

우리나라 운전면허 1호 취득자는...

김원하 | 교통정보신문 발행인

건설교통부가 '자동차의 날' 을 앞두고 발표한 자동차 통계 자료에 따르면 지난 4월말 현재 전국의 자동차 등록 대수는 1,557만 여대이며 작년말 기준으로 경제활동 인구 1.5명당 1대씩 차를 보유하고 있는 것이라고 밝혔다.

자동차 대당 주민등록인구는 1992년 8.51명에서 작년 3.17명으로 줄어들어 주민등록인구 당 자동차 보유대수는 13년간 2.7배 늘어났고, 또 자동차 대당 주민등록 가구수 역시 1992년 2.5가구에서 작년 1.16가주로 감소해 1가구당 1대꼴로 자동차가 보급된 것으로 나타났다.

한편 지난 3월말로 우리 나라 자동차 운전면허자수는 23,686,980명이다. 이 가운데 남자는 14,844,898명으로 62.7%, 여자는 8,842,082명으로 37.3%이다. 그리고 영업용 차량을 운전할 수 있는 1종 면허자는 15,794,774명으로 66.7%, 2종 면허자는 13,292,126명으로 33.3% (종별 면허자수는 한 사람이 여러 면허를 취득한 경우 이를 모두 합산한 수치) 이다.

이제 운전면허는 생활의 필수다. 과거에는 운전면허증만 있어도 대기업에 취직하는데 가산점이 붙던 것을 생각하면 참으로 격세지감을 느낀다.

◆ 최초의 자동차 교통법령

자동차의 도입과 보유대수가 증가함에 따라 자동차의 구조·장치와 검사에 관한 사항, 면허시험과 취업, 통행할

수 있는 도로와 통행속도, 통행의 금지와 제한, 영업허가와 사업방법 및 준수사항 등을 정하여 교통의 안전과 질서를 확보하려는 우리 나라 최초의 자동차 교통법령으로서 현행 도로교통법령, 자동차관리법령 및 운수사업법령의 근거가 되는 법령이 1915년 7월22일 조선총독부 경무총감부령 제6호로 제정되었다. 이 법령 제7조와 제8조에는 '운전신고제(면허제도)와 '운전면허시험 시행' 이 들어 있었다. 운전을 하려는 자는 본적, 주소, 성명, 생년월일 및 이력서를 구비하여 거주지 관할 경무부장에게 신고하고, 신청이 있는 때는 기술시험을 시행하여 합격한 자에게 '자동차운전허가증' 교부토록 하였다.

한편 경무부장이 신청자의 경력을 검토하여 기술시험을 행할 필요가 없는 것으로 인정되는 때는 시험을 생략할 수 있게 하고 있다 이는 우리 나라 최초로 운전면허 제도를 도입한 것이며, 현행 도로교통법 제71조의 운전면허시험에 해당하는 기술시험(현행 기능시험)까지 치르도록 한 것은 운전자의 안전확보를 중시한 증거라고 할 수 있다.

자동차취체규칙은 1921년 7월4일 개정되었는데 이중에서 면허와 관련된 내용은 취득의 결격사유로서 18세미만의 자, 정신병자, 농아자, 맹자 기타 도지사가 부적당하다고 인정하는 자에게는 면허를 받을 수 없게 했다. 그리고 면허증의 유효기간을 5년으로 정한 것이 특징이었다.

자동차취체규칙은 현재의 도로교통법의 근간이 되는 법이었는데 1934년말 개정된 규칙에서는 무면허 금지와 아울러 운전면허의 종류별 운전할 수 있는 자동차의 종류를



정한 것이 특색이었다고 본다.

기를테면 운전면허는 보통면허, 특수면허, 소형면허로 구분하며, 보통면허는 보통자동차와 소형자동차를, 특수면허는 별도로 정한 특수자동차와 소형자동차를, 소형면허는 소형자동차를 운전할 수 있게 하였다. 이는 현행 도로교통법 제40조 무면허운전의 금지와 제68조 운전면허의 종류 및 운전할 수 있는 자동차의 종류를 정한 조문과 같은 내용이다. 1961년 12월31일 도로교통법이 제정되면서 자동차와 도로에 관련된 모든 법령이 폐지되고, 단일화되었다.

◆ **우리 나라 운전면허 1호**

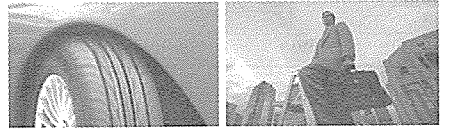
.915년 우리 나라 최초의 자동차취체규칙이 제정되기 전에 이미 자동차가 운행되기 시작하여 운전사가 필요했었다. 처음 우리 나라에 자동차가 들어와 있을 때는 운전 면허를 내어 줄 곳도, 내 주어야 할 필요성도 없었지만, .912년 당시 우리나라는 운전사가 모두 2-3명 있을 뿐이어서 운전사를 양성하는 문제가 시급했었다. 이 때 경성(서울)에서 자동차 영업을 했던 일본인 '곤도'가 '오리아자동차 운전사 양성소'라는 최초의 사설 운전 학원을 설치 운영했지만 지원자가 없어서 골치를 앓았다. 그래서 월급리에 상여금을 주기로 하고 간신히 10명을 모집하여 운전사를 배출했다. 그래서 제1기로 운전사가 배출했는데 가산의 시호지리(鹽尻), 수원의 도이(土居), 진주의 미야지(宮地), 인천의 벳쑤(別府), 총독부의 나까시마(中島) 등 고두가 일본 사람이었고, 서울의 낙산(駱山)부자 이봉래씨의 아들인 이용문(李龍文)만이 한국 사람이었다. 따라서 이용문씨가 최초로 운전 면허를 딴 한국인이라고 볼 수 있다.

이 때까지만 해도 운전 면허 시험장은 없었고 오리아자동차 운전사 양성소에서 소정의 과정을 이수하고 졸업하면 운전할 수 있었다. 그 당시에는 총독부에서조차「자동차취체규칙」이 없어서 미국의「루울」을 번역해서 운전사 교육교재로 썼고, 교과서(자동차공학) 등도 미국 책을 그대로 베껴서 응용했다. 당시의 선도자(先導者)라고 할 수 있는 곤도는 24세의 흉안청년으로서 철도망이 협소한 한국의 산업 개발을 위해서는 자동차교통이 꼭 필요하다고 역설했으나 데라우찌(寺內正毅)총독이 '조선사람 게을러진다'는 이유로 반대했다고 한다. 이에 실망한 곤도는 경성에서 평양으로 주거를 옮겨갈 때 가지고 간 그의「포드 T형」승용차가 평양에 들어간 최초의 자동차라는 기록이 남아 있다.

◆ **최초의 오너 드라이버 '의암 손병희 선생'**

우리 나라 사람으로 외국에 나가서 자동차를 맨 처음 탔던 사람은 제 3대 천도교(天道敎) 교주였던 의암 손병희 선생이라고 한다. 그는 일본 동경에 있었던 1905년에 이미 자동차를 타고 다녔다고 하나 공식적으로 처음에 민간인 갑부들이 차를 수입하여 타고 다니기 시작한 것은 1915년부터이다. 당시 광업계 갑부 박기효, 대지주 배석환, 서울 갑부 김종성과 백명권 씨 그리고 의암 손병희 선생이 일본에서 열렸던 공진회라는 국제 만국박람회에 출품되었던 미국제 차 2대를 구입하여, 귀국해서 한 대는 고종께 진상하고 한 대는 자신이 타고 다니기 시작함으로써 대한민국도 드디어 마이카 족이 탄생하였던 것이다. 그 외에도 연희학당 창설자인 언더우드 박사와 배재학당 창설자인 아펜젤러 선교사도 마이카 족에 가세했다.

한국 갑부들이 타고 다녔다는 차는 비교적 값이 싼던 포



드 자동차이고, 일본인들이나 대신들 그리고 선교사들이 탔던 차들은 제각기 다른 차들을 탔던 것으로 기록되고 있다. 값이 싼 포드 자동차가 약 4천원, 비싼 차는 만원 정도에 사 왔는데 당시 쌀 한 가마 값이 4원 정도로 차 한 대 값이 쌀 1,000가마에서 2,500가마 값이었으나 서민들은 꿈도 못 꿀 비싼 값이었다. 지금 시세로 환산해 보면 쌀 한 가마가 24만원쯤 하나까 차 한 대 값이 1억 4천만 원에서 3억 5천만 원이나 되니 롤스로이스 값쯤 했던 것 같다.

◆ 2종면허로도 택시운전 가능해져

정부는 최근 국무회의에서 2종면허로도 택시운전이 가능하도록 하는 내용을 골자로 한 도로교통법 개정안을 심의·의결했다. 개정안은 1종 대형, 특수면허 응시연령 기준을 20세에서 19세로 낮추고 적성검사와 운전면허증 갱신 기간을 3개월에서 6개월로 연장해주도록 하고 있다.

또 교차로나 소방시설 등 필수적인 주·정차 금지구역이 아닌 곳에서는 화물하역 작업을 위한 일시 주·정차를 제한적으로 허용하고 시속 20km 이하로 운전 가능한 원동기장치자전거(오토바이)에 대한 운전면허 취득의무도 면제토록 하고 있다. 20여년 전과 비교하면 참으로 많은 변화다. 그 당시에는 9인승 차량만 되어도 1종 보통면허 소지자가 아니면 운전할 수 없었다.

자동차 공업합리화 조치로 승용차를 생산할 수 없었던 기아산업은 1981년 8월 12인승 봉고코치(Bongo Coach)를 생산하게 된다. '봉고신화'라는 신조어를 탄생시킬 만큼 봉고코치는 폭발적인 인기를 끌었다. 지금도 소형 승합차를 가리켜 통칭 '봉고' 차라고 하는 것은 조미료를 가리켜 '미원'이라고 하는 것과 같을 것이다. 봉고는 적자에 허덕이던 기아산업을 일으켜 세우는데 일익을 담당하였다. 12인승 봉고는 87년 베스타가 나올 때까지 52,138대를

생산했었다.

기아는 여세를 몰아 1983년 5월 17일에는 9인승 '봉고'를 출시하게 된다. 그런데 문제는 이 차는 9인승인 관계로 1종보통 면허자가 아니면 운전할 수 없다는 것. 당시에는 택시운전자도 부족한 상태였는데 차를 생산해도 운전할 수 있는 사람이 태부족해서 기아산업은 고민에 빠진 것이다. 참고로 1982년 말 전국의 운전면허자는 2,581,310명이었는데 이 가운데 1종보통 면허소지자는 1,437,229명이었다. '봉고'를 많이 팔기 위해서는 필연적으로 2종보통면허로도 9인 승까지 운전할 수 있도록 도로교통법의 관련 조항을 바꾸는 것이 급선무였다.

1983년 봄 어느 날이었다. 기아산업에 들렀더니 당시 마케팅을 담당하고 있던 H부장이 "2종 보통면허로 봉고9를 운전할 수 있도록 관련조항을 개정할 수 있도록 협조를 부탁한다"고 요청해 왔다. 기자가 도로교통법을 바꾸는 사람도 아닌데 기아가 필자에게 이 같은 내용을 요청한 것은 당시 필자가 경찰을 담당하고 있었기 때문이었다. 여러 가지 자료를 가지고 2종보통면허로도 9인 승까지 운전이 가능하도록 해야한다는 내용으로 기사를 썼고, 당시 필자가 다니던 신문에 이 기사가 났다.

그후 경찰은 타당성을 검토한 후 2종면허를 가지고 9인 승까지 운전이 가능하도록 개정하여 '봉고9' 판매에 촉매 역할을 했다. 9인 승 봉고는 1987년까지 19,038대를 생산했는데 지금도 어쩌다 길거리에서 '봉고9'를 만나면 그때 일이 떠오른다.