정책연구 2008-32

부설주차장 효율적인 관리운용 방안

2008. 12.

제주발전연구원
Jeju Development Institute

발 간 사

최근 자동차의 급증으로 교통량이 폭발적으로 늘어나고 있고 이에 따라서 주차문제와 교통질서문제 등 여러 가지 문제가 사회적 이슈가 되고 있는 실정에 있습니다. 뿐만 아니라 사실상 우리의 도시공간이 한정되어 있는 상황에서 이를 원만히 해결할 수 있는 방안은 그리 쉽지 않은 실정입니다. 그러기에 교통과 주차문제는 환경문제와 더불어 우리가 고민해야 할 가장 큰 고민 중의 하나라 할 수 있습니다.

특히 우리 제주는 국내외 방문객이 많이 찾는 국제관광도시로써 21세기 글로벌시대에 걸맞게 밝고 건강한 교통문화와 주차문화 창출을 위해 노력을 기울일 필요가 있다 하겠습니다. 이러한 노력의 일환으로 제주의 경우 차고지증명제와 함께 거주자우선주차제 시행 등 다양한 정책을 추진하고 있는 실정입니다. 그러나 주차문제는 이러한 노력에도 불구하고 해결될 기미가 보이지 않는 실정입니다. 따라서 주차문제를 해결하기 위한 하나의 방안으로 부설주차장을 활성화할 필요가 있다 하겠습니다.

본 연구가 날로 늘어나는 차량대수를 수용할 주차공간이 부족한 상황에서 제주시 부설주차장의 효율적인 관리방안을 마련하는데 도움이 되었으면 합니다. 또한 본 보고서가 제시한 부설주차장의 개선방향과 주차장의 효율적인 이용을 위한 방안을 정책에 반영함으로써 제주시의 주차문제를 조금이나마 해소하는데 도움이 되었으면 합니다.

본 연구서가 나오기까지 열과 성을 다해주신 경상대학교 안정근 교수님께 심심한 감사의 뜻을 전합니다.

2008년 12월

제주발전연구원장 **허 향 진**

목 차

Ⅰ. 서 론 ····· 1

1. 연구 배경 및 목적 ····· 1

1) 연구의 배경 ····· 1

2) 연구의 목적 ····· 1

2. 연구의 주요내용 및 방법 ····· 2

Ⅱ. 제주시 부설주차장 현황 및 실태 ····· 3

1. 현황 ····· 3

1) 제주시 부설주차장 현황 ····· 3

2) 읍·면·동별 주차장 확보 현황 ····· 4

2. 실태 ····· 6

1) 부설주차장 및 지도단속 현황 ····· 6

2) 부설주차장 불법사용 원인 ····· 7

3) 부설주차장 위반사례 ····· 8

4) 향후 관리방안 ····· 12

Ⅲ. 부설주차장의 개괄 및 운영사례 ····· 12

1. 국내외 부설주차장 공급 규정 ····· 12

1) 국내 공급 규정 ····· 12

2) 외국 공급 규정 ····· 18

2. 부설주차장 운영사례(국내) ····· 25

3. 부설주차장 운영사례(국외) ····· 26

1) 일본 ····· 26

2) 홍콩 ····· 31

3) 싱가폴 ····· 33

Ⅳ. 효율적 관리 방안 ····· 36

1. 공급관리방안 ····· 36

1) 주차장 형태 ····· 36

2) 구조 및 설비 기준 ····· 37

3) 효율적 공급 관리 방안 ····· 42

2. 수요관리방안 ····· 44

1) 카풀/벤풀 ····· 45

2) 자전거 및 도로시설 개선 ····· 46

3) 다인승 차량을 위한 전용도로 ····· 47

4) 주차관리 ····· 48

5) 통행세 및 도로사용 비용 ····· 48

6) 재택근무 ····· 49
7) 근무시간 조정/자율화 ····· 49

Ⅴ. 정책적 제안 ····· 50

1. 교통수요관리 방안 적극 도입 ····· 50

2. 공동주택 입지 및 지역특성을 고려한 지자체의 주차장 공급 기준 설정 ·· 51

3. 전용주차장 제도 도입 ····· 52

4. 주차장 분시분양 제도 도입 ····· 54

5. 민영·공영 주차장 활성화 ····· 55

6. 주차단속 강화 ····· 56

표 목 차

<표 2-1> 제주시 부설주차장 현황(총괄) ····· 3
<표 2-2> 읍·면·동별 주차장 확보 현황 ····· 4
<표 2-3> 부설주차장의 현황 ····· 6
<표 2-4> 부설주차장의 지도 단속 현황 ····· 7
<표 3-1> 부설주차장의 설치 대상시설물 종류 및 설치 기준 ····· 14
<표 3-2> 주택건설기준 등에 관한 규정에서의 공동주책 주차장 설치기준 ····· 17
<표 3-3> 특별시, 광역시, 수도권 내 시지역에서의 지하주차장 설치 의무 기준 ····· 18
<표 3-4> 일본의 인구 100만명 이상 도시 주차장 공급 기준 ····· 18
<표 3-5> 일본의 인구 50만명 이상 100만명 미만 도시 주차장 공급 기준 ····· 19
<표 3-6> 일본의 인구 50만명 미만 도시 주차장 공급 기준 ····· 19
<표 3-7> 오사카시 주차시설의 설치율 ····· 20
<표 3-8> 고베시의 공동주택내 주차장 설치 기준(임대) ····· 21
<표 3-9> 홍콩의 일반시설물의 부설주차장 공급기준 ····· 22
<표 3-10> 홍콩의 민간 공동주택 주차장 공급기준 ····· 23
<표 3-11> 싱가폴의 일반시설물의 부설주차장 공급기준 ····· 24
<표 3-12> 싱가폴의 공영 공동주택 주차 공급기준 ····· 25
<표 4-1> 평행주차형식의 경우 ····· 37
<표 4-2> 평행주차형식 외의 경우 ····· 37
<표 4-3> 차로의 너비 ····· 38
<표 4-4> 자주식 주차장 주차형태별 표준치수 ····· 43

그 림 목 차

[그림 2-1] 부설주차장 위반 사례 - 무단 용도 변경 ····· 8
[그림 2-2] 부설주차장 위반 사례 - 물건 적치 ····· 9
[그림 2-3] 부설주차장 위반 사례 - 출입구 폐쇄, 기계식 방치 ····· 10
[그림 2-4] 주차장 원상 회복 전 ····· 11
[그림 2-5] 주차장 원상 회복 후 ····· 11
[그림 3-1] 주상복합건물에서의 주차장 설치방법(오사카시) ····· 20

Ⅰ. 서 론

1. 연구배경 및 목적

1) 연구의 배경

○ 자동차의 급증은 심각한 도시의 교통문제를 야기하여 도로 소통난은 물론 교통시설인 주차장의 부족을 가중

○ 지역에 따라서 건축물의 부설주차장 등이 효율적으로 이용되고 있지 않아 주차 여유 공간이 없을 수도 있음

○ 부설주차장의 비효율적인 이용은 이면도로에 불법주차를 성행하게 하거나 도심가로를 배회하게 함으로써 교통 소통난은 물론 사회적, 경제적 손실과 도시발전에 장애요소가 되고 있음

2) 연구의 목적

○ 날로 늘어나는 차량대수를 수용할 주차공간이 부족한 상황에서 제주시 주차장의 75% 이상을 차지하는 부설주차장의 효율적인 관리방안을 마련

○ 본래의 목적대로 적극 활용함으로써 만성적인 도심지 주차난을 해소

○ 부설주차장의 개선방향과 주차장의 효율적인 이용을 위한 방안 제안

2. 연구의 주요내용 및 방법

○ 제주도는 전국에서 세대당·인구당 자동차 보급률이 가장 높을 뿐만 아니라 한정된 지역에 자동차가 계속 증가되어, 교통 및 주차문제가 심각하게 대두되고 있음

○ 본 연구의 공간적 범위는 제주시 전역을 대상으로 하며, 시간적 범위는 2006년을 기준으로 하였음

○ 자료 분석의 범위는 2004년 12월을 기준으로 동 단위에서 조사한 자동차등록대수와 주차면수 등으로 기존 연구자료 및 연구진이 직접 문헌 조사와 현장 조사를 통하여 얻은 자료임

○ 정책제안의 범위는 분석한 자료를 토대로 주차시설 확보상의 정책방안, 운영상의 정책방안, 수요관리상의 정책방안을 검토하여 제시하였음

○ 연구의 방법은 우선 조사된 자료를 분석하여 국내외의 주차정책제도를 검토하였고, 제주시의 주차시설 및 일반상황을 분석하였음

○ 본 연구는 제주시의 주차문제를 다루는 최초의 연구인만큼 연구의 한계가 있음. 가급적 상세한 조사를 하도록 노력했지만 연구여건의 한계로 인하여 일부 조사 자료가 미흡함

Ⅱ. 제주시 부설주차장 현황 및 실태

1. 현황

1) 제주시 부설주차장 현황

<표 2-1> 제주시 부설주차장 현황(총괄)

구 분			계	동지역	읍·면지역
총 계		개소	14,538	9,303	5,235
		면수	142,411	103,107	39,304
		면적	2,538,213	1,784,339	753,874
건축물부설 주차장	소 계	개소	13,408	8,498	4,910
		면수	105,328	77,936	27,392
		면적	1,660,327	1,200,282	460,045
	공 영	개소	225	154	71
		면수	10,442	8,793	1,649
		면적	145,920	110,357	35,563
	민 영	개소	13,183	8,344	4,839
		면수	94,807	69,143	25,743
		면적	1,510,600	1,089,925	424,482

○ 제주시 내의 부설주차장의 총계는 14,538개로 조사되었으며 총 면적은 142,411로 조사되었음

○ 공영 부설주차장의 경우 총 개수 225개, 면적은 10,442로 조사되었음

○ 민영 부설주차장의 경우 총 개수 13,183개, 면적은 94,807로 조사되었음

2) 읍·면·동별 주차장 확보 현황

<표 2-2> 읍·면·동별 주차장 확보 현황

구 분	계		부설주차장 (건축물)
합계	개소	14,538	13,408
	면수	142,411	105,328
일도1동	개소	140	117
	면수	1,621	949
일도2동	개소	691	637
	면수	7,919	6,373
이도1동	개소	194	152
	면수	4,126	2,631
이도2동	개소	1,382	1,276
	면수	11,945	8,545
삼도1동	개소	360	318
	면수	3,372	1,911
삼도2동	개소	258	201
	면수	4,692	2,832
용담1동	개소	192	162
	면수	2,005	869
용담2동	개소	418	387
	면수	5,784	3,640
건입동	개소	277	231
	면수	3,741	2,522

화북동	개소	494	449
	면수	5,358	4,309
삼양동	개소	358	341
	면수	2,416	1,613
봉개동	개소	117	116
	면수	1,818	1,812
아라동	개소	431	425
	면수	4,449	4,277
오라동	개소	320	307
	면수	2,496	2,162
연 동	개소	1,490	1,298
	면수	17,015	12,902
노형동	개소	1,393	1,336
	면수	18,052	15,753
외도동	개소	444	429
	면수	4,157	3,579
이호동	개소	160	146
	면수	896	650
도두동	개소	184	170
	면수	1,200	625
동 소계	개소	9,303	8,498
	면수	103,107	77,936
한림읍	개소	1,061	995
	면수	7,373	5,823
애월읍	개소	1,614	1,551
	면수	11,303	9,506
구좌읍	개소	741	664
	면수	6,435	3,654
조천읍	개소	1,273	1,188
	면수	10,840	5,816

한경면	개소	425	409
	면수	2,802	2,321
추자면	개소	54	47
	면수	185	107
우도면	개소	67	56
	면수	366	165
읍면소계	개소	5,235	4,910
	면수	39,304	27,392

○ 세부적으로 읍·면·동으로 나누어 살펴본 결과 19개 동의 주차장 개수는 9,303개이며 면적은 103,107로 나타났음

○ 읍·면의 경우 총 개수는 5,235개, 면적은 39,304로 조사되었음

2. 실태

1) 부설주차장 및 지도단속 현황

○ 부설주차장 현황

<표 2-3> 부설주차장의 현황

구 분	총 계	읍·면	동	비 고
개 소 수	13,408	4,910	8,498	
주차면수	105,328	27,392	77,936	

○ 지도 단속현황

<표 2-4> 부설주차장의 지도 단속 현황

(단위 : 건)

구분	적발 건수	유형별 위반 내용					행정처분 내용			
		합계	무단용도변경	물건적치	출입구폐쇄	기타	합계	고발	원상회복 명령	
									이행	이행중
계	779	779	163	314	92	210	779	18	664	97
2006	83	83	31	18	5	29	83	1	82	-
2007	105	105	28	41	16	20	105	17	88	-
2008,10	591	591	104	255	71	161	591	-	494	97

점검개소 : 2006년 1,350건, 2007년 1,000건, 2008년 10월 3,133건

2) 부설주차장 불법사용 원인

○ 지하식 또는 기계식 주차장 이용 기피로 인한 사용 저조

○ 시민들의 부설주차장을 건축허가의 일부분으로만 인식

○ 부설주차장 활용에 대한 의식부족(이면도로 주차가 더 편하다는 식)

- 불법사용 발생(무단 용도변경, 물건적치, 출입구 폐쇄 등)

3) 부설주차장 위반사례

○ 부설주차장 위반사례 : 무단 용도 변경(불법 건축물 설치 등)

[그림 2-1] 부설주차장 위반사례 - 무단 용도 변경

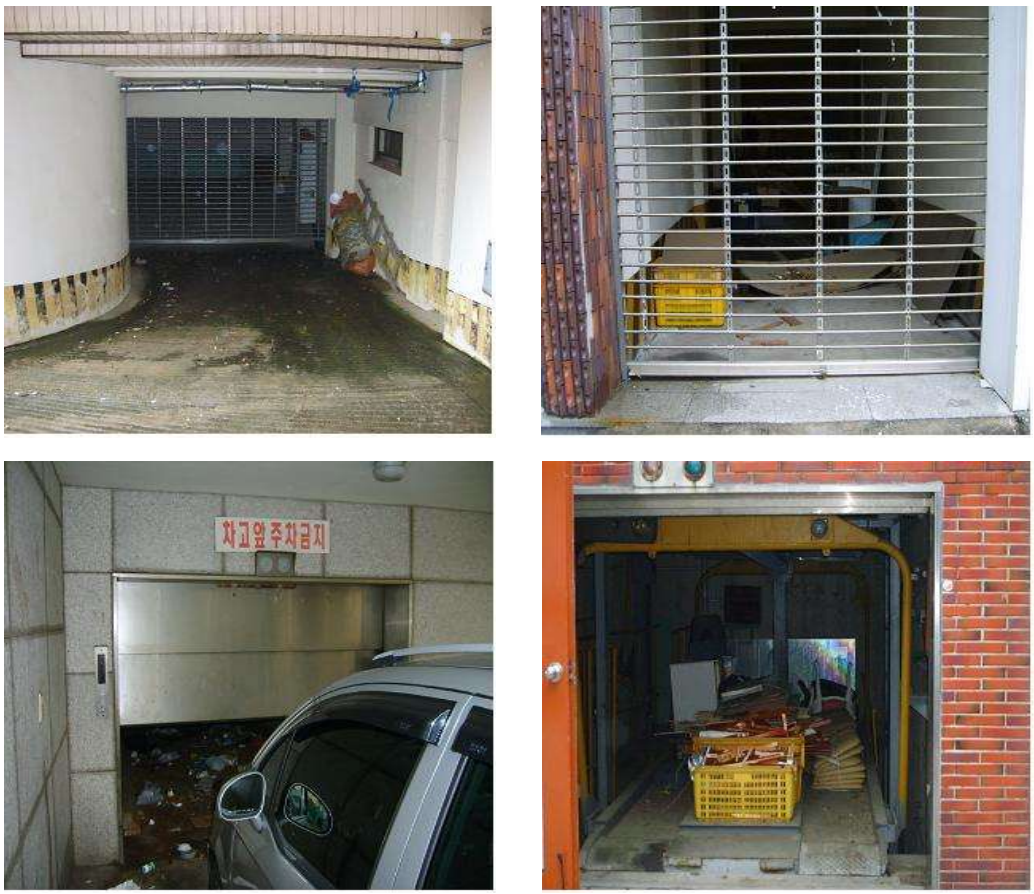
○ 처리방법 : 불법건축물 설치는 현장에서 즉시 조치하기가 어렵기 때문에 우선 건축주에게 관련법규(주차장법 및 건축법) 위반 설명 및 원상회복의무를 주지시켜 위반사항의 중대함을 인식시키고 사진, 점검표 등 증빙자료 확보 → 주차관리과 제출

○ 부설주차장 위반사례 : 물건 적치

[그림 2-2] 부설주차장 위반사례 - 물건 적치

○ 처리방법 : 단순 물건적치는 현장에서 즉시 조치가 가능하나 적치된 물건의 양이나 종류에 따라 별도의 보관 장소 미확보로 다소 시일이 걸릴 수가 있음. 따라서 사진, 점검표 등 증빙자료를 우선 확보하고 이행 기간(5일 이내)이후 재점검을 통해 이행여부에 따라 처리 → 재발방지를 위해 지속적 관리 필요

○ 부설주차장 위반사례 : 출입구 폐쇄, 기계식 방치



[그림 2-3] 부설주차장 위반 사례 - 출입구 폐쇄, 기계식 방치

○ 처리방법

- 출입구 폐쇄 : 출입구 폐쇄는 현장에서 개방토록 독려하되 일반시설물 경우, 영업여부 등을 고려하여 영업시간 내 개방토록 유도하고 단독주택인 경우에는 사생활 또는 방범 등의 사유로 폐쇄할 수는 있으나 주차장 활용여부를 필히 확인하고 증빙자료 확보해야 함(단독주택의 출입구 폐쇄는 주차장에 화단조성, 주차면 삭제 등의 불법행위 사례가 다수 있음)

- 기계식 주차장 : 사용여부, 고장방치 등을 확인한 후 주차관리과로 자료이송

○ 건축물 부설주차장 원상회복

[그림 2-4] 주차장 원상 회복 전

[그림 2-5] 주차장 원상 회복 후

4) 향후 관리방안

○ 부설주차장 이용실태 수시 점검 및 행정조치 강화

- 이행강제금 부과 또는 형사고발 조치

Ⅲ. 부설주차장의 개괄 및 운영사례

1. 국내외 부설주차장 공급 규정

1) 국내 공급규정

가. 일반시설물

○ 주차장법 시행령 6조에 의해 각종 시설물의 부설주차장 설치기준은 아래 <표 3-1>과 같음. 다만, 특별시·광역시·시 또는 군의 조례로 시설물의 종류를 세분하거나 부설주차장의 설치기준을 따로 정할 수 있음

○ <표 3-1>의 부설주차장 설치 대상물 종류 및 설치는 다음의 기준에 따름

1) 시설물의 종류는 다른 법령에 특별한 규정이 없는 한 「건축법 시행령」 별표 1에 따른 시설물에 의하되, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설물을 건축 또는 설치하려는 경우에는 부설주차장을 설치하지 아니할 수 있음

가. 제1종 근린생활시설 중 변전소·양수장·정수장·대피소·공중화장실, 그 밖의 이와 유사한 시설

나. 종교시설 중 수도원·수녀원·제실 및 사당

다. 동물 및 식물관련시설(도축장 및 도계장은 제외한다)

라. 방송통신시설(방송국·전신전화국·통신용시설 및 촬영소만을 말한다) 중 송신·수신 및 중계시설

마. 주차전용건축물(노외주차장인 주차전용건축물만을 말한다)에 주차장 외의 용도로 설치하는 시설물(판매시설 중 백화점·쇼핑센터·대형점과 문화 및 집회시설 중 영화관·전시장·예식장은 제외한다)

바. 「도시철도법」에 따른 역사(제4조제1항제6호에 따른 철도건설사업으로 건설되는 역사를 포함한다)

사. 「건축법 시행령」 제6조제1항제4호에 따른 전통한옥 밀집지역 안에 있는 전통한옥

2) 시설물의 시설면적은 공용면적을 포함한 바닥면적의 합계를 말하되, 하나의 부지 안에 둘 이상의 시설물이 있는 경우에는 각 시설물의 시설면적을 합한 면적을 시설면적으로 하며, 시설물 안의 주차를 위한 시설의 바닥면적은 해당 시설물의 시설면적에서 제외함

3) 시설물의 소유자는 부설주차장(해당 시설물의 부지에 설치하는 부설주차장은 제외한다)의 부지(「지적법」 제5조제1항에 따른 주차장 지목만을 말한다)의 소유권을 취득하여 이를 주차장전용으로 제공하여야 함. 다만, 주차전용건축물에 부설주차장을 설치하는 경우에는 그 건축물의 소유권을 취득하여야 함

4) 용도가 다른 시설물이 복합된 시설물에 설치하여야 하는 부설주차장의 주차대수는 용도가 다른 각 시설물별 설치기준에 의하여 산정한 소수점 이하 첫째자리까지의 주차대수를 합하여 산정함. 다만, 단독주택(다가구주택은 제외한다. 이하 이 호에서 같다)의 용도로 사용되는 시설의 면적이 50제곱미터 이하인 경우 단독주택의 용도로 사용되는 시설의 면적에 대한 부설주차장의 주차대수는 단독주택의 용도로 사용되는 시설의 면적을 100제곱미터로 나눈 대수로 함

<표 3-1> 부설주차장의 설치 대상시설물 종류 및 설치 기준

시 설 물	설 치 기 준
1. 위락시설	○시설면적 100㎡당 1대(시설면적/100㎡)
2. 문화 및 집회시설(관람장은 제외), 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설(정신병원·요양소 및 격리병원은 제외), 운동시설(골프장·골프연습장 및 옥외수영장은 제외), 업무시설(외국공관 및 오피스텔은 제외), 방송통신시설 중 방송국	○시설면적 150㎡당 1대(시설면적/150㎡)
3. 제 1종 근린생활시설(「건축법 시행령」 별표 1 제 3호 바목 및 사목은 제외), 제 2종 근린생활시설, 숙박시설	○시설면적 200㎡당 1대(시설면적/200㎡)
4. 단독주택(다가구 주택 제외)	○ 시설면적 50㎡ 초과 150㎡ 이하 : 1대 ○ 시설면적 150㎡ 초과 : 1대에 150㎡를 초과하는 100㎡당 1대를 더한 대수[1+{(시설면적-150㎡)/100㎡}]
5. 다가구 주택, 공동주택(기숙사는 제외), 업무시설 중 오피스텔	○「주택건설기준 등에 관한 규정」제 27조 제1항에 따라 산정된 주차대수. 이 경우 다가구주택 및 오피스텔 전용면적은 공동주택의 전용면적 산정방법을 따름
6. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장	○골프장 : 1홀당 10대(홀의 수x10) ○골프연습장 : 1타석당 1대(타석 수x1) ○옥외수영장 : 정원 15명당 1대(정원/15명) ○관람장 : 정원 100명당 1대(정원/100명)
7. 수련시설, 공장(아파트형은 제외함), 발전시설	○시설면적 350㎡당 1대(시설면적/350㎡)
8. 창고시설	○시설면적 400㎡당 1대(시설면적/400㎡)
9. 그 밖의 건축물	○시설면적 300㎡당 1대(시설면적/300㎡)

5) 시설물을 용도변경하거나 증축함에 따라 추가로 설치하여야 하는 부설주차장의 주차대수는 용도변경하는 부분 또는 증축으로 인하여 면적이 증가하는 부분(이하 “증축하는 부분”이라 한다)에 대하여만 설치기준을 적용하여 산정함

6) 설치기준에 의하여 주차대수를 산정함에 있어서 소수점 이하의 수가 0.5 이상인 경우에는 이를 1로 봄. 다만, 당해 시설물 전체에 대하여 설치기준(시설물을 설치한 후 법령·조례의 개정 등으로 설치기준 또는 설치제한기준이 변경된 경우에는 변경된 설치기준 또는 설치제한기준을 말한다)을 적용하여 산정한 총 주차대수가 1대 미만인 경우에는 주차대수를 0으로 봄

7) 용도변경되는 부분에 대하여 설치기준을 적용하여 산정한 주차대수가 1대 미만인 경우에는 주차대수를 0으로 봄. 다만, 용도변경되는 부분에 대하여 설치기준을 적용하여 산정한 주차대수의 합(2회 이상 나누어 용도변경하는 경우를 포함한다)이 1대 이상인 경우에는 그러하지 아니함

8) 단독주택 및 공동주택 중 「주택건설기준 등에 관한 규정」이 적용되는 주택에 대하여는 같은 규정에 의한 기준을 적용함

9) 승용차와 승용차 외의 자동차가 함께 사용하는 부설주차장의 경우에는 승용차 외의 자동차의 주차가 가능하도록 하여야 하며, 승용차 외의 자동차가 더 많이 이용하는 부설주차장의 경우에는 그 이용빈도에 따라 승용차 외의 자동차의 주차에 적합하도록 승용차 외의 자동차가 이용할 주차장을 승용차용주차장과 구분하여 설치하여야 함. 이 경우 주차대수의 산정은 승용차를 기준으로 함

10)「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률 시행령」 제4조에 따라 장애인전용주차구획을 설치하여야 하는 시설물에는 부설주차장의 설치기준상 부설주차장주차대수의 2퍼센트부터 4퍼센트까지의 범위에서 장애인의 주차수요를 감안하여 지방자치단체의 조

례로 정하는 비율 이상을 장애인전용주차구획으로 구분·설치하여야 함. 다만, 부설주차장의 설치기준상 부설주차장의 주차대수가 10대 미만인 경우에는 그러하지 아니함

11) 지방자치단체의 조례로 부설주차장의 설치기준을 강화 또는 완화하는 때에는 시설물의 시설면적·홀·타석·정원을 기준으로 함

12) 경형자동차의 전용주차구획으로 설치된 주차단위구획은 전체 주차단위구획 수의 10퍼센트까지 부설주차장의 설치기준에 따라 설치된 것으로 봄

13) 2008년 1월 1일 전에 설치된 기계식주차장치로서 다음 각 목에 열거된 형태의 기계식주차장치를 설치한 주차장을 다른 형태의 주차장으로 변경하여 설치하는 경우에는 변경 전의 주차대수보다 1대(총 주차대수가 8대 이하인 주차장에서는 기계식주차장치에 주차하는 대수의 2분의 1을 뺀 대수)를 적게 설치하더라도 변경 전의 주차대수로 인정함

가. 2단 단순승강 기계식주차장치: 주차구획이 2층으로 되어 있고 위층에 주차된 자동차를 출고하기 위해서는 반드시 아래층에 주차되어 있는 자동차를 출고하여야 하는 형태로서, 주차구획 안에 있는 평평한 운반기구를 위·아래로만 이동하여 자동차를 주차하는 기계식주차장치

나. 2단 경사승강 기계식주차장치: 주차구획이 2층으로 되어 있고 주차구획 안에 있는 경사진 운반기구를 위·아래로만 이동하여 자동차를 주차하는 기계식주차장치

14) 기계식주차장치를 설치한 주차장을 변경하여 변경 전의 주차대수로 인정받은 후 해당 시설물의 용도변경 또는 증축 등으로 인하여 주차장을 추가로 설치하여야 하는 경우에는 기계식주차장치를 설치한 주차장을 변경하면서 경감된 주차대수도 포함하여 설치하여야 함

나. 공동주택

○ 공동주택의 부설주차장 공급 규정은 주택건설 기준 등에 관한 규정 제27조에 따라 주거단지 내 주택 전용면적의 합계를 기준으로 전용면적 60㎡ 이상인 경우 <표 3-2>와 같이 지역 및 주택 전용면적에 따라 주차장을 공급하고 전용면적 60㎡ 미만인 경우 세대당 0.7대 이상의 주차장을 설치하도록 규정하고 있음

<표 3-2> 주택건설기준 등에 관한 규정에서의 공동주택 주차장 설치기준

주택규모 (전용면적:㎡)	주차장설치기준(대/㎡)			
	특별시	광역시 및 수도권내의 시지역	시지역 및 수도권내의 군지역	기타 지역
85이하	1/75	1/85	1/95	1/110
85초과	1/65	1/70	1/75	1/85

주 : 위 규정에도 불구하고 세대당 주차대수가 1대(세대당 용면적이 60㎡ 미만인 경우 0.7대) 이상 되어야 한다.
자료 : 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조

○ 한편 서울특별시를 포함한 광역시 및 수도권 시지역(이하 광역시 이상)에서 300호 이상의 주택단지를 건설할 경우의 <표 3-3>의 규정에 의거하여 주택규모 및 지역에 따라 지하주차장을 의무적으로 공급하여야 함. 예를 들어 세대당 전용면적에 따른 주차장 및 지하주차장 설치 의무대수는 전용면적 56.1㎡ 주택은 세대당 0.21대 이상의 지하주차장을 공급하여야 하며 전용면적 82.5㎡ 이하의 서울특별시내 지역에서 주택은 세대당 0.44대 이상의 지하주차장을 공급하여야 하며 전용면적 148.5㎡를 초과하는 서울특별시내 주택은 세대당 1.37대 이상의 지하주차장을 건설하여야함

<표 3-3> 특별시, 광역시, 수도권내 시지역에서의 지하주차장 설치 의무기준

전용면적(단위:㎡)	설치의무기준
60이하	법정 규정 주차장의 30%이상
60초과 85이하	법정 규정 주차장의 40%이상
85초과	법정 규정 주차장의 60%이상

자료: 주택건설기준 등에 관한 규정 27조 2항

2) 외국 공급규정

가. 일본

가) 일반시설물

○ 일반시설물에 대한 부설 주차장 공급 기준은 도시 규모별, 지구별, 건물용도별로 공급 기준을 차별화하여 부설 주차장을 공급하고 있음

○ 인구 100만 명 이상의 도시에서는 인구 100만 명 미만 도시에 비하여 주차장을 많이 공급하고 있으며 특정용도는 비특정용도에 비하여 주차장을 더 공급하는 한편 주차장 정비지구 및 상업·근린상업지역에서는 그 주변지구 및 자동차 폭주지구에 비하여 주차 수요가 높기 때문에 이에 비례하여 주차장을 공급하고 있음

<표 3-4> 일본의 인구 100만명 이상 도시 주차장 공급 기준

주차장 정비지구 및 상업·근린상업지역	특정용도		비특정용도
	백화점, 점포, 사무소	기타	
	200㎡에 1대	250㎡에 1대	450㎡에 1대
주변지구 및 자동차 폭주지구			250㎡에 1대

<표 3-5> 일본의 인구 50만명 이상 100만명 미만 도시 주차장 공급 기준

주차장 정비지구 및 상업·근린상업지역	특정용도		비특정용도
	백화점, 점포, 사무소	기타	
	150㎡에 1대	200㎡에 1대	450㎡에 1대
주변지구 및 자동차 폭주지구	-	-	200㎡에 1대

<표 3-6> 일본의 인구 50만명 미만 도시 주차장 공급 기준

주차장 정비지구 및 상업·근린상업지역	특정용도	비특정용도
	200㎡에 1대	450㎡에 1대
주변지구 및 자동차 폭주지구	-	150㎡에 1대

나) 공동주택

○ 오사카시(大阪市)에서의 주택정책은 도심의 공동화를 방지하고 직주근접에 의한 교통량을 감소시키기 위해 도심의 주택공급을 촉진하고(Downtown Housing Bonus Program) 주상복합건물의 신축을 촉진하기 위하여 건물신축 시 주거용도로 함께 개발할 경우 용적률을 높여주는 정책을 실시하고 있음

○ 市조례에 따라 30호 이상의 공동주택(단, 원룸주택의 경우는 20호 이상)을 건축할 경우 <표 3-7>의 부설주차장 설치 기준을 따름(단,「대규모 건축물의 사전협의제도」,「종합설계제도」및「재개발지구 계획제도」의 경우는 각각의 기준에 따른다)

○ 그러나 조례에서의 규정은 단지 내 주차문제 발생을 억제하기 위한 최소한의 규정이기 때문에 원룸주택에서는 세대당 0.4대 이상,

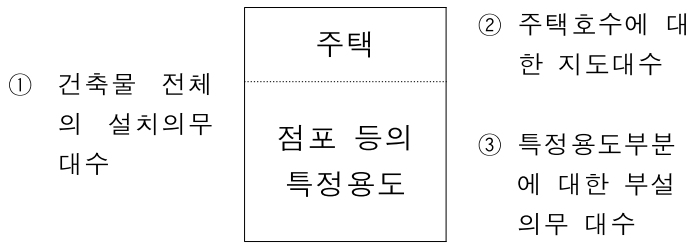
패밀리 사이즈(한 가족 주거형) 주택에서는 세대당 0.6대 이상의 주차장을 설치할 것을 권장하고 있음

○ 주상복합용도 건축물은 주차장법에 의한 건축물 전체의 설치 의무 대수와 <표 3-7>의 조례에 의한 지도(指導)대수에 각각의 용도에 따른 설치 의무 대수를 합한 대수 [그림 3-1]을 비교해 의무 대수가 큰 것을 설치 대수로 요구하고 있음

<표 3-7> 오사카시 주차시설의 설치율

공동주택 등 건축물의 전 주택호수	주차장 공급 기준	
	전용면적 35㎡ 이하 (One Room)	전용면적 35㎡ 초과 (Family Size)
30호 이상	세대당 0.25 이상	세대당 0.4 이상
70호 이상	세대당 0.25 이상	세대당 0.5 이상

자료 : 오사카시 도시정비국



[그림 3-1] 주상복합건물에서의 주차장 설치방법(오사카시)

주 : 위 그림은 주택과 상업(업무)시설이 같은 건축물 내에 공존하는 주상복합건물의 주차장 설치기준을 산정하는 방법을 나타낸 것으로 설치해야할 주차장의 대수는 ①에 의한 의무대수와 ②와 ③을 더한 의무대수 중 큰 것을 설치대수로 한다.

○ 한편 고베시의 주차장의 설치기준은 '고베시민의 주거환경 등을 지켜 육성하는 조례'(神戸市民の住環境等をまもりそだてる條例)에 의거 자동차 및 자전거의 방치로 인한 인근의 주환경 악화를 미연에 방지하며 건강하고 쾌적한 주환경 보전과 육성을 위하여 <표 3-8>과 같은 설치기준을 정하였음

<표 3-8> 고베시의 공동주택내 주차장 설치기준(임대)

용도지역	세대수	주차장공급(면/세대)
제1종 주거전용지역[1)] 제2종 주거전용지역[2)]	10호 이상 30호 미만	0.3 이상
	30호 이상 70호 미만	0.5 이상
	70호 이상	0.7 이상
주거지역[3)] 준공업지역 공업지역	10호 이상 30호 미만	0.2 이상
	30호 이상 70호 미만	0.3 이상
	70호 이상	0.5 이상
근린상업지역 상업지역	10호 이상 30호 미만	0.1 이상
	30호 이상 70호 미만	0.2 이상
	70호 이상	0.3 이상

주 : 1) 건폐율 60%, 용적률 80% 정도
: 2) 건폐율 60%, 용적률 200% 정도
: 3) 건폐율 80%, 용적률 300~700% 정도
- 위 기준은 도심이나 외곽에 따른 구분은 없음

자료 : 고베시 주택국

○ <표 3-8>에서와 같이 10호 이상의 공동주택을 건설할 경우 주차장 설치기준에 의거 주차장을 공급해야 함

○ 공업 및 상업지역내의 공동주택 주차장은 공동주택 입주민들이 공업 및 상업용 주차장 이용이 가능하고 공공교통수단이 주변에 발달하여 승용차 이외의 통행이 가능하기 때문에 주거전용지역보다

주차공급율이 낮은 반면 주거전용지역은 공업지역이나 상업지역에 비해 많은 주차장을 공급하고 있음

○ 또한 공동주택 주차장 공급율은 주거·상업·공업단지의 규모가 커질수록 주차장을 많이 확보토록 규정하고 있음

나. 홍콩

가) 일반 시설물

○ 홍콩에서는 부설주차장 공급기준을 <표 3-9>와 같이 각종 시설물의 주차수요에 따라 연면적당 주차장 공급과 시설규모당 주차장 공급으로 차별하여 공급하고 있음

○ 또한 불특정한 다수가 사용하는 시설물은 상대적으로 많은 주차장을 확보하지만 방문자(근로자 등)가 일정하고 주차 통제가 가능한 시설물에 대하여서는 적은 주차장을 확보하도록 규정하고 있음

<표 3-9> 홍콩의 일반 시설물의 부설 주차장 공급기준

대상시설	부설주차장 대수
소매업	20㎡ 당 1대(zone 2, zone 3)
사무실	240㎡ 당 1대
교회	16 좌석 당 1개
극장, 위락시설	20 좌석 당 1대
공장	900 ㎡당 1대

나) 공동주택

○ 공동주택 주차장 공급기준은 홍콩 계획부의 '계획 표준 및 지침'에 의거하여 주차장을 공급하고 있음

○ 민간 공동주택 주차장 공급은 <표 3-10>과 같이 인구밀도 및 공동주택 위치에 따라 차별적인 주차장 공급을 하고 있음

○ 공동주택이 도심에 위치하면 세대당 0.2대 정도의 주차장을 공급하며 도심이외의 지역에서는 세대당 1대 이상의 주차장을 공급하고 있음

○ 홍콩의 주차공급 기준은 주차공급으로 인해 주변도로에 교통혼잡 등 기타 교통문제가 발생치 않는 범위에서 주차 수요에 상응하는 공급을 원칙으로 함

<표 3-10> 홍콩의 민간 공동주택 주차장 공급기준

인구밀도	광역 도시권	교외지역
R1 (도심지역)	0.25/세대 - 0.20/세대	0.14/세대
R2 (도시지역)	1.0/세대	1.0/세대
R3&R4 (교외지역)	1.5/세대 이상	1.5/세대 이상

다. 싱가폴

가) 일반 시설물

○ 싱가폴에서의 부설 주차장 공급은 지역여건에 따라 도심, 도시, 교외로 구분하여 주차장을 공급하고 있음

○ 도심에서는 주차수요를 관리하기 위하여 도시나 교외에 비하여 적은 주차장을 확보하도록 규정하고 있으며 사무실, 공장 등 근로자들이 이용하는 주차장은 백화점, 호텔 등에 비하여 적은 주차장 공급 확보를 통하여 근로자들의 대중교통이용 통행을 유도하고 있음

나) 공동주택

○ 공영 공동주택 주차장 기준은 '73년에 처음 제정된 후 3년마다 그 기준을 주차장 수요 증가에 따라 공급을 증가시키고 있음

<표 3-11> 싱가폴의 일반 시설물의 부설 주차장 공급기준

대상 시설	부설주차장 대수
음식점, 나이트클럽, 커피점	150㎡ 당 1대 (연면적이 150㎡ 이상이면 150㎡ 초과 후 50㎡ 마다 1대)
극장	10좌석 당 1대
호텔, 공공건물	200㎡ 당 1대
소매점, 백화점	도심 : 350㎡ 당 1대, 도시 : 300㎡ 당 1대, 교외 : 150㎡ 당 1대
사무실	도심 : 400㎡ 당 1대, 도시 : 350㎡ 당 1대, 교외 : 200㎡ 당 1대
공장	350㎡당 1대

○ 공영 공동주택 주차 공급기준 결정은 준공된지 약 12년된 공동주택 단지의 주차수요를 조사한 후 입주자의 차량 수에 상응하는 주차장을 공급 하고 있음. 약 12년된 공동주택 단지를 대상으로 주차공급기준 결정을 하는 이유는 12년된 주택단지에서 가장 높은 주차 수요가 나타나기 때문임

○ 한편 민간 공동주택의 주차공급은 입주자들의 높은 수입과 승용차 보유율로 인해 가구당 1대 이상의 주차장을 공급함

<표 3-12> 싱가폴의 공영 공동주택 주차 공급기준

세대규모	공급기준 (주차면/세대)
방 1	0.08
방 2	0.15
방 3(80㎡)	0.22
방 4(100㎡)	0.55
방 5(123㎡)	0.77
방 6 이상(140㎡이상)	1.00

2. 부설주차장 운영사례(국내)

○ 일반시설물의 부설주차장의 운영은 시설물의 소유주가 시설물 이용자에게만 주차장 출입을 허용하고 있으나 주차 수요에 비하여 주차장 공급이 적게 공급되어 많은 차량들이 시설물 주변 도로에 불법 주정차를 하고 있어 교통체증을 가중시키고 있음

○ 한편 공동주택의 부설주차장에서는 공동주택 단지 내에서의 주차 혼잡을 완화하기 위하여 공동주택 스티커를 부착하여 단지 외의 주민이 주차할 경우에는 불법주차 경고 스티커를 발급하여 주차를 통제하고 있음

○ 하지만 공동주택 단지 내에서의 주차장 공급이 주차 수요에 비하여 적게 공급되어 단지 주변도로에 불법 주·정차하는 사례가 빈번함

○ 지자체에서는 일반 시설물 주변도로 및 공동주택 주변도로에서의 불법 주·정차에 대하여 단속을 하고 있으나 큰 효과를 보지 못하고 있어 부설주차장 차량의 불법 주·정차에 따른 교통 혼잡을 경감할 수 있는 근본적인 주차관리체계 구축이 요구됨

3. 부설주차장 운영사례(국외)

1) 일본

가. 일반 시설물

○ 일반시설물의 주차장 운용은 차고지 증명제에 의하여 운용되고 있으며 공동주택에서의 주차장 운용은 지자체의 자체적인 공동주택 부설주차장 건설기준 조례에 따름

○ 자동차 보관장소의 확보 등에 관한 법률(차고지증명제)은 차량의 신규 구입, 소유권 이전 등 차적의 변경사항이 발생할 때 반드시 차고(주차장)를 확보토록 함으로서 주차장 부족에 따른 불법주차

등을 방지하고 차량소유에 경제적 부담을 가중시킴으로써 주차수요를 관리하는 방안임

○ “자동차 보관장소의 확보 등에 관한 법률” 은 1962년 6월 1일(법률 제145호)에 최초로 공포되었으며 1990년 7월 3일(법률 제74호)[1]에 최종 개정되었고, 그 근본 취지는 불법주차 차량이 교통정체 및 교통사고의 직·간접 원인이 될 뿐 아니라 긴급자동차 통행에 방해가 되어 이를 방지하고자 제정되었음

○ 이 법률은 1) 자동차 보유자는 반드시 자동차의 보관장소를 확보하고 보관장소를 확보한 증명서류를 제출하지 않을 경우 자동차등록을 받을 수 없도록 하는 것과 2) 도로를 자동차 보관장소로 사용하는 것을 금지하는 것, 3) 주차금지 및 주차시간 제한을 강화하는 것이었음. 따라서 자동차 보유자에게 위 3가지 사항을 이행토록 함으로써 도로사용의 적정화, 도로에서의 위험방지 및 도로교통의 원활화를 도모하고 거주지의 무질서한 주차행위를 방지하고 있음

○ 이 법이 적용되는 차량은 2륜차를 제외한 자동차이며 차량 보관장소로는 차고, 공지, 그 외 기타 자동차를 통상 보관할 수 있는 장소이어야 하고, 차주의 거주지로부터 2㎞ 이내(영 제1조)에 확보하여야 함(단, 도로상의 이외의 장소)

○ 이 법률의 시행방법은 등록자동차의 신규·변경·이전등록 시에 보관장소 증명서(자가용 승용차의 경우 경찰서장이, 사업용 자동차의 경우 지방운수국장이 증명)를 받고, 90년 이전에는 차고지를

1) 이 개정은 일본정부와 교통대책본부가 수립한 「대도시 주차대책 추진방안」에 의해 수행된 것임(田中法昌, 1991.3)

확보하지 않아도 관계없던 경자동차[2]에 대한 차고지 확보조항도 마련되어 동경과 오사카에서 시행되고 있으며 이를 위반할 경우 10만円 이하의 벌금을 부과하고 있음

○ 여기서 경자동차에 대한 조항이 동경과 오사카에서만 신설된 이유는 두 도시의 주차문제가 타도시에 비해 심각하기 때문임

○ 차고지를 증명한 차량에 대해서는 관할 경찰서장이 발행한 표장을 부착하도록 하고 있으며 이를 차량유리에 부착하도록 하고 있음. 차고지 증명을 하지 않은 자동차 보유자는 처벌받도록 규정하고 있음

○ 따라서 경찰서장은 표장이 없는 차량 및 보관장소를 확보하지 않을 우려가 있는 경우 도도부현 공안위원회(都道府縣 公安委員會)에 통지하며, 공안위원회는 보관장소가 확보될 때까지 통지된 차량에 운행사용 제한명령을 할 수 있음

○ 차고지를 증명하지 않은 채 차량을 운행할 경우 3월 이하 징역 또는 20만円 이하의 벌금을 부과하고 있으며 운행금지 표장 파손 시에는 10만円 이하의 벌금을 부과함

○ 또한 이 법에는 도로를 보관장소로 이용하는 것을 금지하기 때문에 도로상 동일장소에 12시간 이상 계속 주차하는 것과 일몰시부터 일출시까지 도로상 동일장소에 8시간 이상 계속 주차하는 것을 금지하고 있음

2) 엔진 배기량 660cc 이하

○ 만일 보관장소로 도로를 사용한 경우 3월 이하의 징역 또는 20만円 이하의 벌금을 부과하고 장시간 주차금지 조항을 위반한 경우는 20만円 이하의 벌금을 부과토록 하고 있음

○ 그러나 이 법은 전국적으로 시행되는 것이 아니며 교통량 및 차량 소유가 높은 市(특별구 포함) 와 町 전지역만 시행되고 村의 경우 일부에서만 시행하고 있음

○ 부설주차장의 주차 수요를 낮추기 위하여 대중교통수단 정비와 자가용 승용차 이용을 억제하고 주차장 공급정책과 아울러 지하철, 철도 중심의 교통체계 구축과 버스는 철도지하철과의 연계 등 수요관리정책을 실시하고 있음

○ 지하연결차도 등에 의해 여러 가지의 주차시설을 물리적으로 일체하고 관리·운영 측면에서도 일체적인 운용을 촉진하고, 주차시설 이용의 편리성과 효율성의 향상을 도모하고 있음

○ 공공시설 부설주차장 등의 휴일 개방을 위해 휴일에 폐쇄되고 있는 공공시설 부설 주차시설 등에 대하여 휴일에 개방함

○ 효율적 주차장을 관리하기 위하여 동경도에서는 주차장 공사를 설립하여 운영하고 있음. 동경도 주차장 공사는 민법 제 34조에 근거하여 주무관청인 동경도의 허가를 얻어 1960년 3월 설립한 공익법인으로 도내 주차장의 운영과 관리시설의 유지, 보수업무를 동경도로부터 위탁받아 수행하고 있음

○ 부설주차장의 강화(복합주택의 차고시설 확충, 주차장 정비지구의 확대(각 지역의 실정에 맞게 도입), 차고지 증명제의 실시 등으로

주차공급 확대정책을 유도함과 동시에 민간 주차장 건설의 촉진, 공간의 입체적, 효율적 활용방안 제시에 역점을 두고 있음

나. 공동주택

○ 공동주택 단지의 주차장을 유료화하여 주차장을 이용치 않는 주민과의 형평성을 유지하고, 단지관리사무소는 주차비를 납부한 이용자에게만 정해진 장소에 주차가 가능하게 하여 불법주차와 교통사고를 방지하고 차량 진·출입을 원활히 하고 있음

○ 한편 단지 내에 주차장을 확보치 못한 차량은 주변 유료 주차장을 이용함. 유료 주차장은 공동주택 주변의 공한지를 이용하고 있음

○ 이는 공한지에 대한 높은 세금 부과로 인해 지주들은 유휴지의 건물 신축으로 경제성이 없다고 판단되거나 경제적 여건이 좋지 않은 경우 공한지를 주차장으로 이용, 공한지에 대한 세금부과를 피하고 일정액의 월 주차수입(약 2만엔/대)을 기대할 수 있기 때문임

○ 민간 주차장 건설 촉진을 통해 공동주택 단지의 주차수요에 대처하고 있음

○ 동경도 내에 정비되어 있는 도시계획주차장의 주차 용량 중 70%는 민간에 의해 설치된 것으로 향후에도 민간에 의한 정비에 기대하는 것이 중요하므로 이에 대한 건설 촉진을 유도하고 있음

○ 지하를 일체적, 합리적으로 이용하는 고도의 지하이용과 교통시설의 일체적, 복합적 정비를 통하여 주차장을 공급하고 있음

○ 자전거 및 대중교통 이용 유도를 위해 공동주택 단지 내에 자전거 보관소를 충분히 확보하고(東京 小平단지의 경우 1가구당 1.05대분의 자전거 보관소를 확보) 단지계획이나 가로망 설계 시 자전거 전용도로를 확보함으로써 근거리 통행을 자전거이용으로 유도시키고 있음

○ 또한 도시의 대중교통수단(특히 지하철) 시설 확충과 공공교통이용의 편리함을 홍보하여 주차수요를 관리하고 있음

2) 홍콩

가. 일반시설물

○ 불법주차에 대한 주민의식이 낮고 불법주차에 대한 범칙금을 일률적으로 부과하는 제도가 실효를 거두지 못하고 있어 특정 지역(불법주차율이 높은 지역)을 지정하여 일반지역과 차별화하고, 높은 불법주차 범칙금을 부과하여 주민들에게 불법주차에 대한 의식을 고취시켜 불법주차를 줄이고 있음

○ 또한 시민홍보를 통하여 제한된 도시개발에 따른 주차공간 한정을 적극 홍보하여 차량소유를 억제하여 주차수요를 줄이고 있음

○ 차량구입시 정부의 높은 차량 구입세 부과(차량 금액의 100%), 차량소유세(licence fees) 및 차량 운용에 따른 비용(유류세)을 상승시켜 차량 소유를 억제하고 출발지(주거지) 및 목적지(상업지역 또는 도심)에서의 높은 주차장 이용 비용 부과로 차량 소유 및 주차수요를 억제함

○ 높은 인구밀도에서의 효율적인 공공교통수단 공급과 낮은 대중교통 이용요금으로 차량소유 욕구를 저감하고 있음

○ 또한 버스전용차선 확대, 전철망 확장, 버스망 확장 등으로 공공교통 이용의 편의성을 높이고 교외지역까지도 공공교통망을 확충하여 이용자의 교통시간을 단축함으로써 주민들에게 차량구매를 낮추고 도심에서의 주차수요를 억제함

나. 공동주택

○ 주차수요 증가에 따른 부족한 주차면을 주차공급기준 상향 조정으로 주차 수요와 공급의 균형을 유지하여 주차문제를 경감하고 있음

○ 하지만 주차장 공급확대는 높은 지가 및 한정된 공간으로 인하여 지상주차장 건설보다는 자주식, 기계식, 지하 주차장 건설을 확대하고 있음

○ 홍콩 주택위원회에서 임대와 분양 주차장의 약 90%를 관리하고 있으며 입주자 위원회에서 나머지 10%를 관리하고 있음

○ 주차장 사용비용은 민간 주차장 사용보다 낮게 책정(H.K. $2000.00/월)하고 있으며 불법주차는 관리소에 의해 견인됨

○ 민간 공동주택의 주차장은 아파트와 동시에 분양하여 개인 또는 입주자위원회에서 관리하며 주차장을 분리분양하는 경우에는 시공회사에서 주차장을 관리함

3) 싱가폴

가. 일반시설물

○ 차량소유자에게 높은 세금 및 관세를 부과하여 차량소유 및 주차수요를 억제하고 있음

○ 관세의 경우 '65년에는 차량가격의 10%, '72년부터는 차량가격의 45%를 부과하고 있으며 자가용 차량 등록비용은 '80년부터 $1,000, 회사차량은 $5,000를 부과하고 있음. 이러한 차량소유와 이용에 대한 부과세금 및 관세의 대폭적인 인상과 승용차 도심통과 및 제한지역 실시를 통해 차량소유 증가의 둔화 및 주차수요 감소를 유발하고 있음

○ 도심교통문제를 완화하고 차량증가율을 둔화시키기 위해 “도로교통 대책위원회”를 구성, 도심지역에서의 차량이용제한을 추진해야 한다는 내용을 정부에 건의하였으며 그 구체적인 내용으로 “도심통행 허가제”를 제안하였음. 이것은 특정시간(첨두시간)에 도심지역에 유·출입하는 차량에 대해 요금을 부과하는 제도로 자동차 소요와 도심통행을 억제하는데 그 목적이 있음

○ 차량이용 비용 상승은 도심 진입차량의 대중교통 이용 및 카풀, 벤풀 이용을 유도하였고 목적지 및 주거지 주차수요에 영향을 미쳤음

○ 도심 진·출입 허가 지역은 620ha이며 29개의 확인 지점을 두었음. 본 제도 실시 후 차량진입대수가 76% 감소하였으며 제한지역에 진입한 차량의 50%가 4인 이상 승차한 차량이었음. 또한 버스이용

자가 총통행량의 33%에서 46%로 증가하였으며 승용차 이용도는 56%에서 45%로 감소하였음

나. 공동주택

○ 공영 주택 주차장에 관한 관리는 Housing Development Board (HDB)에서 관장하며 비공동주택 주차장 관리는 Urban Redevelopment Authority (URA) 에서 운영함

○ 공영 주택단지에 주택개발청 직원이 상주하여 단지 내 승용차에 대한 월별 주차요금제, 쿠폰사용제, 불법 주차통제, 주차장 배분제 등 다양한 수요관리정책을 적용하고 있으나 민간 공동주택의 주차장은 가구당 1대 이상의 주차장을 공급하고 개인의 소유로 되어 있어 주차수요관리를 적용치 않고 있음

○ 모든 공영 공동주택 주차장에 이용 요금을 부가하였음. 주차요금은 공동주택 승용차 주차장 이용자에게 월 평균 $65를 부과함(지상주차장 이용에 대해 $55와 자주식 주차장 이용에 대해 $75를 부과하고 있으나 지상주차장이 주차의 편리함과 저렴한 요금으로 높은 수요가 있은 반면 자주식 주차장은 주차가 불편하고 이용비용이 높아 수요가 많지 않음. 따라서 이러한 지상 및 자주식 주차장 수요의 불균형을 극복하기 위해 동일하게 요금을 부과할 예정임). 화물차 주차면 이용자에게는 월 $80, 2륜차 주차면 이용자에게는 월 $14를 부과함

○ 공동 주택 방문자에게 쿠폰을 구입하여 주차장 사용을 허락하는 제도로 통행제한지역(도심지역)에서는 30분당 $0.9를, 통행제한구

역 밖(도심외곽지역)에서는 30분당 $0.45를 부과함. 하지만 방문자가 24시간 주차장을 이용할 경우에는 $15를 부과함. 화물차는 통행 제한구역에서는 30분당 $1.80, 제한구역 밖에서는 $0.9를 부과하며 2륜차는 24시간 이용에 $0.60을 부과함

○ 공동주택 주차장 이용에 따른 허가 표시가 없거나 주차장이 아닌 곳에 주차를 하였을 경우에 불법 주차 고지서를 발부하며 범칙금 $400를 부과함. 범칙금에 이의가 있을시 법원에 출두하여 상황을 설명할 수 있지만 법원에서 불법주차로 판결하면 주차위반 범칙금은 자진 납부시보다 높은 $2,000을 부과함

○ 공동주택 단지 주차장이 주차 수용능력의 90% 이상 수요가 있을 경우 아래의 순서에 의해 주차장을 우선 공급함

1) HDB 소유의 상업용 건물 안에서 사업 등록된 사업자의 첫번째 차량
2) 공동주택단지 입주자, 임대자, 주거자의 첫번째 차량
3) 〃 회사소요 차량
4) 상가 상점 입주자의 첫번째 차량
5) 공동주택 입주자, 상가 입주자의 두번째 차량
6) 단지 내 비입주자

○ 특정한 단지 주차장에 높은 주차수요가 나타나고 그 주변단지 주차장에 낮은 주차수요가 발생할 경우 주차수요와 공급의 불균형 해소 및 효율적 주차장 관리를 위해 특정한 단지 주차장(높은 주차수요 단지)과 주변 단지 주차장을 한 개의 단체(Group) 주차장으로 간주하여 주차공간을 차량이용자에게 분배, 이용자에게 다양한 선택을 제공

○ 하지만 단체주차장 방법으로도 높은 주차수요를 해결하지 못할 경우에는 단지 내 혹은 주변지역에 지상 주차장을 설립하거나 기존 자주식 주차시설을 확장하여 주차수요에 대응하고 있음

Ⅳ. 효율적 관리방안

1. 공급관리방안

○ 정부에서는 부설주차장의 효율적 공급 관리를 위하여 주차장법, 주차장법 시행령, 주차장법 시행규칙에서 다음과 같이 부설주차장 설비 기준을 제시하고 있음

1) 주차장 형태

○ 주차장의 형태는 운전자가 자동차를 직접 운전하여 주차장으로 들어가는 자주식주차장과 기계식주차장으로 구분하며 자주식주차장은 지하식·지평식 또는 건축물식(공작물식을 포함)으로 세분하고 기계식주차장은 지하식·건축물식으로 세분함

○ 주차장의 주차 구획은 <표 4-1>과 같이 평행주차형식에서의 주차선 기준과 <표 4-2>에서의 평행주차형식 이외의 경우에 대한 주차선 기준을 제시하고 있으며 주차선은 백색실선으로 표시하여야 함

<표 4-1> 평행주차형식의 경우

구분	너비	길이
경형	1.7 미터 이상	4.5 미터 이상
일반형	2.0 미터 이상	6.0 미터 이상
보도와 차도의 구분이 없는 주거지역의 도로	2.0 미터 이상	5.0 미터 이상

<표 4-2> 평행주차형식 외의 경우

구분	너비	길이
경형	2.0 미터 이상	3.6 미터 이상
일반형	2.3 미터 이상	5.0 미터 이상
확장형	2.5 미터 이상	5.1 미터 이상
장애인용	3.3 미터 이상	5.0 미터 이상

2) 구조 및 설비 기준

○ 부설주차장과 연결되는 도로가 2미터 이상인 경우에는 자동차교통에 미치는 지장이 적은 도로에 부설주차장의 출구와 입구를 설치하여야 함. 다만, 보행자의 교통에 지장을 가져올 우려가 있거나 기타 특별한 이유가 있는 경우에는 그러하지 아니함

○ 주차대수 400대를 초과하는 규모의 부설주차장의 경우에는 부설주차장의 출구와 입구는 각각 따로 설치하여야 함. 다만, 출입구의 너비의 합이 5.5미터 이상으로서 출구와 입구가 차선 등으로 분리되는 경우에는 함께 설치할 수 있음

○ 부설주차장의 출구와 입구에 있어서 자동차의 회전을 용이하게 하기 위하여 필요한 경우에는 차로와 도로가 접하는 부분을 곡선형

으로 하여야 함

○ 부설주차장의 출구부근의 구조는 당해 출구로부터 2미터를 후퇴한 부설주차장의 차로의 중심선상 1.4미터의 높이에서 도로의 중심선에 직각으로 향한 좌·우측 각 60도의 범위 안에서 당해도로를 통행하는 자를 확인할 수 있도록 하여야 함

○ 부설주차장에는 자동차의 안전하고 원활한 통행을 확보하기 위하여 다음 각 목에서 정하는 바에 의하여 차로를 설치하여야 함

가. 주차부분의 장·단변 중 1변이상이 차로에 접하여야 함

나. 차로의 너비는 주차형식 및 출입구(지하식 또는 건축물식 주차장의 출입구를 포함한다. 이하 제4호에서 같다)의 개수에 따라 다음 표에 의한 기준이상으로 하여야 함

<표 4-3> 차로의 너비

(단위: 미터)

주차형식	차로의 너비	
	출입구가 2개 이상인 경우	출입구가 1개인 경우
평행주차	3.3	5.0
직각주차	6.0	6.0
60도 대향주차	4.5	5.5
45도 대향주차	3.5	5.0
교차주차	3.5	5.0

○ 부설주차장의 출입구의 너비는 3.5미터 이상으로 하여야 하며, 주차대수규모가 50대 이상인 경우에는 출구와 입구를 분리하거나 너비

5.5미터 이상의 출입구를 설치하여 소통이 원활하도록 하여야 함

○ 지하식 또는 건축물식 부설주차장의 차로는 <표 4-3>의 기준에 의하며 기타 기준은 다음 각 목에서 정하는 바에 의함

가. 높이는 주차바닥면으로부터 2.3미터 이상으로 하여야 함

나. 굴곡부는 자동차가 6미터(같은 경사로를 이용하는 주차장의 총주차대수가 50대 이하인 경우에는 5미터) 이상의 내변반경으로 회전이 가능하도록 하여야 함

다. 경사로의 차로너비는 직선형인 경우에는 3.3미터 이상(2차로의 경우에는 6미터 이상)으로 하고, 곡선형인 경우에는 3.6미터 이상(2차로의 경우에는 6.5미터 이상)으로 하며, 경사로의 양측벽면으로부터 30센티미터 이상의 지점에 높이 10센티미터 이상 15센티미터 미만의 연석을 설치하여야 함. 이 경우 연석 부분은 차로의 너비에 포함되는 것으로 봄

라. 경사로의 종단경사도는 직선부분에서는 17퍼센트를 곡선부분에서는 14퍼센트를 초과하여서는 아니 됨

마. 경사로의 노면은 이를 거친 면으로 하여야 함

바. 주차대수규모가 50대 이상인 경우의 경사로는 너비 6미터 이상인 2차선의 차로를 확보하거나 진입차로와 진출차로를 분리하여야 함

○ 자동차용승강기로 운반된 자동차가 주차구획까지 자주식으로 들어가는 부설주차장의 경우에는 주차대수 30대마다 1대의 자동차용승강기를 설치하여야 함. 이 경우 주차장법 시행규칙 제16조의2제1호 및 제3호의 규정을 준용하되, 자동차용승강기의 출구와 입구가 따로 설치되어 있거나 주차장의 내부에서 자동차가 방향전환을 할 수 있는 때에는 <표 4-3>의 규정에 의한 차로를 설치하고 주차장

법 시행규칙 제16조의2제1호의 규정에 의한 전면공지 또는 방향전환장치를 설치하지 아니할 수 있음

○ 부설주차장의 내부공간의 일산화탄소의 농도는 주차장을 이용하는 차량이 가장 빈번한 시각의 전후 8시간의 평균치가 50피피엠 이하(다중이용시설등의실내공기질관리법 제3조제1항제9호의 규정에 의한 실내주차장은 25피피엠 이하)로 유지되어야 함

○ 부설주차장에는 자동차의 출입 또는 도로교통의 안전을 확보하기 위하여 필요한 경보장치를 설치하여야 함

○ 2층 이상의 건축물식 주차장에는 자동차의 추락을 방지하기 위한 안전시설을 다음 각 목에서 정하는 바에 따라 설치하여야 함

가. 차로(경사로는 제외한다)에서 자동차의 진행방향과 마주치는 벽체의 경우에는 다음 중 어느 하나를 설치할 것

(1) 두께 20센티미터 이상 및 높이 60센티미터 이상의 철근 콘크리트 구조물

(2) 「도로법」 제3조제1항제2호에 따른 방호울타리

(3) 2톤 차량이 시속 20킬로미터의 주행속도로 정면충돌하는 경우에 견딜 수 있는 강도의 구조물로서 한국도로공사·교통안전공단, 그 밖에 국토해양부장관이 정하여 고시하는 전문연구기관에서 인정하는 제품

나. 주차구획에서 자동차의 진행방향과 마주치는 벽체의 경우에는 다음 중 어느 하나를 설치할 것

(1) 두께 12센티미터 이상 및 높이 60센티미터 이상의 철근콘크리트 구조물

(2) 도로법 제3조제1항제2호에 따른 방호울타리

(3) 2톤 차량이 시속 15킬로미터의 주행속도로 정면충돌하는 경우에 견딜 수 있는 강도의 구조물로서 한국도로공사·교통안전공단, 그 밖에 국토해양부장관이 정하여 고시하는 전문연구기관에서 인정하는 제품

○ 부설주차장의 주차단위구획은 평평한 장소에 설치하여야 함. 다만, 경사도가 7퍼센트 이하인 경우로서 시장·군수 또는 구청장이 안전에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니함

○ 부설주차장의 총 주차대수 규모가 8대 이하인 자주식주차장(지평식에 한한다)의 구조 및 설비기준은 앞의 본문 규정에 불구하고 다음 각 호에 의함

가. 차로의 너비는 2.5미터 이상으로 함. 다만, 주차단위구획과 접하여 있는 차로의 너비는 주차형식에 따라 기준 이상으로 하여야 함

나. 보도와 차도의 구분이 없는 너비 12미터 미만의 도로에 접하여 있는 부설주차장은 그 도로를 차로로 하여 주차단위구획을 배치할 수 있음. 이 경우 차로의 너비는 도로를 포함하여 6미터 이상(평행주차인 경우에는 도로를 포함하여 4미터 이상)으로 하며, 도로의 포함범위는 중앙선까지로 하되 중앙선이 없는 경우에는 도로 반대측 경계선까지로 한

다. 보도와 차도의 구분이 있는 12미터 이상의 도로에 접하여 있고 주차대수가 5대 이하인 부설주차장은 당해주차장의 이용에 지장이 없는 경우에 한하여 그 도로를 차로로 하여 직각주차형식으로 주차단위구획을 배치할 수 있음

라. 주차대수 5대 이하의 주차단위구획은 차로를 기준으로 하여 세로로 2대까지 접하여 배치할 수 있음

마. 출입구의 너비는 3미터 이상으로 함. 다만, 막다른 도로에 접하여 있는 부설주차장으로서 시장·군수 또는 구청장이 차량의 소통에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 2.5미터 이상으로 할 수 있음

바. 보행인의 통행로가 필요한 경우에는 시설물과 주차단위구획사이에 0.5미터 이상의 거리를 두어야 함

3) 효율적 공급관리방안

○ 부설주차장의 효율적 공급관리를 통하여 주민의 편리성과 안전성을 확보하기 위해서는 다음과 같은 사항에 대한 개선이 요구됨

○ 부설주차장의 차로를 자동차 이용자 이외의 보행자의 일상동선으로 겸용하지 않도록 하며 1층 필로티를 주차장으로 하는 경우는 자동차 이용자 이외의 보행자 동선과 분리함

○ 고령사회 진입에 따라 고령자를 위해 시설물 출입구 부근에 부설주차장을 설치하고 휠체어를 확보하여 고령자의 시설물 접근성을 높이고 이동에 따른 제약을 저감시킬 수 있는 기준을 제시함

○ 부설주차장 공급 시 사업자는 한정된 주차공간에 최대의 주차장 확보를 위하여 일반차량을 위한 주차 최소 규모를 적용하여 주차장을 공급함에 따라 부설주차장에서의 중형차량의 주차 및 주행이 매우 어려운 현실이며 이에 따라 중형차량들은 부설주차장 주변도로에 불법 주차하는 경향이 있음

○ 하지만 주민의 소득향상에 따른 보유차량의 다양화에 따라 고규격 차종 보유율이 상승되면서 일반차량을 대상으로 한 부설주차장은 이용차량 감소 및 주변 도로의 교통체증을 유발한 소지가 높음.

따라서 기존의 2.3×5.0 이상의 주차선 규격을 상향조정하여 다양한 주차 수요에 대처하여야 함

○ 일본에서는 부설주차장을 이용하는 차량이 다양함에 따라 <표 4-4>와 같이 부설주차장에서 중형차량 및 대형차량의 주차도 가능하도록 주차규격을 다양화하고 있음

<표 4-4> 자주식 주차장 주차형태별 표준치수

(단위: m)

차량 규모	직각후퇴주차		종렬주차		45°후퇴주차	
	주차선	차로폭원	주차선	차로폭원	주차선	차로폭원
중형차	2.3×5.0이상	5.5 이상	2.3×7.0이상	3.5이상	2.3×5.0이상	3.8이상
대형차	2.5×6.0이상	5.8 이상	2.5×8.0이상	3.5이상	2.5×6.0이상	4.1이상

○ 부설주차장에서 경사로의 종단경사도는 직선부분에서는 17%를 곡선부분에서는 14%를 초과하여서는 아니 된다고 규정하고 있으나 이러한 규정은 안전한 차량운행 환경을 조성하기에는 한계가 있음. 따라서 종단경사도는 일반적으로 12.5%(1/8이하) 이하가 바람직하며 경사가 곡선인 경우는 12.5%(1/8이하)~10%(1/10이하)가 바람직함. 일본 동경도 건축안전조례에 따르면 자주식 주차장 차로경사구간은 17.0%(1/6이하), 완화경사구간은 8.5%(1/12이하)로 하고 있음

○ 경사로의 곡선형 차로너비는 3.6미터 이상(2차선로 경우에는 6.5미터 이상)으로 제시하고 있으나 차로의 폭이 너무 좁아 안전사고가

자주 발생하고 있음. 곡선형의 차로너비는 4.0미터 이상(2차로인 경우에는 8.0미터 이상)으로 확보하고 이와 별도로 경사로의 양측 벽면으로부터 30센티미터 이상의 지점에 높이 15센티미터 이상 20센티미터 미만의 연석을 설치하여 차량 안전운행 환경을 조성하여야 함

○ 부설주차장 경사면의 충분한 회전 반경은 차량의 안전 운행을 유도함. 국내 부설주차장의 굴곡부 회전반경은 6미터(같은 경사로를 이용하는 주차장의 총주차대수가 50대 이하인 경우에는 5미터)이상으로 규정하고 있으나 굴곡부에서의 안전한 운행환경을 조성하기 위하여 굴곡부에서 7미터(같은 경사로를 이용하는 주차장의 총주차대수가 50대 이하인 경우에는 6미터) 이상의 내변반경으로 회전이 가능하도록 개선할 필요가 있음

○ 부설주차장은 주민의 안전성을 고려한 방재, 방범 등의 안전대책이 필요하며 보행자의 동선계획이나 옥외시설계획과의 관계를 종합적으로 고려하면서 사람과 차가 공존하는 안전한 환경을 조성하여야 함

2. 수요관리방안

○ 부설주차장에 주차하여야 할 차량이 부설주차장 인근 도로를 점유함으로써 교통 혼잡을 유발하는 주된 원인으로 대두되고 있어 부설주차장에서의 주차 수요를 체계적으로 관리하여 교통 혼잡을 완화할 필요가 있음

○ 도심에서의 주차수요관리를 위해서는 여러 교통수요관리방안들의 적용이 동시에 적용되어야 교통 혼잡 경감이 가능함. 이를 위해 공공기관은 공공교통운행 횟수를 늘려 각 정류장 도착시간을 줄이고 불필요한 우회노선을 과감히 제거하여 출발지부터 목적지까지 직선노선으로 만들어 공공교통 이용자들의 편의를 도모함으로써 승용차 수요를 줄여 주차 수요를 관리하여야 함

○ 공공교통 환승시설을 합리화하여 지하철과의 연계에 중점을 두고 지하철, 버스, 택시의 요금지불방식을 일원화하며 도심주차료 인상과 주차공간을 제한하고 공공교통노선 및 요금, 공공교통 이용에 대한 모든 정보를 쉽게 얻을 수 있도록 하여야 함

○ 한편 기업주의 역할로는 공공교통 이용자에 대한 재정적 보조와 근무시간 이후 근무 및 특별상황으로 귀가가 늦어졌을 경우, 귀가 차량을 공급하여 나홀로 승용차를 이용한 통근을 억제하여 주차수요를 관리하여야할 것임

1) 카풀/벤풀

○ 도시의 규모와 차량분승율의 관계는 선진국 도시의 경우 공공교통 이용, 비자동차 교통수단이용, 카풀/벤풀 이용이 도시의 규모에 의해 비례하는 것으로 밝혀졌으나 국내 도시에서는 그렇지 못함

○ 이러한 현상은 국내에서 조직적인 카풀/벤풀의 활성화 방안이 미흡하기 때문임

○ 공공기관은 2인 이상 탑승한 차량의 흐름을 빠르게 하기 위해 간

선도로 및 고속도로에 다인승 전용차로 신설과 직장이 밀집한 주변에 다인승차량을 위한 주차장 시설확대 및 일반차 승용차 주차공간의 제한, 주차요금의 차별화가 필요함

○ 또한 도심 내 건물 신축 시 주차공간의 제한(주차상한제 실시)을 위한 지자체 조례개정이 요구됨

○ 기업에서는 카풀/벤풀 전담인원 배치로 카풀/벤풀 제도 적극 홍보와 카풀/벤풀 이용자에게 사무실과 인접한 주차면을 우선 제공하여야 함

○ 또한 특별상황시 기업 차량공급에 의한 귀가를 보장하여야하며 카풀/벤풀 이용자에게 매월 자금보조로 금전적 혜택이 있어야 함

○ 한편 나홀로 승용차에게는 주차면 공급제한 및 주차요금 부과를 통해 카풀/벤풀 운용 동참을 유도하여야 함

2) 자전거 및 도로시설개선

○ 도심에서의 주차수요를 줄이기 위해 출퇴근 근로자에게 자전거와 도보로 출퇴근을 유도하는 방안은 그간 관심 밖의 사항이었으나 매연, 소음을 줄이고 건강을 증진시키는 차원에서 관심이 높아지고 있음

○ 자전거 및 도보이용 출퇴근 통행 활성화를 위해 공공기관은 정류장, 직장지, 또는 쇼핑센터까지의 안전하고 편안한 자전거, 도보시설 공급과 대단위 단지를 조성, 주거지와 직장지가 단지 안에 위치

하게 하고 단지 안에서 걷거나 자전거로 출퇴근, 쇼핑, 레크레이션 등 모든 공공 및 일상생활시설 접근에 용이하게 건설해야 함

○ 또한 단지 또는 주변지역의 주차장 이용 비용을 상향조정하여 차량을 이용하는 통행자보다 걷거나 자전거를 이용하는 통행자에게 환경친화적인 공간을 제공, 필요이상의 차량운행 제한이 필요함

○ 기업에서는 직장지로 접근하는 도로에 가로등, 자전거 전용주차장, 자전거 전용도로를 구비하는 한편 자전거 운행과 안전에 대한 세미나 및 자전거와 도보 출근이 건강증진과 교통비용 감소뿐만 아니라 개인적인 용무나 특별 상황 발생 시 차량으로 출퇴근 보장 등을 적극적으로 홍보하여 자전거 이용자나 도보로 출근하는 근로자의 통행에 편의를 제공하여야 할 것임

3) 다인승 차량을 위한 전용도로

○ 다인승차량 전용도로는 공공교통, 카풀/벤풀 차량 이용자들의 통행시간 단축을 위한 매우 효율적인 방법으로 선진국에서는 이미 광범위하게 적용되고 있는 방안임

○ 다인승차량(HOV) 도로 활성화를 위하여 다인승차량 전용도로 이용 승용차는 일반도로 이용 승용차보다 적어도 5분 이상 교통시간을 절약 할 수 있어야 함

○ 따라서 다인승차량 전용도로는 교통혼잡지역, 대기업 밀집지, 주차이용 과다지역을 통과 또는 근접하는 곳에 설치하여야 효과적임

4) 주차관리

○ 주차관리는 주차장에 관한 공급, 통제, 제한 등에 관한 관리로 교통수요관리방안 활성화의 가장 근본적이며 나홀로 승용차 통행을 다른 교통수단 통행으로 전환시킬 수 있는 가장 효율적인 방안임

○ 주차관리방안의 활성화를 위해서는 도심에서의 주차시설 이용 비용을 높이고 건물소유자에게 주차시설을 설치하는데 과중한 세금 부과를 위한 법령마련이 필요함

○ 또한 도심 주거지 및 직장지에서의 주차장 이용 비용 상승 및 공간 제한으로 나홀로 승용차의 도심 통행을 사전에 차단하고 양질의 공공교통수단 공급과 근로자에게 승용차 이외의 교통수단 사용시 재정적 보조가 필요함

5) 통행세 및 도로사용비용

○ 통행세 및 도로사용비용 징수는 교통 혼잡 도로 통과시간과 지역에 따라 차별적 요금을 부과하여 불필요한 도심통행을 제한하기 위한 방안으로 교통수요관리방안 중 가장 강력한 조치임. 이것은 통행첨두시 특정 지역의 교통수요를 다른 지역, 시간, 노선으로 우회하게 유도함

○ 교통혼잡은 한정된 지역과 시간대에 출연함으로 교통수요를 다른 장소, 시간대로 이동시킴으로써 도로사용의 경제성을 높이는데 주안을 두고 있음

○ 도로혼잡비용부과는 교통혼잡이 특별지역에 치중되어 있거나 광역적이어서 일반 교통체계관리방안(TSM) 및 교통수요관리방안(TDM)방법으로는 교통혼잡을 줄일 수 없는 상습정체지역에 적용이 가능하나 근로자가 이용할 대체교통수단이 해당지역에 설치되어 있어야 함

○ 또한 양질의 대중교통수단 이용이 가능하며 주차장 환승시설이 용이하고 우회도로가 교통혼잡으로 인해 정체되지 않아야 하며 통행료 부과장소가 한정되어야 함

6) 재택근무

○ 재택근무는 일반적으로 일주일에 하루 또는 그 이상을 가정에서 근무하는 것으로 재택근무의 활성화를 위하여서 가정과 사회까지의 통신비용절감 대책과 가정에서 근무로 인한 사고 시 의료보험 혜택 등이 필요함

○ 1개 회사에서 시행하는 재택근무는 교통수요관리차원에서 실효성이 없으므로 지역적, 국가적 차원에서의 시행이 필요함

7) 근무시간 조정/자율화

○ 근무시간 조정은 첨두시의 통행량에 변화를 줄 뿐만 아니라 나홀로 차량이 승용차 이외의 교통수단 이용을 유도함

○ 근무시간조정은 기업주의 재량에 의해 정해지며 15분 간격의 출근시간 조정 방안, 하루에 10시간을 근무하고 1일 또는 1일을 쉬게

하는 방안, 출퇴근 시간을 근로자에게 일임하는 방안 등이 있음

○ 근무시간 조정활성화를 위해서는 기업의 근로규정 개정이 뒤따라야할 것임

Ⅴ. 정책적 제안

1. 교통수요관리 방안 적극 도입

○ 도심지에서의 교통 혼잡은 모든 지자체가 안고 있는 사회적 문제로 개선이 시급한 실정임

○ 하지만 지자체에서의 교통 혼잡을 개선할 수 있는 합리적이고 체계적인 접근이 미흡하여 지속적으로 도심에서의 교통 혼잡과 대기오염 증가를 유발시키고 있음

○ 부설주차장에서의 주차 수요에 따른 주변도로에서의 교통 혼잡은 효율적인 공급관리와 수요관리가 요구되며 특히 주차수요관리를 위해서는 다양한 교통수요관리방안의 적용이 절대적으로 필요함

○ 외국의 도심에서는 공공교통 서비스 개선, 카풀/벤풀 이용자에게 재정지원, 자전거, 보도시설물 개선, 도심에서의 주차장 공급제한 및 주차비용 상승, 다인승 차로제 확대, 도심통행세, 재택근무, 근무시간조정 등 통행인에게 승용차 이외의 다양한 교통수단제공 및 나홀로 차량 통행자에게 재정적, 제도적 부담을 부과함으로써 도시교통 통행행태를 나홀로 승용차 통행에서 승용차 이외의 교통수단 통행으로 전환시켜 도심 교통 혼잡 및 주차수요 저감에 큰 효과를 보고 있음

2. 공동주택 입지 및 지역 특성을 고려한 지자체의 주차장 공급 기준 설정

○ 공동주택 주차장 설치기준은 주택건설기준 등에 관한 규정에 의거 주택 20세대 이상 또는 대지 면적이 10,000㎡ 이상인 주거단지 개발 시 적용됨

○ 하지만 동 규정은 도시의 특성과 공동주택의 입지 요건을 고려치 않은 일률적 공급기준으로 기존도시에서의 대중교통 활성화에 저해요인으로 대두되고 있으며 도심 전체 교통체증을 가중시키고 있음

○ 선진국의 주차장 설치기준은 건물의 용도를 세분하고 건물위치, 공공 교통수단 이용거리에 차등을 주어 공공교통 이용이 편리한 곳에는 주차장을 낮은 비율로 공급함

○ 또한 도심지역에 주차기준을 강화하고 교외지역에 주차기준을 완화하여 도심교통 집중을 저지하고 있음

○ 일본 오사카시는 시조례에 의해 30호 이상의 공동주택을 건축할 경우 단지 호수 밀도에 따라 그 공급기준을 차별하고 있으며 일본 고베시의 공동주택 주차장 기준은 공동주택의 입지조건을 감안하여 상업지역, 공업지역 등 공공교통이 원활한 곳의 공동주택 주차장 공급율을 최소화하여 주거지역 또는 주거전용지역과 주차장 공급율을 차별하고 있으며 공동주택의 용적률이 높을수록 주차장 공급을 강화하고 있음

○ 홍콩의 주차공급 기준은 공영아파트와 민영아파트로 그 공급기준

을 달리하며 공영아파트는 광역도시권과 교외지역으로 주차공급 기준을 달리하고 민영아파트는 인구밀도에 따라 공급기준을 차별하고 있음

○ 싱가폴의 공영 아파트 주차장 공급 기준은 국내 기준과 같이 아파트의 규모에 따라 도시 전 지역에 동일하게 적용됨. 따라서 주차장 공급 규정에 대한 중앙정부의 권한을 대폭 지방정부에 이양하여 지자체 조례로써 지역 특성에 적합한 주차장 공급을 하여야 할 것임

○ 한편 지자체 조례에 의한 주차장 공급은 지하철 또는 대중교통수단이 원활한 곳(역세권)에 최소한의 주차장 공급을 유도하고 도심 또는 도심주변 재개발, 재건축, 소형 아파트 건설시 주차장 공급을 준주거지역 또는 주거전용지역과 차별하고 교외와 도심, 저밀과 고밀, 저용적률과 고용적률 등에 주차 공급율을 차별하여야 함

○ 또한 최소한의 주차 공급율이 적용되는 단지를 중심으로 입주자가 통행에 불편이 없도록 단지 내에 생활편익 시설을 갖추고 공공교통 정류장 또는 지하철역까지 도보나 자전거로 쉽게 접근할 수 있는 시설공급이 필요함

3. 전용주차장 제도 도입

○ 대도시 공동주택 단지를 중심으로 1가구 2차량 가구의 증가는 야간 불법주차 및 주변도로 주차혼잡을 유발함. 차량을 소유치 않은 가구와 1가구 2차량 가구와의 주차장 사용에 형평성에 문제가 있음

○ 단지 내 주차질서를 확립하고 외부차량의 불법주차를 원천적으로 봉쇄하여 주차장 이용의 형평성 및 수익자 부담을 위하여 공동주택 단지 내의 모든 주차면에 고유번호를 지정하여 1가구 1차량에 대해서만 사용권을 부여함으로써 단지 내에서 사용권을 확보치 못한 차량은 차량을 소유치 않은 가구의 주차면을 임대하거나 단지 내 공영 주차장을 임대 또는 단지주변의 공영과 민영주차장 사용을 유도함

○ 또한 1가구 2차량에 대한 비용부과 수입으로 주차장을 사용치 않은 가구에 대한 보상을 통하여 간접적으로 공공교통 이용을 활성화 할 수 있음

○ 일본은 주차장을 단지 내에 확보하지 못하면 단지 외의 지역에서 주차장을 확보하게 하는 방안(차고지증명제)을 실시하여 이미 30년 전에 주차장소에 대한 명확한 규정을 두었으며 단지 내 주차장을 이용하는 차량에 스티커를 부착하여 주차면의 번호와 일치하지 않으면 차량을 견인함

○ 그들은 차량의 신규구입, 소유권이전 등 차적의 변경이 발생할 때 반드시 주차장(차고)을 확보함으로써 주차장 부족에 따른 불법주차를 방지하고 차량소유에 경제적 부담을 가중시킴으로써 주차수요를 관리하고 있음

○ 주차장 건설비용은 모든 세대가 공동부담하며 주차장 이용자에 한하여 주차장 이용료를 부과하고 주차장 이용료는 단지 위치(도심, 외곽), 임대 혹은 분양 여부에 따라 차별함

○ 공동주택 주차장 유료화는 주차비를 납부한 이용자에게만 정해진 장소에 주차 가능하게 하여 불법주차와 교통사고를 방지하고 차량의 진·출입을 원활히 하고 있음

4. 주차장 분리분양 제도 도입

○ 주차장 이용을 원하는 입주자에게만 주차장 시설비용을 부과하여 주차장을 개인 소유로 전환, 과다한 주차 공급요구에 대응하고 불특정 다수를 위한 주차장 공급에서 특정 소수를 위한 주차장 공급임

○ 따라서 시공회사에 주차장 건설비용을 절감하여 저소득층에게 주택을 구입할 기회를 부여하며 주차장 사용을 이용자 부담으로 하여 간접적으로 주차수요를 규제할 수 있음

○ 주차장 분리분양은 분양시점부터 주차장 소유권과 아파트 소유권을 분리분양하여 주차면 소유권을 개인에게 인정해주는 방법과 주차장을 시공업체에서 소유, 주차장 사용을 원하는 입주자에게만 임대하는 2가지 방법이 있음

○ 일본은 저소득층이 많이 거주하는 소형아파트, 도심지역, 고밀도 지역을 중심으로 주차장을 공동주택과 분리분양하여 주차장이 필요 없는 가구는 상대적으로 낮은 가격에 주택을 구입할 기회를 부여하고 있음

○ 주차장 분리분양은 모든 가구에게 일정비율로 주차장을 공급하지 않기 때문에 건설사도 적은 토지에 많은 세대를 건설할 수 있는 장점이 있음

○ 한편 홍콩은 개발업자가 주택만 분양하고 주차장은 사용을 원하는 가구에 한하여 임대하기 때문에 낮은 주차장 공급으로도 현재의 주차수요를 소화하고 있음

5. 민영·공영 주차장 활성화

○ 기존 시가지에서의 주차장 확보를 위해 시가지 주차공간 효율화 및 녹지공간 활용이 요구되지만 한정된 용지에서의 주차장 공간 확보는 한계가 있으므로 시가지에서의 공영·민영주차장의 활성화는 현재의 주차란 및 주변도로 교통 혼잡 완화에 결정적 역할을 함

○ 하지만 민영주차장 활성화는 민간자본을 이용하여 현재의 주차난을 해결할 수 있는 방안으로 중앙정부 및 지자체의 적극적 뒷받침이 따라야할 것임

○ 일본은 시가지에서의 민영주차장을 활성화하기 위하여 시가지의 공한지에 대하여 높은 세금을 부과, 공한지를 주차장으로 사용하게 유도하고 있음

○ 국내에서는 공영·민영주차장 공급이 건축물 부설주차장 비율에 비하여 너무 낮게 공급되어 있으며 그 가장 큰 이유는 정부 또는 지자체의 민영주차장 운용 및 규정이 민영 주차장을 자생시키는데 저해되고 있기 때문임

○ 공영 주차장은 노상주차장에 국한되어 있고 민영주차장은 현행 규정상 영업성이 낮기 때문에 운용업체가 극히 드문 것이 사실임

○ 따라서 공영주차장 활성화를 위하여 시가지 특성을 고려해 주변 유휴지, 하천 복개지 등 유휴공간과 공원, 학교, 운동장, 도로 등 공공용지의 지하공간을 최대한 활용하여야 함

○ 민영주차장 활성화는 주차장 사업의 수익성을 높일 수 있는 정부의 법 규정 완화와 자금의 저리 융자, 공공용지 무상 임대 등의 정부지원책 강구가 필요함

○ 일례로 주택가 인근에 위치한 공공용지를 시가 매입, 민간에게 무상 임대 또는 공영주차장 활용이 필요함

○ 특히 토지이용의 효율성을 높이기 위하여 자주식·기계식·타워식 주차장 건설을 유도하고 지역특성, 위치에 따른 주차요금체계의 차별화가 도입되어야할 것임

6. 주차단속강화

○ 단지 내 불법주차에 대하여 공권력 행사를 구체화하여 과태료 비용 현실화, 차량 견인 등 일반 승용차 및 화물차의 불법주차에 대한 법적 규정이 마련되어야겠으며 차량문화의 지속적 홍보와 주차질서 확립을 위한 국민들의 의식개혁이 뒷받침되어야할 것임

○ 일본은 도로를 자동차 보관장소로 사용하는 것을 금하고 주차금지 및 주차시간 제한을 강화하여 도로에서의 사고와 도로교통의 원활화를 도모하고 주거지의 무질서한 주차행위를 방지하고 있음

○ 그들은 시민의 주거환경개선 차원에서 건강하고 쾌적한 주환경 보

전과 육성을 위해 자동차 및 자전거의 방치에 대한 철저한 단속을 시 조례로 명시하고 주차장소에 대해 정확한 구분을 두고 있음

○ 한편 싱가폴은 단지 내 주차허가를 받지 않은 차량에 대하여 불법 주차 고지서를 발부하여 범칙금을 부과하고 있으나 이에 이의가 있을 경우 법원에 출두하여 상황을 설명할 수 있음. 하지만 법원에서 불법주차로 판결하면 일반 불법주차 범칙금의 5배를 지불토록 하고 있음

< 부 록 >

- 부설주차장 불법사용에 따른 벌칙규정 -

□ 부설주차장의 본래기능 유지 의무

○ 주차장법 제 19조의 4(부설주차장의 용도변경 금지 등)

1. 부설주차장은 주차장 외의 용도로 사용할 수 없으며 부설주차장을 이용하는데 지장이 없도록 본래의 기능을 유지하여야 함
2. 부설주차장을 다른 용도로 사용하거나 본래의 기능 미유지시 당해 시설물의 소유자 또는 부설주차장의 관리 책임이 있는 자에게 원상회복을 명하여야 함

□ 벌칙 규정

○ 주차장법 제 29조(벌칙)

① 3년 이하의 징역 또는 5천만 원 이하의 벌금

1. 부설주차장을 설치하지 아니하고 시설물을 건축 또는 설치
2. 부설주차장을 주차장 외의 용도로 사용

② 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금

1. 정당한 사유없이 부설주차장 본래의 기능 미유지
2. 검사를 받지 아니하거나 검사에 불합격한 기계식 주차장을 사용에 제공
3. 영업정지 등으로 주차장제공 금지기간 중 주차장을 일반 이용에 제공
4. 기타 기계식 주차장치 설치 및 운영 등을 부정하게 처리

○ 주차장법 제 32조(이행강제금)

→ 동법 제 19조의 4 규정에 의한 원상회복명령을 받은 후 시정기간 이내에 미이행시 다음의 한도 안에서 이행강제금 부과 가능

① 원상회복 명령 후 시정기간 내 원상회복명령 미이행시

1. 부설주차장을 주차장 외의 용도로 사용 : 위반주차구획 설치비용의 20%
2. 부설주차장을 본래기능 미유지 : 위한 주차구획 설치비용의 10%

② 최초 원상회복명령이 있은 날을 기준으로 1년에 2회 이내의 범위 안에서 명령 이행시까지 반복하여 부과·징수할 수 있으나 총 부과 횟수는 5회 초과 금지

□ 원상회복 이행기간

○ 주차장법상 원상회복을 명하거나 이행강제금을 부과하기 전에 상당한 이행기간을 정하여 그 기한까지 이행하지 않을 경우 이행강제금을 부과할 수 있다고 명시하고 있으나 이행기간에 대해 구체적으로 명시하지 않고 있어 위반사항별로 판단하여 원상회복 이행기간을 적용·처리해야 할 것임

< 참 고 문 헌 >

안정근, “공동주택 주차공급과 관리방안 연구”, 대한교통학회지 제17권 제 2호(1999.6)

안정근・오승훈, “공동주택 주차정책의 비교연구”, 대한・국토도시계획학회지 국토계획 제 35권 제2호(2000.4)

대한주택공사 주택연구소, “공동주택 주차수요관리 방안에 대한 연구”, (서울:대한주택공사 주택연구소, 1996)

Stover, Vergil G., Woods, Donald C., "Alternatives for Improving Urban Transportation, Technology Sharing Report: 77-215, TTI Oct, 1977

COMSIS Corporation, "Implementing Transportation Demand Management Programs," Oct 1999

Transportation Research Board National Research Council, "Simplified Procedures for Evaluation Low-Cost TSM Project Manual," Report No 263, Oct 1983

U.S. DOT and Federal Highway Administration, "Evaluation of Travel Demand Management Measure to Relieve Congestion," Report No. FHWA-SA-90-005, Feb 1990

Municipality of Metropolitan Seattle, "Encouraging Public Transportation Through Effective Land Use Actions," May 1987

Metropolitan Transportation Commission, Oakland CA, "Traffic Mitigation Reference Guide," Dec 1989

Hong Kong Transport Department, "Parking Demand Study" -Final Report-, Hong Kong, 1995

ITE, "A Toolbox for Alleviation Traffic Congestion," 1989

APA, "Linking Land Use and Transportation, Models for ISTEA and Clean Air Act Implementation Resource Manual," 1993

Texas Transportation Institute, Congestion Management, 1994

大阪市, “大阪市の住宅政策”, (大阪市: 大阪市, 1995)

都市交通問題調査會, “'95 駐車場建設の手引き”, (大阪市:都市交通問題調査會, 1995)

연 구 진		
연구책임	고 철 수	제주발전연구원 책임연구원
공동연구	안 정 근	경상대학교 교수
연구조원	유 고 은	제주발전연구원

부설주차장 효율적인 관리운용 방안

인쇄일 / 2008. 12.
발행일 / 2008. 12.
발행인 / 허 향 진(제주발전연구원장)
발행처 / 제주발전연구원
인쇄처 / 삼화상사인쇄소

ISBN 978-89-6010-080 093320

□ 이 책에 실린 내용은 出處를 밝히는 한 자유로이 引用할 수 있으나 無斷轉載나 複製는 금합니다.