

SEOUL ECONOMIC BULLETIN

# 생생리포트

생생리포트

## ■ 「2018 글로벌 전기차 Top 3」를 위한 친환경 전기차 확대 보급방안

강희은(서울시 친환경교통과 과장)

# 「2018 글로벌 전기차 Top 3」를 위한 친환경 전기차 확대 보급방안



강희은\*  
서울특별시청 친환경교통과장  
heeeun.kang@seoul.go.kr

## 1. 2014 가장 뜨거운 이슈(hot-issue), 친환경 전기자동차!

환경 및 산업분야 종사자뿐만 아니라 일반 시민에게 최근 환경 및 산업분야에서 가장 뜨거운 이슈(hot-issue) 중의 하나를 꼽으라면 거의 모든 사람이 심중팔구 친환경 전기자동차(EV, Electric Vehicle)<sup>1)</sup>를 선택할 것이다.<sup>2)</sup> 이는 환경부, 산업통상자원부, 국토교통부, 기획재정부, 안전행정부, 미래창조과학부 등 주요 중앙부처뿐만 아니라 우리 서울특별시와 제주특별자치도, 대전시, 창원시 등 많은 지방자치단체에서 전기차 보급 확대 및 충전인프라 구축에 핵심역량을 집중하고 있는 사실에서도 알 수 있다.

\* 저자 학력, 경력 및 최근 연구:

-University of Oklahoma at Noram 경제학 박사

-최근 연구: 신재생에너지 부문 고용창출 분석(2011), 결혼이민자의 직업능력개발(2014) 등

1) 전기자동차는, '가솔린, 경유, LPG 등'을 연료로 사용하는 기존 내연기관차와 달리, 전기를 연료로 사용하는 차를 말하며, 기아 쏘울, 르노삼성 SM3, BMW i3, GM의 스파크, 닛산의 리프, 테슬라 모터스의 Model-S 등을 예로 들 수 있다.

2) 내연기관차시장은 연간 3%씩, 전기자동차시장은 연간 96%씩 성장할 것이라는 전문기관의 예측도 있다.

세계 주요 선진국 역시 친환경 전기차 보급에 정책역량을 집중하고 있다. 미국은 2015년까지 전기차 100만대 보급을 목표로 대당 10,000달러의 보조금을 지급하고 있으며, 중국 역시 2015년까지 500만대 보급을 목표로 대당 60,000위안의 보조금을 지급하고 있다.<sup>3)</sup> 독일은 2020년까지 100만대 보급을 목표로, 네델란드는 2020년까지 20만대 보급을 목표로 하고 있으며, 일본은 2020년까지 100만대 보급을 목표로 대당 100만엔의 보조금을 지급하고 있다.<sup>4)</sup>

이러한 현상은 공공부문뿐만 아니라 기업 등 민간부문에서도 마찬가지다. 즉, 현대자동차, 기아자동차, 르노삼성 등 전기차 제작사뿐만 아니라 전기차의 가장 중요한 부품인 배터리를 생산하는 LG화학, 삼성 SDI, SK이노베이션<sup>5)</sup> 등 배터리 제조사 역시 자신의 생존 및 성장을 위해 전기차와 배터리 등에 아낌없는 투자를 하고 있으며, 가장 중요한 발전전략으로 삼고 있다. 이와 같은 현상은 비단 국내기업뿐만 아니라 미국의 테슬라 모터스<sup>6)</sup>, BMW, GM, 닛산, 토요타, 구글, BYD 등 외국기업에서도 동일하다.

전기차가 국내외, 공공과 민간분야를 가리지 않고 이렇게 각광받는 이유는 전기차의 다양한 효과 내지 장점 때문이라고 생각된다. 먼저 경제적 측면에서는, 기존의 가솔린, 경유차 등 내연기관차와 비교할 때 전기차는 연료비가 10분의 1 수준으로 에너지 절약효과가 탁월해 가정과 기업의 연료비 지출을 획기적으로 줄일 수 있다.<sup>7)</sup> 둘째 환경적 측면에서는, 현재도 전기차가 내연기관차 대비 약 25% 정도 온실가스를 감축할 수 있으며, 최근 시민의 건강과 직결된 미세먼지(PM-10) 및 초미세먼지(PM-2.5)의 주요 원인인 질소산화물(NOx)을 전혀 배출하지 않는 무배출자동차(ZEV, Zero-Emission Vehicle)이다. 셋

3) 중국의 전기차 제조사 BYD(Build Your Dream)가 위치한 심천(深圳)시는 국고보조금 60,000위안 외에 심천시 자체 보조금 60,000위안을 별도로 지급하고 있다.  
 4) 우리나라는 2020년까지 전기차 20만대 보급을 목표로 대당 1,500만원의 국고보조금을 지급하고 있다.(지방자치단체 보조금은 국고보조금과 별도로, 서울시는 금년에 500만원, 제주도는 800만원의 보조금을 지급하고 있다)  
 5) LG화학, 삼성SDI, SK이노베이션은 전 세계 배터리 제조기업 중 가장 뛰어나다고 평가받고 있으며, 시장점유율도 최고수준을 기록하고 있다.  
 6) 엘론 머스크가 CEO인 테슬라모터스는 스티브잡스의 애플보다 더 혁신적인 기업으로 평가받고 있으며, 다른 전기차 제작사가 가솔린, 경유, LPG차 등 내연기관차와 전기차를 함께 생산하는 것과 달리 오로지 전기차만 생산하는 것으로 유명하다. 지난 9월 시장님 미국 출장시 본인이 시장님을 모시고 캘리포니아주 프리몬트시에 있는 테슬라모터스의 전기차 생산공장을 방문한 바 있다.  
 7) 현재 자동차 기술을 비유적으로 표현한다면 가솔린차 등 내연기관차는 프로선수 수준, 전기차는 초등학교 수준이라고 할 수 있다. 이런 상황에서도 전기차의 에너지 효율이 내연기관차보다 2~3배 좋다면 전기차 기술이 내연기관차 수준으로 발전할 경우 얼마나 에너지 효율이 향상될지 상상하기 곤란할 정도라 할 수 있다.

째 산업적 측면에서는, 전기차 산업의 전후방 연관효과가 커 최근 경기침체로 문제가 심각한 일자리 창출 및 산업발전에도 크게 기여할 수 있다. 마지막으로 문화적 측면에서는, 전기차의 배터리를 에너지저장장치(ESS, Energy Storage System)로 사용하여 버려지는 심야전기를 배터리에 저장한 후 전력 소비가 많은 낮 피크시간대에 배터리에 저장된 전기를 가정이나 사무실에 보내 사용할 수 있기 때문에 서울시가 지향하는 에너지 자립률 20% 달성에 가장 크게 기여할 수 있다.

이하에서는 그간 서울시 전기차 보급정책의 성과 및 한계와 향후 정책방향, 주요 계획에 대해 구체적으로 소개해 보고자 한다.

## 2. 전기차 보급정책 및 충전인프라 구축에 대한 성과평가

### 1) 그간 전기차 보급 및 충전인프라 구축실적

서울시는 지난 2009년부터 금년 9월말까지 전기승용차 736대, 전기버스 14대, 전기오토바이 461대 등 총 1,211대의 전기차를 보급해 왔다.

〈표 1〉 전기차 보급현황

구 분	합계	전기승용차	전기버스	전기이륜차
합 계	1,211대	736대	14대	461대
2009년	5대	5대	-	-
2010년	191대	31대	5대	155대
2011년	214대	36대	4대	174대
2012년	290대	262대	5대	23대
2013년	385대	328대	-	57대
2014년	126대	74대	-	52대

또한, 급속충전기 55기, 완속충전기 689기, 간이충전기 62기 등 총 806기의 충전인프라를 구축해 왔다.

〈표 2〉 충전인프라 구축현황

구분	급속충전기	완속충전기	간이충전기
사진			
보급대수	55기	689기	62기
충전시간	20~30분	3~6시간	6~8시간
설치장소	교통량 집중지역(비상용)	관공서, 주차장, 업무시설	업무시설, 공동주택
가격(개당)	5~7천만원	7백만원	1백만원

## 2) 전기차 보급 및 충전인프라 구축의 성과와 한계

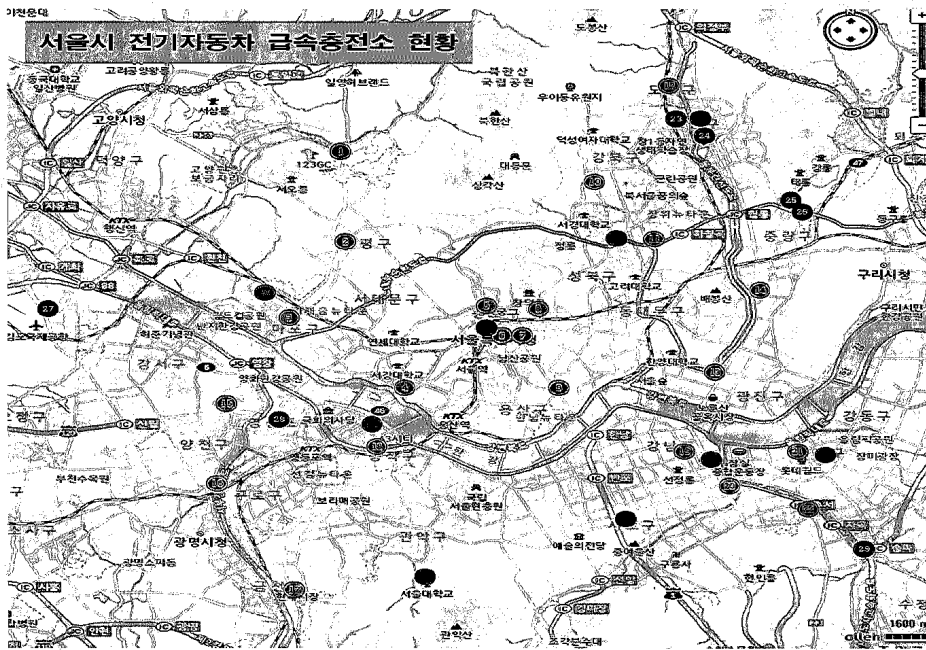
서울시는 위와 같은 전기차 보급 및 충전인프라 구축의 테스트 베드(Test-Bed) 역할을 통해 전기차 기술개발의 견인차 역할을 해 왔다. 즉, 전기차의 주행거리가 지난 2009년에는 60km에 불과하였으나, 금년에는 2009년보다 150% 증가한 150km까지 늘어났다.<sup>8)</sup> 또한 세계 최초로 전기버스 상용화에 성공하여 남산노선에 전기버스 9대가 운행되고 있다. 아울러, 공유경제의 가장 바람직한 모델이라 할 수 있는 전기차 셰어링 모델을 개발 운영하고 있으며, 승용차보다 대기오염물질 배출이 심한 내연기관 오토바이를 전기오토바이로 전환, 보급하는 사업도 지속해 오고 있다.

충전기 관련해서는, 지난 5월부터 대형마트와 공영주차장에 급속충전기 안내표지판 설치 및 매뉴얼 부착과 모바일 웹페이지, 내비게이션 앱을 활용한 급속충전기 이용정보 실시간 제공시스템 구축활용을 통해 시민의 충전기 이용편의를 증진해 왔다.

8) 전기차에 에코드라이빙이라 불리는 급출발, 급가속, 급제동, 공회전 안하기 등 「친환경경제운전 10계명」을 적용할 경우 주행거리가 최대 200km까지 이상까지 향상될 수 있다.

그러나 이러한 성과에도 불구하고 아직도 전기차가 내연기관차와 같은 수준의 편리성을 제공하기 위해서는 여전히 해결해야 할 과제들이 남아 있다. 먼저 가격 측면에서, 전기차가 동급 내연기관차보다 2배 정도 비싸 시민들이 쉽게 구입하기 곤란하다. 둘째 충전문제로서, 급속충전기 등 충전인프라가 부족하고<sup>9)</sup>, 충전에 걸리는 시간이 위 <표 2>에서 보는 바와 같이 주유시간(약 5분 내외)에 비해 긴 편이다. 셋째, 주행거리 문제로서, 현재 시판되고 있는 배터리의 기술수준이 완전 충전시 주행거리 150km에 불과하여 내연기관차(500km 내외)보다 현저히 짧아 전기차를 이용하여 부산 등 지방까지 이동하는데 어려움이 있을 수 있다.

<그림 1> 서울시 급속충전기 현황



9) 전국에 있는 급속충전기는 서울 46, 경기 26, 인천 11, 세종 1, 기타 102 등 총 186기가 있다.

### 3. 향후 전기차 보급정책 및 충전인프라 구축정책 추진방향

서울시는 소비자인 시민의 니즈(Needs), 전기차 및 배터리 산업의 기술발전 전망, 전기차의 특성 및 장점 등을 고려하여 아래 <표 3>과 같이 맞춤형 전기차 보급 및 충전인프라 구축정책을 수립·추진할 예정이다.

<표 3> 시장변화를 반영한 맞춤형 전기차 보급정책 로드맵

구분	보급 초기('09~'14)	시장 형성기('15~'16)	시장 발전기('17~'18)
전기차 보급	<ul style="list-style-type: none"> <li>민간 보급기반 조성</li> <li>전기차 보급 협의체 구성운영</li> <li>전기택시 실증사업</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>민간 보급 본격 개시</li> <li>전기버스 추가 도입</li> <li>택배용 전기트럭 보급</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>민간 보급 확산</li> <li>전기버스 확대</li> <li>전기청소차 보급</li> </ul>
인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>충전기 확대(30분 이내)</li> <li>모바일 충전기 시범사업</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>충전기 확대(10분 이내)</li> <li>태양광 충전 시범단지 조성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>충전기 확대(5분 이내)</li> </ul>
제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>충전서비스업 민간 허용</li> <li>공공기관 의무구매율 30%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>고속도로 통행료 감면</li> <li>공공기관 의무구매율 50%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>제작사 친환경차 의무판매제 도입</li> <li>공공기관 의무구매율 100%</li> </ul>

위와 같은 정책들을 전기차 보급, 충전인프라 구축, 제도개선으로 구분하여 구체적으로 아래에서 살펴보자.

#### 1) 전기택시서비스 등 전기자동차 확대보급

서울시는 전기차를 신속하고 효과적으로 보급하기 위해 전기차 보급 협의체 운영, 전기택시서비스 확대 보급, 전기차 셰어링 확대, 전기승용차 민간보급, 전기트럭 보급, 전기오토바이 확대 보급 등 차종별 맞춤형 정책을 수립·추진할 계획이다.

먼저, 서울시는 민관(산관연)협력을 통해 전기차를 효과적으로 보급하기 위해 지난 5월 현대자동차, 기아자동차, 르노삼성, GM, BMW, 닛산, 한국전기자동차리더스협회(회장 김필수 교수)와 전기차 보급 활성화 MOU를 체결한 후, 분기별 1회씩 Task Force 회의를 개최하여 전기차의 효과적인 보급방안 논의, 제도개선사항 발굴 등 다양한 사업을 추진해 오고 있다.

다음으로, 지난 9월부터 내년 4월까지 르노삼성의 SM3 전기택시 10대를 대상으로 전기택시 실증사업을 추진하고 있으며, 전기택시의 경제성과 환경성 등에 대한 성과분석을 통해 전기택시를 단계적으로 확대보급해 나갈 계획이다.

또한, CNG버스보다 경제성과 환경성이 각각 35%, 30% 더 좋은 CNG하이브리드버스 보급을 확대하고, 기존 전기버스의 한계인 배터리 충전시간을 획기적으로 단축하기 위해 배터리교환형 전기버스 등 도입을 면밀히 검토추진해 나갈 계획이다.

그리고 에버온, 한카 등 카셰어링기업과 협력하여 전기차 셰어링 차량대수를 2014년 364대에서 2017년 1,000대 이상으로 확대할뿐만 아니라 전기차를 어디에서나 반납할 수 있는 편도서비스<sup>10)</sup>를 제공하는 등 전기차 셰어링사업을 확대개선해 나갈 계획이다.

뿐만 아니라, 금년 하반기에 처음 실시하고 있는 전기차 민간보급<sup>11)</sup>을 내년 이후에도 지속적으로 확대(2014년 182대 → 2015년 500대 이상)하여 시민들이 비용 부담 없이 전기차를 쉽게 구입·이용할 수 있도록 할 계획이다. 특히 전기차 민간보급은 전기차 1대당 차량가격의 50%에 해당하는 2,000만원의 보조금과 완속충전기 구입·설치비의 100%에 해당하는 700만원 등 총 2,700만원의 보조금을 지급해 주고 있다.<sup>12)</sup> 뿐만 아니라 전기차 구입시에는 개별소비세·교육세·취득세 감면 및 도시철도공채 할인 등 최대 400여만원에 달하는 세제혜택도 부여된다.

10) 현재는 전기차 셰어링 이용시 반드시 전기차를 빌린 지점에 돌아가서 반납해야만 해 이용자들이 불편하고 전기차 셰어링사업 확대에 한계가 있다.

11) 금년에 처음 실시하는 전기차 민간보급은 총 182대(기아 레이 및 쏘울, 르노삼성의 SM3, BMW의 i3, GM의 스파크)를 대상으로 개인에게는 1대, 법인·회사 등 단체에게는 2대까지 보조금을 지급한다.

12) 향후에는 전기차 가격 하락 등을 고려하여 국비와 시비 보조금을 단계적으로 줄여 나감으로써 동일한 정부 예산으로 더 많은 전기차를 보급할 계획이다.



그리고 금년 12월부터 내년 5월까지 전기트럭 제작사(파워테크닉스 및 파워플라자), 강동구, 우정사업본부, 롯데쇼핑, 한전 등과 전기트럭 실증사업을 추진한다. 1톤 배달용 화물트럭은 경유를 사용하며, 배달을 위해 아파트 등 주택가에서 ‘가다서다(주정차)’를 반복해 대기오염물질을 많이 배출하기 때문에 전기트럭이 전기차 보급사업 중 대기질 개선효과가 가장 좋다는 점에서 큰 의미가 있다고 생각한다. 전기트럭 실증사업에 대한 성과분석을 통해 전기트럭 구입시에도 국·시비를 보조하여 서울시의 주요 오염원인 경유 화물트럭을 전기트럭으로 대체해 나갈 계획이다.

전기오토바이 보급물량도 지속 확대(2014년 509대 → 2017년 1,100대)하고, 전기오토바이의 종류도 다양화하며(50cc급 이외에 100cc급 등도 추가), 보급대상기관도 공공기관이나 대학 등에서 배달사업을 하는 프랜차이즈, 종교계 등으로 지속 확대할 계획이다.

마지막으로, 지난 7월 정책금융공사와 업무협약(MOU)을 체결하여 조성한 전기차펀드(1,000억원)를 이용하여, 전기차와 내연기관차의 가격차액을 전기차 구매자에게 장기저리로 대여한 후, 절감된 연료비로 대여자금을 상환해 나가는 ESCO 방식을 활용하여 시민들이 원하는 다양한 차종의 전기차를 대량보급함으로써 전기차의 핵심요소인 배터리 기술개발을 유도해 충전시간을 단축하고, 전기차의 주행거리를 내연기관차 수준으로 개선하고, 전기차 가격도 내연기관차 수준으로 인하되도록 유도할 계획이다.



< 전기택시 >

< 전기버스 >

< 전기트럭 >

<전기오토바이>

## 2) 급속충전기 등 충전인프라 확대구축 및 개선

서울시는 전기차 이용에 가장 중요한 필수요소인 충전인프라를 효과적으로 구축하기 위해 급속충전기 확대보급 및 이용 편리성 제고, 언제 어디서나 충전 가능한 모바일(Mobile) 충전기 보급, 태양광 충전단지 조성 등 충전인프라를 지속적으로 확대·개선해 나갈 계획이다.

먼저, 서울 시내에 있는 급속충전기를 지속적으로 확충하여 시민의 급속충전기 접근시간을 현재 30분에서 5분 수준으로 획기적으로 단축해 나갈 계획이다. 또한, 국내외 여행객이 전기택시 등 전기차를 쉽게 이용할 수 있도록 김포공항<sup>13)</sup>과 고속도로 휴게소<sup>14)</sup> 등 주요 거점에 급속충전기를 지속적으로 확충해 나갈 것이다.

또한, 현재 급속충전방식이 차데모방식(기아 레이 및 쏘울, 닛산의 리프), AC3상방식(르노삼성의 SM3), DC콤보방식(GM의 스파크 및 BMW의 i3) 등으로 서로 달라 전기차가 모든 급속충전기를 이용할 수 없다는 문제를 해결하기 위해 기존에 설치되어 있는 급속충전기를 위 세 가지 방식이 모두 적용 가능한 통합형(triple형)으로 개조하고, 향후 설치되는 급속충전기는 위 3가지 방식을 모두 이용할 수 있는 통합형으로 설치할 계획이다.

그리고 서울은, 우리나라 다른 지역보다 특히, 아파트 등 공동주택이 많아 전기차 구입·이용시 필요한 충전기 설치를 위한 전용(또는 우선)주차구역 확보가 곤란하다는 문제를 해소하기 위해, 휴대용 케이블과 220V 콘센트만 있으면 「언제 어디서나」 충전이 가능한 모바일(Mobile) 충전 서비스를 제공하여 공동주택의 충전 불편문제를 해결해 나갈 계획이다.

13) 현재 급속충전기가 인천공항에는 있으나 김포공항에는 없어 김포공항을 이용하는 국내외 여행객이 전기차 이용에 불편을 느끼고 있다는 점을 고려해 환경부와 협력하여 내년 초에 김포공항에 급속충전기를 설치할 예정이다.

14) 현재 총 6기의 급속충전기가 고속도로 휴게소(경부고속도로에는 천안 양방향 휴게소에 2기, 서해안고속도로에는 화성 양방향 휴게소에 2기, 경춘고속도로에는 가평 양방향 휴게소에 2기)에 설치되어 있다. 내년에는 경부고속도로 휴게소에 급속충전기가 설치되어 전기차로 부산까지 왕복이 가능하고, 2017년에는 전국 모든 고속도로 휴게소에 급속충전기가 설치되어 전기차로 전국을 여행하는데 전혀 지장이 없게 된다.

또한, 전기차가 진정한 의미의 친환경자동차가 되고, 서울시의 역점사업인 원전하나 줄이기에 더 부합하도록 하기 위해 기존의 화석연료나 원자력 대신 태양광으로 전기를 생산하는 태양광 충전단지를 조성해 나갈 계획이다.



< 모바일 충전기 >

< 테슬라모터스의 태양광 충전 >

### 3) 시민의 전기차 이용 편의성 증진을 위한 제도개선

서울시는 전기차 이용 편의성 제고를 위해 전기차 이용자에 대한 인센티브 확대 등 다양한 제도개선을 추진해 왔으며<sup>15)</sup>, 앞으로도 지속 추진해 나갈 계획이다. 이러한 제도 개선은 전기차 이용자에 대한 인센티브 제공과 규제완화 등 규제 합리화로 대별해 볼 수 있다.

먼저, 전기차 이용자에 대한 인센티브 제공으로는, 세금 감면 등 재정적 인센티브와 운행상 편리성 제고 등 운행상 인센티브로 대별해 볼 수 있다.<sup>16)</sup>

재정적 인센티브를 제공하기 위해 지난 10월부터 실시하고 있는 승용차마일리지<sup>17)</sup> 시범사업에서 주행거리를 감축했을 경우 전기차 이용자에게 내연기관차 이용자보다 승용차

15) 이미 추진한 제도개선사항으로는 ① 충전기 관리자 및 납품업체 연락처 표기 의무화, ② 단독주택, 아파트 등에서 전기차 충전시 누진요금 적용 배제 등 10여건이 있다.

16) 전기차 전문가들은 재원을 필요로 하는 재정적 인센티브보다 재원이 필요없는 전용 주차공간 확보 등 운행상 인센티브가 전기차 이용자의 자긍심을 높여주고 전기차 보급에 훨씬 효과적이라고 한다.

17) 승용차 마일리지란 승용차 운행자가 운행거리를 전년보다 줄일 경우 주행거리 감축률에 따라 마일리지 형식으로 인센티브를 주는 제도로서 서울시 금년에 새로 도입, 시행하고 있는 제도이다.

마일리지를 20% 추가 지급하고, 고속도로 통행료 감면을 추진하며, 전기차 구입시 개별 소비세, 취득세 등 감면기한을 최대한 연장해 나갈 계획이다. 운행상 인센티브로는 전기차 전용(우선) 주차구역 확보, 전기차 전용 번호판 도입 등을 추진해 나갈 계획이다.

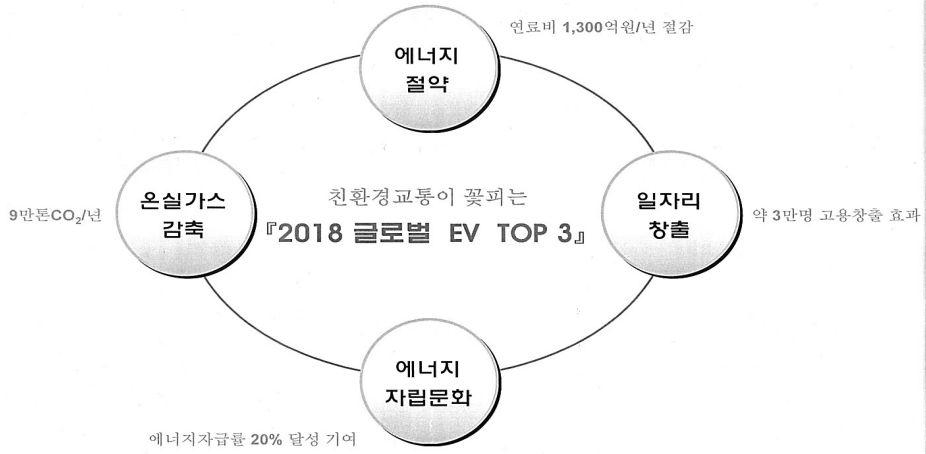
또한, 규제완화 등 규제합리화 관련해서는, 민간사업자들의 충전서비스업을 허용하고, 아파트 등 공동주택에 충전기 설치의무를 부과하여 충전인프라를 확충하고, 공공기관의 전기차 의무구매비율을 2015년 25%에서 단계적으로 확대함으로써 전기차 보급을 활성화해 나갈 계획이다.

#### 4. 친환경교통이 꽃피는 「2018 글로벌 전기차 Top 3, 서울!」을 꿈꾸며

현재 우리사회는 화석연료 고갈에 따른 에너지 위기, 기후변화 및 (초)미세먼지에 따른 환경적 위기, 경기침체에 따른 일자리 위기 등 다양한 위기(危機)에 직면해 있다. 그런데 이러한 위기(危機)라는 말은 위태롭다(dangerous)는 의미와 기회(opportunity)라는 이중적 의미를 함축하고 있다. 즉, 위태로운 상황에서 지혜롭고 신속하기 대응하지 못하면 더 위험해지나, 현명하고 즉각적으로 대처하면 더 나은 발전을 위한 도약의 좋은 기회가 될 수 있다는 의미이다.

그러나 이러한 위기를 발전을 위한 도약의 기회로 활용하기 위해서는 적절한 수단(tool)과 현명한 결단, 신속한 행동(action)이 필요하다. 본인이 보기에는 친환경 전기차와 태양광 등 신재생에너지를 활용한 충전인프라, 에너지저장장치(ESS)로 활용할 수 있는 배터리가 이러한 위기 극복에 적합한 수단 중 하나라고 판단된다.

'도약과 발전을 위한 최고의 선물(Present)은 현재(Present)'라는 말이 있다. 우리 모든 서울시 공직자와 서울시민, 기업이 한 마음, 하나가 되어 지금부터 전기차를 친환경적으로 이용할 때 우리 서울시가 친환경교통이 꽃피는 「2018 글로벌 전기차 Top 3」 도시가 되리라 기대하면서, 이를 위해 다시 한 번 최선을 다하기를 다짐해 본다.



< 친환경교통도시 서울의 미래상 >