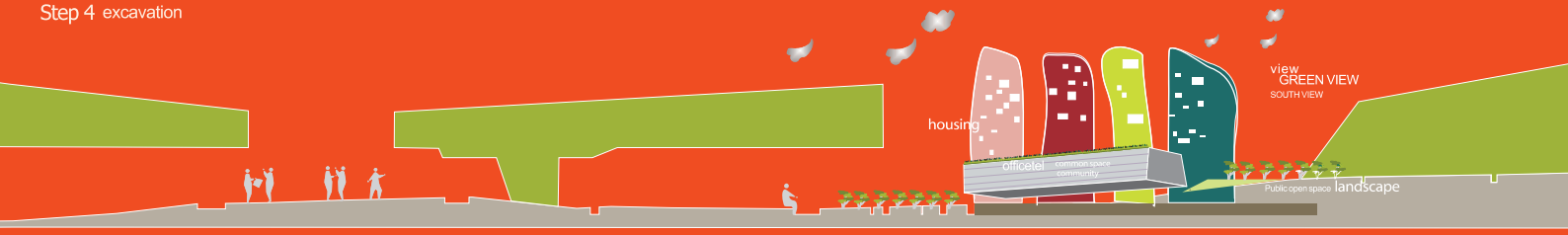
Step 5 Development

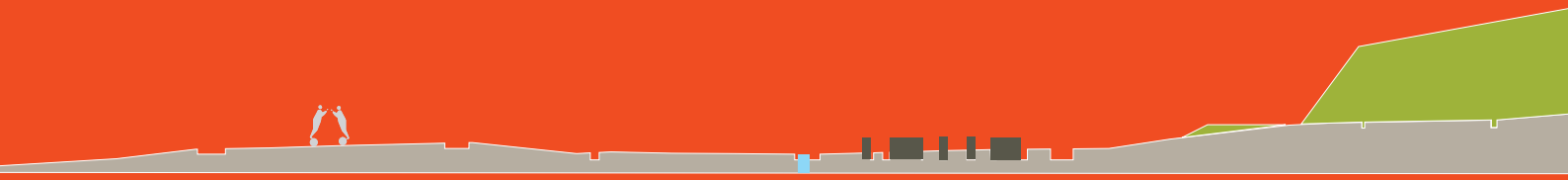
Market area

Step 4 excavation



Step 3 new topography

Step 2 Green wedges

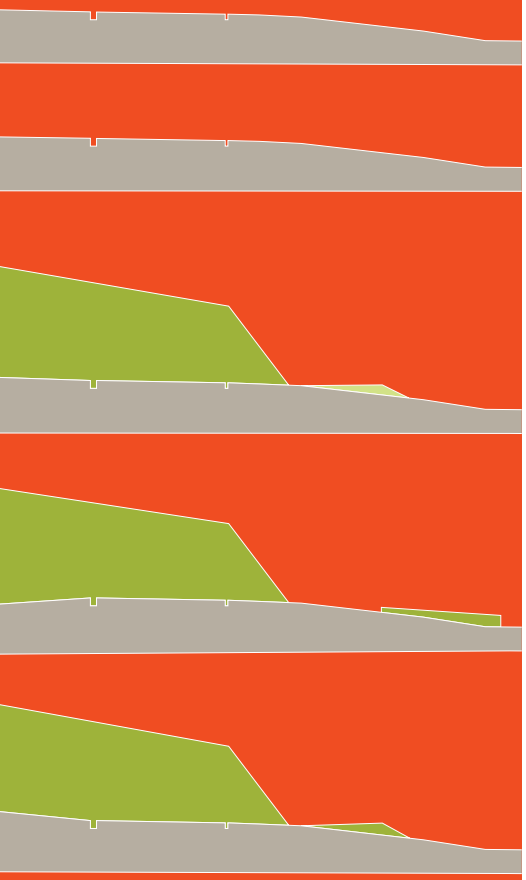


Step 1 Stock

HAUD REPORT NO.47

HAUD

HAUD



HAUD co.Ltd.
PMC HAUD co.Ltd.
housing & site planning architecture urban design

ADDRESS_
3-16 Jungdae-ro 25-gil, Songpa-gu, Seoul, 05661, Korea
Tel. 02.2140.4400 Fax. 02.3452.6610
www.haud.co.kr

CONTENTS

2017. 09. HAUDREPORT no.47
housing & site planning architecture urban design

Main Theme

Mixed-use Development of Urban Planning Facilities

도시계획시설 복합·입체개발의 현재와 미래

Ⅰ 도시계획시설 복합·입체개발의 필요성 / 03

Ⅱ 우리나라 도시계획시설의 복합·입체개발 / 07

1. 도시·군계획시설의 복합·입체개발의 근거 / 09
2. 도시·군계획시설의 복합·입체개발의 한계 / 11

Ⅲ 관련제도 검토 / 13

1. 국내 관련 제도 / 15
2. 국외 관련 제도 / 20
3. 국내외 관련 제도 비교 / 24

Ⅳ Case Study / 27

1. 국내 사례 / 29
2. 국외 사례 / 39

Ⅴ 정책의 변화 / 47

1. 제도개선 주요내용 (국토교통부, 보도자료, 2017.02.16) / 49
2. 도시계획시설의 복합·입체 개발의 기대 및 과제 / 54

Focus - On

Ⅵ HAUD Works

진행 PJ / 59
용산구 한강로2가 2030 청년주택 개발사업 신축공사

준공 PJ / 60
여의도 K-Tower 업무시설 신축공사

진행 PJ / 62
신촌 2030 청년주택 신축공사

Main Theme

Mixed-use Development of
Urban Planning Facilities

Ⅰ. 도시계획시설 복합·입체개발의 필요성

Ⅰ. 도시계획시설 복합·입체개발의 필요성

우리나라는 압축적 경제성장과 빠른 산업구조로 도시의 공간구조는 급격히 변화하고 있다. 산업의 변화함에 따라 도시도 급속히 변화는 과정에서 무질서하게 확대되고 고밀화 되었고 이에 따른 교통체증, 주거부족, 토지의 이용의 과밀화 및 지가 상승 등 사회.경제적인 문제뿐만 아니라 물리적인 도시의 공간에 대한 문제도 야기되고 있다.

이러한 많은 부작용에도 불구하고 도시화는 멈출 수 없는 흐름이기 때문에 도시화로 인해 발생하는 문제를 해결하기 위해 등장한 개념이 '지속가능한 발전'이다. 지속가능한 발전은 '미래세대가 그들의 필요를 충족시킬 수 있는 능력을 저해하지 않으면서 현 세대의 필요를 충족시키는 발전'이라고 정의할 수 있으며, 이러한 지속가능성에 대한 개념을 바탕으로 하여 대다수의 학자들은 '환경', '사회', '경제'적 측면을 지속가능성의 세 가지 차원으로 보고 이 세 가지 분야의 균형발전을 도모하는 데에 지속가능 발전의 의의를 둔다.

국토해양부는 2006년 건설교통 RD 혁신로드맵을 수립하면서 중점프로젝트 VC-10(Value Creator -10)의 하나로 "도시재생사업"을 선정하였고, 올 5월 출범한 새 정부의 핵심 부동산정책 또한 '도시재생 뉴딜'정책이다. 좁은 국토 안에서 "도시재생사업"은 도시의 무분별 확장이 아닌 기존 도시공간의 합리적, 효율적 개발이며, 영국, 네덜란드 등의 사례에서와 같이 개발 중에 하나가 "입체적 공간개발"이라고 사료된다. 즉, 단순한 리모델링 혹은 보전에 그치는 것이 아니라 도시공간의 재창출 통한 도시의 발전과 성장이 도시개발이 전제되어야 할 것이다.

10여년이 지난 2017년 2월 국토교통부는 '도로 공간의 입체적 활용을 통한 미래형 도시건설 활용화' 대책을 발표하였다. 이는 도로를 공공적 목적으로만 개발하고자하는 기존 정책에서 벗어나 도로를 융복합개발함으로써 도시 및 건축분야의 창의적 공간 개발을 유도하고 있다. 또한 이러한 개발이 가능하도록 민간부문의 개발참여로 도시경쟁력을 향상시키고자 한다. 이러한 대규모 교통인프라는 도시를 재생할 수 있게 하는 훌륭한 자원이라 하겠다.

서울시는 동부간선도로, 서부간선도로 등 주요간선대로의 지하화 사업이 추진중이며, 서초구 주축으로 경부고속도로에 대한 지하화 및 상부공원화 사업도 논의 되고 있다. 특히 영동대로 지하화 사업의 경우 KTX, GTX, 지하철 2, 9호선, 위례~신사 도시철도를 환승할 수 있는 복합환승센터의 건립과 상업시설 계획 등 구체적인 진행이 이루어지고 있다. 이 같은 메가사업 이외에 국지적으로 주택사업의 효율적 정비가 가능하도록 도로의 하부 이용은 각광받고 있다.

일각에서는 인구가 감소가 가속되는 현실에서 고밀화를 추구하는 입체개발방식의 부적절성이나, 민간개발 참여에 따른 특혜, 입체적 건설에 대한 건설안전 문제 등 부정적인 시선이 있는 것도 사실이다.

그러나 이제 도시재생은 단순히 민간 건축물이나 건축물의 기능적 측면에서 벗어나 노후화 되고 낙후되어 그 효율성이 떨어지는 기반시설로 기 영역을 확대해 가고 있다. 공공재인 기반시설의 개발 역시 개발의 의도 및 방향성에 맞게 민간의 개발참여와 민간의 투자연구도 진행되고 있다. 또 산업기술 및 건설기술 등의 기술 발전에 따라 기반시설의 물리적인 한계도 넘어서고 있다. 4차산업 혁명을 앞두고 있는 현대 기반시설의 개발과 재생 앞에 닥친 과제는 입체적 개발과 기능적 복합화, 개발방식의 유연성, 개발형태.종류 다양화가 필요한 시점이다. 특히 도시면적의 20~30%를 차지하고 도로의 입체적 공간활용은 파리의 라데팡스의 선진 사례에서도 보이듯이 보행 및 주거환경 개선은 물론 대규모 교통인프라의 지하화를 통한 토지의 공급이라는 측면에서도 도시재생의 새로운 패러다임이라 하겠다.

Main Theme

Mixed-use Development of
Urban Planning Facilities

Ⅱ. 우리나라 도시계획시설의 복합·입체개발

1. 도시·군계획시설의 복합·입체개발의 근거
2. 도시·군계획시설의 복합·입체개발의 한계

Ⅱ. 우리나라 도시계획시설의 복합·입체개발

1. 도시·군계획시설의 복합·입체개발의 근거

1980년대에는 일부 도시계획시설 부지 내 비도시계획시설 설치가 가능하였으나, 1982년부터 설치 가능한 대상 시설이 확대되었으며, 1994년에는 모든 도시계획시설에 비시설의 설치가 허용되었다.

그러나 2000년「도시계획법」제50조에 의해 다시 비시설의 설치를 전면 불허하도록 원칙이 변경되었다가, 2002년「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」에 의해 공간적 범위 결정에 의한 비시설 설치가 또 다시 허용되었다.

이후 점용허가를 통한 복합시설 부지 내 기존 시설을 비시설로 변경 가능하게 됨에 따라 도시계획시설 내 비시설의 설치 가능 범위는 점차적으로 확장되는 방향으로 흘러왔다고 볼 수 있다.

또한 2000년 이전, 비도시계획시설의 건축물은 도시계획시설 건축물과 같은 토지나 건축물 안 어느 곳이든 설치가 가능하였으나, 2000년 이후에는 일정한 공간적 범위를 정하여 도시계획시설이 먼저 결정되고, 이 시설의 상하부에 비도시계획시설을 설치하도록 변경되면서 복합개발의 범위가 제한되었다.

비도시계획시설의 설치기준 변화

출처 : 서울시, 2014, 민간운영 도시계획시설 관리방안 연구

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에서 지상·수상·공중·수중 또는 지하에 기반시설을 설치하려면 "도시관리계획"으로 결정하고, 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준 등에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정하도록 위임하고 있다. 이에 따라 국토해양부(당시 건설교통부)는「도시계획시설의 결정·구조 및

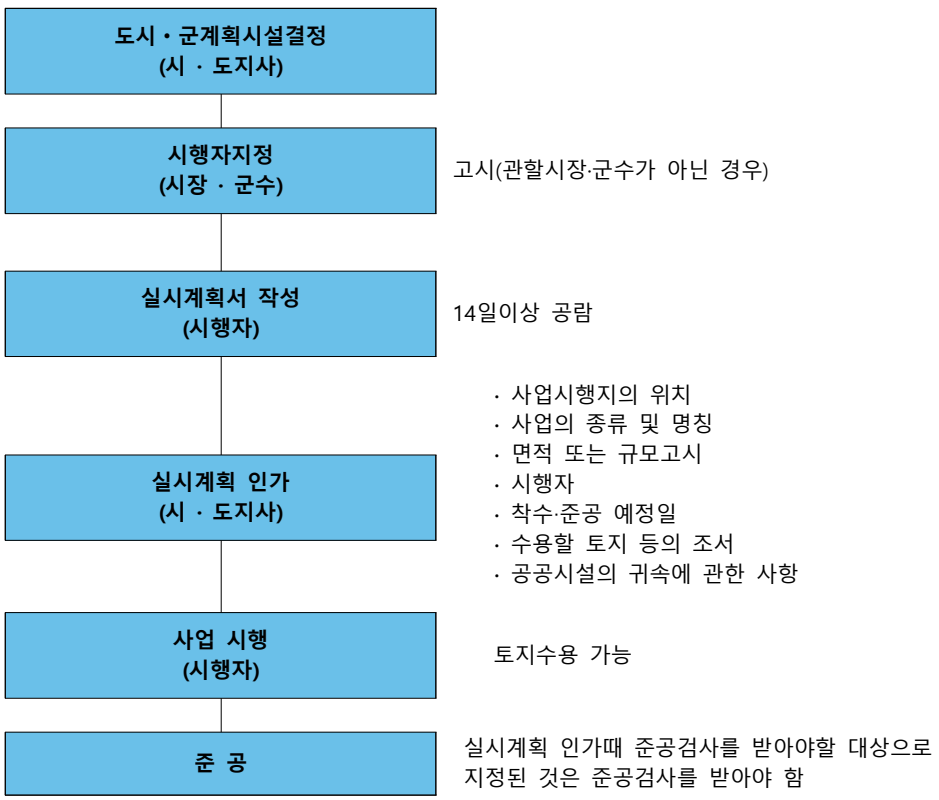
▶ 도시 · 군계획시설의 종류 (53개)

설치기준에 관한 규칙」을 제정하여 "도시계획시설의 중복결정"과 "입체적 도시계획시설결정"에 대한 근거규정을 마련하였다. 또 편익시설과 부대시설을 통하여 기능의 복합화를 근거하고 있다.

구 분	시 설 명
교통시설 (10개)	도로, 철도, 항만, 공항, 주차장, 자동차정류장, 궤도, 운하, 자동차 및 건설기계검사시설, 자동차 및 건설기계운전학원
공간시설 (5개)	광장, 공원, 녹지, 유원지, 공공공지
유통・공급시설 (9개)	유통업무설비, 수도공급설비, 전기공급설비, 가스공급설비, 열공급설비, 방송・통신시설, 공동구, 시장, 유류저장 및 송유설비
공공・문화체육시설 (10개)	학교, 운동장, 공공청사, 문화시설, 공공필요성이 인정되는 체육시설, 연구시설, 공공직업훈련시설,도서관,사회복지시설,청소년수련시설
방재시설 (8개)	하천, 유수지, 저수지, 방화설비, 방풍설비, 방수설비, 사방설비, 방조설비
보건위생시설 (7개)	화장시설, 공동묘지, 봉안시설, 자연장지, 도축장, 장례식장, 종합의료시설
환경기초시설 (4개)	하수도, 폐기물처리시설, 수질오염방지시설, 폐차장

또 철도법, 도로법, 항공법 등 개별법에 따라 부대시설 혹은 지원시설로 호텔, 쇼핑센터등 대규모 복합시설을 건설하고 있다.

▶ 도시 · 군계획시설의 사업절차



2. 도시 · 군계획시설의 복합 · 입체개발의 한계

1) 사회적 한계

서울시의 경우 2016년 기준으로 해마다 14만 명이 유출되는 등 지속적으로 인구가 빠져나가고 있는 인구 감소시대에 접어드는 추세이며 우리나라 인구 감소로 인구절벽을 걱정하고 있는 시대에 전형적인 고밀개발 방식 도입은 부적절하다는 우려가 있다.

공적인 공간에 민간개발이 참여하고 그 개발이익금 환수를 통해 개발을 유도하는 것으로 지금까지의 대규모 건설사업에서 나타난 합리적인 개발이익의 환수가 어려워 결국 민간의 특혜시비를 발생할 소지가 크다는 일부에서의 지적도 있다. 또한 합리적이고 효율적인 도시의 성장보다는 경제적 이익이 목적이 되는 개발형태로 전락하여 무분별한 개발과 투기가 유발될 우려가 있다.

경주 지진 발생이후 건축물에 내진설계 등 안전문제가 부각됨에 따라 복합건축물의 지양이 타당하며 특히 도로위의 건축물 개발의 경우 교통흐름에 따른 지속적인 진동 노출 등에 따른 건축물의 안전성에 대한 우려의 목소리가 높다. 이렇듯 자연재해 등에 따른 안전성 확보를 위한 입체복합시설 개발의 한계 극복이 무엇보다 시급한 현실이다.

2) 제도적 한계

"도시계획시설의 중복결정" 및 "입체적 도시계획시설결정"에는 국·공유지만 그 대상이 되는 것이 아니고 사유지도 그 대상에 포함되기 때문에, 국민의 재산권의 내용과 한계는 "법률"로 정하도록 규정한 헌법 제23조제1항에 위반할 개연성이 높다. 따라서 "도시계획시설의 중복결정" 및 "입체적 도시계획시설결정"에 관한 근거조항은 "도시관리계획"을 규정하고 있는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」로 옮겨 규정하는 것이 입법체제상 바람직할 것이다.

둘째,「국유재산법」제11조제2항에서는 '국유재산에는 사권을 설정하지 못한다. 다만, 일반재산으로서 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다'고 규정하여 국유재산 중에서도 "일반재산"에 대해서는 사권설정 가능성의 여지를 남기고 있다. 그러나 국유재산에 대한 사권설정은 국유재산 중 "일반재산"에 한하고 "행정재산"에는 사권을 설정할 수 없다. 그러나 "행정재산" 중 "공공용재산"(도로·자연공원·하천 등)과 "기업용재산"(한국공항공사·한국도로공사·한국철도공사·한국토지주택공사·한국항만공사 등의 지방공사)의 경우는 토지의 입체적 공간개발에 유용하게 활용될 수 있기 때문에, "행정재산" 중 "공공용재산"과 "기업용재산" 중 필요한 부분은 과감하게 "일반재산"으로 전환할 필요가 있다. 또한 「도로법」에서도 도로를 구성하는 부지 등에 대하여 사권을 행사할 수 없도록 규정하고 있기 때문에(제3조) 도로의 지하에 설치된 지하상가 등에 대해서는 사권을 설정할 수 없다. 이와 같은 현실은 하천의 경우도 마찬가지이다. 따라서

국・공유부동산이나 사유부동산이 모두 지번에 따라 등기되고 있는 부동산등기법체제하에서 공공기관은 사유부동산에 구분지상권 등의 권리를 자유롭게 설정할 수 있음에도 불구하고, 사인(또는 민간기업)은 국・공유부동산에 사권을 설정하는데 법제상 입구에서부터 제한을 받고 있다는 점은, "토지의 입체적 공간개발"을 저해하는 중요한 장애요소라 할 것이다.

셋째, 입체적으로 공간이 개발된 토지의 상하에 지하상가・업무시설 또는 문화시설 등의 수분양자가 당해 지상 또는 지하공간에 구분지상권 등의 사권을 설정하지 못하므로 당해 시설의 운영업체가 도산 등으로 경영의 어려움에 직면하였을 때, 고액의 분양대금을 지급한 수분양자가 물권적 권리를 주장・실현하지 못하는 결과를 초래하게 되어 권리규제의 허점을 보이고 있다. 더 나아가 이와 같은 법제상의 장벽으로 인하여 "토지의 입체적 공간개발"에 민간기업들이 참여할 수 없는 장애가 존재한다. 따라서 사인 또는 민간기업들이 자유롭게 토지의 입체적 공간개발에 참여할 수 있는 길을 열어줄 필요성이 절실하다.

Main Theme

Mixed-use Development of
Urban Planning Facilities

III. 관련제도 검토

1. 국내 관련 제도
2. 국외 관련 제도
3. 국내외 관련 제도 비교

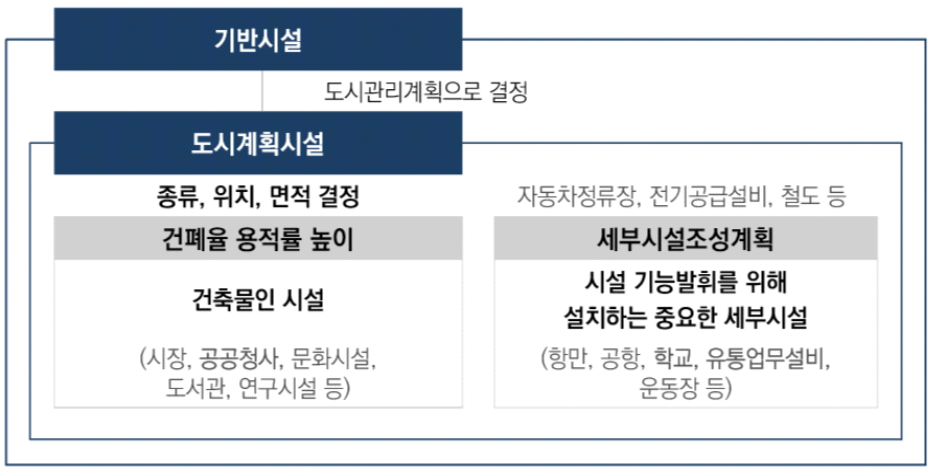
Ⅲ. 관련제도 검토

1. 국내 관련 제도

도시계획시설의 결정 및 설치, 운영, 관리는 다양한 법률에 의해 규정되어 있다. 도시계획시설의 정의 및 종류, 결정 및 설치기준 등은「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에서 규정하고 있으며, 시설의 입지, 결정, 규모 등 세부적인 사항과 시설의 중복·입체적 결정, 공간적 범위 결정 등의 내용은「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」에서 규정하고 있다. 이 외「도시·군관리계획 수립지침」에서도 기반시설에 관한 입지여건을 제시하고 있다.

「철도건설법」,「도로법」,「초·중등교육법」,「고등교육법」등과 같이 각각의 시설을 다루는 개별법에서는 시설의 정의와 설치기준, 점용 및 부대시설 등 보다 구체적인 내용과 기준을 제시하고 있다.

건축물인 도시계획시설의 설치에 대해서는「건축법」의 규정을 따른다. 도시 계획시설사업과 관련된 토지의 수용 및 보상, 구분지상권 등은「공익사업을 위한 토지의 취득 및 보상에 관한 법률」과「공유재산 및 물품관리법」등을 준용하고 있다.



도시·군계획시설 결정 범위

출처 : 서울시, 2014, 민간운영 도시계획시설 관리방안 연구

1) 국토의 계획 및 이용에 관한 법률

① 도시군계획시설의 종류

구분	근거조항		비고
도시·군 계획시설의 종류	교통시설	• 도로·철도·항만·공항·주차장·자동차정류장·궤도·운하, 자동차 및 건설기계검사시설, 자동차 및 건설기계운전학원	법 제2조
	공간시설	• 광장·공원·녹지·유원지·공공공지	
	유통·공급시설	• 유통업무설비, 수도·전기·가스·열공급설비, 방송·통신시설, 공동구·시장, 유류저장 및 송유설비	
	공공·문화체육시설	• 학교·운동장·공공청사·문화시설·공공필요성이 인정되는 체육시설·연구시설·사회복지시설·공공직업훈련시설·청소년수련시설	
	방재시설	• 하천·유수지·저수지·방화설비·방풍설비·방수설비·사방설비·방조설비	
	보건위생시설	• 화장시설·공동묘지·봉안시설·자연장지·장례식장·도축장·종합의료시설	
	환경기초시설	• 하수도·폐기물처리시설·수질오염방지시설·폐차장	

② 도시군계획시설부지에서의 개발

구분	근거조항	비고
도시·군 계획시설 부지에서의 개발	• 도시·군계획시설의 설치 장소로 결정된 지상·수상·공중·수중 또는 지하는 그 도시·군계획시설이 아닌 건축물의 건축이나 공작물의 설치를 허가하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 경우에는 제외	법 제 64조
	• 지상·수상·공중·수중 또는 지하에 일정한 공간적 범위를 정하여 도시·군계획시설이 결정되어 있고, 그 도시·군계획시설의 설치·이용 및 장래의 확장 가능성에 지장이 없는 범위에서 도시·군계획시설이 아닌 건축물 또는 공작물을 그 도시·군계획시설인 건축물 또는 공작물의 부지에 설치하는 경우 • 도시·군계획시설과 도시·군계획시설이 아닌 시설을 같은 건축물 안에 설치한 경우로서 실시계획인가를 받은 경우 - 건폐율이 증가하지 아니하는 범위 안에서 당해 건축물을 증축 또는 대수선하여 도시·군계획시설이 아닌 시설을 설치하는 경우 - 도시·군계획시설의 설치·이용 및 장래의 확장 가능성에 지장이 없는 범위 안에서 도시·군계획시설을 도시·군계획시설이 아닌 시설로 변경 • 「도로법」등 도시·군계획시설의 설치 및 관리에 관하여 규정하고 있는 다른 법률에 의하여 점용허가를 받아 건축물 또는 공작물을 설치 • 도시·군계획시설의 설치·이용 및 장래의 확장 가능성에 지장이 없는 범위에서 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」 제2조제3호에 따른 신·재생에너지 설비 중 태양에너지 설비 또는 연료전지 설비를 설치	령 제 61조

※ 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 이하 약칭 [국토계획법]

2) 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙

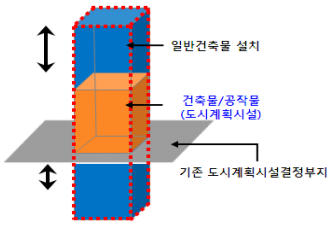
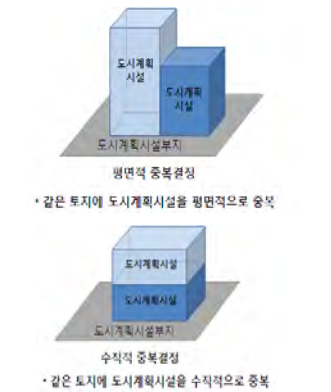
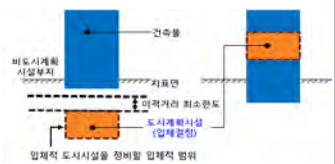
① 도시·군계획시설의 중복·입체결정

구분	근거조항	비고
중복결정	• 토지를 합리적으로 이용하기 위하여 필요한 경우에는 둘 이상의 도시·군계획시설을 같은 토지에 함께 결정. - 도시·군계획시설의 이용에 지장이 없어야 하고, 장래의 확장 가능성을 고려 - 공공청사, 문화시설, 체육시설, 사회복지시설 및 청소년수련시설 등 공공·문화체육시설을 결정하는 경우에는 둘 이상의 도시·군계획시설을 같은 토지에 함께 설치할 것인지 여부 검토	제3조
입체적 결정	• 도시·군계획시설이 위치하는 공간의 일부만을 구획하여 도시·군계획시설결정 - 도시·군계획시설의 보전, 장래의 확장가능성, 주변의 도시·군계획시설 등을 고려 - 토지 등 소유자 및 물건 등의 소유권 그 밖의 권리를 가진 자와 구분지상권의 설정 또는 이전 등을 위한 협의 - 보행을 편리하게 하고 대중교통과 연계	제4조

② 부대시설 및 편익시설의 정의 및 설치기준

구분	근거조항	비고
부대시설	• 주시설의 기능 지원을 위하여 설치하는 시설	제6조의2
	• 설치기준 : 주시설의 기능 및 설치 목적에 부합하여야 한다.	
	ex) • 유통업무설비 : 사무소, 주차장, 기숙사, 주유소 등 • 자동차정류장 : 주유소, 가스충전소, 휴게실, 차고, 기숙사 등	
편익시설	• 도시·군계획시설의 이용자 편의 증진과 이용 활성화를 위하여 설치하는 시설	
	• 설치기준 - 주시설 및 부대시설의 기능 발휘 및 이용에 지장을 초래하지 아니할 것 -「국토계획법 」시행령 제71조부터 제80조까지 및 제82조에서 정하는 용도지역·용도지구에 따른 건축제한에 적합할 것	
	ex) • 체육시설 : 휴게실, 매점, 주차장, 휴게음식점, 일반음식점 등	

3) 서울시 도시계획시설의 중복·복합화(공간적 범위결정)에 따른 운용기준

구분		개념	유형화	비고
공간적 범위 결정	개념	• 도시계획시설로 결정된 부지에 도시계획시설이 아닌 건축물이나 공작물을 설치		국토계획법 제 64조 령 61조
	허용 용도	• 민간소유의 도시계획시설은 시설의 기능에 지장이 없는 범위 내에서 용도지역상의 가능시설 허용 • 공공소유의 도시계획시설은 공공목적의 시설만 허용 단, 도시계획시설의 운영을 위해 필요한 경우에는 도시계획위원회의 심의를 거쳐 수익시설 설치허용		
	허용 밀도	• 도시계획시설을 포함한 해당 용도지역상의 밀도 적용		
중복결정		• 둘 이상의 도시계획시설을 같은 토지에 함께 결정 (평면적·수직적으로 중복 가능)		도시·군 계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제3조
입체적 결정		• 도시계획시설이 위치하는 공간의 일부만을 구획하여 도시계획시설을 결정 (비도시계획시설부지에 도시계획 시설을 공간적으로 결정)		도시·군 계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제4조

4) 개별법(도로, 철도, 항만 등)

① 도로법

구분	근거조항	비고
도로의 정의	• 차도, 보도, 자전거도로, 측도(側道), 터널, 교량, 육교 등이며 도로의 부속물을 포함	제2조
도로의 부속물	• 도로의 편리한 이용과 안전 및 원활한 도로교통의 확보, 그 밖에 도로의 관리를 위하여 설치하는 시설 또는 공작물 ex) • 도로이용 지원시설(주차장, 버스정류시설, 휴게시설 등) • 도로안전시설(시선유도표지, 중앙분리대, 과속방지시설 등)	
도로구역 내 시설의 설치	• 도로의 효용을 훼손하지 않는 범위에서 도로 이용자의 편의를 증진하기 위해 도로구역에 도로의 부속물과 공공목적의 시설 - 공원시설, 재활용시설, 생활체육시설 등	제30조

② 철도관련법

구분	근거조항	비고
철도시설	• 철도의 선로(선로에 딸리는 시설을 포함한다), 역 시설 및 철도 운영을 위한 건축물·건축설비 • 선로 보수기지, 차량 정비기지 및 차량 유치시설 • 철도의 전철전력설비, 정보통신설비, 신호 및 열차 제어설비 등	철도건설법 제2조
도시철도 시설	• 도시철도의 선로, 역사 및 역 시설(물류시설, 환승시설 및 역사와 같은 건물의 판매시설·업무시설·근린생활시설·숙박시설·문화 및 집회시설 등) • 선로 및 도시철도차량을 보수·정비하기 위한 선로보수기지, 차량정비기지, 차량유치시설, 창고시설 및 기지시설 • 도시철도의 전철전력설비, 정보통신설비, 신호 및 열차제어설비	도시철도법 제2조 제3호
도시철도 부대사업의 정의 및 종류	• 역세권 및 도시철도시설·부지를 활용한 개발·운영 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업 -「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업 - 도시철도 이용객을 위한 편의시설의 설치・운영사업 • 「국가통합교통체계효율화법」에 따른 복합환승센터 개발사업 - 복합환승센터의 개발사업 • 도시철도와 다른 교통수단의 연계운송사업	도시철도법 제2조 제6의 2 시행령 제2조의 2

③ 공항시설법

구분		근거조항	비고
공항의 정 의		• 공항시설을 갖춘 공공용 비행장	제2조 제3호
공항시설	정의	• 공항구역에 있는 시설 • 항공기의 이륙・착륙 및 항행을 위한 시설과 그 부대시설 및 지원시설 • 항공 여객 및 화물의 운송을 위한 시설과 그 부대시설 및 지원시설	제2조 제7호
	종류	• 공항 이용객 편의시설 및 공항근무자 후생복지시설 • 공항 이용객을 위한 업무·숙박·판매·위락·운동·전시 및 관람집회 시설 • 운항관리시설, 의료시설, 교육훈련시설, 소방시설 및 기내식 제조·공급 등을 위한 시설 • 항공기 및 지상조업장비의 점검·정비 등을 위한 시설 • 공항의 운영 및 유지·보수를 위한 공항 운영·관리시설 등	시행령 제3조

④ 국가통합교통체계효율화법

구분	근거조항	비고
복합환승센터	• 열차・항공기・선박・지하철・버스・택시・승용차 등 교통수단 간의 원활한 연계교통 및 환승활동과 상업・업무 등 사회경제적 활동을 복합적으로 지원하기 위하여 환승시설 및 환승지원시설이 상호 연계성을 가지고 한 장소에 모여 있는 시설 - 국가기간복합환승센터 : 국가기간교통망 구축을 위한 권역 간 대용량 환승교통의 효율적인 처리와 상업・문화・주거・숙박 등 지원기능을 복합적으로 수행하기 위한 복합환승센터 - 광역복합환승센터 : 주로 권역 내의 환승교통 처리와 상업・문화・주거・숙박 등 지원기능을 복합적으로 수행하기 위한 복합환승센터 - 일반복합환승센터 : 지역 내의 환승교통 처리를 주된 기능으로 수행하기 위한 복합환승센터	제2조 제15호

2. 국외 관련 제도

1) 독일

① 입체도시계획제도

독일은 도시(건설)기본계획(Bauleitplan)의 기본방침 내에서 도시계획을 제어하고 있다. 도시계획의 체계는 「토지이용계획(F-plan)」, 「지구상세계획(B-plan)」, 「Rahmenplan」으로 구성되어 있다. 「토지이용계획(F-plan)」은 우리나라의 도시기본계획처럼 토지이용의 기본방향을 제시하는 예비적 건설 기본계획이며, 「지구상세계획(B-plan)」은 우리나라의 지구단위계획처럼 「F-plan」에서 제시된 지표를 수용, 개별 건축계획에 구체적으로 실현하기 위한 법적 구속력을 갖는 지침이다. 또한「Rahmenplan」은 「F-plan」과 「B-plan」 사이에 수립되는 비법정계획이다.

② 입체도로제도

독일의 입체도로제도 관련법으로는 「연방장거리도로법」, 「베를린 도로법」,「노르토라인・베스트팔렌주 도로법」,「건설법전」이 있으며, 독일은 연방국가로서 주마다 입체도로제도에 대한 법률의 내용에 차이가 있다.

법령	조항	내용
「연방장거리도로법」	제8조	특별이용
	제9조	연방장거리도로변의 건축물
	제17조	계획확정
「베를린 도로법」	제10조	일반이용과 특별이용, 소유자의 重任의무
	제11조	특별이용
	제20조	계획확정과 계획허가
「노르토라인-베스트팔렌 주(Nordrhein-Westfalen) 도로법」	제18조	특별이용
	제23조	그 외의 이용
	제38조	계획확정의 필요성, 범위와 내용·계획허가
	제39조	계획확정에 관한 특별규정
	제39조	계획확정·계획허가절차의 담당행정부서
「건설법전」	제9조	「B-plan」의 내용

<독일 입체도로제도에 관한 법령>

출처 : 조상운, 「입체도시계획제도 활성화방안 연구」, 인천발전연구원

독일에서는 도로의 상부공간에 건축물을 건축하는 것을 법률로 제한하고 있다. 「연방장거리도로법」에 의거하여 연방고속도로(아우토반)에서 40m이내의 구역에서는 건축물의 건축을 금지하고 있으며, 연방도로에서도 도로로부터 20m이내에서는 건축을 금지하고 있다. 그러나 도로용지 또는 도로용지와 중첩되는 건축가능용지를 지정하는 「B-plan」을 책정하는 경우에는 이 계획에 근거하여 건축금지규정을 적용하지 않는다.

교통목적으로 도로를 이용하는 것은 일반이용, 그 이외의 목적으로 이용하는 것을 특별이용이라고 하고, 특별이용은 원칙적으로 도로의 잠정적인 이용을 대상으로 하는 것이며, 건축물 등으로 장기적으로 이용하여 일반이용이 제한되는 경우에는 「민법」의 계약에 의해 도로를 이용하는 권리를 얻어야 한다. 베를린주 등의 주 「도로법」에서는 일반이용의 일정한 범위를 두고, 그 범위 내에서 특별이용에 대한 허가를 얻어 도로와 건물의 입체화가 가능하며 일반이용을 침해하지 않는 경우(일반이용의 범위 외)를 "그 외의 이용"이라고 하여 「민법」상의 계약에 의해 도로 공간의 이용이 가능하다. 도로의 건설 또는 변경을 하는 경우, 사전에 그 계획을 확정하는 계획을 수립해야 하는데, 「건설법전」 제9조에 의거 「B-plan」의 책정으로 계획확정을 대체할 수 있다.

「B-plan」으로 보행 및 주행의 권리(통행권)가 부여된 용지를 지정할 수 있다. 이 규정으로 건축용지의 일부를 통행권으로 지정하고 건물과 입체적으로 정비가 가능하며,「B-plan」으로 건축의 층 또는 면적으로 이용을 지정하고, 이를 통해 동일 용지에 교통이용과 건축적 이용을 중복해서 입체적으로 지정이 가능하다. (조상운, 2006)

2) 일본

① 입체도시계획제도

지하도로나 자동차전용도로 외의 일반도로에 대해서는「건축기준법」상의 도로 내 건축제한이 적용되기 때문에 원칙적으로 상부공간에 건축물을 건축하는 것은 불가능하다. 도로의 상부공간에 건축물이 건축 가능한 경우는 도로가 지하에 터널형식으로 정비된 경우든지 자동차전용도로 등이 입체도로제도를 활용하여 정비되어진 경우에 한정되고 있다. 입체도시계획제도는 어디까지나「도시계획법」제53조의 건축제한 기준을 명확하게 하는 제도이고 도로와 건축물의 관계에 대해서는 종례의「건축기준법」을 배제하는 것은 아니다. 도로에 대해서는 기본적으로는 그 상부공간에서 건축물의 건축이 불가능하기 때문에 도시계획에 있어서도 입체도시계획제도를 적용할 수 없으며, 입체도시계획제도가 적용되는 경우는「건축기준법」상 건축이 허용되는 지하터널형식의 도로, 자동차전용도로와 건축물을 복합적으로 건축하는 경우이다.

통로・교통광장 등 기타 교통시설은「건축기준법」상 도로가 아니기 때문에 건축제한은 부과되지 않으므로 상부공간에 건축물의 건축이 가능하여 입체적 도시계획을 통한 정비가 가능하다.

입체도시계획제도 도입 전에는 도시시설과 민간시설의 구분지상권 설정과 점용을 통한 공간 활용만 가능하였으며, 각 시설의 관리자가 정비・관리하는 것이 일반적이었다. 또한 건축물과 일체적으로 정비되는 주차장과 자동차터미널 등은 민간사업자가 상업시설 등의 일부로서 정비・관리하든지, 아니면 공적기관이 민간건축물과 일체적으로 정비하고 나서 협정 등으로부터 재산을 담보하는 경우가 대부분이었다. 입체도시계획제도를 도입한 후에는 도시시설과 민간시설의 공간적 범위 결정이 가능하게 되어 도시시설의 입체적인 범위가 도시계획상 명확하게 결정할 수 있게 되었다. 또한 시설의 상하공간에서 건축을 한 민간건축주 입장에서는 건축허가가 불필요하게 되거나, 또는 허가 기준의 명확화를 도모할 수 있어 건축의 자유도가 높아지며, 적정하고 합리적인 토지이용을 촉진하는 결과를 가져왔다.

② 입체도로제도

일본의 입체도로제도는 도로와 건축물의 일체적 정비를 통해 도로사업을 보다 효율적으로 추진함과 동시에 양호한 시가지 환경을 유지하고 주변부의 합리적 토지이용을 도모하는 데 목적을 두고 있다. 토지소유주의 공중권 또는 지하권의 사용을 일부 제한하여 도로의 관리상 필요한 입체적 도로구역을 지정할 수 있도록 하는 것으로서「도로법」,「도시계획법」,「도시재개발법」,「건축기준법」의 개정을 통해 제도적 기틀을 마련하였다.

법령	내용
「도로법」	• 도로의 신설 또는 개축을 행하는 경우에 도로구역을 입체적으로 정하고 필요에 따라 도로보전입체구역을 지정(국토연구원, 1995) • 입체적 구역으로 지정된 도로부지에 관한 권리는 원칙적으로 구분지상권, 예외적으로 '도로 일체건물'은 공유지분이다. 이에 따라 토지의 소유자는 도로의 입체적 구역이외의 공간에 대해서는 도로에 지장이 없는 한 자유롭게 재산권을 행사하는 것이 가능
「도시계획법」 「도시재개발법」	• 자동차전용도로 및 특정고가도로 등의 정비와 병행하여 건축물의 정비를 일체적으로 행하는 것이 적당하다고 인정될 경우 지구계획 또는 재개발지구 계획에서 도로의 구역과 건축물의 부지로서 같이 이용하는 구역 등을 정하는 것(국토연구원, 1995) • 입체도로제도를 활용하여 도로 내에 건물을 건축할 경우에는 양호한 시가지 환경의 유지・증진을 도모하기 위해 도로와 건물의 일체적 정비에 관한 도시계획결정이 필요하며, 도시계획상 토지의 고도이용을 도모해야 할 지역인 고도지구 및 고도이용지구에 있어서도 입체도로제도의 적용이 가능
「건축기준법」 「건설법전」	• 도로 내 건축제한에 의해 도로의 상하공간에는 원칙적으로 건축이 불가능하나 지구계획 또는 재개발 지구계획의 구역 내와 고도지구 또는 고도 이용지구 내 도로의 상하공간에 설치되는 건축물의 건축제한을 완화하는 것 • 다만 주차장, 모노레일 등은 「건축기준법」상 도로로 해석하지 않기 때문에 이러한 시설의 상부 등에 건축되는 건축물은 도로 내 건축제한의 해당이 안됨

③ 입체도로제도의 적용범위

입체도로제도가 적용되는 도로는 신축 및 개축 시와 도시계획시설인 도로로서 자동차만의 교통에 사용되는 도로 혹은 이에 준하는 도로(특정 고가도로 등)에 한정되며 일반도로에는 안전하고 양호한 시가지를 형성하기 위해서 대단히 중요한 기능을 수행하고 있는 도로에 대해서만 적용된다.

3. 국내외 관련 제도 비교

위에서는 독일과 일본의 입체도시계획제도에 대하여 살펴보았다. 다음은 우리나라와 일본의 입체도시계획제도가 비슷한 시기에 도입 되었던 일본의 입체도시계획제도를 좀 더 구체적 살펴보고자 한다.

우리나라는 2002년「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」제정으로 인하여 본격적으로 입체도시계획을 제도화 하였지만, 일본은 한국의 입체도시계획제도에 비해 2년 앞서 제정하였으며, 국내에서 아직 포함하고 있지 않은 내용들을 법으로 제정하고 실시하고 있다.

우리나라의 경우,「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」,「도로법」,「건축법」등에서 입체도시계획 법률체계를 갖고 있으며, 일본의 경우에도 우리나라와 비슷한 법률체계로 입체도시계획제도에 대한 법률을 따로 단독법 및 특별법으로 제정하지 않고 기존의「도시계획법」을 개정하여 체계화 하였다.

입체도시계획시설물에 대한 대상시설 기준을 보면, 국내의 경우 따로 도시계획시설과 입체도시계획시설을 구분하여 명시하지 않아 입체도시계획에 적합한 도시계획시설의 명확한 기준이 없는 반면, 일본의 경우, 도시계획시설물 내에 입체도시계획에 적용 가능한 도시계획시설을 명시함으로써, 입체도시계획에 적합한 도시계획시설의 명확한 기준을 제시하고 있다.

또한 입체적 공간범위의 구분에 있어 국내에서는 입체적 범위가「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」제61조에서 '일정한 공간적 범위'로 명시되어 구체적인 명시가 없으며, 이격 거리 및 적재하중에 관한 제도가 없다. 하지만 일본의 경우, 입체적 범위를 정할 때 이격 거리의 최소한도와 적재 하중의 최대한도를 함께 지정할 수 있게 하고 있다.

입체도시계획의 지역을 지정하는 경우 국내는「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」제42조의 3에서 '지구단위계획 수립'을 통해 입체도시계획구역을 지정할 수 있으며, 일본의 경우, '도시재개발', '토지구획정리', '연속입체교차사업' 등 단위시설의 정비에 국한되지 않고, 주변지역의 정비를 포함하여'시가지정비 및 도시재생사업'등 다양한 사업을 통해 입체 도시계획구역의 지정이 가능하다.

그 밖에도 지하공간의 활용의 경우 일본은 지하이용가이드플랜을 통해 지하공간을 효율적으로 이용하고 있지만, 국내에는 관련 제도가 없다. 보상관련 측면의 경우, 우리나라와 일본의 입체도시계획제도가 비슷한 시기에 도입 되었음에도 불구하고, 일본의 입체도시계획제도가 좀 더 구체적으로 그 내용을 명시하고 있다는 것을 비교할 수 있었다.

구분	한국	일본	비교
도입년도	「국토계획법」(2002.2.4.)	「도시계획법」(2000.5)	• 일본은 2000년도에, 국내는 2002년도에 입체도시계획제도가 도입됨
법률체계	「국토계획법」, 「도로법」,「건축법」 등	「도로법」,「도시계획법」, 「건축기준법」, 「도시재개발법」 등	• 일본과 국내의 법률체계 비슷함
대상시설	「국토계획법」, 제2조(정의) 도시계획시설	「도시계획법 시행령」 제6조의2 1.도로, 도시고속철도, 주차장, 자동차터미널, 기타 교통시설 2.수도, 전기공급시설, 가스공급시설, 하수도, 오물처리장, 쓰레기소각장, 기타 공급처리시설 또는 처리시설 3.하천, 운하 기타 수로 4.방화 또는 방수 시설	• 국내의 경우, 따로 도시계획시설과 입체도시계획시설의 구분을 명시하지 않았음 • 일본의 경우, 도시계획시설 내에 입체도시계획에 적용 가능한 도시계획시설을 명시함
입체적 범위	「국토계획법 시행령」 제 61조(도시계획시설 부지에서의 개발행위) - '일정한 공간적 범위'로 명시	「도시계획법」 제11조제3항 입체적 범위를 정할 때 이격 거리의 최소한도와 적재하중의 최대한도를 함께 정할 수 있음	• 국내에서는 입체적 범위가 구체적으로 명시되지 않았지만, 일본은 입체적 범위를 정할 때, 최소한도와 최대한도를 지정함
대상지역 지정	「국토계획법 시행령」 제 43조(제1종 지구단위계획구역의 지정) - 제1종 지구단위계획 수립을 통해 지정	도시재개발, 토지구획정리, 연속입체교차사업 등 단위시설의 정비에 국한되지 않고, 주변지역의 정비를 포함하여 시가지 정비 및 도시재생을 동시 고려	• 국내는 제1종지구단위계획을 통해서 입체도시계획구역을 지정하며, 일본에서는 다양한 사업을 통해 지정 가능함
이격 거리 및 적재하중	도시계획시설의 설치·이용 및 장래의 확장 가능성에 지장이 없는 범위내	「도시계획법」 제 53조 지하에 해당범위를 설정하고 이격 거리의 최소한도와 적재하중의 최대한도를 명시	• 일본은 지상의 건축물에 따른 지하의 이격 거리 및 적재하중을 명시하고 있지만, 국내에는 관련 제도가 없음
지하공간 활용	없음	'지하이용가이드플랜'제도(1986년 도입)->내용(지하이용의 방향, 층별 이용원칙, 지하이용 지구의 선정)	• 일본은 지하이용가이드플랜을 통해 지하공간을 효율적으로 이용하고 있지만, 국내에는 관련 제도가 없음
보상평가	「공익사업을위한토지등의취득및보상에관한법률시행규칙」 제31조(토지의 지하·지상공간의 사용에 대한 평가)-> 토지의 사용료에 입체이용저해율을 곱하여 산정한 금액으로 평가	구분지상권 감정평가(비교법, 설정사례비율비교법), 토지잔여법(수익법, 손실보상기준법, 지가배분법)으로 평가	

출저 : 조상운(2006),「입체도시계획제도 활성화방안 연구」, 인천발전연구원

Main Theme

Mixed-use Development of
Urban Planning Facilities

Ⅳ. Case Study

1. 국내 사례
2. 국외 사례

Ⅳ. Case Study

1. 국내 사례

도시계획시설의 입체·복합개발에 대한 국내사례를 통해 우리나라의 도시계획시설의 입체·복합개발에 현 단계를 알아보고 선진의 국외사례를 통해 앞으로 우리나라의 도시계획시설의 입체·복합개발의 방향을 모색하고자 한다.

▶ 입체 · 복합개발 목록

구분	국내 사례	국외 사례
내용	• 청계(세운상가등) 상가, 용산민자역사, 영등포민자역사, 신정차량기지와 양천아파트, 상도 지하차도와 구립어린이집, 센트럴시티 • 경부고속도로, 경인고속도로, 동부간선도로, 서부간선도로 등 지하화 계획(안)	• 일본의 오사카 게이트타워, 아메리카산 공원 • 미국의 보스턴 빅딕 재생프로젝트 • 독일의 슈랑겐바더 슈트라쎄 • 프랑스의 리브고슈, 릴(Euralille)역, 라데팡스(La defance)

▶ 입체 · 복합개발 예시

신정차량기지 개발계획(안)

출처 : 신정차량기지 개발계획(안). 2010. 서울시 보도자료.

① 청계(세운상가 등) 상가

위 치	• 서울 중구 산림동 일원
규 모	• 부지 약 13,000평 8개동 상가아파트
소 유	• 토지 : 청계상가(주) • 건물 : 청계상가(주)
주요시설	• 아파트, 상가
내 용 및 시사점	• 건축가 김수근(金壽根)이 종로3가와 퇴계로3가를 청계천을 복개한 도로에 공중보도를 입체적으로 연결한 우리나라의 최초 주상복합시설 • 2000년 이후 슬럼화 되고 낙후 된 세운상가 일대는 2015년 기존 건물들을 그대로 이용하는 방식의 '세운상가 재생프로젝트'가 세워짐 • 이에 따라 세운상가 가동 건물과 청계상가 사이에 보행교가 건설되고, 종묘앞 세운초록띠 공원부터 퇴계로 진양상가 사이에 보행데크가 건설될 예정

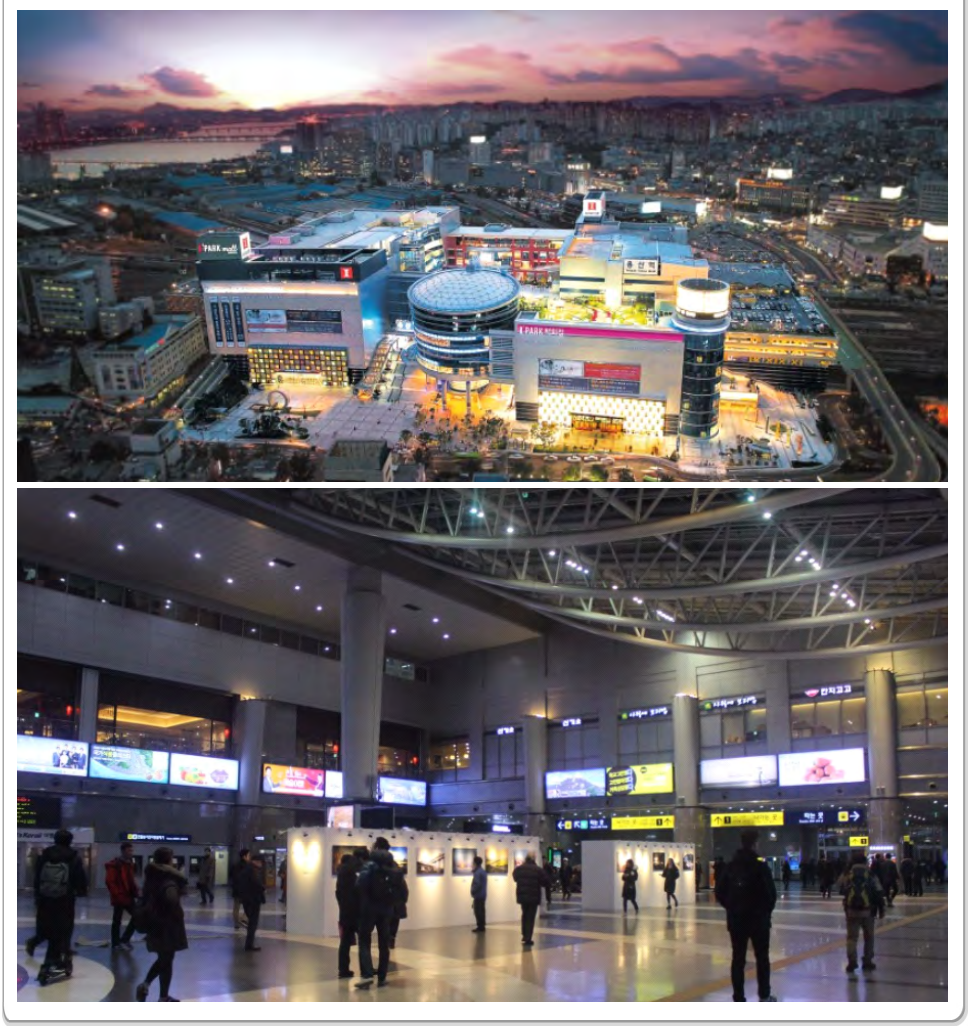
▶ 청계상가(세운상가)

출처 : 서울시 도시계획위원회 심의 "세운상가 일대 도시재생활성화계획(안)

② 용산민자역사

위 치	• 서울 용산구 한강로3가 일원
규 모	• 연면적 82,326평 (민자역사 중 가장 큰 규모), 지하4층, 지상10층 (건폐율 43.8%, 용적률 131.8%)
주 관	• 현대산업개발(주)
주요시설	• 역무시설 7,994평(9.7%), 판매시설 43,146평(52.40%), 문화집회시설 3,548평(4.3%), 주차시설 20,420평(24,8%)
내 용 및 시사점	• 호남선, 전라선, 장항선, 경춘선 시종착역이자 경부선에 있는 기차역과, 1호선, 경위중앙선 도시철도 역사와 현대백화점, 이마트 등 판매시설이 복합계획 • 용산역사는 철로로 단절된 동서를 연결하기 위해 폭 20m의 연결통로를 통해 용산 전자상가와 연결되어 보행자들의 흐름을 원활하도록 계획 • 전면광장에서 역으로 진입하기 위한 대형계단은 문화행사식 객석으로 활용할 수 있도록 하여 다양한 문화활동이 일어날 수 있도록 계획 • 용산민자역사는 프랑스의 라데팡스식의 복합개발을 도입하여 철로 위에 다양한 복합시설 및 편의시설을 건립하여 지역단절을 완화하는 역할을 수행

▶ 용산민자역사



출처 : 네이버 http://blog.naver.com/iparkstory, http://blog.naver.com/elqkdmffj

③ 영등포민자역사

위 치	• 서울 영등포구 영등포본동 일원
규 모	• 대지면적 : 약 57,800㎡, 전체연면적 : 약 134,000㎡ • 역무시설 연면적 : 약 21,000㎡, 백화점과 주차장 연면적 : 약 113,000㎡
주 관	• 롯데쇼핑(주)
주요시설	• 역무시설, 백화점, 주차장 등
내 용 및 시사점	• 백화점과 주차장 용도인 백화점 단일 기능 위주의 민자역사 • 백화점 건물 우측엔 역사건물을 배치하여 건축하였고 백화점의 경우 선로상공을 제외한 부분만 활용하고 있어 선로상공을 활용하는 용산민자역사와 차이를 보임

▶ 영등포민자역사

출처 : 이종원, 「입체도시계획 활성화를 위한 계획기법 및 제도개선에 관한 연구」, 한양대학교 도시대학원

④ 신정차량기지와 양천아파트

위 치	• 서울 양천구 신정동 261번지 일원
규 모	• 인공대지 : 23,399평, 아파트 : 76,916㎡(15층 16개동), 학교 : 10,377㎡(30학급), 주차장 : 1267면(지상574,지하693)
주 관	• 서울지하철공사(차량기지 상부 임대), 서울도시개발공사(인공대지 및 상부시설개발)
주요시설	• 지하철차량기지(도시계획시설), 아파트, 학교, 근린상가, 유치원
내 용 및 시사점	• 차량기지 상부에 인공대지(77,217㎡)를 조성하고, 비도시계획시설인 아파트(76,916㎡,2998세대), 근린상가, 초등학교 등을 계획 • 우리나라 최초로 차량기지 상부에 인공대지를 개발한 사례 • 입체복합계획제도가 도입되지 않은 시기에 건설하였기 때문에, 양천 APT의 경우는 용도변경, 복합기능 도시계획시설에 지하철 포함, 인공대지에 공동주택의 지하층 설치 등 도시관리계획 변경

▶ 신정차량기지 전경 및 내부

출처 : http://blog.naver.com/digmon2001

⑤ 상도 지하차도 및 구립어린이집

위 치	• 서울 동작구 상도동 일원
주요시설	• 터널은 폭 20m, 연장 89m의 도로(터널) • 어린이집(사회복지시설)
내 용 및 시사점	• 도시계획시설인 도로(터널) 상부에 구립 어린이집(사회복지시설) 설치

▶ 상도 지하차도 전경

출처 : 네이버지도

⑥ 센트럴시티

위 치	• 서울 서초구 반포동 19-3 일원
규 모	• 사업부지 : 62,088㎡, 연면적 : 266,046㎡
주요시설	• 도시철도, 고속버스터미널, 도심공항, 백화점·호텔 등
내 용 및 시사점	• 경부선과 호남선 70여 지방도시를 연결하는 버스터미널 • 지하철 3,7,9호선 고속버스터미널역 • 백화점 및 극장, 호텔, 컨벤션센터, 공항터미널 등 각종 편의시설 및 상업시설입지

▶ 센트럴시티 전경

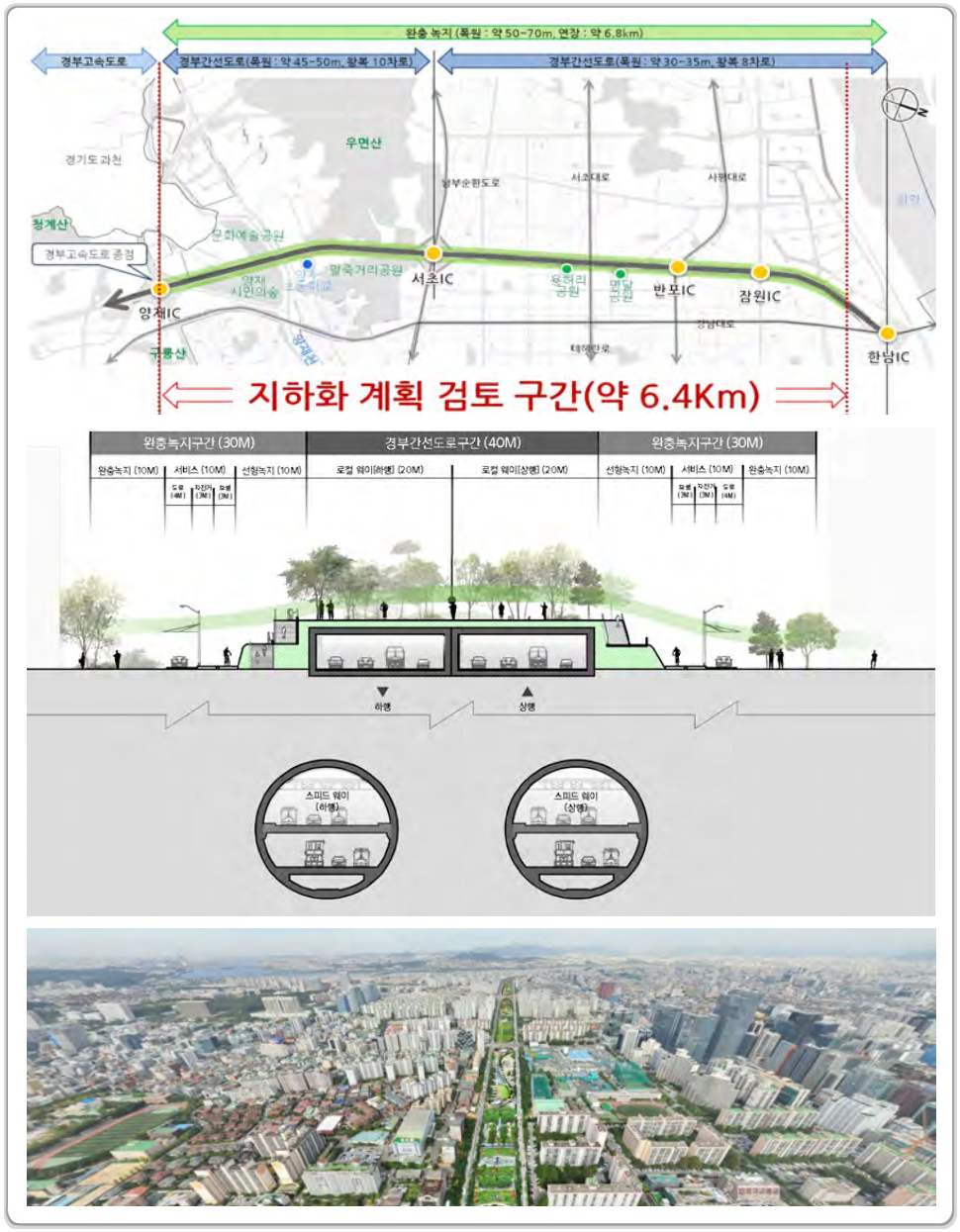
출처 : 한국민족문화대백과

⑦ 경인고속도로 지하화 계획(안)

위 치	• 서인천~신월IC구간 11.66km
주요시설	• 지하 : 경인고속도로와 • 지상 : 지상(일반도로) 각 6차로, 공원 등 녹지공간을 8만㎡ 이상 조성 - 기존의 나들목.영업소 유휴부지)컨벤션·전시장, 업무·교류 공간, 물류시설, 상업시설 등)에 대한 활용방안을 마련
내 용 및 시사점	• 고속도로 주변의 낙후된 지역을 활성화해서 도시재생의 중심축으로 활용 - 인천~부천~서울을 연결하는 중심기능 확장지역으로 조성된다. - 국가산업단지의 지원 시설 부족 문제를 해소 - 고속도로 북측 주거지역의 생활편익을 지원 • 2020년 착공, 2025년 개통을 추진할 계획 - 상부도로 정비는 지하도로 개통 후 약 2년간 진행하여 `27년 완공

출처 : 경인고속도로, 지하화 사업 민자절차 본격 착수. 2016.12.06. 국토교통부

⑧ 경부고속도로 지하화 계획(안)



위 치	• 경부고속도로 한남~양재IC 구간
주요시설	• 지하 : 복층화(상.하행) 12차로, 저류조 • 지상 : 강남권전용 8차로, 친환경 문화 복합공간 그린 인프라 조성
내 용 및 시사점	• Speed Way-급행 논스톱 강북진입/Local Way-완행 강남권 진입/Human Way-보행중심의 친환경 문화복합 그린인프라 조성으로 대한민국 랜드마크화 • 지상부는 상업·문화시설 등을 짓는 복합개발과 함께 녹지.공원뿐만 아니라 인근 지역과 연계되는 대형 상업시설 구상 - 인근 양재 R&CD 특구, 판교 등 수도권 남부 IT클러스터와 연계 제4차 산업혁명의 신성장 동력 중심축

출처 : 국내서 처음으로 경부고속도로(양재~한남IC구간) 지하화 용역 결과 나와. 2017. 1. 19. 서초구 보도자료.

⑨ 동부간선도로 지하화 계획(안)

위 치	• 강남(대치IC)~의정부 구간
주요시설	• 지하 : 도시고속도로 • 지상 : 중랑천 수변공원
내 용 및 시사점	• 동부권 8개 자치구를 잇는 동부간선도로를 2026년까지 지하화 - 장거리용 도시고속화도로(민자사업)와 단거리용 지역간선도로로 이원화 • 지상도로를 걷어낸 지상부에는 중랑천과 연계한 친환경 수변공원으로 조성 - 중랑천 수변공간 20.8km을 3개 권역(총 여의공원 10배인 221만㎡)으로 나눠 하천 중심 친환경 시민여가공간으로 조성 - 중랑물재생센터 지하화, 면목유수지 공원화, 중랑포 나루터 복원 등 계획

출처 : 중랑천 중심, 동북권 미래비전 발표. 2016. 12.16. 서울시 보도자료.

⑩ 서부간선도로 지하화 계획(안)

위 치	• 영등포구 양평동(성산대교남단)~금천구 독산동(금천IC)
주요시설	• 지하 : 왕복 4차로, 연장 10.33km, 지하터널로 도로건설 (소형차 전용) • 지상 : 일반도로, 수변공원, 녹지
내 용 및 시사점	• 민자사업으로 대심도 지하터널을 개설 • 지상 서부간선도로는 일반 도로화 하고 안양천과 연결시켜 친환경공간으로 조성 - 간선도로 옆에 있는 측도는 공원, 녹지 등 친환경공간을 조성

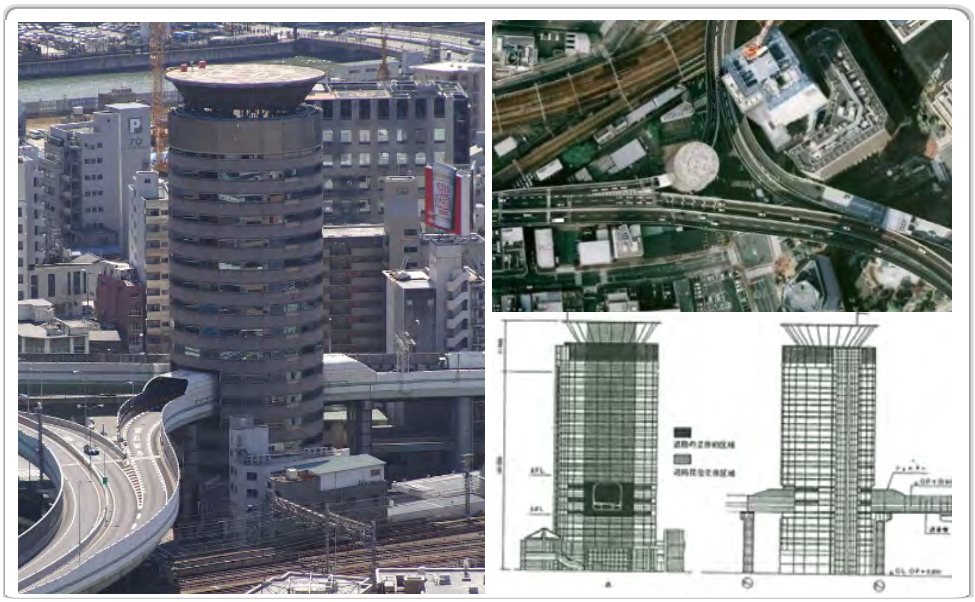
출처 : 서부간선도로 지하화 사업 본격 추진. 2014.01.16. 보도자료

2. 국외 사례

① 오사카 게이트타워

위 치	• 오사카시 후쿠시마구
규 모	• 16층, 고속도로 5-7층
주요시설	• 고속도로, 업무시설
내 용 및 시사점	• 원형 구조의 빌딩의 5~7층에는 구분 지상권을 설정하여 한신 고속도로 11호 이케다 선 우메다 출구(이케다 방면쪽에서 내리는 경우)가 관통 • 고속도로는 건물과 분리되어 있어, 건물을 해체해도 고속도로 운행 가능 - 방음벽으로 덮여 있어 건물 안에서 소음, 진동 등을 최소화

▶ 오사카 게이트 타워

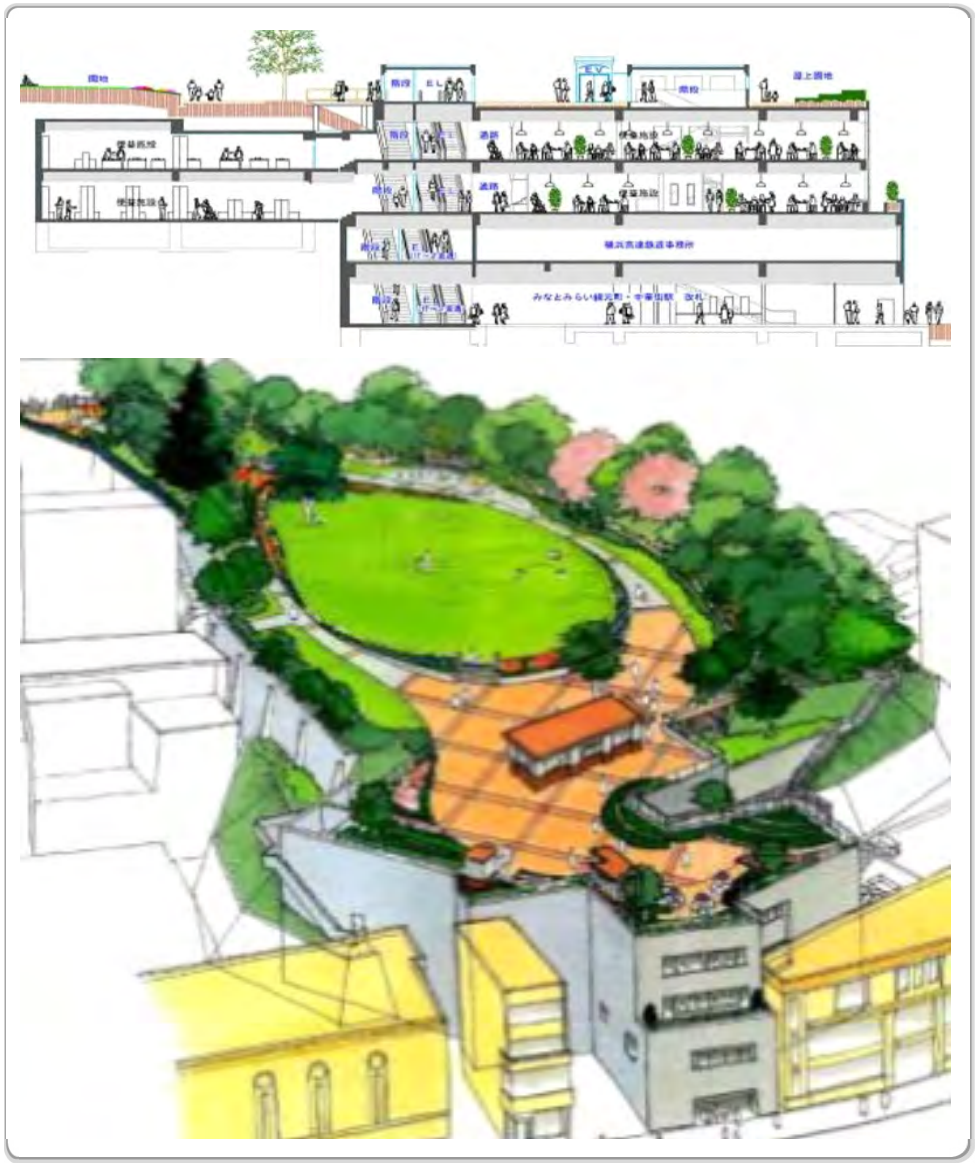


출처 : https://wikimedia.org/ http://cafe.naver.com/minsungjapan/http://blog.naver.com/eaglesnest

② 아메리카산 공원(일본 요코하마)

위 치	• 일본 요코하마 아메리카산
규 모	• 약 5,520㎡(역사 890㎡, 아메리카산 4,630㎡)
주관	• 민간사업자, 관리사업자선정위원회
주요시설	• 판매시설, 공원, 역사
내 용 및 시사점	• 급격한 지형경사로 인한 보행로의 문제를 개선하기 위하여 일본최초로 입체공원제도를 활용하여 시행된 이 사례는 2층의 역사를 4층으로 증축하고, 역내에 보행로를 정비하고, 옥상은 아메라카산으로 연결되도록 하였다.

▶ 아메리카산 공원
단면도, 조감도



출처 : 이종원,「입체도시계획 활성화를 위한 계획기법 및 제도개선에 관한 연구」, 한양대학교 도시대학원

③ 보스턴 빅딕 재생프로젝트

위 치	• 보스턴시
규 모	• 약 826,446.3㎡
주관	• 미국 연방 교통부, 미국 고속도로 관리청, 메세츠세츠주 교통국
주요시설	• 지하고속도로, 녹지공원, 광장
내 용 및 시사점	• 1991년부터 보스턴 외곽과 도심 사이(약 26㎞)를 연결하는 6차로 도로를 8~10차선으로 넓히고 고가도로를 철거하는 대신 지하도로를 건설해 607㎞²의 공원과 90만㎡의 녹지조성 • 기존 고가도로가 있던 공간에는 약25만평의 녹지, 공원, 광장을 조성 - 고가 철거로 다운타운과 수변 지역이 직접 연결, 다운타운에서 그린웨이를 거쳐 바다(대서양)까지 연계 • 개통 후 효과 - 2005년 기준 차량 통행시간이 62% 감소 - 승객들은 연간 1억6600만 달러를 절감 효과 - 일산화탄소 배출도 12% 감소 - 고가 철거로 경관확보 수변 지역 개발유도

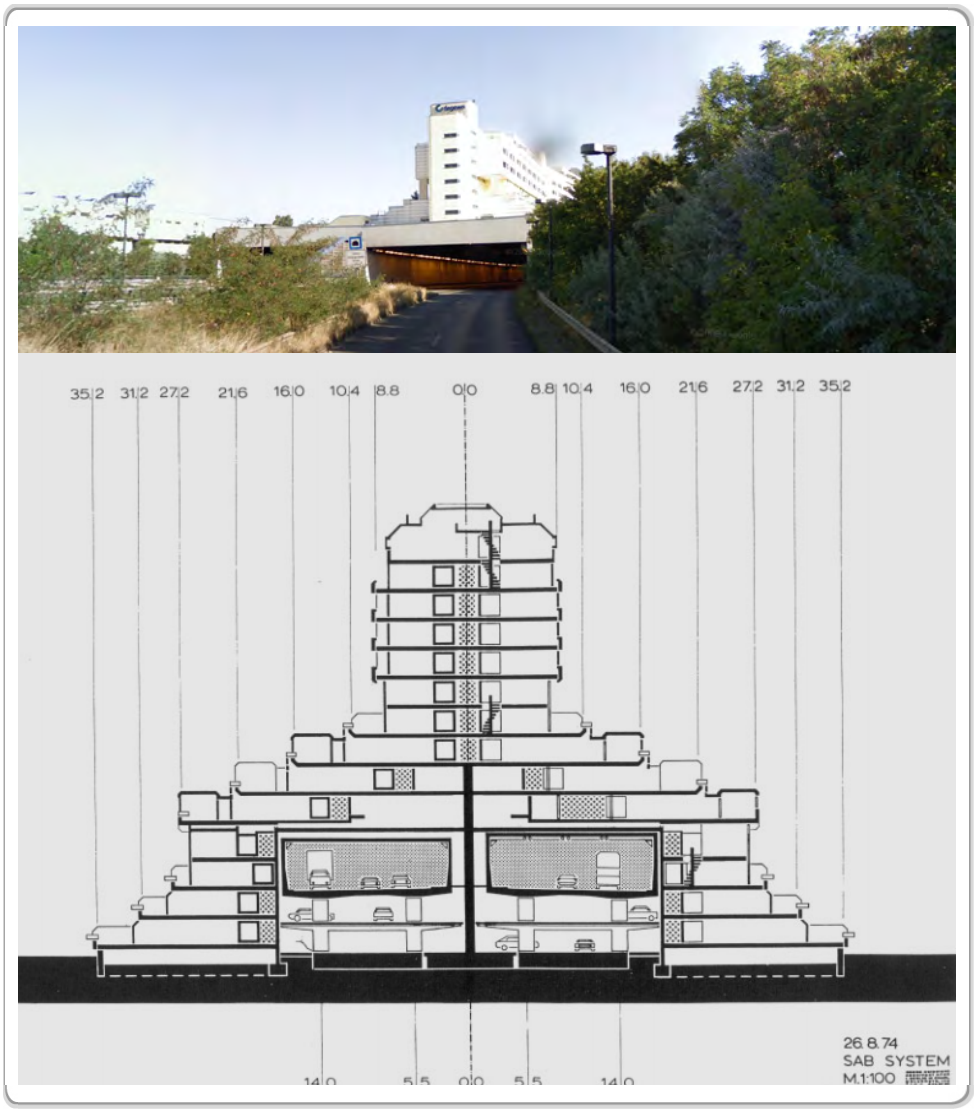
▶ 보스턴 빅딕 전경 전후비교

출처 : 김형보, 정대석,「도심재생을 위한 정비계획의 특성과 전략 : 보스톤 사례」, 한국자료분석학회

④ 독일 슈랑겐바더 슈트라쎄

위 치	• Schlangenbader ST. 79 14197 berlin, 독일
규 모	• 약 88,000㎡ (상업 : 400㎡, 주거 : 80,648㎡)
주관	• 설계 : Bertelsmann • 소유 : 베를린시
주요시설	• 고속도로(도시계획시설), 아파트(비도시계획시설)
내 용 및 시사점	• 슈랑겐바더 슈트라쎄에 있는 고속도로 상부를 활용하여 비도시계획시설인 아파트를 건설 • 도시계획시설과 비도시계획시설의 입체개발의 사례이며 토지의 효율적인 이용

▶ 독일 슈랑겐바더 슈트라쎄 (Schlangenbader straβ e) 전경 및 단면도

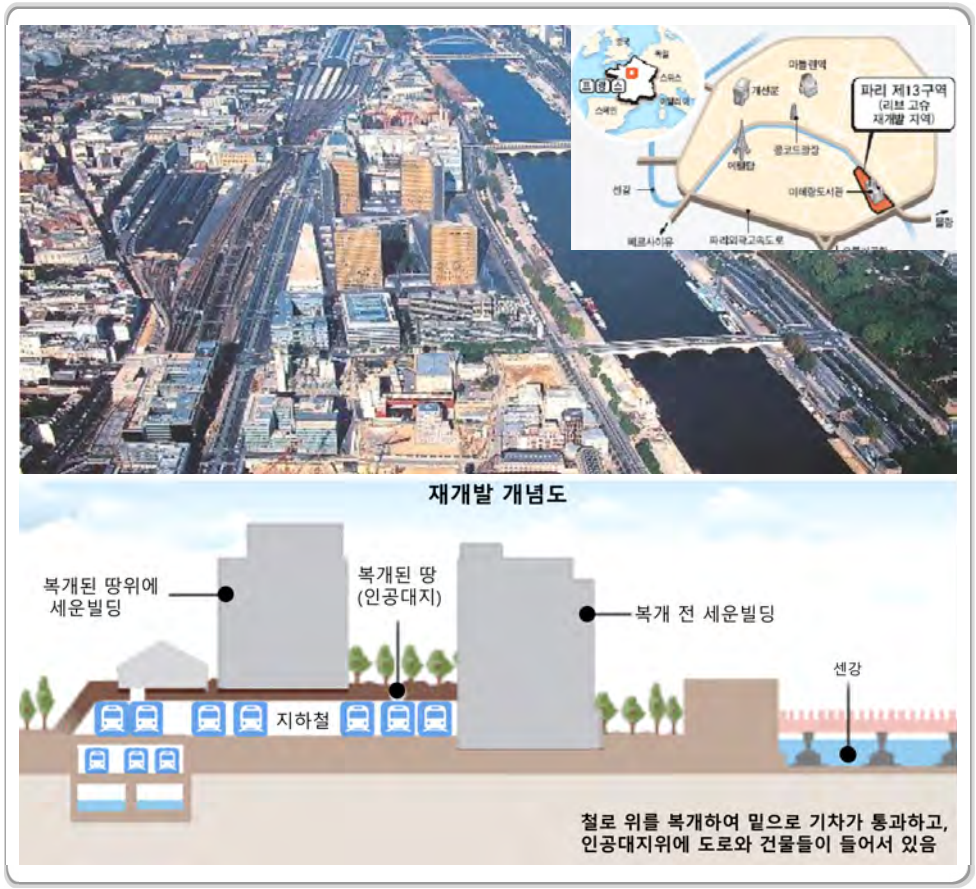


출처 : 고속도로 위에 지은 아파트, 슈랑겐바더 슈트라쎄 : 1981년 독일 베를린에 건설, 도로 건설 당시에 설계·시공 / CERIK저널 통권 제169호 소통권6호 / 김우영

⑤ 리브고슈

위 치	• 프랑스 파리 도심에서 남동쪽 2km에 위치 - 파리제 13구역(리브고슈 재개발지역, 기존 공업지역)
규 모	• 약 2,000,000㎡
주관	• 파리개발공사(57%), 프랑스 국영철도(20%), 중앙정부(5%), 파리광역시(5%), 민간(13%)
주요시설	•업무·상업(35%), 주거(30%), 교육시설(10%), 기반시설 (25%)
내 용 및 시사점	• 리브고슈는 기존 철도 이전부지를 활용하여 78,000천평의 인공지반을 조성하여 상부에는 공공시설을 설치하고 인접지에는 양호한 주거지를 조성 • 현재 인구 5천명에서 2만명으로 증가가 예상되며, 이전 예정인 교육시설에 의해 유동인구 9만명이 예상됨 • 지하의 철길을 이용하여 입체적으로 계획함으로써 협소한 도시공간을 효율적으로 활용하여 도시의 확대를 최소화 함 • 시민들과 환경단체를 중심으로 건축물, 녹지와 공원에 대한 의견을 수렴, 친인간, 친문화, 친환경정책을 수립하여 기존건축물과 환경을 살리면서 현대적인 기술을 도입하는 프랑스 재개발, 도시재생의 대표적 계획

▶ 리브고슈 전경 및 재개발 개념도



출처 : 익산시, http://blog.naver.com/hiksanin/

⑥ 프랑스 라데팡스(La defance)

위 치	• 파리 (북)서쪽 6km 지점에 위치
규 모	• 약 7,440,000㎡ (740ha)
주관	• 라데팡스 개발공사(EPAD)가 기반을 조성, 민간에서 건축
주요시설	• 공동주택, 보행광장, 오피스타운, 전철, 도로 등
내 용 및 시사점	• 중앙의 보행광장 주위로 다양한 지구(섹터)를 배치하는 계획구상 하에 오피스타운, 주거, 기타 등 3개의 지역으로 구분하여, 다기능 복합도시로 계획 • 인공지반 도입과 다층구조 교통여건을 활용하여, 파리 내 최단거리 접근지를 각종 교통수단(고속도로, 국도, 일반도로, 전철 등)으로 연결하는 입체 교통시스템을 갖춤 • 지하층을 활용하여 지역 교통망과 파리외곽교통을 분리시키고, 보행자만을 위한 전용데크(25만㎡)를 조성하고 보행자 동선을 완전히 분리하여 안전한 보행 활동공간을 제공하였는데, 이는 입체복합도시가 발전함에 따라, 보차분리가 점차적으로 이루어지는 도시의 미래 형태 제시

▶ 라데팡스 광장, 지하철역사 및 업무지역

출처 : 길경훈,「입체복합도시계획의 현황분석 및 발전방향 연구」, 인하대학교 대학원 도시계획학과

⑦ 릴(Euralille)역

위 치	• 파리북역에서 226km 떨어진 Flandres 지방의 수도 (100 Centre Commercial 59777 Euralille 프랑스)
규 모	• 약 1,200,000㎡ (120ha)
주관	• 릴시 및 관련 지자체(50.9%), 은행단(41.5%), SCETA 및 상공 회의소(7.6%)로 구성된 유라릴사
주요시설	• 상업시설, 업무시설, 컨벤션센터, 공원
내 용	• 고속철도 역사위에 각종 편의시설을 설치한 역세권 입체복합개발사업 • 고속철도의 역사개발은 이용객의 증가를 유발하여 업무 및 국제회의 도시로 발전하고 지역경제 활성화 유도

▶ 릴역 역세권 전경

출처 : http://shebelives.blog.me

Main Theme

Mixed-use Development of
Urban Planning Facilities

V. 정책의 변화

1. 제도개선 주요내용 (국토교통부, 보도자료, 2017.02.16)
2. 도시계획시설의 복합·입체 개발의 기대 및 과제

V. 정책의 변화

국내·외의 사례에서 시사하는 바와 같이 우라나라의 도시계획시설의 복합.입체개발은 개발방법 및 규모 등에서 다양성이 요청된다. 또 제도적인 면에서도 입체도로제도 등 세밀한 제도와 특히 가까운 일본 입체도시계획 제도와 같은 구체적 규제가 필요하다.

국토부는 '도로 공간의 입체적 활용을 통한 미래형 도시건설 활성화' 발표(2017. 2. 16.)를 통해 도로의 상공 및 지하 공간 개발을 본격화할 기반을 확립하기 위한 제도개선 추진하고 있다. 이러한 재도 개선은 도로공간을 활용한 창의적 도시 디자인, 도시공간의 효율적 활용이 가능해지고, 도로 상부와 하부에는 다양한 건축물 건설과 민간의 적극적인 참여의 유도를 위함이다.

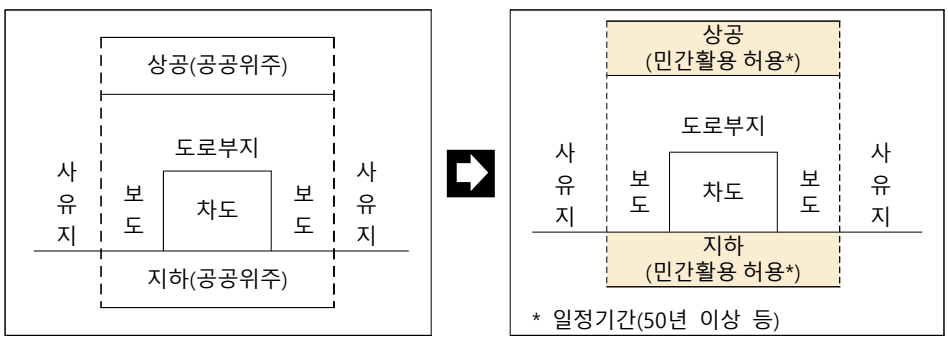
그동안 도로 공간은 사실상 공공에게만 개발이 허용되고 민간의 개발은 제한되어 공공의 영역으로만 여겨져 왔으나 앞으로는 도로 상공과 하부 공간에 민간이 문화.상업시설 등 다양한 개발이 가능하도록 도로에 관한 규제를 일괄적으로 개선한다. 이러한 규제 개혁을 통해 도시·건축 분야의 창의성이 증진되고, 도시경쟁력도 점차 강화될 것으로 전망하며, 이 과정에서 관련 산업이 창조적 디자인 산업으로 전환되어 새로운 부가가치를 창출할 것으로 기대한다. 또한, 개발이익을 환수하여 4차 산업혁명 대비를 위한 신산업 지원, 미래 통일 대비 재원 확충 등에 활용할 계획이다.

1. 제도개선 주요내용 (국토교통부, 보도자료, 2017.02.16)

1) 입체도로제도 도입

• 도로 공간의 민간개발 허용

그 간 도로부지는 국·공유지로서 도로 공간에는 지하상가와 같은 도시계획시설 위주로 개발이 허용되었으나, 앞으로 민간이 도로 공간에서 시설을 조성·소유하는 것이 가능해진다.



• **입체도로 개발제도 도입**

도시 공간 훼손 등 도로 공간의 무분별한 개발을 방지하기 위해, 입체도로 개발구역 제도를 도입하여 체계적, 효율적 도시 공간 활용을 유도한다.

• **도로공간활용 개발이익환수**

도로 공간을 이용하는 주체에 대한 특혜소지를 차단하고 개발의 형평성을 확보하기 위하여 '도로공간활용 개발이익환수금'을 신설한다. 또한, 사업 예정지 및 그 주변지역에 대한 철저한 부동산시장 모니터링을 시행하여, 부동산 시장을 안정적으로 관리해 나갈 계획이다.

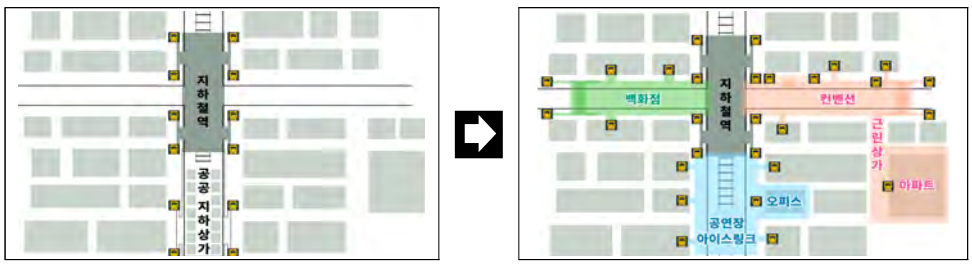
• **입체도로 안전관리제**

입체도로는 민간시설과 중첩되는 경우가 발생할 수 있어 공공 도로의 안전 및 유지관리가 저해될 우려가 있다. 이에 따라, 안전을 확보하기 위해 민간의 안전관리 의무 신설 등 안전관련 지침도 정비한다.

2) 도로+도시 : 입체적 공간 활용을 통해 도시를 더욱 창의적으로 재생

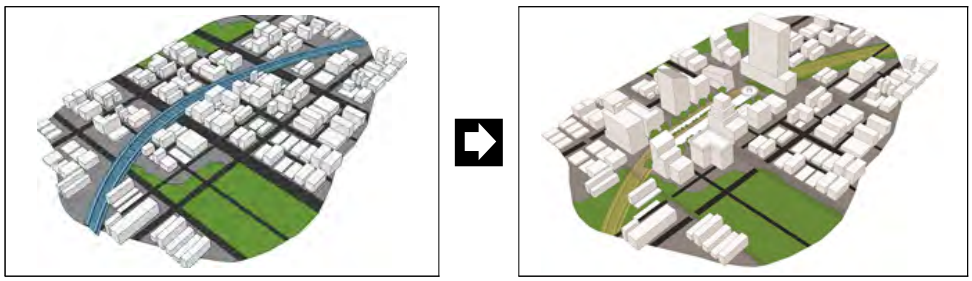
• **지하 공간 개발 활성화**

지하 공간 개발 활성화를 위해 상업, 문화, 업무시설 등 다양한 지하 공간 개발을 허용하고, 교통편의, 공간통합 등을 위해 인근 사유지 연계개발도 가능하도록 할 계획이다.



• **입체적 도시 형성**

철도, 도로망 등 개발시설을 지하에 배치하여 편리하고 안전한 보행중심 시가지가 될 수 있도록 지원한다.



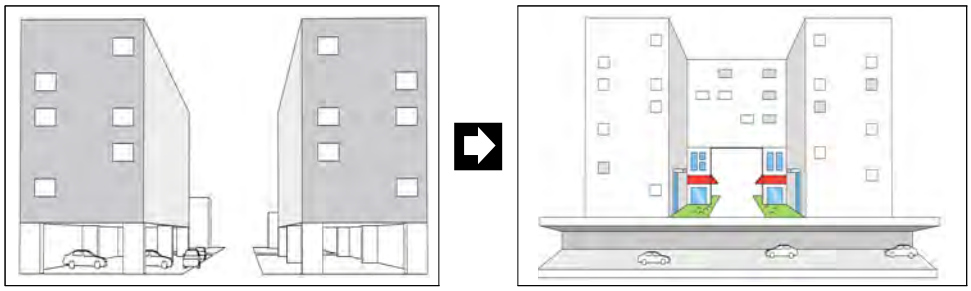
• **지원 방안**

이를 위해 입체도로를 통한 기반시설 확보규제 완화, 입체도로 활용사업에 대한 금융 지원, 도로 지하개발 가이드라인 마련 등을 추진한다.

3) 도로+주택 : 소규모 주택정비사업과 공동주택관리를 개선

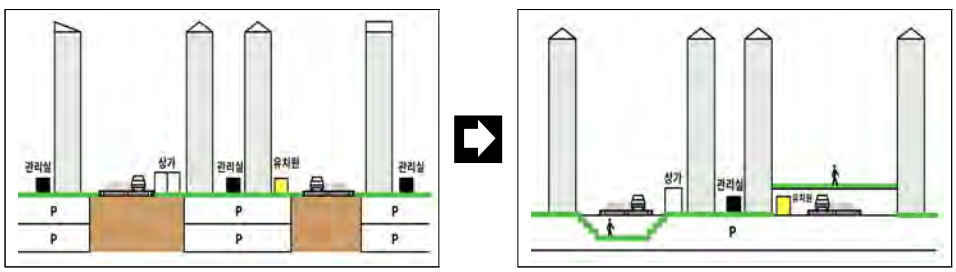
• **가로주택정비사업 개선**

현행 가로주택정비사업은 협소한 부지로 인해 주차 공간 확보, 보행환경 조성 등이 어려웠다. 입체도로 제도 도입으로 주차장 통합을 통해 쾌적한 주거환경이 조성되고, 도로 상공도 활용하여 저렴한 주택공급도 유도할 계획이다. 이를 활성화하기 위해 도로법 등 관계법령에 따라 도로 공간을 입체적으로 활용하여 개발하는 경우에는 4m 이상(8m 미만)의 도로가 통과하는 경우도 가로주택정비구역에 포함하고, 인근 주민이 함께 이용하는 공동이용시설을 설치하는 경우에는 용적률을 상향할 계획이다.



• **아파트 관리 개선**

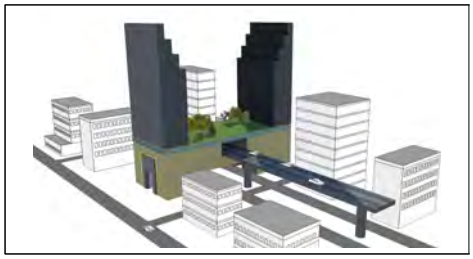
공동주택 공동관리제도는 8m 이상의 도로가 단지 사이에 있는 경우에는, 입주민이 원하더라도 공동관리를 적용하기 곤란한 실정이다. 이를 개선하기 위해 입체적 도로개발 등으로 인근 단지와 통행의 편리성, 안전성이 확보되는 경우에는 8m 이상 도로 등으로 구분되는 단지도 예외적으로 공동관리를 허용하도록 개선할 계획이다. 이에 따라 주민공동시설 공동이용이 가능하고, 관리비 절감 효과로 입주민의 주거만족도가 향상될 것으로 기대된다.



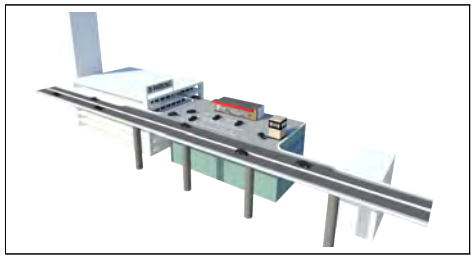
4) 도로+건축 : 융·복합을 통해 건축의 새로운 부가가치 창출

그 간 우리 건축은 도로의 경계에 갇혀 있었다. 이번 규제혁신을 통해 건축이 규제의 굴레에서 벗어나 창조적 디자인 산업으로 도약할 수 있는 기반을 마련한다. 예를 들면, 도로-건물 일체형 시설, 효율적인 공간 창출, 건축 간 연결 활성화, 도로 공간을 활용한 랜드마크 조성 등 다양한 창의적 건축이 가능해진다. 이를 위해 도로 상부에 건축이 가능하도록 관련 제도를 정비하는 한편, 입체 건축 경진대회 등도 개최하여 창의적 디자인과 아이디어가 촉진되도록 할 계획이다.

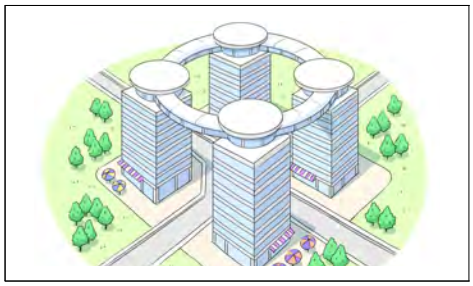
<도로-건물 일체화>



<건물옥상 간이휴게소>



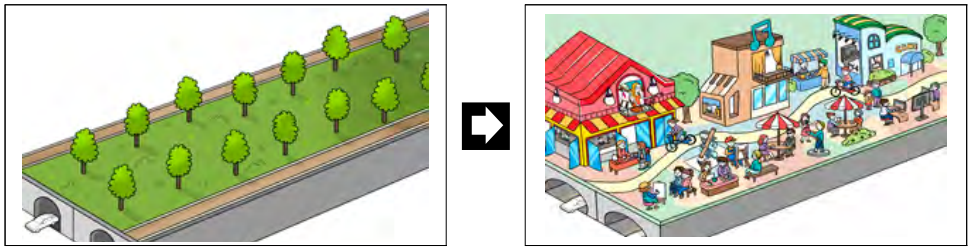
<건물간 연결 활성화>

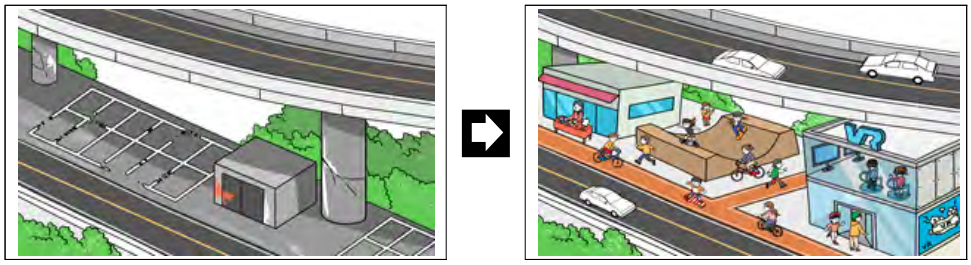


<도로공간 활용 랜드마크>

5) 도로+문화 : 도로 공간을 활용한 문화·관광 공간 조성

지하도로 상부공간에 공공시설뿐만 아니라 문화, 상업시설과 같은 복합공간이 조성될 수 있도록 문화관광 활용계획을 수립하도록 하고, 관련 기술 고도화도 추진한다. 또한, 용도가 제한되어 활용도가 낮았던 고가도로 하부공간은 지역 커뮤니티 공간으로 탈바꿈할 수 있도록 용도규제 형식을 네거티브 방식으로 마련하여 규제를 완화한다.





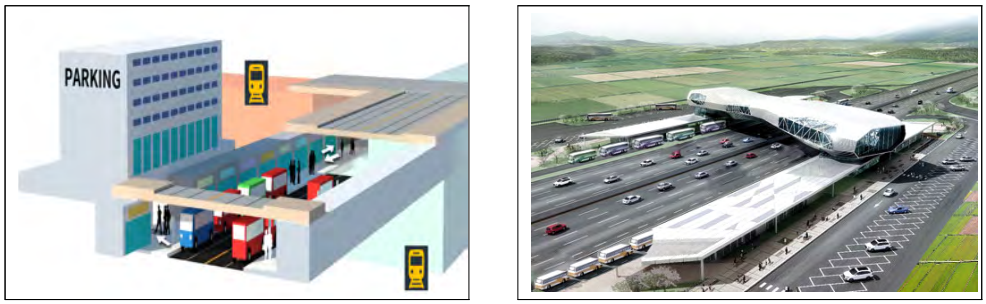
6) 도로+교통 : 도로 지하, 상공 공간을 활용한 환승시설 구축

• **지하 환승시설 개발**

대도시권은 환승시설 부족 등으로 대중교통 이용이 불편한 실정이다. 이에 따라, 도로 공간의 환승 거점을 활용해 환승시설을 조성하고, 상업시설 허용 등을 통해 사업성을 개선할 계획이다

• **상공형 환승시설 개발**

현재 고속도로는 대중교통과의 효과적 연계가 부족한 실정이다. 이에 따라, 고속도로 나들목, 요금소 공간 등을 활용한 환승시설 조성으로 다양한 수단과 환승체계를 구축할 계획이다



7) 개발이익 환수 및 활용

• **개발이익 환수**

도로공간의 개발·이용을 통하여 발생되는 개발이익은 적정하게 환수할 계획이다. 이를 위해, 민간과 공공이 윈-윈할 수 있도록 개발이익에 비례한 적정한 환수체계를 마련한다.

• **환수재원의 활용**

환수된 재원은 경제활력 제고와 4차 산업혁명 대비를 위해 도시재생과 도시.교통의 신산업 분야 등에 투자하고, 미래 도시·교통 학술연구 지원, 미래 통일 대비 재원 확충에도 활용할 계획이다.

2. 도시계획시설의 복합 · 입체 개발의 기대 및 과제

서울시에서는 이미 서부간선도로, 동부간서도로의 지하화 사업이 진행되고 있으며 최근 경부고속도로, 영동대로 지하화 사업에 큰 관심을 보이고 있다. 성남시는 2018년을 목표로 분당~수서간 고속도로의 지하화를 통한 공원화 사업 중이며, 이로 인한 도로소음 감소 및 주민들의 녹화공간, 체육시설, 휴식공간 등을 확보하게 되었다. 현재 진행 중인 대규모 도로 지하화 사업 및 상부 공원화사업은 수익 창출 구조는 없었지만 이번 국토부의 조치로 사업환경이 크게 개선될 것으로 전망된다.

특히 현재 이슈가 되고 있는 경부고속도로 지하화 사업의 경우 고속도로의 대규모 부속 토지(양재IC, 서초IC, 반포IC 등)의 개발, 경부고속도로와 인접한 대규모 부지(고속터미널, 화물터미널, 남부터미널 등) 개발, 상부공간의 보행공간, 공원.녹지와 연계한 상업거리와 문화시설 조성 등 민간의 적극적 참여 유도가 예상되어 진다.

그동안 도심을 관통하는 대규모 도로나 철도 등 교통인프라로 인해 도시주민의 생활권 및 지역문화 단절뿐만 아니라 지역의 발전의 저해 시설로 인식되어 왔다. 더불어 역사 및 환승시설, 터미널과 같은 시설은 상업시설로 천편일률적인 개발만 진행되고 있었다.

하지만 도로나 철도 등 기반시설의 지하화로 지상의 다양한 시설(주차장, 식당, 휴게소, 도서관, 주거시설 등)의 입체적 개발은 임대수익 증대와 기반시설의 운영비를 비롯한 공공비용의 보전으로 수익창출과 함께 일자리 증가 등 지역 재생의 선도 사업이 될 것이며 시민들의 공공시설에 대한 다양한 욕구가 충족 될 것이다.

더 나아가 공공토지의 효율적 이용, 공공시설의 경제적 관리.운영이 가능하게 될 것이다. 이러한 시민의 이용 및 관리운영 측면과 더불어 개발 가용지의 입체적 증가, 공공시설의 재개발의 양적 개발뿐만 아니라 공공시설의 시공 및 관리.운영 측면의 질적인 개발도 새로운 도시계획과 도시개발의 시장으로 성장하리라 예상된다.

앞으로 4차 산업에 적합한 융복합 도시계획시설의 개발은 인접부지의 연계개발, 다양한 방식의 입체적 개발과 함께 파리의 “La Defense", 보스턴의 "BIG DIG", 시카고의 "Central Area Action Plan", 로스엔젤리스의 “101Park” 등과 같이 도시의 랜드마크, 창의적 도시의 상징이 될 것이다.

이러한 기대효과와 함께 공적인 공간에 민간개발 참여를 유도함으로써 특혜 소지에 따른 우려의 목소리가 높은 것도 현실이다. 기존의 대규모 개발사업의 경우 개발이익 환수를 계획하였으나 기부채납 이외의 합리적인 개발이익 환수제도가 없는 실정이다. 그렇기에 합리적이고 효율적인 도시성장보다는 경제적 이익의 목적이 되는 개발형태로 변질되는 것을 막기 위한 제도적 장치가 필요하다.

도시계획가와 공공은 이러한 문제를 해결하기 위해 과밀화가 유발되는 시설(서비스), 수준 및 범위 등에 대한 기준을 설정하고, 이들의 입지가 인구 및 경제활동에 미치는 공간적 영향을 파악하여 규모, 밀도 등을 조절하는 제도적 장치를 마련하는데 초점을 두어야 할 것이다. 이 같은 제도적 장치는 개발환수 제도의 개발 투명성을 확보하여 민간의 적극적인 투자를 유도하게 될 것이다.

도시계획시설은 시민을 위한 공공시설이며, 시민은 이제 더 이상 단일기능의 공공시설을 원하지 않는다.

참고자료

· 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙. 국토교통부.

· 도시계획시설의 중복·복합화에 따른 운용기준. 서울시.

· 세운상가 일대 도시재생활성화계획(안). 2017. 서울시 도시계획위원회 심의.

· 민간운영 도시계획시설 관리방안 연구. 2014. 서울시.

· 입체도시계획의 활성화 방안 연구. 2001. 건설교통부

· 독일 입체도로제도에 관한 법령. 2006. 조상운. 인천발전연구원.

· 입체도시계획 활성화를 위한 제도개선 방안에 관한 연구. 2014. 임정호. 건국대학교 행정대학원.

· 홍콩 철도차량기지 입체복합개발을 활용한 주거지 사례 연구. 2014. 김두식. 대진대학교 대학원.

· 입체적 토지이용과 손실보상. 2015. 이상민. 서강대학교 대학원.

· 복합적 입체적 활용관련 법제도의 한계. 2013. 부동산 포커스 50p~60p. 차주영. 건축도시공간연구소.

· 입체복합시설의 매개공간적 특성을 고려한 광장설계 : 서울 마곡중앙광장을 중심으로. 2013. 이선미. 서울대학교 환경대학원.

· 입체도시계획시설의 입지결정요인에 관한 연구 : 경기도 의왕시 입체공원을 중심으로. 2012. 정요엘. 건국대학교.

· 입체복합개발을 위한 공공 입지여건 분석. 2012. 윤정중/이덕복. 토지주택연구원.

· 도시계획시설 중복결정의 유형별 분석을 통한 제도 개선 방안 연구. 2012. 문완식. 건국대학교.

· 역세권 입체도시계획 개발사례의 건축적 공공성에 관한 연구. 2010. 장시찬. 홍익대학교.

· 입체도시계획 활성화를 위한 계획기법 및 제도개선에 관한 연구. 2010. 이종원. 한양대학교.

· 토지의 입체적 공간개발을 위한 한국의 법제와 그 과제. 2010. 김민규.

· 입체복합도시계획의 현황분석 및 발전방향 연구 : 가정오거리 입체복합도시(루원시티) 사례연구. 2010. 길경훈. 인하대학교.

·「도심재생을 위한 정비계획의 특성과 전략 : 보스톤 사례」. 김형보/정대석. 한국자료 분석학회

· 고속도로 위에 지은 아파트, 슈랑겐바더 슈트라쎄. cerik 저널 통권 제169호 통권6호. 김우영

· 홈페이지 : 서울시, 서초구, 익산시

· 검색포털: https://wikimedia.org. https://www.naver.com. 네이버카페, 다음카페

VI. HAUD Works

■ 진행 PJ
- 용산구 한강로2가 2030 청년주택 개발사업 신축공사

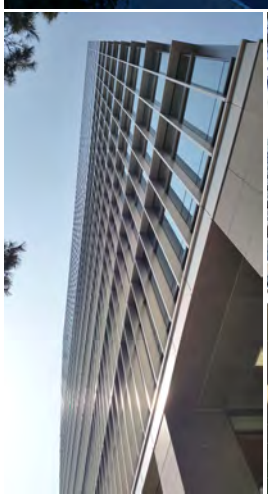
■ 준공 PJ
- 여의도 K-Tower 업무시설 신축공사

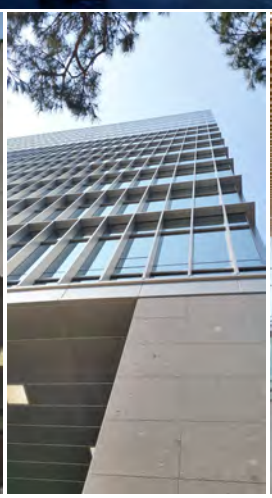
■ 진행 PJ
- 신촌 2030 청년주택 신축공사

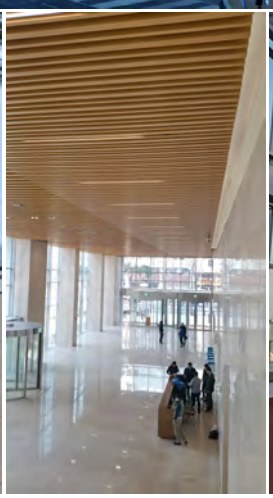
진행 PJ

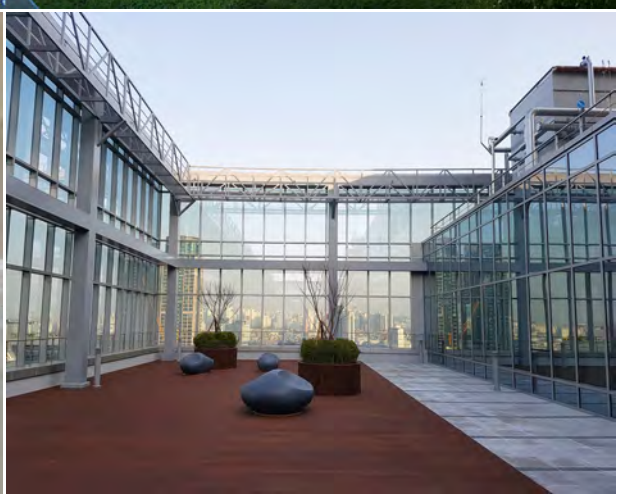
용산구 한강로2가 2030 청년주택 개발사업 신축공사

발주처 : 주식회사 용산피에프브이
서울시 용산구 한강로2가 2-350 일원
대지면적 : 7,037.20 ㎡
연면적 : 99,947.85 ㎡









준공 PJ

여의도 K-Tower 업무시설 신축공사

발주처 : KTB자산운용
서울시 영등포구 여의도동 45-1
대지면적 : 3,934.00 ㎡
연면적 : 47,362.10 ㎡

진행 PJ

신촌 2030 청년주택 신축공사

발주처 : (주)이랜드건설
서울시 마포구 창전동 19-8 일원
대지면적 : 4,218.00 ㎡
연면적 : 35,375.93 ㎡

H A U D R E P O R T no. 47

HAUD

HAUD REPORT는 도시건축 관련 실무진들이 모인 ㈜ 하우드 엔지니어링 종합 건축사 사무소에서 발간하는 도시건축 관련 종합 정보 제공지 [INFORMATION PROVIDER] 입니다.

본 Report를 통해 도시건축 Project를 수행하는 관련 실무자들에게 다양한 정보제공 및 교류의 장이 되었으면 합니다.

HAUD REPORT는 그간 도시건축 관련 법령 및 제도의 변화, 개발사업 실무에서 등장하는 주요 이슈를 위주로, 아래와 같이 출간되었습니다.

No. 1. 국토의 계획 및 이용에 관한 법령 주요내용
No. 2. 도시 및 주거환경 정비법 주요내용
No. 3. 도시개발법 개정(안) 주요내용
No. 4. 2020년 서울시 도시기본계획(안) 주요내용
No. 5. 2종 지구단위계획
No. 6. 민간개발(공동주택) 유형별 사업특성 및 주요 인허가 절차
No. 7. 합본호
No. 8. 도정법 및 주택법에 의한 단독주택 재건축사업
No. 9. 준공업지역 관련 법/제도 정리 및 향후전망
No. 10. 환지방식에 의한 도시개발사업의 이해
No. 11. 도시환경정비사업의 이해
No. 12. 도시재정비 촉진을 위한 특별법의 이해
No. 13. 도시계획과 개발의 새로운 패러다임
No. 14. 개발사업의 트랜드 변화
No. 15. 2008 부동산공법 개정과 정책 변화
No. 16. 도시건축 디자인변화의 흐름
No. 17. 도심 및 내부시가지개발의 논의와 실제
No. 18. 정비사업의 새로운 변화와 흐름
No. 19. 정부의 주택정책방향과 새로이 도입되는 주택개념들
No. 20 녹색성장시대의 도시개발과 건설산업의 전망
No. 21 친환경건축에 대한 5가지 화두(Green with Five Conversation)
No. 22 공공관리제도 도입 배경과 목적
No. 23 기성시가지 정비의 패러다임 변화
No. 24 부동산 침체기에 주목받는 상품들
No. 25 도시가 변하고 있다 : 새로운 도시계획시스템
No. 26 기술의 진화 BIM : BIM 현황 및 적용사례
No. 27 재해 · 재난에 대비한 도시건축적 대응방안
No. 28 2012 부동산 공법의 개정과 변화
No. 29 변화하는 도시 개념 -도시경관계획
No. 30 서울시 [우수디자인공동주택]과 디자인정책방향
No. 31 서울시 주거정책의 변화와 전망
No. 32 2013년 부동산정책의 변화와 전망
No. 33 준공업지역 개발의 제도적 변화
No. 34 주택개발사업 인허가 Guide Book
No. 35 공동주택 리모델링의 특성화 방안
No. 36 사례분석을 통한 서울시 실태조사의 이해
No. 37 지역경제 활성화 정책에 따른 산업단지의 개발 방향
No. 38 관광숙박시설 건립에 따른 특례 (서울시 기준)
No. 39 주거트랜드에 따른 커뮤니티 특화 방안
No. 40 주택정책에 따른 정비사업의 변화와 향후 전망분석
No. 41 블록단위 부동산 개발과 건축제도의 변화
No. 42 개발 사업으로서의 임대주택 (개발에서 관리까지)
No. 43 도시재생 유형 분석과 시사점 (국외사례를 중심으로)
No. 44 BIM 확산에 따른 건축시장의 변화
No. 45 기성시가지 지구단위계획구역 내 특별계획구역의 운영실태와 문제점에 대하여
No. 46 한시법(限時法)에 의한 부동산 개발

HAUD ENG 는 새로운 설계 조직을 요구하는 시대에 도시건축의 실무 전공인들이 모인 복합조직 입니다. 도시건축 분야의 전문적 지식과 경험을 통해 다양한 프로젝트 수행능력을 겸비하고 있으며, 특히 관련 Project 진행시 발생할 수 있는 문제점을 각 조직원들의 업무 협조를 통해 사전에 예측하여 해결할 수 있는 장점을 가지고 있습니다.

내용 및 배포문의 : Tel. 02.2140.4400

* 본 내용은 (주)하우드의 내부 연구 및 사례자료로서 실제 정책방향 또는 시행과 다소 상이할 수도 있습니다.

Company Name_
HAUD co. Ltd.
PMC HAUD co. Ltd.
(주) 하우드 엔지니어링 종합건축사 사무소

ADDRESS_
서울시 송파구 중대로25길 3-16 토목회관
Tel. 02.2140.4400 Fax. 02.3452.6610
3-16 Jungdae-ro 25-gil, Songpa-gu, Seoul, 05661, Korea

Home page_
www.haud.co.kr
E-mail_
admin@haud.co.kr.

등록사항
엔지니어링 활동주체:제 10-771호,
엔지니어링 진흥협회
건축사 사무소: 송파624
CM: 종합감리 등록번호 제5건258,
서울지방 국토 관리청
부설 연구소: 한국 산업 기술진흥 협회
제 19991173호

하우드 도시건축연구소
Institute of Urban Architecture

하우드 도시건축연구소Institute of Urban Architecture는 도시건축 정책 · 제도의 중장기적 발전방향 및 도시건축디자인의 선도적 기법 등을 검토, 연구하는 하우드 내의 전문연구그룹입니다.

Our Role 역할

시책, 국책연구원 등과 연계한 도시건축 학술용역의 수행
공공부문 이슈 프로젝트 참여, 수행을 통한 디자인, 기술력의 증진
민간부문 선도적 프로젝트에 대한 기본구상 및 타당성검토 수행
세미나, 포럼 등을 통한 관련 외부전문가와의 교류

Our Accomplishments 연구실적

도심지내 인프라와 연계한 밀도조정 및 활용방안 연구 (2007)
도시재생사업 3-4과제 연구용역 (2008)
서울시 U-명동/을지로2가 추진전략계획 (2008)
강남구 대중교통중심지 고밀복합개발 개발 타당성 검토 (2009)
단독주택의 정비유형 모델 개발 용역 (2009)
일반주택지 도시관리 및 개발방안 검토 용역 (2010)
민간토지 임차형 임대주택 사업모델 개발용역 (2012)
주민참여형 재생사업 지구단위계획 수립 (2012)
성남시 주민중심의 신도시재생 활성화 방안 용역 (2014)
천안도심 철도시설 재배치를 통한 발전방안 수립 연구 (2016)
송파구 핵심공간 도시전략수립 용역 (2017)

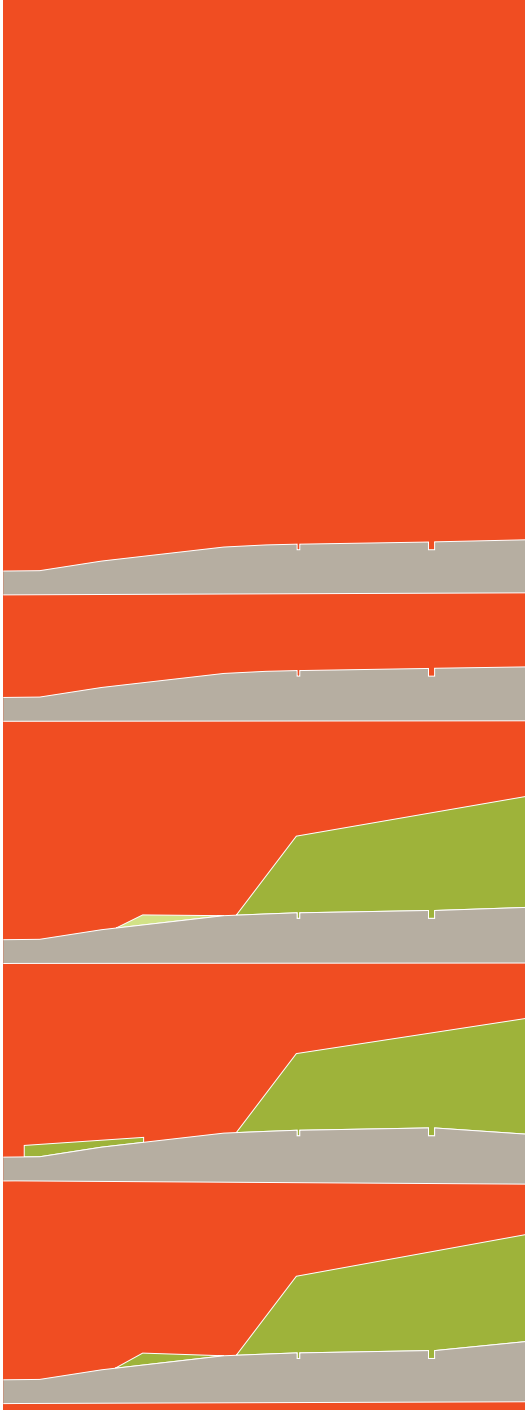
Team Organization 조직구성

- ■ 연구소장
  - ■ 운영위원회
  - ■ 외부 전문가 자문단
  - ■ 행정지원팀

■ 정책 · 제도 부문	■ 계획 및 디자인 부문	■ 기획 및 사업부문
국토도시계획 제도 연구	타당성검토 용역 수행	연구 및 사업기획
부동산 정책 연구	Masterplan 작성	사외 연계사업
학술용역 수행	디자인라이브러리 구축	특화사업 지원 및 수행

Contact 문의처

Tel. 02.2140.4486



2017.09. HAUDREPORT no.47.

HAUD co. Ltd.
PMC HAUD co. Ltd.
housing & site planning architecture urban design

3-16 Jungdae-ro 25-gil, Songpa-gu, Seoul, 05661, Korea
Tel. 02.2140.4400 Fax. 02.3452.6610
www.haud.co.kr