



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

## 2017 년 ITF 교통전망

한국어 개요

### 배경

본 "ITF 교통전망"은 교통부문의 최근 추이와 단기적 예상에 대해 글로벌 수준의 개요를 제공한다. 또한 2050년까지의 화물운송(해상, 항공, 육상)과 승객수송(자동차, 철도, 항공)의 교통수요 및 여러 정책 시나리오에 입각하여 관련된 CO2 배출량에 대한 장기적 예측도 제시하고 있다.

그리고 2015년 이후에 주요 정책, 경제기술적 변화가 UN의 「지속가능한 개발목표」(SDG)와 같은 국제적 협력체제 수립과 더불어서 미래의 이동성을 어떻게 변화시킬지 구체적으로 살펴보고 있다. 도시 내의 접근성에 특별히 초점을 두어 모두에게 공평한 접근성을 보장해 주는 지속가능한 교통체계 성립을 위해 정책이 중요하다는 점을 부각하고자 한다.

### 주요 내용

본 전망의 기존 시나리오에서 가정하고 있는 현저한 기술발전에도 불구하고 교통부문의 CO2 배출량은 2050년까지 60% 증가될 수 있다. 추가적인 조치가 취해지지 않을 경우, OECD 교역 예상에 기반한 기존 시나리오에서 국제화물 규모는 세 배로 늘어나고 글로벌 화물운송에서 비롯되는 CO2 배출량은 160%까지 증가할 수 있다. 이는 도로교통 이용 증가에서 주로 비롯되며, 단거리 운송과 동남아와 같이 철도망이 부족한 지역에서 특히 그러하다. 경로를 최적화시키거나 기업들 간에 트럭/창고를 공유함으로써 회당 적재량을 증가시키고 공차회차율을 낮출 수 있을 것이다. 이러한 효율성 향상을 통해 트럭의 CO2 배출량을 최대 1/3까지 감축시킬 수 있다.

전세계 도시들의 항공 접근성이 개선됨에 따라 항공승객의 수는 그 증가세가 강하게 지속될 것이다. 향후 15년 동안 승객항공 교통량은 3%~6% 증가할 것으로 보이며, 특히 아시아 내의 항공로는 거의 10% 수준에서 가장 빠르게 증가할 것으로 보인다. 국제항공운송에서 발생하는 CO2 배출량은 연료 효율성이 크게 향상된다고 할 지라도 2015년~2030년 사이에 56% 증가될 수 있다. 항공운송자유화협정과 지역내의 저가항공의 활성화에 따라 항공운송망이 확대되고 항공권 가격이 하락하여 항공부문의 성장을 견인할 것이다. 이동시간이 단축됨에 따라서 전세계의 도시들 간의 접근성이 더욱 개선될 것이다. 항공 접근성에서 지역별 큰 편차는 계속 이어지겠지만, 권역별 공항에 대한 투자와 공항-도시 사이의 육상교통 연계성 개선을 통해서 그 편차를 완화시킬 수 있을 것이다.

본 전망의 기존 시나리오에 따르면, 도시 내의 동력기반 이동성(motorised mobility)은 2015-2050년 사이에 두배로 증가할 것으로 보이는데, 2030년까지 41%, 2050년까지 94% 증가할 것으로 예상된다. 자가용 자동차의 비중은 개발도상국에서는 강력하게 계속 증가할 것이며, 선진국에서 경미하게만 하락할 것이다. 공공교통에 인센티브를 주는 대안정책 시나리오가 현실화되는 경우, 동력기반 승객-거리(motorised passenger-kilometres)는 비슷한 수준을 유지하면서도 총 수요의 50% 이상을 버스와 대량수송수단이 담당할 수 있을 것이다.

## 정책 통찰

2016년 파리기후협약은 교통부문에서 구체적인 실행방안으로 이행되어야 한다

교통 CO2 배출량을 2015년 수준으로 유지하기 위해서는 이와 관련된 광범위한 정책과 조치가 실행되어야 한다. 사용 가능한 모든 정책수단이 동원되어야 한다. 즉 불필요한 교통수요를 억제하고, 지속 가능한 교통 옵션으로 전환하며 그 효율성을 향상시켜야 한다. 국제민간항공기구(ICAO)에서 제안하는 국제항공 탄소상쇄제도(the offsetting scheme for international aviation)와 같은 시장기반 기제도 역시 필요하다. 국제에너지기구(IEA)의 시나리오에 따른 조치로 글로벌 온난화를 산업화 이전에 비해 섭씨 2도 내로 제한할 수 있지만, 파리기후협약에서 목표로 하는 섭씨 1.5도 미만은 가능하지 않을 것으로 보인다.

정책은 교통부문의 파격적인 혁신(disruptive innovation)에 민첩하게 대응하여 운용할 필요가 있다.

전기 이동수단, 자동화 차량 또는 새로운 공유 이동성 솔루션과 같은 기술혁신은 이동성의 패턴을 근본적으로 변화시키며, 특히 도시에서 그 변화가 두드러질 것이다. 이러한 혁신들 중의 일부는 교통 CO2 배출량을 현저하게 감축시키고 포용적이고 공평한 교통접근성을 향상시킬 수 있을 것이다. 화물운송부문의 경우, 자동운행 트럭은 각종 유형의 도로화물에서 그 경쟁적 우위를 극적으로 향상시킬 수 있다. 단기간에 쓸모가 없어지거나 탄소집약도가 높거나 불평등한 개발경로를 가진 고비용의 인프라 건설을 피하기 위해서 이러한 변화를 정책과 계획에 미리 포괄해야 할 필요가 있다.

도심 이동성으로 인한 CO2의 감축을 위해서는 개선된 운송 수단 및 연료 기술 이상으로 고려해야 할 부분이 있다.

기술 진보만으로는 도시의 CO2 배출량 감축을 성취할 수 없을 것이다. 연료세, 낮은 환승 대중교통비, 도심 집중화를 제한하는 토지이용과 같은 행동 변화를 이끄는 정책들이 CO2 배출의 추가적 감축을 위해 필요하다. 도심 이동성 내의 CO2 배출량 감축은 도심지역의 가장 큰 문제인 공기오염과 교통체증 등과 같은 부분이 개선되는 긍정적인 부수효과도 가져올 수 있다.

타깃형 토지이용정책은 보다 공평한 접근성을 제공하여 도시의 교통인프라 필요성을 줄일 수 있다.

일자리 및 서비스에 대한 공평한 접근성을 제공하는 것이 UN의 「지속가능한 개발목표」(SDG) 중 하나이다. 많은 도시에서 자가용 차량의 유연성은 교통체증을 염두에 두더라도 대중교통보다 나은 접근성(주어진 시간 안에 도착 가능한 경우의 수로 측정)을 제공한다. 하지만 대중교통은 모든 여행자에게 접근 가능하며, 그 포괄범위가 적절하게 계획되었으므로 매우 포용적인 접근성을 제공해 준다. 인구가 밀집된 도시는 대중교통체계를 더욱 효율적으로 만들 수 있으므로, 타깃형 토지이용정책은 접근성을 더욱 향상시킬 수 있다.

정부는 소비, 생산, 분배의 유형 변화로 유발되는 불확실성에 대응할 수 있는 계획도구를 개발해야 할 필요가 있다.

장기적, 전략적 비전에 근거한 기민한 계획절차는 글로벌 수요, 생산 및 운송노선의 전환과 관련된 불확실성에 대처하는 데에 도움을 준다. 시의적절성은 우수한 인프라 계획과 대규모 인프라 투자 비용(예: 항만 건설)을 원활하게 소화하는 단계적 도입역량의 확보를 위해 핵심적인 사항이다. 이러한 계획은 향후의 개발 방향과 투자의 우선순위를 설정하고, 미래의 잠재적 병목현상을 미리 파악해야 한다. 또한 이 계획들은 미래의 항만 및 산업벨트(corridor)의 개발을 위한 토지보존의 기초를 구성할 수도 있다.

© OECD

본 개요는 OECD 공식 번역이 아닙니다.

본 개요의 복제는 경제개발협력기구의 저작권 및 해당 출판물의 제목이 명시될 때에만 허가됩니다.

본 개요는 다음과 같은 영어 불어 제목으로 출판된 경제협력개발기구 출판물 중에서 발췌한 내용을 번역한 것입니다.



Read the complete English version on OECD iLibrary!

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en