

분석: Designed reality

오토바이 과연 위험한가?

박 동섭(littleegan@gmail.com)

카플 제안자: 안녕하세요. 장유에서 ○○대다니는 29살 오래된 학생입니다.
9월 1일부터 카플하실 분은 찾습니다.
장유에서 출발해서 김해(김해시청앞 국도)->구포대교->만덕->○○대
이렇게 가는데 이길을 이용하시는 분들이 좋겠네요^^
최고의 강점은 단과대까지 태워다 드린다는 거!!! -_-V
주의사항은 제 운송수단이 250cc 스쿠터 라는 것입니다.
경력은 8년 무사고에, 뒷좌석.. 넓고 무지 편하구요
(네이버에서 '그랜드링크' 검색하시면 나옵니다.)
보험도 다 되어있구요.
헬멧도 튼튼한 걸로 드려요. 필요하시면 바람막이 접퍼도 빌려드립니다.
단. 비가 오는 날은 차를 이용하는데 고속도로로 가니 힘들겠네요.
월, 화, 수, 목, 금 이렇게 출발하고요.
1명만 가능하시고 장유에서 출발시간은 6시 30분 정도입니다.
김해는 6시 40분경, 구포+만덕은 7시, 도착은 7시 10분정도겠군요.
일찍 가서 공부나 업무준비하세요. ㅎ
이날 들중 하루만 타셔도 상관없습니다.
풀랑 하루만 급하게 이용해서도 됩니다.
카플비는 2000원 받습니다!!
많은 연락 부탁드립니다 ^^ 마음껏 찢러보세요 ㅎ
단. 가는 것만입니다. (제가 집에 오는 시간이 들쭉날쭉해서..)

댓글1: 죄송하지만..
아무리 8년 무사고라고 하셔도..
바이크 사고라는게 언제 일어날지 모르는 것이라서..
매일 먼거리를 카플하는 건 조금 위험할지도 모른다는 생각이 드네요..

카플 제안자: 이런게 편견이란 것이겠죠?!
바이크 사고율은 자동차사고율의 1/8 수준입니다.
시야가 넓어서 방어운전을 한다면 더 없이 안전한 교통수단이죠.
스쿠터는 바이크중에서도 가장 안전한 축에 속합니다.
전 2번의학기를 이린 코스로 다녔습니다. 물론 이번학기도 그럴 꺼구요.
걱정은 감사합니다만 그게 편견에서 비롯된 거라는 느낌에
좀 씁쓸합니다.
ps. 차도 몰고 다녔으나 오히려 차는 접촉사고를 3번이나 냈다는...콩..

댓글2: 사고율은 자동차가 높을지 몰라도 사망율은 오토바이가 훨씬 높습니다..

(2005년 기준 오토바이 사고 치사율은 7.1%로 자동차 사고(2.98%)에 비해 2.3배 이상 높다.)

출처 - <http://news.kukinews.com/article/view.asp?page=1&gCode=soc&arcid=0920510665&cp=nv>
예전에 저도 오토바이 오너였었는데.. 정말 지금 살아있는게 신기할 정도라는 생각입니다. 방어운전을 철칙으로 여겼었지만, 도로라는게 나 혼자만 잘해서 되는건 아니더군요...
그리고 거리별 치사율에 대한 통계도 있는데 그건 지금 찾을 수가 없군요.. 장유에서 ○○대까지면 정말 먼거리인데... 그동안 큰 사고 없으셨다는게 정말 다행입니다. 그정도 거리면 1년 안에 사고가 날 확률이 일주일에 3회이상 운행시 80%이상 이라는 연구결과가 있었습니다 (기억이 가물거 몰해서 정확하지는 않습니다.. 무슨 교통관련 서적이었는데.. 아무튼 헉소리 날만큼 사고날 확률이 높았답니다 나중에 찾아지면 한번 올려볼게요)

제 경험상 오토바이는 아주 경미한 사고 아니면 아주 큰사고로 이어지더군요..

카플을 권할만한 도구는 아니라는 생각에 리플남겨 봅니다..

카플제안자: 흔히들 그러합니다.

치사율..다치면 크게 다치지 않느냐

맞습니다. 구조상 치사율이 높을 수 밖에 없죠.

반면 제가 제시한 통계는 미국 교통국에서 나온 수치로 사고회피율에서 바이크가 월등하기 때문에 절대치사율/ 10만명 대 사망자 비율에선 차량이 더 높게 나올 뿐더러, 비행기나 배등 치사율이 100% 가까이 되는 운송수단도 있습니다. 물론 이 둘이 비교대상이라고 하긴

그렇지만 치사율로 위험여부를 따지는 것도 위험한 생각입니다.
 사람들은 자신들이 보고싶어하는 면만 보기 마련입니다.
 어쩌다 "함께 등교해요~" 란 이야기가 토론으로 변했지만
 제가 경험하고 보는 입장에선 '제가 모는'바이크가 차량보다
 사고도 없었고, 안전하다는 게 제 입장입니다. ^^
 그건 등교길이나 전국일주 같이 다니던 제 여친도 인정하는 바입니다..
 ㅎ (비록 졸업해서 같이 할 순 없지만요:))
 ps. 그리고 구포나 만덕쪽에서 카풀하시는 분에겐 먼거리도 아닙니다:;

댓글1: 편견이라고 하시니..

제가 더 쓸쓸하군요..
 저도 ○○님과 같은 바이크를 좋아하는 한 사람이고요..
 그리고 수 차례의 사고를 경험하기도 하였고요..
 엄청난 장거리를 감행하기도 하였고..
 다양한 바이크 기종을 타보기도 하였습니다..
 물론.. 다른 타입의 바이크에 비해.
 스쿠터 특히 빅스쿠터의 경우..안정감이 있죠..
 하지만... 사고율을 떠나서..
 사고 발생시.. 무방비가 되는.. 라이더와 텐덱자의..
 부상은 어쩔수 없답니다..
 안전운전..방어운전.. 이 라이더들의 철칙이지만..
 실제로 사고는. 언제 일어날지 모른다는 게 문제죠..
 그래서 저는 개인적으로 바이크 라이딩시.. 텐덱을 꺼려 합니다..
 제가 사랑하는 가족이나 친구가 다치는 것을 우려하기 때문이죠..

댓글3: "바이크 뒤에 사람을 태우고 장거리 운행하는 것은 위험하다."

(한 번도 아니고 매일)
 이게 편견일까요?
 오히려 이성적 판단을 가진 사람이라면 누구나 동의할 것 같습니다만..
 그리고 자동차 사고율이 높은건,자동차 수가 월등히 많을 뿐더러
 장거리 운행을 자주 하니까 그런거 아닐까요?
 만약 국내에 바이크가 1000만대 이상 돌아다니고
 장거리 운행을 한다고 가정하면 사고율 급증할 겁니다.
 여하튼, 사고율을 떠나서...진짜 만약 사고 발생시,
 "사고나기 직전의 순간"을 알 수 있는 운전자와
 아무것도 모른채 나뒹굴어 지는 뒷사람의 차이는 엄청 크다고 봅니다.
 운전자님은 혼자라도 통학하실 것 같고
 혹시 텐덱자 있으시면 두 분 모두 안전한 통학 되길 바랍니다~

카풀 제안자: 달고 싶지 않았는데..

이성이란 건 길들여진 이성일 수도 있습니다.
 간단히 예를 들죠.
 전 세계에서 바이크의 고속도로 통행이 금지된 나라가 풀랑 3곳이 있습니
 다.그 중 하나는 아시겠죠? OECD국가중엔 우리나라가 유일합니다.
 2001년 필리핀에선 "고속/장거리에서 이륜자동차의 사고율이 현저히 줄
 어드는 것이 국제적으로 '당연한' 통계임으로 고속도로진입은 합법이
 다"라는 판결이 내려져 통행이 허가되었습니다.
 참고로 우리 대법원은 "불안정한 탈 것"임으로 불허한다 라고했습니다.
 물론 저는 시내주행에 중저속으로 운행을 할 수 밖에 없지만
 우리나라엔 이미 800만대의 이륜차가 있고,
 일본, 스위스, 독일, 이탈리아, 대만등의 선진국의 이륜차 보급률은
 우리나라를 능가합니다.
 영국, 프랑스는 바이크 택시를 운영하고 있습니다.
 그들의 오토바이가 우리랑 다를까요? 도로사정이 다를까요?
 아니죠.
 그들과 우리가 다른 건 '탈 것'으로 오토바이에 대한 인식이 다른 겁니
 다. "내가 좀 타봐서, 불안해보여서"이란 걱정은 속으로만 하시길 바랍니
 다. 근거없는 불안감을 조성할 의도가 아니라면 말이죠.
 "자동차 8년 무사고였어"
 "오토바이 8년 무사고였어"
 뭔가 불안하게 느껴지신다면 자신만의 편견에 되돌아 보시는 것도
 좋을 겁니다.
 ○○○님. 사고가 걱정된다면 비행기는 아예 못 타시겠어요^^
 앞자리 뒷자리 할 거 없이 치사율이 거의 100%니 말입니다.
 불안해서 어쩌나~

오토바이를 카풀하는 사람을 모집하기 위한 자유게시판의 이 글은 게시자의 글에
 오토바이를 타는 것은 위험하고 따라서 카풀 또한 해서는 안 된다는 논지의 반박이
 답변으로 달리면서, 처음의 카풀모집과는 상관없는 **오토바이의 위험성 논쟁으로 번
 지게 된다.** 그리고 이러한 논쟁의 과정에서 흥미로운 것은 양 쪽의 주장의 바탕에
 는 어떠한 전제가 깔려있는가, 그리고 그러한 전제는 **어떠한 사회문화 속에서 나온
 것인가에** 따라 각자의 측면에서의 객관성이 주장되고, 이러한 자신들의 객관성을
 입증하기 위한 수단으로 양쪽 모두 숫자를 사용한다는 것이다.
 오토바이가 위험하다는 반박에 글을 게시한 사람은 미국 교통국에서 나온 '바이크
 사고율이 지동차사고율의 1/8수준'이라는 통계를 바탕으로 그러한 반박이 객관적이
 지 못하다고 주장한다.

그러자 오토바이 이용을 반대하는 쪽에서는 2005년을 기준으로 ‘오토바이 사고 치사율이 7.1%로 자동차 사고(2.98%)에 비해 2.3배 이상 높다.’는 통계를 내세우며, 문제는 사고율이 아니라 사고가 났을 때 치사율이라며 이를 반박한다. 그러자 게시자는 치사율을 문제로 삼는다면 7.1%에 불과한 오토바이치사율과는 달리 사고가 났을 때 100%에 육박하는 비행기의 치사율을 고려하면, 비행기는 타서도, 운행되어서도 안 되는 것 아니냐며, 결국 오토바이의 안전성 여부에 대한 불안은 객관적이지 않고, 불안 그 자체가 문제가 되는 것이라고 결론짓는다.

이러한 게시자의 주장은 우리 사회에 만연한 오토바이에 대한 불안은 과연 객관적 판단이며, 그렇지 않다면 그러한 불안을 조장하는 것은 무엇인가에 대해 생각하게 만든다. 앞서 밝혔듯 양 쪽이 각자 주장을 뒷받침하기 위해 내세운 근거가 통계수치라는 것을 감안하면, 우리사회의 맹목적인 숫자의 객관성에 대한 믿음은 근거를 잃는다.

그렇다면, 오토바이에 대한 불안은 어디에서 왔을 까? 그것이 개인적 경험이나 원인에서 기인하지 않은 것은 분명하다. 왜냐하면, 게시자가 주장했던 것처럼, 오토바이 사고보다도 자동차 사고를 경험한 사람들이 명백히 더 많으며, 오토바이의 치사율보다 비행기의 치사율이 더욱 치명적인 것이 분명하기 때문이다. 그렇다면 이러한 불안은 개인 내부에서 오는 것이 아니라 오토바이가 불안하다고 느끼게 만드는, 그 개인이 살아가고 있는 사회의 영향이라는 것을 알 수 있다. 즉, 일본이나 이탈리아 등, 한국보다 월등하게 많은 오토바이가 주요교통수단의 하나로 운행되는 나라들에서는 드러나지 않는 오토바이의 안정성에 대한 불안이 한국이라는 사회에서만 유독 가시화되는 것을 통해 불안의 문제가 개인의 내부에서 오는 것이 아니라 한국이라는 특수한 사회문화의 영향에서 비롯되었음을 알 수 있다는 것이다. 그리고 이러한 지적은 자연스럽게 왜 한국 사회는 오토바이에 대한 불안을 조장하는가에 대한 의문으로 연결된다. 한국 사회에서 불안이 조장되는 이유는 TV등을 통해 보도되는 10대 폭주족들의 모습, 자동차위주의 도로환경에서 오토바이가 제대로 대접받지 못하는 현실, 그리고 우리 주변에서 흔히 볼 수 있는 중국집 배달원, 피자배달원 등 배달업종의 직원들의 교통수단이 주로 스쿠터이고, 따라서 한 사람이 타는 교통수단이 그 사람의 경제적 부의 척도를 반영한다고 여겨지는 사회에서 ‘보다 저렴하고, 크기도 작음’ 오토바이에 대한 상대적으로 낮은 사회적 인식(물론 일부 유명 브랜드의 오토바이들은 자동차 한 대값보다 훨씬 비싸지만 그러한 일부의 경우는 제외하고 일반적인 오토

바이에 대한 사회적 인식) 등이 열거될 수 있다.

즉, 오토바이에 대한 불안은 오토바이에 대한 상대적으로 불리한 물리적 환경(도로망)과 매스미디어를 통한 편향된 보도, 배달문화가 발달하지 않은 스페인 등지의 나라들에 비해 서비스업종의 배달수단으로 오토바이가 주로 사용된다는 사회적 특수성과 그에 따라 돈이 중요한 가치로 여겨지는 사회에서 오토바이가 다른 교통수단에 비해 상대적으로 ‘열등한 것’이라는 인식 등이 모두 결합하여 사회문화적으로 오토바이의 안정성에 대한 불안성이 조장된다는 것이다.

How Real is Real?: Communication, Disinformation, Confusion

The Invented Reality: How Do We Know What We Believe We Know?

Paul Watzlawick

추천영화: 라쇼몽(쿠로사와 아키라, 1950)