

# 都市計劃施設 設置基準

## (建築施設—駐車場基準 其一)

尹 定 燮 (서울대학교 工大教授)

### 1-1 施設의 定義

#### 1) 一般의 定義와 設置目的

駐車場은 自動車를 收容하여 駐車시킬수 있는 施設이다. 따라서 增加되는 街路交通의 需要에 対処하기 위하여 駐車場은 既存街路를 有効하게 使用하기 위한 手段이며 街路交通의 円滑化와 交通容量의 増大를 圖謀할 目的으로 設置하는 施設인 것이다.

#### 2) 駐車場の 分類

가. 駐車場은 그 關連된 法的 根拠, 設置場所, 事業主体 등에 따라 分類해보면 다음과 같다.

駐車施設: 車庫—Parking Garage, 道路運送法

駐車場—路上駐車場, On-street parking, 道路法, 道路交通法

駐車場—路外駐車場, Off-street parking, 民間(屋內, 建築法, 屋外)

公管(屋內, 建築法, 屋外)

나. 形態의 分類은 크게 나누어 路上, 路外로 分類할수 있으며 그 類型은 多様하다.

#### (1) 路上駐車場

路上에 駐車하는 것으로 施設設置에 費用이 들지 않고 目的地가 가까운 近距離에 輕自動車의 駐車와 短時間 駐車에는 利點이 있으나, 街路交通에 混雜을 주고 駐車에 많은 制限을 받게 되어 可及의 妨하는 것이 좋다.

#### (2) 路外駐車場

路外에 駐車시키는 것으로 크게 나누어 屋內와 屋外로 区分할 수 있다. 屋內駐車는 自動車專用駐車場이나, 建築物의 地下層 또는 1層에 設置되어 있는 駐車場을 利用하는 경우이고, 屋外駐車場은 在來의 空地를 使用하는 廣場式駐車(Parking Lot)이다. 이것을 간단히 立體式과 平面

式이라고도 한다. 이施設은 駐車需要가 많고, 街路交通에 支障을 招來하지 않는 地點에 施設을 設置하는 것이 바람직하다.

#### 3) 駐車장에 關하여

駐車場이란 包括的 表現에 의하면, 自動車를 收容하는 場所로서, 駐車場이나 車庫도 모두 포함되며 여기서 場所와 建築物과의 關聯性을 다시금 明確히 하여둘 必要가 있을 것이다. 왜냐하면 關係法令의 規定의 주된 對象은 自動車를 收容하는 場所가 建築物을 동반하는 것에 거의 限定되기 때문이다.

보통 自動車車庫라고 할 경우에는, 필히 建築物을 동반하고 있다. 이것은 車庫라는 말이 自動車라는 貴重한 財産을 收納해두는 倉庫라는 觀念에서 생기는 것이다. 특히 최근에는 Car port라고 불리우는 극히 간단한 지붕과 기둥만으로 되어 있는 것도 있다.

한편 自動車駐車場이라고 하는 경우에는 반드시 建築物을 동반한다고는 할수 없다. 예컨대 日本의 駐車場法에 의하면, 自動車駐車場을 路上駐車場과 路外駐車場으로 分類하여 規制를 행하고 있다. 그리고 路上駐車場이란 道路의 路面에 一定의 區劃에 限하여 設置하는 自動車의 駐車를 위한 施設로서 당연히 建築物을 동반하지 않는다. 소위 露天駐車場을 말한다. 또 路外駐車場이란 道路의 路面外에 設置하는 自動車의 駐車施設이므로, 물론 地下駐車場이나 高層駐車場과 같이 建築場을 동반하는 이른바 屋內駐車場을 指稱하는 것이나 이외에도 Parking area 나, Parking lot라 불리우는 것도 포함된다. 이것은 道路의 路面밖의 空地에 一定의 區劃에 限하여 駐車施設을 設置

하는 것으로, 建築物을 동반하지 않는 이른바 屋外駐車場을 말한다.

駐車場의 경우는 車庫와는 달리, 駐車의 對象이 되는 自動車는 屋外駐車場, 屋内駐車場의 區別없이 不特定の 것이다. 즉 駐車場은 一般公共用에 쓰인다는 것이 原則이다.

自動車駐車場 및 自動車車庫중에는 建築物全体가 이들 用途에 사용되는 경우와, 建築物의 一部에 附屬하여 그들 用途에 提供되는 部分이 設置되는 경우가 있다.

## 1-2 駐車場 整備

### 1) 駐車難과 그對策

오늘날 自動車台數의 增加에 수반하며 당연히 그것이 走行할 수 있는 場所, 즉 道路의 擴充整備가 必要하게 되는 것이나 이와 동시에 自動車を 세워놓는 場所 즉 自動車を 駐車시키거나 혹은 格納시키거나 하는 場所도 必要하게 된다. 특히 市街地에서는 道路의 擴充整備는 물론이요, 激增하는 自動車を 어디에 세워놓는가가 큰 頭痛꺼리이다.

이같은 都市의 駐車難을 解決하고자 國家的 立場에서도 여러가지 方案이 講究되어야 한다. 예컨대 駐車場法의 制定公布가 그하나이다. 이 法은 道路交通의 円滑을 도모하여 都市의 機能을 維持하기 위하여 都市의 駐車施設을 整備코저 하는 意圖로서 필요한 法律이다. 물론 都市計画法上 駐車場整備地區(法18·①·11)를 指定, 各地方自治團體의 條例에 따라 駐車場整備地區 建築條例를 制定토록 하고 있으며 그主旨는 특히 駐車需要가 많은 市街地에 建築物을 세우는 경우, 그建築物의 一部에 駐車施設의 設置를 義務化하므로써, 市街地의 道路上 駐車를 작게 하여 交通의 支障을 緩和코저 하는 것이다.

이와 같이 自動車が 增加하면 할수록 필연적으로 自動車を 駐車시키거나, 혹은 格納시키기 위한 施設의 需要가 增加하여 自動車駐車場이나 自動車車庫를 設計할 機會역시 漸增되어 온다. 어떤 建築物이건 간에 그것을 設計하는 경우, 미리 그建築物에 관하여 規制하고 있는 一連의 法令을 調査할 需要가 있다.

### 2) 駐車場整備의 基本方針

가) 對象으로 하고 있는 駐車需要 駐車場整備地區의 對象으로 하고 있는 駐車需要는,

(1) 業務目的의 交通으로 道路交通 混雜이 顯著한 地區

(2) 駅, 터미널등 交通接統點에 派生하는 駐車需要를 主体로 한다.

(3) 娯興, 觀光등의 駐車需要는 都市의 再開發計劃을 樹立하여 그地域의 機能增進 특히 自動車交通을 主体로 하는 경우를 對象으로 한다.

(4) 通勤, 通學目的의 駐車需要에 관해서는 大量輸送機關의 整備, 都市가 갖고 있는 特性, 駐車場利用料金の 負擔力의 限界등을 綜合적으로 考慮할 需要가 있지만, 大都

市에 있어서는 對象으로 하기 어려운 狀況이다. 그러나 大都市의 郊外部에 있어서 鐵道交通과 結合되는 Park and ride方式에 의한 駐車需要는 近郊居住者의 利便과 都市部로의 自動車 流入을 抑制하는 效果등을 配慮하여 檢討할 需要가 있다.

### 나) 駐車場整備地區의 指定

大都市의 都市部, 地方都市의 中心商業地區(CBD) 등 駐車需要가 높고 道路交通이 混雜한 地區에 駐車場 整備를 要하는 地區 즉 駐車場整備地區를 指定한다.

### 3) 調査와 予測

駐車場의 配置計劃을 정하는 基本的인 條件으로서 前述한 駐車場整備地區의 指定이 있거니와, 駐車場의 全般的인 規制를 위하여는 駐車場法의 制定이 時急하다.

駐車場整備地區를 指定할 때는 都市交通現況 土地利用計劃등 各種 基礎資料를 時系列的으로 收集 解析하여 駐車需要를 檢討할 需要가 있다.

### 4) 駐車場整備計劃

駐車場整備를 促進하는 地區로서 駐車場整備地區를 指定하고 駐車施設의 現況, 建物에 附屬시켜 設置하는 義務駐車場의 設置狀況등으로서 下記事項에 留意하여 整備計劃을 樹立한다.

가) 都市計劃상 確保할 駐車場과 整備할 範圍와 目標의 設定.

4) 駐車場配置計劃과 設置位置, 規模形体.

다) 整備主体, 方法, 資金計劃과 財政投資

라) 整備期間의 目標

## 1-3 駐車場計劃

### 1) 施設整備의 方針

各都市의 基本計劃의 具體적인 實施에 있어서 다음의 事項에 留意하여야 한다.

가) 民間을 主体로 하는 整備

駐車場整備는 多大한 財政投資를 필요로 하기 때문에 積極적으로 民間資本의 導入을 圖謀하여 民間을 主体로 하여 建設, 管理, 運營한다. 公共團體는 이들을 助長, 誘導할 수 있지만 狀況에 따라 公共團體가 이를 整備한다.

나) 再開發과의 關聯整備

再開發地區의 狀況에 對應하여 都市機能의 維持 向上에 寄與하는 것을 前提로 한 計劃적인 再開發과의 一體性を 考慮하고 小規模 駐車場의 共同化는 再開發 管理處分計劃에서 構成한다.

다) 技術開發의 促進

駐車場 建設費를 效率적으로 運用하기 위하여 駐車場의 立體化, 機械化등의 技術的 開發을 促進하고 土地空間의 高度利用을 積極적으로 推進한다.

2) 実施計劃

調査와 需要予測의 結果를 가지고 zone別 配置計劃이 決定된다.

가) 駐車需要가 특히 顯著하여 早速히 施設整備를 促進하는 地區로서,

- (1) 都心部 商業業務地區,
- (2) 都壳商街, 市場등 사람과 物資가 集中하는 地區,
- (3) 駅, 터미날, 都心, 中間, 郊外部의 其他의 交通機關과 的 接統点등,

나) 地區의 施設整備 實施에 있어서 다음 事項을 配慮하여 實施計劃을 作成한다.

- (1) 交通處理의 現況과 將來에 있어서의 配慮,
  - (2) 地區再開發과의 關聯,
  - (3) 其他의 都市施設과의 調整,
  - (4) 施設規模, 位置, 形式, 敷地의 形狀
  - (5) 事業化를 위한 資金計劃
  - (6) 事業主体
  - (7) 管理運營
- 3) 停車場整備順序

停車場整備順序를 flow chart로 나타낸다.

1 - 4 車種別 駐車空間 및 配置基準

1) 停車場 등의 設置位置

停車場 등의 設置는 法律로 禁止되어 있는 場所도 있고, 이와 反對로 法律로 그設置가 義務化되어 있는 곳도 있다.

建築法에 의하면 住居專用地域內에서는 停車場의 車庫 建築을 禁止하고 있는데 물론 이것은 營業用車庫를 말한다. 왜냐하면 住居專用地域은 특히 住居의 環境을 保護할 目的으로 指定되는 地域인 까닭에, 騒音이나 有毒가스의 發生源이 되고, 또 가소린과 같은 引火性의 燃料를 塔載하고 있는 故로, 火災危險度를 높이기 되므로 해서, 住居의 環境을 해친다고 생각되는 自動車가 出入하는 停車場 등은 당연히 建築禁止가 되는 것이다.

住居地域內에서는 停車場이 기타建築物에 附屬되어 있거나, 獨立된 建物이거나를 막론하고, 바닥面積 50m<sup>2</sup> 未滿이면 營業用車庫를 設置할 수 있도록 되어 있다. 따라서 住居專用地域이나 住居地域에서 建築物에 附屬된 自家用車庫는 建築이 許容되고 있으며 그規則制限은 住居專用地域에서만 建築物 延面積의 1/5以下가 되도록 規定되어 있다.

다음은 前者의 경우와는 反對로 停車場設置를 義務化시키고 있는 地域, 地區를 알아 본다.

建築法에 따르면 都市計劃區域內에서 建築物을 建築하고자 할 경우에는 垜地內의 空地 또는 建築物內에 다음基準의 停車場을 設置하여야 한다고 規定하고 있고, 商業地域이 가장 嚴한 規制對象이 되고 기타 準住居地域, 專用工業地域, 工業地域과 準工業地域이 其他地域으로 一括

規定되어 있고, 이러한 停車場設置基準을 強化할 필요가 있을 때는 停車場整備地區을 따로 指定하도록 되어 있는데, 그對象은 주로 商業地域內에서도 專用商業地區의 性格의 地域이 指定對象이 되며, 여기에 대한 設置基準은 各地方自治團體의 條例에 의하도록 되어 있다. 즉 商業地域중 특히 自動車交通이 輻輳한다고 建設部長官이 認定한 地區가 對象이 되는 것이다.

日本의 경우는 商業地域, 停車場整備地區외에 自動車輻輳 地區周边地區등으로 더 細分指定토록 되어 있는 것은 注目할만 하다.

建築法에 의한 設置基準은 다음과 같다.

|      |   |  |
|------|---|--|
| 商業地域 | 特定建築物<br>延面積 1,000m <sup>2</sup><br>以上      | 屋內延面積合計(m <sup>2</sup> )<br>200m <sup>2</sup> 台分 |
|      |   | 屋外延面積合計(m <sup>2</sup> )<br>200m <sup>2</sup> 台分 |
|      | 特定建築物 아닌 것<br>延面積 2,000m <sup>2</sup><br>以上 | 延面積合計(m <sup>2</sup> )<br>500m <sup>2</sup>      |
| 其他地域 | 建築物用途無關<br>延面積 3,000m <sup>2</sup><br>以上    | 延面積合計(m <sup>2</sup> )<br>500m <sup>2</sup>      |

이외에 停車場의 다른 用途로의 使用禁止規定이 있다.

또 上記한 地域들에 設置되는 建築物의 停車場은 原則으로 同一垜地內에 設置되어야 하나, 다만 市長, 郡守가 그垜地의 土地利用上 불가피하다고 認定하는 경우, 垜地로부터 通行距離 200m以內에 專用停車場을 設置할 수 있도록 建築法改正前에 令22條에 規定되어 있었으나 1976年 4月15日 改正때 이같은 但書가 削除되었는데, 그趣旨는 設置基準의 強化에 있진 하겠으나, 비록 同一建物, 垜地內는 아니라 하더라도 專用停車場인 이상 許容하는 것이 옳다고 생각하며, 이같은 規定은 東京의 停車場整備地區 條例에서도 許容하고 있는 것이다.

2) 車種別 駐車空間

一般的으로 自動車라 함은 自家用 乘用車를 가리킨다. 車種別 크기는 거의 같은 原單位이므로 다음表와 같이 想定할 수 있다.

車種別 寸수

| 車 体 別   | 全 長(m)      | 全 幅(m) |
|---------|-------------|--------|
| 特 大 車   | 5,800~4,000 | 2,000  |
| 大 型 車   | 5,000~5,800 | 2,000  |
| 中 型 車   | 4,300~5,000 | 1,700  |
| 小 型 車   | 3,000~4,300 | 1,600  |
| 輕 自 動 車 | 3,000 以上    | 1,300  |

또 停車場의 各種駐車方式을 보면 다음表와 같은 基準이다. 단 屋內停車場임.

設計用 各種駐車方式의 最小尺寸  
(設計車輛  $\bar{W} 2m \times L 5.8m$ 의 경우)

| 駐車<br>區副<br>幅 | 駐車角<br>(°) | 駐車方向 | 駐車幅<br>$\bar{A}_w$<br>(m) | 車路에平<br>行方向의<br>駐車深<br>$S_d$<br>(m) | 車路에平<br>行方向의<br>駐車幅<br>$\bar{S}_w$<br>(m) | 單位駐車幅<br>$\bar{W} = \bar{A}_w + 2S_d$<br>(m) | 1台當駐車<br>所要面積<br>$A = \frac{\bar{W}}{2} \times \bar{S}_w$ (m <sup>2</sup> ) |
|---------------|------------|------|---------------------------|-------------------------------------|---|--|---|
| 2.45          | 30         | 前進駐車 | 3.80                      | 4.60                                | 4.90                                      | 13.00  | 31.85   |
| "             | 45         | "    | "                         | 5.50                                | 3.45                                      | 14.80  | 25.53   |
| "             | 45交差式      | "    | "                         | 4.80                                | "   | 13.40  | 23.12   |
| "             | 60         | "    | 6.40                      | 6.00                                | 2.80                                      | 18.40  | 25.76   |
| "             | 60         | 后退駐車 | 5.80                      | "                                   | "   | 17.80  | 24.92   |
| "             | 90         | 前進駐車 | 7.60                      | 5.80                                | 2.45                                      | 19.20  | 23.52   |
| "             | 90         | 后退駐車 | 6.70                      | "                                   | "   | 18.30  | 22.42   |
| 2.60          | 30         | 前進駐車 | 3.80                      | 4.60                                | 5.20                                      | 13.00  | 33.80   |
| "             | 45         | "    | "                         | 5.50                                | 3.65                                      | 14.80  | 27.01   |
| "             | 45交差式      | "    | "                         | 4.80                                | "   | 13.40  | 24.46   |
| "             | 60         | "    | 6.10                      | 6.00                                | 3.00                                      | 18.10  | 27.15   |
| "             | 60         | 后退駐車 | 5.50                      | "                                   | "   | 17.50  | 26.25   |
| "             | 90         | 前進駐車 | 7.30                      | "                                   | 2.60                                      | 18.90  | 24.57   |
| "             | 90         | 后退駐車 | 6.70                      | "                                   | "   | 18.30  | 23.79   |

資料：交通工学 핸드북.

3) 駐車場의 規模

서울市の 駐車場利用實態를 보면, 駐車需要의 誘致距離는 비교적 짧아 300m内外가 全体의 9割이상을 차지하고 있다. 駐車目的으로는 業務目的이 약 5割을 차지하고, 駐車時間은 1時間以内가 80%이상을 차지하는 短時間 駐車이다. 즉 이것은 大規模 駐車場을 적게 配置하는 것보다 中規模의 것을 많이 配置하는 것이 利用者의 便宜上 有利하다는 것을 알 수 있다. 또한 中規模의 것은 大規模 駐車場보다 出入口 分散에 의한 交通의 集中과 混雜을 막을 수 있고, 小, 大規模 駐車場보다 經濟的인 運營管理를 하게 되어 有利한 경우가 많다. 또 土地의 確保面에서도 大都市의 中心業務地區에서는 대단히 어렵기 때문이다. 但, 여기서 大規模 駐車場이란 300台이상, 中規模는 30~300台, 小規模 30台未滿을 말하며 適正規模로는 管理, 運營面 上 原則으로서 100台이상인 좋다.

4) 都心部에 있어서 一般的 配置基準

가) 基本事項

(1) 地域地區別 駐車特性 즉 駐車目的, 駐車時間, 步行距離, 駐車形態, 駐車量의 分布를 分析하여 配置한다.

(2) 常識的인 步行距離는 300~500m, 步行時間 3~5分이므로 이에 準하여 配置한다.

(3) 国民學校, 幼稚園 兒童의 出入이 많은 場所에 駐車場을 設置하여 街路交通이 더욱 複雜해지는 경우를 피한다.

(4) 右回轉을 계속하는 경우를 피한다.

다음은 駐車場의 設置基準에 따른 配置基準으로서 路上과 路外로 나누어 想定해 본다.

나. 路上駐車場 設置基準

(1) 路上駐車는 事務所, 商店街, 繁華街등 駐車需要가 많은 地域 및 그 誘致圈이 500m以内의 路面에 設置하고 路外 및 建築物에 設置되는 駐車場과의 關連性을 생각하여 配置한다.

(2) 主要幹線街路에는 加급적 設置하지 않는다. 幹線街路는 보통 都心部에서는 500m이하의 距離로서 幅員 25m程度이상의 것으로 한다.

(3) 主要幹線街路에 設置하는 경우 緩速車道, 分離帶 기타 道路의 部分으로 交通에 支障이 없는 경우이며, 긴 駐車帶가 可能한 車道의 部分, 歩道의 一部에, 또는 廣場등에 設置한다.

(4) 歩道와 車道의 区分이 있는 街路에 設置한다.

車道幅員이 6m이상의 경우가 原則이나, 反對側에 1車線이상의 余裕가 있는 곳일 것.

(5) 歩車道区分이 없는 경우에도 幅員이 8m이상이고 步行者의 通行에 支障이 없는 곳, 例컨데 河川, 建物の 壁面등 道路의 出入이 적은 場所를 말한다.

(6) 縱斷勾配가 4%이상의 道路에는 設置할 수 없다.

다. 路外駐車場 設置基準

(1) 自動車의 出入口: 다음과 같은 곳에 設置하여서는 안된다.

(가) 交差点, 橫斷歩道, 건널목 또는 軌道敷地内

(나) 交差点의 側帶 또는 道路의 街角에서 5m以内의 場所

(다) 安全地帶의 右側 및 前後의 側端에서 10m以内의 場所

(라) 버스, 택시, 地下鉄의 停留場에서 10m以内의 場所.

(마) 건널목의 前後 側端에서 10m以内의 場所

(바) 陸橋의 아래, 橋梁, 터널속

(사) 幅員 6m未滿의 道路 또는 勾配가 10%를 넘는 道路.

(2) 駐車可能面積이 6,000m<sup>2</sup>이상의 路外駐車場에서는 出入口와 入口를 分離하고, 그間隔을 道路에 接하여 10m이상으로 하여야 한다.

(3) 車道: 駐車場內 車道의 幅員은 5.5m이상, 一方通行의 경우는 3.5m이상

建築物內에 設置하는 車道는 보밀 有効높이 2.3m이상, 屈曲部는 自動車가 5m이상의 內徑半徑으로 回轉 될 수 있도록 하고, 勾配는 17%를 넘지 않도록 하며, 路面은 粗面으로 하여 미끌어지지 않는 材料로 만들것.

(4) 駐車場部分의 보밀 높이: 2.1m이상.

(5) 避難階段: 建築物 路外駐車場에서는 直接 地上에 통하는 出入口 및 非常階段을 設置하여야 한다.

(계속)