

신기후변화체제에 대한 산업별 전략적 대응 방안 연구*

- 한·일 주요 산업의 비교를 중심으로 -

남정우**
jwnam47@naver.com

<目次>

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. 서론 | 3.2 일본 자동차산업의 대응 방안 |
| 2. 선행연구 분석 및 연구 대상 | 4. 한국의 신기후변화체제 대응 정책 |
| 2.1 선행연구 분석 | 4.1 한국의 환경규제정책 추이 |
| 2.2 연구 대상 | 4.2 한국 자동차산업의 대응 방안 |
| 3. 일본의 신기후변화체제 대응 정책 | 5. 결론 및 시사점 |
| 3.1 일본의 환경규제정책 추이 | |

主題語: 기후변화협약(Framework Convention on Climate Change, UNFCCC), 신기후변화체제(Post-2020 Climate Change Regime), 주요산업(Major Industry), 파리협정(Paris Agreement), 환경정책(Environmental Policy), 일본(Japan)

1. 서론

20세기 말부터 기후변화 및 환경오염 등의 이슈가 부각되면서 다수의 환경 관련 국제협약이 체결되었다. 특히 지구온난화 문제를 국제사회에서 논의하기 위해 시작된 기후변화협약은 교토의정서를 통해 선진국에 대한 온실가스 감축의무를 규정하였다. 즉, 의무이행 대상국(일본, 호주, EU를 포함한 38개국)은 2008년부터 2012년까지 온실가스 배출량을 1990년 대비 5.2% 줄이기로 합의하였다. 그러나 개발도상국인 중국과 인도의 제외, 미국의 탈퇴 등에 따라 교토의정서를 통한 탄소 저감의 실효성에 많은 의문이 제기되었으며, 선진국과 개발도상국 간의 지속적인 상충 및 대립으로 인해 2012년 1차 의무 감축기간이 만료될 때까지 실제로

* 이 논문은 2016년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임
(NRF-2016S1A5B5A07917729)

** 백석대학교 경상학부 겸임교수

실효성 있는 결과를 도출해 내지 못하였다.¹⁾

결과적으로 기후변화협약은 국제사회에서 각국의 공감대를 불러일으키면서 크게 주목받았지만, 각국의 정치경제적 입장 차이가 현저하게 나타나는 가운데 다자간 환경협약이 갖는 한계를 보이며 실질적으로 협의에 도달하고 이를 표준적으로 준수하는 실행 차원에서의 문제점을 보여 왔다.

이후 2015년 12월 프랑스 파리에서 개최된 제21차 유엔기후변화협약 당사국총회(COP21)에서는 신기후변화체제인 파리협정(Paris Agreement)이 채택되었다. 파리협정에서 주목할 만한 결과는 1997년의 교토의정서와는 달리 선진국과 개발도상국이 모두 포함된 총 195개국이 참여함으로써 온실가스 배출량에 대한 전 세계 배출량의 약 90%에 이르고 있다는 점에서 실효성 있는 결과를 기대할 수 있다는 평가를 받고 있다.

파리협정의 세 가지 목표는 첫째, 산업화 이전과 대비하여 지구 평균기온 상승을 2°C 보다 상당히 낮은 수준으로 유지하는 것으로 하고, 지구 평균기온 상승을 1.5°C 이내로 제한하기 위한 노력을 추구한다는 목표를 제시하였다. 둘째, 기후변화 적응력을 강화하고 기후회복력 증진을 추구하며, 셋째, 온실가스 저배출 및 기후회복력 개발을 위한 자원 조성을 마련한다는 목표를 제시하였다.²⁾

이를 위해 파리협정은 각 국가가 국가별 기여방안(INDC)을 스스로 정하여 매 5년마다 상향된 감축 목표를 제출하도록 하고, 국가 온실가스 인벤토리, 감축목표 달성 경과 등을 의무적으로 보고하도록 규정하고 있으며, 5년 단위로 파리협정 이행 전반에 대한 국제사회 공동 차원의 종합적인 이행점검을 통해 신기후체제의 지속적인 발전 및 투명성을 제고하게 된다.

한편, 우리나라는 온실가스 배출량이 세계 7위 수준으로 온실가스 감축에 관한 국제적인 압력을 지속적으로 받아왔다. 그런 가운데 2015년 9월쯤 감축공약을 발표할 계획이었으나, EU, 미국, 중국 등 세계 주요국들이 감축공약을 발표하면서 우리나라도 2015년 6월 30일 2030년 총 국가 배출량 전망치(BAU) 대비 37%를 감축하겠다는 내용의 국가별 기여방안(INDC)을 UN에 제출하였다.³⁾

그러나 산업계의 반발과 정부 부처 간의 견해차이 등의 국내사정으로 인해 감축공약의 구체적 조율이 쉽지 않을 것으로 예상되고 있다. 그럼에도 불구하고 상기 언급한 바와 같이 파리협정의 체결 이후에는 5년 단위로 정기적인 이행실적을 점검하고 보다 상향된 감축목표

1) 진상현·황인창(2014), p.116

2) 박시원(2016), pp.302-303

3) 남정우(2017), p.467

의 제출을 사실상 강제하는 대외적 압박이 점점 강화될 것이므로, 실질적으로 국내 관련 산업 및 기업들에게 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

일본의 경우 2013년 대비 2030년까지 온실가스배출량을 26% 삭감하겠다는 기여방안(INDC)을 2015년 7월 17일에 제출하였다. 일본의 경우 세 가지 측면에서 우리나라와는 다른 점이 있다. 첫째, 일본은 교토의정서의 의장국으로서 탄소배출감축 사회구축을 적극적으로 추진해 왔다는 점, 둘째, 2011년 후쿠시마 원전 사고로 인한 후쿠시마 리스크가 존재하기 때문에 국제사회의 압박에 변수가 존재한다는 점, 세 번째는 일본의 경우 기업의 자발적인 감축을 유도하는 정책을 통해 탄소배출 저감을 추진해 왔다는 점이다.⁴⁾

이처럼 그간 교토의정서를 중심으로 선진국과 개발도상국이라는 이분법적 관점에서 기후 변화협약 및 환경규제정책에 대해 상대적으로 수동적인 대응을 해 왔던 우리나라의 입장에서는 매우 큰 변화의 분기점에 당면해 있음을 의미하며, 필연적인 환경규제사회로의 돌입 및 전환에 있어 산업계와의 대립 또는 기업의 경쟁력 저하 가능성이라는 현실적 과제에 대한 시행착오를 줄이고 연착륙하기 위해서 어떤 전략적 대응 방안이 필요한가에 대해 연구해 나가지 않으면 안 된다. 특히 선행적으로 환경규제사회로 돌입한 선진국들에 대한 정책분석 및 산업계의 대응분석이 필요하다고 할 수 있으며, 특히 일본은 한국과 주요 산업에서 경쟁관계에 있으면서 교토의정서의 의장국으로서 적극적인 환경정책을 수행해 온 국가이기 때문에 우리나라의 향후 환경정책수립 및 산업계와의 대응방안에 많은 시사점을 제공할 수 있을 것으로 사료된다.

따라서 본 연구는 신기후변화체제에 대한 구체적인 산업별 대응 방안을 구축하기 위해, 한국과 일본과의 주요 환경규제 정책 및 주요 산업별 대응전략 비교를 통해 시사점을 도출하고 나아가 정책방향성을 제언하고자 한다.

2. 선행연구 분석 및 연구 대상

2.1 선행연구 분석

한국환경정책·평가연구원(2004)은 “환경규제와 산업경쟁력의 상관관계에 관한 연구”에서 환경규제가 산업경쟁력에 도움이 될 수 있다는 사실을 다양한 경로를 통해 제시하고 있는데,

4) 이용근·남정우(2011), pp.204-205

이 연구에 따르면 기업이 환경규제를 제약조건으로 수용하고 이 제약조건 아래에서 최적선택을 시도하면 이 과정에서 생산방식의 전환이 이루어지고 친환경기술의 개발, 확산이 빨라졌으며 보다 부가가치가 높은 업종으로의 전환 역시 가능한 반면, 기업이 환경규제의 정당성을 부정하고 정부와 환경규제의 수준과 적용시기를 거대하는 등의 전략적인 행보를 보일 경우 환경규제는 경제적인 성과는 물론 환경보전의 성과 역시 기대하기 힘들다는 것을 의미한다고 지적한다. 따라서 환경규제를 기업이 어떻게 당연한 제약으로 받아들이게 할 수 있는가에 대한 고려가 환경규제 정책의 구상단계부터 필요하다고 주장한다. 즉 환경규제의 대상이 되는 기업이 환경규제에 자발적으로 반응하도록 유도할 필요성의 중요성을 명확히 하고 있다.

한편, 기후변화협약과 관련한 주요 연구들을 보면, 손현진(2012)은 유엔기후변화협약과 교토의정서의 배경과 쟁점을 분석하고 주요 국가들의 기후변화협약에 대한 대응책을 살펴본 후 우리나라의 기후변화대책을 위한 정책방향을 제시하고 있다. 결론적으로 경제적, 사회적, 환경적 비용을 최소화하며 효과적으로 지속 가능한 발전을 이끌어갈 수 있는 협상 대응 방안과 전략이 필요하므로, 종합적이고 단일한 기후변화 대응체제를 구축하기 위해 정부, 민간단체, 전문가의 유기적 관계를 통한 국내 관련 법정비와 국제적 대응이 필요하다고 제언한다.

서정민의 3인(2012)은 신기후변화체제는 그동안 유엔기후변화협약의 내용을 다루는 트랙과 교토의정서 협상 트랙으로 분리되어 다뤄졌던 다양한 의제들이 통합적으로 논의될 것으로 예상하고, 우리나라가 신기후변화체제 성립 과정에서 능동적으로 대안을 제시하기 위한 이론적 분석틀과 논거를 마련하기 위한 연구를 수행하였다.

사득환(2013)은 한국도 온실가스 의무감축 국가로서의 압력이 예상되는 가운데 온실가스 배출거래권제 도입 논의 등 법·제도적 정비와 더불어 다양한 세부 실천 사업들이 추진 중에 있으나 미흡한 성과를 내고 있는 것으로 평가되며, 선진국들의 기후변화 대응정책을 통해 어느 정도 시사점을 얻을 필요가 있다고 주장한다.

신연재(2014)는 국제환경 레짐(international environmental regimes)이라는 이론적 시각을 바탕으로 폴란드 바르샤바에서 개최된 COP19까지의 기후변화협약 당사국 총회에 대해 개괄하고 바르샤바 회의의 합의로 포스트 교토 체제의 골격은 거의 완비되었다고 판단하고 있으며, 한국은 철저한 국내 감축 체제 구축, 온실가스 감축 공약의 이행, 국제 기후 지원 확대 등의 조치를 통해 국제환경정치에서 주도적인 위치에 올라서야 한다고 주장한다.

장신(2014)은 기후변화협약의 당사국 총회에서 협정체결을 위해 해결해야 할 쟁점에 대해 첫째는 감축의무 또는 감축행동의 설정을 하향식(top-down)으로 정해서 부과할 것인

지, 자발적으로 정하는 상향식(bottom-up)으로 할 것인지, 또는 두 가지 방식을 혼합(hybrid)할 것인지의 문제, 둘째는 감축의무에 관하여 당사국들 간의 형평성과 차별성에 관하여 교토의정서 방식을 유지할 것인지, 아니면 전체 당사국에게 의무를 부담시킬 것인지 하는 점과 셋째로, 2015년의 신 협정을 법적 구속력을 갖는 문서로 할 것인가의 문제로 나누어 고찰하고 있다.

이상엽 외 3인(2014)은 “온실가스 감축정책 현황 및 개선방안 연구에서 국가 온실가스 감축 목표 달성을 위한 로드맵의 주요 이행수단에 대한 구체적 실현방안을 모색하고 있는데, 그 중 온실가스 감축에 따라 거시경제에 미치는 부정적 효과가 매우 클 것으로 전망하며 부정적 파급영향을 최소화하기 위한 대비가 특히 중요할 것으로 분석하고, 건설 및 수송을 포함한 서비스업종의 경우 제조업에 비하여 높은 고용 감소율이 예상된다고 지적하고 있다. 따라서 국가 로드맵 이행에 감축목표의 달성과 산업 활동의 저하 최소화 논의 이외에도 고용의 양적, 질적 효과에 대한 고용정책 논의가 동반되는 것이 중요하다고 주장한다.

또한 전국경제인연합회 보고서(2015)에 의하면 한국의 환경규제 정책은 제조업 중심의 산업구조와 경제성장, 에너지 효율 등 국내 특수성을 고려하지 않은 과도한 규제수준으로 산업 경쟁력의 저하가 우려된다고 주장하며, 이해관계자에 대한 의견수렴 등의 의무화와 함께 세제지원 및 인프라 조성 등이 동반된 환경정책이 요구된다고 주장한다.

한편, 일본과의 비교연구와 관련하여 이수영·홍양표(2009)는 일본의 경우 지속적인 에너지 절감정책 및 에너지효율 제고기술 개발 등이 일본의 환경관련 경쟁력을 높여 왔으며, 다양한 정책수단을 통해 녹색정책을 추진하고 있기 때문에 한국은 일본의 녹색정책을 벤치마킹하여 향후 온실가스 감축체제에 대비하여야 한다고 주장한다.

이처럼 환경규제문제 및 기후변화협약과 관련한 연구는 다양한 관점에서 진행되어 왔다. 선행연구는 주로 선진국의 정책적 대응방안과 현황, 그리고 신기후변화체제에 대한 분석 및 시사점이 주요 연구대상이었으며, 또 다른 관점에서는 기후변화체제와 무역과의 관계, 그리고 정부차원의 로드맵 구축이라는 관점에서 연구되어 왔다. 그러나 상대적으로 주요 산업을 중심으로 한 일본과의 비교연구들은 찾아보기 어렵다. 따라서 본 연구의 연구대상인 한·일간의 정책 및 주요 산업에 대한 비교분석은 의미가 있다고 사료되며, 특히 전술한 바와 같이 일본의 정부정책 및 산업을 비교 대상으로 한다는 점에서도 선행연구와는 다른 관점의 시사점을 도출해 낼 수 있을 것으로 사료된다.

2.2 연구 대상

KPMG(2008)의 보고서에 의하면 기후변화로 인한 기업의 위험요인은 물리적 위험, 규제적 위험, 평판에 의한 위험, 소송에 의한 위험으로 나뉜다⁵⁾. 첫째, 물리적 위험(physical risk)은 기후변화에 따른 기업의 자산피해, 보험 상승 및 자산 손실, 노동력 상실, 공장 및 사업장이전에 의한 비용 상승 등 기업이 속한 국가의 지정학적 위치와 관계된 위험이다. 둘째, 규제적 위험(regulatory risk)은 국제 협약 및 국내 환경규제 등 기후변화 대응을 위한 규제로 인해 발생하는 경제적 비용을 의미한다. 셋째, 평판에 따른 위험(risk to reputation)은 기업의 기후변화 대응 노력과 관련하여 소비자의 평가가 기업 신뢰도 및 브랜드 가치에 영향을 미쳐 나타나는 위험이다. 넷째, 소송에 따른 위험(risk to litigation)은 기후변화 대응과 관련한 규제로 인해 발생하는 관련 소송 및 배상청구, 법적 조치 등과 관련된 위험을 의미한다. 대부분의 기업은 이 중 규제적 위험을 가장 큰 위험요인으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 또한 높은 위험수준에 처해 있으면서 상대적으로 대비 정도가 낮은 취약산업(Danger Zone)과 위험 인식 정도가 상대적으로 낮고 위험에 대한 대비 정도가 양호한 잘 적응할 산업(Safe Haven), 기후변화에 대한 대비는 철저하나 해당산업이 직면한 위험 수준이 큰 경우 및 비교적 위험 수준이 낮으나 인식 및 준비 상태가 부족한 중위그룹(Middle of the Road)으로 산업구분을 하였다. 본 연구는 문헌연구 방법을 중심으로 한일 간의 환경정책, 즉 규제적 위험의 비교라는 관점에서 양국에게 있어 비교적 취약산업이며, 양국을 대표하는 경쟁산업이라는 측면에서 자동차제조업 및 운수부문을 연구 대상으로 비교하고자 한다.

3. 일본의 신기후변화체제 대응 정책

3.1 일본의 환경규제정책 추이

일본은 2005년 2월 교토의정서 발효를 계기로 지구온난화대책추진법에 근거하여 교토의정서 목표달성계획을 책정했다. 그러나 최대 배출원인 사업부문에 대해서는 일본경제단체연합회(이하 경단련)가 책정한 자주행동계획을 중심으로 자율적인 감축을 기본방향으로 업계별로 자발적인 온실가스 감축 목표를 도입하고 이를 이행해 왔다.

5) 유이선·임소영(2017), pp.13-18

또한 2005년부터 일본 정부는 환경청 주도로 자발적 배출권 거래제도(JVETS: Japanese Voluntary Emissions Trading Scheme)를 실시하였는데, 이는 참여 기업들이 자발적으로 감축 목표를 수립한 후 배출권을 거래하는 방식이었다.⁶⁾

한편 정책의 방향성 측면에서 일본 환경성(環境省)은 “당분간의 지구온난화 대책에 관한 방침(当面の地球温暖化対策に関する方針)”에 대해 다음과 같이 제시하면서 제2차 교토의정서 의무감축국에서 탈퇴하였다.⁷⁾

“일본은 지구온난화 대책의 장기적 목표로 2050년까지 80%의 온실가스 배출 삭감을 목표로 한다. 2013년 이후의 지구온난화대책에 관한 기본적 방침으로 일본은 교토의정서 제2차 의무 감축기간에는 참가하지 않으며 이전의 계획⁸⁾은 2013년 말에 종료하는 한편, 2013년 이후, 기후변화에 관한 국제연합 기본협약의 칸쿤협약에 근거하여 2020년까지 삭감목표를 등록하고 국제적인 보고·검증을 통해 지구온난화대책에 적극적으로 대처한다는 것이다. 또한 2020년까지의 삭감목표에 대해서도 기존 25% 삭감목표를 zero-base에서 다시 검토하며, 기존의 사업자 자주적인 삭감대처 노력을 적극적으로 지원하면서 2020년 이후의 새로운 기후변화대응체제에 대해서 2015년 합의를 도출할 수 있도록 국제적인 논의에 적극적으로 참여한다는 자세를 견지함”을 밝히고 있다.

또한 일본은 2019년 6월 11일 각의결정(閣議決定)으로 ‘파리협정에 근거한 성장전략으로서의 장기전략⁹⁾’을 발표하였는데, 이 중 산업부문에 대해서는 다음과 같은 방안을 제시하고 있다.

첫째, 산업계의 자주적인 대처이다. 일본의 산업계는 일반 사단법인 일본경제단체연합회의(경단련)가 1997년 6월에 ‘경단련환경자주행동계획’을 책정한 이후, 국가의 목표책정에 앞서, 각 업계 단체가 자주적으로 삭감목표를 설정하여 대책을 추진해 왔으며, 2019년 3월까지 115 업종이 ‘저탄소사회실행계획’을 책정하였고, 국내에서의 배출삭감뿐만 아니라 세계 전체의 지역온난화 대책에 대한 공헌이라는 관점에서 다른 부문에서의 삭감 및 해외에서의 삭감에 대해서도 각 업종의 사업분야에 따른 대처를 추진해 왔다고 평가하고 있다.

둘째, 글로벌 밸류체인(GVC)을 통한 삭감 공헌이다. 실효성 있는 기후변화대책을 위해서는 제품·서비스 등의 제조·제공 단계에서 배출되는 온실가스에만 집중할 것이 아니라, 자원·소재 등의 조달, 유통, 사용자의 사용단계, 폐기·리사이클 등과 같은 세계적으로 퍼져있는 밸류체인

6) 김현진(2010), pp.357-358

7) 環境省, <http://www.env.go.jp/earth/ondanka/domestic.html>

8) 교토의정서 제1차 의무감축대상국으로서 2012년까지 온실가스 감축 6%를 목표로 한 계획.

9) 環境省, <https://www.env.go.jp/press/106869.html>

의 상류부터 하류까지의 여러 단계를 고려한 글로벌 밸류체인을 통한 삭감공헌이 중요하기 때문이다.

셋째, 장기적 시점에 근거한 기업의 대처이다. 경단련은 회원기업 및 단체에 ‘장기 비전’의 책정을 위한 검토와 정보제공을 권장하고 있다. 2019년 3월까지 250개가 넘는 기업 및 단체가 ‘장기 비전’을 책정하거나 책정을 위해 검토하고 있다고 표명하였다.

이상과 같은 장기적 비전의 실현을 위한 정책방향성으로 첫째, CO₂ 프리 수소의 활용, CCU(Carbon Capture Utilization)/ 카본 리사이클/ 바이오매스에 의한 원료전환, 근본적인 에너지절약의 실현, 프레온류의 중장기적인 폐기, 기업경영 등에 있어 탈탄소화의 촉진을 제시하고 있다.

한편 일본의 구체적인 환경규제법을 보면 우선, ‘화학물질의 심사 및 제조 등의 규제에 관한 법률(이하 화심법)’과 ‘특정 화학물질의 환경 배출량 파악 및 개선 촉진에 관한 법률(이하 화관법)’이 대표적이라 할 수 있다. 화심법은 1973년 제정되어 2014년에 개정된 법률로써, 사람의 건강을 해칠 위험이 있거나 동식물의 호흡 등 생육(生育)에 지장을 줄 위험이 있는 화학물질에 의한 환경오염을 방지하기 위해 새로운 화학물질의 제조 또는 수입 시에 사전에 화학물질의 성질에 관해 조사하는 제도를 설치함과 동시에 그 화학물질이 가지는 성질 등에 따라 화학물질의 제조, 수입, 사용 등에 대해 필요한 규제를 행하는 것을 목적으로 하고 있다. 이 법은 2018년 3월 30일 개정된 운용안을 사용하였으나, 2019년 3월 31일 개정 운용안은 폐지되고, 동년 4월 1일부터 새로운 법률운용안에 따라 시행되고 있다. 이 법을 어길 시에는 6개월 이하 - 3년 이하의 징역 또는 30만 엔 이하 - 100만 엔 이하의 벌금이 적용된다. 또는 20만 엔 이하의 과태료가 부과된다.

화심법의 개정사항은 신규화학물질의 제조 및 수입량 제한에 대한 것으로 소량 및 저생산 신규화학물질 제조 및 수입량 상한을 일본 내 제조 및 수입량에서 용도를 포함한 환경 배출량으로 변경한 것이다.

한편 화관법은 1999년에 제정되어 2002년에 개정된 법률로써, 환경보호에 관계되는 화학물질의 관리에 관한 국제적 협조의 동향을 고려하며, 화학물질에 관한 과학적 견지 및 화학물질의 제조, 사용 그 외의 취급에 관한 상황을 고려하여 사업자 및 국민의 이해 하에 특정의 화학물질의 환경 배출량 등의 파악에 관한 조치 및 사업자에 의한 특정의 화학물질의 성질 및 취급에 관한 정보 제공에 관한 조치 등을 구축함으로써 사업자에 의한 화학물질의 자주적인 관리 개선을 촉진하고 환경보호에 대한 지장을 미연에 방지하는 것을 목적으로 하고 있다. 이 법에 벌칙은 20만 엔 이하의 벌금이다.

한편, 환경과 경제가 양립하는 순환형사회의 형성을 목표로 폐기물의 발생억제 (Reduce),

부품 등의 재사용 (Reuse), 사용한 제품 등의 원재료를 재이용 (Recycle) 하는 이른바 ‘3R정책’도 실시하고 있으며 이를 통해 일본의 경제시스템을 대량생산·대량소비·대량폐기형(型) 사회에서 순환형경제시스템으로 전환하는 것이 그 목적이다.¹⁰⁾

일본의 경제산업성은 2010년 4월에 ‘차세대자동차전략 2010’을 책정하고 EV 및 PHV의 보급을 추진하고 있다. 또한 자동차 리사이클 법을 제정하고 있는데, 이는 자동차 제조업자를 중심으로 관계자들 간 적절한 역할분담을 통해 폐자동차의 리사이클 적정처리율 도모하기 위해 2005년 1월 1일부터 시행되고 있다.

이와 같이 일본의 경우 산업계에 대한 정부의 강력한 규제정책이 아닌 기업의 자발적인 참여를 유도하여 장기적으로 산업의 경쟁력 저하를 최소화 할 수 있는 정책의 방향성을 가지고 추진되고 있다고 사료된다.

3.2 일본 자동차산업의 대응 방안

일본의 자동차산업은 제조판매를 시작으로 정비·소재 등 각 분야에 걸쳐 광범위한 관련 산업을 갖는 종합산업으로서 자리하고 있다. 일본 경제에 있어 일본의 자동차산업은 설비투자액 및 연구개발비가 2017년 기준 1조 4,488억 엔으로 21.2%라는 큰 비중을 차지하고 있다. 또한 자동차 관련 산업에 직간접적으로 종사하는 취업인구는 약 539만 명에 달한다.¹¹⁾

2019년 1월 18일 일본자동차공업회 및 일본자동차차체공업회가 발표한 ‘자동차제조업의 지구온난화대책의 대처방안’ 자료에 의하면, 일본 자동차제조업의 저탄소사회실행의 자주행동계획에 참가하는 기업 수는 전체 202사 중 57사이며, 대상으로 본 시장 커버율은 약 99%에 해당한다. 회원 기업들의 제품은 사륜차, 이륜차, 사륜차 및 이륜차 부품, 상용차 가장(架裝)¹²⁾물이다. 저탄소사회실행의 자주행동계획에 참가하는 기업에 대한 대상범위는 2012년도까지 자동차이륜차동부품을 제조하는 사업소 및 상용차 가장(架裝) 사업자였으나, 이에 더해 오퍼스 및 연구소도 추가되었다.

2020년도 및 2030년도 저탄소사회실행계획의 목표설정은 다음의 <표1>과 같다.

10) 経済産業省(2010)『資源循環ハンドブック2010 -法制度と3Rの動向-』

11) 自動車製造業における地球温暖化対策の取り組み(2019).

12) 차량 등에 적재되는 장비

<표1> 저탄소사회실행계획 목표설정: 2020년도 및 2030년도

목표설정	2020년도	2030년도
목표지표	CO ₂ 배출총량	CO ₂ 배출총량
설정방법	2005년도의 대당원단위(台当り原単位)에 2020년 생산대수를 곱하고, 차세대 자동차 생산 시 CO ₂ 증가를 가산한 BAU에서 에너지 절약 노력분을 감산하고 목표치를 산출	* 2020년의 생산금액 상정이 곤란하기 때문에 대당원단위를 편의상 사용 * 차세대 자동차는 이전차와 비교해 +20% CO ₂ 가 증가
전제조건	① 생산대수 960만대 ② 차세대자동차 비율 26% ③ 에너지 절약 노력 140만 톤 CO ₂	① 생산대수 1,049만대 ② 차세대자동차 비율 45%(변경 없음) ③ 에너지 절약 노력 167만 톤 CO ₂ (변경 없음)

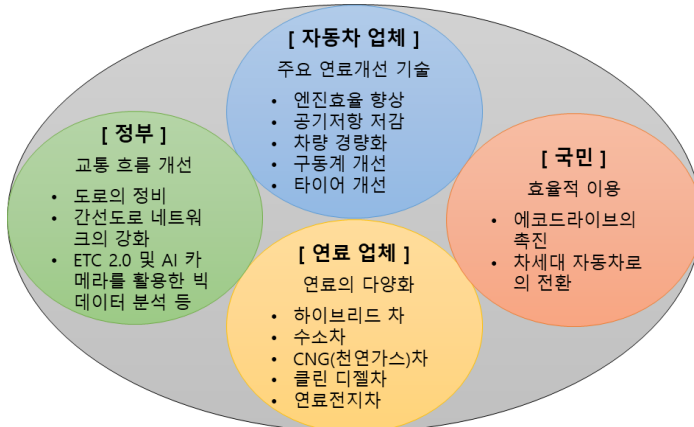
* BAU(Business As Usual): 온실가스 감축을 위한 인위적인 조치를 취하지 않을 경우 배출이 예상되는 온실가스의 총량

* 목표치의 부여: 이전부터 자주적 대처를 해 왔던 것처럼 주변 정세 및 대처 상황에 따라 기업 스스로 목표치를 수정해 간다.

자료: 自動車製造業における地球温暖化対策の取り組み(2019), pp.7-9를 참고로 저자 작성

운송부문의 통합적인 대처도 적극적으로 추진하고 있다. 운송부문에서의 탄소배출 삭감은 자동차업체, 연료 등의 관계업체, 행정, 자동차사용자 등의 각 관계자가 통합적으로 대처하여 추진해 나가는 것이 중요하다. (<그림1> 참조)

<그림1> 운수부문의 통합적 대처 방안



자료: 自動車製造業における地球温暖化対策の取り組み(2019) 및 파리協定に基づく成長戦略としての長期戦略(2019)을 참고로 저자 작성.

일본의 차세대 자동차¹³⁾ 보급실적을 보면 2008년 108,518대에서 2017년 1,595,091대로 증가하였으며, 신차판매대수에 접하는 차세대자동차 비중은 36.4%에 달하고 있다.

4. 한국의 신기후변화체제 대응 정책

4.1 한국의 환경규제정책 추이

한국 정부는 기후변화 대응, 환경오염 피해방지 등에 대응하기 위해 환경규제를 강화해 왔다. 대표적인 환경규제로는 ‘화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률(이하 화평법)’, ‘화학물질 관리법(이하 화관법)’과 ‘환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률(이하 환구법)’, ‘환경오염시설의 통합관리에 관한 법률(이하 환통법)’, ‘자원순환기본법(이하 자순법)’이 있다. 또한 2015년부터 시행된 ‘온실가스 배출권의 할당 및 거래에 관한 법률(이하 배출권거래제)’이 2019년 1월 17일부터 일부 개정되어 시행되고 있다. 이는 배출권이 부족한 기업에게 배출권 구매의무를 부담하게 될 수 있다. 이하 환경부의 자료를 바탕으로 주요 정책을 정리하면 다음과 같다.

우선, 화평법은 화학물질이 가질 수 있는 위해성으로부터 국민의 건강 및 환경을 보호하기 위한 목적으로 2015년 1월 1일부터 시행되었으며, 2018년 3월 20일 개정 공포되어 2019년 1월 1일부터 개정된 법률안으로 시행되고 있다. 화평법은 신규화학물질 뿐만 아니라 등록대상으로 지정고시되는 연간 1톤 이상 제조 수입하는 기존화학물질의 유해성과 위해성을 심사 평가하는 등록제도, 소비자가 최종으로 사용하는 제품의 유해화학물질을 신고하는 제도, 화학물질의 판매 구매 등 이동과정에서 유해성 등의 정보전달을 의무화하는 제도로 구성된다. 이에 따라 산업계는 화학물질 등록 신고·보고·위해성 평가의 실시의무 등을 부담하게 된다. 동 법령을 어길 시에는 1년 - 7년 이하 징역 또는 3천만 원 - 1억 원 이하의 벌금이 적용된다. 또는 1천만 원 이하의 과태료를 부과 받게 된다.

화관법은 화학물질로 인한 국민건강 및 환경상의 위해를 예방하고 화학물질을 적절하게 관리하는 한편, 화학물질로 인하여 발생하는 사고에 신속히 대응함으로써 화학물질로부터 모든 국민의 생명과 재산 또는 환경을 보호하는 것을 목적으로 하고 있으며, 2018년 12월 24일 일부 개정되어 2019년 6월 25일부터 시행되고 있다. 화관법은 유해화학물질의 체계적인

13) 하이브리드차, 플러그인 하이브리드차, 전기자동차, 연료전지차, 클린디젤 승용차를 의미함.

관리에 관한 사항을 규정하는 것이므로 이에 따라 산업계는 화학물질 취급시설에 대한 설비기준 충족의무, 장외영향평가서 제출의무 등을 부담하게 된다. 동 법령을 어길 시에는 6개월 - 5년 이하의 징역 또는 5백만 원 - 1억 원 이하의 벌금이 적용된다. 또는 1천만 원 이하의 과태료를 부과 받게 된다. 단, 제57조(벌칙)에 의거, 업무상 과실 또는 중과실로 화학사고를 일으켜 사람을 사상에 이르게 한 자는 10년 이하의 금고나 2억 원 이하의 벌금에 처한다.

환경법은 환경오염피해에 대한 배상책임을 명확히 하고, 피해자의 입증부담을 경감하는 등 실효적인 피해구제 제도를 확립함으로써 환경오염피해로부터 신속하고 공정하게 피해자를 구제하는 것을 목적, 2017년 12월 12일 일부 개정되어 2018년 6월 13일부터 시행되고 있다. 이에 대한 벌칙으로는 1년-2년 이하의 징역 또는 1천만 원-2천만 원의 벌금에 처한다. 또는 1천만 원 이하의 과태료를 부과한다.

환경법은 사업장에서 발생하는 오염물질 등을 효과적으로 줄이기 위하여 배출시설 등을 통합관리하고, 최적의 환경관리기법을 각 사업장의 여건에 맞게 적용할 수 있는 체계를 구축함으로써 환경기술의 발전을 촉진하고 국민의 건강과 환경을 보호하는 것을 목적으로 2018년 1월 18일부터 시행되고 있으며, 2019년 5월 21일 일부 개정된 시행령이 2019년 5월 21일부터 시행되고 있다. 이에 대한 벌칙은 1년-7년 이하의 징역 또는 1백만 원-1억 원이하의 벌금에 처한다. 또는 1천 5백만 원의 과태료가 부과된다.

자순법은 자원을 효율적으로 이용하여 폐기물의 발생을 최대한 억제하고 발생된 폐기물의 순환이용 및 적절한 처분을 촉진하여 천연자원과 에너지의 소비를 줄임으로써 환경을 보전하고 지속가능한 자원순환사회를 만드는 데 필요한 기본적인 사항을 규정함을 목적으로 2018년 1월 1일 시행되었으며, 2018년 10월 16일 일부 개정되어 2019년 4월 17일부터 시행되고 있다. 이에 대한 벌칙으로는 2년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처한다. 또는 1백만 원 이하의 과태료를 부과한다.

한편 한국은 2008년 1월 1일부터 전기·전자제품 및 자동차에 관한 자원순환법률을 채택하여 시행하고 있으며, 2018년 6월 12일 일부개정을 거쳐 2019년 6월 13일부터 시행하고 있다. 이 법은 전기·전자제품 및 자동차의 재활용을 촉진하기 위하여 유해물질의 사용을 억제하고 재활용이 쉽도록 제조하며 그 폐기물을 적정하게 재활용하도록 하여 자원을 효율적으로 이용하는 자원순환체계를 구축함으로써 환경의 보전과 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 한다. 이 법을 위반할 시에는 1년 이하의 징역이나 1천만 원 이하의 벌금에 처한다. 또는 3천만 원 이하의 과태료를 부과한다.

이처럼 한국은 2015년부터 2019년 6월 현재까지 환경규제 정책을 강화 또는 확대하는 방향

으로 진행되어 왔으며, 이러한 흐름은 2020 체제를 준비하기 위해서라도 더욱 강화될 가능성이 크다. 이에 대해 산업계는 동시다발적 환경규제의 도입 및 과도한 규제수준으로 국내 산업경쟁력이 저하될 우려가 있다고 주장하며 산업계 이해관계자의 의견수렴 절차를 강화하여 성장과 규제의 합리화를 추구해야 하며, 산업경쟁력 강화를 위한 정책지원이 현저히 부족하다고 주장한다.¹⁴⁾

4.2 한국 자동차산업의 환경정책 대응 방안

한국에서 자동차산업은 생산, 일자리, 수출 등에 있어 지대한 영향을 미치는 기간산업이다. 최근 주요 영향력을 보면, 2014년 생산액은 190조 원으로 제조업 전체의 12.7%에 해당하며, 완성차부품제조직간접 고용인원을 모두 포함하면 약 216만 명을 고용하여 총 고용의 약 19%를 차지한다. 또한 최대 수출산업으로서 총수출의 13%, 총 무역흑자의 56%를 차지하며, 국가 세수의 약 13.5%를 담당하고 있다.¹⁵⁾ 그 뿐만이 아니라 타 산업에 대한 생산유발, 부가가치 유발, 수입유발효과가 매우 높은 산업임을 감안하면 한국 경제에 미치는 그 영향이 매우 큰 산업이다.

그러나 최근 한국의 자동차산업 현황을 보면 긍정적으로만 바라보기 어렵다. 그 원인은 대내외적인 여러 이유¹⁶⁾가 있겠지만, 한편으론 국내의 환경규제 정책이 산업경쟁력 제고와 부합하지 못하다는 주장도 제기되고 있다. 김수옥(2017)에 의하면 선진국에서 도입한 주요 규제들을 모두 도입함에 따라 환경규제 수준이 세계 최고 수준이며 자동차산업을 규제대상으로 인식하고 자동차업계 등 이해당사자들과 충분한 협의절차 없이 선진국의 가장 강한 규정을 그대로 도입했다고 주장한다.¹⁷⁾

이러한 환경규제 강화의 한편 친환경차에 대한 정책적 지원을 위한 연구도 진행되고 있다. 세계적인 환경규제가 자동차에 대한 배출규제로 이어지고, 이로 인해 친환경자동차의 보급 필요성이 더욱 높아지고 있기 때문이다. 2017년 7월 말 기준 국내 친환경자동차 보급 대수는 17,722대이며, 이 중 순수고속전기자동차만 16,860대로 대부분을 차지하며, 플러그인하이브리드자동차의 등록대수는 862대로 아주 미미한 수준에 있으며, 전체 전기자동차에서 수입차가 차지하는 비중은 10%로 일정비율을 차지하고 있다.¹⁸⁾

14) 한형빈(2015), pp.18-20

15) 김수옥(2017), p.4

16) 예를 들어 중국, 인도, 러시아, ASEAN 등 신흥국가의 성장이나 선진국의 신흥무역적 정책 성향, 국내의 생산 원가 향상 요인 증가 등으로 인한 경쟁력 약화 등

17) 김수옥(2017), p.21

18) 손영욱 외 8인(2018), pp.4-8

<표2> 국가별 환경관련 주요규제 현황 비교

규제명	미국	EU	일본	한국
평균연비규제				선택형 단일규제(연비/온실가스 규제 업계 선택)
평균온실가스규제				
유해배출가스 규제				가솔린차: 미국기준 경유차 : 유럽기준
자동차재활용 규제				
배출권거래제				
신화학물질규제				

* 회색은 적용 중인 환경관련 규제

자료: 김수옥(2017), p.21

조철(2018)에 의하면 우리나라의 친환경자동차 관련 지원정책은 주요국과 비교하여도 뒤지지 않으나 보급과 관련한 다양한 자동차규제가 중복 규제되고 있고, 정부 주도의 보급목표 설정을 달성하는 방식의 정책은 바람직하지 않다고 지적하고 있다.¹⁹⁾ 또한 전술한 바와 같이 친환경자동차 시장에는 수입차가 일정 비율을 차지하고 있는 만큼 국내 제조업체를 규제하고 수입차 판매를 지원해주는 친환경자동차에 대한 지원만 적극적으로 수행되는 것도 바람직하지 않다고 판단되는 측면이 있다. 다만, 아직 초보 단계인 우리나라의 친환경자동차 시장에 대해서도 보다 적극적인 보급 및 지원 정책과 규제 완화정책을 통해 발전시켜 나가야 할 것이다.

한편, 기존 자동차산업에 대한 환경규제 정책에 대해서 자동차산업계는 다음과 같은 문제점을 지적하고 있다.

첫째, 제조업 중심의 산업구조와 경제성장, 세계 최고수준의 에너지 효율 등 국내 특수성을 고려하지 않은 과도한 규제수준으로 지속적인 산업경쟁력 저하가 우려된다는 점. 둘째, 장기간에 걸쳐 순차적으로 환경규제를 도입한 주요국과 달리 환경오염 피해방지 명분만을 강조하여 다수의 환경규제를 동시에 도입 및 추진한다는 점, 셋째, 규제 도입 전 이해관계자 의견수렴 절차를 형식적으로만 진행하고 도입 후 제도 개선을 검토하는 행정편의 주의, 넷째, 관련 부서의 복잡성으로 인한 불필요한 갈등 유발, 다섯째, 친환경 기술개발 촉진 및 경쟁력 강화를 위한 정책지원 미흡 등이다.

19) 조철(2018), p.5

한국과학기술기획평가원의 보고서²⁰⁾에 의하면 2018년 현재 한국 자동차 산업은 매출과 수익성의 동반 부진에 당면해 있으며 완성차 업체는 물론 부품 업체의 이익률도 동반 감소 추세라고 진단하고 있다. 이에 기업이 기존 자동차 기술에 대한 투자 전략성 확보를 통해 당면한 위기 극복의 단초를 마련할 수 있도록 정부는 산업기술의 조력자로서 성숙영역 분야라 하더라도 기술 한계 극복이 요구되거나 핵심기술이 미확보된 분야에 대해서는 연구개발 지원을 적극적으로 해야 하며, 원천 기술 확보 및 인증인프라에 선제적으로 지원하고, 미래자동차 기술 변화에 맞춰 법 및 제도적 인프라 구축을 위한 기반 연구를 수행하되 규제 대응 과정에서 이해관계자 간의 논의를 통해 사회적 합의를 도출해야 한다고 제안하고 있다.

5. 결론 및 시사점

본 연구는 신기후변화체제에 대한 구체적인 산업별 대응 방안을 구축하기 위해, 한국과 일본과의 주요 환경규제 정책 및 주요 산업의 대응전략 비교를 통해 시사점을 도출하고 나아가 정책방향성을 제안하고자 한다. 이에 문헌연구 방법을 중심으로 한일 간의 환경정책, 즉 규제적 위험의 비교라는 관점에서 양국에게 있어 비교적 취약산업이며, 양국을 대표하는 경쟁산업이라는 측면에서 자동차산업을 연구 대상으로 비교하였다.

결과적으로 일본과 한국에 있어 환경규제정책의 큰 차이점은 첫째, 정책 도입 과정의 차이점, 둘째, 정책 수행의 차이점, 셋째, 정책 성격의 차이점에 있다고 사료된다. 우선 정책 도입 과정의 차이점은 한국과 일본의 환경규제에 대한 입장의 차이에서 비롯된 측면도 있다. 즉, 일본은 2005년 교토의정서의 감축의무대상국으로서 우리보다 일찍 환경정책을 추진해 왔다는 점이다. 한편 한국은 COP21 이후 탄소배출 삭감의무를 달성하기 위한 정책 추진의 미숙함과 다급함도 존재할 것이다. 그로 인해 한국은 이해관계자와의 충분한 논의 및 합의를 거치지 못하고 시행 후 개정이라는 과정 속에서 산업계와 정부의 마찰이 발생하고 있다. 둘째 정책 수행에 있어서도 일본은 오래 전부터 시행착오를 축적해 온 업계의 자발적 참여를 통한 정책 수행 방향성인 반면 한국은 규제를 목적으로 정책을 수행하고 있다는 비판을 받기도 한다. 셋째 정책 성격의 차이점은 정책의 목적에 있다. 일본의 경우 업계의 자주적 참여 및 목표치에 대한 자주적 수정을 통해 목적에 도달하려 하지만, 현재로서의 한국은 업계에 대한 강제적 규제조치를 통해 목적에 도달하려는 것으로 여겨지기 쉽다는 점이다.

20) 김선재·이선명(2018), pp.1-24

이에 우리나라 경제에 미치는 자동차산업의 영향을 고려할 때 향후에도 있을 법 및 제도의 도입, 그리고 시행되는 과정에서 무엇보다 이해관계자 의견수렴의 과정을 철저히 할 수 있는 의무화가 필요하다. 이를 통해 업계의 반발과 그에 따른 여론의 악화 등에 영향을 받으며 정책이 수정되는 불필요한 과정을 최소화 할 필요가 있으며, 주요한 산업의 경쟁력을 제고한다는 측면에서도 이해관계자의 의견은 무엇보다 중요한 정책의 방향성이 되어야 한다. 또한 주요 산업에 대한 정부 주도의 지원 및 규제 완화를 보다 적극적으로 모색해야 한다. 적어도 주요 경쟁국의 경쟁 기업과 비교해 현저히 불리한 국내환경을 묵과해서는 안 될 것이다.

본 연구는 보다 다양한 주요 산업별 분석을 최종 목적으로 하고 있으나 연구 과정에서 기후변화로 인해 기업이 처할 수 있는 위험요인은 산업별 및 국가별로 다를 수 있음을 인지하고 다른 국가 간의 동일 산업을 평행적으로 비교하는 것은 한계가 있다고 판단하게 되었다. 따라서 한국과 일본의 자동차산업을 중심으로 비교하는데 그치고 있다. 이는 향후 지속적인 연구를 통해 극복해야 할 과제이다.

【參考文獻】

- 김수옥(2017)「한국 자동차 산업의 발전과제」『발표자료』, pp.1-43
- 김현진(2010)「온실가스 규제와 기업 CEO의 탄소 전략: EU 및 일본 사례를 중심으로」『專門經營人研究』13(3), pp.343-365
- 남정우(2017)「포스트 교토체제에 따른 글로벌 환경규제의 변화에 대한 대응방안 연구: 한·일 비교를 중심으로」『日本近代學研究』第57輯, pp.455-477
- 박시원(2016)「파리협정과 Post-2020 신기후체제의 서막 -유엔기후변화협약 파리총회의 주요 쟁점과 합의 결과를 중심으로-」『환경법과 정책』16, pp.285-322
- 사득환(2013)「선진국의 기후변화 대응정책과 정책적 함의」『한국행정과 정책연구』11(2), pp.41-62
- 서정민·정지원·박혜라·조명환(2012)「신기후변화체제하에서 한국의 대응전략: 새로운 감축·지원 통합 메커니즘의 모색」『대외경제정책연구원』11(07), pp.1-169
- 손영욱 외 8인(2018)「친환경차 장기목표 수립을 위한 정책환경 연구」『사단법인 한국자동차공학회』11(2), pp.1-145
- 손현진(2012)「포스트 교토체제에서의 주요국의 대응과 우리나라에 대한 시사점」『법제와 정책연구』12-23-3, pp.36-39
- 신연재(2014)「포스트 교토 체제 구축 과정에서의 성과와 한계」『한국동북아논총』72, pp.327-350
- 유이선·임소영(2017)「기후변화에 대한 기업의 인식과 산업정책적 대응방향」『산업연구원정책자료』2017(306), pp.1-91
- 유이선·임소영·황원식(2017)「신기후체제하에서의 산업정책적 제언을 위한 연구 -기후변화 관련 국내 산업정책 동향-」『산업연구원 정책자료』2017(296), pp.1-71
- 이상엽·김광모·김이진(2014)「온실가스 감축정책 현황 및 개선방안연구(II): 국가 감축로드맵 실현방안을 중심으로」『기후환경정책연구』2014(05), pp.1-218
- 이수영·홍양표(2009)「일본의 녹색성장정책과 그 시사점」『산업이슈』, pp.1-22

- 이용근·남정우(2011)「일본의 저탄소 녹색성장 전략과 그린IT 정책」『국제상학』26(2), pp.193-206
- 장신(2014)「포스트 2020 기후변화 협정을 위한 국제사회의 대응: 코펜하겐에서 바르샤바까지」『국제법학회논
총』59(4), pp.259-285
- 조철(2018)「친환경자동차 정책의 평가와 개편방향」『산업연구원』, pp.1-6
- 진상현·황인창(2014)「기후변화협상에서 한국의 위치와 방향 -국가별 온실가스 배출특성에 기반한 군집분석
및 전망-」『한국정책학회보』23(4), pp.115-146
- 한국환경정책·평가연구원(2004)「환경규제와 산업경쟁력의 상관관계에 관한 연구」『한국개발연구원』,
pp.1-246
- 한형빈(2015)「산업경쟁력을 고려한 환경정책 방향」『전국경제인연합회』222, pp.1-27
- 환경부 보도자료(2016)「신기후체제 출범에 따라 효율적 기후변화대응을 위한 국가차원의 중장기 전략과
정책방향 제시」
- 閣議決定(令和元年6月11日)「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」
外務省(http://www.kantei.go.jp/jp/singi/ondanka/kaisai/dai30/yakusoku_souan.pdf)
環境省(<http://www.env.go.jp/earth/ondanka/domestic.html>)
環境省(<https://www.env.go.jp/press/106869.html>)
経済産業省(2010)「資源循環ハンドブック2010 -法制度と3Rの動向-」
産構審 自動車WG資料(2019)「自動車製造業における地球温暖化対策の取り組み」一般社団法人日本自動車
工業会、一般社団法人日本自動車車体工業会
自主参加型国内排出量取引制度評価委員,「自主参加型国内排出量取引制度(JVETS)総括報告書」
(<https://www.env.go.jp/earth/ondanka/det/jvets/gr-main.pdf>), pp.1-135
日本経済団体連合会(2018)「循環型社会形成自主行動計画」『Keidanren Policy & Action』

논문투고일 : 2019년 06월 30일
 심사개시일 : 2019년 07월 17일
 1차 수정일 : 2019년 08월 07일
 2차 수정일 : 2019년 08월 12일
 게재확정일 : 2019년 08월 16일

<要旨>

신기후변화체제에 대한 산업별 전략적 대응 방안 연구

- 한·일 주요 산업의 비교를 중심으로 -

남정우

본 연구는 신기후변화체제에 대한 구체적인 산업별 대응 방안을 구축하기 위해, 문헌연구 방법을 중심으로 한일 간의 환경규제정책과 양국을 대표하는 자동차산업을 연구 대상으로 비교하였다. 결과적으로 한일 간 환경규제정책의 큰 차이점은 첫째, 정책 도입 과정의 차이점, 둘째, 정책 수행의 차이점, 셋째, 정책 성격의 차이점에 있으며, 이에 대응하는 산업계 역시 한국은 과도한 규제정책으로 규정하고 정부정책과 대립하는 측면이 있으며, 일본의 경우 업계의 자발적인 참여를 중심으로 기업이 스스로 자율적인 목표 달성을 추진할 수 있는 환경을 갖추는 방향으로 정책이 수행되고 있다는 차이점을 볼 수 있다. 이에 향후 법 및 제도의 도입 과정에 있어 이해관계자와의 의견수렴 과정의 의무화를 통한 사회적 합의제도가 필요하며, 규제 일변도가 아닌 지원 및 완화 정책을 적극적으로 수행하여 주요 산업의 경쟁력을 고려한 정책이 필요함을 제언한다.

**A Study on Strategic Countermeasure of Industries
for Post-2020 Climate Change Regime**

- Focusing on the Comparative of Korea and Japan for Major Industries -

Nam, Jung-Woo

This study compares the environmental regulation policies and the automobile industry representing the two countries between Korea and Japan for the post - 2020 Climate Change Regime. As a result, the major differences between the Korea and Japan environmental regulatory policies are the differences in policy introduction process, the difference in policy implementation, and the difference in policy personality. In the case of Korea, the counterpart industry is regulated by excessive regulatory policy and confronts government policy. On the other hand, in the case of Japan, policies are being implemented in order to provide an environment where companies can voluntarily achieve their own goals. Therefore, in the process of introducing laws and systems, a social consensus system is required through mandatory process of collecting opinions with stakeholders. It is necessary to adopt a policy that considers the competitiveness of major industries by positively implementing support and mitigation policies instead of regulation.