

# 일본LPG업계의 LPG차 보급을 위한 노력

## 25만대 보급을 위한 행동

26만대 보급을 위한 행동LPG가스자동차보급촉진협의회는 2010년까지 26만대의 LPG자동차보급을 위한 행동강령을 발표했다. 이에 일본LPG가스단체협의회도 이사회를 열어 LPG가스업계가 힘을 모아 LPG자동차의 보급에 매진하기 위한 체제를 마련하였다.

촉진협은 보급행동 가운데 활동기본 방침으로서 ①LPG가스업계 내에 LPG자동차도입 촉진 강화, ②LPG자동차 라인 생산 실현, ③정책상, 저공해자동차로 인정, ④가스체 에너지로서 개발·판매체제 확립, ⑤소비자에 충전소, LPG자동차 정보 제공, ⑥저공해, 저비용의 LPG자동차 개발을 위한 과제, 목표, 각 단체별 역할 등을 정리했다. 또한 26만대에 대한 구체적인 내역으로서 업종별로 목표대수가 설정되어 있다.

이번에 발표된 LPG자동차 26만대보급계획은 국가의 종합자원에너지조사회에서 책정된 것으로 2010년도 「크린에너지자동차보급목표」를 반영한 것으로 LPG자동차는 디젤자동차 대체로 26만대가 설정되었다. LPG자동차 보급과 관련해서 과거에도 많은 노력이 있었지만 이번 「26만대 보급」이라는 수치가 갖는 의미는 전혀 다르다.

특히 26만대 가운데 6만대는 LPG가스업계가 국가에 제시한 공약이라고 할 수 있다. 이에 전국LPG가스도매협회도 독자적으로 「행동계획」을 책정했다. 우선 목표달성을 위해서 ①회원보유 영업차량 중 LPG차로 전환 가능차량 대수 파악, ②각 사별·연도별 목표치 설정, ③2010년까지 100% LPG차 전환목표, ④신규소비자 개척을 위한 조직적인 활동 등이 포함되었다.

다른 단체들도 각 유통단체와 독자적인 계획을 세우고 있으며 LPG가스업계는 새로운 출발점에 서있다.

【LPG자동차 보급목표대수】

업종	설정대수
LPG업계	60,000
운수업	85,000
유통업	34,000
지방자치단체	21,000
서비스업	18,000
제조업	15,000
개인택시	10,000
자동차교습소	5,000
기타	12,000
합계	2,600,000

(단위: 대)

【국가 보급목표 대수】

연료별	목표대수
LPG자동차	26만대
CNG자동차	*100만대
하이브리드자동차	211만대
전기자동차	11만대
합계	348만대

\*추후 23만대로 수정

【LPG차 등록대수 및 증감추이】

구 분	등록차량수	택 시	자가용차	화물차	특수차	승합차
2002년 8월	290,788	238,356	25,050	18,033	9,300	49
전년대비	2,145	1,706	-2,379	2,272	501	45
2003년 8월	282,769	239,941	22,648	22,022	10,037	85
전년대비	1,981	1,585	-2,366	1,989	737	36
2004년 8월	294,414	241,568	21,252	21,203	10,283	108
전년대비	1,645	1,627	-1,432	1,181	246	23

## 디젤차 대체 일단락, 증가세 둔화

업계내부에서는 LPG차 보급을 위한 의욕은 고조되고 있으나 현실은 그렇게 낙관적이지만은 않다. 최근 자동차배출가스에 대한 여론을 배경으로 동경도는 2000년 12월에 환경확보조례를 제정하여 디젤트럭의 운행을 규제했다. 이후 디젤 대체로서 LPG자동차의 증가가 지속되면서 감소세를 보이던 LPG자동차 대수도 2001년부터 증가세로 돌아섰다. 하지만 최근에는 뚜렷한 증가를 보이지 못하고 정체상태를 이어가고 있다. 국토교통성이 집계한 LPG차보급대수에 따르면 '05년 8월 기준 29만 4414대를 기록했다. 배기가스규제 이후 LPG자동차는 연간 2000대 증가 페이스를 유지했으나 최근 1년간 1645대 증가에 그친 것으로 나타났다. 그 이유로 적극적인 디젤차 전환이 유도되던 화물차의 일시적 수요정체 및 지속적인 수요개척이 이루어지지 않았기 때문으로 풀이된다.

전국LP가스도매협회의 행동계획에도 언급되어있듯이 소비자에 대한 인프라 고지 및 업계의 네트워크를 활용한 신규소비자의 확보가 절실하게 필요한 상황이다. 이를 위해 전국LP가스충전소협회와 연계하여 네트워크를 구축하고 충전소가 없는 지역에는 간이가스충전소를 설립하는 방안도 고려중이다. 이외에 택시가 연간 1500대 수준으로 증가하고 있으나, 업계 내외에서 지적되고 있는 개인택시의 탈LPG화는 지속되고 있는 것으로 나타났다. 한편 자가용의 감소세는 둔화되었지만 향후 전망도 불투명하다. 닛산특판의 기체분사형 LPG자동차가 소비자들에게 얼마나 어필을 할지가 향후 자가용시장의 관건이다.

업계에서 가장 기대하고 있는 분야가 특수차와 승합차분야이다. 특수차라 함은 지자체에서 사용하는 청소차, 운전교습소에서 사용하는 교습용자동차 등이 해당된다. 청소차의 경우는 동경도 등 일부 지자체에서 배기가스저감 노력의 일환으로 시작되어 전국적으로 확대되고 있다. 또한, 전국 1400개소에 달하는 자동차교습소가 보유한 교습차량 가운데 약8000대가 디젤차량으로 추정되고 있어 보급목표 5000대도 상당한 실효성을 가지고 있는 것으로 풀이된다.

승합차의 경우는 도요다의 코스타가 차량 증가에 크게 공헌하고 있으며, 2001년 5월

하지만 해도 LPG승합차가 한 대도 없었던 것을 감안하면 49라는 수치는 대단한 것이다. 이 수치를 표1)에 적용하면 특수차는 ④지방자치체와 ⑧자동차교습소, 승합차는 ⑨기타에 해당되지만 이들 설정대수를 합산하면 3만8천대나 된다. 26만대보급 달성을 위해서는 신규소비자의 개척이 절실히 필요하다.

## 세미나, 전시시승회 등 필요

LPG가스업계가 추진하는 업계내 6만대 보급은 당연한 책무이다.

전국LPG가스도매협회의 행동계획에 따르면 회원각사의 LPG차화 100%달성을 목표로 하고 있다. 이를 달성하기 위해서는 LPG차의 계몽차원에서 ①각사 경영간부에 LPG차 도입 의의에 관한 연수회를 열고, ②각사에 대해 LPG차 도입 안내서를 작성토록 하며, ③촉진협의 저공해자동차전시회세미나와 연동된 LPG차시승 체험회를 실시할 것을 제시하고 있다.

여기서 강조하고 싶은 것은 ③이다. 세미나는 LPG업계 간부를 대상으로 하는 경우가 대부분이어서, 세미나에 참가함으로써 LPG차에 관한 최신정보를 입수할 수 있고, 참가자들과의 정보교류가 가능해 자사의 보급촉진활동 추진현황을 확인할 수 있다. 따라서 향후 개최될 전시시승회에도 명확한 의사를 가지고 임할 수 있게 된다.

이러한 계획은 전국LPG가스자동차충전소협회 전국 지부에서 이미 실시되고 있으며, 특히 규슈지부에서는 10년 전부터 이러한 형태로 업계내 결속을 강화하면서 보급촉진활동에 노력하고 있다. 현실적인 문제로서 업계전체를 둘러싼 경제환경을 보면, 단체의 지방조직이 열악해서 세미나 및 전시회를 개최할 비용적 능력이 없다는 것이다. 또한 촉진협의회에서도 전국 순회를 하고 있으나 일정상의 문제 및 참가자의 사정에 따라서 반듯이 지방조직의 요청에 응할 수는 없는 한계가 있다.

전시시승회도 LPG사업자를 대상으로 하는 것과, 운송사업자를 대상으로 하는 경우, 양 사업자를 모두 대상으로 하는 경우로 구분해서 개최시기 및 장소를 고려해서 실시해야 한다. 막대한 광고비용을 지불해야 하는 TV광고는 현실적으로 불가능하더라도 LPG자동차를 모르는 소비자를 끌어들이기 위해서는 실제 사용자에게 LPG차를 접할 수 있게 하는 것이 가장 좋은 방법이며 따라서 전시시승회는 큰 의미를 갖는다.

2000년 이후 LPG자동차는 저NOx, 저PM성이 인정되어 자동차배기가스규제가 심한 대도시를 중심으로 그 수를 늘려왔다. 앞으로는 지구환경보호의 관점에서 저CO2성이 중요시되어 활약의 여지는 충분하다. 하지만 표2)를 보면 알 수 있듯이 국가가 책정한 목표대수 가운데 눈에 띄는 것이 하이브리드자동차이다. LPG자동차가 저CO2의 수혜를 받을 것인지 하이브리드자동차 등 다른 차종이 수혜를 받을지는 업계 자신이 정한 6만대보급 진행현황이 시금석이 될 것으로 예상된다.

(출처: 日프로판산업신문 제2286호)