

자발적인 승용차 이용 저감을 위한 모빌리티 매니지먼트 도입방안 연구

Introduction of the Mobility Management Policies
for Voluntary Reduction of a Passenger Car Uses

이춘용 한양대학교 대학원 박사과정(제1저자)
Yi Choonyong Graduate School, Hanyang Univ.(Primary Author)
(cyyi@krihs.re.kr)

노정현 한양대학교 도시대학원 교수(교신저자)
Rho Jeounghyun Graduate School of Urban Studies,
Hanyang Univ.(Corresponding Author)
(jhrho@hanyang.ac.kr)

목 차

I. 서론

II. 모빌리티 매니지먼트의 이론 및 해외사례 검토

1. 이론적 배경 및 선행연구 검토
2. 해외사례

III. 모빌리티 매니지먼트의 개념 및 도입 범위

1. 모빌리티 매니지먼트의 개념
2. 도입 범위

IV. 모빌리티 매니지먼트 국내 도입방안

1. 대국민 심리적 변화 유도
2. 기존 교통정책과 연계 시행
3. 다양한 소프트 정책과 병행
4. 교통관련 제도 개선방안

V. 결론 및 향후 연구과제

※ 본 논문은 “이춘용·이백진·김준기, 2009, 지속가능한 교통실현을 위한 모빌리티 매니지먼트 도입방안 연구: 자발적인 승용차 이용 저감 방안을 중심으로, 국토연구원”을 수정 보완·재정리하였음. 공동연구진에게 감사의 말을 전함.

I. 서론

도시교통 혼잡 완화를 위한 도시교통 정책은 크게 세 가지 전략으로 구분된다. 통행수요에 대응하기 위한 교통시설의 확충, 승용차 통행발생을 억제하기 위한 혼잡통행료 부과 등의 교통수요관리기법(Transportation Demand Management: TDM), 그리고 대중교통수단 이용 촉진을 위한 시설 확충 계획 등이다. 이러한 일련의 정책들은 도로를 비롯한 도시철도, 버스 등 교통시설 확충을 위해 막대한 예산 투입이 필요하다.

교통수요관리기법의 주요 정책(혼잡통행료 부과, 카풀, 시차제 출근, 승용차 요일제 운행 등)과 대중교통 활성화 정책의 추진은 대체 교통수단의 이용이 불편하다는 제약이 따른다. 대중교통수단 전환을 위해서는 대규모의 대중교통체계가 개편되어야 하기 때문이다. 또한 대중교통으로 접근이 불편하여 승용차 통행을 억제시키는 충분한 정책 효과를 나타내지 못하는 실정이다.

최근 도시 환경영향 저감과 지구온난화에 대처하며 녹색성장을 위해서는 과거 시설확충 중심의 교통정책은 패러다임 변화가 요구되고 있다. 국민들은 교통정책목표를 공감하고 적극적인 커뮤니케이션이 적절하게 이루어질 때 과도하게 이용하고 있는 승용차 통행을 대중교통 혹은 다른 수단으로 전환할 수 있을 것이다. 지구환경의 보전과 녹색성장을 위한 국민들의 실천 의지와 사회구성원으로서 사회적 기여에 대한 인식이 강하기 때문이다.

이 연구의 목적은 수요자가 심리적·환경 의식 등 자발적인 행동변화를 통하여 승용차 이용을 줄일 수 있는 교통정책을 모색하는 데 있다. 즉, 수요자가 자발적으로 승용차 이용을 줄일 수 있는 소프트웨어 측면의 교통정책으로서 모빌리티 매니지먼트(Mobility Management, 이하 MM이라 함) 도입방

안을 강구하였다.

이 연구의 주요 내용은 먼저 모빌리티 매니지먼트의 이론과 활발하게 시행하고 있는 해외사례를 검토하였다. 모빌리티 매니지먼트의 개념을 정립하고 우리나라 도입범위를 설정하였다. 그리고 저비용의 효과가 높은 승용차 이용을 자발적으로 줄일 수 있는 모빌리티 매니지먼트의 국내 도입방안은 크게 대국민 심리적 변화 유도, 기존 교통정책과 연계 시행, 다양한 소프트웨어 정책과 병행, 교통 관련 제도 개선방안 측면으로 구분하여 도출하였다.

II. 모빌리티 매니지먼트의 이론 및 해외사례 검토

1. 이론적 배경 및 선행연구 검토

기존 교통정책은 승용차 이용자들의 교통수단 전환을 유도하기 위한 외부환경 조성 위주의 정책이다. 이는 최종 판단주체인 개개인이 가지는 외부환경에 대한 지각(知覺), 사회적 의식형성 등 심리적인 요인을 간과하고 있다. 국내 교통부문에서 사회심리학 이론에 근거한 교통행동 분석방법론 연구는 매우 드문 실정이다. 특히 모빌리티 매니지먼트에 대한 체계적 도입방안 및 효과평가 등에 대한 이론적 연구는 정립되어 있지 않다.

한편, 통행행태 분석에서 개인별 특성에 따라 통행행태에 영향을 주는 요인을 파악하는 연구가 수행되었다. 먼저, Loukopoulos 외(2005)는 자가용 이용 억제를 위한 사회경제적 요인(예: 자가용 소유 유무, 가구 수입 등)에 비해 환경에 대한 개개인의 의식수준이 보다 큰 영향요인임을 논증하고 있다.

교통행동이 변화하는 일련의 과정에 대해 藤井聡(2003)은 교통행동변화 과정을 의식 변화 → 행

동의도 변화 → 실행의도 변화의 3단계로 구분하고 단계별 적용방법론을 제시하고 있다. 한편, 土井勉(2008)는 환경의식과 행동평가를 2단계로 구분하여 교통행동 변화 과정을 제시하였다. 1단계(환경인지 단계)는 환경위험성, 사회적 공익, 실현가능성 인지에 대하여, 2단계(행동평가 단계)는 편익비용, 사회적 규범, 실현가능성 평가로 구분하여 효과분석 방법론을 제시하고 있다.

일반적으로 승용차 이용과 대중교통 이용에 영향을 주는 요인으로 성별/연령/소득 같은 개인 및 가구 특성과 차내시간/차외시간 같은 교통수단 서비스 특성을 고려하고 있다. 그러나 통행수단 선택에 영향을 미치는 요인들은 이외에도 교통수단의 서비스 수준, 이용자의 성향 등이 있다. Johansson 외(2006)에 의하면 환경에 대한 관심, 안전에 대한 인식, 편리성, 안락성에 대한 개인의 성향은 교통수단 및 통행패턴에 크게 영향을 받고 있음을 주장하고 있다.

승용차 혹은 대중교통수단을 선택하는 계층 분류에 대해 Beimborn 외(2002)는 선택적 이용자(Choice Users)와 비선택적 이용자(Captive Users)로 구분하고 있다. 이는 대중교통수단만을 이용할 수 있는 이용자뿐만 아니라 승용차만을 교통수단 대안으로 고려하는 이용자 역시 비선택적 이용자로 구분하여 수단선택모형의 예측 정밀도를 향상시켜야 함을 밝히고 있다.

한편 모빌리티 매니지먼트와 관련한 국내 선행연구는 전무한 실정이다. 기존 교통정책은 승용차 이용자들의 교통수단 전환을 유도하기 위해 외부

환경조성 위주로 추진해왔다. 개개인의 외부환경에 대한 지각, 사회적 의식 형성 등 심리적인 요인을 고려한 교통행동 분석방법론 연구는 드물다.

도시교통 혼잡 완화를 위해 기존 연구들이 승용차 이용 규제, 대중교통시설 확충 방안을 주로 다루고 있다. 이 연구는 수요자의 자발적인 통행 행태 변화를 유도·촉진할 모빌리티 매니지먼트의 도입방안을 작성하는 데서 차별화된다.

2. 해외사례

1) 오스트레일리아의 트래블 스마트(Travel Smart)

(1) 퍼스(Perth) 도시권

여기에서 검토한 외국사례는 주로 문헌조사를 통하여 작성하였다.¹⁾ 최초의 전형적인 모빌리티 매니지먼트 시행사례로 승용차 분담률을 10% 가까이 낮추는 효과를 거두었다. 퍼스 도시권의 트래블 스마트 정책은 유럽과 일본 여러 도시에 직접적인 영향을 주었다. 퍼스 도시권은 서오스트레일리아주 해안에 위치하며 인구 규모는 약 120만 명이다. 도시권의 승용차 의존율이 높은 편으로 승용차 분담률 약 70%, 대중교통 약 5% 이내다. 또한 도로, 자전거의 분담률은 매년 감소 추이를 나타내고 있다.

주정부는 퍼스 도시권 교통전략(Perth Metropolitan Transport Strategy 1995~2029)²⁾을 수립하여 장래 80%까지 예상되는 승용차 분담률을 45%로 낮추는 계획을 수립하였다. 승용차 이용자를 대중교통, 자전거, 보행 등 다른 수단

1) 藤井聰, 谷口綾子. 2008. モビリティマネジメント入門. 學芸出版社. 제작성.

2) 주정부 교통국, 도로국, 도시계획국, 항만국을 비롯하여 철도와 버스 교통운영기관(Westrail and Metrobus)과 퍼스 도시권의 각 지방자치단체가 계획을 수립함. 서호주 주정부(1995)는 1990년대 후반 400세대를 대상으로 소규모 시범사업(파일럿 실험)을 실시하였음. 시범사업 결과 개별적인 커뮤니케이션을 통하여 사람들의 교통행동이 실제 자발적으로 변화한다는 것을 확실하게 되었음. 1999년에 “Travel Smart 2010: 10년 계획”을 수립하여 본격 시행하고 있음. 대규모 시설(쇼핑센터 등)과 건강문제를 특별히 배려한 커뮤니케이션 기법을 중심으로 10년간 64만 명을 대상으로 실시하는 계획임.

으로 전환시키는 수치 목표를 설정한 것이다. 이를 달성하기 위한 토지이용계획, 교통 시스템 정비 및 교통행동(개인들이 자발적으로 행동을 바꾸는 트래블 스마트)의 세 가지 전략을 수립하였다.

트래블 스마트는 개개인이 자발적으로 행동을 전환하도록 커뮤니케이션³⁾을 통한 대규모 트래블 피드백 프로그램(Travel Feedback Program: TFP)으로 전개되었다. 퍼스 도시권의 트래블 스마트 대상 그룹은 다양하게 설정하였다. 거주자를 대상으로 대중교통과 자전거 시설을 개선하고, 학교 교육과정에서, 그리고 직장을 대상으로 커뮤니케이션 정책을 실시하였다.

퍼스 도시권의 트래블 스마트 효과(남퍼스 시 거주세대 약 8천 세대)는 대중교통, 도보, 자전거 등의 이용 정보를 제공함에 따라 2000년 트래블 스마트 시행 직후 자동차 분담률이 일시에 8%가 감소하였다.⁴⁾ 그 감소분은 자전거, 도보, 대중교통수단으로 전환된 것으로 나타났다.

(2) 애들레이드(Adelaide)시

애들레이드시는 퍼스보다 대중교통 기반이 매우 취약하다. 호주 정부의 트래블 스마트 일환으로 추진하였지만 대중교통으로 수단 전환이 쉽지 않아 커뮤니케이션 과정에서 대중교통 정보 제공과 함께 환경과 건강에 대한 메시지를 전달하여 행동변화의 동기 부여에 주력하였다.

이 과정에서 참여대상자와 일대일 커뮤니케이션을 통해 수단 전환을 위한 세부 정보를 제공하였다. 이러한 적극적인 커뮤니케이션 실시 결과 승용

차에서 대중교통으로 통행 수단 분담은 시행 직후 약 11%, 5개월 후 16%가 전환되었다.

2) 영국 런던의 종합교통전략 트래블 플랜(Travel Plan)

영국 런던의 도시교통정책은 크게 세 가지로 구분할 수 있다. 교통수요관리의 혼잡료 부과(road pricing) 정책과 대중교통 기반시설의 정비, 그리고 이를 포괄하는 종합적인 모빌리티 매니지먼트 정책이다. 이 세 가지 정책을 병행하여 대규모의 광범위한 지속적 MM을 연계하여 소프트 정책으로 실시하고 있다. 영국 교통부가 주도적으로 2002년 런던, 브리스틀 2개 도시에서 처음으로 트래블 플랜을 실시하였다. 거주자, 직장 트래블(전국 모든 중앙행정기관과 각 지방정부기관 1,848개소), 병원, 대학, 공항 등 공공시설에 대한 직장 트래블 플랜 수립을 의무화하였다.

런던 교통국(2006)은 중앙정부의 가이드라인과 함께 도로에 대한 투자보다는 대중교통에 대한 투자에 중점을 둔 교통전략(Transport 2025)을 수립하였다. 이 계획의 특징은 자동차에서 대중교통으로 수단 전환을 목표로 제시한 점이다. 2025년까지 현재의 대중교통 용량을 40% 늘리고, 자동차 분담률은 현재 41%에서 2025년 32%로 9%를 낮추는 목표 수치를 제시하고 있다.

런던에서 지속적으로 시행하는 대규모 MM은 2025년까지 매년 20만 명을 대상으로 개인별 트래블 플랜을 구축하여 단계별로 추진할 예정이다. 또한 시민들의 참여 촉진을 위해 매스컴을 활용한 캠페

3) MM의 중요한 역할(개인의 통행 수단 전환, 각종 정보 제공을 위한)인 커뮤니케이션 기법은 영국, 호주에서는 Personalized Travel Planning(PTP)이라고 함. 일반적인 커뮤니케이션 기법을 의미할 경우 TFP로 표현하였고 이 연구에서는 주로 커뮤니케이션 기법으로 표현하였음.

4) 현재 수단분담(승용차 70%, 대중교통 5%)이 장래 자동차 의존형 도시(승용차 80%, 대중교통 2%)로 전망됨에 따라 승용차 운전자의 1/3(수단 분담률 24.5%)을 대중교통으로 수단 전환시키는 목표치를 제시(Perth Metropolitan Transport Strategy 1995~2029)함. 2000년 실시 직후 자동차 분담률 8% 저하, 도보는 12→16%로 증가하였고 대중교통 이용객은 30~40%가 증가함.

페인 정책을 병행하고 있다. 얇고 넓은 커뮤니케이션을 실시하는 ‘Good Going’ 캠페인은 개인의 건강과 사회전체의 환경에서도 보다 바람직한 교통수단의 이용을 권장하고 있다. 소요예산은 런던 시 교통국의 자체 예산으로 충당하고 있다. 이는 중앙정부로부터의 보조금, 지하철과 버스요금 수입, 혼잡료 부과 요금 등으로 구성되어 있다.

트래블 플랜의 기대효과는 교통전략의 시행을 통하여 런던의 지구온난화 가스 배출 저감 목표의 2/3 이상(전체 목표의 30%에 대해 22%를 저감)을 달성할 것으로 예상하고 있다. 런던 Transport 2025를 통해 예상되는 사회적 편익은 1,800억 파운드에 이

를 것으로 전망하고 있다. 런던 트래블 플랜은 단일 사업이 아닌 연계전략으로 추진하고 있다.

3) 일본의 커뮤니케이션 중심의 MM

(1) 후쿠오카(福岡)의 가정방문형 MM

후쿠오카 국도사무소에서는 도로 혼잡을 근원적으로 해소하기 위해 신규 우회도로와 환상도로 정비 사업을 주로 추진하고 있다. 이 과정에서 용지 매입에 오랜 시간이 걸리고 도로 완공 후에는 다시 지체가 발생하여 이를 억제할 대책 마련의 필요성이 제기되었다.⁵⁾ 이에 대한 대책으로 도심부로 진

표 1_ 런던 Transport 2025의 전략

구분	주요 내용
전략 1. 기존 인프라의 재생(renewal)	- 지하철의 리뉴얼에 의한 지하철 용량 증대 - 버스 차량 개선으로 온난화가스 저감 - 도로의 지속적인 유지관리 등
전략 2. 기존 인프라 효율적 운용	- 정보제공·요금·신호 시스템의 고도화 - 노상주차 배제로 도로 용량 확대 - 혼잡통행료 부과 도로 혼잡 저감 등
전략 3. 교통수요의 저감(토지이용정책)	- 토지이용 정책(예: TOD)에 의한 교통수요 자체의 저감 - 주차장 용량을 줄여 보유 자동차, 교통수요 자체를 감축
전략 4. 사람들의 교통행동 변화 촉진 (소프트정책)	- 개인 트래블 플랜(Personalized Travel Planning)을 백만 명 규모로 추진 - 직장, 학교 트래블 추진 - 재택근무, TV 회의 추진 - 대중교통 요금 할인, 주차장 이용규제 정책 등
전략 5. 도로혼잡과 지구온난화 가스 저감	- 효율적인 재원 투입과 지구온난화 대책에 부응하기 위해 재원을 도로건설에 투입하는 것보다 대중교통에 투자하는 것이 바람직하다는 취지를 명기 - 전략 1~4와 함께 모든 대책을 효과적으로 조합하여 승용차 부담률(9% 저감) 목표를 명시
전략 6. 대중교통 용량의 확대	- 철도, 지하철, 버스 용량 확대 - 도로 공간 재배분을 통하여 자동차에게 점유된 도로 공간을 대중교통, 도보, 자전거를 위한 공공공간으로 전환

자료: Transport for London, 2006. Transport 2025.

5) 국토교통성 도로국(후쿠오카 국도관리를 담당)에서 도로행정의 일환으로 지구온난화 대책을 추진하는 ‘CO₂ Action Program’을 2006년 수립함. 모빌리티 매니지먼트를 중점 시책의 하나로 설정함. 또 국토교통성 종합정책국이 경제산업성과 공동 사무국 형태로 지구온난화 대책으로 추진하기 위한 ‘대중교통이용추진 등 매니지먼트협의회’를 설치하고 이와 동시에 NEDO(신에너지·산업기술종합개발기구)의 보조사업을 설치하여 모빌리티 매니지먼트를 여러 지역에서 추진을 지원함.

입하는 자동차에 대하여 혼잡요금 부과(road pricing)와 자동차 수요를 줄일 획기적인 정책으로 모빌리티 매니지먼트를 검토하였다.

시민들이 과도하게 자동차에 의존하고 있는 3개 지역을 선정(2004년)하여 일본의 전통이라 할 수 있는 정중한 가정방문을 통하여 앙케트 조사를 실시하였다. 특별한 동기부여를 하지 않고 대중교통 정보만을 제공하는 퍼스 도시권과 다르게 후쿠오카 국토사무소는 조사원이 직접 방문하여 커뮤니케이션을 통해 환경과 경제적 지출 등의 메시지를 제공하는 등 승용차 이용 저감의 분명한 참여 동기를 부여하였다.

가정방문에 의한 MM 효과는 커뮤니케이션 후 자동차 이용이 단기적(2개월)으로 22% 감소(승용차 이용시간 10분), 중기적(8개월)으로는 25%(승용차 이용시간 12분)가 감소하였다. 이산화탄소(CO₂) 배출량 기준으로 2007년 일본 지구온난화 대책 목표인 1인 1일 1kg 가량의 저감목표 달성이 가능한 것으로 나타났다. 이 프로젝트의 효과는 비용(인건비, 인쇄비) 대비 효과(환경개선 편익, 연료비 절감 등 주행비용 이용 저감 편익)가 연간 1.71배로 나타났다.

(2) 교통·마치즈쿠리·커뮤니케이션 “일체형” 정책으로서 모빌리티 매니지먼트

일본 도시문제는 승용차 이용의 증가와 중심시가지의 쇠퇴 현상으로 대별된다. 과도하게 승용차에 의존하는 경향, 대중교통 이용이 줄어드는 도시 교외화 현상, 이로 인한 중심시가지 공동화(空洞化)라는 상호 악순환 현상은 일본 지방도시의 현안이 되고 있다.

교통 지체를 해소하고 대중교통 이용을 촉진하며 과도한 승용차 이용을 저감하는 도시교통전략으로 ‘교통·마치즈쿠리(마을 만들기)·커뮤니케

이션 정책’의 일체형 계획을 수립 추진하고 있다. 대중교통 운수산업의 침체를 막는 정책(예: 교통기반 정비 등), 교외화 현상을 멈추고 중심시가지를 활성화하는 마치즈쿠리 정책(시가지 정비와 토지 이용 규제, TOD, 역전 개발 등)과 과도한 자동차 의존을 탈피하기 위한 MM 정책을 병행 시행하고 있다.

후쿠이(福井) 도시권은 도시교통계획의 개인통행조사(person trip) 과정에서 커뮤니케이션을 병행하였다. 우편으로 개인통행 조사표를 송부하고 주민과 커뮤니케이션을 통하여 교통 의식과 행동 변화를 촉진하는 전략이다. 참여 희망자 약 1만 명을 대상으로 간이 MM을 각종 메시지와 지도 정보를 제공하고 앙케트 조사를 실시하였다. 주민들은 행동 플랜에 의해 실제 행동 변화를 나타냈고 회수를 약 43%다. 후쿠이 도시권 MM 사전·사후 효과는 자동차 부담률이 76.6%, 대중교통 3%에 불과한 승용차 위주의 도시에서도 승용차 이용 저감 효과가 나타났다. MM 시행 전후의 자동차 이용 빈도(회/주)는 9.6회에서 8.4회로 1.2회가 줄었으며 통행량은 12.3%가 감소하였다.

III. 모빌리티 매니지먼트의 개념 및 도입 범위

1. 모빌리티 매니지먼트의 개념

1) 모빌리티 매니지먼트의 정의

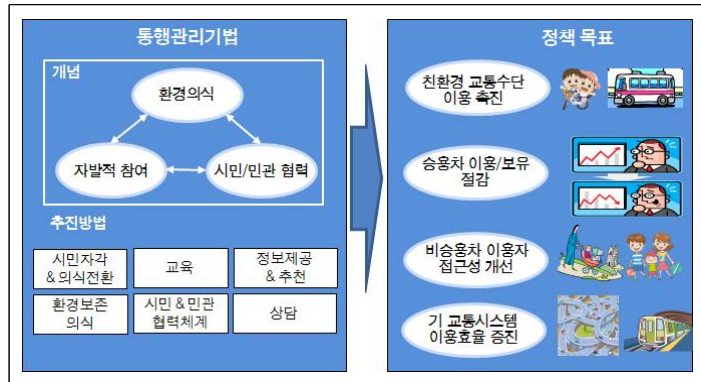
모빌리티 매니지먼트는 “승용차에서 대중교통으로 수단 전환” 또는 “합리적 승용차 이용”을 목표로 도시교통 혼잡 완화, 환경문제 해소 등 제반 정책목표 달성을 위한 실천수단이다. 즉 모빌리티 매니지먼트란 “이용자에 대한 커뮤니케이션 정책을 중심으로 교통시스템의 운영 개선 및 정비와 병행하여

자발적으로 통행 행동을 변화시키기 위한 일련의 정책”으로 정의된다.⁶⁾

즉, 사람들 개개인의 통행행태가 개인적·사회적으로 바람직한 방향(즉, 과도한 자가용 의존 사회 → 합리적 자가용 이용 사회)으로 자발적으로 변화하도록 촉진하는 것이다. 그 변화는 정보 제공과 일대일 면담 등 커뮤니케이션을 위주로 하는 교통정책이다. MM의 주요 정책목표의 특징은 먼저 친환경 교통수단인 대중교통 등의 이용을 촉진하는 것이다. 지속적으로 증가하는 승용차의 보유 및 이용을 감소시키고(<그림 1> 참조), 비승용차 통행자들의 목적지까지 접근성을 개선하고 기존 교통 시스템의 효율을 향상시키는 것이다.

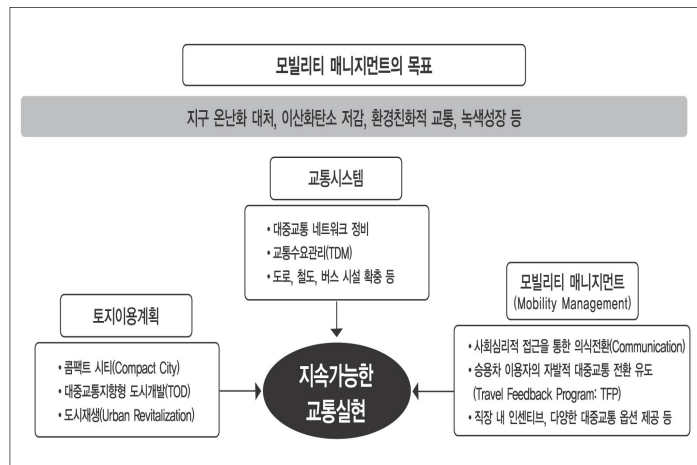
도시교통 정책에서 모빌리티 매니지먼트의 역할은 기존 교통정책의 실질적 효과를 높이기 위한 사회적 의식형성을 통한 접근 방법이다. 도시교통 정책목표 달성을 위해 MM, 교통수요관리(TDM), 교통시설 정비와 같은 정책들과 병행하여 수행할 필요가 있다(<그림 2> 참조). MM은 개개인의 교통행동 변화과정을 사회심리학 이론에 근거하여 구체적으로 파악하고 각 행동 변화과정별 적용방법론을 달리하고 있어 규제 위주의 하드 정책과 병행하는 것이 바람직하다.

그림 1_ 모빌리티 매니지먼트의 개념과 정책목표(예)



자료: 이춘용·이백진·김준기. 2009. 지속가능한 교통 실현을 위한 모빌리티 매니지먼트 도입방안 연구. 경기 : 국토연구원.

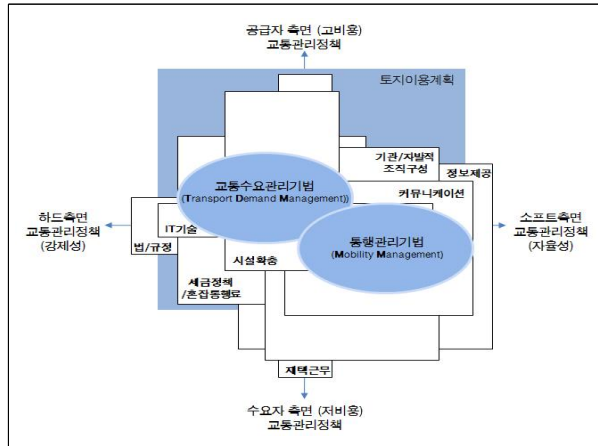
그림 2_ 모빌리티 매니지먼트를 고려한 도시교통 정책



2) 모빌리티 매니지먼트의 특성

모빌리티 매니지먼트는 도로의 자동차 수요를 직접적으로 조정하는 기존의 교통수요관리기법과 차별화된다. 교통수요관리기법이 교통기반시설 확충 또는 법·규정을 통한 공급자 측면의 관리기법인 반면 MM은 수요자 측면을 강조하고 개개인(또는 그룹)의 특성과 요구조건을 반영한다. 특히, 정보

6) 이춘용 · 이백진 · 김준기. 2009. 지속가능한 교통 실현을 위한 모빌리티 매니지먼트 도입방안 연구. 경기 : 국토연구원.

그림 3_ 교통수요관리기법과 모빌리티 매니지먼트(MM)의 특성

주: Institut für Stadtbauges. 1998. MOSAIC(MOBility Strategy Applications in the Community) Project Final Report UR-95-SC.65. 재편집.

표 2_ 모빌리티 매니지먼트의 추진요소와 종류

추진요소	종류
적용대상	• 거주지 • 학교, 직장 • 특성시설 또는 노선 • 매스미디어
추진주체	• 중앙·지방정부 • 지방자치단체 • 교통사업자 • 교통관련 협의회(정부, 지방자치단체, 교통사업자, 주민, 시민단체 등) • MM 대상조직 내의 담당자 • 시민단체 또는 각종 지역단체
추진방식	• 매스미디어 • 워크숍, 설명회 • 개별적 커뮤니케이션(일방향, 쌍방향)
정보제공 내용	• 행동의도 고취를 위한 「동기부여 정보 제공」 • 실행의도 고취를 위한 「구체적 정보 제공」 • 행동변화 요청 글

자료: (社)土木學會 土木計畵研究委員會, 2005. モビリティマネジメントの手引き.

제공, 커뮤니케이션을 통해 자발적 참여를 유도하고 참여 여부가 자유로운 소프트의 기법이다(<그림 3> 참조).

모빌리티 매니지먼트는 개인/시민조직/기업/지방·중앙정부 등 교통주체들 간 상호 협력을 통해 자발적 승용차 이용 감소를 유도하는 것이다. 또한 인프라 확충 등과 같은 고비용 관리정책에 비해 저비용으로 수행이 가능한 정책이다. 모빌리티 매니지먼트는 재택근무 등과 같이 정보 제공, 커뮤니케이션을 위주로 하는 저비용의 정책이라 할 수 있다.

3) 모빌리티 매니지먼트의 추진요소와 절차

모빌리티 매니지먼트는 단순히 일부 승용차 이용자들의 환경의식과 행동을 변화시키는 것뿐만 아니라 대중교통 이용 촉진과 승용차 이용횟수 저감을 통한 교통량 감소, 혼잡도 완화 등 도시전체의 교통문제를 해소하는데 목적이 있다((社)土木學會 土木計畵研究委員會, 2005). 따라서 모빌리티 매니지먼트는 적용대상, 추진주체, 추진방법, 그리고 개인별 커뮤니케이션에서 제공하는 정보 내용에 따라 다양한 접근방법이 존재한다(<표 2> 참조).

모빌리티 매니지먼트 추진절차는 크게 다섯 단계로 나뉘는데 준비단계, 사전 설문조사, 모빌리티 매니지먼트 실시, 사후 설문조사, 장기적 사후 설문조사로 구분된다. 준비단계는 대상 세대를 추출하여 제공할 자료를 작성한다. 사전 설문조사는 엽서로 접촉을 사전에 통지하는 단계다. 실시단계

는 전화 설문을 실시하여 참여 의사가 있는 가구를 대상으로 직접 방문하여 개별적으로 유용한 정보를 제공한다(<그림 4> 참조). 일반적으로 사전 설문조

사 후 실제 수행까지는 약 1 개월 정도의 준비기간이 필요하다. 모빌리티 매니지먼트 실시 후 사후 설문조사는 약 1~2개월 정도, 장기적 사후 설문조사는 약 1년 정도 후에 실시하는 것이 일반적이다.

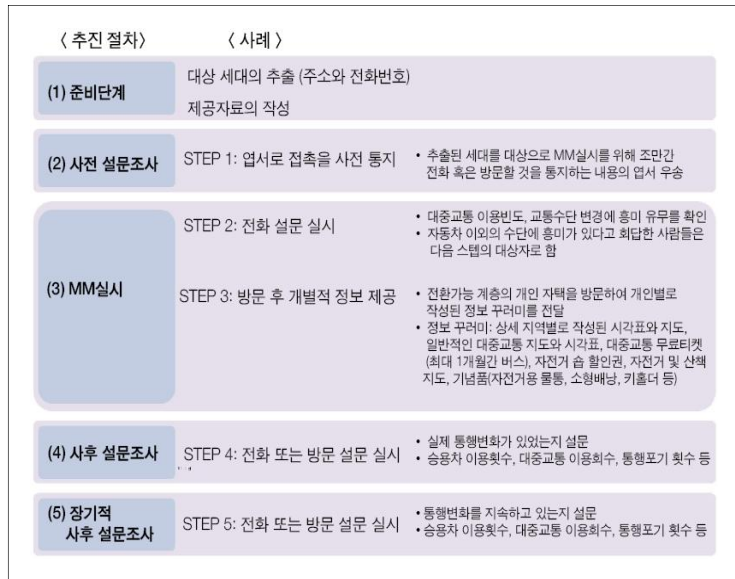
2. 도입 범위

1) 해외사례의 시사점

외국의 모빌리티 매니지먼트 성공요인은 무엇보다 시행주체가 참여대상자로부터 정책목표에 대한 충분한 이해를 구했다는 점이다. 시민과 적극적인 커뮤니케이션을 시행한 것이다. 대중교통 서비스 수준이 도시 혹은 사업시행 지구에 따라 다름에도 대상자에 대한 적극적인 설명(전화, 엽서, 편지 등)과 함께 관련 정보를 충분히 제공하고 있다.

또한 승용차 이용을 줄일 수 있는 동기 부여와 함께 대중 정보매체를 적극 활용하였다. 전면적인 사업 시행보다는 시범사업을 우선 실시하고 중앙 정부가 예산 지원 혹은 관련 매뉴얼의 작성 등 정책 전개에 적극적으로 나섰던 것도 제도 성공에 상당한 영향을 주었다. 또한 각각의 프로그램을 평가하여 모빌리티 매니지먼트 정책 효과가 지속적으로 나타나도록 적극 유도하고 있다(<표 3> 참조).

그림 4_ 모빌리티 매니지먼트 추진절차



자료: 이준용·이백진·김준기, 2009.

호주와 일본의 대표적인 모빌리티 매니지먼트의 추진과정에서 다양한 적용방안을 강구하고 있다. 도시마다 다른 정책 목적(특히 지방자치단체), 소요 비용, 대상자 접촉 방법, 정보 제공 자료, 프로그램 평가 등은 우리나라에 도입 과정에서 지역별로 매우 다양하게 검토할 수 있다.

2) 국내 도입범위

수요자의 교통정책 참여에 대한 가치관은 정책목표의 실현성, 정책목표에 대한 정부와 국민 간의 소통이 중요할 것으로 보인다. 우리나라 국민들이 지속가능한 교통, 녹색성장 실현을 위해 사회적 가치를 소중하게 생각하고 참여한다⁷⁾는 인식 측면에

7) 녹색성장위원회는 2020년 국가온실가스 감축목표 시나리오에 대한 인지도와 찬반 여부를 조사하였는데 응답자 절반(48.2%)이 정책을 인지하고 있었고, 감축목표 발표에 대해 92.4%가 찬성하였다고 발표함(2009.11.4). 적정 감축지위 수준에 대해 국민 80% 가량이 ‘선발 개도국’ 이상을 감축해야 한다고 응답함. 정부의 감축목표 시나리오에 대한 선호도(감축 목표 수준치 설정)의 국민여론조사에서 1차 조사(2009.8)에서는 ‘1안(21% 감축)’과 ‘2안(27% 감축)’을 선호하였으나 2차 조사(2009. 10)에서는 ‘3안(30% 감축)’으로 선호가 바뀌었음. 선호도가 바뀐 이유는 온실가스 감축에 대한 국제적 동향, 유가 변동 등이 반영된 것으로 분석하고 있음.

표 3_MM의 도시별 추진방법

구분		퍼스 도시권	애들레이드 도시권	일본 대표 사례
정책목적 (자치단체 목표)		• 온실효과가스 저감(교통 수단 전환)	• 온실효과가스 저감(교통수단 전환/지역사회 발전)	• 교통지체 완화 • 대중교통 이용 촉진 • 이산화탄소 저감 등(지역별로 다름)
대중교통 서비스 수준		• 높음	• (퍼스에 비하여) 낮음	• (지역별로 다름)
1세대당 비용		• 약 1만 엔	• 약 1만 엔	• 1만 엔 미만
대상자 분류 (마케팅)		• 있음(기법은 IM) • R: 대중교통 이용자 • I: 대중교통에 흥미 있음 • N: 대중교통에 흥미 없음	• 없음: 개별적인 대화로 대응(기법은 TB)	• (기본적으로) 없음
접촉방법		• 우편엽서 • 전화 • 방문	• 편지 • 전화 혹은 방문 • 우편 발송	• 기본적으로 우편 발송 • 일부는 방문
매스미디어 활용		• 부정적	• 긍정적: 신문, 뉴스레터 등(주정부는 회의적)	• 긍정적: 라디오, 무료신문, 뉴스레터 등
제 공 자 료	일반적인 대중교통정보	• 노선도, 시각표 • 각 개인의 경로를 기입	• 노선도, 시각표	• 노선도, 시각표
	개별 맞춤형 대중교통 정보	• 있음	• 있음	• 없는 경우가 많음 • 대체 행동플랜 수립 필요
	자전거·보행 정보	• 있음(개별 요청 시)	• 있음(개별 요청 시)	• 없는 경우가 많음
	지역 활동 정보	• 없음	• 있음	• 없는 경우가 많음
	동기 부여	• 없음	• 있음 • 전화, 방문을 통한 대화	• 있음 • 환경, 건강, 비용 등
	대중교통 무료 티켓	• 대상자 I 일부에 제공	• 기본적으로 없음 • 특별한 경우에 제공	• 없는 경우가 많음
	기념품	• 대상자 R의 일부에 키홀더, 자석, 룩색, 머그컵 등을 제공	• 없음	• 펜, 접착식 메모지, 자석 등
프 로 그 램 평 가	실시 주체	• 외부 컨설턴트	• 외부 컨설턴트	• 시행 주체
	평가 항목	<집계적 효과> • 자동차주행 대·km(표본 추출) • 대중교통 승객수 ※수년 간 계속 모니터링	<정성적 효과> • 라이프스타일의 질적 변화	<실험적 효과> • 참가자 사전 사후 태도·행동 변화
			<실험적 효과> • 참가자의 행동 변화	
		<집계적 효과> • 자동차주행 대·km(표본 추출) • 대중교통 승객수	<집계적 효과> • 지체 길이, 소요 시간, 이산화탄소 저감량, 대중교통 승객수	

자료: 藤井聰 외. 2008. 社会心理学的アプローチに基づくコミュニケーション型ITDMに関する研究開発, 道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポート no.17-1. 国土交通省 新道路技術会議 p31(<http://www.mlit.go.jp/road/tech/jigo/h17/pdf/report17-1.pdf>).

서 모빌리티 매니지먼트 정책 도입은 긍정적⁸⁾이며 희망적인 기대가 가능할 것으로 보인다.

외국의 모빌리티 매니지먼트는 사실 주정부와 지방자치단체에서 과연 성공할 수 있을까라는 불확실성에서 출발하였다. 철저한 사전 준비와 참여 대상자에 대한 상세한 정보 제공, 자발적인 승용차 이용을 줄일 동기 유발을 토대로 시범사업을 실시하여 정책 추진의 자신감을 얻었다. 그리고 수요자 통행 행태를 변화시키기 위해서는 정책목표의 공감과 함께 교통수단 특히, 대중교통의 마케팅 기법과 심리적 변화 요인의 도출이 필요하다. 대중교통 운송기관에서 적극적인 홍보를 통한 고객 지향주의, 대중교통의 이미지 향상 등 차별화된 대중교통 서비스 품질(최근에는 품격)을 제공하고 있다.

우리나라 적용 가능성과 도입범위는 외국사례

시사점에서도 같이 환경의식, 개인적 규범(개인과 가구 구성원 등)의 자발적 참여를 유도할 수 있다고 전제하였다. 모빌리티 매니지먼트 정책에 참여하는 대상의 심리적 변화 유도, 기존 교통정책과 연계 시행, 다양한 소프트 정책과 병행으로 구분하여 세부 도입범위를 설정하였다(<표 4> 참조).

모빌리티 매니지먼트는 중앙정부·지방정부에서 지속가능한 교통 실현을 위해 우선적인 정책목표로 반영할 수 있고, 그 실현 가능성도 높다고 할 수 있다. 기존의 교통수요관리와 연계 시행하고 거주자 외에 학교·직장·공공기관 등에서 승용차 이용 저감 프로그램을 활성화시킬 수 있다.

도시교통 정책의 일환으로 다양한 소프트 정책과 연계 시행도 용이할 수 있다. 시범사업의 전개, 저비용으로 효과가 높은 예산지원 체계의 도입은

표 4_ 모빌리티 매니지먼트의 외국사례 시사점 및 우리나라 도입 범위

구분	시사점 및 우리나라 도입 범위	추진 주체
참여대상자 심리적 변화 유도	• 적극적인 커뮤니케이션 기법 • 대중교통 사업자의 고객주의	중앙/지방정부 시·군·구/교통사업자
기존 교통정책과 연계 시행	• 교통정책에서 모빌리티 매니지먼트의 제도 도입 • 우리나라 모빌리티 매니지먼트의 개발 및 보급 • 도로, 교통, 도시계획 분야의 연계 추진 • 교통수요관리, 토지이용계획, 모빌리티 매니지먼트의 연계 시행 프로그램 작성 • 거주자 외에 도시 전역, 학교, 직장, 공공 기관 등의 모빌리티 매니지먼트 개발	중앙/지방정부 지방정부 지방정부/시·군·구 지방/중앙정부 중앙/지방정부, 공공기관
다양한 소프트 정책과 병행	• 시범사업의 전개 • 예산지원 체계 도입 • 지속적인 캠페인 전개 • 매스컴 활용 • 뉴스레터, 팸플릿 등 홍보 대책	시·군·구 중앙/지방 시·군·구/NGO 시·군·구 시·군·구/지역단체

8) 우리나라 국민들의 정서(emotion) 가운데 하나는 위기 상황 등에서 국민적 공감대 형성이 가능함. 예를 들면 1997년 금융위기 극복을 위한 전 국민의 금모으기 참여, 2007년 11월 충남 태안 앞바다 원유 유출에 따른 국립공원의 기름때 제거를 위한 자원봉사의 물결 등임.“우리나라 국민은 한번 ‘필’이 꽂히면 세계가 깜짝 놀랄 성과를 이뤄내는 저력이 있다. 1997년 외환위기 당시 ‘금모으기 운동’이 그랬고 고속도로 휴게소 화장실에 비데와 향수가 비치돼 있을 정도로 깨끗한 화장실 문화 정착이 그렇다. 일본에선 20여 년째 겹토만 하던 쓰레기 종량제 전국 실시를 1995년 1월 1일 하루 만에 시행해 성공한 것도 우리다. 녹색생활이야말로 ‘한번 한다면 한다’는 우리 국민성을 보여줄 급세기의 화두다.” 정성희, 2009. “제5의 에너지”, 동아일보, 8월 12일자.

중앙과 지방정부에서 우선적으로 예산 편성이 가능할 것이다. 이와 함께 지역단체를 중심으로 한 캠페인, 뉴스 레터 등 각종 정보 매체의 활용도 우리나라에서는 원활하게 추진할 수 있다.

IV. 모빌리티 매니지먼트 국내 도입방안

1. 대국민 심리적 변화 유도

1) 적극적인 커뮤니케이션 기법의 개발

모빌리티 매니지먼트의 성공 요인은 국민들이 자발적으로 참여하는 데에서 비롯된다. 이 과정에서 제도 도입 목적과 필요성, 기대효과 등에 대한 국민과의 소통 증진을 가장 우선하여야 한다. 이를 위해 교통정책에 대한 대국민 홍보 및 정책 수립과 정에서부터 충분한 의견수렴과 각종 정보의 제공 등 쌍방향 소통이 원활히 이루어질 수 있는 제도를 활성화하여야 한다. 국민이 느끼고 생각하는 것이 실제 행동 변화로 나타날 수 있도록 행정은 선도적 역할을 담당해야 한다. 정책에 찬성하고 승용차 이용을 줄이려는 참여대상자와 일대일 면접에 의한 적극적인 커뮤니케이션 기법의 개발과 전문 컨설턴트 등을 적극 활용할 필요가 있다.

모빌리티 매니지먼트의 주 대상은 선택적 계층 및 현상유지 계층이며 이들에 대한 심리적인 변화를 적극 유도하여야 한다. 계층별로 차별화된 각종 대중교통 관련 정보의 제공, 자발적으로 승용차 이용을 줄이는 행동 변화를 위한 일대일 쌍방향 커뮤니케이션 등은 (TFP와 같은) 일련의 프로그램으로 추진해야 한다.

지방도시의 경우 대중교통 시스템은 대도시권보다 취약하다. 도시철도와 같은 대량 수송수단이 없고, 도심을 경유하는 버스 운행노선은 굴곡이 심하여 이용을 회피하고 있다.⁹⁾ 버스의 서비스 수준(정시성, 승차 편의성, 차내 혼잡도 등)이 낮고, 대중교통의 각종 운행 정보 구득이 곤란하며, 도시 외곽에서 도심으로 접근하는 것이 대중교통보다 승용차가 더 편리한 실정에서 행정이 승용차 이용을 줄이려는 일방적인 정책 전달만으로는 효과를 기대하기 어렵다.

2) 정책목표에 따른 커뮤니케이션 기법의 차별화

모빌리티 매니지먼트를 시행하는 데 있어 가장 중요한 역할을 하는 개인에 대한 접촉방법인 커뮤니케이션 기법에는 크게 두 가지 흐름이 있다. 하나는 대중교통수단 이용 촉진을 위한 교통 마케팅 테크닉이고, 다른 하나는 교통수단의 환경부하에 대하여 관심과 자각을 촉진하는 공공 기관의 캠페인이 여기에 해당한다. 이를 컨설팅 회사들이 발전시켜 수단 전환 관련 상세정보를 제공하는 방법(IM)과 지역 커뮤니티의 공동 발전을 목표로 수단 전환의 동기를 부여하는 방식(TB)으로 발전시키고 있다.¹⁰⁾

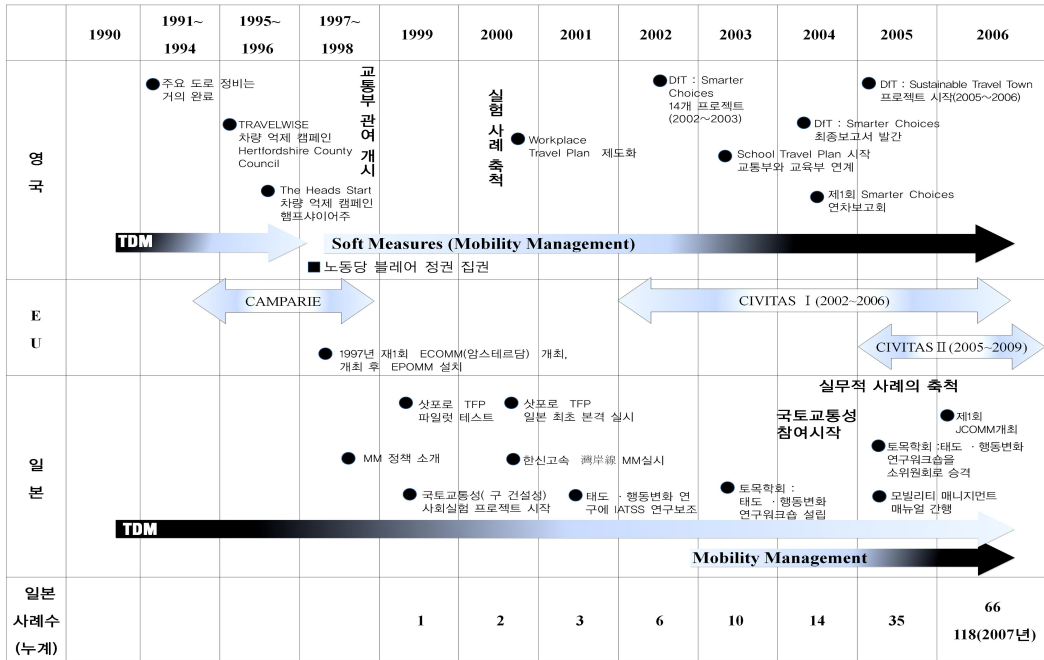
(1) 개별 마케팅 기법(IM)

개별 마케팅(Individualized Marketing: IM, 컨설팅 회사는 독일 Socialdata)은 효율적으로 개인에게(혹은 직장, 학교 등) 개별적인 정보를 제공하여 대중교통 이용을 촉진하는 것이다. 대상자를 사전 조사하여 그룹을 세분화(예: 관심 있다, 없다, 본래

9) 국토해양부. 2006. 대중교통기본계획(2007~2011).

10) 藤井聰 외. 2008. pp17~19.

그림 5_ 영국, 유럽연합, 일본의 MM 추진과정



주: 1) Sustainable Travel Town 프로젝트: 영국 교통부가 시행한 Smarter Choices(2005~2006) 프로젝트에서 검토된 여러 기법들을 하나의 도시에 패키지로 적용할 경우 효과를 검증하기 위한 프로젝트.
 2) CAMPARIE(1994~1998년): 영국의 차량억제 캠페인과 같은 EU의 캠페인. 1997년 제1회 European Conference of Mobility Management(ECOMM)를 암스테르담에서 개최하였고, 모빌리티 매니지먼트(mobility management)라는 용어를 도입하였으며 이를 본격 추진하기 위해 European Platform of Mobility Management(EPOMM)이 설치됨. EPOMM의 주최국은 오스트리아, 플랑드르(Flemish national government, 벨기에), 프랑스, 이탈리아, 스웨덴, 네덜란드.
 3) CIVITAS: City VITALity Sustainable라는 지속가능한 청정에너지의 효율적 도시교통 실현을 위한 정책 프로그램.
 자료: 藤井聰 외, 2008.7.

대중교통을 이용하는 사람 등)하여 접촉 방식을 달리 하는 것이다. 즉, 효과가 있을 만한 계층에 집중하는 방식에서 효율적이라 할 수 있다.

행동 변화를 위해 특정한 동기-예를 들면 환경, 건강, 교통사고 문제 등-를 부여하지 않는다. 이러한 동기는 교통수단 전환 혹은 선택에서 보조적인 것으로 간주하여 완전한 정보를 얻는다면 자신의 통행 패턴을 선택하고 결정한다고 보는 것이다. 호주 퍼스 도시권은 이 기법을 적용하였다. IM은 교

통수단의 전환 그 자체가 목적이며 ‘수단 전환하기 쉬운 대상’에 집중하는 방식이다.

(2) 맞춤형 프로젝트(TB)

커뮤니티 공동 목표 달성을 위한 맞춤형 프로젝트(Travel Blending: TB¹¹⁾, 컨설팅 회사는 영국 Steer Davies Gleave)는 최종 목적이 커뮤니티의 발전(community development)이다. TB는 IM과 다르게 동기를 부여하여 자동차 이용을 억제하는

11) 최근에는 Living Neighborhoods 혹은 Living Change라고 함.

것을 돕는 것으로 이해할 수 있다. 각 세대의 한 사람과 ‘대화’를 통하여 시작하고, 각 통행 단계마다 세대가 느끼고 있는 욕구 불만을 해소하기 위해 바람직한 다양한 해결책(tool)¹²⁾을 제공하고 있다.

TB에서 수단 전환은 개인들의 활동과 목적지를 조합한 맞춤형 ‘블렌드’ - 승용차 통행 횟수를 줄이기 위해 요일별, 목적별로 함께 일을 보는 것 등 - 를 통하여 이동 필요성 자체를 줄이는 데에 주력하고 있다.

이처럼 커뮤니케이션 기법은 제도 도입 목적과 거주자, 학교, 직장 등 그 대상에 따라 선택적으로 적용해야 한다. 커뮤니케이션 기법은 시행주체가 사전 조사를 통하여 지역특성에 부합하는 독자적인 기법을 개발할 필요가 있다. 특히 외국은 중앙정부가 일련의 가이드라인과 지원 방안을 강구하는 것이 일반적인 예라 할 수 있다.

2. 기존 교통정책과 연계 시행

1) 주요 교통정책으로 모빌리티 매니지먼트의 도입 및 운용

모빌리티 매니지먼트에 대한 이용자들의 반응은 개개인의 통행 특성, 사회·경제적 특성, 가구특성, 대중교통 이용 환경 등에 의해 다르게 나타난

다. 지역별로 추진 목적에 부합하는 다양한 시범사업을 통하여 지역별 통행 특성을 고려한 모빌리티 매니지먼트의 개발과 추진방안이 마련되어야 한다. 이를 위해 시범사업 등을 통한 세부 매뉴얼의 작성 및 보급을 우선적으로 추진한다.

모빌리티 매니지먼트 제도 도입은 중앙정부의 적극적인 관심이 필요하다. 영국의 경우 개별적인 사업 시행 단계를 거쳐 영국 교통부(DfT)는 1998년 직접적인 관여를 개시하였다. 2002년 스마트 플랜 시범사업을 통하여 거주자, 직장, 학교로 적용대상을 확대하였다. 2003년 교육부와 공동으로 모빌리티 매니지먼트를 시행하기도 하였다. 2005년에는 여러 기법을 하나의 패키지로 적용하기 위한 지속 가능한 도시 통행 프로젝트¹³⁾를 시행하였다(<그림 5> 참조).

유럽연합의 경우 1997년 차량 억제 캠페인(CAMPARIE)에서 출발하여 2001년 지속가능한 청정에너지를 사용하는 효율적인 도시교통 정책을 수립하였다. 이를 실현하기 위한 사업(CIVITAS)은 각 도시별로 신청한 내용을 심사하여 2002년 19개 도시, 2005년 17개 도시 등 모두 36개 도시에서 실시되었다. 이 사업은 지속가능한 교통을 위한 청정에너지 사용과 대중교통 기반 정비이다.

일본의 경우 1999년 삿포로 시범사업을 통해 주로 지방자치단체, 일본 토목학회 등을 중심으로 시

12) •아이디어 툴(ideas tool): 현재의 이동, 활동, 그리고 활동의 타이밍을 변화시키기 위한 아이디어 목록

- 트래블 블렌딩(travel blending): 교통 일기를 작성하고, 자동차 억제에 위한 어드바이스 등
- 개인 이동 플랜(personalized journey plans)
- 브로슈어(brochures): 비용 저감, 환경 부하 저감, 스트레스가 작은 이동 방법, 보다 독립된 이동 방법(어린이와 고령자에 대한) 등에 관한 내용
- 지역 활동 가이드 · 어린이를 향한 활동 가이드(local activity guides and Kids activity guides)
- 자전거 임대(loan-a-bike)

13) 도시교통에서 이산화탄소 저감을 위한 통행료 부과, 수단 전환을 위한 각종 시책, 통행 수요 저감, 그리고 자치단체 토지이용과 연계한 시범사업으로 Sustainable Travel Town 프로젝트가 Darlington, Peterborough, Worcester 세 개 도시에 시행됨. 달링턴시의 효과는 2006년 4만 가구를 대상으로 실시하였는데, 보행 통행 15%, 자전거 통행 65%가 증가하고, 승용차 통행은 9%가 감소함(2004년 대비). 우리나라 기아자동차가 후원하였던 ‘walking buses’ 캠페인을 2013~2014년까지 지속적으로 추진할 예정임. Department for Transport. 2007. *Towards a Sustainable Transport System-Supporting Economic Growth in a Low Carbon World*. p12, pp49-50.

행하였다. 국토교통성은 2004년부터 본격적으로 참여를 시작하였고, 토목학회는 2005년 모빌리티 매니지먼트 가이드북¹⁴⁾을 작성하였다. 2007년 현재 118개(누계) 지구에서 모빌리티 매니지먼트 정책을 추진하고 있다.

2) 도로·교통·도시계획의 연계 추진

도시교통문제 해결을 위해서는 개별 계획의 접근에서 도로·교통·도시계획 분야의 통합계획을 일체적으로 수립할 필요가 있다. 도로 공간 확충, 대중교통 이용 촉진, 토지이용계획 등 일련의 정책 연계성을 강화해야 한다. 이는 교통 혼잡이라는 정책 과제가 단순히 교통 측면에서 다루어지거나 해결될 수 있는 것이 아니라 토지이용, 환경영향 저감 등에 종합적으로 대처해야 하는 사회적 딜레마¹⁵⁾이기 때문이다.

도시교통 문제 해결을 위한 각 부문 간 상호 연계 추진이 필요한 이유는 사회적 딜레마에 대한 종합 대책의 관점 외에 이용자를 중시하는 교통정책의 전환과 책무에 해당한다. 「도시교통정비촉진법」이 정한 도시교통정비기본계획을 확정할 경우 도시기본계획이나 도로정비기본계획 간의 연계성이 확보되도록 규정하고 있다(법 제6조 기본계획의 확정).

3) 수요자 계층별 차별화 전략을 추진

불특정 다수를 위한 일률적 정책 시행에서 교통수단 이용자가 선호하는 요구를 다양하게 반영하는 정책으로 전환할 필요가 있다. 승용차 이용자와 비이용자, 통행목적, 통행거리와 소요시간, 이용자의 요구, 정책목표에 동의하는 주민들의 동기부여 등에 대한 차별화 전략을 수립, 시행해야 한다.

승용차를 이용하는 계층을 단순히 통행회수의 저감이 아니라 계층별 특성에 따라 커뮤니케이션 기법을 통한 맞춤형 프로젝트를 추진할 필요가 있다. 통행 수단의 전환, 통행 자체를 줄이기 위해 한번에 여러 업무를 보는 것, 그리고 주 단위 통행을 줄이는 등 통행 패턴에 따라 차별화가 필요하다.

우리나라의 경우 대도시, 중소도시 등 각각의 도시별로 대중교통 이용 만족도와 버스 이용자의 개선사항이 각각 다르게 나타나고 있다. 전국 일률적인 기준 적용이 곤란하고 특히, 각 도시별 통행 패턴과 이용자 요구가 다르므로 모빌리티 매니지먼트는 동일한 도시라도 지역 혹은 커뮤니티별로 차별화가 필요하다. 이러한 관점에서 모빌리티 매니지먼트는 시·군·구 혹은 지역 커뮤니티별 특성을 고려한 정책목표의 설정과 이에 부합한 정책이 마련되어야 하고 이는 실제 시행단계에서 매우 중요하다.

14) 주요 내용은 ① MM의 고려요소, ② MM의 실무적 기초지식, ③ 주민을 대상으로 한 MM, ④ 학교 교육에서 MM, ⑤ 직장에서 MM, ⑥ 특정 노선의 “이용 촉진”을 위한 MM, ⑦ MM에서 사용할 미디어와 툴(뉴스레터, 포스터, web, 전문가 어드바이스 등) 등으로 구성됨.

15) 자동차의 과도한 이용은 교통 혼잡과 각종 환경 문제를 유발하고 이산화탄소 배출을 증가시켜 지구 온난화 현상의 원인이 되고 있으며, 쓰레기 배출량을 줄이는 대책, 주차 위반, 도시 경관을 저해하는 여러 교통문제·도시문제·환경문제 등이 서로 연관되어 맞물려 나타나고 있음. 교통 혼잡을 줄이기 위한 도로건설이라는 물리적인 시설확충만으로 근본적 해결이 곤란하고 대중교통도 환경에 우수하며 공평한 모빌리티를 확보하면서 도심지역 활성화에 적절한 대책이라고 할 수 있지만 현실적으로는 대중교통 이용객수가 감소하는 현상이 심화되고 있음. 즉 도시문제 해결은 단편적 혹은 특정 대책만으로 가능한 것이 아닌 복합적 원인에 서 비롯되고 있고 이의 해결 방안도 각종 정책의 연계하여 대처해야 한다는 논의임. 石田東生, 2008, “モビリティ・マネジメントへの期待と課題”, 運輸と經濟, 第68巻 第12號, 財団法人 運輸調査局, pp1-2.

3. 다양한 소프트 정책과 병행

1) 모빌리티 매니지먼트 시범사업 및 확대 추진

모빌리티 매니지먼트는 지역별, 수요자 계층별, 통행목적별 그리고 제도 도입 목적에 대한 주민들의 이해의 범위에 따라 효과가 다르게 나타난다. 따라서 본격적인 제도 시행에 앞서 시범사업을 통한 제도의 보완사항을 도출한다. 사업시행 전후의 사업 평가를 토대로 전국적인 확대 실시를 위한 중앙정부의 역할을 강화하고 관련 정책 수립에서 적극적인 관심과 개입이 필요하다.

2) 저탄소 녹색도시·녹색교통 전략과 연계 시행

기존 교통 관련 정책에서 시범사업으로 모빌리티 매니지먼트의 적용이 가능하다. 특히, 범부처 차원으로 추진하고 있는 저탄소 녹색도시·건축물 활성화 방안과 저탄소 녹색교통 추진전략을 종합하여 추진하는 방안이 필요하다. 즉, 도시·교통·도로 부문의 통합계획으로서 제도 도입 초기단계에서 시행되어야 한다.

저탄소 녹색도시의 경우 에너지소비총량제 등에 저탄소 녹색교통 전략을 연계하여 추진할 필요가 있다. 단기적으로 보금자리주택을 그린홈 선도 사업으로 추진할 경우 이와 동시에 모빌리티 매니지먼트 정책을 추진하는 방안이다. 영국과 일본의 사례에서와 같이 토지이용계획, 교통정책(시설 확충 혹은 교통수요관리)과 병행한 자발적인 승용차 이용 저감을 위한 커뮤니케이션 기법을 동시에 추

진하는 것을 의미한다. 녹색성장을 위한 이산화탄소 저감을 위한 녹색교통 전략¹⁶⁾과 모빌리티 매니지먼트의 적용을 위한 도시계획, 설계기준을 작성¹⁷⁾하여야 한다.

4. 교통관련 제도 개선방안

1) 관련 법령의 개정방안

교통정책 관련 법령은 대부분 교통망 체계 구축, 시설확충 계획, 교통수요관리, 대중교통 이용 촉진 등을 주요 내용으로 하고 있다. 법의 제정 목적과 관련 계획은 대부분 시설확충을 중심으로 규정하고 있어 지속가능한 교통 실현을 위한 소프트 정책은 고려하고 있지 않다. 모빌리티 매니지먼트를 국민이 자발적으로 참여하고 사회적으로 기여할 수 있는 소프트 정책으로서 규범화하고 이를 지원하는 관련 법령의 개정이 필요하다.

2009년 제정된 「지속가능 교통물류발전법」은 기후변화와 에너지 절약 및 환경보호를 위한 교통정책 방향의 전환으로 의미를 갖는다. 교통계획 및 정책 부문의 최상위에 위치하는 「국가통합교통체계효율화법」, 수도권과 지방대도시권의 광역교통기본계획의 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」, 「도시교통정비촉진법」에서 정하고 있는 내용은 주로 시설확충 계획과 교통수요관리를 다루고 있다.

여기에서 논점은 국가, 대도시권, 시급도시 등의 교통정책 관련 법률은 주로 시설확충 및 교통수요관리의 하드 정책에서 모빌리티 매니지먼트 등

16) 자동차 공동 사용(car-sharing), 경제적 운전습관(eco-drive), 녹색교통대책지역의 녹색교통수단 우선 운행, 대중교통 할인 포인트 등이 있음.

17) 기존 교통정책과 연계 시행, 특히 도로·교통·도시계획 분야의 연계 추진에서 언급한 바와 같이 국가 전략 달성을 위한 제반 정책을 통합하여 추진하는 것을 의미하고, 그 예로 일본의 종합도시교통체계조사 매뉴얼, 집약형 도시구조(콤팩트 시티)로의 전환을 위한 도시교통 전략과 수단 간 종합적·중점적 추진 사례가 우리나라 제도적 정착을 위한 모범사례가 될 수 있음.

표 5_ 모빌리티 매니지먼트의 교통정책 관련 법령 개정방안

구분	법정계획(계획기간)	개정방안	비고
국가통합 교통체계 효율화법	• 국가교통조사(5년) • 국가기간교통망계획(20년) • 중기 교통시설투자계획(5년)	• 개인통행실태조사에 승용차이용 전환 여부를 포함하여 정책 자료로 활용 • 국가 교통정책 차원에서 소프트 측면의 정책 목표와 추진방향으로서 모빌리티 매니지먼트를 추가	개정
대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법	• 대도시권광역교통기본계획(20년) • 광역교통시행계획(5년)	• 정책목표와 추진방향을 제시하고, 시행계획에 관련 조항 신설	개정 신설
도시 교통정비 촉진법	• 도시교통정비기본계획(20년) • 중기계획(10년) • 기초조사	• 정책목표와 추진전략 및 실천계획을 추가 • 국가교통조사와 연계하여 승용차 타 수단 전환 실태조사 병행	개정 신설
지속가능 교통물류 발전법	• 지속가능 국가교통물류발전 기본계획(10년): 국가, 시·도 • 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획, 실태조사(5년)	• 모빌리티 매니지먼트 등 소프트+하드 정책목표와 전략을 추가 • 국가, 지방 계획에 관련 조항 신설	개정 신설
대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률	• 대중교통기본계획(5년): 국가, 시·도	• 대중교통 이용 촉진 대책으로 모빌리티 매니지먼트를 포함 • 교통사업자(대중교통운영자)의 고객주의 등을 추가	개정 신설
도로법	• 도로정비기본계획(10년): 국가, 시·도	• 간선도로 혼잡 완화를 위한 모빌리티 매니지먼트를 추가	개정 신설

을 포함하는 소프트 정책으로 전환이 필요하다는 점이다. 지속가능한 교통, 지구온난화에 대처하는 녹색성장, 교통 혼잡 완화를 위해 모빌리티 매니지먼트가 하드 정책과 연계하여 추진될 경우 우리나라 도시교통 문제 해결에 큰 역할을 담당할 것으로 예상된다.

또한, 개별 법령에서 개별적으로 추진하는 것보다는 국가, 대도시권, 도시 차원의 정책을 연계할 필요가 있다. 모빌리티 매니지먼트의 소프트 정책과 하드 정책을 연계한 교통정책목표를 설정하고 소프트 전략을 병행하는 계획 수립체계의 전환이 필요하다. 이와 함께 대중교통 이용 촉진을 위한 국가, 시·도의 종합계획으로 이용자 중심으로 고

객주의를 표방하는 도시교통정책 전환과 계획내용에 모빌리티 매니지먼트를 적극 검토할 필요가 있다(<표 5> 참조).

2) 예산 지원 체계 확립

저비용으로 사업효과를 극대화할 수 있도록 모빌리티 매니지먼트의 목적에 따라 중앙정부의 보조금 지원체계를 우선 검토한다. 시범사업 단계에서 기존 예산편성체계를 유지하되 시범사업 평가 후에는 신규 예산으로 편성하여 모빌리티 매니지먼트 제도를 활성화할 필요가 있다. 비용(대상자에 대한 인쇄물, 컨설턴트 인건비, 리플릿 제작, 홍보

표 6_ 부문별 예산지원 체계의 확립

구분	예산지원	비고
도로행정	• 간선도로 혼잡 완화 • 교통원활화를 위한 기반시설 확충	국비, 지방비
교통행정	• 도시교통정비기본계획 • 대중교통 활성화 및 이용촉진	지방비
환경행정	• 지구온난화 대책 관련 • 이산화탄소 저감 대책	국비, 지방비
도시행정	• 도시계획 관련시설 개선사업 • 도시정비 예산	지방비
교통사업자	• 홍보비, 조사비 등	

비 등) 대비 편익(가솔린 소비량의 저감, 이산화탄소 배출량 저감, 주행시간의 단축 등)이 높게 나타나 단기간에 적은 비용으로 승용차 이용 저감의 정책목표 달성이 용이하다.

교통 관련 정책의 국고 보조비율은 사업 목적, 특성, 효과 등에 따라 설정할 필요가 있다. 교통부문의 지원 비율은 시설정비의 경우 최대 75%(도시철도 건설 등)에서 최소 50%(광역도로 건설)로 다양하다. 모빌리티 매니지먼트는 국가, 시·도, 시·군·구 단위에서 각각의 역할이 있으므로 국고 보조비율은 1/3을 최저 수준으로 설정할 수 있다.¹⁸⁾

3) 모빌리티 매니지먼트의 추진주체별 역할 정립

중앙정부(국토해양부, 행정안전부, 환경부, 교육부 등)는 국민과의 적극적인 커뮤니케이션 기법을

개발하고 종합적인 모빌리티 매니지먼트의 계획기준을 수립한다. 기존 시가지와 신도시 계획 시 적용할 계획 지침의 마련이 필요하다. 시범사업의 중요성을 인식하고 모빌리티 매니지먼트의 적용 대상자, 지역별 예산지원체계를 구축한다. 단기적으로는 도시 내 교통을 중심으로 모빌리티 매니지먼트를 추진하되, 중장기적으로 지역 간 교통¹⁹⁾의 모빌리티 매니지먼트 개발도 필요하다(<표 7> 참조).

지방정부(시·도)에서는 지역 특성에 따라 커뮤니케이션 기법을 개발하여 주민들에게 적극 홍보한다. 시·도별 모빌리티 매니지먼트에 대한 세부 추진방안을 마련하여야 하고, 특히, 도로·교통·도시계획 분야의 연계 추진이 필요하다.

지방자치단체인 시·군·구는 모빌리티 매니지먼트의 시행주체가 된다. 자치단체별 모빌리티 매니지먼트 적용기준을 마련하여야 한다. 시민들의 행동 변화 유도 프로그램과 체크 리스트를 작성한다. 정책 시행 전후의 효과 분석과 제도개선 사항을 도출하고 정책 홍보 및 지역단체의 지원을 강화한다.

교통사업자는 대중교통 서비스 개선 차원에서 고객주의, 각종 정보의 제공과 이용자의 의견 및 고충을 우선적으로 처리한다. 모빌리티 매니지먼트 정책의 홍보 및 무료 시승 티켓을 제공 등 자발적 참여를 촉진할 필요가 있다.

비영리기구와 지역단체는 지속적인 캠페인 전

18) 일본 국토교통성 도시·지역정비국의 MM에 대한 지원 기준은 ① 종합도시교통체계조사의 개인통행조사(person trip)일 경우 지방자치단체에 1/3, ② 선도적 도시환경 형성 종합지원 사업에서 도시·지역종합교통전략으로서 전략적 정책인 MM 계획수립비의 1/2, ③ 사회실험(pilot study)과 실증실험에 대해 지방자치단체인 경우 1/2, 민간 사업자인 경우 1/3임. 오스트레일리아 퍼스 도시권 'travel smart 2010'의 재원 분담 기준은 당초 주정부 80%, 자치단체 10%, 대중교통사업자 10%이었고, 2007년부터 국가 40%(환경부처가 부담), 주정부 40%, 자치단체 10%, 교통사업자 10%로 당초 주정부 주관 사업에 대하여 지구온난화 대책 효과가 높아 중앙부처가 분담함.

19) 岸邦宏・佐藤馨一, 2007. “都市間モビリティ・マネジメントによる北海道新幹線の評価”. 交通学研究, 2007年 研究年報 日本交通学会, pp79-88.

표 7_ 모빌리티 매니지먼트의 추진주체별 역할 분담(안)

구분	모빌리티 매니지먼트	비고
중앙정부 ^{주)}	• 적극적인 커뮤니케이션 기법의 개발 • 종합적인 모빌리티 매니지먼트 계획기준 수립 • 시범사업 및 수요자 모빌리티 매니지먼트에 따른 유형별 예산지원체계 구축	단기 단기 단기, 중기
지방정부	• 커뮤니케이션 기법 개발 및 홍보 • 시·도별 모빌리티 매니지먼트 세부 추진방안 수립 • 도로·교통·도시계획 분야의 연계 추진 (도시교통정비기본계획 등 가이드라인 작성) • 기존 교통수요관리기법과 패키지 사업 시행 • 수요자, 민간기업 모빌리티 매니지먼트에 대한 예산지원체계 구축	단기 단기 단기 단/중기 단/중기
시·군·구	• 자치단체별 모빌리티 매니지먼트 적용기준 작성 • 시민의 행동변화 유도 프로그램 및 체크 리스트 작성 • 사후효과 분석 및 제도개선 사항 도출 • 정책 홍보 및 지역단체 지원	단기 단기 단기 단기
교통사업자	• 대중교통 서비스 개선 등 고객주의 • 각종 정보 제공 및 고충 처리 등 • 모빌리티 매니지먼트 정책 홍보 및 광고 • 무료 시승 티켓 제공 등	단기 단기 단기 단기
NGO/지역단체	• 지속적인 캠페인 전개 • 뉴스레터 작성 및 지역신문 사례 홍보 • 지역주민의 자발적 참여를 위한 제도개선 사항 제안 등	단기 단기 단기

주: 국토해양부, 행정안전부, 환경부, 교육부 등.

개를 고려할 필요가 있다. 뉴스레터 작성과 지역신문에서 정책의 취지와 주요 사례 등을 홍보하는 역할을 담당한다. 지역주민의 자발적 참여를 위한 제도개선 사항의 제안 등을 활성화하여 지역의 독자적인 정책 추진을 지원할 필요가 있다.

V. 결론 및 향후 연구과제

모빌리티 매니지먼트 정책은 자발적으로 승용차 이용을 줄이기 위한 프로그램으로 도시교통 혼잡을 완화하고 지구온난화에 대처하며 지속가능한 교통을 실현하기 위하여 우리나라에 시급히 적용될 필요가 있다. 국민들은 적극적인 커뮤니케이션이 이루어질 경우 정책목표에 크게 공감할 수 있다.

모빌리티 매니지먼트 도입방안의 주요 결론을 다음과 같이 도출하였다.

첫째, 국민들이 자발적으로 승용차 이용을 줄일 수 있도록 적극적인 커뮤니케이션 기법의 개발이 필요하다. 수요자 계층별로 차별화된 각종 정보의 제공, 동기 유발을 통해 정책 참여가 높게 나타나며, 이 과정에서 대중교통 이용 증진 혹은 커뮤니티 녹색성장 등 정책목표에 따라 차별화된 커뮤니케이션 기법을 도입하는 것이 필요하다.

둘째, 모빌리티 매니지먼트 정책은 개별적으로 시행하는 것보다 기존 교통정책, 도시정책 등과 하나의 패키지 사업으로 시행할 필요가 있다. 교통혼잡 완화, 지구온난화 저감을 위한 부문별 정책 추진보다는 공통 목표하에 각 부문을 연계하여 추

진하는 것이 바람직하다.

셋째, 다양한 소프트 정책과 연계하여 추진함으로써 정책 효과를 향상시키는 것이 중요하다. 예를 들면 저탄소 녹색도시·녹색교통 전략과 연계한 토지이용, 이산화탄소 저감, 그리고 승용차 이용률을 줄이는 정책을 병행 추진하는 것이다.

넷째, 교통 관련 제도의 개선을 통하여 우리나라 제도 도입을 활성화시킬 필요가 있다. 먼저 관련 법령을 시설확충 혹은 교통수요관리의 하드 측면에서 수요자의 환경의식과 사회 기여를 촉진할 모빌리티 매니지먼트의 소프트 전략으로 개정할 필요가 있다. 모빌리티 매니지먼트는 저비용으로 효과가 높은 사업이므로 중앙정부의 보조금 지원 체계를 통합하여 지원하는 예산체계의 개편도 필요하다. 특히, 중앙정부, 지방정부, 시·군·구 등은 제도 활성화를 위한 체계적으로 역할을 분담할 필요가 있다. 자발적인 참여를 유도하기 위한 비영리기구와 지역단체 등의 캠페인 전개, 매스 미디어를 통한 정책 홍보 등이 병행되어야 한다. 이 과정에서 지속적인 정책 추진이 가능하도록 커뮤니케이션 전문 컨설턴트, 지방자치단체의 전담 인력 및 지역별로 학식과 경험이 풍부한 인력 등을 최대한 육성·활용할 필요가 있다.

이 연구의 특징은 도시교통 정책의 주요 전략으로서 수요자의 자발적인 승용차 이용 저감을 위한 소프트 측면의 교통정책 도입방안을 처음으로 제시하고 있다. 한편, 연구의 한계로서 지역별로 다양한 세부 추진절차와 시범사업 등의 프로그램 개발에 한계가 있었다.

향후 연구 과제는 국가와 지방정부가 시행할 세부 시행기준의 작성과 이의 보급을 위한 가이드라인이 조속히 마련될 필요가 있다. 또한 도시교통 정책 차원에서 승용차 발생량을 근원적으로 줄이기 위한 직주 근접, 대중교통 중심의 공공 공간 설

계 기법 등은 녹색도시 시범사업 추진 과정에서 조속히 마련되어야 할 것이다. 교통 서비스를 일반 재화처럼 양과 질에서 품격을 제공하는 교통 마케팅 기법은 향후 보다 심도 있는 이론연구와 실증연구가 추진되어야 할 것이다. 또한 지역 간 교통에 대해서도 모빌리티 매니지먼트 도입방안을 적극적으로 고려할 필요가 있다.

참고문헌

- 국토해양부. 2006. 대중교통기본계획(2006~2011).
- 녹색성장위원회·국토해양부·지식경제부. 2009.11. 저탄소 녹색교통 추진 전략.
- 이백진. 2008. “새로운 대중교통정책 방향 모색 -모빌리티 매니지먼트(Mobility Management)-”, 국토정책Brief 제176호, 경기 : 국토연구원.
- 이성원 외. 2007. 지속가능 교통·물류정책 추진을 위한 제도정비 방안. 경기 : 한국교통연구원.
- 이춘용·류재영·이우진. 2007. 도로 공간의 복합적 기능 활성화 방안 연구. 경기 : 국토연구원.
- 이춘용·이백진·김준기. 2009. 지속가능한 교통 실현을 위한 모빌리티 매니지먼트 도입방안 연구. 경기 : 국토연구원.
- 日本土木計画研究委員会. 2005. モビリティマネジメントの手引き. (社)日本土木学会.
- 藤井聡. 2003. 社会的ジレンマの処方箋：都市・交通・環境問題のための心理学. ナカニシヤ出版.
- 藤井聡, 谷口綾子. 2008. モビリティマネジメント入門. 学芸出版社.
- 藤井聡 외. 2008.7. 社会心理学的アプローチに基づくコミュニケーション型TDMに関する研究開発. 道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポート no.17-1. 国土交通省 新道路技術會議.
- 石田東生. 2008. 運輸と經濟. “モビリティ・マネジメントへの期待と課題”. 運輸と經濟. 第68巻 第12號. 財団法人 運輸調査局. pp1-2.

- 室町泰徳. 2008. “モビリティ・マネジメントと環境問題”. 運輸と經濟 第68卷 第12號. 財團法人 運輸調査局. pp13-19.
- 岸邦宏・佐藤馨一. 2007. “都市間モビリティ・マネジメントによる北海道新幹線の評價”. 交通學研究. 2007年 研究年報. 日本交通学会. pp79-88.
- 土井勉. 2008. “公共交通活性化の觀點から見たMMの現状と課題”. 運輸と經濟. 第68卷 第12號. 財團法人 運輸調査局. pp28-35.
- (社)土木学会 土木計画研究委員会. 2005. モビリティマネジメントの手引き.
- Beimborn, E. A., Greenwald, M. J. and Jin, X. 2002. “Accessibility, Connectivity, and Captivity”. *Transportation Research Record* 1835. Washington D.C : TRR. pp1-9.
- Department for Transport. 2007. Towards a Sustainable Transport System—Supporting Economic Growth in a Low Carbon World.
- _____. 2004. Smarter Choices—Changing the Way We Travel.
- Institut für Stadtbauwesen. 1998. MOSAIC(MOBility Strategy Applications in the Community) Project Final Report UR-95-SC.65.
- Johansson, M. V., Heldt, T. and Johansson, P. 2006. “The Effects of Attitudes and Personality Traits on Mode Choice”. *Transportation Research Part A* 40. Amsterdam : Elsevier. pp507-525.
- Litman, Todd. 2003. *Mobility Management*. Eschborn : GTZ Transport and Mobility Group.
- Loukopoulos, P., Jakobsson, C., Gärling, T., Schneider, C.M. and Fujii, S. 2005. “Public Attitudes towards Policy Measures for Reducing Private Car Use: Evidence from a Study in Sweden”. *Environmental Science & Policy* 8. New York : Elsevier. pp57-66.
- Transport for London. 2006. Transport 2025.
- 정성희. 2009. “제5의 에너지”. 동아일보. 8월 12일자.

-
- 논문 접수일: 2010. 4.29
 - 심사 시작일: 2010. 5. 3
 - 심사 완료일: 2010. 5.18

ABSTRACT

Introduction of the Mobility Management Policies for Voluntary Reduction of a Passenger Car Uses

Keywords: Mobility Management, Transportation Demand Management(TDM),
Environmentally Sustainable Transport, Public Transit

Traffic congestion is issued as a major urban problem nowadays. That is why many state or municipal governments throughout the world have been pushing a variety of transport policies, such as the expansion of transportation facilities, the collection of traffic congestion fees and the facilitation of public transit, ahead. They have few, however, practical effects in spite of the massive budget spending. In this context, it should be called for to shift a paradigm in transport policy from the construction of physical facilities to new one in an effort to relieve urban traffic congestion. Among others, the Mobility Management begins to make a mark as one of leading measures that could effectively solve traffic congestion in urban areas.

In this context, the study aims to explore the fundamental ideas and concepts of Mobility Management through reviewing bibliographic sources, to examine how people voluntarily reduce car uses and in what ways by conducting foreign case studies, and finally to suggest useful measures which could apply to the Korean policy context. It also suggests feasible ways to introduce the Mobility Management which is one of the low-cost and high efficient solutions of traffic congestion as follows: 1) the development of communication skill between participants; 2) the clarification of stakeholders' major role; 3) the promotion of test-run projects; and 4) the revision of relevant laws and systems.

자발적인 승용차 이용 저감을 위한 모빌리티 매니지먼트 도입방안 연구

주제어: 모빌리티 매니지먼트, 교통수요관리, 커뮤니케이션, 대중교통

도시교통 혼잡 완화를 위한 도시교통 정책은 크게 통행수요에 대응하기 위한 교통시설의 확충, 승용차 통행발생을 억제하기 위한 혼잡통행료 부과 등의 교통수요관리기법, 그리고 대중교통수단 이용 촉진 등이다. 최근 도시 환경영향 저감, 지구온난화에 대처, 녹색성장을 위하여 과거 시설확충 중심의 교통정책은 패러다임 변화가 요구되고 있다. 수요자가 심리적·환경 의식 등 자발적인 행동변화를 통하여 승용차 이용을 줄일 수 있는 소프트 정책으로서 모빌리티 매니지먼트(Mobility Management)를 적극 개발할 필요가 있다.

이 연구에서는 모빌리티 매니지먼트의 이론적 검토와 외국사례를 통하여 개념을 정립하였다. 외국사례 성공요인을 토대로 우리나라 도입범위는 참여대상자의 심리적 변화 유도, 기존 교통정책과 연계 시행, 그리고 다양한 소프트 정책과 병행을 설정하였다. 저비용의 효과가 높은 교통정책 대안으로서 승용차 이용을 줄일 수 있는 모빌리티 매니지먼트의 체계적 도입방안을 커뮤니케이션 기법의 개발, 시범사업의 실시, 중앙정부·지방정부·시군구·교통사업자·지역단체 등의 역할 정립, 그리고 교통 관련 제도의 개선사항을 중심으로 제시하였다.