

## 논문

## 제주특별자치도 차고지증명제와 도시재생에의 시사점

## Vehicle and Garage Joint Registration Policy of Jeju Special Self-governing Province and the Implications on Urban Regeneration

최윤희\* · 손상훈\*\*

Choi, Yoon-Hyuk · Son, Sang-hoon

**Abstract**

Many urban regeneration projects are underway across the country, aiming to improve livability and quality of life as well as to revitalize local economy. Accordingly, urban regeneration research is largely conducted, mainly focusing on metropolitan cities. Recently, the importance of transportation is emphasized in several urban regeneration research; however, transit-oriented development, public transportation, and walkability are discussed to some extent. To fill these gaps in earlier studies of urban regeneration and transportation, this paper covers urban regeneration projects in a mid-size city, discussing residential parking from an urban transportation policy perspective. As a case study, Jeju Special Self-governing Province and its local parking policy, vehicle and garage joint registration policy, are examined to provide implications on urban regeneration. Vehicle and garage joint registration policy, also mentioned as levying garage option on car buyers or garage identification system, in earlier studies, has been implemented in Jeju provinces since 2007. Under this policy, an auto owner needs to prove a garage or parking space for his or her own vehicle; therefore, existence of parking space becomes important for a residential area. Since an old city center and/or residential area that suffer from lack of parking space are a typical site for urban regeneration projects, providing parking space at the appropriate level is particularly important for the success of the projects. Parking space demand forecast and parking space supply strategies are also needed in Jeju. For the success of urban regeneration projects, urban transportation policy should be considered more carefully over the course of the projects.

주 제 어: 도시재생, 차고지증명제, 주차, 도시교통, 제주

**Keyword:** Urban Regeneration, Vehicle and Garage Joint Registration Policy, Parking, Urban Transportation, Jeju Special Self-governing Province

\* 한국도로공사 도로교통연구원 책임연구원(주저자: blueskyers@gmail.com).

\*\* 제주연구원 책임연구원(교신저자: ssanghoon.son@gmail.com).

## I. 서론

전국적으로 도시재생사업이 활발히 진행되고 있다. 도심지역의 기반시설 및 주택의 노후화로 인해 낡아 쇠퇴하고 있는 정주여건을 개선하고자 도시재생사업이 시작되었고, 최근에는 도시재생활성화 및 지원에 관한 특별법이 제정되어 도시재생선도지역을 중심으로 추진되고 있다.

도시재생 과정에서 고려할 사항이 다양하게 존재한다. 이를 중심으로 학술연구도 활발히 수행되고 있지만, 기존 연구들은 모두 일본, 미국, 영국, 서울 등 주요 대도시 사례에 기반한 것이며, 지방 군소도시의 도시재생에 있어 교통을 고려한 논문은 최기택 외(2011)가 유일한 실정이다. 또한 도시재생사업에서 교통의 중요성이 강조되고 있지만, 논의의 범위가 대중교통에 집중되어 그 범위가 도시교통정책 전반으로 확대될 필요가 있다.

본 논문에서는 중소도시 도시재생사업을 제주특별자치도 사례를 통해 살펴보고, 도시재생사업과 지역 주차정책인 차고지증명제에 대하여 논의하고자 한다. 차고지증명제는 차량의 소유자가 해당차량의 차고지를 확보토록 하는 제도로서 제주특별자치도에서 2007년부터 시행되고 있는 제도이다.

본 논문은 다음과 같이 구성된다. 2장에서는 도시재생사업을 국가사업과 본 논문의 공간적 범위인 제주특별자치도에서 추진되고 있는 사업으로 구분하여 살펴보고, 3장에서는 도시재생사업과 교통에 대한 선행연구를 고찰한다. 다음으로 지역 주차정책인 차고지증명제를 살펴보고, 도시재생사업에 대한 시사점을 논의하고자 한다. 결론에서는 본 논문을 요약하고, 향후연구를 제시하고자 한다.

## II. 도시재생사업

### 1. 국가 도시재생사업

도시는 현대 사회에서 우리 삶의 원천이지만, 기반시설 및 주택의 노후화로 인해 정주여건은 낡아 쇠퇴하고 있다. 도시의 쇠퇴로 인한 삶의 질 저하와 무분별한 교외화 현상은 도심부 쇠퇴현상을 가속화시키고 있으며, 이러한 문제를 해결하고자 미국, 영국, 일본 등 선진국에서는 1980년대부터 도시재생사업을 시작하였다. 해외 도시재생사업은 도시인구 감소, 기반시설 낙후와 이로 인한 사회갈등, 범죄 등을 해소하고자 도시거점지역을 중심으로 개발사업을 추진하는 것이 대표적인 사례이다. 지상과 지하를 포함한 초고층 건물을 개발하고 높은 용적율로 인한 남은 공간에 공원, 녹지 등 환경친화적인 시설을 설치하여 도시경관 개선은 물론 편의시설과 주거까지 모두 해결하고자 하였다. 특히 미국에서는 도시정비 개념으로 대중교통 지향 개발(TOD : Transit Oriented Development) 개념을 도입하여 환승역, 버스터미널

등 도시재생의 핵심으로 교통거점과 지역거점의 집약화 및 일체화를 추진하였다.

국내에서도 2000년대부터 도시문제를 해결하고자 도시재생사업을 시작하였다. 이러한 개발을 통해 미관개선은 물론 영화관 등 새로운 편의시설이 확충되어 도시에 새로운 활력을 불어넣어 주었지만, 집값 및 지가 상승과 이로 인한 원주거지의 교외 이탈 현상 등의 문제 역시 대두되게 되었다. 특히 도심지역이 아닌 노후 주거지역에서의 대규모 개발방식은 저렴한 소형주택의 멸실과 이로 인한 주거비 상승으로 인해 대부분 원주민이 재정착하지 못하는 문제로 이어져 과거에 활발하던 지역 공동체가 파괴되는 사회적인 문제로 이어졌다. 2000년대부터 활발하게 진행된 서울시의 뉴타운 사업이 대표적인 예이다.

도시재생이 사회적인 문제로 대두됨에 따라 정부에서는 「도시재생활성화 및 지원에 관한 특별법(이하 도시재생특별법)」을 제정하여 한국형 도시재생의 성공적 모델을 정립하고자 하였다. 도시재생선도지역은 크게 도시경제기반형과 근린재생형으로 구분되며, 도시경제기반형은 산업단지 항만, 공항, 철도, 일반국도, 하천 등 국가의 핵심적인 기능을 담당하는 도시/군계획시설의 정비 및 개발과 연계하여 도시에 새로운 기능을 부여하고 고용기반 창출이 기대되는 지역을 말하며, 근린재생형은 쇠퇴한 구도심 및 중심시가지 등의 활성화가 필요한 지역과 생활여건이 열악한 노후 불량 근린 주거지역이 해당한다.

2014년 13개 지역이 도시재생선도지역으로 지정되었으며, 도시경제기반형 2개 지역, 근린재생형 11개 지역, 근린재생형 중 6개 지역은 일반규모로, 5개 지역은 소규모로 지정되었다. 도시경제기반형으로 지정된 부산 동구의 경우 부산역 일대를 중심으로 북항과 부산역, 원도심을 연계하여 창조경제지구를 조성하는 것을 도시재생의 테마로 설정하였다. 충북 청주시는 폐공장 부지를 활용하여 공예문화 산업지구를 조성하는 것을 주요 골자로 하여 도시경제기반형 재생을 추진하고자 하였다. 일반규모 근린재생형 선도지역으로 지정된 6곳은 각각 서울 종로구, 전북 군산시, 전남 목포시, 광주 동구, 경남 창원시, 경북 영주시이다. 각각의 도시환경에 따라 주거지 재생사업 및 봉제공장 특성화, 구도심 상권활성화, 근대역사 문화지구 조성, 공폐가를 활용한 예술인 마을 조성, 근대시장과 구철도역사 주변 재생, 문화예술 중심 도시재생 등의 사업을 제안하였다. 소규모 선도지역으로 지정된 곳은 강원 태백시, 전남 순천시, 대구 남구, 충남 천안시, 충남 공주시의 5개 지역이다. 공연소극장 밀집거리 재생을 통한 구도심 활성화, 폐철도역사 및 구탄광도시의 정체성을 살린 소도시 재생, 빈 건물을 활용한 청년 기반시설 조성, 문화유산을 활용한 특화거리 조성 및 전통시장 활성화, 노후 주거지역 친환경마을, 옥상녹화, 생태하천 및 성터복원 사업 등이 도시재생의 주요 사업으로 제안되었다.

## 2. 제주지역 도시재생사업

제주지역의 도시재생사업은 제주시와 서귀포시를 포함하여 6개 권역으로 나뉜다. 제주시 권역은 제주시 도심권과 구좌지역의 동부권, 한경지역의 서부권이, 서귀포 권역은 서귀포시 도심권과 성산지역의 동부권과 대정지역의 서부권이다.

제주시 원도심 지역은 인구, 사회, 경제, 문화적 쇠퇴가 복합적으로 진행되고 원도심 내 보존가치가

높은 문화유산(제주성지)들이 산재해 있으나 보존, 보호 및 활용에 대한 종합적인 계획이 수립되지 않아 제주성지 내 골목길 등 역사, 문화 자원이 사라지면서 잠재 문화자원의 훼손이 우려되고 있다.

제주특별자치도(2017)에 의하면, 원도심 지역은 과거 도시공간 구조개편과 중심지 기능회복 및 주거환경개선을 위해 2008년 12월 ‘제주시 구도심 재정비촉진지구’로 지정되었으나, 토지 등 소유자들의 사업추진에 대한 관심부족 및 사업성 등의 문제로 정상적으로 사업추진이 되지 않아 2011년 12월 재정비촉진지구가 해제됨으로 3년간 개발을 위한 제한과 개발에 대한 기대가 사라졌다. 이에 따라 행정에 대한 불신이 팽배한 지역으로, 원도심 거주민 및 상가주는 교통, 생활환경, 유동 및 거주인구 문제 때문에 연동과 노형동 등 신시가지로 이주 및 이사를 고려하고 있음을 밝히고 있다. 제주시 원도심의 인구감소는 경제 소비수준이 낮은 취약계층 및 고령자 증가, 취학아동 감소 등 사회적 여건변화와 맞물리면서 지역 상권의 약화가 초래되었으며, 인구감소와 상권 약화는 소매업, 숙박업, 요식업이 주요 업종인 원도심 지역의 점포수 및 고용인구 감소로 이어져 결국에는 지역적 쇠퇴가 나타났음을 언급하고 있다.

따라서 오랜 기간 복합적으로 쇠퇴하고 있는 원도심 지역의 정주여건을 개선하고 매력을 극대화하는 한편, 지역경쟁력 확보, 지역주민 역량 강화, 지역 및 주민공동체 활성화 등을 위해 제주시는 원도심 활성화계획을 수립하였으며 2016년부터 2020년까지 도시재생사업을 진행 중이다. 이재근(2019)에 의하면, 제주시 원도심 사업은 관덕정광장 주변 활성화사업과 이야기로 만드는 도심올레 조성사업 등 역사경관재생사업을 비롯해 도시재생상생마당의 조성, 지역이 가진 기억을 모아 공유공간으로 조성하는 문화예술재생, 주민참여형 원도심 가로섬털과 보행환경을 개선하는 어메니티 재생 등 7가지 단위사업에 총 15가지 세부사업이 포함된 것으로 알려져 있다. 2015년 말 제주도가 도시재생사업 대상지로 선정된 후 2016년 제주특별자치도 도시재생지원센터가 설립되었으며, 도시재생지원센터를 통해 주민공청회 등을 통한 의견수렴과 주민교육, 주민협의체 구성 등이 이루어지면서 주변상가, 주민 그리고 이해관계자를 포함한 현장의 의견이 모아지고 있다. 다만 현재는 제주시 원도심 도시재생사업의 초기라 아직은 가시적인 성과가 도출되기까지는 시간이 필요한 상황이다.

### Ⅲ. 선행연구 고찰: 도시재생사업과 교통

도시재생사업은 거시적 교통운영 측면, 교통에너지 소비 측면에서 긍정적인 영향을 주는 것으로 나타났다. 황기연 외(2008a)가 TOD형 도시재생사업의 교통영향을 분석한 결과, 강남구에서 역세권 고밀개발 시 주변의 교통량은 증가하지만 강남구 전체적으로는 교통량이 감소하는 것으로 나타났고, 통행시간과 거리가 감소되어 교통환경이 개선되는 것으로 나타났다. 조운애(2009), 이갑정 외(2013)는 도시공간구조와 교통에너지 소비와의 관계를 분석하여 우리나라가 탄소저감대책 차원에서 에너지 효율적인 도시공간구조를 이루기 위해서는 도시외곽으로의 무분별한 확산보다는 도시재생 등을 통한 도심개발 중심의 도시개발 정책이 이루어져야 함을 밝혔다.

다수의 연구에서 교통을 고려한 도시재생사업 추진을 언급하고 있다. 황기연 외(2008b)는 TOD형 도시재생사업을 주장하고 있는데, 도로뿐 아니라 버스, 지하철 등의 용량을 함께 고려한 통합교통서비스 지표를 개발하여 TOD 개발을 촉진하고자 하였다. 이부원(2008)은 도시재생(regeneration)에 따른 고밀도 토지이용을 위한 교통연계 및 환승체계에 대한 고찰을 통해 일본의 환승센터 등의 사례를 근거로 국내에 환승시설 개선이 필요함을 주장하였다. 고주연(2015)은 일본의 공공교통 네트워크 형성과 효율적 도시재생을 위한 제도적 정비 사례를 통해 우리나라도 일본의 사례에 입각하여 입지 적정화 계획 수립이 필요함을 언급하였다.

도시재생사업에서 교통의 중요성을 알리는 연구도 본격적으로 진행되고 있다. 이광훈(2015), 김영국(2016) 등은 도시거점지역의 도시재생을 언급하면서 보행교통과 대중교통의 중요성을 언급하였으며, 최기택 외(2011)는 당진군을 중심으로 한 상업 및 업무기능 활성화를 통한 지방 중소도시의 구도심 재생방안에서 구도심 재생을 위한 7가지 시사점을 도출하였다. 이는 첫째, 고밀복합개발은 지양하고 저밀형 상업 업무공간 조성 및 역사문화자원 활용 고려, 둘째, 지역경제 활성화를 위해서 신산업(하이테크 산업) 유치보다는 지역의 특화된 업종 및 시설을 육성하는 방향을 우선적 검토, 셋째, 구체적이고 실천 가능한 기존 상권 유지 및 저소득층 재정착 대책 수립, 넷째, 유지관리 측면에서 불법행위 규제와 공공 공간의 개선 그리고 이용자의 안전성 확보 고려 필요, 다섯째, 기능강화 측면에서 대중교통을 통한 접근성 강화 및 지역홍보활동과 이벤트 개최 중요 고려, 여섯째, 비즈니스 활동 지원 및 구도심 디자인 가이드라인 마련 등의 지원, 일곱째, 공공은 지역주민의 의견과 전문가의 의견을 잘 조율하여 균형적인 방향으로 사업이 추진될 수 있도록 주된 역할을 담당 등을 제시하였다.

교통을 고려한 도시재생사업과 도시재생사업에서 교통의 중요성을 논하는 선행연구가 수행되었지만, TOD, 대중교통과 보행교통 측면에 집중되어 추진되었다. 도시교통 측면에서 주차도 실생활과 밀접한 관련이 있어 도시재생사업과 관련하여 논의가 선행될 필요가 있다. 본 논문에서는 중소도시 원도심을 대상으로 추진되는 도시재생사업을 대상으로 주차정책 측면에서 도시재생사업의 추진방향을 논의하고자 한다.

#### IV. 제주특별자치도 차고지증명제

차고지증명제는 제주지역의 대표적인 주차정책이다. 최초 제주시를 대상으로 차고지증명제를 시행하기 위해 2004년 제주국제자유도시특별법에 자동차 관리법 적용의 특례 조항을 신설하였고, 2005년과 2006년 각각 제주시 차고지증명 및 관리조례와 시행규칙을 제정하였다. 당시 제주특별자치도 설치가 진행됨에 따라 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법에도 관련 내용이 반영되었으며, 제주특별자치도 차고지증명 및 관리조례와 시행규칙이 제정되었다. 이를 근거로 2007년 2월부터 제주시 동지역 대형자동차를 대상으로 자가용 차량의 소유자가 해당차량의 차고지를 확보토록 하는 제도인 차고지증명제를 시행하였다.

2005년 제정된 제주시 조례에 따르면 차고지증명제는 2009년 중형차로 확대, 2010년부터는 소형차까지 포함하여 시행될 예정이었지만, 2008년 조례에서 중형차 포함 시기는 2012년, 소형차를 포함하여 차고지증명제 전 지역 확대 시기는 2015년으로 연기되었다. 차고지증명제는 이후 한차례 더 연기되었다.

연기를 거듭하던 차고지증명제는 2017년 1월부터 대상 차량이 중형차량으로 확대되었으며, 2019년 7월부터 공간적 범위가 제주 전 지역으로 확대되었다. 2022년 1월부터는 소형·경형차량을 포함한 전 차량으로 확대 시행될 예정이다.



그림 1. 차고지증명제 추진 경위

2016년 말 기준 차고지를 증명한 차량은 11,267대, 차고지증명 대상이 중형차까지 확대 시행된 2017년 말 기준 차고지증명 차량은 18,031대로 나타났다. 대형차량은 12,963대로 제주지역 전체 대형차량의 22%에 해당하며, 중형차량은 5,068대로 제주지역 전체 중형차량의 5% 규모인 것으로 나타났다(손상훈 외, 2018). 차고지를 증명한 차량의 비율은 지속적으로 증가할 것으로 전망된다. 그러나 아직까지 증명한 차고지에 박차를 의무화하지 않고 있기 때문에 가시적인 효과는 나타나고 있지는 않지만, 향후 차고지 등록 비율이 증가하고, 증명한 차고지에 박차를 의무화할 경우 차고지증명제 실시로 이면도로 주차수요가 감소하고, 이에 따라 거주지 주차환경이 개선될 것으로 기대하고 있다. 또한 재정투자에 의존하여 추진되던 거주지 주차면 공급정책에 민간과 개인이 보다 적극적으로 참여할 것으로 기대된다. 거주지에 일정 수준 이상의 주차면이 확보될 경우 이면도로 대신 개인 주차 공간(부설주

차장 등)에 주차하거나 야간시간대 박차할 것으로 전망되고, 향후 이를 의무화할 수 있을 것이다. 또한 공급 측면에서 개인주택 마당 등에 자기차고지 갖기 사업 등을 통해 주차장 설치가 증가하고, 개인과 민간 주차사업자에 의한 차고지 임대용 주차장 구축이 증가할 것으로 예상된다.

차고지증명제 시행이 10년을 넘어섬에 따라 그간 다양한 이슈가 제기되었다. 차고지증명제 운영 측면에서 손상훈 외(2019)는 차고지증명제 운영 개선을 위해 복잡한 차고지증명 신청절차의 간소화, 차고지로 증명한 주차장 이용 유도 방안 제시, 공동주택 차고지 등록 관리 체계화가 필요함을 제시하였다.

차고지증명제 운영의 개선뿐만 아니라 차고지증명 범위가 중형차량까지 확대되고, 전 지역으로 넓어졌으며, 2022년 전 차종 시행이 예정되어 있음에 따라 거주 지역을 중심으로 차고지로 증명할 수 있는 주차면 공급에 대한 필요성이 강조되고 있다. 대형차량의 경우 1년에 약 1,100대 가량, 중형차량의 경우 1년에 5,000대 가량이 등록되고 있으며(손상훈, 2017), 전 지역 확대 이전 차고지증명제 언론기사 및 댓글을 워드 클라우드로 분석한 결과에서도 주차면에 대한 우려가 가장 큰 것으로 나타났다(송혜인 외, 2019). 실제 원도심 지역은 주차장법에 따라 부설주차장 설치 의무화 시행 이전에 건축된 다세대 주택이 밀집한 지역으로 특히 차고지 확보의 어려움과 임대 차고지 부족에 대한 우려가 큰 상황이다(제주특별자치도, 2018). 주차장이 절대적으로 부족하고 임대 차고지로 활용할 수 있는 공간이 제한되어 있기 때문이다. 구 도심지 주택단지를 중심으로 차고지증명제에 대비한 별도의 해결책이 필요하다는 의견은 차고지증명제 시행 초기부터 제기되고 있는 상황이다(황경수, 2009).

실제 차고지증명제의 제주도내 전 지역 확대를 전후로 자기차고지 갖기 사업 예산이 조기에 소진되는 사례가 발생하였다. 2019년 제주시의 경우 5억 원(170건)을 예산으로 확보하였고, 서귀포시의 경우 3억 원(99건)을 확보하였으나, 차고지증명제 시행에 따라 차고지 확보를 위해 자기차고지 갖기 사업 신청이 급증하였고, 이에 따라 자기차고지 갖기 사업 예산이 조기에 소진되었다. 제주지역 자기차고지 갖기 사업은 거주지 주차장 공급을 위해 추진되고 있는 주차정책으로, 1개소당 60만원에서 500만원까지 공사비를 지원하고 있으며, 공사비 보조율은 90%이며 10년 동안 의무사용하도록 하는 조건하에 지원이 이루어지고 있다.

#### IV. 시사점

선행연구를 통해 고찰한 바와 같이, 교통을 고려한 도시재생사업과 도시재생사업에서 교통의 중요성을 논하는 연구가 수행되었지만, TOD, 대중교통, 보행교통 측면에 집중된 한계가 있다. 도시교통 측면에서 주차도 실생활과 밀접한 관련이 있어 논의가 필요하며 특히 중소도시의 원도심에서는 심각한 주차문제가 발생하고 있는 것이 현실이다. 따라서 본 연구에서는 도시재생사업의 한계를 제주특별자치도의 사례를 기반으로 원도심에서의 주차문제와 연계하여 풀어보고자 하였으며, 주요 시사점은 다음과 같다.

도시재생사업 추진 시 도시교통 전반에 대한 고려가 필요하다. 도시재생특별법을 통해 정부와 지자체의 협력으로 한국형 도시재생사업을 추진하는 것은 우리보다 앞서 도시쇠퇴를 경험한 선진국의

사례와 시행착오를 답습하지 않고 그 경험과 추진체계를 빠르게 전파할 수 있는 장점은 분명하다. 하지만, 도시재생사업에 있어 교통부문의 중요성은 아쉽게도 빠져 있는 것이 사실이다. 도시재생사업에 있어 일부 보행교통을 고려하고 있지만, 도시를 구성하는 데 있어 기본 요소인 도로와 교통에 대한 개선을 고민하고 있지 않다. 도시재생의 목적이 결국 사람이 모이고 행복하게 사는 것임을 고려할 때 사람을 모으기 위한 길과 교통수단이 필요하다는 것을 잊어서는 안 될 것이다.

도시재생사업 구역 내 거주자에 대한 검토가 필요하다. 지금까지의 도시재생사업은 관광객 등의 유입을 위한 개발사업 위주로 진행되고 있다. 전술한 도시재생선도지역에서는 개발사업자의 원활한 이용을 위해 일부 주차장 확보를 계획하고 있는 곳도 있으나, 쾌적한 정주환경 조성측면에서 정주민을 위한 주차공간 확보의 노력은 미흡하다고 할 수 있다. 특히 근린재생형 도시재생사업은 원도심 주변의 소규모 개발사업으로, 관광객이 아닌 원주민의 주차문제 해결을 위한 노력이 반드시 필요하나 이에 대한 고민은 부족하다. 실제로 제주도일보(2018) 기사에 따르면, 신산머루 도시재생사업과 관련한 주민의 불만이 제기되었는데, 기존 도시재생사업이 주차문제에 대한 대안도 없이 기존 주차장을 없애고 임대주택을 건설하려는 사업이며, 원도심은 이미 골목길 주차 전쟁터임을 밝히고 있다. 서울과 신도시를 제외한 많은 지방의 원도심에서 주정차 문제가 매우 심각하다는 것을 고려할 때, 도시재생사업에 있어 원주민을 위한 적정한 주차공간 확보는 필요한 사업이며, 그런 차원에서 볼 때 제주도에 시행하는 차고지증명제는 도시재생사업에 있어 교통측면을 고려할 수 있는 계기를 제공하는 좋은 사례라고 보인다. 제주도의 차고지증명제에 대해서는 정량적으로 그 효과가 제시된 바는 없지만, 언론보도(2019)에 의하면 제주시민의 86%가 차고지증명제에 대해서 찬성하고 있으며, 이를 바탕으로 제주도에서는 차고지증명제의 순탄한 정착을 위해 부족한 점을 보완하고 있다. 따라서 제주도의 원도심 개발과 차고지증명제 시행사례에 따라 도시재생사업에서 원주민을 위한 차고지증명제와 같은 적극적인 주차정책에 대한 검토가 반드시 필요하다.

도시재생사업 추진 시 사업구역 내 적정 수준의 주차면 공급이 요구된다. 제주지역에서 시행되고 있는 차고지증명제를 고려하면, 도시재생사업이 원활히 추진되기 위해서는 차고지증명제로 활용할 수 있는 주차면의 수급을 검토하고 부족할 경우 현실적인 공급계획 수립이 요구된다. 도시재생지역 거주민들이 필요로 하는 적정수준의 차고지 규모를 파악할 필요가 있다. 시설설계 측면에서 차고지의 형태도 중요하다. 차고지 진입 차량과 이면도로, 보행자 보행공간 등의 상충이 최소화되는 설계가 요구된다. 아울러 차고지로 활용되는 주차장 공급 모델이 필요하다. 공공 위주의 공급과 민간(개인 혹은 주차사업자)의 공급을 중점적으로 추진할 것인지에 대한 선제적 계획이 필요하다.

최종적으로는 도시재생사업 추진 시 차고지증명제 도입 등 적극적인 교통정책에 대한 검토와 이에 대한 정책추진 체계가 필요하다. 전술한 것처럼 현재의 도시재생사업은 주민의 참여에 기반을 두도록 바뀌고 있는 것이 사실이나, 아직도 원주민 생활교통환경의 문제점을 파악하고 이를 개선하기보다는 신규 교통 및 보행 수요를 확보하여 원도심의 상권을 회복하려는 것에 목적을 두고 있다. 신규 유발수요를 위한 개발사업은 개발부지 내 주차장 확보를 통해 신규 유발수요를 위한 별도의 주차공간을 확보하고 있으나, 원주민의 교통환경 개선 노력은 미비하다. 따라서 도시재생사업 추진 시 신규 유발수요에

대한 검토와 더불어 원도심 거주민의 주차 및 보행 문제점을 검토하고, 이에 대한 적절한 대책을 수립하는 단계가 필요하다. 세부적으로는, 도시재생사업에서 원주민을 위한 주차공간을 신규로 확보하고 이를 차고지증명제로 연결하여 원주민의 생활여건 개선을 통해 원주민의 교외 이탈을 최소화하는 것이 필요하다. 이를 위해서는 도시재생사업 초기에 원주민의 규모와 자동차대수, 주차면 현황, 필요 주차면 등 교통여건 현황을 파악하는 단계가 필요하며, 이를 신규 개발사업과 연계하여 개발사업 추진 시 기존 원도심에 주차공간을 신규로 확보하려는 노력이 필요할 것이다.

## V. 결론

도시의 정주여건 개선을 통한 삶의 질 향상과 경제활성화 등을 목표로 전국적으로 도시재생사업이 활발히 진행되고 있으나 아쉽게도 중소도시의 도시교통 등 다양하고 세부적인 검토는 아직 부족할 실정이다. 관련 학술연구도 활발히 수행되고 있지만 대도시에 집중되고 있으며, 최근 교통의 중요성이 강조되고 있지만, 주요 논의대상이 대중교통에 집중되어 그 범위가 도시교통정책 전반으로 확대될 필요가 있다.

따라서 본 논문은 우리나라 중소도시 도시재생사업을 제주특별자치도 사례를 통해 살펴보고, 도시재생사업에 대한 시사점을 도시교통정책 측면, 특히 지역 주차정책인 차고지증명제 관점에서 제시하고 있다. 본 논문에서는 제주지역 도시재생사업 추진 과정에서 고려해야 할 다양한 요인으로 차고지증명제가 확대 시행된 상황을 고려할 때 차고지로 증명할 수 있는 적절한 주차면의 공급이 필요함을 논의하였다. 특히 도시재생사업이 일반적으로 주차면이 절대적으로 부족한 원도심을 중심으로 추진되고 있어 주차수요관리 정책과 함께 적절한 수준의 주차면 공급도 반드시 추진될 필요가 있다.

실제 서울과 신도시를 제외한 많은 지방도시의 원도심에서 주차문제 문제가 매우 심각한 상황이다. 따라서 도시재생사업에 있어 원주민을 위한 적절한 주차공간 확보는 사업의 성공을 위해서 중요한 요소라 판단된다. 도시재생사업 추진 시 도시교통 측면과 거주자의 요구사항에 대하여 충분히 고려할 필요가 있음을 시사하고 있다.

향후 주차면 공급의 적정 수준 산정, 주차면 공급 전략에 대한 연구가 요구되며, 도시재생사업과 도시교통정책의 연계를 지속적으로 모색할 필요가 있다. 본 논문에서는 도시재생사업과 지역 주차정책인 차고지증명제에 대하여 논의하였다. 향후 논의의 범위를 차고지증명제로부터 주차정책으로 확대할 필요가 있으며, 제주지역 사례는 도시재생사업과 도시교통정책의 연계를 모색하는 데 활용될 것으로 기대된다.

## 인용문헌

- 고주연, 2015. “일본의 공공교통 네트워크 형성과 효율적 도시재생을 위한 제도적 정비: 입지적정화계획”, 「교통 기술과 정책」, 12(6): 16-24.
- 김영국, 2016. “대중교통전용지구사업과 도시재생”, 「도시문제」, 51(567): 26-29.
- 손상훈, 2017. 도시 3대 중점분야 개선방안 연구(교통), 제주연구원.
- 손상훈·탁화정·신유경, 2018. “차고지증명제 운영 현황 및 실태 고찰”, 「제주발전연구」, 22: 207-228.
- 송혜인·손상훈, 2019. “웹 크롤링과 워드 클라우드 기법을 활용한 차고지증명제 전지역 확대 시행 관련 이슈 고찰”, 「제주도연구」, 52: 71-97.
- 이갑정·윤갑식, 2013. “도시공간구조와 교통에너지 소비의 상관성 분석”, 「도시행정학보」, 26(3): 121-142.
- 이광훈, 2015. “도시거점지역의 도시재생과 교통”, 「도시문제」, 50(565): 30-33.
- 이부원, 2008. “도시재생(Regeneration)에 따른 고밀도토지이용을 위한 교통연계 및 환승체계에 대한 고찰”, 「교통 기술과 정책」, 5(1): 149-160.
- 이재근, 2019. “제주형 도시재생사업의 방향 및 가능성”, 「세계도시정보」, 도시재생전문가칼럼,  
[https://ubin.krihs.re.kr/ubin/green/urban\\_renewal\\_view.php?id=4931&start=0&docuGubun=13&bbs\\_search=&bbs\\_word](https://ubin.krihs.re.kr/ubin/green/urban_renewal_view.php?id=4931&start=0&docuGubun=13&bbs_search=&bbs_word)
- 제주특별자치도, 2017. 「제주시 원도심 도시재생 전략계획」.
- 제주특별자치도, 2018. 「2단계 차고지증명제 상시 모니터링 운영사업」.
- 조운애, 2009. “압축도시와 교통에너지소비의 관계에 대한 실증연구: 7대 광역도시를 중심으로”, 「한국사회와 행정연구」, 19(4): 113-132.
- 최기택·이주형, 2011. “상업 및 업무기능 활성화를 통한 지방중소도시 구도심 재생방안: 당진군을 중심으로”, 「한국콘텐츠학회논문지」, 11(11): 173-184.
- 황경수, 2009. “제주시 차고지증명제 사례소개와 성공을 위한 방안 연구”, 「대한교통학회지」, 27(4): 91-100.
- 황기연·신상영·조용학·손기민, 2008. “TOD형 개발 촉진을 위한 통합교통서비스 지표의 개발”, 「대한토목학회지」, 28(1D): 1-10.
- 황기연·조용학, 2008. “TOD형 도시재생사업의 교통영향 분석”, 「대한토목학회지」, 28(4D): 469-476.
- 제주도일보, 2018. <http://www.jejuoilbo.com/news/articleView.html?idxno=67031>.
- 헤드라인제주, 2019. <http://www.headlinejeju.co.kr/news/articleView.html?idxno=370553>.

<투고 2019.11.15, 심사 2019.12.03, 게재확정 2019.12.13>