
碩士學位 論文

都市 駐車問題와 改善方案에 관한 研究

— 濟州市를 중심으로 —



濟州大學校 行政大學院

行政學科 司法行政專攻

任 守 吉

碩士學位 論文

都市 駐車問題와 改善方案에 관한 研究

— 濟州市를 중심으로 —

指導教授 金 秀 吉



濟州大學校 行政大學院

行政學科 司法行政專攻

任 守 吉

1995年 7月 日

目 次

第 1 章 序 論	1
第 1 節 研究의 目的	1
第 2 節 研究의 範圍와 方法	2
第 2 章 都市交通과 駐車問題	4
第 1 節 都市交通	5
1. 都市交通의 概念	5
2. 都市交通의 機能	6
第 2 節 駐車問題	6
1. 駐車問題의 背景	6
2. 駐車施設의 概念과 分類	8
第 3 節 駐車場關聯 法制度의 變遷과 駐車政策	12
1. 駐車場法의 沿革	12
2. 駐車場 關聯 法· 制度	14
3. 駐車政策의 必要性	16
第 3 章 濟州市 交通與件 및 駐車施設現況	17
第 1 節 都市 交通與件	17
1. 人口變化 推移	17
2. 自動車 登錄臺數 增加推移	17
3. 道路交通網 現況	20

第2節 駐車場 施設 現況	24
1. 駐車施設 現況	24
2. 都市計劃 施設 駐車場 現況	24
3. 駐車場整備地區指定 現況	27
第4章 濟州市 駐車問題	29
第1節 駐車需要 및 駐車施設 供給側面の 問題	29
1. 駐車需要急増 및 道路交通 體系上の 問題	29
2. 駐車施設 供給不足의 問題	35
3. 駐車施設 擴充 財源의 不足	41
第2節 駐車施設 運營·管理上の 問題	43
1. 駐車施設 運營上の 問題	43
2. 駐車施設 管理上の 問題	46
3. 駐車需要 抑制政策의 不在	49
第3節 駐車關聯 法·制度上の 問題	54
1. 駐車施設 設置基準의 問題	54
2. 駐車場 整備地區 指定上の 問題	62
3. 都市計劃 駐車場 設置制度上の 問題	64
第4節 駐車施設 利用 市民意識의 問題	65
1. 駐車施設 利用者の 步行意識의 缺如	66
2. 駐車秩序意識의 不在	68
第5章 駐車問題의 改善方案	69
第1節 駐車需要 및 駐車施設 供給 不均衡의 改善方案	69
1. 都心機能의 分散과 大衆交通手段 利用體系改善	69

2. 駐車施設 擴充方案	72
3. 民營駐車場 活性化를 위한 支援方案	78
第 2 節 駐車施設 運營管理의 改善方案	79
1. 駐車施設 運營의 改善	79
2. 駐車施設 管理機能의 改善	82
3. 駐車需要 抑制 方案	84
第 3 節 駐車場法·制度上의 改善方案	91
1. 駐車施設 設置基準의 改善	91
2. 駐車場整備地區指定의 擴大調整	94
3. 都市計劃 駐車施設 設置制度 改善	96
第 4 節 駐車施設 利用市民의 意識向上 改善誘導	99
1. 駐車施設 利用의 生活化 誘導	99
2. 市民秩序意識의 回復	100
第 6 章 結 論	101
參考文獻	105
英文草綠	113



表 目 次

〈 표 1 〉 주차장의 종류별 관련 법률	15
〈 표 2 〉 인구변화 추이	18
〈 표 3 〉 자동차 등록대수 증가 추이	19
〈 표 4 〉 인구 및 세대당 자동차 보유현황 추이	20
〈 표 5 〉 시·군별 도로현황	21
〈 표 6 〉 도시계획주차시설 결정 조서현황	25
〈 표 7 〉 제주시주차장정비지구 지정 현황	28
〈 표 8 〉 자가용자동차 증가현황	30
〈 표 9 〉 제주시 도시기능집중도	32
〈 표 10 〉 침두시 속도 및 지체도	34
〈 표 11 〉 주차장시설 현황	37
〈 표 12 〉 도심지 적정주차 수요 추정	39
〈 표 13 〉 도심지 주차수요 과부족량	40
〈 표 14 〉 6대도시 주차장 특별회계 현황	42
〈 표 15 〉 용도별 건축물 부설 주차장 현황	44
〈 표 16 〉 불법주차하는 이유	45
〈 표 17 〉 도시계획 주차장 운영관리 실태	48
〈 표 18 〉 제주시 공영주차장 요금표	51
〈 표 19 〉 제주시 연도별 불법주차 단속현황	52
〈 표 20 〉 제주시 주·정차금지 구역 현황	53
〈 표 21 〉 부설주차장 설치기준	55
〈 표 22 〉 민영주차장 설치 현황	61
〈 표 23 〉 도시주차장 정비지구지정 및 정비계획수립현황	63
〈 표 24 〉 주차목적별 평균 보행거리 현황	67
〈 표 25 〉 보행거리별 주차대수	67
〈 표 26 〉 주·야간 주차장소 이용현황	68

〈표 27〉	외국 대도시 도로 및 광장 지하주차장	77
〈표 28〉	외국 대도시 공원 지하주차장.....	77
〈표 29〉	주차사업에 따른 세제의 종류	78
〈표 30〉	싱가폴의 주차장공급현황	83
〈표 31〉	국내와 외국도시의 주차장 설치기준 비교	92
〈표 32〉	제주시 주차장 정비지구 확대 조정(안)	95
〈표 33〉	나고야시 공동주택 건축시 주차장 확보 규정	97
〈표 34〉	요코하마시 공동주택 건축시 주차장 확보 규정	97
〈표 35〉	단지 조성 사업시 노외주차장 설치규모	98

그림 목次

〈그림 1〉	제주시 도로구조와 교통망도	22
〈그림 2〉	교통관련 계획의 상호관계	47
〈그림 3〉	단계별 자동차 관련세제 현황도	74
〈그림 4〉	제주시 주·정차 금지 및 주차구역 안내도	89

第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

교통은 문명의 발생과 더불어 생겨났으며, 사회의 변화에 따라 그 내용도 변화해 가고 있다. 인간이 사회적인 활동이나 생활을 영위해 나가는데는 반드시 사람이나 물건의 이동이 뒤따르게 되어 필연적으로 교통현상이 일어난다. 따라서 사회활동에 따르는 교통현상이 의·식·주와 같이 인간생활의 본질적인 목적행위 그 자체가 되고 있는 것은 당연한 일이다¹⁾. 특히 오늘날의 교통현상은 도시화 현상에 따라 자동차의 대중화와 교통의 다양화, 행동권의 광역화로 발전되고 있는 상황이다.

현대의 도시생활은 경제·사회·정치·문화 등 다양한 면에서 움직이고 있으며, 이에 따라 도시교통은 출발지와 도착지의 중간매체로서 개입되어 다양하게 움직이는 인간활동을 도와주는 역할을 담당하게 되면서 交通問題가 발생되고 있다. 즉 산업의 고도화와 경제의 급성장에 따른 현대사회의 특징적인 현상으로써 도시의 거대화 및 이에 수반되는 도시교통문제가 나타나고 있다. 이와 같은 도시교통문제는 교통부문 그 자체만으로는 해결될 수 없고, 도시 전체의 기능적인 문제로서 駐車問題와 함께 접근되어야 할 과제인 것이다.

국민소득의 향상과 함께 생활수준이 풍요로와짐에 따라 자가용 자동차의 증가로 주차문제가 도심지는 물론 住居地域과 外廓地域으로까지 확산되어 가고 있다. 따라서 교통문제의 한 축을 이루고 있는 주차문제는 자가용 자동차의 증가에 따른 주차수요의 급증, 주차시설의 부족, 주차수요 억제와 합리적인 주차시설의 공급을 유도하는 주차정책의 미흡 등으로 사회전반적인

1) 加藤 晃·竹内傳史共著, 「都市交通論」, 交通開發研究員 情報資料室譯, 1989, p.1.

문제로 대두되고 있다.

제주도의 경우도 지역적인 특성상 도시기능이 제주시에 편중되어 있어 교통소통문제와 더불어 주차난이 날로 악화되어 가고 있는 실정이다. 따라서, 앞으로 도시 주차문제를 해결하지 못한다면 사회적·경제적인 物流費用이 증가하여 엄청난 손실을 가져올 뿐만 아니라 도시활동의 흐름을 가로막게 되어 도시생활에 많은 불편을 초래하게 될 것이다.

제주시를 중심으로 주차문제를 논함에 있어 가장 중요한 변수의 하나인 자동차등록대수는 '85년도에 7,552대(도전체 11,961대)이던 것이 10년이 지난 '94년도에는 51,097대(도전체 94,539대)로서 43,545대가 증가되어 577%의 높은 증가율을 나타내고 있다. 이와 같은 자동차의 증가는 한정된 교통시설에서 심각한 주차문제를 야기시키고 있어 도심지의 주차수요와 주차시설 공급의 불균형을 해결하기 위한 대책 마련이 절실히 요구되고 있다.

따라서 본 연구는 제주시의 교통현황과 주차실태를 중심으로 하여 주차문제에 접근하고, 주차시설의 수요·공급 및 관리적 측면과 주차관련 법·제도적 측면에서 향후 주차문제의 개선방안을 현실적으로 제시함으로써 도시 주차문제에 효율적으로 對處하는데 目的이 있다.

第 2 節 研究의 範圍와 方法

현재 각 도시마다 발생하고 있는 교통문제와 주차문제는, 지역적인 특성으로 인하여 전국을 획일적으로 해결 할 수는 없고, 도시마다 그 지역적 특성에 알맞은 연구가 이루어져야 할 것으로 보아진다. 이러한 면에서 타시도와 비교하여 볼 때에 제주시의 주차문제에 대한 연구는 상대적으로 미약한 실정이다. 따라서 본 연구는 제주시의 주차문제를 중심으로 도시교통과 관련된 주차시설의 확충, 주차시설의 관리 및 주차관련 법·제도의 운영과 그 개선방안을 내용으로 하였다. 즉 제1장에서는 연구의 목적, 제2장에서는

도시교통과 주차문제 및 주차장 관련 법·제도의 변천에 대하여 살펴 보았으며, 제3장에서는 현재 제주시를 중심으로 한 교통여건 및 주차시설 현황을, 제4장에서는 제주시의 주차관리 및 운영상의 문제, 주차시설 확충에 따른 문제, 주차시설 관련 법·제도상의 문제를 도출하였다. 제5장에서는 도출된 문제점을 중심으로 하여 국내외 선진도시의 주차정책사례와 비교하면서 제주시에 알맞는 개선방안을 제시하고, 끝으로 제6장에서는 본 논문의 연구 결과를 요약하였다.

본 논문은 상기와 같은 내용을 구체적으로 제시하기 위하여 그 동안 발표된 국내문헌을 조사하고, 통계자료 및 학계의 연구논문과 연구기관의 연구보고서, 그리고 주차와 관련되는 정부의 각종 간행물을 참고하여 정리·분석하였다. 특히 본 연구자가 제주도 근무당시 실제 주차와 관련한 업무수행 과정에서 얻어진 실무경험을 기초로 하여 현실적인 측면에서 실증적인 연구를 하려고 시도하였다.



第 2 章 都市交通과 駐車問題

도시로의 인구집중은 도시확산을 초래하여 都市圈을 형성하게 되었으며²⁾ 都市圈의 都市化促進은 효율적인 都市管理를 필요하게 되고 都市管理는 공공서비스를 제공하고 통제하는 도시행정으로서 표현된다. 도시행정은 도시화의 물결에 의하여 기술혁신과 사회적변화, 사회적차별, 자원분배문제와 관련되는 여러가지 도시문제를 해결하기 위하여 정책결정 및 공공서비스를 제공하고 있다. 이러한 도시행정은 도시 공공서비스의 제공을 위하여 도시재정, 주택행정, 교통행정, 토지행정, 도시계획 및 도시 개발행정 등으로 나누어 지게 된다³⁾.

도시문제 중 주택문제, 교통문제, 상하수도문제, 공해문제는 도시행정에서 가장 시급히 해결하여야 할 문제이며 특히 都市交通問題는 시민생활의 가장 기본적인 경제활동의 매개체로서 기능수행을 위하여 교통행정분야에서 해결되어야 할 과제이다. 교통문제 해결을 위하여는 通行發生, 交通의 手段, 交通施設의 문제가 해결되어야 할 것이다.

여기서는 먼저 주차문제를 발생시키고 있는 도시교통의 개념과 기능 및 교통체계와 특성에 대하여 살펴본 후 주차문제 및 해결의 핵심요소가 되고 있는 주차시설에 대한 문제를 살펴보고자 한다.

2) 金勳, “首都圈의 廣域交通行政體制에 관한 研究”, 博士學位論文, 檀國大學校 大學院, 1992, pp. 6~7.

3) 盧椿熙, 「都市行政總論」, 螢雪出版社, 1992, pp. 38~50.

第 1 節 都市交通

1. 都市交通의 概念

예나 지금이나 人間이 생활을 위하여 이동하거나 생활에 필요한 物件(화물)을 운반하기 위해서는 필연적으로 交通現象이 일어나게 된다. 이러한 교통현상은 식사와 노동, 휴식을 취하는 것처럼 인간생활의 본질적인 目的行爲 그 자체가 되고 있으며, 어떤 일을 완수하기 위하여 생기는 행위가 대부분이다. 이러한 점으로 미루어 교통은 인간생활 중에서 어떤 目的行爲를 완결짓고자 하는 파생적인 행위라 볼 수 있으므로 활동에 변화가 생기거나 그 사회상황에 변화가 생기면 교통행위나 교통현상에도 변화가 보여지는 것은 당연한 것이다.

이러한 연유로 인하여 교통에 대한 정의는 보는 관점에 따라 달라질 수 있지만, 보편적으로 “교통은 사람이나 화물의 운반을 위하여 장소와 장소간의 거리를 극복하기 위한 행위라고 할 수 있으며, 도시생활에서 사회·경제 활동의 욕구가 일어나는 곳과 욕구가 채워지는 곳이 대부분 일치하지 않기 때문에 이 같은 거리를 극복하는 데 기여하는 서비스이다.”라고 하고 있다. 따라서 도시에서 발생하는 교통을 都市交通이라고 한다⁴⁾.

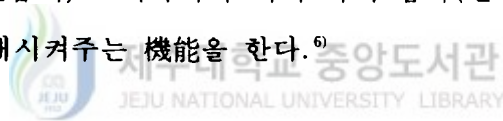
교통은 어떠한 하나의 개체에 의하여 이루지는 것이 아니라 여러가지 복합적인 요소들에 의하여 그 기능을 수행할 수 있다. 즉 交通의 主體로서 사람이나 물건이 있어야 하고, 交通手段으로서 자동차·버스·기차(전철, 지하철 등)·비행기·선박이 있어야 하며, 交通施設인 교통로(도로, 철도, 운하, 항로)·역·주차장·공항·항만 등이 있어야 한다. 이러한 교통의 주체, 교통수단, 교통시설을 交通의 3要素라고 한다⁵⁾. 본 논문은 이 중 교통시설에 속하고 있는 주차장에 관한 문제를 중심으로 연구하고자 한다.

4) 加藤晃·竹内傳史共著, 전제서, p. 1.

5) 원계무, 「도시교통」, 世進社, 1992, p. 10.

2. 都市交通의 機能

도시교통은 도시에 사는 사람과 도시내의 화물의 이동이 도시공간에 표출된 행위로서 도시교통의 효율성 제고와 사회활동의 다양화등 도시활동에 기여하면서 '도시의 골격, 도시의 심장, 가능성의 상징'으로 인식되어졌다. 따라서 교통은 도시가 생겨난 이래 계속적으로 존재하여 왔으며, 도시가 형성된 시대의 정치·사회·경제적인 맥락과 깊은 관계를 유지해 왔다. 이러한 交通의 機能로서는 첫째, 승객과 화물을 일정시간에 목적지까지 운송하며, 둘째, 사회·문화활동 등을 수행하기 위한 이동의 수단으로 제공되며, 셋째, 도시화를 촉진시키고, 대도시와 주변도시를 유기적으로 연결시켜 주며, 넷째, 산업활동의 생산성 제고와 생산비 절감에 기여하고, 다섯째, 유사시에 국가방위에 기여하며, 여섯째, 도시간 혹은 지역간의 사회·정치적 교류를 촉진시키며, 일곱째, 소비자에게 여러 가지 품목(물건)을 제공해 주고 교역의 범위를 확대시켜주는 機能을 한다.⁶⁾



第 2 節 駐車問題

1. 駐車問題의 背景

교통은 여러 가지 요소들이 유기적으로 상호 관련을 맺으면서 운영되어지는 하나의 체계로 볼 수 있으며, 이것을 交通體系라고 부른다. 교통체계는 보는 입장에 따라서 구성하고 있는 요소에 대한 개념이 달라질 수 있으나, 교통문제와 관련시켜 정의 하는 관점에서의 교통체계는 교통수단, 교통망 관리체계, 운전자, 경영조직, 교통행정으로 구성되어 있다. 따라서 교통문제

6) 상계서, pp. 5~6.

는 교통체계를 구성하고 있는 요소 상호간의 부조화에서 기인된다고 본다⁷⁾.

이러한 교통체계는 도시에 있어서는 도시권의 확대와 도시화의 촉진에 따라 통행발생량이 증가하게 되고, 통행발생량이 증가되면 차량이 증가되어 교통시설의 확충이 필요하게 되는 것이다.

그러므로 교통시설이 교통수요와 공급에 부응하지 못할 때에 都市交通難의 요인으로 작용하게 된다. 都市交通難은 일반적으로 도시사회에서 교통수단, 교통시설, 도시공간구조 등에 있어서 문제되는 것으로 교통체증을 의미하는 소통난 이외에 주차난, 승차난, 보행난을 포함하고 있다. 도시교통난의 문제로서 소통난, 주차난, 승차난, 보행난은 동시에 해결을 요하는 문제이다.

우리나라의 경우 일반적인 도시교통난의 요인은 교통인구의 급증, 자동차 보유대수의 급증, 목적통행량보다 수단통행량의 급증, 도로율의 저위성, 주차시설의 부족, 불합리한 도시구조와 도로망, 도시기능의 도심지 집중, 교통행정관리의 비효율성 등을 들 수 있다.

도시교통난의 문제들 중 자동차 보유대수의 급증과 더불어 도시내에서의 주차장시설의 필요성이 더욱 높아지고 있는 도시주차 문제로는 도심주차수요의 급증 및 주차시설의 절대부족, 불법노상주차의 성행, 주차요금의 획일적징수, 부설주차장 설치기준의 불합리, 주차장지원제도의 미비 등을 들 수 있다⁸⁾. 이러한 주차문제로 인하여 결국 도로교통의 흐름에 지장을 초래하는 요인으로 작용하게 되고 도시교통을 가중시키는 원인이 되고 있는 것이다.

7) 元濟戌, 「都市交通論」, 博英社, 1991, pp. 12~13.

8) 이규환, 「도시행정론」, 내무부 지방행정연수원(공통교재), 1995, pp. 44~57.

2. 駐車施設の 概念과 分類

1) 駐車와 駐車場의 概念

駐車란 자동차의 「走, 止, 休」의 행태 중 「止」에 해당하는 것으로 “차량 등이 사람을 기다리거나 화물을 싣거나 내리기 위하여 또는 고장이나 기타의 사유로 계속적으로 정지되어 있거나 운전자가 차량을 떠나 바로 운전할 수 없는 상태”를 의미하며⁹⁾, 停車는 “차가 5분을 초과하지 아니하고 정지하는 것으로서 주차외의 정지상태”를¹⁰⁾ 말한다. 그리고 泊車는 차량의 행태 중 「休」에 해당하는 것으로 차량이 계속 보관되어 있는 상태를 말한다.¹¹⁾

駐車場은 자동차, 도로 등과 함께 전체 도시교통 체계의 필수요소 중의 하나이며, 통행을 발생하는 시점과 끝나는 시점에서 차량을 세워두기 위한 주차공간 혹은 그와 유사한 주차공간을 가진 시설이라 하고 있다¹²⁾. 주차장은 사람이 타고 내리고 화물을 싣고 내리는 공간으로서의 換乘 機能과 사람이 목적지에서 용무를 보는 동안 자동차를 안전하게 보관하고 일시적으로 대기하는 待期·保管機能을 갖고 있으며, 이 두 기능의 비중은 차종이나 상황 등에 따라 다르다. 즉 사업용인 트럭이나 택시 등은 일반적으로 환승기능이 강하며, 자가용 승용차는 보관기능이 강하다.

그러나 트럭이나 택시도 보관을 하기 위해 주차를 하고 있을 수도 있다. 駐車場과 泊車場(車庫)은 원칙적으로 차량의 「止」와 「休」의 공간으로 구분이 되지만, 실제적으로 부설주차장의 경우는 주차와 泊車의 기능을 함께 수

9) 林承達, “韓國駐車政策의 改善方向에 관한 研究”, 博士學位論文, 國民大學校 大學院, 1993, p. 9.

10) 도로교통법 제2조 제18호

11) 林承達, 전제논문, p. 9.

12) 원제무, 「도시교통」, p. 100.

행하므로 이의 명확한 구분이 어렵다. 또한 주차장은 공공 교통시설로서의 公的 機能과 개인건물의 부속시설로서의 私的 機能이 혼재한다. 따라서 주차장의 정비는 공공부문과 사적부문의 역할이 필요하다고 보고 있다. 주차장 정비계획과 관련되는 주차문제는 주차정책과 관련되어지게 되며, 교통시설 분야의 한 종류로서의 주차장은 공적부문에서 보다 더 정책적인 배려가 필요하다 할 것이다.

2). 駐車場의 分類

주차장은 주차장의 설치주체, 설치장소, 주차방법 및 이용형태에 따라 여러 가지로 분류된다. 주차장은 일반적으로 노상주차장(curb parking), 옥외주차장(parking lot), 옥내주차장(parking garage)으로 분류¹³⁾되지만, 우리나라 주차장법에서는 노상주차장, 노외주차장(off-street parking), 부설주차장으로 구분하고 있다¹⁴⁾. 그 밖에 주차요금의 징수유무와 주차방식, 소유형태 등 여러 기준에 의하여 주차장을 분류할 수도 있는데, 여기서는 주차장법에 의한 분류를 살펴보기로 한다.

(1) 路上駐車場

노상주차장은 “도로의 路面 또는 교통광장의 일정한 구역에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것”을 말한다¹⁵⁾. 노상주차장의 설치는 주차장법 제7조의 규정에 따라 관할 구역의 시장·군수 또는 구청장이 설치하여 公營駐車場으로서 유료주차장 또는 무료주차장으로 운영하게 된다. 노상주차장의 설치 위치는 도로의 차선과 보도사이에 주로 설치하게 되는데

13) 金源, 「都市交通論」, 博英社, 1993, p. 297.

14) 주차장법 제2조 제1호.

도로여건에 따라 주차방식은 도로와 평행식으로 하는 平行駐車, 도로와 대각선으로 하는 對角線 駐車(30°, 45°, 60°), 도로와 직각으로 하는 直角駐車 등의 방식으로 설치·운영된다.

노상주차장은 이용자가 손쉽고 편리하게 이용할 수 있는 장점이 있으나, 시설 이용자가 많아 차량의 流出入이 빈번한 도심부에서는 차량의 소통장애를 일으키기 쉬우므로 대부분 일시적인 주차장으로서 활용이 되어지고 있다. 그러나 장기적인 측면에서는 도심 도로기능의 활성화와 자동차의 지속적인 증가로 인하여 교통소통의 장애 및 사고위험이 항상 상존되고 있어 점차 감소되어 가고 있는 것이 일반적인 현상이다¹⁵⁾

(2) 路外駐車場

노외주차장은 “도로의 노면 및 교통광장 이외의 장소에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것”을 말한다¹⁷⁾. 즉 노외주차장은 노상주차장과 부설주차장이 아닌 주로 영업을 위하여 일반의 이용에 제공되는 주차장을 말하는 것인데, 이것은 다시 設置主體에 따라서 지방자치단체에서 운영하는 公營 路外駐車場과 민간인이 운영하는 民營 路外駐車場으로 구분할 수 있다¹⁸⁾. 노외주차장도 그 운영방식에 따라 無料駐車場, 有料駐車場으로 구분되어지며, 또한 설치형태에 따라 광장식 주차장, 주차전용 건축물주차장, 지하주차장, 입체주차장으로 분류할 수도 있다¹⁹⁾.

15) 주차장법 제2조 제1호 가항.

16) 崔載實, “서울市の 駐車問題와 改善方案에 關한 研究”, 碩士學位論文, 延世大學校 行政大學院, 1991, p. 6.

17) 주차장법 제2조 제1호 나항.

18) 李光元·孫太洛, 「駐車場法解説」, 盧海出版社, 1995, p. 35

19) 임상택, “駐車管理의 改善方案에 關한 研究: 光州直轄市를 中心으로”, 碩士學位論文, 嶺南大學校 行政大學院, 1994, p. 7

노외주차장의 설치에 관하여는 주차장법 제12조의 규정에 의하여 都市計劃區域안에서 관할 시장·군수 또는 구청장이 설치하도록 하고 있다. 그리고 또한 시장·군수·구청장 이외의 자가 설치하고자 할 때에는 관할 시장·군수 또는 구청장에게 신고하여 설치토록 하고 있으며, 노외주차장의 관리는 설치한 자가 운영·관리하도록 하며 시장·군수 또는 구청장이 설치한 공영주차장을 자치단체 조례에 의하여 운영 및 관리를 위탁할 수 있도록 하고 있다.

(3) 附設停車場

부설주차장은 “도시계획구역안에 건축물·골프연습장·기타 주차수요를 유발하는 시설에 부대하여 설치된 주차장으로서 당해 건축물·시설의 이용자 또는 일반의 이용에 제공되는 것”을 말한다²⁰⁾. 부설주차장의 설치에 관하여는 주차장법 제19조의 규정에 의하여 설치토록 하고 있는데 施設物의 종류와 施設基準은 대통령령으로 정하도록 규정하고 있다.

주차장법 제정 당시 부설주차장은 건축물 부설주차장에 한정하였으나, 주차수요는 건축물 뿐만 아니라 운동장, 수영장, 골프연습장 등의 시설물에게까지 유발되고 있음에 따라 1990년 4월 17일 주차장법의 개정으로 이들 시설물을 포함하는 부설주차장으로 그 범위를 확대하였다.

그러나, 주차장법상의 부설주차장은 도시계획에 의하여 도시계획 시설로 결정되고 있는 주차장과는 법취지를 달리하고 있다. 즉 도시계획법 시행령 제3조 제1항 제3호에서 규정하는 주차장은 공공의 이용에 제공될 목적으로 都市計劃施設로 설치하는 노외주차장을 말하는 것이며, 주차장법에서 규정하고 있는 부설주차장은 주차수요를 유발하는 시설물에 부대하여 시설물과 함께 설치하는 것으로서 그 취지를 달리하고 있다²¹⁾.

20) 주차장법 제2조 제1호 다항.

21) 李光元·孫太洛, 전제서, p. 36.

第3節 駐車場 關聯 法·制度의 變遷과 駐車政策

1. 駐車場法の 沿革

우리나라에서 주차장에 관한 공식적인 조치를 취하기 시작한 것은 1967년 3월 30일 개정된 건축법에 의한 규제가 최초의 경우로 이때의 자동차 등록대수는 약 6만대 정도의 수준에 불과하였다²²⁾. 이 법에 의하면 연면적 2,000㎡이상의 특정 건축물에 대하여 일정규모 이상의 주차장 설치를 의무화하도록 규정하였다.

이후 주차장과 관련된 규정은 건축법의 개정에 의하여 수차례 조정되어 왔으나 이는 주로 건축물 부설주차장의 경우에 한정되어 왔다. 그러다가 1979년 4월 17일에 이르러 법률 제3165호로 주차장법을 제정·공포하게 되었다. 이때의 자동차 등록대수는 약 50만대의 수준으로 1967년의 경우에 비하여 12년 동안 연평균 증가율이 6.1%나 되었으며²³⁾, 이 법에서 최초로 주차장을 노상주차장, 노외주차장, 건축물부설주차장으로 구분하였다.

그리고 도시계획에 의하여 주차장 정비지구를 지정하여 주차장 정비계획을 수립하도록 규정하였으며, 또한 노상주차장은 시장·군수가, 노외주차장은 시장·군수 및 민간인이 설치·관리할 수 있도록 하였다. 이와 더불어 1979년 7월과 8월에는 각각 주차장법 시행령과 시행규칙이 제정·공포되어 주차장법의 시행에 필요한 사항을 규정하고 주차장의 설치기준을 정비·강화하게 되었다.

주차장법은 시행되어 오는 동안에 자동차의 보유대수 증가와 도심지역의 高密度 이용에 따른 都心으로 유입되는 교통수요 및 주차수요의 증가추세에

22) 交通開發研究院, 「駐車場法·制度 改善方案研究」, 1991, p. 47.

23) 상계서.

효율적으로 대처하기 위하여 수차례 개정하였다.

1983년 12월 31일에 1차 개정시 자동차 등록대수는 78만5천 여대로 증가되었으며, 그후 1990년 4월에는 자동차 등록대수가 거의 300만대에²⁴⁾ 이르는 등 주차장의 확충이 자동차의 증가에 따르지 못하여 도시의 주차난이 날로 심각하여졌다. 이에 따라 일반인이 이용하는 노외주차장의 설치를 간편하게 하고, 주차수요를 유발하는 건축물이 아닌 시설에도 부설주차장의 설치를 의무화함과 동시에 일반인도 이용할 수 있도록 하였으며, 부설주차장의 불법용도 변경에 대한 벌칙을 강화하는 등 2차 개정을 하였다.

1990년 12월 27일에는 정부조직법의 개정에 따라 주차장법을 개정하면서 건설부장관이 관장하던 노상주차장 및 노외주차장, 부설주차장 중 골프연습장, 기타 주차수요를 유발하는 시설의 부설주차장에 관한 사무는 교통부장관이, 건축물 부설주차장에 관한 사무는 건설부장관이 관장하도록 하였다. 또한 주차장 정비지구지정 등 지방자치단체의 주차장 관련 업무는 교통부장관과 건설부장관이 공동으로 지도·감독하도록 하였다.

그 후 날로 심화되고 있는 도시 주차문제에 적극적으로 대처하기 위하여 1991년 12월 14일 주차전용 건축물에 대한 높이 제한 등을 완화하여 주차전용건축물의 건설을 촉진하고 주차장정비계획 수립시 주차장 정비에 관한 중·장기계획을 수립하게 하였으며, 자치구의 구청장도 노상·노외주차장을 설치·관리하게 하고, 주차장 특별회계를 설치할 수 있도록 하는 내용을 골자로 주차장법을 다시 개정하였다²⁵⁾.

현재는 1994년 12월 23일 정부조직법의 개정에 따른 건설부와 교통부의 기구통합으로 주차장 업무를 건설교통부장관이 관장하게 되었으며, 육상교

24) 교통부, 「교통통계연보」, 1991.

25) 交通開發研究院, 「駐車場法·制度改善方案研究」, 1991, p. 41.

통국 교통영향평가과에서 주차장 업무를 수행하고 있다²⁶⁾.

2. 駐車場 關聯 法·制度

주차장의 계획·설치·운영에 있어서 관련이 되는 주요 법령으로는 주차장법, 건축법, 도시계획법, 도로법, 도로교통법, 소방법, 도시공원법 등이 있다. 그러나 이러한 법령은 주차장의 종류·구조·관리방식 등에 따라서 적용이 달라지게 된다. 즉 자동차 주차장을 건설할 경우에 기본적으로 관계되는 법령은 주차장법 및 주차장 조례로 주차장 설치에 대한 기준 및 주차장의 정비·운영 등에 대한 규정을 제시하고 있다.

주차장을 도시계획으로 설치하고자 할 경우에는 도시계획법이 적용되고, 건축물에 부설하여 부설주차장을 설치하고자 할 경우에는 건축법이, 주차장의 안전관리를 목적으로 하는 것에는 소방법이, 기타 노상 주차장에 대하여는 도로법과 도로교통법이 관련되어지며, 도시공원내에 주차장의 점용허가 기준 및 주차전용 건축물의 복합용도 허용범위에 대하여는 도시공원법의 적용을 받게 되는 것이다.

이러한 주차장 및 주차관련 법체계를 보면 주차장 설치기준 및 관리·운영에 관한 법으로 주차장법, 주차행위에 관한 법으로 도로교통법, 주차장설치의 제한·완화에 관한 법은 도시계획법·건축법·소방법으로 되어 있다²⁷⁾.

주차장의 종류별 관련 법률은 <표 1>과 같다.

26) 주차장법 변천과정에 관한 상세한 것은 李光元·孫太洛, 전계서, pp. 16~17, 참조.

27) 상계서, pp. 26~28.

주차장의 종류별 관련 법률

< 표 1 >

구 분	적용법령	적 용 사 항
노상주차장	주 차 장 법	설치기준, 요금결정, 주차장관리, 주차장 표지
	도 로 교 통 법	불법주차단속, 범칙금, 과태료부과
	도 로 법	노상주차장 위탁시 도로점용허가 기준
노외주차장	주 차 장 법	설치기준, 요금결정, 주차장관리, 공작물인 기계식주차장 인정
	도 시 계 획 법	도시계획시설, 지적고시, 단지조성사업
	건 축 법	용도 지역별 설치기준(설치가능여부·전폐율·용적율·높이제한 등), 공작물인 기계식 주차장 범위
부설주차장	주 차 장 법	지역별 설치대수 기준, 주차장설치 원단위기준, 기계식 주차장 인정
	건 축 법	용도지역별 설치기준(설치가능여부·전폐율·용적율·높이제한 등), 공작물인 기계식 주차장의 범위
	도 시 계 획 법	용도지역·지구 구분
	소 방 법	주차장 소방안전에 관한 사항
	주택건설촉진법	아파트 등 공동주택의 부설주차장 설치기준

자료 : 교통개발연구원, 「주차장법·제도 개선방안연구」, 1991, p. 41.

3. 駐車政策의 必要性

주차정책은 주차에 관련된 목표를 달성하기 위한 최선의 수단을 결정하는 것을 본질로 하여 이와 관련된 사람들의 상호작용 속에서 정치적 수용성이 높은 수단을 강구하는 것이라고 하고 있으나, 학자에 따라 여러 가지로 정의되고 있다.

주차정책을 교통소통 정책의 일환으로 보는 입장에서는 “도로교통의 효율성을 증진하고 교통량의 감소를 위해서 주차비용이나 공급을 변화시키는 수단”으로 정의하고 있으나, “주차정책을 교통, 경제, 환경 또는 기타 목적을 달성하기 위해서 주차체계의 수요와 공급 그리고 운영을 변경시키는 일련의 행위”라고 보다 넓게 정의하는 입장도 있다.

이러한 주차정책의 목표는 주차체계가 도시기능 및 교통체계와 밀접히 관련되어지기 때문에 단순히 주차문제에만 국한될 수가 없을 것이며, 도시지역, 도시규모, 지역특성, 교통여건 등 여러 요인에 따라 달라질 수 있는 것이다²⁸⁾. 따라서 현실적인 주차문제를 해결하기 위해서는 實用性·實現性·處方性이 강조되는 기술적이고 실증적인 접근이 필요하다고 할 수 있다.

오늘날은 주차수요에 대하여 주차장을 제공하는 것 뿐만 아니라 한정된 도시 공간속에서의 생활활동을 지원할 수 있도록 주차공간을 유효 적절히 배치하여 도시내의 자동차 교통의 원활과 公衆의 편의를 도모하고 도시기능의 유지 및 증진에 기여토록 하는데 주차정책의 필요성이 있다.

28) 林承達, 전제논문, pp. 13~14.

第3章 濟州市交通 與件 및 駐車施設 現況

第1節 都市交通與件

1. 人口變化推移

1994년말 현재 제주시 인구는 248,872명으로 1985년을 기준으로 볼 때 연평균 2.2%의 증가율을 나타내고 있다. 이는 도 전체 평균 인구증가율을 훨씬 상회하고 있을 뿐만 아니라, 이러한 도시팽창과 인구의 증가는 도시교통수요를 증가시키는 요인이 되고 있다. 따라서 앞으로 도시개발에 따른 도시팽창이 불가피한 점을 고려한다면 2000년대까지는 교통수요 증가가 지속될 전망이어서 교통난과 이에 따르는 주차수요가 폭증될 것으로 보인다. 최근 인구변화추이는 <표 2>와 같다.



2. 自動車登錄臺數 增加推移

제주시 자동차 등록대수는 1994년말 현재 51,097대로 도 전체의 54%를 차지하고 있으며, 1985년도의 자동차 등록대수가 7,552대에 비하여 무려 6.7배인 43,545대가 증가되었다. 이 중 주류를 이루고 있는 승용차가 63%인 32,359대로 그 증가폭이 점점 가속화되고 있는 양상을 보이고 있다. 자동차 등록대수 연도별 증가추이는 <표 3>과 같다.

또한 1985년도와 1994년 현재의 자동차 보유대수를 인구 및 세대당 보유율로 비교하여 보면, 1985년도에 자동차 보유율이 26.8인당 1대이던 것이 1994년에는 4.8인당 1대로 약 5.5배가 증가되었으며, 1985년도에 6.7세대당

인 구 변 화 추 이

< 표 2 >

연 도	구 분	세 대 수	인구수(증가율%)	세 대 당 인 구	비 고
1985	제 주 도	118,144	488,576 (1.35)	4.1	
	제 주 시	50,627	202,911 (4.2)	4.0	
1990	제 주 도	131,387	514,608 (-0.45)	3.9	
	제 주 시	61,437	232,687 (1.2)	3.8	
1991	제 주 도	141,461	496,119 (-4.0)	3.5	
	제 주 시	67,868	228,655 (-1.7)	3.4	
1992	제 주 도	146,961	506,222 (2.0)	3.4	
	제 주 시	71,287	237,774 (3.9)	3.3	
1993	제 주 도	150,769	511,019 (0.95)	3.4	
	제 주 시	73,700	243,301 (2.3)	3.3	
1994	제 주 도	153,653	514,449 (0.67)	3.4	
	제 주 시	75,892	248,872 (2.3)	3.3	

자료 : 제주도, 제주통계연보, 1994 ; 제주도, 주민등록인구통계결과보고서 (1993, 1994) ; 제주시, 통계연보 (1992, 1993).

자동차등록대수증가추이

< 표 3 >

연도	구분	자 동 차	승 용	버 스	화 물	특 수	비고
		등록대수					
1985	전 국	1,113,430	556,659	128,309	412,739	15,723	
	제 주 도	11,961	3,934	1,448	6,540	39	
	제 주 시	7,552	2,823	1,140	3,561	28	
1990	전 국	3,394,803	2,074,922	383,738	924,647	11,496	
	제 주 도	43,185	19,606	6,043	17,499	37	
	제 주 시	24,834	12,968	4,068	7,772	26	
1991	전 국	4,247,816	2,727,852	427,650	1,077,467	14,847	
	제 주 도	54,714	26,304	6,944	20,393	73	
	제 주 시	31,024	17,471	4,428	9,071	54	
1992	전 국	5,230,994	3,461,057	483,575	1,261,522	20,571	
	제 주 도	69,413	36,770	8,149	244,416	78	
	제 주 시	38,375	22,761	5,503	10,503	58	
1993	전 국	6,274,008	4,271,253	527,958	1,448,634	26,163	
	제 주 도	81,207	45,237	8,371	27,511	88	
	제 주 시	44,415	27,439	5,53	11,759	64	
1994	전 국	7,404,347	5,148,713	582,069	1,644,646	28,919	
	제 주 도	94,539	54,385	8,908	31,140	106	
	제 주 시	51,097	32,539	5,446	13,222	70	

자료 : 교통부, 교통통계연보, 1992 ; 제주도, 제주통계연보, 각연도(1990~1994) ; 한국자동차공업협회, 자동차등록통계 1994년 12월호.

1대이던 것이 1994년도에는 1.5세대당 1대로서 약 4.5배가 증가되었다. 이러한 자동차의 증가추세로 보아 2000년대에는 1세대당 1대의 자동차를 보유하게 될 것이다. 연도별 인구 및 세대당 자동차보유 변화추이는 <표 4>와 같다.

인구 및 세대당자동차보유변화추이

< 표 4 >

연도별	구 분	자 동 차 등록대수	자동차1대당 인구 및 세대		비 고
			인 구 수	세 대 수	
1985	제 주 도	11,961	40.8	9.8	
	제 주 시	7,552	26.8	6.7	
1990	제 주 도	43,185	11.9	3.0	
	제 주 시	24,834	9.4	2.5	
1994	제 주 도	94,539	5.4	1.6	
	제 주 시	51,097	4.8	1.5	

자료 : 교통부, 교통통계연보, 1992 ; 제주도, 제주통계연보, 각연도(1990~1994) ; 한국자동차공업협회, 자동차등록통계 1994년 12월호.

3. 道路交通網 現況

제주시는 제주도의 중심도시로서 도내 교통의 집산지 역할을 담당하고 있으며, 제주시 도로의 교통망은 放射形과 格子形²⁹⁾이 혼합된 불규칙적인 가

29) 放射形道路는 일명 線形道路라고도 하며 도시의 도심부에 교통이 집중되는 형태의 도로를 말하는 것이며, 중심지를 기점으로하여 도시가 주요간선도로를 따라 도시개발축이 형성되는 것이 특징이다. 格子形道路는 옛 도시나 새로 계획된 질서정연한 바둑판 모형의 도로를 말하는 것으로 도로의 가로·세로의 크기가 동일하게 설계된 것이다. 방사형 도로는 외곽 우회도로의 기능강화가 필요하며, 격자형 도로는 교차점이 많아지는 결점이 있다. 金 源, 「都市行政論」, 博英社, 1993, pp. 294~295.

로망 형태로서 폭원 12m 이하의 도로가 대부분을 차지하고 있다. 제주시의 자동차 교통망 체계를 보면, 1993년 현재 제주도 도로연장은 총 654.344km로서 이 중 국도가 72.628km, 지방도가 24.740km, 시군도가 556.976km로서 시군도가 총 도로연장의 86.44%를 차지하고 있으며, 도시계획면적 대비 도로율은 1987년 7.03%에서 1992년 7.19%로 약간 증가하였으나 급증하는 통행량 수요의 증가율과는 비교가 안 될 정도로 적어 자동차 도로지체 시간이 증가되고 있다. 1993년 현재 시군별 도로현황은 <표 5>와 같다.

시 군 별 도 로 현 황

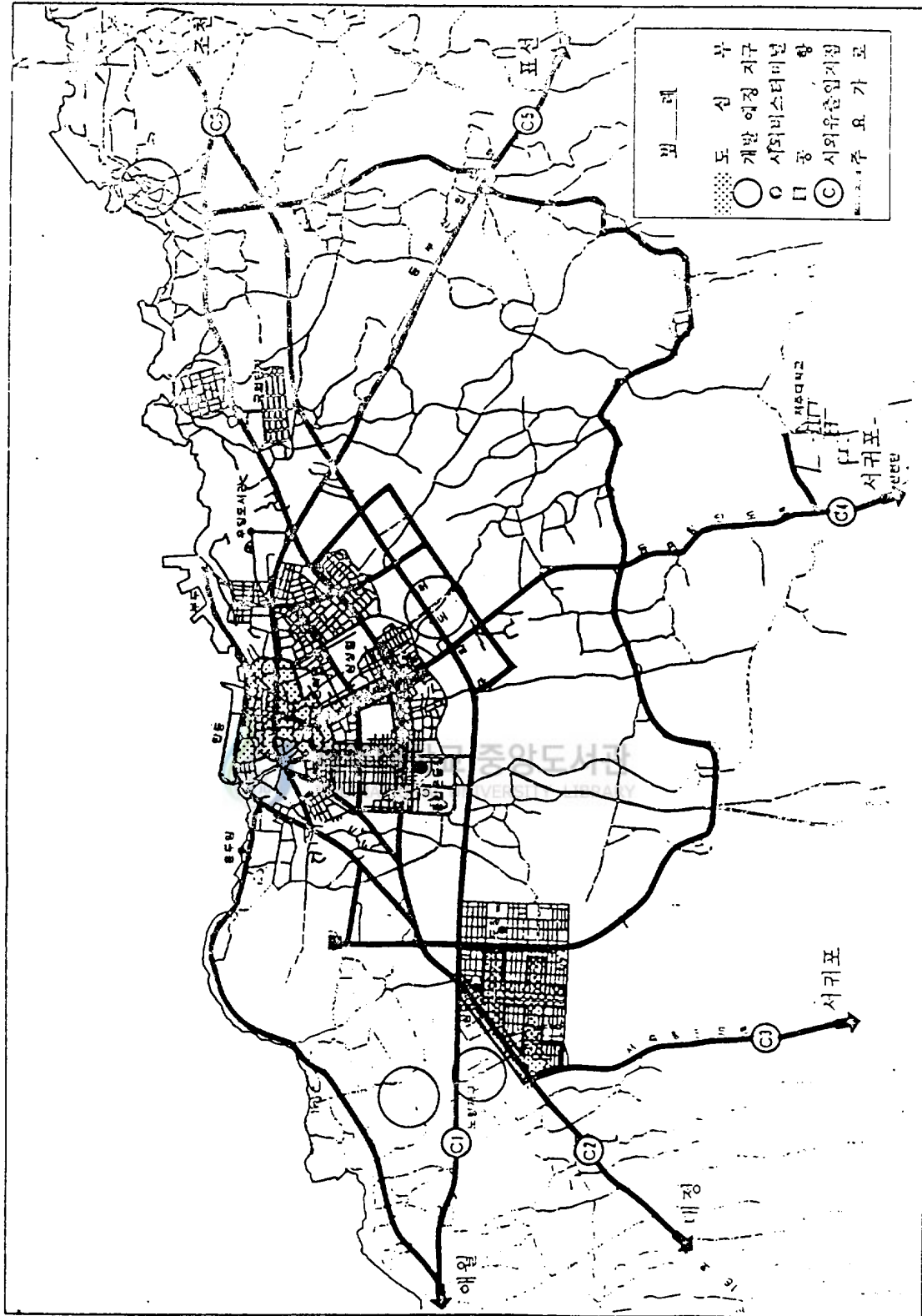
< 표 5 >

(단위 : m)

구분 연도	시 군 별	도 로 별			
		계	일반국도	지방도	시 군 도
1993	계	2,147,724	430,076	158,350	1,559,298
	제 주 시	654,344	72,628	24,740	556,976
	서 귀 포 시	277,967	71,645	15,000	191,322
	북 제 주 군	664,457	141,687	76,470	446,300
	남 제 주 군	550,965	144,116	42,140	364,700

자료 : 제주도, 제주통계연보, 1994.

제주도의 광역교통망은 제주시를 중심으로 형성되어 있으며 제주시는 도내교통의 집산지 역할을 담당하여 도전역을 1개의 생활권역으로 이용할 수 있는 도로망체계를 구축하고 있다. 제주도 지역간 간선도로는 남북을 축으로 한라산을 가로질러 제주시와 서귀포시를 연결하는 제1횡단도로와 1100



<그림 1> 제주시 도로구조와 교통망도

도로, 동서를 축으로 해안선을 따라 도전역을 연결하는 우회도로가 있으며, 그 밖에 중산간을 통과하는 동·서부 산업도로, 한라관광도로, 동부축산관광도로 등이 개설되어 보조간선도로의 기능을 담당하고 있다³⁰⁾.

〈그림 1〉은 제주시 도로구조와 교통망도이다.

제주시내 주요 간선도로는 구제주의 동광로, 서광로, 공항로가 35~40m로 6 차선, 신제주의 신대로, 문연로, 삼무로가 25~40m로 대부분이 4~6 차선 도로로서 제주시의 교통망의 근간을 이루고 있다. 또한 제주시는 도심권내의 광양로, 남문로, 중앙로, 동문로, 서문로 등이 중심생활권의 도로로서 형성되어 있으며, 신제주 생활권은 공항로, 용문로와 연결되어 있다.

특히 1994년에 개통된 삼양~신제주간의 도시 우회도로의 완공개통과 한천교의 복개개통은 제주시의 도심권 통과교통 및 교통분산화에 획기적인 전환점이 되고 있다. 더욱이 지금 진행 중인 병문천이 복개공사가 완공³¹⁾되면 구제주와 신제주간의 도심 교통과 주차난에 어느 정도 도움을 줄 것으로 기대되고 있으나, 대중교통체계가 개선되지 않으면 앞으로 증가되는 교통수요에 부응하기 어려울 것으로 전망된다.

30) 제주시, 「제주시교통정비기본계획(중간보고서)」, 1994, pp. 26~27.

31) 병문천복개공사는 사업시행자인 범양건설(주)에서 탐동매립 이의 환수차원으로 시행되는 것으로 1992년 12월 29일 허가되어 공사기간을 1993년 1월부터 1995년 6월 30일까지로 하고, 병문천 2,200m에 17,600여평을 복개하여 도로 9,500여평, 주차장 7,600여평, 광장 470여평으로 조성된다. 1995년 6월 10일 현재 1,200m가 복개되어 공정률 55%를 보이고 있으며 앞으로 1,000m가 공사진행중이며 공사기간을 더 연장되어야 할 것으로 보인다. 일부 복개된 부분은 도로와 주차장 등으로 활용되고 있어 교통소통과 주차난에 다소 도움을 주고 있다. 제주신문, 1995. 6. 24. 18면.

第2節 駐車場 施設現況

1. 駐車施設現況

제주시 주차시설은 1994년 현재 총 5,242개소에 33,411면으로 자동차 보유대수에 비하여 주차장 확보율이 65.4%로서 자동차 100대당 주차할 수 있는 공간은 약 65면에 불과한 실정이다. 또한 공용으로 활용이 가능한 주차시설은 차고지의 역할을 하는 일부 부설주차장을 제외하면 노상·노외주차시설이 전체의 32.3%인 429개소에 10,807면으로서 이 중 주차수요 유발이 극심한 도심지에 유효적절히 활용되고 있는 공영 유료주차시설은 9개소 142면에 불과하여³²⁾ 도심지역의 주차문제가 매우 심각한 실정이다.

2. 都市計劃施設 駐車場現況

주차장법에 의한 주차장시설 이외에도 도시계획법에 의하여 도시계획시설로 결정되어 설치되는 주차장 시설이 있다.

현행 도시계획법은 도시계획구역내에서 도시계획으로 시설할 수 있는 시설이나 사업계획은 도시계획의 결정절차에 의하여 설치 또는 시행하도록 규정(도시계획법 제16조)함으로써, 단위시설이나 계획이 하나로 통일되고 종합된 도시계획으로 구현되어 도시의 기능을 다하도록 하고 있다³³⁾. 따라서 도시주차문제 해결을 위하여 주차시설을 도시계획 시설로 결정하여 사업시행자가 공영 노외주차장을 설치·운영하도록 하고 있다. 제주시의 경우 도시계획에 의한 주차시설 부지는 총 41개소에 면적은 122,946.5㎡로 약 4,900여면이 되고 있으나 현재 실제 주차시설로 설치되어 운영하고 있는 공영 노외주차장은 18.7%인 15개소 22,953㎡로서 897면에 불과한 실정이다.

32) 주차장시설 현황은 제4장 제1절 제2항의 <표 11>참조.

33) 濟州市, 「都市計劃 四十年史」, 1994, pp. 652~653.

도시계획주차시설 결정 조서 현황

< 표 6 >

명 칭	위 치	면적(m ²)	시설결정일자
신 산 제 1 주 차 장	신산2지구 42-1BL	935	건고 223호 ('80. 7.18)
신 산 제 2 주 차 장	신산2지구 42-16BL	684.7	건고 223호 ('80. 7.18)
신 산 제 3 주 차 장	신산2지구 53-1BL	839.9	건고 223호 ('80. 7.18)
신 산 제 4 주 차 장	신산2지구 82-10BL	784.9	건고 223호 ('80. 7.18)
화 북 주 차 장	화북동 43BL	920	건고 224호 ('80. 2.22)
노 형 주 차 장	신제주2지구 35BL	2,050	건고 228호 ('80. 3.28)
연 동 제 1 주 차 장	신제주2지구60BL(연동)	810	건고 82호 ('80. 3.28)
건 입 제 1 주 차 장	건입동 (산지천)	1,800	건고 1752호 ('86. 7. 2)
삼 도 제 1 주 차 장	삼도동 (초가장)	714	제고 1752호 ('86. 7. 2)
용 담 제 2 주 차 장	용담동 (한천)	1,400	제고 1752호 ('86. 7. 2)
삼 도 제 5 주 차 장	삼도동 (소용천)	1,200	제고 1752호 ('86. 7. 2)
일 도 주 차 장	일도동 (산지천)	6,300	제시 92-31호 ('92.11.19)
이 도 제 1 주 차 장	이도2동 1053-2	1,637	건고 470호 ('89. 8.11)
이 도 제 2 주 차 장	이도2동 926	1,037	건고 470호 ('89. 8.11)
이 도 제 3 주 차 장	이도2동 1072	1,032	건고 470호 ('89. 8.11)
이 도 제 4 주 차 장	이도2동 1826-1	1,654	건고 470호 ('89. 8.11)
도 남 주 차 장	도남동 119-5	1,089	건고 470호 ('89. 8.11)
연 동 제 2 주 차 장	연동 2035-3	1,633	건고 246호 ('90. 5. 9)
연 동 제 3 주 차 장	연동 1948	1,466	건고 246호 ('90. 5. 9)
노 형 제 1 주 차 장	노형동 981	1,550	건고 246호 ('90. 5. 9)

명 칭	위 치	면적(m ²)	시설결정일자
노 형 제 2 주 차 장	노형동 1315	1,860	건고 246호 ('90. 5. 9)
탑 동 제 1 주 차 장	탑동매립지	4,200	건고 703호 ('87.12.30)
탑 동 제 2 주 차 장	탑동매립지	3,400	건고 703호 ('87.12.30)
일 도 제 1 주 차 장	이도2동 356	1,120	건고 713호 ('89.12. 7)
일 도 제 2 주 차 장	일도2동 306	1,080	건고 713호 ('89.12. 7)
일 도 제 3 주 차 장	일도2동 1928-2	1,240	건고 713호 ('89.12. 7)
관덕공원지하주차장	삼도2동 43-2	3,600	제고 2074호 ('90.10.27)
노 형 제 3 주 차 장	노형동 1067-1(42BL)	1,450	제고 2132호 ('91. 7.20)
노 형 제 4 주 차 장	노형동 1296-12(97BL)	1,380	제고 2132호 ('91. 7.20)
독 사 천 주 차 장	삼도, 이도동	19,110	제시 92-69호 ('92.11.24)
산 지 천 주 차 장	일도2동, 이도2동	2,800	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제1주차장	삼도동	3,900	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제2주차장	삼도동	6,600	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제3주차장	삼도동	2,600	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제4주차장	용담동	13,480	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제5주차장	삼도동	1,670	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제6주차장	삼도동	2,100	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제7주차장	삼도동	880	제시 92-69호 ('92.11.24)
병문천제8주차장	삼도동	2,140	제시 92-69호 ('92.11.24)
한 천 주 차 장	용담동	5,300	제시 92-69호 ('92.11.24)
홀 수 천 주 차 장	연동	13,500	제시 92-69호 ('92.11.24)

※ 주차시설의 세분은 옥외(노외) 및 지하주차장으로 되어 있음.

자료: 제주시, 「도시계획 40년사」, pp. 690~697.

3. 駐車場整備地區指定 現況

주차장정비지구는 주차장법 제3조의 규정에 의하여 도로의 효율을 높이고 원활한 자동차교통의 확보를 위하여 상업지역 기타 대통령령이 정하는 지역으로서, 주차수요가 현저하게 높거나 자동차교통의 폭주로 인하여 주차장의 정비가 필요하다고 인정되는 지역에 건설교통부장관이 시장·군수의 신청에 의하여 도시계획으로서 주차장정비지구로 지정할 수 있도록 하였다. 또한 주차장정비지구가 지정된 경우에는 지정일로부터 2년이내에 시장·군수는 주차장정비계획을 수립하여 이 계획에 따라 주차장을 정비·확충하도록 하고 있다³⁴⁾.

현재 제주시 주차장정비지구는 상업지역, 준주거지역, 일반주거지역 등 총 27개지구 3,407,900㎡로 1989년 12월 31일 지정되었으며, 이것을 토대로 하여 1992년 10월에 제주시 주차장정비계획을 수립하였으며³⁵⁾, 주차장정비지구의 면적은 도시 시가화 면적 14,740천㎡의 23.1% 수준이다. 주차장정비지구를 지역별로 보면 상업지역이 2,490.7천㎡(73.1%), 준주거지역이 739.6천㎡(21.7%), 일반주거지역이 178.8천㎡(5.2%)로 나타나고 있다.

주차장정비지구 지정내역은 <표 7>와 같다.

그런데, 교통유발이 높은 주요간선도로 주변지역, 대규모 공공업무시설, 유통업무시설, 운동장, 교육시설, 시외곽지역 등이 정비지구로 지정이 되어 있지 않아 주차문제의 해결을 어렵게 만드는 한 요인이 되고 있다. 그러므로 이들 지역을 확대·조정하여 장래의 주차수요에 대처해 나가야 할 것이다.

34) 주차장법 제4조

35) 제주시 주차장정비계획은 1991. 11 ~ 1992. 10까지 전문용역업체인 (주) 선진엔지니어링에 용역 의뢰하여 수립하였음.

제주시 주차장정비지구지정현황

< 표 7 >

번호	지구명	지정위치	지구지정면적	비고
계	27개 지구		3,407,900㎡	
1	제1정비지구	삼도2,용담1,일도1,건입동일원	148,000	상업·주거지역
2	제2	건입,일도1,일도2동 일원	165,400	상업지역
3	제3	건입,일도2동 일원	117,200	"
4	제4	용담1,삼도1동 일원	137,700	상업·주거지역
5	제5	삼도1,용담1,일도1동 일원	159,300	상업지역
6	제6	이도1,일도1,일도2동 일원	120,900	"
7	제7	용담1,삼도1동 일원	127,900	"
8	제8	삼도1,이도1동 일원	160,600	"
9	제9	오라동 일원	64,600	"
10	제10	삼도1,이도1동 일원	127,900	"
11	제11	이도1동 일원	166,200	상업·주거지역
12	제12	이도2동 일원	125,600	"
13	제13	노형,연동 일원	186,900	상업지역
14	제14	연동 일원	76,500	"
15	제15	연동 일원	92,900	"
16	제16	연동 일원	64,100	"
17	제17	연동 일원	85,000	준주거·주거지역
18	제18	연동 일원	121,700	상업·주거지역
19	제19	연동 일원	83,300	상업지역
20	제20	연동 일원	90,800	"
21	제21	연동 일원	98,800	준주거지역
22	제22	용담1,삼도1동 일원	113,200	"
23	제23	이도동 일원	163,800	상업지역
24	제24	이도동,일도2동 일원	124,700	준주거지역
25	제25	일도2동 일원	207,800	"
26	제26	일도2동 일원	177,500	"
27	제27	탐동 일원	99,600	상업지역

자료 : 제주시, 「제주시주차장정비계획」, pp. 29~30.

第 4 章 濟州市 駐車問題

교통문제의 한 축을 이루고 있는 주차문제는 소득수준의 향상에 따른 자동차 보유율의 급격한 증가로 말미암아 도심지역뿐만 아니라 주거지역에까지 확산되어 가고 있는 실정이다. 제주시의 경우도 제주도의 지역적인 특성상 도시기능의 제주시 편중에 따른 교통수요의 집중화로 인하여 교통문제와 더불어 주차문제가 심각하게 발생되고 있다. 본 장에서는 제주시를 중심으로 하여 주차수요 급증에 따른 주차수요·공급의 불균형 문제, 주차시설 운영관리 체계의 문제, 주차관련 법·제도상의 문제, 주차시설 이용시민의 의식문제 등 주차문제에 대하여 살펴보고자 한다.

第 1 節 駐車需要 및 駐車施設 供給 側面의 問題

1. 駐車需要急増 및 道路交通 體系上 問題

1) 급격한 自動車의 增加

1980년대 중반부터 증가되기 시작한 자동차는 1990년대에 들어와서 더욱 기하급수적으로 폭증하고 있으며, 1994년말 현재 제주시의 자동차 등록대수는 51,097대로서 전체 보유대수의 54%를 점유하고 있다. 지금까지 자동차 증가추세를 보면 1985년도에 제주시 자동차 보유율이 26.8인당 1대, 6.7세대당 1대 이던 것이 1990년도에 들어와서는 거의 3배가 증가한 9.4인당 1대, 2.5세대당 1대를 보유하게 되었다. 그리고 1994년말에는 약 5배 이상이 증가한 4.8인당 1대, 1.5세대당 1대를 보유하게 되어 10년 동안에 엄청난 변화를 가져오고 있다. 자가용자동차의 전년대비 증가율도 1985년에는 19.2%

자가용 자동차 증가현황

< 표 8 >

연도별	구 분	계		관 용		자 가 용		영 업 용		비 고
		대 수	증가율	대 수	증가율	대 수	증가율	대 수	증가율	
1985	제주도	11,961	14.4	430	4.1	9,097	18.2	2,434	3.8	
	제주시	7,552	14.1	314	3.3	5,237	19.2	2,001	4.1	
1986	제주도	14,134	18.2	440	2.3	11,046	21.4	2,648	8.8	
	제주시	8,747	15.8	312	0.1	6,292	20.1	2,143	7.1	
1987	제주도	17,796	25.9	474	7.7	14,376	30.1	2,946	11.3	
	제주시	10,763	23.0	324	3.8	8,081	29.4	2,358	10.0	
1988	제주도	23,335	31.1	556	17.3	19,480	35.5	3,299	12.0	
	제주시	13,917	29.3	392	21.0	10,903	34.9	2,622	11.2	
1989	제주도	32,747	40.3	606	9.0	28,075	44.1	4,066	23.2	
	제주시	19,152	37.5	403	2.8	15,457	41.8	3,292	25.6	
1990	제주도	43,185	31.9	683	12.7	37,475	33.5	5,027	23.6	
	제주시	24,834	29.7	461	14.4	20,305	31.4	4,068	23.6	
1991	제주도	54,714	26.7	742	8.6	48,505	29.4	5,467	8.8	
	제주시	31,024	24.9	563	22.1	26,158	28.8	4,303	5.8	
1992	제주도	69,413	26.9	805	8.5	61,843	27.5	6,765	23.7	
	제주시	38,375	23.7	613	8.9	32,718	25.1	5,044	17.2	
1993	제주도	81,207	17.0	822	2.1	73,580	19.0	6,805	0.6	
	제주시	44,415	15.7	613	0	38,737	18.4	5,065	0.4	
1994	제주도	94,539	16.4	801	-2.5	86,692	17.8	7,046	3.5	
	제주시	51,097	15.0	574	-6.3	45,298	16.9	5,225	3.1	

자료 : 제주도, 제주통계연보, 각연도 (1989~1994); 제주시, 통계연보, 각연도 (1989~1994); 한국자동차공업협회, 자동차등록 통계월보, 1994. 12.

에 불과하던 것이 1989년도에는 41.8%로서 가장 높은 증가율을 나타내다가 점차 그 증가율이 둔화되는 추세를 보이고 있으며, 1994년도에는 16.9%로 떨어지고 있다. 그러나 자동차 대수를 중심으로 비교하여 본다면 자동차 등록대수의 폭이 줄어드는 것이 아니라 오히려 등록되는 자동차 대수증가 폭이 점점 늘어나고 있는 것이다.

이러한 자동차의 폭발적인 증가로 인하여 교통문제와 직접적으로 결부되는 주차문제는 더욱 심화되어 가고 있는데 최근 10년간 자동차 증가율은 <표 8>에 잘 나타나고 있다. 특히 제주시의 경우 타 지역과 비교하여 볼 때 자동차 교통수단을 제외한다면 지역특성상 지하철 또는 전철 등 다른 대체 교통수단이 없는 실정으로, 자동차 교통집중 현상이 가속화되어 도시 주차문제 해결이 더욱 어려워질 것이다.

2) 都市機能의 集中化

제주시는 單核都市³⁶⁾의 성격을 띠고 있어서 도시기능들이 대부분 도심을 중심으로 편중되어 있어 교통문제를 유발시키는 원인이 되고 있다. 이처럼 도심에 기능이 집중된 이유는 제주시가 도시계획을 마련한 1960년 초 이래 단핵구조로 형성·발전되어 온 가로망 체계를 비롯한 거의 모든 도시기반 시설들을 분산시키려는 노력이 미진하였기 때문이다. 특히 근래에 와서는 도심의 地價上昇으로 토지이용율이 낮은 주택 등이 점차 도시외곽으로 분산되고 있는 현상을 띠고 있는 반면에 도심의 상업용 건물들이 늘어나면서 다량의 교통문제 유발과 주차수요가 발생하는 도시의 역기능이 발생되고

36) 單核都市란 都市의 中樞機能을 하나의 중심부에 집중시키고 있는 都市를 말한다. 도심 또는 핵심이라고도 하는 中心業務地區는 都市라고 하는 하나의 인간 정주공간에 형성된 中心地로서 中心交通地區, 中心商業地區, 「다운타운」(downtown)등으로 불리워지며, 행정·사법·입법 활동, 업무활동, 상업활동, 주거활동을 주로 하고 있다. 이 단핵도시는 주로 가로망이 放射形을 띠게 되며, 都市規模가 커짐에 따라 도심 중심으로 교통문제, 공해문제, 「오픈 스페이스」(open space)의 부족문제 등 도심과 밀화에서 오는 각종 폐단이 발생한다. 李圭煥, 「都市行政論」, 綠苑出版社, 1993, p. 91.

있다³⁷⁾. 그리고 제주시의 경우 개발제한구역이 전체면적의 75%를 차지하고 있어서 도시개발에 대한 많은 제약을 받고 있는 것도 교통난과 주차문제를 가중시키는 요인이 되고 있다.

제주시는 제주도의 각종 산업의 중심권을 형성하면서 거의 모든 도시기반 시설들이 道 전체의 40~70% 이상이 집중되어 있다. 제주시의 각종 산업의 집중화 현상은 <표 9>에서 잘 나타나고 있는데, 이러한 기능이 도심에 집중됨으로 인하여 교통유발을 야기시킴은 물론 도심 주차문제를 일으키고 있는 한 원인으로 작용되고 있다. 따라서 주차문제 해결을 위하여 도심으로 집중되어 있는 각종 업무시설 및 상업시설 등을 도시외곽지역으로 분산하는 노력이 필요하다 하겠다.

제주시 도시기능 집중도

< 표 9 >

구 분	제 주 도	제 주 시	집중비율(%)
면 적 (km ²)	1,826.6	254.34	13.9
인 구 (인)	514,449	248,872	48.4
세 대	153,653	75,892	49.4
자 동 차 수	94,539	51,097	54.0
승 용 차	54,386	32,359	59.5
금 융 기 관 수	77	55	71.4
의 료 기 관 수	311	175	56.3
관 공 서 및 주 요 기 관	328	133	40.5
숙 박 시 설	668	481	72.0

자료 : 제주도, 제주통계연보(제34회), 1994 ; 제주도, 주민등록인구통계결과 보고서. 1994. 12.

37) 고병련, “제주시 도심(CBD)의 교통개선에 관한 연구”, 「논문집」, 제13집, 제주전문대학, 1992, p. 371.

3) 道路交通網體系의 不合理

제주시는 도시특성으로 인하여 통과교통보다는 제주시를 起·終點으로 하는 통행량이 많으며, 放射形과 格子形이 혼합된 불규칙하고 도시공간 구조가 단순한 도심 지향적 가로망 체계로 인한 일부 도로의 교통량 집중으로 도로의 기능저하를 가져오고 있어서 교통처리 효율이 극히 떨어지고 있다³⁸⁾.

街路 교통량 조사 결과에 의하면 조사지점 중 오전 尖頭時³⁹⁾ 통행량은 제주시 우회도로·서광로·노형로 순으로 나타나고 있어 도심지역 街路보다 외곽지역의 가로에 통행량이 집중되고 있다. 또한 가로별 서비스 수준을 보면 삼성로·동문로가 지체현상을 보이고 있으며 최초 개설된 우회도로는 중앙로 방향에서 신제주 방향이 약간의 지체현상이 나타나고 있다.

이러한 가로망체계는 교통의 속도 및 지체도와 연결되어지며 속도 및 지체도의 분석은 기존 교통시설에 대한 서비스 수준과 교통흐름이 통행상태의 척도를 나타내는 지표로서 차량지체의 정도·원인 및 위치를 알 수 있다.

〈표 10〉에서 침두시 속도 및 지체도를 보면, 도심지역인 동문로·관덕로·중앙로 등이 평균 통행속도가 15.8km/h~20.5km/h로 정체현상을 보이고 있으며 신제주의 삼무로·신광로 등도 평균 통행속도 15km/h내외로 통행상태가 낮은 편이다⁴⁰⁾. 따라서 교통수요 유발과 교통체증이 심한 지역에는 주차수요 또한 폭증하게 되는데, 이들 지역에는 원만한 교통흐름에 대한 대책이 필요하며 주차를 위한 배회차량의 감소를 위하여 일정한 거리간격으로 주차시설의 확충 및 정비가 절실한 것이다.

38) 상계논문, p. 373.

39) 침두시(尖頭時)는 1일중 통행량이 가장 많은 시간을 말하는 것으로서 각 도시마다 시간에 차이가 있으며, 제주시인 경우 08:00~09:00를 기준으로 하고 있다.

40) 제주시, 「제주시교통정비기본계획(중간보고서)」, (주) 금호엔지니어링, 1994, pp. 36~47.

첨두시 속도 및 지체도

< 표 10 >

시 가 로	구 분 및 방 향	거 리 (m)	지체시간 (초)	통행속도 (km/h)	지체율 (%)
동 문 로	동문R→신산머리입구	1,000	65	19.7	35.7
	신산머리입구→동문R	1,000	94	15.8	41.4
서 문 로	관 덕 로 → 한 천 교	980	54	26.7	40.9
	한 천 교 → 관 덕 로	980	57	23.2	37.5
관 덕 로	관 덕 로 → 동 문 교	660	50	19.8	41.7
	동 문 교 → 관 덕 로	660	61	16.5	42.4
동 광 로	광 양 R → 6 호 광 장	2,050	193	18.9	49.36
	6 호 광 장 → 광 양 R	2,050	19	39.7	10.22
서 광 로	광 양 R → 7 호 광 장	2,800	29	46.5	13.36
	7 호 광 장 → 광 양 R	2,800	94	36.0	33.57
중 앙 로	광 양 R → 탑 동	1,860	103	20.5	31.6
	탑 동 → 광 양 R	1,860	80	26.6	31.7
산 지 로	동 문 R → 부 두	910	30	34.5	29.4
	부 두 → 동 문 R	910	23	28.0	19.7
삼 성 로	삼성혈→동문일주도로	1,800	56	23.1	19.9
	동문일주도로→삼성혈	1,800	69	19.9	21.2
남 문 로	구 교 통 대 → 남 문 R	450	18	27.9	31.0
	남 문 R → 구 교 통 대	450	13	29.4	23.6
전 농 로	중 앙 로 → 구 오 일 시장	1,210	67	19.0	29.3
	구 오 일 시장 → 중 앙 로	1,210	40	20.5	18.8

시 가 로	구 분 및 방 향	거 리 (m)	지체시간 (초)	통행속도 (km/h)	지체율 (%)
남 성 로	남 문 R → 구 오 일 시 장	2,000	91	22.0	27.8
	구 오 일 시 장 → 남 문 R	2,000	105	20.2	29.5
공 항 로	공 항 입 구 → 7 호 광 장	770	10	61.6	22.2
	7 호 광 장 → 공 항 입 구	770	9	66.0	21.4
용 문 로	한 천 교 → 공 항 입 구	1,750	57	35.0	31.7
	공 항 입 구 → 한 천 교	1,750	57	34.6	31.3
신 광 로	삼무공원입구→그랜드호텔경유선	907	79	17.46	42.25
	그랜드호텔경유선→삼무공원입구	907	68	19.44	40.48
신 대 로	7 호 광 장 → 신 제 주 경 계	1,690	95	22.0	34.2
	신 제 주 경 계 → 7 호 광 장	1,690	108	21.7	38.6
삼 무 로	신 제 주 R → 제 원 APT 앞	975	129	13.25	48.68
	제 원 APT 앞 → 신 제 주 R	975	97	15.26	42.17

자료 : 제주시, 「제주시 교통정비기본계획(중간보고서)」, (주)금호엔지니어링, 1994, pp. 46~47.

2. 駐車施設 供給不足의 問題

1) 駐車施設 類型別 構成의 不均衡

제주시의 주차시설 면수는 1994년말 현재 33,411면이나 이 중 일반인들이 공용으로 활용할 수 있는 노상·노외 주차장시설은 32.3%에 불과하고 대부분 일반인들이 공용으로 활용이 곤란한 부설주차장이 67.7%을 차지하고 있다.

이러한 주차시설은 자동차 100대당 65면의 주차시설을 갖고 있으므로 주차시설 용량면에서 부족한 것은 아니다. 그러나 도심 주차수요 유발지역의 경우 주차수요 발생원이 높은 건축물 부설주차장이 전체 주차시설 구성비의 30.6%를 차지하고 있다. 이들 건축물 부설주차장은 건물 이용자들에게 부분적으로 일부개방이 되어지고 있으나, 그나마도 건축물 부설주차장의 이용도가 낮을 뿐만 아니라 건물 이용자들에게 주차도 교묘하게 이용을 못하게 하는 경우가 많다⁴¹⁾. 주차행위가 목적지에 근접하여 이루어져야 하는 특성 때문에 도심지역내에서의 공공 주차시설의 분포 및 배치가 일정거리 간격으로 되어있지 않아 불균형을 이루고 있다.

공공 주차시설 분포의 불균형을 보면 공공 노외주차장이 16.7%의 확보율을 보이고 있으나 이 중 일시적인 공한지 무료주차장⁴²⁾이 11.6%를 차지하고 있기 때문에 토지 소유주들이 토지사용 계획이 있을 경우 도심지의 공공 노외주차장 확보는 점점 어려워질 것으로 보인다. 그리고 노상주차장도 교통량이 증가됨에 따라 도로의 기능회복을 위하여 점점 폐쇄되어야 한다는 점을 고려한다면, 앞으로 제주시는 도심 주차문제가 더욱 심화될 것으로 전망된다.

제주시 전체적으로 볼 때 일반인들이 활용할 수 있는 노상 및 노외 주차시설의 분포 및 배치상에 문제가 있으며 형평성이 결여되어 있음은 <표 11>에서 잘 나타내주고 있다.

41) 한라일보, 1993. 8. 20일자 13면.

42) 공한지 무료주차장은 제주시 특수시책의 일환으로 주차시설 확충을 위하여 도심지내 유휴공한지를 해당 토지에 대하여 토지 소유주의 승락을 받아 주차장으로 시설하여 공용으로 활용하는 제도이다. 이는 1991년부터 추진하여 오고 있으며 토지소유주에게는 종합토지세 감면의 혜택을 주고, 인근 주민들에게는 주차공간을 제공함으로써 주차난 해소 및 주변 공한지의 미관개선, 세계 혜택 등의 효과가 있다.

주차장 시설(설치) 현황

< 표 11 >

(1994. 12. 31 현재)

구 분		개 소	주차면수	면적(m ²)	점유율(%)		
총 계		5,242	33,411	647,064	100		
노상 주차장	합 계	265	5,213	73,413	15.6		
	유 료	8	105	1,642	0.3		
	무 료	257	5,108	71,771	15.3		
노외 주차장	합 계	164	5,594	131,188	16.7		
	공 영	소 계	137	4,784	101,995	14.3	
		유 료	1	37	714	0.1	
		무 료	일 반	14	860	22,239	2.6
			공 한 지	122	3,887	79,042	11.6
	민 영	유 료	27	810	29,193	2.4	
부설 주차장	합 계	4,813	22,604	442,473	67.7		
	시 설 물	소 계	13	1,400	37,646	4.2	
		운 동 시 설	5	694	14,177	2.1	
		관 광 지	62	565	15,301	1.7	
		공 원	2	141	8,168	0.4	
	공 공 기 관	73	2,555	53,816	7.6		
	건 축 물	소 계	853	10,17	186,175	30.6	
		일 반 건축물	409	5,500	98,019	16.5	
		주거용 건축물	444	4,717	88,156	14.1	
	차 고 지 (운수업 및 자가용)	소 계	3,874	8,432	164,826	25.3	
		운수업(개 인)*	1,417	1,427	18,115	4.3	
		운수업(사 업 체)	80	3,914	100,147	11.7	
		자가용(신고대상)	388	423	11,880	1.3	
자가용(단 독)		1,989	2,668	34,684	8.0		

*는 개인택시, 개별화물, 개인용달의 합산된 수치임.

자료 : 제주시 교통행정과, 1994. 12. 31 현재 주차장시설 현황.

2) 都心地域の 操業 駐車空間 未確保

제주시와 같은 중소도시의 경우 도심지내 소형상가가 밀집되는 현상이 나타나고 있으며, 소형상가 밀집지역의 주차차량은 대부분 화물차량들의 비중이 높게 나타나는 경향이 있다. 따라서 소형상가 밀집지역 주변에는 操業駐車場⁴³⁾ 필수적으로 필요하게 되는데 제주시의 경우는 시장상가의 주변인 동문로타리 주변과 서문로타리 주변 그리고 신제주 종합시장 주변 및 광양보성시장 주변이 조업주차장이 필요한 지역이라고 볼 수 있다. 일반적으로 조업은 주변 업무시설의 주차수요가 많은 업무시간에 이루어지고 있는 실정⁴³⁾이므로 조업주차는 교통혼잡과 더불어 불법주차를 야기시키고 있다.

제주시의 경우 현재 광양로타리~탑동 구간, 사라봉 입구 5가로~중양로타리~용문로타리 구간, 동문로타리~동부두 구간, 신제주 로타리~현대칼라 4가로~그랜드 호텔 4가로 구간등은 은행과 상가들이 밀집되어 있어 업무와 쇼핑, 출퇴근, 화물 적재 및 하차 등으로 주차수요가 매우 높기 때문에 불법주차가 가장 성행하고 있다. 따라서 이로인해 교통소통에 문제가 제기되고 있으며 이들 지역이 조업을 위한 주차시설이 가장 절실하다 할 것이다

3) 駐車需要豫測에 따른 供給不足

주차문제해결을 위해서는 과학적이고 합리적인 주차수요예측을 하여야 함은 물론 수요에 적절한 주차장정비가 뒤따라야 할 것이다. 주차수요예측은 주차수요의 발생을 건축물에 의존하고 각 건축물의 용도에 따라 주차수요량을 산출하는 주차원단위에 의한 방법, 과거 주차수요의 pattern과 증가경향을 토대로 하는 경향분석(Trend)법, 자동차 기종점에 주차가 발생한다는 가

43) 操業駐車場이란 부설주차장중 화물의 적하(積荷) 또는 하역(荷役)을 위하여 설치하는 주차장으로서 당해 시설물 이용자가 사용하는 주차장을 말한다.

도심지적정주차수요추정

< 표 12 >

구 분 블 력	1994	1998	2003	2008	2013
연 동	2,560	5,636	8,660	13,311	20,463
용 담 1 동	673	1,140	1,658	2,416	3,528
삼 도 1 동	693	1,066	1,446	1,964	2,673
삼 도 2 동	1,621	2,925	4,345	6,470	9,655
일 도 1 동	623	909	1,228	1,662	2,254
일 도 2 동	485	785	1,102	1,549	2,180
이 도 1 동	1,164	1,753	2,330	3,102	4,136
이 도 2 동	465	825	1,182	1,696	2,436
건 입 동	706	1,284	1,851	2,679	3,891
오 라 동	160	275	397	574	832
계	9,150	16,598	24,198	35,421	52,048

자료 : 제주시, 제주시교통정비기본계획(중간보고서), 1994, p. 232.

정하에 주차수요량을 추정하는 자동차 기종점(OD)조사에 의한 방법, 인간 생활을 중심으로 발생 통행량을 기준으로 하여 주차수요를 추정하는 사람통행(Person Trip) 실태조사에 의한 방법, 그리고 주차수요가 Peak時 승용차가 어떤 地區나 도심지와 같은 특정한 장소의 주차수요를 추정하는 P-요소법 등이 연구되어 운영되고 있다⁴⁴⁾.

44) 金相基, “駐車需要豫測方法에 關한 研究”, 碩士學位論文, 嶺南大學校 環境大學院, 1991, pp. 2-7.

여기서는 가장 일반적으로 사용하고 있는 주차수요를 예측한 과거추세 경향분석법, 주차원단위법, 자동차 기종점 조사에 의한 방법, 사람동행 실태조사에 의한 방법으로 조사한 자료분석내용을 중심으로 살펴보고자 한다.

도심지 10개동의 장래 적정 주차수요추정은 <표 12>와 같이 1998년에 16,598대, 2003년에 24,198대, 2008년에는 35,421대, 2013년에는 52,048대로 예측되고 있다. 또한 주차수요예측에 따른 공급 부족량을 1994년 주차시설 공급을 기준으로 <표 13>에서 살펴보면 연동·일도2동·이도2동 지역은 비교적 양호한 편이나 그외 지역은 주차시설이 매우 부족한 실정으로 주차시설 공급부족현상이 앞으로 계속 심화될 것으로 보인다.

도심지주차수요 과부족량

< 표 13 >

블릭	공급현황	과 부 족				
		1994	1998	2003	2008	2013
연 동	3,763	948	-1,873	-4,897	-9,548	-16,700
용담 1 동	327	-431	-813	-1,331	-2,089	-3,201
삼도 1 동	406	-344	-660	-1,040	-1,558	-2,267
삼도 2 동	1,250	-520	-1,675	-3,095	-5,220	-8,405
일도 1 동	128	-549	-781	-1,100	-1,534	-2,126
일도 2 동	418	-125	-367	-684	-1,131	-1,762
이도 1 동	845	-426	-908	-1,485	-2,257	-3,291
이도 2 동	581	66	-244	-601	-1,115	-1,855
건입동	133	-662	-1,151	-1,718	-2,546	-3,758
오라동	34	-140	-241	-363	-540	-798
계	7,885	-2,183	-8,713	-16,313	-27,536	-44,163

자료: 제주시, 제주시교통정비기본계획(중간보고서), 1994, p. 233.

3. 駐車施設 擴充財源의 不足

주차시설의 원활한 제공을 위한 재원이 빈약하므로, 주차시설을 확충하기 위해서는 재원마련이 절실한 실정이다. 제주시에서는 주차시설 확충을 위한 재원을 마련할 수 있는 제도를 만들어 1994년의 주차장 특별회계⁴⁵⁾를 설치·운영하고 있으나, 그 재정이 주차시설 확충의 투자에는 빈약한 실정이다. 따라서 앞으로 주차장 특별회계의 주차시설 확충재원 확보를 위하여 다각적인 주차경영수익 방법이 강구되어야 할 것이다. 현재의 주차장 특별회계 설치조례에 의한 주요재원은 도시계획세 징수금액의 10/100%와 주차위반에 따른 과태료 금액, 공영유료주차장 수입과 기타 주차관련 과징금으로 충당하도록 되어 있다⁴⁶⁾. 주요 주차시설 확충재원 확보의 조성 방법은 다음과 같다.

첫째, 공영 노상·노외 유료주차장의 주차요금의 수입금

둘째, 부설주차장 설치의무 면제에 따른 노외 주차장 설치비용 납부금

셋째, 민영주차장 관리자의 규정위반에 따른 과징금의 징수금

넷째, 일반회계로 부터의 전입금

다섯째, 정부의 보조금

여섯째, 도시계획세 징수액의 10%

일곱째, 주차위반에 따른 과태료의 징수금 등이다.

제주시는 주차장시설 확충재원 조성을 위하여 주차장사업 특별회계설치조례를 제정하여 1994년도부터 시행한 이후 투자재원의 확보에 노력하고 있으나 아직은 조성되는 재원의 부족으로 공공 주차부지 확충이 어려운 실

45) 제주시 주차장사업 특별회계 설치조례제정 공포(제주시 조례 제1524호) 1993, 11. 29.

46) 주차장법 제21조의 2 제2항의 규정에 의하여 주차장 특별회계재원이 조성되고 있음.

정이다.

우리나라 6대 도시에서는 주차문제를 해소하기 위하여 재원확보가 순조로운 편이라고 보아진다. 참고로 이들 도시의 '93년도 주차장특별회계 재원 내역을 보면 <표 14>와 같다.

6대도시주차장특별회계현황

< 표 14 >

(단위: 백만원)

도시명 특별회계		서 울	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전	비 고
세	계	63,550	9,768	3,533	8,842	846	1,360	
	주차요금	19,582	1,532	1,044	229	220	200	
	부담금	23,836	1,796	—	135	73	—	
입	전입금	14,425	3,840	1,759	8,478	553	1,060	
	잡수입	5,707	2,600	730	—	—	100	
출	계	63,550	9,768	3,533	8,842	846	1,360	
	주차장건설	17,804	6,696	2,925	8,103	834	805	
	토지매입비	34,000						
	경상비	8,907	3,702	39	—	—	—	
	예비비	2,572	—	56	654	12	478	
	기타	267	—	513	85	—	77	

자료: 교통개발연구원 도시교통연구실, 1993년도 6대도시 주차장 특별회계 현황.

第2節 駐車施設 運營·管理上の問題

주차문제는 주차수요 및 주차시설 공급의 측면에서도 발생되어지고 있지만, 이미 확보되어 있는 주차시설의 운영·관리의 비효율화로 인한 이용율의 저조에도 문제가 있다. 주차문제의 해소를 위하여 아무리 많은 주차시설을 갖추었다 하더라도 확보된 시설이 효율적으로 운영·관리되지 않는다면 이로 인한 사회적 손실은 매우 클 것이므로 효율적인 주차장의 운영 및 관리는 주차장을 확충하는 것만큼이나 중요하다.

따라서 기존 주차시설의 운영·관리의 효율화는 주차장을 건설하는 만큼의 효과를 거둘 수 있기 때문⁴⁷⁾에 여기서는 주차시설 운영·관리상의 문제들을 파악하여 보고자 한다.

1. 駐車施設 運營上の問題

1) 都心地 既存 駐車施設 運營의 不合理

주차장 운영은 公營部門과 民營部門으로 구분할 수 있으며, 이는 다시 노상·노외·부설주차장으로 구분되어지고 있으나 여기서는 도심지역을 중심으로 운영상 문제가 되고 있는 공영부분의 노상주차장과 민영부분의 부설주차장에 대하여 살펴보기로 한다. 앞에서 살펴본 <표 11>의 주차장시설현황을 보면, 노상주차장이 265개소에 5,213면으로 전체 주차장의 15.6%를 차지하고 있으나 불과 0.3%에 해당하는 8개소의 105면만이 유료로 운영하고 있고, 15.3%에 해당하는 257개소의 5,108면은 무료로 개방하고 있는 실정이다. 따라서 이러한 불합리한 노상주차장의 운영으로 인하여 교통소통에

47) 윤영용, “주차문제와 대책”, 「도로교통: 신호등」 1993, 6, p. 75.

용도별 건축물부설 주차장현황

< 표 15 >

용도	개소수	주차면적	면적	점유비	개소당 면수
업무	66	1,091	21,938	19.2	16.5
주거	19	196	6,928	3.4	21.8
상업	56	645	15,155	11.3	11.5
숙박	128	2,402	36,310	42.3	18.8
공공업무	16	361	3,053	6.4	22.6
의료	8	85	1,527	1.5	10.6
기타*	16	905	20,430	15.9	56.6
합계	299	5,685	105,341	100.0	19.0

* 기타 용도는 운수·교육·문화·공업·운동등의 시설
 자료 : 제주시, 「제주시주차장정비계획」, 1992, p. 71.

막대한 지장을 초래함은 물론 주차문제 해결을 어렵게 만드는 한 요인으로 작용되기도 한다.

한편 도심지역의 건축물 부설주차장을 보면 건물 입주자의 차고지 역할에 불과하여 일반인의 이용에 활성화되지 못함에 따라 제주시내 중심권의 주차공간의 부족현상은 더욱 심화되고 있다고 볼 수 있다.

1990년도에 주차장법이 개정되면서 부설주차장의 이용효율을 높이기 위하여 기존 부설주차장에 대하여 일반인 이용이 허용되고 있으나 대형시설물 등 극소수의 부설주차장만이 이용자들에게 개방되어 활용되고 있을 뿐 아직도 일반에 개방하지 않고 있는 전용주차장이 대부분으로서 주차장 이용효율이 낮다고 하겠다⁴⁸⁾.

제주시의 경우 < 표 15 >에서 일반이용에 활용이 가능한 용도별 건축물 부설 주차장의 현황을 살펴보면, 숙박시설이 42.3%로 가장 높고, 의료시설이 1.5%로 가장 낮다. 또한 용도별로 주차장 규모를 살펴보면 기타, 주거,

48) 林承達, 전계논문, p. 73.

공공업무시설이 각각 개소당 56.6면, 21.8면, 22.6면으로 가장 높고, 상업과 의료시설이 각각 11.5면, 10.6면으로 가장 낮게 나타나고 있다.

따라서 도심지의 노상주차장과 건축물 등 부설주차장의 이용효율 및 회전율을 높이고 일반인들이 활용할 수 있도록 유료화 하여 장기주차를 방지하면서 투자된 주차장 운영비를 회수할 수 있는 개선책이 바람직하다.

2) 駐車案内體系의 未備

이미 시설된 주차장을 효율적으로 운영하기 위하여 어떤 장소에 어떤 형태의 주차장이 있으며 주차가 가능한지의 여부 등 주차안내가 체계적으로 이루어져야만 주차시설 이용효율이 높아지고 불법주차 차량뿐 아니라 주차장을 찾는 배회 교통량을 줄일 수 있을 것이다. 제주시의 경우 주차장 입구 및 일부 노상주차장에 주차안내 표지판 설치에 불과한 실정으로서 기존주차시설의 이용효율을 향상시키기 위한 주차안내체계가 매우 미비한 실정이다.

< 표 16 >

불법주차하는 이유

(단위 : %)

이 유	구 분	평 일	일 요 일
1. 주차금지구역인지 몰랐다		13.4	7.3
2. 주차단속이 소홀하다		3.7	2.8
3. 주차요금이 비싸다		2.2	3.3
4. 주차장을 찾지 못했다		32.6	28.5
5. 목적지와 주차장과의 거리가 너무 멀다		31.1	27.9
6. 화물을 운반해야 하므로 어쩔 수 없다		13.3	21.8
7. 기 타		3.7	8.4
합	계	100.0	100.0

자료 : 제주도, 「제주도 주차장정비계획」, 1992, p. 72.

이로 인하여 많은 자동차들이 주차시설 위치와 주차 가능여부 등 이용상황을 알지 못하여 주차를 위한 배회시간을 증가시키고, 교통체증을 야기시키며 주변 불법주차를 조장하여 결국 주차문제를 야기시키는 원인이 되고 있다.

〈표 16〉에서 보면, 불법주차이유 중 주차장을 찾지 못한 경우가 평일에는 32.6%, 일요일에는 28.5%로 가장 높게 나타나고 있음은 제주시의 주차안내 체계가 미비하다는 것을 보여주는 것이다. 따라서 이러한 주차문제를 해결하기 위하여는 각종 주차시설을 전산화하여 체계적인 주차안내를 할 수 있도록 운영방법이 개선되어야 할 것이다.

2. 駐車施設 管理上の 問題

1) 駐車需要 管理機能의 未洽

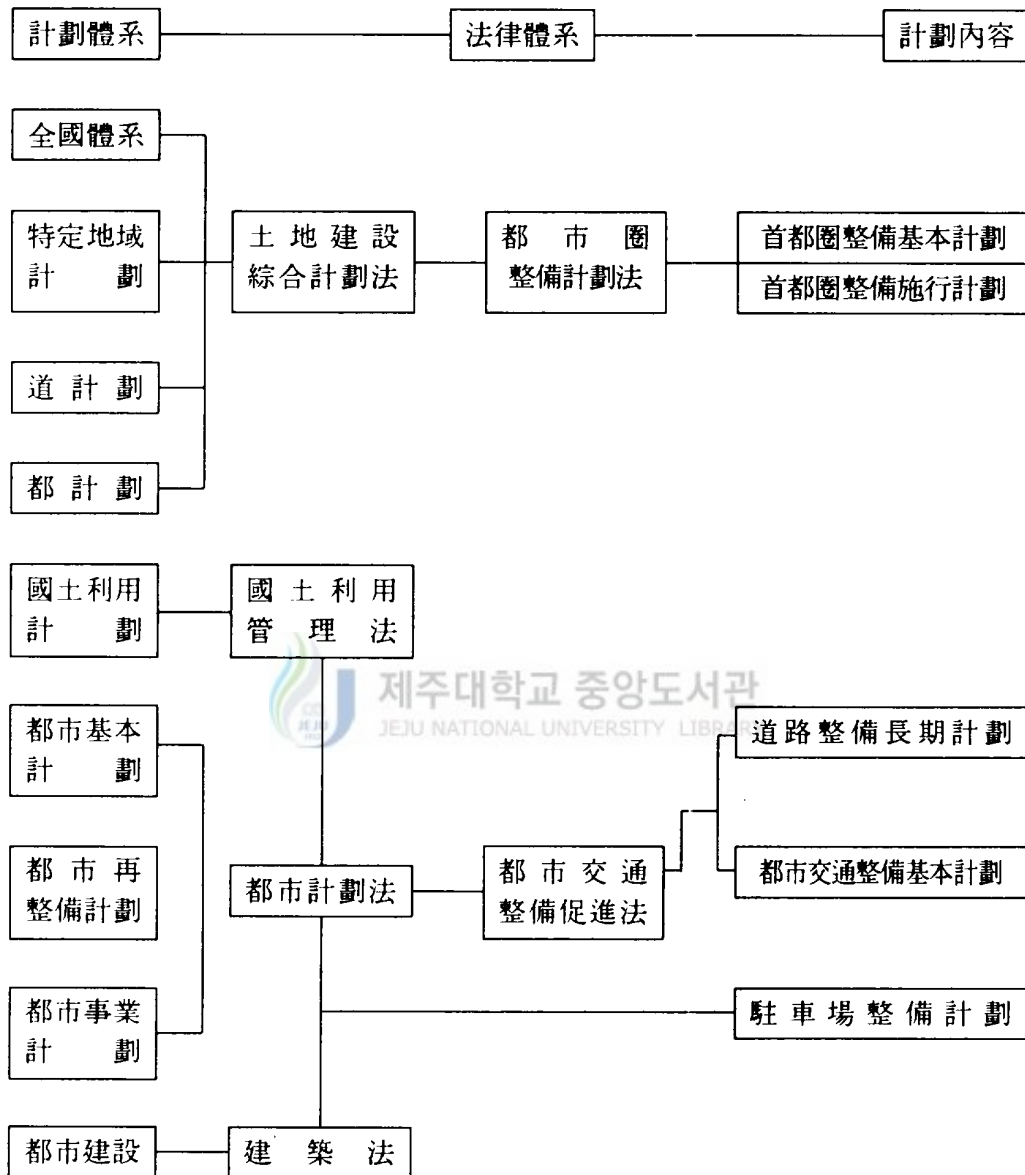
주차수요는 토지이용, 자동차의 증가, 대중교통체계 및 서비스수준과 밀접한 상관관계를 갖고 발생되어지며, 도시가 팽창하여 감에 따라 급증하게 되므로, 원인에 따른 체계적인 관리가 필요하게 되는 것이다⁴⁹⁾.

그러나 제주시의 주차에 관련된 업무분담 내용을 보면 도시계획 사업에 따르는 주차장은 도시과, 제주도 전체적인 주차장 관리 및 확충은 교통행정과, 건축물 등 시설물과 부대하여 시설되는 부설 주차장 신설은 주택과, 노상주차장과 시설 확충은 교통행정과 및 이와 관련되는 도로시설물 관리는 건설과, 도로교통질서 지도단속은 경찰서에서 관장하고 있어, 부서별 업무의 분산으로 체계적인 주차시설 확충 및 관리가 이루어지지 않고 있는 실정이다. 또한 노상주차시설 및 관리는 주차장법에 따라 시 당국에서 맡고 있는 반면, 불법주차 단속은 도로교통법에 따라 경찰과 행정기관에서 실시하고

49) 趙晳允, “駐車管理의 改善方案에 관한 研究”, 碩士學位論文, 全南大學校 行政大學院, 1994, p. 30.

<그림 2>

교통관련 계획의 상호관계



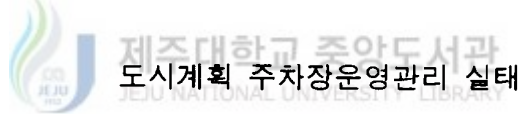
※ 資料：金基玉·李壽長, “首都圈廣域交通行政體制와 制度化方案”, 「地方行政研究」, 1990, p. 10.

있을 뿐만 아니라 주차행정에 관한 전문지식을 가진 전문인력과 단속요원의 부족으로 효과적인 행정지도가 적절히 이루어지지 않고 있는 형편으로 체계적인 주차 행정업무 기능의 활성화가 미흡한 실정이다.

교통관련계획 체계를 도식화한 <그림 2>를 살펴보면, 주차행정의 모체인 교통행정과 관련되는 법규의 소관 부처가 분산되어 있어 법규에 의한 집행의 경직성을 면하기 어렵고, 교통 관련 계획 체계 역시 계획의 수립주체가 분산되어 있어 각 계획체계간의 유기적인 체계가 이루어지고 있지 않아 주차시설 관리체계에 문제점을 야기시키고 있다⁵⁰⁾.

2) 公營 路外駐車施設의 管理不實

<표 17>에서 보면 도시계획시설로 결정된 공영 노외주차시설 부지는 41개소 122,946㎡에 이르고 있다. 이 중 주차시설로 관리하는 것은 15개소 22,953㎡에 불과하여 도시계획시설로 결정된 공영 노외주차장의 운영관리가 제대로 행해지고



< 표 17 >

구 분	도시계획 시설결정된 주차장	공 공 노 외 주 차 장			*공한지 주차장	점유율(%)
		계	유 료	무 료		
개 소	41	15	1	14	122	36.6
면 적 ㎡	122,946	22,953	714	22,239	79,042	18.7
주차면수	—	897	37	860	3,887	—

* 공한지 주차장은 도시계획시설 주차장이 아니므로 점유율에서 제외하였음.
자료: 도시계획주차시설 결정조서현황 및 주차장시설현황에서 발췌한 자료임.

50) 金勳, “首都圈의 廣域交通行政體制에 관한 研究”, 博士學位論文, 檀國大學校 大學院, 1992, pp. 103~105.

있지 않다⁵¹⁾. 실제 제주시에서 관리하고 있는 공영 노외주차장 면적은 전체 도시계획시설결정 주차부지 면적의 18.7%에 지나지 않아 앞으로 급증하는 주차수요에 대비하기 위해서는 공영 노외주차장의 체계적인 관리가 절실히 요구된다고 보아진다.

3. 駐車需要 抑制政策의 不在

주차수요 발생원인을 분산시켜 주차수요를 억제시키기 위한 정책유형으로 인구 및 도시기능 분산책과 경제적 억제정책인 교통유발부담금 및 주차요금 정책 등을 들 수 있다.

인구 및 도시기능 집중화 문제는 앞에서 살펴보았으므로 여기서는 경제적 주차수요억제 유인책인 교통유발 부담금 및 주차요금정책에 대하여 살펴보고자 한다.

1) 交通誘發 負擔金制度의 活性化 未洽

현재 도시 교통정비 지역안에서 교통유발의 원인이 되는 시설물의 소유자 또는 사업의 경영자로부터 교통유발 부담금을 부과·징수할 수 있도록 도시교통정비촉진법 제21조 및 동법시행령 제9조에서 규정하고 있다. 교통유발 부담금 제도는 상주인구 10만 이상의 도시에서 교통유발시설의 立地로 발생하는 한계사회비용을 원인자 부담원칙에 의해 건물주에게 부담시키는 제도로서 교통시설 투자재원 확보와 함께 교통유발시설의 분산을 기대할 수 있는 좋은 제도이나 교통수요 관리정책과 연결되지 못하여 그 실효를 거두지 못하고 있다⁵²⁾. 이것은 교통영향 평가제도와 함께 주차수요 억제정책의

51) 濟州市, 「都市計劃四十年史」, 1994, pp. 690~169.

52) 林承達, 상계논문, pp. 51~52.

일환으로 시행되고 있으나 제주시와 같은 중소도시인 경우에 있어서는 일정 규모 이상인 대형 시설물보다 이에 해당되지 않고 있는 대다수의 건축물이 소규모 시설물인 점을 감안할 때에 현실적으로 제외되는 경우가 많기 때문이다.

2) 駐車料金の低廉과 差等化 未洽

주차요금 정책은 주차수요 조절의 유용한 수단으로, 외국에서는 요금인상, 장시간 주차시 주차요금 累增制, 공동이용차량 요금할인, 장애인요금 우대, 지역별 주차형식별 差等料金制, 피크시간 주차요금 附加制 등을 통하여 주차수요 조절과 주차장의 이용효율을 높이고 있다.

주차공간 이용에 대한 주차요금 산정은 그 한계사회비용⁵³⁾을 반영해야 하는데, 그것은 기본적으로 두가지 부분으로 구성되어 있다. 그 하나는 주차공간의 이용에서 생기는 한계사회비용에 해당하는 「기본적인 주차요금」이며, 다른 하나는 주차장에로의 왕복노상에 있는 차가 다른 도로 이용자에게 주게되는 한계 혼잡비용에 해당하는 「도로혼잡비용」이 그것이다⁵⁴⁾. 이를 합산하여 도심 주차요금을 산정하는 정책이다. 이러한 요금정책과 관련하여 몇가지 주차요금 유형을 정리하여 보면, 지역별 차등제, 주차시설 형태별 차등제, 주차시간대별 차등제, 주차이용시간대별 차등제, 차량규모별 차등제, 주차장이용계약 시기별 차등제 등이 있다.

제주시인 경우 <표 18>과 같이 주차요금이 너무 저렴할 뿐 아니라, 이용회수에 따라 1회 주차권, 1일 주차권, 월정기 주차권으로 되어있어 실제적

53) 李建榮, “乘用車利用의 社會的 費用”, 「都市問題」, 1987, 4, pp. 28~37.

54) 한국지방행정연구원, 「도시주차시설의 확충정비방안에 관한 연구」, 1988, pp. 135~136.

으로 차등화가 되어 있지 않다. 따라서 노상주차장의 유료화 확대, 노외주차장의 요금차등화 등을 도입하여 인근 주민들과 상가 등에는 할인혜택을 주고 타 지역 차량의 경우는 할증제 채택 등으로 주차수요를 적절히 유도될 수 있도록 개선하여 나가야 할 것이다.

제주시 공영주차장요금표

〈표 18〉

구 분	1 회 차 권	1 일 주 차 권	월 정 기 주 차 권	
	1구획당 30분마다		주 간	야 간
1급지	500원	6,000원	75,000원 (112,500원)	56,000원
2급지	200원	2,400원	30,000원	22,000원

자료 : 제주시 주차장설치 및 관리조례 별표 1.

3) 不法駐車團束 및 駐車禁止 區域指定의 不合理

불법주차 차량은 교통소통장애는 물론 보행자 통행방해, 토지 이용효율저하, 민영주차장 이용기피를 초래하는 등 여러가지 피해를 주고 있으므로, 현재 상습화되어 있는 불법주차 근절은 주차문제 해결책의 하나가 될 것이다.

우리 나라의 경우 1990년 도로교통법이 개정되면서 불법주차단속 권한이 경찰전담에서 시·군·구의 행정공무원에 까지 확대됨에 따라 간선도로변의 불법주차 차량을 적극 단속 건인하는 한편 차량 운전자에게만 부과하던 범칙금제도를 차량 소유자에게도 주차위반에 따른 과태료가 부과되는 등 불법주차 단속을 강화하여 나가고 있다.

제주시 불법주차 단속실태를 〈표 19〉에서 보면 단속건수가 계속 증가되

는 현상을 볼 수 있다. 이는 차량의 증가에도 원인이 있지만 자동차 운전자들의 상습적인 불법주차의 성행과 불법주차단속 인원 및 장비의 부족으로 효율적인 단속이 이루어지고 있지 않다는데 기인하는 것이다.

제주시의 경우 노외주차장시설이 되어 있는 부근에 주차금지구역 지정이 안 되어져 있거나 주차금지구역 지정이 되어 있어도 불법주차단속이 제대로 이루어지지 않고 있으므로 이로 인하여 노외 주차공간이 효율적으로 활용이 되지 못하여 이용율이 저조할 뿐 아니라 주변도로에는 불법주차가 성행하고 있는 실정이다.

따라서 도로를 기준으로 주차금지 구역을 획일적으로 지정할 것이 아니라 노외주차장 주변을 중심으로 주차금지구역을 지정하고 주차장 주변에 주차가 허용되는 사례가 없도록 단속을 강화함으로써 민영주차장의 활성화와 더불어 주차장의 이용효율을 높여나갈 수 있을 것이다.

제주시 주·정차 금지구역 현황은 <표 20>과 같다.

제주시 연도별 불법주차 단속현황

<표 19>

구 분 \ 연도별	'90	'91	'92	'93	'94	비 고
단 속 건 수	487	4,493	8,470	15,507	22,996	
증 가 율(%)	—	922	188	183	148	

* '90년 7월부터 불법주차 단속업무가 시작 되었음.

자료 : 제주시교통행정과, 1994. 12. 31. 현재 제주시 연도별 불법주차 단속 현황.

제주시 주·정차 금지구역 현황

<표 20>

('94. 12. 31 현재)

노 선 명	기 점 - 종 점	연장 (km)	비 고
35개 노선		46.4	
공 항 로	공항입구 ~ 7호광장	0.8	
용 문 로	한천교 ~ 공항로	1	
서 사 로	서문로 ~ 서광로	1.8	
신 산 로	동문로 ~ 동광로	1.1	
중 앙 로	이도아파트 ~ 탑동	3.1	
산 지 로	동문로타리 ~ 부두	0.9	
삼 성 로	삼성혈 ~ 구소방서	1.8	
전 농 로	중앙로 ~ 적십자회관	1.2	
남 성 로	남문로타리 ~ 종합경기장 입구	2	
동 문 로	동문로타리 ~ 6호 광장	1.6	
서 문 로	관덕로 ~ 한천교	1	
관 덕 로	관덕정 ~ 동문교	0.7	
동 광 로	광양로타리 ~ 6호 광장	2.3	
서 광 로	광양로타리 ~ 신광로타리	3.1	
고 마 로	동광로 ~ 동문로	0.8	
탑 동 로	용진교 ~ 펌프장	1.1	
신 대 로	7호광장 ~ 신제주 경계	1.7	
문 연 로	신제주로타리 ~ MBC	0.4	
삼 무 로	신제주로타리 ~ 제주신문사	1	
신 광 로	삼무공원 ~ 그랜드호텔	0.9	
연 동 로	신대로 ~ 노형로타리	1.5	

노 선 명	기 점 - 종 점	연장 (km)	비 고
대 호 1 호 선	신광로타리 ~ 유공주유소	4.2	
북 신 로	페페 ~ 금오식당	0.1	
제 주의료원앞	(구)신고입구 ~ 흥진건축사	0.1	
용 운 로	제주은행용담출장소 ~ 한신교회	0.3	
신제주종합시장주변	종합시장 ~ 로얄호텔일대	2.9	
도 령 로	신광로타리 ~ 노형로타리	1.8	
종 합 경 기 장	동성로타리 ~ 애향운동장	1.2	
한 천 로	오라로타리 ~ 남성로타리	0.8	
도 남 로	마라도호텔 ~ 도남오거리	0.6	
모수호텔남측	신대로 ~ 노형주유소	1.4	
가 령 로	국도11호선 ~ 제주경찰서	1	
시 민 회 관 앞	시민회관~오현교~병무청주변	0.6	
국 도 16 호 선	노형로타리 ~ 한라전문대	1.2	
국 도 99 호 선	노형로타리 ~ 늘봄식당	0.4	

자료 : 제주시 교통행정과, 1994. 12. 31 현재 제주시 주·정차 금지구역현황

第 3 節 駐車關聯 法·制度上的 問題

1. 駐車施設 設置基準의 問題

1) 附設駐車場 設置基準의 不合理

현행 주차장법에 부설주차장의 설치기준을 두고 있으나 실제 주차수요 발생 여건을 고려하지 않은 것으로 그 현실성이 미약하다. <표 21>에서 부설주차장의 설치기준을 보면, 주차장설치기준의 단위가 m²단위로 설정되어 있어 실제

부설주차장설치대상 시설물 및 부설주차장 설치 기준

<표 21>

시 설 물	설치대수 산정기준	설치대상 제외시설물	
숙박시설	호텔, 관광호텔, 가족호텔휴양콘도미니엄	2객실당 1대 + 부대운동시설별 산정대수 + 기타 부대시설 면적 40㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적 150㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물
	기 타	시설면적 150㎡당 1대	
의료시설	종합병원	3병상당 1대로 산정된 대수와 시설면적 120㎡당 1대로 산정된 대수중 많은 대수	상업지역의 경우는 면적 150㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물
	기 타	시설면적 150㎡당 1대	
운동시설	골프장	1홀당 10대	상업지역의 경우는 면적 150㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물
	골프연습장	1타석당 1대	
	옥외수영장	정원 15인당 1대	
	기 타	상업지역: 시설면적 150㎡당 1대 일반주거지역, 준주거지역, 준공업지역: 시설면적 200㎡당 1대 기타 지역: 시설면적 250㎡당 1대	

시 설 물		설치대수 산정기준	설치대상 제외시설물
관 램 집 회 시 설	운 동 경 기 관 램 장	수용인원 150인당 1대	
	예 식 장	시설면적 60㎡당 1대	면적 60㎡미만인 시설물
	기 타	상업지역, 일반주거지역, 준주거지역, 준공업지역 · 시설면적 100㎡당 1대 기 타 지 역 : 시 설 면 적 150㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적 100㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경 우는 면적 500㎡ 미만 인 시설물
운 수 시 설	공 항 시 설, 버 스 터 미 널 철 도 역	시설면적 150㎡당 1대	면적 150㎡ 미만인 시 설물
	기 타	상 업 지 역 : 시 설 면 적 150㎡당 1대 일 반 주 거 지 역, 준 주 거 지 역, 준 공 업 지 역 : 시 설 면 적 200㎡당 1대 기 타 지 역 : 시 설 면 적 250㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적 150㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경 우는 면적 500㎡ 미만 인 시설물
관 매 시 설	백 화 점 쇼 핑 센 타	시설면적 80㎡당 1대 시설면적 100㎡당 1대	면적 80㎡ 미만인 시설물
	기 타		상업지역의 경우는 면적 100㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경 우는 면적 500㎡ 미만 인 시설물
위 락 시 설	유 흥 음 식 점	시설면적 80㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적
	기 타	상업지역, 일반주거지역, 준주거지역, 준공업지역 : 시설면적 100㎡당 1대 기 타 지 역 : 시 설 면 적 150㎡당 1대	100㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경 우는 면적 500㎡ 미만 인 시설물

시 설 물	설치대수 산정기준	설치대상 제외시설물
업 무 시 설	상업지역 일반주거지역, 준주거지역, 준공업지역 : 시설면적 100㎡당 1대 기타 지역 : 시설면적 150㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적 100㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물
종교시설, 전시시설, 통신촬영시설, 창고시설	시설면적 150㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적 150㎡ 미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물
근 린 생 활 시 설	시설면적 200㎡당 1대	상업지역의 경우는 면적 200㎡미만인 시설물, 상업지역외의 지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물
단 독 주 택	건축면적 300㎡ 이하는 1대, 건축면적 300㎡ 초과인 경우는 1대에 300㎡를 초과하는 200㎡당 1대를 더한 대수	면적 200㎡ 미만인 건축물
공 동 주 택	건축면적 150㎡당 1대	면적 150㎡ 미만인 건축물
기 타 건 축 물	시설면적 300㎡당 1대	상업지역, 일반주거지역, 준주거지역, 준공업지역의 경우는 면적 500㎡ 미만인 시설물 기타지역의 경우는 면적 1천㎡ 미만인 시설물

자료 : 주차장법시행령 제6조제1항 <별표 1> (1995. 2.18 개정).

주차수요 발생과 많은 차이가 있다. 실제로 대형 건축물보다 중소규모의 건축물에서 발생하는 주차수요가 누적되어 주차난이 가중되는 경우⁵⁵⁾가 많으므로 평면적인 床面積에 의한 기준 설정은 현실적인 주차수요 발생을 전혀 고려하지 않은 것이라 하겠다. 건축물에 대한 주차수요는 기본적으로 그 건축물이 속한 도시의 규모, 특성 및 도시 내에서 그 건축물이 입지한 위치 그리고 건축물의 용도 및 규모에 따라 다르므로, 이러한 가변적인 주차수요에 대응한 정확한 수요를 측정하여 효과적으로 대처하기 위해서는 현재의 전국의 도시에 획일적인 동일한 기준이외에 건축물의 기능에 따른 다양한 기준 마련이 시급하다⁵⁶⁾.

부설주차장은 주로 아파트·연립주택 등 공동주택단지에서는 그나마 양호하게 설치되어 있으나 단독주택지역의 경우는 그 설치가 거의 되어 있지 않다. 1990년 8월 8일 주차장법시행령이 전문개정되면서 단독주택에도 주차시설을 할 수 있도록 기준이 마련되었다. 그러나 단독주택의 주차시설 기준을 보면 200㎡ 이상 1대로 하고 있으므로 단독주택의 평균 점유면적이 100㎡ 수준임을 감안할 때 적정 주차시설 기준상에 문제가 제기되어지며 장래 주택이 주차난 해결이 거의 불가능할 것으로 보아진다⁵⁷⁾.

또한 기존의 주택가에는 골목길에 泊車를 할 수 밖에 없으므로 자동차 증가에 따라 야간에는 모든 주택가 이면도로가 車庫없는 승용차들로 주차난은 날로 더욱 심각해져 가고 있다.

55) 許一道, “建築物附設駐車場關聯制度의 再檢討”, 「道路交通」1988.8, p. 27.

56) 崔載實, “서울시의 駐車問題와 改善方案에 關한 研究”, 碩士學位論文, 延世大學校 行政大學院, 1991, pp. 60~61; 韓國地方行政研究院, 「都市交通施設의 管理에 있어 應益負擔에 關한 研究」, 1989, p. 17.

57) 國土開發研究院, 「도시별 교통시설체계비교연구」, 1993, p. 141.

2) 附設停車場 共同設置制度의 未洽

일정규모 이상의 기존 주차시설 미비건물 및 특정용도(판매시설, 관광시설 등)의 건축물은 주차수요가 현저한 경우 건축물 부설주차장 설치기준 이외에 주차장을 추가로 더 설치하도록 명령할 수 있는 제도가 있다. 그리고 부설주차장을 공동으로 설치하게 하거나 부설주차장의 설치에 필요한 비용을 납부하여 공동설치할 수 있는 제도도 도입하고 있다⁵⁸⁾. 그러나 현재까지 실제로 운영한 예는 극히 드물다.

그리고 우리나라의 경우는 법적 장치가 도입되기 이전에 건축된 건축물 또는 일정규모 미만의 건축물 대부분이 주차시설이 미비한 상태로서 현재 주차문제의 근원이 되고 있으나 이에 대하여 주차시설을 강제할 수 있는 제도적 장치가 제대로 구비되지 않아 주차정책의 난맥상을 이루고 있다⁵⁹⁾.

따라서 제주시의 경우 법제도의 허용범위 내에서라도 특정용도 및 일정규모이상의 건축물에 대하여 주차장을 더 설치할 수 있도록 하는 개선방안의 모색과 더불어 그 일정규모 미만의 건축물에 대하여도 부설주차장의 설치에 필요한 비용을 납부하여 주차장의 공동설치 제도를 활성화하는 방안 모색이 필요하다고 보아진다.

3) 民營停車場 擴充支援制度 未備

도심 주차난을 완화하기 위하여는 공영주차장의 확충뿐만 아니라 민영주차장의 건설도 촉진되어야 한다. 왜냐하면, 공영주차장만으로 주차문제를 해

58) 주차장법 제19조의 2(부설주차장의 추가설치)와 동법시행령 제11조에서 시설의 대상, 범위 및 절차를 규정하고 있다.

59) 林承達, 전계논문, p. 60.

결하려는 것은 자치단체 재정 능력상 한계가 있기 때문이다. 그러므로 주차요금 수입에 의존하여 경영하여 나가는 민영주차장의 설치와 주차시설 확보의 중요한 과제라고 할 수 있다.⁶⁰⁾

민영주차장 설치와 관련하여 현행법상 지원내용을 보면 다음과 같다.

첫째, 주차장법 시행령 제13조의 규정에 의한 점용료 및 사용료 감면제도가 있다. 즉 도로, 광장 및 공원 등의 지하에 노외주차장을 설치하는 경우에 민간인이 이에 관한 노외주차장 설치허가 또는 도시계획사업실시계획 허가를 받았을 경우에는 도로점용허가⁶¹⁾ 또는 공원점용허가⁶²⁾를 받은 것으로 보고 노외주차장으로 사용되는 토지에 대하여 점용료를 감면한다고 하고 있다.

둘째, 주차장법 제21조의 규정에 의한 주차장 설치비용의 보조 또는 융자제도가 있다. 즉 시장·군수 이외의 자가 설치하는 노외주차장으로서 주차의 사용에 공헌하는 면적이 2,000㎡ 이상인 노외주차장에 대하여는 설치비용의 1/2의 범위안에서, 2,000㎡ 미만인 경우는 1/3의 범위안에서, 국·공유지의 점용허가를 받아 주차장을 설치하는 경우에는 설치비용의 1/3범위안에서 보조할 수 있도록 하고 있으며, 국가 또는 자치단체는 노외주차장의 설치를 위하여 필요한 때에는 필요한 자금의 융자를 알선할 수 있도록 하고 있다.

셋째, 지방세법에 의한 지방세 등의 감면제도로써 주차전용시설을 설치하기 위하여 취득한 부동산에 대해서 서울·부산의 경우 취득세와 등록세를

60) 韓國地方行政研究院, 「都市交通施設의 管理에 있어 應益負擔에 關한 研究」, 1989, p. 18.

61) 도로법 제40조 제1항 참조.

62) 도시공원법 제8조 제1항 참조.

면제하고 있으며, 그 시설의 착공일로 부터 5년간 재산세, 도시계획세, 소방 공동시설세 및 사업소세를 면제하고 있다.⁶³⁾

이상과 같이 민영주차장의 설치를 촉진하기 위하여 다양한 지원책을 강구하고 있으나, 이것만으로는 민영주차장에 대한 투자를 유인하기에 불충분할 뿐만 아니라 應益負擔의 원칙적인 측면에서도 매우 미흡하여, 민간업자들이 도심지내 주차시설 설치 경영에 많은 어려움을 주고 있다⁶⁴⁾.

제주시인 경우 지금까지 민영주차장에 대한 일부 보조·용자알선 또는 지방세 감면 실적은 거의 없는 실정이며, 최근 몇 년 동안은 민영주차장시설 확충에 대한 투자가 이루어지지 않고 있음은 <표 22>에 잘 나타나고 있다.

최근 5년간 민영주차장 설치 현황

<표 22>

연도별 구 분	'90	'91	'92	'93	'94
개 소	24	27	28	27	27
면 수	660	679	897	810	810
면 적 (㎡)	22,730	22,378	31,801	29,193	29,193

자료 : 제주시, 통계연보, 1994. ; 제주시 교통행정과

63) 崔載實, “서울市の 駐車問題와 改善方案에 關한 研究”, 碩士學位 論文, 延世大學院 行政大學院, 1991. p. 65.

64) 韓國地方行政研究院, 전계서, p. 19.

2. 駐車場 整備地區 指定上の 問題

1) 駐車場 整備地區 指定 및 整備計劃의 區分

주차장법 제3조 및 동법시행령 제2조에서는 도로의 효율을 높이고 원활한 자동차 교통의 소통을 위하여 주차수요가 현저히 높거나 자동차 교통의 폭주로 인하여 주차장의 정비가 필요하다고 인정되는 상업지역, 준주거지역 및 주변지역과 일반주거지역, 준공업지역을 시장·군수의 신청에 따라 도시계획에 의하여 주차장정비지구로 건설교통부장관이 지정하도록 규정하고 있다. 또한 동법 제4조의 규정에 의거 주차장정비지구로 지정된 도시에 대하여는 지정일로부터 2년이내에 주차장 정비계획을 수립·시행하도록 하고 있다.

주차장 정비계획은 20년 단위로 하는 장기계획으로서 도시 교통현황, 주차시설 및 주차실태의 조사분석, 주차장 정비지구지정 신청계획, 주차수요예측, 주차시설 공급계획, 주차관리 정책방향을 포함하도록 하고 있다. 또한 5년 단위의 중기계획으로서 장기계획의 시행을 위한 연도별 추진계획과 주차시설의 공급을 위한 투자계획을 포함되도록 하고 있으며, 1년 단위의 연도별 시행계획은 장기계획 및 중기계획에 의하여 세부적으로 매년 시행하는 시행계획으로 구분하고 있다. 제주시에 대해서도 1989. 12. 31. 주차장정비지구 3.4km²를 지정 받음에 따라 1992년도에 주차정비계획을 수립하게 되었다.⁶⁵⁾

국내 30만 이상 주요도시의 주차장 정비지구 지정 및 주차장 정비계획 수립현황을 보면 <표 23>과 같다.

65) 濟州市, 「都市計劃四十年史」, p. 671.

도시 주차장 정비지구 지정 및 정비계획 수립 현황

<표 23>

지 역	주차장 정비지구 지정		주차장 정비계획 수립		
	면적(km ²)	지정일자	수립일자	향후수립계획	법령준수여부
서울	292	'78. 2. 28 '90. 12. 29	-	-	미 결
부산	43.99	'76. 8. 15 ~'93. 3. 23 (5회)	'91 '93. 8 도시교 통 정비기본 계획에 포함	-	완 결
대구	18.29	'87. 5. 2 '93. 9. 17	'88 (중기계획)	장 기 계 획 수 립 중	미결(진행중)
인천	99.8	'92. 2	'93. 2	2,000년	완 결
광주	24.156	'88. 11. 22 '92. 11. 19	'91	'95년 재수 립계획(추가 부분 포함)	'92년 추가 부분 미결
대전	7.077	'86. 9. 22 '92. 6. 18	-	'94. 5 계획수 립용역시작	미결(진행중)
경기	수원시: 2.242	'85. 7. 1	'91. 7	'94. 8~	미결(진행중)
	성남시: 1.076	'85. 11. 30		'94. 4~	"
	안양시: 6.1	'93. 12. 9	-	'93. 12~	"
	부천시: 19.3	'86. 11. 3	'92. 9	-	완 결
	광명시: 5.13	'89. 7. 1	'86. 2	'94. 8~	미결(진행중)
충북	청주시: 11.29	'92. 1. 6	'92. 2	'92 '94도시교통 계획에 포함	완 결
경북	포항: 2.9	'93. 3. 16	'91. 6. 30 (자체계획)	도시교통계획 포함 수립중	미결(진행중)
경남	창원: 1.09	'88. 12. 1	'90. 7. 21	-	완 결
	울산: 2.164	'86. 12. 30	-	지방심의 준비중	미결(진행중)
	마산: 4.17	'89. 10. 30	-	연구용역중	

자료 : 李光元·孫太洛, 「駐車場法 解説」, 1995, pp. 42~43.

2) 駐車場 整備地區 指定의 調整 問題

주차장 정비계획은 20년 단위의 장기계획에 속하며, 5년마다 중기계획을 수립하도록 하고, 1년마다 연도별 시행계획을 수립하도록 하고 있다⁶⁶⁾. 그러나 실제 주차장 정비지구는 도시의 발전에 따라 지정대상 범위가 해마다 늘어나고 있으며, 이에 따라 주차수급 방안의 조정, 기존 계획의 집행시기 조정 등 가변적인 요소가 내재해 있다⁶⁷⁾.

그러므로 가변적인 요소들에 의해서 주차장 기본계획인 20년 단위의 주차장 정비계획의 수정이 필요하게 되는데 사실상 주차장 정비지구 지정의 조정은 이루어지기가 상당히 어려운 실정이다.

제주시의 경우 주차장 정비지구 지정은 <표 7>에서와 같이 상업지역, 주거 및 준주거지역 등에 한정되어 있다. 따라서 주차장 정비지구 지정의 근본 목적인 도로의 효율을 높이고 원활한 자동차 교통의 확보를 위하여는 도로교통이 혼잡하고 교통여건이 나쁜 지역과 교통유발시설이 많은 지역에 대한 주차장정비 지구의 확대 조정이 필요한 실정이다⁶⁸⁾.

또한, 중장기 계획에 따라 연도별 시행계획이 수립되어야 함에도 주차장 정비계획이 수립된 후 교통여건 및 주차수요 예측과 주차시설 공급계획 등 여건이 변화하고 있으므로 기본계획인 주차장 정비지구 변경과 함께 주차장 정비계획이 수정되어야 할 것이다.

3. 都市計劃 駐車場 設置 制度上的 問題

우리나라는 1962년 1월 도시계획법이 제정되면서 주차장을 도로와 마찬가지로

66) 주차장법 제4조.

67) 교통개발연구원, 「주차장법·제도개선방안연구」, p. 57.

68) 제주시, 「제주시 주차장정비계획」, p. 34.

가지로 도시계획시설로 규정함으로써 주차장을 공공시설로 확보하는 제도적 기틀이 마련되었다. 그 후 1990년 4월 7일 주차장법의 개정으로 일정 규모 이상의 택지개발사업·토지구획정리사업·아파트지구개발사업·도시재개발사업·공업단지조성·산업기지 개발사업 및 일단의 공업용지 조성사업의 경우 (이하 “단지 조성사업”이라 함) 단지 조성시 일정규모 이상의 공공 노외주차장을 확보하도록 되어 있다.

그러나 주차장법 제12조의 3 제2항 및 동법 시행령 제4조상에 이들 단지 조성사업시 노외주차장 설치규모는, 도시 교통정비촉진법 제13조의 규정에 의한 교통영향평가를 받아야 할 경우에 교통영향 심의위원회에서 교부한 심의필증에 기재된 주차장의 연면적에서 부설주차장의 면적을 뺀 면적으로 규정하고 있어 가변성이 크고 불명확하여 실제 공공 노외주차장을 확보하는데 장애가 되고 있다.

그리고 교통영향평가를 받지 않은 중소규모 단지 조성사업에는 1992년 6월 30일 주차장법 시행령이 개정되면서 당해 사업부지 면적의 0.6% 이상의 노외주차장 부지를 확보하도록 하고 있으나,⁶⁹⁾ 주차장법상에 주차장의 확보 형태에 대한 규정이나 확보위치, 주차장간 확보거리, 그리고 확보후의 사후 관리 규정이 미비되어 있어 실제 시행상 어려움이 있으며, 그 결과 이 규정에 의한 공공 노외주차장 확보가 미흡한 어려운 실정이다.

第 4 節 駐車施設利用 市民意識의 問題点

주차문제를 유발하는 요인은 자동차의 증가에 따른 주차수요공급의 불균형에 있다고 볼 수 있으나 주차시설 이용자의 의식구조 및 행태와도 결부된

69) 林承達, 전계 논문, p. 62.

다. 도시주차문제는 대부분 주간에는 업무시간 중에 도심지에서 발생하며 교통장애를 유발시키나, 야간에는 주거지역을 중심으로 박차를 위하여 발생되며 청소차량 및 긴급자동차 등의 통행에 지장을 초래하고 있다.

1. 駐車施設 利用者の 歩行意識의 缺如

제주시가 주차시설 이용자의 주차형태(Parking Behavior)를 파악하기 위하여 주차장 이용행태를 주차 목적별로 조사 분석한 자료에 의하면, 평균 74m로 광주시의 69m 보다는 길며, 서울시 110m, 부산시 108m, 충주시 113m 보다는 보행거리가 짧게 나타나고 있다. 주차 목적별로는 업무목적이 90m로 가장 길었고, 출근목적이 85m로 그 다음이었으며, 화물목적이 가장 짧은 54m로 나타났는데 이것은 목적지와 거리가 짧아야 화물의 적재와 적하하기에 편리하기 때문인 것으로 분석하고 있다⁷⁰⁾.

<표 24>의 주차목적별 평균보행 거리조사 분석표에서 보는 바와 같이 제주시의 목적별 평균 보행거리가 짧게 나타나는 것은 주차시설이 도심지에 부족하여 주차문제가 야기되고 있음에 비추어 볼 때, 주차시설 이용자의 보행의식에 문제가 있음을 알 수 있다.

또한 교통개발연구원에서 분석한 보행거리별 주차대수를 <표 25>에서 보면, 50m이내가 전체의 70~80%를 넘고 있으며, 중소도시의 평균 주차보행 거리는 마산시가 63.9m로 가장 길며, 그 다음으로 청주시가 55.0m, 전주시가 48.2m, 안양시가 44.4m, 마산시가 35.8m, 수원시가 32.3m 순이며, 춘천시와 제주시는 17.5m와 17.0m으로 제주시가 가장 주차 보행거리가 짧다는 것을 알 수 있다⁷¹⁾

70) 제주시, 「제주시주차장정비계획」, 1992, p. 90.

71) 교통개발연구원, 「중소도시교통개선수립에관한연구」, 1989, pp. 211~212.

주차목적별 평균보행거리현황

<표 24>

(단위 : m)

구 분	목 적	제 주 시	서 울 시	부 산 시	광 주 시	충 주 시
목 적	1. 업 무	90	113	116	67	198
	2. 소 평	75	91	95	86	181
	3. 출 동	85	93	98	74	149
	4. 위 락	70	87	96	75	17
	5. 사 교	79	66	117	-	-
	6. 화 물	54	64	57	65	69
	7. 기 타	65	82	93	58	52
	8. 평 균	74	110	108	69	113
형태별	노외주차장	115	166	162	68	127
	노상주차장	80	75	77	73	141

자료 : 제주시, 「제주시주차장정비계획」, 1992, p. 90.



<표 25>

도 시	10m 이하	10~30m	30~50m	50~100m	100~200m	200m 이상	무응답	계
제 주	160	17	4	18	2	2	8	211
수 원	74	61	11	8	7	7	5	173
안 양	57	31	10	8	7	10	2	125
춘 천	12	5	1	2	-	-	8	28
청 주	30	54	17	18	10	12	2	143
전 주	143	125	74	68	26	29	-	465
아 산	50	32	4	2	6	21	42	157
마 산	308	237	99	64	8	44	-	760

자료 : 교통개발연구원, 「중소도시교통개선수립에관한연구」, 1989, p. 212.

2. 駐車秩序意識의 不在

한국개발조사연구소가 제주지역을 대상으로 한 설문조사결과를 <표 26>을 통해서 보면, 골목이나 길가에 주차하는 비율이 주간에는 26.7%로 가장 높게 나타나며 야간에는 27.5%로 나타나고 있다. 이것은 전국 평균과 비교할 때에 주간인 경우는 20.8%인 전국 평균보다 상회하고 있으나, 야간에는 32.3%인 전국 평균에 훨씬 못 미치고 있음을 알 수 있다. 그러나 제주시인 경우 주차장소 이용자들이 주간보다 야간인 경우가 집 앞 골목길이나 노상에 주차하는 비율이 더 높아 야간박차를 위한 차고지가 절대적으로 필요할 뿐만 아니라 도로 양면주차로 차량통행에 불편을 초래하는 등 주차공간 부족에 따른 무질서 주차보다도 먼저 주차질서를 지키려는 시민의식이 결여되어 있기 때문이다.

주·야간주차장소 이용 현황

<표 26>

구 분 주차장소	주 간		야 간	
	제주 (N=87) %	전국 (N=648) %	제주 (N=87) %	전국 (N=648) %
회사주차장	26.5	36.0	4.7	6.7
개인차고/아파트내 주차장	21.2	20.2	37.9	44.2
집 앞 골목/길가	26.7	20.8	27.5	32.3
공영노상주차장	8.2	9.7	4.4	3.0
민영주차장	5.2	4.3	5.7	2.3
집 근처 공터	12.2	8.1	19.8	11.0
기 타	—	0.8	—	0.5
계	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 교통안전진흥공단, 「국민의교통이용실태조사보고서」, 한국개발조사연구소, 1993, p. 39.

第5章 駐車問題의 改善方案

도시 주차문제는 주차수요의 도시 집중화 현상을 초래하는 도시구조 및 주차수요와 주차시설 공급의 불균형, 그리고 주차시설 운영관리체계의 불합리 및 주차관련 법·제도상의 문제와 시민의 의식구조의 문제 등 여러가지 복합적 요인에 의해 발생하고 있다.

그러므로 주차문제에 대한 개선을 위하여 장기적인 안목에서 도시구조를 다변화시켜 도시기능을 분산화시켜야 하며, 지역 여건에 알맞는 교통체계가 정비되어 시민들이 자가용 자동차가 없어도 불편없이 통행할 수 있는 대중교통수단의 개선이 필요하다. 그리고 주차수요와 주차시설 공급의 균형을 유지하면서 기존 도로 및 주차시설을 잘 활용할 수 있도록 하는 운영관리의 개선과 주차와 관련되는 법·제도 개선 및 주차질서를 위한 시민의식을 한층 높일 수 있는 방안을 모색하여야 장래 주차문제가 해소될 수 있을 것이다.



第1節 駐車需要 및 駐車施設 供給不均衡의 改善方案

1. 都心機能의 分散과 大衆交通手段 利用體系改善

1) 都心機能의 分散

과거 농업본위의 사회에서는 오늘날과 같은 의미의 도심이란 존재하지 않았으며, 산업사회에로의 변화에 의해 효율적인 시장경쟁을 추구하게 됨으로써 비로소 생활의 중심지인 도심이 형성되게 되었다.⁷²⁾ 생활의 중심지로서

72) 李忠教, “서울시 都心 交通需給政策에 關한 研究”, 1987, p. 10.

도심은 각종의 관리·산업·금융·위락·상업 등이 서로 상관성을 지니고 있다. 따라서 인하여 이러한 활동목적 공간에 도달하기 위해 교통수요가 발생하기 때문에 도심기능 분산이 필요한 것이다.

이러한 측면에서 본다면 제주시의 경우 도시기능이 도심에 집중되어 과도한 주차수요를 유발시키고 있으므로 장기적인 측면에서 도시구조의 개편을 통하여 도시기능을 분산시켜야 한다. 특히 구제주인 경우 중앙로를 중심으로 동쪽에는 제주의 최대 시장인 동문시장과 그 주변에 상가가 밀집되어 있으며, 서쪽에는 서문시장이 형성되어 있다. 그리고 그 사이에는 금융권 등 업무시설 및 상가지역이 형성되어 있으므로, 원정로 주변과 지하상가 주변에는 교통소통 및 주차문제가 가장 심각하게 나타나고 있다. 또한 동·서문시장 주변의 건물들은 재래식으로서 이용자를 위한 주차공간뿐만 아니라 자신들의 영업을 위한 조업주차시설조차 거의 확보하지 못한 실정이다. 따라서 장기적으로 교통수요유발에 따르는 주차수요 유발을 감소시키기 위하여는, 교통수단을 이용하지 않더라도 주변 생활권내에서 목적활동이 가능하도록 도시기능을 분산시켜야 한다.

앞으로 2001년을 목표로 한 제주도종합개발계획에 따른 제주시종합개발 실시계획에 의한 생활권의 정비와 도시정비⁷³⁾가 계획대로 시행되어질 경우 도시기능이 어느 정도 분산될 것으로 기대되어 진다.

2) 街路網 體系의 整備

제주시 간선도로망 체계는 방사선 형태로서, 도심지로의 불필요한 통과 교통과 불법주차의 성행으로 간선도로상에서 교통혼잡을 야기시키고 있다. 따라서 현재의 방사형 간선도로망을 외곽의 연결도로망으로 유도하고, 도심

73) 濟州市, 「濟州市綜合開發實施計劃」, 1994, pp. 37~43.

교통량의 분산을 위한 우회도로와 순환도로의 건설이 필요하며, 교통의 집산지 기능을 강화하기 위하여 지역간 도로의 신설·확장이 이루어져야 한다.

그리고, 기존 도로의 이용효율 증대를 위하여 기존 도로의 개량과 미연결 도로와의 연속성을 부여할 수 있도록 신설 개설로 도시 가로망전체의 교통체계를 정비하여야 하며, 보조간선도로의 기능을 회복하도록 하여 교통량이 분산되도록 개선하여야 할 것이다⁷⁴⁾.

3) 大衆交通手段의 利用體系 및 서비스의 改善

현대 대중사회에서는 복잡·다양한 사회·경제활동이 이루어지고 있다. 여기에 대중사회의 구성원의 이동을 돕기 위하여 대중교통체계가 필요하게 되며, 대중교통체계는 대량수송과 공공서비스라는 속성을 가지고 있기 때문에 그 기능에 결함이 생길 때에는 도시사회의 많은 활동에 문제가 야기되는 것이다. 그러므로 시민들에게 신속·편리·안전한 교통서비스가 제공되어 생활에 불편이 없는 교통이용 체계가 구축되어야 할 것이다. 대중교통수단 체계가 이용자들에게 편리하고 신속한 교통체계로 개선이 된다면 지금까지 자가용의 도심진입에 의한 교통수요 및 주차수요도 억제시킬 수 있을 것이다.

대중교통수단은 저렴한 이용요금과 대량수송이라는 장점을 가지고 이용되어 왔으나 경제성장과 소득수준의 향상에 따라 대부분의 도시에서 자가용승용차의 대중화가 이루어지면서 수송인원이 감소되고 있으며, 업체의 경영난에 따르는 수지악화와 서비스의 질적저하 등으로 어려움에 직면하고 있다⁷⁵⁾.

74) 원제무, “제주시의 미래지향적인 교통정책의방향”, 「제주교통정책세미나」, 1992. 12. 5, pp. 26~27.

75) 제주시, 「제주시교통정비기본계획(중간보고서)」, 1992, p. 183.

따라서, 제주시의 교통문제 핵심이라 할 만큼 중요한 대중교통수단 이용체계의 개선 및 서비스를 향상시키기 위해서는 시내버스의 노선체계를 합리적으로 정비·조정 하여야 한다.

그리고 도심지 교통체증이 가장 극심한 지역에 한하여 자가용 자동차 진입금지 방안을 도입할 필요가 있다. 예를 들면 남문로타리~중앙로타리~동문로타리 구간, 중앙로타리~용담로타리~용문로타리 구간에 자가용 자동차를 일정시간(이른테면 교통피크시간대 등) 통행제한하는 방안으로서 시행하게 된다면 도심에로의 승용차 진입억제 및 주차수요억제에 상당한 효과가 있을 것으로 기대된다. 또한 이와 더불어 일반통행제를 확대하여 교통의 흐름을 원활하게 함으로써 대중교통 이용율을 높여 나갈 수 있을 것이다.

2. 駐車施設의 擴充方案

1) 駐車施設 擴充을 위한 財源의 確保

주차장 확충에 있어서 가장 중요한 문제는 역시 재원의 확보이다. 주차장의 재원 확보는 원칙적으로 사용자 부담원칙에 따라 주차장을 이용하는 자가 부담하는 것이 가장 타당할 것이다. 그러나 현재와 같이 주차수요에 따른 시설공급이 심하게 불균형을 이루고 있는 상태에서는 이를 기대하기가 어렵다. 따라서 장기적으로 주차수요와 주차시설 공급의 균형을 유지할 수 있는 방안을 마련하기 위해서 적절한 재원확보의 방안을 마련하여 주차장의 절대 부족분을 공공적 측면에서 공급하는 것이 필요하다.

따라서, 경영수익 사업의 일환으로 주차난이 가장 극심한 지역의 주차장 이용율을 감안하여 도심지 주차수요를 억제하고 장기주차를 방지하기 위한 방안의 하나로서 노상 및 노외주차장을 유료화하여 주차이용 효율과 주차회

전율을 향상시켜 주차공간 확충재원으로 활용되어지는 주차장의 유료화 방안을 들 수 있다. 이 방안은 사용자 부담(user-charges)을 원칙으로 하는데, 특정개인 내지 집단이 공공시설을 이용함으로써 인해 다른 개인 또는 집단의 이용이 배제되는 경우, 이용할 수 있는 측이 타인의 이용을 배제한데 대한 대가를 지불하게 된다. 이는 즉 공공시설인 노상·노외 주차시설의 사용으로 인하여 얻는 편익에 대한 보상으로 주차사용료를 징수하는 방안이다⁷⁶⁾.

이렇듯 사용자 부담원칙에 입각하여 도심지에 공영유료주차장의 확대지정으로 재원을 확보하도록 하며 이 재원으로 더 많은 주차장을 확충하도록 하여야 할 것이다.

그리고 교통수요 및 주차수요의 유발에 따른 문제에 있어서는 원인자 부담원칙에 따라 주차시설 재원을 부담시키는 방안도 검토·추진되어야 한다. 즉 주차관련 비용이 자동차를 소유하게 됨에 따라 발생하게 되는 사회적 비용이라는 점에 입각하여 이에 필요한 비용을 자동차 관련세에 포함하거나 또는 목적세의 신설 등에 의하여 수익자인 자동차보유자에게 부담하게 하는 것이다.

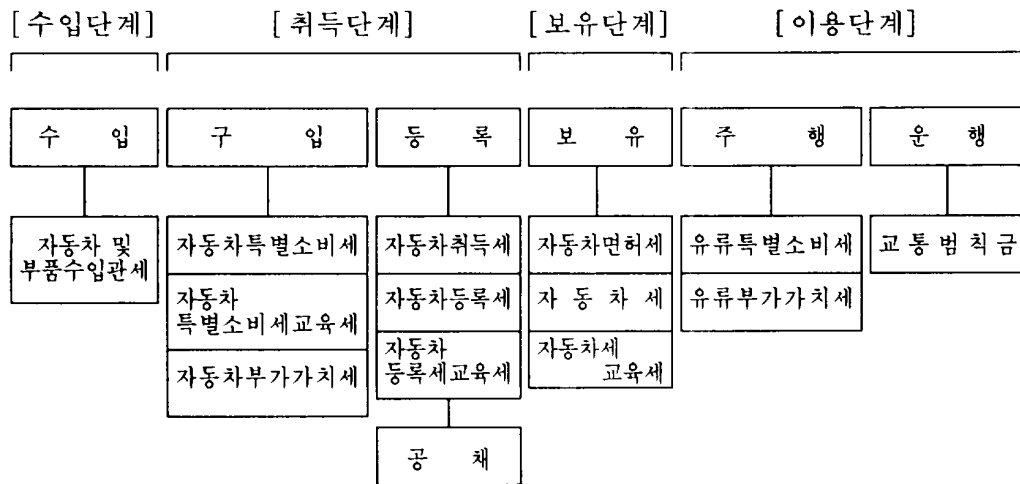
또한 이와는 별도로 원인자 부담원칙에 따라 주차장법이 적용되기 이전에 건설된 건축물과 주차장법에 규정한 주차장 설치기준 이하의 건축물에 대하여 주차장 관련 비용을 주차장 분양 또는 주차장 회원권 제도 및 주차채권 제도의 도입등의 방법에 의하여 정액을 부담시키는 방안을 제도적으로 검토하여 도입하여야 한다.

이와 관련하여 자동차 관련 세제현황을 수입단계, 취득단계, 보유단계, 이용단계별로 보면 <그림 3>과 같다.

76) 서재석, “수익자부담의 재정적효과에 관한 연구”, 박사학위논문, 경희대학교 대학원, 1984, pp. 238~239.

단계별 자동차 관련 세제 현황도

<그림 3>



자료 : 교통개발연구원, 「자동차관련 세제개선방안 연구」, 1993, p. 4.

2) 商街 密集地域의 操業駐車施設 擴充

제주시의 경우 화물차량에 의한 주차수요가 전체 주차수요의 26% 정도를 차지하고 있는 상태로 보아 도심 상가지구는 도로에서 조업주차로 인한 교통체증을 야기시키고 있다. 이같은 현상은 소형·대형상가 밀집지역인 중앙로 및 그 일대와 신제주 종합시장 일대를 중심으로 하여 산발적으로 도로를 점거하는 조업주차로 인해 나타난다.

이들 지역에 대하여는 주차억제 보다는 조업을 위한 주차시설을 공급하여 주는 것이 훨씬 주차난을 해소시킬 수 있는 효과적인 방안이라 본다. 그러므로 제주시는 주차난의 완화 대책으로서 조업주차 시설을 확보해 주는 방안을 모색할 필요가 있으며, 우선적으로 제주시 도심지역 중 조업주차문제가 가장 심한 지역을 검토하여 추진되어야 할 것이다. 그 방안들로서는 다

음을 들 수 있다.

첫째, 조업 주차시간을 지정 및 제한하고 지정된 제한시간 초과시 주차료 징수 및 불법주차로 처리하며,

둘째, 교통혼잡 시간대에 조업주차를 금지하여 위반시 불법주차로 처리하고,

셋째, 교통여건을 고려하여 일부구간 개구리식 주차시설로 도로구조 개선⁷⁷⁾

넷째, 조업 주차시설에 조업을 위한 차량 이외에 주차를 금지하며 위반시 불법주차로 처리하는 것이다.

제주시의 경우 도심 중심 소형상가 밀집지역에 대한 조업주차시설 확충 방안이 장기적인 측면에서 점진적으로 추진되어야 하며, 우선 사업주들의 사업개시 시간부터 종료시간까지의 장기주차를 방지하고 조업을 위한 일정 시간을 정하여 조업시간 동안만 활용할 수 있는 대책이 마련되어야 한다.

3) 都心地 公共駐車施設 擴充

국내외 대도시의 도심지 주차공간 확충형태는 다양하다. 제주시인 경우 부설 주차장의 비율이 전체 주차시설의 67.7%를 차지하고 있는 반면 노상 및 노외주차장은 32.3%로서 매우 불균형을 이루고 있다.

외국도시들의 경우 대부분 도시들이 공공주차장으로서 도로상의 공간을 이용하는 노상주차장, 사유지 또는 민간 토지의 빌딩식 입체 주차장과 도로·광장·공원·학교의 공공시설물의 지하를 이용하는 지하 주차장이 상당히 많이 건설되어 있으며 공공주차시설 비율이 훨씬 높다⁷⁸⁾.

77) 개구리식 주차시설이란 차도와 보도(인도)를 이용하여 가로수와 가로수 사이에 차량과 보행에 지장이 없는 장소에 주차할 수 있는 공간을 마련하는 것이다. 교통이 혼잡하고 주차 수요가 극심한 지역의 주차공간 확보측에서 가장 적합한 것으로 보아지나, 도로와 보행공간 등 주변여건과 도시미관을 고려하여야 할 것이다.

78) 김창배·권영인, “유럽의 駐車對策(I · II)”, 「月刊交通情報」, 1992. 3, p. 48.

우리의 경우는 부설주차장의 설치기준을 강화하여 주차수요를 유발시키는 건축물에 대해 주차장을 확충토록 하는 방안 등은 원인자 부담원칙에 입각하여 그 시행은 용이하지만 不特定多數가 이용하는 공공주차장에 비해 이용효율이 떨어지는 문제점이 있다. 따라서 제주시의 경우 도심지 공공주차시설의 확충을 위하여 먼저 노상주차장의 적극적인 활용방안이 모색되어야 한다.

프랑스를 중심으로한 유럽의 경우 歩道와 車道の 段差를 낮추어 보차도에 걸쳐서 주차를 시킴으로서 차량소통 및 보행인의 통행에 지장을 최소화한 보차도 걸침식 주차장(일명 개구리식 주차장)이 보편화 되어 있다. 국내에도 성남시·의정부시 등에서 성공적으로 설치·운영⁷⁹⁾되고 있는데 제주시의 경우도 지역여건 및 도로여건 등을 고려하여 노상주차장의 설치가 바람직하다.

다음으로 도로 및 광장 등에 지하 공공주차장의 확보 방안이다. 도로 및 광장 지하주차장은 주차장에 대한 접근성이 좋고 대부분 통행 목적지에 가까운 이점이 있어 주차장 부지 확보가 어려운 도시에서 건설·운영되고 있으나 차량의 진출입구의 설치로 도로교통에 영향을 줄 수 있기 때문에 주변의 교통흐름, 지하 공기오염 방지 등의 문제를 고려한다면 상당한 주차수요의 흡수로 주차공간 확충 문제가 해소될 수 있다.

제주시에서는 도심진입 교통수요를 억제할 수 있는 지역인 노형로타리 광장, 6호광장 등이 지하에 주차장 확보가 가능한 지역이며, 도심에는 시민회관, 서사로 어린이놀이터, 제주시청, 자연사박물관, 신산공원 등이 지하에 공공주차장을 시설하기에 적합한 지역으로 보아진다. 이외에 입체식 주차장으로서 빌딩 입체주차장, 빌딩 지상주차장 등이 있겠으나 제주시 지역 실정에 도입하기에는 아직 이르다고 하겠다.

외국 대도시의 도로 및 광장지하주차장, 공원이하주차장의 설치는 <표 27> <표 28>과 같다.

79) 경향신문, 1991. 10. 30일.

외국 대도시 도로 및 광장 지하 주차장

<표 27>

지역	주차장명	주차규모	내용
일본	八重州 주차장	300대 (지하도로)	- 동경역 앞 광장 및 지하도로에 설치 - 동경주차 공사에서 관리·운영
	도요다역 주차장	170대 (역광장지하2층)	- 愛和縣 도로공사가 1983년 건설 - 업무, 상업용 주차장
영국 런던	Cavendish square	700대 (로타리지하3층)	- 도로확장시 지하를 주차장으로 개발 - 지상부에 로타리 및 녹지대 조성
프랑스 파리	Hotel de Ville	550대 (도로광장지하5층)	- 지하구조물(지하철, 국철등) 사이에 건설 - 단기간내 지하 굴조 공법으로 건설

자료 : 대전직할시 동구연구단, “도심지 주차공간 확충방안”, 「제4회 시정연구발표회」, 1992, p.31.

외국대도시 공원 지하 주차장

<표 28>

지역	주차장명	주차규모	내용
일본	山下공원 주차장	500대 (공원 지하2층)	- 요코하마 도심에 위치하여 공원 이용객, 주변빌딩 등 관광객 이용
	築공원 주차장	370대 (공원 지하2층)	- 나고야시의 도심에 위치하여 1966년에 완공 - 도시계획 주차장임.
영국 런던	Blooms Berry	576대 (공원 지하7층)	- CBD주변 업무지역 및 박물관 관람객 이용 - 시가 건설하여 주차전문업체에 위탁 운영
프랑스 파리	Forum de Halles	2,200대 (공원)	- 공원지하에 대규모 쇼핑, 체육시설 등의 복합 건물로 주차전문업체인 SAEMES가 건설 - 30년 운영후 기부채납

자료 : 대전직할시 동구연구단, “도심지 주차공간 확충방안”, 「제4회 시정연구발표회」, 1992, p. 32.

3. 民營駐車場 活性化를 위한 支援方案

기존 민영주차장을 활성화하기 위한 관련 세제현황을 보면 주차시설 또는 주차장 부지의 취득시 부과되는 세금(부가가치세, 등록세, 취득세 등)과 주차장 운영시 일정기간마다 납부하는 세금(법인세, 재산세, 부가가치세(요금), 사업소세, 주민세)이 있다. 이를 다시 주차장건설 및 운영주체면에서 법인인 경우와 개인인 경우로 나누어 세금내용을 보면 <표 29>과 같다.

주차 사업에 따른 세제의 종류

<표 29>

건설주체	세제구분	세 금 내 요
개인의 경우	국 세	부가가치세, 소득세, 주민세
	지 방 세	취득세, 등록세, 도시계획세, 공공시설세, 재산세, 종합토지세, 사업소세, 주민세
법인의 경우	국 세	부가가치세, 법인세, 주민세
	지 방 세	개인의 경우와 동일

자료 : 교통개발연구원, 「주차장법·제도개선 방안 연구」, pp. 256~260.

제주시의 경우 민간 주차사업의 활성화를 위해 지방세를 감면해 주고 있으나 전체 건설비의 5%미만 정도의 지원 혜택에 지나지 않아 민영 주차사업을 활성화하는데 별도움이 되지 못하고 있다. 따라서 민간 주차사업의 활성화 방안으로 주차장 건설비 및 주차요금에 포함하는 부가가치세를 이익 발생 시기까지 일정기간동안 감면해 주는 혜택을 고려할 수 있다. 그 이유로서는 공공 주차장이 충분히 확보될 수 있다면 그 효과는 도로·항만 등과

같이 정부가 맡아야 할 막대한 투자비용이 소유되는 사회간접자본 시설로서의 주차장시설 확충 효과를 가져올 수 있으므로 정부의 정책목표와도 부합된다고 볼 수 있기 때문이다⁸⁰⁾.

다음은 금융지원책으로 시중은행을 통한 융자알선, 대출금리 인하, 융자기간의 장기화 등의 방안이 적극적으로 검토되어야 하며, 보조제도를 더욱 활성화되도록 하여야 할 것이다. 제주시도 민영주차장이 활성화 될 수 있도록 하기 위하여 융자 및 보조제도가 형식에 치우치지 말고 실제 지원이 되도록 강구해야 할 것으로 보아지나 지금까지 지원되는 일부 세제 감면 외에는 융자 및 보조를 해준 경우는 거의 없는 실정이다.

일본의 경우 금융지원제도를 보면 지방공공단체, 지방도로공사, 은행 등에서 주차사업에 다양한 지원제도가 마련되어 있으며, 대출금리는 0~7.8%로 우리나라의 13%보다 훨씬 낮으며, 상환기간도 20~30년의 장기간으로 되어 있다⁸¹⁾.



第 2 節 駐車施設運營 管理의 改善方案

1. 駐車施設 運營의 改善

1) 駐車料金の 差等制 導入 및 有料化 擴大

주차시설의 공급을 통한 주차난 해소에는 한계가 있으므로, 도심의 도로 용량, 토지이용 등을 고려하여 적정 주차가 될 수 있도록 주차요금의 차등 제도입 등의 노력이 필요하다. 즉 교통 및 주차수요가 심각한 지역과 그렇지 않은 지역의 주차요금의 지역별 차등제 실시, 주차시간에 따른 주차요금

80) 交通開發研究院, 「駐車場法 制度改善 方案研究」, 1991, pp. 262~265.

81) 駐車場の事業計劃と導入の實際, JATEC Seminal Report, 1991, p. 149.

의 가산제 도입, 노상 주차장의 주차요금 및 주차관리 합리화를 위한 주차미터기 설치 등이 있다⁸²⁾.

(1) 주차요금의 지역별 차등제 실시

주차요금의 차등제 실시 방안은 주로 주차수요가 과밀하게 집중되는 구역을 구분하여 주차요금을 차등있게 하한선을 두어 장기주차를 방지하고 주차의 회전율을 향상시키며, 과밀지역의 주차수요를 억제하는 효과가 있다.

(2) 주차시간에 따른 주차요금의 가산제 도입

주차시간에 따른 주차요금의 가산제 실시 방안은 도심지의 불요불급한 주차시간을 최소화하고, 주차이용율 및 회전율을 최대화하여 기존 주차시설로서도 충분히 활용될 수 있도록 하는 방법이다.

(3) 노상 주차장의 주차미터기의 설치

현재 일부 노상 유료주차장 관리가 주차관리원에 의한 주차카드식으로 요금을 산정하고 있어 주차관리자와 이용자 사이에 요금산정에 따른 마찰이 많다. 따라서 이러한 마찰을 최소화하고, 주차관리원의 인건비 등 관리비 지출을 줄이기 위해 운영의 합리화와 수익성 측면에서 시설비 투자와 도로여건 등을 감안하여 장소에 따라 주차미터기를 설치할 필요가 있다.

이러한 방안들은 주로 주차요금과 관련되어 시행할 수 있는 수단으로서 단기적인 주차정책의 일환으로 기존 주차시설의 회전율 향상 및 도심 주차수요 억제와 주차시설의 확충을 위한 재원마련 등 부수적인 효과를 얻을 수 있을 것이다. 주변지역 시민들에게는 요금할인 혜택을 주며, 다른지역 사람이 주차시에는 요금을 차별하는 방안도 도입하여 개선할 수 있다.

82) 交通開發研究院, 「駐車場法・制度改善方案研究」, 1991, p. 166.

2) 駐車案内 體系의 導入 및 弘報

주차문제의 해결을 위해서는 새로운 주차시설의 공급뿐 아니라 기존 주차시설의 이용효율을 극대화하는 것도 매우 중요하다. 기존 주차시설의 이용효율을 증진할 수 있는 방안에는 부설주차장의 유료화 개방허용 유도, 불법주차의 강력단속, 주차안내 체계의 도입 등이 있다. 이 중 주차안내 체계는 각 주차장의 위치 및 입차, 공차 등의 제반 이용실태를 게시하여 운전자로 하여금 불법주차를 방지하고 이용율이 낮은 주차장의 이용율을 높여주며 주차 여유 공간이 없을 때는 도심으로의 차량진입 억제를 도모할 뿐만 아니라 주차를 위한 불필요한 주변 배회시간을 줄이게 하기 위한 정보체계의 하나이다. 이러한 주차안내 체계는 주차장 안내, 주차상태 안내, 주차시간 정보전달의 3가지로 나눌 수 있으며, 그 체계의 매체별 업무내용을 보면 다음과 같다.

- ① 주차장 안내 : 주차장의 위치, 거리 및 주차용량을 알 수 있으며,
- ② 주차장 상태 안내 : 주차가능 여부를 알려 주며,
- ③ 주차장간 정보전달 : 주차장 정보입력 및 정보전달 모체활용이 가능해진다.

이러한 주차안내 체계가 국내에 본격적으로 도입된 사례는 없으나 외국의 경우 일본, 독일, 스위스, 영국 등에 도입되어 있으며, 일본의 경우 약 26개 도시에서 도입되어 상당한 효과를 발휘하고 있는데, 적용대상지역에 따라 다소 차이는 있지만 평균적으로 20~30%의 이용율 증가를 가져와 기존 시설의 20~30%에 해당하는 주차장이 추가 건설되는 효과를 주고 있다.⁸³⁾

지금까지 일본에서의 평가내용과 서울시를 대상으로 한 연구결과를 토대

83) 本多冥, "ヨーロッパ都市の駐車対策, 「都市と交通」, 1990, p. 27.

로 주차안내체계의 기대효과를 보면 다음과 같다. 먼저 일본의 高崎市에서 주차안내 체계의 도입에 따른 결과를 평가한 내용으로는 첫째, 입차 대기차량이 55%나 감소된 바 있고, 둘째, 차량 주행속도가 6km/h에서 14km/h로 개선되었으며, 셋째, 차량통행 거리가 1일 58.5km/대로 감소되어 주행시간은 351분/대로 절감된 것으로⁸⁴⁾ 알려지고 있다.

다음으로 서울시를 대상으로 한 연구의 결과를 보면 첫째, 불법주차 차량을 주차장으로 유도함으로써 주차 이용효율 15% 정도가 증가하고 둘째, 주차할 장소를 몰색하러 배회하는 차량의 운행비용을 절감할 수 있다는 연구 결과가 나왔다. 따라서 앞으로 제주시에서도 주차장 업무의 전산화와 더불어 주차안내 체계도입 및 홍보가 체계적이고 적극적으로 추진되어야 할 것이다.

2. 駐車施設 管理機能의 改善

현재 대부분의 도시에서는 주차관련 행정을 교통기획과 또는 교통행정과의 직원들이 담당하고 있으나, 주차장의 설치계획, 시설운영, 지도단속 등에 대한 업무분담이 효율적으로 이루어지고 있지 않다. 다만, 서울시의 경우 노상주차장은 서울시 시설공단에서 관리·운영하고 있으며, 구청 단위로 불법주차 단속요원과 견인차량 업무 등을 맡고, 부산시의 경우 주차관리 공단을 설립하여 주차시설에 대한 전반적인 업무를 운영하고 있어 다른 도시에 비하여 업무분담이 효율적으로 이루어지고 있는 형편이다.

제주시의 경우, 교통행정과 차량계에서 일반 차량관리와 주차관리의 전반적인 업무를 수행하고 있는 데, 효율적인 주차관리 및 주차장 확충과 주차장의 지도관리 업무를 수행함은 물론 앞으로 계속 늘어나는 주차수요에 대

84) 제주시, 「제주시주차장정비계획」, 1992, pp. 267~268.

처하여 나가기 위하여는 주차관리를 전담하는 직제의 보장 및 별도의 기구가 필요하다.

외국의 경우 싱가폴은 약 625km²의 면적을 가진 섬으로 말레이 반도의 남부에 인접하고 있으며, 인구는 약 2.7백만명으로 多人種 도시국가이다. 싱가폴은 자동차 보유대수가 1991년 현재 약 550천대이고, 주차장 공급규모는 총 432,890면이다. 이 중 주택개발공사(Housing Development Board; HDB)에 의한 공급이 53.2%로 가장 많고 그 다음으로 민영주차장이 128,000면으로 29.5%를 차지하는데, 도시재개발청(Urban Redevelopment Authority; URA)이 공공토지개발공사(Public Works Department; PWD)를 대신하여 모든 민영주차장 운영자에 대한 면허업무를 담당하고 있다⁸⁵⁾. 싱가폴의 주차장 공급현황은 <표 30>과 같다.

싱가폴의 주차장공급현황

< 표 30 >

구 분	중 심 부		외 광 부		계	
	주차대수	%	주차대수	%	주차대수	%
U R A	14,580	19.8	7,560	2.1	22,140	5.1
H D B	8,200	11.1	221,800	61.8	230,000	53.2
기 타 공 공	4,000	5.4	48,750	13.6	52,760	12.2
민영 및 기타	17,000	63.7	81,000	22.5	128,000	29.5
계	73,780	100.0	359,110	100.0	432,890	100.0

주) URA : Urban Redevelopment Authority.

HDB : Housing Development Board.

자료 : 金秀哲外, 「大都市駐車需要豫測 및 適正供給水準研究」, 交通開發研究院, p. 28.

85) 金秀哲外2人, 「大都市駐車需要豫測 및 適正供給水準研究」, 交通開發研究院, 1993, p. 28.

싱가폴의 주차장 운영체제로서 상용주차권주차제도(Coupon Parking System)와 차단기설치주차제도(Barrier Parking System)가 있다. 상용주차권제도는 공공 주차장에 일종의 self-service system으로서 자동차 이용자가 미리 주차권을 구입하여 상용주차권으로 지정된 주차장에서 주차하고자 할 때에 주차권을 제시하는 제도이다. 이 제도는 도시재개발청에 의해 1980년 2월 부터 시행되어 주차장 관리자를 약 700명에서 200명으로 감소시킬 수 있었으며 관리하여야 할 주차장의 지속적인 증가에도 불구하고 더 이상의 주차장 관리자를 채용할 필요가 없었다. 현재 도시재개발청 주차장에서 관리자 1인이 약 1,000면의 주차장을 관리하고 있다.

차단기 설치 주차제도는 대개 민영 다단계 주차장(Multi-story car park station)에서 사용되는데 반자동 혹은 자동식으로 되어 있다. 반자동식에서는 운전자가 주차장 입구에 설치되어 있는 자동판매기로부터 주차권을 받으면 통행차단기가 올라가 주차장으로 진입할 수 있게 하고 주차장을 떠나기 전에 출구에서 회계원에게 주차요금을 지불하는 것이다⁸⁶⁾.



3. 駐車需要 抑制方案

1) 車庫地 證明制의 段階的 導入

주거지의 주차문제를 근본적으로 해결하기 위해서는 궁극적으로 차고지 증명제를 도입하여야 한다. 그러나 차고지 증명제가 시행되기 위해서는 사전에 여러가지 관련되는 제반문제의 해결을 위한 제도적인 뒷받침과 아울러 국민들이 이에 따른 사회적인 공감대가 형성되어야 한다. 따라서 차고지 증명제의 시행에 앞서 먼저 주거지역에 주차허가제의 도입을 통하여 어느 정도 검토와 문제의 해결을 위한 대안 등이 강구되어야 할 것이다.

86) 交通開發研究院, 「全州市 駐車場整備基本計劃」, 1992, p. 130

주차허가제는 차고를 확보하지 못한 자가용 소유자의 노상주차 불가피성이 어느 정도 인정되므로 6m이상 주거지 이면도로에 주차구획선을 긋고 유료주차장으로 전환하여 유료주차증을 발급받아 주차하도록 하고, 주차증 미부착 차량에 대하여는 주차를 제한하도록 하는 방안이다. 이를 시행하기 위해서는 먼저 제도의 신설 등 법률에 시행 근거 규정을 두어야 할 것이다. 이 제도의 기대효과로서 주거지 이면도로의 주차질서 확립과 부설 주차장 확보 동기를 유발시키고, 차고지 증명제 실시의 기반을 다지는 계기가 될 것으로 기대된다.

다음으로 차고지 증명제⁸⁷⁾가 도입되어야 하는데 정부에서는 1992년 12월 31일자로 「자동차 차고지 확보에 관한 법률안」을 입법예고하였다. 이 법률안은 “주거지 이면도로가 주차장화 됨으로써 도로의 기능을 상실시키고 있을 뿐만 아니라 주민의 생활공간을 침해하는 등 심각한 사회적 문제를 야기하고 있음에 따라 자동차를 소유하는 자에게 그 자동차를 보관할 수 있는 차고지를 의무적으로 확보하도록 하여 주거지역 주변도로의 본래 기능을 회복하고 궁극적으로는 건전한 자동차문화가 정착되도록 하기 위함”이라고 하고 있다⁸⁸⁾. 그러나 이 법률안은 아직 시행되지 못하고 있으나 지금 계속 증가되고 있는 자동차로 인한 주거지역의 주차난 해소를 위하여 머지 않은 장래에 제도적으로 시행될 것으로 보아지며, 이 제도가 시행되면 장기적인 주차대책으로 상당한 효과가 있을 것이다.

일본에서는 1962년부터 차고지 증명제도를 도입하여 자동차를 구입할 경우에 차고지증명서를 15일 이내에 경찰서에 제출하고 승인을 받도록 하는

87) 차고지 증명제란 자동차를 소유하는 자에게 자동차를 보관할 수 있는 장소가 확보되는 경우에 이를 확인하여 자동차를 등록할 수 있도록 하는 제도이다. 차고지가 없으면 자동차를 보유할 수 없도록하여 주차 및 교통수요 억제정책 수단의 일환으로 현재 일본 등에서 시행되고 있는 제도이다. 교통개발연구원, 「차고지증명제시행방안연구」, 1993, p. 38. 참조.

88) 교통부, 자동차차고지 확보에 관한 법률(안) 입법예고, 「관보」, 1992. 12. 31.

「차고지 보관장소의 확보 등에 관한 법률」을 처음 제정하여 시행하여 오다가 그 동안 변화된 교통환경에 맞도록 1990년에 전면 개정하여 주차장 확보에 상당한 효과를 거두고 있다⁸⁹⁾.

2) 交通影響評價 및 交通誘發 負擔金制度 活性化

도시교통정비 촉진법에 의한 교통영향평가제도와 교통유발 부담금 제도는 도시교통 정비지역 내에서 교통유발 원인이 되는 시설물을 신축할 경우 또는 교통유발의 원인이 되는 시설물이 있는 경우에 적용되는 제도이다.

이는 상주인구 10만 이상의 도시에서 교통유발시설의 입지로 발생하는 한계 사회 비용을 원인자 부담원칙에 의해 시설물을 신축하고자 하는 자 및 시설물 소유자에 부담시키는 제도로써 교통시설의 개선과 투자재원을 확보하고 교통유발 시설의 분산을 기대할 수 있는 것이다⁹⁰⁾.

그러나 제주시와 같은 중소도시인 경우에 일정규모 면적 이상인 대형 건물에만 해당되며, 소규모 건축물은 이에 해당되지 않음으로서 현실적으로 교통유발은 소규모 상가 등 밀집지역에서 발생시키셔면도 아무런 제약을 받지 않고 있는 것이다.

따라서 교통유발 부담금 부과제도는 대상 시설물을 확대하여 실제 지역실정에 맞게 적용되도록 하여 이 제도가 활성화 될 수 있도록 하여야 한다.

3) 駐車禁止區域의 擴大 및 團束強化

자동차의 원활한 소통과 교통사고의 방지를 위해 도로교통법 제28조 및 제29조의 규정에 주·정차금지 및 주차금지를 명시하고 있다.

도로교통법 제28조의 규정에 의한 주·정차금지 장소로는 다음과 같다.

89) 교통개발연구원, 「일본 자동차 보관장소의 확보등에 관한 법률 해설집」, 1992, pp. 13~14.

90) 林承達, 전제논문, pp. 51~52.

- ① 교차로·횡단보도 또는 건널목
- ② 교차로의 가장자리 또는 도로의 모퉁이로 부터 5미터 이내의 곳
- ③ 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로 부터 각각 10미터 이내의 곳

④ 버스여객자동차의 정류를 표시하는 기둥이나 판 또는 선이 설치된 곳으로 부터 10미터 이내의 곳. 다만, 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 한한다.

⑤ 건널목의 가장자리로 부터 10미터 이내의 곳

⑥ 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 유통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳이며

도로교통법 제29조의 규정에 의한 주차금지장소는

- ① 소방용기계기구가 설치된 곳으로 부터 5미터 이내의 곳
- ② 소방용방화 물통으로 부터 5미터 이내의 곳
- ③ 소화전 또는 소화용방화물통의 흡수구나 흡수관을 넣는 구멍으로 부터 5미터 이내의 곳

④ 화재경보기로 부터 5미터 이내의 곳

⑤ 터널 및 다리 위

⑥ 도로공사를 하고 있는 경우에는 그 공사구역의 양쪽 가장자리로 부터 5미터 이내의 곳

⑦ 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 유통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳이다.

이와 더불어 도로교통법 제30조 규정의, 도로에서 정차나 주차방법과 시간의 제한 그리고 노상주차장에서 금지사항에 명시하는 내용을 보면

- ① 모든 차는 도로에서 정차를 하고자 하는 때에는 차도의 우측 가장

자리에 정차하여야 한다. 다만, 차도와 보도의 구별이 없는 도로에 있어서는 도로의 우측 가장자리로 부터 중앙으로 50센티미터 이상의 거리를 두어야 한다.

② 여객자동차가 승객을 태우거나 내려주기 위하여 정류소 또는 이에 준하는 장소에서 정차한 때에는 승객이 타거나 내린 즉시 출발하여야 하며 뒤따르는 다른 차의 정차를 방해하여서는 아니된다.

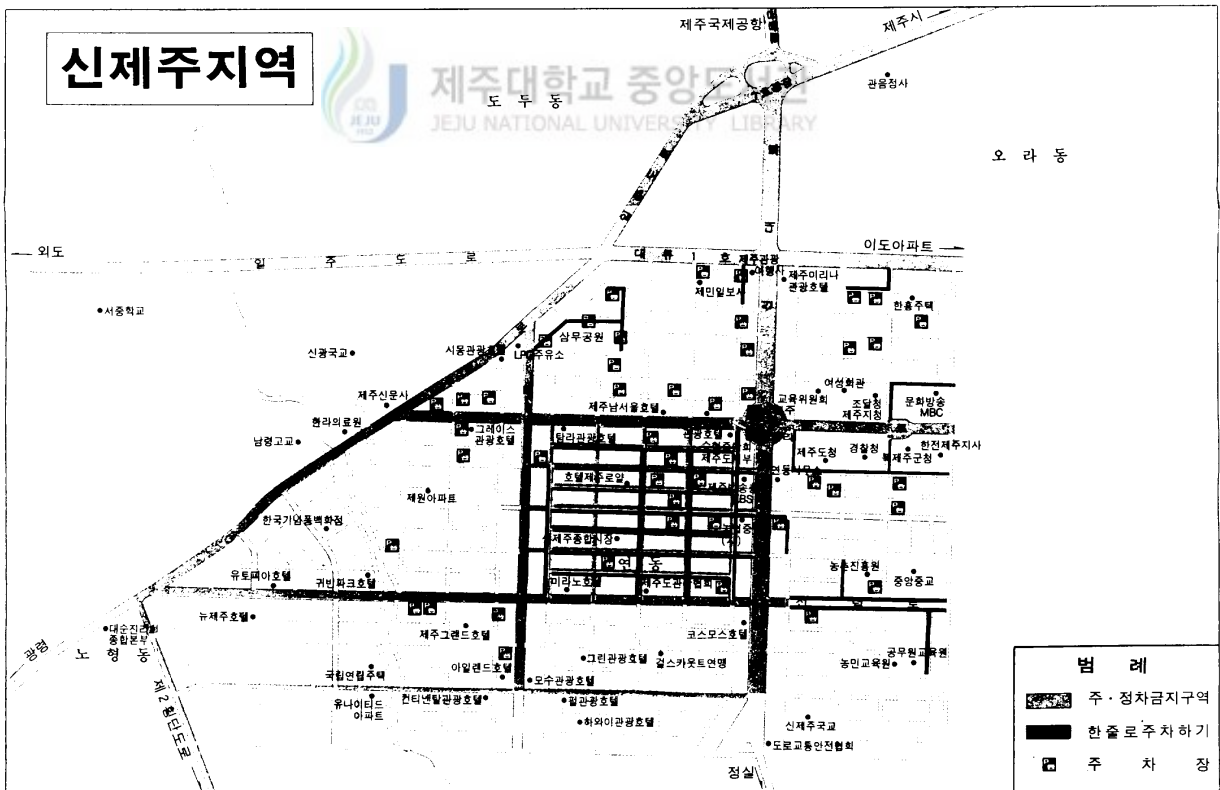
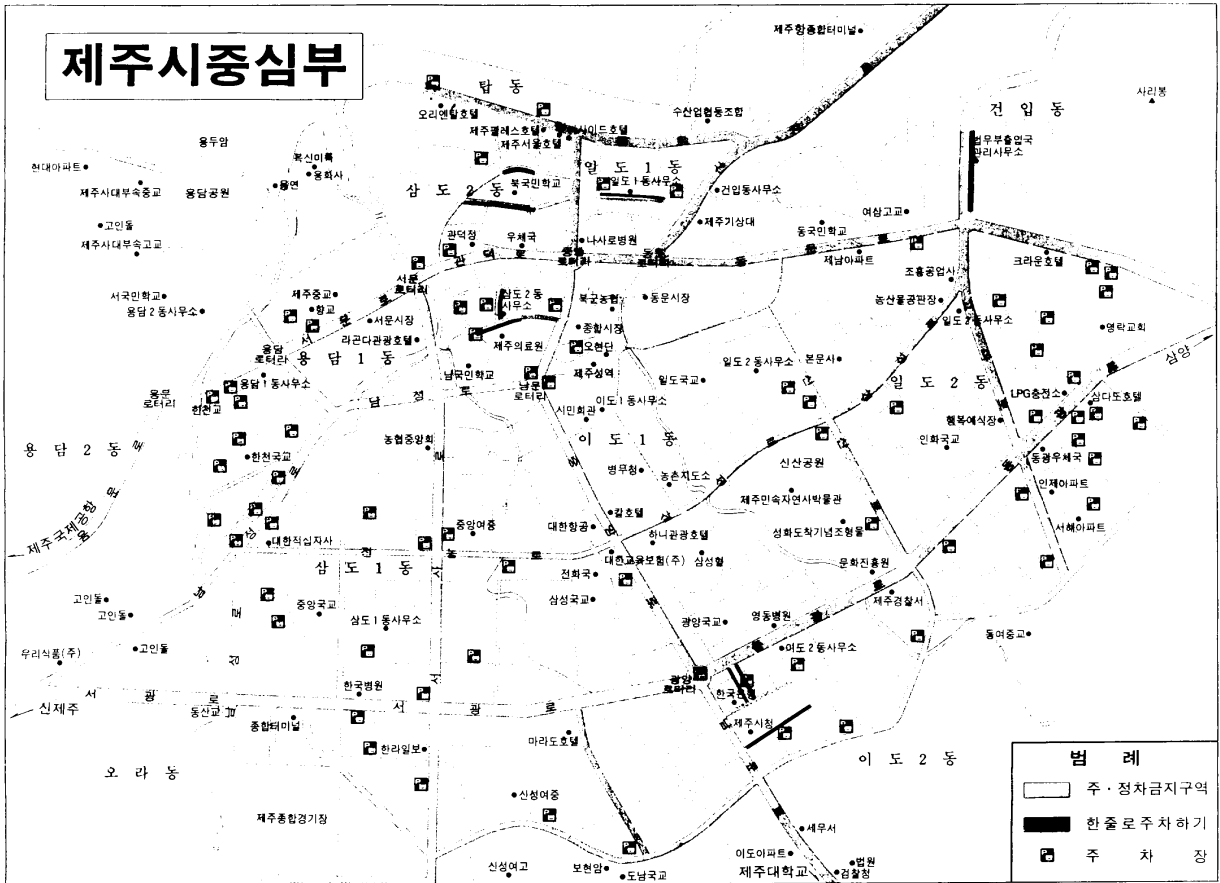
③ 모든 차는 도로에서 주차를 하고자 하는 때에는 경찰청장이 정하는 주차의 장소·시간 및 방법에 따르도록 하고 있다.

단속의 근거가 되는 위 조항들을 살펴보면 주차 및 주·정차금지로 명시되어 있는 장소 이외에 제28조 제6항 및 제29조 제7항의 지방경찰청장의 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 지역에 해당하는 도로부분을 확대 지정하여 도심지 교통소통을 원활히 하고 주차수요를 감소할 수 있도록 단속을 강화하여야 할 것이다.

불법주정차 단속이 필요한 도로에는 반드시 “주차위반단속지역”이라는 표지판을, 견인단속을 시행하는 경우에는 “견인구역”이라는 표시를 하여 자동차 소유자들이 충분히 숙지할 수 있도록 일정간격으로 견인표지판 및 주차위반단속 지역이라는 표지판 설치를 의무화하여야 한다. 또한, 일단 주·정차 금지구역 내에서 주·정차 위반으로 적발이 되었을 경우, 법의 엄중한 집행을 위하여 주·정차 위반에 의하여 부과되는 과태료는 모두 징수될 수 있도록 개선되어야 단속의 효과를 거둘 수 있을 것이다.

그러한 방법으로는 자동차세 부과시 통합 공과금 징수 절차에 의하여 징수하도록 하고 부과된 과태료를 납부하지 않을 경우 자동차의 이전등록의 행위를 일체할 수 없도록 하고 필요한 경우 운행정지 조치를 취할 수 있도록

〈그림 4〉 제주시 주·정차 금지 및 주차구역 안내도



록 한다. 그리고 적발에서 통보에 소요되는 기일을 최대한 단축토록 해야 하며, 지정된 기일내에 납부하지 않을 경우에는 일정 비율의 가산금을 부과할 수 있도록 개선되어야 한다.

第3節 駐車場法·制度上 改善方案

1. 駐車施設 設置基準의 改善

1) 附設駐車場 設置基準의 改善

부설주차장 설치기준은 주차장법의 핵심사안으로서 도시 주차문제 해결을 위하여 수차례 개정되어 상당 부문 강화되어 왔다. 그러나 주차장법에 의한 주차장설치기준은 수영장·종합병원 및 골프장의 경우를 제외하고는 건물의 용도, 교통시설정비 정도 등에 관계없이 연면적에만 따르고 있으므로 인하여 비효율적으로 적용되고 있다. <표 31>은 국내와 외국도시의 다양한 주차장 설치기준의 예를 잘 보여주고 있다.

따라서 첫째, 부설주차장의 경우 건물의 용도, 건물의 위치, 건물의 규모 등에 따라 주차시설, 설치방법이 다르고 동일 용도의 건물에서도 도심과 변두리에서 차이가 있을 것이다. 소규모 건물이 밀집되어 있는 지역의 경우 주차장 진출입이 불편한 경우가 많아 교통소통에 문제를 발생시킬 수 있으므로 이러한 경우 地區 또는 街區별 공동주차장을 확보하는 방안이 제도적으로 강구되어야 할 것이다.

둘째, 주거지 시설의 부설주차장의 경우 床面積기준보다 가구(세대)중심으로 개선되어야 한다. 연면적 기준인 경우 일정 기준이하의 연면적 건물에 대한 주차장 확보의 보장이 없어서 자동차 보유에 따른 시대적 조건에 배치되

국내와 외국도시의 주차장 설치기준 비교

<표 31>

용도	국 내	미 국 (보스톤)	영 국
공동주택	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연면적기준 ○ 150㎡당 1면 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 가구기준 ○ 대중교통수단에의 접근성 고려 <ul style="list-style-type: none"> - 근접거리가 150m이하 최소 0.4면 - 근접거리가 300m이하 최소 0.7면 - 근접거리가 450m이하 최소 1.3면 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 세대기준 - 거주자용 및 방문자용으로 주차장 구분
의료시설	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연면적, 병상기준 ○ 3병상당 1면 - 연면적 120㎡당 1대중 큰 수차 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 병상기준 ○ 대중교통수단에의 접근성 고려 <ul style="list-style-type: none"> - 근접거리가 150m이하 최소 0.4면 - 근접거리가 300m이하 최소 1.0면 - 근접거리가 450m이하 최소 1.4면 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 의사수 및 병상수기준
음식점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시설면적 ○ 80㎡당 1면 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연면적 기준 ○ 대중교통수단에의 접근성 고려 <ul style="list-style-type: none"> - 근접거리가 150m이하 최소 2.0면 - 근접거리가 300m이하 최소 2.5면 - 근접거리가 450m이하 최소 3.3면 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연면적기준 종업원과 고객용 구분

자료 : 서광석, "대도시 교통난원인과 대책", 「정책토론회자료」, 1994. 3. 9, p. 73

는 제도가 되고 있어 제도의 기준을 강화하는 쪽으로 개정이 되어야 주차장 공급이 가능해 질 것이다.

그리고 도심지의 상가지역의 대형차량 주차기준이 없으므로 부설주차장에

화물 등 대형주차장을 별도로 두는 방안으로서 부설주차장 설치기준에 대한 제도개선이 이루어져야 할 것이다.

2) 附設駐車場の隣近共同設置制度活性化

주차장법 제19조 제4항에 도심 중심지역 등에 부설주차장의 설치를 위하여 시설물의 부지 인근에 단독 또는 공동으로 설치할 수 있도록 제도적 장치가 마련되었으나 구체적인 시행규정의 미비로 활성화되지 못하여 본 규정이 사문화되고 있다.

공동주차시설의 목적은 주차시설을 집단화·공동화하여 소규모 주차장의 주차한계에서 오는 문제를 최소화시키는 데 있다. 부설주차장의 공동설치제도는 주차시설의 영세화, 전용화, 난립화와 같은 비효율성을 최대한 억제시킬 수 있는 방안으로서, 상가지역인 경우 소규모 상업시설에 적정주차 시설의 확보를 유도하기 위하여 그 일대 상가들에게 공동으로 주차시설 부담금을 주차시설재원으로 출자하여 공동주차시설을 마련할 수 있는 기회가 주어질 수 있도록 하는 제도이다.

현행 법규상 8면 이하의 소규모 주차시설인 경우 직선거리 300m 이내에서 공동 주차장을 시설할 수 있으나, 실제 대상범위가 극소수이며, 그 실익이 적어 실효를 거두지 못하고 있는 실정이다. 그러므로 이 제도의 목적에 알맞도록 적용범위 대상을 확보하고 공동시설시 기준완화 및 재정지원 등 실효성 있는 제도적 뒷받침이 필요하다.

제주시에서는 소규모 부설 주차장으로 개인으로는 인근에 설치하기가 곤란하고 건물용도로 보아 설치하는 것이 이용효율에 부적합하거나 그 실효성

이 없다고 판단되는 경우에는 그 설치비용을 실제 토지가격과 주변정황을 고려하여 일정금액을 주차장설치 비용으로 납부하도록 하여 그 재원으로 인근에 공동 노외주차장을 확보하여 줄 수 있도록 하는 제도개선이 필요하다.

2. 駐車場 整備地區 指定의 擴大 調整

주차장법 제3조의 규정에 의한 주차장 정비지구의 지정을 보면, 제주시는 정비지구가 3.4km²가 지정되어 있으나 상업지역, 준주거지역 등에 한정되어 있다. 주차장 정비지구지정의 근본목적인 도로의 효율을 높이고 원활한 자동차 교통의 확보를 위하여는 도로교통이 혼잡하고 교통여건이 나쁜 지역과 교통유발 시설이 많은 지역에 대한 조정이 필요하다.

주차장 정비지구의 조정은 토지이용상 교통유발 밀도가 가장 높은 지역 즉, 상업지역, 준주거지역, 일반 주거지역을 지정하여 주차 수요에 대응할 수 있도록 해야 한다. 특히 주요 간선도로 주변지역으로서 중앙로, 동·서광로, 동문로, 서문로, 관덕로, 서사로, 신대로 등 현재 25m 도로 및 장래 계획도로 주변 일정거리(주차후 보행거리) 이내의 지역은 주차시설을 갖추도록 하는 것이 바람직 하다고 보아진다. 그리고 대규모 교통유발시설 주변으로서 공공업무시설, 유통업무시설, 운동장, 교육시설, 관광지 및 유흥지 지역과 시외곽 유출입지점을 주차장 정비지구로 확대·조정하여 지정하면, 체계적인 주차공간 확보에도 접근할 수 있을 것이다.

제주시 주차장 정비지구 확대조정(안)

<표 32>

구 분		상업지역	준주거지역	주거지역	기 타	계
구 제 주	토 지 이 용	2,184,600	690,400	587,800	19,000	3,481,800
	간 선 도로 변	1,248,600	594,700	1,603,100	216,900	3,663,300
	교통유발시설	1,207,600	78,200	1,550,100	853,900	3,689,800
	소 계	4,640,800	1,363,300	3,741,000	1,089,800	10,834,900
신 제 주	토 지 이 용	729,000	144,000	1,198,000	61,100	2,132,900
	간 선 도로 변	371,500	142,000	400,200	32,800	946,500
	교통유발시설	155,200	97,200	935,000	51,500	1,238,900
	소 계	1,255,700	383,200	2,534,000	145,400	4,318,300
합 계	토 지 이 용	2,913,600	834,400	1,786,600	80,100	5,614,700
	간 선 도로 변	1,620,100	736,700	2,003,300	249,700	4,609,800
	교통유발시설	1,362,800	175,400	2,485,100	905,400	4,928,700
	총 계	5,896,500	1,746,500	6,275,000	1,235,200	15,153,200

* 기존 정비지구 면적 포함.

자료 : 제주시, 「제주시주차장정비계획」, 1992, p. 49.

3. 都市計劃 駐車施設 設置制度改善

1962년 1월 도시계획법이 제정되면서 주차장을 공공시설로 확보하는 제도적 기틀이 마련된 이래 1990년 4월 7일 주차장법의 개정으로 단지조성사업시 일정 규모 이상의 공공 노외주차장을 의무적으로 설치하도록 하고 있다. 주차장법 제12조의 3 제2항 및 동법시행령 제4조에는 공영노외주차장 설치규모는 규정되어 있으나 주차장의 확보형태, 확보위치, 주차장간 확보거리, 그리고 확보 후의 사후관리규정이 미비되어 있어서 실제 시행상 어려움이 있고 공공노외주차장 확보가 주차수요를 감당하기에 매우 곤란한 실정이다.

이러한 문제들을 개선하기 위해서는 관리규정이 미비한 현실을 감안하여 단지조성완료 후 해당 자치단체에서 관리·운영할 수 있도록 하여야 할 것이다. 또한 단지조성사업 계획시에 반영될 수 있도록 주차장의 형태, 주차장간 확보거리 및 확보하여야 할 장소를 규정하여야 하며, 주차수요의 증가에 따라 주차장 확보율을 최대한 향상시킬 수 있도록 제주시에서는 관련규정을 만들어 효율적으로 운영하여야 장기적으로 주차문제가 해소될 것으로 보인다.

일본의 경우 공동주택 개발사업시 용도지역에 따라 계획호수의 일정비율 이상을 주차장으로 확보토록 하고 있으며, 최근 일본 공영주택 건설회사인 住都公園에서는 계획호수만큼의 주차장을 확보하기 위한 단지조성사업을 시행하고 있다. 또한 도시개발사업, 공업단지조성사업 등의 경우에도 해당 계획용지의 일정비율만큼 노외주차장 부지로 확보토록 하고 있다⁹¹⁾.

일본의 주차장 확보규정 및 설치규모는 <표 33>·<표 34>·<표 35>와 같다.

91) 교통개발연구원, 「주차장법·제도 개선방안 연구」, 1991, pp. 199~201

나고야시 공동주택 건축시 주차장 확보규정

<표 33>

용도 지역	1 종 주택전용	2 종 주택전용	주택, 준주거 공업, 기타지역	근린상업지역	상업지역
주차대수 세대수	7 / 10	6 / 10	5 / 10	4 / 10	3 / 10

자료 : 교통개발연구원, 「주차장법제도 개선 방안 연구」, 1991, p. 200.

요코하마시 공동주택 건축시 주차장 확보규정

<표 34>

용 도 지 역	주차장 설치율의 최저기준
제 1 종 주 거 전 용 지 역	30 %
제 2 종 주 거 전 용 지 역	30 %
주 거 지 역	20 %
근 름 상 업 지 역	20 %
상 업 지 역	20 %
준 주 거 지 역	30 %
기 타 용 도 지 역	30 %
용도지역 지정이 없는 지역	30 %

* 주차장 설치율 : 주차대수/세대수×100

자료 : 교통개발연구원, 「주차장법·제도개선 방안 연구」, 1991, p. 200

단지조성사업시 노외주차장 설치규모

<표 35>

업무의 종류	노외주차장설치규모	비 고
주택개발사업 주택단지조성사업	세대수의 50~90%까지 지역특성에 따라 확보	○ 현행 주차장법상 단독주택의 경우 건축면적 300㎡이상인 건축의 경우 200㎡당 1대의 주차장을 확보토록 되어있고 건축면적 200㎡미만인 경우 확보규정이 없음. 따라서 주택단지의 경우 부설의 무주차장내 공공주차장이 계획
아파트지구 개발사업	"	
토지구획 정리사업	공공용지면적의 5%이내	호수의 50~90% 수준이 되도록 주차장 확보
도시재개발 사업	공공용지면적의 5%이내	○ 일정규모 이상의 단지조성사업시 사업계획단계부터 공공주차장용지 확보
공업단지 조성사업	공공용지면적의 5%이내	
산업기타 개발사업	공공용지면적의 5%이내	○ 기타 사업의 공공용지(도로, 공원, 학교 등)면적의 일정규모를 주차장으로 확보
일단의 공업용지 조성사업	공공용지면적의 5%이내	

자료 : 교통개발연구원, 「주차장법.제도 개선방안 연구」, 1991, p. 201.

第 4 節 駐車施設 利用市民의 意識向上 改善誘導

1. 駐車施設 利用의 生活化誘導

주차문제를 해결하기 위해서는 먼저 기존의 주차시설 이용의 활성화를 도모하여야 한다. 즉 자동차를 소유한 시민들이 주차시설을 올바르게 이용하는 자세가 필요할 뿐만 아니라 주차시설을 이용할 수 있는 행정지도와 지원이 뒤따라야 한다.

그러기 위해서는 첫째, 주차수요가 극심한 도심지역에 주차수요를 억제하고 주차 가능한 노상·노외주차장 위치와 주차금지 구역을 알 수 있는 주차안내 표지를 설치하여 주차시설 이용의 활성화와 불법주차 행위를 방지하여야 한다.

둘째, 부설주차장 및 노상주차장이 적극 활용될 수 있도록 하여야 한다. 즉 부설주차장의 사용을 불가능하게 하거나, 특정인만 사용될 수 있도록 출입구를 차단하는 행위, 노상에 대형화분 등 장애물을 설치하여 주차는 물론 통행에 불편을 주는 행위 등에 대하여는 지도계몽과 아울러 단속을 강화하여야 할 것이다.

셋째, 주차가능한 이면도로의 주차와 소통을 원활하게 하기 위하여 일반통행제 실시 및 진입금지 표시를 쉽게 눈에 띄게 할 수 있도록 개선할 필요가 있다. 현재 일부 일방통행 도로구간에 진입금지 및 일방통행 표지판이 설치되어 있으나 눈에 잘 띄지 않아 위반하는 사례가 적지 않다.

넷째, 시민의 신고제도의 활성화이다. 일부 대중교통수단 및 자가용 자동차에 불법차량 신고엽서 제도를 운영하고 있으나, 자가용 자동차의 신고제도의 운영이 매우 부실한 실정이다. 그러므로 교통질서를 위반한 운전자에 대한 벌점제도와 병행하여 법규위반 자동차나 운전자를 신고하는 경우, 신

고자에게 일정한 보상금 지급과 더불어 선행 가산점을 부여하는 등 실질적인 혜택을 줄 수 있는 제도를 도입함으로써 주차질서는 물론 교통질서의 생활화를 정착시킬 수 있도록 유도하여야 한다.

다섯째, 대중매체의 활용 및 교통질서 위반자에 대한 교육이 활성화되어야 하겠다. 일정한 시간대에 교통소통 및 도로공사 등 도로교통 상황의 안내방송을 통하여 지역교통의 원활을 도모하도록 해야 한다.

한편 위반차량 신고를 공개적으로 접수·발표하고 교통질서 위반자에 대한 벌칙과 교육을 강화하여 시민이 자발적으로 주차질서 등 교통질서를 지키려는 의식이 확산되도록 하여야 한다.

2. 市民 秩序意識의 回復

제주시의 주차문제의 원인은 자동차의 증가, 주차수요 및 주차시설 공급의 불균형 등 여러가지가 있겠으나, 특히 자동차를 소유하고 이용하는 시민들의 질서의식에서 비롯되어 진다. 따라서 도로 이외의 주차공간에 주차하려는 자세의 전환과 부득이 노상에 주차할 경우에는 한줄로 주차하는 질서의식이 필요할 뿐 아니라 도심 상가주변에서는 교통이 혼잡하지 않는 시간대에 물건을 상·하차시키는 등 조업 주차시간을 정하여 교통소통에 협조하는 자세가 요구된다.

생각컨대 주차금지 및 주차허용 구역의 명확한 구분, 표지판의 정비, 강력한 단속 뿐만 아니라 운전자들인 시민들이 교통질서와 주차질서를 근본적으로 지켜나갈 때 현재의 주차문제와 교통문제가 해결되어질 수 있을 것이다.

第 6 章 結 論

우리 사회는 자동차 교통에 대한 문화가 제대로 정착되기도 전에 급속한 자동차의 대중화로 말미암아 제반 교통시설의 공급부족과 함께 오늘날 여러 가지 사회문제를 발생시키고 있다. 이러한 문제는 경제활동·생산수준·각종 도시활동의 향상에 있어서 도시교통 측면에서 어떻게 대처하여 갈 것인가, 도시교통은 어느 정도의 수준으로 공급되어야 할 것인가, 시민의 교통에 대한 욕구와 그 대응책은 어떠한 것이어야 할 것인가 등에 초점을 맞추어 해결해 나가야 할 것이다.

제주시의 경우 자동차대수가 1995년 5월 10일자로 10만대를 돌파하여 앞으로 주차문제를 해결하지 못하면, 교통문제의 해결이 어렵게 될 뿐만 아니라 사회적·경제적인 도시활동의 흐름을 저해하게 되어 도시생활에 불편을 초래하게 될 것이다.

여기서는 제주시 지역의 주차문제를 해결하기 위한 방안으로 본 연구의 내용을 요약·정리하여 살펴봄으로써 결론에 대신하고자 한다.

첫째, 도시기능의 분산과 도로교통 및 대중교통수단 체계의 개선이 필요하다. 현재 공공이용에 부적합한 부설주차장의 점유율이 67.7%나 되어 형평성이 결여되어 있으므로, 공공이용에 적합한 노외주차장 확충과 민영주차장의 활성화를 통하여 균형있는 주차장의 확보가 요구되어 진다. 또한 도심상가지역 주변에 조업주차 공간의 미확보로 불법주차가 성행하고 도심주차문제를 가중시키고 있으므로, 공동주차장 시설확충과 교통혼잡 시간을 피하여 도로변에 조업주차 시간제 도입 등 步車道를 일정시간대에 조업 주차시

설로 활용하는 방안을 강구하여야 한다. 특히 주차시설 확충재원 확보를 위하여 주차심화 지역에 무료주차장을 유료화로 확대 실시하고, 원인자 부담 원칙에 입각한 시설비용 납부방안을 강구하여 상가지역 주변과 주거지역 주변의 공동주차장 설치에 투자를 확대하여 나가야 할 것이다. 그리고 기존 주차시설을 합리적으로 운영하기 위한 주차 미터기의 도입, 부설주차장의 일반이용 개방유도, 주차안내체계의 정비, 행정관리 기능의 강화, 공영 노외주차장의 이용효율 향상을 위한 유료화 방안도 검토하여야 할 문제이다.

둘째, 주차수요를 억제하기 위해 교통유발 부담금 제도를 활성화 시키고 주차요금 차등화 제도를 도입하여야 하며, 원활한 교통소통을 위하여 주차금지구역을 확대·지정하여야 한다. 그리고 부설주차장의 설치기준은 床面積 기준에서 주택인 경우 세대당 기준으로 전환하여 주차장을 확보토록 함으로서 주택가 주차공간이 충분히 확보될 수 있도록 하여야 한다. 또한 민영주차장 건설의 활성화를 위하여 민영주차장에 대한 세제혜택 및 용자·보조제도의 개선이 필요하다.

셋째, 제주시 주차장 정비지구를 지정함에 있어 토지이용상 교통유발 밀도가 가장 높은 지역, 주요 간선도로변, 대규모 교통유발시설 주변으로 확대하여 체계적인 주차공간 확보에 접근할 수 있도록 하여야 한다. 그리고 도시계획시설 및 단지조성사업에 따르는 주차시설에 대하여는 현재 문제가 되고 있는 주차장의 형태, 주차장간 확보거리, 확보위치, 사후관리 규정 등이 미비되어 있으므로 실제 주차공간 확보 및 활용에 있어서 일정한 범위내에서 체계적으로 적용할 수 있는 규정이 마련되어야 한다.

끝으로 주차장이 아무리 많이 설치되어 있다 하더라도 이를 이용하는 시

민의 질서의식이 결여되어 있으면 별 효과가 없을 것이다. 그러므로 주차시설이용 생활화와 시민질서의식 함양을 위하여 보다 차원 높은 지도계몽과 더불어 주차금지구역에 대한 강력한 불법주차 단속을 병행하면서, 시민 스스로 주차질서를 지킬 수 있도록 제반여건을 개선하고 사회분위기를 조성해 나가야 할 것이다.



參 考 文 獻

[단 행 본]

1. 교통개발연구원, 「교통공무원교육교재」, 1994.
2. _____, 「日本自動車保管場所의確保등에關한法律解説集」, 1990.
3. _____, 「交通特論」, 1989.
4. 교통부, 「교통영향평가편람」, 1993.
5. 金 源, 「都市行政論」, 博英社, 1993.
6. 盧椿熙, 「都市行政論」, 螢雪出版社, 1992.
7. 都哲雄, 「交通工學原論(上)」, 清文閣, 1992.
8. 慎富鏞, 「우리나라交通政策」, 綠苑出版社, 1989.
9. 朴秀永, 「都市行政論」, 博英社, 1992.
10. 元濟戊, 「도시교통」, 世進社, 1992.
11. 元濟戊, 「都市交通論」, 博英社, 1991.
12. 李光元·孫太洛, 「駐車場法解説」, 蘆海出版社, 1995.
13. 李圭煥, 「都市行政論」, 綠苑出版社, 1993.
14. 濟州市, 「都市計劃40年史」, 1994.
15. (株)萬永엔지니어링 交通研究室, 「交通體系管理」, 1993.
16. (주)선진엔지니어링, 「도시도로교통실무」, 1991.
17. 홍성균외, 「駐車場法規 및 業務處理要領에 의한 駐車實務便覽」, (株)東明技術公園, 1991.

[논 문]

1. 高柄鍊, “제주시 도심(CBD)의 교통개선에 관한 연구”, 「論文集」, 第13輯, 濟州專門大學, 1992.
2. 金光洙, “서울시 駐車場の 實態와 需要推定에 관한 研究”, 碩士學位論文, 延世大學校 行政大學院, 1988.
3. 金相基, “駐車需要豫測方法에 관한 研究”, 碩士學位論文, 嶺南大學校 環境大學院, 1991.
4. 金承洙, “大邱市 都心交通問題에 대한 行政的對應方案의 研究 : 駐車問題의 解消方案을 中心으로”, 碩士學位論文, 嶺南大學校 大學院, 1989.
5. 金俊明, “交通事故의 原因과 事故減少方案에 관한 研究 : 運轉 者의 心理的態度 및 步行者의 秩序意識을 中心으로”, 碩士學位論文, 清州大學校 行政大學院, 1988.
6. 김태근, “光州直轄市 都心交通改善 方案에 대한 考察”, 碩士學位論文, 朝鮮大學校 產業大學院, 1988.
7. 金 勳, “首都圈의 廣域交通行政體制에 관한 研究”, 博士學位論文, 壇國大學校 大學院, 1992.
8. 羅雄日, “大都市 交通問題의 改善에 관한 研究”, 碩士學位論文, 朝鮮大學校 大學院, 1992.
9. 서재석, “수익자부담의 재정적효과에 관한 연구”, 박사학위논문, 경희대학교 대학원, 1984
10. 申連植, “MATRIX METHOD에 의한 버스路線評價方法에 관한 研究 : 濟州道空港버스路線 代案評價를 中心으로”, 碩士學位論文, 弘益大學校 大學院, 1983.

11. 梁潤模, “中小都市의 駐車施設 確保方案에 관한 研究”, 碩士學位論文, 建國大學校 行政大學院, 1990.
12. 嚴洙元, “民間駐車施設 投資의 效率化方案 研究”, 碩士學位論文, 檀國大學校 大學院, 1991.
13. 吳建熙, “駐車施設에 관한 研究 : 5大 都市를 中心으로”, 碩士學位論文, 建國大學校 行政大學院, 1989.
14. 李吉龍, “都心部 駐車難 解消方案에 관한 研究 : 서울市를 中心으로”, 碩士學位論文, 建國大學校 行政大學院, 1990.
15. 李彥雨, “도시내 自前거교통의 활성화 方案에 관한 연구 : 광주직할시 중심으로”, 碩士學位論文, 全南大學校 行政大學院, 1994.
16. 李永洙, “光州市의 交通特性에 관한 考察”, 碩士學位論文, 朝鮮大學校 產業大學院, 1988.
17. 李忠教, “서울시都心 交通需給政策에 관한 研究”, 碩士學位論文, 東國大學校 行政大學院, 1987.
18. 林承達, “韓國駐車政策의 改善方向에 관한 研究”, 博士學位論文, 國民大學校 大學院, 1993.
19. 趙皓允, “駐車管理의 改善方案에 관한 研究 : 光州直轄市 中心으로”, 碩士學位論文, 全南大學校 行政大學院, 1994.
20. 車東明, “駐車場 計劃의 基準設定에 관한 研究”, 碩士學位論文, 延世大學校 產業大學院, 1980.
21. 崔載實, “서울市の 駐車問題와 改善方案에 관한 研究”, 碩士學位論文, 延世大學校 行政大學院, 1991.
22. 韓中正, “交通事故 豫防對策에 관한 研究 : 安全띠를 中心으로”, 碩士學位論文, 東國大學校 行政大學院, 1986.

[기타간행물]

1. 경제기획원, 「우리나라의 지역별 장래 인구」, 경제기획원 조사통계국, 1988.
2. 고병련, “교통체계 확립을 위한 제주교통의 방향”, 「제주교통 정책세미나」, 제주전문대학 부설 산업연구소, 1992.
3. 果川市, 「果川市 駐車場整備 基本計劃」, 1992.
4. 交通開發研究院, 「高度産業社會에 대비한 交通政策方向에 관한 研究」, 1993.
5. _____, 「交通部門 認免許 開放과 運輸業의 政策方向 研究(各論)
: 市内버스 및 택시 規制緩和 研究」, 1989.
6. _____, 「交通誘發 負擔金制度에 관한 研究」, 1990.
7. _____, 「交通影響評價制度 改善에 관한 研究」, 1992.
8. _____, 「交通混雜費用 豫測 研究」, 1992. 12.
9. _____, 「都市交通疏通을 위한 政策代案樹立에 관한 研究」, 1990.
10. 김창배·권영인, “유럽의 駐車對策(Ⅰ·Ⅱ)”, 「月刊交通情報」, 1992. 3
11. 윤영용, “주차문제와 대책”, 「도로교통: 신호등」 1993.
12. 경향신문, 1991. 10. 30일자
13. 제주신문, 1995. 6. 24일자
14. 한라일보, 1993. 8. 20일자
15. _____, 「都市交通整備 基本計劃에 관한 研究」, 1990.
16. _____, 「釜山直轄市 駐車場 整備地區 調整方案에 관한 研究」, 1990.
17. _____, 「先進國 交通安全政策 事例調査 研究 및 우리나라 政策方向 提示」, 1988.

18. _____, 「日本の 駐車關聯法.制度 現況과 東京都 交通與件 및 都市鐵道計劃」, 1991.
19. _____, 「運轉者 및 運輸業體從事員 教育訓練制度 改善方案 研究」, 1989.
20. 交通開發研究院, 「全州市 駐車場整備基本計劃」, 1992.
21. _____, 「濟州空港 中.長期 交通施設 및 管理運營方案」, 1993.
22. _____, 「駐車場法.制度改善 方案研究」, 1991.
23. _____, 「駐車場整備計劃 指針書 作成研究」, 1991.
24. _____, 「中小都市 交通改善方案樹立에 關한 研究」, 1989.
25. _____, 「車庫地 證明制 施行方案 研究」, 1993.
26. _____, 「車庫地證明制 導入을 위한 車庫地管理 效率化 方案」, 1994.
27. _____, 「昌原市 交通整備 基本計劃 및 駐車場 整備計劃」, 1990.
28. 交通安全振興公團, 「'93 自動車走行距離(Km) 實態調查 研究」, 1994.
29. 交通部, 「자동차 증가전망 분석」, 1992.
30. 國土開發研究院, 「都市計劃體系定立 및 計劃樹立 基準에 關한 研究」, 1993.
31. _____, 「都市交通 施設計劃 樹立方案 研究 : 投資 政策史 및 施設計劃 評價技法을 中心으로」, 1992.
32. _____, 「도시별 교통시설체계 비교연구 : 도시교통 시설개발 정책방향을 중심으로」, 1993.
33. 기준현, 「95 서울시주차행정 의 방향과 과제」, 「주차정책 세미나」 서울특별시 주차계획담당관실, 1995.

34. 金秀哲, “大都市 交通難 原因과 對策”, 「政策討論會」, 交通開發研究院, 1994.
35. 金秀哲外2人, 「大都市駐車需要豫測 및 適正供給水準研究」, 交通開發研究院, 1993.
36. 金黃培·金示坤, “大都市交通難 原因과 對策 : 交通施設運用 部門”, 「政策討論會」, 交通開發研究院, 1994.
37. 大田直轄市 東區 研究團, 「都心地 駐車空間 擴充方案」, (大田直轄市 第4回 市政研究發表大會資料), 1992.
38. 徐廣錫, “大都市交通難 原因과 對策 : 駐車部門”, 「政策討論會」, 交通開發研究院, 1994.
39. 서울特別市, 「서울市 公共用地 地下駐車場 建設基本計劃에 관한 研究」, 1988.
40. 吳允杓·金熙生, “釜山市 都心地域의 駐車行動決定 數量化模型에 관한 研究”, 「大韓交通學會誌」, 1991.
41. 원제무, “제주시의 미래지향적인 교통정책의 방향”, 「제주교통정책세미나」, 제주전문대학 부설 산업연구소, 1992.
42. 李晟源·李相旻, 「自動車 關聯稅制 改善方案 研究」, 交通開發研究院, 1993.
43. 이종호, “제주시의 첨단경량전철 도입방향”, 「제주교통정책세미나」, 제주전문대학 부설 산업연구소, 1992.
44. 張明淳, 「駐車場施設의 擴充·整備方案」, (駐車政策에 관한 政策懇談會 資料), 國土開發研究院, 1989.
45. 濟州道, 「濟州市圈의 駐車問題의 實態와 對策」, 1991.
46. 濟州市, 「濟州市 交通整備 基本計劃(中間報告書)」, 1994.

47. _____, 「濟州市 駐車場整備 計劃」, 1992.
48. _____, 「희망의 2000년대 시정에 거는 시민의 기대」, 1993.
49. _____, 「濟州市綜合開發實施計劃」, 1994.
50. 濟州市研究團, “都市 交通難 解消와 行政課題 : 濟州市 交通難 解消를 中心으로”, 「第2回 市郡行政研修大會」, 1991.
51. 조만섭, “주차난 해소를 위한 각종제도 개선방안”, 「주차정책세미나」, 한국주차사업협회, 1995.
52. 진대식, “하와이 駐車制度”, 「제주도」, 통권 제90호, 1991.
53. 韓國消費者保護院, 「駐車場 運營 實態調查」, 韓國消費者保護院 調查部, 1993.
54. 韓國地方行政研究院, 「都市交通施設의 管理에 있어 應益負擔에 關한 研究 : 城南市의 駐車施設을 中心으로」, 1989.
55. _____, 「都市 駐車施設의 擴充整備方案에 關한 研究 : 大田市를 中心으로」, 1988.
56. _____, 「自動車稅의 合理的 調整 및 徵收率提高方案」, 1990.
57. 許一道, 「駐車場關聯制度의 改善方向」, (駐車政策에 關한 政策懇談會 資料), 國土開發研究院, 1989.

[외국문헌]

1. 加藤晃, 竹内傳史共著, 「都市交通論」, 交通開發研究院 情報資料室譯, 1989.
2. 本多冥, ヨーロッパ都市の駐車対策, 「都市と交通」, 1990.
3. 鈴木, “道路交通法と自動車保管場所の確保等 に関 する法體の 改正につッ”, 1991.
4. 駐車場 案内 システム, 駐車場案内 システム計劃研究會, 大成出版社, 1991.
5. 東京駐車場ガイド, 昭文社, 1990.
6. 駐車場 マニュアルネヒ, 日本 建設省 都市局, 1981.
7. 駐車場の事業計劃と導入の實際, JATEC Seminal Report, 1991.
8. FHWA, *Parking Management Tactics*, Volume 3, 1981.
9. Weant & Levinsonm, “Parking, ENO FOUNDATION”, 1990.
10. Parker formation Systems : Some Observation of German Practice, W. Young, Australian Road Reserch. 1986.
11. Parking Route Guidance, W.Young, Australian Road Research. 1987.
12. Parking Principle, Highway Reserch Board Special Report 125, 1971.

SUMMARY

The Parking Problems in Urban Areas and the Solutions for Improvements

– With Special Reference to Cheju City –

LIM, SOO – GIL

Graduate School of Public Administration

Cheju National University, Cheju, Korea

(Supervised by Professor Kim, Soo Gil)

Owing to the rapid increase in automobiles, along with the growth of national income, the problems of parking downtown have become more and more serious. Parking problems form the core of traffic problems. This general social problem is caused by the sudden increase in parking demands, lack of parking facilities and inadequate parking policies for controlling demands as well as for making parking places.

Traffic problems will be difficult to solve without first solving parking problems. Therefore, this paper aims to examine some parking problems, with special reference to the traffic conditions and the status of parking lots of Cheju City, and to suggest some efficient ways to solve them.

First, it is necessary to decentralize the function of a city, and to improve the road systems and public transportation. It is also important to expand the free parking lots for public use and to secure parking lots suitably by using private parking lots efficiently. Some other ways to solve parking problems are the use of parking meters to rationally manage the existing parking places, the frequent use of parking places attached to each building, improvement

in the parking guidance system, the enforcement of administrative function, and the gradual increase of parking fees for the development of more efficient public parking places.

This system of imposition to reduce traffic problems and the graded system of parking fees should be introduced in order to control parking demands. No-parking zones should be expanded to facilitate transportation. The standard of establishing parking lots attached to each building should be applied to each residence so as to enforce this most efficiently. We must lighten taxes for the owners of private parking lots and furnish funds to them so that they can invest more heavily in parking lots.

Next, it is important to expand existing areas for parking lots to secure parking spaces systematically in the area with much transportation within the city. In the heavy-traffic areas regulations about the shape of parking lots, the distance between each parking space, and the other rules are not fixed.

Therefore, such regulations should be determined to secure systematic parking places and to control them.

Finally, for the use of better parking facilities, it is necessary to consistently follow the rules of parking lots, by making illegal parkers pay parking ticket as well as having them educated to observe the rules of traffic and parking.