

부록

부록

1 주차상한제 국내사례

1.1 부산시

- 부산시는 「부산광역시 주차장 설치 및 관리조례」 제15조에 근거하여 1997년 2월부터 주차상한제를 시행하고 있다.

표 1 부산광역시 주차장 설치 및 관리조례

| |
|---|
| 부산광역시 주차장 설치 및 관리조례 제15조(부설주차장의 설치제한) |
| 법 제19조제10항 및 시행규칙 제7조의2에 따른 부설주차장(주택 및 오피스텔의 부설주차장을 제외한다)의 설치제한 지역은 별표 1의 1급지 지역 중 상업지역으로 하고, 그 제한기준은 별표 8과 같다. |

- 부산시의 주차상한제 시행지역은 공영주차장의 주차요금에서 정한 1급지 5개 지역(중구, 동구, 부산진구, 연제구, 동래구) 중 상업지역이다.
- 부산시 주차상한제 대상시설은 위락시설, 문화 및 집회시설 등이며 그 기준은 다음 표와 같다.
- 부산시의 경우 최고한도는 대략적으로 일반지역의 60% 수준이다.

표 2 부산시 부설주차장의 설치제한기준

| 시설물 | 최고한도 |
|--|--|
| 1. 위락시설 | 시설면적 112㎡당 1대 |
| 2. 문화 및 집회시설(관람장은 제외한다), 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설(정신병원·요양소 및 격리병원은 제외한다), 운동시설(골프장·골프연습장 및 옥외수영장은 제외한다), 업무시설(외국공관 및 오피스텔은 제외한다), 방송통신시설 중 방송국, 장례식장 | 시설면적 167㎡당 1대 |
| 3. 제1종 근린생활시설(「건축법 시행령」 별표 1 제3호 바목 및 사목은 제외한다), 제2종 근린생활시설, 숙박시설 | 시설면적 223㎡당 1대 |
| 4. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장 | 골프장 : 1홀당 6대 골프연습장 : 1타석당 0.6대 옥외수영장 : 정원 25명당 1대 관람장 : 정원 167명당 1대 |
| 5. 수련시설, 공장(아파트형은 제외 한다), 발전시설 | 시설면적 388㎡당 1대 |
| 6. 창고시설 | 시설면적 445㎡당 1대 |
| 7. 그 밖의 건축물 | 시설면적 333㎡당 1대 |

- 대구시는 「대구광역시 주차장 설치 및 관리조례」 제15조에 근거하여 2000년 12월부터 주차상한제를 시행하고 있다.

표 3 대구광역시 주차장 설치 및 관리조례

| 대구광역시 주차장 설치 및 관리조례 제15조(부설주차장의 설치기준 및 설치제한 지역 등) | |
|---|--|
| ① 영 제6조의 규정에 의하여 부설주차장을 설치하여야 할 시설물의 종류와 설치기준은 별표2와 같다. | |
| ② 법 제19조제10항의 규정에 의하여 부설주차장의 설치를 제한하는 지역과 시설은 자동차 교통이 혼잡한 상업지역으로서 별표1의 공영주차장 요금표에서 정한 1급지 중 도시계획선 1차순환선 내에 위치한 숙박시설, 운동시설, 문화 및 집회시설(관람장을 포함한다), 판매시설, 위락시설이며, 부설 주차장의 설치제한 기준은 제1항의 설치기준으로 산정한 주차대수의 80퍼센트를 최고한도로 한다. 이 경우 산정한 주차대수가 1대 미만인 경우에는 주차대수를 0으로 본다. | |
| ③ 주차장 설치 제한지역 내의 복합용도시설물로서 부설주차장설치의 제한을 받는 시설물의 경우 전유 연면적이 1,000제곱미터 이상인 경우에는 제2항의 규정에 의한다. | |
| ④ 시행규칙 제7조의2제5항에 따라 부설주차장의 설치를 제한하는 경우 확보하여야 하는 최소한의 주차구획은 제1항의 설치기준으로 산정한 주차대수의 10퍼센트 이상으로 한다. | |

- 대구시의 주차상한제 시행지역은 공공영주차장 요금표에서 정한 1급지 중 도시계획선 1차순환선 내 지역 중 상업지역이다.
- 대구시 주차상한제 대상시설은 숙박시설, 운동시설 등이며 그 기준은 일반지역의 10%(최소)~80%(최대) 수준이다.

표 4 대구시 부설주차장의 설치제한기준

| 시설물 | 설치기준 |
|--|--|
| 1. 위락시설 | 시설면적 70㎡당 1대 |
| 2. 문화 및 집회시설(관람장은 제외한다), 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설(정신병원·요양소 및 격리병원은 제외한다), 운동시설(골프장·골프연습장 및 옥외수영장은 제외한다), 업무시설(외국공관 및 오피스텔은 제외한다), 방송통신시설 중 방송국, 장례식장 | 시설면적 100㎡당 1대 |
| 3. 제1종 근린생활시설(「건축법 시행령」 별표 1 제3호바목 및 사목은 제외한다), 제2종 근린생활시설, 숙박시설 | 시설면적 150㎡당 1대 |
| 4. 단독주택(다가구주택은 제외한다) | 시설면적 50㎡ 초과 150㎡ 이하는 1대, 시설면적 150㎡ 초과는 100㎡당 1대를 더한 대수 |
| 5. 다가구주택, 공동주택(기숙사는 제외한다), 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 경우 1대) 이상으로 한다. |
| 6. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장 | 골프장 : 1홀당 10대 골프연습장 : 1타석당 1대 옥외수영장 : 정원 15명당 1대 관람장 : 정원 100명당 1대 |
| 7. 수련시설, 공장(아파트형은 제외한다), 발전시설 | 시설면적 350㎡당 1대 |
| 8. 창고시설 | 시설면적 400㎡당 1대 |
| 9. 그 밖의 건축물 | 시설면적 300㎡당 1대 |

- 뉴욕시는 맨해튼의 8개 커뮤니티 지역(Community District; 맨해튼 중심지)과 퀸즈 롱아일랜드시티의 2개 커뮤니티 지역(CD 1~2)에서 주차상한제를 시행 중이다.
- 뉴욕시는 주거용지와 비주거용지 모두 주차상한제를 시행 중이다.
- 비주거용지를 대상으로 실시되는 주차상한제를 조금 더 상세히 살펴보면 다음과 같다.
 - 호텔의 경우 입구가 1개인 곳은 최대 150면, 입구가 두 개인 곳은 최대 225면의 주차부지가 허용된다. 하지만 이 수치도 맨해튼 지역은 호텔 객실의 15%를 초과할 수 없으며, 퀸즈지역의 롱아일랜드 시티는 50%를 초과할 수 없다.
 - 병원의 경우 맨해튼 중심지에서는 최대 100면이 허가되며, 롱아일랜드시티 중심지 내에서는 입구가 1개인 곳은 최대 150면, 2개인 곳은 최대 225면이 허가된다. 롱아일랜드시티 중심 이외 지역은 그 지역의 용도(Zoning) 규정에 따른다.
 - 주민자치시설 및 상·공업시설은 모든 지역에서 약 371㎡(4,000평방 피트)당 1대의 주차면 건설이 허용되며, 최대 100면이 허용된다.
 - 복합용도의 공간은 용도별 주차상한제 수치를 초과할 수 없으며, 최대 225면까지 허용된다.
- 뉴욕시 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
 - 주거지역 및 비주거지역 모두 주차상한제가 적용되고 있다.
 - 지역에 따라 차등적으로 주차상한제가 시행되고 있다.
 - 주차장 설치기준은 두 가지 기준(단위면적당 조건, 최대 조건)을 제시

하며, 두 가지 기준 중 작은 기준을 적용하고 있다.

2.2 샌프란시스코²⁹

- 샌프란시스코는 1950년대 자동차 친화정책으로 주차하한제를 시행하였으나, 1980년대 중반부터 점진적으로 주차하한제를 폐지하고 주차상한제를 적용하였다.
- 또한 일부지역은 모든 토지용도 건물에 대하여 주차면 공급제도를 폐지하기도 하였다.
- 샌프란시스코의 주차정책 이력을 개략적으로 살펴보면 다음과 같다.
 - 1955 : 주차하한제 시행
 - 1985 : 다운타운 상업용도지구인 C-3의 새로운 사무건물에 대하여 바닥면적의 7%까지만 주차면수를 허가하는 주차상한제 시행
 - 1997 : 미션만 재개발계획(Mission Bay Redevelopment Plan)에서 최초로 거주용 건물에 대해 주차부지 공급제도 폐지
 - 2005 : 링컨힐(Rincon Hill) 지역계획에서 모든 토지용도 건물에 대한 주차부지 공급제도 폐지
 - 2005 : 트랜베이 재개발 계획(Transbay Redevelopment Plan)에서 최초로 주거용 주차부지에 대해 가구당 1대의 주차상한제 시행
 - 2006 : 다운타운 상업용도지구인 C-3에서 거주용 건물 주차하한제가 폐지되고, 가구당 1대 이하(원룸, 원베드룸은 0.75대)의 주차상한제 시행
 - 2008 : Market and Octavia 도시계획에서 주차하한제를 폐지하고 Market 남부지역, the Mission, Showplae 광장 및 중앙분수대 일부지역에서도 주차하한제를 폐지

29

대전발전연구원, 2010, 「대전광역시 주차상한제 도입방안 연구」(재정리)

- 샌프란시스코 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 주거지역 및 비주거지역 모두 주차상한제가 적용되고 있다.
- 일부지역은 모든 토지이용에 대하여 주차장 공급제도를 폐지하였다.

23 보스턴³⁰

- 보스턴은 자동차 배기가스를 줄이기 위해 다운타운(Downtown), 남부 보스턴(South boston), 동부 보스턴(East Boston) 등 3개 지역에 한해 주차면수 제한제도(Parking Freeze)를 시행 중이다.
- 주차면수 제한제도란 일정한도의 정해진 주차면수 이상의 주차시설 공급을 억제하는 정책으로 다른 도시의 단위면적당 주차면수를 규제하는 정책과 차이가 있다.
- 세 지역의 주차면수 제한제는 각기 다른 시기에 시행되었으며, 지역에 따라 조금의 차이는 보이고 있으나 세 지역 모두 보스턴시 대기오염 관리위원회(Air Pollution Control Commission : APPC)에서 관리 중이다.
- 주차면수 제한제는 다운타운의 경우 1976년 시작하였으며, 일반 사용자들에게 제공되는 상업용 주차시설에 한정하여 시행 중(거주지역 주민을 위한 주차공간 및 빌딩 내의 고용인, 고객 및 방문자들을 위해 지정된 주차공간은 적용받지 않음)이다.

30 대전발전연구원, 2010, 「대전광역시 주차상한제 도입방안 연구」(재정리)

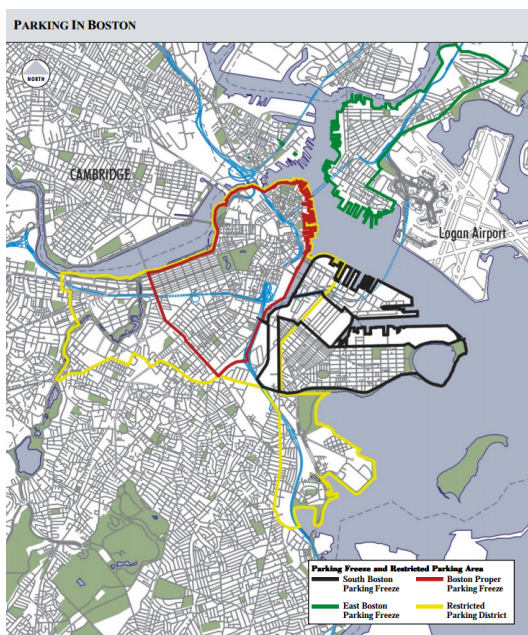


그림 1 보스턴 주차면수 제한지역

- 보스턴 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 주차상한제의 시행목적이 차량통행을 억제하여 대기환경 개선을 위한 것이라는 점이다.
- 또한 주차상한제의 시행 및 관리기관이 환경당국(시 대기오염 관리위원회)이라는 점이 특이하다.
- 단위면적당 주차면수를 규제하는 것이 아니라, 정해진 주차면수를 정하여 그 이하로 규제하는 것이 다른 지역과 차이가 있다.

2.4 포틀랜드³¹

- 미국 오리곤주 포틀랜드시는 미국 내 도시 중 대중교통중심개발(Tra-

³¹ 대전발전연구원, 2010, 「대전광역시 주차상한제 도입방안 연구」(재정리)

nsit Oriented Development)을 가장 잘 추진하는 도시로, 1972년 이전 연방정부 대기오염 기준을 초과했던 문제를 해결하기 위해 다운타운 지역에 주차면수를 45,000면으로 제한하는 제도(Parking Frees)를 시행하였다.³²

- 포틀랜드시는 1997년 기존의 주차면수 제한제도를 주차상한제와 주차하한제로 대체하여 주차시설에 대한 제한보다 관리에 초점에 맞추는 유연한 정책으로 변화하였다.
- 포틀랜드의 다운타운, 주요 상업지역 및 중심 주거지구를 포함한 주요 밀집지역, 철도 배차간격이 20분 이내의 경전철 및 열차역 주변 800ft(244m) 내의 지역, 버스정류장 주변 400ft(122m) 내에서 주차상한제를 적용 중이다.
- 주차상한제 적용지역은 토지이용, 대중교통 접근성을 고려한 정책이 시행 중이다.
- 또한 도심지역을 11개 블록으로 구분하고 블록별로 주차시설 상한값 재할당(즉, 블록별 주차총량제)을 실시하고 있으며, 도시개발계획이 주차정책을 적절히 반영하고 있는지를 도시계획국으로 하여금 재검토하도록 규정짓고 있다.³³
- 포틀랜드 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
 - 주차상한제의 시행목적이 차량통행을 억제하여 대기환경 개선을 위한 것이라는 점이다.
 - 특히 토지이용 특성과 대중교통 특성을 고려한 주차상한제 지역을 설정하고 있다.

32 그 노력의 결과 1984년 이후에는 연방정부 대기오염 기준을 만족함

33 서울특별시, 2001, 「주차장설치 상한제 시행평가 및 개선방안 연구」(재정리)

- 시카고는 바닥면적이 14만 평방피트 이하의 건축물에는 주차장을 설치할 필요가 없으며, 지하철과 지하통로로 연결되는 건축물은 법정기준보다 10% 감소한 주차장 설치가 가능하다.
- 이러한 노력의 결과로 1975년에서 1982년 사이 시카고 도심에는 많은 새로운 시설이 개발되었지만, 주차시설은 10% 감소하였다.
- 시카고 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
 - 작은 건물은 주차장을 설치하지 않아도 된다.
 - 대중교통 접근성이 좋은 지역(건물)에 대해서는 완화된 주차장 설치기준이 적용된다.

- 시애틀은 3가지 경우에 한해 주차상한제를 시행 중이다.
 - 운동경기시설 전환구역(Stadium Transition Area Overlay District)은 총 건물 바닥면적의 650 평방피트당 1면의 주차면수를 허가한다.
 - 도심지(Urban Villages)는 C2 지구를 제외한 모든 상업용도지구의 경우 최대 145면의 주차면수를 허가한다.
 - 다가구거주 용도지구 내에 위치한 사업체는 경우 사업체당 총 10면의 주차면수만 허가한다.
- 시애틀 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
 - 주차상한제 정책이 특정 시설 및 지역을 대상으로 부분적으로 시행 중이다.
 - 다른 지역과 달리 건물당 최대 주차면수가 제한되고 있다.

34

서울특별시, 2001, 「주차장설치 상한제 시행평가 및 개선방안 연구」(재정리)

35

대전발전연구원, 2010, 「대전광역시 주차상한제 도입방안 연구」(재정리)

- 캐나다 밴쿠버는 지역을 주변의 교통상황, 경제여건 등을 고려하여 세밀하게 구분하여 주차장 설치기준을 차등적용 중이다.
- 또한 개별시설물도 각 용도를 세밀하게 구분하여 주차장 설치기준을 다르게 제시하고 있다.
- 밴쿠버는 교통수요를 감축시키기 위하여 다양한 TDM 정책을 시행 중이며, 주차와 관련된 TDM 정책은 다음과 같다.
 - 주차상한제(Parking Maximum) : 주차장 공급량의 상한선 설정
 - 주차하한제 기준조정 및 탄력적 기준 마련 : 통행량 감소 기법을 적용하여 주차하한제 기준을 낮출 수 있는 환경을 마련

표 5 밴쿠버 상업시설 내 주차장 설치기준

| 세부시설 용도 | 설치 제한 기준 |
|---------------------------|---|
| 상업용도와 소매용도 | 300㎡ 미만 : 100㎡당 1면 300㎡ 이상 : 추가 50㎡당 1면 |
| 식료품가게, 약국, 술집 | 300㎡ 미만 : 100㎡당 최소 1면 2,300㎡ 미만 : 추가 20㎡당 1면 2,300㎡ 이상 : 추가 30㎡당 1면 |
| 공장, 자동차 수리점, 사진점 등 근린생활시설 | 연면적 100㎡당 최소 1면 이상 고용자 5명당 1면 |
| 카바레, 근린주구 공공시설, 주류 판매시설 | 일반인에게 개발된 면적의 5.6㎡당 최소 1면 |
| 근린주구 내 식료품가게 | 법적 설치기준이 없음 |
| 레스토랑 혹은 드라이브 인 레스토랑 | 100㎡ 미만 : 최소 1면 500㎡ 미만 : 추가 25㎡당 1면 |

- 밴쿠버 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 시설물의 규모(연면적)에 따라 다른 주차면수 기준이 적용되고 있다.

36

서울특별시, 2001, 「주차장설치 상한제 시행평가 및 개선방안 연구」(재정리)

- 캐나다 에드먼튼(Edmonton)은 대중교통 접근성과 주차정책을 연계하는 프로그램을 도입하여 시행 중이다.
- 일반적으로는 1천평방피트당 1면의 주차공간 공급이 가능하나, 건물의 입구가 보도(pedway)에 접해 있으면 주차장 설치기준은 2천평방미터당 1면으로 완화되며, 건축물이 경전철 시스템과 직접 연결되면 2.5천평방피트당 1면으로 더욱 완화된다.

표 6 에드먼튼 주차장 설치기준

| 일반 | 보도가 인접한 경우 | 경전철과 연결된 경우 |
|-------------|-------------|---------------|
| 1천 평방피트당 1면 | 2천 평방피트당 1면 | 2.5천 평방피트당 1면 |

- 에드먼튼 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 건물의 위치(인접 보도, 대중교통 접근성)에 따라 주차장 설치기준이 차등 적용되고 있다.

- 영국은 중앙정부 차원에서 주차장 설치기준(National Maximum Parking Standard)⁴⁰을 제공 중이며, 각 지자체는 중앙정부 기준을 참고하여 주차상한제 기준을 세워 집행하고 있다.⁴¹

37 서울특별시, 2001, 「주차장설치 상한제 시행평가 및 개선방안 연구」(재정리)

38 국토교통부, 2013, 「주차장설치상한제 등 주차제도 활성화 방안 연구」(재정리)

39 대전발전연구원, 2010, 「대전광역시 주차상한제 도입방안 연구」(재정리)

40 PPG13(Planning Policy Guideline 13)에 제정된 획일적인 “주차장 설치 상한기준”(Maximum Parking Standard)

41 중앙정부 차원에서 광역권 지역개발을 위해 제공하던 Regional Spatial Strategies의 경우 2010년 7월을 기준으로 지자체에게 독립적인 권한을 완전히 이양하여 지자체는 중앙정부

표 7 영국 중앙정부의 주차상한제 적용기준

| 구분 | 주차상한기준 | 시설 최소 면적 |
|----------------|------------------------------|-----------|
| 음식점 | 바닥면적 14㎡당 1면 | 1,000㎡ |
| 근린생활시설(음식점 제외) | 바닥면적 20㎡당 1면 | 1,000㎡ |
| 업무시설 | 바닥면적 30㎡당 1면 | 2,500㎡ |
| 공연장, 회의장 | 5석당 1대 | 1,000㎡ |
| 스포츠경기장 | 15석당 1대 | 1,500석 이상 |
| 집회 및 위락시설 | 바닥면적 22㎡당 1면 | 1,000㎡ |
| 고등교육시설 | 교직원수 2명당 1대 + 학생수 15명당 1대 | 2,500㎡ |

- 런던은 일부 시설에 대해 대중교통 접근성을 고려해 설치기준을 조정하고 있으며, 소규모 호텔, 와인바(음주시설) 등 일부시설에 한해 Zero-Parking 개념에서 부설주차장 설치를 제한하고 있다.
- 또한 단일 시설용도에도 시설규모, 세부용도에 따라 서로 다른 세부 설치기준을 정하고 있으며, 상업지역 부설주차장 설치기준은 대중교통 접근성에 따라 비율을 조정하여 설치토록 규정하고 있다.

표 8 런던의 위락시설 세부용도별 부설주차장 최대 설치기준

| 시설물 | 최대기준 |
|----------|--------------|
| 극장 | 1대 / 5seats |
| 볼링장 | 4대 / lane |
| 헬스클럽 | 1대 / 22㎡ gfa |
| 골프장(18홀) | 100 spaces |
| 골프연습장 | 1.5대 / tee |
| 수영장 | 1대 / 22㎡ gfa |
| 테니스장 | 4대 / court |

자료 : Harrison Webb, 2002, Parking standards for London for retail, leisure, mixed use development and other uses.

주 : gfa(gross floor area : 시설면적)

의 주차상한제 기준은 참고자료로만 삼고 독자적인 기준을 설립할 수 있게 되었다.

표 9 런던의 상업지역 근린생활시설 세부용도별 부설주차장 최대 설치기준

| 시설물 | 시설규모 | 최대기준 |
|----------------------------|-----------------|-----------------|
| 소규모 음식점(smaller foodstore) | 500㎡ gfa 이상 | 1대 / 30~75㎡ gfa |
| 슈퍼마켓(food supermarkket) | 2,50~4,000㎡ gfa | 1대 / 24~45㎡ gfa |
| 대형마트(food superstore) | 4,000㎡ gfa | 1대 / 25~38㎡ gfa |
| non-food warehouse | | 1대 / 58~88㎡ gfa |
| gardedn centre | | 1대 / 42~46㎡ gfa |
| shopping mall | | 1대 / 50~75㎡ gfa |

자료 : Harrison Webb, 2002, Parking standards for London for retail, leisure, mixed use development and other uses.

주 : gfa(gross floor area : 시설면적)

- 런던 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 런던은 중앙정부에서 종합적 기준을 제시하고 지자체가 상황에 따라 유동적으로 주차장 설치기준을 제시하고 있다.
- 또한 지자체별로 구역별, 대중교통 접근성, 인구밀도 등에 따라 부설 주차장 설치기준을 차별 적용하고 있다.
- 런던은 일부시설에 한해 Zero-Parking 개념에서 부설주차장 설치를 제한하고 있다.
- 단일 시설용도에도 시설규모, 세부용도에 따라 서로 다른 세부 설치기준을 정하고 있다.
- 대중교통 접근성에 따라 비율을 조정하여 설치토록 규정하고 있다.

2 10 서리카운티⁴²

- 영국 남서부에 위치한 서리카운티(Surrey County)는 시설물의 지역적 위치와 대중교통 접근성을 고려하여 부설주차장 설치기준을 적용하고 있다.
- 서리카운티는 지역을 4개 지역(parking package area)으로 구분하

42

대전발전연구원, 2010, 「대전광역시 주차상한제 도입방안 연구」(재정리)

고, 지역적 위치와 대중교통 접근성을 고려한 부설주차장의 설치기준 비율을 조정하고 있다.

표 10 서리카운티 부설주차장 설치기준

| 구분 | Area 1 | Area 2 | Area 3 | Area 4 |
|-------------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------------|
| 토지이용 | 도심내부의 상업중심지역 | 도심외부의 상업중심지역 | 도심외곽의 소규모 상업지역 | 도심외곽의 거주지역 |
| 대중교통 접근성 | Level A | Level B | Level C | Level D |
| 설치기준 (최고기준 대비) | 0~25% | 25~50% | 50~75% | 75~100% |
| 인구밀도 | 고밀도 | 중밀도 | 중저밀도 | 저밀도 |

자료 : 국토해양부, 2006, 「주차 원단위 수용분석 등 연구」.

- 서리카운티 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 토지이용, 대중교통접근도, 인구밀도에 따라서 설치기준을 차등화하여 적용하고 있다.

2 11 헤이그^{43 44}

- 네델란드는 업무형태와 종사자 밀도, 교통수단 접근성을 고려하여 토지이용 유형을 A,B,C로 구분하여 주차장 설치기준을 차별 적용하고 있다.
- 또한 대중교통 접근성이 양호한 지역에 대해서는 시설물 신축에 따라 주차장이 추가 증가하지 않도록 주차장 상한치를 설정하고 있다.
- LRT가 도시 전역을 서비스하고 있는 헤이그시는 자동차를 규제하기 위한 방안으로 토지이용정책과 연계한 주차관리정책(ABC 제도)을 시

⁴³ 서울특별시, 2001, 「주차장설치 상한제 시행평가 및 개선방안 연구」(재정리)

⁴⁴ 서울특별시, 2008, 「주차상한제 개선계획」(재정리)

행하고 있다.

- ABC 제도는 교통시설의 접근형태와 토지이용을 접목시켜 교통과 토지이용의 조화를 통해 교통혼잡 억제와 교통수요관리를 조화시키기 위한 제도로, 이를 통해 대중교통 접근성이 양호한 지역의 주차시설 증가를 억제할 수 있었다.

표 11 헤이그시 부설주차장 설치기준

| 구분 | 업무형태 및 특징 | 대상시설 | 주 교통수단 | 주차장 설치기준 |
|-----|-------------------------|----------------------------------|--------------|-------------|
| A입지 | 종사자밀도 : 高 자동차의존도 : 低 | 자동차 의존도가 낮은 업무시설, 관공서, 공공시설 | 대중교통 | 10면/종사자 1천인 |
| B입지 | 종사자밀도 : 中 자동차의존도 : 高 | 자동차 의존도가 높은 업무시설, 서비스시설, 의료시설 | 대중교통 개인교통 | 20면/종사자 1천인 |
| C입지 | 종사자밀도 : 低 자동차의존도 : 高 | 공장, 농업관련시설, 운송 및 통신시설 | 개인교통 | - |

- 헤이그 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 교통시설의 접근형태와 토지이용 등에 따라 설치기준이 차등화하여 적용되고 있다.

2 12 함부르크⁴⁵

- 독일 함부르크시는 도심지역에서의 불설주차장 설치를 억제할 목적으로 특별지구(도심지역)를 지정하여 외곽지역보다 적은 주차시설을 설치하도록 주차장 설치기준을 지정하였다.
- 함부르크는 지역을 특별지구(도심), 특별지구(도심 외), 일반지역과 같

45

서울특별시, 2001, 「주차장설치 상한제 시행평가 및 개선방안 연구」(재정리)

이 3가지로 구분하여 차등화를 두었으며, 특별지구(도심)의 경우 시설 물유형에 따라 일반지역의 33~44% 수준의 주차면을 설치하도록 하였다.

표 12 함부르크의 주차장 설치기준

| 구분 | 설치의무 | 특별지구의 주차장 설치기준 | |
|----------------------------------|---------|----------------|----------|
| | | 도심 | 도심외 |
| 약간의 교통유발시설로 연면적 4,000㎡ 이상의 업무시설 | 65㎡당 1면 | 200㎡당 1면 | 110㎡당 1면 |
| 중간정도의 교통유발시설 업무시설 | 50㎡당 1면 | 120㎡당 1면 | 90㎡당 1면 |
| 대량의 교통유발 시설 (관공서의 창구업무, 업무빌딩) | 40㎡당 1면 | 90㎡당 1면 | 60㎡당 1면 |

주 : 업무 및 행정관청의 건물, 관공서의 창구업무, 진료소의 적용기준임

- 함부르크 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 특별지구(주차상한제지역)를 도심과 도심외 지역으로 차등화하여 주차상한제가 시행되고 있다.

2 13 **스트라스부르크**⁴⁶

- 프랑스 북동부의 스트라스부르크는 거주자 우선주차, 공공공간 재생, 삶의 질 향상을 목표로 다양한 주차관리정책을 시행 중이다.
- 스트라스부르크는 거주지역에서 최소기준 2배 수준의 최대기준을 제시하고 있으며, 거주지역 외에서는 최소기준 4배 수준의 최대기준을 제시하고 있다.

46 ITDP, 2011, Europe's Parking U-Turn : From Accommodation to Regulation.

| | MINIMUMS | MAXIMUMS |
|---------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Residential | 1 spot/ dwelling unit | 2 spots/ dwelling unit |
| Non- residential | 0.5 spots/ 100 m ² | 2 spots/ 100 m ² |

그림 2 스트라스부르그 주차장 설치기준

- 스트라스부르그 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 주거지역과 주거외 지역 모두 최소/최대기준을 적용하고 있으며, 그 차이가 2~4배 수준으로 차등화되어 있다.

2 14 취리히⁴⁷⁾

- 스위스의 취리히는 혼잡완화, 공공공간재생, 대중교통수단 장려, 오염 감축을 목표로 다양한 주차관리정책을 시행 중이다.
- 취리히는 도심지역에 새로운 주차장을 지을 수 없다.
- 다만 시당국이 동의하고 동일한 노상주차장 공간을 없애고 건설하면 가능하며, 도심 이외의 지역에서는 새로운 주차장 건설이 가능하다.
- 시의 건축 조례상 주차장 제한 규정이 다른 지역에 비해 강력하게 적용하고 있다.
- 토지이용과 시설물의 면적에 따라 주차장 설치기준이 차등화하여 적용되고 있다.
- 작은 사무실(400m²)은 약 4개의 주차공간이 필요하다.
- 병원, 양로원, 학교, 호텔, 스포츠시설, 제조시설, 저장시설은 주차규

47

ITDP, 2011, Europe's Parking U-Turn : From Accommodation to Regulation.

제의 원리에 따라 사례별로 평가한다.

- 특별용도는 계획당국이 벤치마크를 설정하여 운영한다.

| LAND USE TYPE | PARKING REQUIREMENT |
|------------------------------------|----------------------------|
| Residential | 1 space/120 m ² |
| Commercial | |
| First 500 m ² per unit | 1 space/120 m ² |
| Over 500 m ² per unit | 1 space/210 m ² |
| Retail | |
| First 2000 m ² per unit | 1 space/100 m ² |
| Over 2000 m ² per unit | 1 space/160 m ² |
| Restaurants, cafes, bars | 1 space/40 m ² |

그림 3 취리히 주차장 설치기준

- 취리히는 지역을 5가지 유형(A,B,C,D,기타)으로 구분하여 최소기준과 최대기준을 조정하여 시행하고 있다.
- 또한 인근 도로용량과 대기질을 바탕으로 보다 더 강화된 최대기준 비율을 차등화하여 시행하고 있다.

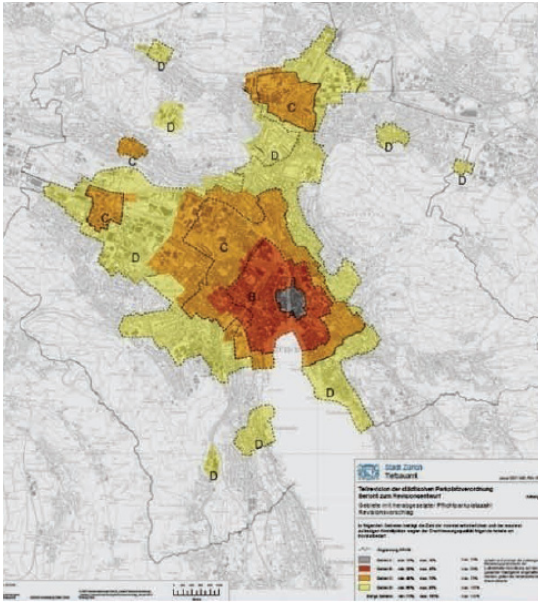


그림 4 취리히 지역 분류

| AREA | MINIMUM (%) | MAXIMUM (%) | *MAXIMUM 2 (%) |
|-----------------|-------------|-------------|----------------|
| A | 10 | 10 | 10 |
| B | 25 | 45 | 50 |
| C | 40 | 70 | 75 |
| D | 60 | 95 | 105 |
| Remaining Areas | 70 | 115 | 130 |

그림 5 취리히 지역 분류에 따른 비율

*Related to clean air regulations and road capacity

- 위와 같은 주차상한제 정책 외에도 자동차없는(Car-Free) 개발 허용, 이동성 계획(Mobility Plan) 제출 장려, 도로용량과 대기질에 따라 규제되는 Traffic Cap이 시행 중이다.

- 취리히 사례를 통하여 알 수 있는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.
- 토지이용과 시설물의 면적에 따라 주차장 설치기준이 차등화하여 적용되고 있다.
- 취리히는 전역을 5가지 유형으로 구분하여 차등적인 비율을 적용하고 있으며, 부가적으로 도로용량과 대기질을 고려하고 있다.

2 15 유럽 주요도시⁴⁸

- ITDP에서 발간한 ‘Europes_Parking_U-Turn’ 보고서에 의하면 주차관리 전략은 다음과 같은 4가지 유형으로 구분되고 있다.
- 경제적인 방법 : 가격(Pricing), 오염물질 배출 기반 주차요금 징수(Emissions-Based Parking Charges), 직장 추가부담금(Workplace Levies), 주차수입금의 교통부문 활용(Earmarking/Ring Fencing) 등
- 규제적인 방법 : 주차총량제(Parking Supply Caps), 주차상한제(Parking Maximums), 주차 규제(Regulating the Location of Parking)
- 물리적 디자인 : 볼라드(Bollards), 예약주차(Striped Lines), 도로공간 재편(Repurposing Public Spaces), 도로공간 관리(Street Geometry)
- 서비스질 확보 및 기술 : 주차안내시스템(Electronic Parking Guidance Systems), 첨단기술을 활용한 주차요금 징수(Pay-by-phone, Smart Meters, Scan Cars)
- 위의 4가지 주차관리전략 중 규제적인 방법에 속하는 주차상한제(Parking Maximums)는 취리히, 암스테르담, 스트라스부르그 등에서 시행 중이며, 스위스, 영국, 이탈리아는 중앙정부 차원에서 상한기준

(national guidelines)을 제시하고 있다.

- 유럽 주요도시의 주차정책을 정리한 그림은 다음과 같다.

Figure 1:
Policies applied in European cities

| | Amsterdam | Antwerp | Barcelona | Copenhagen | London | Munich | Paris | Stockholm | Strasbourg | Zurich |
|-------------------------------------|-----------|---------|-----------|------------|--------|--------|-------|-----------|------------|--------|
| Pricing Mechanisms | | | | | | | | | | |
| Curbside Charges | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Progressive Fee Structure | | X | | | | | | | | X |
| Off-Street Price Harmonization | | X | | | | | | X | | |
| Residential Permits | X | X | X | | X | X | X | X | | |
| Workplace Levies | | | | | | | | | | |
| Ring Fencing | | | X | | X | | | | | |
| Regulatory Measures | | | | | | | | | | |
| Supply Caps | X | | | | | | | | | X |
| Minimums | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Maximums | | | | X | | | | | | X |
| Transit Based Min/Max Reductions | X | X | | | X | | X | | X | X |
| Access Bans | | | X | | | | | | | |
| Emissions Reduction Goals | X | | | X | | | X | | | X |
| Public-Private Partnership | | X | X | | X | X | X | X | | |
| Physical Designs | | | | | | | | | | |
| Bollards | X | | | | | | X | | | |
| Striped Lines | | | | X | X | | | X | | |
| Repurposing Public Space | X | | X | X | | | X | | X | X |
| Advanced Technologies | | | | | | | | | | |
| Electronic Parking Guidance Systems | | | X | | | X | X | | X | X |
| Smart Meters | | | | | | | X | | | |
| Pay-by-Phone | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Scan Cars | X | | | | | | | | | |

그림 6 유럽주요도시의 주차정책

- 유럽 주요도시의 주차관리전략의 정책목표 등을 살펴보면 다음과 같다.
- 암스테르담(네델란드)
 - 정책목표 : 오염저감, 혼잡완화, 대안교통수단 장려
- 안트베르트(벨기에)
 - 정책목표 : 방문자 주차순환 최적화, 거주자 우선주차, 혼잡완화, 대안교통수단 장려
- 바르셀로나(스페인)
 - 정책목표 : 자원확보, 대안교통수단 활성화, 공공공간 재생
 - 바르셀로나는 최소기준이 존재하나, 최대기준은 존재하지 않는다.

| LAND USE | UNITS PER PARKING SPACE |
|--|---|
| Residential buildings | 2 to 6 apartments depending on area |
| Offices | 75 m ² |
| Commercial buildings over 500 m ² | 75 m ² |
| Industrial | 100 m ² |
| Entertainment under 5,000 spectators | 50 seats; over 5,000 spec: 100 seats, min 100 |
| Hotels | 8 rooms |
| Hospitals | 10 beds |

그림 7 바르셀로나 주차장 설치기준

- 코펜하겐(덴마크)
 - 정책목표 : 오염감축, 공공공간 재생, 대안교통수단 활성화
 - 일반적으로는 100m²당 1면의 주차공간을 요구하나, 일부지역은 지하철 접근도를 고려하여 200m²당 1면의 주차공간을 요구하고 있다.

- 런던(영국)
 - 정책목표 : 혼잡완화, 공공공간 재생, 대안교통수단 활성화

- 뮌헨(독일)
 - 정책목표 : 혼잡완화, 공공공간 재생, 대안교통수단 활성화

- 파리(프랑스)
 - 정책목표 : 오염감축, 혼잡완화, 공공공간재생, 대안교통수단 활성화
 - 파리의 경우 지하철 500m 내에는 주차장 건설은 허용되지만, 주차장을 건설할 의무는 없다.⁴⁹
 - 주택에 대한 최소 주차규정은 삭제되었으며, 100㎡당 1면의 최대 주차기준이 생긴다.

- 스톡홀름(스웨덴)
 - 정책목표 : 혼잡완화, 공공공간 재생, 대안교통수단 활성화
 - 스톡홀름은 최소주차규정을 가지고 있다.

| TYPE OF LAND USE | STANDARD |
|------------------|---|
| Housing | 0.14 spaces/room |
| Offices | 4~6 spaces/1000 m ² office space above ground |
| Hotel | 20~30 spaces/100 hotel rooms (depends on category) |
| Other Uses | 20 spaces/1000 m ² space above ground |

그림 8 스톡홀름 주차장 설치기준

49

참고로 파리는 500~600m마다 지하철이 있고, 1.5~2km마다 기차역이 있음