

건축물 부설주차장 설치기준 개선방안

Improvement of Parking Standards for New Developments



박경아



강소정

서론

자동차 2천만 시대에 접어들면서 우리나라 인구 100인당 자가용 차량 등록대수는 40.9대/인이며, 1가구당 자가용 승용차 대수는 0.85대/가구에 달하는 등 자동차가 생활필수품이 된지 오래이다¹⁾.

자동차 증가에 따라 자연스레 주차수요도 늘어나게 되지만, 우리나라 주차여건은 그리 양호하지 못한 상황이다. 늘어나는 자동차 대수를 충족하기에 주차시설은 한정되어 있고, 공공주도의 주차장 공급은 이미 한계에 봉착하였다. 또한 주차수요를 관리하기 위한 제도적 장치는 경제 활성화를 발목 잡는 규제로 인식되어 활성화에 상당한 제약을 받고 있는 실정이다.

우리나라 주차여건이 현재 수준만큼이라도 유지 가능한데에는 건축물 부설주차장의 역할이 매우 크다. 우리나라 주차장 중 노상 및 노외주차장이 차지하는 비율은 약 10% 내외인 반면 건축물 부설주차장이 차지하는 비율이 90%에 이른다²⁾.

건축물 부설주차장은 주차장법 제19조에 의거하여 주차수요를 유발하는 시설을 건축하려는 경우, 의무적으로 설치하여야 한다. 건축물 부설주차장 설치 의무제도는 67년 건축법에 포함되었다가, 76년과 79년을 거치면서 주차장법에 포함되었다. 이어, 80년대 후반 이후 급격한 자가용 승용차 증가에 따른 심각한 주차문제를 해결하기 위하여 90년에 대상시설물 확대 및 설치기준 강화(50%이상)를 주요내용으로 하는 대폭적 개선이 있었다

박경아 : 한국교통연구원 종합교통연구본부, kapark@koti.re.kr, Phone: 044-211-3061, Fax: 044-211-3229

강소정 : 한국교통연구원 종합교통연구본부, sjkang88@koti.re.kr, Phone: 044-211-3169, Fax: 044-211-3229

1) 2015년 우리나라 총가구에측치는 18,705천가구(출처: KOSIS 국가통계포털)이며, 15년 말 자가용 승용차 등록대수는 15,807천대(출처: 국가교통DB)임.

2) 2013년 12월말 기준 전체 주차장 유형별 비율 : 건축물 부설주차장 90.3%, 노상 및 공영노외 주차장 7.1%, 민영주차장 2.7% (출처: 국가교통DB)

(안우영 외, 2010). 그 이후 총 16회에 걸쳐 개정되고 있으나, 부설주차장 설치기준의 기본적인 형태는 크게 변화되지 않았다.

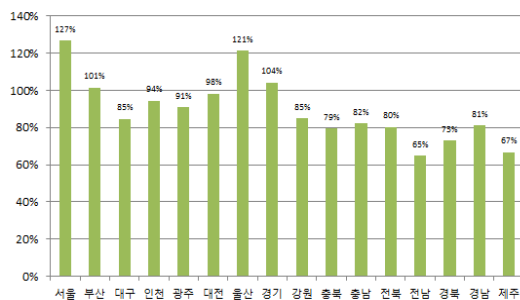
하지만, 90년대 개정 시기에 비하여 자동차 보유대수가 약 2배 수준으로 증가하였고, 대형유통업체 확장, IT산업 발달, 복합용도시설 증가 등 건축물의 종류와 기능은 다양해지고 있어 현 실정에 맞는 주차장 설치기준이 재검토되어야 할 필요가 있다. 이와 같은 배경 하에 본 논문은 국내의 부설주차장 설치기준 및 운영사례를 검토하여 관련 제반사항 및 문제점을 도출하고, 사회경제적 여건 변화에 따른 주차이용행태 변화를 반영한 설치기준의 개선방향을 제안하는 것을 목적으로 한다.

부설주차장 설치 현황 및 문제점 검토

1. 부설주차장 설치현황

1990-2014년 자동차 등록대수의 지속적인 증가와 함께 이에 따른 국내 주차장 총면수도 연평균 13.3% 수준으로 지속적인 증가추세를 보이고 있으며 주차장 확보율은 94% 수준으로 1990년대 대비 2배 이상 높아졌으나, 아직 자동차 등록대수를 따라기에는 크게 부족한 실정이다.

주요 도시별 주차장 확보율 현황을 보면, 서울시는 127%로 가장 높은 주차장 확보율을 보이고



자료: 국가교통DB, 교통통계DB-주차장현황

그림 1. 지자체별 주차장 확보율

있으며 울산, 경기, 부산 순으로 높으나, 지역별 편차가 크게 나타나고 있다.

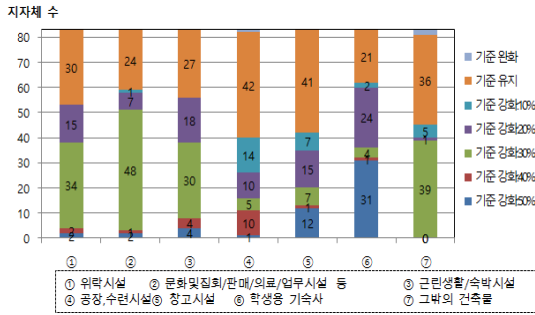
2. 부설주차장 설치기준 운영 현황

부설주차장 설치기준은 주차장법 시행령 제 6조의 1에 근거하여, 20개 시설물 14개 설치기준을 제시하고 있다. 주차수요의 특성 또는 증감에 효율적으로 대처하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우, 부설주차장 설치기준의 1/2범위 안에서 지방자치단체의 조례로 이를 강화하거나 완화할 수 있도록 규정하고 있다.

지자체별 부설주차장 설치기준 현황을 살펴보기 위하여 우리나라 83개 지자체(특별시 1개, 광역시 6개, 특별자치시 2개, 시 74개)의 주차장 관련 조례를 비교·검토하였다. 주차장법의 설치기준과 동일한 기준을 적용하는 곳은 9개 지자체로 나타났으며, 나머지 지자체는 현행기준 대비 강화된 기준을 적용하여 평균적으로 약 20%정도 강화하고 있는 것으로 분석되었다.

시설별 설치기준의 강화/완화 비율을 살펴보면, 위탁시설, 문화 및 집회시설, 판매시설, 근생시설 등 주차수요유발 영향이 큰 시설³⁾에 대해서 30-40% 정도 강화한 기준을 적용하는 지자체가 많은 것으로 나타났다(그림 2). 이러한 결과는 설치기준의 1/2 범위 내에서 조정가능하다는 조문의 해석 차이에서 비롯된다고 볼 수 있다. 설치기준 자체를 1/2 범위 내에서 조정하느냐, 설치한 주차면수를 기준으로 1/2 범위 내에서 조정하느냐에 따라서 설치기준이 달라질 수 있다. 예를 들어 문화 및 집회시설의 경우, 법에서는 150㎡ 당 1대를 설치하도록 하고 있는데, 설치기준을 1/2범위내로 강화한다면 75㎡당 1대로 조정될 수 있으나, 주차면수를 기준으로 1/2 범위 내에서 조정한다면, 설치기준은 100㎡당 1대(현행기준에서 34% 강화)가 되어야 한다. 따라서 30-40% 수준으로 설치기준을 강화한 경우도 법에서 허용하는 최대 강화

3) 위탁시설 설치기준 : 100㎡ 당 1대, 문화 및 집회시설 등 : 150㎡ 당 1대, 근린생활 및 숙박시설 : 200㎡당 1대



자료: 각 지자체 주차장 조례

그림 2. 지자체별 설치기준 강화/완화 비율

수준을 적용하고 있는 것으로 볼 수 있다. 이는 현행 주차장법에서 규정하고 있는 설치기준이 현재의 주차이용실태에 맞도록 조정될 필요가 있다는 점을 간접적으로 시사하고 있다고 볼 수 있다.

한편, 부설주차장 설치기준이 큰 시설(공장, 창고시설 등 300㎡/대 이상)의 경우는 설치기준을 그대로 적용하는 비율이 다른 시설에 비해서 높은 편이며, 1/2 범위 내에서 다양한 기준을 적용하고 있는 것으로 나타났다. 학생용기숙사의 경우, 1/2 까지 강화한 경우가 많은데, 대도시를 제외한 지역에서 주차장 설치기준을 강화한 사례가 많았다.

3. 부설주차장 설치기준의 문제점

주차수요는 도시특성, 교통여건, 자동차수 등 다양한 변수에 영향을 받는다. 우리나라의 자동차 등록대수는 1990년대 900만대에서 2014년 1,882만대로 약 2.1배 증가되었으나 현행 부설주차장 설치기준은 1990년대에 제정된 노후화된 설치기준을 그대로 적용하고 있어 변화하는 사회여건을 반영하지 못하고 있다. 이는 앞서 지자체에서 설치기준을 1/2 범위까지 강화하고 있는 현황에서도 파악할 수 있다.

한편, 주차장법에서 1/2범위 안에서의 설치기준 강화 및 완화하는 것에도 용도와 규모를 세분화

하고 구역별로 차등화하여 지자체 여건에 맞도록 별도의 설치기준을 정할 수 있는 법적 근거(주차장법 시행령 제6조2항)에도 불구하고 실제 적용되는 사례는 저조한 편이다. 주차수급실태조사 등 지자체 고유의 설치조례 개선을 유도할 수 있는 제도가 있으나, 설치기준을 개선하기 위한 이용실태를 파악하기에는 예산 등이 부족하며, 설치기준 개선을 위한 전문성 부족으로 지자체 스스로 개선하기에는 다소 한계가 있다.

부설주차장 설치기준의 용도별 구분에서도 문제점이 있는데, 일부 시설의 경우, 세부용도별 주차특성이 모두 상이함에도 불구하고 동일한 설치기준을 적용하고 있다. 2015년 전국 3,800여 시설을 대상으로 주차이용실태를 조사한 결과⁴⁾에 따르면, 문화 및 집회시설과, 판매시설, 업무시설의 세부 용도별 주차원단위가 각각 차별화 되는 것으로 분석되었다(표 1). 또한, 그밖의 건축물로 분류되는 다양한 시설의 경우, 주차이용행태가 상이함에도 불구하고 하나의 기준을 적용하고 있다는 점도 문제로 들 수 있다. 특히, 지식산업센터(구 아파트형 공장)과 자동차 관련시설의 경우는 주차수요를 유발하는 정도가 다른 시설에 비해서 월등히 높음에도 불구하고 상당히 완화된 수준의 설치기준이 설정되어 있는 상황이다.

표 1. 설치기준과 주차원단위 분석결과

설치기준 시설물 분류	세부시설유형	설치기준 (㎡/대)	주차원단위 (㎡/대)
문화 및 집회시설	예식장	150	37
	공연장		56
	전시장		92
판매시설	도매시장	150	39
	대형점		65
	시장, 백화점 등		87
업무시설	공공업무	150	79
	일반업무		121
그밖의 시설	지식산업센터	300	103
	자동차관련시설		107

4) 국토교통부에서 발주한 “주차장 설치기준 개선 등 연구”의 일환으로 실시된 조사이며 2016년 상반기에 조사결과를 포함한 용역결과가 발표될 예정이다

한편, 주차유발수요는 건축물의 면적에 따라 영향을 받으나(한국교통연구원, 2013), 이를 반영하여 규모에 따라 별도의 설치기준을 적용한 경우도 거의 찾아보기 힘들다. 예외적으로, 공장시설이 10,000㎡이상인 경우에 대해서는 지자체 조례로 별도의 설치기준을 정할 수 있다는 법적 근거가 제시되어 있어 일부 지자체에서 공장시설에 대해서 별도의 설치기준을 적용하고 있는데 그치고 있다.

골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장을 제외하고는 모두 건축연면적 대비 주차대수를 설치기준으로 적용하고 있는 것도 검토해 볼 사항이다. 숙박시설이나 의료시설, 공연장 등은 연면적 보다는 객실수, 병상수, 좌석수 등 시설용량을 기준으로 설치기준을 정하는 것이 보다 합리적이다.

또한, 주차수요는 대중교통 접근성에 크게 영향을 받게 된다. 하지만, 현행 제도에서 대중교통 접근성에 따라서 별도의 부설주차장 설치기준을 정하고 있는 경우도 찾아보기가 어렵다. 대중교통 접근성에 따라서 부설주차장 설치기준을 완화할 수 있다면 이는 상당히 효과적인 교통수요관리정책으로서 효과를 볼 수 있을 것으로 기대되나, 부설주차장 설치제한을 두는 주차상한제도에서도 대중교통 접근성보다는 “자동차 교통이 혼잡한 지역”이라는 모호한 기준으로 지역을 선정하고 있어 대중교통 접근성과 주차수요간의 상관관계를 반영하지 못하고 있다.

해외사례 고찰

해외 국가들도 대부분 지자체 단위로 건축물 개발 시 부설주차장을 설치할 것을 의무화하고 있다.

다만, 국가별 여건(국토면적, 자동차 이용행태 등)이 상이하어 주차장 설치기준 자체는 도시별로 많은 차이를 보이고 있다. 해외사례에서 나타나는 주요 특징으로 지자체별 특성을 반영한 설치기준 마련, 용도 및 규모별 세분화된 설치기준 적용, 시설용량 중심의 설치기준, 대중교통 접근성을 고려한 구역별 차등 기준 적용 등이 있다.

1. 지자체별 특성이 반영된 다양한 설치기준

일본의 제외한 대부분의 국가에서는 중앙정부에 의한 부설주차장 설치기준이 없거나 일부 시설에만 제한하여 설치기준을 설정하고 있다. 대부분의 경우, 지자체에서 개별적인 설치기준을 규정하여 적용하고 있는 상황이다.

영국의 경우 주차정책을 다루는 별도의 주차장 법은 없으며, 중앙정부에서도 별도의 주차장 설치기준을 제시하고 있지 않다. 2012년 새롭게 제정된 국가계획정책체계(National Planning Policy framework)내에 중앙정부 차원의 주차장 설치기준을 포함하지 않으며, 지자체에서 주차장 설치기준을 정하도록 하고 있다. 과거 중앙정부 차원의 지침서인 PPG13(Planning Policy Guideline 13)에서 일부용도에 대해 명시하고 최대설치기준을 장려하였으나, 2015년 중앙정부의 정책방향에 따라 최소설치기준을 적용하도록 유도하고 있다.

영국은 각 지자체별로 설치기준을 개별적으로 정하고 있으며, 용도구분, 설치기준 등 내용이 모두 상이하다. 표 2와 같이 영국 런던 시내에 위치한 자치구 2개만 비교하여도 같은 지역구이지만 도심과 도시외곽이라는 지역특성에 따라 모든 설치기준 내용이 다른 것을 알 수 있다.

미국의 경우도 주차정책을 다루는 주차장법과

표 2. 영국 런던 내 자치구 비교

시설 유형	Westminster(시내)	Hillingdon(외곽)
상업 시설	식료품	인터넷카페 75㎡/1대
	비식료품	재무서비스 시설 75㎡/1대
		레스토랑 50㎡/1대
업무 시설	사무실	사무실 100㎡/1대
	경공업 사무실	기타 75㎡/1대
		일반 업무시설

자료: City of Westminster, Unitary Development Plan(UDP)-Transport
London Borough of Hillingdon, Parking Standards

같은 상위법령은 없으나, 설치기준 제정 권한이 지방자치단체장에 주어지고 각 지역실정에 따라 조례로 규정하고 있다. 각 지자체에서는 개별 조사결과 또는 시설유형별 주차유발수요에 대한 기초통계자료인 Parking Generation⁵⁾의 주차원단위 자료를 활용하여 설치기준을 제정하고 있다. 통상적으로는 Parking Generation에서 제공하는 주차원단위의 85%의 상위평균값을 기준으로 적용하고 있다(Meth, 2011).

2. 용도 및 규모별 세분화된 설치기준 적용

해외도시의 경우 시설유형 구분을 상세한 수준으로 하고 있으며, 시설유형에 따라 시설규모도 고려하고 있다.

영국의 경우 공급수준에 따라 크게 상업, 업무, 주거 및 숙박, 비주거 및 위락 4가지 용도시설로 구분하여 세부시설기준을 규정하고 있다. Reading시의 상업시설의 경우, 상점과 재무서비스 시설, 레스토랑으로 구분되는데, 시설별 주차이용행태(주차시간 등)를 고려한 점이 특징이다.

미국의 경우, 시설용도는 공통적으로 주거시설과 비주거시설로 구분하여 각 세부용도 시설별 기준을 규정하고 있다. 주거시설의 유형은 단독주택/복합주택의 형태로 구분되며, 비주거시설의 경우는 상업시

설/상업시설/공공기관 등의 형태로 구분된다. 각 시설별로 상세한 수준으로 설치기준을 설정하고 있는데, 샌디에고⁶⁾의 경우, 주거/상업/업무/위락 4개 시설군, 75개 기준을 제시하고 있으며, 휴스턴⁷⁾의 경우 업무/주거/의료/산업/종교·교육/위락/식당/판매/자동차관련 9개 시설군, 60개의 세부시설에 대한 60개 기준을 제시하고 있다.

싱가폴의 경우도 주거, 상업, 위락, 창고, 공장 시설 등 24개 시설유형에 대한 73개 설치기준을 규정하고 있다. 공장의 경우, 사무실 비율과 공장 유형에 따른 주차이용행태 특성을 반영한 세분화된 기준을 적용하고 있다.

동일 유형의 시설도 규모에 따라 설치기준을 별도로 적용하고 있는데, 상업시설이나 의료시설의 설치기준은 규모가 클수록 보다 강화되는데 비해, 공장시설의 설치기준은 규모가 클수록 완화되어 시설유형에 따라 규모에 따른 차등화 방향이 다른 것으로 조사되었다.

이렇게 시설 용도 및 규모에 따라 세분화된 설치기준을 적용하는 것은 각 시설유형별 주차이용행태의 특성을 가급적 최대한 적용하고자 하는 노력에서 비롯된 것이라고 볼 수 있다.

3. 시설용량 중심의 설치기준

해외 사례에서 나타나는 또 다른 특징으로는 시

표 3. 영국 Reading시 부설주차장 설치기준

시설유형	설치기준	
상업 상점 식료품점	40m ² /1대	
비식료품점	>1000m ²	50m ² /1대
	<1000m ²	40m ² /1대
재무서비스시설	40m ² /1대	
레스토랑, 카페	7.5m ² /1대	

자료: Reading Borough Council(2011), Revised Parking Standards and Design-Supplementary Planning Document

표 4. 싱가포르 부설주차장 설치기준

시설유형	설치기준	
공장 사무실 Flat type	350m ² /1대	
< 25%	Terrace type 800m ² 미만	300m ² /1대
	800m ² 이상	350m ² /1대
Detached type	600m ² /1대	
사무실 > 25%	200m ² /1대	

자료: LTA(2011), Vehicle Parking Provision in Development Proposals

5) ITE(Institute of Transportation Engineering)에서 발간하는 주차유발원단위 자료로서 4권이 발행되었으며, 총 106개 시설용도별 주차수요발생 관련 자료를 담고 있음

6) San Diego Municipal(2016), San Diego Municipal Code-Parking regulation

7) The City of Houston, Development Regulations-Parking requirements (http://www.houstontx.gov/planning/DevelopRegs/docs_pdfs/parking_req.pdf)

설용량을 반영한 다양한 설치기준이다. 특히, 문화 및 집회시설, 교육시설, 의료시설, 종교시설, 숙박 시설에 대해서는 공통적으로 시설용량(상주직원 수, 객실수, 좌석수 등)을 설치기준의 기준단위로 적용하고 있다.

영국의 경우 주거시설, 숙박시설, 병원시설, 학교시설, 위락시설에 시설용량 기준을 규정하고 있다. 싱가포르의 설치기준에 반영된 73개 시설 중 26개 시설의 설치기준은 좌석수, 학급수, 상주직원수 등 시설용량을 기준으로 하고 있다.

해외사례에서는 건축 연면적과 같은 간접적인 변수도 포함하지만, 시설개발단계에서부터 산출이 가능한 시설용량을 적용함으로써 실제 주차수요 유발량에 근사한 부설주차장을 설치할 것을 규정하고 있다고 볼 수 있다.

4. 대중교통 접근성

해외 사례에서 나타나는 특징은 대중교통접근성이 반영하여 구역별로 차등화된 설치기준을 적용하고 있다는 점이다. 관할지역 전체를 대상으로 대중교통 접근성에 따라 구역(zoning)으로 구분하여 구역별 설치기준을 차등적으로 설정하고 있다. 지역별 설치기준이 차별화된 시설은 상업, 업무, 문화 및 집회, 주거시설 등으로 제한하여 적용하는 경우가 대부분이다.

표 6 영국의 Reading시 설치기준의 경우, 지역적 위치와 대중교통 접근성을 고려하여 4개의 존

표 5. 주요도시별 적용사례

구분	시설유형	설치기준
영국 Reading	호텔, 모텔	1객실/대
	병원	3bed/대+상주직원 4명/대
	초등학교	직원 1명/대+10학생/정차면
	영화관/극장 등	7.5좌석/1대
싱가폴	요양병원	12병상/1대
	병원	4병상/1대
	초등학교	3학급/1대
	영화관, 극장	12좌석/1대

자료: 각 도시 주차장 설치기준(전게서 참조)

표 6. 영국 Reading시 주차장 설치기준

시설유형	설치기준(시설면적 m ² /대)			
	존1	존2	존3	존4
상업 상점	*	40m/대	30m/대	**
은행 등	*	40m/대	30m/대	**
레스토랑	*	7.5m/대	5m/대	**
업무 사무실	250m/대	100m/대	50m/대	50m/대
주거 호텔	0.25객실/대	0.5객실/대	0.75객실/대	1객실/대
주택	1가구/1대	1가구/1대	1가구/1.5대	1가구/2대

자료: Reading Bourough Council, 전게서

으로 구분하여 부설주차장 설치기준 비율을 조정하고 있다. 기차역과 버스노선이 밀집되어 있는 존1의 경우 부설주차장 설치기준을 제한하고 있으며, 외곽으로 갈수록 기준이 강화되는 것을 보여준다. 존1의 주차수요는 부설주차장이 아닌 공영주차장으로 해결하고 있다.

싱가폴의 경우, 도심여부와 대중교통 접근성 정도에 따라 존1은 도심구역, 존2는 도심외부에서 반경 400m 지역, 존3은 외곽지역으로 구분하여, 상업시설과 문화 및 집회시설에 대하여 설치기준을 조정하고 있다(표 7).

부설주차장 설치기준 개선방향

부설주차장 설치기준 관련제도의 현황 및 해외 사례를 고찰한 결과, 부설주차장 설치기준의 개선 방향을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 주차원단위 조사결과를 활용하여 설치기준을 상향조정해야 한다. 1990년도 대비 자동차 등록대수가 2배 이상 증가했지만 설치기준은 90년에 제정된 기준을 계속적으로 적용하고 있는 등 현행 설치기준은 변화된 사회적 여건을 반영하지 못하고 있다. 전국 83개 지자체 중 9개를 제외한 지자체가 법이 허용하는 최대한의 설치기준을 적용하여 현행 기준대비 강화된 기준을 적용하고 있다는 점도 상향 필요성을 뒷받침하고 있다. 용도별 건축물을 기준으로 부설주차장 주차이용실태를 조사하여 주차발생원단위를 분석한 결과를 바탕으로 설치기준을 상향조정해야 한다. 다만, 상향조정에

표 7. 대중교통접근성을 고려한 싱가포르 부설주차장 설치기준

시설유형	존 1	존 2	존 3	
상업시설	사무실	450m ² /1대	250m ² /1대	200m ² /1대
	상점, 백화점, 일반 소매점	400m ² /1대	200m ² /1대	150m ² /1대
	식당, 나이트클럽, 카페, 바		60m ² /1대	50m ² /1대
	호텔, 레지던스호텔		250m ² /1대	200m ² /1대
문화 및 집회시설	영화관, 극장, 콘서트 홀		좌석12개/1대	좌석10개/ 1개

자료: LTA, 전게서

다른 국내 건설산업에 미치는 영향을 감안하여 그 수준을 적정 수준에서 조정할 필요가 있을 것이다.

둘째, 지자체 자율적인 부설주차장 설치기준 개선을 유도해야 한다. 지자체별 교통여건은 상이하나 여전히 지자체는 중앙정부에서 제시하는 부설주차장 설치기준에 의지하고 있다. 주차관련 업무는 대부분 지자체로 이관되었고, 지자체 특성이 모두 상이하므로 설치기준의 필요성과 효과가 검토되어야 할 시기이다. 주차장법 시행령 제6조1항, 2항에서 지자체장의 권한으로 자율적 조정이 가능하도록 명시하고 있으나, 실제 적용된 사례는 매우 드물다. 지자체에서 3년을 주기로 수행하고 있는 주차실태조사를 활용하여 지자체 설치기준을 개선할 수 있을 것이다. 다만, 현재의 주차실태조사가 주차장 설치기준을 개선할 수준까지의 내용을 포함하고 있지 못하고 있으며, 지자체 담당자가 직접 수행할 수 있도록 (가칭)부설주차장 설치기준 개선지침 마련이 선행되는 등 여건이 조성되어야 할 것이다.

셋째, 시설물 분류를 세분화한 설치기준이 마련되어야 한다. 시설물은 그 용도에 따라 주차이용특성이 모두 다르다. 현행 기준은 이러한 시설물 특성이 반영되지 않고 일률적으로 제시되고 있어 판매시설, 업무시설, 문화 및 집회시설, 근린생활시설 등 주차이용특성이 상이한 시설물의 특성을 반영하여 설치기준의 용도를 세분할 필요가 있다. 용도분류의 범위는 건축법 상 중분류까지 그 대상으로 하되, 세부시설에 대한 분류가 필요할 경우 관련법을 활용하는 방안을 모색해야 한다. 다만, 우

리나라의 경우, 근린생활시설을 중심으로 용도변경이 상당히 많이 발생하고 있는 상황이라, 주차장 설치기준 세분화로 인하여 국민의 경제활동이 위축되는 상황이 발생하지 않는 수준에서 설치기준을 세분화하는 작업이 필요할 것이다.

넷째, 시설규모에 따른 설치기준 마련이 요구된다. 판매시설, 업무시설, 공장시설 등 시설규모에 따른 주차수요발생 수준이 상이한 시설물에 대하여 규모별 설치기준을 별도로 정하는 방안이 필요하다. 해외사례에서 살펴본 바와 같이 상업시설이나 의료시설의 경우는 규모가 클수록 기준이 강화되어야 하고, 공장시설은 규모가 클수록 완화하는 등 주차수요가 유발되는 시설에 대해 규모별 기준의 적용정도를 차별화하여야 한다.

다섯째, 시설용량을 적용한 설치기준을 마련해야 한다. 주차원단위 조사결과를 활용하여 시설용량에 따른 원단위 특성을 분석한 후 실제 주차발생량에 근접한 설치기준을 적용해야 한다. 시설면적이 아닌 좌석 수, 객실 수 등 시설용량을 설치기준의 기준단위로 적용하여 발생하는 주차수요가 감안되어야 한다.

마지막으로 대중교통 접근성을 반영하기 위한 제도적 기반이 마련되어야 한다. 대중교통 접근성은 지자체별 교통여건에 따라 다르기 때문에 주차장법에서 제시되고 있는 설치기준에 반영되는 것은 비효과적이며, 현실에 맞지 않다. 대중교통 접근성을 지표화하거나 관할구역을 구역화하는 등 지자체 조례로 대중교통 접근성이 반영된 설치기준 제정이 가능하도록 법적 근거를 마련해야 한다.

결론

빠르게 변화되는 사회여건과 더불어 우리나라 자동차 등록대수도 지속적으로 증가하고 있으나 이러한 사회 활성화 이면에는 교통 혼잡, 주차장 부족 등 많은 문제점이 제반되고 있다. 본 연구에서는 획일적인 현행 부설주차장 설치기준을 향후 지자체 특성이 반영된, 지자체 자율적인 부설주차장 설치기준 개선으로 유도하기 위한 개선방안을 제시하였다.

상이한 지자체 특성이 반영되지 못한 기존 기준의 적용을 벗어나 현실에 적합한 설치기준 마련을 위해서는 지자체 조례로 설치기준이 재정되어야 한다. 지자체 설치기준의 개선을 위한 지침(안) 마련을 통해 지자체 자율적인 설치기준 개선을 유도해야 하며, 주차장 이용실태조사 및 원단위조사를 바탕으로 각 시설용도별 주차이용특성을 분석한 후, 지자체에서 수용 가능한 개선방안 및 법적허용범위를 조정해야 할 것이다. 각 시설물 이용특성이 상이하므로 용도와 규모가 세분화된 설치기준 제시는 물론, 실제 주차발생량에 근접한 시설용량을 반영한 설치기준 제정이 요구된다.

본 연구결과는 지자체 여건에 맞는 차별화된 설치기준 마련을 위해 개선방향을 제시하였지만, 주차발생원단위 결과를 토대로 현실수요를 반영한 설치기준의 구체적인 개선내용은 담지 못하였다. 이는 2016년 조사된 주차이용현황 조사 결과를 바탕으로 제시될 예정이다. 이를 위하여 국토교통부내 담당부서와 지자체 건축 및 주차 담당자, 교통 및 건축분야의 전문가의 의견을 수렴하여 현행 제도의 개선을 위한 구체적인 개선방안이 검토되고 있다.

향후 지역특성, 시설특성 등 주차수요에 영향을 미치는 요소들을 모두 고려한 주차장 설치기준이 설정되어, 국민 일상생활에 가장 밀접한 주차시설의 합리적이고 편리한 이용이 가능한 교통환경이 마련되기를 기대한다.

알림: 본 논문은 국토교통부 '주차장 설치기준 개선 등 연구'에서 수행하고 있는 연구의 일부 내용을 수정·보완하여 작성된 것입니다.

참고문헌

국가교통DB, 교통통계DB-주차장 현황(<https://www.ktadb.go.kr/www/selectTrnsportTreeView.do?key=32>, 2016년 4월 방문).

국가통계포털, 장래가구추계 (http://kosis.kr/ups/ups_01List.jsp?pubcode=PK, 2016년 4월 10일 방문).

교통개발연구원 (2006), 주차원단위 수요분석 등 연구.

박상우, 오재학, 권영인 (2007), 입지 및 토지용도를 고려한 부설주차장 설치기준 개선방안, 교통정책연구, 제14권 제1호, 한국교통연구원.

안우영, 이선하 (2010), 용도 및 규모특성을 고려한 산업단지 공장시설의 부설주차장 설치기준 개선방안 연구, 한국도로학회지, 제12권 제2호, 한국도로학회.

정현영, 이혜령 (2014) 대형체인점 부설주차장의 설치기준 재검토 및 활용방안 연구, 대한토목학회 논문집, 제34권 제6호, 대한토목학회.

통계청 (1990-2013), 자동차등록대수통계, 각 연도별.

한국교통연구원 (2013), 2013년 「국가교통조사 및 DB구축사업」 - 교통유발원단위 분석 연구.

City of Westminster, Unitary Development Plan(UDP)-Transport(<https://www.westminster.gov.uk/unitary-development-plan-udp>, 2016년 4월 12일 방문).

London Borough of Hillingdon, Parking Standards (https://www.hillingdon.gov.uk/media/7638/app1_park_standards/pdf/app1_park_standards.pdf, 2016년 4월 12일 방문).

LTA (2011), Vehicle Parking Provision in Development Proposals.

Meth, Gordon (2011), Using ITE Parking Generation Manual and its Limitations, 2011 ITE Annual Meeting.

Reading Borough Council (2011), Revised Parking Standards and Design - Supplementary Planning Document.