기 획 대전광역시 시민안전실 안전정책과
발 행 대전세종연구원 대전도시안전연구센터
디자인 디자인스튜디오203대전
발행일 2025년 6월
문 의 대전도시안전연구센터 042.530.3491

QR code
홈페이지(www.dsi.re.kr)와
QR 코드로도 안전문화매거진
'대전안전'을 만나실 수 있습니다

FACE MAKER

05 VOL.

대전안전

06 JUNE

안전키워드 QR

PM 안전수칙 QR

대전광역시
DAEJEON METROPOLITAN CITY

들어가며

바삐 움직이는 도시, 도시의 길은 늘 분주합니다.
출퇴근길의 바쁜 걸음과 등하교길의 종종 걸음, 산책하듯 여유있는 걸음까지,
도시에서 살아가는 우리가 집으로 돌아가기까지 일상 생활에서 기대하는 건
일상 속에서 별일없이 무사히 하루를 보내는 것일 겁니다.

집 밖을 나서서 일상 활동을 마치고 집으로 돌아가기까지!
도시공간 속 우리의 활동이 점차 다양해짐에 따라 이동 수요의 변화와 기술 발전,
교통 혼잡 완화, 지속가능한 환경 조성이라는 합목적성에 맞추어 새로운 이동 교통 수단인
개인형 이동장치 PM(Personal Mobility)의 보급과 활성화가 이루어지면서
도시의 길 풍경에 변화가 나타나고 있습니다.

언제, 어디서든, 빠르고, 간편하게!
전동 킥보드, 전동이륜평행차, 전기자전거라는 다양한 형태의 개인형 이동장치에
우리는 안전하게 이용하고, 적응하고 있을까요?
보행로와 차도, 자전거길에 혼재되어 이동, 주차되어 있는 새로운 이동 교통 수단에 대하여
보행자와 운전자, PM 이용자가 서로 안전한 이동 문화를 만들기 위한 정책적 노력과
시민의식 함양이 보다 필요하겠습니다.

금번 대전안전 매거진 VOL.05의 주제는 「이동의 시대, 안전하게 이용하기 위한 우리의 과제」 입니다.
개인형 이동장치 PM으로 인한 우리 도시공간 내에서의 변화와 문제,
누구나 안심하는 보행공간을 만들어 나가는 교통안전 정책 방향을 살펴보고자 합니다.

사람 중심의 교통안전, 편리함을 넘어
대전시민 모두의 안전을 이야기 합니다.

대전도시안전연구센터장 양 승 희

Contents

2025 JUNE I VOL.5

「대전안전」은 대전세종연구원에서 발간하는 계간지입니다. 「대전안전」은 한국간행물 윤리위원회의 윤리강령 및 실천요강을 준수합니다. 「대전안전」에 게재된 모든 글과 그림, 사진은 사전 동의, 허락없이 무단 도용할 수 없습니다.

기획 + 대전시 PM

05 대전시 PM 현황
10 PM 관련 법률
12 PM 안전수칙
14 PM법의 입법과 쟁점
신희철 선임연구위원 _ 한국교통연구원 경영부원장
20 사용자 관점의 PM 안전성 강화 방안
이준 연구위원 _ 한국교통연구원 도로교통안전·방재연구팀
24 킥보드, 편리한 만큼 안전도 중요합니다
김기만 팀장 _ 대전시 보행자전거과

대전시 안전 + 지역안전지수, 안전키워드

26 한눈에 살펴보는 대전의 지역안전지수
28 대전시 구별 지역안전지수 및 핵심지표 현황
32 데이터로 본 2024년 대전 안전 이슈

DSN + Daejeon Safety News

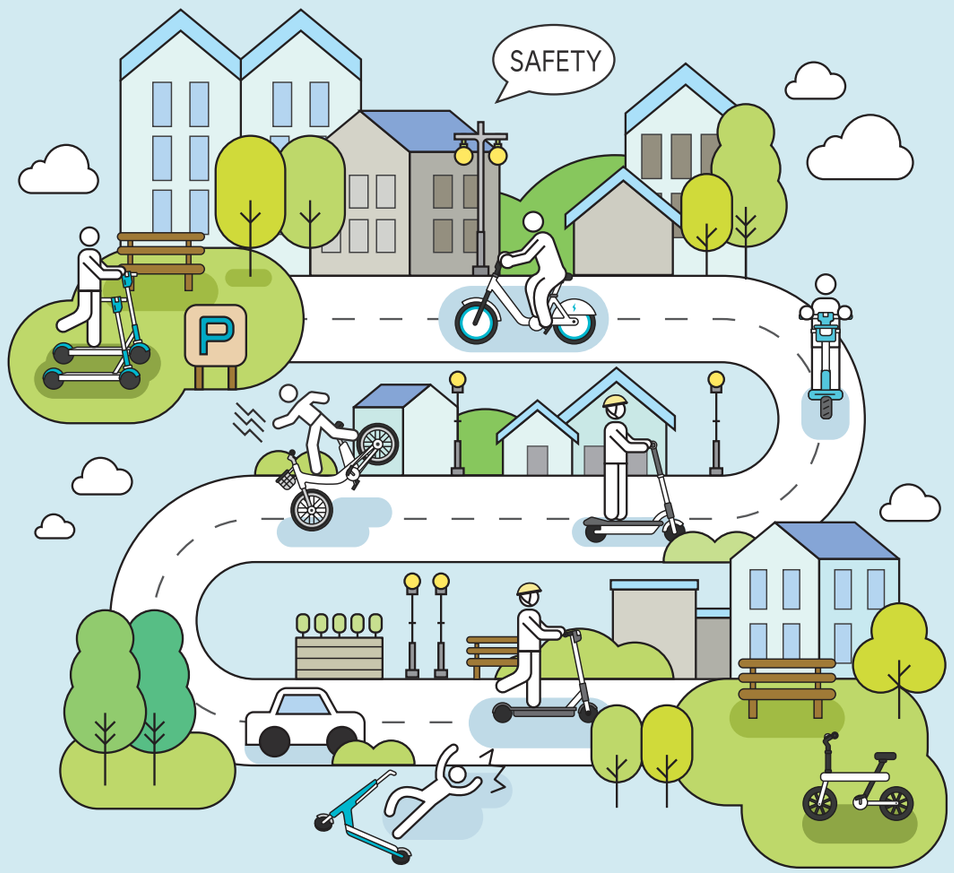
34 대전시 안전센터 소식

홍보 + 대전시 안전 홍보물

38 대전시민이라면 누구나! 자전거 및 PM 보험가입되어 있어요
39 삶의 희망이 보이지 않을 때, 고민하지 말고 연락주세요

발행일 2025년 6월
발행처 대전세종연구원 대전도시안전연구센터
발행인 대전세종연구원 I 대전광역시 유성구 전민로37
042-530-3500, www.dsi.re.kr
디자인 디자인스튜디오203대전

이동의 시대,
안전하게 이용하기 위한 우리의 과제



개인형 이동장치(PM)란? : Personal Mobility

최고 속도 **25km/h**

차체 중량 **30kg** 미만

개인형 이동장치는 전기를 동력으로 사용하는 1인용 교통수단을 뜻하며, 원동기장치자전거 중 최고 속도 25km/h, 차체 중량이 30kg 미만인 것을 뜻합니다. 주로 단거리 이동수단으로 활용되며, ① 전동킥보드, ② 전동이륜평행차, ③ 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거가 이에 해당합니다.

대전시 PM 현황

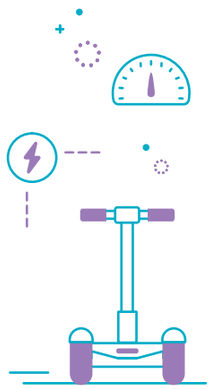
PM의 종류

전동킥보드만 아는 건 옛말! PM 종류 한눈에 보기

빠르고 편리한 이동수단! 다양한 PM 비교 분석

전동 킥보드	전동이륜평행차	전기자전거
전기를 동력으로 하여 최고 속도 25km/h, 차체 중량이 30kg 미만인 1인용 교통수단	두 개의 바퀴가 평행하게 배치되어 몸의 균형을 이용해 이동하는 장치	전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거로, 스로틀(Throttle) 방식을 채택한 전기 자전거
• 두 바퀴에 발판이 있고, 핸들로 조종해요 • 가볍고 접을 수 있어 들고 다니기 편해요 • 요즘 모델은 스마트폰과 연결돼요	• 두 바퀴가 옆으로 나란히 있어요 • 몸을 기울이면 움직이고, 서서 타요 • 최근엔 조종 핸들이 달린 모델도 있어요	• 페달을 밟지 않아도 손잡이를 돌리면 가요 • 배터리를 충전하면 멀리까지 갈 수 있어요 • 자전거보다 덜 힘들게 탈 수 있어요

개인형 이동장치의 종류에는 ① 전동킥보드, ② 전동이륜평행차, ③ 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거(스로틀 방식)가 있다(「도로교통법 시행규칙」 제2조의3 및 경찰청, 『도로교통법 시행규칙 조문별 제개정 이유서』 참조)



※ 전동외륜 · 이륜보드, 전동스케이트보드 제외 사유

상대적으로 안전성이 떨어지는 전동외륜보드(원휠), 전동이륜보드(투휠), 전동스케이트보드 등은 자전거도로 통행을 허용할 경우 교통안전에 위험 요소가 되어 「도로교통법」에 따른 개인형 이동장치에 포함되지 않은 상태입니다. 다만 기존과 같이 「도로교통법」상 원동기장치자전거로 분류된다.

〈출처: 경찰청, 『도로교통법 시행규칙 조문별 제개정 이유서』 참조〉

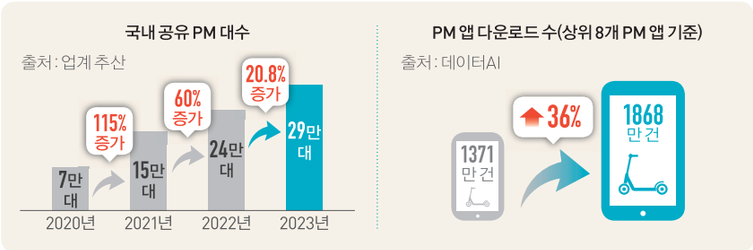
전동외륜보드(원휠)

전동이륜보드(투휠)

전동스케이트보드

대전시 PM 현황

전국 PM 운영 현황



대전시 PM 운영 현황

• 공유 퀵보드

대전에서는 9개 업체가 약 10,570대의 공유 전동킥보드를 운영 중이다('24년 8월 기준, 보행자 전거과). 평균 요금은 기본 670원, 분당 139원으로, 짧은 거리의 빠른 이동에 적합하다. 도보보다 빠르고 버스보다 유연한 이동수단으로, 일상 속 근거리 이동에 폭넓게 활용되고 있다.

다트

디어

빔

• 공유 전기자전거

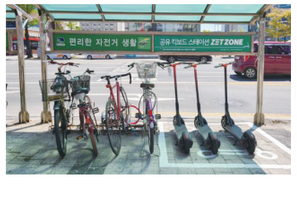
공유 전기자전거는 2개 업체가 약 2,570대를 운영중으로, 평균요금은 기본 1,000원, 분당 150원 수준이다. 전동 모터를 활용해 장거리나 오르막길도 무리 없이 주행할 수 있으며, 오르막길도 무리 없이 주행할 수 있는 안정감 있는 주행감 덕분에 초보자도 쉽게 이용할 수 있어 출퇴근 용이나 여가용으로 활용도가 높다.

카카오 T 바이크

일레클

• PM 주차

대전시는 '대전광역시 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진 조례'를 개정해 PM(개인형 이동장치) 주차금지 구역과 무단 방치에 대한 규정을 강화하고, 무질서한 주차 문제를 해결하기 위해 PM 전용 주차 구역 992곳을 설치했으며, 타슈 및 자전거 거치대에도 주·정차가 가능하도록 조치하고 있다.



대전시 PM 현황

대전시 PM타기 좋은 길

• 도심 속을 시원하게 달릴 수 있는 개인형 이동장치(PM) 추천 루트

대전은 도심과 자연이 조화를 이루는 도시로, PM을 타고 달리기 좋은 길이 곳곳에 숨어 있습니다. 안전하고 쾌적한 길 위에서 도심 풍경과 자연을 함께 즐겨보세요!

| 대전역 ~ 테미오래 길 | 대전의 과거와 현재를 잇는 매력적인 루트

대전역에서 시작해 원도심 골목을 지나 테미오래까지 이어지는 이 길은 레트로 감성과 도시의 활력을 동시에 느낄 수 있습니다.

COURSE 길이 4km 미만 소요시간 개인형 이동장치(PM) : 12분, 자전거 : 16분

대전역 · 트래블라운지 · 으능정이스카이로드 · 옛 충남도청사 (대전근현대사전시관) · 옛 충남도청관사촌

| 대전시청 ~ 국립중앙과학관 | 넓고 정비된 도로 위, 도심 속 라이딩

시청에서 출발해 한밭수목원을 지나 국립중앙과학관까지 이어지는 루트는 PM을 타고 도심 속 자연과 과학 문화 공간을 잇는 여정입니다.

COURSE 길이 8km 내외 소요시간 개인형 이동장치(PM) : 24분, 자전거 : 32분

대전시청 · 보라매공원 · 대전엑스포시민광장 · 엑스포다리 · 엑스포과학공원 · 대전사이언스콤플렉스 · 국립중앙과학관

| 갑천 자전거길 | 대전 최고의 자연형 PM 루트

갑천을 따라 이어지는 자전거길은 자연을 만끽하며 달릴 수 있는 대표적인 PM 추천 코스입니다. 강변의 바람과 녹음 속을 달리는 기분은 그 어떤 도심 라이딩보다 힐링이 됩니다.

COURSE 길이 39km 소요시간 개인형 이동장치(PM) : 1시간 55분, 자전거 : 2시간 30분

갑천 하천변 · 갑천 하천변

* 자료출처 : 제7차 대전권 관광개발계획
* 소요시간은 개인형이동장치(PM) 20km/h, 자전거15km/h로 계산

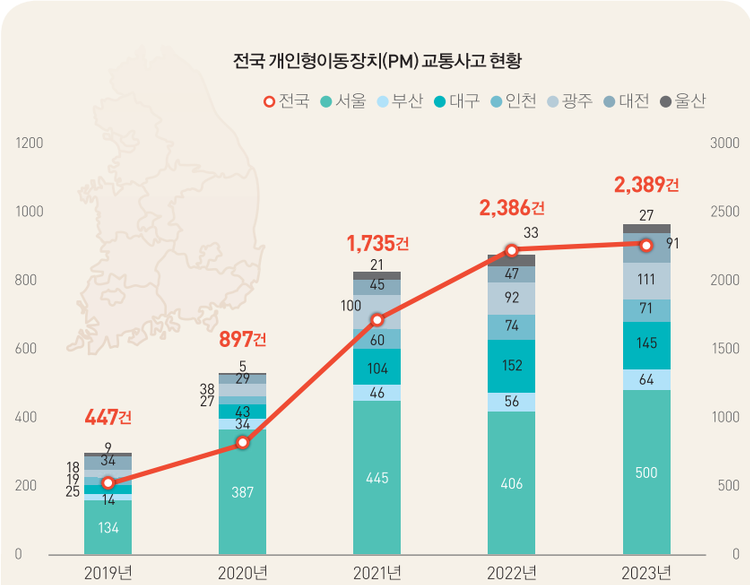
대전시 PM 현황

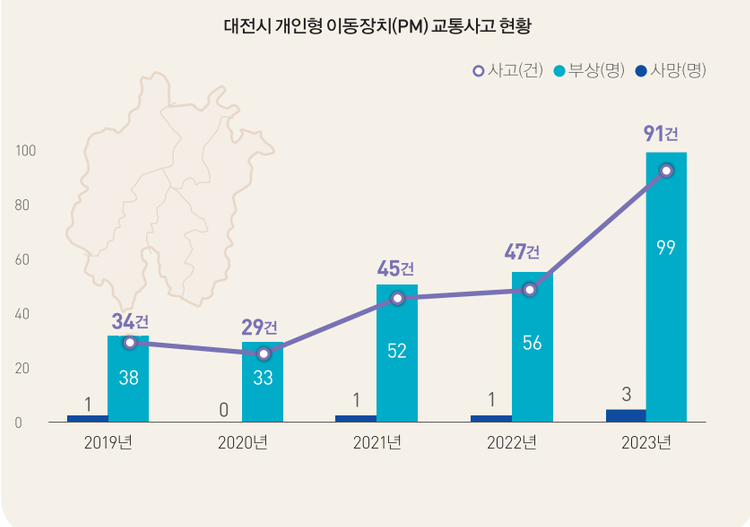
PM 사고 현황

• 대전시 PM 교통사고 현황은?

개인형 이동장치(PM) 교통사고는 꾸준히 증가하고 있는 추세로 전국적으로 최근 5년동안 434.5%('19년 447건 → '23년 2,389건)가 증가했다. (2023년 기준)대전시에서도 91건이 발생하였으며, 전년 대비 93.6%('22년 47건)가 증가하여 서울, 대구, 광주에 이어 다수의 사고 건수를 기록하였다.

* 사망자 수: 3명으로 전년도 대비 200.0%('22년 1명) 증가 * 부상자 수: 99명으로 전년도 대비 76.8%('22년 56명) 증가

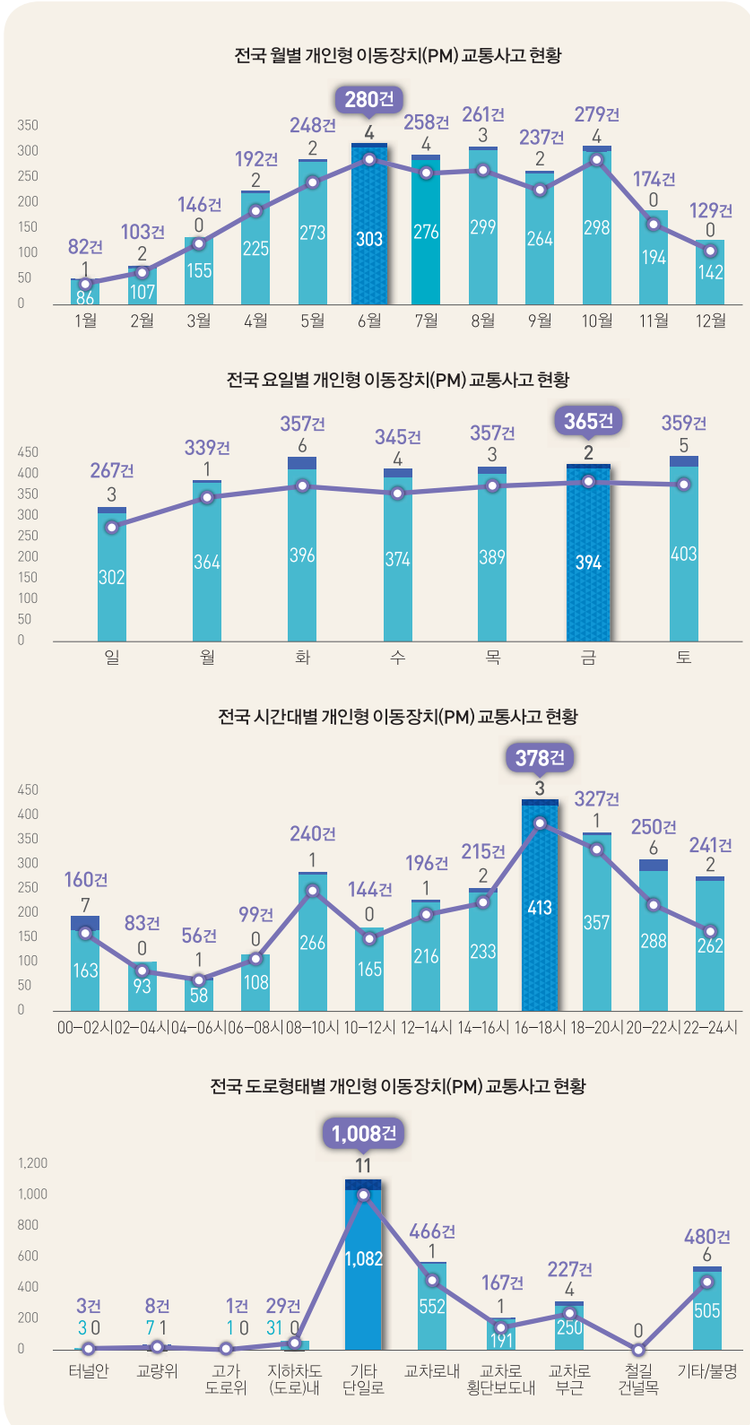




대전시 PM 현황

• 전국 주제별 PM 교통사고 현황

사고(건) 부상(명) 사망(명)



개인형이동장치(PM) **어린이사고**

사고 **132**건, 사망 **0**명, 부상 **138**명

개인형이동장치(PM) **고령자사고**

사고 **295**건, 사망 **6**명, 부상 **294**명

개인형이동장치(PM) **음주운전사고**

사고 **253**건, 사망 **2**명, 부상 **256**명

PM 관련 법률

2018년 공유교통 서비스 도입과 COVID-19의 영향으로 급성장한 개인형 이동장치(PM)는 「도로교통법」 개정('20.12.10., '21.05.13. 시행)을 통해 규제가 강화되었으며, 범칙금과 과태료 부과 등을 통해 올바른 이용문화 정착을 추진하고 있다.

• 「도로교통법」

개인형 이동장치는(PM)은 「도로교통법」에서 규정하고 있는 교통수단 중 하나에 해당합니다. 따라서 관련 규정의 적용을 받습니다.

제2조(정의)

21의2. "자전거등"이란 자전거와 개인형 이동장치를 말한다.

19의2. "개인형 이동장치"란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25km/h 이상으로 운행할 경우 전동기 가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30kg 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

제13조의2(자전거등의 통행방법의 특례)

① 자전거등의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로로 통행하여야 한다.

② 자전거등의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.

③ 자전거등의 운전자는 길가장자리구역(안전표지로 자전거등의 통행을 금지한 구간은 제외한다)을 통행할 수 있다. 이 경우 자전거등의 운전자는 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여야 한다.

④ 자전거등의 운전자는 제1항 및 제13조제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보도를 통행할 수 있다. 이 경우 자전거등의 운전자는 보도 중앙으로부터 차도쪽 또는 안전표지로 지정된 곳으로 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 일시정지하여야 한다.

1. 어린이, 노인, 그 밖에 행정안전부령으로 정하는 신체장애인이 자전거를 운전하는 경우. 다만, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의2에 따른 전기자전거의 원동기를 끄지 아니하고 운전하는 경우는 제외한다.
2. 안전표지로 자전거등의 통행이 허용된 경우
3. 도로의 파손, 도로공사나 그 밖의 장애 등으로 도로를 통행할 수 없는 경우

⑤ 자전거등의 운전자는 안전표지로 통행이 허용된 경우를 제외하고는 2대 이상이 나란히 차도를 통행하여서는 아니 된다.

⑥ 자전거등의 운전자가 횡단보도를 이용하여 도로를 횡단할 때에는 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 보행하여야 한다.

제50조(특정 운전자의 준수사항)

④ 자전거등의 운전자는 자전거도로 및 「도로법」에 따른 도로를 운전할 때에는 행정안전부령으로 정하는 인명보호 장구를 착용하여야 하며, 동승자에게도 이를 착용하도록 하여야 한다.

⑧ 자전거등의 운전자는 약물의 영향과 그 밖의 사유로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자전거등을 운전하여서는 아니 된다.

⑨ 자전거등의 운전자는 밤에 도로를 통행하는 때에는 전조등과 미등을 켜거나 야광띠 등 발광장치를 착용하여야 한다.

⑩ 개인형 이동장치의 운전자는 행정안전부령으로 정하는 승차정원을 초과하여 동승자를 태우고 개인형 이동장치를 운전하여서는 아니 된다.

제156조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처한다. [시행일: 2025. 6. 4.]

11. 제44조제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자전거등을 운전한 사람
12. 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 제44조제2항에 따른 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람(자전거등을 운전한 사람으로 한정한다)

12의2. 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 제44조제5항을 위반하여 자전거등을 운전한 후 음주측정방해행위를 한 사람

PM 관련 법률

• 「대전광역시 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진 조례」

대전시는 2021년 「개인형 이동장치 안전 및 편의 증진 조례」를 제정하고, 2023년 개정을 통해('23.9.11. 시행) 안전한 교통문화를 조성하고자 하였다. 자치구와 교육청도 관련 조례를 제정하여 이용 안전 원칙, 안전교육, 무단방치 금지 등의 규정을 규정을 통해 안전 및 편의 증진에 기여하고 있다.

제7조의2(무단방치 개인형 이동장치의 견인 등)

① 시장은 법 제35조 및 제36조에 따라 무단으로 방치한 개인형 이동장치를 견인하여 보관하는 경우 개인형 이동장치의 사용자(소유자 또는 소유자로부터 개인형 이동장치의 관리에 관한 위탁을 받은 사람을 말한다)로부터 견인·보관에 따른 비용을 징수할 수 있다.

• PM 처벌 규정 주요 내용

구분		현행 도로교통법령
법적 지위(: 개인형 이동장치)		원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상, 운행 시 전동기 작동 X, 차체 중량 30킬로그램 미만 : 전동킥보드, 전동이륜평행차, 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거
통행방법		'자전거도로' 통행 원칙('보도' 통행 불가)
운전면허		원동기면허 이상 * 향후 개인형 이동장치 면허 신설 예정
무면허 운전 처벌		(범칙금 10만원)
만 16세 미만에게 운전하게 한 보호자 처벌		(과태료 10만원)
운전자 주의의무	동승자 탑승금지	(범칙금 4만원)
	(자전거용)안전모 착용	(운전자 범칙금 2만원, 동승자 미착용시: 운전자 과태료 2만원)
	등화장치 작동	(범칙금 1만원)
	약물·과로 등 운전	(범칙금 10만원)
주요 처벌 조항	음주운전(단순음주)	(단순음주: 범칙금 10만원 측정불응: 범칙금 13만원)
	신호위반 / 중앙선 침범 / 보도 주행 / 보행자 보호위반	(범칙금 3만원)
	지정차로 위반 (상위차로 통행)	(범칙금 1만원)

* 도로교통법(제20375호), '24.03.19.일부개정, '25.03.20 시행
* 도로교통법 시행령(제35387호), '25.03.18.일부개정, '25.03.20 시행

PM 안전수칙

개인형 이동장치 PM **Q&A로 쉽게 알아봐요**

안전한 PM 문화, 함께 만들어가요!

Q1. 개인형 이동장치란 무엇인가요?

02. 2인 이상 승차가 가능한가요?

Q3. 개인형 이동장치를 타기 위해서는 무엇이 필요할까요?

안전한 PM 문화, 여러분이 함께 만들어주세요!

대전광역시 DAEJEON METROPOLITAN CITY 대전도시안전연구센터 DAEJEON URBAN SAFETY RESEARCH INSTITUTE

Q4. 개인형 이동장치는 어디서 타야 하나요?

05. 개인형 이동장치를 타고 횡단보도를 건너가도 되나요?

Q6. 술을 마시고 타도 괜찮나요?

Q7. 아무 곳에나 주차해도 되나요?

PM법의 입법과 쟁점

신희철 선임연구위원 _ 한국교통연구원 경영부원장

개인형 이동수단의 안전과 활성화를 위하여 필요한 법안이 수년간의 노력에도 통과되고 있지 못하는 주된 이유 중 하나는 다양한 이해당사자 간의 입장차가 크다는 점이다. 본고에서는 특히 이슈가 되고 있는 PM 주차부분과 등록제에 대한 쟁점을 소개한다.

1. 왜 PM법은 통과되지 못했는가?

개인형 이동수단은 라스트 마일 서비스로 가까운 거리를 이동하기 편리해 이용자 수가 증가하고 있다. 이에 따라 국회는 개인형 이동수단[1]의 편의 제고를 위해 자전거도로 이용을 허용하는 등 『도로교통법』을 개정하여 2020년 12월부터 시행하였다. 하지만, 관련 교통사고가 증가하고 안전 이슈가 제기됨에 따라 2020년 말 『도로교통법』을 다시 개정하여 2021년 5월 13일부터 원동기 면허 이상의 운전면허를 소지해야 하고, 2인 이상 탑승을 금지하며, 헬멧 착용을 강제화하는 등 안전을 위한 규제가 강화된 법률안을 시행하고 있다. 한편, 우리나라는 공유 PM(전동킥보드 대여업)에 대한 법제화가 되어 있지 않아 신고만 하면 누구나 사업을 할 수 있는 자유업으로 운영 가능한 실정이다.

이에 따라 안전한 주차와 난폭운전을 제어하고 관련 산업을 활성화하기 위한 PM법이 국회에 제출되어 있다. 21대 국회에서는 홍기원 의원 등이 제출한 '개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안'이 있었으나 회기 만료에 따라 폐기되었고, 22대 국회 들어와 홍기원 의원 등과 박성민 의원 등이 새로운 법률안을 발의하였다. 폐기된 안과 새로 제안된 안은 거의 대동소이하며, 대여업에 대한 부분 뿐만 아니라 무단주차를 방지하기 위한 조항 등 여러 가지 내용이 포함되었다.

개인형 이동수단의 활성화나 안전을 위해 필요한 것으로 보이는 법안이 다년간의 토론에도 불구하고 아직 통과되지 못한 이유는 무단주차나 난폭운전을 방지하는 데 있어 이용자와 보행자의 입장 차, 업체와 지방자치단체 간 입장 차, 그리고 부처 간 입장 차가 있어서였다. 사실 개인형 이동수단과 관련된 이슈에는 헬멧 착용과 전용면허, 보험 가입여부 등 다양한 안전 관련 규정이 존재한다. 21대 국회에서 논의할 때, 국가의 보조금 제도에 대한 이슈도 무시할 수 없는 중요한 이슈였다. 하지만 무엇보다 대여업체와 이용자는 아무데나 자유로운 반납을 원하고 보행자와 지자체는 일정한 반납 장소에 지정하기를 바라는 등 주차문제에 대한 입장차가 가장 컸고 지금도 그러하다. 또한, 지금은 중요한 이슈가 아니나, 당시로는 등록제 이슈도 있었다. 등록제는 지금도 일부 업체와 지자체간 갈등으로 문제가 되는 경우가 있다.

따라서 여기에서는 앞으로 법안이 통과될 때까지 대표적인 이슈로 남을 개인형 이동수단과 관련된 규정으로 주차 부분과 등록제를 중점적으로 설명하고자 한다.

2. 개인형 이동수단이란?

먼저 개인형 이동수단이 무엇인지라는 근본적인 질문에 대한 대답이 필요하다. 자전거가 등장한 이래 적은 에너지로 단거리를 이동할 수 있는 한명이 이용하는 교통수단인 세그웨이가 처음 등장한 이후 한때 나인봇과 같은 자이로스코프 장치들이 많이 등장하여 이용되어 왔다. 여기에는 원휠과 호버보드 등이 포함되는데, 불과 몇 년 만에 개인형 이동수단으로 전동킥보드가 대세가 되어 지금은 대부분 사람들이 개인형 이동수단이라 하면 전동퀵보드를 생각한다.

1) 현재 국회에 계류중인 관련 법률에는 개인형 이동수단이란 말을 쓰고 있고 현재 도로교통법에는 개인형 이동장치(PMD: Personal Mobility Devices)라는 용어를 사용하여, 법률적으로는 후자를 사용하여야 하나 새로운 법에 중점을 둔 본고에서는 전자로 용어를 통일하였다.

새로운 법률안에서 개인형 이동수단이라고 부르고 있는 이 장치는 흔히 퍼스널 모빌리티 또는 PM이라고 부르는데, 개정된 도로교통법에서는 '개인형 이동장치'라는 용어를 쓰고 있다. 도로교통법의 '장치'라는 표현은 기계 장치에 지나치게 매몰되어 교통수단으로서의 정체성이 드러나지 않아 국토교통부에서는 '개인형 이동수단'이라는 용어를 쓰고 있고 이것이 법률안에 반영된 것으로 보인다.

법률을 보면, 개정된 도로교통법 제2조 19의2는 "개인형 이동장치"란 '제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다'라고 나와 있다. 개정된 도로교통법은 기존의 원동기장치자전거 범주에서 속도와 중량 제한을 통해 새로운 탈것을 정의하고 있다.

- **도로교통법 제2조 19의 2**
  "개인형 이동장치"란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.
- **도로교통법 시행규칙**
  제2조의2(개인형 이동장치의 기준) 법 제2조제19호의2에서 "행정안전부령으로 정하는 것"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 제15조제1항에 따라 안전확인의 신고가 된 것을 말한다.
  1. 전동킥보드
  2. 전동이륜평행차
  3. 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거

여기에서 주의해야 할 것은 후속 조치를 통해 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 제15조제1항에 따라 안전확인의 신고가 된 전동킥보드, 전동이륜평행차, 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거로 한정됨에 따라, 호버보드와 같이 손잡이가 없는 개인형 이동수단이나 PAS 방식의 자전거는 해당 법률 조항에서 제외되어 향후 재조정이 필요하다는 점이다.

3. PM법 입법 과정

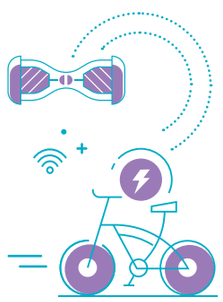
2020년 도로교통법 개정 이후 개인형 이동수단이 자전거도로를 달릴 수 있게 되었다. 그러나 현재 25km/h 미만을 대상으로 하는 교통수단(자전거 제외)을 관리하는 법은 없는 실정으로 운영법률인 도로교통법에서 개인형 이동수단(장치)을 정의하고 있는 바, 이는 바람직하지 못하다. 도로교통법이 교통 수단을 정의하고 관리하는 국토교통부의 법률에 의거하여 다양한 교통상황 하에서 도로 상의 교통을 운영하는 법률이라면, 자동차 관리법에 의한 자동차를 운영단계에서 처리하는 자동차와 달리 개인형 이동수단은 현재의 도로교통법에 의존할 때 안전 뿐만 아니라 활성화 측면에서 미비할 수 밖에 없다. 이러한 상황에서 국회는 국토교통부의 협조로 개인형 이동수단 활성화에 관한 법률을 발의한 바 있다.

2020년 9월 17일 홍기원 의원이 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안을 대표 발의하였다. 홍의원은 제안 이유에서 전동킥보드 등 개인형 이동수단의 판매 및 대여가 급증하는 등 이용 수요가 빠르게 확산하고 있으나, 개인형 이동수단을 체계적으로 관리하는 제도가 마련되어 있지 않아 이용자 및 보행자의 사고가 빈번하게 발생하고 있어 안전 문제가 우려되고 있다고 명시하였다. 특히, 대여사업의 성장으로 개인형 이동수단의 이용이 소유에서 대여의 형태로 변화하고 있으나, 각 지방자치단체는 통일된 기준 없이 각기 다른 대응을 하고 있어 국민들에게 불편을 초래하고 혼란을 야기하고 있어, 개인형 이동수단의 올바른 이용문화 확산과 개인형 이동수단의 편리한 이용환경 조성, 이용시설 확충, 새로운 교통수단으로서의 지위 확립 등을 법의 목적으로 설명하고 있다. 특히, 대여사업을 운영하려는 자에게 관할 지방자치단체에 등록하도록 하고, 사업에 사용할 수 있는 개인형 이동수단의 요건, 대여사업의 약관, 대여사업자의 준수사항 등을 규정한 것도 지자체 입장에서는 중요한 내용이다.

2020년 11월 13일 박성민 의원이 대표 발의한 '개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안'도 제안 배경과 목적에 있어 홍기원 의원 안과 대동소이하며, 주요 내용 또한 큰 차이는 없다. 다만, 기존 도로교통법에서 사용하던 '개인형 이동장치'라는 용어와는 다른 표현을 사용한 점이 특징적이다. 국회는 두 가지 법률안을 병합하여 심의하였고, 주차문제는 경찰의 반대로, 등록제는 관련 업계의 반대로 법사위를 통과하지 못하고, 회기 종료에 따라 폐기되었다.

이후 22대 국회에서 2024년 6월 27일 홍기원 의원 등이, 2024년 7월 1일 박성민 의원 등이 각각 '개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안'을 다시 발의하였다. 법안의 주요 내용은 제21대 국회에서 제안한 내용과 대동소이하며, 두 법률안 모두 개인형 이동수단이라는 용어를 공통적으로 사용하고 있다는 점이 눈에 띈다.

4. 주요 쟁점



1) 주차제도

일반적으로 법률에 의한 규제 방식은 포지티브 방식과 네거티브 방식으로 나눌 수 있다. 주차제도를 중심으로 보면, 포지티브 방식은 법률로 명시된 장소에서만 주차가 허용되고, 그외의 지역에서는 주차가 금지되는 방식이다. 반면 네거티브 방식은 법률로 주차가 금지된 장소를 제외한 모든 곳에서 주차가 허용되는 방식이다.

현행 도로교통법은 기본적으로 포지티브 방식을 채택하고 있으며, 이에 따라 경찰 역시 기본적인 입장도 포지티브 방식으로 PM 주차를 규정하는 것이다. 경찰의 주장에 의하면 이는 모든 교통수단에 대하여 같은 방식이므로 개인형 이동수단에 대하여만 예외를 둘 수가 없다는 것이다. 이는 교통운영을 하는 입장에서 안전을 최우선하는 경찰이 취할 수 있는 합리적인 주장이라 할 수 있다.

그러나 업계에서는, 현재 개인형 이동수단 중 가장 보편적으로 사용되는 공유 PM의 경우, 이용자들이 이를 선택하는 가장 큰 이유가 '언제 어디서나 자유롭게 대여하고 반납할 수 있다'는 점에 있기 때문에 포지티브 방식을 도입할 경우 이용자의 상당수가 이용을 포기할 것으로 예상되어 사업의 위축 혹은 철수가 예상된다는 점에서 반대 입장을 취해 왔다. 다만, 상당수의 지자체가 법안 통과를 기다리다 너무 지체되면서 강경한 견인 제도를 도입하고 있어, 최근 입장이 바뀌고 있는 점은 주목할 만하다.

참고로 21대 국회에서 해당 상임위를 통과한 법률안은 법사위에 계류되면서 수석전문위원이 경찰의 주장과 같이 도로교통법에 따른 주차 규정을 배제할 수 없다는 검토의견(제7조②)을 제시한 바 있다. 이에 따라 교통연구원과 국토교통부는 22대 국회에서 해당 조항을 수정하기 어려

운 현실을 반영하여 하위법령에 주차허용지구를 지정할 수 있는 근거 마련을 제안한 바 있으며, 업계에서는 가상주차제도를 제안한 바 있다. 이는 기술적으로는 상당한 진전이라 할 수 있으나, 여전히 이러한 제안은 경찰의 반대에 따라 국회를 통과하기 어려울 것으로 전망된다.

제7조(개인형 이동수단의 주차 등) ① 지방자치단체는 「도로교통법」 제32조제1호, 제4호, 제5호, 제7호, 제8호 및 같은 법 제33조제3호에도 불구하고 조례로 개인형 이동수단의 주차를 허용할 수 있다. 이 경우 시·도경찰청장 또는 경찰서장과 사전에 협의하여야 한다.
② 제1항은 「도로교통법」 제34조의2제1항제2호의 적용을 배제하지 아니한다.
③ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 제1항에서 정한 개인형 이동수단 주차허용구역에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설을 설치해서 관리하여야 한다.
1. 「도로교통법」 제2조제16호에 따른 안전표지
2. 제2조제2호에 따른 개인형 이동수단 이용시설 중 개인형 이동수단 주차시설 또는 개인형 이동수단 충전소
④ 지방자치단체는 「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로가 아닌 곳에 대하여 개인형 이동수단의 주차 및 주차금지에 관한 사항을 조례로 정할 수 있다. 이 경우 주차허용구역과 주차금지구역에는 안전표지 등 조례로 정하는 시설을 설치·관리하여야 한다.
⑤ 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 이 법 또는 다른 법류에 따라 주차가 금지된 장소에 주차된 개인형 이동수단에 대하녕 대통령령으로 정하는 바에 따라 이동·보관·매각이나 그 밖에 필요한 처분을 할 수 있다.

2) 공유 PM(대여업) 업체 대상 등록제

개인형 이동수단은 기존에 자가용 자동차만 가능했던 '문전 연결성'을 보다 간편하고 경량화된 장치로 일반 국민들이 이용할 수 있게 함으로써 국민 편의를 크게 향상 시킬 수 있다. 이같은 접근에서 발전해온 개인형 이동수단 공유 서비스업은 다른 교통수단과의 연계를 용이하게 하거나, 가까운 목적지까지 신속하고 편리하게 이동할 수 있도록 하는 새로운 교통수단으로 자리매김하고 있다.

개인형 이동수단 공유 서비스는 타 수단과의 상충과는 별개로, 통행로에 방치되거나 타인의 사유 공간에 무단 주차되어 불편함을 주고 있다. 그럼에도 불구하고 이러한 형태의 개인형 이동수단 공유 서비스는 현재 '자유업'으로 분류되어 있어 관리의 사각지대에 놓여 있으며, 해당 서비스 이용자 보호 측면에서도 실질적인 어려움이 있다. 따라서, 기존의 차량공유 서비스의 입법 사례 등을 참고하여 적절한 수준의 개인형 이동수단 공유 서비스의 관리체계를 마련할 필요가 있다.

이러한 배경 하에 법률안 제15조부터 제21조에서는 개인형 이동수단 대여사업을 규정하고 있다. 여기에서는 개인형 이동수단 대여사업을 운영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사업계획을 작성하여 시·도지사에게 등록하도록 하여 등록제를 규정하고 있다. 등록제는 개인형 이동수단의 공유서비스에 있어 체계적 관리를 부과하고 있다는 점에서 도입이 바람직해보이나, 일부 업체에서는 등록제가 실질적인 허가제로 작용할 수 있다는 점, 즉 규제 완화 측면에서 우려를 표명하고 있다. 하지만 개인형 이동수단의 무단방치 문제가 점점 심각해지고 이에 따라 점점 더 많은 도시가 견인 제도를 시행하고 있는 현 상황에서 이를 제어할 수 있는 일차적인 방안이 공유 사업자의 등록일 뿐만 아니라 샌프란시스코 등 선진 사례에서도 보듯 등록제는 불가피한 것으로 판단되며, 공유 PM 업계 또한 현재는 이를 인식하여 등록제에 대한 찬성으로 돌아선 상태이다.

또 하나의 이슈는 운전자격 확인 의무로, 개인형 이동수단 이용자의 운전 자격 요구에 따라 개인형 이동수단 대여사업자는 개인형 이동수단을 대여할 때 운전 자격을 확인하는 의무를 부여하는 것이 필요하다. 해당 이용자가 현행법에 의할 때 「도로교통법」에 의한 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우 대여를 하면 안되며,[2] 이 경우 이를 거를 수 있는 가장 효과적인 방법이 대여사업자의 운전자격 확인이기 때문이다. 이에 따라 국토교통부는 대여사업자가 운전 자격을 확인할 수 있는 시스템을 구축하여 개인형 이동수단 대여사업자가 해당 시스템을 이용할 수 있도록 할 필요가 있으나, 이 경우 많은 청소년들이 이용할 수 없어 이용자 감소를 걱정하는 관련 업계의 우려가 존재하는 상황이다.

5. 빠른 법률 제정이 도시 안전 확보와 관련 산업의 활성화에 필수

최근 전동킥보드의 무질서한 주차와 함께 안전사고 역시 증가함에 따라 개인형 이동수단에 관한 다양한 쟁점 사항을 해결해야할 필요성이 요구되어 왔다. 특히 공유 플랫폼 기술혁신의 영향으로 모빌리티 서비스의 통합화와 플랫폼화가 이어지는 상황과 새로운 형태의 개인 교통수단이 계속 도로상으로 나올 수밖에 없는 상황에서, 자동차 관리법의 적용을 받지 않는 새로운 개인형 교통수단을 도로상에 받아들이기 위한 법령정비는 기술발전에 따라 계속 요구될 것이다.

새로운 법률안은 개인형 이동수단의 법적 지위를 부여하고, 안전한 주행을 담보하기 위한 통행방법, 성능요건 등을 규정하였다. 또한 최근 각광받고 있는 개인형 이동수단 공유서비스의 업역을 분류하고 해당 업역을 관리하기 위한 제도적 기반을 마련함으로써, 개인형 이동수단 대여사업자 및 이용자, 지역사회간의 상호이해 및 협력을 기반으로 질서 확립을 할 수 있는 기반이 될 것이다. 해당 법률안의 빠른 통과를 통하여, 개인형 이동수단 관련 쟁점이 최대한 해결될 때 국민의 안전과 산업 활성화를 도모할 수 있을 것으로 보인다.

2) 개인적으로는 많은 청소년이 불법으로 이용하는 현실하에서 교육제도를 활성화하는 것이 현실적이라 판단되나, 경찰에서는 전용면허 도입으로 방침을 굳히고 있다.

사용자 관점의 PM 안전성 강화 방안

이준 연구위원 _ 한국교통연구원 도로교통안전·방재연구팀

들어가며

'오늘 아침도 여느 때처럼 집을 나서며 스마트폰을 꺼냈다. 출근길 버스 정류장까지는 도보로 15분 거리지만, 집 앞 골목 모퉁이에 세워진 전동킥보드를 앱으로 확인하고 곧바로 예약했다. 몇 걸음만에 도착한 개인형 이동장치(Personal Mobility, 이하 PM)를 타고 짧은 시간 안에 지하철역까지 도착했고, 환승 정류장에서도 또 다른 PM을 이용해 회사 근처까지 이동했다. 이제는 내 출퇴근 루틴의 일부가 되어버린 이 이동 방식은 확실히 빠르고 편리하며, 도심의 혼잡함을 줄이는 데에도 효과적인 대안처럼 느껴졌다.'

최근 PM의 사용이 급속도로 확산되고 있다. 스마트폰 앱과의 결합을 통해 간편하게 이용 후 반납할 수 있는 접근성이 크게 높아지면서, PM은 도심 내 단거리 이동수단으로 각광받고 있다. 이에 따라 도시의 풍경도 급속히 변화하고 있다. 거리 곳곳에 PM이 주차된 모습은 이제 일상적 풍경이 되었고, 버스 정류장이나 지하철역 인근에는 PM을 이용하는 사람들을 쉽게 발견할 수 있다. 출퇴근 시간 단거리 이동이나 점심시간 주변 음식점을 찾는 직장인, 캠퍼스를 오가는 대학생 등 PM은 도심 생활의 새로운 이동수단으로 자리 잡았다.

그러나 이러한 편리함과 도시의 변화는 사용자 및 보행자 모두에게 다양한 형태의 안전 문제를 심각하게 야기하고 있다. 또한 무분별하게 주차된 PM은 도시 미관을 해치는 요소로 작용하며, 정돈되지 않은 거리 풍경은 도시 경관의 품격을 저하시킬 수 있다. 특히, PM 사용자의 무책임한 행동으로 인해 보행자의 통행이 방해받거나 사고로 이어지는 사례가 지속적으로 발생하고 있으며, 이러한 문제는 지속가능한 도시교통 체계를 위협하는 요소가 되고 있다.

그림1 서울시·성동구, 킥보드 견인업체 폭행범죄 방관 논란: https://www.sisaweek.com
그림2 주차장인지, 보도인지… '길막' 킥보드에 시민들 부글부글: https://www.mk.co.kr/

사용자 편리성 증가에 따른 문제점

PM은 앱을 통해 손쉽게 대여하고 반납할 수 있으며, GPS 기반으로 위치를 확인하고 목적지까지의 경로를 즉시 탐색할 수 있다는 점에서 사용자 중심의 편리성이 극대화된 교통수단이다. 이러한 편리성은 출퇴근, 통학 등에 있어 빠르고 간편한 선택지를 제공하면서 사용자를 빠르게 확산시키는 주요 요인이 되었다. 그러나 이와 같은 편리함은 역설적으로 공공질서와 안전에 대한 고려 없이 무분별하게 사용되는 문제를 낳고 있다. 대표적인 문제가 무단주차와 방치이다. PM 사용자는 대여 시점과 반납 시점을 자유롭게 선택할 수 있지만, 반납 장소에 대한 기준이 명확하지 않거나 이를 준수하지 않는 경우가 많다. 인도 한복판, 버스정류장, 점자블록 위 등 보행에 지장을 주는 위치에 PM이 방치되며, 이는 교통약자뿐만 아니라 일반 보행자의 안전에도 심각한 위협이 된다. 특히 시야가 제한되는 야간이나 비상시에는 장애물로 작용해 2차 사고의 원인이 되기도 한다.

또한 편리성 위주의 설계는 사용자의 책임 의식을 약화시키는 결과를 초래한다. 예약, 반납, 결제 등 모든 과정이 자동화된 비대면 방식으로 운영되면서 이용자들은 PM을 공공자산이 아닌 일회성 도구로 인식하고, 운행 중 법규를 지키지 않거나 관리 책임을 등한시하는 경향을 보인다. 이러한 현상은 사고 발생 시 법적 책임 소재가 불명확해지고, 사회적 갈등으로 이어질 가능성도 높다. 요컨대, PM의 편리성 증가는 단기적 이동 효율성 향상이라는 장점이 있지만, 이에 수반되는 공공질서 훼손과 안전문제, 경관 저해와 같은 사회적 비용은 결코 가볍게 볼 수 없다.

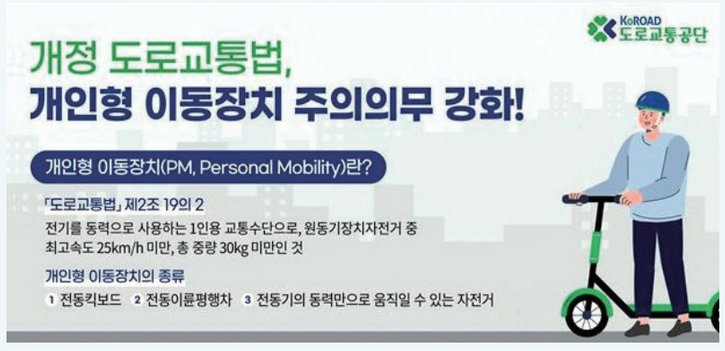


그림3 한국도로교통공단 "주의의무 강화 포스터" https://www.koroad.or.kr/

PM 운행 특성과 안전 인식 부족 문제

PM은 기존의 교통수단과는 다른 특성과 속성을 지니고 있다. 작고 가벼우며 전기로 구동되는 PM은 기동성이 뛰어나고, 좁은 공간에서도 주행이 가능하다는 점에서 장점인 동시에 이용자의 무분별한 운행을 유발할 수 있는 위험요인으로 작용한다.

첫째, PM은 자전거나 자동차와 달리 도로 위에서의 위계와 규칙에 대한 명확한 인식 없이 운행되는 경우가 많다. 보행로와 차도를 구분하지 않고 오가는 사례가 빈번하며, 이는 보행자와의 충돌 가능성을 높이고, 차량과의 접촉사고 위험도 가중시킨다.

둘째, 다수의 이용자가 헬멧 등 보호장비 없이 운행하거나, 2인 이상이 동시에 탑승하는 사례가 많다. 특히 10대 청소년 및 대학생 층에서는 PM을 놀이용 수단으로 인식하여 신호무시, 곡예 운전, 음주 운전 등 위험 행위로 이어지는 경우가 많다.

그림4 PM안전수칙(행정안전부, 2024)

셋째, PM의 주행속도는 최대 25km/h 내외로 보행속도 보다는 빠르고 차량보다는 느리지만, 대부분의 이용자들은 해당 속도를 적절히 통제하지 못한다. 제동거리 확보 미숙, 회피 동작 부족 등이 결합될 경우 갑작스러운 상황에서 사고로 직결된다.

넷째, PM 공유 서비스의 특성상 누구나 앱만 설치하면 별다른 교육이나 자격 없이 쉽게 이용이 가능하다. 이로 인해 교통법규나 안전운전 기본수칙에 대한 사전 인식 없이 도로에 진입하는 이용자가 상당수를 차지하며, 이는 PM 이용문화 전반의 안전 수준을 저하시키는 요인이 되고 있다.

요컨대, PM은 물리적 특성에서 비롯된 기동성과 유연성을 장점으로 가지지만, 이를 통제할 이용자의 안전인식이 따라오지 못할 경우 도시 내 심각한 교통혼란과 안전사고의 원인이 될 수 있다. PM의 작고 민첩한 특성은 사용자가 보행로와 도로를 임의로 오가며 위험한 운행을 할 가능성을 높인다. 이 과정에서 신호 위반, 헬멧 미착용, 2인 이상 탑승, 음주 운전 등 위험 행위가 빈번히 발생하고 있으며 사고로 인한 인명 및 재산 피해 사례가 지속적으로 증가하고 있다. 또한 많은 사용자가 PM을 자전거나 도보의 연장선으로 잘못 인식하여 교통법규 준수에 대한 경각심이 매우 부족한 상황이다.

사용자 중심의 즉시 도입 가능한 비구조적 개선 방안

• 사용자 편리성 증가에 따른 문제 해결을 위한 방안은 다음과 같다.

첫째, 무분별한 주차 문제를 해소하기 위해 앱 기반의 인센티브와 페널티 제도를 도입해야 한다. 이용자가 올바른 장소에 PM을 반납하면 포인트나 할인혜택을 제공하고, 무단 방치나 잘못된 주차가 반복될 경우에는 추가 요금 부과나 계정 제한 등의 제재를 가하는 방식이다. 이러한 시스템은 이용자 스스로 바람직한 이용행태를 선택하도록 유도할 수 있다.

둘째, 주차관리의 실효성을 높이기 위해 '안전신문고' 앱 등에 PM 전용 신고 기능을 추가하여 시민 누구나 불법주차 또는 방치 사례를 쉽게 신고할 수 있도록 해야 한다. 실시간 위치기반으로 PM 업체와 연계하여 즉시 조치가 이뤄지는 시스템을 구축하면 행정력도 함께 보완될 수 있다.

셋째, 주차구역 시각화 및 지침 안내를 통해 이용자가 주차 지점을 쉽게 식별할 수 있도록 앱 내 안내 기능을 강화하고, 주차 가능 지역을 지도에 명확히 표시하는 등의 시각적 정보 제공이 필요하다.

• PM 운행 특성과 이용자 인식 부족 문제에 대한 대응방안은 다음과 같다.

첫째, 이용자에게 최소한의 교통법규와 안전수칙을 숙지시키기 위해 면허제 또는 인증제도 도입이 필요하다. 일정 기준의 온라인 교육 콘텐츠를 이수한 이용자에게만 PM 이용 권한을 부여하는 방식으로, 앱 내 교육 이수 여부를 실시간으로 인증하고 관리할 수 있도록 한다.

둘째, 위험 운행을 방지하기 위한 앱 기반 실시간 감시 기능이 요구된다. 예컨대, GPS 기반 속도 측정 및 탑승자 수 감지를 통해 과속, 2인 탑승 등이 감지될 경우 경고 메시지를 즉시 제공하고, 반복 시에는 일정 시간 동안 이용 제한을 가하는 방식이다.

셋째, 청소년 및 학생층을 중심으로 하는 대상 맞춤형 교육 캠페인도 필요하다. 학교, 커뮤니티 센터 등과 연계한 찾아가는 안전교육, SNS를 활용한 영상 콘텐츠 배포 등을 통해 PM 운행의 책임성과 위험성을 지속적으로 주지시킬 수 있다.

> "PM 이용자의 안전은 개인의 책임감 있는 행동과 의식 향상에 달려 있으며, 이를 위해 사용자 중심의 안전의식 정착과 제도적 기반 마련이 필수적이다."

맺음말

결론적으로 PM의 이용자 안전은 이용자 스스로의 행동 변화와 책임감 향상에 달려있다. 따라서 사용자 중심의 비구조적 접근을 통해 안전의식을 정착시키고, 제도적 기반인 면허제도 도입을 통해 근본적이고 지속 가능한 PM 이용 환경을 구축하는 것이 반드시 필요하다.

참고문헌

• 한국도로교통공단 "주의의무 강화 포스터"https://www.koroad.or.kr/
• 매일경제 신문 https://www.mk.co.kr/
• 시사위크: https://www.sisaweek.com
• PM 안전수칙: 행정안전부, 2024

interview

킥보드, 편리한 만큼 안전도 중요합니다

김기만 팀장 _ 대전시 보행자전거과

개인형 이동장치는 편리하고 효율적인 교통수단이지만, 그만큼 안전에 대한 책임도 따릅니다. 이용자분들께서는 항상 안전모를 착용하고 교통법규를 준수하며, 주변의 안전까지 배려해 주시길 바랍니다.

"요즘 도심 곳곳에서 전동킥보드 같은 개인형 이동장치(PM)의 이용이 크게 늘고 있습니다. 이에 따라 안전사고와 주차 문제 등 다양한 사회적 이슈가 제기되고 있는데요. 대전시는 어떤 대응책을 마련하고 있을지, 대전시 보행자전거과 김기만 팀장님과 자세한 이야기를 나눠 보겠습니다."

Q. 최근 개인형 이동장치 이용이 늘면서 대전시는 어떤 고민을 안고 있나요?

A. 최근 친환경 교통수단으로 개인형 이동장치(PM)의 이용과 대여 사업 규모가 크게 증가하고 있습니다. 하지만 현재 대여사업은 자유업으로 신고나 허가 대상이 아니며, 관련 법안도 없어 실효성 있는 관리가 어려운 상황입니다. 그로 인해 안전사고와 무단 방치로 인한 보행자 불편 민원이 지속적으로 발생하고 있어, 제도와 인프라를 어떻게 개선하고 대여업체와 협력할지에 대해 깊이 고민하고 있습니다.

Q. 개인형 이동장치 교통사고 발생 건수와 주요 원인에 대해 말씀해 주신다면요?

A. 도로교통공단 교통사고분석시스템 자료에 따르면, 개인형 이동장치 관련 교통사고는 2019년 34건에서 2023년 91건으로 급증했습니다. 주요 사고 원인으로는 운전자의 주의력 부족, 불법 주·정차된 PM과의 충돌이 지적되고 있으며, PM 이용자들이 안전모를 착용하지 않거나, 신호를 무시하고, 보행자 보호구역에서 주행하는 등의 사례도 사고의 주요 요인으로 꼽힙니다.

Q. 주차 문제나 인도 점거 문제도 꾸준히 제기되고 있는데요. 어떤 조치들이 이루어지고 있나요?

A. 현재 시에서는 불법 주·정차 및 통행량이 많은 시가지 중심으로 개인형 이동장치 전용 주차존 992개소를 설치해 운영하고 있습니다. 또한, 각 자치구에서는 2024년부터 도보 단속 인력을 활용해 무단 방치된 개인형 이동장치에 대해 계고 및 견인 업무를 본격적으로 수행 중입니다. 아울러 2023년 8월에는 관련 조례를 개정해 불법 주·정차로 견인된 전동킥보드에 견인료를 부과하고 있습니다.

Q. 교통사고 예방을 위해 시민들이 꼭 지켜야 할 안전 수칙이 있다면요?

A. 무엇보다 안전모 착용은 필수입니다. 횡단보도에서는 절대 타지 말고 반드시 끌고 가야 합니다. 킥보드라고 해도 음주운전은 엄연한 범죄라는 점을 꼭 기억해 주시고요, 2인 탑승도 매우 위험합니다. 속도는 20km/h 이하로 유지해 주시고, 교차로에서는 신호를 준수하고 주변을 주의 깊게 살펴야 합니다. 마지막으로, 이용을 마친 후에는 지정된 주차구역에 반납해 보행자 불편을 최소화해 주시기 바랍니다.

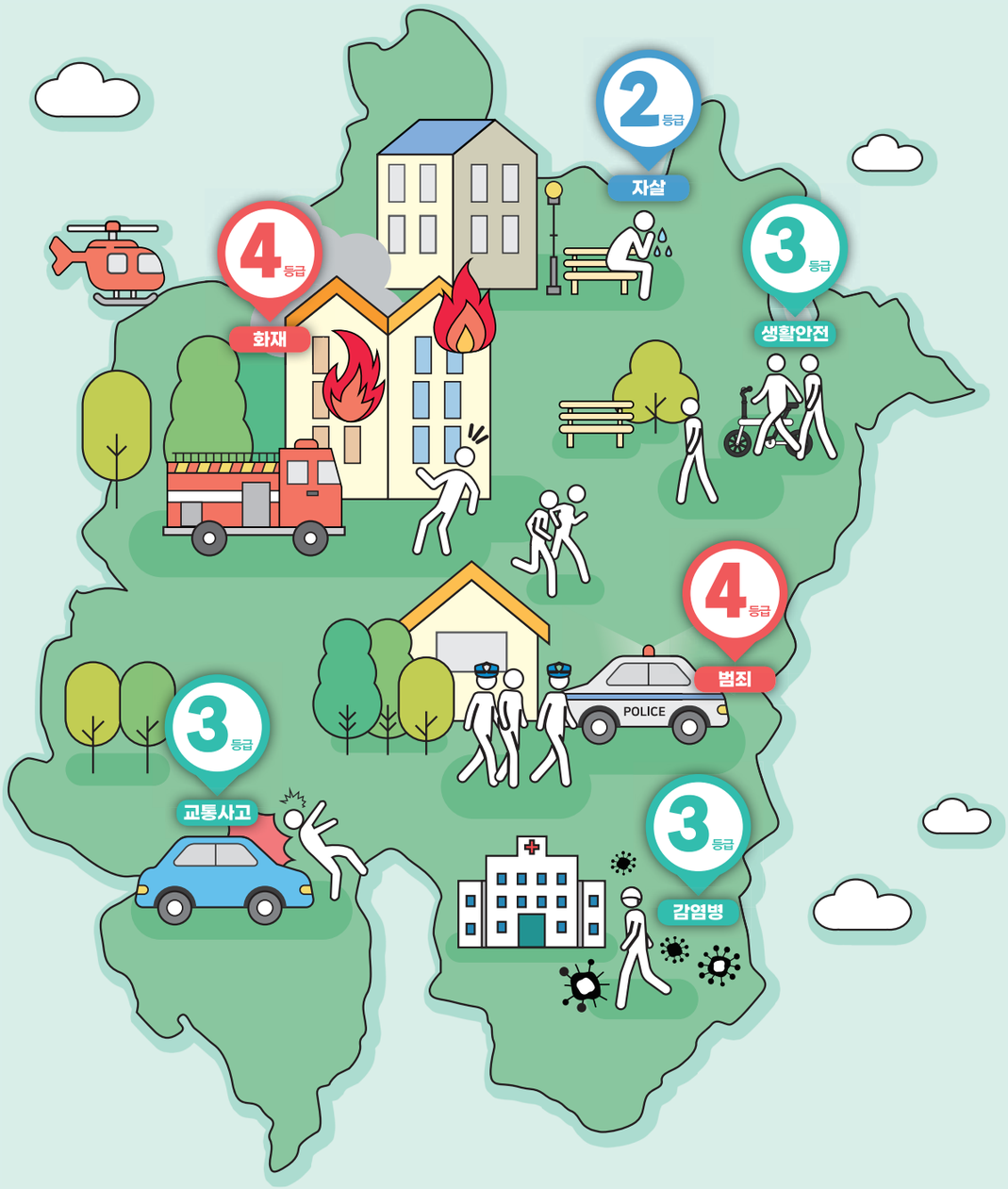
Q. 개인형 이동장치 증가에 따라 대전시가 준비 중인 정책이나 대책이 있을까요?

A. 시는 무단 방치된 개인형 이동장치를 효율적으로 관리하고 시민 불편을 줄이기 위해 '대전광역시 전동킥보드 주·정차 위반 신고 시스템'을 개발했습니다. 현재는 시스템 안정화를 위해 자체 시범운영과 기능 개선 작업을 진행 중이며, 안정화 이후 2025년 올해 하반기부터는 시민이 직접 신고할 수 있도록 전환해 운영할 계획입니다.

Q. 끝으로 시민들께 당부하고 싶은 말씀이 있다면요?

A. 개인형 이동장치는 편리하고 효율적인 교통수단이지만, 그만큼 안전에 대한 책임도 따릅니다. 이용자분들께서는 항상 안전모를 착용하고 교통법규를 준수하며, 주변의 안전까지 배려해 주시길 바랍니다. 대전시도 여러분의 안전을 위해 지속적으로 노력하겠습니다.

한 눈에 살펴보는
대전의 지역안전지수



※ 2024년 대전시 지역안전지수(2023년 통계 기준)

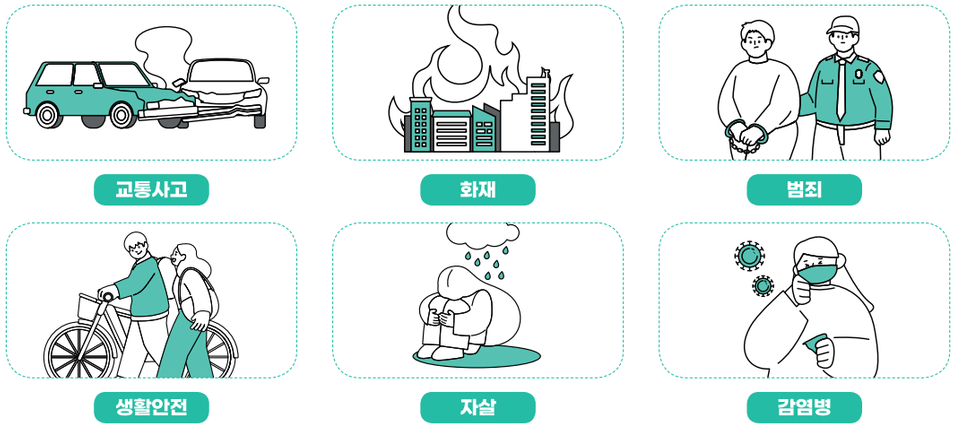
• 지역안전지수란?

안전에 관한 각종 통계를 활용하여 자치단체별 안전역량을 1~5등급으로 구분

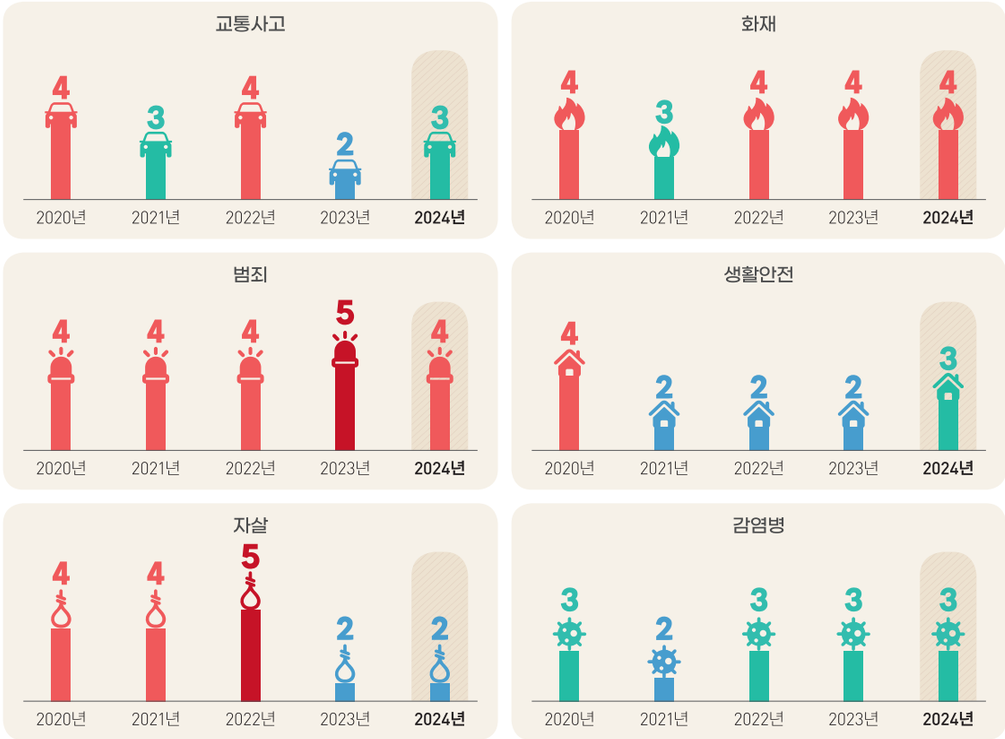
매년 12월 행정안전부(www.mois.go.kr), 국립재난안전연구원(www.ndmi.go.kr), 생활안전지도(www.safemap.go.kr) 홈페이지 및 언론 브리핑 등을 통해 지역안전등급을 공개

* 분야별 5개 등급으로 공표. 1등급 일수록 동일 행정구역 단위 내에서 상대적으로 안전하다는 의미

산출분야 : 지역안전지수는 6개 분야로 구성

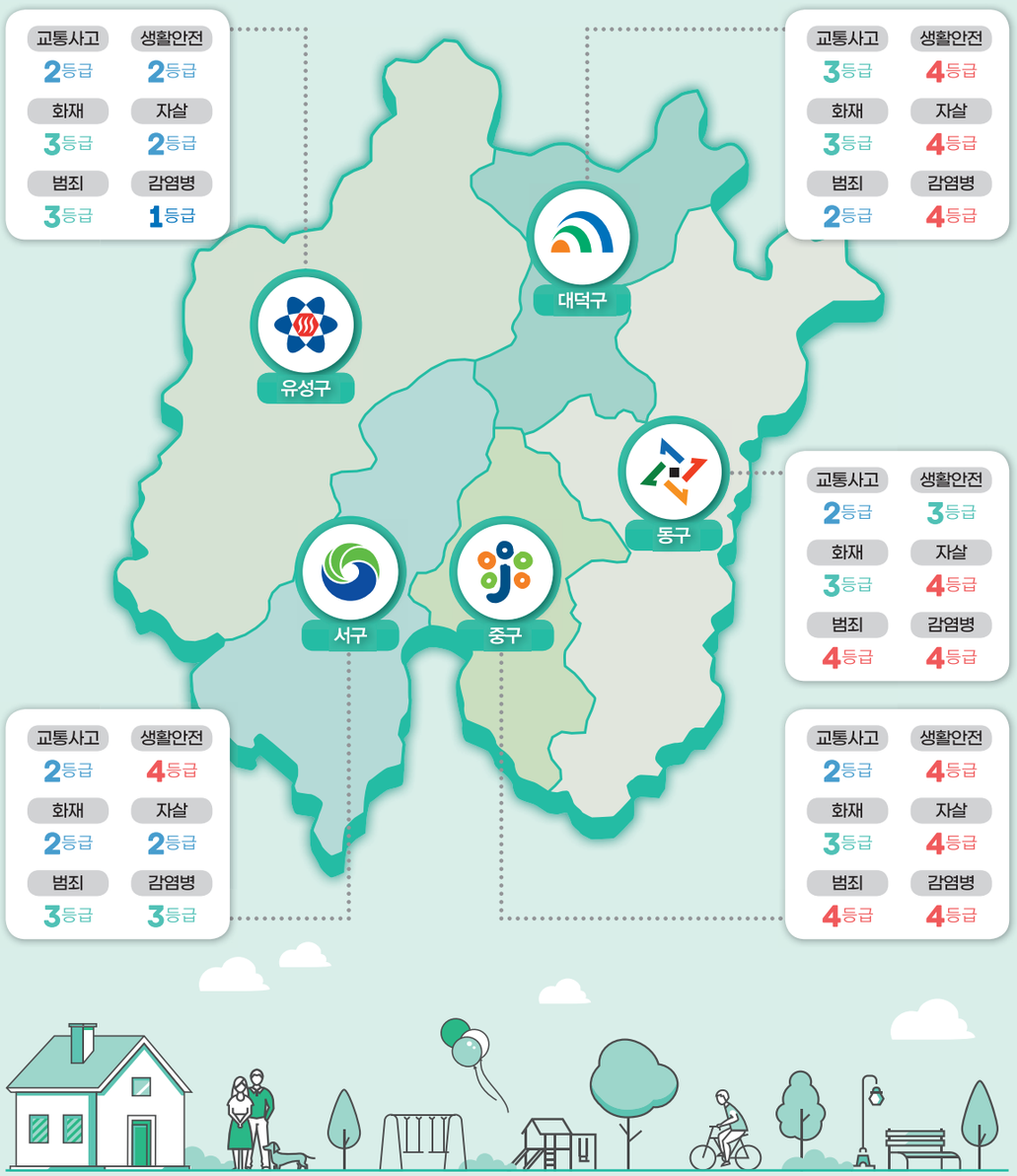


• 최근 5년간 대전시(2020년~2024년) 지역안전지수 등급 현황



대전시 구별
지역안전지수 및 핵심지표 현황

구별 지역안전지수의 등급 개선을 통해 대전시 전체의 지역안전지수 등급개선으로
이어질 수 있도록 2023년 구별 지역안전지수와 핵심지표 현황을 살펴봅니다.



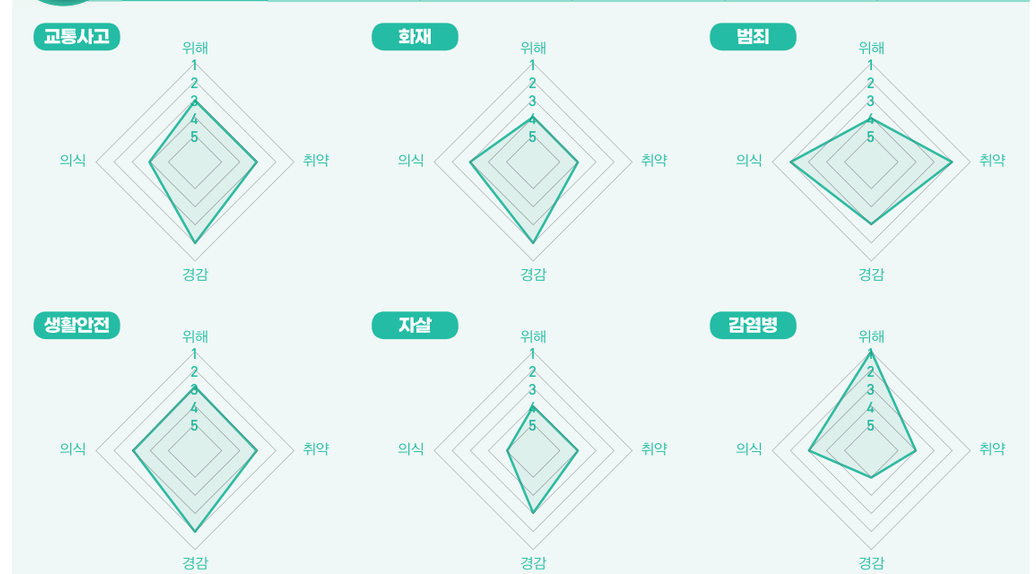
• 2024 대전시 지역안전지수 구별 지표현황

2024년(2023년 통계 기준) 구별 지역안전지수와 핵심지표 현황을 살펴보기

구분	교통사고					화재					범죄					생활안전					자살					감염병				
	안전등급	지표유형				안전등급	지표유형				안전등급	지표유형				안전등급	지표유형				안전등급	지표유형				안전등급	지표유형			
		위해	취약	경감	의식		위해	취약	경감	의식		위해	취약	경감	의식		위해	취약	경감	의식		위해	취약	경감	의식		위해	취약	경감	의식
동구	2	3	3	2	4	3	4	4	2	3	4	4	2	3	2	3	3	3	2	3	4	4	4	3	5	4	1	4	5	3
중구	2	4	4	2	5	3	2	4	2	3	4	4	4	3	2	4	3	4	4	3	4	3	4	2	4	4	2	4	5	5
서구	2	5	2	1	2	2	3	2	3	2	3	4	3	4	3	4	4	2	4	3	2	2	2	2	4	3	3	2	5	1
유성구	2	4	2	2	4	3	4	1	3	2	3	3	2	5	4	2	2	1	3	3	2	2	2	3	4	1	1	1	3	1
대덕구	3	5	4	3	2	3	4	4	3	3	2	3	3	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	5	3	3	1

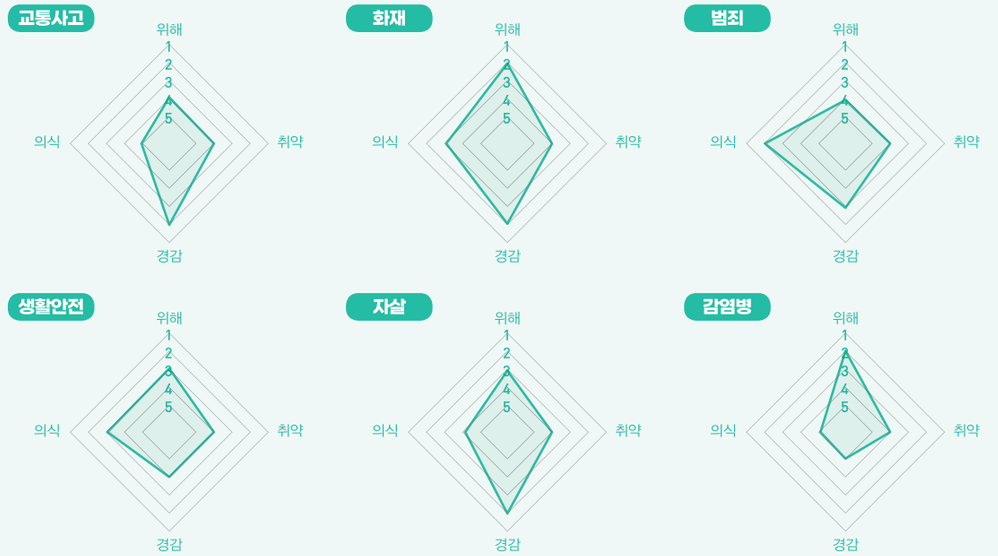
2024 동구 지역안전지수(2023년 기준)

교통사고	화재	범죄	생활안전	자살	감염병
2	3	4	3	4	4



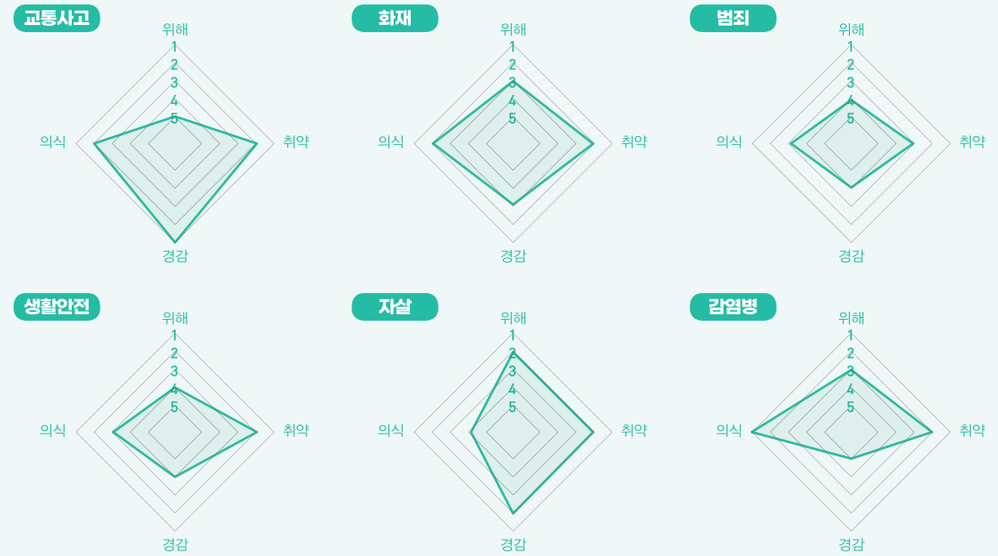
2024 중구 지역안전지수(2023년 기준)

교통사고	화재	범죄	생활안전	자살	감염병
2	3	4	4	4	4



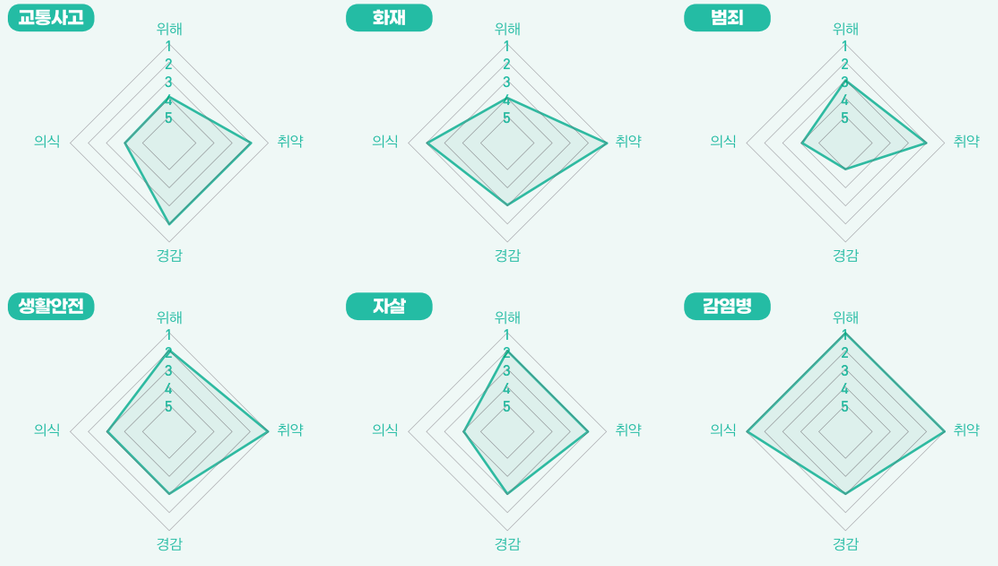
2024 서구 지역안전지수(2023년 기준)

교통사고	화재	범죄	생활안전	자살	감염병
2	2	3	4	2	3



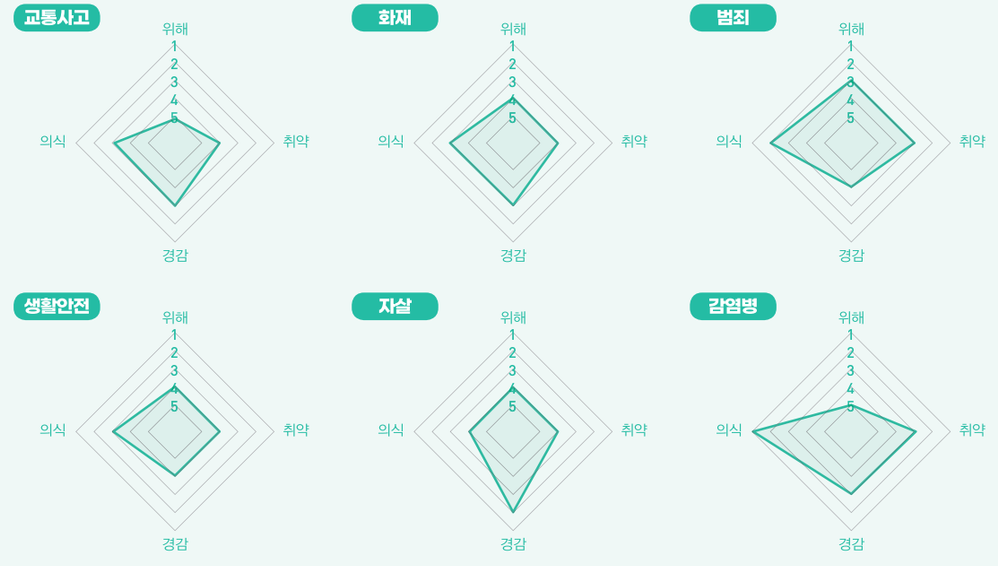
2024 유성구 지역안전지수(2023년 기준)

교통사고	화재	범죄	생활안전	자살	감염병
2	3	3	2	2	1



2024 대덕구 지역안전지수(2023년 기준)

교통사고	화재	범죄	생활안전	자살	감염병
3	3	2	4	4	4



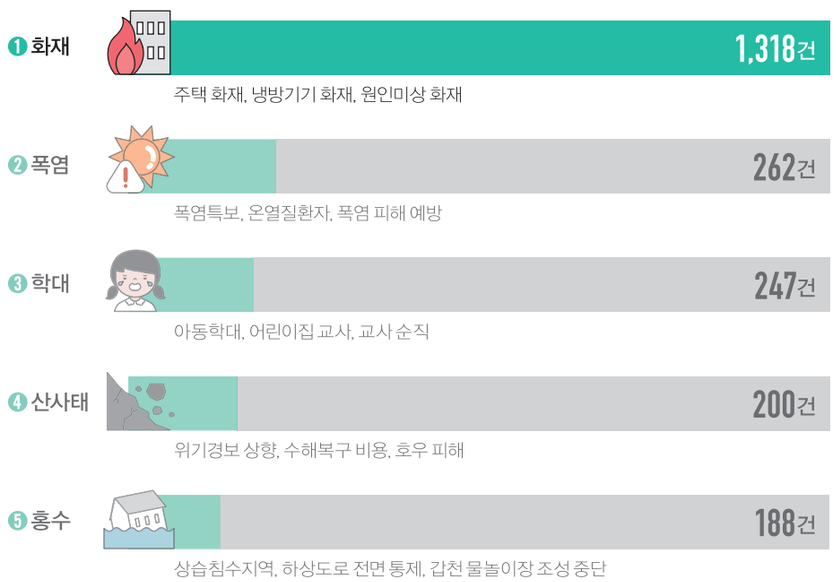
데이터로 본
2024년 대전 안전 이슈

지역별 사건·사고
뉴스 건수 **평균 4,969건**

대전시 사건·사고
뉴스 건수 **3,304건**

* 광주 6,023건, 부산 5,898건, 대구 4,668건, 울산 3,286건 (서울, 경기, 인천 지역 제외)

• **대전 안전 관련 키워드 TOP5**



분석도구 : 빅카인즈(BIG KINDS) **분석대상** : 2024년(1. 1. ~ 12. 31.) 대전지역 사건·사고 관련 뉴스 추출
지역구분 : 대전 | 상세검색 : '대전' 단어 포함
사건사고 분류 유형: 범죄(성범죄, 범죄일반), 사고(산업사고, 교통사고), 재해(자연재해), 사회(사회문제)
* 뉴스 건수와 실제 사건사고 건수와는 차이가 있음

화 재

주택화재
원인미상 단독주택 화재로 2시간 내 화재 진화, 1명 사망('24.11.24)

냉방기기 화재
폭염이 이어져 냉방기 사용 증가로 냉방기 화재 증가

원인미상 화재
최근 3년내 대전·세종·충남 내 원인미상 화재 37.6% 증가

폭 염

폭염특보
7월 하순 이후 대전 43일간 최장 기간 폭염특보 지속

온열질환자
온열질환자 35명 발생, 지난해 24명 대비 약 46% 증가

폭염 피해예방
무더위 쉼터 935개소 개방, 경로당 냉방비 지원, 그늘막·쿨링포그·살수차 등 운영

학 대

아동학대
자녀 학대로 숨지게 한 부부 긴급 체포 ('24.12.18)

어린이집 교사
영유아를 방치, 학대한 어린이집 보육교사 고발 ('24.8.1)

교사 순직
대전시교육청의 진상조사로 초등교사 순직 인정('24.6.25)

산사태

위기경보 상향
산림청은 산사태 위기경보 '주의' 단계 상향 발령('24.9.20)

수해복구 비용
특별재난지역 수해 복구비 112.5억 원 책정

호우 피해
대전세종충남소방본부는 여름철 집중호우 피해 신고 300여 건(대전 50건) 접수

홍 수

상습침수지역
자연재해위험개선지구, 상습침수지역 등 침수 피해 발생('24.7.10)

하상도로 전면 통제
하상도로과 지하차도 일부 구간 전면 통제 ('24.7.8)

갑천 물놀이장 조성 중단
조성사업 잠정 중단, 피해 복구 집중 결정 ('24.8.21)

DSN Daejeon Safety News

'대전국민안전체험관' 기획디자인 작품 발표회 개최

일시 : 2025. 1. 21. **장소** : 대전광역시청 2층 홀

대전시는 21일 대전시청 2층 홀에서 시민을 대상으로 대전국민안전체험관 기획디자인 작품 발표회를 개최했다.

이번 발표회는 지난해 11월 국내·외 건축가를 대상으로 기획디자인 공모를 통해 선정된 4개 팀의 디자인을 공개 발표하기 위해 마련됐다. 발표회에는 이장우 대전시장을 비롯해 조원휘 대전시의회 의장, 조한묵 대전시 건축사회 회장, 이경환 대전건축가회 회장과 체험관 건립에 관심이 있는 안전단체 및 시민들이 참석했다. 우수작으로 선정된 ㈜더프로젝트 건축사사무소, 엠엠 건축사사무소, 휴안 건축사사무소, ㈜태라공간 건축사사무소 등 4개 팀의 작품설명이 진행됐고 이후에는 한국건축가협회장 천의영 경기대 교수가 총평하고 작품별로 조언했다.

이장우 대전시장은 "앞으로 기획디자인을 통해 미래에 보전할 가치가 있는 품격 있고 혁신적인 건축물을 꾸준히 건립하여, 아름다운 도시 경관을 조성하고 시민의 삶의 질을 높일 수 있는 명품디자인 도시를 만들어 가겠다"라고 말했다.

한편, 대전시는 이날 발표한 우수작품의 건축모형을 시민 누구나 관람할 수 있도록 1월 31일까지 대전시청 2층 로비에 전시하고, 2025년 상반기에 우수작을 대상으로 지명 설계 공모를 추진할 계획이다.

2025년 과학치안정책자문단 제1차 회의 개최

일시 : 2025. 2. 25. **장소** : 대전광역시청 3층 회의실

대전자치경찰위원회(위원장 박희용)는 급변하는 치안 환경에 선제적으로 대응하고 시민 안전을 강화하기 위해 25일'제2기 과학치안정책자문단'제5차 회의를 개최했다.

이번 회의에서는 초등학교 내 안전을 위한 교내 순찰을 수행하며 위험을 감지하는 순찰봇 배치와 노인들의 정보격차 해소 및 안전교육을 위한 경로당 스마트TV 도입 방안을 논의했다. 순찰봇은 교내를 순찰하며 위험 요소를 감지하고, 신속한 대응을 지원하는 역할을 하며, 스마트TV를 활용한 경로당 내 정보 교육 및 치안 관련 콘텐츠 제공 방안을 검토하는 등, 어르신들의 디지털 접근성을 높이는 데 주안점을 두고 있다.

자문단은 혁신적 치안 기술을 통해 범죄예방과 신속 대응 체계를 구축하며, 스마트 도시 대전의 비전을 실현하기 위해 지속적으로 노력하고 있다. 자치경찰위원회는 이를 통해 시민 안전을 강화하고 대전시의 치안 역량을 한층 높이는 데 기여하고 있다.

박희용 자치경찰위원장은 "자치경찰위원회는 제2기 과학치안정책자문단과 함께 대전의 안전을 위한 최첨단 치안 정책을 지속해서 개발해 나가겠다"라고 말했다.

2025년 지역안전지수 세미나 개최

일시 : 2025. 3. 7. **장소** : 대전광역시청 3층 세미나실

대전시는 7일 시청 세미나실에서'2025년 대전광역시 지역안전지수 제고를 위한 세미나'를 개최했다.

이번 세미나는 2024년 발표된 대전시의 지역안전지수 현황을 분석하고, 안전지수 향상과 지역 안전 강화를 위한 방안을 모색하기 위해 마련되었다. 지역안전지수는 행정안전부가 교통사고·화재·범죄·생활안전·자살·감염병 등 6개 분야에 대한 지자체별 안전수준을 평가한 후, 1등급(가장 안전)부터 5등급(가장 취약)까지 구분해 매년 12월 공개하는 안전지표이다.

이날 세미나에는 경찰청·소방본부·5개 구청 등 안전지수와 관련된 유관기관 및 부서 실무자 30여 명이 참석해 심도 있는 논의를 펼쳤다. 행사는 신진동 국립재난안전연구원 박사의 주제 발표를 시작으로 질의응답, 개선 방향 논의 순으로 진행됐다.

대전시는 이번 세미나를 통해 안전지수에 대한 정확한 이해와 취약 요인을 분석하고 지표 분야별 집중 관리 목표 및 추진 과제 설정, 도시안전연구센터 협업을 통한 체계적 지수 관리, 지역 안전수준 향상 컨설팅 지원, 각 분야별 TF팀 지속 운영 등 다각적인 노력을 기울일 계획이다. 유세종 대전시 시민안전실장은 "지역안전지수는 지역의 안전수준을 진단하는 중요한 지표"라며, "지표 분석을 통해 대전시의 취약 요인 등을 정확히 파악하고, 5개구·유관기관과 긴밀하게 협력해 실효성 있는 안전 정책을 마련하는 데 최선을 다하겠다"라고 말했다.

2025년 읍면동 스마트 복지·안전 서비스 개선모델 개발 지원사업 간담회 개최

일시 : 2025. 3. 28. **장소** : 대덕구 대화동 행정복지센터 2층 회의실

대전시와 대전도시안전연구센터는 28일 대덕구 대화동 행정복지센터에서 '2025년 읍면동 스마트 복지·안전 서비스 개선모델 개발 지원사업 우수사례 간담회'에 참석했다. 이번 간담회는 2024년 읍면동 복지·안전서비스 개선 우수사례로 선정되어 대상을 받은 대화동을 방문하여 현재 추진·계획 중인 세부 사업들에 대해 대전시 타 읍면동으로의 사업 확대 방안을 모색하고 추가적인 예산 지원방안을 검토하고자 마련되었다.

'읍면동 스마트 복지·안전 서비스 개선모델 개발 지원사업'은 행정안전부에서 2022년 12월 스마트복지안전공동체추진단을 출범하여 추진하고 있는 공모사업으로, 본 사업을 통해 행안부는 지역 내 읍면동 안전협의체 구성, 민관협력형 안전관리 체계 구축, 지역문제 발굴 및 연계·협력 체계 마련, 지역주도 특화사업 기획·추진 등을 지원하며 지역사회의 복지안전을 개선시키고자 노력하고 있다.

대화동은 2차년도 모두 공모사업에 선정되어 사업을 적극적으로 추진중에 있으며, 주요 사업으로는 안전협의체 활동(안전안부 확인전화, 복지사각 대상자 발굴, 민관기관 업무협약 등)과 복지·생활 안전위기가구 지원사업, 치유상담프로그램 운영, IoT 스마트돌봄 플러그 사업 등이 있다. 이번 간담회를 통해 대전시는 대전도시안전연구센터와 지역안전지수 제고와 더불어 읍면동의 안전관리 기능 및 지원체계 강화를 위한 지역안전 지원체계를 구축할 계획이다.

DSN Daejeon Safety News

시도연구원과 안전진단 방법론 합동 워크샵 개최

일시 : 2025. 4. 29. **장소** : 포포인츠 바이 쉐라톤 조선(서울) 회의실

국립재난안전연구원이 주최하는 4. 29.(화) 시도연구원과 안전진단 방법론 합동 워크샵을 포포인츠 바이 쉐라톤 조선(서울)에서 개최하였으며, 행정안전부, 대전도시안전연구센터를 포함하여 16개 지역 시도연구원 전문가 등 30여 명이 참석하였다. 합동워크샵은 1)재난안전 연구성과 공유, 2)안전진단 방법론 설명, 3)재난안전분야 난제과제 토론 순서로 진행되었다. 시도연구원의 성과공유는 ①산불 극복 뉴딜 수립 전략을 시작으로 ②구급대원 격무 개선방안, ③지역 위험요인 발굴, ④전남 농기계 사고 특성, 그리고 ⑤도시안전 브랜드화 방안까지 지난 1년간 열심히 연구한 결과를 공유하고 토론하는 자리로 이루어졌다. 특히 ⑥김해시 영유아 안전환경 조성방안을 통해 재난안전 연구 및 정책 관점에서 영유아 관련 정책에 대한 새로운 고민을 할 수 있는 시간을 가졌다. 안전진단 방법론에 대해서는 국립재난안전연구원에서 안전지수 공표 이후 안전진단을 통해 복합사고 취약지루를 안전사업지구로 지정하는 절차와 방법 그리고 제주도 연동사례를 중심으로 설명하였다. 또한 국토연구원의 한우석 박사님이 재해취약성 분석 사례를 통해 지역별 지구 단위 취약성 분석방법론을 구체적으로 설명하였다. 토론을 통하여 재난안전분야 난제는 ①통합적 재난관리 체계 미흡(통합적 재난예측, 관리, 대응 등), ②경제성과 주민민원, ③재난안전 환경변화(기후변화, 인구구조 변화, 인프라 노후화 등), ④기술 고도화(AI기술과 네트워킹 강화 등) 등으로 구분되었으며, 다양한 문제점 및 해결방안에 대한 논의가 진행되었다. 국립재난안전연구원은 시도연구원과의 지속적인 협력체계를 통해 안전지수 안전진단 방법론 고도화, 재난안전분야 난제과제 발굴 및 해결방안 제시 등 국가 및 지역사회 안전역량 향상과 재난안전사고 사망자 감축 등을 위해 최선의 노력을 다할 것이라고 말했다.

2025년 제1회 위험분석협의체 개최

일시 : 2025. 5. 18. **장소** : 대전세종연구원 1층 대회의실

대전광역시는 5월 20일(화) 오후 2시, 대전세종연구원 1층 대회의실에서 '대전시 주요 화재 위험 요인과 저감을 위한 관리 방향'을 주제로 제1회 위험분석협의체를 개최했다.

이번 회의는 대전광역시 안전정책과 및 대응조사과, 소방행정과 담당자와 건축 및 화재안전 분야 전문가 등 15여 명이 참석한 가운데 진행되었다. 특히 도시 내 화재 중 건축물과 관련된 화재 위험요소에 주목하며, 해당 구조물의 유형과 공간정보를 기반으로 한 분석이 중점적으로 논의되었다. 발제는 건축공간연구원 허한결 건축물관리지원센터 센터장이 맡아 '건축·공간정보 기반의 건축물 화재 리스크 분석 방안 및 향후 과제'를 주제로 발표를 진행했다. 이어진 전문가 토론에서는 목원대학교 채진 교수, 우송대학교 이동경 교수, 한밭대학교 송복섭 교수가 참여해 건축물 화재 예방을 위한 설계·관리기준의 정비 필요성과 도시계획과 연계한 화재안전정책 추진방향에 대해 심도 있는 논의를 펼쳤다.

대전에서는 최근 5년간 꾸준히 화재 사고가 발생하고 있으며, 지역안전지수 화재 분야에서도 4등급을 기록하고 있다. 또한, 대전의 '원인미상' 화재 비율(11.0%)은 전국 평균(8.2%)보다 높은 편에 속한다.

대전광역시 안전정책과 김영진 과장은 "도시 구조와 맞닿은 화재 위험요인을 분석하고 지역 실정에 맞는 대응전략을 마련하는 것이 무엇보다 중요하다"며 "향후 지속적인 협의체 운영을 통해 시민 체감형 안전 정책을 확대해 나가겠다"고 밝혔다.

대전소방, 대형·노후화 위험물시설 집중 안전점검

일시 : 2025. 5. 22. **장소** : 18개소 현장안전점검 / 완공검사 이후 10년이상 경과, 지정수량 3천배 이상

대전소방본부는 6월 13일까지 '2025년 대한민국 안전대전환 집중안전점검'의 일환으로, 관내 대형·노후 위험물시설을 대상으로 민·관 합동 안전점검을 진행한다.

이번 점검은 지정수량의 3,000배 이상 위험물을 저장하거나 취급하는 대형·노후 위험물시설 18개소를 대상으로 진행되며, 소방공무원과 한국소방산업기술원(KFI) 소속 민간 전문가가 함께 참여해 정밀한 안전 진단을 실시한다.

주요 점검 항목은 제조소 등의 구조 및 설비 기준 준수 여부, 위험물안전관리자의 근무 실태, 제조소등 저장·취급 관리 사항, 위험물사고 대응체계 구축 등이다. 대전소방본부는 이번 점검을 통해 노후 시설의 잠재 위험요인을 조기에 발견·해소하고, 대형사고를 미연에 방지할 수 있는 안전관리 체계를 더욱 공고히 한다는 방침이다.

안정미 대전소방본부 예방안전과장은 "대형 위험물 사고는 한 순간의 방심으로도 대규모 인명·재산 피해로 이어질 수 있다"며 "철저한 사전 점검과 함께 관계인의 자율적인 안전관리 역량 강화를 통해 안전한 대전을 만들어 나가겠다"고 강조했다.

제13회 시구정책조정간담회 개최, 대전시-자치구 안전한 대전 만들기 협력

일시 : 2025. 5. 22. **장소** : 동구청 7층 대회의실

대전시는 22일 동구청 대회의실에서 '제13회 시구정책조정간담회'를 개최하고, 유득원 대전시 행정부시장과 5개 자치구 부구청장이 참석한 가운데, 11개 주요 협력과제를 심도 있게 논의했다.

이날 회의는 유성구에서 제안한 '현충원로 및 계백로 가로등 교체사업'에 대한 논의로 시작됐다. 이에 대해 시는 시민 불편 해소와 안전 확보를 위해 해당 구간에 대한 가로등 기구 교체를 적극 검토하겠다고 답했다. 이어서 동구의 '천동지역 시내버스 노선 신설 및 조정'에 대한 제안에 시는 트램 개통 시기에 맞춰 시내버스 노선을 전면 개편할 계획이며, 해당 내용을 전면 개편 시 반영하겠다고 답했다. 중구에서 제안한 '일자리경제진흥원 및 평생교육진흥원 원도심 이전'도 주요 안건 중 하나였으며 시는 유휴부지에 대한 정부의 활용계획 확정이 선행되어야 하며, 이전에 따른 효과, 이전 비용 및 재원 조달 가능 여부 등 종합적인 검토가 필요한 사항이라고 답변했다.

이 밖에도 시와 자치구는 '대전 0시 축제' 구 전담조직(TF) 운영 지원, (구)계룡문고 대전시 어린이도서간 조성 지원, 노후 옹벽 개선사업 시비 지원, 계량기(전기, 가스) 설치시 건축물대장 확인 의무화, 대전시 자가통신망 이전설치 비용 지원, 대전시 모바일 행정 전화 플랫폼 자치구 공유, 도시철도 2호선 트램 정거장 명칭 제정 구 지명위 심의, 대전충남 행정통합 자치구 순회 라운드 토크 개최 등에 대해서도 논의를 마쳤다.

대전시민이라면 누구나!
자전거 및 PM 보험가입되어 있어요

국내 어디든 사고 지역에 관계없이 **보상받을 수 있어요!**

보장대상	보험료	보험금 청구
대전시에 주민등록을 두고 **대전시에 거주하는 시민 전체** (등록외국인 포함) * 보험기간 중 전입자 자동가입, 전출자 자동 해지	**대전광역시가 전액부담** (시민이 부담하는 보험료 없음)	보험금 청구 사유 발생 시 청구서 및 증빙서류 구비하여 청구 **DB손해보험 (1899-7751)**

모두 6개 항목에 대해 보장	보장 금액
자전거 및 PM사고 **사망**	사망 : **2,000만원**
자전거 및 PM사고 **후유 장애**	후유장해 : **2,000만원 한도**
자전거 및 PM상해 **진단위로금**	상해 진단위로금 : **10~50만원(4~8주)**
자전거 및 PM사고 **벌금**	사고 벌금 : 1사고당 **2,000만원 한도**
자전거 및 PM사고 **변호사 선임비용**	사고 변호사 선임비용 : **200만원 한도**
자전거 및 PM교통사고 **처리지원금 등**	교통사고 처리 지원 : 1인당 **3,000만원 한도**

※ 단, 개인소유 PM만 보험 해당됨(공유서비스 업체 대여 및 영업목적 PM은 보험대상에서 제외)

대전광역시 DAEJEON METROPOLITAN CITY Daejeon is U

사람을 더하세요

삶의 희망이 보이지 않을 때,
고민하지 말고 연락주세요

자살예방 SNS 상담	자살예방 상담전화	시군구
마들랜 (어플리케이션 / 109문자 메시지 / 카카오채널)	**109**	**자살예방센터 또는 정신건강복지센터**

생활 속 도움	
정신건강 상담전화	1577-0199
도박문제 헬프라인	1336
24시간 마약류 전화상담센터	1342
서민금융콜센터	1397
신용회복위원회 콜센터	1600-5500
대한법률구조공단	132
고용노동부 고객상담센터	1350
보건복지상담센터	129
지역민원상담센터	120

청소년·청년·여성의 고민	
청소년 상담 (전화상담 / 사이버상담 / 문자상담)	1388
청소년 모바일 상담 (카카오톡 / 앱 / 1661-5004 문자상담)	다들어줄개
시군구 청소년상담복지센터	
전국 학교폭력 상담전화 (푸른나무재단 전화상담)	1588-9128
국방헬프콜 (전화상담 / 사이버상담 / APP상담 / 카카오채널)	1303
온통청년 (카카오톡 실시간 상담)	www.youthcenter.go.kr
여성긴급전화 (24시간 전화상담 / 사이버상담)	1366

보건복지부 Ministry of Health and Welfare 한국생명존중희망재단 KOREA FOUNDATION FOR SUICIDE PREVENTION