

철도와 연계한 카셰어링 사업 조사

-일본 사례 중심-



최현수
한국철도협회
연구위원
T.02.964.3997
nagaza424@naver.com



박준태
한국철도협회
연구위원
T.02.964.3997
pjt724@naver.com

1. 서론

최근 ‘Sharing Economy’, ‘Collaborative Consumption’ 등 공유경제와 관련한 용어들이 사회적으로 새로운 이슈로 대두되고 있다. 지난 2012년 9월 서울시에서는 ‘공유도시 서울’을 선언하기에 이르렀고, 지방자치단체 차원에서도 도시의 공간, 물건, 정보 등을 이웃과 공유하여 도시문제를 해결하는 것을 목표로 하는 공유사업들이 줄지어 전개되고 있는 실정이다. 특히 교통 분야에 있어서는 “카셰어링”이라는 개념이 도입되어 교통인프라 공급정책의 한계, 기존 교통서비스의 한계, 교통수단 분담률의 고착화와 같은 현재의 교통체계 문제에 대응하기 위한 대안으로 사업전개가 이루어지고 있다.

그러나 아직 한국의 카셰어링 사업은 시작 단계이므로 시행 효과가 명확하지 않다는 지적이 있고, 초기 투자자본이 크기 때문에 사업성 측면에서도 정량적으로 검증된 자료가 부족한 상황으로 평가되고 있다. 반면 이러한 공유교통의 도입은 사회·경제적으로 미래지향적인 의도를 가지고 있고, 외국의 경우, 상업적인 측면에서 일부가 성공을 거두면서 카셰어링 서비스에 대한 국내의 사회적 기대감이 커지고 있는 상황이다. 특히 일본에서의 카셰어링 사업은 최근 눈에 띄게 확장되고 있는 실정이다. 일본의 공익재단법인인 교통에코로지·모빌리티재단(公益財団法人交通エコロジ-モビリティ財団)의 조사에 따르면(2014년 1월 시점, 일본의 카셰어링 차량스테이션

수는 전국적으로 총 7,568개소(전년대비 34%증가), 차량대수 12,373대(전년대비 40%증가), 회원수 465,497인(전년대비 61% 증가) 등으로 최근에 접어들어 그 규모가 급격하게 확대되었고, 이러한 결과는 카셰어링 시장 확대를 위한 국가의 규제완화 등의 범국가적인 차원의 노력이 작용된 것이라고 볼 수 있다.

1999년 카셰어링 사업이 본격적으로 시작된 이래, 일본에서는 카셰어링 활성화를 위한 수많은 비즈니스모델이 시도되어 왔고, 최근에 들어서는 카셰어링 사업체와 지방자치단체 그리고 철도사업자가 연계된 사업형태가 만들어지는 등 관련 사업체간의 연계가 이루어지고 있다. 특히 카셰어링 이용에 대한 시민들의 이해와 촉진을 위해 보급을 위한 전략수립과 더불어 카셰어링을 대중교통시스템의 일부로 편입시키기 위한 노력들이 이루어지고 있다. 또한 공공기관과 카셰어링 사업자간의 사업체결을 통한 적극적인 인센티브 전략이 만들어지고 있다. 본 고에서는 일본의 지자체와 카셰어링 사업자, 그리고 관련업체가 연계하여 실시하고 있는 카셰어링 사업 사례와 그 시사점에 대해 정리하고자 한다.

2. 철도와 카셰어링 연계 사례(일본 사례 중심)

우선 주목할 만한 비즈니스형태로서, 일본에서는 최근

지방자치단체와의 연계를 통한 카셰어링 사업 및 전국 철도사업자와의 연계를 통한 카셰어링 사업이 활발히 진행되고 있다. 특히, 철도부문에서는 카셰어링을 통한 철도이용편이성 증진과 환경부하저감형 교통체계구축을 목적으로 한 것으로서, JR West 및 JR East 등 일본 내 거대 철도사업자가 추진 주체가 되어 전개하고 있다.

2.1 JR West(JR 서일본) 렌터카&리스

대표적인 철도사업자와 민간 카셰어링 사업자의 연계 사례로는 JR서일본의 카셰어링 사업을 들 수 있다. JR 서일본렌터카&리스 주식회사(JR West의 자회사)와 타임즈24 주식회사는 2013년 4월 1일을 시작으로 신오사카, 신코베, 오사카 등의 주요 신간선정차역과 칸사이 지역의 10개 주요 역을 거점으로 「레일&카셰어」서비스를 시작하였다.

이는 2013년 1월 28일 서일본여객철도(JR West) 주식회사를 포함하여 체결된 3사의 협업을 통한 카셰어링 사업이며, 그 첫 사업으로 4월 1일 신간선정차역과 칸사이 지역의 10개역에서 우선적으로 사업을 시작하였다. 이를 통해 JR West그룹은 카셰어링을 통한 2차 교통시스템을 확충하였고 이를 하나의 철도이용 활성화 방안으로 활용하고 있다. 한편 타임즈24는 대중교통과의 연계를 통해 타임즈카플러스의 이용촉진과 이용자층의 확대를 도모하고 있다.

한편 최근의 주요 이슈로 요금서비스체계의 통합을 들 수 있다. 서일본여객철도주식회사와 JR서일본렌터카&리스 주식회사, 그리고 타임즈24 주식회사는 2013년 8월 1일을 시작으로 「ICOCA카드(한국의 T-Money와 같



자료: <http://www.westjr.co.jp>

그림1. JR서일본과 타임즈카플러스의 통합요금체계를 활용한 카셰어링 서비스

은 대중교통통합요금체계)」를 통한 카셰어링 차량대여 및 반납인증 서비스를 실시하였다.

본 사업은 2013년 4월 1일부로 시작된 3사(서일본여객철도주식회사와 JR서일본렌터카&리스주식회사, 타임즈24주식회사)의 협동연계로 추진된 카셰어링사업의 일환으로 2013년 4월부터 시작된 카셰어링 서비스 「레일&카셰어」의 새로운 서비스 모델이다. 「레일&카셰어」의 이용은 원래 타임즈카플러스의 회원카드를 통한 서비스로 제한되어 왔으나, 2013년 8월 1일, 역주변에 설치되어 있는 카셰어링 주차장의 이용편이성을 높이기 위한 방편으로 「ICOCA카드」를 통한 개인회원 확인절차를 가능하게 하였고, 「ICOCA카드」한 장으로 철도와 카셰어링을 연계하여 이용을 유도하고 있다.

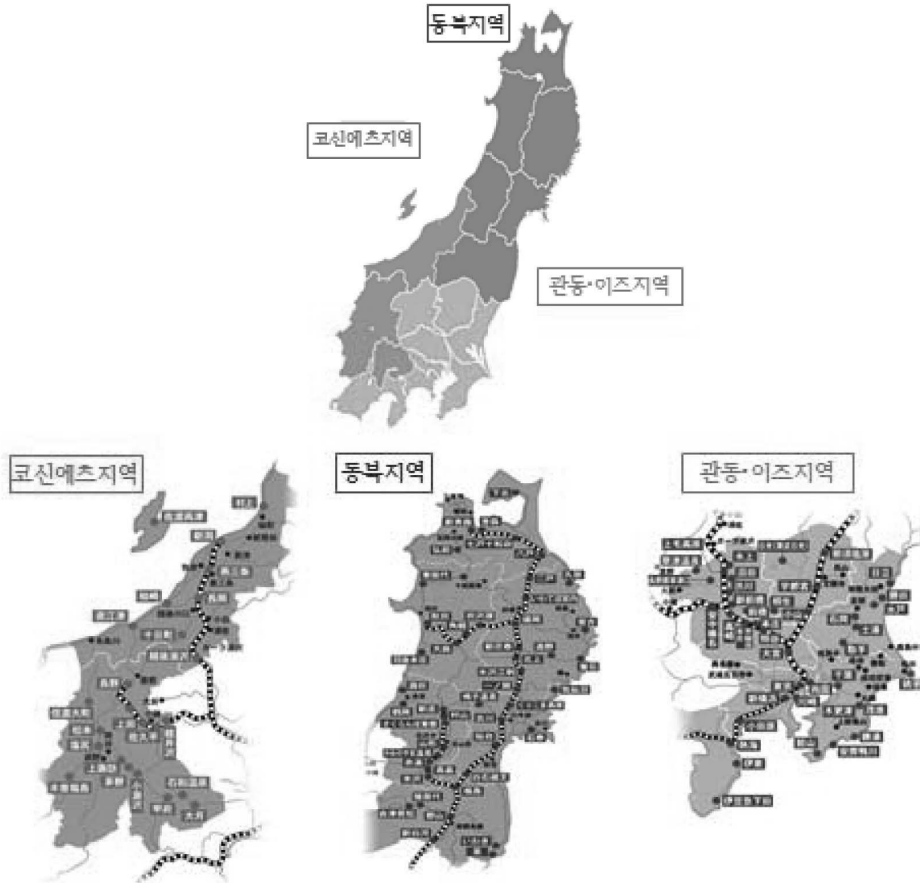
2.2 JR West(JR동일본) 렌트리스

일본 철도사업자의 양대 축인 JR East에서도 카셰어링 및 렌터카를 통한 철도활성화방안을 모색하고 있다. JR East의 카셰어링 서비스는 2009년 3월 19일을 기점으로 동경역, 카와사키역, 하치오지역 3개역을 중심으로 「eco렌타」라는 브랜드명으로 시작하였다. JR East 자회사인 동일본렌트리스에서 이를 운영해왔으나 사업성의 이유로 현재는 운영을 중지한 상태이다. 그러나 이에 대한 대안으로 2014년 3월 현재, 일본 동북지역의 총 110개 영업소에서 렌터카 서비스를 제공하고 있으며, JR East가 소유하는 거대한 철도인프라망을 활용하여 철도역 거점의 렌트카 사업을 실시하고 있다.

Table 1 철도사업자와 민간 카셰어링 사업자의 연계를 통한 카셰어링 서비스

역명		배차대수	역명		배차대수
오사카부	JR신오사카역	2	효고현	JR신코베역	2
	JR오사카역	1		JR산노미야역	1
	JR이바라기역	1		JR코베역	1
나라현	JR나라역	1		JR이타미역	1
	JR교토전차구 사무소	1		JR야키시역	1

자료: <http://www.times24.co.jp>



자료: <http://www.jrerl.co.jp/eigyo>

그림2. JR동일본과 JR동일본런터리스에서 운영 중인 서비스 지역 (총 110개 운영거점)

또한 철도와 렌트카를 통합한 교통체계구축을 도모함으로써 수도권 지역만이 아닌 철도를 이용할 수 있는 지방도시의 철도이용편익의 증진과 공유차량 이용의 활성화에 기여하고 있다.

이와 더불어 JR의 열차와 철도역 거점의 렌트카를 통합한 고속열차티켓을 새롭게 개발하여 JR East를 활용하는 고객에게 열차요금의 할인혜택을 제공하고 있다. 이는 JR의 신간선 및 특급열차에 한하여 JR권(편도-왕복)과 철도역 렌트카를 셋트로 통합하여 판매하는 서비스로, 철도의 총 이용거리가 201km 이상의 경우, 운임의 20%, 요금의 10%를 할인해주는 요금체계이다.

한편 동일본런터리스에서는 철도와 렌트카의 연계 서

비스 이외에 장애인 및 고령자의 교통이동 지원을 위한 복지차량의 서비스를 제공하고 있다. 이를 위해 장애인/고령자가 손쉽게 차량을 이용할 수 있도록 조수석의 리프트업과 휠체어를 탄 상태로 승차할 수 있도록 복지차량을 설계하였으며, 일반차량과 동일한 요금으로 이용이 가능하도록 요금정책 측면에서도 교통약자를 위한 배려가 고려되었다. 이는 초고령화사회에 들어선 일본사회



그림3. JR동일본과 JR동일본런터리스의 통합이용 요금할인 티켓



조수석이 회전하여 리프트 업이 가능하도록 설계되어 교통약자의 승차를 케어함
수동 휠체어용 수납장치 (전동식)로 휠체어를 안전하게 보관 가능
이동 중에는 휠체어를 고정할 수 있는 장치를 마련(수동)

그림4. 교통약자를 배려한 복지차량 서비스

Table 2 복지차량 이용요금(동일본렌트리스)

구분	S[1000~1400cc]클래스	A[1500cc]클래스
6시간	5,250円(5,000円)	6,820円(6,500円)
12시간	5,250円(5,000円)	7,870円(7,500円)
24시간	6,820円(6,500円)	9,450円(9,000円)
1일당 (24시간)	5,770円(5,500円)	7,870円(7,500円)

자료: <http://www.jrret.co.jp/welfare/>

- 주: 1. 일반차량과 동일한 요금체제로 설정됨
- 2. 팔호안의 요금은 세금을 제외한 금액임
- 3. 휠체어 대여요금은 제외됨

에 있어서 교통약자의 모빌리티를 배려한 조치이로서 공공기관의 이미지 제고와 더불어 공공성 측면에서의 사회공헌을 위한 노력의 일환이라고 평가되고 있다.

2.3 동경도영(東京都營) 지하철 아사쿠사선

다음으로 지자체차원에서 카셰어링 사업에 대해 소개하고자 한다. 대표적인 사례로는 동경도의 지하철 아사쿠사선을 들 수 있다. 2009년 2월, 동경도청(東京都廳)의 환경국 및 교통국은 일본 최대 카셰어링 사업체인 오릭스자동차주식회사와 연계하여 보다 효과적인 환경부하저감을 목표로 카셰어링과 동경도(都)에서 운영하는 교통망의 연계를 시도하는 사업모델을 개발하였다. 이는 환경개선을 목적으로 카셰어링과 대중교통기관이 연계된 일본 최초의 사업 모델로서 「PASMO(한국의 T-

Money와 같은 대중교통요금통합시스템)」를 활용할 수 있도록 되어 있고, 아사쿠사선의 총 10개역(14대)을 시작으로 동경도내의 주요 철도역 주변에 카셰어링 거점을 점차적으로 확대하고 있는 추세이다.

3. 시사점

일본 사례를 살펴보면 JR동일본, JR서일본과 같은 거대 철도인프라를 소유 및 운영하는 철도사업자가 철도 및 대중교통의 활성화를 위해 차량대여 사업과 연계한 카셰어링 사업을 적극 추진하고 있다.

특히, 사업효율성의 관점에서 대중교통사업자와 카셰어링 사업자간의 연계에 대한 움직임, 지방자치단체와 카셰어링 사업자 간의 교섭 등에 있어서 각 주체들이 갖는 강점을 활용하여 통합하려는 움직임이 자발적으로 이루어지고 있는 것을 살펴볼 수 있었다. 이는 최근 업계 경쟁이 극화되고 있는 한국 카셰어링 시장에 시사점을 주는 결과라 할 수 있다. 또한 JR과 같은 거대한 철도사업자가 철도 및 대중교통의 활성화를 위해 차량대여 사업과 연계하여 철도와의 통합티켓을 함께 발매하는 등 수도권뿐만 아니라 지방도시에서의 철도의 강점을 최대한으로 활용하려는 시도는 우리에게 시사하는 바가 크다. ☺

♣ 참고 문헌

1. 三井亨保, 外井哲志(2007), 「我が国におけるカーシェアリング事業の實態」, 国際交通安全學會誌 Vol.32 No.2, pp.80-88.
2. 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団(2013), 「カーシェアリングによる環境負荷低減効果の検証報告書」
3. 鈴木聰史, 鹿山新介, 川野辺健志, 楠本純, 加藤浩徳(2011), 「我が国の大都市圏におけるカーシェアリングをめぐる関係主体間の連携可能性」, 社会技術研究論文集 Vol.8, pp.37-52.