

미국의 자전거관련 법과 제도에 관한 연구

황 경 수*

目 次

- I. 머리말
- II. 미국의 자전거 제도와 내용
 - 1. 부모와 어린이의 의무
 - 2. 자전거 운행방법
 - 3. 자동차의 운행방법
 - 4. 자전거가 갖추어야 할 시설
 - 5. 자전거 판매상이 조례설명서 제공의무
 - 6. 법을 준수토록 하는 방법
 - 7. 자전거의 주차
- III. 정책적 함의
 - 1. 시설 및 장비에 대한 규제강화
 - 2. 도로 등 통행방법에 대한 규제완화
 - 3. 보도이용에 대한 방향
 - 4. 안전을 확보하기 위한 법과 사고처리에 대한 법의 분리
- IV. 결론

I. 머리말

본 연구의 목적은 미국의 자전거 관련 법제를 연구함으로써 우리나라의 자전거관련 제도 정비에 도움을 주고자 하는 데에 있다.

미국의 자전거 관련 법제는 우리나라의 법제와 근본적인 취지부터 다르다. 우리나라의 법제가 자전거 이용활성화를 위한 자전거 전용도로나 혹은 시설의 공급에 역점을 두고 있다면 미국의 법제는 자전거의 안전과 부모의 책임, 자전거에 대한 보호를 통한 활성화에 역점을 두고 있다.

* 濟州大學校 法과 政策研究所 特別研究員

우리나라의 자전거 관련법 또한 미비한 점이 많다. 1995년 '자전거이용활성화에 관한 법률'이 제정되어 법 제정 목적을 "자전거도로 및 자전거 주차장 등 자전거 이용시설의 설치·유지관리 등에 관한 사항과 자전거도로의 이용방법을 규정하여 자전거 이용자의 안전과 편의를 도모하고 자전거이용의 활성화에 기여하는 것"으로 정하고 있다. 그러나 대부분의 내용들이 이용시설의 정비에 할애하고 있으며, 어린이들이 자전거이용에 반드시 필요한 헬멧이나 자전거를 위한 도로이용체계개선에 대한 규정은 없는 실정이다.

그리고 자전거는 보도를 다니지 못하도록 하면서 차도에서의 자전거에 대한 배려는 전혀 없는 실정이어서 자전거 이용에 지장을 초래하는 것은 물론 입법적 불비로 인해 자전거 활성화에 역행하는 제도적 모순을 낳고 있다.

이러한 우리나라의 자전거 관련 법 내용이 문제점이 많음에도 불구하고 제도개선 노력은 거의 없고 공급위주의 정책으로 일관하고 있는 실정이다.

본 연구에서는 미국의 법제를 참고하여 우리가 앞으로 자전거 이용활성화를 위해 법과 제도를 만들 때 고려해야 할 면을 제시하고자 한다. 그리고 자전거이용 활성화를 위해 노력하는 공공기관, 시민단체 등에게는 자전거이용 활성화를 위한 활동방향을 제시하고 각급 학교에게는 현실적인 자전거 교육 참고교재로 사용 할 수 있다는 데에 논문의 의의가 있다.

본 연구에서 참고한 법률들을 보면, 미국의 통일차량법, 그리고 미국의 오스틴시 조례 중 자전거에 대한 내용과 위스콘신주의 자전거 조례, 알라바마주의 자전거 조례, 캘리포니아주 조례 중 자전거에 대한 내용을 참고했다. 어느 한 주의 조례를 중심으로 정리하지 않았다. 각 주의 모든 내용을 다 정리하지도 않았다. 중복되는 내용은 생략했다. 3개주와 1개의 시, 미국 연방법을 참고로 해서 미국의 자전거관련 법을 분석했다.

II. 미국의 자전거 제도와 내용

1. 부모와 어린이의 의무

1) 부모의 의무규정

미국의 경우 오스틴을 비롯한 대부분의 도시에서 어린이들이 자전거의 안전을 확보하기 위한 부모가 이행해야 할 의무사항 등을 정하고 있다. 부모 및 후견인¹⁾은 조례에서 규정하고 있는 내용을 위반하는 행위를 어린이에게 허락해서도 안되고 위임해서도 안되도록 되어 있다(오스틴시 조례 제16-8-2조(부모와 후견인의 의무)).²⁾ 예를 들면 부모는 어린이들이 헬

1) 조례에서 '부모'라고 하면 친부모이거나 어린이를 양자로 데려다 키우는 부모, 혹은 아이들을 보호하고 있는 후견인을 포함하고 있다.(오스틴시 조례 제16-8-1조).

멧을 쓰지 않고 자전거에 부착된 의자나 그 밖의 장치들, 자전거, 오토바이, 트레일러, 어린이 이용 운반시설들을 타도록 허락해서는 안된다(오스틴시 조례 제16-8-40조).

오스틴시의 경우는 이러한 내용을 이행하지 않을 경우 C급 경범죄가 되며, 첫 위반시는 \$20이하의 범칙금을 물고 두 번째부터는 \$40이하의 범칙금을 물도록 되어 있다. 즉, 부모의 의무규정 등에 대해서 강제성을 부과하고 있다. 그러나 이러한 범칙금의 경우 어린이를 위한 헬멧을 구입했을 경우, 그리고 피고인이 위반통지를 받은 후 30일 이전에 헬멧을 구입했을 경우 부과되었던 범칙금을 면제해 주도록 예외 규정을 해 놓고 있다(오스틴시 조례 제16-8-42조).

2) 헬멧사용과 제공에 대한 의무

미국의 주마다 다르지만 어린이를 16세로 규정하든(알라바마주) 18세로 규정하든(오스틴시) 어린이는 자전거나 오토바이, 트레일러, 어린이용 운반시설, 자전거에 부착된 의자나 그 밖의 장치들을 헬멧³⁾을 쓰지 않고는 이용할 수 없도록 되어 있다(오스틴시 조례 제16-8-40조(헬멧에 대한 요구)).⁴⁾

그리고 자전거 판매상에게도 헬멧사용에 대한 의무조항을 두고 있다. 상인들이 자전거를 사용할 어린이들에게 사용할 헬멧을 제공하지 않거나 어린이가 사용할 헬멧을 가지고 있다는 확신이 들지 않으면 어린이가 사용할 자전거를 사고자 하는 사람에게 자전거를 팔아서는 안되도록 되어 있다. 다만 상인은 자전거를 팔거나 리스할 경우 헬멧사용에 대한 추가비용을 부가할 수 있도록 함으로써 자전거 사용자의 헬멧구비 혹은 임대에 대해 상인의 의무와 시당국의 관심을 규정하고 있다(오스틴시 조례 제16-8-41조(상인에 의한 자전거의 판매와 임대)).

2. 자전거 운행방법

1) 자전거 운행시 신호

위스콘신 주의 조례에는 자전거 운전자들은 회전하기전 50피트 이상 동안을 계속해서 손과 팔로 신호를 주도록 하고 있다(위주콘신주 조례 제346.34(1)(b)). 또한 알라바마주에서는 자전거를 운전하는 사람은 적어도 한 손으로 운전하는 것이 방해가 될 정도로 자전

2) 그리고 알라바마주 조례 section 32-5A-266에도 같은 내용을 규정하고 있다.

3) 여기에서 '헬멧'이란 구조적으로는 위험하지 않게 되어 있으며, 미국 국가표준기구, 미국 테스트와 재료 협회, the Snell Memorial Foundation, 그리고 자전거헬멧을 만들거나 사용할 때 자전거헬멧에 대한 관련 정책을 펴는 연방기구의 기준에 맞으며, 어느 정도 알맞는 자전거헬멧을 의미한다(오스틴시 조례 제16-8-1조).

4) 알라바마주의 경우 16세이하의 어린이의 경우 헬멧을 쓰도록 규정하고 있다(알라바마 주 조례 section 32-5A-282). 캘리포니아주에서는 18세이하의 어린이들로 규정하고 있다(캘리포니아주 조례 제21212조).

거에 물건을 싣고 운반하지 못한다(알라바마주 조례 section 32-5A-264)). 그러나 손과 팔이 자전거의 운행이나 통제에 필요할 경우 계속해서 신호를 주지 않아도 된다(위스콘신주 조례 제346.34(1)(b)).

그리고 같은 방향으로 운전하는 자전거 운전자를 추월할 때는 소리로 들을 수 있는 신호표시를 하도록 하고 있다(위스콘신주 조례 제346.80(2)).

2) 자전거의 운행방법

정상보다 이하의 속도로 도로상을 달리는 자전거는 다른 차에 방해가 되지않는 도로의 우측 가장자리 가까운 쪽에서 운전하도록 되어 있다. 그러나 다음 같은 경우는 예외로 하고 있다(위스콘신주 조례 제346.80(2) (a)).

- ① 같은 방향으로 진행하는 또 다른 자동차를 추월하거나 따라 잡고자 할 때
- ② 교차로에서 좌회전하려고 준비할 때나 세가로로 진입하려고 할 때
- ③ 주차된 차량이나 움직이는 차량, 보행자, 동물, 도로표면의 위험함, 움직이거나 고정된 물체로 인한 불안한 조건을 피하려고 할 때, 그리고 오른쪽 가장자리를 따라 운전하기에는 불안함을 느끼는 기준이하의 좁은 도로를 운전하게 될 때

이와 같은 내용은 거의 같은 내용으로 캘리포니아주 조례 제21202(a)에서도 규정하고 있다. 캘리포니아주 조례에서는 “우회전이 인정되는 곳을 접근할 때”라는 조항 하나를 더 첨가하고 있다.

3) 자전거의 병진(두대가 나란히 달리기)금지

미국을 비롯해서 자전거의 병진 즉, 두 대가 나란히 달리는 경우는 위험한 것으로 규정하고 있다. 위스콘신주도 마찬가지다. 자전거가 독립적으로 사용할 수 있도록 설치된 자전거 도로, 오솔길, 차로를 제외하면 2명이상이 나란히 탈 수 없도록 되어 있다(위스콘신주 조례 제346.80(3)(b)).⁵⁾

그러나 정상적이거나 합리적으로 운행하고 있는 일반교통에 방해가 되지 않는다면 도로에서 자전거를 타는 사람들이 나란히 탈 수 있다. 그 조건으로 2차로나 그 이상의 도로 상에서 자전거 2대를 나란히 타는 사람들은 하나의 차로내에서 타도록 하고있다(위스콘신주 조례 제346.80(3)(a)).

4) 음주운전금지

외국에서는 자전거의 음주운전을 금지하고 있다. 캘리포니아주에서는 알코올과 마약등의

5) 알라바마주의 조례에서도 같은 내용을 규정하고 있다. 도로를 달리는 자전거는 자전거가 독립적으로 사용할 수 있도록 되어 있는 일반도로의 차로나 혹은 자전거 도로를 갖추고 있지 않은 경우 자전거 두 대 이상이 나란히 달리지 못하도록 하고 있다(알라바마주 조례 section 32-5A-263 (b)).

악품이나 이런 것들을 혼용한 상태에서 운전하는 것은 불법으로 간주하고 있다. 위반된 것이 확실시되면 \$250불 정도의 범칙금을 내도록 하고 있다(캘리포니아주 조례 제21200.5조).

3. 자동차의 운행방법

1) 자동차의 자전거 차로 운행규제

자전거를 위한 차로를 지정해주고 있다. 즉 차도의 오른쪽 가장자리 차로하나를 자전거를 위해 배려하고 있는 것이다. 그리고 그 자전거 차로에는 자동차들이 진입을 할 수 없도록 규정하고 있다. 그러나 다음과 같은 경우는 예외적으로 자전거 차로에 자동차가 접근할 수 있도록 하고 있다(캘리포니아주 조례 제21209조).

- (1) 주차가 인정된 곳에서의 주차를 위해서
- (2) 도로를 벗어나거나 도로에 들어갈 때
- (3) 교차로로부터 200피트거리내에서 회전을 준비할 때로 규정하고 있다.

2) 자동차에 자전거 메달아 끌고 달리기 금지

모터사이클, 원동기장치 자전거, 자전거, 로울러 스케이트, 썰매, 혹은 장남감 자동차들은 도로상에서 자동차 등에 메달고 사용하면 안된다(캘리포니아주 조례 제21203조과 알라바마주 조례 section 32-5A-262).

4. 자전거가 갖추어야 할 시설

1) 자전거의 야간 표시

자전거나 원동기 장치 자전거의 경우 적어도 전방 500피트의 앞에서부터 볼 수 있는 하얀 빛을 방출하는 램프를 설치하도록 되어 있다.⁶⁾ 이러한 장치를 하지 않은 자전거는 자전거 차로, 자전거 도로, 보도, 일반도로를 운행할 수 없도록 하고 있다. 그리고 자전거나 원동기 장치 자전거는 자동차들이 합법적으로 상향등을 켜고 있을 때 자전거나 원동기장치 후방 50에서 500피트 먼거리로부터도 볼 수 있을 만큼 유지되는 적어도 2인치의 직경을 가진 붉은 반사경을 설치해야 할 것이다. 덧붙여서 500피트의 거리에서 볼 수 있는 붉은 빛을 내는 램프나 황색빛을 내며 반짝이는 신호장치를 부착할 수 있다(위스콘신주 제347.489(1)).⁷⁾

6) 이러한 내용은 위스콘신주 조례 제347.489(1)조에서 뿐만 아니라 알라바마주 조례 section 32-5A-265(a)에서도 제시하고 있다.

7) 이와 비슷한 내용을 캘리포니아 주에서도 규정하고 있다. 규정사항은 조금 다르지만 거의 같다. 안전을 위해 부착물 하나하나까지 규정하고 있음을 알 수 있다. 어두운 곳에서 운전하는 사람들은 다음과 같은 장비를 갖추어야 한다. (1) 자전거가 움직일 때 하얀 빛을 발하는 램프를 가져야 한다. 그리고 자

이러한 내용을 위스콘신주에서는 강력히 시행하고 있다. 이러한 규정을 지키지 않았을 경우 \$50에서 최고 \$200까지 범칙금을 물도록 하고 있다.

캘리포니아주에서는 이러한 표시 및 부착물을 달지 않은 자전거를 팔지못하도록 하고 있다(캘리포니아주 조례 21201.5(b)).

2) 보조의자

어린이 등을 위하여 보조의자를 달도록 하고 있다. 키가 40인치보다 작고 몸무게도 40 파운드보다 작은 사람은 보조의자를 설치하고 그 의자에 앉도록 하고 있다. 이는 사망이나 장애를 유발하는 자전거사고를 줄이기 위한 것이다(알라바마주 조례 section 32-5A-282).

3) 브레이크장치

캘리포니아주와 알라바마주에서는 마른 곳, 평지, 깨끗한 곳에서 브레이크잡힌 바퀴가 미끄러질 정도의 성능을 가진 브레이크를 가지지 않으면 도로상에서 자전거를 탈 수 없도록 하고 있다(캘리포니아주 조례 제21201(a)조, 알라바마주 section 32-5A-265).

4) 자전거의 크기

핸들을 잡기 위해서 자기의 어깨 높이보다 더 높은 위치로 손을 올려야 할 정도로 높게 자전거 핸들이 장착되어 있는 자전거는 도로상에 다닐 수 없다.

그리고 운전자가 안전하게 정지할 수 없을 정도 크기의 자전거는 도로상에서 운전할 수 없다. 그리고 자전거는 똑 바로 섰을 때 한쪽 발은 땅에 닿고 안전하게 출발할 수 있어야 한다(캘리포니아주 조례 제21201조).

5. 자전거 판매상이 조례설명서 제공의무

오스틴시의 경우 조례에 대한 설명을 자전거를 팔거나 임대할 때 반드시 제공하도록 규정하고 있다. 조례에는 자전거가 이행해야할 내용들을 규정하고 있기 때문이다. 시 경찰청장은 자전거 판매상들이 제공하게 되는 조례에 대한 내용을 제공하도록 규정하고 있으며 그 비용은 상인이 부담하도록 되어 있다(오스틴시 조례 제16-8-42조).

전거의 앞에서 300피트 전방에서 자전거를 볼 수 있어야 하고, 자전거가 있는 곳에서도 300피트전방을 볼 수 있어야 한다. (2) 자동차가 상황등을 켜올 때 후방 500피트에서 볼 수 있는 붉은 반사경을 달아야 한다. (3) 각 페달에는 전후방 200피트의 거리에서 구별할 수 있는 붉은 색과 노란색의 반사경을 달아야 한다. (3) 자전거의 중앙 앞부분 양 측면에 노란색과 하얀색의 반사경을 달아야 한다. 자전거의 뒷부분에도 각 측면에 하얀색 혹은 붉은 색 반사경을 달아야 한다. 그러나 앞 뒤바퀴가 반사경을 가진 타이어인 경우 이렇게 양측에 반사경을 장착할 필요는 없다. 그러한 반사경과 반사타이어는 캘리포니아주 자전거 담당부서에서 제시한 요구조건에 맞아야 한다(캘리포니아주 조례 제21201(d)).

6. 범칙금 물리는 과정과 계도과정

앞에서 살펴본 오스틴시를 비롯해서 미국의 대부분 주들은 범칙금 물리는 과정을 조례에 제시하고 있다. 알라바마주의 경우 위반한 자전거를 길들이고 법을 준수토록 하기 위해서 다음과 같은 절차에 따라 벌을 주기도 하고 교육을 시킨다.⁸⁾

(1) 첫 번째 위반시, 경찰은 자전거 헬멧이 자전거를 타는 동안 안전에 중요하다는 것을 어린이들에게 문서정보로 제공하거나 카운셀링을 하게 된다. 경찰은 문서로 된 정보를 부모에게 전달되도록 아이들에게 교육을 시키며 고지시킨다.

(2) 두 번째 위반시도 마찬가지로 경찰은 자전거 헬멧 안전에 관해서 어린이들에게 문서로 된 정보를 제공하거나 카운셀링을 하게 된다. 그리고 부모에게 배부하는 경고장을 아이에게 주고 부모에게 전달토록 하고 있다. 경고장은 자전거 헬멧을 어디서 얻어야 할지에 대한 내용이 적혀 있다. 그리고 법에 대한 더 많은 정보를 얻도록 하기 위하여 경찰과 만나도록 부모나 후견인에게 알리게 된다.

(3) 세 번째 위반시, 경찰은 아이에게 같은 방법으로 먼저 카운셀링을 한다. 그리고 자전거를 몰수하고, 아이를 아이의 집에 데려다 주게 된다. 부모 앞에서 경찰은 자전거를 되돌려 줄 것이다. 그런 후 그 아이의 부모나 후견인에게 경고티켓을 주게 된다. 부모나 후견인과 만나지 못할 경우 부모에게 경찰에서 자전거를 찾아가라는 지시내용과 함께 소환장을 집에 남겨두게 된다.

(4) 네 번째 위반시, 경찰은 자전거를 몰수하게 된다. 그리고 그 아이의 집에 데려가게 된다. 그리고 그 아이의 부모나 후견인에게 \$50의 소환장이 발부될 것이다. 운전자나 혹은 승객이 법에 의해 제공되는 헬멧을 사용할 의지가 있거나 부착된 보호의자(a restraining seat)를 사용할 의지가 있다는 증거를 법정기일내에 제시한 경우 벌금이나 형벌은 철회되거나 중지될 것이다.

(5) 거둬들인 벌금은 두가지 목적으로 사용된다. 첫째, 안전교육을 위한 학교교육체계지원 비용으로 사용된다. 둘째, 재정적으로 열악한 지방정부가 헬멧을 구입하는 비용으로 사용될 것이다.

(6) Montevallo대학의 교통안전센터는 알라바마 어린이 병원에 있는 어린이 안전조직과 연결하여 경찰에서 사용하는 자전거 안전과 관련된 정보는 물론 모든 홍보자료를 제공할 것이다(알라바마주 조례 section 32-5A-285).

8) 참고로 캘리포니아에서도 이와 같은 내용을 규정하고 있다. 첫 범칙금이 아닌 경우는 법정에서 확인을 하면 범칙금은 면제된다. 그리고 그 범칙금은 \$25이다. 그리고 모아진 돈은 자전거교육, 저소득층 어린이 중 18세 미만 어린이들이 자전거 헬멧을 얻고자 하는 경우 지원 혹은 대출 등에 쓰인다(캘리포니아주 조례 제21212조).

7. 자전거의 주차

오스틴시에서는 다음과 같은 자전거 주차규정을 두고 있다.

- 자전거를 가로상에 주차해서는 안된다.
- 자전거를 위한 시설이 있는 보도나 혹은 도로의 커브에는 가능하다.
- 건물에 기대는 것은 가능하다.
- 보행자와 자동차에게 장애를 주지 않도록 만들어진 커브에는 주차가 가능하다.
- 자동차주차를 위한 공간이라고 표시된 공간에는 자전거를 주차해서는 안된다.
- 도로상에 노면표시에 의해서 분리된 자동차주차를 위한 공간에서도 주차해서는 안된다.
- 손실을 입히거나 위협하게 하면서 개인공간이나 공공기관에 주차해서는 안된다(오스틴시 조례 제 16-8-24조(주차)).

관심가지고 보아야 할 것은 위스콘신주의 모터달린 교통수단들의 주차에 대한 내용이다. 위스콘신주의 경우 모터달린 교통수단들은 교차로에서 회전하기 전에 자전거 차로를 이용하면서 합류되는 경우를 제외하고, 그리고 자전거 차로나 자전거 도로에 인접해 있는 주차장이나 집 앞도로로 들어갈 때를 제외하고는 자전거 차로나 자전거 도로에서 운전하면 안되도록 되어 있다. 또한 자전거 차로나 자전거 도로상에서 운행하는 모터달린 교통수단들의 운전자들은 자전거 차로나 혹은 자전거 도로내의 모든 자전거에게 통행권을 양보하도록 되어 있다(위스콘신주 조례 제 346.94(12)조). 그러나 모터달린 자전거는 자전거로 규정하여 자전거 주차가 가능한 곳을 같이 이용할 수 있도록 하고 있다(위스콘신주 조례 제 346.54(1)(e)조).

Ⅲ. 정책적 함의

미국의 조례를 통해서 우리나라의 법을 개정할 때 참고해야 할 사항들을 찾을 수 있다.

1. 시설 및 장비에 대한 규제강화

제도가 정확히 구비되지 않은 곳에서는 자전거 타기가 애매하다. 사고가 나면 일방적으로 자전거이용자가 물리적인 피해만이 아니라 제도상에서도 큰 피해를 당하기 때문이다.

그러면 자전거 이용을 활성화시키기 위해서 어디까지 규제를 해야 하는가에 대한 기준을 설정하는 것이 어렵다.

미국의 법과 조례의 경우 목적에서부터 우리나라의 법과 다르다. 미국의 경우는 자전거 사고를 줄이기 위한 것에 법과 조례의 초점이 있다. 자전거 이용활성화를 위해서 규제를 풀고 지원하는 것이 바람직한 것인가 아니면 오히려 자전거의 사고로부터 안전을 유도할 수 있도록 규제를 강화하는 것이 바람직한 것인가는 과제이다.

예를 들면 초등학생들에게 헬멧을 사용하게 하거나 운행에 제한을 가하면 자전거 타기를 꺼려할 수도 있다. 그러나 학부모들은 오히려 장비를 갖추고 자전거를 타는 모습에 안심하게 되어 더 좋아할 것이다. 그래서 자전거의 안전을 위한 규제는 더 강할수록 좋다는 미국의 의견이 일반화될 수 있는 근거를 갖게 된다.

본 연구를 수행하면서 느낀 것은 우리나라에서도 자전거로 하여금 철저한 규제를 따르도록 해야 한다는 것이다. 도로는 자동차들로 가득 차있다. 우리나라의 경우 자전거에 대한 배려가 거의 없는 상태에서 자전거가 자동차와 법적으로 같은 위치이기 때문에 지금과 같은 현실에서 자전거를 탈 염두가 나지 않는 것이다.⁹⁾ 자전거를 활성화시키기 위해서는 우선은 자전거 스스로 자신을 보호할 수 있도록 규제조항들을 철저하게 만들어서 지키도록 해야 한다.

2. 도로 등 통행방법에 대한 규제완화

우리나라의 경우는 기존의 자전거에 대한 규제를 제거하는 것도 큰 과제이다. 즉 앞의 자전거에 대한 규제를 강화하자는 입장과는 반대의 입장이다. 지금까지 파악된 내용만 보더라도 첫째, 즉 보도를 같이 이용하지 못하도록 함으로써 이용활성화를 억제시키고 있다. 이러한 조항을 과감히 수정해야 한다. 그렇지 않으면 자전거도로나 자전거를 위한 차로, 그리고 자전거를 위한 신호 등 같은 것을 정확히 구비해야 한다.

둘째, 통행의 우선순위에서 자전거를 가장 후순위로 놓고 있는 것을 수정해야 하는 것이다. 지금처럼 자전거가 긴급자동차, 자동차, 오토바이 후순으로 자리매김된 상태에서 도로를 통행한다는 것은 실제 한계가 많다. 따라서 이러한 규제를 완화하여 자전거가 타 자동차에 비해 우선시 되도록 해 줄 필요가 있다.

셋째, 자전거는 도로의 우측을 통행하도록 하고 있다. 도로상에 자전거 차로가 만들어져 있거나 일정량 이상의 자전거통행량이 많아 도로상에서 통행방향을 설정할 필요가 있을 경우 자치단체별로 정할 수 있도록 하는 완화정책이 필요할 것이다.

넷째, 자전거에게는 자동차의 보험과 같은 자동차 손해배상보장법에 적용되는 보험이 없다. 이처럼 자전거에게 적용될 수 있고, 사고가 나더라도 자전거를 보호해줄 수 있거나 다치

9) 이와 같은 우리나라 자전거의 법적 위상에 대해서는 황경수의 글, "자전거의 법적 위상" 교통개발연구원, 「교통」, 1999년 2월호, pp.48-53에서 논의하고 있다.

더라도 치료해줄 수 있는 저렴한 보험이 없기 때문에 자전거 이용을 꺼려하는 것으로 해석할 수 있다. 규제완화의 차원에서 자전거에게도 보험에 접근할 수 있도록 해야 할 것이다.

3. 보도이용에 대한 방향

앞으로 자전거의 정책은 순차적으로 보도를 같이 쓰게 하는 방안이 우선되어야 한다. 그리고 그 방법이 법적 정당성을 확보할 수 있도록 해야 한다.

미국은 물론 일본의 경우도 자전거로 하여금 보도를 사용치 못하도록 함으로써 사고를 유발했던 과거의 경험을 통해 현재는 동경 보도의 95%를 자전거와 보행자가 같이 사용할 수 있도록 하고 있다. 우리나라에서도 이러한 외국의 교훈을 받아들여서 보도를 자전거가 같이 이용할 수 있는 제도적인 방안을 마련해야 할 것이다.

4. 안전을 확보하기 위한 법과 사고처리에 대한 법의 분리

미국의 법과 조례에서는 자전거에 대한 헬멧이나 통행방법 등을 규정하지만 이는 자전거이용자들에게 사고로부터의 안전을 확보하기 위해서 범칙금을 부과하는 것이지 사고난 자전거에게 불리한 위치에 처하도록 하기 위해서 만든 조항은 아니라고 보는 것이 오스틴시 조례이다(오스틴시 조례 제 16-8-44조). 따라서 우리나라에서도 자전거에 대한 엄격한 규정을 정하되 그 규정은 자전거에 대한 바람직한 이용을 위한 제도 차원의 벌금을 규정하는 것에 한정하고, 만일 자전거사고가 났을 경우에는 자전거관련 조례에서 정한 의무를 이행하지 않고 있더라도 자전거가 보호받을 수 있도록 하는 또 다른 법절차를 밟도록 하는 것이 바람직하겠다.

IV. 결 론

지금까지 미국 여러 도시의 자전거 관련 조례를 중심으로 미국의 자전거 관련 제도를 분석했다. 미국의 특징은 첫째, 어린이 자전거 이용에 대해 철저하게 규정하고 있다는 것이다. 헬멧을 사용하도록 하는 점과 부모나 후견인의 의무를 규정하여 관심과 책임을 지도하도록 하는 점 등이다.

둘째, 자전거 운행방법에 대해서도 원칙을 만들어 놓고 있다. 손으로 신호를 하도록 하는 점, 음주운전을 금하는 점, 좁은 도로에서 두 대의 자전거가 나란히 달리는 병진을 금지하는 점 등이다.

셋째, 자동차에게도 제한을 하고 있다. 자동차가 자전거 차로를 달릴 수 없도록 하는 것

이다. 물론 예외규정을 두고 있지만 엄격하게 지키도록 규정하고 있다. 또한 자전거를 자동차에 매달아 끌고 달리지 못하도록 규정하고 있다.

넷째, 시설에 대한 규정들이 있다. 야간표시, 보조의자와 브레이크장치에 대한 내용이다. 자동차가 자전거를 인식하기 쉽도록 야간표시를 하도록 하고 있다. 그리고 어린이를 태울 때 보조의자에 태우도록 하며, 안전사고를 방지하기 위해서 브레이크 성능에 대해서도 기준을 두고 규정하고 있다.

다섯째, 법을 준수하도록 하고 집행하는 방법을 규정하고 있다. 경고부터 부모에게 알리고 법칙금을 부과하며 면제하는 방법 등을 상세히 규정하고 있다.

여섯째, 자전거 주차에 대한 규정이다. 주차를 아무 곳이나 하지 못하도록 규정하고 있다. 자전거 이용이 많지 않은 우리나라의 경우 아직 주차문제가 심각하지 않아 이러한 조항에 대한 필요성이 적지만 앞으로 그 필요성이 증가할 것은 자명한 사실이다. 따라서 미국처럼 자전거 주차에 대한 내용을 정확히 규정하여 알리는 것은 물론이고 일본처럼 방치 자전거에 대한 철거규정도 필요할 것이다.

미국의 자전거 관련법을 분석하면서 자전거에 대해서 엄격한 규정을 함과 동시에 교통수단으로써 지켜야 할 것을 철저히 강제하고 있음을 알 수 있었다. 그러나 사고가 날 경우 그 규정을 지키지 않았다고 해서 우리나라처럼 자전거에게 많은 부분 책임을 돌리는 것은 아니다. 안전을 지키도록 만든 규정과 소송의 근거와는 별개로 규정하고 있는 것이 큰 특징이다.

우리나라에서 자전거 이용활성화를 위해 연구하는 학자들과 실무자들은 미국처럼 자전거에 대해 지켜야 할 규정을 정하고 벌금을 물리면 자전거 이용을 회피하게 될 것이라고 생각하는 경우가 많다. 그러나 본 연구는 이러한 가정을 부정하는 것은 아니지만 앞으로 우리나라의 자전거 관련 제도가 지향해야 할 곳을 미리 고민하는 측면에서 하나의 대안으로써 제시한 것이라 할 수 있다. 그리고 지금부터 달리 생각해야 할 바가 있다고 생각한다. “안전을 위한 규제는 더욱 강화하는 편이 자전거의 안전담보에 도움이 됨으로써 자전거 이용을 활성화시킬 수 있을 것”이라는 가정이다.

참 고 문 헌

- 황경수, “자전거관련 법분석을 통한 문제점 제시와 위상정립방향.” 제주대학교 동아시아연구소, 「동아시아 연구논총」 제9집, 1998.
- 황경수, “자전거의 법적 위상,” 교통개발연구원, 「교통」, 1999.
- City of Austin, City of Austin Code Chapter 16-8 : Bicycles.
<http://www.ci.austin.tx.us>, 1998.9.23.

the State of Wisconsin. 1995 Assembly Bill 96. 1995.2.6.

[http : //danenet.wictp.org](http://danenet.wictp.org). 1999.4.19.

the State of Alabama, Code of Alabama, 1995

[http://www.legislature.state.al.us/Codeof Alabama](http://www.legislature.state.al.us/CodeofAlabama). 1999.4.13.

the STATE of California. VEHICLE CODE SECTION 21200-21212.

<http://www.leginfo.ca.gov>. 1999.4.19.

Uniform Vehicle Code and Model Traffic Ordinance, 1992.

National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances. 1992.