

승용차 보유자의 이용실태 분석

최 근 기아경제연구소에서는 자동차 소유자 및 비소유자들을 대상으로 자동차관련 구매행동, 이용실태, 의식조사를 위한 설문조사를 실시하였다. 이번 설문조사는 전국 6대도시를 대상으로 승용차 보유자와 비보유자 1,043명을 대상으로 하였다. 그리고 표본추출은 지역, 보유 메이커, 차급 등을 고려하여 유의할당하는 방법을 사용하였다.

이번 설문조사중 승용차 보유자의 이용실태에서 나타나고 있는 특징을 정리하면 다음과 같다. 대중교통수단의 불편함은 승용차 보유자들이 출퇴근을 목적으로 승용차를 이용하게 하는 주요 원인이 되

고 있다. 그리고 이로 인한 빈번한 승용차이용과 주행거리 연장으로 인해 에너지소비 및 대기오염 물질의 배출이 증가할 수밖에 없는 악순환이 지속되고 있다. 또한 대체 교통수단의 미비 및 그 서비스에 대한 불만은 경제적 부담이 가중되는 상황에서도 승용차이용을 쉽게 포기하지 못하게 하는 요인이 되고 있다. 따라서 대중교통수단의 효율성 강화와 서비스개선이 이루어지지 않은 상황에서 경제적 부담을 높이려는 휘발유가격 인상정책은 그 정책 효과가 반감될 가능성이 높은 것으로 판단된다.

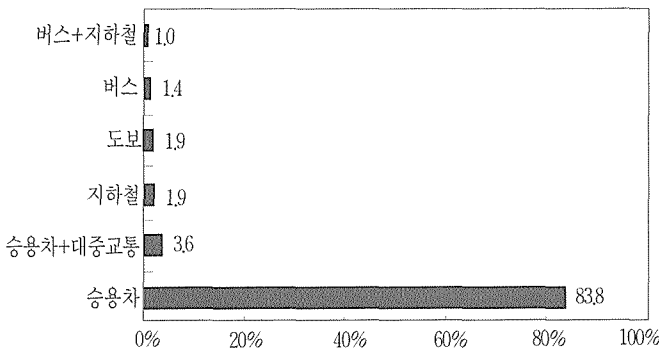
대중교통수단의 불편이 승용차이용 부추겨

승용차보유자가 출퇴근시 선택하는 교통수단을 살펴보면 승용차를 이용하는 비율이 83.8%로 매우 높은 것으로 조사되었다. 그 다음으로 승용차와 대중교통수단을 같이 이용하는 비율이 3.6%, 지하철과 도보가 1.9%로 나타났다. 출퇴근 교통수단을 지역별로 나누어 살펴보면 서울의 경우 승용차 이용률이 74.1%로 조사지역중 가장 낮은 것으로 나타났다으며, 승용차와 대중교통을 같이 이용하는 경우 6.9%, 지하철 4%, 버스와 지하철을 같이 이용하는 경우 2.6% 등의 순으로 나타나고 있다. 출퇴근시 승용차 이용이 가장 높은 도시는 대구로 93.7%의 높은 이용률을 나타내고 있으며, 대전도 90%의 높은 승용차 이용률을 나타내고 있다.

출퇴근시 교통수단으로 승용차를 이용하게 되는 주된 요인으로는 업무상 필요성이 35.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 지적되고 있는 것이 대중교통수단보다 편리하기 때문 30.6%, 출퇴근 시간의 단축 25.5% 등으로 나타나고 있다.

지역별로 나누어볼때 특징적인 점은 부산과 광주의 경우 출퇴근시간을 단축할 수 있기 때문이라

출퇴근 교통수단



출퇴근시 승용차이용의 주된 이유

(단위 : %)

	서울	인천	대전	광주	대구	부산	전체
출퇴근 시간의 단축	21.7	17.3	29.3	31.5	23.1	34.0	25.2
대중교통수단보다 편리	32.0	33.6	32.3	31.5	26.0	26.6	30.6
교통비가 적게 듦	1.0	0.9	0.0	2.2	1.9	2.1	1.3
사회적 지위때문에	0.0	0.9	1.0	0.0	0.0	0.0	0.3
업무상 필요하므로	36.0	45.5	32.3	28.3	40.4	27.7	35.5
대중교통수단 이용 불가능	9.4	2.7	5.1	6.5	9.6	9.6	7.4
습관적으로	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2

는 답변이 각각 34%와 31.5%로 비교적 높은 비중을 차지하고 있다는 것이다. 그리고 인천의 경우 업무상 필요로 승용차를 출퇴근 수단으로 이용한다는 비율이 45.5%로 가장 높으며, 대전의 경우 대중교통수단보다 편리하다는 답변과 업무상 필요라는 답변이 32.3%로 동일하게 나타나는 특징을 보이고 있다. 보유 승용차의 배기량별로 나누어서 살펴보면, 경·소형 승용차를 보유하고 있는 사람의 경우 업무상 필요성보다 대중교통수단의 불편함과 출퇴근 시간단축이라는 응답비중이 높은 것으로 나타난 반면, 상급 승용차로 올라갈수록 업무상 필요성으로 인해 승용차를 출퇴근 수단으로 이용한다는 응답비중이 높아지고 있다.

한편 직업별로 구분하여 보면 출퇴근 시간이 일정한 직업군으로 분류할 수 있는 블루칼라와 화이트칼라의 경우 대중교통수단보다 편리해서라는 답변이 각각 31.6%와 34.9%로 높게 나타나고 있는 반면, 자영업자의 경우 업무상 필요라는 답변이 47.2%를 차지하고 있다. 그밖에 가정주부의 경우 대중교통보다 편리하다라는 답변이 62.5%의 높은 비중을 보이고 있다.

이상과 같은 결과를 종합할 때 출퇴근용으로 승용차이용률이 높은 이유는 업무상 불가피하게 이용하는 경우를 제외하면 대중교통수단의 이용이 불편하기 때문이라 할 수 있다. 따라서 대중교통수단의 개발과 끊임없는 시설투자가 이루어져야 할

것이며, 대중교통수단의 통행시간을 단축시키기 위한 시스템의 개발 등으로 서비스수준을 향상시키기 위한 노력이 더욱 경주되어야 할 것으로 보인다.

배기량이 클수록 주행거리 늘어나

승용차보유자의 이용빈도에 대한 조사결과, 전체의 68.4%가 매일 승용차를 이용하고 있으며, 일주일에 6일을 이용한다는 응답도 14.8%에 달하고 있다. 그리고 일주일에 4~5일을 이용한다는 답변이 9.5%를 차지하고 있다.

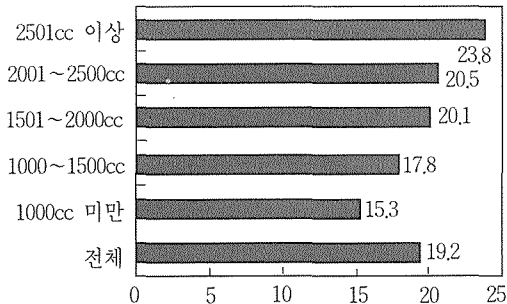
직업별로는 자영업자의 경우 76.5%가 매일 보유 승용차를 이용하고 있으며, 블루칼라의 경우도 전체 평균보다 높은 68.5%가 매일 승용차를 이용하고 있다. 반면 화이트칼라의 경우 매일 승용차를 이용하는 비율이 61.7%로 조금 낮으나 일주일에 6일을 이용한다는 답변이 21.3%로 높게 나타나 일주일에 6일 이상을 이용하는 비중은 직업별로 커다란 차이가 없다.

한편 지역별 이용빈도를 살펴보면 6대 도시중 매일 승용차를 이용한다는 응답비율이 서울이 56.9%, 부산이 63.6%로 평균보다 낮은 이용빈도를 나타내고 있는 반면, 대전은 80.9%로 가장 이용빈도가 높다.

서울의 경우 일주일에 5일 이하로 승용차를 이

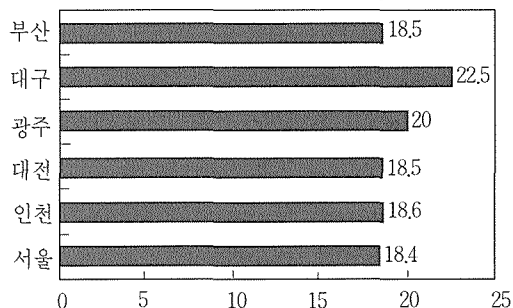
배기량별 연평균 주행거리

단위 : 1,000km



지역별 연평균 주행거리

단위 : 1,000km



용한다는 답변이 20%를 넘어서는 유일한 도시이다. 그리고 부산도 5일 이하로 승용차를 이용하는 비율이 서울 다음으로 높은 15.2%에 달하고 있다. 이와 같이 서울과 부산이 다른 도시에 비해 승용차 이용을 적게하는 보유자 비중이 높은 이유는 교통혼잡이 심한 반면 지하철망 확충으로 인해 다른 도시에 비해 상대적으로 대체교통수단이 발달해 있기 때문으로 보인다.

한편 승용차 보유자들의 연평균 주행거리는 1만 9,200km로 나타나고 있다. 이를 배기량별로 나누어 살펴보면 배기량이 큰 승용차를 보유하고 있는 이용자의 연간 주행거리가 많다는 특징을 보인다.

우선 배기량이 1,000cc 미만인 승용차의 경우 연간 1만 5,300km로 가장 적은 주행거리를 나타내고 있다. 그 다음으로 1,500cc 이하의 소형승용차의 경우 연평균 주행거리가 1만 7,800km, 2,000cc 이하의 중형승용차의 경우 연간 2만 100km로 나타났다. 그리고 대형승용차중 2,500cc 이하의 경우 2만 500km로 중형승용차와 비슷한 연평균 주행거리를 기록하고 있는 반면 2,500cc를 초과하는 대형승용차의 경우 연평균 주행거리가 2만 3,800km로 급격하게 늘어나고 있다.

지역별로 살펴보면 6대 도시중 서울, 인천, 대전, 부산의 경우 연평균 주행거리가 1만 8,400~1만

주당 승용차 평균 이용빈도

		7일	6일	4~5일	2~3일	1일이하
직업별	자영업	76.5	8.2	8.2	5.8	1.2
	블루칼라	68.5	18.5	7.3	4.8	0.8
	화이트칼라	61.7	21.3	9.0	6.3	1.8
	가정주부	57.5	7.5	25.0	7.5	2.5
	기타	66.7	-	33.3	-	-
지역별	서울	56.9	19.0	11.7	9.9	2.6
	인천	76.0	12.0	4.0	6.4	1.6
	대전	80.9	10.0	7.3	1.8	-
	광주	73.1	12.0	10.2	3.7	0.9
	대구	75.7	10.8	9.9	3.6	-
	부산	63.6	19.1	11.8	3.6	1.8
전체		68.4	14.8	9.5	5.8	1.4

8,600km로 비슷한 수준이나 대구와 광주의 경우 연평균 주행거리가 상대적으로 긴 특징을 보이고 있다. 광주의 승용차보유자의 경우 연평균 2만km를 주행하고 있으며, 대구의 경우 6대 도시중 최고 수준인 연평균 2만 2,500km의 주행거리를 기록하고 있다.

휘발유가격 인상효과 크지 않을 듯

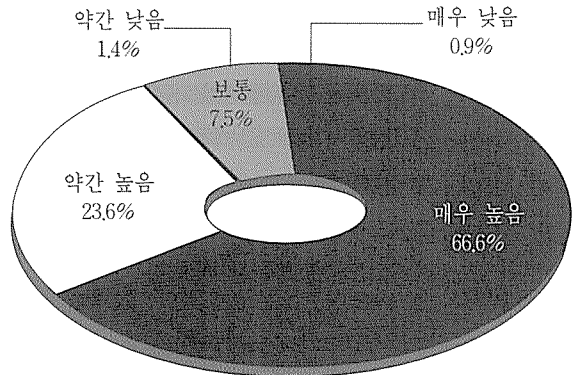
승용차 이용자들은 현재의 휘발유가격이 매우 높은 것으로 평가하고 있다. 설문조사에 따르면 현재 휘발유가격이 매우 높다고 응답한 비율이 66.6%, 약간 높다고 응답한 비율이 23.6%에 달한다. 따라서 전체 승용차 이용자중 휘발유가격이 높다는 평가가 90%를 넘어서고 있다. 그리고 이러한 평가는 보유차량의 배기량 차이와 소득 수준의 차이에도 불구하고 커다란 변화가 없는 것으로 나타났다. 다만 소득수준이 가장 높은 승용차 이용자 계층의 경우 휘발유가격이 높다는 평가가 평균에 비해 7% 포인트 정도 낮을 뿐이다.

한편 휘발유 가격 인상의 영향을 살펴보기 위해 휘발유가격이 얼마나 인상될 경우 출퇴근시 승용차 이용을 포기하고 대중교통수단으로 전환할 것인가라는 질문에 대한 응답결과는 다음과 같다.

우선 휘발유가격이 20% 인상되어 리터당 996원이 될 경우 승용차 이용을 포기하겠다고 응답한 비율이 7.8%에 그치고 있다. 즉 10부제 실시와 비슷한 수준의 효과를 거두기 위해서는 휘발유가격이 현재보다 20% 이상 인상되어야 한다는 것을 의미한다. 그리고 휘발유가격이 100% 인상될 경우 승용차의 이용을 포기한다는 응답이 총 37% 수준에 불과한 반면, 휘발유가격 인상과 관계없이 승용차이용을 계속할 것이라는 응답이 63%의 높은 수준을 나타내고 있다.

직업별로 보면 자영업자의 경우 휘발유가격의

현재 휘발유가격에 대한 평가



인상과 관계없이 승용차를 이용한다는 응답이 72.7%에 달하는 것으로 나타났으며, 블루칼라와 화이트칼라의 경우 각각 59.6%와 55.1%로 평균보다 낮은 응답률을 보이고 있다.

또한 보유차량의 배기량별로 보면 1,000cc 미만의 승용차이용자의 경우 휘발유가격 인상률이 30%가 되는 경우 40% 이상이 대중교통수단으로 전환할 것이라고 응답한 반면, 휘발유가격 인상과 무관하다는 응답이 44.4%에 불과하여 경제적 부담 증가에 가장 민감하게 반응하는 것으로 나타났다. 그 다음으로 소형승용차 이용자의 경우도 상위 차급에 비해 휘발유가격 인상에 영향을 많이 받는 것으로 나타나고 있다. 하지만 중형승용차 이상을 이용하는 경우 휘발유가격 인상이 미치는 영향이 상대적으로 작은 것으로 나타나고 있는 데, 특히 2,500cc를 초과하는 승용차이용자의 경우 휘발유가격 인상과 무관하게 계속 이용할 것이라는 응답률이 82.5%나 된다.

비용부담 인상만으로 이용억제 힘들어

이상의 설문결과를 종합해 볼 때 우리나라의 경우 승용차는 주로 출퇴근 수단으로 이용되고 있으

휘발유가격 인상이 출퇴근시 승용차 이용에 미치는 영향

		10% (913원)	20% (996원)	30% (1,079원)	40% (1,245원)	100% (1,660원)	유가인상 관계없음
직 업 별	자 영 업	3.9	3.5	9.9	5.3	4.6	72.7
	블 루 칼 라	7.0	3.5	11.4	6.1	11.4	59.6
	화 이 트 칼 라	3.1	4.1	15.4	11.6	10.3	55.1
배 기 량 별	1,000cc 미만	11.1	-	30.6	8.3	5.6	44.4
	1,000cc~1,500cc	3.7	4.0	12.8	9.7	12.4	57.0
	1,501cc~2,000cc	3.7	5.6	13.9	8.3	4.2	64.4
	2,001cc~2,500cc	5.6	1.1	6.7	5.6	6.7	73.0
	2,501~	-	3.2	7.9	1.6	4.8	82.5
전 체		4.0	3.8	12.8	8.0	8.1	63.0

주 : 무응답의 경우 제시하지 않았음.

며, 그 주된 이유는 무엇보다 대중교통수단의 미비와 불편인 것으로 파악된다. 그리고 이러한 결과로 인해 승용차의 이용빈도와 연간 주행거리도 매우 높은 수준을 기록하게 된다는 사실을 발견할 수 있다.

하지만 정부는 승용차이용을 억제하기 위한 수단으로 교통세를 인상하여 휘발유가격을 대폭 인상하였으며, 향후에도 교통세 인상을 지속적으로 추진할 예정이다. 즉 정부는 에너지 소비증가와 교통혼잡 및 대기오염 문제의 주범인 승용차의 지나친 이용을 억제하기 위한 정책대안으로 경제적 부담을 가중시키는 방법을 선택하고 있는 것이다.

문제는 휘발유가격의 인상으로 승용차이용에 따른 비용부담이 크게 늘어남에도 불구하고 출퇴근 목적의 승용차이용을 포기하지 않겠다는 응답률이 매우 높게 나타나고 있다는 사실이다. 승용차이용자들은 교통수단의 전환을 회피하려 한다. 대중교통수단의 확충과 서비스개선이 이루어지지 않는한 출퇴근용 승용차이용이 쉽게 포기되기 어려운 구조적인 문제라 할 수 있다. 그리고 결국 이러한 상황의 지속으로 인해 승용차이용을 억제하여 에너지소비를 줄이고 심각한 교통난과 대기오염의 문

제를 해결하기 위한 방안으로 추진되고 있는 휘발유가격 인상정책은 그 정책효과가 반감될 가능성도 적지 않은 것으로 판단된다.

분명 지속적으로 증가하고 있는 승용차 보유대수와 이용수요를 도로 확충 등의 정책으로 해결하기에는 상당한 한계가 존재한다. 하지만 그 해결방안의 하나로 우선되어야 할 정책은 교통체계의 효율성을 증가시키는 방법이라 할 수 있다. 따라서 승용차이용자들이 출퇴근 목적의 이용을 억제하고 대중교통수단으로 전환하는 것이 요구되고 있으며, 이를 위해서는 그 이용에 따른 비용을 높이는 정책 이전에 그 이용을 포기할 수 있는 환경을 마련하는 일이 더욱 시급해 보인다.

교통수요를 관리하기 위한 방안은 경제적부담을 가중시키는 방법 이외에도 인센티브를 주는 방법, 법적·제도적 방법, 대체수단 지원방법 등 다양한 정책이 존재하며, 이러한 방안이 보다 효율적일 수 있다는 사실을 결코 간과하여서는 안될 것이다. 정책효과에 대한 확실성이 큰 상황에서 세금인상을 통해 해결하려는 정부의 정책은 자칫 세수확보에 집착한다는 비판을 면하기 어려워 보인다.

〈자동차 경제〉 