

수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석

Impact analysis of Shared value spread on Suwon's parking sharing policy

김숙희

연구진

연구책임자 김숙희 수원시정연구원 연구위원

연구 자문위원

아주대학교 이규진 연구교수

© 2016 수원시정연구원

발행인 이재은

발행처 수원시정연구원

경기도 수원시 권선구 수인로 126(서둔동)

(우편번호) 16429

전화 031-220-8001 팩스 031-220-8060

<http://www.suwon.re.kr>

인 쇄 2016년 10월 30일

발 행 2016년 10월 30일

ISBN 979-11-87778-03-5(93530)

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.

김숙희, 2016. 「수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석」, 수원시정연구원.

비매품 수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석

국문요약

1. 연구의 배경 및 목적

교통분야에서 공유교통시스템의 대표적인 사례로는 승용차를 소유하지 않고 나누어 타는 카셰어링 시스템과 언제 어디서나 자유롭게 자전거를 빌려 탈 수 있는 공영자전거 시스템이 있다. 그리고 주야 주차수급의 불균형으로 이어지고 있는 주차문제 해결을 위한 주차장 공유가 있다.

주차장 공유 정책을 활성화하기 위해서는 기준 수급율의 설정, 제도 및 법적 기준 마련도 중요한 문제이지만, 공유정책은 강제적 규제 보다는 공유가치의 인식, 지속가능한 발전성에 대한 인식 변화의 가치 확산에 더 큰 의미를 두어야 할 것으로 보인다.

따라서 본 연구에서는 수원시의 주차공유 정책 활성화 측면에서 주차공유에 미치는 영향요인을 분석하고, 주차공유 정책이 수원시의 도시이미지와 주차공유 사업의 참가업체 이미지에 미치는 영향 및 공유가치의 확산성에 미치는 영향을 분석하는데 연구목적이 있다.

2. 설문분석 결과 및 시사점

- 거주지에서 주로 이용하는 주차 시간대는 18~22시가 많으며, 상업지에서는 9시~15시가 많은 것으로 나타났다. 거주지 주차장을 09시~15시에 상업지 이용객에게 공유하고, 상업지 주차장은 18~22시에 거주지 시민에게 공유하게 된다면, 주차공간을 보다 효율적으로 이용할 수 있는 것이다.
- 상업지 주변에서의 공유주차 정책 선호도(43%)는 주거지에서의 선호도(40%)보다 높으며, 공유주차 정책이 활성화되기 위해서는 저렴한 이용요금(50%) 및 편리한 이용시스템(24%)이 가장 중요한 것으로 나타났다. 즉, 실효성 있는 정책이 시행되기 위해서는 요금체계 및 편리한 이용시스템 개발 등이 선행되어야 한다는 것을 확인할 수 있다.

- 주차정책에 대한 시민의견을 조사한 결과, 공영주차장 추가 설치에 대해서는 응답자의 67%이상이 찬성, 건축물 허가 시 주차면수 확대에 대해서도 69%가 찬성하는 것으로 나타났다.

반대로 거주자 우선주차 정책과 불법주차 단속 정책에 대해서는 응답자의 54%, 49%만이 찬성하는 것으로 나타났다. 전반적으로 가격 억제와 단속 정책 보다는 시설 확충 정책을 찬성하는 것으로 나타났지만, 한정된 부지와 예산 때문에 시설 확충은 제약되므로 공유주차 정책과 같이 한정된 자원을 효율적으로 이용하는 정책이 시민들의 선호도에도 긍정적인 영향을 끼칠 수 있음을 시사한다.

- 공유주차 정책 시행에 따라 공유가치도 확산될 것으로 기대하고 있으며, 특히 응답자의 57%는 공유주차 시행에 따라 자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 공유하는 등 장기적인 교육효과도 큰 것으로 나타났다.

그리고 응답자의 52~53%는 공유주차 정책을 통해 나누어 쓰는 것 자체에 대한 행복감을 더 느낄 수 있는 것으로 기대하고 있었다. 즉, 공유주차 정책은 단순히 주차문제의 해결뿐 아니라 공유가치 확산에도 긍정적 영향을 끼칠 수 있음을 시사한다.

- 수원시민은 공유주차 정책이 휴먼시티 수원에 적합한 정책이라 생각하며 (63%), 공유주차에 동참하는 상가에서 조금이라도 더 구매할 의사가 있는 것으로 나타났다(67%). 즉, 공유주차 정책은 수원시 이미지와 해당 정책에 동참하는 상가들의 이미지에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타났다.

3. 연구가설 검증결과

연구가설 검증 결과 대중교통 만족도 및 기존 공유정책 만족도가 높을수록 공유주차 선호도가 높은 것으로 나타났다. 또한 기존 공유정책 만족도가 높고 기부경험이 많고, 환경 심각성 인식도가 높을수록 공유주차 선호도가 높은 것으로 확인되었다.

또한 해당 공유주차 정책을 선호하는 시민일수록, 공유주차 정책을 통해 수원시와

주차장 제공 상가 이미지, 교통환경 개선효과, 공유가치 확산효과에 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 확인되었다. 반면, 주차환경 만족도와 공유주차 선호도 간 관계는 통계적 유의성이 없는 것으로 나타났다.

공유주차 선호도와 가장 관련성이 높은 요인은 기부경험으로 나타났다. 평소 기부경험이 많은 사람일수록 공유주차를 선호하는 것으로 나타났으며, 기존 공유정책 만족도와 공유주차 선호도간 표준화계수도 0.1로 나타나 기존 공유정책에 만족한 사람일수록 공유주차 정책도 선호하는 것으로 확인되었다. 반면 환경 심각성 인식도와 공유주차 선호도간 관계는 유의한 수준이지만, 표준화계수는 가장 낮은 것으로 분석되었으며, 이는 공유주차를 통해서도 환경문제를 쉽게 해결하는 것이 용이하지 않음을 시사한다.

또한 공유주차를 선호하는 사람일수록, 공유주차 시행 시 수원시 이미지가 긍정적으로 개선될 것이라고 느끼고 있으며, 특히 공유주차 시행을 통해 단순히 교통환경 개선 효과를 얻는 것 외에 공유가치가 확산될 것이라 기대하고 있는 것으로 나타났다.

결국, 공유주차 정책의 시행을 통해 가시적인 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다 보이지 않는 공유가치 확산 효과가 더 크다는 것을 확인할 수 있다.

4. 정책적 제언

본 연구에서 정립한 구조방정식 모형을 통해, 공유주차 선호도에 가장 영향력이 높은 잠재변수는 기부경험(표준화계수: 0.265), 대중교통 만족도, 기존 공유정책 만족도의 순으로 나타났다. 즉, 기부경험과 같이 평상시 나누는 것의 가치를 인식하고 기존 공유정책을 만족하는 시민들이 공유정책과 같은 사회적 가치창출 정책을 선호하는 것으로 나타났다.

또한 개인교통수단이 아닌 대중교통을 이용하면서 만족하다고 느끼는 시민들은 새로운 주차장 건설과 같은 인프라 투자보다는 공유주차와 같은 운영부문의 예산투자를 통해 교통환경이 개선되는 것을 추구하기 때문으로 판단된다.

공유주차를 선호하는 사람일수록, 공유주차 시행을 통해 수원시 이미지가 긍정적으로 개선될 것이라고 인식하고 있으며, 특히 공유주차 시행을 통해 단순히 교통환경

개선 효과 외에 공유가치가 확산되는 효과가 가장 큰 것(표준화계수: 0.856)으로 나타났다. 이는 결국 공유주차 정책의 시행을 통해 유형의 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다는 보이지 않는 공유가치 확산 효과도 추구하게 될 수 있다는 것을 확인할 수 있다.

교통정책의 추진에 있어 가장 중요한 요소 중 하나가 시민들의 수용성과 서로를 배려하는 시민의식에 있다는 점을 고려할 때, 공유주차 정책의 시행이 시민들의 공유가치를 확산하는데 유의미한 영향을 미친다고 규명된 것은 의미 있는 시사점을 남긴다. 이러한 공유가치의 시민의식 고취를 통해 개인 편의성 중심의 교통정책 선호에서 벗어나 대중 교통 및 비동력 교통수단과 같은 지속가능성 중심의 친환경 교통정책을 선호하게 되며, 이를 통해 지속가능한 도시가 실현될 수 있기 때문이다.

결국, 공유주차 정책의 시행을 통해 가시적인 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다 보이지 않는 공유가치 확산 효과가 더 크다는 것을 확인할 수 있다.

그런 측면에서 공유주차 정책의 시행한 중요한 것으로 보인다. 수원시의 심각한 주차 문제 해결을 위해서는 우선적으로 구도심의 주차문제가 심각하고 주야 주차수급율에 문제가 있는 지역이나 토지이용의 특성상 이용시간대가 다른 상업지역이나 업무시설 등을 시범사업 대상지로 고려해 볼 수 있다. 또한 지역주민, 관, 전문가 등으로 구성된 주차공유 협의체를 구성하여 운영하여야 한다고 사료된다. 무엇보다도 주차공유정책에 대한 홍보와 주차장 소유주에게 돌아갈 수 있는 인센티브에 대한 고민이 필요할 것으로 사료된다.

주제어: 주차공유, 공유교통, 공유가치, 공유확산, 공유인식

| 차례 |

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	2
1. 연구범위	2
2. 연구 수행절차	3
제2장 국내·외 사례분석 및 수원시 주차현황 분석	5
제1절 개념정립 및 국내·외 사례분석	5
1. 공유경제에 대한 개념정립 및 효과검토	5
2. 선행 연구 검토	8
제2절 주요 주차정책 및 타도시 도입·운영 현황분석	9
1. 주요 주차정책	9
2. 타 도시 도입·운영 현황분석	23
제3절 수원시 주차현황 및 문제점 분석	35
1. 수원시 주차현황	35
2. 주차정책 현황	45
3. 수원시 주차환경에 대한 문제점 분석	49
제3장 주차공유 정책요인의 기초자료 분석	51
제1절 연구모형 및 가설	51
1. 연구모형	51
2. 연구가설	52
제2절 자료수집 및 자료 분석	53
1. 관측변수 및 측정문항의 선정	53
2. 설문조사 방법 개요	58
3. 기초자료 분석 결과	60

제4장 주차공유 정책의 영향요인 분석	79
제1절 요인분석	79
1. 탐색적 요인분석	79
2. 확인적 요인분석	83
제2절 연구가설 검증	91
1. 연구모형 설정	91
2. 모형의 적합도 검증	96
3. 경로계수 분석	97
4. 직간접효과 분석	101
제3절 시사점 도출	103
제5장 결론 및 정책적 제언	105
제1절 결론	105
1. 설문 분석결과	105
2. 연구가설 검증결과	105
3. 모형분석 결과 및 시사점	109
제2절 정책적 제언	109
참고문헌	123
영문요약	125

| 표 차례 |

〈표 2-1〉 공유도시 서울 우선추진 사업(20개 공유도시 프로젝트)	7
〈표 2-2〉 주차수요관리 유형	10
〈표 2-3〉 경기도 시·군 거주자우선주차 관련 조례	14
〈표 2-4〉 제주도 차고지증명제 차종별 시행지역 및 시기	18
〈표 2-5〉 서울시 공유주차 시행 현황	23
〈표 2-6〉 주요 성과	27
〈표 2-7〉 2015년 성동구 주차장 이용실적	29
〈표 2-8〉 수원시 자동차등록 현황	35
〈표 2-9〉 도로 현황	36
〈표 2-10〉 주차장 현황	37
〈표 2-11〉 주차공급 현황	38
〈표 2-12〉 구 단위 주차확보 현황	38
〈표 2-13〉 공영주차장 신설현황	39
〈표 2-14〉 환승주차장 현황	39
〈표 2-15〉 공영주차장 주차요금	40
〈표 2-16〉 주차장 운영시간 및 이용료	40
〈표 2-17〉 주간 주차수급을 현황	41
〈표 2-18〉 야간 주차수급을 현황	42
〈표 2-19〉 구별 블럭산정 결과	43
〈표 2-20〉 토지이용별 블럭산정 결과	43
〈표 2-21〉 구별 블럭산정 결과	44
〈표 2-22〉 토지이용별 블럭산정 결과	44
〈표 2-23〉 내 집 앞주차장 갖기 사업	45
〈표 2-24〉 그린파킹마을 사업 연도별 현황	46

<표 2-25> 구별 총 운영 현황	47
<표 2-26> 시행 일자별 추진현황	47
<표 2-27> 이용시간 및 이용요금	48
<표 3-1> 델파이조사와 AHP조사의 차이	55
<표 3-2> 주차공유 사업의 관측변수 선정결과 (문헌조사)	55
<표 3-3> 주차공유 사업의 관측변수 선정결과 (델파이조사)	57
<표계속 3-4> 주차공유 사업의 관측변수 선정결과 (델파이조사)	58
<표 3-5> 설문조사 개요	59
<표 3-6> 설문조사 항목	59
<표 3-7> 구별 샘플수	60
<표 3-8> 성별 비율	60
<표 3-9> 연령 범위	61
<표 3-10> 성별 비율	61
<표 3-11> 거주유형	62
<표 3-12> 주택유형	62
<표 3-13> 차종	62
<표 3-14> 일평균 자동차 이용 횟수	62
<표 3-15> 차량연료	63
<표 3-16> 차량 연식 비율	63
<표 3-17> 주로 이용하는 주차장 유형	63
<표 3-18> 평균 주차 소요시간	64
<표 3-19> 주차장까지의 평균 도보시간	65
<표 3-20> 주로 이용하는 시간대	66
<표 3-21> 개방되길 원하는 주차장	67
<표 3-22> 공유주차 선호도	68
<표 3-23> 공유주차 활성화 요건	68

<표 3-24> 대중교통 환경에 대한 만족도	69
<표 3-25> 보행로 및 자전거 관련 시설에 대한 만족도	70
<표 3-26> 주차환경에 대한 만족도	71
<표 3-27> 교통 정책에 대한 태도	72
<표 3-28> 기존 추진 정책에 대한 만족도	72
<표 3-29> 주차 정책에 대한 태도	73
<표 3-30> 환경인식 수준	74
<표 3-31> 공유교통경험	75
<표 3-32> 기부경험 대한 인식	75
<표 3-33> 공유주차 시행에 따른 교통환경 개선효과	76
<표 3-34> 공유주차 시행에 따른 공유가치 확산 효과	76
<표 3-35> 공유주차 시행에 따른 수원시의 이미지 개선	77
<표 3-36> 건축물 부설 주차장 소유상가의 이미지 개선	77
<표 3-37> 주거지와 상업지 공유주차 정책선호도와 각 요인들 간의관계	78
<표 4-1> 1차 탐색적 요인분석 결과	80
<표 4-2> 2차 탐색적 요인분석 결과	82
<표 4-3> 관측변수들의 요인분석 결과	83
<표 4-4> 공유주차 선호도 변수들과 설명변수들 간의 상관관계 분석 결과	84
<표 4-5> 판별 타당성 분석 결과 (상관계수의 제곱 값과 AVE값의 비교)	86
<표 4-6> 판별 타당성 분석 결과 ((상관계수 \pm 2) \times 표준오차)	87
<표 4-7> 확인적 요인분석 대상변수	89
<표 4-8> 확인적 요인분석 결과 (집중 타당성, 1차 분석)	90
<표 4-9> 확인적 요인분석 결과 (집중 타당성, 2차 분석)	91
<표 4-10> 관측변수들의 신뢰도 분석	92
<표 4-11> 구조방정식 분석 모형에 적용된 변수	94
<표 4-12> 모형의 적합도 검증 결과	96

〈표 4-13〉 관측변수와 잠재변수 간 계수추정 결과	97
〈표 4-14〉 잠재변수 간 계수추정 결과	98
〈표 4-15〉 연구가설 검증결과	101
〈표 4-16〉 잠재변수 간 직간접효과 분석결과	102

| 그림 차례 |

〈그림 1-1〉 연구 수행절차	3
〈그림 2-1〉 그린파크사업 공사 전·후	17
〈그림 2-2〉 제주도 차고지증명제 홍보자료	20
〈그림 2-3〉 모두의 주차장 앱 사용법	24
〈그림 2-4〉 주차알림판	25
〈그림 2-5〉 성북구 공유주차 리플릿	26
〈그림 2-6〉 안산시 학교주차장 야간 개방	28
〈그림 2-7〉 시간대별 공용주차	29
〈그림 2-8〉 독일의 주차관련 교통문제	30
〈그림 2-9〉 위치정보와 데이터 분석기술을 통한 서비스 이용 간편화	31
〈그림 2-10〉 ParkTAG 이용방법	31
〈그림 2-11〉 ParkTAG 서비스를 이용가능한 도시들	32
〈그림 2-12〉 'Just Park'의 구동 모습	33
〈그림 2-13〉 'Just Park' 이용을 위한 과정	33
〈그림 2-14〉 'Street line'의 적용기술	34
〈그림 2-15〉 주차장 현황	37
〈그림 2-16〉 주간 주차수급을 현황	41
〈그림 2-17〉 야간 주차수급을 현황	42
〈그림 2-18〉 주간블록별 등급산정 결과	43
〈그림 2-19〉 야간블록별 등급산정 결과	44
〈그림 2-20〉 내 집 앞 주차장 갖기 사업	45
〈그림 2-21〉 거주자우선주차제	48
〈그림 3-1〉 연구모형	51
〈그림 3-2〉 주차공유와의 영향요인 도출과정	53

〈그림 3-3〉 델파이조사의 과정과 효과	54
〈그림 3-4〉 구별 샘플수	60
〈그림 3-5〉 구별 응답비율 및 소득	61
〈그림 3-6〉 주로 이용하는 주차장 유형	64
〈그림 3-7〉 평균주차 시간	64
〈그림 3-8〉 주로 이용하는 시간대	66
〈그림 3-9〉 개방되길 원하는 주차장(거주지, 상업지)	67
〈그림 3-10〉 공유 주차 정책 선호도	68
〈그림 3-11〉 공유주차 활성화 요건	69
〈그림 3-12〉 대중교통환경 만족도 비율	69
〈그림 3-13〉 보행로 및 자전거 관련 시설 만족도 비율	70
〈그림 3-14〉 주차 환경에 대한 만족도 수준	71
〈그림 3-15〉 교통정책에 대한 만족도 비율	72
〈그림 3-16〉 기존 추진정책에 대한 만족도 비율	73
〈그림 3-17〉 주차 정책에 대한 태도	74
〈그림 4-1〉 구조방정식 모형	95

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

수원시는 지속적인 도시개발 등으로 2015년 4월 기준 인구수 121만명, 자동차보유 대수 43만대로 주차수급에 따른 심각한 주차문제가 발생하고 있다. 이런 주차문제 해결을 위해 그간 주차장 공급정책으로 그린파크, 거주자우선주차제, 학교운동장 개방 등 다각적인 노력들을 기울여 왔지만 여전히 주차문제는 심각하게 발생하고 있는 실정이다.

현재 공유경제가 주요 이슈가 되고 있는데 공유경제란 한번 생산된 제품을 여럿이 공유해 쓰는 협력적 소비의 경제로 대량생산과 대량소비의 자본주의 경제와 대비되어 사용되며, 최근 세계적 저성장 기조로 관심은 점점 더 높아지고 있다.

교통분야에서 공유교통시스템의 대표적인 사례로는 승용차를 소유하지 않고 나누어 타는 카셰어링 시스템과 언제 어디서나 자유롭게 자전거를 빌려 탈 수 있는 공유자전거 시스템이 있다. 그리고 주야 주차수급의 불균형으로 이어지고 있는 주차문제 해결을 위한 주차장 공유가 있다.

본 연구에서는 주차장 공유 정책에 대해 연구를 진행하고자 한다. 주차장 공유 정책을 활성화하기 위해서는 기존 수급율의 설정, 제도 및 법적 기준 마련도 중요한 문제이지만, 공유정책은 강제적 규제 보다는 공유가치의 인식, 지속가능한 발전성에 대한 인식 변화의 가치 확산에 더 큰 의미를 두어야 할 것으로 보인다. 즉, 주차정책과 같은 공유가치는 “효율성” 자체보다는 공유정책이 창출할 수 있는 “지속가능 발전” 인식 확산에 더 큰 의미를 두어야 한다.

이는 향후 지속가능발전 도시를 위한 정책들의 수용성 향상 및 시민주도형 사업 발굴에도 밑 걸음이 될 수 있기 때문이다.

따라서 본 연구에서는 수원시의 주차공유 정책 활성화 측면에서 주차공유에 미치는 영향요인을 분석하고, 주차공유 정책이 수원시의 도시이미지에 미치는 영향 및 지속가능발전 인식에 미치는 영향을 분석하는데 연구목적이 있다.

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구범위

1) 시간적 범위

- 2014 ~ 2015년(자료의 기준년도)

2) 공간적 범위

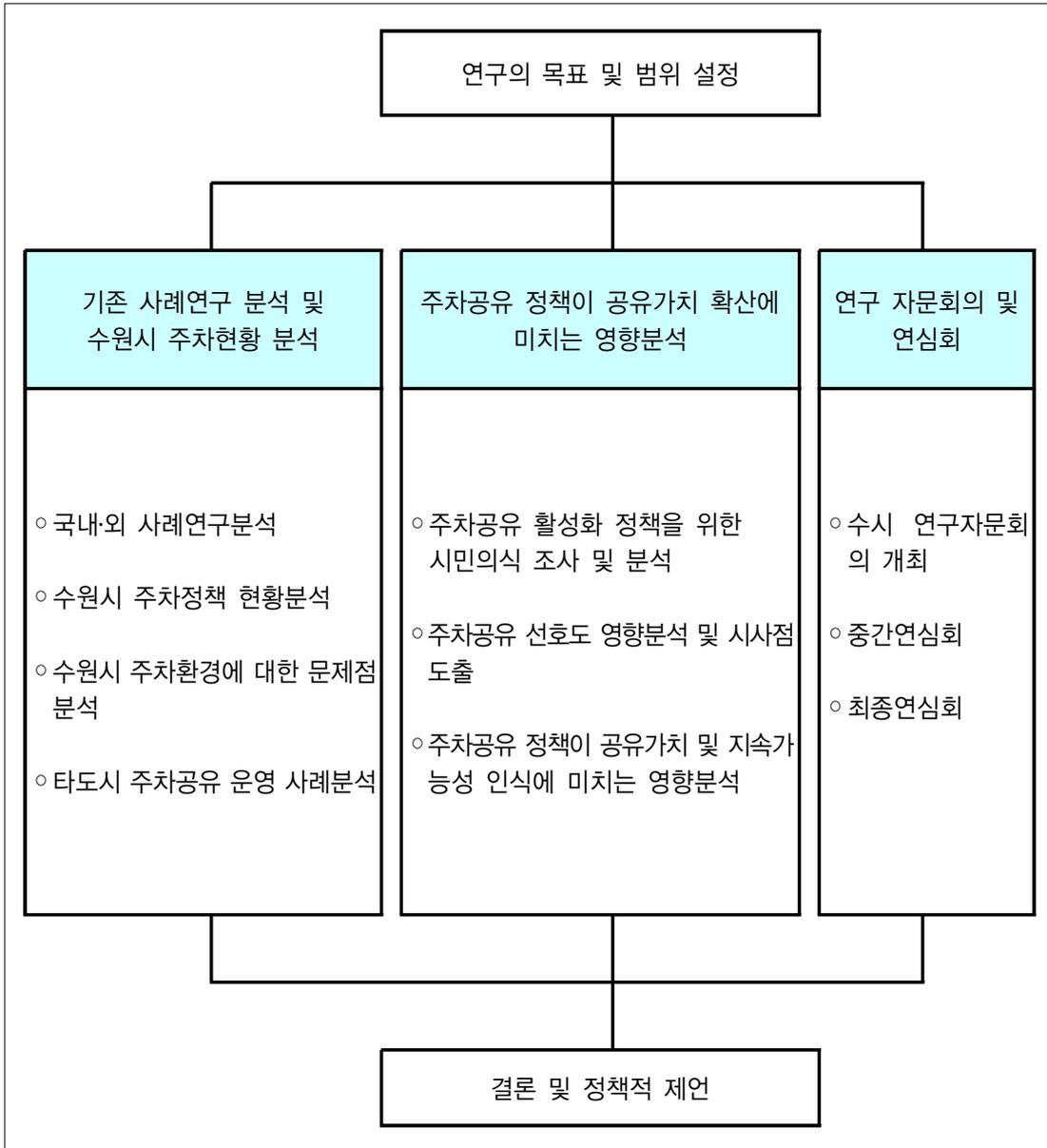
- 수원시 관내 전지역

3) 내용적 범위

- 공유경제에 대한 개념정립 및 효과검토
- 국내·외 기존 사례분석 및 타도시 도입 운영 현황검토
- 수원시 주차정책 현황 분석
- 수원시 주차환경에 대한 문제점 분석
- 주차공유 정책의 선호도 및 공유가치 확산에 미치는 영향요인 분석
 - 주차공유 활성화 정책을 위한 시민의식 조사 및 분석
 - 주차공유 선호도 영향분석 및 시사점 도출
- 주차공유 정책이 공유가치 및 지속가능성 인식에 미치는 영향분석
- 결론 및 정책적 방향제시

2. 연구 수행절차

■ 본 연구의 수행절차는 다음과 같다.



〈그림 1-1〉 연구 수행절차

4 | 수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석

제2장 국내·외 사례분석 및 수원시 주차현황 분석

제1절 개념정립 및 국내·외 사례분석

1. 공유경제에 대한 개념정립 및 효과검토

1) 공유경제

2008년 미국의 금융위기, 세계경제위기는 저성장, 소득저하, 취업난 등을 야기시켰으며, 이는 소비형태가 과소비에서 합리적 소비 형태로 전환하게 되는 계기가 되었다.

2008년 미국 하버드대 로스쿨 로렌스 레식 교수는 리믹스(Remix)라는 책을 통해 공유경제의 지향성을 제시하였으며, 이를 통해 경제위기, 환경오염문제 등에 대한 해결책으로 공유경제는 출현하게 되었다. 이후 지속적으로 확산되고 있으며, 현재까지 다양한 분야에 영향을 미치고 있다.

공유경제의 사전적 의미는 “물품을 소유의 개념이 아닌 서로 대여해 주고 차용해 쓰는 개념으로 인식하여 경제활동을 하는 것”¹⁾을 말하며, 개념적인 협력적 소비를 지칭하는 말이다.

공유경제는 기존에 생산된 자원을 나만이 이용하는 소유의 개념 보다는 여러 사람들이 필요시 함께 공유해서 사용한다는 공유의 개념에 더 중점을 두고 있다. 공유의 경우 이용자는 비용을 절감할 수 있으며, 제공자는 남는 자원을 공유함으로써 수익을 얻을 수 있다는 장점이 있다. 이러한 공유경제는 기존에 생산된 자원을 보다 효율적으로 자원을 활용함으로써 과소비, 환경오염 등의 사회적 문제를 해소할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

2) 공유교통

기존에 형성되어 있는 자원을 서로 공유하고 나누어 쓰는 개념의 공유경제는 교통서비스 및 교통인프라 공급의 한계 등이 나타나고 있는 교통분야에서도 현 시점에서 중요한 이슈가 되고 있다.

고준호(2013)는 공유교통을 대중교통체계와 개인교통 체계를 보완하는 중간적인 특

1) 위키백과(<https://ko.wikipedia.org/>)

성의 교통체계로서, 사회성, 경제성, 환경성, 측면에서 공유의 통합적인 목적성을 가지고 있는 교통체계라고 정의하기도 하였다.

교통부문에서의 공유는 대표적으로 카셰어링, 공유자전거, 주차공간 공유 등이 있으며, 이를 중심으로 국내뿐만 아니라 주차난으로 어려움을 겪고 있는 해외 주요도시에서도 다양한 정책들이 제시되고 있다.

특히 주차공간 공유의 경우 지속적인 차량증가에 따라 심각한 주차난이 발생하고 있는 지금 시행에 대한 적극적인 검토가 필요할 것으로 보인다. 차량은 운행시간을 제외한 대부분의 시간을 주차장에서 주차되어 있기 때문에 주차공간에 대한 확보는 매우 중요한 부분에 해당된다.

구시가지, 상가밀집지역 등에는 주차공간이 충분하지 않은 것이 현실이며, 물리적인 주차공간 확보는 한계가 있다. 무엇보다도 주차 수급율의 편차가 심하게 나타나고 있기 때문에 공유주차는 효과적인 해결방안이 될 수 있을 것으로 보인다.

3) 공유사례

서울시는 2012년 9월 시민사회, 기업, 공공부문의 소통과 협업을 통해 공유 활동이 활발히 이루어지는 도시를 뜻하는 공유도시 추진계획을 발표하고 함께 도모하여 사회적 가치를 창출하는 새로운 도시 패러다임으로서의 공유도시 서울을 선언하였다.²⁾

서울시의 공유도시 추진이유는 추가적인 자원 투입의 한계, 급격한 도시화로 인한 공동체 의식의 실종 등 지속적으로 발생하고 있는 경제, 환경, 사회적 문제 해소를 위함이며 공유를 통해 자원의 활용성을 극대화시키고 자원 공유를 통한 사람사이의 관계망 형성과 공동체 복원 추진 등을 위함이다.

공유의 대상은 동일자원으로 더 많은 효용을 창출하는 물건의 공유, 유휴공간을 개방하여 활용도를 높이는 공간의 공유, 다양한 재능과 경험을 나누는 사람의 공유, 함께 참여하여 사회문제를 해결하는 품의 공유, 공개와 소통을 통해 새로운 가치를 만드는 정보의 공유로 설정하였다.

서울시는 공유도시 기반조성을 위해 공유 촉진 조례 제정, 서울 공유허브 구축, 제도 개선 및 갈등조정 역할 수행 등을 마련하였다.

서울시 공유 촉진 조례는 공유촉진 기반구축 및 공유단체·기업 지원근거마련을 위함

2) 서울시(2012), 공유도시(Sharing City) 서울 추진계획

이며, 주요내용으로는 공유촉진 정책, 공유단체·기업의 지정, 공유촉진위원회 설치 등이 있다. 서울시는 서울 공유허브를 통해 온라인 공유 플랫폼 제공, DB구축, 공유 활동 참여방법 안내 등을 제공하고 있으며, 공모를 통해 공유허브의 운영주체를 선정하고 구축·운영비를 지원하도록 하고 있다.

또한, 공유도시 홍보를 위해 공유 서울 BI·슬로건과 승용차 공동이용사업 브랜드명 시민공모를 진행하였으며, 부착 홍보물 제작, 홍보 동영상 제작, 공유 서울 브랜드 홍보, 리플릿 제작 등을 시행하였다.

교통체증과 환경오염을 줄일 수 있는 카셰어링 서비스인 나눔카, 부족한 주차공간 해소방안인 공유 주차장, 관광객을 위한 숙박시설 확보를 위한 도시민박 등의 사업을 운영 중에 있다.

〈표 2-1〉 공유도시 서울 우선추진 사업(20개 공유도시 프로젝트)

구분	사업내용	우선추진사업
물건	동일자원으로 더많은 효용을 창출하는 물건의 공유	쉽게 빌려 쓰는 카셰어링
		공유서가 프로젝트
		동네공방 프로젝트
		아이웃 나누기 프로젝트
		시립병원·보건소 의료장비 공유
		사무기기(출력장비) 공유
공간	유휴공간을 개방하여 활용도를 높이는 공간의 공유	스마트 주차장 공유
		한지붕 세대공감 프로젝트
		체험관광 연계 도시민박 활성화
		시민이 채우는 열린공간 프로젝트
		어르신 여가복지시설 복합 커뮤니티
공유를 통한 청년 주거문제 해소		
인간	다양한 재능과 경험을 나누는 사람의 공유	휴먼 도서관 멘토 공유
		서울메세나 매칭지원 프로젝트
		함께 만드는 특별한 결혼식
시간	함께 참여하여 사회문제를 해결하는 품의 공유	S-JOB 공동채용 프로젝트
		어린이집·복지시설 차량 공동구매
정보	공개와 소통을 통해 새로운 가치를 만드는 정보의 공유	공공 와이파이 서울 프로젝트
		서울 사진은행
		스마트 기술을 통한 문화정보 공유

자료 : 서울시(2012), 공유도시(Sharing City) 서울 추진계획

공유사업은 국내뿐만 아니라 전 세계적으로 다양한 분야에서 활발하게 이루어지고 있다.

2. 선행 연구 검토

공유교통에 대한 연구는 국내·외에서 다양한 연구가 활발히 진행되고 있다.

고준호(2013)는 서울시 공유교통정책이 나아가야 할 방향과 활성화 방안을 살펴보고, 그에 따른 기대효과를 분석하여 공유교통시대로의 전환을 위한 기반을 마련하고자 하였다. 공유교통을 대중교통 체계와 개인교통 체계를 보완하는 중간적인 특성의 교통 체계로서, 사회성, 경제성, 환경성 측면에서 공유의 합목적성을 가지고 있는 교통체계라고 정의 하였다. 또한, 공유교통은 교통인프라 공급정책의 한계, 기존 교통서비스의 한계, 기존 시스템(교통수단분담률)의 고착화와 같은 현재 교통체계의 문제에 대응하기 위해 반드시 필요하다고 하였다.

김숙희(2014)는 수원 시민들을 대상으로 카셰어링 선호도 요인 분석을 실시하여 그 결과를 제시하였다. 분석결과 시민의 약 60%정도가 카셰어링 이용을 고려하고 있는 것으로 나타났으며, 주거 밀집지역과 대중교통 역 주변에서 카셰어링 잠재수요가 가장 높은 것으로 나타났다. 요금체계는 시간당 지불방식을 가장 선호한 것으로 나타났으며, 통행목적으로는 업무·쇼핑·여가·레저 통행에서 택시나 렌터카 등 보다 카셰어링의 선호도가 높은 것으로 나타났다.

고준호(2015)는 공유도시 서울의 사업 중 하나인 나눔카에 대한 설문조사 결과와 이용실적 자료를 활용하여 2년간의 도입 효과를 평가하고 장기적인 추진방향을 제안하였다. 분석결과 나눔카를 주로 이용하는 사람은 2인 이하 가구의 20대, 30대 남성이었으며, 업무지역과 대학가 주변 지점의 이용횟수가 높은 것으로 분석되었다. 시간대별로는 21시에서 24시의 대여횟수가 가장 많은 것으로 나타났다.

나눔카 서비스 도입이후 승용차 보유는 약 6,290대 감소한 것으로 나타났으며, 승용차 처분이나 구매연기 등 가계지출 절약이 연간 약 289억원인 것으로 추정되었다. 이외에도 오염물질 및 온실가스 배출량이 연간 약 486톤 감소하는 것으로 분석되었다.

나눔카의 활성화를 위해서는 차량대수 확대 및 서비스 지점 확충이 필요하다고 주장하였으며, 이용자들의 의견을 적극 반영하고 편도 서비스 등 다양한 운영방식을 추진해야한다고 하였다.

김숙희(2014)는 대중교통 연계 활성화를 위한 카셰어링 운영전략에 관한 연구에서 그린카에서 운영중에 있는 39개소 카셰어링 대여소의 이력데이터를 분석한 결과를 제시하였다. 또한, 대중교통 접근성이 카셰어링 이용수요에 미치는 영향을 확인하였으며,

카셰어링 이용 활성화를 위한 정책적 방향을 제시하였다.

이정범(2015)은 공유주차제의 개념과 해외 및 국내 주요도시의 공유주차제 시행현황 등을 바탕으로 대전시 공유주차장 도입가능 지역 검토 및 주차관련 교통정책 수립을 위한 공유주차제 도입 방안을 제시하였다. 대전시에 대한 공유주차가 현실화되기 위해서는 현황조사가 우선되어야 한다고 하였으며, 대전 서구를 거주자우선주차구역을 쉽게 할 수 있는 지역이라고 하였고, 공유주차를 실현하기 좋은 지역을 유성구 공동이라고 하였다. 공유주차 시행을 보다 용이하게 하기 위해서는 공유주차장 이용편의를 증진시킬 수 있도록 스마트 앱을 활용하는 방안을 제시하였으며, 공유 주차장에 동참한 주차 공간 제공자의 경우 인센티브나 포인트를 지급해 수익을 보장해 주는 것이 필요하다고 하였다. 또한, 공익광고나 신문 등의 홍보를 통해 공유주차에 대한 홍보를 강화하고 불법주정차 단속을 강화한다면 빠른 시일 내에 공유주차를 활성화 시킬 수 있을 것이라고 하였다.

빈미영(2015)은 경기도 주차장공유 도입을 위한 기초연구로 경기도 주차장공유 도입을 위한 주차행태에 관한 연구를 시행하였다.

주차장공유를 정의하고 주차장 공유가 주차난에 얼마만큼의 효과를 얻을 수 있는지를 파악하기 위해 경기도민을 대상으로 설문조사를 시행하였으며, 이를 바탕으로 주차비용 결정요인에 미치는 영향과 주차공유 도입 시급성을 판단하는 요인을 분석하였다.

제2절 주요 주차정책 및 타도시 도입·운영 현황분석

1. 주요 주차정책

우리나라는 급속한 경제발전 속에서 승용차 이용의 증가로 인해 교통수요 또한 급증하게 되었다. 이에 교통수요 증가에 따른 대처방안에 대한 다양한 정책이 제시되어 왔으나 근본적인 해결방안은 되지 못하였으며, 공급위주의 교통정책은 현재 한계에 도달하게 되었다.

박상우(2008)에 따르면 주차수요관리 유형은 주차장 설치기준 조정을 통한 공급관리, 주차요금체계 조정 및 승용차 통행억제를 통한 수요관리, 주차시설 관리 및 운영제도 개선 등을 통한 운영적 측면 등 3가지로 구분할 수 있다.

공급관리에 해당하는 주차수요관리 방안으로는 도심 부설주차장 상한제, 주차설치

기준 완화, 도심주차시설 규제 및 동결 등을 들 수 있다. 수요관리에 해당하는 주차수요관리 방안으로는 요금조정 유형과 승용차 통행제한 유형으로 나눌 수 있는데 요금조정의 경우 주차요금 누증제, 차등요금제, 피크시간 주차료 부과 및 할증제 등이 있으며, 승용차 통행억제의 경우 도심통행세 징수, 승용차 도심 진입 허가세 등이 이에 해당된다.

마지막으로 운영의 경우 주차장 공동 이용제, 차고지 증명제, 주거지 주차허가제, 거주자우선주차제 등이 이에 속한다.

〈표 2-2〉 주차수요관리 유형

유형		주차수요관리 방안
공급관리		도심 부설주차장 상한제, 주차설치 기준 완화, 도심주차시설 규제 및 동결, 도심 전용주차장 설치제한, 블록별 주차시설 상한제, 지하철 인근 주차시설 상한제 등
수요관리	요금조정	주차요금 인상, 주차요금 누진제, 차등요금제, 피크시간 주차료 부과 및 할증제, 건축물 부설주차장의 유료화, 부설주차장 운영부담금 제도, 주차세 제도 등
	승용차 통행제한	도심통행세 징수, 승용차 도심 진입 허가세, 승용차 보유종 과세, 도심외곽주차장 건설, 인센티브 제공 등
운영		주차장 공동 이용제, 차고지 증명제, 주거지 주차허가제, 거주자우선주차제, 불법주차 단속, 주차안내체계의 개선, 주차장 정보의 체계화 등

자료 : 박상우(2008), 외국의 주차수요관리방안과 시사점, 한국교통연구원

최근 국내 주차정책의 경우 주차관련 법규의 개정을 통해 주차장 설치기준을 강화하고 있으며, 지역별 주차수요에 대한 정책을 적극 추진하고 있는 실정이다.

국내 주차정책은 서울시의 주도하에 먼저 시행되고 있으며, 순차적으로 지자체로 도입 운영되는 형태를 보이며 진행되고 있다.

국내 주차정책의 변천과정을 살펴보면 1967년 건축법에서 주차장 설치의 규범화(전국 자동차 등록 대수 5만대)가 진행되었으며, 1979년 주차장법이 제정되어 부설주차장의 설치기준이 설정 되었다. 1990년 동법 시행령을 개정하여 부설 주차장 설치 의무 부과 및 설치기준을 대폭 강화하게 되었고, 1996년 동법 시행규칙을 신설하여 주차상

한제를 도입하였다. 이후 2004년에는 동법 시행령을 개정하여 부설 주차장 설치기준을 강화하였다.

서울시, 부천시, 제주시 등의 주요 주차정책 추진사례를 살펴보면 서울시의 경우 거주자 우선주차제 시행, 주차상한제, 주차요금 조정, 불법주차 단속강화, 도심 주차장 감축 등의 수요관리 정책을 시행 중에 있으며, 주차시설 공급 측면에서 공공용지를 활용한 주차장 건설 확대, 주차장 공유, 부설 주차장 개방에 따른 인센티브 지원 등을 추진 중에 있다.

부천시의 경우 노상 및 공공기관 주차시설 전면 유료화, 불법 주·정차 단속 강화, 불법주차 과태료 인상 등을 추진하였으며, 공급 측면에서는 노외주차장 확충을 추진하였다.

제주시의 경우 수요 관리 측면에서 내 집 주차장 갖기 운동, 차고지 증명제, 거주자 우선주차제 등을 추진하였으며, 공급 측면에서는 주차혼잡지역 주차빌딩 건립 등을 추진하였다.

거주자우선주차제의 경우 현재 국내 각 도시에서 전국적으로 시행되고 있으며, 이외에도 주차상한제, 차고지 증명제 등이 운영되고 있다.

차고지증명제의 경우 2007년 제주시에서 최초로 도입되어 운행되고 있는데, 현재는 대형차량을 대상으로 하고 있으나 순차적으로 대상을 확대하여 전 차량에 대한 도입을 예정하고 있다.

1) 거주자우선주차제도

이면도로의 불법주차는 지역주민의 불편을 야기 시키며, 비상시 운행되는 소방차나 경찰차와 같은 긴급차량의 통행을 방해하고 보행자의 통행을 방해하여 교통안전에 악영향을 미칠 수 있다.

거주자우선주차제도는 인구밀도가 높은 주거 밀집지역의 심각한 주차난을 해소하기 위한 주차정책으로 서울시를 비롯한 각 지자체에서 운영되고 있다.

지역주민에게 일정요금을 부과하고 이용권을 부여하는 방식으로 운영되고 있으며, 지역주민에게는 저렴한 비용으로 주차공간을 제공하고 외부차량의 주차를 억제하기 때문에 주차난에 효율적인 정책이라고 볼 수 있다.

거주자우선주차제도 관련법인 주차장법을 살펴보면 노상주차장의 설치 및 폐지는 특

별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장이 하도록 되어있으며, 노상주차장의 관리는 주차장을 설치한 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장이 관리하거나 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장으로부터 그 관리를 위탁받은 자가 관리하도록 되어있다.

기타 자세한 주차장법에 규정되어있는 자세한 내용은 아래와 같다.

주차장법

제7조(노상주차장의 설치 및 폐지)

- ① 노상주차장은 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장이 설치한다. 이 경우 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제43조제1항은 적용하지 아니한다. <개정 2010.3.22.>
- ② 삭제 <1995.12.29.>
- ③ 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 지체 없이 해당 노상주차장을 폐지하여야 한다. <개정 2010.3.22.>
 1. 노상주차장에서의 주차로 인하여 대중교통수단의 운행이나 그 밖의 교통소통에 장애를 주는 경우
 2. 노상주차장을 대신하는 노외주차장의 설치 등으로 인하여 노상주차장이 필요 없게 된 경우
- ④ 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 노상주차장 중 해당 지역의 교통 여건을 고려하여 화물의 하역(荷役)을 위한 주차구획(이하 "하역주차구획"이라 한다)을 지정할 수 있다. 이 경우 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 하역주차구획에 화물자동차 외의 자동차(「도로교통법」 제2조제22호에 따른 긴급자동차는 제외한다)의 주차를 금지할 수 있다. <개정 2010.3.22., 2011.6.8.>

자료 : 법제처(www.moleg.go.kr)

주차장법 시행규칙

제4조(노상주차장의 구조·설비기준)

① 법 제6조제1항에 따른 노상주차장의 구조·설비기준은 다음 각 호와 같다. <개정 2014.2.6.>

1. 노상주차장을 설치하려는 지역에서의 주차수요와 노외주차장 또는 그 밖에 자동차의 주차에 사용되는 시설 또는 장소와의 연관성을 고려하여 유기적으로 대응할 수 있도록 적정하게 분포되어야 한다.

2. 구간선도로에 설치하여서는 아니 된다. 다만, 분리대나 그 밖에 도로의 부분으로서 도로교통에 크게 지장을 주지 아니하는 부분에 대해서는 그러하지 아니하다.

3. 너비 6미터 미만의 도로에 설치하여서는 아니 된다. 다만, 보행자의 통행이나 연도(沿道)의 이용에 지장이 없는 경우로서 해당 지방자치단체의 조례로 따로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

4. 종단경사도(자동차 진행방향의 기울기를 말한다. 이하 같다)가 4퍼센트를 초과하는 도로에 설치하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 목의 경우에는 그러하지 아니하다.

가. 종단경사도가 6퍼센트 이하인 도로로서 보도와 차도가 구별되어 있고, 그 차도의 너비가 13미터 이상인 도로에 설치하는 경우

나. 종단경사도가 6퍼센트 이하인 도로로서 해당 시장·군수 또는 구청장이 안전에 지장이 없다고 인정하는 도로에 제6조의2제1항제1호에 해당하는 노상주차장을 설치하는 경우

5. 고속도로, 자동차전용도로 또는 고가도로에 설치하여서는 아니 된다.

6. 「도로교통법」 제32조 각 호의 어느 하나에 해당하는 도로의 부분 및 같은 법 제33조 각 호의 어느 하나에 해당하는 도로의 부분에 설치하여서는 아니 된다.

7. 도로의 너비 또는 교통 상황 등을 고려하여 그 도로를 이용하는 자동차의 통행에 지장이 없도록 설치하여야 한다.

8. 노상주차장에는 다음 각 목의 구분에 따라 장애인 전용주차구획을 설치하여야 한다.

가. 주차대수 규모가 20대 이상 50대 미만인 경우: 한 면 이상

나. 주차대수 규모가 50대 이상인 경우: 주차대수의 2퍼센트부터 4퍼센트까지의 범위에서 장애인의 주차수요를 고려하여 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 비율 이상

② 노상주차장의 주차구획 설치에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정할 수 있다.

주차장법 시행규칙
제6조의2(노상주차장의 전용주차구획 설치)

① 법 제10조제1항제3호에 따라 노상주차장의 일부에 대하여 전용주차구획을 설치할 수 있는 경우는 다음 각 호와 같다.

1. 주거지역에 설치된 노상주차장으로서 인근 주민의 자동차를 위한 경우
2. 법 제7조제4항에 따른 하역주차구획으로서 인근 이용자의 화물자동차를 위한 경우
3. 대한민국에 주재하는 외교공관 및 외교관의 자동차를 위한 경우
4. 그 밖에 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 자동차를 위한 경우

② 제1항에 따른 전용주차구획의 설치·운영에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

[전문개정 2010.10.29.]

자료 : 법제처(www.moleg.go.kr)

빈미영(2015)에 따르면 경기도의 경우 16개 시·군에서 거주자우선주차제를 실시하고 있으며, 주간, 야간, 전일로 구분하여 월 평균 20,000원 ~ 30,000원의 요금으로 운영되고 있다. 또한, 거주자우선주차에 관한 내용은 조례로 규정하여 위반시 벌금을 부과하는 등의 규제를 통해 지역주민에게 주차공간을 제공하도록 하고 있다.

<표 2-3> 경기도 시·군 거주자우선주차 관련 조례

구분	운영시간	이용요금	무단주차벌금
수원시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 20,000원 전일 : 30,000원	20,000원
성남시	주간 08:00~19:00 야간 19:00~08:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 20,000원 전일 : 30,000원	18,000원
부천시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 15,000원 전일 : 30,000원	-
용인시	주간 08:00~19:00 야간 19:00~08:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 20,000원 전일 : 30,000원	-

안양시	전일 24시간	전일 : 25,000원	30,000원
시흥시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 15,000원 전일 : 30,000원	-
군포시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00	주간 : 20,000원 야간 : 10,000원	-
이천시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 15,000원 전일 : 30,000원	22,500원
오산시	야간 18:00~09:00	-	-
하남시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 20,000원 전일 : 30,000원	20,000원
의왕시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 25,000원 야간 : 20,000원 전일 : 35,000원	18,000원
과천시	야간 18:00~09:00	야간 : 20,000원	
고양시	야간 18:00~09:00	야간 : 30,000원	15,000원
남양주시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 20,000원 전일 : 30,000원	
의정부시	주간 09:00~18:00 야간 18:00~09:00 전일 24시간	주간 : 20,000원 야간 : 20,000원 전일 : 30,000원	28,800원
양주시	야간 18:00~09:00	-	-

자료 : 빈미영(2015), 경기도 주차장공유 도입을 위한 주차형태 분석연구, 경기연구원

이러한 거주자우선주차제는 교통선진국인 샌프란시스코, 파리, 런던 등에서 주차문제의 해결책으로 이미 시행중에 있으며, 국내에는 1997년 처음으로 서울시에 도입되어 경기도 등 전국으로 확대 운영되고 있다.

2) 그린파킹(Green Parking)

그린파킹사업은 거주자우선제도와 같이 주거 밀집지역의 주차난을 해소하기 위한 정책으로 불법주차 및 외부차량의 진입을 막고 지역주민을 위한 주차공간 확보, 긴급차량 통행 확보, 보행자 통행로 확보 등이 원활할 수 있도록 쾌적한 주거환경 유지하고 보다 살기 좋은 환경을 조성하기 위한 사업으로 거주자우선제도에 비해 주민들의 실질적인 참여가 필요한 정책이다.

그린파킹사업은 담장을 허물고 이에 따라 발생하는 공간을 활용하여 주차장을 설치함으로써 주택 공간 안에 주차공간을 형성하는 주차문제 해소 방안이다.

서울시의 경우³⁾ 2004년부터 그린파킹사업을 시작하였으며, 2009년 하반기 부터는 단독, 다세대·빌라 외에 94년 이전 건립된 아파트를 지원 대상에 포함해 대상지역을 확대하였다.

2011년 서울시가 Green Parking 사업지구의 담장허물기 신청 주택 가옥주 및 관련자를 대상으로 실시한 서울시 그린파킹사업에 대한 여론조사 보고서⁴⁾에 따르면, 주민들은 서울시에서 가장 심각한 교통문제로 주차문제를 지적하고 있는 것으로 나타났다.

주차문제는 전체 61.2%로 가장 높게 나타났으며, 2009년 조사 결과인 53.4%에 비해 7.8% 높아진 것으로 나타났다.

주차문제로 이웃과 마찰경험이 있다는 응답자는 전체의 39.8%로 나타났으며, 주택가 골목길이나 이면도로에서 교통사고의 불안을 느낀다는 응답자가 70.2%로 높게 나타났다.

서울시 그린파킹 사업에 대한 평가의 경우 매우만족이 32.2%, 대체로 만족스러운 편이 51.6%로 나타나 83.8%의 응답자가 만족하고 있는 것으로 나타났다. 이를 통해 그린파킹 사업이 주차난에 해소에 긍정적인 영향을 미치고 있는 것을 알 수 있다.

3) 서울시(2010), 그린파킹사업으로 주택가 주차문제 해결한다

4) 서울시(2011), 2011년 서울시 그린파킹사업에 대한 여론조사 보고서



〈그림 2-1〉 그린파킹사업 공사 전·후

자료 : 서울시(2010), 그린파킹사업으로 주택가 주차문제 해결한다

3) 차고지증명제

차고지증명제는 주차공간을 확보해야만 자가용 자동차를 구입할 수 있게 하는 제도를 말하며, 신규로 구입하거나 주소를 변경하는 경우에 차고지를 반드시 확보하도록 하는 제도이다. 이는 자동차를 개인물품으로 판단하여 소유자가 주택내부나 거주지 주변에 주차공간을 확보해야한다는 원칙을 전제로 한다.

일본의 경우 1962년부터 차고지증명제를 도입하여 시행하고 있으며, 거주지의 2km 이내에 차고지를 확보하도록 하고 있다. 일본은 차고지증명제 시행 후 큰 효과를 본 것으로 나타났다.

우리나라의 경우 2007년부터 제주도에서 최초로 도입하여 운영되고 있으며, 19개 동지역에 한해 대형자동차를 대상으로 시행되고 있다.

이후 2017년에 1600cc이상, 16인승이상 등 중형차량을 대상으로 확대할 예정이며, 2022년에는 서귀포시를 포함한 제주도 전 지역에 대형, 중형, 소형 차량을 대상으로 확대 시행할 예정에 있다.

제주도 홍보자료에 따르면 차고지증명제 관련 차종별 시행지역 및 시기는 다음과 같다.

〈표 2-4〉 제주도 차고지증명제 차종별 시행지역 및 시기

규모별	자동차종류별				시행지역 및 시기			
	승용	승합	화물	특수	제주시		서귀포시	
					동	읍면	동	읍면
대형	2000cc이상	36인승이상	적재량 5톤이상	총중량 10톤이상	2007.2.1	2022.1.1		
중형	1600cc이상	16인승이상	적재량 1톤이상	총중량 3.5톤초과	2017.1.1			
소형	배기량 1000cc이상 외(경형 및 무공해차 제외)				2022.1.1			

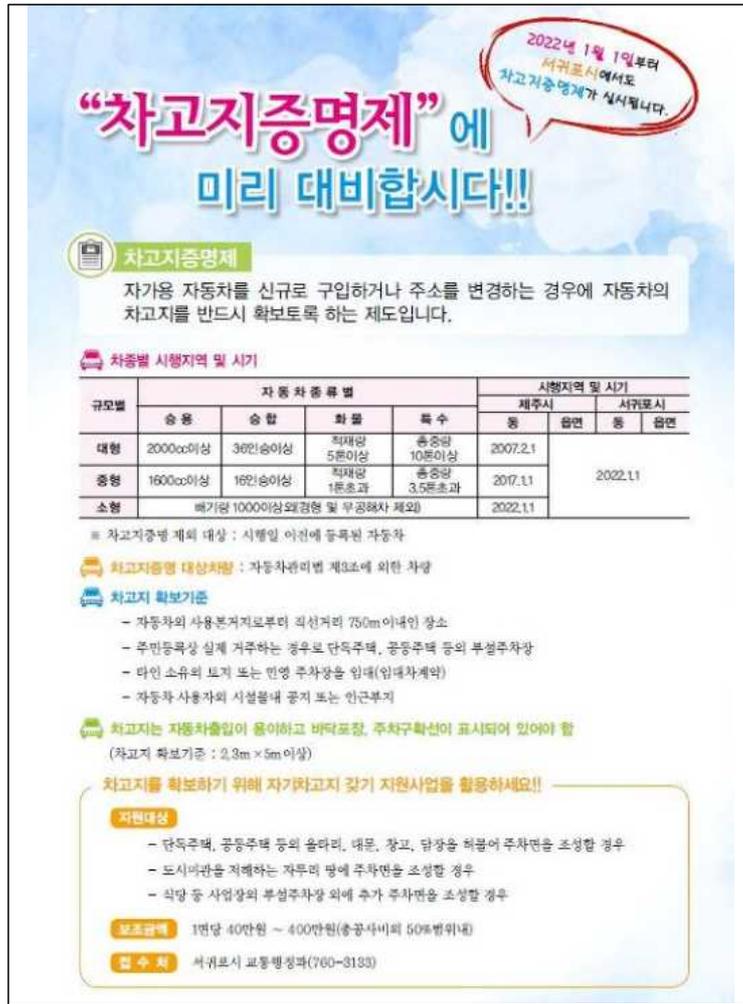
자료 : 서귀포시(<http://www.seogwipo.go.kr/>)

제주도의 차고지증명제는 다음과 같이 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법을 통해 규정되어 있다.

제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법
제428조(자동차 관리에 관한 특례)

- ① 「자동차관리법」 제8조, 제11조 및 제12조에 따라 자동차를 신규·변경 또는 이전 등록하려는 자는 그 등록을 신청할 때에 그 자동차의 차고지(주차장·주차시설 및 공지 등 자동차의 보관에 적합한 장소를 말한다. 이하 같다)를 확보하고 있음을 증명할 수 있는 서류(이하 이 조에서 "차고지증명서"라 한다)를 도지사에게 제출하여야 한다.
- ② 제1항에 따른 차고지증명서를 제출하지 아니하는 자에게는 「자동차관리법」 제8조, 제11조 및 제12조에 따른 자동차의 신규·변경 또는 이전 등록을 거부할 수 있다.
- ③ 제1항에 따라 신규·변경 또는 이전 등록을 한 자는 등록 당시의 차고지가 변경되었을 때에는 도조례로 정하는 바에 따라 도지사에게 신고하여야 한다.
- ④ 도지사는 제1항에 따라 자동차를 신규·변경 또는 이전 등록한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 도조례로 정하는 바에 따라 차고지를 확보하도록 하는 명령(이하 "차고지확보 명령"이라 한다)을 할 수 있다.
 1. 등록 당시의 차고지가 없게 된 경우
 2. 등록 당시의 차고지가 차고지로서 부적합하게 된 경우
 3. 등록 당시의 차고지를 다른 용도로 사용하는 경우
- ⑤ 도지사는 차고지확보명령을 위반한 자로부터 「자동차관리법」 제10조에 따른 자동차등록번호판을 영치할 수 있다.
- ⑥ 제1항에 따라 차고지증명서를 제출하여야 하는 자동차의 종류, 대상지역, 차고지의 확보기준·확보방법 및 확인절차 등은 도조례로 정한다.
- ⑦ 「자동차관리법」 제47조제1항 및 제2항에 따른 국토교통부장관의 권한은 도지사의 권한으로 한다. 다만, 택시미터 제작검정과 관련한 사항은 제외한다.
- ⑧ 「자동차관리법」 제47조제1항·제2항(도지사의 권한에 한정한다), 제53조제1항 본문·단서, 같은 조 제2항, 제55조제1항, 제56조 각 호 외의 부분, 같은 조 제4호, 제58조제1항 각 호 외의 부분, 같은 조 제4항제6호·제7호, 같은 조 제5항·제7항, 제58조의2제1항·제3항, 제60조제1항 단서, 같은 조 제2항·제4항, 제62조, 제65조제1항·제2항, 제66조제2항 및 제67조제1항에서 대통령령 또는 국토교통부령으로 정하도록 한 사항은 도조례로 정할 수 있다.

자료 : 법제처(www.moleg.go.kr)



〈그림 2-2〉 제주도 차고지증명제 홍보자료
자료 : 서귀포시(<http://www.seogwipo.go.kr/>)

서울시의 경우에는 1989년부터 차고지증명제 도입을 위해 지속적인 시도를 해오고 있으나 자동차 업계의 반발 등 부작용 발생에 대한 우려로 인해 도입에 어려움을 겪고 있는 실정이다.

4) 주차상한제

주차상한제는 1997년부터 시행한 교통수요억제정책으로 교통혼잡을 완화하기 위해 교통 혼잡이 잦은 지역에 주차시설을 억제시키고 대중교통의 이용을 활성화 시키는 정책이다.

주차상한제는 다음과 같이 주차장법 제19조(부설주차장의 설치), 주차장법 시행규칙 제7조의2(노외주차장 또는 부설주차장의 설치제한)를 통해 규정되어있다.

주차장법

제19조(부설주차장의 설치)

- ⑩ 특별시장·광역시장·특별자치도시사 또는 시장은 부설주차장을 설치하면 교통 혼잡이 가중될 우려가 있는 지역에 대하여는 제1항 및 제3항에도 불구하고 부설주차장의 설치를 제한할 수 있다. 이 경우 제한지역의 지정 및 설치 제한의 기준은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. <개정 2013.3.23.>

자료 : 법제처(www.moleg.go.kr)

우리나라의 경우 1995년 교통 혼잡을 가중시킬 수 있는 지역의 주차장 설치를 제한할 수 있도록 주차장법을 개정하였으며, 서울시에서 국내최초로 도입되었다. 이후 타지 자체로 점차 확산되었다.

서울시의 경우 4대문 주변, 신촌, 영등포, 강남·서초, 잠실, 천호, 청량리, 용산·마포, 미아, 목동지역 등에서 주차상한제를 시행중에 있다.

주차장법 시행규칙

제7조의2(노외주차장 또는 부설주차장의 설치 제한)

- ① 법 제12조제6항 또는 법 제19조제10항에 따라 노외주차장 또는 부설주차장(주택 및 오피스텔의 부설주차장은 제외한다)의 설치를 제한할 수 있는 지역은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역으로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 지역으로 한다. <개정 2014.2.6.>
1. 자동차교통이 혼잡한 상업지역 또는 준주거지역
 2. 「도시교통정비 촉진법」 제42조에 따른 교통혼잡 특별관리구역으로서 도시철도 등 대중교통수단의 이용이 편리한 지역
- ② 법 제12조제6항에 따른 노외주차장 설치 제한의 기준은 그 지역의 자동차교통 여건을 고려하여 정한다.
- ③ 법 제19조제10항에 따라 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 부설주차장 설치 제한의 기준은 최고한도로 정하되, 그 최고한도는 「주차장법 시행령」(이하 "영"이라 한다) 별표 1의 설치기준(조례로 설치기준을 정한 경우에는 조례에서 정한 설치기준을 말한다. 이하 이 항에서 "설치기준"이라 한다) 이내로 하여야 한다. 다만, 제1항제2호에 해당하는 지역의 경우에는 설치기준의 2분의 1 이내로 하여야 한다.
- ④ 제3항에 따른 부설주차장 설치 제한의 기준은 시설물의 종류별·규모별 또는 해당 지역의 구역별로 각각 다르게 정할 수 있다.
- ⑤ 제3항 및 제4항에 따라 조례로 부설주차장 설치 제한의 기준을 정할 때에는 화물의 하역(荷役)을 위한 주차 또는 장애인 등 교통약자나 긴급자동차 등의 주차를 위한 최소한의 주차구획을 확보하도록 하여야 한다.

[전문개정 2010.10.29.]

2. 타 도시 도입·운영 현황분석

1) 국내사례

학교주차장 야간 개방, 차량이 몰리지 않는 시간대의 일반적인 건물주차장 개방 등 주차장 공유는 우리 주변에서 서서히 확산되고 있는 것을 볼 수 있다. 그러나 대부분의 사람들은 보안, 건물의 청결상태 등을 이유로 주차장 공유에 부정적인 인식을 가지고 있다.

그럼에도 공유주차는 심각한 불법주차로 인한 주차문제가 발생하고 있는 지금 현실적인 문제해결을 위해서는 반드시 필요한 정책 중 하나이다. 또한, 활발히 시행되고 있는 거주자우선주차의 경우 기존사용자가 계속해서 사용하고 있기 때문에 대기자가 줄지 않고 있으며, 이미 포화상태에 있는 것으로 나타나 주차장 확충과 공급위주의 주차정책의 한계를 해소하기 위한 새로운 주차정책이 필요한 시점에 있다.

최근 서울시를 중심으로 여러 지자체에서는 공유주차를 활성화시키기 위한 다양한 노력을 기하고 있다.

서울시의 경우 강동구, 양천구, 송파구, 도봉구, 성북구 등에서 주차장 공유사업이 이루어지고 있으며, 시행현황은 다음과 같다.

〈표 2-5〉 서울시 공유주차 시행 현황

지역	사업명	사업비	이용방법	요금
강동구	주거지 주차 공유사업	15,000천원	스마트폰 앱	30분 600원 초과시 10분당 200원
양천구	주택가 소규모 주차장 조성	-	-	-
송파구	주차장 공유사업	31,512천원	스마트폰 앱	30분 600원 초과시 10분당 200원
도봉구	주차장 공유	35,000천원	신청에 따른 계약	전일 : 40,000원 주간 : 30,000원 야간 : 20,000원
성북구	공유 주차장	-	신청에 따른 계약	30분 600원 초과시 10분당 200원 전일 : 65,000원

자료 : 이정범(2015), 공유주차장 이용활성화 방안, 대전발전연구원

(1) 강동구

강동구는 2014년 8월부터 주차관련 문제 해소를 위한 방안으로 주거지 주차공유사업을 추진 중에 있다.

2015년 8월 기준으로 공유된 주차면수는 319면에 달했으며, 시범운영 기간 동안 구민들의 높은 호응과 참여에 따라 구 전역으로 확대되었다.

주거지주차 공유사업은 주거지주차구획의 미사용 시간대에 대하여 지역주민과 주차장을 공유함으로써 주차난을 해소하고자 하는 아이디어에서 출발하였으며, 사업비는 서울시 공유촉진사업비 지원 공모 사업의 공간공유 분야에 선정되어 시비 1,500만원을 지원받아 추진되었다.⁵⁾

공유 주차구획 사용과 요금납부는 스마트앱을 통해서 가능하도록 하였으며, 이용요금은 최초30분에 600원, 이후 추가10분당 200원으로 책정되었다. 강동구는 주차공간 부족해소에 도움을 주고 있는 공유주차 사업의 활성화를 위해 지속적인 홍보사업을 추진할 계획이다.



〈그림 2-3〉 모두의 주차장 앱 사용법

5) 강동구(2015), 우리 모두의 주차장

(2) 송파구

송파구는 주거 밀집지역의 주차난 해소를 위해 2015년 1월부터 주차공유사업을 시행하고 있으며, 2014년도 공유 서울 추진계획에 따라 1천500만원의 시비를 지원받아 스마트폰 어플리케이션 모두의주차장을 통해 거주자우선주차구획의 미이용 시간대를 활용하여 공유하는 형태로 시행되고 있다. 주차공유사업의 확산을 위해 송파구는 공유 주차구획 무단이용 차량단속 또한 시행하고 있다.

그러나 주차공간은 어플을 통해 결제하고 찾아갔음에도 다른 차량이 주차되어 있는 등 부정주차차량에 의해 이용자들의 불편이 발생하고 있어, 불법주차차량 적발시 견인 조치 하는 등 활성화를 위해서는 지속적인 관리가 필요할 것으로 보인다.



〈그림 2-4〉 주차알림판

자료 : 송파구 풍납2동 주민센터(<http://www.songpa.go.kr/>)

(3) 성북구

성북구에서는 거주자우선주차장을 대상으로 공유주차장을 운영하고 있으며, 시비와 구비로 2천 만원을 투자하여 CCTV, 관련시설 등을 설치하고 있다. 현재 총 8개소 200

면이 운영되고 있다.

또한, SH공사 성북지원센터에서 관리하는 25개 임대아파트단지 부설주차장의 유휴 주차공간 중 820면을 대상으로 지역주민에게 주차공간을 제공하고 있다. 공유주차면 이용요금은 최초 30분 600원, 이후 초과시 10분당 200원으로 상대적으로 저렴한 비용으로 운행되고 있다.



〈그림 2-5〉 성북구 공유주차 리플릿

자료 : 성북구 삼선동 주민센터

(4) 양천구

양천구의 경우 부설주차장 야간개방 공유사업에 동참할 경우 다양한 인센티브를 제공하고 있으며, 주차장 5면 이상을 개방하는 경우 차단기, CCTV 설치 등에 대한 공사비를 최대 2,000만원까지 지원하고 있다.

야간개방 시설 2년 연장 시 유지보수비로 최고 400만원을 지원하고 있으며, 기타 시설 환경개선 공사에도 최대 200만원을 지원하고 있는 것으로 나타났다.

(5) 도봉구

도봉구의 경우 주거 밀집지역의 주차난을 해소하기 위해 임대 주택 부설 주차장 공유사업을 시행하고 있다. 이는 주거지역 내 활용 가능한 주차공간을 효율적으로 사용하기 위한 사업으로 CCTV, 안내표지판 설치 등에 대한 다양한 사업들을 지원하고 있다.

보도자료⁶⁾에 따르면 도봉구는 임대주택 주차장 공유사업을 위해 2015년 2월 SH공사와 주차장 공유사업 협약을 체결하고 관내 16개소 80면에 대한 공유사업 협의를 완료해 시설물 설치 후 2015년 하반기부터 공유주차장을 운영하였다.

주차장공유사업에 동참할 경우 주차면 3면 이상 개방 시 면당 2백만원 내의 지원금을 받을 수 있으며, 향후 2년 동안 유지해야 시설비를 지원받을 수 있다.

(6) 종로구

부설주차장의 미개방과 다수의 유동인구로 인해 주차장 부족의 문제는 심화되고 있는데 반해 부족한 공간과 값 비싼 땅 값으로 인해 주차장의 건설에는 한계가 있다.

이를 해결하고자 한정된 주차구획을 효율적으로 이용하려는 노력이 필요하게 되었다. 대표적으로는 부설주차장 일반개방을 위해 힘쓰고 효율적인 나눔 주차를 위한 제도를 개선하는 등의 성과를 보였다.

〈표 2-6〉 주요 성과

주차장	위치	운영현황	운영시기
한국방송통신대학교	동송동 대학로 86	공공주차장 168면 개방	2012.9.
홍익대학교	연건동 대학로 57	공공주차장 290면 개방	2013.5.
서일국제경영고	창신동 지봉로 17길	부설주차장·운동장 42면	2015.7

종로구의 경우 이와 같은 성과를 바탕으로 향후 방문주차제를 확대실시하고 거주자 우선 주차제에서 시간제 나눔 주차를 병행으로 운영하며 공공기관, 민간기관, 학교, 부설주차장 등에서 공공주차장으로 개방할만한 대상지를 찾을 계획을 갖고 있다.

6) 도봉구(2015), 도봉구, '공유주차장' 하반기부터 운영 개시

(7) 대구시

대구시 수성구의 경우 주택가 및 상가 밀집지역의 주차문제 해소를 위해 2013년부터 부설주차장 개방사업을 시행하고 있다. 개방 대상은 학교, 종교시설, 대형건물 등으로 주차면이 10면 이상인 부설주차장이며, 평일의 경우 오후 6시부터 오전 7시30분까지 지역주민에게 무료로 개방하고 있다. 부설주차장을 개방할 경우 CCTV, 주차선 도색 등에 대한 지원금으로 최대 2,000만원까지 지원하고 있으며, 최소 2년 이상의 유지기간이 필요하다.

(8) 안산시

안산시의 경우 주거 밀집지역의 주차난 해소를 위해 2012년부터 8개 학교에서 학교 주차장 야간 개방사업을 시행하였다. 2015년부터는 덕인초등학교, 이호초등학교, 반월중학교 등 3개 학교의 부설주차장을 추가하여 총 11개소를 운영 중에 있다.

주차장이용 가능시간의 경우 학교에 따라 조금씩 상이하나 대부분 평일 오후 7시부터 익일 오전 8시까지 개방하고 있으며, 주말이나 공휴일의 경우 전일 사용할 수 있도록 하고 있다.

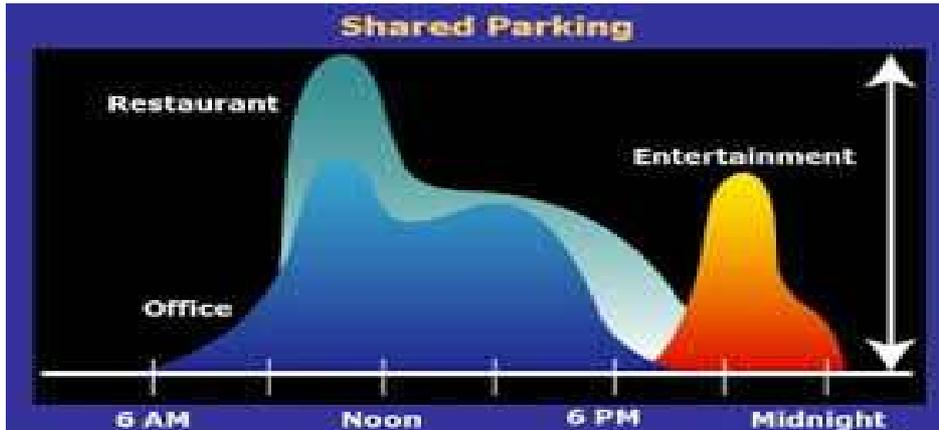


〈그림 2-6〉 안산시 학교주차장 야간 개방

자료 : 안산시(<http://www.iansan.net/>)

(9) 거주자 우선 주차장 방문주차 이용

낮 시간대의 경우 거주지의 주차장 이용률이 적어 거주자우선주차장의 유휴 공간이 많으므로 이를 보다 효율적으로 사용하기 위해 거주자우선주차장의 방문주차이용을 활성화 하는 방안이 대안으로 부각되고 있다.



〈그림 2-7〉 시간대별 공용주차

이는 각 지자체와 스마트 폰 어플 업체(모두의 주차)와의 협약을 통해 거주자우선주차장 배정자가 평일 낮 시간대(09:00~19:00) 사이에서 이용이 가능한 시간을 등록하면 주차를 원하는 운전자가 사전등록을 통해 저렴한 가격으로 방문주차장을 이용할 수 있다. 대부분의 경우 주차비로 발생하는 수익금은 아파트 단지의 관리비 등 공동체를 위해 쓰이게 된다.

성동구의 경우 제도 실행이후 주차장 이용실적이 전년도 대비 32%증가했다.

〈표 2-7〉 2015년 성동구 주차장 이용실적

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	합계
이용건수	484	419	541	612	488	607	624	561	281	4,617

광진구는 발생하는 수익금의 50%를 주차공간 제공자에게 어플 적립금으로 지급하고 주차장 공유를 통해 주택가 주차난 완화 및 도로변 불법주차가 감소할 것으로 예측되며 공유문화의 확산으로 주민들 간의 화합분위기를 조성할 수 있을 것으로 기대한다. 성북구는 발생하는 수익금을 주차 공간 제공자에게 어플 적립금으로 지급한 뒤 차후 이를 상품권으로 교환하는 방식으로 진행된다.

(10) 임대주택 주차장 공유사업⁷⁾

임대주택의 부설주차장 공유를 위해 각 지자체 및 SH, LH 공사와 주차장공유 협약을 체결하고 대부분의 경우 주차차량의 관리를 위해 공유주차장에 대해서 거주자우선 주차제를 운영한다.

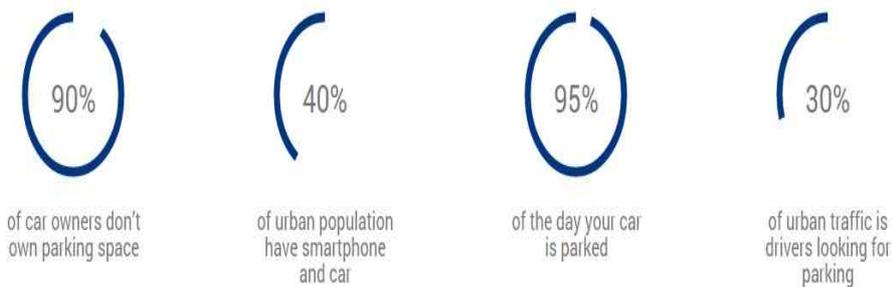
2) 해외사례

교통문제가 심각한 독일, 미국, 프랑스 오타와 등 해외 여러 도시에서도 주차장 공유 정책이 시행되고 있다.

(1) 독일 파크태그(Park Tag)⁸⁾

독일 베를린에서 출발한 소셜주차 서비스로 도시에 있는 무료 공영주차장의 정보를 사용자끼리 공유하여 도심의 주차문제를 해결하는 시스템이다.

독일의 경우 개인 주차공간이 적어 개인 주차공간을 가지지 못한 차량 소유자가 90%에 이르며 도시교통 체증의 30%가 주차공간 부족 때문에 발생하고 있다. 이에 따라 운전자는 평균 15분을 주차공간을 찾기 위해 추가적으로 운전하고 있다.



〈그림 2-8〉 독일의 주차관련 교통문제

7) <http://www.slideshare.net/cckslide/2015-57255891>

8) 출처 : <http://www.bloter.net/archives/211642>

출처 : <https://techcrunch.com/2013/04/29/disrupt-ny-startup-alley-park-tag/>

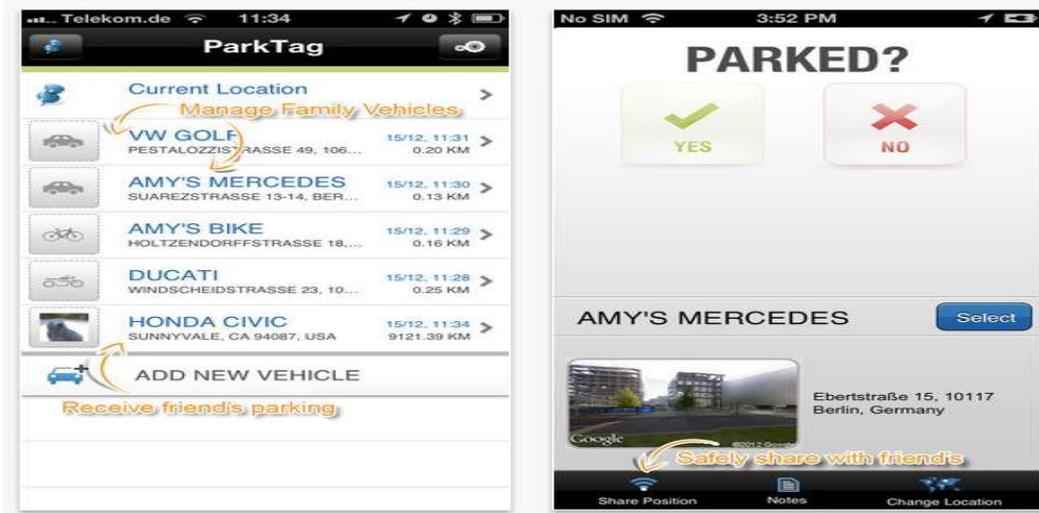
출처 : <http://parktag.mobi/>

출처 : <http://www.bloter.net/archives/211642> “소셜주차로 독일 주차문제 해결해요”

<https://techcrunch.com/2013/04/29/disrupt-ny-startup-alley-park-tag/>

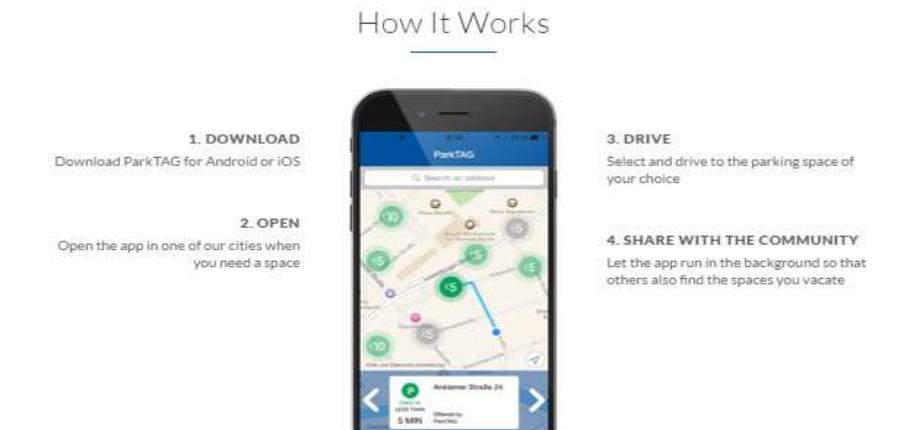
<https://arbisoft.com/projects/parktag/>

이러한 주차문제는 갈수록 높아지는 스마트폰 이용에 맞추어 사용자의 위치정보와 데이터 분석기술, 설치된 센서 검지기술을 접목하여 사용자의 행동을 파악하고 필요한 주차공간의 알림을 제공함으로써 서비스 이용을 간편화 하였다.



〈그림 2-9〉 위치정보와 데이터 분석기술을 통한 서비스 이용 간편화

사용법의 경우 우선 휴대폰을 통해 ParkTAG App을 설치하고 어플을 실행시키면 지도상으로 근처에 위치한 공용주차장의 주차가능공간을 확인하고 그곳으로 이동해 주차하면 된다. 이후 주차를 마치고 다시 이동하는 경우 별도의 조작 없이 설치된 센서를 통해 차량이동을 감지하여 주변에 있는 다른 이용자들에게 새로운 주차공간이 확보되었음을 알리게 된다.



〈그림 2-10〉 ParkTAG 이용방법

독일 베를린에서 출발한 ParkTAG 서비스의 경우 현재 함부르크, 비엔나, 뮌헨을 비롯해 스웨덴(스톡홀름), 덴마크(코펜하겐), 노르웨이(오슬로)에서 지원되고 있으며 지속적으로 확장해가는 추세이다.



〈그림 2-11〉 ParkTAG 서비스를 이용가능한 도시들

특히 ParkTAG의 CEO인 실반 래쓰는 아시아 시장이 모바일과 자동차 구매력이 높고 많이 활용되고 있다는 점에 주목하며 향후 아시아 시장으로도 진출할 뜻을 밝히기도 했다.

(2) 영국(Just Park)⁹⁾

2006년 영국의 주차비가 급격하게 상승하게 되면서 주차장 소유주와 운전자를 연결해주는 사이트로 집 앞 마당 등 개인이 보유하고 있는 유휴공간을 주차장으로 활용하는 'Park at My House'에서 시작되어 개인 주차장뿐만 아니라 공영, 유료 주차장으로 확대된 주차공유 플랫폼이다. 2012년 미국 진출을 시작으로 세계에서 가장 큰 온라인

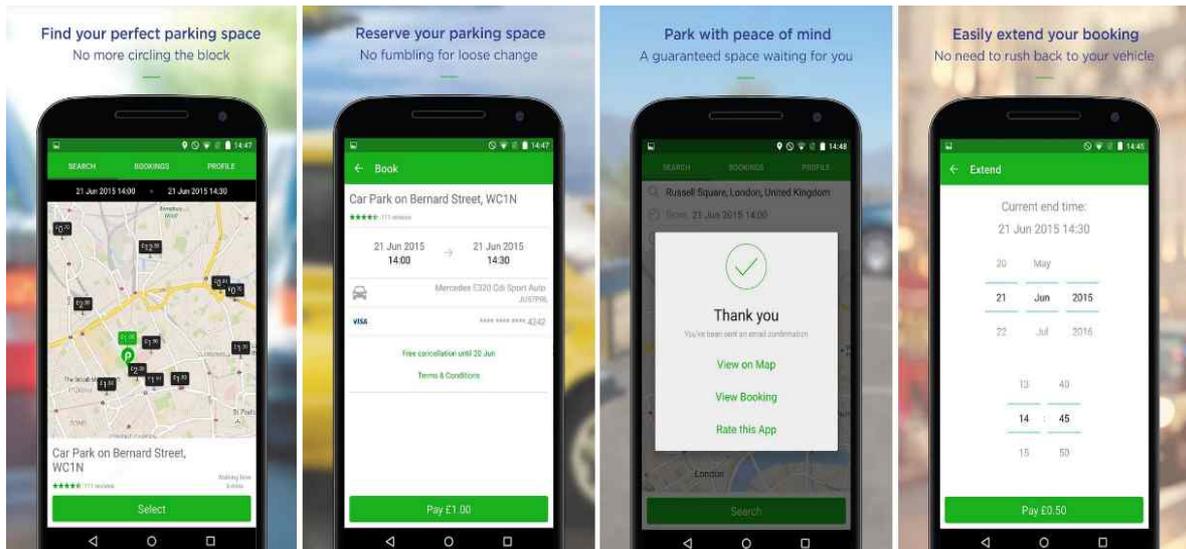
9)출처 :

<https://www.justpark.com/blog/2015/06/26/the-justpark-android-app-for-drivers-has-landed/>

출처 :

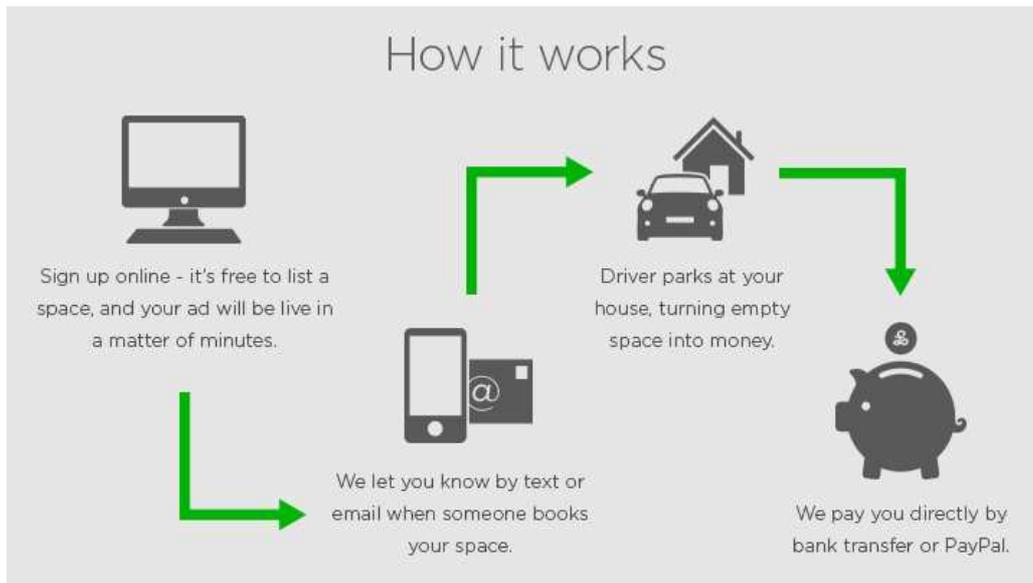
<https://www.justpark.com/blog/2014/08/13/how-do-i-know-if-i-can-rent-out-my-parking-space>

주차장 공유플랫폼으로 성장하였으며 약 15만개의 주차공간이 등록되어있다.



〈그림 2-12〉 ‘Just Park’의 구동 모습

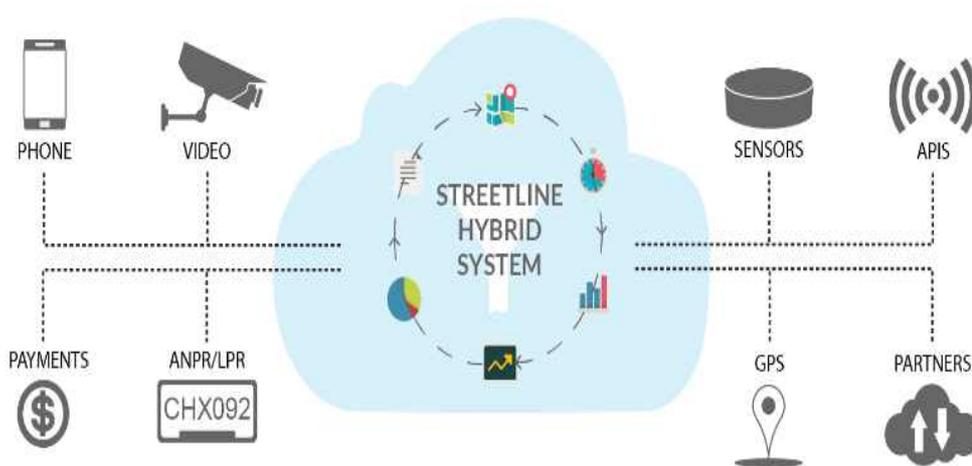
기본적인 기능은 목적지 부근의 주차공간을 검색하여 알려주는 것으로 회원가입 이후 사용자가 원하는 시간, 장소에 해당하는 주차공간을 검색하여 예약을 한 뒤 고지된 가격을 지불하고 이용하는 과정을 통해 진행된다.



〈그림 2-13〉 ‘Just Park’ 이용을 위한 과정

(3) 미국 (Streetline)¹⁰⁾

40여개의 시와 대학에 설치 운영하고 있으며 주차센서와 카메라를 설치해 운영하여 주차관리, 데이터, 정책방향과 공유경제 활동에 활용하고 있다. 주차구역마다 설치된 센서와 카메라를 바탕으로 실시간의 주차점유율을 파악하고 주차현황을 감지, 더 나아가 불법주차를 감시하는 역할까지 수행한다.



〈그림 2-14〉 'Street line'의 적용기술

미국 샌프란시스코의 경우 심각한 교통문제를 겪고 있는 도시 중 하나로 미국 내에서 3위에 해당하는 주차난이 심각한 도시이다. 이에 주차문제 해결을 위한 방안으로 주차공유 정책이 활용되고 있으며, 웹사이트 또는 신문광고를 통해 주차정보를 공유하고 있다.

웹사이트를 통해 이용자는 주차장까지의 최적거리, 이용금액, 주차가능지역에 대한 도로사진, 이용가능시간 등을 확인하고 주차공간을 제공받을 수 있다.

또한 Park Circa라는 어플리케이션을 통한 이용자와 주차 공간 제공자를 이어주는 방안을 활용하여 주차공유를 시행하고 있다. 이 또한 제공자가 이용하지 않는 시간대에 주차장을 공유하는 것으로, 이용자는 주차공간을 확보할 수 있으며, 제공자는 주차 공간제공으로 인해 일정금액의 수익을 올릴 수 있다.

10) 출처 : <http://www.streetline.com/>

(4) 프랑스 및 기타

프랑스의 경우에도 웹사이트를 통해 공유주차가 가능한 지역을 찾을 수 있도록 하고 있으며, 공유 플랫폼을 활용하여 주차 공간, 장소, 시간, 날짜 등을 지정하여 검색할 수 있도록 하고 있다. 이용자는 주차를 하기 위해 일정한 절차를 거치게 되는데, 먼저 이름, 이메일 등의 개인정보를 웹상에 기입하고 주차예정지의 위치 및 주소를 등록한다. 마지막으로 주차장 이용을 위한 비용을 지불하게 되면 절차는 마무리 된다.

캐나다 오타와의 경우에는 「Vehicles & Parking」의 Guideline 34라는 법규를 통해 영화관, 사무실 등 주요 이용시간대가 다른 주차공간의 공유를 장려하고 있어, 효율적으로 주차장을 운영할 수 있도록 하고 있다.¹¹⁾

제3절 수원시 주차현황 및 문제점 분석

1. 수원시 주차현황

1) 일반현황

(1) 자동차등록 현황

2014년 12월 기준 수원시 자동차등록 현황은 433,967대로 2013년도 차량등록 대수 411,685대에 비해 22,282대(5.13%)가 증가하였다.

〈표 2-8〉 수원시 자동차등록 현황

구분	2013년 말	2014년 12월 31일 기준					비고
		계	승용	승합	화물	특수	
계	411,685	433,967	364,163	21,234	47,827	743	
자가용	393,484	415,433	415,433	356,065	18,071	193	
영업용	16,757	17,070	17,070	7,534	2,768	502	
관용	1,444	1,457	1,457	564	395	48	

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

비고 : 2013년 말 대비 차량증가수 : 22,282대(5.13%) 증가
연평균 차량증가율(2009~2013년) : 2.75%

11) 이정범(2015), 공유주차장 이용활성화 방안, 대전발전연구원

(2) 도로현황

시도가 943,078m(94.15%)로 대부분을 차지하고 있으며, 국도 34,298m(3.42%), 고속국도 13,630m(1.36%) 순으로 나타났다.

〈표 2-9〉 도로 현황

도로(등급)	노선	도로연장(m)			비고(%)
		계	개설도로	미개설도로	
계	4,311개	1,001,697	940,255	61,442	100
고속국도	소계	13,630	13,630	-	1.36
	영동선	10,010	10,010	-	
	용서고속	3,620	3,620	-	
국도	소계	34,298	34,298	-	3.42
	1호선	12,830	12,830	-	
	42호선	10,510	10,510	-	
	43호선	8,798	8,798	-	
	43호선우회	2,160	2,160	-	
지방도	소계	10,691	10,691	-	1.07
	309호선	5,606	5,606	-	
	315호선	2,815	2,815	-	
	84호선	2,100	2,100	-	
	98호선	170	170	-	
시도		943,078	881,636	61,442	94.15

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

2) 주차현황

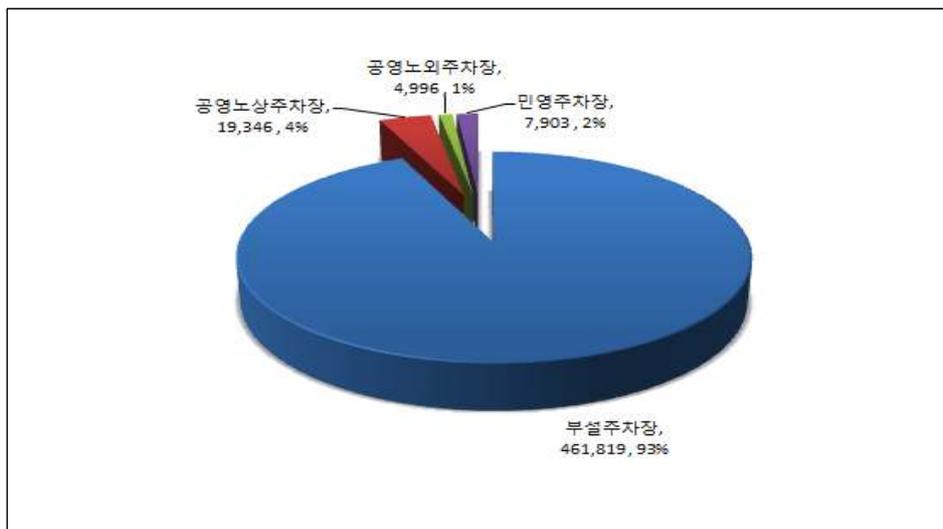
(1) 주차장 현황

2014년 12월 기준으로 수원시의 자동차등록대수는 약 43만대였으며, 총 주차면수는 49만면으로 전체의 93.5%인 약 46만면이 부설주차장인 것으로 나타났다.

〈표 2-10〉 주차장 현황

구분	부설주차장	공영노상주차장	공영노외주차장	민영주차장
주차면(면)	461,819	19,346	4,996	7,903
비율(%)	93	4	1	2

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역



〈그림 2-15〉 주차장 현황

(2) 주차공급 현황

2014년 기준 전체 주차장 확보율은 114.9%을 보여, 2013년 대비 1.3% 증가하였다. 수원시의 경우 높은 주차확보율에도 불구하고 주차면수의 90%이상이 부설주차장으로 구성되어 있어 구도심 주택지의 경우 주차환경은 열악한 실정이다.

〈표 2-11〉 주차공급 현황

년도	차량등록대수			주차장 공급		확보율 (%)
	전체차량	승용차 (비율,%)	전체차량 증가율(%)	주차면 확보면수	증가율 (%)	
12년	394,885	323,261(81.8)	3.9	459,387	△0.2	116.3
13년	411,685	342,918(83.2)	4.2	490,035	6.6	119.0
14년	432,122	362,564(83.9)	5.0	496,498	1.3	114.9

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

(3) 구 단위 주차확보 현황

주차확보 현황을 살펴보면 상대적으로 부설 주차면이 많은 팔달구(138.8%)와 영통구(130.0%)의 주차확보율이 높은 것으로 나타났으며, 주거 밀집지역인 장안구(111.8%)와 권선구(104.8%)의 경우 주차확보율이 낮은 것으로 나타났다.

〈표 2-12〉 구 단위 주차확보 현황

구분	자동차 등록대수	주차면수(면)				주차 확보율 (%)
		계	노상	노외	부설	
계	411,685	496,498	18,907	19,287	458,304	119.0
장안구	101,098	113,381	5,461	2,874	105,046	111.8
권선구	131,617	141,807	6,640	3,612	131,555	104.8
팔달구	69,864	97,012	4,873	6,660	85,479	138.8
영통구	109,106	144,298	1,933	6,141	136,224	130.0

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

(4) 공영주차장 신설현황(2013~2014)

2014년 기준으로 총127면의 공영주차장을 신설하여 운영하고 있으며, 세류3동에 42면, 창릉 공영주차장에 85면을 운영 중에 있다.

2013년에는 울전동소규모 공영주차장의 주차면 18면을 신설하여 운영하였다.

〈표 2-13〉 공영주차장 신설현황

연도별	주차장명	위치	사업비 (백만 원)	면적(m ²)	주차 면수	완료 일시	비고
합계		3개소	6,393	4,168	145		
2013	소계	1개소	90	503	18		
	울전동 소규모	울전동181-51	90	503	18	2013.08	
2014	소계	2개소	6,303	3,665	127		
	세류3동 공영주차장	세류동152-12	2,250	1,088	42	2014.09	
	창릉 공영주차장	우만동582	4,053	2,577	85	2014.09	

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

(5) 환승주차장 현황

환승주차장의 경우 성균관대, 화서, 세류역 등 경부선 3개 역사에 4개소를 운영 중에 있으며, 수원시설관리공단이 운영 중에 있다.

〈표 2-14〉 환승주차장 현황

구분		위치	주차면수	비고
성균관대역	성대역 환승주차장	장안구 울전동 192-3번지	170면	
화서역	화서 환승주차장	장안구 화서동 643번지	290면	
	꽃뚝 환승주차장	장안구 화서동 689-1번지	134면	
세류역	세류역 환승주차장	권선구 장지동 25-4번지	138면	

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

(6) 주차장 운영시간 및 이용료 현황

노상·노외주차장, 주택가 공영주차장, 환승주차장, 거주자전용 주차장, 공원주차장 등에 대한 운영시간 및 이용료 현황은 다음과 같다.

〈표 2-15〉 공영주차장 주차요금

구분	급지	1회주차요금 (1구획 최초 30분)	30분 초과 시 10분마다	1일 주차권	월 정기권		
					주간	야간	주·야간
노상 노외 주차장	1급지	900	400	9,500	72,000	48,000	80,000
	2급지	600	250	7,000	60,000	36,000	60,000
	3급지	350	100	3,500	35,000	20,000	40,000
주택가 공영 주차장	1급지	600	250	6,000	54,000	35,000	70,000
	2급지	400	150	4,000	40,000	30,000	50,000
	3급지	200	100	2,200	22,000	13,000	30,000
환승 주차장	1급지	450	200	4,800	36,000		
	2급지	300	150	3,500	30,000		
	3급지	200	100	1,800	20,000		

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서
 월 정기권요금은 「수원시 주차장 조례」 제4조제5항에 따라 감면할 수 있다.

거주자우선주차장의 경우 9시부터 18시까지는 20,000원, 18시부터 익일 9시까지 20,000원에 운영되고 있으며, 전일 30,000원의 이용료로 운영되고 있다.

〈표 2-16〉 주차장 운영시간 및 이용료

구분		주간	야간	전일
거주자 전용 주차장	운영 시간	09:00~18:00	18:00~익일09:00	24시간
	이용료	20,000	20,000	30,000
공원 주차장		공원시설 내에 조성된 주차장 또는 공원을 이용하기 위해 조성된 주차장의 주차요금은 3시간 이내는 1,000원, 3시간 초과 6시간 이내는 2,000원, 6시간 초과 9시간 이내는 3,000원, 9시간 초과와 일일주차요금은 5,000원으로 하며, 월 정기권은 40,000원으로 한다.		

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

3) 수원시 전체 주차수급율 및 구별 주차수급율 특성 검토

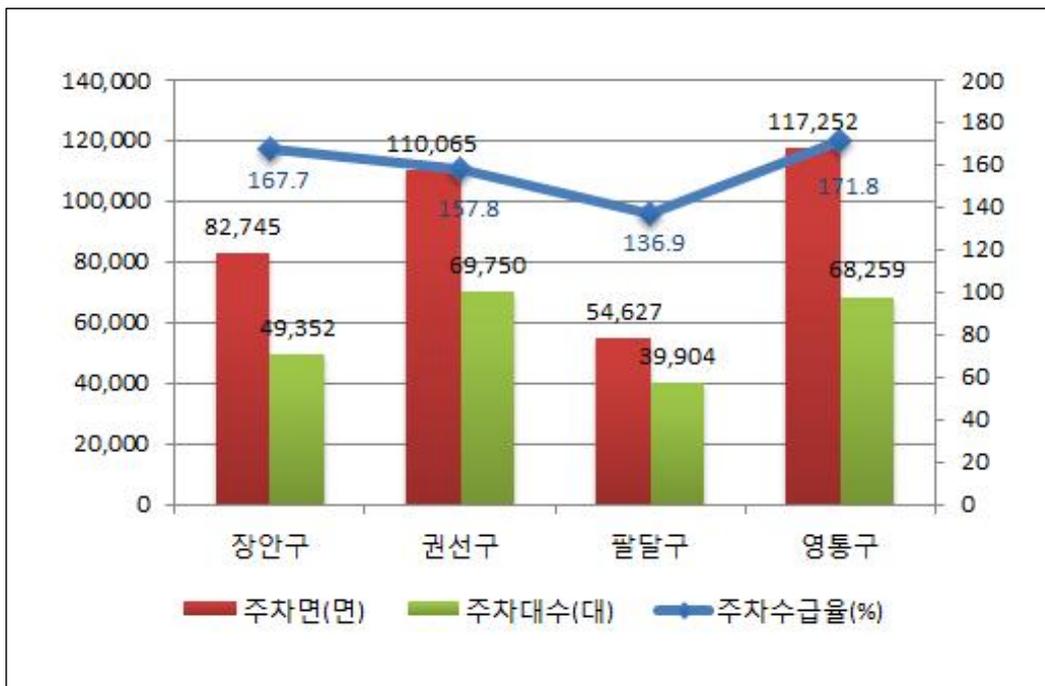
(1) 수원시 전체 주차수급율

주차수급실태조사결과 주간 주차수요는 권선구 157.8%, 팔달구 136.9%로 수원시 평균인 160.5% 보다 낮은 것으로 나타났다.

〈표 2-17〉 주간 주차수급율 현황

구분	장안구	권선구	팔달구	영통구
주차수급율(%)	167.7	157.8	136.9	171.8
주차면(면)	82,745	110,065	54,627	117,252
주차대수(대)	49,352	69,750	39,904	68,259

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역



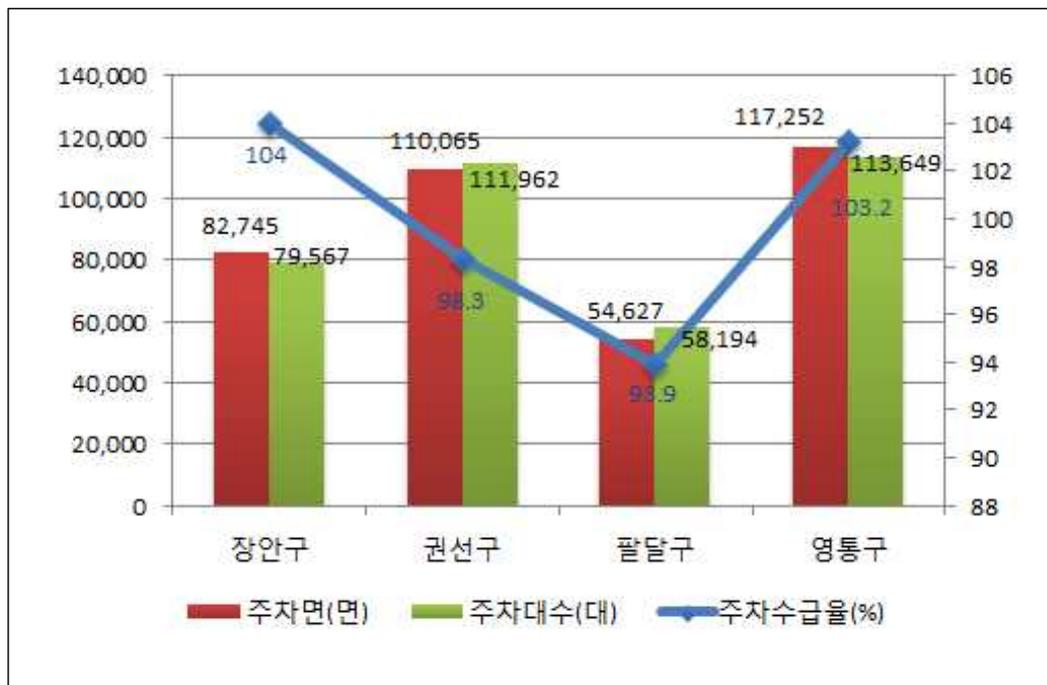
〈그림 2-16〉 주간 주차수급율 현황

야간 주차수요의 경우 권선구 98.3%, 팔달구 93.9%로 수원시 평균 100.4%보다 낮은 것으로 나타났다.

〈표 2-18〉 야간 주차수급율 현황

구분	장안구	권선구	팔달구	영통구
주차수급율(%)	104.0	98.3	93.9	103.2
주차면(면)	82,745	110,065	54,627	117,252
주차대수(대)	79,567	111,962	58,194	113,649

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역



〈그림 2-17〉 야간 주차수급율 현황

(2) 구별 주차수급을

주간 블록별 등급산정 결과는 다음과 같다.

〈표 2-19〉 구별 블럭산정 결과

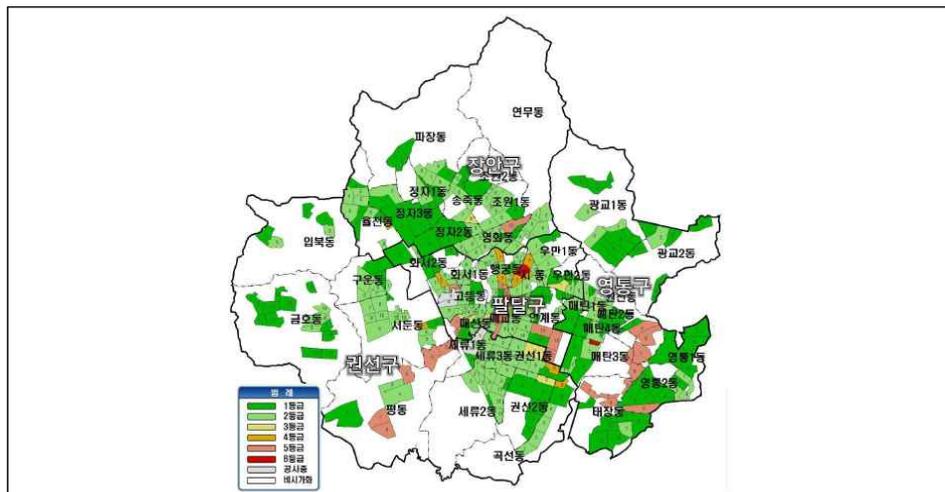
구분	블록수	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급	6등급
합계	331	113	167	7	12	30	2
장안구	74	27	44	1	1	1	0
권선구	92	29	53	2	3	5	0
팔달구	93	17	50	3	8	14	1
영통구	72	40	20	1	0	10	1

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역

〈표 2-20〉 토지이용별 블럭산정 결과

구분	블록수	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급	6등급
합계	331	113	167	7	12	30	2
저밀주거	194	21	159	1	11	0	2
고밀주거	94	86	8	0	0	0	0
상업	32	6	0	6	1	19	0
공업	11	0	0	0	0	11	0

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역



〈그림 2-18〉 주간블록별 등급산정 결과

야간 블록별 등급산정 결과는 다음과 같다.

〈표 2-21〉 구별 블럭산정 결과

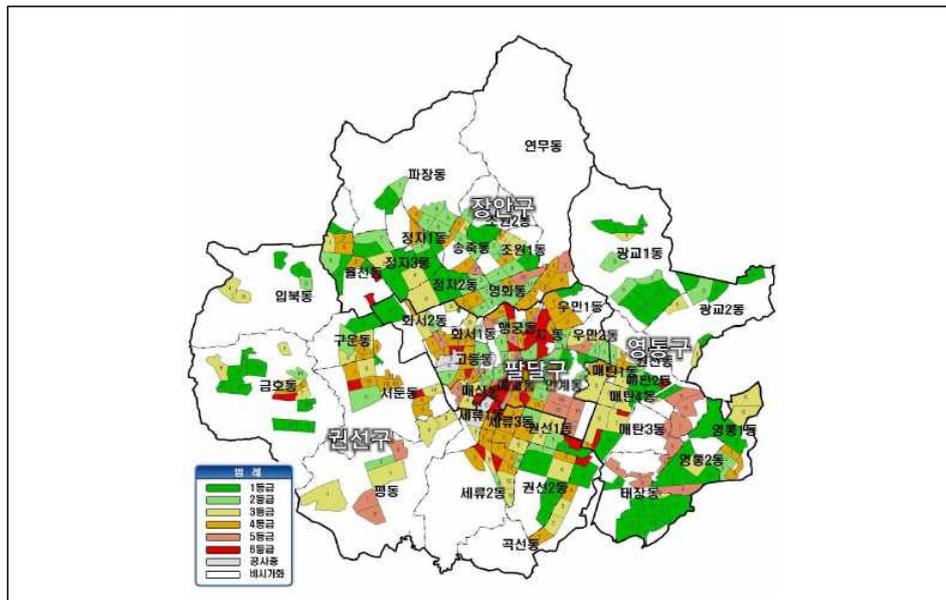
구분	블록수	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급	6등급
합계	331	67	67	54	78	35	30
장안구	74	16	25	7	20	4	2
권선구	92	18	10	24	29	3	8
팔달구	93	5	22	8	23	18	17
영통구	72	28	10	15	6	10	3

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역

〈표 2-22〉 토지이용별 블럭산정 결과

구분	블록수	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급	6등급
합계	331	67	67	54	78	35	30
저밀주거	194	6	59	22	76	5	26
고밀주거	94	60	6	27	1	0	0
상업	32	1	2	4	1	20	4
공업	11	0	0	1	0	10	0

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역



〈그림 2-19〉 야간블록별 등급산정 결과

2. 주차정책 현황

1) 내 집 앞주차장 갖기 사업

내 집 앞주차장 갖기 사업은 단독주택, 다세대주택을 대상으로 하고 있으며, 대문 또는 담장을 허물어 주차공간을 확보하는 것으로, 수원시는 2014년도를 기준으로 24개소 35개의 주차면수에 44,400천원을 지원하였다.

〈표 2-23〉 내 집 앞주차장 갖기 사업

년도	개소수	주차면수	지원액(천원)
2010	48	77	92,913
2011	63	104	119,797
2012	34	60	67,955
2013	35	61	68,821
2014	24	35	44,400

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서



〈그림 2-20〉 내 집 앞 주차장 갖기 사업

2) 그린파킹마을 사업

그린파킹마을 사업은 주차문제가 심각한 주거 밀집지역 또는 4~6m 도로를 우선 선정하여 이루어지고 있으며, 내 집 앞주차장 갖기 사업을 80% 이상이 참여한 지역을 대상으로 하였다.

2013년까지 장안구 2개, 권선구 3개, 팔달구 2개, 영통구 6개 등 총 13개동 21개소에 517면을 조성하였으며, 사업비 6,791백만원을 지원하였다.

〈표 2-24〉 그린파킹마을 사업 연도별 현황

(단위 : 백만원)

연도별	조성내역			비고
	개소	면수	사업비	
계	13개동/21개소	517면	6,791	장안2, 권선3, 팔달2, 영통6
2008	6개동/8개소	167	1,388	송죽동, 서둔동, 구운동, 고등동, 매탄2동, 매탄3동
2009	6개동/11개소	229	2,085	정자2동, 세류2동, 인계동, 매탄2동, 매탄3동, 매탄4동
2010	1개동/2개소	121	1,222	매탄4동
2011	해당없음	-	1,048	세류3동 512번지 28가구 대상 추진 =>10가구(35.7%)만 동의로 사업 무산
2012	해당없음	-	1,048	인계동 984번지 21가구 대상 추진 =>5가구(23.8%)만 동의로 사업 무산
2013	해당없음	-	200	신청 대상지 없음

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

3) 거주자우선주차제

2014년 기준 거주자우선주차제 추진현황은 다음과 같으며, 4개구 총 37개동에 추진되었다. 조성면수는 18,073면, 배정면수는 16,598면으로 배정율 91.84%를 나타냈다.

〈표 2-25〉 구별 총 운영 현황

구분 구별	추진동	노선수	조성면수	배정면수	배정율(%)	비고
계	37	840	18,073	16,598	91.84	
장안구	9	276	5,461	5,087	93.15	
권선구	11	283	6,116	5,545	90.66	
팔달구	10	230	4,840	4,529	93.57	
영통구	7	51	1,656	1,437	86.78	

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

〈표 2-26〉 시행 일자별 추진현황

구분		추진내역		시행일	대상지특성	비고
년도별	차수	개소	주차면			
총계		840	18,073			
2008	시범	15	877	2008.11.01	주택지등 시범 선정	
2009	1차	21	963	2009.07.01	하천변, 공원주변	
	2차	41	1,477	2009.08.01	주요 간선이면도로	
2010	-	3	102	2010.08.01	소규모 공영주차장	보류기간
2011	1차	247	5,328	2011.07.01	주택가 이면도로	확대운영
	2차	138	3,174	2011.12.31	주택가 이면도로	
2012	1차	154	2,159	2012.07.01	주택가 이면도로	
	2차	132	2,332	2012.12.31	주택가 이면도로	
2013	1차	38	745	2013.06.01	주택가 이면도로	
	2차	5	242	2013.12.31	주택가 이면도로	
2014	1차	7	96	2014.06.01	주택가 이면도로	
	2차	39	578	2014.012.31	주택가 이면도로	

자료 : 수원시(2015), 수원시정백서

거주자우선주차제의 운영시간 및 이용요금은 다음과 같으며, 단속대상 차량은 지정 차량이 아닌 차량이 주차한 경우, 다른 구획과 걸침 주차로 다른 차량에 주차를 방해한 경우, 정당한 사유 없이 주차요금을 납부하지 않고 주차한 경우이다.

- 야간운영 : 18:00~익일 09:00
- 주간운영 : 09:00~18:00
- 이용요금 : 월 20,000원(분기별 정기권제 60,000원)

〈표 2-27〉 이용시간 및 이용요금

구분	주간	야간	전일
운영시간	당일 09:00~당일 18:00	당일 18:00~익일 09:00	24시간
이용요금	월 20,000원	월 20,000원	월 30,000원

자료 : 수원시(www.suwon.go.kr)

일부지역 운영시간 => 주간 : 당일 08:00~당일 20:00, 야간 : 당일 16:00~익일 09:00

거주자우선주차장 운영시간을 제외하고 현재 무료 개방운영



〈그림 2-21〉 거주자우선주차제

3. 수원시 주차환경에 대한 문제점 분석

1) 주차장 공급 불균형문제 및 저밀도 주거지역 불법주정차 문제

(1) 주차장 공급 불균형(공급과 수요의 불균형)

수원시는 현재 자동차등록대수 증가 대비 주차면수가 부족한 실정에 있다. 또한 대부분 주차면 증가는 신규개발지에 편중되어 있으며, 높은 비용(면당 5천만원)으로 인해 부지확보에 어려움을 겪고 있다.

특히 대부분의 구도심지역은 자동차 대중화가 시작되기 이전부터 조성된 지역으로 주차장을 확보해야 된다는 개념 자체가 없던 시기에 생성 되었으며, 1979년 주차장법이 도입되기 이전에 건설된 주택이나 상가 등은 대부분 주차장이 완비되지 않은 상태로 존재하고 있다.

구도심의 협소한 이면도로 상태와 정비가 어려운 단지계획은 추가적인 주차장 공급 자체를 막는 공간구조이며, 그린파킹 사업이나 거주자우선주차제 등이 성공을 거두지 못한 이유는 이러한 구도심의 구조적인 한계로부터 나타난 결과로 볼 수 있다.

(2) 저밀도 주거지역 불법주정차

일본의 경우 1960년대 승용차가 급증하고 주차문제가 발생하자 불법주차를 강력하게 단속하고 차고지증명제를 1962년에 도입하였다. 우리나라는 1989년과 95년, 97년, 2001년에 각각 차고지증명제 도입을 위한 특별법 제정을 검토했으나 자동차 업계 등의 반발로 시행에 어려움이 있었다.

내차는 내 집 앞에 주차하는 것을 당연한 권리로 인식하고 있는 주민들로 인해 주택가는 단속자체가 힘든 사각지역이 되었다. 이로써 주택가는 집 앞 도로를 사유화하고 이를 불법주차 공간으로 사유지처럼 사용하는 것이 일반적인 일이 되었으며, 이러한 불법주차는 긴급차량의 진입을 막고 보행불편 및 사고위험을 가중시키는 문제를 발생시키고 있다.

2) 공영주차장과 부설주차장 이용률 미흡문제

수원시의 주차난 해소를 위해서는 공영주차장 이용률 개선에 대한 방안과 대부분의 주차면을 차지하고 있는 부설주차장 활용방안에 대한 대책 마련이 시급할 것으로 보인다.

수원시가 주차난 해소를 위해 조성한 일부 공영주차장은 이용차량 부족으로 제구실을 못하고 있는 실정이다. 주차면수 대부분이 비어있으며, 일부 주차공간만이 이용되고 있으나 이중 정기권 및 감면차량을 제외하면 이용자 수는 더 적을 것으로 예상된다. 그 결과 공영주차장은 적자로 인한 주차장 운영에 어려움을 겪고 있는 실정이다.

이러한 이용률 미흡문제는 시민들의 주차요금에 대한 부담으로 인해 주차장 이용을 기피하는 것으로 보이며, 그 결과 불법 주·정차를 야기 시키고 있는 것으로 보인다.

따라서 이용률을 높이기 위해서는 주차요금을 낮추고 불법 주·정차에 대한 단속을 강화하는 등의 개선이 필요할 것으로 사료된다.

수원시의 경우 아파트, 주택, 상가, 사무실 등의 부설주차장이 전체 주차장의 90% 이상으로 대부분을 구성하고 있다. 효율적인 주차공간 확보를 위해 야간 이용률이 낮고 외부인의 주차가 제한되고 있는 부설주차장의 공유를 통한 기존 주차공간의 활용률 제고가 수원시 주차문제 해결의 핵심일 것으로 보인다.

따라서 최근 이슈가 되고 있는 학교주차장 야간 개방, 이용수요를 고려한 빌딩 부설 주차장 공유 방안 등의 도입방안에 대한 검토가 필요할 것으로 보인다.

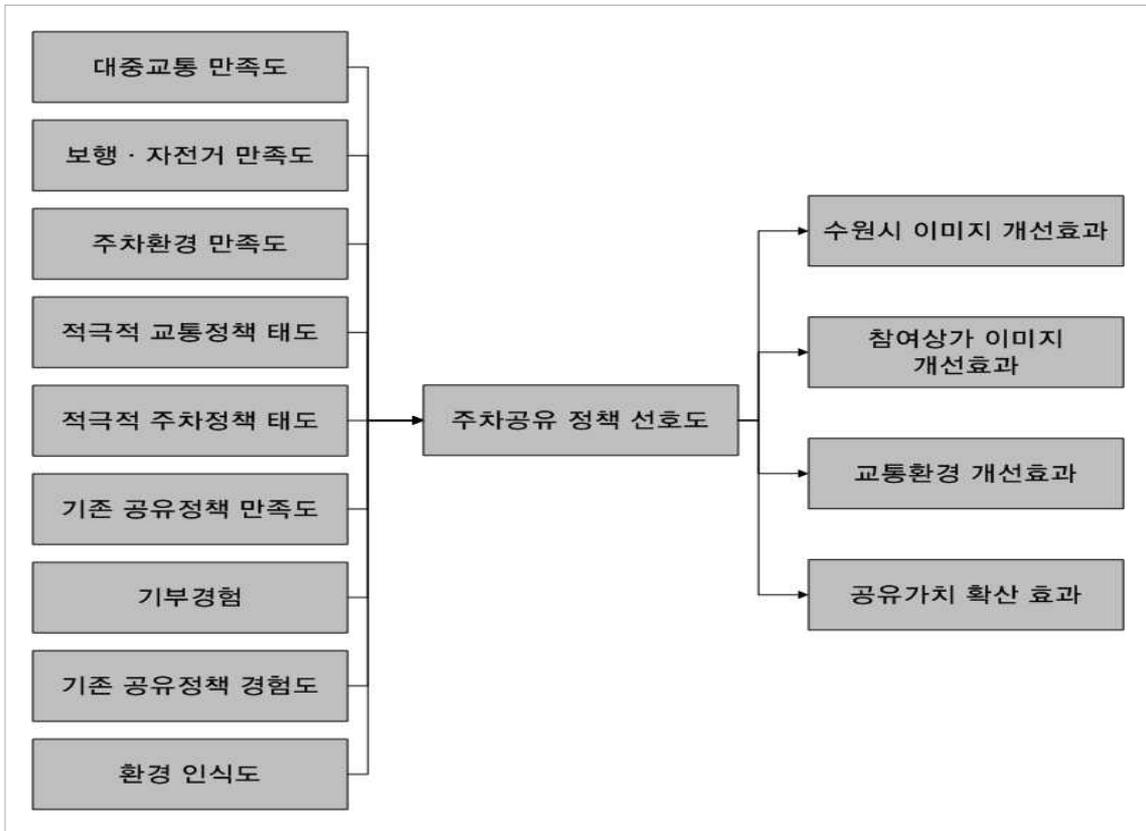
제3장 주차공유 정책요인의 기초자료 분석

제1절 연구모형 및 가설

1. 연구모형

주차공유 사업은 한정된 자원을 효율적으로 활용할 수 있다는 점에서 높은 의미가 있다. 공유정책은 그 효율성 자체보다는 시행주체의 이미지 개선 및 공유가치의 확산성에 더 큰 의미를 두어야 할 것이다. 이는 향후 지속가능발전 도시를 위한 정책들의 수용성 향상 및 시민주도형 사업 발굴에도 밑 걸음이 될 수 있기 때문이다.

따라서 본 연구는 1) 수원시 공유교통의 활성화 측면에서 주차공유 사업에 미치는 영향요인을 분석하며, 2) 주차공유 사업이 수원시의 도시 이미지 및 주차공유 사업의 참가업체 이미지에 미치는 영향 및 공유가치의 확산성에 미치는 영향을 규명하고자 한다. 이에 따라 본 연구모형을 다음과 같이 설정하였다.



〈그림 3-1〉 연구모형

2. 연구가설

주차공유 사업의 선호도에 영향을 미치는 변인들을 파악하고 주차공유 사업이 공유가치 확산 등에 영향을 미치는지 살펴보기 위해, 본 연구에서는 다음의 연구가설을 설정하였다.

□ 대전제1: 수원시 교통정책 만족도 및 시민들의 정책 태도와 주차공유 사업 선호도간의 관계

- ▶ 연구가설 H1: 대중교통 만족도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H2: 보행·자전거 만족도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H3: 주차환경 만족도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H4: 적극적인 교통정책 선호도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H5: 적극적인 주차정책 선호도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H6: 기존 공유정책 사업 만족도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H7: 기부경험은 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H8: 기존 공유정책 경험도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H9: 환경 인식도는 주차공유사업 선호도에 영향을 미칠 것이다.

□ 대전제2: 주차공유 사업 시행과 제공기관 이미지간의 관계

- ▶ 연구가설 H10: 주차공유사업은 수원시 이미지에 긍정적 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H11: 주차공유사업은 참여업체(상가) 이미지에 긍정적 영향을 미칠 것이다.

□ 대전제3: 주차공유 사업 시행과 공유가치 확산간의 관계

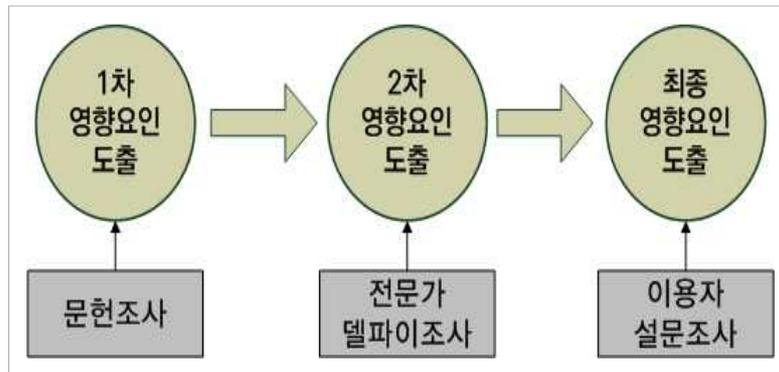
- ▶ 연구가설 H12: 주차공유사업은 교통환경 개선효과에 긍정적 영향을 미칠 것이다.
- ▶ 연구가설 H13: 주차공유사업은 공유가치 확산효과에 긍정적 영향을 미칠 것이다.

제2절 자료수집 및 자료 분석

1. 관측변수 및 측정문항의 선정

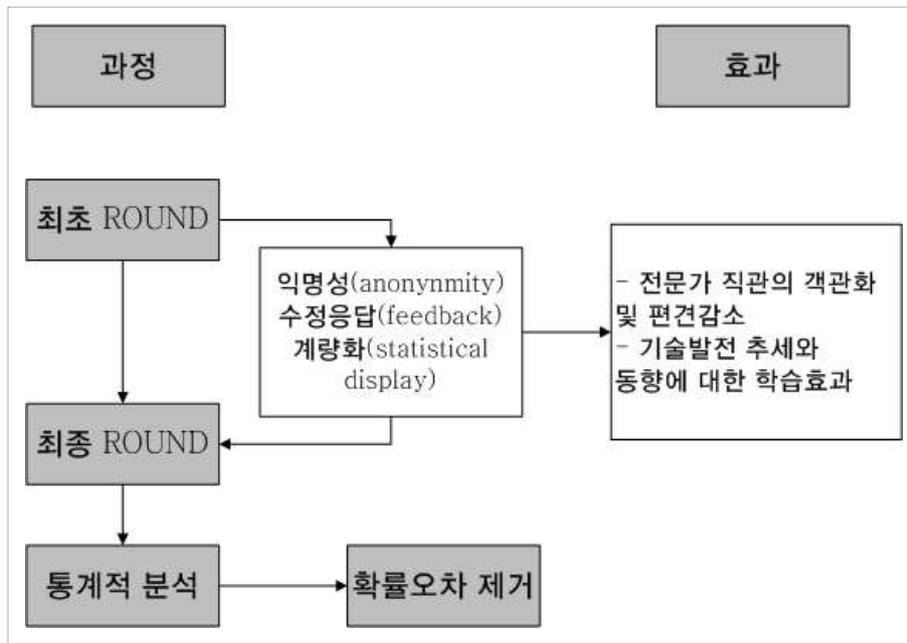
1) 선정방법

본 연구에서는 주차공유 정책에 영향을 미치는 변수들을 합리적으로 도출하기 위해 전문가 델파이조사를 시행하였다. 이를 위해 우선 주차공유와 관련되어 조사된 국내·외 문헌자료를 바탕으로 관련변수들을 1차적으로 도출하였고, 이를 바탕으로 교통 분야 4인의 전문가를 대상으로 관측변수와 측정문항을 결정하였다.



〈그림 3-2〉 주차공유와의 영향요인 도출과정

본 연구에서 활용한 델파이조사는 오늘날 가장 잘 알려진 질적·구조화된·간접적 상호 작용 미래연구 방법론으로 알려져 있다(Woudenberg, 1991). 델파이조사는 전문가의 집합적 판단이 주관적 견해로 구성되어 있을지라도 개인의 의견보다는 신뢰할만한 것이며, 도출된 결과가 객관적이라는 전제를 가진다. Linstone, Turoff(1975)는 분석적 방법이 도움이 되지 않고, 집합적인 주관적 판단이 도움이 될 때 광범위하고 복잡한 문제의 조사가 필요할 때 델파이 방법이 유용하다고 하였으며, 전문가들의 다양한 의견을 수렴하고, 수집된 데이터를 토대로 통계적으로 제시할 수 있다는 장점이 있다. 델파이 조사는 기본적으로 다음의 과정으로 진행된다.



〈그림 3-3〉 델파이조사의 과정과 효과

자료: Stepi(1998), 제2회 과학기술 예측을 위한 기술예측위원회 및 워크샵

이러한 델파이조사는 구체적으로 다음의 4단계를 거쳐 수행되었다.

- 1 단계) 연구자들이 예측하고자 하는 주제에 대해 참여자의 대표성, 전문성, 참여자 수 등을 고려하여 전문가 집단 선정
- 2 단계) 예측하고자 하는 주제에 대해 개방형 설문을 하여 여러 전문가들의 의견 수렴
- 3 단계) 전문가 집단을 대상으로 수행한 개방형 설문에 대한 1차 분석과 정리를 통해 2차 설문지를 개발한 후 전문가 그룹의 의견을 다시 조사
- 4 단계) 일련의 조사과정에서 얻어진 내용들을 최종 정리하고 결과를 해석

전문가 델파이조사는 AHP조사와 같이 전문가 의견수렴방법으로 활용되며, AHP는 고정 점수를 할당하며 1회의 조사결과를 통해 결과가 도출되는 반면, 델파이조사는 자유로운 의견을 취합하고, 재차 설문을 시행하여 의견을 집계한다는 점에서 차별된다.

〈표 3-1〉 델파이조사와 AHP조사의 차이

구분	델파이	AHP
목적	전문가 의견수렴	전문가 의견수렴
시작	전문가 개별인들에게 자유로운 의견을 물어 이를 취합(주관식)	연구자가 사전연구를 통해 AHP에 적합한 설문지 작성
과정	취합한 전문가 의견을 구조화된 설문형태로 만들어 재차 전송	설문지를 전문가들에게 개별 전송하여 응답하게 함(객관식)
분석툴	SPSS	EXPERT CHOICE, 엑셀
개발자	1970년대 미국의 미래연구기관인 RAND	1970년대 펜실베니아 대학의 Satty 교수

자료: 최항섭, 음수현, 전미경(2006), 디지털사회의 미래예측 방법론 연구, 정보통신정책연구원

2) 선정결과

우선 문헌조사를 통해 본 연구에서 설정한 연구가설의 구성항목과 관련성 있는 변수들을 도출하였으며, 이는 다음과 같다.

〈표 3-2〉 주차공유 사업의 관측변수 선정결과 (문헌조사)

소항목	관측변수
대중교통만족도	대중교통 노선 만족도, 배차간격 만족도, 대중교통 시설 만족도
보행/자전거 만족도	보행환경 만족도, 자전거도로환경 만족도, 자전거 보관시설 만족도
주차환경 만족도	주차면수 만족도, 주차요금 만족도, 공영주차장 규모 만족도
교통정책 태도	승용차 요일제, 혼잡통행료, 주차요금 강화, 교통인프라 확충, 추가 세금지불 용의
주차정책 태도	적극적 불법주차 단속 찬성, 차고지 증명제, 주차면수 확대 규제 찬성
기존정책 만족도	카셰어링 만족도, 공공자전거 정책 만족도, 생태교통사업추진 만족도

기부경험	기부, 물물교환, 빌려줌, 나눔의 가치, 자원봉사 의지
공유교통 경험	공공자전거, 카셰어링
환경인식	온실가스, 미세먼지, 환경문제 책임감
수원시 이미지	수원시 브랜드, 자녀교육, 거주만족도, 타지자체 자랑, 자원봉사
제공상가 이미지	구매도, 호감도, 행복감
공유가치	나눔의 가치, 자녀교육, 행복감
교통환경 개선	주차여건 개선, 주차장 건설예산 감축, 교통혼잡 개선

이와 같이 문헌조사를 통해 도출된 주차공유 사업의 영향요소를 바탕으로, 교통관련 4인의 전문가 델파이 조사를 통해 추가적인 영향요인을 도출함과 동시에 각 영향요인의 우선순위를 조사하였다. 그리고각 영향요소를 종합적으로 판단하여, 다음과 같은 평가 문항을 도출하였다.

최종 선정된 관측변수는 다음과 같이 49개 항목으로 나타났다. 가령, 본 연구에서 설정한 가설항목 중 대중교통 만족도는 운영노선, 배차간격, 대중교통시설로 구체화되었으며, 공유주차 선호도는 거주지에서의 선호도, 상업지에서의 선호도, 공유주차 예산투자 선호도로 구체화되었다.

〈표 3-3〉 주차공유 사업의 관측변수 선정결과 (델파이조사)

관측변수	평가 문항	비고
운영노선 만족도	1. 수원시의 대중교통 운영 노선에 만족한다.	7점 척도
배차간격 만족도	2. 수원시의 대중교통 배차간격에 만족한다.	
대중교통시설 만족도	3. 수원시의 대중교통 시설에 만족한다.	
보행로환경 만족도	4. 수원시의 보행로 환경에 만족한다.	
자전거도로환경 만족도	5. 수원시의 자전거도로 환경에 만족한다.	
자전거보관시설 만족도	6. 수원시의 자전거 보관시설에 만족한다.	
주거지면수 만족도	7. 수원시 주거지내 주차 면수에 대해 만족한다.	
상업지면수 만족도	8. 수원시 상업지내 주차 면수에 대해 만족한다.	
공영주차장규모 만족도	9. 수원시의 공영주차장은 충분하다고 생각한다.	
공영주차요금 만족도	10. 수원시 공영주차장 주차요금에 대해 만족한다.	
민영주차요금 만족도	11. 수원시 민영주차장 주차요금에 대해 만족한다.	
교통수요관리 선호	1. 수원시내 교통수요관리는 더욱 강화되어야 한다.	
도로철도건설 선호	2. 수원시내 도로와 철도는 더욱 건설되어야 한다.	
주차요금인상 선호	3. 수원시내 주차요금은 더욱 인상되어야 한다.	
생태교통정책 선호	4. 수원시 생태교통 정책은 더욱 확대되어야 한다.	
거주자우선주차 선호	1. 수원시 거주자 우선주차 정책에 대해 찬성한다.	
공영주차장확대 선호	2. 수원시 공영 주차장은 더욱 확보되어야 한다.	
주정차단속 선호	3. 수원시의 적극적인 불법주차 단속에 찬성한다.	
주차설치기준 강화 선호	4. 수원시의 건축물 허가 시 주차면수를 더욱 확대해야 한다.	
공영자전거 만족도	1. 수원시 광교산 입구의 공영자전거 정책에 만족한다.	
카셰어링 만족도	2. 수원시의 카셰어링 정책에 만족한다.	
생태교통정책 만족도	3. 수원시의 '화성행궁 생태교통2013' 에 만족한다.	
기부경험1	1. 공공도서관, 대여복 임대, 물물교환 등에 익숙하다.	
기부경험2	2. 나의 물건을 빌려주는 것에 인색하지 않다.	
기부경험3	3. 나누어 쓰는 가치는 중요하다고 생각한다.	
공공자전거 경험	1. 지금까지 공공자전거를 이용한 경험이 있다.	
카셰어링 경험	2. 지금까지 카셰어링을 이용한 경험이 있다.	
공유주차서비스 경험	3. 지금까지 공유주차 서비스를 이용한 경험이 있다.	

〈표계속 3-4〉 주차공유 사업의 관측변수 선정결과 (델파이조사)

환경문제 심각성	1. 환경문제가 심각하다고 생각한다.	7점 척도
환경문제 책임감	2. 환경문제에 책임감을 느낀다.	
온실가스 위험성	3. 온실가스는 아주 위험하다고 생각한다.	
미세먼지 위험성	4. 미세먼지는 아주 위험하다고 생각한다.	
거주지의 공유주차 선호도	1. 거주지의 공유주차 정책에 찬성한다.	
상업지의 공유주차 선호도	2. 상업지의 공유주차 정책에 찬성한다.	
공유주차 예산투자 선호도	3. 공유주차 정책에 예산 투자되는 것을 찬성한다.	
정책 시행시 수원시 이미지1	1. “ 먼시티수원 ” 에 더욱 어울리는 수원시가 될 것 같다.	
정책 시행시 수원시 이미지2	2. 수원시 거주에 더 많은 매력을 느낄 것 같다.	
정책 시행시 수원시 이미지3	3. 다른 지역 사람들에게 수원시를 더욱 자랑할 것 같다.	
정책 시행시 수원시 이미지4	4. 시민과 함께하는 수원시가 연상될 것 같다.	
정책 시행시 상가 이미지1	1. 공유주차 시행상가에서 조금이라도 더 구매할 것 같다.	
정책 시행시 상가 이미지2	2. 상가의 브랜드에 더 많은 호감을 가질 것 같다.	
정책 시행시 상가 이미지3	3. 주변 사람들에게 해당 상가를 칭찬할 것 같다.	
정책 시행시 상가 이미지4	4. 그런 상가가 내 주변에 있는 것이 행복할 것 같다.	
교통환경 개선1	1. 수원시 주차여건이 개선될 것 같다.	
교통환경 개선2	2. 수원시 주차장 건설예산을 줄일 수 있을 것 같다.	
교통환경 개선3	3. 도심지내 교통혼잡이 개선될 것 같다.	
공유가치 확산1	1. 나의 것을 나누는데 조금 더 관심을 가질 것 같다.	
공유가치 확산2	2. 자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 교육하게 될 것 같다.	
공유가치 확산3	3. 나누어 쓰는 것 자체에 행복감을 느낄 것 같다.	

2. 설문조사 방법 개요

설문조사는 수원시에 거주하고 있는 시민들을 대상으로 하였다. 설문조사 기간은 2016년 6월 15일부터 22일까지 실시하였으며, 주요 조사거점에서의 대인면접조사를 통해 자료를 수집하였다. 수원시 소재 40개동 대상으로 각 18부씩 총 720부를 수집하였다. 조사개요 및 항목은 다음과 같다.

〈표 3-5〉 설문조사 개요

구분	내용
조사명	주차정책 사업계획을 위한 일반시민 만족도 및 태도조사
조사지역	수원시 4개구 40개 동대상
조사대상	수원시 거주 운전자
조사방법	조사거점(Post)을 이용한 대인면접조사(Intercept)
목표 표본수	720부(40개 동 ×18부)
조사기간	6월15일 ~ 6월 22일(약 1주일)
조사장소	해당 동 업무시설, 대형마트 등

〈표 3-6〉 설문조사 항목

구분	내용
개인특성	· 연령 · 성별 · 소득 · 주택유형, 거주유형 · 차량연식 · 차량연료 · 자동차 이용횟수 · 차종
주차 여건	· 주로 이용하는 주차장 유형 (거주지, 상업지) · 평균 주차 소요시간 (거주지, 상업지) · 평균 주차시간 (거주지, 상업지) · 주변 주차여건 (거주지, 상업지)
주차공유 선호도	· 주차공유 사업의 선호도 (거주지, 목적지) · 주차공유 사업의 필요 요소
교통환경 만족도	· 대중교통 만족도 · 보행/자전거 이용 만족도 · 주차환경 만족도 (규모, 요금, 공영주차장)
주차정책 태도	· 교통정책 태도 · 주차정책 태도 · 기존정책의 만족도
공유가치의 태도	· 공유가치의 실천 정도 · 공유교통의 경험 정도 · 환경문제의 인식 정도
공유주차 이미지	· 수원시 이미지에 미치는 영향 (브랜드, 호감, 행복감) · 제공상가 이미지에 미치는 영향 (브랜드, 호감, 행복감)
공유가치 확산	· 공유가치의 확산 정도 (자각, 교육, 행복) · 교통환경 개선 정도 (주차여건, 예산, 교통혼잡)

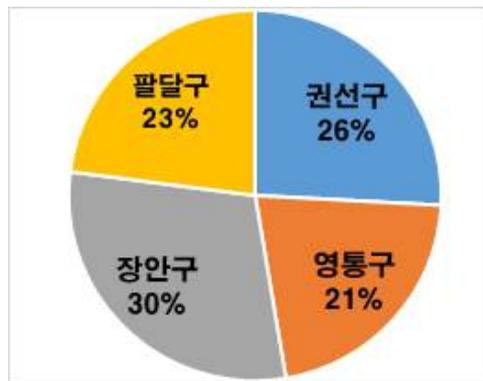
3. 기초자료 분석 결과

1) 응답자의 개인특성

수원시민 대상의 설문조사 결과, 각 구별로 구득된 샘플수는 150여개 전후이며, 총 623개의 자료이다. 이는 총 조사 샘플인 728개에서 결측치 및 이상치 등을 제외한 것이다.

〈표 3-7〉 구별 샘플수

	조사 샘플수	가공 샘플수
권선구	200	161
영통구	162	134
장안구	206	185
팔달구	160	143
수원시	728	623



〈그림 3-4〉 구별 샘플수

설문에 응답한 남성과 여성 비율은 각 55%, 45%로 비슷한 수준이며, 연령 범위는 40대가 41%, 30대가 29%, 50대가 17%의 순이다.

〈표 3-8〉 성별 비율

성별	응답인원수	비율
남성	345명	55%
여성	278명	45%
전체	623명	100%

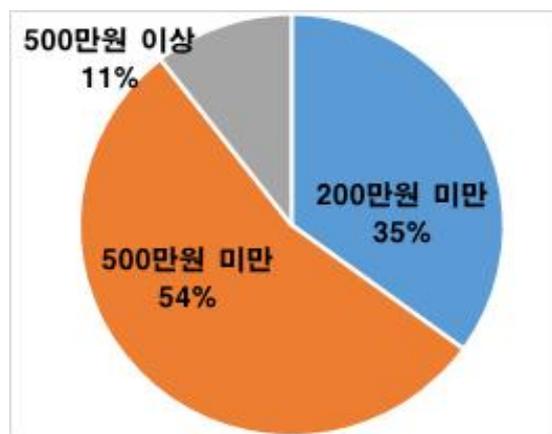
〈표 3-9〉 연령 범위

만 나이	응답인원수	비율
10대	1명	0%
20대	57명	9%
30대	178명	29%
40대	257명	41%
50대	108명	17%
60대 이상	22명	4%
전체	623명	100%

설문에 응답한 응답자의 개인소득은 200만원 미만 35%, 500만원 미만 54%, 500만원 이상은 11%의 분포를 나타내고 있다.

〈표 3-10〉 성별 비율

개인소득	응답인원수	비율
200만원 미만	218명	35%
500만원 미만	339명	54%
500만원 이상	66명	11%
전체	623명	100%



〈그림 3-5〉 구별 응답비율 및 소득

응답자의 거주형태는 자가 67%, 임대 전세/월세 33%이며, 아파트 45%, 연립주택(빌라) 25%, 단독주택 24%에 거주하는 것으로 나타났다.

〈표 3-11〉 거주유형

거주 유형	응답인원수	비율
자가	417명	67%
임대 전세/월세	206명	33%
전체	623명	100%

〈표 3-12〉 주택유형

주택 유형	응답인원수	비율
아 파 트	280명	45%
연립주택(빌라)	158명	25%
단 독 주 택	148명	24%
오 피 스 텔	34명	5%
전체	623명	100%

응답자가 소유하고 있는 차종은 중형 자동차를 40%, 준중형 자동차를 38% 소유하고 있으며, 사용연료는 휘발유가 74%인 것으로 나타났다. 그리고 2010년 이후 연식 차량 보유 응답자가 61%이며, 일평균 3회 미만 자동차를 이용하고 있다.

〈표 3-13〉 차종

차종	응답인원수	비율
소형	103명	17%
준중형	238명	38%
중형	252명	40%
대형	30명	5%
전체	623명	100%

〈표 3-14〉 일평균 자동차 이용 횟수

이용 횟수	응답인원수	비율
3회 미만	333명	53%
6회 미만	254명	41%
10회 미만	30명	5%
10회 이상	6명	1%
전체	623명	100%

〈표 3-15〉 차량연료

차량 연료	응답인원수	비율
휘발유	463명	74%
경 유	127명	20%
LPG	33명	5%
전체	623명	100%

〈표 3-16〉 차량 연식 비율

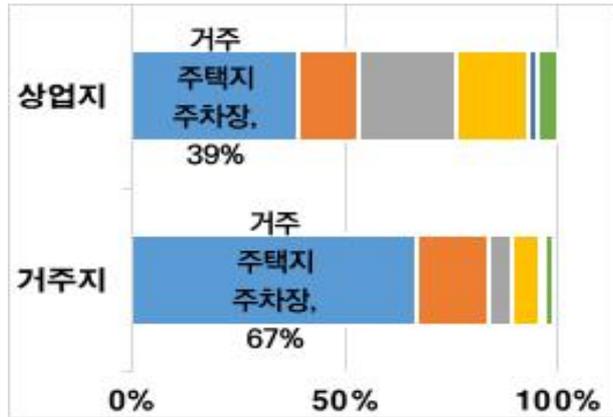
차량연식	응답인원수	비율
2000년식 미만	9명	1%
2010년식 미만	235명	38%
2010년식 이상	379명	61%
전체	623명	100%

2) 주차여건

거주지에서 가장 많이 이용하는 주차장 유형은 거주 주택지 주차장(67%)이며, 거주자 우선 주차구역(17%), 이면도로 빈공간(7%)의 순서로 나타났다. 상업지의 경우, 가장 많이 이용하는 주차장은 거주 주택지 주차장(39%)이며, 공영 주차장(23%), 이면도로 빈공간(17%)의 순서로 나타났다.

〈표 3-17〉 주로 이용하는 주차장 유형

	거주지	상업지
거주 주택지 주차장	67%	39%
거주자 우선 주차구역	17%	14%
공영주차장	5%	23%
이면도로 빈공간	7%	17%
민영주차장	1%	2%
도로	2%	5%
소계	100%	100%
사례수	623명	623명

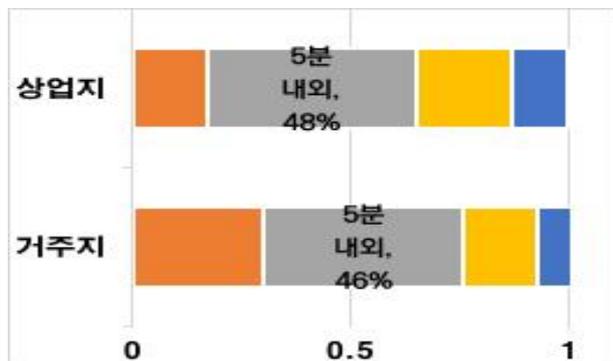


〈그림 3-6〉 주로 이용하는 주차장 유형

거주지에서의 평균 주차 소요시간은 5분 내외(46%), 3분 내외(30%), 10분 내외(17%)순서로 나타났다. 상업지에서의 평균 주차 소요시간은 5분 내외(48%), 10분 내외(22%), 3분 내외(17%)순서로 나타났다. 즉 거주지보다 상업지에서의 평균 주차 소요시간이 조금 더 긴 것으로 나타났다.

〈표 3-18〉 평균 주차 소요시간

	거주지	상업지
3분 내외	30%	17%
5분 내외	46%	48%
10분 내외	17%	22%
10분 이상	8%	13%
소계	100%	100%
사례수	623명	623명

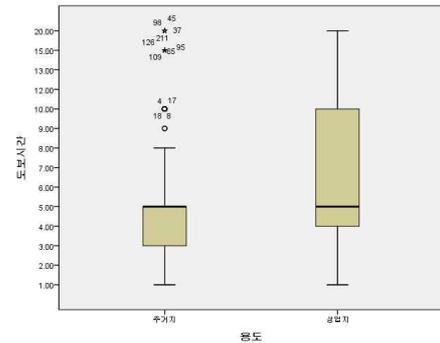


〈그림 3-7〉 평균주차 시간

거주지에서 주차장까지의 평균 도보시간은 평균 5.1분이며 중앙값 5.0분, 표준편차 3.2분, 최소값 1분, 최대값 20분으로 나타났다. 상업지에서 주차장까지의 평균 도보시간은 평균 6.3분이며 중앙값 5.0분, 표준편차 3.4분, 최소값 1.1분, 최대값 20분으로 나타났다. 즉, 주차장에서 목적지까지의 도보시간도 상업지가 긴 것으로 나타났다.

〈표 3-19〉 주차장까지의 평균 도보시간

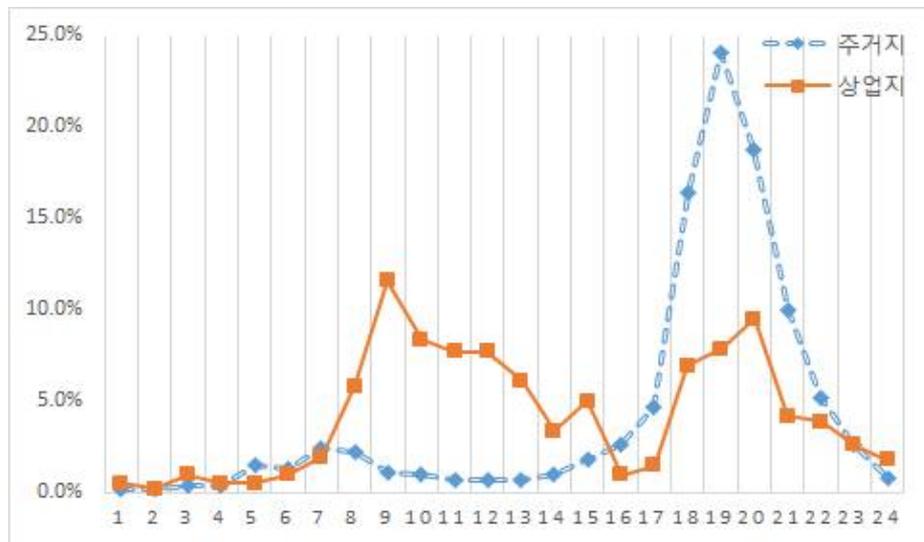
	거주지	상업지
평균	5.1분	6.3분
중앙값	5.0분	5.0분
표준편차	3.2분	3.4분
최소값	1.0분	1.1분
최대값	20.0분	20.0분



거주지에서 주로 이용하는 주차시간대는 19시, 20시, 18시 순으로 나타났으며, 상업지에서는 9시, 20시, 10시의 순으로 나타났다. 거주지에서는 주로 야간 시간의 주차수요가 많은 반면, 상업지에서는 오전의 주차수요도 많다는 것을 확인할 수 있다.

〈표 3-20〉 주로 이용하는 시간대

	거주지	상업지
1순위	19시 (24.1%)	9시 (11.6%)
2순위	20시 (18.8%)	20시 (9.5%)
3순위	18시 (16.4%)	10시 (8.3%)
4순위	21시 (10.0%)	11~12시 (7.7%)
5순위	22시 (5.1%)	

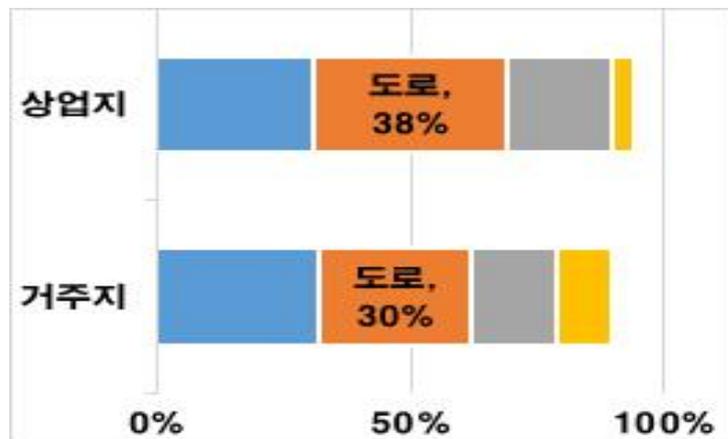


〈그림 3-8〉 주로 이용하는 시간대

거주지 근처에 개방되길 원하는 주차장으로는 건물 부설주차장(32%), 도로(30%), 거주자 우선 주차구역(17%)의 순으로 나타났다. 상업지 근처에 개방되길 원하는 주차장으로는 도로(38%), 건물 부설주차장(31%), 거주자 우선 주차구역(21%)의 순으로 나타났다.

〈표 3-21〉 개방되길 원하는 주차장

	거주지	상업지
건물 부설주차장	32%	31%
도로	30%	38%
거주자 우선 주차구역	17%	21%
학교운동장	11%	4%
없음	11%	7%
소계	100%	100%



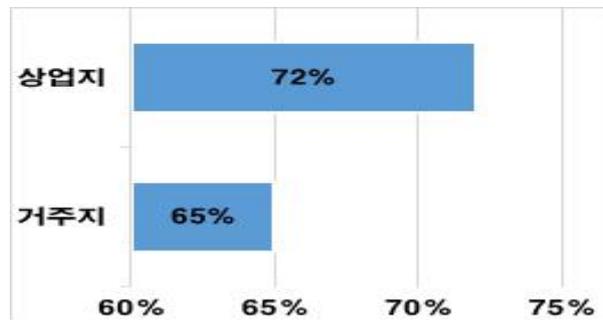
〈그림 3-9〉 개방되길 원하는 주차장(거주지, 상업지)

3) 공유주차 정책 선호도

거주지 주변에서의 공유주차 정책을 적극 선호하는 응답자는 40%이며, 상업지에서는 43%수준으로 나타났다. 그리고 응답자의 39%는 공유주차 정책의 예산투자를 적극 찬성하는 것으로 나타났다.

〈표 3-22〉 공유주차 정책 선호도

	적극 찬성자 (6점 이상)	찬성자 (5점 이상)	사례수
거주지	40%	65%	623명
상업지	43%	72%	623명
예산투자 찬성	39%	68%	623명

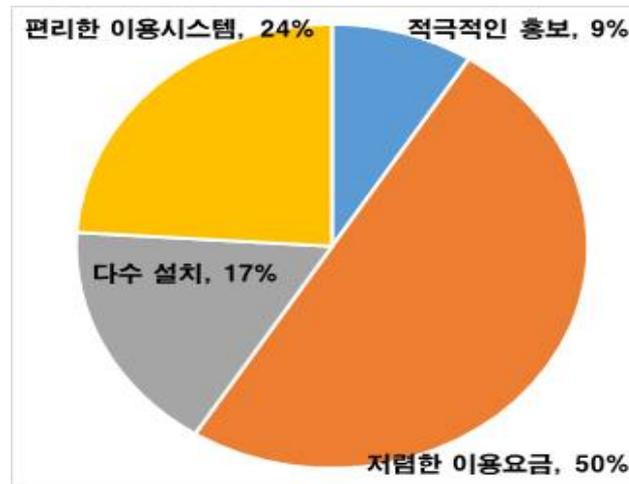


〈그림 3-10〉 공유 주차 정책 선호도

공유주차 정책의 활성화 요건으로는 저렴한 이용요금(50%), 편리한 이용시스템 (24%), 주차장 다수설치(17%), 적극적인 홍보(9%)의 순으로 나타났다.

〈표 3-23〉 공유주차 활성화 요건

적극적인 홍보	저렴한 이용요금	다수 설치	편리한 이용시스템	소계	사례수
9%	50%	17%	24%	100%	623명



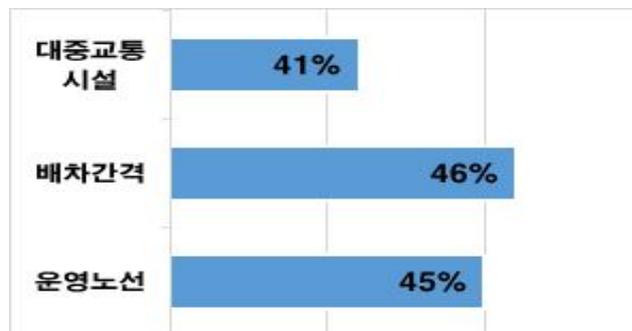
〈그림 3-11〉 공유주차 활성화 요건

4) 교통환경 만족도

대중교통 환경에 대한 만족도에서 운영노선은 17%, 배차간격은 13%, 대중교통시설 13%의 응답자가 매우 만족하다고 생각하는 것으로 나타났으며, 만족하지 않는 응답자가 많은 비율을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 3-24〉 대중교통 환경에 대한 만족도

	매우만족(6점 이상)	만족(5점 이상)	사례수
운영노선	17%	45%	623명
배차간격	13%	46%	623명
대중교통 시설	13%	41%	623명

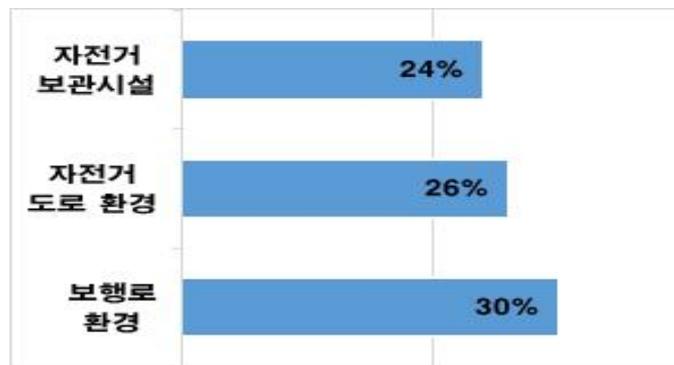


〈그림 3-12〉 대중교통환경 만족도 비율

보행로 및 자전거 관련 시설에 대한 만족도에서 보행로 환경은 9%, 자전거도로환경은 8%, 자전거 보관시설 6%의 응답자만이 매우 만족하며, 전반적으로 보행로와 자전거 관련시설은 불만족 수준이 과반이상이 차지하는 것으로 나타났다.

〈표 3-25〉 보행로 및 자전거 관련 시설에 대한 만족도

	매우만족(6점 이상)	만족(5점 이상)	사례수
보행로 환경	9%	30%	623명
자전거 도로 환경	8%	26%	623명
자전거 보관시설	6%	24%	623명

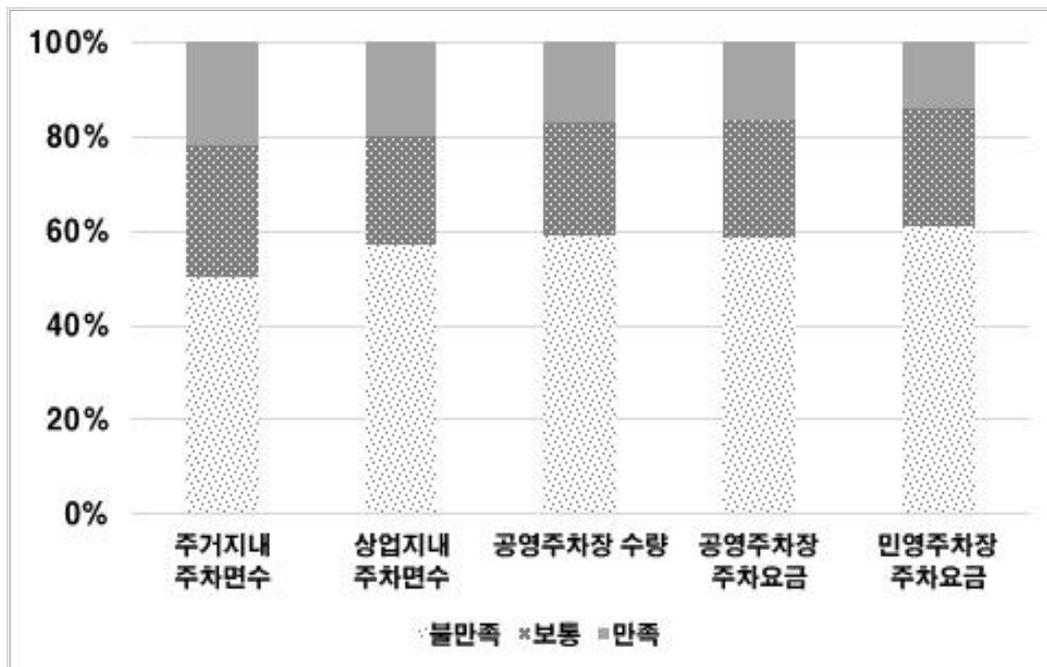


〈그림 3-13〉 보행로 및 자전거 관련 시설 만족도 비율

주차 환경에 대한 만족도를 살펴보면, 민영주차장 요금에 대한 불만족 수준이 가장 높으며, 공영주차장 규모와 공영주차장 주차요금에 대한 불만족이 그 다음으로 나타났다. 주거지내 주차면수에 대한 만족도는 22%로써 상대적으로 다른 주차환경 보다는 만족수준이 높았으며, 전체적으로 주차요금 및 상업지내 주차면수에 대한 불만족 수준이 높은 것으로 나타났다.

〈표 3-26〉 주차 환경에 대한 만족도

	매우 불만족 (2점 이하)	불만족 (3점 이하)	보통 (4점)	만족 (5점 이상)	매우 만족 (6점 이상)	사례수
주거지내 주차면수	27%	51%	28%	22%	7%	623명
상업지내 주차면수	33%	57%	23%	20%	5%	623명
공영주차장 수량	38%	59%	24%	17%	4%	623명
공영주차장 주차요금	38%	58%	25%	16%	4%	623명
민영주차장 주차요금	44%	61%	25%	14%	4%	623명



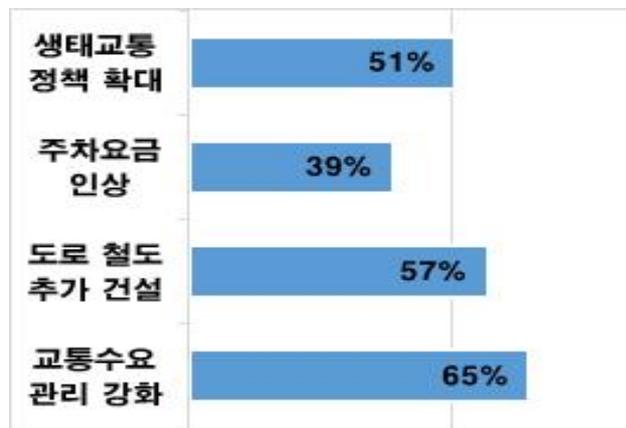
〈그림 3-14〉 주차 환경에 대한 만족도 수준

5) 교통정책 태도

교통정책 중 교통수요관리 강화정책에 대해서는 응답자의 65%가 찬성하는 것으로 나타났으며, 도로 철도 추가 건설에 대해서는 57%가 찬성하는 것으로 나타났다. 반면, 주차 요금 인상에 대해서는 응답자의 39%만이 찬성하는 것으로 나타났다.

〈표 3-27〉 교통 정책에 대한 태도

	매우그렇다(6점 이상)	그렇다(5점 이상)	사례수
교통수요관리 강화	31%	65%	623명
도로 철도 추가 건설	22%	57%	623명
주차요금 인상	10%	39%	623명
생태교통 정책 확대	17%	51%	623명

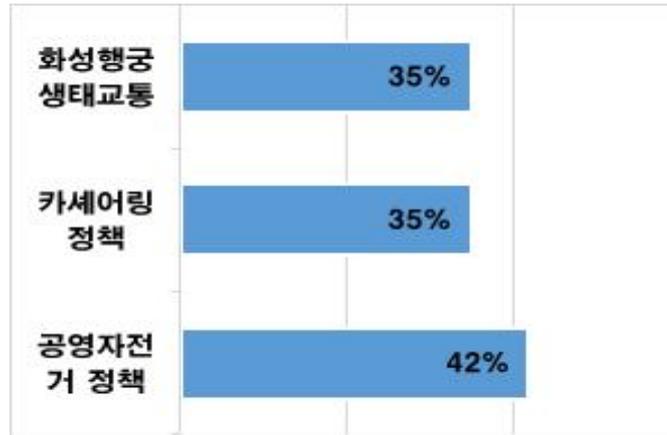


〈그림 3-15〉 교통정책에 대한 만족도 비율

기존 추진 정책 중 광고산 입구의 공영자전거 정책에 대한 만족수준이 가장 높았으며(만족한 응답자: 42%), 카셰어링 정책과 화성행궁 생태교통 정책에 대한 만족 수준은 높지 않은 것으로 나타났다.

〈표 3-28〉 기존 추진 정책에 대한 만족도

	매우 그렇다(6점 이상)	그렇다(5점 이상)	사례수
공영자전거 정책	21%	42%	623명
카셰어링 정책	11%	35%	623명
화성행궁 생태교통	13%	35%	623명

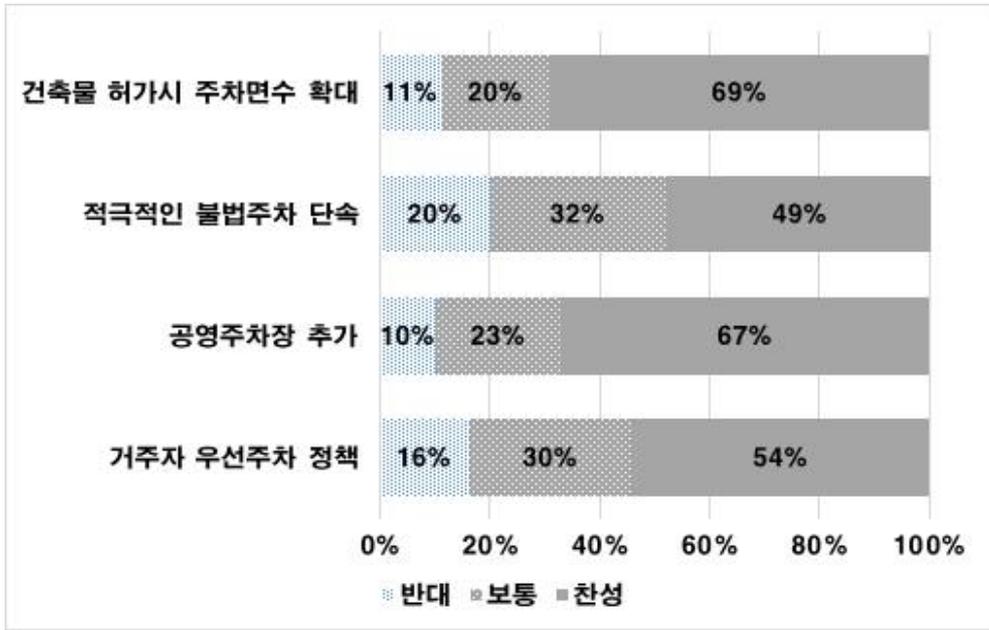


〈그림 3-16〉 기존 추진정책에 대한 만족도 비율

주차정책에 대한 태도를 살펴보면, 공영주차장 추가 설치에 대해서는 응답자의 67% 이상이 찬성하는 것으로 나타났으며, 건축물 허가 시 주차면수 확대에 대해서도 69%가 찬성하는 것으로 나타났다. 반대로 거주자 우선주차 정책과 불법주차 단속 정책에 대해서는 응답자의 54%, 49%만이 찬성하는 것으로 나타났다. 전반적으로 가격 억제와 단속 정책에 대해서는 찬성하지 않으며, 시설 확충 정책에 대해서는 찬성하는 것으로 나타났다.

〈표 3-29〉 주차 정책에 대한 태도

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례수
거주자 우선주차 정책	6%	16%	30%	54%	26%	623명
공영주차장 추가	2%	10%	23%	67%	41%	623명
적극적인 불법주차 단속	9%	20%	32%	49%	21%	623명
건축물 허가시 주차면수 확대	4%	11%	20%	69%	44%	623명



〈그림 3-17〉 주차 정책에 대한 태도

6) 공유 경험 및 인식

수원시민 중 환경문제가 심각하다고 인식한 응답자는 73%이며, 특히 미세먼지의 위험성을 인지하고 있는 응답자는 76%에 육박하는 것으로 나타났다. 그러함에도 불구하고 환경문제에 대한 책임감을 가지고 있는 응답자는 68%에 불과한 것으로 조사되고 있다.

〈표 3-30〉 환경인식 수준

	매우 그렇지 않다 (2점 이하)	그렇지 않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례수
환경문제 심각함	3%	10%	18%	73%	47%	623명
환경문제에 대한 책임감	3%	10%	22%	68%	38%	623명
온실가스의 위험여부	2%	6%	21%	73%	49%	623명
미세먼지의 위험여부	3%	7%	16%	76%	57%	623명

공유교통을 경험한 응답자는 17~26%수준에 불과하며, 특히 카셰어링을 경험한 응답자는 17%에 불과한 것으로 나타났다.

〈표 3-31〉 공유교통 경험

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지 않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례수
공공자전거 이용경험	42%	57%	17%	26%	9%	623명
카셰어링 이용경험	52%	64%	18%	17%	6%	623명
공유주차 서비스 이용경험	43%	56%	20%	24%	8%	623명

기부경험에 대한 인식 중 공공도서관, 대여복 임대, 물물 교환 등에 익숙한가에 대해서는 매우 그런 응답자가 26%이며, 나누어 쓰는 가치를 중요하게 생각하는 응답자는 57%수준인 것으로 나타났다.

〈표 3-32〉 기부경험 대한 인식

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지 않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례 수
공공도서관, 대여복임대, 물물 교환등에 익숙	11%	25%	25%	50%	26%	623명
타인에게 물건을 빌려주는 것에 인식하지 않음	5%	14%	29%	57%	24%	623명
나누어 쓰는 가치를 중요하게 생각함	4%	13%	30%	57%	25%	623명

7) 공유주차 정책의 영향

공유주차 시행에 따라 대부분 교통환경이 개선될 것으로 기대하고 있으며, 특히 주차여건에 대해서는 응답자의 66%가 개선될 것으로 인지하고 있는 것으로 나타났다. 그리고 공유주차에 따라 주차장 건설예산 및 교통혼잡도가 개선될 것으로 기대하는 응답자는 63~64% 정도인 것으로 나타났다.

〈표 3-33〉 공유주차 시행에 따른 교통환경 개선 효과

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지 않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례수
주차여건 개선	2%	10%	24%	66%	32%	623명
주차장 건설예산 감소	2%	8%	29%	63%	31%	623명
교통혼잡 개선	2%	9%	27%	64%	27%	623명

또한 공유주차 시행에 따라 공유가치도 확산될 것으로 기대하고 있으며, 특히 응답자의 57%는 공유주차 시행에 따라 자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 공유하는 등 장기적인 교육효과도 큰 것으로 나타났다. 그리고 응답자의 52~53%는 공유주차 정책을 통해 나의 것을 나누는 것과 나누어 쓰는 것 자체에 대한 행복감을 더 느낄 것으로 나타났다.

〈표 3-34〉 공유주차 시행에 따른 공유가치 확산 효과

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지 않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례수
나의 것을 나누는데 조금 더 관심을 가질것	2%	13%	34%	53%	25%	623명
자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 교육할 것	3%	12%	31%	57%	25%	623명
나누어 쓰는 것 자체에 행복감을 느낄 것	3%	14%	34%	52%	24%	623명

8) 공유주차 시행기관의 이미지

수원시가 공유주차 정책을 적극 시행할 경우 수원시의 이미지에 미치는 영향을 조사한 결과, 공유주차 정책 시행 시, 응답자의 67%는 수원시 거주에 보다 많은 매력을 느끼며 응답자의 63%는 공유주차 정책의 시행이 휴먼시티 수원에 적합한 정책이라 생각하는 것으로 나타났다.

〈표 3-35〉 공유주차 시행에 따른 수원시의 이미지 개선

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례 수
휴먼시티 수원에 더욱 어울리는 수원시 될 것	1%	9%	28%	63%	35%	623명
수원시 거주에 보다 많은 매력을 느낄 것	1%	7%	26%	67%	29%	623명
다른 지역 사람들에게 수원시를 자랑할 것	3%	12%	29%	59%	23%	623명
시민과 함께하는 수원시가 연상 될 것	3%	12%	31%	57%	26%	623명

또한 공유주차 정책 시행 시, 공유주차 정책에 참여하여 주차장을 개방하는 상가에 대한 이미지도 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타났다. 응답자의 70%는 공유주차 정책에 동참하는 상가의 브랜드에 보다 많은 호감이 생길 것이라 생각하며, 응답자의 67%는 공유주차 시행상가에서 조금이라도 더 구매할 의사가 있는 것으로 나타났다. 그리고 응답자의 29%는 주변 사람들에게 해당 상가를 적극 추천할 것으로 나타났다.

〈표 3-36〉 건축물 부설 주차장 소유상가의 이미지 개선

	매우 그렇지않다 (2점 이하)	그렇지않다. (3점 이하)	보통 (4점)	그렇다 (5점 이상)	매우 그렇다 (6점 이상)	사례수
공유주차 시행상가에서 조금 더 구매	2%	9%	24%	67%	43%	623명
상가의 브랜드에 보다 많은 호감	1%	8%	22%	70%	33%	623명
주변 사람들에게 해당 상가 칭찬	2%	9%	27%	64%	29%	623명
해당상가의 주변 존재의 행복감	4%	10%	25%	63%	30%	623명

9) 공유주차정책 이용의사

공유주차 정책의 선호도를 조사한 결과, 여성보다 남성이 공유주차 정책을 조금 더 선호하는 것으로 나타났으며, 성별과 상관없이 주거지보다 상업지에서의 공유주차 정책

을 더 선호하는 것으로 나타났다(상업지: 73~90% 선호, 주거지: 70~87% 선호). 그리고 연령이 많을수록 공유주차를 더욱 선호하는 것으로 나타났다. 가령 40대 이상 수원 시민의 87%는 주거지의 공유주차 정책을 선호하며, 91%는 상업지의 공유주차 정책을 선호하는 것으로 나타났다.

그리고 대중교통 만족도와 보행자전거 만족도가 높을수록 공유주차 정책을 선호하는 것으로 나타났으며, 이는 현 교통환경 정책의 만족수준에 따라 새로운 정책의 선호수준을 나타내는 것으로 이해된다. 한편 현재 주차환경에 대해 만족수준이 낮은 사람일수록 공유주차정책을 선호하는 것으로 나타났다.

그 외 주차정책을 강화해야 하고 기부경험이 있고, 공유주차 정책에 따라 교통환경 개선이 될 것이라 기대하는 사람일수록 공유주차정책을 더 선호하는 것으로 나타났다. 반면 공유를 기존에 경험한 여부는 공유주차 정책 선호도에 유의미한 영향을 미치지 못하며, 상업지에서의 공유주차정책 시행은 공유가치 확산에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

〈표 3-37〉 주거지와 상업지 공유주차 정책 선호도와 각 요인들 간의 관계

		주거지	상업지
성별	남자	87%	90%
	여자	70%	73%
나이	20대	75%	86%
	30대	85%	90%
	40대 이상	87%	91%
교통환경 만족도	대중교통 만족도	0.000**	0.000**
	보행자전거 만족도	0.007**	0.005**
	주차환경 만족도	0.032**	0.020**
교통정책 태도	교통정책 강화필요	0.770	0.414
	주차정책 강화필요	0.001**	0.000**
	기존정책 만족도	0.046**	0.003**
공유경험	공유교통 경험	0.819	0.301
	환경인식	0.602	0.100
	기부경험	0.023**	0.202
공유주차 정책의 영향	교통환경 개선효과 기대	0.020**	0.000**
	공유가치 확산기대	0.281	0.000**

제4장 주차공유 정책의 영향요인 분석

제1절 요인분석

1. 탐색적 요인분석

본 연구에서는 92개 관측변수들을 조사하였으나, 이들 변수들을 바탕으로 연구가설을 검증하기 위해서는 해당 조사 변수들의 타당성과 신뢰성에 대한 검증이 선행되어야 한다.

관측변수들의 타당성은 변수들 간의 상관계수를 도출하여 이행이 단위행렬에 준하는 행렬인지 여부를 검증하는 Barlett의 구형 검정성과 변수들 간의 편상관 관계를 나타내주는 편상관계수가 얼마나 작은지를 검정하는 Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)값을 통해 판단할 수 있다. Barlett의 구형 검정성은 유의수준을 기준으로 판단하여 p값이 0.05이하이면 변수들 간 상관관계가 존재하므로 요인분석이 가능하다고 판단할 수 있다. 그리고 편상관관계가 낮을수록 KMO은 크게 나타나므로, KMO가 클수록 변수들 간의 서로 공통된 부분을 추출하는 요인분석에 적합하다고 볼 수 있다. 통상 KMO값은 0.5를 기준(Kaiser, 1974)으로 요인분석의 타당도를 설명한다.

신뢰성(reliability)은 측정결과에 오차가 들어 있지 않은 정도를 말하는 것으로, 동일한 개념에 대해서 반복적인 측정을 했을 경우 나타나는 측정값들의 분산을 의미한다. 이러한 신뢰성의 정도를 측정하는 방법에는 재측정 신뢰도(test-retestreliability), 반분 신뢰도(splithalfreliability), 문항분석 신뢰도(item-totalcorrelation), Cronbach's Alpha(α), 동등척도 신뢰도(alternative reliability), 평가자간 신뢰도(inter-raterreliability) 등이 있다(김진수, 2013). 이 중에서 가장 대표적으로 쓰이는 Cronbach's Alpha(α)는 일반적으로 둘 이상의 개념 예측변수들의 집합에 대한 신뢰성 측정에 사용되며, 통상 측정 대상이 집단일 경우 Cronbach's Alpha(α)가 0.6이상이면 신뢰성이 높다고 말한다(Zellerand Caminers1980).

본 연구에서는 관측변수들의 타당성과 신뢰성을 검증하기 위해 우선 탐색적 요인분석을 통해 각 변수들 간의 관계성을 파악하고 각 변수들이 가지고 있는 정보를 잠재된

적은 수의 구조로 축약하였다. 이와 같이 추출된 요인은 무수히 많은 관측변수들의 특성을 가장 잘 대표하는 개념이기 때문에 현상을 단순하고 명료하게 설명하는 효율성을 갖기 때문이다(양병화, 1998).

탐색적 요인분석 결과, 관측변수들 중 ‘거주자우선주차 선호(BB5)’, ‘공영주차장확대 선호도(BB6)’에 대한 설명력을 의미하는 적재값은 0.5미만이며, ‘주차설치기준 강화 선호도(BB8)’는 상식적이지 않은 요인들과 묶인 것으로 나타났지만, 관측변수들은 모두 Cronbach's Alpha(α)의 값이 0.6이상이며, KMO도 0.5이상인 0.863으로 나타나 관측변수들의 신뢰성과 타당성은 확보된 것으로 확인되었다.

〈표 4-1〉 1차 탐색적 요인분석 결과

관측변수		요인	타당도	신뢰도	
			요인적재량	Cronbach's α	
운영노선 만족도	AA1	요인7	.854	0.823	0.872
배차간격 만족도	AA2		.850	0.808	
대중교통시설 만족도	AA3		.793	0.828	
보행로환경 만족도	AA4	요인11	.761	0.858	0.879
자전거도로환경 만족도	AA5		.831	0.788	
자전거보관시설 만족도	AA6		.790	0.838	
주거지면수 만족도	AA7	요인1	.805	0.829	0.854
상업지면수 만족도	AA8		.819	0.827	
공영주차장규모 만족도	AA9		.772	0.813	
공영주차요금 만족도	AA10		.683	0.817	
민영주차요금 만족도	AA11		.619	0.831	
교통수요관리 선호	BB1	요인6	.679	0.682	0.663
도로철도건설 선호	BB2		.787	0.653	
주차요금인상 선호	BB3		.641	0.618	
생태교통정책 선호	BB4		.615	0.684	
주정차단속 선호	BB7		.503	0.704	
거주자우선주차 선호	BB5	요인3	.489	0.773	0.797
공영주차장확대 선호	BB6		.490	0.818	
주차설치기준 강화 선호	BB8		.518	0.760	
공영자전거 만족도	BB9		.817	0.745	
카셰어링 만족도	BB10		.828	0.751	
생태교통정책 만족도	BB11		.854	0.742	
기부경험1	CC1	요인9	.834	0.794	0.853
기부경험2	CC2		.860	0.756	
기부경험3	CC3		.783	0.832	
공공자전거 경험	CC4	요인12	.825	0.680	0.786
카셰어링 경험	CC5		.849	0.689	
공유주차서비스 경험	CC6		.736	0.839	

환경문제 심각성	CC7	요인2	.808	0.858	0.892
환경문제 책임감	CC8		.796	0.880	
온실가스 위험성	CC9		.885	0.848	
미세먼지 위험성	CC10		.856	0.857	
거주지의 공유주차 선호도	DD1	요인13	.849	0.675	0.777
상업지의 공유주차 선호도	DD2		.844	0.618	
공유주차 예산투자 선호도	DD3		.654	0.790	
정책 시행시 수원시 이미지1	EE1	요인5	.616	0.844	0.859
정책 시행시 수원시 이미지2	EE2		.778	0.809	
정책 시행시 수원시 이미지3	EE3		.795	0.804	
정책 시행시 수원시 이미지4	EE4		.746	0.822	
정책 시행시 상가 이미지1	EE5	요인4	.725	0.858	0.877
정책 시행시 상가 이미지2	EE6		.789	0.837	
정책 시행시 상가 이미지3	EE7		.807	0.826	
정책 시행시 상가 이미지4	EE8		.776	0.847	
교통환경 개선1	FF1	요인10	.751	0.780	0.842
교통환경 개선2	FF2		.685	0.803	
교통환경 개선3	FF3		.735	0.755	
공유가치 확산1	FF4	요인8	.720	0.854	0.880
공유가치 확산2	FF5		.803	0.818	
공유가치 확산3	FF6		.804	0.817	
Kaiser-Meyer-Olkin 측도: .863 유의확률: 0.00					

본 연구에서 조사한 관측변수들은 모두 신뢰성을 확보하는 것으로 나타났지만, 관측 변수 중 3개의 변수(BB5, BB6, BB8)는 적재값이 낮고 상식적이지 않은 요인들과 묶인 것으로 나타났기 때문에 해당 변수들을 제외한 탐색적 요인분석을 통해 변수들의 요인 관계를 재분석하였다. 그 결과 KMO값은 0.6이상인 0.855로 분석되었으며, 각 변수들의 적재값도 0.5이상으로 분석되어, 해당 요인들간의 타당도는 확보하는 것으로 확인되었다. 요인분석 결과를 살펴보면, 운영노선 만족도, 배차간격 만족도, 대중교통 시설 만족도와 같은 대중교통과 관련된 만족도가 하나의 요인으로 집합화될 수 있으며, 보행환경 만족도, 자전거도로환경 만족도, 자전거 보관시설 만족도와 같은 비동력 수단과 관련된 만족도가 하나의 요인으로 집합화 될 수 있는 것으로 나타났다.

〈표 4-2〉 2차 탐색적 요인분석 결과

소항목		적재량	요인	소항목		적재량	요인
운영노선 만족도	AA1	.867	요인5	환경문제 심각성	CC7	.807	요인1
배차간격 만족도	AA2	.853		환경문제 책임감	CC8	.798	
대중교통시설 만족도	AA3	.801		온실가스 위험성	CC9	.886	
보행로환경 만족도	AA4	.792	요인11	미세먼지 위험성	CC10	.856	요인13
자전거도로환경 만족도	AA5	.860		거주지의 공유주차 선호도	DD1	.849	
자전거보관시설 만족도	AA6	.818		상업지의 공유주차 선호도	DD2	.846	
주거지면수 만족도	AA7	.797	요인2	공유주차 예산투자 선호도	DD3	.656	요인4
상업지면수 만족도	AA8	.812		정책 시행시 수원시 이미지1	EE1	.621	
공영주차장규모 만족도	AA9	.773		정책 시행시 수원시 이미지2	EE2	.787	
공영주차요금 만족도	AA10	.715		정책 시행시 수원시 이미지3	EE3	.786	
민영주차요금 만족도	AA11	.647	요인6	정책 시행시 수원시 이미지4	EE4	.747	요인3
교통수요관리 선호	BB1	.669		정책 시행시 상가 이미지1	EE5	.725	
도로철도건설 선호	BB2	.809		정책 시행시 상가 이미지2	EE6	.789	
주차요금인상 선호	BB3	.665		정책 시행시 상가 이미지3	EE7	.807	
생태교통정책 선호	BB4	.637		정책 시행시 상가 이미지4	EE8	.777	
주정차단속 선호	BB7	.500	요인7	교통환경 개선1	FF1	.754	요인9
공영자전거 만족도	BB9	.845		교통환경 개선2	FF2	.687	
카셰어링 만족도	BB10	.877		교통환경 개선3	FF3	.736	
생태교통정책 만족도	BB11	.880	요인8	공유가치 확산1	FF4	.732	요인10
기부경험1	CC1	.836		공유가치 확산2	FF5	.820	
기부경험2	CC2	.862		공유가치 확산3	FF6	.819	
기부경험3	CC3	.787	요인12	Kaiser-Meyer-Olkin 측도: .855 유의확률: 0.00			
공공자전거 경험	CC4	.830					
카셰어링 경험	CC5	.859					
공유주차서비스 경험	CC6	.737					

2. 확인적 요인분석

1) 공유주차 선호도 변수와 설명변수들 간의 관계

앞서 탐색적 요인분석을 통해 정립된 관측변수들 간 요인그룹은 본 연구에서 당초 구상했던 변수들로 구성되는 것으로 나타났다.

〈표 4-3〉 관측변수들의 요인분석 결과

관측변수	요인	관측변수	요인	관측변수	요인	관측변수	요인
운영노선 만족도	요인 5	교통수요관리 선호	요인 6	공공자전거 경험	요인 12	정책시행시수 원시이미지1	요인 4
배차간격 만족도		도로철도건설 선호		카셰어링 경험		정책시행시수 원시이미지2	
대중교통시설 만족도		주차요금인상 선호		공유주차서비스 경험		정책시행시수 원시이미지3	
보행로환경 만족도	요인 11	생태교통정책 선호	요인 7	환경문제 심각성	요인 1	정책시행시수 원시이미지4	요인 3
자전거도로환경 만족도		주정차단속 선호		환경문제 책임감		정책시행시상 가이미지1	
자전거보관시설 만족도		공영자전거 만족도		온실가스 위험성		정책시행시상 가이미지2	
주거지면수 만족도	요인 2	카셰어링 만족도	요인 8	미세먼지 위험성	요인 13	정책시행시상 가이미지3	요인 9
상업지면수 만족도		생태교통정책 만족도		거주지의 공유주차 선호도		정책시행시상 가이미지4	
공영주차장규모 만족도		기부경험1		상업지의 공유주차 선호도		교통환경개선1	
공영주차요금 만족도	요인 10	기부경험2	요인 9	공유주차 예산투자 선호도	요인 10	교통환경개선2	요인 10
민영주차요금 만족도		기부경험3				교통환경개선3	
						공유가치확산2	
						공유가치확산3	

한편, 본 연구에서는 ‘공유주차 선호도’를 대변하기 위한 변수로써, ‘거주지의 공유주차 선호도’, ‘상업지의 공유주차 선호도’, ‘공유주차 예산투자 선호도’를 고려하였으나, 해당 변수들과 다른 설명변수들 간의 관계를 분석한 결과, ‘거주지의 공유주차 선호도’, ‘상업지의 공유주차 선호도’와 상관관계를 보이는 정책 변수는 많지 않은 반면, ‘공유주차 예산투자 선호도’는 다수의 정책 선호도 관측변수들과 상관관계가 있는 것으로 조사되었다. 이는 공유주차 선호도를 대변하는 변수들 중 ‘거주지의 공유주차 선호도’, ‘상업지의 공유주차 선호도’는 다소 추상적인 정책 선호도를 나타내는 반면, ‘공유주차 예산투자 선호도’는 보다 적극적인 정책 선호 정도를 대변할 수 있는 변수이기 때문으로 판단된다.

따라서 앞서 확인적 요인분석을 통해 ‘공유주차 선호도’의 3개 변수는 동일한 그룹으로 축소시킬 수 있는 것으로 나타났지만, 해당 변수가 가장 중요한 변수이므로 ‘공유주차 선호도’를 대변하기 위한 변수는 ‘공유주차 예산투자 선호도’만을 고려하는 것이 보다 타당할 것으로 판단하였다.

〈표 4-4〉 공유주차 선호도 변수들과 설명변수들 간의 상관관계 분석 결과

관측변수		거주지 공유주차 선호도(DD1)	상업지 공유주차 선호도(DD2)	주차공유 예산투자 선호도(DD3)
운영노선 만족도	AA1	.000	.000	.000
배차간격 만족도	AA2	.000	.000	.003
대중교통시설 만족도	AA3	.000	.000	.000
보행로환경 만족도	AA4	.000	.000	.130
자전거도로환경 만족도	AA5	.011	.084	.605
자전거보관시설 만족도	AA6	.541	.480	.396
주거지면수 만족도	AA7	.000	.000	.000
상업지면수 만족도	AA8	.000	.000	.000
공영주차장규모 만족도	AA9	.000	.000	.000
공영주차요금 만족도	AA10	.655	.798	.008
민영주차요금 만족도	AA11	.344	.980	.034
교통수요관리 선호	BB1	.026	.021	.000
도로철도건설 선호	BB2	.068	.394	.243
주차요금인상 선호	BB3	.374	.031	.777
생태교통정책 선호	BB4	.001	.000	.000
거주자우선주차 선호	BB5	.000	.000	.000

공영주차장확대 선호	BB6	.000	.000	.000
주정차단속 선호	BB7	.593	.192	.005
주차설치기준 강화 선호	BB8	.000	.000	.000
공영자전거 만족도	BB9	.000	.000	.000
카셰어링 만족도	BB10	.184	.078	.003
생태교통정책 만족도	BB11	.003	.000	.002
기부경험1	CC1	.733	.905	.000
기부경험2	CC2	.010	.061	.000
기부경험3	CC3	.799	.100	.000
공공자전거 경험	CC4	.514	.051	.002
카셰어링 경험	CC5	.080	.000	.000
공유주차서비스 경험	CC6	.795	.572	.000
환경문제 심각성	CC7	.210	.101	.000
환경문제 책임감	CC8	.557	.008	.000
온실가스 위험성	CC9	.068	.000	.000
미세먼지 위험성	CC10	.298	.005	.000
정책 시행시 수원시 이미지1	EE1	.001	.000	.000
정책 시행시 수원시 이미지2	EE2	.262	.000	.000
정책 시행시 수원시 이미지3	EE3	.205	.000	.000
정책 시행시 수원시 이미지4	EE4	.295	.001	.000
정책 시행시 상가 이미지1	EE5	.000	.000	.000
정책 시행시 상가 이미지2	EE6	.000	.000	.000
정책 시행시 상가 이미지3	EE7	.000	.000	.000
정책 시행시 상가 이미지4	EE8	.000	.000	.000
교통환경 개선1	FF1	.001	.000	.000
교통환경 개선2	FF2	.002	.000	.000
교통환경 개선3	FF3	.003	.000	.000
공유가치 확산1	FF4	.104	.003	.000
공유가치 확산2	FF5	.384	.000	.000
공유가치 확산3	FF6	.000	.000	.000

2) 판별 타당성 분석 결과

앞서 도출된 각 요인들 간은 상관성이 없이 독립적인지를 검증하기 위해 판별 타당성을 분석하였다. 판별 타당성 검증은 Fornell and Larcker(1981)가 제시한 각 잠재변수의 상관계수의 제곱 값이 AVE값보다 작고, (상관계수±2)×표준오차가 1을 포함하지 않으면 구성된 잠재변수들 간 독립성을 설명할 수 있다.

분석 결과, 모든 요인들의 상관계수 제곱값은 AVE값보다 작고, (상관계수±2)×표준오차는 1을 포함하지 않는 것으로 나타나 각 요인들 간 판별 타당성은 확보하는 것으로 확인되었다.

〈표 4-5〉 판별 타당성 분석 결과 (상관계수의 제곱 값과 AVE값의 비교)

구분	상관계수									AVE
	요인5	요인2	요인7	요인8	요인1	요인13	요인4	요인3	요인9	
요인5	1.00*									0.61
요인2	0.34*	1.00								0.50
요인7	0.15*	0.05	1.00							0.56
요인8	0.07	-0.07	0.20*	1.00						0.52
요인1	-0.05	-0.26*	0.14*	0.29*	1.00					0.50
요인13	0.21*	-0.09*	0.14*	0.32*	0.16*	1.00				0.77
요인4	0.13*	-0.04	0.23*	0.40*	0.36*	0.32*	1.00			0.56
요인3	0.17*	-0.10*	0.23*	0.39*	0.24*	0.39*	0.63*	1.00		0.55
요인9	0.20*	-0.11*	0.27 *	0.42*	0.33*	0.43*	0.63*	0.56*	1.00	0.59
요인10	0.17*	0.03	0.28*	0.43*	0.32*	0.34*	0.56*	0.51*	0.56*	0.63

〈표 4-6〉 판별 타당성 분석 결과 ((상관계수±2)×표준오차)

요인			(상관계수+2)× 표준오차	(상관계수-2)× 표준오차	요인			(상관계수+2) ×표준오차	(상관계수-2) ×표준오차
요인5	<-	요인2	0.15	-0.11	요인7	<-	요인13	0.11	-0.09
요인5	<-	요인7	0.12	-0.10	요인8	<-	요인1	0.13	-0.10
요인5	<-	요인8	0.09	-0.09	요인8	<-	요인10	0.12	-0.08
요인5	<-	요인1	0.11	-0.11	요인8	<-	요인9	0.12	-0.08
요인5	<-	요인10	0.10	-0.08	요인8	<-	요인3	0.12	-0.08
요인5	<-	요인9	0.10	-0.08	요인8	<-	요인4	0.11	-0.08
요인5	<-	요인3	0.10	-0.09	요인8	<-	요인13	0.11	-0.08
요인5	<-	요인4	0.09	-0.08	요인1	<-	요인10	0.13	-0.10
요인5	<-	요인13	0.10	-0.08	요인1	<-	요인9	0.13	-0.10
요인2	<-	요인7	0.15	-0.14	요인1	<-	요인3	0.13	-0.10
요인2	<-	요인8	0.12	-0.12	요인1	<-	요인4	0.13	-0.09
요인2	<-	요인1	0.13	-0.17	요인1	<-	요인13	0.11	-0.10
요인2	<-	요인10	0.12	-0.11	요인10	<-	요인9	0.13	-0.07
요인2	<-	요인9	0.11	-0.12	요인10	<-	요인3	0.13	-0.08
요인2	<-	요인3	0.12	-0.13	요인10	<-	요인4	0.13	-0.07
요인2	<-	요인4	0.11	-0.11	요인10	<-	요인13	0.11	-0.08
요인2	<-	요인13	0.11	-0.12	요인9	<-	요인3	0.14	-0.08
요인7	<-	요인8	0.12	-0.10	요인9	<-	요인4	0.13	-0.07
요인7	<-	요인1	0.14	-0.12	요인9	<-	요인13	0.12	-0.08
요인7	<-	요인10	0.12	-0.09	요인3	<-	요인4	0.14	-0.07
요인7	<-	요인9	0.12	-0.09	요인3	<-	요인13	0.12	-0.08
요인7	<-	요인3	0.12	-0.10	요인4	<-	요인13	0.10	-0.07
요인7	<-	요인4	0.11	-0.09					

3) 집중 타당성 분석 결과

앞서 확인적 요인분석을 통해 관측변수들 중 ‘거주자우선주차 선호(BB5)’, ‘공영주차장확대 선호도(BB6)’, ‘주차설치기준 강화 선호도(BB8)’는 요인들 간 타당도를 확보하기 어렵고, ‘공유주차 선호도’를 대변하기 위한 변수 중 ‘거주지의 공유주차 선호도(DD1)’, ‘상업지의 공유주차 선호도(DD2)’는 상관관계를 나타내는 설명변수가 많지 않은 것으로 확인되었다. 그리고 해당 변수들을 제외하고 도출된 확인적 요인분석 결과는 요인들 간 독립성을 설명하는 판별 타당성도 확보하는 것으로 나타났다.

구조방정식에 구성될 요인들이 서로 의미가 비슷한 변수들끼리 묶여서 모형이 신뢰성을 가지기 위해서는 탐색적 요인분석과 더불어 확인적 요인분석을 통해 변수들 간 인과관계를 확인할 필요가 있다. 이에 따라 구조방정식 모형을 구축하기에 앞서, 구조방정식 모형에 투입될 설문문항과 요인들을 대상으로 확인적 요인분석을 수행하였다.

이때, 본 연구에서는 ‘공유주차 선호도’ 요인은 하위 관측변수들 중 타 관측변수와의 상관관계가 높은 ‘공유주차 예산투자 선호도’만을 구조방정식의 연구모형에 반영할 것이므로, 해당 ‘공유주차 예산투자 선호도’를 기준으로 상관관계가 낮은 변수 및 확인적 요인분석을 통해 도출된 타당도가 낮은 변수를 제외하고 확인적 요인분석을 수행하였다.

확인적 요인분석은 설문문항과 요인간의 개념 신뢰도(Construct Reliability: CR) >0.7 , 평균분산추출(Average Variance Extracted: AVE) >0.5 과 같은 집중 타당성 지표를 통해 만족여부를 알 수 있다(Hairetal,1988;BagozziandYi,1988).

분석결과, 관측변수들 중 AA7, AA8 등 8개 변수는 집중 타당성 조건을 만족하지 못하는 것으로 나타났으며, 해당 8개의 변수를 제거하고 집중 타당성을 재분석한 결과, 모든 변수들은 집중 타당성 기준치인 평균분산추출(AVE) 0.5이상, 개념 신뢰도 0.7이상을 만족하는 것으로 나타났다.

〈표 4-7〉 확인적 요인분석 대상변수

관측변수		요인 분석	상관 분석	관측변수		요인 분석	상관 분석
운영노선 만족도	AA1			공공자전거 경험	CC4		
배차간격 만족도	AA2			카셰어링 경험	CC5		
대중교통시설 만족도	AA3			공유주차서비스 경험	CC6		
보행로환경 만족도	AA4		×	환경문제 심각성	CC7		
자전거도로환경 만족도	AA5		×	환경문제 책임감	CC8		
자전거보관시설 만족도	AA6		×	온실가스 위험성	CC9		
주거지면수 만족도	AA7			미세먼지 위험성	CC10		
상업지면수 만족도	AA8			거주지의 공유주차 선호도	DD1		
공영주차장규모 만족도	AA9			상업지의 공유주차 선호도	DD2		
공영주차요금 만족도	AA10			공유주차 예산투자 선호도	DD3		
민영주차요금 만족도	AA11			시행시 수원시 이미지1	EE1		
교통수요관리 선호	BB1			시행시 수원시 이미지2	EE2		
도로철도건설 선호	BB2		×	시행시 수원시 이미지3	EE3		
주차요금인상 선호	BB3		×	시행시 수원시 이미지4	EE4		
생태교통정책 선호	BB4			시행시 상가 이미지1	EE5		
거주자우선주차 선호	BB5	×		시행시 상가 이미지2	EE6		
공영주차장확대 선호	BB6	×		시행시 상가 이미지3	EE7		
주정차단속 선호	BB7			시행시 상가 이미지4	EE8		
주차설치기준 강화 선호	BB8	×		교통환경 개선1	FF1		
공영자전거 만족도	BB9			교통환경 개선2	FF2		
카셰어링 만족도	BB10			교통환경 개선3	FF3		
생태교통정책 만족도	BB11			공유가치 확산1	FF4		
기부경험1	CC1			공유가치 확산2	FF5		
기부경험2	CC2			공유가치 확산3	FF6		
기부경험3	CC3						

〈표 4-8〉 확인적 요인분석 결과 (집중 타당성, 1차 분석)

구분	비표준화 계수	표준화 계수	S.E	C.R	AVE	CR
AA1 → 요인5	0.986	0.826	0.045	21,963	0.61	0.83
AA2 → 요인5	1.017	0.851	0.045	22,399		
AA3 → 요인5	1	0.823				
AA7 → 요인2	0.57	0.519	0.042	13,588	0.34	0.71
AA8 → 요인2	0.551	0.509	0.041	13,286		
AA9 → 요인2	0.71	0.644	0.04	17,834		
AA10 → 요인2	0.969	0.912	0.035	27,485		
AA11 → 요인2	1	0.881				
BB1 → 요인6	0.848	0.527	0.16	5.31	0.17	0.38
BB4 → 요인6	1,274	0.579	0.243	5,237		
BB7 → 요인6	1	0.389				
BB9 → 요인7	0.931	0.789	0.042	21,97	0.56	0.79
BB10 → 요인7	0.959	0.846	0.041	23,325		
BB11 → 요인7	1	0.872				
CC1 → 요인8	1,342	0.836	0.068	19,831	0.52	0.76
CC2 → 요인8	1,158	0.864	0.058	20,014		
CC3 → 요인8	1	0.755				
CC4 → 요인12	1,422	0.769	0.105	13,492	0.32	0.58
CC5 → 요인12	1,658	0.939	0.134	12,347		
CC6 → 요인12	1	0.548				
CC7 → 요인1	0.899	0.79	0.038	23,615	0.50	0.87
CC8 → 요인1	0.79	0.73	0.038	20,965		
CC9 → 요인1	0.952	0.886	0.034	27,65		
CC10 → 요인1	1	0.868				
EE1 → 요인4	0.887	0.715	0.051	17,564	0.56	0.83
EE2 → 요인4	0.921	0.804	0.046	19,846		
EE3 → 요인4	1.019	0.82	0.05	20,188		
EE4 → 요인4	1	0.774				
EE5 → 요인3	0.971	0.763	0.048	20,04	0.55	0.83
EE6 → 요인3	0.916	0.794	0.044	21,029		
EE7 → 요인3	0.979	0.847	0.043	22,555		
EE8 → 요인3	1	0.802				
FF1 → 요인9	1	0.808			0.59	0.81
FF2 → 요인9	0.883	0.762	0.047	18,827		
FF3 → 요인9	0.981	0.828	0.049	19,868		
FF4 → 요인10	1	0.801			0.63	0.84
FF5 → 요인10	1.069	0.852	0.047	22,681		
FF6 → 요인10	1.137	0.872	0.049	23,016		

〈표 4-9〉 확인적 요인분석 결과 (집중 타당성, 2차 분석)

구분	비표준화 계수	표준화 계수	S.E	C.R	AVE	CR
AA1 → 요인5	0.986	0.826	0.045	21.963	0.61	0.83
AA2 → 요인5	1.017	0.851	0.045	22.399		
AA3 → 요인5	1	0.823				
AA9 → 요인2	0.71	0.644	0.04	17.834	0.50	0.74
AA10 → 요인2	0.969	0.912	0.035	27.485		
AA11 → 요인2	1	0.881				
BB9 → 요인7	0.931	0.789	0.042	21.97	0.56	0.79
BB10 → 요인7	0.959	0.846	0.041	23.325		
BB11 → 요인7	1	0.872				
CC1 → 요인8	1.342	0.836	0.068	19.831	0.52	0.76
CC2 → 요인8	1.158	0.864	0.058	20.014		
CC3 → 요인8	1	0.755				
CC7 → 요인1	0.899	0.79	0.038	23.615	0.50	0.87
CC8 → 요인1	0.79	0.73	0.038	20.965		
CC9 → 요인1	0.952	0.886	0.034	27.65		
CC10 → 요인1	1	0.868				
EE1 → 요인4	0.887	0.715	0.051	17.564	0.56	0.83
EE2 → 요인4	0.921	0.804	0.046	19.846		
EE3 → 요인4	1.019	0.82	0.05	20.188		
EE4 → 요인4	1	0.774				
EE5 → 요인3	0.971	0.763	0.048	20.04	0.55	0.83
EE6 → 요인3	0.916	0.794	0.044	21.029		
EE7 → 요인3	0.979	0.847	0.043	22.555		
EE8 → 요인3	1	0.802				
FF1 → 요인9	1	0.808			0.59	0.81
FF2 → 요인9	0.883	0.762	0.047	18.827		
FF3 → 요인9	0.981	0.828	0.049	19.868		
FF4 → 요인10	1	0.801			0.63	0.84
FF5 → 요인10	1.069	0.852	0.047	22.681		
FF6 → 요인10	1.137	0.872	0.049	23.016		

제2절 연구가설 검증

1. 연구모형 설정

본 연구에서 조사한 관측변수들에 대해 탐색적 요인분석, 상관분석, 확인적 요인분석을 통해 연구모형에 고려되기에 적합한 변수들을 선정하였다. 그 결과 다음과 같이 설문조사한 49개 변수 중 18개 변수는 연구모형에 반영되는 것이 적합하지 않은 것으로 확인되었다.

〈표 4-10〉 관측변수들의 신뢰도 분석

관측변수		탐색적 요인분석	상관분석	확인적 요인분석
운영노선 만족도	AA1			
배차간격 만족도	AA2			
대중교통시설 만족도	AA3			
보행로환경 만족도	AA4		제외변수로 선정	
자전거도로환경 만족도	AA5		제외변수로 선정	
자전거보관시설 만족도	AA6		제외변수로 선정	
주거지면수 만족도	AA7			제외변수로 선정
상업지면수 만족도	AA8			제외변수로 선정
공영주차장규모 만족도	AA9			
공영주차요금 만족도	AA10			
민영주차요금 만족도	AA11			
교통수요관리 선호	BB1			제외변수로 선정
도로철도건설 선호	BB2		제외변수로 선정	
주차요금인상 선호	BB3		제외변수로 선정	
생태교통정책 선호	BB4			제외변수로 선정
거주자우선주차 선호	BB5	제외변수로 선정		
공영주차장확대 선호	BB6	제외변수로 선정		
주정차단속 선호	BB7			제외변수로 선정
주차설치기준 강화 선호	BB8	제외변수로 선정		
공영자전거 만족도	BB9			
카셰어링 만족도	BB10			
생태교통정책 만족도	BB11			
기부경험1	CC1			
기부경험2	CC2			
기부경험3	CC3			
공공자전거 경험	CC4			제외변수로 선정
카셰어링 경험	CC5			제외변수로 선정
공유주차서비스 경험	CC6			제외변수로 선정
환경문제 심각성	CC7			
환경문제 책임감	CC8			
온실가스 위험성	CC9			
미세먼지 위험성	CC10			
거주지의 공유주차 선호도	DD1		제외변수로 선정	
상업지의 공유주차 선호도	DD2		제외변수로 선정	
공유주차 예산투자 선호도	DD3			
정책 시행시 수원시 이미지1	EE1			
정책 시행시 수원시 이미지2	EE2			
정책 시행시 수원시 이미지3	EE3			
정책 시행시 수원시 이미지4	EE4			
정책 시행시 상가 이미지1	EE5			
정책 시행시 상가 이미지2	EE6			
정책 시행시 상가 이미지3	EE7			
정책 시행시 상가 이미지4	EE8			
교통환경 개선1	FF1			
교통환경 개선2	FF2			
교통환경 개선3	FF3			
공유가치 확산1	FF4			
공유가치 확산2	FF5			
공유가치 확산3	FF6			

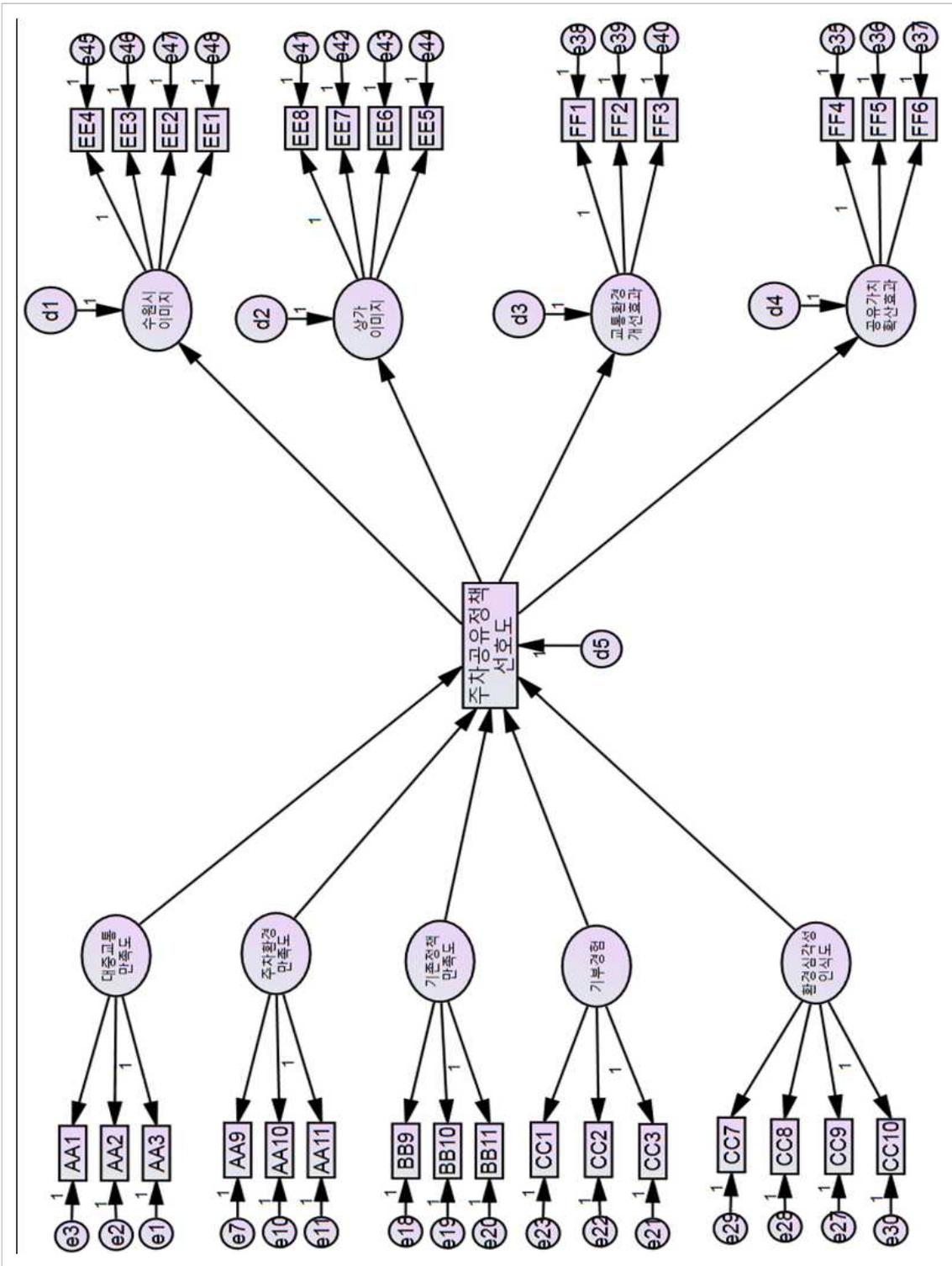
따라서 본 연구의 구조방정식 모형에는 다음의 31개 관측변수들로 구성하되, 요인분석을 통해 도출된 변수들은 잠재변수로 설정하였다.

즉, 관측변수 중 운영노선 만족도, 배차간격 만족도, 대중교통시설 만족도와 같은 변수들은 종속변수인 ‘주차공유 선호도’와의 상관관계가 존재하며 변수들 간 유사성도 확인되었기 때문에, 이들은 하나의 잠재변수로 구성하고 ‘대중교통 만족도’로 명명하였다. 또한 공영주차장규모 만족도, 공영주차요금 만족도, 민영주차요금 만족도도 변수들 간 유사성이 있고, ‘주차공유 선호도’와의 상관관계가 있으므로 ‘주차환경 만족도’의 잠재변수로 모형에 반영하였다.

〈표 4-11〉 구조방정식 분석 모형에 적용된 변수

관측변수		잠재변수		관측변수		잠재변수	
변수	내용	변수	내용	변수	내용	변수	내용
AA1	운영노선 만족도	X1	대중교통 만족도	DD3	공유주차 예산투자 선호도	K1	정책선호
AA2	배차간격 만족도			EE1	정책 시행시 수원시 이미지1	Y1	수원시 이미지 개선효과
AA3	대중교통시설 만족도			EE2	정책 시행시 수원시 이미지2		
AA9	공영주차장규모 만족도	EE3	정책 시행시 수원시 이미지3				
AA10	공영주차요금 만족도	X3	주차환경 만족도	EE4	정책 시행시 수원시 이미지4	Y2	상가 이미지 개선효과
AA11	민영주차요금 만족도			EE5	정책 시행시 상가 이미지1		
BB9	공영자전거 만족도	X5	기존공유정 책 만족도	EE6	정책 시행시 상가 이미지2	Y2	상가 이미지 개선효과
BB10	카셰어링 만족도			EE7	정책 시행시 상가 이미지3		
BB11	생태교통정책 만족도			EE8	정책 시행시 상가 이미지4		
CC1	기부경험1	X6	기부경험	FF1	교통환경 개선1	Y3	교통환경 개선효과
CC2	기부경험2			FF2	교통환경 개선2		
CC3	기부경험3			FF3	교통환경 개선3		
CC7	환경문제 심각성	X8	환경 심각성 인식	FF4	공유가치 확산1	Y4	공유가치확 산효과
CC8	환경문제 책임감			FF5	공유가치 확산2		
CC9	온실가스 위험성			FF6	공유가치 확산3		
CC10	미세먼지 위험성						

본 연구에서 설정한 연구가설을 검증하기 위해 구성한 연구모형은 다음과 같다. 즉, 대중교통 만족도, 주차환경 만족도, 기존공유 정책 만족도, 기부경험, 환경 심각성 인식도는 외생변수로, 공유주차 선호도는 매개변수로, 수원시 이미지 개선효과, 상가 이미지 개선효과, 교통환경 개선효과, 공유가치 확산 효과는 내생변수로 설정하였다.



〈그림 4-1〉 구조방정식 모델

3. 경로계수 분석

당초 연구모형에서 수정지표를 조정함에 따라 일부 관측변수들의 표준화계수 및 잠재변수와의 유의수준은 변화가 발생하게 된다. 이에 따라 최종 구축모형의 각 변수들에 대한 유의성을 검증하였으며, 본 연구에서 고려한 모든 관측변수들과 잠재변수 간 관계의 유의수준은 모두 적합한 것으로 나타났다.

가령, 대중교통 만족도의 관측변수들은 모두 0.8이상의 표준화계수를 보이며, 공영주차요금 만족도 중 표준화계수가 가장 낮은 공영주차장규모 만족도도 0.571의 설명력을 보이는 것으로 나타났다. 그 외 나머지 관측변수들도 잠재변수를 0.7 이상으로 잘 설명하고 있는 것으로 나타나고 있다.

〈표 4-13〉 관측변수와 잠재변수 간 계수추정 결과

경로 (관측변수 → 잠재변수)				비표준화 계수	표준화 계수	S.E.	C.R.	P
AA1	운영노선 만족도	→	대중교통 만족도	0.983	0.824	0.044	22.249	***
AA2	배차간격 만족도			1.028	0.856	0.045	22.955	***
AA3	대중교통시설 만족도			1.000	0.824			
AA9	공영주차장규모 만족도	→	주차환경 만족도	0.604	0.571	0.039	15.579	***
AA10	공영주차요금 만족도			0.947	0.919	0.038	25.170	***
AA11	민영주차요금 만족도			1.000	0.908			
BB9	공영자전거 만족도	→	기존공유 정책 만족도	0.943	0.789	0.042	22.338	***
BB10	카셰어링 만족도			0.979	0.850	0.041	24.048	***
BB11	생태교통정책 만족도			1.000	0.866			

CC1	기부경험1	→	기부경험	1,304	0,824	0,065	20,088	***
CC2	기부경험2			1,165	0,869	0,057	20,410	***
CC3	기부경험3			1,000	0,754			
CC7	환경문제 심각성	→	환경 심각성 인식	0,836	0,752	0,038	22,111	***
CC8	환경문제 책임감			0,720	0,680	0,038	19,028	***
CC9	온실가스 위험성			0,938	0,893	0,034	27,512	***
CC10	미세먼지 위험성			1,000	0,888			
EE1	정책시행시수원시이미지1	→	수원시 이미지	0,902	0,730	0,048	18,863	***
EE2	정책시행시수원시이미지2			0,913	0,804	0,044	20,569	***
EE3	정책시행시수원시이미지3			1,010	0,820	0,048	20,986	***
EE4	정책시행시수원시이미지4			1,000	0,780			
EE5	정책시행시상가이미지1	→	상가 이미지	0,925	0,780	0,048	19,144	***
EE6	정책시행시상가이미지2			0,877	0,790	0,040	21,745	***
EE7	정책시행시상가이미지3			0,923	0,830	0,040	23,048	***
EE8	정책시행시상가이미지4			1,000	0,836			
FF1	교통환경개선1	→	교통환경 개선 효과	1,000	0,796			
FF2	교통환경개선2			0,916	0,776	0,047	19,667	***
FF3	교통환경개선3			0,999	0,827	0,048	20,833	***
FF4	공유가치확산1	→	공유가치 확산 효과	1,000	0,800			
FF5	공유가치확산2			1,064	0,849	0,047	22,882	***
FF6	공유가치확산3			1,115	0,857	0,048	23,059	***

본 연구모형의 적합도가 만족하는 것으로 검증되었기 때문에 이를 토대로 본 연구가 설을 검증하였다. 이는 잠재변수들 간 경로계수를 통해 확인할 수 있으며, 대중교통 만족도 및 기존 공유정책 만족도가 높을수록 공유주차 선호도가 높은 것으로 나타났다. 또한 기존 공유정책 만족도가 높고 기부경험이 많고, 환경 심각성 인식도가 높을수록 공유주차 선호도가 높은 것으로 확인되었다.

또한 해당 공유주차 정책을 선호하는 시민일수록, 공유주차 정책을 통해 수원시와 주차장 제공 상가 이미지, 교통환경 개선효과, 공유가치 확산효과에 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 확인되었다. 반면, 주차환경 만족도와 공유주차 선호도 간 관계는 통계적 유의성이 없는 것으로 나타났다.

구체적으로 살펴보면, 공유주차 선호도와 가장 관련성이 높은 요인은 기부경험으로 나타났다. 즉, 평상시 기부경험이 많은 사람일수록 공유주차를 선호하는 것으로 나타났으며, 기존 공유정책 만족도와 공유주차 선호도간 표준화계수도 0.1로 나타나 기존 공유정책에 만족한 사람일수록 공유주차 정책도 선호하는 것으로 확인되었다.

반면 환경 심각성 인식도와 공유주차 선호도간 관계는 유의한 수준이지만, 표준화계수는 가장 낮은 것으로 분석되었으며, 이는 공유주차를 통해서도 환경문제를 쉽게 해결하는 것이 용이하지 않음을 시사한다.

또한 공유주차를 선호하는 사람일수록, 공유주차 시행 시 수원시 이미지가 긍정적으로 개선될 것이라고 느끼고 있으며, 특히 공유주차 시행을 통해 단순히 교통환경 개선 효과를 얻는 것 외에 공유가치가 확산될 것이라 기대하고 있는 것으로 나타났다.

결국, 공유주차 정책의 시행을 통해 가시적인 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다 보이지 않는 공유가치 확산 효과가 더 크다는 것을 확인할 수 있다.

〈표 4-14〉 잠재변수 간 계수추정 결과

경로			비표준 화계수	표준화 계수	S.E.	C.R.	P
대중교통 만족도	→	공유주차 선호도	0.232	0.176	0.050	4.605	0.000
주차환경 만족도			-0.049	-0.050	0.037	-1.326	0.185
기존공유정책 만족도			0.116	0.103	0.040	2.892	0.004
기부경험			0.362	0.265	0.055	6.609	0.000
환경 심각성 인식도			0.088	0.084	0.039	2.266	0.023
공유주차 선호도	→	수원시 이미지	0.215	0.310	0.029	7.343	0.000
		상가 이미지	0.305	0.387	0.032	9.623	0.000
		교통환경 개선 효과	0.297	0.424	0.029	10.220	0.000
		공유가치 확산 효과	0.596	0.856	0.085	7.014	0.000

〈표 4-15〉 연구가설 검증결과

구분	연구가설	유의 수준	가설채택 여부
연구가설1	대중교통 만족도가 높을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.	0.00	가설 채택
연구가설2	보행자전거 만족도가 높을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.		
연구가설3	주차환경만족도가 낮을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.	0.185	가설 기각
연구가설4	적극적인 교통정책을 선호할수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.		
연구가설5	적극적인 주차정책을 선호할수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.		
연구가설6	기존 공유정책 만족도가 높을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.	0.004	가설 채택
연구가설7	기부경험이 많을수록 높을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.	0.000	가설 채택
연구가설8	기존 공유정책 경험이 많을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.		
연구가설9	환경 심각성 인식도가 높을수록 공유주차 선호도는 높을 것이다.	0.023	가설 채택
연구가설10	공유주차가 시행되면 수원시 이미지에 긍정적 영향을 미칠 것이다.	0.000	가설 채택
연구가설11	공유주차가 시행되면 제공사가 이미지에 긍정적 영향을 미칠 것이다.	0.000	가설 채택
연구가설12	공유주차가 시행되면 교통환경 개선에 긍정적 영향을 미칠 것이다.	0.000	가설 채택
연구가설13	공유주차가 시행되면 공유가치 확산에 긍정적 영향을 미칠 것이다.	0.000	가설 채택

4. 직간접효과 분석

본 연구에서는 연구모형을 통한 가설검증 외에 변수들 간 직간접 효과를 분석하고 결과 값에 대한 유의성을 검증하였다. 직간접 효과를 검증하는데 사용될 수 있는 방법으로는 회귀분석과 구조방정식모형이 있으나, 구조방정식은 회귀분석에서 고려하지 못하는 측정오차를 모형에 포함시키고 전체 모형의 적합도를 제공해주며, 둘 이상의 측정변인으로 구성된 잠재변인들의 관계를 검증할 수 있는 장점이 있으며, 여러 개의 매개변인을 모형에 포함시켜 직간접효과를 검증할 수 있다(Brown, 1997)는 장점을 가지고 있어 선행연구자들은 직간접효과를 검증하는데 회귀분석보다는 구조방정식모형을 권장하고 있다(Baron and Kenny, 1986).

이에 본 연구에서는 구조방정식 모형을 활용하여 직접효과, 간접효과 및 총 효과를 분석하였으며 효과의 유의성을 검증하기 위해 부트스트래핑(Bootstrapping)방법을 사용하였다. 직간접효과 분석 결과는 모두 통계적으로 유의성을 확보하는 것으로 나타났다.

〈표 4-16〉 잠재변수 간 직간접효과 분석결과

경로 (잠재변수 → 잠재변수)			직접 효과	간접 효과	총 효과
대중교통 만족도	→	공유주차 선호도	0.176		0.176
주차환경 만족도			-0.050		-0.050
기존공유정책 만족도			0.103		0.103
기부경험			0.265		0.265
환경 심각성 인식도			0.084		0.084
공유주차 선호도	→	수원시 이미지	0.310		0.310
		상가 이미지	0.387		0.387
		교통환경 개선 효과	0.424		0.424
		공유가치확산 효과	0.856		0.856
대중교통 만족도	→	수원시 이미지		0.054	0.054
주차환경 만족도				-0.015	-0.015
기존공유정책 만족도				0.032	0.032
기부경험				0.082	0.082
환경 심각성 인식도				0.026	0.026
대중교통 만족도	→	상가 이미지		0.068	0.068
주차환경 만족도				-0.019	-0.019
기존공유정책 만족도				0.040	0.040
기부경험				0.102	0.102
환경 심각성 인식도				0.032	0.032
대중교통 만족도	→	교통환경 개선효과		0.075	0.075
주차환경 만족도				-0.021	-0.021
기존공유정책 만족도				0.044	0.044
기부경험				0.112	0.112
환경 심각성 인식도				0.036	0.036
대중교통 만족도	→	공유가치 확산효과		0.150	0.150
주차환경 만족도				-0.043	-0.043
기존공유정책 만족도				0.088	0.088
기부경험				0.227	0.227
환경 심각성 인식도				0.072	0.072

제3절 시사점 도출

수원시 주차공유 정책 선호도와 영향요인들 간의 관계를 분석한 결과 아래와 같은 시사점들을 얻을 수 있다.

1. 거주지에서 주로 이용하는 주차 시간대는 18~22시가 많으며, 상업지에서는 9시~15시가 많은 것으로 나타났다. 거주지 주차장을 09시~15시에 상업지 이용객에게 공유하고, 상업지 주차장은 18~22시에 거주지 시민에게 공유하게 된다면, 주차공간을 보다 효율적으로 이용할 수 있을 것이다.
2. 상업지 주변에서의 공유주차 정책 선호도(43%)는 주거지에서의 선호도(40%)보다 높으며, 공유주차 정책이 활성화되기 위해서는 저렴한 이용요금(50%) 및 편리한 이용시스템(24%)이 가장 중요한 것으로 나타났다.
즉, 실효성 있는 정책이 시행되기 위해서는 요금체계 및 편리한 이용시스템 개발 등이 선행되어야 한다는 것을 확인할 수 있다.
3. 주차정책에 대한 시민의견을 조사한 결과, 공영주차장 추가 설치에 대해서는 응답자의 67%이상이 찬성, 건축물 허가 시 주차면수 확대에 대해서도 69%가 찬성하는 것으로 나타났다.
반대로 거주자 우선주차 정책과 불법주차 단속 정책에 대해서는 응답자의 54%, 49%만이 찬성하는 것으로 나타났다. 전반적으로 가격 억제와 단속 정책 보다는 시설 확충 정책을 찬성하는 것으로 나타났다.
하지만 한정된 부지와 예산 때문에 시설 확충은 제약이 있으므로 공유주차 정책과 같이 한정된 자원을 효율적으로 이용하는 정책이 시민들의 선호도에도 긍정적인 영향을 끼칠 수 있음을 시사한다.
4. 공유주차 정책 시행에 따라 공유가치도 확산될 것으로 기대하고 있으며, 특히 응답자의 57%는 공유주차 시행에 따라 자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 공유하는 등 장기적인 교육효과도 큰 것으로 나타났다.
그리고 응답자의 52~53%는 공유주차 정책을 통해 나누어 쓰는 것 자체에 대한 행복감을 더 느낄 수 있는 것으로 기대하고 있었다. 즉, 공유주차 정책은 단순히

주차문제의 해결뿐 아니라 공유가치 확산에도 긍정적 영향을 끼칠 수 있음을 시사한다.

5. 수원시민은 공유주차 정책이 휴먼시티 수원에 적합한 정책이라 생각하며(63%), 공유주차에 동참하는 상가에서 조금이라도 더 구매할 의사가 있는 것으로 나타났다(67%). 즉, 공유주차 정책은 수원시 이미지와 해당 정책에 동참하는 상가들의 이미지에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타났다.

제5장 결론 및 정책적 제언

제1절 결론

본 연구에서는 주차공유 정책의 선호도에 영향을 미치는 요인들을 파악하고 주차공유정책이 공유가치 확산에 미치는 영향을 분석하였다. 분석을 위해 연구가설을 설정하여 설정된 연구가설을 검증하였다. 주차공유 정책에 영향을 미치는 변수들을 합리적으로 도출하기 위해 전문가 델파이 조사를 진행하였고, 도출된 변수들을 기반으로하여 수원시민을 대상으로 설문을 수행하였다. 주차공유 정책이 공유가치 인식에 미치는 영향을 요인을 분석하기 위해 구조방정식 모형을 구축하여 결과를 제시하였다.

1. 설문 분석결과 및 시사점

1) 주로 이용하는 주차장 유형 및 평균주차 소요시간

거주지에서 가장 많이 이용하는 주차장 유형은 거주 주택지 주차장이며, 거주자 우선 주차구역, 이면도로 빈공간의 순으로 나타났고, 상업지의 경우는 거주 주택지 주차장, 공영 주차장, 이면도로 빈공간의 순서로 나타났다.

2) 공유주차 정책 선호도

거주지 주변에서의 공유주차 정책을 적극 선호하는 응답자는 40%이며, 상업지에서는 43%수준으로 나타났다. 그리고 응답자의 39%는 공유주차 정책의 예산투자를 적극 찬성하는 것으로 나타났다. 공유주차 정책의 활성화 요건으로는 저렴한 이용요금(50%), 편리한 이용시스템(24%), 주차장 다수설치(17%)의 순으로 나타났다.

3) 주차 환경 만족도

주차 환경에 대한 만족도 분석결과 민영주차장 요금에 대한 불만족 수준이 가장 높으며, 공영주차장 규모와 공영주차장 주차요금에 대한 불만족이 그 다음으로 나타났다. 주거지내 주차면수에 대한 만족도는 22%로써 상대적으로 다른 주차환경 보다는 만족

수준이 높았으며, 전체적으로 주차요금 및 상업지내 주차면수에 대한 불만족 수준이 높은 것으로 나타났다.

4) 교통정책 태도

주차정책에 대한 태도를 살펴보면, 공영주차장 추가 설치에 대해서는 응답자의 67% 이상이 찬성하는 것으로 나타났으며, 건축물 허가 시 주차면수 확대에 대해서도 69%가 찬성하는 것으로 나타났다. 반대로 거주자 우선주차 정책과 불법주차 단속 정책에 대해서는 응답자의 54%, 49%만이 찬성하는 것으로 나타났다. 전반적으로 가격 억제와 단속 정책에 대해서는 찬성하지 않으며, 시설 확충 정책에 대해서는 찬성하는 것으로 나타났다.

5) 공유경험 및 인식

수원시민 중 환경문제가 심각하다고 인식한 응답자는 73%이며, 특히 미세먼지의 위험성을 인지하고 있는 응답자는 76%에 육박하는 것으로 나타났다. 그러함에도 불구하고 환경문제에 대한 책임감을 가지고 있는 응답자는 68%에 불과한 것으로 조사되고 있다. 공유교통을 경험한 응답자는 17~26%수준에 불과하며, 특히 카셰어링을 경험한 응답자는 17%에 불과한 것으로 나타났다. 기부경험에 대한 인식 중 공공도서관, 대여복 임대, 물물 교환 등에 익숙한가에 대해서는 매우 그런 응답자가 26%이며, 나누어 쓰는 가치를 중요하게 생각하는 응답자는 57%수준인 것으로 나타났다.

6) 공유주차 정책의 영향

공유주차 시행에 따라 대부분 교통환경이 개선될 것으로 기대하고 있으며, 특히 주차여건에 대해서는 응답자의 66%가 개선될 것으로 인지하고 있는 것으로 나타났다. 그리고 공유주차에 따라 주차장 건설예산 및 교통혼잡도 개선될 것으로 기대하는 응답자는 63~64% 정도인 것으로 나타났다. 또한 공유주차 시행에 따라 공유가치도 확산될 것으로 기대하고 있으며, 특히 응답자의 57%는 공유주차 시행에 따라 자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 공유하는 등 장기적인 교육효과도 큰 것으로 나타났다. 그리고 응답자의 52~53%는 공유주차 정책을 통해 나의 것을 나누는 것과 나누어 쓰는 것 자체에 대한 행복감을 더 느낄 것으로 나타났다.

7) 공유주차 시행기관의 이미지

수원시가 공유주차 정책을 적극 시행할 경우 수원시의 이미지에 미치는 영향을 조사한 결과, 공유주차 정책 시행 시, 응답자의 67%는 수원시 거주에 보다 많은 매력을 느끼며 응답자의 63%는 공유주차 정책의 시행이 휴먼시티 수원에 적합한 정책이라 생각하는 것으로 나타났다. 또한 공유주차 정책 시행 시, 공유주차 정책에 참여하여 주차장을 개방하는 상가에 대한 이미지도 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타났다. 응답자의 70%는 공유주차 정책에 동참하는 상가의 브랜드에 보다 많은 호감이 생길 것이라 생각하며, 응답자의 67%는 공유주차 시행상가에서 조금이라도 더 구매할 의사가 있는 것으로 나타났다. 그리고 응답자의 29%는 주변 사람들에게 해당 상가를 적극 추천할 것으로 나타났다.

8) 공유주차정책 이용의사

공유주차 정책의 선호도를 조사한 결과, 여성보다 남성이 공유주차 정책을 조금 더 선호하는 것으로 나타났으며, 성별과 상관없이 주거지보다 상업지에서의 공유주차 정책을 더 선호하는 것으로 나타났다(상업지: 73~90% 선호, 주거지: 70~87% 선호). 그리고 연령이 많을수록 공유주차를 더욱 선호하는 것으로 나타났다. 가령 40대 이상 수원시민의 87%는 주거지의 공유주차 정책을 선호하며, 91%는 상업지의 공유주차 정책을 선호하는 것으로 나타났다.

그리고 대중교통 만족도와 보행자전거 만족도가 높을수록 공유주차 정책을 선호하는 것으로 나타났으며, 이는 현 교통환경 정책의 만족수준에 따라 새로운 정책의 선호수준을 나타내는 것으로 이해된다. 한편 현재 주차환경에 대해 만족수준이 낮은 사람일수록 공유주차정책을 선호하는 것으로 나타났다.

그 외 주차정책을 강화해야 하고 기부경험이 있고, 공유주차 정책에 따라 교통환경 개선이 될 것이라 기대하는 사람일수록 공유주차정책을 더 선호하는 것으로 나타났다. 반면 공유를 기존에 경험한 여부는 공유주차 정책 선호도에 유의미한 영향을 미치지 못하며, 상업지에서의 공유주차정책 시행은 공유가치 확산에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

9) 시사점

- 거주지에서 주로 이용하는 주차 시간대는 18~22시가 많으며, 상업지에서는 9시~15시가 많은 것으로 나타났다. 거주지 주차장을 09시~15시에 상업지 이용객에게 공유하고, 상업지 주차장은 18~22시에 거주지 시민에게 공유하게 된다면, 주차공간을 보다 효율적으로 이용할 수 있는 것이다.
- 상업지 주변에서의 공유주차 정책 선호도(43%)는 주거지에서의 선호도(40%)보다 높으며, 공유주차 정책이 활성화되기 위해서는 저렴한 이용요금(50%) 및 편리한 이용시스템(24%)이 가장 중요한 것으로 나타났다. 즉, 실효성 있는 정책이 시행되기 위해서는 요금체계 및 편리한 이용시스템 개발 등이 선행되어야 한다는 것을 확인할 수 있다.
- 주차정책에 대한 시민의견을 조사한 결과, 공영주차장 추가 설치에 대해서는 응답자의 67%이상이 찬성, 건축물 허가 시 주차면수 확대에 대해서도 69%가 찬성하는 것으로 나타났다. 반대로 거주자 우선주차 정책과 불법주차 단속 정책에 대해서는 응답자의 54%, 49%만이 찬성하는 것으로 나타났다. 전반적으로 가격 억제와 단속 정책 보다는 시설 확충 정책을 찬성하는 것으로 나타났지만, 한정된 부지와 예산 때문에 시설 확충은 제약되므로 공유주차 정책과 같이 한정된 자원을 효율적으로 이용하는 정책이 시민들의 선호도에도 긍정적인 영향을 끼칠 수 있음을 시사한다.
- 공유주차 정책 시행에 따라 공유가치도 확산될 것으로 기대하고 있으며, 특히 응답자의 57%는 공유주차 시행에 따라 자녀에게 나눔의 가치를 조금 더 공유하는 등 장기적인 교육효과도 큰 것으로 나타났다. 그리고 응답자의 52~53%는 공유주차 정책을 통해 나누어 쓰는 것 자체에 대한 행복감을 더 느낄 수 있는 것으로 기대하고 있었다. 즉, 공유주차 정책은 단순히 주차문제의 해결뿐 아니라 공유가치 확산에도 긍정적 영향을 끼칠 수 있음을 시사한다.
- 수원시민은 공유주차 정책이 휴먼시티 수원에 적합한 정책이라 생각하며(63%), 공유주차에 동참하는 상가에서 조금이라도 더 구매할 의사가 있는 것으로 나타났다(67%). 즉, 공유주차 정책은 수원시 이미지와 해당 정책에 동참하는 상가들의 이미지에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타났다.

2. 연구가설 검증결과

연구가설 검증 결과 대중교통 만족도 및 기존 공유정책 만족도가 높을수록 공유주차 선호도가 높은 것으로 나타났다. 또한 기존 공유정책 만족도가 높고 기부경험이 많고, 환경 심각성 인식도가 높을수록 공유주차 선호도가 높은 것으로 확인되었다.

또한 해당 공유주차 정책을 선호하는 시민일수록, 공유주차 정책을 통해 수원시와 주차장 제공 상가 이미지, 교통환경 개선효과, 공유가치 확산효과에 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 확인되었다. 반면, 주차환경 만족도와 공유주차 선호도 간 관계는 통계적 유의성이 없는 것으로 나타났다.

공유주차 선호도와 가장 관련성이 높은 요인은 기부경험으로 나타났다. 평소 기부경험이 많은 사람일수록 공유주차를 선호하는 것으로 나타났으며, 기존 공유정책 만족도와 공유주차 선호도간 표준화계수도 0.1로 나타나 기존 공유정책에 만족한 사람일수록 공유주차 정책도 선호하는 것으로 확인되었다. 반면 환경 심각성 인식도와 공유주차 선호도간 관계는 유의한 수준이지만, 표준화계수는 가장 낮은 것으로 분석되었으며, 이는 공유주차를 통해서도 환경문제를 쉽게 해결하는 것이 용이하지 않음을 시사한다.

또한 공유주차를 선호하는 사람일수록, 공유주차 시행 시 수원시 이미지가 긍정적으로 개선될 것이라고 느끼고 있으며, 특히 공유주차 시행을 통해 단순히 교통환경 개선 효과를 얻는 것 외에 공유가치가 확산될 것이라 기대하고 있는 것으로 나타났다.

결국, 공유주차 정책의 시행을 통해 가시적인 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다 보이지 않는 공유가치 확산 효과가 더 크다는 것을 확인할 수 있다.

제2절 정책적 제언

본 연구에서 정립한 구조방정식 모형을 통해, 공유주차 선호도에 가장 영향력이 높은 잠재변수는 기부경험(표준화계수: 0.265)이며 대중교통 만족도, 기존 공유정책 만족도의 순으로 나타났다. 즉, 기부경험과 같이 평상시 나누는 것의 가치를 인식하고 기존 공유정책을 만족하는 시민들이 공유정책과 같은 사회적 가치창출 정책을 선호하는 것으로 나타났다. 또한 개인교통수단이 아닌 대중교통을 이용하면서 만족하다고 느끼는 시민들은 새로운 주차장 건설과 같은 인프라 투자보다는 공유주차와 같은 운영부문의 예산투자를 통해 교통 환경이 개선되는 것을 추구하기 때문으로 판단된다.

공유주차를 선호하는 사람일수록, 공유주차 시행을 통해 수원시 이미지가 긍정적으로 개선될 것이라고 인식하고 있으며, 특히 공유주차 시행을 통해 단순히 교통환경 개선 효과 외에 공유가치가 확산되는 효과가 가장 큰 것(표준화계수: 0.856)으로 나타났다. 이는 결국 공유주차 정책의 시행을 통해 유형의 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다는 보이지 않는 공유가치 확산 효과도 추구하게 될 수 있다는 것을 확인할 수 있다.

교통정책의 추진에 있어 가장 중요한 요소 중 하나가 시민들의 수용성과 서로를 배려하는 시민의식에 있다는 점을 고려할 때, 공유주차 정책의 시행이 시민들의 공유가치를 확산하는데 유의미한 영향을 미친다고 규명된 것은 의미 있는 시사점을 남긴다. 이러한 공유가치의 시민의식 고취를 통해 개인 편의성 중심의 교통정책 선호에서 벗어나 대중교통 및 비동력 교통수단과 같은 지속가능성 중심의 친환경 교통정책을 선호하게 되며, 이를 통해 지속가능한 도시가 실현될 수 있기 때문이다.

결국, 공유주차 정책의 시행을 통해 가시적인 교통 환경을 개선하는 효과도 얻게 되겠지만, 그보다 보이지 않는 공유가치 확산 효과가 더 크다는 것을 확인할 수 있다.

그런 측면에서 공유주차 정책의 시행한 중요한 것으로 보인다. 수원시의 심각한 주차문제 해결을 위해서는 우선적으로 구도심의 주차문제가 심각하고 주야 주차수급율에 문제가 있는 지역이나 토지이용의 특성상 이용시간대가 다른 상업지역이나 업무시설 등을 시범사업 대상지로 고려해 볼 수 있다. 또한 지역주민, 관, 전문가 등으로 구성된 주차공유 협의체를 구성하여 운영하여야 한다고 사료된다. 무엇보다도 주차공유정책에 대한 홍보와 주차장 소유주에게 돌아갈 수 있는 인센티브에 대한 고민이 필요할 것으로 사료된다.

| 참고 문헌 |

김숙희(2016), 대중교통 접근성이 카셰어링 이용수요에 미치는 영향, 한국 ITS학회논문지, Vol15, No4

김숙희(2014), 카셰어링의 선호 요인 분석연구, 대한토목학회지, Vol34, No4

Stepi(1998), 제2회 과학기술 예측(2001~2025)을 위한 기술예측위원회 및 워크샵, Stepi, 1998.4

고준호(2013), 공유교통의 시대, 무엇을 나눠쓸 것인가?, 서울연구원

고준호(2015), 공유서울의 대표사업, 나눔카의 효과와 운영방향, 서울연구원

김숙희(2014), 대중교통연계활성화를 위한 카셰어링 운영전략에 관한 연구, 수원시정연구원

박상우(2008), 외국의 주차수요관리방안과 시사점, 한국교통연구원

빈미영(2015), 경기도 주차장공유 도입을 위한 주차행태 분석연구, 경기연구원

서울시(2011), 2011년 서울시 그린파킹사업에 대한 여론조사 보고서

수원시(2016), 수원시 주차장 수급실태조사 및 기본계획 수립 용역

이정범(2015), 공유주차장 이용활성화 방안, 대전발전연구원

최항섭, 음수현, 전미경(2006), 디지털사회의 미래예측 방법론 연구, 정보통신정책연구원

강동구(2015), 우리 모두의 주차장

도봉구(2015), 도봉구, '공유주차장' 하반기부터 운영 개시

서울시(2010), 그린파킹사업으로 주택가 주차문제 해결한다

서울시(2012), 공유도시(Sharing City) 서울 추진계획

법제처(www.moleg.go.kr)

서귀포시(<http://www.seogwipo.go.kr/>)

성북구 삼선동 주민센터

송파구 풍납2동 주민센터(<http://www.songpa.go.kr/>)

수원시(www.suwon.go.kr)

안산시(<http://www.iansan.net/>)

위키백과(<https://ko.wikipedia.org/>)

<http://www.bloter.net/archives/211642>

<https://techcrunch.com/2013/04/29/disrupt-ny-startup-alley-park-tag/>

<http://parktag.mobi/>

<http://www.bloter.net/archives/211642>

<https://techcrunch.com/2013/04/29/disrupt-ny-startup-alley-park-tag/>

<https://arbisoft.com/projects/parktag/>

<https://www.justpark.com/>

<http://www.streetline.com/>

<http://www.slideshare.net/cckslide/2015-57255891>

Abstract

Impact analysis of Shared value spread on Suwon's parking sharing policy

The purpose of this study is to identify the factors affecting the preference of parking sharing policy and analyze the effect of parking sharing policy on the diffusion of shared value. Based on domestic and international case studies, the factors affecting parking sharing policy and proliferation were derived, and the influence factors of parking sharing policy were analyzed through research model, hypothesis setting, expert Delphi survey and residents' questionnaire.

1) Survey Analysis Results and Implications

- ❑ Most of the parking hours used in residential areas are around 18–22, and commercial areas are mostly between 9 and 15. The residential parking lot will be shared with commercial users at 09:00 to 15:00 and the commercial parking lot will be able to utilize the parking space more efficiently if it is shared with residents at 18 to 22 hours.
- ❑ The shared parking policy preference (43%) is higher than the residential preference (40%) in the vicinity of the commercial area. It shows that an inexpensive fee (50%) and a convenient use system (24%) is very important to activate the shared parking policy. In other words, in order to implement effective policies, it can be confirmed that the development of a fee system and a convenient use system should precede.
- ❑ As a result of a survey of citizen opinions on parking policy, more than 67% of the respondents favored the installation of public parking lots, and

69% agreed to increase the number of parking spaces when building permits were approved. On the other hand, only 54% and 49% of the respondents agreed on residential priority parking policy and illegal parking enforcement policy. In general, although it seems to approve the facility expansion policy rather than the price restraint and enforcement policy, the policy of efficiently using the limited resources such as the shared parking policy will positively influence the preference of the citizen since the facility expansion is limited due to the limited site and budget.

- According to the implementation of the shared parking policy, the shared value is expected to spread. Especially, 57% of the respondents have a long-term educational effect by sharing the value of sharing more with their children. And 52 ~ 53% of the respondents were expecting to feel more happiness about sharing through the shared parking policy. In other words, it suggests that the shared parking policy can have a positive effect on not only solving the parking problem but also spreading the shared value.
- Suwon Citizens believe that the shared parking policy is a good policy for Human City Suwon (63%) and that they are willing to buy a little more (67%) at the shopping mall participating in shared parking. In other words, the shared parking policy could have a positive effect on the image of Suwon city and the image of the shopping malls participating in the policy.

2) Model Analysis Results and Implications

According to the results of the research hypothesis, donation experience (standardization factor: 0.265) was the most influential variable for shared parking preference, followed by public transportation satisfaction and existing shared policy satisfaction. In other words, it is found that citizens who recognize the value of daily sharing such as donation experience and satisfy the existing sharing policy prefer social value creating policy such as sharing policy.

In addition, citizens who feel satisfied using public transportation, rather than private transportation, are seeking to improve the traffic environment through budget investment in the operating sector, such as shared parking, rather than investing in infrastructure for new parking lots.

The more people prefer sharing parking, the better the image of Suwon will be improved through the shared parking. Especially, the effect of shared

parking is more effective than the improvement of traffic environment : 0.856). This shows that although the shared parking policy is effective in improving the type of traffic environment, it can also lead to an invisible effect of sharing value.

It can be considered as a pilot project site where the parking problem in the old downtown area is serious, and where Commercial area or business facility have the problem of the daytime parking lot availability problem owing to the nature of land use. In addition, it is assumed that a parking sharing council composed of local residents, public officials and experts should be constructed and operated. Above all, it is necessary to think about the promotion of parking policy and the incentive to return to the owner of the parking lot.

Keyword : parking sharing, shared transport, shared value, shared proliferation, shared economy

| 저자 약력 |

김숙희

교통공학박사

수원시정연구원 도시환경연구부 연구위원(현)

E-mail : sukheek@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「대중교통접근성이 카셰어링 이용수요에 미치는 영향」, 한국ITS학회지, 2016.8

「특별교통서비스의 이용실태 및 활성화연구-수원시를 중심으로」, 한국ITS학회지, 2016.10

「How to promote sustainable public bike system from a psychological perspective?」, International Journal of Sustainable Transportation, 2016.10

「수원시 생태교통정책 평가지표 개발 및 적용연구」 (2015, 수원시정연구원)