

정책연구 2006 - 02

제주시 주차정책 방향 연구

2006. 12

제 주 시
제주발전연구원

목 차

I. 연구의 개요	5
1. 연구의 배경 및 목적	5
2. 연구의 범위, 방법 및 한계	6
II. 국내외 주차정책	7
1. 국내 주차정책 사례 : 서울, 부산, 경기도, 인천	7
2. 외국 주차정책 사례	28
III. 제주시 주차시설 및 일반현황 분석	35
1. 주차의 정의	35
2. 제주시 주차관련 현황	37
3. 주차 행태 및 주차장 이용 실태 분석	43
4. 장래 주차수급 전망	44
IV. 주차정책 방향 및 세부 실천방안	56
1. 주차정책의 기본방향	56
2. 주차정책의 세부 실천방안	59
1) 주차시설 확보상의 정책방안	59
2) 주차시설 운영상의 정책방안	65
3) 주차시설 수요관리상의 정책방안	73
V. 요약 및 정책 건의	79
1. 결과의 요약	79
2. 정책 건의	80

<표 목차>

<표 1-1> 주택부설주차장 설치의무 강화 개요	9
<표 1-2> 주택가 공동주차장 건설 활성화 개요	10
<표 1-3> 이면도로 주차구획 설치 및 정비 개요	11
<표 1-4> 거주자우선주차제 운영 개요	12
<표 1-5> 주차문화시범지구 조성 개요	13
<표 1-6> 내 집주차장 갖기 운동 추진 개요	14
<표 1-7> Green Parking 2006 개요	15
<표 1-8> 차고지증명제 도입 추진 개요	16
<표 2-1> 부설주차장의 설치대상시설물 종류 및 설치제한 기준	17
<표 3-1> 주차의 분류	36
<표 3-2> 제주시 인구 및 가구수 현황	37
<표 3-3> 제주시 생활권의 구분 및 특성	38
<표 3-4> 제주시 차량등록 등록현황	39
<표 3-5> 전국대비 제주시차량보유대수(2004년 기준)	39
<표 3-6> 연도별 주차장 확보현황	40
<표 3-7> 주차장 유형별 현황	41
<표 3-8> 노외주차장 현황	41
<표 3-9> 주차시설 유형별 증가 추세	42
<표 3-10> 제주시 주택 종류별 분포	43
<표 3-11> 동별 주차면 확보비율	43
<표 3-12> 연도별 제주시 인구수 추정	45
<표 3-13> 장래 자동차 보유대수 예측	46
<표 3-14> 제주시의 비사업용·사업용 차량의 비용	47
<표 3-15> 연도별 제주시 자동차 대수 추정	47
<표 3-16> 연도별 제주시 인구당 자동차 대수 추정	48

<표 3-17> 연도별 제주시 비사업용 자동차 대수 추정	49
<표 3-18> 건축물 부설주차장 현황	50
<표 3-19> 연도별 주차 수요공급 전망	51
<표 3-20> 2007년도 주차 수요공급 전망	52
<표 3-21> 2010년도 주차 수요공급 전망	53
<표 3-22> 2014년도 주차 수요공급 전망	54
<표 3-23> 2021년도 주차 수요공급 전망	55

I. 연구의 개요

1. 연구의 배경 및 목적

- 제주시민이 느끼는 주차여건은 날로 악화되고 있으나 그동안 주차문제의 해결을 위한 조사나 연구가 미흡했음. 이로 인해 단지 주차여건이 나쁘다는 피상적인 문제만을 제기할 뿐 주차문제의 해결을 위한 대안을 수립하지는 못한 실정임.
- 자동차의 증가에 대처하기 위해서는 자동차가 흘러갈 도로와 자동차가 머무를 주차장을 적정수준으로 공급해야 하는데 이를 공급하기 위한 도시 내 가용부지가 절대적으로 모자라기 때문임. 이것이 오늘날 우리가 겪는 소통혼잡과 주차문제의 주요원인임.
- 제주시도 다른 대도시와 마찬가지로 소통혼잡과 주차문제로 어려움을 겪고 있음. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 문제의 원인을 알아야 함. 다행히 소통문제에 대해서는 매년 주기적인조사를 통하여 문제점을 진단하고 그에 따라 개선사업 등을 시행하여 문제를 최소화하려 노력하고 있음.
- 그러나 주차문제의 경우에는 문제가 심각함을 알면서도 정책의 우선순위와 무관심에 밀려 제대로 대처하지 못하는 실정이며 지금까지 발표된 시 단위의 주차장 확보율이나 주차면수는 단지 피상적인 이미지만 전달할 뿐 실제 자동차가 머무르는 동 단위나 블록단위에서 볼 때는 현실성이 떨어짐.
- 본 연구는 제주시의 주차문제를 도출하고 문제점 해결을 위한 정책 방향을 제시하고자 함.

- 보다 세밀한 정책대안이 도출되기 위해서는 블록단위까지 연구가 진행되어야 하나 블록 단위의 연구자료를 얻기 위해서는 대규모 조사가 필요하기 때문에 정책과제인 본 연구의 한계상 동 단위의 연구결과를 토대로 정책대안을 제시하고자 함.

2. 연구의 범위, 방법 및 한계

- 제주도는 전국에서 세대당·인구당 자동차보유율이 가장 높을 뿐만 아니라 한정된 지역에 자동차가 계속 증가되어, 교통 및 주차문제가 심각하게 대두되고 있음.
 - 2004년 12월말 현재 제주도 차량등록대수가 206,328대이고, 제주시는 111,174대로서 세대당 2 차량 시대로 접어들어 교통 및 주차문제가 심화되고 있음.
- 본 연구의 공간적 범위는 제주시 전역을 대상으로 하며, 시간적 범위는 2006년을 기준으로 하였음.
- 자료분석의 범위는 2004년 12월을 기준으로 동 단위에서 조사한 자동차등록대수와 주차면수 등으로 기존 연구자료 및 연구진이 직접 문헌 조사와 현장조사를 통하여 얻은 자료임.
- 정책제안의 범위는 분석한 자료를 토대로 주차시설 확보상의 정책방안, 운영상의 정책방안, 수요관리상의 정책안을 검토하여 제시하였음.
- 연구의 방법은 우선 조사된 자료를 분석하여 국내외의 주차정책제도를 검토하였고, 제주시의 주차시설 및 일반현황을 분석하였음.

- 본 연구는 제주시의 주차문제를 다루는 최초의 연구인만큼 연구의 한계가 있음. 가급적 상세한 조사를 하도록 노력했지만 연구여건의 한계로 인하여 일부 조사자료가 미흡함.
- 주차정책에는 주민들의 주차행태에 대한 조사가 뒤따라야 정확한 정책방향을 이끌 수 있는데 이 부분 또한 미흡하며 이와 같은 한계는 추후 대규모 주차특성 조사연구를 통하여 보완하여야 할 것임.

II. 국내외 주차정책

1. 국내 주차정책 사례

- 최근 국내 주차정책은 법제의 정비를 통하여 이전보다 주차장 설치기준을 매우 강화하고, 지역별 주차수요관리를 적극 추진하는 흐름을 보이고 있음. 이는 본격적인 자동차대중화 시대에 돌입하여 더이상 주차문제를 방치할 수도 없는 상황인식이 확산되고 있음.
- 특히 주민갈등의 사회적인 문제로 비화되어 보다 근본적인 대책이 요구되고 있고, 최근 주차장법 개정을 통하여 건축물 부설주차장의 설치기준을 강화하고, 기존 주차시설 부족지역에 대해서는 공동주차장을 설치하는 등 과거보다 적극적인 대응하고 있음.
- 주차문제 특성상 단순히 법령의 정비만으로는 한계가 있으며 특히 자치단체 및 시민단체의 개선의지 강도에 따라 문제의 정도에 차이가 있으며, 서울을 비롯한 수도권 몇몇 도시를 제외하고는 대부분의 도시에서 가시적 성과를 거두지 못하는 상황임.

- 정부 차원의 다각적인 제도적 개선책과 더불어 주차 문제를 개선하기 위한 정책적 의지를 표명하고 있어서 주차문제 해결에 일대 전환점을 맞이할 것으로 보이며, 조금은 긍정적으로 받아들이는 사회적 조류가 형성되는 등 주차문제 해결에 대한 사회적 공감대가 형성되고 있음.
- 국내 주차정책은 다른 교통정책과 마찬가지로 주로 서울시가 선도하고 지방도시들이 추종하는 패턴으로 진행되고 있으며, 서울시의 주차시책들이 시차를 두며 지방도시에 전파되는 과정을 밟고 있음.
- 그러나 부정적인 산물정도로만 인식하여 주차부분 자체의 개별적, 소극적 대응책으로 접근하고 있고, 특히 최근 들어서 주차문제 심각성을 재인식하고 있으나 당장 해결하기 어렵다는 인식이 저변에 널리 깔려있고, 그나마 적극적인 주민참여 없이 관주도적으로 시책이 추진되어 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 실정임.
- 국내 주차정책은 다른 도시보다 먼저 심각한 주차문제를 겪는 서울시에 의하여 개발 적용된 사례가 대부분이며, 주차문제가 심각한 대도시를 중심으로 검토·정리함.

1) 서울시 주차정책

가. 주택부설주차장 설치의무 강화

- 승용차보유가구가 증가함에 따라 주차수요가 발생하는 곳에서 주차공급을 스스로 확충할 수 있도록 하는 의무규정이 강화되고 있음. 이는 내 집 주차장갖기 운동의 일환으로 주차장 건설비용이 보조되고 있으나 그 효력이 미미한 점도 있음. 또한 부설주차장의 불법 용도변

경을 단속하고자 주차장법에서 이행강제금 제도를 도입하였음.

<표 1-1> 주택부설주차장 설치의무 강화 개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차 보유 가구수가 증가함에 따라 주택가 주차난의 근본적인 문제를 해결하기 위해 주차수요를 발생시키는 곳에서 주차공급을 해결할 수 있도록 하기 위함.
정책목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 그린파크 정책사업과 같이 주거환경의 질을 높이면서 주차수요를 충족시키는 방향으로 전개
주요내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 주택부설주차장의 설치의무는 지속적으로 강화되고 있음 <ul style="list-style-type: none"> - 1980. 3. 15 서울시 주차장관련 조례 : 공동주택 주차시설은 연면적 1,000㎡ 이상인 경우 400㎡마다 1대를 확보, 기타 건축물은 연면적 2,000㎡ 이상인 경우 400㎡마다 1대 확보 ※ 당시 시내에서 일반주택을 신축할 때 연면적 165㎡를 초과하는 경우 호화주택으로 중과세를 부과했던 점을 감안하면, 단독주택의 주차시설 확보는 거의 면제되어 있는 상태 - 1993. 7. 3개정 : 단독주택의 주차장 확보기준을 200㎡마다 1대를 180㎡마다 1대로 강화하고, 주차장 확보 제외대상의 면적을 150㎡에서 120㎡로 강화하였으며, 공동주택의 경우 150㎡에서 130㎡로 강화
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 내집주차장 갖기 운동의 일환으로 주차장 건설비용이 보조되고 있지만 보조액이 실제 건설비에 못 미치거나 서민 주택자들의 반발로 그 효력이 미미한 점도 있음.

나. 주택가 공동주차장 건설 활성화

- 부족한 주차공간을 확보하기 위하여 주차난이 심각한 지역에 인근한 곳에 공동주차장을 자치구나 서울시가 공급함으로써 주차난을 해결하

고자 하는 방안임. 주차 1면을 확보하는데 평균 6천만이 소요된다는 것과 공동주차장이 해당 지역의 경관을 떨어뜨린다는 이유로 주민의 반대도 적지 않음.

<표 1-2> 주택가 공동주차장 건설 활성화 개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 1995년 서울시 자동차대수 200만 돌파와 아울러 시내의 불법주차와 주택가 이면도로에서의 무단주차가 심각해지자 ‘주차시설 확충 및 관리대책’ 추진
정책 목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 주간 업무지역 수요억제, 주택가 지역은 주차시설 확충
주요내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 1999년부터 주차문화개선지구를 조성하는 지역에 한하여 주차장건설비 지원 • 주택가 공동주차장 표준모델 개발을 통한 공사기간 단축 및 건설비 절감 • 이면도로 주차구획설치 후 전면 유료화시 인센티브 부여, 보조금 지원시 결산실적 반영, 주차시설의 건설형태에 따른 차등지원, 보조금 교부에 따른 조건 및 의무 지정
추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 주차 Mortgage 제도의 도입 검토, 블록별 주차수요공급 진단 및 공유방안 마련

다. 이면도로 주차구획 설치 및 정비

- 주택가 이면도로의 기능을 회복하고 주거환경과 경관을 개선하며, 소방차·구급차 등 통행료 확보와 주차질서를 확립하고자 이면도로 주차구획 설치 및 정비를 시행하였음.

<표 1-3> 이면도로 주차구획 설치 및 정비개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 소방차·구급차 등 긴급차량의 통행로 확보, 주차질서 확립
정책목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로의 기능을 회복하고 주거환경 경관 개선
주요 내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로 주차구획 설치 단계별 추진 <ul style="list-style-type: none"> - 1단계('90. 3. 1~ 5. 31) 22개동 시범운영(구별 1개동) - 2단계('90. 6. 1~ 10. 31) 66개동 시범운영(구별 3개동) - 3단계('90. 11. 1~ 지속) 전동으로 확대실시 • 사업추진의 발전과 확산 <ul style="list-style-type: none"> - 초기단계('96~'98) 주차구획 설치 후 거주자우선주차제 실시, 지구교통개선사업 시행 - 시범추진단계('99~2000) 주차문화시범지구 조성 : 거주자우선주차제+지구교통개선사업 - 사업확산단계(2000~2001) 시 전역의 이면도로에 대한 주차구획 설치 및 일방통행제 시행 : 주차구획, 일방통행제, 교통안전시설물 설치 등
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 향후 이면도로의 기능은 긴급차량의 소통원활 뿐만 아니라 주거환경의 쾌적성을 증대시킬 수 있도록 주차장소로의 역할 탈피

라. 거주자 우선주차제 운영

- 서울시는 주택가에서의 주차공간확보와 부족한 공간마련을 위해 이면도로를 정비하고자 거주자 우선주차제를 실시하였음. 그러나 민영주차장이나 공영주차장에 비해 지나치게 낮은 수준으로 요금이 책정되어 주차시장의 가격형성을 왜곡시키고 내 집주차장 소유를 활성화시키지 못했다는 지적도 있음.

<표 1-4> 거주자우선주차제 운영개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 주택가에서의 주차공간 확보의 부족을 해결하기 위해 이면도로 정비를 통해 공간 확보
정책 목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 적정수준으로 요금을 올림으로써 내 집주차장 소유를 유도
주요내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 1995년 이전에는 주택가 주차문제에 대한 직접적인 시행을 자치구에 맡겼으나 주차문제가 악화되자 1995. 12. 29 거주자우선주차제 시행의 근거가 마련됨 • 1996. 3. 11 세부 시행지침을 마련하고 1996. 7. 1부터 각 구별로 실시할 수 있도록 자치구 조례 개정 추진 • 1996. 3. 20 강동구 상일동 주차구획 48면, 고덕2동 57면 설치 시범운영, 1996. 4. 20 서울시 25개구 중 8개 자치구가 1,606면을 거주자우선주차제 시행 • 2002. 1 15개 자치구에서 전면 실시 중 • 현재 25개 전 자치구에서 전면 실시
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 민영주차장이나 공영주차장에 비해 지나치게 낮은 수준으로 책정되어 주차시장의 가격형성을 왜곡시키고 내 집주차장 소유를 활성화시키지 못함

마. 주차문화시범지구 조성

- 주차문제의 해결을 위해 시행해왔던 지구교통개선사업, 거주자우선주차제, 공동주차장 건설사업 등의 문제점을 개선하고 주택가 주차문제를 교통관리차원에서 접근하여 주민들의 주차질서의식을 개선하고자 주차문화시범지구를 조성하였음.

- 그러나 반대민원 등 단속활동이 위축되어 위반차량을 적극적으로 계도하지 못했다는 점과 주차단속 및 관리인원 부족으로 철저한 단속이 이루어지지 못했다는 문제점이 제기되기도 하였음.

<표 1-5> 주차문화시범지구 조성 개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 지구교통개선사업, 거주자우선주차제 시행사업, 공동주차장 건설사업 등의 문제점을 개선하고, 주택가 주차문제를 전체적인 교통관리 차원에서 접근하여 주민들의 주차질서에 대한 의식도 개선한다는 차원에서 추진
정책 목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 주차환경개선지구와 같이 종합적인 관리방향으로 나가는 것이 필요함
주요내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 1998. 12.30 시행방침 결정 및 시행지침 시달 • 1999. 12. 1 정상운영
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 지구교통개선사업과 공동주차장 건설사업, 거주자우선주차제 시행 등 지구단위사업을 패키지화하여 추진함으로써 시너지효과 창출. <p>그러나 반대민원 등으로 단속활동이 위축되어 위반차량을 적극적으로 계도하지 못하였던 점과 야간취약시간대에 관리 인력부족 등으로 주차구획을 배정받은 사람이 부정주차한 차량으로 인하여 주차를 하지 못하는 문제 등도 있었음.</p>

바. 내 집주차장 갖기 운동 추진

- 주택가 주차수요의 원인을 제공한 곳에서 주차공급의 문제를 해결하기 위한 접근으로 내 집주차장 갖기 운동을 추진하였음.

- 차고지증명제와 더불어 가장 이상적인 주차문제 해결책으로 고려되었으나, 실제 설치비용과 보조금의 격차, 정원축소나 수목이식 등의 문제, 주택구조상의 문제, 외부인의 접근이 용이하다는 것을 이유로 활성화되지 못하는 면도 있음.

<표 1-6> 내 집주차장 갖기 운동 추진 개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> ● 주택가 주차 수요원인을 제공한 곳에서 주차공급문제 해결
정책 목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> ● 차고지 증명제와 더불어 가장 이상적인 주차문제 해결책
주요 내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> ● 2001년 이면도로 유료화사업이후 수요급증으로 4,011면 확보 ● 1995. 12. 29 지방자치단체장이 노외주차장 또는 부설주차장을 설치하는 자에 대하여 주차장특별회계를 통해 설치비용을 보조 또는 융자할 수 있도록 주차장법 제21조의2의 제6항을 개정
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> ● 활성화되지 못한 원인 : 실제 설치비용과 격차, 정원축소나 수목이식 등의 문제, 주택구조상의 문제, 시민들의 주차질서 의식 ● 시내 주차구획 전면 유료화로 활성화 추세

사. Green Parking 2006

- 이면도로를 사람중심의 장소로 전환하고 녹지공간의 확보를 통해 도시경관을 개선하기 위해 친환경적인 주차의 일환으로 Green Parking 제를 실시하고 있음.

<표 1-7> Green Parking 2006 개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로를 사람중심의 장소로 전환하고 녹지공간의 확보를 통해 도시경관을 개선하기 위함
정책 목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 친환경적 주차
주요 내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 주차장화된 골목길을 사람중심으로 바꿈 <ul style="list-style-type: none"> - 노약자와 어린이가 안심하고 보행할 수 있는 보행권 보장, 생활도로 구조 개선을 통해 불법주차 가능한 공간을 물리적으로 제거, 차로폭은 좁히고 보도는 넓혀서 운행차량의 속도를 감소, 일방통행 및 막다른 골목형태의 통행방식을 도입하여 외부차량 유입 방지, 차량이 점유한 골목길을 쾌적한 보행길로 만들어 주민에게 환원 • 녹지공간의 확보로 도시경관 개선 <ul style="list-style-type: none"> - 생활도로(골목길)에 조경수를 식재하여 녹지공간 조성, 담장을 허물어 주차공간을 확보한 주택내에 조경시설을 지원하여 주거환경 향상 - 현재 구별 1개동 씩 25개 동에서 시범 실시
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 사업명이 친환경을 강조한다는 점이 매우 잘 부각되어 있음

아. 차고지증명제 도입 추진

- 다양한 주차난 해소방안에도 불구하고 근본적인 주차문제해결을 위해 보다 강력한 조치가 필요하다는 인식하에 차고지증명제 도입을 추진하고 있다. 그러나 차고지확보를 위한 공급이 수요를 따라주지 못해 추진되지 않고 있는 실정임.

<표 1-8> 차고지증명제 도입 추진 개요

추진배경	<ul style="list-style-type: none"> • 다양한 주차난 해소 방안에도 불구하고, 근본적인 주차문제 해결을 위해서는 보다 강력한 조치가 필요하다는 인식
정책목표 및 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 내 집주차장 갖기 지원, 공동주차장 건설 등을 통해 거주자들이 주차확보가 가능하도록 주거지역에서의 주차공급을 확보하는 방안과 함께 추진
주요 내용 및 추진과정	<ul style="list-style-type: none"> • 도입을 시도하고 있으나 추진되지는 못하고 있음
평가 및 향후 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 차고법의 적용을 받는 특정주차면을 전산화하여 2중, 3중의 등록이 없도록 함 • 차종이 화물차인 경우 관련법을 개정하여 톤수에 관계없이 모든 차량 구입시 차고지 증명 의무화

자. 기타 주거지역 주차난 해소 방안 및 정책

- 이 외에도 기타 주거지역 주차난 해소 방안 및 정책으로는 기계식주차장 설치지원, 공공용지 활용 주차장 건설, 부설주차장 야간개방 등 공개념으로 운영, 학교운동장 야간개방, 주차공간 미확보자 1:1 개별지원제 도입, 공공기관 부설주차장 및 시영주차장 야간 거주자 제공, 주차관리지구 지정제 도입, 주차회원제도 도입 등이 있음.

2) 부산시 주차정책

가. 주차장 상한제

- 도심지역의 교통소통문제와 주차문제가 심각해짐에 따라 새로운 관점의 주차정책이 고려되었음. 즉, 도심의 혼잡을 줄이고 소통을 향상시키기 위해서는 도시에 주차시설을 늘리는 것이 아니라 도리어 제한함으로써 차량의 도심진입을 억제하는 주차장 상한제 정책을 고려하게 되었음.

<표2-1> 부설주차장의 설치대상시설물 종류 및 설치제한 기준

시설물	최저한도	최고한도
1. 위락시설	시설면적 200㎡당 1대	시설면적 112㎡당 1대
2. 문화 및 집회시설 (관람장을 제외한다), 판매 및 영업시설, 의 료시설(정신병원·요양 소 및 격리병원을 제 외한다), 운동시설(골프 장·골프연습장 및 옥 외수영장을 제외한다), 업무시설, 공공용시설 중 방송국	시설면적 200㎡당 1대	시설면적 167㎡당 1대
3. 제1종 근린생활시설 (건축법시행령 별표 1 제3호 바목 및 사목을 제외한다), 제2종 근린 생활시설, 숙박시설	시설면적 268㎡당 1대	시설면적 223㎡당 1대

시설물	최저한도	최고한도
4. 단독주택	시설면적 120㎡초과 180㎡이하는 1대, 시설 면적180㎡초과의 경우 에는 1대에 180㎡를 초과하는 120㎡당 1대 를 더한대수	좌동
5. 다세대주택, 다가구 주택	시설면적 85㎡초과 134㎡이하는 1대, 시설 면적 134㎡초과의 경 우 1대에 134㎡를 초 과하는 90㎡당 1대를 더한 대수, 다만, 전 주차대수가 세대당 1 대에 미달되는 경우에 는 세대당 1대 확보	좌동
6. 공동주택(다세대주 택·기숙사를 제외한 다)	시설면적 85㎡당 1대, 다만, 전 주차대수가 세대당 1대에 미달되 는 경우에는 세대당 1 대 확보	좌동
7. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장	골프장 : 1홀당 5대, 골프연습장 : 2타석당 1대, 옥외수영장 : 정원 30인당 1대, 관람장 : 정원 200인당 1대	골프장 : 1홀당 6대, 골프연습장 : 1타석당 0.6대 옥외수영장 : 정원 25인당 1대 관람장 : 정원 167인당 1대
8. 기타건축물	시설면적 400㎡당 1대	시설면적 333㎡당 1대

- 주차장 상한제는 부설주차장의 설치를 제한하는 것으로, 이 제도가 시행되기 전에는 주차장 설치에 있어서 정해진 기준 이상으로 주차장을 건설해야 하는 주차장 하한제가 시행되었음.
- 1997년 2월 개정된 부산광역시 주차장 설치 및 관리조례에 따라 1급지 지역 중 상업지역(이 지역을 “주차장 설치제한지역”이라 함)의 노외주차장과 부설주차장에 대한 설치제한기준이 정해져, 이 기준에 의해 주차장 설치제한지역에서의 노외주차장 설치금지와 부설주차장의 설치규모 제한이 행해지게 되었음.

나. 주차장 무인정산시스템

- 시스템 구축의 궁극적인 목적은 주차장간의 정보를 공유하고 이것을 다시 유용한 주차정보로 가공하여 시민에게 제공하는 것으로 보다 효과적인 운영을 위해서는 주요지역을 선정하여 점차 확대시켜 나가며 이를 추후 네트워크화하는 방식으로 추진해야 함.
- 따라서 도입 시스템 고려 시 대상지별로 데이터 관리체계의 확장성 등을 점검하여 추후 무인자동화 시스템설치 지역간 통합시스템구축으로 유도하여야 함.
- 운영여건상의 조건
 - 네트워크 구축 및 홍보효과가 탁월한 역세권 우선설치
 - 기존 관제기기의 노후로 교체시기가 우선하는 주차장 우선
 - 회전율 등 이용 빈도가 높은 주차장 우선
 - 회전율이 높은 1급지 우선 설치
 - 주차장 모양·규모를 고려하되, 시스템 설치 후 관리 용이한 지역 우선 설치
 - 단, 운영주체(시, 공단)의 설치의사에 의해 변동 가능

3) 경기도 주차정책

가. 도심지 주차요금 인상 및 유료화

- 도심지내 주차시설의 요금인상 및 유료화는 승용차의 도심진입을 억제하는 효과를 가져오며 외국에서도 교통수요관리방안의 일환으로 도입된 사례가 많음.
- 서울시의 경우 교통수요관리방안의 일환으로 도심의 주차요금을 대폭 인상하여 적용하고 있으며 기업체 중심의 수요관리프로그램에서 부설 주차장의 유료화를 추진하고 있음
- 불법주차 차량에 대한 강력한 단속이 병행되어야 하고 비용 인상에 대한 공감대를 형성할 수 있는 범위 안에서 주차요금의 인상이 이루어져야 함

나. 도심지 주차전용건축물의 용도제한

- 주차전용건축물에 있어서 비주차시설의 설치허용은 투자대비 수익성이 낮은 주차전용건축물의 개발을 촉진하기 위한 수단으로 활용되고 있음
- 따라서 주차전용건축물의 비주차시설의 용도를 조례로서 제한하게 되면 주차전용건축물의 투자비 대비 수익성이 낮아져 주차전용건축물의 개발을 억제하는 효과가 있음
- 『건축법 시행령』 별표1의 규정에 의한 제1종 및 제2종 근린생활시설,

문화 및 집회시설, 판매 및 영업시설, 운동시설, 업무시설 또는 자동차 관련 시설인 경우에는 총 연면적의 30%범위 내에서 설치할 수 있도록 하고 있으며 조례로서 설치할 수 있는 용도를 제한할 수 있도록 하고 있음

다. 도심지 주차전용건축물의 건폐율 및 용적률 하향 조정

- 주차전용건축물의 경우 주차장법 시행령 제3조의 2에 의하여 건폐율은 100분의 90이하, 용적률은 150퍼센트 이하로 정의하고 있음
- 도심지 주차전용건축물의 건폐율과 용적률을 하향조정하면 개발이익이 줄어들어 주차시설의 공급을 억제하는 효과가 발생하므로 대중교통접근성이 양호한 도심지를 대상으로 교통수요관리 차원에서 도입할 수 있음
- 반대로 건폐율과 용적률을 상향조정할 경우 건축물의 연면적이 넓어져 개발이익의 추가적 창출이 가능해지므로 주차시설의 공급을 촉진할 수 있으나 법률이 건폐율과 용적률의 상한치를 제시하고 있어 조례로서 건폐율과 용적률을 상향조정하는 것은 불가능함

라. 노외 및 부설주차장의 설치제한

- 시장 군수는 조례로서 특정 지역을 대상으로 노 외 또는 부설주차장의 설치를 제한할 수 있으며, 이는 주차시설의 공급이 승용차의 도심진입을 촉진하는 현상을 억제하기 위한 방안임
- 대중교통이 양호하고 교통 혼잡이 심각한 도심지역을 대상으로 주차

시설의 공급을 억제하는 정책수단으로 이용되고 있으나 불법주차에 대한 강력한 단속이 수반되어야 하고, 효과가 장기간에 걸쳐서 나타난다고 하는 문제가 있음

마. 도심지 주차요금 인하

- 주차시설의 요금인하는 불법주차차량을 합법적 주차시설로 유도함으로써 주차시설의 이용효율성을 제고하고 불법주차로 인한 문제점을 완화할 수 있음
- 대중교통접근성이 불량한 중심상업지역내 또는 일반 주거지역을 중심으로 주차요금을 인하해서 일반인들이 주차시설을 저렴하게 이용할 수 있도록 유도하는 방안임

바. 노상주차장설치기준완화

- 6m 미만 도로에서도 보행자의 통행에 지장이 없을 경우 노상주차장을 설치할 수 있도록 함으로써 주차시설의 공급총량을 확대하는 방안임
- 주차시설이 부족한 주택가의 이면도로를 중심으로 적용함이 타당하며 전용주차구획의 지정(거주자우선주차제)을 통해서 유료화를 도모해야 할 것임

사. 주차장설치비용 용자 및 보조 확대

- 주차장법 제21조에 의하여 국가 또는 지방자치단체는 노외주차장의

설치를 촉진하기 위하여 특히 필요하다고 인정될 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 노외주차장의 설치에 관한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있도록 명시하고 있음

- 또한 국가 또는 지방자치단체는 노외주차장 또는 부설주차장의 설치를 위하여 필요한 때에는 노외주차장 또는 부설주차장의 설치에 필요한 자금의 용자를 알선하도록 하고 있음
- 주차장의 설치비용을 보조하거나 용자를 알선하여 주차시설이 부족한 지역에 대해 주차시설공급을 촉진하기 위한 방안임

아. 노외주차장의 부대시설 면적비율 상향 조정

- 노외주차장에 있어서 주차시설 이외의 용도로 활용할 수 있는 부대시설면적은 주차장 총 면적의 20%를 넘지 않도록 하고 있으나 시군조례로서 40%까지 완화할 수 있음
- 주차시설 이외의 용도가 차지하는 면적을 상향조정하게 되면 노외주차장의 투자수익성이 높아지므로 노외주차장의 개발을 촉진하는 요인으로 작용함
- 대중교통서비스가 열악한 도심이나 주택가에서 주차시설의 공급을 촉진하기 위한 정책수단이 될 수 있음

자. 노상주차장 전용주차구획선의 설치(거주자우선주차제)

- 거주자우선주차제는 주택가 이면도로상의 주차구획선을 유료화하고

공공부문이 관리함으로써 주거지역에 대한 주차시설공급을 늘릴 수 있는 방안임

- 또한 주택가에서 빈번히 발생하는 주차문제로 인한 이웃간 분쟁해소, 주차질서 확립 및 외부차량에 의한 불필요한 주차수요를 억제할 수 있으며 요금징수를 통해서 주차의 유료개념을 확산시킬 수 있음
- 주차시설의 공급촉진방안으로서 규정하기는 어려우나 이면도로에 주차구획선을 확충하면서 동시에 추진되어야 할 정책이라 할 수 있음

차. 부설주차장 설치기준 강화

- 부설주차장의 설치기준 강화는 신규 개발되는 시설물이 확보해야 할 부설주차장의 총량을 증대시키므로 민간부문으로 하여금 주차시설의 공급을 촉진하게 됨
- 주차장법에서 정한 기준의 1/2 범위 내에서 강화할 수 있음

카. 주차수급실태조사 실시

- 주차수급실태조사의 경우 주차장법 제3조에 의하여 주차장의 설치 및 관리를 위한 기초자료로 활용하기 위하여 행정구역·용도지역·용도지구 등을 종합적으로 고려한 조사구역을 정하여 정기적으로 조사구역별 주차장 수급실태를 조사하도록 명시하고 있음
- 주차수급실태조사 실시로 인해 좀 더 정확한 자료 확보가 가능함으로 지역의 주차환경분석에 유용하게 쓰일 수 있고 장래의 주차문제 예측

및 해결을 위한 주차계획수립에도 밑바탕이 됨

- 주차수급실태조사는 주거지역의 주차시설공급을 위한 주차환경개선지구 관리계획과 연동되므로 주차시설공급지향적 정책수단으로 분류할 수 있음

타. 주차환경개선지구 관리계획의 수립 및 시행

- 주차환경개선지구는 주거지역의 주차난 해소를 목적으로 지정되며, 관리계획은 주로 주택가 공영주차장의 공급계획으로 이루어지므로 공공으로 하여금 주차시설의 공급을 촉진하는 역할을 함

4) 인천광역시 주차정책

가. 불법주차 상시단속 및 불법주차차량 견인 강화

- 불법주차차량 단속하는 목적은 불법주차로 인한 소통장애와 보행권의 침해 등을 제거하려는 의도도 있지만, 중요한 것은 시민들의 주차질서에 대한 의식을 제고하는 계기가 됨.
- 불법주차 단속의 효과는 교통흐름을 단절시키는 장애물을 제거하여 간선도로의 소통력을 증대시킴과 더불어 운전자의 시거장애가 없어져 교통사고의 감소에도 커다란 도움을 줌.
- 불법주차차량의 단속을 통하여 얻는 가장 큰 효과는 주차차량을 일정 공간으로 모아서 관리할 수 있는 계기가 되었음.

- 주차차량을 일정공간으로 모으면 또 다른 커다란 효과가 있음. 바로 시민들이 주차문제의 심각함에 대해서 인식을 하기 시작함. 제한된 공간에 수용해야 할 자동차의 대기행렬이 이어질 때 비로소 그동안 공간적인 제약이 없이 편하게 주차를 한 사실을 깨닫게 되고, 그로 인해 주차장 확보에 대한 필요성을 공감하게 되었음.
- 다음으로 불법주차차량 단속방법의 전환이 필요함. 현재와 같은 공무원 중심의 단속은 한계가 있음. 공무원은 기본적으로 처리해야 할 업무가 있어 주차단속을 위해 할애할 시간적 한계를 갖기 때문임. 이에 대한 대처방안으로 민간을 활용한 견인을 생각해야 함. 민간은 오로지 주차견인 업무에만 전념할 수 있고 견인장비를 확보하는 데도 융통성이 있으므로 불법주차 단속에는 상당한 효율성을 기대할 수 있음.
- 다만, 민간이 견인권능을 대행할 경우에는 불법주차에 대한 사전 예고제, 견인장소 안내 등 시민들의 민원을 해소할 대책이 선행되어야 하며, 적정한 견인료의 책정, 관과 민의 견인 수익금 배분방안 등이 사전에 충분히 검토되어야 함.

나. 주차문제 해결 시범자치구 운영

- 인천광역시의 주차장 수급여건은 자치구별로 매우 상이함. 이를 정리하자면 개발시기의 차이와 판매·업무용 건축물의 집중도 즉, 토지이용의 차이 때문임. 주거지역의 경우 비교적 최근에 개발된 연수구, 계양구의 주차장 수급비가 비교적 높으면 개발시기가 오래될수록 수급비가 낮음.
- 이와 같이 지역별로 상이한 특징을 갖는 자치구 모두에 대해서 동일한 방법으로 주차문제를 해결하기란 매우 어렵다. 따라서 주차문제의

해결에 주도적인 역할을 하여 그에 따른 성과를 다른 자치구에 파급시킬 역할을 할 자치구가 필요함.

- 주차장 수급비의 변화만으로 볼 때는 연수구보다 남구가 유리하나 인구와 세대수 규모, 아파트단지의 밀집도, 도로망 구성여건 등을 종합적으로 고려할 때 연수구가 보다 적절한 것으로 평가되었음.

다. 주차장 관리대장 전산화

- 인천광역시에는 아직까지 체계화된 주차장 관리방법이 마련되지 않아 가장 기본적인 주차장 수급비 조차 제대로 집계되지 않고 있음. 그렇지만 제대로 된 주차정책을 시행하기 위해서는 현재 어느 정도의 주차장이 어느 지역에 설치되어 그 지역에서 발생하는 자동차를 수용할 수 있는가에 대한 대답이 있어야 함. 단순히 자치구 단위의 주차장 수급비 집계는 주차문제 해결에 도움을 줄 수 없음.
- 주차장 관리대상의 전산화 필요성은 바로 주차장 공급면수의 허상을 제대로 알고 주차장 공급면수의 허상을 제대로 알고 그에 대한 대처를 하자는 취지임.
- 인천광역시의 주차장 관리대장 전산화 추진은 정차대로 단계별로 추진함. 이는 주차장 전산화를 위해서는 많은 인력과 예산이 소요되는데 단기간에 이를 조달하기란 어렵기 때문임.

2. 외국의 주차정책 사례

1) 주차시설 공동이용 방안

가. 일본 신주쿠시

- 신축건물에는 전용주차장을 설치하지 않고 주변에 입지하고 있는 주차장 또는 대중교통을 이용하도록 유도하고 있음. 동경 山手線(야마노테센)을 중심으로 동경도청사가 입지한 동경의 신주쿠부도심 개발지구는 신주쿠역을 중심으로 京王(KEIO)백화점과 같은 철도선상에 대규모 백화점이 건설되어 있는데, 주차장 규모를 적게 하여 대중교통으로 이용자를 유도하고 있음.
- 일본의 블록별 주차수요관리는 주차면적 산정법에서도 반영되어 있으며, 주차면 산정은 관련법 규정에 따른 것임.

나. 미 국

(가) 로스엔젤레스

- 수요패턴이 상충하지 않으면 약 140m이내 거리에 위치한 주차시설의 공동이용을 허용함. 주차시설의 공동이용은 중복투자를 줄이고, 다수의 주차시설이 따로 분리되어 건설되는 것보다 하나의 주차시설에서 보다 적은 총주차면수로 주차수요를 처리할 수 있는 장점이 있음.
- 이 전략은 생산적인 공간의 개발을 가능하게 하고, 주차관련 규정을 만족시키기 위한 비용을 줄여줌으로써 호응이 높음. 주차시설 공동이

용을 위해 주차수요 피크 시간대가 각기 다른 건물들이 근접해 있어야 하고, 일부 지역에 한정적으로 실시하기에는 적합하지 않음.

(나) 몽고메리 군(county)

- 지역 주차장과 차고를 공유해서 사용하는 것은 건물주와 관할기관 모두에게 이익이 됨. 지역 개발자는 신규 주차시설을 건설하고 유지하는데 드는 상당한 비용을 절약할 수 있고, 군의 관할기관은 주차시설로부터 얻은 수익금으로 공공시설 운영비용을 보조할 수 있음.
- 공동주차를 위해 도시계획가들이 다음과 같은 전제조건을 제안하였음. 도시 내 주차시설은 공동주차가 가능하도록 건물의 주요 출입구를 공유주차시설에서 152.4m내에 위치해 있도록 하고, 개발자와 소유주는 카운티의 공동 주차시설에 대한 이용료를 지불해야 함.

(다) 포틀랜드

- 포틀랜드 대도시권 전역에 걸쳐 여러 가지 형태로 공동주차제를 시행하고 있고, 설문 응답자들은 교회, 사무실, 학교, 음식점, 극장 등의 주요한 용도시설에서 공동주차제를 시행할 가능성이 높다고 답했으며, 보다 많은 용도시설들의 공동주차 참여가 주차갈등을 최소화시킬 수 있다고 응답했음.
- 공동주차의 형태에는 제한이 없지만 대표적인 예로서 극장/업무시설, 교회/학교, 음식점/업무시설, 헬스클럽/업무시설, 소매점/소규모 병원, 극장/교회/소매점, 소매점/음식점/은행, 소규모 의원/헬스클럽, 소매점/업무시설/음식점/주거지 등이 있음.

- 용도시설들의 다양한 결합을 통해 공동주차제가 실행된 결과 각 용도 시설들의 필요한 주차면수를 충족시키면서 실제적인 주차면수는 획기적으로 줄이는 결과를 가져왔음.

2) 주차시설 공급총량 제한

- 도심부에 있어서 주차대수의 증가 억제는 주차공간의 증가를 억제한다는 점에서 더욱 더 강력한 정책이라고 할 수 있음. 이 정책은 대중교통수단 이용촉진과 환경개선이라는 목표를 달성하기 위한 정책 중의 하나로서 실시되고 있다는 점에서 주목할 필요가 있음.
- 보스턴에서 주차대수 총량규제의 취지는 통근자들을 위한 주차공급의 증가를 줄이기 위하여 구역단위의 지침과 기준을 수립하기 위함임. 아울러 지역적인 주차요구와 주변계획간 합의를 도출하고, 주차관리에 있어 블록별 접근법을 개발하고, 현재 주차관리블록과 관련된 법적 메커니즘을 강화하고자 함.
- 1973년 보스턴 상업지역에 주차총량제가 시행되었다. 보스턴 주차총량제의 주요 특성을 기술하면 우선 공공주차면수는 1975년 수준인 35,500면수로 제한한 반면에, 건물과 관련된 사람들에게만 개방하는 건물부설주차장에는 조세감면 혜택을 주었음.
- 리츠 칼튼(Ritz Carlton)과 링컨센터(One Lincoln Center Project)는 공공주차시설로 새 건물의 주차수요를 처리하는 좋은 예로서, 건물 이용자들은 별도의 건물부설주차장이 없으므로 선착순으로 공공주차장을 이용해야 함. 신축건물의 추가 주차수요는 공공주차시설 사용에 대한 경쟁을 높여 결국 주차요금이 인상되는 결과를 초래하였고, 이

것은 출퇴근 수단으로서 대중교통에 비해 승용차의 편의성을 감소시킨다는 측면에서 긍정적임.

3) 블록별 주차수요관리

가. 샌프란시스코

- 샌프란시스코에서는 주차시설을 규제하기 위해 3개 지구로 구분하여 블록별 수요관리를 하고 있다. 제 1지구 (핵심 CBO지역)는 주차시설의 신규건설을 금지하고 기존 주차시설의 이용 시간에 대해 제한(단기주차만 허용), 제 2지구는 단기주차를 위한 주차시설만 허가, 장기주차시설은 제 3지구인 CBO외곽지역에 허가한함.
- 지역지침에 따르면 도심지 신축건물의 교통유발을 최소화하기 위해 전체 건물바닥 면적의 7%이하에 해당하는 면적만 부설주차장을 설치할 수 있도록 제한함. 기준면적 이상의 주차시설에 대해서는 이용조건을 첨부하도록 하고, 주차전용시설을 설치하기 위해서는 여러조건들을 충족시켜야만 함.

나. 독일의 함부르크

- 함부르크시는 교통이 유발되는 시설을 기준으로 일반지역과 도심지역으로 구분하고 도심지역에 특별지구를 지정하여 블록별 주차수요관리를 하고 있음.
- 블록별 주차수요의 목적은 도심지역에서의 부설주차장 설치를 억제하기 위함이며 특별지구를 지정하여 외곽지역에 비해 보다 적은 규모의

주차시설을 설치하도록 주차장 설치기준을 정립하였음.

- 당해 시설물이 많은 교통량을 유발하는 시설물이라면 일반지역의 법정주차대수에 비해 도심의 특별지구에 위치한 시설물의 법정주차대수는 44% 수준임.

다. 미국 오리건주 유진시

- 유진시는 거주자 우선주차제도를 BCD 3개 블록별로 수요관리하고 있으며, 1978년 주차지구제로 시작했다가 1982년 현재의 거주자 주차우대제도로 전환하였음.
- 거주자 주차우대제는 비거주자의 장시간 도로주차를 감소시켜서 해당 지역의 교통량 유발을 억제하고 거주자를 위해 보다 편리한 교통환경을 마련하는데 그 기본 목적을 두고 있음.

4) 대중교통과 주차정책 연계 프로그램

가. 캐나다 애드먼트

- 캐나다 애드먼트에서는 대중교통 접근성과 주차정책을 연계하는 프로그램을 도입하였으며, 대중교통의 접근성에 따라서 주차장 설치기준을 정하게 되어 있음.

나. 미국 시카고

- 시카고에서는 지하철과 지하통로로 연결되는 건축물은 법정기준보다

10% 낮은 주차장 설치가 가능함. 그 결과 1975년에서 1982년 사이에 시카고 도심에는 많은 건물들이 새로 개발되었지만, 주차시설은 10% 감소하였음.

5) 도심 혼잡지구 주차수요 관리

가. 이탈리아 밀라노

- 밀라노에서는 도심부 교통체증완화와 환경개선을 목적으로 도심통행을 제한하였는데, 도심부로 진입이 허가된 차량은 대중교통수단과 택시, 긴급차량 증명서를 발급 받은 거주자 등에 대하여 진입 또는 노상주차 허용되었고, 지구내 거주자중 노외주차장을 개인공간으로 확보하고 있는 자에 대해서 진입이 허용되고 있음.

나. 영국런던

- 영국에서 실시하고 있는 주차억제구역제도(controlled parking zone: CPZ)를 들 수 있다. 이 제도는 1966년 런던시에서 가장 복잡한 지역 약 100km²를 런던시 주차관리지구로 지정하고 이 지역내에서 노상주차를 억제하도록 하였음.
- CPZ로 지정된 지역에서는 노상주차가 전면금지되고 단시간 주차를 위해 필요한 장소에는 파킹미터를 설치하여 장시간 주차를 방지하였음. 반면, 거주민을 위해서는 노상구획선을 설치하고 낮은 요금으로 주차를 가능하도록 유도하였으며, 또한 구역내에 상점 등을 위한 단시간 주차를 허용하고 있음.

다. 싱가포르

- 싱가포르의 경우 도심진입세를 부과하는 동시에 도심내부에 혼잡이 심각한 구역에서는 추가적으로 높은 주차요금을 부과하고 있음. 가장 대표적인 것이 ALS(Area Licensing Scheme)제도로써 교통이 혼잡한 도심을 진입하기 위해서는 허가증을 구입하여 차량내에 부착하여야 하며 도심내부에서도 혼잡이 심각한 구역에서는 추가적으로 추가가산금을 부과함.

6) 주거지역 주차수요 관리

가. 홍콩

- 홍콩의 주거지역의 주차수요관리는 건축물 부설주차장 설치를 금지하는 것이다. 도심지역에 위치한 40층이 넘는 고층 아파트에 주차장이 없고, 아파트 건물 앞에 정차장 3면 정도가 설치되어 있을 뿐임. 예를 들면 지하철 주차장 위에 건설한 행파추엔 아파트의 경우에는 주민이 차량을 보유하기 위해서는 인근의 유료주차장을 임대하여야 하여야 하며, 주차장이 확보되어 있을 때만 승용차를 구매하는 것이 일반화 되어 있음.

나. 보스톤, 캠브릿지, 링치버그 등

- 주거지역 주차허가제는 출근 차량이 주변 주거지역 도로에 노상주차하는 행위를 규제하는 방안임.

- 여기에는 여러 가지 방식이 있는데 총 주차시간을 제한하는 방식, 외부인 주차를 원칙적으로 금지하는 방식, 일정시간대에만 주차를 허용하는 방식 등이 있음.
- 비거주자에 의한 주택가 주차를 억제하기 위해서는 지금까지 다음과 같은 4가지 방안이 시행되어 왔음.
 - 주거지역 노상주차 금지
 - 일회 연속주차시간의 제한
 - 오전 또는 오후에 대해서 도로의 편측에 대한 주차규제
 - 비거주자의 주차금지(거주자는 주차허용)

Ⅲ. 제주시 주차시설 및 일반현황 분석

1. 주차의 정의

- 주차는 차량이 손님을 기다리거나, 화물을 싣고 내리는 등의 이유로 계속적으로 정지하는 것(그 시간이 5분이상 지속되는 경우로 그 이하의 정차로 분류됨), 또는 차량이 정지하여 당해 차량을 운전하는 사람이 그 차량을 떠나 운전할 수 없는 상태에 있는 것을 지칭함.
- 주차행위와 주차시설, 운전자 행동을 분류하면 다음 <표 3-1>과 같음.

<표 3-1> 주차의 분류

구 분	방 법		시 설	운전자 행동
주 차	보관을 위한 주차		차 고	휴 식
	통행을 위한 주차	노외 주차장	주차장	업무, 운전
		노상 주차장	도로	

자료 : 차고지 증명제 시행방안 연구, 교통개발연구원 1993

- 주차는 보관을 위한 주차와 통행을 위한 주차로 분류될 수 있는데 보관을 위한 주차는 자동차의 주소지 내지 이용자의 거주지에 주차하는 것이며, 통행을 동반한 주차는 운행 중 주차하는 것으로 대개 통행 목적지에 주차하는 것임
- 차고는 보관을 위한 주차시설로서 자동차의 운전자가 휴식을 취할 때 자동차도 같이 휴식을 취하게 됨. 대부분의 시설이 자동차 운전자의 주거지에 위치하고 영구적이며, 특정자동차를 위한 일정 장소가 주어지는 것이 일반적임
- 주차시설은 주차행위의 목적과 주차시설이 위치한 장소에 따라서 자동차의 보관장소와 통행에 동반된 주차장소로 나눌 수 있음. 보관장소는 차고와 전용주차장으로 분류할 수 있으며, 통행이 동반되는 주차장소는 주차시설이 위치한 장소로서 도로상의 주차시설과 도로밖의 주차시설로 나눌 수 있음
- 또한 노상주차 시설은 노상주차장과 Parking Meter시설로 다시 구분할 수 있으며, 건물 부설주차장은 차고, 전용주차장, 그리고 노외주차 시설로 분류됨

2. 제주시 주차관련 현황

1) 제주시의 인구현황

- 제주시의 2004년 말 기준 인구는 296,068명이며, 인구증가율은 전국평균 인구 증가율보다는 높으나 1990년대에 들어서면서 2.0% 이하로 떨어졌으며 지속적으로 감소하고 있음
- 가구당 인구수는 1970년 4.47명에서 2004년에는 2.81명으로 감소함

<표 3-2> 제주시 인구 및 가구수 현황

구 분		1970	1975	1980	1985	1990	1995	2002	2003	2004
전 국	인구수 (천명)	32,241	35,281	38,124	40,806	42,869	45,093	48,518	48,824	49,052
	연평균 증가율(%)	-	1.82	1.56	1.37	0.99	1.02	1.05	0.63	0.47
구 분		1970	1975	1980	1985	1990	1995	2002	2003	2004
제 주 시	인구수(명)	106,456	135,189	167,719	203,298	232,687	255,602	290,664	292,908	296,068
	연평균 증가율(%)	-	4.89	4.41	3.92	2.74	1.90	1.85	0.77	1.08
	가구수	23,803	30,140	39,160	50,627	61,437	78,489	98,081	101,976	105,459
	가구당 인구수(명)	4.47	4.49	4.28	4.02	3.79	3.26	2.96	2.87	2.81

자료: 제주시 통계연보, 통계청

2) 제주시 생활권 구분 및 토지이용

- 제주시는 서부, 중앙, 동부 생활권 등 3개 생활권으로 구분되며 이중 중앙생활권에 인구 64.7%, 사업체수 68.3%가 집중되어 있음

<표 3-3> 제주시 생활권의 구분 및 특성

구 분	행정구역	인구비율 (%)	사업체수 비율 (%)	개발현황분석(km ²)		
				기 개발지	개발 억제지	개발 가능지
서 부 생활권	연동, 노형동, 외도동, 이호동, 도두동	23.5	25.0	5.25	5.41	7.58
중 앙 생활권	일도1·2동, 이도1·2동, 삼도1·2동, 용담1·2동, 건입동, 아라동, 오라동, 화북동 일부	64.7	68.3	10.01	3.19	3.69
동 부 생활권	화북동, 삼양동, 봉개동, 아라동 일부, 북제주군 조천읍 일부	11.8	6.7	3.6	1.98	7.05
합 계		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

주 : 개발 가능지는 시가화용지내 개발 가능지 및 개발제한 구역을 제외함
 자료 : 제주 도시기본계획, 제주시, 2001.

3) 자동차 보유현황

- 제주시의 자동차 대수는 1999년 79,708대에서 2004년 말 111,174대로 31,466대가 증가함
- 제주시의 2004년 기준 자동차 보유율은 0.95세대 당 1대로 전국의 1.16세대 당 1대에 비해 높은 수준을 나타내고 있으며, 인구증가에 비해 자동차 증가가 2.2배 큼

<표 3-4> 제주시 차량등록 등록현황

연도별	자동차 대수		차종별				용도별		
			승용	승합	화물	특수	관용	자가용	영업용
1999	제주도	152,168	91,906	14,351	45,691	220	957	140,665	10,546
	제주시	79,708	53,298	7,942	18,340	128	629	72,285	6,794
2000	제주도	164,360	95,565	19,344	49,208	243	1,028	151,664	11,668
	제주시	86,227	55,714	10,584	19,784	145	665	78,020	7,542
2001	제주도	175,367	105,718	17,165	52,213	271	1,048	161,758	12,561
	제주시	92,570	62,035	9,173	21,199	163	676	83,735	8,159
2002	제주도	190,659	116,957	18,171	55,224	307	1,098	174,994	14,567
	제주시	102,009	69,274	9,946	22,601	188	716	91,298	9,995
2003	제주도	199,976	123,948	18,387	57,305	336	1,139	183,070	15,767
	제주시	107,293	73,511	10,120	23,466	196	732	95,404	11,157
2004	제주도	206,328	129,203	18,196	58,558	371	1,172	189,014	16,144
	제주시	111,174	76,769	10,168	24,015	222	755	98,678	11,741

주 : 2004년 말 기준

<표 3-5> 전국대비 제주시차량보유대수(2004년 기준)

구분	총보유	인구당 보유대수	세대당 보유대수	인구당자가용 보유대수	세대당자가용 보유대수
제주시	111,174	2.66명당 1대	0.95세대당 1대	3.14명당 1대	1.12세대당 1대
제주도	206,328	2.70명당 1대	0.97세대당 1대	2.95명당 1대	1.06세대당 1대
전국	14,934,092	3.28명당 1대	1.16세대당 1대	3.48명당 1대	1.23세대당 1대

자료 : 통계청 및 제주도 홈페이지, 제주시 자체자료

4) 제주시 주차장 실태

- 제주시는 2004년 12월 기준으로 14,184개소, 96,277면의 주차장을 확보하여 등록차량대수 대비 86.6%의 주차장을 확보하고 있음.
- 그러나 부설주차장이 74,004면으로 전체 주차면수의 76.87%를 차지하고 있으며, 기타 주차장의 주차면수는 23.13%에 불과함.

<표 3-6> 연도별 주차장 확보현황

연도별	자 동 차 등록대수	주차장 확보					차량대비 주차장 확보율(%)
		개소	면수	전년대비			
				개소	면수	증가율 (%)	
1996	65,295	6,005	44,296	534	4,336	10.9	67.8
1997	72,386	6,494	48,775	489	4,479	10.1	67.4
1998	74,162	7,232	54,619	738	5,844	12.0	73.6
1999	79,708	8,689	57,886	1,457	3,267	6.0	72.6
2000	86,227	9,542	63,846	853	5,960	10.3	74.0
2001	92,570	10,013	71,206	471	7,360	11.5	76.9
2002	102,009	11,089	78,641	1,076	7,435	10.4	77.1
2003	107,293	12,813	91,013	1,724	12,372	15.7	84.8
2004	111,174	14,184	96,277	1,371	5,264	5.8	86.6

자료 : 제주시 자체자료

주 : 2004년 말 기준

<표 3-7> 주차장 유형별 현황

시설형태	개소수	주차면수	구성비(%)
부설주차장	13,436	74,004	76.87
노외주차장	386	13,212	13.72
노상주차장	362	9,061	9.41
합 계	14,184	96,277	100.00

주 : 2004년 말 기준

5) 노외주차장 현황

- 2004년 12월 말 기준 공영주차장은 총 335개소, 11,254면이 운영되고 있음
- 민영주차장은 51개소, 1,958면이 운영되어 14.82%(공영과 민영 노외 주차장 고려시)를 차지함

<표 3-8> 노외주차장 현황

형 태	개소수	주차면수	구성비(%)
공영주차장	335	11,254	85.18
민영주차장	51	1,958	14.82
합 계	386	13,212	100.00

주 : 2004년 말 기준

6) 주차장 현황

- 제주시 전체 주차장수는 최근 3년간 25,071면 증가하여 연평균 증가율이 약 11.7%에 달함
- 노외 민영주차장의 증가율이 28.8%로 가장 크며 차고지와 밀접한 관계를 가지는 주거용 건축물의 연평균 증가율은 10.1%로 평균보다 약간 낮은 수치를 보임
- 한편 공영 주차장의 증가는 노상 1,417면, 노외 2,578면이 증가하여 각각 602%와 8.1%의 증가율을 나타내고 있음
- 이와 같은 급속한 주차면의 증가는 부설주차장 기준강화, 대규모 아파트단지 건설, 시외 주차장 확보 노력, 민영주차장 증가 등에 기인하는 것으로 판단됨

<표 3-9> 주차시설 유형별 증가 추세

종 류	주차면수				증가면 수	년평균 증가율	
	2001	2002	2003	2004			
전 체	71,206	78,641	91,013	96,277	25,071	11.7%	
노상주차장	7,644	8,583	9,061	9,061	1,417	6.2%	
노 외 주차장	소 계	10,634	13,148	12,828	13,212	2,578	8.1%
	노외공영	9,583	11,365	10,955	11,254	1,671	5.8%
	노외민영	1,051	1,783	1,873	1,958	907	28.8%
부설(시설물)	1,387	1,387	1,533	1,533	146	3.5%	
공 공 기 관	5,955	5,955	6,361	6,167	212	1.2%	
일 반 건 축 물	15,692	16,571	21,166	22,622	6,930	14.7%	
주거용건축물	20,655	21,867	27,065	26,922	6,267	10.1%	
영 업 용	9,239	11,130	12,999	16,760	7,521	27.1%	

주 : 2004년 말 기준

3. 주차행태 및 주차장 이용 실태 분석

1) 주택 종류별 분포 현황

<표 3-10> 제주시 주택 종류별 분포

구 분	단위	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
단독주택	세 대	28,529	28,198	28,309	28,099	27,835	28,911	27,739
	비율(%)	40.64	42.18	45.36	47.31	47.39	51.21	52.10
다세대 주 택	세 대	10,381	8,858	7,509	6,239	6,007	8,722	8,256
	비율(%)	14.79	13.25	12.03	10.50	10.23	15.45	15.51
연립주택	세 대	7,273	6,978	6,419	6,355	6,270	3,634	3,018
	비율(%)	10.36	10.44	10.29	10.70	10.68	6.44	5.67
아파트	세 대	24,022	22,813	20,172	18,705	18,622	15,187	14,225
	비율(%)	34.22	34.13	32.32	31.49	31.71	26.90	26.72
합 계	세 대	70,205	66,847	62,409	59,398	58,734	56,454	53,238
	비율(%)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

※ 출처 : 지방행정정보은행(<http://laib.mohaha.go.kr/>)

2) 동별 주차면 확보비율 현황

<표 3-11> 동별 주차면 확보비율

법정동	차량대수(A)	주차면수(B)	부족분(A-B)	확보율(A/B)
총 계	112,079	56,877	55,202	0.5075
일도1동	1,171	924	247	0.7889
일도2동	12,810	5,596	7,214	0.4369
이도1동	2,247	2,048	423	0.8287
이도2동	14,292	6,063	8,229	0.4242

법정동	차량대수(A)	주차면수(B)	부족분(A-B)	확보율(A/B)
삼도1동	4,833	1,718	3,115	0.3554
삼도2동	2,604	1,964	640	0.7543
용담1동	2,867	666	2,201	0.2324
용담2동	7,303	2,973	4,330	0.4070
건입동	3,730	2,090	1,640	0.5604
화북동	9,637	1,617	8,020	0.1678
삼양동	3,542	1,118	2,424	0.3157
봉개동	1,276	1,023	253	0.8017
아라동	4,555	3,085	1,470	0.6772
오라동	3,438	1,432	2,006	0.4164
연동	14,470	9,904	4,566	0.6845
노형동	15,412	11,028	4,384	0.7155
외도동	4,801	2,740	2,061	0.5706
이호동	2,014	499	1,515	0.2476
도두동	853	390	463	0.4577

4. 장래 주차수급 전망

1) 수요공급 분석의 개요

- 향후 주차시설의 수요와 공급의 차이를 분석함으로써 주차시설의 수급불균형 정도를 분석함
- 주차시설의 수요는 차량 대수로 산정하였으며, 주차시설의 공급은 주차면수로 산정하였음
- 주차시설의 수요공급 분석은 부분시행단계인 2007년, 전면시행단계인 2010년, 전면시행 후 4년 후인 2014년도, 그리고 차고지 증명제가 정착될 것으로 예상되는 2021년의 4개 년도를 대상으로 하였음

2) 주차시설 관련지표 예측

- 주차의 수요 및 공급에 관련되는 사회·경제 지표의 현황을 파악하고 향후 제주시의 주차수요 및 공급정도를 예측함.
- 인구 및 자동차수 예측은 제주시의 「제주시 주차기본계획 수립 및 대중교통모범도시 조성(2004)」과 통계청의 자료를 이용하여 예측하였음
- 「제주시 주차기본계획 수립 및 대중교통모범도시 조성(2004)」에서는 제주시의 2021년 인구를 410,000명으로 예측하여 연평균 약 2.1%의 증가를 보일 것으로 예측한 반면, 통계청에서 발표한 제주도의 인구 예측은 2005년의 540,281명에서 2021년에 563,606명으로 연평균 약 0.28%의 증가율을 보여 두 계획간에 큰 차이를 나타내었음.
- 본 연구에서는 제주시의 인구가 향후 지속적으로 증가할 것으로 예측하였으나, 위와 같은 증가율의 차이를 반영하고, 또한 2020년 이후에는 인구가 오히려 감소할 것이라는 통계청의 최근 자료를 토대로 인구를 예측하였음. 그 결과 제주시는 향후 연평균 약 1.11%의 증가율을 보일 것으로 예측되어 2010년에 약 31만 6천명, 2021년에는 약 35만 5천명에 이를 것으로 전망됨.

<표 3-12> 연도별 제주시 인구수 추정

(단위 : 명)

년 도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
인구수	292,908	296,068	299,991	303,154	306,558	310,054	313,409
년 도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
인구수	316,827	320,250	323,648	327,061	330,473	333,881	337,291
년 도	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
인구수	340,701	344,111	347,521	350,931	354,341	357,751	361,161

- 제주시의 장래 자동차 대수의 예측은 자동차보유대수를 추정한 기존의 연구¹⁾를 바탕으로 하였는데, 기존연구에서는 장래 1인당 자동차 대수가 2020년에 0.4761대, 2030년에는 0.5127대로 증가할 것으로 분석되었음.

<표 3-13> 장래 자동차 보유대수 예측

년도	인 구	승용차	상용차	총보유대수	1인당차량수
2000	47,274,543	8,773,218	3,571,546	12,344,764	0.26113
2005	49,123,386	12,062,942	4,627,344	16,690,286	0.33976
2010	50,865,058	14,848,563	5,637,655	20,486,218	0.40276
2015	51,677,306	16,572,016	6,578,157	23,150,173	0.44798
2020	52,358,327	17,493,031	7,435,149	24,928,180	0.47611
2025	52,711,735	17,933,957	8,218,432	26,152,389	0.49614
2030	52,743,608	18,087,414	8,953,313	27,040,727	0.51268

자료 : 자동차보유대수 추정에 관한, 연구, 황상규, 박병정, 교통개발연구원, 2000

- 그러나, 2004년말 기준 제주시의 1인당 자동차 보유대수는 0.3743대로 2004년 전국의 0.3049대/인에 비해 상당히 크며, 기존연구에서 예측한 2005년의 0.3398대/인보다도 더 큰 수치임.
- 그러나, 제주시의 경우 관광도시이기 때문에 외지인의 출입이 잦아 사업용 차량(렌터카 등)이 타 지역보다 많은 것으로 분석되었는데, 제주시는 비사업용 차량의 비율이 2004년 84.86%로 전국 평균인 94.84%²⁾보다 매우 작음.

1) '자동차보유대수 추정에 관한 연구', 황상규, 박병정, 교통개발연구원, 2000

2) 2000년부터 2003년까지 전국의 비사업용 차량의 비율은 95%임 (건설교통부 자동차관리과 자료)

<표 3-14> 제주시의 비사업용·사업용 차량의 비용

구 분 (수)	2001	2002	2003	2004
비사업용차량대수	84,411	88,958	92,014	94,345
사업용차량대수	8,159	9,995	11,157	11,741
합 계	92,570	102,009	107,293	111,174
비사업용비율	0.9119	0.8721	0.8576	0.8486

자료 : 제주시 자체자료

- 이러한 특징을 감안하여, 2003년도 제주시의 사업용 및 비사업용 차량의 비율을 전국기준과 맞게(비사업용 차량비율인 85%를 95%로 변환하고 제주시에 많이 있는 사업용 차량의 일부를 제외) 수정하여 제주시의 1인당 차량대수를 산정한 결과 0.3311대/인므로, 현재 제주시의 비사업용 차량대수와 기존의 연구가 거의 동일한 값을 나타내고 있음.
- 따라서 본 연구에서의 장래 자동차대수 예측은 기존연구의 장래 자동차 보유대수를 기반으로 산정하였으며, 제주시의 자동차 대수는 2007년도에 136,223대, 2010년에는 153,914대, 2021년에는 190,096대로 예측되어 자동차가 급격히 증가할 것으로 예측됨.

<표 3-15> 연도별 제주시 자동차 대수 추정

(단위 : 대)

년도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
차량대수	107,293	111,174	113,907	119,091	124,595	130,377	136,347
년도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
차량대수	142,603	147,245	152,008	156,915	161,962	167,152	170,929
년도	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
차량대수	174,773	178,685	182,668	186,721	190,096	193,513	196,975

- 장래 인구 및 자동차대수 예측에 따른 제주시의 인구당 자동차 대수는 아래와 같음(2004년의 제주도 1인당 자동차 대수는 0.374대/인으로 전국 기준치인 0.287대/인보다 높음).

<표 3-16> 연도별 제주도 인구당 자동차 대수 추정

(단위 : 대/인)

년도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
차량대수/인	0.3663	0.3743	0.3797	0.3928	0.4064	0.4205	0.4350
년도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
차량대수/인	0.4501	0.4598	0.4697	0.4798	0.4901	0.5006	0.5068
년도	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
차량대수/인	0.5130	0.5193	0.5256	0.5321	0.5365	0.5409	0.5454

3) 주차수요 예측

- 주차시설의 수요는 차량의 대수로 산정하였으며, 본 연구에서 대상이 되는 차량은 사업용 차량이 아닌 비사업용 차량이기 때문에 비사업용 차량만을 수요로 계산하였음.
- 사업용 차량의 경우 이미 차고지를 확보하고 있거나 또는 주거지가 아닌 장소에 차고지를 확보하는 경우가 많고, 관용차량의 경우에는 대수가 적을 뿐만 아니라 사용하는 기관의 주차장 등에 차고지를 확보하거나 기타 주차장을 확보할 수 있을 것으로 판단되어 대상에서 제외하였음.
- 앞에서 예측된 자동차 대수를 제주시의 비사업용 차량 비율을 고려하여 장래 비사업용 차량대수를 예측한 결과 2010년에 121,017대, 2021년에 161,320대로 예측됨.

<표 3-17> 연도별 제주시 비사업용 자동차 대수 추정

(단위 : 대)

년도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
차량대수	92,014	94,345	96,664	101,064	105,734	110,641	115,708
년도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
차량대수	121,017	124,955	128,998	133,162	137,445	141,849	145,055
년도	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
차량대수	148,317	151,637	155,016	158,456	161,320	164,220	167,158

4) 장래 주차 수급 전망

- 부설주차장은 단독주택, 다세대주택, 연립주택, 아파트, 복합건물, 기타 등의 유형으로 구분할 수 있음.
- 제주시의 부설주차장을 조사한 결과, 2004년도 제주시의 차량대수인 111,174대의 56.16%인 62,547면으로 분석됨.
- 기타의 유형에 속해 있는 주차면수는 30,623면(총 주차면수 대비 53.84%)로 가장 큰 비율을 나타냄.
- 그러나 단독주택의 경우에는 부설주차면수가 4,574면으로 차량대비 부설주차장 확보비율이 10.92%로 낮게 나타남.
- 다세대 및 연립주택은 차량대비 29.76%와 35.09%의 주차면을 확보하고 있으며, 아파트의 경우에는 거의 모든 차량이 하나의 주차면을 확보(97.89%)하고 있는 것으로 조사됨.

<표 3-18> 건축물 부설주차장 현황

법정동	합계	단독주택	다세대주택	연립주택	아파트	복합건물	기타
총계	56,878	4,575	4,079	2,230	14,554	817	30,623
일도1동	924	27	24	0	190	2	681
일도2동	5,596	348	313	179	2,770	59	1,927
이도1동	2,048	15	22	33	455	12	1,511
이도2동	6,063	621	831	318	954	124	3,215
삼도1동	1,718	139	189	36	448	15	891
삼도2동	1,964	73	115	49	89	24	1,614
용담1동	666	85	83	22	68	40	368
용담2동	2,973	395	98	159	106	7	2,208
건입동	2,090	119	136	64	769	42	960
화북동	1,617	190	237	73	262	53	802
삼양동	1,118	146	161	23	236	23	529
봉개동	1,023	22	5	83	13	0	900
아라동	3,085	290	73	289	475	0	1,958
오라동	1,432	127	119	19	0	5	1,162
연동	9,904	857	784	435	1,310	126	6,392
노형동	11,028	804	566	292	4,485	220	4,661
외도동	2,740	132	176	62	1,907	30	433
이호동	499	88	142	81	17	32	139
도두동	390	97	5	13	0	3	272

5) 주차시설 수요공급 분석

- 장래 차고지 증명제 등록대상차량(비사업용 차량)에 대하여 부설주차장과 공영주차장을 고려했을 때의 주차장 부족면수를 예측함.
- 또한, 각 동별로 2007년, 2010년, 2014년, 2021년에 대한 주차시설의 수요와 공급에 대하여 분석을 실시하여 장래 예상되는 부족주차면수를 예측하였음.

- 예측결과, 차고지 증명제가 도입될 것으로 예상되는 2007년의 부족주차면수는 37,805면, 차고지증명제가 정착될 것으로 예상되는 2021년에는 74,701면으로 부족주차면수가 지속적으로 증가할 것으로 분석되었으며, 이에 따른 주차문제가 심각할 것으로 전망됨.

<표 3-19> 년도별 주차 수요공급 전망

년 도	수 요	공 급			부족면수
	필 요 주차면수	부 설	공 영	소 계	
2007	105,734	56,995	10,934	67,929	37,805
2008	110,641	59,473	10,934	70,407	40,234
2009	115,708	61,936	10,934	72,870	42,838
2010	121,017	62,942	10,934	73,876	47,141
2011	124,955	63,993	10,934	74,927	50,028
2012	128,998	65,056	10,934	75,990	53,008
2013	133,162	66,142	10,934	77,076	56,086
2014	137,445	67,254	10,934	78,188	59,257
2015	141,849	68,387	10,934	79,321	62,528
2016	145,055	69,544	10,934	80,478	64,577
2017	148,317	70,725	10,934	81,659	66,658
2018	151,637	71,929	10,934	82,863	68,774
2019	155,016	73,157	10,934	84,091	70,925
2020	158,456	74,409	10,934	85,343	73,113
2021	161,320	75,685	10,934	86,619	74,701

- 제주시의 2007년의 동별 주차시설 수요공급 정도를 살펴보면 아래와 같음.

<표 3-20> 2007년도 주차 수요공급 전망

구 분	수 요	공 급			부 족 주차면수
	필 요 주차면수	부 설	공 영	소 계	
제주시	105,734	56,995	10,934	67,929	37,805 ³⁾
일도1동	1,105	934	52	986	119
일도2동	12,085	5,682	819	6,501	5,584
이도1동	2,331	2,406	300	2,706	0
이도2동	13,483	6,501	1,320	7,821	5,662
삼도1동	4,559	2,723	699	3,422	1,137
삼도2동	2,457	1,823	646	2,469	0
용담1동	2,705	689	580	1,269	1,436
용담2동	6,890	1,623	996	2,619	4,271
건입동	3,519	2,806	372	3,178	341
화북동	9,091	1,707	510	2,217	6,874
삼양동	3,341	1,734	496	2,230	1,111
봉개동	1,204	724	19	743	461
아라동	4,297	3,009	77	3,086	1,211
오라동	3,243	1,321	62	1,383	1,860
연 동	13,651	9,547	1,616	11,163	2,488
노형동	14,540	10,514	1,425	11,939	2,601
외도동	4,529	2,324	511	2,835	1,694
이호동	1,900	460	120	580	1,320
도두동	805	468	314	782	23

3) 제주시의 부족주차면수와 각 동별 부족주차면수의 합은 서로 상이한데, 이는 이도1동과 삼도2동의 잔여주차면수가 고려되지 않았기 때문임 (이하 동일하게 계산)

○ 제주시의 2010년도 주차 수요공급 전망을 살펴보면 아래와 같음.

<표 3-21> 2010년도 주차 수요공급 전망

구 분	수 요	공 급			부 족 주차면수
	필 요 주차면수	부 설	공 영	소 계	
제주시	121,017	62,942	10,934	73,876	47,431
일도1동	1,264	1,031	52	1,083	181
일도2동	13,832	6,275	819	7,094	6,738
이도1동	2,668	2,658	300	2,958	0
이도2동	15,432	7,179	1,320	8,499	6,932
삼도1동	5,218	3,007	699	3,706	1,513
삼도2동	2,812	2,013	646	2,659	153
용담1동	3,096	761	580	1,341	1,755
용담2동	7,885	1,792	996	2,788	5,097
건입동	4,027	3,099	372	3,471	556
화북동	10,406	1,885	510	2,395	8,010
삼양동	3,824	1,915	496	2,411	1,414
봉개동	1,378	800	19	819	559
아라동	4,918	3,323	77	3,400	1,518
오라동	3,712	1,459	62	1,521	2,191
연 동	15,624	10,543	1,616	12,159	3,465
노형동	16,641	11,611	1,425	13,036	3,605
외도동	5,184	2,566	511	3,077	2,107
이호동	2,175	508	120	628	1,546
도두동	921	517	314	831	90

○ 제주시의 2014년도 주차 수요공급 전망을 살펴보면 아래와 같음.

<표 3-22> 2014년도 주차 수요공급 전망

구 분	수 요	공 급			부 족 주차면수
	필 요 주차면수	부 설	공 영	소 계	
제주시	137,445	67,254	10,934	78,188	59,257
일도1동	1,436	1,102	52	1,154	282
일도2동	15,709	6,705	819	7,524	8,186
이도1동	3,030	2,840	300	3,140	0
이도2동	17,527	7,671	1,320	8,991	8,535
삼도1동	5,927	3,213	699	3,912	2,015
삼도2동	3,193	2,151	646	2,797	397
용담1동	3,516	813	580	1,393	2,123
용담2동	8,956	1,915	996	2,911	6,045
건입동	4,574	3,312	372	3,684	891
화북동	11,818	2,014	510	2,524	9,294
삼양동	4,344	2,046	496	2,542	1,802
봉개동	1,565	854	19	873	691
아라동	5,586	3,551	77	3,628	1,958
오라동	4,216	1,559	62	1,621	2,595
연 동	17,745	11,265	1,616	12,881	4,864
노형동	18,900	12,407	1,425	13,832	5,068
외도동	5,888	2,742	511	3,253	2,635
이호동	2,470	543	120	663	1,807
도두동	1,046	552	314	866	180

○ 제주시 2021년 주차 수요공급 전망을 살펴보면 아래와 같음

<표 3-23> 2021년도 주차 수요공급 전망

구 분	수 요	공 급			부 족 주차면수
	필 요 주차면수	부 설	공 영	소 계	
제주시	161,320	75,685	10,934	86,619	74,701
일도1동	1,685	1,240	52	1,292	393
일도2동	18,438	7,545	819	8,364	10,074
이도1동	3,557	3,196	300	3,496	61
이도2동	20,571	8,633	1,320	9,953	10,618
삼도1동	6,956	3,616	699	4,315	2,642
삼도2동	3,748	2,420	646	3,066	682
용담1동	4,127	915	580	1,495	2,632
용담2동	10,511	2,155	996	3,151	7,360
건입동	5,369	3,727	372	4,099	1,270
화북동	13,871	2,267	510	2,777	11,094
삼양동	5,098	2,302	496	2,798	2,300
봉개동	1,837	961	19	980	856
아라동	6,556	3,996	77	4,073	2,483
오라동	4,948	1,755	62	1,817	3,132
연 동	20,827	12,677	1,616	14,293	6,534
노형동	22,183	13,962	1,425	15,387	6,796
외도동	6,910	3,086	511	3,597	3,313
이호동	2,899	611	120	731	2,168
도두동	1,228	621	314	935	293

IV. 주차정책 방향 및 세부 실천 방안

1. 주차정책의 기본방향

1) 기본목표

- 제주시의 주차정책의 기본방향은 제주시의 심각한 주차문제를 해소하고자 다음과 같은 기본목표를 설정함.
 - 주차수급의 균형
 - 주차시설 이용효율의 제고
 - 주차시설운영의 개선
 - 주차질서의향상의 향상

가. 주차수급의 균형

- 제주시는 급격히 증가하는 차량대수의 증가에 비해 주차공간의 공급이 크게 미흡하여 주차수급의 불균형이 심각한 실정임. 따라서, 주차수급의 균형을 이루기 위한 방안을 마련하고자 함.

나. 주차시설 이용효율의 제고

- 제주시의 주차공간부족문제에 대처하기 위해서는 주차공간의 확충이나, 수요관리정책도 중요하지만, 기공급되어 있는 주차시설의 효율적인 이용도 매우 중요함. 따라서, 기존 주차시설 이용의 효율성을 제고하는 방안을 마련하고자 함.

다. 주차시설운영의 개선

- 제주시민들의 주차시설이용의 편리를 도모하고, 주차시설 관리의 효율성을 제고하기 위해서 주차시설 운영방식을 개선함.

라. 주차질서의식의 향상

- 적절한 장소로의 주차시설의 배치와 운영을 통해 제주시민들의 올바른 주차시설 이용을 유도하고, 주차질서의식을 향상시킴.

2) 기본방향

가. 주차시설 확충

- 차량대수의 급격한 증가에 대응하기 위해서는 결국 적정 규모의 주차시설의 공급이 선행되어야 하며 이에 따른 주차시설 확충방안을 마련하고자 함. 주차시설이 절대 부족한 지역과 주차이용율이 높고 활용방안이 다양한 지역을 주차시설 확충의 우선 대상지로 하여, 이면도로 정비, 공공용지 및 사유지를 활용하여 확충하도록 함.
- 민영주차장에 대해서는 관련 법규 및 민영주차장 건설시의 지원제도 등의 개선을 통하여 민영주차장 건설 활성화방안을 마련하도록 함.

나. 주차시설 관리·운영 개선

- 주차장 무인자동화 시스템을 확충하여 주차요금 징수방법을 현대화하며, 도입대상은 공영주차장을 중심으로 하며, 매년 도입대상 범위를 확대해 가도록 함.

- 노상주차장의 효율적 운영방법을 강구하도록 함
주택용도 이외의 부설주차장을 인근 지역 주민들의 야간 주차공간으로 활용하는 방안을 마련하도록 함
- 조업으로 인해 주차문제가 심각한 구간이나 구역을 대상으로 하역 및 조업관련 차량의 주정차 관리방안을 마련하도록 하고, 도심 및 향후 교통정체가 예상되는 지역의 주차수요를 조절하기 위해 부설주차장 설치제한구역을 지정하고, 이와 연계한 주차문제 완화방안을 마련하도록 함
- 기존의 요금체계를 개선하여 세부지역, 이용시간대, 차종 등을 고려한 새로운 주차요금체계를 마련하여 지역별 주차수요를 조절하도록 하고, 용도별 건축물 주차원단위조사를 행하여, 이를 기준으로 부설주차장 설치기준을 검토하여 주차장 설치기준의 개선방안을 제시하도록 함.

다. 주차문화시범지구 조성사업의 추진

- 주택가를 중심으로 사업추진시 파급효과가 큰 지역을 우선대상으로 주차문화시범지구를 선정하여 주차시설 확충 및 주민들의 자율적인 운영방안을 마련하여 주민들의 주차문화인식을 제고시킴.
- 제주시의 교통 및 주차문제가 심각한 도심지역을 교통혼잡특별관리지구로 지정하여 해당지구의 주차실태 분석을 통해 주차개선 대책을 마련함

2. 주차정책의 세부 실천방안

1) 주차시설 확보상의 정책방안

가. 주차시설 공급총량제 도입 및 적용

가) 주차시설 공급총량제의 개념

- 공급총량제한제는 승용차교통 유발수요를 근본적으로 억제하고 적정 수준의 교통소통여건을 유지하기 위해서 주차시설공급의 총량을 제한하는 정책임
- 이는 새로운 주차공간을 공급하기 전에 도로망이 새로운 통행수요를 처리할 수 있는지 평가하고 적정 교통 여건을 유지하기 위하여 기 설치된 주차공급의 이용을 최대화하기 위한 정책수단으로서 샌프란시스코, 포틀랜드 등의 선진 외국도시에서도 적용하고 있음.

나) 주차시설 공급총량제의 적용방법

- 주차시설 공급총량을 결정하기 위해서는 1단계로 향후 토지이용변화와 주차발생여건변화를 고려한 주차수요를 예측함으로써 이를 수용하기 위한 주차시설 공급총량을 결정함.
- 2단계로 주변의 도로소통여건을 고려하여 수용가능한 주차수요를 산출한 뒤 3단계에서는 1단계와 2단계의 주차수요 중 낮은 값을 적용하여 공급총량수준을 결정함.

- 1단계의 여건변화를 고려한 잠재수요를 예측하기 위해서는 통행발생, 토지이용, 차량 이용 증가를 예측하여야 하며, 2단계의 도로소통여건을 고려한 수용가능한 주차수요를 알아보기 위해서는 여유용량과 초과수요를 분석하여야 하며, 일반적으로 비주거가 포함된 지역에서는 주간주차수요가 야간 주차수요보다 크므로 주간에 대한 분석으로 장래 주차수요를 도출하여야 함.

라) 주차시설 공급총량제의 효과

- 주차시설 공급총량을 결정하기 위하여 전술한 3단계 방법론에 따라 여건변화를 고려한 장래주차수요와 도로소통 여건을 고려한 수용가능 주차수요를 예측하면, 장래주차수요가 수용가능주차수요를 초과해 도로소통 여건을 고려한 수용가능 주차수요를 기준으로 주차시설 공급 총량을 결정하는 것이 바람직한 것으로 판단됨.

나. 공영주차장의 확충과 주거지 전용주차시설의 확보

- 주차장법에서의 노외주차장 위치제약은 실질적으로 거의 없으며 규모 면에서도 타건축물에 비해 크게 완화되어 있어 위치 및 규모에 따른 주차장 설치제약은 크지 않음
- 따라서 노외주차장은 부지확보만 가능하면 어디에든 건설할 수 있으며, 결국 정비방향은 어디에, 어떤 형식으로, 어느 규모로 건설할 것인가에 귀착됨.
- 본 연구에서는 노외주차장 확보의 기본방향을 다음과 같이 정립하였음 첫째, 단·중기적으로는 건설비가 저렴하고 주차수요가 많은 곳에 건설함. 이는 현재의 제주시 재정여건상 충분한 노외주차장을 확보하기

어려운 점을 고려하여 가급적 경제성이 높은 지역을 우선적으로 공급 하려는 취지임.

- 둘째, 장기적으로는 노상주차 및 불법주차 등과 같은 주차수요를 흡수 할 수 있는 노외주차장을 대폭 확충하고 불법주차단속 등을 통한 노 외주차장의 활용도를 강화할 수 있는 방안을 강구하도록 함.
- 셋째, 제주시의 토지이용실태를 살펴보면 노외주차장으로 활용할 수 있는 대지는 많지 않은 반면 주차수요는 차량의 증가와 함께 한층 증 가할 것임. 이러한 주차수요에 대응하기 위해서는 학교운동장 지하 등과 같은 활용 가능한 지하부에 주차장을 확보하는 방법 이외에 뚜 렷한 대안은 없음. 특히 장래에도 지가는 지속적으로 상승할 것으로 예상되고 지상부의 효율성은 더욱 증대할 것으로 판단됨에 따라 지하 공간의 활용에 초점을 두는 것이 바람직할 것으로 판단됨.
- 넷째, 노외주차장의 재원은 원칙적으로 제주시가 부담하나 민간자본의 참여를 적극 유도함.

다. 공공기관 주차장 및 부설주차장의 적극 활용

가) 추진배경 및 목적

- 제주시를 비롯한 대부분의 시도에서 주차공급에 비하여 주차수요가 과도하게 많은 것으로 파악되고 있으며, 이는 자동차수의 급격한 증 가에 의해 주차수요도 급증하는 반면, 주차시설의 마련은 현실적인 여건상의 어려움에 의해 제한적으로 밖에 설치되지 못하기 때문임.
- 이와 같은 이유 때문에 주차장이 절대적으로 부족한 상황이며, 주차장 소의 절대적인 부족은 다양한 불법 주차를 유발하여 궁극적으로는 지 역간 통행을 방해하여 지역의 사회경제에 악영향을 초래하게 됨.

- 이러한 절대적 과부족 현상에도 불구하고 제주시의 상당 부분의 업무 용빌딩은 야간시 이용자가 거의 없는 실정임 이러한 빈 공간이 활용 되지 못하는 이유는 무엇보다도 관리상의 문제나 건물의 안전 및 도난의 문제 등이 클 것임. 이러한 건물 부설주차장의 관리 및 이용상의 문제점에 대한 극복이 그리 힘들지 않을 경우 효과적인 주차공간 으로서의 역할을 수행할 수 있을 것으로 판단됨.

나) 운영 및 추진방안

- 앞에서 언급하였듯이 관리상의 문제, 건물의 안전 및 도난 등의 이유 등으로 주택가 인접 상가 건물에 대한 강제적인 개방을 추진할 경우 강한 반발이 예상되며 효율적 이용도 어려울 것으로 판단됨
- 이에 직접적 규제보다는 각종 incentive제공을 통한 간접적 규제방안을 모색해 볼 수 있으며, 약정체결에 의한 주거지주민주차제로 운영하는 것이 바람직할 것으로 판단됨. 즉, 시설주가 개방의사를 밝히면, 동에서 홍보를 하고 이용을 원하는 주민은 동에 배정신청을 하여 동에서 주거지주민주차제 원칙에 따라 배정·관리하도록 함.
- 다른 방안으로는 인센티브지원 방안임. 야간개방에 필요한 주차시설개선비 보조를 통해 인근 주민에게 자기소유 또는 관리의 부설주차장을 개방하여 이용토록 하는 자로서 개방대상 부설주차장을 인근 주민과의 자매결연(약정형식)을 통해 주거지 주민주차제 형태로 운영하게 하는 자를 지원대상으로 하는 것임.
- 지원근거는 지방재정법 제14조 1항 4호 및 동법시행령 제24조 2항 및 3항에 의거 지방자치단체가 권장하는 사업에 대해서는 보조가 가능하며, 지원방법은 조례로서 정하도록 규정되어 있음.
- 지원액 및 범위는 현 상태에서 야간개방이 가능하나 주차구획면 보수

등이 필요한 경우에는 최고 100만원 범위내에서 보수실비 전액을 지원토록 하며, 범위는 주차구획선 정비, 차량안전장치 등 보수비용 및 안내표지 설치비용으로 함.

- 또한 야간개방에 필수적인 시설변경 공사가 요구되는 경우에는 개방면당 20만원 범위내에서 지원하되, 10면 이상 개방시 200만원 범위내에서 지원토록 하며 지원범위는 주차면 보수비용을 포함하여 개방주차장 분리시설, 담장제거 등 시설개선비용으로 함.
- 지원방법은 개방권유 및 개방의사를 표시 → 시설보수 및 개선 신청 → 현장확인 → 공사 → 보조금신청 → 현장확인 → 보조금지급의 순으로 지원토록 함.
- 그 외 활성화 방안으로는 세금 감면 및 안내시스템 도입을 통해 일정 규모 이상의 부설주차장을 개방할 경우 주차요금 수입에 대한 부가가치세 및 소득세를 감면해 주는 인센티브제를 적극 도입하여야함. 또한, 판매시설, 업무빌딩 등 대규모 부설주차장의 유료화와 더불어 주차장 안내시스템을 도입하여 주차장을 유효하게 활용토록 유도함이 바람직할 것임.
- 그리고 부설주차장 운영권의 매각을 통해 장기적으로 부설주차장 운영권을 상가분양과 같이 제3자에게 매각하여 주차사업으로 육성하는 방안도 필요함.
- 마지막으로 공동 주차장활성화 및 거리제한 완화를 위한 방안임. 현재 부설주차장을 당해 건축물이 아닌 인근부지에 설치할 경우 주차장법상 직선거리 300m 이내로 제한되어 있어서 개별 건축물별 주차장 부지 확보에 어려움이 있음. 이러한 문제점을 해소하고 다수 건축주의 공용주차장 설치를 활성화하기 위해서는 주차장 설치거리기준의 완화를 검토할 필요가 있을 것으로 판단됨.

다) 부설주차장 개방에 따른 불편 해소를 위한 대책

- 부설주차장의 개방은 본래 용도 외에 활용도가 낮은 야간에 인근주민에게 개방하는 것으로 주차시간 준수가 필수적이므로, 정해진 시간을 초과하여 주차함으로써 피해를 발생시키는 차량에 대한 처리대책이 필요함.
- 또한 부설주차의 야간개방으로 인한 주차장 소유주의 관리책임을 최소화하여 야간개방 참여 활성화를 유도하도록 하며, 이러한 문제의 해결을 위하여 개방된 주차장의 관리업무를 동에서 대행해야 할 것임.
- 야간 개방된 부설주차장을 시·동에서 사용신청접수, 배정, 요금징수 등의 관리업무를 시설주를 대신하여 수행하도록 하며 시설주는 동의 해 최종 배정된 주민에게 부설주차장을 개방하고, 동이 징수한 주차요금의 수령 등의 관리책임을 최소화하도록 함.
- 그리고 약정체결을 통한 이용자 준수사항 강제 및 책임 소재 구분을 명확히 해야 할 것임. 약정 체결시 이용자 준수사항, 책임소재 및 위반시 조치사항을 명시하여 책임 소재를 명확히 할 필요가 있음. 특히 야간관리자가 없는 개방주차장내 주차시 발생하는 이용자 차량피해에 대해서는 개방자의 책임이 없음을 명기하도록 함.
- 또한, 약정시간외 주차로 인한 시설주 피해예방을 위하여 정해진 시간(약정시간)을 위반하여 주차함으로써 주차장 관리주체가 견인을 요구할 경우에는 시·동에서 즉시 견인토록 하며 이용자 준수사항위반으로 견인조치시 주차장 사용권을 박탈할 수 있도록 하여 시설주의 피해예방책을 마련해야 할 것임.

2) 주차시설 운영상의 정책방안

가. 공영주차장 운영 개선

- 주차문제는 주차 공급력 증대만으로 해결하기는 어려우며, 선진국가에서도 공급을 위한 노력뿐만 아니라 관리·운영 및 효율화에 대한 방안을 강구하고 있는 실정임.
- 따라서 전장을 통해 계획된 주차장 확보계획의 충실한 수행과 함께 관리·운영체계를 개선함으로써 주차 공급량의 제약을 극복하고 보다 강화된 주차장의 관리·운영체계를 갖는 것이 요구됨.
- 직·간접적 효율화방안이 많을 수 있으나 시급한 개선이 요구되는 사항들을 우선 선정하여, 개선방안을 제시하고자 함.
- 첫째, 홍보 및 안내체계의 개선임. 대부분의 제주시내 공영주차장에 대한 홍보 및 안내체계의 부족으로 공영주차장의 회전율이 매우 낮은 실정임. 이처럼 낮은 회전율은 공영주차장의 재정여건을 악화시켜 공영주차장의 추가설치 및 서비스 확대의 저해요인으로 작용하고 있음. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 공영주차장의 중요성을 일깨운 후 실질적으로 공영주차장을 이용하는데 필요한 정보를 쉽게 습득하도록 도와주는 시스템을 운영함
- 둘째, 주차장관리방법에 관한 개선임. 제주시내 공영주차장 중 일부 노외주차장을 제외하면, 주차관리원에 의한 후불제 방식에 의해 운영되고 있음.
- 이러한 운영방식은 주차관리원이 고정 배치되어 근무하므로 주차안내 및 이용자에게 편의를 제공하고 할인·할증 등 시책상 필요한 관리방법을 적용하기에 유용한 장점이 있는 반면에 인건비 부담이 커 주차장

관리비용이 과다하게 소요되고 주차관리원의 현금취급에 따른 부조리의 개연성이 있으며 차량의 대기를 증가시키는 등의 단점을 지니고 있음.

- 공영주차장에서의 요금징수체계는 차량의 대기를 줄일 수 있도록 기계식으로 운영이 되는 것이 바람직함. 즉, 주차관리원에 의해 요금이 징수되는 공영주차장은 기계식으로의 전환이 요구되며, 전환된 후에도 지속적인 관리를 통해 자동주차요금징수가 원활히 이루어지도록 해야 할 것임.
- 장기적으로는 완전무인자동징수시스템을 도입하여 운영비를 절감하여야 함. 현재 무료로 운영되고 있는 공영주차장은 운영형태를 유료로 전환하면서 주차요금 징수체계방식을 기계식으로 전환하도록 함.
- 셋째, 공영주차장 주변 주차관리에 대한 개선임. 공영주차장 주변의 불법주차실태는 정도의 차이는 있지만 모든 공영주차장 주변에서 이루어지고 있는 실정으로 공영주차장의 이용을 저조 뿐만 아니라 진출입시 소통에도 막대한 지장을 주는 것으로 나타남.
- 이러한 문제를 해결하기 위해서 불법주차문제는 공영주차장 뿐만 아니라 모든 유료주차장의 문제이므로 공영주차장이 위치하고 있는 자치단체별로 공영주차장 이용을 제고를 위해서 지속적인 단속이 요구됨.
- 또한 공영주차장이 설치된 주택가 이면도로의 경우에는 도로유형별로 주차구획선 설치 가능지역 등 현 실태를 정확하게 반영한 조례를 제정하고, 주택가 이면도로의 정비를 통해 주차장설치 가능 지역은 주차구획선을 설치하여 유료화 또는 주거지 주민주차제를 시행하는 것이 바람직함.
- 넷째, 적자로 운영되고 있는 주차장에 대해서는 공영주차장 이용 활성화 측면에서 정부에서 어느 정도 보조금을 지원함이 바람직할 것으로 사료되며, 기본적으로는 주차요금수입이 증대될 수 있도록 캠페인 전

개 및 인쇄물 배포를 통하여 공영주차장 이용을 활성화 시킬 수 있는 방안이 도입되어야 함.

- 다섯째, 운영관리에 관한 개선이다. 공영주차장 운영관리상의 문제점은 관리시설(관리실, 편의시설) 부족, 관리인력부족, 적자운영으로 나타남. 적자운영이 되고 있는 주차장의 경우는 관리인력을 충분히 배치하지 못하므로 인력부족을 호소할 수밖에 없고, 현장관리인의 근무여건의 열악함이 현장관리자의 불친절로 연결되어 결국은 공영주차장 이용율에 영향을 줄 수도 있음. 그러므로 먼저 현장 관리인들을 위한 편의시설의 확충이 시급히 요청되고 그 후 관리인력의 확충이 필요할 것으로 사료됨. 한편, 무인자동화 징수시스템의 도입 확충을 통해 불요불급한 인력은 점차 감소시켜 나가도록 함.

나. 주차장 안내시스템의 정비

가) 주차안내판

- 3단계의 안내판제도는 블록안내판 → 상세(街區)안내판 → 개별안내판에 의해 각각의 정보와 역할을 계승하면서 단계적으로 실시간만차, 혼잡, 공차정보를 색이나 문자로 제공해서, 우회전을 원칙으로 목적 주차장에 원활히 안내하는 제공시스템임.
- 만차의 표시는 운전자가 안내판으로부터의 정보를 얻어서 목적으로 하는 주차장에 도달할 때까지의 시간을 고려해, 여유 대수를 갖게 설정을 한다. 이때 주차장의 만공정보는 3분 간격으로 수집해, 정보의 갱신을 실시함.
- 블록안내판의 경우는 중심가로 향하는 입구 부근의 도로변이나 중심가의 간선도로변에 주차장의 안내판을 설치함. 이것은 운전자가 순조

로이 주차장 이용을 할 수 있도록 안내하는 첫 번째 단계임.

- 상세(街區)안내판에서는 각 블록의 입구 부근에 상세안내판을 설치해서 해당 블록내의 각 주차장 위치와 만차·공차의 정보 및 일방통행 등의 교통규제를 표시함.
- 개별안내판에서는 각 블록의 일방통행규제의 입구 부근에 개별 안내판을 설치해, 개별 주차장의 만차·공차 정보와 각 주차장으로의 경로를 안내함. 또한 개별안내판으로 주차장 안내가 불충분한 장소는 보조안내판으로 주차장의 방향을 안내함.

나) 홈페이지 및 휴대전화

- 자택이나 사무실에서 출발전에 주차장에 관한 정보의 확인이 가능해지도록 제주시 홈페이지에 본 시스템에 참가하는 주차장의 상세정보나 실시간 만공정보를 게재함.
- 또한, 휴대전화의 화면상에서도 이러한 정보를 확인할 수 있도록 하여 출발전의 운전자가 자택이나 사무실에서 주차장의 혼잡상황을 확인할 수 있어 대중교통 이용으로의 전환을 촉진하는 효과도 있음.

다) 카네비게이션을 이용한 정보제공

- 제주시의 도심지 특정지역에는 유료주차장이 많이 있지만 이용율은 그다지 좋지 않은 경우가 있음. 큰길에 있는 유료주차장은 대기행렬이 생길 만큼 성황이지만, 다소 도보시간을 요하는 곳에서는 주차장에 빈 곳이 상당히 존재하는 경우가 있음.
- 특히, 제주시와 같은 렌트카 이용율이 높은 곳에서는 지리에 서투른 자동차가 주차장을 찾기 위해 배회하면서 새로운 정체가 일어날 수

있음.

- 또한 주차장의 입구를 찾는 것에만 집중해 주의가 산만하게 되어 교통사고를 유발할 위험성도 높음. 따라서 교통정보 취득 기능이 유리한 카네비게이션을 적극 활용하여 목적지 방향의 주차장 정보를 획득 가능할 뿐만 아니라, 이용자가 사전에 자동차의 사이즈나 허용할 수 있는 요금의 설정을 등록해 두면, 거기에 알맞은 대상을 검색할 수 있고, 그 주차장까지의 경로 유도에서도 큰 문제가 없을 것임.
- 무인정산 주차장이나 정체로 인해 평상시에 알 수 없었던 소규모의 주차장의 표시나 요금이 싼 주차장을 찾을 수가 있음. 목적지에 가장 가까운 장소를 안내하는 일도, 지금까지 알려지지 않았던 주차장을 안내하는 일도 가능하고, 카네비게이션이 유도해 주므로 배회형태는 확실히 줄어들 수 있음.
- 카네비게이션을 이용한 주차장안내시스템의 과제는 대상 지역을 확대시킬 방안의 모색이라고 할 수 있는데, 제공 정보의 포맷을 통일화하는 것이 우선적으로 요구된다 할 수 있음.

라) 시스템 구축을 위한 전제조건

- 개별주차장측과의 협력체계 구축
 - 주차장의 관련 정보는 3분 간격으로 수집해서 정보를 갱신하여야 하는데, 이것은 주차장 측에서의 정확하고 민첩한 정보 제공이 전제가 되기 때문에 긴밀한 협력 체제의 구축이 필요함.
- 주차장 만차 정보의 타임 러그 극복
 - 만차의 표시는 운전자가 안내시스템으로부터 정보를 얻어서 목적 주차장에 도달할 때까지의 시간을 고려해 여유 대수를 갖게 설정하여야 하지만, 모든 개개의 운전자에 대응할 수 있는 것은 아님. 주차장의

빈 대수나 이용 예약 상황 등 세밀한 대응이 필요함.

○ 지역특성에 맞는 안내체계 구축

- 소규모 분산형 주차장이 있는 지역에서 안내판에 의한 정보제공은 운전자의 이해를 돕기 어려움. 또 가로경관 측면에서 안내판이 눈에 띄는 것은 바람직하지 않은 지역도 있을 것임. 이런 경우는 오히려 휴대전화나 카네비게이션 등으로 정보 제공을 요구하는 운전자에 직접 정보를 제공하는 것이 효과적일 것임.

○ 주차안내정보시스템 구축에 따른 기대효과

- 주차장 정보의 제공에 의해 주차장 찾거나 입고를 기다리는 시간의 감소 및 배회가 해소되어 주차장 이용의 효율화나 촉진이 기대됨. 또 불법 노상주차 차량의 감소나 배회하는 교통량의 감소 등에 의해 도로교통의 원활화나 동반하는 환경의 개선도 기대됨. 더불어 지역전체의 주차장의 이용 편리성이 향상됨으로써 해당지구로 자동차로 이동하는데 대한 불안감이 감소하여 해당지역의 이미지의 향상 등 지역의 활성화에도 기여할 것으로 기대됨.

다. 주차요금 현실화 및 조정

가) 주차요금 조정의 기본 방향

○ 주차요금체계개선의 기본방향은 지역구분과 급지별 요금차등화 및 시간대별 차등지급 등의 기준으로서 설정할 수 있는데, 그 세부기준을 다음과 같이 설정할 수 있을 것임.

- 첫 번째 기준은 토지이용 특성, 대중교통 접근성, 교통 혼잡도 등을 고려한 급지의 세분화
- 두 번째 기준은 공영주차장의 합리적인 운영을 위한 주차요금의 조정
- 세 번째 기준은 단시간 주차유도 및 요금정산의 편리를 위한 요금징

수 시간단위의 조정. 마지막 기준은 상위급지에 대한 주차요금누진을 적용, 하역차량에 대한 주차요금 할인, 지하철 환승주차장 요금할인 등의 다양한 요금체계를 마련

나) 주차요금 조정의 개선 방안

○ 급지체계의 설정

- 주차요금의 지역별 차별화를 위한 급지의 설정은 행정구역을 중심으로 설정하기 보다 급지구분을 토지이용, 대중교통접근성 등을 고려하여 3급지 정도로 세분화함이 좋을 것으로 판단됨.
- 제주시의 1급지는 상업·업무시설이 밀집한 도시계획용도상 상업지역으로 주변 도로망이 잘 구비되어 있고, 시내버스 등의 대중교통의 접근성이 매우 양호한 지역에 위치한 주차장으로 설정함.
- 2급지는 도시계획용도상 상업지역, 공업지역으로 대중교통의 접근성이 양호한 지역에 위치한 주차장으로 설정하고, 3급지는 1, 2급지를 제외한 지역으로 설정함이 좋을 것으로 판단됨.

○ 요금체계의 설정

- 요금징수의 시간단위는 단시간의 주차를 유도 및 요금징산의 명확성을 위해 10분당 요금징수를 기본으로 하고, 일 주차권, 월주차권제도를 시행토록 함. 주차회전율이 높은 지역에 있어서는 주차시간이 2시간을 초과하는 경우에는 2시간 초과분에 대한 요금을 할증하는 장시간 주차요금누진제를 적용하여 장시간 주차를 억제함.
- 또한, 동급지의 노상주차장의 오전, 오후 첨두시의 주차에 대해서는 요금을 할증하여 첨두시의 노상주차를 억제시키며, 그 외 지정된 하역주차구간에 주차한 화물조업주차 차량에 대해서는 요금할인혜택을 부여하는 것임.

라. 주차요금 정산의 무인자동화시스템 도입 확대

- 주차장의 무인자동화는 주차관리원의 비상주를 의미하는 것이 아니라 종전 관리원의 임무 중 주차료 징수업무를 기계화하여 시민이 자발적으로 지불하는 것을 의미함.
- 시스템 설치 후 최소인력으로 관리되는 무인자동화 주차장에서 주차관리원의 역할은 청소, 주차안내, 차량관리 등 이용고객에 대한 서비스의 질을 한층 더 향상시키는 역할을 담당할 것임.
- 무인 자동화시스템 구축목적
 - 첫째, 1인당 주차관리면수 향상으로 인건비의 절약(100면/1인 기준)이 예상
 - 둘째, 주차요금의 전산자동화에 의한 요금시비 및 민원발생 소지를 근절
 - 셋째, 영수증 발급 및 매출현황의 자동집계로 주차요금 누수방지 및 투명한 주차장 회계가 가능토록 해 줄 것임.
 - 넷째, 야간 도심 및 과다 교통량 유발 지역에 대한 가변적 주차관리 정책 등의 탄력적 대응
 - 다섯째, 주차요금미납 및 도주차량 근절을 통한 수익성 향상도 기대
 - 여섯째, 주차장 자율 이용을 통한 시민들의 주차문화의식을 높이는 데에도 기여
- 무인자동화 시스템의 궁극적인 완성은 주차장별 기기설치와 이를 연결하여 유용한 주차정보를 제공할 수 있는 단계이며, 이것은 ITS(지능형 교통체계: Intelligent transport systems)망의 구축을 통한 다양한 주차정보의 제공으로 주차장을 찾아 배회하는 비효율을 방지하고 나아가 교통흐름을 원활하게 하는 중요한 기능을 수행할 것으로 판단됨.

마. 차고지 증명제 도입

- 제주시에서는 2007년 2월1일 시행할 예정임

3) 주차시설 수요관리상의 정책방안

가. 노상주차장의 유료화로 적법 주차 유도

- 차고기능의 주차장은 자동차를 소유하고 있는 자가 확보하여야 하고, 스스로 주차장을 확보하지 못한 자는 주차요금을 부담하고 주차하는 것이 원인자·수혜자부담원칙에 부합됨.
- 그러나 주택가 생활도로의 주차실태를 보면 상당수의 차량이 자기집 주차장을 확보하지 못한 채 도로상에 주차하고 있으며, 도로상에 주차한 자동차중 주차요금을 부담하고 있는 차량은 거주자우선주차제가 실시되고 있는 지역에 불과하다.
- 도로는 공공시설물로서 국가 또는 지방자치단체의 소유이고, 특정인이 불법점유 또는 사용하여 수익을 얻는 경우에는 그에 상응하는 비용을 부담하는 것이 타당하다고 할 수 있으나, 자신의 집 앞 골목길에 매일 주차를 하면서도 공공시설물 즉, 시민공동의 재산을 불법적으로 점유·사용하고 있는데 대하여 비용부담의식을 느끼고 있는 시민은 거의 없는 실정임.
- 물론, 거주자우선주차제가 실시되고 있는 지역에서는 주차구획을 지정 받아 배타적으로 사용할 수 있지만, 앞서 언급하였듯이 생활도로상에 불법주차를 실시하면서도 주차요금을 부담하지 않는 경우와 비교할 때 근본적인 형평의 차이가 발생.

- 따라서 생활도로의 활용 가능한 공간은 노상주차 유료화를 도입함으로써 공공시설인 도로의 효율적 이용과 사회적 형평성을 확보할 수 있음

나. 효율적인 불법주차단속방안 확립

가) 주민자치위원회에 의한 불법주차관리

- 생활도로의 불법주차단속은 야간은 물론 주간에도 거의 전무한 상태인 것으로 나타남. 이는 관계기관청과 경찰의 단속인력부족 및 장비부족으로, 불법주차로 인해 불편을 겪는 주민의 신고에도 신속하게 대응할 수 없는 상황에 직면해 있음.
- 특히, 제주시에서 생활도로를 대상으로 한 불법주차단속의 문제점은 더욱 심화될 것으로 예상됨. 따라서 관할관청이 인정하는 (가칭)주민자치위원회로 하여금 일반 생활도로지구에서도 불법주차사실에 대한 증거 작성 및 고발로도 과태료를 부과할 수 있는 제도 도입이 필요한 것으로 보임.
- 이 관리방식은 거주자우선주차지구의 주차문화 조성과 함께 24시간 주민자치에 의한 효율적인 불법주차관리와 질서유지를 지속하면서 주민과의 마찰을 완화시킬 수 있으며, 관리 인력과 비용을 최소화하는 장점이 있으나 운영에 따른 전문성 부족과 단속주체의 법적 책임의 한계가 모호하다는 단점이 있을 수 있음.

나) 민간위탁에 의한 불법주차관리방안

- 한편, 경우에 따라서는 유럽처럼 생활도로의 노상주차시설 운영과 불

법주차 단속권한을 일정한 자격을 갖춘 민간 기업에게 맡겨 그의 명
의와 책임 하에 주차 시설 및 단속을 유지·관리하는 방식도 적극적
으로 고려할 필요가 있음. 이 경우 기존의 관할관청 및 경찰에 의한
단속방식보다, 효율성이 높은 장점이 있음.

- 만약 기존방법으로 생활도로의 불법주차를 철저히 단속하기 위해서는
충분한 관리·단속인력을 공무원으로 충원해야 함으로서 노동생산성과
유지관리의 비용이 높아지고, 24시간의 관리도 어렵다고 할 수 있음.
- 그러나 민간위탁의 경우, 영리를 추구하는 시장원리에 의해 24시간 철
저한 주차관리 및 단속이 가능한 반면, 공공성이 상대적으로 약해짐
으로서 주민과의 마찰이 예상되는 단점이 있을 수 있음.

다) 자치구 주차관리공사에 의한 불법주차관리

- 주차관리공사란 지자체가 지방공기업법에 의해 설립할 수 있는 일종
의 위탁기관으로, 주차시설을 전문적으로 관리·운영하여 주민의 편
익과 복리증진에 기여하고, 제반 서비스를 제공할 수 있도록 설립된
기관이라 할 수 있음.
- 암스테르담의 경우, 종전에는 경찰이 주차위반 차량을 단속하거나 벌
금을 부과하였으나, 현재는 주차계획관리공사에서 약700명의 단속원
이 주차구획관리와 불법차량을 단속, 견인하는 업무를 효율적으로 담
당하고 있는 것으로 나타남.

라) 불법주차방지시스템 도입

- 이 시스템은 불법 주·정차가 빈번히 발생하고 교통사고가 다발하는
간선도로 교차로 및 주요도로구간을 대상으로 무인단속카메라와 스피

커를 설치한 후, 지역내 교통관제센터에서 24시간 불법주·정차를 감시, 단속하는 체계임.

- 특히 위반차량에 대하여 음성으로 경고함으로서 불법 주·정차를 미연에 방지하는 예방적인 효과가 매우 크다고 할 수 있음.
- 한편 일본의 동경 경시청자료에 의하면 불법주차한 차량을 무인단속 카메라로 신속히 단속함과 동시에 견인조치를 함으로서 불법주차로 기인한 교통사고의 위험요인을 제거하는 효과가 매우 큰 것으로 보고됨.

마) 불법주차에 대한 차륜 잠금장치 도입

- 간선도로변의 불법주차 실태조사결과 비교적 교통량이 적은 광폭의 도로구간에서는 주·야간에 걸쳐 불법 주·정차가 상시 존재하고 있는 것으로 나타남.
- 특히 고속주행차량이 많은 일부 간선도로의 곡선구간과 안전지대내에서는 주행안전을 위해 폭 넓게 확보된 갓길과 도로 공간위에 대형트럭과 건설 장비를 장시간·장기간 불법주차를 시킴으로서 본연의 목적인 안전기능 상실과 주행차량의 교통안전을 위협하는 장애물로 대두되고 있음.
- 간선도로변의 안전지대에 불법주차 한 대형차량의 경우 차체가 매우 크기 때문에 견인조치도 상당히 어렵고, 설사 견인을 한다고 해도 이에 따른 소요비용 또한 매우 높기 때문에 실질적으로 행정당국은 범칙금부과 또는 과태료만을 부과하는 수준에 머물고 있으며, 또한 납부율도 매우 저조한 것으로 보고되고 있음.
- 따라서 역으로 해석하면 대형차량의 대부분은 안전지대 위에 불법주차를 실시하여도 단속자체가 미미하고, 설사 단속된다 할지라도 견인조치가 불가능함으로서 범칙금과 과태료를 납부하지 않고도 운행이

가능하다는 문제점이 발생하고 있음.

- 이와 같은 불법주차로 인해 발생하는 간선도로변 안전지대 주변의 교통사고발생건수도 매년 증가추세에 있음.
- 따라서 이와 같은 교통안전과 직결되는 불법주차문제를 단기적으로 해결하기 위해서는 범칙금과 과태료의 과중한 부과방법과 함께, 철저한 납부준수로 인한 불법주차 재발방지대책 마련이 시급하며, 또한 강력한 단속방안이 필요하다고 할 수 있음.
- 또한, 불법주차차량의 차륜에 타이어잠금장치를 설치함으로써, 차량운전자가 운행을 위해서는 행정기관을 방문하고 범칙금 또는 과태료를 납부한 후에 차량운행이 가능함.
- 주변 교통량이 많아 소통장애를 초래할 소지가 있거나, 교통안전상 위험발생이 높은 지점에서는 이 시스템을 도입하기 보다는 견인이 동을 전제함으로써, 간선도로 위에서는 불법주차를 실시하게 되면 행정적, 경제적, 시간적인 손실부담이 매우 크게 발생한다는 것을 주차 위반 운전자가 절실히 피부로 느끼게 함으로써 불법주차의 재발방지를 도모할 수 있을 것임. 따라서 차륜잠금장치의 활용에 의한 안전지대내 불법주차를 적극적으로 감소시키기 위해서는 법조항의 개정이 검토되어야 할 것임.

다. 자동차공유제도(Car Sharing)의 활성화

- 대규모 아파트 단지나 업무단지에 차량을 공동으로 이용할 수 있는 '자동차 공유제도'를 도입하고, 시행확대를 위하여 세제상 지원책 등을 마련해 줌.
- 점차 맞벌이부부, 소득증가 등으로 '1가구 2차량' 보유가 늘어나는 신규 아파트단지, 업무목적으로 차량 이용이 불가피한 대단위 업무지역

에 공동차량의 확보(공동 구입, 렌트카 활용 등) 및 주차장 설치를 유도함.

- 또한 공동차량의 이용을 위하여 손쉽게 예약을 하거나 조회할 수 있는 인터넷사이트를 마련함. 기업체 교통수요 관리 차원에서 각종 혜택을 부여하여 확대를 유도하고, 저렴한 가격으로 차량을 임대하고 사고시 보험혜택이 주어질 수 있도록 관련법을 보완한다. 차량 이용이 용이하도록 전국 어디서나 차량의 대여·반납이 가능토록 '네트워크'를 구축함
- 자동차(승용차) 공동이용은 정책 추진이 용이하고 추진효과도 어느정도 예상되는 방안이나, 사전준비 미흡, 홍보 부족, 인센티브 미흡시 시행이 부진할 수도 있음.
- 공동이용 자동차 확보방안으로는 대단위 아파트 단지나 공단 등에 공용차량을 구입하거나, 렌트카의 영업방식을 활용함. 또한 자동차생산업체의 참여를 유도하고, 일정 규모 이상의 택지 및 업무지역 조성시, 입주자용 공동 이용 차량을 위한 주차장 확보 및 전담관리자를 두도록 제도적 장치를 마련함.
- 직장단위는 비교적 규모가 큰 직장이나 기업체간, 업무통행량이 주기적으로 발생하는 지역간에 네트워크를 조성하여 자동차 공동이용을 확대함. 인터넷을 통한 연결프로그램 개발 및 보급으로 카풀을 이용하고자하는 사람들이 인터넷을 이용하여 카풀사이트에 자신의 간단한 신상과 출발지, 목적지, 시간 등을 등록하고 서로의 조건을 검색하는 프로그램을 보급함. 카풀 참여자에 대한 인센티브를 확대하고, 나홀로 차량에 대해서는 불이익을 가하도록 함.

V. 요약 및 정책 건의

1. 결과의 요약

- 본 연구는 현재 제주시가 처해 있는 주차여건에 대한 분석으로부터 시작하여 제주시의 주차문제 해결을 위해 추진해야 할 사항들을 위주로 연구가 진행되었음.
- 현재 제주시의 주차여건은 갈수록 어려워질 것이라 생각되며, 그동안 주차정책에 대한 방향이 부족하였고, 세부 실천사항에 대한 전략이 체계적으로 마련되지 않은 것으로 평가됨. 따라서 단순히 주차시설의 공급량만을 중심으로 주차정책을 편다면 주차장 수급을 균형적으로 조절하기란 사실상 어려울 것으로 생각됨.
- 본 연구는 제주시가 앞으로 주차문제를 해결하기 위해 추진할 사항을 기본방향, 세부 실천사항을 중심으로 연구가 진행되었으며, 제주시의 주차문제를 도출하고 문제점 해결을 위한 정책방향을 미래시각에서 제시하였음.
- 먼저 주차정책의 기본방향으로서 기본목표를 첫째, 주차수급의 균형, 둘째 주차시설 이용 효율성의 제고, 셋째, 주차시설 운영의 개선, 넷째, 주차질서 의식의 향상에 두었음.
- 주차정책의 세부 실천방안으로 첫째, 주차시설 확보상의 정책방안을, 둘째, 주차시설 운영상의 정책방안을, 셋째, 주차시설 수요관리상의 정책방안을 제시하였음.
- 첫째, 주차시설 확보상의 정책방안에서는 주차시설 공급총량제 도입 및 적용을 살펴보고, 공영주차장의 확충과 주거지 전용주차시설의 확보 및 공공기관 주차장과 부설주차장의 적극적인 활용방안을 살펴보았음.

- 둘째, 주차시설 운영상의 정책방안에서는 공영주차장에 대한 운영의 개선 방향을 살펴보고, 주차장 안내시스템의 정비시스템 및 주차요금 현실화 및 조정방향에 대하여 개선방향을 제시하였음. 차고지 증명제 도입에 대한 연구는 제주시가 2007년 2월부터 시행에 들어감으로써 본 연구에서는 제외하였음.
- 셋째, 주차시설 수요관리상의 정책방안으로서는 노상주차장의 유료화로 적법 주차유도 방안을 살펴보고, 효율적인 불법주차 단속방안 확립에 대한 대안을 제시하였으며, 미래에 교통 혼잡이 발생했을 시 도입이 예상되는 자동차 공유제도(Car Sharing)의 활성화 방안을 제시하였음.

2. 정책 건의

- 정책적 건의사항으로는 강력한 불법주차 단속임. 최소한 간선도로변에는 시내버스를 제외한 자동차가 주·정차를 할 수 없다는 인식을 심어주는 것이 중요하며, 간선도로변 불법주차에 대한 근절이 없이는 어떠한 주차정책도 실효성을 거두기란 어려울 것으로 생각됨.
- 둘째, 시급히 해결해야 할 사항으로는 주차장에 대한 데이터베이스(D/B)를 구축하는 일일 것임. 가장 효율적인 주차장 수급관리는 주차 수요를 발생시키는 자동차와 주차장 공급지역간의 거리를 최소화하는 것임. 그래야 불필요한 보행거리를 줄여 시민들의 주차장 이용이 활성화 될 것으로 생각됨. 하지만 현재 제주시에선 공급된 주차장에 대한 정확한 위치 파악과 주차장의 운영상태에 대한 자료가 미미하므로 공급부분에 대한 판단근거가 부족하여 제대로 된 주차정책을 실천하기가 어려운 점이 있음.
- 다음으로 제주시에서 주차문제 해결을 위한 시범 동을 선정하여 운영

할 필요가 있을 것으로 생각됨. 이를 위하여는 적극적인 재정지원이 필요하므로 어려운 점이 있으나 여건이 좋은 시범 동을 선정하여 주차문제를 해결하고 거기에 파생되는 사업의 효과를 제주시 전체로 확산시키는 일이 필요함.

- 효율적인 주차정책 방안을 위하여 앞에서 여러 가지 제도를 제안하였으나 이를 시행하기 위해서는 기존 관련 법제도를 개선할 필요가 있을 것으로 판단됨. 따라서 관련 검토 사항을 조사하여 관련 법규를 현실에 맞게 조례를 신중히 검토할 필요가 있음.
- 중·장기적으로는 주차장의 전면 유료화 방안을 도입해야 할 것으로 생각됨. 주차장의 유료 주차장과 무료 주차장이 공존할 경우 시민들이 유료주차장을 기피할 것으로 생각되며, 이를 해결할 방안으로는 점진적으로 무료주차장을 유료주차장화 해나가야 할 것으로 생각됨. 초기에는 다소 저항이 있을 것으로 예상이 되나 앞으로 반드시 추진해 나가야 할 주차정책으로 사료됨.
- 중·장기적인 또 하나의 대안은 학교나 공원 등의 지하공간을 활용한 지하주차장의 공급방안을 마련할 필요가 있을 것임. 학교나 공원부지의 지하공간 활용은 추가 주차장 공급 부지를 확보하기 어려운 현실 여건에서 최적의 방안이라 생각되며, 특히 이들 시설이 지역별로 고른 분포를 갖기 때문에 주차거리에 따른 이용저하의 문제도 해결이 가능할 것으로 사료됨.
- 마지막으로 주차문제를 해결하기 위한 여건 조성으로 제주시에 필요한 교통전문직의 확보가 필요함. 현재의 행정력으로는 늘어나는 주차업무를 수행하기 어려울 것으로 판단되는 바, 주차문제 등 교통 업무를 전담할 전문 인력을 시급히 확보할 필요성이 있다고 생각됨.

<참고 문헌>

- 교통개발연구원, 『차고지 증명제 도입 시행방안 연구』, 연구보고서, 2005. 2
- 김순관, 『블록별 주차수요관리방안 연구』, 서울시정개발연구원, 2002
- 김만경·박미숙, 『주차안내정보시스템(PGI)구축방안 연구』, 부산발전연구원, 2003. 11
- 황기연·이우승·이종운, 『주택가 주차공간 확충방안연구』, 서울시정개발연구원, 1996
- 최창호, 『인천광역시 주차정책방향 연구』, 인천발전연구원, 2001. 3
- 경기개발연구원, 『경기도내 주차장법 관련 조례개정에 관한 연구』, 연구보고서, 2005. 8
- 서울시정개발연구원, 『거주자우선주차제의 요금수준에 관한 기초연구』, 2001
- 한국교통연구원, 『2005 KOTI 연구결과 요약집』, 2005
- 이우승, 『주차환경개선지구 지정 및 관리방안에 대한 연구』, 서울시정개발연구원, 2005

연 구 진		
연구책임	고 철 수	제주발전연구원 초빙연구원
공동연구	임 재 문	(주) 정림 ENC연구원
	임 소 진	제주발전연구원 위촉연구원
연구보조	백 승 희	제주발전연구원

제주시 주차정책 방향 연구

인쇄일 : 2006년 12월 일

발행일 : 2006년 12월 일

발행인 : 고 부 언 (제주발전연구원장)

발행처 : 제주발전연구원(홈페이지 <http://www.jdi.re.kr>)

인쇄처 : 일신옵셋인쇄사(☎ 758-1500)
