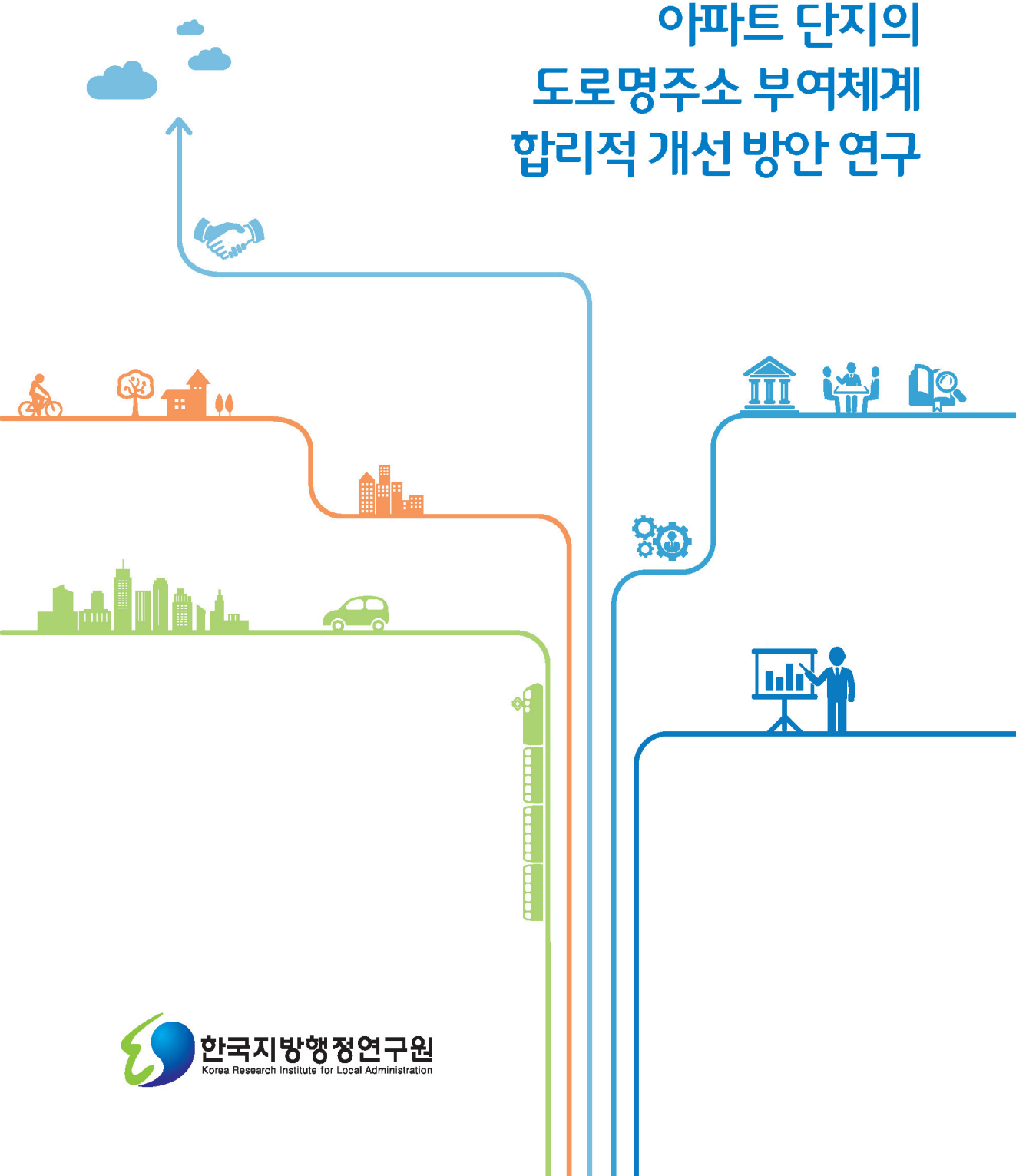
정책연구 2015-6

# 아파트 단지의 도로명주소 부여체계 합리적 개선 방안 연구



한국지방행정연구원
Korea Research Institute for Local Administration

**연 구 진**

**김건위**(한국지방행정연구원 수석연구원)
**최인수**(한국지방행정연구원 수석연구원)
**양은경**(한국지방행정연구원 객원연구원)
**강원석**(한국지방행정연구원 석좌연구위원)

# 연구 요약

## ☐ 연구목적

- ❍ 아파트 단지내의 도로명주소 부여와 관련하여 국정감사에서 지적되거나 민원요구사항에 대응키 위하여 이에 대한 부여체계 파악 필요
- ❍ 현행 아파트 단지내 도로에 대한 도로명 부여 필요성 및 부여방안 검토
- ❍ 공용도로에 대한 유형분류를 통한 도로명주소 부여방식에 대한 해외사례 조사
- ❍ 아파트 단지 내 도로의 합리적 주소부여 체계와 개선방안

## ☐ 연구방법

- ❍ 문헌분석, 면담조사, 전문가 자문

## ☐ 아파트 주소부여의 의의

- ❍ '주소'란 사람이 일정기간 생활의 근거가 되는 곳으로 인정하는 장소를 말함(민법 제18조 1항)

  ⇒ 결국, 주소는 사람의 생활과 관련해서 법률적 행위뿐만 아니라 생활을 하는 곳과 관련이 깊은 것을 알 수 있으며, 이는 곧, 사람의 생활하는 공간이 건물이기 때문에 여기에 초점을 맞추어서 주소가 부여되어야 함을 시사한다고 볼 수 있음

  ⇒ 결국 기존의 지번과 같이 토지에 부여하는 것보다는 사람의 밀접한 도로명주소가 적정

□ 아파트 도로명 부여 실태 : 아파트 단지에 건물번호 1개 부여

❍ 아파트 단지의 경우 주출입구에 하나의 건물번호를 부여받게 되는데, 단지가 크거나 단지 안이 복잡한 경우 새주소 만으로 위치 찾기가 어려울 수 있음

❍ 주소사용자 1/5이상 변경 신청→위원회 심의→사용자 과반수 이상 서면동의시 변경

□ 외국사례 분석

❍ 외국의 경우는 상세주소가 다음의 두 가지 경우로 구분됨

1) 건물군 내의 도로에 대해서도 도로명을 부여/기초번호 부여방식으로 건물번호를 부여 (일반 도로명이 부여되어 있는 경우와 건물군 이름으로 도로명이 부여된 경우가 혼재되어 있음)

2) 건물군 내의 도로에 대해서도 도로명을 부여/아파트의 동 번호를 건물번호로 활용

※ 위와 같은 건물군(아파트, 종합대학 등) 내의 도로에 대해서 도로명을 부여하는 것은 위치찾기 고도화를 위한 전제조건이 됨

❍ 예외적으로 도로명이 아닌 다른 것을 주소에 사용하는 경우가 있음(예 : 건물 Type 등)

※ 많은 사람들이 일반적으로 알고 있는 공공장소 이름이나 공공건물/관공서 이름 등의 경우

❍ 우리나라는 외국과 달리 아파트 단지 등에 대해서 건물군을 사용하나 가장 큰 차이점은 외국은 길가의 도로와 아파트가 인접되어 있어 바로 건물명 부여가 나름 의미가 있다고 볼 수 있으나, 우리의 경우는 울타리를 통해 별개의 구분을 짓고 있기 때문에 우리의 실정과는 맞지 않을 가능성이 클 수 있음

□ 개선방안 도출

## □ 기본방향

❍ 수단적 가치의 상위개념은 결국 주민들의 의견에 따라 생활안전, 편의성을 가늠할 수 있으며, 거부감 없는 시기와 장소에 적용하는 것이 적절할 것으로 판단됨 (주민의견 존중)

❍ 기본원칙
- 첫째, 도로명 주소 체계 유지
- 둘째, 주민이 도로명주소를 선택할 수 있도록 신청에 의한 건물군내 도로명 부여 절차 마련(여론추세에 호응)

❍ 건물군내 도로명 부여 및 동별 건물번호 부여는 편리성 제고 및 효과는 우리나라의 특성이 외국과는 달라 그 효과가 미흡할 것으로 예상되어 결국에 혼란이 가중될 우려가 큼(외국은 도로와 아파트가 인접되어 있으나 우리나라는 그렇지 않음)

## □ 세부 실천방안

❍ 중점 추진대안 : 기존 체계 유지 (주민의견 반영)
- 안내판 확충의 권고 제도화
- 지하주차장이 늘고 지상도로가 줄어드는 추세를 감안하여 지하주차장 입구에 안내판 또는 주소를 부여하는 방안 검토
- 주민의견 등으로 토대로 해야 주민들의 저항과 갈등이 없음
- 기존의 설문조사 결과를 보면, 여론 차원에서는 기존의 도로명 주소체계를 대다수 선호하는 것으로 파악됨 (아파트 단지내 도로명 주소부여에 대해 부정적)

❍ 제도적 개선 사항 : 주민들에게 도로명을 신청할 수 있는 부여 신청절차 마련

❍ 아파트 주민들에게 도로명 부여여부의 신청권한 부여절차 신설(민주성)
- 해당 아파트 단지내 주민들의 의견을 수렴하기 위하여 동대표 및 입주자대표로 하여금 해당 의견을 수렴해서 도로명 부여 여부를 신청할 수

있도록 제도 개선

– 이를 위해 아파트 동대표 규약 등에 대한 권고 사항 등을 제시할 필요

⇒ 공동주택관리규약을 적용하여 아파트 단지내 도로명 부여 신청권한을 논의하면 가능할 것으로 판단됨

# 차 례


**제1장 서 론 ····· 1**

제1절 연구배경 및 목적 ····· 3

1. 연구의 배경 ····· 3
2. 연구의 필요성 및 목적 ····· 3

제2절 연구범위 및 방법 ····· 4

1. 연구범위 ····· 4
2. 연구방법 ····· 6

**제2장 이론적 고찰 ····· 7**

제1절 주소제도의 이론 ····· 9

1. 주소의 개념 ····· 9
2. 주소제도의 발달과정 ····· 10
3. 주소제도의 유형 ····· 11

제2절 우리나라 주소제도 ····· 14

1. 지번 주소제도 ····· 14
2. 도로명 주소제도 ····· 15

제3절 우리나라 도로체계 ····· 22

1. 도로망의 구성원칙 ····· 22
2. 도로망의 구성 ····· 22
3. 도로 구간의 설정 ····· 24

**제3장 도로명주소제도 운영현황 ····· 27**

제1절 주소제도 전반적 운영현황 ····· 29

1. 도로명주소제도의 운영현황 ····· 29
2. 지번제도 및 도로명 주소제도 비교 ····· 33

제2절 아파트 단지의 도로명 주소 실태 및 유형화 ····· 34
1. 아파트 도로명 부여 실태 ····· 34
2. 아파트 단지내 도로패턴 및 주거동의 유형화 ····· 37

**제4장 국내·외 사례조사 ····· 53**

제1절 도로명 주소 사례조사 ····· 55
1. 유럽 ····· 55
2. 아시아 ····· 57
3. 미주지역 ····· 61
4. 시사점 ····· 62

제2절 선진사례 중 건물군 건물번호 부여 분석 · 65

**제5장 개선방안 도출 ····· 71**

제1절 기본방향 ····· 73

제2절 개선방안 ····· 74

제3절 정책적 측면 ····· 79

제4절 후속 연구 제언 ····· 79

**참고문헌 ····· 81**

# 표 차 례


<표 2-1> 각종 주소표시 제도 ····· 13
<표 2-2> 도로명 주소 관련 법령 ····· 16
<표 2-3> 도로 폭에 따른 구분 ····· 19
<표 2-4> 도로명 주소 표기 순서 ····· 21
<표 2-5> 도로명 주소 표기방법 ····· 21
<표 2-6> 주소제도의 기능 및 역할 ····· 22
<표 2-7> 도로체계 분류 ····· 23
<표 2-8> 도로 소재지역에 의한 분류 ····· 23
<표 3-1> 새주소 사업추진 투입 예산 ····· 31
<표 3-2> 부처별 공적장부 주소전환 예산 ····· 32
<표 3-3> 7대 핵심공적장부 주소전환 예산 ····· 32
<표 3-4> 지번주소 및 도로명주소 비교 ····· 33
<표 3-5> 전국 아파트 도로명주소 현황 ····· 35
<표 3-6> 용어에 대한 설명 ····· 38
<표 3-7> 연도별 아파트 단지의 층수 변화 ····· 41
<표 3-8> 연도별 단지규모의 변화 ····· 42
<표 3-9> 연도별 단지내 도로패턴의 변화 ····· 43
<표 3-10> 층수별 단지내 도로패턴의 변화 ····· 44
<표 3-11> 아파트 단지 도로유형화 ····· 52
<표 4-1> 영국의 주소표기 방법 ····· 55
<표 4-2> 프랑스의 주소표기 방법 ····· 56
<표 4-3> 체코의 주소표기 방법 ····· 57
<표 4-4> 일본의 가구방식 주소표기 방법 ····· 58
<표 4-5> 일본의 도로방식 주소표기 방법 ····· 59
<표 4-6> 중국의 주소표기 방법 ····· 60
<표 4-7> 미국의 주소표기 방법 ····· 61

<표 4-8> 캐나다의 주소표기 방법 ····· 62
<표 4-9> 세계 각국의 주소제도 현황 ····· 64
<표 4-10> 외국의 주소 표시 사례 ····· 64
<표 4-11> 영국의 건물유형별 주소 표기 사례 ····· 68
<표 5-1> 유형별 도로명 부여방안시 고려사항 ····· 75

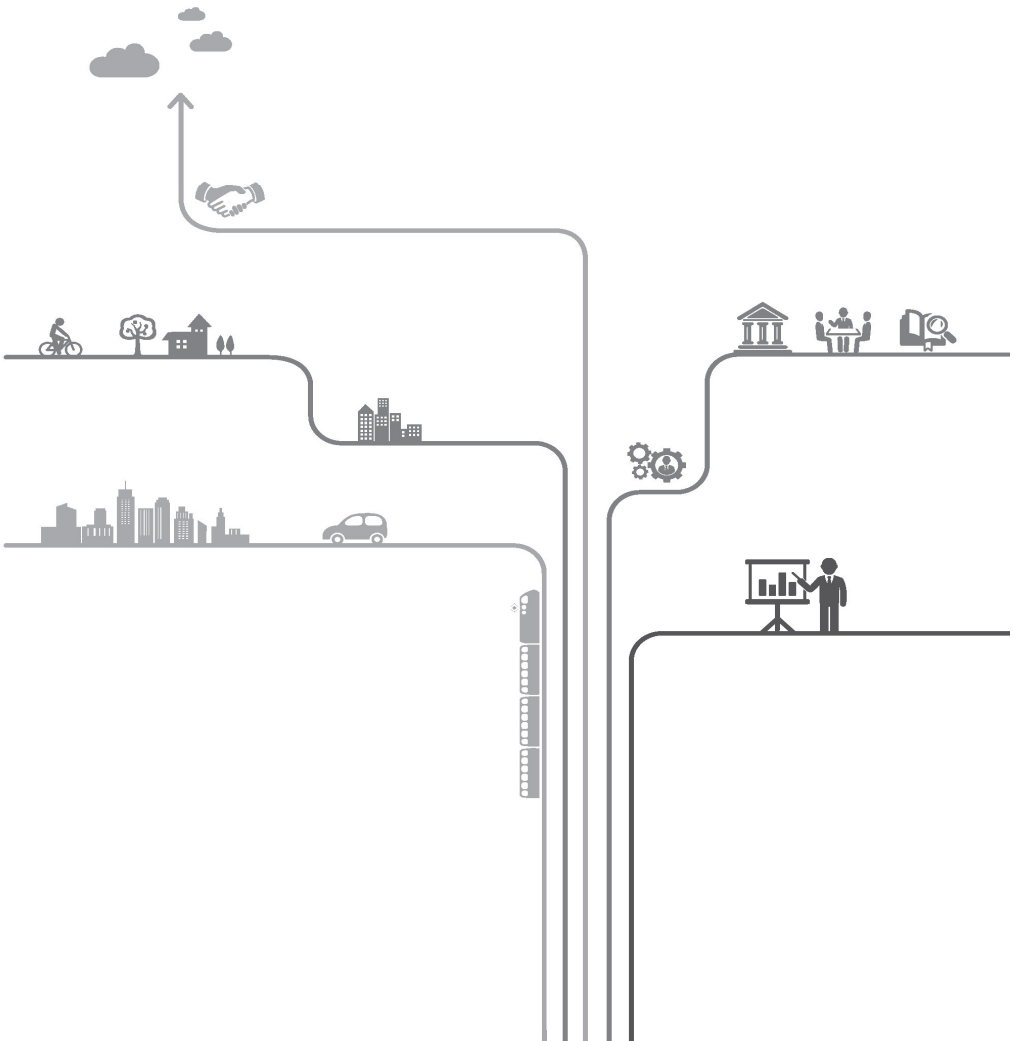
# 그 림 차 례

<그림 1-1> 연구의 흐름도 ····· 5
<그림 2-1> 각종 주소표시 제도 ····· 13
<그림 2-2> 도로명 부여 예시 ····· 20
<그림 3-1> 단지내 도로패턴의 변화 ····· 40
<그림 3-2> 사례분석을 통한 주거동 대표모듈 ····· 47
<그림 3-3> 아파트 단지내 도로유형 사례분석 ····· 47
<그림 3-4> 대표 배치유형별 주동 배치도 ····· 49
<그림 5-1> 단지내 도로패턴에 따른 형태 ····· 77
<그림 5-2> 단지내 도로패턴에 따른 형태 2 ····· 78

# 제1장
# 서 론

제1절 연구배경 및 목적

제2절 연구범위 및 방법



# 제1장 서 론

## 제1절 연구배경 및 목적

### 1. 연구의 배경

□ 아파트 단지내의 도로명주소 부여체계 검토

○ 아파트 단지내의 도로명주소 부여와 관련하여 국정감사에서 지적되거나 민원요구사항에 대응키 위하여 이에 대한 기존의 부여체계 검토

– 아파트 단지 도로명주소가 1개로 부여되고 있어 현실적으로 원래의 사업의 취지를 달성하지 못하고 있다는 일부의 지적

□ 아파트 단지내의 도로명 주소의 제도적 개선 방안 마련

○ 위치찾기 편리성 제고 및 응급상황·재난 시 신속대응 등 사회·경제적 비용을 절감하고자 도입된 도로명주소의 취지 감안

– 아파트 단지내에 있는 공용도로에 도로명을 부여할 필요가 있는지에 대한 제도적 연구

### 2. 연구의 필요성 및 목적

□ 오랜 기간 사용해오던 지번주소를 도로명 주소로 정착하기 쉽지 않음

○ 1918년 일제 강점기 때부터 사용하던 지번주소를 도로명 주소로 전환하는데 국민들의 과도기적 혼선 등 세부적 조정 사항이 있었음

○ 국가경쟁력의 제고 즉, 경찰, 소방 등 치안과 응급구조의 현장 대응력은 물론 물류비 절감 등을 위해서는 도로명 주소체계의 전환이 필요하며, 문제점

을 개선하는 대응 방안 마련이 요구됨

○ ‘14년 국정감사 시 정청래 의원 지적사항에서 아파트의 도로명 주소 부여의 문제점을 지적하였고, 이에 대한 검토가 요구됨

□ 도로구간 설정이 안된 집합주택 단지내 건물의 경우 주소표기의 한계보완 필요

○ 대단위 아파트 단지내 도로나 학교부지 안 도로의 경우 도로구간이 설정되어 있지 않기 때문에 새주소 만으로 위치찾기가 어려울 수 있음

○ 이처럼 아파트 단지 등의 도로구간 설정 기준에 대한 추가적 보완 마련이 필요

- 어느 규모이상, 어떤 형상의 단지에 적용할지 자료분석 필요
- 도로명 후부요소[1]에 대한 검토

## 제2절 연구범위 및 방법

### 1. 연구범위

□ 내용적 범위

○ 현행 아파트 단지내 도로에 대한 도로명 부여 필요성 및 제도적 개선방안 검토

- 아파트 단지내 공용도로 도로명 부여 현황 및 문제점
- 아파트 단지내 공용도로 도로명 부여 개선방안

1) 도로명은 고유명사와 후부요소인 위계명(대로, 로, 길)으로 구성하여 부여하고 있다.

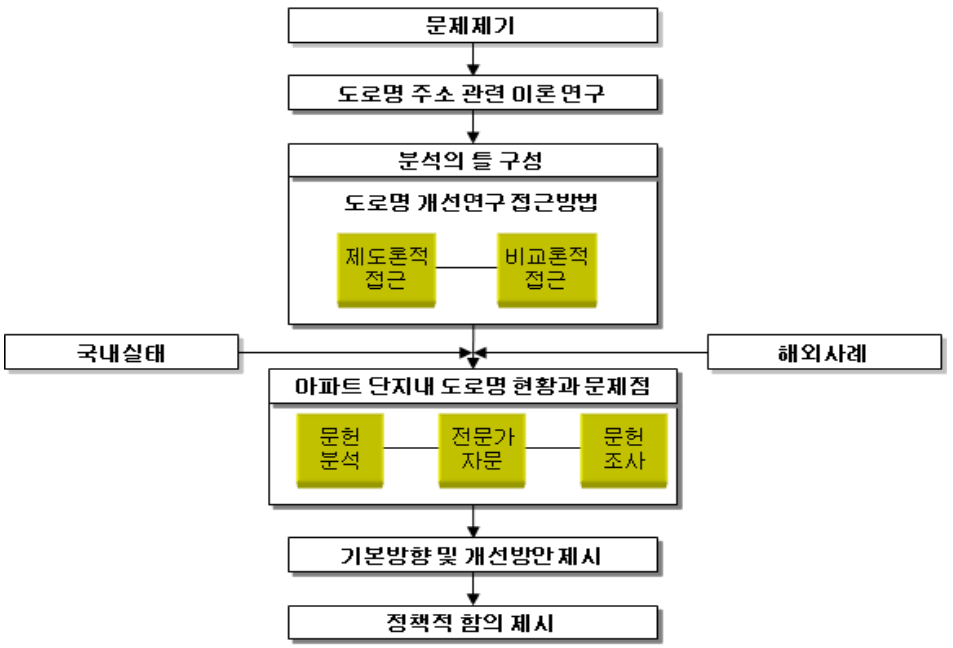
○ 공용도로에 대한 유형분류를 통한 도로명주소 부여방식에 대한 해외사례 조사
  – 미국, 영국, 독일 등에 대한 사례조사

□ 공간적 범위

○ 아파트 단지내 도로유형의 분석 및 현황 조사
  – 아파트 단지내 유형에 대한 문헌검토
  – 시사성 있는 지역에 대한 유형화

□ 시간적 범위

○ 새주소 실태 및 현황 조사 : 새주소 전면 시행부터 현재까지




<그림 1-1> 연구의 흐름도

## 2. 연구방법

□ 문헌분석

○ 국내외 연구보고서, 연구논문 그리고 단행본 자료 검토

○ 새주소 관련 내부자료 및 기타 자료를 통해 기초자료 분석

□ 면담조사

○ 새주소 관련 부처, 지방자치단체 운용상의 문제점에 대한 인터뷰

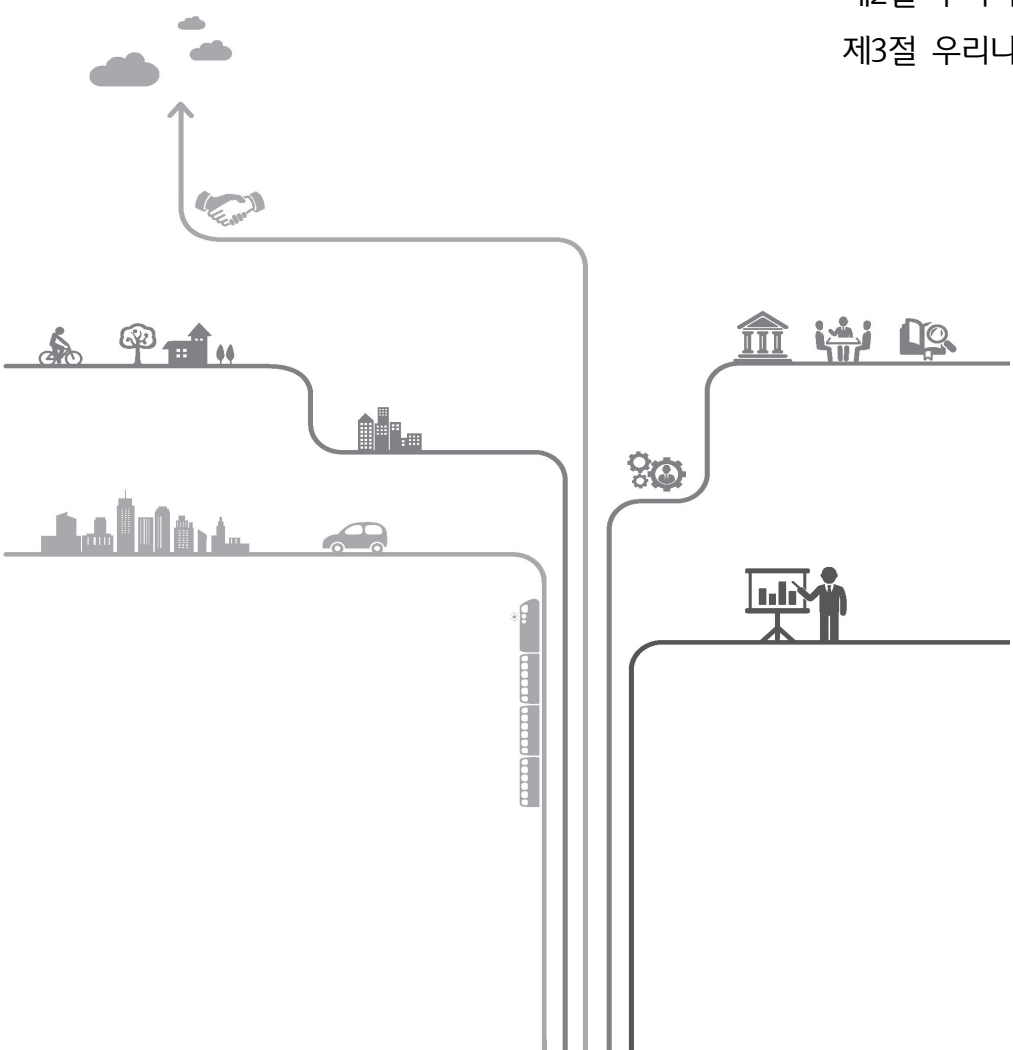
○ 업무담당자, 민간업무 담당자 등을 활용한 인터뷰 다각화

□ 전문가 자문

○ 관련 전문가 워크숍을 통한 자문의견 청취 및 의견 반영

# 제2장
# 이론적 고찰

제1절 주소제도의 이론
제2절 우리나라 주소제도
제3절 우리나라 도로체계



# 제2장 이론적 고찰

## 제1절 주소제도의 이론

### 1. 주소의 개념

❍ '주소'란 사람이 일정기간 생활의 근거가 되는 곳으로 인정하는 장소를 말함
- 주소의 사전적 뜻으로는 '사람이 살고 있는 곳이나 기관, 회사 따위가 자리 잡고 있는 곳을 행정 구역으로 나타낸 이름'으로 정의하고 있음

❍ 법률적 의미의 주소는「민법」18조 제1항에 나타나 있는 생활의 근거가 되는 곳을 주소라고 규정 하여 생활 관계의 중심이 되는 장소라고 정의하고 있음
- 민법은 모든 사람에게 공통적, 일반적으로 법률상 문제가 되는 주소와 거소에 관하여서만 일반적인 규정을 두고 있을 뿐, 그 밖의 장소에 관하여서는 개별적으로 다른 법률(세법, 선거법, 국적법 등)에서 규정하고 있음

❍ 공법상의 주소에 관해서는「주민등록법」이 통칙적인 규정을 하고 있으며, 다른 법률에 특별한 규정이 없는 경우에는 동법에 의한 주민등록지를 공법(公法) 관계에서의 주소가 됨(주민등록법 제 23조 1항)
- 이는 주소를 객관적으로 명확히 하고 법률관계의 안정을 기하기 위하여 주민의 거주 관계를 어느 정도 충실히 반영하는 주민 등록지를 특별한 사정이 없는 한 주소로 한 것임

❍ 주민등록법 제9조는 세대별 주민등록표는 거주지의 지번 순으로 정리 하도록 규정하고 있으며, 주민등록관계 서류의 주소는 특별시, 광역시·도, 시, 군, 자치구, 읍, 면, 동, 리 지번 순으로 표기하도록 규정하여 주소에 대한 정의와 절차를 표기하고 있음

○ 민법은 장소에 관한 규정으로 주소, 거소, 가주소를 인정하고 있음
  - 假住所는 일정한 거래 행위를 하는 당사자 간의 편의를 위해 일정한 장소를 그 거래관계에 대하여는 그 곳을 주소로 하기로 합의하여 정해지는 곳임

○ 가주소는 거래의 편의를 위하여 인정 된 것으로, 어느 행위에 있어 가주소가 설정되면 그 행위(거래)에 관한 가주소를 주소로 봄(민법 21조)
  - 주소에 관한 법률적 효과는 가주소에 관하여 발생함
  - 가주소와 주소의 관계는 선정 행위의 해석에 의한 것임
  - 어디를 가주소로 정하는 지는 당사자의 자유이며, 실제 생활과는 상관없이 임의로 정할 수도 있음

○ 居所는 일정한 사람이 어느 정도의 기간 계속하여 머무는 장소를 말함
  - 거소만 있는 사람이 있을 수도 있고, 그 밖에 주소도 있는 사람이 있을 수도 있음
  - 거소가 가지는 법률적 의미는 ① 주소를 알 수 없을 때와 ② 국내에 주소가 없는 자에 대하여서는 각각 거소를 주소로 보며, 주소에 관하여 발생하는 법률적 효과가 거소에 관하여서도 발생하는 것으로 보고 있음(민법 19,20 조)

  ⇒ 결국, 주소는 사람의 생활과 관련해서 법률적 행위뿐만 아니라 생활을 하는 곳과 관련이 깊은 것을 알 수 있으며, 이는 곧, 사람의 생활하는 공간이 건물이기 때문에 여기에 초점을 맞추어서 주소가 부여되어야 함을 시사한다고 볼 수 있음

## 2. 주소제도의 발달과정

○ 주소에 관한 근대적인 표기는 1900년대 초 근대적인 우편제도를 도입하기 위하여 우체사(郵遞司)를 설립한 후 1910년대 토지조사사업의 결과로 창설된 지번이 주소로 사용되었음

- 주소표기 방식은 행정구역명칭(동·리)에 지번을 붙이거나, 행정구역에 정목(가구명)을 추가하여 사용하였음

○ 대한민국 초기에는 주소제도를 개편하려고 노력하였음
- 해방초기 정목(가구명)을 행정구역명으로 환원하여 지번을 주소로 정착하였으며, 1970～1995년 인천 등 도시지역에 가구방식 주소제도를 시범 도입하였음

○ 1996년 국가경쟁력강화기획단에서 도로명 및 건물번호 부여를 추진하였으며, 1997년 강남구 및 5개 시에서 도로명 주소 시범사업을 시행하였음
- 2006년 「도로명주소등표기에관한법률안」이 제정 공포 된 이후 2014년 1월 도로명주소 전면 사용중

## 3. 주소제도의 유형

○ 주소제도의 유형으로는 ① 지번 방식과 ② 도로명 방식, ③ 구역 방식, ④ Geocoding 방식 등이 있음

### 1) 지번 방식의 주소제도

○ 측량·수로조사 및 지적에 관한 법률에 규정된 지번지역(법정동, 리) 단위와 지적도의 축적 단위로 구분하여 지번지역 내에서 필지마다 번호를 부여하고, 건물이 있는 위치의 토지 지번을 주소로 사용
- 전 국토에 대한 위치 찾기가 가능하다는 장점이 있으며, 단점으로는 잦은 합병, 분할이 있을 경우에 주소 찾기가 어렵다는 단점이 있음

### 2) 도로명 방식의 주소제도

○ 행정구역 또는 복수의 행정구역을 단위로 하여 도로에는 이름을, 건물 등에는 도로를 따라 번호를 체계적으로 부여함
- 도로명 주소는 주소 찾기가 쉽고 토지에 따라 주소변경이 없다는 장점

이 있으며, 사용 국가로는 유럽 및 미주 지역 등 대부분의 국가와 일본의 일부 지역이 사용하고 있음

### 3) 구역 방식의 주소제도

❍ 구역마다 이름을 부여하고 건물에는 번호를 부여하는 방식으로, 큰 도로에 둘러싸인 블록을 단위로 구역을 설정하고 이름을 부여하며 구역 안에서는 작은 도로에 둘러싸인 블록을 가구로 설정하고 일련번호 방식으로 가구 번호를 부여 함

❍ 장점으로는 도로망이 정비 되지 않은 지역에 적합하며, 골목을 사이에 둔 건물주소 번호가 연속 되지 않는다는 단점이 있음

- 사용 국가로는 일본의 대부분 지역이 구역방식을 사용하고 있음[2)]

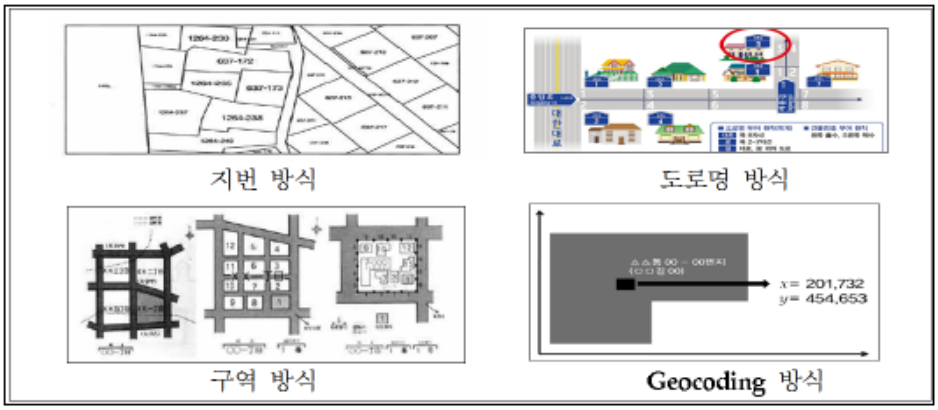
### 4) Geocoding 방식

❍ 토지내 중심점의 지리적 좌표로서 토지를 구분하여 특정지도 투영법에 의해 좌표상의 위치를 x, y 좌표로 나타내는 방법

- 수많은 숫자를 사용하여 구성되기 때문에 전산화 체계 속에서 정보의 전달 및 연계 등에는 매우 유용하지만, 인간이 실제 특정 대상물(건물)을 찾는 주소로 사용하기에는 이미지 형성에 기여하는 물리적 요소(통로, 랜드마크 등)를 갖추지 않아 부적합함[3)]

2) 이연대, "도로명주소제도의 발전방안에 관한연구", 경일대학교 산업대학원, 석사학위논문, 2010, pp.

3) 임재일, "도로명과 건물번호에 의한 새주소부여사업의 효율성 개선방안에 관한 연구", 부산대학교 환경대학원, 석사학위 논문, p. 5.




<그림 2-1> 각종 주소표시 제도

자료 : 노혜정, 도로명주소 활용을 위한 지오코딩의 위치정확도 평가 및 개선방안, 한국지도학회지 제9권 제1호, 2009, p. 65. 행정안전부, 「새주소(도로명주소) 업무편람」(서울 : 행정안전부), 2009, p. 29. 재인용.

<표 2-1> 각종 주소표시 제도

| 구분 | 지번방식 | 도로명 방식 | 구역방식 | Geocoding방식 |
|---|---|---|---|---|
| 구성 | 행정구역명<br>+<br>지번 | 행정구역명<br>+<br>도로명과 건물번호 | 행정구역명<br>+<br>구역명과 가구번호 및 주거번호 | 행정구역명<br>+<br>좌표위치 |
| 내용 | 지번을 주소로 사용 | 길이름과 건물번호를 주소로 사용, 지번과 주소 분리 | 블록번호와 주거번호를 주소로 사용, 일정한 구역을 설정 | 필지 중심지의 지적 좌표값을 주소로 표시 |
| 표시방법 | 00시 00동 00 | 00시 00로 00 | 00시 00정 00번 00호 | 00시 00동 000-000 |
| 장단점 | 전국토에 대한 위치찾기 가능, 잦은 분할합병시 주소찾기가 어려움 | 주소찾기 쉽고, 토지에 따라 주소 변경 없음 | 도로망이 정비되지 않은 지역에 적합, 골목을 사이에 둔 건물주소번호가 연속되지 않음 | 지리정보체계와 연계 용이하며, 주소찾기 불편 |
| 사용국가 | - | 대부분의 국가, 일본 일부 | 일본 대부분 프랑스 일부 | 없음 |

자료 : 김욱남 외 (2007 : 30-37), "도로명에 의한 주소체계의 문제점 및 개선방안에 대한 연구", 한국지적정보학회 춘계학술대회, 재인용 및 수정보완

## 제2절 우리나라 주소제도

### 1. 지번 주소제도

1) 지번의 개념

○ 지번의 개념은 필지에 부여하여 지적공부에 등록한 번호를 말하는 것으로, 즉 사람이 주민등록번호가 있듯이 토지도 지적공부에 등록한 번호를 말함

○ 지번은 토지에 부여된 번호로서 원칙적으로 1개의 토지인 1필지에 고유하게 부여된 식별번호라고 할 수 있으며, 지번은 토지에 관한 표기이므로 그 토지가 사람의 생활과 관계 되는지 여부 또는 건물의 소재 여부와는 관계가 없음[4)]

2) 지번의 표기와 구성

○ 지번은 아라비아 숫자로 표기하되, 임야대장 및 임야도에 등록하는 토지의 지번은 숫자 앞에 "산"자를 붙여 표기함

- 지번의 구성은 본번과 부번으로 구성하고, 본번과 부번 사이에 "-" 표시로 연결 한다. 이 경우 "-"표시는 "의"라고 읽음[5)]

□ 본번(本番)과 부번(副番)

○ 본번이란 부호나 다른 숫자를 수반하지 않는 지번을 말하고, 부번이란 본번의 다음에 오는 부호나 숫자를 말함

□ 단식지번과 복식지번

○ 단식지번이란 본번 만으로 구성된 지번을 말하며, 지번지역 전부에 대한 지

4) 오병철, "민법상 주소의 표기방법에 관한 연구", 재산법학회 제25권 제 3호, 2009, p. 47.
5) 이동영 외 3, 「부동산 공시론」(서울 : 신광문화사), 2010 p. 47.

번 경정, 도시계획사업, 토지구획정리사업, 농지개량사업, 기타 지역개발사업 등을 시행하는 지역에서는 단식 지번의 설정을 원칙으로 하고 있음[6)]

- ○ 단식지번은 표기가 간단하고, 결번이 없는 경우 지번으로서 토지의 필지수를 추측 할 수 있다는 장점을 가지고 있음
  - – 그러나 신규등록, 분할 등에 의해 지번의 신규 등록이 생길 경우 지번에 의한 위치 파악이 어렵다는 단점을 갖고 있음
  - – 단식지번은 광활한 토지에 일괄적으로 지번을 부여할 때에 적합한 방식임
- ○ 복식지번은 지번의 부여가 완료된 후에 지번을 추가, 분할과 같이 변경이 있을 때 본번에 “의” 등의 부번을 붙여 표기 함
  - – 신규등록, 등록전환, 지번안의 일부에 대한 지번경정, 지번지역의 일부가 행정구역의 개편으로 다른 지번 지역에 속하게 된 경우에는 복식지번을 설정을 원칙으로 하고 있음
- ○ 복식지번은 토지의 필지수를 추측하기 곤란하며, 표기가 복잡하다는 단점을 가지고 있음

## 2. 도로명 주소제도

### 1) 도로명 주소의 개념

#### □ 도로명주소의 의의

- ○ 도로명주소법에 따라 부여된 도로명, 건물번호 및 상세주소(상세주소가 있는 경우에 한한다)에 의하여 표기하는 주소를 말함(도로명주소법 제2조 제1호)

#### □ 도로명주소의 도입 목적

- ○ 도로명 방식의 주소제도를 도입하여 국민의 생활안전과 편의를 도모하고

6) 이용호 외 3, “지적재조사에 따른 지번체계의 개선에 관한 연구”, 한국지적학회지 제2권 제2호, 2010, p. 265.

물류비 절감 등 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 함(도로명주소법 제1조)

□ 도로명주소의 효력

○ 도로명 주소가 부여되어 고지, 고시가 완료된 경우 다른 법률의 규정에도 불구하고 공법관계에 있어서의 주소로 함

○ 국가기초구역번호는 특별한 사유가 없는 한, 통계구역, 우편구역, 관할구역 등 다른 법률에 따라 일반에 공표하는 각종 구역의 기본단위로 함

○ 국가지정번호는 긴급구조활동 등에서 위치의 표시로 활용함

□ 소관법령

○ 도로명 주소법은 2006년 10월 4일 제정되어 2007년 4월 5일 시행 되었고 주소에 관한 다른 법률에 우선하여 적용(도로명주소법 제3조)토록 규정되어 있음

<표 2-2> 도로명 주소 관련 법령

| 구분 | 종류 |
|---|---|
| 법 | 도로명주소법 |
| 령 | 도로명주소법 시행령 |
| 시행규칙 | 도로명주소법 시행규칙, 도로명주소법대장규칙, 도로명주소법 시행령안내시설규칙 |
| 예규 | 도로명주소 정보체계 운영규정 |

자료 : 행정자치부, 도로명주소 활용가이드, 2013, p. 7. 인용

2) 도로명 주소제도 도입 배경

○ 기존 주소체계는 1910년 일제가 강점한 이후 조세징수와 토지관리 등 식민

통치를 목적한 토지조사사업에 의해 읍·면·동 등 행정구역별로 부여한 지번을 토대로 형성되었음

- ❍ 1962년 제정(1968년 개정)된 주민등록법에서 지번을 주소로 신고하도록 규정함으로 지번이 주소로서 법적 근거를 갖추게 되었음
  - – 지번 주소제도는 도시화의 진전에 따라 토지의 등록, 분할, 합병이 빈번해지면서 위치식별이라는 본래의 기능을 발휘하기 곤란하다고 생각하게 되었음
- ❍ 목적지 찾기가 어려운 국민 불편을 해소하고 대규모 국제행사 개최 및 외국관광객의 증가에 따라 편리한 위치정보체계를 구축하고 나아가 정보화 사회의 행정과 기업의 능률성을 제고하여 경쟁력을 배양하기 위해 새로운 주소 체계의 도입이 요구되었음
- ❍ 이러한 배경에 따라 현행 주소체계의 문제점을 개선하기 위해 1996년 청와대(국제경쟁력강화기획단)에서 각국의 주소체계를 비교 검토한 결과 모든 도로에 명칭을 부여하고 도로에 면한 건물에 번호를 정하여 이를 주소로 사용하는 새주소 제도의 도입을 추진하게 되었음[7)]

### 3) 주체별 책무

#### □ 국가와 지방자치단체

- ❍ 도로명 주소사업의 촉진, 도로명주소의 사용을 위하여 필요한 시책의 강구, 도로명 주소의 사용을 위하여 필요한 예산의 계상(도로명주소법 제4조), 종합계획의 사업시행(도로명주소법 제7조), 도로명주소의 사용(도로명주소법 제21조), 도로명주소 안내도 제공(도로명주소법 시행령 제12조)하여야 함
  - – 공부상 주소 및 위치관련 전산시스템의 도로명주소로 변경(도로명주소법제20조제1항)을 시행 하여야 함

7) 행정자치부, “도로명 및 건물번호 부여사업의 합리적 추진방안”, 2003, p. 6.

□ 행정자치부 장관

○ 도로명 주소사업 종합계획의 수립·확정(도로명주소법 제5조)하고, 중앙 도로명 주소통합센터의 설치·운영(도로명주소법 제11조)하고 중앙도로명주소위원회 설치·운영(도로명주소법 제22조의2)하여야 함
  – 2개 이상 시·도에 걸쳐있는 도로의 도로명을 부여(도로명주소법 제8조 제3항) 함

□ 시.도지사

○ 연도별 사업계획의 수립·확정(도로명주소법 제6조)하고, 시·도 통합센터(도로명주소법 제11조) 및 시·도 도로명주소위원회 설치·운영(도로명주소법 제22조의2)하며, 2개 이상 시·군·구에 걸쳐있는 도로의 도로명 등을 부여(도로명주소법 제8조제2항)하여야 함

□ 시장 등

○ 도로명 및 건물번호의 부여 또는 변경(도로명주소법 제8조), 시설물 유지관리(도로명주소법 제13조), 도로명 주소 고지(도로명주소법 제18조), 이력관리(도로명주소법 제8조의3) 등을 시행하며, 도로명 주소대장의 작성·관리·민원발급(도로명주소법 제8조의3), 기본도 작성·관리(도로명주소법 제8조제1항), 안내도의 제작·배포(도로명주소법 제9조제1항) 등을 시행 하여야 함
  – 그리고 시·군·구는 도로명 주소관리시스템 운영(운영규정 제10조)하고, 시·군·구는 도로명 주소위원회를 설치·운영(도로명주소법 시행령 제22의2) 함

4) 도로명 부여 기준

○ 도로의 특성을 고려하고 하나의 도로구간에는 하나의 도로명을 부여함
  – 직진성과 연속성이 유지되게 도로구간을 설정 한 후 기관별로 도로명을 부여함

❍ 도로명이 부여되는 도로구간은 관계법령에 의한 도로(민법에 의한 통행권이 있는 장소 포함) 중에서 건물번호 부여를 위하여 필요하거나 폭이 2m이상인 도로를 말하며, 도로별 구분기준은 도로의 폭에 따라 대로, 로, 길 등으로 구분함

<표 2-3> 도로 폭에 따른 구분

| 구분 | 범위 |
|---|---|
| 대로 | 폭 40m 이거나 왕복 8차로 이상의 도로 |
| 로 | 폭 12m 이상 40m 미만이거나 왕복 2~8차로 미만의 도로 |
| 길 | 대로, 로 외의 도로 |

자료 : 도로명주소법 시행령 제6조 참조 작성

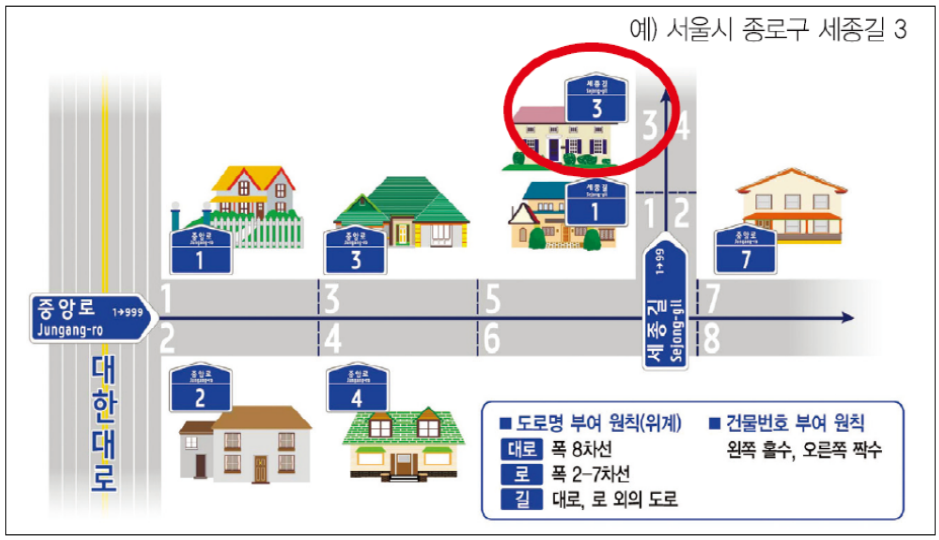
❍ 도로명 부여의 기본원칙은 가급적 주민의 인견을 최대한 반영하여 도로명주소 위원회의 심의를 거쳐 결정되며, 한번 부여된 도로명은 3년 내에 변경할 수 없음

❍ 2개 이상의 시·도에 걸쳐 있는 도로의 경우 행정자치부장관이 결정하며, 2개 이상의 시·군·구에 걸쳐 있는 도로는 시·도지사가, 그리고 시·군·구 관내도로의 경우 시장, 군수, 구청장이 결정함

❍ 도로명 부여시 기본 원칙으로는 지명, 행정구역명, 자연마을 이름, 기존 도로명 등을 활용(예 : 송파대로, 양잠리길, 안골길, 남부순환로 등)하며, 역사적 인물·사건 및 유적·문화재 명칭, 지방연혁 등을 활용(선릉로, 계백로, 국채보상로, 우수영로, 불국사로, 율곡로 등)함
  - 국가보훈법 제3조 1호에 따른 희생·공사자 등의 이름을 활용(윤봉길로, 안창호길, 백범로, 김구로 등) 함
  - 도로구간 설정은 서에서 동으로, 남에서 북으로, 직진성 및 연속성을 원칙으로 함
  - 기초번호를 부여함에 있어서 20m 간격을 원칙으로 하며, 왼쪽은 홀수,

오른쪽은 짝수 사용을 원칙으로 함

- 도로명 부여는 큰길은 주된 명사(지명, 역사, 기존도로명 등) + 도로구분 기준(대로·로)을 사용하며, 분기되는 작은 길에는 큰길의 도로명 + 체계적인 숫자를 사용함
- 건물번호 부여는 주된 출입구에 인접한 도로의 기초번호 사용을 원칙으로 함




<그림 2-2> 도로명 부여 예시

자료 : 행정안전부, “우리집 새주소는 무엇일까요”, 2009, p. 2.

### 5) 도로명 주소 표기 방법

❍ 도로명은 종전 지번주소와 시·군·구(행정구 포함), 읍·면까지는 같지만, 동·리·지번 대신 도로명과 건물번호를 사용함

<표 2-4> 도로명 주소 표기 순서

| 시·도 + 시·군·구 + 읍·면 + 도로명 + 건물번호+ “,” |
| --- |
| 상세주소(동·호수 등) + 참고항목(법정동, 공동주택의 이름) |

❍ 건물이 구분되는 경우 동, 층, 호(상세주소)를 추가로 표기하되, 동(洞)과 공동 주택 (아파트 등)의 이름은 참고 항목으로 기재가 가능함

<표 2-5> 도로명 주소 표기방법

| 구분 | 지번주소 | 도로명 주소 |
| --- | --- | --- |
| 단독주택 | 서울특별시 서초구 서초동 1540-5 | 서울특별시 서초구 반포대로23길 6(서초동) |
| 업무용빌딩 | 서울특별시 종로구 종로1가 1 (00호) | 서울특별시 종로구 세종대로 166, 00호(종로1가) |
| 공동주택 | 서울특별시 서초구 서초동 1583-10 00아파트 00동 00호 | 서울특별시 서초구 반포대로 58, 00동 00호(서초동, 00아파트) |

### 6) 주소제도의 기능 및 역할

❍ 지번과 도로명 주소의 기능은 표현상의 차이는 있어도 의미하는 뜻은 유사성을 가지고 있음

- 즉, 토지와 건물에 대해 특정화와 개별화하는 기능을 보유하고 있으며, 정보자료의 기반의 기능을 갖고 있음
- 그리고 지번과 도로명 주소의 역할은 기능과 마찬가지로 대상에 차이는 있지만 유사한 역할을 수행하고 있음

❍ 즉, 토지와 건물 위치의 기준, 정보, 시스템의 식별자, 토지 및 건물소유권의 공시 및 공증 등에서 유사한 역할을 하고 있음[8)]

8) 김영학, “지번과 건물번호의 기능과 역할에 관한 연구”, 한국지적학회지 제24권 제2호, 2011, p .45.

– 주소제도의 기능 및 역할을 세부적으로 살펴보면 다음의 표와 같음

<표 2-6> 주소제도의 기능 및 역할

| 구분 | 지번주소제도 | 도로명 주소제도 |
|---|---|---|
| 1순위 | 세금징수 | 위치식별 기능 |
| 2순위 | 위치식별기능 | 주소 관리 기능 |
| 3순위 | 행정구역 장부 작성 | 행정 데이터 자료 |

자료 : 김영학, "지번과 건물번호의 기능과 역할에 관한 연구", 한국지적학회지 제24권 제2호, 2011, pp, 42–45. 참고 작성

## 제3절 우리나라 도로체계

### 1. 도로망의 구성원칙

❍ 도로망 체계는 도시의 형태를 구분 및 분류하는 도시의 축을 표시하는 골격이며, 도시전체를 연결하는 도로구획, 도로구간의 설정, 도로명 부여 등 도로를 일정한 원칙에 따라 분류하는 기본 틀로서 네트워크라 할 수 있음

❍ 도로명 주소를 사용할 경우에는 도로망체계는 도시계획상의 주요간선도로를 기본으로 함

– 그리고 교통량, 교통흐름 등의 도로기능을 고려하여 도로명 주소체계에 적합하도록 주간선도로, 보조간선도로, 소로, 골목길의 순으로 나누어 위계별로 구분하여 도로망 체계를 구성하여야 함

### 2. 도로망의 구성

❍ 도로망은 지방자치단체가 결정, 고시한 도시계획상의 주요간선도로를 기본

으로 하며, 도로의 기능을 고려한 주간선도로, 보조간선도로, 소로, 골목길의 위계별로 구분하여 도로구간 및 기·종점이 용이하도록 구성하여야 함

<표 2-7> 도로체계 분류

| 도로위계 | 분류기준 |
|---|---|
| 주간선도로 | 도시내 주요지역간 및 도시간 또는 주요 지방간을 연결하는 도로로서 다량의 차량통과와 교통기능을 수행하는 도로 |
| 보조간선도로 | 도시내 주간선도로와 소로의 중간에서 도시교통의 접산 기능을 수행하는 도로 |
| 소로 | 주간선 및 보조간선도로의 기능을 하지 않는 도로로서 접근 기능을 수행하는 도로 |
| 골목길 | 차량통행이 곤란한 좁은길 또는 차량 통행 위주의 기능을 수행하는 보행전용도로 |

자료 : 임재일, "도로명과 건물번호에 의한 새주소부여사업의 효율성 개선방안에 관한 연구", 부산대학교 환경대학원, 석사학위 논문, 2001, p. 26, 재인용.

<표 2-8> 도로 소재지역에 의한 분류

| 구분 | 지방 및 지역간 | | 도시 | |
|---|---|---|---|---|
| 고속도로 | 고속도로 | | 도시고속도로 | |
| 일반도로 | 주간선도로 | 국도 | 주간선도로 | 광로, 대로 |
| | 보조간선도로 | 국도 또는 지방도 | 보조간선도로 | 대로, 중로 |
| | 집산도로 | 지방도 또는 시군도 | 집산도로 | 중로 |
| | 국지도로 | 군도 | 국지도로 | 소로 |
| 분류기준 | 기능별 분류 | 관할권별 분류 | 기능별 분류 | 도시계획도로 분류 |

자료 : 허현, "도로 유형별 교통량-지체함수추정에 관한 연구", 서울시립대학교 대학원, 석사학위 논문, 2009, p. 7. 재인용.

## 3. 도로 구간의 설정

### □ 도로구간의 의의

❍ 도로 구간은 일정한 원칙에 따라서 도로를 나누어 각각에 대해 도로명을 부여하는 기본단위 구간을 말함

- 도로구간 설정 시에는 상위 도로의 분기점, 강과 하천, 자동차 전용도로 등 지형 및 사물을 이용하여 구간을 설정하며, 도로의 위계에 따라서 주간선도로, 보조간선도로, 소로, 골목길 순으로 설정함

### □ 도로구간의 설정원칙

❍ 주간선도로, 보조간선도로, 소로, 골목길 순으로 설정하고, 탐방자의 인지도를 고려하여 구간수가 최소화 되도록 설정함

- 도로구획 내에서는 도로의 직진성을 최대한 유지하여 도로 위계를 설정하고, 기존 도로구간을 유지하되 가급적 불합리한 경우에만 다소의 수정을 기할 수 있음

❍ 도로 구간의 경계는 분기점과 교차로, 간선도로 등과 같은 지형·지물이나 인공시설물 위주로 하여 도로구간을 설정함

① 주간선도로의 도로 구간

- 도시를 통과하는 주간선도로는 도로의 중간지점을 도시내부에서 분기하는 분기점으로부터 도로구간을 설정하는 것을 원칙으로 하며, 예외적으로 주변의 인지도 및 식별성이 뚜렷한 지점에서 도로구간을 설정함
- 도로구간이 이미 설정 되어 도로명이 부여된 도로구간은 가급적 그 구간을 도로구간으로 유지함

② 보조간선도로의 도로 구간

- 상위도로 또는 동급도로에서 분기되는 보조간선도로는 분기점으로부터 도로의 직진성을 최대한 유지하고 연속성 및 방향성을 고려하여 도로구간을 설정해야 함

- 단, 도로구간이 너무 긴 경우에는 이를 나누어 설정 할 수 있음

③ 소로 및 골목길의 도로 구간

- 고가 및 지하차도와 교차 되는 소로는 고가 및 지하차도를 관통하도록 도로구간을 설정하고 직진성을 최대한 유지함
- 가능한 주·보조간선 도로와 연계하여 도로구간을 설정하고 가급적 위계가 낮은 도로에 연결 함
- 소로 및 골목길 중 도로구간이 매우 짧아 도로명을 부여하지 아니하는 경우에는 별도의 도로구간을 설정하지 않음[9)]

④ 막힌 도로구간 설정

- 막힌 도로는 접속한 진입도와 연속된 도로로 보고 별도의 구간을 설정하지 않음
- 다만 10동 미만의 건물이 있는 농촌지역의 막힌길로서 확장 가능성이 있는 경우, 주진입로에서 멀리 떨어져 있는 절. 농장. 과수원 등의 건물이 분산된 지역의 경우, 주민이 도로명을 따로 부여할 것을 요청하는 경우, 소관청이 지역특성 등을 고려하여 도로명을 따로 부여하는 것이 필요하다고 인정하는 경우에는 별도의 도로구간을 설정 할 수 있음

⑤ 단지내 도로구간 설정

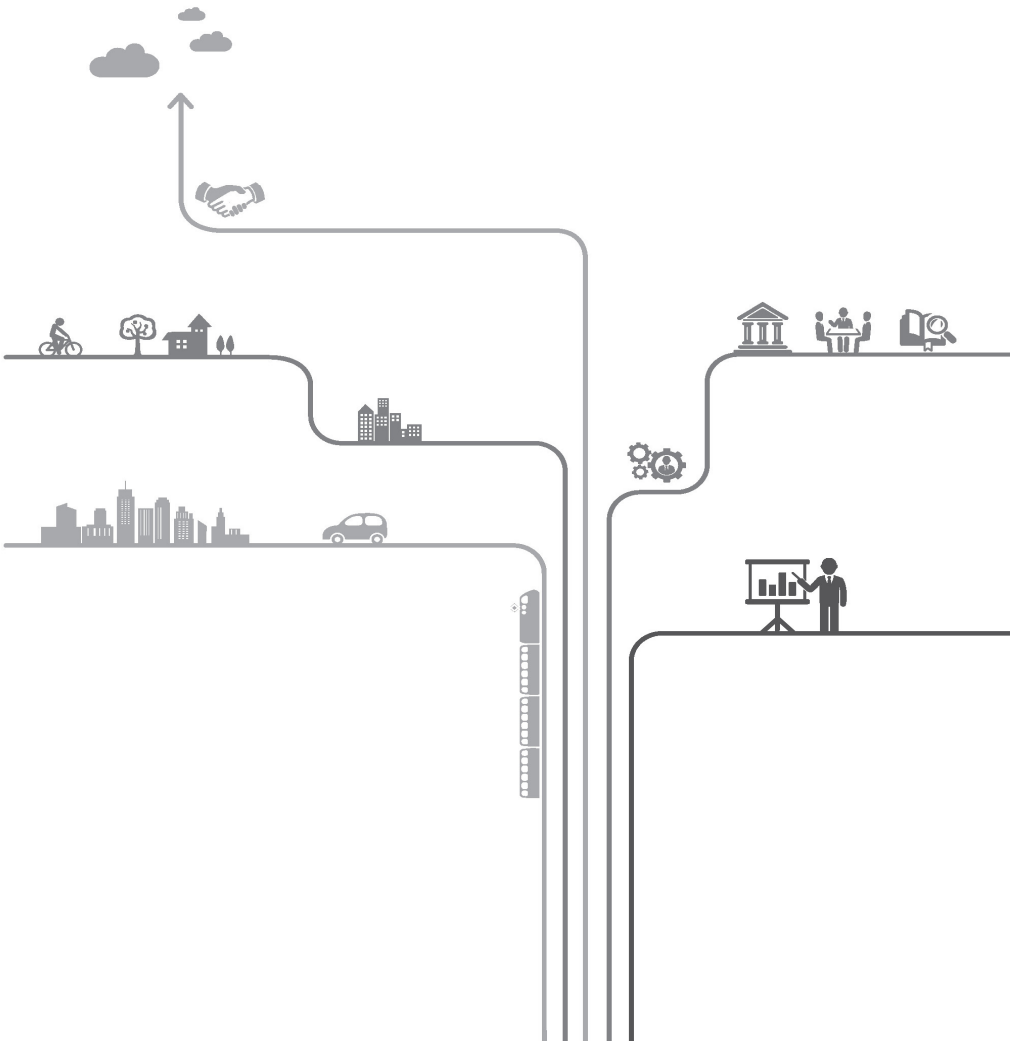
- 기존 단지내 도로는 일정한 지역을 구획하여 주 출입구를 두고 건물을 집단적으로 배치하여 하나의 관리주체가 관리하는 기존의 공동주택단지, 대학교, 종합병원, 공장 등 대규모 건물단지 내의 도로는 당해 관리주체가 자율적으로 도로구간을 설정할 수 있음
- 그리고 택지개발사업 등에 의하여 신규로 조성하는 대규모 단지내의 도로구간은 인접한 도로망체계와 연계하여 도로구간을 설정함

9) 행정안전부 예규 제9호, 행정도로명 및 건물전호부여 업무처리 요령, 제3장 10조~15조

# 제3장
# 도로명주소제도 운영현황

제1절 주소제도 전반적 운영현황

제2절 아파트 단지의 도로명 주소 실태 및 유형화



# 제3장 도로명주소제도 운영현황

## 제1절 주소제도 전반적 운영현황

### 1. 도로명주소제도의 운영현황

1) 추진 현황

❍ 정부는 주소제도를 개선하기 위하여 1967년 6월 주소표시제 개선계획을 수립한 후, 1970년 11월 부산·전남·경북지역을 표본지역으로 선정하였음
- 1971년 1월~1972년 3월 까지 가구방식에 의한 주소 표시 제도를 인천시를 대상으로 제1차로 시험적용을 추진하였으며, 1972년 8월~1973년 6월까지 전국 6대 도시에 대하여 2차로 시험적용을 실시하게 되었음

❍ 1980년 7월 「신주소 표시제도 실시에 관한 규정」을 신설한 후 창원, 구미, 여천, 반월, 과천 등 신도시 개발지역의 토지구획정리사업, 도시 재개발, 산업기지 개발구역 등에 적용하였으나 국민적인 정서와 행정적인 환경에 맞지 않아 본 규정은 폐지되었음[10)]

❍ 1994년 국토개발연구원에서 도로방식에 의한 새주소 도입방안인 「지번체계의 정비방안」을 검토한 바 있으며, 1995년 시정개발연구원에서 「서울시 지번 및 주소 표시제도 개선방안」 연구를 수행하였음

❍ 그리고 같은 해 대통령비서실 국가경쟁력 강화 기획단의 추진과제로 선정하였음[11)]
- 1996년 7월 대통령비서실 국가경쟁력강화기획단에서 국가경쟁력 강화를 위한 기초 인프라사업으로 「도로명 및 건물번호부여사업」을 추진

10) 행정자치부, 도로명주소 안내시스템, 우리나라의 주소제도, http://www.juso.go.kr/notice.
11) 김현래, “우리나라 도로명 주소의 실용성 분석에 관한 연구”, 2009, p. 13.

- 1996년 11월 내무부 실무기획단을 구성하였고 1997년 1월에는 강남구 및 5개 시에서 도로명 주소 시범사업을 추진하였음

❍ 사업초기에는 고유명사를 주로 활용하는 유럽식 주소체계를 지향하여, 작은 골목길까지 고유명사를 부여하고 대로, 큰길, 로, 길, 소로, 좁은길 등을 자유롭게 부여 할 수 있도록 도로명 부여원칙을 확정(1997년 8월)하였음
- 이로 인해 도로명이 지나치게 많아지고 위치 예측성의 효과가 미흡하다는 문제점이 발생 하게 되었음

❍ 2001년 1월에는 지적법에 도로명 및 건물번호부여 관리에 관한 근거(16조)를 마련하였으며, 2004년 5월에는 도로명 사업의 중장기 발전방안을 수립하였음

❍ 2005년 10월에는 「도로명 주소 등 표기에 관한 법률안」을 국회에 발의 하였으며, 2006년 10월에 「도로명 주소 등 표기에 관한 법률안」이 제정 공포되었음
- 국무조정실 정책품질분석(2005년), 해외 사례조사, 전문가 자문을 거쳐 “길”급 도로에 일련번호와 방위를 사용하고 위치예측성을 제고한 현재의 도로명 주소체계를 마련하게 되었음

❍ 2006년 도로명 주소 등 표기에 관한 법률안이 제정·공포 되었으며, 도로명 주소 시설물은 1997년부터 2010년 10월까지 전국적으로 설치 완료되었음
- 도로명 주소 전면사용에 따른 국민적 혼란을 최소화하기 위해 지번주소 병행사용 기간을 2011.12.31.일까지에서 2013.12.31.일까지로 연장함

### 2) 도로명 주소제도 운영현황

❍ 공적장부 및 업무처리·관리 시스템의 주소전환 완료
- 7대 핵심 공적장부*를 포함한 1,095종 공적장부 주소전환 완료

* 주민등록·외국인등록부·사업자등록부·건축물대장·법인등기부·부동산등기부·가족관계등록부

– 7,000여개의 업무시스템의 도로명주소 처리체계 구축

※ 홈페이지 소재지(100%), 접수시스템 구축(99.9%), 보유주소 전환(99.8%)

## □ 도로명주소 홍보 현황

❍ 2012년까지 도로명 주소 홍보 수단을 보면, 네이버 및 다음 등 주요 포털에서 길찾기, 건물명 검색 등에 도로명 주소가 표출될 수 있도록 검색환경을 개선[12] 추진하였으며, 자치단체와 함께 공동주택 승강기 안내스티커 부착(38만건)

❍ 지방세 고지서 및 환경부담개선금 등을 활용한 안내(5,500만건), 어린이 퀴즈 이벤트, 소상공인 안내지도 보급, 전통시장 및 국군장병 도로명 주소로 엽서 보내기, 지하철 및 지역축제 행사장 홍보 등 다양한 캠페인 등을 추진하였음

## □ 도로명주소 추진 비용

❍ 도로명 주소 사업은 1996년 이후 계속 추진되어 온 사업으로 2010년도까지 3,581.7억원의 예산이 투입되어 왔음

– 이중 도로명판, 건물번호판 설치 등의 시설사업비로 3,396.9억원, 도로명 주소 대국민 홍보비로 91억원, 공적 장부 주소 전환 등의 정보화 사업비에 93.8억원이 사용되었음

<표 3-1> 새주소 사업추진 투입 예산 (단위 : 억원)

| 항목 | ~06년 | `07년 | `08년 | `09년 | `10년 | 계 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 시설사업비 | 1,597.0 | 350.0 | 291.0 | 1,153.0 | 5.9 | 3,396.9 |
| 정보화사업비 | 37.4 | 16.5 | 21.3 | 12.3 | 3.5 | 91.0 |
| 홍보비 | 2.2 | 5.2 | 17.7 | 6.4 | 62.3 | 93.8 |
| 합계 | 1,636.6 | 371.7 | 330.0 | 1,171.7 | 71.7 | 3,581.7 |

자료 : 한국행정연구원-KIPA, "정책환경변화에 따른 도로명주소사업 경제성 분석", 2011 , p. 104. 인용.

12) 길찾기 시 도로명 및 건물번호 표시, 도로명 주소로 우편번호 검색 등(행정안전부 주소정책과, "2013년도 주소정책 추진 종합계획", 2013, p. 2)

❍ 정보화 사업비 예산 중 공적장부 주소 전환 비용은 총 231억원이며, 이 가운데 건물등기부, 가족관계등록부, 주민등록부 등 7대 핵심 공적장부 주소 전환 소요예산은 194.7억원으로 볼 수 있음

– 공적장부와 관련된 세부예산을 살펴보면 다음의 표와 같음

<표 3-2> 부처별 공적장부 주소전환 예산

| 부처 | ~`09년 | `10년 | `11년 | 계 | 비고 |
|---|---|---|---|---|---|
| 국방부 | - | - | 5억 | 5억 | 법무행정시스템 |
| 국토해양부 | - | 2억 | 26억 | 28억 | 건축행정시스템 |
| 기획재정부 | - | 5억 | 37.5억 | 42.5억 | 사업자등록(국세청) |
| 대법원 | 30억 | 51억 | 17.7억 | 98.7억 | 법인, 부동산 등기부<br>가족관계등록부 |
| 법무부 | - | - | 3억 | 3억 | 외국인등록시스템<br>출입국관리시스템 |
| 지식경제부 | - | - | 12억 | 12억 | 특허등록(특허청) |
| 구)행안부 | 22.5억 | 5억 | 14.3억 | 41.8억 | 주민등록시스템<br>시도(새올)행정시스템 |
| 계 | 52.5억 | 63억 | 115.5억 | 231억 | |

기타 부처는 유지보수예산을 활용하여 주소전환 예정
자료 : 한국행정연구원–KIPA, “정책환경변화에 따른 도로명주소사업 경제성 분석”, 2011, p. 105.

<표 3-3> 7대 핵심공적장부 주소전환 예산

| 소관부처 | 공적장부 | `09년 | `10년 | `11년 예산(안) | 계 |
|---|---|---|---|---|---|
| 대법원<br>(법원행정처) | 건물등기부,<br>법인등기부 | 30억 | 43억 | 17.7억 | 90.7억 |
| | 가족관계등록부 | - | 8억 | 자료정비예산활용 | 8억 |
| 법무부 | 외국인등록부 | - | - | 3억 | 3억 |
| 국토해양부 | 건축물대장 | - | 2억 | 26억 | 28억 |
| 행정안전부 | 주민등록 | 22.5억<br>(`08년) | - | 유지보수예산활용 | 22.5억 |
| 국세청 | 사업자등록 | - | 5억 | 37.5억 | 42.5억 |
| 계 | | 52.5억 | 58억 | 84.2억 | 194.7억 |

자료 : 한국행정연구원–KIPA, “정책환경변화에 따른 도로명주소사업 경제성 분석”, 2011, p. 105.

## 2. 지번제도 및 도로명 주소제도 비교

❍ 지번은 필지에 부여된 지적공부에 등록된 번호로서 토지의 특정성과 개별성을 확보하고 있으며, 필지 식별자로서의 지번은 특정성, 영속성, 단순성, 정확성, 융통성, 경제성, 접근성, 유지관리 용이, 지리적 위치의 기준 등의 특성을 갖고 있음

<표 3-4> 지번주소 및 도로명주소 비교

| 구분 | 지번주소 | 도로명 주소 |
|---|---|---|
| 구성 | [동·리+지번]→토지중심 | [도로명+건물번호]→건물중심 |
| 용도 | [토지관리(토지번호]→부동산 표시(재산권 보호) | [위치이동(건물번호)]→주소 표시(위치안내) |
| 근거법령 | 측량·수로조사 및 지적에 관한 법률 | 도로명 주소법 |
| 관련공부 | 대장 및 도면 | 주소 대장 |
| 사회행정 | 토지 거래 | 물류 유통 |
| 위치식별 | 필지 식별자 | 건물 식별자 |
| 부여단위 | 행정구역(동·리) | 도로구간(기초구간) |
| 장점 | • 전 국토에 대한 위치표시 가능<br>• 토지표시와 주소의 일원적 사용으로 재산권 보호 용이 | • 도로명을 이용하여 경로를 주소로 표시<br>• 주출입구 정보를 통해 정확한 위치안내<br>• 하나의 건물에 하나의 건물번호를 사용 위치표시 |
| 단점 | • 행정동·법정동 이원화로 혼란<br>• 한 필지에 여러 건물 등 하나의 건물 표시 곤란<br>• 잦은 토지이동으로 번호의 체계성 훼손 | • 전 국토에 대한 위치표시 곤란<br>• 지번과 건물번호 병행관리 |

자료 : 김영학, “지번과 건물번호의 기능과 역할에 관한 연구”, 한국지적학회지 제 27권 제 2호, 2011, p. 36. 인용

❍ 지번주소 장·단점은 다음과 같음
  – 장점으로는 전 국토에 대한 위치표시 가능하고, 토지표시와 주소의 일원적 사용으로 재산권보호에 용이함
  – 단점으로는 행정동·법정동 이원화로 혼란이 있으며, 한 필지에 여러 건물 등 하나의 건물 표시 곤란하고, 잦은 토지이동으로 번호의 체계성 훼손된 점을 들 수 있음

❍ 도로명주소의 건물번호는 한 개의 등록지역 내에 건물마다 부여된 번호를 의미하고, 도로구간, 도로명, 기초구간 등에 연계되어 있으며, 주소표기로서의 건물번호는 정확성, 단순성, 용이성, 안정성, 구분성, 활용성 등의 특징을 갖고 있음

❍ 도로명 주소의 장·단점은 다음과 같음
  – 장점으로는 대부분의 국가와 마찬가지로 도로명을 이용하여 경로를 주소로 표시할 수 있으며, 주출입구 정보를 통해 정확한 위치 안내가 가능하고, 하나의 건물에 하나의 건물번호를 사용이 가능함
  – 단점으로는 전국토에 대한 위치표시 곤란하다는 것과 지번과 건물번호를 병행으로 관리해야 된다는 단점이 있음

## 제2절 아파트 단지의 도로명 주소 실태 및 유형화

### 1. 아파트 도로명 부여 실태

1) 아파트 단지에 건물번호 1개 부여

❍ 아파트 단지의 경우 주출입구에 하나의 건물번호를 부여받게 되는데, 단지가 크거나 단지 안이 복잡한 경우 도로명주소 만으로 위치 찾기가 어려움

❍ 대단위 아파트 단지내 도로나 학교부지 안 도로의 경우 도로구간이 설정되어 있지 않기 때문에 위치 찾기가 어려운 경우가 있음

❍ 해외의 경우 주소표기에 있어 아파트 단지내 도로나 학교내 도로에 대해서도 모두 구간을 설정하고 명칭을 부여하고 있음

– 아파트 단지내 도로구간 설정문제를 해결하면 아파트의 동을 사용할 필요가 없고 호수만 기입하면 되는 등 주소표기는 단순화할 수 있음

❍ 아파트 단지내 도로에 명칭을 부여하지 않고 현재의 아파트 주출입구의 도로명주소로 표기할 경우, 버스정류장의 명칭도 정확하지 않아 아파트 가까이에 위치한 버스정류장을 찾기 어려움

### 2) 예외적 사례

❍ 주소가 부여된 아파트 단지 및 1개의 건물만 있는 아파트 수는 36,830개가 됨

– 이중에서 특이하게 동별로 부여된 것은 1,695개로 전체의 약 4.6%를 차지하고 있음

– 같은 명칭을 사용하는 아파트 단지라도 2개 이상으로 건물군이 분리되어 건물번호가 부여되는 경우, 2개로 구분되는 건물군은 전체 건물군에서 11.6%, 그 다음이 4개 이상은 4.4%, 3개는 4.0%를 차지하고 있음

<표 3-5> 전국 아파트 도로명주소 현황

| 구분 | 단지 | | | 단독(나홀로) |
|---|---|---|---|---|
| | 건물군 부여 | | 동별 부여 | |
| 36,830 | 24,436<br>(21,491) | 100% | 1,695<br>(622) | 10,699 |
| 1개 | 19,542 | 80.0% | - | - |
| 2개 | 2,834<br>(1,417) | 11.6% | - | - |
| 3개 | 990<br>(330) | 4.0% | - | - |
| 4개 이상 | 1,070<br>(202) | 4.4% | - | - |

❍ 아파트 단지는 공동체로 보는 입장이라 건물번호가 1개만 인정되지만, 도로명주소 도입시기에 명칭은 같은 아파트라도 이질적이라고 주민 등이 생각할 경우 이를 별개로 본 것으로 판단됨
  - 우리나라의 아파트 단지는 하나의 건물군으로 간주하여 여기에 1개의 주소만 부여해 주고 있음에도 겉으로 보기에 예외적인 사례가 존재하는 것으로 파악됨
  - 아파트 건물부여 부여 유형은 3가지 유형으로 구분될 수 있음
  - 첫째, 동일명의 아파트 단지내 통과도로가 있음에도 1개의 건물군으로 묶어서 건물번호를 1개만 부여한 사례
  - 둘째, 동일명의 아파트에 통과도로가 없음에도 수개의 건물군으로 묶어 건물번호를 수개 부여한 사례

❍ 공동체로 보는 입장이라 1개만 부여하지만 같은 명칭을 사용하더라도 분리된 경우를 면밀히 분석할 필요가 있음
  - 이질적으로 만드는 가장 큰 것은 도로가 그 역할을 하게 됨

❍ 첫 번째 유형을 보면 아파트 명칭이 같더라도 도로가 단지내를 통과하면 이를 토대로 공동체 의식이 약해질 수 있으며, 즉, 별개의 아파트로 간주할 수 있음
  - 같은 명칭의 아파트라도 생활권이 이질적으로 보는 경우, 다르게 보는 것으로 파악됨
  - 따라서 이와 같이 아파트 단지내 통과도로가 있음에도 건물번호 1개만 부여한 경우 주민들의 민원이 제기될 가능성이 높음

❍ 두 번째 유형을 보면 동일명의 아파트에 통과도로가 있음에도 수 개의 건물번호를 부여한 경우로써 이에 대해서는 집값과 관련이 있을 것으로 추정됨
  - 강남구 압구정로의 경우 4개의 건물군 이상으로 번호가 부여되어 있는 사례가 있는데, 이는 각 단지별 평형수에서 차이가 나타나기 때문인 것으로 판단됨
  - 종로구 통일로의 경우 3개의 건물군으로 번호가 부여되어 있는 사례가

있는데, 이는 임대아파트와 분양아파트에서 차이가 나타나기 때문인 것으로 판단됨

❍ 세 번째 유형을 보면 여러 가지 원인이 있을 것으로 판단되나 아파트가 지어진 순서에 따라 부여된 것으로 판단됨

## 2. 아파트 단지내 도로패턴 및 주거동의 유형화

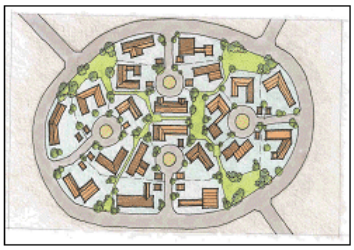
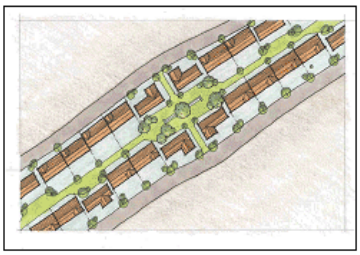
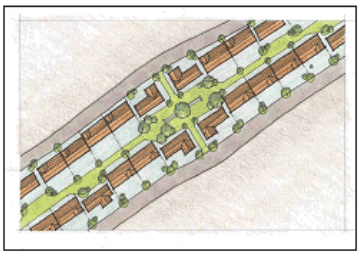
❍ 아파트 단지내 도로패턴을 파악해야 도로명 주소를 부여할 방안에 대한 세부적인 검토가 가능할 것임
  – 하지만 이에 관한 연구는 미미한 수준에 머무는 것으로 파악됨

❍ 공동주택단지의 형태구성은 주거동의 물리적 형태와 외부공간의 형태로 구분되며, 아파트 단지내 도로명을 연구하는 이 연구의 주제와 관련해서는 주거동의 물리적 형태가 도로형태에 영향을 미칠 것으로 판단됨
  – 주거동의 물리적 형태는 주거동의 형태와 주거동 배치형태로 다시 분류됨
  – 형태구성요소들은 각 단지마다 제각기 상이한 체계를 가지기 때문에 이들은 일반적인 유형으로 단순화 시켜야 함

### 1) 일반적 유형분류

❍ 단지내 도로패턴의 분석을 위해서는 단지내 도로의 유형분류가 선행되어야 하며, 이를 위해 기존의 연구결과를 분석하면 다음과 같음
  – 양동양(1985)은 격자형, 쿨데삭형, 순환도로형, 루프형으로 분류
  – 이영석(1984)은 쿨데삭형(cul-da-sac), 순환도로형(loop), 격자형, 선형도로 등으로 분류
  – 대한주택공사(1987)는 관통형, 위요형, 순환형 등으로 구분
  – 한국토지공사(1989)는 격자형, T자형, 루프형, 쿨데삭형으로 구분
  – 오수호, 양동양(1998)은 수목형, 루프형, 직선관통형, 굴절관통형, 순환도로형, 루프 및 굴절관통형으로 분류

<표 3-6> 용어에 대한 설명

| 구분 | 배치형태 | 형태 예시 |
|---|---|---|
| 반원형<br>(위요형) | 단지의 외곽을 각 아파트가 감싸는 형태 | |
| 원 형<br>(쿨데삭형) | 단지의 외곽도로에서 쿨데삭을 통하여 각 아파트로의 접근이 이루어지는 형태<br>*쿨테삭(cul-de-sac) : 막다른 골목이라는 뜻의 프랑스어. 또한 건축에 있어서 하나의 건축 방법이기도 한데 이는 간선도로에서 떨어져 나온 작은 골목의 끝부분에 주거지가 옹기종기 모여있는 형태의 방법을 말함. 쉽게 설명하자면 포도송이와 같은 모양의 주거단지라고 생각하면 됨 |  |
| 선 형 | 아파트의 배치가 선형으로 나열되어 있는 형태 |  |
| 산재형 | 지형을 따라서 아파트가 산재된 형태 |  |

### 2) 아파트 단지내 도로패턴의 기존 연구

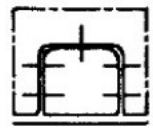
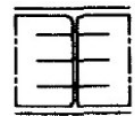
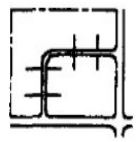
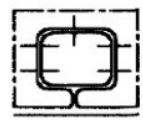
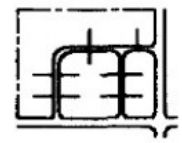
❍ 기존 연구들은 아파트 단지내 도로유형을 조금씩 다르게 분류하고 있음
- 기존의 단지내 도로패턴에 대한 기존의 분류는 외국의 주택지역을 분석하여 도출한 유형을 차용하여 사용하거나 도시계획적 차원의 도로유형 분류에 머무르고 있음
- 자료분석의 경우, 건축사 사무소의 설계도를 통해 연구자 별로 분류하고 있는 것으로 판단됨

❍ 따라서 기존의 연구들을 통해 기존의 현황을 살펴보는 수밖에 없다고 판단되나, 분류한 형태는 어느 정도 유사할 것이므로 이를 통해 아파트 단지의 유형과 현황을 파악할 수 있을 것임

□ 우선 대표적으로 오수호·양동양(1998)의 연구에서는 1987년부터 1996년까지 10년 동안 계획한 568개의 단지들을 연구대상으로 하여 자료를 정리하고 있음

❍ 사례 단지들의 지역별 분포는 서울시 35개(6.16%), 광역시 126개(22.18%), 수도권내 시지역 163개(28.70%), 일반 시지역 213개(37.50%), 수도권 내 군지역 7개(1.23%), 일반 군지역 24개(4.23%)임

❍ 이 연구에서는 수목형, 루프형, 직선관통형, 굴절관통형, 순환도로형, 루프 및 굴절관통형 등 6개의 단지내 도로패턴을 도출하여 이를 기준으로 전체 조사 단지를 분류하였음

| 단지내 도로패턴 | 수목형 | 루프형 | 직선관통형 |
|---|---|---|---|
| 형태 | |  |  |
| 단지내 도로패턴 | 굴절관통형 | 순환도로형 | 루프 및 굴절관통형 |
| 형태 |  |  |  |

<그림 3-1> 단지내 도로패턴의 변화

❍ 이 연구에서는 단지들의 정확한 유형분류를 위한 몇 가지 판단기준을 다음과 같이 제시하고 있음
- 단지내 도로패턴의 분류는 단지내 주도로의 형태를 기준
- 기준년도는 단지계획을 수립한 시점을 기준(단, 연차사업단지는 하나의 단지로 간주하고 최종적인 사업이 수행되는 시점을 기준)
- 택지개발지구의 블록 또는 20m 이상의 도시계획도로로 구분된 지구를 하나의 단지로 규정
- 단지 외부도로유형은 기존도로를 기준(단, 주거단지완공을 전후하여 개설예정인 도로로써 단지 출입구를 개설한 계획도로는 기존도로로 인정. 또한 완충녹지나 시설녹지 등으로 인해 차량출입이 불가능한 곳은 도로에 면하지 않은 것으로 분류)
- 단지의 한 측면에 도로와 인접대지 등이 동시에 접할 때에는 보다 많이 접하는 것을 기준(단, 도로가 절반 이하로 접할지라도 당해 도로로 차량출입구가 계획된 경우에는 그 쪽면을 도로와 접하는 것으로 봄)
- 단지내 도로패턴이 두 가지 이상으로 분류될 수 있는 경우에는 기능이 우선하는 것과 단지계획가의 계획의도 등을 참조하여 결정

❍ 단지내 도로패턴과 밀접한 관련이 있는 층수와 단지규모의 연도별 변화 등 사례 단지의 일반적인 경향을 살펴보면 다음과 같음

〈연도별 아파트 단지의 층수 변화〉

– 주택공사 아파트 단지의 연도별 층수변화를 표로 정리하였음

<표 3-7> 연도별 아파트 단지의 층수 변화

| 구분 | | 계 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 합계 | 단지수 | 568 | 31 | 43 | 37 | 50 | 52 | 62 | 77 | 68 | 73 | 75 |
| | 비율(%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 저층 | 단지수 | 117 | 30 | 31 | 18 | 20 | 7 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 |
| | 비율(%) | 20.60 | 96.77 | 72.09 | 48.65 | 40.00 | 13.46 | 6.45 | 2.60 | 1.47 | 1.37 | 4.00 |
| 고층 | 단지수 | 291 | 1 | 12 | 19 | 30 | 43 | 40 | 37 | 30 | 46 | 33 |
| | 비율(%) | 51.23 | 3.23 | 27.91 | 51.35 | 60.00 | 82.69 | 64.52 | 48.05 | 44.12 | 63.01 | 44.00 |
| 초고층 | 단지수 | 160 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 18 | 38 | 37 | 26 | 39 |
| | 비율(%) | 28.17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.85 | 29.03 | 49.35 | 54.41 | 35.62 | 52.00 |

– 단지의 층수[13]는 연도별로 많은 변화를 보이고 있음

- 1987년도에는 1개 단지를 제외한 모든 단지가 저층으로 계획되었음
- 1989년도를 기점으로 고층아파트가 절반을 넘어서기 시작했으며, 특히 1993년도부터 초고층 아파트가 급격히 증가하고 있음

13) 당시 주택공사에서는 표준설계도서를 사용하여 아파트를 건설하고 있다. 따라서 대부분의 단지들이 5층, 15층, 20층, 25층 등으로 계획·건설되고 있다. 이러한 상황을 고려하여 층수분류를 하였는데, 과거 저층단지에 주로 건설된 6층 이하의 단지를 저층으로 규정하였고, 15층을 중심으로 한 7-19층은 고층으로, 본격적인 초고층아파트 시대를 연 20층 이상을 초고층으로 각각 규정하였다. 당시 주택공사에서는 사업성 제고와 주택공급평형의 증대, 사업유형의 변화(분양주택증가), 주동출입방식의 변화(계단실형증가), 주차방식(지하주차방식 확대) 등의 변화를 반영하여 새롭게 아파트 주동을 개발하여 적용하여 왔다.

〈연도별 단지 규모의 변화〉

- 단지규모는 보통 세대수나 대지규모 등을 기준으로 하는데, 여기서는 세대수를 기준으로 하였음[14)]
  - 부대복리시설기준[15)]에서 500호와 1,000호를 기본단위로 시설기준을 정하고 있는 점을 참조하여 500호 단위로 단지를 분류하였음
- 연도별 단지규모를 정리하면, 1988년도 까지는 500호 미만의 소규모단지가 절반이상을 차지하다가 점차 감소한 반면에, 1,000-1,499호의 단지는 점차 증가하고 있음
  - 특히, 500-999호의 단지들은 가장 높은 37%를 차지함과 동시에 연도별 변화없이 많이 계획되는 대표적인 단지규모라 할 수 있음

<표 3-8> 연도별 단지규모의 변화

| 구분 | | 계 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 합계 | 단지수 | 568 | 31 | 43 | 37 | 50 | 52 | 62 | 77 | 68 | 73 | 75 |
| | 비율(%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 500호 미만 | 단지수 | 114 | 19 | 22 | 10 | 11 | 4 | 4 | 6 | 7 | 9 | 22 |
| | 비율(%) | 20.07 | 61.29 | 51.16 | 27.03 | 22.00 | 7.69 | 6.45 | 7.79 | 10.29 | 12.33 | 29.33 |
| 500-999호 | 단지수 | 211 | 9 | 7 | 12 | 16 | 17 | 22 | 38 | 28 | 30 | 32 |
| | 비율(%) | 37.15 | 29.03 | 16.28 | 32.43 | 32.00 | 32.69 | 35.48 | 49.35 | 41.18 | 41.10 | 42.67 |
| 1000-1499호 | 단지수 | 127 | 4 | 4 | 6 | 10 | 12 | 19 | 14 | 22 | 23 | 16 |
| | 비율(%) | 22.36 | 3.23 | 9.30 | 16.22 | 20.00 | 23.08 | 30.65 | 18.18 | 32.55 | 31.51 | 21.33 |
| 1500-1999호 | 단지수 | 66 | 2 | 4 | 2 | 6 | 6 | 12 | 15 | 8 | 8 | 3 |
| | 비율(%) | 11.62 | 6.45 | 9.30 | 5.41 | 12.00 | 11.54 | 19.35 | 19.48 | 11.76 | 10.96 | 4.00 |
| 2000호 이상 | 단지수 | 50 | 0 | 6 | 7 | 7 | 13 | 5 | 4 | 3 | 3 | 2 |
| | 비율(%) | 8.80 | 0.00 | 13.95 | 18.92 | 14.00 | 25.00 | 8.06 | 5.19 | 4.11 | 4.11 | 2.67 |

14) 주택건설기준등에 관한 규정에서도 세대수를 기준하여 각종 부대시설의 설치와 단지내 도로폭 등을 규정하고 있다. 또한 고층단지는 저층에 비해 용적률이 거의 2배 이상이 되기 때문에, 대지면적에 의한 분류보다는 세대수를 기준하여 분류하는 것이 고밀화되는 추세를 보다 명백히 보여줄 수 있다고 볼 수 있다.

15) 부대복리시설의 설치는 주택건설기준등에 관한 규정과 영유아보육법 등 다양한 법률에 의해서 규정되고 있다. 이러한 규정에 따라 500호 이상의 단지에는 보육시설, 운동장 등이 설치되고, 1,000호 이상의 단지에는 정구장 등을 설치하도록 규정하고 있다.

〈단지내 도로패턴의 변화〉

**ㄱ. 연도별 단지내 도로패턴의 변화**

- 단지내 도로패턴의 연도별 계획비율의 변화를 보면, 특징적인 것을 수목형과 굴절관통형이 서로 상반되는 계획비율을 보여주고 있다는 점임
  - 수목형의 비율이 높을 때는 굴절관통형의 비율이 낮고, 수목형의 비율이 낮아지면 굴절관통형의 비율은 높아지고 있음
- 저층·저밀의 소규모단지가 많았던 1990년까지는 거의 절반에 가까운 단지들이 수목형으로 계획되었으나 1993년을 전후하여 수목형은 감소하면서 굴절관통형이 주된 계획패턴이 되고 있음
  - 이는 고층·고밀화가 진행됨에 따라 단지내 세대수와 교통량의 증가로 인하여 단지출입구를 두 곳 이상 설치할 필요가 증가하였음을 보여줌
- 직선관통형에 비해 상대적으로 차량속도를 줄일 수 있는 굴절관통형이 많이 계획된 것은 단지내 환경을 고려한 결과라 할 수 있음
- 전체적으로 수목형이 35.92%, 굴절관통형이 25.53%로 주된 계획유형임을 알 수 있으며, 순환도로형도 13.38%를 차지하고 있음

<표 3-9> 연도별 단지내 도로패턴의 변화

| 구분 | | 계 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 합계 | 단지수 | 568 | 31 | 43 | 37 | 50 | 52 | 62 | 77 | 68 | 73 | 75 |
| | 비율(%) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 수목형 | 단지수 | 204 | 18 | 24 | 18 | 25 | 16 | 25 | 25 | 17 | 16 | 20 |
| | 비율(%) | 35.92 | 58.06 | 55.81 | 48.65 | 50.00 | 30.77 | 40.32 | 32.47 | 25.00 | 24.92 | 26.67 |
| 루프형 | 단지수 | 63 | 3 | 6 | 4 | 4 | 41 | 6 | 11 | 3 | 12 | 6 |
| | 비율(%) | 11.09 | 9.68 | 13.95 | 2.70 | 8.00 | 21.15 | 9.68 | 14.29 | 4.41 | 16.44 | 8.00 |
| 직선 관통형 | 단지수 | 66 | 3 | 3 | 6 | 7 | 4 | 10 | 12 | 5 | 6 | 10 |
| | 비율(%) | 11.62 | 9.68 | 6.98 | 16.22 | 14.00 | 7.69 | 16.13 | 15.58 | 7.35 | 8.22 | 13.33 |
| 굴절 관통형 | 단지수 | 145 | 3 | 3 | 7 | 8 | 10 | 13 | 24 | 28 | 28 | 21 |
| | 비율(%) | 25.33 | 9.68 | 6.98 | 18.92 | 16.00 | 19.23 | 20.97 | 31.17 | 41.18 | 38.36 | 28.00 |
| 순환 도로형 | 단지수 | 76 | 4 | 5 | 3 | 5 | 10 | 7 | 4 | 12 | 10 | 16 |
| | 비율(%) | 13.38 | 12.90 | 11.63 | 8.11 | 10.00 | 19.23 | 11.29 | 5.19 | 17.65 | 13.70 | 21.33 |
| 루프/ 굴절 관통형 | 단지수 | 14 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 |
| | 비율(%) | 2.46 | 0 | 4.65 | 5.11 | 2.00 | 1.92 | 1.61 | 1.30 | 4.41 | 1.37 | 2.67 |

**ㄴ. 층수별 단지내 도로패턴의 변화**

– 저층, 고층, 초고층단지에 따라 단지내 도로패턴별 계획비율을 보면, 단지내 도로패턴형 계획비율은 저층과 고층단지에서는 서로 다른 반면에, 고층과 초고층단지는 서로 비슷한 경향을 보여주고 있음

- 초고층단지가 고층단지에 비해 층수는 증가하였지만 단지의 공간구성 패턴에는 큰 차이가 없는 점을 들 수 있음
- 저층단지에서는 수목형이 그리고 고층과 초고층단지에서는 굴절관통형이 많이 계획되는 반면에 순환도로형은 층수변화에 관계없이 저층, 고층, 초고층단지에 고르게 분포하고 있음

<표 3-10> 층수별 단지내 도로패턴의 변화

| 구분 | | 계 | 저층 | 고층 | 초고층 |
|---|---|---|---|---|---|
| 합계 | 단지수 | 568 | 117 | 291 | 160 |
| | 비율(%) | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 수목형 | 단지수 | 204 | 69 | 115 | 20 |
| | 비율(%) | 12.98 | 28.28 | 14.65 | 3.68 |
| 루프형 | 단지수 | 63 | 13 | 28 | 22 |
| | 비율(%) | 8.02 | 10.66 | 7.13 | 8.10 |
| 직선 관통형 | 단지수 | 66 | 11 | 31 | 24 |
| | 비율(%) | 12.60 | 13.52 | 11.85 | 13.26 |
| 굴절 관통형 | 단지수 | 145 | 8 | 72 | 65 |
| | 비율(%) | 36.90 | 13.11 | 36.69 | 47.88 |
| 순환 도로형 | 단지수 | 76 | 12 | 37 | 27 |
| | 비율(%) | 24.17 | 24.59 | 23.57 | 24.86 |
| 루프/ 굴절 관통형 | 단지수 | 14 | 4 | 8 | 2 |
| | 비율(%) | 5.34 | 9.84 | 6.11 | 2.21 |

**ㄷ. 단지규모별 단지내 도로패턴의 변화**

- 단지규모별 단지내 도로패턴의 계획비율을 비교해 보면, 대체적으로 단지의 세대규모가 증가함에 따라 수목형은 감소하는데 반하여, 굴절관통형과 순환도로형은 증가하고 있음
  - 순환도로형은 단지규모의 증가에 따라 꾸준히 증가하는 것으로 보아 비교적 규모가 큰 단지에 적합한 유형이라 할 수 있음
  - 순환도로형 단지는 내부공간을 보행이나 공동체를 위한 공공공간으로 구성할 수 있어 양호한 주거환경을 조성할 수 있음
- 500호 미만의 소규모 단지에는 수목형이, 1000-1499호의 단지에서는 굴절관통형이 많이 계획되는 반면에 1,500-1,999호의 단지에서는 모든 유형의 도로들이 고르게 계획되고 있음

**ㄹ. 단지내 도로패턴의 단지 특성**

- 단지내 도로패턴별 대지면적과 세대수
  - 단지내 도로패턴별 평균대지면적과 평균세대수는 수목형, 직선관통형, 굴절관통형, 루프형, 순환도로형, 루프 및 굴절관통형의 순으로 똑같이 증가하고 있음
  - 소규모 단지에서는 수목형과 직선관통형이 많이 계획되는 반면에 대규모 단지에서는 루프 및 굴절관통형이나 순환도로형이 주로 계획되고 있음

❍ 시사점은 다음과 같음

- 1990년도 이전까지는 수목형의 단지내 도로가 가장 많이 계획되었으나, 고층·초고층화가 이루어진 1993년을 전후하여서는 굴절관통형이 증가하였음
- 저층단지에는 수목형, 고층 및 초고층단지에는 굴절관통형이 많이 계획되는 반면에 순환도로형은 층수변화에 관계없이 고른 비율로 많이 계획되고 있음
- 단지규모가 증가함에 따라 도로패턴도 변화하는 것으로 나타남
  - 500호 미만의 소규모 단지에서는 수목형, 1000-1499호의 중규모 단지에

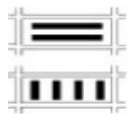
서는 굴절관통형이 가장 많이 계획되는데 반하여, 1500-1999호의 대규모 단지에서는 다양한 도로패턴들이 계획도고 있음

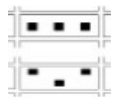
- 특징적인 것은 단지규모가 증가할수록 순환도로형이 많이 계획되고 있음 (큰 규모의 단지에는 순환도로형이 적합한 유형)

□ 배웅규·윤기학(2012)의 "공동주택단지에 적용된 주거군의 유형분석을 통한 열섬현상 완화 설계방향 연구"에서 2005-2010년까지의 31개 서울, 경기, 인천 지역의 준공 및 당선 설계안을 대상으로 도로망을 3가지(격자형, 쿨데삭형, 루프형)로 구분하여 분석하고 있음

❍ 도로망의 특징은 대부분이 루프형(16개, 51.6%) 이거나 쿨데삭형(14개, 45.2%)을 이루고 있었으며(격자형의 경우 8개, 25.8%) , 대지의 형태에 따라 이를 혼합한 경우도 있음

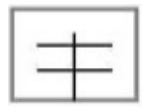
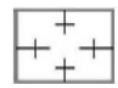
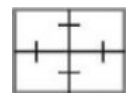
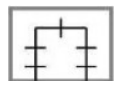
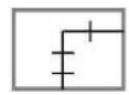
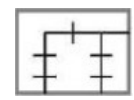
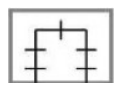
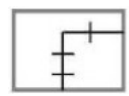
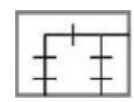
❍ 주차공간은 지하주차가 주를 이루고 있었음(27개, 87.1%)

| | |
|---|---|
|  | 평형배치 |
| | 평행배치<br>ㄷ자형배치 |
| | 평행배치<br>ㄱ자형배치<br>중정형배치 |
| | 평행배치 |
| | 평행배치<br>ㄷ자형배치 |

| | |
|---|---|
| | 평행배치 |
|  | 평행배치<br>엇평형배치 |

<그림 3-2> 사례분석을 통한 주거동 대표모듈

□ 홍관선(2014)의 “공동주택의 도로구조형식과 다년도 범죄발생통계와의 상관성” 연구에서는 2010-2012년까지의 부산광역시의 아파트 단지내 도로유형을 2가지로 분류한 후 범죄발생을 다루고 있음

| 유형 | 배치형태 | | |
|---|---|---|---|
| 쿨데삭형<br>(막다른도로) |  |  | |
| 중심통과형<br>(관통형도로) | |  | |
| 루프형<br>(출입구 2개 이상) |  |  |  |
| 순환형<br>(출입구1개) |  |  |  |

<그림 3-3> 아파트 단지내 도로유형 사례분석

❍ 부산지역의 연구대상 사례지역의 공동주택 현황을 보면, 총53개 공동주택은 32,627세대와 437개의 동으로 구성되어 있으며, 이는 공동주택 단지당 평균 약 616세대로 구성되어 졌음

❍ 국내 공동주택의 단지배치 구조에 따라 관통도로형 구조와 막다른도로형의 2가지로 구분하여 분석 (범죄발생 패턴 분석을 위해)

- 연구대상 총53개 공동주택중 15개(28.3%)가 관통도로형 구조로 설계되었고, 28개(52.8%)는 막다른도로형 구조로 설계되었음(몇 가지의 사유로 53개 공동주택중 10개는 제외)
- 연구결과는 강·절도 범죄예방에는 관통형도로형구조가 유리할 수 있으나, 성범죄 예방에 있어서는 막다른도로형구조가 유리한 것으로 나타남
- 이 연구를 통해 부산지역은 막다른도로형구조가 관통형도로형 구조보다 많이 설계된 것으로 판단됨

□ 이병호·이건원·여영호(2010)의 “공동주택단지 기본계획 배치유형별 환경적 지속가능성 비교연구”에서는 1966년부터 2009년 6월 동안 수도권 내의 1,000세대 이상 공동주택단지를 대상으로 배치유형을 분석하기 위해 135개 단지를 분석한 것임

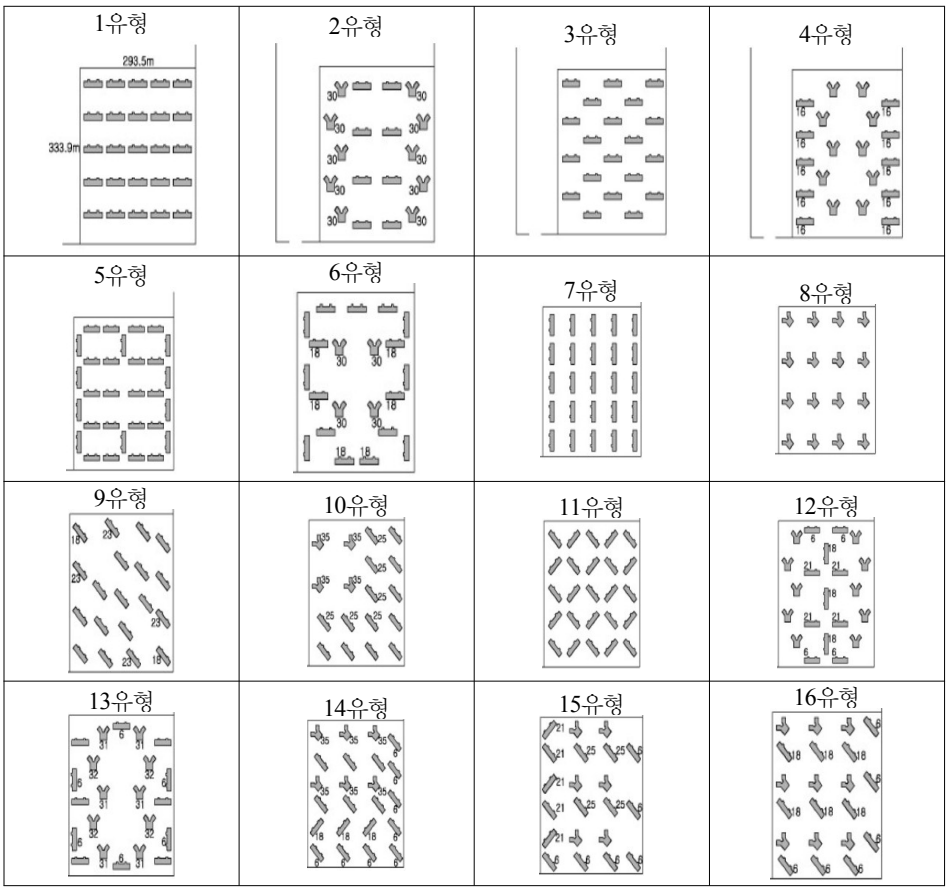
❍ 이 연구는 아파트 단지내 도로유형을 분석하지는 않았지만 40여년의 기간 동안 단지내 도로유형에 영향을 미치는 아파트 단지의 배치유형을 광범위하게 조사한 것이 괄목할 만함

❍ 최초로 대규모 아파트단지가 계획되기 시작한 1966년부터 2009년 6월 기간 동안에 수도권 내의 1,000세대 이상 공동주택단지의 배치도를 조사했음

- 특히 서울시의 경우에는 대규모 공동주택이 주로 계획된 용산구, 서초구, 강남구, 송파구, 강동구, 강서구, 양천구, 노원구의 8개 구를, 경기도의 경우에는 택지개발지구 내의 단지들 중 도면이 입수가능한 단지들로 연구

– 사례단지는 모두 439개 단지이며, 이 중에서 배치도 입수가 가능한 135개 단지에 대해 유형분석을 실시
– 각 단지들의 시기적 변화경향을 살펴보기 위해 대규모 민영아파트 단지가 건설된 1966-1985년까지를 모두 포괄하여 제1기로 설정, 그 이후부터 현재까지를 3단계로 구분

❍ 모두 54가지 기본 배치 유형체계를 도출해서 135개 단지를 분류하였으며 이를 통해 모두 16개의 대표 배치유형을 선정




<그림 3-4> 대표 배치유형별 주동 배치도

❍ 이러한 대표 배치유형을 통해 각 시기별 단지배치의 특징적인 경향과 아울러 아파트 단지내 도로명 주소를 부여하는데 많은 참고를 할 수 있음

3) 아파트 단지내 도로유형화 정리

❍ 일단은 유형화를 위해 실제 사례를 통해 조사하고 있는 기존 연구를 참조하였음

<표 3-11> 아파트 단지 도로유형화

| 조사연도 | `87-`96 | `05-`10 | `10-`12 | `66-`09 | 비고 |
|---|---|---|---|---|---|
| 조사대상 | 서울, 광역시, 수도권 시군 568개 단지 | 서울, 경기, 인천 31개 단지 | 부산 지역 490개 동중 53개 | 수도권내 1천 세대이상 135개 단지 | 수도권 중심 |
| 유형화 | 6개 유형 | 3개 유형 | 2개 유형 | *주거동을 16개 유형으로 분류 | 세밀할수록 적정 |
| | 수목, 굴절관통, 순환, 직선관통, 루프 순(93이후 굴절관통 증가추세) | 루프, 쿨데삭(굴절관통), 격자(수목) 순(지하주차가 주를 이룸) | 막다른 도로형, 관통형 도로 순 | | 굴절관통과 막다른 골목형이 증가추세 |
| 층수 | `93년 기점으로 저층→초고층 | - | - | | 초고층화에 따라 주거동 형태에 영향을 받을 것임 |
| 단지규모 | 500-999호, 500호 미만, 1천-15백, 13-20백, 20백 이상 순 | - | - | | 5백-1천 미만이 가장 많을 것으로 판단됨 |
| 정리 | `96년까지는 소규모 단지, 저층, 수목형이 주를 이루고 있음 | `00년대에는 좁은 지역에 단지를 건설하려다 보니 루프 및 굴절관통이 주를 이루고 지하주차장이 주를 이룸 | `10년 이후 부산지역은 막다른도로형이 관통형보다 주를 이루고 있어 좁은 지역을 통한 단지구성이 이루어지는 것으로 판단됨 | 아파트 주거동 유형을 장기에 걸쳐 검토하여 총16개 유형으로 구분 | |

❍ 단지내 도로유형은 기존 연구를 종합컨대, 굴절관통형 형태가 점점 증가하는 추세이고, 기존의 형태는 수목형이 상당수 있는 것으로 판단됨

❍ 이러한 형태에 주거동의 배치형태가 중요한 영향을 미친다고 봤을 때, 아파트 단지내 도로에서 주거동으로 도로가 이어질 경우의 형태도 봐야 함

❍ 상기의 내용에서 용어의 혼란을 피하기 위해 공통적인 사항을 정리하면 다음과 같음 (6가지 유형으로 정리)

① 수목형 = 쿨데삭형

② 루프형(출입구 2개 이상) = 루프형(출입구 2개 이상)

③ 직선관통형 = 중심통과형

④ 굴절관통형 = 순환형(출입구 2개 이상)

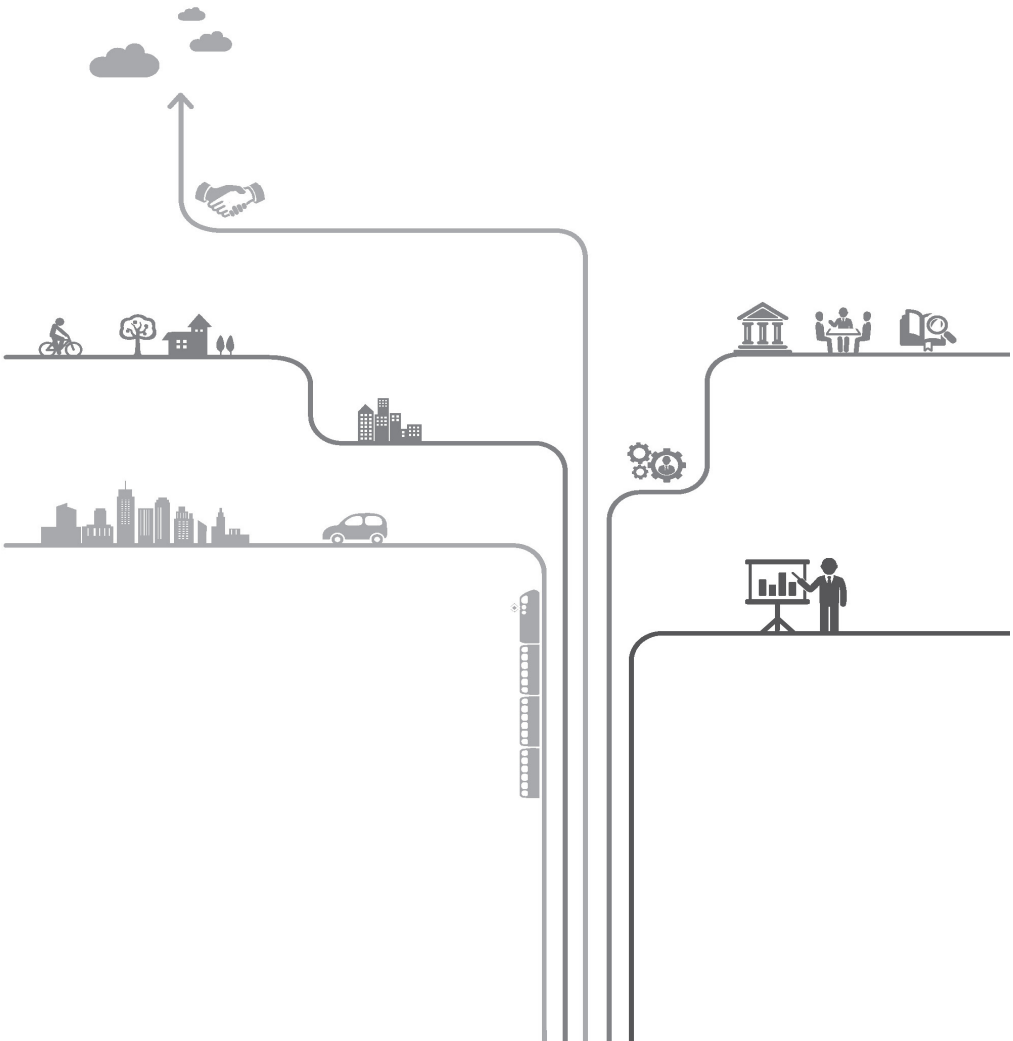
⑤ 순환도로형 = 순환형(출입구 1개)

⑥ 루프 및 굴절관통형

# 제4장
# 국내·외 사례조사

제1절 도로명 주소 사례조사

제2절 선진사례 중 건물군 건물번호 부여 분석



# 제4장 국내·외 사례조사

## 제1절 도로명 주소 사례조사

### 1. 유럽

□ 영국

❍ 주소표시에 관한 관계법령은 없으며 도로명은 지방정부위원회에서 결정하고 있음

– 건물번호는 우체국에서 부여하며 우편번호는 우체국에서 관리하고 있음

❍ 영국은 도시의 역사가 오래된 자연발생적 도로망 구조로서 다양한 방식으로 도로명을 부여하고 있으며, 도로명은 자연부락 명칭이나 역사적 사실 또는 인물명 등 고유 명사에 Road, Street, Avenue, Lane, Walk, Way, Mews, Gardens, Row 등 도로를 의미하는 다양한 명칭을 부여하고 있음

– 그리고 농촌지역은 도로구간을 설정하지 않고 우편번호구역에 의한 주소체계를 사용하고 있음

❍ 건물번호는 왼쪽은 홀수, 오른쪽은 짝수번호를 부여하고 건물이 분동 되었을 때에는 a, b, c 등의 부번을 사용하고 있음

– 영국의 주소표기 방법은 건물번호, 도로명, 시명, 우편번호 순으로 되어 있으며, 세부표기 방법은 다음의 표와 같음

<표 4-1> 영국의 주소표기 방법

| 건물번호 | 도로명 | 시명 | 우편번호 |
|---|---|---|---|
| 60 | Buckingham gate | London | SWIE6AJ |

자료 : 행정자치부, “도로명 및 건물번호 부여사업의 합리적 추진방안”, 2003, p. 32.

□ 프랑스

❍ 도로명 주소 방식을 사용하고 있으며 「지방자치에관한법률」의 규정에 의해 주소표시에 관한 조례의 제정권을 지방정부에 위임하여 가로명칭 및 주소 설정을 꼬뮨(Commune) 의회에서 결정하고 있음

❍ 파리의 경우 전역을 20개 특별행정구로 나누어 르부르 궁을 중심으로 시방향으로 순차적으로 구역번호를 설정하고 있으며, 도로구간은 센느강 중심으로 상류에서 하류방향으로, 센느강을 수직으로 통하는 도로는 센느강을 기점으로 도로구간을 설정하여 도로명 부여하고 있음

❍ 도로명에는 저명한 예술가, 정치인 등 인물과 역사적 사실에 관한 명칭을 부여하고 있으며, 농촌지역은 대부분 도로명을 부여 하지 않고 마을명과 토지번호(지번)를 주소로 사용하고 있음[16)]

❍ 도로의 구분은 규모에 따라 Boulevard(대로), Avenue(큰도로), Rue(작은도로), Allee(골목길), Rue Allee(소골목길), Impasse(막다른길), Place du(광장) 등 6가지로 명칭 부여하여 사용하고 있음

❍ 건물번호는 도로구간에 따라 왼쪽은 홀수, 오른쪽은 짝수번호로 부여하고 기초 번호는 15m간격으로 부여하며 건물 신축시 인접건물에 부번을 붙여 사용하고 있다. 프랑스의 주소표기 방법은 건물번호, 도로명, 우편번호, 시명칭 순으로 되어 있으며, 세부표기 방법은 표와 같음

<표 4-2> 프랑스의 주소표기 방법

| 건물번호 | 도로명 | 우편번호 | 시명칭 |
|---|---|---|---|
| 125 | RuudeGrenelle | 75007 | Paris |

자료 : 행정자치부, “도로명 및 건물번호 부여사업의 합리적 추진방안”, 2003, p. 32.

16) 행정자치부, 「세계의 주소제도」(서울:행정안전부), 2005, p. 44.

### □ 체코

❍ 체코는 1770년경 세금징수 목적으로 지번을 사용하였으며, 1860년경부터 도로 교통망을 중심으로 도로방식에 의한 주소제도를 채택하여 사용하고 있음

- 중앙 정부의 지원 없이 지자체에서 처리하며, 다른 국가와 다른 점은 한 동의 건물에 소유권 관리 등을 위한 건물번호와 도로명에 의하여 부여된 도로번호 두 가지를 가지고 있다는 것임

❍ 도로구간은 광장을 중심으로 이루어지며, 광장에서 외곽방향으로, 도심에서 외곽으로, 강이나 하천 옆의 도로는 지류방향으로, 중로 및 골목길은 상위도로를 중심으로, 남쪽에서 북쪽으로, 서쪽에서 동쪽으로 설정되었음

- 도로명은 의회의 심의를 거쳐 제정되며, 도로명이 대다수가 역사적 인물을 사용하고, 지역특색이나 동, 식물의 이름 등을 사용함

❍ 건물번호 및 도로번호는 왼쪽은 홀수, 오른쪽은 짝수번호를 부여하며, 중로 및 골목길은 상위도로의 시작되는 기점에서부터 왼쪽은 홀수, 오른쪽은 짝수번호를 부여함

- 체코의 주소표기 방법은 도로명, 건물번호/도로명번호, 우편번호, 구명 순으로 되어 있으며, 세부표기 방법은 표와 같음

<표 4-3> 체코의 주소표기 방법

| 도로명 | 건물/도로명번호 | 우편번호 | 구명-동명 |
|---|---|---|---|
| Slavidkova | 213/5 | 160 00 | Praha 6-Bubenec |

자료 : 제주특별자치도, "국외연수 결과보고서", 2011, p. 7.

## 2. 아시아

### □ 일본

❍ 일본은 기존 지번주소제도에서 「주거표시에 관한 법률(1962년)」에 의해 도

로 방식과 가구방식에 의한 주소제도를 같이 사용하고 있음
- 일본은 대부분 가구방식을 사용하고 있으며, 도로방식을 사용하는 지역은 호카이도 우라가와 마치, 야마가다현 히가시네시 2개 지역 뿐임

❍ 가구방식에 의한 블록 설정은 도로, 하천, 수도, 철도 등 영구적인 시설을 기준하여 설정함
- 주거 지역의 경우 3,000~5,000㎡, 건물 수는 30개 정도의범위 내에서 설정하고 있음

❍ 가구방식에 의한 주소표시는 시정촌의 중심이 되는 곳에서 가장 가까운 블록을 기점으로 사행식, 단지식에 의해 순차적으로 부여하며, 정(町)의 명칭은 당해 지역의 역사, 전통, 문화 등 유래가 있는 명칭을 이름으로 사용하고 있음

❍ 가구방식에 의한 건물번호 부여방식은 기존번호 간격이 동일번호나 결번이 생기지 않도록 지역 설정에 따라 결정하고, 주거지역의 표준은 10 ~ 15m로 설정하며, 해당건물에 접하고 있는 기초번호에 건물번호를 부여함
- 가구방식의 의한 주소표기 방법은 정명, 가구번호, 주거번호 순으로 하며, 세부표기 방법은 표와 같음

<표 4-4> 일본의 가구방식 주소표기 방법

| 정명 | 가구번호 | 주거번호 |
|---|---|---|
| 00현 00시 00정 | 00번 | 00호 |

자료 : 이진하, “지번과 새주소의 효율적인 발전방안”, 명지대학교 산업대학원, 석사학위논문, 2007, p. 59.

❍ 도로방식에 의한 주소 표시의 경우 도로는 진행방향에 따라 가로, 통근, 조, 근 등의 명칭을 사용하거나 번호를 사용하여 도로명을 부여하고 일정 간격으로 정(町), 목(目)을 붙임
- 도로명식에 의한 주소표기 방법은 시명, 도로명, 주거번호 순으로 하며, 세부표기 방법은 표와 같음

<표 4-5> 일본의 도로방식 주소표기 방법

| 시명 | 도로명 | 주거번호 |
|---|---|---|
| 00현 00시 | 00길 | 00호 |

자료 : 이진하, "지번과 새주소의 효율적인 발전방안", 명지대학교 산업대학원, 석사학위논문, 2007, p. 59.

❍ 건물 출입구가 2개인 상태로 기초번호가 경계에 접해 있을 경우 원칙적으로 낮은 숫자의 기초번호를 당해 건물의 주거번호로 설정함
  – 건물 출입구가 2개 이상일 경우 시정 촌장의 확인을 받아 주출입구 1개소를 선정하여 주출입구가 접한 가구의 경계선상의 기초번호를 주거 번호로 결정함

□ 중국

❍ 중국의 경우 도로명 주소체계를 정부 행정령으로 운영하고 있으며, 지명은 표준화하여 지방정부에서 공포하고, 도로명판 등은 공안국에서 관리하고 있음

❍ 도로망은 선형식의 도로와 구역방식으로 구분하여 도로의 위계를 주간선도로, 보조간선도로, 보통도로로 구성하고 있으며, 도로명은 역사성을 반영한 로(路), 상업적 의미는 가(街)로 정하고, 신규개발지역 등에는 가로방향은 가, 세로방향은 로로 정하여 운영하고 있음

❍ 도로의 기점과 종점은 도로의 방향에 따라 동에서 서로, 북에서 남으로 설정하고 있으며, 도로구간은 시내도로의 경우 2km를 넘지 않도록 하였음

❍ 주소표기는 정부 행정령으로 도로방식에 의한 주소를 채택하고 있으며, 시명, 구명, 도로명, 건물번호 순으로 이루어져 있음
  – 건물번호는 도로진행 방향에 따라 왼쪽은 짝수, 오른쪽은 홀수를 부여하고 거주 지역에는 영문 "S"자형으로 번호를 부여함. 중국 주소표기의 세부사항은 표와 같음

❍ 한 개의 건물에 소유자가 다를 경우에는 도로의 기점에서 종점방향으로 주

출입구의 순서에 따라 번호를 부여하고 분리된 번호는 00갑1, 00갑2 순으로 부여함

<표 4-6> 중국의 주소표기 방법

| 도로명 | 구명 | 도로명 | 건물번호 |
|---|---|---|---|
| 北京市 | 朝陽區 | 新源南路 | 6號 |

자료 : 이진하, "지번과 새주소의 효율적인 발전방안", 명지대학교 산업대학원, 석사학위논문, 2007, p. 53.

□ 호주

❍ 호주에서는 도로명에 의한 건물번호를 주소로 사용하고 있음. 토지표시 방법으로는 약 100여년 전에 지번을 사용하였으나, 지금은 블록, 롯트를 사용하고 있음

❍ 그리고 호주 서부의 경우 도시 보다 농경지가 많고 건물들의 밀도가 낮은 지역이 많은 편임

- 1996년 1월 WALIS News를 통해 서비스, 긴급구호 서비스 등을 신속히 받기 위해서는 도시와 다른 새로운 주소체계를 사용해야 한다는 문제가 제기되어 새로운 주소체계의 도입을 결정하였음

❍ 호주의 농촌지역에 대한 주소 부여체계 순서는 첫째, 도로를 정비하여 도로명을 부여하였음

- 둘째, 도로기점으로부터의 거리를 10으로 나누어 진행방향으로 왼쪽은 홀수, 오른쪽은 짝수의 도로번호를 부여하였음
- 셋째, 방향에 따라 왼쪽인데 끝수가 짝수이면 홀수 내림을 하였으며, 방향에 따라 오른쪽인데 끝수가 홀수이면 짝수 내림을 하였음
- 넷째, 건물의 주출입구가 면하고 있는 도로의 번호를 주소로 부여하였음

## 3. 미주지역

### □ 미국

❍ 미국은 도로방식에 의한 주소제도를 채택하고 있음
- 도로명 주소에 관한 근거법령은 주정부가 시 또는 County에 위임하여 조례를 제정하고 있음. 따라서 각 주마다 규정이 조금씩 다르게 적용 되고 있음

❍ 워싱턴 시는 시내 중심부를 국회의사당 중심으로 동서와 남북을 관통하는 도로선을 기준으로 평행한 도로를 Street, 평행하지 않은 도로를 Avenue로 정하고 있음

❍ 워싱턴시의 도로 주소 부여는 우선 남북의 기준선에 평행한 가로선은 기준선에 가까운 도로로부터 동서 양쪽 방향으로 각각 1, 2, 3 아라비아 숫자를 순차적으로 부여하고, 동서의 기준선에 평행한 가로는 기준선에 가까운 도로로부터 남북 양쪽 방향으로 각각 A, B, C의 순서로 부여하였음

❍ 건물번호는 동서방향의 도로에 접한 건물의 경우 남쪽은 홀수로 북쪽은 짝수의 순서로 부여하고, 남북방향의 Street에 접한 건물의 경우 오른쪽은 홀수, 왼쪽은 짝수번호를 부여함
- 건물번호는 블록 단위로 부여하되 1블럭 내의 건물번호는 100개 이상이 넘지 않도록 하였음

❍ 주소 표기는 건물번호, 도로명, 시명, 주명, 우편번호 순으로 사용하며, 세부 표기 방법은 표와 같음

<표 4-7> 미국의 주소표기 방법

| 건물번호 | 도로명 | 시명 | 주명 | 우편번호 |
|---|---|---|---|---|
| 707 | Texas Avenue | College | Station | TX77840 |

행정자치부, 「세계의 주소제도」(서울 : 행정자치부), 2005, p. 48.

□ 캐나다

❍ 캐나다의 경우 주소표시에 관한 법은 없고 각 지자체 또는 시별로 주소부여 방법을 조례로 정하고, 주소표기방법은 Post Canada의 지침에 의해 전국적으로 사용되고 있음

❍ 토론토시의 경우 격자형과 방사형의 혼합형 도시로 도로진행방향을 기준으로 동서 방향에는 AV, 남쪽 방향에는 ST로 표시하고 있음
  – 도로명은 역사성, 인지성, 지역특성에 따라 도로명을 지정하고, 동일 도로명이 중복된 경우는 건물번호를 달리하여 구분하고 있음

❍ 건물번호는 도로의 진행방향에 따라 오른쪽은 홀수, 왼쪽은 짝수를 부여하고, 건물번호와 대칭성 문제는 고려하지 않음
  – 도로에서 멀리 떨어진 단독주택의 경우 큰길의 기초번호에 의해 건물번호를 부여함

❍ 또한 동일번호 분할될 경우에는 3, 3A, 3B 등으로 부번을 사용하고 있음. 그리고 캐나다의 주소표기 방법은 건물번호, 도로명, 시명, 주명, 우편번호 순이며, 세부표기 방법은 표와 같음

<표 4-8> 캐나다의 주소표기 방법

| 건물번호 | 도로명 | 시명 | 주명 | 우편번호 |
|---|---|---|---|---|
| 707 | Texas Avenue | College | Station | TX77840 |

자료 : 행정자치부, 「세계의 주소제도」(서울 : 행정자치부), 2005, p. 51.

## 4. 시사점

❍ 유럽의 경우, 영국은 1666년 대화재가 일어난 뒤 도시를 복구하는 과정에서 도로명 주소를 사용하기 시작했으며, 프랑스의 경우 1938년 도로방식에 관한 법률에 의거해 주소제도를 정비하였음

❍ 독일은 18세기에 도로망과 우편제도가 만들어 지면서 도로방식의 주소제도가 정착되었음

- 자연발생적 도시형성으로 도로망이 불규칙한 영국, 프랑스 등 유럽 국가는 도로망이 불규칙하고 방위 구분이 모호해 도로명에 고유명사를 사용하고 있으며, 건물번호는 도로의 왼쪽은 홀수 오른쪽은 짝수를 부여하고 있음[17)]

❍ 아시아의 경우 중국, 태국은 18세기부터 영국의 영향을 받아 도로명 주소제도가 만들어 졌으며, 일본은 1962년 주거표시에 관한 법률 제정 후 일부 계획도시에는 도로방식을 사용하고 대부분의 지역에는 구역방식을 사용하고 있음[18)]

❍ 계획도시이고 도로망이 발달한 국가인 미국과 캐나다의 경우 격자형 도로망을 기반으로 방위(N, S, W, E,)와 숫자 등을 활용하여 도로명을 부여하고, 건물번호의 경우 격자형 도로에 둘러싸인 곳은 건물의 위치를 쉽게 예측 할 수 있도록 블록단위로 건물번호를 부여 하고 있음

❍ 호주 서부 농촌지역의 도로명주소의 특징은 먼저 도로를 정비 한 후 도로명 부여체계를 만들었다는 것임

- 도로명 주소제도 도입 전 도로명 주소제도의 적합한 환경을 먼저 조성하는 것이 중요하다고 볼 수 있음

❍ 정리하면 미주지역의 도로명 주소와 우리나라의 도로명 주소의 근본적인 차이점은 대부분 계획도시로 만들어져 도로명 주소제도 사용에 적합한 도시구조를 갖고 있다는 점이며, 영국 및 프랑스 등의 국가들과 우리나라와의 차이점은 농촌지역에는 도로명 주소를 활용하지 않는 점이 우리와는 다른 점임

17) 고종신, “동테마 특집 : 동테마넷 ; 세계의 주소제도”, 지방행정 62권 712호, 2013, p. 49.
18) 김욱남 외 1, “도로명에 의한 주소체계의 문제점 및 개선방안에 대한 연구”, 한국지적정보학회 춘계학술대회, 2007, pp. 30.

<표 4-9> 세계 각국의 주소제도 현황

| 구분 | 도로명 방식 주소 | 구역방식 | 지번방식 |
|---|---|---|---|
| OECD 회원국(26개) | 영국, 독일, 프랑스, 이탈리아, 오스트리아, 스위스, 벨기에, 스웨덴, 노르웨이, 핀란드, 네덜란드, 덴마크, 룩셈부르크, 아일랜드, 아이슬란드, 그리스, 스페인, 포르투갈, 체코, 터키, 슬로바키아, 미국, 캐나다, 멕시코, 호주, 뉴질랜드 | 일본 (대부분) | 한국 |
| 기타 국가(40개) | 중국, 대만, 홍콩, 싱가포르, 몽고, 태국, 베트남, 미얀마, 필리핀, 말레이시아, 파키스탄, 방글라데시, 인도, 캄보디아, 러시아, 루마니아, 우크라이나, 불가리아, 카자흐스탄, 레바논, 이집트, 쿠웨이트, 이스라엘, 브라질, 칠레, 아르헨티나, 파라과이, 에콰도르, 베네수엘라, 리비아, 모로코, 케냐, 탄자니아, 가나, 튀니지, 나이지리아, 남아프리카, 도미니카, 수단, 오만 | | |

자료 : 행정안전부, “민간부문 주소전환 가이드”, 2011, p. 22.

<표 4-10> 외국의 주소 표시 사례

| 구분 | 주소표시 방법 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 미국 (워싱턴DC) | 건물번호 | 도로명 | 시명 | 주명 | 우편번호 |
| | 707 | Texas Avenue | College Station | TX | 77840 |
| 영국 (런던) | 건물번호 | 도로명 | 시명 | 우편번호 | |
| | 60 | Buckingham gate | London | SW1E 6AJ | |
| 프랑스 (파리) | 건물번호 | 도로명 | 우편번호 | 시명 | |
| | 125 | Rue de Grenelle | 75007 | Paris | |
| 러시아 (모스크바) | 우편번호 | 도로명 | 건물번호 | 출입구번호 | 호수 |
| | 117588 | Litobski Bulibar | D-6 | Kor-1 | Kb-62 |
| 독일 (베를린) | 도로명 | 건물번호 | 우편번호 | 시명 | |
| | Grosse Bleiche | 52 | 55116 | Berlin | |
| 스위스 (나우사네) | 건물번호 | 도로명 | 우편번호 | 시명 | |
| | 2 | Rue dv simplon | 1006 | Lausanne | |
| 중국 (북경) | 시명 | 구명 | 도로명 | 건물번호 | |
| | 북경시 | 조양구 | 신원남로 | 6호 | |

| 구분 | 주소표시 방법 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 대만<br>(대북시) | 대북시 중정로 39호<br>대북시 창길가 57호 4층<br>대북시 안화로 1단 127항 29동 2호 | | | | |
| 일본 | 도로방식에 의한 주소표시 | | | | |
| | 시명 | 도로명 | 주거번호 | | |
| | 00현 00시 | 00길(가로) | 00호 | | |
| | 가구방식에 의한 주소표시 | | | | |
| | 정명 | 가구번호 | 주거번호 | | |
| | 00현 00시 00정 | 00번 | 00호 | | |

자료 : 행정안전부, 새주소(도로명주소) 확정을 위한 예비안내 실시, 2010.10.18 보도, p. 12.

## 제2절 선진사례 중 건물군 건물번호 부여 분석

□ 미국

❍ 뉴욕

❍ 사례 1.

- 뉴욕의 스타이브센트 타운(Stuyvesant Town)
- 단지내 건물 중 일부 외곽에 위치한 건물들은 한국의 주상복합 아파트와 같은 형태/내부는 일반 아파트와 같은 형태를 지닌 고급 아파트 단지
- 단지내 도로가 아파트 Town의 이름을 가진 내부도로와 외부도로에서 연결되어 들어온 지선도로가 있음
- 단지내의 건물이라 하더라도 건물에서 가까운 도로명으로 주소부여

❍ 사례2.

- 뉴욕의 피터쿠퍼빌리지(Peter Cooper Village)
- 한국의 아파트 단지와 같이 입구에 차단기가 있고 울타리가 둘러진 전

형적인 건물군의 형태를 지님
- 단지내 도로가 E22nd St와 연결성은 있지만 단지 입구에 차단기가 있어서 도로구간이 종료되고 단지내에는 단지명으로 도로명 부여
- 단지 외곽에 접한 건물들은 해당 도로명을 주소에 사용하고 있으며, 단지내 도로에 접한 건물들은 단지내 통과도로명을 주소에 사용하고 있음

❍ 사례3.
- LA에서 가장 큰 대규모 아파트 단지 파크 라 브레아(Pa가 La Brea)
- Town house와 Tower apartment로 이루어진 일종의 주택단지
- 울타리가 처져 있어서 외부와의 경계가 뚜렷하게 구분되는 건물군의 형태를 지님
- 단지내 도로에 접한 건물들은 단지내에 도로명을 부여하고 이 도로명을 주소에 사용하고 있음
- 단지 외곽에 접한 건물들은 가장 가까운 도로명을 주소에 사용하고 있음

❍ 사례4.
- 플로리다 주 잭슨빌에 위치한 헤리티지 디어우드 콘도
- 리조트 & 콘도미니엄 전체에 하나의 건물번호만 부여되어 있음
- 콘도내의 각 건물을 Unit으로 관리

❍ 사례5.
- LA 재향군인회(Greater Los Angeles Healthcare Center)
- 종합병원과 요양시설이 혼합된 일종의 의료타운 형태
- 전체 타운을 대표하여 `11301 Wilshire Boulevard'라는 도로명 주소가 부여되어 있음
- 각각의 건물들에 대해서는 빌딩번호로 주소를 표시

❍ 사례6.
- 유타주, 유니온 파크 센터(Union Park Center)
- 오피스 타운으로 여러 채의 건물이 하나의 건물군을 이루고 있음
- 주변의 도로명을 사용하지 않고 유니온 파크센터라는 건물군 이름을 그

대로 주소에 사용하고 있음

□ 싱가포르

❍ 사례1.

- 싱가포르의 주택개발청에서 시공한 대단지 아파트
- HUB(주택개발청)에서 시공한 대단지 아파트로 한국의 대단지와 유사한 점이 많음
- 일반적인 번호 부여방식의 건물번호 부여방식을 따르지 않고 각 아파트에 부여된 아파트 동번호를 그대로 사용
- 일정 거주 지역(우리나라의 '○○지구, '○○지구'개념) 내에서 아파트 단지별로 일괄적으로 동번호를 지정한 후 그 아파트와 인접한 도로명을 붙여서 아파트 주소로 사용

□ 영국

❍ 영국의 주소에 대한 표기 형식은 다음과 같이 3가지의 건물 유형에 따라 주소를 부여하는 방식이 달라짐

- ① 단독주택, 단독건물
- ② 여러 건물이 하나의 울타리로 묶여 있는 건물군(예 : 아파트 단지, 대학교, 종합병원)
- ③ 도로명 주소가 아닌 다른 방법으로 주소가 부여되어 있는 건물(예 : Mall, Square, Center, Building 등)

<표 4-11> 영국의 건물유형별 주소 표기 사례

| 건물유형 | 주소표기 사례 및 구성항목 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 단독주택<br>or<br>단독건물 | 33<br>건물번호 | WorldsideRoad<br>도로명 | | New Malden Surrey<br>도시명 | KT3 3AX<br>주명 | Zip Code |
| 여러 건물이 하나의 울타리로 묶여있는 건물군 | A<br>동명 | 7<br>SW1V 1SX<br>호수<br>도시명 | Primlico Place<br>건물명<br>Zip Code | 28<br>건물번호 | Guildhouse Street London<br>도로명 | |
| 도로명 주소가 아닌 다른 방법으로 주소가 부여되어 있는 건물 | Room600<br>건물번호 | | Terminal4<br>건물명<br>Zip Code | Heathrow Airport<br>건물군명 | Hounslow | TW6 3FE<br>도 시 명 |

❍ 규모가 큰 개인주택의 경우 주소에 건물번호 대신 건물명을 사용하기도 함
  – 예 : Mantas(건물명), Commbe Hill Road, Kingston Upon Thames, KT2 7SD

❍ 주소 및 상세주소 표기 관련 법제도가 없는 것으로 파악됨
  – 상세주소 부여방법에 대한 제도나 표준지침(Guideline), 주소부여에 대한 국가적 표준지침은 없는 것으로 파악되며, 건물 신축 등으로 새주소 부여가 필요한 경우, 통상 관할 지방자치단체에서 신청에 의해 주소를 부여해 주고 있음

□ 시사점

❍ 외국의 경우는 상세주소가 다음의 두 가지 경우로 구분됨
  1) 건물군 내의 도로에 대해서도 도로명을 부여/기초번호 부여방식으로 건물번호를 부여 (일반 도로명이 부여되어 있는 경우와 건물군 이름으로 도로명이 부여된 경우가 혼재되어 있음)
  2) 건물군 내의 도로에 대해서도 도로명을 부여/아파트의 동 번호를 건물번

호로 활용

※ 위와 같은 건물군(아파트, 종합대학 등) 내의 도로에 대해서 도로명을 부여하는 것은 위치찾기 고도화를 위한 전제조건이 됨

❍ 예외적으로 도로명이 아닌 다른 것을 주소에 사용하는 경우가 있음(예 : 건물 Type 등)

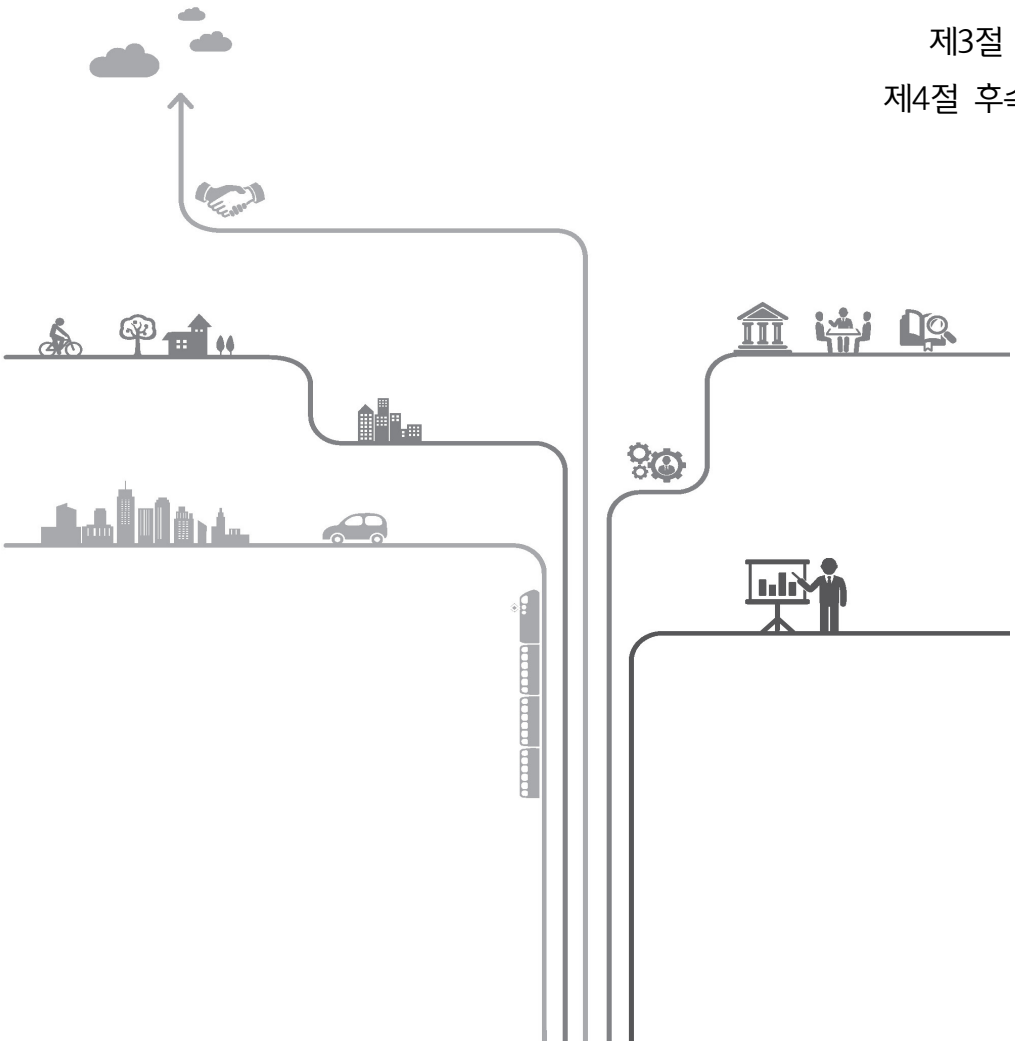
※ 많은 사람들이 일반적으로 알고 있는 공공장소 이름이나 공공건물/관공서 이름 등의 경우

❍ 건물군이라는 개념이 없이 모든 건물마다 건물번호가 있기 때문에 오히려 상세주소는 층, 호/실만 사용하면 표현이 가능

❍ 우리나라는 외국과 달리 아파트 단지 등에 대해서 건물군을 사용하나 가장 큰 차이점은 외국은 길가의 도로와 아파트가 인접되어 있어 바로 건물명 부여가 나름 의미가 있다고 볼 수 있으나, 우리의 경우는 울타리를 통해 별개의 구분을 짓고 있기 때문에 우리의 실정과는 맞지 않을 가능성이 클 수 있음

# 제5장
# 개선방안 도출

제1절 기본방향
제2절 개선방안
제3절 정책적 측면
제4절 후속 연구 제언



# 제5장 개선방안 도출

## 제1절 기본방향

❍ 아파트 단지내 도로에 대해 도로구간을 설정하여 위치찾기 등이 용이하도록 현재의 도로명 체계를 보다 개선하기 위해서는 생활안전, 편의성, 물류비 절감의 3가지를 놓고 판단을 해야 할 것임

❍ 결국 주민들의 의견에 따라 생활안전, 편의성을 가늠할 수 있으며, 주민들의 거부감 없는 시기와 장소에 적용하는 것이 적절할 것으로 판단됨(주민의견 존중)

❍ 건물군내 도로명 부여 및 동별 건물번호 부여는 편리성 제고 및 효과는 우리나라의 특성이 외국과는 달라 그 효과가 미흡할 것으로 예상되어 결국에 혼란이 가중될 우려가 큼(외국은 도로와 아파트가 인접되어 있으나 우리나라는 그렇지 않음)

❍ 기본원칙
  - 첫째, 기존 도로명 주소 체계 유지
  - 둘째, 주민이 도로명 주소 형태를 선택할 수 있도록 신청에 의한 건물군내 도로명 부여 절차 마련(여론추세에 호응)

## 제2절 개선방안

### 1. 기존 체계 유지 : 주민의견 반영

❍ 단지내 안내판 확충이 위치찾기에 유리

❍ 지하주차장이 늘고 지상도로가 줄어드는 추세를 감안하여 지하주차장 입구에 안내판 또는 주소를 부여하는 방안 검토

❍ 판단
- 주민의견 등으로 토대로 해야 주민들의 저항과 갈등이 없음

❍ 기존의 설문조사 결과를 보면, 여론 차원에서는 기존의 도로명 주소체계를 대다수 선호하는 것으로 파악됨 (아파트 단지내 도로명 주소부여에 대해 부정적)

### 2. 제도적 개선 : 도로명 부여 신청절차 마련

❍ 첫째, 아파트 주민들이 단지내 도로의 도로명 부여를 신청할 수 있도록 절차 신설(민주성)
- 해당 아파트 단지내 주민들의 의견을 수렴하기 위하여 동대표 및 입주자대표로 하여금 해당 의견을 수렴해서 도로명 부여 여부를 신청할 수 있도록 제도 개선
- 이를 위해 아파트 동대표 규약 등에 대한 권고 사항 등을 제시할 필요

⇒ 공동주택관리규약을 적용하여 아파트 단지내 도로명 부여 신청권한을 논의하면 가능할 것으로 판단됨
- 기존의 도로명 변경신청만을 할 수 있도록 한 법률을 보완하여 도로명 부여를 기초자치단체(시군구 도로명주소위원회)에 신규 신청할 수 있도록 제도 개선 (현지성의 원칙)

- 지방행정을 민주적으로 수행하기 위하여 주민참여와 통제가 용이한 최저 지방행정계층(기초자치단체)에 가능한 많은 사무를 배분하고, 특히 주민편의의 관점에서 지역주민의 생활에 밀착된 실시사무를 그 신변에 가까운 단체에 배분해야 함
- 이 원칙에 의하면 기획사무는 중앙부처에서 유보하고, 실시사무에 한하여 지방자치단체, 특히 시·군·자치구에 우선적으로 배분하며, 도는 시·군의 능력을 넘는 사무를 담당하여야 함
- 이를 주민참여의 원칙, 지방자치존중 및 기초자치단체우선의 원칙이라고도 함
- 즉, 현재는 주민에 의한 도로명부여 신청절차가 법률에 없고, 오직 지자체장의 직권으로만 가능하게 되어 있는 것에 보완 필요

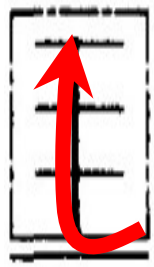
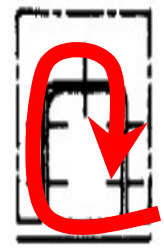
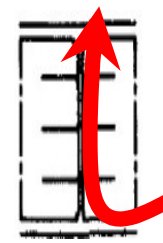
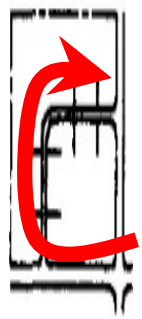
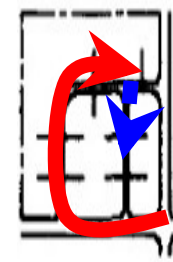
❍ 둘째, 시설물 설치에 따른 인센티브 부여 검토

– 각 자치단체의 규모, 행정·재정능력, 인구수 등을 고려하여 행정기관이 최소의 처리경비로 주민에게 최대의 성과를 도모할 수 있도록 권한을 주되, 중앙정부 차원에서는 지자체의 권한을 확대를 장려하기 위해 시설물 설치에 따른 인센티브 부여를 적극 검토할 필요

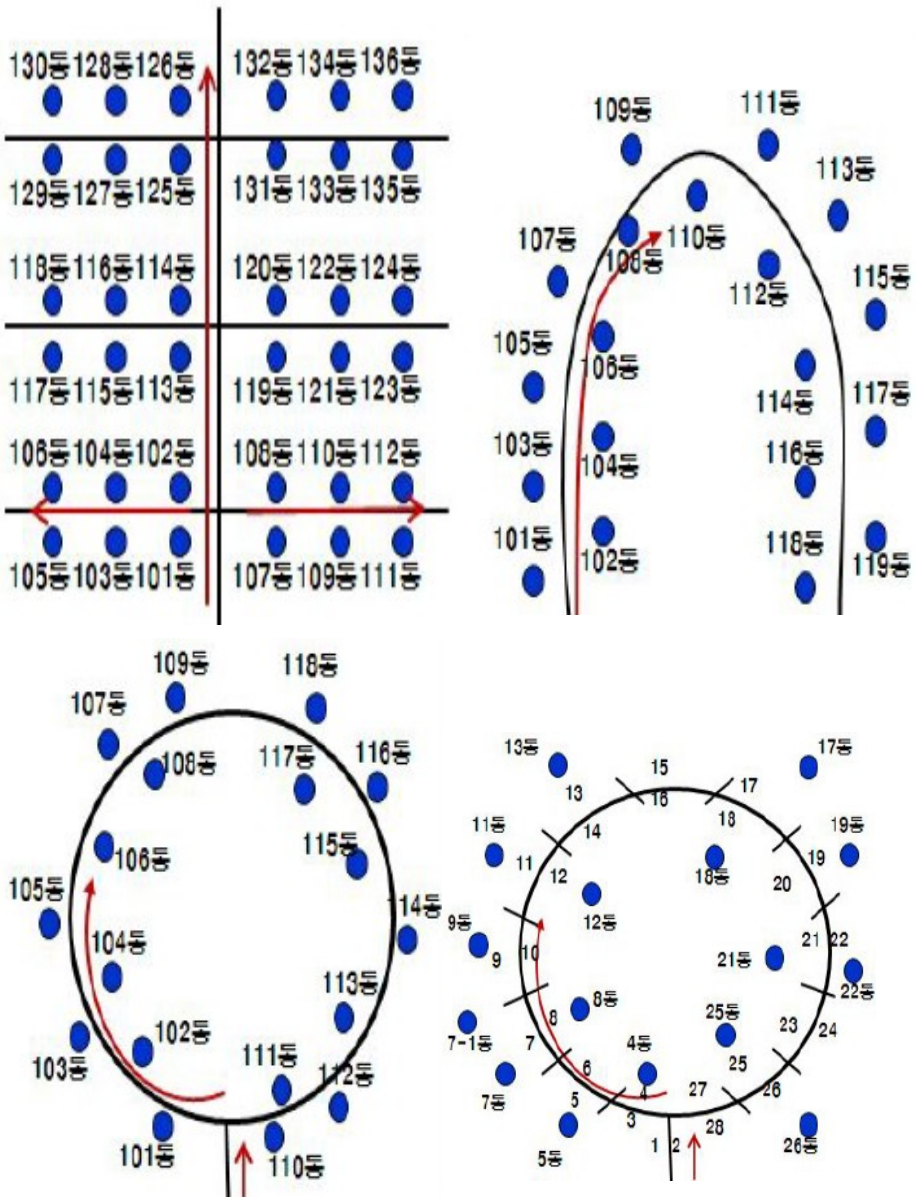
<표 5-1> 유형별 도로명 부여방안시 고려사항

| 구분 | 부여방안시 고려사항 (기존의 도로명 주소 부여원칙 준수) |
|---|---|
| 수목형 | 1. 예전 1993년대 이전의 대부분의 아파트 도로는 수목형으로 지어졌음<br>2. 중소규모의 아파트가 많은 것으로 판단되며, 수목형 아파트 단지내 주출입구의 도로명 주소를 부여해서 사용할 필요가 있음<br>3. 도로명 부여를 전제로 할 경우 건물번호 부여(기존의 도로명처럼 병기사용 필요; 차후 병기사용은 지양)<br>4. 주출입구 도로에 접한 도로명을 사용하기를 주민들이 원치 않을 경우, 시군구 도로명주소위원회의 심의를 통해 부여 |
| 루프형 (출입구 2개) | 1. 기존의 현황조사를 보면 루프형 아파트 도로는 많지 않음<br>2. 대규모의 아파트가 많을 것으로 판단되며, 아파트 단지내 2개의 출입구 간 도로명 주소는 1개를 부여해서 사용할 필요가 있음(연결성)<br>3. 도로명 부여를 전제로 할 경우 건물번호 부여(기존의 도로명처럼 병기사용 필요; |

| 구분 | 부여방안시 고려사항 (기존의 도로명 주소 부여원칙 준수) |
|---|---|
| | 차후 병기사용은 지양)<br>4. 주출입구 도로에 접한 도로명을 사용하기를 주민들이 원치 않을 경우, 시군구 도로명주소위원회의 심의를 통해 부여 |
| 직선 관통형 | 1. 기존의 현황조사를 보면 직선관통형 아파트 도로는 많지 않음<br>2. 중소규모의 아파트가 많을 것으로 판단되며, 아파트 단지내 2개의 출입구 간 도로명 주소는 1개를 부여해서 사용할 필요가 있음(연결성)<br>3. 도로명 부여를 전제로 할 경우 건물번호 부여(기존의 도로명처럼 병기사용 필요; 차후 병기사용은 지양)<br>4. 주출입구 도로에 접한 도로명을 사용하기를 주민들이 원치 않을 경우, 시군구 도로명주소위원회의 심의를 통해 부여 |
| 굴절 관통형 | 1. 기존의 현황조사를 보면 굴절관통형 아파트 도로가 1993년 이후 많이 지어지고 있음<br>2. 중대규모의 아파트가 많을 것으로 판단되며, 아파트 단지내 2개의 출입구 간 도로명 주소는 1개를 부여해서 사용할 필요가 있음(연결성)<br>3. 도로명 부여를 전제로 할 경우 건물번호 부여(기존의 도로명처럼 병기사용 필요; 차후 병기사용은 지양)<br>4. 주출입구 도로에 접한 도로명을 사용하기를 주민들이 원치 않을 경우, 시군구 도로명주소위원회의 심의를 통해 부여 |
| 순환 도로형 (출입구 1개) | 1. 기존의 현황조사를 보면 순환도로형 아파트는 많지 않아 보임<br>2. 중규모의 아파트가 많을 것으로 판단되며, 막힌도로인 만큼 부번을 부여하는 것보다는 기존 도로명과 연계해서 부여할 필요가 있음<br>3. 도로명 부여를 전제로 할 경우 건물번호 부여(기존의 도로명처럼 병기사용 필요; 차후 병기사용은 지양)<br>4. 주출입구 도로에 접한 도로명을 사용하기를 주민들이 원치 않을 경우, 시군구 도로명주소위원회의 심의를 통해 부여 |
| 루프/굴절 관통 | 1. 기존의 현황조사를 보면 루프/굴절관통형 아파트는 그다지 많지 않아 보임<br>2. 중대규모의 아파트가 많을 것으로 판단되며, 아파트 단지내 2개의 출입구 간 도로명 주소는 1개를 부여해서 사용할 필요가 있음(연결성)<br>3. 도로명 부여를 전제로 할 경우 건물번호 부여(기존의 도로명처럼 병기사용 필요; 차후 병기사용은 지양)<br>4. 주출입구 도로에 접한 도로명을 사용하기를 주민들이 원치 않을 경우, 시군구 도로명주소위원회의 심의를 통해 부여 |

| 단지내 도로패턴 | 수목형 | 루프형 | 직선관통형 |
|---|---|---|---|
| 형태 |  |  |  |
| 단지내 도로패턴 | 굴절관통형 | 순환도로형 | 루프 및 굴절관통형 |
| 형태 |  | |  |

<그림 5-1> 단지내 도로패턴에 따른 형태




<그림 5-2> 단지내 도로패턴에 따른 형태 2

## 제3절 정책적 측면

❍ 현행 도로명 주소부여에 따른 국민들 익숙화 시기에 있는 만큼 합리적 안이 있더라도 국민들의 여론에 따라 적용하는 것이 바람직

❍ 여기서 지방자치단체의 이념 우선순위를 놓고 볼 때, 민주성, 합법성, 능률성의 지도이념 순위를 토대로 보면, 아파트 단지내 주민들의 합의에 의해 기존 체계에서의 실시가 바람직하다고 사료됨

❍ 다만, 차후 여론 및 기존 체계의 문제점이 나타날 것에 대비해서 단계적 실시에 대한 검토도 필요함

❍ 이 연구는 아파트 단지 내 도로유형에 대한 유형화 작업 및 이에 대한 부여방안에 대하여 검토한 보고서임

❍ 이 분야에 대한 연구가 거의 없고, 자료축적도 거의 되어 있지 않아 진행에 한계가 있었으며, 특히 주소관련 전문가가 많지 않아 자문에도 애로가 있었음

❍ 따라서 차후 이슈가 되거나 시사점이 제공해 줄 수 있는 지역의 아파트를 심층 조사·분석할 필요가 있으며, 도로명 주소와 관련한 전문연구지원 기관(센터)의 설립도 검토해야 할 것임

## 제4절 후속 연구 제언

❍ 아파트 단지내 도로유형에 대한 행자부 차원의 조사·분석 필요
  - 신도시 아파트 형태의 유형을 구체화 할 필요가 있으며, 이러한 연구시 한 개의 단지를 집중적으로 분석할 필요가 있음
  - 비정형적 아파트 단지에 초점을 맞추어 예외적 경우에 적용될 도로명

주소 부여 방안에 대한 연구 필요

❍ 기존에는 일부 연구결과와 통일되지 않은 분류로 자료수집과 정리가 용이치 않았음

❍ 아파트 단지내 주민들에게 새로운 도로명 부여, 만일 새롭게 부여한다면, 어떠한 도로명을 사용하기를 원하는지를 조사할 필요가 있음

# 【참고문헌】


고재성, “효율적인 새주소 부여방안” 공주대학교, 교육대학원 석사학위논문, 2003

고종신, “동테마 특집:동테마넷;세계의 주소제도”, 지방행정 62권 712호, 2013.

고종신. (2013). “동테마 특집:동테마넷;세계의 주소제도”, <지방행정> 62권 7 12호

국회행정안전위원회, 2011년도 국정감사결과보고서, 2011.

국회행정안전위원회. (2011). <2011년도 국정감사결과보고서>

김동권, “도로명과 건물번호에 의한 새주소 체계의 효율성에 관한 연구”, 서울시립대학교, 도시과학대학원 석사학위논문, 2000.

김영경,「도로명과 대한민국 국격」(서울 : 좋은땅), 2012.

김영학, “도로명주소의 이력관리형식에 관한 연구”, 한국지적학회지 제10권 제2호, 2008.

김영학, “지번과 건물번호의 기능과 역할에 관한 연구”, 한국지적학회지 제 27권 제 2호, 2011.

김영학,「지적행정론」(서울 : 성림출판사), 2006.

김영학. (2011). “지번과 건물번호의 기능과 역할에 관한 연구”, <한국지적학회지> 제 27권 제 2호

김욱남 외 (2007). “도로명에 의한 주소체계의 문제점 및 개선방안에 대한 연 구”, <한국지적정보학회 춘계학술대회 발표논문집>

김욱남 외 1, “도로명에 의한 주소체계의 문제점 및 개선방안에 대한 연구”,한국지적정보학회 춘계학술대회, 2007.

김준현 외 (2011). “새주소 제도의 인지도 제고를 위한 홍보전략 활성화 방안”, <한국지적정보학회지> 제13권 제1호

김준현 외 1, “새주소 제도의 인지도 제고를 위한 홍보전략 활성화 방안”,한국지적정보학회지 제13권 제1호, 2011.

김택진, “효율적인 도로명 및 건물번호 기반의 주소전환 추진전략”, 한국지적학회 추계학술대회, 2010.

김택진. (2010). “효율적인 도로명 및 건물번호 기반의 주소전환 추진전략”, <한국지

적학회 추계학술대회 발표논문집>

김현래, “우리나라 도로명 주소의 실용성 분석에 관한 연구”, 서울시립대학교 도시과학대학원, 석사학위논문, 2009.

남윤봉,「민법개론」(서울 : 시대고시기획), 2005.

노혜정, “도로명주소 활용을 위한 지오코딩의 위치정확도 평가 및 개선방안”,한국지도학회지 제9권 제1호, 2009.

노혜정. (2009). “도로명주소 활용을 위한 지오코딩의 위치정확도 평가 및 개선방안”, <한국지도학회지> 제9권 제1호

단양군,「단양군지」(단양군 : 단양군), 2005.

도로명주소 안내시스템, http://www.juso.go.kr.

류병찬,「최신지적학」(서울 : 건웅출판사), 2006.

박선호, “도로명주소의 효율적인 발전방안에 관한 연구”, 경상대학교 산업대학원, 석사학위 논문, 2010.

배웅규·윤기학, “공동주택단지에 적용된 주거군의 유형분석을 통한 열섬현상 완화 설계방향 연구 : 2005~2010년 준공 및 당선 설계안을 대상으로”, 한국도시설계학회지, 제13권 제2호, 2012.

서승남, “도로명주소 부여 및 사용에 관한 연구”, 인천대학교 경영대학원, 석사학위논문, 2012.

서울시정개발연구원, “새주소 활용방안 연구”, 2002.

서울시정개발연구원. (2002). <새주소 활용방안 연구>

양철민, “지번부여제도 개선에 관한 연구”. 대구대학교 산업·행정대학원. 석사학위논문, 2011.

오병철, “민법상 주소의 표기방법에 관한 연구”, 재산법학회 제25권 제 3호, 2009.이용호 외 3, “지적재조사에 따른 지번체계의 개선에 관한 연구”, 한국지적학회지 제2권 제2호, 2010.

오병철. (2009). “민법상 주소의 표기방법에 관한 연구”, <재산법학회> 제25권 제3호

오수호·양동양, “공공아파트 단지내 도로패턴의 계획특성에 관한 연구”, 대한건축학회논

문집 계획계 14권 7호, 1998.
우정사업본부. (2013). <2013년도 우편서비스 품질조사>
유상철, “새주소의 생활화·조기정착 방안에 관한 연구”, 건국대학교 부동산대학원 석사학위논문, 2008.
이규환 외 (2012). “새주소사업의 정책집행 영향요인에 관한 연구”, <한국지방 자 치 학회보>, 제24권 제1호
이규환 외 1, “새주소사업의 정책집행 영향요인에 관한 연구”, 한국지방자치학회보, 제24권 제1호, 2012.
이규환, 「한국도시행정학」(서울 : 법문사) 2011.
이동영 외 3, 「부동산 공시론」(서울 : 신광문화사), 2010.
이병호·이건원·여영호, “공동주택단지 기본계획 배치유형별 환경적 지속가능성 비교연구”, 대한건축학회논문집 계획계 제26권 제10호, 2010.
이연대, “도로명 주소제도의 발전방안에 관한연구”, 경일대학교 산업대학원,석사학위논문, 2010.
이연대,이범관. (2010). "도로명주소제도의 발전방향 연구. <한국지적학회 춘계학술대회 발표논문집>. pp. 81-89
이재창, “새주소 부여사업 이행점검을 위한 설문조사 보고서”, 2004 국정감사자료집, 2004.
이진하, “지번과 새주소의 효율적인 발전방안”, 명지대학교 산업대학원, 석사학위논문, 2007.
임재일, “도로명과 건물번호에 의한 새주소 부여사업의 효율성 개선방안에 관한 연구“, 부산대학교 환경대학원, 석사학위 논문, 2001.
입법학연구 제8집, 2011.
정은주, “새주소 체계정보의 효율적인 활용방안에 관한 연구” 서울시립대학교,도시과학대학원, 석사학위논문, 2004.
제주특별자치도, “국외연수 결과보고서”, 2011.
최대권, “도로명주소제도에 대한 헌법학적 및 입법학적·사회과학적 시각”,

최무현, “공동주택단지 주거동의 형태 및 배치형태별 계획특성의 연구”, 대한건축학회논문집, 13원 2호, 1997.

최승영, “새주소사업의 행정적 효율성 제고에 관한 연구”, 한국지적학회지,제 28권 제 2호, 2012.

최승영. (2012). “새주소사업의 행정적 효율성 제고에 관한 연구”, <한국지적학회지>, 제 28권 제 2호

한국행정연구원. (2011). <정책환경변화에 따른 도로명주소사업 경제성 분석>

한국행정연구원-KIPA, “정책환경변화에 따른 도로명주소사업 경제성 분석”,2011.

행정안전부, “2013년도 주소정책 추진 종합계획”, 2012.

행정안전부, “공적장부 주소전환 기본계획“ 2012.

행정안전부, “도로명주소 활용가이드, 2013.

행정안전부, “새주소(도로명주소) 확정을 위한 예비안내 실시”, 2010.

행정안전부, “주소전환(민간) 가이드“, 2011.

행정안전부, 「새주소(도로명주소) 업무편람」(서울 : 행정안전부), 2009.

행정안전부, 「위치찾기 고도화를 위한 상세주소 정형화방안 연구용역」(서울 : 행정안전부), 2010.12.

행정안전부, 「지적통계연보」(서울 : 행정안전부), 2009.

행정자치부 홈페이지, http://www.mospa.go.kr.

행정자치부, “도로명 및 건물번호부여사업의 합리적 추진방안”, 2003.

행정자치부, “도로명 및 건물번호부여사업의 효과분석 및 발전방향 연구”, 2001.

행정자치부, 「세계의 주소제도」(서울 : 행정안전부), 2005.

행정자치부. (2001). <도로명 및 건물번호부여사업의 효과분석 및 발전방향 연구>

허 현, “도로 유형별 교통량-지체함수추정에 관한 연구”, 서울시립대학교대학원, 공학석사학위 논문, 2009,

홍관선, “공동주택의 도로구조형식과 다년도 범죄발생통계와의 관계성에 관한 연구”, Journal of Integrated Design Research Vol.13 No.4, 2014.

황창구. (2014). <우리나라 도로명 주소제도의 개선방안에 관한 연구>. 한양대학교 공공정책대학원 석사학위논문