이슈 & 진단 Issue & Analysis
No.183 2015.4.29

카셰어링의 사회경제적 효과

• 작성 김점산 / 휴먼교통연구실 연구위원
(kymate@gri.re.kr, 031-250-3161)

박경철 / 휴먼교통연구실 연구위원

고 진 / 휴먼교통연구실 연 구 원

목 차

쟁점과 대안
Ⅰ. 카셰어링의 개념
Ⅱ. 카셰어링의 현황 및 문제점
Ⅲ. 카셰어링의 시장전망과 정책방향
Ⅳ. 경기도에의 시사점

- 「이슈＆진단」은 특정분야의 정책제안이나 정책아이디어를 시의성 있게 제시하여 정책의 방향설정과 실현에 도움을 주고자 작성된 자료입니다.
- 「이슈＆진단」에 게재된 내용은 경기연구원의 공식견해와 다를 수 있음을 밝힙니다.

GRI 경기연구원
Gyeonggi Research Institute

- 발행|2015년 4월
- 발행인|임해규
- 주소|경기도 수원시 장안구 경수대로 1150
- 전화|031-250-3114 http://www.gri.kr

거의 100년 동안 계속된
자동차에 대한 아메리칸 드림이
환경과 경제로 인해 사라지고 있다.
미국인들은 혼잡한 차에 앉아 있기 위해
소득의 19%를 소비하고 있다.
매달 몇 백 달러씩 지출되는 주차비와
유지비가 필요한 자동차의 꿈은 혼잡한
도시에서 악몽으로 바꿨다.

- Zipcar's CEO, Scott Griffith
인터뷰(2011)-

쟁점과 대안

최근 주목받는 카셰어링은 현재 약60여개 국가, 1,000개 도시에서 운영 중에 있으며, 2008년 금융위기 이후 연 40%이상 급성장을 하였다. 이러한 추세를 연장하면 2020년까지 회원수 3천 3백만명, 차량수 44만대까지 증가할 것으로 예측된다. 이러한 급성장은 세계 자동차시장이 판매에서 기업형 카셰어링(zipcar), 카풀(nuride), 개인간 카셰어링(DriveMyCar)으로 다변화한다는 증거이다. 또한 카셰어링이 무인대여시스템으로 이용자가 손쉽게 다수의 서비스죤에서 웹, 스마트폰 어플을 통해 이용, 반납, 결제가 가능하기 때문이다.

국내 카셰어링 시장은 그린카와 쏘카가 양분하여 매년 2배 이상 급성장하고 있으며, 각 업체가 금년초 회원수 50만명을 돌파하였다. 최근 렌트카 공룡기업인 KT렌트카도 그린카를 인수하여 카셰어링 시장에 진입했다. 공공부문은 서울시, 수원시 등이 민간사업자와 협약을 통해 서비스를 제공하고 있다. LH공사는 공동체 카셰어링인 'LH행복카'를 전국 임대아파트 52개 단지에서 운영하고 있다.

최근 조사를 종합하면, 주 이용자는 20대, 30대, 남자, 직장인, 차량 미소유자이다. 이용횟수는 월 3회 미만이 90%에 달한다. 이용이유로는 대중교통대비 편리, 타 교통수단 부재가 많다. 통행목적은 평일에도 여가/여행, 쇼핑이 많다. 카셰어링 이용 후 보유차량의 처분, 차량구매의 연기 비율은 전국조사가 51.0%(이중 5년 이상 8.7%)이다. 따라서 카셰어링 1대당 승용차 대체효과는 보수적으로 추정해도 16.8대이다. 카셰어링이 승용차 증가를 억제하면서, 이동자유와 형평성을 제고하고, 온실가스 감축, 대중교통 활성화, 주차장 부족 해소에 기여한다는 의미이다.

카셰어링의 자가용 승용차 대체효과로 절감된 보유비(대당 연477만원) 중 당초 지역외로 유출되던 금액(대당 연392만원)은 지역경제내로 흡수(소비)될 것으로 기대된다. 수도권은 2016년말에 카셰어링 차량수가 일본수준인 인구만명당 1대에 도달하여, 이에 따른 지역경제 흡수효과가 연 1,672억원에 달할 것으로 예상된다.

지방정부에서 카셰어링은 고밀도 지역의 자가용 증가를 억제하고, 저밀도 지역의 주민 통행편의 증진을 기대할 수 있다. 다만 공공성 확보를 위해 저소득층이 저렴하게 이용할 수 있도록 바우처 제도, 대중교통연계 할인, 공영주차장 등을 제공할 필요가 있다. 장기적으로는 사업자별로 나뉘어 있는 카셰어링 서비스의 위치, 예약 정보를 통합하고, 사업자와 이용자간 분쟁을 중재하는 제도가 필요하다.

Ⅰ. 카셰어링의 개념

카셰어링의 부상

□ 최근 주목받고 있는 '카셰어링'은 스위스에서 1987년 최초 시작한 시간단위 승용차 공동이용 서비스

○ 카셰어링은 스위스가 1987년 최초 시작하여 현재 국민의 1%가 이용하고 있으며, 우리나라는 군포시의 시민단체연합(녹색카셰어링추진위원회)이 2009년에 최초 시작

○ 미국에서 카셰어링은 '자동차 소유권의 대안으로 개인 또는 단체회원에게 시간단위로 공동이용차량의 이용권한을 제공하는 서비스'로 정의(TCRP Report 108, 2005)

□ 세계 자동차 시장은 카셰어링, 카풀로 다변화하고 있으며, 미국은 zipcar 등 선도기업에 힘입어 카셰어링 회원수가 연평균 20%이상 증가

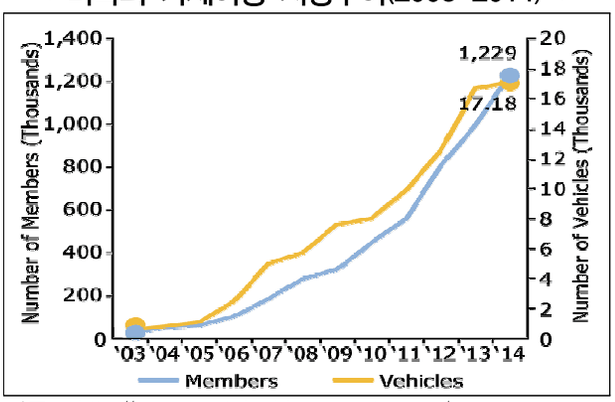
○ 세계 자동차시장은 판매(GM, Ford)시장에서 기업형 카셰어링(zipcar, street car), 카풀(nuride, zimride), 개인간 카셰어링(DriveMyCar)으로 다변화

○ 미국의 카셰어링 업체수는 2014년 1월기준 25개이며, 회원수는 120만명, 차량대수는 1만7천대로, 회원수의 2003년이후 연평균 증가율 23%에 달함

< 세계 자동차 시장의 변화와 주요기업 >

자료 : http://ourworld.unu.edu/.

< 미국의 카셰어링 시장추이(2003-2014) >



자료 : http://www.sustainablesanmateo.org/.

카셰어링 서비스의 특징

❑ IT기술의 발달에 따라 서비스제공자는 무인대여소 운영이 가능하고, 이용자는 웹, 스마트폰 어플을 통해 손쉽게 이용, 반납 가능

○ 카셰어링 서비스제공자는 IT기술을 활용해 무인대여소를 운영하고, 대여상황, 정비상황, 고객관리(알림통보)를 자동화함으로써 가격 경쟁력 확보

○ 이용자는 웹, 스마트폰 어플을 통해 회원가입, 차량예약, 차량인수 및 반납(어플로 해제), 차량주행(차내 주유+하이패스카드 이용), 사용료 결제 가능

❑ 카셰어링은 대중교통의 보완재이며 렌트카와 카풀과도 다른 서비스 제공

○ 카셰어링은 이용자에게 대중교통이 (노선부재 등으로) 제공할 수 없는 이동의 자유권을 제공하여, 자가용 구입을 억제하고, 연계한 대중교통 이용 활성화에 기여

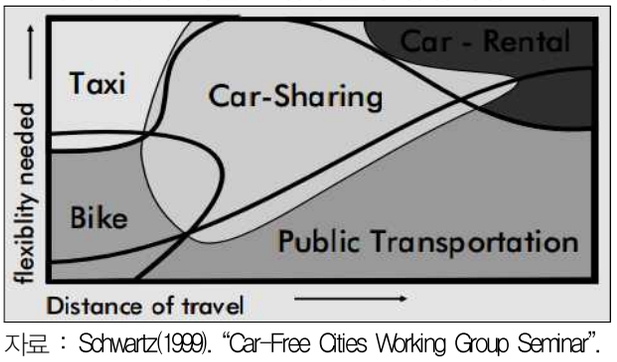
○ 카풀 및 차량대여서비스와 차이는 단시간 대여가 가능하고, 복잡한 절차 없이, 상대적으로 많은 무인대여소를 이용해, 웹이나 어플로 예약, 이용, 결제 가능

< 카셰어링과 다른 교통수단의 이용특성 비교 >

항 목	카셰어링	자가용 승용차	렌터카	택시	대중교통
편 리 성	보통	높음	다양	보통	낮음
고정비용	$100/년	$2,000년	없음	없음	$600/년
시간비용	$2.00/시	없음	$20/일	없음	없음
거리비용	20-40¢	15-25¢	15-25¢	$2.00	21¢

자료 : http://www.vtpi.org/tdm/tdm7.htm.

< 카셰어링과 다른 교통수단의 통행특성 비교 >



자료 : Schwartz(1999). "Car-Free Cities Working Group Seminar".

< 카셰어링과 유사서비스의 차이점 >

구 분	카셰어링	차량대여(렌트카)	카 풀
차량 소유권	없 음	없 음	있 음
운 영 기 관	영리, 비영리	영 리	비 영 리
서비스 기간	1시간 또는 30분 단위	1일 이상	합 의
차 량 유 형	소형 또는 전기차 위주	다 양	다양(공여자 차량)
비 용 지 불	이 용 료 (유류비, 보험료 통합지불)	임 차 료 (유류비, 보험료 별도지불)	이 용 료 (합의에 의한 방법)
이 용 방 법	웹, 스마트폰으로 예약·결재 (무인대여소 이용)	계약서 작성 (지정대여소 이용)	주변에서 공여자 찾기 (합의에 의한 장소)

자료 : Frost&Sullivan(2010), 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카셰어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원 내용 재구성.

카셰어링 서비스의 유형

□ 카셰어링은 운영기관에 따라 공공기관과 공동체, 기업의 경우 카셰어링 전문기업과 렌트카기업의 확장형으로 구분

○ 우리나라의 경우 공공기관으로 서울시(나눔카), 수원시(나누미카) 등이 민간사업자(그린카, 쏘카 등)와 협약을 통해 서비스를 제공

○ 공동체방식은 LH공사의 임대아파트를 대상으로 한 LH행복카, 전문기업은 그린카, 쏘카, 시티카, 렌트카기업의 확장형은 KT렌트카, AJ렌트카가 대표적

< 운영기관에 따른 카셰어링의 정의 및 사례 >

구 분	공공기관	공동체	전문기업	렌터카기업
정 의	-공공기관이 민간사업자와 협약을 통하여 추진하거나 자체적으로 서비스 제공	-여러 사람이 공동으로 차량을 구입하여 공동으로 소유, 관리, 이용하는 서비스	-민간기업이 수익을 목적으로 카셰어링을 전문으로 하는 서비스를 제공	-민간기업의 카셰어링 서비스가 기존 렌트 업체 수요를 잠식하자 카셰어링을 도입
사 례	서울시, 인천시, 수원시	LH행복카	그린카, 쏘카, 시티카 등	KT렌터카, AJ렌터카

자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카쉐어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원 내용 재구성.

< 운영기관에 따른 카셰어링의 사업자 현황(2014년 7월 기준) >

구 분	사 업 자	브랜드명	시작연도	차량대수	회원수	비고
공공기관	서 울 시	나 눔 카	2013. 02	1,363	242,000	그린카 등 6개 업체
	인 천 시	-	2013. 11	235	7,168	그린카, AJ렌터카
	군 포 시	녹색투명카셰어링	2009. 10	3	-	2011. 2 운영중단
	수 원 시	나누미카	2013. 07	57	6,863	그린카
	제 주 도	-	2012. 03	-	-	그린카, 쏘카
공 동 체	LH 공사	LH 행복카	2013. 09	52	70,000	아파트단지 50개
전문기업	그 린 카	그 린 카	2011. 10	1,067	218,118	KT렌터카가 인수
	쏘 카	쏘 카	2012. 03	1,002	181,230	-
	씨 티 카	씨 티 카	2013. 03	198	17,000	전기차 전문서비스
렌 트 카 기 업	KT렌터카	그 린 카	2013. 10	1,067	218,118	그린카 인수후 서비스
	AJ렌터카	AJ렌터카	2012. 00	-	-	2014.12서비스종료

(KT의 그린카 인수관련) '값싸고 편리하네' 카셰어링 이용 늘었다

대기업 렌터카 업체들조차 카셰어링 시장의 성장 가능성을 높게 보고 이 사업에 뛰어들고 있다. 국내 최대 업체인 그린카의 지분 49%를 지난해 케이티(KT)렌탈이 인수했다. 케이티렌탈은 케이티금호렌터카의 모기업이다. 그린카는 올 연말까지 차량 규모를 3000여대로 확대할 계획이다. 그린카와 별도로 케이티렌탈은 케이티금호렌터카 카셰어링도 2012년부터 운영하고 있다. 2위 렌터카 업체인 에이제이(AJ)렌터카는 지난해 별도 자회사 설립 없이 직접 카셰어링 사업에 나섰고, 엘지(LG)그룹의 엘지 씨엔에스(CNS)는 지난해 씨티카를 설립해 운영하고 있다.

자료 : " '값싸고 편리하네' 카셰어링 이용 늘었다", 한겨레(2014.5.12).

Ⅱ. 카셰어링의 현황 및 문제점

공공기관 현황

□ 서울시의 카셰어링 서비스 '나눔카'는 2013년 2월 서비스를 시작하여, 현재 6개 업체, 709개소에서 1,363대를 운영

○ 서울시는 민간위탁업체로 2013년 2월에 일반차 대상 (주)그린카, (주)쏘카, 5월엔 전기차 대상 씨티카(LG CNS), (주)한카, (주)케이티렌탈, 코레일네트웍(주) 선정

○ 서울시의 '나눔카'는 2014년 7월기준 709개소에서 전체 차량 1,363대(일반차 1,091대, 전기차 272대)를 운영하고 있으며, 회원수는 24만 2천명에 달함

○ 서울시는 카셰어링 사업의 공공성을 확보를 위해 저소득층 지원, 대중교통 연계할인, 소상공인 지원을 하고 있으나, 업체에 맡겨져 실효성이 없는 수준

< 서울시 카셰어링 '나눔카' 운영규모 >

구 분	총 합계		서울시 공영주차장		자치구 공영주차장		민간주차장	
	개소수	차량대수	개소수	차량대수	개소수	차량대수	개소수	차량대수
전 체	709	1,363	96	228	145	236	468	899
일반차	590	1,091	73	169	101	129	416	793
전기차	159	272	40	59	60	107	59	106

주 : "나눔카 운영규모" 개소수는 사업자별 중복되는 주차장을 고려한 개소수임, 일반차와 전기차 중복.
자료 : 서울시 홈페이지(http://www.seoul.go.kr).

< 서울시 카셰어링 '나눔카'의 공공서비스 현황 >

구 분	내 용
저소득층 바우처 제공	월 1만원상당의 바우처 제공
저소득층 요금 할인	연회비 면제(현재 연회비 없음)
자동차 처분자 우대	연회비 면제(현재 연회비 없음)
대중교통 연계 할인	T-money 증빙 월 4만원 이상 이용 시 5%할인쿠폰 지급
소 상 공 인 지 원	회원가입시 3만원상당 이용권 제공
마을공동체 지원	마을공동체 차량제공 및 5~10% 할인쿠폰 제공

< 서울시 '나눔카' 스테이션 현황 >

자료 : 그린카(http://www.greencar.co.kr), 쏘카(http://socar.co.kr), 서울시 홈페이지(http://www.seoul.go.kr).

□ 인천시의 카셰어링 서비스는 2013년 11월 서비스를 시작하여, 현재 그린카가 78개소에서 142대를 운영

○ 인천시는 2013년 11월 민간위탁업체로 (주)그린카, (주)AJ렌트카 선정하고, 100개소 235대로 운영개시, 단 (주)AJ렌트카는 2014년 12월 서비스 중단 상태

○ 인천시의 카셰어링은 2014년 12월기준 (주)그린카가 78개소에서 142대를 운영하고 있으며, 서울시와 같이 이용율 저조, 공공성 확보에 한계에 직면

< 인천시 카셰어링 운영규모 (2014.12기준, 개소/대수) >

구 분	합계	중구	동구	남구	연수구	남동구	부평구	계양구	서구
합 계	78/142	7/13	3/3	12/24	8/13	12/29	21/38	9/13	6/9
시 공 영	8/16	1/2	-	-	3/5	1/4	1/3	2/2	-
시 기 타	6/26	2/4	-	1/9	1/3	1/8	-	-	1/2
자치구공영	44/67	3/4	2/2	9/13	-	5/9	16/25	5/8	4/6
그린카자체	20/33	1/3	1/1	2/2	4/5	5/8	4/10	2/3	1/1

자료 : 인천시 홈페이지(http://www.incheon.go.kr).

□ 수원시의 카셰어링 서비스 '나누미카'는 2012년 1월 시범서비스를 시작하여, 현재 그린카가 46개소에서 57대를 운영

○ 수원시는 2012년 1월에 (주)그린카와 협약을 통해 시범서비스 운영(1년간), 이후 2013년 1월 본격적 서비스를 개시하여 현재 46개소에서 57대를 운영

○ 경기도는 현재 수원시가 유일하게 공공주도의 카셰어링을 제공하고 있으며, 그린카의 경기도 회원수 65,447명 중 수원시가 7,454명으로 11.4%를 차지

< 수원시 카셰어링 '나누미카'의 운영 현황 >

구분	합계	KT지사	공영 주차장	관공서
대수	46	3	4	18
구분	대학가	아파트	일반 주차장	지하철역
대수	3	1	6	11

자료 : 수원시 홈페이지(http://www.suwon.go.kr).

< 수원시 '나누미카' 스테이션 현황 >

❑ LH공사는 2013년 9월 임대아파트 입주민을 위한 저렴한 비용의 공동체 카셰어링인 'LH행복카' 서비스 개시

○ LH공사는 2013년 9월 자체사업으로 'LH행복카'서비스를 개시하고, 현재 전국 임대아파트 52개 단지에서 운영 중(서울 9, 인천 10, 경기 30, 광주 2, 대구 1)

○ LH공사는 영구임대 입주민에게는 그린라이트 행복카 서비스로 매월 무료 3시간×2회권, 수요일엔 면허가 없는 어르신을 위한 운전자 동반서비스 제공

< LH행복카 차량 및 주차장 전경 >

< LH행복카 예약 어플리케이션 >

자료 : LH행복카 홈페이지, 박준식 외(2015), 『승용차 공동이용(카셰어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원

❑ 공공기관의 카셰어링은 신뢰를 확보하고, 주차장 제공으로 비용을 낮추고 있지만, 이용율 저조, 주차장 관리, 정보약자 대응 부족에 직면

○ 공공기관의 카셰어링은 이용자의 신뢰성을 확보하고, 공영주차장 제공 등으로 비용 절감 가능함과 동시에 저소득층 배려 등 공공성 확보 가능

○ 반면 이용율 저조에 따른 업체의 수익성 악화 및 시장 철수, 전용주차면의 관리허술(불법주차)로 이용 지연, 노인 등 정보약자의 서비스 접근성 문제에 직면

< 수원시 '나누미카' 전용주차장의 불법주차 >

자료 : 경기연구원(2015).

< '분통 대여' 나눔카 주차장서 막혔다 >

A씨는 최근 주말 나들이를 위해 '나눔카'(카셰어링) 업체에서 경차를 빌렸다가 곤욕을 치렀다. 공영주차장의 나눔카 전용 주차면에 버스가 버젓이 세워져 있었다. 버스 기사에게 전화를 걸었지만 '나도 공영주차장에 요금을 냈는데 왜 그래야 하느냐'는 답이 돌아왔다.

B씨는 나눔카 전용 주차면에서 예약한 차량을 발견하지 못해 난감했다. 30분여를 헤맨 뒤에야 인근 공영주차장에서 차를 발견했다. 앞선 이용자가 엉뚱한 곳에 차를 반납하고 가 버린 탓이다. 설상가상 주차장 관리인은 B씨에게 주차비를 내놓으라고 했다. B씨는 "업체가 조치를 취해야 하는 것 아니냐"며 분통을 터뜨렸다.

자료 : " '분통 대여' 나눔카 주차장서 막혔다", 서울신문(2014.9).

카셰어링 기업 현황

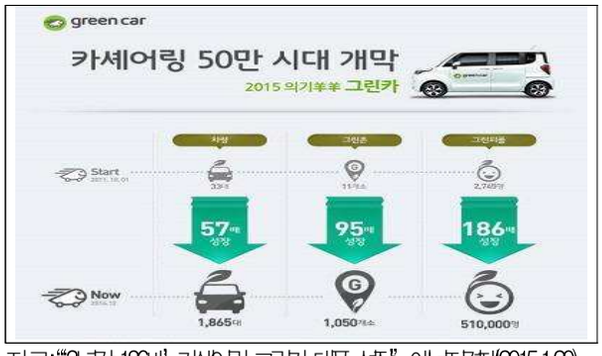
□ 국내 카셰어링 시장은 그린카와 쏘카가 양분하여 고속성장하고 있으며, 각 업체가 금년 1월 회원수 50만을 돌파

○ 국내 카셰어링 기업은 그린카와 쏘카가 대표적이며, 그 외 씨티카(LG CNS), 한카, 코레일네트웍은 전기차위주의 서비스 제공

○ 기존 렌트카 공룡기업인 KT렌트카(시정점유율 24.7%)와 AJ렌트카(13.5%)도 각각 그린카 인수(2014 5), 신규사업진출 방식으로 카셰어링 시장 진입

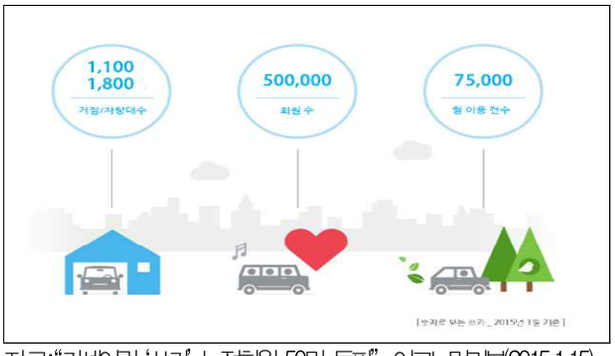
○ 그린카는 2014년 기준 서비스존 702개소, 차량수 1,067대, 쏘카는 702개소, 1,002대에 달하며, 주로 수도권에서 서비스 제공(서비스존 기준 80%내외)

< '3년간 186배' 카쉐어링 그린카 대폭 성장 >



자료: "'3년간 186배 카쉐어링 그린카 대폭 성장', 에너지경제(2015.1.20).

< 카셰어링 '쏘카' 누적회원 50만 돌파 >



자료: "카셰어링 '쏘카' 누적회원 50만 돌파", 이코노믹리뷰(2015.1.15).

< 그린카와 쏘카의 지역별 시설구축 현황(2014년 기준) >

구 분		계	수도권			비수도권					
			소계	서울	경인	소계	충청	영남	강원	호남	제주
그린카	ZONE (개소)	702 (100.0%)	585 (83.3%)	386 (55.0%)	199 (28.3%)	117 (16.7%)	29 (4.1%)	69 (9.8%)	3 (0.4%)	10 (1.4%)	6 (0.9%)
	주차면 (면)	1,069 (100.0%)	906 (84.8%)	579 (54.2%)	327 (30.6%)	163 (15.2%)	41 (3.8%)	101 (9.4%)	5 (0.5%)	10 (0.9%)	6 (0.6%)
	차량수 (대)	1,069 (100.0%)	906 (84.8%)	579 (54.2%)	327 (30.6%)	163 (15.2%)	41 (3.8%)	101 (9.4%)	5 (0.5%)	10 (0.9%)	6 (0.6%)
쏘카	ZONE (개소)	702 (100.0%)	560 (79.8%)	435 (62.0%)	125 (17.8%)	142 (20.2%)	- -	100 (14.2%)	- -	- -	42 (6.0%)
	주차면 (면)	705 (100.0%)	397 (56.3%)	246 (34.9%)	151 (21.4%)	308 (43.7%)	- -	159 (22.6%)	- -	- -	149 (21.1%)
	차량수 (대)	842 (100.0%)	683 (81.1%)	532 (63.2%)	151 (17.9%)	159 (18.9%)	- -	159 (18.9%)	- -	- -	- -

자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카쉐어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원 내용 재구성.

□ 국내 카셰어링 기업은 기존 법·제도와 이용자 요구 반영의 한계를, 이용자는 개인정보 보호와 책임 떠넘기기를 토로

○ 카셰어링의 특성을 반영하여 기존 여객자동차운수사업법의 자동차 대여사업에 관한 규정 중 등록기준, 주사무소 및 영업소 설치 등의 완화 요구

○ 최근 개인정보보호의 강화로 주민등록번호 등 수집이 불가하여, 주소지 확인 및 과태료 부여 지난, 편도서비스는 고비용과 택시업계 반발로 도입 유보

○ 반면 이용자는 카셰어링 기업의 개인정보 관리, 본인확인 소홀과 함께 무인대여소 운영에 따른 차량 파손, 서비스 지연비용의 책임 떠넘기기 지적

< 카셰어링 기업의 고충 및 요구사항 >

구 분	내 용	비 고
자동차대여사업 등록기준 (차고지 등)	- 자동차 대여사업의 등록기준에 의한 사무실의 경우 카셰어링의 무인대여시스템 특성 상 수익금 및 배차 관리를 위한 사무실이 필요 없음 - 렌터카는 장기 임대차량의 비율만큼 차고의 면적을 경감, 카셰어링은 별도 주차하지만 차고의 면적 경감이 안됨	기존 법령의 한계
주사무소 및 영업소 설치 등	- 예약소 설치 가능한 범위가 호텔, 공항, 항만, 철도역 등의 공공시설로 제한한다는 협의의 해석이 가능 - 카셰어링의 특성상 대개 1대만 설치하여 무인 운영 가능해 주차장사용계약서 확보가 쉽지 않음	기존 법령의 한계
개인정보 수집 지난	- 주민등록번호 등 개인정보 수집이 불가하기 때문에 채권(범칙금, 과태료 미납 등)회수 지난 - 카드정보를 가입 후 삭제하거나 주소를 기재를 하지 않는 경우 범칙금, 과태료 등의 이의신청을 주소지로 보낼 수 없어 회사가 떠안아야할 부담	개인정보의 보호강화에 따른 문제
편도서비스의 어려움	- 스테이션 간 편도서비스로는 수익이 나지 않는 현실로서 현재 마케팅을 위한 수단으로서 정도만으로 활용 - 또한, 장거리 편도서비스를 시행 중에도 택시서비스와의 상충문제 등의 어려움 발생 예상	이용자 요구 반영 지난

자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카셰어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원 내용 재구성.

< 카셰어링 이용 중 개인정보 유출 사례 >

카셰어링 시장 팽창... 사고, 개인정보 유출 방지 대책 마련 분주

#. 최근 직장인 A씨는 카셰어링 차량을 이용하려다 낭패를 봤다. 자주 이용하던 카셰어링 업체 홈페이지에 예약을 하는데 이미 차량을 사용하고 있다는 메시지가 뜬 것이다. 고객 센터와 연락을 취해 봤지만 현재 차량 사용중인 것이 맞다는 대답이 돌아왔다. 불현듯 그는 최근 지갑을 잃어버렸던 것을 기억해냈다. 누군가 그의 신분증을 습득한 뒤 그의 개인 정보를 활용해 차량을 사용할 수도 있다는 생각이 들었다. 이후 해당 업체와 연락해 문제를 해결하긴 했지만 그 뒤에도 그는 누군가 자신의 명의로 차량을 사용할 것 같은 찜찜함을 떨칠 수 없었다.

자료 : "카셰어링 시장 팽창... 사고, 개인정보 유출 방지대책 마련 분주", 파이낸셜 뉴스(2015.2.8).

< 카셰어링 이용자의 불편사례 >

'카쉐어링'제도는 '선진국'인데, 서비스는 '후진국'

#.직장인 A씨는 지난 7월 카쉐어링 업체를 이용했다 황당한 일을 겪었다. 뒷문을 열기 위해 손잡이를 잡은 순간 손잡이가 떨어져 나갔기 때문이다. 며칠 뒤 카쉐어링 업체는 '차량을 파손했다'며 A씨에게 수리비와 휴차비용으로 21만1500원을 청구했다. A씨는 자신의 잘못이 아니라고 주장했지만 소용이 없었다.
#.B씨는 빌린 차량의 문이 갑자기 잠기는 바람에 낭패를 봤다. 하지만, 업체 측은 이 문제를 즉각 해결하지 못했고 결국 1시간 30분 동안 반납이 지연됐다. 업체는 모든 것이 '고객의 잘못' 때문이라며 추가 사용료와 견인차량 비용을 부담시켰다,

자료 : " '카쉐어링'제도는 '선진국'인데, 서비스는 '후진국' ", 파이낸셜 뉴스(2015.1.6).

카셰어링 이용자 현황

❑ 카셰어링은 예약 등을 위해 스마트폰 어플을 이용해야 하는 특성 상 이용자는 20, 30대, 남성층, 직장인이 다수

○ 카셰어링의 이용자는 연령별로 20대(39.0%), 30대(37.8%), 성별로 남자(83.9%), 직업별로 직장인(64.4%), 차량 미소유자(78.0%)가 다수

○ 경기도 수원시의 이용자 특성은 대학도시의 특성으로 20대, 학생의 비율이 높으며, 30대, 40대, 직장인, 자영업의 비율은 낮음(그린카, 2014년)

< 카셰어링 이용자 특성 현황(전국, 서울시, 수원시 비교) >

구 분	전체	연령별			성별		직업별					차량소유여부	
		20대	30대	40대 이상	남자	여자	학생	주부	직장인	자영업	기타	소유	미소유
전 국 (그린카&쏘카)	100.00% (1,240명)	39.0%	37.8%	23.2%	-	-	18.1%	1.2%	64.4%	9.2%	7.0%	22.0%	78.0%
수원시 (그린카)	100.00% (3,324명)	49.3%	35.9%	14.8%	83.9%	16.1%	24.6%	1.5%	56.9%	6.2%	10.8%	-	-
서울시 (그린카&쏘카)	100.00% (5,830명)	50.0%	39.0%	11.0%	83.0%	17.0%	-	-	-	-	-	29.1%	70.9%

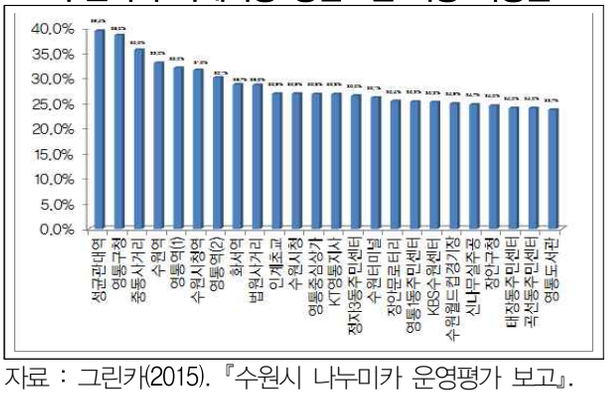
자료 : 한국교통연구원(2015), 그린카(2014), 서울연구원(2015) 조사결과 재구성.

❑ 수원시의 카셰어링 서비스존별 가동율은 현재 26%내외로 적정가동률에 못 미치며, 이용시간은 6시간미만이 70% 이상

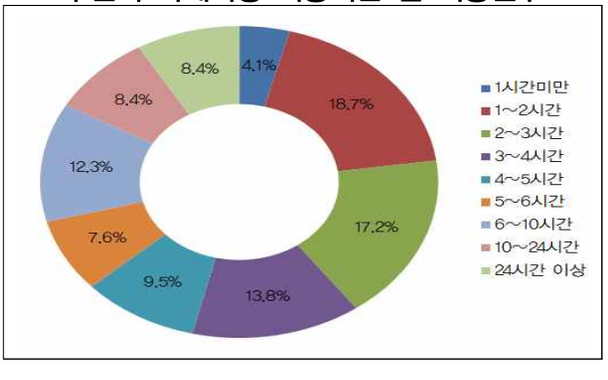
○ 수원시의 카셰어링 서비스존별 가동율은 전체 46개소 중 성균관대역(39.4%) 등 7개소만 적정가동률 30%(24시간 중 7시간)이상 도달

○ 수원시 이용자의 이용시간은 6시간 미만 70.9%, 6~10시간 미만 12.3%, 24시간 이상이 8.4%로 6시간 미만의 단시간 이용자들의 비율이 가장 높음

< 수원시의 카셰어링 영업소별 차량 가동율 >



< 수원시 카셰어링 이용시간 별 이용건수 >



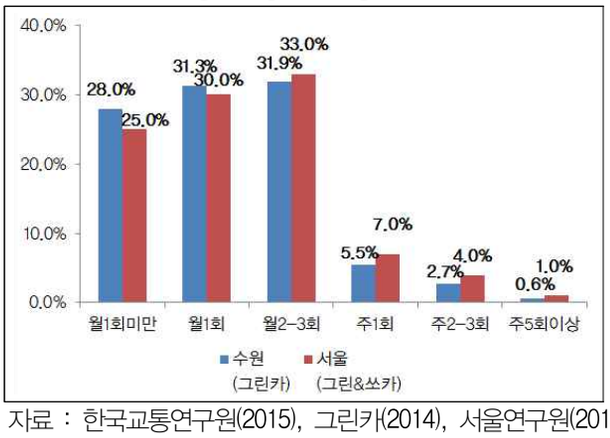
자료 : 그린카(2015). 『수원시 나누미카 운영평가 보고』.

□ 이용자는 카셰어링을 주로 월 3회 미만 이용하고, 이용이유는 대중교통대비 편리성, 타교통수단 부재, 단시간 이용가능이 다수

○ 카셰어링의 이용횟수는 월 3회 미만이 전체이용자의 90%내외에 달하고, 주 5회 이상(평일 매일)은 1%미만으로 조사

○ 이용이유로는 대중교통대비 편리(51.2%), 타교통수단 부재(17.2%)가 주로 이루고, 수원시의 경우 단시간 이용가능(24.4%) 비용저렴(27.3%)이 주를 이룸

< 카셰어링 월평균 이용횟수 비교 >



< 카셰어링 이용 이유 비교 >

구 분	전 국 (그린&쏘카)	수원시 (그린카)	서울시 (그린&쏘카)
타교통수단부재	17.20%	-	22.00%
대중교통대비편리	51.20%	-	8.00%
비 용 저 렴	13.20%	27.30%	12.00%
일상생활필요시	15.60%	-	18.00%
프라이버시보장	2.70%	11.60%	10.00%
대 여 절 차 편 리	-	15.60%	20.00%
차량관리편의성	-	7.60%	4.00%
단시간이용가능	-	24.40%	-
기 타	-	13.60%	-

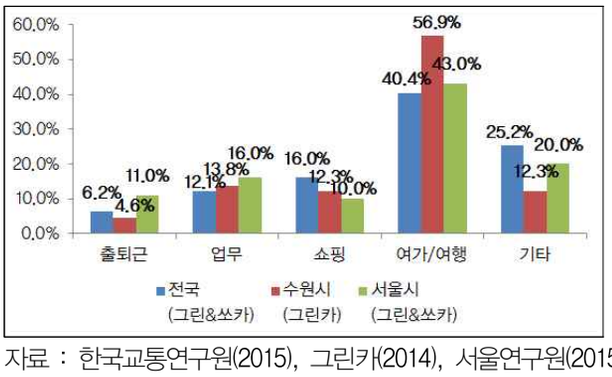
자료 : 한국교통연구원(2015), 그린카(2014), 서울연구원(2015) 조사결과 재구성.

□ 이용자의 카셰어링을 이용한 통행목적은 평일에도 여가/여행, 기타, 쇼핑이 주를 이루고, 출퇴근 및 업무목적은 적은 상황

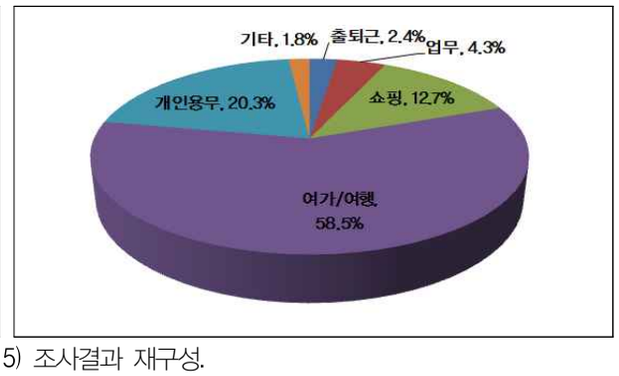
○ 카셰어링의 통행목적은 평일에도 여가/여행(40.4%), 기타(25,2%), 쇼핑(16.0%)이 주를 이루며, 수원시의 경우 여가/여행 56.9%로 전국대비 상당히 높음

○ 주말의 경우 수원시의 조사결과만 있으며, 이 경우도 평일의 조사결과와 동일하게 주중과 같이 여가/여행(58.5%), 개인용무(20.3%), 쇼핑(12.7%)이 주로 이룸

< 카셰어링의 통행목적(평일) >



< 수원시의 카셰어링 통행목적(주말) >



자료 : 한국교통연구원(2015), 그린카(2014), 서울연구원(2015) 조사결과 재구성.

□ 카셰어링 이용 후 보유차량의 처분, 차량구매의 연기 비율은 30.6~51.0%로, 카셰어링 1대 당 승용차 대체효과는 7.1~16.8대에 달함

○ 카셰어링 이용 후 보유차량의 처분, 차량구매의 연기 비율은 조사기관별로 상이한대 전국(국토부) 51.0%, 수원시 30.6%, 서울시 31.1%임

○ 따라서 카셰어링 1대당 승용차 대체효과는 전국(국토부) 16.8대, 수원시 7.1대, 서울시 8.3대로, 현 시점의 전국(국토부)기준 대체효과는 34,670대에 달함

< 카셰어링 이용 후 보유차량의 처분 및 차량구매의 포기 비율 >

구 분	차량 포기 의사 관련 설문조사 결과				1대당 대체효과 추정			
	현재보유 차량처분	차량구매연기 (5년이상/전체)	차량 구매 및 교체	변화없음	회원수 (인)	차량대수 (대)	감소효과	1대 당 대체효과
	(A)				(B)	(C)	(D)=(A)*(B)	(D)/(C)
전 국	5.0%	3.7%/46.0%	14.0%	31.3%	399,348	2,069	34,670	16.8
수 원 시	2.5%	3.4%/28.1%	19.2%	50.2%	6,863	57	407	7.1
서 울 시	2.3%	3.4%/28.8%	18.2%	50.7%	263,834	1,816	15,039	8.3

주 : 카셰어링 1대당 대체효과 추정 시 보수적으로 현재보유차량처분 비율과 차량구매연기(5년이상) 비율을 반영.

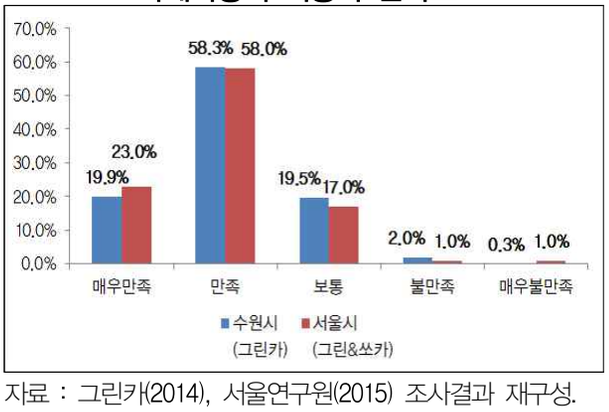
자료 : 한국교통연구원(2015), 그린카(2014), 서울연구원(2015) 조사결과 재구성.

□ 이용자 만족도는 매우만족 및 만족의 비율이 80%내외로 높은 수준이며, 세부적으론 이용시스템(절차)의 만족도가 가장 높음

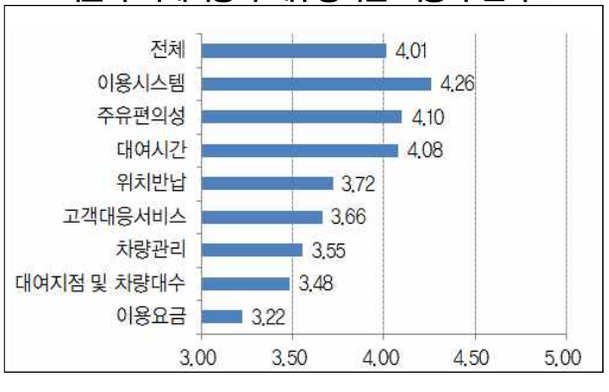
○ 서울시의 나눔카에 대한 이용자 만족도는 매우만족 및 만족의 비율이 81.0%, 수원시의 나누미카는 이 비율이 78.2%에 달함

○ 서울시는 나눔카의 세부항목별 이용자 만족도도 조사하였는데, 조사결과 5점 만점기준 이용시스템 4.26점, 주유편의성 4.10점, 대여시간 4.08점 순으로 높음

< 카셰어링의 이용자 만족도 >



< 서울시 카셰어링의 세부항목별 이용자 만족도 >



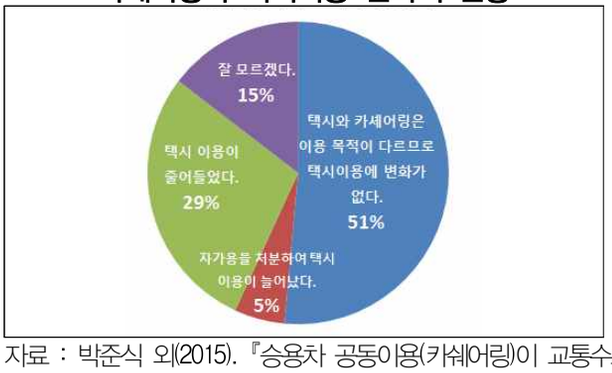
자료 : 그린카(2014), 서울연구원(2015) 조사결과 재구성.

❑ 카셰어링으로 택시 이용이 줄었다고 단정할 수 없고, 향후 보유차량의 처분 등으로 늘 것이라는 예측이 25%에 달함

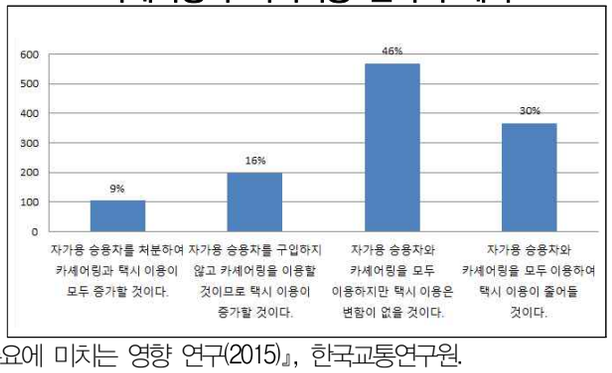
○ 한국교통연구원(2015년)의 조사결과, 이용자가 카셰어링의 이용이후 택시이용의 변화가 없다는 답변 51%, 차량처분으로 늘었다는 답변이 5% 수준

○ 향후 택시이용의 변화를 예측하는 질문에 변화가 없을 것이라는 답변이 46%, 보유차량의 처분 또는 차량구매의 연기로 이용이 늘 것이라는 예측이 25%에 달함

< 카셰어링과 택시이용 변화의 현황 >



< 카셰어링과 택시이용 변화의 예측 >



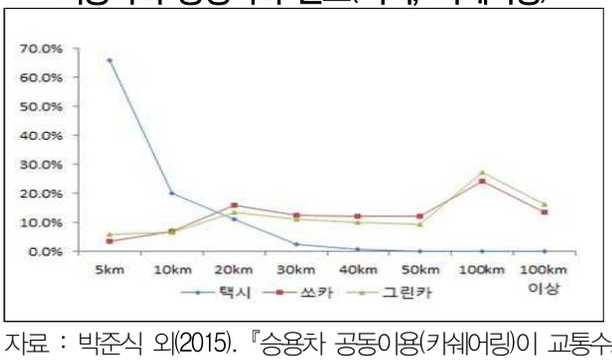
자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카쉐어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원.

❑ 택시와 카셰어링은 이용자의 통행거리와 시간의 분포에서 상당한 차이가 있어 편도서비스 미시행시 경쟁구간은 미미

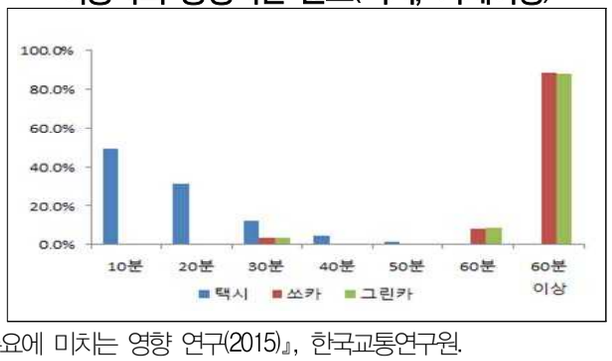
○ 이용자의 통행거리 분포는 택시가 10km이하 85%, 30km이하 99%이고, 카셰어링은 30km이상이 74%로 경쟁구간은 25%에 불과

○ 이용자의 통행시간 분포는 택시가 10분이하 50%, 30분이하 93%이고, 카셰어링은 1시간 이상이 89%로 경쟁구간은 7%에 불과

< 이용자의 통행거리 분포(택시, 카셰어링) >



< 이용자의 통행시간 분포(택시, 카셰어링) >



자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카쉐어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원.

Ⅲ. 카셰어링의 시장전망과 정책방향

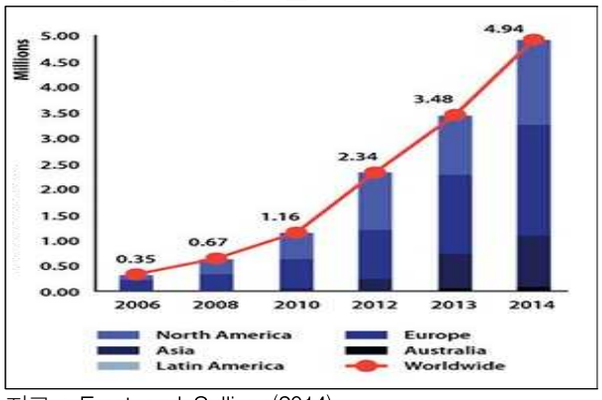
카셰어링의 시장전망

□ 카셰어링은 약 60여개국 1,000개 도시에서 운영 중이며, 2014년 기준 회원수가 496만명으로 2008년 이후 연 40%의 급성장

○ 북미, 유럽 및 일본을 중심으로 2008년 금융위기 이후 급성장하면서 2014년 기준 회원수 496만명(연40% 증), 차량수 9만2천대(연40% 증)에 달함

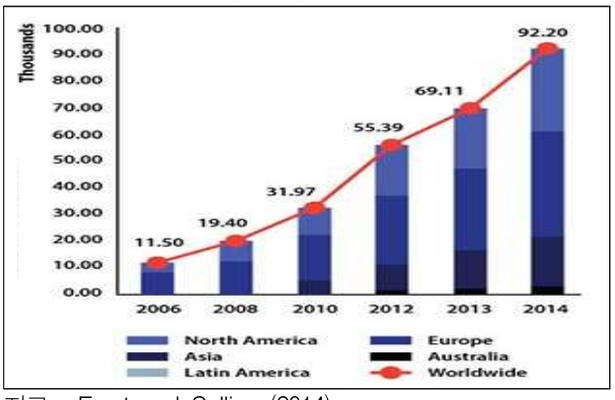
○ 특히 이웃나라 일본은 2014년 기준 업체수 33개, 서비스존 7,568개소, 회원수 46만명(연 128% 증), 차량수 1만2천대(연 70%증)에 달하는 시장으로 성장

< 세계의 카셰어링 회원수 추이(2006-2014) >



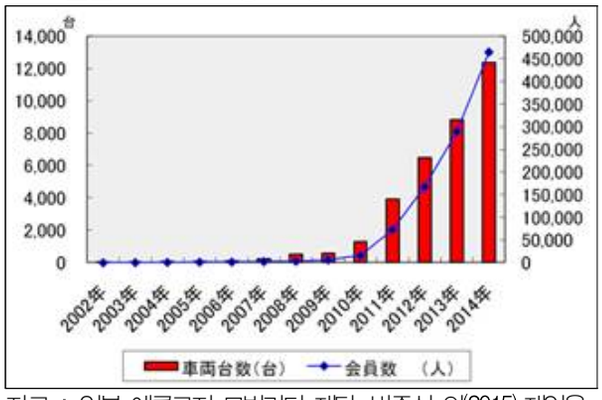
자료 : Frost and Sullivan(2014).

< 세계의 카셰어링 차량수 추이(2006-2014) >



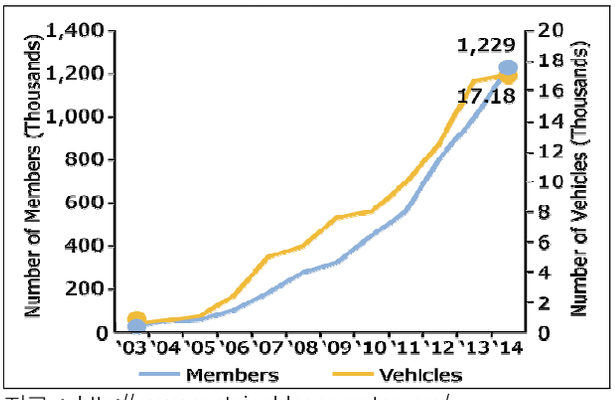
자료 : Frost and Sullivan(2014).

< 일본의 카셰어링 시장추이(2002-2014) >



자료 : 일본 에콜로지 모빌리티 재단, 박준식 외(2015).재인용

< 미국의 카셰어링 시장추이(2003-2014) >



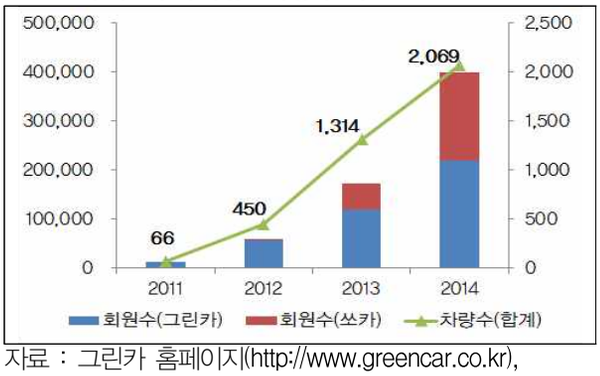
자료 : http://www.sustainablesanmateo.org/.

□ 국내 시장은 그린카(2011년)와 쏘카(2012년)가 시작하여 양분하고 있으며, 회원수는 2014년 기준 40만명으로 매년 2배 이상 증가

○ 그린카는 2014년 기준 서비스존 702개소, 차량수 1,067대, 쏘카는 702개소, 1,002대이며, 각각이 금년 1월 회원수 50만 발표, 합산 100만을 넘어섬

○ 국내시장의 2014년 기준 회원수는 인구당 0.79로 일본의 2배를 넘지만, 낮은 이용률에 기인하여 차량수는 회원당 일본의 20%, 인구당 40%의 낮은 수준

< 국내 카셰어링 시장추이(2011-2014) >



자료 : 그린카 홈페이지(http://www.greencar.co.kr), 쏘카 홈페이지(http://www.socar.kr) 내용 재분석.

< 카셰어링 시장의 국제비교(2014년 기준) >

구 분	업체수 (개)	회원수 (만명)	차량수 (대)	인 구 백명당 회원수	회원당 차량수 (대/인)	인 구 만명당 차량수
한 국 (최고대비)	5	40	2,069	0.79 (208%)	0.0052 (20%)	0.41 (41%)
일 본	33	46	12,000	0.38	0.0261	1.00
미 국	25	120	17,000	0.38	0.0142	0.54

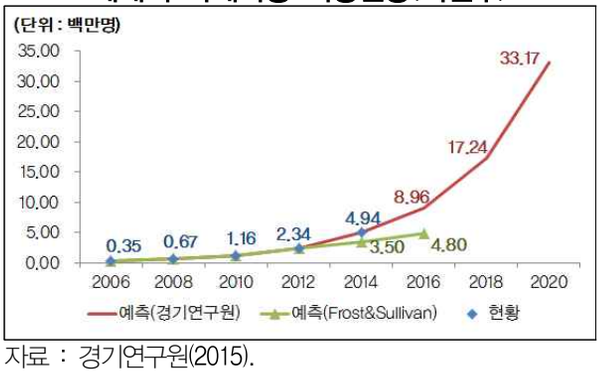
자료 : 경기연구원(2015).

□ 세계의 카셰어링 시장규모는 과거추세를 연장할 때 2020년까지 회원수 3천3백만명, 차량수 44만대로 예측

○ 세계의 카셰어링 차량수를 2006년부터 2014년까지 과거추세선(지수함수)을 연장한 결과 2016년 16만대, 2018년 26만대, 2020년 44만대로 예측

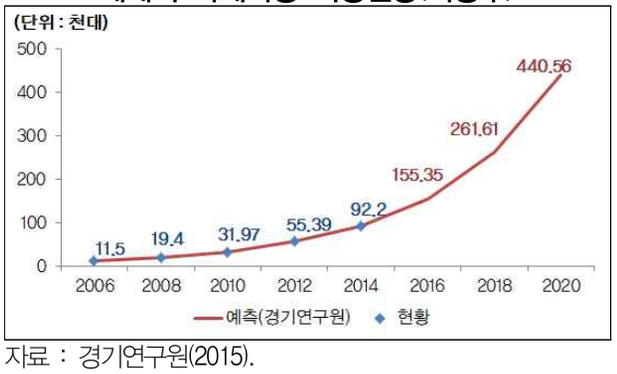
○ 회원수는 2016년 9백만명, 2018년 1천7백만명, 2020년 3천3백만명으로 예측되며, Frost&Sullivan(2012년)의 2016년 5백만명 예측은 2014년에 도달한 상황

< 세계의 카셰어링 시장전망(회원수) >



자료 : 경기연구원(2015).

< 세계의 카셰어링 시장전망(차량수) >



자료 : 경기연구원(2015).

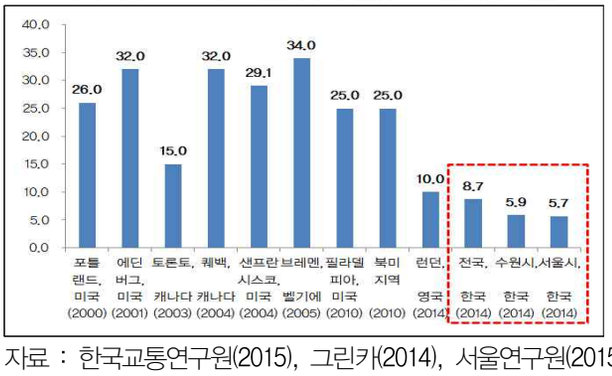
사회경제적 가치

❑ 승용차 증가를 억제하면서, 이동자유와 형평성을 제고하고, 온실가스 감축, 대중교통 활성화, 주차장 부족 해소에 기여

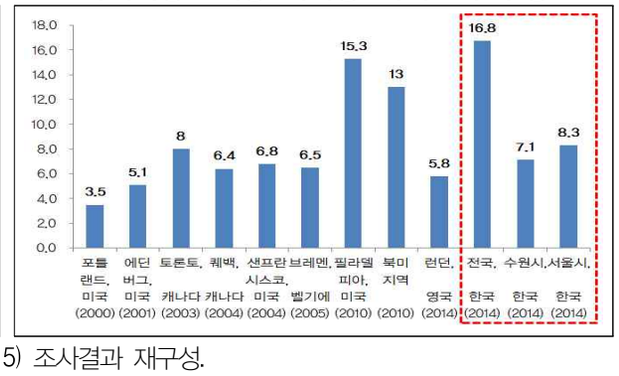
○ 카셰어링으로 차량처분 및 구입유보(5년 이상) 비율은 도시별 조사별로 5.7~34%에 달하며, 차량처분 후 카셰어링 이용자는 연간 309만원 절약효과

○ 사회경제적으로 차량 소유자의 통행거리는 감소, 미소유자는 증가시켜 이동자유와 형평성을 제고하고, 온실가스 감축, 대중교통 활성화, 주차장 부족 해소에 기여

< 카셰어링으로 차량처분 및 구입유보(5년이상)비율 >



< 카셰어링 1대당 자가용 대체효과 추정 >



자료 : 한국교통연구원(2015), 그린카(2014), 서울연구원(2015) 조사결과 재구성.

< 카셰어링의 가계 교통비 절약효과 >

구 분	승 용 차	카셰어링	절감액
연 간 비 용	총 751만원 - 차량구입 372만원 (감가상각비) - 자동차세 42만원, 보험료 63만원 - 유 류 비 178만원, 주차비 66만원 - 소모품비 30만원	총 442만원 - 연 회 비 0원(현재 없음) - 대여요금 228만원 - 시간요금 214만원	309만원

주 : 비영업용 자동차 평균보유연한 7.3년, 평균배기량 2113cc, 차량가 2,585만원, 평균주행거리 32.6km/일, 연비 10km/l.
카셰어링 K5(휘발유)기준 대여요금 3120원/30분, 주행요금 180원/km, 주행속도 16.3km/h-32.6km/h, 편도서비스기준.

< 카셰어링의 사회경제적 영향 분석 >

구 분		Katzev, 폴란드 (2000)	Koch, 독일 (2002)	TCRP report, 미국, 캐나다 (2004)	Martin and Shaheen (2011)	에콜로지 모빌리티재단, 일본 (2012)	한국 교통연구원 (2015)
통행거리 변화	차 량 소 유	18%▽	32%▽	18~72%▽	-	36.7%▽	-
	차량미소유	82배▲	-	소폭 ▲	-		-
통 행 량 변 화		-	-	-	-	-	연700만통행▽
온실가스 감축효과		-	-	-	-	44.9%▽	
주차장수요감소		-	-	-	-	-	장기적관점▽
대중교통수요변화		-	-	-	17% 증가	-	연250만통행▲

자료 : 경기연구원(2015).

□ 수도권 카셰어링의 지역경제 흡수효과는 2014년말 기준 연 597억원이며, 2016년말에 연 1,672억원으로 증가 예상

○ 카셰어링의 자가용 승용차 대체효과로 절감된 보유비(대당 477만원) 중 당초 지역외로 유출되던 금액(대당 392만원)은 지역경제내로 흡수(소비)될 것으로 예상

○ 수도권 카셰어링 시장의 급성장으로 2016년말에 카셰어링 차량수가 일본수준인 인구만명당 1대, 이에 따른 지역경제 흡수효과가 연 1,672억원으로 증가 예상

<우리나라 비영업용 자동차 연간 보유 및 운영비용 추정(2014년말 기준)>

(단원 : 만원)

구 분	비용항목	전 체		지역내		지역외		비 고
		금액	비율	금액	비율	금액	비율	
총 계		751	100%	184	24.5%	567	75.5%	
보유비용	소 계	477	63.5%	85	11.3%	392	52.2%	평균보유연한 7.3년 비영업용 평균배기량 2,113cc
	차 량 구 입 비 (취득세포함)	372	49.5%	37	4.9%	335	44.6%	평균배기량기준 차량가 2,585만원 취득세는 차량가의 5% 판매마진(10%)만 역내유입
	자동차세	42	5.6%	42	5.6%	-	0.0%	2,113cc×200원/cc
	보 험 료	63	8.4%	6	0.8%	57	7.6%	보험료판매마진(10%)만 역내유입
운영비용	소 계	274	36.5%	99	13.2%	175	23.3%	승용차 비사업용 평균주행거리 32.6km/일 승용차 평균연비 10km/l
	유 류 비	178	23.7%	31	4.1%	147	19.6%	주행세 1l당 교통세의 26%역내유입 판매마진(8%)과 역내유입
	주 차 비	66	8.8%	59	7.9%	7	0.9%	부가가치세(10%)는 국세로 역외유출
	소모품비	30	4.0%	9	1.2%	21	2.8%	부품교환 공임(30%)만 역내유입

자료 : 『자동차 연간유지비용 설문조사』, 한국녹색소비자연대(2013). 『2013년 자동차 주행거리 조사결과』, 교통안전공단(2015).

<수도권 카셰어링 활성화에 따른 지역경제 흡수효과 추정(현재 및 일본수준)>

구 분	지역별 인구수 (만명)	현 재 수 준 (2014년말 기준)				일 본 수 준 (인구만명당 카셰어링 차량수 1.0대)			
		카셰어링 차량수 (인구비)	자가용 승용차 대체수	자가용보유비절감액		카셰어링 차량수 (인구비)	자가용 승용차 대체수	자가용보유비절감액	
				지역내 (억원)	지역외* (억원)			지역내	지역외*
수도권	2,539	906 (0.36)	15,221	129	597	2,539 (1.0)	42,655	362	1,672
서울시	1,010	579 (0.57)	9,727	82	382	1,010 (1.0)	16,968	144	665
인천시	290	327 (0.21)	5,494	47	215	290 (1.0)	4,872	41	191
경기도	1,239					1,239 (1.0)	20,816	177	816

주 : 자가용 승용차 대체수는 16.8대(한국교통연구원, 2015), 보유비 절감액은 지역내 85만원/대, 지역외 392만원/대.
자료 : 경기연구원(2015).

법 · 제도의 개선방안

□ 카셰어링의 무인대여시스템 등 특성을 반영하여 기존 자동차 대여사업 등록, 개인정보보호 기준의 완화

○ 카셰어링 등의 무인대여시스템 갖춘 사업자 경우 여객자동차운수사업법의 자동차 대여사업을 위한 사무실 설치 및 차고지 등록기준 완화(경감)

○ 카셰어링 업체가 해당시간 이용자를 확인하여, 이용자에게 범칙금, 과태료 사전 통지서를 재발부, 이의신청(소명)절차를 이행토록 개인정보수집 허용

< 카셰어링의 사업자 등록, 운영에 관한 법 · 제도 개선방안 >

구 분	자동차 대여사업 등록기준	주사무소 및 영업소 설치 등	회원가입 및 서비스 이용 절차 강화
현 행	-자동차 대여사업의 등록기준에 의한 사무실의 경우 카셰어링의 무인대여시스템 특성상 수익금 및 배차 관리를 위한 사무실이 필요 없음 -렌터카는 장기 임대차량의 비율만큼 차고의 면적을 경감, 카셰어링은 별도 주차하지만 차고의 면적 경감이 안됨	-예약소 설치 가능한 범위가 호텔, 공항, 항만, 철도역 등의 공공시설로 제한한다는 협의의 해석이 가능 -카셰어링의 특성상 대개 1대만 설치하여 무인 운영 가능해 주차장사용계약서확보가 쉽지 않음	-주민등록번호 등 개인정보 수집이 불가해 채권(범칙금, 과태료 미납 등)회수 지난 -카드정보를 가입 후 삭제하거나 주소를 기재를 하지 않는 경우 범칙금, 과태료 등의 이의신청을 주소지로 보낼 수 없어 회사가 떠안아야할 부담
개선방안	-카셰어링 등의 무인대여시스템 갖춘 사업자 경우 사무실 설치를 단순 신고로 완화 -카셰어링에 대한 차고지 등록기준 완화	-카셰어링 등의 사업자 경우 아파트, 주택 등의 장소에 예약소 설치 가능토록 완화 -주차장사용계약서를 주차비납입증으로 첨부서류 완화	-개인정보 수집에 관한 사항을 허용하여 범칙금, 과태료 고지서는 회사로 발부하고, 해당 시간 이용자에게도 이의신청(소명)절차를 이행할 수 있도록 재발부
관 련 법	-여객자동차운수사업법 제29조, 시행규칙 제61조	-여객자동차운수사업법 시행규칙 제64조	-개인정보보호법 제24조의2

자료 : 박준식 외(2015), 『승용차 공동이용(카쉐어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원. 내용 재구성

< 여객자동차운수사업법 제61조(자동차대여사업의 등록기준) 관련 별표 >

항 목	등 록 기 준
1. 등록기준 대수	50대 이상
2. 보유 차고의 면적(대당 최저면적) 또는 주차면수	가. 면적기준 - 승용자동차: 13㎡ ~ 16㎡ - 소형승합자동차: 15㎡ ~ 18㎡ - 중형승합자동차: 23㎡ ~ 26㎡ 나. 주차면수기준: 「주차장법 시행규칙」 제3조제1항에 따른 주차단위구획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하여 산정한 주차면수
3. 사무실 (주사무소 및 영업소)	수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신시설을 갖출 것

자료 : 법제처(http://www.moleg.go.kr).

□ 카셰어링의 이용 편의증진 및 활성화를 위해 공영주차장 등에 전용주차면 설치 무료이용 확대, 요일제·5부제 적용제외

○ 지방자치단체의 공영주차장, 일정규모이상 민영주차장을 대상으로 카셰어링 전용주차면의 설치 및 무료이용 확대

○ 최근 상업용 빌딩에서 카셰어링 지원(전용주차면 등)시 교통유발 부담금 감면 제도가 도입됨에 따라 공공의 적극적 홍보로 전용주차면 확보 추진

< 카셰어링의 이용 편의증진 및 활성화에 관한 법·제도 개선방안 >

구 분	전용주차면 무료제공 확대	요일제·5부제 적용제외	교통유발부담금 감면
현 행	-카셰어링을 위한 주차장이 별도로 제공되지 않아, 이용자가 주차비를 부담해야 하는 경우가 많음	-승용차 요일제와 5부제를 시행하여 선택한 요일이나 차량 끝번호에 따라 날짜 및 정해진 요일에는 구청과 경찰서 등 관공서 출입이 제한	-상업용 빌딩에서 카셰어링 서비스 주차면 할당 시 교통유발 부담금 감면 제도 도입
개선방안	-지방자치단체 공영주차장 및 일정규모이상 주차장을 대상으로 카셰어링 전용주차면의 설치 및 무료이용 확대	-카셰어링 서비스의 경우 별도 스티커를 발급하는 등 관공서 출입제한의 예외대상으로 지정 필요	-법령개정완료(2014년 8월 6일)
관 련 법	-도시교통정비촉진법 제33조	-도시교통정비촉진법 제34조의2	-도시교통촉진법 제24조

자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카쉐어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원. 내용 재구성

도시교통정비촉진법 제24조(부담금의 경감)

① 법 제38조제1호에 따라 부과대상 시설물의 소유자가 휴업 등 특별한 사유로 30일 이상 그 부과대상 시설물을 사용하지 아니하는 경우에는 시장이 그 사실을 확인하여 실제 사용하지 아니하는 기간에 해당하는 부담금을 경감할 수 있다. <개정 2014.8.6.>

② 법 제38조제2호 및 제3호에 따라 시장은 다음 각 호의 자에 대해서는 별표 4의 교통량 감축 활동의 종류별 부담금 경감률에 따라 부담금을 경감할 수 있다. 다만, 별표 4에도 불구하고 교통량 감축활동의 종류, 참여자, 이행조건 및 부담금 경감률 등은 각 지방자치단체의 지역실정에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 다르게 정할 수 있다. <개정 2014.8.6.>

1. 부과대상 시설물에서 근무하는 종사자나 그 시설물을 이용하는 자의 교통량을 감축한 부과대상 시설물의 소유자
2. 법 제44조에 따른 조합의 교통량 감축계획을 이행한 부과대상 시설물의 소유자

[별표 4] <개정 2014.8.6>

교통량 감축활동의 종류별 부담금 경감률(제24조제2항 관련)

교통량 감축활동의 종류		참여자	이행조건	부담금 경감률(%)
3. 승용차 수요 관리	라. 승용차 공동이용 지원(전용주차공간을 제공하고 공동이용 승용차 상시배치)	종사자 및 이용자	승용차 1대 운행	2(다만, 전체 이용 건수 30건당 0.2를 추가하되, 최고 2까지 추가한다)
			승용차 2대 이상 운행	3(다만, 전체 이용 건수 30건당 0.2를 추가하되, 최고 2까지 추가한다)

자료 : 법제처(http://www.moleg.go.kr).

❑ 선도국의 경우 카셰어링 사업에 대한 규제가 없거나 완화되어, 카셰어링 사업의 시장 확대를 위한 기반 확보

○ 카셰어링 선도국들은 카셰어링 사업등록 시 차량대수, 차종, 차고지 등 관련규제 없고, 일본도 차고지 확보의무 있지만 차량대수, 차령 등의 규제 없음

< 선도국 카셰어링 사업의 등록기준 등 >

구 분	일 본	미 국	뉴질랜드	영 국
내 용	-자가용자동차 유상대여에 관한 허가 -차고지증명제로 인한 차고지 확보	-렌터카 사업자 등록증 -소방서 허용증 -보험증서 -토지이용규제 확인	-사업자 등록증 -교통서비스 등록증	-법적 규제 없음

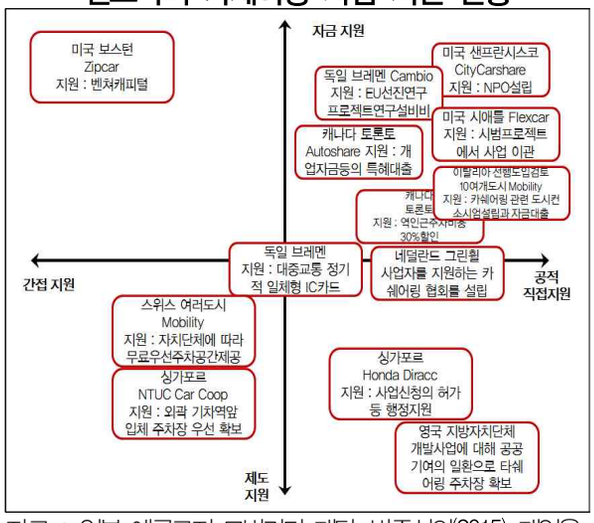
자료 : 박준식 외(2015). 『승용차 공동이용(카셰어링)이 교통수요에 미치는 영향 연구(2015)』, 한국교통연구원. 내용 재구성

❑ 또한 정부가 공익적 가치를 두고 카셰어링 사업의 창업, 운영, 시장확대 등 전 단계에서 재정, 제도적 지원 추진

○ 독일, 캐나다 등은 재정적으로 카셰어링 관련 연구비 및 창업자금 특혜대출을, 싱가포르, 영국 등은 공영주차장 우선확보 등의 제도적 지원 추진

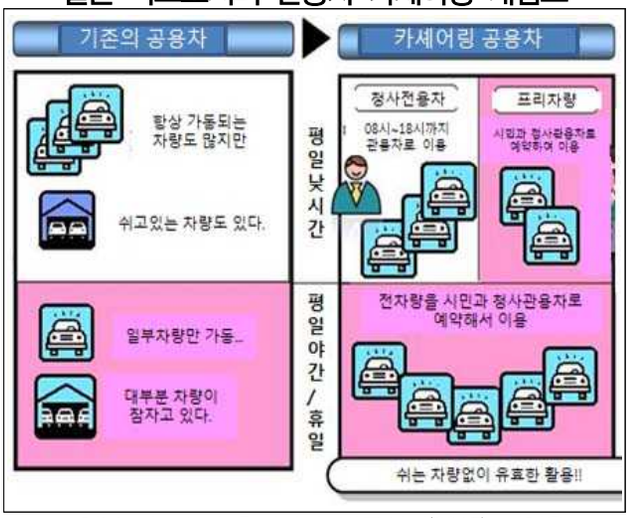
○ 일본 미노오시에서는 자체사업으로 관용차 카셰어링을 운영, 관용차의 여유차량과 평일 및 야간 등 여유시간대에 일반시민이 이용할 수 있도록 제공

< 선도국의 카셰어링 사업 지원 현황 >



자료 : 일본 에콜로지 모빌리티 재단, 박준식외(2015) 재인용

< 일본 미노오시의 관용차 카셰어링 개념도 >



자료 : 일본 미노오시 홈페이지, 박준식외(2015) 재인용

Ⅳ. 경기도에의 시사점

□ 카셰어링은 경기도의 고밀도 지역에서 자가용 증가를 억제하고, 저밀도 지역에서 주민의 통행편의 증진 기대

○ 카셰어링은 기존 차량소유자의 대중교통 이용률을 높이고, 미소유자의 이동자유(통행욕구)를 충족시켜 보유차량의 처분 또는 구매의 유보 견인

○ 경기도의 외곽지역, 저밀도 지역 등 낮은 이용수요로 대중교통의 사각지대에서 지역주민과 외래 관광객의 통행편의 증진으로 지역경제 활성화 기대

□ 저소득층이 저렴하게 카셰어링을 이용할 수 있도록 바우처 제도, 대중교통연계 할인, 공영주차장 제공 추진

○ 저소득층에 월 일정금액의 카셰어링을 이용할 수 있는 바우처를 제공하고, 수도권통합요금제에 카셰어링을 포함하여 일정금액을 할인토록 유도

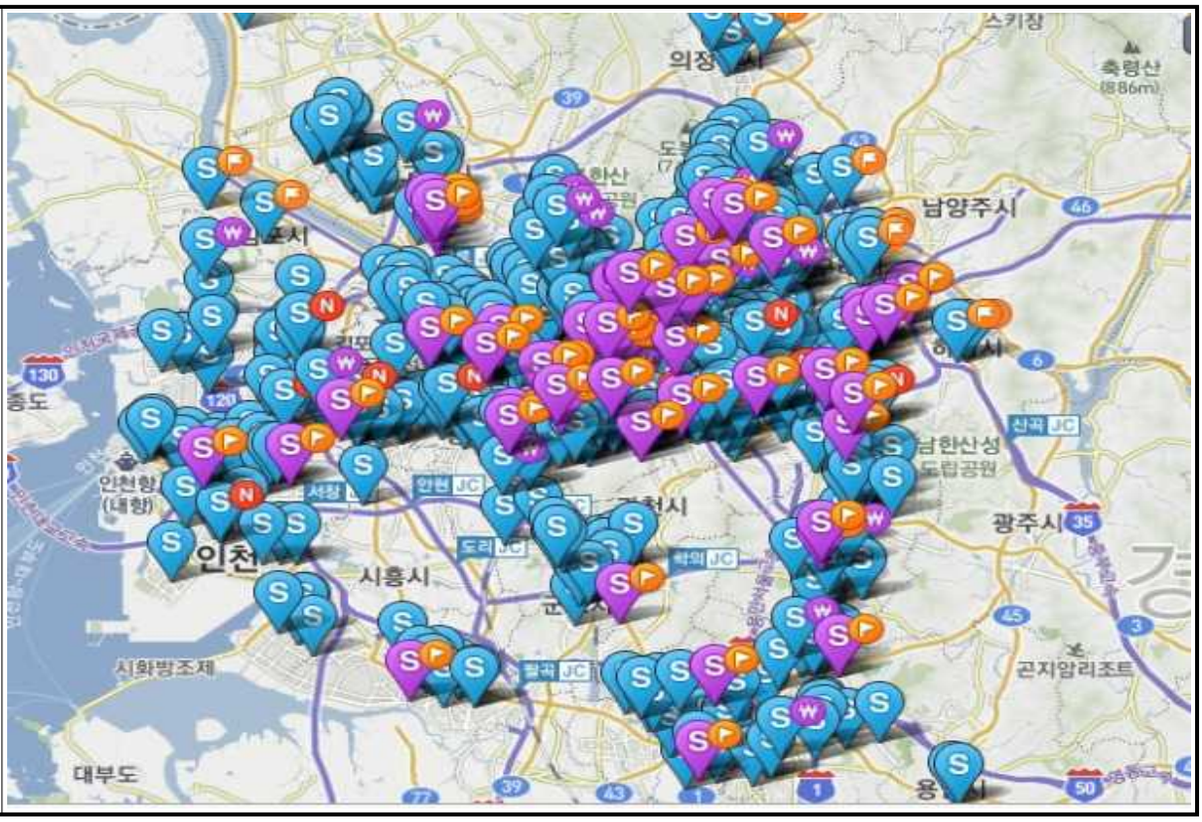
○ 경기도와 시군의 공영주차장과 일정규모이상 상업용 빌딩의 주차장에 카셰어링 전용주차면의 설치 및 무료이용 확대(교통유발부담금감면제도 활용)

□ 장기적으로 카셰어링 서비스의 위치, 예약 정보를 통합(연계)하고 사업자와 이용자의 분쟁을 중재하는 제도 도입

○ 카셰어링의 활성화 및 이용편의 증진을 위해 사업자별로 나뉘어 있는 카셰어링 서비스의 위치, 예약 정보를 한 곳에서 확인할 수 있도록 통합(연계) 추진

○ 무인대여시스템으로 발생하는 차량 파손, 서비스 지연, 고객에 비용 떠넘기기 등 분쟁을 중재하는 제도를 도입과 이용자의 이용문화개선을 위한 홍보 추진

【 부록 : 수도권 카셰어링의 서비스존 】

그린카

쏘카