

공유주차를 통한 근린생활시설의 부설주차장 활성화 방안

이광훈

서울연구원
선임연구위원

공유주차를 통한 근린생활시설의 부설주차장 활성화 방안

	요약	3
I.	근린생활시설 부설주차장의 이용실태	4
II.	근린생활시설 부설주차장의 재정비 이슈	7
III.	근린생활시설 부설주차장의 활성화 방안	12

이광훈

서울연구원
선임연구위원

02-2149-1091
kwlee@si.re.kr

근린생활시설 건축물의 용도가 너무 다양해서 주차수요를 정확히 예측하기 어렵고 변화도 심하여 건축물 시설면적 134㎡당 1대를 설치하도록 한 현재의 주차의무 규정은 한계가 있다. 근린생활시설의 제한된 주차공급 용량으로 시시각각 변하는 주차수요에 탄력적으로 대응하기 위해서는 물리적 정비와 함께 주차공유 시스템의 도입이 절실하다.

대부분이 소규모인 근린생활시설에 획일적인 자체 주차장 확보의무화는 무리

대지면적 200㎡, 평균 4층 이하, 연면적 500~700㎡ 정도가 대부분인 근린생활시설에 4대 정도의 부설주차장 확보를 의무화하는 규정은 현실적으로 무리한 수준이다. 도교도는 1,500㎡ 이상이 아니면 건축물 부설주차장의 설치의무가 없고 상업적 이용 성격이 강한 건축물에 한해서 주차장 설치의무화를 적용하고 있다. 무리한 건축물 자체 부설주차장 확보의무화 정책은 결국 방치되거나 타 용도로 전환되는 부설주차장을 양산하게 되고, 실제 주차는 노상 불법주차에서 일어나는 경우가 많아 근린생활 주변도로의 혼잡을 야기한다.

주택가 주차정책 중심에서 근린생활지역 부설주차장 중심의 정책으로 전환이 필요

서울시의 주차정책 기조는 아직도 주택가 주차문제에 중점을 두고 있고 근린생활지역의 주차문제 역시 그 연장선에서 보고 있는 상황이다. 하지만 건축물 부설주차장을 중심으로 한 근린생활지역의 주차문제는 생활권 주차문제의 핵심이고 생활권의 주차환경 개선은 근린생활시설 부설주차장의 재정비에서부터 시작될 필요가 있다.

공유주차 개념을 이용한 다양한 맞춤형 건축물 부설주차장 활성화 방안을 도입

근린생활지역 특유의 주차수요에 대응하기 위해서는 민간 소유의 건축물 부설주차장과 해당 지역에 위치한 공영 및 공공 주차장을 공동 풀(pool)로 이용하는 공유주차제를 적극 도입할 필요가 있다. 공유주차제의 활성화를 유도하기 위해서는 먼저 나대지나 노후 건축물을 매입하거나 민간 소유의 건축물 부설주차장 부지에 승강기식 기계주차장을 설치하여 주차장 용량을 확충해야 한다. 또한 이를 지원하는 소프트웨어 차원의 정책으로 발레 파킹(valet parking) 시스템, 기계식 주차장의 관리 운영과 주차단속 등을 수행하는 주차전담 관리요원을 공공에서 적극 지원해야 한다.

I. 근린생활시설 부설주차장의 이용실태

부설주차장 설치의무 대상이 아닌 근린생활시설이 약 37%

1980년 이전의 근린생활시설 건축물은 주차장 설치의무가 부재

- 서울시에는 대략 101,500개의 근린생활시설 건축물이 있고, 이 중 36.7%가 건축물 부설주차장의 설치의무가 없거나 설치대상 건축물이 아닌 1980년 이전의 건축물
- 1980년 이후부터는 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’ 등에 의해 모든 건축물은 연면적(또는 시설면적)을 기준으로 부설주차장의 확보를 의무화

표 1. 서울시 근린생활시설 건축물 부설주차장 설치기준 변천과정(제2,3종 일반주거지역 내)

조례 시행일	1980. 03	1981. 01	1991. 07	1997. 01	1999. 11
건축물 연면적당 설치기준(㎡/1대)	250	150	120	133	134

대부분이 4층 이하 소규모 건축물로 지평식 주차방식에 의존

- 서울시 근린생활시설 건축물 대부분이 4층 이하, 연면적 500~700㎡ 이하로서 부설 주차장 의무 설치대수가 4~5대 정도
- 일부 기계식 주차장도 있으나 거의 대부분이 지상 평면주차(자주식 중 지평식 주차장) 방식에 의존

표 2. 서울시 근린생활시설의 건축물 현황

연도 구분	평균	건축물 개수 및 비율		
	지상층수	연면적	개수	비율
~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%

획일적인 부설주차장의 설치의무화로 비효율적 주차장을 양산

기능이 유지되지 않거나 용도가 변경된 부설주차장이 다수

- 건축물 중에서도 근린생활시설의 부설주차장은 이용실태 편차가 심하고 많은 숫자가 타 용도로 전환
- 서울시는 주차장법에 의해 3년마다 정기적으로 주차장 수급실태를 조사
- 이를 통해 건축물 부설주차장의 설치이행 여부를 단속하고 있는데, 주차장으로 이용하지 않고 있거나 타 용도로 전환된 단속건수가 다수

표 3. 서울시 건축물의 부설주차장 단속결과

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

주 : 2012년 7월 현재 25만 개소 중 67%를 점검한 결과

자료 : 서울시 도시교통본부 주차계획과 내부자료

- 이는 근린생활시설의 다양한 용도와 무관하게 획일적인 주차대수 의무화에 기인
- 근린생활시설의 용도가 매우 다양함에도 시설 용도와 무관하게 단순히 시설면적만으로 주차대수의 확보를 의무화한 것에 기인
- 결국 주차장 수요가 없는 건축물은 부설주차장을 확보한 후에 방치하고 있으며 일부 주차수요가 급증하는 건축물은 불법주차를 유발

비효율적인 건축물 부설주차장의 양산

- 8대 이하 자주식 건축물 부설주차장은 설계 시 완화조건의 적용 등으로 주차장을 비효율적으로 운영
- 주차장법상 8대 이하의 자주식 건축물 부설주차장(지평식과 건축물식 중 필로티 구조일 경우)은 설계기준이 별도로 존재

- 완화조항으로 주차장 내 차량 통로를 확보하지 않아도 되고, 5대 이하 차량의 주차장은 세로로 2대까지 접하여 배치가 가능
- 건축 인허가 단계에서 무리한 주차구획선 설계와 함께 8대 이하의 지평식 및 필로티 구조의 부설주차장을 설계할 시 완화조건의 적용으로 준공 후 실제 사용에서는 외면
- 결국 기능을 못하는 부설주차장은 다른 용도로 전용되고 주차수요가 있더라도 전담 관리요원이 없으면 실제 주차용량의 반 정도 이하로 사용
- 반면에 주차수요가 많은 일부 상권 활성화 지역이나 특정용도 건축물은 보도까지 잠식하면서 무리하게 사용하는 경우도 존재



그림 1. 주차장 기능을 못하거나 주차장을 무리하게 사용하는 사례

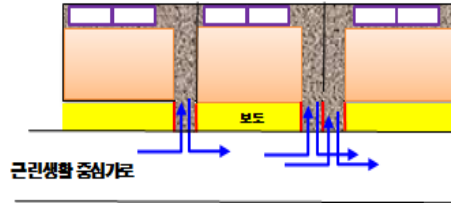
II. 근린생활시설 부설주차장의 재정비 이슈

부설주차장의 획일적인 기준 개선과 물리적 정비의 한계 극복

도쿄도는 부설주차장 설치기준을 매우 유연하게 운용

- 서울시의 건축물 부설주차장 설치기준은 단순히 시설물을 9가지로 구분하고, 기준 시설면적당 1대씩 설치하도록 획일적으로 규정
 - 근린생활시설은 시설면적 134㎡당 1대 설치
- 도쿄도의 건축물 부설주차장의 설치기준은 지역별, 건축물 용도별, 설치대상 규모별로 구분하고, 설치대상 규모가 연면적 1,500~2,000㎡를 초과할 경우 이러한 기준에 따라 연면적당 1대씩 설치
 - 근린생활시설은 일반적으로 연면적 1,500㎡ 초과 시 기준 연면적(연면적 6,000㎡ 이상일 경우 300㎡)당 1대 설치
- 도쿄도는 기준 연면적을 초과할 경우에만 주차장을 설치하도록 되어 있어, 이러한 기준을 서울시 근린생활시설에 적용하면 대부분의 부설주차장은 설치가 불필요
 - 도쿄도는 근린생활시설의 경우 연면적 1,500㎡ 초과 시 주차장을 설치하도록 되어 있는데, 서울시 근린생활시설 연면적은 500~700㎡에 불과하여 도쿄도의 기준을 고려하면 부설주차장 설치기준의 재검토가 필요
- 일본의 건축물 부설주차장 정책은 규모가 작은 건축물에서 자체 주차장을 무리하게 설치하기보다 인접한 공용, 공동 주차장 이용을 장려하여 근린생활지역에서의 대지 이용 효율화를 추구
 - 도쿄도는 근린생활시설 건축물의 전면부를 적극 사용하면서 주차는 후면부로 유도하거나 인접한 노외 유료주차장을 사용
 - 서울시는 개별 대지별 주차장 진입로를 인접 도로에서 확보해야 되므로 보행자와 상충이 발생하고 좁은 주차장 진입로로 인해 주차장 이용도가 매우 저조

〈서울시 : 건물 전면부 자체 주차장〉



〈도쿄도 : 건물 후면부와 공동주차(노외 유료주차)〉

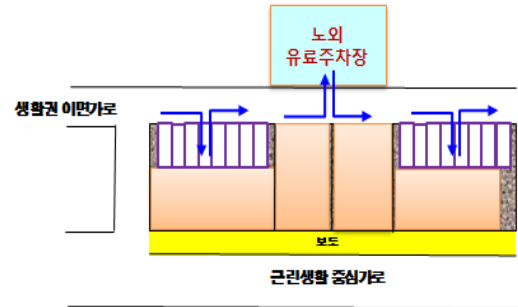


그림 2. 서울시와 도쿄도의 근린생활지역 토지이용 현황

기존 건축물의 부설주차장 설치는 물리적으로 한계

- 건축물의 대지면적 규모가 협소하고, 그나마도 주차장 설치의무가 없었던 시대에 지어진 건축물과 혼재
- 대지면적 규모 자체가 협소하다는 점은 곧 건폐율을 제외한 여유공간이 적다는 것으로 재정비를 위한 공간적 여유가 거의 없다는 것을 의미
- 실제 성북구 10개 근린생활 중심가로를 대상으로 대지별 건축형태를 분석한 결과, 전체의 58.1%가 주차장이 전혀 없는 형태
- 또한 개별 대지별로 건축되어 특정패턴이 없는 불규칙적인 형태이며 인접 건축물과의 연계 정비 가능성도 매우 낮은 상황

〈주차장 없음〉 : 58.1%



〈가운데 틈새형〉 : 0.4%



〈한쪽 틈새형〉 : 3.9%



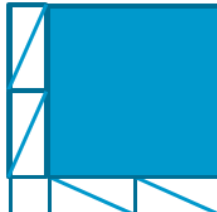
〈1자형〉 : 22.3%



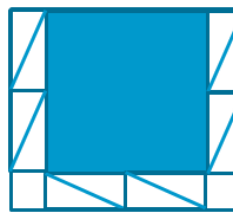
〈11자형〉 : 2.7%



〈L자형〉 : 9.6%



〈ㄷ자형〉 : 2.6%



〈ㄱ자형〉 : 0.4%

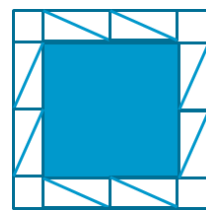


그림 3. 성북구 10개 중심가로의 대지 내 건축형태별 비율

근린생활시설의 부설주차장 재정비 프로그램 개발이 필요

노후화된 근린생활시설의 근원적인 주차장 정비방안 마련이 절실

- 주거지역의 근린생활시설은 재건축의 제도적 여건이 조성되어 있지 않은 상황
- 서울시 주거지역의 근린생활시설은 전체의 약 40%가 건축된 후 35년 이상이 경과된 노후 건축물이고, 강북지역은 더욱 심각하여 노후 건축물이 50% 이상을 차지
- 근린생활시설의 건축물 노후도는 매우 심각하여 안전문제까지 우려되는 양상이나, 현장에서는 재건축 여건이 마련되지 않아 일부 리모델링한 건물만 존재

근린생활시설의 노후화로 인해 주변 가로의 활성화가 미흡

- 근린생활시설의 노후화는 주거지역에서 활기찬 공간을 제공해야 할 근린생활 중심가도가 침체되어 적절한 대처방안이 필요
- 1980년 이전의 근린생활시설은 부설주차장의 설치의무가 없었던 바, 재건축을 할 경우 부설주차장 설치의무까지 적용받아 현실적으로 개발 타당성이 매우 취약한 상황

근린생활시설의 기계식 주차장은 재평가가 필요

기계식 주차장은 본래 취지를 살리지 못하고 공간의 비효율화를 초래

- 노출형 수직 순환식 주차장은 다수가 방치
- 근린생활시설은 주차장 확보의무 대수가 6~8대일 경우 일반적으로 기계식 주차장을 많이 설치
- 노출형 수직 순환식 주차장이 주로 설치되는데, 이러한 형태의 기계식 주차장은 공작물로 분류되어 실제 건물 연면적에 포함되지 않기 때문

- 노출형 수직 순환식 주차장은 기계가 노출되어 운전자에게 불안감을 주고, 로터리식으로 기계 전체가 돌아가야 하기 때문에 소음 및 전력 소모량이 과다하며, 시간 경과에 따라 미관이 훼손되는 등의 문제로 대부분이 방치



그림 4. 노출형 수직 순환식 주차장의 방치

- 수직 순환식 주차장 이외의 기계식 주차장도 관리운영자가 없거나 외제 대형차와 R/V 차량은 수용하지 못해 사실상 제 기능을 못하는 경우가 다반사
- 이들 기계식 주차장은 주차기능의 문제를 넘어 공간을 쓸모없게 하거나 철거 자체도 쉽지 않아 건축물 자체에도 부담을 주고 있는 상황
- 기계식 주차장(노출형 수직 순환식 및 2단식 등)의 폐단으로 전국의 지방자치단체가 주차장 관련 조례 및 기계식 주차장 설치기준 등을 통하여 설치를 억제
- 승강기식 기계주차장은 활용 잠재력이 존재
 - 기계식 주차장을 유용하게 이용하는 지역은 근린생활시설의 필지규모는 작으나 상권이 활성화되어 주차수요가 많은 지역
 - 상권이 활성화된 지역에서는 주차장 면수를 최대한 확보해야 하는데 지평식으로는 어려워 관리인을 두고 기계식을 적극적으로 사용
 - 이 경우 기계식 주차장은 노출형 수직 순환식이 아닌 승강기식 기계주차장의 형태가 대부분



그림 5. 근린생활 활성화지역에서의 기계식 주차장 형태

- 기계식 주차장의 효율적 사용 여부는 근린생활시설의 입지적 특성과 상권의 활성화 수준과 밀접하게 연관
- 기계식 주차장은 설치 장려지역과 설치 금지지역을 잘 구분하여 주차장법 및 관련 조례를 개정한다면 좋은 대안으로 활용이 가능

Ⅲ. 근린생활시설 부설주차장의 활성화 방안

승강기식 기계식 주차장 확충과 공유주차 전략을 추진

서울시 주차정책의 주요대상을 주택가 중심에서 근린생활지역으로 전환

- 건축물 부설주차장을 중심으로 한 근린생활지역 주차문제는 생활권 주차문제의 핵심
- 생활권 주차환경 개선은 근린생활시설 부설주차장의 재정비부터 추진이 필요

기존 부설주차장 자원의 효율적인 활용방안을 적극 모색

- 공공 지원으로 정비된 건축물 부설주차장의 일부를 공유주차 풀(pool)로 활용
- 근린생활지역의 발레 파킹 시스템을 적극 도입하고, 발레 파킹 정차대 등을 지원

승강기식 기계주차장의 적극적 도입을 추진

- 민간 건축물 부지를 활용한 승강기식 기계주차장 확충을 위한 인센티브 제도를 도입
- 적정 승강기식 기계주차장 확보를 위해 건축법 적용을 완화하는 방안을 마련

생활권 교통개선사업과 마을만들기가 연계된 통합정비 프로그램을 마련

- 특정지역을 대상으로 브랜드화된 주차장 정비사업으로 추진
- 생활권 교통개선사업과 마을만들기 사업을 연계하여 추진하는 방안을 마련

주요 추진 전략

주요 과제	추진 전략
기존 건축물 부설주차장의 일체정비	- 효율적 사용을 위한 재정비 - 현실적 사용을 위한 재정비
건축물 리모델링/재건축(신축)을 통한 재정비	- 건축물 리모델링 시 기존 지평식 주차장을 승강기식 기계주차장으로 대체 - 재건축(신축) 시 새로운 건축물 부설주차장 확보방안 적용
'주차관리특별지구' 제도 도입을 통한 재정비	- 주차장법 개정을 통한 근린생활시설 주차정비방안 마련
공유주차 개념에 기반을 둔 주차관리 운영시스템 도입	- 공유주차제의 적극 추진 - 공공 주차관리 시스템의 도입 운영

기존 건축물 부설주차장의 일체정비

효율적 사용을 위한 재정비 방안을 마련하여 추진

- 근린생활시설 부설주차장의 진입구와 진출구를 분리하고 인접한 부설주차장의 담장 철거를 통해 동일공간으로 통합하는 방안을 마련
- 주차장 부지 후면부에 이면도로가 있으면 진출입로 연결을 적극 모색
- 나대지, 지구도로 등도 포괄적으로 이용할 수 있는 방안을 마련

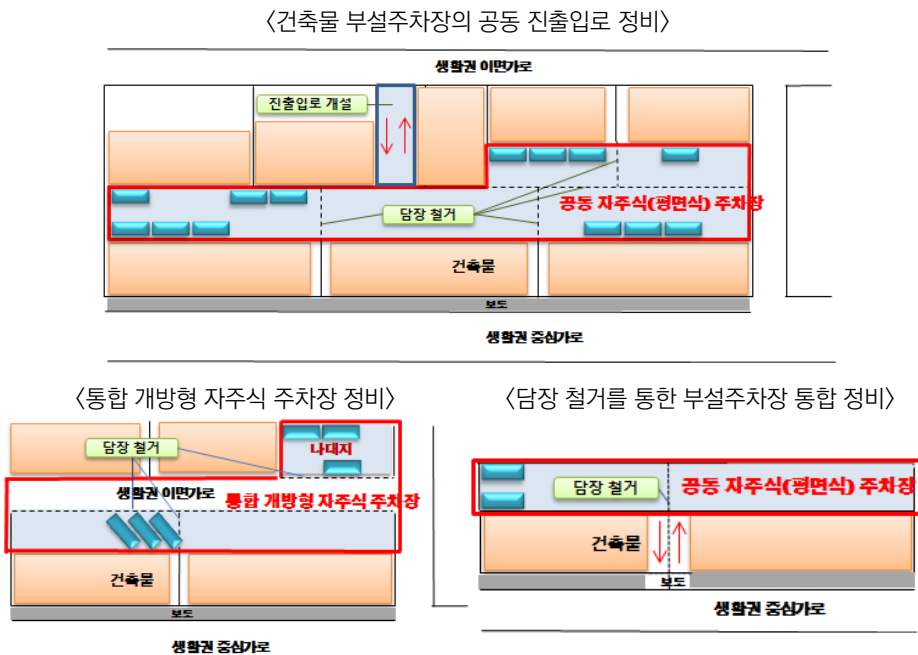


그림 6. 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용을 위한 정비사례

현실적 사용을 위한 재정비 방안을 마련하여 추진

- 건축물 전면부의 부설 주차면을 노상 카페 또는 도시 정원 등으로 전용
- 건축물 전면부의 부설주차장을 건축주나 임차인에게 매력적인 공간으로 다가갈 수 있는 노상카페나 도시 정원용 화단으로 전용하는 방안을 적극 모색

- 정비 기본방향의 취지를 구현할 수 있는 물리적 정비방안과 건축주와 임차인, 시(자치구)가 협의할 수 있는 협의체의 구성이 필요
- 이 과정에서 대상지 선정, 사업비 지원, 건축주와 임차인의 분담 등은 주민과 관이 협의체를 구성하여 조정하는 방안을 마련

건축물 리모델링/재건축(신축)을 통한 재정비

건축물 리모델링 시 지평식 주차장을 승강기식 기계주차장으로 대체

- 근린생활시설의 대부분이 노후화되었으나, 현실적으로 재건축은 매우 어려워 실제 현장에서도 리모델링이 더 활성화된 상황
- 리모델링을 통해 부설주차장을 정비하는 다양한 방법을 모색
- 가장 효율적인 방법은 지상평면에 승강기식 기계주차장을 설치하거나, 부지가 협소할 경우 지하공간을 활용한 승강기식 기계주차장을 설치하는 방안
- 효율은 낮으나 1층부 필로티로 개조하여 지평식 주차장을 설치하는 방법도 존재

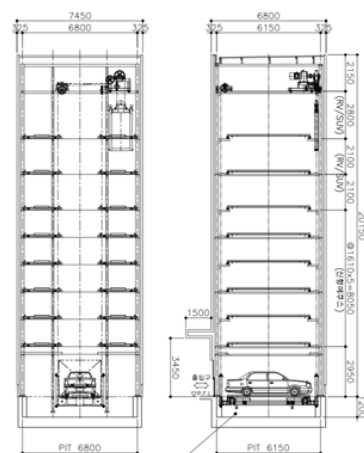


그림 7. 건축물 리모델링 시 승강기식 주차장의 설치

재건축(신축) 시 새로운 건축물의 부설주차장 확보방안을 마련

- 노후 건축물이 대부분인 근린생활시설은 현행 건축법이나 도시재정비 관련법의 제약으로 인해 재건축이 현실적으로 어려워 적절한 해결방안이 필요
- 30~50년이 경과된 노후 건축물이 대다수인 서울시 근린생활시설은 건축물의 안전성 측면에서도 재건축이 요구되는 상황
- 개별 대지별로 확보하도록 되어 있는 시설면적 기준의 부설주차장 설치의무 규정을 유연하게 적용하는 방안을 적극 검토
- 모든 근린생활시설이 완화대상이 될 수는 없겠으나 특정 지역, 특정 사업단위에서 근린생활지역 전체의 주차대책을 강구할 경우 설치의무 규정을 완화 적용하는 방안을 적극 모색
- 부설주차장 설치의무를 대체하는 행위로 주차면이 필요할 경우 사업 대상지역 내에 위치한 주차면을 확보하고, 그렇지 않을 경우 사업대상 지역에 주차기금으로 납부하는 방안을 적극 검토

표 4. 근린생활시설 건축물 부설주차장의 설치의무 완화

현행 규정	완화방안
- 모든 근린생활시설	- 연면적 1,000㎡ 이하 의무 강제조항 폐지 검토 : 특별지구만 적용
- 연면적 134㎡당 1대 설치	(건폐율 60% 선에서 규제하는 방안 검토)
	- 근린생활 중심가로를 주차관리특별지구로 고시한 후 다양한 맞춤형 주차공급 프로그램으로 대체하는 방안 검토

- 근린생활지역에 주차공간의 여유가 없을 경우 부지의 효율적인 공간 재구성을 통해 대용량 승강기식 기계주차장의 도입이 필요
- 기존 근린생활시설이 재건축되면 승강기식 기계주차장 설치를 위한 공간 마련이 어려우므로, 2~3개 대지를 합필하여 정비하는 방안을 적극 검토
- 근린생활지역에서의 주차질서를 바로 잡고 준공 허가 후 방치되고 있는 부설주차장 이용을 활성화하기 위해서 기존의 지평식 부설주차장 부지를 효율적으로 재구성하여 대용량(14~16대 규모) 승강기식 기계주차장으로 대체하는 방안을 적극 마련

- 기존의 지평식 부설주차장 부지를 활용하여 승강기식 타워형 주차장을 설치할 경우, 우선 비싼 부지 매입비를 절약할 수 있어 건축비의 일부 지원과 건축 허가상의 인센티브, 관리운영 지원 등으로 건축주와 협상이 가능
- 소유권은 건축주가 가지더라도 일정 계약기간 동안에 공유 개념으로 개방을 유도해 낼 수 있다면, 승강기식 주차장은 기존 건축물 부설주차장 재정비는 물론 신규 주차면 공급이라는 효과도 달성이 가능
- 현행 지구단위계획에서 시행하고 있는 공공 개발의 의무화 또는 권장제도를 주차장 정비에 적용해 보는 것도 한 방안
- 이 경우 공공 개발의 인센티브를 강구해야 하는데 건폐율, 용적률은 물론 건축 외관 측면에서도 승강기식 기계식 주차장의 높이기준 적용 완화가 필요
- 공유주차 개념을 도입하기 위해서는 인센티브 외에도 기계식 주차장 신축비용을 공공과 건축주가 분담하는 방안 그리고 도입 후 관리 운영 및 유지비용에 대한 공공지원 방안도 같이 모색하는 것이 필요

‘주차관리특별지구’ 제도 도입을 통한 재정비

주차장법의 개정을 통하여 근린생활시설의 주차정비방안을 마련

- 근린생활 중심가로를 쾌적한 공간으로 재창출하기 위해서는 특정 지역 전체를 대상으로 하는 개선방안 마련이 필수
- 현행 주차장법에 따라 ‘주차환경개선지구’를 시행하고 있으나 지금까지 주로 주택가 주차문제에 집중되어 있고, 대상지역의 주차 공급 및 수요 실태를 조사 분석하여 주차수급을 행정적으로 관리하는 수준
- 기존의 주차환경개선지구 내에 ‘주차관리특별지구’ 제도를 도입하고, 주차장 정비 중심의 새로운 도시 재정비사업을 지원할 수 있는 근거를 마련

- ‘주차관리특별지구’ 지정을 신청하면 자치구 또는 시가 지구 지정을 심의하고 지구 지정이 되면 지구단위계획 또는 경관협정 등과 유사한 행위로 진행
- 기존 ‘주차환경개선지구’는 대부분 주택가 주차 수급문제를 대상으로 한 주차수급 실태조사가 주요 내용인 관리제도이므로 주차환경개선지구 내에서 주차문제가 심각한 근린생활 중심가로를 ‘근린생활 주차관리특별지구’로 분리하여 관리하는 방안을 마련하여 추진

공유주차 개념에 기반을 둔 주차관리 운영시스템의 도입

공유주차제를 적극적으로 추진

- 건축물 부설주차장과 공영/공공 주차장을 공동 풀(pool)로 이용하는 공유주차제를 도입
- 근린생활지역 특유의 주차수요에 대응하기 위해 각각의 건축물이 보유한 부설주차장과 해당 지역에 위치한 공영 및 공공 주차장을 공동 풀(pool)로 이용하는 공유주차제를 적극 도입하는 것이 필요
- 근린생활지역의 공유주차제 개념은 단순히 주차장을 공유하는 차원을 떠나 주차장을 정비하는 단계에서부터 고려
- 공유주차제는 지역 전체를 대상으로 또는 주야간 주차 특성 등을 고려하여 몇 개의 건축군을 소그룹으로 형성하여 시행
- 공유주차제는 기존 주차면의 이용가치를 몇 배 증가시킬 수가 있어 현실적으로 주차면의 추가 공급이 어려운 근린생활지역에서 효과적인 대안
- 근린생활지역에 추가 공급의 가능성은 사유지를 활용한 승강기식 기계주차장이 유력
- 사유지에 승강기식 기계주차장을 신규 공급하기 위해서는 공공의 지원과 인센티브 제공이 필요

-
- 신규 공급된 승강기식 기계주차장의 주차면을 공개 공유하는 것을 조건으로 공공지원과 인센티브를 제공

공공 주차관리 시스템을 도입하여 운영

- 일부 상권이 활성화된 근린생활지역에서 나타나는 주차관리 시스템은 주차대행 서비스(valet parking)의 형태로 현재 기업화되고 있는 상황
- 주차대행 서비스는 차를 가져온 사람이 비용을 지불하며, 그 지역을 잘 아는 전문 대리운전자가 주차대행을 함으로써 신속한 주차가 가능하다는 장점이 존재
- 공유주차제의 운영 효율화를 위해 주차관리 운영시스템의 지원이 필요
- 상권이 활성화된 일부 근린생활 중심가로에서는 주차관리 운영시스템이 없거나 있어도 개별 사업자가 발레 파킹을 임대해 주는 수준
- 공유주차 개념을 실질적으로 도입하여 운영하기 위한 주차관리 운영시스템의 적극적인 도입이 필요
- 주차공급과 주차수요가 1:1로 매칭이 되지 않는 근린생활시설의 주차는 1:1 매칭을 위한 관리자가 매우 중요한 역할을 담당
- 주차관리 운영은 단순히 주차대행, 요금징수 차원이 아니라 해당 지역의 주차장 자원을 최대한 효율적으로 사용하는 시스템으로 구축
- 이를 위해 사업대상 지역 도로변이나 진입도로 초입에 주차대행을 위한 전용 정차대(valet bay)를 설치하고, 귀가 시 전용 정차대에서 호출하는 시스템 구축도 가능
- 주차대행 서비스를 포함한 불법주차 단속, 주차요금 징수, 기계식 주차장 관리 등을 포함한 일련의 주차관리 운영시스템을 사업지구에 도입하고 공공의 지원 방안을 적극적으로 모색하는 것이 필요