



승용차 마일리지의 효율적인 운영 및 활성화 방안



승용차 마일리지의 효율적인 운영 및 활성화 방안

연구진

박재희 | 한국지방행정연구원 부연구위원

이재용 | 한국지방행정연구원 부연구위원

박현욱 | 한국지방행정연구원 객원연구원



CONTENTS

I	서론	
	1. 연구 배경 및 목적	4
	2. 연구 범위 및 방법	6
<hr/>		
II	승용차 마일리지 제도에 관한 이론적 논의	
	1. 정책수단의 정의와 유형	9
	2. 미세먼지 문제 해결을 위한 다양한 정책 수단	11
<hr/>		
III	승용차 마일리지 제도 운영 실태	
	1. 승용차 마일리지 도입 배경	14
	2. 승용차 마일리지 운영 체계	15
	3. 승용차 마일리지 현황	17
<hr/>		
IV	승용차 마일리지 제도 문제점	
	1. 서울시	23
	2. 자치구 및 동주민센터	25
	3. 서울시민	28
<hr/>		
V	승용차 마일리지 제도 개선 방안	
	1. 서울시	30
	2. 자치구 및 동주민센터	38
	3. 서울시민	39
	4. 정책 건의	40



서론

1. 연구 배경 및 목적

연구 배경

- 현재 대기 오염 문제, 특히 미세 먼지는 국정 문제로 대두되고 있음
 - ‘미세먼지 걱정없는 쾌적한 대기환경 조성’은 문재인 정부 100대 국정과제임(#58)
 - 미세먼지 공기오염 문제에 대한 국민 불안이 증대됨
 - * 2000년대 초반과 비교하여 현재 일반국민들이 느끼는 미세먼지 문제의 심각성 수준은 매우 심각하다는 인식이 강한 것으로 나타났음¹⁾
- 미세먼지 저감 및 관리에 관한 특별법(미세먼지법)에 따르면, 중앙정부 뿐만 아니라 지방자치단체도 미세먼지 저감을 위한 시행계획을 세워야 함
 - 서울시는 미세먼지 및 온실가스 감축 등을 위한 정책으로 승용차 요일제, 승용차 마일리지(미세먼지 비상저감 조치 참여 마일리지 포함) 제도 등을 운영 중에 있음
 - 또한, 대기오염물질 배출량을 줄이고 혼잡한 교통상황을 완화하기 위해 남산 1·3호 터널 혼잡통행료를 징수하고, 교통유발부담금을 부과하는 등 교통수요관리정책을 다방면으로 시행하고 있음²⁾
- 서울시는 2003년부터 승용차 요일제를 도입하여 에너지를 절약하고 대기오염물질 및 온실가스 배출량을 줄이기 위해 노력하고 있음

1) 김정해(2018). 미세먼지 문제 해결을 위한 정책수단의 활용 및 개선 방안

2) 고준호(2016). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정



- 승용차 요일제는 월요일에서 금요일까지 스스로 쉬는 날을 정한 후 승용차 요일제 전자태그를 차량에 부착하고 해당 요일에는 차량을 운행하지 않는 교통문화 실천 운동으로서 시민들의 자발적 참여를 바탕으로 이루어지는 교통수요관리 정책임
- 승용차요일제를 준수하는 시민에 한해, 혼잡통행료 50% 감면, 공영주차장 정기관 우선배정, 교통유발 부담금 감면, 자동차세 5% 감면 등 다양한 방법을 통해 참여자에게 혜택을 제공하고 있음
- 서울시는 교통량 감축 효과 부족, 시민들의 요일제 미준수 사례 발생, 측정기기 노후화, 유지비용 부담 등으로 요일제 제도를 폐지하고 대신 2017년 신설된 승용차 마일리지, 미세먼지 저감조치 등 제도를 활성화 하고자 함
- 서울시는 승용차 마일리지 제도가 시행되면 자동차 주행거리가 감소할 것으로 기대하고 있음. 자동차 주행거리의 감소는 교통혼잡을 완화하고 온실가스 배출량을 감소하는 등 효과로 이어질 것으로 판단함

연구 목적 및 기대효과

- 승용차 마일리지의 효율적 운영 및 제도를 활성화하기 위한 방안을 제시함
 - 이를 통해, 승용차 요일제 시스템을 폐기하고 마일리지시스템 포함 효율적인 행정 업무를 제고함
 - 요일제 회원의 마일리지로 전환에 따른 인센티브 지원으로 마일리지 이용률 향상을 도모함
 - 승용차 운영관련 정책 간소화로 시민들 참여율 및 지속성을 증가시킴
 - 승용차 마일리지 참여율 및 지속성 증가에 따른 미세먼지 및 온실가스를 감축하는 효과를 가져옴

2. 연구 범위 및 방법

연구 범위

- 전술한 연구목적을 효과적으로 달성하기 위한 연구의 범위는 다음과 같이 설정하고자 함
 - 연구의 내용적 범위는 2장에서는 승용차 마일리지 제도에 관한 이론적 논의, 3장에서는 승용차 마일리지 제도 운영 실태, 4장에서는 승용차 마일리지 제도 문제점, 5장에서는 승용차 마일리지 제도 활성화 방안과 정책건의를 제시함
 - 연구의 시간 범위는 2017년 4월부터 2019년 6월까지이며, 대상 범위는 서울시 승용차 마일리지 제도이고 내용 범위는 승용차 마일리지 제도에 관한 이론적 논의, 승용차 마일리지 제도 운영 실태, 그리고 승용차 마일리지 제도 문제점 및 개선방안 제시임

| 연구의 범위 |

구분	내용
시간범위	• 2017년 4월부터 2019년 6월
대상범위	• 서울시 승용차 마일리지 제도
내용범위	• 승용차 마일리지 제도에 관한 이론적 논의 • 승용차 마일리지 제도 운영 실태 • 승용차 마일리지 제도 문제점 및 개선방안

연구 방법

- 연구방법은 각 부문별 연구내용에 따라 적정방법을 활용함
 - 문헌분석 방법과 민원 분석, 담당 공무원 및 전문가 의견 조사, 참여 시민 설문조사를 통하여 연구를 수행함
- 우선, 승용차 마일리지 제도의 도입 배경 및 운영체계 등에 대해서는 관련 법령과 정부 문서 등 기존의 국내외 문헌을 분석함



- 승용차 마일리지 제도의 기초자료 조사 및 현황 자료를 활용함
- 미세먼지 저감조치, 교통 수요 관리, 승용차 마일리지 제도와 관련된 각종 연구원 발간 보고서, 학술논문 등의 2차 자료를 활용함
- 문제점 등을 도출하기 위해 참여 시민 설문조사 및 민원내용을 분석하고 담당 공무원들의 의견을 수렴함
 - 마일리지 참여자 설문조사는 마일리지 참여 이유, 참여 경로, 인센티브 수준에 대한 만족도, 마일리지 시스템 사용자 편의성, 향후 개선방안 등에 대하여 조사하고 분석함
 - 또한, 서울시 승용차 마일리지 홈페이지 및 다산콜에 접수된 민원들을 정리하고 분석함
 - * 뉴스기사, 인터넷 카페의 댓글, 민원인이 작성한 서류 등 다양한 형태의 텍스트 데이터가 새로운 분석의 대상으로 주목받고 있는데, 민원 분석을 통해 서울시 승용차 마일리지 제도에 대한 참여 시민들의 논의 사항들을 정리할 수 있음
 - 서울시 자치구 승용차 마일리지 제도 담당 공무원들과 면담함
- 이와 더불어 담당 공무원, 대학 교수, 연구원 박사 등 전문가들에게 의견조사를 통하여 승용차 마일리지 제도의 활성화 방안을 제시함
 - 담당 공무원과 전문가들을 대상으로 브레인 스토밍을 실시하고,
 - 기존 주행거리 계산방식 설정 등 기타 마일리지 제도 활성화를 위한 정책 제안을 제시함

| 연구의 방법 |

구분	내용
문헌조사	승용차 마일리지 제도 도입배경 및 운영체계
설문조사, 관계자 면담 및 민원분석	승용차 마일리지 제도 운영 문제점 파악
관계자 면담, 브레인스토밍	승용차 마일리지 제도 운영 문제점 및 개선방안에 대한 의견 수렴

연구의 흐름

- 승용차 마일리지 제도의 효율적 운영 및 활성화 방안을 제시하기 위한 연구내용의 체계는 다음과 같은 논리적 구조로 진행함
- 기존 문헌 및 설문조사를 바탕으로 승용차 마일리지 제도 운영 실태를 분석하고, 둘째, 승용차 마일리지 제도 참여자 설문조사, 담당 공무원 면담 및 참여 시민 민원 분석을 통해 제도의 문제점을 파악하고, 마지막으로 담당 공무원 및 전문가 브레인스토밍을 통하여 개선방안을 도출함



승용차 마일리지 제도에 관한 이론적 논의

1. 정책수단의 정의와 유형

- 승용차 마일리지 제도는 미세먼지 저감 정책 목표 달성을 위한 서울시의 정책수단이라고 할 수 있음
- 이에 정책수단의 정의와 유형에 대하여 살펴보고 승용차 마일리지 및 미세먼지 저감 조치와 관련된 정책수단에는 무엇이 있는지 살펴 봄

정의

- 정책수단에 대한 정의들을 정리하면 다음과 같음
 - 정책목적을 달성하기 위하여 정부가 활용하는 수단(김연수·강민아, 2016; 전영한, 2007)
 - 정부가 정책집행을 위해 사용 가능한 실제적인 수단 혹은 장치(하연희·문명재, 2007)
 - 정책행위자가 특정 목적을 달성하기 위하여 사용하는 모든 것(Doern & Phidd, 1992)
 - 공적 문제를 해결하기 위하여 정책대상집단의 행동을 변화시키려는 의도를 가진 정책설계의 요소들(Schneider & Ingram, 1997)
 - 정부기관이 사회 안녕을 지키고 사회변화에 영향을 미치거나 혹은 예방하기 위하여 권력을 행사하는 일련의 기법들(Vedung, 2007)
 - 공적 문제를 접근하기 위하여 집합적 행동이 구조화되는 판별 가능한 방법(Salamon, 2002)

유형

- 많은 학자들이 정책수단의 유형화를 통해 다양한 정책수단을 제시하고 있음
- 초기 정책수단은 비교적 단순하였으나, 최근에는 그 종류가 세분화되고 있으며, 하나의 정책목표를 달성하기 위해서 다양한 정책수단을 선택 및 활용하고 있음
- 초기 학자들은 정책 수단의 유형을 규제수단, 경제수단, 정보수단으로 구분하고 있음 (Vedung, 2007)
 - 첫째, 규제 수단은 규칙, 명령, 규범, 기준, 법정 조항 등이 해당함
 - 둘째, 경제적 수단은 현금 또는 현물의 형태로 물질적 지원을 주거나 뺏는 것을 의미함
 - 셋째, 정보 수단은 지식전달, 도의적 권고, 설득, 훈계에 해당함
- Hood(1986)는 정부가 소유하고 있는 자원을 정보(information), 강제적(coercive), 재무적(financial), 그리고 조직적(organizational) 자원으로 분류하고 이들 자원을 각각 연계(nodality), 권위(authority), 재정(treasure), 조직(organization) 자원이라고 명명하면서 앞 글자를 모아 NATO 분류 모형이라고 하였음
- 김정해(2018)는 정책 도구들을 크게 매개정보(N), 권위(A), 재정(T), 조직(O), 실험(E)으로 구분하였는데, 매개정보는 자료수집, 정보제공, 집행, 비재정적 인센티브로 나누고, 조직은 단일조직과 네트워크로 구분하여 총 9가지 정책수단 유형들을 제시하였음³⁾
 - 자료수집은 실태조사, 연구 및 기술개발, 데이터 관리, 정보시스템 구축 및 개발·운영, 정보제공은 워크숍, 포럼, 홍보, 캠페인, 행사, 정보공개, 집행은 매뉴얼 및 가이드라인 개발·보급, 교육 프로그램 개발·보급, 교육훈련, 사업 추진 및 서비스 제공, 제도·점검 및 지도, 교육자료 배포, 비재정적 인센티브는 우수기관 공표, 우수 사례 포상, 시상 등을 포함함

3) 김정해(2018). 미세먼지 문제 해결을 위한 정책수단의 활용 및 개선 방안



- 권위는 대책 및 계획 수립, 법령 제·개정, 부과금, 과태료, 의무규제, 법정평가, 모니터링, 관리 강화, 권고 및 시정, 제도 도입, 규범 및 지침 마련, 재정은 시설 확대, 장비 및 재정 지원, 인센티브, 인프라 구축, 연구개발비 지원 등을 포함함
- 단일조직은 조직 설치·확충, 인력 확보, 조직 성과 평가, 조직 전문성 강화, 네트워크는 민-관, 관-관, 국가 간 협력 및 협업, 실험은 시범사업, 시범지역, 선도 기관 육성 등을 포함함

2. 미세먼지 문제 해결을 위한 다양한 정책 수단

- 서울시와 환경부에서 집행하였거나 추진하고 있는 승용차요일제, 자동차 탄소포인트제, 녹색자동차보험 등은 미세먼지 문제해결을 위한 정책수단들이라고 할 수 있음

승용차 요일제

- 승용차요일제는 시민 스스로가 월요일부터 금요일까지 평일 중에 하루를 선택하여 전자태그를 차량에 부착한 후 차량운행을 하지 않는 시민운동임
 - 전자태그 차량부착 인증샷 승인 후부터 적용이 되며 배부된 전자태그 미부착 및 훼손 1회, 당해연도 운휴요일 3회 이상 미준수 시 할인에서 제외됨
- 승용차요일제 혜택으로 공공주차장 요금 20~30% 할인, 남산 1·3호 터널 혼잡통행료 50% 할인, 거주지우선주차 구획 배정 시 가점부여, 교통유발부담금 20% 할인, 그리고 민간부문 한국건강관리협회 건강검진비용 10% 감면, 신한카드 자동차세 납부 시 3% 할인 등이 제공되었음
 - 교통유발부담금 20% 할인 제도는 연면적이 1,000㎡ 이상인 시설물을 대상으로 교통유발부담금⁴⁾ 20%를 할인해 주는 정책으로 기업체 교통수요관리 홈페이지나

4) 교통유발부담금은 교통혼잡을 완화하기 위하여 원인자 부담 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 부과하는 경제적 부담임

시설물 소재구청을 통해 신청할 수 있으며, 시설물에 입주한 기업체·상가 등의 종사자, 시설물 이용자 등을 대상으로 요일제 전자스티커를 부착하지 않은 차량과 해당요일 부착차량의 운행을 제한함

- 공영주차장요금 20~30% 할인 정책은 서울시, 경기도소재 공영주차장을 대상으로 공영주차장요금 20~30%를 할인해 주는 제도임
- 남산 1·3호 터널 혼잡통행료 50% 할인 정책은 차량 등록지가 서울시, 경기도, 인천시로 전자태그를 부착한 승용차를 대상 차량으로 남산 1·3호 터널혼잡통행료를 50% 할인하는 정책임
- 거주지우선주차 구획 배정 시 가점 부여는 차량등록지가 서울시로 전자태그를 부착한 승용차를 대상으로 거주지우선주차 구획 배정 시 가점부여를 혜택으로 하며, 자치구별 적용기준, 배점 등에 차이가 있음

자동차 탄소포인트제⁵⁾

- 자동차 탄소포인트제는 환경부가 지자체, 한국환경공단과 함께 추진하는 사업으로, 운전자가 주행거리를 단축하거나, 급제동 및 급가속을 하지 않는 등 친환경 운전에 해당하는 실천을 했을 경우 실적에 따라 최대 10만 원(모바일 상품권)의 혜택을 주는 제도임
- 참가자는 운행정보 수집방식 중 사진방식, 운행기록자기진단장치(이하 OBD) 방식⁶⁾ 중 하나를 선택하여 참여할 수 있고, 사진방식은 참여자가 참여 시점에 해당하는 계기판 사진과 종료 후의 차량 계기판 사진을 전송하면, 과거의 주행거리와 비교하여 감축 실적을 산정함
- 온실가스 감축과 미세먼지 저감 효과를 달성하기 위해 2017년부터 시행되어 현재 3차 시범사업이 진행 중에 있음

5) 대한민국 정책브리핑(2019). (공동) 자동차 탄소포인트제 3차 시범사업 추진... 2020년 본격 도입

6) OBD 방식은 한국환경공단에서 제공하는 OBD 단말기를 차량에 장착하여 주행거리와 친환경운전 실적을 산정하는 방식임



- 1차 시범사업에는 1,441대, 2차 시범사업에는 1,100대, 그리고 3차 시범사업에는 4,509대가 참여하였음
- 1·2차 시범사업효과로 주행거리는 기준주행거리 대비 약 20%(총 주행거리: 약 268만 km) 감축한 것으로 파악되었으며, 약 404톤 온실가스와 약 112kg 미세먼지 발생량을 감축한 것으로 분석되었음
- 3차 시범사업은 2019년 2월부터 참여자를 모집하여 6월 9일에 마감을 하였고 11월에 정산과정을 거쳐 12월에 인센티브를 제공할 예정임

녹색자동차보험⁷⁾

- 환경부는 부산광역시, 수원시와 함께 한화손해보험과 업무협약을 체결하여 교통부문 온실가스 감축을 위한 녹색자동차보험 시범사업을 약 2년간 수행하였음(2011년 9월부터 2013년 8월까지)
- 녹색자동차보험은 전년대비 주행거리 감축에 따라 환경보호지원금을 지급(1만 원~7만 원, 지자체와 환경부가 50%씩 부담)하였으며 부산시에서는 약 18,000대, 수원시에서는 약 5,800대가 참여하였음
 - 부산시 녹색자동차보험 시범사업 결과 참여차량 중 약 25%에 해당하는 4,800대 차량이 인센티브를 받기 위한 정산을 신청한 것으로 나타났으며, 이 사업으로 가입자당 평균 주행거리가 1,473km/년을 감축하여(12.7% 주행거리 감축), 연간 온실가스 2,375톤을 감축하는 효과가 있는 것으로 분석되었음
- 서울시에서 승용차 마일리지 시범사업과 부산시와 수원시의 녹색자동차보험 가입 현황을 비교해 본 결과, 서울시의 가입자 증가 비율은 부산시, 수원시에 비해 상대적으로 높고, 서울시 참여율은 부산시, 수원시에 비해 상대적으로 낮은 것으로 나타났음⁸⁾
 - 이는 녹색자동차보험은 2년간 시행되었지만, 서울시 승용차 마일리지제는 불과 6개월만 시행되어 다수의 참여자 확보에 어려움이 있었기 때문으로 추정됨

7) 고준호(2016). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정

8) 고준호(2016). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정



III 승용차 마일리지 제도 운영 실태

1. 승용차 마일리지 도입 배경

- 승용차 마일리지 제도는 온실가스를 줄일 수 있도록 시민이 자동차 주행거리를 감축하면, 감축률과 감축량에 따라 마일리지를 부여하여 인센티브를 받을 수 있도록 하는 서울시 온실가스 감축 프로그램임
- 서울시는 신 기후체제에 대비하여 온실가스 배출량을 2005년 대비 2020년까지 25% 감축을 목표로 ‘원전하나줄이기’, ‘기후변화대응’, ‘서울의 약속’ 등 정책을 수립하고 다양한 온실가스 감축사업을 추진해 왔음
- 그간 수송 분야에서 온실가스 감축과 교통 혼잡 완화를 위한 자발적인 시민운동으로서 승용차요일제를 시행하였음
 - 2003년부터 제도를 시행하여 일정 부분 교통량 감축과 온실가스를 감축하는데 기여해 왔음(연간 주행거리 182백만 km(1.1%), 에너지 12천 TOE, CO₂ 37천 톤 감축)
- 그러나 제도 운영과정에서 전자태그 탈착, 운휴일 미 준수 등 가입자 도덕적 해이 문제가 대두되어 제도 개선의 필요성이 제기되었음
 - 승용차요일제⁹⁾를 통한 교통량 감축 효과와 시민들의 이행 준수가 크지 않자, 서울시는 승용차요일제에 대한 대안들 중 하나로 승용차 마일리지제를 검토하였음

9) 승용차요일제는 서울 시민이 자발적으로 참여하여 이루어지는 교통수요관리 정책으로서 시민 스스로 승용차를 운행하지 않는 날을 정하고 승용차요일제 전자태그를 차량에 부착하는 교통문화 실천운동임(고준호 2016)



- 2014년부터 실제 주행거리 감축실적에 비례하여 인센티브를 제공하는 마일리지 시범사업을 추진하여 감축효과를 확인하였음('14.10월~'16.12월)

| 마일리지 시범사업 감축 효과 |

구분	참여대수	인센티브	연간 감축효과	대당 감축거리	CO ₂ 감축	대당 CO ₂ 감축
마일리지 제도	18,217	484백만	8,061,984km	443km	1,470톤	0.08톤
요일제	842,882	13,000백만	182,170,297km	216km	37,000톤	0.04톤

- 이러한 결과에 힘입어, 승용차 마일리지를 본격 도입하기 위한 제도적 근거를 마련하고, 2017년부터 본격 추진하였음

| 승용차요일제 및 승용차 마일리지 지원에 관한 조례 제15조 |

제15조(승용차 마일리지)

- ① 시장은 주행거리 감축을 유도하기 위해 승용차 마일리지 제도를 도입할 수 있다.
- ② 시장은 승용차 마일리지 참여 활성화를 위해 마일리지 등 인센티브를 제공할 수 있다.
- ③ 시장은 승용차 마일리지 참여자 및 주행거리 감축실적 등을 체계적으로 운영 관리할 수 있도록 승용차 마일리지 관리시스템을 구축할 수 있다.

2. 승용차 마일리지 운영 체계

서울시

- 서울시는 ① 승용차 마일리지 사업을 총괄하고, ② 승용차 마일리지 주행거리 감축 효과 분석 및 평가, ③ 마일리지 예산 확보 및 마일리지 지급, ④ 관리시스템 구축 및 홈페이지 관리, ⑤ 중앙정부, 타 지자체와 승용차 마일리지 홍보 및 협조체제 구축을 주요한 업무로 하고 있음

- 각 업무 영역을 구체적으로 살펴보면,
 - 승용차 마일리지 사업 총괄에는 승용차 마일리지 제도 정착 및 제도 정비와 홍보 전략 수립 및 대 시민 홍보를 포함
 - 승용차 마일리지 주행거리 감축효과 분석 및 평가는 매년 참여차량의 주행거리 감축효과 분석을 주 업무로 함
 - 마일리지 예산 확보 및 마일리지 지급 업무는 마일리지 지급 예산 추계 및 예산 확보와 주행거리 모니터링 및 부정행위자 환수 등 조치를 포함함
 - 관리시스템 구축 및 홈페이지 관리 업무를 포함함
 - 중앙정부, 타 지자체와 승용차 마일리지 홍보 및 협조체제 구축 업무는 환경부 수송 부문 탄소포인트제 연계방안 검토 및 협의와 경기, 인천 등 타 지자체에 확대추진 방안 검토 및 협력을 포함함

자치구 및 동주민센터

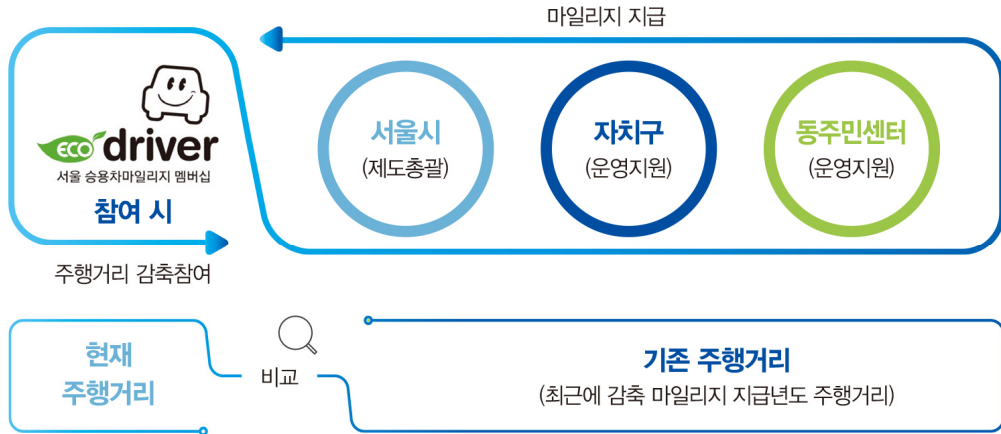
- 자치구 및 동주민센터의 업무영역은 크게 ① 마일리지 가입 회원 확보, ② 자치구 및 동주민센터 방문 신청자 접수 처리, ③ 주행거리 증빙자료 확인 및 감축실적 확인으로 구분할 수 있음
- 각 업무영역을 구체적으로 살펴보면,
 - 마일리지 가입 회원 확보는 구민 및 동 주민에게 마일리지를 가입하도록 홍보함
 - 자치구 및 동주민센터 방문 신청자 접수 처리함
 - 주행거리 증빙자료 확인 및 감축실적 확인은 최초 주행거리 증빙자료 및 매년 감축 실적 증빙자료 심사를 포함함

서울시민

- 주행거리 감축 실천과 저탄소 시민실천 운동에 참여하고(에코마일리지와 승용차요일제/마일리지 동시 참여) 승용차 마일리지 차량용 스티커 부착 운영을 통한 대시민 홍보 활동을 함



| 서울시 승용차 마일리지 제도 운영 프로세스 |



※ 최초 가입 시 기준주행거리는 자동차 최초 등록일부터 가입일까지의 연평균 주행거리

출처 : 서울시(2017), 서울시 승용차 마일리지 업무 지침, 2쪽

3. 승용차 마일리지 현황

참여자 수

- 승용차 마일리지 가입자 수는 2017년 51,393명, 2018년 27,398명, 그리고 2019년 12,583명으로 총 91,374명이고 차량대수는 총 92,599대임
- 가입유형을 살펴보면, 온라인 가입이 가장 많고, 방문가입, 보험사 가입 순임
- 2017년에 가입한 51,393명 중, 2018년에 등록된 인원은 약 3만 5천 명이며, 마일리지 인센티브를 받은 인원은 약 2만 4천 명임

| 승용차 마일리지 제도 가입 유형 및 가입자 수 |

년도	방문 가입	온라인 가입	보험사 가입	가입자 수	차량대수
2019	2,736	10,036	151	12,583	12,923
2018	8,121	19,387	775	27,398	28,283
2017	12,229	39,164	0	51,393	51,393
계	23,086	68,587	926	91,374	92,599

출처 : 서울시 내부 자료

- 미세먼지 비상저감 조치에 따른 마일리지 지급건수 현황은 다음과 같음
- 2019년에 들어서서 총 7번의 미세먼지 저감조치 발령이 있었고, 마일리지가 지급된 수는 약 5만 5천 건이며, 총 지급된 마일리지는 1억 8천만 포인트임

| 마일리지 지급건수 현황 |

시행일	총 건수	승인	반려	마일리지 지급수	마일리지 지급액
2018.11.07	5308	4913	376	4917	14,751,000
2019.01.14	6332	6115	217	6108	18,324,000
2019.01.15	7109	6989	120	1987	20,961,000
2019.02.22	6976	6734	242	6731	20,193,000
2019.03.04	9299	8903	396	8894	26,682,000
2019.03.05	10525	10158	367	10156	30,468,000
2019.03.06	11108	10714	394	10712	32,136,000
2019.03.07	10694	10418	276	10414	31,242,000

출처 : 서울시 내부 자료

- 자치구별 가입실적을 보면(2019년 8월 현재), 승용차 마일리지 제도에 참여하고 있는 총 차량대수는 92,599대이며, 가장 많은 가입자와 차량이 참여하고 있는 자치구는 송파구임



| 승용차 마일리지 가입차량대수 자치구 순위 |

가입구	방문 가입	온라인 가입	보험사 가입	가입자 수	차량대수
송파구	2,646	6,028	78	8,613	8752
양천구	1,793	3,597	47	5,364	5437
관악구	1,483	3,555	33	5,003	5071
강서구	697	4,067	58	4,760	4822
강동구	1,880	2,860	47	4,737	4787
노원구	473	3,922	66	4,415	4461
은평구	965	3,348	41	4,318	4354
동작구	1,052	3,068	46	4,105	4166
강남구	519	3,359	36	3,844	3914
구로구	1,010	2,783	40	3,780	3833
영등포구	660	2,743	37	3,396	3440
마포구	999	2,312	32	3,317	3343
동대문구	846	2,430	38	3,269	3314
성북구	232	3,013	47	3,242	3292
성동구	810	2,422	21	3,215	3253
도봉구	738	2,312	34	3,046	3084
서초구	401	2,525	38	2,919	2964
중랑구	531	2,353	27	2,883	2911
금천구	1,244	1,578	18	2,805	2840
서대문구	563	2,088	20	2,638	2671
광진구	486	2,102	36	2,600	2624
강북구	725	1,751	27	2,477	2503
용산구	918	1,435	31	2,354	2384
종로구	507	750	17	1,255	1274
중구	477	715	11	1,183	1203
계	22,655	67,116	926	89538	90697

조직 및 예산 현황

- 승용차 마일리지 제도는 서울시 에너지시민협력과 승용차 마일리지팀(팀장 1명, 주무관 2명)에서 기획하고 25개 자치구(25명)와 동주민센터(445명)에서 집행하고 있음

- 2019년 예산을 보면, 승용차 요일제 및 승용차 마일리지제도 추진 사업에 26억 원이 책정되었음
 - 승용차 마일리지 및 승용차요일제 홍보물제작 등 1억, 승용차 마일리지 및 승용차 요일제 시스템 운영 등에 1억 7천 5백만 원, 그리고 승용차 마일리지 인센티브 지급에 23억 원이 사용될 예정임
- 2018년 예산을 보면, 총 18억 원이 집행되었으며, 승용차 마일리지 시스템 및 승용차 요일제 RFID 시스템 유지관리비 등으로 1억 7천만 원, 그리고 주행거리 감축회원 인센티브 지급으로 15억 원이 집행되었음
- 2017년 예산을 보면, 총 4억 5천만 원이 집행되었으며, 승용차 마일리지 시스템 고도화 사업 등 전산개발비에 1억 5천만 원, 승용차요일제 RFID 시스템 유지관리에 1억 원, 그리고 승용차 마일리지 제도 자치구 홍보 및 가입자안내 사업에 5천만 원이 집행되었음
- 2016년 예산을 보면, 총 3억 1천만 원이 집행되었으며, 승용차요일제 RFID 시스템 유지관리에 9천만 원, RFID 고정식 리더기 설치에 5천만 원, 그리고 승용차 마일리지제 시범사업에 1억 3천 5백만 원이 집행되었음

승용차 마일리지 제도에 참여한 시민들의 특성

- 승용차 마일리지 제도에 참여한 시민들은 남성이 대부분을 차지하였으며, 특히 40~50대 남성이 가장 많은 것으로 나타났음
 - 마일리지 제도 참여자 중 76%가 남성으로 나타났으며 가입자의 55%가 40~50대인 것으로 나타났음
 - 마일리지 제도 참여자 중 40~50대 숫자는 승용차를 보유하고 있는 서울시민 성별 분포와 비교하여도 상대적으로 높은 수치임. 40~50대가 다른 연령층에 비해 마일리지 정책에 조금 더 관심을 가지고 있는 것으로 해석할 수 있음
- 승용차 마일리지 제도를 통하여 주행거리를 감축한 시민과 감축하지 않은 시민을 구분하여 특성을 검토한 결과는 다음과 같음

- 감축하지 않은 시민들 중 40~50대가 62%로 거의 대부분을 차지했고 60대 이상이 22.8%를 차지하였음
- 감축한 시민들은 40~50대가 55%를 차지했고 60대 이상이 32%를 차지하였음. 미감축 시민들과 비교할 때 60대 이상이 상대적으로 높은 비율을 차지하는 것으로 나타났음
- 40~50대는 사회활동을 활발하게 하는 시기이기 때문에 가입을 하고도 주행거리를 감축하지 못한 비율이 높은 반면에, 60대 이상의 고령층은 은퇴 등으로 인하여 사회활동이 감소하는 시기로 승용차 이용이 적어 주행거리를 감축할 여지가 더 높았던 것으로 판단됨
- 승용차 마일리지 제도에 참여한 차량의 차령을 검토한 결과 차령이 높은 차량들이 더 많이 참여하는 것으로 나타났음
 - 승용차 마일리지 제도에 참여한 차량 중 6년 이상된 차량의 비율이 전체 차량의 약 72%를 차지하고 있음. 참고로 서울시 전체 승용차 중 7년 이상된 승용차가 전체 차량의 48%를 차지하고 있음
 - 서울시 전체 승용차의 차령 분포를 고려하였을 때, 승용차 마일리지 제도 참여 차량 중 6년 이상된 차량의 비율이 더 많은 것으로 보임
- 주행거리 감축비율별 차령 분포를 살펴보면, 주행거리 감축비율이 높을수록 7년 이상된 차량의 비율이 높아지는 것으로 나타났음. 특히 50% 이상 주행거리를 감축한 차량들 중 약 70%가 7년 이상 된 차량인 것으로 나타났음
- 승용차 마일리지 시범사업 평가 보고서¹⁰⁾에 따르면, 승용차 마일리지 제도 참여자의 주행거리 분포 결과, 참여자 중 인센티브 혜택을 받은 차량의 56.3%가 15~35km/일의 주행거리를 나타냈으며, 주행거리를 감축하지 못한 차량의 63.1%가 10~30km/일 주행거리를 나타냈음
 - 즉, 인센티브 혜택을 받지 못한 차량과 비교하여, 주행거리를 감축하여 인센티브를 받은 차량의 주행거리가 다소 높은 경향을 보이고 있음

10) 고준호(2016). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정

승용차 마일리지 참여자 설문조사 결과

- 2019년 8월 실시한 설문조사에 총 462명(남자: 335명, 여자: 127명)이 참여하였으며, 40대(35%), 30대(26%), 50대(21%) 순으로 많이 참여하였음
- 승용차 마일리지 제도에 참여하는 이유로 시민들이 제시한 주요한 이유는 '세금 혜택 또는 현금 지급 등 마일리지 포인트 제도'(59%)와 '좋은 제도라 생각해서'(23%)가 꼽혔음. '원래 차량이용이 적어서', '환경보호를 위하여'라는 응답은 각각 7%, 11%에 불과하였음
- 승용차 마일리지 가입 경로는 '인터넷을 통하여'(36%)와 '주위의 권유에 의하여'(27%)라고 주로 응답하였으며, '신문 및 공중방송을 통하여', '모바일을 통하여'라는 응답은 각각 14%, 16%를 차지하였음
- 승용차 마일리지 제도에 대한 만족도를 묻는 질문에는 대부분의 시민들이 '만족'(40%)하거나 '매우 만족'(49%)하다고 응답하였으며, 불만족 의견은 각각 1%에 불과하였음
- 승용차 마일리지 인센티브 수준에 대해서는 '만족'(42%), '매우 만족'(24%) 의견이 대부분을 차지하였으며, '불만족', '매우 불만족' 의견은 각각 4%, 2%에 불과하였음. 승용차 마일리지 시스템(홈페이지, 모바일) 사용자 편의성에 대해서도 '편하다'(43%), '매우 편하다'(24%)라고 응답한 의견이 대부분을 차지하였으며 '불편하다'고 응답한 의견은 6%에 불과하였음

IV 승용차 마일리지 제도 문제점

1. 서울시

시민들의 승용차 마일리지 전반에 대한 낮은 이해도

- 서울시 홈페이지에 등록된 승용차 마일리지 제도 관련 민원 게시글 분석(2017년 10월~2019년 6월, 총 20개월)의 결과, 제도 등록 및 포인트 지급 등 사업의 기본 정보와 체계에 대한 내용이 다수인 것으로 나타남

| 민원 게시 글 빈도 |

순위	단어	빈도수	순위	단어	빈도수
1	마일리지	2011	6	참여	912
2	등록	1519	7	주행거리	898
3	확인	1243	8	차량	883
4	사진	1032	9	저감	814
5	지급	921	10	조치	765

- 이는 실제적으로 시민들의 승용차 마일리지 제도 전반에 대한 이해도가 높지 않으므로, 제도 가입률 향상을 위한 홍보 이외에도 시민들을 대상으로 하는 사업에 대한 정보 제공 병행의 필요성을 시사함
- 따라서 시민들을 대상으로 한 승용차 마일리지 제도 참여 및 참여를 통해 얻을 수 있는 혜택, 포인트 활용 방법 등에 대한 내용의 홍보가 필요함

아날로그식 제도 및 운영의 불편함

- 현재 마일리지의 지급은 담당 직원의 직접 확인을 통해서 결정되는 아날로그식 방법으로 진행되고 있음
- 해당 증빙을 위해 승용차 마일리지 가입자들이 본인이 촬영한 사진을 직접 업로드해야 하고, 담당 직원들 또한 이를 확인해야 하는 과정의 불편함에 대한 문제제기가 있음
- 따라서 해당 증빙서류 제출과 관련한 어플리케이션의 사용이 용이하도록, 보다 간단하고 직관적으로 접근할 수 있는 소프트웨어 개발 및 마일리지를 객관적이고 명확하게 식별할 수 있는 시스템 구축이 필요함

참여자의 불확실한 동기부여

- 2019년 8월 설문조사에 따르면, 승용차 마일리지 제도 참여 이유에 대하여 전체 응답자 462명 중 272명(약 59%)이 세금 감면 또는 현금지급 등 마일리지 혜택 때문이라고 대답하였음
- 현재 마일리지 우수회원에게 세금 감면 등으로 활용이 가능한 포인트가 지급되고 있으나, 제도가입을 위한 확실한 동기부여가 되기에는 미흡한 실정임
- 따라서 마일리지 참여를 통해 시민들이 실질적으로 체감할 수 있는 보상 혜택의 마련이 필요함
- 또한 전년대비 운행거리의 단축으로 받게 되는 마일리지를 지급하고 있어 절대적 운행거리가 짧은 회원들의 마일리지 지급 관련 불만 및 민원 제가가 증가하고 있음
 - 마일리지 지급 문제에 대한 명확한 기준을 제시하는 것이 필요함



참여의 지속성 미흡

- 현재 마일리지 제도는 이용자의 지속 관리 방안 마련이 필요함
 - 예를 들어 꾸준하게 연간 운행거리를 감소하던 시민이 일정 시점부터 개인적 필요에 의해 어쩔 수 없이 운행거리를 늘리게 된 경우, 제도를 통한 효과의 연속성을 담보하기 어렵게 됨
- 특정 기간 마일리지 제도를 통해 수혜를 받았음에도 불구하고 일정 기간이 지난 후에는 예전의 운행거리로 회귀하거나, 또는 더 이상 자신이 수혜를 받을 수 없게 됨에 따라 제도로부터 이탈하게 되는 인원들에 대한 장기적 관점에서의 관리 방안이 미비한 실정이므로 이에 대한 보완이 필요함

2. 자치구 및 동주민센터

홍보비, 인센티브, 포상금 예산 부족

- 현재 서울시에서 책정한 사업 관련 예산은 5억 원이며, 이는 자치구별로 균등하게 지급되는 교육·홍보 등의 활동비(2억 원)와 평가를 통해 차등 지급되는 인센티브(3억 원)를 포함하는 것으로 내용은 다음과 같음

| 분야별 지원규모 |

구분	유형	내용
활동비	균등지급	<ul style="list-style-type: none"> • 교육·홍보 등 활동비지원: 200백만 원 • 자치구별 8백만원 균등 지급(25개구×8백만 원)
인센티브	차등지급	<ul style="list-style-type: none"> • 우수자치구 평가 및 인센티브 지급: 300백만 원 • 평가는 연중 2회 이루어지며, 상·하반기 각각 150백만 원씩 지원 • 1그룹(1~7위): 10백만 원×2회, 2그룹(8~18위): 6백만 원×2회, 3그룹(19~25위): 2백만 원×2회

출처 : 서울특별시(2018). “온실가스 줄이기 시민참여 확산을 위한 2019년 에코마일리지 자치구 활동 지원계획”의 내용을 수정 인용

- 활동비의 경우 25개 자치구에 균등 지급되고는 있지만, 예산을 고려할 때 소규모 책자, 홍보 전광판 등 이외의 매체를 활용하는 것은 어려움
- 인센티브의 경우 정기적으로 시행되는 평가에 따라 자치구에 차등적으로 지급되고는 있으나, 액수가 크지 않아 높은 성과를 독려하는 동기부여의 기능을 하고 있지는 못함
 - 예를 들어, 평가 결과 1그룹에 속해 있는 강동구의 경우에도 실제 동별로 지급할 수 있는 최대 인센티브는 연간 30만 원 수준에 불과함

담당 실무자들을 위한 정기 교육의 부재

- 승용차 마일리지 사업의 특성상, 업무를 수행하는 과정에서 전담 인력의 사업에 대한 이해가 반드시 선행되어야 함
- 자치구별 차이는 있지만, 기초 자치구의 인력은 서울시 본청 대비 잦은 인사이동으로 인해 업무의 연속성이 보장되지 못함
- 따라서 담당 인력의 원활한 업무 수행을 위해 서울시 차원에서 정기적 집합 교육을 시행하는 것이 필요함

업무량 및 업무배분의 문제

- 동주민센터의 공무원이 단일 업무가 아닌 다양한 복수의 업무를 수행하는 것을 감안할 때, 마일리지 제도의 홍보 및 관련 업무의 수행에는 한계가 존재함
- 이와 같은 상황을 감안하여, 마일리지 담당 인력의 원활하고 적극적인 업무 수행을 위해 유사 또는 관련 업무를 우선적으로 배분하거나 담당 업무의 수를 줄이거나 인센티브 제공 등을 활용하는 것이 필요함



담당 부서와 타 부서 간 협업의 어려움

- 다수의 자치구에서 마일리지 제도는 교통관련 부서에서 담당하고 있어 타 부서와의 협업 및 사업 추진 과정에서 제약이 있음

| 자치구 승용차 마일리지 제도 담당부서 |

담당부서	해당 자치구	자치구 수
교통행정과/교통지도과	종로구, 용산구, 광진구, 동대문구, 중랑구, 성북구, 도봉구, 노원구, 은평구, 서대문구, 마포구, 강서구, 구로구, 영등포구, 관악구, 서초구, 송파구	17
환경과/맑은환경과	성동구, 양천구, 금천구, 동작구	4
자치행정과	중구, 강북구, 강남구, 강동구	4

출처 : 서울시 기후환경본부(2017). "실질적 자동차 운행 감축과 온실가스 저감을 위한 서울시 승용차 마일리지 업무지침"의 내용을 수정 인용

| 사업 관련 자치구 면담결과 예시 1 |

"... 현재 저희 구에서는 교통행정과가 승용차 마일리지 제도 전담부서입니다. 홍보과를 통해서 다양한 방법으로 사업 관련한 홍보를 진행 중이긴 하지만 그 외 사업추진과정에서는 어려움이 많습니다. 협업의 어려움도 있고..." (노원구 담당)

- 자치행정과 등 다른 부서에서 마일리지 제도를 전담하는 것은 사업의 큰 동력원이 될 수 있으며, 실제로 환경 관련 부서가 전담 조직인 경우, 다른 자치구 대비 사업 추진이 원활한 것으로 판단됨

| 사업 관련 자치구 면담결과 예시 2 |

"... 클쎬요. 타 부서와의 협업이라던지 구청 내 사업 추진 과정에서의 어려움은 크지는 않은 것 같아요... 아무래도 저희 구는 자치행정과가 해당 업무를 수행하다 보니 다른 자치구보다는 좋은 환경인 것 같아요..." (강동구 담당)

3. 서울시민

- 승용차 마일리지 관련 질의응답 게시판에 등록된 게시글을 대상으로 수집기간은 2017년 10월부터 2019년 6월 까지 총 20개월임
- 분석 대상은 총 3,384개로, 20개월의 게시글 중 월별 작성 글 수가 130개 이상(월별 전체 평균)인 12개 달만을 대상으로 하였음
 - 분석 대상이 된 시점 중 2018년 5월, 7월, 2019년 1월과 3월, 4월 등이 게시된 글들이 많은 시점이었음
 - 특히 2018년 7월에는 540개의 글들이 게시되어 승용차 마일리지 제도에 대한 시민들의 의견이 가장 많았던 때로 파악되었음
- 분석 방법으로는 워드클라우드를 사용하였는데, 이 방법은 주요 담화구조를 직관적으로 파악할 수 있는 장점이 있음
 - 대다수의 텍스트 분석에서는 담화 구조의 내용을 파악하는 시멘틱 네트워크 매핑이나, 혹은 주요 단어의 상대적 중요도를 파악하는 중심성 분석 등을 시행하지만, 이번 분석에서는 데이터의 크기가 작은 편에 속하므로 이러한 분석은 실시하지 못하였음
- 단어 빈도수를 살펴보면, 마일리지, 등록, 확인, 사진, 지급, 참여, 주행거리 순으로 많았음
 - 분석대상이 질의응답 게시판이었던 만큼 제도 자체에 대해서는 어느 정도 시민들이 숙지하고 있는 모습을 보였으며, 주된 질의사항은 마일리지, 등록, 적용 기준, 보상의 이용방법 및 등록방법 등이었음
- 대체로 초창기에는 등록방법 등 등록관련 기술적인 문의가 많았으며, 분석의 후반기로 갈수록 미세먼지 저감 조치 발령 및 인센티브로 지급되는 문화상품권 이용 등에 관한 문의가 많은 것으로 나타났음



- 일반 시민의 입장에서 승용차 마일리지 제도는 어느 정도의 경제적 보상을 기대하는 정책이었으며, 미세먼지의 급증과 같은 실생활과 관련된 정책으로 그 인식 범위가 차차 확대되어 가는 모습을 분석에서 확인할 수 있었음
- 이러한 분석을 통해 승용차 마일리지 제도의 확산과 인식 제고를 위해서는 경제적 보상 뿐 아니라 미세먼지 저감의 주요 방법으로써 정책을 홍보할 필요가 있다고 사료됨

| 월별 클라우드 분석 |

2017년 5월	2018년 3월	2018년 4월	2018년 5월
2018년 7월	2018년 8월	2018년 9월	2019년 1월
2019년 2월	2019년 3월	2019년 4월	2019년 5월



승용차 마일리지 제도 개선방안

1. 서울시

기준년도 주행거리 계산방식 변경

- 마일리지 기준년도 주행거리 감축 운행 계산법이 복잡함
- 승용차 마일리지 기준주행거리의 일괄적용에 따른 시민들의 불만이 증가하였음
 - 중고차 구매 시 기존 차주의 주행거리 적용에 따른 문제점 발생. 특히 구매한 중고차의 평균 운행거리가 낮은 경우 불이익이 발생함
 - 감축 사각지대(0~5%, 0.5~1천 km) 마일리지 적용 제외에 대한 불만이 제기되고 있음
- 감축 사각지대에 대한 기준마련으로 회원들의 불만에 대한 민원 해결 및 인센티브 혜택을 강화하기 위하여 감축기준을 완화하였음
 - 0~10% 미만(0~10km 미만)으로 감축 마일리지를 확대하였음(현행 5~10% 미만(0.5~1천 km 미만) 시 2만 원 인센티브 지급에서 0~10% 미만(0~10km 미만) 시 2만 원 인센티브 지급)
 - 이를 통해, 참여율을 제고시키고 회원가입의 지속성을 강화시킬 수 있음
- 또한, 기준주행개선에 따른 마일리지 혜택증가로 전체금액을 조정하기 위해 유지 마일리지 1만 원을 폐지하였음
- 연평균 주행거리 개선으로 마일리지 지급 대상을 확대하고 참여율을 제고하기 위해 기준 주행거리 계산방식을 변경하였음



| 기준년도 주행거리 변경방식 |

구분	주행거리	현행	변경	비고
중고차	증가	• 전년도 기준주행거리 (최초등록일부터 최초 누적주행거리 제출일까지의 연평균 주행거리)	• 전년도 실적주행거리 (해당년도의 주행거리)	• 이전소유자 주행거리 기준에서 중고차 구매자 주행거리 산정변경으로 현실적인 방안으로 개선, 마일리지 참여율 제고
	감축	• 전년도의 실적주행거리 (해당년도의 주행거리)	• 최초 자동차등록일부터 실적 누적주행거리 제출일까지의 연평균 주행거리	• 연 평균 주행거리 개선, 매년 감축하는 차량에 더 효과적으로 마일리지 지급, 마일리지 참여율 제고
신규차	증가	• 전년도 기준주행거리 (서울시 승용차 연평균 주행거리)	• 전년도 실적주행거리 (해당년도의 주행거리)	• 서울시 연평균 기준에 따른 일부개인에게 불리한 점을 개선, 실제 본인 운행거리 기준으로 주행거리 산정. 마일리지 참여율 제고
	감축	• 전년도 실적주행거리 (해당년도의 주행거리)	• (가입년도 기준주행거리 + 전년도누적주행거리) / 연차 ※ 서울시 승용차 연평균주행거리 + 해당년도 주행거리 ÷ 연차	• 연 평균 주행거리 감축하는 차량에 대해 마일리지 포인트가 유리하도록 산정, 마일리지 참여율 제고

출처 : 서울시(2019). 승용차 마일리지 시스템 일부 기능 개선계획

편리한 주행거리 증명절차와 관련 시스템 구축

- 설문조사 결과, 승용차 마일리지제에 가입할 의향이 없는 주요한 이유로 자동차 이용 필요(35.5%), 낮은 인센티브(33.2%), 증명절차 불편(12.8%)이 꼽혔음¹¹⁾
 - 하지만, 2019년 8월 설문조사에서는 상당수의 마일리지 참여자들은 승용차 마일리지 인센티브 수준에 만족하고 있는 것으로 나타났음

11) 고준호(2016). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정

- 홈페이지나 모바일 등 승용차 마일리지 시스템에 대해서도 마일리지 참여자 462명의 응답자 중 불편하다고 응답한 시민들은 28명(약 6%)에 불과하였음
- 이러한 결과는 승용차 마일리지 프로그램에 가입하지 않은 그룹과 이미 승용차 마일리지 프로그램에 가입한 그룹의 차이에서 기인하는 것으로 보임
- 아직 승용차 마일리지 프로그램에 가입하지 않은 시민들을 대상으로 가입 유도를 하기 위해서는 승용차 마일리지 시스템의 편의성을 계속해서 증진시켜 나가야 할 것으로 보임
- 상당수의 참여자가 가입을 하고도 실적자료를 제출하지 못함
 - 주행거리 감축거리가 부족해서 인센티브를 받지 못하기 때문에 제출을 포기한 경우도 있지만, 직접 계기판 사진을 찍어서 업로드 하는 방식이 불편해서 인센티브 제출을 포기한 경우도 있다고 추정되었음

포상금 제도 도입

- 서울시 ‘승용차 마일리지 업무지침’과 ‘승용차 마일리지 시스템 일부 기능 개선계획’에 따르면 승용차 마일리지에 참여하는 시민들에 대한 인센티브에 대해서는 자세히 기재되어 있지만, 이 제도의 집행을 담당하는 자치구·동주민센터에 대한 인센티브에 대한 내용은 부재함
 - 승용차 마일리지를 활성화시키기 위해서는 자치구·동주민센터의 적극적인 협조 및 노력이 필요하므로 우수 자치구·동주민센터에 포상금(인센티브)을 지급하는 것을 고려해야 함
- 우수 자치구 선정 및 인센티브 지급¹²⁾과 관련하여 에코 마일리지 평가 및 인센티브 지급 계획을 참고하여 추진 계획(안)을 작성하였음
 - 평가주기는 년 2회(4월, 10월)로 하며 평가 항목별 실적 평가 후 우수 자치구를 선정함

12) 평가주기와 인센티브 액수는 서울시와의 협의 필요, 에코마일리지 우수자치구 포상금 제도를 벤치마킹하는 것도 하나의 안으로 논의되었음



- 평가항목은 회원가입실적(35점), 주행거리 감축실적(35점), 홍보 실적(30점), 총 100점으로 함

| 인센티브 평가기준 |

평가항목	평가점수
회원가입실적	35
주행거리 감축실적	35
홍보 실적	30
총점	100

- 총 인센티브 지원금액은 년 300백만 원으로 하고 자치구들을 세 그룹으로 나누어 1그룹에는 20백만 원, 2그룹에는 12백만 원, 3그룹에는 4백만 원을 지급함

| 우수 자치구 선정 및 인센티브 지급 |

구분	1그룹	2그룹	3그룹
순위	1~7위	8~16위	19~25위
인센티브(자치구별)	10백만 원 × 2회	6백만 원 × 2회	2백만 원 × 2회

- 인센티브 사용방법으로 승용차 마일리지 사업비(캠페인, 홍보물 제작, 경진대회), 자치구, 주민센터 직원 등을 위한 포상금 등으로 사용할 수 있을 것임

* 직원 등을 위한 포상금은 서울시와 자치구/동주민센터와의 논의가 필요한 사항임

서울시장/구청장의 리더십

- 승용차 마일리지 가입대수가 높은 자치구는 구청장의 리더십이 작용한 것으로 설명이 가능함
- 승용차 마일리지 가입대수가 높은 자치구(관악구, 노원구, 강동구)의 높은 실적에는 청장의 리더십이 작용한 것으로 추정됨

- 조사 결과, 관악구, 노원구, 강동구구청장들은 평소에 환경이 관심이 많은 인사들로 확인되었음
- 승용차 마일리지제 성공을 위해서는 서울시장과 구청장의 리더십이 발휘될 필요가 있음
 - 리더십 연구에 따르면, 리더십과 조직의 성과 및 직원들의 동기부여에 정(+)의 상관 관계를 보임
 - 변혁적 리더십(transformational leadership) 이론에 따르면, 리더가 조직의 비전과 목표를 구체적으로 설정하였을 때, 공무원들이 정책집행에 대한 동기부여가 강화되고 정책의 효과성이 높아짐
 - 또한, 리더가 정책의 중요성에 대해서 강조하는 경우, 공무원들의 직무몰입도가 높아지고 혁신행동을 유발시킴
 - 따라서, 승용차 마일리지제의 정책성공을 위해서는 서울시장 및 구청장이 이 제도의 중요성을 조직구성원들에게 설파하고, 정책의 비전과 목표에 대해 구체적으로 제시하는 것이 필요함

아날로그식 정책에서 디지털식 정책으로의 전환

- 현재 승용차 마일리지 제도는 아날로그식 정책임
 - 승용차 마일리지제 실무 담당공무원들과 시민들에게 의견을 조사한 결과, 승용차 마일리지제는 아날로그식 정책이라는 다수의 답변을 받음
 - 시민들이 가입 후 계기판 사진을 찍고, 다시 1년 후에 사진을 찍어서 직접 업로드 하는 방식이 디지털 시대에 뒤쳐진다는 평가가 많음
 - 승용차 마일리지제는 자동으로 실적이 산정되는 것이 아니라, 시민들과 실무 공무원들의 수작업으로 진행되는 부분이 많기 때문에 인센티브 지급에 있어 사각지대가 발생할 수 있음



- 디지털식 정책으로의 전환이 필요함
 - 시스템 개발과 연계하여 마일리지 데이터 정보를 자동으로 전송하고 공유하는 방식으로 전환이 필요함
 - GPS 등을 활용하여 자동차 마일리지를 자동으로 계산하는 방식도 고려할 사항임
 - * 미국 오레건 주에서는 자동차 정보가 주유소 기기에 전달되어, 주 정부에서 정보를 수집 및 활용하고 있음

- 블록체인(서울체인)을 통한 마일리지의 디지털화도 고려할 수 있음
 - 아날로그식 정책을 벗어나기 위해 마일리지 관리를 블록체인¹³⁾을 통해 디지털화하는 방법을 활용할 수 있음
 - * 서울시는 블록체인 기반 엠보팅과 중고차 매매 시스템 운영을 시작하였으며, 마일리지 통합 관리에 블록체인 기반 서비스 확대 개발에 나서고 있음
 - 마일리지 통합관리는 기존 ETAX, 예코, 승용차, 시민건강, 여론조사 등 개별적으로 적립되어 있는 마일리지를 통합하고 제로페이와 연계하여 사용하는 것으로 시민들이 적립한 마일리지의 사용 신뢰성·보안성·편의성 향상이 기대됨¹⁴⁾

- 또한, 승용차 마일리지 가입자 주소 자동연동제 도입을 생각해 볼 수 있음
 - 현재는 가입한 구에서 가입자의 승용차 마일리지를 계속 담당하고 있기 때문에 가입자가 이사를 하는 경우, 과거 살던 곳의 구청에 방문하거나 전화를 해야 하는 불편함이 발생함
 - 주민등록 시스템처럼, 승용차 마일리지도 자동으로 새로운 주소지로 연동이 되는 시스템 구축이 필요함
 - 이러한 경우, 가입자 이탈에 대한 자치구들의 불만이 예상되나, 승용차 마일리지 제도 정책성공이라는 대승적인 목표를 위하여 자치구들 간 협력이 필요함

13) 블록체인은 블록단위의 데이터를 체인처럼 연결하여 저장하는 분산원장기술(Distributed Ledger Technology)을 의미하며, 분산성·독립성·개방성을 지닌 공통장부를 관리하기 위한 기술로써 블록체인 네트워크에 참여한 모든 이용자들의 데이터 내역이 기록된 원장을 소유한다는 것이 특징임(박해욱, 2019)

14) 보안뉴스(2019.04.13.), 서울시, 생활밀착형 블록체인 서비스 확대 개발 나섬

교육·홍보 지원금 지급

- 승용차 마일리지 자치구 담당자들이 마일리지 제도를 홍보하는 데 있어서 예산 부족을 토로하고 있음
 - 시민들에게 자동차 마일리지에 대한 교육을 실시하는 것이 중요함을 인식하고 있지만, 교육 예산이 부족한 형편임
 - 따라서, 자동차 마일리지의 원활한 시행을 위해서 자치구 및 동주민센터에 교육·홍보 활동비를 지원하는 방안을 모색하는 것이 필요함
- * 예를 들면, 2020년부터 1년간 25개 전 자치구를 대상으로 자치구별 4백만 원을 지급하여 ① 홍보물 제작·배포, ② 홈페이지·블로그·전광판·보도자료 게재 등 온·오프라인 홍보, ③ 주행거리 감축 경진대회, ④ 관내기업 교육, ⑤ 단체 공동 캠페인 활동 등을 지원할 수 있을 것임¹⁵⁾

노후 경유 차량에 대한 추가 인센티브 제공

- 오염물질을 상대적으로 많이 배출하는 경유 차량에 대한 인센티브를 추가적으로 제공하여 그러한 차량들을 자동차마일리지 제도에 유인하는 방안도 검토해 볼 수 있음
 - 휘발유 차량의 일평균 주행거리(30.3km/일)에 비하여 경유 차량의 일평균 주행거리(42.4km/일)가 약 40%가 많음

| 연료별 일 평균 주행거리 |

연료	휘발유	엘피지	경유	전체 평균
주행거리(km/일)	30.3	41.7	42.4	34.0

출처 : 서울시(2019). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정

15) 온실가스 줄이기 시민참여 확산을 위한 2019년 에코마일리지 자치구 활동 지원계획에 따르면, 에코마일리지의 경우, 교육·홍보 활동비에 사용한 금액이 200백만 원임(자치구별 8백만 원 지원). 하지만, 에코마일리지는 회원 수를 220만 명(2019년)을 목표로 하는 대규모 사업이고, 승용차 마일리지는 2022년까지 25만대를 목표로 하는 정책이기 때문에 에코마일리지에 비해 교육·홍보비를 다소 낮게 책정할 수 있음. 이 부분은 서울시와 추후논의가 필요한 사항임



- 노후 경유차량이 새로 출시된 경유차량에 비해 더 많은 오염물질을 배출하기 때문에, 노후 경유차량을 자동차마일리지에 가입시킴으로써 주행거리를 감축시키는 것은 대기질 개선에 있어서 효과적인 정책수단으로 판단됨

신규 회원 모집 강화

- 일반시민을 대상으로 한 설문조사 결과에 따르면, 승용차요일제에 대한 인지율은 67%이고, 마일리지 자동차 보험에 대한 인지율은 23%로 나타난 반면, 승용차 마일리지제는 15%만이 인지한다고 응답하였음¹⁶⁾
 - 승용차 마일리지 제도의 인지도가 다른 비슷한 제도에 비해 낮은 것이 현실임
- 정책의 성공을 위해서는 보다 많은 시민들이 승용차 마일리지 제도에 대해 알고, 가입할 수 있도록 적극적인 홍보를 하는 것이 필요함
- 신차의 적극적인 가입을 유도하는 것을 고려할 필요가 있음
 - 서울시에서 매년 약 20만 대의 차량이 신규 등록 되고 있음. 일반적으로 신규등록 차량이 차량은행 빈도가 높기 때문에 신규등록차량의 자동차 마일리지 가입을 유도하면 주행거리 감축에 있어 효과적일 것이라 예상됨
- 자동차세/지방세 고지서를 통해 승용차 마일리지제를 홍보하는 것도 고려할 필요가 있음
 - 자동차세/지방세 고지서는 수많은 시민들이 보는 것이기 때문에 홍보효과가 높다고 예상됨. 다만, 고지서를 통한 홍보는 세무과에서 담당하는 사항이기 때문에 부서 간 협조가 필요함
 - 또한, 고지서를 통해 홍보하려는 정책 및 제도가 많이 존재하기 때문에 경쟁이 치열한 상황이므로 제도의 필요성 및 당위성에 대해 설득하는 것이 필요함
 - 고지서에 홍보할 수 있는 공간은 적은 반면에, 홍보를 원하는 정책 및 제도는 많기 때문에 부서 간 경쟁이 치열한 상황임. 제도의 필요성 및 당위성에 대하여 논리적 근거를 세우고, 한정된 공간에 효율적으로 홍보하는 방법을 모색하는 것이 필요함

16) 고준호(2016). 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정

2. 자치구·동주민센터

승용차 마일리지제에 대한 홍보 방안 강구

- 시민들이 자동차마일리지제에 대해 잘 모른다는 것이 가장 큰 문제점 중 하나라고 지적됨
- 제도의 효과성을 높이기 위해서는 시민들에게 승용차 마일리지 제도에 대한 적극적인 홍보를 통해 이 제도의 취지, 내용, 중요성 등에 대하여 알도록 만드는 것이 필요함
 - 구체적인 방안으로 다음 사항들이 고려되고 있음
 - 구청·동주민센터에서 브로슈어 배부, 방문 민원실에 승용차 마일리지에 대한 홍보 책자 및 리플릿 비치 및 활용, 전광판을 활용한 승용차 마일리지 홍보 및 실시간 마일리지 현황 소개, 구청 및 동주민센터에서 주민들을 대상으로 자동차 마일리지 제도 홍보 및 교육 실시
 - 2019년 8월 승용차 마일리지 참여자들을 대상으로 한 설문조사에서, 가입 경로로 동주민센터 홍보물(현수막, 배너)을 꼽았음

자치구 간 협력

- 승용차 마일리지 가입차량대수 자치구 순위를 보면 가장 높은 실적을 내는 구의 가입자 수가 가장 낮은 실적을 내는 구의 가입자 수의 약 7배인 것으로 나타남
- 실적이 좋은 자치구의 가입자 유치 방안 및 홍보 방법 등에 대하여 자치구간 공유 및 학습이 필요함
 - 가입대수 기준 우수 자치구에 대한 사례집 발간을 통해 노하우를 공유함

담당 부처 변경 및 부처 간 협력 필요

- 통상적으로 승용차 마일리지는 교통행정과에서 담당함. 하지만, 일부 구는 자치 안전과에서 승용차 마일리지 업무를 담당함에 따라 제도 집행에 효과성을 보임



- 이러한 이유는 자치안전과가 동을 관할하고 직능단체 회원을 활용할 수 있으며, 구청 내에서 타 부서에 비해 권한이 강한 부서이기 때문이라고 추정됨
- 따라서, 승용차 마일지를 활성화하기 위해서는 자치안전과에 승용차 마일리지 업무를 담당하는 것을 검토할 필요가 있음
- 또는, 현재처럼 교통행정과가 중심이 되어 제도를 시행하는 경우에도, 환경과 및 자치안전과와의 적극적인 상호협력을 고려할 필요가 있음

시민들의 의견 수렴

- 제도의 문제점을 파악하고, 개선하기 위해서는 사용자인 시민들의 의견을 수렴하고 반영하는 것이 필수적임
- 구청 및 동주민센터의 특성상 승용차 마일리지제와 관련한 민원을 직접적으로 들을 수 있는 기회가 많음
- 시민들의 승용차 마일리지에 대한 의견수렴을 통해 보다 효과적인 집행에 반영 시키려는 시도가 필요함
- 또한 의견 취합 후 서울시와 문제점 및 개선점에 대해 논의하고 정책에 반영하는 것이 정책성공에 중요한 방법이 될 수 있음

3. 서울시민

시민 주도의 정책 추진

- 승용차 마일리지 제도의 성공적인 안착과 정책의 효과성을 높이기 위해서는 시민들의 적극적인 제도 동참이 필수적임
- 또한, 정책의 대상자이며 수요자인 시민들이 승용차 마일리지를 어떻게 사용 중이고, 제도에 대한 어떠한 생각을 갖고 있는지, 그리고 제도에 대해 만족하는 부분과 불만족하는 부분에 대한 의견을 수렴하는 과정이 중요함

- 의견을 수렴하기 위해 다음과 같은 방법들을 고려하여 시민주도의 정책으로 설계할 수 있음
 - 첫째, 학부모 등 시민과 함께 하는 타운홀 미팅 등을 통한 숙의과정을 진행하고,
 - 둘째, 전문가 T/F 운영 및 토론회 등을 통하여 마일리지 제도에 대한 다양한 의견을 수렴하고,
 - 셋째, 환경 및 에너지 시민단체를 정책과정에 포함시켜 시민이 주도하는 정책으로의 전환을 통해 정책의 성과를 높일 수 있음
 - * 미세먼지 해결을 위한 '미세먼지 나부터' 시민사회 선언, 서울시민 공동행동 등 시민단체 연대 모임 과의 협력으로 마일리지 제도에 대한 시민공감대를 형성하여 시민참여기반을 조성할 수 있음

시민 주도의 정책 집행

- 참여 가능성이 높은 대상에 대해 우선 참여를 유도하고 단계별로 참여 대상의 범위를 확대함(공무원, 공공기관 직원, 환경 관련 시민단체 회원, 에코마일리지 가입자, 에너지자립마을 입주자 등)¹⁷⁾
- 승용차 마일리지 참여 확대를 위한 시민실천 캠페인을 실시함
- 승용차 마일리지 전용 온라인플랫폼 구축으로 정보 제공, 시민실천 인증 이벤트, 정책 제안/민원 등 정책 참여기능을 강화함

4. 정책 건의

- 승용차 마일리지 제도의 취지는 프로그램 참여자의 주행거리를 감축하는 데 있고, 일정 수준 이하로 감축한 운전자의 주행거리를 유지시키는 데에 있음

17) 김윤수(2017). 2차 수도권대기환경관리 기본계획 변경에 따른 서울시 시행계획 수립 연구



- 하지만, 주행거리 감축의 경우 동일한 운전자에 대해 지속적으로 감소시키는 것은 현실적으로 매우 어려움
- 따라서, 보다 많은 운전자의 참여를 유도하고 감축된 주행거리가 유지될 수 있도록 하는 것이 실질적으로 교통량 감축에 기여할 수 있음
- 승용차 마일리지 제도의 문제점 및 개선 방안을 Hood의 매개-정보(N), 권위(A), 재정(T), 조직(O)에 따라 정리하였음
 - 이 정책수단 목록은 서울시 승용차 마일리지 정책의 결정 및 집행 과정에서 체크 리스트로 활용될 수 있을 것임
 - 또한, 신규회원 모집 전략과 기존회원 유지 전략으로 나누어 정리해 볼 수 있음
 - 신규회원 모집 전략은 주로 홍보 활동과 관련이 있으며, 기존회원 유지 전략은 참여의 지속성과 관련이 있음

| 서울시 공무원들을 위한 승용차 마일리지 체크 리스트 |

구분	신규회원 모집	기존회원 유지
자료수집 (N-1)	<ul style="list-style-type: none"> • 기준년도 주행거리 계산거리 변경 • 편리한 주행거리 증명절차와 관련 시스템(DB) 구축 • 디지털식 정책으로의 전환 (① 블록체인을 통한 마일리지의 디지털화, ② 승용차 마일리지 가입자 주소 자동연동제 도입) 	
매개-정보 (N)	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차 마일리지 전용 온라인 플랫폼 구축 및 활성화(시민실천 인증 이벤트 등) • 마일리지 효과를 공중방송을 이용하여 보도함 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차 마일리지 제도에 대한 홍보 방안 강구 (① 브로슈어 배부, ② 홍보 책자 및 리플릿 비치 및 활용, ③ 전광판을 이용하여 승용차 마일리지 홍보, ④ 주민들을 대상으로 한 직접 교육) 	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 회원들을 위한 교육
집행 (N-3)	<ul style="list-style-type: none"> • 교육 및 홍보 지원금 지급 • 마일리지 사용 일원화 	
비재정적 인센티브 (N-4)	<ul style="list-style-type: none"> • 가입 인센티브 제공 	<ul style="list-style-type: none"> • 우수사례 포상 • 우수기관 공표 • 그린 드라이버 인증

구분	신규회원 모집	기존회원 유지
권위(A)	• 시장 및 구청장의 리더십	
재정(T)	• 가입 인센티브 제공	• 노후 경유 차량에 대한 추가 인센티브 제공 • 분기별로 인센티브 지급
조직(O)	단일조직 (O-1)	• 승용차 마일리지 담당 부처 변경(자치안전과에 승용차 마일리지 업무 배당 검토)
	네트워크 (O-2)	• 자치구 간/자치구 내 부처 간 협력
실험(E)	• 자동차/지방세 고지서를 통해 승용차 마일리지 제도 홍보	• 블록체인을 통한 마일리지 통합

자료수집

- 편리한 주행거리 증명절차와 관련 시스템 구축
 - 기준년도 주행거리 계산거리 변경, 블록체인을 통한 마일리지의 디지털화, 승용차 마일리지 가입자 주소 자동연동제 도입 등을 포함함
- 주행거리 감축 목표의 합리적인 설계
 - 최근 전반적으로 자가용 이용량이 줄어들고 있는 상황임을 고려할 때, 승용차 마일리지 제도를 시행하지 않아도 주행거리는 감소할 가능성이 있으며, 이 경우에는 승용차 마일리지 제도의 효과성에 의문이 생길 수 있음
 - 따라서, 주행거리 감축목표는 최근 승용차 이용 패턴을 감안해 보다 합리적으로 설정해야 할 것임
- 운전자의 특성을 고려한 기준 주행거리 설정
 - 기준년도 주행거리 설정의 경우, 일률적인 값보다는 개별 운전자의 특성을 감안한 연간 주행거리 목표 수준을 차별화시켜 적용하는 방안을 고려해야 함
 - 가령, 40대 운전자의 목표 수준은 60대 운전자 보다 높은 수준으로 주행거리 감축 목표를 설정할 수 있음



- 이렇게 목표 수준을 설정하는 경우에는 60대의 경우는 낮은 목표 수준을 기준으로 하여 연간 주행거리가 유지될 때 인센티브를 제공할 수 있을 것임
 - * 비슷한 예로 아파트 평형대별로 에너지 사용량을 비교하고 있음
- 승용차 마일리지 참여자 운행 패턴 DB 구축
 - 프로그램 참여 지속 기간이 다년인 경우는 다년간의 평균을 적용해서 그 값을 기준 주행거리로 활용하는 방안은 전년도 1년 간 주행거리를 기준으로 계산하는 방식 보다 해당 운전자의 운행 패턴을 보다 잘 반영할 수 있을 것임
 - 참여자 연령, 참여 차량의 차령, 주행거리별 패턴을 분석하여 기준주행거리에 반영하는 방안을 검토하여야 함
 - 당장 현재 수준에서 정교한 프로그램 운영은 어려울 수도 있지만 향후 관련 DB가 구축된다면 충분히 적용해 볼 만함

정보제공

- 승용차 마일리지 온라인 전용 플랫폼 구축 및 활성화
 - 승용차 마일리지 홈페이지 접속 시 서버 속도가 느리다거나, 마일리지 신청하기·사진 올리기 메뉴에서 서비스 에러가 발생하거나, 서비스 내용 설명의 가독성이 떨어진다는 등의 문제점들이 지적됨
 - 이외에, ‘내 정보가기’ 버튼이나 링크를 만들어 현재 마일리지 참여 현황이나 실적을 바로 확인하면 좋겠다는 의견이 제시됨
- 구청·동주민센터에서 브로슈어 배부, 방문 민원실에 홍보 책자 및 리플릿 비치 및 활용
- 자동차세 고지서를 통하여 승용차 마일리지 제도 홍보
 - 세금은 세무과서에서 담당하는 사항이기 때문에 세무과의 협조가 필요함

집행

- 담당실무자 및 기존 회원들에 대한 교육 실시
 - 업무수행과정에서 사업에 대한 이해가 필요하므로, 담당인력의 원활한 업무 수행을 위해 서울시 차원에서 정기적 집합 교육을 시행하는 것이 필요함
- 마일리지 이용의 일원화 및 마일리지 사용처의 다원화
 - 프로그램 참여자의 편의를 위해 마일리지 사용처를 다원화하는 것이 좋지만, 이 프로그램을 통해 자동차 사용량을 줄이는 데 기여하는 것이므로 정책목표에 부합하는 것은 자동차세 감면에 한정해서 마일리지를 사용하도록 하는 것임
 - 차선으로, 현재 문화 상품권뿐만 아니라, 승용차 정비, 주유 등에 필요한 상품을 이용할 수 있도록 하는 방안을 고려할 수 있음
 - 추가적으로 서울자전거(따릉이) 서비스를 연계하여 자동차 이용을 줄이고 따릉이 이용을 유도하는 방안도 검토해 볼 수 있음
- 마일리지 이용의 편의 도모
 - 마일리지를 1년 단위가 아닌 분기별로 지급함
 - 차량 변경, 타 지역 이전 등을 할 때 보다 편리한 서비스 및 기준을 제공함
 - 이미 적립된 마일리지를 이용하여 서울시 공영 주차장의 요금을 대신 납부할 수 있는 방안도 고려할 수 있음
 - (도서)상품권 전환 시 5,000원 단위로도 가능하게 함. 모바일 상품권 뿐만 아니라 종이 상품권 지급도 병행하여 제휴 업체도 다양화함
 - 마일리지로 세금 납부 시 절차를 간소화함
 - 마일리지 지급 시기를 SNS로 안내함

비재정적 인센티브

- 그린 드라이버(명예 졸업증) 인증



- 가입 후 프로그램에 지속적으로 참여한 시민들을 그린 드라이버로 인증하여 실천 운동에 대하여 격려하고 자긍심을 고취시킴
- 승용차 마일리지 제도 참여 동기는 인센티브를 많이 지급하는 것 때문이 아니라 차량을 적게 사용하는 것에 대한 보상을 해주었다는 것이 중요하게 작용한다고 판단됨¹⁸⁾

| 전문가 면담결과 예시 1 |

"... 승용차 마일리지 제도만으로 승용차 이용자의 행태를 변화시킬 수는 없을 것입니다... 하지만, 마일리지 제도가 승용차 이용을 줄이는 것에 대해 격려해 주는 효과가 있을 것이며, 승용차 마일리지 제도와 다른 교통정책과 결합되었을 때 정책의 효과를 기대할 수 있을 것입니다..." (한양대학교 도시대학원 A교수)

권위

- 시장 및 구청장의 리더십
 - 승용차 마일리지 정책 성공을 위해서는 서울시장 및 구청장이 제도의 중요성을 조직 구성원들과 공유하고, 정책의 비전과 목표에 대해 구체적으로 제시하는 것이 필요함

재정

- 자치구에 대한 포상급 제도 도입과 노후 경유 차량에 대한 추가 인센티브 제공
 - 자치구 및 동주민센터의 협조 및 노력이 필요하므로 우수 자치구 및 동주민센터에 포상급 지급을 고려해야 함
- 감축량에 관계없이 '가입 인센티브' 제공
 - 가입자에게 공영주차장 무료 주차나 통행료 면제 등의 인센티브를 제공하는 것도 고려해 볼 수 있음

18) 고준호(2016). 승용차 마일리지 시범사업 평가와 추진방향 설정

조직

- 승용차 마일리지 담당 부처 변경 및 자치구간/자치구 내 부처 간 협력 사업 추진
 - 자치안전과에서 승용차 마일리지를 담당하는 경우 제도 집행이 상대적으로 더 효과적인 것으로 나타났음
 - 실적이 좋은 자치구의 가입자 유치 및 기존 회원 유지 방안에 대하여 학습이 필요함. 우수 자치구에 대한 사례집 발간 등을 통해 노하우를 고유할 수 있음

실험

- 신규 회원 확보
 - 신규 차량의 참여를 위해 추천인에게 마일리지를 추가 적립해 주면 좋을 것임
 - 자동차/지방세 고지서를 통해 승용차 마일리지를 홍보함
 - 차량 판매사와 협의하여 신차 구입 시 마일리지 제도를 소개하여 가입을 유도함
- 참여의 지속성
 - 승용차 마일리지에 참여하여 목표 달성 시 다음 년도에는 관공서 주차장 이용 시 주차료 할인 혜택을 주는 등의 방법도 고려해 볼 필요가 있음
 - 현재 5년으로 되어있는 참여 기간을 늘리고, 5년 후에도 재참여가 이루어지도록 하는 안도 고려해볼 수 있음
- 블록체인을 통한 마일리지 사용¹⁹⁾
 - 마일리지를 제로페이 가맹점에서 사용할 수 있도록 함
 - 제로페이는 서울시가 보급하는 모바일 결제 시스템으로 매장 내 QR코드를 모바일 애플리케이션으로 인식한 뒤 결제금액을 입력하면 상인이 미리 입력한 계좌로 직접 이체가 이루어짐
 - 마일리지를 통합관리하는 차원에서 제로페이는 블록체인 서비스와 연계됨

19) Blockinpress(2019). 제로페이, '블록체인 날개' 달까.. "서울시, 올해 마일리지 통합"



Ⅱ 참고문헌 Ⅱ

- 김윤수, 2017, 2차 수도권 대기환경관리 기본계획 변경에 따른 서울시 시행계획 수립 연구.
- 서울시 기후환경대응본부, 2017, 실질적 자동차 운행 감축과 온실가스 저감을 위한 서울시 승용차 마일리지 업무지침.
- 서울특별시, 2019, 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정.
- 서울특별시, 2019, 승용차 마일리지 시스템 일부 기능 개선계획.
- 서울특별시, 2018, 온실가스 줄이기 시민참여 확산을 위한 2019년 에코마일리지 자치구 활동 지원계획.
- 서울특별시, 2018, 온실가스 줄이기 시민참여 확산을 위한 2019년 에코마일리지 자치구 활동 지원계획.
- 서울특별시, 2017, 실질적 자동차 운행 감축과 온실가스 저감을 위한 서울시 승용차 마일리지 업무지침.
- 고준호, 2016, 승용차 마일리지제 시범사업 평가와 추진방향 설정.
- 김연수·강민아, 2016, 정책목적과 정부지원에 따른 정책도구의 선택과 조합: 한국 주민등록제도 사례를 중심으로, 한국공공관리학보, 30(2), 29-58.
- 김정해, 2018, 미세먼지 문제 해결을 위한 정책수단의 활용 및 개선 방안.
- 박해욱, 2019, 지방행정에서의 블록체인 기술 활용 방안 - 기회와 도전, 지방자치 정책브리프 제63호.
- 보안뉴스, 2019. 4. 13, 서울시, 생활밀착형 블록체인 서비스 확대 개발 나선다.
- 전영한, 2007, 정책도구의 다양성: 도구유형분류의 쟁점과 평가, 정부학연구, 13(4), 259-296.
- 하연희·문명재, 2007, 정책목표의 변화에 따른 정책도구의 전략적 선택과 효과: 우리나라 인구정책을 중심으로, 정부학연구, 13(2), 75-107.
- Blockinpress, 2019, 제로페이, '블록체인 날개' 달까... "서울시, 올해 마일리지 통합".
- Doern, B. & Phidd, R., 1992, Canadian Public Policy: Ideas, Structures, Processes, Toronto: Nelson Canada.
- Hood, C., 1986, The Tools of Government. Chatham, NJ: Chatham House.
- Salamon, Lester M., 2002, The Tools of Government: A Guide to the New Governance. The Oxford University Press.
- Schneider, A. & Ingram, H., 1997, Policy Design for Democracy. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas.
- Vedung, E., 2007, Policy Instruments: Typologies and Theories, Marie-Louise Bemelmans-Videc, Ray C. Rist, and Evert Vedung Eds. Carrots, Sticks & Sermons: Policy Instruments & Their Evaluation(4ths printing), Transaction Publishers: New Brunswick, New Jersey.
- 승용차요일제 및 승용차 마일리지 지원에 관한 조례 제15조.

「승용차 마일리지의 효율적인 운영 및 활성화방안」 수립을 위한 설문조사(안)

서울시는 승용차 마일리지 정책에 대한 회원분들의 의견을 반영해 승용차 마일리지 정책방향을 마련하고자 설문조사를 실시하오니, 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 참여해 주시면 감사하겠습니다. 선생님께서 응답하신 내용은 통계법 제33조(비밀의 보호)에 따라 비밀이 보장됩니다.

2019년 7월 서울시 에너지시민협력과

1. 회원님께서 “승용차 마일리지” 참여이유는 무엇입니까?

- ① 마일리지 포인트 제도(혜택: 세금 납부 또는 현금지급)
- ② 좋은 제도라고 생각해서
- ③ 원래 차량 이용이 적어서
- ④ 환경 보호를 위하여
- ⑤ 기타()

2. 어떠한 경로로 가입하게 되었나요?

- ① 신문, 공중방송(KBS, SBS, MBC 등)을 통해서
- ② 주위의 권유에 의해서
- ③ 인터넷을 통하여
- ④ 모바일을 통하여
- ⑤ 기타()

3. 승용차 마일리지 제도에 대해서 만족도는?

- ① 매우 만족
- ② 만족
- ③ 보통
- ④ 불만족
- ⑤ 매우 불만족



4. 승용차 마일리지 인센티브 수준(지급금액) 만족도는?

- ① 매우 만족
- ② 만족
- ③ 보통
- ④ 불만족
- ⑤ 매우 불만족

5. 승용차 마일리지 시스템(홈페이지, 모바일) 사용자 편의성은?

- ① 매우 편하다
- ② 편하다
- ③ 보통이다
- ④ 불편하다
- ⑤ 매우 불편하다

5.1. 승용차 마일리지 시스템(홈페이지, 모바일)의 개선점은?

()

6. 승용차요일제를 폐지하고 요일제 혜택을 승용차 마일리지에 적용한다면 어떤 혜택을 원하세요?

- ① 자동차세 감면혜택
- ② 공용주차장 할인혜택
- ③ 남산1·3호 터널 할인혜택
- ④ 은행계좌로 직접입금
- ⑤ 기타()

7. 승용차 마일리지 제도 개선점이 있다면?

()

• 응답해 주셔서 감사합니다. •