

주차정책 수립을 위한 제반 기술적, 정책적 접근



금기정



김원태



윤하중



이부원



반보선



오승훈



손승녀

1. 처음

주차문제는 차량의 이동상태를 제외한 기타 제반활동을 최종적으로 흡수, 처리하는 과정에서 발생하는 문제로서 크게 나누면 수급불균형에 관한 문제, 이용상 행태와 관리 그리고 유지에 관한 문제, 주차문제 현황을 상세하고 충분히 파악하지 못하고 있는 상태에 기인한 오류문제, 현재에 근거하여 장래시점에서 발생할 것으로 예상되는 미래문제 등으로 나눌 수 있다.

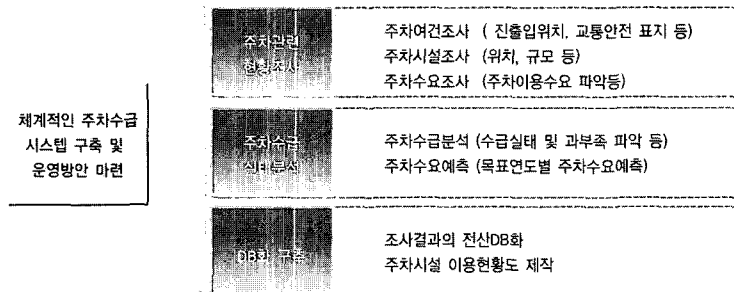
금기정 : 명지대학교 교통공학과, kjkum@mju.ac.kr, 직장전화:031-330-6503, 직장팩스:031-336-2885
김원태 : 안양시청 교통기획단 신교통팀, kimwt1721@hanmir.com, 직장전화:031-389-5646, 직장팩스:031-389-2579
윤하중 : 국토연구원 SOC 건설경제연구실, hjoon@krihs.re.kr, 직장전화:031-380-0661, 직장팩스:031-380-0484
이부원 : (주)서영엔지니어링 교통계획팀, bblee@seoyeong.co.kr, 직장전화:02-589-4200, 직장팩스:02-589-4270
반보선 : (주)서영엔지니어링 교통계획팀, bsban@seoyeong.co.kr, 직장전화:02-589-4199, 직장팩스:02-589-4270
오승훈 : 경기대학교 첨단산업공학부 도시교통공학과, shoo@kyonggi.ac.kr, 직장전화:031-249-9778, 직장팩스:031-249-9775
손승녀 : 명지대학교 교통정보기술개발센터, son3003@nate.com, 직장전화:031-335-6503, 직장팩스:031-336-2885

이와 같은 다양한 이유로 인하여 기존 주차시설의 운영효율 극대화 및 권역별 주차장, 학교운동장, 지하주차장 건설 등 주차시설 확대에 노력해 왔으나, 급증하는 주차수요를 감당하지 못하고 있는 한편 지속적으로 심각해지고 있는 주차문제 해결을 위해 기존 주차시설의 운영효율 극대화 및 권역별 주차장, 학교운동장, 지하주차장 건설 등 주차시설 확대에 노력해 왔으나, 급증하는 주차 수요를 감당하지 못하고 있는 실정이다.

또 자동차 급증에 따른 주차문제 심화로 사회문제로 까지 대두되고 자동차 등록정보와 주차시설 정보와의 연계활용이 미흡할 뿐 아니라, 현장상황에 근거한 주차정책 수립, 주차장 공급결정, 관리정책 수립을 위한 기초자료가 부족 등은 주차개선을 위한 제반환경을 더욱 악화시키는 원인으로 작용하고 있다.

이 가운데 가장 근본적인 문제는 주차현황이 현장에 근거해 상세한 파악기능이 결여되어 있다는 점이다. 즉 주차문제는 현장에서 발생되고 있는 반면 각 지자체 또는 구 단위의 주차통계는 매년 누적되는 누적통계에 의존하고 있어 매 필요시마다 갱신하지 않는 한 누적된 수치에 의존하고 그 결과 대부분의 경우 과장된 수치를 갖고 있는 것으로 파악되고 있다.

이러한 문제를 개선하기 위하여 주차장법 개정(법 제3조, 동법 시행규칙 제1조의 2항)을 통하여 정기적인 주차장 수급실태 조사 후, 주차장 확보율에 따른 주차환경 개선지구 지정 및 노외주차장 우선 공급 등을 추진할 수 있는 제도적 근거를 마련하고 있다. 이 결과 주차문제 해결을 위해 주차수요 실태조사를 시행하여, 이를 바탕으로 체계적이고 효율적인 주차수급시스템을 구축과 운영을 위한 방안을 마련하기 위한 기초자료를 구축할 수 있다.



〈그림 1〉 주차환경 개선을 위한 기본계획 수립의 주요 내용

II. 주차전수 조사를 위한 방법론

1. 주차공급 및 현황조사 부분

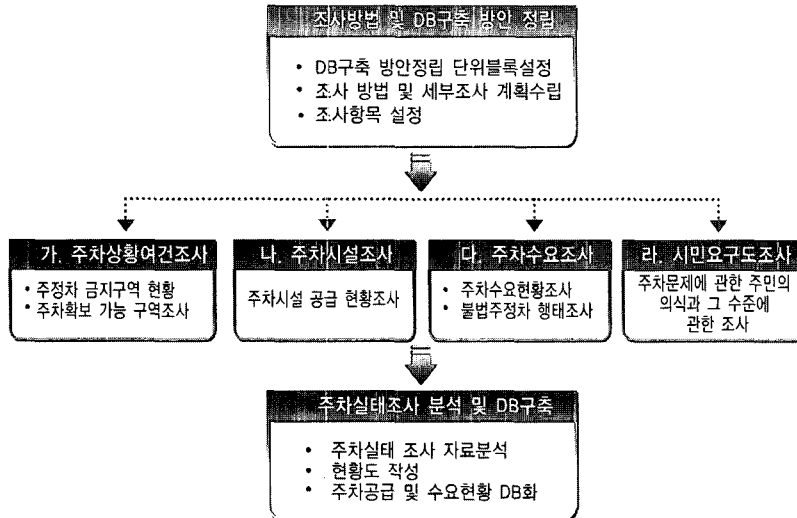
주차정책 수립을 위한 제반 기술적, 정책적 접근을 위한 구체적 실천과정을 위한 기초적 과정의 주차전수 조사는 크게 주차여건 조사, 주차시설공급 조사, 주차수요 조사, 시민의 요구도 조사와 같은 4단계로 구분할 수 있다.

주차여건 조사부분에서는, 주차장 설치현황과 함께 신규확보가 가능한지의 여부, 실제 주차공간으로 활용하고 있는 상황에 관한 사항 등이 포함되어야 한다.

둘째로 주차시설공급 조사부분에서는 각 주차장 종류별 주차장의 크기, 위치, 운영방법 등 다양한 이용실태를 중심으로 조사가 이루어져야 하고, 셋째로 주차수요 부분에서는 주차시설 공급부분에서 얼마만큼의 수요가 발생하는가가 중요한 요소가 된다. 따라서 주차수요는 시간대별, 요일별과 같이 시간축을 중심으로 변화하는 특성을 갖고 있어 주차장별, 시간대별, 위치별 특성을 파악하는 것이 중요하다.

〈표1〉 주차전수 조사를 위한 각 세부항목별 구성 요소

구 분	주 요 조 사 내 용
주차여건조사	<ul style="list-style-type: none"> • 주차장이 기 설치되거나 주차공간을 새로이 확보할 수 있는 도로에 대한 주차여건 조사 • 주차장 진출입구 위치 및 지장물 설치현황 조사 • 주차면의 실사용 가능 여부 파악 • 불법 주·정차금지표지 등 각종 교통안전표지 설치현황 조사 등
주차시설공급조사	<ul style="list-style-type: none"> • 각 지역(지점별) 공급현황 조사 • 주차장의 구분은 노상, 노외민영, 노외공영, 부설주차장으로 구분 • 주차장의 위치, 명칭, 규모, 운영방법(이용시간대, 요금등), 주차특성 상세 조사 • 주차이용실태 조사 • 노상, 노외, 부설주차장의 이용실태 및 주차장의 타 용도 전환여부 파악
주차수요조사	<ul style="list-style-type: none"> • 주차수요 조사 • 노상, 노외, 부설주차장별 주간/야간시간대별 주차발생 수요 파악
시민요구도조사	<ul style="list-style-type: none"> • 주차현황에 대한 시민들의 만족도 및 요구사항 파악 • 새로운 제도에 관한 의식파악



〈그림 2〉 주차전수 조사와 관련한 일련의 과정

넷째로 시민요구도 조사는 주차문제에 관한 의식정도 뿐 만 아니라 신규로 적용가능한 주차정책과 같은 사항에 관해서도 의식과 정도, 선호도를 중심으로 한 조사가 필요하다.

이상과 같은 내용을 중심으로 조사내용이 구성되면 주차실태 조사를 실시하는 방법으로는 조사를 위한 사전적 조치와 구체적 방법, 조사에 따른 유의사항 등을 정리하면 다음과 같다.

조사를 위한 사전적 조치로는 계획된 조사진행 절차 및 방법, 내용의 적정성 확인을 위한 과정과 주차장의 일반적 관리블록 단위이자 공급블록 단위는 선택할 수 있는 기준을 적용하여 ① 간선도로와 같이 토지이용 행태를 가늠할 수 있는 기준으로 구분 또는 ② 기존 행정동 단위의 구분 ③ 아파트와 같은 하나의 독립형태로 분류할 수 있는 시설은 별도로 구분 가능) 조사를 위한 기초단위를 사전에 설정할 필요가 있다. 이와 같은 대블록 단위의 단위설정 이후 현장에서 발생하고 있는 주차수요 등을 파악하기 위하여 가급적 소규모의 소블록 설정이나 용도별 블록과 같이 상세파악이 가능하도록 기본단위의 설정에 유의해야 할 필요가 있다.

현장에서 발생하고 있는 주차현황 파악을 위한 조사로는, 건축물과 각종 도로시설 등 가급적 상세한 정보입수를 위한 수치지형도(1/1000)를 이용

하여 주차시설 조사시 불법 주·정차 금지표지, 도로별 불법 주·정차 금지 구간 지정현황 등 주차여건 조사도 병행하여 실시하며, 주차여건조사 중 시설조사는 도면에 직접 표기하는 방법이 효과적이다.

이 경우 주차장 종류별 주차장의 위치는 도면에 직접표기하거나 조사표상에 도면번호, 구, 동, 번지, 호 등의 위치 및 각 주차장 종류별 해당속성을 표기해야 한다.

그리고 이 자료를 이용하여 주차장의 위치를 도면에 표기할 때 임의의 ID를 부여하며, 도면에 표기된 임의 ID는 조사표상의 ID와 일치시키고 부설주차장 조사 시 복합용도(용도가 혼재되어 있는 경우)의 경우는 전체용도 중 특정용도가 차지하는 비중을 현장에서 파악하여 대표용도로 지정할 필요가 있다.

각 주차장별 조사방법에서는, 크게 노상주차장, 공민영주차장, 부설주차장으로 구분하여 각각의 특성에 맞는 조사내용을 구성해야 한다. 노상주차장에서는 공급현황으로 주차장의 위치, 구획된 주차장의 도로 폭원 및 주차장 운영형태(유료/무료)를 파악하고 장래계획 가능한 주차면을 파악하기 위하여 노상주차 구획 추가설치가 가능한 위치를 확인하여 확보 가능한 주차면을 파악해야 한다.



〈그림 3〉 주차수급 실태파악을 위한 일련의 과정과 내역

〈표 2〉 공민영주차장 주차실태 조사를 위한 조사내역

1), 2) 일련 ID : (2 / 3) - ()

※ 민영주차장의 경우에는 2를, 공영주차장의 경우에는 3에 표시

구, 도면번호 3), 4)	구, ()
주차장 좌표 관리번호 5), 6)	구역코드 (-)
해당 주차장의 위치 7), 8), 9)	동 번지 호
주차가능 총면수 10)	총 () 면
	지상 () 면, 지하 () 면
주차장의 이름(명칭) 11)	
일반인 이용 개방여부 12)	① 모두개방○ ② 지상만 개방○ ③ 지하만 개방○ ④ 모두개방×
이용가능 시간대 13), 14)	지상 : ()시 부터 ~ ()시 까지 지하 : ()시 부터 ~ ()시 까지
주차요금 15), 16), 17), 18), 19)	① 유료 →
	② 무료
	① 시간(② 또는 30분)당 원 일별 원 월별(계약제) 원
주차장의 종류 20), 21)	→ ① 자주식(평면 : 면, 입체 : 면) ② 기계식(면) ③ 기타() → ① 옥내, ② 옥외, ③ 옥내/외
주차장의 층수 22)	지상층수 ()층, 지하층수 ()층

또 기 구획된 주차면 중 그 위치가 부적절 하거나, 관련법에 저촉되어 삭제 요망되는 공간을 파악해야 한다.

공·민영주차장의 경우에는 노상주차장과 동일한 방법으로 조사하나 조사내용의 상세 내역은 주차장의 특성을 반영할 수 있도록 추가되어야 한다. 또 부설주차장은 공민영주차장의 내역 이외에도 건축물의 용도 속성 및 다세대/다가구 주상복합, 연립주택에 대한 총 세대수 항목이 추가되어야 한다.

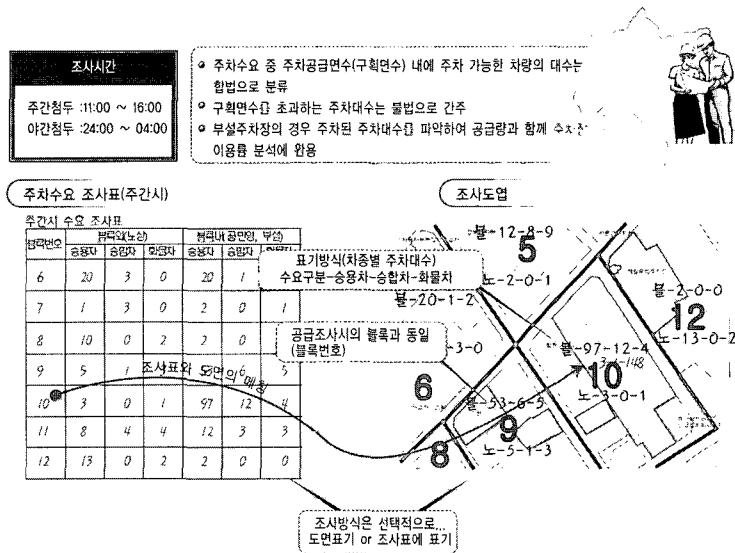
한편 현장조사 결과 주차면 식선이 필요한 경우나 주차구획이 명확하지 않는 경우, 나대지, 주차구획이 없는 경우 또는 신축 또는 재건축 중인 경우와 같이 조만간에 주차장 공급과 정비가 이루어지는 경우에는 현장상황을 판단하여 수급현황에 반영할 필요가 있다.

2. 주차수요 조사 부분

주차수요 조사부분에서는 기본적으로 공급부분에서 설정한 블록(소블록

단위 기준)을 기준으로 수요조사를 시행하고 단위블록 내부에 구획된 노상 주차장과 블록 내부의 노외(민영/공영) 및 부설주차장의 주차수요를 구분하여 주·간/야간별, 차종별(승용차, 승합차, 화물차), 주차대수를 파악해야 한다. 또 주차수요조사의 조사시간은 지역조건, 용도조건, 주차현황에 미치는 기타 외부여건에 따라 다르나 일반적으로 업무지역의 경우 주간 첨두시는 11:00~16:00, 주거지역의 경우 야간 첨두시는 24:00~04:00으로 설정하는 등 여건에 맞도록 시간을 조정해야 한다.

또 주차수요는 시간대별 특성뿐만 아니라 차종별, 위치별 등 다양한 특성이 파악될 수 있도록 사전계획 되어야 하고 결과적으로 주차공급과 수요와의 관련자료가 상호 연계될 수 있도록 종합적이고 체계적인 관리방안도 이 단계에서 준비되어야 한다.

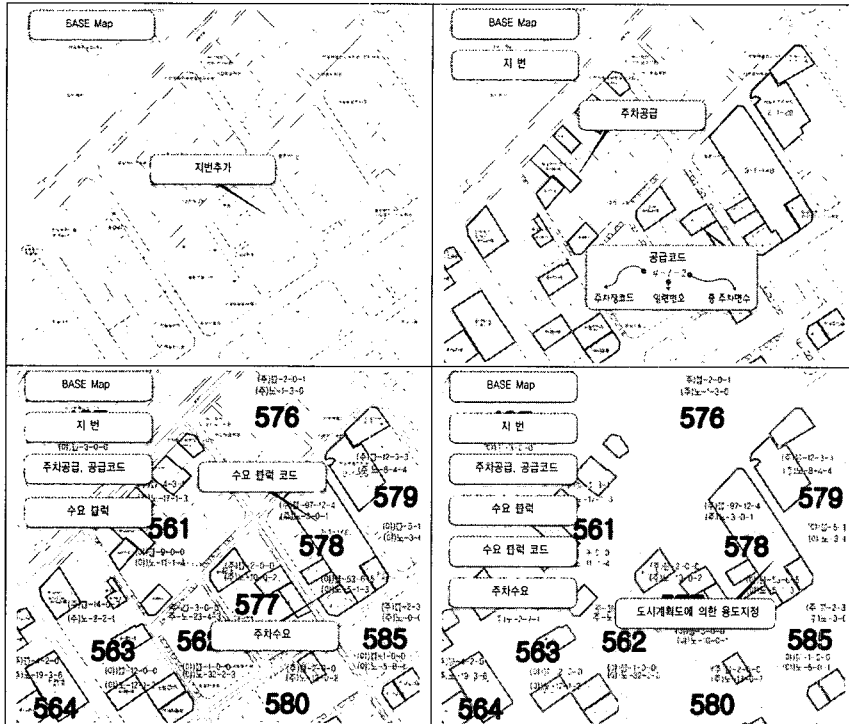


교통문제 중 가장 개인성이 강하고 특정인의 성향이 강한 문제로서 지금까지와는 다른 차원의 인식과 타 교통문제와 비교하여 상대적으로 낙후되어 있는 정책을 추진하기 위해서는 지역특성에 밀착한 다양한 정책입안과 시도가 필요하다.

또 다른 분야의 교통정책은 그 대부분이 불특정 다수를 대상으로 하고 있는 반면 주차정책은 발생문제가 해당지역 특성과 밀접한 관계를 갖고 있어 토지이용 용도, 다양한 가격정책, 근본적인 의식문제 등 다양한 각도에서 검토되고 정책이 수립되는 과정이 이루어져야 한다.

4. 수치지형도를 기반으로 한 지도기반 자료통합

위와 같은 과정을 거친 많은 자료는 통합적이고 효율적으로 관리와 운영되어야 할 필요가 있다. 이를 달성하기 위한 구체적 방법으로는 Base



〈그림 5〉 지도기반 자료통합 과정의 일례

Map(지번추가)에 주차장공급 코드(주차장ID, 일련ID, 총 공급면수)와 주차수요의 소단위(블록)를 설정한 다음 주차수요와 공급을 일치시키는 반복적 작업이 이루어져야 한다.

그 다음 과정으로 도시계획도에 의한 용도 설정과(주차수급 현황과 용도와의 관계파악에 매우 유효) 함께 기타 필요한 사항을 연계시키는 복합적인 과정이 진행되어야 한다.

Ⅲ. 주차전수 조사에 의한 수급문제와 의식 정도

이와 같은 주차전수 조사를 통한 결과는 우선 각 대상지역의 주차현황을 파악하는데 일차적인 목적이 있다. 기존 각 지방자치단체가 갖고 있는 대부분의 자료는 주차장의 확충 등 누적현황이 많아 과대 산출되는 경우가 많다. 따라서 현장에 근거한 전수조사 결과는 기존 자료가 갖고 있는 신뢰성 문제를 극복할 수 있는 중요한 자료로서 이를 활용한 현장상황 파악은 물론 다양한 주차정책 수립을 가름할 수 있다.

그 사례로 한 수도권 소재의 지방자치단체를 대상으로 한 현황에서는, 주간시 불법주차(노상주차의 경우) 비율이 평균(구 단위) 53%를 차지하고 야간시에는 60%에 달하는 것으로 나타나 주차문제의 심각성을 알 수 있다. 또 인근 광역시의 경우에는 노상불법 발생의 평균값이 28%로 나타나 도시간 차이는 있으나 매우 높은 비중을 차지하고 도시내 주차문제가 심각함을 알 수 있다(**구체적인 수치와 상세내용은 관련문헌을 참고 바람).

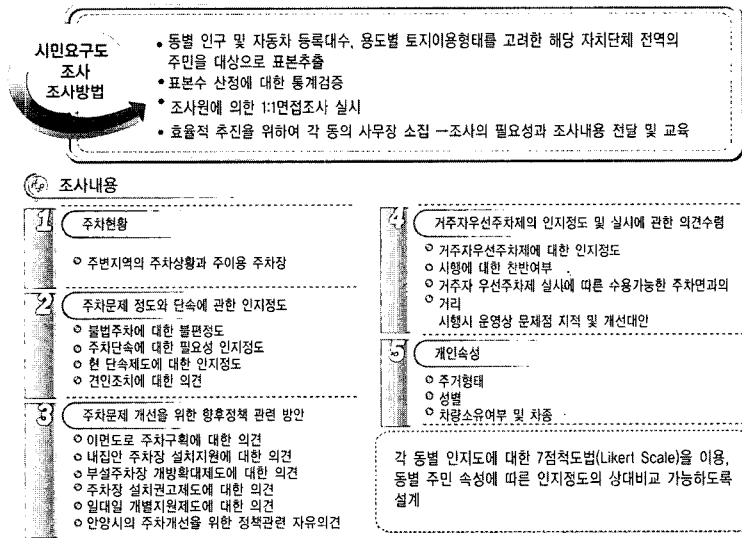
한편 주차문제에 관한 주민의 의견은 주차문제의 정도를 파악하고 향후 적용 가능할 것으로 예상되는 각종 다양한 주차정책 입안 여부와 가능성을

〈표 3〉 각 구별 노상주차장의 불법주차 비율(주야간시, 2006년 기준)

구	주 간		야 간		주 간 불법주차율 (%)	야 간 불법주차율 (%)
	총수요 (대)	불법주차 (대)	총수요(대)	불법주차 (대)		
D 구	18,423	10,195	19,194	10,590	55.3	55.2
M 구	17,715	8,873	23,763	14,945	50.1	62.9
총합계	36,138	19,068	42,957	25,535	52.8	59.4

〈표 4〉 수도권 I광역시의 각 주차장별 수급현황(2006년 기준)

구별	공급			수요					과부족		
	노상	노외	합계	노상			노외	합계	노상	노외	합계
				불법	합법	합계					
중구	1,733	2,739	4,472	1,088	7,250	8,338	1,266	9,604	-6,605	1,473	-5,132
동구	1,922	912	2,834	1,525	4,956	6,481	861	7,342	-4,559	51	-4,508
남구	13,333	2,766	16,099	9,768	20,787	30,555	2,208	32,763	-17,222	558	-16,664
연수구	1,409	1,777	3,186	1,137	10,100	11,237	1,352	12,589	-9,828	425	-9,403
남동구	17,745	3,121	20,866	15,300	19,247	34,547	2,994	37,541	-16,802	127	-16,675
부평구	8,488	4,756	13,244	6,435	25,774	32,209	3,324	35,533	-23,721	1,432	-22,289
계양구	4,735	1,429	6,164	3,635	6,338	9,973	1,082	11,055	-5,238	347	-4,891
서구	6,965	1,480	8,445	5,309	16,964	22,273	908	23,181	-15,308	572	-14,736
합계	56,330	18,980	75,310	44,197	111,416	155,613	13,995	169,608	-99,283	4,985	-94,298



〈그림 6〉 주차문제 및 의식과 관련된 설문내용

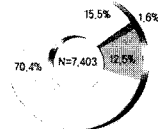
판단할 수 있다는 점에서 의미가 있다. 따라서 주차전수 조사 시에는 지역의 주차현황에 관한 주민의 의견, 주차단속에 관한 의식, 주차문제에 관한 향후 다양한 정책에 관한 선호 정도와 인지여부 등에 관한 의견을 수렴하고 참고해야 할 필요가 있다.

그러나 의식조사 시 주의할 사항은 각 동별 또는 지역별, 용도별로 토지

○ 집안에 주차장을 설치하는 주민에게 무상으로 지원을 한다면 집안에 주차장을 설치할 의향은?

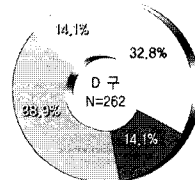
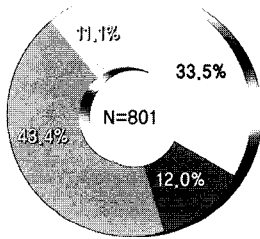
○ 서울시에서 시행중인 "그린파킹 개념"을 포함한 의견

○ A시 전체

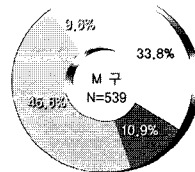


의향있음 의향없음 설치공간없음 해당사항없음

○ 실제지원 대상 (자가주택이면서 단독주택인 경우)



※ 자가주택이면서 단독주택인 경우



※ 자가주택이면서 단독주택인 경우

〈그림 7〉 내집주차장갖기 운동 동참의사 여부 구성비

이용 형태가 매우 다르고 이에 따른 주차수요와 공급간에 큰 차이, 이용특성이 서로 다른 문제 등 다양한 사회문제가 있어 이와 같은 지역간, 용도간의 대상자수 설정에 통계적 유의를 고려해야 하고 객관적 타당성을 확보할 수 있도록 조사수(표본수)를 사전에 신중히 설정해야 할 필요가 있다.

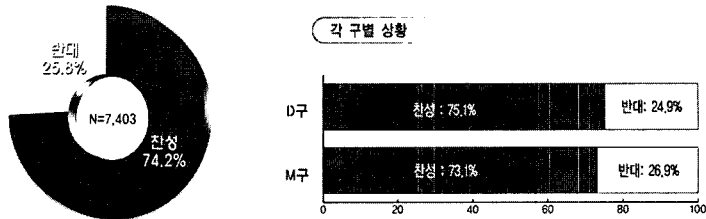
위와 같은 내용에 따라 기존에 실시된 설문결과 중에서 향후 적용 가능한 주차정책 중 몇 가지 소개하면, 우선 내집주차장갖기 운동(서울시의 Green Parking)에 관한 동참여부에서는 약 32.8%의 대상자가 의사가 있는 것으로 파악되고 이 가운데 자가주택 소유자(단독주택을 소유하고 있는 대상자)는 약 33.5%가 의사가 있는 것으로 파악되어 보다 추진력 있는 가능성을 확보하기 위해서는 제도적 준비가 필요한 것으로 나타났다.

주차장 설치권고제도(주차장을 설치할 수 있다고 판단되는 경우 주차장 설치를 권고하는 내용)에 관한 의견에서는 전체 대상자 중 74.2%가 찬성하는 것으로 나타나 매우 긍정적으로 평가하는 정책 중 하나임을 알 수 있다.

또 주차공간 확보를 위한 효과적 방법에 관한 의견에서는, 공지나 나대지를 이용한 확충(24.8%), 이면도로에 일시적으로 주차허용(18.3%), 건축

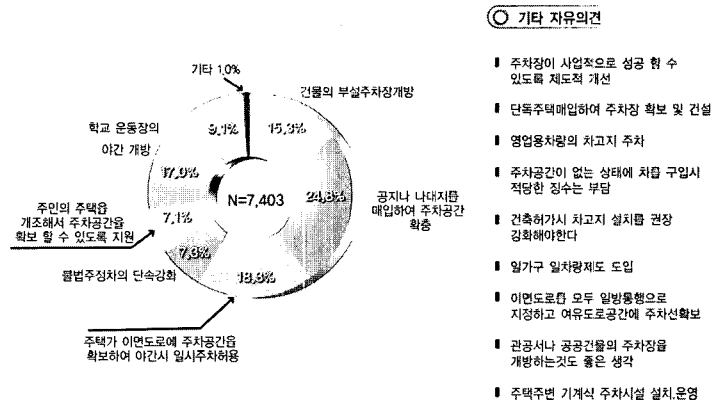
○ 주차장 설치권고제도

○ 주택내에 주차장을 설치할 수 있는 경우, 주차장을 설치하도록 권고하는 제도



〈그림 8〉 주차장 설치권고 제도 찬반의견

○ 주차 공간 확보를 위한 효과적 방법에 관한 의견



〈그림 9〉 주차 공간 확보를 위한 효과적 방법에 관한 의견

물 부설주차장 개방(15.3%) 순으로 나타났고 주차문제에 관한 자책의무를 강화하는 안에 관해서는 상대적으로 낮은 의견을 갖고 있는 것으로 나타났다.

IV. 전수조사 결과를 이용한 다양한 주차정책

주차정책은 해당 지역의 주차발생 특성은 물론 토지이용 형태, 발생과 수요량, 향후 예측되는 상황 등을 고려하여 종합적이고 현실 가능한 정책입안이 필수적이다.

또 주차전수 조사결과를 이용한 주차문제 개선은 우선 정책적 결정사항에 관한 기초적인 판단자료로 활용 가능하고 이 자료를 이용하여 주차공급에 관한 계획과 수요관리를 위한 계획, 주차환경개선지구 지정과 관리 등 다양한 정책결정에 활용이 가능하다.

1. 주차시설 공급계획

1) 거주자우선주차제

거주자우선주차제는 주택가 이면도로를 대상으로 주차구획을 정비하고 양성화함으로써 주변지역 주민을 위한 한시적인(장기적으로는 이면도로의 기능을 본연의 도로기능으로 환원) 주차가능지역을 확보하여 전용 또는 공용으로 이용할 수 있도록 제공하는 한편 일정액의 관리비용을 부과하는 제도로써 주거지역 주차시설 공급 증대 및 이면도로의 주차질서 확립을 그 목적으로 하는 제도의 하나이다.

우리나라에서는 1999년 6월 서울시 일부지역에서 시행을 시작으로 현재는 25개구 약 23천면, 부산시 6개구 17천면, 경기도 부천시, 성남시, 하남시 일부 지역에서 시행중에 있다. 이 제도도입을 검토하는 단계에서 주차조사 전수조사 결과는 해당지역의 주차수급율에 따른 적용가능 여부 판단, 추가 주차공간 확보가 가능한 공간과 수, 주민이해 촉진, 관련계획 검토단계의 과정 기록 등 다양한 용도의 사용이 가능하다.

이 제도를 시행함에 따라 사전에 충분한 검토가 필요한 사항은 다음과 같고 이에 관한 사전적 개선과 조치가 필요하다. ① 주차수급 불균형에 많은 차이가 발생하는 경우 주차구획 배정에 따른 주민갈등과 조치(효율적이고 객관적 배정을 위한 근거마련), ② 본 제도 적용지역과 미적용 인근지역과의 형평성과 인근지역으로의 일시적 회피문제, ③ 주차배정과 관리비용 징수에 따른 유료화 과정에서 발생하는 제반 문제, ④ 본 제도 시행에 따라 주차관리(불법차량에 관한 신속한 대응과 사전안내 등)가 필수적으로 신속하고 일률적 처리기준에 따른 조치계획, ⑤ 방문자 처리문제, ⑥ 주차요금 징수와 연장 등 행정적 절차에 따른 주민불편 사항의 조치 문제, ⑦ 주차수급 상황과 향후 주차수요의 지역별 관리 가능성 문제, ⑧ 주차문제 개선을 위

하여 다른 주차정책과의 병행추진 가능성, ⑨ 이면도로 주차의 정당화에 따른 소통문제 악화와 이와 같은 인식의 장기화 등.

2) 내집주차장갯기 운동(그린파킹 포함)

내집주차장갯기 운동은 각 건축물내에 주차장 확보가 가능한 공간을 주차장으로 활성화하는 정책으로 주차공간 확보를 위한 비용을 자치단체가 지원하는 형태로 추진되고 있고, 지방자치단체가 고비용으로 직접 주차장을 정비하지 않아 경제적 부담이 감소되어 사회적 당위성을 얻을 수 있고 이와 함께 주민의 자책의무 강화, 주차문제에 관한 주민의 관심고조, 사업에 동시에 병행하는 조경을 통한 주변환경 개선효과 등을 기대할 수 있다.

그러나 주차전수조사에서는 내집주차장갯기 운동의 대상주택 조사가 누락되어 있어 주로 해당지역의 통 단위를 통한 신청 및 설득위주로 사업이 진행되고 있어 전체 총량적 계획 차원의 중장기적 계획수립은 용이하지 않다. 또 추진초기와 비교하여 대상주민의 눈높이가 높아지고 조경에 관한 의욕과 개인적 욕구가 높아지면서 당초 취지와는 달리 고비용구조로 진행되는 경향이 있어 향후 추진에 신중할 필요가 있다.

기존 추진된 과정을 통하여 향후 개선되어야 할 사항으로는, ① 본 제도에 참여하는 주택을 통합하여 하나의 군으로 상징화하여 정비에 따른 시너지 효과를 위한 방안과 ② 고비용구조로 확대되고 있는 인식과 요구의 전환, ③ 조경에 적용되는 각종 시설물과 경관조경의 표준화, ④ 단/중기적으로 재개발, 재건축, 용도변경에 관한 대책, ⑤ 비용투자 효과를 견지할 수



〈그림 10〉 그린파킹 조성후의 현장

있는 대책, ⑥ 대상 주택의 집단화를 위한 지원책, ⑦ 참여세대의 불법주차 발생시의 대응책 등 다양한 문제에 관한 종합적 검토와 방안마련이 필요하다.

3) 민자(民資)주차장 개발

주차장 정비는 현재 서울시의 경우 평균 약6천만원, 수도권외의 경우에는 약 4~5천만원의 고비용이 소요되어 원활한 추진이 이루어지기 어려운 상황이다. 따라서 가용재원의 규모가 주차문제를 가시적으로 완화 또는 개선할 수 있는 수준의 규모가 아닌 경우와 주차문제 개선이 시기적으로도 병행 검토되어야 하는 상황에서는 민자에 의한 주차장 정비도 적극 검토되어야 한다.

민자사업 추진의 일반적인 절차(정부고시사업의 경우)는 다음과 같고, 민자 유치사업은 단계별로 대상지를 구분하여 사업자를 공개 모집하는 방향으로 추진하며 개발방법은 복합시설로 추진하되 지역주민의 여론수렴과 관련기관 및 전문가의 충분한 자문 등을 거쳐 유치시설이나 건설시기 등을 결정하는 것이 타당하다.

〈표 5〉 민자사업의 일반적 추진과정

사업기본계획 수립 ⇒ 사업자응모 ⇒ 심사위원회 구성 ⇒ 사업자 선정 ⇒ 사업자와 협약서 작성 ⇒ 사업계획 인가 ⇒ 실시설계 ⇒ 공사시행 ⇒ 준공 및 기부 체납 ⇒ 무상사용허가 ⇒ 운영개시
--

단, 민자에 의한 사업을 추진하는 과정에서는 ① 주차문제가 상대적으로 심각한 시가지에서 부지확보가 어려우며 지가상승으로 과도한 부지매입비가 소요됨에 따라 수익성을 기대하기 어려워 이에 대한 사전조치가 필요, ② 기존 민영주차장 운영업체의 경우 규모가 영세하여 이익 창출이 어려우며 투자여력이 부족하여 장기/저리의 운영자금 지원, ③ 민자사업으로서 시장형성을 위한 불법주차 방지책, ④ 기존 민영주차장의 대부분이 타 용도로의 개발을 모색하고 있는 등 한시적 시설의 성격이 강하여 중장기적으로 주차장으로서 기능을 확보할 수 있는 방안 마련 등이 선결되어야 한다.

4) 부설주차장(또는 주차장으로 이용 가능한 공간)의 공동이용

주차수요는 용도별, 시간대별, 위치별로 매우 다른 주차발생 특성을 갖는다. 따라서 한 블록내 다수의 부설주차장이 존재하고 균일한 이용상태를 나타내지 않는 경우 이용의 분산을 통한 지역주차 여건의 효율성을 개선하는 효과를 기대할 수 있다. 단 이 경우에는 공동이용이 가능한 이용과 관리조건(주차장간 거리, 주차장의 이용성이 유사한 조건, 요금수준, 관리체계 등)을 갖추어야 하고 도난이나 기존 이용자의 불편을 제거할 수 있는 제반의 활동이 선결되어야 가능하다.

또 무엇보다 부설주차장 공동이용에 참여할 수 있도록 주변 여건을 조성해야 한다. 특히 행정적 인센티브(지원금 포함)를 제공함으로써 제공자에게는 이에 따른 편의와 공공적 의미를 활성화하는 한편 이용자에게는 일정한 범위 내에서 불편 없이 이용 가능한 조건 마련이 필수적이다.

주차전수 조사를 통한 이 사업의 지원으로는 각 부설주차장별 이용실태(시간대별 이용율, 회전율, 주변 주차장간 수준차, 이용 가능한 규모의 위치, 선호도 등)의 파악이 필요하고 이에 근거한 부설주차장 공동이용 권역 설정과 관리체계 수립 등이 필요하다. 단 시행을 모색하기 전에 본 제도의 긍정적 효과 보다는 시행 후 발생할 것으로 예상되는 다양한 문제를 사전에 철저히 파악하여 이를 보완하고 대책을 강구할 수 있는 행정적 절차와 준비가 필요하다.

이 외에도 학교운동자의 야간 시 일시개방, 야간시간대 통과교통량에 따른 주변도로의 노상주차 일시허용 등도 일시적으로 주차공간을 확충하는 효과를 기대하는 한편 무질서한 주차문제를 완화하는 효과를 기대할 수 있으나, 이러한 주차정책은 단순히 주차문제 완화 차원에서 벗어나 해당 시설의 충분한 사전검토가 전제 되어야 한다.

2. 주차수요 관리계획

주차수요 관리계획은 공급계획과 비교하여 내용적 특성으로 상대적으로 정책적용이 용이하지 않고 주로 개인보다는 기업이나 대규모주차 유발시설을 대상으로 하고 있어 공급계획과는 매우 다른 특성을 갖고 있다.

1) 급지별 주차요금 정책

주차시설의 지속적인 공급에도 불구하고 가용토지 및 투자재원의 한정성(주차장 정비비용의 급등)과 같은 제약조건으로 인하여 주차시설의 공급에는 한계가 있어 급격히 증가하는 주차수요를 수용하기는 현실적으로 불가능한 실정이다. 따라서 향후 주차정책은 추가적인 주차시설공급과 함께 적극적인 주차수요 억제정책을 병행하는 것이 필요하다.

현재 각 자치단체(서울시의 경우 노상 1~5급지, 노외 1~5급지)는 노상 또는 노외주차장 구분에 따라 급지와 각 급지별 주차이용 요금이 규정되어 있으나 주차수요를 관리할 수 있는 연계성은 낮은 것으로 판단된다. 따라서 각 주차장의 이용요금은 해당 지역의 주차수요와의 연계에 의하여 이용요금이 결정되는 것이 바람직하다.

<표 6> 서울시 공영주차장(급지별)의 요금체계

구 분	급 지	1회 주차 10분당	1일 주차권 (야간에만)	월정기권	
				주 간	야 간
노 상	1급지	1,000	5,000	-	-
	2급지	500	4,000	-	-
	3급지	300	3,000	-	-
	4급지	200	2,000	50,000	-
	5급지	100	1,000	30,000	20,000
노 외	1급지	800	-	250,000	100,000
	2급지	500	-	180,000	60,000
	3급지	300	-	100,000	40,000
	4급지	200	-	환승목적 40,000 기타 50,000	20,000
	5급지	100	-	30,000	20,000

주) 자료출처 : 서울시 시설관리공단 홈페이지

2) 주차상한제

주차상한제란 도심지역에 공급된 주차시설로 승용차의 도심진입 증가와 연계된다는 판단하에 차량의 도심 진입을 억제하기 위한 방안으로 도심지역에 신축되는 건축물을 대상으로 공급할 수 있는 주차시설 규모의 상한선을 설정하는 제도로서 1995년 3월 처음 제도 도입이 검토된 제도이다.

그러나 주차상한제 적용대상 지역이 교통수요 집중지역을 정확히 반영하기 어렵고 주차유발 시설이 존재하는 한 주변지역을 포함해 총량적으로 주차시설 부족으로 인접도로에 불법주차가 발생하여 교통혼잡을 유발시킬 수 있는 가능성이 높은 근본적 문제를 안고 있다. 또 일부 자치단체의 경우 상한제 적용에 따른 부정적 효과가 긍정적 효과보다 많아 제도에 비판적 시각을 갖고 있는 경우도 있어 장기적 차원에서 총량적 수급현황과 향후 도시발전과의 관계에서 재검토되어야 할 필요가 있다.

현재 서울시의 일부 구를 대상으로 제도가 적용 시행되고 있으나 본 제도가 갖고 있는 취지와 당초의 목적 달성도, 본 제도 유지를 위한 효과평가, 제도 도입 후의 모니터링, 장기적 차원과 도시의 기능유지 등 다양한 관점에서 검토되어야 할 숙제를 안고 있다.

V. 마무리

주차문제는 차량의 정적문제를 다루는 특성을 갖고 있고 토지이용이나 주변지역의 개발정도, 단속과 같은 행정적 관리에 매우 민감한 특성을 갖고 있다. 또 소통이나 대중교통 분야가 갖는 불특정다수를 위한 개선과는 달리 주로 특정인을 중심으로 개선을 요구하는 특성을 갖고 있어 타 분야와는 달리 매우 상세하고 지속적인 관리가 필요하다. 또 주차에 관한 문제와 정책의 대부분은 정책입안자와 그 대상자의 의식과 의견이 서로 상치되는 사례가 많아 정책입안자는 대상자의 입장에서 입안 후 효과 등을 판단할 필요가 있다.

한편 주차장법에 의해 시행되고 있는 주차전수 조사는 단순히 법에서 규정한 내용을 이행하는 차원을 벗어나 해당 자치단체 또는 지역의 주차문제에 관한 가장 기본적인 자료와 이에 근거한 명확한 주차정책 입안, 주민의 이해를 촉진하고 객관적 자료에 의한 공동참여가 가능하도록 가급적 형식에서 벗어나 면밀한 조사와 자료의 사후관리 체계 등이 동시에 구성되어야 한다. 주차문제는 교통문제 중 가장 민원이 많고 지역적 특성이 강한 특성을 갖고 있어 정책입안 시 구체적이고 사후평가가 가능하도록 사전적 준비가 갖추어져야 하는 특성 등에 관한 충분한 이해가 필요하다.