

## 서울시 주차정책 현황 및 개선방안



왕종수



장진환



백남철

### 1. 서론

서울의 자동차 등록대수는 1990년 119만대에서 2004년 278만대로 2배 이상 증가했고, 서울시내 자동차 통행속도는 1990년 24.2km/h에서 2002년 22.4km/h로 감소되었다. 이러한 교통문제는 근본적으로 교통수요에 비해 도로 면적이 좁은 데서 기인하지만, 도심지 가로변의 주차위반 차량에 의한 도로운영의 효율성 저하에도 크게 원인이 있는 것으로 사료된다.

따라서 서울시에서는 지속적인 주차장 확보정책과 주차위반 차량 단속행정을 실시했고, 그 결과 2004년 국정감사 자료에 의하면 서울시 전체 주차장 확보율은 차량등록대수 대비 94.7%로 타 지자체(부산 65.2%, 충남 44.6%)에 비해 크게 높고, 주차위반 차량 단속 건수도 차량 등록대수의 126%로 타 지자체(부산 77%, 충남 16%)에 비해 상당히 많은 수준이다. 서울시의 이와 같은 노력에도 불구하고 주차장은 여전히 부족하고, 시민들의 의식부족으로 인해 가로변 주차위반 차량으로 인해 도로운영의 효율성 저하는 심각한 수준이다.

따라서 본稿에서는 현재 서울시에서 추진하고 있는 주차관련 정책을 유

왕종수 : 구로구청 교통행정과, wjsoo20@hanmail.net, 직장전화:860-3187, 직장팩스:860-2581

장진환 : 한국건설기술연구원 첨단도로시스템연구센터, jhjang@kict.re.kr, 직장전화:031-910-0684, 직장팩스:031-910-3155

백남철 : 한국건설기술연구원 첨단도로시스템연구센터, nc100@kict.re.kr, 직장전화:031-910-0194, 직장팩스:031-910-3155

형별로 고찰하고, 선진 외국의 사례를 살펴 본 후, 서울시의 주차정책 문제점에 대하여 각각의 개선방안을 제시하고자 한다.

## II. 현황 및 문제점

서울시의 주차정책은 크게 공급 측면에서 주차장 확보 정책과 수요 측면에서 주차 위반 차량 단속 정책으로 나누어진다. 본 절에서는 크게 주차장 확보 정책과 주차위반 차량 단속 정책으로 나누어 각 정책별 세부적인 추진 내용 대해 고찰하기로 한다.

### 1. 주차장 확보 정책

#### 1) 마을 공동주차장 건립

주택가 소규모 여유 공지에 주차장을 건설하여 인근 주민들에게 주차요금을 받고 주차 할 수 있도록 하는 제도로써, 담장이나 대문을 헐어도 주차공간이 나오지 않는 주차여건이 어려운 지역에 대해 우선적으로 건설하고 있다.

그러나 주차구획 1면당 설치비용은 4,000~5,000만원이 소요되므로 투입예산에 비추어 주차장 확보가 낮은 고비용 정책으로서, 한정된 토지면적에 좀 더 많은 주차면수를 확보하기 위해 입체 주차장을 건설해야 하지만, 입체 주차장을 건설할 경우 인근 주민들이 소음 및 공해를 이유로 설치를 반대하고 있는 실정이다.

#### 2) 그린파킹 사업(녹색주차마을 조성 사업)

인간과 환경을 고려한 주차문제 해결을 위해 주민이 직접 참여하는 사업으로써, 담장을 제거하여 사유지 안에 주차공간을 확보하는 사업이다. 담장 제거를 통해 생긴 도로는 안전하고 쾌적한 보행환경과 차량의 운행속도를 감소시키는 시설 등을 설치하여 결과적으로 쾌적한 주거환경을 조성하는 사업이다.

그러나 서울시 단독주택 대부분은 가옥 1채당 가옥주를 포함하여 3~4세

대의 세입자가 함께 거주하고 있기 때문에 주차수요도 그린파크 사업으로 인해 발생하는 주차장 공급을 초과한다. 따라서 현행 그린파크 사업은 더욱 주민 혜택을 받는 사업으로서 세입자가 보유한 차량에 대한 주차장은 확보하기 어렵다.

### 3) 거주자 우선주차제 시행

차량소통에 방해되지 않는 범위 내에서 주택가 이면도로에 주차구획선을 설치하여 인근 주민에게 우선적으로 주차권을 배정하는 제도이다. 거주자 우선주차권을 배정 받으려면 분기별로 관할 동사무소 또는 각 구청 시설관리공단에 방문, 전화 또는 인터넷을 통해 신청을 하여야 하고, 신청자격은 거주자 및 세입자 또는 상근자로 한다.

그러나 거주자우선주차제의 경우 낮 시간대에는 거주자우선주차권을 부여 받은 운전자들이 출근하므로 많은 주차면수가 비어 있는 경우가 있지만, 이를 효율적으로 활용하지 못하고 있으며, 비어 있는 거주자우선주차 구역에 일반 자동차가 주차할 경우 주차위반으로 견인조치를 하여야 하지만, 이 경우 운전자들은 어차피 비어 있는 주차장인데 잠시 사용하는 것도 문제가 되는 것인지에 대하여 의문을 품게 된다.

또한 심야시간대에는 운전자들이 모두 퇴근하기 때문에 차량들이 거주자우선주차구역에 촘촘히 주차하게 되는데 이렇게 촘촘히 주차된 차량 사이에 주차위반한 차량이 있을 경우 견인작업은 사실상 불가능하게 된다. 이로 인해 돈을 지불하고 주차하지 못하는 상황이 발생한다.

### 4) 내 집 주차장 갖기 운동

기존에 주차장을 확보하지 않은 내 집안에 주차장을 확보하는 제도로써 담장이나 대문을 헐고 주택 내에 주차장을 설치할 경우 설치비용의 90%범위 내에서 최고 450만원까지 지원한다.

지원대상은 단독·다가구·다세대·연립주택·근린생활시설 복합건물(주택면적이 50%이상)·20년 이상 된 노후 아파트 등이고, 지원 절차는 전화로 신청하면 담당자가 현장을 방문하여 설치가능 여부를 파악하고 공사시행 공사비 지출 영수증을 제출하면 은행계좌로 입금하는 간편한 절차다.

## 5) 부설주차장 야간개방

주택가의 부족한 주차 공간 확보차원에서 야간에 이용되지 않는 대형시설물 부설주차장을 인근 주민에게 야간에 개방 하는 제도로써, 주차난 해소를 위한 지역공동체 사업이다.

구청에서는 주차요금을 징수하여 부설주차장 관리자에게 주차장 관리비로 지원하고, 교통유발부담금을 최고 20%까지 경감하여 줄 뿐만 아니라 주차문화개선 건물로 지정하여 각종 홍보혜택을 부여하고 있다.

그러나 지역주민들은 개방된 부설주차장의 운영주체를 몰라서 비용 등에 관한 협의가 어렵고, 부설주차장 소유자 또한 야간개방에 따른 주차장 관리 문제와 불 특정인에 대한 거부감을 가지고 있는 등으로 인해 개방을 꺼리고 있는 실정이다.

## 2. 주차위반 단속 행정

### 1) 주차위반 단속 주체 및 방법

서울시에서 주차단속은 원칙적으로 관할 구청이 수행하지만, 간선도로나 단속요청이 많은 도로에 대해서는 서울시 단속반에서도 단속을 실시하며, 소방공무원 등 기능별 단속공무원의 권한을 확대하여 단속하기도 한다.

주차단속 방법에는 주차단속 요원에 의한 인력식 단속, CCTV 카메라를 이용한 기계식 단속이 있다. 인력식 단속은 주차위반한 차량에 대해 주차위반 및 견인대상 차량 스티커를 부착하고, 사진을 촬영하여 증거를 확보한 후 대장 또는 PDA에 기록하는 것을 말하고, CCTV 카메라에 의해 기계식 단속은 최근에 도입된 방식으로써 주차 위반여부를 CCTV 카메라를 이용하여 확인한 후, 주차위반 증거사진을 촬영하여 주차위반 사실을 데이터베이스에 자동기록하고 보관하는 방법을 말한다.

### 2) 주차위반 단속절차의 문제점

#### (1) 단속의 형평성 문제 대두

현재 주차단속은 대부분 인력식에 의해 수행하고 있으나 도로변 다수의

불법주차를 동시에 일괄적으로 단속할 수 없는 실정이다. 서울시 대부분의 자치구는 주차단속 구간에 단속요원을 고정적으로 배치하여 상시 단속하는 것이 아니라 일정 구역을 단속요원이 순회하면서 단속하기 때문에 단속요원이 지나간 후에도 불법주차가 발생하게 된다. 이 경우, 既 단속된 운전자는 자신의 자동차만을 단속한 것처럼 느끼게 되어 자신의 차량을 단속 후에 발생한 주차위반 차량은 왜 단속하지 않느냐는 민원이 발생하게 된다.

## (2) 중점 주차단속구간 개념 상실

주차장 확보가 매우 미흡한 서울시의 경우 간선도로, 보조간선도로는 물론 이면도로까지 모두 불법주차 단속구간이라 해도 과언이 아니다. 그러나 대부분의 운전자들은 간선도로 및 보조간선도로의 불법주차단속 행정은 타하지 않지만, 이면도로에까지 주차단속을 실시하는 것은 부당하다고 생각하고 있고, 이에 대한 민원이 종종 제기되고 있는 실정이다.

## (3) 도로변 상가 입장을 고려한 주차단속행정 절실

도로변 상가는 같은 건물에 여러 상가가 밀집되어 있고, 도로에 밀착되어 있기 때문에 주차장 확보율이 매우 미흡한 상태이다. 그러나 생업을 위한 판매용 물품의 승·하차는 불가피한 실정이기 때문에 이들 차량까지 단속하는 것은 다소 무리가 있어 보인다.

정부에서도 생계형 차량에 대해서는 10분 이내 도로변 주차를 허용하는 법 개정을 검토하고 있지만 이는 법을 악용할 소지가 많고, 단속요원들이 단속하기에 어려움이 따른다. 다시 말해서 단속요원들이 단속하려고 하는 시점에서 단속대상차량 주차시간의 10분 경과 여부를 판단하기 어렵고, 일반 차량에 대해서는 불평등 법조항이 될 수 있다.

## (4) 너무 넓은 단속자 단속영역

최근 주차단속은 도보단속을 지양하고 차량을 이용한 기동단속을 하고 있지만, 단속요원의 단속범위가 너무 넓기 때문에 한 번 단속한 도로구간을 재차 단속하기가 어렵다. 이로 인해 단속요원의 주차단속 시간대가 주민들

에게 인지되어 단속요원이 해당 구역을 지나간 후에는 재차 주차위반 행위가 발생되고 있다.

#### (5) 도로관리 주체 다원화

서울시 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 다원화되어 있다.

물론 업무의 성격상 현재와 같이 다원화 되어 있는 것이 피할 수 없는 현실이지만, 각 주체별 업무 운용에 있어서 유기적 협조체제가 구축되어 있지 않은 실정이다. 이로 인해 각 도로가 안고 있는 교통문제에 대하여 심도 있는 검토가 통합적으로 이루어지지 않고 있으며 이를 시도하려는 어떠한 노력도 없는 것이 현실이다.

#### (6) 불평등한 불법주차 강제견인

주정차금지 구역에 불법주차를 하여 교통소통에 지장을 주어 견인대상 자동차로 단속되었을 경우 견인자동차를 이용하여 강제견인 조치하여 교통소통을 확보하고 있으나 불평등한 견인이 행하여지고 있다.

다시 말해서 동일한 경우의 견인대상 자동차라 하더라도 대형화물자동차, 대형버스, 중기 등은 강제견인이 사실상 불가능한 상태로서 현재 서울시로부터 견인위탁 업체로 지정된 업체 중 대형자동차 견인이 가능한 견인자동차를 보유하고 있는 업체는 1개소에 불과하다.

대형자동차의 견인만이 문제가 아니다. 고급승용차의 경우도 마찬가지로 견인도중 자칫 흠집이라도 발생하여 이에 대한 손해배상 청구시 견인비용보다 훨씬 큰 비용을 지불해야 하는 문제점이 있으며, 일부 운전자의 경우 견인 도중 발생한 흠집이 아님에도 견인도중 발생한 흠집이라 주장하기도 하기 때문에 단속된 자동차를 견인하는 운전기사들은 고급자동차의 견인

을 꺼리게 된다.

이러한 불평등 견인조치에 대한 개선책으로 일부 선진국 등에서 사용하고 있는 방법으로 바퀴잠금장치를 이용하여 차량운행을 강제적 제한하는 방안을 서초구청에서 시행하려 하였으나 주차위반을 하였다 하여 차량운행을 제한하는 행위는 법에 위배되는 행위이라는 행정법원의 판결로 현재 이를 철회한 상태이다.

### Ⅲ. 외국의 주차정책

#### 1. 일본

##### 1) 주차정책 기본방향

일본에서는 이면도로 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 2km확대하였으며 2002년 현재 차고지를 100%확보한 상태이다.

##### 2) 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 차륜잠금장치 부착구간을 별도로 지정하고 있고, CCTV 및 스피커 설치를 통한 불법주차차량의 음성경고 시스템을 구축하고 있으며, 주차장의 위치 및 주차가능 여부 안내 등의 주차정보를 운전자에게 알기 쉽게 제공하여 도로변 불법주차를 예방하고 있다.

## 2. 영국

### 1) 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.

### 2) 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

### 1) 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.

### 2) 불법주차 단속

미국에서 불법주차 단속은 뉴욕의 경우 교통행정부가 담당하고, LA는 市 주차단속반에서 시행하며 견인은 민간업체에 위탁하고 있다. 차량견인에 따른 비용과 시간을 절약하고, 차량 보관 장소 확보에 따른 부담감을 해소하



여 운전자가 불법주차 결과를 시각적으로 확인토록 하기 위하여 1976년부터 차륜 잠금장치 제도를 도입하여 운영하고 있다. 특히 도심에는 주차금지 구역(blue zone)을 별도 지정하여 오전 7시부터 오후 7시까지 집중 단속을 하고 있다.

## IV. 개선 방안

본 절에서는 우리나라의 법적 제도적 현실과 III절에서 언급한 해외사례 고찰을 통해 II절에서 지적한 서울시 주차정책의 문제점에 대한 현실적인 개선 방안과 아울러 현재는 다소 비현실적일지라도 궁극적으로 나아가야 할 장기적인 해결 방안도 제시하기로 한다.

### 1. 주차장 확보 정책

#### 1) 마을 공동주차장

현재 건축법에서는 건축물을 건립할 경우 준수해야 할 용적율과 건폐율 제한 규정을 두고 있다. 따라서 건물의 층수가 높아질수록 건축 바닥면적은 그만큼 작아지게 된다. 이로 인해 현재 철골 주차장을 건축물이 아닌 공작물로서 건립하고 있다. 이는 건립비용도 적게 드는 이점도 있으면서 바닥면을 최대한 활용할 수 있다는 장점이 있다. 하지만 공작물인 철골 주차장은 벽면을 막을 수 없으며, 막을 경우 건축물로 간주되어 건축법 위반이 된다. 벽면을 막지 못함으로 인해 철골주차장에는 차량의 이동으로 인해 소음과 먼지가 발생하게 되고, 이러한 소음과 먼지는 인근 지역주민에게 환경오염을 유발시킨다.

따라서 주차장이 턱없이 부족한 우리나라의 현실을 감안하여 주차전용 건축물 건립에는 용적율과 건폐율을 대폭 완화하고 의무화된 각종 부대시설 설치도 최소로 하는 법령 개정이 필요하다. 법령 개정을 통해서 주차건물이 건립된다면 건축물 외관도 일반 건축물과 같이 수려하게 할 수 있고, 소음 방지 및 미세먼지 흡수에 대한 관련시설물, 방법 시스템, 엘리베이터 설치 등으로 인해 지역주민들이 우려하는 사항을 방지하면서 주차난 해소에도 기

여할 수 있을 것이다.

## 2) 거주자우선주차제

현재 거주자우선주차구획선 운영의 문제점은 낮 시간대 비워 있음에도 불구하고 허가 받지 않은 차량은 주차할 수 없다는 것이며, 야간에도 허가 받지 않은 차량이 주차하였을 경우 견인 조치가 매우 어렵다는 것이다. 예를 들어 손님이 찾아와도 비어 있는 거주자 우선주차구획선 이용을 권할 수 없으므로 거주자우선주차구획선 인근 도로에 불법주차를 하게 되어 이면도로 교통소통 불편을 야기 시키는 결과를 초래한다.

따라서 외국의 사례처럼 낮 시간에는 일정시간만 주차를 허용하는 제도를 도입하되 전자지불처리 장치를 설치하여 허용된 일정기간 동안 주차장 이용요금을 지불토록 하고 순시원이 시간을 초과하여 주차한 차량은 과태료 부과와 강제 견인할 수 있도록 하여야 한다.

## 3) 부설주차장 야간개방

부설주차장 야간 개방 실적이 상대적으로 저조한 원인은 부설주차장 관리자들이 외부 불특정 이용자에 대한 거부감과 예기치 못한 돌발 상황 발생 또는 주간에도 자동차를 이동하지 않아 불편을 겪게 되는 것을 우려하기 때문이다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 행정기관에서 해결방안을 제시해야 하는데, 첨단 주차관리시스템 구축 등이 좋은 예이다. 첨단관리 시스템이란 주차장 입구에는 주차상황 자동안내 시스템을 설치하여 현재의 주차장 이용 상태를 안내하고, 자동차 번호 인식기를 탑재한 주차관제기를 도입하여 허가 받지 않은 자동차가 출입하고자 할 경우 차단기 작동이 불가하게 하고 滿車일 때에도 주차 출입 차단기가 열리지 않게 하여 건물 내부 출입시설은 관계자만이 출입할 수 있는 장치를 설치한다. 아울러 CCTV도 설치하여 행정기관에서도 감시할 수 있는 시스템을 구축해야 한다.

또한 허가 받은 시간 이외에 계속하여 주차하고 있는 경우에는 외국의 사례처럼 불법주차로 제재할 수 있는 근거법령을 마련하여 과태료 부과 및 강제견인조치 할 수 있도록 할 경우 부설주차장 관리주체가 우려하는 사항은 완벽하게 해소할 수 있을 것이다.

## 2. 주차위반 단속행정

### 1) 무인단속카메라(CCTV)에 의한 단속 실시

무인단속 카메라는 주차과정 동영상 및 정지영상을 수집할 수 있기 때문에 주차위반 사실을 명백히 확인할 수 있고, 형평성 있는 단속이 가능하다. 따라서 주차단속에 대한 이의제기도 적은 편이고 운전자들의 불법주차 자제 기여도도 높은 편이다. 뿐만 아니라 무인단속카메라에는 도로상황의 실시간 모니터링이 가능하기 때문에 돌발상황 및 재난관리에도 활용할 수 있다는 장점이 있다.

### 2) 중점 주차단속구간 선정의 합리화

도로별 교통량, 주차장 현황 조사 및 주민과 전문가의 의견을 면밀히 검토하여 주차단속을 常侍적으로 해야 하는 상시 주차단속도로와 隨時적으로 해야 하는 수시 주차단속도로를 구분하여 이를 시민에게 적극적으로 홍보해야 한다. 수시 주차단속 대상도로의 경우 주차단속 시기와 방법 등도 고지하여 이에 대한 운전자 주차불만이 없도록 해야 한다.

### 3) 시간대별 도로변 일렬주차 허용

도로별 속도, 교통량 등 교통자료 조사결과를 토대로 오전·오후·야간의 교통흐름이 원활한 일정시간대는 생업에 종사하는 상가를 고려하여 일렬 주차를 허용하는 구간(time permitted parking area)을 설정해야 한다. 현재 도로교통법 에서도 이에 대한 근거규정이 있으나 현재는 지역적 상황을 고려하지 않고 오전 07:00~22:00까지 획일적으로 주차를 제한하고 있기 때문에 각종 주차불만 민원이 발생하는 것이다.

그러나 버스정류장 구간의 경우에는 대중교통 이용자의 안전을 고려하여 상시적으로 강력한 주차단속을 실시하여야 한다. 현재 도로교통법에서는 버스정류장 구간을 10m라고 규정하고 있으나, 이는 운전자에게 명확한 개념으로 다가오지 않는다. 따라서 버스정류장 구간은 기존의 아스팔트 색상과 구별되는 색상으로 포장하여 운전자의 시인성을 높이는 방안을 강구해야 한다.

#### 4) 주차단속요원의 활동영역 최소화

제한된 인원의 주차 단속요원에 대하여 활동영역을 넓게 설정하면 할수록 지역 도로의 주차관리는 그만큼 허술하게 된다. 그러므로 활동영역을 최소화 할 수 있는 방안을 강구하고 이에 따른 담당구역 책임관리제를 도입하여야 한다.

담당구역에 책임관리제를 도입하게 되면 현재 각각 업무분장이 되어 있는 것을 통합할 수 있는데, 예를 들어 주차단속 이외에도 거주자 우선 주차구역, 야간개방 부설주차장, 공영주차장의 부정주차 차량도 관리할 수 있다. 또한 단속요원에게는 담당구역의 주차관리를 빨리 점검할 수 있도록 PDA와 같은 기기를 지참하여 이를 적극 활용토록 하여야 한다.

#### 5) 자동차 바퀴 잠금 제도 도입

서초구청에서 추진하였던 자동차 바퀴 잠금 제도는 현 시점에서 무리라고 판단할 수 있지만 반드시 그렇지만은 않다. 그 근거로 대형차, 고급차 문제 등 前節에서도 언급했듯이 똑같이 도로교통법을 위반하고도 벌칙을 덜 받는 경우가 발생되어 법 집행의 형평성에 크게 어긋난다. 즉 견인할 수 없는 자동차라면 견인에 준하는 정도의 벌칙을 적용하여야 한다. 이러한 제도는 외국 사례에서도 검토하였듯이 선진국에서는 보편화 된 제재수단이므로 우리나라에서도 법 집행의 형평성 확보 측면에서 반듯이 도입해야 할 것이다.

#### 6) 불법주차 단속에 대한 홍보 강화

각종 언론에서 불법주차에 관한 기사를 보면 대부분 불법주차 단속에 대한 문제점 또는 각종 부조리를 고발하는 것이 대부분이다. 단속을 시행하는 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, 어떠한 경우가 주차단속에 따른 과태료 부과를 면제 받을 수 있는지, 이의제기 방법은 어떻게 하는 것인지 등에 대한 자세한 홍보가 필요하다.

### 3. 장기적 해결 방안

#### 1) 차고지 확보 의무제 도입

국가 또는 지방정부에서 주차장이 없는 차량을 위하여 주차장을 확보하여 주는 것에는 한계가 있다. 국토 면적이 좁은 우리나라로서는 자동차를 소유할 경우 반드시 차고지 확보해야 하는 제도가 마련되어야 한다. 현재로서는 다소 무리한 정책일지라도 점차로 이를 반영하는 법령 개정이 필요하다. 언제까지 해결되지 않을 문제점을 가지고 시민들에게 과태료만 부과하고 있을 수는 없을 것이다.

#### 2) 건축법을 초과한 주차장 건립에 따른 획기적 인센티브 제공

현재 신축되는 대부분의 공동주택에서는 주차면수를 건축법에서 정한 1가구 1주차면수 규정대로만 설치하고 있기 때문에 향후 한 가구에 2~3대의 자동차를 보유할 경우 주차면수가 부족하게 된다. 따라서 건축법에서 규정한 주차장 확보비율보다 훨씬 많은 주차면수를 확보하는 공동주택의 경우에는 정부에서 획기적 인센티브를 제공하는 방안을 강구해야 한다.

## V. 결론

본 稿에서는 현재 서울시에서 추진하고 있는 주차정책의 현황과 문제점을 제기하고 이에 대해 선진 외국의 사례의 고찰을 통해 각 정책별 해결방안과 아울러 장기적으로 주차문제를 해결할 수 있는 방안을 제시했다.

현재 서울시에서 추진하고 있는 주차정책은 크게 주차장 확보 정책과 주차위반 단속 정책으로 나누어진다. 주차장 확보 정책에는 마을 공동주차장

건립, 그린파킹 사업, 거주자 우선주차제, 내 집 주차장 갖기 운동, 부설주차장 야간개방 등이 있는데 모두 제각기 문제점을 갖고 있고, 주차단속 행정 역시 단속의 형평성, 무분별한 단속, 단속요원의 부족 등의 문제가 대두되고 있다.

따라서 서울시의 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.

## 참고문헌

1. 서울시 홈페이지, [www.seoul.go.kr](http://www.seoul.go.kr), 2006.