이륜자동차 소음관리 30년 만에 크게 달라집니다

2022.3.15.(화) 10:30, 황인목 교통환경과장(환경부)

방금 소개를 받은 저는 환경부 대기환경정책관실 교통환경과장 황인목입니다.

먼저, 브리핑 배경부터 간단히 말씀드리겠습니다.

환경부는 이륜자동차에서 발생하는 소음을 줄이기 위해서 소음관리체계를 개편하고자 합니다.

최근 지자체를 중심으로 이륜차 소음 관련 민원이 급증하였습니다. 그에 따라 지자체에서는 정부에 운행이륜차 소음허용기준을 강화해달라는 요구를 지속적으로 해왔습니다.

특히, 코로나19 바이러스로 인해 배달음식 수요가 늘어나면서 이륜차의 운행도 증가하였고, 그로 인해 주택가 밀집 지역의 이륜차 소음은 사회문제로 떠오르고 있습니다.

이에 환경부는 최근 국내외 이륜차의 소음허용기준을 비교하였고, 제작이륜차의 배기소음 인증시험 결괏값과 운행이륜차의 정기검사, 소음 측정 결괏값 등을 분석하여 소음관리 개선방안을 도출하였습니다.

이륜자동차의 소음관리는 크게 이륜차를 소음 배출원으로서 관리하는 방법과 피해자 관점에서 소음영향지역을 관리하는 유형으로 크게 구분할 수 있습니다.

먼저, 소음 배출원인 이륜차의 소음허용기준 강화와 관련하여 1993년 이후 약 30년 동안 유지되어 온 제작·운행이륜차의 소음허용기준을 외국 기준과 비슷한 수준으로 강화하고자 합니다.

배포된 보도자료 1페이지 하단에 있는 국내 이륜차 소음허용기준을 정리했는데요. 참고하시길 바랍니다.

2페이지로 넘어가겠습니다.

구체적으로 제작차 배기소음허용기준을 동일한 측정 방법의 소음기준을 갖고 있는 일본과 유사한 수준으로 강화하고자 합니다.

현재 102dB 또는 105dB에서 배기량에 따라서 75cc를 초과하는 이륜차는 95dB, 80 내지 75cc 이륜차는 88dB, 80cc 이하의 이륜차는 86dB로 강화할 예정입니다.

운행이륜차의 소음허용기준도 제작차 기준과 동일하게 하여 제작단계부터 이륜차 소음허용기준보다, 운행이륜차의 소음허용기준보다 낮게 제작되도록 할 예정입니다.

또한, 소음증폭 구조변경을 막기 위해서 이륜차 제작 당시부터 배기소음 인증시험 결괏값을 표시하도록 하는 표시제도를 도입하고, 제작이륜차의 배기소음 인증시험 결괏값에서 5dB을 초과하지 못하도록 상대치 규제를 병행하려고 합니다.

이륜차 소음허용기준 개정안은 페이지 2페이지의 중간 부분의 표

를 참고하시길 바랍니다.

한편, 제작이륜차의 소음허용기준이 한-유럽연합 자유무역협정, 한-EU FTA 협의대상인 만큼 한-EU FTA 자동차 및 부품 작업반 논의를 거쳐서 소음·진동관리법 개정을 추진하려고 합니다.

다만, FTA 협의 대상이 아닌 이륜차 구조 변경 제한과 관련된 소음·진동관리법 개정, 즉 제작 인증 결괏값 표시제도와 상대치 규제와 관련된 소음·진동관리법 개정은 금년 상반기부터 우선적으로 추진할 계획입니다.

두 번째로, 소음영향지역 관리와 관련하여 주거 지역 등에서 이륜차 소음 피해를 줄이기 위해 배기소음 95dB을 초과하는 이륜차를 소음·진동관리법에 따른 이동 소음원으로 추가해서... 추가로 지정할 계획인데요. 관련 고시는 즉시 추진할 계획입니다.

다음 3페이지입니다.

현재 101개의 시군구에서 이동소음규제지역을 지정하고 있는데, 그렇게 되면 지자체별로 지역 여건에 따라서 이동소음규제지역을 지정하거나 변경하고 관련하여 이륜차의 사용을 금지하는 지역, 대상, 시간 등을 지자체 실정에 맞도록 규제하고 단속할 수 있게 될 것입니다.

아울러, 고시가 제정된 이후부터는 환경부는 지자체가 이동소음규제지역 내에 더욱 강화된 소음허용기준을 적용할 수 있도록 소음·진동관리법 개정을 추진할 계획입니다.

세 번째로 저소음 생활환경 인프라 구축과 관련해서 환경부는 이륜차 운행 단속에 적극적인 지자체를 중심으로 배달용 이륜차 보급 등의 저소음 이륜차 관리체계를 지원하려고 합니다.

특히, 지자체 스스로 '내연이륜차 규제지역'을 시범적으로 운영하거나 이동소음규제지역 관리가 우수한 지자체에 대해서는 배달용 전기이륜차 공동 플랫폼, 배터리 교환형 충전기 등 전기이륜차 기반시설 등을 우선적으로 지원할 계획입니다.

또한, 중장기적으로는 환경 기술개발 R&D 사업과 연계해서 상시 소음 단속을 위한 폐쇄회로TV, 즉 CCTV 개발사업을 추진할 계획입니다.

마지막 페이지입니다.

현재 국내 이륜차는 약 221만 대 신고된 것으로 파악되고 있고, 특히 주택가 밀집지역에서는 이륜차가 출발하거나 속도를 높일 때 발생되는 배기소음, 그리고 그 소음이 증폭되어서 국민들의 소음 피해, 즉 국민들의 성가심 피해가 가중되고 있습니다.

이에 환경부는 소음관리 강화에 대한 국민적 요구에 따라서 이번 개선안을 마련했다는 점을 강조하고 싶습니다. 환경부는 자체적으로 작년부터 연구용역을 추진하면서 소음 전문가들의 자문을 받았고, 이륜차 제작·수입사와 관계자들이 의견 수렴도 하기도 하였습니다.

앞으로 환경부는 소음허용기준 강화와 함께 이동소음규제지역의 지정제도 강화 등을 통해서 이륜차 저소음 관리체계가 하루빨리 전환될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

특히, 소음·진동관리법 및 시행 규칙 그리고 관련 고시를 조속히 제정하여 시행에 지연되지 않도록 노력하겠습니다.

30년 만에 추진되는 이륜차의 배기소음 허용기준 강화와 그리고 이동소음규제지역 지정제도 보완대책들이 국민들의 정온한 생활환경 조성에 기여될 수 있도록 기대합니다. 이상입니다.

[질문 · 답변]

※마이크 미사용으로 확인되지 않는 내용은 별표(***)로 표기하였으니 양해 바랍니다.

<질문> 95dB로 설정을 한 특별한 이유가 있는지가 일단 궁금하고요. 뒤에 보면 지자체에서 96 이하로 건의를 했다고는 하는데, 이게 하여튼 어떤 기준이 있는지가 궁금하고, 지자체에서 요구를 했다고 하셨으니까 내연이륜차 규제지역을 논의하고 있는 지자체가 실제로 어딘지가 궁금합니다.

<답변> 관련 부분은 이동소음규제지역과 관련돼서 생활환경과 소관인데, 95dB 설정 근거와 관련해서는 현행 소음허용기준에서 지금 강화하려고 하는 기준 개정안과 개정안에 보면 지금 대형 이륜차에 대해서는 95dB로 맞춰져 있지 않습니까? 그 기준에 일관성을 유지하려고 했고요.

특히, 두 번째로는 배달용으로 주로 사용되는 중소형 이륜차와 관련해서 저희들이 제작 인증 당시에 배기소음 측정값이 최대 93.1dB이었습니다. 이 점을 또 고려했고, 아까 말씀드렸듯이 지자체 등 관계기관의 요

구가 있었다고 했지 않습니까? 그 관계기관 건의사항을 보면 96dB~100dB 다양한 기준에 대한 강화 요구가 있었는데, 그중에 이런 것들을 종합적으로 고려를 해서 95dB를 도출했다, 그 말씀을 드리겠습니다.

두 번째는 뭐였죠?

<질문> 실제로 시범 지역을 논의하고 있는 이륜차 규제, 지자체가 혹시 있는지가 궁금합니다.

<답변> 이것 관련해서는 생활환경과장님께서.

<답변> (이경빈 생활환경과장) 환경보건국 생활환경과장 이경빈입니다. 방금 말씀하신 내연이륜차 규제지역에 대해서는 아직까지 구체적으로 논의가 이루어지고 있는 지자체는 파악은 되고 있지 않습니다마는 나름 또 지자체별로, 특히 배달용 오토바이의 전기이륜차 전환에 대해서는 또 강한 의지를 보이고 있는 분들도 계신 것으로 알고 있습니다.

그래서 앞으로 이런 지자체들의 종합적인 의견을 수렴해서 전기이륜차 보급과 이동소음규제지역 강화에 앞으로 힘쓰도록 하겠습니다.

<질문> 10dB 줄이는 것도 90% 소음저감 효과가 있는 것으로 알고 있는데 그 이상은 소음감소 기구나 장치 개선, 개발이 좀 어렵다고 알고 있거든요, 단기간의 개발이. 이런 부분에 대해서 업계의 수렴에서 어떤 반발이 있었는지 궁금하고, 순차적으로 가지 않고 단기간에 많이 줄이는 이유도 궁금하고요.

하나만 더 여쭈면 이륜차 관련 민원 폭증은 오토바이 계주하는 폭

주족 소음이 주로 있는 것으로 알고 있는데, 이게 지금 단속의 문제인지 규정의 문제로 생각하는지 궁금하고, 이륜차 소음의 근본인 폭주족 문제 등에도 이것 개선 효과가 있는 것으로 보는지 궁금합니다.

<답변> 먼저, 두 번째 질의부터 말씀드리면, 그간에 저희들이 소음기를 제거하거나 비정상적으로 운영한 것에 대해서는 이미 규정을 해서 단속을 하고 있지만 실질적으로 상시적인 단속하는 시스템이 없기 때문에 아무래도 한계가 있다, 라는 말씀을 드리고요.

앞서 저희들이 이륜차의 95dB을 초과하는 이륜차를 이동소음원으로 포함시킴으로써 지자체가 그 근거에 따라서 아마 기준을 초과한 이륜차에 대해서 단속을 할 것이다, 어느 정도 그렇게 되면 효과가 있다고 보고 있고요.

저희 소음허용기준 제작이륜차든, 제작이륜차, 운행이륜차 소음허용기준 강화와 관련해서 지금 금번에 배기소음 허용기준을 강화하게 되는데요.

기본적으로 배기소음 허용기준이 지금 배달 이륜차에서 문제되는 것은 주택가에서 이륜차를 정지 상태에서 출발한다거나 속도를 높일 때, 특히 저속도에서 갑자기 RPM을 높일 때의 그 소음, 근접 소음으로 인한 배기소음 피해가 가장 크다고 저희들은 보고 있고, 현재 지금 과속주행소음과 배기소음을 함께 운영하고 있지만 전혀 소음 측정이나 소음을 관리하는 패턴이 전혀 다릅니다.

과속주행소음은 도로주행 패턴에 맞춘 소음이고, 배기소음은 근접, 아까 말씀드렸듯이 정지 상태에서의 속도를 올리는 그 소음인데, 지금

배기소음과... 지금 제작사들이 현재의 소음기준에 맞춰서 제작하고 있는데 과속주행소음 기준에 맞춰서는 제작하고 있지만 배기소음은 다소 완화돼 있기 때문에 그에 맞춰서 제작하고 있기 때문에 지금 현재의 배달 이륜차에 소음 문제가 되고 있다고 보고 있습니다, 저희들은.

그래서 이번에 배기소음 기준이 강화되면 제작사들이 그에 맞춰서 이륜차를 제작할 텐데, 업계는 분명히 당연히 어려움이 있지만 저희들이 여러 가지 국내의 여건을 보면 흡음재랄지 그다음에 머플러에 소음기를 줄이는 방식으로 해서 얼마든지 지금 현재의 배기, 강화된 소음기준에 맞춰서 제작이 가능하다, 이런 의견이 많습니다.

그래서 업계들도 다소 강화된 규제에 적응하기에는 쉽지 않지만 충분히 가능하다고 저희들은 보고 있습니다. 이상입니다.

<질문> 내연이륜차 규제지역, 하단에 별표에 있는 부가설명을 봤는데요. 배달용 전기이륜차 공동플랫폼이라고 써져 있는데, 이게 그러면 시나 구 단위로 하나의 플랫폼, 그러니까 여러 가지 수많은 전기이륜차를 확보한 다음에 그것을 그 근처에서 배달 앱 서비스를 하고 있는 쿠팡이츠나 배달의민족이나 요기요 이런 데가 다 같이 공통적으로 쓸 수 있게끔 하신다는 건지, 아니면 그런 특정 업체들에게 전기이륜차를 보급한다는 건지, 공동플랫폼이 구체적으로 무엇을 뜻하는 건지가 일단 궁금합니다.

<답변> 배달용 전기이륜차 공동플랫폼은 일정 주거지역에 내연 이륜기관차를 통제하고 그 내에서는 전기이륜차만 통행하도록 하는데, 특히 배달용 이륜차에 대해서는 지금 현재 내연이륜차에서 전기이륜차로 전환을 유도하기 위한 체계인데, 이것은 관련 해당 지자체와 배달

업계와의 협의가 필요합니다. 그래서 협의를 통해서 전기이륜차를 공동으로 이용하고 하는 그런 기반시설을 구축하는데, 이것은 저희 환경부와 지자체, 배달업계와의 협의를 통해서 해결하려고 합니다.

<질문> 온라인 질의에 대해 답변드리겠습니다. 현재 3건의 온라인 질의가 들어와 있습니다. 첫 번째입니다. 한국일보 기자님입니다. 이번 개편안이 언제부터 적용되는 것인지 설명 부탁드립니다.

<답변> 앞서 말씀드렸듯이 저희들이 크게는 네 가지에 대해서 지금 개선책을 마련했다고 말씀드리겠습니다. 일단 앞서 말씀드렸듯이 제작차 이륜차 배출허용기준과 관련해서는 한-EU FTA의 협의 대상입니다. 그래서 협의를 한 후에 소음·진동관리법 시행규칙을 개정하려고 하고요. 그 외에 제작인증 결괏값 표시제도나 상대치 규제와 같은 경우는 즉시 소음·진동법을 개정 추진하려고 합니다.

또한, 이동소음규제지역 지정과 관련해서 배기소음 95dB 초과하는 이륜차와 관련해서는 즉시... 이륜차 이동소음 유형에 포함시키는 고시는 즉시 추진하고, 그 고시가 제정된 이후에 지자체 스스로 이 규제지역... 이동소음규제지역 내에서 더욱 강화된 소음허용기준을 적용할 수 있는 소음·진동관리법 근거 규정을 마련하는 개정 역시 추진할 계획입니다.

<질문> (사회자) 두 번째입니다. 동아일보 기자의 질문입니다. 이륜차 소음기준을 위반해 적발된 단속 건수가 궁금합니다. 첨부된 자료에는 이동소음 규제지역 단속현황만 나와 있는데 그 외 지자체 합동단속 등 총 적발현황 수치가 따로 있는지요?

<답변> 지금 저희들이 이륜차 허용기준을 초과할 경우에 노상단속을 지금 지자체별로 실시하고 있는데요. 2020년의 경우 855건으로 지난 2018년 155건보다 좀 확대되었다는 말씀을 드립니다. 위반 시에는, 소음기준 초과 시에는 개선명령을 하게 되고 그 개선명령을 미이행할 경우에는 500만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있습니다.

<답변> (사회자) 세 번째, 머니투데이 기자님의 질문은 다른 답변으로 해소가 되어 취소되었습니다.

더 이상 질의가 없으시면 이것으로 '이륜자동차 소음관리 30년 만에 크게 달라집니다' 브리핑을 마치겠습니다. 감사합니다.

<끝>