

濟州市 駐車難의 原因과 解消方案에 關한 研究

任 守 吉*

目 次

I. 序 論	IV. 駐車難의 原因
II. 交通與件 및 駐車施設 現況	V. 駐車難의 解消方案
III. 外國의 駐車現況과 政策 事例	VI. 結 論

I. 序 論

1. 研究의 目的

交通은 장소와 장소간의 움직임의 便宜를 提供하는 行爲¹⁾로서 人間생활을 연결 媒介體의 역할을 하는 수단으로 그 機能을 擔當하여 오고 있다. 都市에 있어서의 交通은 都市생활의 動脈이나 마찬가지이며, 都市活動을 원활히 하기 위해서는 그 構成要素인 自動車와 自動車의 走行空間인 道路施設, 그리고 通行을 발생시키는 始點과 끝나는 終點에서 자동차를 수용하는 交通 施設物인 駐車場이 필수적이므로 이들 구성요소 의 相互調和가 이루어질 때에 쾌적한 交通環境이 이루어질 것이다. 그러나, 최근 經濟發展과 함께 생활수 準의 向上으로 자동차 保有水準이 급격히 증가하고 있으며, 이들 자동차 증가로 인하여 도심지는 물론 住居地域까지 深刻한 駐車難이 若起되고 있는 實情이다.

交通難과 결부되는 도시의 駐車問題는 자동차의 증가에 따른 駐車需要의 急增, 駐車 施設의 不足, 駐車需要 抑制과 합리적인 駐車場 供給을 誘導하는 駐車政策의 未治으로 社會 전반적인 問題로 認識되기에 이르렀다²⁾. 濟주시의 경우 濟州도의 특성상 都市機能이 集中되어 있어 交通소통 문제와 결부되는 駐車難은 날이 갈수록 惡化되어 가고 있는 實情

* 碩士學位課程 司法行政專攻 5學期(指導教授 金秀吉)

1) 元濟戊, 都市交通論, 博英社, 1991, p.3.

2) 交通開發研究院, 車庫地 證明制 施行方案 研究, 1993, p.3.

으로서 交通 問題 중의 하나인 駐車 問題는 상수도 문제, 주택문제, 환경오염 문제 등과 더불어 都市行政의 최우선 課題의 하나로 登場하게 되었으며, 앞으로 駐車問題를 解決하지 못한다면 도로를 점용하는 不法駐車가 더욱 성행하여 交通混雜 및 交通滯症을 일으켜 都市 經濟活動의 위축으로 都市機能은 深刻한 상태에 이르게 될 것이다. 이것은 走行空間의 효율적 이용을 위한 적정장소에 駐車施設의 합리적인 配置라는 難題를 해결해야 하는 어려움을 갖고 있다³⁾.

本 研究는 이와 같이 날로 深化되어 가는 제주시 駐車問題의 原因을 深層分析하고 앞으로의 駐車施設 擴充方案과 既存 施設의 효율적인 運營管理 方案을 模索하여 道路交通의 원활한 疏通으로 都市機能의 回復과 增進에 기여함에 그 目的이 있다.

2. 研究의 方法과 範圍

本 研究는 交通문제 중에서도 최근 深化되고 있는 제주시 駐車問題를 중심으로 한 駐車難의 原因과 解消方案에 대하여 검토하고, 이 과정에서 다른 여러 交通체계의 부분적 요소들과 相互 關聯된 사항을 포함하여 研究 檢討 하였으며, 그 內容을 要約하면 다음과 같다.

- 交通與件을 左右하는 媒介變數로서 人口 및 自動車의 變化 推移와 駐車施設 現況·駐車制度의 變化
- 先進外國의 駐車現況 및 政策事例
- 交通與件의 變化에 따른 駐車問題인 駐車難의 原因으로 駐車需要의 急增·駐車施設의 절대 不足·既存 駐車施設의 運營管理 不實·駐車施設 利用意識의 後進性 등에 대한 原因과 實態 分析
- 駐車難의 原因과 實態分析에 따른 解消對策으로서 駐車需要 管理 및 駐車施設의 擴充方案·駐車施設의 運營管理 方案과 駐車施設의 利用에 따른 市民 意識의 改善方案에 대하여 研究檢討 하였다.

또한 本 研究는 어떠한 틀에 입각하여 接近한 것이 아니므로 視覺에 따라 駐車難의 問題點에 대한 原因과 解消方案이 달라질 수 있을 것이나, 現在 濟州市의 가장 核心的인 問題點의 原因에 대한 解消方案을 導出하는 것에 중점을 두었다.

3) 濟州道, 濟州市團의 駐車問題의 實態와 對策, 「'91產學協同研究活動報告書」, 1991, p.2.

Ⅱ. 交通與件 및 駐車施設 現況

1. 人口 및 觀光客 變化 推移

1993 年 現在 濟州市 人口은 243,301명으로 1985년의 202,911명 基準으로 할 때 40,390명이 增加하여 年平均 2.2% 의 增加率을 나타내고 있으며, km^2 당 人口 密度는 1985년 的 801명에 비해 1993년에는 156명이 增加된 957명으로 매우 높은 增加率을 보이고 있다. 앞으로 都市의 팽창으로 인해 人口의 增加는 持續될 것으로 展望되며 이로 인한 交通需要가 계속 폭증하게 될 것으로 보인다.

〈表 1〉 濟州市 人口 推移

구분 연도	인 구 (인)	가 구 수 (가 구)	가 구 당 인 구 (인)	인 구 증 가 율 (%)	인구밀도 (인/ km^2)	비 고
1985	202,911	50,595	4.0	—	801	
1986	210,409	53,186	4.0	3.7	829	
1987	216,833	55,319	3.9	3.0	854	
1988	223,285	57,733	3.8	2.5	879	
1989	229,825	60,600	3.8	3.3	905	
1990	232,687	61,437	3.8	1.2	915	
1991	228,655	67,868	3.4	-1.7	900	
1992	237,774	71,287	3.3	3.9	936	
1993	243,301	73,700	3.3	2.3	957	

자료 : 1) 濟州道, 「道政白書」, 1994, p.127.

2) 濟州市, 「統計年報」, 1993.

④ 濟州市 駐車難의 原因과 解消方案에 關한 研究

이와 더불어 濟州市는 國際的인 觀光지인 濟州道를 찾는 觀光客들의 關門으로 觀光客의 數는 1985년의 1,323천명에서 1993년에는 3,464천명으로 年 平均 12.4%라는 높은 增加率을 기록하여 濟州市 人口 增加率 2.2%에 비하여 상당히 높은 水準으로 나타나고 있어 濟州市의 交通狀況을 더욱 어렵게 만들고 있는 要因이 되고 있다.

<表 2> 觀光客 增加 現況

구분 연도	관 광 객 수 (천명)			증가율(%)	비 고
	내 국 인	외 국 인	계		
1985	1,249	74	1,323	7	
1986	1,376	116	1,492	13	
1987	1,606	152	1,758	18	
1988	1,842	158	2,000	14	
1989	2,476	167	2,643	32	
1990	2,757	235	2,992	13	
1991	2,929	276	3,205	7	
1992	3,179	243	3,422	7	
1993	3,187	277	3,464	1	

자료 : 濟州道 交通觀光局 觀光課.

2. 自動車 登録 臺數 增加 推移

濟州市 自動車 登録臺數는 1985년 1,552대 이었던 것이 1994년에는 51,097대로 43,545대가 增加(純增加 576%) 되어 濟州道 전체 登録臺數의 54%의 占有率을 나타내고 있다. 濟州市의 自動車들 중 乘用車가 63 % 의 높은 占有率을 보이고 있는데, 이것은 社會·經濟 與件이 向上됨에 따라 自動車가 生活 必需品化 되어 가고 있음을 알 수 있는 것으로서, 열악한 交通 및 駐車難이 加重되는 主要 要因으로 作用하고 있다.

〈表 3〉 自動車 登録 臺數 增加 現況

연도	구분	등록대수	차 종 별				증 가 율 (%)
			승 용	버 스	화 물	특 수	
1985	도	11,961	3,934	1,448	6,540	39	14.4
	제주시	7,552	2,823	1,140	3,561	28	14.1
1990	도	43,185	19,606	6,043	17,499	37	31.9
	제주시	24,834	12,968	4,068	7,772	26	29.7
1991	도	54,714	26,304	6,944	20,393	73	26.7
	제주시	31,024	17,471	4,428	9,071	54	24.9
1992	도	69,413	36,770	8,149	24,416	78	26.9
	제주시	38,375	22,761	5,053	10,503	58	23.7
1993	도	81,207	45,237	8,371	27,511	88	17.0
	제주시	44,415	27,439	5,153	11,759	64	15.7
1994	도	94,539	54,385	8,908	31,140	106	16.4
	제주시	51,097	32,359	5,446	13,222	70	15.0

- 자료 : 1) 濟州道, 「道政白書」, 1994, p. 498.
 2) 濟州道 및 濟州市, 「統計年報」, 1993, 1992.
 3) 94 年度 統計 : 濟州市 交通行政課.

또한, 人口 및 家口當 自動車 保有臺數를 비교하여 보면, '85년에 26.9인당 1대, 6.7 家口當 1대 였으나, '94. 12月末 現在는 4.9 人當 1대, 1.5 家口當 1대로서 약 5.5배가 增加 되었다. 앞으로 몇 년 이내에 1 家口當 1대씩 保有 하게 될 것으로 展望되며, 自動車가 지속적으로 急激하게 增加될 경우에 交通問題는 더욱 深化될 것이며, 周邊의 읍·면 지역에서 國民 所得의 增加, 經濟與件의 變化로 인하여 自動車는 계속 增加될 것이다.

<表 4> 濟州市 人口 및 家口當 自動車 保有現況

구분 연도별	자 동 차 등록대수	자동차 1대당 보유수		비 고
		인 구 수	가 구 수	
'85 년도	7,552 대	26.9 명	6.7 가구	
'94 " *	51,097 "	4.9 "	1.5 "	
증 가 율	676 %	549 %	447 %	

* 자료 : '94 자동차 1대당 보유수(인구수 및 가구수)는 제주시(통계계)의 인구 잠정추계수치에 의하여 산출한 것임. (제주시 잠정 추계인구 및 가구수는 248,745명, 75,890가구)

3. 自動車 交通網 施設體系 現況

濟州市는 濟州道 전체의 中心都市로서 도내 交通의 집산지 役割을 擔當하고 있으며 전체적인 交通網은 방사형과 격자형이 混合된 不規則的인 街路網 形態로서 폭원 12m 이하의 道路가 대부분을 차지하고 있다.

濟州市의 自動車 交通網 施設體系를 보면, 1993년 現在 濟州市 道路延長은 總 645.34km로서 이 중 國道가 72.63km, 地方道가 24.74km, 市郡道가 556.97km로 나타나 市郡道가 대부분을 차지하고 있다. 또한 濟州市와 도내 다른 지역과 連結되는 지역간 간선도로는 남북 횡단도로 2개 노선과 우회도로 2개노선, 동서부 산업도로 2개 노선 등 6개 노선이 集中되어 있으며, 제주시내 간선도로 대부분이 4~6 차선 도로로서 濟州市의 交通網의 근간을 이루고 있다⁴⁾. 특히 '93~'94 사이에 건설된 삼양~신제주간의 도시 우회도로의 완공개통과 한천교의 복개 개통은 濟州市 交通 分散化에 일대 획을 긋는 轉換點이 되었으며, 더욱이 지금 한창 공사 중인 병문천 복개공사가 完了 開通되면 都心의 交通 및 駐車難이 어느 정도 解消될 것으로 展望된다.

4) 원제무, 제주시의 미래지향적인 교통정책의 방향, 『제주교통정책세미나』, 제주전문대학부설 산업연구소, 1992, p. 12.

4. 駐車 施設 現況

1994年末 現在 濟州市 駐車施設은 總 5,242개소에 33,411면으로서 濟州市의 전체 주차장 면수는 차량대수에 비하여 確保率이 65.4%로서 자동차 100대당 駐車 할 수 있는 空間은 64면에 불과한 실정이다.

濟州市 駐車場 施設現況을 種類別로 살펴 보면,

路上 駐車場이 265 개소에 5,213 면으로 16 %, 路外 駐車場이 164 개소에 5,594 면으로 17 %, 附設 駐車場이 4,813 개소에 22,604 면으로 67 %를 차지하고 있어, 駐車場 利用에 가장 便利한 公·民營 路上·路外 駐車場이 전체의 33 %에 불과한 실정이다. 1994 年末 濟州市 駐車場 施設 確保現況은 <表 5>와 같다.

<表 5> 濟州市 駐車場 施設確保 現況

(94 年말 현재)

구 분		개 소	주 차 면 수	면 적 (㎡)	점 유 율 (%)	비 고
합 계		5,242	33,411	647,064	100	
노 상	소 계	265	5,213	73,413	16	
	유 료 무 료	8 257	105 5,108	1,642 71,771		
노 외	소 계	164	5,594	131,188	17	
	공 영 민 영	137 27	4,784 810	101,995 29,193		
부 설	소 계	4,813	22,604	442,463	67	
	시 설 물 건 축 물 운수 및 자가	86 853 3,874	3,955 10,217 8,432	91,462 186,175 164,826		공공기관포함 차 고 지

자료 : 濟州市 交通行政課 車輛係.

5. 駐車關聯 制度의 變化

駐車場에 관한 最初의 法規는 1967년 3월에 改正된 建築法(法律 제1942호)에서 비롯된다. 그 당시 연면적 2,000㎡ 이상 규모의 特殊 建築物에 대한 駐車場 設置義務條項이 규정된 것이다. 그후 1979년 4월 駐車場法(法律 제 3165호)이 새로 制定 되기 전까지 여러 차례에 걸쳐 建築法이 改正되면서 駐車場과 關聯된 規定이 補完되어 왔는데 이는 주로 建築物 附設駐車場에 국한된 내용들이었으며, 새로 制定된 駐車場法은 都市에 있어서 自動車의 駐車를 위한 駐車場的 設置·整備 및 管理에 관하여 必要한 事項을 정하므로써, 도시내 自動車 交通의 圓滑과 公衆의 便利를 도모하고 都市機能 維持 및 增進에 寄與함을 目的으로 하였다⁵⁾.

駐車場法의 制定으로 建築法 중 駐車場과 關聯된 條文은 削除·修正되었으며, 路上 및 路外 駐車場에 대한 概念도 규정되었다. 그와 함께 1979년 7월과 8월에 駐車場法 施行令과 施行規則이 制定·公布되어 駐車場法의 施行에 관하여 必要한 사항을 규정하고 駐車場的 設置基準을 強化하게 되었다. 그 후 自動車 登錄臺數의 持續的인 增加와 都心 流入車輛에 효율적으로 對處하기 위하여 駐車場法이 1983년 12월과 1990년 4월, 1990년 12월, 1991년 12월에 改正되어 지금에 이르고 있다.

駐車場과 關聯된 法規의 變化 推移를 보면 <表 5>와 같다.

<表 6> 駐車場 關聯法規의 變化 推移

관련법규	개정및제정	시행일	주요내용
건축법 (제22조의2)	개정 (조문신설)	1967. 3. 30.	— 건축물 부설주차장 설치의 최초제정 · 연면적 2,000㎡ 이상특수건축물 신축시 일정규모의 주차장 설치
	개정	1970. 1. 1.	— 건축물 부설주차장 설치기준 개정보완
	개정	1975. 12. 31.	— 주차장 설치에 관한 벌칙규정 신설
건축법 (시행령)	개정	1976. 4. 15.	— 건축물 부설주차장의 설치기준보완 · 주차장의 타용도로의 사용금지및 규격 규정
건축법	개정	1977. 12. 31.	— 주차장 설치장소 구분 · 옥내, 옥외, 지하로 구분

5) 濟州市, 濟州市駐車場整備計劃, 1992, p. 203.

任 守 吉 ⑨

관련법규	개정및제정	시행일	주요내용
주차장법	제정	1979. 4. 17.	<ul style="list-style-type: none"> — 주차장 정비지구 지정에 관한 규정 — 주차장 정비계획 수립에 관한 규정 — 노상, 노외 주차장 설치 관리 요금징수등에 관한 규정
주차장법 (시행령)	제정	1979. 7. 13.	<ul style="list-style-type: none"> — 공공용지 지하주차장 설치시 점용료 감면 규정, 특정 건축물에 대한 시설명령 규정
주차장법 (시행규칙)	제정	1979. 8. 4.	<ul style="list-style-type: none"> — 노상, 노외 주차장 설치 기준 및 구조 설비 기준 규정
기계식주차장 설치기준규칙	제정	1980. 11. 19.	<ul style="list-style-type: none"> — 기계식 주차장 설치에 관한 기준 마련
주차장법	개정	1983. 12. 31.	<ul style="list-style-type: none"> — 주차장 설치절차의 간소화 및 위탁관리 조업주차장 설치 및 주차장 특례설치규정 마련
주차장법 (시행령)	"	1984. 6. 29.	<ul style="list-style-type: none"> — 건축물 부석주차장의 공동설치 가능 — 노외주차장 설치허가기준 신설 — 조업주차장 설치대상 건축물 규정
주차장법 (시행규칙)	"	1984. 6. 29.	<ul style="list-style-type: none"> — 건축물 부석주차장의 공동설치 가능 — 노외주차장 설치허가기준 신설 — 조업주차장 설치대상 건축물 규정
주차장법 (시행규칙)	"	1985. 1. 17.	<ul style="list-style-type: none"> — 노외주차장의 부대시설 설치 가능 · 관리소, 휴게소, 공중변소등 편의시설
주차장법 (시행령)	"	1988. 2. 24.	<ul style="list-style-type: none"> — 지체부자유자 전용주차장의 설치규정 및 주차장의 구조 설치기준 규정
"	"	1989. 9. 5.	<ul style="list-style-type: none"> — 행정권한위임 및 위탁에 관한 규정
주차장법	"	1990. 4. 7.	<ul style="list-style-type: none"> — 주차장정비지구에 주차전용 건축물시설완화 (건폐율, 용적율, 대지면적최소한도) — 부설주차장의 일반이용에 제공가능 — 민영 노외주차장 설치기준완화(신고제)
주차장법 (시행령)	"	1990. 8. 8.	<ul style="list-style-type: none"> — 부설주차장 설치기준 강화 — 주차장 설치시 점용료 감면대상 확대
주차장법 (시행규칙)	"	1990. 12. 24.	<ul style="list-style-type: none"> — 주차구획 및 차로폭 조정 · 부설주차장 설치의무 면제시 비용납부 기준 면적 하향조정

⑩ 濟州市 駐車難의 原因과 解消方案에 關한 研究

관련법규	개정및제정	시행일	주요내용
(주차장법, 시행령, 시행규칙)	개정	1990. 12. 27. (92. 4. 23)	- 정부조직법 개정에 따른 노상, 노외주차장 관리 업무 소관부처 변경 (건설부→교통부)
주차장법	"	1991. 9. 5.	- 자연녹지 지역내 노외주차장 설치허용
(주차장법)	"	1991. 12. 14.	- 주차전용 건축물의 건축규제완화
주차장법 (시행규칙)	"	1992. 6. 30.	- 단지조성 사업의 주차면적확보 의무화 - 공공시설 지하주차장 설치시 점용료 및 사용료 감면 규정
주차장법 (시행규칙)	"	1992. 9. 5.	- 지하등 건축물 주차장의 조명시설 기준 및 방법 설비설치의무화(폐쇄회로, 조명)

자료 : 1) 제주도, 제주도 주차장정비계획, 1992. 9, pp. 204~206.

2) 주차장법령

Ⅲ. 外國의 駐車現況과 政策 事例

오늘날 우리가 겪고있는 駐車問題는 生活의 自動車化(Motorization)에 따른 여러 가지 問題에 대하여 훨씬 일찍 體驗한 先進 外國들이 그것을 解決하기 위해 다양한 政策이나 技法을 施行하여 왔다. 물론 이들 나라에서 施行하여온 政策이나 技法들이 각기 그들 特性에 맞게 開發되어온 것이나, 이들의 經驗이 우리의 現實과 比較하여 보는 것도 매우 重要한 것이라 보아지므로, 日本, 싱가포르, 英國, 프랑스의 駐車現況 및 政策 등에 대하여 살펴보고자 한다.

1. 日本(東京)

1) 駐車現況

東京都는 日本 全國을 47 個 府縣으로 分割한 地域중의 하나로 우리 나라의 서울特別市에 해당하는 特別區이다. 東京都 都心地域의 경우 1960 年代에서 1970年代에 까지 高地價를 理由로 駐車場 建設을 忌避하여 왔으나, 1980 年代에 들어와서 自動車의 流入量 增加로 인한 駐車難의 極甚으로 駐車施設 擴充에 注力하고 있다. 日本 東京都의 駐車施設 現況은 <表 7>과 같다⁶⁾

6) 交通開發研究院, 全州市 駐車場整備 基本計劃, 1992, p. 126.

〈表 7〉 日本 東京都 駐車施設 現況

具 分		年 度			연평균증가율 (%)
		1970	1980	1988	
도시 계획	시설 결정	11,983 (35)	12,836 (38)	13,648 (39)	0.73
주차 장	민 영	9,989 (29)	13,182 (35)	13,191 (35)	1.56
건 물 부 설		79,836	177,259	244,660 (41,681)*	6.42
신고주차장(민영노외)		20,766	35,220	40,115	3.73
계		107,950	225,661	297,966	5.8

주) 1) ()안은 駐車場 個所數

2) *는 一般開放 駐車場

자료 : 交通開發研究院, 全州市 駐車場整備 基本計劃, 1992. p. 126.

2) 駐車管理制度

日本の 경우도 우리나라와 같이 駐車場과 關聯된 行政部署가 完全히 단일화되어 있는 못한 實情이며, 이것은 駐車場이 가지고 있는 特性 때문인 것으로 모두가 行政的인 管理를 받게되어 있다.

駐車制度에 있어서 特異한 것은 路外駐車場 爲主로 駐車場이 整備되고 있는 점과 各 種 稅制上의 우대 措置와 融資, 補助制度이다. 그 하나인 駐車場 設置 基準은 路上駐車場의 경우 時間制限 駐車區間 設定으로서 파킹미터기·自動駐車 티켓發給機 設置로 駐車時間 조정 등과 路外駐車場의 경우 路外駐車場 建設 촉진을 위한 公共用地 民資留置 政策積極 推進으로 路外 駐車場 比率을 현재 44% 까지 향상 시키고 있다.

다음으로 關聯制度인 稅制上의 優待措置로서 所得稅, 法人稅, 不動產取得稅, 기타 地方稅 優待措置가 있으며, 融資制度로서 有料道路整備資金, NTT 賣却資金, 民間 都市開發 推進機構 資金, 道路開發資金으로 無利子 또는 長期低利 融資制度가 活性化 되어 있고, 補助制度로서 시가지 開發事業에 의한 補助로 시가지 개발 사업시 附設 駐車場 設置資金 融資補助가 있다⁷⁾.

7) 전제서, pp. 127~128.

3) 駐車政策 動向

일본의 駐車政策으로서 駐車料金 政策과 駐車誘導 政策이 있다. ① 駐車料金 政策으로서는 駐車場을 全部 有料化 하고, 그 料金を 政策的으로 統制하면서 경찰의 規制強化가 並行될 때 不法 駐車問題를 포함한 駐車問題가 緩和될 것을 기대하고 있으며, ② 駐車誘導 政策으로서는 駐車案内 시스템을 잘 利用하면 既存 駐車場을 효율적으로 運用할 수 있다고 보고 이러한 方案이 강구되고 있다⁸⁾.

1962년 부터 車庫地 證明制度를 導入하여 자동차를 購入(新車 및 中古車) 할 경우에 車庫地 證明書를 15일 이내에 警察署에 提出하고 承認을 받도록 하는 「車庫地 保管場所의 確保 등에 關한 法律」을 처음 制定하여 시행하여 오다가 그 동안 變化된 交通環境에 맞도록 1990 년에 全面 改正하여 駐車場 確保에 상당한 效果를 거양하고 있다⁹⁾.

2. 싱가포르

1) 駐車現況

싱가폴은 약 625km의 面積을 가진 섬으로 말레이반도의 남부에 인접하여 있으며, 인구는 약 2.7 백만명으로 다인종 都市國家이다. 車輛保有 臺數는 1991년 현재 약 550 천대를 記錄하고 있으며, 駐車場 供給規模는 總 432,890 面으로 이 중 HDB(Housing Development Board)에 의한 供給이 53.2%로 가장 많고 그 다음은 民營駐車場이 128,000面으로 29.5%를 차지하는데, URA(Urban Redevelopment Authority)가 PWD(Public Works Department)를 대신하여 모든 民營駐車場 運營者에 대한 免許業務를 擔當하고 있다¹⁰⁾.

8) 韓國地方行政研究院, 都市駐車施設의 擴充方案에 關한 研究(大田市 中心으로), 1988, p.101.

9) 交通開發研究院, 日本 自動車 保管場所의 確保등에 關한 法律 解説集, 1992, pp.13~14.

10) 交通開發研究院, 全州市 駐車場整備 基本計劃, 1992, p.129.

〈表 8〉 싱가포르의 駐車場 供給現況

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

자료 : 交通開發研究院, 全州市 駐車場整備 基本計劃, 1992.

2) 駐車場 運營管理 體系

駐車場 運營 體系로서 Coupon Parking System과 Barrier Parking System이 있는데 ① Coupon Parking System 이란 公共 駐車場에 일종의 self-service system으로서, 自動車 利用者가 미리 Parking Coupon을 購入하여 Coupon Parking으로 指定된 駐車場에서 駐車하고자 할 때에 Coupon을 提示하는 것이며, 이 制度는 URA에 의해 1980년 2월 부터 施行되고 있는데 그 이후 駐車場 管理者를 약 700명에서 200명으로 減少 시킬 수 있었으며, 管理하여야 할 駐車場的 持續的 인 增加에도 불구하고 더 이상의 駐車場 管理者를 採用할 必要가 없었다. 현재 URA 駐車場에서 管理者 1인이 약 1,000 면의 駐車場을 管理하고 있다.

② Barrier Parking System 은 대개 民營 Multi-story car park station에서 使用되는데 半自動 혹은 自動式으로 되어 있다. 반자동식에서는 운전자 駐車場 入口에 설치되어 있는 自動 판매기로부터 駐車圈을 받으면 通行차단기가 올라가 駐車場으로 進入할 수 있게 하고, 駐車場을 떠나기 전에 出口에서 회계원에게 駐車料金を 支拂하는 것이다¹¹⁾.

3) 駐車政策 動向

싱가폴의 駐車政策은 PWD (Public Works Department)에서 전담하고 있으며 公共 駐車政策은 都心의 駐車進入을 억제하는 주차수요 調節 方案을 駐車政策으로 시행되고 있으며, 주차시설 供給方案은 附設駐車場의 供給方案을 爲主로 검토되고 있다. 駐車運

11) 전계서, p.130.

營 方案은 앞에서 살펴본 Coupon Parking System과 Barrier Parking System의 두 가지 方案으로 施行되고 있다¹²⁾.

3. 英國(런던)의 駐車政策 動向

英國의 交通問題 특히 駐車問題는 우리나라와 마찬가지로 큰 社會問題로 되어 있으며, 1950년대 부터 60년대에는 소극적인 駐車政策으로 시가지에서는 미터기를 導入하였고, 주택가에서는 주거자용의 駐車許可證 制度를 시행하였었고, 建築物에 대해서는 그 種類와 規模에 따라서 일정규모의 부설주차장을 확보토록 하는 기준을 지정하였다. 그러나 1970년대에 들어서면서 자동차 交通량 增加抑制 및 公共交通 우선정책을 채택하여 駐車場의 設置 確保보다 오히려 設置統制로의 政策轉換이 발생하게 되어 대도시를 중심으로 駐車規制政策이 활발히 展開되었다¹³⁾

런던 중심부에서는 現地 住民·身體障礙者·醫師·외교관을 제외하고는 Parking Meter 설치지역 이외에는 駐車할 수 없도록 되어 있으며, 路上駐車 需要 減少方案으로서 駐車 禁止區域 설정·시간대별 駐車 制限地域 설정·불법주차 족세제도·파킹 메타기 설치 등을 실시하고 있고, 交通疏通을 원활히 처리하기 위하여 一方 通行制·大衆交通 우선 통행제·大衆交通 서비스 개선책으로 단일 요금제·直行버스제 등 交通需要를 大衆交通으로 誘引하는 政策을 쓰고 있다.¹⁴⁾

4. 프랑스의 駐車政策 動向

프랑스는 建物 신축시 都市計劃으로 建物 상주인구 基準에 대한 駐車空間을 確保하도록 규정하고 있다. 최근 이러한 駐車空間 確保가 都心の 自動車 進入을 促進한다는 인식 하에 도심으로 誘入하는 交通量을 줄이고자 하는 施策이 검토되고 있으며, 公共 運送機關 對策을 強力히 推進하고 있다.

프랑스의 露上 駐車政策은 자동차 보급 初期段階부터 현재까지 크게 6단계로 나눌 수

12) 전계서, p. 131.

13) 전계서, p. 136.

14) 交通開發研究院, 都市交通을 위한 政策代案樹立에 關한 研究, 1990, p. 117.

있으며, 그 1단계에서는 駐車車輛이 交通에 미치는 影響이 적었기 때문에 제약이 없었으나, 2단계에서는 交通量이 增加함에 따라 交通流通上 위험을 미치지 않은 地域에 한하여 駐車를 認定하였으며, 3단계로서 점차 駐車 需要가 增加함에 따라서 1개월 중 15일은 道路 右側에 15일은 道路 左側에 相互 駐車를 認定하는 對策이 취해졌으며, 4단계로는 1950년대 이후 자동차 대수의 폭주로 인한 駐車需要의 急增은 道路 어디에서나 교통흐름을 沮害하고, 1960년대에 들어 디스크 존이라는 露上駐車禁止 區域을 설정하여 駐車時 間을 制限하였다. 다음 5단계로 디스크 존의 규제로 불법 駐車가 성행하자 1970년대에 들어 一方通行 規制·露上駐車 有料化 方案이 施行되어 Parking Meter가 導入 설치되었다. 마지막 6단계로 1980년대에 들어와서 파킹미터는 도시의 美觀의 損傷과 機能的으로 유연한 對應을 할 수 없다는 短點 때문에 파킹 티켓제 駐車의 轉換이 시도되었다.

不法駐車에 대한 團束의 權限은 警察과 시청의 교통순시원, 버스회사의 직원이 있으나, 露上駐車에 대한 團束은 시청의 교통순시원이 주로 한다.

파리시는 인구수에 비하여 駐車면수가 不足하고 이때문에 不法駐車가 발생하며, 도시 내의 交通遲延의 原因의 하나로 되고 있다.¹⁵⁾

5. 外國의 駐車需要 管理政策 事例

1) 駐車需要 管理方案의 種類

일반적으로 駐車需要管理(Parking Demand Management)란 일정지역의 交通 및 都市管理의 여러가지 目標을 達成하기 위하여 既存 駐車體系에 供給, 需要, 運營 등에 變化를 주는 行爲를 意味하며, 駐車管理方案(Parking Management Tactics)은 이러한 駐車管理를 위하여 使用되는 具體적인 施行 手段을 말한다¹⁶⁾

각 나라마다 駐車需要管理 方向은 그 나라 도시의 實情에 맞게 지역적인 土地利用, 交通 및 駐車與件 등을 고려한 駐車需要方案을 선정 시행하여야 하며, 모든 都市에 사용 되는 유일한 駐車管理方案은 있을 수 없으므로 우선 外國에서 施行되고 있는 여러가지의 駐車需要 管理方案을 살펴보면 <表9>와 같은 種類들이 있다.

15) 交通開發研究院, 全州市 駐車場整備 基本 計劃 1992, pp.137~139.

16) 濟州市, 濟州市 駐車場整備計劃, 1992, p.239.

〈表 9〉 外國의 駐車需要 管理方案의 種類¹⁷⁾

<input type="checkbox"/> 최대한도 주차시설규모	<input type="checkbox"/> 주차요금인상
<input type="checkbox"/> 주차장 공동 이용제	<input type="checkbox"/> 주차요금 누증제
<input type="checkbox"/> 주차시설 기준완화	<input type="checkbox"/> 차등요금제
<input type="checkbox"/> 도심주차 시설규제 및 동결	<input type="checkbox"/> 피크시 주차료 부과
<input type="checkbox"/> 도심 전용주차장 설치제한	<input type="checkbox"/> 주차세 부과
<input type="checkbox"/> 주거지 주차허가제	<input type="checkbox"/> 공동이용차량 요금 할인제
<input type="checkbox"/> 공동 이용 차량 주차우대제	<input type="checkbox"/> 주차필요원 보강
<input type="checkbox"/> 공영 주차장 건설 확대	<input type="checkbox"/> 불법주차 차량 견인제
<input type="checkbox"/> 도시외곽 주차장 확충	<input type="checkbox"/> 불법주차차량 억류제(Booting)
<input type="checkbox"/> 역세권 주차장건설 확충	<input type="checkbox"/> 주차장 이용홍보 계몽

2) 駐車需要 管理政策 手段의 種類

駐車需要 管理政策은 駐車需要를 抑制시키거나 分配시켜 적정수준으로 조정하는 것으 로서 근원적으로는 都市計劃과 關聯시켜 土地利用을 制限하여 交通誘發을 分散시키는 方法이나 부도심을 開發하여 都市機能을 分配시키는 方案, 都心에 乘用車 進入을 抑制 시키는 方案 등이 있다. 이러한 駐車需要 管理 政策의 手段들을 항목별로 보면 〈表10〉과 같다.¹⁸⁾

〈表 10〉 外國의 駐車需要管理 政策手段의 種類

주요 정책수단	수단의 종류	도입 계획		적용 사례
		단기	중장기	
1. 도심유발교통량의 억제 분산	<input type="checkbox"/> 도심기능의 분산 <input type="checkbox"/> 토지이용의 복합화 <input type="checkbox"/> 다핵 도시의 개발		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	서울등 대도시 도시기본 계획
2. 승용차 도심진입의 억제	<input type="checkbox"/> 도심진입세 부과 <input type="checkbox"/> 주차요금의 인상및 차 등화 <input type="checkbox"/> 대중교통수단 확충 <input type="checkbox"/> 불법주차 단속 강화	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		싱가폴, 뉴욕, 호놀룰루, 샌프란시스코, 포클랜드, 워싱턴

17) FHWA, Parking Management Tactics, Volume 3, 1981, pp.8~9.

18) 濟州道, 濟州市駐車場整備計劃, 1992, pp.241~243.

주요 정책수단	수단의 종류	도입 계획		적 용 사 례
		단 기	중장기	
3. 차량출입의 제한	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일방통행제 실시 ○ 지역통행 허가권 ○ 대중교통 전용차선 	○	○ ○	불보냐, 런던, 그로니겐 (화란)
4. 주차규제	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주차금지구역 설치 ○ 주차시간의 통제 ○ 공용차량 우대제 		○ ○ ○	브라질(Curitiba) 시애틀, 샌프란시스코, 밀워키
5. 보행자 전용도로	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행자 전용도로 ○ 보행자 쇼핑물 		○ ○	베니스, 브레멘토틀랜드, 브라질(Recife)
6. 주차시설 확보 상한제	<ul style="list-style-type: none"> ○ 최대한도 주차장설치 규제 ○ 주차장설치기준완화 ○ 도심주차시설규제및 동결 	○ ○ ○		시애틀, 샌프란시스코, 포틀랜드, 시카고, 보스턴

IV. 駐車難의 原因

駐車難의 原因은 경제발전에 따른 소득수준의 향상과 더불어 生活의 手段으로서 自動車 所有慾이 높아지고, 이에 따라 自動車 보유율이 격증하여 道路 交通量 (Road Traffic Capacity)이 포화상태로 접근되면서¹⁹⁾ 불법 노상주차로 교통의흐름에 지장을 초래하는 등 交通疏通과 關聯하여 駐車問題를 誘發시키는 데에서 오는 現象이라 할 수 있다. 이러한 도시의 駐車問題는 駐車需要의 受容을 위하여 駐車施設 確保를 위한 法的·制度的 規制가 완비되기 이전에 建築된 건물들이 駐車施設을 充分하게 確保하지 못한 상태에서 駐車空間 確保의 어려움으로 駐車施設의 擴充 및 供給의 저조, 既存 駐車施設의 利用의 極大化를 위한 운영관리의 未洽, 駐車施設을 이용하는 자동차 운전자들의 意識의 무관심등의 측면에서 현실적으로 나타나고 있다고 볼 수 있다.

濟州市의 駐車問題 및 原因은 여러가지 形態로 보는 視角에 따라 달라질 수 있으나 여기서는 위에서 살펴본 問題를 中心으로 原因 分析하였다.

19) 秦大植, 하와이 駐車制度(호놀룰루를 中心으로), 「제주도 叢刊 제90호」 1991. 6. p. 147.

1. 駐車需要의 急增

1) 急激한 自動車의 增加

1985년 이후 부터 增加되기 시작한 自動車는 90년대 들어와서는 더욱 기하급수적으로 폭증하고 있으며, 1994년말 현재 濟州市 自動車 保有臺數는 51,097 대로서도 전체 保有臺數의 54 % 를 占有하고 있다. 이러한 自動車의 保有臺數의 증가는 당분간 계속 持續될 展望이고 보면 駐車問題는 더욱 더 深刻하게 될 것이다. 특히 濟州市의 交通手段은 타 地域과 比較해 볼때 車輛 交通手段만 있고 차량의 都心 進入을 抑制할 만한 대체 交通手段이 아직은 없는 상태이기 때문에 도심지의 駐車難 加重은 더욱 深化 될 것이다²⁰⁾.

2) 都市機能의 都心 集中化

濟州市는 단핵도시의 性格을 띠고 있어서 都市機能들이 대부분 도심을 중심으로 偏重되어 있어 交通問題를 誘發시키는 原因이 되고 있다. 이처럼 도심에 機能이 集中된 이유는 濟州市가 都市計劃을 마련한 60년대 초 이래 단핵구조로 形成·發展되어 온 가로망 체계를 비롯한 거의 모든 都市基盤 施設들을 分散시키려는 努力이 미진하였기 때문이다. 특히 근래에 와서는 都心の 지가상승으로 土地利用率이 낮은 住宅 등은 점차 都市외곽으로 分散되고 있는 現象을 띠고 있는 반면, 都心の 상업용 建物の 增加로 다량의 交通問題 誘發과 駐車需要 問題가 發生되고 있다. 그리고 濟州市의 開發制限 區域 面積이 75%를 차지하고 있어 都市開發에 대한 많은 제약을 받고 있는 것도 交通難과 駐車難을 加重시키는 要因이 되고 있다²¹⁾.

3) 街路網體系의 不合理

濟州市는 제주도 都市特性으로 인하여 通過 交通보다는 濟州市를 기종점으로 하는 通行량이 많으며, 放射型과 格子刑이 혼합된 불규칙하고 都市空間 構造가 단순한 도심지향적 街路網 體系로 인한 일부 도로의 交通량 集中으로 道路 機能 저하를 가져오고 있어

20) 濟州道, 濟州市團의 駐車問題의 實態와 對策, 「'91産學協同研究活動報告書」, 1991.9, p.56.

21) 상계서.

交通處理 效率이 극히 떨어지고 있다. 특히 도로 계층간의 너무 현격한 차이를 보이는 不合理한 街路網을 갖고 있어 도심지 交通難 및 駐車難을 加重시키는 原因이 되고 있다²²⁾.

街路網 체계의 불합리성은 街路 交通量 調査에 의하여 서비스 수준을 분석한 結果를 보면 알 수 있는데, 街路 交通量 調査支店 중 오전 침두시 通行량은 제주도 우회도로·서광로·노형로 순으로 나타나고 있어 都心地域 보다 외각 地域의 街路에 通行량이 集中되고 있다. 또한 삼성로·동문로가 지체현상을 보이고 있고 우회도로는 중앙로에서 신제주 방향이 지체가 발생되고 있다²³⁾.

2. 駐車施設 供給의 絶對不足

1) 駐車施設의 地域的 편중 및 構成의 未洽

濟州市의 駐車施設 면수는 '94년말 현재 33,411면으로 이 중 공용으로 활용이 저조한 附設駐車場을 제외하면 露上·露外 駐車場 施設은 부족하다. 그러나, 이들 駐車場도 분포 및 배치상의 不均衡은 급격한 차량의 增加에도 原因이 있지만 단기적으로 提供하기 쉬운 부도심에 偏重하여 施設되어 있어 주차빈도가 높은 주도심에 상대적으로 駐車難이 加重되므로 지역별·블럭별 형평성이 缺如되었음을 알 수 있다²⁴⁾

2) 駐車施設敷地 確保의 未洽

濟州市의 駐車場 施設敷地는 都市計劃 施設에 의한 부지와 一部 일시적인 공한지를 활용한 駐車場 및 民營駐車場이 있으며, 그 면적은 濟州市 全體적으로 164 개소에 5,594 면인 131,188㎡에 달하지만 공한지 駐車場을 제외하면 27 개소에 810 면인 29,193㎡에 불과한 실정이다²⁵⁾. 이와 같이 공용주차부지 면적이 낮은 이유는 그동안 投資財源의 不足으로 집중적인 투자가 이루어지지 못하였기 때문이다. 또한 도심지의 지가의 상승,

22) 高柄鍊, 제주도 도심(CBD)의 교통개선에 관한 연구, 『濟州專門大學 論文集 第 13輯』, 1992. 3, p. 373.

23) 濟州市, 『濟州市交通整備基本計劃(中間報告書: 주, 금호엔지니어링)』, 1994. 12, p. 3.

24) 濟州道, 『濟州市圈의 駐車問題의 實態와 對策』, 『'91產學協同研究活動報告書』, 1991. 9, p. 58; 濟州市, 『濟州市駐車場整備計劃』, 1992. 9, pp. 219~221.

25) 濟州市交通行政科: 遊休空閑地를 활용한 駐車場擴充은 1991년도부터 매년 추진하고 있음.

駐車收入의 저조 등으로 인해 駐車事業의 채산성이 낮아 대규모 民營 駐車場의 新築건설이 부진하고, 실제 駐車數地로 使用하면서도 駐車場 數地로 決定되는 것을 忌避할 뿐만 아니라 既存의 駐車施設도 建築物이 新築되면서 점차 消滅되어 가고 있어 駐車數地의 擴充에 어려움을 더해 주고 있다. 특히 駐車場 법상 건축물 등 각종 시설물 건축시 駐車場을 確保하도록 규정이 強化 되었다고는 하지만 실제 현실적으로는 상당한 기간이 지나서야 효과가 있을 것이므로 駐車施設은 數地確保에 따른 財政의 貧弱으로 매우 미흡한 실정이다.

3) 操業駐車場의 全無

도심지내 소형상가 密集地域의 駐車車輛은 貨物車輛의 비중이 높게 나타나는 傾向이 있다. 이는 소형상가 밀집지역 주변에는 操業駐車場이 必需的으로 필요하지만 濟주시는 操業駐車 施設은 거의 갖추지 못하고 있는 실정이다.

不法 操業駐車가 이루어지고 있는 地域들은 대부분 交通混雜 地域으로서 操業駐車에서 派生되는 것으로 일상 생활에 交通疏通에 不便은 자동차 增加에 따라 날로 惡化되고 있다²⁶⁾.

濟州市는 현재 광양로타리~답동, 사라봉 입구 5가로~용문 로타리, 신제주 종합시장 부근과 그랜드호텔 부근 4 가로~현대칼라 4 가로 등의 操業駐車 問題를 앞으로 解決하여야 할 것이다.

3. 駐車施設의 運營 管理의 非效率性

1) 駐車管理에 대한 行政的 機能의 活性化 未洽

濟州市의 駐車에 관련된 業務分擔 내용을 살펴 보면 都市計劃上 駐車場은 도시과, 駐車場管理 擴充은 교통행정과, 附設駐車場은 주택과, 道路建設 擴充은 건설 道路交通은 警察署에서 館長하고 있어서 부서별 業務의 重復으로 體系的인 交通 및 駐車管理가 이루어지지 않고 分散되어 있는 實定이다. 또한 駐車管理는 駐車場法에 따라 시당국에서

26) 濟州道, 濟州市團의 駐車問題의 實態와 對策, 「'91産學協同研究活動報告書」, 1991. 9, p. 7.

말고 있고, 不法駐車 團束은 道路交通法에 따라 警察 및 濟州市에서 하고 있어 業務가 이원화 현상을 띠고 있다²⁷⁾ 그리고 交通 및 駐車에 관한 專門知識을 가진 專門人力과 團束要員의 不足으로 효과적인 行政指導가 적절하게 이루어지지 않고 있는 형편으로 行政業務 機能의 活性化가 未洽한 實情이다.

2) 駐車場 擴充 財源의 貧弱

駐車施設의 圓滑한 提供을 위한 財源마련이 극히 貧弱한 實情이며, 財源確保를 위해 濟州市에서는 駐車場 特別會計를 設置하여 1994. 1 월 부터 施行·運營하고 있으나, 그 財政이 아직은 10 억원 미만으로 都心 駐車空間 擴充을 위한 敷地確保 등에는 현재의 재정상으로는 사실상 不可能 하며, 또한 民營駐車場에 대한 支援은 要員한 實情이다.

앞으로 駐車場 特別會計의 財政擴充을 위하여 다각적인 측면에서 講究되어야 할 것은 물론, 地方財政 擴充發掘과 經營收益 면에서 公營駐車場의 有料化推進이 적극 檢討되어야 할 것이다.

현재의 駐車場 特別會計의 主要財源은 都市計劃稅 徵收金額의 10/100% 와 駐車違反 과태료, 公營有料 駐車場 收入 및 其他駐車와 관련된 과징금 등으로서 財政收入資源이 貧弱한 實情이다²⁸⁾.

3) 駐車場設置 基準의 非現實的으로 주거지 駐車施設 不足招來

現行 駐車場法은 시설물 용도에 따라 駐車場 設置 基準이 세분화 되고 있지만, 시설물 신축시 그 시설물의 연면적에 대한 基準에 따라 設置되도록 규정되어 있어 既存의 시설물에 대한 駐車場 設置基準 규정이 없으므로 既存 주택가 및 도심 상가 주변의 駐車難을 解消 시키기에는 현실적으로 微弱하다²⁹⁾.

또한, 既存 都心 住宅들의 駐車場 確保가 미흡한 상태에서 자가용 차량의 급격한 增加는 주거지역의 駐車問題를 若起시키고 있으며, 앞으로는 都心 뿐 만 아니라 住居 地域에서 駐車難이 더 深刻해 질 것이다. 특히 都心地内の 住居地域인 경우, 주간 업무시간대

27) 濟州市, 濟州市駐車場整備計劃, 1992. 9 256面; 濟州道, 濟州市團의 駐車問題의 實態와 對策, 「'91產學協同研究活動報告書」, 1991. 9, p. 61.

28) 濟州道, 濟州市團의 駐車問題의 實態와 對策, 「'91產學協同研究活動報告書」, 1991. 9, p. 61.

29) 상계서.

에 각종 業務 目的을 위한 駐車 車輛과 주변 住居地域 住民들의 駐車 車輛으로 인한 周邊道路의 駐車場化는 자동차를 소유하고 있는 市民들의 秩序意識을 짐작케하고 있다.

이러한 問題를 解決하기 위한 주거지역의 共同住宅 및 單獨住宅에 대하여 駐車場 設置基準이 있으나, 既存 住宅에 대한 對策이 없으며 單獨住宅의 경우에 있어서는 거의 駐車場法에 의한 設置基準이 적용을 받지 않는 소규모 주택들이 대부분이므로, 住居地域 駐車難 解消를 위하여는 單獨住宅 및 共同住宅의 駐車場 設置基準을 強化하여 最小한 세대별 1대의 駐車施設을 갖출 수 있도록 하여야 할 것이다.

4. 駐車施設 利用者 意識의 後進性

1) 駐車施設 利用者 意識構造의 微弱

駐車問題를 誘發하는 要因은 利用者の 意識構造 및 行態와도 결부가 된다.

都市의 駐車問題는 대부분 주간의 業務時間 중 發生하는 것으로서 交通疏通의 障礙를 誘發 시킨다³⁰⁾. 이러한 原因은 自動車의 증가에도 있지만 時間과 場所를 불구하고 目的地에 近接駐車 入出入이 편리한 路上 駐車施設을 選好 하는 傾向, 인근에 여유있는 有料 駐車施設의 利用을 忌避하는 공짜 駐車心理, 건기 싫어하는 習性, 高級 乘用車의 選好, 장시간 駐車, 他人의 駐車를 고려하지 않는 自己 爲主의 行動 등에 있다. 따라서 自動車 文化가 定着되려면 좀 더 成熟된 市民 秩序意識 涵養이 시급한 실정이다.

2) 駐車 秩序意識 缺如로 不法駐車의 盛行

濟州市의 都心 不法駐車의 要因이, 계속 增加되는 駐車需要에 비하여 한정된 駐車空間에도 있지만 이 보다도 나만 편하고 보자는 이기주의의 膨배와 不法 駐車團束을 위한 團束 公務員의 不足으로 인한 효율적인 團束을 하지 못하는 데에도 原因이 있다고 보아진다³¹⁾.

특히 인근의 보조 집산도로에 자동차가 道路를 占有 駐車하므로써 인근 도로의 사장화 를 촉진시키는 현상은 濟州市 都心の 핵이라는 중앙로 일대가 첨두(피크)시간에 관계없

30) 상계서, p. 63.

31) 상계서, p. 65.

이 交通混雜 및 交通滯症을 일으키는 한 原因이라 할 수 있다. 이러한 근본적인 이유는 駐車 需要供給의 不均衡에서 오는 것이지만, 交通行政 業務의 폭증으로 인한 人力의 不足과 駐車 團束員의 부족으로 현실성 있는 團束을 못하는 데에도 原因이 있다고 볼 수 있으므로, 앞으로 不法駐車가 根絶될수 있도록 駐車團束員원을 확충하여 強力한 團束이 이루어지도록 하여야 할 것이다.

V. 駐車難의 解消方案

駐車難의 根本的인 原因은 駐車需要의 都市 集中化 현상을 초래하는 도시구조 및 駐車需要와 施設供給의 不均衡에 있다. 그러므로 駐車政策의 基本方向을 長期的 眼目에서 都市構造를 多邊化시켜 都心機能을 分散화 시켜야 한다. 이는 交通의 圓滑한 疏通과 施設 利用者의 편리성에 있으므로 駐車難을 解消하기 위해서는 地域與件에 알맞는 都市 交通 整備計劃이 樹立되어 市民들이 駐車需要를 誘發 시키는 自家用없이 不便없이 利用할 수 있는 大衆交通 手段의 改善 또한 先行되어야 할 것이다. 이하에서는 駐車難의 原因에 대한 解消方案을 摸索하고자 한다.

1. 都心 駐車需要 급증에 대한 對應

1) 都心機能 分散을 통한 都市構造의 改善

濟州市의 都市機能이 都心에 集中되어 과도한 駐車需要를 誘發시키고 있어 장기적인 측면에서 도시구조의 개편을 통해 都市機能을 分散시켜야 한다. 특히 구제주인 경우 중앙로를 中心으로 동쪽에는 濟州의 最大 商街 密集地域인 동문 시장과 서쪽에는 서문시장이 形成되어 있고, 그 사이에 모든 금융권이 集中되어 있으며, 원정로 주변과 地下商街 등은 交通難과 並行하여 駐車難을 加重시키고 있다³²⁾. 또한 이 周邊은 在來式 既存 建物들로 서 駐車施設이 거의 갖추지 못한 실정이므로 이 地域 周邊에 集中된 商圈 및 業務施設을

32) 상계서, p. 66.

現代化 또는 分散시키는 등 長期的으로 交通需要와 駐車需要 誘發을 減少시킬 수 있는 政策의 樹立으로 연차적인 改善을 講究하여 나가야 할 것이다.

현재 濟州市에서는 交通需要의 기하급수적인 增加와 都市基盤 施設의 비효율적인 운영으로 도시 交通難의 지속적인 惡化를 解消하고 都市機能의 活性化를 통한 쾌적한 都市交通環境 造成 및 體系의 이고 綜合的인 交通改善策 마련을 위한 濟州市 交通整備 基本計劃 및 市內外 버스 路線體系 合理化 方案을 전문 용역회사에 용역을 의뢰 중에 있다³³⁾.

2) 大衆交換手段의 利用 體系 및 서비스의 改善

現代 大衆社會에서는 生活領域이 廣大하고 複雜·多樣한 社會·經濟活動이 이루어지고 있다. 여기에 大衆社會의 構成員의 移動을 돕기 위해서 大衆交通體系가 필요하게 되며, 大衆交通體系는 大量 輸送과 公共 서비스라는 속성을 지고 있기 때문에 그 機能에 缺陷이 생길 때에 都市 社會의 많은 機能에도 問題가 若起되는 것이다. 그러므로 市民들의 迅速·便利·安全한 交通 서비스가 提供되어 생활에 不便이 없는 交通利用 體系가 構築되어야 할 것이다.

현재 濟州市는 이러한 交通體系改善을 위하여 用役중에 있지만, 상기와 같이 利用者들에게 便利하고 迅速한 交通體系 改善이 이루어 질 수 있다면 지금까지 자가용의 都心 進入에 의한 交通需要 및 駐車需要도 抑制시킬 수 있는 方案이 될 것이다. 그리고 交通分散 對策의 일환으로 각 道路가 改設 開通되고 있는 데 삼양~신계주간의 도시 우회도로 建設完工 開通으로 都心 通過道路의 交通分散을 시키고 있으며, 또한 한천교의 복개완료 開通으로 서문로 일대의 通過交通이 탑동을 경우 공항로로 分散됨으로써 都心圈의 交通 疏通을 훨씬 圓滑하게 하는 效果를 가져 왔으며, 지금 복개공사중인 병문천 복개가 완료 開通되면 제주시 중심 도로의 交通疏通 및 駐車難은 淸減하지는 않겠지만 어느 정도 해소 될 것으로 보인다.

33) 濟州市, 「濟州市交通整備基本計劃 (中間報告書: (주) 금호엔지니어링)」, 1994. 12.

3) 都心 駐車需要 抑制 및 駐車施設 供給制限

駐車需要 管理方案 중 駐車施設의 供給制限은 都心 地域에로의 자동차 進入으로 인한 駐車需要를 抑制하기 위한 方案으로서, 일정기간 적정 駐車施設 供給 이후에는 供給을 制限하는 方法으로서, 이를 効果적으로 施行하기 위해서는 不法駐車에 대한 철저한 團束이 隨伴되어야 한다. 또한 운전자들이 도심에 먼저 도착하여 限定된 駐車施設을 先점함으로서, 그 후에 發生하게 되는 業務와 쇼핑, 식사 및 위락 등의 駐車目的 운전자들에게는 餘分の 駐車空間이 없게되는 結果를 防止하기 위하여는 駐車料金 差等制의 導入이 並行되어야 할 것이다³⁴⁾.

4) 駐車料金の 差等制 導入

駐車施設의 供給을 통한 駐車難 解消에는 限界가 있으므로 都心の 道路容量, 土地利用 등을 고려하여 적정 駐車가 될 수 있도록 駐車料金の 差等制 導入 등 體系의으로 駐車需要를 減少시키는 노력이 필요하다. 즉 交通 및 駐車需要가 심각한 地域과 그렇지 않은 地域의 駐車料金の 地域別 差等制 實施, 駐車時間에 따른 駐車料金の 加算制 導入, 路上駐車場의 駐車料金 및 駐車管理 合理化를 위한 駐車 미터기 設置 등을 들 수 있다³⁵⁾.

① 駐車料金の 地域別 差等制 實施

駐車料金の 差等制 實施 方案은 주로 駐車需要가 過密하게 集中되는 區域을 駐車料金を 差等있게 하한선을 두어 長期駐車を 防止하고 駐車의 回轉率을 向上시키며, 過密 地域으로의 駐車需要를 抑制하는 效果가 있다.

② 駐車時間에 따른 駐車料金の 加算制 導入

駐車時間에 따른 駐車料金の 加算制 實施方案은 도심지의 불요·불급한 주차시간을 최소화하고, 駐車利用率 및 回轉率을 최대화하여 既存 駐車 施設로서도 충분히 活用될 수 있도록 하는 方法이다.

③ 路上駐車場의 駐車미터기의 設置

34) 濟州市, 濟州市駐車場整備計劃, 1992, p. 251.

35) 濟州市, 濟州市園의 駐車問題의 實態와 對策, 『91産學協同研究活動報告書』, 1991, p. 68.

현재 일부 路上 有料駐車場 管理가 駐車管理員에 의한 駐車 카드式으로 料金を 算定 하고 있어 駐車管理者와 利用者 사이에 料金算定에 따른 差額이 많다. 따라서 이러한 差額을 최소화하고, 駐車 管理員의 人件費 등 管理費 支出을 줄 이기 위해 運營의 合理化와 收益性 側面에서 施設費 投資와 道路與件 등을 勘案하여 場所에 따라 설치 할 必要가 있다.

이러한 方案들은 주로 駐車料金과 關聯되어 施行할 수 있는 手段으로서 단기적인 駐車 對策의 일환으로 既存 駐車施設의 回轉率 向上 및 都心駐車 需要抑制 면에서의 효과성 과 駐車施設의 擴充을 위한 財源마련 등 부수적인 效果를 얻을 수 있을 것이다.

2. 駐車施設의 擴充方案

1). 駐車場 擴充 財源의 確保

駐車場 擴充에 있어서 가장 중요한 問題는 역시 財源의 確保이다. 駐車場의 擴充 財源은 원칙적으로 使用者 負擔原則에 따라 駐車場을 利用하는 者가 負擔하는 것이 가장 타당할 것이다. 그러나 현재와 같이 駐車需要에 따른 施設供給이 심하게 不均衡을 이루고 있는 상태에서는 이를 期待하기가 어려울 것이다. 따라서 長期的으로 駐車需要와 施設의 供給 均衡을 維持할 수 있는 方案을 마련하기 위해서, 우선적으로 적절한 財源確保 方案을 마련하여 駐車場의 絕對不足分을 公共的 側面에서 供給하는 것이 必要하다.

財源을 擴充하여 駐車施設을 供給하기 위하여는 經營 收益事業의 일환으로 駐車難이 가장 심한 地域의 駐車場 利用率을 勘案하여 路上 및 路外 駐車場을 有料化하여 駐車 利用效率 및 駐車空間 擴充財源으로 活用되어져야 할 것이다. 그리고 交通需要 및 駐車 需要의 誘發에 따른 問題에 있어서는 原因者 負擔原則에 따라서 駐車 施設財源을 負擔시키는 方案도 檢討·推進되어야 한다³⁶⁾. 즉 駐車 關聯 費用이 自動車 保有者에 의하여 發生하는 社會的 費用이라는 점에 入關하여 이에 필요한 費用을 自動車 關聯 税金 등에 包含하거나, 또는 目的稅의 新設 등에 의하여 受益者인 自動車 保有者에게 負擔하게 하는 方案도 考慮할 必要가 있다. 예를 들면, 駐車稅 또는 駐車管理稅의 新設등이 그것이다.

36) 濟州市, 濟州市駐車場整備計劃, 1992, p.255.

또한 原因者 負擔原則에 따라 停車場法의 適用 이전에 건설된 建築物과 停車場法에 규정된 停車場 設置基準 이하의 建築物에 대하여 停車場 關聯 費用을 停車場 分讓 또는 停車場 會員券 制度의 導入 등 方法에 의하여 負擔시키는 방안과 자동차 제작회사에 일정 액을 賦課하는 대안을 制度的으로 檢討하여 導入 할 수도 있을 것이다.

2) 商街 密集 地域의 操業駐車 施設 擴充

濟州市의 경우 화물차에 의한 駐車需要가 전체 駐車需要의 26 % 정도를 차지하고 있는 實態로 보아서 都心商街 지구는 道路에서 操業駐車로 인한 交通滯症을 若起시키고 있다.

이같은 現象은 소·대형상가 密集 地域인 중앙로 및 그 일대와 신제주 종합시장 일대를 中心으로 산발적으로 道路를 점거하는 操業 駐車로 인해 나타난다. 이들 지역에 대하여는 駐車抑制 보다는 駐車施設을 供給해 주는 것이 훨씬 駐車難을 解消시킬 수 있는 効果적인 方案이라 본다. 그러므로, 濟州市는 駐車難의 緩和 對策으로서 操業駐車 施設을 確保해 주는 方案을 摸索할 必要性이 있으며, 우선적으로 제주시 도심지역 중 操業 駐車가 가장 심한 區域을 檢討하여 推進되어야 할 것이다³⁷⁾.

그 方案들로서는 다음을 들 수 있다.

- ① 操業 停車場의 貨物車輛 이외의 車輛 駐車禁止-위반시 不法駐車로 處理
- ② 操業 駐車時間 際限-際限時間 초과시 駐車料 徵收
- ③ 交通 混雜時間帶 操業 禁止-위반시 不法 駐車로 處理
- ④ 交通與件을 考慮하여 원정로 등 일부구간 개구리 주차식 道路改善

3) 共同 駐車施設의 擴充 및 支援

共同駐車 施設의 目的은 駐車施設을 집단화·공동화시켜 소규모 停車場의 駐車 限界에서 오는 問題를 최소화 시키는데 있다. 이를 위해서는 駐車施設의 영세화, 전용화, 亂립화와 같은 非效率性을 최대한 抑制시킬 수 있는 실시방안이 講究되어야 한다. 특히 商街 地域인 경우 小規模 상업시설에 적정 駐車 施設의 確保를 誘導하기 위하여 그 일대 商街들에게 共同으로 駐車施設 負擔金을 駐車施設 財源으로 出資하여 共同駐車施設을 마련할 수 있는 機會가 주어질 수 있도록 行政的인 誘導와 支援이 必要하다³⁸⁾.

37) 濟州道, 濟州市區의 駐車問題의 實態와 對策, 「'91產學協同研究活動報告書」, 1991, pp. 71~73.

38) 상계서

현행 법규상에는 8면 이하의 小規模 駐車施設인 경우 직선거리 300m이내에서 共同駐車場을 施設할 수 있으나, 實際 對象範圍가 극소수이며, 그 실익이 적어 實効를 거두지 못하고 있는 實情이다. 그러므로 이 制度의 目的에 맞 도록 適用對象 範圍를 擴大하고, 共同施設時 基準緩和 및 財政支援 등 制度的으로 支援策을 마련하여 實効性 있는 行政的 뒷받침이 必要하다 할 것이다.

4) 住居地 夜間 駐車解消 方案

住居地域의 駐車對策의 不可避性을 먼저 살펴보면, 住居地域의 道路機能의 回復, 緊急 自動車의 接近로 確保로 災害 防止 및 最小化, 道路 利用率 增大시민 생활 공간 및 쾌적한 住居環境確保, 自動車의 盜難 防止 및 管理, 건전한 자동차 文化의 定着 등을 들 수 있다³⁹⁾. 그러므로 住居地域 駐車施設 供給 擴大 促進을 위하여 住宅附設 駐車場 供給擴大를 위한 規制緩和의 하나로서

- 住宅 附設 駐車場 設置基準을 연면적 기준에서 세대수 기준(동수기준)으로 轉換 되어야 하며,
- 共同住宅의 駐車施設 追加確保를 위한 制度 改善이 必要하다.

濟州市의 住居地域인 경우 車庫의 確保가 微弱하여 夜間에 車輛의 80% 이상이 裏面 道路 혹은 周邊空地에 무질서 하게 駐車하여 이웃 住民들간에 和合을 沮害하는 要因으로 되고 있으며, 심지어는 이러한 問題로 인하여 刑事事件등의 事例도 종종 發生되고 있다. 濟州市에서 주택가 駐車問題를 解消하기 위하여 '91년 부터 시작된 유희공한지를 활용한 駐車空間 擴充은 일시적인 방편이지만 많은 시민들이 이에 호응하고 있으며, '94 부터는 豫算節減 및 投資效果를 거양 하기 위해서 2~3년 이상 活用가능한 공한지를 對象으로 駐車空間을 確保하고 있는 실정이다⁴⁰⁾. 그러나, 이러한 것들은 아주 일시적인 對策에 불과함으로 이에 대한 長期的인 對策으로서 車庫地 證明制度의 導入도 必要하지만 우선 駐車設置 基準을 強化하여 나가도록 함과 아울러 共同駐車施設을 制度化하고 持續的인 指導와 弘報로 施設을 確保하도록 권장하여야 할 것이다. 그리고 주택가 駐車施設 또는 車庫施設을 갖추어 나가도록 誘導·活性化하기 위해서는 施設에 따른 敷地와 건물 등에 稅財 혜택과 財政 支援策을 講究하여야 할 것이다.

39) 交通開發研究院, 車庫地證明制施行方案研究, 1993. 9. p.38.

40) 濟州市, 遊休공한지를 活用한 駐車場施設 擴充을 1991년부터 매년 推進하고 있음

5) 車庫地 證明制度의 段階的 導入

주거지의 駐車問題를 根本的으로 解決하기 위해서는 窮極的으로 車庫地證明制를 導入하여야 할 것이나, 그 準備 段階로서 주거지 駐車 許可制의 導入을 먼저 檢討하여야 할 것이다. 駐車許可制는 車庫를 確保하지 못한 자가용 소유자의 路上駐車 不可避性이 認定되므로 6 m 이상 住居地 裏面道路의 駐車區劃 線을 有料駐車場으로 轉換하여 有料 駐車證을 發給받아 指定된 場所에 駐車하도록 하고, 駐車證 미부착 차량에 대하여는 駐車를 制限하도록 하는 方案으로서, 이를 施行하기 위해서는 먼저 制度新設 등 法律에 施行 根據規定을 두어야 할 것이다. 이 制度의 期待效果로서 주거지 裏面道路 駐車秩序 確立과 附設駐車場 確保動機를 誘發시키고, 車庫地證明制 實施의 基盤을 다지는 契機가 될 것으로 期待된다. 그러나 이에 따른 여러 가지 行政的 制度改善이 뒷받침 되어야 함은 물론이다.

다음으로 車庫地 證明制가 導入⁴¹⁾ 되어야 하는 데, 政府에서는 1992년 12월31일자로 “自動車 車庫地 確保에 관한 法律(案)”을 立法豫告하고 法律制定 理由로 최근 自動車의 急增으로 住居地域 周邊道路의 대부분이 駐車場化 됨으로서 道路의 機能을 상실시키고 있을 뿐 아니라 주민의 生活空間을 侵害하는 등 深刻한 社會的 問題를 若起하고 있음에 따라 自動車를 保有하는 者에게 그 自動車를 保管할 수 있는 車庫地를 義務的으로 確保하도록 하여 住居地域 周邊道路의 本래 機能을 回復하고 窮極的으로는 건전한 自動車 文化가 定着되도록 하기 위함이라고 하고 있다⁴²⁾. 그러나 이 法律(案)은 아직 施行되지 못하고 있는 실정이다.

지금 계속 增加되고 있는 자동차로 인한 住居地域의 駐車難 解消를 위하여 앞으로 머지 않은 將來에 制度的으로 施行이 될 것으로 보아지며, 이 制度가 施行이 되어지면 長期的인 駐車對策으로 상당한 效果가 期待된다.

3. 駐車施設 利用管理의 合理化 方案

1) 駐車案內 體系의 導入 및 弘報

駐車問題의 解決을 위해서는 새로운 駐車施設의 供給도 重要하나 既存 駐車施設의 利用效率를 極大化하는 것도 매우 重要하다. 既存 駐車施設의 利用效率를 增進할 수

41) 交通開發研究院, 車庫地證明制施行方案研究, 1993, p. 38.

42) 交通部, 自動車車庫地確保에 관한 法律(案) 立法豫告(교통부공고 제1992-42호), 1992. 12. 31

있는 方案에는 附設 駐車場의 有料化 開放 許容, 不法 駐車團束, 駐車案内 體系 擴充 등이 있다⁴³⁾. 이 중 駐車案内 體系는 각 駐車場의 位置 및 入車, 空車 등의 諸般 利用 實態를 제시하여 운전자로 하여금 駐車를 위한 不必要한 周邊 徘徊時間을 줄이게 하기 위한 情報體系의 하나이다.

이러한 駐車案内 體系는 駐車場 案内, 駐車狀態 案内, 駐車場間 情報傳達의 3 가지로 나눌 수 있으며, 그 體系의 媒體別 業務內容을 보면 다음과 같다.

- ① 駐車場 案内 : 駐車場의 位置, 거리 및 駐車容量을 알 수 있으며,
- ② 駐車場 狀態 案内 : 駐車 可能 與否를 알려 주며,
- ③ 駐車場間 情報傳達 : 駐車場 情報入力 및 情報傳達 母體活用이 可能해 진다.

지금까지 日本에서의 評價內容과 서울시를 對象으로 한 研究 結果로서 期待 效果를 보면 다음과 같다⁴⁴⁾. 먼저 日本의 高崎市에서 駐車案内 體系의 導入에 따른 結果를 評價한 內容으로는

- 첫째, 入車 待機車輛이 55%나 減少 된 바 있고,
- 둘째, 車輛 走行速度가 6 km/h 에서 14 km/h 改善되었으며,
- 세째, 車輛通行 거리가 1 일 58.5km/대로 減少되어 走行時間은 351분/대로 節減된 事例가 있는 것으로 알려지고 있다.

다음으로 서울시를 對象으로 한 研究의 結果를 보면

- 첫째, 不法駐車 車輛을 駐車場으로 誘導함으로써 駐車 利用效率의 15% 정도가 增加 하고
- 둘째, 駐車할 場所를 물색하려 徘徊하는 車輛의 運行費用을 節減할 수 있다는 것이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 상당한 期待效果가 있으며, 앞으로 濟州市에서도 駐車場 業務의 電算化와 더불어 駐車案内 體系導入 및 弘報가 이루어져야 할 것이다.

2) 駐車行政體系 改善

현재 대부분의 都市에서는 駐車關聯 行政을 交通企劃科 또는 交通行政課의 擔當職員

43) 濟州市, 濟州市駐車場整備計劃, 1992. pp.267~268.

44) 상계서, p.275.

들이 擔當하고 있으나, 이들은 駐車場의 設置計劃, 施設 運營, 指導 團束 등에 대한 業務分擔이 效率的으로 이루어지고 있지 않다. 다만 서울시의 경우 路上 駐車場은 서울시 施設公園에서 管理·運營하고 있으며, 區廳單位로 不法 駐車 團束要員과 견인 차량 業務 등을 맡고 있고, 부산시의 경우 駐車管理公園을 設立하여 駐車施設에 대한 전반적인 業務를 運營하고 있어 다른 都市에 비하여 業務 分擔이 이루어지고 있는 실정이다⁴⁵⁾.

濟州市의 경우 交通行政과 車輛係에서 一般 車輛管理와 주차관리에 관한 전반적인 業務를 수행하고 있는 데, 효율적인 駐車管理 및 駐車場 擴充과 指導 管理業務를 수행함은 물론 앞으로 계속 늘어나는 駐車需要에 對處하여 나가기 위하여 駐車管理를 專擔하는 別途의 직제 또는 기구가 必要하다⁴⁶⁾. 그 이러한 專擔器具(駐車管理課, 交通施設課 또는 駐車管理公園의 設立)의 設置 위해서는 별도의 獨立된 財源確保로 駐車場 擴充을 위한 經營體制로의 轉換 方法도 講究하여 앞으로의 駐車問題를 解決할 수 있도록 하는 것이 바람직하다고 보아진다.

V. 結 論

어느 時代이든 그 時代의 文化는 그 時代를 잘 나타내고 그 時代를 이끌어 가는 것이라고 할 수 있다. 우리 社會는 自動車 歷史와 함께 交通에 대한 文化가 제대로 定着되기도 전에 急速한 車輛의 大衆化와 그에 따른 交通施設의 供給不足은 오늘 날 社會問題들 가운데 가장 큰 問題로 登場하게 되었다.

이러한 問題는 經濟活動, 生活水準의 向上에 있어서 都市·交通企業 側面에서 어떻게 對處하여 갈 것인가, 都市交通은 어느 정도의 水準으로 供給되어져야 할 것인가, 市民의 交通에 대한 欲求와 그 對應策은 어떠한 것이어야 할 것인지등에 대하여 초점을 맞추어 나가야 할 것이다.

都市의 生活 근간을 이루는 交通問題의 解決없이는 원활한 都市의 技能을 期待할 수

45). 상계서, pp. 256~258.

46). 상계서.

는 없다. 人間の 永續적인 問題解決을 위한 완벽한 交通問題의 解決은 都市의 모든 問題를 解消시키는 하나의 指標가 될 것이다. 특히 交通의 최종 段階인 駐車問題의 解決은 결국 都市의 모든 問題를 解決하는 最終적인 段階가 될 수 있으므로 交通問題의 일부분인 駐車問題는, 自動車가 日常生活에 침투된 이상 이제는 싫든 좋든 간에 自動車의 存在를 前提로 한 問題意識을 가지고 임해야 하고, 또한 解決하여야 할 轉換期에 와 있음은 부정할 수 없다.

自動車의 所有는 選擇이지 權利가 주어지는 것은 결코 아니다. 그래서 이 選擇에 따르는 責任과 義務는 所有者에게 많은 負擔을 要求하고 있으며, 交通問題에 대한 原因提供 側面에서의 여러 가지 寄與 制度를 찾는 것이 必要하다. 이러한 점에서 交通問題의 하나의 駐車問題에 대한 解決方案을 考察하는 意味가 있다고 본다.

濟州市는 '90 년대에 들어와서 自動車의 急速한 增加로 交通需要가 계속되고 있으나 交通施設의 供給不足은 이를 훨씬 超過하고 있어, 그 結果 도심의 交通難과 駐車難을 深化시키고 있다.

本 主題는 이러한 점을 重視하여 濟州市 交通問題 中 最近에 惡化되어 가고있는 都心의 駐車難을 解消하기 위한 方案을 中心으로 그 代案에 대하여 檢討하여 보았다.

駐車問題는 全國적으로 共通되는 問題로서 도심의 駐車問題는 여러 複合的 要因이 뒤엉켜서 形成되고 있으므로, 이의 問題를 解決하기 위해서는 長·短期의인 計劃을 樹立하여 지속적인 投資와 改善으로 동적 공간인 道路에 못지 않게 정적 공간인 駐車場도 重要한 交通施設이라는 점을 考慮하여 體系的이고 綜合的인 行政을 推進하여야 할 것이다. 또한 우리 市民들도 이에 대한 問題 意識을 가지고 나 혼자만의 便安함보다 우리 이웃, 우리 고장을 생각하고 서로 양보하는 마음과 질서를 지키려는 마음을 가질 때에 이러한 駐車問題가 解消될 수 있을 것으로 보인다.

參 考 文 獻

- 高柄鍊, “제주시 도심(CBD)의 교통개선에 관한 연구”, 濟州專門大學論文集(第 13 輯), 1992. 3.
- 交通開發研究院, “都市交通疏通을 위한 政策代案 樹立에 關한 研究”, 1990.
- _____, “中小都市 交通改善 方案 樹立에 關한 研究”, 1989. 12.
- _____, “大都市 交通難 原因과 對策”, 정책토론회 자료, 1994.
- _____, “車庫地證明制 施行方案에 關한 研究”, 1993.
- _____, “日本 自動車 保管場所의 確保 등에 關한 法律解說集”, 1992.
- _____, “全州市 駐車場整備 基本計劃”, 1992.
- 交通部, “自動車 車庫地 確保에 關한 法律(案)”, 교통부 공고 제 1992-42 호, 1992. 12. 31.
- 元濟戊, 「都市交通論」, 博英社, 1991.
- _____, “미래지향적인 교통정책의 방향”, 「제주교통정책 세미나」, 제주전문대학 부설 산업연구소, 1992.
- 濟州道, 「道政白書」, 濟州道, 1994.
- _____, 「濟州統計年報」, 1992, 1993.
- _____, “濟州市圈의 駐車問題의 實態와 對策”, “’91 産學協同研究活動報告書”, 1991.
- 濟州市, 「濟州市駐車場 整備計劃」, 1992.
- _____, “都市交通難 解消와 行政課題 (濟州市交通難 解消를 中心으로)”, 第 2回 市郡行政研修大會 研究資料, 濟州市研究團, 1991.
- _____, “통계연보”, 1992, 1993.
- 韓國地方行政研究院, “都市駐車施設의 擴充方案에 關한 研究(大田市를 中心으로)”, 1988.
- 秦大植, 하와이 駐車制度(호놀룰루市를 中心으로), 「제주도, 통권 제90호」 1991.
- FHWA, Parking Management Tactics, Volume 3, 1981.