

8 기획-전동 킥보드 운행

안전 위협 전동 킥보드 이용 개선 여지 없나

정다연 기자 ekdusgood@khu.ac.kr

전동 킥보드와 관련된 안전 문제가 계속해서 제기되고 있다. 양 캠퍼스(양캠프)는 교내 전동 킥보드 안전 문제에 대한 정책을 마련했으나, 이를 따르지 않는 킥보드 이용자가 대부분이다. 심지어 개인형 이동장치 관련 도로교통법도 지켜지지 않는 상황이다. 우리 신문은 교내에서 전동 킥보드를 체험하며 해당 문제를 직접 짚어봤다.

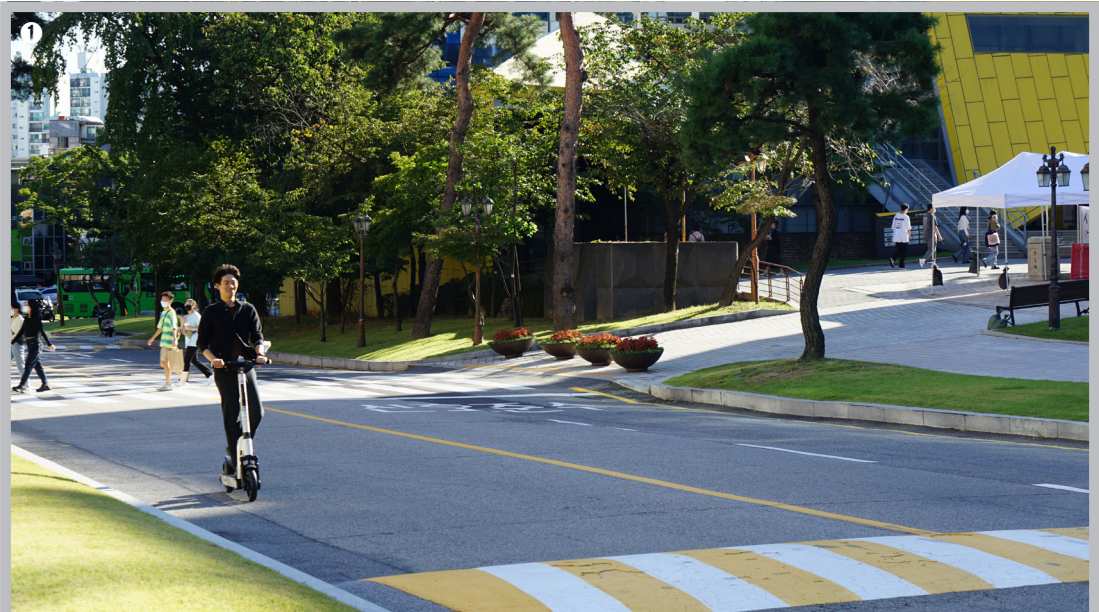
서울캠 전면 금지에도
완전히 통제되지 않아
킥보드 이용에 위험 우려

지난 5월 서울캠퍼스(서울캠)는 교내 공유형 전동 킥보드 이용을 전면 금지했다. 킥보드 업체를 통해 서울캠 전체를 주차금지 구역으로 설정한 것이다. (관련 기사: 지속되는 전동 킥보드 안전 문제/대학주보 제1689호 (2021.09.15.)) 그러나 교내 이용 금지 정책에도 불구하고 학교에서 공유형 전동 킥보드를 운전하는 학생은 여전히 존재했다.

이에 우리신문은 공유형 전동 킥보드를 안전 장비를 착용하지 않은 채 탑승해봤다. 취재 과정에서 정문부터 경영대학, 미술대학을 중심으로 캠퍼스 주변을 돌아본 결과 별다른 제재는 없었다. 이날 교내에서 공유형 전동 킥보드를 운전한 서세종 기자는 “취재 전 우리신문이 찾아본 바로는 공유형 전동 킥보드 운행을 금지하는 걸로 알고 있었는데, 실제로는 탑승 내내 안전 유도원이나 캅스 등의 통제는 없었다”고 말했다.

서울캠 총무관리처는 “(공유형 전동 킥보드가) 들어오는 걸 (안전 유도원분들이) 막지는 못한다”고 밝혔다. 서울캠 주차 유도원도 우리신문과의 지난 인터뷰에서 “미술대학에 올라갈 때 (전동 킥보드를) 많이 들 탄다”며 공유형 전동 킥보드 이용을 막기 어렵다고 전한 바 있다.

유동 인구와 차량이 많은 캠퍼스 내에서 전동 킥보드를 운전하는 데에는 위험 요소가 많다. 도로 상태로 인한 운전 중 위험 요소 역시 배제할 수 없다. 서 기자는 “포장이 잘 안돼 있는 도로와 방지턱을 지날 때 조금 불안했다”며 “보행자와 부딪힐 수 있는 문제도 있다”고 언급했다. 서울캠 총무관리처 역시 “교내 구성원의 안전을 위해 공유형 전동 킥보드 사용을 제한하고 있는 것”이라고 밝혔다.



우리신문 기자가 서울캠퍼스 내에서 전동 킥보드를 운행하는 모습(사진1), 국제캠퍼스 내에 마련된 전동 킥보드 전용 주차장(사진2) (사진1=정다연 기자), (사진2=박서현 기자)

킥보드 이용으로 이동 시간 단축
건물 간 거리 멀어
학생들 킥보드 이용 원해

그러나 학생들은 건물 간 거리가 멀어 이동 시간을 줄이기 위해 킥보드 이용을 선호하는 것으로 파악됐다. 실제로 정문부터 경영대학까지의 거리는 약 500m이다. 우리신문이 측정한 결과 빠른 걸음으로 4분 27초 정도, 전동 킥보드로 2분 10초 정도가 소요됐다. 마찬가지로 정문부터 미술대학까지의 거리는 약 700m로 빠른 걸음으로 7분 15초 정도 걸렸다. 그러나 전동 킥보드로는 2분 40초 정도밖에 걸리지 않았다.

이에 학생들에게 캠퍼스에서 전동 킥보드 사용을 고려할 수밖에 없는 것으로 보인다. 미술대학에 재학 중인 16학번 A 씨는 “고등학교와 초등학교 등·하교 시 (학생들을) 데리러 오시는 부모님 차 때문에 (정문부터 미술대학까지 통행하는 길이) 위험하다”면서도 “먼 곳에 있는

단과대학은 (공유형 전동 킥보드 이용을) 어느 정도 허용해줘야 한다고 생각한다”고 전했다.

그러나 서울캠 총무관리처는 교내에서 공유형 전동 킥보드를 허용하기 어렵다는 입장이다. 서울캠 총무관리처는 “도로 상태, 경사도 부분에서 서울캠은 전동 킥보드 사고의 위험이 높은 편”이라며 “전동 킥보드 주차장 설치를 한다고 해도 안전 문제를 고려했을 때 공유형 전동 킥보드 이용을 허용하는 것은 어렵다”고 전했다. 이어 “주차장을 설치하는 것 또한 관리 인력이 추가로 필요한 문제가 있다”고 덧붙였다.

국제캠 킥보드 주차장 마련했으나
킥보드 운전 시 위험은 여전히

반면 국제캠퍼스(국제캠)는 교육부의 협조 요청으로 캠퍼스 각 건물에 전동 킥보드 주차장을 마련한 바 있다. 주차 공간 확보로 학생 편의는 증가했으나 운전 시 위험 요소는 여전히 있다. 우리신문의 요청으로 국

제캠에서 전동 킥보드 주차장을 이용한 조선우(골프산업학 2022) 씨는 “주차구역이 정해져 있어서 킥보드가 방치돼 있지도 않고, 단과대학별로 하나씩 주차 구역이 있어서 편하다”면서도 “(전동 킥보드) 운전 시 간혹 너무 빠르게 주행해오는 자동차가 안전거리를 확보하지 않고 옆으로 지나가는 경우가 있다”고 전했다.

일반 차량에 더해, 차체가 큰 노선버스도 캠퍼스를 돌아다니기 때문에 문제는 가증된다. 지난 우리신문과 인터뷰에서 국제캠 총무관리처는 “교문 출입구에서 진입하는 노선버스와 역주행하는 전동 킥보드 간의 안전사고가 날 뻔한 상황에 노선버스 회사로부터 여러 차례 민원이 접수된 바 있다”며 “(사고 가능성을 줄이기 위해서는) 이용자들의 인식개선이 필요하다”고 전했다.

그러나 양캠의 방침 마련에도 교내 안전 정책은 지켜지지 않고 있다. 더욱이 개인형 이동장치에 관한

도로교통법 역시 지켜지지 않는 모습이다. 전동 킥보드 운행은 자전거도로 통행을 원칙으로 하며, 현행 도로교통법상 3만 원의 범칙금이 부과된다. 이외에도 ▲무면허 운전 시 범칙금 10만 원 ▲과로·약물 등 운전 시 범칙금 10만 원 ▲승차정원 초과 탑승 시 범칙금 4만 원 ▲보호장구 미착용 시 범칙금 2만 원 등 전동 킥보드 이용과 관련해서 여러 규제가 마련되고 있다. 그럼에도 캠퍼스 내 인도와 도로를 불문하고 킥보드를 주행하며 범규를 어기는 사례가 많다. 이에 조씨는 “전동 킥보드가 인도를 지나갈 때는 보행자의 안전한 통행이 어려울 것 같다”고 말했다.

킥보드 주차장 설치한 대학도
별도 규정 마련
명지대 경우 위반 시 징계하기도

우리학교뿐만 아니라 여러 대학에서도 교내 전동 킥보드 이용이 늘어 안전이 위협받고 있다. 일례로 지난 2020년 10월 명지대학교(명지대) 자연캠퍼스에서 전동 킥보드를 타던 학생이 사망하는 사건이 발생했다. 이렇듯 교내 킥보드 안전 위험성이 증가하면서, 일부 대학들은 관련 대안을 마련하고 있다. 중앙대학교, 서강대학교(서강대), 명지대는 전동 킥보드 전용 주차장을 설치해 지정 구역에만 주차할 수 있도록 했다. 또 서강대와 명지대는 전동 킥보드와 관련해 학내 별도 규정을 마련하기도 했다. 서강대는 ‘개인형 이동장치 안전관리 규정’을 만들었고, 명지대는 「학생 포상 및 징계에 관한 규정 제11조(징계의 대상)」를 통해 안전 운행 수칙 위반 시 해당 학생을 학칙에 따라 징계하고 있다.

캠퍼스 내 킥보드 이용의 활성화로 교육부에서도 관련 방침을 내린 바 있다. 교육부는 지난 2020년 12월 「대학 내 개인형 이동장치 안전관리 규정」을 마련했다. 규정은 ▲인명 보호 장구 착용 의무화 ▲강의동 주변 전용 거치 구역 설정 ▲통행로 시범 설치 ▲개별 소유 이동장치 등록제 시행 등을 골자로 한다.

한편, 퍼스널 모빌리티 서비스 ‘SWING’은 강남을 중심으로 스윙스쿠터 배치를 시작했다. 이에 전동 킥보드에 이어 스쿠터에 대한 우려의 목소리가 나오고 있다. 전동킥보드 문제를 인지하고 있는 20학번 B 씨는 “(스쿠터는) 킥보드보다 더 무서운 도로 위의 무법자가 될 것으로 보인다”며 “오토바이와 비슷한 점이나 속력 면에서 위험할 것으로 염려된다”고 말했다.