

# 국 가 인 권 위 원 회

## 차 별 시 정 위 원 회

### 결 정

사 건 20진정0332900 사륜오토바이 단독운전 제한으로 인한 성차별

진 정 인 ○○○

피진정인 ○○○○○(구 ○○○○) 대표

### 주 문

피진정인에게, 사륜오토바이 단독운전 체험가능 연령을 성별에 따라 달리 정하고 있는 운영규정을 차별적 요소가 없도록 개선할 것을 권고합니다.

### 이 유

#### 1. 진정 요지

진정인은 20××. ×. ○○여행 중 ATV(all-terrain vehicle, 이하 ‘사륜오토바이’라고 한다.) 체험을 위해 ○○○○(현재 “○ ○○○○”, 이하 ‘피진정업체’라 한다)에 문의하였다. 피진정업체에서는 남성은 65세, 여성은 50세 미만으로 사륜오토바이 체험을 제한하는데, 50세 이상 여성은 사고가 많아서 혼자 탈 수 없고 다른 사람과 같이 타는 것만 가능하다고 안내하였다. 이러

한 규정으로 진정한은 피진정업체에서 사륜오토바이 체험은 하지 못하고 승마체험만 하였다. 남성은 65세까지 체험을 할 수 있는 데 반해 50대 여성은 사륜오토바이를 단독으로 운전하지 못하도록 제한하는 것은 성별을 이유로 한 차별이므로 이에 대한 시정을 원한다.

## 2. 당사자의 주장 요지

### 가. 진정한

진정 요지와 같다.

### 나. 피진정인

사륜오토바이 운전체험에서 남성 65세, 여성 50세의 나이 및 성별에 대한 제한을 두고 있는 것은 사실이다.

사륜오토바이 운전체험을 위해 운전면허는 요구하지 않으며, 체험하고자 하는 사람의 신체적인 장애 정도, 시운전을 통해 연습주행을 완벽히 숙지할 수 있는지 확인하여 담당직원이 체험여부를 판단한다. 체험자가 나이가 너무 어리거나 많은 경우, 겁이 너무 많거나 너무 없는 경우 등 담당직원이 안전에 우려가 있다고 판단하면 동승운전을 하도록 한다.

본인은 영업과정의 사건·사고의 사례를 바탕으로 「노인복지법」 상 65세라는 연령제한을 두었고, 여성의 경우 평균적인 근력과 주의인지를 감안하여 자체적으로 성별 및 연령 등의 최소한의 기준을 정한 것이다. 경험칙 상 여성의 사고율이 높고, 여성이 운전을 못하기 때문에 연령, 성별 제한을 둔 것이므로 성차별이 아니다. 향후에도 50세 이상 여성이용자는 남성운전자와 동승하도록 하겠다.

본인은 매년 360~400만 원 정도의 보험금을 내고 영업배상책임보험에 가입하여 왔는데 최근 ○○화재 측이 사고빈도가 많다는 이유로 계약 갱신을 거부하여 어렵게 다른 보험사와 계약을 하였다. 보험은 대인만 1억 원 한도 이내로 가입하였고 자부담 금액도 상승하여 사고 1회당 350만 원 정도를 부담해야 한다.

본인은 고객의 안전을 최우선으로 하였고 성차별을 하지 않았다. 안전상 성별, 연령 등의 제한을 시정하기 어렵다. 다만 체험신청자가 원하면 나이, 성별 제한에도 불구하고 가급적 체험할 수 있는 기회를 제공하기 위해 노력하겠다.

### 3. 관련규정

별지 기재와 같다.

### 4. 인정사실

진정인의 진술, 피진정인의 진술서 및 제출자료, 관계인 진술, 언론보도자료 등을 종합하면 아래와 같은 사실이 인정된다.

가. 피진정인은 ○○○ ○○○시 ○○읍 소재 ○ ○○○○의 대표로 20××년부터 승마와 사륜오토바이 체험 사업장을 운영하고 있다.

나. 진정인은 56세로 20××. ×. ○○ 여행 중 피진정인 사업장에서 사륜오토바이 단독 체험을 하고자 하였으나 50세 이상 여성의 체험을 제한하여 사륜오토바이 체험을 하지 못하고 승마체험만 한 사실이 있다.

다. 피진정인은 사륜오토바이 체험사업과 관련하여 ○○화재 영업배상책임보험(대인 1억 원 한도)에 가입하여 1건 당 사고보험금을 적게는 42만 원에서 많게는 5천7백만 원을 지급받은 사실이 있다. 피진정인은 20××년~20××년 기간 동안 가입한 영업배상책임보험금 지급내역 중 일부를 제출하였는데, 여기에는 피해자의 성별이 기재되어 있지 않아 성별에 따른 사고율을 확인하기 어렵다.

라. 시중에 판매되는 사륜오토바이는 차동장치(안전장치)가 있어 「자동차관리법」상 이륜자동차로 분류되어 사용신고, 번호판 부착, 의무보험 가입, 도로주행이 가능한 것과 차동장치 없이 산악지형의 길이나 비포장도로에서 사용하는 레저용/ 농업용으로 판매되는 것이 있다. 안전장치가 설치되지 않은 레저용 사륜오토바이의 경우 안전기준에 적합하지 않아 도로주행이 불가하나 도로가 아닌 산악지형의 길이나 비포장도로에서는 규제를 받지 않는다.

마. 회전시 안정성을 확보해주는 차동장치(안전장치)가 설치되지 않은 사륜오토바이 경우는 회전과정에서 넘어지기 쉽고, 보호벽 등 안전장치가 없어 교통사고 발생 시 큰 피해로 이어질 수 있어 미등록 사륜오토바이에 대한 제도 및 단속 강화가 필요하다는 내용이 종종 언론에 보도된 바 있다.

바. 경찰 조사·처리된 사륜오토바이 교통사고 통계에 따르면 최근 5년간 사고건수가 매년 300건을 상회하고, 평균 42명이 사망하였다. 가해운전자 성별로 살펴보면 <표 1> 과 같이 여성운전자에 의한 사고율이 전체 사고건수 중 약 30% 미만으로 남성운전자에 의한 사고건수가 현저히 많고 사망

자, 부상자도 남성이 여성에 비해 많다.

<표 1> 사륜오토바이 교통사고 운전자 성별(최근 5년간)

기준년도	2016			2017			2018			2019			2020		
	계	남	여	계	남	여	계	남	여	계	남	여	계	남	여
사고건수	310	216	94	353	259	94	330	248	82	315	212	103	302	209	93
사망자수	45	32	13	37	29	8	59	44	15	36	26	10	30	21	9
부상자수	320	228	92	375	274	101	327	250	77	328	221	107	341	241	100

출처) 도로교통공단, 부상자수는 중상자수, 경상자수, 부상신고자수의 합계

사. 아래 <표 2> 2020년도 사고 통계를 보면 65세 이상 운전자에 의한 사고가 202건으로 전체 사고건수 302건 중 66%의 비중을 차지하고 있으며, 모든 연령대에서 남성운전자의 사고가 많다.

<표 2> 2020년 ATV(사륜오토바이) 가해운전자 성별·연령별 교통사고

연령구간(세)	계	남	여
~ 20	9	9	0
21 ~ 30	15	11	4
31 ~ 40	9	8	1
41 ~ 50	11	6	5
51 ~ 60	39	29	10
61 ~ 64	17	11	6
65 ~	202	135	67
계	302	209	93

출처) 도로교통공단

그러나 위의 표 1내지 2의 사건 건수 등은 실제로 사륜자동차를 운전한 모든 사람의 성별현황을 파악할 수 없기 때문에 성별과 연령에 따른 운전자 대비 사고율을 확인하기는 어렵다. 따라서 이는 운전자의 성별에 따른

결과라기보다는 여성이 사륜오토바이를 운전하는 경우가 적어 사고율이 낮은 것으로 보인다.

## 5. 판단

### 가. 판단기준

「대한민국 헌법」 제11조 제1항은 누구든지 성별·종교 또는 사회적 신분에 의하여 정치적·경제적·사회적·문화적 생활의 모든 영역에 있어서 차별을 받지 아니한다고 규정하고 있다. 「국가인권위원회법」 제2조 제3호는 합리적 이유 없이 성별 등을 사유로 재화 등의 공급이나 이용과 관련하여 특정한 사람을 우대·배제·구별하거나 불리하게 대우하는 행위를 ‘평등권 침해의 차별행위’로 규정하고 있다.

이 사건 진정은 피진정인이 사륜오토바이 단독체험을 남성은 65세, 여성은 50세 미만으로 제한하여 여성을 남성과 비교하여 불리하게 대우하고 있다는 주장으로 피진정인의 행위는 재화의 공급이나 이용에서 성별에 따라 불리하게 달리 대우한 것에 해당하는바, 이하에서는 피진정인의 행위에 합리적 이유가 있는지 여부에 대해 살펴본다.

### 나. 불리한 대우에 합리적인 이유가 인정되는지 여부

이 사건 사륜오토바이 체험과 관련하여 진정인은 나이를 이유로 이용을 제한받은 사실이 있고, 피진정인도 65세 이상 남성과 50세 이상 여성은 이용을 제한하고 있음을 인정하였다. 피진정인이 사륜오토바이 체험 사업을 운영하면서 연령을 고려한 것은 사륜오토바이 체험을 통해 비일상적 전율을 얻고자하는 체험활동의 속성을 고려하면서도 생애주기에 따라 일반적으로 나타나는 신체 기능의 저하현상을 고려하여 영업 손실을 최소화하고자

하는 자구책으로 볼 수 있다.

피진정인은 사륜오토바이 단독체험 나이를 남성은 65세까지 허용하고 여성은 50세 미만으로 제한한 것은 여성이 사고를 많이 내고, 운전 미숙하기 때문이라고 주장한다. 그러나 인정사실 다항과 같이 피진정인이 제출한 보험금지급 관련 자료에서 사고를 낸 운전자의 성별을 확인하기 어렵고, 피진정인 사업장의 사륜오토바이 체험이용자의 성별 현황이나 사고건수 등 기초적인 사실관계를 확인하기 어려워 남성이용자에 비해 여성이용자의 사고 발생율이 높다는 피진정인의 주장을 입증할 수 있는 객관적인 자료는 확인되지 않는다.

또한 인정사실 바항과 사항의 사륜오토바이 사고통계 등을 참조할 때 특별히 레저형 사륜오토바이에서만 여성에 의한 사고가 많다고 볼 개연성은 높지 않을 것으로 보인다. 오히려 안전장치가 설치되어 있지 않은 레저형 사륜오토바이의 경우 회전과정에서 전복가능성이 높아 사고 발생율이 높다는 언론보도 등을 감안할 때 산악지형 등 체험코스의 지형 및 도로의 포장여부 등 도로 사정이 사고 발생의 주요한 변인이 될 가능성이 높은 것으로 판단된다. 그러므로 여성이 운전을 못하고, 사고를 많이 낸다는 피진정인의 주장은 성별에 따른 사고발생율 등 객관적 자료 등에 근거했다기보다는 성별에 대한 피진정인의 고정관념과 자의적 판단에서 비롯되었다고 할 수 있다.

사륜오토바이 체험은 어느 정도 위험을 감수하는 과정에서 일탈감과 쾌감을 느끼는 유희적 성격을 가지는데, 체험과정에서의 위험성(사고발생가능성)은 주행의 외적환경, 차체의 안전장치 여부, 운전자의 체력이나 근력,

운전능력, 주의정도 등 다양한 요인이 영향을 미칠 수 있다. 특히 체력이나 근력, 운전능력, 주의정도 등 운전자와 관련된 요소는 운전자 개별적 특성일 뿐이고, 성별에 따른 본질적인 속성으로 볼 수 없다. 따라서 비일상적 전술 등 모험을 느끼고자 하는 레저체험의 이용에서 남성에게 비해 여성을 불리하게 취급해야 할 이유가 없고, 피진정인이 사륜오토바이 단독운전 연령을 성별에 따라 달리 제한하는 것은 합리적인 이유가 있다고 보기도 어렵다.

위와 같은 내용을 종합적으로 검토할 때, 사륜오토바이 단독운전 체험 가능 연령을 성별에 따라 달리 정한 피진정인의 행위는 합리적인 이유 없이 성별을 이유로 불리하게 대우한 평등권 침해의 차별행위에 해당한다.

## 6. 결론

이상과 같은 이유로 「국가인권위원회법」 제44조 제1항 제1호에 따라 주문과 같이 결정한다.

2021. 9. 2.

위원장 남규선

위원 김민호

위원 이준일



<별지>

## 관련 규정

### 1. 「대한민국 헌법」

제11조 ① 모든 국민은 법 앞에 평등하다. 누구든지 성별·종교 또는 사회적 신분에 의하여 정치적·경제적·사회적·문화적 생활의 모든 영역에 있어서 차별을 받지 아니한다.

### 2. 「국가인권위원회법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “평등권 침해의 차별행위”란 합리적인 이유 없이 성별, 종교, 장애, 나이, 사회적 신분, 출신 지역(출생지, 등록기준지, 성년이 되기 전의 주된 거주지 등을 말한다), 출신 국가, 출신 민족, 용모 등 신체 조건, 기혼·미혼·별거·이혼·사별·재혼·사실혼 등 혼인 여부, 임신 또는 출산, 가족 형태 또는 가족 상황, 인종, 피부색, 사상 또는 정치적 의견, 형의 효력이 실효된 전과(前科), 성적(性的) 지향, 학력, 병력(病歷) 등을 이유로 한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 행위를 말한다. 다만, 현존하는 차별을 없애기 위하여 특정한 사람(특정한 사람들의 집단을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)을 잠정적으로 우대하는 행위와 이를 내용으로 하는 법령의 제정·개정 및 정책의 수립·집행은 평등권 침해의 차별행위(이하 “차별행위”라 한다)로 보지 아니한다.

나. 재화·용역·교통수단·상업시설·토지·주거시설의 공급이나 이용과 관련하여 특정한 사람을 우대·배제·구별하거나 불리하게 대우하는 행위

### 3. 「자동차관리법」

제3조(자동차의 종류) ① 자동차는 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 승용자동차: 10인 이하를 운송하기에 적합하게 제작된 자동차
2. 승합자동차: 11인 이상을 운송하기에 적합하게 제작된 자동차. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차는 승차인원과 관계없이 이를

승합자동차로 본다.

가. 내부의 특수한 설비로 인하여 승차인원이 10인 이하로 된 자동차  
나. 국토교통부령으로 정하는 경형자동차로서 승차인원이 10인 이하인 전방조종자동차

다. 삭제 <2019. 8. 27.>

3. 화물자동차: 화물을 운송하기에 적합한 화물적재공간을 갖추고, 화물적재공간의 총적재화물의 무게가 운전자를 제외한 승객이 승차공간에 모두 탑승했을 때의 승객의 무게보다 많은 자동차

4. 특수자동차: 다른 자동차를 견인하거나 구난작업 또는 특수한 용도로 사용하기에 적합하게 제작된 자동차로서 승용자동차·승합자동차 또는 화물자동차가 아닌 자동차

5. 이륜자동차: 총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차

② 제1항에 따른 구분의 세부기준은 자동차의 크기·구조, 원동기의 종류, 총배기량 또는 정격출력 등에 따라 국토교통부령으로 정한다.

③ 제1항에 따른 자동차의 종류는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

#### 4. 「자동차관리법」 시행규칙

제2조(자동차의 종별 구분) 법 제3조제2항 및 제3항에 따른 자동차의 종류는 그 규모별 세부기준 및 유형별 세부기준에 따라 별표 1과 같이 구분한다.

■ 자동차관리법 시행규칙 [별표 1] <개정 2020. 6. 26.>

#### 자동차의 종류(제2조관련)

##### 1. 규모별 세부기준

종 류	경 형		소 형	중 형	대 형
	초 소 형	일 반 형			
승용 자 동 차	배기량이 250시 시(전기자동차 의 경우 최고정	배 기 량 이 1,000시시 미만이고, 길	배 기 량 이 1,600시시 미만이고, 길	배 기 량 이 1,600시시 이상 2,000	배 기 량 이 2,000시시 이 상이거나, 길

	격출력이 15킬로와트) 이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.5미터·높이 2.0미터 이하인 것	이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	시시 미만이거나, 길이·너비·높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하는 것	이·너비·높이 모두 소형을 초과하는 것
승합자동차	배기량이 1,000cc이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것		승차정원이 15인 이하이고, 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	승차정원이 16인 이상 35인 이하이거나, 길이·너비·높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하고, 길이가 9미터 미만인 것	승차정원이 36인 이상이거나, 길이·너비·높이 모두 소형을 초과하고, 길이가 9미터 이상인 것
화물자동차	배기량이 250cc이하(전기자동차의 경우 최고격출력이 15킬로와트) 이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.5미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,000cc이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	최대적재량이 1톤 이하이고, 총중량이 3.5톤 이하인 것	최대적재량이 1톤 초과 5톤 미만이거나, 총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	최대적재량이 5톤 이상이거나, 총중량이 10톤 이상인 것
특수자동차	배기량이 1,000cc이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것		총중량이 3.5톤 이하인 것	총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	총중량이 10톤 이상인 것

이륜 자동차	배기량이 50시시 미만(최고정 격출력 4킬로와트 이하)인 것	배 기 량 이 100시시 이 하(최고정격 출력 11킬로 와트 이하)인 것	배 기 량 이 100시시 초 과 260시시 이하(최고정 격출력 11킬 로와트 초과 15킬로와트 이하)인 것	배 기 량 이 260시시(최 고 정 격 출 력 15킬로와트) 를 초과하는 것
-----------	--------------------------------------	---	--	---

## 2. 유형별 세부기준

종 류	유 형 별	세 부 기 준
승 용 자 동 차	일 반 형	2개 내지 4개의 문이 있고, 전후 2열 또 는 3열의 좌석을 구비한 유선형인 것
	승 용 겸 화 물 형	차실안에 화물을 적재하도록 장치된 것
	다 목 적 형	후레임형이거나 4륜구동장치 또는 차동 제한장치를 갖추는 등 험로운행이 용이 한 구조로 설계된 자동차로서 일반형 및 승용겸화물형이 아닌 것
	기 타 형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 승용 자동차인 것
승 합 자 동 차	일 반 형	주목적이 여객운송용인 것
	특 수 형	특정한 용도(장의·헌혈·구급·보도· 캠핑 등)를 가진 것
화 물 자 동 차	일 반 형	보통의 화물운송용인 것
	덤 프 형	적재함을 원동기의 힘으로 기울여 적재 물을 중력에 의하여 쉽게 미끄러뜨리는 구조의 화물운송용인 것
	밴 형	지붕구조의 덮개가 있는 화물운송용인 것
	특 수 용 도 형	특정한 용도를 위하여 특수한 구조로 하거나, 기구를 장치한 것으로서 위 어 는 형에도 속하지 아니하는 화물운송용 인 것
특 수	견 인 형	피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조

자 동 차	구 난 형	인 것 고장·사고 등으로 운행이 곤란한 자동차를 구난·견인 할 수 있는 구조인 것
	특 수 용 도 형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 특수용도용인 것
이 른 자 동 차	일 반 형	자전거로부터 진화한 구조로서 사람 또는 소량의 화물을 운송하기 위한 것
	특 수 형	경주·오락 또는 운전의 즐거기 위한 경쾌한 구조인 것
	기 타 형	3륜 이상인 것으로서 최대적재량이 100kg이하인 것

※ 비고

1. 위 표 제1호 및 제2호에 따른 화물자동차 및 이륜자동차의 범위는 다음 각 목의 기준에 따른다.

가. 화물자동차 : 화물을 운송하기 적합하게 바닥 면적이 최소 2제곱미터 이상(소형·경형화물자동차로서 이동용 음식판매 용도인 경우에는 0.5제곱미터 이상, 그 밖에 초소형화물차 및 특수용도형의 경형화물자동차는 1제곱미터 이상을 말한다)인 화물적재공간을 갖춘 자동차로서 다음 각 호의 1에 해당하는 자동차

- 1) 승차공간과 화물적재공간이 분리되어 있는 자동차로서 화물적재공간의 윗부분이 개방된 구조의 자동차, 유류·가스 등을 운반하기 위한 적재함을 설치한 자동차 및 화물을 싣고 내리는 문을 갖춘 적재함이 설치된 자동차(구조·장치의 변경을 통하여 화물적재공간에 덮개가 설치된 자동차를 포함한다)
- 2) 승차공간과 화물적재공간이 동일 차실내에 있으면서 화물의 이동을 방지하기 위해 격벽을 설치한 자동차로서 화물적재공간의 바닥면적이 승차공간의 바닥면적(운전석이 있는 열의 바닥면적을 포함한다)보다 넓은 자동차
- 3) 화물을 운송하는 기능을 갖추고 자체적하 기타 작업을 수행할 수 있는 설비를 함께 갖춘 자동차

나. 법 제3조제1항제5호에서 "그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차"란 승용자동차에 해당하지 않는 자동차로서 다음의 어느 하나에 해당하는 자동차를 말한다.

- 1) 이륜인 자동차에 측차를 붙인 자동차
- 2) 내연기관을 이용한 동력발생장치를 사용하고, 조향장치의 조작방식, 동력전달 방식 또는 냉각방식 등이 이륜자동차와 유사한 구조로 되어 있는 삼륜 또는 사륜의 자동차
- 3) 전동기를 이용한 동력발생장치를 사용하는 삼륜 또는 사륜의 자동차

2. 위 표 제1호에 따른 규모별 세부기준에 대하여는 다음 각 목의 기준을 적용한다.

가. 사용연료의 종류가 전기인 자동차의 경우에는 복수 기준 중 길이·너비·높이에 따라 규모를 구분하고, 「환경친화적자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 하이브리드자동차는 복수 기준 중 배기량과 길이·너비·높이에 따라 규모를 구분한다.

나. 복수의 기준중 하나가 작은 규모에 해당되고 다른 하나가 큰 규모에 해당되면 큰 규모로 구분한다.

다. 이륜자동차의 최고정격출력(maximum continuous rated power)은 구동전동기의 최대의 부하(負荷, load)상태에서 측정된 출력을 말한다.