

工學碩士 學位論文

IV, 69

K-7

도시별 불법주차의 특성 분석에
관한 연구

慶州大學校 大學院

都 市 工 學 科

마 창 영

2008年 12月

도시별 불법주차의 특성 분석에 관한 연구

指導教授 朴 昌 洙

이 論文을 碩士學位 論文으로 提出함

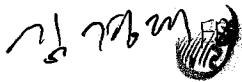

2008年 12月

慶州大學校 大學院

都 市 工 學 科

마 창 영

馬昌泳의 碩士學位論文을 認准함

審査委員長  

審査委員  

審査委員  

慶州大學校 大學院

2008年 12月

감사의 글

제 주변의 모든 사물이 고마운 것이며, 저를 아는 모든 분들이 소중한
며 감사해야만 할 분들입니다. 이제 이 논문으로 대학원 석사과정을 마감
하며 형식적일지도 모르지만 제 마음을 표현하려고 합니다.

결코 짧지 않은 6년이라는 시간 속에서 그 동안 부족한 저를 위해 도와
주신 많은 분들이 계셨습니다. 우선 학문의 동기 부여 및 본 논문이 완성
되기까지 열과 성의를 다하여 지도해 주셨고 싫은 표정 한번 보이지 않으
시고 미려한 저를 믿고 격려해주신 지도교수 박창수 교수님께 깊은 감사
를 드립니다. 아울러 전공지식과 더불어 인간적인 따스함을 느끼게 하여
주신 정 현 교수님, 바쁘신 중에서도 부족한 제 논문을 심사해주시고 많
은 지식을 일깨워 주시고 마지막까지 격려를 해주신 김정대 교수님께 심
심한 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 철없던 학부시절부터 지금의 제가
있기까지 많은 가르침과 보살핌을 아끼지 않으셨던 윤창훈 교수님과 황정
훈 교수님, 김재한 박사님께도 깊은 감사를 드립니다.

논문을 쓰는 동안 도와주신 고마운 손길이 많습니다.

돌이켜 보면 재미있고 즐거운 시간 속에서 함께 지냈던 친구들과 선후
배들이 가장 소중하게 생각됩니다. 지금보다 나은 인생을 위하여 미국에
서 생활하고 있는 윤혁이 형을 비롯하여 성욱이 형, 병기 형, 필재 형, 종
환이 형, 창섭이 형, 만준이 형, 종철이 형, 용선이 형 등 앞으로도 저에게
있어 큰 재산이 될 것입니다. 또한 도시공학과 터줏대감이던 3無 김지민
과 그의 wife 경화, 석사과정동안 도시공학과 GIS실습실이라는 이름아래
같이 생활한 친구들이면서 종종 재미있는 유머를 던지며 나를 즐겁게 해
주던 강태공 이정안, 학업과 직장생활을 열심히 한 개발 강성혁, 항상 중
립적 입장의 박경원, 창규 선배, 종경이 형님, 태복이 형님, 안사장님, 재
원이 형, 은석이, 가애 그리고 열심히 직장생활을 하고 있는 동균, 병호를
비롯하여 동료학우들, 막내이지만 듬직하게 믿음을 주던 성하, 우제 그리
고 열심히 공부하고 있는 도시공학과 후배들, 고향친구 ‘가조가조야’ 패밀

리들에게 고맙다는 말을 전하고 싶습니다.

석사 입학과 함께 시작된 조교생활은 또 다른 큰 경험이었습니다. 여러 가지 일로 바쁘고 어려울 때 함께 근무하면서 자신의 일처럼 음과 양으로 도와주셨던 재근이 형을 비롯하여 본부 교직원 및 조교 선생님들과 경주대학교 교직원 풋살 동호회 선생님들께서 계셨기에 오늘 이러한 날이 있다고 생각합니다. 앞으로 멀리 떨어져 있어도 그 동안 잘 대해주셨던 좋은 기억들을 잊지 않고 살아가겠습니다.

오늘의 제가 있기까지 오랜 세월을 함께 했던 가족들이 있습니다.

항상 먼 미래를 내다보시며 부족한 저에게 따뜻한 사랑과 든든한 버팀목이 되어주셨던 부모님이 계셨기에 여기까지 올 수 있었습니다. 성실한 자세와 최선을 다하는 모습으로 일관하며, 항상 내 입장에 서서 많은 이해를 해주시던 아버지, 하나라도 더 챙겨주시고 사랑과 격려와 후원을 아끼지 않은 어머니께 감사를 드립니다. 저의 유일한 핏줄이면서 세상에서 제일 예쁜 여동생과 매제 또한 저를 위해 많은 도움을 주었고, 꾸준한 관심과 열렬한 성원을 아끼지 않았습니다. 그리고 아기천사의 대명사, 하얀 미소를 가진 조카 정재빈, 참 많이도 보고 싶었습니다.

마지막으로 함께 있는 것만으로도 힘이 되어주고, 옆에서 논문을 무사히 마칠 수 있도록 끝까지 사랑과 용기를 준 소연에게 고마운 마음과 사랑하는 마음을 전하며 앞으로 이 사회에 나아가 꼭 필요한 사람이 될 것을 이 모든 분들께 약속드리며 감사의 글을 마치고자 합니다.

馬 昌 泳

목 차

제 1 장 서 론	1
1-1. 연구의 배경 및 목적	1
1-2. 연구의 범위 및 내용	3
1-3. 연구의 필요성 및 방법	5
제 2 장 문헌고찰	7
2-1. 합법주차와 불법주차의 개념	7
2-2. 불법주차의 사회적 이슈 및 영향	11
2-3. 국내 주요 도시 및 외국의 주차정책	20
2-4. 불법주차차량의 단속방법	28
제 3 장 본 론	31
3-1. 도시별 불법주차대수 및 자동차 등록대수 현황	33
3-2. 도시 그룹별 불법주차에 대한 특성 분석	40
3-3. 도시 그룹별 문제점	56
3-4. 도시 그룹별 개선 및 단속 방안	59
제 4 장 결 론	66
참고문헌	68

영문초록

표 목 차

< 표 1-1 > 교통문화지수 조사사업 대상도시	3
< 표 2-1 > 자동차 등록현황	13
< 표 2-2 > 자동차 보유대수 증가 전망	14
< 표 2-3 > 주차장 종류 및 현황	15
< 표 2-4 > 불법주차와 소방차량의 활동방해	17
< 표 3-1 > 도시별 인구현황	32
< 표 3-2 > 불법주차 자동차대수 조사거리	34
< 표 3-3 > 대표가로 100m당 불법주차대수	36
< 표 3-4 > 대표가로 100m당 자동차 등록대수 및 주차장면수	39
< 표 3-5 > 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수	40
< 표 3-6 > 도시규모별 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수	40
< 표 3-7 > 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수 변화	41
< 표 3-8 > 상관관계의 예	42
< 표 3-9 > 대도시 그룹 기술통계량 분석	42
< 표 3-10 > 대도시 그룹 상관관계 분석	43
< 표 3-11 > 중도시 그룹 기술통계량 분석	44
< 표 3-12 > 중도시 그룹 상관관계 분석	44
< 표 3-13 > 소도시 그룹 기술통계량 분석	45
< 표 3-14 > 소도시 그룹 상관관계 분석	46
< 표 3-15 > 경기도 소도시 그룹 기술통계량 분석	47
< 표 3-16 > 경기도 소도시 그룹 상관관계 분석	47
< 표 3-17 > 강원도 소도시 그룹 기술통계량 분석	48
< 표 3-18 > 강원도 소도시 그룹 상관관계 분석	48

< 표 3-19 > 충청북도 소도시 그룹 기술통계량 분석	49
< 표 3-20 > 충청북도 소도시 그룹 상관관계 분석	49
< 표 3-21 > 충청남도 소도시 그룹 기술통계량 분석	50
< 표 3-22 > 충청남도 소도시 그룹 상관관계 분석	50
< 표 3-23 > 전라북도 소도시 그룹 기술통계량 분석	51
< 표 3-24 > 전라북도 소도시 그룹 상관관계 분석	51
< 표 3-25 > 전라남도 소도시 그룹 기술통계량 분석	52
< 표 3-26 > 전라남도 소도시 그룹 상관관계 분석	52
< 표 3-27 > 경상북도 소도시 그룹 기술통계량 분석	53
< 표 3-28 > 경상북도 소도시 그룹 상관관계 분석	53
< 표 3-29 > 경상남도 소도시 그룹 기술통계량 분석	54
< 표 3-30 > 경상남도 소도시 그룹 상관관계 분석	54
< 표 3-31 > 제주특별자치도 소도시 그룹 기술통계량 분석	55
< 표 3-32 > 제주특별자치도 소도시 그룹 상관관계 분석	55
< 표 3-33 > 도시 그룹별 기술통계량 분석	58

그림 목 차

[그림 1-1] 연구 수행과정	6
[그림 2-1] TDM의 개요	26
[그림 2-2] 주차단속체계와 과급효과	28
[그림 3-1] 불법주차 자동차대수 조사 방법	33
[그림 3-2] 대표가로 100m당 대도시 불법주차대수	37
[그림 3-3] 대표가로 100m당 중도시 불법주차대수	37
[그림 3-4] 대표가로 100m당 소도시 불법주차대수	38

제 1장 서론

1-1. 연구의 배경 및 목적

우리나라의 교통현실은 자동차가 대중화된 현대의 교통문제는 교통정체 및 주차난 등으로 물류비의 증가, 교통사고 및 대기오염 등으로 인한 사회적 비용의 증가 등이 있다. 도로교통의 혼잡과 정체 및 주차난 등이 자동차의 효용이나 편익의 감소를 가져오는 문제라면 교통사고와 대기오염 등은 환경파괴의 폐해문제로 보다 심각하다고 말할 수 있다.

그 중 도시의 불법주차문제는 자동차의 급격한 증가와 함께 1980년 대 후반부터 심각해지기 시작하였다. 1990년에 들어서면서 자동차 증가에 따른 문제점을 인지한 정부에서 공동주택을 중심으로 일정 비율의 주차장 확보를 의무화하는 제도를 도입하였고, 2003년 4월부터 일반주택의 건축시에도 1가구 1주차장 확보를 의무화함으로써 장래의 주차수요에는 대책이 될 수 있다고 생각되었지만 지속적인 자동차 대수의 증가로 불법주차는 증가하고 있다. 이에 대응하기 위하여 정부는 주차시설확대를 정책의 우선으로 하고 있으나, 교통개발연구원의 예측에 의하면 주차시설의 확대가 자동차대수의 증가 속도를 따르지 못하기 때문에 도시교통문제와 주차시설의 부족문제는 앞으로 계속될 것으로 전망된다고 한다.¹⁾

이러한 주차시설 부족현상은 자동차의 이동에 사용되어야 할 도로 공간을 불법주차의 형태로 점유하고, 도로 용량을 감소시켜 혼잡을 발생시키거나 운전자 및 보행자의 시야를 제한하여 안전측면에서 문제가 크다. 또한 주택가의 도로 공간을 차지한 자동차들로 인하여 소방차, 구급차 등 긴급차량의 원활한 통행을 방해하여 인명사고로 까지 이어지는 불운의 사고가 수차례 발생하기도 하며, 부족한 주차공간을 선점하기 위해 이웃 간에 다툼을 벌이거나 각종 주차방해 시설물을 설치함으로써 주거환경의 악화와 시민 상호간의 불신감과 적대감을 형성시키는 등 공동체의식을 파괴하고 있다. 불법주차문제는 법질서 경시 풍조와 단속의 실효성을 저하시

1) 황상규·박병정, "자동차 보유대수 추정에 관한 기초연구", 교통개발연구원, 2000

키고 공권력마저 무너뜨리는 상황으로 몰고 가고 있어 그 심각성을 더해 가고 있다.²⁾ 특히, 간선도로변에서 밤샘 주차한 차량으로 인하여 소통방해가 심각할 뿐만 아니라 과속차량과의 추돌사고도 빈발하고 있어 도로 본래의 목적과 기능을 저해하고 있다.

이러한 불법주차문제를 해결하기 위해서는 충분한 주차시설이 공급되어야 한다. 하지만, 도시지역의 경우 도시화로 인한 토지가격의 상승으로 주차장 1면당 건설비용이 수 천 만원이 소요되고 주차시설부지 자체를 확보하기 어려운 실정이기 때문에 기존의 주차시설을 효율적으로 활용하는 방안과 더불어 시민들의 주차문화를 바꾸고자 하는 자발적인 노력이 필요하다. 그동안 다양한 교통정책 대안들이 논의되어 왔으나, 주차문제는 여전히 우리사회의 고질적인 문제로 남아있다.³⁾ 이는 대다수의 정책들이 실행가능성은 무시한 채 이론적 측면만 치중하였을 뿐, 일반시민의 불만사항을 및 요구를 적절히 반영하지 못해왔기 때문이라 하겠다. 따라서 주차제도와 관련한 다양한 행위자들의 생각을 면밀히 조사 분석하여 서로의 인식 간 차이를 확인함으로써 이를 최소화하고, 불법주차 문제를 개선할 수 있는 실질적인대안을 종합적으로 모색해야 한다.

본 연구의 목적은 첫째, 국내 각 도시별 불법주차에 대한 교통문화 수준을 객관적으로 조사함으로써 우리나라 불법주차에 대한 교통문화 현주소를 파악하고, 지역적 차원 및 도시간 불법주차 교통문화 수준을 비교, 평가하는 것이며, 둘째, 파악된 도시별 불법주차 교통문화 수준의 차이에 대한 원인을 분석함으로써 선진 교통문화의 조기정착을 위한 목표 설정이 가능하게 하고, 목표달성을 위한 합리적인 대안을 마련하는 기초자료로 활용하는 것이다. 셋째, 각 도시별 불법주차를 개선하기 위한 우선적 과제나 목표를 설정할 수 있게 되고, 각 도시별 교통문화수준을 개선하는 정책개발의 구체적인 기초 자료 및 근거로 활용할 수 있어 교통사고를 줄임으로써 다 함께 편하고 아름다운 공동체 사회를 형성하는 데 있다.

2) 이승주, “경찰규제정책집행의 순응확보에 관한 연구”, 동국대학교 대학원, 박사학위논문, 2001

3) 경원대학교, “합리적인 주차장 운영을 위한 주차정책방안에 관한 연구”, 주차사업협회, 2004

1-2. 연구의 범위 및 내용

공간적 범위는 국내 조사대상 도시는 행정구역상 시로 구분된 전 도시로 83개 도시(1개 특별시, 6개 광역시, 76개 중.소도시)가 선정하였다.

< 표 1-1 > 교통문화지수 조사사업 대상도시

구분	대상도시	수
특별시	서울특별시	1
광역시	부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산	6
경기도	수원, 성남, 고양, 부천, 안양, 안산, 용인, 이천, 의정부, 남양주, 평택, 광명, 시흥, 군포, 파주, 구리, 김포, 안성, 하남, 의왕, 오산, 과천, 화성, 동두천, 광주, 포천, 양주	27
강원도	춘천, 원주, 동해, 강릉, 속초, 태백, 삼척	7
충청북도	청주, 충주, 제천	3
충청남도	천안, 공주, 보령, 아산, 서산, 논산	6
전라북도	전주, 군산, 익산, 정읍, 남원, 김제	6
전라남도	목포, 여수, 순천, 나주, 광양	5
경상북도	포항, 경주, 김천, 안동, 구미, 영주, 영천, 상주, 문경, 경산	10
경상남도	마산, 창원, 진주, 진해, 통영, 사천, 김해, 밀양, 거제, 양산	10
제주특별자치도	제주, 서귀포	2
합 계		83

자료 : 교통안전공단, “2005년도 교통문화지수 조사 보고서”, 2005

시간적 범위는 교통문화지수의 분석을 통한 각 도시별 개별 대책을 논하기 위해 통계적인 분석방법을 사용하였으며, 분석에 필요한 변수의 수에 4~5배 정도의 사례가 요구되는 것이 일반적이므로 98년부터 2003년까지의 교통문화지수의 조사결과는 변수에 따른 표본의 케이스가 다소 빈약하다고 판단되어 본 논문에서는 2005년의 자료를 인용하였다.

연구 항목 선정기준으로는 교통문화지수 항목으로 상징적인 대표성을

가질 것, 항목의 수가 많지 않도록 적정한 수를 설정할 것, 조사 대상이 되는 모든 도시에서 수궁할 수 있는 항목일 것, 조사가 용이하여 객관성을 유지할 수 있을 것, 충분한 의견 수렴 과정을 거칠 것, 특히 전문가만이 아니라 일반 시민 이용자 행태에 주안점을 두어야 하며, 그 변화의 패턴이 발전적, 가시적, 지속적 예측 가능성을 지닐 것, 주관성을 배제하고 수치화가능성, 조사 용이성, 객관성이 높은 항목이 중심이 되도록 할 것, 교통문화를 구성하는 여러 측면이 골고루 반영되도록 할 것, 시설 등 공급측면보다는 교육에 의해 변화 가능한 것을 중심으로 할 것 등으로 교통문화지수 조사항목 선정의 원칙을 바탕으로 선정한 연구항목으로는 대표가로의 불법주차 자동차대수이다.

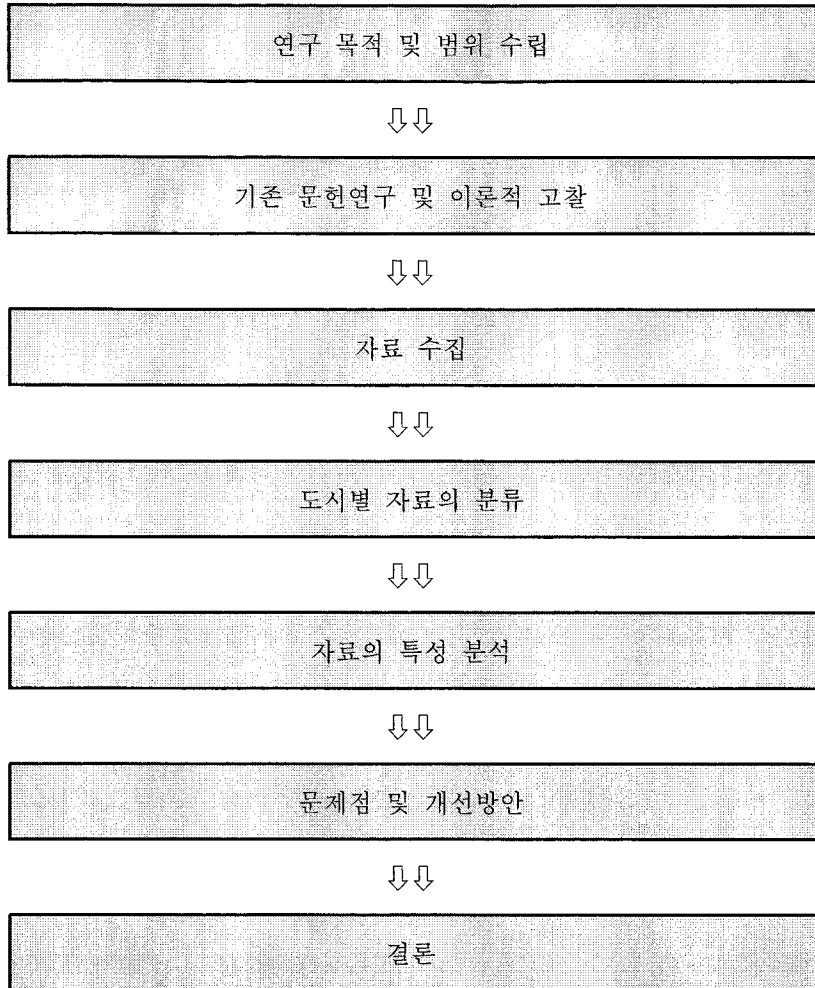
각 도시별 대표가로 불법주차 차량대수의 조사의 의미로써 불법주차는 그 행위의 주체가 운전자이면서도 운전형태적인 측면보다는 차도 및 보도의 보행환경 등과 같은 주변 환경여건에 미치는 영향이 지대하다. 따라서 불법주차로 인한 악영향이 모든 교통참여자들의 의식과 행태에 반영되어 2차적인 교통행태를 유발할 수 있는 요소가 있어 매우 중요한 의미가 될 수 있겠다.

연구 내용으로는 교통문화의 비교 분석을 통한 각도시의 불법주차는 도시의 규모와 특성에 따라 차이가 있을 것이며, 불법주차로 인한 교통소통 및 안전문제와 불법주차로 본 도시규모에 따른 문제점, 등 교통문화개선도 다를 것을 가설에 두고 연구하여 결과를 도출하겠다. 본 논문을 전개함에 있어서 첫째, 교통현황 및 교통여건, 일반적인 대책에 대해서는 국내외의 문헌과 경찰청, 도로교통안전공단 등의 통계자료를 참고하였다. 둘째, 교통문화지수는 교통안전공단 사단법인 녹색교통운동에서 조사한 자료를 인용하였으며 이 중 주관적 요인에 의해 만족도로 나타난 자료는 배제하고 객관성이 높은 자료만으로 한정하여 인용하기로 하였다.

1-3. 연구의 필요성 및 방법

최근 교통사고가 크게 감소하고 있으나, 향후 지속적인 감소를 가져오기 위해서는 불법주차로 인한 교통사고의 원인을 제거하고 근원적인 교통 대책 및 정책을 수립하는 것이 요구되고 있다. 지역을 특성을 반영한 교통안전대책 수립 방향을 제시하는 것이 교통사고의 감소를 위해서 중요한 일이다. 전국의 도시들은 인구규모에 따라 각 도시별로 차별되어진 교통안전 정책의 수립이 필요한 실정이다. 교통안전에 대한 중요성 부각은 우리 사회가 선진화 되고 소득수준이 향상됨에 따라 생명에 대한 관심이 더욱 높아지고 있는데, 불법주차로 인한 사망과 부상 사고를 줄이는 정책에 대한 인식이 함께 높아지고 있는 형편이다.

본 연구에서는 도시별 인구규모에 따라 3개의 그룹을 선정하고 불법주차 자료와의 통계적인 연관성을 분석하고자 하였다. 불법주차 자료로서 대표가로 100m당 불법주차자동차 대수, 자동차 등록대수, 주차장면수가 활용되었다. 먼저 교통통계자료를 활용하여 상관분석을 시행하여 도시들의 교통관련 자료의 특성을 파악하고자 하였다. 도시별 인구자료에 대해서도 상관분석이 시행되어 자료의 연관성이 분석될 것이며 통계분석을 통해서 각 도시별 불법주차로 인한 문제점이 그룹별로 발견되게 된다. 이와 같은 문제점 분석을 통해서 그룹별 도시들의 정책 시행의 개선방안이 제시되게 될 것이다.



[그림 1-1] 연구 수행과정

제 2장 문헌고찰

2-1. 합법주차와 불법주차의 개념

2-1-1. 주차의 정의

주차(Parking)란 자동차가 거점시설(Terminal)에 머무는 것을 말하며, 자동차의 3가지 형태인 주(走), 지(止), 휴(休) 중 주로 지에 해당하는 것을 의미하지만, 현재 우리나라의 주차장 시설은 차고의 성격도 공존하고 있기 때문에 휴의 상태도 포함해 논의해야 할 것이다.⁴⁾

차량이 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 고장 그 밖의 사유로 인하여 계속하여 정차하거나 또는 그 차의 운전자가 해당 차로부터 떠나서 즉시 운전할 수 없는 상태를 말한다. 우리나라의 주차장법과 도로교통법에서도 ‘주차라 함은 차량이 승객을 기다리거나, 화물을 싣거나, 고장 그 밖의 사유로 인하여 계속 정지하거나, 또는 그 차량의 운전자가 그 차량으로부터 떠나서 즉시 운전할 수 없는 상태를 말한다.’라고 규정하고 있다. 따라서 주차의 개념은 두 가지로 구분할 수 있는데, 하나는 운전자가 어떤 이유에서든 당해 차량으로부터 떠나있기 때문에 그 차를 곧바로 운전할 수 없는 상황에 있는 것을 의미하고, 다른 하나는 차량이 계속하여 정지해 있는 상태로서 그 이유가 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 고장, 기타의 사유가 있어서인 경우이다.

2-1-2. 주차와 정차의 차이

주차와 정차는 도로교통법에서는 비슷한 개념으로 생각하고 있는데 공학에서는 완전히 그 개념을 달리 구분하고 있다. 도로교통법에서 ‘정차라 함은 차가 5분을 초과하지 아니하고 정지하는 것으로서 주차 이외의 정지 상태를 말한다.’라고 하고 있기 때문에 일반적으로 차가 정지해 있는 상태가 5분을 기준으로 주·정차를 구분하는 사람들이 많은데 그것은 잘못된

4) 김흥기, "서울시 주차관리의 효율적 개선에 관한 연구", 중앙대학교 행정대학원 석사학위 논문, 1996

해석이다. 차량을 정지 상태에 둔다는 점에서는 주차와 정차가 동일하지만, 첫째 계속해서 정지되어 있는 상태, 둘째 즉시 운전할 수 없는 상태를 주차로 규정하고 있으므로 정차로 규정하고 있는 '5분을 초과하지 아니하고 정차함'은 사람이 차에 탄 상태(즉시 운전할 수 있는)에서 정차한 것을 말한다. 그 차를 운전하는 사람이 일단 차에서 내려 즉시 출발할 수 없는 상태가 되면 시간에 관계없이 주차로 간주해야 한다.

2-1-3. 불법주차의 의의

불법주차는 금지된 주차 및 정차행위를 하는 것이다. 주·정차 및 정지에 따른 일반적인 위반유형을 살펴보면 첫째, 표지 및 신호가 있든 없든 오랜 시간동안 주·정차 및 정지가 금지된 장소에서의 주·정차, 둘째, 주차금지표지가 있는 장소에서의 주차, 셋째, 시간대나 주차공간이 제한된 장소에서의 주·정차, 넷째, 주차장법에 의한 위반, 다섯째, 주차목적에 위반 등이다.

도로교통법 제32조(정차 및 주차의 금지) 및 제 33조(주차금지의 장소)에서 규정한 바에 따르지 않고 금지되는 장소에 주차하거나 그 방법을 위반한 주차의 상태를 불법주차로 말한다. 도로교통법의 제32조 및 제33조의 내용은 다음과 같다.

1) 제32조(정차 및 주차의 금지)

모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차 또는 주차시켜서는 아니 된다. 다만, 이 법에 의한 명령 또는 경찰공무원의 지시에 의한 경우와 위험방지를 위하여 일시 정지하는 경우에는 그러하지 아니하다.

가) 교차로, 횡단보도 또는 건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도 (주차장법에 의하여 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장을 제외한다.)

나) 교차로의 가장자리 또는 도로의 모퉁이로부터 5m이내의 곳 : 도로의

모퉁이라 함은 직각 또는 그와 유사한 각도를 한 도로의 지점을 말하는데 대체로 좌우로 꺾인 길에 해당하는 것이다. 따라서 도로가 S자형으로 완곡한 장소는 여기에 해당되지 않는다.

- 다) 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로부터 각각 10m이내의 곳
- 라) 버스여객자동차의 정류를 표시하는 기둥이나 판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10m 이내의 곳에서 버스여객자동차 이외의 차는 위반이 되며 버스여객자동차도 그 운행시간 중에 한한다. 이것은 버스여객자동차의 정류소장에서 버스여객자동차 이외의 차를 주·정차할 수 있게 하면 버스여객자동차의 주·정차에 지장을 초래하여 일반 승객에게 불편을 줄뿐만 아니라 승·하차 시에 교통사고의 위험이 있기 때문에 다른 차의 주·정차를 금지하고 있다. 그러나 도심지를 벗어난 지역에서 버스여객자동차가 일정한 시간을 정하여 주차하는 경우에는 그 시간이 아닌 때에는 다른 차도 그 곳에서 주·정차할 수 있다.
- 마) 건널목의 가장자리로부터 10m이내의 곳, 이는 건널목과 도로의경계선으로부터 각각 건널목 바깥쪽으로 10m 연장한 장방형 도로의 부분을 말한다.
- 바) 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳 상술한 각 호의 장소에서는 당연히 주·정차가 금지되는 것이지만 도로 또는 교통의 상황에 비추어 주차나 정차를 금지할 필요가 있는 장소에서도 지방경찰청장의 권한으로 주·정차를 금지시킬 수 있다. 이 경우의 지정은 안전표지를 설치하여 시행하여야 하는 바, 정차금지표지와 주차금지표지가 표시되지 않으면 위반이 되지 않는다. 도로교통법 제5장에는 고속도로 또는 자동차전용도로에서는 도로교통법상의 주차 또는 정차에 관한 특례규정을 두고 있다.

2) 제33조(주차금지 장소)

모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 차를 주차시켜서는 아니 된다.

가) 터널 안 및 다리 위

나) 화재경보기로부터 3미터 이내의 곳

다) 다음 각 목의 곳으로부터 5미터 이내의 곳

① 소방용 기계·기구가 설치된 곳

② 소방용 방화물통

③ 소화전 또는 소화용 방화물통의 흡수구나 흡수관을 넣은 구멍

④ 도로공사를 하고 있는 경우에는 그 공사구역의 양쪽 가장자리

라) 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳으로 규정하고 있다.

2-1-4. 불법주차의 성립요건

도로교통법에서 규정하는 불법주차의 성립요건은 4가지를 충족하여야 하는데, 첫째 차에 의하여 이루어진 것이어야 하고, 둘째 도로상에서 이루어진 것이어야 하며, 셋째 주차 상태이어야 하고, 넷째 위법한 상태이어야 한다고 규정하고 있다.

2-1-5. 주차관련 교통상황

차량의 증가추이를 살펴보면 2002년 12월 전국의 차량등록대수는 약 1,400만대이며, 매년 약 50만대씩 평균 3.6%정도 증가하는 추세에 있다. 주차시설 및 불법주차 발생현황으로는 1990년 주택건설 200만호 건설로 인해 다세대 및 다가구주택이 증가했고, 차량등록대수 대비 주차장비율은 1995년 53.0%, 2001년 61.0%로 증가되었다.

주차시설은 대부분은 건축물 부설주차장으로 일반인 사용이 곤란하여 간선도로와 생활도로에 불법주차를 만연하게 했으며 교통안전문제를 유발하는 주요 원인이 되었다. 또한, 선거를 의식한 민선자치단체장의 불법주차 단속의 기피도 불법주차를 가중시켰다고 할 수 있다.

2001년 통계청 조사결과에 따르면, 35.4%가 주차시설부족이 교통문제를 유발시키는 가장 큰 원인이라고 꼽았으며, 차고지유무 조사 결과 45.4%는 '집 앞 도로변에 노상주차 한다.'고 응답했다.

간선도로의 불법주차문제로서는 거주자우선주차제 확산에 따라 주택가에서 밀려난 차량의 일부는 간선도로변의 야간밤샘주차가 일상화되었고, 차고지가 확보되어있는 대부분의 영업용대형차도 집 근처 간선도로변을 이용한 불법주차가 만연함으로서 야간 교통사고 증가의 원인이 되고 있다.⁵⁾

2-2. 불법주차의 사회적 이슈 및 영향

2-2-1. 불법주차의 사회적 이슈

인간의 기본적인 이동수단은 보행이다. 그러나 생활을 하다보면 도로, 횡단보도를 지나거나 버스를 탈 때에 불법주차 차량으로 인하여 자유로운 보행을 침해당하고, 때로는 인도에까지 침범한 주차차량에서 발생하는 열기와 매연으로 불편함을 느끼는 경우가 자주 있다.

불법주차는 보행에 불편을 줄뿐만 아니라 차량의 소통을 방해하여 많은 비용을 들여 건설한 도로가 제 기능을 다하지 못함으로서 불필요한 사회적 비용을 증대시키는 원인이 되고 있으며, 이러한 비용의 증가는 국제화시대의 무한경쟁에서 비교우위를 점하지 못하게 함으로써 자칫 선진국과의 격차가 멀어질 수 있는 하나의 원인이 될 수 있다.

또한 무질서한 주차는 최근 긴급차량의 통행을 방해하여 화재 발생 시 대형 사고를 유발하고 하고 있으며 골목길에서 노약자 교통사고를 일으키

5) 권오석, "불법주차행위의 공간적 특성에 관한 연구", 경일대학교 석사학위 논문, 2007

고, 이웃 간의 대화공간과 어린이들의 놀이공간을 잠식하게 된다. 또한 부족한 주차공간을 선점하기 위하여 이웃 간에 다툼을 벌이거나 각종 주차 방해시설물을 설치함으로써 인해 주거환경의 악화와 더불어 이웃사촌이라는 지역공동체까지 붕괴시켜 삶의 터전을 점점 더 열악하게 만들고 있다. 이러한 사태를 두고 최근에는 ‘주차전쟁’ 또는 ‘주차지옥’이라는 말까지 등장하고 있다.⁶⁾

1) 주차시설의 미비

자동차는 1910년대에 들면서 8인승 무개차가 마산, 진주 등에서 영업용으로 사용되기 시작하였다고 하며, 1920년대 들면서 승용차보다 운임이 저렴한 20인승버스가 등장하기 시작하였다. 1950년에는 정부에서 자동차 부품을 육성품목으로 지정하고 자동차 생산을 지원하기 시작하였으며, 자동차 붐이 일어나면서 1975년 83천대, 1983년 315천대, 2000년 약 12,000천대, 2005년 약 15,000천대 등 불과 수년 사이에 배증하는 등 점차로 자동차가 생활문화 속에 자리 잡기 시작하였다.

가) 자동차 등록현황

국제적인 위상제고와 국내의 지속적인 경제발전에 힘입어 자동차는 날로 꾸준히 증가하고 있는 추세이다. 한때는 특정계급의 부와 지위의 상징이기도 했던 자동차가 이제는 서민의 경제활동에 있어서도 없어서는 안 될 꼭 필요한 생활필수품으로 정착되었다.

6) 윤형관, “불법주차 규제정책에 관한 연구”, 동국대학교 대학원 박사학위 논문, 2004

< 표 2-1 > 자동차 등록현황

시도별	2004년	2005년
전국	14,934,092	15,396,715
서울특별시	2,779,841	2,808,771
부산광역시	966,417	979,969
대구광역시	831,854	848,492
인천광역시	782,828	800,149
광주광역시	422,389	436,044
대전광역시	491,817	506,961
울산광역시	369,908	382,715
경기도	3,358,474	3,505,759
강원도	513,777	526,126
충청북도	492,053	510,535
충청남도	635,947	669,355
전라북도	580,688	597,650
전라남도	569,016	590,622
경상북도	914,954	949,941
경상남도	1,017,801	1,070,316
제주특별자치도	206,328	213,310

자료 : 통계청 <http://www.kosis.kr/>

(단위 : 대)

또한 경제성장률을 4%로 가정하여 국내 자동차보유대수를 추정한 결과, 2010년에 승용차 14,848천대, 상용차 5,638천대로 총 20,486천대에 이를 것이고, 우리나라의 자동차포화대수는 인구증가가 정체되는 2030년 (약 5,274만3천명)을 기준으로 2,704만대로 인구 1.95인당 1대를 보유할 것으로 전망된다. 이는 가구당 3인을 기준으로 할 때 가구당 1.5대의 자동차를 보유하는 수준이다. 2030년까지 약 27,000천대로 증가할 전망이며 자동차 보유대수 증가전망은 < 표 2-2 >와 같다.

< 표 2-2 > 자동차 보유대수 증가 전망

연도	인구	승용차	상용차	총보유대수	증가율(%)
2010	50,865	14,848	5,637	20,486	4.2
2015	51,677	16,572	6,578	23,150	2.5
2020	52,358	17,493	7,435	24,928	1.5
2025	52,711	17,933	8,218	26,152	1.0
2030	52,743	18,087	8,953	27,040	0.7

자료 : 황상규·박병정 "자동차 보유대수 추정에 관한 기초연구", 교통개발연구원, 2000 (단위 : 천대, 천인)

나) 주차장종류 및 현황

통계청 2005년 자료에 의하면 전국의 자동차등록 대수는 15,396,715 대에 이르는 것으로 집계 되었지만 이를 수용할 수 있는 주차장면수는 11,222,319대에 불과한 것으로 나타나, 이에 따른 주차수요와 공급이 불균형으로 주차문제가 더욱 심각해지는 것을 알 수 있다.

< 표 2-3 > 주차장 종류 및 현황

시도 별	개소 (개소)	면수 (면)	개소- 노상 (개소)	면수- 노상 (면)	개소- 노외 (개소)	면수- 노외 (면)	건축물 부설 (개소)
전국	825,776	11,222,319	20,432	774,038	24,609	1,073,241	802,627
서울 특별시	230,734	2,759,689	2,641	185,328	3,231	131,986	224,862
부산 광역시	35,702	726,977	2,866	76,186	3,787	76,917	29,049
대구 광역시	46,821	613,568	3,937	89,863	1,010	38,337	41,874
인천 광역시	29,355	576,576	1,613	65,510	620	32,666	27,122
광주 광역시	20,808	335,390	530	13,842	602	26,717	19,676
대전 광역시	24,882	374,113	217	11,167	460	24,135	24,205
울산 광역시	22,816	286,307	292	18,168	632	31,492	21,892
경기도	189,018	2,435,900	1,749	70,136	3,334	237,671	183,935
강원도	24,571	339,443	906	31,131	663	54,102	23,002
충청 북도	24,839	284,993	179	11,026	586	32,959	24,074
충청 남도	28,705	403,757	347	23,752	824	53,253	27,534
전라 북도	23,532	382,000	906	29,806	1,002	58,292	21,624
전라 남도	18,083	337,350	345	24,991	824	70,411	16,914
경상 북도	48,789	600,914	1,657	42,806	4,056	80,195	43,076
경상 남도	49,216	810,558	1,654	64,330	2,098	90,381	45,464
제주 특별 자치도	29,797	191,431	593	15,996	880	33,727	28,324

자료 : 통계청 <http://www.kosis.kr/>

주차장 확보 비율은 자동차의 급속한 증가에 따라 그 비율이 점차 감소하는 추세를 지속하다가 1995년에 53%, 2001년에는 61%로 2004년에는 전국이 72.2%로 그 비율이 증가하고 있는 것으로 나타났다. 이는 앞서 언급한 생활도로상에 설치 운영되고 있는 거주자우선 주차장의 급격한 증가에 영향을 입은 것이라고 할 수 있다. 그러나 차량증가에 발 맞춰 정비된 주차공간의 대부분은 불특정 다수의 일반인이 상시 이용하기 곤란한 건축물부설의무 주차장인 것 등을 감안하면, 여전히 많은 수의 차량이 충분한 주차공간을 확보하지 못하고 있는 실정이다. 이러한 주차장확보문제는 도로교통의 환경개선과 교통안전 측면에서도 시급한 개선의 필요성이 매우 크다고 할 수 있다.

2) 주거지역에서의 접근장애

보조간선도로 및 생활도로는 대중교통을 이용하는 시민들의 기본적인 이동수단인 보행공간으로서의 기능과 함께 이웃과 이웃이 자연스럽게 모여서 대화를 나누는 커뮤니티장소의 기능, 어린이들의 놀이공간으로서의 기능 등과 함께 간선도로의 원활한 소통을 지원하는 물리적인 공간기능도 가지고 있는 곳이다. 또한 화재나 긴급 상황 발생 시에는 신속한 구조작업으로 피해의 규모를 최소화하기 위한 공간임에도 불구하고, 부족한 주차공간을 먼저 선점하기 위해 개인적인 장애물을 설치하는 등 그 기능을 다하지 못하고 있다.

< 표 2-4 >는 불법주차와 소방차량의 접근성에 관한 연구결과로 주거지 생활도로에서의 재해발생시 소방차량 접근성에 대하여 설문조사를 한 결과 응답자의 약 95%이상은 '접근성이 매우 불량'한 것으로 응답함으로써 주거지내에서의 소방 활동이 매우 곤란함을 호소하였다. 그리고 주거지 생활도로에서의 소방차량의 접근성이 저하되는 요인으로는 불법주차에 의한 도로폭원 감소가 전체 응답자의 약 85%를 차지하고 있었으며, 특히 지역특성상 주간보다도 야간주차차량이 많은 심야시간대에 소방차량의 접근성은 더욱더 떨어지는 것으로 나타났다. 또한 생활도로에서의 소방 활동 시 필요한 최소 도로폭원으로는 4m이상이 확보되어야만 원활한 긴급 구조 활동을 수행하는데 무리가 없는 것으로 조사되었다.⁷⁾

< 표 2-4 > 불법주차와 소방차량의 활동방해

구분	접근성여부(%)			소방활동 어려움(%)			이유(%)	
	조금 좋지 않다	좋지 않다	매우 나쁘다	주간	야간	심야	불법주차	기 타
소 방 차 량	4	36	60	4	23	73	87.5	12.5

자료 : 금기정·김명수, “고집적 개발지구의 주차발생 밀도 및 특성분석에 관한 연구”, “산업기술연구소논문집”, 명지대학교 부설 산업기술연구소, 1997.

3) 상업지역의 하역공간 부족

상업지역에서 적절한 주차시설의 공급은 주차문제를 논의하는 과정에서 기본적인 사항으로 특히 다음 3가지 측면에서 검토되어야 한다.⁸⁾

첫째, 주차수요공급은 개개의 건물단위에서 검토되어야 하고, 둘째, 주차수요공급은 지구단위에서 균형이 맞아야 하며, 셋째, 광역적인 관점에서 도로망의 정비 및 도로교통수요와의 균형을 이루어야 한다.

우리나라의 주차장법은 1979년에 시행되어 그 이후로 건축물부설주차장의 확보가 지속되어 왔다. 그러나 그 당시 이미 많은 건물들이 건축되어져 있었으며, 특히 소규모 건축물의 경우에는 법의 규제 대상에서 제외되었으므로 문제는 여전히 남게 되었다.

최근 주차장 건설은 자동차 통행을 유발하고 결과적으로 도심지의 교통혼잡을 가중시키는 요인이라고 판단하고 서울시에서는 주차장의 양적확보 중심에서 주차수요억제 방안을 모색하게 되었다. 이에 따라 도심지교통 혼잡완화를 위한 교통수요관리 정책의 일환으로 노외주차장과 부설주차장의 설치를 제한할 수 있는 주차장 설치 상한제가 제정되어 시행되어오고 있다.

7) 서울시, “새서울 주차백서” (서울 :서울시 교통관리실 주차계획과, 2002)

8) 정현영, “주차문화 선진화를 위한 주차대책 고찰”, 「부산발전포럼」, 제57호, 부산발전연구원, 1999

4) 간선도로 소통장애

대도시의 전역에서 '거주자우선주차제'가 확산·시행됨에 따라 주택가에서 밀려난 자동차는 간선도로변(보조간선도로 이하의 도로를 말함)을 이용한 야간밤샘주차를 하고 있는 경우가 늘어나고 있는 실정이다. 특히, 도로상에서도 마땅한 주차공간을 찾지 못한 차량 중 일부는 도로교통법에서 주·정차를 금지하고 있는 횡단보도부근이나 교차로모퉁이부근 등에 야간 밤샘주차를 실시함으로써 주행차량의 안전한 통행방해와 함께 추돌사고의 위험성이 높아지고 있으며, 또한 보행자의 교통안전을 위협하는 심각한 사회적 문제로 대두되고 있다.⁹⁾

이러한 간선도로변 야간주차문제가 서울을 비롯한 여러 도시의 간선도로변에서 이미 일상화되고 있어, 야간에는 불법주차 차량과 과속주행차량이 추돌할 수 있는 위험성이 높게 상존하고 있으며, 또한 주·정차금지장소에서의 불법주차 때문에 운전자 시야를 방해하거나 보행자의 안전을 저해하는 문제의 심각성이 나날이 고조되고 있다.

한편, 야간시간대의 간선도로변에 불법주차를 실시하는 차량구성을 살펴보면 대부분 일반 승용차보다 차체가 큰 사업용 차량인 경우가 많이 발생하고 있다. 그러나 사업용 차량의 경우에는 화물자동차 운수사업법 제5조, 동법 시행규칙 제30조(화물차와 특수차)등에 여객자동차 운수사업법 제5조(택시 및 버스)에 의해 사업자는 주사무소 또는 영업소가 소재한 곳에 등록차량의 차고지(주차장소)를 설치하도록 규정하는 일명 '차고지 증명제'가 적용되고 있음에도 불구하고 많은 수의 사업용 차량들이 운전자의 주거지와 차고지가 불일치하는 관계로, 운전자의 집 근처 간선도로변을 이용한 야간밤샘불법주차를 실시하는 사례가 보편화 되고 있는 추세이다. 따라서 건설교통부나 경찰청, 자치단체의 민원실에는 주택가 및 주변 간선도로변의 대형차량에 의한 불법주차문제와 관련한 민원사항이 많이 게재되고 있다.

9) 광역권도시교통연구실, "주차개선대책 추진방향과 과제", 「주차개선대책 Workshop」, 교통개발연구원, 2002

2-2-2. 불법주차의 영향

불법주차로 인한 영향은 다음과 같이 유형화될 수 있다.

1) 교통사고

불법하게 주차된 차량이 실제로 어떤 정도로 사고를 야기하는지는 불명확하지만 불법주차는 도로 본래의 기능을 약화시켜 효율성을 떨어뜨릴 뿐만 아니라 보행자들과 다른 도로 이용자들에게 해를 준다.

2) 교통 혼잡

교통 혼잡(Traffic congestion) 또는 교통체증이라고도 하는데 이에 대한 정의는 교통학자들 간에도 여러 가지로 설명하고 있으며 일반적으로 교통 혼잡이란 동일한 도로의 이용자 간에 상호장애가 일어나는 교통조건 of 특별한 상태를 말한다. 예를 들면 자동차가 교차로를 통과하기 위하여 교통신호를 한주기 이상 기다려야하는 경우를 교통 혼잡이라고 본다.

3) 접근 장애

불법주차는 사업자들이 고객들을 위한 물품배달을 하거나 시민들이 주차구획으로의 접근성의 견지에서 볼 때, 여러 비즈니스에 어려움을 야기시키며 많은 문제점을 발생시킨다.

4) 교통 환경 침해

불법주차의 환경적 비용은 부차적인 소음, 공해, 그리고 더 높은 교통량 수준으로부터 야기되는 위협, 그리고 불법주차차량에 의해 야기되는 교통 혼잡에 의해 계산될 수 있다. 또한, 불법주차 차량은 어떤 지역의 가시적 쾌적함을 저하시키는 것으로 생각된다.¹⁰⁾

10) A. D. May, "Parking Enforcement : Are we making the best use of resources?", PTRC Proceeding of Seminar M, 1985

2-3. 국내 주요 도시 및 외국의 주차정책

2-3-1. 국내 주요 도시의 주차정책

우리나라 주요 도시의 주차문제는 중소도시의 도심지에서 겪고 있는 주차문제와 유사하다. 우리나라 주요 도시의 주차정책을 살펴보면 다음과 같다.

1) 서울특별시

공공 주차장 건설과 민영주차장 지원 강화를 통한 공급위주의 정책을 강력하게 추진하는 동시에 불법 주·정차에 대한 단속 및 홍보 강화에 역점을 두고 있다.

장기 주차정책으로는 일정 수준에서 주차시설이 공급된 도심지역과 교통수요 과밀지역에 대해서는 주차시설 공급을 억제하고 주차수요에 비해 공급수준이 미약한 외곽지 주거지역에 주차장 설치를 강화하고 있다. 또 도심 역세권 및 하천 공공유지 지하공간을 활용한 공공주차장 확보계획을 수립하고 있다.

2) 부산광역시

타 도시에 비해 주차장 확보율이 높으나 도로율이 낮아 불법주차로 인한 교통소통상의 문제가 타 도시보다 심각하다. 주차관리 효율성 제고를 위해 주차관리 전담공사를 설치하여 공공주차장 건설관리를 전담하고 있다.

주차장 확충 면으로 도심 진입 시 역세권 지역 등에는 대규모 공영주차장 건설, 민영주차장 확대, 부설주차장 설치기준을 강화하는 반면 노상주차장은 점차적으로 감축하여 도로기능을 확보하고 있다.

주차수요 관리측면으로는 주차수요 억제, 주차요금의 적정수준 인상 조정 및 급지별 차등요금 적용, 불법주차 단속 등을 강화하고 있다.

3) 광주광역시

광주광역시는 주차장 설치대상 규모이하 건물이 기존 도심내 밀집해 있는 관계로 7개의 대도시 중 주차장 확보율이 대전광역시 다음으로 낮다.

광주광역시는 광주천을 중심으로 하천복개지 및 고수부지를 최대한 개발하여 민영·공영주차장으로 활용하고 있으며 주차시간대가 다른 용도간 여유 주차공간의 활용을 최대화하기 위해 상호보완적인 시설간 주차시설 개방을 강화하고 있다. 또한 주차장 안내 정보체계 개선으로 교통관제 센터를 추진, 주차장 안내 정보화를 기하고 있다.¹¹⁾

2-3-2. 외국의 주차정책

1) 일본

가) 주차정책 기본방향

일본에서는 이변도로 질서유지 및 각종 재해방지를 위한 소방통로 확보를 위해 차량 소유자는 반드시 차고지를 확보해야 하는 제도를 1962년에 도입하여 현재까지 시행 중이다. 차고지 인정거리는 거주지를 기준으로 하여 500m에서 2km 확대하였으며 현재 차고지를 100% 확보한 상태이다.

나) 불법주차 단속

일본에서는 상시주차금지구역, 시간제한 주차금지구역 등으로 주차금지 구간을 지정하여 운영하고 있다. 상시주차금지구역은 상시적인 단속이 필요한 구간으로써 엄격한 단속이 이루어지고, 시간제한 주차금지구역은 특정시간대나 특정요일에 주차수요가 감소하는 구간으로써, 일시적으로 주차규제를 해제한다.

불법주차가 상습적으로 이루어지는 지역에는 차륜감금장치 부착구간을 별도로 지정하고 있고, CCTV 및 스피커 설치를 통한 불법주차차량의 음성경고 시스템을 구성하고 있으며, 주차장의 위치 및 주차가능 여부 안내 등의 주차정보를 운전자에게 알기 쉽게 제공하여 도로변 불법주차를 예방하고 있다.

11) 황인석, "도심 주차관리의 개선방안에 관한 연구 -천안시의 사례를 중심으로-", 단국대학교 행정대학원 석사논문, 1999

2) 영국

가) 주차문제 기본방향

영국에서는 도심 외곽부에 환승주차장을 설치하여 자동차 수요를 대중교통으로 전환하고 있고, 노상주차장은 1회 최장 주차허용시간을 2시간으로 제한하고 있으며 이를 위반한 차량은 교통순시원이 주차위반 스티커를 교부한다. 뿐만 아니라 도심에는 대부분 노상주차금지구역으로 운영하고 있다.

나) 불법주차 단속

영국에서 불법주차 단속은 차량통행과 보행자 안전에 영향을 미치는 차량을 단속대상으로 하는데 교통소통에 방해가 되는 차량을 중점 단속하고 있으며, 단속은 경찰 및 지방자치단체의 교통순시원이 할 수 있으나 실질적인 단속은 교통순시원이 하고 있다.

3) 미국

가) 주차문제 기본방향

미국에서는 도시 내에 주차장 설치를 억제하기 위하여 설치 가능 최대 주차면수를 제한하는 주차장 상한제를 실시하고 있고, 주차장 효율을 극대화하기 위해 주차장 공동이용제를 운영하고 있다. 노상주차장은 도시 전역의 대부분 도로에서 운영하고 있으며 구획마다 선불제 무인 주차 발권기를 설치하고 있다. 또한 주차허가제를 도입하여 노상주차장을 거주자에게 우선적으로 배정하되 외부인 및 비거주자의 경우 최장 주차시간 1시간 이내에서 사전 주차허가를 신청하도록 한다.

나) 불법주차 단속

미국에서 불법주차 단속은 뉴욕의 경우 교통행정부가 담당하고, LA는 주차단속반에서 시행하며 견인은 민간업체에 위탁하고 있다. 차량견인에 따른 비용과 시간을 절약하고, 차량 보관 장소 확보에 따른 부담감을 해소하여 운전자가 불법주차 결과를 시각적으로 확인토록 하기 위하여 1976년부터 차륜

감금장치 제도를 도입하여 운영하고 있다. 특히 도심에는 주차금지구역(blue zone)을 별도 지정하여 오전 7시부터 오후 7시까지 집중 단속을 하고 있다.

4) 네덜란드

가) 주차문제 기본방향

2001년에 수립된 네덜란드의 주차정책은 2010년까지 인구규모 3만 명 이상의 지자체는 적극적인 주차정책을 수립하도록 규정하고 있다. 아울러 지하철이나 도시철도 등 교통접근성이 양호한 시설에 대하여는 종업원 100인당 10대의 주차시설을 확보하도록 하며, 기타지역에 대하여는 종업원 100인당 200대를 확보하도록 하는 차등화 된 규정을 적용하고 있다.

네덜란드의 적극적인 주차정책의 시행으로 1995년에는 지자체의 주차세(Parking Tax)법이 제정되었으며, 주차세가 세금으로 도입되게 되었으며, 1995년에는 인구 3만 이상의 도시 중 50%가 이 제도를 도입하였다.¹²⁾

나) 불법주차 단속

네덜란드의 경우 주정차금지 장소의 위반, 주차요금 지불이행의 위반, 화물조업주차구획과 장애인 주차구획 준수 위반 등에 대하여 벌과금의 부과, 견인, 운행제한장치 채우기 등의 규제를 가하고 있다. 불법 주차한 차량에 대하여는 위반정도에 따라 벌금이 부과되며, 7일 이내에 납부하지 않은 경우에는 3배의 가산금이 부과된다.

5) 프랑스

가) 주차문제 기본방향

프랑스의 주차정책은 도심지 내의 주차공간 확보가 자동차 진입을 촉진한다는 인식 하에 기존의 건물 신축시 도시계획으로 건물 상주인구 기준에 대한 주차공간을 확보하도록 했던 규정을 완화하고 공공수송기관(버스, 지하철)대책을 강력하게 추진하고 있다.

12) ECMT, National Peer Review : The Netherlands, OECD, 2001

나) 불법주차 단속

주차에 대한 단속은 단속권한을 가진 경찰관, 시청의 교통순시원, 버스회사 직원이 행하고 특히 경찰관은 모든 주차장에 대한 주차위반 단속권한을 가지고 있다. 그러나 경찰관은 치안유지에 관한 업무가 많기 때문에 실제적인 노상주차 위반단속은 시청의 교통순시원이 주로 하고 있고, 버스전용 노선에 대한 주차위반에 대해서는 버스회사의 직원이 단속원을 가지고 있다.

2-3-3. 국내외 불법주차 규제정책

주차정책은 공공행정의 일부로서 주차관리로도 표현되는데 주차수요를 적절하게 처리할 수 있도록 주차장을 공급하거나 주차규제와 같은 수단을 동원하여 집행하는 과정이라 할 수 있고, 또한 주차 행정을 교통, 경제, 환경, 그리고 기타의 목적을 달성하기 위해 주차 시스템의 수요와 공급, 운영을 변경 시키는 행위라고도 한다.¹³⁾

이러한 주차정책은 내용적 측면에서 주차에 관련된 목표를 달성하기 위한 최선의 수단을 결정하는 것을 본질로 하고, 과정적 측면에서는 주차정책과 관련된 사람들의 상호 작용 속에 정치적 수용성이 높은 수단을 강구하는 것이라고 할 수 있다.¹⁴⁾

Demetsky와 Parker는 주차정책을 교통 소통 행정의 일환으로 보아 도로교통의 효율성을 증진하고 교통량의 감소를 위해서 주차비용이나 공급을 변화시키는 수단으로 정의¹⁵⁾하는가 하면, OECD에서는 주차정책을 주어진 기간 내에 어떤 목표를 달성하기 위해서 종합 교통 계획의 일환으로 행할 주차 혹은 주차와 관련된 수단의 총체적 패키지로 정의하고 있다.¹⁶⁾

일반적인 주차정책의 목표는 첫째 주차수요의 합리적인 조정(control)을

13) 원제무, “도시교통론”, 박영사 2005

14) 임승달, “한국주차정책의 개선방향에 관한 연구”, 국민대학교 대학원, 박사학위 논문, 1993

15) Michael J. Demetsky and Martin R. Parker, “Role of parking in Transportation System Management”, Transportation Research Record 682 (Washington D. C. TRB), 1993

16) O.E.C.D. “Evaluation of Urban Parking System”, 1980

통한 교통소통의 원활화, 둘째 주차시설의 적정공급과 정비, 셋째 주차관리 및 운영체계의 개선으로 요약될 수 있으며 목표와 수단의 연쇄관계 속에서 이들 주차정책의 하부목표로 여러 전략과 수단이 있을 수 있다.

주차정책은 외국도시의 경우 혼잡지역의 교통소통과 대기오염 감소차원에서 주로 이루어지고 있으며 매우 다양한 수단들이 동원되고 있다.

특히 교통수요관리(TDM)의 일환으로 주차수요관리방안이 활발히 강구되고 있으며 이에 관련하여 교통혼잡비용을 합리적으로 부과시키는 교통혼잡비용 부과이론과 통행자의 교통수단 선택행태를 규명하는 통행행태이론 등이 활발히 연구되고 있다.

주차수요 억제수단은 수와 내용의 다양성으로 여러 가지 분류가 가능하나 크게는 도시계획 수단 등을 통하여 주차발생 자체를 차단하거나 분산시키는 방법과 승용차 차량통행억제 방안 그리고 교통류의 관리방안으로 나눌 수 있다. 그리고 주차수요 억제에 가장 유효한 승용차 통제억제 방안으로 Thomson은 통행제한(traffic restriction), 통행억제(traffic restraint), 통행회피(traffic avoidance)로 구분하고 통행제한 방안은 물리적, 제도적 방안으로, 통행억제 방안은 재정적, 물리적 방안으로 다시 구분하고 있다.

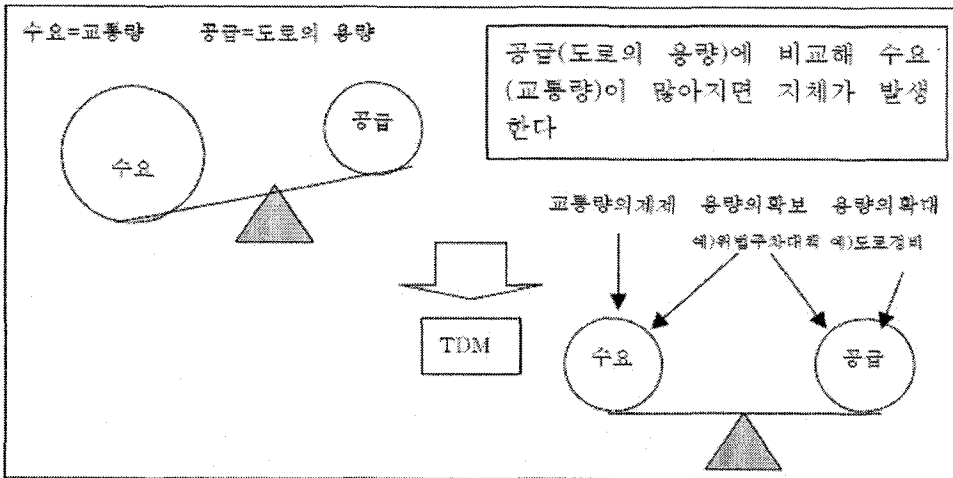
주차시설 공급정책수단은 주차공급 주체별로 주차공급수단을 나누어 공공기관에 의한 공공주차장의 공급방안, 건물주에 의한 부설주차장의 공급방안, 민간부분에 의한 민영주차장의 공급방안, 이들의 건설자금을 조성하고 지원하는 주차기금의 확충방안으로 대별되고, 이들 전략을 달성할 수 있는 다양한 수단들이 강구되고 있다.

한편, 주차관리운영의 개선방안에는 주차질서의 확립과 기존 주차장의 효율적 이용, 그리고 주차관리운영의 적정화 등의 세부 목표 하에 여러 정책 수단들이 있다.

또한 도심지역의 가장 큰 주차문제는 주차시설수요와 공급의 불균형과 이에 따른 교통 혼잡이라고 할 수 있다. 우리나라는 지금까지 이러한 도시 주차시설 수급의 불균형을 공급위주의 주차정책으로만 해결하려고 하였으나, 특정지역에 과도한 기능의 집중, 높은 승용차 이용률과 증가율,

주차시설의 관리와 운영의 경합, 주차장 형태의 불균형과 이용의 비효율성 등은 기존의 공급위주의 주차정책에 한계를 가져오게 하였다. 이에 정부는 시내의 원활한 차량소통과 주차시설 부족에 따른 불법주차억제를 위해 교통량 증가에 비하여 도로용량이 따라 갈 수 없으므로 수요조절을 통해서 교통 혼잡을 완화시키고자, 교통수요관리(Transportation Demand Management : TDM)를 실시하고 있다. 실제로 도심에 주차시설이 없거나 주차가 힘들다면 통과차량 이외에 도심을 목적지로 하는 개인차량의 진입은 상당히 억제될 것이다.

앞에서도 주차수요관리의 중요성을 강조하였지만 주차수요관리 방안을 체계적으로 분류함으로서 정책에 참고할 필요가 있는데 이는 상한제 시행 확대, 주차요금체계 조정, 도심주차장관리의 현대화, 환승주차장 확대실시, 주차시설관리 및 운영제도개선에 의한 주차수요관리 등으로 나눌 수 있다.¹⁷⁾



[그림 2-1] TDM의 개요

선진국의 주차정책을 살펴본 바와 같이 주차문제는 자동차를 생활수단으로 하고 있는 나라의 공통문제로 각국의 도시특성에 따라 주차정책 또한 다르게 시행되고 있다. 따라서 각국의 주차정책 제사하면 다음과 같다.

17) 윤형관, “불법주차 규제정책에 관한 연구”, 동국대학교 대학원 박사학위 논문, 2004

1) 불법주차의 단속

미국과 같이 불법주차 빈발지역에는 주차감시원을 두고 고액 범칙금을 적극적으로 부과하고 이와는 별도로 교통소통에 문제가 없는 지역에서는 현장에서 특수 장치로 억류시키는 제도를 도입할 필요가 있다.

2) 부설주차장

우리나라와 같이 건축허가를 위한 형식적인 부설주차장 설치에 오히려 주차난을 가중시키고 있는 점을 감안한다면 건물 준공 후에도 관리·감독할 수 있는 제도가 필요하다.

3) 노상주차장

미국에서는 도심부에 주차공간 수에 대한 총량규제를 하고 있다. 이는 주차공간의 증가를 억제한다는 점에서 강력한 정책이다. 이러한 정책은 대중교통수단 이용촉진과 환경개선이라는 정책목표를 달성하기 위한 수단이다. 영국에서도 도심으로의 주차수요를 억제하기 위해 간선도로에서의 버스외의 주·정차를 금지하는 한편 외곽지역으로의 노외주차장을 활성화하고 있다. 한편 프랑스에는 주차차량에 교통에 미치는 영향을 고려하여 단계적으로 노상주차를 제한하는 정책을 펴고 있다.

4) 주차장 안내 시스템

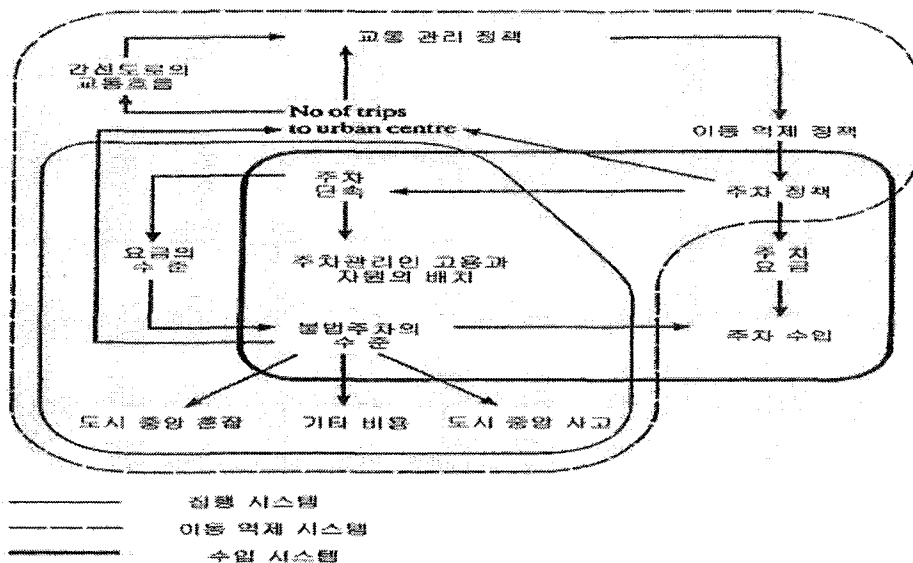
유동인구가 많은 대도시나 중도시의 터미널이나 역 주변의 교통량이 상대적으로 많아 만성적 교통체증을 빚고 있다. 이처럼 주차공간 확보도 중요하지만 유효한 주차장 이용을 위해서는 일본처럼 체계화된 주차장 안내 시스템의 도입 및 적극적인 활용이 필요하다.

2-4. 불법주차차량의 단속 방법

일반적으로 불법주차차량을 단속하는데 이용되는 주된 방법들은 다음과 같다.

1) 물리적 조치(physical measures)

불법주차 단속방법에는 도로에서의 차량주차를 막거나 금지하는 목적의 장벽(barriers)을 포함한다. 이것들은 추월금지의 황색 쌍선과 같이 도로 규제를 강화하는 부차적 수단으로서 이용되거나, 또는 보도에 부분적으로 주차하는 것을 막음으로써 보행자들의 이용 가능한 공간을 확보한다. 횡단보도지점으로 보행자를 지시하기 위해, 도로를 따라서 울타리를 치는 것은 거기에 불법주차된 어떤 차량도 그 도로에 접근하는 것을 막음으로써 또한 불법주차를 제한하는데 도움이 될 것이다. 이러한 조치의 주된 단점은 그것들이 보행자의 통행을 방해할지도 모르니 세심하게 설계된 장소들은 도로의 가시적인 길을 저해하지 않는 방식으로 도입할 수 있다. 불법주차 규제사례를 통하여 주차정책의 목표를 달성하고자 하는 과정은 다음 [그림 2-2]와 같다.



[그림 2-2] 주차단속체계와 파급효과

자료 : M. Brown, Car Parking-The economics of policy enforcement (N. Y.:Cranfield, 1991).

2) 주차위반 딱지(parking notices)

주차위반 티켓을 발행하는 것(딱지로 더 보편적으로 언급된다)은 가장 광범위하게 이용되는 단속 수단이다. 그것은 도로에 주차된 차량의 합법적인 상태를 체크하고, 법규위반에 놓여있는 차량에 교통경찰(police traffic warden)또는 주차 단속자(parking attendants)가 딱지를 발행한다.

이 위반딱지는 위반한 운전자에게, 벌금의 수준 및 납부방법을 고지하게 된다. 이러한 시스템의 효율성은 '벌금의 액수 및 적발가능성'과 '불법주차를 함으로써 얻게 되는 이익'과의 비교를 통하여 득실이 어느 쪽에 무거운가에 달려 있다고 하겠다. 따라서 운전자로 하여금 불법주차시에는 불이익이 훨씬 과중하다는 인식을 확실하게 심어줄 수 있는 방안을 강구해야만 한다. 그리고 적발가능성은 단속 경찰관에 의한 적발(visit)사이의 간격과 불법주차자가 체류하고자 하는 시간의 길이에 연관되어 있으므로, 단속 경찰관의 순찰 패턴은 위반자의 수를 결정하는데 중요한 영향을 끼친다고 하겠다. 또한 벌금의 수준(액수)은 위반딱지 발행시스템의 억제효과를 결정하는데 중요할 것이다.¹⁸⁾

3) 주차위반 차량의 운행제한장치(clamping)

Clamping은 차량 바퀴 중 하나에 바퀴가 움직일 수 없도록 어떤 장치를 부착시키는 것을 말한다. 불법주차자는 차량의 회수를 위해서는 부착 장치의 해제를 요구해야 하며, 이것은 해제 요금이 지불될 때에만 행해질 수 있다.

또한 불법주차자에게는 주차위반딱지가 추가로 발행된다. 이것은 해제 요금은 불법주차자에 대한 추가비용뿐만 아니라, 어떤 시간적 벌금(anytime penalty)의 성격이라고 할 수 있다.

Clamping은 그 때 당시 수도의 만연된 불법주차문제를 막기 위해서 1983년 런던에 처음으로 도입되었으며, 그것들이 단속효과의 가시적인 증거임을 나타내므로, 다른 운전자들이 불법하게 주차하는 것을 억제시킨

18) J. R. Elliot and C. C. Wright, op cit. ; Mark Valleley, op cit, p.201

다.¹⁹⁾

4) 견인(removals)

불법주차차량의 이동은 위험하게 주차되거나 또는 진로방해를 야기할 때 특히 적절하다.

Clamping보다 차량을 끌고 가는 것은 추가적 시간과 재정적 비용을 위반 운전자에게 부과한다. 견인 활동은 비록 차량을 이동함으로써 원활한 교통흐름면에서 정당화 될지도 모르지만, 세입 잉여금을 발생시키는데는 도움이 안 될 수도 있다. 견인은 clamping보다는 덜 가시적인 단속의 형태이고, 그리고 이동 시간동안 그들 차량에 야기되는 손실에 대해

운전자로부터의 불만을 야기할 수도 있다. 이러한 문제점을 극복하려는 조치로서, 영국의 한 도시는 민간 사업자에 의해 견인 이전에 사진을 촬영하는 것이 인정되었다.

그리고 견인활동을 시작하기 위해 견인차량보관소와, 운전자가 그들 차량이 견인되었는지 또는 도난당했는지를 확인하도록 하는, 차량추적시스템이 반드시 필요하다.

19) R. M. Kimber, op cit.; Mark Valleley ,op cit, p.201

제 3장 본 론

도시 불법주차 대수 자료와 교통안전정책의 통계분석을 위해서 전국 83개의 도시의 사회·경제적인 특성에 따라 도시를 그룹화 하였다. 다음과 같이 전국의 도시를 인구의 규모에 따라 3개의 그룹으로 구분하였다.

- 제 1그룹(대도시) : 특별시, 광역시(7개) : 서울, 부산, 대구, 광주, 대전, 울산, 인천

- 제 2그룹(중도시) : 인구 50만~100만(12개) : 수원, 안양, 고양, 안산, 성남, 부천, 용인, 청주, 천안, 전주, 포항, 창원

- 제 3그룹(소도시) : 인구 50만 미만(64개) : 이천, 의정부, 남양주, 평택, 광명, 시흥, 군포, 파주, 구리, 김포, 안성, 하남, 의왕, 오산, 과천, 화성, 동두천, 광주, 포천, 양주, 춘천, 원주, 동해, 강릉, 속초, 태백, 삼척, 충주, 제천, 공주, 보령, 아산, 서산, 논산, 군산, 익산, 정읍, 남원, 김제, 목포, 여수, 순천, 나주, 광양, 경주, 김천, 안동, 구미, 영주, 영천, 상주, 문경, 경산, 마산, 진주, 진해, 통영, 사천, 김해, 밀양, 거제, 양산, 제주, 서귀포

각 도시의 불법주차 자료와 교통문화지수 자료들은 각 도와 광역시청을 통해 원칙적으로 취득하였으며, 추가로 각 지역의 경찰청과 기초지자체를 통해 자료를 수집하였다.

< 표 3-1 > 도시별 인구현황

구분	도시명	인구(명)	구분	도시명	인구(명)	구분	도시명	인구(명)	구분	도시명	인구(명)
대도시	서울	10,287,847	경기	남양주	423,073	강원	강릉	228,325	경북	경주	280,092
	부산	3,684,153		평택	378,073		속초	88,386		김천	144,587
	대구	2,539,738		광명	333,053		태백	53,384		안동	174,596
	광주	1,406,915		시흥	390,933	충북	삼척	74,577		구미	370,088
	대전	1,450,750		군포	278,680		충주	208,557		영주	121,908
	울산	1,087,958		파주	252,700	제천	139,403	영천		110,891	
	인천	2,610,715		구리	194,346	충남	공주	131,140		상주	112,943
중도시	수원	1,042,132	김포	216,689	보령		109,401	문경	79,820		
	안양	625,197	안성	156,839	아산		205,057	경산	223,357		
	고양	893,965	하남	131,565	서산	150,890	마산	428,980			
	안산	686,873	의왕	146,595	논산	136,503	진주	338,556			
	성남	986,170	오산	122,784	군산	266,541	진해	152,773			
	부천	864,501	과천	68,641	전북	익산	324,533	통영	133,613		
	용인	649,577	화성	286,736		정읍	133,018	사천	113,217		
	청주	626,614	동두천	81,117		남원	96,603	김해	433,076		
	천안	509,744	광주	212,621	전남	김제	105,900	밀양	116,196		
	전주	624,260	양주	159,891		목포	242,380	거제	193,434		
포항	508,937	포천	158,487	여수		306,115	양산	216,365			
경기	창원	511,280	강원	춘천	255,563	순천	270,833	제주	제주	296,990	
	의정부	400,018		원주	286,136	나주	100,054		서귀포	84,070	
	이천	192,725		동해	101,048	광양	138,142				

자료 : 통계청 <http://www.kosis.kr/>

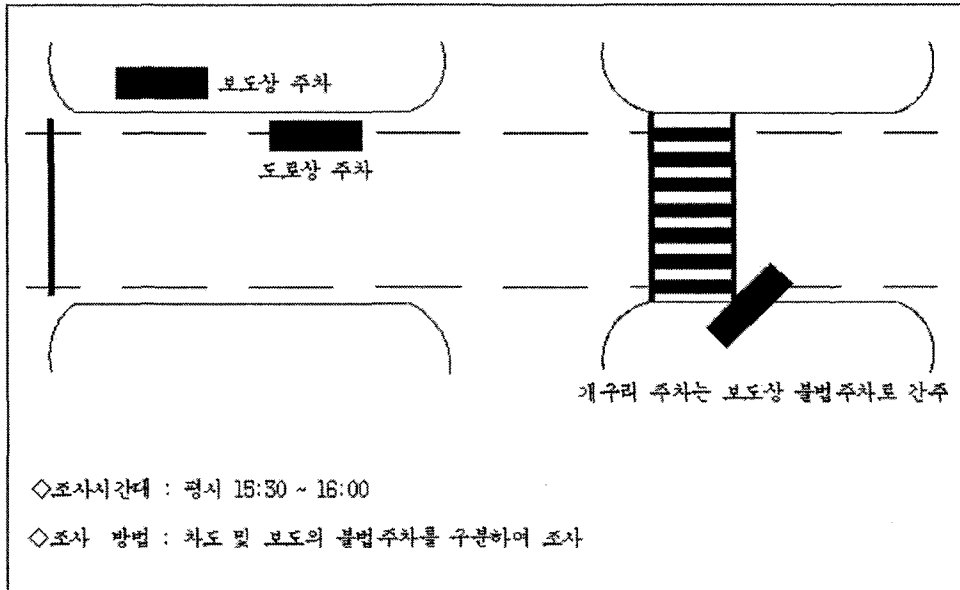
3-1. 도시별 불법주차대수 및 자동차 등록대수 현황

3-1-1. 도시별 불법주차대수 현황

1) 불법주차 조사방법

불법주차 자동차대수는 지역별 상징가로를 선정해, 주요 가로 양편 보도부와 차도부의 불법주차 자동차대수를 조사했다. 가로선정에 있어서 객관성을 기하기 위해 이면도로를 제외한 그 도시의 주요 상징가로를 각 도시 당 소도시 2개 지점, 중도시 3개 지점, 광역시 4개 지점, 서울시 12개 지점을 선정했다.

조사시간은 오후 15:30부터 16:00시까지로 한정하여 동일한 시간대에 조사를 수행하며, 보도부와 차도부에 주차된 자동차를 구분하여 조사했다.



[그림 3-1] 불법주차 자동차대수 조사 방법

2) 조사표본

< 표 3-2 > 불법주차 자동차대수 조사거리

구분	도시명	m	구분	도시명	m	구분	도시명	m	구분	도시명	m
대도시	서울	13200	경기	남양주	2500	강원	강릉	1000	경북	경주	3400
	부산	16100		평택	1400		속초	2100		김천	1200
	대구	5700		광명	1100		태백	1800		안동	800
	광주	9200		시흥	1200		삼척	1200		구미	2000
	대전	11000		군포	1000	충북	충주	1700		영주	1600
	울산	11600		파주	2900		제천	2600		영천	1100
	인천	8200		구리	1600	충남	공주	3400		상주	1900
중도시	수원	3100		김포	1200		보령	1000		문경	1200
	안양	2600		안성	1900		아산	3200		경산	2400
	고양	4100		하남	2200	서산	1600	경남		마산	3000
	안산	4400		의왕	1500	논산	2500			진주	1700
	성남	2000		오산	1200	군산	1100			진해	3300
	부천	4300		과천	2000	익산	1700			통영	3300
	용인	4800		화성	2500	전북	정읍			1800	사천	2600
	청주	4700	동두천	1200	남원		2200		김해	2900	
	천안	5700	광주	3400	김제		1300		밀양	2200	
	경기	전주	2500	양주	2400	전남	목포		1400	거제	2900
포항		4700	포천	1500	여수		1000		양산	2000	
창원		3700	춘천	1700	순천		1200		제주	제주	2500
의정부		1500	원주	1400	나주		1000	서귀포		4100	
이천		2300	동해	2100	광양		1200	전체	245,400		

자료 : 교통안전공단, “2005년도 교통문화지수 조사 보고서”, 2005.

3) 도시별 대표가로 100m당 불법주차 자동차 대수

자동차의 행동상태를 주행, 정지로 구분할 수 있으며, 정지 상태는 정차와 주차로 구분할 수 있다. 도로교통법에서는 차량이 정지하거나, 곧바로 운전할 수 없는 상태에 있는 것을 정차로 규정하고, 운전자가 차량을 이탈하는 등의 비교적 긴 시간의 정지를 주차로 규정하고 있다.²⁰⁾

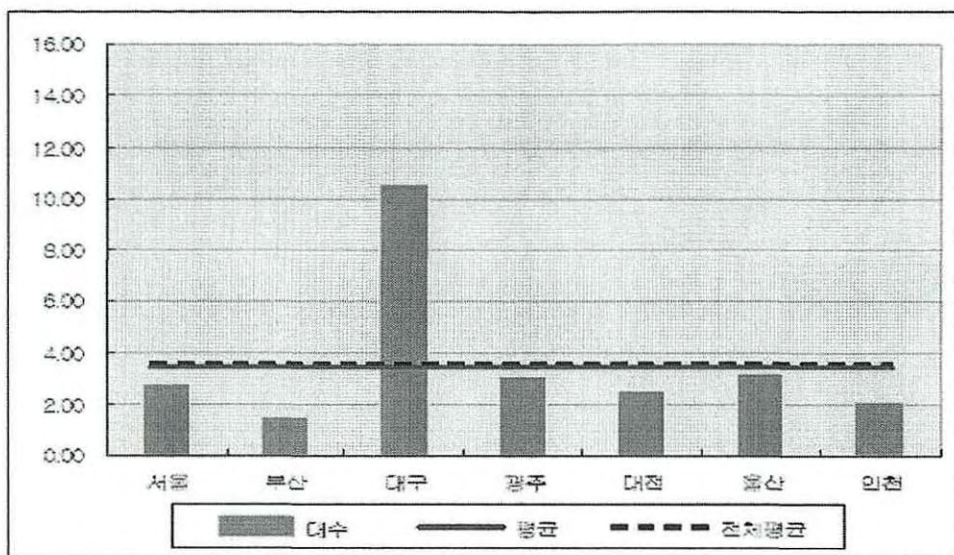
주·정차의 엄밀한 구분은 매우 어려우나, 다음과 같은 기준으로 구분할 수 있다.

- ① 화물의 수하 역을 위한 정지는 시간의 짧고·김에 관계없이 주차로 한다.
- ② 쓰레기 수집 차의 정차는 주차로 볼 수 없다.
- ③ 우편배달물의 위한 정차는 주차로 한다.
- ④ 동승자와 택시 승객의 승강을 위한 정차는 주차로 볼 수 없다.
- ⑤ 긴급차·소방차 등의 정차는 주차로 한다.

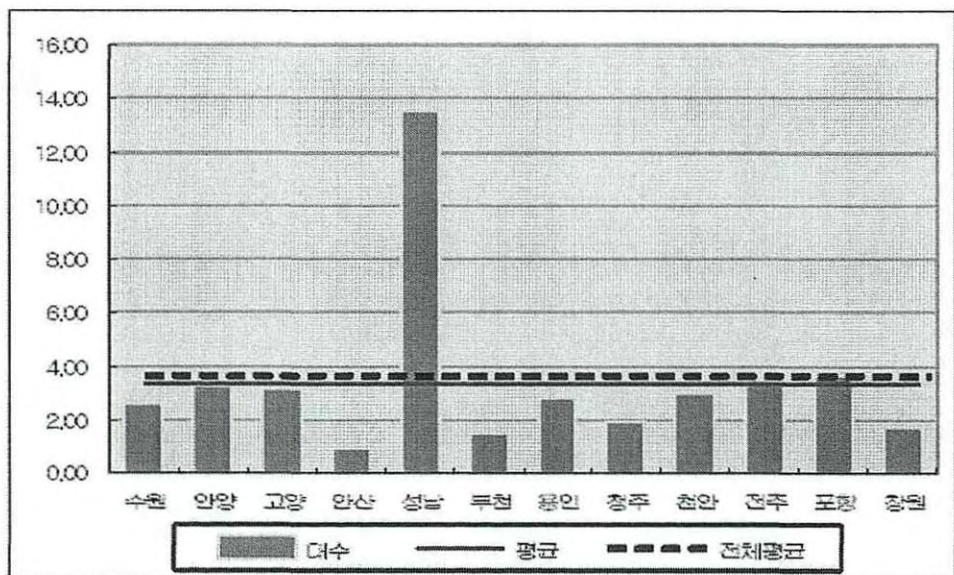
20) 高田邦道・木戸伴雄ほか, “交通調査 マニュアル”, かしま出版社, 1976

< 표 3-3 > 대표가로 100m당 불법주차대수

구분	도시명	불법주차대수	순위	구분	도시명	불법주차대수	순위	
대도시	부 산	1.50	12	강원 소도시	춘 천	4.18	61	
	인 천	2.12	26		삼 척	5.33	71	
	대 전	2.55	32		속 초	6.95	74	
	서 울	2.80	38		강 릉	10.00	78	
	광 주	3.05	42	충북 소도시	충 주	3.47	52	
	울 산	3.22	48		제 천	3.92	58	
		대 구	10.61	79				
	평 균	3.69	-					
중도시	안 산	0.95	5	충남 소도시	아 산	1.72	17	
	부 천	1.51	14		공 주	2.74	35	
	창 원	1.73	18		논 산	3.96	59	
	청 주	1.89	21		서 산	4.50	63	
	수 원	2.61	33		보 령	4.90	66	
	용 인	2.77	36		전북 소도시	정 읍	1.94	22
	천 안	3.04	41	남 원		4.41	62	
	고 양	3.15	45	군 산		5.91	73	
	안 양	3.31	50	익 산		8.41	77	
	전 주	3.48	53	김 제		10.62	80	
	포 향	3.60	55	전남 소도시		여 수	2.80	38
	성 남	13.55	82			순 천	3.50	54
	평 균	3.47	-			나 주	4.00	60
	과 천	0.70	4		목 포	4.50	63	
경기 소도시	군 포	1.30	9	경북 소도시	광 양	5.17	69	
	이 천	1.43	10		김 천	0.58	2	
	화 성	1.56	16		경 주	1.09	7	
	구 리	1.75	19		영 주	3.38	51	
	양 주	1.79	20		경 산	3.63	56	
	남양주	2.08	24		영 천	3.91	57	
	의정부	2.40	27		구 미	5.00	67	
	시 흥	2.50	28		상 주	5.00	67	
	오 산	2.50	28		안 동	8.13	76	
	동두천	2.50	28		문 경	12.33	81	
	의 왕	2.73	34	경남 소도시	밀 양	0.18	1	
	평 택	2.79	37		양 산	0.95	5	
	광 명	3.00	40		김 해	1.17	8	
	하 남	3.14	44		거 제	1.48	11	
	광 주	3.18	47		진 해	1.52	15	
	파 주	5.17	69		진 주	1.94	22	
	김 포	5.58	72		통 영	3.06	43	
	포 천	7.20	75		사 천	3.15	45	
	안 성	13.63	83		마 산	3.23	49	
	강원 소도시	태 백	1.50		12	제주 소도시	제 주	0.64	3
동 해		2.10	25	서귀포	4.54		65	
원 주		2.50	28	소도시 평균		3.76	-	
				83개 도시 평균		3.71	-	

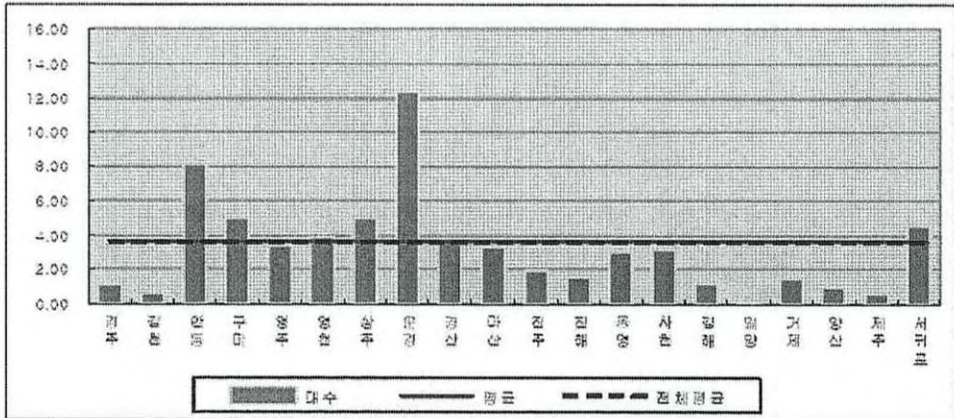
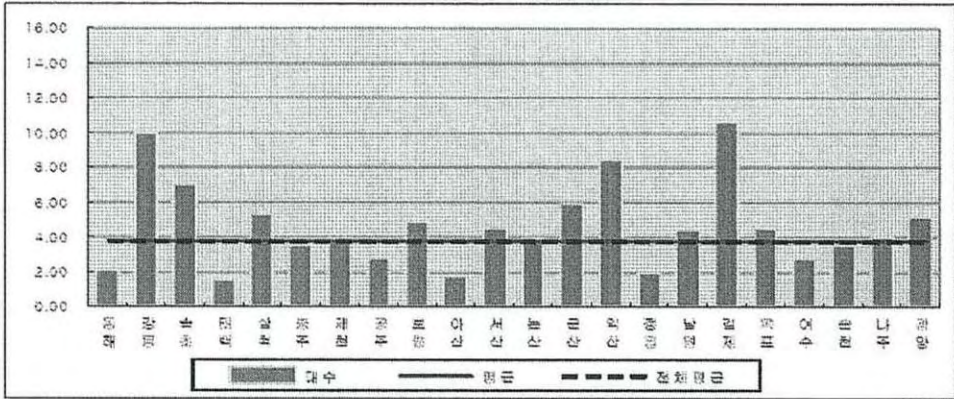
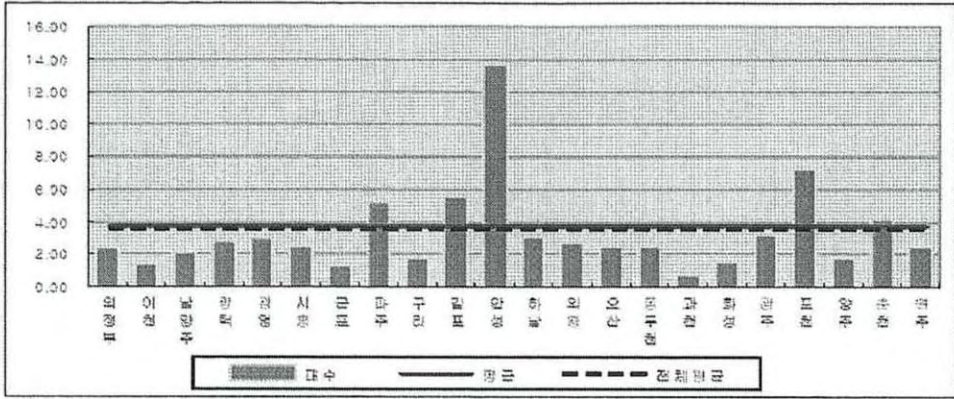


[그림 3-2] 대표가로 100m당 대도시 불법주차대수



[그림 3-3] 대표가로 100m당 중도시 불법주차대수

자료 : 교통안전공단, "2005년도 교통문화지수 조사 보고서", 2005.



[그림 3-4] 대료가로 100m당 소도시 불법주차대수

자료 : 교통안전공단, "2005년도 교통문화지수 조사 보고서", 2005.

3-1-2. 도시별 자동차 등록대수 현황

< 표 3-4 > 대표가로 100m당 자동차 등록대수 및 주차장면수

구분	도시명	자동차 등록대수(대)	주차장 면수(면)	구분	도시명	자동차 등록대수(대)	주차장 면수(면)
대도시	부산	966,417	726,977	강원 소도시	춘천	95,821	70,472
	인천	782,828	576,576		삼척	25,119	15,111
	대전	491,817	374,113		속초	30,108	19,547
	서울	2,779,841	2,759,689		강릉	88,466	63,762
	광주	422,389	335,390	충북 소도시	충주	67,217	35,684
	울산	369,908	286,307		제천	46,189	18,034
중도시	대구	831,854	613,568	충남 소도시	아산	68,379	53,081
	안산	229,134	184,456		공주	40,731	14,061
	부천	254,783	201,212		논산	42,048	11,632
	창원	182,457	188,703		서산	49,217	24,880
	청주	203,725	147,377	전북 소도시	보령	33,553	15,866
	수원	340,342	236,905		경읍	43,665	18,460
	용인	241,076	206,317		남원	32,984	18,248
	천안	172,689	86,596		군산	91,078	60,514
	고양	292,177	243,807	익산	익산	111,021	65,215
	안양	189,332	190,509		김제	41,403	21,666
	전주	216,827	131,041	전남 소도시	여수	83,945	51,375
	포항	195,618	157,222		순천	82,317	58,594
	성남	306,208	265,498		나주	31,378	11,136
	과천	20,664	33,513		목포	65,730	50,135
경기 소도시	군포	82,835	66,782	경북 소도시	광양	48,462	33,206
	이천	79,502	49,587		김천	54,260	25,974
	화성	122,837	139,338		경주	108,966	27,627
	구리	60,450	34,984		영주	48,574	16,199
	양주	60,264	50,633		경산	90,762	72,506
	남양주	139,585	135,532		영천	48,431	16,067
	의정부	119,242	66,054		구미	143,092	144,609
	시흥	142,071	134,023		상주	47,824	11,573
	오산	43,975	37,702		안동	68,179	28,114
	동두천	27,942	16,531		문경	27,957	14,800
	의왕	46,757	26,030	경남 소도시	밀양	39,582	13,568
	평택	149,100	111,348		양산	73,987	92,229
	광명	90,069	38,322		김해	148,859	168,032
	하남	44,299	27,827		거제	58,687	30,290
	광주	90,420	60,789		진해	46,564	20,920
	파주	101,862	83,034		진주	109,351	82,514
	김포	88,756	20,803		통영	32,542	18,244
	포천	30,570	21,762		사천	33,798	24,308
강원 소도시	안성	65,231	36,368	마산	133,686	95,561	
	태백	17,866	7,716	제주 소도시	제주	117,938	142,371
	동해	35,762	16,272		서귀포	35,069	49,060
	원주	106,196	74,459				

3-2. 도시 그룹별 불법주차에 대한 특성 분석

3-2-1. 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수 기초통계량 분석

대표가로 100m당 불법주차 자동차대수는 < 표 3-5 >에서 볼 수 있듯이 전국 평균 3.71대로 나타났다. 불법주차 자동차대수가 가장 낮은 도시는 밀양시(0.18대)로 나타났고, 안성시(13.63대)가 가장 높은 불법주차 자동차대수를 보였다.

< 표 3-5 > 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수

구분	도시 수	평균	표준편차	최소	최대
2005년	83	3.71	2.82	0.18	13.63

도시규모별 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수를 도시규모별로 구분하여 대도시, 중도시, 소도시로 살펴보면 < 표 3-6 >과 같다. 대도시의 100m당 평균 불법주차 대수는 3.69대, 중도시의 평균 불법주차 대수는 3.47대, 소도시의 평균 불법주차 대수는 3.76대로 나타났다.

< 표 3-6 > 도시규모별 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수

구분	도시 수	평균	표준편차	최소	최대
대도시	7	3.69	3.11	1.50	10.61
중도시	12	3.47	3.29	0.95	13.55
소도시	64	3.76	2.75	0.18	13.63

< 표 3-7 > 대표가로 100m당 불법주차 자동차대수 변화

구분	2005년
평균이하 도시	밀양, 김천, 제주, 과천, 양산, 안산, 경주, 김해, 군포, 이천, 거제, 부산, 태백, 부천, 진해, 화성, 아산, 창원, 구리, 양주, 청주, 진주, 정읍, 남양주, 동해, 인천, 의정부, 시흥, 오산, 동두천, 원주, 대전, 수원, 의왕, 공주, 용인, 평택, 여수, 서울, 광명, 천안, 광주광역시, 통영, 하남, 고양, 사천, 광주, 울산, 마산, 안양, 영주, 충주, 전주, 순천, 포항, 경산 (56)
불법주차대수 (대)	3.71
표준편차	2.82
최고값-최저값	13.45
평균이상 도시	영천, 제천, 논산, 나주, 춘천, 남원, 서산, 목포, 서귀포, 보령, 구미, 상주, 광양, 파주, 삼척, 김포, 군산, 속초, 포천, 안동, 익산, 강릉, 대구, 김제, 문경, 성남, 안성 (27)

대도시 중에서는 부산광역시가 1.50대로 가장 적었고, 반면 대구광역시는 10.61대로 가장 많았다. 중도시에서는 안산시가 0.95대로 가장 적었고, 성남시가 13.55대로 가장 많았다. 소도시 중에서는 밀양시가 0.18대로 가장 적었고, 안성시가 13.63대로 가장 많았다.

3-2-2. 기술통계분석 (Descriptive Analysis) 및 상관관계 분석 (Correlation Analysis)

기술통계분석은 빈도분석에서 볼 수 있는 통계량뿐만 아니라, 기타 여러 가지 통계량을 쉽게 나타내어 준다. 상관분석은 두 변수가 어느 정도 밀접한 관계를 가지고 있는 분석인지를 나타내주는 기법이다. 상관관계는 선택된 두 항목 간에 선형관계의 강도를 나타내는 상관계수를 통하여 그 정도를 알 수 있다. 상관계수는 -1(강한 음의 선형관계)에서 1(강한 양의 선형관계)의 값을 갖도록 되어 있다.

< 표 3-8 > 상관관계의 예

상관관계 계수	상관관계 정도
±0.9이상	상관관계가 아주 높다
±0.7~0.9미만	상관관계가 높다
±0.4~0.7미만	상관관계가 다소 높다.
±0.2~0.4미만	상관관계가 있으나 낮다
±0.2미만	상관관계가 거의 없다

1) 대도시 그룹

< 표 3-9> 대도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.693	3.106	7.000
자동차등록대수	949,293.429	838,182.639	7.000
주차장면수	810,374.286	874,714.984	7.000
인구	3,295,439.429	3,212,661.719	7.000

< 표 3-10 > 대도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-0.070	-0.092	-0.115
	유의확률 (양쪽)	-	0.882	0.844	0.806
	N	7.000	7.000	7.000	7.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-0.070	1.000	0.996	0.998
	유의확률 (양쪽)	0.882	-	0.000	0.000
	N	7.000	7.000	7.000	7.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.092	0.996	1.000	0.994
	유의확률 (양쪽)	0.844	0.000	-	0.000
	N	7.000	7.000	7.000	7.000
인구	Pearson 상관계수	-0.115	0.998	0.994	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.806	0.000	0.000	-
	N	7.000	7.000	7.000	7.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

상관은 그 차제가 곧 원인·결과를 의미하는 것은 아니다. 상관관계의 순위는 상관관계의 강도를 나타내는 것이며 그 강도는 상관관계의 크기와 비례하나 그것이 반드시 절대적인 것이 아니고 방법이나 대상이 바뀌면 달라질 수 있다.

평가기준에 비추어 볼 때 대도시 그룹은 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관계수가 각각 -0.070, -0.092, -0.115로 0에 가까운 값을 가지며 이에 대한 유의확률이 각각 0.882, 0.884, 0.806로 0.01보다 큰 값이므로 대도시 그룹의 경우 불법주차에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관이 거의 없다고 할 수 있다. 반면 주차장면수의 만족도에 대한 자동차등

록대수의 만족도, 인구의 만족도는 유의확률 0.001, 상관계수는 0.996, 0.994로 확실한 상관성이 있다고 볼 수 있다.

2) 중도시 그룹

< 표 3-11 > 중도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.466	3.287	12.000
자동차등록대수	235,364.000	53,501.189	12.000
주차장면수	186,636.917	50,581.883	12.000
인구	710,770.833	188,290.983	12.000

< 표 3-12 > 중도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	0.388	-0.434	0.409
	유의확률 (양쪽)	-	0.213	0.159	0.186
	N	12.000	12.000	12.000	12.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	0.388	1.000	0.804	0.964
	유의확률 (양쪽)	0.213	-	0.002	0.000
	N	12.000	12.000	12.000	12.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.434	0.804	1.000	0.796
	유의확률 (양쪽)	0.159	0.002	-	0.002
	N	12.000	12.000	12.000	12.000
인구	Pearson 상관계수	0.409	0.964	0.796	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.186	0.000	0.002	-
	N	12.000	12.000	12.000	12.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

중도시 그룹은 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관계수가 각각 0.388, -0.434, 0.409의 값을 가지며 이에 대한 유의확률이 각각 0.213, 0.159, 0.186로 0.01보다 큰 값이므로 중도시 그룹의 경우 불법주차에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관은 있으나, 우선 통계에서 유의확률은 0.01이하일 때 유의미하다. 상관계수만큼의 상관관계를 갖는 다정도로만 해석하면 된다. 반면 대도시와 마찬가지로 중도시 그룹의 주차장면수의 만족도에 대한 자동차등록대수의 만족도, 인구의 만족도는 유의확률 0.002, 상관계수는 0.804, 0.796로 확실한 상관이 있다고 볼 수 있다.

3) 소도시 그룹

< 표 3-13 > 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.764	2.747	64.000
자동차등록대수	69,581.156	36,362.916	64.000
주차장면수	48,666.469	39,296.406	64.000
인구	200,993.859	102,232.789	64.000

< 표 3-14 > 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-0.147	-0.207	-0.184
	유의확률 (양쪽)	-	0.246	0.101	0.145
	N	64.000	64.000	64.000	64.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-0.147	1.000	0.879	0.958
	유의확률 (양쪽)	0.246	-	0.000	0.000
	N	64.000	64.000	64.000	64.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.207	0.879	1.000	0.827
	유의확률 (양쪽)	0.101	0.000	-	0.000
	N	64.000	64.000	64.000	64.000
인구	Pearson 상관계수	-0.184	0.958	0.827	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.145	0.000	0.000	-
	N	64.000	64.000	64.000	64.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

소도시 그룹은 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관계수가 각각 -0.147, -0.207, -0.184의 값을 가지며 이에 대한 유의확률이 각각 0.246, 0.101, 0.145로 0.01보다 큰 값이므로 소도시 그룹의 경우 불법주차에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관은 있으나 낮다. 상관계수만큼의 상관관계를 갖는다정도로만 해석하면 된다. 반면 대중도시와 마찬가지로 소도시 그룹의 주차장면수의 만족도에 대한 자동차등록대수의 만족도, 인구의 만족도는 유의확률 0.0001, 상관계수는 0.879, 0.827로 확실한 상관이 있다고 볼 수 있다.

가) 경기도 소도시 그룹

< 표 3-15 > 경기도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.347	2.879	20.000
자동차등록대수	80,321.550	39,513.584	20.000
주차장면수	59,548.100	40,296.062	20.000
인구	229,278.300	108,963.443	20.000

< 표 3-16 > 경기도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-0.116	-0.249	-0.155
	유의확률 (양쪽)	-	0.625	0.290	0.515
	N	20.000	20.000	20.000	20.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-0.116	1.000	0.862	0.934
	유의확률 (양쪽)	0.625	-	0.000	0.000
	N	20.000	20.000	20.000	20.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.249	0.862	1.000	0.771
	유의확률 (양쪽)	0.290	0.000	-	0.000
	N	20.000	20.000	20.000	20.000
인구	Pearson 상관계수	-0.155	0.934	0.771	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.515	0.000	0.000	-
	N	20.000	20.000	20.000	20.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의.

나) 강원도 소도시 그룹

< 표 3-17 > 강원도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	4.651	3.045	7.000
자동차등록대수	57,048.286	37,946.255	7.000
주차장면수	38,191.286	29,723.055	7.000
인구	155,345.571	97,320.091	7.000

< 표 3-18 > 강원도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	0.199	0.252	0.176
	유의확률 (양쪽)	-	0.668	0.585	0.706
	N	7.000	7.000	7.000	7.000
자동차등 록대수	Pearson 상관계수	0.199	1.000	0.996	0.999
	유의확률 (양쪽)	0.668	-	0.000	0.000
	N	7.000	7.000	7.000	7.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	0.252	0.996	1.000	0.994
	유의확률 (양쪽)	0.585	0.000	-	0.000
	N	7.000	7.000	7.000	7.000
인구	Pearson 상관계수	0.176	0.999	0.994	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.706	0.000	0.000	-
	N	7.000	7.000	7.000	7.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

다) 충청북도 소도시 그룹

< 표 3-19 > 충청북도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.695	0.318	2.000
자동차등록대수	56,703.000	14,869.041	2.000
주차장면수	26,859.000	12,480.435	2.000
인구	173,980.000	48,899.262	2.000

< 표 3-20 > 충청북도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-1.000	-1.000	-1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-1.000	1.000	1.000	1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-1.000	1.000	1.000	1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000
인구	Pearson 상관계수	-1.000	1.000	1.000	1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

라) 충청남도 소도시 그룹

< 표 3-21 > 충청남도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.564	1.313	5.000
자동차등록대수	46,785.600	13,289.012	5.000
주차장면수	23,904.000	17,061.257	5.000
인구	146,598.200	35,917.793	5.000

< 표 3-22 > 충청남도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-0.747	-0.674	-0.767
	유의확률 (양쪽)	-	0.147	0.212	0.130
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-0.747	1.000	0.944	0.999
	유의확률 (양쪽)	0.147	-	0.016	0.000
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.674	0.944	1.000	0.932
	유의확률 (양쪽)	0.212	0.016	-	0.021
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
인구	Pearson 상관계수	-0.767	0.999	0.932	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.130	0.000	0.021	-
	N	5.000	5.000	5.000	5.000

상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

마) 전라북도 소도시 그룹

< 표 3-23 > 전라북도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	6.258	3.385	5.000
자동차등록대수	64,030.200	34,750.240	5.000
주차장면수	36,820.600	23,871.186	5.000
인구	185,319.000	103,550.533	5.000

< 표 3-24 > 전라북도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	0.294	0.310	0.224
	유의확률 (양쪽)	-	0.631	0.611	0.717
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	0.294	1.000	0.985	0.997
	유의확률 (양쪽)	0.631	-	0.002	0.000
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	0.310	0.985	1.000	0.980
	유의확률 (양쪽)	0.611	0.002	-	0.003
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
인구	Pearson 상관계수	0.224	0.997	0.980	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.717	0.000	0.003	-
	N	5.000	5.000	5.000	5.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

바) 전라남도 소도시 그룹

< 표 3-25 > 전라남도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	3.994	0.909	5.000
자동차등록대수	62,366.400	22,519.933	5.000
주차장면수	40,889.200	19,060.307	5.000
인구	211,504.800	88,356.642	5.000

< 표 3-26 > 전라남도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-0.616	-0.372	-0.664
	유의확률 (양쪽)	-	0.269	0.537	0.221
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-0.616	1.000	0.955	0.980
	유의확률 (양쪽)	0.269	-	0.011	0.003
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.372	0.955	1.000	0.921
	유의확률 (양쪽)	0.537	0.011	-	0.026
	N	5.000	5.000	5.000	5.000
인구	Pearson 상관계수	-0.664	0.980	0.921	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.221	0.003	0.026	-
	N	5.000	5.000	5.000	5.000

상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의
상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

사) 경상북도 소도시 그룹

< 표 3-27 > 경상북도 소도시 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	4.783	3.599	9.000
자동차등록대수	70,893.889	36,604.997	9.000
주차장면수	39,718.778	43,405.758	9.000
인구	179,809.111	94,867.045	9.000

< 표 3-28 > 경상북도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-0.346	-0.074	-0.321
	유의확률 (양쪽)	-	0.361	0.851	0.400
	N	9.000	9.000	9.000	9.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-0.346	1.000	0.850	0.997
	유의확률 (양쪽)	0.361	-	0.004	0.000
	N	9.000	9.000	9.000	9.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.074	0.850	1.000	0.853
	유의확률 (양쪽)	0.851	0.004	-	0.004
	N	9.000	9.000	9.000	9.000
인구	Pearson 상관계수	-0.321	0.997	0.853	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.400	0.000	0.004	-
	N	9.000	9.000	9.000	9.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

아) 경상남도 소도시 그룹

< 표 3-29 > 경상남도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	1.853	1.082	9.000
자동차등록대수	75,228.444	44,594.265	9.000
주차장면수	60,629.556	52,512.930	9.000
인구	236,245.556	130,208.157	9.000

< 표 3-30 > 경상남도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	0.011	-0.103	0.106
	유의확률 (양쪽)	-	0.977	0.792	0.787
	N	9.000	9.000	9.000	9.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	0.011	1.000	0.923	0.993
	유의확률 (양쪽)	0.977	-	0.000	0.000
	N	9.000	9.000	9.000	9.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-0.103	0.923	1.000	0.888
	유의확률 (양쪽)	0.792	0.000	-	0.001
	N	9.000	9.000	9.000	9.000
인구	Pearson 상관계수	0.106	0.993	0.888	1.000
	유의확률 (양쪽)	0.787	0.000	0.001	-
	N	9.000	9.000	9.000	9.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

자) 제주특별자치도 소도시 그룹

< 표 3-31 > 제주특별자치도 소도시 그룹 기술통계량 분석

기술통계량			
	평균	표준편차	N
불법주차대수	2.590	2.758	2.000
자동차등록대수	76,503.500	58,597.232	2.000
주차장면수	95,715.500	65,980.841	2.000
인구	190,530.000	150,557.176	2.000

< 표 3-32 > 제주특별자치도 소도시 그룹 상관관계 분석

상관계수					
		불법주차 대수	자동차 등록대수	주차장 면수	인구
불법주차 대수	Pearson 상관계수	1.000	-1.000	-1.000	-1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000
자동차 등록대수	Pearson 상관계수	-1.000	1.000	1.000	1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000
주차장 면수	Pearson 상관계수	-1.000	1.000	1.000	1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000
인구	Pearson 상관계수	-1.000	1.000	1.000	1.000
	유의확률 (양쪽)	.	.	.	.
	N	2.000	2.000	2.000	2.000

상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의

도별 소도시 그룹을 분석해 보면 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수. 인구의 만족도는 경기도, 강원도, 경상남도의 경우에는 상관이 거의 없다고 할 수 있으나, 주차장면수의 만족도에 대한 자동차등록대수의 만족도, 인구의 만족도는 확실한 상관이 있다고 볼 수 있다. 한편 충청남북도, 전라남도, 제주특별자치도의 경우는 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수. 인구의 만족도는 확실한 상관 또는 높은 상관을 보이고 있다. 그리고 전라북도, 경상북도 경우는 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수. 인구의 만족도는 상관이 있으나 낮은 상관으로 볼 수 있다.

3-3. 도시 그룹별 문제점

불법주차의 문제는 공통된 부분이 많다고 할 수 있는데 인구규모에 따른 도시그룹별 불법주차대수에 관한 자동차등록대수, 주차장면수, 인구의 상관관계를 보면 다음과 같은 문제점을 들 수 있다.

3-3-1. 대도시 그룹

대도시 그룹의 경우 상관관계분석을 실시해 본 결과 불법주차에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 상관이 거의 없다고 할 수 있다. 따라서 대도시 그룹 경우 불법주차의 문제점은 인구와 자동차등록대수 및 주차장면수와 관계없는 대도시의 주차행정 및 정책에 관련된 문제로 볼 수 있겠다.

첫째, 주차거버넌스의 미구축을 들 수 있다. 주차행정이 아직 과거 관료제 방식과 유사한 특성을 보이는 것은 낮은 수준의 권력분화, 주차업무의 전문성 불인정, 성과관리체계의 미구축, 잦은 순환보직 등과 관련되어있다.

둘째, 최근 주차단속은 도보단속을 지양하고 차량을 이용한 기동단속을 하고 있지만, 대도시 경우 단속요원의 단속범위가 너무 넓기 때문에 한번

단속한 도로구간을 재차 단속하기가 어렵다.

셋째, 도로관리 주체 다원화를 들 수 있다. 예를 들어 서울특별시 각 자치구의 경우 도로 설치 및 유지보수는 토목업무 관련부서에서 담당하고, 주차금지구역 설정 및 관련 표지판 설치에 관한 업무는 경찰청에서 맡고 있으며, 노점상 및 도로상 물건적치 또는 작업행위에 단속은 가로 정비팀 소관 업무이다. 교통정책 수립은 교통행정부서에서 담당하고 있고, 주차단속은 교통지도부서에서 담당하는 등 도로관리 주체가 다원화 되어 있다.

넷째, 불평등한 불법주차 강제건인 문제로써 주정차금지 구역에 불법주차를 하여 교통소통에 지장을 주어 견인대상 자동차로 단속되었을 경우 견인자동차를 이용하여 강제건인 조치하여 교통소통을 확보하고 있으나 불평등한 견인이 행하여지고 있다. 다시 말해서 동일한 경우의 견인대상 자동차라 하더라도 대형화물자동차, 대형버스, 고급승용차, 중기 등은 강제건인이 사실상 불가능한 상태이다.

3-3-2. 중도시 그룹

중도시 그룹의 경우 불법주차의 문제는 대소도시와의 달리 다른 문제점이 있다고 할 수 있겠다. 상관관계분석을 실시해 본 결과 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수. 인구의 만족도는 상관계수가 각각 0.388, -0.434, 0.409로 값을 가지며 상관관계가 있다고 볼 수 있겠다.

따라서 중도시 그룹의 경우 대표적인 문제는 주차장 확보에 대한 문제인데 도로변 상가 입장을 고려한 하역공간 부족으로 도로변 상가는 같은 건물에 여러 상가가 밀집되어 있고, 도로에 밀착되어 있기 때문에 주차장 확보율이 매우 미흡한 상태이다.

또 다른 문제점은 주차시설의 수급상 문제로 주차시설의 총량적 부족, 주차시설의 지역별 불균형, 주차시설의 형태별 불균형, 주차시설의 이용상 불균형이 있고 주차수요 억제책 미흡으로는 도심 주차수요 억제방안 미흡이 있으며 주차관리 운영상의 문제로는 부설주차장 설치기준의 미흡, 주차장 건설 및 운영의 문제, 주차관리체계의 비효율화, 주차장 안내시스템

의 미흡으로 볼 수 있겠다.

한편 불법주차대수에 대한 만족도와 인구, 자동차등록대수의 만족도로 보면 인구 및 차량의 자연적인 증가로 인해 도시규모가 팽창을 거듭하고 있다. 이 같은 현상은 필연적으로 교통량 증가를 초래한다고 볼 수 있다.

이러한 교통문제는 근본적으로 교통수요에 비해 도로 면적이 좁은 데서 기인하지만 도심지 가로변의 주차위반 차량에 의한 도로운영의 효율성 저하에도 크게 원인이 있는 것으로 사료된다.

3-3-3. 소도시 그룹

소도시 그룹의 경우 상관관계분석을 실시해 본 결과 불법주차대수에 대한 만족도와 자동차등록대수 및 주차장면수, 인구의 만족도는 낮은 상관관계를 볼 수 있어 관계가 없다고 할 수 있다. 하지만 대중소 도시그룹별 기술통계량분석을 실시해 본 결과 다음 < 표 3-33 >와 같다.

< 표 3-33 > 도시 그룹별 기술통계량 분석

기술통계량				
항 목	불법주차대수	인 구	자동차등록 대수	주차장면수
그 룹				
대도시	3.69	3,295,439	949,293	810,374
중도시	3.47	710,770	235,364	186,636
소도시	3.76	220,994	69,581	48,666

소도시 그룹의 경우 대중도시의 인구와 자동차등록대수는 적는데 비해 불법주차대수는 많다. 본 결과로 보아 불법주차를 야기하는 요인으로는 주차장 시설계획의 미흡한 상황이 절대적 요인이긴 하나, 시민의식의 문제, 단속활동의 비효율성이 중요한 원인으로 볼 수 있겠다. 즉, 불법주차의 문제는 주차질서에 대한 시민의식과 신뢰 부족을 들 수 있다. 불법주차의 문제는 시민들의 사회적 행위의 결과이다. 이것은 지리적 물리적 특

성, 주차제도의 특성, 주차공간의 확보 등과도 관련이 있겠지만, 시민들의 주차의식과 관련이 있다.

또, 주정차 허가를 결정하는 주차선을 시민들이나 지역 주민들의 의견을 수렴하여 설정하는 것이 아니라 정부 일방적으로 설정하여 주민들의 실생활에도 불편할 뿐만 아니라 실제 이런 주차선을 지키지도 못하고 있는 실정이다. 주차단속 노력에도 불구하고 불법주차는 만연하고 있으며, 주차단속에 대한 시민들의 불만도 높다. 가장 중요한 이유는 불법주정차 단속의 타당성이 없기 때문이다.

다른 문제점으로 주차문제의 원인에 대한 인식, 단속활동에 대한 평가, 주차정책에 대한 지지도에 있어 일반시민과 정책당국 간 상당한 의견 차이가 있음을 알 수 있다.

3-4. 도시 그룹별 개선 및 단속 방안

인구의 규모에 따른 도시의 구분에서 어떤 정책이 효과적이었는지를 분석하고 하였다.

3-4-1. 대도시 그룹

불법주차대수, 인구, 자동차등록대수, 주차장면수의 경우 모두 인구 100만 이상의 도시에서는 통계적 분석으로 유의한 교통정책이 도출되지 않았다. 그러나 국내 대도시에서는 기본적으로 교통량이 많고 내부교통과 통과교통이 혼재하기 때문에 적절한 정책을 찾는 것이 어려운 것으로 분석할 수 있다.

따라서 국내외의 사례를 보면 서울의 경우 공공 주차장 건설과 민영주차장 지원 강화를 통한 공급위주의 정책을 강력하게 추진하는 동시에 불법 주·정차에 대한 단속 및 홍보 강화에 역점을 두고 있다. 장기 주차정책으로는 일정 수준에서 주차시설이 공급된 도심지역과 교통수요 과밀지역에 대해서는 주차시설 공급을 억제하고 주차수요에 비해 공급수준이 미

약한 외곽지 주거지역에 주차장 설치를 강화하며, 부산의 경우 주차수요 관리 측면으로는 주차수요 억제, 주차요금의 적정수준 인상 조정 및 급지별 차등요금 적용, 불법주차 단속 등을 강화하고 있다.

일본의 경우 불법주차가 상습적으로 이루어지는 지역에는 차륜감금장치 부착구간을 별도로 지정하고 있고, CCTV 및 스피커 설치를 통한 불법주차 차량의 음성경고 시스템을 구성하고 있다. 영국에서 불법주차 단속은 차량통행과 보행자 안전에 영향을 미치는 차량을 단속대상으로 하는데 교통소통에 방해가 되는 차량을 중점 단속하고 있으며, 단속은 경찰 및 지방자치단체의 교통순시원이 할 수 있으나 실질적인 단속은 교통순시원이 하고 있다.

미국에서 불법주차 단속은 뉴욕의 경우 교통행정부가 담당하고, LA는 주차단속반에서 시행하며 견인은 민간업체에 위탁하고 있다. 차량견인에 따른 비용과 시간을 절약하고, 차량 보관 장소 확보에 따른 부담감을 해소하여 운전자가 불법주차 결과를 시각적으로 확인토록 하기 위하여 1976년부터 차륜 감금장치 제도를 도입하여 운영하고 있다.

주차거버넌스의 미구축, 단속요원의 단속범위, 도로관리 주체 다원화, 불평등한 불법주차 강제견인 문제 등에 대해서 사례를 바탕으로 다음과 같은 효율적인 개선방안을 도출하였다.

1) 주차정책 및 주차단속 제도의 정비정책

주차정책으로 주차장설치상한제 시행 확대, 환승주차장 확대 설치, 주차요금체계 조정 및 노상주차장 관리의 현대화, 대중교통 연계체계의 개선 등이 있고 주차단속 제도의 정비정책으로는 불법주차단속 매뉴얼 작성 및 법제도 개정, 불법주차단속 과태료 인상 및 벌점제도 도입, 불법주차단속 체계의 일원화, 불법주차단속 민간위탁 방안, 첨단단속시스템의 구축, 불법주차 견인제도의 개선 등이 있다.

2) 무인단속카메라(CCTV)에 의한 단속 실시

무인단속카메라는 주차과정 동영상 및 정지영상을 수집할 수 있기 때문

에 주차위반 사실을 명백히 확인할 수 있고, 형평성 있는 단속이 가능하다. 또한, 주차단속요원의 활동영역 최소화 할 수 있는 방안을 강구하고 이에 따른 담당구역 책임관리제를 도입하여야 한다.

3) 중점 주차단속구간 선정의 합리화

도로별 교통량, 주차장 현황 조사 및 주민과 전문가의 의견을 면밀히 검토하여 주차단속을 상시적으로 해야 하는 상시 주차단속도로와 수시적으로 해야 하는 수시 주차단속도로를 구분하여 이를 시민에게 적극적으로 홍보해야 한다.

4) 자동차 바퀴 잠금 제도 도입

대형차, 고급차 문제 등 똑같이 도로교통법을 위반하고도 벌칙을 덜 받는 경우가 발생되어 법 집행이 형평성이 크게 어긋난다. 즉 견인할 수 없는 자동차라면 견인에 준하는 정도의 벌칙을 적용하여야 한다.

3-4-2. 중도시 그룹

중도시 그룹의 경우 대표적인 문제점으로는 주차장 확보에 대한 문제인데 도로변 상가 입장을 고려한 하역공간 부족과 주차시설의 총량적 부족, 주차시설의 지역별 불균형, 주차시설의 형태별 불균형이 있고 주차수요 억제책 미흡으로는 도심 주차수요 억제방안 미흡이 있으며 주차관리 운영상의 문제로는 부설주차장 설치기준의 미흡, 주차장 건설 및 운영의 문제, 주차관리체계의 비효율화, 주차장 안내시스템의 미흡이 있다.

또 다른 문제점으로는 인구 및 차량의 자연적인 증가로 인해 도시규모가 팽창을 거듭하고 있다. 이 같은 현상은 필연적으로 교통량 증가로 인해 불법주차대수가 나타나는 문제점이 있다

국내외 사례를 살펴보면 광주광역시도 주차장 설치대상 규모이하 건물이 기존 도심내 밀집해 있는 관계로 7개의 대도시 중 주차장 확보율이 대전광역시 다음으로 낮다. 광주광역시는 광주천을 중심으로 하천복개지 및

고수부지를 최대한 개발하여 민영·공영주차장으로 활용하고 있으며 주차 시간대가 다른 용도간 여유 주차공간의 활용을 최대화하기 위해 상호보완적인 시설간 주차시설 개방을 강화하고 있다.

영국에서도 도심으로의 주차수요를 억제하기 위해 간선도로에서의 버스 외의 주·정차를 금지하는 한편 외곽지역으로의 노외주차장을 활성화하고 있다. 한편 프랑스에는 주차차량에 교통에 미치는 영향을 고려하여 단계적으로 노상주차를 제한하는 정책을 펴고 있다.

주차공간 확보도 중요하지만 유효한 주차장 이용을 위해서는 일본처럼 체계화된 주차장 안내시스템의 도입 및 적극적인 활용이 필요하다.

중도시의 불법주차에 대한 개선방안으로는 다음과 같다

1) 시간대별 도로변 일렬주차 허용

도로별 속도, 교통량 등 교통자료 조사결과를 토대로 오전·오후·야간의 교통흐름이 원활한 일정시간대는 생업에 종사하는 상가를 고려하여 일렬주차를 허용하는 구간(time permitted parking area)을 설정해야 한다.

2) 도로의 길이에 따른 하역주차공간

노상에의 대응이 필수적이나 주변가로는 주차금지구역으로 설정되어 있으므로 주차단속 기능의 활용과 주차장법에 근거하여 하역차량에 대한 대책이 세워진다면 지역경제 활성화와 교통소통이란 두 가지 효과를 얻을 수 있을 것이다.

한편, 하역공간은 교통의 흐름을 방해하지 않는 범위 내에서 대책이 수립되어야 할 것이다. 따라서 통행에 방해되지 않은 지점을 선정하여 노상에 하역공간을 마련하거나 보도를 약간 축소시켜 만든 베이(bay)형식의 노상 하역공간을 구축한다면 하역활동에 따라 혼잡은 어느 정도 줄어들게 될 것이고 자연스럽게 교통소통도 원활하게 될 것이다.

3) 주차장 확보 정책

주차장이 턱없이 부족한 우리나라의 현실을 감안하여 주차전용 건축물 건립에는 용적률과 건폐율을 대폭 완화하고 의무화된 각종 부대시설 설치도 최소로 하는 법령 개정이 필요하다. 법령 개정을 통해서 주차건물이 건립된다면 주차난 해소에도 기여할 수 있을 것이다. 대규모 주차수요를 유발하는 건물에 대해서는 부설주차장 설치기준을 강화하고, 신축건축물에 대해서는 주차용도를 포함한 복합건물의 설치를 장려하며, 주차밀집지역에 민영 노외주차장을 건설하는 데는 한계가 있으므로 공용노외주차장을 확충해야 한다.

4) 주차수요 억제방안

주차수요 억제방안으로는 도시구조를 가급적 다핵 도시구조로 그 기능을 분산시키고, 직주근접을 꾀하여 도심에 교통발생원을 억제할 필요가 있다. 이를 위해 현행 지역지구제의 엄격한 적용에서 건물용도를 복합화하는 방향으로 토지이용을 완화하여 교통량 발생을 줄여야 할 것이다.

또 다른 방법으로는 노상주차장의 폐쇄, Car-pool제 확대, 대중교통수단의 서비스 개선 및 인센티브 제공 등의 방안을 도입하는 것이 바람직하다. 그리고 도심지 주차료의 대폭인상, 도심 공공청사 주차료 징수 및 시설 무료주차장의 유료화 유도, 주차금지구역 설정(차종별, 시간대별), 주차시설기준 상한제 등의 방안이 있으며 이를 지역특성에 맞게 도입 추진해야 한다.

5) 주차시설·환경의 개선방안

자연적인 차량 및 교통량 증가와 주차장 부족에 따른 근본방안으로는 차량과 차고지가 같은 비율이 될 수 있도록 하는 차고지 증명제의 도입이 불가피하나, 현실적으로 차고지 확보에 드는 비용이 과다하여 단계적 도입방안이 필요하다. 주차시설 및 환경의 개선안 경우 주차장안내시스템 도입, 불법주차 방지용 교통안전시설 설치, 단속구간 표지판 설치 및 주차금지라인 정비, 부설주차장 불법용도 변경시 이행강제금 제도 도입, 기계식주차장 관리의 강화, 주차종합정보센터의 신설 등이 있다.

3-4-3. 소도시 그룹

소도시 그룹의 문제점을 정리해 보면 주차장 시설계획의 미흡한 상황이 절대적 요인이긴 하나, 시민의식의 문제, 단속활동의 비효율성이 중요한 원인으로 볼 수 있겠다. 즉, 불법주차의 문제는 주차질서에 대한 시민의식과 신뢰 부족을 들 수 있다.

주차문제의 원인에 대한 인식, 단속활동에 대한 평가, 주차정책에 대한 지지도에 있어 일반시민과 정책당국 간 상당한 의견 차이가 있음을 알 수 있다.

또한, 민간업자의 참여부족으로 민영노외주차장의 비율과 그 증가비율이 낮다는 점이다. 민간업자참여의 다른 하나는 주차수요를 갖고 있는 유통관련 민간사업자들이 주차규칙 및 주차선 설정, 주차단속 등에 자신들의 의견을 반영하지 못한다는 점이다.

이와 같은 문제점을 외국의 사례로 살펴보면 네덜란드의 경우 주정차금지 장소의 위반, 주차요금 지불이행의 위반, 화물조업주차구획과 장애인 주차구획 준수 위반 등에 대하여 벌과금의 부과, 견인, 운행제한장치 채우기 등의 규제를 가하고 있다. 불법 주차한 차량에 대하여는 위반정도에 따라 벌금이 부과되며, 7일 이내에 납부하지 않은 경우에는 3배의 가산금이 부과된다. 또한, 미국과 같이 불법주차 빈발지역에는 주차감시원을 두고 고액 범칙금을 적극적으로 부과하고 이와는 별도로 교통소통에 문제가 없는 지역에서는 현장에서 특수 장치로 억류시키는 제도를 도입할 필요가 있다.

1) 불법주차의 단속 제도의 정비정책

불법주차단속 매뉴얼 작성 및 법제도 개정, 불법주차단속 과태료 인상 및 벌점제도 도입, 불법주차단속체계의 일원화, 첨단단속시스템의 구축, 불법주차 견인제도의 개선 등이 있다.

2) 불법주차 단속에 대한 홍보 강화

각종 언론에서 불법주차에 관한 기사를 보면 대부분 불법주차 단속에 대한 문제점 또는 각종 부조리를 고발하는 것이 대부분이다. 단속을 시행

하는 기관에서 조차도 주차를 하게 되면 교통이 정체된다는 원론적인 사항만 홍보하고 있는 실정이다.

주차단속에 대한 이의제기 사항을 검토한 결과 어떠한 상황이 주차에 해당되는지, 어떠한 장소가 주차금지 구간인지도 모르고 그냥 운전만 하는 운전자가 매우 많다는 것이다. 그만큼 행정기관에서 이에 대한 홍보가 부족하였다는 반증이므로 이에 대한 홍보대책이 필요하다.

주차란 어떤 것인지, 주차금지 구역은 어떻게 표시하며 어떻게 관리하고 있는지, 주차단속 과태료는 어떻게 사용되는지, 이의제기 방법은 어떻게 하는 것인지 등에 대한 자세한 홍보가 필요하다.

3) 불법주차단속 민간위탁 방안

기용재원의 규모가 주차문제를 가시적으로 완화 또는 개선할 수 있는 수준의 규모가 아닌 경우와 주차문제 개선이 시기적으로 병행 검토되어야 하는 상황에서는 민자에 의한 불법주차 단속 및 주차장 정비도 적극 검토되어야 한다. 또한, 행정기관의 부설주차장 야간개방도 해결방안 중 좋은 예이다.

4) 교통문화의 선진화 방안

교통문화의 선진화 방안으로는 시민신고제도입, 정책결정상의 주민참여 확대 정부의 지원을 제시, 불법주차의 철저한 단속과 시민캠페인 전개가 있다. 개선방안이 효율적으로 수행되기 위해서는 지역여건 및 특성에 맞는 방안도입의 적시성, 행정기관의 개선의지 등의 정책적 뒷받침이 필요하다. 특히 정책 수행에 따른 시민공감대 형성과 자동차를 운행하는 운전자의 주차의식 개선이 가장 중요한 것이다.

제 4장 결 론

교통문화지수를 통해 전국 시급 이상 도시의 불법주차 수준을 알아보고 조사결과로 도출된 데이터들 상호간의 연관성과 인과관계를 과학적인 논리로 설명하고자 노력하였다. 우리나라의 대부분의 도시가 교통문화지수 조사의 측정대상이 됨으로써 도시간의 비교가 가능하다는 긍정적 의미가 있다. 그 결과를 우리나라 모든 지방자치단체에서는 교통안전 및 교통문화의 향상을 점검하는 기준이자 목표로 활용할 수 있다는 의미를 갖게 되었다.

해당지차단체 또는 지역의 주차문제에 관한 기본적인 자료와 이에 근거한 명확한 주차정책 입안, 주민의 이해를 촉진하고 객관적 자료에 의한 공동참여가 가능하도록 가급적 형식에서 벗어나 면밀한 조사와 자료의 사후관리 체계 등이 동시에 구성되어야 한다. 주차문제는 교통문제 중 가장 민원이 많고 지역적 특성이 강한 특성을 갖고 있어 정책입안 시 구체적이고 사후평가가 가능하도록 사전적 준비가 갖추어져야 하는 특성 등에 관한 충분한 이해가 필요하다.

따라서 주차문제를 해결하기 위해서는 면밀한 사전조사와 본고에서 제시한 해결방안에 대해 도로관리를 책임지고 있는 모든 관리주체와 지역주민, 교통공학 전문가 등이 한데 모여 구체적인 해결방안을 확정하고 이를 철저히 실행해야 할 것이다. 여러 정책의 수립과 집행에 앞서 운전자 모두가 주차난의 심각성을 인식하고 올바른 교통문화를 형성하는 일이 어떤 정책보다도 효과적이라 할 것이다. 불법주차 방지를 위한 종합정책 방안에서 주차장 수급문제, 주차환경 개선, 불법주차 단속 및 주차문화 개선 등 종합적인 주차정책을 통하여 그 효과를 극대화하는 것에 초점을 맞추었으나, 향후 불법주차 정책과 관련하여 여러 정책들의 정량적 비교 연구가 필요하다고 생각되며, 경제적 부담을 주는 주차정책의 경우 그 부담의 크기에 따라 주차수요의 변화에 대한 모형 구축작업 등이 구체적으로 이루어져야 할 것이다.

또한, 교통문화의 주체인 시민과 지역사회의 자각과 경각심을 일깨우고 선진교통문화 정착을 위한 기반조성에 자발적인 시민의 참여가 촉진될 수

있도록 지역사회와 행정, 교통안전 유관기관, 시민단체, 언론의 범시민적인 계도와 홍보가 필요하다. 지역주민의 적극적인 참여와 관심은 교통문화의 선진화를 형성하는 핵심적 요소이기 때문이다.

현재 우리나라는 교통안전과 관련된 기본방침이나 시행계획이 중앙정부 차원에서 하향식으로 추진되도록 되어 있기 때문에 지방정부가 관련 업무에 소홀한 실정이며, 앞으로 교통안전 관련 계획을 각 지방정부가 자율적으로 추진할 수 있도록 지방자치단체에서는 적합한 정책 수립과 집행 및 투자가 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

[참 고 문 헌]

1. 경원대학교(2004), "합리적인 주차장 운영을 위한 주차정책방안에 관한 연구", 주차사업협회
2. 광역권도시교통연구실(2002), "주차개선대책 추진방향과 과제", 주차개선대책 Workshop, 교통개발연구원
3. 교통안전공단(2005), "2004·2005년도 교통문화지수 조사 보고서"
4. 권오식(2007), "불법주차행위의 공간적 특성에 관한 연구", 경일대학교 석사학위 논문
5. 금기정·김명수(1997), "고집적 개발지구의 주차발생 밀도 및 특성분석에 관한 연구", 산업기술연구소논문집, 명지대학교 부설 산업기술연구소
6. 금기정·김원대·윤하중·이부원·반보선·오승훈·손승녀(2007), "주차정책 수립을 위한 제반 기술적·정책적 접근", 교통 기술과 정책
7. 김창균·박용훈·김동건(2004), "도시별 교통안전정책의 시행효과 분석", 대한교통학회지
8. 김홍기(1996), "서울시 주차관리의 효율적 개선에 관한 연구", 중앙대학교 행정대학원 석사학위 논문
9. 도철웅(1996), "교통공학원론"
10. 박창수(2003), "도시교통운영론", 도서출판 꾸벅
11. 박창수·권용석 공저(2002), "도시교통공학론", 도서출판 꾸벅
12. 서울시(2002), "새서울 주차백서(서울:서울시 교통관리실 주차계획과)"
13. 성낙문·장일준·장명순·김원철(2005), "도시의 교통안전도 평가지수 산정", 대한교통학회지
14. 왕종수·장진환·백남철(2006), "서울시 주차정책 현황 및 개선방안", 교통기술과 정책

15. 원제무(2005), "도시교통론", 박영사
16. 윤형관(2004), "불법주차 규제정책에 관한 연구", 동국대학교 대학원 박사학위 논문
17. 이승주(2001), "경찰규제정책집행의 순응확보에 관한 연구", 동국대학교 대학원, 박사학위논문
18. 임승달(1993), "한국주차정책의 개선방향에 관한 연구", 국민대학교 대학원, 박사학위 논문
19. 정헌영(1999), "주차문화 선진화를 위한 주차대책 고찰", 부산발전포럼, 제57호, 부산발전연구원
20. 정헌영·김승룡·백은상(2001), "대도시 지구별 주차문제의 현상과 주차관리 방향의 고찰"
21. 황상규·박병정(2000), "자동차 보유대수 추정에 관한 기초연구", 교통개발연구원
22. 황인석(1999), "도심 주차관리의 개선방안에 관한 연구 -천안시의 사례를 중심으로-", 단국대학교 행정대학원 석사논문
23. A. D. May(1985), "Parking Enforcement : Are we making the best use of resources?", PTRC Proceeding of Seminar, ; Mark Valleley, op cit. p.197.
24. M. Brown(1991), Car Parking - The economics of policy en for cement
25. Michael J. Demetsky and Martin R. Parker(1993), "Role of parking in Transportation System Managent", Transportation Research Record 682 (Washington D. C. TRB)
26. O. E. C. D(1980), Evaluation of Urban Parking System
27. R. M. Kimber, op cit.; Mark Valleley ,op cit. p.201
28. 高田邦道・木戸伴雄ほか(1976), 交通調査 マニュアル, かしま出版社
29. 국가통계포털 <http://www.kosis.kr/>
30. 통계청 <http://www.nso.go.kr/>

A Study on the Feature Analysis about City's Illegal Parking

Ma Chang Young

Department of Urban Engineering
The Graduate School
Gyeongju University

(Supervised by Professor Park, Chang Su)

(Abstract)

Our country has so many social problems brought out by especially traffic and environment fields because we couldn't sufficiently meet needs that required increasing parking lots and road demands. And the problem about parking lot and traffic field is serious.

Illegal parking happened by the deficit of parking lot becomes a social problem, result in accessibility problem to residence, the deficit of loading places on commercial district, traffic jam of a main road. The recognizing on a policy reducing a death and an injury by illegal parking is altogether being heightened.

The strategies and methods to control illegal parking include promotion of making parking lot, reinforcement of regulations on illegal parking, control policy of traffic cars. But these policies is not efficient on a supply of sufficient parking-lot and the use of road space.

From a point of view that traffic safety problem is an important standard, analyzing relationship between a traffic safety policy and data of illegal parking because the efficiency of policy is required to check differently according to the regional self-government.

This study referred to statistic data of traffic culture index about the rate of illegal parking, selected three group according to size of each city's population, then analyzed relations to the data of illegal parking. As a representative index for illegal parking, the number of illegal parking cars, registered cars and parking lot were used. First, we understand the traits about traffic-related data by using traffic statistic data. The relations of data were analyzed by performing correlation analysis on population data of each city. The problems raised by each city's illegal parking were found according to the group, then the way of reform on policy of the city was presented through problem analysis like this.