



# 自動車文化와 環境保全

이제 自家用 乘用車를 사치품이라고 부를 사람은 없을 정도로 우리 주변에는 自動車가 갈수록 生活의 「必須品」化하여 가는 듯하다. 그러나, 매우 불행하게도 서울의 交通秩序는 水準未達이며 또한 우리나라의 自動車 臺數當 交通事故率도 부끄러울 정도로 높은 것은 萬人周知의 사실이다. 뿐만 아니라, 우리나라의 國產自動車는 排氣가스의 基準面에서 역시 水準未達이며, 燃料經濟性도 매우 미흡함은 하나의 常識이다. 서울의 경우에는 自動車야 말로 大氣汚染 및 騒音公害의 主犯임을 생각할 때 自動車 기술의 向上이야말로 시급한 課題라고 하겠다.

그러나, 이러한 自動車 製造上의 技術보다도 더욱 중요한 문제는 「自動車 文化」, 즉, 일반 國民의 自動車에 대한 認識 내지는 觀念, 그리고 制度가 아닌가 한다. 이에 관하여 다음의 몇 가지 문제에 대하여 筆者가 느끼는 바를 두서없이 적어 보려 한다.

自動車는 처음에 始動을 걸 때 燃料를 많이 소비하며, 燃料에 비한 走行거리의 經濟性이 가장 좋은 경우는 시속 90 km 정도의 상태이다. 美國의 高速道路의 制限速度가 55 마일인 것은 결코 우연이 아니다. 그 이상 달리면 燃料를 더욱 소비할 뿐 더러 事故의 위험도 증가한다. 따라서, 燃料를 절약하기 위하여는 5分 이상 停車하고 엔진을 空回轉하지 말고 또한 過速하지 말라는 것이다. 서울의 고급 음식점이 있는 거리에는 겨울에 車의 엔진을 걸고 몇시간이고 서있는 車를 흔히 볼 수 있다. 이는 물론 主人어른께서 宴會를 즐기는 동안 技士가 車의 히터를 가동시키고 주무시는 風景이다. 심지어 여름에는 에어컨을 가동한 채 주차하여 있는 모습도 흔히 볼 수 있다. 얼마나 많은 石油가 無意味하게 소비되고 있으며, 또한 얼마나 많은 排氣가스가 배출되고 있는가? 停止된 상태에서 自動車는 有毒性



李 相 敦

(中央大 法大助教授·法博)

不完全燃焼가스인 一酸化炭素를 더욱 많이 배출하며, 또한 밀폐되고 停止된 車 속에서 에어컨이나 히터를 틀고 주무시다가는 永久히 주무실수 있다는 事實을 줄 아셨으면 하며, 무엇보다 밤늦게 술을 드신 어르신께서는 콜·택시라도 타고 歸家를 하시는 것이 祖國의 環境保全과 資源節約을 위하여 一助를 하는 것임을 깨달으셨으면 한다.

國產 乘用車의 種類는 많지 않다. 기본 모델로 볼 때 대우의 로얄과 맵시, 현대의 스텔라와 포니, 그리고 포니·엑셀 뿐이다. 우리나라의 乘用車의 특징은 車가 中型이건 小型이건간에 엔진容量이 거의 같다는 점이다. 이것은 1,000cc 1,500cc, 그리고 2,000cc 이상으로 분류되어 財產稅를 부과하는 데에서 유래한다. 따라서, 小型 乘用車의 楮테기를 씌워서 값만 몇백만원 더 비싼 것이 國產 中型車의 實狀이 아닌가 한다. 상식적으로 생각하더라도 乘用車의 엔진은 車體를 감당할 만한 정도의 충분한 힘이 있어야 한다. 크라이슬러를 파산의 위기에서 구출한 K-Car는 4기통 2,200cc 엔진에 前輪驅動으로 휘발유 1가론 當 市内走行 30 마일, 高速道路走行 45 마일을 기록하는 것으로 기억되는데 1가론 當 30 마일은 대략 1리터 當 9 km에 해당하며, 비슷한 크기의 4기통 1,400cc 엔진의 스텔라는 그에 못미치지 않나 한다. 이러한 점은 自動車技術의 후진성에 기인한다고 하겠고, 따라서 앞으로의 技術開發에 일단 기대하여 보기로 하자. 그러나, 또다른 웃지 못할 넌센스는 같은 車種의 엔진容量을 200cc, 또는 300cc로 크게 하고 内外裝을 고급화 한 이른바 덜릭스형 모델이다. 같은 車體에 엔진容量이 클 수록 그 車의 성능이 뛰어난 것은 사실이다. 加速이 빠르고 언덕을 쉽게 오르는 것이 중요한 특징이 될 것이다. 그러나, 200cc 나 300cc의 차이가 과연 어떠한 性能의 差異를 가져올 것인가는 의문이다. 참고삼아서 美國의 대표적인 스포츠-카인 포드社의 머스탱을 보기로 하자. 머스탱은 4기통 2,300cc가 기본 모델이며, 덜릭스형으로는 6기통 3,400cc, 그리고 8기통 4,400cc가 있는 것

으로 기억된다. 8기통 4,400cc의 머스탱이야말로 모든 젊은이의 羨望의 的인 車種이다. 이 세가지 모델은 價格 뿐 아니라 性能面에서 현격한 差異가 난다. 따라서 돈의 차이는 실제적 의미를 갖고 있다. 그러나 우리나라의 경우에는 기본 모델보다 200cc가 큰 덜릭스형은 단지 덜릭스형이라는 것 뿐 性能面의 차이는 거의 없을 것이다. 그래서 어떤 현명한 소비자는 로얄 XQ를 사서 XQ 마크를 떼어 버리고 SALON 마크를 붙인다고 한다. 自動車를 기능과 편의의 측면이 아닌 身分과 地位의 상징으로 보는 卍떨어진 「自動車文化」의 한 모습이라고 하겠다. 잠깐만 걸으면 될 경우나 지하철이나 버스를 타는 것이 더 편리한 경우에도 굳이 自動車를 타는 것도 이와 일맥상통하는 현상이라고 하겠다. 이러한 卍떨어진 「自動車文化」는 분명히 環境에 나쁜 影響을 준다. 自動車會社가 보다더 經濟的이고 또한 排氣가스가 보다 깨끗한 車를 만들기 보다는 장식에만 신경을 쓰게 되는 것은 이러한 수준 낮은 「自動車文化」때문일 것이다. 그러나 최근에 政府는 自動車稅金의 기준을 엔진의 容量이 아닌 車體의 容積으로 할 것을 고려하고 있다 하니 매우 다행스러운 일이다. 그리고 매우 經濟的인 前輪驅動의 포니·엑셀이 탄생한 것은 역시 축하할 만한 일이다.

제 4차 中東戰 직후의 石油波動 때에 우리나라에서는 잠시 乘用車 같이 태워주기 운동 즉, 카·풀(Car Pool) 운동이 잠시 있었던 것으로 기억된다. 요즈음은 언제 石油波動이 있었던가 하는 세상이니까 이런 이야기는 아예 論議의 대상도 못되는 것 같다. 그러나, 카·풀은 분명히 에너지를 節約하고 러시·아워의 都心地 交通을 完善하는데 큰 效果가 있다. 美國의 마이아미市는 大西洋해안을 따라서 南北으로 발전하였는데 卍적한 住宅地는 주로 南쪽에 위치하고 있다. 따라서, 아침 출근 때에는 北쪽으로 향하는 交通量이, 그리고 퇴근 때에는 南쪽으로 향하는 交通量이 실로 굉장하다. (事情은 高床鐵道가 완성되어서 최근에 상당히 나아졌을 듯하다.) 그래서, 市에서는 車線 中의 하나는 카·풀 전용線으로

지정하여서 러시·아워때에 카·풀車線에는 운전자 포함하여 2人 이상이 탄 車만 다니도록 하였다. 그리고 곳곳에는 警察官이 서서 지키고 있는 것이다. 그리하여 혼자 타고 가는 車가 1시간 걸리는데 비하여 2人이 타고 가는 車는 20분 정도만 걸리게 되었다.

이러한 카·풀 제도는 서울에서 江南과 江北을 잇는 몇몇 主要幹線道路에서 실시할 수 있지 않나 한다. 그러나, 우리나라에서 카·풀을 권장하기 위하여는 다음의 두가지의 先決問題가 있지 않나 한다. 첫째는 카·풀이란 본시 모두 자기 車가 있는 사람끼리 돌아가면서 차를 같이 타는 것이지 결코 남의 車에 계속 공짜로 타는 것을 의미하지는 않는다. 10여년전의 카·풀운동이 失敗로 돌아간 것은 이러한 면에서 당연하였다고 하겠다. 둘째는 事故가 발생한 경우의 法的責任의 問題이다. 우리나라의 현행 民法上 解釋으로는 운전자는 자신의 過失로 인한 事故로 同乘乘客이 당한 被害에 대하여 賠償을 할 責任이 있다. 이러한 法制下에서 카·풀은 不可能하다. 美國의 대부분의 州는 이른바 “Guest

Statute”를 제정하여 위와 같은 경우에 運轉者는 無賃乘車客에 대하여는 賠償責任이 없도록 하고 있다.

카·풀 制度의 경우만 보더라도 에너지 節約과 環境保全이 결코 人間의 善意에만 의존하여서 달성될 수 없음을 보여 준다고 하겠다. 즉, 이를 誘導하여 나갈 制度的인 與件이 필요한 것이다.

所得이 증가함에 따라 自家用 乘用車는 앞으로 계속 증가할 것이다. 따라서 都市는 말할 것도 없고 서울 근교의 유원지도 駐車難을 경험할 것이다. 서울의 環境問題는 自動車의 洪水를 어떻게 조절하느냐에 달려 있다고 하겠으며 따라서 地下鐵등 大衆交通手段을 확충하고 道路를 擴張하는 값비싼 對策도 필요하고 自動車 技術의 개발도 필요하지만, 무엇보다 國民 전체가 올바른 「自動車觀」을 가져야 할 것이고 또한 이를 뒷받침할 수 있도록 自動車稅制가 개정되고 카·풀의 效果的인 實驗·運營도 검토되어야 할 것으로 믿는다. 大都市民, 특히 서울 市民에 있어서 車動車야 말로 가장 중요한 環境問題이기 때문이다. \*

## 의식개혁 9대실천요강

**정직** 모든 생활은 정직에 원칙을 두고 새시대의 올바른 가치관을 정립하여 불신풃 조를 과감히 추방한다.

**질서** 모든 생활의 기초를 질서에 두고 이를 체질화하기 위해 국민적 역량을 최대한 경주한다.

**창조** 왜곡된 미풍양속의 본질을 되찾아 민족정기와 전통을 창조적으로 계승·발전시킨다.

**책임** 모든 공직자는 청렴의무를 준수하고 무사안일등 고질적인 폐습에서 탈피, 스스로를 철저히 책임지는 풍토를 확립한다.

**본분** 각자가 자기본분에 충실하고 부여된 책임과 의무를 성실히 수행한다.

**분수** 생활주변의 고질화된 각종 낭비요소를 과감히 제거하여 분수에 맞는 생활자세를 정립한다.

**주인의식** 민주시민으로서의 주인의식을 가지고 사회의 부정·비리와 무질서에 대한 건전한 고발정신을 함양한다.

**국민화합** 지나친 이기주의와 뿌리깊은 파벌, 연고의식을 철저히 불식함으로써 국민화합의 기반을 확충한다.

**가정교육** 모든 교육은 가정교육에서 비롯된다는 점을 깊이 인식, 여성의 적극적 인 참여가 있어야 한다.