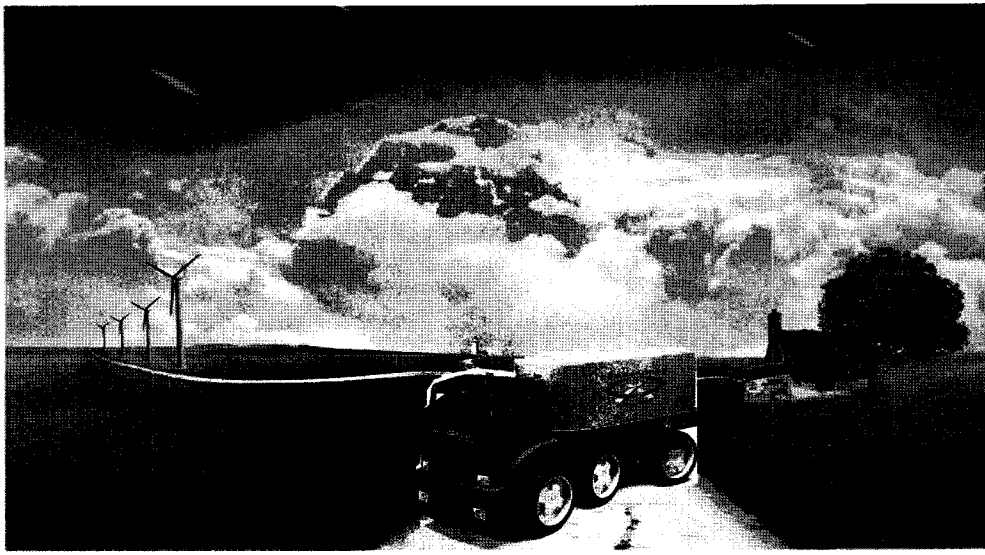




2020년 교통물류부문 온실가스 34% 감축

국토부, 2020 지속가능 국가교통물류발전 기본계획 수립



국토해양부 종합교통정책과

□ 2020년에는 우리나라의 교통체계가 대중교통·그린카·자전거·보행과 같은 녹색교통 중심으로 개편되어 교통부문에서 사용되고 있는 에너지가 연간 1,200만 TOE(약 9조 2천억원 상당) 절감되고, 이에 따라 온실가스 배출량도 '20년배출전망치(BAU)*' 대비 34%(3,450만톤CO₂eq)** 정도 감축시킬 수 있게 된다.

* Business as Usual(계획을 수립시행하지 않을 경우 배출 전망치)
**10,060만톤(20년배출전망치)-3,450만톤(감축량)=6,610만톤(실배출량)

□ 국토해양부(장관 권도엽)는 이와 같은 내용을 주요 골자로 하는 「제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획(11~20)」을 6월 30일 확정고시했다고 밝혔다.

○ 「지속가능 국가교통물류발전 기본계획」은 「지속가능 교통물류발전법」(2009.6.9 제정)에 따라 지속가능 교통물류체계의 발전을 촉진하기 위하여 수립하는 10년 단위의 법정 국가계획의

로 향후 10년간 녹색교통체계를 구축하기 위한 정책방향과 추진전략을 제시하고 있다.

- 현재 우리나라의 교통체계를 보면, 선진 외국에 비해 도로(자동차) 수송분담률이 지나치게 높고, 자동차 운행거리가 길며, 나홀로 차량이 많아 교통부문에서 에너지가 매우 비효율적으로 사용되고 있는 것으로 나타나고 있다.

* 여객수송분담률 (% , 인·km, '08) : 도로 81.4, 철도 15.9, 항공 2.5, 해운 0.2

* 일평균 자동차 주행거리(km) : 한국 59.2, 미국 54.7, 일본 26.1

* 서울 출퇴근 시간대 나홀로 차량 비율 86.3%

- 이러한 문제점을 개선하기 위해 「제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획」에서는 저탄소 에너지 절감형 교통체계를 구축하기 위해 5대 추진전략과 74개 추진과제를 선정하였으며, 앞으로 10년간 단계적으로 관계부처·지방자치단체·공공기관 등과 함께 공동으로 추진하게 된다.

- 이번에 국토해양부가 확정발표한 「제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획」의 주요 내용을 보면,

① 교통수요관리 강화 및 교통시설 운영 효율화

- 자동차의 주행거리에 따라 보험료가 연동*되는 녹색자동차보험을 개발하여 자동차 주행거리 감축을 유도하고, 신용카드사와 협력하여 대중교통자전거보행 등 녹색교통을 이용할 경우 신용카드 포인트를 제공하는 제도를 도입하며, 지역 또는 직장 단위로 자동차를 공동이용하는 제도(Car Sharing)를 활성화 하는 등 승용차 이용을 줄이기 위한 참여형 교통수요관리 정책을 강화한다.

* 프랑스, 영국, 호주 등에서는 주행거리 연동 자동차 보험 활성화

- 우리나라 포장도로의 12%에 구축되어 있는 지능형교통체계(ITS)를 '20년에는 25%까지 확대하고, 현재 50% 수준인 하이패스 이용률을 '13년까지는 58%까지 확대하며, 고속도로 진입 교통량 조절과 회전교차로 확대 등을 통해 교통흐름을 원활히 함으로써 도로부문에서 발생하는 에너지 소비와 온실가스 배출량을 줄이게 된다.



② 생활밀착형 보행자전거 활성화

- 교통사고 위험이 크거나 보행여건이 열악한 주거상업지역의 도로는 보행우선구역*으로 지정하여 교통 정온화(Traffic Calming) 사업을 추진하며, 제주 올레길과 같은 친환경 보행자길을 도시내에 구축하여 여가통행수요를 보행교통수단으로 흡수해 나간다.

* '07~'10까지 보행우선구역 21개소 추진, 단계별로 계속 확대

- 자전거 이용자를 위하여 생활형 자전거 도로*와 자전거 주차장**을 확충하고, 공영자전거운영을 확대하며, 철도와버스에 자전거 동반승차 허용 등 대중교통과 연계하여 자전거를 편리하게 이용할 수 있는 환경을 조성한다.

* 국도에 생활형 자전거 도로 구축 : 400km('10~'13)

** '11년에 춘천역, 오산역 등 7개 철도역에 자전거 주차장 설치

③ 대중교통 인프라 확충 및 서비스 개선

- 서울과 수도권 위성도시 간을 최단거리로 운행하는 광역급행버스의 만족도가 높고 이용객이 증가함에 따라 교통수요 분석을 통해 운행 노선 확대를 추진하고, 간선급행버스(중앙버스전용차로제, BRT)를 전국 대도시권으로 확대하며, 기존 도로구조를 개선하여 노선버스와 보행자 위주로 통행을 허용하는 대중교통 전용지구 지정을 확대한다.

* 대도시권 대중교통 수송분담률 제고 : '10년 54% → '20년 60%

- 지하철철도가 중추 교통수단으로 역할을 할 수 있도록 철도에 대한 투자를 확대하여 현재 15.9%인 철도의 여객수송분담률을'20년에는 27.3%까지 높이고, 광역철도망의 지속적인 확충과 함께 운행방식을 급행화하여 철도의 서비스 경쟁력을 제고시켜 나간다.

* 고속일반광역철도 연장 : '10년 3,557km → '20년 4,934km

④ 저탄소 녹색물류체계 구축

- 도로에서 철도 또는 연안해운으로 수송수단을 전환하여 화물을 수송하는 화주 또는 운송사업자와 협약을 체결하고, 그실적에따라 보조금*을 지급하는 전환교통(Modal Shift)을 촉진해 나간다.

* 국고보조 예산 : '10년 26억원, '11년 50억원

- 화물운송사업자가 정부와 자발적인 온실가스에너지 목표관리제* 참여 협약을 체결하고, 협약을 이행할 경우 향후 배출권거래제 시행시 조기감축 실적으로 인정해 주는 등 각종 인센티브를 제공하여 물류부문에서 발생하는 온실가스 배출을 줄여 나간다.

* 화물자동차 100대 이상 운송업체(385개), 연간 운송실적 3천만 톤-km 이상 대형 화주기업 등을 대상으로 목표관리제 참여 추진

⑤ 친환경 교통물류기술 개발

- 그린카, 차세대형 첨단고속철도, 도시형 자기부상열차, 바이모달 트램, 무가선 저상트램, 녹색선박(Green Ship) 등 첨단교통수단의 실용화를 위한 기술개발사업(R&D)을 추진하여 저탄소 교통체계 구축과 신성장 동력 창출에 기여할 수 있도록 한다.

□ 국토부는 지속가능 국가교통물류발전 기본계획에 따른 연차별 시행계획을 매년 수립하여 추진하면서 기본계획의 이행상황을 모니터링하고, 계획 집행상의 문제점을 개선보완해 나갈 계획이라고 밝혔다.

한편, 특별시장·광역시장·시장 또는 군수는 관할지역에 대한 지속가능 교통물류발전 기본계획과 시행계획을 국가계획과는 별도로 수립하여 추진하게 된다.

□ 「제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획」 수립시행으로 교통물류 부문 온실가스 감축, 에너지 절감 효과는 물론, 향후 기후변화 국제협상에서도 우리나라가 주도적인 역할을 하는데 기여할 수 있을 것으로 기대된다.