

요약

승용차마일리지제 적극 홍보로 참여자 확대 주차요금 할인 등 인센티브 혜택도 다양화

승용차요일제 재설계 방안으로 시범 도입된 승용차마일리지제

서울시에서 추진해왔던 승용차요일제는 낮은 준수율과 그로 인한 기대보다 낮은 교통량 감축 효과로 제도 개선의 필요성이 지속적으로 제기되어 왔다. 이에 승용차요일제의 재설계를 위해 다양한 대응방안이 검토되었으며 여러 대안 중 주행거리를 감축한 승용차에 대해 인센티브를 부여하는 승용차마일리지제 도입을 검토하였고 2014년 10월부터 6개월간 시범사업을 실시하였다.

시범적으로 도입된 승용차마일리지제의 향후 추진방향을 설정하기 위해서는 사업의 효과 평가가 필요하다. 이를 위해 참여한 시민들이 제출한 주행거리 감축 기록과 교통안전공단 주행거리 자료를 비교·분석하여 주행거리 분포 및 특성을 파악하였다. 또한, 일반시민 대상 승용차마일리지제에 대한 인식조사, 가입한 시민 대상 만족도 및 지속적 참여 의향 등에 대한 조사를 통해 향후 추진방향을 설정하였다.

시범사업 참여자의 절반이 주행거리 전년보다 5% 넘게 줄여

전년 대비 주행거리 감축률에 따라 최대 3만 5천 원까지 인센티브를 지급하는 승용차마일리지제에 18,217대가 참여하였으며 이는 서울시 승용차 등록대수의 약 0.8%를 차지한다. 이 연구에서는 제출된 자료 중 그 값이 상식적 범위를 벗어난 293대를 제외한 17,924대를 분석 대상으로 선정하였다. 참여자 중 8,815대(49.2%)가 주행거리를 전년 대비 5% 이상 감축하여 인센티브 혜택을 받았으며 3,715대(20.7%)는 기준을 만족시키지 못해 인센티브 혜택을 받지 못했다. 또한, 5,394대(30.1%)가 주행거리 실적을 제출하지 않은 것으로 파악되었다. 주행거리를 감축한 차량 중 전년 대비 50% 이상 감축한 차량이 31.5%로 가장 높은 비율을 차지했으며

45~50% 감축, 30~40% 감축 순으로 그 구성비가 높은 것으로 분석되었다.

가입자의 일 평균 주행거리는 28.7km에서 24.4km로 약 4km 감소한 것으로 나타났다. 특히 50% 이상 주행거리를 감축한 차량은 32.2km에서 9.3km로 약 23km 감소하여 71.1%의 주행거리 감축률을 보이는 것으로 분석되었다. 감축비율별 감축거리 기여도를 검토한 결과 기여율이 가장 높은 그룹은 50% 이상 감축한 차량들로 전체 감축거리의 69.7%를 차지하는 것으로 나타났다.

“서울시 승용차 연 주행거리 0.03% 줄여 온실가스 1,470톤 감축”

이번 시범사업에 참여한 가입자의 총 주행거리는 참여 전에 비해 15.1% 감소한 것으로 분석되었다. 이는 서울시 승용차의 주행거리 감소추세를 반영한 자연 감소분 7.5%를 감안하더라도 7.6% 더 주행거리를 감축한 수치이다. 가입자의 일 평균 주행거리는 서울시 전체 승용차 평균 주행거리보다 다소 낮게 나와 상대적으로 자동차 이용이 적은 시민들이 승용차마일리지제에 참여하는 경향이 높은 것으로 분석되었다. 한편, 승용차마일리지제에 참여하여 줄어든 승용차 통행을 대체하기 위해 95%의 참가자들은 대부분 대중교통, 자전거/도보 등 친환경 교통수단을 이용하는 것으로 나타났다.

이번 시범사업 결과를 토대로 승용차마일리지제의 기대효과를 추정해보면 서울시 승용차 연간 총 주행거리는 0.03% 감소하고 이에 따라 온실가스 배출량은 1,470톤이 감축될 것으로 분석되었다.

참여자 주로 40~50대 남성...차령 많을수록 주행거리 더 많이 줄여

승용차마일리지제에 참여한 시민들은 주로 40~50대의 남성인 것으로 나타났다. 주행거리를 감축한 사람과 미감축한 시민으로 구분하여 특성을 비교한 결과 미감축한 시민들 중 40~50대의 비율이 78%로 대부분을 차지하는 반면에 감축한 시민들은 60대 이상이 17%로 참여자, 미감축자와 비교할 때 상대적으로 높은 비율을 차지했다. 차량을 주로 여가/오락으로 이용한

다고 응답한 참여자의 경우 주행거리를 감축하는 경향이 높은 반면 출퇴근이라고 응답한 참여자는 주행거리를 감축하지 못하는 것으로 나타났다. 또한, 소득이 높은 시민들이 주행거리를 미감축한 것으로 나타났으며 차량이 높은 차량일수록 주행거리를 감축하여 인센티브 혜택을 더 받는 것으로 나타났다. 특히, 전년 대비 50% 이상 주행거리를 감축한 차량들 중 차량이 7년 이상 된 차량이 전체의 71.8%를 차지하고 있으며 이는 서울시 전체 차량 중 차량 7년 이상 비율 48%와 비교할 때 20% 이상 높은 수치이다.

시민들이 승용차마일리지제에 가입한 가장 큰 이유는 인센티브 혜택을 받기 위한 것으로 나타났으며 가입자들의 승용차 주 이용지역은 서울 시내가 72%, 경기·인천 및 기타 28%로 이 제도의 참여를 통해 서울시 주행거리 감축에 기여할 수 있을 것으로 판단되었다.

노후 경유차량이 주행거리 감축 땀 인센티브 더 많이 줄 필요

승용차마일리지제에 주로 참여하고 있는 시민들의 주행거리 분포 비율과 선호도를 고려할 때 단기적으로 10만 대의 차량이 이 제도에 참여하는 것을 목표로 설정할 수 있다. 이를 위해 먼저 승용차마일리지제의 인지도를 상승시킬 필요가 있다. 승용차마일리지제는 유사 프로그램에 비해 인지도가 낮기 때문에 적극적인 홍보를 통해 제도의 참여 촉진에 필요한 상황이다. 이와 함께 인센티브 혜택을 다양화한다. 현재 승용차요일제에서 제공하는 공영주차장 정기간 우선 배정 및 주차요금 20~30% 할인, 거주자 우선주차 구획 배정 시 가점 부여, 교통유발부담금 경감과 같은 혜택을 제공함으로써 시민들의 적극적인 참여를 유도한다. 오염물질을 많이 배출하는 차량에 대해 추가 인센티브를 제공하는 방안을 검토한다. 휘발유 자동차에 비해 많은 오염물질을 배출하는 경유차량의 일 평균 주행거리는 휘발유 차량에 비해 약 40% 높은 경향을 보이는데 이로 인해 대기질에 부정적인 영향을 끼치고 있는 것으로 추정할 수 있다. 이러한 점을 고려했을 때 노후 경유차량이 주행거리를 감축할 경우 일반 차량에 비해 다소 높은 수준의 인센티브를 제공하는 방안에 대해 검토한다.

참여의 지속성 확보도 필요하다. 전년 대비 주행거리를 줄여야만 인센티브를 받을 수 있는 현재 설계대로 정책을 시행할 경우 시민들의 지속적인 참여를 유도하기에는 한계가 있다. 따라서 정책의 지속적인 참여를 이끌어내기 위한 다양한 방안 도입이 필요하다. 가령, 몇 년간의 주행거리 자료가 확보된다면 2~3년 평균값을 기준 주행거리로 하여 감축여부를 결정하는 방안을

검토할 수 있을 것이다. 또한, 인센티브를 유연화한다. 장기간 가입한 사람들의 경우에는 주행거리 감축 비율이 낮더라도 인센티브를 받을 수 있도록 한다면 지속적으로 참여할 수 있는 동기를 부여할 수 있을 것이다.

시범사업 추가 시행으로 안정되고 정교한 제도 마련이 바람직

승용차마일리지제는 주행거리 감축을 유도한다는 점에서 승용차요일제, 마일리지 자동차 보험과 유사성을 지니고 있다. 특히, 승용차마일리지제 가입자 중 마일리지 자동차 보험을 동시에 가입한 운전자의 비율은 92%로 매우 높다. 그러나 마일리지 자동차 보험 혜택을 받지 못하는 주행거리가 긴 시민들은 승용차마일리지제에 참여하여 인센티브를 받을 수 있기 때문에 두 제도의 차별성은 존재한다고 볼 수 있다.

이번 승용차마일리지제 시범사업을 통해 승용차 주행거리 1km를 감축시키는 데 소요되는 인센티브 관련 비용은 30.5원으로 추정되었다. 이는 과거 승용차요일제 효과평가를 수행한 연구 결과에서 도출된 71.4원/km의 절반 수준으로 승용차마일리지제의 비용 대비 효과성이 승용차요일제보다 높음을 암시한다.

'14년 10월에 도입된 승용차마일리지제는 일정부분 긍정적인 효과가 있는 것으로 판단되지만 짧은 시범사업 기간으로 인한 자료 안정성의 결여, 주행거리 감축여부 확인을 위한 과도한 행정비용 발생 등 여러 문제점을 노출하였다. 이에 본격적인 사업 시행에 앞서 제도의 안정성을 확보하고 정교한 제도 마련을 위해 추가 시범사업을 실시할 필요가 있다.

목차

01 승용차요일제 재설계의 일환으로 도입된 승용차마일리지제	2
1_교통량 감축 효과가 크지 않은 승용차요일제의 대안으로 승용차마일리지제 도입	2
2_승용차 주행거리 분석과 설문조사를 통한 승용차마일리지제의 효과 평가	3
02 서울시민 약 18,000명이 참여한 승용차마일리지제 시범사업	6
1_주행거리 감축비용에 따라 인센티브를 지급하는 승용차마일리지제	6
2_6개월간의 시범사업을 통한 사업 타당성 검토	7
3_유사한 정책을 시행한 부산시와 수원시	8
03 승용차 주행거리 감축에 기여할 수 있는 승용차마일리지제	12
1_단기간의 시범사업 특성을 고려한 결과 해석 필요	12
2_서울시 연간 총 주행거리 0.03% 감소, 온실가스 배출량은 1,470톤 감축	13
3_차량이 높은 차량이 더 많이 참여	19
04 가입자를 확대하고 정교한 제도 마련 필요	28
1_단기적으로 10만 명까지 가입자 확대	28
2_적극적 홍보와 인센티브 발굴을 통해 시민 참여 유도	29
3_가입 기간에 따라 인센티브를 유연화하여 참여 지속성 확보	33
4_유사 프로그램과의 관계 정립 요구	35
5_정교한 제도를 마련하기 위해 추가 시범사업 수행	38

05 교통 혼잡 완화와 대기질 개선 기여 가능성 제시	40
1_서울시 총 주행거리 감축에 기여하는 승용차마일리지제	40
2_추가 시범사업을 통한 제도 정교화 필요	41
참고문헌	43
Abstract	44

