

auri brief.

건축공간연구원

영유아 동반가족 전용주차구획 도입과 과제

조영진 선임연구위원 (044-417-9692, yjcho@auri.re.kr)

권오규 부연구위원 (044-417-9676, okkwon@auri.re.kr)

김영우 부연구위원 (044-417-9818, ywkim@auri.re.kr)

* 이 글은 조영진 외. (2025). 저출생 시대 영유아 동반가족 전용주차구획 도입 방안 연구. 경제·인문사회연구회 협동과제 중 일부 내용을 정리하여 작성함

영유아 동반가족은 유모차, 육아용품 등 때문에 자차 이용이 많으나 주차장에서 주차공간 부족, 협소한 단위주차구획 등으로 불편을 겪고 있다. 이에 정부는 저출생 대책 중 생활밀착형 인센티브의 하나로 영유아 동반가족을 위한 전용주차구획 도입을 추진하고 있다.

이 연구는 영유아 동반가족 전용주차구획을 도입하기 위한 제도 개선 방안을 마련하고자 하였으며, 최근 연구 결과를 토대로 2025년 1월 「주차장법」이 개정되었다. 이번 개정은 영유아 동반가족 전용주차구획에 대한 법적 근거가 마련되었다는 점에서 의의가 크지만, 제도의 실효성을 높이기 위한 전용주차구획 설치 확대(기존 건축물 포함), 설치 의무화(이행강제금 부과 등), 운영상 규정(과태료 등) 도입이라는 후속 과제가 남아 있다. 다만 주차 갈등이 심한 우리나라 여건을 고려할 때 관련 제도를 단계별로 시행할 필요가 있으며, 특히 단계별 시행에 맞추어 국민 의견을 적극적으로 수렴하고, 제도 도입의 효과를 평가하고 개선 방안을 도출하기 위해 지속적인 정책 모니터링이 필요하다.

● 영유아 동반가족 전용주차구획의 필요성

정부는 우리나라 저출생·고령화에 따른 급격한 인구구조 변화 등 당면한 사회적 변화에 대응하여 2024년 6월 저출산고령사회위원회를 통해 ‘저출생 추세 반전을 위한 대책’을 발표하였다. 이 대책은 일·가정 양립, 교육·돌봄, 주거 및 결혼·출산·양육 관련 3대 분야에서 15대 핵심 과제를 포함하고 있으며, 단순한 경제적 지원을 넘어 일과 가정의 양립을 돕고 부모들이 실생활에서 실질적인 혜택을 누릴 수 있는 생활밀착형 인센티브의 필요성을 강조하고 있다. 특히 생활밀착형 인센티브 중 영유아 동반가족이 외출 시 겪는 주차공간 부족, 협소한 주차면 등의 불편함과 안전에 대한 불안감을 해소할 수 있는 영유아 동반가족 전용주차구획이 공감¹⁾을 얻고 있다. 이에 따라 일부 지자체 및 민간에서 자체적으로 영유아 동반가족 전용주차구획을 도입하였고, 최근 「주차장법」 개정되어 영유아 동반가족 전용주차구획 설치 및 운영에 대한 법적 근거가 마련되었다.

● 국내 전용주차구획 관련 법령 및 조례

국내 전용주차구획 법제를 살펴보면 차량 종류와 이용자 특성에 따라 전용주차구획 설치를 규정하고 있다. 주요 법령으로는 「주차장법」과 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」, 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 등이 있으며 경형자동차, 이륜자동차, 환경친화적 자동차, 장애인 전용주차구획 등에 관하여 전용주차구획의 설치 비율과 크기, 운영 규정 등을 법률로 명시하고 있다. 또한 일부 지자체에서는 조례를 통해 임산부, 노인, 가족 배려 등 다양한 전용주차구획을 별도로 정하여 운영하고 있으며, 지역 특성에 맞춘 추가 기준을 적용하고 있다.

이때 법률로 정하는 장애인 전용주차구획 등은 법적으로 설치 의무가 있고 이를 어기면 이행강제금, 과태료 등이 부과되어 제도의 실효성이 높은 편이다. 그러나 조례로 지정된 전용주차구획은 별도의 법적 근거가 없어, 설치를 강제하거나 과태료를 부과할 수 없기 때문에 실효성이 상대적으로 낮다.

국내 전용주차구획 관련 법령

구분	경형 및 이륜자동차 전용주차구획	친환경자동차 전용주차구획	장애인 전용주차구획
적용 대상	<ul style="list-style-type: none"> 경형자동차: 배기량 1,000cc 미만, 길이 3.6m x 1.6m x 2.0m 이하 (L x W x H) 이륜자동차: 총 배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차 	<ul style="list-style-type: none"> 환경친화적 자동차 충전구역: 전기자동차, 플러그인 하이브리드자동차 등 환경친화적자동차 전용주차구역: 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차, 수소전기자동차 	<ul style="list-style-type: none"> 이용자: 보행상 장애가 있는 사람***과 이와외의 배우자 및 직계혈족, 직계혈족의 가족 등 관계 자동차: 장애인 이동편의를 위해 사용되는 자동차(장애 또는 노인복지사업 사용 자동차, 장애인 통학 및 장애보육사업 사용 자동차 등)
설치대상 (시설)	<ul style="list-style-type: none"> 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장 	<ul style="list-style-type: none"> 공공건물 및 공공이용시설, 공동주택 등 	<ul style="list-style-type: none"> 장애인 등의 편의를 위하여 편의시설을 설치할 필요가 있는 건물 시설 및 그 부대시설**** (공원, 공공건물 및 공공이용시설, 공동주택, 통신시설 등)
설치위치	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 장애인 등의 출입이 가능한 건축물의 출입구 장애인용 승강설비와 가장 가까운 장소에 설치
설치 주차대수	<ul style="list-style-type: none"> 단지조성사업 등으로 설치되는 노외주차장: 친환경+경형자동차 = 총 주차대수의 10% 이상 부설주차장 내 경형자동차: 전체 주차대수 10% 이하 	<ul style="list-style-type: none"> 총 주차대수의 5% 이상 기축 시설** : 총 주차대수의 2% 	<ul style="list-style-type: none"> 각 주차장 주차대수의 2~4% 내에서 조례로 주차대수 비율 결정
주차구역 크기	<ul style="list-style-type: none"> 경형자동차: <ul style="list-style-type: none"> - 평행: 1.7m x 4.5m, - 평행 외: 2.0m x 3.6m 이륜자동차: 1.0m x 2.3m 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5m X 5.0m 이상 「주차장법 시행규칙」 제3조 제1항의 일반형 주차단위 구획을 준용하고 녹색 바탕에 흰색 실선과 문자 사용 	<ul style="list-style-type: none"> 3.3m X 5.0m 이상 - 평행: 2.0m X 6.0m 이상
공용설치 가능*	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 장애인 등의 출입이 가능한 건축물의 출입구
안내표지 설치 및 위치	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 주차장 안의 식별하기 쉬운 장소에 부착하거나 설치하되, 보행자의 통행을 방해하지 않아야 함
표지 발급	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 표지 발급 의무
위반차량 조치	-	<ul style="list-style-type: none"> 설치 및 관리보수 등 위반 시: 시정명령 이후 3,000만 원 이하의 이행강제금 부과 충전 행위 방해: 100만 원 이하 과태료 부과 환경친화적 자동차 충전시설의 충전구역 및 전용주차구역에 주차한 자: 20만 원 이하의 과태료 	<ul style="list-style-type: none"> 인증 위조 및 부정 발급 등: 200만 원 이하 과태료 주차 방해: 100만 원 이하 과태료 주차표지 미부착 및 장애인 미탐승: 20만 원 이하 과태료

* 장애인을 제외한 다른 교통약자주차장

** 2022년 1월 28일 이전에 건축허가를 받은 시설(국가, 지자체, 공공기관 및 지방공기업과 정부출연연구기관, 출자기관 또는 출연기관은 기축시설 기준에서 제외)

*** 「장애인복지법」 제32조 장애정도 판정 기준, 국가보훈부장관이 정함

**** 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 시행령」 별표1을 통해서 세부시설을 명시함

● 해외 전용주차구획 관련 법령 및 조례

· 일본

일본에서는 영유아 동반가족 전용주차구획과 관련하여 별도의 제도를 운영하지는 않지만, 일부 지자체나 민간시설에서 자율적으로 운영하고 있다. 지자체별로 적용 대상 및 설치 기준은 다르지만 주로 공공기관이나 민간시설에 설치하고 있으며, 임신부 및 영유아 동반 보호자를 대상으로 운영하고 있다. 일부 지자체에서는 가이드라인이나 보조금을 마련해 주차장 정비 비용을 지원하고 민간 업체에도 적극적인 동참을 권장하고 있다. 영유아 동반가족 전용주차구획은 ‘장애인 등을 위한 주차구획’과 같이 의무사항이 아니며 부정 이용에 대한 조치 규정이 마련되어 있지 않다.

일본 영유아 동반가족을 위한 주차구획 현황

구분	기후현*	돗토리현: 육아 응원 주차장**	효고현: 육아 응원 주차 스페이스***
설치 목적	<ul style="list-style-type: none"> 육아 친화적인 사회 만들기 	<ul style="list-style-type: none"> 승하차 시 임신부 및 영유아 동반 보호자의 부담 경감 및 안전 확보 	<ul style="list-style-type: none"> 승하차 시 임신부 및 영유아 동반 보호자의 부담 경감 및 안전 확보
설치 대상	<ul style="list-style-type: none"> 아래의 사항을 충족한 공공기관이나 민간시설 <ul style="list-style-type: none"> 육아 친화적인 사회 만들기과 임신부 및 영유아 동반 주차장 설치 취지 동의 임산부 및 영유아 동반 주차장 가이드 라인 준수 	<ul style="list-style-type: none"> 공공기관, 민간시설 등 	<ul style="list-style-type: none"> 관련 규정 확인은 안 되지만 오쿠라야마(大倉山) 주차장과 아라타공원(荒田公園) 주차장에 최근 설치
이용 대상자	<ul style="list-style-type: none"> 임신 중인 산모 및 유모차 사용자 3세 이하 영유아를 동반한 보호자 	<ul style="list-style-type: none"> 임산부 및 영유아 동반 보호자 시설 상황에 따라 영유아 연령의 범위 변경 가능(초등학교 미만의 자녀까지만 가능) 	<ul style="list-style-type: none"> 임산부 및 영유아 동반 보호자
설치 기준	<ul style="list-style-type: none"> 건물 출입구 근처에 위치 주차면 폭 3.5m 이상 	<ul style="list-style-type: none"> 주차구획의 크기, 대수, 위치 등에 대한 특별한 조건 없음 차량 주변 유모차를 둘 수 있도록 가로 및 후방 공간 폭 확장(확장 불가능한 경우 최소한의 안전 확보) 건물의 출입구에서 가까운 곳 설치 하트폴 주차장(장애인 등을 위한 주차구획)과 별도 구획으로 함 	<ul style="list-style-type: none"> 영유아 승하차 시 유모차를 차량 문 근처에 세울 수 있도록 일반 주차 구역의 폭에 비해 넓게 설치 시설 출입구와 가까운 공간에 설치

* 岐阜県健康福祉部地域福祉課(2021, p.4) 참고하여 작성.

** 鳥取県(<https://www.pref.tottori.lg.jp/312476.htm>) 참고하여 작성.

*** 矢野浩慈(2023, <https://go2senkyo.com/seijika/170688/posts/818935>) 참고하여 작성.



임산부 및 영유아 동반가족 주차장 사례(기후현, 돗토리현, 효고현)

출처: ぎふ子育て応援団(https://kosodate.pref.gifu.lg.jp/?act=shop_detail&id=8590#), 鳥取県(<https://www.pref.tottori.lg.jp/312476.htm>), 子育て応援サイトこどもっとKOBE(<https://kodomotto-kobe.jp/notice/dfe8c051-0cb2-429d-b0c2-ae292cc06066.html>)

• 미국

미국에서 임산부 및 영유아 동반가족 전용주차구획은 장애인 전용주차구획과 같이 연방 또는 주 차원에서 의무화한 것이 아니라, 주로 민간시설이나 기업이 임산부나 영유아를 배려하기 위해 자발적으로 마련하고 있다. ‘Expectant Mothers Parking’, ‘Maternity Parking’, ‘Stork Parking’, ‘Parents with Young Children Parking’, ‘Family Parking’ 등 다양한 명칭이 사용되고 있으며 설치 위치나 기준 역시 시설마다 다르다. 보통은 상업시설, 사무실, 공공건물의 출입구와 가까운 곳을 할당해 임산부나 영유아 동반 부모가 유모차나 카시트 등을 내리고 승차하기에 더 편하도록 배려하고 있다.



유아용품 전문 체인점 앞에 설치된 Stork Parking 구역(좌)과 관련 표지판(우)

출처: Yates(2008, <https://www.theledger.com/story/news/2008/09/17/pregnant-parking-privileges/25951849007/>), Loop Business(2020, <https://barbados.loopnews.com/content/sky-mall-marks-parking-spaces-parents-children-under-5>), Sebring(2023, <https://www.pfw.edu/news-center/campus-initiative-helps-expectant-mothers-parking>),

미국에서는 임산부 및 영유아 동반가족을 위한 주차구획을 법제화하기 위한 움직임도 있었다. 2011년 뉴욕시 의회에서 ‘임산부 우대주차 법안’이 발의되었고, 이후 플로리다주 등 일부 지역에서도 비슷한 시도가 있었으나, 임신 여부를 확인하는 문제와 적용시설 범위 설정, 법적 위반에 대한 처벌 근거 마련 등이 쉽지 않아 제도화에 성공하지 못했다. 임신을 장애와 동일 선상에 놓는 데

대한 여성단체의 부정적인 입장도 걸림돌이 되었다. 그럼에도 일부 주에서는 임신으로 거동이 불편하다고 의사가 인증한 경우, 장애인 주차증을 임시로 받아 장애인 전용주차구획을 쓸 수 있도록 허용하기도 한다.

이는 임신부 및 영유아 동반가족 전용주차구획 관련 규제를 신설하는 것이 법적·사회적·경제적 측면을 모두 고려해야 하고, 이해관계 또한 복잡하게 얽혀있는 복합적 사안이라는 것을 잘 보여준다.

• 영국

영국에서 임신부와 영유아 동반가족 전용주차구획은 법적 의무사항이 아니며, 대형 슈퍼마켓이나 쇼핑센터 등 주로 상업시설이나 민간 주차장에서 자발적으로 시행하고 있다. ‘Parent and Child Parking’ 또는 ‘Family Parking’으로 불리며, 임신부와 어린 자녀를 동반한 가족의 주차 편의와 안전을 위해 더 넓고 접근성이 좋은 주차 공간을 제공하는 것을 의미한다. 대부분 ‘12세 이하 자녀 동반’ 등을 기준으로 삼지만, 연령기준이나 임신부 포함 여부 등은 시설별 약관에 따라 다르다. 경찰이나 지방정부가 아닌 해당 주차장 운영자가 자체 규칙을 명시하고 위반 시 벌금을 부과하는 방식으로 운영되고 있다.

입법화 사례로는 2009년 웨일스 의회에서 임신 후기 여성에게 장애인 등록증 소지자와 동일한 주차 혜택을 제공하는 ‘핑크 배지(Pink Badge)’ 제도를 검토했으나, 기존 장애인 전용주차와의 형평성과 행정 부담 등을 이유로 무산된 바 있다. 현재로서는 법적 제도화를 요구하는 소비자 단체나 시민 단체들의 직접적인 목소리는 거의 없는 상황이다. 하지만 오남용 문제와 민간업체의 자의적 규정에 따른 벌금 부과 등으로 논란이 지속되고 있으며, 이에 대한 사회적 인식과 논의가 증가하고 있어 향후 제도화 요구로 이어질 가능성은 남아 있다.

• 해외 사례 시사점

이상의 사례를 통해 영유아 동반가족 전용주차구획의 법제화에는 다양한 갈등과 이견이 따를 수 있어 시간을 두고 점진적으로 추진해야 하고, 다양한 주체들의 의견을 다각도로 수렴하여 제도화할 필요가 있음을 알 수 있다. 해외 사례를 통한 시사점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 이용 대상자 정의를 명확히 하고 이용 자격 인증 방안을 마련하는 것이 필요하다. 미국과 영국에서 영유아 동반가족 전용주차구획의 법제화 및 운영의 한계로 대상자 정의의 모호성이 지적되었다. 임신부나 영유아 동반가족을 명확히 구분하고 이용 자격을 인증하는 기준 및 체계가

모호할 경우, 부정 이용이 발생하고 제도의 실효성이 저하된다. 반면 일본의 경우 임신부 및 영유아 동반 주차장의 이용 요강을 통해 이용 대상을 구체적으로 규정하고, 이용 대상자에게 이용증을 발급하여 제도적 실효성을 높이고 있다. 따라서 영유아 동반가족에 대한 명확한 정의와 이를 증빙할 수 있는 제도적 방안이 필요하며, 이를 통해 대상자 정의를 명확히 하고 부정 이용을 방지하여 제도의 신뢰성과 실효성을 높일 수 있을 것이다.

둘째, 주차 갈등을 최소화하기 위한 사회적 공감대 형성이 중요하다. 영유아 동반가족 전용주차구획의 도입은 다른 교통약자나 일반 운전자와의 형평성 논란을 불러일으킬 수 있다. 미국과 영국은 이러한 형평성 문제와 사회적 논란으로 법제화에 어려움을 겪었다. 이러한 점을 고려하면 영유아 동반가족 전용주차구획의 제도 도입을 위해서는 사회적 공감대 형성을 위한 충분한 논의가 필요하다. 또한 일본의 ‘장애인 등을 위한 주차구획’과 같이 영유아 동반가족뿐만 아니라 이동에 어려움을 겪는 다른 교통약자들도 포괄할 수 있는 제도 도입을 검토할 필요가 있다.

셋째, 시설 운영자의 자발적 참여를 유도하는 방안이 필요하다. 일본의 돗토리현은 ‘육아 응원 주차장’을 설치하고 민간사업자에게 보조금을 지원하여 자발적인 참여를 촉진하고 있다. 이러한 정책은 민간 시설의 적극적인 협조를 이끌어내 영유아 동반가족 전용주차구획의 확대에 기여하고 있다. 한국에서도 시설 운영자에게 인센티브를 제공하거나 우수 사례를 발굴하여 포상하는 등 자발적 참여를 유도하는 정책을 마련할 수 있을 것이다. 이러한 방안을 통해 법적 강제 없이도 전용주차구획의 설치와 운영이 활성화되어, 영유아 동반가족의 편의 증진에 실질적인 도움이 될 수 있을 것이다.

● 영유아 동반가족 전용주차구획 법제화(「주차장법」 개정)

2025년 1월 「주차장법」이 개정되었다. 이를 통해 영유아 동반가족 전용주차구획 설치를 위한 근거법이 마련되었다. 「영유아보육법」 제2조 제1호와 「모자보건법」 제2조 제1호를 통해 영유아가 동반하거나 임신부가 탑승하고 있는 ‘영유아 동반 자동차’를 정의하였다. 그리고 영유아 동반가족 전용주차구획을 노외, 노상, 부설 주차장에 설치할 수 있도록 명시하고 세부 설치 및 운영 규정을 조례로 정하도록 하였다. 이를 통해 지역 특성을 반영한 유연한 운영이 가능하고 초기 도입 단계에서 사회적 갈등을 최소화할 수 있다는 장점이 있으나, 지역별로 정책의 형평성 확보가 어려울 수 있다.

이번 「주차장법」 개정은 영유아 동반가족 전용주차구획 설치를 위한 법적 근거를 마련했다는 점에서 의의가 크다. 하지만 전용주차구획 도입 정착 및 확대를 위한 법제화 및 의무화 과정에서

주차 갈등 등의 사회적 문제가 예상되는바, 관련 정책에 대한 국민의 공감대 형성 및 의견 수렴 과정이 지속적으로 필요하다.

영유아 동반가족 전용주차구획 관련 「주차장법」 개정 내용

제6조(주차장설비기준 등) ① 주차장의 구조·설비 및 안전기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 이 경우 다음 각 호의 자동차에 대하여는 전용주차구획(제2호에 따른 자동차의 경우에는 충전시설을 포함한다)을 일정 비율 이상 정할 수 있다. <개정 2024. 1. 9., 2025. 1. 31.>

1. ~ 3. (생략)
4. 「영유아보육법」 제2조제1호에 따른 영유아를 동반하거나 「모자보건법」 제2조제1호에 따른 임신부가 탑승한 자동차(이하 “영유아동반 자동차등”이라 한다)

제10조(노상주차장의 사용 제한 등) ① 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 교통의 원활한 소통과 노상주차장의 효율적인 이용을 위하여 필요한 경우에는 다음 각 호의 제한조치를 할 수 있다. 다만, 「도로교통법」 제2조제22호에 따른 긴급자동차는 제한조치와 관계없이 주차할 수 있다. <개정 2011. 6. 8., 2013. 3. 23., 2016. 1. 19., 2020. 6. 9., 2024. 1. 9., 2025. 1. 31.>

1. · 2. (생략)
3. 노상주차장의 일부에 대하여 국토교통부령으로 정하는 자동차와 경형자동차, 환경친화적 자동차, 승용차공동이용 자동차 및 영유아동반 자동차등을 위한 전용주차구획의 지정

② · ③ (생략)

제12조(노외주차장의 설치 등) ① (생략)

② 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 노외주차장에 화물자동차, 승용차공동이용 자동차 또는 영유아동반 자동차의 주차공간이 필요하다고 인정하면 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 화물자동차, 승용차공동이용 자동차 또는 영유아동반 자동차등의 주차를 위한 구역을 지정하거나 지정하도록 할 수 있다. 이 경우 그 지정구역의 규모, 지정의 방법 및 절차 등은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다. <개정 2010. 3. 22., 2024. 1. 9., 2025. 1. 31.>

③ ~ ⑥ (생략)

제19조(부설주차장의 설치·지정) ①~⑥ (생략)

⑦ 특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 부설주차장에 영유아동반 자동차등을 위한 주차공간이 필요하다고 인정하면 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 영유아동반 자동차등의 주차를 위한 구역을 지정하거나 지정하도록 할 수 있다. 이 경우 그 지정구역의 규모, 지정의 방법 및 절차 등은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

출처 : 「주차장법」, 법률 제20762호, 2025. 1. 31., 일부개정

● 영유아 동반가족 전용주차구획 정착을 위한 과제

· 단계별 제도 개선(1단계: 근거법 마련)

이번 「주차장법」 개정을 통해서 영유아 동반가족 전용주차구획 설치에 대한 법적 근거가 마련되었다. 이후 2단계 도입을 준비하는 과정이 필요하며 시행착오를 최소화하기 위해 시범사업 등 기술적·

운영적 정책 모니터링을 통한 정책 초기 검증 과정이 필요하다. 기술적 측면에서 적용 대상 건축물, 표준 주차구획 크기, 설치 비율 등 구체적인 설치 기준도 면밀히 검토해야 한다. 아울러 전국적으로 통일된 표지와 안내 체계를 마련하여 이용자가 쉽게 인지할 수 있도록 해야 하며, 정책의 법제화 준비를 병행하여 제도적 기반을 강화해야 한다. 또한 정책의 실효성을 높이기 위해 이용자와 운영자의 의견을 수렴하여 지속적으로 효과를 검토해야 한다. 정부는 지방자치단체의 조례 개정을 지원하고, 제도 도입을 촉진하기 위한 인센티브를 제공함으로써 현장 적용을 뒷받침해야 한다. 정책 홍보와 국민 의견 수렴을 강화하여 국민 공감대를 형성해야 하며, 이러한 노력을 통해 전용 주차구획의 실질적인 활용 기반을 마련하고 사회적 수용성을 확보해야 한다.

• 단계별 제도 개선(2단계: 의무화 및 기축 적용 확장)

다음 단계에서는 제도·정책을 구체화하여 실효성을 높일 필요가 있다. 먼저 전용주차구획 설치를 의무화하고 미설치 시 이행강제금 부과하도록 한다. 또한 기축 주차장까지 적용 대상을 확장하고, 지자체에 위임했던 적용 대상과 세부 설치 기준, 표지 및 안내표지 시안 등을 법령이나 하위법령에 명확히 규정하여 제도적 체계를 강화한다.

2단계 이후 새롭게 규정되는 사항에 대한 정책 모니터링이 필수적이다. 특히 적용 대상이 기축 건축물로 확장됨에 따라 실제 현장에서 전용주차구획의 이용 및 운영 과정 중 발생하는 문제점과 한계를 파악해야 한다. 이를 통해 전용주차구획의 수요에 맞춰 적절한 공급이 이루어지고 있는지, 법·제도가 효과적으로 마련되었는지 면밀한 검토가 필요하다. 아울러 위반 사항에 대한 벌칙 규정의 필요성을 확보하고 이를 명확히 정의하는 작업이 필요하다. 위반 사항 및 벌칙 부여 기준을 구체화하는 동시에 위반 차량에 대한 관리 및 단속 체계를 체계적으로 구축하여 제도의 실효성을 높여야 한다. 이러한 정책 모니터링을 통해 제도의 지속적인 개선과 안정적인 정착을 도모할 수 있을 것이다.

• 단계별 제도 개선(3단계: 벌칙규정 도입)

마지막 단계에는 이전 단계에서 마련한 규정과 더불어 주차장 이용자의 규정 위반 시 과태료를 부과하여, 주차장 운영상의 실효성을 높인다. 이후에도 이용·운영에 관한 정책 모니터링이 지속적으로 수행되어야 하며, 정책 홍보와 의견 수렴 등 국민의 공감대를 형성하기 위한 노력이 필요할 것이다.



단계별 영유아 동반가족 전용주차구획 제도화 방향

이러한 단계별 접근은 정책의 안정적인 도입과 사회적 수용성을 높이는 데 기여할 것이다. 도입 초기에는 지역의 자율성을 존중하며 정책 기반을 마련하고, 충분한 검토와 평가를 거쳐 점진적으로 의무화하여 주차 갈등을 최소화할 수 있을 것이다. 또한 정책에 대한 공감대 형성을 통해 영유아 동반가족의 생활편의를 높이고 실효성이 있는 생활밀착형 인센티브로서 영유아 동반가족 전용주차구획이 도입될 수 있을 것으로 기대한다.

1) 성동구에서는 유모차 우선주차장 도입 과정에서 온라인 공론장을 통해 찬반 의견을 수렴하였고, 79%가 찬성하였다(성동구청, 2020).

- 성동구청. (2020). 관공서에서의 유모차 사용자 우선주차구역 운영에 대해 어떻게 생각하나요. <https://www.sd.go.kr/lab/viewTnFragVoteU.do?voteNo=65&key=2487>(검색일: 2025.2.12.)
- 「주차장법」, 법률 제20762호(2025.1.31., 일부개정)
- 저출산고령사회위원회, 관계부처 합동. (2024). 저출생 추세 반전을 위한 대책.
- 통계청. (2023a). 인구총조사.
- 통계청. (2023b). 장래인구추계: 2022~2072년.
- 통계청. (2024). 2023년 인구동향조사.
- Bernadette, K. (2022). Department for Transport annual report and accounts 2021 to 2022.
- Loop Business. (2020). Sky Mall marks parking spaces for Parents with children under 5. <https://barbados.loopnews.com/content/sky-mall-marks-parking-spaces-parents-children-under-5>
- Sebring, B. (2023). Campus initiative helps expectant mothers with parking. Purdue University Fort Wayne. <https://www.pfw.edu/news-center/campus-initiative-helps-expectant-mothers-parking>
- United States. Department of Justice. (2010). 2010 ADA standards for accessible design. Dept. of Justice.
- Yates, J. (2008). Pregnant Parking Privileges. The Ledger. <https://www.theledger.com/story/news/2008/09/17/pregnant-parking-privileges/25951849007/>
- 国土交通省. (2019). パーキングパーミット制度事例集 ～障害者等用駐車区画の適正利用に向けた取組～.
- 子育て応援サイトこどもっとKOBÉ. <https://kodomotto-kobe.jp/notice/dfe8c051-0cb2-429d-b0c2-ae292cc06066.html>
- 佐賀県. <https://www.pref.saga.lg.jp/default.html>
- 矢野浩慈. (2023). 神戸市 子育て支援 大倉山駐車場・荒田公園駐車場に新たに「子育て応援駐車スペース」を設置. 選挙ドットコム. <https://go2senkyo.com/seijika/170688/posts/818935>
- 鳥取県. <https://www.pref.tottori.lg.jp/>
- ぎふ子育て応援団. https://kosodate.pref.gifu.lg.jp/?act=shop_detail&id=8590#
- 岐阜県健康福祉部地域福祉課. (2021). ぎふ清流おもいやり駐車場利用証制度 駐車場整備・運用マニュアル.



auri brief.

No.291

2025.03.10.

발행처 건축공간연구원
발행인 박환용
주 소 세종특별자치시 가름로 143, 8층
전 화 044-417-9600
팩 스 044-417-9604

www.auri.re.kr

(a u r i) 건축공간연구원