

- -

Settlement Plan of Basic Life Order of Local Government
- Based on Parking Order -

2009. 12

연구진

김창호 (연구위원)

권오철 (연구위원)

이 보고서의 내용은 본 연구진의 견해로서
한국지방행정연구원의 공식 견해와는 다를 수도 있습니다.



가

.

.

,

가

,

,

.

.

,

,

.

가

,

가 가

가

.

가

,

.



가

,

.

.

,

.

,

.

,

,

.

,

,

.

,

,

.

.

.

.

.

,

가

CCTV
가 .

ITS
가 .
.
,
가 .



1	.....	1
1	.....	1
2	.....	2
1.	.....	2
2.	.....	3
2	.....	5
1	.....	5
1.	.....	5
2.	.....	7
2	.....	8
1.	.....	8
2.	.....	9
3.	.....	11
3	.....	17
1.	.....	17
2.	.....	19
4	.....	20
3	.....	22
1	.....	22
1.	.....	22
2.	.....	23
3.	.....	24
4.	.....	26

2	.....	28
1.	.....	28
2.	.....	30
3.	.....	31
4.	.....	34
3	.....	35
1.	.....	35
2.	.....	37
4	.....	63
1.	.....	63
2.	.....	64
3.	.....	65
4	.....	67
1	.....	67
1.	.....	67
2.	.....	68
3.	.....	68
4.	.....	69
2 가	.....	70
1.	.....	70
2.	.....	74
3.	.....	76
4.	.....	79
3	.....	81
1. 가	.....	81
2.	.....	83
5	.....	86
1	.....	86

2	.....	87
1.	.....	87
2.	.....	88
3	.....	90
1.	.....	90
2.	.....	91
3.	.....	92
4	.....	93
5	.....	95
1.	.....	95
2.	.....	96
3.	.....	97
6	.....	98
1	.....	98
2	.....	100
	.....	102
	.....	105

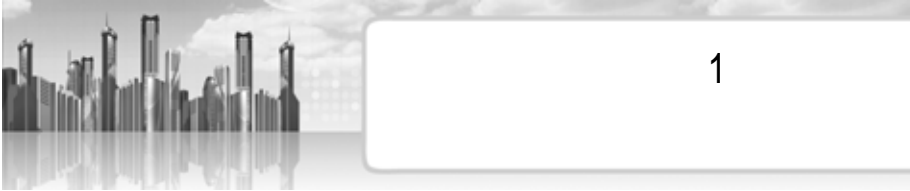


< 2-1>	.....	10
< 2-2>	.....	11
< 2-3>	.....	19
< 3-1>	.....	24
< 3-2>	.....	29
< 3-3>	.....	31
< 3-4>	.....	32
< 3-5>	.....	33
< 3-6>	.....	35
< 3-7>	.....	38
< 3-8>	.....	39
< 3-9>	.....	41
< 3-10>	가	42
< 3-11>	.....	43
< 3-12>	.....	45
< 3-13>	.....	46
< 3-14>	.....	47
< 3-15>	.....	49
< 3-16>	.....	50
< 3-17>	가	51
< 3-18>	.....	53
< 3-19>	.....	54
< 3-20>	.....	55
< 3-21>	.....	57

< 3-22>	.....	58
< 3-23>	.....	59
< 3-24>	.....	61
< 3-25>	.....	62
< 4-1>	.....	70
< 4-2>	.....	71
< 4-3>	.....	83
< 4-4>	.....	85
< 5-1>	.....	95
< 5-2>	.....	96



< 2-1>6
< 2-2>21
< 3-1>22
< 3-2>23
< 3-3> (N=600)39
< 3-4> (N=600)40
< 3-5> 가 (N=600)41
< 3-6> (N=600)43
< 3-7> (N=600)44
< 3-8> (N=600)45
< 3-9> (N=600)47
< 3-10> (N=600)48
< 3-11> (N=600)49
< 3-12> 가 (N=600)51
< 3-13> (N=600)52
< 3-14> (N=600)53
< 3-15> (N=600)55
< 3-16> (N=600)56
< 3-17> (N=600)57
< 3-18> (N=600)59
< 3-19> (N=600)60
< 5-1>87



1



1985 가 100 10-20% 가
 2007 1,642 (, 2008).¹⁾
 , 2030 가 2,900
 가 (, 2005). 가

가

,
 ,
 가

2003 “ 100% 10 ”
 (, 2003),

1) , 2007 16,428,177 ,
 60,684 , 가 15,496,374 871,119 (,
 2008).

가 . , 가 가 가 가 . 1995 가 가 . 가 가 . 가 가 . 가 가 .

2

1. 연구의 범위

가 . 가 가 가 . 가 가 .

·
 , ·
 , 가
 ·
 가 ,
 · ,
 , ·
 ,
 가 ,
 가 가 ,
 ·
 50 , 2
 ·
 , · 2009
 2010 가 , 2010
 · , 2010
 , 가 2010 .

2. 연구의 방법

·
 , ·



1



1. 규제정책의 개념

가

(regulatory policy) 가

263).

(, 2009:

(economic regulatory policy) 가

2)

2)

가

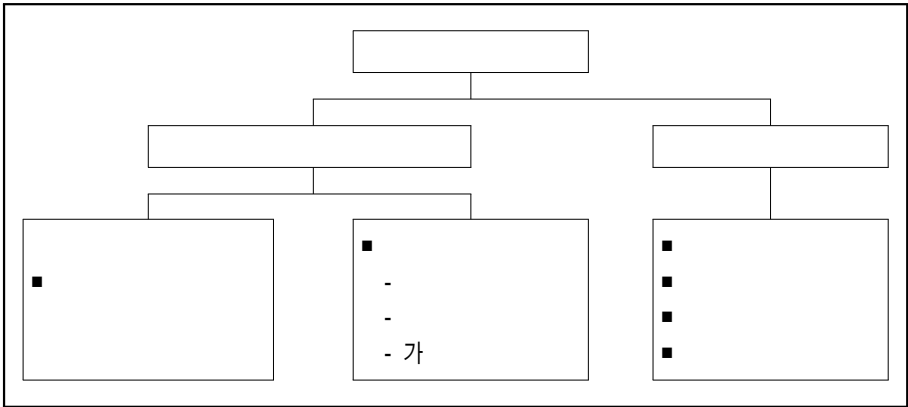
가

가

가

가 , ,
 . (social regulatory policy)
 , . ,
 가 (, 2006:
 29-33).

< 2-1 >



(, 2003: 18-24; , 2006: 61). ,

가

가

,

.

.

가

.

,

.

가 ,
 가 가 .
 , 가
 가 .

2. 불법주차의 의의

,
 ,
 .
 「 」 「 」
 가 ,
 ,
 가
 , 가
 , 가
 .

2



1. 정책불응의 의미

(Young, 1979: 4-5).

(1984: 88)

가

가

(, 1997: 125).

가

(, 2002: 654).

가

2. 정책불응의 요인

가

Coombs(1981)

, Nakamura(1980)

Young(1979)

(1995)

(1999)

(1998)

(1999)

(1999)

, (2002) , ,
 , (2005) , ,
 .
 , ,
 , ,
 , ,
 .

< 2-1>

Coombs(1981)	, , , ,
Nakamura(1980)	, , , ,
Young(1979)	, , , , , ,
(1995)	, * ,
(1999)	, ,
(1998)	, ,
• (1999)	,
• (1999)	, , ,
(2002)	, ,
(2005)	,

,

.

,

.

3. 정책불응의 접근이론

가

, ,

가

가

< 2-2>

	■
	-
	■
	- , ,
	■
	-
	■ 가
	-

가.

(Learning Theory)

(Motivation Theory)

가

가

(Process Theory)

,

가

(,

2001).

(learning)

()

가

,

가

.

,

가

,

,

,

, ,

.

,

,

,

,

,

,

,

(Anderson, 1995). Pavlov

(Classical Conditioning)

,

.

(Pavlov, 1927). ,

(Instrumental Conditioning)

(Thorndike, 1898).

(law of effect)

,

가

가

.

Tolman Honzik

(Latent Learning Theory)

1930). (Cognitive Learning Theory) (Tolman & Honzik,) 가

2001). (Social Learning Theory) 가 (,) 가

(, 2001). (Inductive Learning Theory) 가

() () (Dunham, 1984).

가 , 가 , 가

()

()

가

()

가

가

(game theory)

()가

(,

2008).

가

가

,

1920

2

. 1944 Neumann Morgenstern 「The Theory of

Games and Economic Behavior」

, 2003).

(interdependent choice)

,

, ,

,

,

(, 2008).

가

가 ,

,

,

가 가

가 가 .

(pure strategy) 가

가 ,

(mixed strategy) 가 가

가 .

가 가 .

가 가 , 가

가 가 .

.

(Rationality Theory)

, 가 (availability) .

가 ,

,

,

,

.

(synopticism)

(Simon, 1957)

Arnold Feldman

가,

()

(Arnold

& Feldman, 1986).

가

가

가

가

가

(, 2007).

가

가

가

(, 2008).

가

가

(, 2001).

3



1. 선행연구의 한계

가 가 가

가 가 .

(2006) “ ” .

가 ,

(2007) “ ”

가 ,

(2006) “ ”

가 ,

(2006) “ ”

가

(2006) “ ”

가

(2004) “ ”

가

(2002) “GIS

/ ”
 GIS , PDA CCTV .
 (2006) “ ”, (2000) “
 ()
 ”, (2001) “ 가 ”;
 (2004) “ ”, (2006)
 “ ”, (2001)
 “ 가 ”, (2002) “
 ”, (2001) “
 ”
 가
 가 . ,
 가
 가 .
 가 . ,
 가 . , 가
 , 가 가 .
 가
 , 가 가 . ,
 .
 가
 , .

< 2-3 >

■	:
■	:
■	:
■	:
■	:
■	: GIS /
■	:
■	: ()
■	: 가
■	:
■	:
■	: 가
■	:
■	:

2. 본 연구의 접근시각

가

가

가

가

가

가

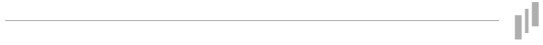
가

가

가 .

가

4



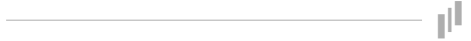
가

< 2-2 >

<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
-	<input type="text"/>
<input type="text"/>	
-	
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>
-	
<input type="text"/>	
-	
<input type="text"/>	
-	



1



1. 근거법령의 구조

「
 . , 「
 」 「
 」 「
 가 , 「
 」 「
 」 .

< 3-1 >

2. 주치의 법적 규정

(2). , 가
 가 5
 가 5
 5
 5

< 3-2>

5	5

- 【 : 2 】
- “ ” 가 가
 - “ ” 가 5

3. 주차금지의 내용

가.

「 」 32 , , 가
 가
 5m , 10m , 10m
 , 10m
 . , 「 」 33
 , 3m , 가
 가 5m
 .

< 3-1 >

32	<ul style="list-style-type: none"> ■ . . 가 ■ 가 5 ■ 가 10 ■ ■ 10 ■ 가 10 ■
33	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ 3 ■ 5 - . 가 - - - ■ 가

「 34 34 2 , , 가 , 가 , 50 . 가

가 . , . .

「 」 「 」 8 2 10 .

, , , , 가 .

(8 2).

, . , .

· , ·

4. 불법주차의 처리

가.

가 가 (「
」 35). ,
가

· ,

,

· ,

,

· ,

· ,

가 1

· ,

· · ·

가

· ,

· · ·

· ,

「 」

·

·

· ,3)

· ,

·

· ,

· 가

· , · ·

·

·

· ,

· ,4)

· 가

·

3) · () · ,

4) 20 40 가 , () , 1 , ,

20 가 ,
(「 」 160 3 161 1).

가 , 가 ,
가 , 가 「
」 「 」
가 ,
5% 가 .
20%
가 , 30

2 

1. 주치단속의 추이분석

50 2 , 2 2 6
10 . ,가
6
10 6
1

, 6 10

가

가 ,

가

.5)

, 가

2002 2006 2 가 ,

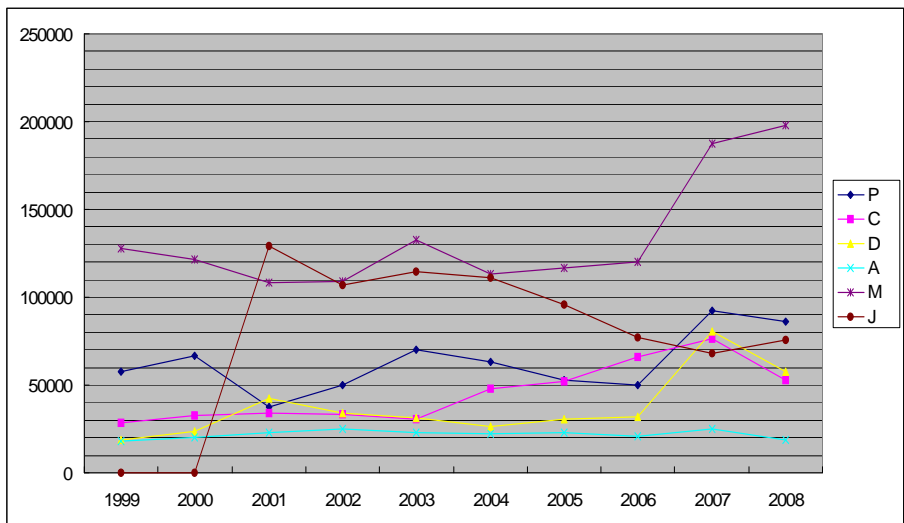
가

< 3-2 >

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
P	57,324	66,410	37,685	49,747	70,220	62,958	53,083	49,740	92,107	85,796
C	28,657	32,757	34,219	33,403	30,270	47,785	52,368	66,212	76,685	53,117
D	19,028	23,654	42,604	33,779	31,515	26,218	30,314	32,025	80,319	57,331
A	18,355	20,109	22,645	24,910	22,687	21,917	22,725	20,715	24,688	19,034
M	127,540	121,498	108,213	108,807	132,958	113,263	116,581	120,166	187,330	197,847
J	-	-	129,170	106,890	114,542	111,375	95,651	77,340	68,106	75,986

5) 2009 10 27

가 ,



2. 주차면적당 단속율

6

가 , , , , , 6 P 가 184km² 가 , C 63km² . G 1.8km², A 0.4km², M 2.7km², J 1.6km² , 50 가

2008

, . P 466.3 , C 843.1 , G 31,850.1 , A 51,443.2 , M 73,276.7 J 47,491.2 .

가
가
50 가 가
A J

< 3-3 >

	()	(km ²)	()
P	85,795	184	466.3
C	53,117	63	843.1
G	57,331	1.8	31,850.1
A	19,034	0.4	51,443.2
M	197,847	2.7	73,276.7
J	75,986	1.6	47,491.2

3. 불법주차 단속방법

가 가
가 가
가

CCTV

가
 , CCTV 가 ,
 가 ,
 . P ,
 , CCTV , A ,
 M , CCTV
 . C J CCTV
 CCTV
 , 가
 .
 , 6 가 2
 , P 4 .
 CCTV
 가 A 가 CCTV

< 3-4>

				CCTV	
P					
C					
G					
A					
M					
J					

CCTV 가
 , 가 가

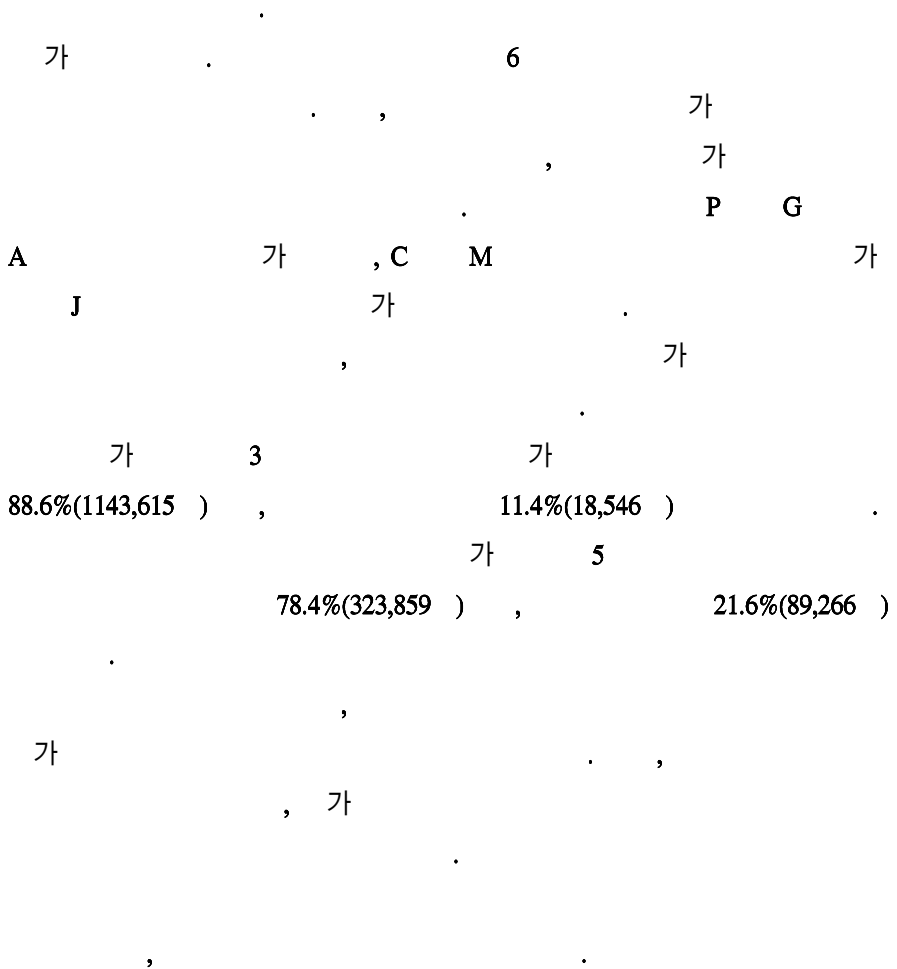
가 ,
 . 2008
 1,942 , 285 .

< 3-5>

	1,942	285
	968	6
	153	34
	91	19
	145	174
	28	
	46	2
	37	20
	12	1
	66	
	14	3
	62	2
	27	1
	17	
	63	5
	19	
	6	
	12	1
	14	4
	38	2
	18	
	60	9
	12	
	17	2
	17	

: 가 (2008)

4. 특성별 단속실태



< 3-6>

		가			
P	85,796	85,750 (99.9)	46 (0.1)	74,666 (87.0)	11,130 (13.0)
C	53,117	-	-	47,322 (89.1)	5,795 (10.9)
G	57,331	40,131 (70.0)	17,200 (30.0)	38,234 (66.7)	19,097 (33.3)
A	19,034	17,734 (93.2)	1,300 (6.8)	13,715 (72.1)	5,319 (27.9)
M	197,847	-	-	149,922 (75.8)	47,925 (24.2)
J	75,986	-	-	-	-

3



1. 조사모형의 설계

가.

가

,

.

.

.

가 가

5

,

2009 7 6 8 3
100 .

2. 조사내용의 분석

가.

600 . ,
 72.8%, 27.2% . 40 가
 31.5% 가 , 50 (25.0%), 30 (19.7%) .
 5 87.8% , 20
 가 91.5% . ,
 100 600

.

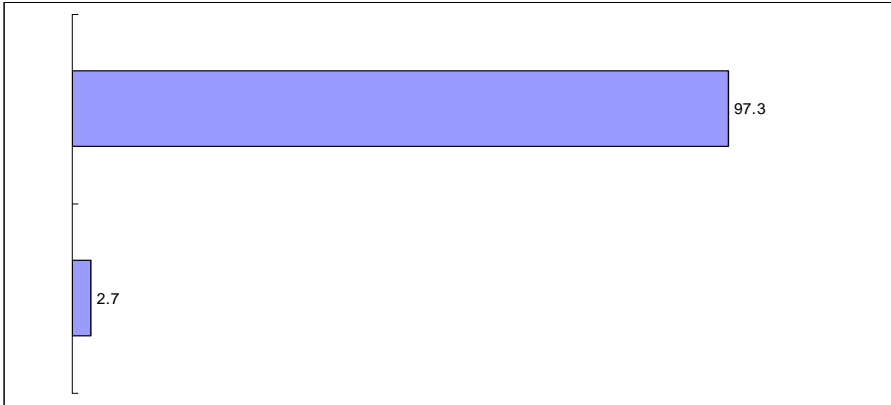
< 3-7>

		()	(%)
		600	100.0
		437	72.8
		163	27.2
	20	51	8.5
	30	118	19.7
	40	189	31.5
	50	150	25.0
	60	92	15.3
	1	16	2.7
	1-2	15	2.5
	2-3	16	2.7
	3-4	26	4.3
	5	527	87.8
	P	100	16.7
	C	100	16.7
	G	100	16.7
	A	100	16.7
	M	100	16.7
	J	100	16.7

1) 불법주차 경험수준

가 . 600 가
 97.3% , 2.7% .
 , ,
 가 가 .

< 3-3> (N=600)



,

가

. , G A 가

.

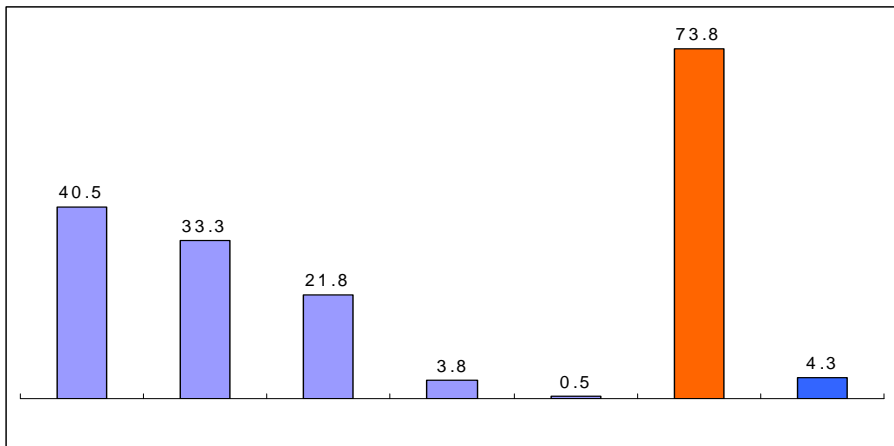
< 3-8>

	584(97.3)	16(2.7)	600(100.0)
P	98(98.0)	2(2.0)	100(100.0)
C	98(98.0)	2(2.0)	100(100.0)
G	95(95.0)	5(5.0)	100(100.0)
A	95(95.0)	5(5.0)	100(100.0)
M	100(100.0)	0(0.0)	100(100.0)
J	98(98.0)	2(2.0)	100(100.0)

2) 불법주차 실태의 수준

가 가 가
21.8% 73.8% 4.3%

< 3-4> (N=600)



, G

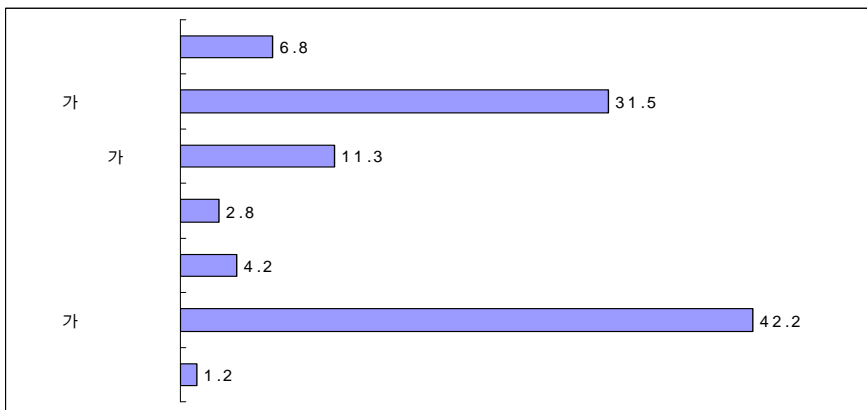
< 3-9>

	243(40.5)	200(33.3)	131(21.8)	23(3.8)	3(0.5)	600(100.0)
P	42(42.0)	32(32.0)	17(17.0)	7(7.0)	2(2.0)	100(100.0)
C	43(43.0)	31(31.0)	19(19.0)	7(7.0)	-	100(100.0)
G	30(30.0)	52(52.0)	17(17.0)	1(1.0)	-	100(100.0)
A	54(54.0)	17(17.0)	28(28.0)	1(1.0)	-	100(100.0)
M	40(40.0)	39(39.0)	16(16.0)	5(5.0)	-	100(100.0)
J	34(34.0)	29(29.0)	34(34.0)	2(2.0)	1(1.0)	100(100.0)

3) 불법주차 심각지역

가 가 . 가
 42.2% 가 , 가 31.5%, 가
 11.3% . 가 ,
 가 가 .
 , 1.2%
 , .

< 3-5> 가 (N=600)



가
 . P M 가
 , J 가 . 가

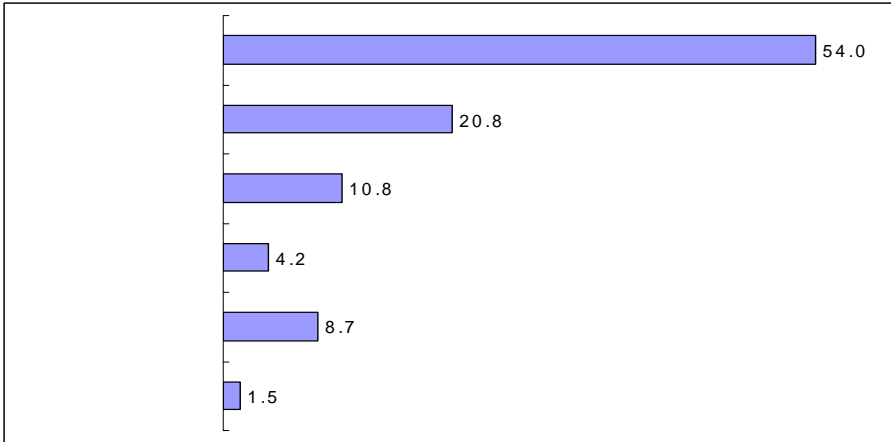
< 3-10> 가

	가	가	가	가	가	가	가	가
	41 (6.8)	189 (31.5)	68 (11.3)	17 (2.8)	25 (4.2)	253 (42.2)	7 (1.2)	600 (100.0)
P	10 (10.0)	40 (40.0)	7 (7.0)	-	3 (3.0)	40 (40.0)	-	100 (100.0)
C	9 (9.0)	34 (34.0)	11 (11.0)	7 (7.0)	6 (6.0)	33 (33.0)	-	100 (100.0)
G	8 (8.0)	32 (32.0)	7 (7.0)	4 (4.0)	1 (1.0)	48 (48.0)	-	100 (100.0)
A	4 (4.0)	14 (14.0)	24 (24.0)	1 (1.0)	7 (7.0)	45 (45.0)	5 (5.0)	100 (100.0)
M	4 (4.0)	46 (46.0)	8 (8.0)	2 (2.0)	4 (4.0)	36 (36.0)	-	100 (100.0)
J	6 (6.0)	23 (23.0)	11 (11.0)	3 (3.0)	4 (4.0)	51 (51.0)	2 (2.0)	100 (100.0)

4) 불법주차에 따른 문제점

54.0% 가
 20.8%, 10.8%
 , 1.5%

< 3-6> (N=600)



가

A

< 3-11>

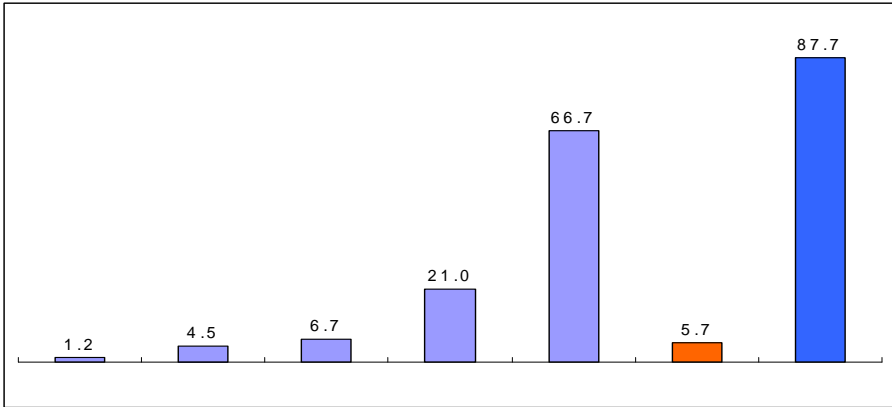
	324(54.0)	125(20.8)	65(10.8)	25(4.2)	52(8.7)	9(1.5)	600(100.0)
P	52(52.0)	15(15.0)	15(15.0)	4(4.0)	13(13.0)	1(1.0)	100(100.0)
C	59(59.0)	24(24.0)	5(5.0)	2(2.0)	9(9.0)	1(1.0)	100(100.0)
G	60(60.0)	21(21.0)	9(9.0)	7(7.0)	3(3.0)	-	100(100.0)
A	62(62.0)	16(16.0)	13(13.0)	1(1.0)	2(2.0)	6(6.0)	100(100.0)
M	45(45.0)	21(21.0)	7(7.0)	8(8.0)	18(18.0)	1(1.0)	100(100.0)
J	46(46.0)	28(28.0)	16(16.0)	3(3.0)	7(7.0)	-	100(100.0)

1) 주차공간 부족 평가

6.7%, 5.7%, 87.7%

가

< 3-7> (N=600)



가

< 3-12>

	7(1.2)	27(4.5)	40(6.7)	126(21.0)	400(66.7)	600(100.0)
P	-	-	9(9.0)	25(25.0)	66(66.0)	100(100.0)
C	1(1.0)	6(6.0)	5(5.0)	19(19.0)	69(69.0)	100(100.0)
G	3(3.0)	5(5.0)	4(4.0)	27(27.0)	61(61.0)	100(100.0)
A		3(3.0)	6(6.0)	8(8.0)	82(82.0)	100(100.0)
M	2(2.0)	5(5.0)	3(3.0)	32(32.0)	58(58.0)	100(100.0)
J	-	8(8.0)	13(13.0)	15(15.0)	64(64.0)	100(100.0)

2) 단속의 일관성 부족 평가

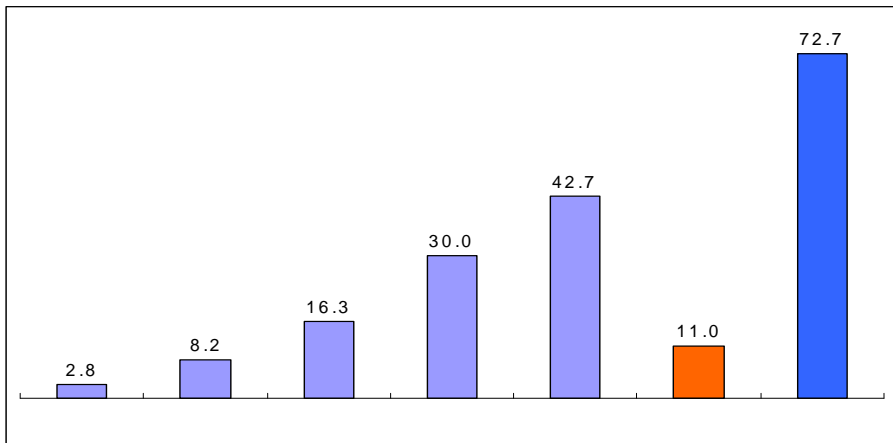
72.7%

16.3%

11.0%

< 3-8>

(N=600)



· C
5 가

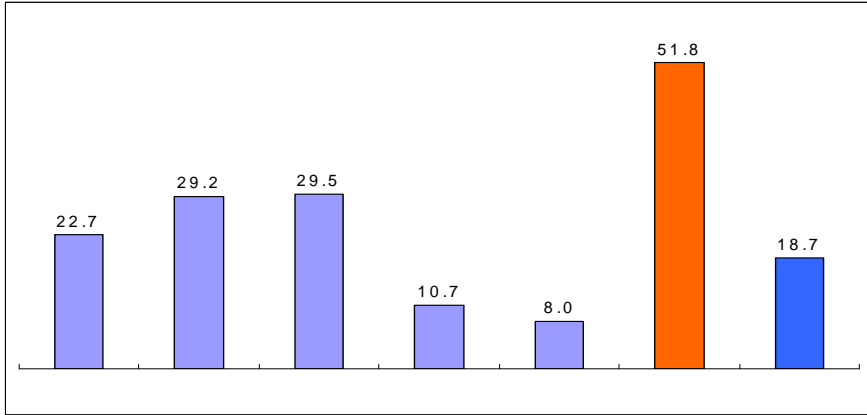
< 3-13 >

	17 (2.8)	49 (8.2)	98 (16.3)	180 (30.0)	256 (42.7)	600 (100.0)
P	3 (3.0)	5 (5.0)	14 (14.0)	34 (34.0)	44 (44.0)	100 (100.0)
C	3 (3.0)	8 (8.0)	26 (26.0)	24 (24.0)	39 (39.0)	100 (100.0)
G	5 (5.0)	12 (12.0)	16 (16.0)	31 (31.0)	36 (36.0)	100 (100.0)
A	3 (3.0)	6 (6.0)	11 (11.0)	19 (19.0)	61 (61.0)	100 (100.0)
M	1 (1.0)	9 (9.0)	19 (19.0)	36 (36.0)	35 (35.0)	100 (100.0)
J	2 (2.0)	9 (9.0)	12 (12.0)	36 (36.0)	41 (41.0)	100 (100.0)

3) 처벌강도의 평가

18.7% , 29.5%,
51.8% ,
가

< 3-9> (N=600)



. C 가가 5
가 .

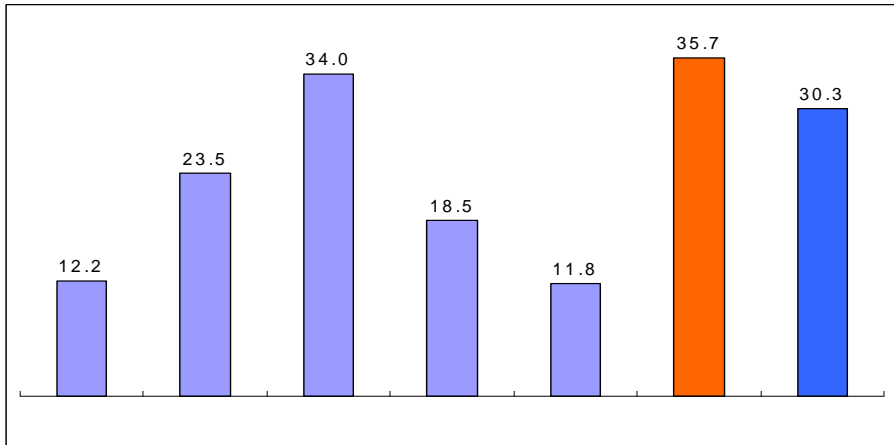
< 3-14>

	136 (22.7)	175 (29.2)	177 (29.5)	64 (10.7)	48 (8.0)	600 (100.0)
P	18 (18.0)	32 (32.0)	35 (35.0)	6 (6.0)	9 (9.0)	100 (100.0)
C	22 (22.0)	20 (20.0)	39 (39.0)	9 (9.0)	10 (10.0)	100 (100.0)
G	22 (22.0)	29 (29.0)	31 (31.0)	12 (12.0)	6 (6.0)	100 (100.0)
A	40 (40.0)	17 (17.0)	24 (24.0)	8 (8.0)	11 (11.0)	100 (100.0)
M	19 (19.0)	35 (35.0)	22 (22.0)	16 (16.0)	8 (8.0)	100 (100.0)
J	15 (15.0)	42 (42.0)	26 (26.0)	13 (13.0)	4 (4.0)	100 (100.0)

4) 단속인력의 평가

34.0% , 35.7% , 30.3%

< 3-10> (N=600)



. G M 가
가가 , C A

< 3-15>

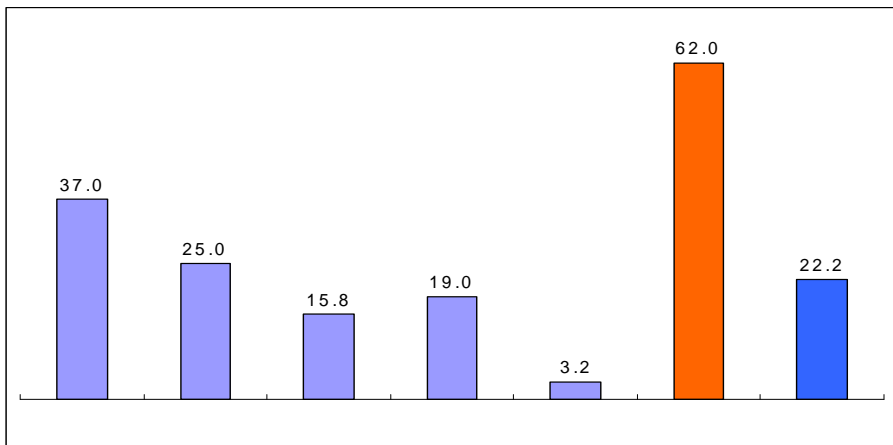
	73(12.2)	141(23.5)	204(34.0)	111(18.5)	71(11.8)	600(100.0)
P	7(7.0)	32(32.0)	27(27.0)	25(25.0)	9(9.0)	100(100.0)
C	12(12.0)	10(10.0)	45(45.0)	17(17.0)	16(16.0)	100(100.0)
G	17(17.0)	27(27.0)	24(24.0)	24(24.0)	8(8.0)	100(100.0)
A	17(17.0)	10(10.0)	47(47.0)	7(7.0)	19(19.0)	100(100.0)
M	15(15.0)	31(31.0)	28(28.0)	16(16.0)	10(10.0)	100(100.0)
J	5(5.0)	31(31.0)	33(33.0)	22(22.0)	9(9.0)	100(100.0)

5) 개인적 이익 평가

가
 .
 가가 62.0%
 가 22.2%, 15.8% .
 가 2/3 가

< 3-11>

(N=600)



가
 , . G 가

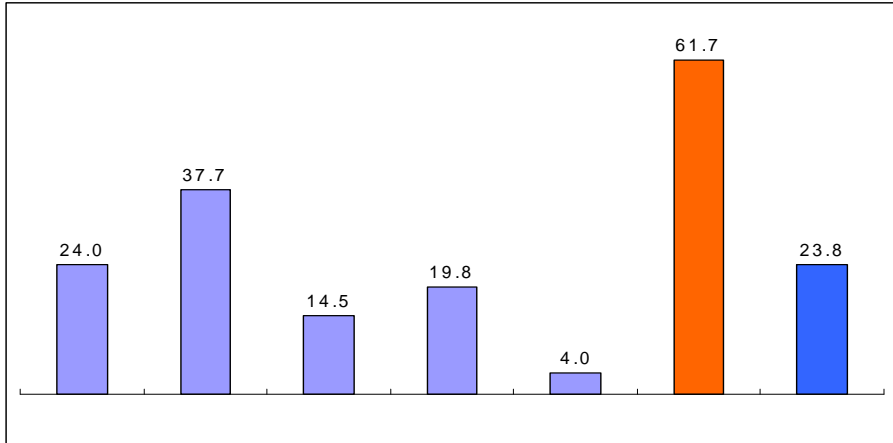
< 3-16 >

	222 (37.0)	150 (25.0)	95 (15.8)	114 (19.0)	19 (3.2)	600 (100.0)
P	33 (33.0)	27 (27.0)	19 (19.0)	18 (18.0)	3 (3.0)	100 (100.0)
C	29 (29.0)	15 (15.0)	25 (25.0)	28 (28.0)	3 (3.0)	100 (100.0)
G	36 (36.0)	32 (32.0)	15 (15.0)	15 (15.0)	2 (2.0)	100 (100.0)
A	64 (64.0)	15 (15.0)	8 (8.0)	8 (8.0)	5 (5.0)	100 (100.0)
M	35 (35.0)	31 (31.0)	13 (13.0)	17 (17.0)	4 (4.0)	100 (100.0)
J	25 (25.0)	30 (30.0)	15 (15.0)	28 (28.0)	2 (2.0)	100 (100.0)

6) 단속 가능성 평가

가
 . 가 가
 61.7% , 가 23.8%,
 14.5% . , 가 가
 가 ,

< 3-12> 가 (N=600)



가

, . ,

가

가 가

.

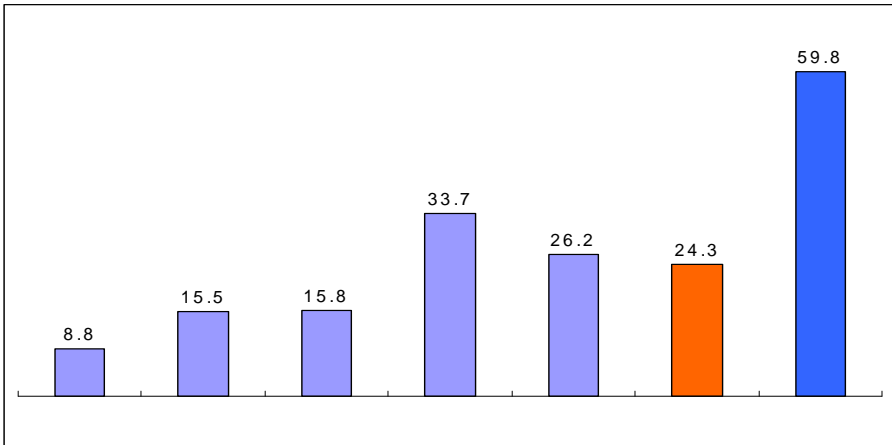
< 3-17> 가

	144(24.0)	226(37.7)	87(14.5)	119(19.8)	24(4.0)	600(100.0)
P	19(19.0)	37(37.0)	13(13.0)	27(27.0)	4(4.0)	100(100.0)
C	22(22.0)	36(36.0)	26(26.0)	12(12.0)	4(4.0)	100(100.0)
G	19(19.0)	43(43.0)	13(13.0)	24(24.0)	1(1.0)	100(100.0)
A	49(49.0)	18(18.0)	12(12.0)	10(10.0)	11(11.0)	100(100.0)
M	18(18.0)	46(46.0)	10(10.0)	24(24.0)	2(2.0)	100(100.0)
J	17(17.0)	46(46.0)	13(13.0)	22(22.0)	2(2.0)	100(100.0)

7) 시민의식 평가

가 24.3%, 15.8% , 가 59.8% , 가

< 3-13> (N=600)



, . G J 가

< 3-18>

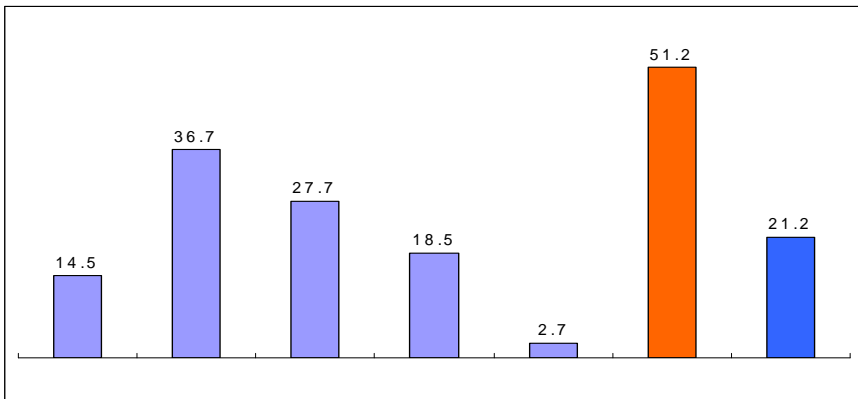
	53(8.8)	93(15.5)	95(95.0)	202(33.7)	157(26.2)	600(100.0)
P	13(13.0)	17(17.0)	17(17.0)	32(32.0)	21(21.0)	100(100.0)
C	9(9.0)	19(19.0)	18(18.0)	28(28.0)	26(26.0)	100(100.0)
G	4(4.0)	10(10.0)	14(14.0)	43(43.0)	29(29.0)	100(100.0)
A	11(11.0)	15(15.0)	17(17.0)	23(23.0)	34(34.0)	100(100.0)
M	11(11.0)	18(18.0)	16(16.0)	36(36.0)	19(19.0)	100(100.0)
J	5(5.0)	14(14.0)	13(13.0)	40(40.0)	28(28.0)	100(100.0)

1) 단속의 적정성

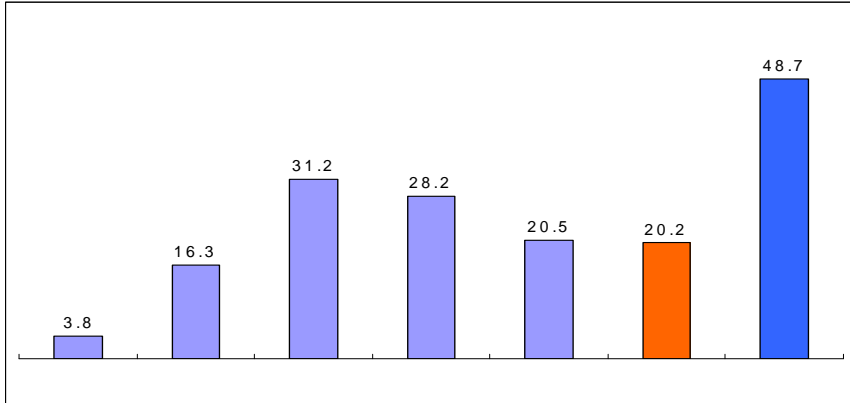
가 51.2%
 , 27.7% 가 21.2%
 가

가

< 3-14> (N=600)



< 3-15> (N=600)



가 , .

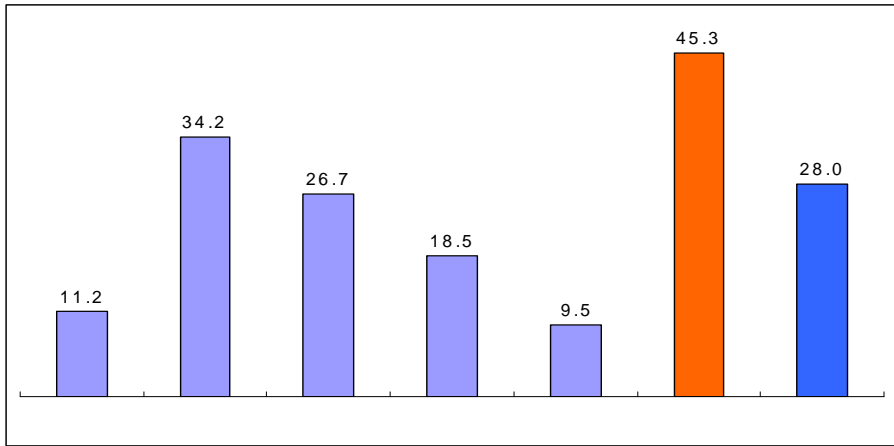
< 3-20>

	23 (3.8)	98 (16.3)	187 (31.2)	169 (28.2)	123 (20.5)	600 (100.0)
P	5 (5.0)	14 (14.0)	34 (34.0)	23 (23.0)	24 (24.0)	100 (100.0)
C	4 (4.0)	17 (17.0)	34 (34.0)	25 (25.0)	20 (20.0)	100 (100.0)
G	4 (4.0)	13 (13.0)	28 (28.0)	35 (35.0)	20 (20.0)	100 (100.0)
A	1 (1.0)	26 (26.0)	30 (30.0)	26 (26.0)	17 (17.0)	100 (100.0)
M	7 (7.0)	15 (15.0)	25 (25.0)	34 (34.0)	19 (19.0)	100 (100.0)
J	2 (2.0)	13 (13.0)	36 (36.0)	26 (26.0)	23 (23.0)	100 (100.0)

3) 단속기관의 타당성

가 28.0% , 가 26.7% , 가 46.3% , 가

< 3-16> (N=600)



. A , 가 , P G , 가

< 3-21 >

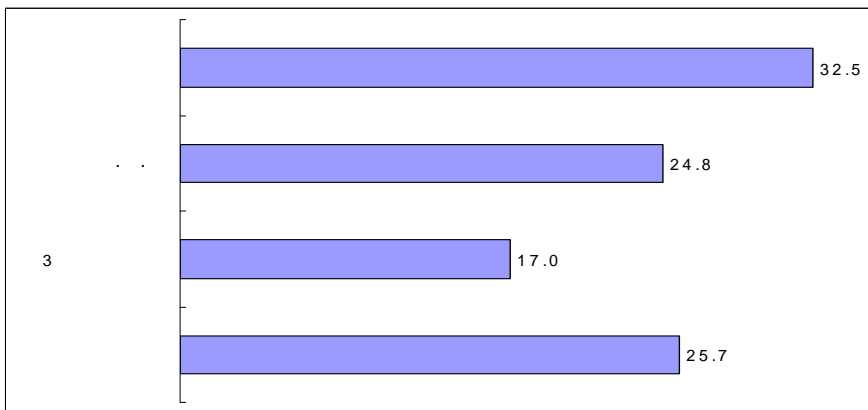
	67(11.2)	205(34.2)	160(26.7)	111(18.5)	57(9.5)	600(100.0)
P	14(14.0)	40(40.0)	22(22.0)	17(17.0)	7(7.0)	100(100.0)
C	17(17.0)	33(33.0)	17(17.0)	12(12.0)	21(21.0)	100(100.0)
G	14(14.0)	41(41.0)	25(25.0)	15(15.0)	5(5.0)	100(100.0)
A	5(5.0)	23(23.0)	49(49.0)	15(15.0)	8(8.0)	100(100.0)
M	12(12.0)	36(36.0)	19(19.0)	27(27.0)	6(6.0)	100(100.0)
J	5(5.0)	32(32.0)	28(28.0)	25(25.0)	10(10.0)	100(100.0)

4) 단속기관의 조정

가 32.5% 가 , 가 25.7%,
 가 24.8% . 3 17.0%
 가 ,

< 3-17 >

(N=600)



3 가 , A . G

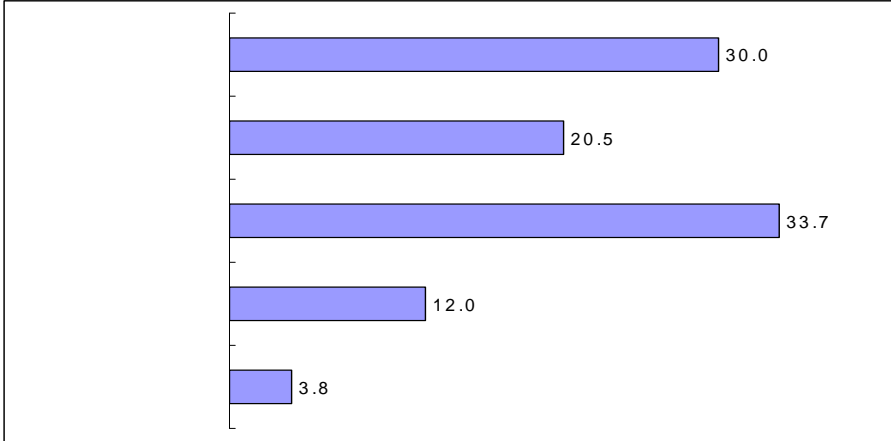
< 3-22 >

			3		
	195 (32.5)	149 (24.8)	102 (17.0)	154 (25.7)	600 (100.0)
P	36 (36.0)	35 (35.0)	14 (14.0)	15 (15.0)	100 (100.0)
C	28 (28.0)	26 (26.0)	14 (14.0)	32 (32.0)	100 (100.0)
G	38 (38.0)	19 (19.0)	35 (35.0)	8 (8.0)	100 (100.0)
A	23 (23.0)	12 (12.0)	13 (13.0)	52 (52.0)	100 (100.0)
M	37 (37.0)	33 (33.0)	11 (11.0)	19 (19.0)	100 (100.0)
J	33 (33.0)	24 (24.0)	15 (15.0)	28 (28.0)	100 (100.0)

5) 시군구 단속미흡 원인

33.7% 가 ,
 30.0%, 가 20.5%,
 12.0% .
 , 3.8%

< 3-18> (N=600)



. J
, M

가

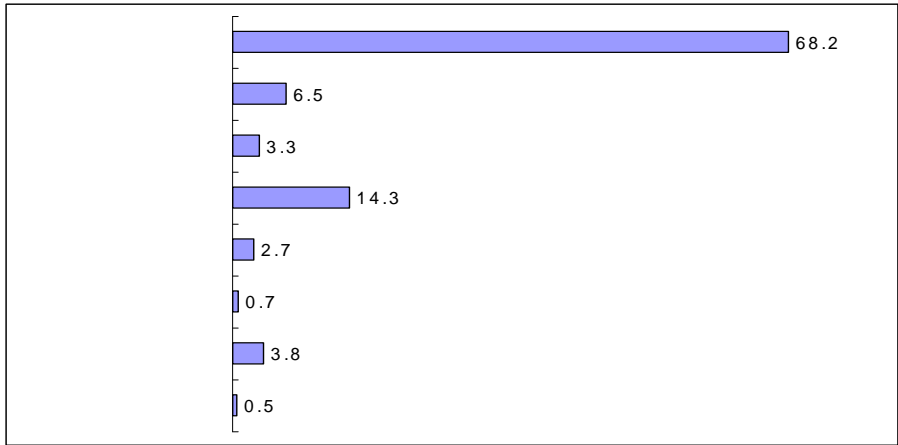
< 3-23>

	180(30.0)	123(20.5)	202(33.7)	72(12.0)	23(3.8)	600(100.0)
P	35(35.0)	22(22.0)	33(33.0)	9(9.0)	1(1.0)	100(100.0)
C	32(32.0)	13(13.0)	36(36.0)	19(19.0)	-	100(100.0)
G	37(37.0)	19(19.0)	33(33.0)	10(10.0)	1(1.0)	100(100.0)
A	29(29.0)	22(22.0)	30(30.0)	12(12.0)	7(7.0)	100(100.0)
M	23(23.0)	17(17.0)	42(42.0)	15(15.0)	3(3.0)	100(100.0)
J	24(24.0)	30(30.0)	28(28.0)	7(7.0)	11(11.0)	100(100.0)

6) 불법주차 해소대책

68.2% 가 , 가 14.3% ,
가 가 ‘ 가
, 0.5%

< 3-19> (N=600)



, . J

5

가

< 3-24 >

	409 (68.2)	39 (6.5)	20 (3.3)	86 (14.3)	16 (2.7)	4 (0.7)	23 (3.8)	3 (0.5)	600 (100.0)
P	76 (76.0)	3 (3.0)	4 (4.0)	9 (9.0)	2 (2.0)	1 (1.0)	4 (4.0)	1 (1.0)	100 (100.0)
C	71 (71.0)	4 (4.0)	4 (4.0)	14 (14.0)	5 (5.0)	-	2 (2.0)	-	100 (100.0)
G	65 (65.0)	10 (10.0)	6 (6.0)	12 (12.0)	2 (2.0)	1 (1.0)	4 (4.0)	-	100 (100.0)
A	74 (74.0)	8 (8.0)	-	10 (10.0)	3 (3.0)	1 (1.0)	3 (3.0)	1 (1.0)	100 (100.0)
M	65 (65.0)	5 (5.0)	3 (3.0)	19 (19.0)	1 (1.0)	1 (1.0)	6 (6.0)	-	100 (100.0)
J	58 (58.0)	9 (9.0)	3 (3.0)	22 (22.0)	3 (3.0)	-	4 (4.0)	1 (1.0)	100 (100.0)

가

가

,가

, 가

, 가

가

가
가
가

,

.

,

.

< 3-25 >

<ul style="list-style-type: none"> ■ - (73.8%) ■ - 가 (42.2%), 가 (31.5%) ■ - (54.0%), (20.8%) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ - (87.7%) - (72.7%) - (18.7%) - (30.3%) - 가 (22.2%) - 가 (23.8%) - (59.8%) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ - (68.2%), (14.3%) ■ - (32.5%) 	

4



1. 정책내용측면의 문제점

가.

가

· ,

가

·

·

가

,

가

· ,

가

가

,

,

·

가 가

,

가 .

·

가

·

「 」

「 」

·

· ,

가

,

·

,

가 . P M
가 가 , J
가 . 가

2. 정책집행측면의 문제점

가.

가 . ,
가 가
.
.
가
.
가 가 .

ITS

가 , ITS

가 . , .

가 가 .

, 가

72.7%가 .

, 가 .

.

.

, .

, .

, .

, 가

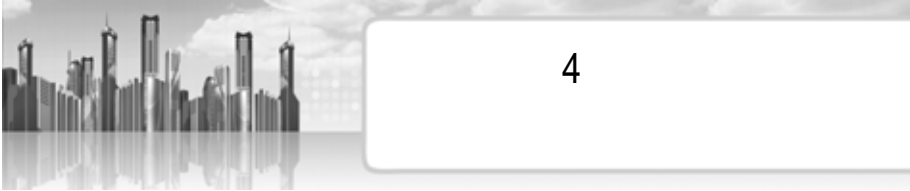
가 . , .

.

3. 정책대상측면의 문제점

.

,



1



1. 분석의 목적

· ,
 가 가 .
 ,
 가 , 가 가 가 .
 가 가 가
 가 가
 가
 가
 가
 가

가 가
 가 가
 가 가

4. 분석의 방법

가 가
 가 가
 가 가

< 4-1>

-	
-	: 가
-	가: , , ,
-	
-	
-	

2 가 _____ |||

1. 미국의 사례

가.

(州)

가 . ,

,
(Weant·Levinson, 1990: 13).

가 (, 2002: 287-289; , 2005: 30).

가

가

가

(, 1995: 79; , 2005: 31).

(Portland)

1,000ft² 1 , (San Francisco)

7%

(Seattle) 1~2/1,000ft² .

.

(Portland), (Los Angeles)

(, 1995: 79-80).

< 4-2 >

		• 70%	-
		•	• 110 150
		• 20%	-
		• 1,000ft ² 1	• 1 /1,350ft ²
		• 7%	• 가
		• 1~2/1,000ft ²	-

			<	>
		·		-
		·		-
		·	· 1975	5 1,000
		·	가	-
		·	· 1976	

: · (1993: 10).

· :

(New York)

· (Michael R. Bloomberg)

42%가 가 , 2008 가

1,000 (111 ,

2008. 12. 15). 2 , 2008

2002 64%가 가 6 2,400 .

1) 법적 근거

· , (· , 1999: 45-49). (Blue Zone):

7

7 가 , :

· , :

1-2 , :

15 , :

SVI(Special Identification Permit) 가

,

가 , :

1 가 ,

1-2 가 .

2) 단속주체

DOT(Department of Transportation) ,

,

DOT 1 (1st Deputy Commissioner) (Bureau of Parking)

.

,

,

.

12 DOT 30

, 5 (Manhattan) .

3) 단속방법

DOT 4,000

,

,

3 가

가 . ,

,

(Manhattan)

,

2 , Blue Zone
7 7
가 14 가 7
8 , 11 가 .

2. 영국의 사례

가.

가
,
(, 2001: 240-241). 1950 60
, 가
.
(London)
, , ,
(, 1995: 34). ,
가 , 2 가
.
,
가
(, 2001:
241; , 1995: 35).
1970 가
,
(, 2005: 36).
,

(Controlled Parking Zone: CPZ)

20

1) 법적 근거

(Road Traffic Act 1991)

Parking Area)

(Special

IT

2) 단속주체

1,800

. 1991 “ ”

NCP(National Car Park)

가

가

(, 2003: 61-62).

3) 단속방법

1974 “ (Road Traffic Act)”

(Wheel Clamping)

48

PCN(Penalty Charge Notice)

, PCN 60 (12

) , 14

50%가

Park and Ride

and Ride

. Park

3. 독일의 사례

가.

(Parking Meter) 가

1980

(Parking Ticket)

가 , 240m , ,
 (, 2005: 35).
 .
 . 가
 , 가 가
 가 , 가 가
 (, 2001: 236-237).

6 가 (Dortmund)
 (市) ‘ ’ 9 (區)
 ‘ ’ 가가
 (,)
 40%가

1985

.
 ‘ ’ ; ‘ ’
 (, 2001: 239-240).

1) 법적 근거

가 (州)
 (州)
 .
 가 . ,

2003 3 5 , 2008 4 8
 (315b ,
 315c , 316 , 316a) 가 ,

2) 단속주체

(市)
 (, 2003; , 2006: 39).
 가 ,
 가 ,

3) 단속방법

가 가 ,
 Park Lock
 (州) , (市)
 가
 ,

, 2 .

4. 일본의 사례

가.

, 가

(, 1994: 17).

, 가 .

1987 4 “ ”

가

1973

, 1985 ,

1987 (NIT)

. (, ,) .

, 1962 가 가

“ (

)” (, 1991: 69-70).

. 1991

(,) 2km

가 , 3 20
 (, 2006: 68-69). 1991 1
 2003 가

1) 법적 근거

“ ”
 “ ” “ ” “ ”
 (가 ,
 2004).
 (, 2005: 107-108). , 5.5m
 2000
 18 km 70% .
 가 ,
 2000 3 8,217

2) 단속주체

2006 6 1
 “ ” 264 1,578
 (, 2006). 10~30
 가
 .
 2~3 ,
 가 .

3) 단속방법

, , (),
 .
 , (,
 1999: 31). , ,
 , 가 가
 . 2001 182
 23.3% , 43 ,
 9,850 (, 2005: 109).

3



1. 국가별 비교분석

, , ,

.

< 4-3>

()	· ·	·	·	· ·
	· ·	·	· : /	· ·
	· ·	· ()	· : ()	·
	· : · :	· · · ·	· ()	· ·

2. 시사점

가

,

·

·

,

가

가

·

,

·

·

·

, 가 가

.

,

,

.

.

,

.

,

.

, 가 가

.

.

가

.

가

,

.

,

.

.

.

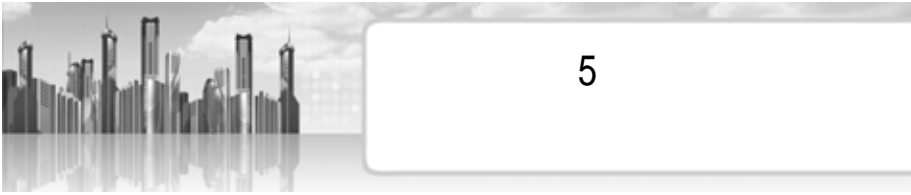
,

가

.

< 4-4>

■	-
-	()
■	-
-	()
■	- 가
-	-
■	- 가



1



가

,

가

가

가

,

,

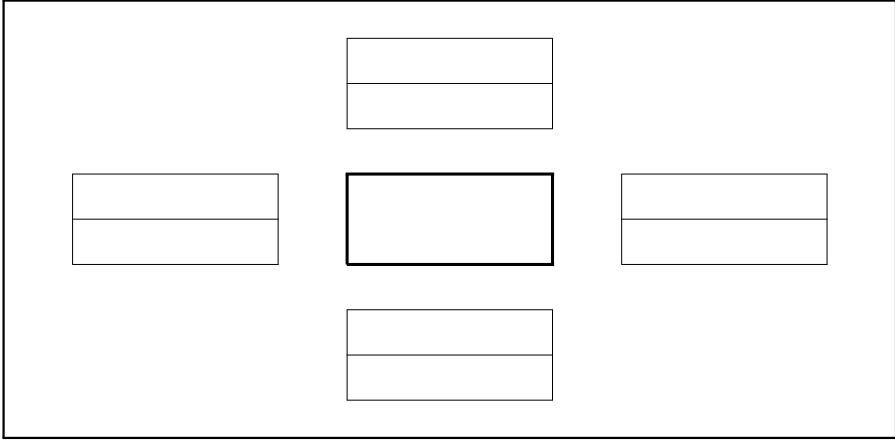
.

.

,

.

< 5-1>



2



1. 정책방향의 전환

가

가

가 가

가

가

, , 가 가
 , 가
 가 .
 가
 . ,
 .
 , ,
 . ,
 .
 가
 .

2. 주차특성별 정책수립

가 ,
 ,
 가 ,
 .
 .
 ,
 .
 ,

, , 가 .
 . ,
 . , 가
 가 , 가
 . , 가
 . 가
 . 가
 . , 가
 .
GPS
 . ,
 , ,
 가 , 가 가
 가 . 1 ,
 ,

3



1. 단속주체의 구조조정

가

가

가

가

가

가

가 , 가 . 가

가 . 가 . 가

가 , 가 . 가

가 , 가 . 가

가 . 가 . 가

가 , 가 . 가

가 . 가 . 가

가 , 가 . 가

가 . 가 . 가

2. 단속정보의 효율화

CCTV

가 .

ITS(Information Traffic System)

(Google Earth)

ITS 가

,

,

ITS 2008

ITS 34

,

ITS

가

,

3D

,

, 30

15m 1m

60cm, 30cm, 15cm

ITS

ITS ITS가

3. 단속방법의 효율화

가 . 가

· ,
· ,
· ,
· ,

· , 가
· 가 가 .
· ,
· , 가 .

4



가 . ,

가 .

.

가

가 . , 가

가 . 가 가

가 . 가

가 . , 가

가 . ,

가 . 가

.

,

.

가 . , 가

가 . ,

가 . 가

,

.

,

.

.

가 . 가
가 .

5

1. 관련법령의 정비

가 . 가 .
가 . 가 .
가

· , · ,
「 」 「 」

가 .

< 5-1>

	-
	-

2. 재원의 용도제한

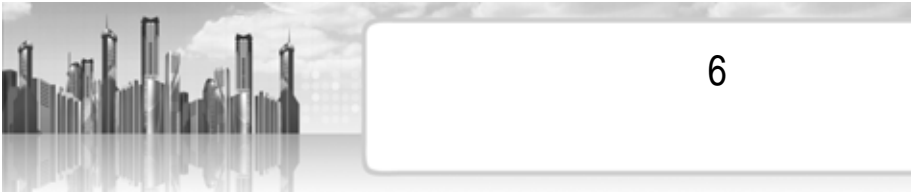
. , , . , . , ITS , . , . , . 가 , 가 . 가 . 가 . 가 . , , .

< 5-2 >

ITS	

3. 유입시책의 마련

가 . ,
 ,
 가 . ,
 ,
 . , 가 , ,
 , 가 . ,
 가 가 ,
 . 가 가 , 가
 가 , 가 .



1



가 .

· , 가 가 , 가

· ,

·

, . 2

·

,

·

,

·

3

· ,

· 「 」 「 」

가

CCTV

, 가

, 가

가 ,

4

5

.

.

.

가 . ,

CCTV

가 .

ITS

가 .

.

,

가 .

,

.

2



가

가 .

,

가 .

가

가 .

,

가

가 가 .

, . ,

, 가 .

. ,

, ITS

가 .

.

, .

가

.

,

. ,

.

,

가 .



(2008). 2008 .

(2005), : TOD,

(2003), .

가 (2008), 2008 ITS .

.(1994).

.(2004). 「 」, .

.(2001). 「 」, .

· .(1993). , 「 」 86 .

.(2005). 「 : 」,

.(2008). 「 」, 190 .

_____ .(2006). 「 」, 145 .

. 2008. .

.(2003). , 「 」.

.(1995). ,

. 2001. , .

· .(2006). , 「 」.

.(2005). 「 」,

.

.(1999). 「 가 」,
 .(1999). 「 」,
 .(2000). 「 : 」,
 .(2001). 「 」,
 .(1991). ,
 . 2003. .
 가 .(2004). 「 」.
 .(2004). 「 가 」,
 .(2002). 「 8 」,
 .(2006). 「 : 」,

Robert A. Weant and Herbert S. Levinson.(1990). Parking(ENO Foundation).

OECD.(2001). National Per Review: The Netherlands.

Member of the Transport and Environment Committee Annual Report 2000/2001,
 ALG Transport & Environment Committee, Association of London
 Government.

John R. Anderson, 1995. Learning and Memory: An Integrative Approach, John
 Wiley & Sons.

Ivan Petrovich Pavlov. 1927. Conditioned Reflexes, Oxford University Press.

Edward L. Thorndike. 1898. Animal Intelligence: An Experimental Study of the
 Associative Precesses in Animals, Psychological Monographs, 2 Whole no. 8.

B. F. Skinner. 1938. The Behavior of Organization, Appleton-Century-Crofts.

Edward C. Tolman and C. G. Gonzik, 1930. *Insight in Rats*, Psychology (University of California, vol. 4)

Randall B. Dunham, 1984. *Organizational Behavior, People and Processes in Management*, Irwin.

Simon, Herbert A. 1957. *A Behavioral Model of Rational Choice* in his *Models of Man*, N. Y. :John Wiley & Sons.

Hugh J. Arnold & Daniel C. Feldman, 1986. *Organizational Behavior*, McGraw-Hill.

Abstract

Settlement Plan of Basic Life Order of Local Government - Based on Parking Order -

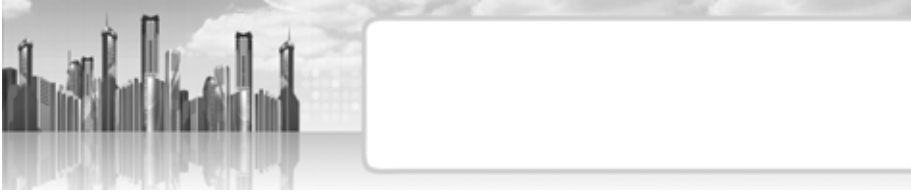
Here is presented a perspective on continuous increasing number of privately owned cars. To establish parking order its necessary to seek out the effective alternative plan to make a secure parking space with managing illegal parking and inhibit law-abiding attitude in car users. Here is an effective administrative plan prepared by the local government on parking management based on its actual situation and problem analysis.

First, to ensure rationality of the policy it proposes an establishment of policy direction and change of parking by vehicle characteristics. Its necessary to achieve change of direction in parking management policy from the existing supply management to the demand management and establish a policy that would reflect the difference in parking demand by areas. Next, the policy of classifying car by characteristics in central city and residential area and the difference between the daytime and the nighttime parking should be followed and considered for a flexible parking management policy.

Second, to ensure efficiency of the policy performance it is necessary to introduce a structural regulation for the controlled subject, the efficiency of information management and the method of management for each of alternative plans. After the control subject has changed the present duality structure to single structure in the

long run the private commission or construction of the establishment of an agency in charge should be examined. In order to resolve issues of illegal parking should be examined information of existing direct inspection or to make up these limitations by introducing CCTV(Closed circuit television) and possibly though expanding of ITS (Intelligent transportation system) or utilization of Google Earth. Controlling method should be changed as soon as possible to from the existing method of applying stickers to the widespread in foreign countries wheellock.

Third, in order to ensure adaptability of policy the response of law-abiding attitude should be raised. To stir up interest in law-abiding attitude between the citizens substantial compensation and punishment system should be devised. After applying the system of compensation through the reduction of parking charge and applying system of punishment though increase of penalty charge it would be necessary to evaluate the response from the public.



?

“ ”

가

2009. 7

: (02-3488-7318), (02-34887319)

5. ?

5-1.	.
5-2.	.
5-3.	가
5-4.	.
5-5.	가
5-6.	가 가 .
5-7.	.

6. ?

, , , ,

7. ?

, , , ,

8. ?

, , , ,

9. ?

, , 3

10. ?

()

11. 가 ?

()

12. ?

,

13. ?

20 , 30 , 40 , 50 , 60

14. ?

1 , 1-2 , 2-3 , 3-4 , 5

- -

: 2009 12 31

:

:

43

Tel : 02)3488 - 7300

:

Tel. 02)394 - 0337

<http://www.gpcbooks.co.kr>

: ()

Tel. 02)2274 - 7800

ISBN 978-89-7865-332-9