

■ 論 文 ■

### 공동주택 주차공급 및 관리방안 연구

A Study on the Parking Supply and Management Strategies for Multi-Family Housing Sites

안 정 근

(대한주택공사 주택연구소 책임연구원)

#### 목 차

- I. 서론
- II. 주차장 공급 및 관리방안 기술현황 분석
  - 1. 국내 주차장 공급기준 및 관리방안
  - 2. 국외 주차장 공급기준 및 관리방안
- III. 연구방법
- IV. 분석결과
  - 1. 주차장 공급기준
  - 2. 전용주차제
  - 3. 주차장 이용료 부과
  - 4. 민영·공영 주차장 활성화
  - 5. 불법주차단속
- V. 결론
- 참고문헌

#### 요 약

공동주택 입주자들의 자동차 보유율의 급증으로 인한 공동주택 단지에서의 주차란에 대하여 정부에서는 그간 주차장 공급강화 정책으로 일관하였다. 하지만 주차장 공급강화는 기존 공동주택에서의 주차란 완화보다는 신규 공동주택 주차장 공급에 치중되어 있으며, 일률적 공급규정은 다양한 개발여건에서의 주차 수요에 대처하기에는 한계가 있고, 공동주택 단지의 녹지 면적 감소를 초래하고 있다. 또한 차량을 보유치 않은 입주자와 차량을 2대 이상을 보유한 입주자들과의 주차장 사용 형평성에 문제가 제기되고 있으며 지하 주차장 건설에 따른 주택원가 상승의 가장 큰 요인으로 작용하여 저소득층의 주택구매에 큰 걸림돌이 되고 있다. 본 연구는 국내·외 공동주택 단지에서의 다양한 주차장 공급 및 수요관리방안 분석을 통하여 다가오는 21세기의 국내 공동주택 주차장 정책 방향을 제시에 목적이 있다. 연구결과 전국의 공동주택에서는 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 차이 없이 다양한 주차공급방식 도입, 주차전용제 실시, 1가구 2차량 주차 이용료부과, 단지내 주차장 증가 및 단지주변 민영·공영주차장 활성화, 외부차량 불법주차단속 강화를 통하여 현재의 공동주택 주차란에 대처하기를 원하고 있다. 특히 주차란이 매우 심각한 중형 및 소형 공동주택과 중소도시 소재 공동주택에서는 대도시 소재 공동주택 및 대형 공동주택보다 지자체에 의한 다양한 주차장 공급방식 적용과 철저한 불법주차단속을 통하여 현재의 주차란에 대처하기를 적극적으로 원하고 있어 주택규모 및 도시규모 변화에 따른 차별적 공동주택 주차장 공급 및 관리방안시행이 요망된다.

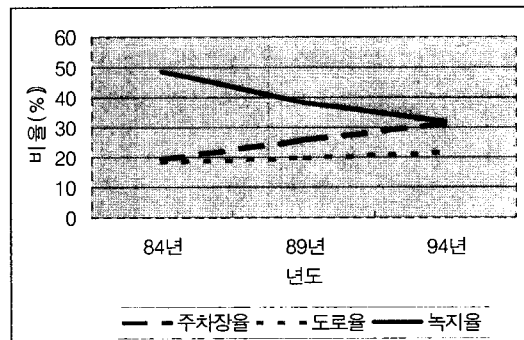
### 1. 서론

국내 도시의 인구집중은 국가 경제 발전과 함께 지속적으로 증가하여 1995년 현재 국가 전체인구의 80%가 도시에 거주하고 있으며 도시 인구 집중에 따른 주택문제를 개선하기 위하여 정부 및 지자체에서는 그간 택지개발, 재개발, 주거환경개선사업 등을 통하여 대량의 공동주택을 공급하여 거주생활 안정에 크게 기여하였다. 1991년에 전체 주택수의 40.2%를 차지하던 공동주택은 1995년에는 전체 주택수의 54%를 차지하였으며 특히 아파트는 1991년부터 1996년까지 5년간 122.6%의 증가를 나타낸 반면 단독주택 개발은 동 기간 중 29.1%의 성장에 그쳐 전국적으로 아파트 거주 인구는 계속적으로 증가하고 있다(한국도시연감, 1996). 한편 국내 경제성장으로 인해 승용차 보유대수는 1990년의 190만대에서 1996년 665만대를 초과하여 동 기간 동안 약 250%의 증가율을 나타냈으며 1997년 7월 현재 국내의 총 차량대수는 1,000대를 육박하여 가구당 평균 1대 정도의 차량을 소유하기에 이르렀다(한국통계연감, 1997). 이러한 공동주택의 거주인구 증가와 거주자의 승용차 보유 증가로 인한 공동주택 주차수요에 대처하기 위하여 정부에서는 1989년 이후 1999년 3월 현재까지 5차에 걸쳐 공동주택주차장 공급규정을 강화하여 증가하는 주차장 수요에 대응하여 왔으나 일부 신규 공동주택을 제외한 대부분의 기존 공동주택 단지의 주차장은 과거 몇 년 전 보다 더 악화되고 있는 실정이며 신규 공동주택에서도 주차장 사용의 형평성 등으로 거주민의 불만이 높아 현행 주차장 정책에 문제점으로 대두되고 있다.

현행의 공동주택에 대한 주차장 공급 정책은 재개발, 재건축, 소형아파트, 도심, 도시외곽 등의 도시 특성, 개발사업 특성, 및 입지여건을 충분히 고려치 않은 일정규모 이상의 주차장 공급으로 일관하여 열악한 도시 교통 상황이나 개발 단지 주변 교통사정을 감안한 효율적 주차공급에 한계가 있어 개발지 주변 토지이용, 용적율, 인구밀도, 공공교통 접근성을 고려한 다양한 공급기준 설정이 요구된다. 그간의 공동주택 주차장 공급규정 강화는 공동주택 단지의 토지이용형태를 크게 변화시켰다. 공동주택 단지내 토지이용

의 배분은 단지 거주 인구수, 건축밀도, 대지면적 등 단지 특성에 따라 요구되는 최적의 면적을 공급하여야 하나 단지내 주차장 공급 증가로 적정 토지이용 배분의 불균형을 초래하였으며 건설공사비 저감을 위한 지상주차장 면적의 증가는 단지내 편의시설용지와 공원·녹지용지의 감소로 인한 토지이용의 변화를 초래하여 입주민 삶의 질(Quality of Life)을 떨어뜨리는 결정적 요인으로 작용하고 있다. <그림 1>과 같이 '84년, '89년, '94년에 건설한 83개 공동주택 단지 중 가구수 500호 이상이며 주동이 10층 이상인 단지를 대상으로 지상 토지이용변천 과정을 파악한 결과 주차면적 비율은 '84년의 경우 전체 지상 대지면적의 19.41%를 차지하였으나 '89년에는 25.9%, 94년에는 31.37%로 급증하여 주차장의 단지내 지상공간에서의 점유율이 큰 폭으로 증가한 반면 단지내 공원·녹지비율은 급속히 감소하여 '84년의 대지면적 중 48.8%가 공원·녹지용지였으나 '89년은 38.35%, '94년은 31.37%로 감소하여 10년간 대지면적당 점유율이 35% 감소하였다

현행 주차장 공급의 또 다른 문제점은 주차장 이용 및 소유에 관한 형평성에 대한 문제다. 공동주택단지 건설시 단지내 주차장의 공급은 법률<sup>1)</sup>이 정하는 수준 이상으로 건설하도록 규정하고 있으며 주차장 설치기준을 준수하기 위해 지상과 지하에 주차장을 건설하고 그 비용은 건설사들이 입주자에게 호당 면적에 따라 차량소유나 이용, 구매 희망 여부 등에 관계없이 주차장에 관련된 건축비용을 동일하게 부담시키고 있다. 그러므로 최초로 분양을 받은 입주자가 신규 입



자료 : 대한주택공사, 공동주택 주차수요관리방안

<그림 1> 공동주택단지 토지이용변화

1) "주택건설기준 등에 관한 규정", "주차장법"

주자 및 세입자에게 아파트를 매매 또는 임대할 경우 주차장(지상 및 지하주차장)의 소유권이나 지분도 매매 및 임대의 대상으로 거래하고 있다. 그러나 이는 각 세대의 소유물로서 주차장을 포함시키는 것이 아니라 단지내 공공시설에 대한 이용권을 양도한다고 할 수 있다. 현재 아파트단지내 주차장은 단지의 '부대시설<sup>2)</sup>'로 간주된다. 이것은 단지내 주민 개개인에게 소유권이 인정되나 획지로 분할하는 것이 아니라 공용공간으로만 설정되어 있으며, '집합건물의 소유 및 관리에 관한 법률'(제20조, 전유부분<sup>3)</sup>)과 대지사용권의 일체성)에 의해 전유부분과 분리해 대지사용권을 처분할 수 없도록 하고 주택 구입단계에서 주민들이 동일 조건에서 공동 구매하기 때문에 주차장에 대한 소유권의 분리는 불가능하다. 따라서 단지 주민 평균차량 소유정도보다 차량을 많이 소유한 가구(같은 평형일 경우)는 자신이 지불한 금액보다 주차공간을 많이 이용하여 경제적 이득을 취하는 반면 차량을 소유치 않은 가구는 자신이 지불한 주차장에 대한 권리를 전혀 행사하지 못하면서도 초기에 지불한 주차장 비용으로 인해 경제적 불이익을 감수하고 있는 것이다. 이는 경제적 투자 및 비용지불에 대한 권리행사가 이루어지지 못할 뿐만 아니라 이에 따른 형평성의 원리 및 수익자 부담의 원칙에 어긋난다고 할 수 있다. 한편 현행의 주차장 공급 규정은 소형 아파트 입주자들에게도 과중한 재정적 부담으로 작용하고 있다. 현행 주차장 공급제도에 따른 공동주택 지하주차장 설치에 소요되는 비용은 '주택건설기준 등에 관한 규정'에 의한 지하주차장 설치의무 비율과 지형 및 단지여건에 따라 달라지게 된다. 특히 소형 아파트는 대형아파트에 비해 대지면적당 가구밀도와 함께 주차밀도도 높아져 세대당 지상주차장 면적이 줄게 되고 이에 따라 많은 주차장이 지하에 건설되어 주차장 설치비용이 대형아파트 건설에 비해 높아진다. 지하주차장을 1평을 건설하는데 필요한 비용은 개발지의 지형 및 지질에 큰 차이가 있으나 평균 평당 1,511천원이 소요되며 차량 1대가 주차하기 위한 공간이 실제 주차공간과 주차행위를 위한 공간 등을 포함하여 약 8평 정도가 필요하

로 주차장 1면당 평균 12,088천원이 소요된다. 지하주차장 설치비용이 분양가에 미치는 비율은 해당 지역의 지가에 따라 차이가 있어 광역시 소재 아파트는 지하주차장 건설비용이 주택가격의 평균 약 10%를 차지하고 수도권 도시에 소재한 아파트는 평균 약 8%를 차지하고 있다. 광역시 소재 공동주택의 분양가 대비 주차장 공사비 비율이 수도권 도시 소재 공동주택과 비교하여 높은 것은 광역시의 낮은 지가(수도권 도시 대비)가 수도권 도시 공동주택보다 낮은 분양가를 형성하는 반면 지하주차장 공사비는 광역시 및 수도권 도시의 지가에 영향을 받지 않고 일정한 비용(평당 1,511천원)이 소요되기 때문이다. 이것은 분양가가 낮을수록 또는 소형 아파트 일수록 지하주차장 건설비용이 분양가에 높은 영향을 미치고 있음을 시사한다.

## II. 주차장 공급 및 관리방안 기술현황분석

### 1. 국내 주차장 공급 기준 및 관리방안

공동주택 주차장 공급에 관한 법적 규정은 "주차장법"과 주택건설촉진법 内の "주택건설기준 등에 관한 규정(대통령령)"으로 구분된다. "주차장법"은 노상·노외·건축물 부설 주차장의 설치 및 이용에 관한 사항과 주차장 건설비용 마련 등에 관한 사항을 규정하고 있으며 "주택건설기준 등에 관한 규정"은 분양주택과 임대주택의 부설주차장 공급을 규정하고 있다.

#### 1) 주차장법

주차장법에서의 공동주택 주차장 설치기준은 주택건설 19세대 이하인 경우에만 해당되며(20세대 이상 주택건설시 주차장 규정은 "주택건설기준 등에 관한 규정"에 따름) <표 1>에서와 같이 건축면적 150㎡당 1대의 주차면 설치를 의무화하고 있다. 하지만 동 기준은 대도시의 경우 지자체의 조례에 의해 설치기준이 강화되고 있다. 서울시의 조례에 의한 공동주택 주차장 설치기준은 <표 2>와 같이 건축면적 150㎡당

2) 주택건설촉진법에 의해 조성된 단지일 경우

3) 단지내의 주민들이 공동으로 소유권을 가지고 있는 경우 각각의 주민이 가지는 구분소유권의 목적인 건물부분

1대(주차장법) 보다 강화된 130㎡당 1대를 확보토록 하고 있다.

〈표 1〉 주차장법에 의한 주택의 부설주차장 설치 기준

시설물	설치대수 산정기준	설치대상제의 시설물
단독주택	건축면적 300㎡이하는 1대, 건축면적 300㎡초과의 경우는 1대에 초과면적 200㎡마다 1대를 더한다.	면적 200㎡ 미만인 건축물
공동주택	건축면적 150㎡당 1대	면적 150㎡ 미만인 건축물

주 : 시설물의 면적은 연면적을 말하고, 하나의 부지 안에 2개 이상의 시설물이 있는 경우에는 각 시설물의 연면적을 합한 면적으로 하되, 시설물 안의 주차를 위한 시설의 연면적은 이를 제외한다.

자료 : 주차장법 시행령 제6조

〈표 2〉 서울시 주차장법 조례에 의한 주택 부설 주차장 설치기준

시설물	설치대수 산정기준	설치대상제의 시설물
단독주택	건축면적 180㎡이하는 1대, 건축면적 180㎡초과의 경우는 1대에 초과면적 120㎡당 1대를 더한다.	면적 120㎡ 미만인 건축물
공동주택	건축면적 130㎡당 1대	면적 130㎡ 미만인 건축물

자료 : 서울특별시 주차장설치 및 관리조례 제13조

2) 주택건설기준 등에 관한 규정

공동주택 주차장 설치기준은 '89년 7월 "주택건설기준 등에 관한 규정"이 제정되기 전까지 주차장법에 의거하여 단지규모에 관계없이 일률적으로 주차장을 공급하였으나 동 규정 이후 주택건설 20호 이상 또는 대지면적 10,000㎡ 이상 주거단지 개발시에는 〈표 3〉에서와 같이 전용면적 및 지역에 따라 주차장을 공급하고 있다. 주택건설 20호 이상인 공동주택 부설주차장 설치규정은 주택건설촉진법의 "주택건설기준 등에 관한 규정"에 의해 분양주택과 임대주택의 주차장 공급을 규정하고 있다.

(1) 분양주택

주차장 설치기준은 '89년 이후 5차에 걸친 개정을

거쳐 '99년 3월 현재 〈표 3〉에서와 같이 주택 단지 내 주택 전용면적의 합계를 기준으로 전용면적 60㎡ 이상인 경우 평균 세대당 1대 이상을, 60㎡ 미만인 경우 세대당 0.7대 이상의 주차장을 설치하도록 규정하고 있다. 부설주차장 설치 기준에 따른 공동주택 주차장 설치기준의 강화는 한정된 단지 지상공간에서의 주차장 공급에 한계가 있어 1991년 공동주택 주차장 설치기준 개정 후 일정규모 이상의 단지건설시 지하주차장을 의무화하게 되었다. 同法에서는 특별시·광역시 및 수도권내의 시지역에서 300세대 이상의 주택을 건설하는 주택단지에 한하여 지하주차장 설치 의무규정을 두고 있는데 세대당 전용면적이 60㎡ 이하인 경우 주차장의 10분의 3 이상, 세대당 전용면적이 60㎡를 초과하고 85㎡ 이하인 경우 10분의 4 이상, 세대당 전용면적이 85㎡를 초과하는 경우 10분의 6 이상을 지하에 설치하도록 하고 있다 (단지의 지형, 지반의 상태, 기타 단지의 여건에 따라 지하주차장의 설치가 곤란하다고 사업계획 승인권자가 인정하는 경우에는 예외).

〈표 3〉 주택건설기준 등에 관한 규정에서의 공동주택 주차장 설치기준

주택 규모 (전용면적㎡)	주차장설치기준(대/㎡)			
	특별시	광역시 및 수도권내의 시지역	시지역, 수도권 내 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 면적이 60㎡ 이하인 경우 0.7대) 이상이 되어야 한다.

자료 : 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조

(2) 임대주택

임대주택(영구: 세대당 전용면적이 50㎡ 이하인 주택으로서 정부의 예산으로 건설되는 주택)의 주차공급 기준은 주택규모(전용면적)에 관계없이 전용면적의 합을 기준으로 〈표 4〉과 같이 규정하고 있다.

〈표 4〉 영구임대주택에서의 주차장 설치기준

주차장 설치기준(대/㎡)		
서울특별시	직할시 및 수도권내 시지역	시지역 및 수도권내 군지역과 기타지역
1/160	1/180	1/200

자료 : 주택건설기준 등에 관한 규정 제3조

## 2. 국외 주차장 공급기준 및 관리방안

### 1) 주차장 공급기준

1995년 현재 일본 주택도시정비공단의 임대주택에 대한 주차장 공급율은 <표 5>에서와 같이 세대당 0.7대, 분양주택 주차장 공급율은 세대당 1.0대를 기준으로 하고 있다.

일본 오사카시에서는 <표 6>에서와 같이 주택단지내 주차문제 발생을 억제키 위해 주택의 규모 뿐만 아니라 단지의 규모에 따라서 주차장 공급을 차별하고 있다. 또한 일본 고베시의 주차장 공급 조례에서는 <표 7>에서와 같이 10호 이상의 공동주택을 건설할 경우 용도지역과 개발 규모에 따라 주차장 공급을 차별하고 있다. 공업 및 상업지역내의 공동주택 주차장은 공동주택 입주민들이 공업 및 상업용 주차장 이용이 가능하고 공공교통수단이 주변에 발달하여 승용차 이외의 통행이 가능하기 때문에 주거 전용지역보다 주차공급율이 낮은 반면 주거전용지역은 공업지역이나 상업지역에 비해 많은 주차장을 공급하고 있다. 또한 공동주택 주차장 공급율은 주거·상업·공업단지 규모의 증가에 따라 주차장을 많이 확보토록 규정하고 있다. 한편 홍콩의 공동주택 주차장 공급기준은 홍콩 계획부의 '계획 표준 및 지침'(Hong Kong Planning Standards and Guidelines)에 의거하여 <표 8> 및 <표 9>에서와 같이 공영주택과 민간주택의 주차공급을 차별하고 있으며 인구밀도 및 주택위치에 따라 차별된 공급규정을 적용하고 있다. 싱가포르의 공동주택 공급규정은 <표 10>과 같이 주택규모에 따라 차별하고 있으며 가장 규모가 큰 공동주택에 한하여 세대당 1대의 주차장을 공급하고 그 이하인 주택규모는 매우 낮은 주차장 공급률을 나타내고 있다.

<표 5> 주도공단 아파트 주차장설치율 현황

(단위: 주차면/세대수)

연도	'91년	'92년	'93년	'94년	'95년
임대주택	0.691	0.703	0.706	0.724	0.687
분양주택	0.888	0.973	1.026	0.983	1.060

자료 : 일본 주택도시정비공단 주택시가지부

<표 6> 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 : 일본 오사카시 도시정비국

<표 7> 고베시의 공동주택내 주차장 설치기준 (임대)

용도지역	세대수	주차장공급 (면/세대)
제1종 주거전용지역 <sup>1)</sup>	10호 이상 30호 미만	0.3 이상
	30호 이상 70호 미만	0.5 이상
제2종 주거전용지역 <sup>2)</sup>	70호 이상	0.7 이상
주거지역 <sup>3)</sup>	10호 이상 30호 미만	0.2 이상
	30호 이상 70호 미만	0.3 이상
준공업지역	70호 이상	0.5 이상
	공업지역	0.5 이상
근린상업지역	10호 이상 30호 미만	0.1 이상
	30호 이상 70호 미만	0.2 이상
상업지역	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 : 일본 고베시 주택국

<표 8> 홍콩 공영주택 주차장 공급기준

	광역 도시권	교외지역
공영임대	0.058/세대 - 0.045/세대	0.045/세대 - 0.037/세대
공영분양	0.20 /세대 - 0.09 /세대	0.125/세대 - 0.09 /세대

자료 : Planning Department of Hong Kong Government, "Hong Kong Planning Standards and Guidelines" 1992

<표 9> 홍콩 민간 공동주택 주차장 공급기준

인구밀도	광역 도시권	교외지역
R1 (도심지역)	0.25/세대 - 0.2/세대	0.14/세대
R2 (도시지역)	1.0/세대	1.0/세대
R3&R4 (교외지역)	1.5/세대 이상	1.5/세대 이상

자료 : Planning Department of Hong Kong Government, "Hong Kong Planning Standards and Guidelines" 1992.

<표 10> 싱가포르 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

자료 : 싱가포르 Housing & Development Board 주차장과

2) 주차장 관리방안

국내에서의 공동주택 주차장 관리는 관리사무소에서 입주자 차량이외의 차량에 대한 야간 불법 주차단속과 일부 공동주택 단지에서 1가구 2차량에 대하여 주차료를 부과하는 소극적이며 국지적으로 시행되고 있는데 비하여 외국에서는 다양한 주차장 관리방안을 체계적으로 구축하여 증가하는 공동주택 주차수요에 대처하고 있다. 일본은 1962년에 "자동차 보관장소의 확보 등에 관한 법률(차고지 증명제)"을 공포하여 차량의 신규구입, 소유권 이전 등 차적의 변경사항이 발생할 때 반드시 차고(주차장)를 확보토록 함으로서 주차장 부족에 따른 공동주택에서의 불법주차를 사전에 예방하여 공동주택 인근 도로에서의 교통정체, 교통사고, 긴급차량 통행 방해를 예방하고 있다. 또한 기존 공동주택의 녹지공간을 주차장으로 전용할 수 있게 하고 주택단지 주차장을 유료화하여 주차비를 납부한 이용자에게만 정해진 장소에 주차를 하게 한다. 부족한 주차장 공급을 민간 주차장 시설 확충으로 충당하기 위해 내대지에 대해 과중한 세금을 부과하고 내대지를 주차장으로 전용할 경우 세금부과를 경감시켜 민간 주차사업 활성화를 적극 유도하고 있다. 이러한 주차장 관리정책과 동시에 일본에서는 주택단지의 가로망 계획시 자전거 전용도로 및 공공교통시설 확충과 함께 공공교통의 효율성과 편리성을 시민들에게 홍보하여 공동주택 주차수요를 줄이고 있다. 홍콩의 주차장 관리는 높은 불법주차 범칙금을 부과하여 불법주차에 대한 의식을 고취시키고 있으며 시민홍보를 통하여 주차공간 부족을 적극 홍보하여 차량소유를 억제하고 있다. 또한 공동주택 주차장을 관리하는 업체 또는 입주자 위원회가 주차장 사용료의 징수 및 관리를 하고 정부에서는 효율적 공공교통수단 공급 및 낮은 대중교통 이용 요금으로 차량수요를 줄여 주거지 주차수요에 대응하고 있다. 싱가포르의 대부분의 공동주택 주차장 관리는 정부(Housing Development Board)에서 관리하며 정부 직원이 상주하여 주차요금, 주차장 배정, 불법주차 단속 등을 관장한다. 특히 공동주택 주차장 이용에 따른 허가 표시가 없거나 주차장이 아닌 곳에 주차를 하였을 경우에는 높은 범칙금을 부과하고 있으며 주차수요가 높은 공동주택 단지와 주차수요가 낮은 공동주택단지를 한 개의 집단(Group) 주차장으로 간주하여 주차수요가 낮은 공동주택 주차장을 주차수요

가 높은 공동주택 차량이 이용할 수 있게 주차장을 수요자에게 배분하여 유휴 주차장을 효율적으로 이용하고 있다. 한편 도심 통행진입세를 1975년부터 실시하여 도심 주거지에서의 교통수요를 감소시킴으로써 주거지 주차수요를 낮추었다. 국내교통여건과 비슷한 여러 국가 또는 도시에서의 공동주택 주차정책을 정리하면 <표 11>과 같이 외국에서는 다양한 주차장 공급규정과 함께 교통수요관리방안과 연계한 여러 주차수요 관리방안을 강력한 불법주차 단속과 병행하여 공동주택 주차수요에 대응하고 있으나 국내에서는 일률적 주차장공급 강화와 소극적 주차장 관리정책으로 일관하고 있음을 알 수 있다.

<표 11> 각국의 주차장 공급 및 관리 실태

국가	공급방안	수요관리방안
한국	- 지역특성, 사업특성이 고려되지 않은 일률적 주차 공급	- 국가적 또는 광역적 주차관리방안 부재 - 소극적, 국지적 관리
일본	- 지역여건에 적합한 다양한 주차장 공급규정 - 민간 자본 유입(민간주차장 활성화) - 녹지공간 주차장 전용화	- 차고지 증명제 - 주차장 유료화 - 불법주차 단속 - 공동주택 단지 주변 공공교통망 확충
홍콩	- 최저의 주차장 공급 - 개발여건(인구밀도)에 따라 공급규정 차별	- 주차단속강화, 홍보 - 주차장 사용료 부과 - 주차장 관리회사운영 - 차량 소유 및 보유 비용 상승 - 공공교통 활성화
싱가폴	- 주택 규모에 따라 공급비율 차별	- 정부에서 주차장 관리 - 주차비용 부과 - 불법주차 강화 - 도심 통행진입세

III. 연구방법

주차장 관리 방안에 대한 여론 분석을 위하여 전국 공동주택 단지 관리소장을 대상으로 주차장 공급기준 및 방식, 주차전용제, 주차장 이용료부과, 단지주변 민영, 공영주차장 활성화, 주차단속강화에 대한 설문 실시하였다. 설문결과에 대한 95% 신뢰수준과 최대 허용오차 ±5.2% 이내를 확보하기 위하여 <표 12>와 같이 전국 349 공동주택 관리소장을 대상으로 여론을 조사하였다. 분석 대상 단지는 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도로 구분하여 주차장공급 및 수요관리방안에 대한 여론을 분석하였으며 Chi-sq 분

포를 이용해 공동주택 주차관리 설문 결과에 대한 동질성을 검증을 하였다. 동질성 검정에 대한 귀무 가설은 1)대도시(인구 100만이상)와 중소도시(인구 100만 미만)공동주택 관리소장의 여론은 동질성을 갖는다 2)대형 평형(분양 면적 33평이상), 중형 평형(분양면적 32평에서 18평), 소형평형(분양면적 18평 미만) 관리소장의 여론은 동질성을 갖는다 3)대형단지(세대수 500이하), 중형단지(세대수 501에서 999사이), 소형단지(세대수 500 이하) 관리소장의 여론은 동질성을 갖는다 4)'85년 이전 준공단지, '86년에서 '93년에 준공된 단지, 94년 이후 준공단지 관리소장의 여론은 동질성을 갖는다 라고 설정하고 5%의 유의 수준하에서 검증을 하여 p값이 0.05 이하이면 귀무가설을 기각하였다. 또한 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 따른 여론의 연관성을 <표 13>와 같이 Cremer's V값으로 검증하여 여론 결과의 유의 관계를 재검증하였다.

<표 12> 설문 대상 도시 및 표본 단지

도시규모	도시명	단지수
대도시	서울	105
	부산	38
	대구	24
	대전	44
	광주	34
중소도시	청주	40
	전주	28
	고양	16
	강릉	7
	광양	6
	군포	5
	구미	2
	계	349

<표 13> Cremer's V에 대한 해석

Cremer's V 값	관계
0.0 - 0.1	거의관계없음
0.1 - 0.2	약한관계
0.2 - 0.4	보통의 관계
0.4 - 0.6	비교적 강한 관계
0.6 - 0.8	강한관계
0.8 - 1.00	매우 강한 관계

자료 : 통계조사방법, 자유아카데미

## IV. 분석결과

### 1. 주차장 공급방식 및 비율의 다양화

현행의 불특정한 다수대상의 일률적인 주차장 공급 정책은 각 지역의 특성에 따라 상이한 주차 수요에 적용하기에는 한계가 있어 공동주택 입지, 지역적 특성, 도심과 교외, 고밀도 지역과 저밀도지역, 공공교통 편이성, 주변 토지이용 등을 고려한 지자체 위주의 주차장 공급 전환이 요구된다. 이러한 지역특성을 고려한 다양한 주차장 공급 전환을 위해서는 중앙정부에서의 일률적인 기준보다는 지자체의 조례에 의한 공급으로의 전환이 필요하다. 현행의 일률적 주차장에 대하여 지자체의 다양한 주차장 공급 비율로의 전환에 대한 설문 결과, <표 14>에서와 같이 설문 대상자의 약73%가 현행의 일률적 주차장 공급보다는 지자체에 의한 다양한 주차장 공급비율 적용을 원하는 것으로 나타났다. 이러한 결과에 대하여 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화의 동질성에 대한 유의 검증 결과, 일률적 주차장 공급에 대한 문제의식은 도시규모, 단지규모, 준공년도 변화에 차이 없이 동일한 것으로 나타났으나 주택평형의 변화에 따라 여론은 동일치 않은 것으로 나타났다(평형: Chi-sq=9.347, p=0.053, Cremer's V=0.116). 주택평형별 변화에 따른 여론에서는 대형평형 주택단지 설문대상자의 58%가 다양한 주차장 공급으로의 전환을 원하고 있는 반면 중형 및 소형평형 주택단지 설문대상자의 약 75%가 다양한 공급규정으로의 전환을 요구하고 있어 대형평형 주택단지보다는 중소형평형 주택단지에서 보다 적극적으로 다양한 방법에 의한 주차장 공급을 원하고 있는 것으로 나타났다. 한편 현행의 공동주택 주차장 시설 공급 방식은 지상 평지 주차장과 지하 주차장으로 일관하고 있으나 한정된 공간에서의 효율적 주차시설 공급측면에서는 지상에서의 자주식 주차장 및 기계식 주차장의 고려가 필요하다. 특히 간선도로변, 철도변 등 소음강도가 높은 지역 도로변에서의 자주식 주차장 설치하는 방식 효과 뿐 만 아니라 간선도로 및 철도변과 주거동사이의 방음벽, 완충녹지 등 비효율적인 단지내 토지이용도 배제할 수 있다. 또한 지하주차장을 설치하기에는 구조적으로 위험한 연약지반, 지진 다발지역과 지하 주차장 공사비가 매우 높은 암반지역, 경사지역 등에서도 자주식 주차장

은 경제적인 주차시설을 공급할 뿐 만 아니라 주민안전을 도모할 수 있다. 한편 도심재개발, 주거환경개선사업 등 높은 인구밀도 지역에서도 지하 3-4층의 주차장보다는 자주식 주차장이 경제적이지만 아니라 입주민의 안전성 확보에도 유리하다. 싱가포르의 국가 대부분의 지반이 연약지반으로 구성되어 있어 주거지역에서의 지하주차장보다는 자주식 주차장이 매우 활성화되어 있으며 기타 외국도시에서도 자주식 주차장은 한정된 토지공간에서의 효율적 주차장 공급기법으로 사용되고 있다.

〈표 14〉 일률적 주차장 공급을 지자체로 이관

구 분	여 론				
	찬성	반대	무응답	계	
도시 규모	대도시	187	38	26	251
	중소도시	68	20	10	98
	계	255	58	36	349
주택 평형	대형	15	4	7	26
	중형	148	37	18	203
	소형	92	17	11	120
	계	255	58	36	349
단지 규모	대형	56	6	6	68
	중형	74	21	11	106
	소형	125	31	19	175
	계	255	58	36	349
준공년도	'85이전	60	13	10	83
	'86-93	133	28	19	180
	'94이후	62	17	7	86
	계	255	58	36	149

도시규모 : Chi-sq= 1.431, p=0.489, Cremer's V= 0.064  
 주택평형 : Chi-sq= 9.347, p=0.053, Cremer's V= 0.116  
 단지규모 : Chi-sq= 4.480, p=0.345, Cremer's V= 0.080  
 준공년도 : Chi-sq= 1.362, p=0.851, Cremer's V= 0.044

2. 전용주차제

대도시 공동주택 단지를 중심으로 1가구 2차량 가구의 증가는 단지내 야간 불법주차의 근본 원인이 되고 있다. 이로 인해 일반 차량 및 긴급차량의 진입 방해와 차량을 소유치 않은 가구와 1가구 2차량 가구의 주차장 사용 형평성에 큰 문제가 있다. 따라서 단지내 주차질서를 확립하고 외부차량의 불법주차를 원천적으로 봉쇄하며 주차장 이용의 형평성 및 수익자 부담 원칙에 의한 주차장 관리제도가 필요하다. 전용주차제는 주택 단지내의 모든 주차면에 고유번호

를 지정하여 1가구 1차량에 대해서만 사용권을 부여함으로써 단지내에서 사용권을 확보치 못한 차량은 차량을 소유치 않은 가구의 주차면을 임대하거나 단지내 공영 주차장을 임대 또는 단지주변의 공영과 민영주차장 사용을 유도할 수 있는 제도다. 일본, 미국, 프랑스 등 산업선진국에서는 이미 공동주택 전용주차제를 실시하여 공동주택 단지내 주차장을 이용하는 차량에 스티커를 부착, 주차면의 번호와 일치하지 않으면 차량을 견인하고 있다. 이와같은 전용주차제에 대한 설문결과 〈표 15〉에서와 같이 전체 설문자의 약 47%가 주차전용제 실시를 찬성(반대 38%, 무응답 15%)하고 있으며 설문 결과에 대한 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 따른 여론의 동질성 검증 결과, 전용주차제에 대한 여론은 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 차이없이 동일한 여론으로 나타났다. 한편 전용주차제 실시에 따른 전용주차면적은 〈표 16〉에서와 같이 설문대상자의 55%가 전용면적을 1.1면에서 1.5면을 원하는 것으로 나타났으며 이러한 결과에 대한 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 따른 동질성 검증 결과 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도에 차이 없이 동일한 경향을 나타내는 것으로 나타났다.

〈표 15〉 전용주차제 도입여부

구 분	여 론				
	찬성	반대	무응답	계	
도시 규모	대도시	117	96	38	251
	중소도시	48	37	13	98
	계	165	133	51	349
주택 평형	대형	14	11	1	26
	중형	91	79	33	203
	소형	60	43	17	120
	계	165	133	51	349
단지 규모	대형	38	32	16	86
	중형	85	73	22	180
	소형	42	28	13	83
	계	165	133	51	349
준공년도	85이전	42	28	13	83
	86-93	85	73	22	180
	94이후	38	32	16	86
	계	165	133	51	349

도시규모 : Chi-sq= 0.257, p=0.879, Cremer's V= 0.027  
 주택평형 : Chi-sq= 3.455, p=0.485, Cremer's V= 0.070  
 단지규모 : Chi-sq= 2.790, p=0.594, Cremer's V= 0.089  
 준공년도 : Chi-sq= 2.790, p=0.594, Cremer's V= 0.063



〈표 16〉전용주차제 실시에 따른 전용주차면

구분		여론						계
		0.5면 미만	0.6-1면	1.1-1.5면	1.6-2면	2.1 이상	기타	
도시규모	대도시	3	54	139	16	22	17	251
	중소도시	0	24	51	9	10	4	98
	계	3	78	190	25	32	21	349
주택평형	대형	0	4	13	3	4	2	26
	중형	3	41	112	18	18	11	203
	소형	0	33	65	4	10	8	120
	계	3	78	190	25	32	21	349
단지규모	대형	1	18	32	4	7	6	68
	중형	0	22	64	7	8	5	106
	소형	2	38	94	14	17	10	175
	계	3	78	190	25	32	21	349
준공년도	'85이전	1	20	37	7	12	6	83
	'86-'93	1	45	96	11	16	11	180
	'94 이후	1	13	57	7	4	4	86
	계	3	78	190	25	32	21	349

도시규모 : Chi-sq= 3.379, p=0.642, Cremer's V= 0.098  
 주택평형 : Chi-sq= 10.19, p=0.424, Cremer's V= 0.121  
 단지규모 : Chi-sq= 5.465, p=0.858, Cremer's V= 0.088  
 준공년도 : Chi-sq= 12.34, p=0.263, Cremer's V= 0.133

### 3. 주차장 이용료 부과

주차장 이용료 부과는 공동주택 단지의 주차장을 유료화하여 주차장을 이용치 않는 주민과의 형평성을 유지하기 위해 주차장 이용자에 한하여 주차장 이용료를 부과하고 정해진 장소에 주차를 가능하게 함으로써 불법주차와 교통사고를 방지하고 차량의 진·출입을 원활히 할 수 있다. 주차장 사용비용 부과에 대한 여론 조사 결과 〈표 17〉과 같이 설문대상자의 약 61%가 모든 차량에 대한 차량비용 부과를 반대하였으며 약 35%가 모든 차량에 대한 주차요금 부과를 찬성하였다. 이러한 결과에 대하여 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 따른 여론의 동질성 검증 결과 주택평형, 단지규모, 준공년도의 변화에 따른 여론은 동일한 것으로 나타났으나 도시규모 변화에 따른 여론은 큰 차이를 나타냈다 (평형 : Chi-sq=10.82, p=0.004, Cremer's V=0.176).

도시규모 변화에 따른 여론에서는 대도시 설문대상자의 40%가 모든 차량에 대한 주차비용 부과를 원하는 반면 중소도시에서는 설문대상자의 22%만 모든 차량에 대한 주차비용부과를 찬성하여 대도시에 비하여 중소도시에서 주차요금에 대하여 민감함을 알 수 있다. 1가구 2차량에 대한 주차비용 부과는 〈표 18〉과 같이 설문대상자의 77%가 적극 수용을 원하고 있다. 이러한 결과에 대하여 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 따른 여론 동질성에 대한 유의검증 결과 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도의 변화에 따른 여론은 동일한 것으로 나타났다. 한편 1가구 2차량에 대한 주차 비용은 〈표 19〉와 같이 설문대상자의 약 41%가 제2차량에 대하여 매월 1-2만원의 사용 비용 부과를 원하고 있는 것으로 나타났다. 제2차량 부차비용 부과에 대한 여론결과의 동질성 검증 결과 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도의 변화에 관계없이 동일한 여론을 나타냈다.

〈표 17〉 모든 차량에게 주차비용부과

구분		여론			계
		찬성	반대	무응답	
도시규모	대도시	100	139	12	251
	중소도시	22	73	3	98
	계	122	212	15	349
주택평형	대형	9	17	0	26
	중형	76	118	9	203
	소형	37	77	6	120
	계	122	212	15	349
단지규모	대형	26	36	6	68
	중형	34	70	2	106
	소형	62	106	7	175
	계	122	212	15	349
준공년도	'85이전	35	44	4	83
	'86-'93	64	111	5	180
	'94이후	23	57	6	86
	계	122	212	15	349

도시규모: Chi-sq= 10.82, p=0.004, Cremer's V= 0.176  
 주택평형: Chi-sq= 2.758, p=0.599, Cremer's V= 0.063  
 단지규모: Chi-sq= 6.354, p=0.174, Cremer's V= 0.095  
 준공년도: Chi-sq= 6.645, p=0.156, Cremer's V= 0.098

〈표 18〉 1가구 2차량에 대한 주차비용부과

구 분		여 론			
		찬성	반대	무응답	계
도시규모	대도시	189	52	10	251
	중소도시	80	14	4	98
	계	269	66	14	349
주택평형	대형	20	4	2	26
	중형	149	45	9	203
	소형	100	17	3	120
	계	269	66	14	349
단지규모	대형	50	15	3	68
	중형	82	21	3	106
	소형	137	30	8	175
	계	269	66	14	349
준공년도	85이전	71	9	3	83
	86-93	135	38	7	180
	94이후	63	19	4	86
	계	269	66	14	349

도시규모 : Chi-sq= 1.910, p=0.385, Cremer's V= 0.074  
 주택평형 : Chi-sq= 5.355, p=0.253, Cremer's V= 0.088  
 단지규모 : Chi-sq= 1.369, p=0.850, Cremer's V= 0.044  
 준공년도 : Chi-sq= 4.940, p=0.293, Cremer's V= 0.084

〈표 19〉 두 번째 차량에 주차비용정도

구 분		여 론						
		1만 미만	1-2만	3만	5만	7만 이상	기타	계
도시규모	대도시	51	102	43	6	28	21	251
	중소도시	24	40	14	3	7	10	98
	계	75	142	57	9	35	31	349
주택평형	대형	7	10	3	1	2	3	26
	중형	46	76	32	6	22	21	203
	소형	22	56	22	2	11	7	120
	계	75	142	57	9	35	31	349
단지규모	대형	17	27	14	0	4	6	68
	중형	19	45	13	4	15	10	106
	소형	39	70	30	5	16	15	175
	계	75	142	57	9	35	31	349
준공년도	85이전	17	36	12	3	6	9	83
	86-93	40	78	27	2	19	14	180
	94이후	18	28	18	4	10	8	86
	계	75	142	57	9	35	31	349

도시규모 : Chi-sq= 2.443, p=0.785, Cremer's V= 0.084  
 주택평형 : Chi-sq= 6.331, p=0.787, Cremer's V= 0.095  
 단지규모 : Chi-sq= 8.632, p=0.567, Cremer's V= 0.111  
 준공년도 : Chi-sq= 8.260, p=0.603, Cremer's V= 0.109

#### 4. 단지 주변 민영·공영 주차장 활성화

기존 아파트 주차란 해소를 위하여 단지내에서의 주차공간 효율화 및 녹지공간 활용이 요구되지만 한정된 용지에서 주차장 공간 확보는 한계가 있으므로 단지 주변에서의 공영·민영주차장을 활성화는 현재의 공동주택 주차란 해결에 결정적 역할을 하며 이를 위해 국가 및 지자체의 적극적인 뒷받침이 따라야 한다. 일본은 단지내에서 공급하지 못하는 주차장을 단지주변에서 민영 주차장 확보를 위해 단지주변 공한지에 대하여 높은 세금을 부과, 유희지를 주차장 사용으로 유도하고 있다. 공동주택 주차란 해결을 위해 단지내 주차장 확충 또는 단지의 민영 및 공영주차장 확충에 대한 여론수렴 결과 〈표 20〉에서와 같이 공동주택 주차란 경감을 위해 단지내에서의 주차장 확보(설문대상자의 49%)뿐만 아니라 단지외에서의 민영·공영주차장 확보(설문대상자의 42%)가 되어야 한다는 여론이었으며 이러한 결과에 대하여 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 대한 동질성 검증 결과 단지내·외에서의 주차장 확보 여론은 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 에 차이 없이 동일한 여론임이 증명되었다.

〈표 20〉 주차란 경감을 위해 단지내 주차장 증가 또는 단지의 민영 공영 주차장 확보

구 분		여 론			
		단지내	단지외	무응답	계
도시규모	대도시	116	112	23	251
	중소도시	55	34	9	98
	계	171	146	32	349
주택평형	대형	13	10	3	26
	중형	100	81	22	203
	소형	58	55	7	120
	계	171	146	32	349
단지규모	대형	27	37	4	68
	중형	55	40	11	106
	소형	89	69	17	175
	계	171	146	31	349
준공년도	'85이전	39	41	3	83
	'86-'93	92	70	18	180
	'94이후	40	35	11	86
	계	171	146	32	349

도시규모 : Chi-sq= 3.072, p=0.215, Cremer's V= 0.094  
 주택평형 : Chi-sq= 2.961, p=0.564, Cremer's V= 0.065  
 단지규모 : Chi-sq= 5.751, p=0.219, Cremer's V= 0.091  
 준공년도 : Chi-sq= 6.034, p=0.197, Cremer's V= 0.093

### 5. 주차단속강화

공동주택 단지내에서의 불법주차 단속 강화는 주차 전용제, 1가구 2차량 비용부과, 공영·민영 주차장 활성화의 증추적 역할을 담당하며 주거지에서 건강하고 쾌적한 주거환경 보전과 육성에 가장 먼저 고려할 사항이다. 주차장 불법주차 단속에 대한 여론 파악 결과, <표 21>에서와 같이 설문대상자의 67%가 단지 외부차량만 단속을 원하고 있고 설문대상자의 21%는 모든 차량에 대한 주차단속을 원하였다. 이러한 여론 결과에 대한 동질성 검증 결과, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 대한 여론은 동질성이 있는 것으로 나타났으나 도시 규모 변화에 따른 주차단속 강화 여론은 차이가 있는 것으로 나타났다 (도시규모: Chi-sq= 11.026, p=0.004, Cremer's V= 0.178). 도시규모 변화에 따른 주차단속강화 여론은 대도시 설문대상자의 17%가 모든 차량에 대한 주차 단속을 원하는 반면 중소도시에서는 설문대상자의 32% 모든 차량에 대한 주차단속 시행을 위해 대도시 보다는 중소도시에서 주차란이 심각하며 주차전용제,

주차장 이용료 부과, 민영·공영주차장 활성화 여건이 양호함을 시사한다. 하지만 도시의 규모에 관계없이 아직까지 불법 주차에 대한 주민의식이 낮고 불법 주차에 대한 낮은 범칙금과 일률적인 부과방식으로 공동주택 단지내 불법주차 단속이 실효를 거두지 못하고 있는 우리의 현실에서 주차단속강화에 앞서 주민들에게 적극적인 주차단속의 필요성을 홍보하여 불법주차에 대한 의식을 고취시켜야겠다.

### V. 결론

세계 각국은 다양한 주차장 공급 및 수요관리 체제를 유지하여 공동주택 주차문제에 대처하고 있으나 국내에서는 그간 공동주택에서의 주차문제에 대하여 일률적 주차장 공급 규정 강화만으로 주거지의 주차 문제를 해결 할려는 소극적 자세로 임했다. 하지만 경제 발전과 함께 폭발적인 공동주택에서의 주차수요에 일률적 주차장 공급확대 정책은 이제 한계에 와 있는 것으로 판단된다. 연구결과 전국 공동주택에서는 도시규모, 주택평형, 단지규모, 준공년도 변화에 차이가 없이 다양한 주차공급방식 도입, 주차전용제 실시, 1가구 2차량 주차 이용료부과, 단지내 주차장 증가 및 단지주변 민영·공영주차장 활성화, 외부차량 불법주차단속 강화를 통하여 현재의 공동주택 주차란에 대처하기를 원하고 있다. 특히 주차란이 심각한 중형 및 소형 공동주택과 중소도시 소재 공동주택에서는 대도시 소재 공동주택 및 대형 공동주택에 비하여 지자체에 의한 다양한 주차장 공급방식 적용과 철저한 불법주차단속을 통하여 현재의 주차란에 대처하기를 적극적으로 원하고 있어 주택규모 및 도시규모 변화에 따른 차별적 공동주택 주차장 공급 및 관리방안 시행이 요망된다. 따라서 다양한 주차장 공급 및 수요관리정책의 도입이 절실히 요구되는 현 시점에서 다음과 같은 방안 시행이 요구된다.

<표 21> 주차면 이외의 주차단속

구 분	여 룬				계
	외부차량만	모든차량	무단속		
도시규모	대도시	182	42	27	251
	중소도시	54	31	13	98
	계	236	73	40	349
주택평형	대형	16	8	2	26
	중형	140	39	24	203
	소형	80	26	14	120
	계	236	73	40	349
단지규모	대형	48	13	7	68
	중형	68	26	12	106
	소형	120	34	21	175
	계	236	73	40	349
준공년도	'85이전	62	13	8	83
	'96-'93	128	32	20	180
	'94이후	62	13	8	83
	계	236	73	40	349

도시규모 : Chi-sq= 11.03, p=0.004, Cremer's V= 0.178  
 주택평형 : Chi-sq= 2.083, p=0.720, Cremer's V= 0.055  
 단지규모 : Chi-sq= 1.379, p=0.848, Cremer's V= 0.044  
 준공년도 : Chi-sq= 11.72, p=0.020, Cremer's V= 0.130

#### 1. 다양한 주차장 공급방식 및 비율 적용

현행의 주차장 공급 규정은 도시의 특성, 용도 특성, 지구 특성을 고려한 세분된 공급규정으로의 전환이 필요하며 이러한 공급규정은 궁극적으로 지자체에 이관되어야겠다. 지자체 조례에 의한 주차장 공급은 지하철 또는 대중교통수단이 원할한 곳(역세권)에서

는 최소한의 주차장 공급을 유도하며 도심 또는 도심 주변 재개발, 재건축, 소형 아파트 건설시 주차장 공급을 준 주거지역 또는 주거전용지역과 차별하고 도시 변두리와 도심, 저 인구밀도와 고 인구밀도, 저용적율과 고용적율 등에 주차 공급율을 차별하여야겠으며 우선적으로 상세계획, 도시계획 등에서 상세한 규정을 마련 시범적인 실시가 요구된다. 또한 최소한의 주차공급율이 적용되는 공동주택 단지를 중심으로 입주자가 차량의 교통수단으로 통행에 불편이 없도록 공동주택 단지내·외에 생활편익시설을 갖추고 공공 교통 정류장 또는 지하철역까지 도보나 자전거로 쉽게 접근할 수 있는 시설공급이 필요하며 마을버스 운행지원, 입주민 카풀 및 벤풀 활성화, TV와 신문물 통한 국민 의식구조 개혁운동 등이 뒷받침되어야겠다.

## 2. 주차전용제/주차요금 부과

신규 공동주택의 대부분은 세대당 1대이상의 주차장이 공급되어있어 우선적으로 주차전용제 실시 및 1가구 2차량에 대한 주차요금부과가 요구된다. 하지만 기존 공동주택 단지에서의 주차전용제 및 주차요금부과를 위해 주차공간 확보 및 주차장 건설비용에 문제가 예상된다. 따라서 세대당 1대 또는 그에 가까운 주차면이 공급되어 있는 중대형 아파트에 우선 적용하고 세대당 1대 미만 주차장 공급 공동주택단지는 녹지면적을 주차면적으로 전용함을 다수 주민의 찬성할 경우 지자체에서 녹지 및 공용 용지의 용도변경을 허용하고 대지면적에 대한 조경면적의 비율이 건축법상 위배되지 않은 범위에서 녹지공간을 주차장으로 활용할 수 있게 지원하여야겠다. 녹지면적을 활용할 경우는 면적당 토지 이용율이 높은 자주식, 기계식 주차장 시설 확대가 요구된다. 또한 정부의 무이자 또는 저리융자로 주차장을 확장하고 연차적으로 환불할 수 있는 체제가 필요하며, 녹지를 줄여 주차장으로 사용할 수 있는 법개정이 필요하다. 한편 주차 전용제는 현행 규정에 의해 특별시, 광역시, 시지역 및 수도권지역의 주택전용면적 135㎡ 초과인 주택은 평균 주차장을 2대이상 공급해야 한다는 기준에 저촉되기에 주차 전용제 시행에 따른 기준 조정이 요구된다. 한편 기존단지의 주차장 개선 사업을 전달할 수 있는 아파트 주차장 개선 전담 공사 또는 민간 회사의 건립도 고려해야겠으며 1가구 다차량에 대한 주차

요금부과는 입주자 대표회의를 거쳐 근거 규정 마련이 필요하고 관리비항목에 주차비를 징수할 수 있는 항목 신설이 요구된다.

## 3. 공영·민영 주차 활성화

대도시에서의 공영·민영주차장 공급이 건물 부속주차장 비율에 비하여 너무 낮게 공급되어 있다. 그 가장 큰 이유는 정부 또는 지자체의 민영주차장 운용 및 규정이 민영 주차장을 자생시키는데 저해되고 있기 때문이다. 공영 주차장은 노상주차장에 치중되어 있고 민영주차장도 도시내에 지가가 비싸 영업성이 낮기 때문에 운용업체는 극히 드물다. 따라서 민간자본이 주차장 사업에 유입될수 있도록 적극적 세제지원과 함께 주차사업이 자생할 수 있는 여건 조성이 필요하다. 한편 공공부문에서는 공동주택의 지역 특성, 주택유형 등을 고려해 주변 유희지, 하천 복개지 등 유희공간과 공원, 학교, 운동장, 도로 등 공공용지의 지상 및 지하공간을 최대한 활용하고 자금 저리 융자, 공공용지 무상임대 등으로 여유공간의 효율적 이용과 함께 민간의 적극적 참여가 있어야한다. 특히 토지이용의 효율성을 높이기 위하여 자주식, 기계식, 타워식 주차장 건설이 절실하며 지역특성, 위치에 따른 주차요금 체계의 차별화도 필요하다. 또한 주차장 사업의 수익성을 높일 수 있는 시장가격 구축에 법규정 완화가 요구되며 주택가 인근에 위치한 공공용지는 지자체가 부지를 매입, 자치구에 무상사용을 허용하고 시설비는 지자체가 부담토록 해 공동주택주변 주차장 공급을 확대해야겠다.

## 4. 주차 단속 강화

현행법에서는 아파트 단지내 도로 및 주차장을 사유 재산으로 간주하고 있어 단지내 불법차량에 대하여 어떤 공권력도 개입할 수 없다. 따라서 불법차량 견인 및 범칙금 부과가 불가하여 외부차량이 불법으로 주차하고 있어도 견인이나 벌칙금을 부과 못해 차량 단속에 큰 문제점을 내포하고 있다. 단지내 불법주차에 대하여 공권력 행사를 구체화하여 과태료 비용 현실화, 차량 견인 등 일반 승용차 및 화물차의 불법주차에 대한 법적 규정이 마련되어야 겠으며 차

량문화의 지속적 홍보와 주차질서 확립을 위한 국민들의 의식개혁이 뒷받침되어야겠다.

효과적인 우리의 주거지 주차혼잡 경감을 위해서는 앞의 방안들에 대해 우선적으로 시범적인 사업실시를 통해 효과에 대한 검증이 필요하며 이와 함께 체계적, 합리적 불법주차 단속과 주차문화에 대한 홍보가 병행되어야 한다. 형평성 있는 주차정책과 주차문화 정립은 우리의 도시 교통문제를 해결 할 수 있다는 확신을 가지고 국가적 차원에서 전폭적이 지원이 요구된다.

### 참고문헌

1. 교통개발연구원, "동남아 주요도시의 주차현황 분석", 東京, 싱가포르, 홍콩, (서울 : 교통개발연구원, 1992).
2. 교통개발연구원, "일본 자동차 보관장소의 확보 등에 관한 법률 해설집", (서울 : 교통개발연구원, 1992).
3. 교통개발연구원, "차고지증명제 도입을 위한 차고지 관리 효율화 연구", (서울 : 교통개발연구원, 1994).
4. 교통개발연구원, "홍콩·싱가폴 도시교통현황 및 교통정책", (서울 : 교통개발연구원, 1993).
5. 김철수, "단지계획", 주거환경계획의 이론과 기법, (서울 : 기문당, 1994. 8).
6. 내무부, "한국통계연감", (서울 : 내무부, 1989~1995).
7. 내무부, "한국도시연감", (서울 : 내무부, 1989~1985).
8. 대한국토·도시계획학회, "토지이용계획론", (서울 : 보성각, 1996).
9. 대한주택공사 주택연구소, "아파트단지 주차현황 및 수요조사", (서울 : 대한주택공사 주택연구소, 1995).
10. 대한주택공사, "단지계획과정 95", (서울 : 대한주택공사, 1995).
11. 대한주택공사, "주택공사비분석자료", (서울 : 대한주택공사, 1996).
12. 대한주택공사, "공동주택 주차수요관리방안", (서울 : 대한주택공사, 1996).
13. 서울시정개발연구원, "주차수요관리방안연구", (서울 : 서울시정개발연구원, 1995).
14. 서울시정개발연구원, "서울시 교통수요관리방안 연구", (서울 : 서울시정개발연구원, 1993).
15. 한국통계학회 조사통계연구회, "통계조사방법", (서울 : 자유아카데미, 1996).
16. Jim Mc Cluskey, "Parking" -A Handbook of Environmental Design-, E. & F. N. SPON, London, 1987.
17. Transport Department, "Parking Demand Study" -Final Report-, Ove Arup & Partners, Hong Kong, 1995.
18. 大阪市, "大阪市の住宅政策", (大阪市:大阪市, 1995)
19. 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).