

駐車需要推定 및 駐車場計劃에 관한 研究

— 서울特別市 事例研究 —

盧 隆 熙

(教 授)

崔

哲

(專任講師)

<目 次>

I. 序 論

II. 駐車需要 推計方法과 計劃 모델

1. 모델의 說明
2. 駐車原單位法の 適用과 우리나라에서의 問題點

III. 駐車特性的 分析

1. 駐車目的
2. 駐車時間
3. 步行距離
4. 駐車形態

IV. 建物の 機能別 床面積 分析 및 將來推計

V. 建物の 機能別 床面積의 駐車 發生原單位 算出

1. 機能別 駐車發生原單位調查
2. 建物 床面積의 機能別 將來 原單位 豫測

VI. 駐車供給實態와 駐車施設

VII. 블럭別 駐車需要豫測과 配置計劃

VIII. 駐車施設 整備方案과 政策

1. 巨視的 長期對策
2. 微視的 短期對策과 法制的 整備

I. 序 論

우리나라에 있어서는 얼마전까지만 하더라도 駐車場問題가 그렇게 심각한 것이 아니었다. 그러나 自動車 保有率이 增加함에 따라 서울을 비롯한 大都市에서 駐車施設에 대한 根本的 對策이 必要하게 되었다. 自動車の 保有率이 낮고 土地利用이 集約化되어 있지 않는 狀態下에서는 駐車를 위한 別途의 施設이나 空間이 필요없었으나 土地利用이 高度化되고 都市의 中心業務地區의 機能集中現象이 뚜렷해짐에 따라 路上駐車가 不可能하게 되었으며 土地單位 當經濟的 收益성이 낮은 駐車空間은 보다 높은 收益성이 保障되는 他用途로 轉換되어졌다. 이것은 土地의 高度利用은 보다 넓은 駐車空間을 필요로 하는데 비해 實際로는 駐車를 위한

空間은 相對的으로 減少되는 矛盾性때문에 일어나는 問題이다.

駐車施設이 없으므로 인하여 駐車해야할 自動車가 다시 動的인 흐름으로 流入되어 交通量을 增大시키며 限定된 道路交通容量에 더욱 많은 負擔을 주는 結果를 초래했다.

따라서 駐車施設 및 停車場의 問題는 都市交通 全體系와 관련하여 解決策을 모색해야 할 것이며 그것에 對處할 수 있는 政策的 配慮가 충분히 있어야 할 것이다. 그러므로 本研究은 當面한 駐車問題의 分析은 물론 將來의 駐車需要를 豫測하고 이에 따른 計劃의 基本方向과 施設整備에 대한 基本指針을 提示하는데 있다.

Ⅱ, 駐車需要 推計方法과 計劃모델

1. 모델의 說明

駐車에 대한 需要推計는 停車場計劃의 基本을 이루는 作業으로 駐車의 需要變化에 影響을 미치는 여러가지 變數에 대한 研究가 先行되어야 한다. 例를 들어 自動車の 保有臺數, 人口 動態, 經濟活動, 土地利用狀況의 變化에 따라 駐車需要는 函數的 關係를 가진다. 이와같은 變數들을 감안한다해도 實際 接近方法의 展開過程에서 어떠한 變數를 中心으로 分析하느냐에 따라, 크게 세가지로 分類할 수 있다.

첫째 駐車原單位에 의한 方法으로 駐車需要의 發生과 建物の 用途別 床面積을 聯關시킴으로서 用途別의 單位床面積當 駐車需要量을 算出하고 이것을 駐車原單位로 할 때 將來의 建物床面積을 推定하고 將來 建物 用途別 駐車原單位를 곱하여 將來의 駐車需要量을 찾아내는 方法이다. 이것은 交通의 패턴이 크게 變化하지 않는 狀態下에서 短期的인 豫測에 比較的 높은 信賴度를 가지고 있다.

둘째로 自動車起終點 (Origin and Destination: OD) 調査에 依한 方法으로 OD 調査結果에 따라 自動車の 將來 交通發生回數를 算出하고 自動車 交通發生時의 兩端에 駐車가 생길 것으로 假定하고 平均駐車時間을 곱하여 將來의 駐車需要를 推計하는 方法이다.

셋째로 사람들의 交通發生(Person trip)과 駐車發生과의 聯關性을 分析함으로써 駐車需要 推計를 하는 方法이다. 이것은 結果的으로 自動車の 交通發生(Vehicle trip)回數와 根本的으로 接近方法은 類似하나 始發點을 퍼슨트립에서 구하고 있다는 點에서 差異가 생긴다.

이상 세가지 駐車需要推計에 대한 方法들 중에서 本 計劃研究는 첫번째의 駐車發生原單位에 의한 方法을 使用하였다.

우리나라의 駐車發生量 推計에 이상 세가지 方法중에서 어느 것이 가장 正確性和 豫測法을 갖는가에 대해 比較가 現實的으로 不可能하였으나 既存 資料의 利用 便宜와 研究目的을 감안하여 駐車原單位法을 採擇하였다. 보다 具體的인 몇가지 理由를 들면 다음과 같다.

첫째 本 研究對象地域인 中心業務地區를 停車場利用圈(駐車를 하고 用務地까지 徒步로 갈

수 있다고 감수할 수 있는 地域의 範圍)을 想定하여 57個 地區로 區分하고 各 地區마다 駐車에 대한 現在의 供給과 需要를 分析하였는바 두번째의 自動車 OD에 依한 方法이나 세번째 사람들의 交通發生에 대한 資料가 本 研究가 意圖하는 것 보다 훨씬 總計的(aggregate)인 既存 資料밖에 없었기 때문이다. 따라서 自動車 OD에 依한 方法과 사람들의 交通發生에 依한 方法은 本 研究의 許容된 時間과 豫算을 훨씬 초과하는 것으로 除外하였다.

둘째로 本 研究對象地域에 대한 比較的 客觀性있는 資料로서 過去 10년에 걸쳐 建物の 用途別 延床面積에 대한 調査가⁽¹⁾ 이미 이루어졌다는 것이 첫째 方法을 擇한 重要한 契機를 이루었다. 1961年 부터 1970년까지 中心業務地區內 用途別 延床面積에 관한 資料는 將來駐車需要豫測을 위한 時系列分析에 貴重한 資料였으며 中心業務地區의 駐車需要推定에 가장 相關關係가 높은 하나의 變數로 判斷되었기 때문이다. 이에 反하여 自動車 OD에 關한 資料나 퍼슨트립에 관한 調査는 극히 單편적이거나 한 年度에만 實施되고 後續調査가 이루어지지 않음으로 인해 時系列分析이 不可能했으며 그것마저 中心業務地區 全體를 하나 또는 두개의 區域(Zone)으로 大分하였음으로 比較的 微視的 區域 區分을 必要로 하는 本 研究에는 큰 도움이 되지 못하였기 때문이다.

셋째로 自動車 普及率이 낮고 自己運轉보다 雇傭運轉士에 의하여 交通發生이 이루어지고 있는 바 自動車 OD方法이나 퍼슨트립에 依한 方法은 調査方法上 많은 隘路點을 내포하기 때문이다. 雇傭運轉士에 의하여 運轉되는 自家用 乘用車의 경우 駐車를 하는 사람과 自動車를 利用하는 사람간에 반드시 같은 答辯을 구하기 힘들고 따라서 自動車 OD方法이나 퍼슨트립에 依한 方法은 우리나라의 경우 過少推計의 可能性이 충분히 있기 때문이다. 따라서 建物の 延床面積에 대한 駐車의 發生을 推計함으로서 이러한 誤差를 줄일 수 있을 것으로 생각되었다.

다음으로 本 研究에 適用된 駐車原單位에 依한 駐車推計方法의 概要를 밝혀보면 다음과 같다.

駐車原單位에 依한 駐車需要推計를 위하여 우선 우리나라 특히 서울의 경우 駐車의 一般의 特性 및 行態에 대한 調査를 實施했다. 이 部分은 駐車需要의 推定에 필요한 基本 資料를 이를 自動車 一臺當 1日 駐車回數, 平均駐車時間, 駐車의 目的, 駐車의 方法, 駐車의 피크아워(Peak hour), 駐車地點으로 부터 用務地까지의 步行距離 및 步行으로 接近하기를 감수할 수 있는 利用者의 行態, 가장 駐車하기 어려웠던 地點들을 任意 標本 調査에 依한 自記式 方法을 使用하였으며 分析된 資料들은 우리나라에서 처음으로 實施된 資料들이기 때문에 그것의 客觀性에 대하여 比較 檢討할 수는 없었으나 駐車需要 推計를 위한 背景的 資料로서 利用하였다.

(1) 서울大學校 行政大學院 都市 및 地域計劃學科에서 1970년에 實施

다음으로 土地利用과 관련하여 1961년 부터 1970년까지 中心業務地區(서울市 都市計劃 街路網중 第一循環線內로 보았음)內 建物の 延床面積을 機能別로 다음에 提示하는 駐車原單位 適用의 基礎를 이루게 하였다. 本 調査를 通하여 1976년까지 中心業務地區內에 機能別 床面積이 어떻게 變化할 것인가를 推計하였으며 이것은 바로 中心業務地區에로의 集中度 및 土地利用패턴 變化豫測을 可能케 하였다.

다음으로 前述한 建物 床面積當 駐車發生係數를 구하기 위해 相對的으로 近代化된 즉 駐車需要가 相對的으로 높고 機能이 單一機能으로 된 建物を 對象으로 午前 9시부터 午後 6시까지 (建物の 利用時間에 맞추었기 때문에 面接時間의 差異가 약간 있음) 出入者들을 全數 面接하여 自家用乘用車 利用者, 택시 利用者, 버스 利用者, 徒步와 같은 交通手段의 利用狀況을 살펴보았으며 各 用途別 建物利用者の 피크아—위와 駐車發生이 當該 建物 單位床面積當 얼마나 되는지를 밝혀보았다. 이것은 어디까지나 現在의 建物用途別 單位 床面積當 駐車發生量에 不過한 바 將來의 建物 用途別 單位床面積當 駐車發生量을 推計하기 위해서는 修正作業을 하였다. (이를 修正計劃原單位라 이름하였음)

修正計劃原單位는 現在의 原單位에다 自動車 保有率의 增加, 交通手段別 利用配分の 變化 自家 또는 雇傭運轉士에 의하여 運轉하는 比率이 어떻게 變할것이나에 대한 豫測과 다른 나라의 駐車發生原單位에 대한 資料를 比較함으로써 推計하였다.

以上에서 얻어진 目標年度의 機能別 地區別 建物床面積 推計와 修正計劃原單位를 乘하여 目標年度의 中心業務地區의 駐車需要를 推計하였으며 이것을 區域別로 調査된 既存 駐車施設과 對備시켜 봄으로써 特定區域의 駐車計劃과 政策方向을 設定하였다.

2. 駐車原單位法の 適用과 우리나라에서의 問題點

앞서 言及한 바와 같이 駐車原單位에 의한 方法만이 우리나라의 駐車需要推定에 관한 가장 合理的인 接近方法이 아님은 분명하며 그러므로 보다 客觀的인 檢證을 위해서는 自動車에 의한 方法과 퍼슨 트립에 의한 方法等으로 推計한 것을 相互 比較시켜보는 것이 좋으나 本 研究에서는 駐車原單位에 의한 方法만을 使用하였기 때문에 이 方法 自體가 가지고 있는 方法論上의 問題點은 이 研究에도 있다.

첫째 駐車特性 및 駐車習慣調査에서 볼 수 있는 것이었으나 郵送調査의 경우 回收率이 대단히 낮다는 점이다. 서울特別市에 登錄된 總 35,000臺의 自家用乘用車 중에서 約 10%에 該當되는 乘用車를 體系的으로 標本抽出하여 郵送하여 運轉者로 하여금 記入케 하여 回收하였으나 回收率이 22%에 미치지 못하는 結果를 가져왔다. 따라서 이와같은 小標本이 母集團을 統計的으로 意味있는 代表性을 갖는나에 대한 疑問이 생기겠지만 調査票에 記入된 項目을 하나 하나 檢討 集計한 結果 커다란 바이아스(bias)를 發見할 수 없었으며 標本抽出의 單

位自體가 同質性이 높으며 調査時期에 따라 特性이 심한 變動을 나타내는 것이 아니란 점을 감안하여 그대로 利用하였다.

둘째로 駐車發生原單位推計 作業過程에서 建物 機能別 床面積은 直接 土地臺帳을 열람하여 集計하고 이 資料를 現地에 가서 補完하였기 때문에 正確性을 기할 수 있었으나 한 建물이 發生하는 駐車發生量을 算出하는 데 많은 問題點과 隘路가 있었다. 無秩序하게 密集되어 있다든가 여러가지 機能이 混在함으로 인해 實際調査過程에서 調査가 不可能하였다든가 低所得住居地域과 같이 거의 駐車現象이 일어나지 않은 地域의 駐車發生量을 求할 수 없었다. 따라서 本 調査에서 한 建물이 單一機能을 가지고 出入口가 分明하여 面接調査가 可能했던 建물을 標本으로 抽出하여 微視的으로 分析했기때문에 이에 根據를 두고 算出된 建物床面積 當原單位가 中心業務地區 全體 床面積의 駐車發生量을 代表할 수 있는 가에 많은 問題點이 있었다. 이의 結果로 駐車發生이 過大하게 推計될 可能性도 없지 않다. 따라서 比較的 近代化되고 駐車發生量이 많은 建물을 對象으로 했기 때문에 餘他 建物 내지 機能別 原單位를 調整할 수 밖에 없었다.

셋째로 郵送調査나 直接面接調査에 있어서 駐車(parking)와 停車(stop)의 概念을 混同하는 傾向이 있었음을 볼 수 있었다.

Ⅲ. 駐車特性의 分析

駐車特性 調査의 目的은 첫째 駐車發生에 比하여 施設이 적은 地域을 알아내고 그 特性을 通하여 原因을 糾明하며 둘째 土地利用의 將來 推定에 따른 現在 및 將來의 駐車可能量을 파악하여 將來에 惹起될 駐車需要에 미리 對備하는 데 있다.

一般的으로 駐車特性이라 하면 다음과 같이 세가지 側面에서 分類해 볼 必要가 있다⁽²⁾

(1) 供給面

- ① 주차장의 位置 ② 停車場 建設費
- ③ 駐車回轉率 ④ 其他 制約點

(2) 需要面

- ① 駐車發生 位置 또는 駐車地點 ② 駐車地點 到着時刻
- ③ 駐車時間 ④ 駐車目的

(3) 利用面

- ① 目的地點까지의 步行距離 ② 駐車料金
- ③ 停車場 利用時間 ④ 駐車形態

(2) Schulman, *A Parking Study Through the Use of O-D Survey*, Bureau of Public Roads, p.14.

그러면 郵送調査에 의해 蒐集된 資料를 分析해서 얻어진 서울시 駐車特性을 살펴 보기로 하겠다.

1. 駐車 目的

駐車目的是 通行이 終結(trip-end) 되는 目的地에 따라 달라지며 各 駐車特性을 相互聯關시키는 데에 있어서 基本的인 資料이다. 駐車目的을 具體的으로 나누어 보면 出勤(work), 歸家(home), 通學(school), 業務(business), 食事(meal), 買物(shopping), 오락(recreation), 의료(medical) 送迎等으로 볼 수 있다. 駐車目的別 駐車의 構成比率를 보면 (表 1)과 같다.

<表 1> 서울시의 乘用車駐車目的

出 勤	歸 家	通 學	業 務	食 事	買 物	娛 樂	醫 療	送 迎	其 他
12.791%	8.41	3.55	50.90	6.71	3.06	6.49	12.56	0.28	3.40

또하나 重要的 事實은 駐車目的에 따라 乘車人員(運轉者 包含)이 달라지기도 한다. Person trip에 의해서 駐車需要를 誘導하는 方法에서는 交通手段別 利用分擔率(modal split)에 의해 目的別 手段別로 Person trip數를 낸 다음 이것을 이 目的別 乘車人員으로 除하여 乘用通行數로 變換시키는 데 適用된다. 本 調査에 의해 나타난 目的別 乘車人員은 <表 2>와 같다.

이를 보면 全體平均은 약 2.5인으로 운전사외에 通常 1.5인이 탑승하였음을 알 수 있다.

<表 2> 서울시 目的別 乘車人員

出 勤	歸 家	通 學	業 務	食 事	買 物	娛 樂	醫 療	送 迎	其 他
2.40人	2.25	2.35	2.44	2.90	2.40	2.85	2.77	2.83	2.06

한편 日本의 경우와 比較하면 <表 3>에서 보는 바와 같이 運轉士포함 1.2~1.8인의 分布로서 이는 自身運轉이 많다든가, 自動車 普及率이 높아 1臺當 負擔人員이 낮아져 있음을 보여주고 있다.

<表 3> 日本의 目的別 乘車人員

出 勤	登 校	歸 家	買 物	私 用	業 務
1.23人	1.67	1.25	1.48	1.83	1.33

資料 : 毛利正光, 駐車場, 東京, 技術書院, 1971, p.97.

2. 駐車時間

駐車時間이라 함은 자동차 使用者가 駐車地點에 到着한 다음 目的地에 가서 用務를 마치고 車가 다시 出發할 때까지 5分 以上 一定場所에 停車하여 대기상태로 있는 時間이다.

本 調査에 의한 서울시의 駐車時間은 <表 4>와 같다.

<表 4>

서울市の 駐車時間

4~19분	20~59분	60~119분	120~179분	180~239분	4시간이상
1,323	1,745	447	188	49	74
34.58%	45.61%	11.68%	4.91%	1.28%	1.93%
(34.58)	(80.19)	(91.87)	(96.78)	(98.06)	(99.99)

(註) ()內는 누적백분률임

윗표에서 서울市の 駐車時間을 살펴보면 가장 頻度가 높은 것은 20~59分으로 45.6%이고 80% 以上이 1時間 以內의 短時間 駐車임을 알 수 있다. 이것은 서울市の 特殊한 事情의 하나로 駐車施設이 貧弱한 데다가 乘用車의 使用率이 매우 높기 때문에 여유있게 주차시켜 들만큼 乘用車가 보급되지 않았다는 反證이기도 하다.

또한 駐車時間을 駐車目的別로 細分하여 分析해 보면 通學이 27分으로 가장 短時間이며 다음으로 送迎이 34分이고 출근, 귀가, 업무, 매물이 43~46分으로 類似한 駐車時間이다. 다만 娛樂은 그 性格上 70分에 육박하고 있으며 食事, 醫療, 기타등이 54~60分의 分布를 보이고 있다.

<表 4>를 使用하여 서울市 平均 駐車時間을 算出하기 위해서 各 度數를 가지고 代表값으로 乘한 다음 算術平均値를 取하였드니 서울市の 平均 駐車時間은 $E(t) = \frac{\sum xf}{N} = \frac{182,719}{3,826} \approx 47.8$ 分으로 나타났다. 따라서 서울市 乘用車가 5分이상 駐車할 確率은 $P = e^{-t} = e^{-\frac{5}{47.8}} \approx 0.89$ 이되고 大略 10臺中 9臺가량이 特定地點에 到着한 後 5分 以上の 駐車를 發生할 可能性이 있다는 結論이다.

3. 步行距離

乘用車는 目的地에 到達하기 위한 交通手段이기 때문에 駐車하는 場所를 될수 있는 限目的 建物에 가까운 곳을 擇할 것이다. 그러나 駐車地點과 目的地가 空間的으로 반드시 一致하는 것은 아니므로 徒歩로 目的地에 가야 할 경우가 많다. 이를 步行距離(walking distance)라 한다. 다음은 서울市 乘用車 使用者의 步行距離를 調査한 結果이다.

<表 5>에서 보면 서울市는 절반이 50m 이내이고 90%이상 100m내이며 平均步行距離

<表 5>

서울市的 乘用車 利用者의 步行距離

0~10m	11~20m	21~50m	51~100m	101~150m	151~200m	201~300m	301~400m	401~500m	500m 이상
1,854	734	587	267	59	67	41	13	8	24
50.14%	20.09%	16.06%	7.31%	1.61%	1.83%	1.12%	2.36%	0.22%	0.66%

는 약 31m로서 人間の 步行速度(70~80m/min)로 볼 때 30초 이내의 距離이다. 이것은 日本에 있어서 駐車場利用者의 大略 2分の 1이 100m以內이고 約 4分の 3이 200m 以內의 步

行距離이었다는點과 比較하면 지나치게 짧다는 것을 알 수 있다. 이러한 行態는 승용차를 社會的 地位의 象徴으로 看做하고 내려서 건지 않을려는 社會現實의 反映이기도 하지만 駐車料金の 徵收같은 方案이 너무 허술하기 때문에 코앞에 대기(door-to-door)를 하는 駐車習性으로 因하여 步行距離가 짧아진 것이라 생각된다.

참고로 美國의 自動車 利用者의 步行距離를 살펴보면 그 平均値가 人口規模에 따라 漸增하는 데 10萬以下の 都市는 120m, 100萬은 195m, 450萬은 240m 範圍內라고 한다. (3)

4. 駐車形態

駐車施設을 크게 나누어 路上(on-street) 路外(off-street)로 볼 수 있으며 그 類型에 따라 多樣的 分類가 可能하다. 서울市の 駐車形態別 利用狀況을 보면 <表 6>에서 보는 바와 같이 路上駐차가 무려 3분의 1을 占하고 있어 相對的으로 路外駐車施設의 貧困을 露呈하고 있다.

<表 6> 서울市の 駐車形態의 分布

路上駐車	빌딩에 딸린 차 고나 주차장	屋外공동주차장	부근골목이나 空 地	自動車專用 停車場建物	其 他
1,004 33.9%	832 28.06%	398 13.42%	487 16.42%	174 5.87%	70 2.36%

서울시는 美國都市(500萬 規模이상)의 路上駐車 利用率 6%標準에 비하면 33.7%로서 畸形的인 現狀을 보이고 있으며 따라서 路上駐車에 可能的 限 압박을 주는 措置가 停車場計劃에 反映되어야 할 것이다.

IV. 建物の 機能別 床面積 分析 및 將來推計

建物 機能別 床面積과 駐車發生間의 相互作用의 體系的 分析을 통한 停車場 計劃을 樹立키 위하여 中心業務地區를 對象으로 建物 床面積의 現況을 調査하였는 데 調査對象年度는 1959年을 基準으로 하여 1969年 12月 31日까지로 하였다.

한편 建物の 利用密度와 機能別 駐車發生量을 比較 分析하여 駐車原單位를 求하고 이를 基準으로 하여 將來의 地區別 駐車需要量을 算定키 위하여 中心業務地區를 洞行政區域境界와 街路網 및 駐車を 위한 最大 步行距離를 고려하여 全地區를 다시 57個 블럭으로 細分하였다. 이들 블럭區分과 該當 洞名은 <表 7>과 같다.

<表 7> 블럭區分과 該當 洞名

Block No.	포 함 洞 名	Block No.	포 함 洞 名
1	內資洞一部, 積善洞一部	30	明洞二街, 남대문로 2가
2	內需洞, 唐珠洞, 都染洞	31	忠武路二街

(3) Smith Wilbur, *Parking in the City Center*, New Haven, Connecticut, 1965, p. 14.

3	新門路一街, 新門路二街一部	32	慶雲洞, 雲泥洞, 益善洞
4	貞洞, 忠正路一街一部	33	樂園洞, 敦義洞
5	巡和洞, 義州路一街一部, 義州路二街一部	34	鍾路三街
6	西小門洞	35	觀水洞
7	太平路二街, 南大門路四街	36	笠井洞
8	蓬萊洞一街, 南大門路五街, 陽洞一部	37	乙支路三街
9	世宗路	38	草洞, 仁峴洞一街
10	中學洞一部, 壽松洞	39	忠武路三街, 筆洞一街
11	清進洞	40	臥龍洞, 勸農洞一部
12	鍾路一街, 瑞麟洞	41	宗廟
13	太平路一街	42	廟洞, 鳳翼洞, 薰井洞
14	武橋洞, 茶洞	43	長沙洞
15	乙支路一街, 南大門路二街一部	44	苑南洞一部
16	小公洞, 南大門路二街一部	45	仁義洞
17	北倉洞, 南大門路三街	46	鍾路四街, 禮智洞
18	忠武路一街	47	山林洞, 舟橋洞
19	南倉洞一部, 會賢洞一街一部	48	乙支路四街
20	堅志洞, 貫勲洞	49	仁峴洞二街, 藝館洞
21	公平洞	50	忠武路四街一部, 筆洞二街一部
22	仁壽洞	51	蓮池洞, 蓮建洞一部, 孝悌洞一部
23	鍾路二街	52	鍾路五街一部
24	貫鐵洞	53	芳山洞, 乙支路五街
25	三角洞, 水下洞, 南大門路一街	54	五壯洞, 忠武路五街
26	長橋洞, 水標洞	55	鍾路六街一部
27	乙支路二街, 南大門路二街一部	56	乙支路六街
28	明洞一街, 南大門路二街一部	57	光照洞一街, 雙林洞一部
29	苧洞一街, 苧洞二街		

또한 本 研究에서는 區廳別로 비치되어 있는 各種의 家屋臺帳을 가지고 中心業務地區의 地番別 內容을 全數調查 했는 데 區廳別로 비치된 各種 家屋臺帳에 의하면 建築物의 機能은 約 30餘種으로 분류되어 있으나 本 研究의 性格 및 資料의 利用目的을 고려하여 다음과 같이 10個機能으로 區分하여 再集計하였다.

<表 8> 機能別 建物利用 分類

機 能	建物の 利用分類
영업, 점포	점포 및 영업
사무실, 회의실	사무실, 회의실 및 이에 딸린차고
병 원	병 원

여관, 호텔	여관, 호텔
주거적기능	주택, 관사, 창고, 물치, 차고
복합기능	점포 및 주택, 주택 및 사무실, 영업 및 주택
교육문화적기능	학교, 교회, 교육관, 체육관, 극장, 강당
공업적기능	공장, 공장 및 창고
공공 및 관리적기능	비과세대상의 건물, 부속건물
고궁 및 공한지	고궁, 역사적기념물

이와같이 하여 調査된 結果를 가지고 57個 別 10個 機能別 建物の 延床面積을 豫測하였는데 豫測方法은 機能別 및 別 別로 建物 床面積 增減에 影響을 주는 모든 因子들을 考慮해 6個의 獨立變數를 選定해서 多重回歸方程式을 만들고 이를 가지고 中心業務地區內 建物の 總床面積의 豫測에 限하여 利用하고 別 別 機能別 豫測은 時系列分析으로 計算하되 最後에 相互 補正計算을 하였다. 각 獨立變數別 相關係數와 標準誤差는 <表 9>와 같으며 多重回歸方程式은 다음과 같다.

<表 9> 獨立變數別 相關係數와 標準誤差

獨立變數	相關係數	標準誤差
서울시 3次產業人口 (X ₁)	0.909529	0.0005722
서울시 경제활동 人口 (X ₂)	0.896435	0.00056214
GNP (X ₃)	0.9947445	0.00012987
서울시민소득 (X ₄)	0.972567	0.00029507
전국인구 (X ₅)	0.974730	0.00028335
서울인구 (X ₆)	0.950437	0.00039438

$$Y = -659,118,851 + 0.377454815X_1 - 0.435532505X_2 - 58.4203934X_3 + 601.63353X_4 + 42.80521196X_5 + 0.0664852791X_6$$

(Y = 中心業務地區內建物の 總床面積)

이상과 같은 豫測方法에 의해 1980년까지의 8年間の 豫測結果를 얻었는데 中心業務地區內 建物の 機能別 總床面積 豫測은 <表 10>과 같으며 別 別 建物の 延床面積 豫測値는 <表 11>과 같다.

<表 10> CBD內 建物の 機能別 總床面積 豫測

年 度	1972		1976		1980	
	상 면 적	구성비율 (%)	상 면 적	구성비율 (%)	상 면 적	구성비율 (%)
영 업, 점 포	587,503.5	41.6	678,174.0	41	780,122.7	39.0
회 의 실, 사 무 실	257,886.9	18.2	360,243.4	21.8	495,522.6	24.8

호텔, 여관	9,517.7	0.7	30,605.8	1.9	82,360.5	4.1
병원	26,872.9	1.9	48,144.6	2.9	80,744.9	4.0
주택	288,916.8	20.4	293,581.5	16.3	284,706.9	14.2
복합적기능	15,729.7	1.1	22,744.3	1.4	32,952.9	1.6
교육, 문화적기능	79,851.8	5.6	92,305.0	5.8	110,577.3	5.5
공업적기능	87,029.5	6.2	46,944.5	2.9	61,745.7	3.1
공공및관리적기능	58,678.3	4.1	82,479.4	5.2	71,453.3	3.6
고궁및공한지	2,203.4	0.2	2,170.8	0.2	2,171.2	0.1
합계	1,414,190.6	100.0	1,657,393.3	100.0	2,000,362.8	100.0

<表 11>

블럭별 建物の 延床面積 豫測值

(단위 : 坪)

블럭	예측년도			블럭	예측년도		
	1972	1976	1980		1972	1976	1980
1	13,362.9	13,974.6	14,173.8	30	52,076.9	72,151	100,283.4
2	23,224.8	24,656.0	26,046.3	31	35,299.6	42,439.5	49,934.3
3	17,023.9	18,470.0	19,944.1	32	28,574.5	30,892.4	19,761.7
4	25,145.9	26,903.9	28,569.6	33	18,261.1	19,041.5	19,707.9
5	26,806.1	32,435.7	39,815.7	34	9,904.7	10,723.5	11,444
6	41,304.3	59,494.6	82,709	35	15,435.3	16,564.2	17,796.2
7	45,921.5	50,397.4	54,456.9	36	9,270.4	10,992.4	13,195.3
8	27,379.5	28,029.5	28,596.9	37	32,738.5	38,475.4	42,235.3
9	19,243.6	21,581.5	24,659.5	38	30,422.5	39,521.6	52,915.4
10	18,804.0	19,089.2	19,323.9	39	45,343.5	78,262.2	128,548
11	13,383.4	15,707.7	15,459.5	40	7,987.4	8,680.1	9,501.9
12	11,585.6	13,129.2	14,900.3	41	0	0	0
13	17,923.7	18,548.1	19,147.3	42	13,972.48	14,812.78	15,804.28
14	34,096.2	39,018.8	43,893.2	43	14,152.6	17,231.1	20,398.1
15	47,862.5	73,899.4	133,641.5	44	9,995.84	11,096.04	12,564.34
16	35,869.9	37,031.7	41,809	45	11,436.2	11,815.3	12,207.6
17	30,158.0	32,893.0	37,161.4	46	43,236.1	48,130.4	54,588.2
18	25,169.8	26,327.0	27,471.6	47	25,206.1	26,976.4	28,703.4
19	38,905.9	41,804.3	44,540.4	48	20,290.0	21,905.2	23,521.5
20	16,616.0	19,908.9	24,892.3	49	20,228.6	23,041.7	25,104.4
21	10,799.1	15,280.2	21,577.9	50	17,146.6	18,066.9	18,866.3
22	13,180.6	13,994.8	14,729.5	51	18,625.3	20,177.3	21,728.2
23	16,584.0	19,522.1	25,396.7	52	23,225.38	26,007.3	29,963.1
24	26,435.4	30,696.9	35,556.5	53	27,424.8	30,287.7	32,869.2
25	18,079.7	21,254.2	24,540.7	54	14,416.9	14,940.8	16,046.1
26	12,103.0	14,098.1	16,615.3	55	50,409.3	91,135.4	148,075.4

27	54,675.4	61,455.8	68,372.9	56	35,636.7	43,176.7	50,831
28	12,583.3	13,367.2	14,055.8	57	20,606.9	29,337.3	41,963.2
29	17,866.2	18,801.3	19,747.6	계	1,363,418.6	1,637,393.22	2,000,362.82

V, 建物の機能別床面積の駐車發生原單位算出

1. 機能別 駐車發生原單位 調査

本研究에서 구하려는 駐車發生原單位는 機能別 建物床面積當 原單位가 算定되어야 機能別 建物床面積 豫測과 結付시켜 將來 駐車發生量을 推計할 수 있게 되는 것이다. 따라서 駐車發生原單位를 求하기 위한 調査作業도 이러한 點을 考慮하여 建物床面積의 機能別 分類에 合致되게끔 研究過程에서 注意를 기울여야 할 것이다. 現在 우리가 機能別 建物 床面積 豫測을 위해 必要한 資料는 그 分類方法이 一貫性이 없고 細分되어 있지도 않기 때문에 本研究가 必要로 하는 建物利用의 用途別 分類方法과는 相異한 點이 많으나 建物 床面積에 관한 資料는 더 以上 細分이나 變更을 加할 수 없을 뿐만 아니라 다른 代案도 없기 때문에 부득이 原單位 調査도 公簿上 分類를 最大限 살리는 方向으로 나아갔으며 이러한 建物利用의 機能的 類似性과 駐車發生量의 類似性에 따라 統合할 수 있는 機能은 統合하여 하나의 機能으로 묶어 再分類를 했는데 그 結果 ①公共 및 管理的 機能 ② 店舖營業 ③ 事務室, 會議室 ④ 病院 ⑤ 旅館, 호텔 ⑥ 教育, 文化 ⑦ 工業 ⑧ 古宮 ⑨ 住居로 分類되었다. 그리하여 各機能別로 그 機能을 代表할 만한 機能으로 利用되는 建物を 選定하는 한편 될 수 있는 限 駐車發生量으로 보아서도 그 機能을 代表할 수 있다고 생각되는 建物들을 選定하였다. 이와같은 觀點에서 選定된 建物들은 ① 公共 및 管理的 機能으로서 政府綜合廳舍, 光化門우체국, 光化門稅務署를 標本으로 有意抽出하였으며 ② 店舖, 營業機能으로서 新世界百貨店, 團成社, 乙支路三街의 建築資材都賣商을 標本으로 抽出하였으며 ③ 事務室, 會議室로는 商業銀行本店, 東亞日報社, MBC放送局, 現代建設株式會社, ④ 病院으로는 聖母病院 ⑤ 旅館, 호텔로는 뉴서울호텔 ⑥ 教育, 文化機能으로는 啓聖國民學校 ⑦ 工業的機能은 鍾路五街 鑄物工場 ⑧ 古宮으로는 德壽宮 ⑨ 住宅으로는 鳳翼洞을 標本으로 抽出 調査하였다.

이와같이 하여 調査된 土地利用別 駐車發生은 <表 12>와 같으며 이를 外國과의 比較를 위해 美國과 日本의 駐車發生原單位를 살펴보면 <表 13>, <表 14>와 같다.

<表 12>

建物の機能別 駐車原單位

(1972. 1. 12~15)

土地 利用 別	調 査 建 物 名	平 均	範 圍
公 共, 管 理 機 能	政府綜合廳舍		
	光化門우체국		
	光化門稅務署	1.611	0.524~2.502

店 舖, 營 業	新世界百貨店 團成社 乙支路都賣商	1.897	0.543~3.633
事 務 室, 會 議 室	商業銀行本店 東亞日報社 MBC放送局 現代建設	1.859	1.226~3.528
病 院	聖母病院	2.373	
旅 館, 立 棟	뉴서울호텔	1.644	
教 育 文 化 機 能	啓聖國民學校	0.646	
工 業 的 機 能	鍾路鑄物	1.515	
古 宮	德壽宮	0.432	
住 宅	鳳翼洞	0.162	
平 均		1.349	0.524~3.633

<表 13>

日本の 建物別 駐車發生 原單位

建 物	床面積 303坪當 駐車發生
朝 日 新 聞 社	20.9
高 島 尾	35.6
大 手 Blg.	14.4
東 京 Blg.	17.7
人 事 院 Blg.	45.2

<表 14>

美國의 床面積 1000m²當 駐車發生

建 物 名	調查建物數	平 均	範 圍
西部組合	2	81.1	50-111
證券去來所	3	63.3	12.2-142.1
飲食店	18	58.8	10-161
保險會社	4	56.6	27.8-95.5
버스 停留場	7	52.2	18.9-95.5
카지노	2	49.9	45.5-54.4
洗濯所	1	48.8	-
술집	3	47.7	1.1-121
銀行	62	47.7	6.7-119.9
叫	2	47.7	24.4-67.7

라디오—T.V.商店	1	44.4	—
運動具店	5	42.2	13.3—87.7
洋靴店	6	42.2	14.4—77.7
特許局	2	39.9	38.8—39.9
書 店	2	38.8	15.5—62.2
슈퍼마켓	14	38.8	14.4—83.2
美粧院	3	37.7	16.6—72.2
에디칼 센터	7	37.7	11.1—95.5
카메라 店	2	36.6	19.9—53.3
郵遞局	14	23.3	2.2—112
藥 局	15	32.2	12.2—67.7
急行停車場	1	31.1	—
政府官公署	29	31.1	3.3—68.8
鐵道驛	1	29.9	—
設備會社	21	27.7	3.3—118.8
衣類店	32	26.6	3.3—75.5
百貨店	44	26.6	3.3—56.68
圖書館	8	25.5	4.4—47.7
라디오 放送局	1	2.2	—
美術館	1	21.1	—
타이프라이터會社	1	18.9	—
鐵物店	10	18.9	8.9—41.1

2. 建物 床面積의 機能別 將來 原單位 豫測

本研究에서는 駐車發生이 建物の 用途내지 機能에 따라 달라진다고 보았기 때문에 駐車發生에 關한 豫測方法 역시 機能分類에 따른 各各의 代表建物에 對하여 그 駐車發生量을 推定하는 方式을 擇하였다. 이를 具體的으로 叙述하던 먼저 各 機能에 該當하는 建物の 駐車發生量을 目標年度까지 推定하여 各 블럭別로 配分하는 것으로 이에 는 다음과 같은 假定이 必要하다. 첫째 自動車 保有率이 增加하면 中心業務地區에 流入되는 自動車交通도 增加한다. 둘째 中心業務地區에 流入되는 自動車交通의 數가 增加하면 駐車發生도 따라서 높아진다. 셋째 적어도 中心業務地區內의 駐車發生率은 自動車 保有率이 增加함에 따라 比例하여 增加한다. 위와 같은 3가지 假定을 前提로 1976年度의 建物の 機能別 駐車發生原單位를 求하였는데 <表 15參照>이는 적어도 中心業務地區內의 駐車發生은 乘用車保有臺數의 增加趨勢만큼 일어날 것이라는 假定에 立脚한 것이다. 여기서 使用된 1972年度 및 1976年度의 乘用車保有臺數는 各各 43,958臺와 73,635臺로 이는 1964年度부터 1968年度까지의 市民所得과 乘用車臺數⁽⁴⁾와의 關係에서 導出한 回歸方程式을 通하여 豫測하였다.

(4) 서울特別市, 서울都市 基本計劃 調査樹立, 1970, pp. 224-226.

<表 15>

建物床面積의 機能別 駐車發生原單位 豫測

土地利用別	駐車發生原單位(臺/303坪/時)	
	1 9 7 2	1 9 7 6
公共·管理的 機能	1.611	2.698
店舖·營業	1.897	3.177
事務室·會議室	1.859	3.114
病院	2.373	3.975
旅館·호텔	1.644	2.754
教育·文化機能	0.646	1.082
工業的 機能	1.515	2.538
古宮	0.432	0.724
住宅	0.162	0.271
平均	1.349	2.295

VI. 駐車供給 實態와 駐車施設

우리가 研究對象으로 하고 있는 中心業務地區內的 駐車場에 대한 既存現況資料로서는 1969年 10月 現在로 서울시 觀光運輸局에서 資料를 蒐集해 만든 統計가 있으나 이를 實際 駐車場 實態와 對照해 본 結果 半數以上이 實際와 相異하여 本研究를 위해 中心業務地區內的 駐車場을 全數調查함으로 해서 最新의 (1972年 1月 10日 現在) 駐車場 實態를 把握할 수 있게 되었다.

現在 中心業務地區內的 駐車場은 總 194個이며 이를 우리의 研究上 劃定된 블럭別로 살펴 보면 <表 16>과 같은 데 駐車場이 없는 블럭이 11개 블럭 (21, 22, 34, 36, 41, 44, 47, 48, 50, 54, 55)이나 되고 있어 地域的으로 均等하게 分布되어 있지 못함을 보여주고 있다. 한편 이를 面積으로 따져본다면 中心業務地區內的 總駐車場面積은 149,328m²로서 中心業務地區 總 延

<表 16>

블럭別 駐車場의 數와 面積

블럭번호	地域名	駐車場數와 面積	블럭번호	地域名	駐車場數와 面積
블럭 1	內資洞一部, 積善洞一部	1 個所 300m ²	블럭 28	明洞一街, 南大門路二街一部	9 個所 3,874m ²
블럭 2	內需洞, 唐珠洞, 都染洞	1 個所 594m ²	블럭 29	苧洞一街, 苧洞二街	6 個所 2,319m ²
블럭 3	新門路一街, 新門路二街一部	5 個所 2,401m ²	블럭 30	明洞一街, 南大門路二街	6 個所 4,991m ²
블럭 4	貞洞, 忠正路一街一部	1 個所 1,240m ²	블럭 31	忠武路二街	9 個所 6,803m ²
블럭 5	巡和洞, 義州路一街一部, 義州路二街一部	3 個所 785m ²	블럭 32	慶雲洞, 雲泥洞, 益善洞	4 個所 5,050m ²
블럭 6	西小門洞	6 個所 9,013m ²	블럭 33	樂園洞, 敦義洞	1 個所 722m ²
블럭 7	太平路二街, 南大門路四街	7 個所 4,225m ²	블럭 34	鍾路三街	×
블럭 8	蓬萊洞一街, 南大門路五街	5 個所 2,632m ²	블럭 35	觀水洞	2 個所 681m ²
			블럭 36	笠井洞	×

陽洞一部		불력 37 乙支路三街	4 個所 1,071m ²
불력 9 世宗路	4 個所 4,900m ²	불력 38 草洞, 仁峴洞一街	2 個所 957m ²
불력 10 中學洞一部 壽松洞	2 個所 1,690m ²	불력 39 忠武路三街, 筆洞一街	2 個所 1,155m ²
불력 11 清進洞	1 個所 83m ²	불력 40 臥龍洞, 勸農洞一部	1 個所 280m ²
불력 12 鍾路一街 瑞麟洞	3 個所 1,751m ²	불력 41 宗廟	×
불력 13 太平路一街	7 個所 16,730m ²	불력 42 廟洞, 鳳翼洞, 薰井洞	1 個所 100m ²
불력 14 武橋洞, 茶洞	8 個所 3,300m ²	불력 43 長沙洞	2 個所 1,095m ²
불력 15 乙支路一街	8 個所 5,740m ²	불력 44 苑南洞一部	×
南大門路二街一部		불력 45 仁義洞	6 個所 6,741m ²
불력 16 小公洞 南大門路二街一部	12 個所 15,439m ²	불력 46 鍾路三街, 禮智洞	2 個所 470m ²
불력 17 北倉洞, 南大門路三街	1 個所 134m ²	불력 47 山林洞, 舟橋洞	×
불력 18 忠武路一街	13 個所 12,744m ²	불력 48 乙支路三街	×
불력 19 南倉洞一部 會賢洞一街一部	3 個所 870m ²	불력 49 仁峴洞二街, 藝館洞	4 個所 3,840m ²
불력 20 堅志洞, 貫勲洞	4 個所 2,046m ²	불력 50 忠武路四街一部	×
불력 21 公平洞	×	筆洞二街一部	
불력 22 仁壽洞	×	불력 51 蓮池洞, 蓮建洞 孝悌洞一部	3 個所 2,323m ²
불력 23 鍾路二街	1 個所 594m ²	불력 52 鍾路五街一部	2 個所 270m ²
불력 24 貫鐵洞	6 個所 7,286m ²	불력 53 芳山洞, 乙支路五街	1 個所 660m ²
불력 25 三角洞, 水下洞 南大門路一街	6 個所 3,168m ²	불력 54 五壯洞, 忠武路五街	〃
불력 26 長橋洞, 水標洞	6 個所 1,922m ²	불력 55 鍾路六街一部	×
불력 27 乙支路, 二街	9 個所 3,633m ²	불력 56 乙支路六街	3 個所 2,376m ²
南大門路二街一部		불력 57 光熙洞一街, 雙林洞一部	1 個所 330m ²
		合 計	194 個所 149,328m ²

床面積 4,158,802m²의 3.6%를 차지하고 있음을 보여주고 있다.

또한 駐車場의 種類에 따라 種別로 區分해 보면 乘用車, 貨物車共用이 24個所로 12.4% 乘用車專用이 166個所로 85.5% 貨物車專用이 4個所, 2.1%로서 中心業務地區內의 駐車場은 주로 乘用車專用駐車場임을 보여주고 있다.

이를 駐車施設形態別로 살펴보면 <表 17>에서 보는 바와 같이 屋外 廣場式駐車場이 134個所 (96,153m²)로 64.2%를 占하고 있어 大部分을 차지하고 다음이 屋內 建物一部使用 駐車場이 44個所 (26,326m²)로 17.6%를 차지하고 있음을 나타내주고 있다.

<表 17> 中心業務地區內 駐車施設 形態別 駐車場現況

區	分	個	所	面	積
路	上	메타 (parking meter)가 設置된 駐車場	×		×
		메타가 設置되지 않은 駐車場	10		6,614m ² (4.5%)
路	外	屋外—廣場式 駐車場	134		96,153m ² (64.2%)
		屋內—建物中一部使用	44		26,326m ² (17.6%)
		屋內—駐車專用建物	6		20,235m ² (13.7%)

VII. 불럭別 駐車需要豫測과 配置計劃

1. 駐車需要豫測 및 需給의 比較

第4章에서는 目標年度까지의 建物機能別 床面積이 豫測되었고 第5章에서는 建物機能別 床面積의 駐車發生原單位가 算出되었다. 이의 結果로서 우리는 目標年度의 駐車需要를 豫測할 수가 있다. 即 豫測된 建物 機能別 床面積에 建物別 床面積의 駐車發生 原單位를 乘하면 目標年度의 駐車需要量이 算出되는 것이다. 이와같이 計算되어 나온 結果值를 보면 中心業務地區內의 1976年の 總 駐車發生量은 14,943臺로서 現在(1972年)의 駐車發生量 7,084臺와 比較해 볼 때 約 2倍의 增加가 있을 것으로 豫想되고 있다. 그러나 이를 同一한 方法에 의해 各 불럭別로 豫測해 본다면 약간의 問題點이 있게 된다. 왜냐하면 같은 中心業務地區內에서의 土地利用과 建物利用이라 할지라도 그 地域의 相對的 位置에 따라 建物利用 및 土地利用의 集約度가 달라지며 單位面積 當 駐車發生도 相異해질 것이기 때문이다. 따라서 이와같은 位置에 따른 土地利用 集約度의 差異와 駐車發生原單位의 差異를 無視하고 同一한 基準에 의해 駐車需要를 豫測한다는 것은 不合理한 것이다. 本研究에서는 이와같은 缺點을 補完하기 위해 補正作業을 하였던 바 各 불럭別 土地利用 集約度의 差異를 補正하기 위해서는 地價를 利用하였으며 駐車發生原單位의 差異를 補正하기 위해서는 駐車特性調查結果로서 얻어진 駐車發生密度를 利用하였다.

以上과 같은 方法에 의해 불럭別로 現在와 目標年度의 駐車需要를 豫測하고 이를 現在의 駐車供給과 比較해 본 結果는 <表 18>과 같다.

그런데 1976년까지 現在의 駐車施設만큼만 供給된다는 것은 成立될 수 없는 豫測이며 自發的으로건 強制的으로건 建物이 高層化되고 自動車 保有臺數가 늘어감에 따라 駐車施設도 自然增加될 것으로 豫測할 수 있다. 따라서 이러한 自然增加 趨勢를 감안해보면 우리가 積極的으로 駐車場의 供給을 強化해야 할지 그대로 自然增加대로만 두어도 될

<表 18> 目標年度의 불럭別 駐車需給 豫測

불럭	72年度 駐車供給	76年度 駐車需要	備考
1	15臺	42臺	-27臺
2	29	110	-81
3	114	89	25
4	59	60	-1
5	38	80	-42
6	428	403	25
7	200	385	-185
8	125	177	-52

9	233	161	72
10	81	31	50
11	4	82	-78
12	83	89	-6
13	793	133	660
14	157	251	-94
15	272	1,314	-1,042
16	732	715	17
17	7	244	-237
18	604	511	93
19	42	316	-274
20	97	20	77
21	—	78	-78
22	—	71	-71
23	29	387	-358
24	346	211	135
25	151	369	-218
26	91	89	2
27	92	1,116	-1,024
28	184	250	-66
29	110	103	7
30	237	1,548	-1,311
31	324	300	24
32	240	47	193
33	35	82	-47
34	—	135	-135
35	33	96	-66
36	—	58	-58
37	51	268	-217
38	46	246	-200
39	55	595	-540
40	14	211	-197
41	—	—	—
42	8	651	-643
43	52	112	-60
44	—	265	-265
45	320	321	-1
46	23	37	-14
47	—	174	-174
48	—	123	-123
49	182	78	104

50	—	69	-69
51	120	47	73
52	13	188	-175
53	32	218	-186
54	—	33	-33
55	—	759	-759
56	113	309	-196
57	17	86	-69
	7,031	14,943	-7,912

지를 判別할 수가 있게 된다. 將來 駐車供給의 自然增加趨勢를 豫測하기 위해선 過去の 駐車供給增加 趨勢에 關한 資料가 있어야 되는 데 이에 대한 資料가 없기 때문에 不得已 建物床面積當 停車場 供給量을 利用해 將來의 停車場 供給 自然增加 趨勢를 豫測했으며 그 結果値는 <表 19>와 같다.

<表 19> 自然增加趨勢를 考慮한 駐車需給 豫測

분 력	72 年度 駐車施設		76 年度 駐車施設		76年度 駐車需要	備 考
	面 積	許容臺數	面 積	許容臺數		
1	300m ²	15臺	314m ²	16臺	42臺	-26臺
2	394	29	416	31	110	-79
3	2,401	114	2,612	124	89	35
4	1,240	59	1,329	64	60	4
5	785	38	948	46	80	-34
6	9,013	428	12,988	617	403	214
7	4,225	200	4,639	220	385	-163
8	2,632	125	2,690	128	177	-49
9	4,900	233	5,488	261	161	100
10	1,690	81	1,717	83	31	52
11	83	4	143	5	82	-77
12	1,751	83	1,977	94	89	5
13	16,730	793	17,299	820	133	687
14	3,300	157	3,775	180	251	-71
15	5,740	272	8,857	420	1,314	-894
16	15,439	732	15,918	755	715	40
17	134	7	146	8	244	-236
18	12,744	604	13,305	631	511	120
19	870	42	935	46	316	-270
20	2,046	97	2,171	117	20	97
21	—	—	—	—	78	-78

22	—	—	—	—	71	-71
23	594	29	698	34	387	-353
24	7,286	346	8,474	403	211	192
25	3,168	151	3,729	178	369	-191
26	1,922	91	2,239	106	89	17
27	1,922	91	2,160	103	1,116	-1,013
28	3,874	184	4,118	196	250	-54
29	2,319	110	2,437	116	103	13
30	4,991	237	6,913	329	1,548	-1,219
31	6,803	324	8,150	389	300	89
32	5,050	240	5,454	260	47	213
33	722	35	749	37	82	-45
34	—	—	—	—	135	-135
35	681	33	733	36	96	-60
36	—	—	—	—	58	-58
37	1,071	51	1,261	60	268	-208
38	957	46	1,243	60	246	-186
39	1,155	55	1,996	95	595	-500
40	280	14	304	16	211	-195
41	—	—	—	—	—	—
42	100	8	106	9	651	-642
43	1,095	52	1,326	63	112	-49
44	—	—	—	—	265	-265
45	6,741	320	6,977	332	321	11
46	470	23	523	26	37	-11
47	—	—	—	—	174	-174
48	—	—	—	—	123	-123
49	3,840	182	4,370	208	78	130
50	—	—	—	—	69	-69
51	2,323	120	2,523	131	47	84
52	270	13	302	15	188	-173
53	660	32	730	36	218	-182
54	—	—	—	—	33	-33
55	—	—	—	—	759	-759
56	2,376	113	3,595	137	309	-172
57	330	17	469	25	86	-61

VIII. 駐車施設 整備方案과 政策

以上 살펴본 바와 같이 現在까지는 駐車需給上의 큰 差異가 없기 때문에 (勿論 불릭別로

보면 差異가 많은 불력도 있지만) 큰 駐車問題가 없었으나 앞으로는 豫測된 바와 같이 駐車問題가 深刻해 질 것이 豫想된다. 따라서 將來 豫測되는 駐車問題에 대한 計劃의 方向과 整備方向을 모색해야 되는 데 計劃과 整備의 方向은 크게 消極的 方法과 積極的 方法으로 나눌 수 있으며 다시 이것은 接近方法에 따라 巨視的 解決方案과 微視的 解決方案으로 區分될 수 있겠다.

1. 巨視的 長期對策

아주 巨視的으로 보아서 1970년에 樹立한 서울都市基本計劃에서와 같이 中心業務地區流入 自家用 乘用車를 外廓循環線과 放射線의 交叉地點에서 封鎖함으로써 中心市街地의 交通難解消와 停車場問題를 解決코자 하는 것이다. 서울都市基本計劃에 의하면 第1循環線과 基本放射線이 接하는 地點에 大規模 駐車施設을 建設하고 거기에서 中心業務地區의 目的地까지는 地下鐵이나 버스와 같은 大衆交通手段을 利用하는 交通手段의 連擊化方案을 提示하고 있다. 이 案은 서울市 都市基本計劃과 같은 1976年 長期計劃에서 충분히 檢討될 필요가 있으며 窮極的 解決方案은 그와같은 方法에 의해 模索되어야 하겠지만 本研究의 計劃目標年度를 1976年으로 본 以上 이 方案은 實現性이 희박한 것으로 生覺된다. 다음으로 中心業務地區의 駐車發生을 積極的으로 統制하는 方案으로 駐車發生自體를 移轉시키거나 制限하는 措置이다. 改正 都市計劃法에 規定된 바와 같이 機能의 集中 및 그에 따른 駐車發生을 抑制하기 위하여 特定施設制限區域을 設定하고 建築密度를 統制하며 中心市街地의 過密化를 防止하는 것이 立法 趣旨인것 같다. 따라서 서울의 中心業務地區를 特定施設制限區域으로 指定함으로써 計劃的인 機能密度의 統制와 駐車問題의 根本的인 解決方案을 講究해야 할 것이다.

2. 微視的 短期對策과 法制的 整備

가. 停車場法의 制定

우리나라에 있어서는 停車場에 관한 法體制가 日本의 停車場法과 같이 體系화된 單一法으로 存在하지 않고 여러法에서 部分的으로 散在해 있다. 따라서 法適用上 停車場에 관한 用語의 定義들이 一致하지 못함으로 해서 法相互間에 衝突을 일으킬 뿐 아니라 停車場問題를 解決하는 綜合的인 對策을 마련하기가 困難하다. 그리하여 現在 여러法에서 散在하고 있는 停車場에 관한 關係法規들을 單一體系化 시킬 수 있는 停車場法을 새로이 마련하는 것이 緊要하다.

나. 停車場 整備地區의 設定

土地利用密度가 높은 地域일 수록 그만큼 駐車發生密度가 높아 駐車需要도 높다. 따라서 이러한 地域에 대해서는 特別한 規制를 할 必要가 있다. 現行 우리나라의 都市計劃法에서도 (第18條)「道路의 效用을 維持하고 道路交通의 圓滑한 疏通을 위하여 停車場의 整備가 必要한 때는 建設部長官은 都市計劃區域 안에서 公共의 安寧秩序와 都市機能의 增進을 위하여 필

요하다고 認定할 때는 이 地區의 指定을 都市計劃으로 決定할 수 있다」고 規定하고 있다. 이와같은 法的 根據에 의해서 當該地方自治團體는 指定된 駐車場整備地區內에서 建築物의 建築에 關하여 制限을 하는 데 必要한 事項은 大統領令이 定하는 基準의 範圍內에서 當該地方自治團體의 條例로 定할 수 있다. 그러나 아직까지 서울시 中心業務地區內의 駐車場整備地區가 設定된 바 없을 뿐 아니라 이에 對한 具體的인 地方自治團體의 條例가 制定된 바도 없다. 現在 日本에서는 이와같은 整備地區를 設定하여 各 都市에 適合한 駐車對策基準을 條例로서 規定하고 있다. 이에 비추어 서울시 中心業務地區에 대해서도 駐車整備地區 設定이 必要하리라 生覺한다.

이상 살펴본 對策外에도 駐車施設 附置 義務化 制度를 強化한달지 稅制面의 特惠措置를 取한달지 하여 駐車場供給을 增大시키는 方案을 模索할 수가 있겠다.*