

| SRI-기획-2018-17 |

수원시 주차공유 정책의 실행방안

Implementing for Parking Sharing Policy in Suwon

김숙희

연구진

연구책임자 김숙희 (수원시정연구원 연구위원)

참여연구원 심태일 (수원시정연구원 연구위원)

© 2018 수원시정연구원

발행인 이재은

발행처 수원시정연구원

경기도 수원시 권선구 수인로 126

(우편번호) 16429

전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000

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

인쇄 2018년 11월 30일

발행 2018년 11월 30일

ISBN 979-11-89160-43-2 (93320)

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.

김숙희. 2018. 「수원시 주차공유 정책의 실행방안」. 수원시정연구원.

비매품

국문요약



1. 서론

- 수원시는 주차수급의 불균형으로 심각한 주차문제 및 교통혼잡 문제가 야기되고 있고, 주차문제 해결을 위해 다양한 주차정책을 추진하고 있지만, 주차문제 해결을 위한 주차 시설 공급에는 한계가 있음
- 최근에는 공급보다 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식으로 바뀌고 있으며, 이를 해결하기 위한 대안 중 하나인 주차장을 공유하는 방안이 있음
- 본 연구에서는 법제도 검토, 문헌고찰, 국내·외 운영사례, 수원시 주차현황 실태조사 분석, 수원시 주차공유 관련 인식조사 및 FGI 등을 통해 수원시 주차문제를 해결하기 위한 대안으로 주차공유에 대한 실행방안을 제시하는 것을 목적으로 함

2. 연구결과 요약

- 수원시는 「수원시 주차장 조례」에 근거하여 주차장의 무료개방에 대해 지원을 시행하고 있지만, 주차공유에 대한 법적근거는 미흡한 실정으로 우선적으로 제도적 개선 등이 필요하다고 사료됨
- 수원시는 「수원시 주차장 조례」를 근거로 ‘수원시 주차장 공유사업’을 시행하고 있고, 주로 종교시설 부설주차장을 대상으로 무료개방하고 있음
- 이에 주차공유의 활성화를 위해 주차공유 사업의 다양화를 모색할 필요가 있으며, 주차공유 플랫폼을 이용하여 이용요금 납부, 정보 제공 및 이용 등 편리성을 모색할 필요가 있다고 사료됨
- 수원시 주차수급실태조사 결과 주차확보율은 충분하지만, 수원시의 실질적인 주차장 부족현상을 반영하기에는 어려움이 있는 것으로 나타남
- 수원시 부설주차장은 92.1%로 가장 많지만, 일반 이용자의 제한으로 인해 불법주차 문제가 발생하고 있음
- 수원시는 주차장 공급보다 수요관리를 통해 주차문제를 해결할 필요가 있으며, 부설주차장, 거주자우선주차장 등 다양한 형태로 주차공유 사업을 추진할 필요가 있다고 사료됨

- 수원시 주차공유 관련 인식조사 결과 주거지는 19시, 상업지는 09시와 20시에 주차이용이 많았고, 주거지 및 상업지에서 주차공유 정책에 65% 이상이 찬성하고 있었지만, 주차공유 경험은 25.6%로 낮게 나타남
- 수원시 주차공유 관련 FGI 결과 관련 담당자들은 주차공유에 대해 긍정적인 관심을 가지고 있지만, 주차공유의 시설지원, 이용요금, 인센티브 제공, 불법 주·정차 문제 등에 대한 법적 근거 미흡과 민원을 우려함
- 이에 수원시는 주차공유 근거 마련을 위해 제도적 개선이 필요하며, 지속적인 홍보 등으로 수원시민이 주차공유에 적극적으로 참여할 수 있도록 유도할 필요가 있다고 사료됨
- 주차공유 정책은 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식 중 하나로써 본 연구에서는 기존의 주차장 시설을 최대한 효율적으로 이용하여 주차공간 확보, 주차장 건설 관련 예산 절감, 불법 주·정차 차량을 공유 주차면으로 유도, 주차공유 공급자 및 이용자의 경제적 이익 등을 기대할 수 있을 것이라 사료됨
- 수원시 주차공유 정책의 실행방안을 다음과 같이 제시함
 - 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)을 제시함

구분	주요내용
(1단계) 주차공유 이해	<ul style="list-style-type: none"> - 주차공유에 대한 긍정적 인식 및 활성화를 위해 캠페인, 언론보도, SNS 등을 통해 지속적인 홍보 활동 등
(2단계) 주차공유 계획	<ul style="list-style-type: none"> - 주차공유 공모사업 추진 <ul style="list-style-type: none"> · 주민 주도형 공모사업으로 개인 및 단체의 참여를 유도 등 - 주차공유 대상지 검토 <ul style="list-style-type: none"> · 주차장 이용률 및 회전율, 주차첨두시간 등 주차공유 활용 가능성 검토 후 선정 등 · 주차공유 형태에 제한 없이 다양한 형태로 주차공유 추진 등 - 이해당사자간 의견수렴 <ul style="list-style-type: none"> · 설문조사, 시민토론회, 주차공유협의체 등을 통해 이해당사자간 갈등발생을 최소화 등 - 주차공유 사업절차 수립 <ul style="list-style-type: none"> · 주차공유 사업절차의 시스템화 필요 등 · 스마트 주차공유와 연계하여 미래지향적 주차시스템 운영 도모 등
(3단계) 주차공유 이용	<ul style="list-style-type: none"> - 주차공유 플랫폼 이용자 <ul style="list-style-type: none"> · 주차공유 플랫폼을 이용하여 이용자에게 정보 제공, 이용요금 결제, 공유 주차면 예약 등을 통합적 운영 등 - 오프라인 이용자 <ul style="list-style-type: none"> · 주차공유 표지(심벌, 마크, 로고 등), 홍보물(전단지, 생활정보지, 현수막 등), 입소문 마케팅 등으로 주차공유 정보 제공 등
(4단계) 주차공유 평가	<ul style="list-style-type: none"> - 중앙정부에서는 주차공유 사업을 지자체 합동평가에 포함하여 지자체에게 인센티브 제공 등을 통해 지자체의 관심도 제고 등 - 수원시는 주차공유 모니터링을 통해 주차공유 사업의 운영실태 파악, 문제점 보완 및 개선 등으로 이용활성화에 기여 등

- 제도적 개선(안)을 제시함

구분	주요내용
「수원시 주차장 조례」 개선(안)	- 조례의 목적, 지원대상, 인센티브 제공, 피해보상 및 손해배상 책임 등
공유 주차면 이용요금 설정	- 공유 주차면의 유료이용 등 - 통일된 주차공유 이용요금 운영 등
수원시 주차공유 업무 분담	- 수원시 주차공유 정책의 원활한 추진을 위해 수원시와 4개 구의 업무 분담 등
불법 주·정차 단속 및 처벌 강화	- 수원시는 「수원시 불법 주·정차 단속 지침」을 근거로 불법 주·정차 단속을 수행하고 있지만, 단속 및 처벌이 미흡함 · 단속시간 : 평일(7시~21시) / 토요일 및 공휴일(9시~18시) - 불법 주·정차에 대한 단속 및 처벌 강화 필요 등

3. 결론 및 정책적 제언

- 제도적 개선
 - 수원시는 주차공유에 대한 법적근거가 미흡하여 주차공유 활성화를 위해 우선적으로 제도적인 개선이 필요하여 법제도 개선(안)을 제시함
- 시민들의 자발적인 참여 유도
 - 수원시는 대부분 종교시설 부설주차장 위주로 무료개방하고 있으며, 거주자우선주차장과 민간 부설주차장 등의 활용도가 미흡한 실정임
 - 또한 주차공유에 대한 경험이 매우 낮아 홍보, 보조금 및 인센티브 제공 등으로 수원 시민이 주차공유에 자발적으로 참여할 수 있도록 유도할 필요가 있음
- 주차요금의 유료화 전환 및 현실화
 - 불필요한 장기주차를 방지하고 회전율을 높일 수 있도록 무료주차장의 유료화 전환 및 현실화를 유도해야 함
 - 그리고 주차공간이 사회적 재화라는 인식을 위해 노력해야 할 필요가 있음
- 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화
 - 주차공유는 기존의 불법 주·정차 차량을 공유 주차면으로 유도하여 불법 주·정차 감소로 인한 차량통행속도 제고, 시야개선 등을 통해 교통사고 감소 등을 기대할 수 있음
- 기존 주차장 시설의 효율적 이용 및 다양화 모색
 - 수원시는 「생태교통 수원 2013」의 개최이후 자동차 통행을 억제하는 등 자동차가 아닌 사람을 우선 고려하는 방안에 초점을 맞추고 있음

- 주차장 시설의 건설을 지양하고 기존의 주차장 시설을 이용한 수요관리를 통해 공유 주차면을 제공할 필요가 있음
- 단계별 계획수립
 - 수원시 주차문제의 성공적인 해결을 위해 다음과 같이 단계별 계획수립을 제안함

구분	주요내용
단기적	<ul style="list-style-type: none"> - 지속적인 홍보 등을 통해 주차공유에 대한 긍정적 인식 유도 - 주차공유 플랫폼 개발 - 불법 주·정차에 대한 단속 및 처벌 강화 - 수원시 주차통합관제시스템 구축(공공) - 주차공유 관련 제도적 정비 등
중기적	<ul style="list-style-type: none"> - 주차이용에 비용이 들어간다는 인식 변화 - 요금징수, 운영, 정보제공 등 주차시스템 통합 - 불법 주·정차에 대한 인식 변화 - 수원시 주차통합관제시스템 통합(공공+민영) - 주차공유 관련 제도적 정비 구축 등
장기적	<ul style="list-style-type: none"> - 스마트 주차공유와 연계하여 미래지향적 주차시스템 운영 - 타 지자체와 연계하여 통합관리시스템 운영 등

주제어: 주차공유, 수원시 주차현황, 불법 주·정차, FGI, 주차공유 실행방안

차 레

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	3
1. 연구의 배경	3
2. 연구의 목적	3
제2절 연구의 범위 및 방법	4
1. 연구의 범위	4
2. 연구의 방법	4
 제2장 주차공유 관련 법제도 검토 및 문헌고찰	 5
제1절 주차공유 개념	7
제2절 주차공유 관련 법제도 검토	9
제3절 주차공유 관련 문헌고찰	13
제4절 소결	21
 제3장 주차공유 관련 국내·외 운영사례	 23
제1절 국내 운영사례	25
1. 서울시	25
2. 경기도	28
3. 모두의 주차장	31
4. 국내 스마트 파킹 시스템	32
제2절 국외 운영사례	33
1. 주차시설 공동이용	33
2. 거주자우선주차제	35
3. 차고지증명제	38
4. 주차분리분양제	39
5. 비즈니스 모델	40
제3절 소결	44

제4장 수원시 주차현황 실태조사	45
제1절 수원시 일반현황	47
1. 인구 현황	47
2. 자동차등록대수 현황	48
제2절 수원시 주차 실태조사 분석	50
1. 개요	50
2. 수원시 주차시설 공급현황	51
3. 수원시 부설주차장 현황	52
4. 수원시 주차수요 현황	53
5. 수원시 주차확보율 현황	54
6. 수원시 주차장 이용요금	58
제3절 수원시 주차 정책 현황	61
제4절 소결	63
제5장 수원시 주차공유 관련 인식조사 및 FGI	65
제1절 수원시 주차공유 관련 인식조사	67
1. 개요	67
2. 수원시 주차공유 관련 인식조사 분석결과	68
제2절 수원시 주차공유 관련 FGI	77
1. 개요	77
2. 수원시 주차공유 관련 FGI 결과	78
제3절 소결	79
제6장 수원시 주차공유 정책의 실행방안	81
제1절 주차공유의 필요성	83
제2절 수원시 주차공유 정책의 실행방안	84
1. 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)	84
2. 제도적 개선(안)	90
제3절 소결	95

제7장 결론 및 정책적 제언	97
제1절 결론	99
제2절 정책적 제언	103

표 차례

〈표 2-1〉 「주차공유산업 투자여건 개선방안」 주요내용	9
〈표 2-2〉 「경기도 주차장 무료개방 지원 조례」 주요내용	10
〈표 2-3〉 「수원시 주차장 조례」 주요내용	11
〈표 2-4〉 지자체별 주차공유 사업 관련 근거	12
〈표 2-5〉 주차장 공유 유형 및 사례 종합표	14
〈표 2-6〉 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치기준 변천과정(2,3층 일반주거지역 내) ..	19
〈표 3-1〉 서울시 자치구별 주차공유 주요 사업현황	26
〈표 3-2〉 경기도 시·군별 부설주차장 무료개방 주요 사업현황	28
〈표 3-3〉 주차시설 공동이용 특징	33
〈표 3-4〉 거주자우선주차제 특징	35
〈표 3-5〉 오리건 유진(Eugene)의 거주자우선주차제도 시행 구역	36
〈표 3-6〉 세인트존스시의 주차허가 종류	38
〈표 3-7〉 차고지증명제 특징	39
〈표 4-1〉 수원시 인구 및 세대수 현황	47
〈표 4-2〉 수원시 자동차등록대수 현황	48
〈표 4-3〉 수원시 주차시설 공급현황	51
〈표 4-4〉 수원시 부설주차장 현황	52
〈표 4-5〉 수원시 주차수요 현황	53
〈표 4-6〉 수원시 법정기준 공부상 주차확보율	54
〈표 4-7〉 수원시 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율	55
〈표 4-8〉 수원시 현장기준 전수조사 주차확보율	56
〈표 4-9〉 수원시 현장기준 실질적 주차확보율	57
〈표 4-10〉 수원시 공영주차장 운영시간 및 이용료 현황	58
〈표 4-11〉 수원시 공영주차장 운영시간 및 이용료 현황	58
〈표 4-12〉 시·군별 주차장 평균이용요금 현황	59
〈표 4-13〉 시·군별 주차장 급지별 주차요금 현황(1시간 주차요금)	60
〈표 4-14〉 수원시 주차장 공유사업 현황	61

〈표 5-1〉 수원시 주차공유 관련 인식조사 항목	67
〈표 5-2〉 성별 및 연령별 구성비	68
〈표 5-3〉 구별·주택유형별 구성비	69
〈표 5-4〉 주차장 이용 유형	70
〈표 5-5〉 개방되길 원하는 주차장	71
〈표 5-6〉 주차장 이용 시간대	72
〈표 5-7〉 주차공유 이용 선호도	73
〈표 5-8〉 주차공유 활성화 요건	73
〈표 5-9〉 주차공유 경험	75
〈표 5-10〉 주차공유 이용 선호도	75
〈표 5-11〉 주차공유 시행 수원시 이미지	76
〈표 5-12〉 주차공유 시행 상가 이미지	76
〈표 5-13〉 수원시 주차공유 관련 FGI결과 요약	78
〈표 6-1〉 「수원시 주차장 조례」 개선(안)	90
〈표 6-2〉 주차장 이용요금 현황비교	91
〈표 6-3〉 수원시 주차관련 조직 구성	92
〈표 6-4〉 수원시 주차관련 조직의 주요업무	92
〈표 6-5〉 수원시 불법 주·정차 단속 주요내용	93
〈표 6-6〉 실행절차(안)	95
〈표 6-7〉 제도적 개선(안)	96

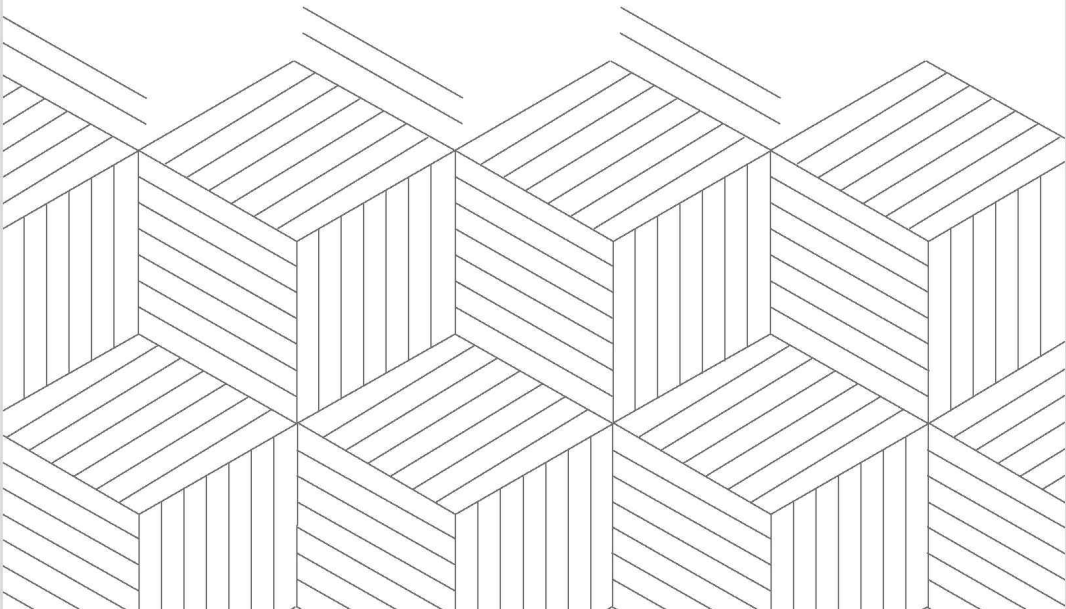
그림 차례

〈그림 1-1〉 연구의 방법	4
〈그림 2-1〉 주차공유의 개념	8
〈그림 2-2〉 다가구 임대주택의 공유 가능 모델별 적용 프로세스	15
〈그림 2-3〉 주차공유 정책의 영향요인 연구모형	16
〈그림 2-4〉 IoT를 활용한 주차장 공유기술 사례-이노온	18
〈그림 3-1〉 서울시 자치구별 주차공유 사업 조성사례	27
〈그림 3-2〉 경기도 시·군별 무료개방 사업 조성사례	29
〈그림 3-3〉 성남시 나눔주차장 조성 사례	30
〈그림 3-4〉 모두의 주차장 서비스 사례	31
〈그림 3-5〉 국내 스마트파크킹 서비스 운영사례	32
〈그림 3-6〉 스트리트라인(Streetline)의 적용기술	40
〈그림 3-7〉 독일의 주차관련 교통문제	41
〈그림 3-8〉 파크태그(Park Tag) 서비스	42
〈그림 3-9〉 저스트파크(Just Park) 서비스	42
〈그림 3-10〉 저스트파크(Just Park) 이용을 위한 과정	43
〈그림 3-11〉 인디고(Indigo) 서비스	43
〈그림 4-1〉 수원시 인구 및 세대수 현황	48
〈그림 4-2〉 수원시 자동차등록대수 현황	49
〈그림 4-3〉 공간적 범위	50
〈그림 4-4〉 수원시 주차장 공유사업 현황	62
〈그림 5-1〉 성별 및 연령별 구성비	68
〈그림 5-2〉 구별 및 주택유형별 구성비	69
〈그림 5-3〉 주차장 이용 유형	70
〈그림 5-4〉 개방되길 원하는 주차장	71
〈그림 5-5〉 주차장 이용 시간대	72
〈그림 5-6〉 주차공유 활성화 요건	74
〈그림 5-7〉 FGI 사진	77

〈그림 6-1〉 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)	84
〈그림 6-2〉 주차공유 관련 홍보(예시)	84
〈그림 6-3〉 주차공유 공모사업(예시)	85
〈그림 6-4〉 수원시 주차공유 대상지(예시)	86
〈그림 6-5〉 수원시 주차공유협의체 구성(안)	87
〈그림 6-6〉 수원시 부설주차장 무료개방 사업절차	87
〈그림 6-7〉 수원시 주차공유 사업절차 수립(안)	88
〈그림 6-8〉 주차공유 플랫폼 서비스(안)	88
〈그림 6-9〉 수원시 주차공유 평가 및 모니터링(안)	89
〈그림 6-10〉 불법 주·정차 방법(예시)	94

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적
제2절 연구의 범위 및 방법



제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 수원시는 지속적인 도시개발로 인해 2017년 기준 인구수 124만명, 세대수 484천세대로 2013년부터 2017년까지 각각 연평균 1.3%, 연평균 2.4% 증가추세로 나타나며, 자동차보유대수는 2017년 491천대로 연평균 4.5% 증가추세로 나타남
- 이에 수원시는 주차수급에 따른 심각한 주차문제 및 교통혼잡 문제가 야기되고 있는 실정이며, 구도심의 야간 주차문제는 더욱 심각한 것으로 나타나고 있음
- 수원시는 주차문제를 해결하기 위해 다양한 주차정책을 추진하고 있지만, 주차문제 해결을 위한 주차시설 공급에는 한계가 있으며 주차수급의 불균형으로 주차문제는 여전히 심각하게 발생하고 있음
- 최근에는 공급보다 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식으로 바뀌고 있으며, 이를 해결하기 위한 대안으로 주차장을 공유하는 방안이 있음

2. 연구의 목적

- 본 연구에서는 수원시 주차문제를 해결하기 위한 대안 중 하나인 주차공유에 대한 실행 방안을 제시하는 것을 목적으로 함

제2절 연구의 범위 및 방법

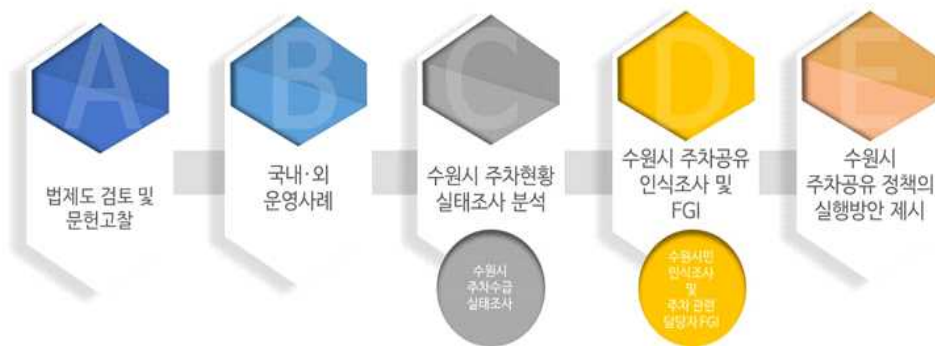
1. 연구의 범위

- 공간적 범위 : 수원시 관내 전지역
- 시간적 범위 : 2016년~2017년(기준년도)

2. 연구의 방법

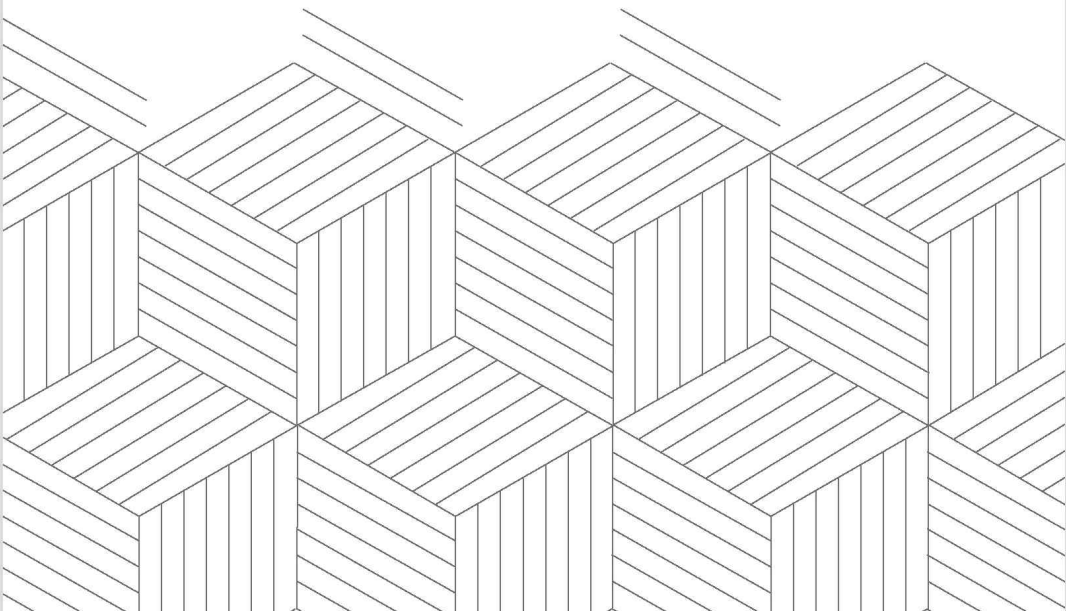
- 본 과업의 연구방법은 다음과 같은 절차에 의해 수행함

〈그림 1-1〉 연구의 방법



제2장 주차공유 관련 법제도 검토 및 문헌고찰

- 제1절 주차공유 개념
- 제2절 주차공유 관련 법제도 검토
- 제3절 주차공유 관련 문헌고찰
- 제4절 소결



제2장 주차공유 관련 법제도 검토 및 문헌고찰

제1절 주차공유 개념

1) 공유경제

- 공유경제란 물건을 기존의 “소유”에서 “공유”의 개념으로 바꾸는 것으로 2008년 세계 금융위기 이후 하버드대학교의 로렌스 레시그(Lawrence Lessig) 교수가 만들어낸 새로운 경제적 개념임
- 공유경제의 사전적 의미는 “물품을 소유의 개념이 아닌 서로 대여해 주고 차용해 쓰는 개념으로 인식하여 경제활동을 하는 것”을 말하며, 개념적인 협업소비를 기본으로 하는 경제를 의미함
- 공유경제는 기존경제에서 발생하는 문제점들로 인한 경제위기와 환경오염 등의 문제가 겹쳐지면서 과소비를 줄이고 합리적인 소비를 위한 대책으로 등장하였음
- 교통부문에서도 공유경제의 개념이 이슈가 되고 있으며, 대표적인 공유관련 사례로 카셰어링, 공유자전거, 주차공유 등이 있음

2) 주차공유

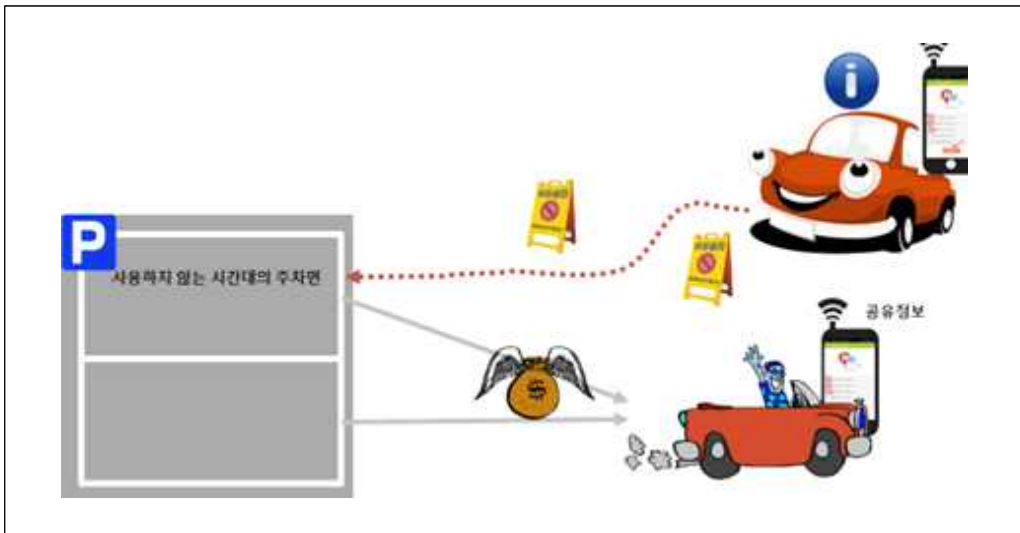
- 기존의 패러다임은 주차수요 발생 시 공급이 우선 시 되었고, 주차문제는 주차시설이 부족하여 발생한다고 생각하였음
- 그러나 최근에는 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식으로 바뀌고 있으며 이를 해결하기 위한 대안으로 주차장을 공유하는 방안이 있음
- 주차공유란 주차면 소유자가 사용하지 않는 주차면을 다른 사람에게 빌려줌으로써 주차공간을 공유하는 것을 의미함¹⁾

1) 신희철, 이재용(2015), 주차장 공유제도 활성화 방안, 한국교통연구원

○ 주차공유 장점

- 주차면 소유자 : 사용하지 않는 주차구역의 공유를 통한 경제적 이익 등
- 이용자 : 저렴한 요금의 주차공간 이용 및 원하는 장소의 주차공간 사용 등
- 정부 : 주차장 건설 관련 예산 절감 및 효율적인 주차공간 확보 등
- 기타 : 불법주차 감소로 인한 도심의 차량통행속도 제고, 운전자 시야개선을 통한 교통사고 감소 등

〈그림 2-1〉 주차공유의 개념



자료 : 신희철 외 1명(2015), 주차장 공유제도 활성화 방안

제2절 주차공유 관련 법제도 검토

1) 중앙정부

- 2014년 국토교통부는 「주차난 완화 및 주차문화 발전방안」 발표를 통해 주택가 인근 공공청사, 교회, 은행 등의 부설주차장을 야간·휴일에 개방 시 주차장 시설개선비용 등을 지원하여 참여를 유도하도록 하였음
- 2017년 국토교통부는 유휴 주차장 공유사업 활성화를 위해 「주차공유산업 투자여건 개선방안」을 발표하였고, 주요내용은 다음과 같음

〈표 2-1〉 「주차공유산업 투자여건 개선방안」 주요내용

구분	주요내용
공동주택 부설주차장 유료개방	<ul style="list-style-type: none"> · 아파트 등 공동주택 부설주차장이 주간(9~18시)시간대에는 유휴공간으로 남아있는 상황임 · 공동주택 부설주차장을 외부인에게 유료 개방할 수 있도록 「공동주택 관리법 시행령」 개정함 · 개방 여부는 입주자 대표회의에서 공동주택 관리규약을 통해 자율적으로 결정함
주차공유사업 지자체 합동평가	<ul style="list-style-type: none"> · 주차장 공유는 주차난 완화에 효과적인 사업이나 지자체의 관심도는 낮은 수준임 · ‘주차공유사업’을 지자체 합동평가에 포함하여 주차공유사업을 적극적으로 추진하는 지자체에게 인센티브 제공
주차공유 우수사례	<ul style="list-style-type: none"> · 일부 지자체에서 주차공유사업을 추진 중이나, 지자체간 정보공유 부족으로 타 지자체로의 확산 미흡 · 지자체별 주차공유 우수사례를 발굴, 홍보하여 동 사업의 처음 추진하는 지자체의 시행착오 최소화
주차장 정보공개	<ul style="list-style-type: none"> · 지자체별로 주차수급실태를 조사 중이나 표준화된 조사방법의 부재 등으로 통계의 정확성이 부족 · 조사방법 등을 개선하여 통계 정확성을 향상 · ‘주차장통합정보시스템’을 통해 조사결과를 활용한 전국 주차장 정보 구축·민간 공개
불법주차 단속	<ul style="list-style-type: none"> · 지속적인 불법주차로 보행자 교통사고, 교통혼잡 유발 등 문제 발생 · 불법주차 공익신고 활성화를 위해 경찰청의 ‘스마트 국민제보’ 앱(App)에 신고기능 추가 · 주차단속 담당자가 단속 후 처리방법을 쉽게 이해할 수 있도록 매뉴얼 작성

자료 : 국토교통부(2017), 주차공유산업 투자여건 개선방안 재구성

2) 경기도

- 2018년 4월 경기도는 「경기도 주차장 무료개방 지원 조례」를 제정하였고, 주요내용은 다음과 같음

〈표 2-2〉 「경기도 주차장 무료개방 지원 조례」 주요내용

구분	주요내용
목적 (제1조)	· 경기도 및 시·군의 공공기관, 학교, 공동주택 및 상업지역 등의 주간 또는 야간에 주차수요가 많은 지역 인근의 주차장을 일정 시간 동안 무료로 개방함으로써 불법주차 감소 및 상업활동과 활성화를 도모, 쾌적하고 안전한 도로환경을 조성함을 목적으로 함
지원대상 범위와 기간 (제3조)	· 주차수급실태조사에 따라 주차난이 심각하다고 인정되는 지역 내 공공기관, 학교, 종교시설, 대형 상가 및 공동주택 등의 주차장에 대하여 지원할 수 있음 · 지원대상 주차장은 다음 조건을 모두 충족해야 함 ① 주간 또는 야간에 주차장의 20면 이상을 2년간 무료 제공 (다만, 공동주택의 경우 1년으로 할 수 있음) ② 하루 7시간 이상, 한 주 35시간 이상 무료 개방 (다만, 개방시간 조정하고자 할 경우 도지사와 협의하여야 함) ③ 무료 개방 구역은 외부인의 이용이 편리한 장소이어야 하며, 일반주차구역과 구별되어야 함
지원대상 사업 (제4조)	· 무료개방에 따른 옥외보안등, CCTV 등 방범시설의 설치 · 무료개방을 위한 주차장 내 주차면 도색, 아스콘 포장, 시설 보수 · 무료개방 관련 입간판, 표지판 설치 · 주차편의시설 보수 등
지원사업 신청 (제5조)	· 주차장 관리주체는 관할 시장·군수에게 보조금 지원 신청서 제출 · 공동주택의 관리주체는 입주자의 3분의 2이상의 동의를 받아 입주자대표회의의 의결을 거친 후 사업계획서를 첨부하여 제출
보조금의 반환 (제9조)	· 보조금을 목적 외에 사용하였을 경우 · 정당한 사유 없이 무료 개방 주차장의 이용을 제한하였을 경우 · 무료 개방 대상 주차장의 용도를 변경한 경우 · 이 조례를 위반하거나 이에 따른 명령을 불이행한 경우
방치차량에 대한 조치 (제10조)	· 주차장 관리주체는 시·군에 통보하여야 하며, 해당 시·군은 견인 차량을 이용하여 견인사무소로 이동시켜야 함 · 차량 이동조치의 대상기준 및 조치방법 등에 대해서는 해당 시군 조례로 정함
피해보상 및 손해배상 책임 (제11조)	· 이용자가 고의 또는 과실로 시설물이나 다른 차량에 피해를 입혔을 경우 가해자가 그 피해를 원상복구하거나 그 금액을 배상함 · 주차장 이용 시 차량 및 차량 내 물품 도난·훼손에 관하여 관리주체는 책임을 지지 않음

자료 : 국가법령정보센터(www.law.go.kr), 「경기도 주차장 무료개방 지원 조례」

3) 수원시

- 수원시는 「수원시 주차장 조례」에 근거하여 부설주차장 개방을 시행하고 있으며, 주요 내용은 다음과 같음

〈표 2-3〉 「수원시 주차장 조례」 주요내용

구분	주요내용
목적 (제1조)	· 이 조례는 「주차장법」, 같은 법 시행령 및 시행규칙에서 조례로 정하도록 위임한 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 함
공공기관 및 공공시설 부설주차장의 일반에의 제공 (제19조)	· 청사, 공공시설에 부설된 주차장으로서 도시교통 수요관리 필요가 인정될 때 공영노외주차장 주차요금의 범위에서 주차요금을 징수할 수 있음 · 주차요금 징수 시 이용시간, 이용대상, 이용차량 등 시장이 결정 고시하며, 주차요금은 주차장 확충 및 유지관리에 따른 비용으로 사용해야 함
비주거용 건축물 부설주차장, 학교운동장 등의 야간개방 (제19조의3)	· 비주거용 민영과 공영 건축물 부설주차장 및 학교운동장 등으로써 도시교통 수요관리 필요가 인정될 때 야간개방을 유도하기 위해 노력해야 함 · 주차장 이용자는 일정수준의 요금 납부자에 한정하며, 공영노외주차장 주차요금을 감안하여 소유자 또는 관리자가 정함 · 정해진 주차 시간 외에 주차 시 즉각 견인한 후 견인료를 징수할 수 있음 · 다만, 견인이 어려울 경우 공영주차장 1일 주차요금외 그 주차요금의 4배에 해당하는 가산금을 징수할 수 있음
보조 (제21조)	· 부설주차장을 야간에 일반인에게 제공하기 위하여 시설을 개조하는 자 · 학교운동장을 일반인에게 제공하기 위하여 주차장을 설치하는 경우 · 보조금의 지급한도 등 보조에 필요한 사항은 시장이 규칙으로 정함 · 5년 이내에 주차장 용도를 변경하거나 폐지하였을 경우 즉시 반환해야 함 · 보조금을 즉시 반환하지 않을 때에는 지방세 체납처분의 예에 따라 징수할 수 있음

자료 : 국가법령정보센터(www.law.go.kr), 「수원시 주차장 조례」

4) 타 지자체

- 국내 주요 지자체 주차공유 사업은 다음을 근거로 수행하고 있음

〈표 2-4〉 지자체별 주차공유 사업 관련 근거

구분	관련 근거	주요내용
서울시	서울특별시 주차장 설치 및 관리조례	- 제4조(주차환경개선지구의 지원) - 제23조(공공기관 부설주차장의 일반 이용에의 제공) - 제24조(부설주차장의 설치 등에 대한 보조)
강동구	서울특별시 강동구 주차장 설치 및 관리 조례	- 제4조(주차환경개선지구의 지정) - 제21조(공공기관부설주차장의 일반이용 제공) - 제27조(용자 또는 보조의 대상)
성북구	서울특별시 성북구 주차장 설치 및 관리 조례	- 제1조의2(주차환경개선지구의 지정·관리)
송파구	서울특별시 송파구 주차장 설치 및 관리 조례	- 제4조(주차환경개선지구의 지정·관리) - 제30조(보조의 대상)
종로구	서울특별시 종로구 주차장 설치 및 관리 조례	- 제4조(주차환경개선지구의 지정·관리) - 제27조(용자 및 보조의 대상)
광명시	광명시 주차장 설치 및 관리 조례	- 제17조(부설주차장의 설치비용 산정기준) - 제19조(공공기관 부설주차장의 일반이용)
시흥시	시흥시 주차장 설치 및 관리 조례	- 제16조(비주거용 건축물 부설주차장, 학교부설 주차장 등의 야간개방)
안산시	안산시 주차장 조례 제20조	- 제20조(비주거용 건축물 부설주차장, 학교부설 주차장 등의 야간개방)
안양시	안양시 주차장 설치 및 관리 조례	- 제21조(공공기관 부설주차장 일반이용에 제공) - 제21조의2(부설주차장의 개방 등) - 제22조(보조 또는 용자의 대상)
의왕시	의왕시 주차장 설치 및 관리 조례	- 제19조(공영 부설주차장 및 학교운동장의 야간개방 등)

자료 : 국가법령정보센터(www.law.go.kr), 각 지자체별 조례

제3절 주차공유 관련 문헌고찰

- 강소정 외 1명(2018)²⁾은 주차공유에 대한 인식 전환 및 서비스 확산을 위해 현재 시행되고 있는 주차장 공유현황 분석을 통해 주차장 공유유형을 <표 2-5>와 같이 구분하였음
 - 일반적으로 시설용도, 용도지역 특성에 따라 주차이용시간, 주차피크시간이 상이하게 나타나기에, 현재 시행 중인 주차장 공유사업은 그 특성 등에 따라 유연적으로 시행되고 있다고 하였음
 - 그러나 다양한 방안을 모색하고 있지만, 이는 서울시 등 일부 대도시권 지자체에 그치고 있다고 하였음
 - 또한 주차장 공유 시 우려되는 안전 및 범죄 발생 문제 등 시민의식 등 부정적인 사회적 인식의 한계로 공유주차의 활성화는 미비한 실정이라 하였음
 - 주차공간 부족, 불법주차로 인한 불편 문제에 대한 제도적 개선책 마련과 동시에 공유주차의 가치와 중요성을 인식하여 공간 활용성을 제고하는 것이 중요하다고 제시하였음

- 김세연 외 2명(2017)³⁾은 공동주택 주차장 운영방법 및 제도의 분석을 통하여 수원시 공동주택 주차장 운영의 정책적 방향을 제시하였음
 - 주차면수 비율이 120% 이상인 공동주택 10개 단지를 선정하여 실태조사를 수행하였음
 - 실태조사결과 실제 사용하고 있는 주차면수의 차이가 발생하고 있었고, 주차 침두시는 18:00~09:00(익일)로 나타났음
 - 수원시 공동주택 10개 단지 중 9개 단지에서 주차공유에 대한 의사가 없는 것으로 나타났음
 - 만약 주차공유를 할 경우 계약에 의한 월 주차를 선호하였고, 주차공유 시 별도의 관리인이 필요하다고 하였음
 - 수원시 공동주택 주차공유를 위해 주차수급실태조사 시 공동주택 제외 조항의 개정을 통해 수요의 균형을 이룰 수 있도록 해야 하며, 아파트 주차공간을 임대 및 거래할 수 있는 제도적 기반 조성, 야간개방에 따른 인센티브 제공, 기타 문제점 개선, 공동주택 주차장 개방에 대한 공동체 합의 도출(안)이 필요하다고 제시하였음

2) 강소정, 박경아(2018), 주차장 공유 우수사례를 통해 살펴본 주차장 공유방향, 교통 기술과 정책, 제15권 제1호

3) 김세연, 이윤재, 이동은(2017), 수원시 공동주택 주차장의 효율적인 운영방안에 대한 연구, 수원시정연구원, 시민과 함께하는 연구사업, p.151-p.191

〈표 2-5〉 주차장 공유 유형 및 사례 종합표

구분		세부 내용
거주자 우선주차장 공유형	민관협력형 거주자 우선주차장 공유	· 낮 시간동안 이용되지 않는 거주자 우선주차장을 공유하는 형태(서울시 사례가 대표적임) · 주변에 상업·업무 시설이 위치하여 주간시간 대 주차수요가 발생하는 지역에서 활용가능함
	주민자치형 거주자 우선주차장 공유	· 주거지 주차불편에 대한 주민 공감대 형성을 통해 주민의 자발적 참여를 통해 주차문제를 해소한 경우(서울시 금천구 독산4동 행복주차골목 사례가 대표적임) · 주민자치 실현 및 의견수렴이 가능한 지역에서 활용가능함
민간 부설주차장 공유형	공공기여제도 활용형 주차공유	· 공공기여제도(지구단위계획) 내 '공공주차장'이라는 개념을 도입하여 주차장 건설을 유도하고, 지역사회 공헌차원에서 주차장을 공유, 개방 운영하는 경우(서울시 종로구 사례가 대표적임) · 도심내 주차수요가 많으나 주차장 공급부지 확보가 곤란한 지역에서 활용가능함
	민간 공동주택 부설주차장 공유	· 민간이 소유한 유휴 주차면을 주거지 주차공간으로 활용하는 경우(서울시 성북구 내 임대아파트 및 업무시설 주차장 공유사례가 대표적임) · 주·야간 주차공급 부족이 심각한 주거지역에서 활용가능함
	공공기관-민간 공동주택 협력형 주차공유	· 공공기관 내 주차공간 부족으로 인한 공공시설의 주차난 해소를 위해 인근 아파트 단지 내 주차장을 공유한 형태(경기도 부천시 사례가 대표적임) · 민관의 협력을 통해 공공시설 주차난 해결을 물론, 주민복지 증진 및 커뮤니티 효과를 기대할 수 있음
	민간주도형 주차공유	· 민간 건축물 소유주와 주차공유 스타트업간 협약을 통하여 유휴 주차면의 효율적 이용을 도모한 형태 · 주·야간 주차수요 대비 주차시설이 부족한 지역에 활용가능한 사례로, 나눔과 공유문화 확산에 기여하고 있음

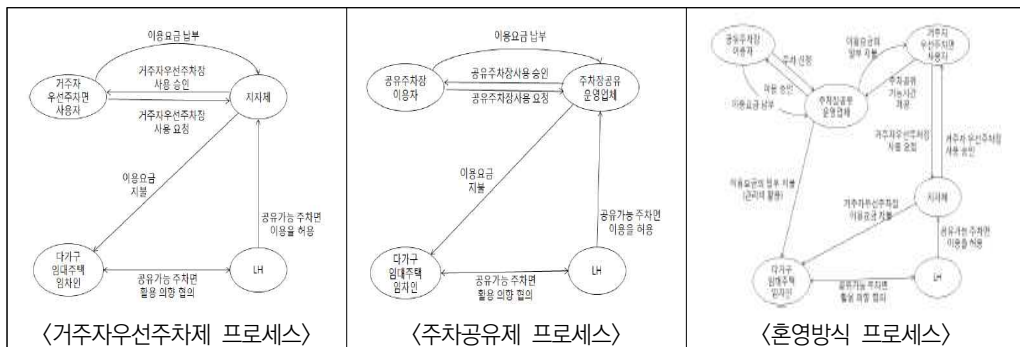
자료 : 강소정 외 1명(2018), 주차장 공유 우수사례를 통해 살펴본 주차장 공유방향

- 변완희 외 2명(2016)⁴⁾은 임차인의 임대료나 관리비 등의 주거비 지원을 목적으로 다가구 임대주택 내 유휴 주차면 중에서 공유 가능한 주차면을 활용한 주거비 지원방안을 제시하였음
 - 첫째, 거주자우선주차제 적용 방안은 해당 지자체와 협력하여 LH가 보유하고 있는 다가구 임대주택의 공유 가능 주차면을 거주자우선주차장으로 지정하고, 이를 외부인

4) 변완희, 기호영, 정소이(2016), 다가구 임대주택의 공유 가능 주차면을 활용한 주거비 지원방안 연구, 교통 기술과 정책, 제13권 제2호

- 에게 공유하여 임대 수익을 창출하는 방안임
- 거주자우선주차제에 의한 기대 수익은 공유 가능 주차면 557명에 대한 월 임대수익은 총 21,650,000원으로 산정되었고, 1개동(2.2면 기준)에 대한 월수입은 85,512원으로 예상되었음
 - 둘째, 주차공유제 적용 방안은 민간사업자(주차장 공유)와의 협력 사업으로 LH가 보유하고 있는 다가구 임대주택 내 공유 가능 주차면의 빈시간대를 외부인에게 제공하고 이를 통해 수익을 창출하는 방안임
 - 주차공유제에 의한 기대 수익은 1개동(2.2면 기준) 당 월평균 498,960원 257개동 전체는 월평균 128,232,720원의 수익이 예상되었음
 - 마지막으로 혼용방식은 LH가 보유한 다가구 임대주택의 공유 가능 주차면을 지자체와 협력하여 거주자우선주차장으로 지정하고, 거주자우선주차면 사용자와 민간사업자가 연계하여 주차공유제로 운영하는 방안임
 - 혼용방식은 상기 두 방안을 모두 적용한 것으로 1개동(2.2면) 당 월평균 584,474원 257개동 전체에 대해서는 월평균 150,209,818원의 수익이 예상되었음
 - 3가지 모델 중 기대 수익에 있어서는 거주자우선주차제가 가장 적었고 혼용방식이 가장 많은 것으로 나타났지만, 적용의 용이성 관점에서 볼 때 거주자우선주차제를 가장 우수한 것으로 제시하였음

〈그림 2-2〉 다가구 임대주택의 공유 가능 모델별 적용 프로세스



자료 : 변완희 외 2명(2016), 다가구 임대주택의 공유 가능 주차면을 활용한 주거비 지원방안 연구

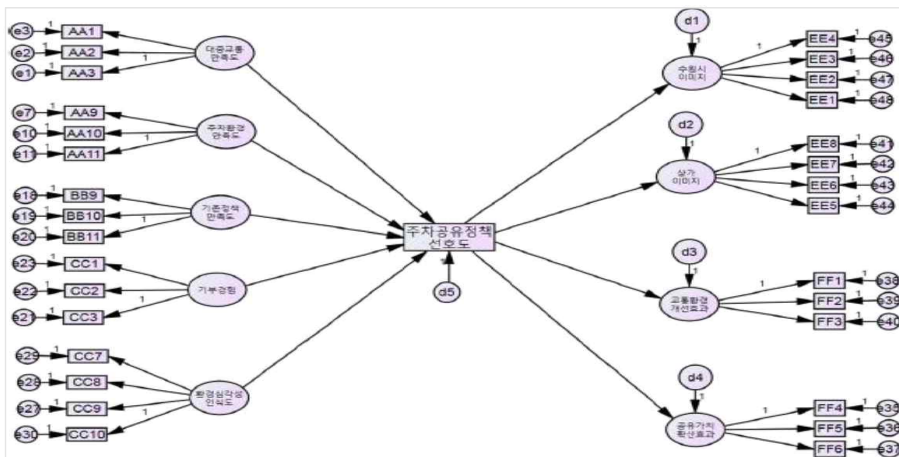
- 김숙희(2016)는 수원시의 주차공유 정책 활성화 측면에서 주차공유에 미치는 영향요인을 분석하고, 주차공유 정책이 수원시의 도시이미지와 주차공유 사업의 참가업체 이

5) 김숙희(2016), 수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석, 수원시정연구원

미지에 미치는 영향 및 공유가치의 확산성에 미치는 영향을 분석하였음

- 정립한 구조방정식 모형을 통해 공유주차 선호도에 가장 영향력이 높은 잠재변수는 기부경험, 대중교통 만족도, 기존 공유정책 만족도의 순으로 나타나, 기부경험과 같이 평상시 나누는 것의 가치를 인식하고 기존 공유정책을 만족하는 시민들이 공유정책과 같은 사회적 가치창출 정책을 선호하는 것으로 나타났음

〈그림 2-3〉 주차공유 정책의 영향요인 연구모형



자료 : 김숙희(2016), 수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석

- 대중교통을 이용하면서 만족하다고 느끼는 시민들은 주차장 건설과 같은 인프라 투자 보다는 공유주차와 같은 운영부분의 예산투자를 통해 교통환경이 개선되는 것을 추구하는 것으로 분석하였음
- 공유주차를 선호하는 사람일수록 공유주차 시행을 통해 수원시 이미지가 긍정적으로 개선될 것이라고 인식하고 있으며, 공유주차 시행을 통해 교통환경 개선 효과 외에 공유가치가 확산되는 효과가 가장 큰 것으로 나타나, 공유주차 정책의 시행을 통해 유형의 교통환경을 개선하는 효과와 보이지 않는 공유가치 확산 효과도 추구할 수 있다고 분석하였음
- 교통정책 추진에 있어 가장 중요한 요소 중 하나가 시민들의 수용성과 서로를 배려하는 시민의식에 있다는 점을 고려할 때, 공유주차 정책 시행이 시민들의 공유가치를 확산하는데 유의미한 영향을 미친다고 분석하였음
- 공유주차 정책의 시행을 통해 가시적인 교통환경을 개선하는 효과뿐만 아니라, 보이지 않는 공유가치 확산 교과가 더 크다는 것을 확인할 수 있었음
- 수원시의 심각한 주차문제 해결을 위해서 구도심 주차문제, 주·야 주차수급율에 문제

가 있는 지역이나 토지이용의 특성상 이용시간대가 다른 상업지역이나 업무시설 등을 시범사업 대상지로 고려할 것을 제시하였음

- 또한 지역주민, 관, 전문가 등으로 구성된 주차공유 협의체 구성 및 운영, 홍보, 주차장 소유주에게 제공되는 인센티브 등을 제시하였음

- 빈미영 외 3명(2015)⁶⁾은 경기도 주차장 공유 도입을 위해 경기도민을 대상으로 설문조사를 수행하여 주차비용 결정요인에 미치는 영향분석 및 주차장공유 도입 시급성을 판단하는 요인을 분석하였음
 - 주차비용 결정요인 분석은 다중회귀분석방법을 적용하였는데 통계적으로 유의하지 않았고, 그 이유는 경기도는 무료주차장이 많고 주차이용요금에 대해 이용자가 기대비용이 매우 낮기 때문인 것으로 분석하였음
 - 주차장 공유 도입 시급성 분석은 통계적으로 유의했는데, 연령이 높을수록, 직업이 판매직, 서비스직일수록 주차장 공유가 시급한 것으로 분석하였음
 - 거주형태에서는 월세로 거주하는 가구일수록, 자가용 월 이용횟수가 높을수록, 통행목적이 업무·쇼핑·여가·기타 통행일수록, 교통수단을 선택하는데 목적지 주차환경에 대해 민감할수록 주차장 공유가 시급한 것으로 분석하였음
 - 주차장 공유 우선대상지역으로 주차장확보율과 주차회전율이 높은 근린생활지구 주변을 들 수 있으며, 이를 위해 시·군에서 관리하는 노상 및 노외 주차장을 유료로 전환, 일괄되고 현실적인 이용요금 설정, 불법 주·정차를 단속함으로써 주차장 이용 시 비용을 반드시 지불하는 것으로 인식할 수 있는 정책이 필요하다고 제시하였음

- 신희철 외 1명(2015)⁷⁾은 불법주정차 문제의 해법으로 주차장 공유에 대하여 그 현황과 문제점을 검토하고, 제도적, 기술적 개선방안을 제시하였음
 - 서울시는 2014년 말 기준 등록대수의 127%의 주차면을 확보하였지만, 수요와 공급의 불균형, 각종 정책의 참여율 저조 등 아직까지 주차문제 해결이 어려운 실정이라고 하였음
 - 주차장 공유제는 보상제도 미비와 주차단속의 법률적 허점, 시민의식 부족 등으로 현실적으로 공유가 활성화되고 있지 못한 실정으로 제도적 부분과 기술적인 부분의 개선이 필요하다고 하였음

6) 빈미영, 봉인식, 정지은, 박기철(2015), 경기도 주차장공유 도입을 위한 주차형태 분석연구, 경기연구원

7) 신희철, 이재용(2015), 주차장 공유제도 활성화 방안, 한국교통연구원

- 제도적 개선으로는 첫째, 개인이 주차면을 쉽게 공유할 수 있도록 사업자 등록증 관련 제도를 개선, 둘째, 공유에 따른 적정수준의 인센티브 혜택을 위해 주차요금 관련 조례 개정, 셋째, 불법주차에 대한 새로운 단속기준 마련, 넷째, 주차장법 시행규칙 개정을 통해 주차차량 훼손시 손해배상 책임을 보험을 통해 면제하도록 규정하도록 제시하였음
- 시설 면에서는 자치구별로 상이한 주차장 운영 시스템의 표준을 정하여 공유시스템에 적용 비용으로 신속하게 대응 가능하도록 개선하도록 제시하였고, 주차 단속지원 및 인력확충 재원을 마련하여 불법 주·정차에 대한 단속을 확대해야 한다고 제시하였음
- 기술적으로는 주차장 정보를 모바일 앱 등을 통하여 쉽게 올릴 수 있고 간편한 요금징수방법 등의 개발, 주차공간 부정사용 방지 및 사용가능 여부 확인을 위한 IoT활용 기술 등의 지원이 필요하다고 제시하였음

〈그림 2-4〉 IoT를 활용한 주차장 공유기술 사례-이노온



자료 : 신희철 외 1명(2015), 주차장 공유제도 활성화 방안

- 이정범(2015)⁸⁾은 대전시에서 공유주차장의 도입가능 지역을 알아보고 주차관련 교통 정책 수립을 위해 공유주차제 도입 방안을 제시하였음
 - 대전시 공유주차 현실화를 위해 대전시 전역에 대한 현황조사, 이면도로나 상업지역 인근 주차장의 현황파악 및 주차장의 공유 의사가 있는 사람의 현황을 파악하는 것이 우선적으로 필요하다고 언급함
 - 대상지로는 거주자우선주차구역, 주차수요에 비해 주차장이 적은 지역 인근, 다가구

8) 이정범(2015), 공유주차장 이용활성화 방안, 대전세종연구원

주택, 도심형 생활주택 인근 등을 공유주차 사업을 시행하기에 좋은 조건이라고 제시하였음

- 공유주차 시행방안을 위해 공유주차장을 찾고 요금을 납부 할 수 있는 스마트앱 개발이나 기존의 개발업체와 협약을 통한 주차공간관리시스템이 필요하다고 제시하였음
 - 또한 공유주차장 제공자에게 인센티브나 포인트, 특정 수익을 보장해 줌으로써 안정적으로 주차장을 확보해 나가야 한다고 제시하였음
 - 공익광고, 신문 등을 통해 홍보하여 시민의식 변화로 공유주차의 활성화를 유도해야 한다고 제시하였음
 - 공유주차를 하기 위해서 불법 주·정차에 대한 단속을 상시 하여야 하며 위반자에 대해 엄격한 처벌이 이루어져야 한다고 제시하였음
- 이광훈(2014)⁹⁾은 서울시 근린생활시설 부설주차장의 이용실태를 분석하여 주차공유의 활성화 방안을 제시하였음
- 서울시는 약 101,500개의 근린생활시설 건축물이 있고, 이 중 36.7%가 건축물 부설주차장의 설치의무가 없거나 설치대상 건축물이 아닌 1980년 이전의 건축물로 나타남
 - 서울시는 1980년 이후부터 「서울특별시 주차장 설치 및 관리조례」 등에 의해 모든 건축물은 연면적(또는 시설면적)을 기준으로 부설주차장의 확보를 의무화하였음

〈표 2-6〉 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치기준 변천과정(2,3종 일반주거지역 내)

조례 시행일	1980. 03	1981. 01	1991. 07	1997. 01	1999. 11
건축물 연면적당 설치기준 (㎡/1대)	250	150	120	133	134

자료 : 이광훈(2015), 공유주차를 통한 근린생활시설의 부설주차장 활성화 방안

- 건축물 중에서도 근린생활시설의 부설주차장은 이용실태 편차가 심하고 많은 숫자가 타 용도로 전환되었고, 이는 근린생활시설의 다양화 용도와 무관하게 획일적인 주차대수 의무화에 기인하여 주차장 수요가 없는 건축물은 부설주차장을 확보한 후에 방치하고 있으며 일부 주차수요가 급증하는 건축물은 불법주차를 유발한다고 언급하였음
- 근린생활시설 부설주차장의 활성화 방안으로 승강기식 기계식 주차장 확충과 공유주차 전략을 추진, 기존 건축물 부설주차장의 일체정비, 건축물 리모델링/재건축(신축)

9) 이광훈(2014), 공유주차를 통한 근린생활시설의 부설주차장 활성화 방안, 서울연구원

을 통한 재정비, '주차관리특별지구' 제도 도입을 통한 재정비, 공유주차 개념에 기반을 둔 주차관리 운영시스템의 도입 등을 제시하였음

- 특히, 공유주차 개념에 기반을 둔 주차관리 운영시스템 도입에서는 건축물 부설주차장과 공영/공공 주차장을 공동 풀(pool)로 이용하는 공유주차제 도입을 제시하였고, 공유주차제의 운영 효율화를 위해 주차관리 운영시스템을 도입하여 지원이 필요하다고 제시하였음

제4절 소결

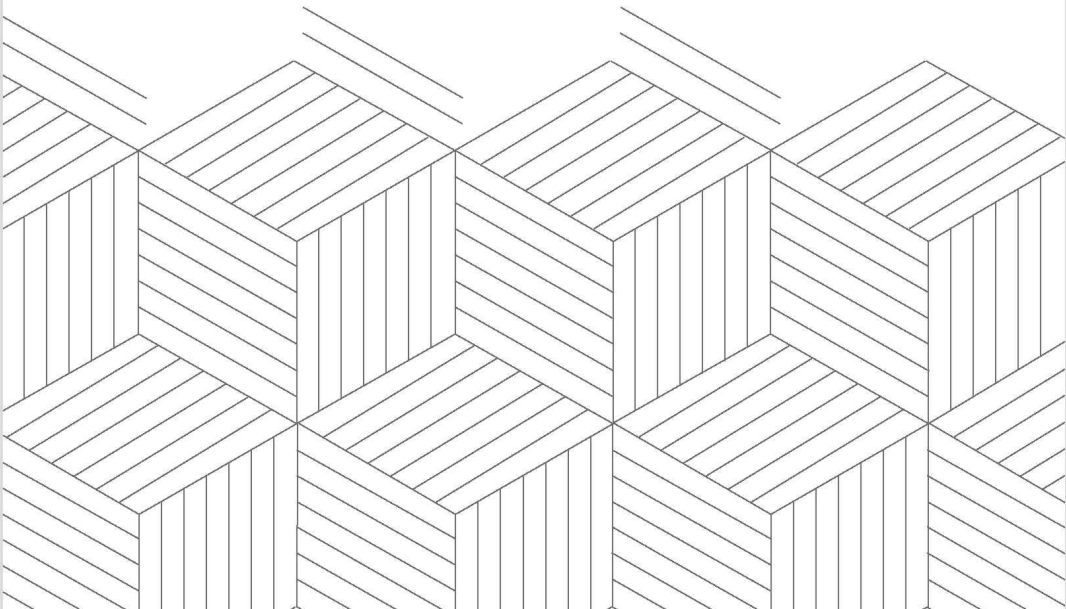
- 중앙정부는 「주차난 완화 및 주차문화 발전방안」, 「주차공유산업 투자여건 개선방안」을 발표하여 주차공유 활성화를 유도하고 있음
 - 주차공유 사업을 지자체 합동평가에 포함하여 주차공유 사업을 적극적으로 추진하는 지자체에게 인센티브 제공
- 경기도는 「경기도 주차장 무료개방 지원조례」를 제정하여 무료개방에 대해 지원을 시행하고 있음
 - 주차장을 외부인에게 무료 개방하면 경기도로부터 1개소당 매년 5천만원까지 보조금을 지원 받을 수 있음
- 수원시는 「수원시 주차장 조례」에 근거하여 주차장의 무료개방에 대해 지원을 시행하고 있었지만, 주차공유에 대한 법적근거는 미흡한 실정임
- 기존 연구에서는 주차공유 활성화를 위해 홍보, 인센티브 제공, 불법 주·정차 단속 및 처벌 등을 제안하고 있음
- 수원시는 주차공유에 대한 제도적 근거가 미흡하여 주차공유 활성화를 위해 우선적으로 제도적 개선 등이 필요하다고 사료됨

제3장 주차공유 관련 국내·외 운영사례

제1절 국내 운영사례

제2절 국외 운영사례

제3절 소결



제3장 주차공유 관련 국내·외 운영사례

제1절 국내 운영사례

1. 서울시

1) 서울시 주차공간 공유 지원 사업

- 서울시에서는 2007년부터 주택밀집지역의 주차난을 완화하기 위해 지역거주민에게 주차장을 공유하는 상가, 일반건축물에 대하여 최대 2,500만원의 시설개선비 등 금전적인 인센티브를 제공하고 있음
- 시설개선이 필요하지 않은 경우 최대 2천만원/년 지원범위 내에서 주차운영수익을 보전 받을 수도 있으며 최고 1백만원/년의 주차장 배상책임보험료나 연장개방시설물에 대한 유지보수 비용도 지원하고 있음
- 특히 2018년에는 부설주차장 공유를 독려하기 위해 개방 주차장의 이용실적에 따라 5% 이내의 교통유발부담금을 경감해주는 혜택을 추가하였으며 2018년 현재 총 10,000여대의 주차장이 개방되고 있음

2) 서울시 SH공사 아파트 주차장 공유 사업

- SH공사 임대아파트의 부설 주차면을 외부인들에게 개방하여 주차비 소득을 통해 주민 아파트 관리비를 경감시켜준 사업으로 2014년 기준 임대아파트 7개 단지 200면의 주차면을 공유하는 사업임
- 주차면 공유를 통해 수익금을 관리비로 충당하여 세대별 월평균 4,120원의 관리비 절약 효과가 발생함

3) 서울시 자치구별 주차공유 주요 사업현황

- 서울시는 주차공유 활성화를 위해 거주자우선주차장을 활용하여 유료로 공유하고 있으며, 서울시 자치구별 주차공유 주요 사업현황은 <표 3-1>과 같음

<표 3-1> 서울시 자치구별 주차공유 주요 사업현황

자치구명	사업명	사업비	이용방법	요금	주요내용
강동구	주거지 주차 공유사업	15,000천원	스마트폰앱	·30분 600원	·2014년부터 시행 중 ·거주자우선주차장 활용 (2015년 8월 기준 319면 공유)
도봉구	주차장 공유	35,000천원	신청에 따른 계약	·전일 : 40,000원 ·주간 : 30,000원 ·야간 : 20,000원	·임대주택 부설주차장 활용 ·2015년 2월 SH공사와 협약 체결(16개소 80면 공유) ·3면 이상 개방 시 2백만원 내 지원금 ·향후 2년 동안 유지 시 시설비 지원
성북구	공유 주차장	-	신청에 따른 계약	·30분 600원 ·전일 : 40,000원	·거주자우선주차장 활용 (2015년 기준 8개소 200면 공유) ·SH임대아파트단지 부설주차장 (2015년 기준 820면 공유)
송파구	주차장 공유사업	31,512천원	스마트폰앱	·30분 600원	·2015년부터 시행 중 ·거주자우선주차장 활용 ·공유주차 무단이용 차량단속 강화
양천구	주택가 소규모 주차장 조성	-	-	-	·공유사업 동참 시 인센티브 제공 ·주차장 5면 이상 개방 시 공사비 최대 2천만원 지원 ·야간개방 2년 연장 시 유지보수비 최대 4백만원 지원
종로구	거주자우선주차장 공유사업	-	스마트폰앱	·30분 600원	·지구단위계획 특별계획 구역 계획 내용에 공공주차장의 개념 도입(민간 소유필지의 건축물 부설주차장 이외에 공공에게 상시 개방되는 주차장) ·대학로 지구단위계획구역 내 공공주차장 특별구역을 지정하여 개방 ·한국방송통신대(공공주차장 168면 개방) ·홍익대학교(공공주차장 290면 개방) ·서일국제경영고(부설주차장 및 운동장 42면 개방)

자료 : 김숙희(2016), 수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석 재구성

〈그림 3-1〉 서울시 자치구별 주차공유 사업 조성사례



자료 : 자치구별 홈페이지 / 구글 이미지(https://images.google.com)

2. 경기도

1) 경기도 부설주차장 무료개방 사업현황

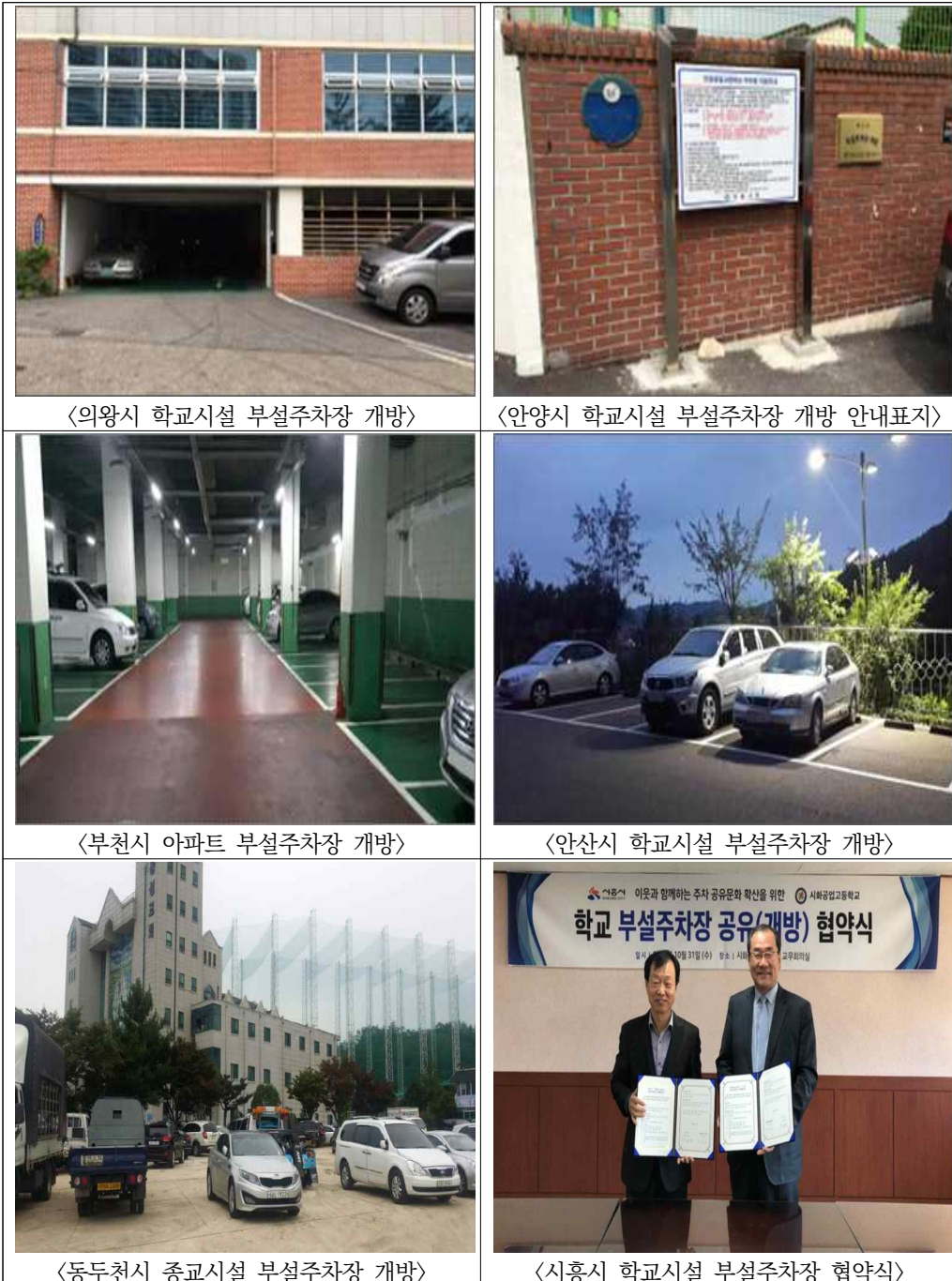
- 경기도 지자체들은 대부분 학교 및 종교시설 부설주차장을 무료개방하고 있으며, 경기도 시·군별 부설주차장 무료개방 주요 사업현황은 다음과 같음

〈표 3-2〉 경기도 시·군별 부설주차장 무료개방 주요 사업현황

시·군명	개방 시설물	개방 면수	지원 내용	지원비용(억원)		관련근거
				설치비	운영비 (연간)	
광명시	학교	1개교/76면	·주차장 포장공사, 주차장 측면 빗물받이, 카스토퍼, 유지관리 및 보수비 등	0.6	-	
동두천시	교회	1개소/250면	·주차장 이용 안내표지판 등	0.08	-	-
부천시	학교	56개교/2,204면	·주차장 포장공사, 주차면 도색, 관리부스 설치 및 관리요원 배치 등	0.6	개소당 평균 0.06	-
	교회	47개소/851면		-	-	
	공동주택	3개소/65면	-	-	-	
	대형상가	1개소/30면	-	-	-	
시흥시	학교	5개교/156면	·주차시설물 정비 등	개소당 평균 0.07	-	
	교회	3개소/200면		-	-	
안산시	학교	20개교/1,055면	·주차면 도색, 주차장 이용 안내표지판, CCTV, 보안등, 주차관제 시스템, 유지관리 및 보수비, 관리부스 설치 및 관리요원 배치 등	개소당 평균 1.8	개소당 평균 0.52	
안양시	학교	5개교/226면	·주차면 도색, 주차장 이용 안내표지판, CCTV, 카스토퍼, 주차관제시스템, 경비용역, 관리부스 설치 및 관리요원 배치 등	개소당 평균 1.49	개소당 평균 0.95	
	교회	7개소/237면	·주차면 도색, 주차장 이용 안내표지판, CCTV, 카스토퍼, 주차관제시스템 등	개소당 평균 0.44	-	
용인시	성당	1개소/29면	·주차장 포장공사, 주차면 도색 등	-	-	-
의왕시	학교	1개교/51면	·CCTV, 보안등, 유지관리 및 보수비 등	0.4	-	

자료 : 빈미영 외 1명(2018), 경기도 주차난 해소를 위한 지원방향과 제도개선 연구

〈그림 3-2〉 경기도 시·군별 무료개방 사업 조성사례



자료 : 빈미영 외 1명(2018), 경기도 주차난 해소를 위한 지원방향과 제도개선 연구 / 구글 이미지(<https://images.google.com>)

2) 나눔주차장 사업

- 성남시에서는 지방자치단체의 공공성 역할을 강화하기 위한 일환으로 방치된 토지를 발굴하여 시비를 투자하여 무료 주차장 사업으로 조성하고 있음
- 도심 및 주거지역내에 개발되지 않은 나대지를 토지주에게 재산세 면제의 혜택을 부여하고 개발전까지 임시주차장으로 활용함으로써 주차장 수급이 부족한지역의 공급 확대를 통한 주차난을 해소하는 제도임
- 주차장을 부설하는데 드는 제반비용(토지정리 및 도로포장)이 낮아 적은 투자 비용으로 주차장 확보가 가능하다는 장점이 있음
- 반면, 주차장 소유권이 해당 토지주에게 있어 사후 시설관리가 어려운 단점이 있음

〈그림 3-3〉 성남시 나눔주차장 조성 사례

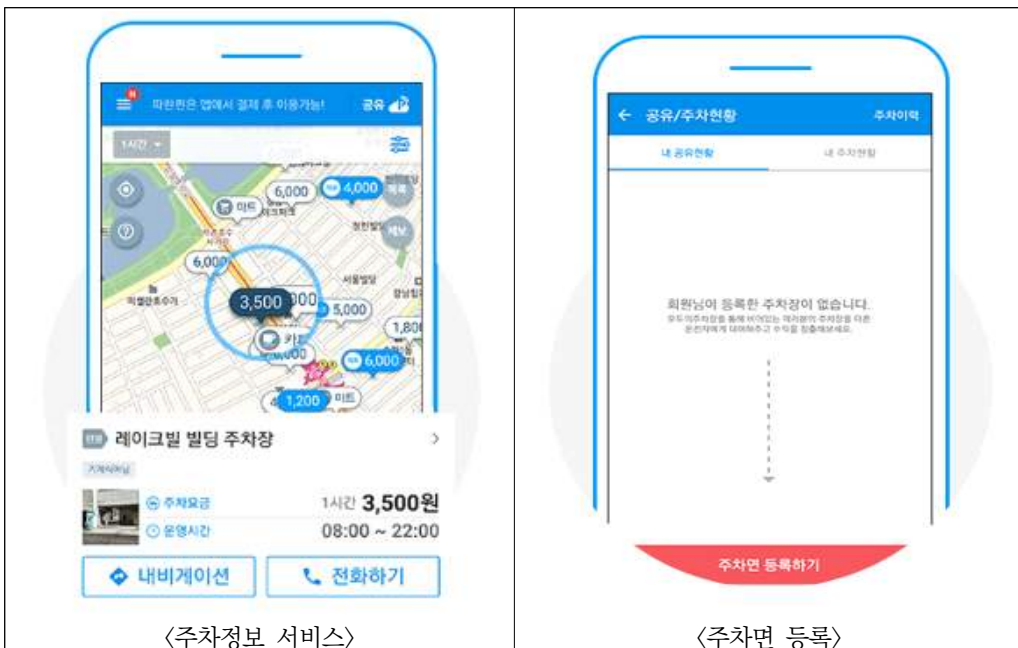


자료: 무료 나눔주차장 조성 '공공성' 강화(성남투데이, 2015.1.14.)

3. 모두의 주차장

- 모두의 주차장은 국내에서 가장 많이 이용되고 있는 주차장 관련 어플리케이션으로 누적 가입자가 500만명에 이르는 등 국내에서 가장 활성화되고 있는 주차 관련 플랫폼이라고 할 수 있음
- 서비스는 크게 주차장 정보 제공, 주차공간 제보 기능, 주차 공간 공유 기능으로 나눌 수 있음
- 주차장 정보는 위치기반 실시간 주차공간 정보를 제공하고 있으며 모두의주차장사와 제휴되어 있는 업체를 통해 주차권을 미리 결제하거나 주차 공간을 예약할 수도 있음
- 주차장 공유기능의 경우 집 앞 거주자 우선주차 공간이나 사업장 주차공간 등 어플리케이션을 통해 원하는 시간 동안 공유 주차장으로 등록할 수 있음

〈그림 3-4〉 모두의 주차장 서비스 사례



자료: 모두의 주차장(<http://www.moduparking.com/service>)

4. 국내 스마트 파킹 시스템

- 스마트 교통이란 첨단기술을 인간, 자동차, 교통인프라에 통합함으로써 교통정보 수집 및 제공, 교통체계 운영최적화 및 자동화를 주 목적으로 하며 지능형교통체계(ITS) 또는 첨단교통시스템이라고 함
- 스마트 교통의 주 서비스는 교통 관리, 대중교통, 전자지불, 지능형 차량 및 도로 등의 분야임
- V2X(Vehicle to Everything)는 차량이 주행 중 다른 차량 및 교통 인프라와 계속하여 통신함으로써 각종 정보 교환 및 공유를 지원하는 기술임
- 스마트 파킹은 설치된 주차감지센서를 이용하여 각 주차장의 주차대수를 실시간으로 제공하여 이용자의 불편해소 및 교통혼잡을 개선하는 서비스임
- 또한 네비게이션과의 연동으로 길안내, 예상주차요금 알림 및 자동계산과 주차장 모니터링 확인이 가능함
 - ① 효율적인 주차정보 및 주차안내서비스를 제공 → ② 주차장 검색 및 실시간 주차정보제공 → ③ 네비게이션앱 연동으로 빠른길 찾기 → ④ 교통불편 및 교통혼잡 개선

〈그림 3-5〉 국내 스마트파킹 서비스 운영사례



자료 : 최석환 외 4명(2017), 수원시 스마트시티 구현 방안에 관한 연구

제2절 국외 운영사례

1. 주차시설 공동이용

- 주차시설 공동이용은 주차수요의 첨두시간대가 상이한 여러 개의 용도 시설물들이 하나의 주차장을 공동으로 이용하도록 함으로써 적은 규모의 주차시설로도 주차수요를 처리하는 방안임
- 주차장 공동이용은 유휴 주차시설의 발생을 방지하며, 효율성을 확보하여 주차시설에 대한 중복투자를 방지할 수 있음
- 그러나 자원의 효율적 이용이라는 장점에도 불구하고 주차시설 공동이용은 주차수요의 첨두시간대가 다른 건물들이 인접해 있어야 하고, 주차시설을 공동으로 활용할 수 있도록 동선체계 등이 건설단계에서 구축되어야 하기 때문에 건설 시점이 다른 건축물에는 적용이 용이하지 않다는 문제점을 내포하고 있음
- 또한, 주차시설의 공동이용을 전제로 한 건축주 또는 시설물 관리자 간의 사전 동의가 있어야 하지만 이를 위한 협상의 장이 마련되어 있지 않을 경우 민간의 참여를 유도하기가 용이하지 않음
- 주차시설 공동이용의 기대효과 및 제약사항으로는 <표 3-3>과 같음

<표 3-3> 주차시설 공동이용 특징

기대효과	제약사항
<ul style="list-style-type: none"> - 주차시설에 대한 중복투자를 방지함 - 주차장의 신규 건설 및 유지비용을 절약함 - 적은 주차면수로 주차수급 처리가 가능함 - 기존 주차장의 효율성이 증진됨 - 주차면수 감축 효과가 있음 	<ul style="list-style-type: none"> - 다른 건물(시설물)과 인접해 있어야 함 - 일정 거리 이내에 공동이용 주차시설이 위치해야 함 - 주민참여가 필요함

자료 : 고양시(2016), 고양시 주차장 수급실태 조사용역

1) 미국

(1) 캘리포니아 로스엔젤레스(Los Angeles)

- 주차수요 첨두시간대가 다르거나 수요패턴이 상충하지 않은 주차시설이 반경 140m이 내의 거리에 위치한다면 주차시설 공동이용을 허용
- 주차시설의 공동이용은 중복투자를 줄이고, 다수의 주차시설이 따로 분리되어 건설되

는 것보다 하나의 주차시설에서 보다 적은 총 주차면수로 주차수요를 처리할 수 있는 장점이 있음

- 생산적인 공간 개발이 가능하고, 주차관련 규정을 만족시키기 위한 비용 절감측면에서 주민들의 호응도가 높음
- 주차시설 공동이용을 위해 주차수요 피크 시간대가 각기 다른 건물들이 근접해 있어야 하고, 일부지역에 한정적으로 실시하기에는 부적합한 측면이 있음

(2) 오리건 포틀랜드(Portland)

- 포틀랜드 대도시권 전역에 걸쳐 다양한 형태로 주차시설을 공동이용하고 있음
- 공동주차의 형태는 제한이 없으며 대표적인 예로서 극장·업무시설, 교회·학교, 음식점·업무시설, 헬스클럽·업무시설, 소매점·소규모 병원, 극장·교회·소매점, 소매점·음식점·은행, 소규모 의원·헬스클럽, 소매점·업무시설·음식점·주거지 등을 결합하는 것이 가능함
- 주차시설 공동이용에 따른 효과로는 각 용도시설들의 필요한 주차면수를 충족시키면서 실제적인 주차면수는 획기적으로 축소함
 - 오리건 에쉬랜드(Ashland, Oregon) : 셰익스피어 축제기간 중에 상업지구의 주차난이 심각해짐에 따라 공동주차가능지역을 설정하여, 주차난이 심각한 세 구역에 총 150면의 새로운 주차면수를 공급함
 - 호손 거리축제(Hawthorne Street Fair) : 노외주차장 부족으로 주변 교회와 계약을 맺고 교회 주차장을 개방하고, 축제장소와 주차장 사이에 무료셔틀버스를 운행함
 - 로이드 구역(Lloyd District) : 포틀랜드의 동북쪽에 위치하고 있으며 중심업무지역의 단기주차수요는 주변의 대규모 쇼핑센터(Lloyd Center mall)의 주차시설로 처리함
 - 포틀랜드의 공원 사무소 : 주중의 늦은 저녁/주말 혹은 특별한 행사시 병원, 대학 그리고 업체들을 포함하는 인접한 건물들과 공동으로 주차장 이용

(3) 앨라배마 몽고메리(Montgomery)

- 지역주차장과 차고를 공유해서 사용하는 것은 건물주와 관할기관 모두에게 이익이 되는데, 지역개발자는 신규 주차장의 건설·유지비용을 절약하고, 관할기관은 주차시설로부터 얻은 수익금으로 공공시설 운영비용을 보조할 수 있음
- 공동주차를 위해 도시계획가들이 제안한 전제조건은 다음과 같음
 - 주차시설을 공유하기 때문에 주차장 개발업자와 건물 소유자는 주차장 이용료를 주정

부에 지불함

- 주차시설 공동이용을 위해서는 건물의 주요 출입구와 공유주차시설의 거리가 152.4m 이내에 위치해야 함

2) 일본 도쿄 신주쿠(新宿)

- 도쿄 신주쿠구에서는 기존 주차장의 공동이용 측면에서 신축건물에 전용주차장을 설치하지 않고 주변에 입지한 주차장 또는 대중교통을 이용하도록 유도하고 있음
- 신주쿠의 KEIO 백화점은 인근 신축백화점의 주차장 규모를 최소화하여 주차장을 공동으로 이용하며 대중교통으로 이용자를 유도하고 있음

2. 거주자우선주차제

- 거주자우선주차제는 주택가 이면도로상의 주차구획선을 확정, 유료화하고 공공부문이 관리함으로써 주거지역에 대한 주차시설공급, 주차문제로 인한 이웃간 분쟁해소, 주차질서 확립 및 외부차량에 의한 불필요한 주차수요를 억제하는 방안임
- 도시 내 주차공간이 부족한 유럽 및 미주 일부 지역에서도 주택가 이면도로 활용에 대한 관심이 높아지면서 거주자우선주차제를 도입하여 좋은 성과를 거두고 있음
- 거주자 우선 주차제의 기대효과 및 제약사항으로는 <표 3-4>와 같음

<표 3-4> 거주자우선주차제 특징

기대효과	제약사항
<ul style="list-style-type: none"> - 거주민의 합법적 주차가능 지역을 확보함 - 주차문제로 인한 주민간의 불화를 해소시킴 - 거주자에게 편리한 주차환경을 제공함 - 외부차량의 불필요한 주차수요를 억제함 - 이면도로의 주차질서 확립시킴 - 교통사고의 위험을 감소시킴 	<ul style="list-style-type: none"> - 주차질서에 대한 기본 소양의식의 정립이 필요함 - 주차단속과 연계하여 불법주차차량에 대한 대안 마련이 선행되어야 함 - 응급자동차이나 소방자동차 등과 같은 긴급구호차량에 대한 최소 통행공간 확보가 필요함 - 주거지 주변 이면도로의 사전 정비관리가 이루어져야 함

자료 : 고양시(2016), 고양시 주차장 수급실태 조사용역

1) 미국

(1) 오리건 유진(Eugene)

- 비거주자(특히 통근자)의 장시간 도로주차를 감소시켜서 해당 지역의 혼잡유발을 억제하고 거주자에게 보다 편리한 주차환경을 마련하는데 그 기본목적이 있음
- 1978년에 주차지구제로 시작했다가 1982년부터 거주자 주차우대 제도로 전환하였음
- 지역의 토지이용성격에 따라 해당 지역을 3개 구역으로 나누어 적용방법을 차별화함
- 주된 시행방법은 다음과 같음
 - 허가증은 자동차 뒷범퍼에 부착하도록 하며, 허가신청시 구비서류로는 거주지증명, 운전면허증, 자동차등록증 제시
 - 한 가구에서 두 번째 자동차를 신청할 경우는 차량당 1\$의 페널티를 부과하고 있음
 - 방문객은 하루에 3인까지 허용하며, 허가증의 판매는 소매점에서 판매
 - 주거지역에서는 평일 주간에 비허가 차량의 주차를 허용하며, 그 외 지역에서는 평일 주간에 주차를 일부 제한함
- 주변 기업체의 경우 초기에는 불만이 많았지만, 단시간 내에 건축물 부설주차장을 효율적으로 이용하는 방안을 강구하여 상황의 변화에 재빠르게 대처하였음
- 시행 초기에 소규모 상점의 경우 주차허가제의 도입으로 상업활동에 부정적인 영향이 발생할 것이라는 우려와 달리 주차공간의 확보되어 오히려 상점 이용을 촉진시켜 판매가 증가되어 지역 경제가 활성화 되는 효과가 부가적으로 나타남

〈표 3-5〉 오리건 유진(Eugene)의 거주자우선주차제도 시행 구역

구분	구역 B	구역 C	구역 D
대상지역	주거지역	주거/상업 혼재	구역 C 중 허가차량전용 (학생 및 통근차량)
허가 단위	1년		1일 또는 1개월
비허가차량 주차시간	평일 주간 07:00~18:00	평일 주간 07:00~18:00 (일부 16시까지)	
허가요금	무료	1일 1.5\$ 1개월 17.5\$	

자료: 김순관(2002), 블록별 주차수요관리방안 연구

(2) 메릴랜드 볼티모어(Baltimore)

- 외부차량의 유입으로부터 거주민의 생활환경을 보호하고 대기질 개선과 교통사고의 위험을 줄이기 위해 주차허가제(Residential Permit Parking)를 시행함
- 주차허가증을 발급받더라도 특정 주차구획을 지정받는 것이 아니기 때문에 주차장소를 항상 확보할 수 있다는 보장이 없고, 다만 외부차량을 통제함으로써 주차공간을 확보할 가능성이 높아지게 됨
- 주된 시행방법은 다음과 같음
 - 주차허가증은 부착식이기 때문에 타인에게 이전이 불가능
 - 시행은 월요일부터 금요일까지 모든 시간대에 적용
 - 요금은 연 \$10을 징수하며, 위반시 페널티는 \$7임
 - 주차허가를 위해서는 거주민증명과 차량증명서를 제시하여야 함
 - 비거주인은 허가대상에서 제외되며, 상업용차량 및 20,000lb(약 9톤)를 넘는 대형 트럭 등 중차량도 제외됨

2) 캐나다

(1) 온타리오 해밀턴(Hamilton)

- 주거지 방문객 및 비거주자 차량에 대한 주차수요를 억제하여 교통혼잡을 줄이고 교통사고를 방지하기 위하여 당국의 결정에 의해서라기보다는 주민이 자발적으로 실시하는 제한주차허가제 (Reserved Permit Parking)가 도입
- 시행방법의 경우도 주민요청에 의해 특정구역 도로의 전면 혹은 부분적인 시행이 가능하고, 시간상으로도 종일 혹은 지정시간동안만 적용이 가능하며 시행방안은 다음과 같음
 - 거주자는 월 C\$1의 요금을 지불함으로써 주차허가증을 발급 받으며, 주택가 인근도로에 주차할 수 있게 됨
 - 방문객이나 비거주자에게는 주차가 전면적으로 금지되며 물건 하역을 위한 주정차도 금지되는 등 강력하게 정책이 이루어지고 있는 것이 특징임
 - 평일(월~금요일) 주간(08:00~18:00)에만 실시하며 위반차량에 대해서는 C\$13의 페널티가 부과됨

(2) 뉴펀들랜드 래브라도 세인트존스(St. John's)

- 세인트존스는 뉴펀들랜드 래브라도 주의 주도이자 최대도시로 도시 입지 상 주차 공간에 부족하여 적극적인 주차허가제(Parking permit)을 시행하고 있음
- 시행하고 있는 주차허가의 종류는 다음과 같음

〈표 3-6〉 세인트존스시의 주차허가 종류

허가 구분	적용대상	허가 요금	허가 단위
City Parking Lot	도심(Downtown), 시청	C\$158	1개월
Temporary Parking	이사자 등 임시방문자		2주
Visitor's	방문자 주차권 제공용	C\$15	1년
Contractor's	부동산 건물주 등 별도계약	C\$15	차량 1대당
Business	상업, 주거지역	C\$15	1년

자료: 세인트존스 시청(<http://stjohns.ca/living-st-johns/streets-traffic-and-parking/parking-permits>) 재구성

3. 차고지증명제

- 차고지증명제란 개인이 자동차를 매입하거나 타인으로부터 양도받는 경우, 또는 전출·입으로 자동차 소유자의 주소지가 변경되는 경우, 자동차 소유자의 주택내부 또는 거주지로부터 일정 거리 이내에 매입한 자동차를 주차시킬 수 있는 주차장을 확보하였다는 사실을 증명하는 서류를 행정기관에 제출해야 차량운행을 허가하는 제도임
- 차고지증명제는 세계에서 유일하게 일본에서만 국가적으로 실시하고 있음
 - 1962년에 제정되었으며 자동차를 소유하고자 하는 사람은 도로 이외의 장소를 보관 장소를 확보해야 함
 - 거주지에서 직선거리 500m 이내에 자동차의 보관장소 확보→ 보관장소는 경찰서장으로 부터 확인
 - 시행당시 6대 도시에 한정→ 단계적으로 전국 확대(73년)→ 자동차 보관 장소 도로사용 금지, 도로상 장시간 주차금지(주간 12시간, 야간 8시간)→ 차고지 위치 사용본거지로부터 2km
 - 경자동차(550cc 이하의 자동차)는 차고법의 적용을 받지 않음

〈표 3-7〉 차고지증명제 특징

기대효과	제약사항
<ul style="list-style-type: none"> - 주차문제로 인한 분쟁을 해소시킴 - 긴급차량의 통행곤란을 해소시킴 - 거주자에게 편리한 주차환경을 제공함 - 주거지내 교통사고 위험을 감소시킴 	<ul style="list-style-type: none"> - 주거지로부터 일정 거리 이내에 주차장이 위치해 있어야 함 - 자동차 등록대수 대비 주차시설이 부족할 경우 용이하지 않음 - 자동차산업에 대한 부정적 요인으로 작용되어짐 - 자동차에 대한 운영비용 증가로 생계형 자동차 보유주민들의 민원 발생 가능성이 있음

자료 : 고양시(2016), 고양시 주차장 수급실태 조사용역

4. 주차분리분양제

- 현재의 분양제도에는 공급규정에 따라 공동주택이나 상업시설에서의 주차공간이 확보되고, 임대나 분양 시 주차공간도 건물과 같이 묶어서 거래되고 있어 주차공간에 대한 비용이 임대료나 분양가에 포함되어 간접적으로 부과되고 있음
- 따라서 임차인은 주차공간이 필요하지 않은 경우에도 주차공간의 건설비를 지급해야 하므로 불필요한 지출이 수반됨
- 주차분리분양제는 주차공간과 주택과 건물을 분리하여 분양 또는 임대하는 방식을 의미함

(1) 매사추세츠(Massachusetts)

- 약 2백만 달러 규모의 복합건물 개발사업에 주차분리분양제 도입
- 이때 한 가구당 주차공간이 1면에서 0.7면으로 줄어드는 효과가 발생

(2) 캘리포니아 샌프란시스코(San Francisco)

- 주차분리분양제 의무 도입
- 시행 이전과 비교하여 한 가구당 주차공간이 1면에서 0.7면으로 줄어듦
- 시정부는 한 가구당 주차공간 1면을 의사에 관계없이, 단순히 제공하지 못하도록 법적인 규제를 가하고 주차공간 확장시에는 임대비에서 주차비용을 분리한다는 조건으로 사용허가서를 받도록 하고 있음

(3) 워싱턴 시애틀(Seattle)

- 도심 주택건설 사업에서 총 251가구 중 83가구에 대한 주차공간 없는 임대를 추진한 결과 일주일 만에 모든 가구가 분양

(4) 미주리 세인트루이스(St. Louis)

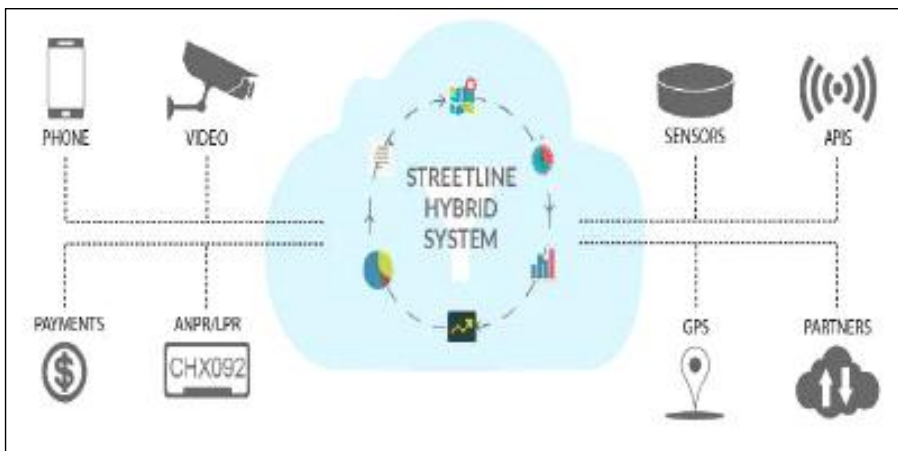
- 역세권에 위치한 공동주택 개발사업에도 주차분리분양제를 도입한 결과 20~25%의 구매자들이 주차장 구입을 선택하지 않아, 분양가가 인하되는 효과가 있었고 짧은 시일 안에 분양이 완료됨

5. 비즈니스 모델

(1) 스트리트라인(Streetline)

- 스트리트라인(Streetline)은 40여개의 시와 대학에 설치·운영하고 있으며 주차센서와 카메라를 설치해 주차관리, 데이터, 정책방향과 공유경제 활동에 활용하고 있음
- 주차구역마다 설치된 센서와 카메라를 바탕으로 실시간의 주차점유율을 파악하고 주차현황을 감지 및 불법주차를 감시하는 역할까지 수행함

〈그림 3-6〉 스트리트라인(Streetline)의 적용기술

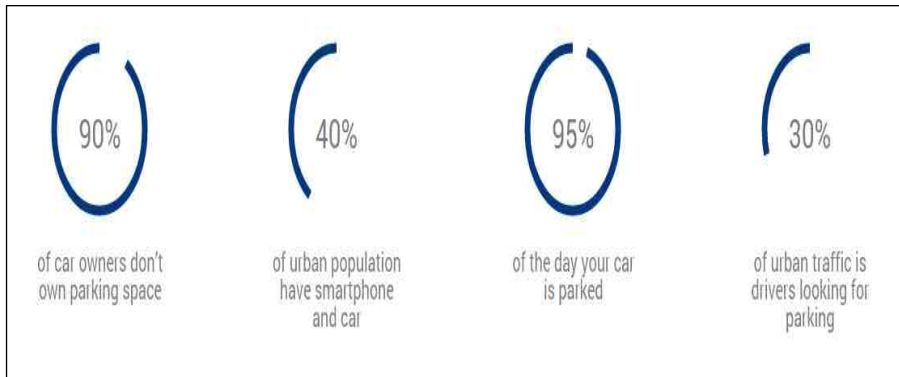


자료 : <https://www.streetline.com/>

(2) 파크태그(park Tag)

- 독일의 경우 개인 주차공간이 적어 개인 주차공간을 가지지 못한 차량 소유자가 90%에 이르며 도시교통 체증의 30%가 주차공간 부족 때문에 발생하고 있고, 운전자는 평균 15분을 주차공간을 찾기 위해 추가적으로 운전하고 있음¹⁰⁾

〈그림 3-7〉 독일의 주차관련 교통문제

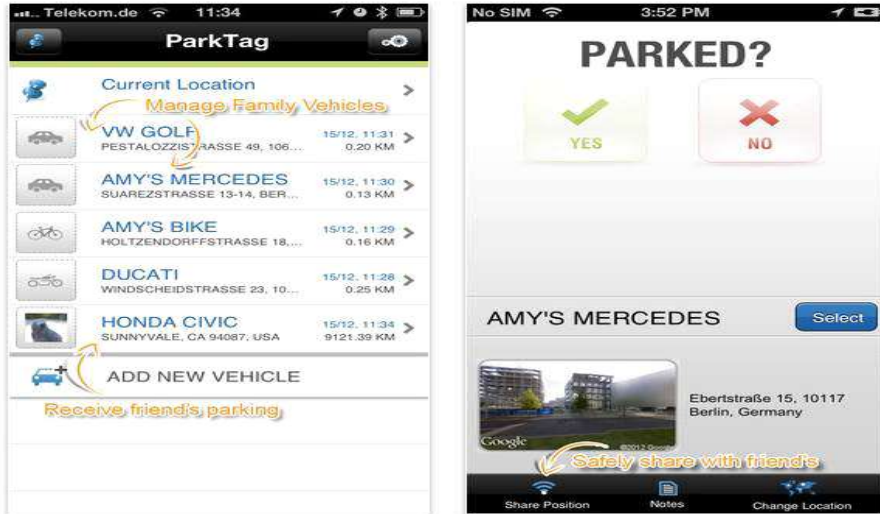


자료 : <https://www.parkingtag.ie/home>

- 이러한 주차문제 해결을 위해 독일 베를린에서 시작한 소셜주차 서비스로 도시에 있는 무료 공영주차장의 정보를 사용자끼리 공유하여 도심의 주차문제를 해결하는 시스템임
- 파크태그(Park Tag)는 사용자의 위치정보와 데이터 분석기술, 센서 검지기술을 접목하여 사용자의 행동을 파악하고 필요한 주차공간의 알림을 제공함으로써 서비스 이용을 간편화하였음
 - 어플을 설치하고 실행시키면 지도상으로 근처에 위치한 공영주차장의 주차가능공간을 확인하고 그 곳으로 이동해 주차를 하면 됨
 - 주차를 마친 후 다시 이동하는 경우 별도의 조작 없이 설치된 센서를 통해 차량이동을 감지하여 주변에 있는 다른 이용자들에게 새로운 주차공간이 확보되었음을 알리게 됨
- 독일 베를린에서 시작한 파크태그 서비스의 경우 현재 함부르크, 비엔나, 스톡홀름, 코펜하겐, 오슬로 등에서도 지원되고 있으며 지속적으로 확장해가는 추세임

10) 파크태그(<https://www.parkingtag.ie/home>)

〈그림 3-8〉 파크태그(Park Tag) 서비스

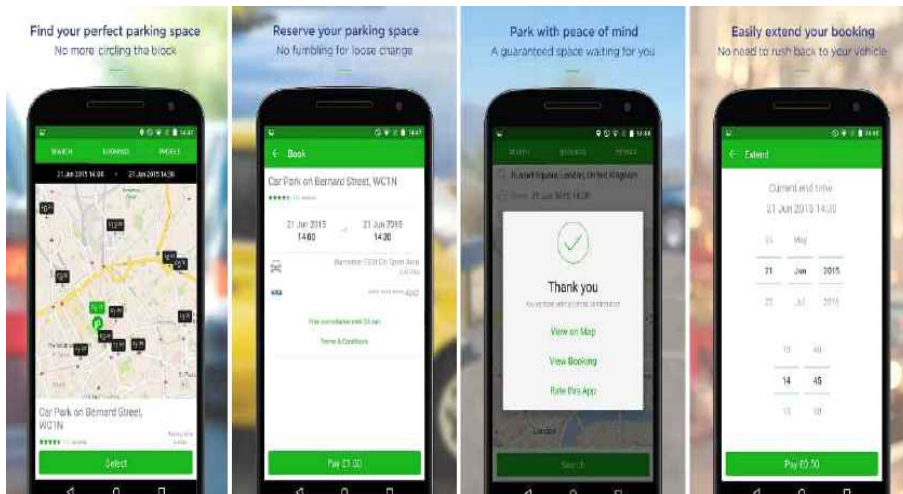


자료 : <https://techcrunch.com/2013/04/29/disrupt-ny-startup-alley-park-tag/>

(3) 저스트파크(Just Park)

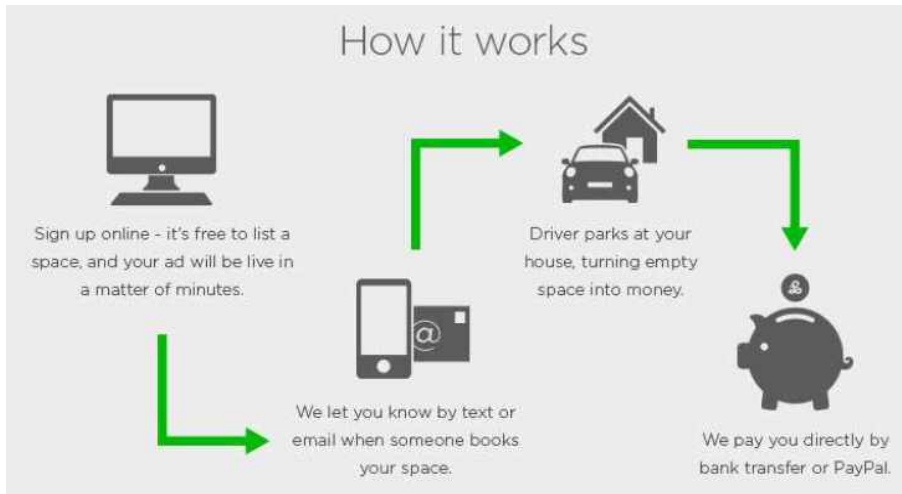
- 2006년 영국의 주차비가 급격하게 상승하게 되면서 주차장 소유주와 운전자를 연결해 주는 사이트로 집 앞 마당 등 개인이 보유하고 있는 유휴공간을 주차장으로 활용하는 'Park at My House'에서 시작되어 개인 주차장뿐만 아니라 공영, 유료 주차장으로 확대된 주차공유 플랫폼임

〈그림 3-9〉 저스트파크(Just Park) 서비스



자료 : <https://www.justpark.com/>

〈그림 3-10〉 저스트파크(Just Park) 이용을 위한 과정

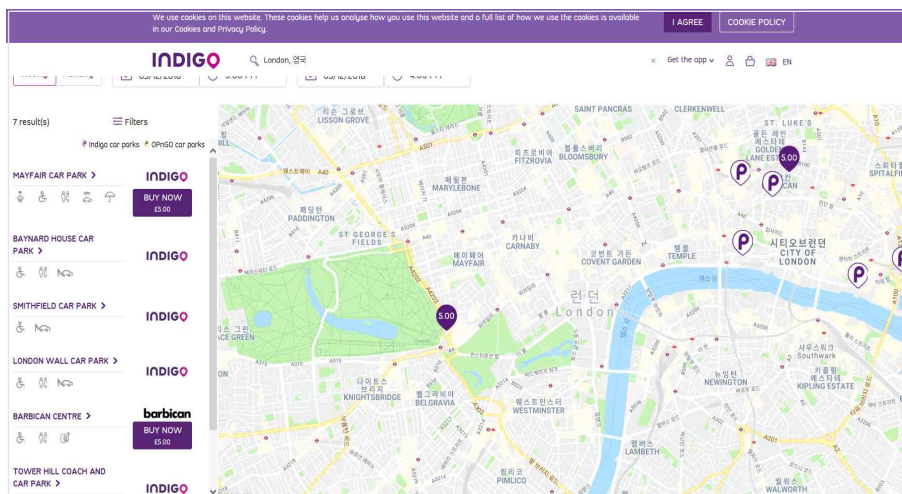


자료 : <https://www.justpark.com/>

(4) 인디고(Indigo)

- Indigo는 주차장과 관련된 다양한 서비스를 제공하는 기업으로 16개국 750개 이상 도시에서 사업을 수행하고 있음
- 주요 사업 내용으로는 도시 내 병원, 쇼핑센터, 공항, 역, 호텔 등의 시설에서 모바일로 사전 주차요금 지불, 주차공간 예약 등의 서비스를 제공하고 있음

〈그림 3-11〉 인디고(Indigo) 서비스



자료 : <https://uk.parkindigo.com/en>

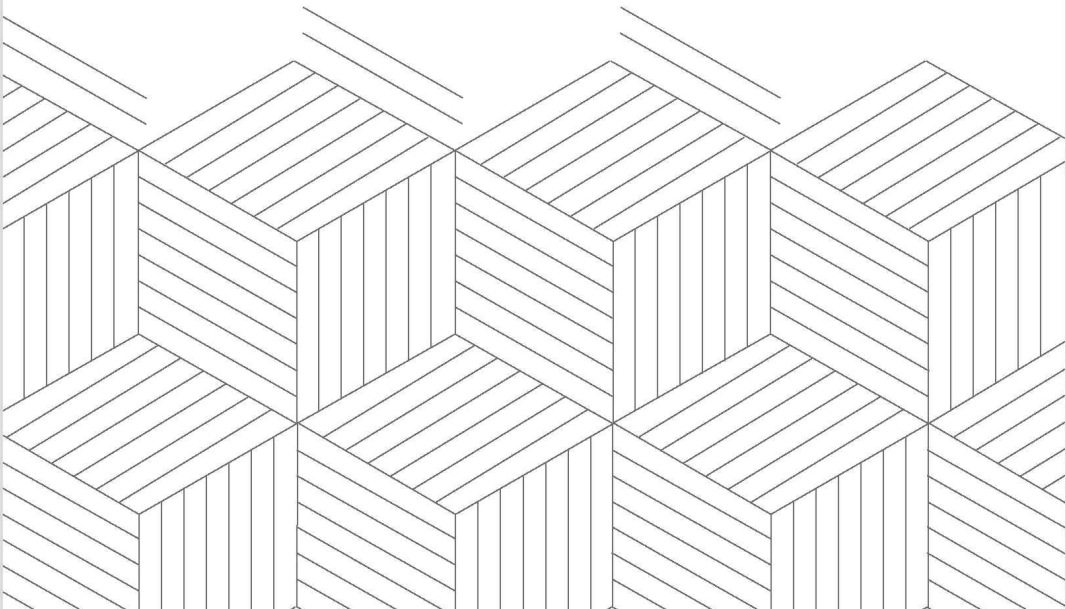
제3절 소결

- 국내 주차정책은 고질적인 주차문제를 방지할 수 없는 상황의 인식이 확산되고 있고, 생활도로의 주차문제로 주민들 간의 갈등을 조장하는 등 여러 가지 사회문제가 발생하고 있음
- 중앙정부와 지방자치단체들은 주차수급실태조사, 주차환경개선지구 지정 등을 통하여 주차문제가 심각한 지역을 대상으로 종합적인 주차정책이 수립되도록 하고 있음
- 또한 최근에는 주차장 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식 중 하나로써 주차공유 정책을 시행하고 있음
- 대표적인 주차공유 사업으로 서울시는 ‘거주자우선주차장’을 활용하여 유료로 공유하고 있으며, 경기도는 ‘학교 및 종교시설 부설주차장’을 활용하여 무료개방하고 있음
- 국외의 경우 주거지에서는 거주자우선주차제를 시행하고 있으며, 차고지 증명제와 유사하게 소유부지 내에 주차면(차고형태 혹은 주차면 형태)을 확보하도록 규정하고 있어 차고지 증명제의 도입에 타당성을 보여주고 있음
- 주차면의 사용권에 있어서는 거주자우선주차제 주차면을 특정한 개인에게 할당하기 보다는 구역단위로 주차면을 거주민들이 공유하는 방식을 취하고 있어, 공공재인 도로의 사유화를 허용하지 않고 외부인에 대한 주차수요관리적인 차원에서 제도가 시행되고 있음
- 운영시간의 경우에도 야간을 포함하여 24시간을 시행하는 곳도 있지만, 주간을 위주로 주차허가제를 실시하고 있는데, 이는 차고지 부족현상을 완화시키기 위한 목적보다는 주간에 외부인의 불법 주·정차로 인해 지역의 환경이 악화되는 현상을 막는다는 정책적인 의도가 나타나고 있음
- 그리고 주차공유 플랫폼을 통해 다양한 형태로 주차면 소유자와 운전자를 연결하고 있으며, 공유 주차면의 유료 이용, 불법주차에 대한 단속 및 처벌이 강력하게 이루어지고 있음
- 수원시는 주차공유의 활성화를 위해 주차공유 사업의 다양화를 모색할 필요가 있으며, 주차공유 플랫폼을 이용하여 이용요금 납부, 정보 제공 및 이용 등 편리성을 모색할 필요가 있다고 사료됨

제4장

수원시 주차현황 실태조사 분석

- 제1절 수원시 일반현황
- 제2절 수원시 주차 실태조사 분석
- 제3절 수원시 주차 정책 현황
- 제4절 소결



제4장 수원시 주차현황 실태조사 분석

제1절 수원시 일반현황

1. 인구 현황

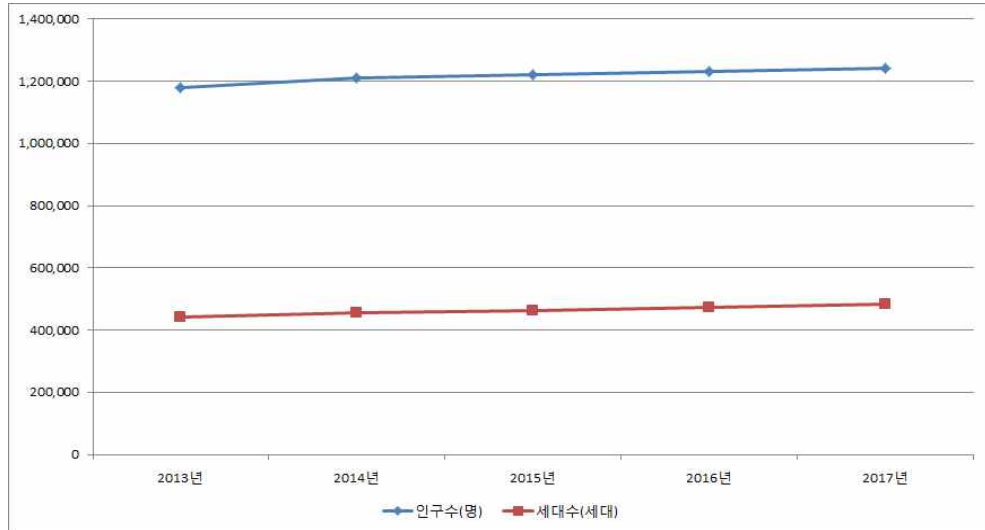
- 수원시 인구는 2013년 1,178,509명에서 2017년 1,240,480명으로 연평균 1.3%의 증가세로 나타남
- 세대수는 2013년 439,996세대에서 2017년 483,558세대로 연평균 2.4%의 증가세로 나타남
- 세대당 인구수는 2013년 2.7명/세대에서 2017년 2.6명/세대로 연평균 1.1%의 감소세로 나타남

〈표 4-1〉 수원시 인구 및 세대수 현황

년도	인구수 (명)	세대수 (세대)	세대당 인구수 (명/세대)
2013년	1,178,509	439,996	2.7
2014년	1,209,169	454,072	2.7
2015년	1,221,975	463,154	2.6
2016년	1,231,224	472,194	2.6
2017년	1,240,480	483,558	2.6
연평균 증가율	1.3%	2.4%	-1.1%

자료 : 수원통계(<http://stat.suwon.go.kr/stat/index.do>)

〈그림 4-1〉 수원시 인구 및 세대수 현황



2. 자동차등록대수 현황

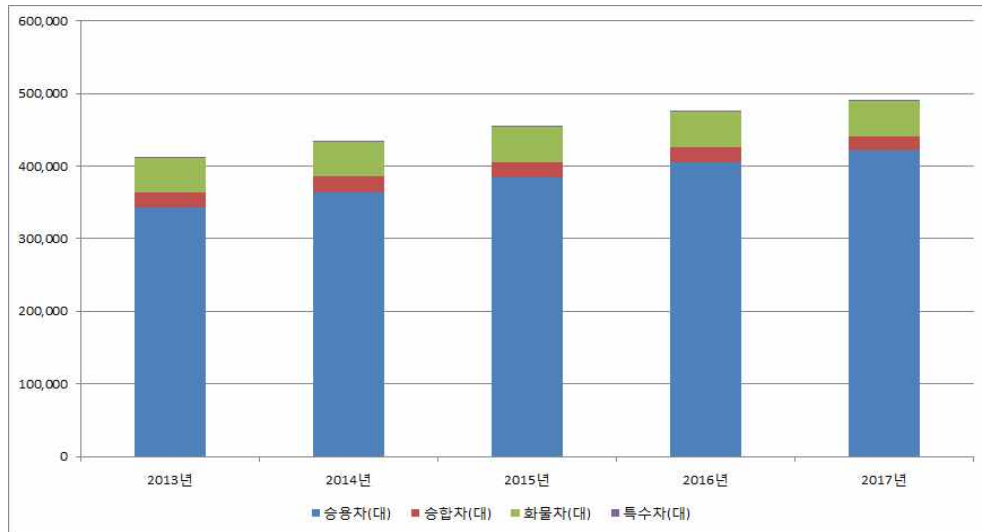
- 수원시 자동차등록대수는 2013년 411,685대에서 2017년 491,122대로 연평균 4.5%의 증가추세로 나타남

〈표 4-2〉 수원시 자동차등록대수 현황

년도	승용차(대)	승합차(대)	화물차(대)	특수차(대)	합계(대)
2013년	342,918	21,357	46,704	706	411,685
2014년	364,163	21,234	47,827	743	433,967
2015년	384,817	20,738	48,800	795	455,150
2016년	405,540	20,222	49,131	954	475,847
2017년	421,137	19,262	49,607	1,116	491,122
연평균 증가율	5.3%	-2.5%	1.5%	12.1%	4.5%

자료 : 수원통계(<http://stat.suwon.go.kr/stat/index.do>)

〈그림 4-2〉 수원시 자동차등록대수 현황

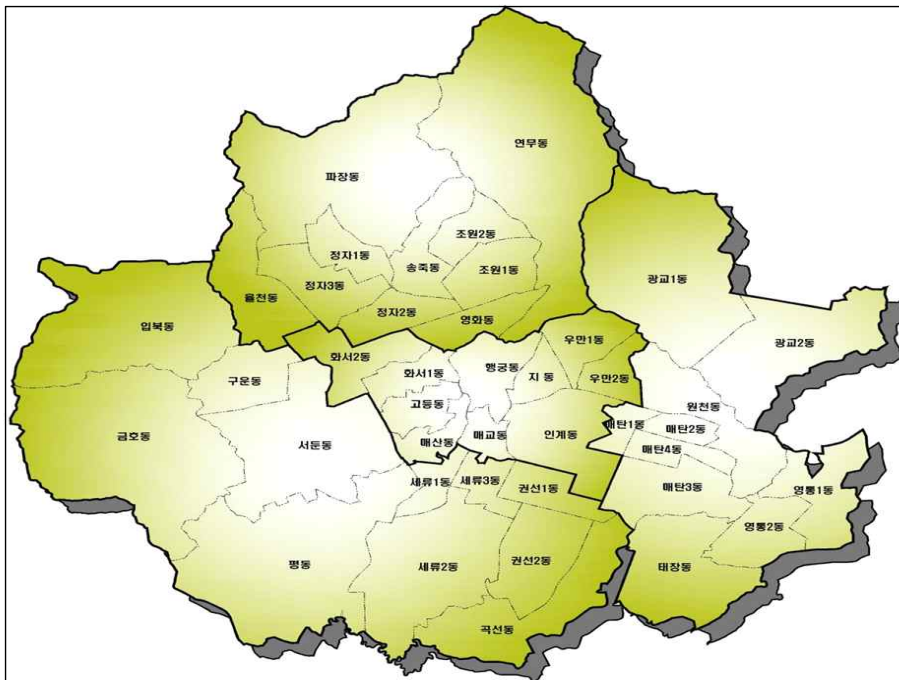


제2절 수원시 주차 실태조사 분석

1. 개요

- 수원시는 「주차장법」에 근거¹¹⁾하여 주차장 부족에 따른 지역주민의 불편을 해소하기 위해 2016년에 주차수급 실태조사를 수행하였음
 - 공간적 범위 : 수원시 행정구역 41개동, 121km² 전역을 대상으로 함
 - 시간적 범위
 - 주차시설 공급현황 : 2015년 5월 ~ 2015년 10월
 - 주차수요 현황 : 2015년 5월 ~ 2015년 10월
- 본 연구에서는 「수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립」을 참고하여 수원시 주차시설 공급현황 및 주차수요 현황 등을 분석함

〈그림 4-3〉 공간적 범위



자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

11) 주차장법 제3조 및 동법 시행규칙 제1조의2

2. 수원시 주차시설 공급현황

- 수원시 주차시설 공급현황은 <표 4-3>과 같이 총 416,332면으로 나타남
- 구별 주차시설 공급현황은 영통구 133,150면(32.0%), 권선구 119,105면(28.6%), 장안구 87,430면(21.0%), 팔달구 76,647면(18.4%) 순으로 나타남
- 시설별 주차시설 공급현황은 부설주차장이 가장 많은 92.1%를 차지하고 있으며, 노상주차장이 5.2%, 노외주차장이 2.7%를 차지하고 있음
 - 수원시 주차시설 중 부설주차장을 제외할 경우 공급현황은 총 5,282면으로 나타남
 - 노상주차장이 65.8%, 노외주차장이 34.2%를 차지하고 있음

<표 4-3> 수원시 주차시설 공급현황

구분		장안구		권선구		팔달구		영통구		합계		
		주차면 (면)	비율 (%)	주차면 (면)	비율 (%)	주차면 (면)	비율 (%)	주차면 (면)	비율 (%)	주차면 (면)	비율 (%)	
노상주차장		면수	5,490	25.3	7,257	33.5	6,061	28.0	2,859	13.2	21,667	100.0
노외 주차장	공영 노외	개소	10	23.3	16	37.2	12	28.0	5	11.6	43	100.0
		면수	1,037	26.7	870	22.4	1,154	29.7	827	21.3	3,888	100.0
	기타 공영	개소	22	26.8	13	15.9	39	47.6	8	9.8	82	100.0
		면수	497	24.0	182	8.8	1,189	57.5	199	9.6	2,067	100.0
	민영 노외	개소	38	25.7	34	23.0	59	39.9	17	11.5	148	100.0
		면수	844	16.0	1,655	31.3	1,426	27.0	1,357	25.7	5,282	100.0
	소계	개소	70	25.6	63	23.1	110	40.3	30	11.0	273	100.0
		면수	2,378	21.2	2,707	24.1	3,769	33.5	2,383	21.2	11,237	100.0
부설 주차장	일반 건축물	개소	4,053	24.8	5,191	31.7	3,931	24.0	3,194	19.5	16,369	100.0
		면수	31,600	21.7	41,291	28.3	41,286	28.3	31,578	21.7	145,755	100.0
	집합 건축물	개소	142	29.5	143	29.7	86	17.8	111	23.0	482	100.0
		면수	47,962	20.2	67,850	28.6	25,531	10.7	96,330	40.5	237,673	100.0
	소계	개소	4,195	24.9	5,334	31.7	4,017	23.8	3,305	19.6	16,851	100.0
		면수	79,562	20.8	109,141	28.5	66,817	17.4	127,908	33.4	383,428	100.0
합계		면수	87,430	21.0	119,105	28.6	76,647	18.4	133,150	32.0	416,332	100.0

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

3. 수원시 부설주차장 현황

- 수원시 구별 부설주차장(10면 이상) 현황은 다음과 같음

〈표 4-4〉 수원시 부설주차장 현황

구분	권선구	영통구	장안구	팔달구	합계
공동주택	538	161	349	361	1,409
공장	184	46	6	1	237
관광휴게시설		2			2
교육연구 및 복지시설	8	3	5	8	24
교육연구시설	83	108	85	38	314
교정 및 군사시설	8			1	9
근린생활시설	1	15	1		17
노유자시설	15	9	19	6	49
단독주택	25	94	32	25	176
묘지관련시설		1			1
문화 및 집회시설	10	4	4	15	33
발전시설	2	2	1		5
방송통신시설	2	3	2	2	9
분뇨·쓰레기처리시설	2	2		1	5
수련시설	1	1	1		3
숙박시설	46	8	12	133	199
업무시설	54	83	64	132	333
운동시설	10	9	6	6	31
운수시설	2				2
위락시설	1	1		10	12
위험물저장 및 처리시설	2	2			4
의료시설	8	9	10	21	48
자동차관련시설	48	37	11	20	116
자원순환관련시설	1				1
제1종근린생활시설	110	114	61	79	364
제2종근린생활시설	109	115	70	135	429
종교시설	27	20	32	21	100
창고시설	7	5	1		13
판매 및 영업시설	2			2	4
판매시설	17	8	14	16	55
합계	1,323	862	786	1,033	4,004

자료 : 수원시 내부자료(2018) 재구성

4. 수원시 주차수요 현황

- 수원시 주차수요 현황은 <표 4-5>와 같이 주간에 260,223대, 야간에 396,019대로 야간에 주차수요가 더 많은 것으로 나타남
- 구별 주차수요 현황은 주간에 영통구가 78,768대로 가장 높게 나타났고, 권선구가 75,921대, 팔달구가 53,061대, 장안구가 52,473대로 나타남
- 야간도 영통구가 123,983대로 가장 높게 나타났고, 권선구가 118,015대, 장안구가 82,498대, 팔달구가 71,523대로 나타남
- 유형별 주차수요는 주간에 부설주차장이 209,803대로 가장 높게 나타났고, 노상불법이 28,718대, 노상합법이 14,670대, 노외가 7,032대로 나타났음
- 야간도 부설주차장이 323,344대로 가장 높게 나타났고, 노상불법이 47,649대, 노상합법이 18,961대, 노외가 6,065대로 나타남
- 권선구는 주·야 모두 노상불법 수요가 각각 10,244대, 15,938대로 가장 높게 나타남

〈표 4-5〉 수원시 주차수요 현황

(단위 : 대)

구분	수요 합계	노상			노외				부설주차장			
		계	노상 합법 ¹²⁾	노상 불법 ¹³⁾	계	공영 노외	기타 공영	민영 노외	계	일반 건축물	집합 건축물	
주간 14)	합계	260,223	43,388	14,670	28,718	7,032	2,147	1,481	3,404	209,803	81,122	128,681
	장안구	52,473	9,144	3,619	5,525	1,347	523	350	474	41,982	15,899	26,083
	권선구	75,921	14,822	4,578	10,244	1,891	552	108	1,231	59,208	22,470	36,738
	팔달구	53,061	12,617	4,465	8,152	2,297	575	840	882	38,147	22,818	15,329
	영통구	78,768	6,805	2,008	4,797	1,497	497	183	817	70,466	19,935	50,531
야간 15)	합계	396,019	66,610	18,961	47,649	6,065	2,566	1,176	2,323	323,344	94,043	229,301
	장안구	82,498	14,869	4,100	10,769	1,348	598	471	279	66,281	20,045	46,236
	권선구	118,015	22,779	6,841	15,938	2,003	812	175	1,016	93,233	29,324	63,909
	팔달구	71,523	19,650	5,285	14,365	1,792	662	444	686	50,081	25,051	25,030
	영통구	123,983	9,312	2,735	6,577	922	494	86	342	113,749	19,623	94,126

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

12) 노상 주차공급면(구획면) 내에 주차한 차량

13) 노상 주차공급면(구획면)을 벗어난 차량

14) 주차수요 주간 조사시간 : 09:00~17:00

15) 주차수요 야간 조사시간 : 20:00~24:00

5. 수원시 주차확보율 현황

1) 법정기준 공부상 주차확보율

- 「주차장법」제4조에 따른 주차장 확보율을 적용한 법정기준 공부상 주차확보율임
- 수원시 전체 주차확보율은 108.2%로 나타남
- 구별 주차확보율은 팔달구가 가장 많은 127.7%로 나타났고, 영통구가 119.6%, 장안구가 107.2%, 권선구가 90.7%로 나타남
- 수원시 4개구의 법정기준 공부상 주차확보율은 100%에 근접하거나 초과하였지만, 수원시 4개구의 실질적인 주차장 부족현상을 반영하기에는 어려움이 있는 것으로 사료됨

〈표 4-6〉 수원시 법정기준 공부상 주차확보율

구분	주차공급(면)				주차수요 (자동차 등록대수)	주차확보율 (%)
	소계	노상	노외	부설		
장안구	114,828	5,165	2,614	107,049	107,094	107.2%
권선구	144,479	6,851	3,309	134,319	159,207	90.7%
팔달구	94,519	4,702	2,811	87,006	74,024	127.7%
영통구	151,062	2,120	4,706	144,236	126,347	119.6%
합계	504,888	18,838	13,440	472,610	466,672	108.2%

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

2) 수원시 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율

- 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율은 법정기준 주차확보율에서 주차수요는 법정 기준대로 자동차등록대수를 사용하고, 주차공급면은 공부상에 나타난 주차면이 서류상의 주차면으로 다른 용도로 변경되어 사용되거나 실질적으로 주차면으로의 이용이 불가능한 경우가 발생하는 등 원래의 기능을 만족하지 못하는 경우가 많아 실제 사용가능한 주차면을 조사하여 주차 공급면으로 사용하여 산정한 주차확보율임
- 수원시 전체 주차확보율은 89.2%로 나타남
- 구별 주차확보율은 영통구가 가장 많은 105.4%로 나타났고, 팔달구가 103.5%, 장안구가 81.6%, 권선구가 74.8%로 나타남
- 법정기준 공부상 주차확보율에 비해 현실감이 높은 수치를 보여주지만, 주차수요로 사용된 자동차등록대수의 경우 등록지와 실제 차량 이용자가 다른 경우가 많아 이에 대한 보완이 필요하다고 사료됨

〈표 4-7〉 수원시 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율

구분	주차공급(면)				주차수요 (자동차 등록대수)	주차확보율 (%)
	소계	노상	노외	부설		
장안구	87,430	5,490	2,378	79,562	107,094	81.6%
권선구	119,105	7,257	2,707	109,141	159,207	74.8%
팔달구	76,647	6,061	3,769	66,817	74,024	103.5%
영통구	133,150	2,859	2,383	127,908	126,347	105.4%
합계	416,332	21,667	11,237	383,428	466,672	89.2%

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

3) 수원시 현장기준 전수조사 주차확보율

- 현장기준 전수조사 주차확보율은 외부인의 이용가능 여부에 상관없이 주차면으로 이용되고 있는 노상, 노외 및 부설주차장의 모든 주차면에 대하여 공급과 수요를 조사하여 산정한 확보율임
- 수원시 전체 주차확보율은 주간에 160.0%, 야간에 105.1%로 나타남
- 구별 주차확보율은 주간에 영통구가 169.0%로 가장 많이 나타났고, 장안구가 166.6%, 권선구가 156.9%, 팔달구가 144.5%로 나타남
- 야간도 영통구가 107.4%로 가장 많이 나타났고, 팔달구가 107.2%, 장안구가 106.0%, 권선구가 100.9%로 나타남
- 수원시 4개구의 주·야간 확보율은 모두 100%를 넘어 공급에 여유가 있는 것으로 나타났지만, 시설별로 구분할 경우 부설주차장은 그 이용자가 한정되어 있어 주차확보율이 낮아질 것으로 사료됨

〈표 4-8〉 수원시 현장기준 전수조사 주차확보율

구분	공급(면)	주차수요(대)		주차확보율(%)	
		주간	야간	주간	야간
장안구	87,430	52,473	82,498	166.6%	106.0%
권선구	119,105	75,921	118,015	156.9%	100.9%
팔달구	76,647	53,061	71,523	144.5%	107.2%
영통구	133,150	78,768	123,983	169.0%	107.4%
합계	416,332	260,223	396,019	160.0%	105.1%

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

4) 수원시 현장기준 실질적 주차확보율

- 실질적 주차확보율은 토지이용에 따라 건축물 부설주차장의 자유로운 이용이 제한되는 경우를 고려하여 실질적 주차확보율을 산정하기 위해 건축물 부설주차장의 포함여부에 따라 구분하여 주차확보율을 산정함
- 수원시 전체 주차확보율은 주간에 160.6%, 야간에 100.5%로 나타남
- 구별 주차확보율은 주간에 영통구가 171.9%로 가장 많이 나타났고, 장안구가 167.7%, 권선구가 157.8%, 팔달구가 136.9%로 나타남
- 야간은 장안구가 104.0%로 가장 많이 나타났고, 영통구가 103.7%, 권선구가 98.3%, 팔달구가 93.9%로 나타남
- 수원시 현장기준 실질적 주차확보율 또한 100% 수준에 근접하여 공급에는 큰 문제가 없는 것으로 나타나지만, 앞에서 언급하듯이 수원시의 실질적인 주차장 부족현상을 반영하기에는 어려움이 있으므로 주차수급실태조사의 조사방법 개선이 필요하다고 사료됨

〈표 4-9〉 수원시 현장기준 실질적 주차확보율

구분	공급(면)	주차수요(대)		주차확보율(%)	
		주간	야간	주간	야간
장안구	82,745	49,352	79,567	167.7%	104.0%
권선구	110,065	69,754	111,962	157.8%	98.3%
팔달구	54,627	39,904	58,194	136.9%	93.9%
영통구	119,758	69,674	115,516	171.9%	103.7%
합계	367,195	228,684	365,239	160.6%	100.5%

자료 : 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

6. 수원시 주차장 이용요금

1) 수원시 공영주차장 운영시간 및 이용료 현황

- 수원시 노상·노외주차장, 주택가공동주차장, 환승주차장, 거주자우선주차장, 공영주차장 등에 대한 운영시간 및 이용료 현황은 다음과 같음
 - 수원시는 거주자우선주차장을 18시~익일09시를 제외하고 현재 무료 개방운영 중임

〈표 4-10〉 수원시 공영주차장 운영시간 및 이용료 현황

구분	급지	1회주차요금 (1구획최초 30분)	30분 초과 시 10분마다	1일 주차권	월 정기권		
					주간 ¹⁶⁾	야간 ¹⁷⁾	주·야간
노상 노외 주차장	1급지	900원	400원	9,500원	72,000원	48,000원	80,000원
	2급지	600원	300원	7,000원	60,000원	36,000원	60,000원
	3급지	400원	100원	3,500원	35,000원	20,000원	40,000원
주택가 공동 주차장	1급지	600원	300원	6,000원	54,000원	35,000원	70,000원
	2급지	400원	200원	4,000원	40,000원	30,000원	50,000원
	3급지	200원	100원	2,200원	22,000원	13,000원	30,000원
환승 주차장	1급지	500원	200원	4,800원	36,000원		
	2급지	300원	200원	3,500원	30,000원		
	3급지	200원	100원	1,800원	20,000원		

자료 : 「수원시 주차장 조례」 별표1.공영주차장 주차요금표

주 : 월 정기권 요금은 「수원시 주차장 조례」제4조제5항에 따라 감면할 수 있다.

〈표 4-11〉 수원시 공영주차장 운영시간 및 이용료 현황

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

자료 : 「수원시 주차장 조례」 별표1.공영주차장 주차요금표

16) 주간 : 08:00~20:00

17) 야간 : 20:00~익일08:00

2) 시·군별 주차장 평균이용요금 현황

- 경기도¹⁸⁾ 주차장 평균이용요금은 1시간당 1,613원, 1일당 9,213원, 1월당 74,672원으로 나타남
- 수원시 주차장 평균이용요금은 1시간당 1,430원, 1일당 6,700원, 1월당 60,000원으로 나타남
- 주차장 평균이용요금이 가장 많은 시·군은 과천시로 1시간당 2,400원, 1일당 17,000원, 1월당 130,000원으로 나타남
- 주차장 평균이용요금이 가장 적은 시·군은 오산시가 1시간당 367원, 1월당 26,667원으로 나타났고, 양평균은 1일당 4,750원으로 나타남

〈표 4-12〉 시·군별 주차장 평균이용요금 현황

(단위 : 원)

구분		주차장 평균	노상 주차장	노외 주차장			부설 주차장
				평균	공영	민영	
경기도 평균	1시간당	1,613	1,299	1,882	1,298	2,465	1,391
	1일당	9,213	7,084	9,628	6,665	12,590	10,514
	1월당	74,672	66,753	83,039	65,578	100,500	65,859
수원시	1시간당	1,430	1,430	1,430	1,430	-	-
	1일당	6,700	6,700	6,700	6,700	-	-
	1월당	60,000	60,000	60,000	60,000	-	-
과천시	1시간당	2,400	2,400	2,400	2,400	-	2,400
	1일당	17,000	17,000	17,000	17,000	-	15,000
	1월당	130,000	130,000	130,000	130,000	-	120,000
오산시	1시간당	367	0		1,100		0
	1일당	17,334	10,000		6,000		4,000
	1월당	26,667			80,000		
양평균	1시간당	1,000	1,000	1,000	1,000	-	-
	1일당	4,750	5,000	4,500	4,500	-	-
	1월당	44,750	47,000	42,500	42,500	-	-

자료 : 빈미영 외 1명(2018), 경기도 주차난 해소를 위한 지원방향과 제도개선 연구 재구성

18) 경기도 하위 행정구역 : 28시 3군

3) 시·군별 주차장 급지별 주차요금 현황

- 경기도¹⁹⁾ 1급지의 1시간 주차요금 평균은 노상주차장이 1,492원, 노외주차장이 1,447원으로 나타남
- 수원시 1급지의 1시간 주차요금은 노상 및 노외 주차장 모두 2,100원으로 나타남
- 1급지 기준 주차요금이 가장 많은 시·군은 과천시로 노상 및 노외 주차장이 모두 3,000원으로 나타남
- 1급지 기준 주차요금이 가장 적은 시·군은 성남시·평택시·파주시·안성시·가평균으로 노상 및 노외 주차장 모두 1,000원으로 나타남

〈표 4-13〉 시·군별 주차장 급지별 주차요금 현황(1시간 주차요금)

(단위 : 원)

구분	노상 주차장				노외 주차장			
	1급	2급	3급	4급	1급	2급	3급	4급
경기도 평균	1,492	964	865	600	1,447	963	819	600
수원시	2,100	1,500	700		2,100	1,500	700	
과천시	3,000	1,800	1,200	600	3,000	1,800	1,200	600
성남시	1,000	600			1,000	500		
평택시	1,000				1,000			
파주시	1,000	700			1,000	700		
안성시	1,000	400			1,000	400		
가평균	1,000	600			1,000	600		

자료 : 빈미영 외 1명(2018), 경기도 주차난 해소를 위한 지원방향과 제도개선 연구 재구성

주1 : 평택시는 급지 구분이 되어 있지 않음

주2 : 각 조례에서 30분 단위의 주차요금과 추가요금을 1시간으로 환산한 금액임

19) 경기도 하위 행정구역 : 28시 3군

제3절 수원시 주차 정책 현황

- 수원시는 2016년부터 부설주차장을 대상으로 ‘수원시 주차장 공유사업’을 시행하고 있음
 - 개념 : 주택가에 위치한 부설주차장 중 야간 또는 특정요일에 비어 있는 주차공간을 인근 주민들과 공유하여 주택가 주차난 해소를 도모하는 정책
 - 추진근거 : 「수원시 주차장 조례」에 근거하여 부설주차장 개방을 시행하고 있음
 - 사업내용 : 부설주차장 공유 시 주차장 시설 개선비 일부 지원 등
 - 공유대상 : 업무, 종교시설 등 공유주차면 30면 이상의 부설주차장
 - 주요 문제점
 - 부설주차장 대부분은 야간개방을 하고 있지 않음
 - 주차된 차량이 업무시간 이전에 차량을 이동하지 않았을 경우 업무에 지장을 초래함
 - 개방된 주차시설에 대한 시설물 파손 및 사유시설에 대한 방법 문제 발생 등

〈표 4-14〉 수원시 주차장 공유사업 현황

구분	내용
2016년 5월	· 수원시 최초로 제일교회 비전센터부지 부설주차장 36면 개방
2018년 3월~5월	· 시범사업으로 기독교한국침례회 중앙교회 공유면수 94면 개방 (사업비 51,117천원)
2018년 5월	· 종교시설 부설주차장 4개소(영화, 평안, 영락, 제일) 공유면수 196면 개방 예정(사업비 약 4억원) · 공유주차장 196면 조성시 약 165억원 예산절감 효과
2018년 7월	· KT&G(120면)와 LH(120면) 일부 토지 임시주차장으로 개방

〈그림 4-4〉 수원시 주차장 공유사업 현황



〈수원시 주차장 공유사업 협약식〉



〈KT&G 대유평지구 부설주차장 개방〉



〈수원시 종교시설 부설주차장 개방〉



제4절 소결

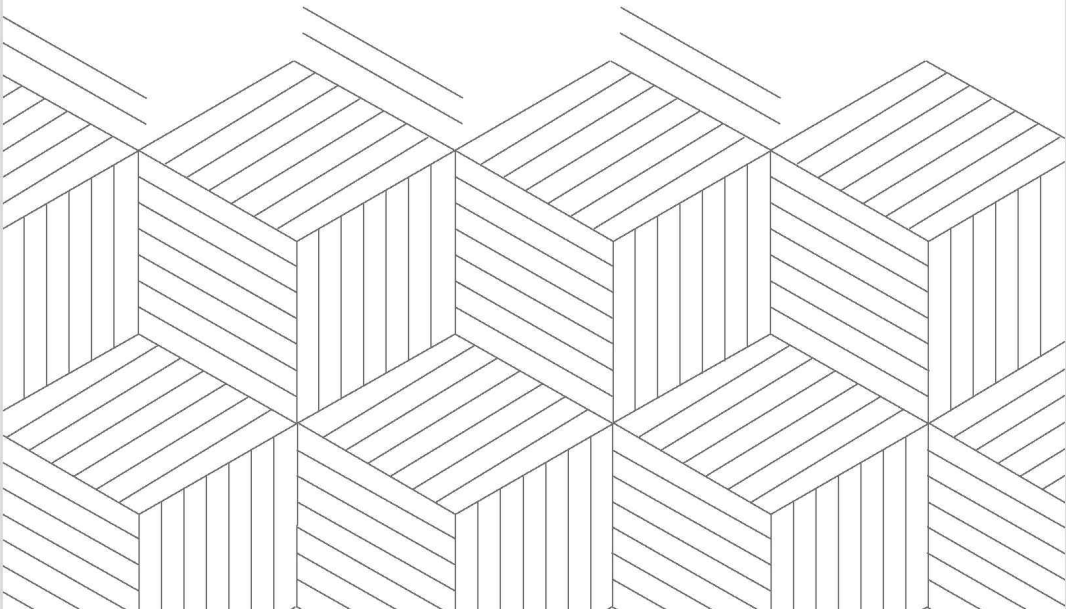
- 수원시 주차수급실태조사 결과 수원시 전체 주차확보율은 100%에 근접하거나 초과하였지만, 수원시의 주거지역, 상업지역 등의 실질적인 주차장 부족현상을 반영하기에는 어려움이 있는 것으로 나타나 수원시 주차수급실태조사 조사방법의 개선을 통해 신뢰성을 향상시킬 필요가 있다고 사료됨
- 수원시는 부설주차장이 92.1%로 가장 많지만, 일반 이용자의 제한으로 인해 불법주차 문제가 발생하고 있음
- 수원시 주차장 평균이용요금은 1시간당 1,430원으로 경기도 주차장 평균이용요금인 1,613원 보다 183원 적은 금액으로 나타났음
 - 과천시(최대) : 2,400원, 오산시(최소) : 367원
- 수원시는 「수원시 주차장 조례」를 근거로 '수원시 주차장 공유사업'을 시행하고 있음
- 그러나 주로 종교시설 부설주차장을 대상으로 무료개방하고 있으며, 주차공유 활성화가 미흡하였음
- 수원시는 주차장 공급보다 기존의 주차장 시설을 이용한 수요관리를 통해 주차문제를 해결해야 하며, 부설주차장과 거주자우선주차장 등을 활용하여 다양한 형태로 주차공유사업을 추진해야 할 것이라 사료됨

제5장 수원시 주차공유 관련 인식조사 및 FGI

제1절 수원시 주차공유 관련 인식조사

제2절 수원시 주차공유 관련 FGI

제3절 소결



제5장 수원시 주차공유 관련 인식조사 및 FGI

제1절 수원시 주차공유 관련 인식조사

1. 개요

- 수원시민을 대상으로 수원시 주차공유 활성화를 위한 설문조사를 실시함(2016년 자료를 활용하였음)
 - 총 728명 중 각 문항별 결측치를 제외하여 문항별로 응답자수는 다소 차이가 있음

〈표 5-1〉 수원시 주차공유 관련 인식조사 항목

구분	내용
주차여건	· 주차장 이용 유형(주거지 및 상업지) · 개방되길 원하는 주차장(주거지 및 상업지) · 주차장 이용 시간대(주거지 및 상업지)
주차공유 선호도	· 주차공유 이용 선호도 · 주차공유 활성화 요건
공유경험 및 영향	· 주차공유 경험 · 주차공유 정책 영향
주차공유 이미지	· 주차공유 시행에 따른 수원시 이미지 · 주차공유 시행에 따른 상가 이미지

2. 수원시 주차공유 관련 인식조사 분석결과

1) 기초조사

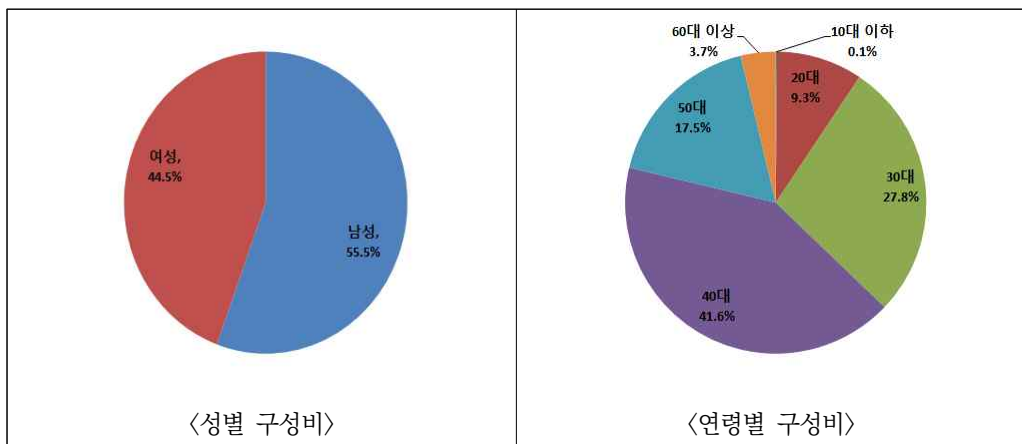
(1) 성별 및 연령별

- 응답자 성별은 남성이 55.5%(402명), 여성이 44.5%(322명)로 나타남
- 연령별 구성비는 40대가 41.6%(301명)로 가장 많았고, 30대가 27.8%(201명), 50대가 17.5%(127명), 20대가 9.3%(67명) 등의 순으로 나타남

〈표 5-2〉 성별 및 연령별 구성비

구분		남성	여성	합계
10대 이하	(명)	1	0	1
	(%)	0.1	0.0	0.1
20대	(명)	26	41	67
	(%)	3.6	5.7	9.3
30대	(명)	119	82	201
	(%)	16.4	11.3	27.8
40대	(명)	162	139	301
	(%)	22.4	19.2	41.6
50대	(명)	76	51	127
	(%)	10.5	7.0	17.5
60대 이상	(명)	18	9	27
	(%)	2.5	1.2	3.7
합계	(명)	402	322	724
	(%)	55.5	44.5	100.0

〈그림 5-1〉 성별 및 연령별 구성비



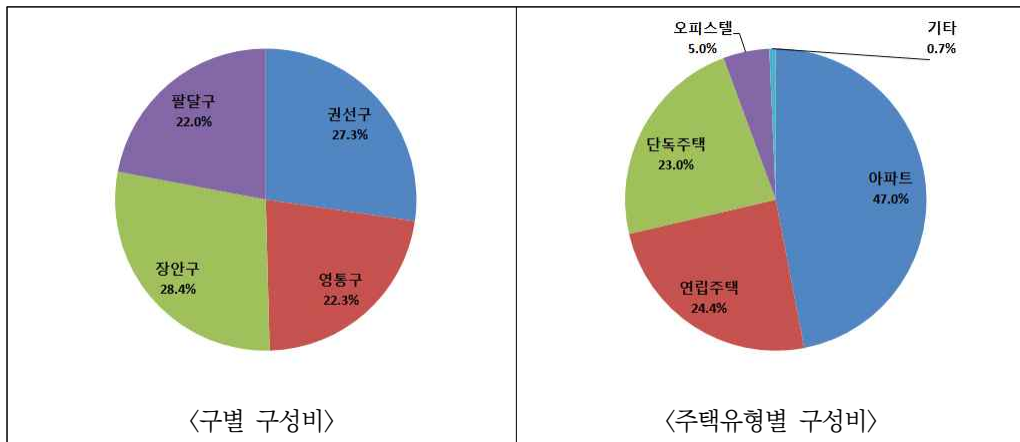
(2) 구별 및 주택유형별

- 구별 구성비는 장안구가 28.4%(206명), 권선구가 27.3%(198명), 영통구가 22.3%(162명), 팔달구가 22.0%(160명) 순으로 나타남
- 주택유형별은 아파트가 47.0%(341명)로 가장 많았고, 연립주택이 24.4%(177명), 단독주택이 23.0%(167명) 등의 순으로 나타남

〈표 5-3〉 구별·주택유형별 구성비

구분		권선구	영통구	장안구	팔달구	합계
아파트	(명)	102	95	72	72	341
	(%)	14.0	13.1	9.9	9.9	47.0
연립주택	(명)	36	37	67	37	177
	(%)	5.0	5.1	9.2	5.1	24.4
단독주택	(명)	46	23	62	36	167
	(%)	6.3	3.2	8.5	5.0	23.0
오피스텔	(명)	11	7	4	14	36
	(%)	1.5	1.0	0.6	1.9	5.0
기타	(명)	3	0	1	1	5
	(%)	0.4	0.0	0.1	0.1	0.7
합계	(명)	198	162	206	160	726
	(%)	27.3	22.3	28.4	22.0	100.0

〈그림 5-2〉 구별 및 주택유형별 구성비



2) 주차여건

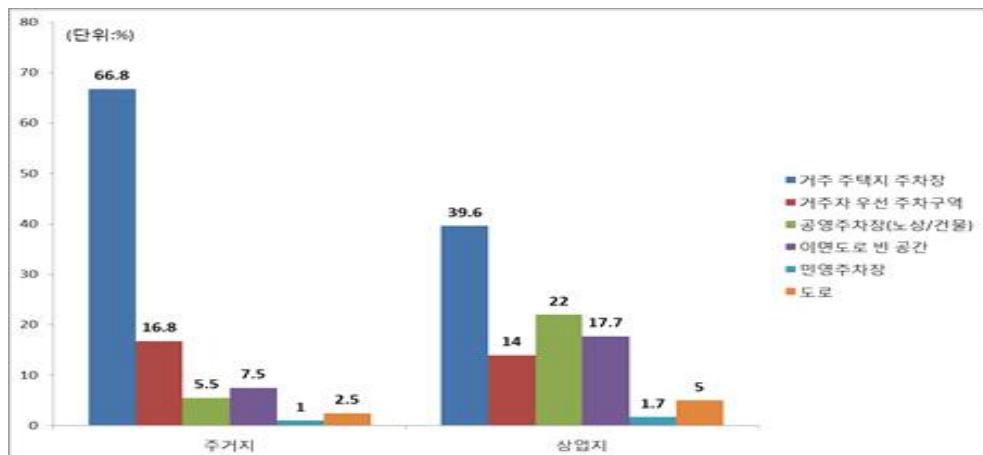
(1) 주차장 이용 유형

- 주거지에서 주차장 이용 유형은 거주 주택지 주차장을 66.8%(482명)로 가장 많이 이용하였고, 거주자우선주차구역이 16.8%(121명), 이면도로 빈 공간이 7.5%(54명) 등의 순으로 나타남
- 상업지에서 주차장 이용 유형은 건물 부설주차장을 39.6%(268명)로 가장 많이 이용하였고, 공영주차장이 22.0%(159명), 이면도로 빈 공간이 17.7%(128명) 등의 순으로 나타남

〈표 5-4〉 주차장 이용 유형

구분	주거지		상업지	
	(명)	(%)	(명)	(%)
거주 주택지 주차장 또는 건물 부설주차장	482	66.8	286	39.6
거주자 우선 주차구역	121	16.8	101	14.0
공영주차장(노상/건물)	40	5.5	159	22.0
이면도로 빈 공간	54	7.5	128	17.7
민영주차장	7	1.0	12	1.7
도로 (주정·차 금지구역 포함)	18	2.5	36	5.0
합계	722	100.0	722	100.0

〈그림 5-3〉 주차장 이용 유형



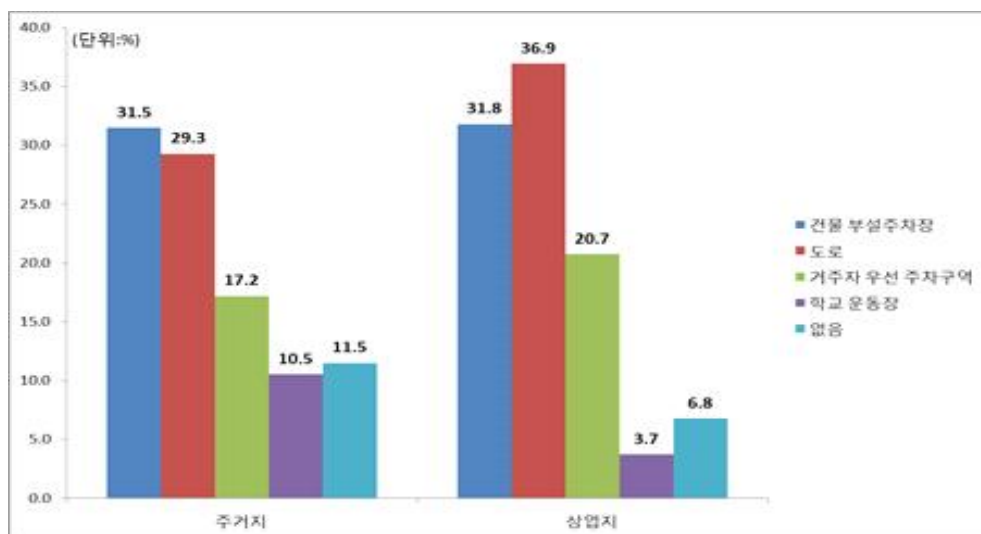
(2) 개방되길 원하는 주차장

- 주거지에서 개방되길 원하는 주차장으로는 건물 부설주차장이 31.5%(227명)으로 가장 많았고, 도로가 29.3%(211명), 거주자우선주차구역이 17.2%(124명) 등의 순으로 나타남
- 상업지에서 개방되길 원하는 주차장으로는 도로가 36.9%(267명)으로 가장 많았고, 건물 부설주차장이 31.8%(230명), 거주자우선주차구역이 20.7%(150명) 등의 순으로 나타남

〈표 5-5〉 개방되길 원하는 주차장

구분	주거지		상업지	
	(명)	(%)	(명)	(%)
건물 부설주차장	227	31.5	230	31.8
도로 (주정차금지구역 포함)	211	29.3	267	36.9
거주자 우선 주차구역	124	17.2	150	20.7
학교 운동장	76	10.5	27	3.7
없음	83	11.5	49	6.8
합계	721	100.0	723	100.0

〈그림 5-4〉 개방되길 원하는 주차장



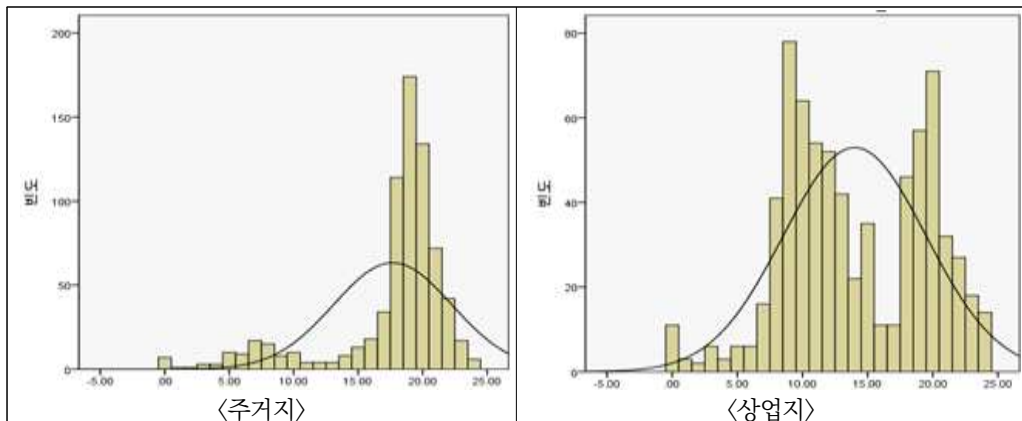
(3) 주차장 이용 시간대

- 주거지에서 주차장 이용 시간대는 19시(24.1%)에 주차수요가 가장 많았고, 20시(18.8%), 18시(16.4%), 21시(10.0%), 22시(5.1%) 등의 순으로 나타남
 - 주거지의 주차장 이용 시간대는 대부분이 야간 시간대에 발생함
- 상업지에서 주차장 이용 시간대는 9시(11.6%)에 주차수요가 가장 많았고, 20시(9.5%), 10시(8.3%), 11시(7.7%) 등의 순으로 나타남
 - 상업지는 야간 시간의 주차수요 보다 주간 시간이 더 높게 나타남

〈표 5-6〉 주차장 이용 시간대

구분	주거지	상업지
평균	17.7시	14.0시
중앙값	19.0시	13.0시
표준편차	4.59시	5.48시
최소값	0.0시	0.0시
최대값	24.0시	24.0시
샘플수	728명	728명

〈그림 5-5〉 주차장 이용 시간대



3) 주차공유 선호도

(1) 주차공유 이용 선호도

- 주차공유 이용 선호도는 거주지가 평균 5.02점, 상업지가 평균 5.20점으로 나타나 수원시 주차공유 선호도는 높은 수준이라 해석할 수 있음
- 그리고 주차공유 이용 선호도를 찬성(5점 이상)하는 응답자 비율은 거주지에서는 65.7%(478명)로 나타나며, 상업지에서는 72.1%(525명)로 나타남

〈표 5-7〉 주차공유 이용 선호도

구분	응답자수	평균	표준편차	최소값	최대값
거주지 주변에 공유 주차장이 있으면 이용	728	5.02	1.51	1	7
상업지에 공유 주차장이 있으면 이용	728	5.20	1.34	1	7

주 : 매우 그렇다(7점) ↔ 전혀 그렇지 않다(1점)

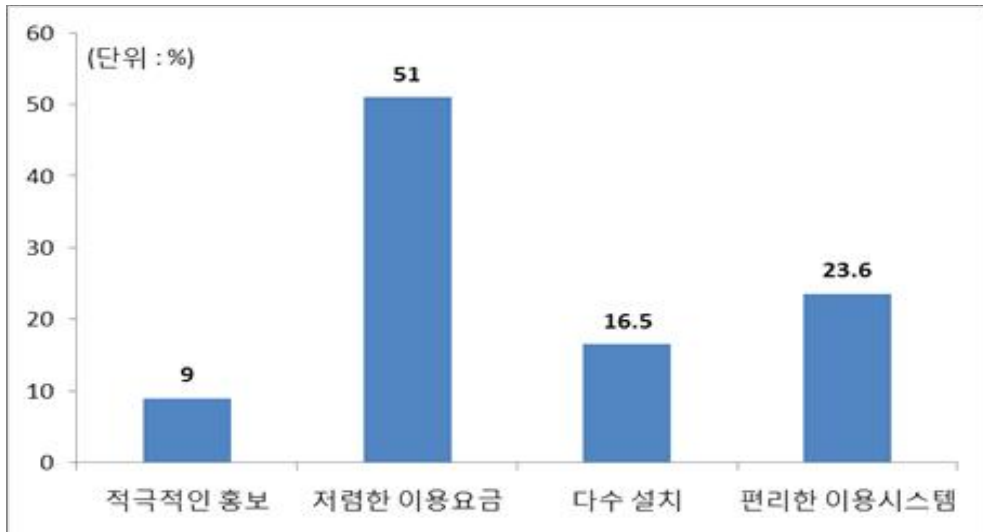
(2) 주차공유 활성화 요건

- 주차공유 활성화 요건으로 저렴한 이용요금이 51.0%(353명)로 가장 많았고, 편리한 이용시스템이 23.6%(163명), 주차장 다수설치가 16.5%(114명), 적극적인 홍보가 9.0%(62명) 순으로 나타남

〈표 5-8〉 주차공유 활성화 요건

구분	(명)	(%)
적극적인 홍보	62	9.0
저렴한 이용요금	353	51.0
다수 설치	114	16.5
편리한 이용시스템	163	23.6
합계	692	100.0

〈그림 5-6〉 주차공유 활성화 요건



4) 공유경험 및 영향

(1) 주차공유 경험

- 주차공유 서비스를 경험한 응답자(5점 이상)는 25.6%(186명) 수준에 불과함
- 스마트폰앱 연계, 주차공유 안내판 설치 등을 통해 이용자들에게 정보를 제공할 필요가 있음

〈표 5-9〉 주차공유 경험

구분	응답자수	평균	표준편차	최소값	최대값
공유주차 서비스를 이용한 경험이 있음	727	3.13	1.76	1	7

주 : 매우 그렇다(7점) ↔ 전혀 그렇지 않다(1점)

(2) 주차공유 정책 영향

- 주차공유 정책을 통해 주차여건 개선, 주차장 건설예산 감소, 도심지 내 교통혼잡에 긍정적인 영향이 미칠 것으로 기대하고 있음

〈표 5-10〉 주차공유 이용 선호도

구분	응답자수	평균	표준편차	최소값	최대값
수원시주차여건이 개선될 것 같음	724	4.95	1.18	1	7
수원시 주차장 건설예산을 줄일 수 있을 것 같음	725	4.90	1.10	2	7
도심지 내 교통혼잡이 개선될 것 같음	725	4.87	1.11	1	7

주 : 매우 그렇다(7점) ↔ 전혀 그렇지 않다(1점)

5) 주차공유 이미지

(1) 주차공유 시행에 따른 수원시 이미지

- 주차공유 시행에 따른 수원시 이미지는 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타나므로, 수원시는 주차공유 정책을 적극적으로 시행할 필요가 있다고 사료됨

〈표 5-11〉 주차공유 시행 수원시 이미지

구분	응답자수	평균	표준편차	최소값	최대값
휴먼시티 수원에 더욱 어울리는 수원시 될 것	724	4.95	1.12	1	7
수원시 거주에 보다 많은 매력을 느낄 것	724	4.95	1.06	1	7
다른 지역 사람들에게 수원시를 자랑할 것	723	4.73	1.14	1	7
시민과 함께하는 수원시가 연상 될 것	723	4.72	1.18	1	7

주 : 매우 그렇다(7점) ↔ 전혀 그렇지 않다(1점)

(2) 주차공유 시행에 따른 상가 이미지

- 주차공유 정책에 동참한 상가의 이미지가 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타남
- 수원시는 민영 부설주차장의 동참을 위해 인센티브 제공, 유지보수비 등을 지원할 수 있는 제도적 마련이 필요하다고 사료됨

〈표 5-12〉 주차공유 시행 상가 이미지

구분	응답자수	평균	표준편차	최소값	최대값
공유주차 시행상가에서 조금이라도 더 구매할 것	724	5.15	1.26	1	7
상가의 브랜드에 더 많은 호감을 가질 것	724	5.07	1.16	1	7
주변 사람들에게 해당 상가를 칭찬할 것	724	4.93	1.15	1	7
그런 상가가 내 주변에 있는 것이 행복할 것	724	4.90	1.24	1	7

주 : 매우 그렇다(7점) ↔ 전혀 그렇지 않다(1점)

제2절 수원시 주차공유 관련 FGI

1. 개요

- FGI(Focus Group Interview)는 특정 주제에 대한 인식이나 생각을 얻고자 할 때 자유로운 토론을 통해 결과를 도출하는 정성적(Qualitative Research) 조사방법임
- FGI는 특정 주제에 대해 자유롭게 논의하는 과정에서 결과를 얻고자 할 때 활용됨
- 이러한 논의 과정은 서로의 의견에 대한 특정 합의점 도출이 목적은 아니며, 주로 양적 데이터만으로 해석이 어렵거나 새로운 분야에 대해 인식을 파악하고자 할 때 활용됨
- 본 연구에서는 다음과 같이 FGI를 실시함
 - 일시 : 2018.11.01.(목)
 - 대상 : 수원시청, 장안구청, 권선구청, 팔달구청, 영통구청 주차 관련 담당자
 - 주요내용 : 수원시의 주차문제, 주차공유 운영 및 예산, 법제도, 주차공유 인식 등

〈그림 5-7〉 FGI 사진



2. 수원시 주차공유 관련 FGI 결과

- 수원시 주차공유 관련 FGI 분석결과는 다음과 같음

〈표 5-13〉 수원시 주차공유 관련 FGI결과 요약

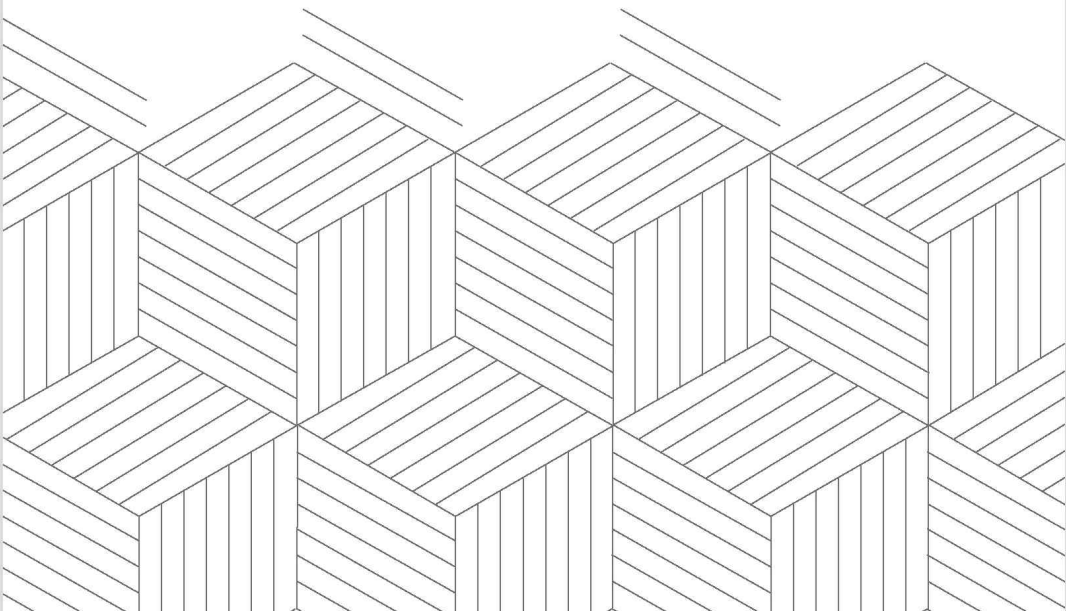
구분		주요내용
문제점	수원시 주차의 문제	· 주간 : 상가지역의 불법 주·정차 · 야간 : 주택밀집지역의 주차문제(다세대 및 다가구 등)
	민간 부설주차장 소유주와의 주차공유 협의 시 문제점	· 과도한 시설개선 요구 · 사고 및 안전 문제 등으로 인한 차주들과의 마찰
운영	수원시 주차공유 사업 현황	· 학교 및 종교시설 대상 무료개방 · 민간소유 미개발 부지
	수원시 주차공유 사업절차	· ①주차공유 협의 ②주차공유 신청 ③지원대상 선정 ④약정체결 ⑤사업준비 ⑥공유주차장 운영
	주차공유 사업의 홍보	· 홈페이지, 인터넷 뉴스, 전단지(각 주민센터 등)
	주차공유 이용방법	· 야간개방 · 공급자(부설주차장 소유자) 관리
	주차공유 시설지원	· 주차장 포장, CCTV, 차단기, 보안등, 카스토퍼 등
	주차공유 이용 시 요금	· 현재 무료개방 중 · 유료 시 공영주차장 요금 수준 검토
	현재 수원시 주차공유 운영방법	· 공급자가 운영 중
예산	주차공유 사업예산	· 2018년 4억 · 2019년 4억 예정
	주차공유 보조금 지원방법	· 시비 100%
법제도	불법 주·정차 단속 및 처벌	· 상시 단속 구간 · 민원접수에 따른 단속
	수원시 주차장 조례의 보완 및 개정 필요성	· 주차공유 시 사고에 대한 책임 · 방치차량에 대한 보완 · 관리운영에 대한 명확한 주체 정립 등
	주차공유 중 용도 변경 또는 폐지할 경우	· 검토 중
	주차공유 인센티브	· 검토 중
인식	거주자우선주차장의 주차공유 견해	· 계약 시간 외 주차공간이 비어 있음(특히, 주간에)
	노상 및 노외 주차장 유료전환 견해	· 유료전환이 타당하나 민원 발생 우려 · 관내 노외주차장은 대부분 유료운영 중 · 상가지역은 영업시간 등의 차이로 일괄적용 무리 · 주택가 무료 노상주차장의 재정비 후 유료 전환 필요
	주차공유에 대한 수원시의 인식	· 주차공유를 통한 심각한 주차난 해소 기대 · 주차장 설치로 인한 예산 절감 등
기타	기타사항	· 주차확보율이 100% 이상이지만 실질적으로 심각한 주차난 발생 · 대형건물 소유주들의 적극적인 주차공유사업 참여 유도 필요 · 통합주차관제시스템과의 연계 필요 · 야간 주차공유 시 목적지까지의 이동문제 우려 등

제3절 소결

- 수원시 주차공유 관련 인식조사 주요결과는 다음과 같음
 - 수원시 주차이용은 주거지는 19시, 상업지는 09시와 20시에 주차이용이 많음
 - 개방되길 원하는 주차장으로는 주거지는 건물 부설주차장, 상업지는 도로(주·정차 금지구역 포함)로 나타남
 - 수원시민들은 주거지 및 상업지에서 주차공유 정책에 65% 이상이 찬성하고 있지만, 주차공유 경험은 25.6%로 낮게 나타남
 - 주차공유 정책은 수원시의 주차문제에 긍정적인 영향이 미칠 것으로 기대하고 있음
- 수원시 주차공유 관련 FGI 주요결과는 다음과 같음
 - 관련 담당자들은 수원시 주차문제 대한 해결방안으로 주차공유에 대해 긍정적인 관심을 가지고 있음
 - 그러나 주차공유의 시설지원, 이용요금, 보조금 및 인센티브 제공, 불법 주·정차 문제 등에 대한 법적 근거 미흡과 민원을 우려함
- 수원시는 주차공유 활성화를 위해 우선적으로 제도적 개선이 필요하였으며, 주차공간이 사회적 재화라는 인식을 위해 노력해야 한다고 사료됨
- 이를 위해 보조금 및 인센티브 제공, 지속적인 홍보 등으로 수원시민이 주차공유에 적극적으로 참여할 수 있도록 유도할 필요가 있으며, 현재 무료로 운영하고 있는 주차장 이용요금의 유료전환을 검토할 필요가 있다고 사료됨

제6장 수원시 주차공유 정책의 실행방안

제1절 주차공유의 필요성 및 목적
제2절 수원시 주차공유 정책의 실행방안
제3절 소결



제6장 수원시 주차공유 정책의 실행방안

제1절 주차공유의 필요성

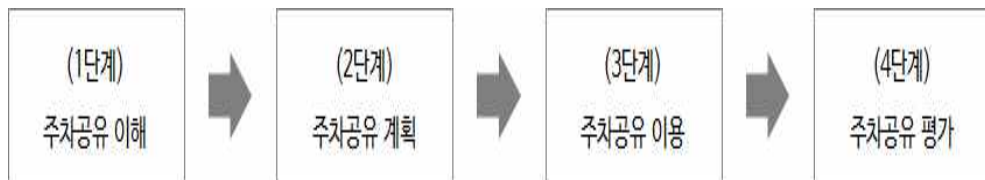
- 수원시는 「생태교통 수원 2013」의 성공적 개최이후 자동차 통행을 억제하고, 무동력 이동 수단, 대중교통 수단, 친환경 전기동력 수단 등 자동차가 아닌 사람을 우선 고려하는 방안에 초점을 맞추고 있음
- 그러나 수원시 주거지역, 상업지역 등에서는 주차수급의 불균형으로 인해 주차공간이 부족하고, 불법 주·정차가 빈번하여 교통혼잡, 교통사고 등의 문제가 발생하고 있음
- 앞에서 언급한 바와 같이 주차공유 정책은 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식 중 하나로써 본 연구에서는 기존의 주차장 시설을 최대한 효율적으로 이용할 수 있는 주차공유 실행방안을 제시하고자 함
- 주차공유 정책은 기존의 유휴 주차면을 공급하여 주거지역 및 상업지역 등에 주차공간을 확보하고, 주차장 건설 관련 예산을 절감할 수 있을 것으로 사료됨
- 그리고 기존의 불법 주·정차 차량을 공유 주차면으로 유도하여 불법 주·정차 감소로 인한 차량통행속도 제고, 운전자 및 보행자의 시야개선 등을 통해 교통사고를 감소시킬 수 있다고 사료됨
- 마지막으로 주차공유를 통한 공급자 및 이용자의 경제적 이익 등을 기대할 수 있을 것으로 사료됨

제2절 수원시 주차공유 정책의 실행방안

1. 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)

- 본 연구에서는 법제도, 문헌고찰, 국내·외 주차공유 운영사례, 수원시 주차현황 실태조사, 주차 관련 담당자 FGI 등을 검토한 후 수원시 주차공유 정책의 활성화를 위한 실행절차(안)를 다음과 같이 4단계로 제시함

〈그림 6-1〉 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)



(1) 1단계 : 주차공유 이해

- 수원시는 주차공유에 대한 홍보가 미흡한 실정임
 - 기존 연구에서 언급하듯이 주차공유에 대한 부정적인 사회적 인식의 한계로 주차공유 활성화가 미비한 실정임
 - 수원시 인식조사 결과 주차공유 서비스 경험에 대한 경험이 낮은 것으로 나타남
- 이에 주차공유에 대한 긍정적 인식 및 활성화를 위해 캠페인, 언론보도, SNS 등을 통해 지속적인 홍보 활동을 실시해야 함

〈그림 6-2〉 주차공유 관련 홍보(예시)



자료 : 구글 이미지(<https://images.google.com>)

② 주차공유 대상지 검토

- 수원시는 주차공유 대상지 선정 시 주차장 이용률 및 회전율, 주차첨두시간 등 대상지의 주차공유 활용 가능성 등을 검토한 후 선정해야 함
- 주차공유 대상지는 주차공유의 형태에 제한 없이 거주자우선주차장, 다세대 및 다가구 부설주차장, 민간 부설주차장 등 다양한 형태로 주차공유 정책이 추진되어야 함

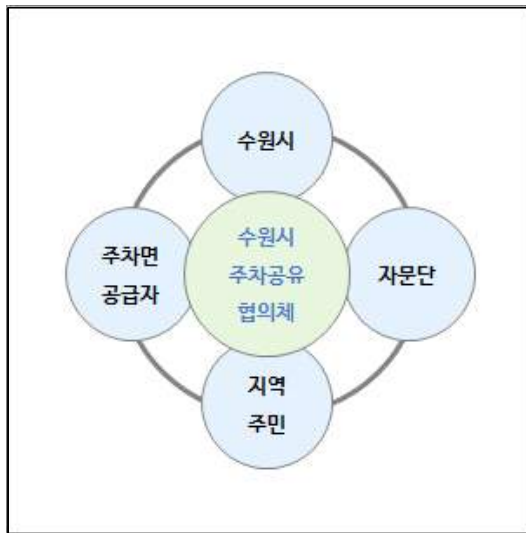
〈그림 6-4〉 수원시 주차공유 대상지(예시)



③ 이해당사자간 의견수렴

- 주차공유는 주거지역 및 상업지역 등의 이해당사자간 갈등발생 가능성에 대해 의견수렴이 필요함
- 주차공유 정책의 의견수렴을 위해 수원시, 주차면 공급자, 지역주민 등을 대상으로 설문조사, 시민토론회, 주차공유협의체 구성·운영 등을 통해 갈등발생을 최소화해야 함

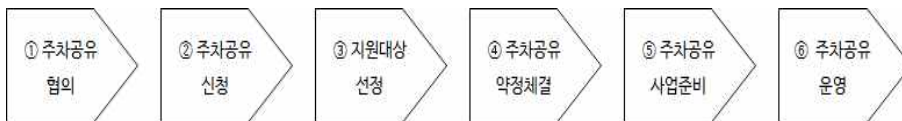
〈그림 6-5〉 수원시 주차공유협의체 구성(안)



④ 주차공유 사업절차 수립

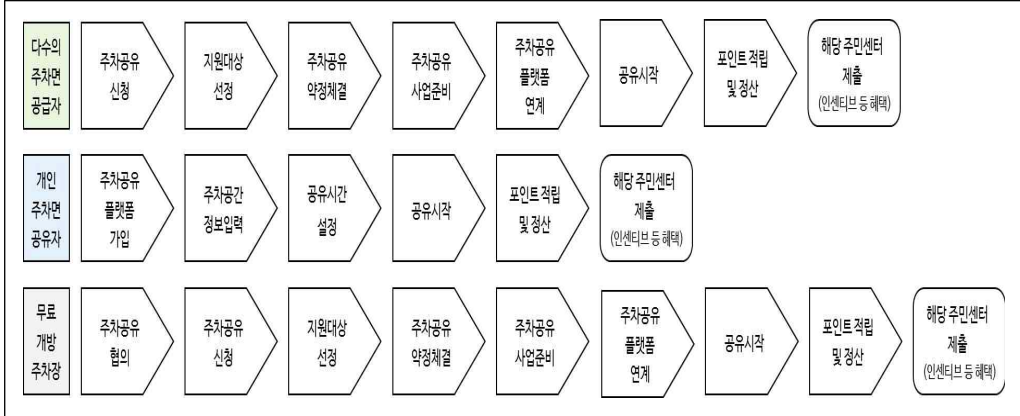
- 현재 수원시는 부설주차장 무료개방을 위해 〈그림 6-6〉과 같이 추진하고 있음

〈그림 6-6〉 수원시 부설주차장 무료개방 사업절차



- 그러나 현재의 민관협력형 주차공유 사업은 관련 담당자의 업무 가중 등으로 주차공유 활성화를 저해할 수 있어 사업절차를 시스템화할 필요가 있음
- 수원시는 무료개방 부설주차장, 다수의 주차면 공급자, 개인의 주차면 공유자 등에게 주차공유 플랫폼을 제공하여 주차공유를 보다 용이하게 할 필요가 있음
- 또한 스마트 주차공유와 연계하여 미래지향적 주차시스템 운영을 도모할 필요가 있음

〈그림 6-7〉 수원시 주차공유 사업절차 수립(안)

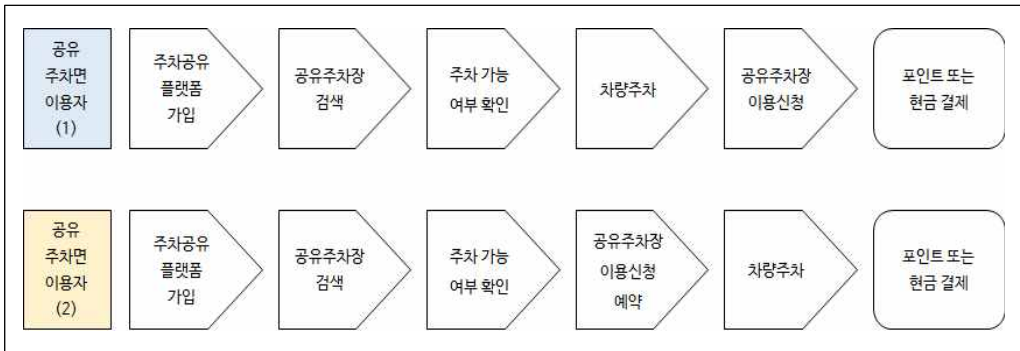


(3) 3단계 : 주차공유 이용

① 주차공유 플랫폼 이용자

- 수원시는 공유 주차면을 모바일, 웹페이지 등 주차공유 플랫폼을 이용하여 이용자에게 정보 제공, 이용요금 결제, 공유 주차면 예약 등을 통합적으로 운영할 필요가 있음

〈그림 6-8〉 주차공유 플랫폼 서비스(안)



② 오프라인 이용자

- 수원시는 오프라인 이용자를 위해 주차공유 표지(심벌, 마크, 로고 등), 홍보물(전단지, 생활정보지, 현수막 등), 입소문 마케팅 등으로 주차공유 정보를 제공할 필요가 있음

(4) 4단계 : 주차공유 평가

- 중앙정부에서는 주차공유 사업을 지자체 합동평가에 포함하여 주차공유 사업을 적극적으로 추진하는 지자체에게 인센티브 제공 등을 통해 지자체의 관심과 참여를 유도하고 있음
- 수원시는 주차공유 모니터링을 통해 주차공유 사업의 운영실태를 파악하고 보다 더 활성화 될 수 있게 보완 및 개선을 해야 함

〈그림 6-9〉 수원시 주차공유 평가 및 모니터링(안)



2. 제도적 개선(안)

(1) 「수원시 주차장 조례」 개선 필요

- 수원시는 주차공유 정책을 시행하기 위한 근거를 마련할 필요가 있으며, 내용은 <표 6-1>과 같음

<표 6-1> 「수원시 주차장 조례」 개선(안)

구분	주요내용
조례의 목적	- 수원시에서 조성하는 주차공유 지원대상, 관리내용을 규정하기 위한 목적
정의	- 조례에서 제시되는 용어에 대한 설명
지원대상	- 기존의 공공기관 및 공공시설 부설주차장 제공, 비주거용 건축물 부설주차장, 학교운동장 등의 야간개방 - 주차장을 공유하기 위해 일반인에게 제공하는 주차장 등
지원대상 사업	- 주차공유에 따른 방법시설, 주차면 도색, 아스콘 포장, 시설보수, 표지판 설치 등
이용요금	- 공유 주차면을 이용하기 위해 자동차를 주차하는 자로부터 징수하는 요금 - 이용요금을 납부하지 아니한 자에 대한 가산금 등에 대한 설명
인센티브 제공	- 주차공유 시 제공되는 교통유발부담금 경감, 세제 혜택, 표창수여 등
보조금 반환	- 보조금을 목적 외에 사용하였을 경우 - 조례를 위반하거나 이에 따른 명령을 불이행한 경우 등
방치차량에 대한 조치	- 주차장 관리주체는 시장에 통보하며, 시장은 견인차량을 이용하여 견인사무소로 이동 등 공유 주차면의 방치차량에 대한 조치 설명
피해보상 및 손해배상책임	- 공유 주차면 이용 시 차량 및 차량 내 등에서 발생하는 고의 또는 과실에 따른 차량이나 시설물의 피해보상, 물품 도난, 훼손 등에 대한 책임 설명

(2) 공유 주차면 이용요금 설정

- 현재 수원시 공영주차장 1시간당 이용요금(1급지 기준)은 2,100원임
 - 1구획최초 30분은 900원, 30분 초과 시 10분마다 400원을 추가징수하고 있음
- 경기도 주차장 평균이용요금은 1시간당 1,613원이며, 1급지 평균은 노상주차장이 1,492원, 노외주차장이 1,447원을 징수하고 있음
- 서울시는 거주자우선주차장 공유 시 30분당 600원(초기무료)을 징수하고 있음
- <표 6-2>와 같이 주차장 이용요금은 전체 평균 약 1,145원이며, 주차공유 이용요금으로 500원(1구획 최초 30분) 수준을 기준으로 검토할 필요가 있다고 사료됨
- 향후에는 통일된 주차공유 이용요금으로 운영하여, 기존 무료주차장의 유료전환도 고려할 필요가 있다고 사료됨

〈표 6-2〉 주차장 이용요금 현황비교

구분		1시간당 이용요금(원)	
수원	공영주차장 (노상/노외)	1급지	2,100
		2급지	1,500
		3급지	700
	주택가 공동주차장	1급지	1,500
		2급지	1,000
		3급지	500
	환승 주차장	1급지	1,100
		2급지	900
		3급지	500
경기	주차장 평균이용요금	전체	1,613
		노상	1,299
		공영노외	1,298
	급지별 평균 (노상)	1급지	1,492
		2급지	964
		3급지	865
	급지별 평균 (노외)	1급지	1,447
		2급지	963
		3급지	819
서울	거주자우선주차장 주차공유 평균	1,200 1,145	

자료 : 수원시 주차장 조례 / 빈미영 외1명(2018), 경기도 주차난 해소를 위한 지원방향과 제도개선 연구

(3) 수원시 주차공유 업무 분담

- 현재 수원시는 주차시설 관리를 위해 도시교통과 주차시설팀을 운영 중이며, 주차관련 전문 인력은 5명으로 구성되어 있음
- 수원시 4개구는 각각 경제교통과 교통행정팀을 운영 중이며, 주차관련 전문 인력은 4~5명으로 구성되어 있음
- 주차관련 조직 구성은 <표 6-3>과 같고, 주요 업무는 <표 6-4>와 같음
- 수원시는 주차공유 지원 사업, 주차공유제 확대, 주차정보 제공, 불법 주·정차 단속 및 처벌 등 수원시 주차공유 정책의 원활한 추진을 위해서 수원시와 4개 구(장안구, 권선구, 팔달구, 영통구)의 업무를 분담할 필요가 있다고 사료됨

<표 6-3> 수원시 주차관련 조직 구성

구분	조직명	인원
수원시	도시교통과 주차시설팀	5명
장안구	경제교통과 교통행정팀	4명
권선구	경제교통과 교통행정팀	5명
팔달구	경제교통과 교통행정팀	5명
영통구	경제교통과 교통행정팀	5명

자료 : 수원시 홈페이지(www.suwon.go.kr)

<표 6-4> 수원시 주차관련 조직의 주요업무

구분	주요업무
수원시	<ul style="list-style-type: none"> - 공영주차장 조성계획 수립 및 조성사업 추진 등 - 성균관대역 환승주차장 조성, 노외 및 부설주차장 업무협의, 기계식 주차장 점검 등 - 주차장 공유사업 추진, 환승센터 유지관리 등 - 주차장 보상협의, 주차장 공유사업 유지관리 등
장안구, 권선구, 팔달구, 영통구	<ul style="list-style-type: none"> - 교통유발부담금 부과 징수, 도시교통특별회계 운영, 이륜차관련업무 등 - 교통안전시설물관리, 거주자 우선주차장 사업 등 - 교통유발부담금 조사관리 등 - 내집 주차장 사업 보조금 지급 및 사후관리 등

자료 : 수원시 홈페이지(www.suwon.go.kr)

(4) 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화

- 불법 주·정차 단속은 경찰이 하지 않고 해당 구에서 담당하고, 수원시 단속시간은 평일 7시~21시까지를 원칙으로 하되, 출·퇴근 시간대에는 집중단속 할 수 있음
- 그리고 토요일 및 공휴일 단속시간은 9시~18시까지를 원칙으로 하되, 자전거도로, 역, 지하철역, 터미널, 대형상가 등 취약지역 위주로 단속을 실시할 수 있음
- 불법 주·정차 단속 근거는 「도로교통법」제32조(정차 및 주차의 금지), 제33조(주차금지의 장소, 「주차장법」제8조의2(노상주차장에서의 주차행위 제한 등), 제9조3항(노상주차장의 주차요금 징수 등)에 명시되어 있지만 미흡한 실정임
- 수원시는 불법 주·정차 단속을 위해 「수원시 불법 주·정차 단속 지침」을 마련하였고, 개정을 위해 2018년 입법예고를 한 상태임

〈표 6-5〉 수원시 불법 주·정차 단속 주요내용

구분	주요내용
단속구역에 따른 단속방법	<ul style="list-style-type: none"> - 단속부서는 구역의 특성에 따라 중점단속구역과 일반 단속구역을 지정하여 단속을 실시할 수 있음 - 중점단속구역은 출·퇴근 시간대의 교통흐름에 지장을 초래하는 차량에 관하여 집중단속을 실시하며, 안전을 위협하는 차량은 견인하는 등 필요한 조치를 할 수 있음 · 법 제32조제1호부터 제5호까지 및 제33조제1호부터 제3호까지 · 주요 간선도로, 상습정체지역, 어린이·노인·장애인 보호구역, 인도 · 자전거도로 · 이면도로 및 주택가 골목 등
단속수단별 단속기준	<ul style="list-style-type: none"> - 인력(모바일) 단속 <ul style="list-style-type: none"> · 운영시간 : 각 구별 자체운영 · 적발방법 : 단속시작 후 즉시 단속완료 촬영(운전자 부재시) - 무인감시카메라 단속 <ul style="list-style-type: none"> · 운영시간 : 7시~21시(지역별 특성을 반영하여 탄력적 운영 가능) · 적발방법 : 단속시작 후 10분 초과 시 단속완료 촬영 - 생활불편스마트폰 신고 <ul style="list-style-type: none"> · 운영시간 : 평일(7시~21시), 토요일 및 공휴일(9시~18시) · 접수요건 : 사진촬영(동영상 접수 제외), 5분 이상 시차 두고 2회 촬영 등

자료 : 수원시 불법 주·정차 단속 지침

- 수원시 주차공유 정책이 제대로 시행되기 위해서는 불법 주·정차에 대한 단속을 상시화 해야 하며, 위반자에 대해서는 엄격한 처벌이 이루어져야 함
- 또한 주차에는 비용이 들며, 불법 주·정차에는 그에 따른 처벌을 받는다는 인식의 변화가 주차공유 활성화를 유도할 것이라 사료되며, 현재 시간제 불법 주·정차 단속을 주·정차 금지 구역 중심으로 단속 전환을 고려할 필요가 있음

〈그림 6-10〉 불법 주·정차 방법(예시)



〈불법 주·정차 상시 단속〉



〈주·정차 단속용 CCTV〉



〈바너클(Barnacle)〉



〈스마트 부트(Smart boot)〉



〈생활불편 신고 앱〉



〈불법 주·정차 견인〉

자료 : 구글 이미지(<https://images.google.com>)

제3절 소결

- 주차공유 정책은 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식 중 하나임
- 본 연구에서는 기존의 주차장 시설을 최대한 효율적으로 이용하여 주차공간 확보, 주차장 건설 관련 예산 절감, 불법 주·정차 차량을 공유 주차면으로 유도, 주차공유 공급자 및 이용자의 경제적 이익 등을 기대할 수 있는 주차공유 실행방안을 제시함
- 본 연구에서는 법제도, 문헌고찰, 국내·외 운영사례 등을 검토한 후 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)과 제도적 개선(안)을 제시함
 - 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)은 다음과 같이 4단계로 구분하여 제시함

〈표 6-6〉 실행절차(안)

구분	주요내용
(1단계) 주차공유 이해	<ul style="list-style-type: none"> - 주차공유에 대한 긍정적 인식 및 활성화를 위해 캠페인, 언론보도, SNS 등을 통해 지속적인 홍보 활동 등
(2단계) 주차공유 계획	<ul style="list-style-type: none"> - 주차공유 공모사업 추진 <ul style="list-style-type: none"> · 주민 주도형 공모사업으로 개인 및 단체의 참여를 유도 등 - 주차공유 대상지 검토 <ul style="list-style-type: none"> · 주차장 이용률 및 회전율, 주차첨두시간 등 주차공유 활용 가능성 검토 후 선정 등 · 주차공유 형태에 제한 없이 다양한 형태로 주차공유 추진 등 - 이해당사자간 의견수렴 <ul style="list-style-type: none"> · 설문조사, 시민토론회, 주차공유협의체 등을 통해 이해당사자간 갈등발생을 최소화 등 - 주차공유 사업절차 수립 <ul style="list-style-type: none"> · 주차공유 사업절차의 시스템화 필요 등 · 스마트 주차공유와 연계하여 미래지향적 주차시스템 운영 도모 등
(3단계) 주차공유 이용	<ul style="list-style-type: none"> - 주차공유 플랫폼 이용자 <ul style="list-style-type: none"> · 주차공유 플랫폼을 이용하여 이용자에게 정보 제공, 이용요금 결제, 공유 주차면 예약 등을 통합적 운영 등 - 오프라인 이용자 <ul style="list-style-type: none"> · 주차공유 표지(심벌, 마크, 로고 등), 홍보물(전단지, 생활정보지, 현수막 등), 입소문 마케팅 등으로 주차공유 정보 제공 등
(4단계) 주차공유 평가	<ul style="list-style-type: none"> - 중앙정부에서는 주차공유 사업을 지자체 합동평가에 포함하여 지자체에게 인센티브 제공 등을 통해 지자체의 관심도 제고 등 - 수원시는 주차공유 모니터링을 통해 주차공유 사업의 운영실태 파악, 문제점 보완 및 개선 등으로 이용활성화에 기여 등

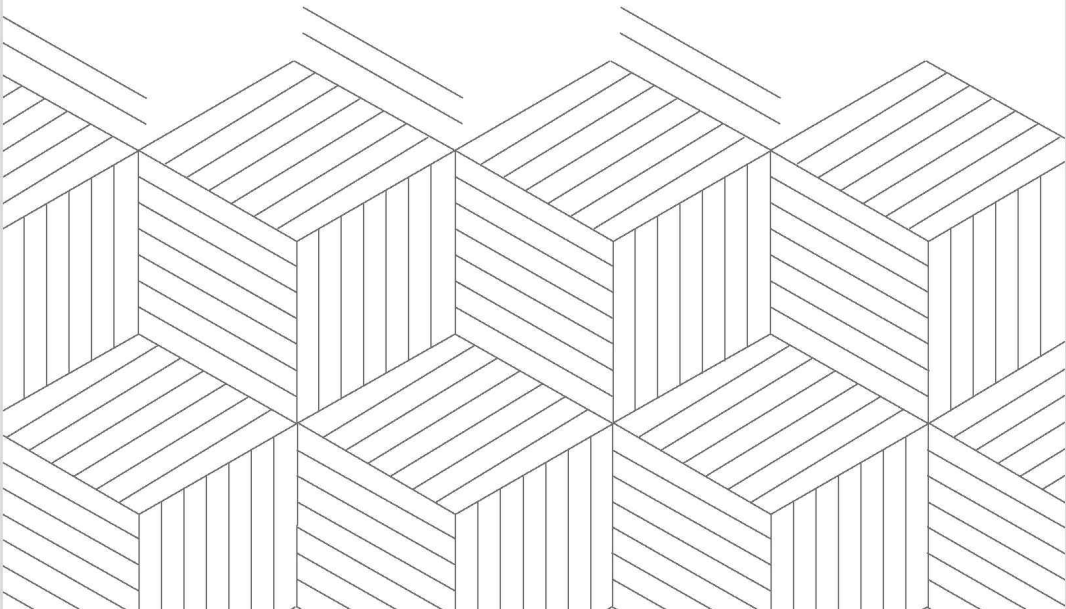
- 주차공유 정책의 근거를 마련하기 위해 제도적 개선(안)을 다음과 같이 제시함

〈표 6-7〉 제도적 개선(안)

구분	주요내용
「수원시 주차장 조례」 개선(안)	- 조례의 목적, 지원대상, 인센티브 제공, 피해보상 및 손해배상 책임 등
공유 주차면 이용요금 설정	- 공유 주차면의 유료이용 등 - 통일된 주차공유 이용요금 운영 등
수원시 주차공유 업무 분담	- 수원시 주차공유 정책의 원활한 추진을 위해 수원시와 4개 구의 업무 분담 등
불법 주·정차 단속 및 처벌 강화	- 수원시는 「수원시 불법 주·정차 단속 지침」을 근거로 불법 주·정차 단속을 수행하고 있지만, 단속 및 처벌이 미흡함 · 단속시간 : 평일(7시~21시) / 토요일 및 공휴일(9시~18시) - 불법 주·정차에 대한 단속 및 처벌 강화 필요 등

제7장 결론 및 정책적 제언

제1절 결론
제2절 정책적 제언



제7장 결론 및 정책적 제언

제1절 결론

1) 연구의 배경 및 목적

- 수원시는 주차수급에 따른 심각한 주차문제 및 교통혼잡 문제가 야기되고 있고, 구도심의 야간 주차문제는 더욱 심각한 것으로 나타나고 있음
- 이에 수원시는 주차문제 해결을 위해 다양한 주차정책을 추진하고 있지만, 주차문제 해결을 위한 주차시설 공급에는 한계가 있으며 주차수급의 불균형으로 주차문제는 여전히 심각하게 발생하고 있음
- 최근에는 공급보다 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식으로 바뀌고 있으며, 이를 해결하기 위한 대안 중 하나인 주차장을 공유하는 방안이 있음
- 본 연구에서는 법제도 검토, 문헌고찰, 국내·외 운영사례, 수원시 주차현황 실태조사 분석, 수원시 주차공유 관련 인식조사 및 FGI 등을 통해 수원시 주차문제를 해결하기 위한 대안으로 주차공유에 대한 실행방안을 제시하였음

2) 연구결과 요약

(1) 주차공유 관련 법제도 검토 및 문헌고찰

- 주차공유란 주차면 소유자가 사용하지 않는 주차면을 다른 사람에게 빌려줌으로써 주차공간을 공유하는 것을 의미함
- 중앙정부는 「주차난 완화 및 주차문화 발전방안」과 「주차공유산업 투자여건 개선방안」을 발표하여 주차공유 활성화를 유도하고 있음
- 경기도는 「경기도 주차장 무료개방 지원조례」를 제정하여 부설주차장 무료개방에 대해 지원을 시행하고 있음
- 수원시는 「수원시 주차장 조례」에 근거하여 주차장의 무료개방에 대해 지원을 시행하

고 있었지만, 주차공유에 대한 법적근거는 미흡한 실정이었고, 타 지자체 또한 주차공유에 대한 제도적 근거가 미흡함

- 기존 연구에서는 주차공유 활성화를 위해 홍보, 인센티브 제공, 불법 주·정차 단속 및 처벌 등을 제안하고 있음
- 수원시는 주차공유에 대한 제도적 근거가 미흡하여 주차공유 활성화를 위해 우선적으로 제도적 개선 등이 필요하다고 사료되어 제도적 개선(안)을 제시함

(2) 주차공유 관련 국내·외 운영사례

- 서울시는 ‘거주자우선주차장’을 활용하여 유료로 공유하고 있으며, 경기도는 ‘학교 및 종교시설 부설주차장’을 활용하여 무료개방을 시행하고 있음
- 국외에서는 주차공유 플랫폼을 통해 다양한 형태로 주차면 소유자와 운전자를 연결하고 있으며, 공유 주차면의 유료 이용, 불법주차에 대한 단속 및 처벌이 강력하게 이루어지고 있음
- 수원시는 주차공유의 활성화를 위해 주차공유 사업의 다양화를 모색할 필요가 있으며, 주차공유 플랫폼을 이용하여 이용요금 납부, 정보 제공 및 이용 등 편리성을 모색할 필요가 있다고 사료됨

(3) 수원시 주차현황 실태조사 분석

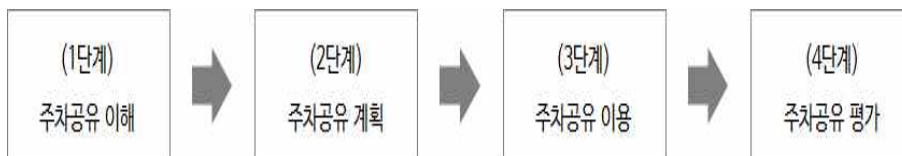
- 수원시 주차수급실태조사 결과 전체 주차확보율은 100% 수준에 근접하여 공급에는 큰 문제가 없는 것으로 나타나지만, 수원시의 실질적인 주차장 부족현상을 반영하기에는 어려움이 있어 주차수급실태조사의 신뢰성 향상을 위해 조사방법의 개선이 필요하다고 사료됨
- 수원시 부설주차장은 92.1%로 가장 많았지만, 일반 이용자의 제한으로 인해 불법주차 문제가 발생하고 있음
- 수원시 주차장 평균이용요금은 1시간당 1,430원으로 경기도 주차장 평균이용요금인 1,613원보다 적은 금액으로 나타남
- 수원시는 「수원시 주차장 조례」를 근거로 ‘수원시 주차장 공유사업’을 시행하고 있으며, 주로 종교시설 부설주차장을 대상으로 무료개방하고 있음
- 수원시는 주차장 공급보다 수요관리를 통해 주차문제를 해결할 필요가 있으며, 부설주차장, 거주자우선주차장 등 다양한 형태로 주차공유 사업을 추진할 필요가 있다고 사료됨

(4) 수원시 주차공유 관련 인식조사 및 FGI

- 수원시 주차공유 관련 인식조사 결과 수원시 주차이용은 주거지가 19시, 상업지가 09시와 20시에 주차이용이 많음
- 개방되길 원하는 주차장으로 주거지는 건물 부설주차장, 상업지는 도로(주·정차 금지구역 포함)로 나타남
- 수원시민은 주거지 및 상업지에서 주차공유 정책에 65% 이상이 찬성하고 있었지만, 주차공유 경험은 25.6%로 낮게 나타남
- 주차공유 정책은 수원시의 주차문제에 긍정적인 영향이 미칠 것으로 기대하고 있음
- 수원시 주차공유 관련 FGI 결과 관련 담당자들은 수원시 주차문제에 대한 해결방안으로 주차공유에 대해 긍정적인 관심을 가지고 있음
- 그러나 주차공유의 시설지원, 이용요금, 인센티브 제공, 불법 주·정차 문제 등에 대한 법적 근거 미흡과 민원을 우려하는 것으로 나타남
- 이에 수원시는 주차공유 근거 마련을 위해 제도적 개선이 필요하며, 지속적인 홍보 등으로 수원시민이 주차공유에 적극적으로 참여할 수 있도록 유도할 필요가 있음

(5) 수원시 주차공유 정책의 실행방안

- 주차공유 정책은 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식 중 하나로써 본 연구에서는 기존의 주차장 시설을 최대한 효율적으로 이용하여 주차공간 확보, 주차장 건설 관련 예산 절감, 불법 주·정차 차량을 공유 주차면으로 유도, 주차공유 공급자 및 이용자의 경제적 이익 등을 기대할 수 있을 것이라 사료됨
- 수원시 주차공유 정책의 실행방안을 다음과 같이 제시함
 - 수원시 주차공유 정책의 실행절차(안)은 다음과 같음



- 수원시 주차공유 정책을 위한 제도적 개선(안)은 다음과 같음

구분	주요내용
「수원시 주차장 조례」 개선(안)	- 조례의 목적, 지원대상, 인센티브 제공, 피해보상 및 손해배상 책임 등
공유 주차면 이용요금 설정	- 공유 주차면의 유료이용 - 통일된 주차공유 이용요금 운영 등
수원시 주차공유 업무 분담	- 수원시 주차공유 정책의 원활한 추진을 위해 수원시와 4개 구의 업무 분담
불법 주·정차 단속 및 처벌 강화	- 수원시는 「수원시 불법 주·정차 단속 지침」을 근거로 불법 주·정차 단속을 수행하고 있지만, 단속 및 처벌이 미흡함 · 단속시간 : 평일(7시~21시) / 토요일 및 공휴일(9시~18시) - 불법 주·정차에 대한 단속 및 처벌 강화 필요 등

제2절 정책적 제언

(1) 제도적 개선

- 수원시는 주차공유에 대한 법적근거가 미흡하여 주차공유 활성화를 위해 우선적으로 제도적인 개선이 필요하여 법제도 개선(안)을 제시함
 - 「수원시 주차장 조례」, 「수원시 불법 주·정차 단속 지침」 등의 제도적 근거 마련

(2) 시민들의 자발적인 참여 유도

- 수원시는 대부분 종교시설 부설주차장 위주로 무료개방하고 있으며, 거주자우선주차장과 민간 부설주차장 등의 활용도가 미흡한 실정임
- 또한 주차공유에 대한 경험이 매우 낮아 홍보, 보조금 및 인센티브 제공 등으로 수원시민이 주차공유에 자발적으로 참여할 수 있도록 유도할 필요가 있음
 - 주차공유 공모사업, 민간주도형 주차공유, 주민자치형 거주자우선주차장 공유 등

(3) 주차요금의 유료화 전환 및 현실화

- 불필요한 장기주차를 방지하고 회전율을 높일 수 있도록 무료주차장의 유료화 전환 및 현실화를 유도해야 함
- 그리고 주차공간이 사회적 재화라는 인식을 위해 노력해야 할 필요가 있음
 - 거주자우선주차제의 개인입찰제 도입, 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화 등

(4) 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화

- 주차공유는 기존의 불법 주·정차 차량을 공유 주차면으로 유도하여 불법 주·정차 감소로 인한 차량통행속도 제고, 시야개선 등을 통해 교통사고 감소 등을 기대할 수 있음
 - 주·정차 금지구역 중심의 단속 전환 검토, 불법 주·정차의 상시 단속 및 위반자에 대한 엄격한 처벌 등

(5) 기존 주차장 시설의 효율적 이용 및 다양화 모색

- 수원시는 「생태교통 수원 2013」의 개최이후 자동차 통행을 억제하는 등 자동차가 아닌 사람을 우선 고려하는 방안에 초점을 맞추고 있음

- 주차장 시설의 건설을 지양하고 기존의 주차장 시설을 이용한 수요관리를 통해 공유 주차면을 제공할 필요가 있음
 - 거주차우선주차장, 다세대 및 다가구 부설주차장, 민간 부설주차장 등

(6) 단계별 계획수립

- 수원시 주차문제의 성공적인 해결을 위해 다음과 같이 단계별 계획수립을 제안함

구분	주요내용
단기적	- 지속적인 홍보 등을 통해 주차공유에 대한 긍정적 인식 유도 - 주차공유 플랫폼 개발 - 불법 주·정차에 대한 단속 및 처벌 강화 - 수원시 주차통합관제시스템 구축(공공) - 주차공유 관련 제도적 정비 등
중기적	- 주차이용에 비용이 들어간다는 인식 변화 - 요금징수, 운영, 정보제공 등 주차시스템 통합 - 불법 주·정차에 대한 인식 변화 - 수원시 주차통합관제시스템 통합(공공+민영) - 주차공유 관련 제도적 정비 구축 등
장기적	- 스마트 주차공유와 연계하여 미래지향적 주차시스템 운영 - 타 지자체와 연계하여 통합관리시스템 운영 등

| 참고문헌 |

〈국문 자료〉

강소정 외 1명(2018), 주차장 공유 우수사례를 통해 살펴본 주차장 공유방향, 교통 기술과 정책, 제15권, 제1호, p.47-55

수원시 내부자료(2018)

빈미영 외 1명(2018), 경기도 주차난 해소를 위한 지원방향과 제도개선 연구, 경기연구원

최석환 외 4명(2017), 수원시 스마트시티 적용방안에 관한 연구, 수원시정연구원

김세연 외 2명(2017), 수원시 공동주택 주차장의 효율적인 운영방안에 대한 연구, 수원시정연구원, 시민과 함께하는 연구사업, p.151-191

국토교통부(2017), 주차공유산업 투자여건 개선방안

황기연(2016), 공유경제와 공유교통, 교통 기술과 정책, 제13권 제2호

변완희 외 2명(2016), 다가구 임대주택의 공유 가능 주차면을 활용한 주거비 지원방안 연구, 교통 기술과 정책, 제13권 제2호, p.49-57

김숙희(2016), 수원시 주차공유 정책이 공유가치 확산에 미치는 영향분석, 수원시정연구원

수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립

고양시(2016), 고양시 주차장 수급실태 조사용역

빈미영 외 3명(2015), 경기도 주차장공유 도입을 위한 주차행태 분석연구, 경기연구원

신희철 외 1명(2015), 주차장 공유제도 활성화 방안, 한국교통연구원

이정범(2015), 공유주차장 이용활성화 방안, 대전세종연구원

김은란 외 3명(2015), 공유경제 기반의 도시공간 활용 제고방안 연구, 국토연구원

이광훈(2014), 공유주차를 통한 근린생활시설의 부설주차장 활성화 방안, 서울연구원

국토교통부(2014), 주차난 완화 및 주차문화 발전방안

김순관(2002), 블록별 주차수요관리방안 연구, 서울연구원

〈웹사이트〉

국가법령정보센터(www.law.go.kr)

수원시 홈페이지(www.suwon.go.kr)

모두의주차장(<http://www.moduparking.com/service>)

수원통계(<http://stat.suwon.go.kr/stat/index.do>)

구글(<https://www.google.com>)

샌프란시스코 주차정보(<http://en.parkopedia.com>)

파크태그(<https://www.parkingtag.ie/home>)

저스트파크(<https://www.justpark.com>)

스트리트라인(<http://www.streetline.com>)

<http://stjohns.ca/living-st-johns/streets-traffic-and-parking/parking-permits>

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

<https://uk.parkindigo.com/en>

| 저자 약력 |

김숙희

공학박사

수원시정연구원 도시환경연구부 연구위원(현)

E-mail : sukheek@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「시티투어 서비스 만족도가 재이용의사에 미치는 영향분석: 수원 시티투어 중심으로」 (2018, 대한교통학회지 Vol.36 No.2, 86-97)

「AHP와 ANP 중심의 다기준 의사결정 기반 생태교통정책 평가체계에 관한 연구」 (2017, 대한교통학회지 제35권 제3호 , 183~196쪽)

「대중교통 접근성이 카셰어링 이용수요에 미치는 영향」 (2016, 한국ITS학회논문지 제15권 제4호 통권 66호 pp.1-11)

「수원역 환승센터 버스노선 조정 모니터링 연구」 (2017, 수원시정연구원)

심태일

공학석사

수원시정연구원 안전환경연구실 연구원

E-mail : simti@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「고령화 사회에 대비한 교통정책방향」 (2017, 수원시정연구원)

「생활권도로 유형별 개선방안 연구」 (2017, 수원시정연구원)

「전기차 이용활성화를 위한 중장기 추진전략」 (2017, 수원시정연구원)

