

## 공영주차장 유료화에 따른 운전자의식 및 주차특성 변화 분석 (대구시 사례를 대상으로)

황정훈, 김갑수, 정자영

### I. 서론

최근 도시의 지속가능한 발전을 위한 도시교통체계의 구축이 활발히 추진되고 있다. 즉 자동차위주의 교통정책에서 대중교통과 녹색교통의 이용 증대를 위한 교통시설의 정비 및 서비스 개선이 대도시를 중심으로 추진되고 있다. 그 중에서도 자동차이용을 억제하여 교통량을 줄이고자 하는 교통수요관리정책에 많은 노력이 이루어지고 있다.

공영주차장의 유료화 추진은 교통수요관리정책 중 주차수요관리기법에 해당하며, 즉 주차상한제 및 불법주차단속강화 등과 같이 주차공간을 제약함으로써 자가용승용차의 이용을 억제하는 것과 달리 주차요금의 인상을 통한 경제적 부담을 가중시키는 기법에 해당한다. 현재 공영주차장의 유료화 비율은 서울시가 100%, 부산 91%, 인천 75%이며, 대구시는 42%로서 타 광역시에 비해 매우 저조한 실정이며, 최근 대구시에서도 교통수요관리를 통한 자가용승용차의 이용 억제와 대중교통이용을 촉진하고자 현재 무료 운영 중인 공영주차장을 2008년 1월 중순부터 단계별로 유료화를 추진할 예정이다.

1단계는 부도심에 위치한 2급지 내 지역위주로 우선 유료화하고, 2단계로는 3급지 내에 가능한 주차장을 선별하여 유료화하며, 나머지 주차장은 향후 단계적으로 모든 주차장에 대해 유료화할 예정이다. 본 연구에서 분석 대상인 수성구에 위치한 신매 공영주차장은 수성구 시지지역내 중심상업지

역에 위치하고 있으며, 무료로 운영되어 상업지역내 상점주 및 종사자들이 오전부터 장기주차를 하고 있어 주차회전률이 매우 낮으며 공영주차장 본래의 취지에 어긋나고 주변 이면도로상의 불법주차 등의 문제를 야기하고 있다. 공영주차장의 유료화는 특정 이용자의 장기주차를 억제하고 주차요금의 부과에 따른 불필요한 자가용승용차의 이용을 억제하고 나아가 대중교통의 이용을 증대시키는 효과가 있을 것으로 예상된다.

이에 본 연구에서는 대구시 신매 공영주차장의 유료화를 사례로 유료화에 따른 주차특성의 변화를 분석함으로써 정책적인 효과 및 문제점을 파악하고 이용자 의식 분석을 통해 요금수준 및 정책에 대한 찬반의식 등을 분석하여 공영주차장 유료화 정책의 추진에 따른 정책적 시사점을 도출하고자 한다.

## II. 조사의 개요

### 1. 조사대상지

조사대상지인 신매 공영주차장은 대구시 수성구 신매동에 위치해 있으며, 시지지역 내 상업활동이 가장 활발한 중심상업지역에 위치해 있어 주변 상업시설을 이용하는 내방객 및 상업시설 종사자가 주로 이용하고 있다. 이 지역을 중심으로 도보권인 반경 500m 이내에는 건축물부설주차장을 제외한 민영이나 공영 노외주차장이 없어 수요에 비해 공급이 부족한 실정이다. 2008년 5월 1일 유료화 이전에는 무료주차장으로서 관리인이 없어 실제 주차면수는 108면이지만, 주차장내 통로상에 이중으로 주차하거나 주변 이면도로에 불법주차하는 등 특히 야간에는 매우 혼잡한 실정이다. 주차급지는 2급지로서 주차요금은 <표 1>에 나타낸 것과 같다.

<표 1> 신매 공영주차장 주차요금표

| 구분  | 1회주차요금 |            | 1일<br>주차권 | 월정기주차권   |         |
|-----|--------|------------|-----------|----------|---------|
|     | 최초 30분 | 30분 초과시 마다 |           | 주간       | 야간      |
| 1급지 | 1,000원 | 500원       | 10,000원   | 100,000원 | 75,000원 |
| 2급지 | 600원   | 300원       | 6,000원    | 80,000원  | 60,000원 |
| 3급지 | 400원   | 200원       | 4,000원    | 40,000원  | 30,000원 |

## 2. 조사방법 및 내용

본 연구는 공영주차장 유료화에 따른 주차특성 변화 및 이용자 의식을 분석하기 위하여 유료화 이전과 이후 각각 Number-Plate방식의 주차조사

〈표 2〉 설문조사항목

| 항목    | 세부항목  |
|-------|---|
| 개인 속성 | 성별, 연령, 직업, 월가구소득                           |
| 교통 행동 | 이용빈도, 이용목적, 공영주차장 주변 근무지 유무, 유료화 후 주차장 이용실태 |
| 통행 행태 | 평균주차시간, 자가용 이용목적, 접근시간                      |
| 만족도   | 만차시 주차행태, 유료화찬반, 주차장 요금수준                   |

〈표 3〉 주차장 이용 특성

| 항목        | 구분        | 유료화 전 |       | 유료화 후 |       |
|-----------|-----------|-------|-------|-------|-------|
|           |           | 빈도    | 비율(%) | 빈도    | 비율(%) |
| 이용 빈도     | 거의 매일     | 55    | 25.3  | 12    | 9.1   |
|           | 1주일에 3~4  | 37    | 17.1  | 29    | 22.0  |
|           | 1주일에 1~2  | 58    | 26.7  | 53    | 40.2  |
|           | 1개월에 1~2  | 67    | 30.9  | 31    | 23.5  |
|           | 무응답       | 0     | 0.0   | 7     | 5.3   |
| 이용 목적     | 대중교통환승    | 9     | 4.1   | 1     | 0.8   |
|           | 업무        | 52    | 24.0  | 27    | 20.5  |
|           | 개인용무      | 79    | 36.4  | 75    | 56.8  |
|           | 주변상점가 영업  | 42    | 19.4  | 5     | 3.8   |
|           | 여가, 만남    | 27    | 12.4  | 9     | 6.8   |
|           | 기타        | 8     | 3.7   | 15    | 11.4  |
| 평균 주차 시간  | 30분 이내    | 17    | 7.8   | 9     | 6.8   |
|           | 1시간       | 54    | 24.9  | 56    | 42.4  |
|           | 2시간       | 67    | 30.9  | 48    | 36.4  |
|           | 3시간       | 28    | 12.9  | 11    | 8.3   |
|           | 4시간       | 20    | 9.2   | 2     | 1.5   |
|           | 하루 종일     | 31    | 14.3  | 5     | 3.8   |
|           | 무응답       | 0     | 0.0   | 1     | 0.8   |
| 자동차 이용 목적 | 대중교통노선 없음 | 21    | 9.7   | 7     | 5.3   |
|           | 대중교통의 불편  | 53    | 24.4  | 38    | 28.8  |
|           | 다른 불일     | 63    | 29.0  | 45    | 34.1  |
|           | 동반자가 있어서  | 21    | 9.7   | 10    | 7.6   |
|           | 습관적으로     | 30    | 13.8  | 28    | 21.2  |
|           | 집이 있어서    | 28    | 12.9  | 3     | 2.3   |
| 무응답       | 1         | 0.5   | 1     | 0.8   |       |

및 설문조사를 병행하여 실시하였다. 조사는 유료화 시행 1주일 전인 2008년 4월 25일(금)과 5월 1일 유료화 이후 안정기를 감안하여 2주일 후인 5월 16일(금)에 조사원에 의해 실시하였다. 주차조사시간은 10:00~19:00까지 30분 간격으로 신매 1, 2 공영주차장과 주변 이면도로의 불법주차차량의 번호를 기록하였으며, 설문조사는 주차장 이용자를 대상으로 <표 2>와 같은 항목에 대하여 실시하였다.

### 1) 주차장 이용 특성

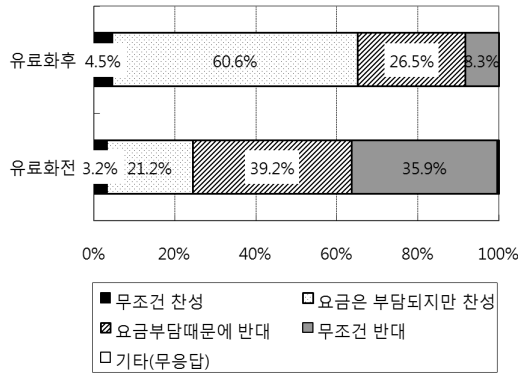
이용자들의 주차장 이용 특성의 변화를 <표 3>에 정리하였다. 이용 빈도를 살펴보면 매일 이용한다는 응답이 유료화 후 많은 폭으로 감소하였다. 이는 주차장 이용목적 중 주변상점가 영업목적 즉, 주변 상가의 자영업자들의 이용이 유료화전 19.4%에서 유료화후 3.8%로 크게 감소한 것에 기인한 것으로 판단된다.

일주일에 1~2회 이용하는 이용자수가 유료화 전보다 높은 비율로 나타났다. 이는 주차장 이용을 꼭 필요로 하는 개인용무 목적으로 유료화 후 요금을 지불하고 단시간 주차하는 이용자가 많아 진 것으로 판단된다. 유료화 전에는 장기주차들로 인해 주차의 어려움이 있었지만 유료화 후 주차장 내 회전율이 높아지면서 일주일에 1~2회 주차장을 이용하는 비율이 높아진 것으로 나타났다. 또한 자동차 이용목적에서는 다른 볼일이나 대중교통의 불편으로 주차장을 이용하는 사람들의 비율은 유료화 전·후 큰 변화가 없었다. 장애인차량 또는 경차는 요금감면혜택을 받기 때문에 주차장을 매일 이용하는 이용자들의 경우 정기권을 끊어 저렴하게 주차장을 이용하고 있는 것으로 파악되었다.

## Ⅲ. 주차장 유료화에 대한 이용자의식 분석

### 1. 유료화에 대한 찬반 의식

공영주차장의 유료화 전환으로 이용자들의 유료화에 대한 찬반의식의 변화를 <그림 1>에 나타내었다. 유료화 전의 설문조사에서 이용자들의 반응



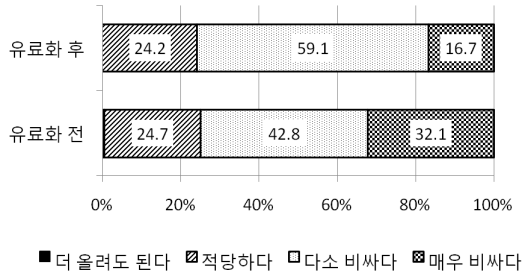
〈그림 1〉 유료화 찬반의식

은 무료로 이용하던 주차장의 요금지불에 대해 반대하는 의견이 많은 것으로 나타났다.

그러나 유료화 후 설문조사에서의 이용자들은 반대하는 의견도 다소 있었지만 눈에 띄게 감소하였고, 대체적으로 찬성하는 의견이 증가 한 것을 알 수 있다. 분석결과 이용자들은 유료화 전에는 반대하는 의견이 많았지만 유료화가 시행된 후 장기 주차들이 주차장 외부로 빠져나가고, 여유로운 주차공간의 확보로 인해 이용자들은 요금의 부담이 있어도 찬성하는 의견이 높게 나타났다. 이를 통해 이용자들의 유료화에 대한 의식의 변화는 유료화 전환이 주차장을 이용하는데 있어 긍정적인 효과가 있다고 판단된다.

## 2. 주차요금에 대한 의식

신매공영주차장의 주차요금은 30분에 600원, 추가 10분당 300원으로 1시간이면 1,500원, 1일 6,000원, 1개월 정기권이 80,000원으로서 유료화 전후에 대한 의식 변화를 〈그림 2〉에 나타내었다. 유료화전에는 다소 비싸다는 의견이 42.8%로 가장 높게 나타났으며, 매우 비싸다 32%, 적당하다 24%, 기타(무응답) 1%, 더 올려도 된다. 1%로 나타났다. 다소 비싸다고 생각하는 의견에는 30~40대가 가장 큰 비율을 차지했다. 책정되어진 요금수준이 비싼 편에 속하는 것은 아니었지만 기존에 무료로 운영되었던 주차장을 유료화 함으로써 상대적으로 비싸다고 느끼는 경우가 많았다.



〈그림 2〉 주차장 요금수준에 대한 인식

유료화후에는 주차장 요금수준이 ‘다소 비싸다’는 의견이 59%로 유료화 전과 비교하여 많이 증가하였으며, ‘적당하다’ 24%, ‘매우 비싸다’ 17% 등의 순으로 나타났다. 기존에 무료로 운영되었던 공영주차장이 유료화 됨으로써 요금부담이 다소 느껴진 것으로 분석된다.

### 3. 불법주차에 대한 인식

유료화 전 조사에서 주차장 만차시에 주변아파트나 상가에 주차, 주변의 불법주차 한다는 의견이 높았으며, 유료화 후 조사에서도 주차장을 이용하기 보다는 외부에 대충 주차를 하겠다는 의견이 높게 나온 것으로 보아 유료화 후 불법주차가 더 성행할 것으로 판단된다.

이로 인해 강력한 불법주차단속의 필요성이 요구되고 또한 많은 응답자들도 〈표 4〉에 나타난 것과 같이 유료화 후 불법주차의 단속이 필요하다고 응

〈표 4〉 불법주차에 대한 인식

| 항목            | 구분              | 빈도  | 구성비  |
|---------------|-----------------|-----|------|
| 불법주차 단속 필요성   | 수시로 주차 단속한다     | 15  | 11.4 |
|               | 시간대에 따라 단속      | 90  | 68.2 |
|               | 단속 필요 없다        | 27  | 20.5 |
| 불법주차 단속시 이용행태 | 유료주차장 이용        | 101 | 76.5 |
|               | 주변아파트, 상가 등에 주차 | 23  | 17.4 |
|               | 대중교통이용          | 4   | 3.0  |
|               | 자전거나 도보이용       | 3   | 2.3  |
|               | 무응답             | 1   | 0.8  |

답했다. 이는 유료화 후 주변도로에 더 심각해진 불법주차 때문에 정차가 불가능하고, 그로 인해 주변도로의 통행이 어려워지면서 강력한 단속이 필요하다고 응답한 이용자들이 많다고 판단된다. 불법주차의 경우 여성보다 남성의 경우 불법주차를 하겠다는 의견이 높게 나타났으며 남성운전자들은 단속이 필요 없다는 비율이 높게 나타났다. 이를 통해 불법주차의 단속이 이뤄진다면 앞으로 유료 주차장을 이용하겠다는 비율이 높게 나타나 이용자들의 유료 주차장으로의 전환에 대한 의식이 변화 되었다는 것을 알 수 있다.

#### 4. 유료화에 따른 주차행동의 변화

유료화 전과 비교해서 이용자들의 주차장 이용방식을 보면 <표 5>에 나타난 것과 같이 주차장 이용회수를 줄이거나, 주차시간을 줄인다는 비율이 높게 나타났다. 이는 주차요금으로 인한 부담으로 인하여 주차장 이용을 하지 않는다는 것으로 판단된다.

즉 유료화 후 주차장 이용률은 크게 감소하였고, 유료화 전과 비교해볼 때 주차시간을 줄이고 있는 단기주차 차량들이 많이 늘어난 것으로 나타났다. 유료화 이전에는 주차요금 부담이 없어 장기주차차량이 많아 실질적으로 주변 상업시설을 이용하기 위한 단기주차차량들은 주변 이면도로상에 불법 주차할 수밖에 없는 문제점이 있었다. 그러나 공영주차장을 유료화함에 따라 기존의 장기주차차량은 주차요금 부담으로 인해 줄고, 이로 인해 주차

<표 5> 유료화에 따른 주차행동의 변화

| 항목            | 구분          | 빈도  | 구성비  |
|---------------|-------------|-----|------|
| 유료화시 주차장 이용행태 | 이용회수 줄인다    | 49  | 37.1 |
|               | 거의 차이 없다    | 39  | 29.5 |
|               | 주차시간을 줄인다   | 40  | 30.3 |
|               | 무응답         | 4   | 3.0  |
| 유료화후 주차장 이용행태 | 이전대로 계속 이용  | 41  | 31.1 |
|               | 주차시간 줄인다    | 42  | 31.8 |
|               | 주차장외부에 대충주차 | 112 | 84.8 |
|               | 대중교통을 이용    | 6   | 4.5  |
|               | 자전거를 이용     | 3   | 2.3  |
|               | 걸어오겠다       | 13  | 9.8  |

장의 이용자는 증가하는 주차장의 이용방식이 효율적으로 변화된 것을 알 수 있다.

## Ⅳ. 유료화에 따른 주차특성 변화 분석

### 1. 주차장 이용률의 변화

기존의 무료로 운영되던 공영주차장을 유료화함에 따라 위에 주차행동변화의식에서 살펴본 것과 같이 시민들의 의식이 많이 바뀌었으며, 그에 따라 주차장의 이용률도 큰 변화를 가져왔다.

주차장 이용현황을 살펴보면 주차 가능대수의 변화는 없으나 유료화 전에 비하여 유료화 후 조사시간대 총 주차대수가 493대에서 290대로 감소하였으며, 유료화 전 이용자들의 주차요금 문제로 인한 반대 의견이 반영되었다고 판단된다.

유료화 이전에 비해 회전율이 5대에서 3대로 낮아졌지만 이는 주차장이 비효율적으로 운영되는 것이 아니라 유료화 이전 장시간 주차 대수가 많아 협소한 공간에 많은 차량이 무질서하게 주차되던 상황보다는 효율적으로 이용되는 것으로 판단된다. 이러한 상황은 <표 6>에 나타난 것과 같이 주차요금의 부담으로 인한 장시간 주차 대수가 57대에서 3대로 급격하게 줄어든 결과로 나타난다. 장시간 주차 제외한 회전율을 살펴보면 회전율이 9대로 유료화 이전에는 비정상적으로 운영이 되었던 것을 확인할 수 있으며, 유료화 후의 장시간 주차는 감소하는 것으로 나타났다.

<표 6> 주차장 이용 현황

| 구분                | 전   | 후   |
|-------------------|-----|-----|
| 주차 가능대수(대)        | 108 | 108 |
| 주차장 내 총 주차대수(대)   | 493 | 290 |
| 회전율(대)            | 5   | 3   |
| 장시간 주차현황(대)       | 57  | 3   |
| 장시간 제외한 주차현황(대)   | 436 | 287 |
| 장시간 주차 제외한 회전율(대) | 9   | 3   |

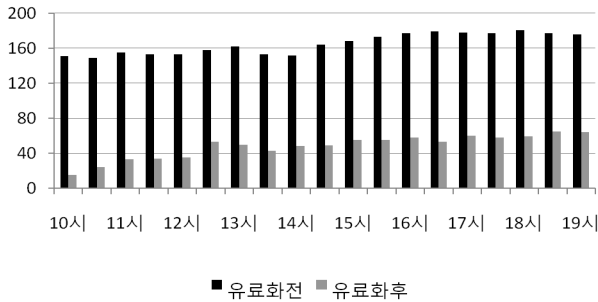


## 2. 주차시간의 변화

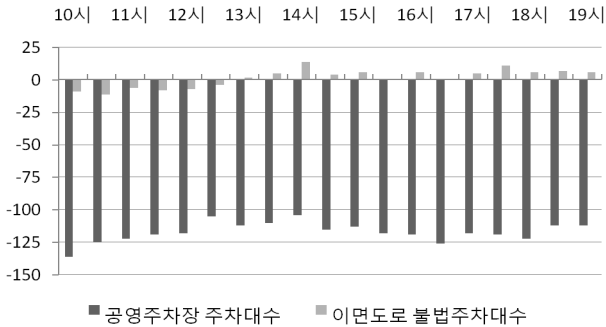
### 1) 시간대별 주차대수의 변화

#### (1) 공영주차장

공영주차장 유료화 전후의 시간대별 주차대수의 변화를 <그림 3>과 <그림 4>에 나타내었다. 유료화 전의 경우 조사시작시간인 10시의 초기대수가 151대<sup>1)</sup>로서 주변 상업시설의 영업개시시간이 대개 10시경인 것을 감안할 때, 주변 상업시설의 종사자가 공영주차장을 많이 이용하고 있다는 것으로 판단된다. 시간대별(30분 간격) 변화를 살펴보면, 2시 이후 주차장 이용차량이 지속적으로 증가하여 평균 165대를 상회한 170대 이상을 유지하고



<그림 3> 유료화 전후 시간대별 공영주차장 주차대수



<그림 4> 유료화 전후 주차대수의 변화

1) 공영주차장의 주차가능대수는 108대이지만, 이중주차를 하여 최대 170대 정도가 주차가능하다.

있는 것으로 나타났다.

반면 유료화 후에는 초기대수가 15대로서 유료화 전과 비교하여 90.1% 감소하였으며, 조사시간대 평균 71.3%의 감소한 것으로 나타났다.

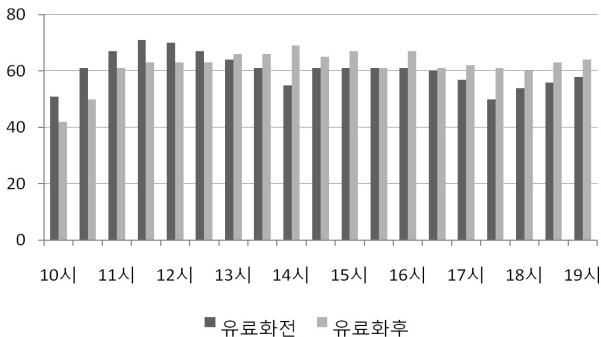
시간대별 변화를 살펴보면 점심시간대(12~13시)와 15시 이후 평균 48대를 상회한 50대 이상으로 나타나 주변 상업시설을 이용하는 내방객의 이용패턴을 나타내고 있다. 유료화 전후의 조사시간대 주차대수는 주차장 유료화에 따른 경제적 부담감으로 인해 평균 117대 감소하였으며, 장기주차보다는 단기주차의 형태를 나타내고 있다.

## (2) 이면도로 불법주차

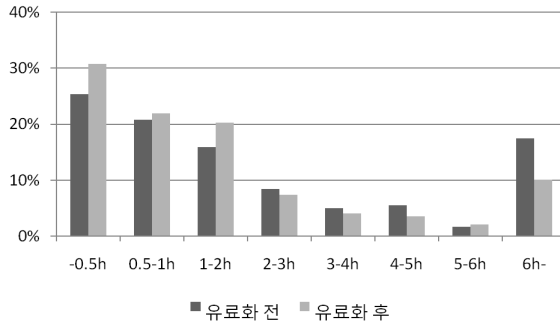
조사대상 공영주차장 주변에는 주차장으로의 진출입차량을 위한 이면도로가 있으며, 상업지역 내부도로로서 통과기능보다는 접근기능의 성격을 가지고 있다. 이 이면도로의 불법주차단속이 이루어지지 않아 불법주차가 성행하고 있는 실정이다.

유료화 전은 조사시간대별(30분 간격) 평균 60대, 유료화 후는 62대로 거의 변화가 없는 것으로 나타났지만, 시간대별 이면도로 불법주차대수의 변화를 살펴보면 <그림 5>와 같이 유료화 전의 경우 오전시간대에 많은 분포를 나타내고 있지만, 유료화 후에는 오후에 많은 분포를 나타내는 차이가 있다.

이는 유료화 전에는 공영주차장에 주변 상업시설의 종사자들이 대부분 주차(151대)하여 내방객들은 주변 이면도로에 불법주차를 하기 때문에 오전에 불법주차가 많고, 유료화 후에는 주변 상업시설의 종사자들이 이면도



<그림 5> 유료화 전후 시간대별 이면도로 불법주차대수



〈그림 6〉 유료화 전후의 주차시간의 변화

로에 불법주차하고 내방객들 중 일부가 시간대별로 불법주차를 하기 때문에 오후시간대에 유료화 전보다 불법주차가 많은 것으로 판단된다.

## 2) 주차시간의 변화

공영주차장 유료화 전후 주차시간의 변화 비교를 〈그림 6〉에 나타내었다. 유료화 2시간 이하의 단기주차는 증가하였으며, 반면 2시간 이상의 장기주차는 감소하였다. 특히 6시간 이상의 주차차량은 7% 정도로 크게 감소한 것으로 나타났다.

## 3) 평균주차시간의 변화

시지 공영주차장이 유료화 됨에 따라 〈표 7〉에 나타난 것과 같이 유료화 이전 평균 191분이었던 주차시간이 94분으로 50% 정도 감소하였다. 평균 주차시간의 감소는 주차요금의 부담문제로 인하여 평균주차시간이 많이 감소한 것으로 판단된다. 특히 이는 유료화 이전에 장시간 주차 문제의 해소로 인해 평균 주차시간이 급격히 감소한 것으로 분석된다.

〈표 7〉 평균주차시간

| 구분    | 시간(분) |
|-------|-------|
| 유료화 전 | 191   |
| 유료화 후 | 94    |

〈표 8〉 장시간 주차차량의 변화

| 구분  | 유료화 전(대) | 유료화 후(대) |
|-----|----------|----------|
| 승용차 | 53       | 3        |
| 승합차 | 4        | 0        |
| 합계  | 57       | 3        |

#### 4) 장시간 주차차량의 변화

장기주차에 대한 현황을 상세히 살펴보면, 승용차 승합차 모두를 포함해 현저히 줄어든 것으로 나타났다. 먼저 시지 공영주차장은 북쪽 대규모의 아파트 단지와 남쪽의 금융시설 및 병원 등의 수요빈도가 높은 상업시설이 고밀도로 밀집해 있으며, 다수의 음식점들이 주차장에 접해 둘러 쌓여있는 형태이다. 아파트 단지를 제외한 대부분의 시설들이 주차장이 협소한 실정이며, 이를 이용하는 시민들이 대부분 시지 공영주차장을 사용하고 있다. 장시간 주차차량의 변화를 <표 8>에 나타내었다.

유료화 이전에는 주변 상업시설의 종사자들이 주로 장기 주차의 이용형태로 나타났으며, 주차장 내 주차공간의 협소로 인하여 이면도로 불법주차의 장기수요도 매우 높게 나타났다. 장기 주차현황을 살펴보면, 유료화 전에는 주차장내 주차가능대수의 108대 중에 장기 주차대수가 57대로 높은 비율을 차지하였으나, 유료화 후에는 3대로 유료화 전보다 급격히 감소한 것으로 나타났다.

위치상 시지 공영주차장은 위쪽에는 대규모의 아파트 단지와 주차장 주변으로는 음식점 등의 상가가 분포해있으며, 앞쪽으로는 병원, 금융업 등의 상업시설이 분포해있다. 주차장 이용자들의 대부분이 주변의 상가를 이용하는 사람들이고, 특히 장기로 주차하는 차량들의 대부분이 주변 상가에 종사하고 있는 사람들이 많은 것으로 나타났다. 유료화 전에는 상가종사자들이 주차장에 장시간 주차를 하였으나 유료화 후에는 요금 문제로 인하여 장시간 주차 차량이 감소한 것으로 나타났다.

### V. 결론 및 향후 과제

연구 결과를 정리하면 첫째, 일반적 특성으로 주차장 이용자의 성별, 연령에는 큰 변화가 없었으며, 직업의 경우에는 자영업에 종사하는 사람들이 유료화 후 감소하였는데 이는 자영업자 중 상당수가 주차장 주변 상점주로서 유료화가 시행된 후 장기주차에 따른 주차요금 부담으로 인해 주차장을 이용하지 않았기 때문으로 판단된다. 반면 주부들의 이용은 증가하였는데, 이는 유료화 전 장기주차 차량으로 인한 주차공간 부족으로 주차장 이용이

어려웠지만 유료화 후 장기주차들이 없어진 주차장에 주차공간이 생겨 주차장의 이용률이 증가한 것으로 나타났다. 이용빈도는 유료화 후 거의 매일 주차장을 이용한 이용자수가 급격히 감소하였으며 이는 이용목적에서 주변 상점가 영업의 응답수가 급격히 감소한 것과 같이 자영업자들의 주차장 이용률 감소로 이러한 결과가 나온 것으로 보여 진다. 또한 자영업자들의 장기주차가 없어 주차공간의 충분한 확보로 이곳에 은행, 병원 등 개인용무가 목적인 이용자들의 단기주차가 증가한 것으로 나타났다.

둘째, 주차장 유료화에 대한 이용자의식을 살펴보면 유료화 전에는 많은 이용자들이 유료화를 반대하였지만, 유료화 후에는 찬성 비율이 증가하였다. 주차장 이용이 꼭 필요하였던 이용자들이 장기주차로 인한 주차공간 부족으로 주차장 이용이 어려웠지만, 유료화 후 주차요금의 부담은 있지만 여유로운 주차장 이용으로 찬성 비율이 증가한 것으로 보여진다. 주차장 요금 수준은 유료화 전보다 매우 비싸다는 의견은 줄어들었지만, 유료화 후에도 여전히 다소 비싸다고 생각하는 이용자가 많은 것으로 나타나 유료화는 찬성하지만 주차요금에 대해 부담을 느끼고 있음을 나타내었다.

셋째, 유료화에 따른 주차특성의 변화는 유료화 전후의 주차대수는 주차장 유료화에 따른 경제적 부담감으로 인해 유료화 전과 비교하여 50% 정도 감소하였으며, 장기주차보다는 단기주차가 증가한 것으로 나타났다. 또한 공영주차장의 유료화로 인한 주변 이면도로의 불법주차실태는 총량적으로는 변화 없지만, 유료화 시행전에는 주변 상업시설의 종사자들의 장기주차로 인해 내방객들은 주변 이면도로에 불법주차를 하기 때문에 오전에 불법주차가 많았지만, 유료화 후에는 주변 상업시설의 종사자들이 이면도로에 불법주차하고 내방객들 중 일부가 시간대별로 불법주차를 하기 때문에 오후 시간대에 유료화 전보다 불법주차가 많은 것으로 나타나 공영주차장의 유료화 추진시 강력한 주차단속이 병행되어야 할 것으로 보인다.

결론적으로 공영주차장의 유료화는 무효운영에 따른 장기주차를 억제함으로써 특정 다수만이 이용하던 주차장을 보다 다양한 계층이 이용할 수 있는 효율적인 주차운영으로 변화되었지만, 장기주차 차량들이 주변 이면도로에 불법주차함으로써 불법주차가 심각해지는 문제점이 있는 것으로 나타났다. 즉 공영주차장을 유료화함으로써 승용차의 이용을 억제하려는 정책적인 효과는 나타나지 않았다. 그러므로 공영주차장의 유료화 정책의 추진을 통

한 승용차 이용의 억제 및 대중교통 및 녹색교통으로의 전환 효과를 극대화하기 위해서는 주변 이면도로에 대한 불법주차단속의 강화가 병행되어야 할 것이다.

## 참고문헌

1. 김두현(2003), “주택가내 공영주차장 건설에 따른 사전·사후 평가에 관한 연구”, 명지대학교 교통관광대학원 석사학위논문.
2. 김정희(1997), “일 대학병원 주차장 유료화에 따른 주차장 이용실태 조사”, 한국의료QA학회지, 제4권 제1호, pp.116~124.
3. 정기수(2005), “공영주차장 이용실태에 관한 실증적 연구”, 대구대학교 대학원 석사학위논문.



황정훈



김갑수



정자영