

## 이륜자동차 주차제도의 개선방안

### Improvement of Parking Laws related Motorcycle



안강기



김성유

## I. 서론

신속한 이동성, 단거리 통행의 편리성, 레저 및 여가활동의 증가와 소형 화물에 대한 물류산업의 확대, 유가 인상 등의 사회여건 변화에 따라 이륜자동차의 이용이 늘어나고 있다. 이륜자동차는 법률적으로 자동차에 해당하지만 우리나라의 경우 법적 기준 및 정의가 모호하고, 다른 교통수단에 비해 교통수단으로서의 지위가 낮을 뿐만 아니라 일반차량의 통행에 방해와 위협이 되는 부정적인 교통수단으로 인식되기도 한다.

그럼에도 불구하고 이륜자동차의 이용은 꾸준히 증가하고 있고, 이와 함께 이륜자동차의 토지공간 점유가 새로운 주차문제로 부각되고 있으나, 현재 법령상 이륜자동차 주차시설의 설치의무와 기준이 없어 이륜자동차의 주정차는 필연적인 불법 행위가 될 수 밖에 없는 실정이다. 최근 경찰청의 이륜자동차 불법주차 단속은 이와 같은 현실을 외면한 행정편의적 발상으로서 이륜자동차를 이용하는 동

회와 택배기사를 중심으로 많은 논란을 불러일으키고 있다.

따라서 본 연구는 이륜자동차가 교통수단으로서의 역할을 수행할 수 있도록 이륜자동차의 주차관련 현황과 문제점을 파악하여 주차관련 문제의 법률적·제도적 개선 및 시설설치기준 마련 등 전반적인 주차제도 개선방안과 함께 향후 이륜자동차와 관련된 교통정책의 방향을 제시하고자 한다.

## II. 이륜자동차 주차관련 현황과 문제점

### 1. 이륜자동차 주차 현황

이륜자동차의 주차와 관련된 주차장법 제2조5호는 주차시설을 설치하여야 하는 자동차의 정의에 이륜자동차를 제외한다는 규정을 명시함으로써 이륜자동차의 주차에 대한 법적 근거가 없기 때문에 주차시설의 공급 및 설치가 불가능하여 노상 및 인도 등에 불법주정차를 할 수밖에 없고, 이로 인

안강기 : 한국교통연구원 도시광역교통연구실, agg@koti.re.kr, Phone: 031-910-3168, Fax: 031-910-3229

김성유 : 한국교통연구원 도시광역교통연구실, ksy9295@koti.re.kr, Phone: 031-910-3088, Fax: 031-910-3229



그림 1. 불법 주차차 및 주차시설 설치 현황

해 보행환경의 악화와 심각한 안전사고의 위험을 유발시키고 있다.

법적인 수단이 아니라 현실적인 필요성에 의해 서울시에서는 2001년 이륜자동차의 통행이 빈번한 청계로(27개소), 을지로(18개소), 혼련원로(5개소) 등에 약 500여대의 이륜자동차 주차보관소를 설치하여 운영하였으나, 낮은 이용률, 타 용도로의 사용, 쓰레기 하치장으로의 전락 등 역효과로 인하여 '07.7 청계천 복원공사와 함께 폐쇄하였다.<sup>1)</sup>라고 기록되어 있고, 다른 지자체에서는 이륜자동차 주차시설과 관련된 아무런 대책도 추진되었던 적이 없는 것으로 보인다.

그러나 최근 이륜자동차의 통행이 많아진 도심 및 대규모 판매시설 밀집지역을 중심으로 이륜자동차의 주차문제가 심각해짐에 따라 일부 건축물에서는 이륜자동차 주차공간을 확보하여 운영하는 사례가 나타나고 있다. 또한 대학가 등에서는 학생들의 이용편의를 위해 자전거와 함께 소형 이륜자동차 주차시설을 공급하고 있으나, 이는 법적 근거나 설치기준이 적용된 것이 아니라 자체적으로 설치·운영 중인 것으로 토지공간의 이용 활용도가 매우 낮아 법적·제도적 기준 마련이 시급한 실정이다.

## 2. 지자체 및 이용자 설문조사

연구수행을 위해 실제 이륜자동차의 주차시설의 실무를 담당하고 있는 29개 지자체(7대 도시와 인구규모 50-100만인 규모 도시 5개, 10-50만 도시 8

개, 9개 광역도)<sup>2)</sup>의 공무원과 이륜자동차를 업무 및 주요 교통수단으로 이용하는 운전자 1,150명을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

### 1) 지자체 설문조사 결과

설문대상 지자체의 경우 이륜자동차 주차장을 설치·운영하고 있다는 응답은 0.0%이며, 이유는 법적·제도적 설치 규정이 없다는 응답과 도시 여건상 설치가 불필요하다는 응답이 13개 도시로 나타나 각각 44.8%를 차지하는 것으로 조사되었다. 이륜자동차 주차시설의 설치 필요성에 대한 설문에서는 필요하다 31.0%, 필요하지 않다 48.3%, 모르겠다 20.7%로 나타났는데, 이륜차의 이용이 많고, 이륜차로 인한 불법주차 및 보행환경 저해가 우려되는 지자체를 중심으로 필요성을 인식하고 있는 것으로 판단된다.

또한 이륜자동차 주차시설의 설치를 위해 자동차의 정의에 이륜자동차가 포함되어야 하는가라는 질문에 대해서는 필요하다 34.5%, 필요하지 않다 41.4%, 모르겠다 24.1%로 나타나 이륜자동차의 주차시설이 필요하지 않다는 응답에 비해 자동차로의 지위를 보장해야 한다는 의견이 다소 많은 것으로 조사되었다.

향후 이륜자동차의 주차시설 설치가 법적으로 의무화되었을 때 법 개정방식에 대해 대부분의 지자체는 '주차구획을 설치할 수 있도록 임의 규정으로 하여 설치 비용 등은 지자체 조례로 정하도록 하고 구조 및 설치기준을 정함'이란 응답이 75.9%로 나타났는데 이는 각 지자체마다 이륜자동차 수요나 주차시설 및 운영방식의 특성이 도시에 따라 다를 것으로 판단하여 의무적인 설치보다는 지역적 특성을 반영한 지자체 조례로 정하기를 희망하는 것이 대부분의 지자체 의견인 것으로 판단된다.

결국 지자체를 대상으로 수행된 설문조사에서 이륜자동차의 주차시설이 당장은 필요하지 않다고

1) 서울시정연구원, '서울시 이륜차 운행실태와 향후과제, 2001. 7' 인용

2) 서울, 부산, 인천, 대구, 대전, 광주, 울산 등 7대 도시와 인구 50-100만 고양, 안산,청주, 전주, 창원, 10-50만 남양주, 원주,여수, 아산, 강릉, 정읍, 상주, 서귀포와 9개 광역자치도

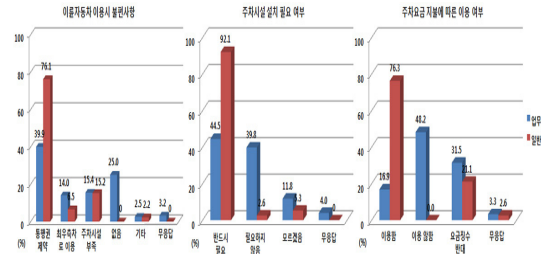
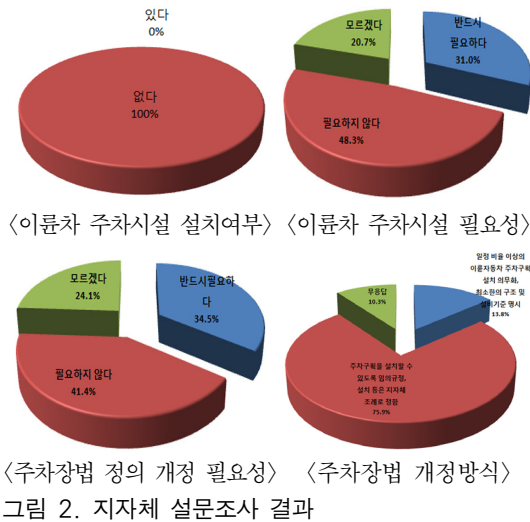


그림 3. 이용자 설문조사 결과

하더라도 주차문제에 있어 향후 설치 규정 및 시설 기준에 대해서는 필요성을 인식하고 있는 것으로 분석되었다.

## 2) 이용자 설문조사 결과

이용자는 업무 이용자와 일반 이용자로 조사 대상을 구분하였는데, 업무 이용자는 대부분 생계수단으로, 일반 이용자는 주요 교통수단이나 레저를 위해 이용하고 있으며, 이륜자동차 이용의 가장 불편한 점은 업무 이용자와 일반 이용자 모두 주차문제 보다 고속도로, 자동차 전용도로 등에서의 통행권 제약이라고 응답(업무 이용자 39.9%, 일반 이용자 76.1%)하였다.

이륜자동차 주차시설 설치 필요 여부에 대해서는 업무 이용자와 일반 이용자 모두 통행의 불편, 도난방지 및 관리, 파손의 우려, 불법주정차 단속 및 범칙금 등의 이유로 주차시설 설치의 필요성을 느끼고 있었지만, 업무 이용자는 주차장이 설치 될 경우 이륜자동차의 특성인 신속성 저하, 요금 징수 부담 등으로 인하여 이용하지 않겠다는 응답(48.2%)이 높게 나타났다.

반면 일반 이용자의 경우 주차시설의 필요성을 매우 높게 느끼고 있어 주차요금을 징수하더라도

주차시설을 이용하겠다는 의견이 76.3%로 대부분을 차지하고 있는데, 이는 통행범위가 자유롭고 주차 목적이 다양하며, 업무 이용자와 달리 생계수단으로 이용하는 것이 아니므로 요금징수에 대한 부담이 적은 것으로 풀이되어 업무 이용자와 일반 이용자의 주차시설 이용 의지에 대한 차이가 나타나고 있는 것으로 판단된다.

이용자에 대한 설문조사 결과는 업무와 일반 이용자의 성격상 약간의 차이를 보이고 있으나, 주차시설의 필요성, 주차시설의 설치 위치 및 시설기준, 이륜자동차의 법적 지위 등에 대해 관련 법의 개정 및 제도적인 개선이 필요하다는 공감대를 형성하고 있는 것으로 분석되었다.

## 3. 이륜자동차 주차관련 문제점 분석

### 1) 법령상의 문제

주차관련 규정을 정의하고 있는 주차장법 제2조의 5호는 “자동차란 「도로교통법」 제2조17호에 따른 자동차(이륜자동차는 제외한다)를 말한다”로 명시3)하고 있어 이륜자동차의 주차시설 설치를 원천적으로 봉쇄하고 있다. 그러나 해당 도로교통법은 자동차의 범위에 이륜자동차를 포함하고 있어 이륜자동차에 대한 법간 용어 정의가 상충되고 있다. 결국 이륜자동차의 주차시설은 주차장법에 의한 주차시설의 설치 의무와 설비기준 자체가 없으므로 자동차의 범위에 이륜자동차를 포함시켜 이륜자동차 주차시설을 설치할 수 있도록 주차장

3) 연구 수행 당시의 법령으로 이후 법 개정이 추진되어 현재에는 이륜자동차도 자동차의 정의에 포함되어 있음

법의 개정이 반드시 필요하다.

또한 이륜자동차를 정의하고 있는 도로교통법 제2조17호는 「자동차관리법 제3조1항」의 근거에 의해 이륜자동차를 자동차에 포함시키고 있으나, 18호 규정에서는 이륜차 가운데 배기량 125cc 이하의 이륜자동차와 배기량 50cc 미만의 원동기를 단 차에 대해 이륜자동차가 아닌 “원동기장치 자전거”로 규정하고 있다. 그러나 자동차관리법 제3조와 동법 시행규칙 제2조 5호에는 배기량 50cc 미만만을 이륜자동차에서 제외함으로써 사실상 50cc 이상은 이륜자동차로 규정하게 되어 도로교통법과 자동차관리법상의 이륜자동차에 대한 정의가 달라 이륜자동차 이용자는 물론 관리자 측면에서도 개별법 적용에 따른 혼란이 발생되므로 두 법령 모두를 개정하여 이륜자동차의 정의를 명확히 규정하여야 한다.

## 2) 운영상의 문제

우리나라는 이륜자동차의 주차시설 설치, 설비기준에 대한 법적, 제도적 장치의 미비로 인하여 공식적으로 이륜자동차의 주차시설 운영 사례는 없는 실정이다. 전반적으로 이륜자동차 주차시설의 필요성에 대해서는 공감하고 있으나, 본 연구에서 수행한 지자체, 이용자 설문조사의 결과를 볼 때 실제 주차시설의 설치와 운영에 있어서는 여러 가지 문제점 발생과 논란의 대상이 될 것으로 예상된다.

### (1) 주차시설의 필요성

법적으로 이륜자동차의 주차시설 설치를 의무화할 경우 실제 이용율에 따라 이륜자동차의 주차시설 필요성 여부에 대해서는 지자체별, 이용자별 엇갈린 의견이 나타나고 있어 현실성을 고려할 때 주차시설 설치 의무화에 대한 논란이 발생할 수 있다. 이러한 문제는 주차시설 설치에 대한 필요성 여부로 판단될 문제가 아니라 정책적인 판단과 의사결정에 따라 설치 의무 규정과 시설의 설비기준이 법과 제도적으로 마련되어야 한다는 기본적인 명제를 통해 결정되어야 한다.

사회여건의 변화에 따라 이륜자동차의 이용 증가와 이로 인한 주차문제가 발생되었으며, 이는 향후 계속 심화되고 반복될 문제이기 때문에 이륜자동차의 주차시설 설치에 대한 최소한의 법과 제도적 장치로서 주차시설 설치의 법적 근거와 시설설비에 대한 최소한의 적정 기준은 마련되어야 한다.

### (2) 주차시설의 설치장소

주차장법 상 주차시설의 설치는 노상, 노외, (건축물)부설주차장으로 구분되어 있는데, 이륜자동차의 특성상 시설물과의 접근성, 주차의 용이성 등을 고려할 때 이륜자동차 주차시설은 추가적인 주차공간의 확보가 아니라 기존 시설을 이용한 이륜자동차 주차공간의 공유를 통해 추진되어야 한다.

또한 주차시설의 이용율을 향상시키기 위해서는 접근이 용이한 노상 및 건축물 출입구 주변 등에 소규모의 건축물부설주차장 위주로 공급되어야 실효성을 높일 수 있다.

### (3) 주차요금 제도

이용자 설문조사에서 생계형인 업무 이용자의 경우 이륜자동차 주차시설이 생겨도 요금을 징수할 경우 주차시설을 이용하지 않겠다라는 응답이 44.3%, 주차요금을 징수해서는 않된다라는 응답도 30.7%로 나타나 이륜자동차의 주차요금 징수에 대해 강하게 반발하고 있는 것으로 조사되었다. 이는 주차에 대한 교통문화 의식이 부족한 것으로 이륜자동차의 주차시설을 건설·운영하게 될 경우 시설이용에 따른 요금의 부과는 불가피하다는 것을 이용자가 인식하여야 한다. 이와 함께 주차정책을 시행하여야 하는 정부에서는 요금수준이 어느 정도로 결정되어야 이용자가 납득될 만한 것인가에 대한 정책적 결정이 중요하므로 이에 대한 면밀한 검토가 추진되어야 한다.

### (4) 법 개정 및 적용방식

이륜자동차의 주차시설 설치 의무를 명문화할 경우 모든 지자체에 공통된 기준을 적용하는 방안이 적절한 것인지에 대한 지자체 설문조사 결과는

반대의견이 많다. 즉, 중앙정부에서는 이륜자동차의 주차시설과 관련하여 설치의 필요성과 의무화 규정을 마련하고, 최소한의 구조 및 설비기준을 명시하되, 기타 세부적인 관련사항은 지자체의 특성에 맞도록 조례를 통해 주차구획과 설치비율 등에 대해서 임의 규정할 수 있도록 하는 법적·제도적 방안이 필요하다.

### III. 이륜자동차 주차제도의 해외 정책사례와 시사점

이륜자동차의 이용이 다들 것으로 기대되는 선진 4개국(미국, 영국, 프랑스, 일본)과 개발도상 2개국(중국, 태국)에 대해 이륜자동차 주차정책에 대해 도입 배경과 개선사례, 주차시설 설치에 대한 법 조항 및 기준, 운영관리기법 및 관련 법령 등을 중심으로 조사·분석하고, 시사점과 국내 도입가능성을 검토하였다

#### 1. 주요 내용

이륜자동차를 주요 생활교통수단으로 사용하는 개도국의 경우 오히려 이륜자동차의 주차시설에 대한 법령과 기준이 매우 열악한 수준인 것으로 조사되었으며, 선진국일수록 이륜자동차를 교통수단으로 인정하여 설치의무 및 시설기준을 제도화하고 있었다. 여기서 주목할 사항은 지방분권이 확립된 선진국일수록 중앙정부 차원의 설치의무 법안과 표준기준이 마련되어 있으며, 실제 건설과 운영을 담당하게 되는 지자체에 많은 사항을 위임하여 세부적인 운영은 지자체 특성에 맞게 조례로 정하여 집행토록 하는 제도적인 체계가 구축되어 있다.

##### 1) 중앙정부의 법적 규정 및 기준

선진국의 경우 중앙정부는 주차시설 설치에 대한 규정을 마련하고, 세부적인 설치방식과 설비기준 및 운영에 대해서는 지자체의 여건과 특성에 맞도록 임의규정을 정할 수 있도록 되어 있으나, 개

도국의 경우 명문화된 규정이 미흡한 것으로 조사되었다.

- 미국 : 설치기준의 지침을 작성하고, 필요에 따라 주(州)정부에서 설치의무와 기준을 조례로 규정
- 영국 : 국가교통계획에 설치 규정을 정하고, 지자체에서는 자체 계획에 의해 설치방안과 기준을 설정하여 운영
- 프랑스 : 도로교통법 및 도시교통계획에 자동차와 유사한 주차의무 및 주차방식과 주차시설, 주차공간의 확보에 대한 규정을 마련
- 일본 : 주차장법의 개정을 통해 이륜자동차 주차설치를 의무화 하고, 설계지침을 통해 노상 주차시설의 설비기준을 마련하고 있으며, 지자체는 별도의 자체 조례보다 설비지침에 따라 주차시설의 설치 및 설비기준을 적용
- 중국 : 이륜자동차의 정의 자체가 자전거에 맞추어져 있어 대부분의 규정은 자전거 대비 이륜자동차(2배 수준)를 적용하여 운영
- 태국 : 이륜자동차가 주 교통수단으로 활용되고 있음에도 중앙정부 차원에서 별도의 주차 관련 법 규정은 없으며, 이용에 따른 처벌 및 규제조항을 적용

##### 2) 주차정비 대상의 선정

선진국일수록 이륜자동차를 일반 자동차와 같이 주차정비 대상으로 규정하여 주차시설의 설치에 대해 적극적이며, 반면 개발도상국일수록 생활형 교통수단으로서 자전거와 같이 취급되어 주차시설 설치에 대한 법령도 미비한 것으로 조사되었다.

- 미국, 영국, 프랑스, 일본 : 자동차의 범주에 이륜자동차를 포함시켜 배기량, 크기 등에 따라 이륜자동차를 분류하여 주차정비 대상으로 선정
- 중국 : 자전거 주차시설에 포함
- 태국 : 별도의 주차정비 대상에서 제외

##### 3) 주차면수에 대한 기준

자동차 건축물부설주차장의 경우 시설물의 종류

나 연면적 등에 따라 최대 혹은 최소기준을 적용하여 주차면수를 관련법에 의해 규정하고 있으나, 이륜자동차의 경우에는 이러한 기준이 미흡한 편으로 일부 국가에서 승용차의 주차면수를 기준으로 일정 비율의 주차면수를 지정토록 하고 있다.

- 미국 : 승용차 주차장의 면적기준 및 승용차 대수의 비율을 적용하여 이륜자동차의 주차면수를 결정
- 영국 : 시설물의 종류와 용도에 따라 승용차의 주차면수를 산정하고, 5% 혹은 10대당 1대의 이륜자동차 주차시설을 조례로 지정
- 프랑스 : 노상 및 노외의 경우 활용공간의 유무에 따라 설비기준을 마련하여 지자체에서 적정 수준을 공급
- 일본 : 주차면수에 대한 별도의 기준은 없음
- 중국 : 시설물별 자전거의 주차면수를 설정
- 태국 : 별도의 기준 없음

#### 4) 주차시설 설비기준

선진국의 경우 주차공간(Bay) 혹은 주차구획선(Lot or Stall)에 대해 주차방식에 따라 이륜자동차 주차시설의 설비기준에 대한 설계지침을 마련하여 주차시설을 공급토록 하고 있다.

- 미국 : 이상적인 구획선 기준 4.5ft×8.0ft (1.37m×2.44m)
- 영국 : Bay를 위주로 1.7m×4.5m-2.5m× 6.0m, 구획선 설치(필요시 이륜자동차의 제원을 3등급으로 분류하여 지정)
- 프랑스 : 직각주차에 대한 규정은 없으나, 대각주차에 대해서는 각도별 주차구획의 설비기준을 마련 1.1m(1.2m)×2.3m(2.6m)
- 일본 : 노상주차에 대해 1.0m×2.3m로 설정하고 주차방식에 따라 별도의 기준을 설정
- 중국, 태국 : 자전거 주차시설 설비기준 적용

## 2. 시사점 및 국내 도입방안

해외 사례의 분석을 통해 우수한 사안에 대한

시사점을 파악하고, 이륜자동차 주차문제와 관련하여 아무런 법적·제도적 장치가 없는 우리나라에 적용 가능한 도입방안을 검토하였다.

우선적으로 중앙정부는 이륜자동차의 주차시설 설치를 위한 주차장법을 개정하여 주차시설 설치를 의무화하고, 관련 하위 법령(시행령 및 시행규칙 등)에 이륜자동차 주차와 관련된 기본사항의 법적 명문화를 추진하여야 한다. 또한 시설설치에 따른 최소한의 적정 표준 설비기준을 마련하고, 세부사항에 대해서는 지자체 조례로 만들도록 임의 규정으로 하여 지역여건과 특성이 반영될 수 있는 주차시설을 설치·운영토록 하는 방안의 도입을 검토하여야 할 것이다.

대부분의 해외 사례에서 볼 수 있듯이 이륜자동차 주차시설은 접근성과 주차 용이성을 고려하여 노상주차장을 위주로 되어 있으며, 새로운 주차공간을 만들기보다 기존 자동차 주차공간의 공유 및 유희 토지와 여유 보행공간의 활용, 신 개발지 등을 이용하여 주차시설을 설치하고 있다. 가용토지공간이 부족한 우리나라에서도 도시부 주차정책 등을 고려하여 기존 자동차 주차장의 일정 공간의 활용, 건축물 출입구 근처 단기간의 주정차 허용 등의 방안을 도입하여 이륜자동차 주차시설의 이용 활성화를 위한 관련 제도의 정비가 동시에 추진되어야 한다.

## Ⅳ. 이륜자동차 주차제도 개선방안

### 1. 관련법의 개정(안)

이륜자동차의 주차제도 개선을 위해서는 주차시설의 설치와 설비기준에 대한 기본 법령인 주차장법을 개정하여 이륜자동차의 주차시설 설치 의무와 설치기준이 마련되어야 하며, 도로교통법상 이륜자동차의 정의가 명확하게 규정되어야 하므로 이를 위한 법령 개정(안)을 다음과 같이 제시한다.

·주차장법(제2조5호: 이륜자동차 포함, 제19조  
①항 : 부설주차장 설치 임의규정)

구분	개정 전	개정 후
주차장법 제2조5호	“자동차”란 「도로교통법」 제2조제17호에 따른 자동차(이륜자동차는 제외한다)를 말한다.	“자동차”란 「도로교통법」 제2조제17호에 따른 자동차(다만, 이륜자동차는 「자동차관리법」 제3조에 따른다)를 말한다. → 법안 수정
주차장법 제19조 ①항	국토의 계획 및 이용에 관한 법률(중략) 설치하여야 한다.	국토의 계획 및 이용에 관한 법률(중략) 설치하여야 한다(다만 이륜자동차 부설주차장은 필요한 경우 설치 대상 시설물의 종류와 설치기준을 해당 지방자치단체의 조례로 정한다). → 법안 추가

·도로교통법(제2조18호: 이륜자동차의 정의)

구분	개정 전	개정 후
도로교통법 제2조18호	“원동기장치자전거”라 함은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 차를 말한다. 가. 「자동차관리법」 제3조의 규정에 의한 이륜자동차 가운데 배기량 125cc 이하의 이륜자동차 나. 배기량 50cc 이하의 이륜자동차 다. 배기량 50cc 이하의 이륜자동차 (전기를 동력으로 하는 경우에는 정격출력 0.59킬로와트 미만의 원동기를 단 차	“원동기장치자전거”라 함은 배기량 50cc 이하의 이륜자동차 (전기를 동력으로 하는 경우에는 정격출력 0.59킬로와트 미만의 원동기를 단 차 → 법안 삭제

## 2. 이륜자동차 주차시설 표준 설치기준(안)

일반 자동차에 대한 주차시설의 주차구획 및 설치기준 등은 주차장법 시행규칙에 주차구획(제3조), 노상주차장의 설비기준(제4조), 노외주차장의 설치에 대한 계획기준(제5조), 노외주차장의 구조 및 설비기준(제6조), 부설주차장의 구조 및 설비기준(제11조) 등에 규정되어 있으나, 이륜자동차 주차시설과 관련된 사항은 전무한 실정이다.

따라서 해외의 설치기준과 우리나라에서 판매·운행 중인 배기량별 이륜자동차의 제원 및 Human Scale을 고려하여 소형과 표준형인 중(대)형 주차구획선의 주차방식별(평행주차, 직각주차, 30° 및 45°대각주차) 표준 설치기준(안)을 작성하고, 이에 따른 시행규칙의 세부 사항에 대한 개선방안을 다음과 같이 제시한다.

표준 설치기준을 작성함에 따라 시행규칙 제3조 1항1호 평행주차형식의 너비와 길이 규정에 이륜자동차 관련 사항을 추가, 주차장법 제2조7에 이륜자동차 주차구획의 구분 추가, 시행규칙 제6조1항2호에서 이륜자동차 전용 출구의 전방후퇴선 길이 추가, 시행규칙 제6조1항3호 나목에 출입구 개소수와 주차방식에 따른 차로의 너비 결정은 조례로 정하도록 내용을 신설 및 추가, 시행규칙 제6조 1항5호 나목에서의 굴곡부에 대한 이륜자동차의 회전반경 규정의 추가 등의 법령 개정도 추진<sup>4)</sup>되어야 한다.

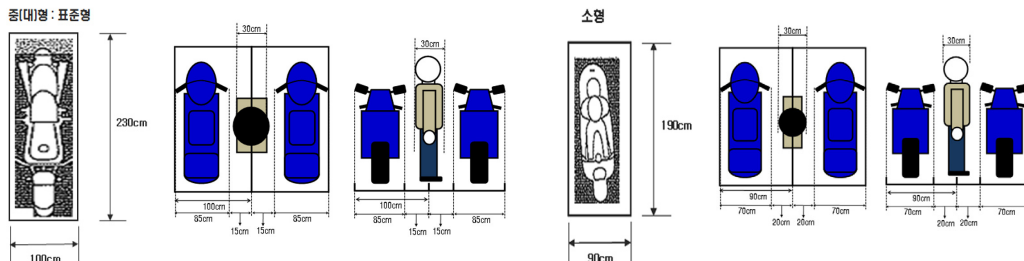


그림 4. 우리나라 이륜자동차 주차구획의 표준 설치기준(안)

4) 이와 관련된 세부 사항은 ‘이륜자동차의 주차개선에 관한 연구, 국토해양부, 2010. 10’ 참조



## V. 결론 및 정책제언

본 연구는 우리나라 이륜자동차의 주차 및 관련 현황 및 설문조사를 통해 문제점을 파악하고, 해외 사례의 조사·분석을 통한 시사점과 도입가능성을 검토함으로써 이륜자동차 주차제도 개선을 위한 법안 개정(안) 및 표준설치 기준(안)을 제시하기 위한 것이다. 이를 위하여 이륜자동차 관련 문제의 근본 원인을 개선·정비하기 위한 정책추진 방향, 관련제도의 정비방안을 제시하고, 법 개정에 따른 중앙정부와 지방정부의 역할 분담 방안 등을 제안하였다.

현재 본 연구결과를 토대로 주차장법과 도로교통법의 개정이 일부 추진되었으며, 이를 통해 서울시와 서울시의 일부 자치구(종로구, 영등포구, 광진구 등)에서는 이륜자동차 주차시설을 설치하여 운영하고 있어 연구결과가 실제 교통정책 수립과 교통대책에 기여하였다

본 연구에서 제시한 설비기준 등은 보다 많은 시간과 노력을 통해 작성되어야 하므로 이륜자동차의 주차관련 초기연구로 수행된 본 연구를 앞으로 더욱 발전시켜 나가야 할 것으로 판단된다.

## 참고문헌

법제처(2010), 주차장법 및 관련 법령  
 법제처(2010), 자동차관리법 및 관련 법령  
 법제처(2010), 도로교통법 및 관련 법령  
 경찰청(2010), 이륜자동차의 주행안전성 증진에 관한 연구  
 국토해양부(2009), 이륜자동차의 차종분류 개선 연구  
 국토해양부(2008), 이륜자동차 관리제도의 개선방안 연구  
 김지석(2010), 이륜차문화 제도개선에 관하여  
 김지석(2010), 이륜자동차 주차의 개선되어야 할 문제  
 김필수(2006), 한국 자동차업계 이슈 진단

서울연구원(2001), 서울시 이륜차(오토바이) 운행실태와 향후과제  
 정강(2008), 이륜자동차 운행문화 개선을 위한 국회공청회 발제자료  
 Certu(2007), Le stationnement des cyclomoteurs et des motorcyclettes en agglomération  
 Dept. for Transport(UK), Traffic Advisory Leaflet2/02(2005) : Motorcycle Parking, 2002.3  
 Parking Standards & Transport Contributions Supplementary Planning Guide  
 ESSEX Planing Officers Association(2001), Vehicle Parking Standard  
 Motorcycle Action Group(UK 2002), A Guide to the Design and Provision of SECURE PARKING FOR MOTORCYCLE  
 USAF(2007), Landscape Design Guide : Parking Areas  
 Wayne D. Cottrell(2007), Development of Motor-cycle Parking Design Guidelines  
 日本道路協會(2007), 路上自轉車·自動二輪車等駐車場設置指針 同解説  
 日本 國土交通省(2010), 自動二輪車에 關한 對應과 駐車場整備 對策