

경제 >

브레이크 모르는 킥보드 업체들, 태풍이 와도 '폭풍 질주'

[Close-up] 킥보드 안전관리 나몰라라

최인준 기자

입력 2020.09.08 03:00

7일 오전 7시쯤 차를 몰고 서울 강남역 인근 사무실로 출근하던 회사원 구승원(36)씨는 골목으로 들어가다가 급정거했다. 골목 안쪽에서 공유 전동킥보드를 탄 한 남성이 갑자기 튀어나왔기 때문이다. 킥보드를 탄 사람은 차량과 부딪히진 않았지만 미끄러운 도로 탓에 그대로 넘어졌다. 구씨는 “비 오는 날이라 천천히 운행했는데도 킥보드가 잘 보이지 않았다”며 “태풍으로 위험한데도 전동킥보드를 타는 게 이해가 안 된다”고 말했다.

최근 20·30대 젊은 층을 중심으로 인기가 높은 공유 전동킥보드에 대한 안전 우려가 커지고 있다. 코로나 이후 이용량이 폭발적으로 늘고 있지만, 업체들의 부실한 안전 대책, 단속 미비로 사고 위험에 노출된 탓이다.



7일 오후 서울 마포구 연남동에서 한 시민이 비를 맞으며 전동 킥보드로 도로를 건너고 있다. 태풍 '하이선' 북상으로 전국에 비가 내린 이날 공유 전동 킥보드 업체 대부분이 정상 운행 서비스를 했다./ 장련성 기자

최근 정부에선 전동킥보드의 경우 최근 도로교통법 개정으로 12월부터 자전거 도로 통행이 가능해지고 만 13세 이상이면 운전면허도 필요 없어지는 등 규제를 풀었다. 하지만 정작 보행자와 탑승자 안전을 위한 운행 관련 규정은 거의 없다.

◇태풍에도 운행하는 전동킥보드

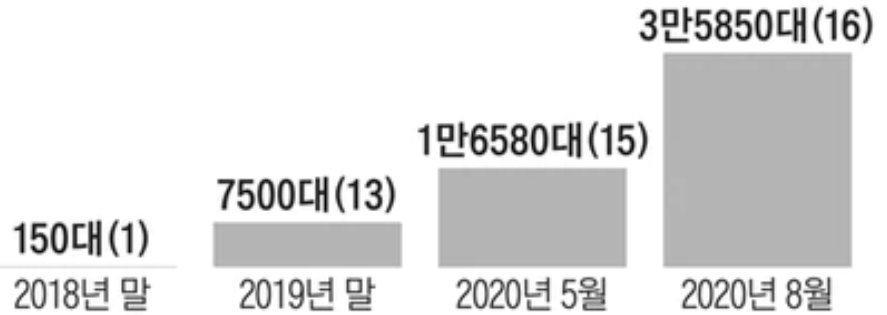
본지가 이날 오전 8시 서울·세종·대전 등에 태풍주의보가 발령된 이후 이용자 5만명이 넘는 공유 전동킥보드 업체 7곳의 서비스 현황을 확인한 결과 운행 중단을 한 업체는 한 곳도 없었다. 태풍 바비(8호)가 북상한 지난달 26~27일에는 4곳, 마이삭(9호) 때는 씽씽(업체명 **피유엠피**)만 운행을 중단했다. 안전 관련 규정이 없다 보니 업체마다 조치도 제각각이다. 반면 서울시는 바비 북상 당시 공유 자전거 따릉이를 이용하지 못하도록 전날 저녁부터 서비스를 중단했다. 업계에선 “정부가 공유 전동킥보드를 미래 모빌리티 산업으로 키운다며 규제만 풀고 안전 규정은 제대로 만들지 않고 있다”고 말한다.

공유 전동킥보드는 최근 서울 등 수도권을 중심으로 빠르게 성장하고 있다. 택시를 타기엔 가까운 거리이거나 버스 등 대중교통이 닿지 않는 곳을 갈 수 있는 ‘라스트 마일 모빌리티’로 각광받고 있다.

서울시의 전동 키포드

키포드 대수(업체 수)

자료=서울시



주요 키포드 업체의 태풍 대비(운영 중지) 여부

업체(서비스 이름)	올룰로(키포딩)	뉴트론홀딩스(라임)	피유엠피(쌍쌍)	빔모빌리티(빔)
태풍 대비	×	△	○	○
마이삭	×	×	○	×
하이선	×	×	×	×

업체(서비스 이름)	매스아시아(알파카)	디어코퍼레이션(디어)	더스윙(스윙)
태풍 대비	(광고·수지 등 일부 지역만 중지) △	×	×
마이삭	△	×	×
하이선	×	×	×

※이용자 5만명 이상 업체 기준

자료=각 사

주요 키포드 업체의 태풍 대비(운영 중지) 여부/그래픽=김현국

서울시에 따르면 지난달 기준 서울에서 운행 중인 공유 전동키포드는 16업체에서 3만5860대로 지난 5월(1만6580대)보다 2배 이상으로 늘었다. 국내 공유 전동키포드 1위 올룰로(서비스명 키포딩)는 회원 수가 지난해 31만명에서 70만명으로 늘었다. 연말까지 목표로 했던 운행 대수 1만대도 올 상반기 조기 달성했다. ‘알파카’를 운영하는 매스아시아는 지난 6월 탑승량이 2월보다 3배 증가했다.



7일 오후 서울 중구의 인도에 공유 전동킥보드가 쓰러진 채 방치돼 있다. /장런성 기자

유망 신산업으로 주목받으며 투자도 늘고 있다. ‘올룰로’(킥고잉)는 지난달 현대자동차 등에서 60억원의 투자를 유치했다. 피유엠피(쌍쌍)도 지난해 총 100억원을 투자받았다. 일부 업체는 기업 가치가 1년 사이 3배 늘기도 했다. 투자 업계에 따르면 최근 2~3년 동안 국내 공유 전동킥보드 스타트업에 투자된 금액은 2000억원이 되는 것으로 알려졌다. 업계 관계자는 “국내에서 전동킥보드가 확보한 도심 골목과 이면도로 정보 등 빅데이터를 분석해 자율주행 전동킥보드 개발이 진행되면서 관련 기술 투자도 늘고 있다”고 말했다. 일부 주유소, 편의점에 전동킥보드 충전 설비가 마련되는 등 인프라도 빠르게 보급되고 있다.

◇규모는 커지지만 안전장치는 미비

하지만 커지는 산업 규모와 비교하면 업체들의 안전 관리나 탑승 규정은 따라가지 못하고 있다. 현재 전동킥보드는 오토바이와 같은 ‘원동기 장치 자전거’로 분류돼 도로에서만 주행이 가능하다. 자동차 운전면허증이나 원동기(오토바이) 운전면허증이 있는 사람만 탈 수 있다.

하지만 대부분 업체는 태풍 등 기상 악화 상황에도 모바일 앱을 통해 사용자들에게 ‘헬멧을 쓰고 안전한 곳에서 달려라’는 공지만 할 뿐이다. 법상으로 오토바이와 같은 규제를 받지만 자유롭게 인도를 다니는 데다 이용 시간이 짧아 단속은 거의 이뤄지지 못한다. 지하철역 입구

등 사람 통행이 잦은 곳에서 주차하거나 2명이 함께 탑승하는 것도 관련 규정이 없어 단속하지 못한다.

이렇다 보니 최근 들어 전동킥보드 사고는 계속 늘고 있다. 서울시 소방재난본부에 따르면 전동킥보드 사고는 2018년 57건에서 지난해 117건으로 늘었다. 지난 4월 부산에서는 한 30대 남성이 공유 전동킥보드를 탄 채 무단횡단을 하다가 SUV(스포츠유틸리티) 차량과 충돌해 숨졌다. 숨진 남성은 무면허였다. 해당 전동킥보드 서비스 '라임'을 운영하는 업체인 뉴트론홀딩스이 이용자의 운전면허 소지 여부를 확인하지 않았던 것이다.

◇자체 안전 대책 마련한다지만...

올룰로·피유엠피 등 국내 주요 업체들은 서울시와 함께 주차가 가능한 권장 구역과 주차를 할 수 없는 제한구역을 설정하는 작업도 추진하고 있다. 향후 차도·지하철역 출입구 등 주차 제한구역에서는 킥보드 반납이 되지 않도록 할 방침이다. 일부 업체들은 최근 서울 각 구청에 핫라인을 개설해 불법 주차 신고가 들어오면 2시간 안에 업체 직원이 현장으로 나가 거둬가고 있다. 지쿠퍼를 운영하는 지빌리티는 최근 전동킥보드의 최대 속도를 다른 업체(25km)보다 낮은 15km로 제한했다.

하지만 근본적인 대책 없이는 인도 위를 달리는 전동킥보드 수만 대를 일일이 단속하기 어렵다는 지적도 나온다. 업계 관계자는 “미국 등 해외에선 안전모를 써야 킥보드의 잠금이 해제되도록 하고 있지만 국내에선 술을 마시거나 야간에 전조등을 켜지 않아도 달릴 수 있다”며 “이런 무방비 상태에선 전동킥보드가 자전거도로도 달려도 사고 위험은 계속 남아 있다”고 말했다.

최인준 기자



최인준 기자

