

# 공유주차를 통한 근린생활 건축물 부설주차장 활성화 방안

## Improving of Parking System Annexed to Buildings by Parking Sharing

이광훈

2013-PR-72

## 공유주차를 통한 근린생활 건축물 부설주차장 활성화 방안

Improving of Parking System Annexed to Buildings by  
Parking Sharing

연구진

연구책임	이광훈	교통시스템연구실 선임연구위원
연구원	홍우식	교통시스템연구실 연구원

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서  
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

# 요약 및 정책건의

## 1 연구의 개요

### 1.1 배경 및 목적

- 근린생활지역에서의 주차 무질서는 서울의 일상적인 모습이 된 지 오래 되었고, 서울시 전체 생활권 중심가로 어디에서나 쉽게 볼 수 있는 현상이다.
- 우리나라는 근린생활시설의 주차문제 해결방안으로 각각의 건축물에서 자체 건축물 부설주차장을 확보하도록 하고 있다. 일견 수요가 있는 곳에 공급이라는 현실성 있는 정책으로 보이나 실제 현장은 전혀 그렇지 않다.
- ‘주차장법’ 및 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’에서 규정하는 건축물의 시설면적(또는 연면적)당 주차대수 확보의무가 없었던 시기에 건축된 근린생활시설도 많고 무엇보다도 건축심사와 준공 후 관리 이행 과정에서 법 취지가 상당히 왜곡되어 있다.
- 이 연구는 서울시 생활권에서 핵심공간 역할을 하는 근린생활 중심가로에서의 무질서한 주차문제 배경에 건축물 부설주차장 문제가 있다고 보고 그동안 공급된 건축물 부설주차장의 이용실태와 문제점을 파악하여 활성화를 유도하는 데 목적이 있다.
- 구체적으로는 제 기능을 못하는 건축물 부설주차장을 대상으로 단순히 공급을 확충하는 것이 아닌 현실적인 조정방안을 모색하고자 한다. 이를 위한 다각적인 활성화 프로그램을 하드웨어는 물론 소프트웨어 영역까지를 포함해 제시하고자 한다.
- 특히 물리적 정비의 한계와 근린생활지역 주차수요의 불균형 특성을 반

영한 공유주차 개념을 적극적으로 활용하는 활성화 방안을 제안하고자 한다.

## 12 내용 및 방법

- 이 연구는 선행연구 성격을 지닌 ‘서울시 생활권 교통개선사업 추진방안 (서울연구원, 2013)’에서 이미 부각된 건축물 부설주차장의 저조한 이용실태를 활성화 방안을 통해 이용률을 증진시킨다는 명확한 목적을 가지고 있다.
- 따라서 이 연구는 저조한 이용실태의 원인을 규명하고 단순히 이용이 안 되고 있는 건축물 부설주차장을 원래 기능으로 복귀시키기보다 원점에서 근린생활지역의 주차수급 문제를 검토한 후 지속성이 있는 정비안을 추구한다.
- 활성화 방안은 주차수요 특성과 매칭이 되도록 하드웨어 정비와 소프트웨어(관리, 운영, 주민 참여 등) 양면을 모두 고려한다.
- 토지 이용상 근린생활시설의 입지 특성과 건축법, 주차장법에 의한 서울시 건축물 부설주차장의 정비 특성을 파악하고 외국의 유사사례와 비교 분석을 한다.
- 특히 근린생활지역 건축물 부설주차장 정비의 핵심 키(key)가 될 수 있는 ‘공유주차’를 적용하기 위한 법적, 제도적 틀을 모색한다.

## 2 주요 연구결과

### 2.1 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 재정비방향

#### 2.1.1 무리하고 획일적인 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치기준의 개선

- 근린생활시설 건축물 부설주차장이 지금과 같이 낮은 이용률로 남아있게 된 이유는 애초부터 무리한 공급정책에 기인한다고 볼 수 있다. 주차

행위의 특성상 일정 규모의 대지면적이 아니면 지하주차장 건설도 어렵고 지상에 평면식으로 공급하는 것도 많은 제약이 따른다.

- 근린생활시설의 건축물 용도는 임대업종에 따라 다양하고 주차수요도 건축물마다 시간대별로 편차가 심하여 근린생활시설의 건축물 부설주차장의 공급대수를 획일적 기준에 근거하여 단순 공급하는 것은 무의미하다. 주차장 확보의무 수준은 제시하되 건축물을 기준으로 일정 범위 안에서 주차장을 확보해도 인정될 수 있도록 현행 주차장법을 개정할 필요가 있다.
- 근린생활시설 건축물은 개별 대지, 개별 건축 단위로는 물리적 정비가 어려운 현실을 직시하여 인접 건축물 간의 통합 정비방안 또는 인접 공공토지, 도로 등과 일체적으로 정비할 수 있는 제 방안을 적극 지원하는 관련 법 조항의 개정을 추진해야 한다.

## 2.1.2 현실을 반영한 기존 건축물 부설주차장의 재정비

- 서울시의 지속적인 단속에도 불구하고 이미 공급된 근린생활시설 건축물 부설주차장의 상당수가 타 용도로 전환되어 있거나 폐쇄 후 방치되고 있다. 이는 주차수요가 적거나 주변 도로에 불법주차가 용이한 경우로 확인되고, 단속도 쉽지 않다.
- 주차수요가 있고 주차하기에 여건이 좋은 주차장은 환경정비사업을 통하여 주차장으로 기능하도록 하고, 주차장으로 기능하기 어려운 주차장은 허가 주차면을 감축시켜 주차공간을 공공에 기여하는 공간, 예를 들면 도시정원 등으로 전환하고 건물주가 다른 용도로 전환하고자 할 경우에는 주차기금 등의 공공 기여를 하게 한다.
- 기존 건축물 부설주차장의 현실적 정비는 지역 특성과 가로 상황에 따라 탄력적 맞춤형으로 대응할 필요가 있다.

- 213 **건축물 부설주차장 재정비를 중심으로 하는 도시 재정비 프로그램 개발**
- 건축물 부설주차장을 정비할 때 기존 개별 건축물 단위의 물리적 정비에 한계가 있으므로 공공의 지원과 건축주들의 자발적 참여가 필수적이다.
  - 개인 재산인 건축물 부설주차장의 재정비는 어찌하였거나 건축주와 임차인이 중심이 되는 추진체와 협의체가 필요하다. 주택 재건축과 같이 근린생활 중심가로를 포함한 사업구역을 대상으로 한 도시 재정비 차원의 사업이 가동될 수 있도록 시 또는 정부 차원의 지원틀이 모색되어야 한다.
  - 따라서 서울시는 개별 대지별 정비의 한계를 인정하고 도시 재정비 사업 차원의 지원이 적용되는 법적 지위를 부여한 후에 전 지역을 대상으로 하는 맞춤형 건축물 부설주차장 정비 프로그램을 적용하여야 한다.

214 **승강기식 기계식 주차장의 적극적 활용**

- 근린생활시설의 기계식 건축물 부설주차장은 현실에서는 애물단지로 여겨져 많은 지자체가 기계식을 포기하는 양상이다. 하지만 첨단 기술의 발전과 대기업의 기계식 주차장 사업 참여로 인해 초창기 기계식 주차장보다 기능면에서나 환경면에서 우수한 기계식 주차장이 등장하고 있다.
- 근린생활 중심가로에서 주차장 확보를 위한 공간적 여유는 거의 없는 것이 현실이다. 지평식 주차장의 한계, 비효율성은 이미 확인되었다. 결국 근린생활지역에서의 주차질서를 바로 잡고 준공 허가 후 이행이 안 되고 있는 건축물 부설주차장 이용을 활성화시키기 위해서는 기존 지평식 건축물 부설주차장 부지를 효율적인 공간적 재구성을 통해 대용량(14~16대 규모) 승강기식 기계식 주차장으로 대체하는 것이 대안이 될 수 있다.
- 기존 지평식 건축물 부설주차장 부지를 활용하여 승강기식 타워형 주차장을 설치한 경우 우선 비싼 부지 매입비가 안 들고 건축비의 일부 지원과 건축 허가상의 인센티브, 관리운영 지원 등으로 건축주와 협상이 가능하다. 소유권을 건축주에 주더라도 일정 계약기간에 공유 개념으로 개

방을 유도해 낼 수 있다면 승강기식 주차장은 기존 건축물 부설주차장 재정비와 신규 주차면 공급이라는 두 마리 토끼를 다 잡을 수 있다.

#### 215 공유주차 개념의 적극 도입

- 현실적으로 주차면의 추가 공급이 쉽지 않은 상황이고, 기존 건축물 부설주차장의 물리적 정비도 한계가 있다.
- 추가 공급의 가능성은 사유지를 활용한 승강기식 기계식 주차장이 유력하고 사유부지에 승강기식 기계식 주차장을 신규 공급하기 위해서는 공공의 지원과 인센티브가 제공되어야 한다. 공공지원과 인센티브의 명분을 갖기 위해서는 신규 공급된 승강기식 기계식 주차장의 주차면을 공개 공유하는 것이 필요하다.
- 공유주차의 또 하나의 필요성은 근린생활시설의 용도 다양성에 의한 원천적인 주차수요 불균형 때문이다. 이는 신규 주차장은 물론 기존 주차장 자원의 효율적 활용차원에서도 중요한 문제이다. 주차관리 운영시스템 도입을 통한 시·공간적인 주차면의 효율적 관리가 필요하고 이를 위해 근린생활지역에서 공유주차 개념은 활성화의 핵심요소이다.

#### 216 주차관리 운영시스템의 적극적 도입

- 주차면이 많아질수록 주차행위는 어렵고 불편해진다. 특히 지금과 같은 설계방법으로 지평식 주차장이 공급되면 운전자가 스스로 주차행위를 하는 데 많은 어려움이 있다.
- 결국 근린생활시설의 주차수요 특성을 고려할 때 공동 풀(pool) 개념의 주차 공유는 필연적이다. 이러한 필요성은 알고 있지만 누가 나서서 관리하기란 매우 어려운 것이 현실이다. 물론 상권이 활성화된 일부 근린생활 중심가로에서는 민간에 의한 주차관리 운영시스템이 이미 구현되고 있지만 그렇지 못한 지역에서는 주차관리 운영시스템이 없거나 있어도 개별 사업자가 발렛파킹(Valet Parking)을 임대해 주는 수준이다.



- 주차관리 운영은 단순히 주차대행, 요금징수 차원이 아니라 해당 지역의 주차장 자원을 시·공간적으로 최대한 효율적으로 사용하는 시스템이어야 하고 개인 자산인 건축물 부설주차장의 공개 공동 이용인 공유주차 개념이 도입되어야 한다.

## 2.2 근린생활시설 건축물 부설주차장 활성화 방안

- 그림 1은 건축물 부설주차장의 재정비방향 구현을 위한 활성화 방안 체계를 나타낸 것이다.

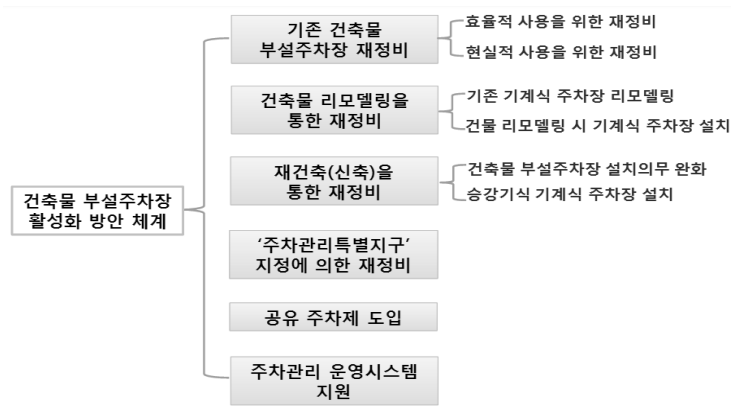


그림 1 건축물 부설주차장 활성화 방안 체계

### 2.2.1 기존 건축물 부설주차장의 재정비 방안

#### 1) 효율적 사용을 위한 재정비 방안

- 근린생활시설 건축물 부설주차장은 대부분 자체 주차통로 확보가 어려운 관계로 건축물과 접한 도로를 이용해 부지 내 주차장으로 직접 진출입을 하게 된다. 따라서 보차분리가 된 경우 보도를 점용하게 되고 진출입을 따로 분리할 수 없기 때문에 동일 장소에서 진출입을 하여야 하는 어려움이 있다.

- 주차장 부지가 더욱 협소하면 자동차를 회전시킬 수 있는 공간도 없어 자동차가 후진으로 나와야 되는 경우도 비일비재하다.
- 결국, 기존 건축물 부설주차장의 효율적 정비개념은 진입구와 진출구를 분리하고 인접한 건축물 부설주차장을 담장 철거를 통해 동일 공간으로 통합하는 것이다. 이 과정에서 주차장 부지 후면부에 이면도로가 있으면 진출입로 연결을 적극 모색하고 나대지, 지구도로 등도 포괄적으로 이용하는 것이다.

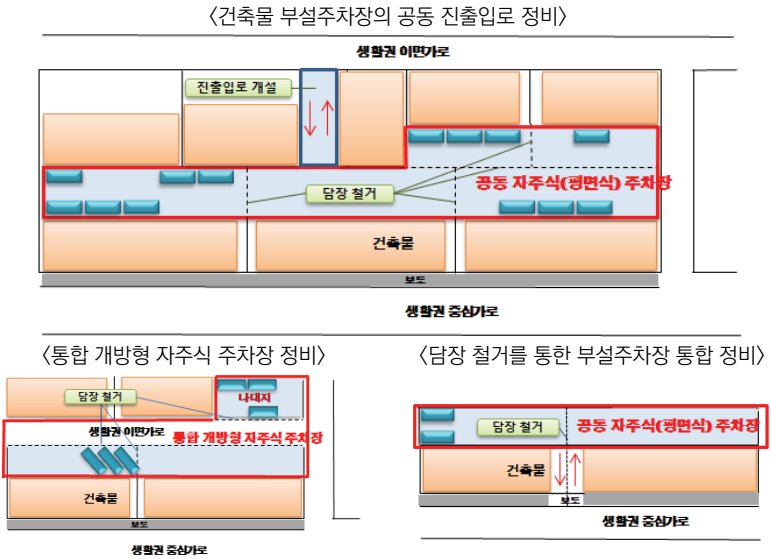


그림 2 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비사례(성북구)

2) 현실적 사용을 위한 재정비 방안

- 기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용을 위한 재정비 방안은 정비 기본 방향의 취지를 구현할 수 있는 물리적 정비, 건축주와 임차인, 시(자치구)가 협의할 수 있는 프로세스가 필요하다.
- 건축주나 임차인에게는 매력적인 공간인 건축물 전면부의 건축물 부설

주차면을 노상 카페 등으로 전용하게 하고 삭막한 근린생활지역의 녹지 공간 확충을 위해 적정한 주차면을 선정하여 도시 정원용 화단 등으로 조성을 유도하는 것이다.

- 이 과정에서 대상지 선정, 사업비 지원, 건축주와 임차인의 분담 등은 주민과 관이 협의체를 구성하여 조정하는 것으로 한다.

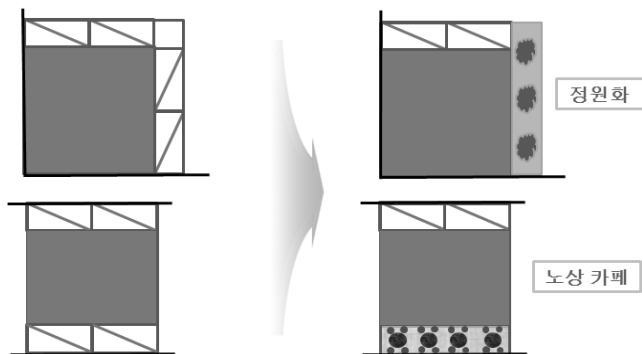


그림 3 기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용(정원 및 카페화)

## 2.2.2 건축물 리모델링을 통한 재정비 방안

- 근린생활시설 건축물의 대부분이 노후화되었지만 현실적으로 재건축은 매우 어렵고 실제 현장에서도 재건축보다 리모델링이 더 활성화된 상황이다.
- 리모델링을 통해 건축물 부설주차장을 정비하는 방법에는 1층부를 일부 필로티로 개조하는 등 주차면과 주차행위를 원활히 하는 방법도 있을 수 있으나 가장 대표적인 방법은 지평식 주차장을 기계식 주차장으로 대체하는 것이다.
- 지상부에 기계식 주차장을 설치하는 사례도 있지만 부지가 협소할 때에는 지하공간을 활용한 기계식 주차장을 설치하는 사례도 있을 수 있다.

### 재건축(신축)을 통한 재정비 방안

- 건축 후 30~50년이 경과된 노후 건축물이 대다수인 서울시 근린생활시설은 건축물의 안전성 측면에서 재건축이라는 시대적 요구에 맞닥트릴 수밖에 없다.
- 현행 건축법이나 도시재정비 관련 법에서는 재건축을 위한 돌파구가 보이지 않으나 근린생활시설이 처한 특별한 법, 제도적 제약은 해결을 모색하지 않으면 안 될 상황이다.
- 재건축은 개별 건축물별로 철거 후 신축될 수도 있고 일정 구역을 사업구역으로 추진하는 과정에서 새로운 건축안으로 재건축될 수도 있다.
- 어떤 형태로 재건축이 되든 근린생활시설 건축물 부설주차장은 재건축을 할 수 있는 필요충분조건을 제공하여야 한다. 이를 위해 개별 대지별로 확보하도록 되어 있는 시설면적 기준의 건축물 부설주차장 설치의무가 완화되어야 한다.
- 설치의무 완화의 의미는 설치의무에 대체하는 행위로 주차면이 필요할 경우 사업 대상지역 내에 위치한 주차장의 주차면을 확보하고 주차면이 필요치 않을 경우 사업대상 지역에 주차기금으로 납부하는 행태가 될 수도 있다.

**표 1 근린생활시설 건축물 부설주차장의 설치의무 완화**

현행	완화
-모든 근린생활시설	-연면적 1,000㎡ 이하 의무 강제조항 폐지: 특별지구만 해당 (건폐율 60% 선에서 규제)
-연면적 134㎡당 1대 설치	-근린생활 중심가로를 주차관리특별지구로 고시 후 다양한 맞춤형 주차공급 프로그램으로 대체

- 다음으로 고려할 수 있는 재건축 시의 건축물 부설주차장 정비방안은 승강기식 기계식 주차장을 설치하는 것이다. 기존 근린생활시설 건축물을 기존 부지 내에서 재건축하면 승강기식 기계식 주차장 설치를 위한 공간

이 나오는 경우는 많지 않다.

- 따라서 승강기식 기계식 주차장 설치가 활성화되기 위해서는 설치공간의 적정성 판단을 통해 2~3개 대지를 합필하여 정비유도를 고려할 필요가 있다.
- 현행 지구단위계획에서 시행하고 있는 공공 개발 의무 또는 권장제도를 주차장 정비에 적용해 보는 것도 한 방안이다. 이 경우 공동 개발의 인센티브를 강구해야 하는데 건폐율, 용적률은 물론 건축 외관 측면에서도 승강기식 기계식 주차장의 높이 적용을 완화해 줄 필요가 있다.

#### 2.2.4 '주차관리특별지구' 지정에 의한 재정비

- 근린생활시설 건축물의 용도가 제각기 다르고 주차수요 유발 특성도 다양하다. 이렇게 복잡한 주차행태를 개별 건축물 단위의 건축물 부설주차장 정비로 해결한다는 것은 매우 어려운 일이다.
- 현행 주차장법에 따라 '주차환경개선지구'를 시행하고 있으나 지금까지의 추진실적은 주로 주거지역 주택가 주차문제에 집중되어 있고, 대상지역의 주차 공급 및 수요 실태를 조사 분석하여 주차수급을 행정적으로 관리하는 수준에 머무르고 있다.
- 서울시는 주차장 재정비를 위해 기존 주차환경개선지구 내에 '주차관리특별지구'를 새롭게 신설하고 주차장 정비 중심의 새로운 도시 재정비사업을 지원할 수 있는 근거를 마련해야 한다.
- '주차관리특별지구'로 조합원이 지구 지정을 신청하면 자치구 또는 시가 지구 지정을 심의하고 지구 지정이 되면 기존 주택 재개발조합과 유사한 행위로 진행하면 된다. 특히, 이 과정에서 적극적 주민참여가 요구된다. 이를 위해 서울시는 새로운 유형의 도시 재정비사업을 추진할 수 있는 법 제도적 환경을 구축해야 한다.

2 2 5      **공유주차제 도입**

- 근린생활지역 특유의 주차수요 특성에 대응하기 위해서는 각각의 건축물이 보유한 부설주차장과 해당 지역에 위치한 공영 및 공공 주차장을 공동 풀(pool)로 이용하는 공유주차제를 적극 도입할 필요가 있다.
- 근린생활지역에서의 공유주차제 개념은 단순히 주차장을 공유하는 차원을 떠나 주차장을 정비하는 단계에서부터 고려되어야 한다. 즉, 공공의 지원 또는 인센티브를 제공하는 조건으로 공유주차제 참여를 권장하는 것이다.
- 공유주차제는 지역 전체를 대상으로도 할 수 있지만 주야간 주차 특성 등을 고려하여 몇 개의 건축군이 소그룹을 형성하여 할 수도 있다.

2 2 6      **주차관리 운영시스템의 지원**

- 주차관리 운영시스템은 이미 일부 상권이 활성화된 근린생활지역에서 주차대행 서비스(valet parking) 형태로 나타나고 있다.
- 주차대행 서비스를 효율적으로 수행할 수 있도록 사업대상 지역 도로변이나 진입도로 초입에 주차대행을 위한 전용 정차대(valet bay)를 설치하고 귀가 시 전용 정차대에서 호출하는 시스템 구축도 가능하다.
- 주차대행 서비스를 포함한 불법주차 단속, 주차요금 징수, 기계식 주차장 관리 등을 포함한 일련의 주차관리 운영시스템을 사업지구에도 도입하고 공공의 운영지원 방안도 적극 모색되어야 한다.

3            **결론 및 정책건의**

3 1            **결론**

- 근린생활지역의 주차문제 해결은 개별 건축물 단위의 주차장 정책으로는 한계가 있고 공유주차 개념을 통해 공공, 민간이 함께 해결방안을 모색해야 한다.

- 근린생활시설의 주차수요가 불균형적인 특성을 반영하여 개별 건축물 별로 확보된 건축물 부설주차장을 공동(pool) 주차장으로 공개하고 시·공간적으로 효율적 사용을 위한 시스템이 마련되어야 한다.
- 공유주차, 공동(pool) 주차 시스템의 도입과 조기 정착을 위해 공유주차 공동(pool) 주차 개념이 건축주에게 매력(merit)이 될 수 있도록 다양한 인센티브가 제공되어야 한다.
- 근린생활시설의 주차 인프라 정비는 단순 민간분야로 보기보다 서울시의 도시 인프라 확충 차원에서 새로운 개념의 도시정비사업 유형으로 추진되어야 한다.
- 이를 위해 ‘주차장법’, ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’, ‘건축법’ 및 ‘서울특별시 건축조례’ 등을 보완하고 개별 건축물은 물론 패키지형의 정비사업도 실제적으로 진행될 수 있도록 관련 법 및 조례를 지속적으로 모니터링할 필요가 있다.
- ‘주차관리특별지구’의 지정 없이 개별 건축물 또는 2~3개의 건축물이 자발적으로 주차장을 재정비하거나 승강기식 기계식 주차장을 정비할 수 있도록 기본적인 지원방안을 마련하고, ‘주차관리특별지구’와 같이 특정 지역을 하나의 사업대상 구간으로 지정해 지구 전체를 대상으로 하는 주차정비 프로그램에 따라 정비하는 두 가지의 접근이 강구되어야 한다.

## 3.2 정책건의

- 근린생활시설 건축물 부설주차장 활성화 정책은 단순 주차장 정비사업 차원이 아닌 차도로부터 주차장 진출입로 정비를 통한 보행환경 개선사업과 근린생활 중심가로에 활기를 불어넣은 마을만들기, 생활권 교통개선사업 등과 융합된 서울시 브랜드 사업으로 추진되어야 한다.
- 공유주차 개념은 주차수요가 불균형적인 근린생활지역에서 이상적인 정책대안이 될 수 있다. 그러기 위해서는 공유주차 보급을 위한 공공부

문에서의 적극적 지원이 필요하다.

- 따라서 승강기식 기계식 주차장을 건축주들이 쉽게 선택할 수 있도록 재건축, 신축, 리모델링 시 건축과 주차 관련 법제도에서 완화와 인센티브 부여를 적극 지원해야 한다.
- ‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 특정 구간을 면적으로 정비하기 위해서는 주민 발의의 주민자치 주차위원회가 구성되어야 하고 ‘주차관리특별지구’의 각종 주차정비 프로그램 단위별로도 주민 참여형 사업 협의체가 민관 참여형태로 구성되어야 한다.



# 차례

<b>I</b>	<b>연구의 개요</b>	<b>24</b>
1	연구의 배경 및 목적	24
2	연구의 범위	25
3	주요 연구내용 및 연구방법	26
3 1	주요 연구내용	26
3 2	연구방법	26
<b>II</b>	<b>서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 현황</b>	<b>30</b>
1	서울시 근린생활시설 현황	30
2	서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 현황	32
3	서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 이용실태	38
3 1	건축물 부설주차장 이용실태	38
3 2	공유주차 이용실태	41
<b>III</b>	<b>서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 재정비방향</b>	<b>44</b>
1	서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 관련 이슈	44
1 1	대지(건축물 연면적) 규모를 고려하지 않은 획일적인 주차장 확보의무	44
1 2	기존 건축물 부설주차장의 물리적 정비 한계	47
1 3	노후화된 근린생활시설의 근원적인 주차장 정비방법 부재	50
1 4	기계식 주차장의 명암	51
1 5	주차관리 운영시스템의 유무	54
2	서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 정비 기본방향	56
2 1	무리하고 획일적인 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치기준의 개선	56

2.2	현실을 반영한 기존 건축물 부설주차장의 재정비	57
2.3	건축물 부설주차장 재정비를 중심으로 하는 도시 재정비 프로그램 개발	58
2.4	승강기식 기계식 주차장의 적극적 활용	59
2.5	공유주차 개념의 적극 도입	59
2.6	주차관리 운영시스템의 적극적 도입	60
<b>IV</b>	<b>근린생활시설 건축물 부설주차장 활성화 방안</b>	<b>64</b>
1	기존 건축물 부설주차장의 재정비 방안	65
1.1	효율적 사용을 위한 재정비 방안	65
1.2	현실적 사용을 위한 재정비 방안	68
2	건축물 리모델링을 통한 재정비 방안	69
3	재건축(신축)을 통한 재정비 방안	70
4	‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 재정비	73
5	공유주차제 도입	76
6	주차관리 운영시스템의 지원	77
<b>V</b>	<b>결론 및 정책건의</b>	<b>80</b>
1	결론	80
2	정책건의	81
	<b>참고문헌</b>	<b>84</b>
	<b>부 록</b>	<b>86</b>
	<b>Abstract</b>	<b>94</b>

## 표차례

표 2-1	제2종, 제3종 일반주거지역의 건축 가능한 주요 건축물 및 건폐율/용적률	30
표 2-2	서울시 근린생활시설의 연도별 건축물 특성	31
표 2-3	서울시 주차장 종류별 주차면수 및 비율	32
표 2-4	건축물 부설주차장을 설치하지 않고 설치비용을 납부할 수 있는 시설물 기준	33
표 2-5	근린생활시설의 건축물 부설주차장 설치기준 연혁	34
표 2-6	주차장의 형태	35
표 2-7	8대 이하 지평식 및 필로티 구조 건축물 부설주차장의 설계기준	35
표 2-8	기계식 주차장의 주요 설계기준	37
표 2-9	서울시 건축물 부설주차장 단속결과	38
표 2-10	근린생활시설 건축물의 종류(건축법)	39
표 3-1	일본 및 도쿄도의 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치대상 기준	45
표 3-2	오산시 및 용인시의 기계식 주차장 관련 조례 및 설치기준	53
표 4-1	기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비개소 수	67
표 4-2	근린생활시설 건축물 부설주차장의 설치의무 완화	71
표 4-3	주차장(지하식, 공작물식, 지평식) 설치 개략 비용	73
표 4-4	승강기식 기계식 주차장의 설치 개략 비용	73
표 4-5	주차환경개선지구의 근거 및 내용	74

# 그림차례

그림 1-1	근린생활시설 분포 및 연구대상 근린생활시설 예(장위 2동)	25
그림 2-1	근린생활시설의 입지패턴(성북구 장위 2동)	31
그림 2-2	지평식 부설주차장의 배치방법	36
그림 2-3	지평식 부설주차장의 설계 예시	36
그림 2-4	기계식 주차장의 유형	37
그림 2-5	무리한 주차구획선 설계 사례(지평식)	40
그림 2-6	주차장 기능을 못하거나 주차장을 무리하게 사용하는 사례	40
그림 2-7	근린생활 활성화지역에서의 공유주차 형태(강남구 가로수길)	41
그림 2-8	공유주차 + 주차대행 시스템 개념	42
그림 3-1	서울시와 도쿄도의 근린생활지역 토지이용 현황	46
그림 3-2	성북구 10개 중심가로의 대지 내 건축패턴별 비율	48
그림 3-3	근린생활시설의 연담화	49
그림 3-4	2~3켜 정도의 입지에 위치한 근린생활시설 건축물	49
그림 3-5	무리한 건축물 부설주차장의 설계 및 사용	50
그림 3-6	노출형 수직 순환식 주차장의 방치	52
그림 3-7	근린생활 활성화지역에서의 기계식 주차장 형태	54
그림 3-8	근린생활지역에서의 건축선 후퇴구간 및 노상의 불법주차	55
그림 3-9	근린생활 활성화지역에서의 주차대행 서비스	56
그림 4-1	건축물 부설주차장 활성화 방안 체계	65
그림 4-2	기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 담장 허물기	66
그림 4-3	기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 이면도로 수용	66
그림 4-4	기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 나대지 수용	67
그림 4-5	기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 이면도로 및 나대지 수용	67

그림 4-6	기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비사례(성북구)	68
그림 4-7	기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용(정원 및 카페화)	69
그림 4-8	건축물 리모델링 시 기계식 주차장의 설치	70
그림 4-9	인접 근린생활시설 간 대지 합필	71
그림 4-10	승강기식 기계식 주차장의 적정규모 및 부지의 효율성	72
그림 4-11	일원동 일대의 주차 및 가로 환경 정비사업	76

# I 연구의 개요

- 1 연구의 배경 및 목적
- 2 연구의 범위
- 3 주요 연구내용 및 연구방법

# I 연구의 개요

## 1 연구의 배경 및 목적

근린생활지역에서의 주차 무질서는 서울의 일상적인 모습이 된 지 오래 되었고, 서울시 전체 생활권 중심가로 어디에서나 쉽게 볼 수 있는 현상이다.

우리나라는 근린생활시설의 주차문제 해결방안으로 각각의 건축물에서 자체 건축물 부설주차장을 확보하도록 하고 있다. 일견 수요가 있는 곳에 공급이라는 현실성 있는 정책으로 보이나 실제 현장은 전혀 그렇지 아니다.

‘주차장법’ 및 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’에서 규정하는 건축물의 시설면적(또는 연면적)당 주차대수 확보의무가 없었던 시기에 건축된 근린생활시설도 많고 무엇보다도 건축심사와 준공 후 관리 이행 과정에서 법 취지가 상당히 왜곡되어 있다.

이 연구는 서울시 생활권에서 핵심공간 역할을 하는 근린생활 중심가로서의 무질서한 주차문제 배경에 건축물 부설주차장 문제가 있다고 보고 그동안 공급된 건축물 부설주차장의 이용실태와 문제점을 파악하여 활성화를 유도하는 데 목적이 있다.

구체적으로는 제 기능을 못하는 건축물 부설주차장을 대상으로 단순히 공급을 확충하는 것이 아닌 현실적인 조정방안을 모색하고자 한다. 이를 위한 다각적인 활성화 프로그램을 하드웨어는 물론 소프트웨어 영역까지를 포함해 제시하고자 한다.

특히 물리적 정비의 한계와 근린생활지역 주차수요의 불균형 특성을 반영한 공유주차 개념을 적극적으로 활용하는 활성화 방안을 제안하고자 한다.

## 연구의 범위

연구대상은 제2종, 제3종 일반주거지역의 근린생활시설이며, 간선도로변에 위치한 근린생활시설은 대상에서 제외하였다. 또한 근린생활 중심가로 성격을 집산도로로 한정하여 집산도로에 위치한 근린생활시설로 한정한다.

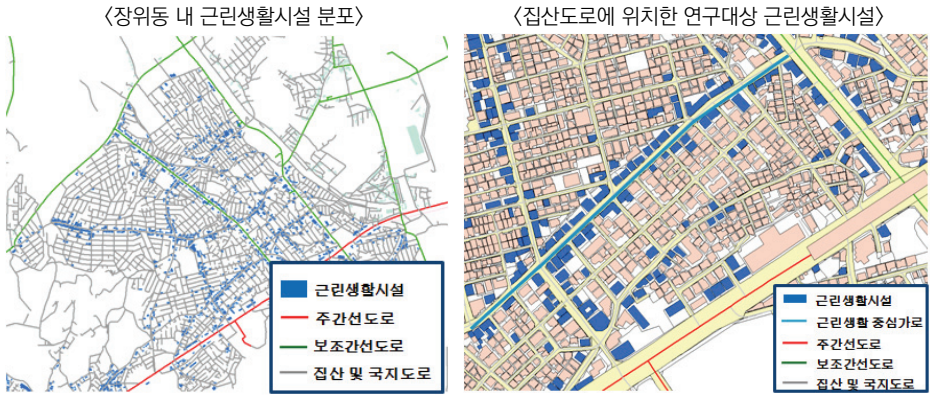


그림 1-1 근린생활시설 분포 및 연구대상 근린생활시설 예(장위 2동)

근린생활시설은 건축연도에 따라 건축물 부설주차장 공급실태가 다양하다. 건축시기에 관계 없이 건축물이 가로변에 혼재되어 있으므로 이 연구에서는 건축연도에 관계없이 근린생활 중심가로에 입지한 모든 근린생활시설 건축물을 연구대상으로 한다.

건축물 부설주차장의 90% 이상은 지평식(자주식 중 지상 평면식) 주차장이다. 나머지 10% 미만을 차지하는 기계식 주차장도 건축물 부설주차장으로 허가되었으므로 현황과 활성화 방안에서 연구대상으로 포함한다.



## 주요 연구내용 및 연구방법

### 3.1 주요 연구내용

- 연구대상인 제2종, 제3종 일반주거지역에서의 근린생활시설 현황과 입지패턴 분석
- 근린생활시설의 건축적 특징(필지규모, 층고, 건폐율, 연면적 등) 파악
- 건축물 부설주차장 관련 법적 근거 및 변천과정과 일본의 건축물 부설주차장 관련 법과의 비교
- 건축심의 과정에서 건축 설계 시 지평식 주차장 배치방법 파악
- 현행 기계식 주차장 이용실태 및 문제점 검토
- 근린생활 중심가로에서의 근린생활시설 입지 패턴 및 필지 패턴 진단
- 건축물 부설주차장 이용기피 지역과 이용 활성화 지역의 조건 분석
- 건축주, 임차인을 대상으로 한 향후 건축물 부설주차장 활성화와 관련된 설문조사
- 건축물 부설주차장 활성화 방안 제시
- 건축물 부설주차장 활성화 추진전략 제안
- 제안되는 활성화 방안에서의 공유주차 정책 적용방법 제시

### 3.2 연구방법

이 연구는 선행연구 성격을 지닌 ‘서울시 생활권 교통개선사업 추진방안(서울연구원, 2013)’에서 이미 부각된 건축물 부설주차장의 저조한 이용실태를 활성화 방안을 통해 이용률을 증진시킨다는 명확한 목적을 가지고 있다.

따라서 이 연구는 저조한 이용실태의 원인을 규명하고 단순히 이용이 안되고 있는 건축물 부설주차장을 원래 기능으로 복귀시키기보다 원점에서 근린생활지역의 주차수급 문제를 검토한 후 지속성이 있는 정비안을

추구한다.

이를 위해 근린생활지역의 주차수요 특성을 진단하고 주차수요와 주차공급이 조화를 이루는 일부 선행사례 구간을 벤치마킹한다.

활성화 방안은 주차수요 특성과 매칭이 되도록 하드웨어 정비와 소프트웨어(관리, 운영, 주민 참여 등) 양면을 모두 고려한다.

토지 이용상 근린생활시설의 입지 특성과 건축법, 주차장법에 의한 서울시 건축물 부설주차장의 정비 특성을 파악하고 외국의 유사사례와 비교 분석을 한다.

활성화 방안의 실질적 구현을 위해 여건이 다양한 근린생활시설 입지 상 황별 적용방안을 도출한다.

아울러 적극적 활성화를 이끌어내기 위한 법 제도적 요구도 제시한다. 특히 근린생활지역 건축물 부설주차장 정비의 핵심 키(key)가 될 수 있는 ‘공유주차’를 적용하기 위한 법적, 제도적 틀을 모색한다.

## II 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 현황

- 1 서울시 근린생활시설 현황
- 2 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 현황
- 3 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 이용실태

## II 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 현황

### 1 서울시 근린생활시설 현황

2012년 현재 서울시에는 대략 101,500여개의 근린생활시설 건축물이 있다.

근린생활시설은 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률’ 제36조에 근거한 용도지역에서 주거지역에 입지하며, 이 연구대상인 제2종 일반주거지역 및 제3종 일반주거지역에는 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령’ 및 ‘서울특별시 도시계획조례’에 따라, 표 2-1과 같이 건축 가능한 건축물이 제시되어 있다. 제2종 일반주거지역은 ‘서울특별시 도시계획조례’에서 시·도시계획위원회의 심의를 거쳐 시장이 지정·고시한 구역 안에서 건축물의 층수를 7층 이하로 제한하고 있다.

건축 시 적용되는 건폐율과 용적률은 ‘서울특별시 도시계획 조례’에서 용도지역별로 구분하여 표 2-1과 같이 제시하고 있다.

표 2-1 제2종, 제3종 일반주거지역의 건축 가능한 주요 건축물 및 건폐율/용적률

용도지역	건축 가능한 주요 건축물	건폐율	용적률
제2종일반주거지역 (7층 이하)	단독주택 공동주택 제1종 근린생활시설 제2종 근린생활시설(단란주점, 안마시술소 제외) 주차장, 세차장 종교시설 유치원, 초등학교, 중학교, 고등학교 노유자시설 등	60% 이하	200% 이하
제3종일반주거지역	단독주택 공동주택 제1종 근린생활시설 제2종 근린생활시설(단란주점, 안마시술소 제외) 주차장, 세차장 종교시설 유치원, 초등학교, 중학교, 고등학교 노유자시설 등	50% 이하	250% 이하

근린생활시설의 입지패턴을 살펴보면 근린생활시설은 주간선도로변에 6.2%, 보조간선도로변에 21.4%, 집산도로 이하 도로변에 72.3%가 입지하는 것으로 나타났다.

그림 2-1은 성북구 장위2동의 근린생활시설 입지패턴으로 주로 생활계 중심도로 주변에 연담화되어 있음을 알 수 있다.

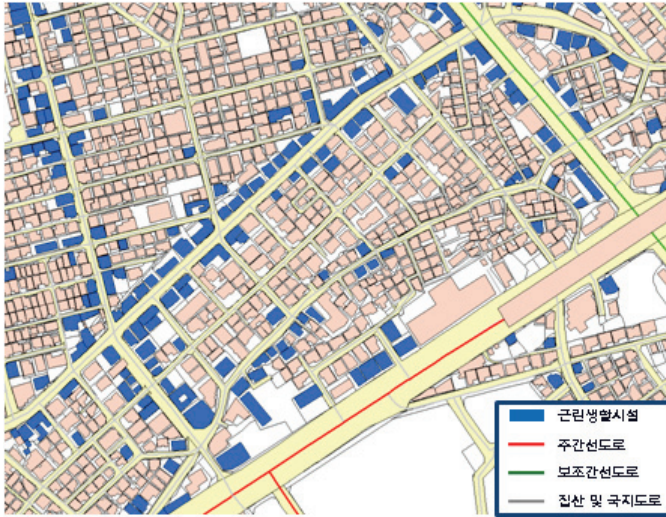


그림 2-1 근린생활시설의 입지패턴(성북구 장위 2동)

근린생활시설의 연도별 건축물 비율과 지상층수 및 연면적 등과 건축물 특성은 표 2-2와 같다.

표 2-2 서울시 근린생활시설의 연도별 건축물 특성

연도 구분	평균		건축물 개수 및 비율		비율
	지상층수(층)	연면적(㎡)	개수		
~1968	1.7	238.1	15,269		36.7%
~1970	2.1	349.5	4,010		
~1976	2.2	346.7	10,366		
~1980	2.4	525.9	7,764		
~1981	2.7	987.1	1,523		63.2%
~1991	3.3	684.3	32,265		
1992~	3.8	951.7	30,377		
평균	3.0	642.0	101,574		100%

표 2-2에서 보는 바와 같이 1980년 이전에 건축된 건축물이 36.7%에 이르고, 평균 층수는 3층이지만 해마다 그 층수가 지속적으로 올라가고 있음을 알 수 있다. 연면적은 평균 642㎡이며 해마다 연면적 역시 상승하는 추세에 있다.

2

## 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 현황

2013년 현재 서울시 총 주차장의 주차면수 중 건축물 부설주차장의 주차면수가 92.5%에 달함으로써 서울시 주차 공급의 대부분을 차지하고 있다. 그러나 서울시에서 정기적으로 실시하는 건축물 부설주차장의 이행실태조사 결과에 따르면 주차장의 기능을 유지하지 않거나, 주차장의 용도를 변경하는 사례가 많은 부분을 차지하여 건축물 부설주차장의 공급면은 상당수가 허수로 존재한다.

표 2-3 서울시 주차장 종류별 주차면수 및 비율

주차장 종류	노상 주차장	노외 주차장	건축물 부설주차장	총계
주차면수	147,712	122,564	3,313,986	3,584,262
(비율)	(4.1%)	(3.4%)	(92.5%)	

자료 : 서울시, 서울통계, 2012년

‘주차장법’ 제19조에는 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률’에 따른 도시지역, 지구단위계획구역 및 지방자치단체의 조례로 정하는 관리지역에서 건축물, 골프연습장, 그 밖에 주차수요를 유발하는 시설을 건축하거나 설치하려는 자는 그 시설물의 내부 또는 그 부지에 부설주차장을 설치하도록 함으로써, 건축물 부설주차장 설치를 의무화하고 있다.

다만 ‘주차장법’ 제19조와 ‘주차장법 시행령’ 제7조에 따라 300대 이하 부설주차장은 시설물의 부지 인근에 단독 또는 공동으로 설치할 수 있다.

또한 ‘주차장법’ 제19조와 ‘주차장법 시행령’ 제8조 및 제9조에 따라 시설물의 위치·용도·규모 및 부설주차장의 규모 등이 대통령령으로 정하는 기준에 해당할 때에는 해당 주차장의 설치에 드는 비용을 시장·군수 또는 구청장에게 납부하는 것으로 부설주차장의 설치를 갈음할 수 있다. 이 경우 부설주차장의 설치를 갈음하여 납부된 비용은 노외주차장의 설치 외의 목적으로 사용할 수 없도록 하고 있다. 여기서 대통령령으로 정하는 시설물의 위치·용도·규모 및 부설주차장의 규모는 표 2-4와 같다.

**표 2-4 건축물 부설주차장을 설치하지 않고 설치비용을 납부할 수 있는 시설물 기준**

구분	내용
시설물의 위치	차량통행의 금지 또는 주변의 토지이용 상황으로 인하여 부설주차장의 설치가 곤란하다고 특별자치도지사·시장·군수 또는 자치구의 구청장이 인정하는 장소
시설물의 용도 및 규모	연면적 1만제곱미터 이상의 판매시설 및 운수시설에 해당하지 아니하거나 연면적 1만 5천제곱미터 이상의 문화 및 집회시설, 위락시설, 숙박시설 또는 업무시설에 해당하지 아니하는 시설물
부설주차장의 규모	주차대수 300대 이하의 규모

또한 ‘주차장법’ 제19조와 ‘주차장법 시행규칙’ 제7조의2와 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’에 따라 1급지 지역(공영주차장 기준) 중 상업지역 및 준주거지역과 ‘도시교통정비촉진법’ 제42조에 따른 교통혼잡 특별관리구역으로서 전철역, 지하철역과 환승센터 또는 복합환승센터의 가장 가까운 출입구로부터 직선거리 500m 이내의 지역에는 부설주차장의 설치를 제한할 수 있다.

표 2-5는 근린생활시설의 건축물 부설주차장 설치기준의 변천과정을 대상지역, 기준 연면적, 대상 건축물로 구분하여 나타낸 것이다. 건축물 부설주차장 설치 의무화는 1968년 처음으로 ‘건축법’에 의해 도입되었다. 이후 ‘건축법’의 개정 및 ‘서울특별시 주차장정비지구 건축조례’의 제정을 통해 건축물 부설주차장 설치기준은 변화하였으나, 근린생활시설

은 실제 대부분 연면적이 1,000㎡ 이하로 주차장 설치대상에서 제외되었다. 이후 1980년 3월 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’가 제정되면서 연면적 기준조항이 삭제됨으로써 비로소 근린생활시설의 주차장 설치 의무화가 실제적으로 도입되었다고 볼 수 있다. 현재 근린생활시설은 시설면적 134㎡당 1대를 설치하도록 의무화하고 있는 상황이다.

표 2-5 근린생활시설의 건축물 부설주차장 설치기준 연혁

법령명	번호	시행일	대상지역	기준 연면적	대상 건축물	근린생활시설 주차장 설치기준
건축법	1	1968. 06.14.	모든 지역	2,000㎡ 이상	특수 건축물	주차장 설치의무 없음
	2	1970. 03.26.	인구 10만 이상 도시	2,000㎡ 이상		
	3	1973. 09.01.	도시계획구역	3,000㎡ 이상 (상업지역 이외)		
	4	1976. 04.15.	도시계획구역	2,000㎡ 이상 (상업지역 이외)		대부분 주차장 설치대상 아님
서울특별시 주차장정비지구 건축조례	5	1976. 09.01.	주차장정비지구	1,000㎡ 이상		
서울특별시 주차장 설치 및 관리조례	6	1980. 03.15.	주차장정비지구	모든 연면적	모든 건축물	연면적 250㎡당 1대 설치
	7	1981. 01.27.	주차장정비지구	모든 연면적		연면적 150㎡당 1대 설치
	8	1991. 07.05.	주차장정비지구	300㎡ 이상 (상업지역 이외)		시설면적 120㎡당 1대 설치
	9	1997. 01.15.	모든 지역	모든 연면적		시설면적 133㎡당 1대 설치
	10	1999. 11.15.	모든 지역	모든 연면적		시설면적 134㎡당 1대 설치

주 : 특수건축물 : 학교·사무소·은행·병원·영화관·연예장·집회장·관광장·백화점·무도장·육장·시장·여관·공동주택·공장·창고·저장고·화장장·도살장

주차장정비지구 : 녹지지역, 개발제한구역, 전용주거지역, 풍치지구, 공원을 제외한 지역

주차장의 형태는 ‘주차장법 시행규칙’ 제2조에서 자주식 주차장과 기계식 주차장으로 구분하고, 이를 다시 다음과 같이 세분하고 있다.



**표 2-6 주차장의 형태**

주차장 형태	주차장 세부 형태
자주식 주차장	지하식
	지평식
	건축물식
기계식 주차장	지하식
	건축물식

건축물 부설주차장의 설계기준은 ‘주차장법 시행규칙’ 제11조에 제시하고 있는데, 대부분이 ‘주차장법 시행규칙’ 제6조의 노외주차장의 설계기준을 준용토록 하고 있다.

그러나 건축물 부설주차장의 총 주차대수 규모가 8대 이하인 자주식주차장(지평식 및 건축물식 중 필로티 구조만 해당)은 표 2-7의 설계기준을 따르는데, 근린생활시설의 건축물 부설주차장은 대부분이 8대 이하의 지평식 주차장으로 이 기준에 의해 설계를 하고 있다.

**표 2-7 8대 이하 지평식 및 필로티 구조 건축물 부설주차장의 설계기준**

번호	주요 내용
1	차로의 너비는 2.5미터 이상으로 한다.
2	보도와 차도의 구분이 없는 너비 12미터 미만의 도로에 접하여 있는 부설주차장은 그 도로를 차로로 하여 주차단위구획을 배치할 수 있다. 이 경우 차로의 너비는 도로를 포함하여 6미터 이상(평행주차형식인 경우에는 도로를 포함하여 4미터 이상)으로 하며, 도로의 포함 범위는 중앙선까지로 하되, 중앙선이 없는 경우에는 도로 반대쪽 경계선까지로 한다.
3	보도와 차도의 구분이 있는 12미터 이상의 도로에 접하여 있고 주차대수가 5대 이하인 부설주차장은 그 주차장의 이용에 지장이 없는 경우만 그 도로를 차로로 하여 직각주차형식으로 주차단위구획을 배치할 수 있다.
4	주차대수 5대 이하의 주차단위구획은 차로를 기준으로 하여 세로로 2대까지 접하여 배치할 수 있다.
5	출입구의 너비는 3미터 이상으로 한다. 다만, 막다른 도로에 접하여 있는 부설주차장에서 시장·군수 또는 구청장이 차량의 소통에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 2.5미터 이상으로 할 수 있다.

지평식 건축물 부설주차장의 배치방법은 다음과 같이 8가지 유형으로 구분할 수 있다.

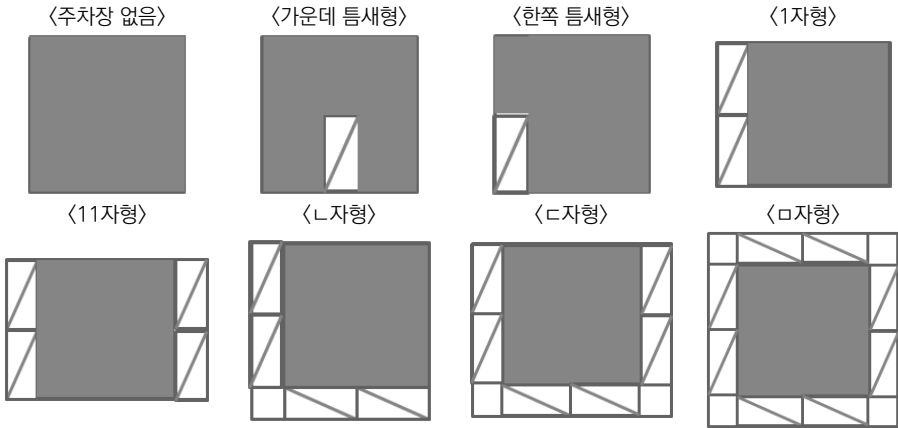


그림 2-2 지평식 부설주차장의 배치방법

이러한 지평식 부설주차장의 배치방법을 이용하여 인접하는 도로의 폭  
 원 및 건축물 대지와 도로의 배치관계 등에 따라 다양하게 설계가 가능  
 하며, 그림 2-3은 대표적인 몇 가지 유형의 설계방식을 나타낸 것이다.

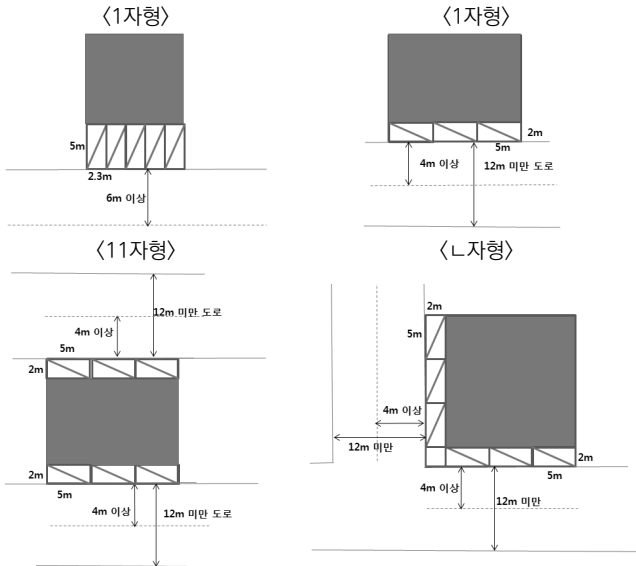


그림 2-3 지평식 부설주차장의 설계 예시

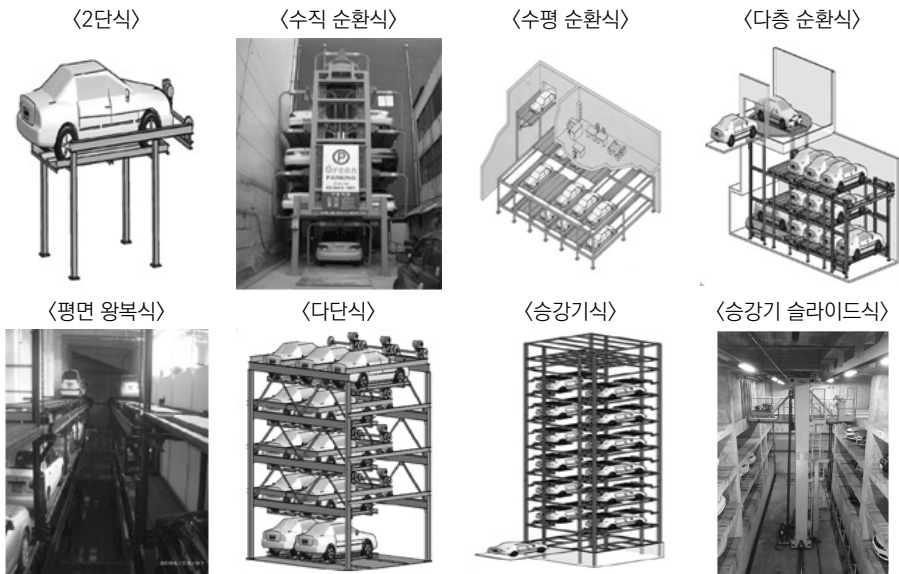
기계식 주차장의 설계기준은 ‘주차장법 시행규칙’ 제16조의 2에 표 2-8과 같이 제시되어 있다.

**표 2-8 기계식 주차장의 주요 설계기준**

번호	주요 내용
1	기계식 주차장치 출입구의 앞면에는 자동차의 회전을 위한 전면공지 또는 자동차의 방향전환장치를 설치하여야 한다.
2	기계식 주차장에는 도로에서 기계식 주차장치 출입구까지의 진입로 또는 전면공지와 접하는 장소에 자동차가 대기할 수 있는 정류장을 설치하여야 한다. 이 경우 주차대수 20대를 초과하는 20대마다 한 대분의 정류장을 확보하여야 한다.

기계식 주차장은 ‘기계식 주차장치의 안전기준 및 검사기준 등에 관한 규정’의 제2조에서 그림 2-4와 같이 8가지 유형으로 구분한다.

2단식 및 수직 순환식은 건축물 부설주차장의 설치기준을 따르기 위해 인허가용으로만 설치하고, 사용하지 않고 방치하는 경우가 많은 실정이다. 승강기식은 작은 대지에 가장 효율적으로 주차장을 설치할 수 있는 장점이 있다.



**그림 2-4 기계식 주차장의 유형**

## 건축물 부설주차장 이용실태

건축물 부설주차장 중에서도 근린생활시설 건축물 부설주차장은 이용 실태 편차가 심하고 타 용도로 전환된 사례도 많다.

서울시는 주차장법에 의해 3년마다 정기적으로 주차장 수급 실태를 조사하고 있는데, 이를 통해 건축물 부설주차장 설치 이행 여부를 단속하고 있다. 그러나 실제 건축물 부설주차장 설치 이행 여부 단속도 어렵지만, 주차장으로 이용하지 않고 있거나 타 용도로 전환된 단속건수가 많다.

**표 2-9 서울시 건축물 부설주차장 단속결과**

총 적발건수(건)	기능 미유지(건)	용도 변경(건)
28,228	18,071(63%)	10,157(37%)

주 : 2012년 7월 현재 25만개소 중 67%를 점검한 결과임

자료 : 서울시 도시교통본부 주차계획과 내부자료

이러한 현상은 근린생활시설의 용도가 매우 다양함에도 시설 용도와 무관하게 단순히 시설면적만으로 주차대수 확보를 의무화시킨데 기인한다. 결국 주차장 수요가 없는 건축물은 부설주차장을 확보한 후에 방치하고 있고 일부 주차수요가 폭등하는 건축물은 불법주차를 유발시키고 있는 것이다.

표 2-10은 건축법상 근린생활시설 건축물의 종류를 나타낸 것이다.

표 2-10 근린생활시설 건축물의 종류(건축법)

구분	근린생활시설 건축물의 종류
제1종 근린생활시설	1) 수퍼마켓과 일용품(식품·잡화·의류·완구·서적·건축자재·의약품·의료기기 등) 등의 소매점(바닥면적 합계 1,000㎡ 미만)
	2) 휴게음식점 또는 제과점(바닥면적 합계 300㎡ 미만)
	3) 이용원, 미용원, 목욕장 및 세탁소
	4) 의원·치과의원·한의원·침술원·접골원(接骨院), 조산원, 산후조리원 및 안마원
	5) 탁구장 및 체육도장(바닥면적 합계 300㎡ 미만)
	6) 지역자치센터, 파출소, 지구대, 소방서, 우체국, 방송국, 보건소, 공공도서관, 지역 건강보험조합 등(바닥면적 합계 1,000㎡ 미만)
	7) 마을회관, 마을공동작업소, 마을공동구판장 등
	8) 변전소, 양수장, 정수장, 대피소, 공중화장실 등
	9) 지역아동센터
	10) 가스배관시설
제2종 근린생활시설	1) 일반음식점, 기원
	2) 휴게음식점 또는 제과점(바닥면적 합계 300㎡ 이상)
	3) 서점(바닥면적 합계 1,000㎡ 이상)
	4) 테니스장, 체력단련장, 에어로빅장, 볼링장, 당구장, 실내낚시터, 골프연습장, 물놀이형 시설(바닥면적 합계 500㎡ 미만)
	5) 공연장(극장, 영화관, 연예장, 음악당, 서커스장, 비디오물감상실, 비디오물소극장 등) 또는 종교집회장(교회, 성당, 사찰, 기도원, 수도원, 수녀원, 제실(際室), 사당 등)(바닥면적 합계 300㎡ 미만)
	6) 금융업소, 사무소, 부동산중개사무소, 결혼상담소 등 소개업소, 출판사 등(바닥면적 합계 500㎡ 미만)
	7) 제조업소, 수리점, 세탁소 등(바닥면적 합계 500㎡ 미만)
	8) 청소년게임제공업의 시설 및 복합유통게임제공업의 시설(바닥면적 합계 500㎡ 미만)과 인터넷컴퓨터게임시설제공업의 시설(바닥면적 합계 300㎡ 미만)
	9) 사진관, 표구점, 학원 및 직업훈련소(바닥면적 합계 500㎡ 미만), 장의사, 동물병원, 독서실, 총포판매사 등
	10) 단란주점(바닥면적 합계 150㎡ 미만)
	11) 의약품 판매소, 의료기기 판매소 및 자동차영업소(바닥면적 합계 1,000㎡ 미만)
	12) 안마시술소 및 노래연습장
	13) 고시원(바닥면적 합계 500㎡ 미만)

근린생활시설 건축물 부설주차장은 건축 인허가 단계에서 무리한 주차 계획선 설계와 주차난 완화를 위해 앞서 서술한 표 2-7과 같은 8대 이하의 지평식 및 필로티 구조의 건축물 부설주차장 설계 시 완화조건의 적용으로 준공 후 실제 사용에서는 외면당하는 사례가 많다.

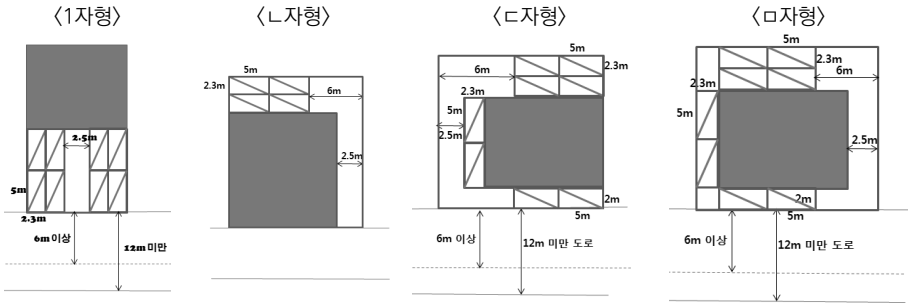


그림 2-5 무리한 주차구획선 설계 사례(지평식)

결국 주차장 기능을 못하는 건축물 부설주차장은 다른 용도로 전용되고 주차수요가 있더라도 전담 주차관리요원이 없으면 실제 주차용량의 반 정도밖에 사용을 못한다.

반면에 주차수요가 많은 일부 상권 활성화 지역이나 특정 용도 건축물은 보도까지 잠식하면서 무리하게 사용하는 경우도 있다.

<주차장 기능을 못하는 사례>



<주차장을 무리하게 사용하는 사례>



그림 2-6 주차장 기능을 못하거나 주차장을 무리하게 사용하는 사례

## 공유주차 이용실태

서울시 일부 근린생활 중심가로에서는 주차수요에 탄력적으로 대응하기 위해 공유주차 개념의 주차관리 행태가 나타나고 있다.

그림 2-7은 강남구에 위치한 가로수길로 상권이 활성화된 지역이다. 가로수길에 위치한 근린생활시설은 주야간 용도가 혼재되어 주차장 활용에 어려움이 있었다.

자생적이지만 가로수길에는 이러한 주야간 주차수요 차이를 반영한 주차관리 전담 사업체가 등장하고 있다. 이들 주차관리 전담 사업체는 주야간 주차수요 패턴과 주차 침두시 등을 고려한 건물별 건축물 부설주차장 짝짓기 등을 통해 공유주차 개념을 적용하고 있다.

가로수길에는 공유주차와 주차대행 서비스를 묶은 주차관리 전담 사업체가 10여개 존재하는 것으로 파악되었다.

이와는 별도로 주차행위에 유료화 개념이 도입되어 주차장을 개방하고 공유하는 주차장 운영행태도 나타나고 있다.



그림 2-7 근린생활 활성화지역에서의 공유주차 행태(강남구 가로수길)

그림 2-8은 공유주차와 주차대행을 결합한 시스템을 개략화하여 설명한 것이다.

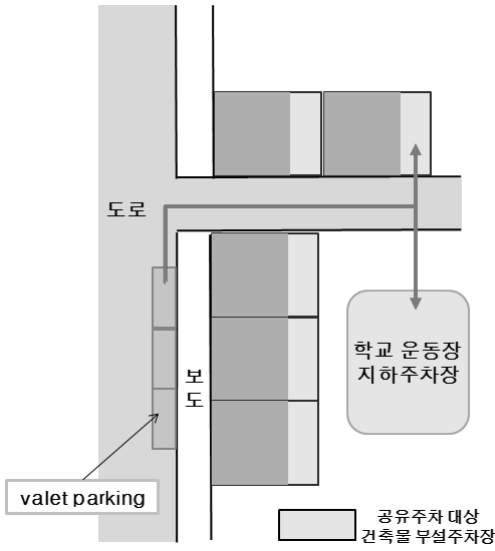


그림 2-8 공유주차 + 주차대행 시스템 개념



### III 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 재정비방향

- 1 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 관련 이슈
- 2 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 정비 기본방향

### III 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 재정비방향

#### 1 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 관련 이슈

##### 1.1 대지(건축물 연면적) 규모를 고려하지 않은 획일적인 주차장 확보의무

서울시 근린생활시설의 건축 실태를 보면 대지면적 200㎡, 연면적 500~700㎡ 안팎의 4~5층 건물이 주를 이룬다. 대지면적 200㎡ 규모는 일반 단독주택 부지를 약간 상회하는 면적으로 건폐율 50~60%를 고려하면 여유공간 규모가 매우 작다. 근린생활시설은 시설면적(연면적) 134㎡당 1대의 주차장을 확보하여야 하므로 주차장을 3~5면 설치하여야 하는데 지평식 주차장으로 확보하는 것은 매우 어려운 상황이다.

건축주는 인접 건축물과의 이격거리 확보, 건축선 후퇴 및 사선 규제 등을 적용받으면서 허가 용적률을 달성해야 한다. 결국 주차장 설계는 주차의 효율성보다 단순한 주차면의 숫자적 공급만이 고려되게 된다. 건축물 부설주차장은 근린생활시설의 사용 용도에 따라 절대적으로 필요할 수도 있고, 필요 없을 수도 있다. 건축주 입장에서는 임대 또는 분양을 할 경우 주택과 달리 주차장이 제대로 기능하느냐 여부는 중요하지 않을 수 있다.

결국 근린생활시설에서의 건축물 부설주차장은 건축 인허가 단계에서만 주요한 사안이 되는 것이다. 이렇게 공급된 근린생활시설 건축물 부설주차장은 실제 건물 사용여건과 건물입지에 따라 다양한 이용실태를 보여주게 된다. 극단적으로 방치되고, 심지어는 다른 용도로 전환, 임대 되는 사례도 있는가 하면, 주차관리원을 두고서 주차 회전을 최대한 높이려고 애를 쓰는 경우도 있다.

서울시 전체 주차장의 90% 이상이 건축물 부설주차장인 점을 고려하면 실제 근린생활시설 주차장의 이용실태는 서울시 주차공급 현황 그 자체를 불안정하게 만드는 요소가 된다.

반면에 이웃 일본의 근린생활시설 건축물 부설주차장 정책은 우리나라와 다른 방향으로 시행되고 있다. 일본은 주차장법에서 건축물 부설주차장(일본의 법적 용어는 부치(附置)주차장)의 설치의무 대상 건물을 별도로 제시하고 있다.

표 3-1은 일본과 도쿄도의 근린생활시설 건축물 부설주차장의 설치의무 대상 규모를 나타낸 것이다.

**표 3-1 일본 및 도쿄도의 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치대상 기준**

구분	일본	도쿄도
설치대상 규모	연면적 2,000㎡ 이상 건축물	연면적 1,500㎡ 이상 건축물

일본의 근린생활시설 건축물 부설주차장의 정비방향은 일정 규모(1,500~2,000㎡) 이상의 상업적 이용성격이 강한 건축물에 한해서 건축물 부설주차장 설치를 의무화하고 있는 것이다.

이러한 설치의무 기준을 서울시 근린생활시설 건축물에 적용할 경우 대부분이 건축물 부설주차장을 의무적으로 설치하지 않아도 되기 때문에 이것은 우리나라의 법 조항과 매우 상반되는 것이다.

일본의 건축물 부설주차장 정책을 조명해 보면 규모가 작은 건축물에서 무리한 자체 주차장의 설치보다는 인접한 공용, 공동 주차장 이용을 장려하고 근린생활지역에서의 대지 이용을 효율적으로 하고자 하는 의도가 보인다.

실제로 건축물 부설주차장 설치의무 유무에 따른 서울시와 도쿄도의 근린생활지역 토지이용 패턴은 차이를 보이고 있다.

그림 3-1에서 보면 서울시는 개별 대지별로 주차장 진입로를 인접 도로에서 확보해야 되기 때문에 보행에 나쁜 영향을 주고 좁은 진입로로 인해 주차장 이용도 어려움이 있다. 결국 사용이 불편한 건축물 부설주차장은 이용도가 매우 낮다.

반면에 도쿄도는 근린생활시설 건축물 전면부를 적극 사용하면서 주차는 건축물 후면부로 유도하거나 인접 노의 유료주차장을 사용하도록 하고 있다.

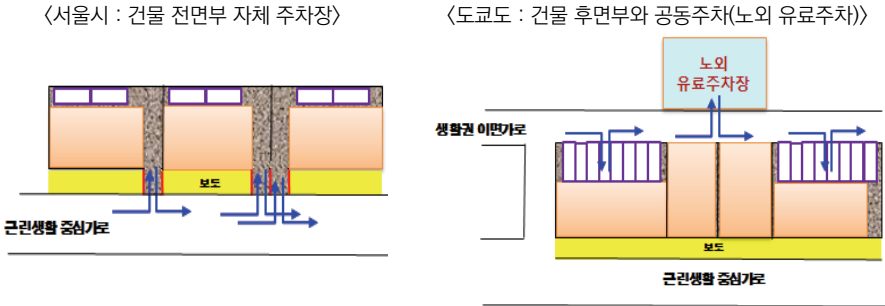


그림 3-1 서울시와 도쿄도의 근린생활지역 토지이용 현황

서울시도 건축물 부설주차장 설치 이행 여부를 단속하고 있지만 현장에서 사적 공간을 엄밀히 단속하는 것도 어렵고 단속 후에 바로 타 용도로 사용하는 경우도 많아 근린생활시설 건축물 부설주차장은 생활권 지역에서 주차정책을 시행할 때 큰 장애요소로 대두되고 있다.

주차장 공급의 실제 여부가 불분명한 기존의 개별 대지별 주차장 확보정책을 지속해야 되는 것인지, 아니면 일반과 같이 설치의무 대상규모를 한정해야 하는 것인지, 또 아니면 별도의 중재안을 마련해야 되는 것인지 이슈가 아닐 수 없다.

## 기존 건축물 부설주차장의 물리적 정비 한계

서울시 주택 시가지 정비는 12가지가 넘는 다양한 형태의 주택 시가지 정비사업에 따라 진행되었다. 하지만 대부분 지역은 1960년대 후반에서 1970년대 중반에 이루어진 토지구획정리사업에 의해 형성되었다. 당시는 서울이 아직 자동차시대를 맞이하기 이전으로 도로체계나 공간 형태에서 자동차의 주행은 물론 주차, 박차 기능도 고려하고 있지 못하였다.

주택 시가지 정비 후 40~50년이 경과한 현시점의 정비실태는 일부 재건축된 근린생활시설도 있고, 다세대주택 등으로 용도 전환되는 형태도 있으나, 대부분의 지역패턴을 보면 40~50년 된 건축물도 상당수 존치되어 있고, 20년 전후의 건축물도 혼재되어 있는 상태이다.

당시 토지구획정리사업에 의한 토지패턴에는 자동차 교통을 위한 배려를 찾아보기 힘들다. 이러한 열악한 여건하에서 급증하는 자동차의 주차 수요를 기존 토지이용패턴에서 수용하는 데에는 원천적인 어려움이 있었다고 볼 수 있다.

물리적 방법 즉, 기존 건축물 부설주차장을 재정비하여 사용하고자 할 때 원천적으로 존재하는 어려움은 다음과 같다.

첫째는 건축물 대지면적 규모가 협소하고 그나마도 주차장 설치의무가 없었던 시대에 지어진 건축물과 혼재되어 있다는 것이다.

건축물 대지면적 규모 자체가 협소하다는 점은 곧 건폐율을 제외한 여유 공간이 적다는 것으로 재정비를 위한 공간적 여유가 거의 없다는 것을 의미한다.

실제로 성북구 10개 근린생활 중심가로를 대상으로 조사한 대지별 건축 패턴이 그림 3-2와 같은데, 전체의 58.1%가 주차장이 전혀 없는 패턴을 가지고 있었다. 이는 기존 건축물 인허가 당시 주차장이 있었지만 시간이 경과함에 따라 가설물 및 적치장 등의 불법 용도변경에 기인한 것이다.

또한 개별 대지별로 건축계획에 따라 건축되어 특정패턴도 없는 불규칙적이고 인접 건축물과의 연계 정비 가능성도 매우 낮아 보인다.

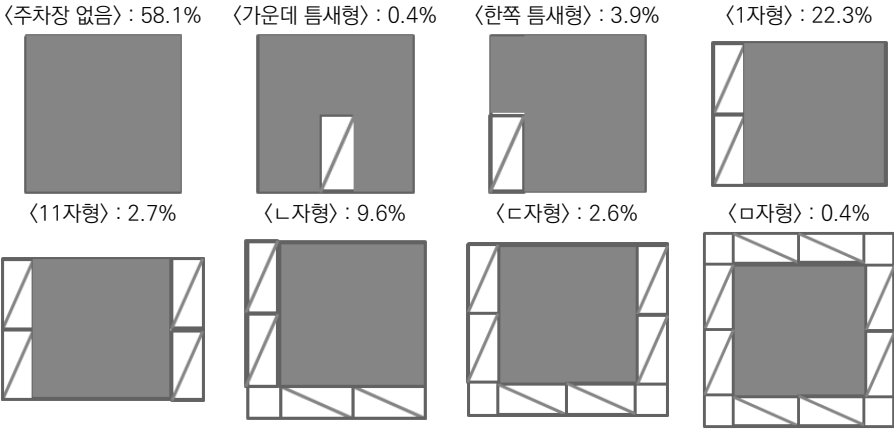


그림 3-2 성북구 10개 중심가로의 대지 내 건축패턴별 비율

둘째는 대지가 서로 연담화되어 있고 국지도로 또는 나대지 등의 여유공간이 거의 없다.

토지구획정리사업의 결과이긴 하지만 당시의 토지구획정리사업은 개별 대지 분할에 중점을 두고 토지 정산과정의 부산물인 자투리땅 등을 막대한 골목길로 존치시키는 방법을 택했고 이러한 패턴은 서울시 전 지역에서 보이고 있다.

블록 길이에 따라 틀리지만 대부분 10여개 정도의 대지가 서로 연담화되어 있고 국지도로 패턴도 보이지 않는다. 이는 기존 건축물 부설주차장 정비 시 정비대안을 개별 대지별로 모색해야 되는 원천적 한계를 갖게 한다.



그림 3-3 근린생활시설의 연담화

셋째는 기존 근린생활시설 대부분은 주택가의 근린생활 중심가로인 집산도로(8~14m) 전면에 위치하나 건축물 후면부가 이면도로에 직접 접촉되는 경우는 거의 없고, 대부분 일반 주택이 2~3켜 정도 있는 상태에서 이면도로가 위치하는 형태를 띠고 있다.

이러한 정비형태는 후면부 도로를 이용한 건축물 부설주차장 진출입을 어렵게 하고 진입, 진출을 분리하여 기존 건축물 부설주차장을 정비할 때도 어려움으로 작용한다.

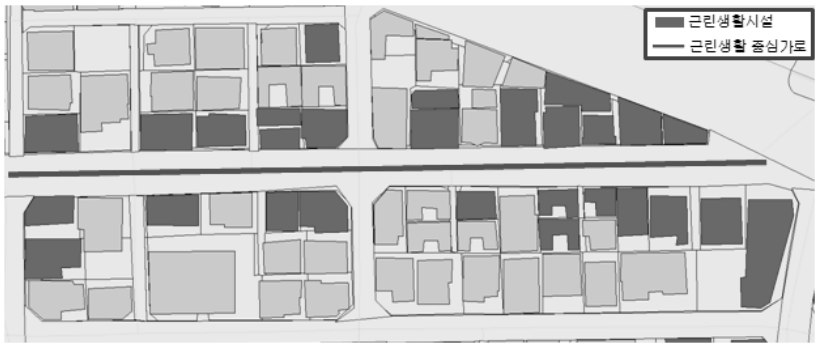


그림 3-4 2~3켜 정도의 입지에 위치한 근린생활시설 건축물

넷째는 근린생활시설의 건축물 부설주차장 설치 의무대수가 134㎡당 1대로 강화되면서 부설주차장 설계 자체를 어렵게 하는 부작용이 나타난다. 134㎡당 1대의 설치기준은 현실적으로 해당 용도지역에서의 건폐율 및 용적률을 수용하여 건축설계를 할 때 많은 부담을 주는 수준이다. 이렇다 보니 건축설계 자체가 주차장 확보방안에 따라 좌지우지되는 현상도 빈번히 발생하고 있다.

무리한 건축물 부설주차장 설계는 주차장 이용을 어렵게 하여 사용을 기피하게 하지만, 효율적 사용을 위한 재정비에도 어려움으로 작용한다.



그림 3-5 무리한 건축물 부설주차장의 설계 및 사용

### 13 노후화된 근린생활시설의 근원적인 주차장 정비방법 부재

앞서 언급하였듯이 서울시 전체 근린생활시설의 약 40%가 건축된 후 35년 이상이 경과된 노후 건축물이다. 강북지역은 더욱 심각하여 노후



건축물이 50% 이상을 차지하고 있다. 건축물 노후도가 심각하여 건축물 안전에까지 문제가 확대될 양상이다.

하지만 현장에서 재건축 현상은 보이지 않고 일부 리모델링만 이루어지고 있다.

근린생활시설의 노후화는 주거지역에서 활기찬 공간을 제공해야 할 근린생활 중심가로를 침체시켜 슬럼화 양상을 나타내게 하고 있다.

주거지역은 주택재개발사업이 이미 활성화되어 있고, 일부 불량 주거환경지역을 대상으로 도시환경정비사업이 시행되고 있다.

준주거지역 역시 용적률 상향에 따라 중고층 건물을 대상으로 재건축이 행해지고 있다.

하지만 주거지역의 근린생활시설만은 재건축을 위한 어떠한 환경도 조성되어 있지 않다. 특히 1980년 이전에 건축되어 건축물 부설주차장 설치의무가 없었던 노후 근린생활시설 건축물은 재건축을 할 경우 건축물 부설주차장 설치의무까지 적용받아 현실적으로 현행 건축기준으로는 재개발 타당성이 있을 수 없다. 특히 근린생활시설 건축주는 대부분 임대사업으로 수익을 창출하고 있어 재개발, 재건축 제도의 적용이 매우 어려운 실정이다.

따라서 근린생활시설 지역의 재개발, 재건축을 유도하기 위한 공공차원의 제도적 장치가 모색될 필요가 있고, 용적률 등의 인센티브 부여와 주차문제를 연결할 필요가 있다.

#### 14 기계식 주차장의 명암

근린생활시설 건축물 부설주차장을 기계식 주차장으로 공급하는 경우도 볼 수 있는데 특징적인 것은 실제 이용측면에서 극단적 차이를 보이고 있다는 점이다.

일반적으로 기계식 주차장은 주차장 확보의무 대수가 6~8대일 경우 많

이 설치되는데, 그림 3-6의 노출형 수직 순환식(일명 로터리식) 주차장이 근린생활시설 기계식 주차장의 대표 모델이다.

노출형 수직 순환식 주차장은 공작물로 분류되어 실제 건물 연면적에 포함되지 않는다는 점이 건축주에게 장점으로 작용한다.

하지만 실제 운영에서는 노출형 수직 순환식 주차장이 기계가 노출되어 운전자에게 불안감을 주고 로터리식으로 기계 전체가 돌아가야 하기 때문에 소음 및 전력 소모량이 과다하며, 시간 경과에 따른 미관이 훼손되는 등의 문제로 대부분 사용하지 못하고 방치되고 있다.



그림 3-6 노출형 수직 순환식 주차장의 방치

수직 순환식 주차장 이외의 승강기식 등 기계식 주차장도 관리운영자가 없거나 과거 형식승인이 최근의 외제 대형차와 R/V 차량을 수용하지 못해 사실상 제 기능을 못하는 경우도 있다.

이들 기계식 주차장은 주차기능을 못하는 문제를 넘어 공간을 쓸모없게 하거나 철거 자체도 쉽지 않아 건축물 자체에도 부담을 주고 있다.

기계식 주차장을 생산 및 납품하는 전문업체도 이와 같은 문제를 인식하고 근린생활시설의 건축물 부설주차장으로 기계식 주차장을 적극 추천하고 있지 못하다.

기계식 주차장(노출형 수직 순환식 및 2단식 등)의 폐단은 전국 지방자치단체가 주차장 관련 조례 및 기계식 주차장 설치기준 등을 통해 기계식 주차장 설치를 억제하려는 노력에서도 엿볼 수 있다.

**표 3-2 오산시 및 용인시의 기계식 주차장 관련 조례 및 설치기준**

지자체	기계식 주차장 관련 조례 및 설치기준
오산시	<p>〈오산시 주차장 조례〉 제21조 : ‘택지개발촉진법’에 따른 새로운 택지개발지구 내에서 건축하고자 하는 부설주차장은 자주식 주차방식을 원칙으로 하되, 기계식 주차방식인 경우에는 수직 순환식, 다층 순환식, 승강기식, 승강기 슬라이드식 및 기타 특수형식으로 한정함</p>
	<p>〈기계식 주차장 설치기준〉 세교택지개발지구 및 제1종일반주거지역 외 지역의 모든 건축물에 대하여 -건축물 부설주차 의무 대수의 50% 이상은 자주식 주차장으로 설치하고 나머지 부설주차장은 기계식으로 설치가능 -기계식 주차대수는 최소 24대 이상 설치하고 대형 기계식주차장(SUV차량 주차가 가능하여야 함)으로 설치하여야 하며, 내부 방향전환장치가 있어야 함 -관리실은 기계식 주차장에 인접하여 설치하여야 하고, 기계식 주차장은 운전자 없이 외부에서 조정하여 주차시킬 수 있어야 함(운전자가 승강기로 자동차를 운반하여 주차하는 시설 설치 불가) -30대마다 1곳의 주차장 출입구가 있어야 하며, 주차대수 15대마다 한 대분의 정류장이 있어야 함 -단순 2·3단식 기계식 주차장은 바닥면의 주차대수만 인정</p>
용인시	<p>〈기계식 주차장 설치기준〉 상업지역 내 모든 건축물과 준주거지역, 제2종·제3종 일반주거지역 내 연면적 1,000㎡ 이상 또는 5층 이상인 건축물에 대하여 -부설주차장 설치기준에서 정한 설치기준의 10대 이하일 경우에는 자주식 주차장 설치를 원칙으로 함(단, 지역여건상 자주식을 설치할 수 없다고 허가권자가 인정하는 경우는 제외) -부설주차장 설치기준의 10대 초과 30대 이하일 경우에는 최대 30%까지 기계식 주차장을 설치할 수 있음 -부설주차장 설치기준의 30대 초과일 경우에는 최대 20%까지 기계식 주차장을 설치할 수 있음 -부설주차장 설치기준에서 정한 설치기준의 10대 초과 30대 이하로써 리프트를 이용하여 주차할 경우 부설주차장 설치 대수 10% 이상을 경사로 등을 이용한 자주식 주차장으로 설치하여야 함 -부설주차장 설치기준에서 정한 설치기준의 30대 초과로써 리프트를 이용하여 주차할 경우 부설주차장 설치대수 20% 이상을 경사로 등을 이용한 자주식 주차장으로 설치하여야 함 -오피스텔에 기계식주차장을 설치할 경우 법정 주차대수에 10% 이상을 추가로 확보하여야 함 -단순 2·3단식 기계식 주차장은 설치를 금지함</p>

하지만 기계식 주차장이 제대로 기능하고 있는 근린생활시설도 찾아볼 수 있다. 기계식 주차장이 활성화된 곳은 근린생활시설의 필지규모가 작

으나 상권이 활성화되어 주차수요가 많은 곳이다. 이 경우 기계식 주차장은 노출형 수직 순환식이 아닌 그림 3-7과 같은 승강기식 등의 주차장이 많다.

상권이 활성화된 지역에서는 주차장 면수를 최대한 확보해야 하는데 지평식으로는 원천적으로 해결이 어렵기 때문에 관리인을 두고 기계식을 유용하게 쓰는 경우도 있다.



그림 3-7 근린생활 활성화지역에서의 기계식 주차장 형태

기계식 주차장의 효율적 사용여부는 획일적인 건축물 부설주차장의 공급정책과 달리 근린생활시설의 입지적 특성과 상권의 활성화 수준과 밀접함을 알 수 있다. 따라서 기계식 주차장은 설치 장려지역과 설치 금지지역을 잘 구분하여 주차장법을 적용하면 정상화시킬 수 있는 좋은 대안이 될 수 있다.

## 15 주차관리 운영시스템의 유무

근린생활시설의 건축물 부설주차장 주차면은 4~6대가 주를 이룬다. 건축물 부설주차장의 열악한 이용환경으로 인해 실제 현장에서는 이용이 외면되고 오히려 불법이지만 도로에 접한 건축선 후퇴구간(set-back)에 주차하거나 노상 불법주차를 하는 사례가 많다.



그림 3-8 근린생활지역에서의 건축선 후퇴구간 및 노상의 불법주차

이러한 배경에는 주차전담 관리원이 없이는 기존의 건축물 부설주차장을 이용하기 어렵다는 문제가 있다.

근린생활시설의 주차관리 운영은 건물 단위, 복수의 건물군 단위, 지역 단위(구간 단위) 등으로 나눌 수 있는데, 대부분의 근린생활시설은 영세성으로 인해 자체 주차관리 운영능력이 없다. 하지만 근린생활시설의 주차수요가 많고 주차수요가 영업과 밀접한 건축주나 임대사업자에 의해 다양한 주차관리 운영시스템이 나타난다.

최근에는 주차대행 서비스(valet-parking)가 보편화되어 있고 단순 주차대행 서비스에서 벗어나 기업형 주차대행업이 소규모이지만 속속 등장하고 있다. 이들 주차 대행업은 일정 권역에 위치한 근린생활시설들을 그룹으로 형성하여 시·공간적으로 주차면을 효율적으로 관리·운영하고 있다.

근린생활시설의 건축물 부설주차장은 원천적으로 이용이 어려운 면도 있지만 주차관리 운영시스템의 유무에 따라 이용도가 천차만별적으로 변할 수 있다는 점도 간과해서는 안 된다.



그림 3-9 근린생활 활성화지역에서의 주차대행 서비스

## 2 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장의 정비 기본방향

1절에서 부각된 현행 건축물 부설주차장 제도와 관련된 이슈들을 중심으로 건축물 부설주차장 활성화를 위한 정비 기본방향을 제시하면 다음과 같다.

### 2.1 무리하고 획일적인 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치기준의 개선

근린생활시설 건축물 부설주차장이 지금과 같이 낮은 이용률로 남아있게 된 이유는 애초부터 무리한 공급정책에 기인한다고 볼 수 있다. 각각의 건축대지에 자체 주차면을 충분한 기준만큼 공급하게 하면 근린생활시설의 주차문제가 해결되리라고 생각했던 것 자체가 무리한 발상임을 인정해야 한다.

무엇보다 주차행위의 특성상 일정 규모의 대지면적이 아니면 지하주차장 건설도 어렵고 지상에 평면식으로 공급하는 것도 많은 제약이 따른다. 근린생활시설의 건축물 용도는 임대업종에 따라 다양하고 주차수요도 건축물마다 시간대별로 편차가 심하다. 주차장이 별로 필요 없는 용도의 근린생활시설 건축물도 있고 주차수요를 확보된 공급대수 이상으로 유발시키는 건축물도 있다.

이렇듯이 근린생활시설의 건축물 부설주차장의 공급대수를 획일적 기

준에 근거하여 단순 공급하는 것은 무의미하다고 할 수 있다. 물론 건축물의 용도는 임대사업자가 바뀔 때마다 변동이 있을 수 있기 때문에 일정 수준의 주차장 확보는 필요하다. 그러나 반드시 자체 건축대지에서 주차장을 무리하게 확보할 필요는 없는 것이다. 즉, 주차장 확보의무 수준은 제시하되 건축물을 기준으로 일정 범위 안에서 주차장을 확보해도 인정될 수 있도록 현행 주차장법을 개정할 필요가 있다.

근린생활시설의 주차실태를 보면 건축물 부설주차장 설치의무 규정 완화 조치는 전면적으로 실시할 필요는 없다. 유료 노외주차장이나 공영주차장 입지가 가능한 비교적 상권이 활성화된 지역부터 완화조치 적용을 강구할 필요가 있다. 아울러 기존 주차장법에서 건축물 부설주차장을 활성화시킬 수 있도록 사문화된 관련 법규를 제정비하고 새롭게 요구되는 조항을 신설하여야 한다. 기존 주차장법에서 건축물 부설주차장 관련 조항 중 추진실적이 전무한 조항은 변경 또는 폐지를 검토하고 실제 건축물 부설주차장이 획일적으로 정비되지 않는 방향으로 수정 보완 또는 신설되어야 한다. 특히 개별 대지, 개별 건축 단위로는 물리적 정비가 어려운 현실을 직시하여 인접 건축물 간의 통합 정비방안 또는 인접 공공토지, 도로 등과 일체적으로 정비할 수 있는 제 방안을 적극 지원하는 관련 법 조항의 개정을 추진해야 한다.

## 2.2 현실을 반영한 기존 건축물 부설주차장의 재정비

서울시의 지속적인 단속에도 불구하고 이미 공급된 근린생활시설 건축물 부설주차장의 상당수가 다른 용도로 전환되어 있거나 폐쇄 후 방치되고 있다. 이는 주차수요가 적거나 주변 도로에 불법주차가 용이한 경우로 확인되고, 단속도 쉽지 않다.

어떻게 보면 건축주도 마음 놓고 개조해서 쓸 수도 없지만 주차장 용도로 쓰고자 하는 의지도 없는 경우이다. 건축물 부설주차장이 불필요한

물건들을 쌓아놓는 창고로 전락해버린 것이다.

서울시도 정책적 무리성을 인정하고 건축주와 협상을 통해 기존 건축물 부설주차장을 현실적 차원에서 재정비하는 방안을 모색해야 한다.

주차수요가 있고 주차하기에 여건이 좋은 주차장은 환경정비사업을 통하여 주차장으로 기능하도록 하고 주차장으로 기능하기 어려운 주차장은 허가 주차면을 감축시켜 주차공간을 공공에 기여하는 공간, 예를 들면 도시정원 등으로 전환하고 건물주가 다른 용도로 전환하고자 할 경우에는 주차기금 등의 공공 기여를 하게 한다.

기존 건축물 부설주차장의 현실적 정비는 지역 특성과 가로 상황에 따라 탄력적 맞춤형으로 대응할 필요가 있다.

## 23 건축물 부설주차장 재정비를 중심으로 하는 도시 재정비 프로그램 개발

근린생활시설은 성격상 여러 개의 건축물이 연담하여 생활권 중심도에 위치한다.

서울시에 1,000여개소의 근린생활 중심가도가 있고 동 단위로 보아도 1~2개 구간씩은 존재한다. 물론 모든 구간이 같은 근린생활시설이 밀집되어 있더라도 동일한 조건은 아니다.

건축물 부설주차장을 정비할 때 기존 개별 건축물 단위의 물리적 정비에 한계가 있으므로 공공의 지원과 건축주들의 자발적 참여가 필수적이다. 개인 재산인 건축물 부설주차장의 재정비는 어찌하였거나 건축주와 임차인이 중심이 되는 추진체와 협의체가 필요하다. 주택 재건축과 같이 근린생활 중심가도를 포함한 사업구역을 대상으로 한 도시 재정비 차원의 사업이 가동될 수 있도록 시 또는 정부 차원의 지원틀이 모색되어야 한다.

따라서 서울시는 개별 대지별 정비의 한계를 인정하고 도시 재정비 사업 차원의 지원이 적용되는 법적 지위를 부여한 후에 전 지역을 대상으로



하는 맞춤형 건축물 부설주차장 정비 프로그램을 적용하여야 한다.

## 24 승강기식 기계식 주차장의 적극적 활용

근린생활시설의 기계식 건축물 부설주차장은 현실에서는 애물단지로 여겨져 앞서 언급하였듯이 많은 지자체가 기계식을 포기하는 양상이다. 하지만 첨단 기술의 발전과 대기업의 기계식 주차장 사업 참여로 인해 초창기 기계식 주차장보다 기능면에서나 환경면에서 우수한 기계식 주차장이 등장하고 있다.

근린생활 중심가로에서 주차장 확보를 위한 공간적 여유는 거의 없는 것이 현실이다. 지평식 주차장의 한계, 비효율성은 이미 확인되었다. 결국 근린생활지역에서의 주차질서를 바로 잡고 준공 허가 후 이행이 안 되고 있는 건축물 부설주차장 이용을 활성화시키기 위해서는 기존 지평식 건축물 부설주차장 부지를 효율적인 공간적 재구성을 통해 대용량(14~16대 규모) 승강기식 기계식 주차장으로 대체하는 것이 대안이 될 수 있다. 기존 지평식 건축물 부설주차장 부지를 활용하여 승강기식 타워형 주차장을 설치한 경우 우선 비싼 부지 매입비가 안 들고 건축비의 일부 지원과 건축 허가상의 인센티브, 관리운영 지원 등으로 건축주와 협상이 가능하다. 소유권을 건축주에 주더라도 일정 계약기간에 공유 개념으로 개방을 유도해 낼 수 있다면 승강기식 주차장은 기존 건축물 부설주차장 재정비와 신규 주차면 공급이라는 두 마리 토끼를 다 잡을 수 있다.

## 25 공유주차 개념의 적극 도입

현실적으로 주차면의 추가 공급이 쉽지 않은 상황이고, 기존 건축물 부설주차장의 물리적 정비도 한계가 있다.

추가 공급의 가능성은 사유지를 활용한 승강기식 기계식 주차장이 유력하고 사유부지에 승강기식 기계식 주차장을 신규 공급하기 위해서는 공

공의 지원과 인센티브가 제공되어야 한다.

공공지원과 인센티브의 명분을 갖기 위해서는 신규 공급된 승강기식 기계식 주차장의 주차면을 공개 공유하는 것이 필요하다.

승강기식 기계식 주차장으로 추가 정비되는 건축물 부설주차장에 공공 자금이 투입된다면 주차장의 공개 공유가 반드시 요구되어야 한다.

공유주차의 또 하나의 필요성은 근린생활시설의 용도 다양성에 의한 원천적인 주차수요 불균형 때문이다.

이는 신규 주차장은 물론 기존 주차장 자원의 효율적 활용차원에서도 중요한 문제이다.

주차관리 운영시스템 도입을 통한 시·공간적인 주차면의 효율적 관리가 필요하고 이를 위해 근린생활지역에서 공유주차 개념은 활성화의 핵심 요소이다.

## 26 주차관리 운영시스템의 적극적 도입

이미 공급된 근린생활시설 건축물 부설주차장의 규모는 적지 않은 수준이다. 적게는 4대부터 8대 전후까지 주차면이 공급되고 있다.

주차면이 많아질수록 주차행위는 어렵고 불편해진다. 특히 지금과 같은 설계방법으로 지평식 주차장이 공급되면 운전자가 스스로 주차행위를 하는 데 많은 어려움이 있다.

아울러 초과 주차수요가 있을 때 유료주차장이 없기 때문에 대응방법도 없다.

결국 근린생활시설의 주차수요 특성을 고려할 때 공동 풀(pool) 개념의 주차공유는 필연적이다. 이러한 필요성은 알고 있지만 누가 나서서 관리하기란 매우 어려운 것이 현실이다. 물론 상권이 활성화된 일부 근린생활 중심가로에서는 민간에 의한 주차관리 운영시스템이 이미 구현되고 있지만 그렇지 못한 지역에서는 주차관리 운영시스템이 없거나 있어도

개별 사업자가 발렛파킹을 임대해 주는 수준이다.

일반주택이나 아파트, 대형 업무시설 건물과 달리 주차공급과 주차수요가 1:1로 매칭이 되지 않는 근린생활시설에서의 주차는 어떻게 보면 1:1 매칭시키기 위한 관리자가 필연적일 수 있다.

주차관리 운영은 단순히 주차대행, 요금징수 차원이 아니라 해당 지역의 주차장 자원을 시·공간적으로 최대한 효율적으로 사용하는 시스템이어야 하고 개인 자산인 건축물 부설주차장의 공개 공동 이용인 공유주차 개념이 도입되어야 한다.

## IV      **근린생활시설 건축물 부설주차장 활성화 방안**

- 1      **기존 건축물 부설주차장의 재정비 방안**
- 2      **건축물 리모델링을 통한 재정비 방안**
- 3      **재건축(신축)을 통한 재정비 방안**
- 4      **‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 재정비**
- 5      **공유주차제 도입**
- 6      **주차관리 운영시스템의 지원**

## IV 근린생활시설 건축물 부설주차장 활성화 방안

3장에서 제시된 제2종, 제3종 일반주거지역의 근린생활시설에서 건축물 부설주차장 활성화를 위한 정비방향의 핵심은 다음과 같다.

첫째, 무리한 개별 대지별 지평식 주차장 확보를 의무화한 현행 주차장법의 한계를 인정하고 공급의 지원과 건축주, 임차인의 참여를 통한 현실적 정비방안을 모색할 필요가 있다.

둘째, 근린생활시설에서의 주차수요의 특성, 즉 주차수급의 불균형 문제를 해결하기 위해서는 주차공급과 주차수요를 1:1로 매칭시키기보다 주차장 자원을 풀(pool)로 공유하는 공유주차 개념의 도입이 필요하다.

셋째, 이미 공급된 건축물 부설주차장에 상당수 허수가 존재한다. 근린생활지역의 주차질서와 쾌적한 도시공간을 창출하기 위해서는 추가적인 주차 공급이 선행되어야 하고 부족한 토지공간의 현실을 고려할 때 대용량 타워형 승강기식 기계식 주차장의 도입이 바람직하다.

넷째, 서울시 1,000여개의 근린생활 중심가로 중 건축물 부설주차장 정비를 통해 도시공간의 활력을 얻을 수 있는 지역을 선정하고 이들 지역을 대상으로 하는 도시 재정비 차원의 프로그램이 시급하다. 아울러 건축물 부설주차장을 맞춤형으로 재정비하기 위한 지원방안을 담은 주차장법의 개정이 요구된다.

그림 4-1은 3장에서 제시된 정비 기본방향 구현을 위한 건축물 부설주차장 활성화 방안 체계를 나타낸 것이다.

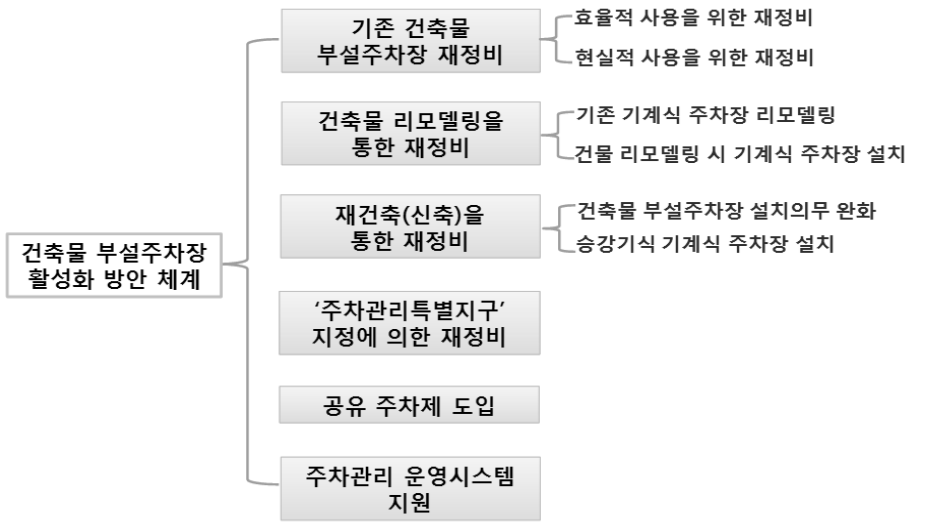


그림 4-1 건축물 부설주차장 활성화 방안 체계

## 1 기존 건축물 부설주차장의 재정비 방안

### 1.1 효율적 사용을 위한 재정비 방안

근린생활시설 건축물 부설주차장은 대부분 자체 주차통로 확보가 어려운 관계로 건축물과 접한 도로를 이용해 부지 내 주차장으로 직접 진출입을 하게 된다.

따라서 보차분리가 된 경우 보도를 점용하게 되고 진출입을 따로 분리할 수 없기 때문에 동일 장소에서 진출입을 하여야 하는 어려움이 있다. 주차장 부지가 더욱 협소하면 자동차를 회전시킬 수 있는 공간도 없어 자동차가 후진으로 나와야 되는 경우도 비일비재하다.

결국, 기존 건축물 부설주차장의 효율적 정비개념은 진입구와 진출구를 분리하고 인접한 건축물 부설주차장을 담장 철거를 통해 동일 공간으로 통합하는 것이다. 이 과정에서 주차장 부지 후면부에 이면도로가 있으면 진출입로 연결을 적극 모색하고 나대지, 지구도로 등도 포괄적으로 이용

하는 것이다.

그림 4-2~4-5는 효율적 사용을 위한 기존 건축물 부설주차장 정비개념을 도식화한 것이다.

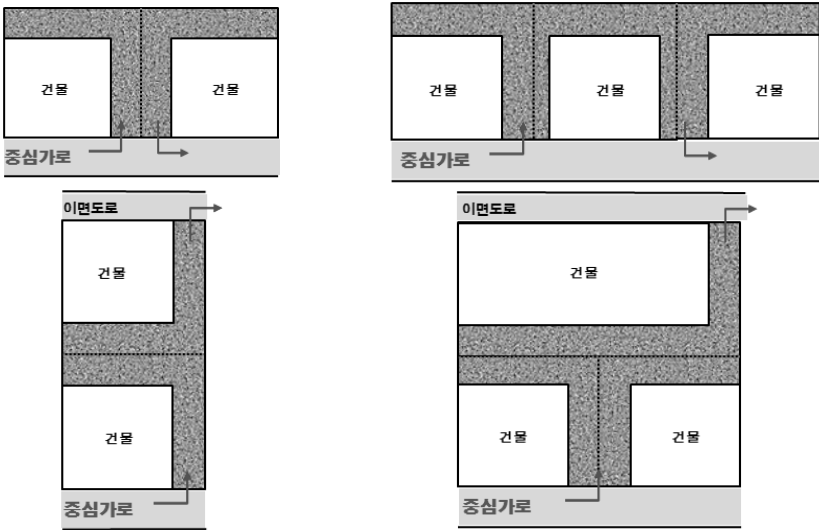


그림 4-2 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 담장 허물기

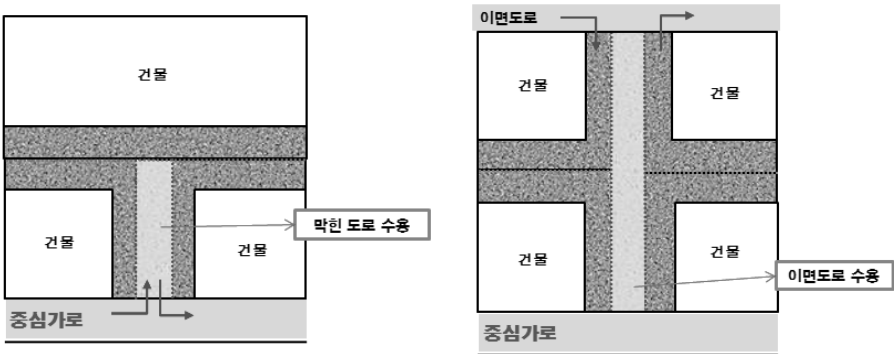


그림 4-3 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 이면도로 수용

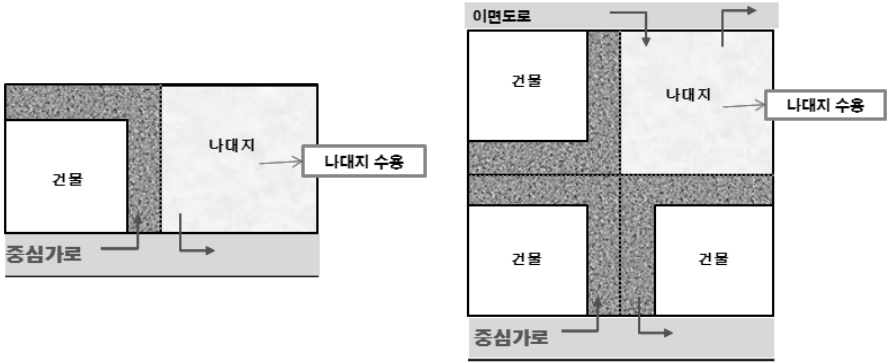


그림 4-4 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 나대지 수용

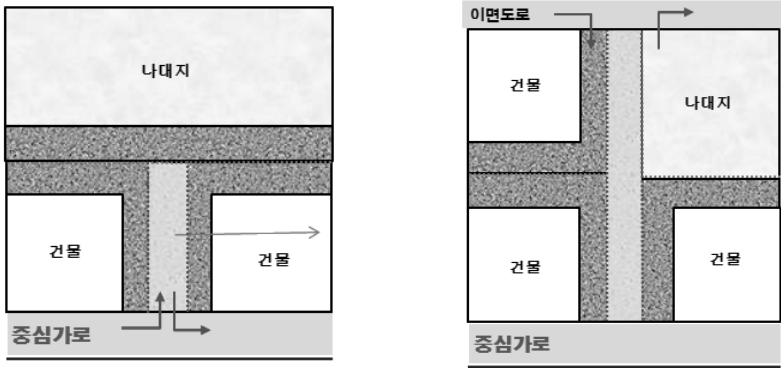


그림 4-5 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 이면도로 및 나대지 수용

표 4-1은 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비방법의 구현 가능성을 사례 연구대상인 성북구 10개 근린생활 중심가로 건축물을 대상으로 정비유형별 적용가능 대상지를 파악한 것이다.

표 4-1 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비개소 수

기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비	정비 개소
담장 허물기	23
이면도로 수용	3
나대지 수용	3
나대지 및 이면도로 수용	1



그림 4-6은 성북구의 근린생활지역에서 적용한 정비사례를 개략화한 것이다.

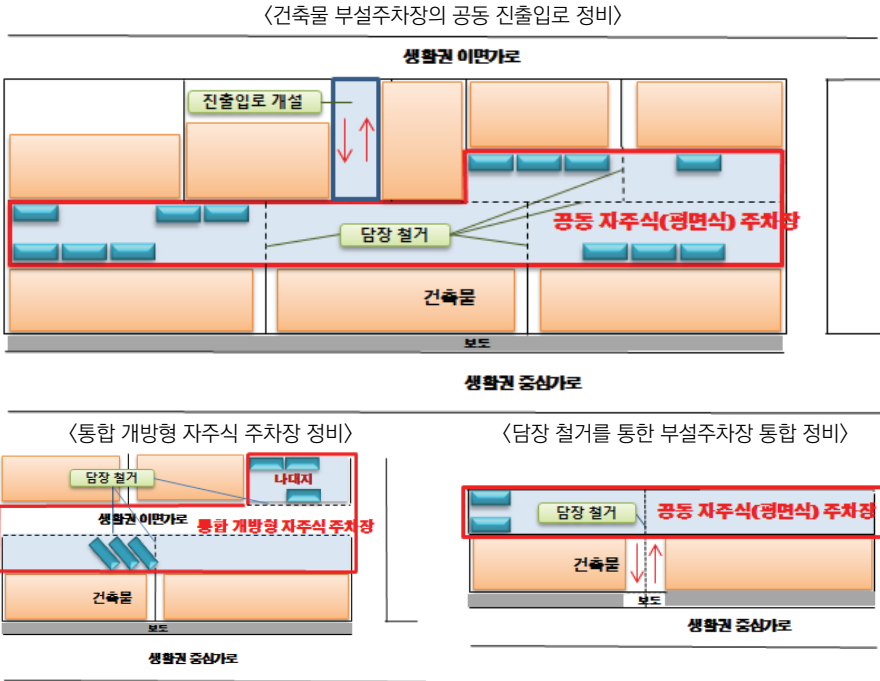


그림 4-6 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비사례(성북구)

## 12 현실적 사용을 위한 재정비 방안

기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용을 위한 재정비 방안은 정비 기본 방향의 취지를 구현할 수 있는 물리적 정비, 건축주와 임차인, 시(자치구)가 협의할 수 있는 프로세스가 필요하다.

건축주나 임차인에게는 매력적인 공간인 건축물 전면부의 건축물 부설 주차면을 노상 카페 등으로 전용하게 하고 삭막한 근린생활지역의 녹지 공간 확충을 위해 적정한 주차면을 선정하여 도시 정원용 화단 등으로 조성을 유도하는 것이다.

이 과정에서 대상지 선정, 사업비 지원, 건축주와 임차인의 분담 등은 주민과 관이 협의체를 구성하여 조정하는 것으로 한다.

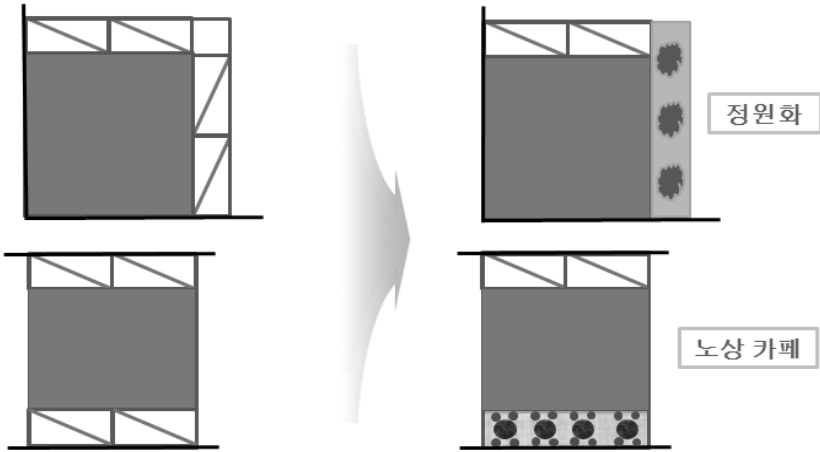


그림 4-7 기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용(정원 및 카페화)

## 2 건축물 리모델링을 통한 재정비 방안

근린생활시설 건축물의 대부분이 노후화되었지만 현실적으로 재건축은 매우 어렵고 실제 현장에서도 재건축보다 리모델링이 더 활성화된 상황이다.

리모델링을 통해 건축물 부설주차장을 정비하는 방법에는 1층부를 일부 필로티로 개조하는 등 주차면과 주차행위를 원활히 하는 방법도 있을 수 있으나 가장 대표적인 방법은 지평식 주차장을 기계식 주차장으로 대체하는 것이다.

지상부에 기계식 주차장을 설치하는 사례도 있지만 부지가 협소할 때에는 지하공간을 활용한 기계식 주차장을 설치하는 사례도 있을 수 있다.

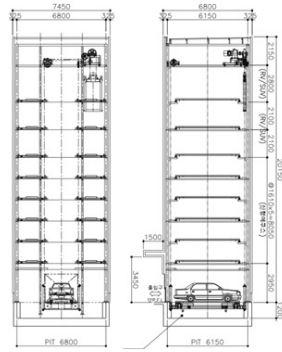


그림 4-8 건축물 리모델링 시 기계식 주차장의 설치

3

### 재건축(신축)을 통한 재정비 방안

건축 후 30~50년이 경과된 노후 건축물이 대다수인 서울시 근린생활시설은 건축물의 안전성 측면에서 재건축이라는 시대적 요구에 맞닥트릴 수밖에 없다.

현행 건축법이나 도시재정비 관련 법에서는 재건축을 위한 돌파구가 보이지 않으나 근린생활시설이 처한 특별한 법, 제도적 제약은 해결을 모색하지 않으면 안 될 상황이다.

재건축은 개별 건축물별로 철거 후 신축될 수도 있고 일정 구역을 사업 구역으로 추진하는 과정에서 새로운 건축안으로 재건축될 수도 있다.

어떤 형태로 재건축이 되든 근린생활시설 건축물 부설주차장은 재건축을 할 수 있는 필요충분조건을 제공하여야 한다.

이를 위해 개별 대지별로 확보하도록 되어 있는 시설면적 기준의 건축물 부설주차장 설치의무가 완화되어야 한다.

서울시 모든 근린생활시설이 완화대상이 될 수는 없으나 특정 지역, 특정 사업단위에서 전체 차원의 근린생활지역 주차대책을 강구할 경우 설치의무 규정의 완화가 적용되어야 한다.

설치의무 완화의 의미는 설치의무에 대체하는 행위로 주차면이 필요할

경우 사업 대상지역 내에 위치한 주차장의 주차면을 확보하고 주차면이 필요치 않을 경우 사업대상 지역에 주차기금으로 납부하는 행태가 될 수도 있다.

**표 4-2 근린생활시설 건축물 부설주차장의 설치의무 완화**

현행	완화
-모든 근린생활시설 -연면적 134㎡당 1대 설치	-연면적 1,000㎡ 이하 의무 강제조항 폐지: 특별지구만 해당 (건폐율 60% 선에서 규제) -근린생활 중심가로를 주차관리특별지구로 고시 후 다양한 맞춤형 주차공급 프로그램으로 대체

다음으로 고려할 수 있는 재건축 시의 건축물 부설주차장 정비방안은 승강기식 기계식 주차장을 설치하는 것이다.

승강기식 기계식 주차장은 기존 노출형 수직 순환식 기계식 주차장에 비해 많은 주차대수를 수용할 수 있다.

기존 근린생활시설 건축물을 기존 부지 내에서 재건축하면 승강기식 기계식 주차장 설치를 위한 공간이 나오는 경우는 많지 않다.

따라서 승강기식 기계식 주차장 설치가 활성화되기 위해서는 설치공간의 적정성 판단을 통해 2~3개 대지를 합필하여 정비유도를 고려할 필요가 있다.



**그림 4-9 인접 근린생활시설 간 대지 합필**

현행 지구단위계획에서 시행하고 있는 공공 개발 의무 또는 권장제도를 주차장 정비에 적용해 보는 것도 한 방안이다.

이 경우 공동 개발의 인센티브를 강구해야 하는데 건폐율, 용적률은 물론 건축 외관 측면에서도 승강기식 기계식 주차장의 높이 적용을 완화해 줄 필요가 있다.

개별 건축물의 재건축이든 특정 지역을 대상으로 재개발을 하든 근린생활시설 건축물 부설주차장의 현실적 대안은 승강기식 기계식 주차장이 될 수 있는 것이다.

승강기식 기계식 주차장은 기존 건축물에 신축할 경우 우선 기존 부지 내에 건축하기 때문에 추가 부지 매입비가 안 들고 비교적 좁은 부지 내에서도 타워형으로 14~18대의 주차공간을 확보할 수 있다. 아울러 이 용과 조작도 간단하여 관리 운영과 유지비용 차원에서도 장점이 있다.

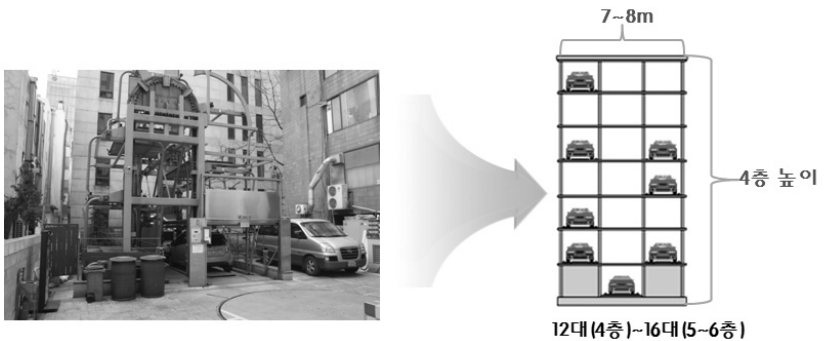


그림 4-10 승강기식 기계식 주차장의 적정규모 및 부지의 효율성

표 4-3은 지하식, 공작물식 및 지평식 주차장 설치 시 개략 비용을 나타낸 것이다.

**표 4-3 주차장(지하식, 공작물식, 지평식) 설치 개략 비용**

종류	건설비	부지매입비	소요비용
지하식	5천만원	5천만원	10천만원
공작물식	3천만원	5천만원	8천만원
지평식	1천만원	5천만원	6천만원

개략적 산출 근거에 의하면 승강기식 기계식 주차장의 설치 비용은 1면당 2,000만원 정도로 공영주차장의 설치비용의 20~30%에 불과하다.

**표 4-4 승강기식 기계식 주차장의 설치 개략 비용**

종류	건설비	부지 매입비	비고
승강기식 기계식	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승강기식 주차설비 18천만원</li> <li>• 외장공사 6천만원</li> <li>• 토목건축공사 8천만원</li> </ul>	0원	주차 1면당 2천만원 소요

주 : 주차면 16대(에쿠스급 10대, RV/SUV급 6대) 기준

문제는 민간에 의한 자발적 정비가 되어야 한다는 점인데, 확보되는 주차면을 공개하여 공유주차 개념을 도입하기 위해서는 위에서 제시한 인센티브 외에도 기계식 주차장 신축비용을 공공과 건축주가 분담하는 방안과 도입 후 관리 운영 및 유지 비용에 대한 공공지원 방안도 모색되어야 한다.

#### 4 ‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 재정비

근린생활지역에서 주차문제는 개별 건축물 단위의 문제라기보다 근린생활 중심가로 전체에 해당하는 문제이다.

근린생활시설 건축물의 용도가 제각기 다르고 주차수요 유발 특성도 다양하다. 예를 들어 시설면적(연면적)과 상관없이 주차수요가 많은 건축물이 있는가 하면 주차수요가 없거나 적은 건축물도 있다. 주야간 주차

수요가 다르고 주차를 하는 주체도 방문자, 임차인, 건축주 등으로 다양하다.

이렇게 복잡한 주차행태를 개별 건축물 단위의 건축물 부설주차장 정비로 해결한다는 것은 매우 어려운 일이다.

근린생활 중심가로 전체 도시공간을 쾌적한 공간으로 재창출하기 위해서는 특정 지역 전체를 대상으로 하는 개선방안이 강구되어야 한다.

현행 주차장법에 따라 ‘주차환경개선지구’를 시행하고 있으나 지금까지의 추진실적은 주로 주거지역 주택가 주차문제에 집중되어 있고, 대상지역의 주차 공급 및 수요 실태를 조사 분석하여 주차수급을 행정적으로 관리하는 수준에 머무르고 있다.

**표 4-5 주차환경개선지구의 근거 및 내용**

주차장법	내용
(제4조) 주차환경개선 지구의 지정	<p>시장·군수 또는 구청장은 다음 각 호의 지역에 있는 조사구역으로서 실태조사 결과 주차장 확보율(주차단위구획의 수를 자동차의 등록대수로 나눈 비율을 말한다. 이 경우 다른 법령에서 일정한 자동차에 대하여 따로 차고를 확보하도록 하고 있는 경우 그 자동차의 등록대수 및 차고의 수는 비율을 계산할 때 산입하지 아니한다)이 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 비율 이하인 조사구역은 주차난 완화와 교통의 원활한 소통을 위하여 주차환경개선지구로 지정할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조제1항제1호가목에 따른 주거지역</li> <li>2. 제1호에 따른 주거지역과 인접한 지역으로서 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 지역</li> </ol>

특정 구간 또는 지역 전체를 대상으로 건축물 부설주차장을 정비한다는 발상은 각각의 건축주(임차인도 포함)가 자발적으로 참여하는 형태를 보여야 한다는 것을 의미한다.

유사 유형으로 주택 재개발과 같은 형태를 갖출 필요가 있다. 건축주들이 조합원이 되는 재정비조합을 형성하고 재정비 기본계획 수립 후 조합원 총회에서 의결을 거쳐 자치구, 시에 허가를 신청하는 프로세스가 있어야 한다.

주택 재개발에서 볼 수 있듯이 재개발을 유도하기 위해서는 개발에 따른

비용을 보상받는 인센티브가 제도적으로 담보되어야 한다.

주택 재개발의 경우 종상향과 용적률 등이 대표적이다.

근린생활 중심가로를 대상으로 하는 건축물 부설주차장 정비 중심의 일련의 도시 재정비사업도 다수의 프로젝트로 구성되어야 한다. 하지만 사업의 주된 역할은 주차장 재정비이어야 한다.

서울시는 주차장 재정비를 위해 기존 주차환경개선지구 내에 ‘주차관리특별지구’를 새롭게 신설하고 주차장 정비 중심의 새로운 도시 재정비사업을 지원할 수 있는 근거를 마련해야 한다.

‘주차관리특별지구’에 포함될 주요 내용은 다음과 같다.

- 서울특별시 주차장 설치 및 관리조례에 법적 근거 마련
- 제2종, 제3종 일반주거지역 근린생활시설의 건축물 부설주차장 설치 의무 규정의 예외 조치 마련
- 이 지구 내에서 기획되는 다양한 맞춤형 주차공급 프로그램으로 주차장 설치의무를 대신
- 각종 주차장 정비 관련 사업의 주차관리계정 지원방법 제시
- 주차관리운영 근거 마련

‘주차관리특별지구’로 조합원이 지구 지정을 신청하면 자치구 또는 시가 지구 지정을 심의하고 지구 지정이 되면 기존 주택 재개발조합과 유사한 행위로 진행하면 된다.

특히, 이 과정에서 적극적 주민참여가 요구된다. 이를 위해 서울시는 새로운 유형의 도시 재정비사업을 추진할 수 있는 법 제도적 환경을 구축해야 한다. 기존 ‘주차환경개선지구’는 대부분의 주택가 주차 수급문제를 대상으로 하고 있고 주차수급실태조사를 중심으로 한 관리제도이므로 주차환경개선지구 내에서 주차문제가 심각한 근린생활 중심가로를 ‘근린생활 주차관리특별지구’로 분리해 관리하는 것이 필수적이다.

강남구 일원동에 위치한 일원동 먹자거리에서 보이고 있는 일련의 주차



환경 정비사업과 가로환경 정비사업은 제도적 뒷받침이 없는 상황에서도 유사한 정비결과를 보이고 있다.

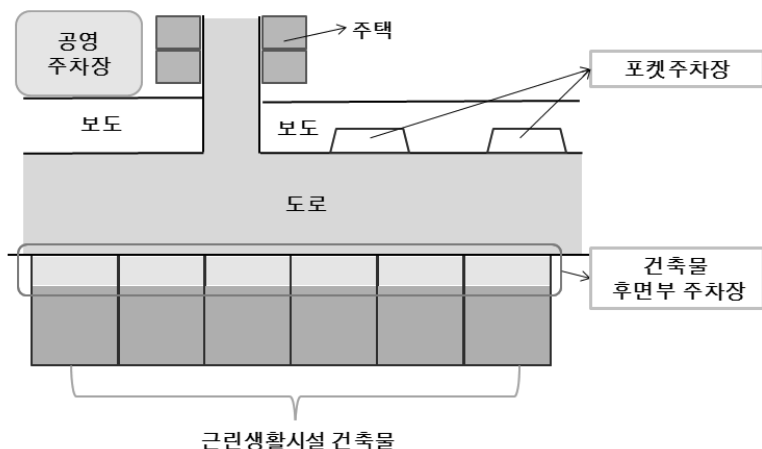


그림 4-11 일원동 일대의 주차 및 가로 환경 정비사업

## 5 공유주차제 도입

근린생활지역 특유의 주차수요 특성에 대응하기 위해서는 각각의 건축물이 보유한 부설주차장과 해당 지역에 위치한 공영 및 공공 주차장을 공동 풀(pool)로 이용하는 공유주차제를 적극 도입할 필요가 있다. 근린생활지역에서의 공유주차제 개념은 단순히 주차장을 공유하는 차원을 떠나 주차장을 정비하는 단계에서부터 고려되어야 한다. 즉, 공공

의 지원 또는 인센티브를 제공하는 조건으로 공유주차제 참여를 권장하는 것이다.

공유주차제는 지역 전체를 대상으로도 할 수 있지만 주야간 주차 특성 등을 고려하여 몇 개의 건축군이 소그룹을 형성하여 할 수도 있다.

공유주차제는 기존 주차면의 이용가치를 몇 배 증가시킬 수가 있어 현실적으로 주차면의 추가 공급이 어려운 근린생활지역에서 효과적 대안이 될 수 있다.

공유주차제의 개념은 건축물 부설주차장 활성화의 도구로 하드웨어, 소프트웨어 정책에 적절히 반영시킬 필요가 있다.

아울러 공유주차제의 운영 효율화를 위해 공공이든 민간이든 주차관리 운영시스템의 지원이 필요하다.

## 6 주차관리 운영시스템의 지원

주차관리 운영시스템은 이미 일부 상권이 활성화된 근린생활지역에서 나타나고 있는 시스템이다. 이는 주차대행 서비스(valet parking)의 형태로 현재 기업화되고 있는 상황이다. 주차대행 서비스에 대한 일부 부정적 견해도 있으나 차를 가져온 사람이 비용을 지불해야 된다는 점에서 교통철학의 관점에서 보면 나쁠 것이 없다.

또한 그 지역 주차장을 잘 아는 전문 대리운전자가 주차대행을 함으로써 신속한 주차가 가능하다.

주차대행 서비스를 효율적으로 수행할 수 있도록 사업대상 지역 도로변이나 진입도로 초입에 주차대행을 위한 전용 정차대(valet bay)를 설치하고 귀가 시 전용 정차대에서 호출하는 시스템 구축도 가능하다.

주차대행 서비스를 포함한 불법주차 단속, 주차요금 징수, 기계식 주차장 관리 등을 포함한 일련의 주차관리 운영시스템을 사업지구에 도입하고 공공의 운영지원 방안도 적극 모색되어야 한다.

## V 결론 및 정책건의

- 1 결론
- 2 정책건의

# V 결론 및 정책건의

## 1 결론

이 연구의 배경이 된 ‘서울시 생활권 교통개선사업 추진방안(서울연구원, 2013)’은 근린생활지역에서 주차문제 해결 없는 공공 주도의 환경 개선사업이 한계가 있음을 지적하였고 주차문제 해결의 중심에 건축물 부설주차장이 있음을 제기하였다.

근린생활지역에서의 주차공급은 근린생활시설의 주차수요와 무관하게 건축물의 시설면적 기준(134㎡당 1대 설치)으로 획일적으로 이루어지고 있었고 당연한 결과이지만 주차수요와 공급이 일치되지 않는 현상을 발생시키고 있다.

연구진은 건축물 부설주차장 활성화 방안을 모색하기 이전에 서울시 근린생활지역 주차정책 기조에 적지 않은 문제가 있음을 파악하였다.

현행 서울시 주차정책 기조는 주차수요를 유발시키는 주체(건축물)가 주차수요에 대응하는 주차공급을 하도록 하여 개별 건축물 단위 중심의 주차정책을 전개하고 있다.

자연스럽게 외국 도시에서 볼 수 있는 공영주차장 공급과 민간에 의한 유료 노외주차장 공급이 제대로 된 위상을 갖고 있지 못하다.

결국 근린생활지역에 주차장이 필요없는 지역 또는 건축물이 있는가 하면 주차장이 부족한 지역 또는 건축물이 있다. 이러한 상황은 주차수요가 많은 적든 불법주차로 이어지고 지역주민의 활기찬 공간이 되어야 할 근린생활 중심가로를 불편하고 무질서한 공간으로 변질시키고 있다.

이 연구 수행과정에서 도출된 주요 결과는 다음과 같다.

- 근린생활지역의 주차문제 해결은 개별 건축물 단위의 주차장 정책으로는 한계가 있고 공유주차 개념을 통해 공공, 민간이 함께

해결방안을 모색해야 한다.

- 근린생활시설의 주차수요가 불균형적인 특성을 반영하여 개별 건축물별로 확보된 건축물 부설주차장을 공동(pool) 주차장으로 공개하고 시·공간적으로 효율적 사용을 위한 시스템이 마련되어야 한다.
- 공유주차, 공동(pool) 주차 시스템의 도입과 조기 정착을 위해 공유주차 공동(pool) 주차 개념이 건축주에게 매력(merit)이 될 수 있도록 다양한 인센티브가 제공되어야 한다.
- 근린생활시설의 주차 인프라 정비는 단순 민간분야로 보기보다 서울시의 도시 인프라 확충 차원에서 새로운 개념의 도시정비사업 유형으로 추진되어야 한다.
- 이를 위해 ‘주차장법’, ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’, ‘건축법’ 및 ‘서울특별시 건축조례’ 등을 보완하고 개별 건축물은 물론 패키지형의 정비사업도 실제적으로 진행될 수 있도록 관련 법 및 조례를 지속적으로 모니터링할 필요가 있다.
- 이 연구에서 제시된 건축물 부설주차장 활성화 방안 중 ‘주차관리특별지구’의 지정 없이 개별 건축물 또는 2~3개의 건축물이 자발적으로 주차장을 재정비하거나 승강기식 기계식 주차장을 정비할 수 있도록 기본적인 지원방안을 마련하고, ‘주차관리특별지구’와 같이 특정 지역을 하나의 사업대상 구간으로 지정해 지구 전체를 대상으로 하는 주차정비 프로그램에 따라 정비하는 두 가지의 접근이 강구되어야 한다.

## 2 정책건의

- 근린생활시설 건축물 부설주차장 활성화 정책은 단순 주차장 정비사업 차원이 아닌 차도로부터 주차장 진출입로 정비를 통한 보행환경 개선사

업과 근린생활 중심가로에 활기를 불어넣은 마을만들기, 생활권 교통개  
선사업 등과 융합된 서울시 브랜드 사업으로 추진되어야 한다.

- 기존 근린생활시설 건축물 부설주차장 정책의 한계를 인정하고 새로운 정책방향을 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’의 개정을 통해 제시하며 이 과정에서 주차정책의 세심한 배려가 필요한 근린생활시설의 주차문제 해결을 위한 근거를 마련해야 한다.
- 공유주차 개념은 주차수요가 불균형적인 근린생활지역에서 이상적인 정책대안이 될 수 있다. 하드웨어 정비에 많은 예산을 들이지 않고 민간의 주차시설을 효율적으로 활용할 수 있다는 점에서 비교적 짧은 기간에 주차 정비를 달성할 수 있다. 공유주차 보급을 위한 공공부문에서의 적극적 지원이 필요하다.
- 승강기식 기계식 주차장은 가용공간이 거의 없는 기존 근린생활지역에서 주차용량을 증대하고 공유주차, 주차장 공개 정책을 추진하기 위한 해법이다.
- 따라서 승강기식 기계식 주차장을 건축주들이 쉽게 선택할 수 있도록 재건축, 신축, 리모델링 시 건축과 주차 관련 법제도에서 완화와 인센티브 부여를 적극 지원해야 한다.
- ‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 특정 구간을 면적으로 정비하기 위해서는 주민 발의의 주민자치 주차위원회가 구성되어야 하고 ‘주차관리특별지구’의 각종 주차정비 프로그램 단위별로도 주민 참여형 사업 협의체가 민관 참여형태로 구성되어야 한다. 또한 주민 참여, 주민 주도의 주차정비방안 개발을 위한 초기 자금과 운영비 등을 공공에서 지원하는 것을 적극 모색해야 한다. 아울러 시범사업으로 2개 구간을 먼저 ‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 정비개념으로 시행하고 모니터링 후 동 단위로 사업구간을 확산시킬 필요가 있다.

## 참고문헌

# 참고문헌

- 이광훈, 2013, 「서울시 생활권 교통개선사업 추진방안」, 서울연구원.
- 국토해양부·한국교통연구원, 2006, 「주차원단위 수요분석 등 연구」.
- 양재섭, 2013, 「주민참여형 생활권 중심의 도시계획 실현방안 연구 및 시범계획 수립」, 서울연구원.
- 이창, 2012, 「서울시 기존 주차공간의 효율적 이용방안 연구」, 서울연구원.
- 이광훈, 2011, 「도시개발과 연계된 선제적 교통개선대책수립방안 연구」, 서울시정개발연구원.
- 여혜진·임희자·맹다미, 2009, 「도시 준공공공간의 보행활성화 방안」, 서울시정개발연구원.
- 이주일, 2008, 「주민자율형 소규모 시가지정비수법 도입방안」, 서울시정개발연구원.
- 목정훈, 2006, 「주거지 환경개선을 위한 마을만들기 활성화방안 연구」, 서울시정개발연구원.
- 이광훈·권역덕, 2005, 「재개발·재건축 지역에서의 도로체계 및 교통개선 방안」, 서울시정개발연구원.

<a href="http://stat.seoul.go.kr/">http://stat.seoul.go.kr/</a>	서울통계
<a href="http://www.kosis.kr/">http://www.kosis.kr/</a>	국가통계포털
<a href="http://www.kostat.go.kr/">http://www.kostat.go.kr/</a>	통계청
<a href="http://www.moleg.go.kr/">http://www.moleg.go.kr/</a>	법제처
<a href="http://legal.seoul.go.kr/">http://legal.seoul.go.kr/</a>	서울특별시 법무행정 서비스
<a href="http://www.seoul.go.kr/">http://www.seoul.go.kr/</a>	서울시청
<a href="http://www.gangnam.go.kr/">http://www.gangnam.go.kr/</a>	강남구청
<a href="http://www.seocho.go.kr/">http://www.seocho.go.kr/</a>	서초구청
<a href="http://www.sd.go.kr/">http://www.sd.go.kr/</a>	성동구청
<a href="http://www.nowon.kr/">http://www.nowon.kr/</a>	노원구청
<a href="http://www.mapo.go.kr/">http://www.mapo.go.kr/</a>	마포구청
<a href="http://www.seongbuk.go.kr/">http://www.seongbuk.go.kr/</a>	성북구청



## 부 록

- 1 서울시와 도쿄도의 건축물 부설주차장 설치기준
- 2 건축물 부설주차장 설치기준 변천과정
- 3 지평식 건축물 부설주차장의 형태
- 4 근린생활시설 건축물 부설주차장 실태조사 양식

# 부 록

## 1 서울시와 도쿄도의 건축물 부설주차장 설치기준

### 1.1 서울시의 건축물 부설주차장 설치기준

시설물	설치기준
1. 위락시설	시설면적 67㎡당 1대
2. 문화 및 집회시설(관람장을 제외한다), 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설(정신병원·요양병원 및 격리병원을 제외한다), 운동시설(골프장·골프연습장 및 옥외수영장을 제외한다), 업무시설(외국공관 및 오피스텔을 제외한다), 방송통신시설 중 방송국, 장례식장	시설면적 100㎡당 1대
2-1. 업무시설(외국공관 및 오피스텔을 제외한다)	일반업무시설 : 시설면적 100㎡당 1대 공공업무시설 : 시설면적 200㎡당 1대
3. 제1종 근린생활시설(제3호 바목 및 사목을 제외한다), 제2종 근린생활시설, 숙박시설	시설면적 134㎡당 1대
4. 단독주택(다가구주택을 제외한다)	시설면적 50㎡ 초과 150㎡ 이하 : 1대, 시설면적 150㎡ 초과 : 1대에 150㎡를 초과하는 100㎡당 1대를 더한 대수 [1+{(시설면적-150㎡)/100㎡}]
5. 다가구주택, 공동주택(외국공관안의 주택 등의 시설물 및 기숙사를 제외한다) 및 업무시설 중 오피스텔	「주택건설기준 등에 관한 규정」 제27조제1항에 따라 산정된 주차대수(다가구주택, 오피스텔의 전용면적은 공동주택 전용면적 산정방법을 따른다)로 하되, 주차대수가 세대당 1대에 미달되는 경우에는 세대당(오피스텔에서 호실별로 구분되는 경우에는 호실당) 1대(전용면적이 30제곱미터 이하인 경우에는 0.5대, 60제곱미터 이하인 경우에는 0.8대) 이상으로 한다. 다만, 주택법시행령 제3조 규정에 의한 도시형 생활주택 원룸형은 「주택건설기준 등에 관한 규정」 제27조의 규정에서 정하는 바에 따른다.
6. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장	골프장 : 1홀당 10대 골프연습장 : 1타석당 1대 옥외수영장 : 정원 15인당 1대 관람장 : 정원 100인당 1대
7. 수련시설, 공장(아파트형제외), 발전시설	시설면적 233㎡당 1대
8. 창고시설	시설면적 267㎡당 1대
9. 그 밖의 건축물	대학생기숙사: 시설면적 400㎡당 1대 대학생기숙사를 제외한 그 밖의 건축물: 시설면적 200㎡당 1대

도쿄도의 건축물 부설주차장 설치기준

지구	건축물의 용도(1)	설치대상 규모	건축물의 용도(2)	주차시설 규모	연면적 6,000㎡ 미만의 경우
주차장정비 지구 등	특정 용도(이들 중 2 이상의 것 포함)에 사용되는 부분의 바닥면적에 제공되는 부분의 바닥면적에 3/4를 곱하여 얻은 값과의 합계면적	1,500㎡ 초과	백화점, 기타 점포(도쿄도 건축안전조례 제25조에 규정된 연속식 점포로 바닥면적이 500㎡ 이하의 것을 포함)의 용도로 제공되는 부분	-특별구의 구역 : 250㎡당 1대 -시의 구역 : 200㎡당 1대	$1 - \left\{ \frac{(1,500 \times (6,000 - \text{연면적}))}{(6,000 \text{㎡} \times (1) \text{식에 계기한 면적}) - (1,500 \times \text{연면적})} \right\}$
			특정 용도(백화점, 기타 용도의 점포를 제외)로 제공되는 부분	-특별구의 구역 : 300㎡당 1대 -시의 구역 : 250㎡당 1대	
			비특정 용도로 제공되는 부분	-특별구의 구역 : 300㎡당 1대 -시의 구역 : 300㎡당 1대	
주변지구 또는 자동차 폭주지구	특정 용도로 제공되는 부분의 바닥면적	2,000㎡ 초과	특정 용도로 제공되는 부분	-특별구의 구역 : 300㎡당 1대 -시의 구역 : 250㎡당 1대	$1 - \left\{ \frac{(6,000 - \text{연면적})}{(2 \times \text{연면적})} \right\}$

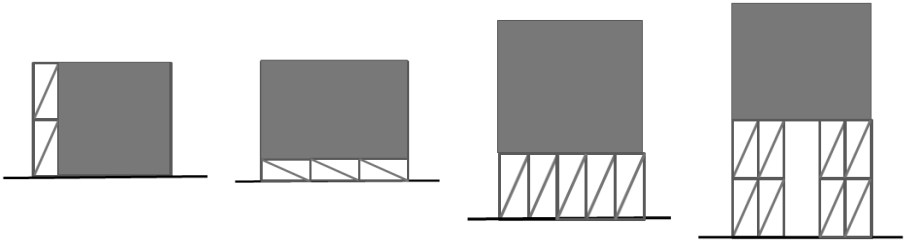
- 주 : 1. 주변지구 : 주차장정비지구, 상업지역 또는 근린상업지역 주변 도시계획구역 내의 지역  
 2. 자동차폭주지구 : 주변지역, 주차장정비지구, 상업지역 및 근린상업지역, 기타 도시계획구역 내의 지역에서 자동차 교통의 상황이 주변지역에 준하는 지역 내 또는 자동차 교통이 폭주하리라고 예상되는 지역 내에 조례로 정한 지구  
 3. 특정 용도 : 극장, 영화관, 연예장, 관람장, 방송용 스튜디오, 공회당, 집회장, 전시장, 결혼식장, 장례식장, 여관, 호텔, 요리점, 음식점, 대합실, 카바레, 카페, 나이트클럽, 바, 무도장, 유키장, 볼링장, 체육관, 백화점, 기타 점포, 사무소, 병원, 도매시장, 창고 및 공장  
 4. 특별구의 구역 : 주차장정비지구, 상업지역 및 근린상업지역, 기타 도시계획구역  
 5. 시의 구역 : 제1종 주거지역, 제2종 주거지역, 준주거지역 및 준공업지역(주차장정비지구는 제외)

## 건축물 부설주차장 설치기준 변천과정

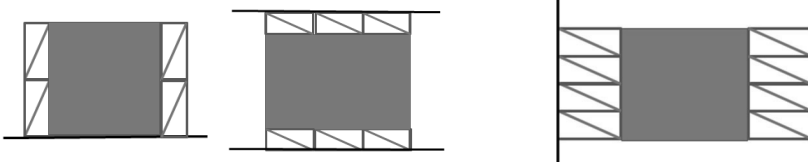
번호	법령명	시행일	내용
1	건축법	1968년 6월 14일	*연면적이 2,000평방미터 이상의 학교·사무소·은행·병원·극장(영화관·연예장·집회장을 포함한다)·관람장·백화점·무도장, 공중의 용에 공하는 옥장·시장·여관·공동주택·공장·창고·저장고·화장장·도살장 신축 시 주차장 설치 *근린생활시설의 건축물의 경우 주차장 설치의무 없음.
2	건축법	1970년 3월 26일	*인구 10만 이상의 도시 내 연면적 2,000평방미터 이상의 신축, 개축, 재축, 증축 시 주차장 설치 *제2종, 제3종 일반주거지역 내 근린생활시설 건축물의 경우 일반적으로 연면적 2,000평방미터 이하이므로 대부분이 주차장 설치의무 대상이 아님.
3	건축법	1973년 9월 01일	*도시계획구역 내 상업지역 이외의 경우 연면적 3,000평방미터 이상의 신축, 개축, 재축, 증축 시 주차장 설치 *제2종, 제3종 일반주거지역 내 근린생활시설 건축물의 경우 일반적으로 연면적 3,000평방미터 이하이므로 대부분이 주차장 설치의무 대상이 아님. *주차장정비지역의 주차장 설치기준은 지방자치단체 조례로 정하도록 되어 있으나 관련 서울시 조례가 마련 안 됨.
4	건축법	1976년 4월 15일	*도시계획구역 내 상업지역 이외의 경우 연면적 2,000평방미터 이상의 신축, 개축, 재축, 증축 시 주차장 설치 *제2종, 제3종 일반주거지역 내 근린생활시설 건축물의 경우 일반적으로 연면적 2,000평방미터 이하이므로 대부분이 주차장 설치의무 대상이 아님.
5	서울특별시 주차장정비지구 건축조례	1976년 9월 01일	*서울시의 주차장정비지구 내에 연면적 1,000평방미터 이상의 건축물 건축 시 주차장 설치 *서울시 주차장정비지구는 서울시 도시계획구역 중 녹지지역, 개발제한구역, 전용주거지역, 풍치지구, 공원을 제외한 지역에 지정되어 있음. *서울시의 제2종, 제3종 일반주거지역은 주차장정비지구에 해당하므로 1,000평방미터 이상의 근린생활시설 건축물의 경우 연면적 400평방미터당 1대 이상의 주차장을 설치해야 함.
6	서울특별시주차장 설치및관리조례	1980년 3월 15일	*서울시 주차장정비지구 내 근린생활시설 건축물의 경우 연면적 250평방미터당 1대 이상의 주차장을 설치해야 함.
7	서울특별시주차장 설치및관리조례	1981년 1월 27일	*서울시 주차장정비지구 내 근린생활시설 건축물의 경우 연면적 150평방미터당 1대 이상의 주차장을 설치해야 함.
8	서울특별시주차장 설치및관리조례	1991년 7월 05일	*서울시 주차장정비지구 내 제2종, 제3종 일반주거지역의 300제곱미터 이상 근린생활시설 건축물의 경우 시설면적 120제곱미터당 1대 이상의 주차장을 설치해야 함.
9	서울특별시주차장 설치및관리조례	1997년 1월 15일	*서울시의 근린생활시설 건축물의 경우 시설면적 133제곱미터당 1대 이상의 주차장을 설치해야 함.
10	서울특별시주차장 설치및관리조례	1999년 11월 15일	*서울시의 근린생활시설 건축물의 경우 시설면적 134제곱미터당 1대 이상의 주차장을 설치해야 함.

### 지평식 건축물 부설주차장의 형태

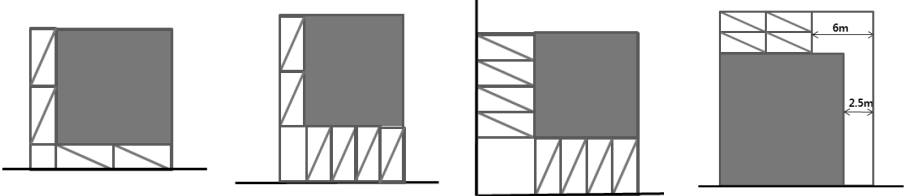
<1자형>



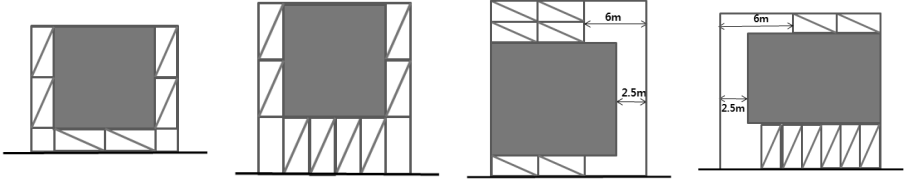
<11자형>



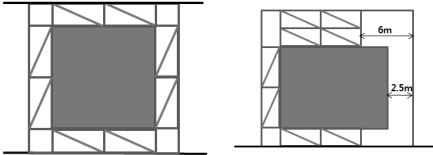
<ㄴ자형>



<ㄷ자형>



<ㄹ자형>



<기타>



## 근린생활시설 건축물 부설주차장 실태조사

안녕하십니까?

저희 서울연구원은 서울특별시 산하의 지방자치단체 출연 연구원으로서, 거대 도시화에 따른 도시문제와 서울특별시 행정에 필요한 제반 정책과제를 체계적으로 조사·연구하는 역할을 수행하고 있습니다.

다음의 내용은 서울특별시에서 추진하고 있는 “**건축물 부설주차장 이용 활성화 방안 연구**”의 주요사항에 대하여 건물주 및 임차인 여러분께 관련 조사를 실시하고자 합니다.

본 조사와 관련되어 의문사항이 있으시면 아래로 연락해 주시기 바랍니다.

\* 이광훈 선임연구위원 Tel : 02-2149-1091,  
e-mail : kwlee@si.re.kr

\* 홍우식 연구원 Tel : 02-2149-1166,  
e-mail : wshong@si.re.kr

질의사항에 대해서 구체적으로 답변해주시면 감사하겠습니다.

2014. 04.

서울연구원



# Abstract



# Abstract

## Improving of Parking System Annexed to Buildings by Parking Sharing

Kwanghoon Lee · Woosik Hong

There are not enough parking lots in neighboring commercial areas of Seoul. So Illegal parking is often seen on the streets of neighboring commercial areas.

When the building is constructed, parking lot attached to the building must be constructed in Korea. However most of parking lots attached to buildings in neighboring commercial areas are often abandoned. Moreover, the purpose of their use or the purpose of use of them are often changed illegally.

The purpose of this study is as follows.

Firstly, characteristics and behavior of parking are analyzed in neighboring commercial areas.

Secondly, the problems related to parking lot attached to the building are recognized in these areas.

Third is development of major improvement strategies for the parking system annexed to the building in these areas.

Fourth is revision of related laws for improvement of parking system annexed to the building.

The conclusions of this study are as follows.

The clue for solving the problems in neighboring commercial areas is parking sharing. Parking sharing solves imbalance of spatiotemporal parking demand in these areas.

To establish the culture of parking sharing, local government must provide special incentive.

And appointment of Special District for Parking Management can be considered, to improve parking system annexed to the building.

Lastly, to succeed the improvement project for these parking environment, revision of related laws for improvement of parking system annexed to the building is essential. And revision of related laws is monitored continuously.

# Table of Contents

<b>Chp.1</b>	<b>Introduction</b>
1	Background and Purpose of the Study
2	Definition of Research Area
3	Main Contents and Research Methods
<b>Chp.2</b>	<b>Current Situation of Parking Lots Attached to Buildings in Neighboring Commercial Areas of Seoul</b>
1	Current Situation of Neighboring Commercial Facilities in Seoul
2	Current Situation of Parking Lots Attached to Buildings in Neighboring Commercial Areas of Seoul
3	Use Condition of Parking Lots Attached to Buildings in Neighboring Commercial Areas of Seoul
<b>Chp.3</b>	<b>Improvement Strategies of Parking System Annexed to Building in Neighboring Commercial Areas of Seoul</b>
1	Problems Related to Parking Lots Attached to Buildings in Neighboring Commercial Areas of Seoul
2	Improvement Strategies of Parking System Annexed to Building in Neighboring Commercial Areas of Seoul
<b>Chp.4</b>	<b>Implementation of Improvement Project for Parking Environment</b>
1	Use Promotion of Parking Lots Attached to Buildings
2	Remodeling of Parking Lots Attached to Buildings
3	Reconstruction of Buildings
4	Appointment of Special District for Parking Management
5	Introduction of Parking Sharing System
6	Introduction of Parking Management System

**Chp.5 Conclusions and Policy Recommendation**

1 Conclusions

2 Policy Recommendation

**References**

**Appendices**

서울연 2013-PR-72

공유주차를 통한 근린생활 건축물 부설주차장 활성화 방안

발행인 이창현

발행일 2014년 5월 14일

발행처 서울연구원

137-071

서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

전화 (02)2149-1234 팩스 (02)2149-1319

값 6,000원 ISBN 979-11-5700-020-3 93530

본 출판물의 판권은 서울연구원에 속합니다.