

기획연구
2009-14

기획연구
2009-14

충청남도 주차정책 수립 및
개선방안



충청남도 주차정책 수립 및 개선방안

박성철 · 조봉운

2009·12

충남발전연구원

ISBN : 978-89-6124-125-0 03350



CDI 충남발전연구원
Chungnam Development Institute

www.cdi.re.kr

기획연구 2009-14

충청남도 주차정책 수립 및 개선방안

박성철 · 조봉운

발 간 사

주차정책은 주차시설 공급과 주차수요 관리 및 주차시설 운영의 3부분으로 구분하여 볼 수 있다. 도시가 성장하는 초기에는 필요한 주차시설을 공급하는데 주력하였으나 도시의 성장이 성숙되는 시기에는 주차시설의 공급이 또 다른 수요를 촉발하여 점점 더 주차문제를 악화시킴에 따라 주차수요의 관리 측면으로 제도가 개선되어 주차공간의 축소, 주차시설 설치의 억제 등과 함께 차량자체의 진출입을 규제하는 방안까지 마련되어 추진되고 있다.

주차에 대한 공급 및 수요관리와 함께 기존 시설의 활용 극대화를 도모하기 위한 다양한 소프트웨어적인 대안도 마련되어 적용하고 있으나 도시의 주차문제는 더욱 심각해지고 있다.

충청남도의 도시는 성장하고 있는 천안, 아산 등 북동부지역의 중소도시와 정체 또는 쇠퇴하고 있는 남서부의 중소도시로 구분하여 주차문제의 접근이 필요할 것이다. 성장하는 중소도시의 경우 대도시의 문제를 그대로 답습하는 경향이 있고, 쇠퇴하는 중소도시는 주차수요가 대도시형으로 바뀌어 가고 있으나 도시의 전반적인 여건이 이를 뒷받침할 만한 여력을 갖추지 못하는 형태로 그대로 방치되고 있으며, 단속위주의 경향을 보이고 있다. 따라서, 도시의 쾌적한 업무 및 정주환경을 조성하기 위해서는 이러한 중소도시의 특성에 따라 주차정책이 달라져야 할 것이다.

본 연구에서 충청남도의 중소도시 특성에 적합한 주차정책 수립을 위한 방향을 제시하고자 하였으며, 이를 통해 충청남도의 시·군에서 주차정책을 수립할 경우 활용할 수 있다는 것으로 그 의의를 가질 수 있다.

끝으로 본 연구를 수행하는데 많은 자문과 협조를 아끼지 않은 충청남도 및 시·군 관계공무원 여러분에게 깊은 감사의 뜻을 표한다. 무엇보다도 여러 가지 어려운 여건에서도 충청남도의 주차정책을 검토하고, 개선방안을 모색하기 위한 연구에 최선을 다한 박성철 이사과 조봉운 연구위원의 노고에 고마움을 전한다. 모쪼록 충청남도의 주차정책 수립에 있어서 많은 이해와 관련시책 및 후속연구에 유익한 기초자료로 활용될 수 있기를 기대한다.

2009년 12월 31일
충남발전연구원장 김 용 응

연구요약

1. 연구 배경 및 목적

중소도시는 시가지의 규모가 크지 않고, 시가지가 분산적으로 분포하는 도농통합형 도시구조가 대부분으로 대중교통수단인 버스를 활용한 개인교통수단 대체에 한계를 가지고 있다. 따라서, 기존 대도시 중심의 주차정책에서 충남의 중소도시에 적용가능한 대안을 검토하고, 중소도시 특성에 부합되는 새로운 정책 또는 대안 마련이 필요하다.

본 연구의 충청남도의 시군별 특성에 적합한 주차정책 수립 및 개선방안을 제시하기 위하여 첫째, 기존 연구를 검토하여 국내외 주차정책 및 사례를 통해 시사점을 파악하고, 둘째, 충청남도의 현 주차시설에 대한 현황분석으로 통해 문제점을 도출하고, 셋째, 현 주차정책에 대한 과제와 향후 정책방향에 대한 관련 공무원의 의견을 조사하여 방향을 설정하며, 넷째, 선진사례와 현황분석 및 의식조사 결과를 종합하여 충청남도의 도시특성별 주차정책 수립 개선방안을 제시하는 것을 연구의 목적으로 한다.

2. 주요 연구내용

주차문제는 법령의 정비만으로는 안 되며, 지자체 및 시민단체의 개선의지에 따라 차이가 발생하며, 서울을 비롯한 수도권 몇몇 도시를 제외하고는 대부분의 도시에서 가시적 성과를 거두지 못하고 있다.

우리나라의 주차정책은 특별하게 주차와 관련된 계획을 수립하도록 강제하고는 있지 않으며, 주차장법에 의해 공급측면에서 필요에 따라 계획을 수립하여 추진하고 있다. 주차장법에서는 주차장을 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장으로 구분하고 있으며, 설치기준에 대해서 주차단위구획, 주차구획, 전용주차구획, 주차전용건축물 등으로 구분하여 관리하고 있다.

현재 우리나라에서 적용하고 있는 주차정책을 구분하여 보면, 공급측면으로 8가지 정책과 수요측면에서 6가지 정책과 운영측면에 2가지 정책을 추진하고 있다.

■ 주차관련 정책

구분	주차정책
1. 공급	1.1 노외·노상주차장 : 부족한 주차수요를 공지 등 주차공간을 확보하고, 교통량이 적은 도로를 활용하는 방식
	1.2 주차빌딩: 주차공간이 현저히 부족한 도심에 입체적인 주차공간을 확보하기 위해 건설
	1.3 부설주차장 설치기준 강화 : 주차수요에 적합하도록 설치기준을 강화하여 주차수요를 최대한 분담하도록 하는 방식
	1.4 사설주차장 지원 : 주차장을 민간이 개발하여 운영함으로써 부족한 주차공간을 마련
	1.5 공공시설의 주차장 개방 : 공공시설의 주차공간을 개방하여 공공시설운영시간대 이외에 활용하도록 하는 방식
	1.6 차고지 증명제 : 차량구입시 차고지를 지정함으로써 주차공간을 사전에 확보하도록 하는 방식
	1.7 내집안 주차장 갖기 : 단독주택지 등 주차공간 확보가 의무화되어 있지 않은 지역에서 내집안에 주차공간을 마련하는 방식
	1.8 주차시설 공동이용 : 주차수요시간대가 다른 시설의 주차공간을 공동으로 이용하는 방식
2. 수요	2.1 차량이용제한 : 10부제, 요일제, 격일제 등 차량번호에 따라 운행을 제한함으로써 주차수요를 감소시키는 방식
	2.2 주차요금 차별화 : 주차수요가 많고, 주차공간이 부족한 지역 등 여건에 따라 주차요금을 통해 수요를 분산시키거나 감소시키는 방식
	2.3 거주자우선주차제 : 외부차량의 주차를 억제하기 위해 거주자에게 우선적으로 주차공간을 배정하는 방식
	2.4 시간제주차허용 : 시간대별로 공급이 부족한 경우 일부시간에만 주차를 허용하는 방식
	2.5 주차시간제한제 : 주로 상업지역에서 이용객의 편의를 위해 일정시간동안 주차를 허용하고 장시간주차를 억제함으로써 많은 이용객을 위한 방식
	2.6 대중교통수단지원 : 대중교통수단이용을 활성화하여 주차수요를 감소시키기 위한 방식
3. 운영	3.1 불법주차단속 : 주차제한구역에 주차하거나 시간을 초과하여 주차 등 적법한 주차 이외의 차량을 단속
	3.2 주차안내시스템 : 주차장, 가능대수 등을 안내하여 주차공간을 효율적으로 운영하기 위한 시스템을 구축

충청남도는 시·군은 최근 더욱 격차가 발생하고 있으며, 지역적으로 일정권역에 편중되는 경향을 보이고 있고, 최근 차량증가가 인구에 비해 농산어촌지역이 더욱 1인당 차량대수가 높게 분석되고 있는데, 차량의 수요는 증가하는 반면, 인구는 감소하는 그 이유가 있다. 이와 더

불어 주차장 조성에 많은 영향을 미치고 있는 관광객수는 충청남도 전체 6.21%의 연평균 증가율을 보이고 있다.

주차문제의 수준은 중간정도로 일부 시·군에서는 매우 큰 문제로 생각하고 있었으며, 주로 중심상점가 및 재래시장 주변이 가장 문제지역이고, 계절별로는 하절기, 요일별로는 주말, 시간대로는 오후 및 저녁(밤)까지로 조사되었다. 이러한 문제는 운전자의 의식이 부족하고, 주차공급이 부족하기 때문이다. 향후 주차수요는 증가할 것으로 예상하고 있어 이에 대한 대책마련이 중요하다.

시·군에서는 주차에 대한 공급계획을 갖고 있으나, 미흡한 수준으로 주로 문제지역인 상점가에 집중적으로 공급할 예정이며, 주택가 및 환승시설 등으로 확대할 계획이다. 시·군에서는 공급측면에서는 노외 및 노상주차장, 공공시설 주차장개방 및 부설주차장 기준강화 등의 정책을 가장 많이 추진하고 있으며, 수요측면에서는 차량이용제한과 대중교통지원 및 주차시간제한 등의 정책을 적용하고 있고, 운영측면에서는 불법주차단속이 가장 많이 활용되고 있다.

시·군에서 추진하고 있는 주차정책에서 현재 가장 많이 추진되고 있는 주차장공급과 공공시설주차장개방에 대한 효과가 크며, 차량이용제한(요일제 등)이 주차문제를 해결하는데 기여하고 있고, 이를 보완하기 위해 불법주정차단속에 힘으로 기울이고 있다. 이러한 정책 중 공급측면의 정책이 가장 효과가 크다고 생각하고 있으며, 그다음은 불법주정차단속 등의 운영관리 및 수요관리가 뒤를 이었다.

시·군에서 향후 도입하고자 하는 정책은 주민스스로 해결하기 위한 노력을 요구하는 내집안주차장갯기, 주차시설공동이용 등이 가장 많으며, 기존 사설주차장의 지원을 통한 활성화 및 주차빌딩 등 공급확대정책이 뒤를 이었다. 수요측면에서는 현재 추진하는 내용을 보다 확대하고, 운영측면에서도 단속중심이다.

추진하고자 하는 정책 중 효과가 큰 것으로 주차시설의 시간대별 공동이용정책이며, 거주자 우선 주차제의 도입과 대중교통수단의 지원을 통해 대응하는 것이 보다 효과적으로 생각하고 있었다. 이러한 정책중 주차공급이 아직까지는 더 효과적이며, 이를 위해서는 지자체가 중심으로 추진하되 주민의 적극적인 협조가 필요하다고 인식하고 있다.

3. 결론 및 정책 제언

주차정책의 수립을 위해서 기초자치단체는 각각의 지역적 특성과 주민의식 및 미래지향적인 정책의 도입과 추진이 필요하다.

현재, 추진 중인 정책이 대부분 공급중심으로 이루어지고 있으며, 지역별로 문제지역에 대한 단속 등에 한정된 인원으로 대응하기가 힘든 현실이다. 따라서 지자체의 노력과 주민의 협력에 의한 사업이 무엇보다 우선적으로 추진되어야 할 것으로 본다.

특히, 주차장은 개인의 교통수단과 통행에 의해 발생하는 것으로 원인자 부담이라는 기본적인 원칙에 입각하여 주민의식이 무엇보다 정립 및 강화될 필요가 있다. 따라서, 이에 대한 홍보, 교육 및 시범사업 등의 추진을 통해 주민참여를 활성화할 필요가 있다.

그러나, 이러한 주차문제 저변에 깔려있는 것은 공급의 절대적인 부족에 있다. 따라서, 지자체는 합리적인 공급방안을 모색하여야 하며, 민간부문의 참여를 유도할 수 있는 방안의 모색이 필요하다.

본 연구에서는 대상지역의 충청남도 16개 시군으로 각 시군별 특징에 따른 정책대안을 모색하는 데는 한계가 있다. 그러나 시군에서 추진중에 있는 주차정책에 대한 평가 및 개선방안을 실무자를 통해 직접 듣고 정리하였다는 점에서 향후 주차정책 수립에 기초적인 자료로 활용될 수 있을 것이다. 향후 본 연구와 관련하여 각 시군별 특성에 따른 세부적인 대안 마련을 위한 연구가 추진될 필요가 있다.

차 례

제1장 연구의 개요	1
제1절 연구 배경 및 목적	1
1. 연구 배경	1
2. 연구 목적	1
제2절 연구 범위와 방법	2
1. 연구 범위	2
2. 연구 방법	2
제2장 국·내외 주차정책 및 선진사례 검토	4
제1절 우리나라의 주차정책과 사례	4
1. 주차장법	4
2. 주차장조례	5
3. 서울시 주차정책	6
4. 부산시 주차정책	9
5. 경기도 주차정책	9
제2절 국외의 주차정책과 사례	11
1. 일본의 주차정책과 사례	11
2. 영국의 주차정책과 사례	12
3. 미국의 주차정책과 사례	13

제3장 충청남도 주차현황과 여건분석	14
제1절 충청남도의 일반현황	14
1. 인구	14
2. 차량등록대수	15
3. 주차장 현황	16
4. 일반현황의 종합	18
제2절 충청남도의 주차수요 분석	19
1. 주차수요 분석방법	19
2. 주차수요 산정	20
제3절 충청남도의 주차여건 분석	22
1. 설문조사 개요	22
2. 주차문제인식	22
3. 주차수요측면	26
4. 주차공급측면	29
5. 주차관련정책 추진	30
6. 주차정책의 주요 추진주체	35
7. 주차정책에 대한 의식조사 종합	36
제4장 충청남도 주차정책 수립 개선방안	37
제1절 주거지역의 주차정책	37
1. 기본방향	37
2. 주거지역 주차정책의 수립 방안	37
3. 주거지역의 주요 주차정책 추진방안	39
제2절 상업지역의 주차정책	41
1. 기본방향	41
2. 상업지역 주차정책의 수립 방안	41

3. 상업지역의 주요 주차정책 추진방안	43
제5장 결론 및 정책제언	46
1. 결론	46
2. 정책제언	47
< 참고문헌 >	49
< 부 록 >	50

제1장 연구의 개요

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구 배경

주차문제는 도시의 토지이용에서부터 개개인의 성향까지 다양한 요인에 의해 자가용 이용이 증가함으로써 발생하고 있다.

주차문제에 대한 정부정책 및 관련 제도의 미흡으로 인해 급증하는 주차수요를 수용하지 못하므로 더욱 심각해지고 있으며, 이러한 문제는 지속적으로 도시의 정비가 이루어지는 대도시에서보다 자연발생적으로 형성되어 변화가 거의 없는 중소도시에서 수요증가에 따른 공급이 현저히 부족함에 따라 더 크게 문제로 부각되고 있다.

중소도시의 시가지의 규모가 크지 않고, 시가지가 분산적으로 분포하는 도농통합형 도시구조가 대부분으로 대중교통수단인 버스를 활용한 개인교통수단 대체에 한계를 가지고 있다.

따라서 기존 대도시 중심의 주차정책에서 충남의 중소도시에 적용가능한 대안을 검토하고, 중소도시 특성에 부합되는 새로운 정책 또는 대안 마련이 필요하다.

2. 연구 목적

본 연구의 충청남도의 시군별 특성에 적합한 주차정책 수립 및 개선방안을 제시하기 위하여 첫째, 기존 연구를 검토하여 국내외 주차정책 및 사례를 통해 시사점을 파악하고, 둘째, 충청남도의 현 주차시설에 대한 현황분석으로 통해 문제점을 도출하고, 셋째, 현 주차정책에 대한 과제와 향후 정책방향에 대한 관련 공무원의 의견을 조사하여 방향을 설정하며, 넷째, 선진사례와 현황분석 및 의식조사 결과를 종합하여 충청남도의 도시특성별 주차정책 수립 개선방안을 제시하는 것을 연구의 목적으로 한다.

제2절 연구 범위와 방법

1. 연구 범위

가. 시·공간적 범위

2008년 말을 기준으로 충청남도 16시·군의 주차관련 현황을 조사 및 분석하여 주차정책 방향을 제시한다.

나. 내용적 범위

연구내용으로는 제1장에서 충청남도 주차정책 수립 및 개선방안 연구의 필요성을 제기하고, 제2장에서 우리나라와 외국의 주차정책 및 사례를 검토하여 시사점을 도출하며, 제3장에서는 충청남도의 주차현황과 여건을 통계자료 및 설문조사를 통해 확인하고 문제점과 과제를 제시한다. 제4장에서는 문제점과 과제를 해결하기 위한 개선방안을 모색하고, 제5장에서 연구를 종합하고 정책제언으로 마무리하였다.

- ㉠ 국내외 주차정책 및 선진사례 검토
- ㉡ 충청남도 주차현황과 여건분석
- ㉢ 충청남도 주차정책 수립 개선방안

2. 연구 방법

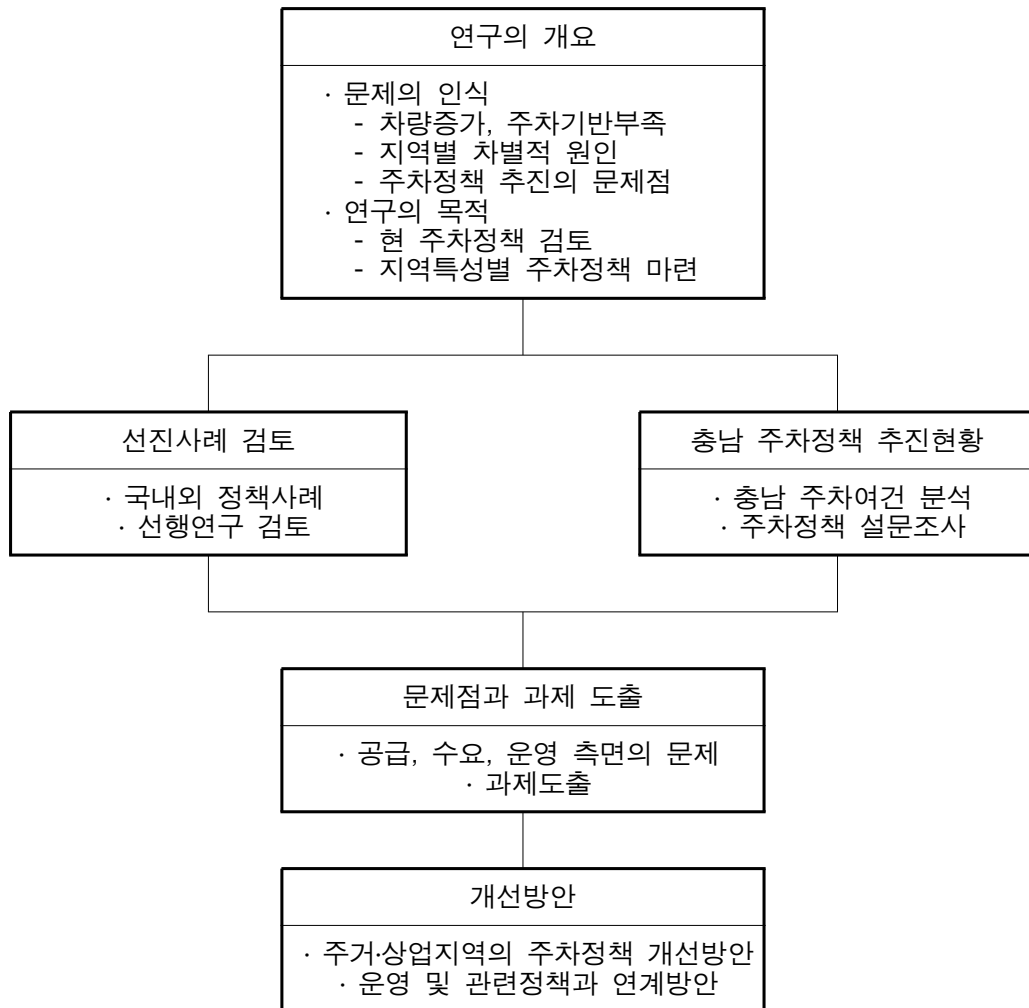
본 연구는 충청남도의 각 시·군에 설치되어 있는 주차시설과 주차관련 통계자료 및 주차정책 추진사례를 통해 개선방안을 모색하고 하였다.

제2장에서는 국내외 사례연구로서 문헌조사를 통해 다양한 사례를 종합적으로 정리하고, 국내외 주차정책 수립 및 추진사례를 조사한 후 시사점을 도출한다.

제3장에서는 충청남도의 일반현황 및 주차관련 현황을 통계자료 및 설문조사를 통해 수립하고 이에 대한 관계공무원의 평가를 통해 문제점과 과제를 분석한다.

제4장은 국내외 선진사례와 충청남도 시군의 특성에 적합한 주차정책 대안을 기존의 다양한 연구성과를 바탕으로 그 적용방안을 제안한다.

■ 연구의 체계



제2장 국·내외 주차정책 및 선진사례 검토

제1절 우리나라의 주차정책과 사례

국내 주차정책은 법제의 정비를 통하여 주차장 설치기준을 강화하고, 지역별 주차수요관리를 적극 추진하고 있으며, 주민갈등 등 사회적 문제로 비화되어 보다 근본적인 대책이 요구되고 있다.

최근 주차장법 개정을 통하여 건축물 부설주차장의 설치기준을 강화하고, 기존 주차시설 부족지역에 대해서는 공동주차장을 설치하는 등 과거보다 적극적으로 대응하고 있다.

주차문제는 법령의 정비만으로는 안 되며, 지자체 및 시민단체의 개선의지에 따라 차이가 발생하며, 서울을 비롯한 수도권 몇몇 도시를 제외하고는 대부분의 도시에서 가시적 성과를 거두지 못하고 있다.

국내 주차정책은 다른 교통정책과 마찬가지로 주로 서울시가 선도하고 지방도시들이 이를 답습하는 형태로 추진되고 있어, 서울시의 주차시책들이 시차를 두고 지방도시에 도입되고 있다.

그러나 주차부분 자체의 개별적, 소극적 대응책으로 접근하고 있고, 최근 주차문제 심각성을 인식하고 있으나 해결하기 어렵다는 인식과 함께 주민참여 없이 관주도적으로 시책이 추진되어 성과를 거두지 못하고 있다.

1. 주차장법

우리나라의 주차정책은 특별하게 주차와 관련된 계획을 수립하도록 강제하고는 있지 않으며, 주차장법에 의해 공급측면에서 필요에 따라 계획을 수립하여 추진하고 있다. 주차장법에서는 주차장을 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장으로 구분하고 있으며, 설치기준에 대해서 주차단위구획, 주차구획, 전용주차구획, 주차전용건축물 등으로 구분하여 관리하고 있다.

주차장법에 주요 내용은 제1장 총칙에서 목적과 정의를 제시하고 이하 주차장의 수급실태 조사, 주차환경개선평가지구 지정 및 해제, 주차환경개선평가지구지정·관리계획, 권한 위임 및 주차장설비기준 등을 다루고 있다.

제3장에서는 노상주차장에 대해서 설치 및 폐지, 관리, 주차행위제한 등, 주차요금징수 등, 사용제한 등, 관리자의 책임과 표시에 대하여 제시하고 있다.

제4장에서는 노외주차장에 대해서 설치 등, 다른 법률과의 관계, 단지조성사업 등에 따른 노외주차장, 노외주차장의 관리, 주차요금징수 등, 관리방법, 관리자의 책임등, 표시에 대해 제시하고 있다.

제5장에서는 부설주차장에 대해서 설치, 설치계획서, 주차요금징수 등, 용도변경금지 등을 제시하고 있다.

제5장의2에서는 기계실주차장에 대해서 설치기준, 안전도인증, 인증서 교부, 인증서 취소, 사용검사 등, 검사필증의 교부 등, 검사비용 등의 납부, 검사업무 대행, 철거, 보수업의 등록, 결격사유, 보험가입, 등록사항 변경 등의 신고, 시정명령, 등록의 취소 등을 다루고 있다.

그리고 제6장에서 보칙으로 국공유재산의 처분제한, 보조 또는 용자, 특별회계의 설치, 전담 기구 설치, 주차요금 사용제한, 자료의 요청, 감독, 영업정지, 과징금처분, 청문, 보고 및 검사, 수수료, 시행령에 대한 내용이며, 제7장은 벌칙으로 벌칙, 과태료, 양벌규정, 이행강제금에 대해 제시되어 있다.

또한 시행령, 시행규칙에서는 주차장 설치기준 등에 대한 구체적인 내용이 제시되어 있으며, 이에 대한 지자체별 주차장 조례에 의해 지역별 여건을 반영하여 기준이 달리 적용되어 진다.

2. 주차장조례

주차장조례는 시군에 따라 조금씩은 다르지만 주로 다루는 내용은 다음과 같다.

총칙에서는 정의, 적용범위, 주차거부금지, 주차요금 및 가산금에 대한 내용이 포함되어 있다.

노상 및 노외주차장에서는 주차장 표지, 공영주차장의 위탁관리, 노상주차장의 주차요금 징수방법, 이용제한, 주차구획선의 표시 등, 하역주차구간의 주차금지 등을 다루고 있다.

부설주차장에서는 설치기준, 부설주차장을 설치하여야 하는 관리지역, 인근 주차장설치 범위, 부설주차장의 설치의무면제, 설치비용 산정기준, 설치비용 납부자의 주차장 무상사용, 장애인 전용주차장 설치기준, 설치비용의 보조 등에 대한 조문으로 구성되어 있다.

3. 서울시 주차정책

(1) 주택부설주차장 설치의무 강화

승용차 보유 가구수가 증가함에 따라 주택가 주차난의 근본적인 문제를 해결하기 위해 주차 수요를 발생시키는 곳에서 주차공급을 해결할 수 있도록 하기 위하여 단독주택의 주차장 확보 기준을 200㎡ 마다 1대를 180㎡마다 1대로 강화하고, 주차장 확보 제외대상의 면적을 150㎡에서 120㎡로 강화하였으며, 공동주택의 경우 150㎡에서 130㎡로 강화하였다.

내집주차장 갖기 운동의 일환으로 주차장 건설비용이 보조되고 있지만 보조액이 실제 건설비에 못 미치거나 서민 주택자들의 반발로 그 효력이 미미하다고 평가하기도 한다.

(2) 주택가 공동주차장 건설

1995년 서울시 자동차대수 200만 돌파와 아울러 시내의 불법주차와 주택가 이면도로에서의 무단주차가 심각해지자 '주차시설 확충 및 관리대책'으로 추진하고 있다.

1999년부터 주차문화개선지구를 조성하는 지역에 한하여 주차장건설비를 지원하고, 주택가 공동주차장 표준모델 개발을 통한 공사기간 단축 및 건설비 절감과 이면도로 주차구획설치 후 전면 유료화시 인센티브 부여, 보조금 지원시 결산실적 반영, 주차시설의 건설형태에 따른 차등지원, 보조금 교부에 따른 조건 및 의무를 지정하고 있다.

(3) 이면도로 주차구획 설치 및 정비

소방차·구급차 등 긴급차량의 통행로 확보 및 주차질서 확립을 목적으로 추진되고 있으며, 초기단계('96~'98)에는 주차구획 설치 후 거주자우선주차제 실시, 지구교통개선사업을 시행하

였고, 시범추진단계('99~2000)에는 주차문화시범지구 조성(거주자 우선주차제 + 지구교통개선 사업), 사업확산단계(2000~2001)에는 시 전역의 이면도로에 대한 주차구획 설치 및 일방통행제를 시행하였다.

이에 대해서 이면도로의 기능은 긴급차량의 소통원활 뿐만 아니라 주거환경의 쾌적성을 증대시킬 수 있도록 주차장소로의 역할을 탈피해야 한다고 평가하고 있다.

(4) 거주자 우선주차제

주택가에서의 주차공간 확보의 부족을 해결하기 위해 이면도로 정비를 통해 공간을 확보하여 공급하는 것으로 1995년 이전에는 주택가 주차문제에 대한 직접적인 시행을 자치구에 맡겼으나 주차문제가 악화되자 1995. 12. 29 거주자우선주차제 시행의 근거가 마련되었다.

거주자 우선주차제는 민영주차장이나 공영주차장에 비해 지나치게 낮은 수준으로 요금이 책정되어 주차시장의 가격형성을 왜곡시키고 내 집 주차장 소유를 활성화시키지 못한다는 비판을 받기도 한다.

(5) 주차문화시범지구

지구교통개선사업, 거주자우선주차제 시행사업, 공동주차장 건설사업 등의 문제점을 개선하고, 주택가 주차문제를 전체적인 교통관리 차원에서 접근하여 주민들의 주차질서에 대한 의식도 개선한다는 차원에서 추진하고 있다.

여러 주차 관련사업에 대해 지구단위사업을 패키지화하여 추진함으로써 시너지효과 창출하나 반대민원 등으로 단속활동이 위축되어 위반차량을 적극적으로 계도하지 못하였던 점과 야간취약시간대에 관리 인력부족 등으로 주차구획을 배정받은 사람이 부정주차한 차량으로 인하여 주차를 하지 못하는 문제 등이 있다.

(6) 내 집주차장 갖기 운동

주택가 주차 수요원인을 제공한 곳에서 주차공급문제를 해결하자는 취지로 추진되었는데, 차고지 증명제와 더불어 가장 이상적인 주차문제 해결책이지만, 실제 설치비용과 격차, 정원

축소나 수목이식 등의 문제, 주택구조상의 문제, 시민들의 주차질서 의식부족 등으로 활성화 되지 못하였다.

(7) 그린파크 2006

이면도로를 사람중심의 장소로 전환하고 녹지공간의 확보를 통해 도시경관을 개선하기 위해 추진하였으며, 노약자와 어린이가 안심하고 보행할 수 있는 보행권 보장, 생활도로 구조 개선을 통해 불법주차가 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 환원하였다.

생활도로(골목길)에 조경수를 식재하여 녹지공간 조성, 담장을 허물어 주차공간을 확보한 주택내에 조경시설을 지원하여 주거환경 향상으로 현재 구별 1개동 씩 25개 동에서 시범 실시하였으며, 친환경을 강조한다는 점이 매우 잘 부각되었다는 평가이다.

(8) 차고지증명제

다양한 주차난 해소 방안에도 불구하고, 근본적인 주차문제 해결을 위해서는 보다 강력한 조치가 필요하다는 인식에 따라 추진되었으며, 내 집주차장 갖기 지원, 공동주차장 건설 등을 통해 거주자들이 주차확보가 가능하도록 주거지역에서의 주차공급을 확보하는 방안과 함께 추진하였다.

차고법의 적용을 받는 특정주차면을 전산화하여 2중, 3중의 등록이 없도록 하였으며, 차종이 화물차인 경우 관련법을 개정하여 톤수에 관계없이 모든 차량 구입시 차고지 증명을 의무화하였다.

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 추진되고 있다.

4. 부산시 주차정책

(1) 주차장 상한제

도심에 주차장 건설에 따라 더욱 차량 증가와 혼잡문제가 발생하게 되어 정책의 변화를 가져오게 되었다. 즉, 차량의 진입을 억제하기 위해 주차장 건설을 억제하는 정책이다.

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 시행되었다.

(2) 주차장 무인정산시스템

주차장간의 정보를 공유하고 이것을 다시 유용한 주차정보로 가공하여 시민에게 제공하는 것으로 도입 시스템 고려 시 대상지별로 데이터 관리체계의 확장성 등을 점검하여 추후 무인 자동화 시스템설치 지역간 통합시스템구축으로 유도한다.

5. 경기도 주차정책

(1) 도심지 주차요금 인상 및 유료화

승용차의 도심 진입을 억제하는 효과를 가져오며 외국에서도 교통수요관리방안의 일환으로 도입되었다. 이를 위해서는 불법주차 차량에 대한 강력한 단속이 병행되어야 하고 비용 인상에 대한 공감대를 형성할 수 있는 범위 안에서 주차요금의 인상이 이루어져야 한다.

(2) 도심지 주차전용건축물의 용도제한

주차전용건축물의 비주차시설의 용도를 조례로서 제한하게 되면 주차전용건축물의 투자비 대비 수익성이 낮아져 주차전용건축물의 개발을 억제하는 효과가 있다.

(3) 도심지 주차전용건축물의 건폐율 및 용적률 하향 조정

도심지 주차전용건축물의 건폐율과 용적률을 하향조정하면 개발이익이 줄어들어 주차시설의 공급을 억제하는 효과가 발생하므로 대중교통접근성이 양호한 도심지를 대상으로 교통수요관리 차원에서 도입하고 있다.

(4) 노외 및 부설주차장의 설치제한

주차시설의 공급이 승용차의 도심 진입을 촉진하는 현상을 억제하기 위한 방안으로 불법주차에 대한 강력한 단속이 수반되어야 하고, 효과가 장기간에 걸쳐서 나타난다고 하는 문제가 있다.

(5) 도심지 주차요금 인하

주차시설의 요금인하는 불법주차차량을 합법적 주차시설로 유도함으로써 주차시설의 이용효율성을 제고하고 불법주차로 인한 문제점을 완화할 수 있다. 대중교통접근성이 불량한 중심상업지역내 또는 일반 주거지역을 중심으로 주차요금을 인하해서 일반인들이 주차시설을 저렴하게 이용할 수 있도록 유도하고 있다.

(6) 노상주차장 설치기준 완화

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

제2절 국외의 주차정책과 사례

1. 일본의 주차정책과 사례

(1) 주차장정비계획 수립

해당지역의 주차시설 상황, 주차대수, 주차특성, 주차의식, 주차에 관련된 교통상황 등에 따라 각 지역에서 발생하는 주차문제는 크게 다르기 때문에 지역의 특성을 감안하여 ①주차장실태의 조사분석, ②주차수요의 현황, ③주차수요의 장래예측, ④주차장정비의 중장기계획(안) 수립 등의 내용으로 주차장 정비계획을 수립하도록 하고 있다.

(2) 주차시설 건설재원 지원

1973년 유료도로의 정비사업비 예산을 활용하여 주차장 건설을 촉진하는 제도를 제정하였으며, 1985년에는 도로개발자금, 1987년에는 일본전신전화주식회사(NTT)의 민영화로 발생한 수입의 일부를 활용하여 주차시설 정비에 필요한 재원을 다각적으로 보조 및 융자 등의 지원을 시행하고 있다.

또한, 높은 토지의 가격으로 좁은 공간을 최대한 활용해야 하는 여건에 따라 기계식 입체주차장(수직순환식, 다층순환방식, 수평순환방식, 엘리베이터방식, 2단방식, 다단방식 등)이 건설되었다.

(3) 제도적 보완(차고지 증명제)

1962년 「자동차 보관 장소 확보 등에 관한 법률(이하 차고지증명제도라 약칭함)」을 제정하여 차고지증명제를 시행하게 되었다. 이는 자동차 증가에 따른 극심한 체증과 노상주차로 인하여 교통사고와 소통문제가 증가하였기 때문이며, 일본에서는 1962년 본 법률이 시행되므로 자동차를 보유(당시에는 경자동차 제외)하고자 하는 자는 차고지를 확보하여야만 하였다.

1990년에는 법 개정으로 자동차 보유자는 자동차의 보관 장소를 사용본거지(집, 사무실)로부터 2km(제정 당시에는 500m)이내에 확보하여야 하며, 자동차등록 번호판 교부 시에 관할 경

찰서장이 발부한 차고지 증명서를 제출하여야 하였다.

이로 인해 차고지확보율이 10년 사이에 80%로 2배나 증가했고, 민영주차장 시설 공급이 확대되고 자기 집 차고지 확보율이 현저하게 증가하게 되었다.

2. 영국의 주차정책과 사례

1970년대 들어오면서 영국도 대도시에서는 자동차의 보유증가로 대중교통의 우대정책과 더불어 주차시설의 설치보다는 억제하는 주차장 상한제 정책으로 방향을 전환하게 된다.

(1) 주차위반 단속 강화

1974년에 도로교통법(Road Traffic Act)의 개정으로 위법 주차에 대해서는 차량잠금장치(Wheel Clamping)에 의해 단속되어지고 잠금장치 설치 후 48시간 경과 후에도 차량을 인수하지 않는 경우 경찰소유의 견인차로 교외의 견인보관 장소로 이동된다.

(2) 노상주차시설의 시간제한 운영

노상주차시설은 공공공간으로서 불특정 다수의 사람들이 노상주차시설을 편리하게 이용할 수 있도록 이용시간은 1회 최장 2시간으로 제한하여 운영하고, 파킹미터기와 주차발권기를 이용하여 무인으로 운영하고 있다. 이로서 주차회전율이 높아지게 된다.

(3) 노상 주차금지구역 지정

1966년 런던시에서 가장 복잡한 지역, 약 100km²를 런던시 주차관리지구(The Inner London Parking Area)로 지정하고 이 지역 내에서 노상주차를 억제하도록 하였다. 노상에서 주차금지구역으로 지정 운영되고 있는 주차억제구역제도(Controlled Parking Zone : CPZ)는 노상 주차가 전면 금지되고 단시간 주차를 위해 필요한 장소에는 파킹미터를 설치하여 장시간 주차를 방지하게 된다. 반면 거주지에서는 거주민을 위하여 노상구획선을 설치하고 낮은 요금으로 주차를 가능하도록 유도하였으며, 구역 내에 상점 등을 위한 단시간 주차를 허용하였다.

대부분의 도심은 노상주차억제구역(CPZ)으로 지정 운영되고 있으나 장애인 및 긴급한 차량(앰블런스 등)에 한정하여 예외 조항과 화물 하역에 대해서는 20분 이내의 조업 주차를 인정하고 있다.

3. 미국의 주차정책과 사례 : 거주자우선주차제

미국 오리건주 유진(Eugen)시의 거주자우선주차제는 비거주자의 장시간 주차감소, 교통량 유발 억제, 거주자의 편리한 교통환경 마련 등의 목적으로 1978년 주차지구제로 시작하였다.

실행 당시 70%이상의 주차차량이 비거주자이며, 주차의 70%가 목적지에서 3블럭 이내에 주차하고 있었기 때문에 거주자들에게 허가구역 내에서 우선적 주차를 허용하였다.

통근자는 월별, 일별로 사용허가를 받도록 하고, 3개의 구역으로 구분하여 거주자우선주차제를 시행하였다.

표 3. 유진시 거주자우선주차제 시행 방법

구분	B구역(매년갱신)	C구역(매년갱신)	D구역(매달,매일갱신)
대상지역	주로 거주지역	주로 거주 및 상업 등 혼합지역	C구역 중 특별 허가된 주차가능지역(통근자, 학생)
시간제한	비허가 차량은 평일(월-금) 오전 7시부터 오후 6시까지만 허용	비허가 차량은 평일(월-금) 오전 7시부터 오후 6시(또는 4시)까지만 허용	비허가 차량은 평일(월-금) 오전 7시부터 오후 6시(또는 4시)까지만 허용
허가요금	무료	17\$/월 또는 1.5\$/일	17\$/월 또는 1.5\$/일

제3장 충청남도 주차현황과 여건분석

제1절 충청남도의 일반현황

1. 인구

충청남도의 인구는 2006년에 200만명 수준으로 지속적인 성장을 보였으나, 일부 시·군의 급속한 성장을 제외하면 대부분 감소하는 형태로 시·군간 불균형이 높아지고 있다.

지난 10년간 충청남도의 인구는 0.6%의 증가율을 보이고 있다. 천안시의 인구는 충청남도 전체인구의 26.5%를 차지하는 531,193명으로 가장 많으며, 아산시 217,112명으로 충남 전체의 10.9%를 차지하고 있다.

충청남도를 4개 권역으로 구분하여 인구분포를 살펴본 결과, 북부권(천안·아산·서산·당진)에 충남전체 인구의 51.4%가 집중되어 있다.

인구의 변화는 천안시, 아산시, 서산시, 당진군의 북부권과 내륙권 중 계룡시, 연기군만이 성장하였으며, 그 외 시·군은 감소추세를 보였다.

표 충청남도 시군별 인구

(단위 : 명, (%))

구분		1997년	2006년	2006년 구성비	연평균 증가율	구분		1997년	2006년	2006년 구성비	연평균 증가율
북부권	천안시	373,392	531,193	(26.5)	(4.0)	내륙권	예산군	106,478	90,507	(4.5)	(-1.8)
	아산시	176,781	217,112	(10.9)	(2.3)		청양군	43,456	34,405	(1.7)	(-2.6)
	서산시	149,785	152,279	(7.6)	(0.2)	금강권	논산시	147,593	132,814	(6.6)	(-1.2)
	당진군	125,386	127,167	(6.4)	(0.2)		금산군	70,253	58,369	(2.9)	(-2.0)
내륙권	공주시	136,877	129,862	(6.5)	(-0.6)	서해안 권	부여군	98,290	80,115	(4.0)	(-2.2)
	계룡시	21,875	36,959	(1.8)	(6.0)		보령시	121,917	108,526	(5.4)	(-1.3)
	연기군	80,628	84,107	(4.2)	(0.5)		태안군	70,085	64,082	(3.3)	(-1.0)
	홍성군	99,264	90,242	(4.5)	(-1.1)		서천군	81,111	63,105	(3.2)	(-2.8)
충청남도		1,903,171	2,000,844	(100.0)	(0.6)						

2. 차량등록대수

충청남도의 지난 10년간의 차량 등록대수 추이를 살펴보면, 연평균 증가율 6.3%로 전반적으로 꾸준한 증가율을 보이고 있다. 차종별 증가율은 승용차가 6.7%로 가장 높은 증가추세에 있으며, 1인당 차량등록대수는 1997년 0.21대/인에서 2006년 0.35대/인으로 연평균 5.7%의 증가율을 보이고 있다.

■ 충청남도 종류별 차량등록대수 변화

(단위 : 대, (%))

구 분	1997년	2002년	2006년	증가율
승 용 차	261,386	359,031	468,339	(6.7)
승 합 차	27,776	50,109	48,546	(6.4)
화 물 차	112,376	158,237	181,178	(5.5)
특 수 차	1,897	1,945	2,258	(2.0)
합 계	403,435	569,322	700,321	(6.3)
1인당 차량대수	0.21	0.30	0.35	(5.7)

■ 충청남도 시군별 종류별 등록대수(2006)

(단위 : 대, (%))

구 분	승용	승합	화물	특수	합계	구성비
천 안 시	45,154	13,713	35,038	333	194,238[1]	(27.7)
공 주 시	28,394	3,238	12,049	115	43,796[6]	(6.3)
보 령 시	22,507	2,472	10,586	187	35,752[7]	(5.1)
아 산 시	55,066	5,647	16,812	220	77,745[2]	(11.1)
서 산 시	35,814	3,519	14,365	221	53,919[3]	(7.7)
논 산 시	26,691	3,362	14,053	92	44,198[5]	(6.3)
계 룡 시	11,085	653	1,583	8	13,329[15]	(1.9)
금 산 군	11,647	1,788	6,690	77	20,202[14]	(2.9)
연 기 군	19,641	1,946	7,950	76	29,613[10]	(4.2)
부 여 군	13,977	2,000	9,629	74	25,680[11]	(3.7)
서 천 군	12,656	1,013	6,634	72	20,375[13]	(2.9)
청 양 군	5,912	726	4,227	84	10,949[16]	(1.6)
홍 성 군	18,602	1,908	10,505	102	31,117[9]	(4.4)
예 산 군	18,960	2,229	9,910	121	31,220[8]	(4.5)
태 안 군	12,841	1,517	7,434	76	21,868[12]	(3.1)
당 진 군	29,392	2,815	13,713	400	46,320[4]	(6.6)
합 계	468,339	48,546	181,178	2,258	700,321	(100.0)

시·군별로는 천안시가 충남전체의 27.7%를 차지하는 194,238대로 가장 많은 것으로 나타났으며, 아산시가 77,745대로 11.1%를 차지하고 있다.

3. 주차장 현황

충청남도의 주차장은 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장 등이 있으며, 총 36,573개로서 495,535대를 주차할 수 있는 규모이다. 이중 노상주차장은 242개소로 10,883대를 주차할 수 있으며, 노외주차장은 698개소로 46,124대를 주차할 수 있다. 건축물에 부속된 부설주차장은 35,633개소로 438,528대를 주차할 수 있으나 건물의 입주 등에 따라 이용의 제한이 있다.

노상주차장은 유료로 1,327대, 무료로 9,556대를 주차할 수 있도록 구성되어 대부분 무료로 운영되고 있었으며, 노외주차장은 공공에서 31,217대, 민간에서 14,907로 상당부분 공공에서 주차장을 조성하고 있었다.

시·군별로는 천안시가 충남전체의 27.7%를 차지하는 194,238대로 가장 많은 것으로 나타났으며, 태안군이 총 91,773대로 그 뒤를 이었으나 주로 관광지에 조성된 주차장이 많기 때문이다.

보령시는 지역적 특성에 따라 노상주차장이 없었으며, 계룡시, 서천군, 청양군, 태안군은 유료노상주차장이 없었고, 계룡시, 금산군, 부여군, 서천군, 청양군, 예산군은 민영노외주차장이 없는 것으로 조사되었다.

계룡시는 계획적으로 조성된 신도시로서의 특성에 따라 노상주차장과 민영노외주차장이 없는 것으로 보여지며, 그 외 시·군은 주로 남서부의 농산어촌 중심의 도시에서 노상주차장과 노외주차장 등 민간 및 유료주차장이 조성되어 있지 않았다.

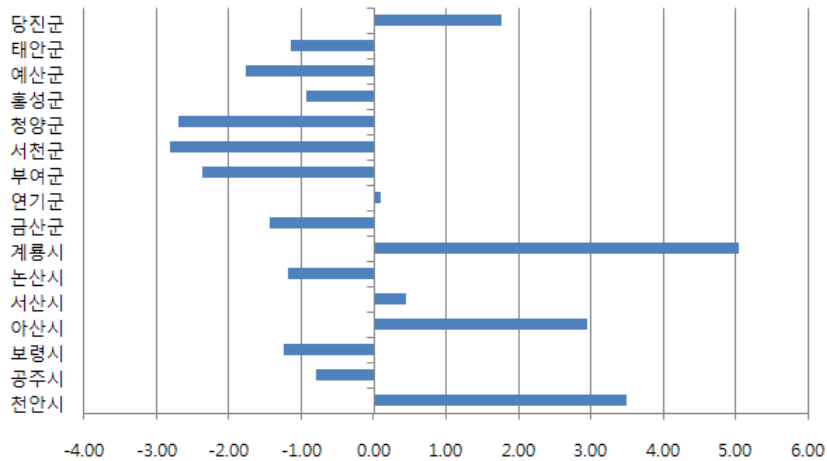
■ 충청남도 시군별 주차장 현황

구분		계	노상주차장			노외주차장			부설 주차장
			소계	유료	무료	소계	공영	민영	
합계	면수	495,535	10,883	1,327	9,556	46,124	31,217	14,907	438,528
	개소수	36,573	242	30	212	698	476	222	35,633
천안시	면수	160,772	1,390	106	1,284	9,492	1,836	7,656	149,890
	개소수	10,577	18	2	16	91	22	69	10,468
공주시	면수	12,583	584	100	484	3,237	1,954	1,283	8,762
	개소수	1,202	10	2	8	41	31	10	1,151
보령시	면수	18,649	-	-	-	8,574	6,866	1,708	10,075
	개소수	1,270	-	-	-	110	85	25	1,160
아산시	면수	90,311	1,423	62	1,361	2,988	2,119	869	85,900
	개소수	4,348	23	3	20	25	13	12	4,300
서산시	면수	27,009	855	82	773	2,405	864	1,541	23,749
	개소수	2,072	20	3	17	69	21	48	1,983
논산시	면수	15,119	1,060	143	917	1,833	1,569	264	12,226
	개소수	1,643	28	2	26	29	21	8	1,586
계룡시	면수	3,475	622	-	622	71	71	-	2,782
	개소수	379	1	-	1	1	1	-	377
금산군	면수	7,510	1,087	150	937	1,483	1,483	-	4,940
	개소수	700	10	1	9	47	47	-	643
연기군	면수	11,067	611	56	555	1,450	772	678	9,006
	개소수	1,310	19	2	17	44	14	30	1,247
부여군	면수	7,265	970	368	602	1,689	1,689	-	4,606
	개소수	554	27	5	22	31	31	-	496
서천군	면수	8,836	350	-	350	3,153	3,153	-	5,333
	개소수	691	17	-	17	101	101	-	573
청양군	면수	2,338	128	-	128	789	789	-	1,421
	개소수	177	15	-	15	12	12	-	150
홍성군	면수	9,015	352	107	245	1,689	1,158	531	6,974
	개소수	1,032	9	3	6	20	14	6	1,003
예산군	면수	10,501	395	29	366	987	987	-	9,119
	개소수	1,280	4	1	3	10	10	-	1,266
태안군	면수	95,724	454	-	454	3,497	3,221	276	91,773
	개소수	8,346	12	-	12	32	23	9	8,302
당진군	면수	15,361	602	124	478	2,787	2,686	101	11,972
	개소수	992	29	6	23	35	30	5	928

4. 일반현황의 종합

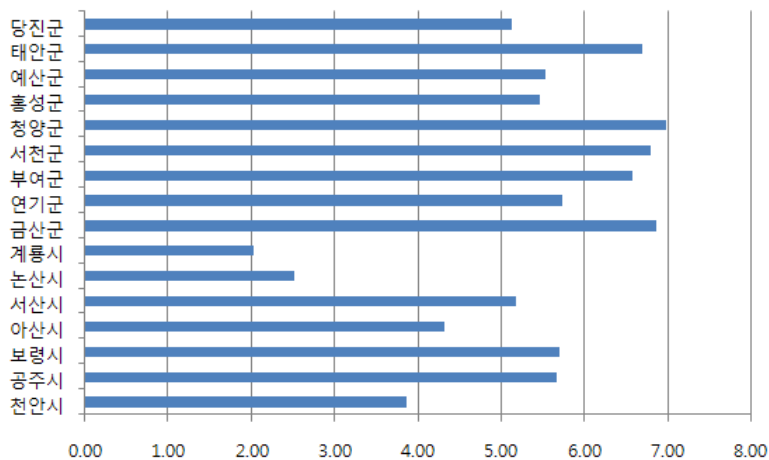
충청남도는 시·군은 최근 더욱 격차가 발생하고 있으며, 지역적으로 일정권역에 편중되는 경향을 보이고 있다.

■ 충청남도 시군별 연평균 인구변화율



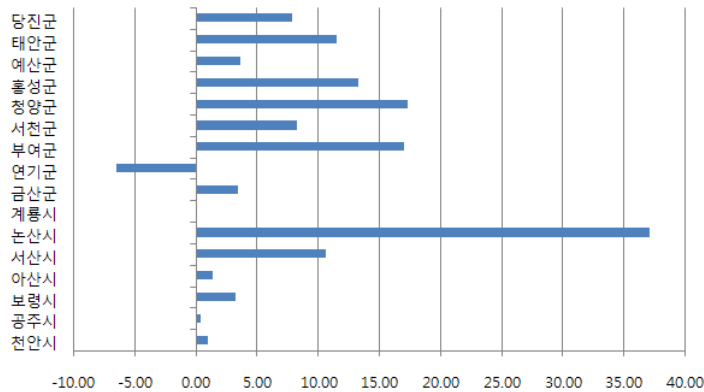
충청남도의 시·군은 최근 차량증가가 인구에 비해 농산어촌지역이 더욱 1인당 차량대수가 높게 분석되고 있는데, 차량의 수요는 증가하는 반면, 인구는 감소하는 그 이유가 있다.

■ 충청남도 시군별 1인당 차량대수 변화율



이와 더불어 주차장 구성에 많은 영향을 미치고 있는 관광객수는 충청남도 전체 6.21%의 연평균 증가율을 보이고 있다.

■ 충청남도 시군별 관광객수 증가율



제2절 충청남도의 주차수요 분석

1. 주차수요 분석방법

충청남도의 주차수요를 분석하기 위하여 다양한 방법을 이용할 수 있지만 국토해양부에서 연구한 용도별 도시규모별 주차원단위 연구(2006)를 활용하였다. 그 이유는 주차수요는 인구적 특성과 지역의 특성을 차별적으로 반영하고 있는데, 이러한 여건은 도시의 토지이용으로 표출되고 주로 중심시가지의 주차수요는 일상적인 생활에 의해 발생하고 있어 용도별 주차원단위를 적용하는 것이 바람직하다고 판단된다.

도시의 규모에 따라 주차원단위가 조금씩 달라지는데, 50만명 이상의 도시와, 10만명 이하의 도시 그리고 그 중간규모의 도시로 구분하고 있다. 주차원단위 연구에서는 세분화된 용도로 구분하여 제시하고 있으나, 충청남도에서 시·군별로 추출할 수 있는 자료 중 가장 세분화된 자료는 토지이용현황에서 추출하는 것이었다.

토지이용현황도에서 일반주택, 고층주택, 상업업무, 교통시설, 공업시설, 발전시설, 처리장, 교육군사시설, 공공용지, 양어장 등 사육시설, 골프장, 공원묘지, 유원지 등으로 구분하였으며,

이에 상응하는 원단위 적용용도를 구분하였으며, 적용용도가 여러 가지 이 경우 이를 산술평균하여 적용하였다.

2. 주차수요 산정

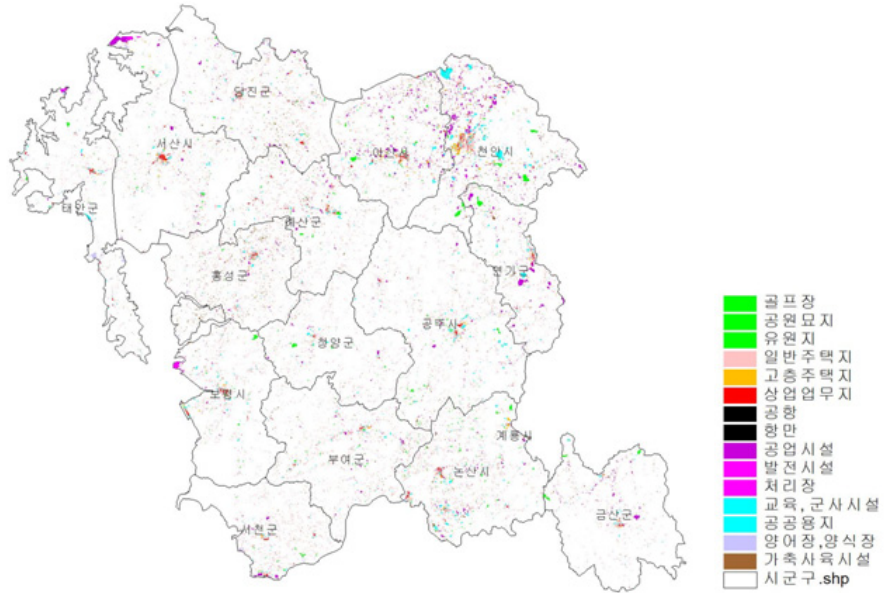
원단위의 내용을 보면, 주로 중규모(10~30만명) 도시의 원단위가 타 용도와 차이를 보이고 있는 급격히 증가하거나 감소하는 경향을 보이고 있다. 이는 도시의 기반시설의 확충에 적합한 도시규모에 속하는 것으로 기반시설이 정비 및 확충된 도시와 농산어촌의 도시의 경우 유사한 형태를 보이고 있으며, 변경지점의 인구규모의 도시 중 기반시설 확충되지 못한 도시와 확충된 도시의 다양한 대응전략이 차별적이기 때문이라 판단된다.

즉, 기반시설 공급이 필요하나 그렇지 못한 시·군은 소프트웨어적인 부분으로 수요를 감당하고 있었으며, 기반시설 공급은 미래를 준비하는 것으로 많은 규모의 주차수요를 예상하고 있어 보다 많은 공급이 이루어졌기 때문이다.

■ 충청남도 시군별 토지이용용도와 원단위적용용도

토지이용용도	도시규모(대/천m ²)			원단위적용용도
	50만명이상	10-30만명	10만명이하	
일반주택	7.81	13.06	8.67	단독주택
고층주택	9.74	9.44	90.10	공동주택
상업업무	10.61	10.62	13.57	근린생활, 판매, 업무, 숙박시설
교통시설	24.72	24.72	24.72	운수
공업시설	9.85	18.72	9.14	공장, 창고, 자동차시설
발전시설	4.65	4.65	4.65	발전시설
처리장	8.82	8.82	8.82	위험물저장처리, 분뇨쓰레기처리
교육군사시설	9.70	7.33	8.98	의료, 교육연구, 수련, 교정, 군사시설
공공용지	12.09	9.97	19.12	종교, 노유자, 방송통신
양어장사육시설	4.07	4.07	40.70	동식물시설
골프장	8.92	32.70	17.82	위락시설
공원묘지	3.95	3.95	3.95	묘지
유원지	10.50	10.50	10.50	관광휴게

■ 충청남도 주차원단위 적용을 위한 해당 토지이용 현황



■ 충청남도 시군별 공급량과 토지이용에 의한 주차수요량

구분	공급량	주차수요	필요회전율
천 안 시	149,482	533,849	4
공 주 시	12,828	270,234	21
보 령 시	17,568	168,273	10
아 산 시	87,119	343,039	4
서 산 시	30,963	240,949	8
논 산 시	19,327	311,584	16
금 산 군	7,851	86,294	11
연 기 군	9,673	136,009	14
부 여 군	7,599	144,211	19
서 천 군	9,554	95,420	10
청 양 군	2,079	79,595	38
홍 성 군	9,885	183,088	19
예 산 군	10,657	149,571	14
태 안 군	6,524	126,210	19
당 진 군	19,559	155,521	8

천안시, 보령시, 아산, 서산, 금산, 서천, 당진은 주차수요여건 양호한 것으로 분석되었으며, 타 시·군은 필요회전률이 높아 주차수요와 공급보다 매우 높다는 것을 알 수 있다.

따라서, 주차수요 억제로 인한 도시침체 발생, 외부로 유출 발생, 교통소통에 저해되지 않는 범위에서의 노상주차장 등 주차공간 확보가 필요하다.

제3절 충청남도의 주차여건 분석

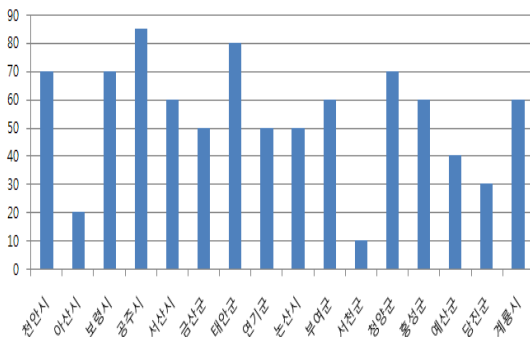
1. 설문조사 개요

충청남도의 주차여건을 분석하기 위하여 관련 공무원을 중심으로 인터뷰조사를 실시하였다. 조사의 내용은 주차문제의 인식, 주차수요, 주차공급, 주차관련 정책, 추진주체 및 기타사항으로 하였으며, 총 15개 문항의 조사가 이루어졌다.

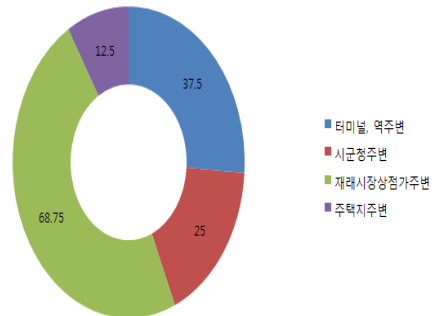
2. 주차문제인식

시·군별로 해당시군의 주차문제의 수준을 묻는 질문에 평균 54점을 부여하고 있어 열악한 주차문제를 말하고 있었다. 특히, 서천군과 같은 경우 매우 심각하게 보고 있었으며, 공주시, 태안군은 비교적 양호한 수준으로 설명하였다.

■ 충청남도 시군별 주차문제 수준



■ 충청남도 주차문제 주요지역



이와 함께 주로 주차문제가 발생하는 곳에 대한 질문에 ①터미널 및 역과 같은 교통결절지라는 곳이 6개 시·군이며, ②시군청 등 행정중심권청입지지역이 4곳, ③재래시장 등 중심상업지역이 11곳, ④주택지역이 2곳 등으로 응답해주셨다.

기성시가지 중 중심이 되는 재래시장 및 상점가에서 가장 많은 주차문제를 발생하고 있는 것은 기반시설이 부족하고, 상업활동에 따라 많은 인구의 유동이 있으며, 자동차보급이 많이 이루어져 있기 때문이다.

특히, 농어촌지역에서도 주차문제가 발생하는 것은 도심과 주변지역 간 대중교통서비스가 매우 낮으며, 생산활동에 차량을 이용하는 경우가 많기 때문으로 보여진다.

주요 주차발생의 월별 특성을 묻는 물음에 천안시의 경우 1년 내내 많은 문제를 발생하고 있다고 답해주셨고, 그 외는 주로 하절기에 주로 집중적인 주차문제가 발생하고 있었다. 특히, 이 기간에는 휴가철로 자연환경이 뛰어난 충청남도 관광지에서 주로 주차문제가 발생하는 것으로 답하여 주셨다.

■ 충청남도 시군별 주차문제 수준 및 주요발생지역

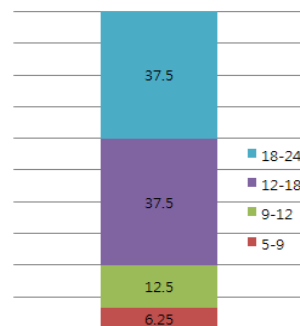
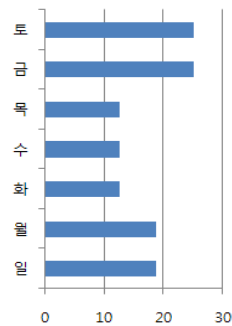
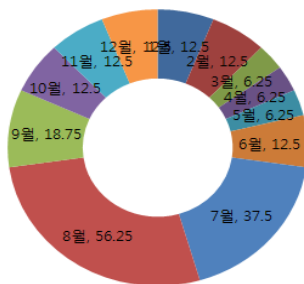
구분	점수	주차문제 주요발생지역			
		터미널, 역	시군청	재래시장	주택지
천안시	70			•	
공주시	85	•	•	•	•
보령시	70			•	
아산시	20			•	
서산시	60	•			
논산시	50	•		•	•
계룡시	60			•	
금산군	50		•		
연기군	50			•	
부여군	60		•		
서천군	10		•	•	
청양군	70	•			
홍성군	60			•	
예산군	40	•			
태안군	80			•	
당진군	30	•		•	

한주 및 하루의 주차문제를 질문한 결과, 천안시는 모든 요일이 매우 문제가 되고 있다고 답해주셨고, 그 외 시·군에서는 다양한 요일로 답해주셨다. 이는 도시의 특성과 관련있는 것을 보여진다.

또한, 시간대별로는 오후와 저녁시간대를 주로 문제의 시간대로 생각하고 계셨는데, 이는 상업지역에 주차문제와 연관되어 있어 상업 서비스를 받을 수 있는 시간대라 판단된다.

■ 충청남도 시군별 월별 주요 주차문제 발생 현황

구분	월별											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
천안시	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
공주시												
보령시							•	•	•			
아산시												
서산시							•					
논산시								•				
계룡시							•	•	•			
금산군										•		
연기군	•	•					•	•			•	•
부여군								•				
서천군						•	•	•				
청양군												
홍성군												
예산군								•				
태안군								•				
당진군												



■ 충청남도 시군별 주별, 시간대별 주요 주차문제 발생 현황

구분	②주별							③시간대별				
	일	월	화	수	목	금	토	0-5	5-9	9-12	12-18	18-24
천안시	•	•	•	•	•	•	•					•
공주시												
보령시										•	•	
아산시												
서산시							•				•	
논산시				•								•
계룡시			•								•	
금산군		•							•			
연기군	•						•					•
부여군						•						•
서천군	•						•					•
청양군		•								•		
홍성군						•						•
예산군					•						•	
태안군						•					•	
당진군											•	

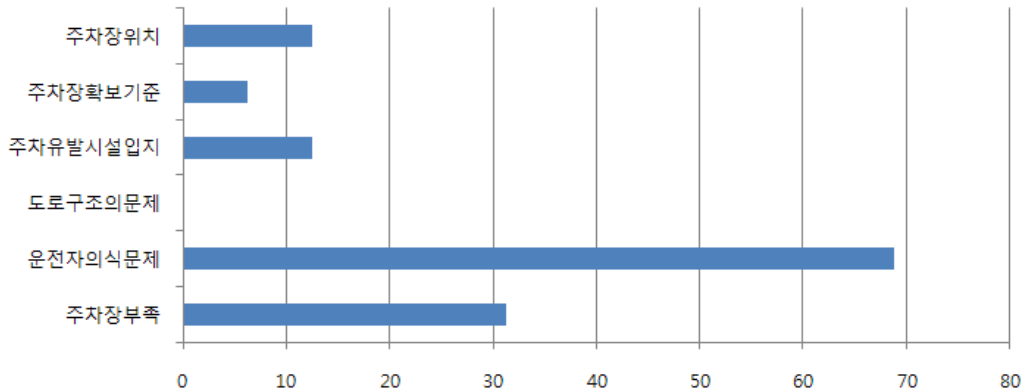
주차문제의 원인에 대해서는 주로 운전자의식의 결여를 가장 많이 지적해 주시고 있으며, 그 뒤로 주차장 공급이 부족하다고 답변하였다. 아직까지는 주차장 공급적 측면에서 도시여건 상 공급을 위한 토지확보 및 건축비 부담이 곤란함을 제시하였으나, 지속적으로 공급을 늘려 나갈 계획으로 답변하였다.

대도시의 경우 주차수요의 관리, 공급의 억제를 통해 주차차량통행을 원천적으로 제한하는 반면, 충청남도의 시군에서는 아직까지 수요에 대한 관리보다는 공급적 측면에서 접근하고 있었다. 이와 함께, 주차질서에 대한 주민의식의 변화가 필요하다는 것을 지적하고, 교통소통을 위해 불가결한 지역 외에는 대부분 불법주차차량이 많다는 것은 질서준수 의식이 아직은 낮은 것을 반증한다.

이러한 주차의식을 높이고 대도시에서 추진하고 있는 다양한 주차정책을 원활히 적용하여 지역의 주차문제를 해결할 수 있는 방안을 모색해야 한다고 응답하였다.

충청남도 주차문제의 원인

구분	주차장부족	운전자의식	주차유발시설	낮은주차장 확보기준	주차장의 위치
천안시	•	•			
공주시		•			
보령시	•	•			
아산시	•				
서산시		•			
논산시		•			
계룡시		•			
금산군	•				
연기군					•
부여군					•
서천군		•		•	
청양군	•				
홍성군		•			
예산군		•	•		
태안군		•			
당진군		•	•		



3. 주차수요측면

향후 주차에 대한 수요의 전망을 질문한 결과, 대부분 약간증가 또는 증가할 것으로 판단하고 있었으며, 논산시는 감소, 공주시와 청양군은 현 수준을 유지할 것으로 생각하고 있었다.

주차수요의 주요 증가지역은 상점가를 이용하는 도심의 주차수요를 11곳에서 응답하였고,

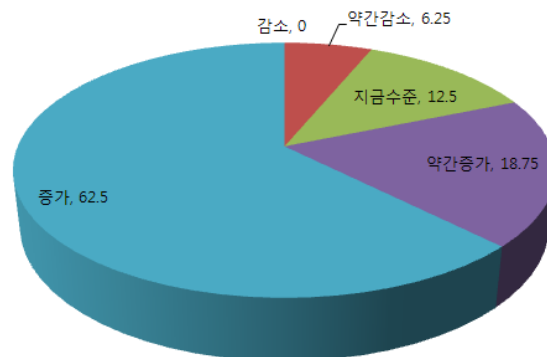
그 뒤로는 주거지역의 야간주차수요의 증가가 많은 것으로 예상하고 있었다.

기타 교통시설이용 등의 환승과 관광지의 주차대책보다는 도심이용주차수요 및 주거지역야간주차수요에 대한 정책 도입이 요구될 것으로 파악되었다.

그러나 주요 교통시설이 도심에 집중되어 있다는 점에서 함께 고려되어야 할 사항이며, 대중교통이 집중되어 있는 곳이 도심이라는 점에서 도시 전반에 대한 교통소통대책 마련 차원에서 주차정책의 접근이 필요하다고 하겠다.

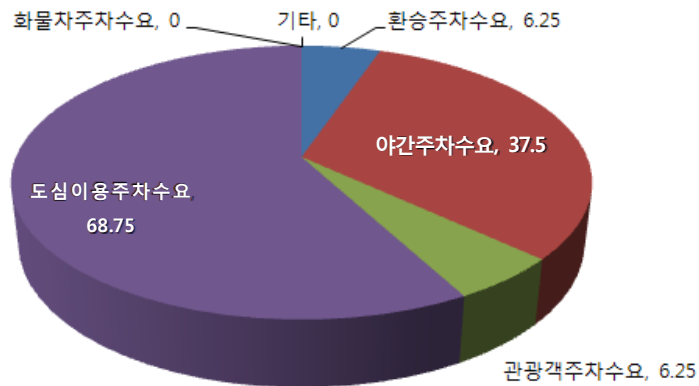
■ 충청남도 주차 수요 증가 예상

구분	약간감소	지금수준	약간증가	증가
천안시				●
공주시		●		
보령시				●
아산시				●
서산시				●
논산시	●			
계룡시			●	
금산군				●
연기군				●
부여군			●	
서천군				●
청양군		●		
홍성군				●
예산군			●	
태안군				●
당진군				●



충청남도의 주요 수요 증가 대상

구분	환승주차수요	야간주차수요	관광객주차수요	도심주차수요
천안시		•		•
공주시		•		
보령시			•	•
아산시	•			
서산시				•
논산시		•		
계룡시		•		
금산군		•		
연기군				•
부여군				•
서천군		•		•
청양군				•
홍성군				•
예산군				•
태안군				•
당진군				•

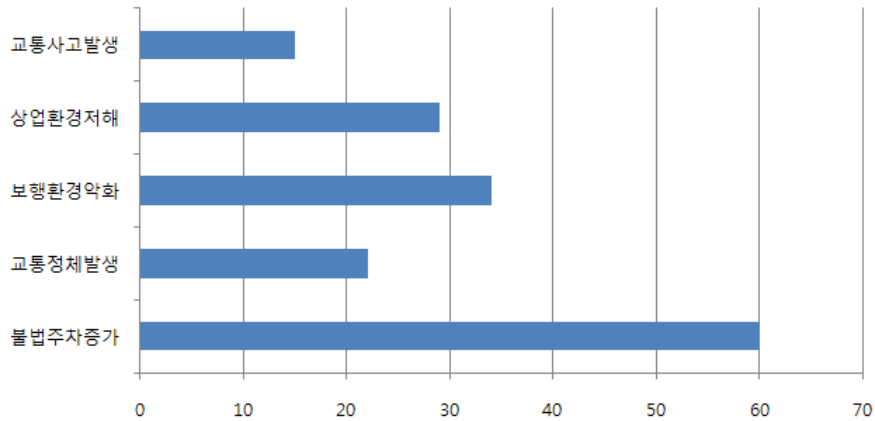


주차문제로 인해 크게 영향을 받는 것 1순위로 불법주차의 증가를 가장 많이 꼽고 있다. 즉, 주차문제는 불법주정차로 이어진다는 것으로 이것은 앞에서 조사된 것과 같이 주민의식의 부족과 연관된 사항이며, 이를 막기 위해 행정적으로 불법주정차 단속에 집중하는 이유라고 할 수 있다. 이러한 문제해결적 대안이 아닌 결과대응적 처방으로는 주차문제를 해결할 수 없다는 것을 인식해야 할 것이다.

또한, 불법주정차는 주로 이면도로 및 상점가에 집중된다는 점에서 보행환경과 상업환경을 저해하게 되어 편리한 이용을 위한 불법주정차가 결국 상업활동 저해로 인해 손실을 가져오고

있다는 것으로 해석할 수 있다. 특히, 최근 상점가에 차없는 거리 등이 조성되어 많은 유동인구를 집중시키고 활력을 찾고 있다는 점에서 그 의미는 크다고 하겠다.

■ 주차문제로 인한 영향

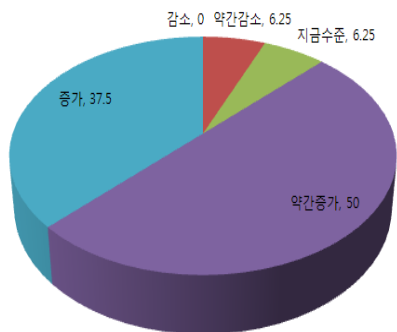


4. 주차공급측면

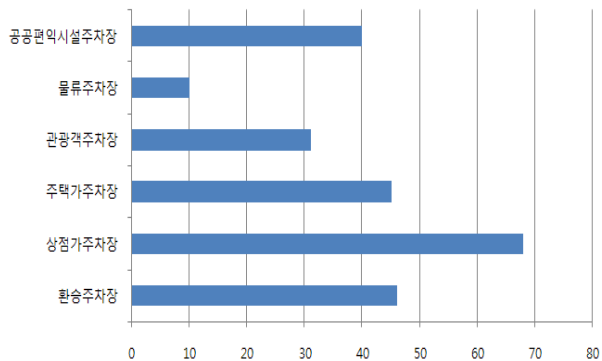
충청남도 시·군에서는 현재수준보다 많은 주차공급계획을 갖고 있었으며, 이를 지속적으로 추진해 가고 있다.

이러한 주차공급은 주로 상점가의 주차공간 확보에 주력하고 있었으며, 주택가 주차공간 및 환승주차장 공급에 집중하는 한편 공공편익시설의 주차도 확보하는 방향으로 계획되어 있다.

■ 주차공급 전망



■ 주요 주차공급 대상



■ 시군별 주차공급 전망

구분	약간감소	현재수준	약간증가	증가
천안시				●
공주시		●		
보령시			●	
아산시			●	
서산시				●
논산시	●			
계룡시			●	
금산군			●	
연기군				●
부여군			●	
서천군			●	
청양군			●	
홍성군				●
예산군			●	
태안군				●
당진군				●

5. 주차관련정책 추진

기존 연구 및 사례에서 제시되고 있는 다양한 주차정책을 살펴보면, 공급 측면, 수요 측면, 운영 측면으로 구분할 수 있다.

공급측면으로는 노외·노상주차장, 주차빌딩, 부설주차장 설치기준 강화, 사설주차장 지원, 공공시설의 주차장 개방, 차고지 증명제, 내집안 주차장 갖기, 주차시설 공동이용 등이다.

1.1 노외·노상주차장 : 부족한 주차수요를 공지 등 주차공간을 확보하고, 교통량이 적은 도로를 활용하는 방식

1.2 주차빌딩: 주차공간이 현저히 부족한 도심에 입체적인 주차공간을 확보하기 위해 건설

1.3 부설주차장 설치기준 강화 : 주차수요에 적합하도록 설치기준을 강화하여 주차수요를 최대한 분담하도록 하는 방식

1.4 사설주차장 지원 : 주차장을 민간이 개발하여 운영함으로써 부족한 주차공간을 마련

1.5 공공시설의 주차장 개방 : 공공시설의 주차공간을 개방하여 공공시설운영시간대 이외에 활용하도록 하는 방식

1.6 차고지 증명제 : 차량구입시 차고지를 지정함으로써 주차공간을 사전에 확보하도록 하는 방식

1.7 내집안 주차장 갖기 : 단독주택지 등 주차공간 확보가 의무화되어 있지 않은 지역에서 내집안에 주차공간을 마련하는 방식

1.8 주차시설 공동이용 : 주차수요시간대가 다른 시설의 주차공간을 공동으로 이용하는 방식

수요측면에서는 차량이용제한, 주차요금 차별화, 거주자우선주차제, 시간제주차허용, 주차시간제한제 등이다.

2.1 차량이용제한 : 10부제, 요일제, 격일제 등 차량번호에 따라 운행을 제한함으로써 주차수요를 감소시키는 방식

2.2 주차요금 차별화 : 주차수요가 많고, 주차공간이 부족한 지역 등 여건에 따라 주차요금을 통해 수요를 분산시키거나 감소시키는 방식

2.3 거주자우선주차제 : 외부차량의 주차를 억제하기 위해 거주자에게 우선적으로 주차공간을 배정하는 방식

2.4 시간제주차허용 : 시간대별로 공급이 부족한 경우 일부시간에만 주차를 허용하는 방식

2.5 주차시간제한제 : 주로 상업지역에서 이용객의 편의를 위해 일정시간동안 주차를 허용하고 장시간주차를 억제함으로써 많은 이용객을 위한 방식

2.6 대중교통수단지원 : 대중교통수단이용을 활성화하여 주차수요를 감소시키기 위한 방식

운영측면에서는 불법주정차단속과 주차안내시스템 등이 있었다.

3.1 불법주정차단속 : 주차제한구역에 주차하거나 시간을 초과하여 주차 등 적법한 주차 이외의 차량을 단속

3.2 주차안내시스템 : 주차장, 가능대수 등을 안내하여 주차공간을 효율적으로 운영하기 위한 시스템을 구축

주차관련 정책

구분	주차정책
1. 공급	1.1 노외·노상주차장 : 부족한 주차수요를 공지 등 주차공간을 확보하고, 교통량이 적은 도로를 활용하는 방식
	1.2 주차빌딩: 주차공간이 현저히 부족한 도심에 입체적인 주차공간을 확보하기 위해 건설
	1.3 부설주차장 설치기준 강화 : 주차수요에 적합하도록 설치기준을 강화하여 주차수요를 최대한 분담하도록 하는 방식
	1.4 사설주차장 지원 : 주차장을 민간이 개발하여 운영함으로써 부족한 주차공간을 마련
	1.5 공공시설의 주차장 개방 : 공공시설의 주차공간을 개방하여 공공시설운영시간대 이외에 활용하도록 하는 방식
	1.6 차고지 증명제 : 차량구입시 차고지를 지정함으로써 주차공간을 사전에 확보하도록 하는 방식
	1.7 내집안 주차장 갖기 : 단독주택지 등 주차공간 확보가 의무화되어 있지 않은 지역에서 내집안에 주차공간을 마련하는 방식
	1.8 주차시설 공동이용 : 주차수요시간대가 다른 시설의 주차공간을 공동으로 이용하는 방식
2. 수요	2.1 차량이용제한 : 10부제, 요일제, 격일제 등 차량번호에 따라 운행을 제한함으로써 주차수요를 감소시키는 방식
	2.2 주차요금 차별화 : 주차수요가 많고, 주차공간이 부족한 지역 등 여건에 따라 주차요금을 통해 수요를 분산시키거나 감소시키는 방식
	2.3 거주자우선주차제 : 외부차량의 주차를 억제하기 위해 거주자에게 우선적으로 주차공간을 배정하는 방식
	2.4 시간제주차허용 : 시간대별로 공급이 부족한 경우 일부시간에만 주차를 허용하는 방식
	2.5 주차시간제한제 : 주로 상업지역에서 이용객의 편의를 위해 일정시간동안 주차를 허용하고 장시간주차를 억제함으로써 많은 이용객을 위한 방식
	2.6 대중교통수단지원 : 대중교통수단이용을 활성화하여 주차수요를 감소시키기 위한 방식
3. 운영	3.1 불법주차단속 : 주차제한구역에 주차하거나 시간을 초과하여 주차 등 적법한 주차 이외의 차량을 단속
	3.2 주차안내시스템 : 주차장, 가능대수 등을 안내하여 주차공간을 효율적으로 운영하기 위한 시스템을 구축

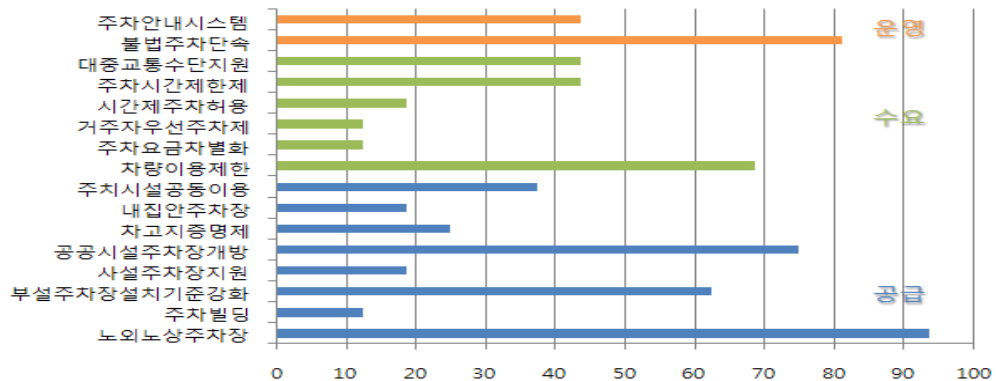
충청남도 시·군에서 추진중에 있는 주차관련 정책에 대한 현황을 조사하였다.

그 결과, 주차공급정책에서는 노외노상주차장의 공급이 가장 많았으며, 공공시설의 주차장 개방정책, 부설주차장 설치기준의 강화정책이 그 뒤를 이었다.

또한, 주차수요정책으로는 차량이용제한정책이 가장 많았으며, 주차시간제한제, 대중교통 수단지원 등이 그 뒤를 이었다. 주차운영정책으로는 불법주차단속이 많았다.

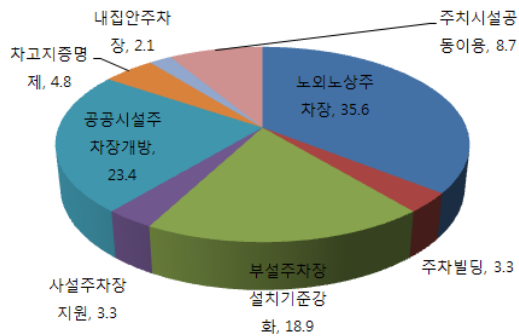
■ 주차관련 정책 추진현황 및 부문별 우선순위

구분	정책	시군수
1. 공급	1.1 노외·노상주차장	15
	1.2 주차빌딩	2
	1.3 부설주차장 설치기준 강화	10
	1.4 사설주차장 지원	3
	1.5 공공시설의 주차장 개방	12
	1.6 차고지 증명제	4
	1.7 내집안 주차장 갖기	3
	1.8 주차시설 공동이용	6
2. 수요	2.1 차량이용제한	11
	2.2 주차요금 차별화	2
	2.3 거주자우선주차제	2
	2.4 시간제주차허용	3
	2.5 주차시간제한제	7
	2.6 대중교통수단지원	7
3. 운영	3.1 불법주차단속	13
	3.2 주차안내시스템	7

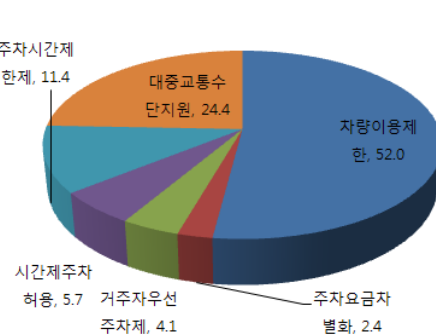


충청남도의 시·군에서는 현재 공급정책 비중이 가장 높고, 운영관리, 수요관리 순으로 추진되고 있는데, 향후에는 비중의 차이를 줄여서 수요관리와 공급관리 측면을 높이하고자 하고 있다. 즉, 현재 단속중심의 정책에서 합리적인 주차관리대책을 마련하여 추진하고자 하는 지자체의 의지를 알 수 있다.

■ 주차공급 측면의 중요도



■ 주차수요 측면의 중요도



■ 현재 및 향후의 주차정책 비중

구분	현재 정책 비중(%)			향후 정책 비중(%)		
	①공급관리	②수요관리	③운영관리	①공급관리	②수요관리	③운영관리
천안시	40	40	20	40	40	20
공주시	30	20	50	30	20	50
보령시	50	30	20	50	30	20
아산시	30	10	60	40	20	40
서산시	60	10	30	50	25	25
논산시	-	-	-	-	-	-
계룡시	10	30	60	10	30	60
금산군	30	40	30	60	20	20
연기군	40	40	20	50	30	20
부여군	-	-	-	30	40	30
서천군	50	25	25	50	25	25
청양군	20	40	40	40	30	30
홍성군	50	20	30	30	30	40
예산군	30	45	25	30	40	30
태안군	80	0	20	90	0	10
당진군	60	30	10	40	40	20
합계	580	380	440	640	420	440

6. 주차정책의 주요 추진주체

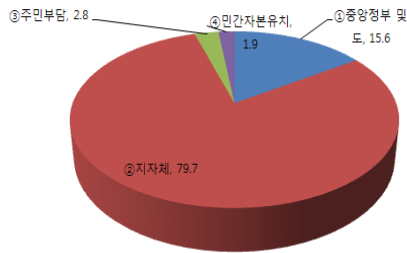
주차문제의 주요 요인으로 주민의 주차질서의식 부족이라는 응답이 많았다. 그럼 주요 추진 정책의 주체는 누가 되어야 할 것인가에 대해 지자체의 역할이 중요하다고 대답하였다. 즉, 주민의식을 제고하고 유도해야 할 책임이 지자체에 있다는 것으로 해석할 수 있다. 그 뒤로 주민이 함께 해주어야 하며, 민간부문에서의 참여도 필요한 것으로 응답했다.

주차문제 해결을 위한 정책 추진시 발생하는 비용의 분담에 대해 지자체의 몫으로 보고 있었다. 그리고 중앙정부 및 광역단체의 지원이 필요하다고 응답하였다.

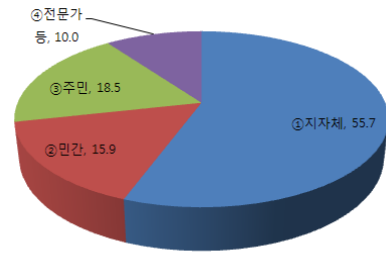
■ 주차정책의 추진주체와 자원분담

구분	추진주체				자원분담			
	① 지자체	② 민간	③ 주민	④ 전문가	① 중앙정 부, 도	② 지자체	③ 주민부담	④ 민간자본 유치
천안시	40	10	40	10	20	70	0	10
공주시	30	30	30	10	20	80	0	0
보령시	30	20	0	50	0	100	0	0
아산시	30	30	30	10	0	80	20	0
서산시	100	-	-	-	100			
논산시	-	-	-	-	0	100	0	0
계룡시	60	0	30	10	20	80	0	0
금산군	50	20	10	20	50	30	10	10
연기군	60	30	10	0	0	100	0	0
부여군	30	10	50	10	0	100	0	0
서천군	30	40	20	10	0	100	0	0
청양군	100	0	0	0	0	100	0	0
홍성군	50	20	20	10	15	60	15	10
예산군	90	5	5	0	0	100	0	0
태안군	95	3	2	0	5	95	0	0
당진군	40	20	30	10	20	80	0	0
합계	835	238	277	150	250	1275	45	30

■ 주차정책의 추진주체



■ 주차정책의 자원분담



7. 주차정책에 대한 의식조사 종합

주차문제에 대해서는 긍정적인 응답이 많았다. 향후 주차문제를 해결하기 위한 노력을 지속적으로 추진하고 있다는 것을 제시하고, 이를 위해 자원 및 추진주체에 있어 지자체에서 스스로 앞장서서 추진하고자 하는 의지를 보여주고 있다. 그러나, 한정된 재원으로 신속한 대응을 하지 못하기 때문에 주차수요의 발생원인자인 운전자 즉 주민이 함께 참여하여 문제를 해결해 나가야 할 것이라는 것을 재차 강조하였다.

지자체에서는 주차문제 해결을 위해 소요되는 비용을 최대한 확보하는 것도 중요하지만 효과적인 재정지출을 위해서는 지역특성에 적합한 주차정책의 수립이 우선되어야 할 것이다. 현재, 도시교통정비계획으로 일부 주차문제를 제안하고 있지만, 심도있는 연구와 분석을 통해 대안을 마련하고 이를 주민과 함께 실천해 나가는 것이 중요하다는 것을 지자체 담당자는 강조하고 있다.

제4장 충청남도 주차정책 수립 개선방안

제1절 주거지역의 주차정책

1. 기본방향

주거지역 주차정책의 기본방향으로 우선적으로 원인자부담원칙에 의해 주차장을 각각 확보 하도록 하며, 지역적 특성에 적합한 주차정책으로 대응할 필요가 있다.

2. 주거지역 주차정책의 수립 방안

1) 주차문제 진단

주차문제의 진단을 위해서는 블록별로 세분하여 조사할 필요가 있다. 특히, 주변의 농촌지역과 함께 경계가 이루어지는 읍·면·동·리 단위에서 더 세분하여 가로에 의한 블록별 구획이 필요하다.

2) 주차시설 공급실태 조사

주차시설 공급실태 조사는 해당 블록 내 건축물 부설주차장, 노상주차장, 공영주차장, 민영주차장 등의 모든 주차시설과 주차가 가능한 이면도로, 유흥공지, 학교, 공원 등에 대해서도 조사를 하여야 한다. 또한 이면도로 주차구획선 설치를 위하여 일방통행현황, 차량 진출입구 위치 등도 조사하여야 한다.

3) 주차수요 조사

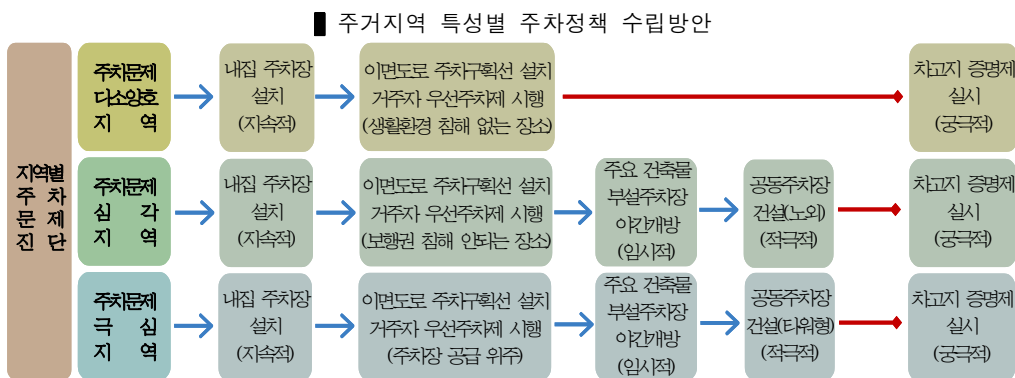
주거지역의 주차수요 조사는 통계자료의 한계로 야간주차대수를 조사하는 것이 가장 용이하고 보다 정확하다. 따라서 주차수요 조사는 야간 주차대수를 조사하되, 가급적 모든 차량들이 조사 될 수 있도록 심야시간(24:00~04:00)에 조사하는 것이 바람직하다. 조사시에는 차종별로 합법주차대수와 불법주차대수를 구분하여 조사하며, 간선도로 및 집분산도로에 주차한 차량들도 조사하여야 한다. 또한, 지역의 축제 등 주차에 영향을 미칠 수 있는 기간을 피해서 조사하는 것이 일상적인 주차대책을 마련하는데 바람직하다.

4) 주차문제의 진단

조사 자료를 분석하여 실제 주차문제가 발생하는 지역 및 그 정도를 판단하여 대책을 마련하여야 한다. 또한, 해당 지역 및 주변지역과의 관계속에서 상호 영향을 주지 않는 방법이 필요하다. 이를 위해 대상지역 뿐만 아니라 주변지역의 자료를 조사하여 진단자료로 활용한다.

5) 주차대안의 마련

문제 진단 결과를 해소하는 물적 개선과 소프트웨어적 개선 등 다양한 방법으로 대안을 마련하고 해당지역 주민 및 이용자와의 논의를 통해 협력할 수 있는 대안을 선정하는 것이 중요하다. 주차계획은 수립하였으나, 추진시 문제가 발생하는 것은 바람직하지 않기 때문이다.



자료: 이범규(2004), 대전시 주차정책 추진전략 및 정책방안 연구, 대전발전연구원, p47.

3. 주거지역의 주요 주차정책 추진방안

1) 내집 주차장 갖기¹⁾

주거지역의 주차정책은 차량 1대당 차고지 1면을 확보하고, 이면도로의 생활공간을 회복하는 것을 목적으로 하는 것이 바람직하다. 따라서 거주자의 신청과 함께 지역별 주차시설 공급 실태 및 수요조사 자료를 토대로 주차장 확보계획을 수립하여 주차장 설치가 가능한 주택에 대해 내집 주차장을 설치할 수 있도록 유도한다.

주민의 협조가 이루어지지 않는 경우 추가적인 주차대책 대상지역에서 제외하는 등 적극적인 참여를 유도할 수 있도록 인센티브와 제한을 함께 추진한다.

또한 주민들이 자진하여 주차장을 설치할 수 있도록 현재 불법주차로 인한 문제점 및 향후 차고지 증명제 시행방침 등 주차정책의 추진방향을 홍보하고, 계도함으로써 시민의식을 고취시키고, 설치 후에도 지속적인 운영실태 조사를 통해 다른 용도로 사용되지 않도록 관리가 필요하다.

2) 이면도로 주차구획선 설치 및 거주자 우선주차제 도입

단기적으로 주차문제를 해결하기 위해서는 이면도로 주차구획선 설치 및 거주자 우선주차제를 도입하는 것이 바람직하다. 재원을 최소화하고 기존 주거지역의 주차문제를 해결하기 위한 가장 적용과 효과가 좋은 방안이다.

단, 주차공간 확보에 따른 교통소통의 문제 및 보행공간의 문제를 심각하게 야기시킨다면 이러한 방안을 도입이 곤란하다. 따라서 해당지역의 여건을 현실에서 명확하게 분석 및 판단해야 한다.

이면도로 주차구획선 설치 및 거주자 우선주차제의 효율적 추진을 위해서는 지역별(블록별) 주차문제 진단을 바탕으로 내집 주차장 설치 및 공동주차장 건설계획을 고려하여 공급비율을 설정하고 목표달성을 위해 체계적으로 추진할 필요성이 있다. 공급비율의 설정은 향후 이면도로 생활환경 회복을 위해 주차구획선을 축소해야 하므로 주차문제가 다소 양호한 지역은 당초

1) 내집 주차장 설치가 가능한 주택에 대한 정부의 지원을 위해서는 상당기간이 소요될 뿐만 아니라 많은 예산을 수반하게 되어 재정이 열악한 지자체에서는 불합리하다. 그러나, 문제지역에 대한 시범사례를 통해 홍보가 필요하다.

부터 생활환경을 침해하지 않는 범위에서 계획하고, 주차문제가 심각한 지역은 보행권을 확보하지 않은 범위에서 계획하며, 주차문제가 극심한 지역은 주차장 공급 위주로 계획하는 것이 효율적이다.

거주자 우선주차제는 재원상의 이유보다는 계획 및 행정력에 많은 시간이 소요되므로 이보다 짧은 기간내에 추진이 가능한 이면도로 주차구획선 설치를 확대하여 시민의 주차의식 변화를 유도하고, 거주자 우선주차제 시행에 따른 주민의 민원을 최소화하는 것이 효과적이다. 즉, 거주자 우선주차제는 조달 가능한 재원 및 행정력 범위 내에서 체계적으로 추진해 나가고, 이면도로 주차구획선 설치의 각종 홍보 등을 통한 주민의 공감대 형성을 바탕으로 빠른 기간내에 해당지역에 설치될 수 있도록 보다 적극적인 추진이 필요하다. 이와 함께, 지구교통 개선사업(TIP), 어린이 보호구역 개선사업 등 개별사업 시행시 주차문제가 함께 고려될 수 있도록 하여야 한다.

3) 건축물 부설주차장 야간개방 및 간선도로 야간주차 허용

주거지역의 주차문제를 해소하기 위해 많은 재원과 시간이 소요되기 때문에 기존의 시설을 활용한 단기적 처방이 우선적으로 도입되어야 한다. 건축물 부설주차장 야간개방, 간선도로 야간 주차허용 등의 주차정책은 이에 해당하는 내용이다. 그러나 건축물 부설주차장 야간개방, 간선도로 야간 주차허용 등의 주차정책은 향후 차고지 증명제 시행을 목표로 주차시설 공급의 동기가 반감되지 않도록 주차문제가 심각한 지역을 대상으로 장기적인 주차시설 공급정책에 보조적인 수단으로 추진되어야 한다.

간선도로 야간주차 허용방안은 교통소통상의 영향을 주기 때문에 극심한 주차문제를 발생하는 지역 중에 간선도로의 통행량이 적은 도로를 선정하여 추진하되, 가급적 기존 건축물 부설주차장의 야간 개방을 유도하는 것이 바람직하다. 건축물 부설주차장의 야간개방은 실질적으로 주민이 이용할 수 있는 시설을 설정하여 각종 지원 및 인센티브 부여를 통해 건축주의 협조하에 이루어지는 사항으로 이에 대한 관리와 감독이 필요하다.

4) 공동주차장 설치

서울시 및 대전시의 경우 공동주차장 건설은 거주자 우선주차제, 내집 주차장 설치와 함께

주거지에서 가장 적극적으로 추진하고 있는 정책수단이며, 상업지역을 중심으로 이루어지고 있어, 비교적 적용이 되지 않는 대안이다.

그러나, 지방의 중소도시의 경우 주차여건이 열악하여 공급중심의 주차정책이 필요한 점에서 검토되었다. 따라서, 지역별(블록별) 주차문제 진단을 바탕으로 공공시설 중심으로 주변 주거지역에 서비스할 수 있는 공동주차장으로 공급하여야 한다.

공동주차장은 건설 주체에 따라 공영과 민영으로 구분되며, 시설형태에 따라 노외주차장과 주차 빌딩으로 구분할 수 있다. 주차문제가 심각한 지역이면서 가용 토지가 있는 지역은 주차의 편리성, 도시미관 등을 고려하여 노외주차장 및 복층 정도의 주차 빌딩을 주로 건설토록 하며, 주차문제가 심각한 지역은 가용 토지자원의 부족, 주차의 효율성을 고려하여 다층구조의 주차 빌딩을 건설토록 하는 것이 현실적, 효율적 대안이 될 수 있다. 민간자본을 활용할 수 있는 방안을 마련해야 하며, 좀 더 저렴하게 공동주차장을 건설할 수 있도록 하는 대안의 강구도 필요하다.

제2절 상업지역의 주차정책

1. 기본방향

상업지역 주차정책의 기본방향으로 주차수요관리정책을 근간으로 상업활동에 크게 영향을 초래하지 않는 수준에서 주차시설 공급정책을 추진해야 한다.

2. 상업지역 주차정책의 수립 방안

1) 주차문제 진단

주거지역과 같이 상업지역도 주차문제의 진단을 위해 블록단위의 구역설정이 필요하고 구역별로 조사가 실시되어야 한다.

2) 주차시설 공급실태 조사

주차시설 공급실태 조사는 해당 블록 내 주차시설 공급실태를 조사하는 것으로 조사대상지역내 모든 주차시설뿐만 아니라 이면도로, 유흥공지, 공원 등 주차 가능한 공간에 대한 조사한다. 건축물 부설주차장은 건축물의 용도, 주차면수, 주차장 형태, 주차요금, 일반인 개방 여부 등을 조사해야 하며, 공·민영주차장은 주차면수, 주차장 형태, 주차요금 등을 조사하고, 노상주차장은 위치, 도로폭원, 주차면수, 주차요금 등을 조사한다.

또한 이면도로 주차구획선 설치를 위하여 일방통행현황, 차량 진출입구 위치 등도 조사하여야 한다.

3) 주차시설 수요 조사

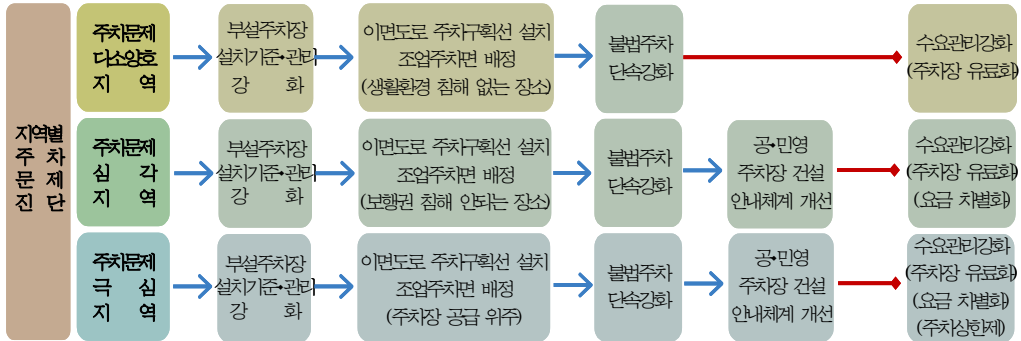
상업지역의 주차수요조사는 해당 블록에서 수용해야 하는 최대의 주차수요를 파악하는 것이 중요하다. 따라서, 지역의 특성에 맞게 최대 수요가 발생하는 시간대와 요일 및 계절에 맞추는 것이 필요하다.

조사시에는 차종별로 합법주차대수와 불법주차대수를 구분하여 조사하며, 간선도로 및 집분산도로, 보도상에 주차한 차량들도 조사하여야 한다.

4) 주차문제 진단

상업지역은 지역별로 그 특성이 매우 상이하기 때문에 단순히 주차문제에 대응하기 보다는 그 원인에 따라 문제를 진단하여야 한다. 또한 블록별 차별성 뿐만 아니라 근접하여 있다는 것만으로도 이웃하는 블록의 특성에 따라 영향을 크게 받을 수 있다. 따라서, 진단시 주변 블록과 함께 범위를 확대하여 접근해야 한다.

■ 상업지역 특성별 주차정책 추진방안



자료: 이범규(2004), 대전시 주차정책 추진전략 및 정책방안 연구, 대전발전연구원, p60.

3. 상업지역의 주요 주차정책 추진방안

1) 건축물 부설주차장 설치기준·관리 강화

현재 법규상 부설주차장의 설치기준 강화를 위해서는 주차장법의 개정이 필요하다. 그럼에도 불구하고 부설주차장이 필요한 용도의 건축물이라도 규모가 작아 설치에 어려움이 발생하고 있어 이에 대한 대책이 필요하다.

이러한 경우 적용이 가능한 것이 공동주차장 건설이며, 주차장 공동이용정책의 추진이 필요하다. 이를 위해서는 함께 추진할 수 있도록 제도적 뒷받침이 필요하다. 특히 공동이용정책 추진을 위해서는 시설주간의 협약 등 이용 및 관리에 대한 명확한 규정이 필요하다.

주차장이 필요한 시설주들이 공동으로 주차장을 건설하는 것으로써 주차유발시간대가 서로 다른 주차수요를 수용할 수 있기 때문에 이용률을 극대화시킬 수 있다. 공동주차장 건설의 활성화를 위해서는 부설주차장 설치기준을 상향조정하여 동기부여를 시키고, 시설주들이 비용을 공동으로 부담할 수 있도록 하는 제도적 장치(주차유발부담금 등)의 마련이 필요하다.

2) 이면도로 주차구획선 설치 및 조업주차면 배정

상업지역 이면도로의 주차질서 개선을 위해서는 이면도로의 주차구획선을 설치하여야 한다. 이면도로 주차구획선의 설치의 블록별 주차문제 진단을 바탕으로 주차문제의 정도에 따라

생활환경을 침해하지 않는 범위 또는 보행권을 침해하지 않는 범위하에서 추진한다. 특히, 주차면에서의 장시간 주차를 허용하지 않고 시간제 유료화 방안을 검토하여 운영한다.

상업지역에서는 화물차의 조업주차 공간은 통행 및 주변 시설의 운영에 불편을 초래하지 않는 범위에서 해당지역의 상가주간 협의에 의해 추진될 수 있도록 유도한다.

3) 공용·민간 주차장 건설

주차문제가 심각한 지역에서 주차시설 확충을 위해서는 주차장 건설이 필요하다. 상업지역은 토지보상비 등으로 인해 소요비용이 많아 공공에서 추진하기에는 곤란한 측면이 있어 민간 자본 유치를 통해 확보할 수 있도록 하고, 현재 운영중인 유료주차장의 회전을 및 이용율을 높일 수 있도록 지원하여 주차장 조성을 유도한다.

특히, 상업지역은 회전율이 높아 접근동성 및 주변 토지이용에 따라 사업성 확보가 가능할 수 있다는 점에서 일부 유지관리비용을 지원하는 방식으로 유도한다.

도심의 유휴지를 적극적으로 활용하고 대중교통과 환승이 가능한 지역에 대규모 주차공간의 조성을 추진함으로써 상업지역의 이용객에 대한 주차문제를 해소하도록 체계적 추진한다.

4) 주차장 안내체계 개선

주차장 안내체계의 개선은 적은 비용으로 기존의 주차시설을 보다 적극적으로 활용할 수 있도록 유도하는 소프트웨어적인 방법으로 추가적인 주차공급이 곤란한 경우에 많이 활용되는 방안이다. 그러나 상업지역의 주차수요는 일정시간대에 집중하는 경우가 많고 위치정보에 국한하는 경우가 있어 실질적인 이용이 곤란할 수 있었다.

이를 극복하기 위해 주차정보시스템이 외국에서는 많이 보급되어 주변 도로에서 주차여유 공간을 확인할 수 있도록 하고 있는데, 최근 IT기술을 적용한 네비게이션에 연결하여 운전자에게 직접 전송될 수 있도록 함으로써 안내판 설치 등에 따른 비용 및 도시경관 등의 문제를 해결할 수 있다. 이와 같은 정보제공을 위해서는 지능형교통시스템(ITS)과 함께 주차장정보시스템이 부가되어야 한다는 점과 시설의 운영 및 관리비용이 지속적으로 소요되는데 이에 대한 지원 및 투자가 필요하다.

5) 주차장 유료화 및 차별화

상업지역의 주차장 수요 관리를 위해서는 유료화가 필요한데, 이 경우 모든 주차장에 적용되어야 한다. 왜냐하면 무료와 유료의 차이가 없으면, 불필요한 통행을 유발하고 주차수요를 발생시키는 원인이 되기 때문이다.

또한, 주차장별로 차별화 방안이 필요하다. 자동차 정비 및 세차 등과 같은 서비스를 제공하거나 연계하여 집적함으로써 이용자를 유도하는 등 전략적인 추진이 필요하다.

6) 주차상한제 도입

충청남도의 천안·아산 등 상시 혼잡을 발생하는 지역은 주차상한제 도입을 검토할 필요가 있다. 공급을 축소함으로써 주차수요를 억제하는 방안으로 이와 함께 대중교통체계의 보완 등이 기반으로 확보되어야 효과를 얻을 수 있다.

또한, 주차상한제 도입지역과 인접한 지역의 집중되는 주차수요를 해결하기 위한 방안이 함께 제안되어야 한다. 그러나, 중소도시의 경우에는 일정시간대만 집중되는 주차수요로 인해 도입 후 성과에는 크게 기대할 수 없다.

7) 주차단속

상업지역에서는 짧은 시간의 주차수요가 많기 때문에 더욱 불법 주차가 만연되어 있다. 그러나, 이용자가 많은 시간대의 불법주차는 교통소통에 방해는 물론 안전사고의 위험까지 유발할 수 있어 이에 대한 단속이 필요하다.

단속은 불법주정차를 방지하여 원활한 소통을 목적으로 하고 있기 때문에 불법주정차 차량의 단속보다는 불법주정차하려는 차량은 정해진 주차장으로 유도하는 것이 우선이 되어야 한다.

제5장 결론 및 정책제언

1. 결론

주차문제는 법령의 정비만으로는 안 되며, 지자체 및 시민단체의 개선의지에 따라 차이가 발생하며, 서울을 비롯한 수도권 몇몇 도시를 제외하고는 대부분의 도시에서 가시적 성과를 거두지 못하고 있다.

우리나라의 주차정책은 특별하게 주차와 관련된 계획을 수립하도록 강제하고는 있지 않으며, 주차장법에 의해 공급측면에서 필요에 따라 계획을 수립하여 추진하고 있다. 주차장법에서는 주차장을 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장으로 구분하고 있으며, 설치기준에 대해서 주차단위구획, 주차구획, 전용주차구획, 주차전용건축물 등으로 구분하여 관리하고 있다.

현재 우리나라에서 적용하고 있는 주차정책을 구분하여 보면, 공급측면으로 8가지 정책과 수요측면에서 6가지 정책과 운영측면에 2가지 정책을 추진하고 있다.

충청남도는 시·군은 최근 더욱 격차가 발생하고 있으며, 지역적으로 일정권역에 편중되는 경향을 보이고 있고, 최근 차량증가가 인구에 비해 농산어촌지역이 더욱 1인당 차량대수가 높게 분석되고 있는데, 차량의 수요는 증가하는 반면, 인구는 감소하는 그 이유가 있다. 이와 더불어 주차장 조성에 많은 영향을 미치고 있는 관광객수는 충청남도 전체 6.21%의 연평균 증가율을 보이고 있다.

주차문제의 수준은 중간정도로 일부 시·군에서는 매우 큰 문제로 생각하고 있었으며, 주로 중심상점가 및 재래시장 주변이 가장 문제지역이고, 계절별로는 하절기, 요일별로는 주말, 시간대로는 오후 및 저녁(밤)까지로 조사되었다. 이러한 문제는 운전자의 의식이 부족하고, 주차공급이 부족하기 때문이다. 향후 주차수요는 증가할 것으로 예상하고 있어 이에 대한 대책마련이 중요하다.

시·군에서는 주차에 대한 공급계획을 갖고 있으나, 미흡한 수준으로 주로 문제지역인 상점가에 집중적으로 공급할 예정이며, 주택가 및 환승시설 등으로 확대할 계획이다. 시·군에서

는 공급측면에서는 노외 및 노상주차장, 공공시설 주차장개방 및 부설주차장 기준강화 등으로 정책을 가장 많이 추진하고 있으며, 수요측면에서는 차량이용제한과 대중교통지원 및 주차시간제한 등의 정책을 적용하고 있고, 운영측면에서는 불법주차단속이 가장 많이 활용되고 있었다.

시·군에서 추진하고 있는 주차정책에서 현재 가장 많이 추진되고 있는 주차장공급과 공공시설주차장개방에 대한 효과가 크며, 차량이용제한(요일제 등)이 주차문제를 해결하는데 기여하고 있고, 이를 보완하기 위해 불법 주차차단속에 힘으로 기울이고 있다. 이러한 정책중 공급측면의 정책이 가장 효과가 크다고 생각하고 있으며, 그다음은 불법주차차단속 등의 운영관리 및 수요관리가 뒤를 이었다.

시·군에서 향후 도입하고자 하는 정책은 주민스스로 해결하기 위한 노력을 요구하는 내집안주차장갯기, 주차시설공동이용 등이 가장 많으며, 기존 사설주차장의 지원을 통한 활성화 및 주차빌딩 등 공급확대정책이 뒤를 이었다. 수요측면에서는 현재 추진하는 내용을 보다 확대하고, 운영측면에서도 단속중심이다.

추진하고자 하는 정책 중 효과가 큰 것으로 주차시설의 시간대별 공동이용정책이며, 거주자 우선 주차제의 도입과 대중교통수단의 지원을 통해 대응하는 것이 보다 효과적으로 생각하고 있었다. 이러한 정책중 주차공급이 아직까지는 더 효과적이며, 이를 위해서는 지자체가 중심적으로 추진하되 주민의 적극적인 협조가 필요하다고 인식하고 있다.

2. 정책제언

주차정책의 수립을 위해서 기초자치단체는 각각의 지역적 특성과 주민의식 및 미래지향적인 정책의 도입과 추진이 필요하다.

현재, 추진 중인 정책이 대부분 공급중심으로 이루어지고 있으며, 지역별로 문제지역에 대한 단속 등에 한정된 인원으로 대응하기가 힘든 현실이다. 따라서, 지자체의 노력과 주민의 협력에 의한 사업이 무엇보다 우선적으로 추진되어야 할 것으로 본다.

특히, 주차장은 개인의 교통수단과 통행에 의해 발생하는 것으로 원인자 부담이라는 기본적인 원칙에 입각하여 주민의식이 무엇보다 정립 및 강화될 필요가 있다. 따라서, 이에 대한 홍보, 교육 및 시범사업 등의 추진을 통해 주민참여를 활성화할 필요가 있다.

그러나, 이러한 주차문제 저변에 깔려있는 것은 공급의 절대적인 부족에 있다. 따라서, 지자체는 합리적인 공급방안을 모색하여야 하며, 민간부문의 참여를 유도할 수 있는 방안의 모색이 필요하다.

본 연구에서는 대상지역의 충청남도 16개 시군으로 각 시군별 특징에 따른 정책대안을 모색하는 데는 한계가 있다. 그러나 시군에서 추진중에 있는 주차정책에 대한 평가 및 개선방안을 실무자를 통해 직접 듣고 정리하였다는 점에서 향후 주차정책 수립에 기초적인 자료로 활용될 수 있을 것이다. 향후 본 연구와 관련하여 각 시군별 특성에 따른 세부적인 대안 마련을 위한 연구가 추진될 필요가 있다.

참고문헌

■ 지자체 정책 연구

1. 제주발전연구원, 부설주차장의 효율적인 관리 운영 방안, 2008
2. 고철수, 임재문, 임소진, 제주시 주차정책 방향 연구, 제주발전연구원, 2006
3. 이범규, 대전광역시 주차정책 추진전략 및 정책방안 연구, 대전발전연구원, 2004
4. 부천시, 부천시 주차종합계획, 환경부, “세계물의 해” 자료집, 2003
5. 권태범, 대구광역시 주차문제 개선방향 : 주택가 주차문제를 중심으로, 대구경북개발연구원, 2002
6. 서울특별시, 새서울 주차백서 : 질서의식 변화를 위한 새로운 대응, 2002
7. 최창호, 인천광역시 주차정책방향 연구, 인천발전연구원, 2001
8. 노승만, 강원도 주차문제 해결을 위한 효율적인 주차관리·운영 방안, 강원개발연구원, 1998

■ 주요 주차정책 세부내용 연구

1. 임경숙, 주거지내 주차장 확보 방안, 국회도서관, 2006
2. 이우승, 주차환경개선지구 지정 및 관리방안 연구, 서울시정개발연구원, 2005
3. 이우승, 김도경, 서울시 건축물 내 화물조업주차장 설치방안 정립을 위한 기초연구, 서울시정개발연구원, 2006.
4. 류시균, 오준서, 경기도내 주차장법 관련 조례개정에 관한 연구, 경기개발연구원, 2005
5. 서울특별시, 문제해결사례 우수논문집 2002(제11회), 2004(제13회), 2002
6. 김만경, 박미숙, 주차안내정보시스템(PGI) 구축방안 연구, 부산발전연구원, 2003
7. 서울시정개발연구원, 블록별 주차수요관리방안 연구, 2002
8. 안정근, 김기수, 주거단지에서의 효율적 주차방식 연구, 대한주택공사 주택연구소, 2000

부 록

중소도시 주차정책 수립 및 개선방안 마련을 위한 전문가 설문조사

충남발전연구원에서는 ‘중소도시 주차정책 수립 및 개선방안’ 마련을 위한 기획과제를 수행하고 있습니다. 이에 충청남도 중소도시를 대상으로 주차정책을 담당하고 계시는 공무원을 전문가로 하여 현재 추진하고 계신 주차정책 현황과 문제점 및 개선방안에 대한 의견을 수렴코자 본 설문을 수행하게 되었습니다.

본 조사의 내용은 무기명으로 이루어지며 본 연구이외의 다른 목적으로 이용되지 않음을 약속드립니다.

주차정책을 담당하고 계시는 공무원 여러분의 의견이 향후 충청남도의 중소도시 주차정책 추진에 중요한 밑거름이 될 것입니다. 적극적인 설문에 참여해 주시길 부탁드립니다.

옥토기술단 박성철 이사, 충남발전연구원 조봉운 연구위원
문의사항 : 041-840-1162

주차문제 인식

[1] 귀하의 시·군의 주차문제는 어느 수준이라고 생각하십니까? (점)

1~100점 사이의 점수로 표시, 1점은 매우 심각, 100점은 매우 양호

[2] 귀하의 시·군의 주차문제가 일상적으로 가장 심하게 발생하는 지역은 어디입니까?

- ① 터미널, 역 주변 ② 시·군청 주변 ③ 재래시장, 상점가 주변
④ 주택지 주변 ⑤ 관광지 주변 ⑥ 기타()

[3] 시·군의 주차문제가 월별, 주별, 시간대별로 심하게 발생하는 시기는 언제입니까?

월별 (1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12)
주별 (일 | 월 | 화 | 수 | 목 | 금 | 토)
시간대별 (0~5 | 5~9 | 9~12 | 12~18 | 18~24)

[4] 불법주정차가 발생하는 원인은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 주차장 부족 ② 운전자 의식 문제 ③ 도로구조의 문제
④ 주차유발시설의 입지 ⑤ 낮은 주차장 확보기준 ⑥ 먼 주차장 위치

주차수요 측면

[5] 귀하의 시·군은 향후 주차수요가 어떻게 변화할 것이라고 생각하십니까?

- ① 감소 ② 약간감소 ③ 지금수준 ④ 약간 증가 ⑤ 증가

[6] 귀하의 시·군은 어느 부문의 주차수요가 가장 크게 증가할 것으로 생각하십니까?

- ① 외부지역 출퇴근을 위한 터미널, 역 주변의 환승주차수요
 ② 보유차량 증가로 인한 주거지역의 야간 주차수요
 ③ 관광객 증가로 인한 관광객 주차수요
 ④ 상점가 이용을 위한 도심의 주차수요
 ⑤ 산업입지에 따른 화물차 주차수요
 ⑥ 기타()

[7] 주차수요 증가로 발생하는 문제 중 가장 영향이 큰 순서대로 적어주십시오

- 1순위 () 2순위 () 3순위 () 4순위 () 5순위 ()
 ① 주차장 부족으로 인한 불법주차 증가
 ② 주차장 공급을 위해 도로차선수 감소 등으로 교통정체 발생
 ③ 이면도로 주차로 인한 보행환경 악화
 ④ 주정차 증가로 인한 상업환경 저해
 ⑤ 주택지 주정차 증가로 교통사고 발생 증가

주차공급 측면

[8] 귀하의 시·군은 향후 주차공급이 어떻게 변화할 것으로 생각하십니까?

- ① 감소 ② 약간감소 ③ 지금수준 ④ 약간 증가 ⑤ 증가

[9] 귀하의 시·군은 어느 부문의 주차공급에 중점을 두고 있습니까?

- 1순위 () 2순위 () 3순위 () 4순위 () 5순위 ()
 ① 터미널 및 역 주변 환승주차장 공급 ② 상점가 이용을 위한 주차장 공급
 ③ 주택가 정주환경을 위한 주차장 공급 ④ 관광객을 위한 주차장 공급
 ⑤ 산업물동량 지원을 위한 주차장 공급 ⑥ 공공편익시설 주차장 공급

주차관련 정책

[10] 귀하의 시·군에서 시행하고 있는 주차관련 정책은 어떤 것들이 있습니까? 또한, 시행하고 있는 정책중 가장 효과적인 것부터 우선순위를 적어주십시오.

구분	정책	시행여부	우선순위
1. 공급	1.1 노외·노상주차장 - 부족한 주차수요를 공지 등 주차공간을 확보하고, 교통량이 적은 도로를 활용하는 방식		
	1.2 주차빌딩 - 주차공간이 현저히 부족한 도심에 입체적인 주차공간을 확보하기 위해 건설		
	1.3 부설주차장 설치기준 강화 - 주차수요에 적합하도록 설치기준을 강화하여 주차수요를 최대한 분담하도록 하는 방식		
	1.4 사설주차장 지원 - 주차장을 민간이 개발하여 운영함으로써 부족한 주차공간을 마련		
	1.5 공공시설의 주차장 개방 - 공공시설의 주차공간을 개방하여 공공시설운영시간대 이외에 활용하도록 하는 방식		
	1.6 차고지 증명제 - 차량구입시 차고지를 지정함으로써 주차공간을 사전에 확보하도록 하는 방식		
	1.7 내집안 주차장 갖기 - 단독주택지 등 주차공간 확보가 의무화되어 있지 않은 지역에서 내집안에 주차공간을 마련하는 방식		
	1.8 주차시설 공동이용 - 주차수요시간대가 다른 시설의 주차공간을 공동으로 이용하는 방식		
2. 수요	2.1 차량이용제한 - 10부제, 요일제, 격일제 등 차량번호에 따라 운행을 제한함으로써 주차수요를 감소시키는 방식		
	2.2 주차요금 차별화 - 주차수요가 많고, 주차공간이 부족한 지역 등 여건에 따라 주차요금을 통해 수요를 분산시키거나 감소시키는 방식		
	2.3 거주자우선주차제 - 외부차량의 주차를 억제하기 위해 거주자에게 우선적으로 주차공간을 배정하는 방식		
	2.4 시간제주차허용 - 시간대별로 공급이 부족한 경우 일부시간에만 주차를 허용하는 방식		
	2.5 주차시간제한제 - 주로 상업지역에서 이용객의 편의를 위해 일정시간동안 주차를 허용하고 장시간주차를 억제함으로써 많은 이용객을 위한 방식		
	2.6 대중교통수단지원 - 대중교통수단이용을 활성화하여 주차수요를 감소시키기 위한 방식		
3. 운영	3.1 불법주차단속 - 주차제한구역에 주차하거나 시간을 초과하여 주차 등 적법한 주차 이외의 차량을 단속		
	3.2 주차안내시스템 - 주차장, 가능대수 등을 안내하여 주차공간을 효율적으로 운영하기 위한 시스템을 구축		

[11] 귀하의 시·군에서 시행하고 있지 않으나, 검토나 향후 시행이 필요하다고 생각하시는 것은 무엇이 있습니까? 또한, 그 우선순위를 적어주십시오.

구분	정책	향후시행 또는 검토 여부	우선순위
1. 공급	1.1 노외·노상주차장		
	1.2 주차빌딩		
	1.3 부설주차장 설치기준 강화		
	1.4 사설주차장 지원		
	1.5 공공시설의 주차장 개방		
	1.6 차고지 증명제		
	1.7 내집안 주차장 갖기		
	1.8 주차시설 공동이용		
2. 수요	2.1 차량이용제한		
	2.2 주차요금 차별화		
	2.3 거주자우선주차제		
	2.4 시간제주차허용		
	2.5 주차시간제한제		
	2.6 대중교통수단지원		
3. 운영	3.1 불법주차단속		
	3.2 주차안내시스템		

[11] 귀하의 시·군에서는 현재, 주차와 관련하여 공급·수요·운영관리 중 비중이 어떻게 된다고 생각하십니까? (합이 100이 되도록 적어주십시오)

① 공급관리() ② 수요관리() ③ 운영관리()

[12] 향후 귀하의 시·군에서는 주차와 관련하여 공급·수요·운영관리의 비중을 어떻게 가져가야 할 것으로 생각하십니까? (합이 100이 되도록 적어주십시오)

① 공급관리() ② 수요관리() ③ 운영관리()

추진주체

[13] 귀하의 시·군에서 주차정책을 추진하는 주체간의 역할이 어떠하다고 생각하십니까? (합이 100이 되도록 적어주십시오)

- ① 지자체() ② 민간() ③ 주민() ④ 전문가 등 ()

[14] 귀하의 시·군에서 주차정책을 추진하는데 필요한 재원은 주로 어떻게 조달하고 계십니까? (합이 100이 되도록 적어주십시오)

- ① 중앙정부 및 도 () ② 지자체(시, 군) ()
③ 주민부담 () ④ 민간자본 유치 ()

기타사항

[15] 귀하의 협조에 깊이 감사를 드립니다. 추가적으로 지자체의 주차정책 수립을 위해 제안하고 싶은 것이 있으면 적어주십시오. 감사합니다.

■ 집 필 자 ■

연구책임 · 옥토기술단 박성철 이사

공동연구 · 충남발전연구원 공간계획연구부 조봉운 연구위원

기획연구 2009-14 · 충청남도 주차정책 수립 및 개선방안

글쓴이 · 박성철, 조봉운 / 발행자 · 김용웅 / 발행처 · 충남발전연구원

인쇄 · 2009년 12월 31일 / 발행 · 2009년 12월 31일

주소 · 충청남도 공주시 금홍동 101 (314-140)

전화 · 041-840-1162(직통) 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1189

ISBN · 978-89-6124-115-0 03350

<http://www.cdi.re.kr>

©2009. 충남발전연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 이 연구는 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.