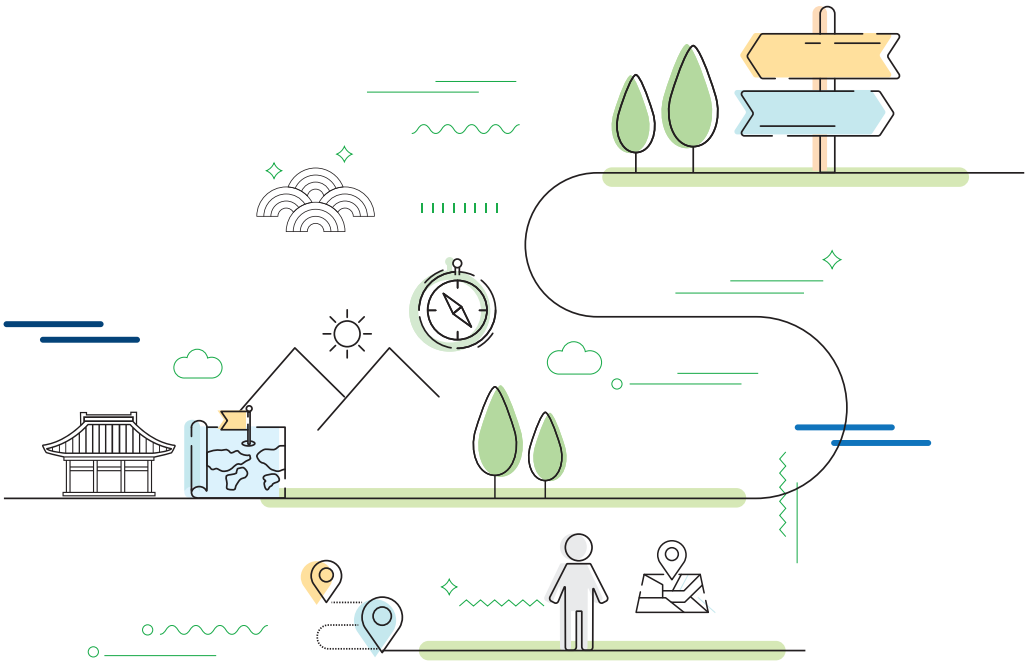
김해정책 BRiEF

2026-04호
2026. 09.

비수도권 대도시 김해 주차정책 패러다임 전환

- 운전자 행동심리를 중심으로 -

송 기 욱
도시교통환경연구부
선임연구위원
skw@ghri.re.kr



GHRI 김해연구원
Gimhae Research Institute

목 차

Ⅰ. 들어가며: 지방 대도시 주차정책 재검토의 필요성
Ⅱ. 김해시 주차 실태 및 문제점
Ⅲ. 운전자 규정위반의 행동심리적 요인
Ⅳ. 주차요금 정책의 재설계 방향
Ⅴ. 정책 추진 방안
Ⅵ. 나가며

요 약

- 경남의 세대당 자동차 등록대수는 전국 평균과 수도권 주요 도시 평균을 웃돌며, 김해시는 경남 안에서도 특히 높은 수준임

- 하지만 공동주택 법정 주차기준은 지방일수록, 도시 규모가 작을수록 오히려 완화되는 구조임

- 운전자의 불법주차를 하면 안 된다는 도덕적 판단보다 상황이 안 되면 어쩔 수 없다는 심리가 2.6배 더 강하며, 목적지 주변의 주차위반 차량 유무(가시성)가 위반율을 13배 이상 차이 나게 함

- 주차요금 정책은 위반을 억제하는 수단이 아니라 주차시설의 지속가능한 운영을 위한 재원 확보 수단으로 패러다임을 전환할 필요가 있음

- 예산 부담이 적은 단기 대책부터 제도 개정이 필요한 중·장기 대책까지, 근거에 기반한 추진 우선순위를 제시함

Ⅰ. 들어가며: 지방 대도시 주차정책 재검토의 필요성

1.1 문제 제기

- 경상남도의 평균 자동차 등록대수는 세대당 1.20대로 전국 평균(1.06대)은 물론 수도권 주요 도시 평균보다 높으며, 경남 안에서도 김해시는 특히 높은 축에 속함

- 대중교통 여건이 상대적으로 열악한 지방 도시일수록 자가용 의존도가 높아지는 것은 자연스러운 흐름이나, 문제는 법 제도가 이 흐름과 정반대로 설계되어 있다는 점임

- 「주택건설기준 등에 관한 규정」상 공동주택 주차장 설치기준은 ①특별시→ ②광역시·특별자치시 및 수도권 시지역→ ③그 외 시지역과 수도권 군지역→ ④그 밖의 지역 순으로 완화됨

- 즉 수도권에서 멀어지고 도시 규모가 작아질수록 기준이 오히려 느슨해지는 구조이며, 김해시는 이 중 세 번째(③번) 구간에 속해 서울보다 완화된 기준을 적용받고 있음

- 실제로 김해시의 세대당 차량등록대수는 1.26대로 창원시(1.36대)에 버금가며, 신도시인 율하지구의 공동주택은 1.62~1.70대에 달함(송기욱 외, 2021)

- 대중교통이 부족해 자가용을 더 많이 보유하게 된 도시일수록 주차장은 더 적게 지어도 되는 정반대 기준을 적용받고 있는 셈이며, 이 역설이 본 브리프의 출발점임

1.2 분석자료의 성격

- 본고는 두 갈래의 자료에 근거하고 있는데 하나는 운전자를 대상으로 한 설문 자료를 행동경제학 및 심리학 이론으로 분석한 실증연구이며, 다른 하나는 김해시를 포함한 경남 지역의 주차장 현황 및 제도를 다룬 정책보고서 및 학술논문임

- 전자는 「운전자가 왜 규정을 어기는가」를, 후자는 「애초에 지킬 수 있는 여건이 갖춰져 있는가」를 보여주는데, 두 자료를 함께 검토함으로써 한정된 예산과 행정력을 어디에 우선 투입할지를 알 수 있음

- 김해시는 인구 50만 이상으로 국내 도시 분류상 대도시에 해당하면서도, 수도권이 아닌 동남권(부울경)에 위치한 비수도권 지방 도시임

- 따라서 본고의 결론은 김해시 한 곳에 국한되지 않으며, 대중교통 인프라가 상대적으로 부족하면서도 인구 규모가 크거나 유사한 여건의 비수도권 대도시 전반에 적용할 수 있는 정책 프레임을 지향함

- 본고가 참고한 자료는 성격이 다소 상이한데 김해 율하지구를 직접 조사한 자료, 경남 전역을 조사하면서 김해시 수치를 함께 제시한 자료, 운전자의 심리 자체를 다루기 위해 부산·울산·경남 전체 또는 인접 창원시를 대상으로 조사한 자료 등이 있음

- 본문에서는 각 내용의 근거 자료를 함께 밝혀, 김해시에 곧바로 적용할 수 있는 내용과 참고 차원에서 검토할 수 있는 내용을 구분함

Ⅱ. 김해시 주차 실태 및 문제점

2.1 주차공간 부족 실태

- 2018년 기준 지역별 주차장 확보율을 보면, 김해시는 104.0%로 경남 주요 도시 가운데 비교적 여유로운 편에 속함

<표 Ⅱ-1> 경상남도 주요 도시 주차장 확보율

구분	경상남도 평균	창원시	진주시	김해시	양산시
주차장 확보율(%)	94.1	86.2	97.1	104.0	119.3

자료) 송기욱·김원석(2021)

- 그러나 이 수치는 도시 전체 평균일 뿐이며, 김해지역 신도시로 한정하면 양상이 달라짐

- 김해 율하지구 공동주택 주민 342명을 조사한 결과 4가구 중 3가구(76.9%)가 「주차면이 부족하다」고 답했으며, 세대당 등록차량 대비 실제 확보된 주차면의 비율도 78~80%대에 그쳐, 등록차량 5대 중 1대는 매일 세울 곳을 스스로 찾아야 하는 실정임(송기욱 외, 2021)

- 2022년 경남 전역을 재조사한 자료에서는 김해시 확보율이 102.2%로 낮아졌으며, 이는 인구 50만 이상 전국 도시 가운데 하위 25% 수준임(박기준·정창용·조진희, 2022)

- 확보율이 정체된 사이 실제 차량 보유는 계속 증가추세에 있다는 점도 함께 고려해야 함

- 세대당 자동차 등록대수는 전국 평균(1.06대), 경남 평균(1.20대)보다 김해시(1.26대)가 이미 높고, 김해지역 신도시인 율하지구 공동주택의 경우는 이보다도 훨씬 높음

<표 II -2> 주요지역 세대당 등록대수 비교

구분	전국 평균	경남 평균	창원시	김해시		
				평균	율하1지구	율하2지구
세대당 등록대수(대)	1.06	1.20	1.36	1.26	1.62	1.70

자료) 송기욱(2021)

2.2 확보율 100% 이상에도 부족이 나타나는 이유

- 확보율이 100%를 넘어도 불법주차가 사라지지 않는 이유는, 이 수치가 「언제(시간), 어디에(장소)」 주차면이 있는지는 말해주지 않기 때문임

- 즉 주차장의 공급과 운전자의 수요가 시간적으로나 공간적으로 미스매칭한 것이 원인임

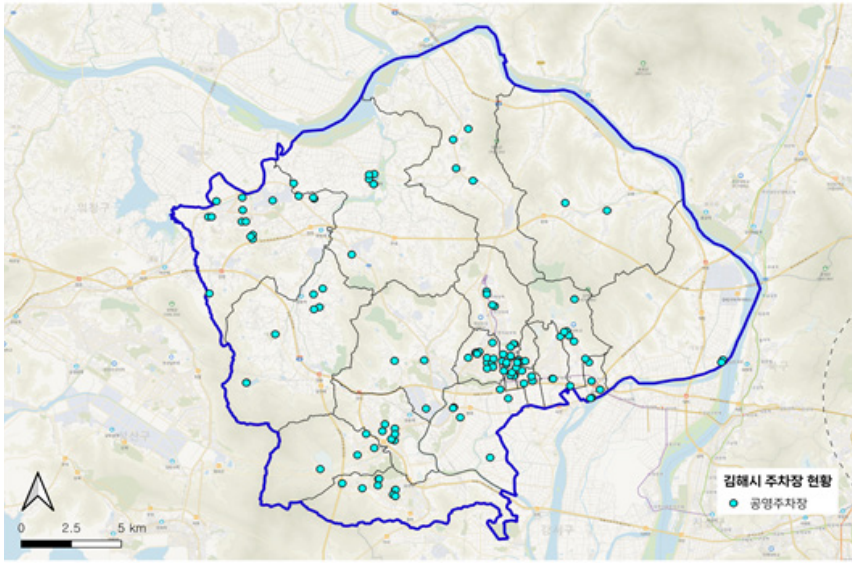
- 김해시 19개 읍면동별 가구당 자동차대수가 0.97~2.31대로 폭넓게 분포함

- 게다가 읍면동별 공영주차장 주차면당 자동차대수(승용+승합)를 분석하면, 평균이 41.3대에 비해 장유3동(143.6대), 활천동(137.5대), 북부동(123.9대), 상동면(113.0대) 등 1개 주차면이 100대 이상의 자가용을 커버하는 경우도 발생하고 있을 정도로 불균형이 심함

<표 II -3> 김해시 공영주차장 현황 및 주차면당 자동차대수

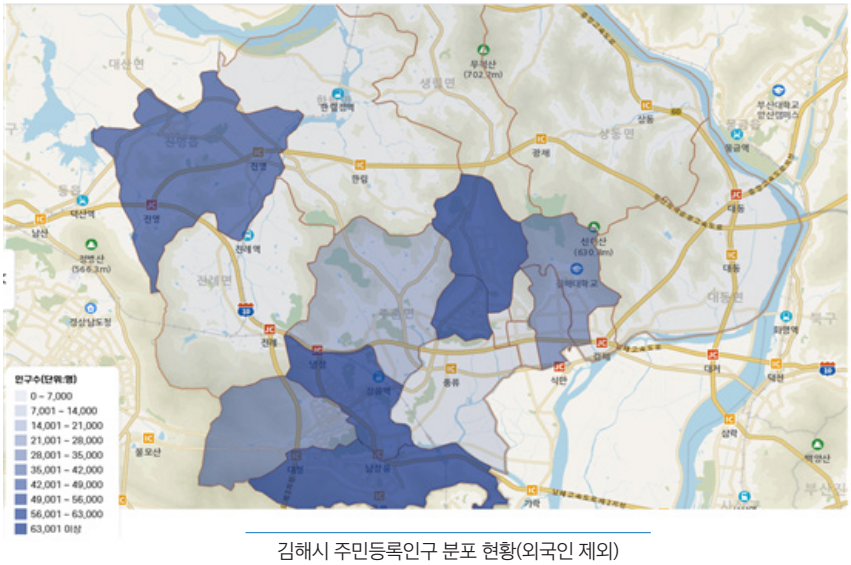
구분	주차장 수(①)	주차면 수(②)	면/개소 (②/①)	가구수 (③)	자동차대수 (④=⑤+⑥)	승용+승합 (⑤)	화물+특수(⑥)	대/가구 (④/③)	대/면 (⑤/②)
진영읍	15	970	64.7	24,067	34,207	28,917	5,290	1.42	29.8
주촌면	3	281	93.7	7,996	14,391	11,403	2,988	1.80	40.6
진례면	6	476	79.3	3,265	6,452	4,306	2,146	1.98	9.0
한림면	5	145	29.0	3,838	7,859	4,702	3,157	2.05	32.4
생림면	4	259	64.8	2,062	3,930	2,430	1,500	1.91	9.4
상동면	2	20	10.0	1,685	3,887	2,260	1,627	2.31	113.0
대동면	2	69	34.5	2,815	3,704	2,412	1,292	1.32	35.0
동상동	3	233	77.7	4,532	4,852	4,158	694	1.07	17.8
회현동	11	397	36.1	4,109	3,993	3,402	591	0.97	8.6
부원동	3	736	245.3	4,696	5,469	4,300	1,169	1.16	5.8
내외동	9	530	58.9	32,062	33,924	29,881	4,043	1.06	56.4
북부동	8	289	36.1	33,465	40,764	35,816	4,948	1.22	123.9
칠산서부동	5	201	40.2	4,473	8,079	5,828	2,251	1.81	29.0
활천동	2	117	58.5	17,349	19,526	16,087	3,439	1.13	137.5
삼안동	7	429	61.3	17,755	17,281	14,659	2,622	0.97	34.2
불암동	4	217	54.3	2,908	4,472	3,458	1,014	1.54	15.9
장유1동	6	333	55.5	23,629	32,145	28,303	3,842	1.36	85.0
장유2동	5	234	46.8	15,951	20,369	18,448	1,921	1.28	78.8
장유3동	7	240	34.3	27,759	37,357	34,453	2,904	1.35	143.6
총합계 (평균)	107	6,176	57.7	234,416	302,661	255,223	47,438	1.29	41.3

자료) 김해시 2025년 통계연보(2026) 및 차량등록사업소 내부자료(2026)를 바탕으로 연구자 작성



김해시 공영주차장 분포 현황(행정동 기준)

자료) 김해시 교통정책과 내부자료(2026)를 바탕으로 연구자 QGIS 활용해 작성



김해시 주민등록인구 분포 현황(외국인 제외)

자료) 김해시 공공데이터플랫폼 자료를 활용하여 연구자 작성

<그림 II -1> 김해시 읍면동별 공영주차장 및 인구 분포 현황

- 또한 김해 율하동의 상업지역 주차장(주차전용건축물[1]) 4곳을 현장 확인한 조사에서 그중 1곳은 공터로 방치되어 있었고 나머지 3곳을 포함해 인근 지구까지 12곳을 조사한 결과, 요금을 정상적으로 받는 곳은 절반이 채 안 됐고(46.7%), 건물 앞에 「주차장」이라는 표시를 해 둔 곳은 6곳 중 1곳(16.7%)에 불과했음(송기욱 외, 2020)

- 일부는 「입점 매장 고객 전용」이라고 못 박아 사실상 공용주차장의 기능을 하지 않고 있었는데, 이는 주차장이 존재하지만 있는지 모르거나 이용해도 되는지 알 수 없는 자리가 상당수라는 뜻임

부지 대부분이 세차장으로 전용(轉用)된 주차장용지

입점 매장 고객 전용(專用)의 주차장용지

자료) 김해 율하택지개발지구 현장조사 자료를 바탕으로 연구자 작성

<그림 II -2> 공용주차장 기능이 저해된 주차장용지 사례

1) 노외주차장 운용의 한 형태로 건축물 연면적 중 주차장으로 사용되는 부분의 비율이 일반적으로 95% 이상인 것을 말하지만, 상업지역 내에서 주차 요금만을 수익원으로 해서는 수지를 맞추기 힘들므로 이에 대한 해결책으로 주차전용건축물의 경우 주차장 외의 용도로 사용되는 부분이 아래와 같은 시설일 때에는 주차장으로 사용되는 비율이 70% 이상인 것으로 함(즉 주차장 외 용도 30%까지 허용)
공동주택, 제1종 근린생활시설, 제2종 근린생활시설, 문화 및 집회시설, 종교시설, 판매시설, 운수시설, 운동시설, 창고시설, 자동차 관련 시설

- 율하동만의 문제가 아니라 진주·김해·양산 3개 신도시 지구의 주차장용지 17곳을 현장 조사한 결과, 주차전용건축물로 지어진 곳이 12곳(70.6%), 나머지는 노외주차장 3곳(17.6%), 공터로 방치된 곳이 2곳(11.8%)이었음(송기욱 외, 2020)

- 주차전용건축물을 지었으나 운영 및 표식이 부실한 유형이 여러 신도시에서 공통적으로 나타남

- 이 문제는 새로운 제도 없이도 개선할 여지가 있는데 「주차장법」은 정당한 사유 없이 일반 이용을 거절할 수 없도록 정하고 있으며, 위반 시 과징금 대상이 됨

- 「입점 고객 전용」 표기가 일반화된 상당수 사례는 이미 현행법상 지도 및 단속의 대상일 가능성이 있으며, 새로운 조례 없이도 기존 법 집행을 통해 먼저 정리할 수 있는 부분임

<표 II -4> 주차장 위반행위 종류별 과징금 금액

위반행위	근거법령	과징금
주차장법 제6조 제1항 또는 제2항에 따른 주차장의 구조·설비 및 안전기준 등을 위반한 경우	주차장법 제24조 제1호	250만원
주차장법 제17조 제2항을 위반하여 주차장에 대한 일반의 이용을 거절한 경우	주차장법 제24조 제3호	150만원
주차장법 제23조 제3항에 따른 시장의 명령에 따르지 않은 경우(노외주차장관리자만 해당)	주차장법 제24조 제4호	250만원

자료) 국가법령정보센터, 주차장법 시행령 별표5

2.3 법정기준의 사각지대

- 법정 주차기준 자체에도 구조적 공백이 있는데 「주택건설기준 등에 관한 규정」은 지역을 네 등급으로 나누어 공동주택 주차장 설치기준을 차등 적용하고 있음

<표 II-5> 「주택건설기준 등에 관한 규정」 상에서의 공동주택 주차장 설치기준

구분	해당 지역	전용면적 85m² 이하	전용면적 85m² 초과
가	특별시	75m²당 1대	65m²당 1대
나	광역시·특별자치시·수도권시지역	85m²당 1대	70m²당 1대
다	그 외 시지역·수도권군지역 (김해시 '다' 해당)	95m²당 1대	75m²당 1대
라	그 밖의 지역	110m²당 1대	85m²당 1대

자료) 국가법령정보센터, 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조

- '가'(특별시)에서 '라'(그 밖의 지역)로 갈수록, 즉 수도권에서 멀어지고 도시 규모가 작아질수록 기준이 느슨해지는 구조임

- 김해시는 세 번째 등급 '다'에 속해 서울보다 20m² 더 넓은 면적당 1대만 확보하면 되는 완화된 기준을 적용받고 있으며, 이 '다' 등급 안에서도 전용면적 85m²초과 여부에 따라 기준이 다시 나뉨

- 김해 율하지구 설문(송기욱 외, 2021)에서 가장 많은 응답자(59.1%)가 몰린 구간은 31~35평이며, 공급면적 기준의 「평」과 법정 기준에 활용되는 「전용면적」은 잣대가 달라 그대로 비교할 수 없지만, 전용률(전용면적÷공급면적)을 약 75~76% 수준으로 환산해 대입하면 아래와 같은 결과가 됨

<표 II -6> 평형과 전용면적에 따른 주차장 법정 기준

평형(공급면적)	추정 전용면적	적용 법정 기준
31평	약 77.5m²	95m²당 1대 (완화)
32평	약 80.0m²	
33평	약 82.5m²	
34평	약 85.0m²	
35평	약 87.5m²	75m²당 1대 (강화)

주) 전용률 약 75.6%를 적용한 추정치이며, 실제 세대별 분포와는 차이가 있을 수 있음

- 즉 표본에서 가장 큰 비중을 차지하는 31~35평대 가운데 31~34평까지는 여전히 완화된 기준이 적용되며, 35평에 이르러서야 강화된 기준으로 전환됨

- 표본의 절대다수가 완화기준 구간에 몰려 있으며, 이 구간의 주차부족 체감률이 90.6%로 전 평형대 중 가장 높게 나타난 것은 이 구조와 무관하지 않은 것으로 판단됨

- 인접 지자체와 비교해도 김해시의 기준은 낮은 편인데, 2021년 각 지자체 교통영향평가 담당자를 통해 확인한 공동주택 세대당 주차대수 권고기준은 다음과 같음

<표 II -7> 주요 지자체별 공동주택 세대당 주차대수 권고기준

지자체	세대당 권고기준
부산광역시	1.3대(강서구 1.6대)
창원시	1.5~1.6대
진주시	1.4~1.6대
김해시	1.2~1.3대(500세대 이상 1.5대로 상향 예정)

자료) 송기욱 외(2021)

- 김해시도 500세대 이상 단지에는 기준을 1.5대로 상향할 예정이나, 이는 세대수를 기준으로 한 이원화 방식이고, 실제 실태조사 결과는 주차수요가 세대수보다 평형대와 더 밀접하다는 것을 보여줌

- 관련 보고서(송기욱 외, 2021) 역시 김해시가 준비 중인 기준안에 대해 「실제 수요는 세대수보다 평형대와 더 밀접하다」며 재검토를 권고한 바 있음

2.4 평형별 차량 보유대수별 주차장 인식 차이

- 같은 신도시 안에서도 주차장 부족을 체감하는 정도는 균일하지 않은데, 앞서 살펴본 바와 같이 31~35평대는 부족 인식이 90.6%로 가장 높고, 36평 이상은 36.0%로 가장 낮음

- 「대중교통이 개선돼도 차를 포기하지 않겠다」는 응답은 30평 이하(40.0%)를 제외하면 31평 이상 전 구간에서 74~76%로 큰 차이가 없음

- 즉 주차장 부족을 더 느끼는 것과 자가용에 덜 집착하는 것은 별개의 문제이며, 정책 대상은 「대형 평형」이 아니라 「전용면적 85m² 안팎, 특히 31~35평 주력 세대」로 좁혀 잡는 것이 정확함

- 차량 보유 대수에 따른 차이도 뚜렷한데 차량을 1대만 보유한 가구는 주차등록비에 「관심 없다」는 응답이 17.6%로, 2대 이상 보유 가구(2.2%)보다 훨씬 높았음

- 이는 대부분의 공동주택이 2대까지는 등록비를 받지 않기 때문으로 보이며, 성별로는 여성이 남성보다 주차면이 「충분하다」고 인식하는 비율이 소폭 높았음(송기욱 외, 2021)

Ⅲ. 운전자 규정위반의 행동심리적 요인

3.1 위반행동의 심리적 구조

- 창원시 조사에서 불법주차 경험이 있다고 답한 운전자는 82.4%에 달했으며, 그 이유를 물었을 때 상위 세 응답인 「목적지 주변에 주차공간이 없음」(36.4%), 「공간은 있으나 부족함」(20.5%), 「공간은 있으나 목적지와 거리가 멂」(15.6%)은 모두 「자리가 없거나 멀다」라고 하는 공급 및 접근성 문제였음(Song et al, 2022)

- 이하에서는 요금·단속·홍보 등 정책수단별로 실제 행동변화 효과를 검토함

3.2 요금 부담의 제한적 효과

- 주차시간의 길이(만약 주차장 이용 시 2시간 이내 최대 2,000원 대 3시간 이상 최소 3,000원 부담일 경우)에 따른 위반 의향의 변화를 물은 설문에서, 응답률은 6.1%에서 5.0%로 사실상 변화가 없었음(송기욱, 2023)

- 주차시간이 길수록 불법주차의 경우에 단속 가능성이 높아지므로 위반의향이 소폭 감소하기는 했으나 의미있는 변화는 아니었고, 또한 주차장 이용에 따른 1,000원 정도의 부담 차이는 큰 영향을 주지 못함을 알 수 있음

- 공동주택 주차차량 등록비를 대상으로 한 별도 조사(송기욱 외, 2021)에서도 같은 패턴이 확인되는데, 이미 보유한 차를 포기하겠다는 응답은 등록비를 100% 인상해도 4.3%에 그침

- 반면 아직 구매하지 않은 차량, 즉 추가 차량 구매를 재고하겠다는 응답은 같은 조건에서 28.8%로 6.7배 더 높았음

- 이미 「내 것」이 된 차량은 가격에 거의 반응하지 않으나, 아직 소유하지 않은 잠재적 구매는 가격에 훨씬 민감하게 반응한다는 뜻임

- 요금 정책을 설계할 때 「이미 있는 차량 억제」와 「신규 수요 관리」를 같은 수단으로 다루어서는 안 되는 이유가 여기에 있음

3.3 시간비용과 가시성의 효과는 큼

- 목적지까지 걸어야 하는 시간이 늘어나는 조건에서는 위반 의향이 뚜렷하게 움직였는데, 주차장에서 목적지까지 도보 2.5분과 10분을 비교했을 때 위반 가능성은 약 4배 차이가 났음(송기욱, 2023)

- 더 두드러진 것은 사회적 신호였는데, 「다른 차량이 이미 위반 주차한 모습이 보이는가」라는 조건 하나만 바꿨을 때 설문 상에서 위반 의향은 2.2%에서 28.9%로 13배 넘게 증가했음(26.7%p 증가)

- 실제 준법 의사를 밝힌 비율이 97.8%로 압도적으로 높음에도, 소수의 눈에 띄는 위반 차량이 전체 분위기를 흔들 수 있다는 뜻임

- 이는 2017년 창원시민을 대상으로 한 별도 연구(Song et al, 2022)에서도 같은 방향으로 확인되었는데, 「상황이 여의치 않으면 어쩔 수 없다」는 심리가 「위반은 나쁜 행동이다」라는 도덕적 판단보다 2.6배 더 강하게 실제 위반 의향을 좌우했음

- 반면 「남들도 지키지 않으니 나만 지키면 손해」라는 식의 막연한 인식은 실제 행동과 통계적으로 뚜렷하게 연결되지 않았고, 이는 사람이 남들의 생각보다 남들의 실제 모습에 더 강하게 반응한다는 뜻으로 해석됨

<표 Ⅲ-1> 시간비용과 가시성의 효과

요인	조작 내용	위반 의향 변화
목적지에서 주차 시간	2시간 이내(최대 2,000원 부담) → 3시간 이상(최소 3,000원 부담)	6.1% → 5.0% (거의 변화없음)
목적지까지 도보 시간	2.5분 → 10분	약 3.9배 증가
위반 차량의 가시성	위반 차량이 눈에 보임	2.2% → 28.9% (13배 이상 증가, 26.7%p 증가)

자료) 송기욱(2023) 자료를 바탕으로 연구자 작성

3.4 어린이보호구역(스쿨존)은 예외지대

- 어린이보호구역은 앞의 논리가 적용되지 않는 예외지대로 나타나는데, 과태료를 3배로 인상한다고 알렸을 때 「그럼 3배 더 조심하겠다」는 응답은 3.9%에 불과했고, 86.1%는 「액수와 무관하게 절대 하지 않겠다」고 답했음(송기욱, 2023)

- 환언하면 스쿨존에서는 요금이라는 잣대 자체가 효력을 잃는다는 의미임

- 실제로 2021년 5월 시행된 「어린이보호구역 주정차 위반 과태료 3배 상향」 조치를 인지하고 있는 운전자는 창원시 조사에서 절반(50.7%)에 그쳤으며, 이를 인지한 집단은 인지하지 못한 집단보다 준법 의식이 뚜렷이 높았음(박기준·송기욱, 2021)

- 어린이보호구역 지정 자체의 효과도 확인되는데, 같은 운전자라도 스쿨존 안에서는 속도 준수, 정차 규범, 방어 운전 의식이 일반도로보다 모두 유의하게 높아졌음

- 이 효과에는 성별 차이도 있어, 여성 운전자가 세 항목 모두에서 남성보다 높은 준법 의식을 보였음

- 어린이 안전과 같이 「돈으로 따질 수 없다」고 여겨지는 대상 앞에서는 비용과 편익을 저울질하는 계산 자체가 멈추는 것으로 보임

- 따라서 과태료를 추가로 인상하는 접근보다, 이 구역에서 정차할 수밖에 없었던 근본 원인(대체 정차공간 부족 등)을 해소하는 접근이 더 근본적인 해법임

- 앞서 확인한 가시성 효과는 반대 방향으로도 적용할 수 있는데, 위반 차량이 눈에 보이면 위반이 늘어난 것처럼, 「대다수가 규정을 지킨다」는 사실이 알려지면 준법행동이 늘어날 가능성이 높음

- 스쿨존은 이러한 논리를 적용하기 유리한 대표적 영역으로 액수와 무관하게 절대 위반하지 않겠다는 응답이 86.1%로, 준법이 실제 압도적 다수를 차지하기 때문임(송기욱, 2023)

- 홍보 문구 역시 처벌 수준(「과태료 3배」)을 강조하기보다, 압도적 다수의 준법 사실을 보여주는 「10명 중 9명 가까이는 이미 지킨다」는 메시지가 이론상 더 강한 효과를 낼 것으로 판단됨

- 다만 이 전략은 준법이 실제 다수인 경우에만 유효하며, 상업지역처럼 위반이 흔한 영역에 동일한 방식을 적용하면 메시지가 사실과 달라 오히려 위반을 정당화하는 역효과를 낼 우려가 있음

Ⅳ. 주차요금 정책의 재설계 방향

4.1 억제 목적 요금과 재정 목적 요금의 구분

- 앞서 요금 인상의 위반 억제 효과가 제한적임을 확인하였으나, 다른 연구에서는 이와 반대로 요금 인상의 필요성을 주장하기도 함

- 이는 모순이 아니라 서로 다른 문제를 다루는 것으로 볼 수 있으며, 불법주차를 억제하려는 맥락에서는 요금 인상이 거의 효과를 내지 못함

- 반면 공영주차장을 지속가능하게 운영하려는 맥락에서는 상황이 다른데, 경남 전역을 조사한 자료에 따르면 창원시 1급지 공영주차장 요금은 시간당 1,100~1,200원 수준으로, 조성비·운영비를 회수하기에는 턱없이 낮음(박기준·정창용·조진희, 2022)

- 본고의 결론은 급지를 세분화하고 요금을 현실화해야 한다는 것인데, 하나는 「위반을 막는 수단」으로서의 요금이며, 다른 하나는 「시설을 유지하는 재원」으로서의 요금임

- 이 둘을 하나의 정책으로 다루면 어느 목적도 제대로 달성하기 어려우므로 불법주차는 가격이 아닌 가시성 관리로 억제하고, 합법주차는 급지별 요금 현실화로 재정을 지속 가능하게 만드는 방향으로 분리하여 설계하는 것이 핵심임

4.2 적정 요금 인상의 범위

- 재원 확보 목적의 요금을 어느 수준까지 인상할 수 있는지에 대해, 공동주택 주차등록비를 사회 전체의 편익과 손실 관점에서 분석한 자료는 등록비를 현재의 최대 3배 수준까지 인상해도 사회 전체적으로 이득이 손실보다 크다는 결과를 제시함(Song·Dong·Lee, 2023)

- 그 이상 인상하면 오히려 손실이 이득보다 커지는 지점(사중손실)이 발생함

- 다만 이는 공동주택 주차등록비를 기준으로 한 분석이며, 공영주차장 요금체계는 급지별 원가 구조에 따라 별도로 검토해야 함

- 이러한 상한이 존재하는 이유는 비교적 단순한데, 요금이 지나치게 낮으면 차량이 증가해 그 차액은 이중주차 및 불법주차라는 사회적 비용으로 남고, 요금을 인상하면 이 비용은 감소함

- 그러나 요금을 계속 인상하면 정당한 이용 수요 자체가 감소하는 손실이 새로 발생하게 됨

- 두 손실의 크기가 역전되는 지점이 대략 3배 수준이며, 그 이전까지는 인상할수록 사회 전체에 이득이 되지만 그 이후부터는 손해로 전환됨

- 다만 요금 인상은 이용자 저항이 큰 정책이므로, 급지 세분화와 단계적 인상을 함께 설계하고, 인상의 근거가 「위반 억제」가 아니라 「주차시설 지속가능성 확보」에 있음을 사전에 안내해야 반발을 줄일 수 있음

Ⅴ. 정책 추진방안

5.1 정책과제 우선순위(안) 선정

- 다음의 우선순위는 두 가지 기준을 함께 고려하게 되는데, 하나는 앞서 확인한 화폐적 유인의 효과 크기이고 다른 하나는 신규 예산이나 조례 없이 즉시 시행할 수 있는지 여부임

- 두 기준에서 모두 유리한 항목을 우선 배치하는 것이 타당함

<표 Ⅴ-1> 정책과제 우선순위(안)

순위	정책과제	핵심 근거	구분
1	가시성 관리형 순회단속	위반 의향 13배 차이의 핵심 변수	단기
	어린이보호구역 준법규범 홍보 캠페인	처벌 고지보다 압도적 준법다수 메시지가 이론상 더 강함	단기
2	상업지역 주차장용지 정상화	방치 및 사유화된 공용주차장 공공성 회복	중기
	교통영향평가심의 상의 주차대수 권고기준 재검토	세대수 아닌 평형대 기준 (85m² 경계효과 완화)	중기
	부설주차장 개방·공유 확대	기존 시설의 활용률 제고, 창원 열린주차장[2] 모델 참고	중기
3	어린이보호구역 대체 주차공간 확보	화폐적 유인이 통하지 않는 최우선 영역	장기
	공영주차장 급지 세분화·요금 현실화	재정 지속가능성 확보 (억제 목적과 분리 설계)	장기

5.2 저비용 단기 추진과제

- 다음 항목은 예산 승인이나 조례 개정 없이 기존 사업 및 인력 범위 안에서 즉시 시행할 수 있음

2) 창원시는 부설주차장을 2년 이상 개방한 소유주(학교·공공기관·종교시설·병원 등)에게 개소당 2천만원 이내를 지원하는 「열린주차장」 사업을 통해 111개소, 3,825면을 확보했으며, 참고로 천안시는 2026년 1월 「주차장 무료 개방 지원 조례」를 별도 제정해 개소당 주차면수 구간별 5백만원~2천5백만원까지 차등 지원하고 있음

- 가변 순회단속 강화: 상시 고정 단속보다 예측 불가능한 순회단속이 「눈에 띄는 위반」 자체를 줄이는 데 더 효과적임

- 어린이보호구역 캠페인: 「과태료 3배」가 아니라 「김해시 운전자 10명 중 9명 가까이는 스쿨존에서 절대 정차하지 않는다」는 규범 메시지를 현수막 및 안내문에 우선 반영함 (처벌 고지보다 압도적 준법 다수를 보여주는 방식이 행동경제학적으로 더 강한 효과를 낼 것으로 판단됨)

- 「입점 고객 전용」으로 표기된 민영 주차장(주차전용건축물)에 대해 주차장법 위반 여부를 우선 점검하는 등 주차전용건축물 전수조사를 실시함

5.3 제도 개정 및 투자 필요 중장기 과제

- 다음 항목은 조례 개정이나 별도 예산 편성이 필요해 준비 기간이 소요되나, 도입 이후에는 효과가 지속될 수 있음

- 부설주차장 개방·공유 확대: 기존 「내 집 주차장 만들기」 사업을 거주자우선주차구획 지정 등과 연계하여 확장함

- 상가·학교 부설주차장의 심야시간대 한시 개방을 현행보다 확대함

- 공동주택 부설주차장의 주간시간대 외부 공유 활용을 적극 검토함(유료화)

- 공영주차장 급지를 세분화하고, 재정 지속가능성 목적임을 명확히 밝힌 요금 현실화를 추진함

- 방치된 상업지역 주차장용지는 캠코(한국자산관리공사) 위탁개발을 통한 주차장 공급의 정상화를 검토함[3)]

- 김해시 교통영향평가심의에서의 주차대수 권고기준을 세대수 기준에서 평형 기준으로 전환하고, 85m² 단일 경계로 인한 계단효과를 완만한 구간으로 조정함

VI. 나가며

- 단기 과제만으로도 예산 투입 없이 위반율에 가장 큰 영향을 미치는 지점(가시성, 스쿨존 규범 메시지)을 우선적으로 다룰 수 있으며, 중·장기 과제는 이후 제도 정비와 예산 및 조례 절차에 맞추어 순차적으로 추진하면 됨

- 두 계층의 과제를 반드시 동시에 시작할 필요는 없으며, 단기 과제만으로도 체감할 수 있는 변화를 먼저 만들어낼 수 있다는 점이 핵심임

- 결국 지방 대도시의 주차문제는 「예산이 없어서」 해결하지 못하는 문제가 아니라, 「무엇에 예산과 행정력을 우선 투입할지」를 배분하는 문제임

- 주차요금을 인상하는 손쉬운 선택보다, 기존 주차시설을 보이게 하고 활용하게 만드는 일, 그리고 주차위반이 눈에 띄지 않도록 관리하는 일이 훨씬 적은 예산으로 더 큰 변화를 만들어낼 수 있을 것임

3) 송기욱 외(2020), 신도시지역 주차장용지 운용실태 및 개선방안 -택지개발지구내 상업지역을 중심으로-, 경남연구원 정책연구 2020-14, pp.44~45.

참고문헌

· 국가법령정보센터(https://law.go.kr/main.html)

· 김해시 공공데이터플랫폼(https://stat.gimhae.go.kr/)

· 김해시 교통정책과 내부자료(2026)

· 김해시 차량등록사업소 내부자료(2026)

· 김해시 2025년 통계연보(2026)

· 송기욱(2023), 운전자 대상 행동경제학 설문 및 분석자료(부산·울산·경남 운전자 180명 대상)

· 송기욱 외(2020), 신도시지역 주차장용지 운용실태 및 개선방안 -택지개발지구내 상업지역을 중심으로-, 경남연구원 정책연구 2020-14

· 송기욱·김원석(2021), 신도시 상업지역내 주차장용지! 이렇게 운용되면 좋겠다, 경남연구원 G-Brief 제93호

· 송기욱 외(2021), 신도시지역 공동주택 주차실태 및 개선방안 -김해 택지개발지구내 주거지역을 중심으로-, 경남연구원 정책연구 2021-07

· 박기준·정창용·조진희(2022), 경상남도 주차장 확보방안 -주차장 확보 사례를 중심으로-, 경남연구원 정책연구 2022-19

· 송기욱(2021), 김해지역 신도시 공동주택 주차장 이용실태 비교연구, 한국자료분석학회논문집 23(5) pp.2483~2492

· 박기준·송기욱(2021), 스쿨존 내 운전자의 교통규범 의식에 관한 연구, 한국방재학회논문집 21(5) pp.33~38

· Song, K.W. et al(2022), "Study on the Psychology of Drivers Dealing with Illegal Parking Behavior," KSCE Journal of Civil Engineering 26(6) pp.2919~2925

· Song, K.W., Dong, J., Lee, D.(2023), "An Empirical Study on the Elasticity of Car Demand for Changes in Parking Registration Costs: For Apartment Houses in a New Town of Gimhae, South Korea," KSCE Journal of Civil Engineering 27(1) pp.322~332

김해정책 BRiEF

- **발행일 :** 2026년 9월
- **발행인 :** 김재원
- **집필자 :** 송기욱 도시교통환경연구부 선임연구위원
- **발행처 :** 김해연구원
  경남 김해시 주촌면 골든루트로 80-16 김해중소기업비즈니스센터 2층
- **연락처 :** (055) 344-7700
- **편　집 :** 디엠커뮤니케이션

* 김해연구원 집필자의 허락 없이 무단 복사, 전재하는 것을 금합니다.
* 본 간행물의 내용은 전적으로 집필자 개인의 의견이며, 김해연구원의 공식 견해가 아님을 밝혀 드립니다.

김해정책 BRiEF

ISSN 3140-1813

GHRI 김해연구원
Gimhae Research Institute

경남 김해시 주촌면 골든루트로 80-16 김해중소기업비즈니스센터 2층