한 등급이 적용되어 높은 보험료를 부담하고 있는 실정입니다.

작금의 상황에서 오늘의 정책 세미나는 이륜차 운전자에 대한 안전장치 마련을 위한 매우 시의적절한 자리가 될 것입니다. 오늘 행사를 통해 이륜차 안전사고율 감소와 보험 가입 사각지대를 위한 여러 가지 해안이 도출되기를 바라며, 논의하신 내용이 입법과 정책으로 이어질 수 있기를 기대하겠습니다.

다시 한 번 의미 있는 세미나의 개최를 축하드리며, 참석하신 모든 분들의 건강과 행복을 기원합니다. 감사합니다.

2023년 6월 2일
국민의힘 대표 김 기 현

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

축 사

국회부의장 정우택



안녕하십니까.

국민의힘 소속 국회부의장 정우택 의원입니다.

푸르게 우거진 나무가 아름다운 녹음방초(綠陰芳草)의 여름, 「이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나」 개최를 진심으로 축하드리며, 바쁘신 와중에도 참석해주신 내외 귀빈 여러분께 깊은 감사의 말씀을 전합니다.

아울러 이륜차 보험에 대한 관심이 뜨거운 지금, 뜻깊은 세미나를 주최해주신 최승재 의원님을 비롯한 손해보험협회, 보험연구원, 좌장에 서울시립대 이수범 교수님과 발제자·토론자 여러분께도 감사드립니다.

코로나 기간 하루 평균 배달음식 온라인 주문액이 800억 원을 기록, 국내 온라인 음식서비스 거래액이 21년 기준 25조 6700억 원으로 급성장하였습니다. 이에 따라 배달업 종사자 수 역시 23만 7천 명에 달하고 있으며, 배달라이더의 안전 문제도 함께 대두되고 있습니다.

국토교통부 「2022 배달업 실태조사」에 따르면, 약 43%에 달하는 배달 종사자가 최근 6개월 간 평균 2건의 교통사고를 경험했다고 합니다. 그러나 사고자와 비사고자를 한 데 묶어 보험료를 산출한 탓에 연 200만원에 달하는 높은 보험료가 책정되어 배달 종사자 중 이륜차(배달용) 보험 가입자가 약 19%밖에 안 되는 상황입니다.

우리 정부는 국가적 차원에서 배달 종사자의 안전 등 사회적 안전망을 구축하기 위해 이륜차 책임보험 가입 의무화 정책을 발표했고, 금융감독원은 배달 종사자의 이륜차 보험가입 부담을 덜어주기 위해 보험료를 대폭 줄이는 등 여러 대책을 내놓고 있습니다.

따라서 오늘의 「이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나」가 국회 차원에서의 이륜차 사고감소를 위한 제도 도입 방안과 이륜차 보험가입 사각지대 해소를 위한 제도개선 방안 마련을 위한 의미 있는 걸음이 되기를 기원합니다. 참석하신 여러분의 가감 없는 제언으로 오늘의 세미나가 뜻깊게 채워지길 바랍니다.

다시 한번, 금일 열린 정책세미나를 축하드리며, 참석하신 여러분 모두의 무궁한 발전과 건승을 기원하겠습니다.

감사합니다.

2023년 6월 2일

국민의힘

대한민국 국회부의장 정 우 택

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

축 사

국민의힘 원내대표 윤재옥



여러분 반갑습니다.

국민의힘 원내대표 윤재옥 의원입니다.

「이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나」 개최를 축하드립니다.

소중한 자리를 만들어 주신 최승재 의원님과 관계자 여러분의 노고에 감사드립니다. 발제와 토론을 맡아주신 전문가 여러분께도 감사와 환영의 인사를 전합니다.

이륜차는 그 편리성으로 인해 많은 국민의 사랑을 받고 있으며 요식업부터 유통업까지 산업 전반에서 활용되고 있는 주요한 교통수단입니다. 특히 코로나19 기간을 거치며 2019년 대비 2022년의 배달원의 수가 2배 이상 증가하는 등 배달은 이제 우리의 삶을 차지하는 큰 요소가 되었습니다.

이에 따라 이륜차 사고도 증가하고 있지만 보험료 부담으로 인해 유상 운송용(배달용) 이륜차 보험의 경우는 가입자 비율이 약 19%에 불과하다고 합니다. 이에 오는 7월 정부는 이륜차 책임보험 의무가입 강화 정책을 시행하게 되었습니다.

사회적 안전망에 대한 국민의 눈높이가 높아지고 있습니다. 이륜차를 생업 수단으로 삼는 분들이 안전하게 일할 수 있고, 또 불의의 사고가 나더라도 재기할 수 있는 방안에 대한 논의가 필요한 상황입니다.

오늘의 정책세미나가 이륜차 운전자 안전장치 마련을 위한 디딤돌이 되기를 기대합니다. 국회 차원에서도 안전한 이륜차 운전자 문화를 만들 수 있도록 지속적인 관심을 이어가겠습니다.

다시 한 번 시기적절한 세미나 개최를 축하드리며 참석하신 모든 분들께서 건강하고 행복하시길 기원합니다.

감사합니다.

2023년 6월 2일
국민의힘 원내대표 윤재옥

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

축 사

손해보험협회 회장 정지원



안녕하십니까! 손해보험협회 회장 정지원입니다.

「이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나」를 국회 최승재 의원님, 보험연구원 안철경 원장님과 함께 개최하게 되어 영광으로 생각합니다. 그리

고 발제를 맡아주신 도로교통공단 정미경 책임연구원님과 보험연구원 김규동 연구위원님, 좌장을 맡아주신 서울시립대학교 이수범 교수님을 비롯하여 토론을 위해 자리해주신 여러분께도 깊은 감사의 말 씀을 드립니다.

우리나라 교통사고 사망자는 국회, 정부 및 유관기관의 법제도·시설 개선, 홍보캠페인 추진 노력에 힘입어 지속적으로 감소하고 있습니다.

그러나 이륜차 분야는 배달수요 증가 등으로 인해 '22년 교통사고 사망자가 전년 대비 5.4% 증가하여 교통안전에 취약한 모습을 보이고 있습니다.

또한, 본 협회에서 작년에 시민단체와 공동으로 실시한 대국민 설문조사에서 응답자의 25.7%가 배달이륜차의 안전운행을 위해 가장 필요한 것으로 법제도개선을 지목한 점을 고려하면, 이륜차 안전강화를 위한 제도 개선이 시급해 보입니다.

이에, 교통안전에 항상 힘쓰시는 정부부처, 전문가 여러분과 실제 현장의 목소리를 들려주실 배달 종사자 여러분이 함께 이륜차 교통안전 관

런 정책방안을 논의하는 이 자리가 매우 큰 의미를 갖고 있다고 생각합니다.

오늘, 이륜차 교통안전정책 개선방안과 보험가입 사각지대 해소 방안에 대하여 실효성 있고 건설적인 다양한 의견들이 논의되어 이륜차 교통안전 관리체계가 조속히 구축되길 기대합니다.

저희 손해보험업계 역시 공익적 차원에서 교통사고 예방을 위해 최선의 노력을 다하겠습니다.

감사합니다.

2023년 6월 2일
손해보험협회 회장 정 지 원

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

축 사

보험연구원 원장 안철경



안녕하십니까,
보험연구원 원장 안철경입니다.

먼저 「이륜차 교통안전 제도개선」 정책세미나 개최를 진심으로 축하드립니다.

이런 귀중한 자리를 마련해 주신 국회 정무위원회 최승재 의원님과 손해보험협회 정지원 회장님께 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 정책세미나의 원활한 진행을 위해 좌장을 맡아 주신 서울시립대 이수범 교수님을 비롯하여, 발표자와 토론자로 수고해주실 각계각층의 전문가 여러분께도 감사의 말씀을 드립니다.

최근 배달산업의 성장으로 라이더들의 안전에 사회적 이목이 집중되는 상황에서, 이륜차 운전자의 안전을 담보하기 위한 정책세미나 개최는 매우 시의적절하다고 생각합니다.

이륜차는 전체 자동차의 8.2%에 불과하지만, 사고 건수는 9.8%, 사망자는 15.2%를 차지하고 있습니다. 여러 안전장치 개발로 자동차 사고는 감소하고 있지만, 이륜차 사고는 계속 증가하고 있습니다. 라이더들의 안전을 보장하기 위해서는 무엇보다 라이더들이 안전운전을 하고 사고를 예방하는 것이 중요합니다. 그러나 모든 것을 운전자 책임으로 돌리기보다는 교통단속 체계를 개선하여 이륜차의 안전운전을 유도하고, 라이더들이 시간에 쫓겨 과속과 신호위반을 하지 않도록 근무 환경을 개선하는 것도 중요합니다.

부득이하게 사고가 발생했을 때에는 보험을 통해 손해를 만회할 수 있어야 합니다. 그러나 이륜차 운전자들은 사고에 노출되어 있으면서, 보험 사각지대에 놓여 있는 것이 현실입니다. 이륜차보험 가입률은 50% 수준에 불과하고, 이마저도 의무보험만을 가입하는 경우가 대부분입니다. 사고가 발생하면 운전자 본인의 손해뿐만 아니라, 피해자의 손해를 복구하는 것도 어려운 것이 현실입니다. 이륜차보험 가입 확대 방안이 절실한 이유입니다.

오늘 이 자리에는 이륜차 안전의 전문가들께서 모이신 만큼, 이륜차 교통안전에 위한 제도개선 정책 방안이 도출될 것으로 기대합니다. 저는 보험연구원 원장으로서, 오늘 이 자리에서 논의된 고견을 경청하고 보험제도 개선을 강구함으로써, 더 많은 이륜차 운전자들이 보험에 가입할 수 있도록 노력하겠습니다.

이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나에 참여해주신 모든 분의 건강과 행복을 기원하며, 다시 한번 감사의 말씀을 드립니다.

2023년 6월 2일
보험연구원 원장 안 철 경

이륜차 안전 제도개선을 위한 정책세미나

축 사

도로교통공단 이사장 이주민



안녕하십니까?

도로교통공단 이사장 이주민입니다.

먼저 오늘 「이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나」에 참석해 주신 여러분들께 도로교통공단 임직원을 대표하여 축하 인사를 드리게 되어 영광으로 생각합니다.

특히 불철주야 공무로 바쁘신 가운데에서도 이륜차 교통사고 감소를 위해 정책세미나를 마련해 주신 최승재 의원님, 그리고 행사 준비로 수고해 주신 손해보험협회와 보험 연구원 관계자 분들에게도 진심으로 감사드립니다.

아울러 오늘 발제를 맡아주신 우리 공단의 정미경 책임연구원님, 보험 연구원의 김규동 연구위원님, 그리고 토론 좌장을 맡아주신 서울시립대 이수범 교수님을 비롯하여 토론자로 참석해주신 정부부처 관계자 및 교통안전 전문가, 배달종사자 분들에게도 감사의 말씀을 전합니다.

최근 우리나라 교통사고 사망자수 추이를 살펴보면, 지난 '21년 교통사고 집계 사상 처음으로 2천명 대까지 감소하였으며 '22년에는 전년 대비 6.2%나 감소하여 2,735명이었습니다. 이는 그동안 교통사고 감소를 위해서 정부부처와 산하 공공기관, 그리고 시민단체를 비롯한 여러 유관단체들이 서로 합심하여 노력한 소중한 결실이라 생각합니다.

다만 이륜차 교통사고 사망자수의 경우에는 전대미문의 코로나 시기를 지나면서 이륜차 중심의 배달산업이 확장되었으며 이륜차 통행량이 급

증으로 인해 이륜차 교통사고 또한 ' 21년 대비 5.4%나 증가하였습니다. 이러한 중요한 시점에, 국회를 중심으로 「이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나」를 개최하여 여러 교통안전 전문가들이 중지를 모아 이륜차 교통사고 감소 대책을 마련하게 된 것은 매우 시의적절 한 것으로 보입니다.

그동안 우리나라는 온 국민이 힘을 모아 선진국에 도달할 만큼 비약적인 경제 발전을 이루어 왔습니다. 또한 교통사고 사망자수 감소가 보여주듯이 교통안전 시민의식 또한 점진적으로 개선되고 있습니다. 그럼에도 불구하고 아직까지 일부 운전자들의 교통법규 위반과 같은 일탈적 행위로 인해 교통사고가 끊이지 않고 있으며 소중한 생명을 잃게 되는 현실 또한 너무도 안타까운 실정입니다.

아무쪼록 오늘 세미나를 계기로 이륜차 교통안전 제도개선을 위한 정부와 시민단체의 관심을 촉구함과 동시에 여러 교통안전 전문가들과 시민단체, 배달업 종사자들이 한데 힘을 모아 안전하고 행복하게 일할 수 있는 배달문화 조성의 시발점이 되기를 희망합니다.

우리 공단 또한 배달종사자를 대상으로 교통안전 교육을 적극 확대하고 이륜차 면허제도 개선 및 이륜차 교통사고 잦은 곳 개선 사업 등을 지속적으로 추진함으로써 이륜차 교통사고 감소 및 예방을 위해 최선의 노력을 다하겠습니다.

마지막으로 이 자리에 참석해 주신 발제자 및 토론자, 행사 준비로 수고하신 관계자분들, 그리고 마지막까지 자리를 지켜주신 배달종사자분들께 가정과 직장에 늘 건강과 행복이 깃들기를 진심으로 기원합니다.

감사합니다.

2023년 6월 2일
도로교통공단 이사장 이 주 민

이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나

이륜차 교통안전정책 개선방안

- 배달 이륜차 위험행동 분석을 중심으로 -

2023. 6. 2.

도로교통공단
정 미 경 책임연구원

이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나

이륜차 교통안전정책 개선방안

- 배달 이륜차 위험행동 분석을 중심으로 -

CONTENTS

- I | 이륜차 및 배달 이륜차 현황
- II | 이륜차 교통사고 특성
- III | 배달 이륜차 위험행동 유형
- IV | 이륜차 운전자 의식조사
- V | 이륜차 교통안전정책 개선방안

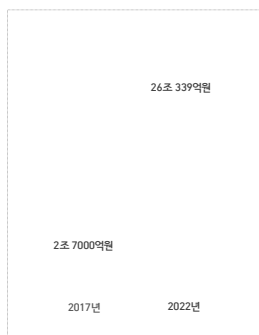
I. 이론차 및 배달 이론차 현황

01 | 이론차 배달 이론차 현황

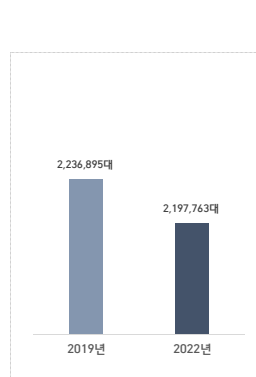
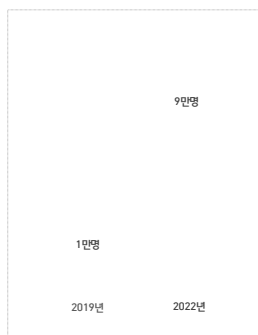
변화

- 영향으로 비대면 서비스 활성화 생활문화 전반에 변화
초반 퀵서비스 산업의 목적으로도 꾸준히
법규위반 증가로 이어지면서

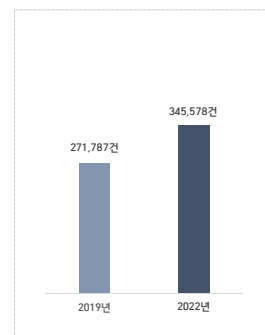
온라인 음식서비스 거래액



커넥트 라이더수



법규위반 단속건수



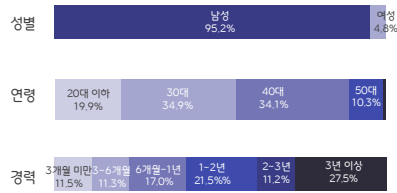
01 | 이륜차 및 배달 이륜차 현황

배달 종사자 관련 실태조사 (고용노동부)

- 배달 종사자 대상 설문조사 결과 : 47%가 배달 중 사고를 경험, 평균 2.4회 경험, 5회 이상 사고를 경험한 사람도 15%
(경력별) 최근 1년 내 사고 경험 비율은 업무경력 1~3년 **미만**이 높음
(연령별) 20대 이하 및 50대의 사고 경험 **비율이 상대적으로** 높음
(사고원인) 법규위반이 73%로 대부분 차지(이 중 상대방 법규위반 응답이 53%로 가장 높음), 다음으로는 날씨 영향이 13%로 많음

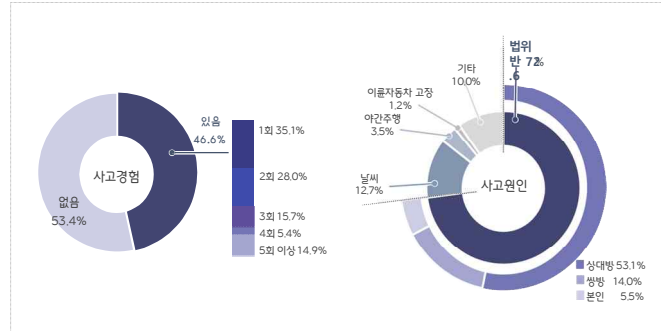
조사개요 및 대상자 특성

- 설문대상 : 배달 플랫폼사에 등록된 배달 종사자 5,626명
(배민 라이더스, 쿠팡이츠, 바로고, 생각대로, 부릉, 슈퍼히어로)
- 조사기간 : 2021. 11. 4. ~ 11. 21.



출처 : 고용노동부 보도자료(2021.12.27.)

배달 중 사고 경험



01 | 이륜차 및 배달 이륜차 현황

법제도 현황 - ① 차량

- (차량구분) 「자동차관리법」과 「도로교통법」 간 이륜자동차 구분 기준 상이
- (관리제도) 등록 | 이륜자동차는 등록이 아닌 신고대상(신고 불이행 제재 수준도 경미) → 실운행 여부, 실소유자 및 사용분거지 등 관리상 한계
검사 | 정기검사는 환경검사(배출가스, 소음)만 시행 → 차량 구조적 안전점검 관리 미흡으로 안전 우려
정비 | 정비는 정부관리 대상 아님 → 민간에서 자율적 정비로 발생

이륜자동차

자동차관리법	도로교통법
배기량 (최고정격출력)	

: 「자동차관리법」, 「도로교통법」 재구성

관리제도

일반자동차	이륜자동차
- 등록제 - 자동차등록원부 등록 후 운행가능	사용신고/변경신고 폐지신고 의무
	환경검사: 배출가스
- 정비업 관리제도 - 자동차정비업 정부관리	정부관리 정비업에서

: 「자동차관리법」, 「대기환경보전법」, 「자동차관리법」 재구성

01 | 이륜차 및 배달 이륜차 현황

법제도 현황 - ② 운전자 관리

- **(운전면허시험)** 소형면허 및 원동기장치자전거면허는 **학과시험** 및 **기능시험**만 실시하고 **도로주행시험은 미 실시**
학과시험 문제는행 문항수 확대(500 → 800문항) 및 문제 유형 다양화(문장형, 안전표지형 + 일러스트 및 동영상) 등 학과시험 강화 예정
- **(교통안전교육)** **교통사고를 유발하거나** 법규위반을 하지 않는 한 **운전면허 취득 전, 1시간의 시청각교육이** 전무인 상황
 현재 운전면허 취득 전 교육 개선을 위한 연구용역 진행 중(교육시점, 방법 및 시간 등 강화)

» 운전면허

구분	제2종 소형면허	제2종 원동기장치자전거면허
학과시험	• 40문항 (객관식) • 60점 이상 합격	
기능시험	• (굴절코스) (곡선코스) (좁은길코스) (연속진로전환코스)	
시험차량	• 200cc 이상(250cc)	• 49cc 이상(100cc)
합격기준	• 검지선 접촉 또는 발이 땅에 닿을 경우 10점씩 감점 • 100만점에 90점 이상 합격	

주: 「도로교통법」 제9조

» 교통안전교육

구분	대상	교육기관	교육방법 및 시간	사륜차와의 구분
운전면허 취득 전	• 면허시험 응시자	• 도로교통공단 (운전면허시험장)	• 1H(시청각)	• 있음
운전면허 취득 후	• 운전면허 행정처분 대상자	• 운전전문학원	(면허종별에 따라 다름) • 학과 5H, 기능 8-10H	• 없음
		• 도로교통공단	• 음주운전(1회자 12H, 2회자 16H, 3회자 48H) • 정치 및 취소 (사고, 보복운전) 6H	• 없음

주: 「도로교통법」 제9조

01 | 이륜차 및 배달 이륜차 현황

법제도 현황 - ③ 산업안전

- (자격·교육) 이륜자동차 배달업 운전자는 「산업안전보건법」상 **‘특수형태근로종사자’**로 분류되어 **안전보건교육(2시간)** 의무 부여
 최근 배달 종사자 안전관리 위한 「생활물류법」이 제정('21. 1.)되어 ‘소화물배송대행서비스 사업자 인증제’가 도입되었으나 종사자 자격은 미규정
 → **이륜자동차** 배달 수요가 **증가하면서** 미성년자 등 운전경험이 충분하지 않은 배달종사자 증가, 그에 따른 교통사고 위험도 증가
- (보험 관리) 이륜자동차 배달업 운전자의 **의무보험 가입 미관리**, 유상운송용 보험 가입 저조 → 배달 플랫폼사는 보험사와 시간제 보험 개발 및 도입 중

» 종사자 자격 및 안전교육 비교

구분	화물자동차 운수업	이륜자동차 배달업
기본요건 (면허·면허)	• 화물자동차 종별 면허 보유, 20세 이상 - 제1종 대형/보통/소형, 제2종 보통 면허	• 이륜자동차/원동기면허 보유 - 제2종 소형/원동기장치자전거면허
자격요건	• (시험) 화물운수업 및 교통 법규 등 필기시험 (경력) 운전경력 2년 이상 (신체) 인자반응 등 운전적성정밀검사 통과 (결격) 음주운전 및 중대 교통사고로 인한 면허취소자, 태배종사자는 성범죄자등	• 없음
의무교육	• 16시간, 이론 및 실기교육 - 화물운수업 및 도로교통 법규, 교통안전 등	• 없음 - 특수형태근로종사자인 태배/원배서비스 운전자는 2시간 이상 의무교육(산업안전, 교통안전 등)

주: 「도로교통법」, 「화물자동차 운수사업법」, 「산업안전보건법」 제9조

» 보험 관리

구분	이륜자동차 배달업												
업무상 재해 보장	- 특수형태근로종사자분류에 포함, 업무상 재해로부터 보상 가능 「산업재해보상보험법」 개정으로 특수형태근로종사자 전속성요건 폐지, 노무제공자로 재정의(시행 '23.7)												
의무보험 가입 여부 확인	- 이륜자동차 배달사업자의 종사자 의무보험 가입여부 확인 규정 없음 - 배달종사자 안전관리를 위해 제정된 「생활물류법」에도 관련 규정 없음 - 유상운송용 외 용도 보험가입은 배달 중 교통사고 보상 불가 - 가입대수 8.1만대, 가입률 34.1% 추정('21년말, 배달종사자 23.7만명) - 이륜자동차 의무보험가입 및 보험료 현황('2020년)												
	<table><tr><th>구분</th><th>유상운송용</th><th>비유상운송용</th><th>가정·업무용</th></tr><tr><td>가입대수 (비중)</td><td>34,731대(3.4%)</td><td>117,438대(11.6%)</td><td>859,831대(85.0%)</td></tr><tr><td>평균 보험료</td><td>1,773천원</td><td>443천원</td><td>162천원</td></tr></table>	구분	유상운송용	비유상운송용	가정·업무용	가입대수 (비중)	34,731대(3.4%)	117,438대(11.6%)	859,831대(85.0%)	평균 보험료	1,773천원	443천원	162천원
구분	유상운송용	비유상운송용	가정·업무용										
가입대수 (비중)	34,731대(3.4%)	117,438대(11.6%)	859,831대(85.0%)										
평균 보험료	1,773천원	443천원	162천원										

주: 「산업재해보상보험법」, 「생활물류법(생활물류서비스산업발전법)」 제9조

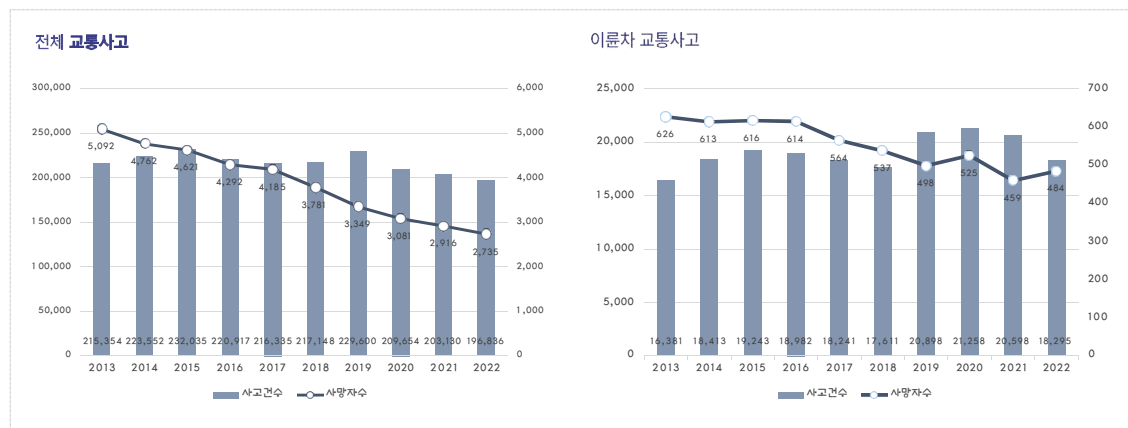
II . 이륜차 교통사고 특성

02 | 이륜차 교통사고 특성

이륜차 교통사고 발생 추이

- 최근 10년간 전체 **교통사고는 사고건수 및 사망자수** 모두 감소 추세이나 이륜자동차는 사고건수 연평균 1.2% 증가 추세, 사망자수는 연평균 2.8% 감소 추세
- 사고통계에서는 배달(유상운송) 여부를 구분하지 않고 있어 배달 이륜차 사고 특성 분석에 한계 → 일반 이륜차 보다 배달 이륜차의 사고 비중 높을 것으로 예상

» 최근 10년간(2013-2022년) 이륜자동차 교통사고 발생 추이



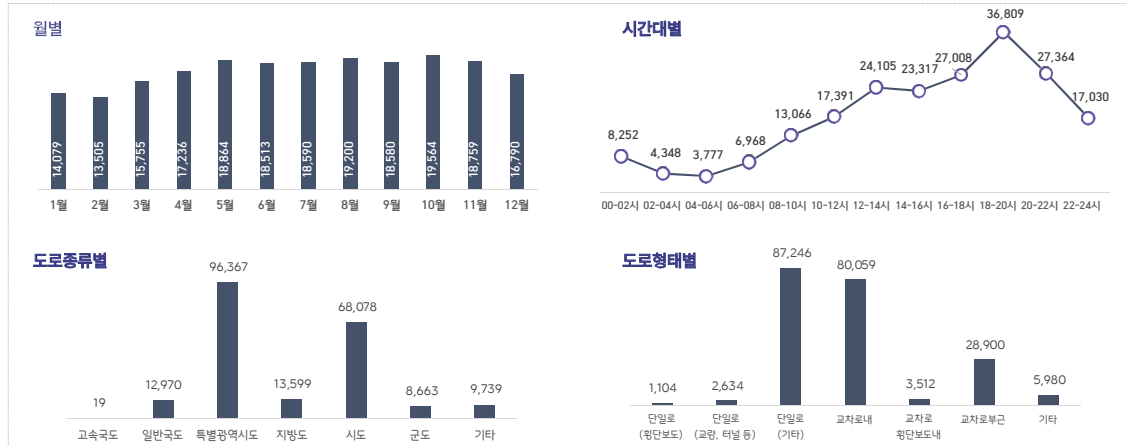
출처 : 도로교통공단 TAAS 교통사고 분석시스템

02 | 이륜차 교통사고 특성

최근 5년간 이륜차 교통사고 (1)

- 월별로는 3월부터 11월까지 많이 발생하고, 겨울(12-2월)에 상대적으로 적게 발생, 시간대별로는 18-20시에 가장 많이 발생
- 도로종류별로는 특별광역시도 및 시도에서, 도로형태별로는 단일로(기타) 및 교차로내에서 집중 발생

시간적, 도로환경적 특성



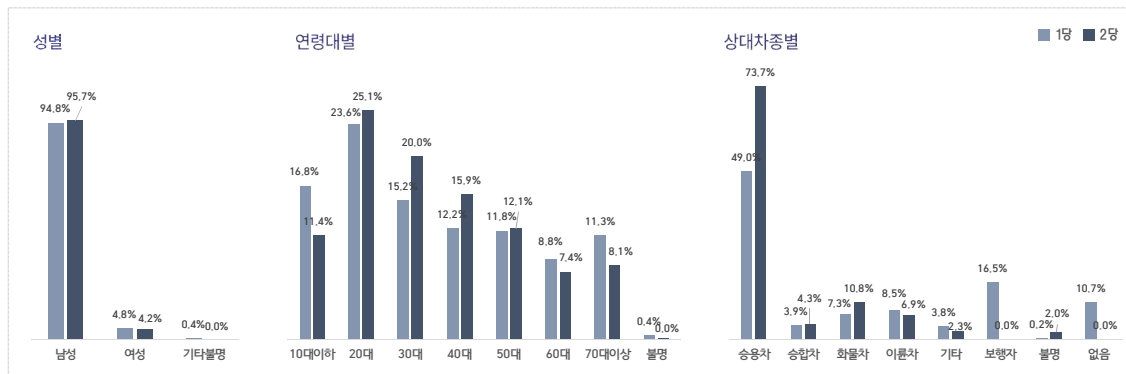
주 : 최근 5년간(2016-2020년) 이륜차(ATV, 원동기 포함)가 1당 및 2당인 교통사고 209,439건 대상 분석

02 | 이륜차 교통사고 특성

최근 5년간 이륜자동차 교통사고 (2)

- 성별은 남성이 대부분으로 여성은 5% 이하 차지, 연령대별로는 1당은 10대 이하와 70세 이상, 2당은 20대~60대가 높은 비율
- 1당이 이륜자동차일 때 2당 차종은 승용차 > 보행자 > 없음 순, 2당이 이륜차일 때 1당 차종은 승용차인 경우가 압도적으로 많은 비율 차지

사고당사자 특성



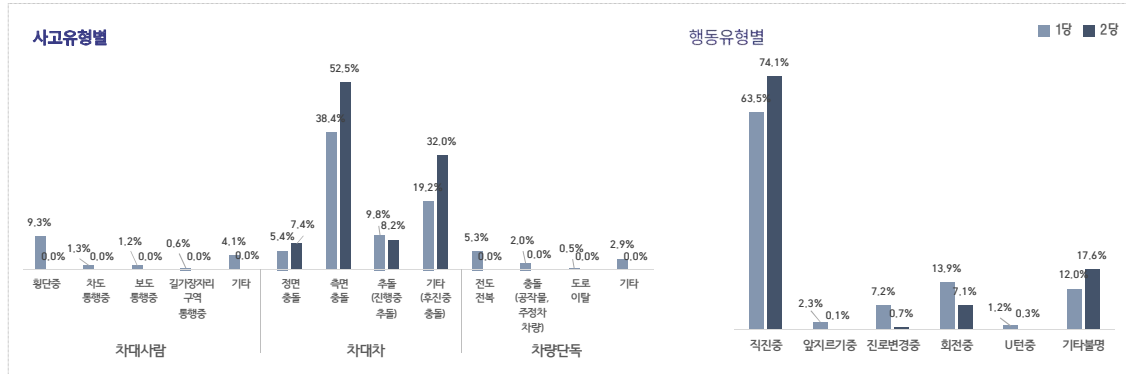
주 : 최근 5년간(2016-2020년) 이륜차(ATV, 원동기 포함)가 1당 및 2당인 교통사고 209,439건 대상 분석

02 | 이륜차 교통사고 특성

최근 5년간 이륜자동차 교통사고 (3)

- 사고유형은 1당은 측면충돌 > 차대차 기타 > 횡단중 순, 2당은 대부분 차대차 사고로 측면충돌 사고가 절반 이상 차지
- 행동유형은 1당, 2당 모두 대부분 직진중 발생, 상대적으로 1당은 앞지르기중, 진로변경중, 회전중, U턴중이 높은 비율, 2당은 직진중, 기타불명인 높은 비율 차지

▶ 사고당사자 특성



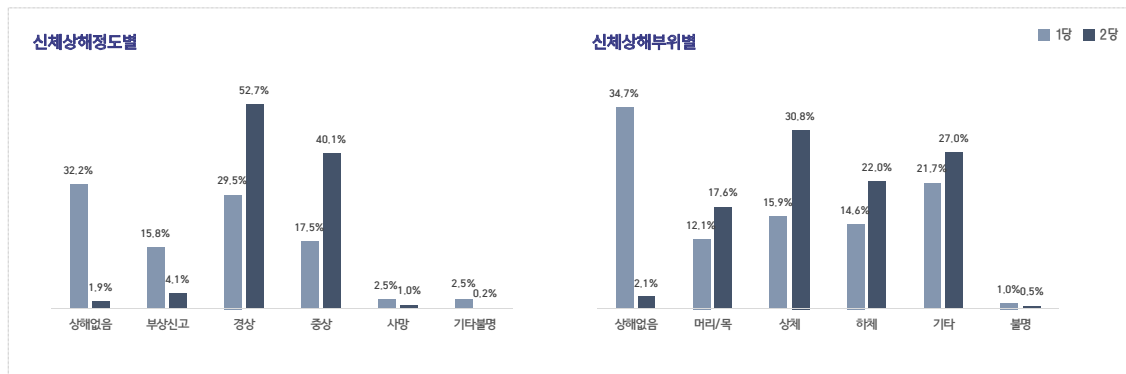
주: 최근 5년간(2016-2020년) 이륜차(ATV, 원동기 포함)가 1당 및 2당인 교통사고 209,439건 대상 분석

02 | 이륜차 교통사고 특성

최근 5년간 이륜자동차 교통사고 (4)

- 신체상해정도는 1당은 상해없음 > 경상 > 중상 순으로 높은 비율, 2당은 상해없음은 매우 낮고, 경상이나 중상이 대부분을 차지
- 신체상해부위는 1당은 상해없음 > 기타 > 상체 > 하체 > 머리/목 순, 2당은 상해없음은 매우 낮고, 상체 > 기타 > 하체 > 머리/목 순

▶ 사고당사자 특성



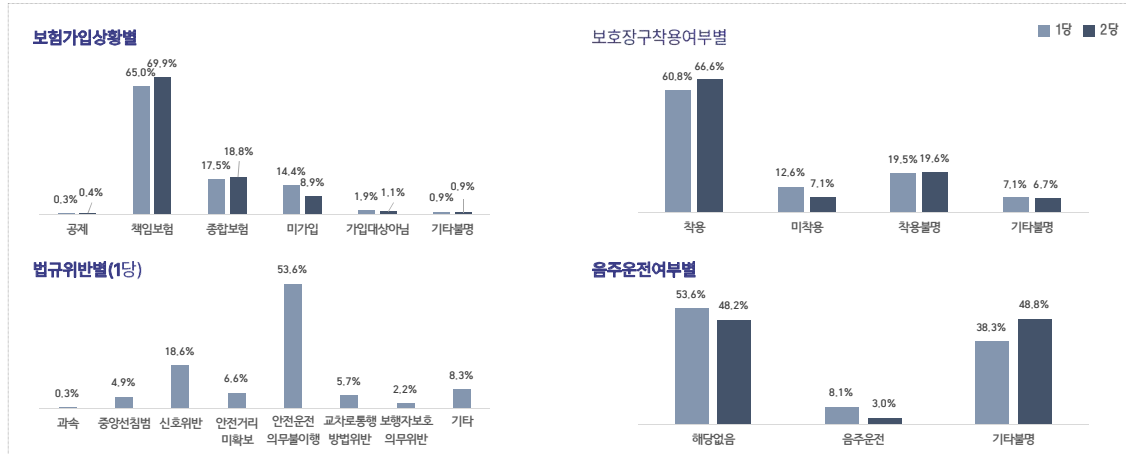
주: 최근 5년간(2016-2020년) 이륜차(ATV, 원동기 포함)가 1당 및 2당인 교통사고 209,439건 대상 분석

02 | 이륜차 교통사고 특성

최근 5년간 이륜자동차 교통사고 (5)

- 보험 미가입 비율은 1당은 14.4%, 2당은 8.9%, 보호장구 미착용 비율은 1당은 12.6%, 2당은 7.1% 차지
- 법규위반(1당)은 안전운전불이행이 절반 이상 차지, 이어서 신호위반 > 기타 > 안전거리미확보 > 교차로통행방법위반 > 중앙선침범 순

» 사고당사자 특성



주: 최근 5년간(2016~2020년) 이륜차(ATV, 원동기 포함)가 1당 및 2당인 교통사고 209,439건 대상 분석

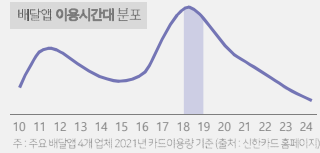
III . 배달 이륜차 위험행동 유형

출처 : 도로교통공단(2022), 배달 이륜자동차 운전자의 위험행동 특성 분석 연구

03 | 배달 이륜차 위험행동 유형

조사개요

조사목적	배달 이륜자동차 위험운전행동 상세 유형화, 유형별 비중 분석 등 주요 주요 위험운전행동 유형 도출
조사대상	- 이륜자동차 교통사고 및 통행 다발지역 8개소 - 지점 선정 시 고려사항 : ① 최근 3년간('18~'20) 이륜자동차 교통사고 다발지역 또는 배달 이륜자동차 통행 다발지역 여부 ② 다양한 도로구조(교차로, 단일로) 및 도로기능(간선/집산/국지도로) 포함 ③ 서울 및 지방지역 포함
조사일시 및 방법	- 배달 이륜자동차 통행 다발시간 조사 : 저녁시간대 18~19시 - 조사시간 선정 시 고려사항 : ① 배달앱 이용시간대 분포 자료 ② 사전 예비조사 결과 활용 - 동영상 촬영 후 영상분석 (2개소는 경찰청 UTIC CCTV 영상 활용)
조사내용	- 배달 이륜자동차의 위험운전행동 조사 - 조사항목 : 배달/일반 이륜자동차 여부, 통행방향, 방항지시등 점등 여부, 위험운전행동 여부 등 - 위험운전행동 : 신호위반, 교차로통행방법위반(교차로선두차량 앞지르기, 교차로통행시 차로변경, 기타), 중앙선침범, 보행자보호의무위반 (보도통행, 횡단보도 횡단통행, 횡단보도 일시정지위반, 보행자통행 방해/위협), 기타(사로위반, 지정차로위반, 정지선위반, 안전모 미착용, 주정차위반(보도 주차, 횡단보도/교차로 주차, 기타 주정차금지구역 주차)



(참고) 예비조사: 이륜자동차 교통사고 다발지역 3개소 현장조사 시행(점심/저녁시간대 조사, 현장관측 및 동영상 촬영/분석), 배달 이륜자동차 주요 통행시간대 확인 및 위험운전행동 상세 유형화 목적

03 | 배달 이륜차 위험행동 유형

조사 대상지

이수역교차로 - 도로구조: 교차로-대형, 왕복 9~11차로 - 도로운영: 신호운영, 제한속도 50kph	차병원사거리 - 도로구조: 교차로-대형, 왕복 7차로 - 도로운영: 신호운영, 제한속도 50kph	원주개운한신1차사 앞 교차로 - 도로구조: 교차로-중형, 왕복 2~8차로 - 도로운영: 신호운영, 제한속도 50kph	역삼역 인근(강남파이낸스센터앞 테헤란로) - 도로구조: 단일로-간선도로, 왕복 10차로 - 도로운영: 신호운영, 제한속도 50kph
연주역 인근(배민라이더스 남부센터 앞 논현로) - 도로구조: 단일로-간선도로, 왕복 7차로 - 도로운영: 신호운영, 제한속도 50kph	봄마중삼거리 인근(양지로) - 도로구조: 단일로-2차로도로, 왕복 2차로 - 도로운영: 무신호, 제한속도 30kph	교대역 인근1(서초대로52길) - 도로구조: 단일로-이면도로, 왕복 1차로 - 도로운영: 무신호, 제한속도 30kph	교대역 인근2(서초대로50길) - 도로구조: 단일로-이면도로, 왕복 1차로 - 도로운영: 무신호, 제한속도 30kph

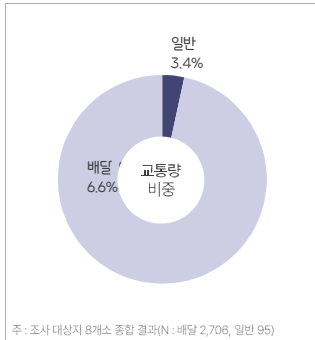
주: 최근 3년간('18~'20) 이륜자동차 교통사고 다발지역 대상지 5개소 포함(이수역교차로, 차병원사거리, 역삼역 인근, 연주역 인근, 교대역 인근)

03 | 배달 이륜차 위험행동 유형

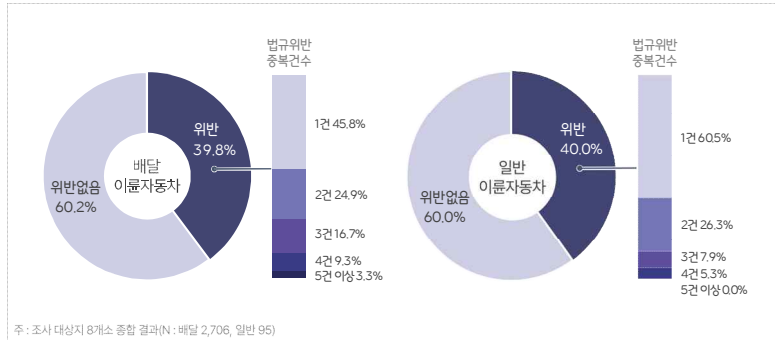
배달 및 일반 이륜차 법규위반 비교

- 전체 이륜자동차 교통량 중 배달 이륜자동차 비중이 96.6%로 매우 높음(배달 통행이 많은 지역 조사, 배달함 장착 육안 확인 한계로 배달 이륜자동차 비중이 높게 나타남)
- 배달과 일반 이륜자동차 간 위험운전행동 비율의 차이는 없으나(배달 39.8%, 일반 40.0%), 배달 이륜자동차의 위험행동 중복건수가 더 많음
- 배달 이륜자동차의 교차로 회전 시 방향지시등 점등률은 19.4%에 불과, 직진 시 비상등 점등률이 9.9%로 높음(급차로변경 등 위험행동 운전자 상당수가 비상등 점등)

▶▶ 배달/일반 이륜자동차 비중



▶▶ 법규위반 비율



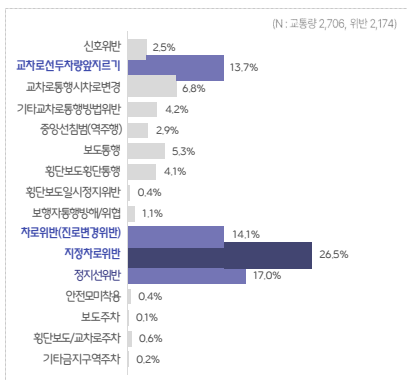
(참고) 전체 차량 방향지시등 점등률 조사결과: 신호교차로 48.9%, 무신호교차로 28.0% (출처: 운전 중 의사소통수단 활용과 교통안전의 관계(도로교통공단, 2019))

03 | 배달 이륜차 위험행동 유형

법규위반 특성

- 전체 조사대상지 분석결과, 배달 이륜자동차의 위험행동은 '지정차로위반 > 정지선위반 > 차로위반 > 교차로선행차량 앞지르기' 순으로 많이 발생
- 교통사고 통계의 법규위반 비율과 비교하면 '교차로통행방법위반', '보행자보호의무위반', '기타 위반'의 비중이 매우 높음

▶▶ 종합 결과



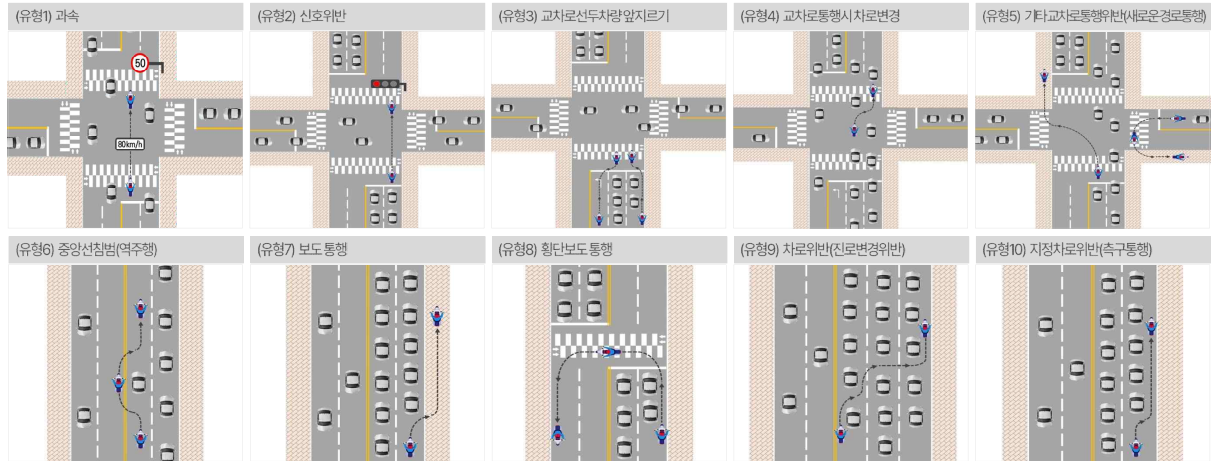
▶▶ 교통사고 통계 및 관측조사 결과 비교

2020년 교통사고 통계(주요 법규위반)		관측조사 결과		
과속	0.8%	과속	-	-
중앙선침범	4.0%	중앙선침범	2.9%	2.9%
신호위반	11.7%	신호위반	2.5%	2.5%
안전거리미확보	10.2%	안전거리미확보	-	-
안전운전의무불이행	55.5%	안전운전의무불이행	-	-
교차로통행방법위반	6.7%	교차로선행차량 앞지르기	24.7%	13.7%
		교차로통행시 차로변경		6.8%
		기타 새로운 경로통행		4.2%
		보도 통행		5.3%
보행자보호의무위반	2.9%	횡단보도 횡단통행	10.9%	4.1%
		횡단보도 일시정지위반		0.4%
		보행자통행 방해/위협		1.1%
		차로위반(진로변경위반)		14.1%
기타	8.4%	지정차로위반(측구통행)	58.9%	26.5%
		정지선위반		17.0%
		안전도미확육		0.4%
		주정차위반		0.9%
합계	100.0%	합계	100.0%	100.0%

03 | 배달 이륜차 위험행동 유형

주요 위험행동 유형 도출

- 배달 이륜차는 교통사고 통계로 확인 가능한 신호위반과 과속 외에도, **빠른 통행**을 위해 작은 차체 특성을 활용한 교차로 및 횡단보도대기 선두차량 앞지르기, 새로운 경로통행(좌회전후 보도 진입, 횡단보도 통한 유턴 후 보도 진입 등), 중앙선침범(역주행), 보도 및 횡단보도 통행, 정차차량 사이 급차로변경, 지정차로위반(측구통행) 등의 위험운전 시행
- 이러한 위험운전행동은 교통정체가 심할수록 더 많이 발생하고, 1가지 위험운전행동이 아니라 **복합적으로** 발생하는 경우가 많음



IV. 이륜차 운전자 의식조사

출처 : 도로교통공단(2022), 배달 이륜자동차 운전자의 위험행동 특성 분석 연구

04 | 이륜차 운전자 의식조사

조사개요

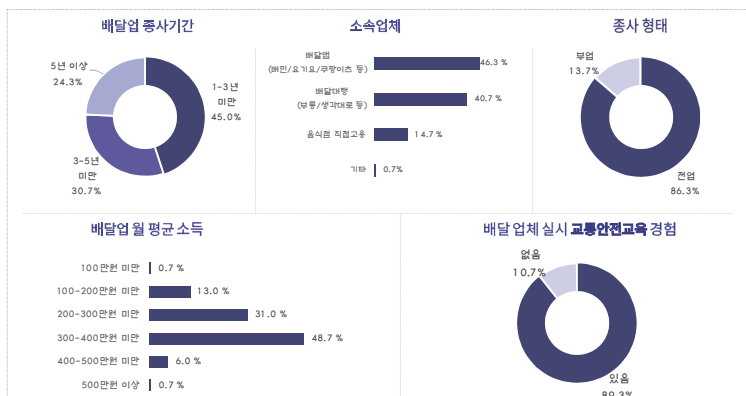
조사목적	배달 이륜자동차 운전자의 위험행동 특성 파악, 배달 이륜자동차 운전자에 대한 인식 비교, 정책에 대한 의견수렴		
조사대상	배달 이륜자동차 운전자	현재 이륜자동차를 운전하며 배달업에 종사하고 있으며 배달업 종사기간이 1년 이상인 사람	300명
	일반 이륜자동차 운전자	최근 1년간 이륜자동차를 정기적으로 운전하는 사람(배달업종사 경험이 없는 사람)	300명
	일반 자동차 운전자	최근 1년간 사륜자동차를 정기적으로 운전하는 사람(이륜자동차 운전 경험이 없는 사람)	300명
	- 배달 이륜차 운전자: 배달업무 경력 1년 이상 - 일반 이륜차 및 일반 자동차 운전자: 운전 경력 1년 이상		
조사방법	- 구조화된 설문지 활용 - 국내 리서치 전문업체의 패널을 대상으로 온라인 조사 수행		
조사내용	배달 이륜자동차 운전자	일반 이륜자동차 운전자	일반 자동차 운전자
	- 일반사항 - 배달업무 특성 - 배달 이륜자동차 운전자 운전행동 - 상황별 위험운전행동 평가 - 배달 이륜차 안전대책 - 위험운전행동 : 보도 통행, 횡단보도 횡단 통행, 차로변경 위반, 지정차로 위반, 교차로 선두차량 앞지르기, 교차로 통행 시 차로변경, 교차로 통행 시 새로운 경로 통행, 과속운전, 신호위반, 중앙선 침범(역주행)	- 일반사항 - 배달 이륜자동차에 대한 인식 - 상황별 위험운전행동 평가 - 배달 이륜차 안전대책	- 일반사항 - 배달 이륜자동차에 대한 인식 - 상황별 위험운전행동 평가 - 배달 이륜차 안전대책

04 | 이륜차 운전자 의식조사

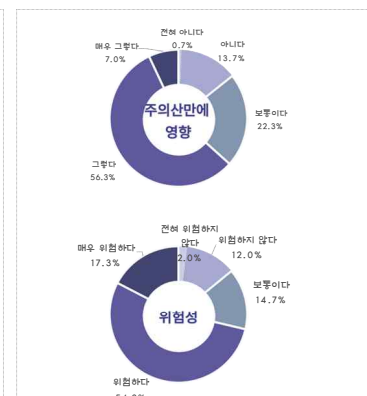
배달업무 특성

- 배달업무 경력은 평균 3.81년으로 1-3년 미만 44.0%, 3-5년 미만 30.7% 등 5년 미만 경력이 74.7% 차지, 대부분 전업 형태로 종사
- 주로 배달앱 또는 배달대행 소속이며, 월 평균 소득은 300-400만원 미만(48.7%)이 가장 많고, 배달업체에서 실시하는 교통안전교육 경험은 89.3%가 있었음
- 배달 중 휴대전화 사용으로 63.3%가 주의산만하다고 느꼈으며, 71.3%는 위험성 인지

배달 이륜차 운전자 업무특성



배달 중 휴대전화 사용에 대한 안전성 평가

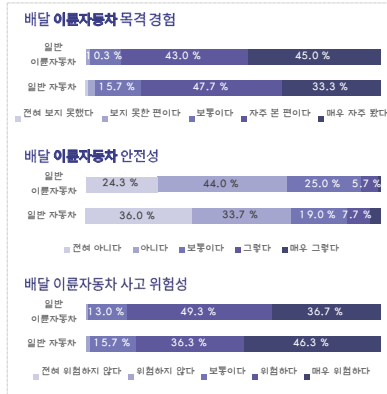


04 | 이륜차 운전자 인식조사

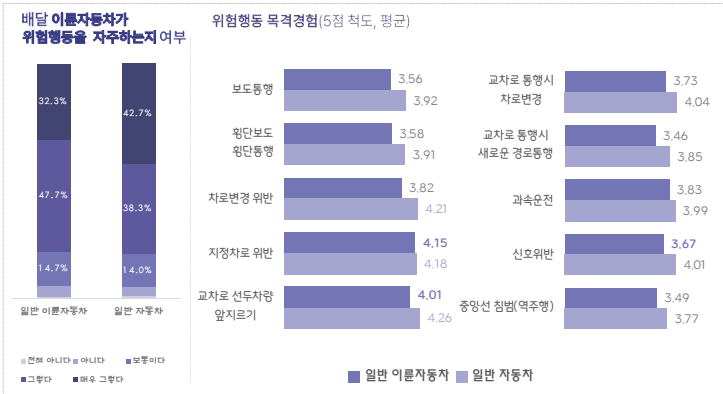
배달 이륜자동차에 대한 인식

- 배달 이륜차의 안전운전에 대해 일반 이륜차 운전자의 68.3%, 일반 자동차 운전자의 69.7%가 부정적 인식, 사고위험성 역시 높게 평가
- 배달 이륜차 위험행동 목적 경험은 '지정차로위반(측구통행)' 및 '교차로 선두차량 앞지르기'가 가장 높음

배달 이륜자동차 목적 경험



배달 이륜자동차 위험행동

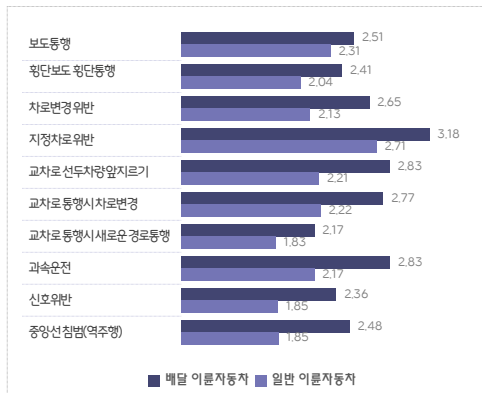


04 | 이륜차 운전자 인식조사

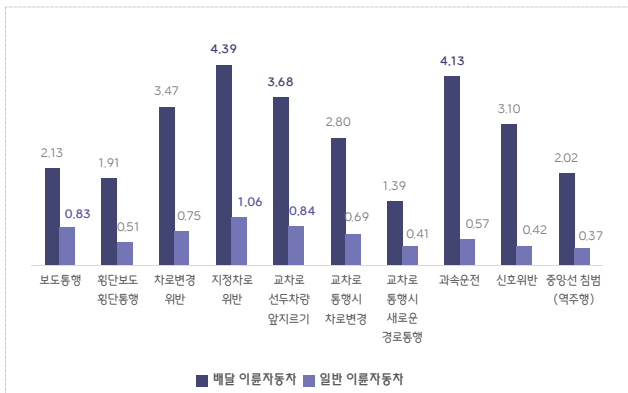
배달 및 일반 이륜자동차 상황별 위험행동 비교

- 일반 이륜차 운전자에 비해 배달 이륜차 운전자는 10가지 위험운전행동 모두 상대적으로 더 많이 한다고 응답, 1일 평균 행동 빈도도 약 3-4배 높음
- 배달 이륜차 운전자는 '지정차로위반 > 과속운전 > 교차로 선두차량 앞지르기' 순, 일반 이륜차 운전자는 '지정차로위반 > 교차로 선두차량 앞지르기 > 보도통행' 순

위험운전행동 빈발성(5점 척도, 평균)



1일 평균 위험운전행동 빈도(평균 횟수)

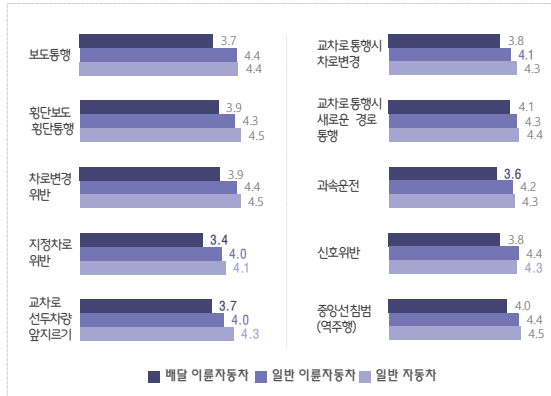


04 | 이륜차 운전자 의식조사

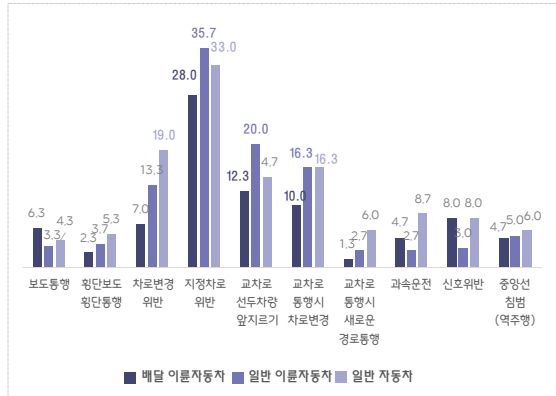
상황별 위험행동 평가 및 법규위반 인식

- 배달 이륜차 운전자는 일반 이륜차 및 일반 자동차 운전자에 비해 상대적으로 모든 위험행동에 대한 위험성을 낮게 인지
- 공동적으로 '지정차로위반, 교차로 선두차량 앞지르기'는 위험성을 낮게 평가하는 경향, 배달 이륜차 운전자는 '과속'의 위험성을 상대적으로 낮게 평가
- 모든 집단에서 다른 위험행동에 비해 '지정차로위반, 교차로 선두차량 앞지르기, 교차로 통행방법 위반'에 대해 법규위반이 아니라는 응답 비율이 높음

위험성 평가(5점 척도, 평균)



행동별 법규위반 인지 여부(법규위반이 아니라고 응답한 비율, %)

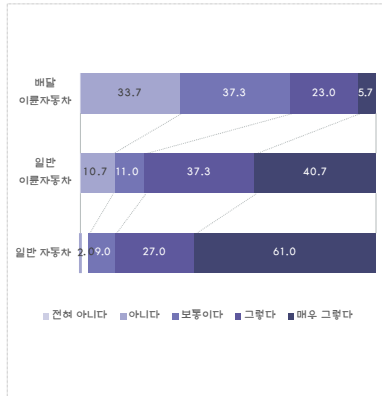


04 | 이륜차 운전자 의식조사

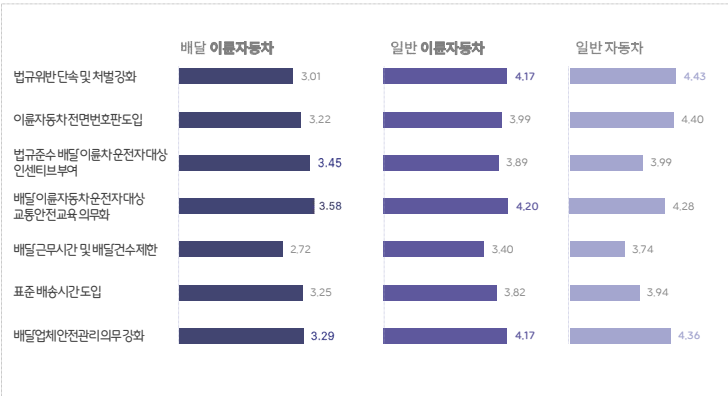
배달 이륜자동차 안전대책에 대한 인식

- 일반 이륜차 및 일반 자동차 운전자가 배달 이륜차 운전자보다 법규위반 감소대책 필요성을 높게 인지
- 세부 안전대책별 필요성에 대해 이륜차 운전자는 법규준수 동기부여 시스템 마련, 일반 이륜차 및 일반 자동차 운전자는 규제 강화에 대해 긍정적 평가, 배달 근무시간 및 배달건수 제한은 모든 집단이 필요성을 낮게 평가

배달 이륜자동차 법규위반 감소대책 필요성(5점 척도, 평균)



세부 안전대책별 필요성(5점 척도, 평균)



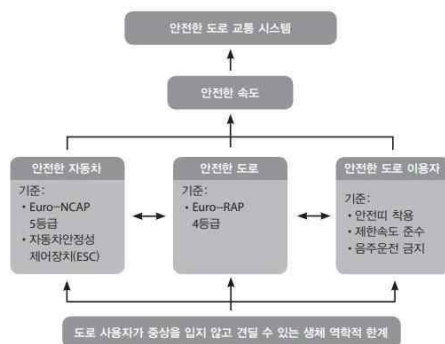
V. 이륜차 교통안전정책 개선방안

05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

이륜차 교통안전정책 추진방향

- **이륜자동차 운전자는 이동시간** 단축 및 경제적 이익을 위해 작은 차체 특성을 활용하여 여러 위험행동을 동시에 시도하는 경향
- 안전한 자동차, 안전한 도로, 안전한 도로이용자 중 안전한 운전자가 우선, '운전자 관리'와 '배달 종사자 안전관리 강화'로 구분하여 안전대책 도출
- 특히 배달 **이륜자동차**의 교통안전 확보를 위해서는 경찰청과 국토교통부 외에도 고용노동부, 배달 플랫폼사 등 유관기관 공동 대응이 필수적

» 안전한 도로교통 시스템 모델(스웨덴 도로 관리청(SRA))



» 유관기관 간 협업 체계



출처: ITF(2016), 교통사고 사상자 제로를 위한 안전 시스템으로 패러다임 전환, OECD출판, 파리.

05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

운전자 관리(1) : 법규위반 단속 강화

- 운전자의 위험행동에 대한 직접적인 관리는 '단속' 강화이나 이륜자동차는 **후면번호판 사용으로 무인교통단속장비에 의한 무인 단속에는 어려움 존재**
- **도로교통공단, 이륜자동차 후면번호판** 무인교통단속장비 개발(과속, 신호위반, 안전도 미착용, 보도통행 등 단속 가능) 및 연내 도입 예정
- 한국교통안전공단, 이륜자동차 교통법규 위반 신고 시 포상금 지급하는 **공익제보단 운영**('21.5 도입, '22년 4,247명 참여 및 233,539건 제보)

▶▶ 후면번호판 무인교통단속장비 시범운영 및 설치계획

- (운영기간) '22.12.~'23.2. (3개월간 계도 및 단속 실시)
- (설치지점) 3개소
경기남부 2개소(경기 수원, 경기 화성), 서울 1개소(서울 중랑구)
- (성능기준) 경찰청 규격서 개정 완료('22. 10.)
차량번호 인식 오류율(이륜차) 10% 미만,
안전도 구분율(이륜차) 80% 이상
- (향후계획) 신규 사업예산 10억원 반영, 장비 구매 및 설치, 준공검사('23. 下)
- (장비배정) 5개 시도청(서울, 부산, 경기南, 경북, 경남) 25대 구매 설치 예정
통행량과 법규위반이 많고, 사고 위험성 높은 5개 시도청 선정

출처 : 경찰청 및 도로교통공단 내부자료 재구성

▶▶ 이륜차 무인교통단속장비 검지화면 및 설치지점



출처 : 도로교통공단(2021), 이륜차 무인교통단속장비 개발을 위한 도입방안 연구II
도로교통공단(2022), 신규 도입 무인단속시스템 효과분석 연구

05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

운전자 관리(2) : 운전면허 종별 체계 개선 및 시험 강화

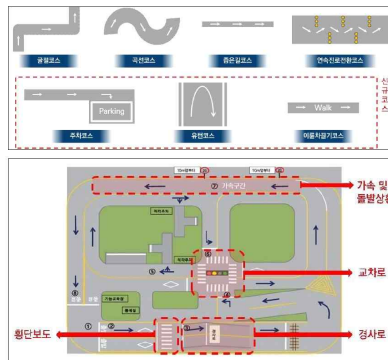
- 현재 이륜자동차는 상위 면허가 있으면 운행 가능하나 국제기준에 맞추어 이륜자동차 운전면허 기준 세분화 필요 → 50cc 미만, 125cc 미만, 125cc 초과
- 현재 이륜자동차 운전면허시험은 해당 기능시험 코스 이행의 정확성과 이륜차의 균형감각에 초점 → 다양한 상황에서의 운전능력 평가 필요성 제기
- 기능시험 단절식 신규 코스 추가, **도로주행시험** 대체한 연속식 주행코스 시험 도입(장내기능시험장 활용) 등 운전면허시험 평가내용 및 방법 개선 연구 및 검토

▶▶ 이륜자동차 운전면허 체계 개선안



출처 : 경찰청(2022), 이륜자동차 운전면허 체계 개선을 통한 교통안전 확보방안

▶▶ 기능시험 단절식 코스 추가 및 연속식 주행코스 도입방안



05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

운전자 관리(3) : 교통안전교육 확대 및 강화

- 이륜차 운전자 집단은 크게 청소년, 고령자, 배달 종사자로 구분할 수 있으며, 집단별 차별화된 접근이 요구됨
- 고령자는 교통환경, 경제적 이유 등 이륜자동차(사륜형 이륜자동차) 이용 비율이 높고, 교육기회 및 교육 필요성에 대한 인식이 부족하고 무면허 운전이 많음
- 청소년의 이륜자동차 이용에 대한 부정적 시각 및 이용 자체를 금기시하는 사회적 분위기 존재하며, 대부분 정규 교육기관 대신 자인을 통한 교육이 이뤄지고 있음

고령자 대상 교통안전교육(안)

교육과목	교육내용	교육방법	시간(분)
(1) 이륜자동차 이용자로써 고령운전자	- 신체적 변화의 이해 - 노화에 따른 신체적 - 이륜자동차 운전자로서 기초 준비사항 - 운전면허 취득절차 및 이륜자동차의 특성 - 보호장구의 중요성	자가진단 및 강의	20
(2) 교통사고 사례로 배우는 안전운전방법	- 도로환경에 따른 사고유형 -도로유형에 따른 위험요인 찾기 -안전운전방법 -기상상태와 노면상태에 따른 위험요인 찾기 - 안전운전 방법	사례발표 및 강의	30
(3) 도로교통법규 이해하기	- 운전자가 알아야 할 교통법규 -신호의미 -중앙선침범 -음주운전		30
(4) 교통사고 발생 시 조치	- 교통사고 현장에서 대처요령 - 응급처치	강의	20

출처 : 도로교통공단(2017), 이륜자동차 사고저감을 위한 교육프로그램 개발

직업운전자 교통안전교육(안)

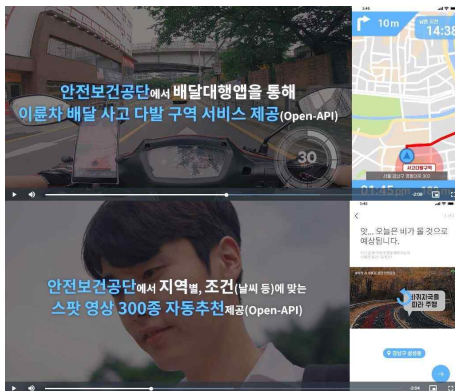
교육과목	교육내용	교육방법	시간(분)
(1) 이륜자동차를 이용한 직업운전의 기초	- 직업운전의 이해 사회적 역할 - 직업운전의 종류 및 서비스 형태 - 이륜자동차 이용 직업운전자의 사회적 역할이 미치는 영향	강의	30
(2) 교통사고 유형 탐구와 안전운전 방법	- 법규위반에 따른 교통사고 유형 탐구 -신호위반, 중앙선침범 등 사고 주요 원인 위반행위 탐구 및 안전운전 방법 - 도로환경 변화에 따른 교통사고 유형 탐구 -이상기후에 따른 사고 위험 탐구 및 안전운전 방법 -도로형태에 따른 안전운전 방법 - 위험예측 및 방어운전 -일반차로 주행 시, 주택가 이면도로, 야간주행 시	발표 및 토론	50
(3) 사고예방을 위한 운전자 주의사항	- 운전자 요인에 따른 사고 유형 및 안전운전 방법 -휴대폰 사용, 전방주시 소홀, 예측출발 - 이륜자동차에 대한 이해 -구조적 기초지식, 이륜자동차 자가 정비 방법		40
(4) 도로이용 관련 기초지식과 도로교통법규에 대한 이해	- 도로이용자들에 대한 정보와 도로 공유의 중요성 -도로이용자들에 대한 관점 이해 - 도로이용 관련 기초지식 -도로교통법 및 안전수칙	강의	30

05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

배달 종사자 안전관리 강화(1) : 근무환경 개선 및 안전관리 강화

- 공제조합 설립, 표준계약서 점검으로 배달 종사자에 불리한 근무조건 개선, 무리한 배달운행 금지 및 휴식 시간 보장 등 권익 보호 위한 지속적 노력
- 디지털 운행기록계(DTG) 활용 위험행동 분석 기반 모범운전자 선발 및 인센티브 부여, 관련 결과를 이륜자동차 보험 할인과 연계 배달 종사자 대상 적극적 관리 필요
- 이륜자동차 배달 플랫폼 재해예방 시스템 및 인공지능(AI) 배차 시스템 등 배달업 기반 안전기능 발굴 및 탑재 필요

이륜자동차 배달 플랫폼 재해예방 시스템(안전보건공단)



인공지능(AI) 배차 시스템(우아한형제들)



출처 : (좌) 이륜자동차 배달 플랫폼 재해예방 시스템(<http://service.kosha.or.kr/rider>)

(우) 매일경제(2022.02.03.) "취직하느니 배민 된다" MZ세대 돌리는 '기노돌'... 배달 아님 전문직 일자리도

05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

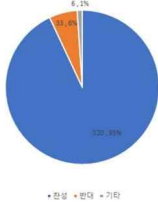
배달 종사자 안전관리 강화(2) : 배달 종사자 자격제도 도입

- 배달시장은 통합형, **분리형**으로 구분할 수 있으며, 분리형의 경우 관련 주체가 많아 이해관계자 간 권한과 책임이 **분산되어** 있음
- 소화물배출대행서비스** 사업자 **인증제**를 통해 배달업계의 자율적 개선 유도, 「**산업안전보건법**」 외 **별도** 규제사항이 없어 자율적 안전관리에 한계
- 배달 종사자 대상 교통안전교육 이수(상습 **법규위반자 재교육**), 범죄경력 조회 등 최소 자격요건 규정, 추가적으로 자격번호 부여 및 배달통 부착 등 검토 필요

배달 종사자 자격제도 관련 설문조사 결과(안실련)

(1) 자격 제도

4-1. 귀하께서는 이륜차 배달 운전자에 대하여 사업용자동차 운전자(택시, 버스)처럼 자격제도를 부여하는 것에 대하여 어떻게 생각하십니까?



이륜차 배달 운전자 자격 제도	인원	비율
찬성	520	93.0%
반대	33	5.9%
기타	6	0.5%
합계	559	99.5%

■ 찬성 ■ 반대 ■ 기타

출처 : 매일경제(2022.12.12.) 국민 10명 중 9명 "배달 운전자 자격증 도입해야"

이륜자동차 등록번호 부착 사례(콜롬비아)



출처 : LAFM(2022.4.4) "Tras las protestas de los motociclistas, Distrito aseguró que les están pidiendo acciones mínimas"

05 | 이륜차 교통안전정책 개선방안

배달 종사자 안전관리 강화(3) : 교통안전교육 강화

- 「**산업안전보건법**」에 따라 특수형태근로종사자는 안전보건교육(2시간) 의무, 업체별 안전교육은 교육내용·효과 측면에서 편차가 크고, 형식적으로 진행되고 있음
- 배달 **이륜자동차** 운전자 대상 **교통안전교육** 법제화 및 배달 **플랫폼사**에 **안전교육** 실시 의무 부여 등 의무화 방안 모색 필요
- 국토교통부**는 주요 **배달업체**, 교통안전공단·도로교통공단 등과 배달업 안전교육협의회 구성('23.)하여 안전교육 관련 정책 및 현안 공동 논의 예정

배달 종사자용 교육 교재



출처 : 도로교통공단 교통안전 교육센터(<https://trafficedu.koroad.or.kr>)
한국산업안전보건공단(<https://www.kosha.or.kr>)

우아한형년들 배민라이더스쿨 안전교육 지침서 및 실습교육 장면

배민라이더스쿨
**오토바이
안전교육
지침서**



출처 : 우아한형년들

이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나

이륜차 교통안전정책 개선방안

- 배달 이륜차 위험행동 분석을 중심으로 -

T H A N K Y O U

이륜차보험 가입 사각지대 해소를 위한 제도개선 방안

김 규 동(보험연구원 연구위원)

2023. 6. 2.

kiri 보험연구원

목 차

I . 연구 배경

II. 이륜차 사고 및 보험가입 현황

III 이륜차보험 요율제도 현황 및 문제점

IV. 이륜차보험 요율제도 개선방안

I

연구 배경

1. 이륜차 사고와 위험관리
2. 자동차보험 가입결정 요인
3. 합리적인 보험 요율제도
4. 이륜차보험 제도개선 검토 필요

kiri 보험연구원

I. 연구 배경

1. 이륜차 사고와 위험관리

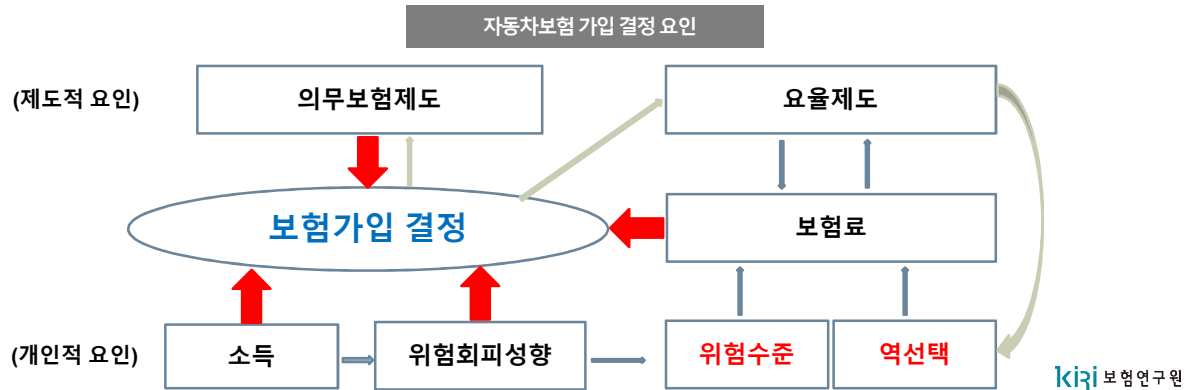
- 위험관리 기법은 손실통제(loss control)와 위험재무(risk finance)로 구분됨
 - 손실통제는 사고(손실)를 예방(loss prevention)하고 발생된 손실을 최소화(loss reduction)하는 위험관리 기법임
 - 위험재무는 발생한 사고를 재무적으로 만회하기 위한 방법으로, 보험(insurance)이 대표적인
- 손실통제와 위험재무의 효과는 서로 영향을 미치게 되는데, 이륜차 운전자의 안전을 위해서는 이륜차 사고 관리와 보험 제도 정비가 함께 이루어져야 함
 - 이륜차 사고가 잘 관리되면, 보험료 인하와 보험가입 확대에 이어짐
 - 합리적인 보험(요율)제도는 운전자의 안전운전 노력에 영향을 미칠 수 있고, 사고 감소 효과가 있음



kiri 보험연구원

2. 자동차보험 가입 결정 요인

- 운전자의 보험 가입에는 개인적 요인뿐만 아니라, 보험제도 등 여러가지 제도적 요인들이 영향을 미치게 됨
 - 보험료는 운전자의 위험수준과 요율제도, 의무보험제도 등 여러가지 요인의 상호 작용으로 결정됨
 - 운전자의 보험 가입 결정에는 보험료와 운전자의 특성(위험수준, 소득, 위험회피성향 등) 등이 영향을 미침



3. 합리적인 보험 요율제도

- 자동차보험의 보험료는 ① 운전자의 위험도를 합리적으로 반영할 수 있어야 하고, ② 보험가입이 가능하도록 적정한 수준에서 결정되어야 함
 - 보험료에 운전자의 위험도를 충분히 반영할 수 있을 때에 보험 가입이 가장 효율적으로(충분히) 이루어질 수 있으며, 운전자의 안전운전을 유도하여 사고를 감소시키는 효과도 거둘 수 있음
 - 보험료가 너무 비싸면 일부 운전자는 보험에 가입하지 못할 수 있는데, 보험가능성(insurance affordability)을 측정하기 위하여 평균 보험료 지출과 가구소득의 비율(보험료/중위가구소득)이 지표로 이용되고 있음

개인용 자동차보험의 가능성(insurance affordability) 지표 (미국)

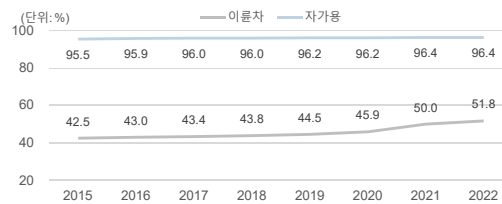
미국 보험연구소 (Insurance Research Council)	· 지역별로 평균 보험료 지출과 중위가구소득의 비율을 산출함 - 보험시장의 집중도(HHI), 공동인수시장의 비중, 물적 손해 대비 인적 손해 비율, 무보험자 비율, 실업률 등이 보험 가능성에 미치는 영향을 분석함
미국 연방 보험청 (Federal Insurance Office)	· 사회 소외 계층*이 50% 이상 거주하는 지역을 중심으로 보험 가능성을 판단함 - 지역별 지표 산출하고, 지표가 2% 이하인 경우 보험이 가능하다고 간주함 * 소수민족과 저·중위소득(Low- and Moderate-Income(LMI) persons)

자료: Insurance Research Council(2013), "Auto Insurance Affordability", The Institutes.
Department of the Treasury(2016), "Monitoring Availability and Affordability of Automobile Insurance", Federal Register Vol. 81, No. 134.

4. 이륜차보험 제도개선 검토 필요

- 이륜차보험의 낮은 가입률은 무보험에 대한 관리 미흡과 이륜차의 높은 손해액에 일차적인 원인이 있음
 - 운전자의 안전운전 노력과 안전운전을 위한 환경 조성이 이루어지지 않으면, 사고 감소와 보험가입 증대는 어려움
- 그러나 이륜차보험 제도가 합리적으로 운영되고 있는지에 대한 검토가 필요함
 - 보험제도 차원에서 이륜차보험 가입 증대와 이륜차 사고 감소를 위한 방안 마련이 필요함
 - 요율제도 개선을 통해 보험가입 증대와 사고감소 효과를 기대할 수 있음

자동차보험 가입률 현황 (이륜차 vs. 자가용)



주: 대인1 가입 비율임
자료: 보험개발원

kiqi 보험연구원

II

이륜차 사고 및 보험가입 현황

1. 이륜차 사고 현황
2. 이륜차보험 용도별 사고 현황
3. 이륜차보험 가입 현황
4. 유상운송용 이륜차보험 가입 현황

kiqi 보험연구원

1. 이륜차 사고 현황

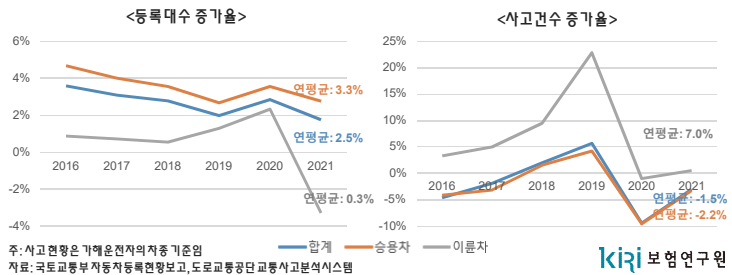
- 이륜차는 전체 차량 등록대수에 비해 사고율 및 사망자 비율이 높음
 - 이륜차는 등록대수 비중(8.2%)에 비해, 사고 비중(9.8%)과 사망자 비중(15.2%)이 높음 (2021년 12월 기준)
- 전체 자동차 사고는 감소 추세이지만, 이륜차 사고(가해운전자 기준)는 증가 추세임
 - 최근 5년간(2016~2021년) 이륜차 등록대수는 1.5% 증가(218만→221만대)하였으나, 사고건수는 40.5% 증가(1만3천→1만8천건)하였음

차종별 등록대수 및 사고 현황(2021년)

구분	합계	승용차	이륜차
등록대수	27,124,938	20,410,648 (75.2%)	2,213,837 (8.2%)
사고건수	188,047	132,440 (70.4%)	18,375 (9.8%)
사망자수	2,617	1,348 (51.5%)	397 (15.2%)

주: 사고 현황은 가해운전자의 차종 기준임
자료: 국토교통부 자동차등록현황보고, 도로교통공단 교통사고분석시스템

차종별 등록대수 및 사고건수 증가율

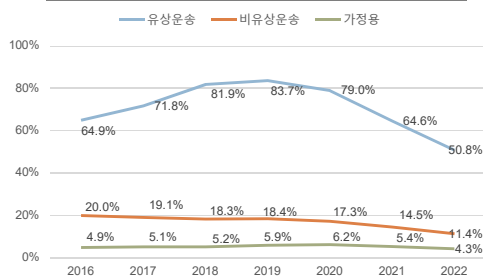


kiri 보험연구원

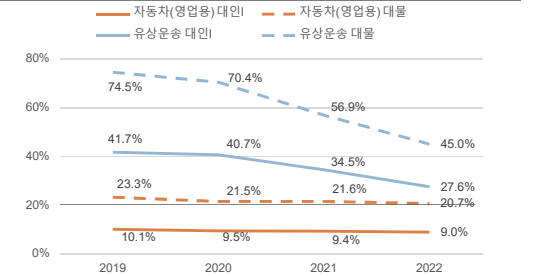
2. 이륜차보험 용도별 사고 현황

- 유상운송용 이륜차의 사고율은 비유상운송용이나 가정용에 비해 월등히 높음
 - 최근에는 유상운송용 이륜차의 사고율이 감소하고 있지만, 여전히 높은 수준임
 - 가정용과 비유상운송용 이륜차의 손해실적은 상대적으로 양호함
- 유상운송용 이륜차는 운행 행태가 유사한 자동차보험의 영업용과 비교하여도, 사고율이 매우 높은 수준임

이륜차보험 용도별 사고율 현황



담보별 사고율 현황 (영업용 자동차 vs. 유상운송 이륜차)



kiri 보험연구원

3. 이륜차보험 가입 현황

- 이륜차보험대인배상 I 가입률(2022년 12월)은 51.8%로 자동차보험(개인용업무용 96.4%)에 비해 매우 낮음
 - 이륜차는 임의보험 가입률(대인배상 II 11.5%, 자기신체손해 5.9%)도 매우 낮음
 - 이륜차 사고 발생 시 운전자 본인뿐만 아니라, 피해자의 손해 회복에도 어려움이 발생하게 됨
- 이륜차보험 가입률이 낮은 이유는 무보험에 대한 단속이 미흡하고, 사고율이 높아 보험료가 비싸기 때문임
 - 용도별로 비교할 경우 이륜차는 자동차에 비해 최대 2배 정도의 보험료를 지불하고 있음

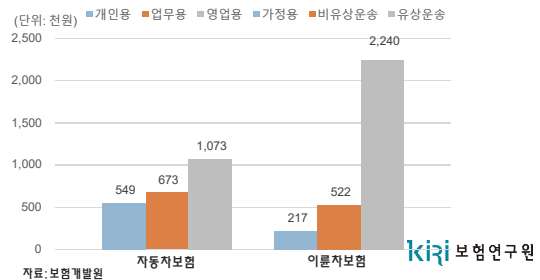
자가용 및 이륜차 보험가입 현황 (2022년 12월)

(단위: 대, %)

구분	개인용 · 업무용 차량		이륜차	
	가입 대수	가입 비율	가입 대수	가입 비율
등록/신고 대수	23,513,706		2,197,763	
대인배상 I	22,668,876	96.4	1,137,576	51.8
대인배상 II	21,833,571	92.9	251,851	11.5
자기신체손해	21,898,598	93.1	129,998	5.9
자기차량손해	18,242,680	77.6	4,592	0.2

주: 이륜차의 자기신체손해와 자기차량손해는 2022년 1년간 평균유효대수 기준으로 산출하였음
자료: 자동차보험 실태보고서

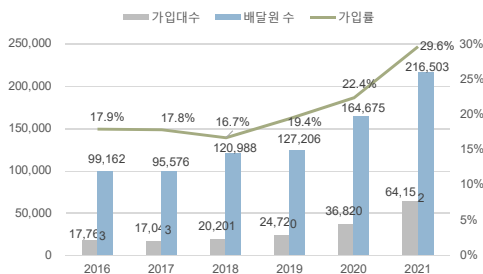
용도별 대당 평균 보험료 현황(2022년)



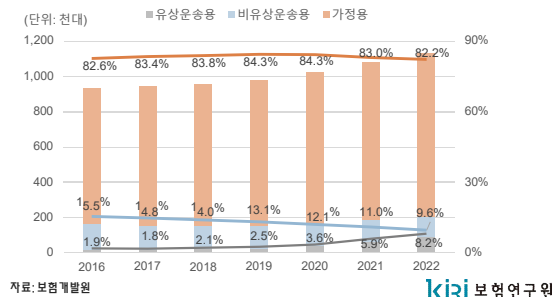
4. 유상운송용 이륜차보험 가입 현황

- 유상운송용 이륜차보험 가입대수는 최근 증가하고 있는데, 이는 배달산업의 성장을 반영하고 있음
 - 코로나19 발생 이후 배달산업은 급성장하였으며, 이와 함께 유상운송용 이륜차보험 가입대수 증가 추세가 뚜렷함
 - 최근 가입비율이 증가하고 있으나, 배달산업 종사자 수에 비해 유상운송용 이륜차보험 가입은 여전히 저조한 편임
- 이륜차보험에서 유상운송이 차지하는 비중도 증가하고 있으며, 비유상운송은 감소 추세임

유상운송용 이륜차보험 가입 현황



이륜차보험 용도별 가입 현황





이륜차보험 요율제도 현황 및 문제점

1. 이륜차보험 요율제도
2. 최초 가입자의 보험료 부담 심화
3. 이륜차 단체계약의 할인·할증 불가
4. 이륜차보험 요율제도의 부정적 효과

kiri 보험연구원

III. 이륜차보험 요율제도 현황 및 문제점

1. 이륜차보험 요율제도

- 자동차보험은 할인과 할증이 모두 가능한 반면, 이륜차보험은 할인만 적용하는 요율제도를 운영 중임
- 자동차보험 할인할증등급은 1등급(최고 할증)부터 29등급(최고 할인)까지 있고, 최초 가입자에게는 11등급이 적용됨
- 이륜차보험에는 11등급부터 26등급(최고 할인)만 존재하는데, 할증이 되어야 할 운전자들과 최초 가입자들이 동일한 11등급을 적용 받음

자동차보험의 할인할증 등급 이동

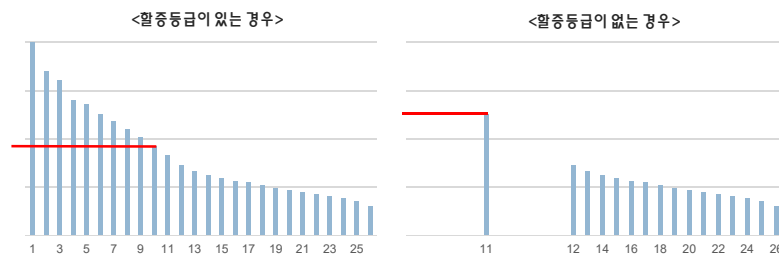
구분		고위험 운전자	최초 가입자	저위험 운전자
자동차 보험	등급	1 ~ 10 등급	11 등급	12 ~ 29 등급
	등급이동	무사고시 등급 인하 사고발생시 등급 인상		
이륜차 보험	등급	11 등급		12 ~ 26 등급
	등급이동	무사고시 등급 인하 사고발생시 등급 인상		

kiri 보험연구원

2. 최초 가입자의 보험료 부담 심화

- 이륜차보험 최초 가입자와 고위험 운전자들에게 같은 요율이 적용되므로, 가입자 간에 형평성 문제가 발생함
 - 고위험 운전자의 높은 보험료를 최초 가입자가 공동 부담하는 형태이므로, 최초 가입자의 보험료 부담이 커짐
(최초 가입자는 20% 이상 비싼 보험료를 부담하는 것으로 추정됨)
 - 고위험 운전자들 간에도 위험에 적합한 보험료 차등화가 이루어지지 않으므로, 위험도에 따라 불이익이 발생함
- 위험도에 상응하는 보험료 차등화가 제한되면, 보험회사 입장에서는 가입자의 역선택과 동일한 효과가 있음

최초가입자(11등급)의 보험료 수준 예시



kiqi 보험연구원

3. 이륜차보험 단체계약의 할인·할증 불가

- 자동차보험에서는 피보험자가 단체인 경우, 단체의 손해율 실적을 토대로 보험료를 산출하는 단체 할인·할증 제도를 운영하고 있음
 - 단체 계약은 과거 손해율 실적을 보험료 산출에 반영하게 되는데, 단체는 보험료 절감 등 다양한 이유로 사고를 줄이고자 하는 유인이 있음
 - 단체는 손해율 개선을 위해 소속 운전자에 대한 안전교육 및 차량상태 관리 등 위험관리를 강화하게 됨
- 반면, 이륜차보험에는 단체 할인·할증 제도가 없고, 개별 이륜차의 요율을 반영하는 체계임
 - 단체의 과거 손해율 실적이 보험료에 반영되지 않으므로, 소속 이륜차의 위험관리 유인이 부족함

단체 할인·할증 유무에 따른 단체계약의 위험관리 효과

자동차보험(단체 할인·할증 가능)	이륜차보험(단체 할인·할증 불가)
· 라이더 안전교육 강화 등 직접적인 위험관리 노력이 효율적으로 시행될 수 있음	· 단체의 손해율 실적이 보험료에 반영되지 않음 · 안전관리 노력을 통한 사고감소 유인이 약함

kiqi 보험연구원

4. 이론차보험 요율제도의 부정적 효과(1)

- 이론차보험 요율제도는 할인·할증을 통한 사후적 보험료 조정에 제한이 있으므로, 사고감소 유인 효과가 부족함
 - 11등급 운전자는 사고가 발생해도 보험료가 할증되지 않으므로, 안전운전을 통한 사고예방 동기부여가 상대적으로 약함
 - 고위험 운전자의 보험료 할증을 제한하는 이론차보험 요율제도는 이론차 사고율 개선에 장애가 되고 있음
- 자동차보험 요율제도가 경직되어 운전자의 위험도에 따른 보험료 차등화가 제한될수록, 사고율이 높고 보험금 지급이 더 많다는 사실은 미국 개인용 자동차보험 시장에서 실증적으로 입증되었음*

* Regan, Tennyson & Weiss (2008), "The Relationship Between Auto Insurance Rate Regulation and Insured Loss Costs: An Empirical Analysis," The Journal of Insurance Regulation 27.1: 23-46.
Weiss, Tennyson & Regan (2010), "The Effects of Regulated Premium Subsidies on Insurance Costs: An Empirical Analysis of Automobile Insurance," The Journal of Risk and Insurance 77.3: 597-624.

경직된 요율제도가 자동차 사고에 미치는 영향

Regan et al. (2008)
Weiss et al. (2010)

- 보험료 차등화가 규제되어 운전자의 위험도에 합당한 보험료 부과가 제한되는 주(州)에서는 운전자가 안전운전에 들이는 주의노력이 부족함
- 이처럼 요율제도가 경직된 주(州)에서는 운전자의 의도적 해이로 인해 사고율이 높고 보험금 지급이 더 많이 발생함

kiqi 보험연구원

4. 이론차보험 요율제도의 부정적 효과(2)

- 최초 가입자는 상대적으로 비싼 보험료를 부담하게 되므로, 신규 운전자의 보험가입을 감소시키게 됨
 - 운전자는 자신의 위험도에 비해서 보험료가 비싸다고 판단할 경우, 보장규모를 줄이거나 보험가입을 포기할 수 있음
 - 신규 운전자가 무보험 상태로 운전을 시작하게 되면 무보험 상태가 지속될 우려가 매우 높음
- 자동차보험 요율제도가 경직되어 운전자의 위험도에 따른 보험료 차등화가 제한될수록, 자동차보험 가입 시 보장규모를 줄인다는 사실은 미국 개인용 자동차보험 시장에서 실증적으로 입증되었음*
 - 보험료 부담이 지나치게 크고 무보험에 대한 페널티가 크지 않을 경우, 보장규모 축소보다 보험가입 포기 가능성이 있음

* Kim (2023), "The Effect of Rate Regulation and Compulsory Insurance Laws on Auto Insurance Purchases: Evidence from the US Personal Auto Insurance Market", The Journal of Risk Management 34.1: 1- 44.

경직된 요율제도가 보험가입에 미치는 영향

Kim (2023)

- 요율제도가 경직되어 위험도에 맞는 보험료 차등화가 제한되는 주(州)에서는 저위험 운전자가 고위험 운전자의 보험료를 지원하는(subsidize) 효과가 있고, 더 비싼 보험료를 부담하게 됨
- 저위험 운전자는 비싼 보험료를 덜 지불하기 위해서 보장규모를 줄이게 되고, 보험료 차등화가 제한되지 않는 주(州)에 비해서 과소보험(underinsured) 상태가 더 많이 발생함

kiqi 보험연구원

IV

이륜차보험 요율제도 개선방안

1. 합리적인 개선 방향
2. 최초 가입자 요율 등급 신설
3. 단체 할인·할증 제도 도입
4. 요율 차등화 확대 검토

kiqi 보험연구원

IV. 이륜차보험 요율제도 개선방안

1. 합리적인 개선 방향

· 운전자의 위험도를 반영한 보험료 차등화가 가능하되, 보험가용성이 유지될 수 있는 요율제도 도입이 필요함

- 고위험 운전자는 위험도에 상응하는 보험료를 납부하도록 하여, 안전운전과 사고예방 효과를 기대할 수 있음
- 최초 가입자는 보험료가 인하되어, 보험가입 증가 효과가 기대됨
- 그러나 보험료의 급격한 차등화는 고위험 운전자들의 보험료 부담이 지나치게 커질 수 있고, 보험가용성을 떨어뜨릴 수 있음
- 특히, 지금도 보험가입이 쉽지 않은 생계형 라이더들의 보험료가 급격히 인상될 경우, 보험가입을 더욱 어렵게 할 것임

보험료 차등화로 인한 효과 및 부작용

구분	보험료 차등화 제한(현행)	보험료 완전 차등화
고위험(할증 대상) 운전자	· 안전운전에 대한 동기부여가 부족함 · 상대적으로 저렴한 보험료를 납부함	· 안전운전 및 사고예방 효과가 증가함 · 일부 운전자의 보험료가 급격히 인상될 경우, 보험 가입이 어려울 수 있음
최초 가입자	· 상대적으로 비싼 보험료를 납부함 · 보장규모를 줄이거나, 보험에 가입하지 않을 가능성이 있음	· 보험료 인화로 인해 보험가입이 증가함

kiqi 보험연구원

2. 최초 가입자 요율 등급 신설 (개선방안 1)

- 신규 운전자의 보험가입은 확대하되 고위험 운전자의 보험가용성을 유지할 수 있도록, 최초 가입자 요율 등급 신설이 필요함
 - 최초 가입자의 보험가입을 확대하기 위해서, 최초 가입자 요율 등급을 신설하여 보험료 부담 감소 필요 있음
 - 할증등급은 현행 단일 등급(11등급)을 유지하여 급격한 보험료 인상을 억제하고, 보험가용성을 관리할 필요 있음
- 교통단속 체계 개선 등 이륜차 사고 감소를 위한 별도의 제도 개선이 필요함
 - 고위험 운전자의 보험료가 차등화되지 않으면 보험제도 차원의 안전운전 및 사고감소 효과를 기대하기 어려움
 - 장기적으로 교통단속 체계 개선 및 안전한 운전환경 조성 등 사고감소 정책과 병행한 이륜차 사고 감소 노력이 필요함

최초 가입자 요율 등급 신설 효과

구분	보험료 자동화 제한(현행)	최초 가입자 요율 등급 신설
고위험(할증 대상) 운전자	· 안전운전에 대한 유인이 부족함 · 상대적으로 저렴한 보험료를 납부함	· 보험료의 급격한 인상을 방지하여, 보험가용성이 유지될 수 있음
최초 가입자	· 상대적으로 비싼 보험료를 납부함 · 보험가입을 줄이거나 가입하지 않을 가능성이 있음	· 보험료 인하로 인해 보험가입이 증가함

교통단속 체계 개선, 안전운전 환경 개선 등 제도 개선을 통해 안전운전 및 사고예방 노력이 반드시 병행되어야 함

kiqi 보험연구원

3. 단체 할인·할증 제도 도입 (개선방안 2)

- 이륜차보험 단체계약에 단체 할인·할증 제도를 도입하면, 단체 소속 이륜차에 대한 사고감소 동기부여가 가능함
 - 위험관리 노력에 따라 손해율이 개선 또는 악화될 경우 이에 맞춰 보험료를 할인·할증하는 방안이 합리적임
 - 단체 할인 할증 제도 도입 시 배달업체의 소속 이륜차에 대한 직접적인 위험관리가 효율적으로 이루어질 것으로 기대되며, 안전교육 강화 및 라이더의 근무환경 개선을 통해 라이더의 안전이 강화될 수 있음
 - 단체 계약은 보험가용성 측면에서 비교적 자유로우므로, 개인 계약과 달리 할증을 할 수 있는 여지가 있다고 판단됨
- 다만, 손해율이 좋지 않은 영세 배달업체의 보험료가 급격히 할증될 경우 큰 부담이 될 수 있으므로, 보험료 인상 충격을 완화할 수 있는 방안 모색이 필요함

단체 할인·할증 제도 도입 효과

내용	단체에 미치는 효과	라이더에 미치는 효과	고려 사항
단체의 손해 실적을 반영하여 보험료를 할인·할증	· 라이더 안전교육 강화 등 직접적인 위험관리 노력이 효율적으로 시행 · 사고 감소시 보험료 할인	· 근무환경이 개선되고, 라이더의 안전 강화	· 영세 배달업체의 보험료 인상 충격을 완화할 수 있는 방안 마련 필요

kiqi 보험연구원

4. 요율 차등화 확대 검토 (장기 과제)

- 교통단속 체계 개선 등을 통해 이륜차 사고감소가 이루어지면, 향후에 요율 차등화 확대를 검토할 수 있음
 - 사고감소는 고위험 운전자의 보험료 인하와 보험가용성 증가로 이어질 수 있음
 - 사고감소로 보험료가 안정화된 후에 할인 할증 등급 세분화를 단계적으로 시행한다면, 부작용 없이 이륜차보험 요율 제도가 정착될 수 있을 것임

이륜차보험의 단계적 요율 개선 효과

구분	최초 가입자 요율 등급 신설 단계 할인·할증 요율 도입 (요율 차등화 1단계)	등급 요율제 완전 시행 (요율 차등화 2단계)
내용 및 효과	· 신규 가입자의 보험료 부담 완화를 통한 보험가입 확대 · 고위험 운전자의 급격한 보험료 상승을 방지하여 보험가용성 유지 · 단체계약의 위험관리 동기 부여 · 단, 교통단속 체계 개선 등 별도 정책과 병행한 사고감소 노력 필요	· 순차적인 등급 요율제 시행으로 위험도에 상응하는 보험료 차등화 실현 · 별도 정책 시행과 병행한 사고감소 노력이 성과를 거두어 보험료가 전반적으로 인하될 경우를 전제로 함

kiri 보험연구원

감사합니다.

이륜차보험 보장사각지대 해소를 위한

이륜차보험 보험료 부담 완화 방안 및 기대효과

(금융감독원 특수보험1팀장)

1 추진배경

□ 이륜차는 일반자동차와 동일하게 「자동차손해배상보장법」에 따라 의무보험(대인 I, 대물)에 가입하여야 하나,

○ 일반자동차에 비해 비싼 보험료 등으로 보험 가입률이 매우 저조*

* (이륜차 보험가입률, '22년말) 대인 I (의무보험) 51.8%, 대인 II (임의보험) 11.5%

□ 특히, 배달플랫폼 시장의 급격한 성장에 따른 배달종사자의 유상운송용 이륜차 보험수요 증가에도

○ 비싼 보험료*로 인해 배달종사자가 보험에 가입하지 않아** 배달 중 사고시 보장사각지대가 발생

* 유상운송용 이륜차보험료(평균) : 224만원

** 전체 배달종사자 23.7만명(추정) 중 8.1만명(34.1%)만 유상운송용 보험 가입('21년)

⇒ 배달종사자 등 이륜차를 운전하는 국민의 보험료 부담 완화를 통한 이륜차사고 보장사각지대 해소 필요

(참고) 이륜차 보험 가입률

(단위 : 천대, %)

구 분	'18.12월말	'19.12월말	'20.12월말	'21.12월말	'22.12월말
등록대수	2,208	2,239	2,289	2,214	2,198
대인 I (의무)	967	996	1,050	1,107	1,138
대인 II (임의)	183	196	197	217	252
대인 I 가입률	43.8	44.5	45.9	50.0	51.8
대인 II 가입률	8.3	8.8	8.6	9.8	11.5

2 개선방안

① 이륜차보험 최초가입자 보호할인등급 신설

- **(현황)** 자동차보험과 달리 보험료 할증등급이 없어 최초 가입자와 사고다발자가 같은 기본등급(11등급)* 적용되어 최초가입자 부담 가중

* 등급체계 : 기본등급(11등급, 최초가입자 및 사고다발자), 할인등급(12~26등급)

- **(개선방안)** 이륜차보험 최초 가입시 보험료 부담이 완화되도록 최초가입자 보호할인등급* 신설

* (기존) 11등급 → (신규) 11N등급 적용(보험료 약 20% 할인 효과)

② 이륜차보험 단체할인·할증제도 도입

- **(현황)** 이륜차보험은 자동차보험과 달리 손해율 실적에 기초한 단체할인·할증제도가 없어 배달플랫폼 업체 등의 소속 운전자에 대한 위험관리 유인이 부족

- **(개선방안)** 운전자 안전교육 등 적극적 위험관리를 통해 손해율이 개선된 단체는 보험료 할인 혜택을 받을 수 있도록 단체할인·할증제도 도입

③ 이륜차 시간제(On-Off)보험 확대(추진 중)

- **(현황)** 파트타임 배달라이더도 전업 배달라이더가 가입하는 유상 운송용 이륜차보험에 가입할 수밖에 없어 비싼 보험료 부담

* 이륜차 보험료(평균) : 유상운송용 224만원, 가정용 22만원

- **(개선방안)** 파트타임 배달라이더가 가입할 수 있는 시간제(On-Off)보험 판매사 확대 유도('21년 : 2개사 → 현재 : 5개사)

3 기대효과

- 배달종사자 등 국민의 보험료 부담 경감으로 이륜차보험 가입률이 제고되어 보장사각지대가 해소될 것으로 기대

안전한 이륜차 교통문화 조성을 위한 제도개선 방안

한국교통안전공단 김민우 책임연구원

작년 경찰청 가해운전자 차종별 교통사고 사망자 통계를 살펴보면, 승용차·승합차·화물차·특수차 모두 감소하였으나, 이륜차는 '21년 459명에서 '22년 484명으로 25명(5.4%) 증가하였습니다.

이륜차는 특성상 현재 교차로 마다 설치되어 있는 무인단속장비로 단속이 되지 않아 다른 차종에 비해 신호위반과 중앙선침범으로 인한 사망자 비율이 23.8%로 높고, 사륜차에 비해 주행안전성이 떨어져 공작물충돌, 전도 등 차량단독 사고로 인한 사망자 비율도 42.1%로 높은 편이며,

한국교통안전공단에서 매년 전국 지자체 주요 교차로를 대상으로 조사하는 교통문화지수 실태조사에 따르면, 이륜차 교통법규 준수율은 '21년 54.17%에서 '22년 58.80%로 4.63%p 증가한 것으로 나타났으나, 아직까지도 미흡한 수준인 것으로 나타났습니다.

교통법규 준수율이 낮은 원인으로 먼저, 이륜차의 무인단속 한계를 이야기할 수 있을 것 같습니다. 이 부분을 해결하고자 그간 이륜차 전면 번호판 등도 검토되어 왔으나, 현재는 경찰청에서 후면 무인단속장비를 개발하였고 향후 전국으로 확대되면 이 문제는 점차 해결될 것으로 보입니다.

다음은 배달원 안전교육 관련하여 현재 최초 노무제공 시 2시간 실시하는 산업안전보건교육이 산업안전 전반적인 내용을 다루다 보니 표준화된 교육 프로그램이 마련되어 있지 않아 전문 인력을 양성하는데 한계가 있었고, 이에 교통안전공단은 국토부와 협력하여 자체 교육프로그램을 마련하기 어려운 배달대행영업점과 사업주에게 표준 교육프로그램을 제공하고, 향후 찾아가는 실습 체험교육 프로그램도 개발하여 지원할 계획입니다.

현재 배달업은 자유업으로, 통합형·분리형 배달대행플랫폼사를 대상으로 소화물배송대행서비스 사업자 인증 절차를 통해 배달업계 자율적인 개선을 지속적으로 유도하고 있습니다.

다만, 지금까지 계속되어 왔던 이륜차의 난폭운전을 예방하고 교통사고를 줄이기 위해서는 현재 인증제를 어떠한 방향으로 개선·발전시켜 나갈 것인가에 대한 검토와 논의가 필요할 것으로 보입니다.

현재 배달대행산업구조에서는 라이더가 난폭운전을 하면 할수록 라이더, 배달대행영업점, 배달대행플랫폼 모두 수익이 올라가는 구조이고, 배달원 안전관리 책임주체가 개인으로만 되어 있다 보니, 라이더가 단시간 동안 과도한 수익을 위해 한 번에 무리한 묶음배송을 수행하는 것도 가능하며, 피크시간에 많은 배송물량을 적은 라이더 수로 처리하기 위해 일부 영업점에서는 오히려 이를 권장하는 등 문제가 있는 것으로 나타났으며,

이러한 문제 해결을 위해서는, 기업의 사회적 책임성 강화 그리고 종사자의 안전의식 제고가 함께 안전을 중시하는 시장풍토 조성이 뒤따라야 할 것으로 보입니다. 이를 위해 공단에서는 배달업 관리와 관련된 제도적인 연구와 더불어 안전교육 체계를 구축하고 시장 내 안전을 확보하기 위한 시장 문화 조성을 위해 지속 노력할 계획입니다.

이륜차 정책세미나 토론자료

삼성교통안전문화연구소 유상용 책임연구원

최근 배달 문화가 정착되면서, 배달전문업체 이륜차 교통사고도 증가세이며 최근 5년(2016년~2020년) A 보험사에 가입된 이륜차 용도별 교통사고를 분석한 결과, 배달용 이륜차 교통사고는 2016년 8,806건에서 2020년 10,793건으로 23% 증가하였다.

이륜차 용도별 사고 건 수는 배달전문업체(유상운송) 이륜차 교통사고가 전체 이륜차 교통사고의 약 30%를 점유하고 있으며 사고율도 높아 배달용 유상운송 이륜차 1대당 연 2회 이상 교통사고가 나는 것으로 분석되었다. 이는 영업용 자동차 사고율의 7배, 비유상운송 이륜차 사고율보다도 7배 높은 수준이며, 개인용 이륜차 사고율보다는 15배나 높은 수준이다.

배달용 유상운송 이륜차 교통사고 특성 분석결과, 교통법규 위반 사고의 65.6%는 신호위반 사고로 나타났으며 이는 개인용 이륜차의 신호위반 사고 점유율(45.6%)보다 1.5배 높게 나타났다. 또한 5건중 1건은 중앙선침범 사고로 발생하고 있으며 무면허 주행에 따른 사고도 9.8%를 점유하였다.

사고 유형별로는 10건 중 4건(38.1%)이 과속 또는 안전운전불이행에 따른 앞차량과의 추돌사고였으며 갑작스런 진로변경에 따른 주변차량과의 충돌사고가 25.4%, 교차로에서 서행하지 않고 진입하다가 발생한 교차로내 사고도 24.2%가 발생하여 유상운송 이륜차 사고다발 유형으로 나타났다.

요일별 교통사고 발생은 토요일(17.4%)에 가장 많았으며 금요일(15.6%)이 그 다음이었고, 저녁식사 시간대인 오후6~8시에 집중적으로 발생하였다. 배달용 유상운송 이륜차 교통사고가 가장 많이 발생하는 요일/시간대는 금요일 오후 7시~8시 사이에 가장 많이 발생하는 것으로 나타났다.

이륜차의 사고예방을 위해서는 교차로 신호위반, 중앙선 침범, 급차로 변경 등 이륜차 법규위반 운행과 난폭 운전에 대한 지속적인 단속과 운전자 계도 등 안전관리 강화가 필요하다.

단기적으로 교통사고 위험성이 높은 운행 상황을 이륜차 운전자가 직접 경험할 수 있도록 하는 체험식 교통안전 교육 확대 등의 다각적인 운전자 책임의식 강화 방안이 필요하며, 또한 중장기적으로는 이륜차 용도별 운전자 자격제도 신설을 통한 최소 운전 경력 및 사전 안전지식을 검증할 수 있는 정부의 적극적인 제도개선이 필요하다.

한국의 이륜차 정책과 배달주문, 배달앱에 의해 추진되는 이륜차 활동이 증가하는 추세를 고려하여 이륜차 교통 안전에 대한 시급한 문제를 해결하기 위해 정책과 제도개선, 바이크 운전자의 안전인식 개선이 우선 필요하다고 생각합니다. 이륜차를 포함한 모든 도로 이용자에 대한 도로 안전의 중요성을 인식하고, 기존 시스템을 개선하기 위한 종합적인 정책을 시행하는 것이 중요하며, 이륜차 교통안전 문화를 향상시키고 정착하기 위해서 가장 시급한 세 가지 핵심정책을 제안하고자 합니다.

1. 인프라 개발:

이륜차 탑승자의 안전을 위해서는 인프라 개발과 개선에 대한 투자가 절실하다. 여기에는 전용 이륜차 도로, 공유 도로, 잘 정비된 보행도로가 포함된다. 이륜차를 위한 별도 공간을 조성해 대형 차량과의 상호작용을 최소화할 수 있도록하여 대형사고 위험을 줄일 수 있도록 규제를 마련해야 한다. 또한 적절한 조명과 함께 명확한 표지판과 도로 표시를 이륜차 운전자에 맞는 새로운 시각에서 구현하면 가시성을 향상시키고 원활한 교통 흐름을 촉진할 수 있고 본다.

2. 교육 및 인식 프로그램:

이륜차 교통 안전에 대한 인식을 촉진하고 포괄적인 교육을 제공하는 것은 성공적인 전략의 필수 요소이며 이륜차 라이더와 다른 도로 사용자 모두를 대상으로 하는 교통안전을 위한 공공 캠페인을 시작하는 것은 도로에서 행해지는 행위에 대한 책임 있는 생각과 행동을 심어주고 상호 존중하는 문화를 조성하는 데 도움이 될 것이다. 교육 프로그램은 이륜차 운전자들에게 방어 운전 기술, 적절한 헬멧 및 보호장구 사용, 교통 법규 준수에 대해 가르치는 데 초점을 맞출 수 있다. 또한, 운전자들에게 이륜차의 취약성에 대해 교육, 홍보하고 안전한 운행, 라이딩에 대하여 교육을 통해 심어주면 모든 도로 이용자들에게 더 안전한 환경을 조성할 수 있다고 보여진다.

3. 규제 프레임워크 강화:

이륜차를 둘러싼 규제의 틀을 강화하는 것은 그들의 안전한 운행을 위해 매우 중요하다. 여기에는 속도 제한 및 면허 요건, 배달라이더 자격증과 같은 이륜차에 특정한 교통 법규를 정기적으로 업데이트하고 시행하는 것이 포함된다. 특히 무모한 운전, 헬멧과 같은 보호장구 미사용, 음주 운전과 관련된 교통 위반의 엄격한 시행은 무책임한 행동을 막고 안전 조치를 준수하도록 촉진할 것이며 배달라이더 뿐만 아니라 법규 위반시 배달라이더 고용주에 공동처벌을 강화제도 마련 또한, 보다 엄격한 차량 정비 규정과 주기적인 안전 점검을 도입하면 이륜차의 최적 상태를 보장할 수 있어 기계적 고장으로 인한 사고 위험을 줄일 수 있다.

이러한 정책 요소들의 성공은 다양한 사회이해관계자들 간의 협력에 달려 있다는 점에 주목할 필요가 있습니다. 효과적인 조치를 개발하고 시행하기 위해서는 정부 당국, 배달 회사, 지역 사회 단체 및 시민을 참여시키는 것이 필수적입니다. 구현된 정책에 대한 정기적인 피드백과 평가를 통해 지속적인 개선과 새로운 과제를 식별할 수 있습니다.

결론적으로 인프라 개발, 교육 및 인식 프로그램, 강화된 규제 프레임워크를 포함하는 포괄적인 접근 방식을 채택함으로써, 배달 주문앱에 의한 우리 사회의 정책과 증가하는 이륜차 활동의 범위에 대응하여 이륜차 교통 안전성을 크게 향상시킬 수 있습니다. 모든 도로 이용자의 안전을 최우선으로 하는 것이 필수적이며, 집단적인 노력을 통해 보다 안전하고 ESG(Environment, Social, Governance)환경에 맞는 지속가능한 교통체계 개선을 위해 노력해야 한다고 보여진다.

배달노동자 교통안전 제도개선을 위한 제안¹⁾

라이더유니온 조직국장 박정훈

배달산업적 접근

생활물류서비스산업발전법에서 규정하는 산업은 택배와 배달 두 가지다. 택배의 경우 택배서비스사업자로 등록한 사람만이 사업을 할 수 있고, 택배서비스종사자는 화물운송종사자격증이 있어야 일을 할 수 있다. 배달은 소화물배송사업자와 소화물배송종사자로 규정되어 있지만 별도의 등록요건이나 자격요건이 없다.

생활물류서비스산업발전법 (약칭: 생활물류서비스법) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

“4. “생활물류서비스사업자”란 생활물류서비스사업을 영위하는 자로서 다음 각 목의 사업자를 말한다.

- 가. 택배서비스사업자: 「화물자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 후 제5조제1항에 따라 택배서비스사업을 등록한 자
- 나. 소화물배송대행서비스인증사업자: 제17조제1항에 따라 소화물배송대행서비스사업자인증을 받은 자

6. “생활물류서비스종사자”란 생활물류서비스사업에 종사하는 사람으로서 다음 각 목의 사람을 말한다.

- 가. 택배서비스종사자: 택배서비스사업자 또는 영업점 등과 택배서비스 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 통하여 화물의 집화, 배송 등의 업무에 종사하는 사람
- 나. 소화물배송대행서비스종사자: 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 통하여 화물의 배송 등의 업무에 종사하는 사람 “

영업용보험이 필수적이지만 쿠팡이츠는 보험을 확인하지 않고 있고 배민과 요기요 역시 유상책임보험 가입만 확인하고 일을 시키고 있다. 지역 동네배달대행사에서도 유상운송보험을 필수적으로 확인하지 않으며 무관 오토바이까지 등장한다. 세금, 산재, 고용보험 등에 대한 아무런 지식이 없는 사람이 배달대행업을 운영하기도 한다.

이륜차 안전에서 가장 자주 언급되는 배달산업에 대한 법적 규제가 전무한 상태에서 교통법규 단속만으로는 교통안전제도를 상상하기 어렵다. 생활물류서비스산업발전법을 개정하여 배달대행사 등록제와 라이더 자격제도를 강구해야 한다.

1) 플랫폼은 안전을 배달하지 않는다_한겨레 출판사_ 박정훈 2023.03 수정보완.

면허제도의 정비

자동차 면허인 제1종 보통 운전면허만 있으면 125cc이하 오토바이를 운전할 수 있으며 배달을 할 수 있다. 자동차 운전면허와 원동기 운전면허를 분리할 필요가 있다. 그 다음단계로 원동기 운전면허에 도로주행 시험을 추가하고 운전면허 시험을 강화해야 한다. 이 문제를 정리하면서 영업용 오토바이 운전면허를 별도로 신설할 필요가 있다. 원동기 운전면허를 따고 일정 기간 경력을 쌓은 뒤에 영업용 오토바이 운전면허를 취득할 수 있는 조건을 신설하는 것도 필요하다. 경력에 따라 차등을 두는 것이다. 오토바이 운전면허를 따는 과정만 어렵게 만들어서는 안 된다. 전기 자전거, 전동 킥보드 등으로 영업하는 사람들을 대상으로 하는 별도의 면허시험을 신설하는 과정이 함께 필요하다.

삼성교통안전문화연구소에서도 ‘체험식 교통안전교육 확대 등의 다각적인 운전자 책임의식 강화 방안이 필요하다’고 지적한다. 중장기적으로는 ‘배달용 유상운송 이륜차 운전자 자격제도 신설을 통한 최소 운전 경력 및 사전 안전 지식을 검증할 수 있는 정부의 적극적인 제도 개선이 필요하다’라고 밝히기도 했다.

일단 일을 시작한 이후에 실시되는 안전교육은 동기부여를 주기도, 책임을 지우기도 쉽지 않다. 동기부여가 확실한 운전면허 취득 단계에서 확실한 교육과 시험을 치르게 하는 것이 가장 효과적인 교육 방법이다.

배달노동자에 대한 자격제도가 생기면, 산업안전보건 대책을 세우거나 관리하기도 용이하다. 배달노동자들 입장에서는 이 상황이 마냥 반갑지만은 않겠지만, 배달노동자들의 입직에 제한이 생기면 일감 경쟁에서 벗어날 수 있고, 배달기업과의 협상력도 재고될 수 있기 때문에 배달노동자에게 장기적으로 유리할 수 있다. 사고율을 관리할 수 있어, 유상운송보험료도 낮출 수 있다.

이륜차 운전면허 시험은 장내에서 굴절 코스, 곡선 코스, 좁은 길 코스, 연속진로 전환 코스 등을 지나가는 시험이 전부다. 오토바이로 코스의 선을 밟거나 바닥에 발이 닿으면 감점 또는 실격이 된다. 오토바이 위에서 무게중심을 잘 잡고, 오토바이 컨트롤을 잘해야 한다는 점에서 중요한 시험이긴 하다. 그러나 장내에서 저속으로 곡예 운전을 하듯 좁은 길을 지나가는 능력이 도로에서 시속 60킬로미터 속도로 주행하는 능력을 담보하지는 못한다. 운전면허 시험은 운전자가 도로에 나와 타인의 생명과 안전을 지키며 운전할 수 있는 기술을 가지고 있는지를 검증하는 과정이다. 그러나 현행 오토바이 운전면허 시험은 도로 주행을 하면서 대형차량으로 인해 시야 확보가 되지 않는 상황, 앞차가 급하게 방향 전환이나 급정거를 하는 상황, 도로 상태가 불량한 상황, 택시와 버스가 멈추는 상황에서 대처하거나 시속 60~70킬로미터로 주행하다가 멈추는 능력 등을 테스트하지 않는다.

플랫폼과 사용자 규제.

안전조치 강화가 배달플랫폼기업의 입장에서는 규제강화이기도 하다. 배달플랫폼기업은 손쉽게 노동력을 확보해야 하는데, 면허를 따기 어렵게 만든다면 노동력 수급에 어려움을 겪기 때문이다. 이는 숙련노동의 문제와도 연관되어 있다. 노동력을 값싸게 얻고 싶은 기업은 미숙련노동자를 다수 확보하려고 한다. 그러나 산업안전의 측면에서는 충분히 숙련된 노동력이 산업현장에 투입되어야 안전을 담보할 수 있다. 숙련은 안전이다. 초보 노동자는 당연히 수습과 교육과정을 거쳐야 한다.

면허시험 강화라는 산업 및 노동과 아무런 관련이 없어 보일 것 같은 문제 역시, 플랫폼

기업의 첨예한 이해관계가 걸린 문제다. 바로 이 지점에서 플랫폼산업의 발전과 안전은 화해하기 힘든 가치 충돌을 일으킨다. 제도를 아무리 잘 설계하더라도 이윤을 중심으로 한 산업생태계가 바뀌지 않으면 변화는 불가능하다. 배달 속도를 낮추기 위한 모든 아이디어는 산업의 혁신을 막는 규제로 읽힐 가능성이 높기 때문이다.

플랫폼기업이 공공의 도로를 이윤을 위해 활용하고 있는 측면을 강조하고, 사회적 책임을 져야 한다는 점을 설득할 필요가 있다. 더불어 배달노동자들의 과속과 신호위반을 전제로 한 배달료체계와 배차시스템, 노무관리 시스템에 대한 개선이 필요하다.

이륜차 관리시스템 정비

이륜차 정비 시스템도 엉망이기는 마찬가지다. 안실련이 실태조사와 함께 발표한 ‘이륜차 교통안전을 위한 제도 개선 과제’ 자료에 따르면 오토바이 센터는 자유업의 영역으로, 전국적으로 약 3000개소의 센터가 있다고 추정되지만, 정확한 숫자는 알 수 없다고 한다. 영업 신고만으로 운영이 가능하고, 종사자의 75퍼센트가 무자격자이며 나머지도 자동차정비 자격 보유 중이라고 지적한다.

2022년 10월 7일 국회 국토교통위원회 국정감사장에선 이륜차 정비기능사 자격증 도입을 검토해야 한다는 주장이 나왔다. 자격증은 물론, 오토바이 센터를 창업하는 것도 별도의 규제가 없다. 오토바이 수리 분야도 규칙이 없다 보니 오토바이 부품단가와 공임비가 천차만별이다. 돈도 돈이지만 제대로 고쳤는지 알기 어렵다. 신뢰의 문제는 매우 중요한데, 라이더들이 오토바이 센터를 믿지 못하면 꼭 고쳐야 하는 고장이 생겨도 바가지를 씌운다는 오해를 해 점검을 하지 않을 가능성이 있기 때문이다.

오토바이는 배달노동자들의 작업 도구인데, 이 작업 도구를 유지·관리하는 의무를 일하는 사람이 져야 한다. 이는 배달노동자에게 책임을 분산하는 거대한 산업구조의 문제라 쉽게 고치기 힘들 수 있다. 그러나 배달노동자가 스스로 책임을 지고 작업 도구를 정비하려고 하더라도 믿고 맡길 수 있는 시스템이 갖춰져 있지 않은 실정이다. 오토바이 관리에 실패하면 배달노동자의 목숨을 잃을 수도 있는 만큼, 국가공인자격증 제도와 수리센터 등록제가 필요하다.

한편, 오토바이 관리도 엉망이라 수도권에만 5000대가 길거리에 버려져 있다. 자동차는 등록제여서 폐차 인수 증명서를 제출해야 번호판 반납과 등록 말소가 가능한 반면, 오토바이는 신고제라 번호판만 반납하면 사용 폐지가 가능하다.¹⁾ 무법적인 이륜차 산업을 정비하는 것은 배달노동자의 안전한 노동환경을 만들기 위해 선행되어야 할 필수 조건이다.

전문가들도 제도적 대안을 강조한다. 이윤호 안실련 정책본부장은 “안전 운행을 유도하기 위한 최소한의 법·제도적 시스템도 구축하지 않고 단속 등 단기적으로 이륜차 운전자에게만 책임을 전가하는 정책은 지양되어야 한다”고 지적했다. 손해보험협회도 “향후 국회 및 정부 부처와 협업하여 배달업 등록제 도입 및 이륜차 면허제도 개편 등 이륜차 법·제도 개선과 대국민 홍보를 적극 추진할 것”이라고 말했다.

이밖에도 이륜차 주차장의 문제, 도로 횡단보도와 맨홀 뚜껑, 지하주차장의 미끄럼 문제 등도 이륜차가 활용하는 도로의 안전문제도 장기적으로 개선해야 할 과제다.

유상운송보험료 문제

라이더유니온 20대 조합원이 김OO의 유상운송보험료 견적을 내보니 1,100만 원이 나왔다. 지금까지 보험사들은 손해율이 높아서 보험료가 높다고 주장했지만, 20년부터 손해율이 떨어

어지고 있다는 것을 알 수 있다.

1-1. 이륜차 용도별 보험 현황 (단위: 대, %, 만원)

구분	연도	용도 구분	책임보험 평균유료대수(①)	종합보험 평균유료대수(②)	종합보험 가입율(②+①)	책임보험 경과보험료(③)	종합보험 경과보험료(④)	책임보험 평균보험료(③+①)	종합보험 평균보험료(④+②)	경과보험료	발생손해액	손해율
현대	19년	유상운송	6,982	2,155	30.9	383,763	233,396	55	108	888,477	998,279	112.4
	20년	유상운송	14,772	4,135	28	1,140,363	674,252	77	163	2,787,805	2,475,334	88.8
	21년	유상운송	20,905	5,339	25.5	1,711,656	1,066,691	82	200	4,553,813	3,110,038	68.3
	22.5월	유상운송	27,000	4,994	18.5	919,367	400,249	82	194	2,361,862	1,470,859	62.3
KB	19년	유상운송	5,323	527	10	285,133	145,930	54	277	858,321	875,866	102.0
	20년	유상운송	5,721	667	12	479,553	179,274	84	269	1,358,210	1,016,484	74.8
	21년	유상운송	16,036	2,841	18	1,510,470	933,482	94	329	4,383,302	2,858,579	65.2
	22.5월	유상운송	22,361	5,185	23	884,486	747,961	40	144	2,653,462	1,758,988	66.3
DB	19년	유상운송	4,531	2,470	54.5	285,534	555,276	63	225	829,268	1,006,985	121.4
	20년	유상운송	9,211	3,985	43.3	683,935	949,878	74	238	1,812,256	1,452,278	80.1
	21년	유상운송	21,169	7,372	34.8	1,728,001	1,775,544	82	241	4,353,528	2,423,960	55.7
	22.5월	유상운송	34,901	10,949	31.4	1,095,467	1,038,400	31	95	2,838,711	1,471,298	51.8

주요 3사 유상운송보험 손해율 추이



- 3사의 유상운송종합보험 평균보험료 추이 (단위: 만원)

	2019년	2020년	2021년
현대	108	163	200
KB	277	269	329
DB	225	238	241

이는 보험사들이 예상 손해율을 높게 책정하여 보험료에 반영했으며, 자신들의 예측이 틀렸다는 것을 보여준다.

자동차보험과 비교했을 때 이륜차의 보험료는 터무니없이 높은 수치다. 5년 간 자동차 보험의 경과손해율(2016년 ~ 2020년)을 보면, 임의보험일 때의 손해율이 74.1% ~ 87.5% 사이로 나타나고 있으며²⁾ 평균손해율은 80%다.

현재 이륜차 유상운송보험료가 자동차 유상운송보험료보다 비싼데도 자동차 자기신체 사고, 자기차량손해 등의 특약에 가입할 수조차 없다. 자동차의 경우 유상운송특약 가입 시 보험료는 125만원이고, 영업용 차량도 124만원에 불과하다. (19년 기준), ³⁾

라이더유니온이 조합원 대상으로 진행한 설문조사에서도, 응답자의 86.6%가 본인이 납부하고 있는 유상운송보험료의 수준이 너무 높다고 답하였다. 유상운송보험에 가입하지 않은 이들 전원이 높은 보험료 때문에 가입하지 않았다고 답하기도 했다. 유상운송보험의 높은 가격이 라이더의 가입을 막는 장애물로 작용하고 있다.

2) KOSIS, 「시도별 자동차보험 경과손해율」 중 2016~2020년 자료

3) 출처: 금융감독원, 「공유경제 하에서 보장사각지대 해소를 위한 자동차보험 화물 유상운송 특약(6인승 이하 승용차 대상) 도입」, 2020. 7. 22. 보도참고자료

이륜차 안전 제도개선을 위한 논의

사)한국선진교통문화연합회

김세연

코로나19로 인한 온라인 플랫폼의 수요 증가와 전자상거래 등의 활성화에 따라 “택배 및 배달종사자 수가 계속해서 증가하였다.

이에 따른 배달 이륜차 운전자와 운행량이 늘면서 관련 사고의 증가 또한 늘고 있다. 이러한 갑작스러운 증가는 안전대책을 미처 마련하기도 전에 일어나고 있어 현장 실정에 뒤처진 대책 마련과 후속 안전 정책 마련에 급급한 것이 현 실정이다.

연구1)에 따르면 전체 이륜자동차 교통량 중 배달 이륜자동차 비중이 96.6%로 매우 높으며 일반 이륜자동차보다 배달 이륜자동차가 위험 행동의 중복이 더 많음을 시사하였다.

법규 위반 특성으로는 지정차로 위반, 정지선위반, 차로위반, 교차로 선두차량 앞지르기 순으로 조사하였다.

여기에서 우리가 주의 깊게 논의 되어야 할 부분은 정지선위반 및 차로위반 지정차로 위반 등을 종사자들이 빈번하게 하고 있다면 그러한 이유에 대한 부분도 확인이 필요할 것으로 사료된다.

정지선의 경우 자동차 정지선. 이륜차 정지선이 따로 구분되어 있지 않다. 이륜자동차는 일반 자동차에 비해 상대적으로 적기 때문에 같은

1) 이륜차 교통안전 정책 개선방안 - 도로교통공단 정미경 책임연구원

차로에서 정지선에 맞춰 서다 보니 신호등 및 시야 확보하기가 어렵다.

특히나 일반 승용차가 아닌 화물자동차라면 더욱 그렇다. 아래 사진은 정지선 위반 사례 및 정지선 준수(?) 사례이다. 상황이 이렇다면 이 부분에 대한 것을 적극 논의할 필요성이 있다고 본다.

	
정지선 위반 사례 출처)https://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20210514025001(서울신문)	정지선 위반사례 출처)https://www.ppomppu.co.kr/zboard/view.php?id=freeboard&no=7855640

다음은 종사자들의 배달 중 휴대전화 사용으로 인한 주의산만은 63.6%, 위험성 인지는 71.3%로 조사하여 위험성을 인식하고 있다는 것으로 조사하였다고 한다.

배달 중만 아니라 운전 중, 보행 중에도 휴대전화의 사용은 위험하다고 인식하고 있고 실제로도 관련으로 사고 방지를 위해 여러 가지 대책을 내놓고 있다.

보행자의 경우 스몸비족을 위한 정책으로 바닥 신호등을 설치하는 등의 보행환경 개선사업을 통한 사고예방을 하려 하고 있다.

이처럼 위험으로 인식하고 있다면 이것을 대체할 만한 시스템적인 부분도 고려해야 한다고 본다.

이륜차 교통안전 정책 개선방안으로 **법규위반 단속강화를 제시**하였는데 이륜차에 과속방지 장치를 설치하여 과속 방속지 예방하는 것과,

신호위반 감시시스템이 곧 도입된다고 하니 일정 부분 단속의 효과는 있으리라고 보여진다. 보호장구 착용 여·부도 CCTV를 통해 단속한다고 하는 부분도 사고예방을 위해 어느정도 동의하지만 단속 위주가 아닌 자발적인 안전의무이행 마련을 위한 정책이 마련되는 것이 더 바람직 할 것으로 사료된다.

운전면허 종별 체계 개선 및 시험 강화에 있어 이륜자동차 운전면허의 세분화는 필요성이 있어 보이기는 한다. 하지만 단순 면허 종별로 구분하기만 한다면 기존과 어떤 차별화가 있을지는 의문이다. 하여 면허증 보다 교통안전교육 확대 및 강화와 연계하여 안전인식 강화와 기능면에 있어서 위험 돌발상황 대처에 관한 실습 교육제도를 도입하는 것의 의견을 전한다.

5월 23일 신문 기사²⁾ 자료에 따르면 지난해 상업용 이륜차의 평균 보험료는 224만원으로 높은 보험료로 인해 전체 가입은 19%에 불과하다고 한다.

이렇다 보니 보험의 진입장벽은 여전히 높다고 인식할 수 있다. 특히나 이륜차 배달업의 경우 일자리 마련의 일환으로 선택하는 것임에 초기 보험료는 사고예방 비용 이라기 보다는 초기 투자비용으로 인식할 수 있기 때문이다.

위험관리 방법에는 위험의 감소, 위험의 회피, 위험의 전가, 위험의 수용이 있다.

위험의 감소는 위험을 감소시킬 수 있는 대책을 채택하여 구현하는 것으로 대안을 마련하여 위험 발생확률을 줄이는 것이다.

위험회피는 위험이 동반되는 사업을 수행하지 않거나 완전 다른 방

2) <https://news.mtn.co.kr/news-detail/2023052316505136823>

법을 사용하는 것으로 배달업에 있어서 위험의 회피는 이륜차로 운행하는 것을 아예 시도하지 않을 것으로 보인다.

다음으로 위험의 전가인데 이것은 위험을 외주로 전환하거나 보험에 들어 위험부담이나 책임을 이전시키는 것이다. 우리가 보험을 가입하는 것은 위험을 전가하기 위함인데 비용적인 부분을 고려했을 때 전가시켜야 하는지 갈등하게 할 수 밖에 없다. 이것은 위험을 부담하고 일정수준 감수하는 위험의 수용을 선택하는 것으로 변할 수 있다.

따라서 적절한 보험료이어야만 보험가입을 선택하여 위험을 전가할 수 있을 것이다.

현행 이륜차의 보험 요율제도 개선방안으로

운전자의 위험도를 반영한 보험료 차등화를 통해 보험가용성이 유지될 수 있는 요율제도 도입이 필요성을 제시하였다. 이로 인해 고위험 운전자는 위험도에 상응하는 보험료를 납부하도록 하여, 안전운전과 사고예방의 기대효과를 가져올 수 있다고 하였다.

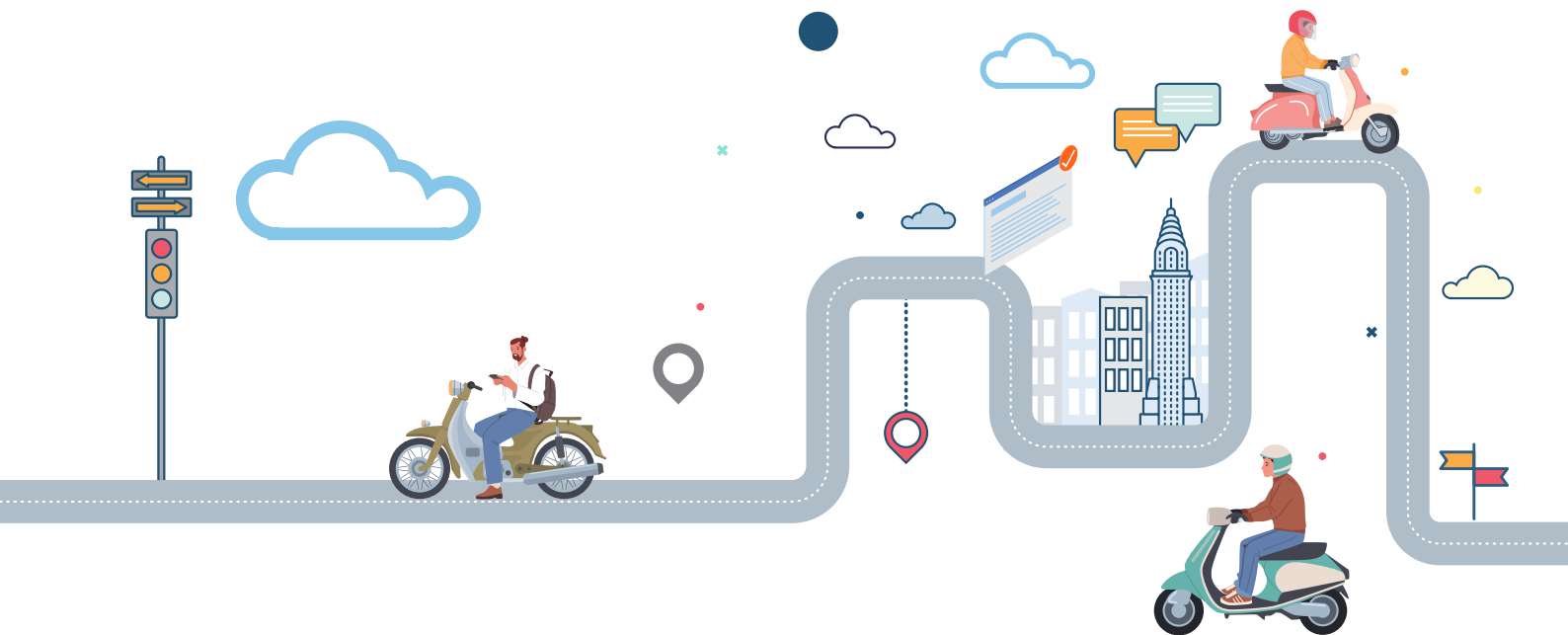
최초 가입자 입장에서 보험료가 인하된다면 가입 증가 효과를 기대할 수 있다는 것은 인정한다. 하지만 발표자의 말처럼 고위험 운전자의 정의를 내리는 기준이 빈번한 사고 유발자로 인식되는데 자칫 사고를 많이 유발하거나 일으킨 운전자는 보험 가입이 더 절실함에도 불구하고 보험 가입이 거절되거나 과도한 보험료가 책정되는 등으로 인한 부작용이 우려된다.

개선방안 2안으로 단체 할인 및 할증제도 도입을 제시하였는데 이륜차 보험 단체계약에 단체 할인·할증 제도 도입 시 소속 이륜차 대한 사고감소를 위한 동기부여가 될 수 있다는 부분은 공감되지만 단체를 어떻게 놓고 봐야 하는지도 정의가 필요할 것으로 보인다.

특히나 현재 배달 APP 관련 기업, 단체가 다수 있고 관련으로 해서 교육도 시행하고 있다. 전체 요율을 보고 단체를 적용한다면 역시나 단체에서 사고발생이 된다면 다수 사고유발자들은 단체에서 퇴출당할 가능성도 배재할 수 없다고 본다. 특히나 그렇게 된다면 역시나 선량한 피해자들도 발생할 수 있다. 또한 단체에 애초에 소속되지 않는 소규모 업체 배달종사자들은 보험 및 안전에 대해 여전히 사각지대에 존재하게 할 수 있다는 의견이다.

유상운송 이륜차, 일반 이륜차 운전자는 늘 위험성 속에서 생활하고 있다는 것은 인지하고 있지만 일상생활 중 늘 있는 일이라 둔감해진 것이 현실이다.

따라서 제도적 장치 강화, 보험료 할인, 할증을 논의와 함께 사고를 예방할 수 있는 시스템 구축에 초점을 맞추는 것을 기대해 본다.



이륜차 교통안전 제도개선 정책세미나

 국민의힘 국회의원 최승재

문의 784-6730~2

