

목차

01 ‘나눔카사업 도입 2년여’ 서비스특성 파악할 시점	2
1_나눔카 도입효과와 객관적 평가 부재	2
2_설문조사·운행자료 분석해 서비스특성 파악	3
02 850개 나눔카 대여지점, 차량 2,000여대 서비스	6
1_나눔카는 ‘공유도시 서울’의 주요 사업	6
2_서비스 지속 확대로 대여차량 4배 늘어	7
03 ‘공유도시’ 도입취지 살리는 나눔카 서비스	10
1_설문조사·운행자료 분석으로 효과 평가	10
2_응답자 98% “나눔카 서비스에 만족”	11
3_긍정적 이미지 연상시키는 나눔카 서비스	22
4_지역별로 대여차량 배치규모의 불균등	26
5_나눔카 도입으로 승용차보유 감소 효과	33
6_사회 형평성 증진 기여 등 긍정적 영향	42
04 나눔카 규모 확대하고 서비스 다양화도 필요	46
1_대여차량·회원수 현재의 2배 수준까지 확대	46
2_5분내 이용 가능하게 서비스지점도 확충	51
05 대중교통과 공존 등 공공적인 기능 강화	58
1_시장규모 2배 키우면 7만대 차량보유 억제	58
2_서비스 이용저변 확대, 교통관리 기능 강화	59
참고문헌	61
Abstract	62

표

[표 2-1] 서울시 나눔카 사업 추진 개요	6
[표 2-2] 서울시 나눔카 개요	7
[표 3-1] “보유차량 처분 여부”의 세부항목 만족도에 대한 요인 분석	18
[표 3-2] “차량 구매 연기 및 포기”의 세부항목 만족도에 대한 요인 분석	19
[표 3-3] 이항 로지스틱 모형 구축을 위한 종속변수 및 독립변수	20
[표 3-4] 심층 설문조사 응답자 구성	22
[표 3-5] 나눔카 첫인상	22
[표 3-6] 나눔카 가입 이유	23
[표 3-7] 나눔카 서비스 이용 후 차량 처분 및 구매 연기 이유	24
[표 3-8] 나눔카 활성화 방안	25
[표 3-9] 서울시 나눔카 이용 현황	26
[표 3-10] 행정동별 나눔카 지점 수 현황	27
[표 3-11] 시간대별 나눔카 이용 현황	28
[표 3-12] 대여지점별 이용량 영향요인 분석을 위한 다중 회귀분석 변수 설정	30
[표 3-13] 중복회원 가입 비율	34
[표 3-14] 해외도시와 차량대수 대비 회원 수 비교	35
[표 3-15] 해외 주요도시 카셰어링 도입 후 효과 비교	37
[표 3-16] 승용차 소유 및 운행비용과 나눔카 운행비용 비교	38
[표 3-17] 나눔카 서비스 도입 전·후 수단별 통행량	42
[표 4-1] 미주 지역의 카셰어링 현황	47
[표 4-2] 도쿄/오사카 카셰어링 차량대수 및 대여 지점 수	48

[표 4-3] 토지이용 특성을 고려한 군집 분석 결과	54
[표 4-4] 토지유형별 나뭇카 차량대수 및 이용횟수	55

그림

[그림 2-1] 나눔카 회원 수 및 일 평균 이용인원 증가 추이	8
[그림 2-2] 나눔카 대여 장소	8
[그림 3-1] 나눔카 효과 평가 방법 개요	10
[그림 3-2] 나눔카 이용자 성별	11
[그림 3-3] 나눔카 이용자 연령	11
[그림 3-4] 나눔카 이용자 가구원 수	12
[그림 3-5] 나눔카 이용자 가구별 차량 소유	12
[그림 3-6] 나눔카 이용자 가구소득	12
[그림 3-7] 나눔카 이용자 거주 주택 유형	13
[그림 3-8] 나눔카 이용 횟수	13
[그림 3-9] 나눔카 회원의 평소 주 교통수단	14
[그림 3-10] 나눔카 서비스 이용 이유	14
[그림 3-11] 나눔카 서비스 이용 주요 목적	15
[그림 3-12] 나눔카 이용자 만족도	15
[그림 3-13] 나눔카 이용자 세부 항목별 만족도	16
[그림 3-14] 나눔카 서비스 이용 후 보유차량 처분 및 구매 연기 비율	16
[그림 3-15] 보유차량 처분 및 구매 연기 이유	17
[그림 3-16] 보유차량 처분 및 구매 연기 기간	17
[그림 3-17] 이항 로지스틱 모형 추정(보유차량 처분 여부)	21
[그림 3-18] 이항 로지스틱 모형 추정(차량 구매 연기 및 포기 여부)	21

[그림 3-19] 지점당 배치 차량대수 분포(좌)/행정동별 나눔카 분포 현황(우)	27
[그림 3-20] 나눔카 지점별 운행 현황	28
[그림 3-21] 시간대별 교통량 및 나눔카 이용 현황	29
[그림 3-22] 대여 횟수 다중 회귀분석 결과	32
[그림 3-23] 대여 횟수 이항 로지스틱 모형 추정 결과(상위 20% 지점 포함 여부)	33
[그림 3-24] 대여 횟수 이항 로지스틱 모형 추정 결과(하위 20% 지점 포함 여부)	33
[그림 3-25] 나눔카 서비스의 승용차 보유 감소 효과 및 1대당 대체 효과 추정	35
[그림 3-26] 나눔카 승용차 억제 효과 및 1대당 대체 효과 추정	36
[그림 3-27] 국내외 카셰어링 효과 비교	36
[그림 3-28] 나눔카 서비스 도입의 경제적 효과	38
[그림 3-29] 개인 승용차 이용횟수(좌)/주행거리(우) 변화 비율	39
[그림 3-30] 나눔카 서비스 도입의 환경적 효과	39
[그림 3-31] 타 교통수단으로부터 나눔카로 전이된 통행량(1일 기준)	41
[그림 3-32] 나눔카 서비스 도입에 따른 영향	43
[그림 4-1] 파리 Autolib/런던 Car club	46
[그림 4-2] 아메리카지역 카셰어링 회원 수 추이	47
[그림 4-3] 일본 카셰어링 추이	48
[그림 4-4] 런던 2013~2020 카셰어링 회원 수 예측	49
[그림 4-5] 나눔카 서비스 확대 목표	49
[그림 4-6] 나눔카 확대 시 통행에 미치는 영향	50
[그림 4-7] 나눔카 확대 시 승용차 감소 효과	50
[그림 4-8] 나눔카 확대 시 승용차 보유 억제 효과	51
[그림 4-9] 나눔카 영향권	52
[그림 4-10] 나눔카 영향권(300m)과 토지이용도 비교	52
[그림 4-11] 나눔카 지점이 없는 행정동	53

[그림 4-12] 나눔카 지점 중 1일 5회 이상 이용 지점	53
[그림 4-13] 토지이용 특성을 고려한 나눔카 지점 분포	54
[그림 4-14] 나눔카 이용 세부 항목별 만족도	55
[그림 4-15] 나눔카 활성화 방안	56