

SRI

정책리포트

수원시 주차공유사업을 통한 경제적 효과 분석

김숙희

도시공간연구실 연구위원, sukheek@suwon.re.kr

요약

- 수원시는 2017.12월부터 주차공유사업을 추진하여 2018.12월 기준 7개소, 530면을 조성하여 운영 중이며, 주차공유사업의 활성화를 위해 노력 중에 있음
- 이에 주차공유사업을 통한 경제적 효과를 분석함으로써 수원시 주차공유사업이 지속적이고 활성화 될 수 있도록 하는 것을 목적으로 함
- 수원시 주차공유사업으로 인한 직접효과(공영주차장 조성비 절감효과) 314억원~526억원, 간접효과(배회주행 처리비용 및 불법 주차차량 운행비용) 3.7천만원 추정
- 부설주차장의 주차공유사업 참여로 인한 직접효과(예산절감효과 및 주차면 조성) 3,986억원 (5,751면)~13,286억원(19,171면), 간접효과(배회주행 처리비용 및 불법 주차차량 운행비용) 4억원~13억원 추정

정책제안

- 수원시 주차공유사업의 지속적이고 활성화를 위한 주차정책
 - ① 제도적 개선
 - ② 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화
 - ③ 기존 부설주차장의 참여 유도
 - ④ 주차요금의 유료화 검토

Keyword : 주차장, 수원시 주차현황, 주차공유사업, 경제적 효과, 불법 주·정차

수원시정연구원 현안수시보고서는

수원시민의 삶의 질을 향상하고 수원의 도시 경쟁력 강화를 위해 도시 전반의 다양한 정책 이슈를 발굴하여 분석함으로써 수원시의 비전 설정과 정책 수립에 기여하고자 작성된 자료입니다.

I. 연구의 배경 및 목적

1 연구의 배경

- 수원시는 주차수급에 따른 심각한 주차문제 및 교통혼잡 문제가 야기되고 있는 실정이며, 특히 구도심의 경우 주·야 주차수급의 불균형으로 더욱 심각하게 나타나고 있음
- 2016년 기준 주차확보율은 100%에 근접하거나 초과¹하지만, 단독주택 및 다세대 주택 밀집지역, 재래시장 주변 등은 주차난이 심각하여 지역주민 간 갈등이 심화되고 있는 실정임
- 단계별·연차별 계획에 따라 공영주차장을 조성하고 있으나 주차장 부지 확보가 어렵고, 주차장 1면 조성 사업비가 7천만 원에서 1억 원에 이르고 있어 예산상의 한계가 있음
- 수원시는 주차문제를 해결하기 위해 주차공유사업을 2017.12월부터 종교시설과 유희주차면을 중심으로 추진하였으며, 2018.12월 기준 7개소 530면을 조성하여 운영 중임
 - 주차공유사업은 주택가에 위치한 부설주차장 중 야간 또는 특정요일 등 비어 있는 주차공간을 다른 이용자와 공유하여 주차공간을 탄력적으로 활용할 수 있는 사업임
- 주차공유사업은 ‘2018 수원시정 베스트 7’에서 1위를 하였으며, 이는 주차문제 해결이 시민들에게 매우 긍정적으로 나타나고 있는 현상을 반영하고 있는 것으로 보임

2 연구의 목적

- 본 연구에서는 주차공유사업을 통한 경제적 효과를 분석함으로써 수원시 주차공유사업이 지속적으로 추진되고, 더욱 활성화 될 수 있도록 하는 것을 목적으로 하며, 연구내용은 다음과 같음
 - 국내·외 주차공유사업 운영사례 검토
 - 수원시 주차현황 실태조사 분석
 - 주차공유사업을 통한 경제적 효과분석
 - 결론 및 정책적 제언

1 수원시, 2016. 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립.

II. 국내·외 주차공유사업 운영사례 검토

1 국내 운영사례

1) 서울시

- 서울시는 2007년부터 주택밀집지역의 주차난 완화를 위해 주차장을 공유하는 상가, 일 반건축물 등에 대하여 시설개선비, 유지보수비 등 금전적인 인센티브를 제공하고 있음
- 서울시는 주차공유 활성화를 위해 자치구별로 거주자우선주차장을 활용하여 유료로 공 유하고 있음
- 거주자우선주차장은 1996년 주택가 주차난을 해결하기 위해 도입한 정책으로 현재 약 12만면이 있으며, 거주자우선주차장의 20%(2만4천면)만 공유해도 주차장 신설비용 1 조2천억원(1면당 5천만원 추정)을 줄일 수 있다는 것이 서울시의 계산임²
- 또한 SH공사 임대아파트의 부설 주차면을 외부인들에게 개방하여 주차비 소득을 통해 주민 아파트 관리비를 경감시켜주고 있음
- 2014년 기준 임대아파트 7개 단지 유휴 주차면 200면을 활용한 결과 약 4,500만원의 수익이 발생했고, 수익금 전액을 아파트에 지급해 7개 단지 1,200가구에 월 평균 4,120원의 관리비가 절약됨³
- 주차공유 플랫폼 업체인 모두의주차장에서는 2012년 기준 송파구를 대상으로 주차공 유사업의 경제적 효과를 분석하였고, 분석결과 일 평균 35명의 유료 결제 수 기준(35 면의 주차면 증설효과 가정 시)으로 최소 7,000만원에서 최대 35억원의 예산절감 효 과를 창출할 수 있다고 분석하였음⁴

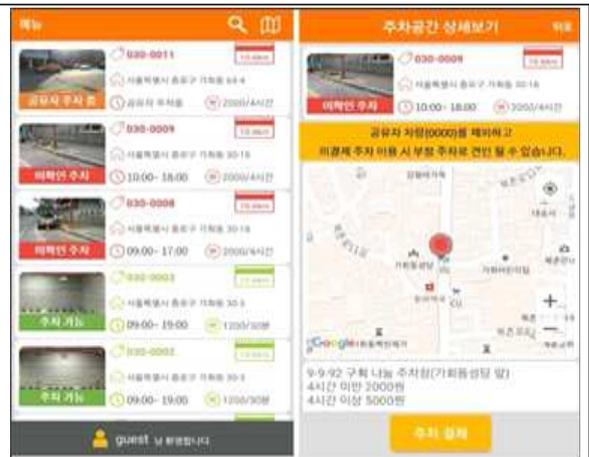
2 한겨레(2018.08.16.). 거주자우선주차장 공유 시대로, "서울 전역으로 확대" 의견 많아.

3 한국아파트신문(2014.10.01.). 임대아파트 관리비 낮춰준 '주차장 공유사업'.

4 김동현. 2015. 민관협력을 통한 스마트워크를 고민하다. 제5회 워크스마트포럼.



〈송파구 주차알림판〉



〈종로구 스마트폰앱 서비스 화면〉



〈금천구 차량감지센서〉



〈양천구 부설주차장 야간개방 노면표시〉

도봉구시설관리공단 주차공유 정보제공

공유 주차장

주차공유에 대한 소개와 내 주차난을 해소하고자 하고, 부설주차장을 지역주민에게 제공되는 주차장입니다.
* 해당공유(주차시설코드) : 981-5108

연번	명칭	주차공간	주소	발달구지대수	개방연도	사각일
1	양정동 제1공유 (백안산그늘밭)	도봉구 덕봉로540길 4(양정2동)	8	5	2015. 7월	
2	양정동 제2공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 4(양정2동)	9	6	2015. 7월	
3	양정동 제3공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 10(양정2동)	12	5	2015. 7월	
4	양정동 제4공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 27(양정2동)	8	5	2015. 7월	
5	양정동 제5공유 (백안산그늘밭)	도봉구 덕봉로540길 47(양정2동)	7	4	2015. 10월	
6	양정동 제6공유 (백안산그늘밭)	도봉구 덕봉로196길 28-40(양정2동)	7	4	2015. 10월	
7	양정동 제1공유 (수목공원)	도봉구 덕봉로607길 21(양정3동)	8	5	2015. 7월	
8	양정동 제2공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 26(양정2동)	8	5	2015. 7월	
9	양정동 제3공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 18(양정2동)	7	5	2015. 7월	
10	양정동 제4공유 (명파동)	도봉구 덕봉로196길 21(양정3동)	8	5	2015. 7월	
11	양정동 제5공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 22-50(양정3동)	8	5	2015. 10월	
12	양정동 제6공유 (명파동)	도봉구 덕봉로607길 23(양정3동)	7	4	2016. 7월	
13	양정동 제7공유 (명파동)	도봉구 덕봉로540길 26(양정2동)	7	5	2016. 7월	
14	양정동 제8공유 (상봉역)	도봉구 덕봉로540길 14-40(양정2동)	7	5	2016. 7월	
15	도봉1동 제1공유 (명파동)	도봉구 덕봉로196길 43(도봉1동)	10	6	2015. 7월	
16	도봉1동 제2공유 (그림별장)	도봉구 덕봉로196길 20(도봉1동)	8	5	2016. 7월	
17	양정1동 제1공유 (명파동)	도봉구 우이천로30길 6(양정1동)	7	4	2015. 10월	
18	양정1동 제2공유 (명파동)	도봉구 우이천로34길 46(양정1동)	7	4	2016. 7월	
19	양정1동 제3공유 (노들공원)	도봉구 덕봉로117길 36(양정1동)	8	5	2015. 7월	
20	양정1동 제4공유 (명파동)	도봉구 덕봉로117길 36-5(양정1동)	9	6	2015. 10월	
21	양정1동 제3공유 (명파동)	도봉구 덕봉로117길 15-3(양정1동)	8	5	2016. 7월	
22	양정1동 제4공유 (명파동)	도봉구 덕봉로117길 15-3(양정1동)	7	4	2016. 7월	
23	양정1동 제5공유 (명파동)	도봉구 노들로 209-1(명파동)	9	6	2015. 7월	

〈도봉구 주차공유 정보제공 홈페이지〉



〈성북구 공유주차장 개념도〉

[그림 1] 서울시 자치구별 주차공유사업 운영사례

자료 : 김숙희. 2018. 수원시 주차공유 정책의 실행방안. 수원시정연구원.

2) 경기도

- 경기도는 2018년 4월 「경기도 주차장 무료 개방 지원 조례」를 제정하여 제도적 근거를 마련함
- 대부분의 경기도 지자체들은 학교 및 종교시설 부설주차장을 활용하여 무료개방하고 있음
- 그러나 부천시는 그 외에 공동주택 주차장 공유 협약을 통해 낮 시간 동안 비어있는 아파트 단지 내 주차장을 공유하고 있으며, 2018년 9월 기준으로 부천시와 공유하는 아파트 부설주차장은 10개 단지에 210면이 됐으며 84억원 이상의 경제적 효과가 있다고 하였음⁵



[그림 2] 경기도 지자체별 주차공유사업 운영사례

자료 : 김숙희. 2018. 수원시 주차공유 정책의 실행방안. 수원시정연구원.

5 경기일보(2018.09.09.), 소유 NO! 공유 OK~ 아파트 주차장 공유

3) 제주도⁶

- 제주도는 주차난이 심각한 주택 및 상가 밀집지역의 민간 부설주차장을 무료로 개방하는 부설주차장 공유사업을 통해 2018년 기준 167개소, 1,710면의 주차장을 확보하였음
- 이를 통해 주차장 1면당 조성비용이 약 2천만원 이상이 소요되는 것을 감안하면 342억원 이상의 주차장 조성 효과를 거둔 것으로 평가하였음
- 부설주차장 유형을 보면 상가 등 민간건축물 115개소, 1,092면과 은행·공공기관 52개소, 618면을 개방하였음



〈용담2동 민간 부설주차장 공유사업 협약〉



〈부설주차장 공유사업 간담회〉



〈공공기관 부설주차장 개방〉



〈민간 부설주차장 개방〉

[그림 3] 제주도 주차공유사업 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

⁶ 제주메일(2019.03.04.). 도, 민간 부설주차장 공유사업 효과 '특독'.

2 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 유헴 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
- 국외의 주차시설 공동이용 주요 현황은 다음과 같음

[표 1] 국외의 주차시설 공동이용 주요 현황

구분	주요 내용
캘리포니아 로스앤젤레스 (Los Angeles)	<ul style="list-style-type: none"> • 주차수요 첨두시간대가 다르거나 수요패턴이 상충하지 않은 주차시설이 반경 140m이 내의 거리에 위치한다면 주차시설 공동이용을 허용 • 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
오리건 포틀랜드 (Portland)	<ul style="list-style-type: none"> • 포틀랜드 대도시권 전역에 걸쳐 다양한 형태로 주차시설을 공동이용하고 있음 • 공동주차의 형태는 제한이 없으며 대표적인 예로서 극장업무시설, 교회학교, 음식점 업무시설, 헬스클럽 업무시설, 소매점소규모 병원, 극장·교회·소매점, 소매점음식점은행, 소규모 의원 헬스클럽, 소매점 업무시설·음식점·주거지 등을 결합하는 것이 가능함 • 주차시설 공동이용에 따른 효과로는 각 용도시설들의 필요한 주차면수를 충족시키면서 실제적인 주차면수는 획기적으로 축소함
앨라배마 몽고메리 (Montgomery)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 주차시설 공동이용을 위해서는 건물의 주요 출입구와 공유주차시설의 거리가 152.4m 이내에 위치해야 함
도쿄 신주쿠 (新宿)	<ul style="list-style-type: none"> • 도쿄 신주쿠에서는 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

자료 : 김숙희. 2018. 수원시 주차공유 정책의 실행방안. 수원시정연구원. 재구성.

2) 거주자우선주차제

- 거주자우선주차제는 주택가 이면도로상의 주차구획선을 확정, 유료화하고 공공부분이 관리함으로써 주거지역에 대한 주차시설공급, 주차문제로 인한 이웃간 분쟁 해소, 주차질서 확립 및 외부차량에 의한 불필요한 주차수요를 억제하는 방안임
- 국외의 경우 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
- 국외의 거주자우선주차제 주요 현황은 다음과 같음

[표 2] 국외의 거주자우선주차제 주요 현황

구분	주요 내용
오리건 유진 (Eugene)	<ul style="list-style-type: none"> • 비거주자(특히 통근자)의 장시간 도로주차를 감소시켜서 해당 지역의 혼잡유발을 억제하고 거주자에게 보다 편리한 주차환경을 마련하는데 그 기본목적이 있음 • 지역의 토지이용성격에 따라 해당 지역을 3개 구역으로 나누어 적용방법을 차별화함 • 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
메릴랜드 볼티모어 (Baltimore)	<ul style="list-style-type: none"> • 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
온타리오 해밀턴 (Hamilton)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 가능

자료 : 김숙희. 2018. 수원시 주차공유 정책의 실행방안. 수원시정연구원. 재구성.

3) 비즈니스 모델

○ 국외의 비즈니스 모델의 주요 현황은 다음과 같음

[표 3] 국외의 비즈니스 모델 주요 현황

구분	주요 내용
스트리트라인 (Streetline)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 주차 현황을 감지 및 불법주차를 감시하는 역할까지 수행함
파크태그 (park Tag)	<ul style="list-style-type: none"> • 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
저스트파크 (Just Park)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 플랫폼임
인디고 (Indigo)	<ul style="list-style-type: none"> • 인디고(Indigo)는 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

자료 : 김숙희. 2018. 수원시 주차공유 정책의 실행방안. 수원시정연구원. 재구성.

Ⅲ. 수원시 주차현황 실태조사

1 수원시 주차 현황

1) 수원시 주차시설 공급현황

- 수원시 주차시설 공급현황은 총 416,332면으로 나타남
- 구별 주차시설 공급현황은 영통구 32.0%(133,150면), 권선구 28.6%(119,105면), 장안구 21.0%(87,430면), 팔달구 18.4%(76,647면) 순으로 나타남
- 시설별 주차시설 공급현황은 부설주차장이 가장 많은 92.1%(383,428면)를 차지하고 있으며, 노상주차장이 5.2%(21,667면), 노외주차장이 2.7%(11,237면)를 차지하고 있음

[표 4] 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.

2) 수원시 주차수요 현황

- 수원시 주차수요 현황은 주간에 총 260,223대, 야간에 총 396,019대로 야간에 주차 수요가 더 많은 것으로 나타남
- 구별 주차수요는 주간에 영통구가 30.3%(78,768대)로 가장 높게 나타났고, 권선구 29.2%(75,921대), 팔달구 20.4%(3,061대), 장안구 20.2%(52,473대)로 나타남
- 야간도 영통구가 31.3%(23,983대)로 가장 높게 나타났고, 권선구 29.8%(118,015대), 장안구 20.8%(82,498대), 팔달구 18.1%(71,523대)로 나타남
- 유형별 주차수요는 주간에 부설주차장이 80.6%(209,803대)로 가장 높게 나타났고, 노상 불법 11.0%(28,718대), 노상합법 5.6%(14,670대), 노외가 2.7%(7,032대)로 나타남
- 야간도 부설주차장이 81.6%(323,344대)로 가장 높게 나타났고, 노상불법 12.0%(47,649대), 노상합법 4.8%(18,961대), 노외가 1.5%(6,065대)로 나타남

[표 5] 수원시 주차수요 현황

구분	수요 합계	노상주차장(대)			노외주차장(대)				부설주차장(대)			
		소계	노상 합법 ⁸	노상 불법 ⁹	소계	공영 노외	기타 공영	민영 노외	소계	일반 건축물	집합 건축물	
주간 ¹⁰	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 ¹¹	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.

8 노상 주차공급면(구획면) 내에 주차한 차량.

9 노상 주차공급면(구획면)을 벗어난 차량.

10 주차수요 주간 조사시간 : 09:00~17:00.

11 주차수요 야간 조사시간 : 20:00~24:00.

3) 수원시 주차확보율 현황

- 「수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립(2016)」을 기준으로 수원시 주차확보율은 4개로 구분하였고, 다음과 같음

[표 6] 수원시 주차확보율 구분

구분	정의
법정기준 공부상 주차확보율	<ul style="list-style-type: none"> • 「주차장법」제4조에 따른 주차장 확보율을 적용한 법정기준 공부상 주차확보율임
법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율	<ul style="list-style-type: none"> • 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율은 법정기준 주차확보율에서 주차수요는 법정기준대로 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 주차공급면으로 사용하여 산정한 주차확보율임
현장기준 전수조사 주차확보율	<ul style="list-style-type: none"> • 현장기준 전수조사 주차확보율은 외부인의 이용가능 여부에 상관없이 주차면으로 이용되고 있는 노상, 노외 및 부설주차장의 모든 주차면에 대하여 공급과 수요를 조사하여 산정한 확보율임
현장기준 실질적 주차확보율	<ul style="list-style-type: none"> • 실질적 주차확보율은 토지이용에 따라 건축물 부설주차장의 자유로운 이용이 제한되는 경우를 고려하여 실질적 주차확보율을 산정하기 위해 건축물 부설주차장의 포함여부에 따라 구분하여 주차확보율을 산정함

자료 : 수원시, 2016. 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립. 재구성.

가. 법정기준 공부상 주차확보율

- 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

[표 7] 수원시 법정기준 공부상 주차확보율

구분	주차공급(면)				주차수요 (자동차등록대수)	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.

나. 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율

- 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

[표 8] 수원시 법정기준 부설주차 전수조사 주차확보율

구분	주차공급(면)				주차수요 (자동차등록대수)	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.

다. 현장기준 전수조사 주차확보율

- 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

[표 9] 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.

라. 현장기준 실질적 주차확보율

- 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

[표 10] 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.

4) 소결

- 주차수급실태조사 결과 수원시 주차확보율은 100%에 근접하거나 초과하였지만, 주거 지역, 상업지역 등의 실질적인 주차장 부족현상을 충족하기에는 한계가 있음
- 수원시는 현실적인 주차수급을 반영하기 위해 주차현황을 정확하게 파악할 필요가 있으며, 주차수급실태조사 조사방법의 개선을 통해 신뢰성을 향상시킬 필요가 있음
- 또한 수원시 주차장의 92.1%를 차지하고 있는 부설주차자의 참여로 공유주차면을 확대할 필요가 있으며, 이를 위한 홍보, 제도적 개선 등의 마련이 필요함

2 수원시 주차공유사업 현황¹²

- 수원시는 주차공유사업을 '17.12월부터 추진하였으며, '18.12월 기준 수원시 관내 종교 부설주차장 등을 대상으로 7개소, 530면을 조성하여 무료개방 중
- 위 치 : 수원시 관내
 - 사 업 비 : 370백만원
 - 사업내용 : 업무 및 종교시설 등 부설주차장 유휴공간을 지역주민에게 공유하여 지역 주차난 해소 및 선진 주차문화 정착
 - 추진근거 : 「수원시 주차장 조례」 제19조(공공기관 및 공공시설 부설주차장의 일반에의 제공), 제19조의3(비주거용 건축물 부설주차장), 학교운동장 등의 야간개방), 제21조(보조) 등

[표 11] 수원시 주차공유사업 현황 및 추진계획

구분	주요 내용
2017년 12월	• 주차장 공유사업 추진계획 보고
2018년 01월	• 주차장 공유사업 협약 체결(수원시 : 중앙교회)
2018년 04월	• 시설개선 완료 및 중앙교회 주차공유 개시(94면)
2018년 05월	• '18년 하반기 주차공유사업(4개소) 협약 계획 보고
2018년 05월	• 주차공유사업 업무협약 체결(4개소, 196면)
2018년 05월	• LH 및 KT&G의 미개발부지(2개소) 협약(240면 조성)
2018년 09월	• 2019년 주차공유사업 신청안내 및 수요조사
2018년 11월	• 하반기 주차공유사업(4개소) 시설개선 및 무료개방
2018년 12월	• 추가 사업대상지 확정 및 사업계획 협의
2019년 01월	• 주차장 공유사업 협약 체결
2019년 상반기	• 사업대상지 시설개선공사 및 주차장 개방

자료 : 수원시 내부자료. 2018.

12 수원시 내부자료. 2018.

IV. 수원시 주차공유사업에 따른 경제적 효과분석

1 주차공유사업으로 인한 직접효과

1) 주차공유사업으로 인한 공영주차장 조성비 절감효과 추정

- 공영주차장을 조성하기 위해서는 면적별, 토지유형별 등에 따른 토지가격, 설계 및 공사비 등을 고려해야하기 때문에 공영주차장 설치에 어려움이 있음
- 가장 최근에 조성된 2016년 수원시 공영주차장 4개소, 538면의 평균 금액은 약 6천만원으로 나타났지만, 일반적으로 공영주차장 1면당 약 7천만원에서 1억원의 사업비가 소요되는 것으로 나타남¹³
 - 공영주차장 1면당 조성비 : 약 6천만원~1억원
- 그러나 수원시는 주차공유사업으로 7개소, 530면을 확보하였으며, 공유주차장 1면당 약 70만원의 사업비가 소요됨¹⁴
 - 공유주차장 1면당 조성비 : 약 70만원
- 본 연구에서는 수원시 주차공유사업으로 인한 공영주차장 조성비 절감효과를 추정하기 위해 수원시 공영주차장 및 공유주차장 1면당 조성비를 적용하여 공영주차장 조성비 절감효과를 추정함
- 추정결과 수원시는 주차공유사업을 통해 7개소, 530면을 확보하여 공영주차장 조성 대비 약 314억원~526억원, 평균 420억원 상당의 예산 절감효과가 발생하는 것으로 나타남

[표 12] 수원시 공영주차장 조성비 절감효과 추정

구분		주차공유(백만원)	공영주차장(백만원)	감축효과(백만원)
1면 조성비	최소	0.7	60	▽ 59
	최대	0.7	100	▽ 99
	평균	0.7	80	▽ 79
530면 조성비	최소	371	31,800	▽ 31,429
	최대	371	53,000	▽ 52,629
	평균	371	42,400	▽ 42,029

13 수원시 내부자료. 2017, 2018.

14 수원시 내부자료. 2018.

2 주차공유사업으로 인한 간접효과

1) 주차공유사업으로 인한 배회주행 처리비용 추정

- 차량 운전자는 목적지에 주차시설이 부족할 경우 주차를 위해 배회하는 차량이 발생하여 이에 따른 과잉통행과 환경오염이 가중될 것임
- 주차공유사업으로 인한 배회주행 처리비용을 추정하고자 기존문헌을 검토하여 사회적 비용을 적용함
 - 장재민 외 1명(2015)은 배회주행 처리비용을 [표 13]과 같은 기준으로 추정하였으며, 추정결과 연간 약 19억원이 발생한다고 하였음

[표 13] 배회주행 처리비용 추정을 위한 기준

구분	내용	비고
과잉거리	511m	• 한국교통연구원 실험값 평균
탄소배출량	149.9g/km	• 에너지공단(2015)
배회자동차수	434,825대	• 주차장 부족 차량대수
연간발생량	8,654ton	• 주행일수 : 5일/주일
처리비용	220달러/ton	• 네이처 기후변화(2015)
사회적 비용	19.04억원/년	-

자료 : 장재민·김태형. 2017. 불법주정차의 사회적 비용에 기반한 주차정책방향에 대한 연구. 교통연구 제24권 제3호 PP.45-59.

- 본 연구에서는 수원시 주차공유사업으로 인해 조성된 530면에 대한 배회주행 처리비용을 추정하기 위해 1대당 연간 4,379원을 적용하여 추정함
- 추정결과 주차공유사업으로 인해 발생하는 530대의 배회주행 처리비용은 연간 약 2백만원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남

2) 주차공유사업으로 인한 불법 주차차량 운행비용 추정

- 차량 운전자는 목적지에 주차시설이 부족할 경우 주차를 위해 배회하는 차량이 발생하며, 신규 주차장을 건설하거나 주차공유사업 등으로 주차장을 확보할 경우 배회하던 차량이 배회하지 않고 목적지에 주차가 가능하게 되어 불법 주·정차를 방지하고 탐색 시간과 탐색거리가 줄어들게 될 것임
- 본 연구에서는 주차공유사업으로 인한 불법 주차차량 운행비용을 추정하였고, 산정방법¹⁵은 다음과 같음

$$VOIS_{(VT)} = VOT_{\text{사업미시행}} - VOT_{\text{사업시행}}$$

여기서, $VOT = \sum(VT \times D \times PQ) \times 365$

VT = 주행속도별 차량운행비용
 D = 주행거리
 PQ = 불법주차차량대수

- 주차는 대부분 생활도로에서 발생하고 있어 주차차량 운행비용 절감편익을 추정하기 위해 승용차로 구성된 제한속도 30km/h의 생활도로를 대상으로 차량운행비용을 추정한다고 가정함
- 주차공유사업으로 조성된 공유주차장 530면으로 인해 사업시행 후에는 530대에 대한 불법 주차차량은 100%로 발생하지 않는다고 가정함
- 주행거리는 사업시행 전에는 511m를 배회하며, 사업시행 후 배회 없이 목적지에 주차를 한다고 가정함

[표 14] 주차차량 운행비용 추정을 위한 가정

구분		내용	비고
주행속도별 차량운행비용		347.27원/km	• 「교통시설 투자평가지침(제6차 개정)」
주행거리	사업시행 전	511m	• 한국교통연구원 실험값 평균
	사업시행 후	0m	-
불법 주차차량 대수	사업시행 전	530대	• 주차공유사업 미시행으로 인한 불법주차차량대수
	사업시행 후	0대	-

15 권용훈·이세구. 2013. 공동주차장 타당성분석을 위한 수요 및 편익추정 연구. 서울공공투자관리센터.

- 추정결과 주차공유사업으로 인해 발생하는 530대의 불법 주차차량 운행비용은 연간 약 3.4천만원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남

3 공유주차사업의 중·장기적 효과분석

1) 부설주차장의 주차공유사업 참여로 인한 주차면 절감효과

- 수원시는 시설별 주차시설 중 부설주차장이 90% 이상을 차지하고 있지만, 법/제도적 등의 미흡으로 인해 주차공유사업 참여가 미미한 형편으로 주차공유사업의 활성화를 위해 부설주차장의 참여가 필요함
- 본 연구에서는 수원시 부설주차장이 주차공유사업에 참여한다는 가정을 바탕으로 참여율과 유희비율을 시나리오별로 구분하여 주차면 조성효과와 예산 절감효과를 추정함
- 주차면 산정방법¹⁶은 다음과 같음

$$\text{승용주차장 조성효과(면)} = \text{부설주차장(면)} \times \text{참여율(\%)} \times \text{유희비율(\%)}$$

- 유희비율은 서울시 전일제 거주자우선주차장 낮시간 유희비율인 30~50% 수준을 참고하였고, 참여율은 5%(공유도시 서울의 참여율)와 10%로 설정함

[표 15] 부설주차장의 참여율 및 유희비율 가정

구분	내용
부설주차장 현황	• 383,428면
시나리오 1(최소)	• 참여율 : 5% • 유희비율 : 30%
시나리오 2(최대)	• 참여율 : 10% • 유희비율 : 50%
시나리오 3(평균)	• 참여율 : 7.5% • 유희비율 : 40%

- 추정결과 시나리오 1은 참여율과 유희비율을 최소값으로 하여 약 5,751면 상당의 주차면 조성효과가 발생하는 것으로 나타났고, 공영주차장 조성 대비 약 3,986억원 상당의 예산 절감효과가 발생하는 것으로 나타남¹⁷

¹⁶ 고준호·유경상. 2013. 공유교통의 시대, 무엇을 나눠쓸 것인가?. 서울연구원.

¹⁷ 공영주차장 1면당 조성비 7천만원, 공유주차장 1면당 조성비 70만원 적용.

- 시나리오 2는 참여율과 유희비율을 최대값으로 하여 약 19,171면 상당의 주차면 조성 효과가 발생하는 것으로 나타났고, 공영주차장 조성 대비 약 13,286억원 상당의 예산 절감효과가 발생하는 것으로 나타남
- 시나리오 3은 참여율과 유희비율을 평균값으로 하여 약 11,503면 상당의 주차면 조성 효과가 발생하는 것으로 나타났고, 공영주차장 조성 대비 약 7,971억원 상당의 예산 절감효과가 발생하는 것으로 나타남

[표 16] 시나리오별 주차면 조성효과 및 예산 절감효과 추정결과

구분	주차면 조성효과	예산 절감효과
시나리오 1(최소)	5,751면	3,986억원
시나리오 2(최대)	19,171면	13,286억원
시나리오 3(평균)	11,503면	7,971억원

2) 부설주차장의 주차공유사업 참여로 인한 간접효과

- 본 연구에서는 부설주차장이 주차공유사업에 참여한다는 가정하에 시나리오 1(최소)은 5,751면, 시나리오 2(최대)는 19,171면, 시나리오 3(평균)은 11,503면을 조성할 수 있다고 추정함
- 이에 부설주차장의 주차공유사업 참여로 인한 배회주행 처리비용과 불법 주차차량 운행비용을 추정함

가. 부설주차장 참여로 인한 배회주행 처리비용 추정

- 배회주행 처리비용 추정을 위해 1대당 연간 4,379원을 각 시나리오별에 적용하여 추정함
- 추정결과 시나리오 1의 경우 5,751대의 배회주행 처리비용은 연간 약 2.5천만원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남
- 시나리오 2의 경우 19,171대의 배회주행 처리비용은 연간 약 8.4천만원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남
- 시나리오 3의 경우 11,503대의 배회주행 처리비용은 연간 약 5.0천만원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남

[표 17] 시나리오별 배회주행 처리비용 추정결과

구분	주차면	배회주행 처리비용
시나리오 1(최소)	5,751면	2.5천만원
시나리오 2(최대)	19,171면	8.4천만원
시나리오 3(평균)	11,503면	5.0천만원

나. 부설주차장 참여로 인한 불법 주차차량 운행비용 추정

- 불법 주차차량비용 추정을 위한 가정은 [표 14]와 같고, 불법 주차차량 대수는 각 시나리오별에 적용하여 추정함
- 추정결과 시나리오 1의 경우 5,751대의 불법 주차차량 운행비용은 연간 약 3.7억원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남
- 시나리오 2의 경우 19,171대의 불법 주차차량 운행비용은 연간 약 12.4억원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남
- 시나리오 3의 경우 11,503대의 불법 주차차량 운행비용은 연간 약 7.5억원 상당의 절감효과가 발생하는 것으로 나타남

[표 18] 시나리오별 불법 주차차량 운행비용 추정결과

구분	주차면	불법 주차차량 운행비용
시나리오 1(최소)	5,751면	3.7억원
시나리오 2(최대)	19,171면	12.4억원
시나리오 3(평균)	11,503면	7.5억원

V. 결론 및 정책적 제언

1 결론

- 주차문제는 수원시뿐만 아니라 국내·외에서 여전히 해결하지 못하고 있는 문제이지만, 주차문제를 해결하기 위해 다양한 정책을 추진하고 있음
- 그러나 주차문제 해결을 위한 주차시설 공급에는 한계가 있으며 주차수급의 불균형으로 주차문제는 여전히 심각하게 발생하고 있음
- 최근에는 주차장 공급보다는 수요관리를 통해 주차문제를 해결하는 방식으로 바뀌고 있으며, 이를 위한 대안으로 주차장을 공유하는 방법이 있음
- 단계별·연차별로 공영주차장을 조성하고 있지만 주차장 부지 확보, 예산 확보 등의 한계 등으로 2017.12월부터 주차공유사업도 같이 추진하고 있음
- 주차공유사업을 통해 2018.12월 기준 7개소, 530면을 조성하여 운영 중이지만, 아직까지는 주차공유사업의 활성화가 미흡한 상태임
- 이에 본 연구에서는 주차공유사업을 통한 경제적 효과를 분석하였고, 수원시 주차공유사업의 지속적이고 활성화를 위한 방안을 제시하였음
- 주차공유사업에 따른 경제적 효과분석 결과는 다음과 같음
 - 주차공유사업 530면에 대한 직·간접적인 총 경제적 효과는 연간 최소 314.4억원에서 최대 526.4억원 상당의 절감효과 발생
 - 부설주차장의 주차공유사업 참여로 인한 직·간접적인 총 경제적 효과는 연간 최소 3,989.7억원(5,751면)에서 최대 13,299.0억원(19,171면) 상당의 절감효과 발생
 - 주차공유사업을 통해 간접효과(배회주행 처리비용 및 불법 주차차량 운행비용)는 지속적인 절감효과가 발생할 것이며, 공유주차면이 증가할수록 더 많은 경제적 절감효과가 발행할 것으로 기대됨

[표 19] 수원시 주차공유사업에 따른 경제적 효과분석 결과

구분		내용	
주차공유사업으로 인한 경제적 효과 (530면)	공영주차장 조성비 절감효과	• 약 314억원~526억원, 평균 420억원 상당의 예산 절감효과	
	배회주행 처리비용	• 연간 약 2백만원 상당의 절감효과	
	불법 주차차량 운행비용	• 연간 약 3.4천만원 상당의 절감효과	
부설주차장의 주차공유사업 참여로 인한 경제적 효과	주차면 조성 및 예산 절감효과	시나리오 1	• 5,751면 상당의 주차면 조성효과 • 3,986억원 상당의 예산 절감효과
		시나리오 2	• 19,171면 상당의 주차면 조성효과 • 13,286억원 상당의 예산 절감효과
		시나리오 3	• 11,503면 상당의 주차면 조성효과 • 7,971억원 상당의 예산 절감효과
	배회주행 처리비용	시나리오 1	• 2.5천만원 상당의 예산 절감효과
		시나리오 2	• 8.4천만원 상당의 예산 절감효과
		시나리오 3	• 5.0천만원 상당의 예산 절감효과
	불법 주차차량 운행비용	시나리오 1	• 3.7억원 상당의 예산 절감효과
		시나리오 2	• 12.4억원 상당의 예산 절감효과
		시나리오 3	• 7.5억원 상당의 예산 절감효과

2 정책적 제언

1) 제도적 개선

- 주차공유사업에 대한 법적근거가 미흡하여 주차공유 활성화를 위해 우선적으로 제도적인 개선이 필요함
- 조례의 목적, 지원대상, 인센티브 제공, 피해보상 및 손해배상 책임 등 주차공유사업에 대한 제도적 개선이 필요함

2) 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화

- 주차공유사업은 기존의 불법 주·정차 차량을 공유주차면으로 유도하여 불법 주·정차를 감소시켜 도로환경 쾌적성 향상, 교통사고 감소 등을 기대할 수 있음

- 주차공유사업의 성공과 활성화를 위해 불법 주·정차차에 대한 단속과 처벌을 강화할 필요가 있음
- 그리고 주차공간은 사회적 재화라는 인식을 위해 노력할 필요가 있으며, 이를 위해 불법 주·정차 단속 및 처벌 강화, 교육 및 홍보를 통한 불법 주·정차에 대한 인식 변화 등 단계별 계획을 수립할 필요가 있음

3) 기존 부설주차장의 참여 유도

- 주차공유사업은 종교시설과 유희주차면을 중심으로 추진되고 있지만, 수원시 주차장의 92.1%는 부설주차장이 차지하고 있어 중·장기적으로 부설주차장의 참여를 유도할 필요가 있음
- 부설주차장의 참여를 유도하기 위해 SNS, 언론보도 등을 활용하여 지속적인 홍보 활동을 실시해야 함

4) 주차요금의 유료화 검토

- 불필요한 장기주차 방지, 높은 회전율 기대, 도심지 차량진입 억제, 불법 주·정차에 대한 형평성 등을 위해 주차요금의 유료화를 검토할 필요가 있음
- 또한 주차요금의 유료화를 위해 이해당사자간 의견수렴, 토론회 등을 통해 갈등발생을 최소화할 필요가 있음

| 참고문헌 |

<국문 자료>

- 고준호·유경상(2013), 공유교통의 시대 무엇을 나눠쓸 것인가?, 서울연구원.
- 권용훈·이세구(2013), 공동주차장 타당성분석을 위한 수요 및 편익추정 연구, 서울공공투자관리센터.
- 김동현(2015), 민관협력을 통한 스마트워크를 고민하다, 모두컴퍼니, 제5회 워크스마트포럼.
- 김숙희(2018), 수원시 주차공유 정책의 실행방안, 수원시정연구원.
- 김원호·김승준·고준호(2011), 불법운전의 사회적 비용, 서울연구원.
- 빈미영·봉인식·정지은·박기철(2015), 경기도 주차장공유 도입을 위한 주차행태 분석연구, 경기연구원.
- 수원시 내부자료(2018).
- 수원시 내부자료(2017).
- 수원시(2016), 수원시 주차수급실태조사 및 기본계획수립.
- 장재민·김태형(2017), 불법주정차의 사회적 비용에 기반한 주차정책방향에 대한 연구, 교통연구 제24권 제3호, PP.45-59.

<보도 자료>

- 경기일보(2018.09.09.), 소유 NO! 공유 OK~ 아파트 주차장 공유.
- 제주메일(2019.03.04.), 道, 민간 부설주차장 공유사업 효과 '톡톡'.
- 한겨레(2018.08.16.), 거주자우선주차장 공유 시대로, "서울 전역으로 확대" 의견 많아.
- 한국아파트신문(2014.10.01.), 임대아파트 관리비 낮춰준 '주차장 공유사업'.

<기타 자료>

- 구글 이미지. www.google.co.kr/imghp



발행인 | 최병대

발행처 | 수원시정연구원

경기도 수원시 권선구 수인로 126

031.220.8001

www.suwon.re.kr

※ 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로서 수원시의 정책과 다를 수도 있습니다.