

주거지 주차공간의 효율적 이용방안

2013. 2. 18 제135호

이 창 / 서울연구원 부연구위원

< 목 차 >

요약

- I. 서울시 주차공급정책의 성과와 한계
- II. 해외 도시의 주차정책
- III. 기존 주차공간의 효율적 이용방안

요 약

서울시는 주차난이 심각한 다세대·다가구주택 밀집지역에서 지속적으로 주차공급정책을 수행해왔다. 이에 따라 주차공간은 꾸준히 증가했으나, 서울시는 공급정책의 한계를 인식하고 2012년 4월 국토해양부에 차고지증명제의 도입을 건의하였다. 차고지증명제는 주차문제를 근본적으로 해결할 수 있는 방안이다. 그러나 이를 성공적으로 시행하려면, 공급의 한계가 드러난 현 시점에서 기존의 주차공간을 보다 효율적으로 이용할 수 있는 방안이 필요하다.

주차공급정책에 따라 서울시의 주차공간은 지속적으로 증가했으나 한계에 봉착

서울시는 2011년까지 연 4.92%의 증가비율로 주차공간을 공급해왔다. 그 결과 2011년 현재 차량등록대수 대비 120.8%의 주차장 확보율을 달성하였고, 주택가만을 고려하더라도 98.3%로 높게 나타난다. 그러나 지역별로 주택유형에 따라 주차수급에 불균형을 보이고 있다. 강남·서초·노원 등 아파트 위주로 구성된 지역은 주차장 확보율이 100% 이상이나 강북·서대문·금천 등의 노후주거지는 80% 이하로 큰 격차가 존재한다. 다세대·다가구주택이 밀집한 노후주거지에서 서울시가 공급정책을 통해 확보할 수 있는 주차공간은 점점 감소하고 있다.

해외에서는 주차공간이 사적 재화라는 인식을 바탕으로 주차정책을 수립

해외 도시에서는 주차수요를 실시간으로 요금에 반영하는 정책을 시행하고, 주차장 이용시간대가 다른 건물간에 주차장을 공동으로 이용하도록 하여 주차공급량을 계획적으로 감소시키고 있다. 또한 주택과 주차공간을 분리하여 임대 또는 거래하고, 수요에 따라 필요한 만큼만 주차공간을 건설하여 비용을 절감하고 있다.

주차공급 중심에서 기존 주차공간의 적극적인 활용으로 정책 방향의 전환 필요

주거지의 기존 주차공간을 효율적으로 활용하기 위해서 세 가지 전략이 필요하다. 첫째, 주차수요를 반영하여 적정수준의 요금을 징수하는 것이 바람직하다. 거주자우선주차제에 ‘개인입찰제’를 도입하여 개개인이 제시하는 ‘희망금액’을 주차공간 배정기준으로 삼으면 수요를 요금에 반영할 수 있다. 둘째, 현재 시행 중인 부설주차장의 야간개방을 활성화해야 한다. 실적이 부진한 주차공동이용 정책을 활성화하려면 서울시에서 야간개방 주차장에 인력을 지원하고 시설개선 비용지원을 강화해야 한다. 특히 야간개방에 인센티브를 부여하였을때 건물 부설주차장의 개방이 확대될 것으로 예상할 수 있다. 셋째, 장기적으로는 아파트의 주택과 주차장을 분리해서 분양받고 거래할 수 있는 제도적 기반을 마련해야 한다. 이러한 제도를 바탕으로 아파트 여유주차장을 활용하면 노후주거지의 주차난을 완화시킬 수 있을 것이다. 이러한 정책들은 주차공간의 공급에 초점을 맞추는 것이 아니라 기존에 존재하는 주차공간을 적극적으로 활용하고자 하는 정책방향을 바탕으로 수립할 수 있는 전략이다.

I. 서울시 주차공급정책의 성과와 한계

표면적으로는 서울시에 충분한 주차공간을 확보

□ 주차상황이 열악한 다세대·다가구주택가를 대상으로 주차공급정책을 지속적으로 수행하여 주차공간이 꾸준히 증가

- 2002년부터 서울시 전체 주차면수가 연 4.92%의 비율로 증가
- 주택가만을 고려했을 때에도 주차면수 증가율이 연 4.38%

<표 1> 서울시 전체 주차면수 연도별 변화

구분 \ 연도		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	평균증가율 (%)
주차면수	전체	2,333	2,569	2,632	2,721	2,885	3,036	3,115	3,279	3,404	3,596	4.92
	주택가	1,537	1,667	1,760	1,823	1,924	2,050	2,079	2,135	2,207	2,261	4.38
자동차 등록대수	전체	2,691	2,776	2,780	2,790	2,857	2,933	2,949	2,954	2,981	2,978	1.13
	자가승용차	1,957	2,042	2,055	2,094	2,140	2,205	2,225	2,248	2,283	2,302	1.82
주차장 확보율(%)	전체	86.7	92.5	94.7	97.5	101.0	103.5	105.6	111.0	114.2	120.8	3.75
	주택가	78.5	81.7	85.6	87.1	89.9	92.9	93.4	94.9	96.6	98.3	2.53

자료 : 서울시 도시교통본부, 2012.03

□ 현재 총량적으로는 자동차등록대수보다 더 많은 주차공간을 확보

- 2011년 현재, 서울시 전체적으로 차량등록대수 대비 주차장 확보율이 120.8%
- 주택가만을 고려했을 때에도 98.3%로 높은 주차장 확보율을 달성

<표 2> 서울시 전체 주차장 확보율

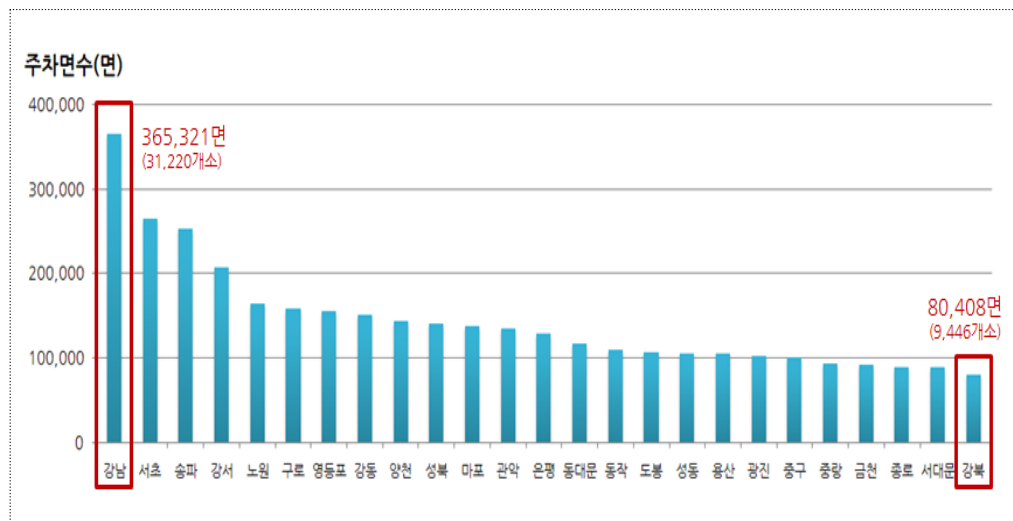
구분	자동차등록대수 (천대)	주차면수 (천면)	주차장 확보율 (%)
전체	2,978	3,596	120.8
주택가	2,302	2,261	98.3

자료 : 서울시 도시교통본부, 2012.03; 서울통계, 2012.06

주 : 주택가의 자동차 등록대수는 자가용 승용차 기준

그러나 지역별로는 주택유형에 따라 주차수급에 불균형이 발생

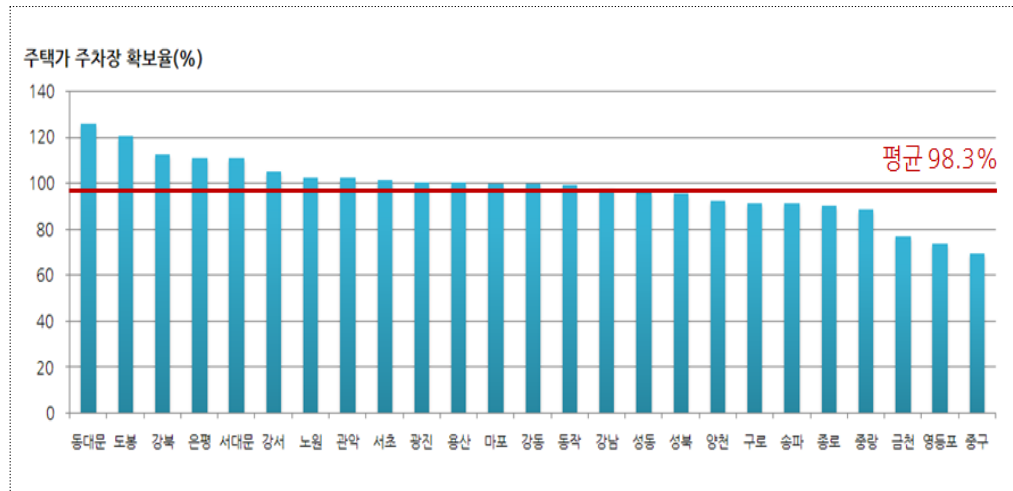
- 아파트단지로 구성된 지역과 다세대·다가구주택이 밀집한 지역 간에는 주차장 확보율에 큰 차이가 발생
- 강남·서초·송파 등 아파트 위주로 구성된 지역과 강북·서대문 등의 노후주거지 사이에는 주차면수에서 큰 격차가 존재



자료 : 서울통계, 2012.06

[그림 1] 서울시 자치구별 주차시설 현황

- 서울시 주택가의 평균 주차장 확보율은 98.3%이나 다세대·다가구주택 밀집지역의 확보율은 80% 이하
- 서초·노원과 같이 아파트 위주로 구성된 자치구나 최근에 재개발이 완료된 동대문·은평 등의 주차장 확보율은 100% 이상
- 금천·영등포 등 다세대·다가구주택이 밀집한 지역의 확보율은 80% 이하



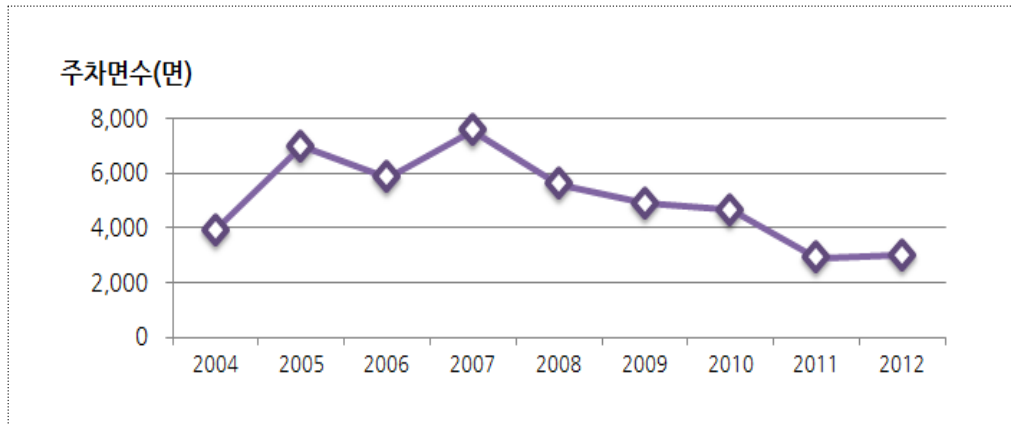
자료 : 서울통계, 2012.06

[그림 2] 서울시 자치구별 주택가 주차장 확보율

서울시의 주차공급정책은 한계에 봉착

- 서울시가 정책적인 노력으로 확보할 수 있는 주거지 주차공간은 점점 감소
 - 학교 운동장의 지하공간을 주차장으로 개발하여, 2011년 현재 2,906면을 주민에게 개방
 - 어린이 안전에 관한 지속적인 문제 제기 및 거주지와 접근성에는 한계
 - 주택가에서 야간에 활용 가능한 건물 부설주차장이나 학교 운동장을 주민에게 개방하는 주차공동이용제를 추진
 - 기존 이용자와 주민간 상충이 발생하고 민간(건물주)의 협조가 부족하여 2011년 현재 4,165면만을 개방 중
 - 주택의 담장을 허물어 주차장을 조성하고 쉼터 등을 갖춘 생활도로를 만드는 '그린파킹' 사업으로 내집 앞 주차공간을 확보

- 조성비용이 저렴하고 부지확보가 용이하나 지속적으로 늘어나는 주차수요에 대응하기에는 역부족



자료 : 서울시 도시교통본부, 2012.03

[그림 3] 서울시 그린파킹 추진실적

- 차고지증명제의 성공적 시행을 위해 주거지에서 기존에 존재하는 주차공간을 효율적으로 활용하는 방안이 필요
- 2012년 서울시는 주차공급정책의 한계를 인식하고, 주택가의 주차난을 근본적으로 해결할 수 있는 차고지증명제 도입을 국토해양부에 건의

차고지증명제

- 차고지(주차공간)가 없을 경우에는 차량을 등록할 수 없도록 차량 소유주의 차고 확보를 의무화하는 제도
- 일본은 어린이 교통사고방지 등 보행자를 보호하고 노상의 불법주차를 금지하기 위해 차고지증명제를 1962년에 도입하여 현재 모든 차량에 적용하여 안정적으로 운영 중
- 국내에서는 제주도가 2007년에 차고지증명제를 도입

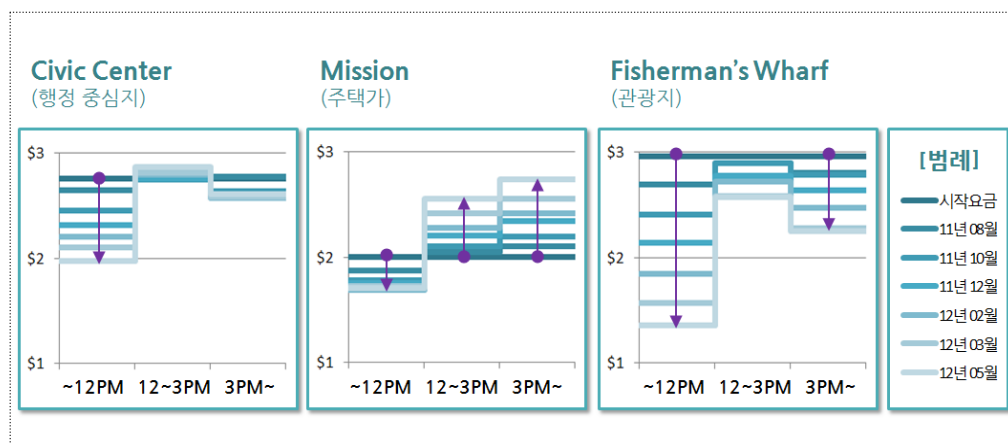
- 그러나 차고지증명제 시행의 선행조건으로서, 노후주거지에 충분한 주차공간을 확보하는 것이 필수
- 새로운 주차공간의 공급에 한계가 드러난 상황에서, 기존에 존재하는 주차공간을 보다 효율적으로 활용할 수 있는 방안이 필요

II. 해외 도시의 주차정책

변동하는 주차수요를 반영하여 요금을 탄력적으로 조정

□ 주차수요 변동에 따라 지역별로 요금을 탄력적으로 조정

- 미국 샌프란시스코는 도심에서 스마트 주차미터기를 이용하여 수요에 따라 자동으로 요금을 조정하는 'SF Park' 정책을 시행
- 스마트 주차미터기 시스템은 주차공간의 점유여부를 실시간으로 파악하여 잔여공간이 많으면 요금을 인하하고 적으면 요금을 인상
- 주차요금은 3개의 시간대로 나누어 시간당 \$0.25~\$6.00의 범위에서, 주차수요에 따라 1개월마다 인상 혹은 인하
- 주차수요가 적은 오전시간대의 관광지와 행정중심지의 요금은 인하되고, 주택가의 오후와 같이 수요가 많은 시간대의 요금은 인상
- 결과적으로 주차공간을 찾는 배회차량과 이중주차 감소에 효과적



자료 : SFMTA, 2011.08

[그림 4] 시간대별 주차요금의 월별 변동

주차공통이용 정책으로 한정된 주차공간을 효율적으로 활용

□ 주차수요의 피크시간대가 다른 건물간 주차장을 공동이용

- 건물 용도에 따라 주차장 이용시간이 다른 시설들 간에 주차장을 공동으로 활용

<표 3> 주차수요의 피크시간대가 다른 시설유형

주간 피크		야간 피크		주말 피크	
은행 학교 병원	공장 사무실 전문 서비스	주거지 음식점 영화관	공연장 유흥시설 연설회장	교회 공원	상점 쇼핑몰

자료 : Victoria Transport Policy Institute, 2005

- 은행 · 학교 · 병원과 같이 주차수요가 주간에 발생하는 시설은 야간 주차수요가 많은 음식점 · 영화관 · 유흥시설과 주차공간을 공동으로 이용함으로써 주차장 건설 및 운영비 절감이 가능

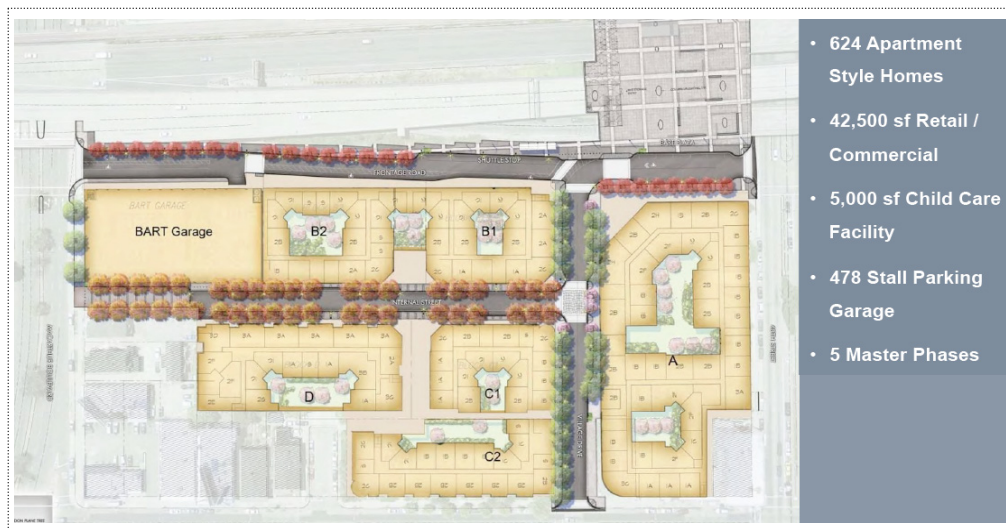
□ 복합용도로 개발이 예정된 부지의 주차공통이용 계획사례

- 미국 캘리포니아의 MacArthur Transit Village는 주거와 상업 및 공공시설이 포함된 복합용도 개발계획으로 일반적인 주차규정에 따르면 1,041개의 주차면이 요구
- 주거시설 전용주차면의 규모별로 시나리오를 분석한 결과, 주차공통이용 정책을 시행하면 평일 기준으로 주차장의 약 20%~60% 감축이 가능
- 현재 주차공급규정에서 요구하는 것보다 54%가 낮은 478면을 건설 중

<표 4> 주차공동이용 정책 시행시의 필요 주차면수

용도	비지정 방식		부분지정 방식		전체지정 방식	
	전일 피크 8PM	오후 피크 5PM	전일 피크 8PM	오후 피크 5PM	전일 피크 8PM	오후 피크 5PM
소매시설	30	36	33	36	33	36
복지시설	0	2	0	2	0	2
주거시설(임대주택)	82	61	81	61	101	94
주거시설(분양주택)	495	379	553	567	617	583
계	607	478	721	666	751	715

자료 : Dowling Associates, 2007



자료 : MacArthur CPC, 2011.07

[그림 5] MacArthur Transit Village Master Plan

주차분리분양제(Unbundled Parking)로 주차공간 선택권을 보장

□ 건물과 부설주차장의 이용 권한을 분리

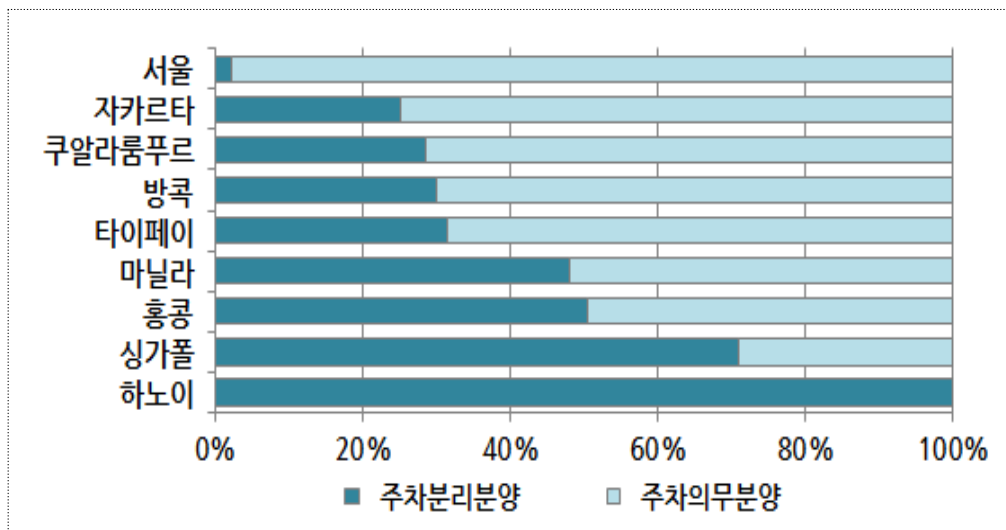
- 현재의 주택제도에서는 건물의 임대나 분양시 주차공간도 건물과 같이 '묶음'으로 분양하지만(Bundled Parking), 주차분리분양제(Unbundled Parking)

에서는 주차공간과 건물을 별도로 거래하고 임대하는 제도

- 미국 샌프란시스코에서는 주차분리분양제를 의무적으로 시행하도록 하여 가구당 주차공간을 평균 1면에서 0.7면으로 감축
- 가구의 의사에 관계없이 단순히 가구당 1면의 주차공간 제공을 금지
- 주차공간 확장시 임대료에 주차장 건설비용이 포함되지 않도록 규제
- 시애틀과 세인트루이스 도심의 아파트 개발사업에 주차분리분양제를 도입한 결과 약 20~30%의 구매자가 주차공간 건설비용을 제외한 가격으로 아파트를 구매

□ 서울을 제외한 아시아 주요 도시에서도 주차분리분양제가 활발히 시행 중

- 아시아권 주요 도시에서는 주차분리분양제가 이미 활발히 시행되고 있으며 베트남 하노이, 싱가포르, 홍콩 등은 과반수 이상 주택에 분리분양제를 적용



자료 : Asian Development Bank, 2011

[그림 6] 아시아 주요도시 공동주택 주차분리분양제 시행비율

주차공간을 바라보는 관점의 변화가 필요

- 주차공간은 공급자와 수요자의 필요에 따라 상호거래가 가능한 재화
 - 해외에서는 주차공간을 상호거래가 가능한 재화로 인식하고 정책을 수립
 - 주차수요에 따른 주차요금의 조정은 재화의 가격이 수요와 공급에 의해 시장에서 결정되는 과정과 동일
 - 주차공동이용제는 다양한 용도의 건물간에 주차공간의 상호간 거래를 바탕으로 한 제도
 - 주차분리분양제는 수요에 따라 주차공간의 선택적 구매를 가능하게 하는 정책
- 이론적으로 주차공간은 사적 재화
 - 지금까지 주차공간은 공공재 혹은 정부나 건물주가 공급해야 하는 인프라로 간주하여 낮은 요금을 부과해 왔으나 본질적으로는 사적인 재화
 - 경합성과 배제성이 없는 공공재의 경우 국가나 지자체가 제공의무를 가지는 반면, 경합성과 배제성을 동시에 갖는 재화는 시장에 가격과 배분을 맡길 경우 가장 합리적이고 효율적으로 분배되는 특성이 내재
 - 주차공간은 경합성과 배제성을 모두 가진 사적 재화에 해당하므로 시장에서 가격이 결정되고 자율적으로 분배되도록 하는 것이 이론적으로는 가장 효율적
 - 그러나 주차난이 심각한 서울의 노후주거지는 주거와 근린상업시설 등이 혼재되어 거주자 주차공간보다 많은 주차수요가 발생하는 특성 존재
 - 이론적으로 주차공간은 사적 재화이지만, 현실적인 여건을 고려하여 이러한 시각을 점진적으로 정책에 반영하는 것이 바람직

Ⅲ. 기존 주차공간의 효율적 이용방안

주차공급 중심에서 기존 주차공간의 적극적인 활용으로 정책방향의 전환 필요

□ 기존 주차공간을 효율적으로 활용하기 위해서는 주차요금에 수요를 반영하는 것이 중요

- 현재는 주차공급 중점의 기본적인 정책방향으로 공공 주차요금을 낮게 책정
- 1996년 시행 이후 요금이 한 번도 인상되지 않은 거주자우선주차제에 주차수요를 반영하기 위해 주차공간 개인입찰제를 도입

□ 주차공동이용제의 개선을 통한 부설주차장의 야간개방이 필요

- 현재 시행 중이지만 실적이 부진한 주차공동이용제의 문제점을 파악하여 개선방안을 마련

□ 주차분리분양제를 도입하여 아파트의 여유주차장을 적극 활용

- 아파트 주차공간을 주택과 별도로 임대 및 거래할 수 있는 제도적 기반을 조성

□ 주요 추진전략

정책방향	추진전략
주차수요와 연동한 주차요금 현실화	<ul style="list-style-type: none"> - 거주자우선주차제 요금 현실화를 위한 개인입찰제의 단계적 도입 - 개인입찰제 도입으로 거주자우선주차공간 이용의 형평성 제고 및 민영주차장 활성화
주차공동이용제 활성화를 통한 기존 주차공간의 효율적 활용	<ul style="list-style-type: none"> - 건물의 부설주차장의 야간개방에 따른 문제점을 개선하여 주민들과 공동으로 이용하도록 유도 - 야간개방에 따른 인센티브를 충분히 부여하여 부설주차장 공동이용 장려
주차분리분양제를 도입하여 노후주거지 주차난 해소	<ul style="list-style-type: none"> - 아파트 주차공간의 임대 및 거래를 가능하게 하여, 아파트 여유주차장을 활용한 노후주거지 주차난 해소 - 아파트 주차장 개방에 배타적인 주민공동체를 설득하고, 주차요금, 주차공간 거래방식, 야간의 개방방법에 대한 공동체 합의 도출

주차수요와 연동하여 주차요금의 현실화가 필요

- 거주자우선주차제의 낮은 요금수준으로 인하여 다양한 문제 야기
 - 서울시의 대표적인 거주지 주차정책인 거주자우선주차제 요금은 정책이 시행된 1996년 이후 조정사례가 전무
 - 월별 전일 4만원, 주간 3만원, 야간 2만원으로 낮은 요금을 유지
 - 낮은 요금수준은 주차공간의 공급에 비해 과수요를 발생시켜 거주지 이면도로 불법주차가 만연
 - 이에 따라 보행환경의 악화 및 사고위험 증가, 긴급구조활동을 위한 소방차의 진입 방해 등 심각한 문제를 야기

- 이면도로의 불법주차 단속을 통하여 주거지의 불법주차에 관한 시민들의 인식 변화 및 공감대 형성을 유도
 - 자치구 관할의 주거지 이면도로는 주차단속이 활발하지 않은 실정
 - 서울시 차원의 단속노력을 강화함으로써 이면도로 불법주차에 따른 문제의 해결과 동시에 시민인식의 변화를 유도
 - 이면도로의 불법주차에는 거주자우선주차공간 등 공공주차장의 낮은 요금으로 인해 발생한 주차 대기수요가 포함
 - 따라서 주차수요를 반영하여 요금을 현실화하는 것도 장기적으로는 불법주차를 감소시키는 방법

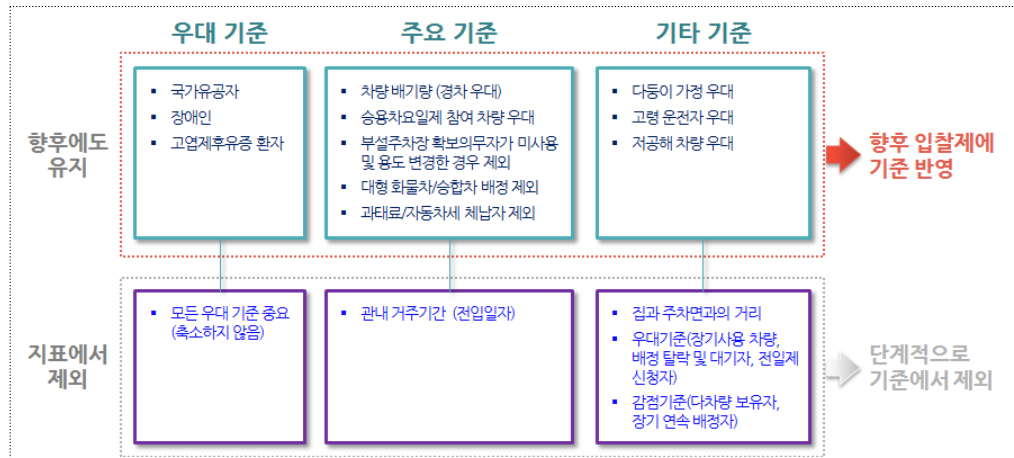
□ 거주자우선주차제 배정기준에 개인입찰제를 단계적으로 적용하여 주차요금에 수요를 반영

- 현재 거주자우선주차공간은 자치구별로 차이가 있으나 점수제를 바탕으로 고득점자에게 배정

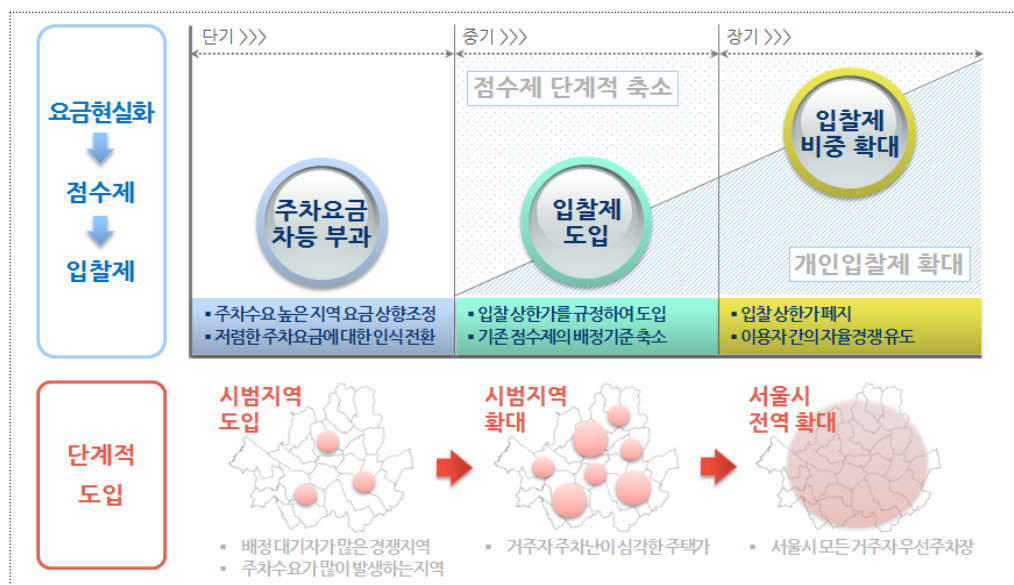
거주자우선주차공간 배정기준

- 우대기준 : 국가유공자, 장애인, 고엽제휴유증 환자
- 주요기준 : 관내 거주기간(전입일순), 차량 배기량(경차우대), 승용차요일제 참여차량 우대
- 기타기준 : 자택에서 주차면까지의 거리, 다둥이 가정, 고령운전자, 저공해 차량, 장기사용 차량, 신청 후 대기기간, 정기배정 탈락자, 해당동 거주자, 전일제 신청자
- 감점기준 : 장기연속배정자, 다차량 보유자, 과태료 체납자 등

- 개인입찰제는 주차공간이나 주차할 수 있는 권한을 입찰에 부치는 제도로, 개인이 지불하고자 하는 '희망금액'을 주차공간 배정기준에 추가
- '희망금액'은 입찰가로서 주차수요를 반영
- 주민의 혼란을 최소화하기 위해 단계적으로 도입하는 것이 중요
 - 단기적으로는 주차수요에 따라 서울의 지역별로 요금을 차등 부과하고, 향후에 기존의 배정기준을 축소하고 입찰한 희망금액의 비중을 확대
 - 초기에는 입찰상한가를 규정하고 주차난이 심각한 지역을 선정하여 시범적으로 도입
 - 장기적으로는 입찰상한가를 폐지하고 서울시 전역으로 확대하여 사회적으로 중요한 요소를 제외한 나머지 배정기준은 모두 입찰점수로 대체



[그림 7] 거주자우선주차제 배정기준 개선



[그림 8] 거주자우선주차공간 개인입찰제 도입 방안

□ 개인입찰제를 도입할 때 저소득층에 대한 배려가 필수적

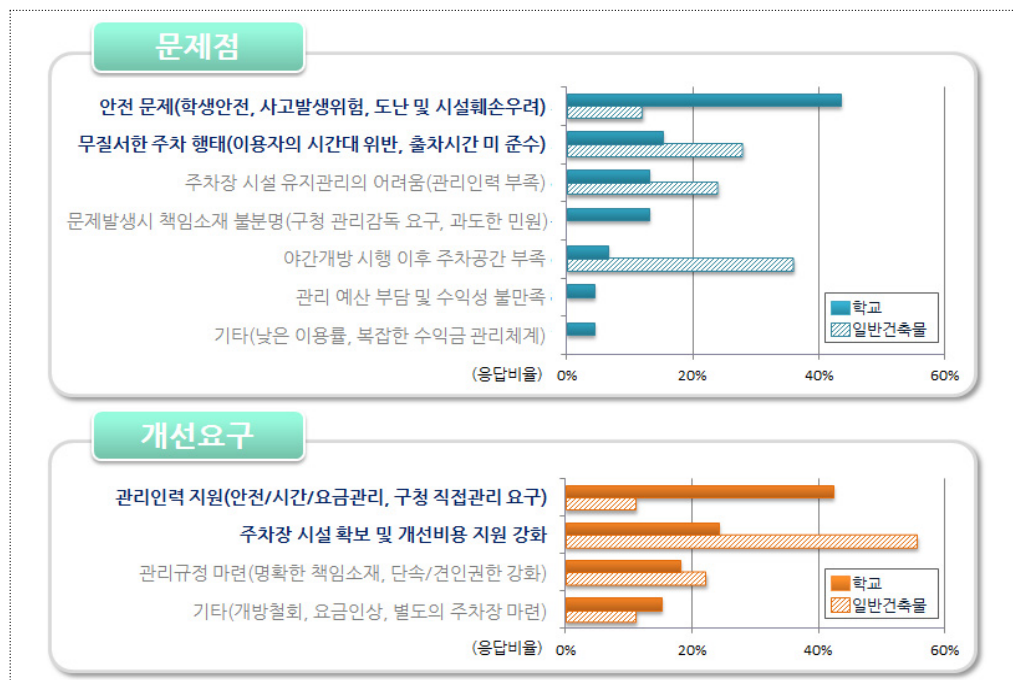
- 현행 거주자우선주차제에서는 저소득층에 대한 배려가 전무
- 개인입찰제를 전면적으로 시행하게 되면, 생계형 차량을 보유한 저소득층이 주차공간을 우선적으로 배정받을 수 있도록 제도적 보완이 필요

- 개인입찰제는 주차공간 배정의 형평성 제고 및 민영주차장 활성화에 기여
 - 거주자우선주차공간 이용의 형평성 문제 완화
 - 현행 거주자우선주차제는 기존 이용자가 주차면에 재배정될 수 있는 기회가 많아 지속적으로 민원이 발생
 - 개인입찰제를 통해 후순위 거주자들에게 참여기회를 확대
 - 민영주차장의 활성화 유도
 - 현재까지는 거주자우선주차제를 비롯한 공공주차장의 낮은 요금으로 인하여, 민영주차장이 합리적인 요금을 징수할 수 없어 실적이 저조
 - 민영주차장은 차고지증명제 시행에 앞서 충분한 주차공간을 확보하기 위해 필수적인 요건
 - 한 대 이상의 차량을 소유한 가구에서 필요성이 크지 않은 차량의 감소를 유도
 - 개인입찰제는 주차요금을 인상시켜 승용차를 유지하는 비용을 증가시키므로, 장기적으로는 필요성이 크지 않은 차량의 감소가 가능

주차공동이용제 활성화를 통하여 기존 주차공간의 효율적 활용

- 주차공동이용제는 주택가의 타용도 부설주차장을 야간에 주민들에게 개방하는 정책으로 현재 시행 중
 - 기존의 주차공간을 활용하는 가장 직접적인 전략이고, 단기적으로 주차공급을 가장 손쉽게 늘릴 수 있는 주차정책
 - 그러나 현재 학교나 건물 부설주차장 등에서 133개소 4,165면만을 개방중이어서 활성화 방안이 필요

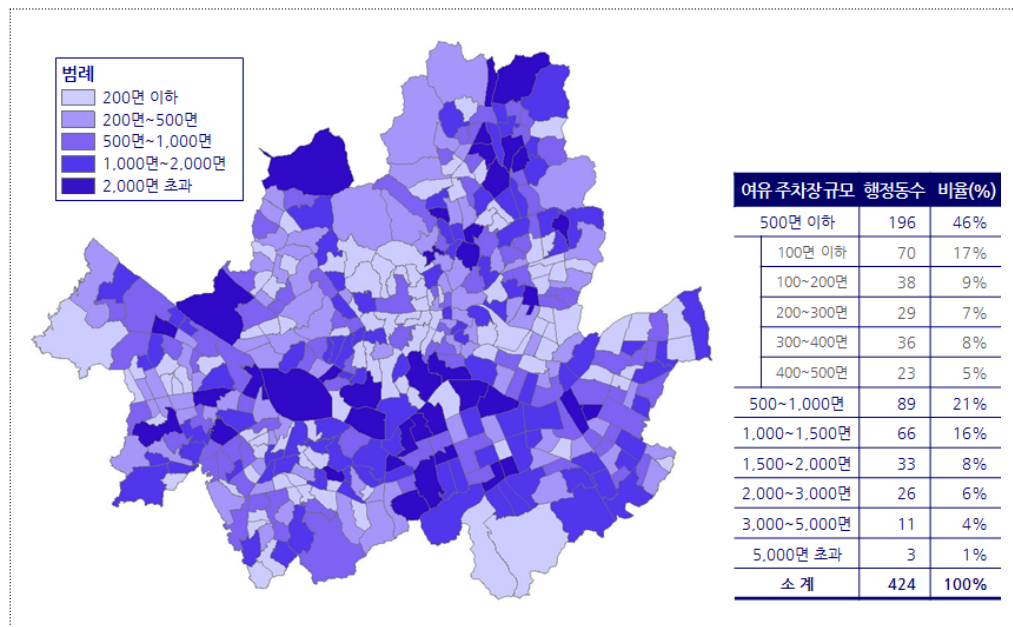
- 주차장 관리자를 대상으로 설문조사 결과, 외부차량 유입에 따른 안전문제, 기존 사용자와 이용시간 상충, 유지관리 어려움 등이 개방의 걸림돌
- 서울시에서 전문 관리인력 파견 및 지원 시 사고위험 감소 및 안전문제의 책임소재가 분명해질 것으로 예상
- 현재는 야간개방 주차장에 소규모의 시설 개선비용을 지원
 - CCTV설치비, 램프 건설비 등으로 비용 지원대상을 한정하고 있고, 개방에 따른 인센티브는 전무
 - 건설 비용지원 대상을 구체적으로 한정하는 것보다, '안전을 제고할 수 있는 시설'로 지원범위를 확장하는 것이 바람직
 - 일반건축물 부설주차장에서 시설확보 및 비용지원의 강화를 강하게 요구한다는 점에서, 인센티브가 주어진다면 건물 부설주차장의 야간개방 확대가 가능



[그림 9] 주차장 야간개방의 문제점 및 개선방안 설문조사 결과

주차분리분양제를 통하여 노후주거지의 주차난을 해결

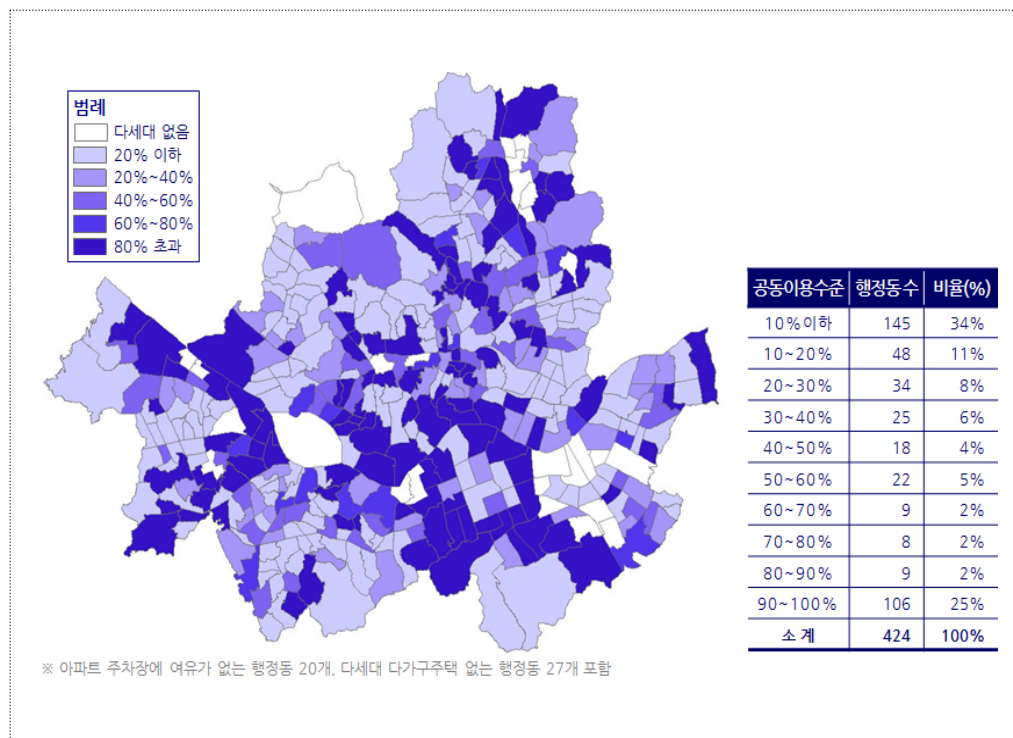
- 장기적으로 주차분리분양제를 도입하여 아파트 부설주차장을 외부에 임대
 - 아파트의 주택과 주차공간을 '묶음'(Bundle)으로 분양하는 현재의 제도에서는, 주차공간에 대한 개인의 선택권이 없어 승용차가 없더라도 주차장 건설비가 분양가에 포함
 - 주차분리분양제에서는 아파트의 주택과 주차공간을 분리하여 분양받거나 기존에 분양받은 주거공간과 주차장을 따로따로 거래하는 것이 가능
 - 따라서 장기적으로 주차분리분양제를 도입하면 현재 아파트의 여유주차장을 외부주민에 임대하는 것이 가능
 - 현재 서울시의 424개 행정동 중 139개동에서 1,000면 이상의 아파트 여유주차장이 존재



자료 : 통계청, 2010, 2010 가구통행실태조사 표본자료, 2011, 아파트 시세, 2011.11

[그림 10] 행정동별 아파트 여유 주차장 규모

- 주차분리분양제를 도입하여 아파트단지의 여유주차장을 동일한 행정동내 다세대·다가구주택에서 임대하여 사용할 경우 상당한 편익이 예상
- 아파트 여유주차장에서 흡수할 수 있는 같은 지역내 노후주거지의 주차 수요가 예측가능
- 서울시 424개 행정동 중 154개동에서는 다세대·다가구주택에서 보유한 승용차의 50%가 아파트의 여유주차장에 주차가능
- 106개동에서는 다세대·다가구주택에서 보유한 승용차의 90% 이상이 아파트 여유주차장의 활용이 가능



[그림 11] 다세대·다가구주택 차량의 아파트 주차장 이용가능성

- 즉 주차분리분양제 도입을 통하여 새로운 주차장을 건설하지 않고도, 다세대·다가구주택 밀집지역의 주차난 해소가 가능

- 여유주차장의 야간개방에 배타적인 아파트 주민공동체의 설득이 매우 중요
 - 대부분의 아파트 주민들은 주차장을 외부에 개방하는 것에 부정적
 - 서울시에서 야간개방에 따른 인센티브를 아파트 주민에게 부여하여 야간 개방을 장려하는 것이 바람직
 - 주차요금, 주차공간의 거래방식 및 야간의 주차장 개방방법에 대한 공동체 차원의 합의가 관건

이 창 | 서울연구원 부연구위원

02-2149-1076

changyi@si.re.kr