

■ 論 文 ■

# 제주시 거주자우선주차제 문제해결 요소 탐색에 관한 연구

## The Study on the Analyzing Factors to Resolve Problems of Jejudi Residential Parking Permit Program

황 경 수

(제주대학교 행정학과 조교수,  
제주대학교 사회과학연구소 연구원)

임 수 길

(제주특별자치도 교통항공정책과  
차량관리담당 사무관)

### 목 차

I. 서론	t검정
II. 이론 및 선행연구	2. 거주자우선주차제 문제해결 요소 찾기 위한 로지스틱 회귀분석
1. 주차수요관리정책과 거주자우선주차제	V. 거주자우선주차제 성공을 위한 정책제언
2. 거주자우선주차제 선행연구	1. 단속강화
3. 분석의 틀	2. 친지방문을 위한 주차공간 확보
III. 제주시 거주자우선주차제 운영현황	3. 주변 상권에 대한 영향 최소화
1. 거주자우선주차제 운영실적과 계획	4. 소방도로의 기능과 거주자우선 주차제와의 조화유도
2. 거주자우선주차제 시행과정에서의 개선을 요하는 사항	5. 주차공급 확보를 위해 회전을 높이기
IV. 거주자우선주차제 문제해결 요소 찾기 위한 실증분석	VI. 결론
1. 거주자우선주차제 문제해결방안에 대한	참고문헌

**Key Words :** 거주자우선주차제, 회귀분석, 단속강화, 친지방문 주차공간 확보, 상권으로의 영향 최소화  
 Residential Parking Permit Program, Logistic Regression Analysis, Exercise stricter control over illegal parking, Secure the parking lots for visitors, Minimize the impact on the declining sales of the shops near shopping streets

### 요 약

본 연구의 목적은 제주시에서 운영하고 있는 거주자우선주차제 사례를 통하여 최근 우리나라 지방자치단체에서 주로 채택하고 있는 거주자우선주차제도의 문제점을 찾고, 그에 대한 성공요인을 모색하는 것이다. 제주시는 2005년 10월부터 거주자우선주차제를 시범운영하였고, 2007년 10월부터는 본격적으로 도심 지역에서 실시하고 있다. 그 도입 배경을 보면 첫째, 주택가 이면도로의 무분별한 주차로 인하여 발생할 수 있는 각종 재난사고의 확산 방지로 주민의 안녕 유지, 둘째, 쾌적한 주차환경 조성으로 주민의 생활 영위권 보장을 위한 것이다. 거주자우선주차제 성공을 위한 방안을 물어본 결과 “의사결정시부터 지역주민의 참여가 이루어져야 한다”에 대한 설문에서 ‘그렇다’와 ‘매우 그렇다’라고 응답한 비율이 87.5%로 가장 높았다. 가장 우려하는 내용은 “친척들이 방문해도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선해야 한다”라는 질문에 있었다. 응답자의 36%가 부정적인 의견이었으며 이는 친척들이 무료로 방문할 수 있기를 바라는 마음에서 우려하는 것으로 이해할 수 있겠다. 로지스틱 회귀분석 결과 특히 중요시해야 할 요소는 “단속을 철저히 해야 한다”, “친척들이 방문해도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선해야 한다”, “인근 상권 주민의 매출감소를 해결하는 방안을 마련해야 한다” 등으로 정책적 제언을 하자면 첫째, 단속강화, 둘째, 친지방문을 위한 주차공간 확보, 셋째, 주변 상권에 대한 영향 최소화, 넷째, 소방도로의 기능과 거주자우선주차제와의 조화유도, 다섯째, 주차공급 확보를 위해 회전을 높이기라고 할 수 있다.

The purpose of this study is to analyze factors for resolving problems of Jejudi Residential Parking Permit Program and to draw up a plan by examining Jejudi case. This program was started by way of showing an example in October, 2005, and then has been put in practice in the heart of Jejudi since October, 2007. Jejudi government introduced this system to prevent all kinds of accidents by the indiscreet parking near the residential street and to guarantee the rights to live comfortably by encouraging a pleasant parking environment. As the result of the survey which is about residents' participation from the process of decision-making, the answers such as "Should Participate" and "Surely should participate" are at the high rate of 87.5 percent. A matter of the utmost importance is that this system should be reformed to make the visitors pay parking if they want to park near there. Almost 36 percent of the respondents have a negative opinion, and this is because they consider their visitors. Especially the important factors from the Logistic Regression Analysis are that the government should exercise stricter control over illegal parking, that the system should be improved for the visitors to pay parking, and that the government should support the declining sales of the shops near shopping streets. The suggestions are as follows. First, the government should enforce on reducing the illegal parking. Second, they should secure the parking lots for visitors. Third, they should minimize the impact on the declining sales of the shops near shopping streets.

본 논문은 2007년 12월 21일 제6회 제주언론인 포럼에서 저자가 발표했던 “제주시 주차난 해결을 위한 정책 모색”이라는 글에서 거주자우선주차제 내용을 부분인용하고 추가하여 작성한 글임을 밝혀둡니다.

## I. 서론

본 연구는 최근 우리나라 지방자치단체에서 주로 채택하고 있는 거주자우선주차제도의 문제요소를 찾고, 거주자우선주차제의 성공을 위한 방안을 찾는 것에 목적이 있다.

제주도에서는 거주자우선주차제는 물론 1997년 2월 이래 차고지증명제가 시행되고 있어 주차정책에 대한 관심은 어느 지역보다 높다고 할 수 있다. 지역주민들도 이러한 제도의 시행을 통해 어느 타 자치단체보다 주차문제의 심각성과 정책에 대한 이해, 그리고 문제점에 대한 관심이 많은 실정이다.

주차정책은 단지 주차에 대한 정책으로서만이 아니라 교통수요관리의 모토가 되며, 대중교통정책이나 보행정책, 그리고 사고로부터의 안전과 관련이 있어 도시교통정책의 가장 중요한 근간이 된다고 해도 과언이 아닐 것이다.

본 연구의 범위는 거주자우선주차제가 시행되고 있는 제주시의 행정동지역을 범위로 해서 이루어졌다. 참고로 이 지역은 제주도에서도 차고지증명제가 적용되는 지역이다. 주차정책과 관련하여 많이 학습된 지역이라 할 수 있다. 따라서 필자는 이 지역에서의 설문조사가 다른 지역에서의 설문조사보다 더욱 설득력을 가질 것이라 생각한다. 설문조사에서는 거주자우선주차제도 성공방안에 대해 교차분석을 통해서 그 경향을 알아보고, 거주자우선주차제도에 대해 찬성그룹과 반대그룹간의 각 방안에 대한 t검정을 실시했으며, 로지스틱회귀분석을 통해 거주자우선주차제도에 가장 큰 영향을 미치는 요소를 찾아 그 내용을 중심으로 개선방안을 찾는 과정을 거쳤다.

## II. 이론 및 선행연구

### 1. 주차수요관리정책과 거주자우선주차제

주차정책과 관련 선행연구를 보면 정책적 연구는 주로 경제적 부담을 줄으로써 효율적인 정책을 도모하자는 주차수요관리정책 연구들이 주를 이루고 있으며 본 연구의 주제가 되고 있는 거주자우선주차제도 이러한 주차수요관리정책의 하나라 할 수 있다. 외국의 주차수요관리정책의 선행연구들을 살펴보면 다음과 같다.

Ison과 Rye가 같이 쓴 논문(2006)에서 Albert와 Mahalel의 글을 인용하면서 운전자들은 도로의 통행료를

피하려는 의사가 72%라면 주차요금을 피하려는 의사는 54%로 주차요금정책에 대해서는 그래도 수용하려는 의사를 가진다고 한다. 그리고 Button의 연구를 빌어서 승용차 운전자들은 주차로 하루 중 95%를 사용하고, 트럭운전자들도 85%를 주차에 사용한다고 보고하고 있다.<sup>1)</sup> 그러면서 이렇게 많은 시간을 주차에 할애하고 통행료보다는 정책불응도 적기 때문에 효과적인 교통관리를 위해서 주차정책은 아주 중요한 교통정책의 도구 중 하나라고 강조하고 있다.

Matsoukis의 연구(1995)는 그리스의 Patras라는 도시를 사례로 주차공간의 운영과 관리를 민영화시키면서 그 부담을 수요자가 부담하도록 하는 정책의 동기와 결과에 대한 내용으로 구성하고 있다.<sup>2)</sup> 민영화의 원인 중 하나는 첫째, 지방자치단체들이 어려워져 주차관리를 위한 적극적 투자가 어려운 실정, 둘째, 경찰의 단속에 의지하는 경향, 셋째, 주차요금만으로 주차공간관리의 충당이 어렵다. 넷째, 공공기관에서 관리함으로써 디자인이나 위치의 편함, 저렴한 요금 등의 확보가 모자라는 것에 기인하고 있다고 주장하고 있다. 민영화 결과는 성공적이었고, 도시에서 민영화 정책이 받아들여지고 있으며, 그 정책은 그리스 전체로 확대되고 있다고 보고하고 있다.

Petiot의 연구(2004)는 주차요금이 도시교통정책에 중요한 역할을 한다는 것을 전제하면서 주차요금부과가 주차회전율을 높여줌으로써 주차장의 확보의 간접적 효과를 주어 주차의 편의를 증진시켜준다는 것과 통행의 마지막에 부과하는 통행료(trip-end toll)의 역할을 함으로써 통행료가 없는 지역에서 통행의 최적화를 유도하여 차량의 수요를 줄여주는 효과가 있다고 주장하고 있다. 그러나 논문의 말미에서는 주차요금은 주차회전율을 높이고, 그 자체가 주차공급을 확대하는 간접 효과가 있어서 운전자들에게 새로운 통행수요를 창출하여 교통량을 증가시킬 우려가 있다는 측면도 논의하고 있다.<sup>3)</sup>

이러한 경제적 부담을 주는 주차정책 중 하나가 거주자우선주차제(Residential Parking Permit Program, RPPP)라 할 수 있다. 이 거주자우선주차제는 일정한 블록을 지정한 후 주차구획선 내 주차를 거주자에게 허가하고 이외의 장소는 불법주차로 인정하여 단속하는 것으로 외부인의 무단 주·정차 행위를 금지하며 거주자에 한해 주차를 허가하는 제도이다. 특히, 차량 보유율이 높고 주거지 내에서 외부인의 주차가 일반적으로 허용되는 지역, 상업지구 또는 업무지구

1) Stephen Ison and Tom Rye, "Parking," *Transport Policy*, Volume 13, Issue 6, November 2006.

2) Evangelos C Matsoukis, "Privatization of parking management in Greece," *Transport Policy*, Volume 2, No.1, 1995.

3) Romain Petiot, "Parking enforcement and travel demand management," *Transport Policy*, Volume 11, Issue 4, 2004.

속해 있거나 인근에 있어서 유발교통량이 많고 외부차량이 주거지내 도로를 주차장으로 사용함에 따라 거주자 주차문제가 심각한 지역에서 실시되고 있다. 이러한 제도의 시행에 따라 다른 지역에서는 미 시행 지역과의 형평성, 주차수요공급의 불균형으로 주차권을 부여할 수 없을 때의 주차장소, 관리 및 운영상의 문제점 등이 발생하고 있다는 보고가 있다.<sup>4)</sup>

2. 거주자우선주차제 선행연구

1990년대 중반이후 거주자우선주차제에 대한 연구와

실천경험이<sup>5)</sup> 늘어나면서 우리나라의 대부분의 자치단체에서는 많은 관심을 가지고 있다.

보고서로는 서울시정개발연구원(1996)의 연구<sup>6)</sup>, 인천발전연구원의 최창호(2001), 대구의 사례를 중심으로 연구한 대구경북개발원의 권태범 보고서(2002)<sup>7)</sup> 등이 있으며, 일반학술지와 학위논문으로 발표된 대표적인 연구를 살펴보면 윤판·나성현(1999)의 논문, 전중훈(2004) 논문<sup>8)</sup>, 이상순(2005)의 박사논문<sup>9)</sup>, 심규열(2006)의 석사논문<sup>10)</sup> 등이 있다. 이러한 내용을 표로 정리하면 <표 1>과 같다.

<표 1> 선행연구의 내용정리

구분	선행연구	연구내용
보고서에서 나타난 거주자우선주차제	서울시정개발연구원 (1996)	· 주차 수요와 공급 즉 수급차이 최소화 · 거주민의 부담 최소화 · 빈주차공간에 자유로운 주차를 위한 불특정 주차허가권 부여 · 상가거주민에 대한 고려 · 주차권배정의 우선순위 · 방문자에 대한 처리문제
	인천발전연구원 최창호(2001)	· 주차공급능력을 재확인 · 주차공간의 추가 확충대책 강구 · 공원지하주차장 건설기준 완화 · 세금감면대상주차시설을 주차대수 20대 이상에서 10대 이상으로 완화
	대구경북개발원 권태범(2002)	· 주차질서에 대한 기본 인식을 확립해야 · 최소한의 소통공간을 확보해야 · 사유재산인 자동차의 보관책임을 소유자 스스로 확보해야
학술논문에 나타난 거주자우선주차제	윤판·나성현(1999)	· 지역적인 형평성 고려 · 주차구획선 확보와 자동요금징수기 · 집중적인 단속 · 공단설립 · 전산시스템구축으로 신뢰성, 정확성, 편리성 등의 확보와 각종 문제점에 대한 즉각적인 대안제시 · 주간에 높은 요금 부과, 거주자에게는 낮은 요금 · 내집주차장 갖기 운동과 병행
	전중훈(2004)	· 주차거리가 멀수록 제도의 선택확률이 낮아짐. · 전일제의 거주자우선주차제에 대한 선택확률이 높음. · 야간이 주간보다 선택확률이 높음. · 주차요금이 높을수록 거주자우선주차제에 대한 선택확률이 낮아짐. · 불법주차단속정도는 거주자우선주차제 시행에 별로 영향을 미치지 않음. · 집 앞 도로의 폭이 넓을수록 거주자우선주차제의 효용이 높은 것으로 해석.
	이상순(2005)	· 통합운영을 위한 유무선 통합 시스템인 mobile computing을 설계하고 구현.
	심규열(2006)	· 외국의 주차장관련법 비교 제안

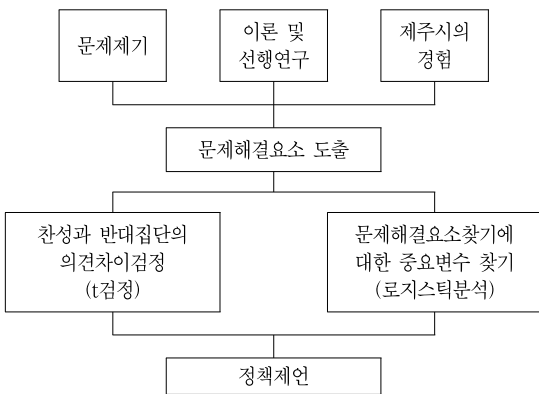
자료 : 학자들의 선행연구를 검토하여 필자가 재정리함.

4) 윤판·나성현, “거주자우선주차제 시행에 따른 사후평가에 관한 고찰,” 한국문화관광학회, '문화관광연구, 제1권 제1호, 1999.  
 5) 서울의 경우 1995년 12월 29일자로 주차장법 노상주차장의 사용제한 규정에 주거지역에 설치된 노상주차장으로서 인근주민의 자동차를 위한 경우에는 전용주차구획을 설치할 수 있도록 함으로써 거주자 우선주차제를 제도적으로 시행할 수 있는 근거를 마련했다. 1996년 3월 11일 서울지방 방첩 제227호로 주택가의 야간 박차난 해소 및 주차질서 확립을 위하여 거주자 우선주차제에 대한 세부시행지침을 마련하고 1996년 7월 1일자로부터 각 구별로 실시할 수 있도록 조례 개정 등을 추진했다. 1996년 3월 20일에 강동구 상일동 333번지에서 312번지 5호까지의 도로상의 주차구획 48면, 고덕 2동 226번지에서 228번지 5호까지의 도로상에 주차구획 57면을 설치하고 시범운영을 하기 시작했다. 최창호, '인천광역시 주차정책방향 연구', 인천발전연구원, 2001, p.59.  
 6) 서울시정개발연구원, “주택가 주차공간 확충방안 연구(거주자우선주차제를 중심으로),” 1996.  
 7) 권태범, '대구광역시 주차문제 개선방향 : 주택가 주차문제를 중심으로,' 대구경북개발연구원, 2002, p.22.  
 8) 전중훈, “거주자우선주차제의 시행대안 선택모형에 관한 연구,” 영남대 대학원 석사학위논문, 2004, pp.57-58.  
 9) 이상순, “거주자우선주차제를 위한 유무선 통합 시스템의 설계 및 구현,” 인천대 대학원 박사학위논문, 2005.  
 10) 심규열, “단독주택지 주차문제의 개선방안에 관한 입법론적 고찰 : 대전광역시를 중심으로,” 충남대 특허법무대학원 석사학위논문, 2006.

선행연구를 검토한 결과 우리나라에서 연구된 연구 중 보고서형식을 띤 연구는 주로 거주자우선주차제의 도입과 개선방안에 초점을 맞추고 있다. 학술논문에 있어서도 연구방법론에 있어서도 주로 제도의 비교연구와 법률적 검토의 방법에 의존하고 있음을 알 수 있었다. 최근에는 계량적인 접근을 통해서 거주자우선주차제의 성공을 위한 요소찾기 작업이 이루어지고 있음을 알 수 있었다. 본 연구는 이러한 맥락에서 계량적 접근을 통해 문제해결요소를 찾고 있으며, 시행하고 있는 지역주민들에게 문제점과 개선점을 중심으로 의견을 묻고 연구했다는 의미에서 기존 다수의 선행연구들과의 차별점이라 할 수 있겠다.

3. 분석의 틀

본 연구에서는 거주자우선주차제 문제해결요소 찾기를 문제제기로 하여 이론 및 선행연구, 그리고 제주시의 경험을 통해 거주자우선주차제가 바람직하게 정착하기 위한 요소들을 찾고자 하는 것이 전체적인 틀이다. 이러한 전체하에 거주자우선주차제의 찬성과 반대집단이 거주자우선주차제의 문제해결요소에 대한 의견이 차이가 있는지, 그리고 거주자우선주차제의 문제해결에 가장 큰 영향을 미치는 변수들은 무엇인지에 대해 분석을 실시했다. 그 분석의 결과에서 도출된 내용을 가지고 정책제언을 제시함으로써 전체적인 연구를 마무리 하게 된다. 이러한 분석의 틀을 그림으로 그리면 <그림 1>과 같다.



<그림 1> 분석의 틀

III. 제주시 거주자우선주차제 운영현황

1. 거주자우선주차제 운영실적과 계획

제주시에서는 거주자우선주차제를 2005년 10월부터 시범운영하면서 2007년 10월에 이르러서는 도심지역에서 본격적으로 실시하고 있다. 제주시의 경우에는 거주자 우선주차제 도입배경을 첫째, 주택가 이면도로의 무분별한 주차로 인하여 발생할 수 있는 각종 재난사고의 확산 방지로 주민의 안녕 유지, 둘째, 쾌적한 주차환경 조성으로 주민의 생활 영위권 보장으로 두고 있다.<sup>11)</sup>

2007년까지 시범운영 추진 실적으로는 2개동 3개 지역에 적용하였다. 그 지역은 이도1동 삼성차치마을, 이도2동 아람가든, 이도주공APT이다. 2007년 10월부터는 4개 블록을 확대하여 시행하고 있으며 시청, 북초등학교, 한라일보사, 화북동사무소 주변을 대상으로 하고 있다. 이러한 지역은 제주특별자치도추진 이전 제주지역 중에서도 도심지역에 해당하는 동지역의 일부이다.

제주시에서 기대하고 있는 효과는 기존 노상주차 구획선 정비로 도시미관 개선 및 주차 편의 제공이고, 노상주차장 정비시 관리번호 부여로 거주자우선주차제 시행 및 차고지증명제 조기 정착에 기여하는 것에 두고 있다.

2009년도 이후 연차별 추진계획은 19개동 56개지역으로 정하고 있다. 첫째, 2009년도에는 5개지역(일도2동, 이도1동, 이도2동 일부지역)을 계획·집행하고 있다. 둘째, 2010년도에는 34개지역(일도1동, 건입동, 화북동, 삼도1동, 삼도2동, 용담1동, 용담2동 등 구도심권 지역 전면 추진)을 계획하고 있다. 2011년에는 17개지역(봉개동, 아라동, 연동, 노형동, 외도동, 삼양동, 이호동, 오라동, 도두동 등 신제주권 및 외곽지역)을 대상으로 계획하고 있다. 이렇게 지속적으로 확장할 계획을 하고 있는 실정이다.

2. 거주자우선주차제 시행과정에서의 개선을 요하는 사항

제주시에서는 거주자우선주차제를 시행하는 과정에서 다음과 같이 개선해야 할 과제를 스스로 찾고 있다.<sup>12)</sup>

11) 참고로 2009년 거주자우선주차제 시행계획의 배경은 첫째, 주택가 이면도로 주차질서 확립으로 도로 기능회복 및 삶의 질 향상, 둘째, 긴급 차량 및 보행자 통행로 확보를 통한 이면도로 주차환경 개선, 셋째, 지역 주민의 기대에 부응하고 행정의 신뢰를 확보하기 위해 '거주자 우선주차제' 본격 시행으로 두고 있다. 제주시 주차관리과 내부자료, 2009.2.  
 12) 제주시청 주차관리과 내부자료. 2009.10.

첫째, 현재 시행되고 있는 거주자우선주차제는 이면도로 소방도로 및 보행자의 보행권 확보 등의 문제로 시행취지에 부합하지 못하고 있다는 지적을 받고 있다. 이에 대해서 제주시는 소방서와 지역주민, 그리고 경찰 등과 협의하면서 거주자우선주차제 추진과정으로 보정하면서 문제를 최소화하려고 노력하고 있다.

둘째, 상가 지역은 경제도 어려운데 손님들이 주차할 수 있는 공간이 줄어들어 영업이 위축될 수 있다며 불만을 표출하는 사례가 늘고 있다. 제주시는 이러한 문제를 해결하기 위해 거주자우선주차면을 제외한 이면도로에 주차가 가능하다고 설득하고 있으며, 지속적으로 무료공영주차장을 확대하여 상가의 주차수요를 해소하려고 노력하고 있다는 내용을 홍보하고 있다.

셋째, 거주자우선주차제 실시 이후 주차회전율이 저하되고 있다는 지적이 있다. 이는 지속적으로 해결해야 할 과제라 할 수 있다. 주야간에 타 차량이 주차하여 불편을 초래할 경우, 이를 해결할 수 있는 방법들을 모색해야 한다.

#### IV. 거주자우선주차제 문제해결요소를 찾기 위한 실증분석

##### 1. 거주자우선주차제 문제해결방안에 대한 t검정

본 연구에서는 설문조사를 통해서 거주자우선주차제가 문제해결을 위한 요소를 물어보았다. 2007년 12월 11일과 12일 양일간 제주시 일대 거주자 우선주차제 실시지역과 그 주변에서 조사를 실시하였다.

거주자우선주차제에 대해 찬성과 반대여부를 물어보

<표 2> 설문조사 기초통계량

구분	빈도	비율(%)	평균	표준편차	
성별	남	117	58.5	1.415	0.4939
	여	83	41.5		
연령	20대	36	18.0%	41.33	11.309
	30대	49	24.5%		
	40대	63	31.5%		
	50대	40	20.0%		
	60대	12	6.0%		
교육수준	중졸	17	8.5%	13.95	2.442
	고졸	64	32.0%		
	대졸	116	58.0%		
	대학원졸	3	1.5%		
차량소유	예	150	75.0%	1.25	0.434
	아니오	50	25.0%		

았다. <표 3>에서와 같이 거주자우선주차제 실시지역 주민들에게 물어본 결과 찬성이 높은 것으로 나타났으며 거주자우선주차지역이외의 지역보다 그 찬성비율이 높게 나타났다. 통계학적으로는 차이가 있는 것으로 나타났다 (유의확률 0.017)

거주자우선주차제 제도 문제해결요소에 대해 물어본 결과 <표 4>에서처럼 “의사결정시부터 지역주민의 참여가 이루어져야 한다”에 대한 설문에서 ‘그렇다’와 ‘매우 그렇다’에 대한 비율이 가장 높아 87.5%에 달했다. 가장 우려하는 내용은 “친척들이 방문해도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선해야 한다”라는 질문에 있었다. 36%가 부정적인 의견이었으며 이는 친척들이 무료로 방문할 수 있기를 바라는 마음에서 우려하는 것으로 이해할 수 있겠다.

<표 5>에서는 거주자우선주차제 찬반에 따른 문제해결요소를 t검정을 통해 찬성그룹과 반대그룹에서 차이가 나는지를 살펴보았다. 유의수준 90%까지의 범위내에서 볼 때 “주차요금이 지금보다 더 저렴해야 한다”라는 내용(유의확률 0.672)과, “차고지 증명제시행에 거주자우선주차제시 배당받은 주차면이 차고지로 가능하도록 해야 한다”라는 내용(유의확률 0.210)과 “인근 상권 주민의 매출감소를 해결하는 방안을 마련해야 한다”라는 내용(유의확률 0.100), “의사결정시부터 지역주민의 참여가 이루어져야 한다”라는 내용(유의확률 0.705)에 있어서 는 두 집단 간의 의견의 차이가 통계학적으로 나타나지 않고 두 집단 간에 비슷한 의견을 가지고 있다고 할 수 있다.

그 외의 요소에 대해서는 거주자우선주차제에 찬성하는 집단과 반대하는 집단간에 차이가 있는 것으로 나타났다. “단속을 철저히 해야 한다”에 대해서는 찬성하는 집단이 평균 4.04점으로 반대하는 집단 3.56점보다 높게 나타났다. “신고하면 대응이 급속하게 이루어져야 한다”에 대해서는 찬성하는 집단이 평균 4.05점으로 반대하는 집단 3.65점보다 높게 나타났다. “친척들이 방문해

<표 3> 거주자 우선주차제 실시지역 거주여부에 따른 제도 찬성여부

항목	거주자우선주차제 찬성여부		전체	x <sup>2</sup> (p)
	예	아니오		
거주자우선주차제 실시지역 거주여부	예 77	아니오 22	99	5.647 (0.017*)
	예 63	아니오 38	101	
전체	140	60	200	

\*p<.1 \*\*p<.05 \*\*\*p<.001

<표 4> 거주자 우선주차 제도 문제해결요소에 대한 의견조사

문항	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다	계
주차요금이 지금보다 더 저렴해야 한다.	1 (0.5)	13 (6.5)	33 (16.5)	117 (58.5)	36 (18.0)	200 (100)
단속을 철저히 해야 한다.	2 (1.0)	7 (3.5)	38 (19.0)	115 (57.5)	38 (19.0)	200 (100)
신고하면 대응이 급속하게 이루어져야 한다.	1 (0.5)	6 (3.0)	37 (18.5)	118 (59.0)	38 (19.0)	200 (100)
친척들이 방문해도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선해야 한다.	21 (10.5)	51 (25.5)	64 (32.0)	53 (26.5)	11 (5.5)	200 (100)
외지차량들이 들어오면 유연하게 사용할 수 있는 주차면수를 확보해야 한다.	2 (1.0)	6 (3.0)	35 (17.5)	112 (56.0)	45 (22.5)	200 (100)
관리요원에게 연락할 수 있는 체계를 갖추어야 한다.	1 (0.5)	4 (2.0)	63 (31.5)	104 (52.0)	28 (14.0)	200 (100)
차고지증명제시행에 거주자우선주차제시 배당받은 주차면이 차고지로 가능하도록 해야 한다.	2 (1.0)	23 (11.5)	54 (27.0)	94 (47.0)	27 (13.5)	200 (100)
인근 상권 주민의 매출감소를 해결하는 방안을 마련해야 한다.	0 (0.0)	12 (6.0)	51 (25.5)	100 (50.0)	37 (18.5)	200 (100)
의사결정시부터 지역주민의 참여가 이루어져야 한다.	1 (0.5)	3 (1.5)	21 (10.5)	101 (50.5)	74 (37.0)	200 (100)

주 : ( )는 %.

<표 5> 거주자우선주차제 찬반에 따른 문제해결요소 t검정 및 교차분석

		전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다	평균	t검정 유의확률	$\chi^2(p)$
주차요금 인하	찬성	0 (0.0)	8 (5.7)	24 (17.1)	84 (60.0)	24 (17.1)	3.88	0.672	3.263 (0.515)
	반대	1 (1.7)	5 (8.3)	9 (15.0)	33 (55.0)	12 (20.0)	3.83		
철저한 단속	찬성	0 (0.0)	1 (0.7)	22 (15.7)	87 (62.1)	30 (21.4)	4.04	0.001***	20.863 (0.000)
	반대	2 (3.3)	6 (10.0)	16 (26.7)	28 (46.7)	8 (13.3)	3.56		
신고에 대한 대응	찬성	0 (0.0)	1 (0.7)	24 (17.1)	82 (58.6)	33 (23.6)	4.05	0.000 **	16.072** (0.003)
	반대	1 (1.7)	5 (8.3)	13 (21.7)	36 (60.0)	5 (8.3)	3.65		
친척방문시 유료이용	찬성	11 (7.9)	31 (22.1)	47 (33.6)	42 (30.0)	9 (6.4)	3.05	0.005***	8.416* (0.077)
	반대	10 (16.7)	20 (33.3)	17 (28.3)	11 (18.3)	2 (3.3)	2.58		
외지차량 주차면수 확보	찬성	1 (0.7)	2 (1.4)	23 (16.4)	80 (57.1)	34 (24.3)	4.02	0.080*	5.299 (0.258)
	반대	1 (1.7)	4 (6.7)	12 (20.0)	32 (53.3)	11 (18.3)	3.80		
요원연락 체계수립	찬성	0 (0.0)	1 (0.7)	42 (30.0)	72 (51.4)	25 (17.9)	3.86	0.005***	11.512* (0.021)
	반대	1 (1.7)	3 (5.0)	21 (35.0)	32 (53.3)	3 (5.0)	3.55		
주차면 차고지 증명제활용	찬성	1 (0.7)	15 (10.7)	38 (27.1)	63 (45.0)	23 (16.4)	3.65	0.210	3.997 (0.406)
	반대	1 (1.7)	8 (13.3)	16 (26.7)	31 (51.7)	4 (6.7)	3.48		
상권위축 대응 방안	찬성	0 (0.0)	9 (6.4)	39 (27.9)	66 (47.1)	26 (18.6)	3.77	0.100	1.923 (0.589)
	반대	0 (0.0)	3 (5.0)	12 (20.0)	34 (56.7)	11 (18.3)	3.88		
주민참여 확보	찬성	1 (0.7)	2 (1.4)	13 (9.3)	75 (53.6)	49 (35.0)	4.20	0.705	2.476 (0.649)
	반대	0 (0.0)	1 (1.7)	8 (13.3)	26 (43.3)	25 (41.7)	4.25		

주 : ( )는 %.

\* $p < .1$  \*\* $p < .05$  \*\*\* $p < .001$

도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선해야 한다.”라는 질문에는 두 집단간에 큰 차이는 없지만 찬성하는 집단이 3.05점으로 반대하는 집단 2.58점보다 높게 나타났다. “외지차량들이 들어오면 유연하게 사용할 수 있는 주차면수를 확보해야 한다”에 대해서는 찬성하는 집단들이 4.02점과 반대하는 집단은 3.80점으로 찬성하는 집단이 다소 높게 나타났다. “관리요원에게 연락할 수 있는 체계를 갖추어야 한다”에 대해서는 찬성하는 집단이 평균 3.86점, 반대하는 집단이 평균 3.55점으로 차이가 났다.

이상에서 살펴보면 거주자우선주차제에 대해 찬성하는 집단들이 대부분의 정책에 대해서 긍정적인 점수를 보였고, 반대하는 집단들은 대부분의 정책에 대해 찬성하는 집단보다 상대적으로 낮은 점수로써 긍정적인 정도가 낮았다.

2. 거주자우선주차제 문제해결요소 찾기 위한 로지스틱 회귀분석

거주자우선주차제 찬반에 따른 로지스틱 회귀분석을 실시하였다. 어떤 문항이 거주자우선주차제 시행의 성공에 특히 영향을 많이 미치는가라는 요인을 찾고자 하는 것이며, 행정기관에서 어디에 초점을 맞추어야 할 것인가를 찾기 위한 것이다.

로지스틱회귀분석에 이용된 총 표본 수는 175부이다. 이는 회귀분석의 경우 일반적인 경향과 너무 큰 차이는 잔차를 제거하는 과정이 필요해서 표본수가 줄어들게 된 것이다.

모형은 다음과 같이 설정했다. 로지스틱회귀분석에 이용되는 종속변수는 이항형변수로, 독립변수와 확률의 관계를 선형함수로 표시할 수 없기 때문에 확률을 로짓(logit)으로 변환한다. 따라서 로지스틱회귀모형식은 다음과 같이 표현된다.

$$\ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = \beta_0 + \beta_1 X$$

이를 P에 대해서 정리하면

$$p = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 X)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 X)}$$

가 된다.

p는 어떤 사건이 발생할 확률을 의미하는 것으로, 본

연구에서는 거주자우선주차제 시행에 찬성할 확률을 의미한다.

이를 간단하게 정리하면  $p = \frac{\exp(N)}{1 + \exp(N)}$  로 표현할 수 있다. 즉 본 연구에서  $N=y$ 이다.

$$\ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = \beta_0 + \beta_1 fee_i + \beta_2 reg_i + \beta_3 rep_i + \beta_4 imp_i + \beta_5 out_i + \beta_6 con_i + \beta_7 par_i + \beta_8 mon_i + \beta_9 met_i + \beta_{10} gender_i + \beta_{11} age_i + \beta_{12} edu_i + \beta_{13} inc_i + \beta_{14} car_i$$

- fee : 주차요금 인하      reg : 단속 강화
- rep: 신고에 따른 대응    imp : 제도의 개선
- out: 외지차량주차면 확보    con : 관리요원 체계
- par: 차고지 활용          mon : 인근상권 매출보완
- met: 주민의 참여          gender : 성별
- age: 나이                    edu : 교육수준
- inc : 소득                    car : 차량소유여부

로지스틱 회귀분석 결과 <표 6>에서 처럼 특히 중요시해야 할 요소는 “단속을 철저히 해야 한다”(유의확률 0.000), 그리고 “친척들이 방문해도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선해야 한다”(유의확률 0.014), “인근

<표 6> 로지스틱회귀분석 결과

구분	계수값(B)	표준오차 (S.E.)	유의확률	Exp(B)
주차요금 인하	-0.578	0.345	0.094	0.561
단속 강화	1.528	0.426	0.000***	4.611
신고에 따른 대응	-0.056	0.393	0.886	0.945
제도의 개선	0.529	0.214	0.014*	1.697
외지차량 주차면확보	0.046	0.310	0.881	1.047
관리요원 체계	0.462	0.399	0.247	1.588
차고지 활용	0.192	0.300	0.522	1.212
인근 상권 매출보완	-0.771	0.374	0.039*	0.462
주민의 참여	-0.160	0.355	0.651	0.852
성별	1.291	0.560	0.021*	3.638
연령	0.053	0.029	0.064*	1.054
교육수준	0.164	0.131	0.210	1.179
소득	-0.160	0.156	0.305	0.852
차량소유여부	-0.652	0.661	0.324	0.521
상수	-6.769	3.689	0.067	0.001
Hosmer와 Lemeshow 검정			x <sup>2</sup> =12.369, p=0.135	
-2 Log likelihood			133.933	
Nagelkerke R <sup>2</sup>			0.428	

상권 주민의 매출감소를 해결하는 방안을 마련해야 한다”(유의확률 0.039)이었다.

그 함수식을 표현하면 다음과 같다.

$$y = -6.769 - 0.578fee + 1.528**reg - 0.056rep \\ + 0.529*imp + 0.046out + 0.462con + 0.192par \\ - 0.771*mon - 0.160met + 1.291*sex + 0.053*age \\ + 0.164edu - 0.160inc - 6.769car$$

그리고 기대치(Exp(B))를 가지고 분석한 결과를 보면 거주자우선주차제의 문제해결을 위한 요소 중 유의한 변수로써 가장 큰 영향을 미치는 것은 단속강화로써 부여치는 4.611이었다. 그 다음은 친척들이 방문해도 유료로 주차가 가능하도록 제도를 개선하는 것이 1.697점이었다. 유의수준에는 들어오지 못하지만 기대치값을 중심으로 분석할 때 설득력을 가지는 차순위 요소는 관리요원에게 연락할 수 있는 체계를 갖추어야 한다는 것으로써 1.588점이었다. 그 다음으로는 차고지증명제시행에 거주자우선주차제시 배당받은 주차면이 차고지로 가능하도록 해야 한다는 의견이 영향을 미치는 요소로 나타나고 있다. 부여치는 1.212점이었다.

## V. 거주자우선주차제 성공을 위한 정책제언

본 연구에서는 로지스틱회귀분석을 통해 도출된 세 가지 요소를 중심으로 개선방안을 찾아보도록 하였다.

### 1. 단속강화

단속을 강화해야 거주자우선주차제는 정책의 효과를 발휘할 수 있을 것이라는 것이 주민들이 지배적 의견이었다. 외부차량의 불법적 사용을 막기 위해서는 주차면별로 사용하는 시간대, 그리고 사용하지 않는 시간대, 요일 등을 미리 고지하여 단속할 수 있도록 할 필요가 있다. 그 이외의 나머지 시간에는 외부차량들이 사용할 수 있도록 할 필요가 있으며, 외부차량의 이용방법을 알리고 그렇게 함으로써 단속에 대한 불평을 최소화할 수 있도록 해야 한다. 단속을 위해서도 그렇고 외부차량의 이용을 위해서도 거주자우선주차제와 관련한 정보를 제대로 알리는 것이 가장 중요하다고 할 것이다.

### 2. 친지방문을 위한 주차공간 확보

거주자우선주차제가 성공을 거두기 위해서는 앞의 설문에서 보았듯이 친척들이 방문해도 불편하지 않도록 하는 것에 관심을 가져야 한다는 것이다. 특히 제주도와 같이 관혼상제의 전통적 풍습이 많이 남아 있는 지역에서는 친척방문이 많은 경향이 있음에도<sup>13)</sup> 불구하고 거주자우선주차제의 시행이 불법을 유도하게 되는 결과를 낳고, 공동체의 미풍양속을 저해하는 결과를 낳게 되는 문제를 가지고 있다.

외부인들이 방문할 때는 거주자우선주차제 관리자의 전화번호와 근무지를 알 수 있도록 안내문을 고지해야 한다. 그리고 외부차량들이 이용할 수 있는 방법에 대해서도 곳곳에 알리판을 만들어 이용의 편리를 도모할 필요가 있다. 외부인들은 유료로 하더라도 거주자우선주차제 제도의 범위내에서 주차를 편리하게 할 수 있기를 바라고 있기 때문이다.

### 3. 주변 상권에 대한 영향 최소화

거주자우선주차제의 시작을 이면도로 주택가 주차질서를 확보하기 위한 것이라고 포괄적으로 생각하는 측면이 있다. 그리고 다른 한 측면에서는 상권의 주차문제가 주택가로 들어오는 것을 막기 위해서라고 생각하는 맥락도 있다.

현장에서는 후자 쪽이 실질적인 목적에 가깝다고 느끼는 측면이 많다. 거주자우선주차제가 시행되는 곳은 대부분 상가가 형성되어 있는 곳의 이면도로로부터 시작되고 있으며 지역주민들이 상가로부터 주차의 부정적 문제가 전이되고 있는 지역부터 시작되고 있음을 보면 알 수 있다.

본 연구를 수행하면서 알 수 있었던 것은 거주자우선주차제의 맥락적 접근과는 달리 주변 상권의 주차문제를 해결해주거나 거주자우선주차제 제도에서 그 문제를 수용할 수 있도록 해야 한다는 것이다. 이렇게 주변 상권의 주차문제를 수용하지 못하게 되면 그 문제가 불법과 혼잡으로 거주자우선주차제가 적용되는 지역에 부담을 주게 될 것이기 때문이다. 또한 지역주민에게 주차문제를 해결하고 원래의 쾌적함을 조성하는 것은 대문앞에만 있는 것이 아니고 주변 상권에서부터 대문앞까지 연결되는

13) 제주도의 경우 지금도 6촌여정도까지의 친척집 제사에는 방문하며, 결혼을 3-4일에 걸쳐서 치룬다든가 장례식도 6일 혹은 7일장까지도 장례식장인 자택에서 치러지는 경우가 많다.



것이라고 할 때 주변 상권의 주차문제도 거주자우선주차제 지역에서 꺼안고 가야할 부분이라는 것을 알 수 있다. 따라서 주변 상권에 거주자우선주차제로 인해 부담을 주는 문제를 최소화해야하는 것이 이면도로의 거주자우선주차제를 성공시키기 위한 중요한 요소 중의 하나라고 할 수 있겠다.

4. 소방도로의 기능과 거주자우선주차제와의 조화유도

거주자우선주차제는 이면도로의 소방도로로서의 역할과 기능에 대해 문제를 가지고 있다는 지적을 받고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 이면도로를 소방도로로서의 기능에 저해되지 않도록 관리해야 한다. 대안으로는 이면도로를 거주자우선주차제 도로구간으로 지정할 경우에는 소방관련 기관과 협의하에 지정할 필요가 있다. 그리고, 거주자우선주차제 지정과 관련 도로의 위계와 설치기준 등을 조례로 정하여 운영할 필요가 있다.

5. 주차공급 확보를 위해 회전율 높이기

거주자우선주차제로 지정된 구간은 주차차량이 없어도 타 차량이 이용할 수 없는 공간으로 알려져 있어 주차공간을 효율적으로 이용하기 어려운 실정이다. 따라서 회전율을 높이기 위한 정책을 펼 필요가 있다. 예를 들면 거주자우선주차제 시행차량의 주이용시간대를 정하여 해당 시간 이외에는 타 차량이 이용할 수 있도록 하고, 가령, 거주자우선주차제 시행차량이 타 차량이 이용하고 있는 주차면을 이용하고자 할 경우에는 인근 공간에 주차공간을 확보하여 완충공간으로서 활용할 수 있도록 할 필요가 있다.

VI. 결론

본 연구의 목적은 제주시에서 추진하고 있는 거주자우선주차제도에 대한 지역주민들의 의견을 듣고 문제해결요소를 찾아 성공요인을 찾는 것에 있다.

이러한 연구를 수행하기 위해 거주자우선주차제가 시행되고 있는 지역의 경험적인 사례와 선행연구들을 검토하고, 제주시지역의 경험에 대해서 살펴보았다. 이러한 과정에서 설문조사지를 만들어서 설문조사를 하고 거주자우선주차제에 대한 의견을 수렴하고 거주자우선주차제

에 영향을 미치는 중요한 변수를 도출해내는 분석을 실시하였다.

결과적으로 논의한다면 단순교차분석에서는 의사결정시부터 지역주민의 참여가 이루어져야 하며, 친척들의 방문에 대해서도 고려해야 한다는 의견이 많았다. 그리고 회귀분석을 통해서 거주자우선주차제를 성공시키기 위해서 지방자치단체가 관심을 가져야 할 변수로는 단속을 철저히 해야 한다는 것과 친척들의 방문시 주차공간 확보 할 수 있는 방안 고려, 그리고 인근상권주민의 매출 감소를 해결하는 방안을 마련해야 한다는 것으로 나타났다. 이외에도 소방도로와 거주자우선주차제와 조화를 이룰 수 있도록 하는 것과 거주자우선주차제 구간의 주차공간을 효율적으로 활용하기 위해 주차회전율을 높이기 위한 전략을 수립해야 한다는 것이다.

최근 우리나라의 대부분의 지방자치단체에서 이면도로 혹은 주택가의 주차문제를 해결하기 위해서 거주자우선주차제를 시행하고 있다. 본 연구에서 도출한 결론이 지역마다 다르겠지만 그 결과에 대해서는 공감하는 부분이 많을 것이라 생각된다. 본 연구가 지역간의 차이를 고려해서 일반적인 내용을 도출해야 함에도 제주지역의 특성만을 가지고 논하는 지역적인 한계를 지니고 있음은 연구의 한계라 할 수 있다. 추가적인 연구로 지역간에 거주자우선주차제에 대한 의견의 차이를 연구하게 된다면 그 연구가 주는 시사점이 클 것이라 생각한다.

알림 : 본 논문은 2007년 12월 21일 제6회 제주언론인 포럼에서 발표했던 “제주시 주차난 해결을 위한 정책 모색”이라는 글에서 거주자우선주차제 내용을 부분인용하고 추가하여 작성한 것입니다.

참고문헌

1. 권태범(2002), “대구광역시 주차문제 개선방향 : 주택가 주차문제를 중심으로,” 대구경북개발연구원, p.22.
2. 김용덕(2005), “동광성당블럭 거주자우선주차제 시범실시에 따른 주민참여와 갈등사례연구,” 제주대학교 행정대학원 석사학위 제행 사례연구논집 제1집.
3. 서울시정개발연구원(1996), “주택가 주차공간 확충방안 연구(거주자우선주차제를 중심으로).”
4. 송시욱(2005), “지방화 시대에 지방도시 교통행정 사례연구 - 일본 와카야마 시를 중심으로,” 제주대학교 석사학위 제행 사례연구논집 제1집.

5. 심규열(2006), “단독주택지 주차문제의 개선방안에 관한 입법론적 고찰 : 대전광역시를 중심으로,” 충남대 특허법무대학원 석사학위논문.
6. 오승훈·황기연(2006), “외국의 주차정책사례,” 「도시문제」, 2006년 3월호.
7. 윤관·나성현(1999), “거주자우선주차제 시행에 따른 사후평가에 관한 고찰,” 한국문화관광학회, 「문화관광연구」, 제1권 제1호.
8. 이상순(2005), “거주자우선주차제를 위한 유무선 통합 시스템의 설계 및 구현,” 인천대 대학원 박사학위논문.
9. 전중훈(2004), “거주자우선주차제의 시행대안 선택 모형에 관한 연구,” 영남대 대학원 석사학위논문, pp.57~58.
10. 최상진·박정렬·김정인·손영미(2003), “한국사회의 교통문화,” 「한국심리학회지 : 사회문제」, 2003년 9권 특집호.
11. 최창호(2001), 「인천광역시 주차정책방향 연구」, 인천발전연구원.
12. 함성중 기자(2007), “자기주차장 용도 바꾸면 보조금을 전액 환수한다,” 제주일보, 2007년 11월 23일.
13. Romain Petiot(2004), “Parking enforcement and travel demand management,” *Transport Policy*, Volume 11, Issue 4.
14. Evangelos C Matsoukis(1995), “Privatization of parking management in Greece,” *Transport Policy*, Volume 2, No.1.
15. John A. Jakle and Keith A. Sculle(2005), *Lots fo Parking-Land Use In A Car Culture*, (Virginia : University of Virginia Press).
16. Stephen Ison and Tom Rye(2006), “Parking,” *Transport Policy*, Volume 13, Issue 6, November.
17. William L.Garrison, Jerry D. Ward(2000), *Tomorrow's Transportation : Changing Cities, Economies, and Lives*, (Boston · London : Artech House).

☞ 주 작성자 : 황경수

☞ 교신저자 : 황경수

☞ 논문투고일 : 2009. 9. 8

☞ 논문심사일 : 2009. 9. 30 (1차)  
2009. 10. 30 (2차)

☞ 심사판정일 : 2009. 10. 30

☞ 반론접수기한 : 2010. 4. 30

☞ 3인 익명 심사필

☞ 1인 abstract 교정필