

미세먼지 저감을 위한 정책 토론회

□ 일 시 : 2019. 5. 10(금) 15:00 ~ 17:10(130')

□ 장 소 : 시의회 제2대회의실(의원회관 2층)

□ 회의내용

① 주제발표

이대균 연구관(국립환경과학원)

- 주제 : 국내 미세먼지 고농도 현상과 특성 분석
- 미세먼지 고농도는 기상과 배출요인의 복합적인 현상으로 배출저감정책 등으로 조절 가능하나, 기상현상은 국가나 인류가 조절 불가능함
- 과거대비 대기오염물질의 농도와 배출량은 지속적으로 감소하고 있음. 그러나 국민이 체감하는 고농도 빈도 및 PM2.5의 농도감소는 뚜렷하지 않음
- 국내국외 모두 적극적인 저감 노력을 통해 오염현상의 영향을 낮춰야하며 동북아의 대기질 개선을 위해서 상호 협력 기반의 공동 노력이 필수적임

김동영 박사(경기연구원)

- 주제 : 미세먼지 비상저감조치과 개선방안
- 해외사례로는 많은 도시단위에서 비상저감조치 마련함. 미국은 인위적이고 자연재해를 감안한 비상저감조치.
현재 가장 많이 참고하고 유사한 사례인 프랑스의 경우는 보다 강화된 조치로, 파리의 비상저감조치의 내용을 보면 엄격한 차량2부제, 대중교통 무료개방, 주거지역 주차장 개방, 친환경등급제 도입(3~5등급 차량은 특정지역 진입 제한)
- 전국의 농도저감 효과 - 광역단위, 전국적 2부제는 실효성이 없음(정교한 실행 필요) 민간부문의 실질적 참여 유도
- 단계별 분야별 비상조치안 - 교통(전승용차량2부제, 사업장fleet규제_건설장비 등 포함, 주차장 폐쇄 등 부가적인 수요관리), 사업장(사업장별 맞춤형 계획서 작성과 이행, 업종별 가이드라인 제공과 자발적 참여 유도), 생활환경부문(노천소각, 생물성연소부분 실효성 제고)

- 실효성 확보를 위해 인센티브와 강제조치의 적절한 전략 ⇒ 자발적 참여유도, 민간협력 거버넌스

② 토론 발표

좌장 동종인 교수(서울시립대학교)

- 미세먼지특별법 시행 후 3월초 고농도미세먼지 최장기간 발생하였음
기존의 대책에 대해 고농도 사례에 대해서 더 많은 대책이 필요함.
지금의 예측시스템 강화를 통해 예측되었을때 대처에 대한 토론을 해주길 바람

최정순 의원(서울특별시의회)

- 고농도 오염현상을 보면 미세먼지에 대한 민감도는 높아졌음. 일반 시민들이 느끼는 체감도는 2010년 이후 고농도 현상이 많이 일어나면서 높아짐.
자동차수요관리, 차량2부제, 인센티브나 강제조치나, 민관협력거버넌스 등 고농도현상을 겪으면서 미세먼지대책을 내놓고 있으나 대체로 인센티브 정책임.
- 미세먼지를 성공적으로 해결하기 위해서는 민관협력거버넌스가 이루어져야 함.
획기적인 조치가 나오고 있지 않고 있으며, 국외 유입형과 복합형이 함께 나타났을때 문제 해결에 대한 연구가 덜 되어 있다고 생각함.
- 고농도 생기기전 철저한 자료분석, 자료축적이 있어야 하며, 자료에 대한 신뢰가 낮은 상태임. 기초 데이터의 부족, 선제적 대처 및 시민협력을 이끌고 강제할 수 있는 조치가 필요함

김흥철 사무처장((전)환경정의)

- 미세먼지 대응에 대한 우리 사회의 공감된 인식, 공감된 기준이 시급함.
미세먼지 고농도 상황이 국내요인이 없는 것은 아니나 국외의 영향을 먼저 생각하게 됨. 국내요인에 대한 저항감이 있는 상황으로 냉정하고 객관적인 정보제공으로 국민의 인식 변화유도 및 언론에서 보도하는 국외영향에 대한 자극적인 기사가 적극적인 대책을 오히려 방해하고 있음
- 국내 발생하는 것에 대한 조치를 냉정한 시각에서 객관적 기준을 가지고 제시해 줘야 함. 미세먼지 저감조치에 대한 실효성에 대한 부분을 우려할 수 있으나

그럼에도 불구하고 국내미세먼지의 상당한 부분이 2차 생성 미세먼지 영향이 크고, 수준을 낮출 수 있다면 실효성과 무관하게 조치해줘야 함.

- 행정과 공공기관에서 특단의 조치를 자발적으로 해보면 효과가 있지 않을까?
적극적으로 책임감을 가지고 실행하는 것이 필요하다고 봄
- 미세먼지에도 소통이 필요함. 막연한 언론보도 등 잘못된 정보에서 잘못인식하고 있는 부분은 냉정한 시각을 가지고 객관적으로 볼 수 있도록 민관커뮤니케이션 체계가 필요

지현영 센터장(환경재단)

- 국민이 심각하게 느끼는 것은 고농도 미세먼지 장시간 지속되기 때문임.
지난 3월의 비상저감조치가 엄격한 비상저감조치였는지 의구심이 듦. 지자체의 대응 미흡과 정부나 시에서도 차량2부제 시행에도 실제 실행하지 못했음.
클린디젤 정책이 폐기가 된 것인가? 엄격한 정책이 필요함.
여수산단의 배출원 측정대행의 결과 조작된 부분에 대해서는 유착이 될 수 밖에 없는 시스템이기 때문에 개선되어야 함. 현재 있는 사업장의 배출원의 엄격한 관리가 필요함.
- 국민의 의식수준이 많이 높아졌기 때문에 엄격한 조치에 대해 받아들일 준비가 되어 있고 법적 기반이 마련되어 있는 현시점에서 강화된 조치가 필요

구아미 대기기획관(서울특별시)

- 고농도 발생특성에 대해 시민들과의 소통을 통해 어떻게 할 것인지에 대해 고민하고 국립환경연구원 예보센터, 서울시의 분석센터를 활용할 수 있는데 현재는 정책을 집행하는데 국립환경과학원과 보건환경연구원과의 교류가 절실함
저감효과에 대해 명쾌한 답을 해주지 못함. 부족한 자료와 분석틀이 미흡
- 서울시는 그간 많은 노력을 했음에도 불구하고 효과를 보여주지 못했던 것이 아쉬움.
춤춤한 대책을 마련했기에 본격 시행에 앞서 시민의 수용성에 대해 계속 연구중임.
강력한 교통수요관리대책과 하반기 농도의 단계별로 맞는 대책을 도입할 예정임.
미세먼지의 공감대와 그것이 특별법으로 이뤄졌고 현재의 시민 의식변화에 도움이 되었다고 생각함
- 서울시는 교통수요관리대책과 친환경차량대책을 단계적으로 대책을 추진하고 있음
위기관리를 어떻게 할 것인지 관계공무원, 전문가, 시민단체 등 함께 고민하고

적극적인 대책을 추진하도록 하겠음

김정수 교수(한서대학교)

- 정책이 연구결과보다 먼저 추진 되는 것은 위험할 수 있음. 미세먼지 문제가 사회이슈가 되고 예산도 많이 확보되고 있기 때문에 과학적 근거가 없는 제도들이 제안이 되면서 시행이 되려고 함(예 : 인공증우 - 인공강우가 불가능한 시기)
- 미세먼지 대책의 핵심은 배출량을 줄이는 것이 핵심이 되어야 한다고 생각함. 대기중에 떠다니는 것은 줄일 수 없음. 예보를 통해 해결할 수 있는 것이 아님
서울의 경우 경유차를 줄이는 것이 핵심임. 대기오염의 영향은 경유차의 매연이라는 연구보고가 있음. 농도 뿐 만 아니라 위해성을 고려한다면 강력한 특단의 대책이 필요함
- 중국에 강력한 조치를 요구할 수 없는 상황인데 서울시가 국내 정책으로 자리 잡을 수 있도록 선제적으로 강력한 대책 강구 바람.
- 경유차 운행 제한 및 우리의 미세먼지 오염도가 높음을 인식하고 평균적인 미세먼지 농도를 줄일 수 있는 노력을 적극적으로 해야함. 국민들을 설득하고 서울시의 대기오염 대책을 세우고 예산배정을 해야 함.

③ 질의 및 답변

【참석자 질의 및 의견】

- 시민 : 요즘 미세먼지 토론을 보면 안타까움. 미세먼지 근본적인 원인이 무엇인지에 대한 접근을 해야 하고 연소하는 에너지량을 줄이기 위해 국민 모두가 미세먼지 발생을 줄이기 위해 노력해야 함.

【답변】 - 좌장 - 동종인 교수(서울시립대학교)

- 에너지절약에 대해 근본적으로 들여다보고 서울시 같은 경우 에너지사용량이 많은 서울시에서는 환경단체 등에서 국민전체가 함께 운동하지 않고는 해결할 수 없을 것임. 경유차 규제 및 폭넓은 정책을 세워야 하고 미세먼지, 에너지, 교통문제 등과 함께 고민해서 미세먼지 문제에 해결에 적극적으로 대처