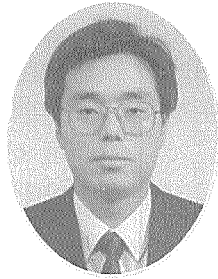


서울시 승용차 10부제 실시의 허와 실



김 시 곤
〈교통개발연구원 연구위원〉

서울시는 오는 2월 3일부터 5월 31일까지 10부제를 승용차에 국한하여 오전 6시부터 오후 10시까지 실시한다고 발표하였다. 이러한 시점에서 찬반이 팽팽히 맞선 10부제 실시의 허와 실을 살펴보고자 한다.

1. 10부제 실시의 배경

우선 왜 10부제를 실시하려고 하는지를 알아보자. 이유는 간단하다. 교통수요와 공급의 불균형으로 발생하는 교통체증을 해결하고자 하는 것이다. 80년대 이후 지속적인 경제성장으로 자동차는 매년 20% 이상씩 증가하고 있어 1년도 못되어 100만대씩 증가하고 있는 실정이다. 하지만 이를 수용할 도로교통시설은 매년 2% 미만의 증가에 머무르고 있다. 더욱이 이러한 수요와 공급의 격차는 도시의 경우 더욱 심한 실정이다. 이로 인하여 서울시의 경우 첨두시 통행속도가 시속 20km도

채 못되고 이러한 현상은 계속 지속되어 언젠가는 교통대혼란이 발생할 것이다.

이러한 시점에서 우리가 이를 해결하기 위해 쉽게 접근해 볼 수 있는 해결책을 몇 가지로 생각해 볼 수 있다. 첫째가 자동차의 수요를 줄이는 방법이다. 둘째는 도로공급을 늘이는 것일 것이다. 셋째는 양쪽을 절충해 나가는 것이다. 먼저 자동차 수요를 줄이는 방안은 좋은 방안이 될 수 없다. 왜냐하면 자동차의 수요 증가는 지난 20여년간 피땀 흘려 성취한 경제성장의 원동력이자 부산물이기도 하기 때문이다. 따라서 자동차 대수의 증가는 시대흐름의 조류라고 받아들여야 할 것이다. 둘째로 생각해 볼 수 있는 것이, 많은 세금을 부과하더라도, 많은 도로건설을 하는 것이다. 그러나, 이를 해결하기 위한 무제한적인 교통시설의 확대는 효율적인 국토이용 측면에서나 제한된 투자재원 측면에서 불가능하다고 보아야 할 것이다. 왜냐하면 도시부



에서 평균적으로 4차선도로 1km를 건설하기 위해서는 약 500억~1,000억원의 막대한 재원이 필요하고 더욱이 이러한 도로건설이 이루어지더라도 또다른 유발수요를 창출하기 때문에 그 효과가 반감하기 때문이다.

결국 우리가 가장 현실적으로 접근할 수 있는 방안이 이미 언급한 두가지 방안을 절충하는 것이다. 교통수요를 줄이고 교통시설 공급을 늘임과 동시에 어떻게 하면 같은 교통시설을 효율적으로 이용할 수 있는가를 찾아내는 것이다. 이것을 교통전공용어로 「교통수요관리방안」이라고도 칭한다. 그러면 이러한 교통수요관리방안에는 무엇이 있는가를 살펴보아야 할 것이고, 어떠한 특징이 있는지 알아볼 필요가 있을 것이다.

교통수요관리방안의 가장 큰 골격은 기존 교통시설의 이용 극대화라고 할 수 있다. 똑같은 교통시설을 어떤 수단이 가장 효율적인가를 찾아내어 그 수단을 중심으로 운영하는 것이다. 다시 말하면 교통수요관

통행하는 사람과 화물이지만 교통시설측면에서는 교통수단은 승용차, 버스, 지하철 등의 교통수단이다. 결국 교통시설측면에서 교통수요를 줄이는 방법은 어떠한 교통수단이 상대적으로 효율성이 있는가를 살펴보아야 한다. 예를 들면 버스 한대당 40명을 수송한다고 보고 승용차 한대에 2명을 수송한다고 가정할 때, 같은 도로를 이용하는 데에 있어서도 버스가 승용차의 20배의 효율이 있는 것이다. 버스가 승용차의 2배 정도의 크기라는 사실을 고려하더라도 버스가 승용차에 비해 10배의 효율이 있는 것이다. 이를 연장하여 설명하면 지하철의 수송효율이 가장 높은 것을 쉽게 알 수 있다.

또 다른 접근이 특정시간대에 몰리는 교통수요를 분산시키는 방법도 생각해 볼 수 있을 것이고, 승용차구입 단계에서 차량억제 등을 거론할 수 있을 것이다. 이를 종합하여 현재 외국에서 적용되고 있고, 우리나라에 적용 가능한 여러가지 교통수요관리법을 살펴

보면 아래과 같다.

여기서 교통수요관리 기법을 신중히 살펴보면 뚜렷한 특징이 있다. 시행하기가 용이하면 국민의 권리를 최대한으로 보호하는 반면에 효과가 적고, 시행하는 방안이 국민의 권리를 저축할수록 효과가 크다는 것이다. 따라서 국민의 권리를 최대한 보호하면서 최대한의 기대효과를 얻을 수 있는 방안을 모색하여야 할 필요가 있는 것이다. 여기서 알 수 있듯이, 교통수요관리방안의 성공여부는 국민의 공감대를 형성하는 것에 달려 있음을 절대 간과해서는 안된다.

2. 10부제 실시의 허

10부제를 실시하면 당장 생각할 수 있는 효과는 물론 10%의 승용차량의 감소로 인한 교통소통증진과 이에 따르는 유류소비의 감소를 거론할 수 있다. 현재 서울시에서 평일 운행되고 있는 차량만 운행한다고 가정할 때 승용차 10% 감소란 전체 교통량의 6.3%가 줄어들어 통행속도는 약 10% 정도 빨라질 것으로 판단된다. 또한 유류비의 경우 줄잡아 서울시에 국한하

여도 한달에 1,800억원이 절약된다.

하지만 현재 서울시에 등록되어 있는 승용차가 모두 매일 운행되고 있는 것은 아니다. 왜냐하면 도심지 주차료 인상과 교통체증으로 인하여 지하철이나 타 교통수단을 이용하고 주로 주말에만 운행할 차량들이 20~30% 정도에 해당하기 때문이다. 따라서 10부제를 실시하면 당장 10% 만큼의 승용차의 운행감소가 있을 것이라고 생각하는 것은 무리다. 10부제 실시 이전에 실제로 쉬고 있는 차량들을 부추기거나 빌려 운행하는 가능성이 많아 그 효과는 5~6%로 반감될 것으로 판단된다.

또한 우리나라의 교통수요증가가 매년 20%씩 증가하고 있는 상황을 감안하면 이러한 5~6%의 교통량 증가는 3~4개월 후면 10부제 실시 이전과 똑같은 교통량이 되어 이의 효과 또한 우리가 생각하고 있는 만큼은 아니라는 사실을 주지하여야 한다. 더욱이 심각히 우려되는 것은 5월 31일까지 한시적으로 시행하기에 6월 1일부터 해제될 시에 교통혼잡은 더욱 가증될 수 밖에 없다는 사실을 알아야 할 것이다.

사소한 숫자일지는 몰라도 이는 부유층의 1가구 2차

교통수요관리 기법

구분	세부 교통수요관리 기법
자발적인 대중교통이용	<ul style="list-style-type: none"> ○출·퇴근시 승용차 함께 타기 홍보 ○대중교통 이용 권장
통행이용 억제	<ul style="list-style-type: none"> ○재택 근무 화상회의(Teleconference), 전화 혹은 전송(FAX) ○부제 실시, 유류세 인상
첨두시 운행 분산	<ul style="list-style-type: none"> ○출퇴근 패턴 변동 <ul style="list-style-type: none"> - 시차제 출근 - 자율 근무시간제 - 출근일수 단축
대중교통수단 육성	<ul style="list-style-type: none"> ○지하철, 전철 육성 ○대중 시내·외 버스육성 및 서비스 개선
다인승 차량 우선통행	<ul style="list-style-type: none"> ○버스 포함한 다인승 차량에게 우선 운행권을 부여 <ul style="list-style-type: none"> - 경제적 부담을 통한 방법(간접적 방법): 혼잡통행료 징수, 도심통행료 징수 - 물리적 제한을 통한 방법(직접적 방법): 다인승(혹은 버스)전용차선·도로
승용차량 구입 억제	<ul style="list-style-type: none"> ○차량구입시 차고지 증명 의무화 ○고율의 차량등록세, 보험료 인상

량을 유도할 수도 있고, 자영업주나 자유직업인들이 주로 자가용을 이용하기 때문에 생업에 지장을 줄 수도 있다는 사실도 생각은 해보아야 할 것이다. 이러한 승용차 이용의 강제제한으로 인한 부작용으로 발생할 수 있는 경제손실의 규모도 효과에 비해 작다고 생각하지는 않는다. 결국 10부제실시는 교통수요관리방안에서 현재의 서울시 교통현상에서 최선의 방안이라고 볼 수는 없다. 다른 여러가지 교통수요관리방안을 지속적으로 시행해 나가면서 최후에 사용하여야 할 무리수가 아닌가 라고 판단된다. 참고로 교통수요관리기법의 효과를 교통전문가 10명과 여론지도층 10명 등 20명에게 설문조사한 결과를 인용해 보았다. 주행세 인상, 주차세 인상, 버스전용차선 확대, 혼잡통행료가 10부제 보다 월등히 나은 교통수요관리방안이라고 생각하고 있는 것을 간파해서는 안될 것이다.

3. 10부제 실시의 실

서울시 승용차 10부제 실시의 효과는 5월31일까지라고 10부제실시 이전보다 교통소통을 증진시키고 유류 소비를 감소시키는 조그만 효과를 바라는 것이 아니라고 생각하고 싶다. 다시 말해서, 10부제 실시의 효과를

본인에게 지적하라고 한다면 무엇보다도 서울시민 모두가 승용차 이용의 강제제한을 통하여 다함께 교통문제를 심각히 피부로 느껴 「교통시설이 나만의 것이 아니라 모두의 것」과 「교통체증의 주범이 바로 나」라는 사실을 인식시켜 교통의 공공개념을 가장 빨리 심어줄 수 있는 방안이 될 것이라는 점이다. 이미 언급했듯이, 대도시교통소통문제를 해결하기 위해서는 교통수요관리방안이 필수적이고, 교통수요관리방안의 성공여부는 시민의 공감대형성이 가장 중요하다. 10부제 실시로 교통문화, 특히 같이 더불어 해결해야만 된다는 공감대형성이 단지 교통소통 10% 증가 유류 1,800억원 절감의 효과 정도와는 비교될 수 없으리라 판단된다.

10부제 실시는 일종의 충격요법이라고 받아들여야 한다. 10부제 시행이 끝나는 6월1일부터 무엇이 이루어져야 하는가를 한걸음 더 나아가 생각해볼 필요가 있다는 의미이다. 2월3일부터 5월31일까지 승용차 소유자 모두가 13~16일간은 대중교통을 이용하여야 하므로 교통공개념을 인식할 충분한 시간이 되리라 생각된다. 따라서 이번 기회에 보다 효과적이거나 시민 공감대형성이 잘되지 못하여 실시하지 못한 다른 여러가지 훌륭한 교통수요관리방안이 적극적으로 실시되어야 할 것으로 판단된다. ♣

교통수요관리기법의 효과 예측

정 책 대 안	시 행 방 법	찬성한 사람 수	
		전 문 가(10명)	여론지도층(10명)
10부제	○서울시전역에서 의무적으로 시행	1	2
	○위반시 과태료 10만원 부과	1	0
혼잡통행료	○남산터널 등에서 1천원 징수	5	3
	○점차확대실시	5	2
버스전용차선	○전일확대	10	8
	○전지역으로 확대	9	7
주 차 세	○도심업무용빌딩 부과	8	7
	○도심백화점, 음식점 등 부과	8	8
주 행 세	○휘발유세 인상	10	4
	○경유세 인상	10	4