

□ 論 文 □

# 거주자우선주차제의 시행전략

Determining the Components of Residential Parking Permint Program

黃 祺 淵

(서울시정개발연구원 수석연구원)

目 次

I. 서론	1). 찬반여부 및 실행상 문제점
II. 거주자우선주차제의 이론적 고찰	2). 허가요금수준
1. 주차수요관리	3). 공간적 범위결정
2. 주차장공급증대	4). 주차면 배정방식
III. 연구분석의 틀	5). 외부차량 주차허가여부
IV. 조사방법 및 결과분석	6). 시행시간대 결정
1. 조사의 설계 및 분석방법	V. 결론
2. 설문조사내용 분석결과	참고문헌

요 약

본 연구의 목적은 설문조사를 통해 주민들의 실정에 맞는 거주자우선주차제의 실행요건을 결정하는 데 있다. 연구의 구성은 제2장에서 거주자우선주차제의 이론적 배경을 검토하고, 제3장에서는 실행요건의 결정을 위한 연구분석의 틀을 제시하며, 제4장에서는 설문조사의 방법과 조사내용에 대한 분석결과를 제시한다. 마지막으로 제5장에서는 결론과 정책건의로 맺음한다.

이론적 분석결과 거주자우선주차제는 주차수요관리와 주차장공급촉진이라는 2원적인 목표를 내재하고 있는 것으로 나타났다. 그결과 허가요금, 시행시간대 등의 실행요건을 결정하는데 있어서 다양한 외부요인들을 고려하여야 할 필요가 있으며, 외부요인들은 거주자들의 사회경제적 특성, 주거환경적특성, 주차행태적 특성, 기타특성 들로 구성된다.

실행요건을 결정하기 위해 주민들에 대한 설문조사를 실시하였고 그 분석결과는 다음과 같다.

- 1) 요금수준 결정시 차고지 공급 목적일 경우 높은 수준의 요금을 부과되 지역적 소득수준을 감안하여야 하며, 목적이 수요관리에 있을 때는 외부인에 대한 규제만 하면 되기 때문에 주민들에게는 무효이거나 가능한 낮은 요금을 징수하는 것이 바람직하다.

- 2) 공간적 범위는 주민들의 근거리주차 선호 때문에 블록단위 또는 세가로를 중심으로 시행하되, 집앞 도로폭이 4m 미만이거나 8m 이상일 경우에는 공간적 범위를 넓게 잡는 것이 바람직 할 것이다.
- 3) 주차면 배정은 독점적 사용권을 부여하는 방식이 공공재의 사유화라는 부작용 및 주차면의 비효율적 사용이라는 측면이 있기 때문에 가능한 공동이용방식을 채용함이 바람직 한 것으로 나타났다.
- 4) 외부인 주차허가는 전용주택가 지역에서는 허용하여도 그리 큰 문제는 없을 것이나, 외부인 주차수요가 많은 지역에서는 무조건적 허락보다는 요금지불, 주차확인증과 같은 제도적 보안을 통해 허용해야 한다.
- 5) 시행시간대 결정시 전용주거지역에서는 야간만 실시하여도 문제가 없으나 그의 지역에서는 주차수요를 고려하여 주간 또는 전일로 시행할 필요가 있다. 특히 주차문제가 하루종일 발생하는 경우와 출퇴근시 주차문제가 많은 곳에서는 하루종일 시행할 필요가 있다. 그러나 차고지 확보율이 지나치게 낮은 곳에서는 야간시 주민반대에 부딪힐 가능성이 크기 때문에 차고지 여건이 개선될 때 까지는 시행을 보류할 필요가 있을 것으로 판단된다.

## I. 서론

급속한 경제발전과 그에 따른 자동차화(Motorization)에 의해 서울시의 주차문제는 심각한 도시교통문제로 대두되고 있다. 이러한 주차문제는 주간, 야간을 구분할 필요도 없이 주거지역 이면도로로 파급되어져 이면도로가 거주민들에게 생활공간으로서의 기능을 상실한 채 교통사고 증가로 인해 불안감을 주고 있다. 또한 소방차등 긴급차량의 통행이 방해받고 있고, 보행자의 통행이 어려움을 겪고 있는 한편 주차장소의 확보문제로 외부인과 주민간, 또한 이웃간의 다툼도 많이 발생하고 있는 실정이다. 1995년말 현재 서울시의 승용차등록대수는 1,700,566대이나 야간의 주차공급면수는 1,395,253면으로 약 30만대분의 주차면수가 부족한 실정에 있기 때문에, 이면도로에 대한 주차수요가 폭증하고 있다. 1996년 7월 설문조사 기관 미디어리서치에서 서울시에서 차량을 소유한 비아파트 거주자 750명을 대상으로 알아본 주택가 주차실태를 보면 차고지를 확보하고 있지 못한 가구의 비율이 전체 자동차보유가구중

58%를 차지하고 있는 것으로 나타나 있다(서울시정개발연구원, 1996). 거주지역에서 실질적으로 주차행위가 이루어지는 도로의 폭을 보면 69.4%가 6m미만의 도로로서 원칙적으로 소방도로 확보라는 차원에서 주차가 금지된 도로다. 주간시 26.4%의 설문응답자만이 자기집 차고에 주차하고 있다고 대답한 반면 57.6%의 응답자가 이면도로를 주차공간으로 사용하고 있는 것으로 나타났다. 야간시의 경우 도로를 차고지로 이용하는 비율은 59%로서 주간시에 비해 더욱 높은 것으로 나타나 있다. 주택가 도로에서 주차문제가 발생하는 시기는 하루종일을 포함하여 주간시간대가 36.9%, 야간시간대가 52%로 주간시간대에 비해 야간시간대가 더욱 심각한 것으로 조사되었으며 현재 거주지역에서 주차문제가 없다고 응답한 비율이 0.5%에 불과하다는 것은 문제의 심각성을 대변해 준다(서울시정개발연구원, 1996).

주거지역 이면도로상의 극심한 주차문제와 무질서는 단순히 폭발적인 자동차보유율의 증가로부터 기인된 것만은 아니며, 이면도로상의 무료주차에 대한 인식이 깊이 뿌리박혀 있는

가운데 보다 체계화되고 효율적인 주차제도가 확립되어 있지 않아서 야기된 결과라 하겠다. 따라서 간선도로는 물론 거주지역의 이면도로에서도 불필요한 승용차의 이용수요를 줄이는 동시에 지역주민들에게 거주지의 주차 및 생활 공간을 확보해 주기 위해서는, 공급정책과 함께 외부인의 주차에 대한 수요관리정책의 필요성이 제기되고 있다.

이와같은 문제를 해결하기 위해 도입된 거주자우선주차제는 일정 지역내에서 요금 징수와 함께 거주민에게 주차우선권을 부여하고, 외부인의 주차를 억제하여 차고지 공급의 증대와 주차수요관리라는 두가지 목표를 동시에 달성할 수 있는 제도이다. 이제도는 이미 미국, 캐나다, 유럽 등의 주요도시에서 시행되고 있는데 그 실시 요건을 파악해보면 1) 실시장소에 있어서는 도심지역, 병원인근, 대학인근 등 주간시 외부인에 의한 주차수요가 많은 곳, 2) 실시의 공간적 범위는 시전체를 대상으로 하기보다는 외부인 주차에 따른 문제점이 심각한 지역만을 대상으로 불력중심으로 실시, 3) 주차면 사용권에 있어서 거의 대부분이 주차면을 특정한 개인에게 할당하기 보다는 구역단위로 주차면을 거주민들이 공유하는 방식을 취하고 있는 것으로 나타났다. 결국 공공재인 도로의 사유화를 허용하지 않은 방식으로 대부분 외부인에 대한 주차수요관리적인 차원에서 제도가 시행, 4) 시행시간에 있어서는 야간을 포함하여 24시간을 시행하는 곳도 있으나, 대개의 경우는 주간을 위주로 실시, 5) 요금수준은 거주자에 대하여 무료이거나 상당히 저렴한 요금을 징수함으로써 거주인에 대해 금전적인 부담을 최소화하고 있으며, 위반시의 벌칙금을 상대적으로 높게 책정하여 외부인이나 비허가자의 이용을 철저히 억제하자는 의도가 내포되어 있다. 6) 이밖에도 외국도시의 경우 외부인 방문시 이에대한

배려가 잘되어 있다 (서울시정개발연구원, 1996; Meyer and McShane, 1981).

본 연구의 목적은 서울시민들에 대한 설문조사를 통해 서울시의 실정에 맞는 제도실행요건을 결정하는데 있다. 외국의 사례에서 나타났듯이 거주자우선주차제를 구성하는 요인들이 다양하고, 또한 서울시 거주자우선주차제가 주택가 주차공간의 확보 뿐만 아니라 주차수요관리라는 이원적 목적을 추구하고 있기 때문에 제도를 구성하는 요소들을 목적에 맞게 적절하게 선택하는 것이 대단히 중요하다. 연구의 구성은 제2장에서 거주자우선주차제를 이론적으로 정립하고, 제3장에서는 실행요건의 결정을 위한 연구분석의 틀을 제시하며 제4장에서는 설문조사의 방법과 조사내용에 대한 분석결과를 제시한다. 마지막으로 제5장에서는 결론과 정책건의로 맺음한다.

## II. 거주자우선주차제의 이론적 고찰

거주자우선주차제는 위에서 언급된 것 처럼, 주택가에서 외부인의 주차를 규제함으로써 인해 차량에 대한 운행을 억제하여 교통수요를 적절하게 관리하고, 차고지 부족현상을 완화시키는 두가지 주요 기능을 내포하고 있다. 또한 생활환경보호, 불법주차근절, 이웃간 마찰해소, 긴급차량 통행등의 부수적인 효과를 가진다. 본절에서 수요조절과 공급축진이라는 2가지 주요 관점하에서 거주자우선주차제의 이론적 배경을 논의하고자 한다.

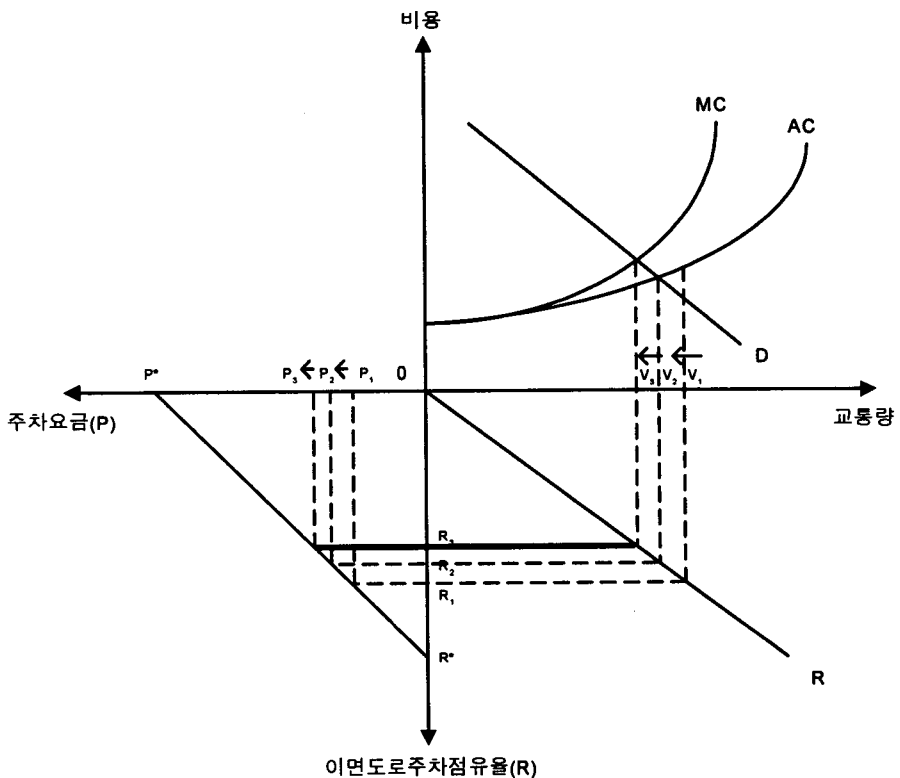
### 1. 주차수요관리

혼잡세의 일종으로서 주차요금정책은 그 효과성이 많은 연구에서 지적된바 있다. 승용차의

이용은 목적지에서의 주차가능성 및 주차요금의 크기와 밀접한 관련이 있기 때문이다. 예로서 도심과 같이 이면도로의 노폭이 좁고, 무료로 주차할 수 있는 도로공간이 부족하여 유료주차장 이용이 필수적이며, 또한 유료주차장의 요금이 비싼 곳을 목적지로 할 때는 승용차의 이용수요는 크게 줄어든다. 하지만 유료주차장이 있음에도 불구하고 요금부담이 없이 이면도로를 무한정 무료로 사용할 수 있는 지역을 목적지로 할 때에는 승용차에 대한 이용수요가 크다. 특히 혼잡한 부도심 주변 주택가이면도로에서는 통근차량이 무료로 장시간 주차가 가능하다. 그 결과 차외시간을 최소화하기 위해 주차장보다는 목적지에 가까운 이면도로를 선호하게 되고, 결국 비싼 돈을 들여 지은 공민영

주차장의 이용율이 낮고, 유료주차장의 요금 조정을 통해 교통혼잡을 완화시키기에 어려움이 발생한다.

〈그림2-1〉는 거주자우선주차제의 수요관리효과를 나타내고 있다 (Verhoef et.al, 1995). 그림에서 MC는 비용교통량곡선의 한계비용곡선, AC는 평균비용곡선을 나타내며, D는 교통수요곡선이다. 곡선 R은 교통량과 이면도로주차점유율과의 관계를 나타내며 이면도로주차점유율이 확대될수록 교통량이 늘어나는 정의 상호관계를 나타낸다. 곡선 P는 주차요금과 이면도로 주차점유율과의 관계를 나타내는데 주차요금이 상승할수록 이면도로 주차점유율은 낮아지는 부의 상관관계를 나타내고 있다.



〈그림 2-1〉 주차수요관리 측면에서 본 거주자우선주차제

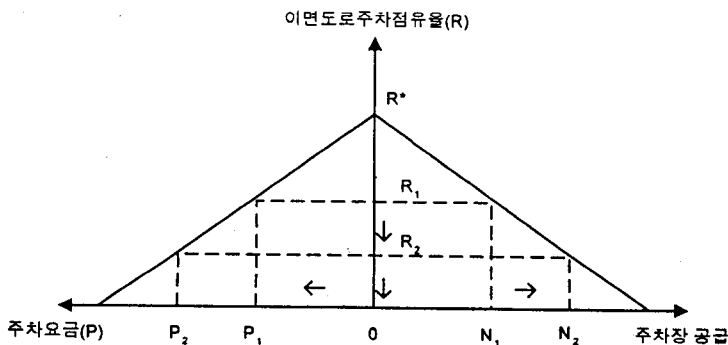
그림에서 처럼 이면도로 주차가능공간에 대해 요금을 부과하지 않으면 모든 공간이 주차차량으로 점유되게 된다( $R^*$ ). 그러나 요금  $P_1$ 을 부과하면 점유율은  $R^*$ 에서  $R_1$ 으로 하락하게되며  $V_1$ 의 교통량을 구현하게 된다. 그러나 이 수준의 교통량은 사회적으로 비효율을 발생시킨다. 이러한 비효율을 없애기 위해 주차요금을  $P_1$ 에서  $P_2$ 로 인상하면 이면도로에서 주차점유율이 다시  $R_1$ 에서  $R_2$ 로 하락하고 교통량은  $V_2$ 로 하락한다. 하지만  $V_2$ 에서도 개인적인 비용의 최소화는 달성하지만 사회적 비용에 대해서는 아무도 책임지지 못한다. 사회적으로 바람직한 교통량  $V_3$ 를 달성시키기 위해서는 요금을 추가적으로  $P_3$ 로 인상시키는 방법이 있을 수 있으나 지나친 요금의 인상은 거주민들에게 커다란 부담으로 작용하여 반대에 부딪힐 가능성이 크다. 따라서 사회적 비효율을 제거하는 가장 손쉬운 방법은 거주민들에게 필요한 주차공간 ( $OR_3$ )를 제외하고는 남는 공간에 대해 외부인들의 주차를 불허하는 거주자우선주차제를 실시하는 것이다.

## 2. 주차장 공급 증대

대부분의 이면도로는 공공성을 가진 도로의

일부로서 현재의 도로교통법 상으로 주차금지구역이 아닌 곳에서는 누구나 금전적 부담없이 주차가 가능하다. 특히 우리의 주택이 일부 아파트나 연립주택 및 양옥식 주택을 제외하고는 차고지를 확보할 수 없는 전통가옥형태가 많기 때문에 많은 차량보유자가 도로를 차고지로 사용하는 것이 일반화 되어왔다. 그러나 이면도로가 무료주차장소로 이용함에 따라 공간에 비해 주차수요가 과다하게 된다. 차주는 자신의 차고지를 확보하기 위한 노력을 포기하게 되고, 기존에 차고지를 확보한 경우도 그 공간을 다른 용도로 임대하고 그 대신 자신의 차량은 도로상에 주차하게 된다. 또한 차고지 확보가 의무화되어 있는 영업용 차량들도 거리가 먼 차고지로 차량을 이동시키지 않고 가까운 이면도로를 주로 이용한다. 과다한 주차수요는 이면도로 주차에 대한 실수요자들의 공급면을 감소시키고 이면도로 활용공간의 축소, 소방도로의 기능상실 등을 통해 주택가에서 삶의 질을 극도로 악화시킨다.

〈그림 2-2〉에서 이면도로에 대해 요금을 부과하지 않으면 이면도로의 차량점유율은  $R^*$ 로 높고 주택가 이면도로에서 가능한 모든 공간이 차량들의 주차공간으로 활용되며 주택가내에서 추가적으로 차고지 공간을 확보할 가능성은 거



〈그림 2-2〉 주차공급 확대 측면에서본 거주자우선주차제

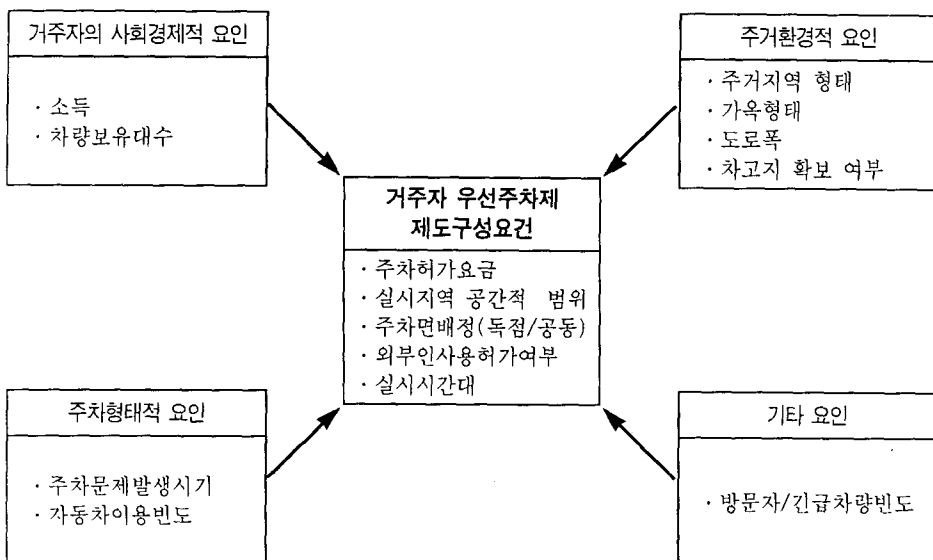
의 없어진다. 그러나 주차요금이 무료에서  $P_1$  만큼 부과되면 이면도로점유율은  $R^*$ 에서  $R_1$ 로 떨어지고 대신 주택가에서 주차장의 공급은 0에서  $N_1$ 으로 증가된다. 또한 주차요금이  $P_2$  만큼 인상되면 이면도로점유율은  $R_1$ 에서 다시  $R_2$ 로 떨어지고 대신 주택가에서 주차장의 공급은  $N_1$ 에서  $N_2$ 로 증가된다. 다시말해 거주민에 대해 이면도로에서 주차요금을 부과하면 장기적으로 주민들 스스로에게 차고를 확보시키는 간접적인 효과가 기대되는 것이다.

거주자우선주차제를 시행하면 거주자들은 요금부담으로 인해 자신의 주택내에 차고공간을 마련하는데 적극적인 노력을 기울일 것이고, 기존에 타용도로 전용된 차고는 본래의 용도로 전환될 가능성이 높아지게 된다. 또한 기존에 방치된 나대지나 활용도가 낮은 좁은 용지가 요금수입을 노린 주차장으로 활용이 가능하게 될 것이다. 외부인의 경우 거주자우선주차제가 실시되는 지역에서 주차가 불가능하거나 거주

민보다 훨씬 많은 요금을 부담해야 하기 때문에 별도의 주차공간에 대한 수요자가 된다. 따라서 이와같은 새로운 수요는 거주지 인근에서 유료주차장 건설을 촉진시켜서 주차장 공급을 늘리는 역할을 한다.

### III. 연구분석의 틀

거주자우선주차제는 제도구성요인이 비교적 복잡하고, 거주지주차공간 확충과 주차수요관리라는 다원적 목적을 추구하고 있기 때문에 구성요인들을 실정에 맞게 적절히 조화시키는 노력이 필요하다. 제도의 성공은 거주민들의 제도에 대한 수용성을 높이는 데 있기 때문에 <그림 3-1>에서는 제도구성요인들과 그에 영향을 주는 거주민 관련요인들과의 상관관계를 정립하여 설문조사를 통해 통계적 검증에 필요한 분석틀을 제시하고 있다.



< 그림 3-1 > 거주자우선주차제의 시행특성 결정요인

거주자우선주차제의 제도적 특성을 결정하는 요인들은 제도자체의 구성요인과 이에 직/간접적으로 영향을 미치는 외부적 요인들로 구분할 수 있다. 거주자우선주차제의 제도적 구성요인은 1) 주차허가요금수준, 2) 제도실시의 공간적 범위, 3) 공간배정방식, 4) 해당실시지역에서 외부인에 대한 사용허가 여부, 5) 주간과 야간으로 구분되는 실시시간대의 선정 등이다 (Meyer and McShane, 1981). 주차허가요금과 공간배정 문제는 형평성과 관련하여 거주자우선주차제 실시에 영향을 미치게 되는데, 주차허가요금이 높으면 높을수록 저소득층에 대한 자동차보유와 그에 따른 주차보장의 형평성을 잃기 쉽다는 반론에 직면하여 시행상 어려움이 따르게 된다. 또한 공간배정에 있어서도 자동차보유대수, 차고지확보여부 및 지역특성 등을 신중하게 고려해야 한다. 공간적 범위를 어떻게 정하느냐는 지역에 따라서 어느 정도 차이가 있기는 하지만 주차공급이 주차수요보다 상당히 부족한 현실을 고려할 때, 공간적 범위에 따라 거주자우선주차제의 실시가능성 여부가 차이가 나게 될 것이다. 그리고 외부인의 사용허가에 대한 배려가 존재하는가의 여부에 따라서도 거주자우선주차제 실시에 영향을 미치게 되고, 나아가 주차공급이 부족한 상태에서 독점사용권이 부여될 경우 주차회전율을 떨어뜨려서 거주자우선주차제의 실시는 어려워지게 되며, 실시시간대를 주간으로 할 것인가 혹은 야간으로 할 것인가 아니면 주.야간 모두로 할 것인가에 의해서도 지역마다 실행가능성이 판가름나게 될 것이다.

거주자우선주차제의 실행요건을 결정하는데 있어서 영향을 끼치는 외부적 요인으로는 거주자의 사회경제적 특성, 주거환경적 특성, 주차행태적 특성, 기타 요인으로 구성된다. 우선 거주자의 사회경제적 요인들을 생각할 수 있다. 즉

거주자의 소득이나 차량보유대수 등 해당지역 거주자가 가지는 특성에 의해 거주자우선주차제의 구성요인은 영향을 받는다. 시행에 영향을 미치는 두 번째의 요인으로는 주거환경적 요인이 있다. 즉 해당지역이 순수주거지역인지 혹은 업무상업혼합지역인지, 또는 상업/업무 전용지역인지의 여부와 가옥형태별 밀집도, 집앞 도로 폭, 차고지확보 여부 등도 크게 영향을 미치게 된다. 거주자우선주차제의 시행특성을 결정하는 세번째의 요인으로 그 지역의 주차행태적 요인들을 들 수 있다. 주차행태적 요인으로는 주차문제발생시기, 자동차이용빈도 등이 있다. 마지막으로 기타요인으로 작용하는 것으로 외부방문자 및 긴급자동차 빈도문제를 들 수 있다.

#### IV. 조사방법 및 결과분석

##### 1. 조사설계 및 분석방법

조사모집단은 차량을 소유한 서울시의 비아파트거주민을 대상으로 하였으며 표본추출은 임의할당 및 체계적 무작위 추출법을 적용하여 90년 서울시센서스 자료의 비아파트거주 세대수를 기준으로 자치구별로 표본수를 산정하였다. 표본수는 95% 신뢰수준에서 최대허용 표본오차  $\pm 3.6\%$  이내인 750명으로 산정하였고 미디어리서치에 의뢰하여 7월12일부터 13일까지 양일간 전화면접조사를 실시하였다. 조사문항은 총 20 문항으로서 크게 1) 주택가의 주차실태, 2) 제도 실행방법에 대한 사항, 3) 응답자의 개인적 특성에 관한 3가지 분야로 구성되어 있다.

본조사의 목적이 거주민들의 실정에 맞는 제도 실행방법을 찾는 데 있으므로 제도구성요인과 그에 영향을 주는 외적변수와의 개별적 상관관계에 대한 유의성을 검증하는 통계기법인

카이제곱검증방법을 이용하였다. 조사결과 얻어진 결론이 개별변수의 변화와 상관관계가 없다는 가설을 세우고 통계검증을 하였으며 유의성 기준은 95%로 설정하였다. 그결과 카이제곱값이 0.05 이하일 경우 가설은 거부되고 개별변수 간의 상관관계는 통계적으로 유의한 관계를 갖는 것으로 해석된다.

## 2. 설문조사내용 분석결과

### 1) 찬반여부 및 실행상 문제점

거주자우선주차제의 찬성여부를 파악해보면 <표 4-1>과 같다. 우선 전체적으로 거주자우선

주차제에 시행에 대한 의견은 전적으로 찬성이 47.5%이고 문제점 보완후 찬성이 25.3%로 찬성이 72.8%인 반면, 제도실시에 대해 회의적이라는 의견이 6%, 전적으로 반대가 20.1%로 반대비율이 26.1%로 나타나고 있다. 결과적으로 주택가의 주차문제를 해결하기 위해 제도실행 요건에 대한 적절한 보완이 이루어지면 많은 거주민들의 수용성을 확보할 수 있을 것으로 예상된다. 거주자우선주차제의 찬·반여부를 주택형태별, 거주지 형태별, 차고지확보여부, 주차문제시간대별, 소득수준별, 차량보유대수별 카이제곱분석을 실시한 결과 상관성이 없는 것으로 나타났다. 통계적 유의성 기준은 95%로 설정하였다.

< 표 4-1 > 거주자우선주차제 시행에 대한 의견

구 분		거주자우선주차제 시행에 대한 의견					
		찬성한다	문제점 보완후 찬성	제도실시에 회의적	반대한다	모름/무응답	계
전 체	응답자수(인)	356	190	45	151	8	750
	비율(%)	47.5	25.3	6.0	20.1	1.1	100.0

Chi-sq 값: 1) 주택형태별⇒ 0.216, 2) 거주지형태별⇒ 0.279, 3) 차고지확보여부⇒ 0.816  
 4) 주차문제시간대⇒ 0.098, 5) 소득수준별⇒ 0.201, 6) 차량보유대수별⇒ 0.398

거주자우선주차제제도 시행시의 문제점으로는 주차공간 확보문제(37.7%)와 주민간의 갈등심화(37.2%)순으로 거의 대등한 비율로 지적하고 있다. 이는 현재 주택가 이면도로에서 충분한 주차공간이 확보되지 않은 상황에서 제도 실시 후에도 주민들이 원하는 만큼 주차공간이 확보되기 어려울지도 모른다는 주민들의 불안감을 나타내고 있는 것이다. 그러나 요금징수 및 요금수준에 대한 불만은 10.7%로

비교적 낮은 수준의 응답율을 보이고 있다. 이는 주차공간만 확실하게 확보된다는 보장만 있으면 돈을 내고라도 공간을 확보하겠다는 주민들의 의사를 반영하고 있으며, 그동안 제기되었던 공공제인 도로에서 요금을 징수하는 것이 불합리하며, 요금징수시 비정수지역 주민과의 형평성 문제를 야기시킬 것이라는 비판들이 주민들의 현실과는 괴리가 있는 것으로 나타났다.



〈 표 4-2 〉 거주자우선주차제 시행시 문제점

구 분		거주자우선주차제 시행시 문제점					
		주민간의 갈등심화	주차공간 확보문제	주차요금의 불합리	지금이대리가 좋다	모름/ 무응답	계
전 체	응답자수(인)	279	283	80	99	9	750
	비율(%)	37.2	37.7	10.7	13.2	1.2	100.0

2) 허가요금수준

거주자우선주차제를 실시할 경우 월 얼마를 지불할 수 있는냐는 질문에 무료, 2만원, 3만원, 4만원이상의 순으로 각각 31.2%, 28.6%, 24.7%, 15.6%의 응답비율로 나타났다. 무료에 대한 응답율이 31.2%에 불과하고 70%에 가까운 응답자가 일정액을 지불하겠다고 한 것은 주차공간만 확보할 수 있다면 돈을 지불하고라도 확보하겠다는 주민들의 절박함을 잘 나타내고 있다 <표 4-3 참조>.

차고지 확보여부는 요금징수수준을 결정하는데 중요한 역할을 한다. 차고지를 확보하기 못한 경우 요금을 지불하고라도 자기만의 주차공간을 확보하려 할 것이다. 조사결과 차고지를 확보하고 있지 않은 경우 4만원 이상이라도 지불하겠다는 비율이 16.6%로서 다른 경우에 비해 높게 나타나고 있고 무료에 대한 대답도 30% 정도로서 비교적 낮게 나타나고 있다. 차고지를 다른용도로 전용하여 사용하고 있는 경우는 무료에 대한 응답율이 61.5%로 가장 높게 나타났다.

소득별 조사결과, 무료를 원하는 경우 소득수준이 낮을수록 높은 응답율을 보이고 있으며, 고소득층일수록 높은 요금을 지불할 의사를 보여주고 있어서 요금수준에 대한 선호도는 대부분 소득수준과 비례하는 것으로 나타났다. 저소득층

일 경우 차고지를 확보하고 있을 가능성이 낮고 따라서 제도에 대한 수요는 클 것이지만 무료 또는 낮은 요금수준을 원하며, 고소득층의 경우 소득에 비해 그다지 부담이 되지 않는 수준이라면 비교적 높은 금액으로 이면도로 사용권을 확보하려 할 것이기 때문이다. 그러나, 저소득층이라고 할 수 있는 100만원이하의 사람들중에서 월 3만원이상 낼 용의가 있는 사람들이 약 40%나 되는 사실은 차고지확보를 위해서는 비용부담도 감수하겠다는 주민들의 의지를 잘 나타낸다.

거주지 형태별로 전용주택가는 그이외의 지역보다 야간시 주차수요가 커서 보다 높은 요금을 지불하고라도 주차공간을 확보하려 할 것으로 예상된다. 분석결과 3만원 이상을 지불하겠다는 응답율이 40.5%로서 이외지역보다 높게 나타나서 전용주택가지역에서 가장 높은 요금을 징수할 필요가 있는 것으로 나타났다. 한편 구별, 주야간 시행선호도에 따른 요금수준의 차이에 대해 카이자승검증을 시도했으나 유의성이 없는 것으로 나타났다. 다만, 야간 시행시 허가요금에 따른 수요탄력성이 낮기 때문에 허가요금 결정시 일반적으로 사용되는 수요탄력성 수치를 적용하는데는 문제가 있다. 따라서 허가요금수준을 결정할때는 대상지역 주민들의 소득수준등 다양한 특성을 포괄적으로 반영할 수 있도록 요금수준에 대한 주민 선호도에 따라 지역별로 차등화하는 것이 타당할 것으로 판단된다.

< 표 4-3 > 거주자우선주차제를 원하는 시간대의 월주차비

구 분			거주자우선주차제 시행에대한 의견					
			무료	2만원	3만원	4만원이상	계	
차 고 지 확 보 여 부	소유대수의 일부확보	응답자수(인)	45	56	33	21	155	
		비율(%)	29.0	36.1	21.3	13.6	100.0	
	소유대수의 전부확보	응답자수(인)	46	31	38	22	137	
		비율(%)	33.6	22.6	27.7	16.1	100.0	
	확보하고 있지않다	응답자수(인)	129	121	106	71	427	
		비율(%)	30.2	28.3	24.8	16.6	100.0	
	다른용도로 사용	응답자수(인)	8	1	4	0	13	
		비율(%)	61.5	7.7	30.8	0.0	100.0	
	소 득 수 준 별	100만원 이하	응답자수(인)	25	15	18	8	96
			비율(%)	37.9	22.7	27.3	12.1	100.0
101~150		응답자수(인)	74	69	44	20	207	
		비율(%)	35.8	33.3	21.3	9.7	100.0	
151~200		응답자수(인)	63	60	64	33	220	
		비율(%)	28.6	27.3	29.1	15.0	100.0	
201만원 이상		응답자수(인)	62	59	53	52	226	
		비율(%)	27.4	26.1	23.5	23.0	100.0	
거 주 지 형 태 별		전용주택가	응답자수(인)	181	163	147	87	578
			비율(%)	31.3	28.2	25.4	15.1	100
	주택가 및 상가· 업무 혼합지역	응답자수(인)	40	37	29	20	126	
		비율(%)	31.7	29.4	23.0	15.9	100	
	상가 또는 업무지역	응답자수(인)	7	9	5	7	28	
		비율(%)	25	1.2	0.7	1.0	3.8	
전 체	응답자수(인)	228	209	181	114	732		
	비율(%)	31.2	28.6	24.7	15.6	100.0		

Chi-sq 값: 1) 차고지확보여부⇒ 0.080, 2) 소득수준별⇒ 0.006, 3) 거주지형태별⇒ 0.803

### 3) 공간적 범위 결정

거주자우선주차제를 시행할 때 공간적 범위를 세가로별로 할 것인가, 아니면 블록단위로 할 것인가, 아니면 동단위로 할 것인가는 주민들이 자신들의 차량을 주차하는데 어느정도의 거리까지를 수용할 수 있는가에 따라 결정된다. 조사결

과 거주자우선주차제 실시시 집부근에서 도보거리로 몇m까지를 주차구획으로 만족하는지에 대한 질문에 대해 82.7%의 응답자가 내집앞 또는 100m 이내를 선호하고 있으며, 100m이상에 대해서는 응답자비율이 급격하게 떨어지고 있다. 특히 300m 이상이라는 대답이 6% 미만으로 나타났다(표 4-4참조). 이와같은 사실은 공간적 범

위가 적어도 거주하는 블록을 넘지 않는 수준에서 결정되어야 하며, 경우에 따라서는 세가로별로도 실시가 가능함을 뜻한다.

자동차의 이용빈도가 높을수록 집 가까운 거리에 주차를 원할 것으로 예상되어서 통계적으로 검증한 결과, 신뢰도가 낮은 것으로 나타나서 가구별 자동차이용빈도가 공간적 범위를 결정하는데 고려할 사항은 아닌 것으로 판단된다. 한편, 집앞도로폭의 경우 폭이 4m 미만인 경우와 집앞으로 간선도로가 지나갈 경우(8m 이상)에는 주차구획선을 그을 수가 없기 때문에 원

칙적으로 거주자우선주차제를 실행할 수 없다. 따라서 이러한 경우는 주차구획선과 주택과의 거리가 먼 경우에도 수용성이 높을 것으로 예상된다. 조사결과 통계적 신뢰성은 낮지만 집앞도로폭이 4m 미만과 8m 이상인 경우 300m 이상(설문답변항목에서는 500m 미만 및 500m 이상 포함)으로 답변한 응답자가 각각 7.2%와 5.5%로나, 그외경우의 3.7%, 2.7% 보다 높은 것으로 나타났다. 이와같은 사실은 공간적 범위를 정할 때 집앞도로폭이라는 변수를 고려하여야 한다는 것을 암시한다.

< 표 4-4 > 거주자우선주차제 주차구획 거리

구 분			거주자우선주차제 시행에대한 의견							
			내집앞	100m이내	300m이내	500m미만	500m이상	모름/무응답	계	
자동차이용정도	1~2일	응답자수(인)	37	30	9	3	1	0	80	
		비율(%)	46.3	37.5	11.3	3.8	1.3	0.0	100.0	
	3~4일	응답자수(인)	33	41	15	3	2	1	95	
		비율(%)	34.7	43.2	15.8	3.2	2.1	1.1	100.0	
	5~6일	응답자수(인)	63	85	18	5	3	2	175	
		비율(%)	35.8	48.3	10.2	2.8	1.7	1.1	100.0	
	7일	응답자수(인)	203	128	46	11	8	3	399	
		비율(%)	50.9	32.1	11.5	2.8	2.0	0.8	100.0	
	집앞도로폭별	4m미만	응답자수(인)	86	72	21	7	7	0	193
			비율(%)	44.6	37.3	10.9	3.6	3.6	0.0	100.0
6m미만		응답자수(인)	142	130	40	9	3	4	328	
		비율(%)	43.3	39.6	12.2	2.7	1.0	1.2	100.0	
6m이상		응답자수(인)	58	43	11	2	1	1	116	
		비율(%)	50.0	37.1	9.5	1.7	1.0	1.0	100.0	
8m이상		응답자수(인)	41	30	15	4	1	0	91	
		비율(%)	45.0	33.0	16.5	4.4	1.1	0.0	100.0	
모름/ 무응답		응답자수(인)	9	9	1	0	2	1	22	
		비율(%)	40.9	40.9	4.5	0.0	9.1	9.14	100.0	
전 체	응답자수(인)	336	284	88	22	14	6	750		
	비율(%)	44.8	37.9	11.7	2.9	1.9	0.8	100.0		

Chi-sq 값: 1) 자동차이용정도⇒ 0.133, 2) 집앞도로폭별⇒ 0.158

4) 주차면 배정방식(독점, 공동이용)

주차면 배정에 있어서 독점적 사용권을 주는 가, 또는 공동사용권한 만을 주는가 하는 것은 주차공간의 확보라는 목적에서 볼 때 신중히 고려해야 할 사안이다. 독점배정방식은 이용권을 분명하게 해준다는 장점은 있으나 잘못하면 도로라는 공공자산의 사유화라는 문제점과 빈 주차공간을 주민들이 보다 효율적으로 사용할

수 없다는 문제점을 야기시킬수 있다. 주차면 배정방식에 대한 설문결과 지정된 주차구획면(46.1% 찬성)보다 일정지역내에서 공동주차하기(52.1% 찬성)를 더 원하고 있는 것으로 나타났다(표 4-5참조). 주택가내에서 주차가능공간이 협소하다는 인식에 따른 현실적 응답이라 할 수 있다. 주차면 배정방법을 결정하는데 있어서 고려할 요인들은 주택형태, 거주지형태 등이다.

< 표 4-5 > 주차배정방법

구 분			거주자우선주차제 시행에대한 의견				
			지정된 구획면	일정지역 주차구획면 공동사용	모름/무응답	계	
주택 형태별	단독(한옥)주택	응답자수(인)	44	58	3	105	
		비율(%)	41.9	55.2	2.9	100.0	
	단독(양옥)주택	응답자수(인)	173	170	4	347	
		비율(%)	49.9	49.0	1.2	100.0	
	연립주택	응답자수(인)	58	79	5	142	
		비율(%)	40.9	55.6	3.5	100.0	
	다세대 및 다가구 주택	응답자수(인)	56	73	1	130	
		비율(%)	43.1	56.2	0.8	100.0	
	상가	응답자수(인)	15	11	0	26	
		비율(%)	57.7	42.3	0.0	100.0	
	거주지 형태별	전용주택가 지역	응답자수(인)	271	312	11	594
			비율(%)	45.6	52.5	1.9	100.0
주택가 및 상가, 업무 혼합지역		응답자수(인)	64	62	2	128	
		비율(%)	50.0	48.4	1.6	100.0	
상가 또는 업무지역		응답자수(인)	11	17	0	28	
		비율(%)	39.3	60.7	0.0	100.0	
전 체		응답자수(인)	346	391	13	750	
	비율(%)	46.1	52.1	1.7	100.0		

Chi-sq 값: 1) 주택형태별⇒ 0.225, 2) 거주지형태별⇒ 0.729

주택형태에 있어서는 연립주택, 다세대 혹은 다가구주택 밀집지역에서는 가구밀도가 높아

수요에 비해 공급이 부족한 지역이 많고 따라서 주차면 배정방식에 있어서 공동사용방식을

선호할 것이다. 그 반면 단독가구 밀집지역에서는 독점적 배정방식을 선호할 가능성이 클 것으로 예상된다. 또한 상가주택에 살고있는 사람들은 순수 주택가에 비해 외부차량의 피해도 크고 자기주차의 완전한 확보 및 조업주차의 용이성을 들어 주차구획면 배정을 더 원하고 있는 것으로 예상된다. 조사결과 통계적 신뢰성은 낮지만 예상처럼 연립주택, 다세대 및 다가구 주택에 사는 사람들은 주차면 공동사용을 선호하고 있고 단독주택, 상가주택에 사는 사람들은 자기주차구획면을 배정받기를 선호하는 것으로 나타났다. 그러나 그 차이가 뚜렷하지 않아서 주택형태별로 배정방식을 차등화하기는 어려울 것으로 판단된다.

전용주거지역의 경우 주로 야간시 주차공간을 반드시 확보해야 한다는 필요성 때문에 주차면에 대한 독점적 사용권을 선호할 것이다. 그 반면 그외의 지역에서는 우선주차제가 단순히 외부인과 거주인을 구분해 주는 역할만 수행해도 주거지역 보호라는 효과를 기대할 수 있고, 주간시 거주자의 주차수요가 상대적으로

적기 때문에 면을 지정해 주는 방식보다는 일정 구역내에서 자유롭게 주차하는 방식을 선호할 가능성이 크다. 그러나 조사결과 예상과는 달리 전용주택지역에서도 공동주차면 사용을 더욱 선호하는 것으로 나타나고, 특히 상가/업무 밀집지역에서는 공동사용에 대한 선호도가 60.7%로 현저하게 높게 나타나고 있다. 이러한 사실은 현재 서울시에서 실시하고 있는 독점사용방식에 대한 보완이 불가피하다는 사실을 암시하고 있다.

5) 외부차량 주차허가여부

주택방문자에 대한 주차배려 및 상가 및 점포 이용방문자에 대한 주차배려, 긴급차량에 대한 주차공간제공, 극히 비중이 작지만 차량을 이용한 방문판매서비스 등 주민들의 생활과 밀접한 주차수요가 주택가 이면도로에서 발생한다. 주차공간이 충분히 확보된 지역에서는 이러한 외부방문자에 대한 주차공간 배려가 문제가 되지 않으나, 주차공간이 충분히 확보되지 않은

< 표 4-6 > 외부차량의 주차 허락여부

구 분		외부차량의 주차 허락여부								
		주차요금 지불시 허락	주차허가중 대여받았을 경우 허락	조건없이 허락 방문자만	해당지역 방문자만 않음	허락하지 않음	기타	모름/ 응답	계	
거 주 지 형 태 별	전용 주택가	응답자수(인)	25	29	448	42	44	4	2	594
		비율(%)	4.2	4.9	75.4	7.1	7.4	0.7	0.3	100.0
	주택가 및 상가· 업무 혼합지	응답자수(인)	3	11	88	14	11	0	1	128
		비율(%)	2.3	8.6	68.8	10.9	8.6	0.0	0.8	100.0
	상사 또는 업무지역	응답자수(인)	3	2	17	2	4	0	0	28
		비율(%)	10.7	7.1	60.7	7.1	14.3	0.0	0.0	100.0
전 체		응답자수(인)	31	42	553	58	59	4	3	750
		비율(%)	4.1	5.6	73.7	7.7	7.9	0.5	0.4	100.0

Chi-sq 값: 0.341

지역에서는 외부방문자에 대한 주차공간배려는 배제되어질 수밖에 없을 것이다. 외부차량에 대한 주차허가 문제는 거주자우선주차제의 수요 억제 효과와 밀접한 연관을 갖는 부분이다.

〈표 4-6〉은 거주자우선주차제 실시지역에서 주차공간이 비었다면 외부차량의 단시간 주차 허용 여부를 물어본 결과를 나타내고 있다. 전체적으로 살펴보면 외부차량을 조건없이 허락하겠다는 사람이 73.3%로 압도적인 비율로 나타나고 있다. 외부차량 주차허가문제는 특히 혼합지역 또는 상가/업무밀집지역에서 중요하고려사항이다.

주거지형태별로 조사한 결과 전용주택가 응답자들의 75.4%가 조건없이 허락한다고 답변하여 주택가 방문자들의 편의를 고려하여야 한다는 점을 강조하고 있다. 반면 혼합지역이나 상가지역 거주자들은 외부주차에 대한 찬성비율이 전용주택가 지역에 비해 낮고, 상대적으로 허락하

지 말아야 한다는 응답율이 높아서 외부인 주차문제가 더욱 심각한 지역으로 추정된다.

6) 시행시간대 결정

시행시간대의 결정은 제도의 도입 목적과 밀접한 연관성을 갖는다. 주간시는 외부인에 대한 주차수요관리 차원에서의 의의가 크며, 야간의 경우는 거주민을 위한 안정적 주차공간의 확보라는 목적이 더 중요하게 작용한다. 설문조사 결과 거주민들이 원하는 거주자우선주차제 운영시간대는 야간이 68.9%로 주간이나 하루종일 시행하는 방안에 비해 압도적으로 높은 비율을 나타내고 있다(표 4-7참조). 이는 주민들이 이 제도를 주로 공급적 측면에서 이해하고 있다는 사실을 나타낸다. 시행시간대를 결정하는데 고려해야 할 사항은 주거지형태, 주거지역 주차문제 발생시기, 차고지 확보여부 등이다.

〈 표 4-7 〉 거주자우선주차제 시행 시간대

구 분			거주자우선주차제 시행 시간대				
			주간	야간	하루종일	모름/무응답	계
거주지 형태별	전용주택가	응답자수(인)	42	421	114	17	594
		비율(%)	7.1	70.9	19.2	2.9	100.0
	주택가 및 상가·업무 혼합지역	응답자수(인)	7	78	36	7	128
		비율(%)	5.5	60.9	28.1	5.5	100.0
	상가지역 또는 업무지역	응답자수(인)	4	18	6	0	28
		비율(%)	14.3	64.3	21.4	0.0	100.0
거주지의 주차문제 발생시기	평일오전	응답자수(인)	7	31	6	3	47
		비율(%)	14.9	66.0	12.8	6.4	100.0
	평일오후	응답자수(인)	14	116	24	4	158
		비율(%)	8.9	73.4	15.1	2.5	100.0
	평일야간	응답자수(인)	14	235	61	9	319
		비율(%)	4.4	73.7	19.1	2.8	100.0
	주말	응답자수(인)	3	30	8	0	41
		비율(%)	7.3	73.2	19.5	0.0	100.0

구 분		거주자우선주차제 시행 시간대					
		주간	야간	하루종일	모름/무응답	계	
거주지의 주차문제 발생시	하루종일	응답자수(인)	12	66	27	5	110
		비율(%)	10.9	60.0	24.6	4.6	100.0
	출·퇴근시	응답자수(인)	1	38	29	3	71
		비율(%)	1.4	53.5	40.9	4.2	100.0
	주차문제 없다.	응답자수(인)	2	1	1	0	4
		비율(%)	50.0	25.0	25.0	0.0	100.0
차고지 확보 여부별	소유대수의 일부확보	응답자수(인)	20	113	22	5	160
		비율(%)	12.5	70.6	13.8	3.1	100.0
	소유대수의 전부확보	응답자수(인)	10	98	29	5	142
		비율(%)	7.0	69.0	20.4	3.5	100.0
	확보하고 있지않다.	응답자수(인)	21	298	103	13	435
		비율(%)	4.8	68.5	23.7	3.0	100.0
	다른용도로 사용	응답자수(인)	2	8	2	1	1.3
		비율(%)	15.4	61.5	15.4	7.7	100.0
전 체		응답자수(인)	53	517	156	24	750
		비율(%)	7.1	68.9	20.8	3.2	100.0

Chi-x<sup>2</sup> 값: 1) 거주지형태별⇒ 0.078, 2) 거주지의 주차문제 발생시기⇒ 0.000, 3) 차고지확보여부⇒ 0.036

거주지 형태의 경우, 순수 주거지역에서는 주로 주차문제가 야간시 박차문제가기 때문에 시행시간대로 야간을 선호할 가능성이 크고, 그외 지역에서는 주간시 외부인 주차문제로 인해 주간시 또는 하루종일 실시를 선호할 것으로 예상된다. 분석 결과 예상대로 전용주택가 지역에서 야간실시를 가장 선호하고 있는 반면 그외 지역에서는 주간 또는 하루종일실시가 혼합지역 33.5%, 상가/업무지역 35.7%로 전용주택가의 26.3%에 비해 높게 나타나고 있다. 이와같은 사실은 주차수요관리를 강화하기 위해서는 전용주택지역 이외에서 주간시에 제도를 실행할 필요성이 큼을 나타낸다.

주차문제발생시기는 제도의 시행시간대를 결정하는데 중요한 역할을 한다. 거주지의 주차문제 발생시기별로 살펴보면 평일오후, 평일야간,

주말에 문제가 심각한 경우 야간시행에 대한 응답율이 높은 것으로 나타났다. 주목할 사실은 주차문제의 발생시기가 출퇴근시라고 대답한 응답자들의 40% 이상이 거주자우선주차제의 시행시간대를 하루종일 이라고 대답하여, 출퇴근시 외부차량의 규제를 강력하게 희망하고 있는 집단이라는 것이다. 결국 주차문제가 하루종일 심각하거나, 출퇴근시에 집중되어 있는 업무 지역에서는 제도시행을 주간대로 확대할 필요성이 있는 곳이다.

차고지의 경우 미확보시에는 야간시 주차공간확보가 반드시 필요하다. 그러나 대부분의 주택가에서 충분한 주차공간을 확보하기 어렵기 때문에 제도시행시 자기공간을 배정받지 못할지 모른다는 우려를 하게된다. 한편 주차공간을 확보하고 있는 경우에는 야간시 보다는 주간시

에 외부인의 주차로 인한 생활공간의 침해현상을 막기 위해 주간시 시행에 대한 선호도가 클 것이다. 조사결과 차고지를 확보하지 못한 경우, 예상처럼 야간시행에 대한 지지율이 일부확보 또는 전부확보하고 있는 경우 보다 낮게 나타났다. 또한 주차공간을 일부 또는 전부확보하고 있는 경우, 예상처럼 주간시 시행에 대한 지지율이 확보하고 있지 못한 경우 보다 높게 나타났다.

## V. 결론

거주자우선주차제는 주택가 주차공간의 부족으로 인한 긴급차량의 소통저해 및 이웃간의 마찰등을 해소하여 주택가 주차질서를 확립하고, 나아가 외부인 불법주차를 근절하여 생활환경의 보호와 승용차의 과다한 이용억제를 그 목적으로 한다. 본 연구에서는 이와같은 목적을 달성하기 위해 주민설문조사 내용에 대한 분석을 기초로 적절한 제도실행방안을 제시하는데 있다.

이론적 검토결과 거주자우선주차제는 주차장 공급촉진과 주차수요관리라는 2원적인 목표를 내재하고 있는 것으로 나타났다. 그결과 허가요금, 시행시간대 등의 실행요건을 결정하는데 있어서 다양한 외부요인들을 고려하여야 할 필요가 있으며, 외부요인들은 거주자들의 사회경제적 특성, 주거환경적특성, 주차행태적 특성, 기타특성 들로 구성된다.

설문내용 분석결과 제도실행요건결정시 고려할 사항은 다음과 같은 것으로 나타났다, 요금수준 결정시, 주로 차고지 부족현상을 해소하기 위한 목적으로 제도를 실행할 경우에는 비교적 높은 요금을 부과할 필요성이 있으나 지역적 소득수준을 감안하여 요금을 차등화하여

야 한다. 한편 제도시행 목적이 주차수요관리에 있을 때는 외부인에 대한 규제만 하면 되기 때문에 주민들에게는 무료이거나 가능한 낮은 요금을 징수하는 것이 주민들의 부담을 덜면서 그목적을 달성할 수 있을 것으로 판단된다.

제도시행시 공간적 범위는 주민들이 가능한 근거리 주차를 선호하기 때문에 주택이 위치해 있는 블록의 범위를 벗어나지 않아야 하며, 필요에 따라서는 세가로를 중심으로 제도를 시행할 수도 있을 것으로 판단된다. 그러나 집앞 도로폭이 4m 미만이거나 8m 이상일 경우에는 공간적 범위를 넓게 잡는 것이 바람직 할 것이다.

주차면의 배정방식은 독점적 사용권을 부여하는 현재의 방식이 잘못하면 공공재의 사유화라는 부작용을 가져올 수 있고, 빈 주차면의 효율적 사용이라는 측면에서 가능한 한 공동이용방식을 채용함이 바람직 한 것으로 나타났다. 공동이용방식은 주차공간을 확대하는 효과를 갖는데 업무/상업 밀집지역에서 실시할 경우 더욱 필요한 것으로 판단된다.

외부인에 대한 주차허가여부는 제도의 주차수요관리 목적과 밀접한 연관성을 갖는다. 따라서 전용주택가 지역에서는 외부차량에 대한 주차를 가능한 허용하여도 그리 큰 문제는 없을 것이나, 외부인 주차수요가 많은 지역에서는 무조건적 허락보다는 요금지불, 주차확인증과 같은 제도적 보완을 통해 명확한 근거하에 허용할 필요가 있다.

시행시간대를 결정하는데 있어서는 주차수요관리적 목적을 고려하여야 한다. 따라서 전용주거지역에서는 야간만 실시하여도 문제가 없으나 그외 지역에서는 주차수요를 고려하여 주간 또는 전일로 시행할 필요가 있다. 주차문제가 하루종일 발생하는 경우와 출퇴근시 주차문제가 많은 곳에서는 하루종일 시행할 필요가 있다. 그러나 차고지 확보율이 지나치게 낮은 곳



에서는 야간시 주민반대에 부딪칠 가능성이 크기 때문에 차고지 여건이 개선될 때 까지는 시행을 보류할 필요가 있을 것으로 판단된다.

마지막으로 거주자 우선주차제의 시행을 보다 성공적으로 유도하기 위해서는, 무엇보다 먼저 현실적으로 거주민들에게 공평성과 합리성을 제공해 줄 수 있는 적절한 실행방안의 제시와 함께 정책적 지원등의 배려가 뒤따라야 한다. 이를 위해서는 각 개인의 주택내 차고지 확보에 대한 지원, 지역내 공영차고지 확보에 대한 지원, 지역내 이면도로정비를 포함한 TIP사업에 대한 지원 등의 배려가 있어야 하며, 이와 더불어 야간시의 주차공간을 최대한 이용하기 위한 조치로써 어느 특정시간 이후의 이면도로 일방통행제를 적극적으로 활용하도록 추진해야 할 것이다.

### <참고문헌>

1. 서울시정개발연구원(1996), 주택가 주차공간 확보방안: 거주자우선주차제를 중심으로, pp. 19-22.
2. Meyer, M. and M. McShane (1981) "Assessment of Neighborhood Parking Permit Programs as Traffic Restraint Measures," Transportation Research Record 816, pp.35-42.
3. Verhoef, E., P. Nijkamp, and P. Rietveld (1995) "The Economics of Regulatory Parking Policies: The (Im)Possibilities of Parking Policies in Traffic Regulation," Transportation Research A, Vol.29A, No. 2, pp.141-156.