

가로단위 공간관리 수단으로서의 특별가로구역 제도 연구

'Streetside Special District'

: an Alternative for Integrated Planning of Street Environments

임유경 Lim, Yoo Kyoung  
이진민 Lee, Jin Min

( a u r i

AURI-기본-2013-3  
가로단위 공간관리 수단으로서의 특별가로구역 제도 연구  
'Streetside Special District'  
: an alternative for Integrated Planning of Street Environments

지은이: 임유경, 이진민  
펴낸곳: 건축도시공간연구소

출판등록: 제385-3850000251002008000005호  
인쇄: 2013년 10월 31일, 발행: 2013년 10월 31일  
주소: 경기도 안양시 동안구 시민대로 230, B-301  
전화: 031-478-9600, 팩스: 031-478-9609  
<http://www.auri.re.kr>  
가격: 29,000원, ISBN: 978-89-97468-77-5

\* 이 연구보고서의 내용은 건축도시공간연구소의 자체 연구물로서  
정부의 정책이나 견해와 다를 수 있습니다.

## 연구진

---

Ⅰ 연구책임	임유경 부연구위원
Ⅰ 연구진	이진민 연구원 이으뜸 연구인턴
Ⅰ 외부연구진	송준환 일본학술진흥원(JSPS) 특별연구원
Ⅰ 시뮬레이션	(주)스페이스텐 건축사사무소 박흥근 대표, 용석미 대리
Ⅰ 연구보조원	남지원, 배선희, 안누리, 양새이

---

Ⅰ 연구심의위원	유광흠 선임연구위원 심경미 부연구위원 김철중 국토교통부 건축정책과 서기관 신중진 성균관대학교 교수 이희정 서울시립대학교 교수
----------	---



## 연구요약

2013년 1월 국회에 제출된 「건축법」 일부개정법률안에서는 아름다운 도시경관의 창출을 위해 국토해양부장관 또는 허가권자가 미관지구 안의 일정한 도로의 구간을 특별가로구역으로 설정하여 가로시설물과 주위 건축물·광고물에 대한 종합적인 형태관리계획을 수립·관리할 수 있도록 제8장 ‘특별건축구역’ 내에 ‘특별가로구역’ 제도가(제77조의 2,3) 신설되었다. 본 연구에서는 ‘특별가로구역’ 제도 시행에 앞서 가로 단위 공간관리 필요성을 검토하여 제도 도입의 의미를 재정리하는 한편, 미관지구 지정 구역 가로환경 문제점 분석을 통해 유형별 개선방향을 제시하고 특별가로구역 제도 적용 시뮬레이션을 통해 제도 도입의 실효성을 검증하고 향후 운영방안을 제시하고자 하였다.

연구 2장에서는 관련 이론을 검토하고 가로공간 관리의 지향점 변화 경향을 파악하여 가로단위 공간관리의 의미를 정리하였다. 신시가지 개발보다 기성시가지의 관리와 재생이 중요시되면서 전통적인 용도지역제와 일률적인 규제 방식이 갖는 한계에 대한 비판이 제기되고 지역의 점진적인 변화를 유도하는 장소 중심 공간관리 제도에 대한 수요가 높아지고 있다. 이러한 배경 하에 도시 이미지를 창출하고 지역 활성화 촉매가 되며 근린생활의 중심지로서의 가로를 중심으로 공간을 관리하는 ‘가로단위 도시계획(street-based urbanism)’ 필요성이 제기되고 있다. ‘가로단위 공간관리’는 가로와 주변 건축물을 통합적으로 인식하여 도시계획과 건축설계의 경계를 넘어서는 통합적 공간 관리, 지역 현황에 근거하여 지역의 문제를 진단하고 이를 개선함으로써 지역 특성을 보존하고 창출하는 것을 의미한다. 이 때 공공과 민간부문 등 다양한 관련주체의 이해 관계를 조정하고 합의를 도출하는 과정이 전제되어야 하며, 조성 이후에도 지속적인 유지·관리가 필요하다.

3장에서는 기존의 도시건축규제 중에서 가로 단위 공간관리 관련 제도와 사업 현황을 계획체계, 규제내용, 제도운영 측면에서 분석하여 가능성과 한계를 밝혔다. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 지구적 규제 수단인 미관지구와 지구단위계획, 「경

관법」에 따른 경관협정, 「건축법」에 따른 특별건축구역과 가로구역별 최고높이제한 제도를 검토하였으며, 가로환경개선사업 추진 성과를 분석하였다. 분석 결과, ① 계획체계 측면에서는 제도 운영의 경직성, 지정 및 변경 절차의 복잡성, ② 규제 내용 측면에서는 불명확한 경계 및 구역 지정 기준, 광범위한 구역 지정, 기계적인 세부구역 구분, 획일적인 규제와 계획으로 인한 차별성 부족, ③ 규제 운영 측면에서는 공동개발을 전제로 한 공공공간 지침 설정으로 인한 실효성 부족, 사업 시행 후 유지·관리 부족으로 인한 실효성 저하 등의 문제를 지적하였다. 기존 제도 및 사업과 비교할 때, 특별가로구역은 가로중심의 소규모 공간에 대한 보다 유연한 관리 수단으로서 작동할 수 있다는 점에서 차별성을 갖는다고 볼 수 있다.

4장에서는 미관지구 지정 구역을 대상으로 가로환경 현황 조사를 통해 문제 유형을 구분하고 유형별 특성을 분석하였다. 가로 유형은 미관지구로 지정된 대로(A), 집단미관지구로 지정된 일반주거지역 내의 상업화된 가로(B), 근린생활가로(C)로 구분되며, 가로폭 원 등 물리적 특성과 가로변 건축물 주요 용도 분포에 따라 세분된다. 미관지구로 지정된 대로에서는 지구 지정에 의해 생겨나는 건축선 후퇴 공간 이용 현황 분석을 통해 이들 공간에 대한 통합적 관리 필요성을 제시하였으며, (일반주거지역 내) 상업 및 생활 가로에서는 건축제한에 의한 형태 왜곡, 저층부 공지 무단 점유로 인한 가로 경관 저해 등의 문제를 제기하고, 건축기준을 보다 유연하게 적용하여 건축계획을 합리화하는 한편 보행환경 개선 차원에서 건축선 지정 등 공적공간 관리 필요성을 제시하였다.

5장에서는 가로단위 공간관리 원칙으로 첫째, 문제유형별 맞춤형 공간관리, 둘째, 가로단위 공간관리 규칙 수립, 셋째, 가로의 미래상 제시와 민간부문의 자발적 참여를 제시하였으며, 앞서 구분한 문제유형별로 특별가로구역 제도 적용 방향을 제안하였다. 미관지구로 지정된 넓은 폭원의 도로에 대해서는 건축선 후퇴부에 대한 통합적인 관리계획 수립을 전제로 조정·공개공지 등 필지단위 건축기준을 배제·완화하여 건축선 후퇴부의 합리적 이용을 꾀할 수 있을 것이다. 또한 영업 공간 확대와 광고시설물 게시 등 가로공간 점유 수요가 높은 상업가로에 대해서는 도로높이제한·일조사선·건폐율 완화로 건축물 내부 공간의 효율적 이용을 유도함과 동시에 건축선 지정과 부속시설물 관리 등 공적공간에 대한 관리를 강화하는 방향으로 제도를 적용해야 할 것이다. 이와 같은 원칙으로 제도 적용 시뮬레이션을 진행한 결과, 공적공간 관리를 통해 보행 공간을 확보하고 가로환경 개선

효과를 얻을 수 있으며 특별가로구역에서의 건축기준 배제·완화를 통해 기존 도시구조 내에서 국지적 문제에 유연하게 대응할 수 있음을 확인하였다.

연구 결과를 바탕으로 특별가로구역 지정 대상을 구체화하고 공공성 확보를 위한 특별가로구역 ‘통합관리계획(가칭)’ 수립 방향을 제시하고, 관련 제도와 연계 시행 필요성을 제기하였다. 특별가로구역 지정 대상은 미관지구 내에서 ‘건축선 후퇴 부분에 대한 통합 관리가 필요한 지역’과 ‘상업가로 중 가로 활성화와 보행환경 개선이 필요한 지역’으로 구체화하였으며, 장기적 관점에서는 제도 적용 대상 지역을 미관지구 지정 구역 외의 일반 지역으로 확대하여 소규모 상업 또는 생활가로에 적용할 것을 제안하였다. 공공성 확보를 위해서는 특별가로구역 지정시 ‘통합관리계획(가칭)’을 수립하도록 시행령에서 규정하고 공적공간 조성 가이드라인과 건축기준 특례 적용 원칙, 구역 지정 이유와 기대효과 등을 계획에 포함할 것을 제안하였다. 마지막으로 제도 적용 효과를 높이기 위해서 지구단위계획(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」), 리모델링활성화구역, 건축선 지정 가능 구역, 건축협정(「건축법」) 등 다양한 지구적 규제 수단과 연계 시행할 것을 제안하였다.

특별가로구역 제도는 가로공간을 자동차 이용을 위한 ‘도로’가 아닌 지역 정체성을 드러내고 지역 생활의 중심이 되는 ‘가로’로 인식하고 지역 문제 진단을 바탕으로 맞춤형 공간관리 제도로서의 의미를 갖는다. 따라서 특별가로구역 제도에 의한 ‘가로단위 공간관리’는 가로의 물리적 환경뿐 아니라 공간 이용 특성, 주민·상인·방문자 등 관련 주체들의 수요 등을 충분히 고려해서 이루어져야 한다. 제도 적용 과정에서도 일방향적인 건축기준의 배제·완화만 이루어진다면 가로환경을 오히려 악화시키는 요인이 될 수 있으므로 공공성 확보를 위해 공적공간에 대한 통합적 관리가 전제되어야 하며, 이를 위해서는 관련 주체들 사이의 합의 형성이 필수적이라고 판단된다. 그러나 본 연구에서는 가로의 물리적 환경에 대한 분석과 개선 가능성에 초점을 맞춰 실태 조사와 시뮬레이션을 진행한 결과, 실제 현장에서의 합의 형성 과정이나 협정 등 기타 제도와 연계 가능성에 대한 검토가 미흡하였다.

기성시가지 관리와 재생의 중요성이 높아지고 용도지역별로 일률적으로 적용되는 도시계획 및 건축 규제가 지역 수요를 반영하는 데에 한계가 있다는 비판이 제기되면서 지역 특성에 따라 맞춤형 도시 관리를 위한 제도 유연화 요구가 점차 높아지고 있다. 소단위의 맞춤형 공간 관리를 위해서는 물리적 측면 뿐 아니라 사회적·경제적 측면에서 지역

문제에 대한 면밀한 진단이 선행되어야 할 것으로 판단된다. 본 연구에서의 가로환경 실태 조사와 특별가로구역 제도 적용에 의한 환경 개선 가능성 검토 결과를 바탕으로 유형별로 보다 면밀한 현황 진단, 그리고 구체적인 제도 실행 방안에 대한 후속 연구가 뒤따라야 할 것이다.

**주제어 :** 특별가로구역, 가로단위 공간관리, 가로유형

## 차 례

제1장 서 론 .....	1
1. 연구 배경 및 목적 .....	1
2. 연구 범위 .....	6
3. 주요 연구 내용 및 연구 방법 .....	7
4. 선행연구 현황 및 본 연구의 차별성 .....	10
5. 연구 추진과정 .....	14
제2장 가로단위 공간관리 : 주요 논점 .....	15
1. 이론 검토 .....	15
1) 기성시가지 재생 시대의 도시관리 방식 변화 .....	15
2) 지역 특성을 고려한 계획 구역(Design Area) 설정 방식에 대한 논의 .....	17
3) 가로 단위 도시계획(street-based urbanism), 장소 중심 규범(place-based norms) .....	18
2. 가로 공간관리의 지향점 변화 .....	20
1) 국외 논의 .....	20
2) 국내에서의 논의 .....	22
3) 가로단위 공간관리의 지향점 변화 경향 .....	27
3. 가로단위 공간관리의 의미 .....	28
1) 통합적 공간관리 : 공간을 통합적 시각에서 바라볼 필요 .....	28
2) 제도 유연화 : 도시계획과 건축설계 .....	29
3) 다양한 주체의 역할 조정 .....	30
4) 지속적인 운영 : 유지·관리 .....	31
5) 가로 유형화(classification) : 지역 특성 반영 .....	33

### 제3장 가로단위 공간관리 관련 제도 및 사업 분석 .....37

1. 제도 분석 개요 .....	37
1) 분석 목적 .....	37
2) 분석 대상 .....	37
3) 분석 틀 .....	39
2. 국내 제도 현황 .....	40
1) 계획체계 측면 .....	40
2) 규제내용 측면 .....	50
3) 제도운영 측면 .....	66
3. 기존 사업 분석 .....	70
1) 가로환경개선사업 개요 .....	70
2) 사업 시행 현황 .....	72
3) 사업 운영 분석 .....	85
4) 사업 성과와 한계 .....	86
5) 시사점 .....	87
4. 가로단위 공간관리에 있어서 기존 제도 및 사업의 한계 .....	88
1) 계획체계 측면 .....	88
2) 규제내용 측면 .....	88
3) 규제 운영 측면 .....	91
5. 특별가로구역 제도 현황 .....	92
1) 신설 배경 .....	92
2) 조문 현황 .....	92
3) 특별가로구역 제도 도입의 의미 .....	96

### 제4장 가로공간 문제유형 구분 및 유형별 특성 .....97

1. 실태조사 개요 .....	97
1) 조사 목적 .....	97
2) 조사 대상지 .....	97
3) 조사 항목 및 조사 방법 .....	99
2. 가로환경 현황 및 문제점 .....	101

1) 실태조사 대상지 개요 .....	101
2) 분석 대상 가로의 선정 .....	113
3) 대상지역 가로환경 현황 및 문제점 .....	118
4) 조사대상 가로환경 문제 특성 .....	122
3. 문제유형 구분 및 유형별 특성 .....	123
1) 문제유형 구분 기준 .....	123
2) 문제유형 도출 .....	124
3) 유형별 가로환경 현황 및 문제점 .....	128
4. 소결 .....	144

## 제5장 특별가로구역 실효성 검증 및 향후 운영방안 제시 .....147

1. 가로단위 공간관리 원칙 .....	147
1) 문제유형별 맞춤형 공간관리 : 가로특성별 개선방향 설정 .....	147
2) 가로단위 공간관리 규칙 수립 : 가이드라인 제시 .....	148
3) 가로의 미래상 제시 : 민간부문의 자발적 참여 유도 .....	148
2. 문제유형별 개선방향 .....	149
3. 제도 실효성 검증을 위한 시뮬레이션 .....	150
1) 시뮬레이션 개요 .....	150
2) 시뮬레이션 I -1 : 유형 A(미관도로) - 방이동 백제고분로 .....	152
3) 시뮬레이션 I -2 : 유형 A(상업가로) - 창천동 연세로 .....	158
4) 시뮬레이션 II -1 : 유형 B(상업가로) - 창천동 연세로5가/연세로7안길 .....	164
5) 시뮬레이션 III -1 : 유형 C(근린생활가로) : 방이동 위례성대로 18길 .....	172
6) 시뮬레이션 III -2 : 유형 C(근린생활가로) - 신사동 압구정로 4길 .....	178
4. 시뮬레이션 결과 요약 .....	184
5. 특별가로구역 운영방안 제시 .....	187
1) 지정 대상 구체화 .....	187
2) 공공성 확보 방안 마련 .....	191
3) 지역 특성에 맞는 맞춤형 운영 및 타 제도와의 연계 시행 .....	194

제6장 결 론 .....	197
1. 연구 성과 및 정책 제언 .....	197
1) 연구 성과 .....	197
2) 정책 제언 .....	199
2. 연구의 한계 및 향후 연구과제 .....	200
참고문헌 .....	201
summary .....	207
부록. 가로환경 실태조사 .....	209

## 표차례

[표 1-1] 주요 선행연구 및 본 연구와의 차별성 .....	12
[표 2-1] 미국 덴버(Denver)시의 용도지역 변화(1923~1994) .....	16
[표 2-2] 가로공간 관련 논의 시대별 흐름 변화 .....	22
[표 2-3] 주민과의 협의를 통한 도시공간 관리 방향 수립 사례 .....	30
[표 2-4] 지역 주체의 지속적 협의 통한 환경개선 및 운영·관리방안 사례 .....	31
[표 2-5] 국내 제도연구에서의 가로유형 구분 .....	34
[표 2-6] 가로유형별 도시공간 관리 사례 .....	35
[표 3-1] 선행연구를 위한 관련 제도 및 사업 분석 틀 .....	39
[표 3-2] 경관협정의 절차 및 관련 주체 .....	45
[표 3-3] 지구단위계획 지정 대상 .....	48
[표 3-4] 서울시 환경정비형 지구단위계획 지정 현황 .....	51
[표 3-5] 경관협정 사례 개요 .....	53
[표 3-6] 공공주도 특별건축구역 지정 현황 .....	54
[표 3-7] 서울시 가로구역별 높이제한 지정 현황(2010.4.29 기준) .....	55
[표 3-8] 미관지구의 행위제한 규제 사항 .....	57
[표 3-9] 지구단위계획 중 토지이용 및 시설에 관한 계획 .....	58
[표 3-10] 지구단위계획 중 획지 및 건축물 등에 관한 계획 .....	58
[표 3-11] 경관협정대상 분류 .....	59
[표 3-12] 미관지구의 지정 목적 .....	61
[표 3-13] 미관지구 내에서의 건축제한(서울시) .....	61
[표 3-14] 서울시 환경정비형 지구단위계획 주요 밀도 규제사항 기준 .....	62
[표 3-15] 지구단위계획 기획추진 체계 .....	66
[표 3-16] 경관협정 수립 매뉴얼에 따른 참여주체별 역할분담 .....	67

[표 3-17] 경관협정사업의 참여주체 .....	67
[표 3-18] 실제 지구단위계획 용역 기간 및 용역비 현황 .....	68
[표 3-19] 경관협정사업의 소요예산 및 자원 .....	69
[표 3-20] 걷고싶은 거리만들기 사업 대상지 .....	72
[표 3-21] 걷고싶은 거리만들기 사업 대표사례 : 홍대 앞 걷고 싶은 거리 .....	74
[표 3-22] 민간부분과 공공부분의 사업 범위 .....	75
[표 3-23] 가로환경정비형 지구단위계획 대표사례 : 이대 앞 찾고싶은 거리 .....	76
[표 3-24] 디자인서울거리 사업 대상지 .....	78
[표 3-25] 디자인서울거리 사업 대표사례 : Digital Media Street(U-Street) 강남대로 .....	79
[표 3-26] 간판이 아름다운 거리 조성사업 대상지 .....	80
[표 3-27] 간판이 아름다운 거리 조성사업 대표사례 : 종로업그라운드 프로젝트 .....	81
[표 3-28] 공공디자인 시범도시 조성사업 대상지 .....	82
[표 3-29] 공공디자인 시범도시 조성사업 대표사례 : 광복로 시범가로사업 .....	83
[표 3-30] 가로환경개선사업 대표사례 공간적 범위 .....	84
[표 3-31] 건축법 입법예고안(2012.03.14)의 특별가로구역 관련 조문 현황 .....	92
[표 3-32] 건축법 개정 국회제출안(2013.01.18)의 특별가로구역 관련 조문 현황 .....	93
[표 3-33] 특별가로구역 중 특별건축구역 조항 준용 현황 .....	93
[표 3-34] 입법예고안(2012.3.14) 국회제출안(2013.01.18) 특별가로구역 관련 조문 비교 .....	94
[표 4-1] 실태조사 대상지 개요 .....	98
[표 4-2] 실태조사 일반현황조사 항목 .....	99
[표 4-3] 가로환경 현장실태조사 항목 .....	100
[표 4-4] 신촌 일대 토지구획정리사업지구 개요 .....	101
[표 4-5] 신촌지구 제1종지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요 .....	102
[표 4-6] 신사동 일대 토지구획정리사업지구 개요 .....	104
[표 4-7] 영동지구 토지구획정리사업 지구규모 .....	104
[표 4-8] 압구정로변 지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요 .....	105
[표 4-9] 화양동 일대 토지구획정리사업지구 개요 .....	107
[표 4-10] 화양지구 토지구획정리사업 지구규모 .....	107
[표 4-11] 건대입구역지구 제1종지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요 .....	108
[표 4-12] 방이동 일대 토지구획정리사업지구 개요 .....	110

[표 4-13] 잠실·가락지구 토지구획정리사업 가구규모 .....	110
[표 4-14] 방이·위례성길·올림픽로 제1종지구단위계획구역 및 미관지구 개요 .....	111
[표 4-15] 신촌 일대 분석 대상가로 .....	114
[표 4-16] 신사동 일대 분석 대상가로 .....	115
[표 4-17] 화양동 일대 분석 대상가로 .....	116
[표 4-18] 방이동 일대 분석 대상가로 .....	117
[표 4-19] 신사동 압구정로 4길 건축물 형태 왜곡 및 발코니 불법 증축 현황 .....	118
[표 4-20] 창천동 연세로 매대테라스입간판 설치 현황 .....	119
[표 4-21] 창천동 연세로 7안길 저층부 불법 구조물 증축 현황 .....	119
[표 4-22] 화양동 동일로 22길 실외기 및 쓰레기통 설치 현황 .....	120
[표 4-23] 화양동 능동로 보도 위 노점 설치 현황 .....	120
[표 4-24] 방이동 위례성대로 보도 및 건축선 후퇴부 현황 .....	121
[표 4-25] 신사동 압구정로(2) 보도공간까지 침해한 건축선 후퇴부 불법주차 .....	121
[표 4-26] 가로환경 문제유형 구분 기준 매트릭스 .....	124
[표 4-27] 실태조사대상 가로의 가로환경 문제유형 도출 .....	126
[표 4-28] 업무·주상복합 용도 미관지구 지정 대로 현황 및 문제점 : 방이동 위례성대로 .....	129
[표 4-29] 업무·주상복합 용도 미관지구 지정 대로 현황 및 문제점 : 방이동 위례성대로 .....	130
[표 4-30] 업무·주상복합 용도 미관지구 지정 대로 현황 및 문제점 : 방이동 백제고분로 .....	131
[표 4-31] 상업용도로 이루어진 미관지구 지정 대로 현황 및 문제점 : 창천동 연세로 .....	133
[표 4-32] 상업용도로 이루어진 미관지구 지정 대로 현황 및 문제점 : 신사동 압구정로 (2) .....	134
[표 4-33] 상업용도로 이루어진 미관지구 지정 대로 현황 및 문제점 : 화양동 능동로 .....	135
[표 4-34] 일반주거지역 내 상업화된 가로의 현황 및 문제점 : 창천동 연세로 7안길 .....	137
[표 4-35] 일반주거지역 내 상업화된 가로의 현황 및 문제점 : 신사동 압구정로 4길 .....	138
[표 4-36] 일반주거지역 내 근린생활가로의 현황 및 문제점 : 방이동 위례성대로 18길 .....	141
[표 4-37] 일반주거지역 내 근린생활가로의 현황 및 문제점 : 방이동 위례성대로 16길 .....	142
[표 5-1] 특별가로구역 실효성 검증 시뮬레이션 대상 가로 .....	150
[표 5-2] 방이동 백제고분로 시뮬레이션 대상지 개요 .....	152
[표 5-3] 방이동 백제고분로 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안 .....	153
[표 5-4] 방이동 백제고분로 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과 .....	155
[표 5-5] 방이동 백제고분로 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도 .....	156

[표 5-6] 방이동 백제고분로 특별가로구역 제도 적용 전후 건축 규모 비교 .....	157
[표 5-7] 창천동 연세로 시뮬레이션 대상지 개요 .....	158
[표 5-8] 창천동 연세로 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안 .....	160
[표 5-9] 창천동 연세로 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과 .....	161
[표 5-10] 창천동 연세로 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도 .....	162
[표 5-11] 창천동 연세로 특별가로구역 적용 전후 건축 규모 비교 .....	163
[표 5-12] 창천동 연세로 7안길 시뮬레이션 대상지 개요 .....	164
[표 5-13] 창천동 연세로 7안길 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안 .....	166
[표 5-14] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과 .....	167
[표 5-15] 연계 제도 검토 1 : 서울시 리모델링 활성화구역 .....	168
[표 5-16] 연계 제도 검토 2 : 대중교통 전용지구 .....	169
[표 5-17] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도 .....	170
[표 5-18] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 적용 전후 건축 규모 비교 .....	171
[표 5-19] 방이동 위례성대로 18길 시뮬레이션 대상지 개요 .....	172
[표 5-20] 방이동 위례성대로 18길 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안 .....	173
[표 5-21] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과 .....	175
[표 5-22] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역제도 적용시 건축물배치와 가로투시도 .....	176
[표 5-23] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역제도 적용 전후 건축 규모 비교 .....	177
[표 5-24] 신사동 압구정로 4길 시뮬레이션 대상지 개요 .....	178
[표 5-25] 신사동 압구정로 4길 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안 .....	179
[표 5-26] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과 .....	181
[표 5-27] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역제도 적용시 건축물배치와 가로투시도 .....	182
[표 5-28] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 적용 전후 건축 규모 비교 .....	183
[표 5-29] 시뮬레이션 대상지 특별가로구역 적용 전후 용적률 비교 요약 .....	186
[표 5-30] 특별가로구역 지정 대상 구역 관련 건축법 시행령(안) .....	187
[표 5-31] 특별가로구역 지정 대상 구역 관련 건축법 개정(안) .....	188
[표 5-32] 근린생활가로 가로계획 사례 : 일본 모토마치나카토오리 가로유도지구 지구계획 .....	189
[표 5-33] 특별가로구역 지정시 필요 자료 관련 건축법 시행령(안) .....	191
[표 5-34] 공공성 확보를 위한 가로관리계획 사례 : Hercules 가로경관 유도형 지구계획 .....	192
[표 5-35] 가로공간 관리 제도 연계 시행 사례 : 일본의 가로공간 관리 제도 활용 .....	194

## 그림차례

[그림 1-1] 총인구 및 인구성장률(e-나라지표) .....	2
[그림 1-2] 경제성장률(실질GDP성장률) 추이 .....	2
[그림 1-3] 국내 정책동향 변화와 규제 관련 논의의 흐름 .....	3
[그림 1-4] 기존 건축물 규제방식의 한계에 따른 특별가로구역 도입 배경 .....	5
[그림 1-5] ‘가로공간’ 의 단면적(sectional) 범위 .....	6
[그림 1-6] 현행 제도의 분석틀 .....	8
[그림 1-7] 가로유형별 문제점 및 개선방향 도출 프로세스 및 연구방법 요약 .....	9
[그림 1-8] 주요 연구내용 및 연구방법 총괄 .....	9
[그림 1-9] 연구흐름도 .....	14
[그림 2-1] 상호 연계 계획(Interlocking urbanism)을 설명하는 다이어그램 .....	19
[그림 2-2] 가로단위 도시계획(Street-based urbanism)을 설명하는 다이어그램 .....	20
[그림 2-3] 가로경관 관련 시대별 논의 변화 .....	24
[그림 2-4] 재생 관련 시대별 논의 변화 .....	25
[그림 2-5] 보행 관련 시대별 논의 변화 .....	26
[그림 2-6] 가로환경 관련 시대별 논의 변화 .....	27
[그림 2-7] 공공디자인 관련 시대별 논의 변화 .....	27
[그림 2-8] 가로공간 구성요소, 전통적 vs. 근대적인 도로와 건축물 배치 .....	28
[그림 2-9] 모더니즘에서의 분야별 분리, 디자인 관련 분야들 사이의 중첩 또는 보이드로서의 가로공간 .....	29
[그림 3-1] 가로단위 공간관리 분석대상 국내 제도 및 관련 법체계 .....	38
[그림 3-2] 분석대상 국내 제도 도입 연혁 .....	38
[그림 3-3] 미관지구와 지구단위계획의 법적 체계 .....	40
[그림 3-4] 경관계획의 법적 체계 .....	41

[그림 3-5] 특별건축구역의 법적 체계 .....	42
[그림 3-6] 가로구역별 건축물 최고높이제한의 법적 체계 .....	43
[그림 3-7] 미관지구 지정 절차 및 결정권자 .....	43
[그림 3-8] 지구단위계획구역 지정 절차 및 결정권자 .....	44
[그림 3-9] 경관협정 지정 절차 및 결정권자 .....	45
[그림 3-10] 특별건축구역의 지정 절차 및 결정권자 .....	46
[그림 3-11] 가로구역별 건축물 최고높이 제한의 지정 절차: 수립내용 .....	47
[그림 3-12] 가로구역별 건축물 최고높이 제한의 지정 절차 : 지정권자 .....	47
[그림 3-13] 환경정비형 지구단위계획 사업 면적 비교 .....	52
[그림 3-14] 경관협정 사업 면적 비교 .....	53
[그림 3-15] 특별건축구역 면적 비교 .....	54
[그림 3-16] 특별건축구역 작동 체계 및 건축법 배제·완화 조항 .....	60
[그림 3-17] 중심지 높이위계 개념도 .....	64
[그림 3-18] 평균도로폭원 및 이면가로구역 기준높이 산출개념 .....	64
[그림 3-19] 가로환경개선사업의 연혁 .....	71
[그림 3-20] 가로환경개선사업의 추진절차 .....	71
[그림 3-21] 가로환경개선사업 대표사례 가로연장 비교 .....	85
[그림 3-22] 관련 제도 계획체계 및 지정 절차 비교 .....	88
[그림 3-23] 제도·사업별 구역 지정 면적 비교 .....	90
[그림 3-24] 특별건축구역과 특별가로구역 지정 절차 .....	96
[그림 4-1] 실태조사 대상지역 .....	98
[그림 4-2] 대현지구 사업범위 .....	101
[그림 4-3] 신촌 일대 도시계획 연혁 .....	102
[그림 4-4] 신촌 일대 용도지역·지구·지구단위계획구역 현황 .....	103
[그림 4-5] 영동1지구 토지구획정리사업범위 .....	104
[그림 4-6] 영동1지구 내 대상지역 가구구조 .....	104
[그림 4-7] 신사동 일대 도시계획 연혁 .....	105
[그림 4-8] 신사동 일대 용도지역·지구·지구단위계획구역 현황 .....	106
[그림 4-9] 화양지구 토지구획정리사업 범위 .....	107

[그림 4-10] 화양지구 내 대상지역 가구구조 .....	107
[그림 4-11] 화양동 일대 도시계획 연혁 .....	107
[그림 4-12] 화양동 일대 용도지역 · 지구 · 지구단위계획구역 현황 .....	109
[그림 4-13] 잠실지구 토지구획정리사업범위 .....	110
[그림 4-14] 잠실지구 내 대상지역 가구구조 .....	110
[그림 4-15] 방이동 일대 도시계획 연혁 .....	110
[그림 4-16] 방이동 일대 용도지역 · 지구 · 지구단위계획구역 현황 .....	112
[그림 4-17] 가로환경 문제유형 구분 기준간의 관계 .....	125
[그림 4-18] 실태조사 대상가로 분류 .....	127
[그림 4-19] 미관지구로 지정된 대로(유형A) 해당가로 .....	128
[그림 4-20] 일반주거지역 내 상업화된 가로(유형B) 해당가로 .....	136
[그림 4-21] 일반주거지역 내 근린생활가로(유형C) 해당가로 .....	140
[그림 4-22] 가로환경 문제의 공간적 구분 .....	144
[그림 4-23] 공간범위에 따른 유형별 문제점 .....	146
[그림 5-1] 문제유형별 개선방향 설정 .....	149
[그림 5-2] 방이동 백제고분로 기존 건축물 배치 현황 .....	153
[그림 5-3] 방이동 백제고분로 특별가로구역 적용 전후의 가로변 이미지 개념도 .....	154
[그림 5-4] 방이동 백제고분로 동측(180번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화 .....	157
[그림 5-5] 방이동 백제고분로 서측(150번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화 .....	157
[그림 5-6] 창천동 연세로 기존 건축물 배치 현황 .....	159
[그림 5-7] 창천동 연세로 특별가로구역 적용 전후의 가로변이미지 개념도 .....	161
[그림 5-8] 창천동 연세로 동측(9, 31번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화 .....	163
[그림 5-9] 창천동 연세로 서측(31,33번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화 .....	163
[그림 5-10] 창천동 연세로 7안길 기존 건축물 배치 현황 .....	165
[그림 5-11] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 적용 전후 비교 개념도 .....	167
[그림 5-12] 창천동 연세로 7안길 동측(31,33번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 비교 .....	171
[그림 5-13] 창천동 연세로 7안길 서측(52,57번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 비교 .....	171
[그림 5-14] 방이동 위례성대로 18길 기존 건축물 배치 현황 .....	173
[그림 5-15] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 적용 전후 가로변 이미지 .....	175

[그림 5-16] 방이동 위례성대로18길 동측(186번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화	....177
[그림 5-17] 방이동 위례성대로18길 서측(187번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화	....177
[그림 5-18] 신사동 압구정로 4길 기존 건축물 배치 현황	.....179
[그림 5-19] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 적용 전후 가로변이미지	.....181
[그림 5-20] 신사동 압구정로 4길 북측(525번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화	.....183
[그림 5-21] 신사동 압구정로 4길 남측(523,254번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화	183

## 제1장 서 론

1. 연구 배경 및 목적
2. 연구 범위
3. 주요 연구 내용 및 연구 방법
4. 선행연구 현황 및 본 연구의 차별성
5. 연구 추진과정

### 1. 연구 배경 및 목적

#### 1) 연구 배경

##### □ 신개발 수요 감소 및 기성시가지의 관리·재생 필요성 증가

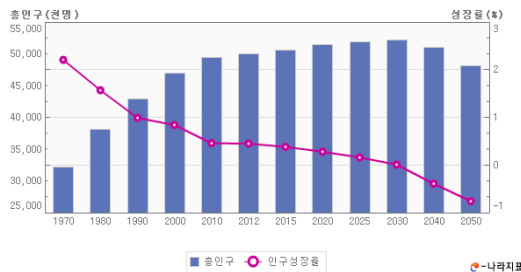
1960~70년대 이후 우리나라 도시·건축 정책은 급속한 도시화에 따른 도시 인구 증가, 생활의 근대화, 경제 성장에 따른 시가지 확장과 주택공급 수요에 대응하기 위해 신시가지 개발과 기성시가지의 대규모 재개발·재건축에 초점이 맞춰져 있었다. 1960년대 이후 지속적으로 주택 대량공급 정책을 추진한 결과 2008년부터는 (신)주택보급률<sup>1)</sup>이 전국 평균 100%를 상회하게 되었다.

그러나 출산율 저하로 인구 성장 속도가 느려지고 경기 침체가 장기화되면서 도시계획 및 건축정책 방향은 변화하고 있으며, 도시의 양적 팽창에 대한 필요성과 신개발 수요는 감소하고 있다. 통계청에서는 우리나라의 인구성장률이 지속적으로 감소하여 2030년 이후부터는 마이너스 성장으로 전환되고 총인구는 2030년 52,160,000명을 기점으로 감소할 것으로 예측하고 있다<sup>2)</sup>. 경제성장률 역시 연도별 차이는 있으나 1970년대 이후 전반

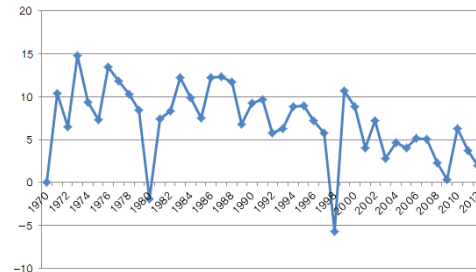
1) 주택보급률은 일반가구수에 대한 주택수의 백분율(주택수/일반가구수×100)로 정의되는데, 신주택보급률은 기존 주택보급률의 보완을 위하여 주택수에 다가구분거처를 반영하고, 가구수는 1인가구를 포함한 일반가구로 대체한 통계수치임. 국토해양부 자료 참조.

2) 통계청(2012), “장래인구추계 : 2010-2060”, 「한국통계진흥원」 참조.

적으로 감소 추세에 있다. 이러한 인구사회학적·경제적 여건 변화를 고려할 때, 기성시가지에 대한 효율적인 관리와 점진적인 재생의 중요성은 지속적으로 증가할 것으로 예측할 수 있다.



[그림 1-1] 총인구 및 인구성장률(e-나라지표)  
※ 자료 출처 : 통계청



[그림 1-2] 경제성장률(실질GDP성장률) 추이  
※ 자료 출처 : 한국은행 「국민소득」

#### □ 기성시가지 환경 개선 및 재생 활성화를 위한 법제도의 변화 움직임

기성시가지 환경 개선과 재생에 대한 사회적 수요가 증가함에 따라서 건축·도시 정책의 방향 또한 변화하고 있으며, 도시 관리 및 재생 관련 법령의 제·개정 작업이 지속적으로 이루어지고 있다. 기성시가지 환경 정비와 주거지 재생을 위해 ‘환경정비형 지구단위계획’과 ‘마을만들기형 지구단위계획’이 도입되었으며, 2012년 4월에는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 개정으로 지구단위계획 지정 대상에 복합적인 토지이용 증진, 유휴 토지 개발 등이 추가되어 압축도시(compact city) 실현을 위한 제도적 수단이 마련되었다. 2012년 2월에는 「도시 및 주거환경 정비법」 개정을 통하여 주거환경관리사업과 가로주택정비사업이 법제화되었으며, 2013년 6월 4일에는 국가 차원에서 도시재생을 지원하는 법적 기반으로 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 제정되어 2013년 12월 5일부터 시행 예정이다.

#### □ 기존의 장소별·유형별 지구적 규제 수단에 대한 문제 제기

용도지역별로 동일한 기준을 적용하는 일반적 규제 방식이 지역 수요에 대응하는데 한계가 있다는 비판들이 제기되면서, 지구적 규제 방식으로 도입된 도시설계나 상세계획이 지구단위계획으로 통합되어 지구 차원에서의 도시 관리 수단으로 정착한 상황이지만<sup>3)</sup>, 신시가지 개발 위주의 계획(이희정, 2002:157), 구역 특성과 무관한 획일적 계획요소

3) 지구단위계획 제도 도입 초기에는 도시개발구역, 주거환경개선지구 등 개발사업구역 중심으로 지구 지정이

	국내 정책 동향		규제(regulation, code) 관련 논의의 흐름	
	환경 개선	재생	국내	국외
~1950s				• 1916 뉴욕시 조닝조례
1960s			• 1962 도시계획법·건축법 제정	• 1961 인센티브 조닝
1970s		• 정부 주도의 도시재개발	• 1976 도시재개발법	
1980s	• 국제대회 계기 도시미관 관심 증가 • 건축물 대형화	• 민간 주도의 물량주택 재개발 • 단독주택 재건축 활성화	• 도시설계제도 도입(건축법)	• Quality Housing Program(1985) • 저밀택락지구(1989)
1990s		• 재개발·재건축 활성화	• 상세계획제도 도입(도시계획법) • 대도시 주거지역 종세분화 논의 - 1992.7 도시계획법 시행령 개정 - 2000.7 종세분화 의무화	
2000s	• 2003~05 청계천 복원 • 2007 디자인서울  • 2009.2 건축디자인기준 수립 • 2009~ 국토환경디자인시범사업 • 2010.5 국가건축정책기본계획	• 뉴타운 사업 활성화(도축법)  • 2006 도시재생 R&D 사전기획연구 • 2007 도시재생사업단 개소	• 2000 지구단위계획 도입 • 2002.12 도시및주거환경정비법 제정 • 2005.12 도시재정비촉진특별법 제정  • 2007.5 경관법 제정 • 2008.2 건축기본법 제정	• Street-based urbanism (S.Marshall,2005) • Place-based norms (E.Ben-Joseph,2005) • Form-Based Codes (Duany & Plater-Zyberk,2008)
2010s	• 2011 아름답고 품격있는 국토공간 창출방안	• 2011 자력수복형 테스트베드 협약 • 2012 뉴타운 사업에 대한 계고 • 2012 통합적 근린재생 논의 • 2012 도시재생 투자 약속(박 당선인)	• 2012 도시및주거환경정비법 개정 • 2012 경관법 개정 입법예고 • 2013 도시재생 활성화/지원 특별법 추진 : 재생구역에서의 도시건축규제 완화	• City Rules(E.Talen,2012) : flexibility, predictability

[그림 1-3] 국내 정책동향 변화와 규제 관련 논의의 흐름

활용(이희정,2004:17-18), 지정목적별 실효성 확보 한계(임희지,2006) 등으로 장소 특성을 구현하지 못하는 한계를 드러내고 있다. 유형별 지구 규제 수단으로 도입된 용도지구제도 역시 기계적인 지구 지정과 획일적인 행위제한 지침 적용 등으로 인하여 도시경관을 획일화하고 자발적 재생을 저해하는 주요 요인으로 지적되고 있다.

#### □ 지역 특성을 반영한 장소 중심의 유연하고 특성화된 공간관리 필요성 증가

위와 같은 법제도의 변화는 기성시가지의 관리와 재생 수요가 높아짐에 따라서 지역 특성을 반영하고 점진적인 변화를 유도할 수 있는 수단으로서의 규제 필요성이 증가하고 있음을 보여주고 있다. 필지 단위의 점진적인 변화는 공공부문이 아니라 민간부문의 자율적인 의지에 따라 이루어질 수 있다. 이에 Barnett(1995:190)와 Duany(Talen,2012:xiii)는 민간 자본의 안정적인 투자를 유도하기 위해서는 예측가능성을 담보한 적절한 코드(code)가 요구됨을 강조하였다. 기존 주거지 재생에 관한 중요성이 증가함에 따라 다양한 노력들이 이루어진 영국의 경우에는, 1990년대 중반부터 각 지역이 가진 지역적 특성(regional character)을 파악하여 현황을 유지·보존하거나 문제를 개선하는 등의 정책 목표를 수립한 이후에, 이를 지역만의 차별화된 디자인 코드로 제도화하려는 노력들이 이루어졌다.

되었으나, 점차 도시지역의 체계적·계획적 관리, 복합적인 토지 이용, 유희토지 개발 등으로 지정 대상이 확대되는 등 기성시가지의 효율적 관리를 위한 제도적 개선 노력이 이루어지고 있음

## 2) 관련 정책 현안

### □ 「도시 및 주거환경정비법」 개정에 따른 기성시가지 환경관리 수요 증가

2012년 2월 1일 공포된 「도시 및 주거환경정비법」 개정안에서는 전면 철거형 정비 방식에서 벗어나 정비·보전·관리를 병행할 수 있는 새로운 사업방식으로서 ‘주거환경관리사업’과 ‘가로주택정비사업’방식을 도입하였다.

주거환경관리사업은 지방자치단체 등이 정비기반시설 및 공동이용시설을 설치하고 토지 등 소유자가 스스로 주택을 보전·정비·개량하는 방식이며, 가로주택정비사업은 노후 불량건축물이 밀집한 가로구역에서 종전의 가로를 유지하면서 소규모 주거환경을 개선하는 사업이다. 가로주택정비사업 구역에서는 「건축법」에 따른 건폐율, 대지안의 공지, 건축물의 높이제한과 「주택법」에 따른 부대시설 및 복리시설의 설치기준 등을 완화 적용 받을 수 있도록 규정하고 있다.(「도시 및 주거환경정비법」 제42조)

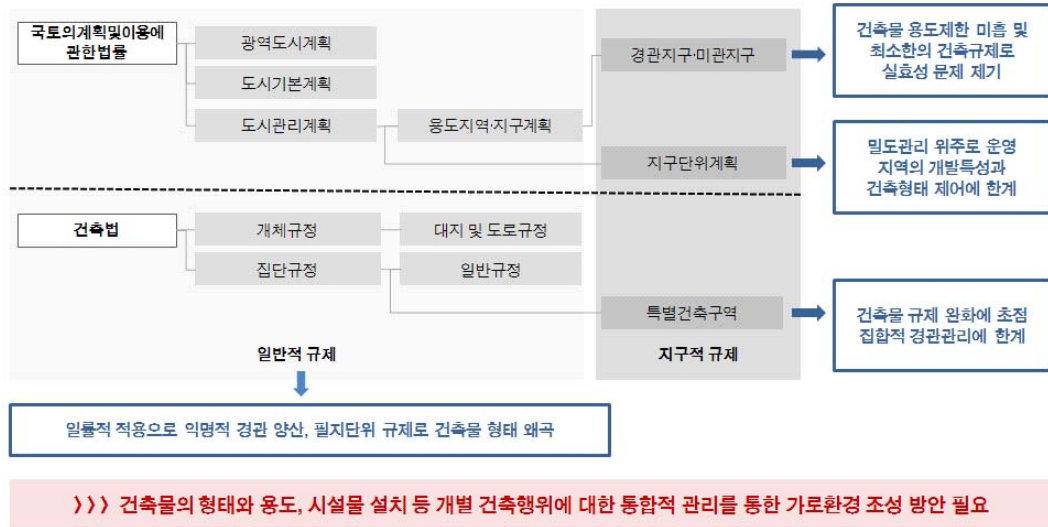
### □ 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제정을 계기로 기성도시 재생을 활성화하기 위한 제도적 실행수단 모색 필요

2013년 4월 30일 국회에서 통과된 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에서는 재생사업의 원활한 수행을 위하여 건축법 제42조(대지의 조경), 44조(대지와 도로의 관계), 46조 및 47조(건축선의 지정 및 건축선에 따른 건축제한), 60조(높이제한) 등의 조항에 대해 대통령령이 위임하는 범위 내에서 조례로 정하는 바에 의해 그 기준을 완화하여 적용할 수 있도록 하였다. 그러나 기성시가지를 공간적 대상으로 하는 도시재생사업을 활성화함과 동시에 일률적인 규제 완화에 따른 부작용을 최소화하기 위해서는 지역의 특성을 고려한 건축기준 완화 방식에 대한 심층적 검토가 뒷받침되어야 한다.

### □ 특별가로구역 제도 도입에 따른 구체적 실행방안 마련 필요

2013년 4월 국회 본회의를 통과한 「건축법」 개정안에서는 아름다운 도시경관의 창출을 위해 국토해양부장관 또는 허가권자가 미관지구 안의 일정한 도로의 구간을 특별가로구역으로 설정하여 가로시설물과 주위 건축물·광고물에 대한 종합적인 형태관리계획을 수립·관리할 수 있도록 제8장 ‘특별건축구역’ 내에 ‘특별가로구역’ 제도가 신설되었다(제77조의 2, 3). 향후 ‘특별가로구역’제도가 활발하게 적용되고 제도 적용 효과를 최대화하기 위해서는 지정 목적과 대상에 대한 재정의는 물론이고 도입 효과의 실효성 검증

위한 시뮬레이션 및 관계 법령의 적용 특례 사항에 대한 실증적 검토가 이루어져야 할 것이다. 이와 동시에 지역 수요에 대응하여 가로 단위로 건축기준을 유연하게 적용할 수 있는 특별가로구역 제도가 상업·생활가로 활성화 등 장소 중심의 기성시까지 재생에 기여할 수 있을 것인가에 대한 검토가 요구되고 있다.



[그림 1-4] 기존 건축물 규제방식의 한계에 따른 특별가로구역 도입 배경

### 3) 연구 목적

#### □ 가로·장소 단위의 공간관리 필요성 도출

- 기성시까지 환경 개선 및 재생을 위한 기준 유연화 논의 검토
- 가로중심 도시계획(street-based urbanism), 장소기반규범(place-based norms) 등 관련 개념 검토

#### □ 미관지구 지정 구역의 가로환경 문제점 분석 및 유형별 개선방향 도출

- 기성시까지 도시공간구조 및 사회경제적 여건 분석을 통한 가로유형 구분
- 유형별 문제점 분석 및 공간관리 기본방향 도출

#### □ 가로유형별 공간관리 제도화 및 실행 방안 모색

- 특별가로구역 제도 지정목적 및 대상 검토, 운영방식 구체화 및 실효성 검증 : 미관지구 내에서의 적용 효과 검증, 기성시까지 재생에의 적용 가능성 검토
- 용도지역·지구, 지구단위계획 등 관련 제도와의 연계 가능성

## 2. 연구 범위

### 1) 연구의 공간적 대상

- 미관지구 지정 지역

본 연구는 개정된 건축법의 특별가로구역 지정 대상이 ‘미관지구 내에서 대통령령으로 정하는 도로’로 한정되어 있다는 점을 고려하여 현재 미관지구로 지정되어 있는 지역을 주요 공간 범위로 설정하였다. 미관지구 지정 특성과 가로 특성에 따라 유형을 구분하고 사회경제적 여건과 물리적 환경을 종합적으로 조사하였다. 미관지구 지정 특성 및 유형(일반, 중심지, 역사문화, 조망 미관지구)에 따라서 간선도로변을 따라 선적으로 지정되어 있는 지역, 면적으로 넓게 분포하는 지역(집단미관지구)으로 구분하고, 이를 대표하는 사례를 선정하였다.

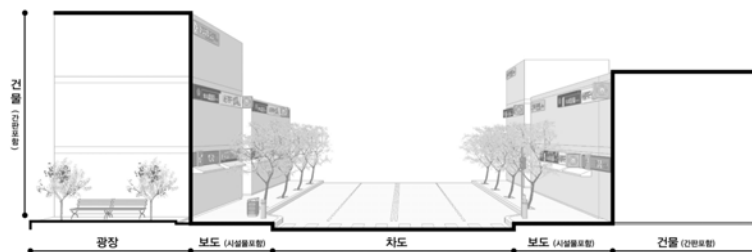
- 향후 제도 적용 가능성 검토를 위해 ‘보편적인’ 도시구조를 가진 지역 선정

서울시에서 토지구획정리사업에 따라 조성된 지역은 140km<sup>2</sup>, 전체 시가화 면적(262.5km<sup>2</sup>)의 38.6%를 차지하는데, 이는 서울시 행정구역(605.4km<sup>2</sup>)의 23%에 이르는 규모이다. 본 연구에서는 가로환경 분석 결과의 기타 지역에서의 적용 가능성을 높이기 위해 도시지역 중 가장 넓은 면적을 차지하고 있어 ‘보편적인’ 도시구조를 가졌다고 판단되는 토지구획정리사업지구를 대상으로 조사를 진행하였다.

### 2) 연구의 내용적 범위

- ‘가로공간’ 범위

‘가로공간’의 범위는 공공공간인 도로와 보도, 도로에 접한 필지와 건축물을 포함하는데, 본 연구에서는 건축물을 단순히 가로에 면하는 전면공간에 한정하는 것이 아니라 건물 전체를 포함하여 다루고자 한다. 가로공간의 단면적(sectional) 범위는 아래와 같다.



[그림 1-5] ‘가로공간’의 단면적(sectional) 범위

평면적으로는 도로폭이 일정하고 용도 분포가 유사하여 고유의 특성을 갖는 공간 범위를 ‘가로공간’의 범위로 설정하였다<sup>4)</sup>.

- ‘공간관리’의 의미

따라서, 본 연구에서 의미하는 ‘공간관리’는 보도와 간판, 가로시설물 등 가로의 물리적 구성요소들에 대한 조성과 관리뿐 아니라 대상지역의 건축 행위, 건축선 후퇴부 등 필지 내 외부공간의 이용에 대한 조정과 관리가 포함된다.

### 3. 주요 연구 내용 및 연구 방법

#### 1) 주요 연구 내용

##### □ 가로단위 공간관리의 의미 도출 및 연구 논점 정립

본 연구에서는 도시계획 패러다임 변화에 따른 도시공간관리 방식의 변화에 대한 국내외 논의들에 대한 고찰을 통하여 가로단위 공간관리 제도 도입의 논거를 제시한다. 건축과 도시분야에서 이루어진 가로공간 논의에서의 주요 논점을 검토하여 ‘가로단위 공간관리’의 의미를 정리하는 한편, 본 연구의 대상인 특별가로구역 제도의 현황과 향후 과제를 고려하여 주요 연구 논점을 정립하였다.

##### □ 가로단위 공간관리 관련 제도 분석

미관지구, 지구단위계획, 특별건축구역, 경관협정 등의 지구적 규제 수단들이 지역의 수요에 대응하여 실효성 있는 수단으로 작동하고 있는가에 대해 검토하는 한편, 가로환경 개선사업등과 같은 개별 사업의 성과와 한계를 진단하였다.

##### □ 미관지구 지정 구역 가로환경 실태 조사를 통한 가로 문제유형 구분

미관지구 지정 구역을 대상으로 가로환경 실태를 조사하고 현행 도시관리 제도가 가로환경 형성에 미친 영향 관계를 파악하였다. 이를 통하여 도로폭원, 가로변 필지구조 등 물리적인 도시구조뿐만 아니라 가로의 주용도 분포와 개발 현황 등 사회경제적 여건에 따라 가로 공간 관리의 문제들이 유형화될 수 있음을 확인하였다.

---

4) 2006년 10월 「도로명주소 표기에 관한 법률」이 제정·공포되면서 전국 모든 도로에 명칭이 부여되었으나, 동일 명칭의 도로에서도 지역에 따라 다양한 특성이 나타나기 때문에 본 연구에서는 실제 가로 특성을 고려하여 가로공간의 범위를 설정하였다.

#### □ 가로 문제유형별 공간관리 방안 제시 및 실효성 검증

문제유형별로 현행 관리 제도의 문제를 도출하고 전문가와 주민 설문을 통하여 개선 방향을 도출하고자 한다. 각 유형별로 공공부문에 의한 특별가로구역 통합관리계획(가칭)과 건축기준 배제 혹은 완화 방향을 제시하고, 시뮬레이션을 통해 가로환경 개선효과와 건축물 재축에 대한 사업성을 검토하였다.

#### □ 특별가로구역 운영방안 제시

시뮬레이션 결과를 바탕으로 건축·도시·조경 등 관련 전문가 및 제도를 운영하는 주체인 담당 공무원들을 대상으로 워크숍을 개최한다. 수렴된 각 분야의 의견들을 바탕으로 특별가로구역 운영의 기본방향과 함께 건축법 시행령과 시행규칙 등과 같은 하위규정(안)을 제시하였다.

## 2) 연구 방법

#### □ 문헌조사 및 관련 제도 분석

가로단위 공간관리 관련 선행연구와 이론을 검토하고 용도지역·용도지구, 지구단위계획 등 현행 제도에 대해 각 제도의 법령과 조례, 지침에 대한 내용분석(contents analysis)을 수행하고, 이를 통해 규제구역(boundary) 설정 방식, 세부구역(sub-area) 구분, 구역별 규제 특성화 현황을 도출하였다. 제도 실효성을 검증하기 위해서는 대상지에서 이루어지는 건축 행위에 대한 현황조사를 수행하였다. 지구단위계획 등 기성시가지 관리를 위해 도입된 지구적 규제 수단의 실효성을 검증하기 위해 건축물 대장 정보를 활용하여 구역 지정 이후 건축물 신축 현황을 분석하였다.

규제구역 설정

- 세부구역 구분 방식

- 구역별 규제 특성화

- 환경개선·재생 효과 검증

[그림 1-6] 현행 제도의 분석틀

#### □ 실태조사

미관지구로 지정된 구역의 가로환경에 대한 실태조사를 위하여 도상분석 및 토지대장과 건축물 대장의 자료를 바탕으로 GIS 기반의 공간분석과 현장관찰조사를 시도하였으며, 인구가구주택 통계, 토지특성 및 건축물대장 자료를 대상으로 통계분석을 실시하였다.

## □ 개선방향 도출을 위한 국내외 사례조사

가로유형에 따라 규제 단위를 구분하고 유형별 규제를 차별화한 국내외 사례를 분석하여 이를 개선방향 도출에 참고하였다.

## □ 특별가로구역 제도 적용 시뮬레이션

건축사사무소와 협업하여 규제 개선방향을 도출하고 규제 개선 전·후의 건축도시환경 현황을 비교하는 시뮬레이션 작업을 통하여 제도의 실효성을 검증하였다.

현황과 문제점	가로 미래상 검토	규제계획 주안점 정립	규제계획 수립	실효성 검토
해당지구의 문제 도출	주민 발의		규제원칙 수립 일반기준 특례	경관 향상 토지고도이용 등
실태조사	주민 설문			
	전문가 설문 · 전문가 워크숍 · 국내외 사례 검토		시뮬레이션 시행	

[그림 1-7] 가로유형별 문제점 및 개선방향 도출 프로세스 및 연구방법 요약

	세부 내용	연구 흐름
이론 검토	<ul style="list-style-type: none"> <li>기성시가지 관리·재생 시대의 규제 방식 변화 : E.Ben-Joseph, J.Barnett 등</li> <li>지역 특성을 고려한 Design Area 설정 방식에 대한 논의 : K.S.Kropf, A.C.Hall 등</li> <li>가로단위 규제(street-based zoning), 장소중심 규제(place-based norms) : S.Marshall 등</li> </ul>	지역 특성과 문제에 대한 이해와 진단을 바탕으로 점진적인 변화를 가능케 하는 규제 필요
제도 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>내용적 측면 : 기존 제도(용도지역·용도지구, 지구단위계획, 경관사업·경관협정) 사례 분석</li> <li>규제구역 설정 - 세부구역 구분 방식 - 구역별 규제 특성화 - 환경개선·재생 효과 검증</li> <li>운영 측면 : 특별건축구역 제도 시행상의 문제점 분석 (— 관련전문가 인터뷰)</li> </ul>	기성시가지 관리 수단으로서 용도지구, 환경정비형·마을만들기형 지구단위계획, 경관협정, 특별건축구역의 실효성에 대한 문제제기
실태조사 및 문제점 도출	<ul style="list-style-type: none"> <li>보편적인 성격을 가진 도시 블록(토지구획정리사업으로 조성된 격자형 상업+주거 용도 혼재 블록) 대상</li> <li>대상지 건축도시환경 분석을 통한 가로유형 구분 : 도시공간구조 현황(가로·필지 여건), 사회경제적 여건(지가, 주변부 용도, 거주자 특성), 건축물현황(용도, 규모, 형태 등)</li> <li>유형별 문제점 분석(— 주민 및 전문가 설문조사)</li> </ul>	(주거지내)상업가로, 생활가로, 주거가로(주거유형에 따라 세부 구분 가능) 등 가로 단위로 기성시가지 문제 유형화
가로유형별 개선방향 도출	<ul style="list-style-type: none"> <li>전문가 및 주민 설문조사를 통한 개선방향 도출</li> <li>건축사사무소와의 협업을 통한 시뮬레이션 진행</li> <li>해외 유관사례 참고 : 일본의 가로유도형 지구계획 등</li> </ul> <div> <div>현황과 문제점</div> <div>가로 미래상 검토</div> <div>규제계획 주안점 정립</div> <div>규제계획 수립</div> <div>실효성 검토</div> </div> <div> <div>실태조사</div> <div>주민 설문</div> <div>전문가 설문</div> <div>전문가 워크숍</div> <div>시뮬레이션 수행</div> </div>	문제 유형별 규제 개선 기본방향 도출 후 규제계획 수립 시뮬레이션을 통한 실효성 검토
제도 개선방안 제시	<ul style="list-style-type: none"> <li>전문가, 관계 부처 공무원, 실무자(건축사, 시행사 등) 워크숍</li> </ul>	특별가로구역 현행조문 검토 및 하위규정 마련

[그림 1-8] 주요 연구내용 및 연구방법 총괄

## 4. 선행연구 현황 및 본 연구의 차별성

### 1) 선행연구 현황

#### □ 연구소 내 선행연구

건축도시공간연구소에서는 2010년부터 규제가 건축물과 도시공간에 미치는 영향과 문제점에 대해 검토하고 이를 개선하기 위한 대안을 제시하는 연구를 지속적으로 수행하였다. 규제가 공동주택디자인에 미치는 영향에 관한 연구(김진욱·김혜련, 2010)를 시작으로 건축·도시환경에 건축법규가 미친 영향에 대하여 검토하고 현행 규제의 문제점을 개선하기 위한 방안을 제시한 연구가 수행되었다.(임유경·진현영, 2011; 임유경·임강륜, 2012)

2011년에 수행된 「건축의 품격 향상을 위한 건축물 형태규제 개선방안 연구」에서는 건축도시환경 분석과 법제도의 영향 관계에 대한 분석을 토대로 지역 특성을 고려한 형태 기반 규제의 필요성을 제시하였다. 이와 함께 양적 규제뿐 아니라 질적 측면 고려의 강화, 집합경관을 고려한 전망적 규제라는 기본방향을 제안하였다. 2012년 「근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제 개선 기본방향 연구」에서는 일반주거지역의 내부가로 문제에 보다 집중하여 도시건축규제가 가로환경 형성과 변화에 미친 영향을 분석하였으며, 기성 시가지 현황 진단에 근거한 가로·지구별 규제 차별화 방안의 구축이 요구되고 있음을 제시하였다. 이 외에도 서수정·김철영(2010)은 국내외 제도 분석을 통하여 특별건축구역의 운영과 제도를 개선할 수 있는 방안을 제안하였다.

#### □ 가로 활성화 및 가로유형 관련 연구

기존의 가로공간 관련 연구는 경관·보행환경·재생·활성화 등의 주제로 구분되며, 연구 대상의 공간적 범주에 따라 가로공간·건축물·외부공간·시설물을 다룬 연구로 구분된다.

가로 공간 계획을 통한 재생·활성화에 관한 세부적인 논의는 가로공간 개선을 통한 구도심 지역의 재생(이승필·김도년, 2006), 상업지역 내 가로 활성화(차호철·박철민, 2011), 가로공간을 통한 주거지역의 커뮤니티 활성화 방안 제안 (하재명·김모정, 2005)등으로 정리할 수 있다.

가로공간 연구에서 가로유형의 분류는 선행연구들에 의해 주로 다루어진 주제이다. 유형을 분류하는 기준은 가로의 물리적 특성(도로 폭원 및 형태), 기능 및 역할(도시계획

상 기능 등), 용도 및 이용(이용주체·가로변 건축물의 용도), 가로와 건축물 인접필지와의 관계(가로와 대지의 접도조건·가로와 연계한 가구의 특성·인접외부공간과의 관계)등이 있으며, 이러한 기준들을 복합적으로 적용하여 유형을 구분하고 있다.

가로의 물리적 특성에 따른 분류에서 도로 폭원에 기준한 구분은 다소 1차적인 고려 요소로, 법적 기준(광로·대로·주로·소로)에 근거하여 구분하거나 대상지역 내 가로를 폭원에 따라 분류하고 있다.(최이명·박소현, 2005) 도로의 형태를 기준으로 유형을 분류하는 경우에는 도로의 평면형태·깊이·폭·경사도 등의 인자를 기준으로 적용한다.(신용재·김종인, 1990) 가로의 기능 및 역할에 따라서 도로 유형이 결정되는 경우에는 도시계획 기능상의 분류(도시고속·간선·집산·국지)방식이 일반적이지만, 연구 목적에 따라서는 가로가 수행하는 기능(이동·공공편익·근린상업)이 주된 기준으로 적용되기도 하였다.(김성일 외, 2008) 가로의 용도 및 이용에 따른 분류는 가로의 이용주체(자동차·보행자·자전거), 가로변 건축물의 1층용도 비율(구자훈 외, 2011)등이 근거가 되기도 한다.

가로와 인접필지와의 관계 또한 가로의 유형을 구분하는 주요 기준으로 다루어졌으며 세부 기준 내용으로 가로와 대지의 접도조건을 접도면의 수와 직교 방향으로 적용하거나(변정아 외, 2006), 가로와 연계한 가구특성(이정형·김진욱, 2005), 가로와 인접한 건물의 외부공간의 위치·관계(최이명 외, 2007)등을 제시한 연구들이 이루어졌다.

#### □ 미관지구 개선 관련 연구

정석(1998)은 미관지구제도의 연혁 검토와 미관지구 내 건축물 현황 및 실태조사 결과를 바탕으로 미관지구의 건축행위제한으로 인한 도시미관이나 가로경관의 유지효과(건물 높이·대지면적·용도규제)와 보행여건 향상효과(건축선후퇴 규제)를 파악하는 연구를 수행하였다. 이를 통해 미관지구제도의 목적과 성격을 재정립함과 동시에 유관제도와의 차별성을 확보하기 위한 중 구분방식과 행위제한의 개선안을 제시하였다.

이희정(2000)은 서울시 용도지구 중 풍치지구(현 경관지구)·미관지구·고도지구를 중심으로 법 개정 내용을 파악하고 운영 실태를 파악한 연구를 수행하였다. 미관지구의 종별 문제점과 과제를 도출하고 종별 조정의 원칙과 적용 기준을 제시하였으며, 유사 용도지구간의 차별성 확보방안과 지구단위계획과의 역할분담을 통한 차별적 활용방향을 제시하였다.

## 2) 선행연구와의 차별성

본 연구는 건축도시공간연구소에서 지난 3년 동안 수행한 건축규제 개선 연구의 연속선상에서 기획되었다. 2011~2012년 연구에서는 집합적 경관에 대한 고려의 필요성과 함께 가로 경관 향상을 위한 도시설계 지침 수립, 가로·지구 단위 중심의 규제 단위 조정, 가로 특성에 맞는 건축유형 도입을 규제개선의 주요 방향으로 설정하였다. 본 연구에서는 한 발 더 나아가 가로 단위의 공간관리가 구체적으로 실천될 수 있는 기반을 마련하기 위하여 구체적인 제도적 실천 방안과 운영 지침을 제시하는 데에 초점을 맞추어 진행할 계획이다. 이를 위해 가로를 분석의 주요 단위로 설정하였으며, 가로유형별 건축도시환경의 문제를 분석하고, 이를 기반으로 한 공간관리 개선 방향을 도출하였다. 기존의 선행연구들이 주로 물리적 환경 분석에 기초한 결과를 도출한 것과 달리, 지역 환경을 실질적으로 개선할 수 있는 현실적인 정책 목표 설정을 위하여 사회경제적 여건 분석, 주민과 전문가 인식 조사를 실시하였다.

[표 1-1] 주요 선행연구 및 본 연구와의 차별성

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구개요	연구방법	주요 연구내용
주요 선행연구	1 -미관지구제도 개선방안 연구 -연구자(년도) : 정석(1998) -목적 : 실태조사를 통한 미관 지구의 문제확인 및 제도 본연의 목적을 효과적으로 달성하기 위한 대안 제시	-제도연혁검토 -미관지구 지정현황 검토 -미관지구 내 건축물 현황분석 및 실태조사(사진촬영 및 실측)	-미관지구제도의 연혁·지정현황 검토 -건축물 현황 및 실태조사 -미관지구제도의 문제점 및 효과분석 -미관지구제도 개선에 대한 단기·중장기 조치 제시
	2 -Form-Based Codes : A Guide for Planners, Urban Designers, Municipalities, and Developers -연구자(년도) : Parolek et al.(2008) -목적 : 형태기반규제의 원칙, 구성요소와 절차, 대표사례 제시를 통한 규제 이해 도모	-문헌연구 -비교역사분석 -사례 연구	-형태기반규제 도입 배경 : 조닝의 역사적 변천 및 새로운 접근방식 필요성 제시 -형태기반규제의 구성요소 -형태기반규제 적용 절차 -사례 제시
	3 -가로블록 구성방식에 따른 가로공간의 유형 및 특성에 관한 연구 -연구자(년도) : 이정형·김진욱(2005) -목적 : 도시구조해석을 바탕으로 가로공간을 분석하고, 그 지역적 특성을 반영한 관리계획 수립을 목표로 함	-문헌연구 -현장조사 -도시가로공간의 현황 및 특성을 가로블록단위의 기준으로 파악 -가로블록 유형 도출 -가로블록유형별 빈도수 조사	-이론고찰 : 도시공간구조와 가로공간과의 관계 -분석지표 설정 및 현황조사 -가로유형 도출 및 특성분석 -강남대로와 테헤란로 가로블록의 특성 비교

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구개요	연구방법	주요 연구내용
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>-가로경관유도형 지구단위계획</li> <li>-연구자(년도) : 가로경관유도형 지구계획연구회(1997)</li> <li>-목적 : 지역특성에 맞는 가로 정비 추진을 위한 제도적 수단으로서의 가로경관유도형 지구계획수법 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-관련 법령 및 규정 조사</li> <li>-가로 현황 분석</li> <li>-대상지역 유형화</li> <li>-유형별로 시뮬레이션을 통한 적용 가능성과 효과 검증</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-가로경관 유도형 지구계획의 개요</li> <li>-유형별 적용방법 제시 : 골목 재생을 위한 가구단위 정비, 도심상업업무지의 이면부에서 중층의 도시형 주택에 도심주거를 추진하는 경우 등</li> <li>-활용방식 제시</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-건축의 품격 향상을 위한 건축물 형태규제 개선방안</li> <li>-연구자(년도) : 임유경·진현영 (2011)</li> <li>-목적 : 건축물 형태규제 지향점 설정, 건축물 형태규제 문제점 및 개선방향 제시, 형태규제 개선 중장기 로드맵 및 단기개선방안 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-문헌조사 및 내용분석</li> <li>-도상분석 및 공부조사</li> <li>-실무전문가 대상 그룹인터뷰(FGI) 및 개별 심층 인터뷰</li> <li>-규제 개선안에 대한 시뮬레이션</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-건축물 형태규제 개선 기본방향 도출 : 건축의 품격 향상</li> <li>-건축물 형태규제 관련 법제도 현황 조사</li> <li>-건축물 형태규제 문제점 도출 및 개선방향 제시</li> <li>-건축물 형태규제 개선과제 도출 및 단기개선안 실효성 검증</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제 개선 기본방향 연구</li> <li>-연구자(년도) : 임유경·임강륜 (2012)</li> <li>-목적 : 근린생활환경 조성 관련 현행 법제도의 문제점을 도출하고 건축물 규제 개선 기본방향 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-문헌조사 및 내용분석</li> <li>-현장관찰조사 및 공부조사</li> <li>-도상분석</li> <li>-사례조사 : 유관 법제도 검토 및 주요 대상지 조사</li> <li>-전문가 자문 : 교수, 실무전문가, 공무원 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-이론적 검토 : 근린생활환경 결정요인으로서의 건축물 규제</li> <li>-이면도로변 근린생활환경에 대한 법적 해석</li> <li>-근린생활환경 조성 관련 건축물 규제현황 및 적용사례 분석</li> <li>-근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제 국외사례 검토</li> <li>-근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제 개선 기본방향 도출</li> </ul>
본 연구	<ul style="list-style-type: none"> <li>-가로단위 공간관리 수단으로서의 특별가로구역 제도 연구</li> <li>-목적 : 특별가로구역제도 도입에 따른 실행방안 도출</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-문헌조사</li> <li>-도상분석 및 공부조사</li> <li>-통계분석</li> <li>-대상지 주민 인식조사</li> <li>-규제 개선안에 대한 시뮬레이션</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-가로단위 건축물 규제 필요성 제시</li> <li>-기성시까지 가로유형 구분</li> <li>-가로유형별 문제점·개선방향 도출</li> <li>-가로유형별 형태관리계획 및 특례 적용 방안 제시</li> <li>-특별가로구역 개념 확립 및 제도운영방향 설정, 실행방안 제시</li> </ul>

## 5. 연구 추진과정



[그림 1-9] 연구흐름도

## 제2장 가로단위 공간관리 : 주요 논점

1. 이론 검토
2. 가로 공간관리의 지향점 변화
3. 가로단위 공간관리의 의미

### 1. 이론 검토

#### 1) 기성시가지 재생 시대의 도시관리 방식 변화

##### □ 용도지역제(zoning)의 한계에 대한 문제제기

도시 내에서 공공의 안전과 복리를 도모하기 위해 도입된 용도지역제(zoning)는 1926년 미국에서 그 합법성을 인정받은 이후<sup>5)</sup> 미국 대부분 도시의 도시관리 수단으로 확대·적용되었다. 우리나라에서는 1934년 조선시가지계획령이 공포되면서 근대적인 용도지역제가 도입되었다.

용도지역제와 획지규제(subdivision control)는 민간 소유 토지에서의 건축 행위를 제어하는 대표적인 수단으로서 도시 지역을 주거, 상업, 공업 용도로 나누고, 각 지역에 대해 개발 가능 범위(imaginary box)를 설정한다.(Elliott, 2008; 10) 용도지역제(zoning)와 획지규제(subdivision control) 중심의 기존 규제는 고밀화로 유발되는 사회문제를 해결하고 도시의 양적 팽창을 제어하는 데에 초점이 맞춰져 있다. 이에 따라 도시가 확장되고 다양한 도시 문제가 대두되자, 이에 대응하기 위하여 용도지역은 점차 세분화되는 방향으로만 발전하게 되었다. 일례로, 1923년에서 1994년 사이 미국 덴버시의 용도지역 변화를 살펴보면, 1923년에는 주거, 업무, 상업, 산업의 4개 용도, 전체 13개 지역으로 구분되었

5) 1926년 오하이오주 클리블랜드시 교외 유클리드 마을의 지역제 조례에 대해 연방최고재판소가 이를 지지하는 판결을 내려 지역제의 합헌성을 인정(대한국토·도시계획학회, 2004; 402)

던 용도지역이 1994년에는 복합용도, 공원, 계획단위개발(planned unit development)지구  
구를 포함하여 7개 용도, 총 42개 지역으로 세분화되었음을 알 수 있다. 단순히 용도지역  
의 개수가 증가한 것뿐만 아니라, 주차, 적재(loading), 열방출, 눈부심(glare), 방사  
(radiation) 등 다양한 문제 해결을 위한 규제가 추가로 도입되면서 용도지역제에서의 도  
시관리 항목은 점차 복잡해지고 있다(Elliott,2008;12).

[표 2-1] 미국 덴버(Denver)시의 용도지역 변화(1923~1994)

년도	1923	1957	1994
용도지역 구분	5 residential 3 business 3 commercial 2 industrial	5 residential 6 business 1 office/institutional 1 park 3 special 3 industrial	16 residential 12 business 7 mix-use 2 office 1 park 3 industrial 1 planned unit development (PUD)
합계	13	19	42

\* Elliot(2008), p.12 내용을 재정리

용도지역이 점차 세분화되고 그 내용은 복잡해졌음에도 불구하고 기본적인 유클리드  
조닝의 원칙과 조닝조례의 구조는 전반적으로 큰 변화 없이 지속되어왔다. 이로 인해 용  
도지역별로 규정되는 일률적 기준과 필지 단위의 건축기준이 지역 특성을 반영한 양호한  
근린환경을 조성하는 데에 한계가 있다는 비판이 지속적으로 제기되고 있다<sup>6)</sup>.

이와 함께 2차 대전 이후부터는 권위주의적인 계량적 계획에 대한 비판도 꾸준히 제  
기되어왔다. 문제를 보완하기 위하여 계획단위개발(planned unit development), 특별지  
역제(special district), 혼합용도지구(mixed-use zone) 등 다양한 계획적 수단들이 도입  
되었지만(Relph,1987), 용도지역제의 기본 원칙들은 변함없이 유지되었다.

중복지구(overlay districts), 역사보존조례(historic preservation ordinances, 계획단위개발  
(planned-developments, 근린보존구역(neighborhood conversation districts, 통합개발조례  
(unified development ordinances)와 전통근린개발코드(traditional neighborhood  
development codes)와 같은 "상처치료방식(band-aiding)"들은 기존의 규제들에 추가적인 레  
이어를 더했을 뿐 아니라 불필요하게 복잡한 수준으로 만들었을 뿐이며, 기본적인 접근 방식은  
변화하지 않았다(Ben-Joseph,2005;168).

6) 도시건축규제의 원래 목적은 공공 건강과 안전 문제를 해결하는 데에 있었으므로 건축디자인이나 도시환경  
과의 직접적인 연관관계를 논하는 데에는 무리가 있을 수 있다. 그러나 Barnett은 도시건축규제들은 원래의 도  
입 취지에 관계없이(의도하지 않게) (미국)도시들의 기본적인 프레임워크를 결정한다는 점을 강조하면서 도시  
건축규제의 변화 필요성을 역설하였다(Lassar,1989;77).

#### □ 지역의 점진적 변화를 유도하는 도시공간 관리제도의 필요성 증가

형태기반코드(form-based codes)와 관련 논의들은 전통적인 용도지역제(zoning)에 의하여 조성된 기존 커뮤니티들의 장소의 질과 지역성 상실에 대하여 주로 문제를 제기하고 있다. 이와 함께, 도심부 재생, 보행 중심의 상권 재생, 스마트 성장, 지속가능성, 특정 지역의 성격과 질적 수준의 보호 등 도시계획 목표에 대응하기 위해서는 규제 방식 변화가 필요하다는 의견의 제시가 이루어지기 시작하였다(Parolek et al, 2008;9).

특히 신시가지 개발보다는 기성시가지 관리 수요가 높아짐에 따라서 기존 도시건축 규제의 한계와 새로운 규제방식의 필요성에 대한 논의는 점차 확대되어 나가고 있다. 일례로 규제의 역할을 단순히 개발을 억제하는 수단으로만 이해하던 것을 넘어서 지역의 여건과 시장 여건을 충분히 고려하여 점진적인 변화를 유도할 수 있는 주요한 수단으로 인식하기 시작하였다(Hall, 1997;221).

#### □ 토지이용규제와 물리적 디자인 사이의 연계 요구 증가

Ben-Joseph(2005)는 용도지역제의 한계가 토지이용규제와 물리적 디자인 사이의 연계성을 설정하지 못함에서 기인한다고 보았다. 이와 함께 미국에서 개발을 규제하는 기본적인 원칙인 표준조닝수권법(Standard Zoning Enabling Act.)에서는 가장 기초적인(rudimentary) 요구사항을 넘어서는 물리적인 디자인에 대한 요구를 고려하지 않고 있음을 비판하였다(Ben-Joseph, 2005;168).

이러한 한계를 극복하기 위하여 뉴어바니즘에서는 법규가 디자이너의 창조성을 저해하지 않으면서도 주변과 어우러질 있는 공간을 관리할 수 있는 방식에 대한 여러 아이디어를 제시하여 왔다. 허용 가능한 건물 유형을 나열하거나 건물간의 관계 설정, 건물과 가로공간간의 관계 설정 방식에 대한 제안을 함으로써 공간간의 세심한 균형 잡기의 필요성을 강조하였으며 다양한 근린주구와 도시공간을 만들어낼 수 있는 도시설계 법규 제정의 필요성을 제시하였다(Congress of New Urbanism, 2003;140,143).

#### 2) 지역 특성을 고려한 계획 구역(Design Area) 설정 방식에 대한 논의

도시형태학(urban morphology)에서는 지역 특성을 고려한 점진적인 변화를 유도하기 위해서 대상지의 도시형태학적 특성에 근거하여 차별화된 코드를 적용해야 한다는 논의가 K.S.Kropf, A.C.Hall 등과 같은 연구자들에 의해 제기되었다.

Kropf와 Hall은 도시형태학적 분석 방법을 통해 규제 단위를 설정하고(Design Area), 차별화된 규제(code)를 적용하여 지역의 특성을 유지하는 한편, 환경 개선이 필요한 경우에는 규제 변화를 통해 점진적인 변화를 유도해야 함을 주장하였다.

### 3) 가로 단위 도시계획(street-based urbanism), 장소 중심 규범(place-based norms)

뉴어바니스트들은 기존 도시건축규제의 문제점을 개선하고 양호한 근린환경을 조성하기 위한 대안으로서 가로 단위 도시계획, 장소중심 규범을 제시하였다. 레너츠(Lennertz B.) 등과 같은 뉴어바니즘을 대표하는 연구자들은 근린주구, 지구 및 회랑의 건강한 경제와 조화로운 발전을 위해서는 미래의 변화를 예측할 수 있도록 도와줄 수 있는, 지침서 역할을 하는 도해된 도시설계법규가 필요하다고 강조하고 있다. (Congress of New Urbanism, 2003;139). 이러한 논의의 연장선상에서 Marshall(2011;235-236)은 도시건축규제와 관련한 결론부에서 향후 도시건축규제의 개선 방향 중 하나로 ‘상호연계계획(interlocking urbanism)’과 ‘가로단위 도시계획(street-based urbanism)’의 적용을 제안하기도 하였다.

#### □ 가로건축 유도를 위한 건축규정 : 뉴어바니즘

뉴어바니즘 주창자들은 가로 생활의 질을 유지시켜주는 시각적이고 기능적인 응집성이라는 개념을 지지한다(Congress of New Urbanism, 2003;140). 그들은 법규와 조례가 가로 건축의 질적 수준을 관리하고 유지하는 소임을 맡아 왔으며, 가로·공원·광장·가로변 건축물 등 건조된 공공영역을 제어하는 데 있어 가장 효율적인 수단임을 강조하였다(Congress of New Urbanism, 2003;139).

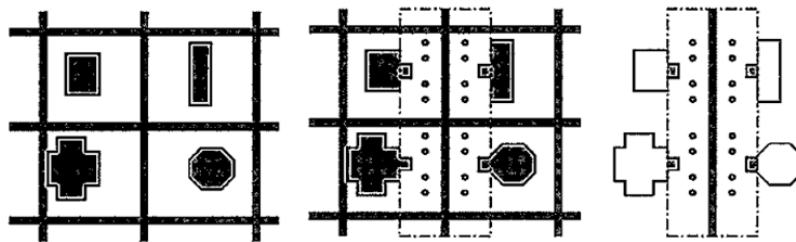
뉴어바니스트들은 또한, 민간 건축물일지라도 공공공간(가로)에 영향을 주는 건물 높이와 위치, 주출입구와 주차장 위치, 입구계단과 현관 등에 대해서는 적절한 기준을 제시해야 한다고 생각하였다. 가로에 면한 건물들이 서로 어울리게 만들어야 하며, 풍부함과 개성이라는 커를 더할 수 있도록 관리하는 건축규정의 적용을 주장하였다(Congress of New Urbanism, 2003;142-3).

## □ 상호연계계획과 가로단위 도시계획

- 상호연계계획(interlocking urbanism)

상호연계계획은 Marshall(2011;235)이 제안하는 규제의 새로운 방향들 중 첫 번째 원칙이다. 전통적인 모더니스트들의 개방평면(open plan) 모델에서는 건축물들은 독립적인 개체로 인식되며, 전면부(frontage)는 가로공간으로부터 분리되어 설계되어 왔다. 이로 인해 도시계획자들은 획지계획만을, 엔지니어들은 도로계획만을, 건축가들은 건축물의 디자인만을 담당하는 계획 체계가 확립되었다.

반면, 전통적 또는 신전통주의 모델은 가로변 건물과 가로, 공공공간을 상호 연계하여 계획하는 체계이며, ‘상호 연계 계획’은 개별 요소들 사이의 관계를 규정하는 계획이다. 아래의 다이어그램은 공간간의 상호연계를 고려한 계획의 개념을 잘 드러내주고 있다.



[그림 2-1] 상호 연계 계획(Interlocking urbanism)을 설명하는 다이어그램(Marshall, 2011; 235).

(左) 연계되지 않음 Not interlocking : 건물들은 주변 건물들과 독립적으로 디자인됨.

(中) 상호 연계 interlocking : 가로 타입은 가로, 필지, 건물 디자인의 조합.

(右) 가로 타입을 구성하는 요소들 : 가로 관련 규제(code)의 구성요소

- 가로단위 도시계획(street-based urbanism)

가로단위 도시계획은 가로를 도로와 공공공간, 주변 건축물로 이루어지는 통합적인 전체로 인식하고, 도시계획 내에서 가로를 하나의 구성단위로 상정하는 방식이다. Marshall(2011;236)은 가로가 토지이용계획(land-use planning)의 zoning 단위가 될 수 있다고 보았으며, 소단위로써의 가로열과 가로열의 집합체를 설명하는 아래 다이어그램으로 그 개념을 설명하였다.

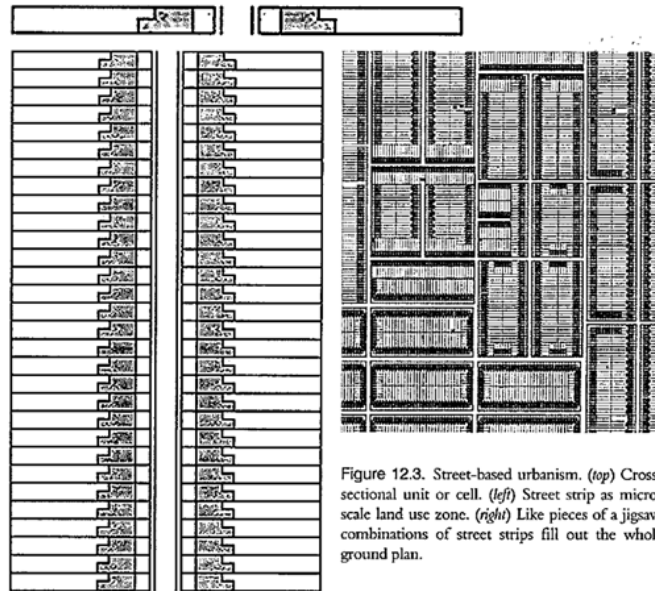


Figure 12.3. Street-based urbanism. (top) Cross-sectional unit or cell. (left) Street strip as micro-scale land use zone. (right) Like pieces of a jigsaw, combinations of street strips fill out the whole ground plan.

[그림 2-2] 가로단위 도시계획(Street-based urbanism)을 설명하는 다이어그램(Marshall, 2011; 237)

(위) 단면, (좌) 소단위 토지이용구역으로서의 가로열,  
(우) 가로열 조합으로 이루어지는 총체로서의 저층부 평면

## 2. 가로 공간관리의 지향점 변화

### 1) 국외 논의

가로 공간관리의 목표와 방법은 당대의 계획 이데올로기를 반영하여 서로 다른 양상으로 나타나며, 이는 시대 변화에 따른 가로 기능의 변화와도 연관된다. 가로 공간관리의 목표는 서비스 공간 확보, 도시미화(embellissement)<sup>7)</sup>, 자동차의 이동과 순환, 다양한 주체 사이의 소통과 연결 등으로 변화해 왔다.

#### □ 최소한의 서비스 공간으로서의 도로 : 최소폭 확보 노력

중세시대 상업의 발달로 도시 인구가 증가하고 밀도가 높아지면서 사람들의 안전한

7) 도시를 아름답게 만든다는 뜻의 ‘도시미화(embellissement)’라는 용어는 16세기부터 도시에 대한 심미적 측면에서의 접근을 지칭하는 데에 자주 사용되었다. 이후 18세기에 이르러 자끄프랑수아 블롱델(Jacques-François Blondel)이나 피에르 파트(Pierre Patte)와 같은 건축가들은 그들의 도시 프로젝트 수행에 있어 ‘미화’라는 용어를 적극적으로 사용하였으며, 이 때 ‘미화’는 심미적 측면에서 도시를 아름답게 하는 것뿐 아니라, 기능성과 편리성 등을 포함하는 복합적 개념으로 사용되었다. 합리성과 효율성이 강조된 19세기 도시계획에서 ‘도시미화’라는 표현은 터부시되었다.

통행과 최소한의 공공서비스를 위한 공간을 확보할 필요성이 제기되면서 가로변에 건축선을 지정하여 이를 넘어서는 건축물에 대한 철거 명령을 내리는 등의 조치가 취해지기도 하였다.

#### □ 절대 권력 과시 공간으로서의 가로 : 건축물 입면 규제

절대 왕정기에는 권위주의적인 도시계획의 영향으로 통일성 있는 연속적인 가로경관을 조성하기 위해서 건축선을 지정하고 건축물 입면을 강하게 통제하였다. 이는 가로변 건축물을 기념비적인 공공공간을 형성하는 배경으로 인식하였기 때문이다.

#### □ 도시 근대화를 위한 기반시설로서의 도로 : 도로시설 정비

19세기 유럽 도시에서의 가로공간 관리는 상하수도 시설 정비, 공원과 같은 공공시설 확충 등 도시의 근대화에 대응하는 방향으로 이루어졌다. 이는 단순히 가로를 공간으로 인식하는 것을 넘어서 민중의 집단적인 봉기로 인한 사회혼란을 방지하거나 왕권의 권위를 과시하는 등의 정치적인 목표와도 결부되어 있었기 때문이다.

#### □ 자동차 이동 공간으로서의 도로 : 원활한 교통 순환 목표

20세기 이후부터는 자동차의 이동과 순환을 용이하게 하는 것이 가로공간계획의 주요 목표가 되었다. 따라서 건축물은 도로로부터 독립된 개체로 인식되었으며, 도로는 자동차만을 위한 공간으로 계획되기 시작하였다.

#### □ 근린생활 중심 공간으로서의 가로

가로공간이 자동차만을 위한 공간으로 변화하면서 도심부의 차량은 지속적으로 증가하였으며, 이는 만성적인 교통 정체, 대기오염과 소음 등 여러 가지 문제를 야기하게 되었다. 이에 따라 도시 내에서 차량 중심의 도로는 인접 지역 간 단절을 유발시키는 요인으로 작동하게 되었다. 도시환경의 질적 수준에 대한 사회적 요구가 커지면서 20세기 후반부터는 도로를 자동차 이동을 위한 기능적인 공간이 아니라 다양한 이용 주체의 활동이 조화롭게 이루어지는 ‘가로’로 인식하기 시작하였다.

이러한 인식의 변화에 기여를 한 대표적인 연구자는 제인 제이콥스이며, 그녀는 다양한 도시의 삶이 가지는 사회적, 경제적 의미를 강조하면서 일상생활의 무대로서 가로가 가지는 사회적 기능에 주목하였다<sup>8)</sup>. 보도를 포함한 가로의 공간들을 도시의 중요한 공공

8) 오성훈·차주영(2011), 「한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 제고」, 건축도시공간연구소,

장소로 바라보고, 단순한 상징적이고 심미적인 차원의 의미 해석보다는 건축물과 가로와의 관계를 제시하여 왔다. 이를 위해 가로의 구체적인 설계원칙으로는 용도를 혼합하고 블록의 길이를 줄이며, 오래된 건물들을 적극적으로 활용하여 사람들이 모여들도록 할 것을 제안하였다<sup>9)</sup>.

이러한 가로공간의 다양한 기능에 대한 주목은 뉴어바니즘으로 이어졌다. 뉴어바니스트들은 가로를 사람들이 함께 모이게 하고 서로를 관련짓거나 분리시키는 사회 속의 공간으로 인식하였으며, 개개의 건물들을 통해서 공공영역을 확보하고 관리하는 새로운 패러다임을 추구하였다(Katz, 2007;21).

## 2) 국내에서의 논의

### □ 개요 : 가로공간의 지향점 변화

국내에서 이루어진 가로공간에 대한 논의는 1980년대 도시경관 관리를 위하여 도입된 미관개선사업에서부터 2010년 현재 활발하게 이루어지고 있는 공공가로 사업에 이르기까지의 주요 정책과 사업들을 중심으로 가로공간에 대한 연구들이 주목하여 온 관심사들과 평가 관점과 내용, 제안하고 있는 개선방안들을 중심으로 그 흐름을 정리하였다.

1980년대는 아시안게임과 올림픽이라는 국제행사를 개최하기 위하여 도시미관의 변화를 추구하기 시작한 시점이다. 1990년대 도시가치 향상을 추구하게 되면서부터는 보행권 운동이 본격적으로 전개되기 시작하였다. 2000년대는 가로 공간 활성화의 중요성이 인식되기 시작한 시기로, 주요 상업지역의 가로에 대한 특화계획이 수립되었으며, 2010년 이후부터는 가로공간의 사회적 기능의 회복과 공공성 향상을 위한 가로환경개선사업이 활발하게 추진되고 있다.

[표 2-2] 가로공간 관련 논의의 시대별 흐름 변화

년대	1980	1990	2000	2010
배경	·국제행사 시작 ·86아시안게임, 88서울올림픽	·도 시 가 치 향 상 추구	·가로공간 인식 확산 ·오래된 근린문화재생, 보 행환경 개선	·가로 공공성논의 ·서울시 공공디자 인위원회 설립

pp.52~53.

9) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, pp.180~188.

년대	1980	1990	2000	2010
정책		· ‘걷고 싶은 거리’ 관련 기본계획 수립·추진	· 서울시 5개 상업가로 자주협정 체결 · 역사문화 환경정비 기본계획 · 걷고싶은거리 시범지역	· 보행환경 개선사업계획
제도	· 도시설계조항법제화	· 서울시 보행환경 기본계획 수립, 보행조례제정	· 주민참여형 지구단위계획 · 환경정비형 지구단위계획 · 역사문화 미관지구	· 서울시도시디자인 조례
사업	· 간선도로변 미관 개선 사업	· ‘걷고싶은거리’ 조성 시범사업	· 지역 환경개선 사업 · 보행환경 정비사업	· 공공가로 사업
논의 흐름	· 국제행사를 위한 도시미관 변화 추구	· 도시가치 향상을 위한 보행권 운동의 시작	· 가로공간 인식 환산으로 인한 주요 지역의 가로공간 활성화	· 가로 공공성증진

#### □ 가로경관 : 도시설계를 통한 간선도로변 미관증진

가로 경관에 대한 논의는 1980년대 아시안게임, 올림픽과 같은 국제행사 개최가 결정되고, 이를 위한 도시공간의 미관 변화와 관리의 필요성이 대두되면서 본격화되었다. 이 시기에는 주로 가로경관을 어떻게 정의하고 해석할 것인가에 관한 내용과 가로경관을 구성하는 요소들을 고찰하는 연구들이 진행되었다(이강업, 1987; 이종훈 외, 1985).

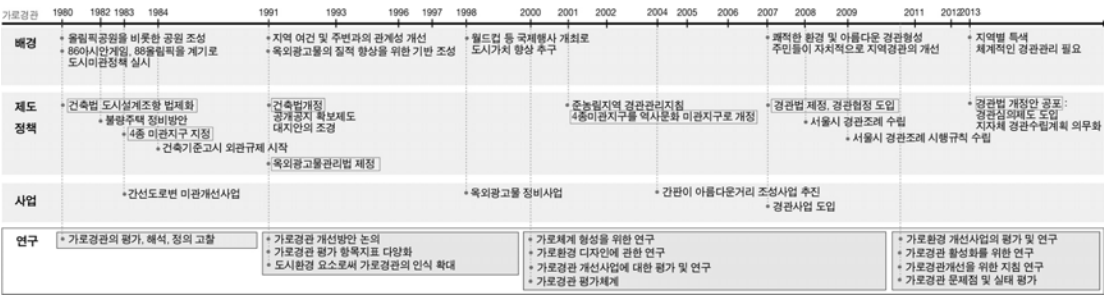
이후 90년대에는 간선도로변을 중심으로 한 미관개선사업이 이루어지기 시작하였다. 당시의 가로공간에 관한 핵심 논의들은 가로경관을 어떻게 개선할 것인가에 초점을 맞추어 진행되었으며, 주요 연구들은 가로공간의 문제점을 찾기 위하여 다양한 분야에 대하여 평가하고 도출된 문제점들을 개선할 수 있는 방안들을 제시하기 시작하였다. 지속적인 가로공간에 대한 관심과 노력으로 1991년에는 건축법 개정을 통하여 공개 공지와 대지안의 조경을 확보할 수 있는 조항을 마련하였으며, 가로환경을 법제도 하에서 관리하고 개선할 수 있는 시스템을 구축하게 된다. 이를 통해 가로경관을 도시환경을 구성하고 있는 중요한 요소로 인식하게 되었으며, 관련 연구 범위를 확대시키는 계기를 마련하게 되었다.

2000년대로 접어들면서 가로 공간의 범위는 건축물과 가로시설물을 포함하게 되며,

경관 개선방안 또한 건축물과 가로시설물의 개선이 포함된 계획적 측면의 내용들이 제안되었다.(윤종국 외,2002;이상호 외,2007) 보다 세분화되고 다양한 경관 분야 지표들이 개발되었으며, 이를 통해 경관평가체계를 확립할 수 있게 되었다(신은경 외,2008;양재혁 외,2009). 이 외에도 1980년대 이후로 실시된 미관개선사업과 옥외광고물 정비사업(1998), 가로경관 개선사업을 평가하는 연구들이 수행되었다(김수태 외,2007;양재혁 외,2009).

가로공간 정책과 관련한 연구들은 그 필요성이 지속적으로 제기되었음에도 불구하고 2010년 이후부터 본격적으로 수행되기 시작하였다. 주로 경관 관리 제도와 지침 도입과 개선방안에 관한 연구(이원근,2010;우현주 외,2012), 가로공간의 활성화를 위한 연구(이해옥,2010;이승연 외,2011;문지원 외,2012)가 이루어졌다.

최근에는 가로공간의 지역적 특색을 살린 체계적인 경관관리에 대한 필요성이 대두되고 있다. 이에 따라 2013년에는 경관심의제도의 도입이 이루어졌으며 경관법 개정을 통하여 지자체의 경관계획수립이 의무화되었다. 이로써 체계적인 경관 관리를 할 수 있는 법적인 틀이 마련되었다.



[그림 2-3] 가로경관 관련 시대별 논의 변화

### □ 재생 : 쇠퇴한 구도심 활성화 수단으로서 도심 상업가로시장가로 재생

도심지 재생과 지역의 역사문화에 관한 관심이 증가하면서, 지역의 활성화와 재생을 유도하기 위한 수단으로써의 가로경관 관리와 계획에 관한 논의가 본격화되었다. 이에 역사문화자원을 보전하기 위한 역사문화 환경정비 기본계획 수립되었으며, 2001년에는 환경정비형 지구단위계획이 수립되면서 4종 미관지구가 역사문화 미관지구로 변경되었다.

이후 도시재생 관점에서의 가로 공간이나 경관계획을 제안하는 연구들이 활발하게

이루어졌다. 대표적인 연구로는 근린지역 재생을 목적으로 한 가로공간구상(김민수, 2006; 한영숙 외1, 2004)과 도시재생 관점에서의 가로공간계획 요소에 대한 인식을 재고하고 이를 구체화시키기 위한 방안을 제시한 연구(전영재 외, 2007; 유진선 외, 2008), 구시가지와 전통가로경관 보존을 위한 가로경관 개선방안에 관한 연구(남형우, 2010; 정태열 외, 2011) 등이 있다. 2013년에는 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법이 제정되었으며, 현재는 역사문화 측면의 지속가능한 도시 만들기에 대한 연구·사업이 활발하게 진행되고 있다.



[그림 2-4] 재생 관련 시대별 논의 변화

□ 보행 : 걷고 싶은 도시만들기

시민운동의 형태로 시작된 보행 권리 찾기 운동은 가로공간에서의 보행자 안전 확보의 중요성을 인식하게 하였으며, 보행자 중심의 교통체계 개선을 이끌어내는데 중요한 역할을 하였다. 이후 1997년에 제정된 ‘서울특별시보행권확보와보행환경개선에관한기본조례’는 공공이 보행환경 개선을 위한 사업을 진행하는데 있어 지원 근거를 마련하는 중요한 계기가 되었다. 이 조례를 바탕으로 서울시는 최초로 ‘보행환경기본계획’을 수립하였으며 계획에 근거하여 ‘걷고 싶은 도시 만들기’ 사업을 시작하였다. 이러한 배경을 바탕으로 90년대의 보행관련 연구는 가로공간을 보행이 이루어지는 주요 공간으로 인식하고 가로와 보행의 관계성을 찾는 연구들을 진행하였다(김대현, 1994; 김성균, 1997).

2000년대에 들어서는 보행환경 개선 대상 영역이 점차 공공영역으로 확대되기 시작하였으며 다양한 보행공간과 휴식공간의 확충이 이루어졌다. 2005년 ‘교통약자이동편의증진법’이 제정된 이후에는 중앙정부 차원에서의 가로환경개선사업이 진행되었으며 대표적으로 보행우선구역 조성사업이 추진되었다.

이 시기에는 보행자 관점에서의 가로공간 문제점을 도출하고 이를 개선하기 위한 대안을 제시하는 연구(김영익 외, 2005; 정우석 외, 2006), 보행환경을 구성하는 주요 요소와

그에 대한 계획의 방향을 제안하는 연구들이(손장원 외,2001;박소현 외,2008) 수행되었다. 이와 함께 안전한 보행환경 구축을 통한 보행가로 활성화 방안(이슬 외,2010), 가로공간의 이미지 분석(금기정 외,2010)등에 관한 연구들이 수행되었다.

이러한 지속적인 논의들을 바탕으로 하여 가로경관계획의 목표는 단순히 보행자 중심의 교통체계개편에서 보행친화환경 조성으로 발전하였고, 이를 지원하기 위한 보행안전 및편의증진에관한법률의 개정으로 이어지게 되었다. 이후 2013년 수립된 옥외광고물 가이드라인의 내용에는 보행자의 안전과 편의를 위한 권고사항이 포함되었다.



[그림 2-5] 보행 관련 시대별 논의 변화

#### □ 환경 : 지속가능하고 친환경적인 가로공간으로의 전환

2000년에 지구단위계획이 도입되고 보다 체계적으로 가로 환경정비가 이루어질 수 있는 기반이 마련되자 서울시에서는 2003년에 가로환경개선 표준디자인을 마련하였다. 이때 부터 본격적으로 가로환경 정비 사업에 대한 재정지원이 이루어졌으며 다양한 가로경관개선 사업들이 추진되었다. 이 시점에는 주로 가로환경 정비의 방향을 제시하는 연구와(최임주,2009) 환경 인지 관점에서 가로 공간을 평가하는(윤종국 외,2002) 연구가 이루어졌다.

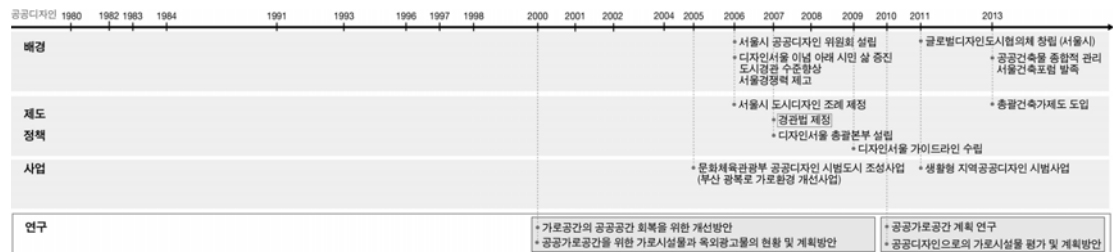
환경 분야의 가로 공간 연구는 가로환경 정비 방향의 제안, 가로 공간 내 환경적 요소 고찰, 친환경 요소 도입 방안의 제시 등으로 정리할 수 있다. 지속가능한 개발이라는 사회적 요구에 대응하기 위한 가로공간의 친환경 요소 적용 또한 주요 연구 주제로 다루어졌다. 지속가능한 측면의 가로환경 조성의 방향을 제시한 연구(박성준 외,2012)와 가로환경조성사업을 친환경 관점에서 평가한 연구(최을,2011)가 진행되었으며, 최근에는 친환경 녹색 가로환경 조성을 위한 녹색디자인 시범거리사업이 시행되었다.



[그림 2-6] 가로환경 관련 시대별 논의 변화

## □ 공공디자인 : 공공디자인의 열풍

2000년대에서는 사회 전반에 삶의 질 증진과 도시경관의 수준향상이 주요 화두로 등장하였다. 이에 따라 서울시는 지역 경쟁력 제고를 위하여 '디자인 서울'이라는 이념 아래 서울시 공공디자인 위원회를 설립하고 다양한 공공디자인 정책과 사업을 추진하였다. 이에 따라 2000년대에는 가로 시설물의 디자인 가치를 평가하고 공공성 관점의 개선방향을 제시한 연구와(양혜원 외, 2007; 추영옥 외, 2007) 가로시설물과 옥외광고물을 주요 계획 대상으로 다루는 연구들이(방승환 외, 2005) 진행되었다. 이와 함께, 공공성은 가로를 평가하는 주요 가치이자 관점으로 제시되고 있다(이정호 외, 2012).



[그림 2-7] 공공디자인 관련 시대별 논의 변화

## 3) 가로단위 공간관리의 지향점 변화 경향

국내외의 가로공간과 관련한 논의의 흐름을 종합하여 보았을 때 과거의 가로공간은 지배층의 권력을 과시하는 배경으로써의 공간이었으며, 도시의 공공서비스나 자동차 통행이 이루어지는 기능적인 공간으로만 인식되어 왔다. 20세기 중후반 이후부터는 가로는 근린의 중심 공간으로서 사람과 사람 사이의 소통을 가능하게 하고 도시의 다양한 활동들이 복합적으로 일어나는 생활공간으로 인식되기 시작하였다.

가로공간에 대한 인식이 변화함에 따라서 가로단위 공간관리의 지향점 역시 변화하고 있다. 최근 들어서는 보차 공존, 용도 복합, 신규 건물의 조화, 조화로운 경관, 건축물과 가로의 통합 설계, 가로변 건축물 재생 및 가로활성화 논의들이 활발하게 이루어지고 있다.

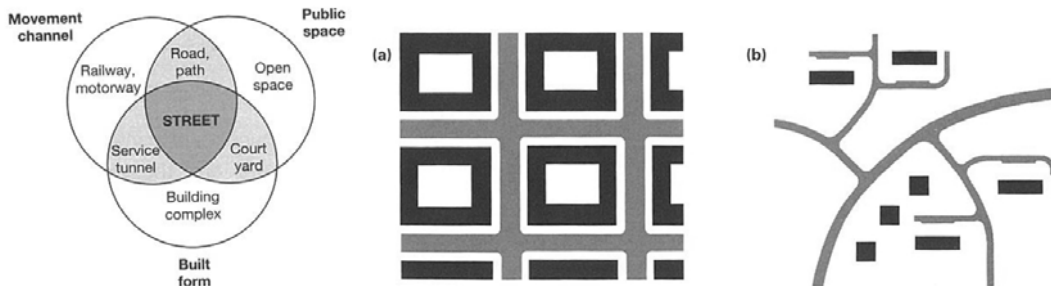
“계획가들은 흔히 자신이 도시 전체를 거시적으로 다루며 자신들이 ‘전체상을 파악’하기 때문에 대단한 가치를 갖는다고 생각한다. (중략)사실 거의 모든 도시계획은 해야 하는 일의 성격 때문에 특정한 가로나 근린, 지구의 이곳저곳에서 하는 비교적 작은 구체적인 행위와 관계된다. (중략) 창조적이거나 조정적, 예언적인 계획에서는 다른 어떤 전문적 능력도 장소에 대한 지식을 대체할 수 없다. 따라서 필요한 것은 일반화된 상충의 조정을 위한 장치가 아니라 요구가 가장 시급한 곳, 즉 구체적인 독특한 장소에서 조정을 할 수 있는 장치이다.”

— Jacobs, J. (2010), p.545.

### 3. 가로단위 공간관리의 의미

#### 1) 통합적 공간관리 : 공간을 통합적 시각에서 바라볼 필요

가로공간은 자동차가 이동하는 도로와, 보도 등의 공공 공간 및 가로변 건축물로 이루어진다. 이들 공간의 조성·이용·관리 주체는 모두 상이하며 특히 민간 소유 필지에 건축되는 건축물은 서로 다른 건축주에 의해 조성된다. 그럼에도 불구하고 이들 요소들은 최종적으로는 하나의 가로공간을 이루게 되므로 각 요소들의 조성·이용·관리에 대한 통합적인 시각과 조정의 역할이 필요하다.



[그림 2-8] 가로공간 구성요소(좌), 전통적 vs. 근대적인 도로와 건축물 배치(우)

※ 출처 : Marshall(2005), p.6.

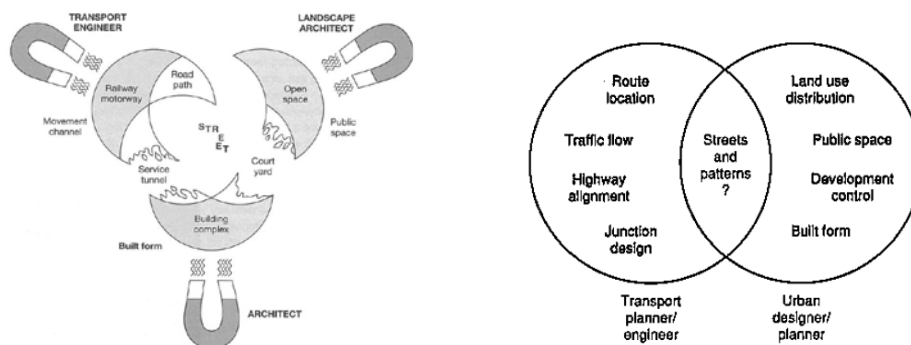
도로는 기능적으로 서로 다른 지점들을 연결하는 역할을 하지만 주변 지역은 도로를 경계로 양분된다. 도로가 행정구역이나 용도지역을 구분하는 경계가 되기 때문에 도로 양측 건축물의 용도 입지와 규모 등의 불균형을 초래하는 경우가 많이 발생하고 있다. 따라

서 가로공간을 구성하는 각 요소들에 대한 통합 관리뿐만이 아니라 도로를 경계로 구분되는 지역들에 대한 통합적인 접근과 관리 또한 요구된다.

우리나라에서도 최근 통합적인 공간관리의 필요성을 인식하기 시작하였다. 기존의 건축법에서는 개별 건축물이 완성되는 과정만을 주요 관리 대상으로 인식하고 건축물과 가로공간을 별개의 공간으로 다루어 왔다. 그러나 건축기본법이 제정되면서 건축과 건축디자인 행위를 건축물과 주변의 공간 환경이 포함된 환경조성 전 과정의 행위체계로 정의하고 있으며, 개별적으로 인식되고 분절되어 있던 환경요소를 통합적으로 바라볼 수 있는 계기를 마련하였다.

## 2) 제도 유연화 : 도시계획과 건축설계

가로공간의 각 구성요소들은 서로 다른 법제도에 따라 관리되며, 이를 계획·조성하고 관리하는 분야 또한 상이하다. 도시계획 및 도시설계, 교통, 건축설계, 조경 등 다양한 분야가 가로 공간 관리에 관여하는데, Marshall(2005;6-7)이 지적하는 바와 같이 가로공간은 여러 분야에서 공통적으로 다루는 대상이기도 하지만 실제 가로공간을 통합적으로 관리할 수 있는 실질적인 주체는 부재하다. 특히 근대도시계획에서는 도시계획과 건축설계, 조경 분야가 각각의 영역을 분리하여 담당함에 따라서 가로공간에 대한 통합적인 관리가 불가능하였다.



[그림 2-9] 모더니즘에서의 분야별 분리(schism)(좌),  
디자인 관련 분야들 사이의 중첩 또는 보이드로서의 가로공간(우)  
※출처 : Marshall(2005), p.7,22.

우리나라에서 이루어지고 있는 제도에 의한 도시계획 과정 또한 이와 유사한 특성을 가지고 있다. 도시기본계획 수립 과정에서는 토지이용계획, 교통시설계획, 공원녹지계획,

공급시설계획 등과 같이 도시가 작동하기 위해 기본적으로 요구되는 시설들을 결정하는 계획이 수립된다. 그러나 이러한 계획들에서는 2차원적인 평면의 크기나 양, 위치와 주요 용도가 결정될 뿐, 개별 시설들 간의 관계를 설정하거나 향후 완성된 3차원 공간을 종합적으로 디자인 할 수 있는 단계는 마련되어 있지 않다. 특히, 가로 공간의 경우에는 구체적인 형상과 재료에 대한 기본 설계 없이 도시계획단계에서 작성된 교통시설계획의 도로의 노선과 폭, 차선 수의 위치와 규모만으로 토목시설설계와 시공으로 이어지고 있다<sup>10)</sup>.

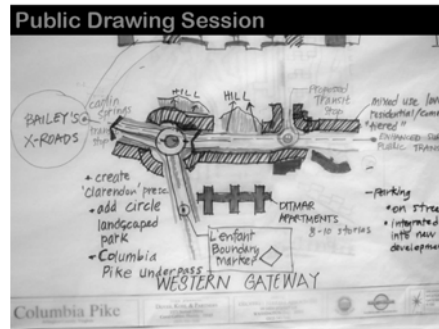
### 3) 다양한 주체의 역할 조정

가로공간을 구성하는 각 요소에 대한 관리, 조성, 이용 주체가 상이하므로 공간관리는 이들 각 주체들의 역할을 조정하는 과정을 필수적으로 포함하게 된다. 다양한 주체간의 서로 다른 생각들을 보다 효율적으로 조정하기 위해서는 서로 다른 주체가 공유할 수 있는 비전과 계획의 수립뿐만이 아니라, 주체 간 소통을 유도하고 갈등을 조정할 수 있는 협의 창구의 마련이 무엇보다 중요해진다. 형태기반코드(form-based codes) 수립 과정에서는 지역 주민과 공무원, 각 분야의 전문가들이 참여하는 디자인 샤레트(Design Charette)를 개최하여 다양한 주체의 의견을 수렴하고 공통의 비전을 수립해 나가고 있다.

[표 2-3] 주민과의 협의를 통한 도시공간 관리 방향 수립 사례

※ Arlington County, VA \_ Columbia Pike Plan and Code<sup>11)</sup>

200여 차례의 주민들과의 협의 과정을 통해서 커뮤니티가 원하는 도시 공간의 형태에 대해 논의하였고, 주민들이 디자인 리뷰 과정에 적극적으로 참여할 수 있도록 장려하고 있다.



디자인 샤레트에 참여한 주민들과 회의를 통해 도출된 결과물

※ 출처 : Arlington County website

<http://www.columbiapikeva.us/revitalization-story/columbia-pike-initiative/columbia-pike-form-based-code/>

10) 박인석(2013), 「아파트 한국사회\_단지 공화국에 갇힌 도시와 일상」, 현암사, p.343.

11) 「Arlington Community Website」 보도자료 참조.

<http://www.columbiapikeva.us/revitalization-story/columbia-pike-initiative/columbia-pike-form-based-code/>

우리나라에서 가로공간에 관련되어 있는 다양한 주체들 간의 협력을 통해서 가로환경의 정비를 시도한 대표적인 사례로는 건대앞 노유거리 사례가 있다. 기성시가지의 환경을 개선하고 상업가로의 자율적이고 지속적인 환경개선 잠재력을 높이기 위하여 공공과 민간의 협력을 통한 가로환경 관리를 시도하였다.<sup>12)</sup> 수차례의 주민과의 대화를 통하여 주민 협력에 대한 인식의 변화와 함께 주민협정을 체결하는데 성공하였지만, 사후관리 프로그램과 후속적인 행정 지원의 미비로 인하여 지속적인 유지관리에는 실패하였다<sup>13)</sup>.

#### 4) 지속적인 운영 : 유지·관리

Kostof(2011;189)는 ‘제로로서의 길’을 논하면서 길이라는 틀이 그것을 만든 쓰임새보다 더 오래 지속된다는 특성을 갖는다는 점에 주목하였다. 특히 가로변 건축물들은 수요 변화에 따라 용도변경이나 증개축, 재축 등이 지속적으로 일어나므로 가로 공간 관리는 일회성의 계획이나 사업이 아니라 지속적으로 재정비할 수 있는 시스템에 기반을 두어 추진되어야 함을 강조하였다.

[표 2-4] 지역 주체의 지속적 협의를 통한 환경개선 및 운영·관리방안 사례<sup>14)</sup>:

일본 동경도 다이아마루유(마루노우치)지구의 지구계획<sup>15)</sup> (기성시가지 노선형 상점가로)

개요	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 지구는, 동경역 주변의 약 111ha의 면적을 차지하고 있고 취업인구가 약 24만명으로 중심 업무기능이 밀집되어 있는 일본을 대표하는 오피스 지구</li> <li>- 1950년대부터 오오테마치(大手町)·마루노우치(丸の内)마을회, 1966년부터 미화협회 등, 지역의 커뮤니티에 의한 방범·방재·미화 등을 수행하는 선행적인 협의회가 이전부터 존재해 왔음</li> <li>- 현재의 지구계획은 1988년에 「다이마루유 마치즈쿠리 협의회」(2012년 개명)가 지권자의 재개발 협의회로서 발족하여, 협의회 이후 지구 전체를 생각하는 활동이 시작됨</li> <li>- 그 후 1996년에 「다이마루유지구 마치즈쿠리 간담회」를 조성하여 2000년에는 「마치즈쿠리 가이드라인」을 책정함. 2000년의 마루 빌딩의 재건축과 나카도오리 가로의 정비를 계기로 상업기능이 도입되고, 전국에서 사람이 모여드는 관광 지점으로 변모함</li> </ul>
지역주체	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 마루노우치 지구는 지금까지 크게 8개의 지역주체 조직이 설립되어 운영되고 있음</li> <li>- 다이마루유 마치즈쿠리협의회, 간담회, 에리어매니지먼트협회의 3개의 협의체가 큰 역할을 수행하고 있음</li> </ul>

12) 진희선(2012), “주거재생, 공공에서 바라본 마을 만들기”, 「대한건축학회지」, v.56(6), p.67.

13) 한국도시설계학회(2008), 「지구단위계획의 실제」, 기문당, pp.203~222.

	<p>마루노우치 지구의 조직구성 및 운용방법 및 자원</p>
	<p>※ 활동 내용<sup>16)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지권자들이 스스로 향후의 구체적인 도시만들기를 검토하기 위해 치요다구의 도시만들기 방침에 따라 1988년에 「오오테마치·마루노우치·유락초지구 재개발계획 추진협의회」가 발족</li> <li>- 지역의 미래를 위한 제안의 검토는 협의회가 중심으로 구성되었고 학식 경험자 등도 포함됨</li> <li>- 이 과정에서 재개발의 진행방식으로 지자체와 지역 주체가 대등한 입장에서 실현방책의 협의검토를 행하는 관민협동(PPP)을 기초로 한 「오테마치·마루노우치·유락초지구 도시만들기 간담회」가 조직됨</li> <li>- 지역의 교류기능의 강화, 관광을 위한 매력만들기 등의 소프트한 도시만들기의 중요성이 높아지면서 「NPO법인 다이마루유(大丸有) 에리어매니지먼트 협회」를 설립</li> <li>- 이 3개의 조직이 중심이 되어 특화된 나카도오리 가로의 경관을 형성하고 있고, 현재는 5개의 조직이 추가적으로 설립되어 다양한 활동들을 연계하면서 가로경관을 유지·개선하고 있음</li> </ul>
제도의 활용	<p>※ 마을만들기 기본협정 + 도시만들기 가이드라인+ 지구계획</p> <p>1) 에리어매니지먼트</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도시만들기 기본협정</li> <li>- 1994년에 체결된 이 협정은 재개발을 진행할 시의 방침으로 지권자가 재건축을 행하는 데에 있어서 유의사항으로서 「새로운 도시경관의 형성」 「국제업무센터의 형성」 「쾌적한 도시공간간의 형성」 「종합적·일체적 도시만들기」 「사회공헌」 「공민협조의 도시만들기」 「도시만들기 추진시스템의 구축」이 기재되어, 당시의 전지권자가 합의됨</li> <li>○ 도시만들기 가이드라인</li> <li>- 가이드라인에서는 다이마루유지구를 8가지 목표와 조닝·축, 거점을 통해 강약이 있는 도시만들기를 실현하기 위한 방침과 함께 어반디자인·도시기능·교류·보행자 네트워크 및 스카이라인 등의 기본적인 방침제안 및 구체적인 룰을 제시함</li> <li>- 스카이라인에 있어서는 1933년에 미관지구로 지정되어 높이가 31m로 규정되어 있었으나 1963년 건축기본법 개정으로 인한 용적률 규제 도입으로 마루노우치는 1000%, 유락초 900%로 지정되어 127m로 빌딩의 재건축 계획이 세워지게 되었음. 그러나 이러한 빌딩 재건축 계획이 분쟁으로 번져 결국 높이규정 사항은 100m로 타협함. 이후 이 사례를 바탕으로 지구 빌딩의 재건축이 이어지게 되었음</li> <li>- 정비수법으로써 가로경관형성형, 공개공지 네트워크형, 용적유도형 및 용도교체형 의 4가지가 제안됨. 이 정비수법은 도시의 종합설계와 특정블록의 운용기준의 개정과 특례 용적률 적용구역의 창설로 이어지게 됨</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지구계획 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 가이드라인의 수립 후, 약 반년후에 마루노우치 지구가 가장 먼저 지구계획을 결정하였고 2002년에는 전체 지역으로 확대되었음. 이 가이드라인에 기초하여 건축높이와 벽면선의 위치 등이 정해짐</li> <li>○ 현재 에리어매니지먼트 운용 (나카도오리변 공공공간 정비)</li> <li>- 지역의 회유성을 높이기 위해 2003년부터 동경역 주변을 순회하는 무료셔틀버스를 도입하여, 남북2km를 횡단하는 교통기능을 강화</li> <li>- 나카도오리변 가로등과 블록의 안내 배너 및 사인을 활용한 광고사업</li> <li>- 재개발에 의한 공개공지, 광장과 보도공간을 이 활용한 이벤트 활동. 원칙으로 공개공지는 민간의 활용이 불가능하지만 “동경도의 세련된 가로만들기 추진조례”를 활용하여, 가설시장 등의 이벤트의 장으로서 활용</li> <li>- 전체 활동의 실행위원회로서 NPO법인 다이마루유 에리어매니지먼트 협회가 주요 역할을 수행함</li> </ul> </li> <li>2) 마치즈くり 룰 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 다양한 정비수법을 활용하여 가로변 건축물의 단계적인 정비계획을 세우는 동시에 원활한 진행을 위한 제도</li> </ul> </li> </ul>
의의	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 마치즈くり 가이드라인의 목표에 기초하여, 2002년에 「NPO법인 다이마루유 에리어매니지먼트 협회」를 설립.</li> <li>- NPO법인화한 이유로서는, 동경도가 제정한 「세련된 가로만들기 추진조례」의 계약단체가 되어 행정의 지원을 받는 것과 동시에 불특정다수의 일정시민이 참가가능한 방침을 취하기 위함. 본 단체이외에도, 환경과 퍼블릭 스페이스 등의 매니지먼트를 중심으로 하는 각 분야의 매니지먼트 단체가 설립되고 있음</li> </ul>

## 5) 가로 유형화(classification) : 지역 특성 반영

Marshall(2005)은 근대도시계획에서는 가로를 자동차 통행을 위한 ‘도로’로 인식하는 관점이 우세했으나 점차 가로를 다양한 기능을 가진 ‘도시공간’으로 바라보는 인식이 증가하고 있다고 주장하였다. 특히 도시설계 분야에서는 가로를 연속된 공간이자 다양한 용도가 공존하는 ‘장소’로 인식하기 시작하였다고 보고 있다.

본 연구에서 논하고 있는 가로단위 공간관리는 지역 현황에 근거하여 지역의 문제를 진단하고 이를 개선함으로써 지역 특성(urban character)을 보존하고 창출하는 것을 의미한다. 이를 위해서는 도로폭이나 필지구조 등 도시구조의 물리적 특성뿐 아니라 가로변 건축물의 용도 분포와 주변 여건 등 사회경제적 요인을 고려한 유형 구분 방식이 적용되어야 할 것이다.

가로를 중요한 관리 단위로 설정하고 있는 형태기반코드에서는 가로위계와 차선 수,

14) [표 2-4] 이하 본 연구에 포함된 일본 사례들은 외부 연구진 송준환 박사의 “가로단위 공간관리 수단으로서의 특별가로구역 제도 연구 : 일본사례 조사”의 내용을 내부 연구진이 재정리하였음

15) 송준환(2013), 철도역을 중심으로 한 에리어매니지먼트의 역할과 수법, pp.116~118.

16) 참고문헌 「建築とまちなみ景観」의 pp.107-109 인용 및 재정리

가로변에 면한 건축물과 공공공간이 면하는 경계영역에 대한 처리 방식을 맥락을 구분하는 주요 기준으로 적용하고 있다. 즉, 가로를 중심으로 가로와 유사한 관계를 맺고 있는 일정 필지들을 같은 단위로 함께 관리하고 있으며, Arlington County(VA), Hercules(CA)는 가로를 기반으로 공간단위를 구분하여 코드를 적용한 대표적인 사례이다.

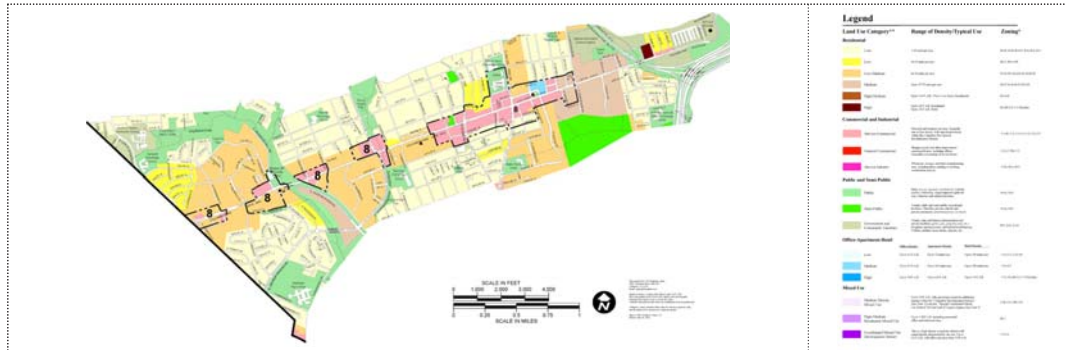
[표 2-5] 국내 제도연구에서의 가로유형 구분

기준			관련 문헌 및 분류 근거
가로의 물리적 특성에 따른 분류	도로 규모 (폭원)	광로-대로-중로-소로	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙
		도로폭원에 따라 분류	김정규 외(2002), 최이명 외(2005)
	도로 형태	고속-고가-지하도로	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙
		도로의 평면 형태에 따른 분류 (형태, 길이, 폭, 경사정도, 향, 바닥재 등)	신용재 외(1990)
가로의 기능 및 역할에 따른 분류	도시계획상 기능 : 주간선-보조간선-집산-국지-특수도로		도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙
	도시공간-지역연결-주구중심-블록연계 가로		이정형 외(2007)
	이동·공공편익·근린상업		김성일 외(2008)
용도 및 이용에 따른 분류	용도지역지구	주거지역, 상업지역 등	
	가로변 건축물의 용도	상업, 생활가로 등	구자훈 외(2011)
	사용목적 (이용주체)	자동차 전용, 보행자 전용, 보행자 우선, 자전거 전용도로	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙
가로와 건축물 인접필지와 관계에 따른 분류	가로와 대지의 접도조건	1면, 2면, 3면	변정아 외(2006)
	가로유형과 연계한 가구(街區)특성		이정형 외(2005), 홍경구 외(2001)
	인접한 외부공간의 위치·관계		최이명 외(2007)
도로의 관리주체에 따른 분류		고속도로-국도-지방도-특별시도-시도-군도	도로법
사회적 속성에 따른 분류		커뮤니티, 생활	신용재 외(1990)

[표 2-6] 가로유형별 도시공간 관리 사례

① Arlington County, VA \_ Columbia Pike Plan and Code<sup>17)</sup>

- Arlington County(VA)는 도심부를 지역 특성에 따라 면적인 단위로 구분하고 형태 코드는 필지가 면해 있는 thoroughfare의 유형에 따라서 건축물의 전면부와 형태를 세분화하여 관리하고 있는 사례임
- 구역 내부에서는 대지가 면하고 있는 가로의 특성, 건물 전면부 구성 요소와 같은 물리적 특성에 따라서 Main Street Sites, Avenue Sites, Local Sites, Neighborhood Sites로 구분하여 관리함



General land Use Plan Map 출처 : <http://www.columbiapikeva.us>

② Hercules, CA

- Hercules는 전체 도심부를 지역의 기능과 역할, 주변 환경 특성에 따라 면적으로 구분하여 비슷한 건물 유형이 유지될 수 있도록 유도하고, 각각의 필지가 면한 가로 유형에 따라 구분하여 외부공간과 건축물 전면부를 관리하는 복합적인 형태기반 코드를 부여한 사례임
- 가로의 유형은 차선수와 가로 위계, 기능에 따라 구분하고 있으며, 이에 따른 가로의 경관을 차별화 할 수 있는 방향을 구체적으로 제시하고 있음



Street Plan 이미지 출처 : Regulating Code for Central Hercules Plan  
pp. II -2-pp. II -3

17) 「Arlington Community Website」 보도자료 참조,  
<http://www.columbiapikeva.us/revitalization-story/columbia-pike-initiative/columbia-pike-form-based-code/>



## 제3장 가로단위 공간관리 관련 제도 및 사업 분석

1. 제도 분석 개요
2. 국내 제도 현황
3. 기존 사업 분석
4. 가로단위 공간관리에 있어서 기존 제도 및 사업의 한계
5. 특별가로구역 제도 현황

### 1. 제도 분석 개요

#### 1) 분석 목적

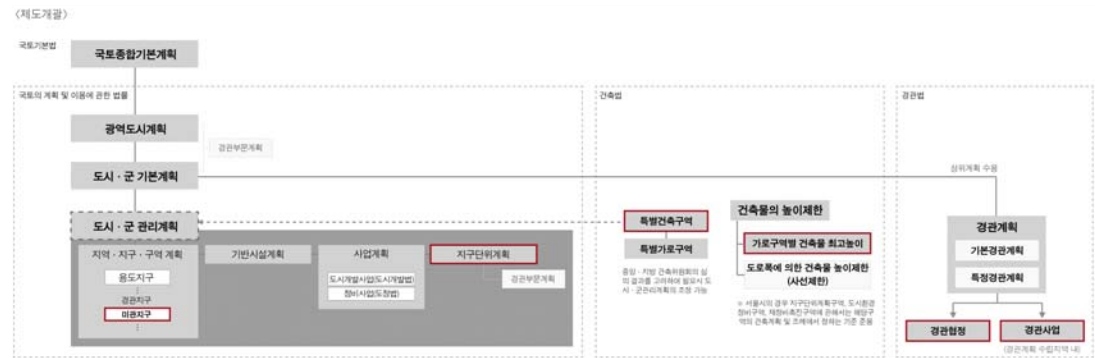
가로공간을 이루는 물리적 요소는 크게 공공영역인 도로와 민간영역인 도로변 건축물로 구분되는데, 최근에 들어서는 가로공간을 중심으로 한 공간 관리의 필요성이 증가하면서 가로와 건축물이 만나는 전면공간을 가로공간의 질적 수준을 결정짓는 주요 요소로 인식하고 이를 관리하기 위한 다양한 대안이 제시되고 있다. 가로공간의 조성 및 관리와 관련된 제도는 각 시대가 지향하는 가치, 사회·경제적 여건, 토목·건축 기술의 수준 등이 변화함에 따라 다양한 양상으로 변화해왔다. 이에 본 절에서는 기존의 도시건축규제 중에서 가로 단위 공간관리 관련 제도들의 현황을 분석하고 그 실효성에 대한 논의를 검토하여 그 가능성과 한계를 분석하고자 한다.

#### 2) 분석 대상

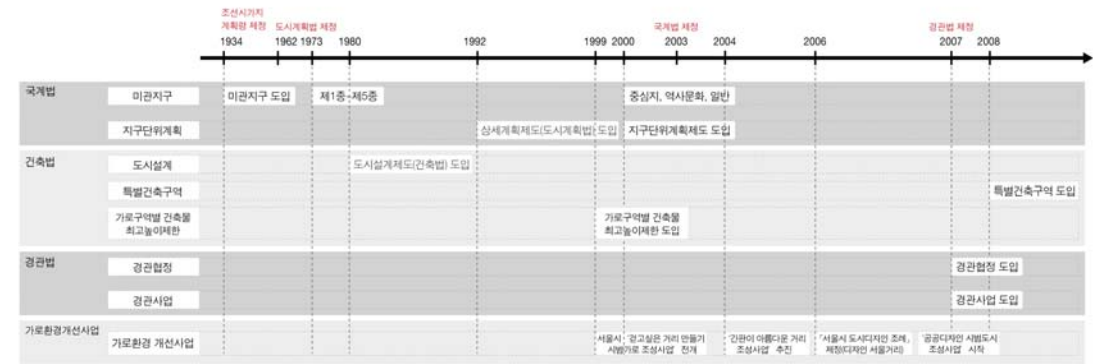
기성시까지 정비 수요가 증가하면서 지역 수요를 반영하기 위해 지구 차원에서 각종 기준을 유연하게 적용하려는 시도가 증가하고 있다. 이에 따라 본 연구에서는 기성시까지를 대상으로 적용되는 제도에 초점을 맞추어 분석을 진행하였으며, 지역 특성에 관계없이 용도지역별로 일률적인 기준이 적용되는 일반적 규제가 아닌, 특정 지역을 대상으로 수립

되는 지구적 규제를 대상으로 하였다. 세부적으로는 규제체계와 규제내용, 주체들의 역할, 제도 적용 결과 등을 비교 분석하였다.

분석대상은 다음과 같다. 우선, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 지구적 규제 수단인 미관지구(용도지구)와 지구단위계획, 개별법에 의해 일단의 지역에 대해 개입할 수 있는 제도적 수단을 마련한 「경관법」에 따른 경관협정, 「건축법」에 따른 특별건축구역, 가로구역별 건축물 최고높이제한을 검토하였다. 그 외 기성시가지 가로 정비와 관련이 있다고 판단되는 가로환경개선사업을 추가 분석 대상으로 설정하였다.



[그림 3-1] 가로단위 공간관리 분석대상 국내 제도 및 관련 법체계



[그림 3-2] 분석대상 국내 제도 도입 연혁

### 3) 분석 틀

본 연구의 선행연구인 「근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제 개선 기본방향 연구 (2012)」에서의 용도지구(미관경관지구), 지구단위계획, 경관협정 분석은 법령체계와 지침 내용 등 제도 자체를 대상으로 진행되었다. 따라서 지구지정절차와 재원마련, 관련 주체 별 역할 분담 등 현실에서의 작동가능성과 제도 적용 효과에 대한 분석은 미흡하였다. 이러한 한계를 극복하기 위하여 본 절에서는 계획체계, 가로특성을 고려한 규제 차별화 현황, 공공·민간 부문의 역할 분담에 초점을 맞추어 제도 및 사업 분석틀을 설정하였다.

[표 3-1] 선행연구를 위한 관련 제도 및 사업 분석 틀

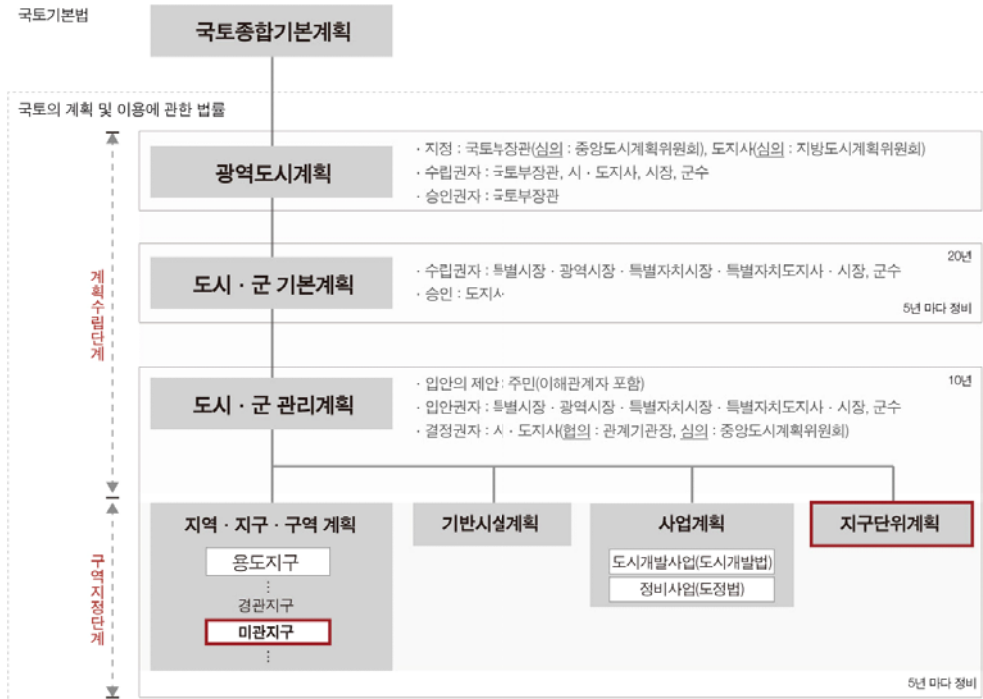
구분	질문	주요 분석내용
계획체계	· 도시계획체계 내에서 어떻게 작동하는가?	· 관련 법체계 · 지구지정절차, 사업추진절차 · 관련계획과의 관계
규제내용	· 지역 문제 해결에 적절하게 대응하는가?	· 구역경계(boundary) 설정방식 · 세부구역(sub-area) 구분 · 세부구역별 지침 특성화 현황
제도운영	· 현실에서 어떻게 작동하는가?	· 공공부문과 민간부문의 역할분담 · 재원마련 방식 · 제도 운영의 지속성

## 2. 국내 제도 현황

### 1) 계획체계 측면

#### ① 계획체계 및 관련 계획과의 관계

□ 미관지구와 지구단위계획(국토의 계획 및 이용에 관한 법률)



[그림 3-3] 미관지구와 지구단위계획의 법적 체계

미관지구는 광역도시계획·도시·군기본계획 등의 상위계획, 도시·군관리계획 및 수도권정비계획 등 관련계획의 내용과 취지를 반영하여 계획한다. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에서는 지정 목적에 따라 미관지구를 세분하고 있으며 도시계획조례를 통해 추가로 세분하여 지정할 수 있도록 하고 있다<sup>18)</sup>.

지구단위계획은 법에 의하여 수립하거나 「도시개발법」·「택지개발촉진법」 등 개별사업법으로 지정된 사업구역에 대한 개발계획 또는 실시계획과 함께 수립하여 당해 사업구역의 계획적 관리를 도모할 수 있다. 또한, 광역도시계획, 도시기본계획 등과 같은 계

18) 서울특별시 도시계획국(2012), “알기쉬운 도시계획 용어” 「도시계획국포털」, <http://urban.seoul.go.kr/4DUPIS/unisearch/searchresult.do>

획·관리수단인 동시에 각종 개발계획이나 정비계획 등의 실현수단으로서의 기능을 일부 수행할 수 있다. 지구단위계획은 광역도시계획·도시·군기본계획 등의 상위계획, 도시·군관리계획 및 수도권정비계획 등 관련계획의 내용과 취지를 반영하여야 한다. 지구단위계획에 의하여 다른 도시·군관리계획이 변경되거나 다른 도시·군관리계획에 의하여 지구단위계획이 변경되는 경우에는 가급적 양자를 동시에 입안하도록 한다. 지구단위계획구역을 지정하는 경우에는 가급적 지구단위계획의 입안과 기반시설부담계획의 수립을 동시에 하여 양 계획간 상충이 발생하지 않도록 해야 한다.

#### □ 경관사업·경관협정



[그림 3-4] 경관계획의 법적 체계

경관협정은 기존 주택을 유지하면서 생활에서 발생하는 외부환경의 평면적 내용과 입면 등 3차원적 특징까지 다룬다는 점에서 지구단위계획과 유사하다. 그러나 규제보다는 지원이나 유도정책에 가깝고, 비 물리적인 내용까지도 주민간의 자치규약으로 수립할 수 있기 때문에 포함할 수 있는 내용적 범위가 지구단위계획에 비해 포괄적이며, 주민들이 합의한 일정기간 동안만 유효하다<sup>19)</sup>.

경관계획은 상위계획인 도시·군 관리계획을 수용하면서 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사, 시장·군수가 수립하도록 한다. 그러나 경관법상 경관계획이 도시관리계획에서 반영되는 시점이 불분명함에 따라 기본계획과 특정경관계획의 성격이 기본계획인지 실행(관리)계획인지 불분명하다는 한계를 지니고 있다<sup>20)</sup>.

19) 이창호·오준걸·정종대(2011), “경관협정의 운용방안에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』 v.27(6), p.170.

## □ 특별건축구역

특별건축구역은 지구단위계획구역의 특별계획구역이나 용도지역과 같이 도시관리 차원에서 지정되는 것이 아니라 기존의 도시관리계획을 기반으로 개별필지 또는 일단의 사업단위를 대상으로 적용한다<sup>21)</sup>.



[그림 3-5] 특별건축구역의 법적 체계

## □ 가로구역별 건축물 최고높이제한

우리나라의 건축물 높이제한은 집단규정으로 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의한 용도지역과 용도지구(경관·미관·고도지구 등)를 통해 밀도제한(용적률)과 높이제한(높이, 층수)이 먼저 결정된다. 이후 도로에 의한 사선제한, 인접대지경계선에 따른 높이제한, 일조권 등을 위한 높이제한 등의 적용을 받게 된다.

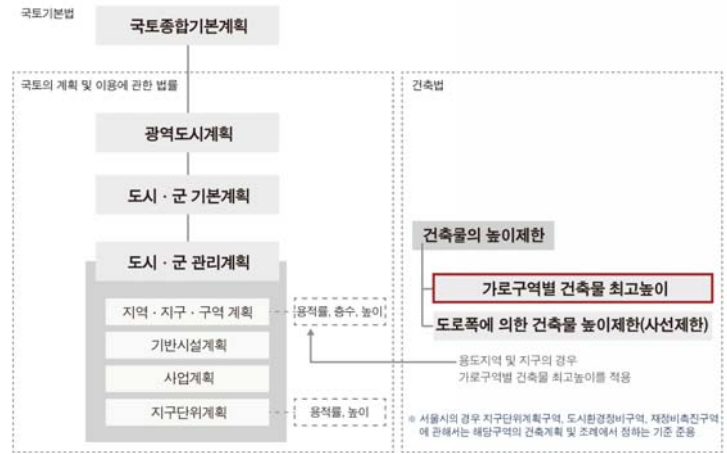
가로구역별 건축물 높이제한은 「건축법」 제60조(건축물의 높이 제한)에서 규정하고 있으며, 가로구역별로 건축물의 최고높이를 지정·공고할 수 있다. 가로구역별 높이가 정해지지 않은 구역에 한해서는 도로 폭에 따른 사선제한 규정( $H \leq 1.5D$ )을 적용한다.

용도지역과 용도지구(경관·미관·고도지구)에서 정한 용적률·층수·높이기준과 관련한 내용을 가로구역별 건축물 높이제한 규정에 기반을 둔 구역지정을 통해서 변경할 수 있

20) 국토부(2012), 「도시경관의 통합적 개선 추진방안 연구」, p.34.

21) 서수정·김철영(2010), 「특별건축구역의 효율적 운영방안 연구」, 건축도시공간연구소, p.12.

다. 그러나 지구단위계획 등 타 관련계획에서 규정하는 사항은 지자체에서 정하는 바에 따라 조례로 적용의 우선순위를 정할 수 있다.



[그림 3-6] 가로구역별 건축물 최고높이제한의 법적 체계

## ② 지정절차

### □ 미관지구

미관지구의 지정절차는 도시·군 관리계획의 지정절차를 따르게 된다. 일반적으로는 기초조사, 주민의견 청취, 입안, 관계기관과의 협의, 심의, 결정 및 고시, 열람의 과정을 거쳐 지정된다.



[그림 3-7] 미관지구 지정 절차 및 결정권자

## □ 환경정비형 지구단위계획

지구단위계획구역은 기본적으로 도시·군 관리계획의 수립 절차에 따라 지정된다. 구역 지정은 다양한 주체에 의하여 제안, 의뢰, 요청, 입안될 수 있으며, 주민 혹은 이해관계자가 계획도서나 설명서를 첨부하여 제안하거나, 경우에 따라서는 관련 전문기관에서 기초조사를 포함한 제안으로 지정절차를 진행할 수 있다. 둘 이상의 사·군에 걸치는 용도지역·지구구역 및 사업 계획이 이루어지는 경우에는 기초 지자체장인 시장·군수에 의하여 요청되어 입안이 이루어지게 된다. 국토교통부 장관 또는 도지사가 입안하는 경우, 입안자가 기초조사 및 구역 지정안 작성을 직접 수행할 수 있으며 도시계획위원회 자문 대신 당해 시장·군수·구청장의 의견을 수렴할 수 있다. 국토교통부 장관에 의해 결정되는 경우에는 도시계획위원회 심의 대신 중앙도시계획위원회 심의를 거치게 되며, 국토교통부 장관이 지구단위계획구역의 지정을 직접 결정·고시한다.

		기초조사	지구단위계획안 작성	주민의견 청취	시·군·구 도시계획위원회 자문	지구단위계획안 입안	협의	시·도 도시계획위원회 심의	지구단위계획 결정 및 고시	일반열람
주민(이해관계자)	제안					주민자방의회 의견 청취				의견청취
전문기관	기초조사									
기초 지자체장	시장·군수	요청				입안				
광역 지자체장	대도시 시장(50만 이상)					입안	광역·환경부·국토교통부 협의	시·도 도시계획위원회	결정	
	특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사					입안		시·도 도시계획위원회	결정	
	도지사					입안		시·도 도시계획위원회	결정	
장관						입안	협의	중앙 도시계획위원회	지정	

[그림 3-8] 지구단위계획구역 지정 절차 및 결정권자

## □ 경관사업·경관협정

경관협정의 추진절차는 크게 협정유도단계, 협정기획단계, 협정체결단계, 협정운영 단계의 4단계로 구분할 수 있으며, 절차 및 관련주체는 아래 그림 및 표와 같다.



[그림 3-9] 경관협정 지정 절차 및 결정권자

[표 3-2] 경관협정의 절차 및 관련 주체

단계	내용	관련주체			
		주민	자문단	지자체	중앙정부
1.협정유도	-기존 주민협의체 활동 파악	○	○	○	
	-경관협정 홍보		○	○	
2.협정기획	-경관협정체결 발의	○			
	-경관협정 준비위원회 조직	○			
	-경관협정운영회 설립	○	○		
	-관련계획 및 사업의 검토	○	○		
	-지역특성 파악	○	○		
3.협정체결	-경관협정서 작성	○	○		
	-경관협정 사업계획서 작성	○	○		
	-경관협정 인가			○	
	-기존 공공사업과 연계 추진			○	○
4.협정운영	-경관협정 운영 및 관리	○	○		
	-경관협정 변경 혹은 폐지	○	○		

## □ 특별건축구역

- 특별건축구역의 지정절차<sup>22)</sup>

중앙행정기관의 장, 시·도지사, 시장·군수·구청장은 지정신청기관으로서 국토교통부장관과 시·도지사에게 특별건축구역의 지정을 신청할 수 있다. 접수된 신청서는 지정의 필요성, 타당성 및 공공성, 피난·방재 등의 사항을 검토하게 되며, 지정여부의 결정은 지정신청 후 30일 이내에 중앙건축위원회 또는 지방건축위원회의 심의를 통해 이루어진다. 심의된 사항은 필요시 특별건축구역의 범위, 도시관리계획 등과 관련된 사항들을 조정하거나 그 결과를 관보에 고시하고 지정신청기관에 관계서류 등의 사본을 송부하도록 규정되어 있다.



[그림 3-10] 특별건축구역의 지정 절차 및 결정권자

### ※ 특별건축구역의 지정권자 확대 (2013.4 건축법 일부 개정안)

- 지역의 특색을 반영한 조화롭고 창의적인 건축물의 건축을 위하여 국토교통부장관이 지정하던 특별건축구역을 앞으로는 시·도지사도 지정할 수 있도록 특별건축구역 지정권자의 범위를 확대함
- 국가 시행 국제행사 및 국가정책사업의 경우는 국토교통부장관이 특별건축구역을 지정하고, 지자체 시행 국제행사, 도시개발사업, 도시재정비사업, 문화진흥사업의 경우는 시·도지사가 지정토록 함으로써 특별건축구역 지정을 활성화하도록 함

22) 서수정·김철영(2010), 「특별건축구역의 효율적 운영방안 연구」, 건축도시공간연구소, pp.13~14.

## □ 가로구역별 건축물 최고높이제한

특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장(이하 허가권자)은 가로구역별 최고높이 계획안을 수립하여<sup>23)</sup> 지정·공고할 수 있으며, 구체적인 완화 기준은 건축조례로 정한다. 허가권자가 가로구역별 최고높이를 지정하려면 주민의 의견청취 절차(「토지이용규제 기본법」 제8조)에 따라 14일 이상 주민이 열람할 수 있도록 하여야 하고, 지방건축위원회의 심의를 거쳐야 한다. 또한 허가권자(특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장)가 가로구역의 최고높이를 완화하여 적용할 필요가 있다고 판단되는 대지에 대해서는 대통령령으로 정하는 바에 따라 건축위원회의 심의를 거쳐 완화한 내용으로 적용할 수 있다(「건축법」 제60조).



[그림 3-11] 가로구역별 건축물 최고높이 제한의 지정 절차: 수립내용



[그림 3-12] 가로구역별 건축물 최고높이 제한의 지정 절차 : 지정권자

23) 도시·군 관리계획 등의 토지이용계획, 해당가로 구역이 접하는 도로의 너비, 해당 가로구역의 상·하수도 등 간선시설의 수용 능력, 도시미관 및 경관계획, 해당 도시의 장래 발전계획을 고려하여 수립

### ③ 지정대상(제대상) : 법에 정해져 있는 구역/지구 지정 대상 구역

#### □ 미관지구

중심지 미관지구는 중심상업지역이나 도시 내의 상징적인 가로에 지정할 수 있고, 역사문화미관지구는 역사적인 문화재나 문화적으로 보전가치가 큰 건물과 그 주변의 미관을 향상시킬 필요가 있는 지구에 지정할 수 있다. 일반미관지구는 주거지역 내 도시 미관의 유지가 요구되는 지구에 지정된다. 서울시 조례에 의해 지정할 수 있는 조망가로지구는 도시이미지 및 주변자연경관의 조망 확보와 가로공간의 개방감 등을 유지·관리하기 위하여 지정한다.

#### □ 환경정비형 지구단위계획

지구단위계획 지정대상은 국계법 및 국계법 시행령에서 다음과 같이 규정하고 있다.

[표 3-3] 지구단위계획 지정 대상

구분	국계법	국계법 시행령
도시 지역	용도지구(국계법 제37조)	-
	도시개발구역(도시개발법 제3조)	-
	정비구역(도시 및 주거환경정비법 제4조)	-
	택지개발지구(택지개발촉진법 제3조)	-
	대지조성사업지구(주택법 제16조)	-
	산업단지(산업입지 및 개발에 관한 법률 제2조), 준산업단지(동법 제12조)	-
	관광단지(관광진흥법 제52조), 관광특구(동법 제70조)	-
	개발제한구역·도시자연공원구역·시가화조정구역 또는 공원에서 해제되는 구역, 녹지지역에서 주거·상업·공업지역으로 변경되는 구역과 새로 도시지역으로 편입되는 구역 중 계획적인 개발 또는 관리가 필요한 지역	-
	도시지역 내 주거·상업·업무 등의 기능을 결합하는 등 복합적인 토지 이용을 증진시킬 필요가 있는 지역으로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주요 역세권, 고속버스 및 시외버스 터미널, 간선도로의 교차지 등 양호한 기반시설을 갖추고 있어 대중교통 이용이 용이한 지역</li> <li>• 역세권의 체계적·계획적 개발이 필요한 지역</li> <li>• 세 개 이상의 노선이 교차하는 대중교통 결절지로부터 1킬로미터 이내에 위치한 지역</li> <li>• 역세권개발구역, 고밀복합형 재정비촉진지구로 지정된 지역</li> </ul>
	도시지역 내 유휴토지를 효율적으로 개발하거나 교정시설, 군사시설 등을 이전 또는 재배치하여 토지 이용을 합리화하고, 그 기능을 증진시키기 위하여 집중적으로 정비가 필요한 지역으로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대규모 시설의 이전에 따라 도시기능의 재배치 및 정비가 필요한 지역</li> <li>• 토지의 활용 잠재력이 높고 지역거점 육성이 필요한 지역</li> <li>• 지역경제 활성화와 고용창출의 효과가 클 것으로 예상되는 지역</li> </ul>
기 타	도시지역의 체계적·계획적인 관리 또는 개발이 필요한 지역	-
	양호한 환경의 확보나 기능 및 미관의 증진 등을 위하여 필요한 지역으로서 대통령령으로 정하는 지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국토교통부장관에 의하여 지정된 시범도시</li> <li>• 개발행위허가제한지역</li> <li>• 지하 및 공중공간을 효율적으로 개발하고자 하는 지역</li> <li>• 용도지역의 지정·변경에 관한 도시·군관리계획을 입안하기 위하여 열람공고된 지역</li> <li>• 주택재건축사업에 의하여 공동주택을 건축하는 지역</li> <li>• 지구단위계획구역으로 지정하고자 하는 토지와 접하여 공공시설을 설치하고자</li> </ul>

		하는 자연녹지지역 • 양호한 환경의 확보 또는 기능 및 미관의 증진 등을 위하여 필요한 지역으로서 지자체 조례가 정하는 지역	
	정비구역 및 택지개발지구에서 시행되는 사업이 끝난 후 10년이 지난 지역		-
도시 지역 외	지정하려는 구역 면적의 100분의 50 이상이 계획관리지역으로 서 대통령령으로 정하는 요 건에 해당하는 지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 계획관리지역 외 지구단위계획구역으로 포함할 수 있는 나머지 용도지역은 생산관리지역일 것</li> <li>• 지구단위계획구역으로 지정하고자 하는 토지의 면적이 다음 각목의 어느 하 나에 규정된 면적 요건에 해당할 것 -아파트 또는 연립주택 : 30만제곱미터 이상(단, 자연보전권역이거나 통학이 가능한 거리에 초등학교가 위치하는 경우 10만제곱미터 이상) -그 외 : 3만제곱미터 이상</li> <li>• 당해 지역에 도로·수도공급설비·하수도 등 기반시설을 공급할 수 있을 것</li> <li>• 자연환경·경관·미관 등을 해치지 아니하고 문화재의 훼손우려가 없을 것</li> </ul>	
	제37조에 따라 지정된 개발진 흥지구로서 대통령령으로 정하 는 요건에 해당하는 지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상동</li> <li>• 다음 각 목의 지역에 위치할 것 -주거개발진흥지구, 복합개발진흥지구(주거기능이 포함된 경우에 한한다) 및 특정 개발진흥지구 : 계획관리지역 -산업·유통개발진흥지구 및 복합개발진흥지구(주거기능이 포함되지 아니한 경우에 한한다) : 계획관리지역·생산관리지역 또는 농림지역 -관광·휴양개발진흥지구 : 도시지역외의 지역</li> </ul>	
	용도지구를 폐지하고 그 용도지구에서의 행위 제한 등 을 지구단위계획으로 대체하려는 지역		-

#### □ 경관사업·경관협정

- 협정 체결 대상 구역<sup>24)</sup>

경관법에서는 자연자원, 문화자원 등 경관관련 자원이 풍부한 지역이나 지역주민의  
커뮤니티가 활성화된 지역, 상위계획 및 관련사업 개발계획이 없는 지역으로 주거환경이  
낙후되고 있는 지역을 협정 체결이 가능한 구역으로 정의하고 있다.

#### □ 특별건축구역

특별건축구역의 법상 적용대상은 행정중심복합도시, 혁신도시, 과학비즈니스벨트,  
보급자리주택지구 등 특별법으로 사업을 추진하는 새로운 개념의 도시나 택지개발촉진법  
에 따른 택지개발사업, 도시개발법에 의한 도시개발구역 등이다.

대통령령에 의해 국가 또는 지방자치단체가 국제행사 등을 개최하기 위해 조성되는  
지역, 건축문화진흥을 위해 국토교통부령 지정하는 건축물 또는 공간환경을 조성하는 지  
역이나 도시경관의 창출, 건설기술 수준향상 및 관련 제도개선을 도모하기 위해 특별건축  
구역으로 지정할 필요가 있다고 인정하는 도시 또는 지역에도 적용 가능하다.

24) 디자인서울총괄본부(2009), 「서울특별시 경관협정 매뉴얼」, 서울특별시, p.13.

## □ 가로구역별 건축물 최고높이제한

가로구역별 최고높이는 건축법 제60조에 의해 도로로 둘러싸인 일단의 지역을 단위로 지정할 수 있다. 서울시는 서울시 건축조례에서 절대높이제한을 적용하는 전용주거지역 이외의 지역에서는 상업지역<sup>25)</sup> 및 미관지구<sup>26)</sup>를 중심으로 지정하도록 규정하고 있다.

※ 가로구역별 건축물 최고높이제한 규정 도입 당시 검토된 ‘가로구역’의 개념<sup>27)</sup>

- 가로구역은 공공시설인 도로로 구획되므로 도로의 변경 등 공익적 목적에 의해 필요한 변경을 제외하고는 형태가 변화하지 않아 비교적 영구적인 높이기준으로 운용가능하며, 다양한 필지조건과 필지변화에 대응할 수 있는 예측 가능한 높이기준으로 활용가능
- 가로구역은 도로로 둘러싸인 일단의 지역(건축법 제60조)으로 가로는 도시계획적으로 시가지를 구성하는 최소의 단위인 가로구역을 형성하며(日端康雄(히바타 야스오), 마이크로 도시계획과 토지이용, p.64), 가로에 의해서 구성되는 가로구역은 가로와 함께 변경 조정이 어려운 환경의 기본요소(Support)로 공공에 의하여 조성됨(잠실지구도시설계, p.20)

## 2) 규제내용 측면

### ① 제도 적용의 공간적 범위 : 구역 지정 현황

#### □ 환경정비형 지구단위계획

현재 서울시에는 약 21개 지역에 환경정비형 지구단위계획이 수립되어 있다<sup>28)</sup>. 건국대, 경희대, 서울대 등과 같이 대부분 유동인구가 많고 대학가 주변의 기성사업지를 중심으로 지정된 사례가 많으며, 성북구 동선지구중심이나 이문생활권과 같이 주요 기성상업지역의 정비 및 활성화를 목적으로 지정되기도 하였다.

25) 서울시 상업지역은 도심부 상업지역(강남대로, 서초로 등은 블록형)을 제외하면 간선가로를 중심으로 폭 12m의 노선형이며, 노선상업지역의 이면가로변은 주거지역으로 지정. 서울시(2003), p.23 및 서울시(2003), pp.35-36의 내용 참조.

26) 미관지구는 대부분 도로 폭 25m 이상 주요도로의 노선변을 따라 선형으로 지정되며 도로경계선으로부터 일정깊이(5, 12, 15, 20m)로 도로변 양측으로 지정되었으나 부분적으로 한쪽 도로에만 지정된 경우도 있음. 노선형 미관지구의 이면지역에는 주거지역이 연접. 중심지와 일반미관지구의 높이기준은 최저높이기준으로 접도 조건과 지역지구 등을 감안할 때 최저높이 기준만으로는 높이관리에 한계가 있음. 서울시(2001), pp.37-39.

27) 서울시(2001), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정을 위한 연구」, p.32.

28) 박현찬(2005) p.33, 임희지(2010) p.82, 목정훈(2006) p.16, 김도년(2001)의 서울시정연 자료, 박진아(2008) 외 선행연구에서 언급한 환경정비형 지구단위계획 대상 중, 실제로 서울도시계획포털에 지구단위계획 존재 여부 확인된 기준으로 하고, 고시 상 결정취지가 ‘대학가주변지역 환경정비 및 활성화방안 연구(박현찬, 2005)에 제시됨을 명시한 경우를 포함함

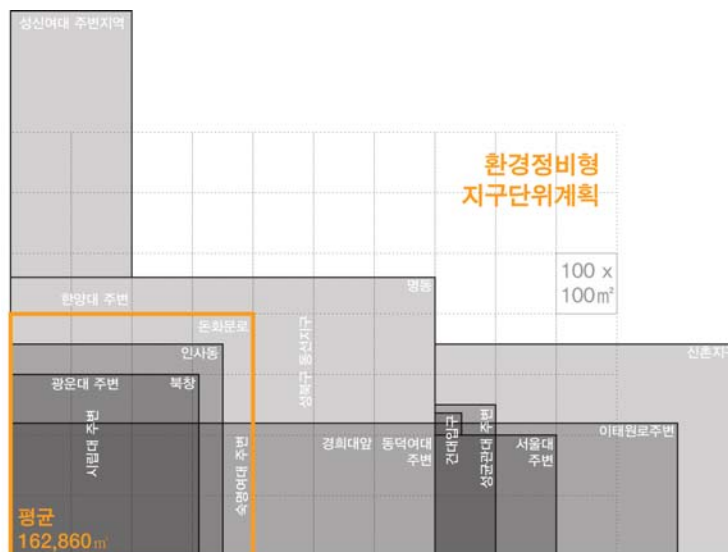
29) 지구단위계획 결정 고시에 기재된 결정 사유를 정리하였음. 흑석로 주변과 인사동은 결정고시문이 시청

[표 3-4] 서울시 환경정비형 지구단위계획 지정 현황

구역명		지정시기	지정면적 (㎡)	계획목표 및 내용 <sup>29)</sup>
1	건대입구 지구	2002.5 2011.12.8 (재정비)	171,352	·판매기능 및 업무기능 설정 ·대규모 개발 가용지 활용 광역 도시기능 수행 ·대학문화의 거리, 광장 등 조성(능동로)
2	경희대앞지구	2000.8 2007.10.4 (재정비)	116,073	·문화의거리 조성 위한 도시환경 정비, 학술, 교양, 문화공간 기능의 제고 ·도시 기능, 미관 및 환경의 효율적 개선 및 유지관리
3	광운대 주변	2010.4.22	56,400	·광운대 주변지역의 교육·문화환경조성과 가로환경정비를 통해 바람직한 대학문화환경을 조성하여 지역활성화에 기여함
4	동덕여대 주변지역	2009.1.29	139,981	·동덕여대 주변지역의 바람직한 대학문화·교육 등의 환경조성과 기성시가지의 환경정비를 통한 지역경제 활성화를 도모
5	마포지구	2006.3.16	450,082	
6	서울대 주변지구	2008.8.28	181,167	·서울대와 인접한 국내 최대의 고시촌 밀집지역으로 시범가로의 종합적환경정비를 통한 양호한 교육문화 환경조성과 고시촌 특성화 도모
7	성균관대 주변지구	2009.1.22	198,729	·성균관대 주변지역 대학문화교육의 활성화 유도 및 성균관길 등 가로환경정비사업을 통한 보행환경개선으로 기성시가지의 환경정비개선을 위하여 제1종지구단위계획을 수립
8	성북구 동선지구중심	2007.2.15	189,529	·기성시가지의 계획적 개발 유도 및 정비, 실천적 수법의 제시 ·자치구 중심역할 수행을 위한 업무시설 유치 및 전문판매 기능 활성화 ·보행환경의 조성을 위한 집적효과 극대화
9	성신여대 주변지역	2009.6.25	177,576	·성신여대 주변지역의 대학 문화교육의 활성화 유도 및 을 통한 보행환경개선으로 교육문화 및 주변지역 활성화를 도모하기 위하여 제1종지구단위계획구역 신설
10	숙명여대 주변	2008.3.27	80,480	·숙명여대 주변지역의 건전한 대학문화 조성을 위한 기반환경 조성 및 지역활성화, 주거환경개선
11	시립대 주변지구	2009.3.26	36,221	·서울시립대 주변 활성화를 목적으로 주진입 가로의 환경개선사업 및 연접필지내 건물에 대한 도시계획적 관리를 위해 지구단위계획구역으로 지정·관리하고자 함
12	신촌지구	2005.9.29 2013. (재정비미정)	425,821	·역세권, 신촌역 확장에 따른 개발수요의 합리적 수용 ·민간, 공동개발활동의 계획적·체계적 유도정비 ·도시경관의 질적 향상, 선진적 경관 조성
13	이문 생활권중심	2002.4.30 2009.2 (재정비)	67,183	·이문·회경 재정비촉진지구(공동주택단지 개발 예정)와 연계하고 조화로운 도시환경 조성을 통해 동대문구 동부 생활권 중심지로서의 위상 정립
14	퇴계로변	2008.5.22	93,575	·대학가주변 특색있는 대학가로 형성계획에 따라 동국대 주변 환경정비형지구단위계획 수립을 위해 구역계 포함하여 계획적 정비 추진
15	한양대학교 주변지구	2010.3.4	87,070	·한양대학교 주변지역의 바람직한 대학문화 환경조성 및 기성 시가지 정비를 통한 지역활성화를 도모하기 위해 제1종지구단위계획 구역 신설
16	흑석로 주변	2008.9.11	103,438	
17	돈화문로	2010.2.25	147,860	·돈화문로 일대를 서울의 상징적인 고품격 역사문화거리로 조성하고자, 기존에 수립된 지구단위계획의 한계를 보완하여 문화시설 확충, 용도 및 경관계획 지침 강화 등 돈화문로의 역사적 장소성과 경관적 특성을 살릴 수 있도록 재정비계획을 수립

구역명	지정시기	지정면적 (㎡)	계획목표 및 내용 <sup>29)</sup>
18 명동관광 특구지구	2005.11.17	322,816	·서울의 대표적인 중심상업지로서 차별화된 정통성을 유지하며 서울 도심부의 상업 및 업무중심지로서 상징적인 의미를 부여하기 위한 ·건축법 이전부터 활성화된 기성상업지를 효과적으로 관리하면서 지구단위계획을 통해 환경개선을 적극 유도하고, 계획의 실현성을 증대하기 위한
19 북창구역	2005.9.1	93,187	·도심부의 특성을 유지하고 양호한 도시환경을 조성하기 위하여 도시환경정비구역을 폐지하고 지구단위계획 구역을 지정하여 계획적으로 관리하고자 함
20 이태원로주변	2002.6.27 2012.2.2 (재정비)	220,300	·한남재정비촉진계획 결정 사항을 반영하고 기존 계획을 정비 보완
21 인사동	2002.1.29 2009.12.10 (재정비)	124,068	·서울의 대표적 문화명소인 인사동을 난개발 및 이질용도의 잠식으로부터 보존하기 위한 계획적 지침 마련을 위한. '인사동 살펴보기'와 '인사동 가꾸기'로 계획 과제를 설정하고 민간 및 공공부문지침으로 나누어 관리

주로 정비하고자 하는 상업 가로를 중심으로 주변 지역을 구역으로 설정하고 기성상업지 특성을 고려한 계획을 수립한다. 평균면적은 약 165,853㎡으로 서울시에 지정된 지구단위계획의 평균 지역 규모(약 317,553㎡)보다 작은 면적을 관리범위로 설정하고 있다.



[그림 3-13] 환경정비형 지구단위계획 사업 면적 비교

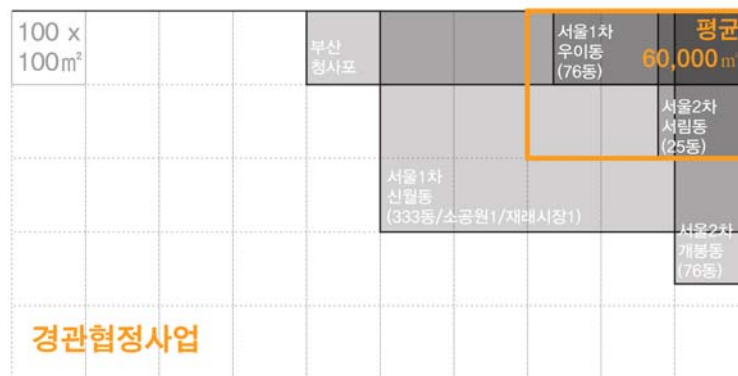
및 해당 구청 홈페이지에 공지되어 있지 않았음

## □ 경관사업경관협정

경관법 제정 이후 지자체별로 경관조례<sup>30)</sup>를 수립하여 경관협정사업을 진행하고 있다. 서울시 경관협정은 2009년 시범사업 2개소(강북구 우이동 일대, 양천구 신월2동 일대)와 2012년 경관협정사업 2개소(구로구 개봉3동 일대, 관악구 서림동 일대)가 체결되었다. 전주시에서는 2009년에 진북동 기린로 전자상가 아름다운 간판 정비를 위한 경관협정을 체결하였다. 부산시에서도 2009년에 청사포 마을 경관협정을 체결하였다. 각 지자체별로 경관협정사업에 대한 접근은 다르게 이루어지고 있다. 서울시에서는 경관협정사업을 마을가꾸기 사업의 대안으로 접근하고 있다. 부산시 또한 기존의 공공사업들과 적극적으로 연계시켜 지역특화사업으로 진행하고 있다. 이에 전주시에서는 기존에 진행되었던 가로환경정비사업에서 다루지 못했던 간판정비 부문에 한정적으로 적용하여 시행하고 있다.

[표 3-5] 경관협정 사례 개요

대상지	면적(m <sup>2</sup> )	건물수	지역지구	주택유형
강북구 우이동 584-1번지 일대	28,400	76동	제1종 일반, 자연경관, 최고고도지구	단독주택 중심
양천구 신월2동 451번지 일대	154,234	333동	제2종 일반주거지역(7층이하)	연립주택, 다세대주택, 나홀로 아파트 혼재
구로구 개봉3동 344번지 일대	38,000	76동 (302세대)	제2종 및 제3종 일반주거 지역	단독, 다세대
관악구 서림동 116번지 일대	22,000	25동 (65세대)	제2종 일반주거지역	단독, 원룸, 다세대, 상가, 초등학교



[그림 3-14] 경관협정 사업 면적 비교

30) 현재(2013.5 기준) 지자체에서 수립한 경관조례는 114개에 이르고 있으며, 이에 근거하여 경관관련 사업이 시행되고 있음

## □ 특별건축구역

이제까지 특별건축구역은 대부분 공동주택사업에 적용되었으며<sup>31)</sup>, 현재까지 공공에 의하여 특별건축구역으로 지정된 지구의 현황은 다음과 같다<sup>32)</sup>.

[표 3-6] 공공주도 특별건축구역 지정 현황

지구명	범위	용도	대지면적 (㎡)	층수	주요내용	비고 (지정일)
경기 화성 동탄2지구 택지개발사업 (경기도 화성시 동탄면 영천리, 청계리, 중리 외 11개 리 일원)	A 65 블록	공동주택 (임대)	54,073	35층	· 한국전통공간 구성 (개별단위 유동 배치)	‘11.11.7
경기 성남 고등 보급자리 주택지구 (경기도 성남시 수정구 고등동 일원)	A-1 블록	공동주택 (임대)	33,238	15층	· 전통가옥 형식 (사랑방과 마당 개념 도입)	‘11.11.7
	S-1 블록	공동주택 (임대)	36,027	15층	· 다양한 테마(자연, 전 통)의 마당 조성	‘11.11.7
	A-3 블록	공동주택 (임대)	34,400	3~15층	· 전통가옥 형식 (사랑방과 마당 개념 도입)	‘10.11.10
서울강남 보급자리 (서울특별시 강남구 자곡동 일원)	A-4 블록	공동주택 (임대)	24,180	4~15층	· ㄱ, ㄴ 평면조합, 단위주 거 유닛 디자인 연계 외부공간 계획	‘10.11.10
	A-5 블록	공동주택 (임대)	70,100	4~15층	· 유럽식 중정 (마당) 도입	‘10.11.10
부천옥길 보급자리 (경기도 소사구 범박동 62 일원)	A-1 블록	공동주택 (임대)	35,890	10~28층	· 블록형 공동주택, 내부 마당 계획	‘10.11.10

\* 국토교통부 건축기획과 자료 참조(2013.7)



[그림 3-15] 특별건축구역 면적 비교

31) 특별건축구역은 2008년 제도 도입 이후 공동주택 프로젝트에 주로 적용되었으나, 2013년 8월 경기도가 수원시 팔달구 신평동, 장안동 일대 165,495㎡ 한옥축진단지를 특별건축구역으로 지정하여 기성시까지 내 복수의 필지에 대한 첫 번째 지정 사례가 되었다.

32) 민간 주도로 진행된 사업에 특별건축구역이 적용된 사례는 신반포1차 아파트 재건축 사업으로 2013년 2월 건축심의를 통과하였다.

## □ 가로구역별 건축물 최고높이제한

서울시 가로구역별 높이제한은 시범가로 운영을 위하여 중심지 미관지구를 중심으로 총 45개 구역에 지정되었다. 노선상업지역과 중심지 미관지구를 중심으로 가로구역별 최고높이를 지정하였으며, 평균 폭원 32m, 연장 3,016m, 면적 302,513㎡의 규모가 설정되어 있다. 현재까지 가로구역별 최고높이가 지정된 구역의 55%(45개 중 24개소)는 구역의 기점, 중간지점, 종점에 지구단위계획 또는 도시계획사업을 포함하고 있다. 이는 미관지구 내 지구단위계획 등이 수립되지 않은 지역에 높이관리 계획을 수립하기 위함이다.

세부구역 현황을 살펴보면, 전체 45개 구역 중 주거지역연접구역은 일반미관지구에 3개 구역(강남대로, 남부순환로, 왕산로)이 지정되었다. 중심지 미관지구에 수립한 구역은 1개소로 화곡로가 유일하다. 특별높이 운영구역은 가로구역별 건축물 최고높이가 운영되기 이전에 시행되었던 높이완화구역 중 선별하여 지정하였으며, 시행초기 시범가로구역으로 지정된 테헤란로와 2단계에 지정된 경인로가 있다.

가장 최근에 지정된 황학동 구역은 종전의 구역이 가로를 중심으로 한 장방형의 구역으로 지정된 것과 다르게 정방형에 가까운 구역에 걸쳐 지정되었다. 공동건축에 관한 지침도 제시하고 있어 지구단위계획과 유사하게 운영되고 있다.

[표 3-7] 서울시 가로구역별 높이제한 지정 현황(2010.4.29 기준)

연번	구분	도로명	구간	높이 위계	용도 지역	폭 원 (m)	연장 (m)	면적 (㎡)	별도관리구역	
									특별높이운영	주거지역연접
1	시범 가로 (2개구역)	테헤란로	강남구 삼성역~강남역 간	-	-	-	-	781,671	○ (14)33	-
2		천호대로	신답역~군자교간	-	-	-	2,300	440,721	-	-
3	1단계 (10개구역)	강남대로	한남대교 남단~양재역	i	노선 상업	50	4,180	1,027,700	-	○ (3)
4		남부순환로1	시흥대로-사당사거리	iii	준주거 주거	40	7,600	1,168,100	-	○ (1)
5		남부순환로2	도곡-대치	iii	주거	40	690	89,600	-	-
6		도산대로	신사역~영동대교 남단	ii	노선 상업	50	3,200	613,100	-	-
7		동작대로	이수교차로~사당역	iv	준주거 주거	50	2,610	439,300	-	-
8		봉은사로	교보생명사거리~봉은사	i	노선 상업	35	3,000	495,200	-	-
9		서초로	서초역~강남역	i	주거	40	1,270	213,300	-	-
10		언주로	성수대교 남단~영동전화교	ii	노선 상업	40	2,990	532,800	-	-
11		영동대로	영동대교 남단~봉은사	ii	노선 상업	50	1,300	217,400	-	-
12		왕산로	신설역~제기역	i	노선 상업	35	1,400	178,800	-	○ (4)
13	일반미관 지구 및 높이기준 수립이 시급한 중심지 미관지	경인로	영등포로터리~고척교	iii	노선 상업	35	4,200	433,500	최고높이 완화구역(2)	-
14		공향로	김포공항입구사거리~양화교	iii	준주거 주거	40	6,600	607,700	-	-

연번	구분	도로명	구간	높이 위계	용도 지역	폭 원 (m)	연장 (m)	면적 (㎡)	별도관리구역	
									특별높이운영	주거지역연접
16	2단계 (13개구역)	노량진로	영등포로터리~한강대교 앞	iii	노선 상업	35	4,000	456,700	-	-
17		도봉로	미아사거리(솔샘길입)~수유사거리	iii	주거	35	2,100	297,200	-	-
18		만리재길	공덕로터리~서울역고가도로	ii	노선 상업	30	2,000	216,600	-	-
19		미아로	해화동로터리~미아사거리	iii	노선 상업	35	2,800	314,800	-	-
20		보문로	동소문동사거리~대광고교앞	iii	주거	30	1,700	187,500	-	-
21		원효로	원효대교북단~남영역	i	노선 상업	30	1,800	234,000	-	-
22		이문로	시조사~이문삼거리	iii	노선 상업	20	1,800	199,400	-	-
23		천호대로1	태양아파트~신답역	iii	노선 상업	50	360	22,500	-	-
24		천호대로2	군자교~광장사거리	iii	노선 상업	50	3,200	289,400	-	-
25		하정로	신설동로터리~태양아파트	iii	주거	30	1,600	145,200	-	-
		화곡로	등촌동사거리~신화곡사거리	iv	노선 상업	30	1,900	287,700	-	○ (1)
26	3단계 (10개구역)	시흥대로	대림~홍우사거리	iii	상업, 주거	50	6,000	157,200	-	-
27		대방로	대방역~대림사거리	iv	주거	35	2,000	52,400	-	-
28		구의로	성동교앞~대림사거리	iv	주거	35	5,900	154,600	-	-
29		광나루길	성동교앞~잠실교앞	iv	준주거, 주거	30	7,500	196,600	-	-
30		망우로	시조사~장미아파트	ii	주거	30,35	5,700	169,400	-	-
31		가마산길	도림천변~구청사거리	iv	상업, 주거	30	900	23,600	-	-
32		백제교분로	올림픽공원~신천역사거리	iv	준주거, 주거	35	2,900	76,200	-	-
33		둔촌로	훈현원~올림픽공원	iv	주거	25,50	5,900	154,600	-	-
34		상도동길	신길5동~상동역삼거리	-	-	-	3,800	99,600	-	-
35		화랑로	하월곡삼거리~화랑대역	-	-	-	4,000	104,800	-	-
36	4단계 (9개구역)	동이로	동이로사거리~영동대교	-	-	30	6,600	612,231	-	-
37		동일로	태능입구사거리~동일로사거리	-	-	35	2,500	176,144	-	-
38		연서로	연신내사거리~신사오거리	-	-	35	2,500	229,591	-	-
39		통일로	연신내사거리~홍은사거리	-	-	35	3,500	285,845	-	-
40		은평로	신사오거리~녹번역	-	-	25	3,100	204,730	-	-
41		가좌로	신응교~홍연2교	-	-	25	2,100	204,143	-	-
42		연희로	홍연교~연희입체교차로	-	-	25	2,200	154,075	-	-
43		서교로	성산2교~홍대입구	-	-	25	1,600	156,029	-	-
44		대흥로	합정역~마포세무서	-	-	30	2,400	196,108	-	-
45		황학동 <sup>34)</sup> (마정로, 왕남로)	홍인동 1-1번지일원~신당동 140-13번지 일원	-	-	20,30	-	315,309	-	-
평균				-	-	32	3,016	302,513		

\* 출처 : 서울시보 제2974호(2010.4.29)의 “가로구역별 건축물 최고높이 지정 지적현황” 자료, 「서울시 주택건축」의 “가로구역별 건축물 최고높이”<sup>35)</sup>, 서울시(2001), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정을 위한 연구」, p.86를 바탕으로 작성

33) ()의 숫자는 해당 구역이 포함된 구역 수

34) 황학동은 하나의 가로중심의 노선형 구역을 지정하지 않고 동단위의 블록으로 가로구역을 지정. 다른 가로구역별 건축물 최고높이 구역과 달리 공동개발관련 지침이 포함되어 있으며, 블록의 구역 형태 등을 보아 지구단위계획과 유사한 성격을 지닌 것으로 인식할 수 있음

35) 서울시(2010), “가로구역별 건축물 최고높이 지정 지적현황”, 「서울시 포털」, <http://citybuild.seoul.go.kr/archives/244#a45>

## ② 규제 요소

### □ 미관지구

미관지구의 건축제한은 국계법 제76조(용도지역 및 용도지구에서의 건축물의 건축 제한 등) 2항과 시행령 제73조(미관지구안에서의 건축제한)에 의하여 도시·군계획조례에서 구체적인 사항을 정하도록 규정하고 있으며, 관련 세부 내용은 다음과 같다. 서울시 도시계획 조례에서는 이에 근거하여 건축물의 용도, 높이, 건축선 후퇴부 등에 관한 사항을 규정하고 있다<sup>36)</sup>.

[표 3-8] 미관지구의 행위제한 규제 사항

	국계법	국계법 시행령	지자체 조례(서울시)
조항	-제76조(용도지역 및 용도지구에서의 건축물의 건축 제한 등)의 ②항	제73조(미관지구안에서의 건축제한)	제44조(용도제한) 제45조(건축물의 높이) 제46조(건축선 후퇴부분 등의 관리)
내용	-용도지구에서의 건축물이나 그 밖의 시설의 용도·종류 및 규모 등의 제한에 관한 사항	-용도 -건축물의 높이 및 규모 (앞면길이, 옆면길이, 높이비율) -부속건축물의 규모 -건축물과 담장 및 대문의 형태와 색채 -건축설비 등의 형태와 색채 또는 설치의 제한 및 금지 등	-용도 -건축물의 높이 -건축선 후퇴부 등의 관리
위임근거	-대통령령으로 정하는 기준에 따라 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시 또는 군의 조례로 정할 수 있음	-미관의 유지에 장애가 된다고 인정하여 도시·군계획 조례가 정하는 건축물 건축 불가(심의 거친 경우 가능)	-

### □ 환경정비형 지구단위계획

지구단위계획 지침은 지구단위계획구역에 대한 총괄 사항으로 지구단위계획 구역 결정조서, 결정사유서와 지구단위계획 수립지역의 계획 결정도를 포함하고 있다. 그리고 최소 혹은 최대개발규모 등 대지에 관한 사항, 건축물의 밀도와 높이, 건축물의 형태 및 외관에 관한 사항 등과 그 외에 가로조성 계획 등 공공에 의한 계획 기준을 제시하고 있다.

지구단위계획지침의 토지이용 및 시설에 관한계획부문은 용도지역·지구의 면적/비율, 도로의 규모와 기능/연장/사용형태 등 도로결정 변경사유, 공공시설의 위치와 면적결정사유, 기반시설의 배치와 규모에 관한 결정사항 등을 포함한다<sup>37)</sup>.

36) 건축제한 내용을 살펴보면 중심지·일반미관지구가 동일한 용도규제를 가하며, 역사문화·조망가로미관지구는 여기에 위락시설만 추가로 입지 제한되어 세분지구별로 차별성이 미약. 건축물의 높이의 경우도 역사문화·조망가로 미관지구가 동일한 4층 이하의 층수 규제를 규정하며 심의를 통해 완화가능한 최고층수만 차별, 건축선 후퇴부는 4개의 미관지구가 동일

[표 3-9] 지구단위계획 중 토지이용 및 시설에 관한 계획(오세원, 2012;113)

구분		내용	비고
용도지역·지구의 세분 및 변경	용도지역 결정	용도지역 결정 조서	용도지역·지구의 세분 및 변경에 관한 도시관리계획 결정도
	용도지구 결정	미관지구 결정 조서	
기반시설의 배치와 규모	교통시설	도로 결정(변경) 조서, 도로 결정(변경) 사유서, 주차장 결정 조서구분도면표시번호시설명위	기반시설의 배치와 규모에 관한 결정도
	공간시설	공공공지 결정(변경) 조서, 공공공지 결정 사유서	

지구단위계획 지침의 획지 및 건축물 등에 관한 사항에서는 가구 및 획지의 규모와 조성에 관한 계획(최대·최소 개발규모, 가구 및 획지의 규모와 조성에 관한 도시관리계획), 건축물의 계획(건축물의 용도, 밀도, 배치 및 형태)에 관한 사항을 제시하고 있다. 그 외 대지내 공지/통로, 교통처리에 관한 계획과 공공 계획 준수시 적용받을 수 있는 인센티브 계획, 특별계획 구역에 대한 지침과 기준을 제시하고 있다.

[표 3-10] 지구단위계획 중 획지 및 건축물 등에 관한 계획(오세원, 2012;114)

구분		내용	
가구 및 획지의 규모와 조성	최소·최대개발규모	최소개발규모, 최대개발규모 결정	
	가구 및 획지의 규모와 조성에 관한 도시관리계획	-	
건축물	건축물의 용도 결정	건축물의 불허용도, 건축물의 권장용도, 건축물의 지정용도	
	건축물의 밀도 결정	건폐율	건폐율계획, 건폐율 완화계획
		용적률	용적률계획, 용적률 완화계획
	건축물의 배치·형태·색채 등의 결정	건축물의 높이계획	
		건축물의 배치계획	건축한계선 지정
		건축물의 형태 및 외관계획	
		건축물의 색채계획	가로변 건축물, 옥외광고물 색채계획
기타 사항	대지내 공지 등의 계획, 대지내 통로계획	-	
	교통처리에 관한 계획	차량출입 불허구간 지정, 공동주차출입구 지정, 공용주차장 권장, 부설주차장 설치의무 완화	
	환경개선사업대상가로변 인센티브계획	-	
특별계획구역	특별계획구역 결정, 특별계획구역 결정사유서, 특별계획구역결정내용	-	

37) 오세원(2012), 「기성시가지 주거지역 관리를 위한 지구단위계획의 적용결과 분석과 개선방안 연구」, 서울대학교 대학원 박사학위 논문, p.112.

## □ 경관사업·경관협정

경관협정대상 7개 항목을 기본으로, 세분항목에 따라 디자인 가이드라인을 마련하도록 되어 있다. 향후에는 주민들이 대상지 특성별로 필요한 항목을 도출하도록 하여 지역별로 특성 있는 경관협정이 체결될 수 있도록 유도할 예정이다.

개인의 재산권 침해라는 이유로 그간 공공의 적극적인 개입에 한계가 있었던 건축물의 외관, 옥외광고물, 개별필지의 이용 등과 같은 민간영역을 협정의 대상에 포함하였다는데 의의가 있다<sup>38)</sup>.

[표 3-11] 경관협정대상 분류

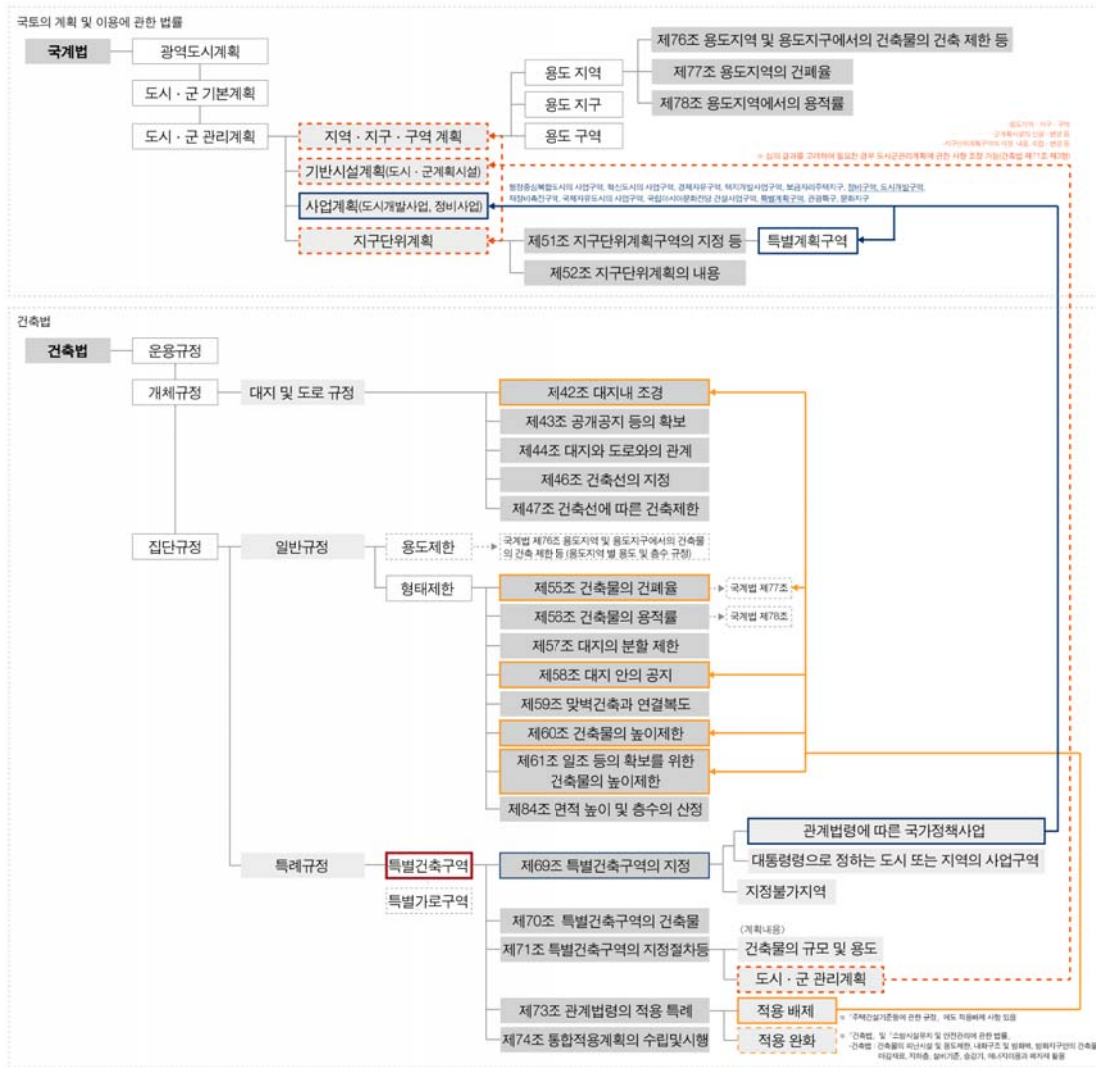
항 목		주거		상업	비고
기본항목 (경관법)	세부항목	일반	한옥		
1. 건축물 외관에 관한 사항	입면디자인	○		○	
	지붕 및 차양	○		○	
	창문 및 쇼윈도	○		○	
2. 옥외광고물에 관한 사항				○	지자체 옥외광고물 가이드라인 준수
3. 옥외에 설치되는 건축설비의 위치에 관한 사항				○	
4. 건축물 및 공작물 등 외부공간에 관한 사항	주차시설	○		○	
	담장, 울타리, 대문	○		○	
	부지경계공간	○		○	
5. 토지의 보전	획지·건축물 규모	○		○	
	부지의 용도			○	
6. 역사·문화경관의 관리 및 조성에 관한 사항			○		
7. 기타	도로	○		○	
	수변공간	○			
	야간경관 및 야간조명			○	

\* 출처: 국토부(2010), 「경관협정 수립 매뉴얼」

## □ 특별건축구역

특별건축구역에서는 건축법 및 관계법령의 일부 규정을 적용하지 않거나 완화하는 등 특례규정을 적용하고 있다. 이 때, 완화 또는 적용배제를 받고자 하는 규정에 대해서는 대체방안이나 주변 환경에 대한 영향이 없다는 사실을 증명하도록 정하고 있어 건축물과 도시의 성능을 기반으로 한 관리를 시도하고 있다는 평가를 받고 있다.

38) 신종진·장정화(2012), “경관협정 활용에 의한 저층주거지 환경개선의 방향 연구”, 『대한건축학회논문집 계획』 v.28(3), p.185.



[그림 3-16] 특별건축구역 작동 체계 및 건축법 배제·완화 조항

### ③ 세부 유형 또는 구역 구분 방식과 차별화 방안 수립 현황

#### □ 미관지구

미관지구는 국계법 및 시행령에 의해 지정과 세분이 가능하며, 도시계획조례에 의해 추가적으로 세분화된 지구를 지정할 수 있다. 국계법 시행령 상에서 중심지·역사문화·일반 미관지구로 세분하여 지정할 수 있으며, 서울시 조례로는 조망가로 미관지구를 추가로 지정할 수 있다.

[표 3-12] 미관지구의 지정 목적

구분	세부 구분	지정 목적
법	미관지구	미관을 유지하기 위하여 필요한 지구
령	중심지미관지구	토지의 이용도가 높은 지역의 미관 유지·관리
	역사문화미관지구	문화재와 문화적으로 보존가치가 큰 건축물 등의 미관 유지·관리
	일반미관지구	중심지·역사문화미관지구 외의 지역으로서 미관 유지·관리
서울시 조례	조망가로미관지구	도시이미지 및 주변자연경관의 조망확보와 가로공간의 개방감 등의 미관 유지·관리

지정 목적에 따라서 지구의 유형은 세분화되어 있지만, 건축제한 내용은 역사문화 및 조망가로 미관지구에서는 위락시설 입지가 추가로 허용되고 건축물 높이는 4층 이하로 제한하는(심의를 통해 각각 6,8층으로 완화 가능) 내용을 제외하면 규정 내용이 거의 유사하다.

[표 3-13] 미관지구 내에서의 건축제한(서울시)

구분	건축제한 내용(서울시 도시계획조례)		
	용도	건축물 높이	건축선 후퇴부 등의 관리
미 관 지 구	중심지	불허용용도 <sup>39)</sup> 규정	-
	역사 문화	중심지 용도+위락시설	4층 이하 (심의 통해 6층이하)
	조망 가로	중심지 용도+위락시설	4층 이하 (심의 통해 8층이하)
	일반	중심지와 동일	-

#### □ 환경정비형 지구단위계획

환경정비형 지구단위계획은 가로환경 개선을 통한 지역 활성화를 목적으로 상세한 도시설계·계획이 이루어졌다. 그럼에도 불구하고, 건폐율, 용적률과 같은 주요 밀도 규제 사항의 적용 기준이 용도지역에 그치는 경우가 많으며 그에 따른 기준법 및 완화기준이 각각 조례와 국제법으로 한정되어 있다.

39) 제2종근린생활시설중 옥외에 철탑이 있는 골프연습장, 의료시설중 정신병원과 격리병원, 운동시설중 옥외에 철탑이 있는 골프연습장, 공장, 창고시설, 위험물저장 및 처리시설중 위험물저장소, 자동차관련시설(주차장은 제외), 동물 및 식물관련시설중 축사·가축시설·도축장·도계장, 분뇨 및 쓰레기처리시설, 교정 및 군사시설중 교정시설 및 보호관찰소 등의 범죄자의 갇생·보육·교육 및 보건 등의 용도에 쓰이는 시설 및 소년원 및 소년분류심사원, 묘지관련시설은 건축 불가

건축물 높이 규제는 간선·이면도로로 구분하여 기준을 달리 적용하는 경우가 대부분이었으며, 특별계획구역이나 자체적으로 구분한 세부 구역들로 기준을 다양화하고 있다. 가로환경에 크게 영향을 미치는 중요 요소인 건축한계선과 벽면지정선 규제는 가로환경정비사업구역과 특별계획구역에 별도로 지정되는 사례가 다수 있었으며, 간선·이면도로에 따라 지정되거나 일부 주요 상업가로를 중심으로 별도의 기준이 적용되고 있다.

가로환경정비사업 대상구역과 특별계획구역에 별도의 밀도 규제 기준을 적용하여 정비 및 관리를 시도하였지만, 규제의 양적 정도가 다를 뿐 지역특성을 고려한 별도의 지침이 부재한 상황이다.

[표 3-14] 서울시 환경정비형 지구단위계획 주요 밀도 규제사항 기준

구분	건폐율			용적률		건축물 높이		건축한계선	벽면지정선
	기준	기준법	완화	기준	상한	기준	사선제한	기준	기준
경희대	·용도지역	·국계법	(없음)	·간선/이면	(없음)	·간선/이면 ·특별계획구역	·미적용	·간선/이면 ·환경정비사업구역 ·특별계획구역	·환경정비사업구역 ·특정이면도로
광운대	·용도지역	·조례	·국계법	·용도지역	·조례	·용도지역	·용도지역	·간선/이면	·간선도로
동덕여대	·용도지역 ·특별계획구역	·조례 ·정비기본계획	·국계법	·중요용도 ·용도지역 ·특별계획구역	·조례 ·공동주택조례	·중요용도 ·용도지역 ·특별계획구역	·미적용	·환경개선사업구역 ·특별계획구역 ·종교시설	(없음)
서울대주변지구	·용도지역 ·특별계획구역	·조례	·별도	·용도지역 ·특별계획구역	·조례	·특별계획구역 ·호암길변 ·기타지역	·미적용 ·적용	·특별계획구역 ·호암길변 ·구역 경계부 ·간선/이면	·시범가로
성균관대	·용도지역	·조례	·국계법 ·건축법 ·한옥	·용도지역	·조례	·문화재보호구역 ·창경궁로 ·서울과학관변 ·가로환경정비사업 ·간선/이면	·적용	·창경궁로 ·가로환경정비사업구역 ·이면	(없음)
성북구 동선지구 중심	·용도지역	·조례	·인센티브 실 효 성 예 따라 별도	·용도지역	·조례	·간선/이면 ·용도지역	·미적용	·간선/이면 ·용도지역	(없음)
성신여대	·용도지역	·조례	·국계법	·용도지역	·조례	·간선/이면도로 ·고도차(구릉지)	·전면 ·미적용	·가로환경정비사업구역 ·간선도로	(없음)
숙명여대	·용도지역 ·특별계획구역	·조례	·국계법	·용도지역 ·특별계획구역	·조례 ·별도	·간선도로 ·특별계획구역	·간선도로 ·특별계획구역	·환경정비가로조성사업구역 ·간선/이면 ·특별계획구역	·간선도로 ·환경정비가로 ·조성사업구역 ·특별계획구역
시립대	·용도지역	·조례	(없음)	·용도지역	·조례	·가로환경개선사업구역 ·간선도로 ·특정고층건물	·미적용	·간선/이면 ·가로환경개선사업구역 ·보차혼용도로	(없음)
신촌지구	·용도지역	·조례	·국계법	·용도지역 ·이대앞내부블럭	·조례	·지하철역주변 ·간선도로 ·주상가거리 ·가로환경개선사업구역 ·이대앞내부블럭 ·초등학교주변	·미적용	간선/이면	·초등학교주변
	·가로환경개선사업구역 ·이대앞내부블럭		·별도						

구분	건폐율			용적률		건축물 높이		건축 한계선	벽면 지정선
	기준	기준법	완화	기준	상한	기준	사선 제한	기준	기준
한양대	·특별계획 구역 ·블럭지정 ·용도지역	(없음)	(없음)	·특별계획 구역 ·블럭지정 ·용도지역	·조례	·특별계획구역 ·블럭지정	·미적용	·특별계획구역	·특별계획구역
돈화문 로	·특화거리 ·이면도로	·조례	·별도	·구역전체 600%	(없음)	·특화거리 ·이면도로	·적 용 / 미적용	·태화관길 ·울곡로변 ·이면도로	·돈화문로변 ·피맛길변 ·순라길변
명동 관광 특구	·구역전체 ·상업가로	·도시환경 정비기본 계획	·별도	·간선도로 ·상업가로	·조례	·간선도로 ·상업가로	·미적용	·간선도로 ·명동대성당일대	·명동길 ·중앙길 ·일부간선도로
북창 구역	·용도지역	·조례	·별도	·블럭지정	·조례	·블럭지정	·미적용	·남대문대면구간 ·간선/이면	·이면도로

#### □ 경관사업·경관협정

현재까지는 시범사업 형태로 운영되고 있어 지역 특성에 따른 경관협정 유형 구분이 이루어지거나, 유형별로 별도의 협정내용이 체결되지는 않고 있다. 다만, 지역별 협정의 내용은 주민들의 의견을 기반으로 하기 때문에 지역의 현안들을 해결하기 위한 내용을 주로 다루게 된다. 따라서 지역별로 적용된 세부항목들 간에 차이는 발생할 수 있다.

#### □ 가로구역별 건축물 최고높이제한

- 간선가로구역 : 중심지내 간선가로구역, 중심지 연결도로변 간선가로구역

간선가로변의 높이 설정은 도시공간구조와 도시경관을 우선적으로 고려하여 중심지 위계(도심·부도심·지역중심·지구중심) 및 가로위계(역세권 및 교차로·노선형 가로)와 간선가로의 구간별 입지 및 용도특성을 반영한 높이 설정이 이루어진다<sup>40)</sup>.

중심지내 간선가로구역은 가로의 높이위계를 I ~ IV의 4단계로 구분하여 도시적 제반여건(도시공간구조·도시기반시설·도시경관·도시계획 등)이 반영된 도시 및 지역차원에서 준거높이를 설정한다. 이를 바탕으로 지구차원의 구체적인 여건<sup>41)</sup>을 검토하여 준거높이를 조정한 기준높이와 이를 보정할 최고높이<sup>42)</sup>를 설정한다<sup>43)</sup>.

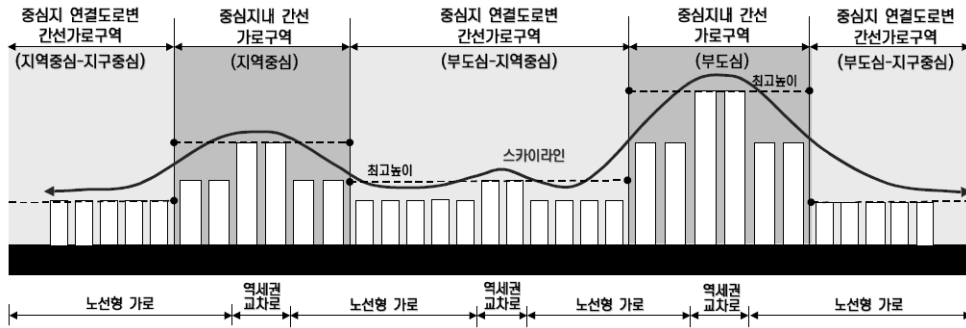
중심지 연결도로변 간선가로구역의 높이는 간선도로를 연결하는 중심지 높이위계를 고려하여 i ~ iv의 4단계로 설정하며, 당해 간선가로는 연결하는 중심지 높이 이하로 설정한다<sup>44)</sup>.

40) 서울시(2003), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정」, p.35.

41) 입지(주요교차로·역세권 등), 토지이용(층수·용도 등), 관련계획(지구단위계획·용도지구 등)

42) 가로구역별 건축물 최고높이 제한에서의 최고높이는 기준높이와 인센티브를 합하여 적용되는 높이가 초과할 수 없는 상한 높이.

43) 서울시(2003), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정」, pp.35~41.

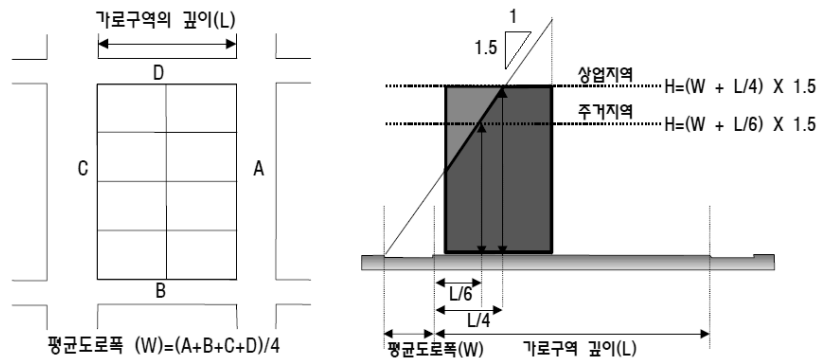


[그림 3-17] 중심지 높이위계 개념도

※ 출처 : 서울시(2001), p.99.

#### • 이면가로구역

이면가로구역에 위치한 대부분의 도로는 협소하고 기반시설이 취약하므로 사선제한에 의해 기형적인 건물형태가 발생하거나 합필·공동개발 등에 의해 돌출되어 있고 과도한 개발 형태가 발생한다. 이에 가로구역의 규모와 가로구역이 접하는 도로여건을 반영(이면가로구역 높이 산출식 적용)하여 일정범위의 최고높이를 설정함으로써 이면도로구역에서 발생할 수 있는 돌출이나 기형개발을 억제하고 있다<sup>45)</sup>. 가로구역을 둘러싸는 이면도로의 평균도로폭원 개념을 적용하여 평균 도로폭과 필지중심까지의 거리 합에 의한 사선제한계수(1:1.5)를 적용하여 높이를 산출한다. 산출식에 의한 가로구역별 높이는 가로구역단위로 평균화한 높이를 기준높이와 이를 보정할 최고높이를 설정하고 있다<sup>46)</sup>.



[그림 3-18] 평균도로폭원 및 이면가로구역 기준높이 산출개념

※ 출처 : 서울시(2003), p.43.

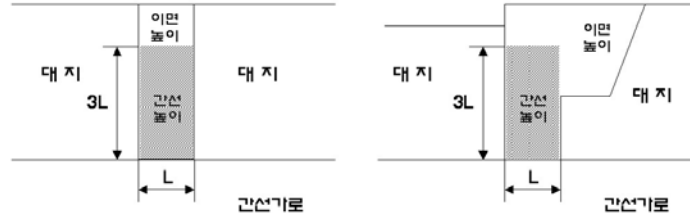
44) 서울시(2001), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정을 위한 연구」, 서울시정개발연구원, pp.100~101.

45) 서울시(2003), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정」, p.42.

46) Ibid., pp.42~43.

※ 서울시의 간선가로와 이면가로 규정(서울시 가로구역별 최고높이 지침)

- 간선가로 : 해당구역의 도로폭원 20m이상, 해당도로명 기재
- 이면가로 : 해당구역 내 간선가로를 제외한 모든 도로
- 간선높이 적용범위 : 대지경계선으로부터 간선가로에 접한 길이(L)의 폭으로 하여 수직방향으로 간선가로에 접한 길이의 3배(3L) 이내



간선높이 적용 범위 ※ 출처 : 서울시(2003), p.41.

- 특별높이운영구역 : 간선가로변, 이면도로변

특별높이운영구역은 도시기본계획의 중심지 체계상 부도심지역(5개 부도심 : 용산, 영동, 왕십리·청량리, 영등포·여의도, 상암)에 설정하는 것을 원칙으로 한다. 간선가로의 역세권 및 교차로 지역 내의 일정 대지면적 이상의 구역을 대상으로 하며, 종전 높이제한 완화구역 중 선별하여 지정한다<sup>47)</sup>.

간선가로변은 간선가로에 접하는 대지의 규모(대지면적 5,000㎡를 기준으로 차등화)와 교차로의 위계(역세권 및 교차로 도로폭원의 합에 따라 설정)를 반영하여 최고높이를 설정한다<sup>48)</sup>. 이면도로변은 상업기능의 주거지 침투를 차단하고 효율적 토지이용을 도모하기 위하여 일반적인 가로구역에 비해 인센티브를 강화하여 적용하며, 인접 간선가로구역의 설정높이와 주거지의 여건을 고려하여 70m 이내로 설정한다<sup>49)</sup>.

- 주거지역연접구역 : 북측주거지역 연접구역, 기타주거지역 연접구역

주거지역 대지경계로부터 30m(단, 간선가로측 대지경계로부터 30m 이내는 미적용)의 지역을 대상으로 하고, 주거지역 연접구역 내 대지에는 인센티브를 부여하지 않는다<sup>50)</sup>. 북측주거지역 연접구역은 북측 전면 도로폭의 2배와 사선제한(1:1.5)을 함께 적용하고, 기타 주거지역 연접구역은 기준높이 이외의 인센티브를 적용하지 않는다(기준높이=최고높이)<sup>51)</sup>.

47) 목정훈(2005), 「주거지역 공동주택 높이관리방안 연구-제2종 일반주거지역을 중심으로」, 서울연구원, p.35.

48) 서울시(2003), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정」, pp.45~46.

49) 서울시(2003), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정」, p.46.

50) Ibid., p.48.

51) Ibid., p.48.

### 3) 제도운영 측면

#### ① 공공/민간부문의 역할분담

##### □ 환경정비형 지구단위계획

일반적으로 지구단위계획을 기획하고 추진하는 주체는 크게 행정지원을 하는 관할 시청, 구청, 동사무소와 자문 및 심의 등을 담당하는 전문가 그룹으로 나눌 수 있다.

환경정비형 지구단위계획과 살기좋은 마을만들기형 지구단위계획 등에서는 주민이 기획추진 주체에 참여하는 경우가 있으며, 이 경우에는 전문가 그룹이 보다 다양하게 구성될 수 있다. 환경정비형 지구단위계획이 주로 지정되는 대학가 주변의 경우에는 기획추진 주체에 교수, 대학생, 교직원을 포함하는 대학 측이 포함되기도 한다. 주민참여는 지구단위계획 사업의 성패를 좌우할 수 있는 중요한 요소가 될 수 있다<sup>52)</sup>. 이에, 민간의 적극적인 참여를 유도함으로써 지역특성을 살리고 주민의 자발적인 환경개선 의지를 이어나갈 수 있도록 지원하고 있다.

환경정비형 지구단위계획에서 운영하는 가로환경정비사업의 경우 가로경관 개선을 위해서는 공공에서 수행해야 하는 도로포장, 가로 설치물, 기반 시설 등과 같은 업무들이 존재한다. 그러나 개별 필지의 건축물을 소유 혹은 임대한 민간의 적극적인 참여 없이는 지속적인 가로환경 개선 효과의 유지와 이로 인한 지역 활성화를 기대하기가 어렵다.

[표 3-15] 지구단위계획 기획추진 체계

지구단위계획 기획추진 체계					
환경정비형 지구단위계획					
대학가 환경정비형 지구단위계획					
행정지원			전문가 그룹	주민	대학
관할 시청	관할 구청	관할 동사무소	지구단위계획	주민협의체	관리처 대학생 교수(자문위원)
			TOTAL DESIGN (건축,조경, 환경디자인)		
			마케팅		

\*환경정비형

\* 서울특별시(2005), 이대앞 찾고싶은거리 조성계획, 용산구청(2008), 숙명여자대학교 환경정비형 지구단위계획.에서 발췌한 각 지구단위계획의 기획추진체계를 참고하여 재정리

52) 강준모·박현신(2010), "환경정비형 지구단위계획의 효과분석", 「대한토목학회 논문집」, v30(1D), pp.89~98.

가로환경개선 시범사업대상지였던 건대입구 노유거리와 성신여대 하나로 거리는 같은 시기에 시행되었으나, 노유거리의 경우 주민들이 적극적으로 참여했던 데 반해 성신여대 하나로 거리의 경우는 그렇지 못하였고, 그 결과 하나로 거리는 노유거리에 비하여 많은 부분의 개선이 필요한 상황을 초래함.

## □ 경관사업·경관협정

경관협정사업은 주민이 주체가 되어 장기적인 계획 아래 지속적인 관리를 실현할 수 있도록 지원하는 사업이다. 따라서 주민을 중심으로 활동할 수 있도록 행정지원과 전문가 협력이 이루어져야 하며, 이를 위해서는 주민, 공공, 전문가의 적극적인 참여와 협력이 반드시 이루어져야만 한다<sup>53)</sup>. 중앙정부와 지자체 및 전문가, 주민을 비롯한 다수주체의 참여와 협력에 의한 상호 네트워크 구축으로 종합적 개념의 경관관리를 유도하고 있으며, 지자체에서 시행한 경관협정사업의 주요 참여주체는 다음과 같다.

[표 3-16] 경관협정 수립 매뉴얼에 따른 참여주체별 역할분담

중앙정부	지자체	자문단	주민
·공공사업과 연계방안 모색 ·지원금 지급	·기존 주민협의체 활동 파악 ·경관협정 홍보 ·경관위원회 심의 ·경관협정 인가 ·공고 및 주민열람 ·공공사업과 연계방안 모색 ·지원금 지급	·기존 주민협의체 활동 파악 ·경관협정 홍보 ·경관협정운영회 설립 및 신고 ·관련계획 및 사업의 검토 ·지역특성 파악 ·경관협정서 작성 ·사업계획서 작성 ·사업추진 ·경관협정 운영 및 관리 ·경관협정 변경 ·경관협정 만료 또는 폐지	·주민리더 중심 자치활동 ·기존 주민협의체 활동 파악 ·경관협정체결 발의 ·경관협정 준비위원회 조직 ·경관협정 체결자 모집 ·경관협정운영회 설립·신고 ·관련계획 및 사업의 검토 ·지역특성 파악 ·경관협정서 작성 ·사업계획서 작성 ·사업추진 ·경관협정 운영 및 관리 ·경관협정 변경 ·경관협정 만료 또는 폐지

\* 출처: 국토부(2010), 『경관협정 수립 매뉴얼』

[표 3-17] 경관협정사업의 참여주체

	서울시	전주시	부산시
주민	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 경관협정의 이행의 주체</li> <li>- 경관협정서 작성 및 경관협정 관리 등을 주관할 수 있는 자율적 기구인 경관협정운영회 운영</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·경관협정운영회</li> <li>·기린로 전자상가 상인회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·주민협의회</li> <li>- 주민들로 이루어진 주민을 대표하는 대의기구</li> <li>- 사업 전 과정에서 주민의 의사를 수렴하고 사업에 반영하며 이견을 조정하는 역할 수행</li> <li>- 사업완료 후에는 마을을 유지하고 발전적으로 가꾸어가는 주체의 역할</li> </ul>
공공	<ul style="list-style-type: none"> <li>·서울시</li> <li>- 행정적·재정적 지원</li> <li>- 디자인 심의</li> <li>- 경관협정 체결 및 운용사항에 대한 자문역할 수행</li> <li>·자치구 담당부서</li> <li>- 과정 전반에 관여하고 주민의</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·전주시 아토피리스과</li> <li>- 경관협정을 주도하는 역할수행</li> <li>- 경관협정을 유도하고 지원함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·부산시/해운대구/중2동 동사무소</li> <li>- 사업에 관련된 행정저건 절차를 수행하는 행정주체임</li> <li>- 사업의 시행 및 완료 후 관련되는 조례의 제정 및 변경과 같은 제도적 뒷받침 담당</li> </ul>

53) 서울시(2011), 「경관협정 추진을 위한 협정 매뉴얼」, 서울시, p.8.

	서울시	전주시	부산시
	참여를 권유하고 지속적으로 홍보하며 협력관계를 조성하도록 함		
전문가	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 각 분야에 대한 전문적인 자문역할을 수행하도록 함</li> <li>- 경관, 도시설계, 건축, 조경, 공공디자인, 시민단체 등 다양한 분야의 전문가들이 참여하여 효율적인 경관개선 및 형성을 도모하도록 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·경관위원회</li> <li>- 경관협정사업의 원활한 운영을 위해 자문단을 구성함</li> <li>- 다만 이같은 자문은 경관협정이 체결된 이후 사업을 위한 자문으로 소극적인 참여임</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·건축 디자인 조정위원회</li> <li>- 도시설계, 건축, 조경, 가로분야의 연구소, NGO, 대학의 전문가로 구성된 조직</li> <li>- 다양한 시민참여 경험 제공</li> <li>- 주민/행정/전문가의 소통과 협의를 중재하고 지원함</li> <li>- 사업 프로세스 기획 및 마스터플랜 작성</li> </ul>
그외			<ul style="list-style-type: none"> <li>·추진협의회</li> <li>- 모든 참여의 주체가 되어 능동적으로 참여하여 토론을 통해 창의적 아이디어를 수립하는 주체임</li> </ul>

## ② 자원 관련

### □ 환경정비형 지구단위계획

대학가를 중심으로 이루어진 환경정비형 지구단위계획의 경우에는, 가로환경정비사업을 연계하여 진행하고 있으며 지구단위계획 용역에만 소요되는 기간은 평균적으로 약 15개월이었고 평균 소요 용역비는 약 3억 4천만 원인 것으로 조사되었다<sup>54)</sup>.

[표 3-18] 실제 지구단위계획 용역 기간 및 용역비 현황 (대학가 환경정비형 지구단위계획 중심)

구분	면적(m <sup>2</sup> )	지구단위계획 용역비(천원)	용역기간	예산책정 년도
홍익대 주변	144,845	372,618	2005.10~2007.2	2005년
한양대 주변	131,264	354,658	2005.10~2007.6	2005년
숙명여대 주변	79,090	266,725	2005.12~2007.2	2005년
성균관대 주변	149,270	379,395	2005.11~2007.1	2005년
서울대 주변	160,360	368,703	2006.4~2007.12	2005년
동국대 주변	93,048	480,000	2006.8~2007.8	2006년
동덕여대 주변	96,992	432,000	2006.10~2007.7	2006년
서울시립대 주변	43,339	300,000	2007.8~2008.8	2007년
성신여대 주변	180,000	400,000	2007.5~2008.5	2007년
광운대 주변	56,400	480,000	-	-
합계(평균)	113,460.80 (11,346,080)	3,834,099 (340,209)	(약 15개월)	-

54) 박진아·목익수·강우석(2008), "서울시 대학가 활성화 계획과정의 파트너십 연구", 「한국교육시설 학회지」, v.15(4), 서울시 도시계획국 도시관리과에서 제공한 자료를 인용.

# □ 경관사업·경관협정

대부분 공공 비용으로 사업이 진행되었으나, 전주시와 부산시의 경우 일부 주민들이 자체적으로 비용을 부담하기도 하였다.

[표 3-19] 경관협정사업의 소요예산 및 재원

	서울시	전주시	부산시
소요 예산	·2009년 시범사업 - 12억 5천만원이 소요됨 ·2012년 사업 - 10억원으로 축소지원	- 5천만원 + 자부담	- 7천만원+2억원+자부담
재원	·2009년 시범사업 - 전액 시비지원 ·2012년 사업 - 시·자치구 매칭펀드방식	- 시비 (경관협정시범사업)	- 시비 (경관협정시범사업) - 국토해양부 (건축디자인시범사업)

### 3. 기존 사업 분석

#### 1) 가로환경개선사업 개요

##### □ 개요

가로공간은 대표적인 도시의 공공공간이자 생활공간으로서, 보행권 확보에 대한 관심이 고조되면서 도시환경 정비 시 우선적으로 다루어지는 대상이다. 가로환경개선사업은 주로 보행환경개선을 목적으로 하고 있으며, 크게 가로공간의 물리적인 재정비가 이루어지는 ‘가로환경정비사업’과 건물 내 오브제로서의 간판을 다루는 ‘간판개선사업’ 등으로 나누어 볼 수 있으나, 최근에는 두 사업을 연계하여 시행하고 있다.

##### □ 연혁

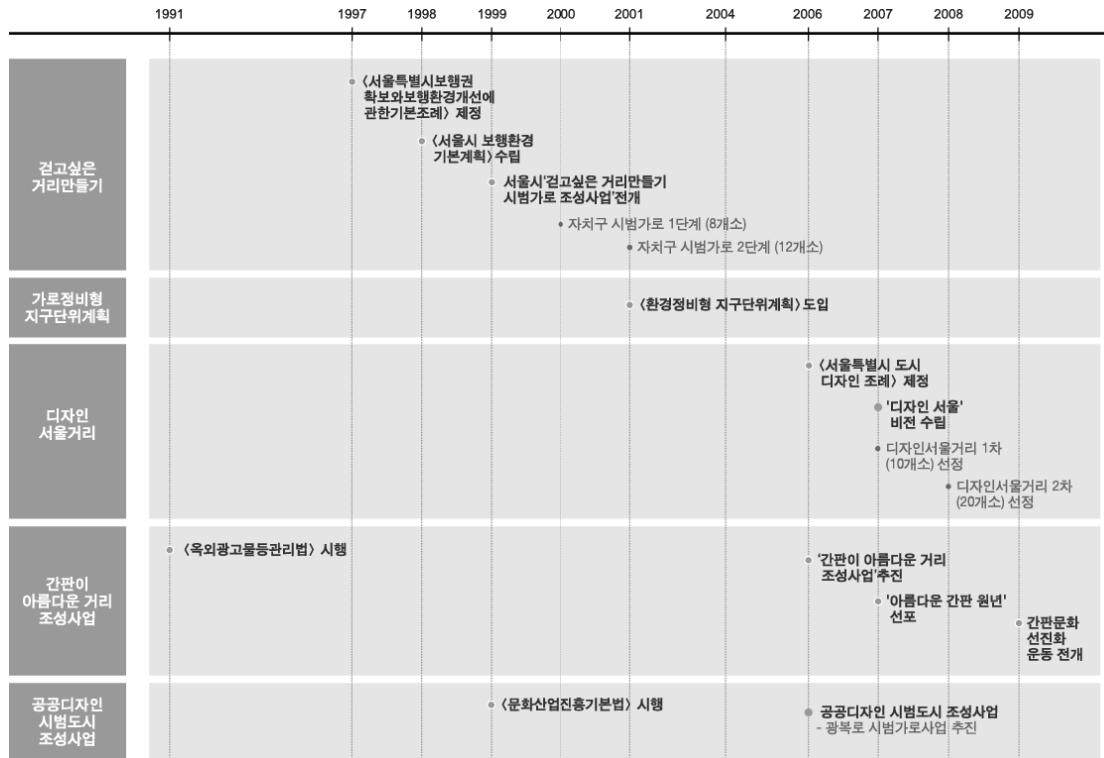
###### • 지자체 주도 가로환경개선사업

서울시는 1997년 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 기본조례」 제정 후 「보행환경 기본계획(1998)」을 수립하였고, 그 이후 ‘걷고싶은거리만들기 시범사업(2000-2001)’, ‘디자인서울거리 시범사업(2007-2010)’ 등 가로환경개선사업을 활발하게 진행하였다. 2001년 서울시는 현행 지구단위계획의 한계를 극복하고 기성시가지 내 상업지의 환경개선 잠재력을 적극 활용하고자 「환경정비형 지구단위계획기법」을 마련하였으며 기성상업지의 대학가를 중심으로 사업을 시행하였다.

###### • 중앙정부 주도 가로환경개선사업

중앙정부가 진행하고 있는 가로환경개선사업은 간판정비사업과 공공디자인 시범사업이 있다. 간판정비사업은 안전행정부(구. 행정자치부)에서 1991년 개정된 「옥외광고물등관리법」을 기반으로 시행되었다. 초기에는 산발적으로 진행되었던 간판사업을 보다 체계적으로 시행하기 위하여 중앙부처에서 주관하여 모범사례를 구축하고 디자인가이드라인을 보급하였다. 이후 지자체에서는 자체적으로 조직을 구성하고 간판 정비를 위한 사업 주관 및 관리·감독을 주체적으로 추진하고 있다.

문화체육관광부에서는 1999년 「문화산업진흥기본법」을 시행하였고, 이를 기반으로 2006년부터 공공디자인 시범사업을 추진하고 있다. 현재는 공공디자인 시범도시 지정 및 조성사업이 진행 중에 있다.



[그림 3-19] 가로환경개선사업의 연혁

## □ 추진절차

	검고싶은거리만들기	가로정비형 지구단위계획	디자인서울거리	간판이 아름다운 거리 조성사업	공공디자인 시범도시 조성사업
법령					
법률		도시계획법/ 국토의 계획 및 이용에 관한 법률		옥외광고물 등 관리법	문화산업진흥 기본법
명령·규칙		국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령		옥외광고물 등 관리법 시행령	문화산업진흥 기본법 시행령 /시행규칙
자치법규	서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례		서울특별시 도시 디자인 조례		
▼					
계획수립	서울시 보행환경 기본계획	환경정비형 지구단위계획	'디자인 서울' 비전 수립		
▼					
사업시행	· 서울시 '검고싶은 거리만들기 시범가로 조성사업' 전개 · 자치구 시범가로 1단계(8개소) · 자치구 시범가로 2단계(12개소)	· 상업가로 조성사업	· 디자인서울거리 1차 (10개소) 선정 · 디자인서울거리 2차 (20개소) 선정	· 간판이 아름다운 거리 조성사업 추진 · 간판문화 선진화 운동 전개	· 공공디자인 시범도시 조성사업 추진

[그림 3-20] 가로환경개선사업의 추진절차

## 2) 사업 시행 현황

### □ 걷고싶은거리만들기 시범가로<sup>55)</sup>

#### • 배경 및 목적

시민의 보행권 확보와 함께 삶의 질 향상을 목표로 1997년 ‘서울특별시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 기본조례’가 제정되었으며, 서울시 보행조례의 규정에 의거 1998년 서울시 최초의 보행환경 기본계획으로 ‘서울시 보행환경 기본계획’<sup>56)</sup>이 수립되었다. 기본계획을 기반으로 서울시는 1999년에 ‘걷고싶은 거리만들기 시범가로 조성사업’을 추진하였으며, 역사문화 탐방로, 걷고싶은 녹화거리, 지하철 복구구간 정비 등과 같은 다양한 사업을 전개하였다.

#### • 내용

시·자치구별로 각 1개소씩 시범가로를 선정하고, 서울시의 예산지원으로 자치구에서 사업을 주도하여 추진하였다. 단순한 보도개선의 차원을 넘어서 차도를 포함한 인접부지까지 사업의 범위에 포함시켰으며 보행환경 전반에 대한 개선이 이루어졌다. 유희공간을 발굴함과 동시에 보행과 휴식을 위한 공간으로 제공하기 위한 가로시설 통합화 등이 시도되었다. 단순히 보행공간의 양적 확충뿐만이 아니라 보행환경의 질적 수준을 향상시키기 위한 시도가 함께 이루어졌다.

[표 3-20] 걷고싶은 거리만들기 사업 대상지

구분	구	가로명	구간	연장(m)	가로 성격
시 시범가로	종로/중구	돈화문길	돈화문~남산한옥마을	1,990	
자치구 시범가로 1단계 (2000)	서대문구	명물거리	현대백화점 별관~신촌민자역사	440	상업
	성북구	참살이길	안암동로타리~안암역	400	상업
	용산구	효창공원길	숙명여자대학교 입구~효창공원 길	1,000	상업
	금천구	은행나무길	서울은행사거리~동일여중	970	상업
	영등포구	여의도공원길	여의도생태공원~여의나루역	1,600	상업
	송파구	석촌호수길	석촌호수 남측길	1,260	녹도

55) 박현찬(2001), 「걷고싶은 거리만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향 연구」, 서울시정개발연구원, pp.29~31 내용참조.

56) ‘서울시 보행환경 기본계획’은 향후 5년간 서울시가 추진해야 할 보행환경 개선사업의 종류와 내용, 소요 비용, 주체 등 뿐만 아니라, 사업추진에 관련한 업무분담 및 추진기구의 문제, 관련 법규 및 기준의 문제, 기타 시민참여 활성화 등 실천계획을 제시하고 있음



구분	구	가로명	구간	연장(m)	가로 성격
자치구 시범가로 2단계 (2001)	강동구	방아다리길	해태백화점~길동자연생태공원	1,000	녹도
	광진구	광나룻길	어린이대공원역~구의사거리	1,000	녹도
	동대문구	회기로, 홍릉길	종암동~홍릉~한국농촌경제연구원	1,600	녹도
	중강구	중랑천길	목동교~이화교간	1,650	녹도
	강북구	4.19길	솔밭공원~아카데미하우스	1,900	녹도
	도봉구	도봉산길	도봉로~도봉산입구	700	녹도
	노원구	화랑로	화랑대역~태릉선수촌	2,500	녹도
	양천구	신정로대오거리	등촌로~경인고속도로 입구	1,400	상업
	은평구	진흥로	신사오거리~역촌오거리	970	녹도
	강서구	우장공원길	화곡동~내발산동	1,370	녹도
	구로구	구로큰길	구로구청~도림로간	1,000	녹도
	동작구	노량진공원길	대방로~영화초등학교	800	녹도
	서초구	강남대로	양재역~양재시민의 숲	1,500	상업
	강남구	압구정로	압구정역~갤러리아백화점	1,400	상업
타사업 연계시행 3개구	성동구	응봉로지선	행당전화국~구민회관	270	상업
	마포구	도로개설구간	서교동~상수동간(홍대)	1,280	상업
	관악구	낙성대길	도로개설구간	1,100	상업
평균 연장				1,200m	

- 한계

견고싶은 거리만들기 사업은 공공 발주 가로환경 조성사업의 초기 시행 사업으로 이용자의 행태에 대한 고민과 주민참여가 결여된 채 행정의 주도하여 일방적인 진행이 이루어졌다. 이로 인해 주민의 보행안전과 편익을 해치는 근원적인 문제점들에 대한 해결책이 제시되지 못하였다는 비판을 받았다. 또한, 지역적 맥락과 무관한 획일적인 디자인으로 인하여 개성 부족과 함께, 보도포장 개선, 가로시설물 교체, 가로수 식재 등 가로 외관 개선을 중심으로 진행한 결과, 교통개선과 도로시설의 보완 등과 같은 전반적인 도로환경을 개선하기 위한 노력이 부족하다는 비판이 제기되었다.

사업이 완료된 이후, 지속적인 유지관리 체계가 마련되지 못한 점도 중요한 한계로 지적되고 있다. 서울시의 예산지원으로 자치구에서 주도하여 추진하였지만, 조성 이후 유지관리를 위한 비용과 인원 부족으로 관리가 미흡한 실정이다. 또한, 조성 후 다양한 가로시설물에 대한 관리를 담당하고 있는 부서의 상이함으로 인하여 통합적인 관리 대책 또한 마련되어 있지 않다.

[표 3-21] 걷고싶은 거리만들기 사업 대표사례 : 홍대 앞 걷고 싶은 거리<sup>57)</sup>

구분	내 용
위치/현황	 
주관부서	서울시, 마포구청
사업기간	2001년~2004년
위치	마포구 상수동 318-5~마포구 서교동 329-11
조성길이	1,280m
폭	14~45m
가로위계	내부도로(폭 20m이상)-접근로의 역할
계획배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2002년 월드컵경기 및 새서울타운개선에 따른 도로개설 및 도시경관정비</li> <li>· 문화적인 걷고싶은거리 조성</li> </ul>
추진목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대상지역의 도로 개설 및 도시경관 정비</li> <li>· 보행환경 개선을 통한 시민의 보행성능 향상</li> </ul>
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 녹지 및 휴게시설 조성</li> <li>· 보차분리와 보도연석처리</li> <li>· 곡선형 보차분리도로</li> <li>· 구간별 테마를 부여한 오픈스페이스(테마광장) 조성</li> </ul>
문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 유효보도폭의 감소</li> <li>· 가로의 연속성 부족</li> <li>· 이용률이 높지 않는 오픈스페이스 설계로 인한 주변지역과의 연계성 미약</li> <li>· 보차도의 분리방식과 처리에 대한 계획미비</li> <li>· 동선에 대한 고려 없이 처리된 바닥패턴</li> <li>· 가로변 프로그램과의 미약한 연결 및 주변과의 부조화</li> <li>· 계획대상지 인접부 및 가로변 건축물 접면 계획의 불균형</li> <li>· 가로에 면한 건물과 건물 사이공간의계획 및 이용 지침의 부재</li> </ul>
시사점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사업시행 당시 가로를 포함한 도시공간구조가 지니는 특성, 가로의 이용행태 및 밀도, 필요시설물의 수요 조사를 정확하게 파악하여 계획에 반영될 수 있도록 해야 함</li> <li>· 장소와의 밀착성을 고려한 가로환경설계가 이루어져야 함</li> </ul>

57) 한지형(2010), “가로환경정비사업 이후 물리적 요소의 변화와 특성에 대한 분석 연구-이대 앞 ‘찾고 싶은 거리’ 와 홍대 앞 ‘걷고 싶은 거리’ 를 중심으로”, 「대한건축학회논문집 계획계」 v.6(10), p.285.

## □ 가로환경정비형 지구단위계획

### • 배경 및 목적<sup>58)</sup>

2001년 지정된 환경정비형 지구단위계획은 기성시가지 내 상업지의 잠재력을 적극 활용함과 동시에 실행력이 낮은 현행 지구단위계획의 한계를 극복하고자 도입되었다<sup>59)</sup>. 관주도형 도시계획의 한계를 탈피하고 주민 참여를 활성화하기 위하여 지역 경제활성화와 연계한 종합적 도심재생 프로그램을 마련하였다. 단계적으로 노후한 기존 건축물들의 리모델링과 도로 및 가로시설물 개선 사업 등을 통하여 가로환경을 개선하고, 대학가 주변의 지역주민과 대학이 참여함으로써 대학가의 교육문화환경이 조성되도록 유도하고 있다. 지구환경개선을 하고자 하는 주민들의 의지를 적극적으로 활용함과 동시에 지역주민과 전문가의 효과적인 참여를 유도함으로써, 지역 특성 유지와 동시에 지역 경제 활성화, 물리적 환경개선, 더 나아가서는 자생적인 커뮤니티 형성을 목표로 진행되었다.

### • 내용

민간영역에서는 건축물 외관과 간판, 이격공간, 전면공지등을 관리대상에 포함하였으며, 공공영역에서는 가로의 포장과 시설물, 조경과 식재를 계획대상으로 설정하였다.

[표 3-22] 민간부분과 공공부분의 사업 범위

민간부분	건축물외관/ 옥외광고물/ 보행-건물 간의 이격공간/ 전면공지의 관리 및 운용
공공부분	가로포장/ 가로시설물/ 조경 및 식재



### • 한계

민간 영역을 관리 대상으로 설정하였음에도 불구하고 민간부분의 참여를 유도할 수 있는 사업 혹은 지역의 특성에 맞는 인센티브 설정이 이루어지지 않았다. 적극적인 정책적 지원이 부재한 상태에서 계획의 수립과 개별사업의 진행이 이루어졌지만 지속적인 전개와 실천이 이루어지지 않는 못하였다.

58) 강준모·박현신(2010), “환경정비형 지구단위계획의 효과분석-건대앞 노유거리, 성신여대앞 하나로거리, 이대앞 찾고싶은거리를 중심으로”, 『대한토목학회논문집』 v.30(1D), p.90.

59) 이원근(2010), “가로환경정비형 지구단위계획에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.26(3), p.131. 저자는 이 연구에서 기존 건물이 노후화되어 신축될 때까지 장기간 지구단위계획을 통한 도시정비의 효과를 기대하기 어려우며, 현행 활용되고 있는 지침은 기존 시가지 정비, 관리, 보존, 신시가지의 개발의 유형으로 구분할 뿐 가로환경정비 등과 같은 특정한 사업을 고려하지 못하고 있어 지침의 내용이 획일적이고, 지구단위계획 적용 시 기존 시가지 정비지침을 그대로 활용하고 있어서 가로환경정비라는 측면의 특수성을 잘 살리지 못하고 있다고 지적하였다.

[표 3-23] 가로환경정비형 지구단위계획 대표사례 : 이대 앞 찾고싶은 거리<sup>60)</sup>

구분	내 용
위치/현황	 
주관부서	서울시, 서대문구청
사업기간	2004년~2005년
위치	이대 지하철역 3,4번 출구~이화여대 정문~신촌 국철역
조성길이	500m
폭	12~15m
가로위계	내부도로(폭 20m이상)-접근로의 역할
계획배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 기성시가지와 민간건축물 및 부속시설 정비 등의 가로환경개선사업을 아우르는 환경 정비사업의 필요성 확산</li> <li>· 신촌지구단위계획의 일환으로 추진됨</li> </ul>
추진목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대학가로환경정비 및 보행위주 가로환경 개선</li> </ul>
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 절곡형 도로 도입 : 차량 속도 완화와 차량 진입 억제 효과</li> <li>· 보도 및 도로 개보수 등</li> <li>· 노변 주차장 설치</li> <li>· 가로시설물 설치</li> <li>· 전선지중화</li> <li>· 일부 건축물 외관정비</li> </ul>
문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 가설치물의 보도잠식 및 가로시설물 다량 비치로 인하여 유효 보도폭이 감소함으로써 보행혼잡이 발생함</li> <li>· 굴절형 도로로 인한 단속적 잔류공간이 발생함</li> <li>· 민간주도로 이루어지는 부분인 건축물 입면과 옥외광고물 지침까지 정비계획에 포함되어 있었으나 실제로는 반영비율이 낮았음</li> </ul>
시사점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 주민약속과 환경개선에 따른 인센티브를 처음 적용한 사례임 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 건축물외관정비 및 분전반 수용에 따른 건폐율 완화</li> <li>- 주차장 설치비용 면제 및 감면 등</li> </ul> </li> <li>· 정비 이후의 유지 관리 또한 중요함 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공차원: 산발적으로 흩어져 있는 관리부서간 소통과 협의를 위한 지속적 노력이 있어야 함</li> <li>- 민간차원: 주민 참여도를 높이고 자치감독 유도를 위한 인센티브 마련 등 필요</li> </ul> </li> </ul>

60) op.cit., 한지형(2010), p.285.

## □ 디자인서울거리<sup>61)</sup>

### • 배경

도시경관을 종합적이고 체계적으로 개선·관리하는데 필요한 사항을 규정하고 도시의 효율적 보전 및 발전에 기여하고자, 2006년 ‘서울특별시 도시디자인 조례’가 제정되었다. 2007년 5월에는 ‘디자인 서울<sup>62)</sup>’ 비전이 수립되었으며, 디자인을 통한 도시의 이미지와 브랜드를 구축하기 위한 디자인총괄본부가 발족되면서 사업내용의 유기적 통합성을 추구하게 되었다.

### • 목적

거리의 모든 구성요소를 통합적으로 디자인함으로써 문화와 소통의 요소를 포함하고, 삶과 지역문화가 공존하는 거리를 만들어 나가는 것을 주요 사업의 목표로 설정하였다. 대상지역 주변에서 벌어지고 있는 다른 사업들과 적극적으로 연계하여 추진하도록 규정하였으며, 주민-전문가-행정이 더불어 사업을 추진할 수 있는 기반을 마련하였다.

### • 내용

조화로운 가로공간 조성을 위하여 공공시설물, 간판의 통합디자인(Total Design) 및 야간조명계획을 통합적으로 다루도록 규정하고 있다. 주민, 전문가, 행정의 소통과 협력을 위하여 의사 결정기구인 사업추진위원회를 구성하고 운영하도록 하고 있으며, 기획에서 시공에 이르는 전 과정을 통합 지휘하는 총괄기획자(Master Planner)를 선정하였다. 이를 통해 참여주체 간 정보를 공유함은 물론이고, 다양한 발상의 유도, 계획조정 및 사업 일관성 유지를 도모하였다.

이외에도 디자인 전문분야의 참여와 디자인비용을 추가로 반영하여 해당 지역의 대학 내 디자인연구소를 참여시킴으로써 지역사업 및 행정 분야에 지속적인 참여를 유도하고 있다. 또한, 주민자율협정에 의한 간판개선 및 유지관리 사업을 병행 추진하고, 간판이 아름다운거리 사업과 연계하여 추진하고 있다.

---

61) 「서울시 디자인서울 포털」,

[http://design.seoul.go.kr/n\\_dscontent/designseoul.php?MenuID=522&pgID=603](http://design.seoul.go.kr/n_dscontent/designseoul.php?MenuID=522&pgID=603)

62) '디자인서울 4대 기본전략'은 '비우는 디자인서울', '통합 디자인서울', '더불어 디자인하는 서울', '지속가능한 디자인서울'을 지향·실천하고자 함


[표 3-24] 디자인서울거리 사업 대상지

구분	차차구명	거리명	구성구간	길이 (m)	폭 (m)	선정 시기	완료 시기
1차	중구	남대문로	을지로입구 ~ 한국은행 본점	550	40	2007.9	2008.12
	강동구	천호대로	천호대로 ~ 강동로데오거리	600	50	2007.9	2008.12
	광진구	능동로	어린이대공원역 ~ 능동소방파출소	550	35	2007.9	2009.02
	강남구	강남대로	강남역 ~ 교보타워사거리	730	50	2007.9	2009.02
	용산구	이태원로	이태원입구 ~ 해밀턴호텔	480	30	2007.9	2009.05
	성북구	동소문로	한성대역 ~ 동소문동 사거리	700	35	2007.9	2009.04
	관악구	관악로	서울대입구역 ~ 관악구청사	500	40	2007.9	2009.06
	금천구	시흥대로	시흥4거리 ~ 독산동길	700	50	2007.9	2009.05
	종로구	대학로	혜화로터리 ~ 낙산공원길	500	40	2007.9	2009.08
	구로구	창조길	벤처센터 ~ 시흥대로	530	25	2007.9	2009.07
2차	중 구	퇴계로	남산한옥마을입구 ~ 퇴계로4가	500	35	2008.3	2009.10
	성동구	왕십리길	상왕십리역 ~ 과선교	1000	25	2008.3	2009.10
	강북구	도봉로	수유사거리 ~ 강북구청사거리	500	35	2008.3	2009.10
	은평구	통일로	연신내역 ~ 은평뉴타운 경계	780	35	2008.3	2009.10
	영등포구	여의나루길	여의도역 ~ 증권거래소	430	30	2008.3	2009.10
	서초구	반포로	예술의전당앞 ~ 교대입구삼거리	770	40	2008.3	2009.10
	송파구	올림픽로	잠실종합운동장 ~ 신천역	580	50	2008.3	2009.10
	강서구	공항로	발산역사거리 ~ 청호플라자빌딩	530	35	2008.3	2010.06
	종로구	삼청동길	팔판동삼거리 ~ 삼청공원	800	15	2008.3	2010.10
	광진구	능동로	능동소방파출소 ~ 군자역사거리	500	35	2008.3	2010.10
	동대문구	왕산로	신설오거리 ~ 용두사거리	620	30	2008.3	2010.10
	중랑구	망우로	동1로지하차도 ~ 상봉역	500	30	2008.3	2010.10
	도봉구	도봉산길	도봉산입구삼거리 ~ 도봉산포돌이광장	500	25	2008.3	2010.10
	노원구	노원골	수락산역입구 ~ 수락산등산로입구	580	20	2008.3	2010.10
평균				600m	35m		

- 한계

2010년 세계디자인수도 선정에 맞추어 단시간 내에 일방적으로 사업이 추진되었다. 이로 인하여, 비교적 시간이 많이 소요되는 주민들과의 소통과 합의는 실제 사업 진행상에서는 이루어지지 않았다.

[표 3-25] 디자인서울거리 사업 대표사례 : Digital Media Street(U-Street) 강남대로

구분	내 용
위치/현황	 
주관부서	서울시, 강남구청
사업기간	2007년 9월 선정, 2009년 2월 사업완료
위치	강남역 ~ 교보타워사거리
조성길이	730m
폭	50m
가로위계	외곽도로(폭 20m이상)-간선 및 보조간선도로 역할/ 보차의 완전한 분리
계획배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 도로 요충지로 많은 기업이 위치하여 유동인구가 많은 지역</li> <li>· 열악한 보행환경과 밀집된 상가들로 가로경관이 매우 혼잡하고 차량에 의해 대기 오염과 소음이 극심한 상태</li> </ul>
추진목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보행환경과 가로환경을 개선</li> <li>· 강남거리의 새로운 비주얼 아이덴티티와 미디어문화 조성</li> </ul>
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 미디어폴 설치</li> <li>· 보도조성</li> <li>· 가각부 광장조성</li> <li>· 가로시설 및 펜스 정비</li> <li>· 가로수 수종변경</li> <li>· 맨홀뚜껑 개선</li> <li>· 간판개선</li> </ul>
문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 가로시설물과 노점이 난립하여 보행환경을 저해함</li> <li>· 보도경사 및 단차로 인하여 보행공간이 부족함</li> <li>· 대기오염 및 소음에 그대로 노출되어 있음</li> <li>· 불법광고물과 낙후된 건축물로 인하여 가로경관을 해치고 있음</li> </ul>
시사점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사업시행을 위하여 관할구에서 단독적인 통합기구를 마련하여 사업추진력이 높음</li> <li>· 도로위계와 거리 성격을 반영한 체계적인 계획을 수립하고자 함</li> </ul>

□ 간판이 아름다운 거리 조성사업<sup>63)</sup>

• 배경 및 목적

옥외광고물의 질적 향상을 위하여 안전행정부(구. 행정자치부)는 1991년 「옥외광고물등관리법」을 제정하여 시행하였다. 쾌적한 도시경관 조성을 위하여 도시미관을 해치는 무질서한 간판을 개선하고, 간판문화를 정착시키는 것을 사업의 주요 목표로 설정하였다.

• 내용

간판정비는 시범거리 조성을 통해 추진되었는데, 업소당 시비 최고 1,500천원을 지원(업소당 2,500천원, 시비 60%, 자치구비 40%)하여, 거리·집단상가 22개 지역 3,400여개 업소의 간판을 재정비하였다. 주민자율 협정제 방식으로 사업을 추진하고, 점포주, 건물주, 상가변영회, 관계공무원 등으로 구성된 간판개선주민위원회를 운영하였다.

[표 3-26] 간판이 아름다운 거리 조성사업 대상지

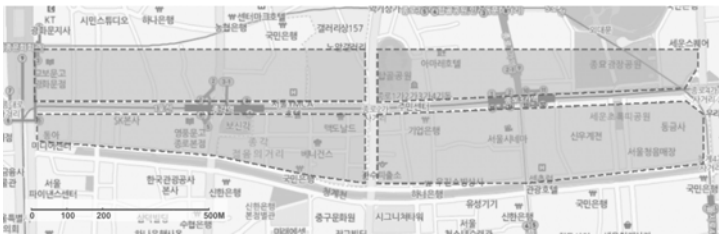
구분		구간
서울	종로구	종로1가~6가 간판시범가로
	성동구	왕십리길 간판시범거리
	강남구	압구정로 간판시범거리
경기	안산시 단원구	원곡동 신흥길 일원
	안산시 단원구	고잔동 중앙로 일원
	용인시	용인대로변 간판시범거리
	군포시	산본중심상업지역 시범거리
	남양주시	경춘국도변 시범거리
	파주시	금촌동중앙로변 시범거리
	파주시	광탄면 마장리, 영창리, 기산리 일원
	광주	광산구
광산구		광산구청로: 남도향토 음식의 거리
대구	중구	동성로일원 - 간판시범거리
강원	속초시	중앙로변 시범거리
충북	제천시	중앙시장주변 문화패턴거리
충남	서천군	서천읍군청 사거리일대
경남	김해시	동상동 900번지 일원
	남해군	호국거리
전북	전주시	전주한옥마을 지구 내(태조로지구)
	남원시	관광지일원(광한루원, 남원관광지)
전남	여수시	여수역~한려해상국립공원 오동도 입구 간판시범거리

• 한계

체계적인 표준가이드라인이나 디자인에 대한 고려가 부족하였으며, 지역특성이나 정체성을 반영하지 못한 채 획일화된 간판정비사업이 전개되었다는 비판이 제기되고 있다.

63) 「안전행정부 포털」, [http://www.mopas.go.kr/gpms/view/korea/korea\\_index\\_vm.jsp?cat=bonbu/area&menu=area\\_09\\_02](http://www.mopas.go.kr/gpms/view/korea/korea_index_vm.jsp?cat=bonbu/area&menu=area_09_02)

[표 3-27] 간판이 아름다운 거리 조성사업 대표사례 : 종로업그레이드 프로젝트<sup>64)</sup>

구분	내 용
위치	
주관부서	서울시 도시정비반, 안전행정부
사업기간	1 단계 : 2003. 8 ~ 2004.12 : 종로1가 ~ 종로3가 ( 1.3km ) 2 단계 : 2005. 1 ~ 2005.12 : 종로4가 ~ 종로6가 ( 1.5km )
위치	종로 1가 ~ 종로 6가 (대상선정: 58개 점포 127개 간판)
조성길이	2,800m
계획배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 노후된 건물과 가로시설물이 무질서하게 들어섬에 따라 보행환경이 크게 훼손됨</li> <li>· 서울의 중심지라는 장소적 특성을 잃음</li> </ul>
추진목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 기존 노후건물의 리모델링과 광고물 정비, 보도포장과 가로시설물 교체 등 가로환경개선 사업 시행</li> <li>· 토탈디자인적 접근으로 건물과 가로 전체가 조화를 이루는 쾌적한 가로환경 조성</li> <li>· 민·관 합동 환경개선 프로그램</li> </ul>
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 민간부문 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 광고물 정비(점포당 500만원 보조)</li> <li>- 건축물 리모델링(건물당 5,000만원 용자지원)</li> </ul> </li> <li>· 공공부문 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행환경(가로시설물) 정비</li> </ul> </li> </ul> <p>※ 건물주의 참여를 유도 - 정비 비용 보조 또는 용자지원</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 리모델링 : 5,000만원 한도 내에서 용자지원 (무이자, 2년거치 5년 상환)</li> <li>- 간판정비 : 500만원 한도 내에서 무상지원)</li> </ul>
문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 체계적인 디자인 조직의 부재로 인한 디자인품질 저하</li> <li>- 일반광고업체에서 디자인을 수행함</li> </ul>
시사점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 민간참여를 유도하기 위한 실질적인 인센티브 정책이 시행됨</li> <li>- 보조금지원 등</li> </ul>

64) 이경아(2007), “간판 시범가로사업의 현황과 향후방향”, 「옥외광고학연구」 v.4(1), p.92.

## □ 공공디자인 시범도시 조성사업

### • 배경

1999년 「문화산업진흥기본법」이 시행되고, 도시환경이나 공공분야에 대한 기대 수준이 높아짐에 따라 디자인의 중요성은 점차 부각되기 시작하였다. 이에 문화체육관광부에서는 2006년 ‘공공디자인 시범사업’을 추진하게 되었다.

### • 목적

쾌적하고 수준 높은 공공공간을 조성함으로써, 이를 관광자원으로 발굴하고 더 나아가 지역경제를 활성화시키는 것을 사업의 주요 목표로 설정하였다. 이를 위해 주민참여를 기반으로 한 문화중심의 공공공간 창출, 지역문화 활성화, 대상지의 역사·문화·자연 특성을 기반으로 한 콘텐츠 개발 등 문화적인 접근을 기반으로 한 실행 전략을 제시하였다.

### • 내용<sup>65)</sup>

주민참여형 디자인 수법을 기반으로 ‘지역문화 커뮤니티 공간 조성’을 위한 시범사업을 추진하였다. 공공디자인 시범도시 조성사업은 보도 포장, 시설물 정비 등 인위적인 물리적 환경 개선보다는 주민참여 디자인을 통한 ‘커뮤니티 공간 조성’에 의의를 두고 있다.

[표 3-28] 공공디자인 시범도시 조성사업 대상지

사업명	기간	구간
부산광복로 가로환경개선사업	2005-2009	광복로-광복로 입구-창선상가
영등포 공공디자인 시범거리 조성사업	2006-2009	당산로(현대해상-친수공간)
대구 동성로 공공디자인 개선사업	2007-2010	대구 동성로
안양 만안구 공공디자인 시범도시 조성사업	2007-2011	만안구 일원
양평 한강아트로드 조성사업	2009-2011	강하면
익산 아름다운 금강변 포구마을 가꾸기 사업	2009-2011	성당면 성당리 성당포구
안동 인도교 및 문화체육단지 조성사업	2009-2011	운흥동 낙동강변
부산 진구 서면 특화거리 조성사업	2009-2011	서면교차로-부전도서관-피에스타, 롯데
청주 사직공원 조성사업	2010-2012	충북 청주시 흥덕구 사직동 산126-9번지 일원

※ 출처: 한국공예·디자인 문화진흥원(2010), 「문화적 관점의 공공디자인사업 평가지표 보고서」


### • 한계<sup>66)</sup>

중앙정부와 지자체 사이의 의사소통이 원활하게 이루어지 못하거나 총괄책임자 리더십이 부재하여 사업 진행에 어려움을 겪는 경우가 발생하였다.

65) 한국지방행정연구원(2011), “공공디자인 시범사업 추진실태 및 대응전략”, 「KRILA Focus」, 제34호, p.6. 참조.

66) 이윤경(2011), 「공공디자인 시범도시 조성사업 현황 진단 및 개선방안」, 한국문화관광연구원, p.2. 참조.

[표 3-29] 공공디자인 시범도시 조성사업 대표사례 : 광복로 시범가로사업<sup>67)</sup>

구분	내 용
위치	
주관부서	문화관광부, 부산광역시, 부산광역시 중구
사업기간	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2004.5 : 시범가로사업 선정</li> <li>· 2005.6~12 : 국제공모</li> <li>· 2006.7 : 실시설계</li> <li>· 2007.12 : 조성공사 시작</li> <li>· 2007.12 : 특정구역고시</li> <li>· 2008.2 : 조성공사 준공</li> </ul>
위치	광복로 입구-창선상가/ PIFF Zone쇼핑몰-부산극장 4관
조성길이	광복로 750m, PIFF광장 240m (총 약 1km)
폭	15m
가로위계	내부도로(폭 20m이상)-접근로의 역할
계획배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 오랜 시간 형성되어 왔던 광복로 고유한 장소성과 문화 정체성 상실</li> <li>· 주변 백화점 및 대형상가 등장으로 인한 광복로의 경쟁력 둔화와 상권 침체</li> </ul>
추진목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 옥외광고물, 건축물, 보차도 시설물 등을 통합디자인 개념으로 종합개선함</li> <li>· 모범사례로 전국에 파급, 확산하여 문화관광 진흥을 도모함</li> <li>· 가로의 상업적 활기를 되살리면서 원도심을 재생하고자 함</li> </ul>
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 간판 및 파사드 개선사업 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 간판 가이드라인 적용</li> <li>- 파사드 개선</li> <li>- 사후유지관리</li> </ul> </li> <li>· 도로공사 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도로선형(S자형) / 교통계획</li> <li>- 가로포장(화강석)</li> </ul> </li> <li>· 조경공사 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 쌈지공원조성 / 수경시설설치</li> </ul> </li> <li>· 가로시설물공사 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로등 및 조명</li> <li>- 볼라드 및 화분대</li> <li>- 벤치 / 맨홀 설치 및 정비</li> <li>- 광복로 안내판 및 역사문화안내사인 설치</li> </ul> </li> <li>· 환경조형물 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 상징아치</li> <li>- 광복로 추억남기기 조형물 설치</li> <li>- 광복로 거리 갤러리 조성</li> </ul> </li> </ul>
문제점	가로환경의 통합적 유지관리 및 업그레이드를 지원하는 행정기구의 부재
시사점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 간판문화개선위원회는 행정기관, 전문가, 주민들이 함께 공공디자인모델을 만들어 사업을 추진함으로써 97.9%에 달하는 높은 사업 참여 효과를 거두었으며 이후 위원회가 광복로문화포럼으로 발족하여 주민참여형 개선사업의 성공 사례로 평가됨<sup>68)</sup></li> <li>· 공식적인 사업이 완료된 후 광복로를 누가 운영하고 관리할 것인가를 고려하여 '공유 및 발전단계'를 상정하였고, 주민들이 그 역할을 담당하여야 한다는 점을 사업초기부터 준비하고 강조하였음<sup>69)</sup></li> </ul>

67) 최강림(2013), “공공디자인사업을 통한 구도심 상업가로 도시재생”, 「Archives of design research」, v. 26(1), pp.246~248.

68) 이윤경(2011), 「공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안」, 한국문화관광연구원, p.141.

69) 우신구(2009), 「공공디자인의 실천과 의미 : 부산 광복로 시범가로 사례」, 강원발전연구원, pp.42~43.

## □ 사업의 공간적 범위

[표 3-30] 가로환경개선사업 대표사례 공간적 범위

사업	공간적 범위					
견고 싶은 거리만들기  -홍대 앞 견고 싶은 거리						
가로환경 정비형 지구단위계획  -이대 앞 찾고 싶은 거리						
디자인 서울거리  -Digital Media Street 강남대로						
간판이 아름다운 거리 조성사업  -종로 업그레이드 프로젝트						
공공디자인 시범도시 조성사업  -광복로 시범가로						



[그림 3-21] 가로환경개선사업 대표사례 가로연장 비교

### 3) 사업 운영 분석

#### □ 관련주체

- 공공부문과 민간부문의 역할분담

초기 가로환경개선사업은 정책의 일환으로 공공에 의해 일방적으로 진행되었으나, 점차 공공과 주민의 협력체계를 구축하여 이를 기반으로 한 주민들의 참여가 확대되고 있다.

이에 공공부문에서는 주로 계획을 수립하고 사업의 시행을 주관하는 주체로, 민간부문에서는 대상 가로 주변 건축물, 옥외광고물, 전면공지의 관리 및 운용 주체로 자리잡아가고 있다. 사업에 따라서는 추진위원회 등이 구성되기도 한다.

#### □ 재원조달

대부분 공공에서 사업비를 전액 지원하는 형태로 진행되고 있으며, 민간부문에 대해서는 인센티브 제공 등으로 참여를 유도하고 있다. 사업 형태별 세부적인 재원을 살펴보면, 디자인서울거리 사업의 경우 자치구 예산을 10% 이상 확보하는 것을 조건으로 추진되었으며, 거리 1개 소당 평균 42억 원의 예산이 소요되었다. 행안부가 주관한 간판이 아름다운 거리 조성사업의 경우에는 특별교부세 재정인센티브 재원으로 지원되었다.(50억 원 ≒ 10개×5억 원) 문광부가 주관한 공공디자인 시범도시 조성사업으로 조성된 광복로 시범가로사업은 문광부 관광기금으로 30억 원의 예산을 바탕으로 사업이 시행되었다.

#### □ 소요기간

지자체 주도로 시행된 사업은 중앙정부 주도의 사업보다 비교적 짧은 기간 내에 완료되고 있으며, 시정운영방침과 정책적인 지원 하에서 이루어지는 사업일수록 빠르게 추

진되고 있다. 대부분의 가로환경조성사업은 대상지 선정에서부터 공사완료까지 약 2년 미만의 기간이 소요되고 있다.

#### □ 사후유지관리 및 사업의 지속성 분석

초기 시행된 사업들은 가로공간 내 시설물에 대한 관리주체의 상이함으로 인해 진행이 더딘 경우가 많았다. 이후 추진력을 높이기 위하여 통합적으로 사업을 관리·운영하는 행정조직이 마련되고 있다.

그러나 지자체에서 진행되는 사업의 경우 시정방향에 따라 사업의 추진내용이 결정되기 때문에 시정운영방침 변화로 조직개편이 이루어지게 되는 경우 사업이 중단되어야만 하는 상황이다. 이에 지속적인 운영 및 관리를 위해서는 해당 사업에 대한 가이드라인 마련이 우선되어야 하며, 관내 담당부서의 마련 또한 이루어져야 할 것이다.

### 4) 사업 성과와 한계

#### □ 사업의 성과

- 보행환경개선에 대한 시민의식 제고

보행환경에 대한 중요성을 인식하게 하는 계기를 마련하였으며, 시민들이 개선에 대한 의지를 가지고 실천할 수 있는 환경을 구축하였다.

- 보행환경의 실질적 개선 및 민관협동체제 구축

초기에는 주로 관주도로 이루어지며 포장개선 등 물리적인 환경개선에 초점이 맞추어졌다면, 점차적으로 민간의 참여를 유도하기 위한 협력체계가 구축되면서 실질적인 보행환경 개선을 위한 기반을 구축하였다.

#### □ 사업의 한계

계획수립 단계에서 실질적이고 체계적인 사전 조사가 이루어지지 않고 있으며, 공간범위의 인위적인 한정으로 인하여 주변도시조직의 맥락이 반영되지 않고 있다. 단발적인 정책적 사안으로 사업이 진행되는 경우가 많으며, 민간의 참여를 이끌어 내기 위한 장치가 부족한 상황이다. 사후관리 단계에서는 가로 내 시설물에 대한 다양한 관리주체 설정으로 인하여 일괄적인 관리가 어려우며, 책임회피 등의 관행이 여전히 지속되고 있다.

## 5) 시사점

### □ 계획의 수립 및 시행

- 도시공간 구조의 특성 이해를 기반으로 한 사업계획 수립

사전에 가로 이용행태 및 밀도에 대하여 체계적으로 분석하고, 주변 토지이용이나 건축물, 외부공간과 유기적으로 연계한 계획이 이루어져야 한다. 주변사업과의 적극적인 연계를 유도함으로써 효율적인 공간 계획과 시너지 효과를 만들어 내야 할 것이다.

- 지속적이면서 확산 가능한 모델의 제시

현재 우리나라에서 이루어지고 있는 대부분의 공공공간 조성사업은 단발적이고 정책적 차원에서 일시적으로 시행되고 있다. 그러나 연속적인 가로공간을 다루는 사업이기에, 보다 장기적인 계획 하에서 지속가능한 형태로 전개될 수 있고, 확산 가능한 모델을 제시할 수 있어야 할 것이다. 이를 위해서는 제도적인 지원뿐만 아니라 공감대 형성을 통한 인식을 공유하기 위한 노력이 함께 이루어져야 할 것이다.

### □ 참여주체

- 주민참여 증진방안 모색 필요

공공과 민간의 협력체계 구축을 통한 진행방식도 바람직한 진행 방식 중의 하나이지만, 궁극적으로는 자발적인 주민참여 증진 방안을 모색해 나가야만 할 것이다. 이는 초기 사업에 대한 참여도 증진뿐만 아니라 사후 유지 및 관리적 차원에서도 긍정적인 영향을 미칠 수 있기 때문이다.

### □ 유지 및 관리

- 정비 이후의 유지 및 관리에 대한 방안을 강구하여야 함

대부분의 사업은 사업시행 후 유지 및 관리주체의 상이함으로 인하여 지속적인 관리가 이루어지지 않고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 통합적 관리 조직의 마련이 이루어져야 할 것이다.

- 가이드라인의 마련 및 담당부서의 운영

사업이 완료된 이후에도 지속적인 관리가 이루어지기 위해서는 담당부서가 명확해야 하며, 이에 관한 가이드라인이 마련되어 체계적인 관리가 가능해져야 할 것이다.

## 4. 가로단위 공간관리에 있어서 기존 제도 및 사업의 한계

### 1) 계획체계 측면

#### □ 계획체계 및 지정절차

- 제도 운영의 경직성(미관지구, 지구단위계획)

미관지구와 지구단위계획은 도시·군 관리계획의 일부로서 지정되기 때문에 운영에 있어서 유연성을 확보하기 어렵다. 또한 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」에서 일괄 규정하는 종구분 방식은 지자체가 지역 특성에 맞게 제도를 운영하는데 있어 제약사항으로 작용한다. 현행 법령에서는 지자체가 지구를 신설할 수 있도록 권한을 위임하고 있으나, 실제 운영되는 사례는 서울시의 ‘문화지구’ 등 극소수에 그친다.

- 지정 및 변경 절차의 복잡성(미관지구, 지구단위계획)

우리나라 행정 관례상 계획적 개발 또는 체계적 관리가 필요한 경우에 지구단위계획이라는 도구를 사용하여 왔고<sup>70)</sup>, 이로 인해 지구단위계획구역은 양적으로 증가하고 있는 추세이다. 이러한 상황에서 5년 단위의 재정비 의무화 규정에 따를 경우 지구단위계획 재정비 작업에만 소요되는 예산과 행정 낭비의 초래는 물론이고, 계획의 질적 향상을 가로막는 요인이 될 가능성도 배제할 수 없다<sup>71)</sup>. 또한, 지구단위계획은 도시관리계획으로 결정되므로 경미한 변경으로 규정된 사항을 제외하고는 도시계획 변경절차를 거쳐야 한다<sup>72)</sup>. 이로 인하여 사소한 변경이라 할지라도 변경에 소요되는 기간이 오래 걸릴 뿐만 아니라 불필요한 행정과정이 수반되고 있다.

### 2) 규제내용 측면

#### □ 구역 설정

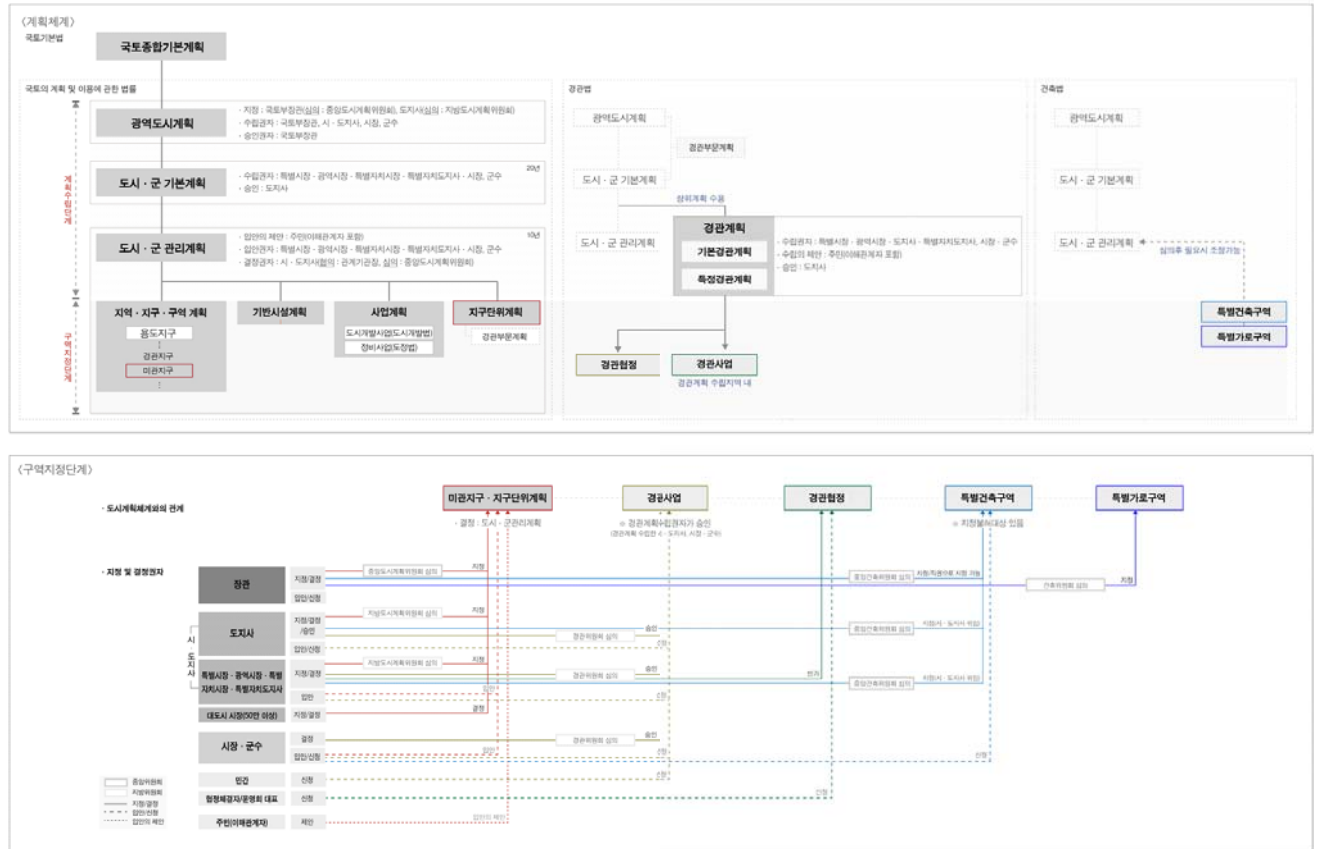
- 불명확한 경계 및 구역 지정 기준(지구단위계획)

현재 지구단위계획 수립 과정 지침은 계획 구역의 지정과 경계 설정에 있어 명확한

70) 이삼수·이희정·유천용(2011), “『국토의 계획 및 이용에 관한 법률』 개정에 따른 지구단위계획 개편방향”, 「도시정보」, pp.3-16.

71) 이인성(2005), “지구단위계획제도의 향후과제와 발전방향”, 「한국도시설계학회」 지구단위계획의 새로운 변화와 발전방향 세미나 자료집, p.115.

72) 이인성(2005), “지구단위계획제도의 향후과제와 발전방향”, 「한국도시설계학회」 지구단위계획의 새로운 변화와 발전방향 세미나 자료집, p.125.

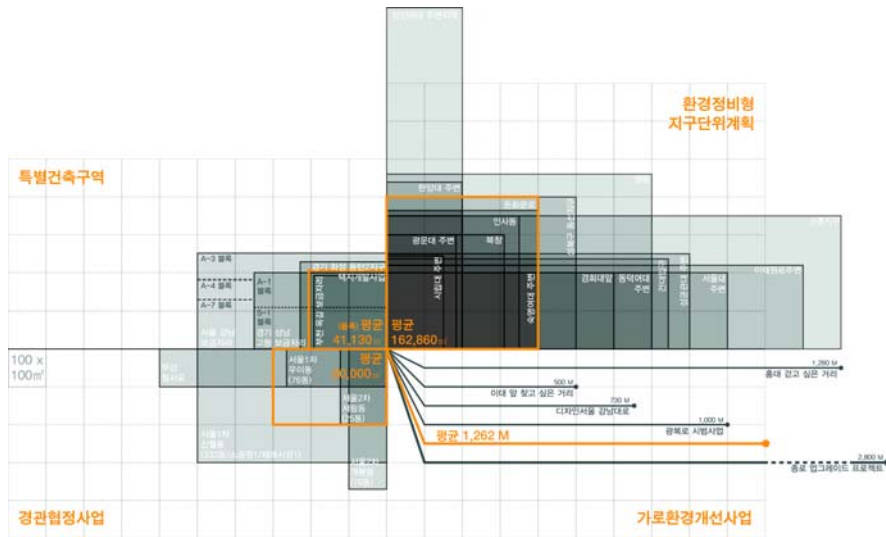


[그림 3-22] 관련 제도 계획체계 및 지정 절차 비교

기준을 제시하지 않고 있다. 이로 인해 공간 특성보다는 행정구역을 경계로 구역이 지정되고 있으며, 구역 구분이나 경계관리 원칙의 부재, 행정구역별 상이한 기준의 적용 등이 문제로 지적되어 왔다(배웅규·이인성, 2005). 또한, 원칙 없는 편의적 경계 설정과 구역의 과다 지정은 지나친 양적 팽창을 야기하였다(임희지·김상일, 2011).

- 블록 단위의 구역 지정(지구단위계획), 광범위한 지역을 대상으로 구역 지정

지구단위계획은 거의 대부분이 블록 단위로 구역 지정이 이루어지기 때문에 지역 특성을 집중적으로 관리하기 위한 적정 지역을 선택하기 보다는, 보다 광범위한 지역을 대상으로 한 구역 지정이 이루어지고 있다. 기성시가지에 수립되는 환경정비형 지구단위계획의 경우에도 평균 지정 면적이 162,860㎡에 이르는 등 광범위한 지역을 대상으로 지정된다.



[그림 3-23] 제도·사업별 구역 지정 면적 비교

#### □ 세부구역 구분 및 구역별 차별화

- 종별 지정목적과 지정대상의 필요성 및 타당성 불명확(미관지구)<sup>73)</sup>

미관지구의 경우 지정 목적에 따라서 세부지구를 구분하여 지정할 수 있지만 개별 지구간에 설정된 개념과 규제요소(행위제한) 내용이 차별화되어 있지는 않다. 종별로 규제 항목이 거의 동일하여 세분화의 목적을 달성하기 힘든 상황이다<sup>74)</sup>. 이에 정석(1998)과 이희정(2000)은 종구분 방식과 종별 지정목적의 불분명성을, 김영환외(2002)는 용도지구간 성격 및 내용이 유사하거나 중복되고 있는 상황에 대해 문제를 제기하였다.

- 기계적인 세부구역 구분(지구단위계획, 가로구역별 최고높이 : 간선도로 vs. 이면도로)

기성시가지 활성화를 위한 환경정비형 지구단위계획의 규제·완화 지침 분석 결과, 건폐율·용적률·높이 등의 기준은 대부분 용도지역의 상한과 도시계획조례의 기준을 적용하고 있으며, 건축한계선과 벽면지정선 등은 대부분 사례에서 간선도로와 이면도로로 구분하고 있었다. 지구단위계획뿐만이 아니라 가로구역별 최고높이 제한 지역의 세부규정 또한 간선·이면도로로 구분하여 기준을 달리 적용하는 경우가 대부분이었다. 가로변 건축물의 용도 분포나 필지구조 등과 같은 구역별 특성에 대한 고려보다는 기계적인 구역 설정이 이루어지고 있다.

73) 이희정(2000), 「도시계획법 개정 관련 서울시 용도지구 재정비 방안 연구」, 서울시정개발연구원, pp.60~61.

74) 이성룡·정석(1997), 「서울시 도시경관 관리방안연구(Ⅲ)」, 서울연구원, p.10. 참고

- 획일적인 규제와 계획으로 인한 차별성 부족(미관지구, 지구단위계획)

지구단위계획의 구역특성과 무관한 획일적인 계획은 지구단위계획이 도입되기 이전부터 논의되어 왔으며, 지구단위계획이 시행된 이후에도 지속적으로 제기되어 왔다(이희정, 2002, 2004; 임희지·김상일, 2011). 미관지구 또한 지정 목적에 따라 세부지구를 구분하고 있으나, 지구별 개념 설정과 규제요소의 차별성 부족으로 인하여 지역의 특성을 반영한 관리는 이루어지지 않고 있다.

### 3) 규제 운영 측면

#### □ 현실에서의 작동 가능성

- 과도한 공동개발 지침

공공의 일방적이고 과도한 공동개발 지정은 지구단위계획에 있어 가장 큰 불만요인이다.<sup>75)</sup> 또한 공동개발을 전제로 지정된 주차출입구등의 계획요소의 경우 공동개발이 실현되지 않으면 다른 계획들도 이에 따라 전면 수정되어야 하기 때문에 계획의 실효성을 떨어뜨리는 요인이 되고 있다<sup>76)</sup>.

- 공동개발을 전제로 한 공공공간 지침 설정으로 인해 실효성 부족(지구단위계획)

또한 많은 경우 공동개발을 전제로 한 공공공간 확보 지침이 설정되어 있는데, 공동개발이 실현되지 않을 경우에는 계획에서 의도한 공간을 조성할 수 없다.

#### □ 유지·관리 등 계획의 지속성

- 사업 시행 후 유지·관리 부족으로 실효성 저하(가로환경정비사업)

공공의 지원을 통한 가로환경 개선이 이루어진 이후에 개별 필지의 건축물을 소유하거나 임대한 민간의 지속적인 유지·관리가 뒷받침되어야 하지만, 민간부문의 참여를 유도할 수 있고 지역의 특성에 맞는 인센티브를 부여할 수 있는 방안은 마련되어 있지 않다.

기존의 도시계획의 틀에서 벗어나지 않는 사업을 반복적으로 시행하여 왔기 때문에 계획 및 집행과정에 주민의 자발적이고 지속적인 참여를 기대하기 어려운 상황이다.

75) 김성보(2005), “제1종 지구단위계획의 새로운 시도와 발전”, 「한국도시계획학회 지구단위계획의 새로운 변화와 발전방향 세미나 자료집」, p.2.

76) 배웅규·이인성(2005), “중전 지구단위계획의 운영에 따른 활성화 과제와 제도개선에 관한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.21(9), p.180.

## 5. 특별가로구역 제도 현황

### 1) 신설 배경

조화로운 도시경관을 조성하기 위하여 국토교통부장관 또는 허가권자로 하여금 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따라 미관지구에서 도로에 접한 대지의 일정 구역을 특별가로구역으로 지정할 수 있도록 하고 건축물에 대한 조경, 건폐율, 높이제한 등에 특례를 정할 수 있도록 하였다.

### 2) 조문 현황

#### □ 건축법 입법예고안(2012.03.14)

2012년 3월 14일 입법예고 된 건축법 개정안에는 특별가로구역 설정, 특별가로구역 내 건축물 등의 형태관리계획 수립, 관련 법령의 특례, 건축주와 허가권자의 의무, 건축물의 검사 등의 내용을 담은 6개 조문을 신설 또는 개정하였다.

[표 3-31] 건축법 입법예고안(2012.03.14)의 특별가로구역 관련 조문 현황

조문번호	조문명	주요내용
제72조의2	특별가로구역의 설정	·아름다운 도시경관 창출을 위하여 도로를 중심으로 종합적인 건축물 등의 형태계획 수립
제72조의3	특별가로구역 내의 건축물 등의 형태관리계획 수립	·특별가로구역의 설정 구간 및 면적, 설정 목적 및 필요성, 건축물과 광고물 등 시설물의 형태에 관한 사항 등
제73조	관계 법령의 특례	·특별건축구역 → 특별건축구역 및 특별가로구역
제75조	건축주 등의 의무	
제76조	허가권자 등의 의무	·허가권자는 특별가로구역의 형태관리를 위하여 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 특별가로구역의 설정 내용 및 건축물 등의 건축, 대수선, 용도변경에 관한 사항 작성, 관리
제77조의 2,3	특별건축구역 건축물의 검사 등	·제77조의 2(특별가로구역에 관한 지원), 제77조의 3(구역 단위의 건축물의 건축 등) 신설

※ 대통령령에서 규정할 ‘건축물등 형태관리계획’(안), (출처 : 건축법 일부 개정법률안 설명자료)

- (건축물의 계획기준) 건축물의 배치, 용도에 관한 사항
- (건축물의 외부형태기준) 건축물의 외부형태, 색채, 건축재료에 관한 사항
- (조경의 형태기준) 조경 및 식재에 관한 사항
- (광고물의 형태기준) 광고물의 크기, 위치에 관한 사항
- (환경자원의 기준) 우수관리, 녹지보호, 신·재생 이용 등에 관한 사항
- (도시관리계획 기준) 도시관리계획·도시계획시설, 지구단위계획 및 건축디자인기준에 관한 사항

□ 국회제출(2013.01.18) 및 가결(2013.04.30)안<sup>77)</sup>

2012년 3월 14일 입법예고 이후 의견 수렴과 법제처 심사 등을 거치면서 특별가로구역 관련 조문은 건축법 제77조의 2,3으로 축소되었다. 제77조의 2,3은 특별가로구역의 지정, 특별가로구역의 관리 및 건축물의 건축기준 적용 특례 내용을 포함하고 있으나, 형태관리계획 등 가로환경의 구체적인 관리 방안은 누락되었다.

[표 3-32] 건축법 개정 국회제출안(2013.01.18)의 특별가로구역 관련 조문 현황

조문번호	조문명	주요내용
제77조의2	특별가로구역의 지정	·미관지구에서 대통령령으로 정하는 도로에 접한 대지의 일정 구역을 특별가로구역으로 지정 ·특별가로구역 지정시 필요 자료 규정 - 위치·범위·면적, 지정 목적 및 필요성, 건축물의 규모·용도 외에 대통령령으로 정하는 사항
제77조의3	특별가로구역의 관리 및 건축물의 건축기준 적용 특례 등	·특별가로구역의 변경절차 및 해제, 특별가로구역 내 건축물에 관한 건축기준의 적용 등에 관하여는 특별건축구역의 관련 조항 준용

[표 3-33] 특별가로구역 중 특별건축구역 조항 준용 현황

조문번호	특별건축구역 관련	특별가로구역 관련
제69조	특별건축구역의 지정	-
제70조	특별건축구역의 건축물	-
<b>제71조</b>	<b>특별건축구역의 지정절차 등</b>	제7항, 제8항 준용(변경지정, 지정해제)
<b>제72조</b>	<b>특별건축구역 내 건축물의 심의 등</b>	제1항~제5항 준용(건축허가)
<b>제73조</b>	<b>관계 법령의 적용 특례</b>	제1항·제2항 준용(적용특례)
제74조	통합적용계획의 수립 및 시행	-
<b>제75조</b>	<b>건축주 등의 의무</b>	제1항 준용(허가시 건축물의 원형 유지)
제76조	허가권자 등의 의무	-
<b>제77조</b>	<b>특별건축구역 건축물의 검사 등</b>	제1항 준용(건축물의 검사)
<b>제77조의2</b>		<b>특별가로구역의 지정</b>
<b>제77조의3</b>		<b>특별가로구역의 관리 및 건축물의 건축기준 적용 특례 등</b>

77) 건축법 일부개정법률안(의안번호 190331)은 2013년 1월 18일 정부 제안으로 접수되었다.

□ 입법예고안(2012.3.14.)과 국회제출안(2013.1.18.) 조문 비교

[표 3-34] 2012.3.14 입법예고안과 2013.01.18 국회제출안의 특별가로구역 관련 조문 비교

구분	2012.03.14 입법예고안		2013.04.30 국회 수정가결안		비교
지정 목적	아름다운 도시경관 창출을 위하여 도로를 중심으로 종합적인 건축물 등의 형태계획 수립	제72조의2	아름다운 도시경관 창출	제 7 2 조의2	형태 계획 삭제
지정 가능 대상	·도시경관의 창출을 위하여 대통령령으로 정하는 도로 ·건축문화 진흥을 위하여 건축물과 광고물 등 시설물의 형태계획 및 관리가 필요하다고 해당 지방자치단체의 조례로 정한 도로	제72조의2	미관지구에서 대통령령으로 정하는 도로에 접한 대지의 일정구역	제 7 2 조의2	
수립계획의 내용 (심의서류)	·특별가로구역의 설정 구간 및 면적, 목적 및 필요성 ·특별가로구역 내에서 대통령령으로 정하는 건축물, 광고물 등 시설물의 형태에 관한 사항 ·특별가로구역 내의 도시관리계획에 관한 사항으로 대통령령으로 정하는 사항  ※ 건축물 등의 형태관리계획은 도시관리계획에 위반하지 않도록 하여야 함	제72조의3	·특별가로구역의 위치·범위 및 면적 등, 지정 목적 및 필요성 ·특별가로구역 내 건축물의 규모 및 용도 등 ·그 밖에 지정에 필요한 사항으로 대통령령으로 정하는 사항	제 7 2 조의2	도시 관리 계획 관련 내용 삭제
심의	주민의견 청취 절차를 거친 후 건축위원회의 심의	제72조의 3의 제1항	건축위원회의 심의	제 7 2 조의2	청취 절차 삭제
변경·해제 시	특별가로구역 내의 건축물 등의 형태관리계획을 수립·변경한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 내용 공고	제72조의 3의 제3항	국토부장관 및 허가권자는 특별가로구역의 지정·변경·해제 시 국토해양부령이 정하는 바에 따라 지역주민에게 알려야 함	제 7 2 조의2	형태 관리 계획 삭제
구역 내 건축물의 심의	-	-	특별건축구역의 조항 준용 (제72조 제1항~제5항 준용)	제77조의3	신설
적용특례	특별건축구역의 조항 일부 적용 (제73조 제1항·제2항)  (배제) 건축법에 따른 조경, 건폐율, 대지안의 공지, 높이제한, 일조기준, 주택법에 따른 주택 배치, 비상급수시설, 난방설비, 근린생활시설, 유치원, 주민운동시설 설치 기준	제73조	특별건축구역의 조항 준용 (제73조 제1항·제2항)  (배제) 건축법에 따른 조경, 건폐율, 대지안의 공지, 높이제한, 일조기준, 주택법에 따른 주택 배치, 비상급수시설, 난방설비, 근린생활시설, 유치원, 주민운동시설 설치 기준	제77조의3	동일

구분	2012.03.14 입법예고안		2013.04.30 국회 수정가결안		비교
	(완화) 피난기준, 내화구조, 마감재료, 지하층, 건축설비기준, 승강기 설치기준, 녹색건축물 조성지원법에 따른 건축물에 관한 효율적인 에너지 이용과 친환경 건축물 건축의 활성화		(완화) 피난기준, 내화구조, 마감재료, 지하층, 승강기 설치기준, 녹색건축물 조성지원법에 따른 건축물에 관한 효율적인 에너지 이용과 친환경 건축물 건축의 활성화		
통합적용계획	특별건축구역의 조항 일부 적용 (제74조 제1항·제2항)	제74조	-	-	삭제
건축주 등의 의무	·특별건축구역의 조항 일부 적용 (제75조 제1항) ·특별가로구역 안에서 건축물을 건축·대수선·용도변경 시 건축물 등의 형태관리 계획 준수(제75조 제3항 신설)	제75조	특별건축구역의 조항 준용 (제75조 제1항)	제77조의3	형태관리 계획 준수 내용 삭제
허가권자 등의 의무	·특별건축구역의 조항 일부 적용 (제76조 제2항) ·허가권자는 특별가로구역의 건축물 등의 형태관리를 위하여 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 특별가로구역의 설정 내용, 건축물 등의 건축, 대수선, 용도변경에 관한 사항 작성하여 관리(제76조 제3항 신설)	제76조	-	-	삭제
건축물의 검사 등	·특별건축구역의 조항 일부 적용 (제77조 제1항·제2항)	제77조	특별건축구역의 조항 준용 (제77조 제1항)	제77조의3	제2항 삭제
특별가로구역에 관한 지원	허가권자는 특별가로구역내의 효율적인 건축물 등의 형태관리를 위하여 기술 지원 및 재정지원 가능	제72조의2 (신설)	-	-	삭제
구역단위의 건축물의 건축 (건축협정)	·건축물의 건축 또는 대수선을 하고자 하는 토지소유자 등은 지구단위계획구역, 주거환경개선사업구역, 재정비 촉진지구 중 존치지역 등의 지역·구역안에서 건축협정으로 건축물의 건축 또는 대수선 가능 ·건축협정을 효율적으로 정할 수 있도록 지역·구역안의 건축물의 건축등에 관한 계획 수립	제77조의3 (신설)	-	-	삭제

## □ 특별가로구역 지정절차

특별가로구역을 지정하려는 경우에는 자료를 갖추어 건축위원회 심의를 거쳐야 하며, 구역 지정 권한은 국토교통부 장관 및 허가권자에게 있다.



[그림 3-24] 특별건축구역과 특별가로구역 지정 절차

## □ 배제 또는 완화 대상

**(배제)** 건축법에 따른 조경, 건폐율, 대지안의 공지, 높이제한, 일조기준, 주택법에 따른 주택 배치, 비상급수시설, 난방설비, 근린생활시설, 유치원, 주민운동시설 설치기준

**(완화)** 피난기준, 내화구조, 마감재료, 지하층, 승강기 설치기준, 녹색건축물 조성지원법에 따른 건축물에 관한 효율적인 에너지 이용과 친환경 건축물 건축의 활성화

## 3) 특별가로구역 제도 도입의 의미

특별가로구역은 특별건축구역과 마찬가지로 양적 기준에 따라 일률적으로 도시의 밀도와 형태를 제어하는 도시계획체계의 틀에서 벗어나 지역 특성을 반영하여 규제를 유연하게 적용하기 위한 제도적 수단이다. 특별건축구역이 블록 단위의 대규모 공동주택 프로젝트에 주로 적용되고 있는 데에 비해, 특별가로구역은 가로 중심의 집합적 공간에 대한 관리 수단으로서의 의미를 갖는다.

## 제4장 가로공간 문제유형 구분 및 유형별 특성

1. 실태조사 개요
2. 가로환경 현황 및 문제점
3. 문제유형 구분 및 유형별 특성
4. 소결

### 1. 실태조사 개요

#### 1) 조사 목적

실태조사의 목적은 미관지구 지정 구역의 가로환경 현황을 진단하고 도시계획규제 적용 현황을 파악하여 현행 도시계획규제가 가로환경 형성에 미치는 영향을 이해하는 데 있다. 실태조사 결과를 바탕으로 가로환경의 문제를 유형화하고, 각 유형별 개선방향을 도출하고자 한다.

#### 2) 조사 대상지

조사대상지는 건축법 개정안의 특별가로구역 지정 대상이 ‘미관지구 내에서 대통령령으로 정하는 도로’로 한정되어 있다는 점을 고려하여 현재 미관지구로 지정되어 있는 지역 중에서 미관지구의 유형(일반, 중심지, 역사문화)과 지정형태(선적, 집단)를 기준으로 대상지를 선정하였다. 미관지구와 더불어 장소 중심의 지구적 규제수단인 지구단위계획의 실효성 검토를 위해 지구단위계획 수립 여부도 대상지 선정 요건에 포함하였다.

또한 특별가로구역 제도의 실효성 검증과 향후 적용 가능성 검토를 위해서 특수한 상황의 지역보다는 보편적인 도시구조로 이루어진 토지구획정리사업지구 중에서 대상지를 선정<sup>78)</sup>하였으며, 시대별로 토지구획정리사업에서의 가로 및 필지체계 특성이 변해왔다는

78) 토지구획정리사업은 서울의 주요 도시계획기법으로 서울 도시구조는 토지구획정리사업의 영향을 크게 받

점을 고려하여 시기별 대표 지역을 선정하였다. 이러한 기준에 따라 선정한 조사 대상지는 대현, 신사, 화양, 방이 지구이며, 개요는 아래 표와 같다.



[그림 4-1] 실태조사 대상지역

[표 4-1] 실태조사 대상지 개요

	미관지구		형성시기 (토지구획정리사업)	용도지역	지구단위 계획	기타
	지정현황	지정형태				
대현	역사문화·일반	선적	60년대 이전	일반주거/상업	수립	대학주변
신사(영동1)	역사문화	선적	60년대	일반주거	수립	상업지역
화양	중심지·일반	선적	60년대	상업/준주거/일반주거	수립	대학주변
방이(잠실+가락)	일반	면적	70~80년대	상업/준주거/일반주거	수립	공원주변

음, 토지구획정리사업이후 가구단위의 필지조성이 등장하였으며, 그 후로 계속해서 중요한 구획단위로 사용됨. 가구들은 블록 내 가로와 가로사이를 차지하는 일단의 부지로 정의되며 보통은 10~20여 개의 필지들이 모여 하나의 가구를 형성함. 정인하·강수정(2012), “서울강남 도시블록의 필지구획 패턴에 관한 연구 : 영동 제2토지구획정리사업지를 중심으로”, 「대한건축학회논문」, v.28(5), pp.190.

### 3) 조사 항목 및 조사 방법

기존의 가로관련 연구(가로유형, 가로활성화 등)와 도시·건축공간의 평가와 관련된 연구를 검토하여 조사단계 및 목적에 따른 조사항목을 도출하였다. 도출된 조사항목을 법·제도적 인자, 물리적 인자, 사회적 인자, 경제적 인자로 분류하고 이를 공부 및 자료조사를 통한 일반현황조사와 현장 실태조사 항목으로 구분하였다.

#### □ 일반현황조사

##### • 일반현황조사

일반현황조사 항목에서 법·제도적 인자는 도시계획 현황과 관련법에 의한 규제사항이 있으며, 물리적 인자는 공간적 범주에 따라 도시구조·도로·가구·필지·건축물로 구분 가능하다. 사회적 인자는 인구밀도와 연령분포로, 경제적 인자는 공시지가와 개발행위로 구분하여 조사하였다.

[표 4-2] 실태조사 일반현황조사 항목

구분	분석항목	세부항목	연구자료
법·제도적 인자	도시계획 현황	용도지역·지구 지정현황	연속지적도·용도지역지구도
		지구단위계획 지정현황	
		도시계획사업 시행현황	
물리적 인자	도시구조	도시구조 형성	토지구획정리사업보고서 연속지적도
	도로	도로 위계/유형	새주소지도
	가구	가구 규모 및 형태	연속지적도
	필지	규모/형상/접도현황/경사도	토지특성 데이터
	건축물	주용도/건폐율/용적률/ 연면적/층수/높이/건축년도	건축물대장
사회·경제적 인자	공시지가	평균공시지가/증가율	토지특성 데이터
	개발행위	신축·증축·재건축 발생건수	건축물대장

#### □ 현장실태조사 : 가로환경 현황

##### • 현장실태조사

현장실태조사 항목은 법제도적인자 등에 의해 조성된 공간이 사용되는 실태를 조사하기 위한 목적으로 시행하였다. 공간의 성격에 따라 공적인 영역과 사적인 영역으로 구분하고, 계획으로 조성된 물리적 환경과 실제 이용 실태로 구분하여 조사하였다.

공적공간은 공간적 범위에 따라 도시계획시설로 구분된 주차장 및 주차현황, 보도부의 시설물 현황, 필지 내 건축선 후퇴공간의 이용현황으로 나누어 조사하였다. 사적공간은 필지와 건축물로 구분하여 필지는 진출입 현황과 외부공간 현황을 조사하고 건축물은 저층부 용도·형태·상업용도 층수 현황을 조사하였다.

[표 4-3] 가로환경 현장실태조사 항목

구분	소유	공간적 범위	조사내용	세부항목	물리적 환경	이용 실태
공적 공간	공공	도시계획시설	주차 현황	주차구획/불법주차	■	■
		보도	가로시설물 현황	조경식재, 가로등, 배전반, 볼라드, 휴지통 등	■	
			기타시설물 현황	노점상, 입간판		■
	민간	필지	건축선 후퇴 공간 현황	건축선 후퇴 여부		■
				이용 현황(주차장/물품 및 쓰레기 적치/휴게공간/판매공간/공지)		■
				기타시설물 현황		■
사적 공간	민간	필지	진출입 현황	사람/차량		■
			외부공간 현황	조경(접근가능/불가능)	■	
				주차(기계식/필로티)	■	
				담장 설치 현황	■	
				시설물 설치(자전거 보관소)		■
				가설물 설치(지하계단, 창고, 주차 관리소, 아케이드 등)		■
		건축물	저층부 용도	1층 용도 현황		■
			형태	높이제한 및 일조제한에 의한 사선절제	■	
				발코니 불법 야시		■
				불법 증축 구조물		■
			상업 활성화	상업용도 층수		■

#### □ 규제 적용 현황 검토 및 제도 실효성 검증

##### • 일반적 규제 적용 현황

건폐율, 높이제한, 일조제한, 대지안의공지, 대지안의조경 등 특별가로구역 제도에 서 배제 가능한 조항들을 중심으로 적용 현황을 조사하였다.

##### • 지구적 규제 적용 현황

미관지구 건축선 지정 현황 및 건축선 후퇴부 이용 실태와 지구단위계획 수립 후 지침 적용 현황을 조사하였다.

## 2. 가로환경 현황 및 문제점

### 1) 실태조사 대상지 개요

#### ① 신촌 일대 : 서대문구 대현동

대상지는 부도심 지역으로 영등포와 도심을 연결하는 서울시 서부지역의 교통중심지이며, 신촌로터리를 중심으로 활발한 상업활동이 전개되고 있는 지역이다. 연세대학교, 이화여자대학교, 서강대학교 등의 대학교가 밀집된 대학가이며, 최근 중국인 유학생과 관광객의 방문이 활발한 다문화 지역의 성격을 지닌다. 많은 수의 보행자 및 차량으로 인해 교통이 혼잡하다.

#### □ 공간구조

신촌 일대는 1950년대에 일제에 의해 시행된 토지구획정리사업에 의해 조성되었는데, 대현지구에 해당하며 돈암, 영등포, 한남, 청량리 등의 10개 지구<sup>79)</sup>와 함께 1940년대에 사업이 시행되었다<sup>80)</sup>. 대상지역의 가구구조는 주로 2열로 조성되었으며, 일부 내부에 조성된 블록에서 3열 이상의 과다열 가구가 나타난다.

[표 4-4] 신촌 일대 토지구획정리사업지구 개요

지구 명	사업시 행시기	사업 기간	면적 (ha)	면적 구성(%)							시행 주체
				총 택지	체비지 <sup>81)</sup>			공공용지			
					일 반지	시 장	학 교	도로	공원	녹지	
대현 지구	1937 ~1945 (총10지구)	1938 ~66	157.8	75.3	3.7	0.4	-	17.5	2.2	-	서울 시

\* 양상욱(1996), “서울·구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(Ⅰ)”, 「호남대학교 논문집」, v.17(2), pp.557~558.



[그림 4-2] 대현지구 사업범위 ※출처 :서울시(1990), 「서울토지구획정보백서」, p.131.

#### □ 도시계획현황

##### • 용도지역·용도지구 지정 현황

서대문구 전체 면적은 17.61km<sup>2</sup>(서울시의 2.9%)이며, 그 중 주거지역이 15.49km<sup>2</sup>(88%), 상업지역이 0.21km<sup>2</sup>(1%), 녹지지역이 1.90km<sup>2</sup>(11%)로 지정<sup>82)</sup>되어 있다. 대상지역은

79) 돈암, 영등포, 대현, 한남, 용두, 사근, 번대, 청량리, 신당, 공덕

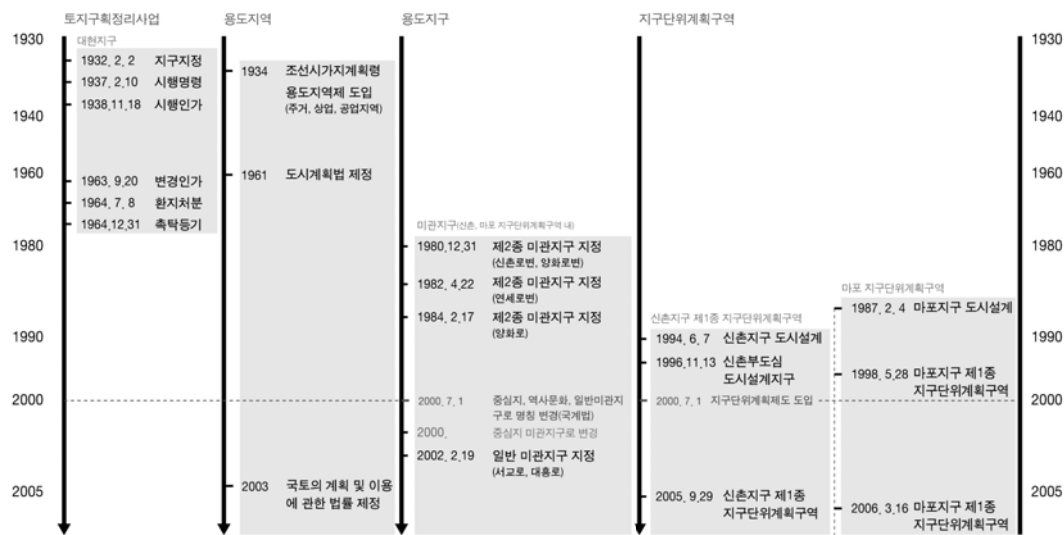
80) 양상욱(1996), “서울·구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(Ⅰ)”, 「호남대학교 논문집」, v.17(2), p.556

81) 도시개발사업을 환지방식으로 시행하는 경우, 해당 사업에 필요한 재원을 확보하기 위하여 사업주가 토지 소유주로부터 취득하여 처분할 수 있는 토지.

용도지역상 일반상업지역과 일반주거지역으로 지정되어 있으며, 간선도로인 신촌로 및 연세로를 따라 중심지 미관지구가 지정되어 있다.

- 지구단위계획 수립 현황 : 신촌지구 제1종 지구단위계획구역(2005.9.29), 신촌지구 일대 지구단위계획(2013.9.26)

대상지역에 지정된 지구단위계획은 ‘신촌지구 제1종 지구단위계획구역’으로 1994년에 신촌지구 도시설계로 지정되었다가 지구단위계획제도가 도입된 이후 2005년에 신촌지구 제1종 지구단위계획구역으로 변경되었다. 2013년 9월 현재, 신촌지역 일대에 분할되어 지정된 마포지구 지구단위계획구역, 신촌지구 지구단위계획구역, 신촌지역중심 지구단위계획구역을 하나로 통합하여 ‘신촌지구일대 지구단위계획 구역’으로 개편하였다.



[그림 4-3] 신촌 일대 도시계획 연혁

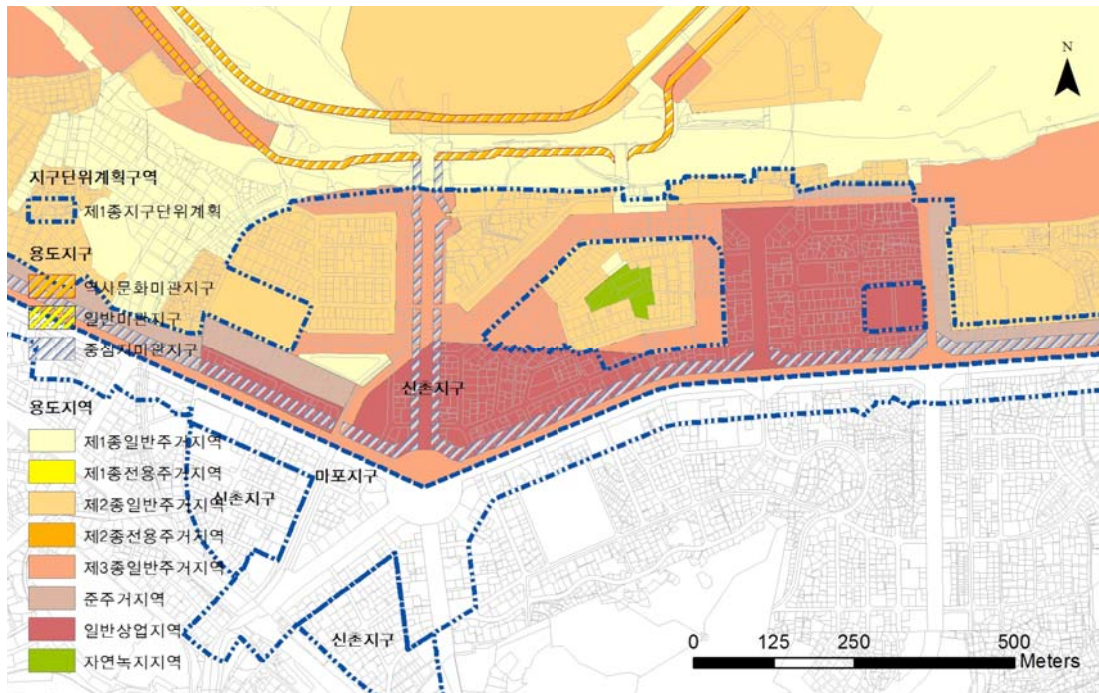
[표 4-5] 신촌지구 제1종지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요

신촌지구 제1종지구단위계획구역 개요							
구역명		위치		면적(㎡)	고시일자	최초결정일	
신촌지구 제1종 지구단위계획구역		서대문구 대현동 37번지 일대		425,821	2005.9.29	1994.6.7	
신촌지구 제1종지구단위계획구역 내 미관지구							
지구명	세분	위치		면적(㎡)	연장(m)	폭원(m)	최초결정일
신촌로변	중심지	북아현동 135-17~창천동 18-42		21,310	1,774	12	1980.12.31
양화로변	중심지	창천동 515-3~창천동 30-13		11,977	1,001	12	1980.12.31
연세로변	중심지	창천동 30-8~창천동 80-16		8,699	726	6	1982.4.22

82) 통계청(2012), “건설·주택·토지-건설-도시계획현황-지역,지구,구역현황-용도지역(시군구별)”, 「국가통계포털」, “[http://kosis.kr/gen\\_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX\\_315\\_2009\\_H1440&conn\\_path=13&path=](http://kosis.kr/gen_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX_315_2009_H1440&conn_path=13&path=)”

- 관련 사업 추진 현황

신촌 일대에 진행 중이거나 완료된 사업으로는 가로환경개선사업과 주택재개발 사업이 있다. 가로환경개선사업인 걷고싶은거리만들기 시범사업의 일환으로 신촌 명물거리(현대백화점 별관~신촌민자역사)(2000)가 선정되어 사업이 시행되었으며, 환경정비형 지구단위계획을 통해 이대 앞 찾고싶은거리(2004)가 정비되었다. 주택재개발사업으로는 대현 1·2(1985), 북아현2(1973), 북아현1-1~1-3축진구역(2008), 북아현2축진구역(2008), 북아현3축진구역(2008) 등이 추진되었다.



[그림 4-4] 신촌 일대 용도지역·지구·지구단위계획구역 현황

## ② 신사동 일대 : 강남구 신사동

신사동은 강남 교통의 중심지이자 유동인구의 집결지이며, 아파트 지구에 의해 조성된 아파트 단지와 단독주택, 다가구·다세대 등의 여러 주택유형이 밀집해 있으며, 시가화됨에 따라 도로변을 중심으로 상가가 입지하여 다양한 용도가 혼재되어 있다. 인접한 압구정동과 상권이 연속되며, 신사동 가로수길 일대에는 의류, 패션, 음식점들이 밀집한 상업 활동이 활발한 지역이다.

## □ 공간구조

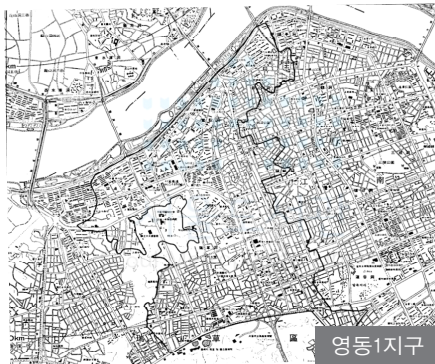
신사동 일대는 1960년대에 토지구획정리사업을 통해 영동1지구와 영동2지구를 통해 조성되었다. 이 당시의 토지구획정리사업은 기반시설 확충 및 주택수요에 대응하기 위한 양적 구획정리사업의 성격을 지니며<sup>83)</sup> 강북지역에 집중된 인구를 분산시키기 위한 목적의 신시가지로 계획되었다<sup>84)</sup>. 영동1지구의 공간구조는 가구의 단변을 최대한 길게 조성하여 가능한 한 슈퍼블록으로 형성되었는데, 이는 도로율을 억제하면서 광범위한 사업을 가능케 하기 위한 목적 이었다<sup>85)</sup>. 조사대상 지역의 가구 구조는 대형 블록 내부에서 필지 배열이 2열~3열의 장방형 가구를 형성하도록 세가로를 통해 분절되었으며, 일부 가구에서는 지형의 영향에 의해 삼각형 블록형태가 나타난다.

[표 4-6] 신사동 일대 토지구획정리사업지구 개요 [표 4-7] 영동지구 토지구획정리사업 가구규모

시행 시기	지구명	사업시행기간	면적(ha)	시행주체	가구수	지구명	표본수	평균가구장변(m),L	평균가구단변(m),S	가구면적(m <sup>2</sup> )	L/S비
1960~1975 (총 26지구)	영동1	1968~1984	1,273.5	서울시	38	영동1	47	111.5	51.8	5779.6	2.2
	영동2	1971~1984	1,307.2		28	영동2지구	50	143.0	70.5	10234.6	2.1

\* 양상욱(1996), pp.557~558

\* 양상욱(1996), p.563.



[그림 4-5] 영동1지구 토지구획정리사업범위  
※ 출처 : 서울시(1990), 「서울토지구획정리백서」, p.601



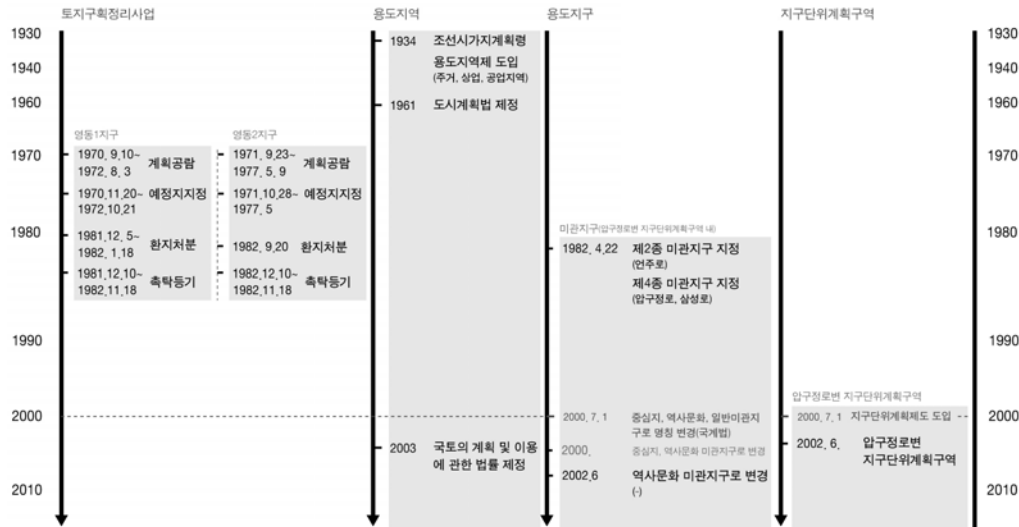
[그림 4-6] 영동1지구 내 대상지역 가구구조

83) 양상욱(1996), "서울구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(Ⅰ)", 「호남대학교 논문집」, v.17(2), pp.557~558의 내용 재정리.

84) 이재남·이희정(2013), "토지구획정리사업지구에서의 블록 유형별 노후건축물 분포를 고려한 주거지 정비방안", 「한국도시계획학회지」, v.14(2), p.23.

85) 양상욱(1997), "서울구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(Ⅲ)-공간구성의 모델화", 「호남대학교 논문집」, v.18(2), pp.706의 내용 재정리.

## □ 도시계획현황



[그림 4-7] 신사동 일대 도시계획 연혁

### • 용도지역·용도지구 지정 현황

강남구 전체면적은 39.55km<sup>2</sup>(서울시 면적의 12.7%)이며, 그 중 주거지역이 22.02km<sup>2</sup>(56%), 상업지역이 2.32km<sup>2</sup>(6%), 녹지지역이 15.21km<sup>2</sup>(38%)로 지정되어 있다<sup>86)</sup>. 대상지역은 주거지역의 비율이 높으며, 압구정로를 따라서는 역사문화 미관지구, 논현로를 따라서는 일반미관지구, 도산대로 등을 따라서는 중심지 미관지구가 지정되어 있다.

### • 지구단위계획 수립 현황 : 압구정로변 지구단위계획구역(2002.6.26)

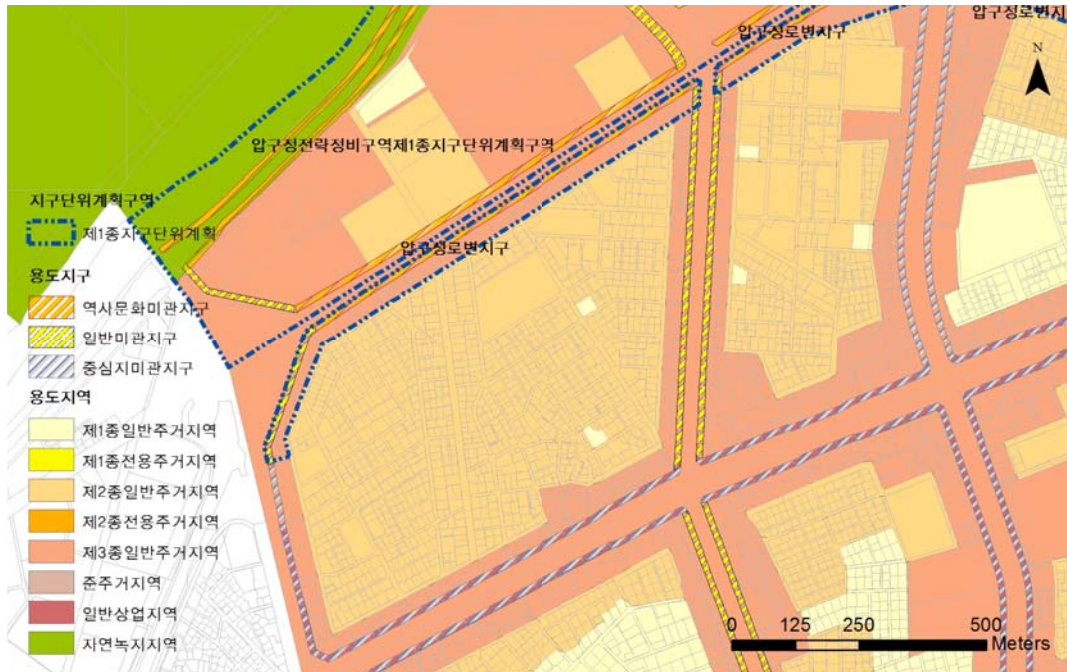
대상지역에 수립된 지구단위계획은 압구정로변 지구단위계획으로 2002년도에 지구단위계획구역으로 결정된 후 현재에 이른다.

[표 4-8] 압구정로변 지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요

압구정로변 제1종지구단위계획구역 개요						
구역명		위치	면적(㎡)	고시일자		최초결정일
압구정로변		강남구 신사동 505~청담동 98-8구간	159,569	2002.6.26		1990
압구정로변 제1종지구단위계획구역 내 미관지구						
지구명	세분	위치	면적(㎡)	연장(m)	폭원(m)	최초결정일
언주로	중심지	영동820BL~716BL	101,760 (696)	4,240 (58)	12	1982.4.22
압구정로 삼성로	역사문화	신사동~대치동	140,580 (31,512)	5,716 (2,627)	12	1982.4.22

\* ()는 지구단위계획구역 내 포함되는 미관지구 면적 및 연장

86) 통계청(2012), 「건설·주택·토지-건설-도시계획현황-지역,지구,구역현황-용도지역(시군구별)」, 「국가통계포털」, 「[http://kosis.kr/gen\\_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX\\_315\\_2009\\_H1440&conn\\_path=I3&path=](http://kosis.kr/gen_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX_315_2009_H1440&conn_path=I3&path=)」



[그림 4-8] 신사동 일대 용도지역·지구·지구단위계획구역 현황

### ③ 화양동 일대 : 광진구 화양동

대상지는 서울시 동북부에 위치하며, 지하철 2호선과 7호선이 만나는 건대입구역 역세권에 위치하고 있어 상업시설이 밀집되어 있다. 블록 내부에는 다가구 주택이 밀집되어 있어 건대입구 상권의 확장으로 상업 기능이 주거 영역을 침투함으로써 문제가 발생할 우려가 있다. 지하철이 지상으로 통과하여 간선도로변의 환경이 열악한 편이다.

#### □ 공간구조

대상지인 화양동 일대는 토지구획정리사업의 화양지구에 해당하며, 신사동의 영동지구와 함께 1960년대에 기반시설 확충 및 주택수요에 대응하기 위한 목적으로 시행되었다. 화양지구의 공간구조는 가구 단변 길이에 따라 4~8열의 가구로 구성되어, 과다열 가구 내부 필지로의 접근을 가능하게 하는 세가로들을 형성하였다<sup>87)</sup>. 이들 세가로는 일정한 규칙 없이 가구에 따라 상이한 방식으로 계획되어 복잡한 공간구조를 이룬다.

87) 단변길이가 40~65m의 범위인 경우에는 4열 가구가 형성되고, 65~80m의 범위인 경우 6열가구가 형성되고 가구 내부에 세가로 혹은 막다른 세가로(컬데삭)가 형성된다. 가구 단변길이가 80m를 넘는 대가구의 경우, 8열 이상의 택지 배열형 가구가 축조되어 다양한 세가로는 복잡하게 형성된다. op.cit., 양상욱(1996), pp.557~558

[표 4-9] 화양동 일대 토지구획정리사업지구 개요

시행 시기	지구 명	사업 기간	면적 (ha)	면적 구성(%)							시행 주체
				총 택지	체비지 <sup>88)</sup>			공공용지			
				일반지	시장	학교	도로	공원	녹지		
1960 ~1975 (총26지구)	화양 지구	1962 ~72	211.3	74.6	4.6	0.5	1.0	18.8	0.4	-	서울 시

\* 양상욱(1996), pp.557~558.

[표 4-10] 화양지구 토지구획정리사업 지구규모

지구 명	표본 수	평균가 구장변 (m), L	평균가 구단변 (m), S	가구면 적(m <sup>2</sup> )	L/S 비
화양 지구	33	145.0	62.8	9483.0	2.4

\* 양상욱(1996), p.563.

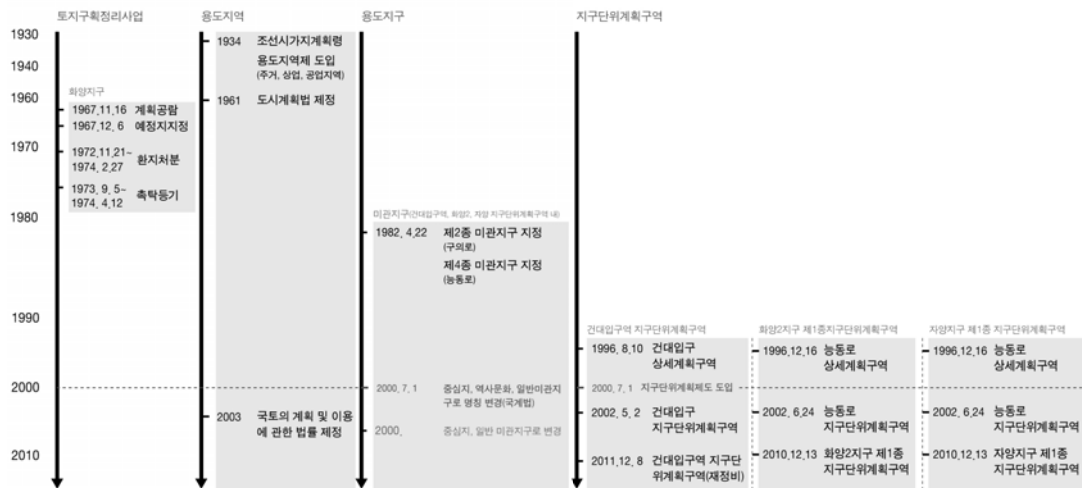


[그림 4-9] 화양지구 토지구획정리사업 범위  
※ 출처 : 서울시(1990), 「서울토지구획정리백서」, p.399.



[그림 4-10] 화양지구 내 대상지역 가구구조

## □ 도시계획현황



[그림 4-11] 화양동 일대 도시계획 연혁

88) 도시개발사업을 한지방식으로 시행하는 경우, 해당 사업에 필요한 재원을 확보하기 위하여 사업주가 토지 소유주로부터 취득하여 처분할 수 있는 토지.

- 용도지역·용도지구 지정 현황

광진구 전체면적은 17.05km<sup>2</sup>(서울시의 2.8%)이며, 그 중 주거지역이 11.37km<sup>2</sup>(67%), 상업지역이 0.20km<sup>2</sup>(1%), 녹지지역이 5.48km<sup>2</sup>(32%)로 지정<sup>89)</sup>되어 있다. 대상지역 중 건대입구역 인근(일반상업지역)을 제외한 대부분 지역은 주거지역으로 지정되어 있으며, 구의로에는 중심지 미관지구가 지정되어 있고 능동로에는 일반미관지구가 지정되어 있다.

- 지구단위계획 수립 현황 : 건대입구역 제1종 지구단위계획구역(2011.11.2)

화양동 일대에는 건대입구역 제1종지구단위계획구역(2002.5.2), 자양지구단위계획구역(2010.12.13), 화양2지구 지구단위계획(2010.12.13)이 수립되어 있다. 건대입구역 제1종 지구단위계획구역은 토지이용의 합리화와 도시의 기능·미관 및 환경을 효율적으로 유지·관리하기 위한 목적으로 1996년 상세계획으로 처음 지정된 후 2002년 지구단위계획구역으로 변경되어 수립되어 현재에 이른다.

[표 4-11] 건대입구역지구 제1종지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요

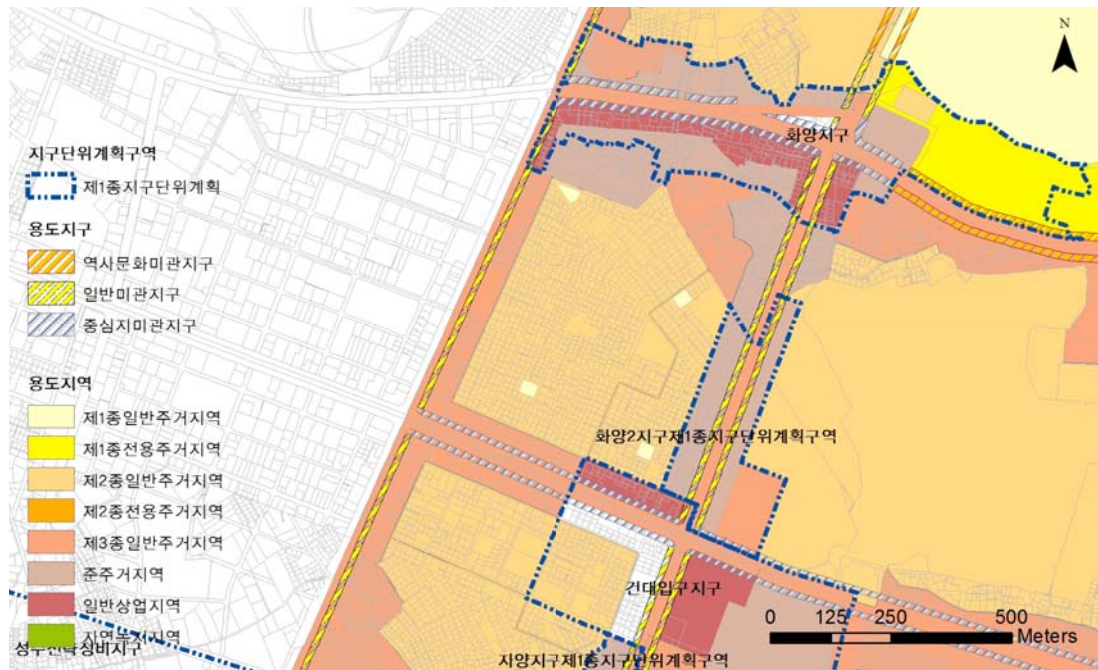
건대입구역지구 제1종지구단위계획구역 개요						
구역명		위치	면적(㎡)	고시일자		최초결정일
건대입구역지구 제1종지구단위계획구역		광진구 화양동 6-1호일대 (지하철 건대입구역 역세권주변)	171,352	2011.11.2		1996.8.10
건대입구역지구 제1종지구단위계획구역 내 미관지구						
지구명	세분	위치	면적(㎡)	연장(m)	폭원(m)	최초결정일
구의로	중심지	성동교~잠실교	141,600 (9,360)	5,900 (남측560,북측220)	양측 12	1982.4.22
능동로	일반	중곡동~자양동	50,304 (7,200)	2,096 (300)	양측 12	1982.4.22

\* ()는 지구단위계획구역 내 포함되는 미관지구 면적 및 연장

- 관련 사업 추진 현황

화양동 일대에 진행 중이거나 완료된 사업으로는 가로환경개선사업의 일환으로 가로환경정비형 지구단위계획을 통해 정비된 건대입구의 노유거리(2001년)가 있다. 또한 주택재건축사업으로 자양1 주택재건축사업 구역(2011년), 도시환경정비사업으로 구의1·2·3 및 자양 1·2·4 도시환경정비사업구역(2009), 뉴타운사업으로 구의·자양재정비 촉진지구가 지정되었다.

89) 통계청(2012), “건설·주택·토지-건설-도시계획현황-지역,지구,구역현황-용도지역(시군구별)”, 「국가통계포털」, “[http://kosis.kr/gen\\_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX\\_315\\_2009\\_H1440&conn\\_path=I3&path=](http://kosis.kr/gen_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX_315_2009_H1440&conn_path=I3&path=)”



[그림 4-12] 화양동 일대 용도지역·지구·지구단위계획구역 현황

#### ④ 방이동 일대 : 송파구 방이동

방이동은 거주인구의 변동이 크지 않은 안정된 주거지역으로서 거주밀도가 높고, 주거의 성격이 강하며, 필지의 형상이 비교적 양호한 일반주거지역이다. 주변의 고층아파트에 인접한 지역으로서 독특하게 저층 중심의 주거지역을 유지하고 있으나 점차 개발에 따른 다양한 용도의 출현이 예상되는 지역이다<sup>90)</sup>.

##### □ 공간구조

대상지인 방이동 일대는 토지구획정리사업의 잠실지구 및 가락지구에 해당하며 1970년대에 시행되었다. 이 시기에는 잠실지구 등에 고밀도지구로 아파트지구를 지정함으로써 시가지의 양적 확대뿐만 아니라 입체적·질적 확대를 꾀하였으<sup>91)</sup> 서울시의 강남개발정책과 함께 강남지역 전역에 걸쳐 집중적으로 추진되었다<sup>92)</sup>.

90) 이재국(2007), “일반주거지역내 건축물용도의 분포특성에 관한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.23(2), p.130.

91) 사업시행의 규모면에서도 1960년대 못지않게 대규모의 토지구획정리사업이 시행된 바, 총 11개 지구 4,003만 4,566㎡에 이르는 방대한 지역이 새로운 시가지로 개발되었다. 양재성 외(2012), “가로주택정비사업 대상지 선정을 위한 서울시 공간구조 분석”, 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, p.194.

92) 임재성·박현신·유승환·강준모(2012), “가로주택정비사업 대상지 선정을 위한 서울시 공간구조 분석”, 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, p.194.

잠실지구의 공간적 특성은 택지배열이 2열형으로 잠실과 가락지구 모두 가구의 100%가 2열형으로 나타난다<sup>93)</sup>. 잠실지구의 경우 가구 단변길이가 33.7m로 단변이 짧은 가구가 조성되면서 2열 배치형 가구가 형성되기 시작하였다. 조사대상지역 중 대로변 일부 1열 가구를 제외한 대부분 지역은 장방형의 2열형 가구로 구성되어 있다.

[표 4-12] 방이동 일대 토지구획정리사업지구 개요

지구명	시행시기	사업시행기간	면적(ha)	시행주체	총가구수	2열형	구성비(%)
잠실	1975~	1974~84	1,122.3	서울시	45	45	100.0
가락	(총12지구)	1982~85	745.2		44	44	100.0

\* 양상욱(1996), pp.557~558.

[표 4-13] 잠실·가락지구 토지구획정리사업 지구규모

지구명	표본수	평균가구장변(m), L	평균가구단변(m), S	가구면적(m <sup>2</sup> )	L/S비
잠실	45	119.5	33.7	4069.2	3.6
가락	43	121.4	34.2	4244.6	3.7

\* 양상욱(1996), pp.563.

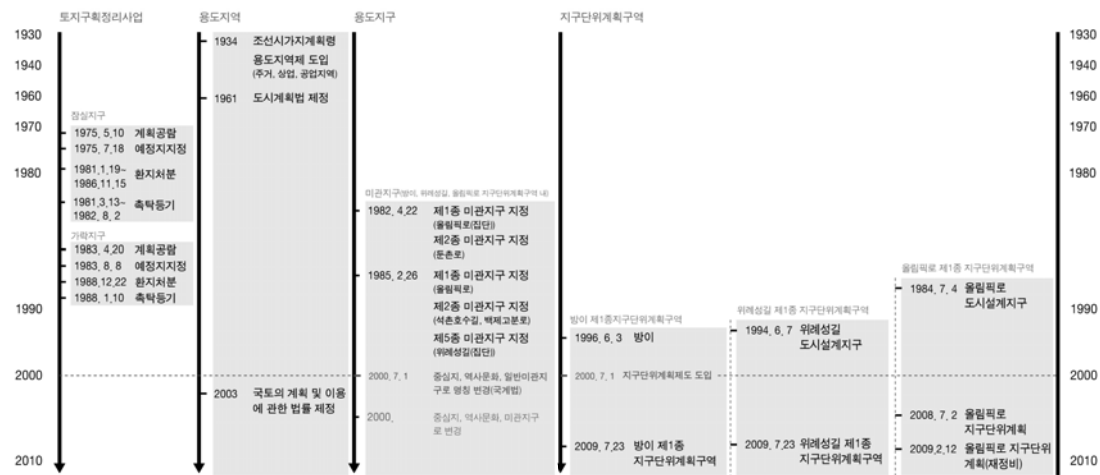


[그림 4-13] 잠실지구 토지구획정리사업범위  
※출처 : 서울시(1990), 「서울토지구획정리백서」, p.693.



[그림 4-14] 잠실지구 내 대상지역 가구구조

## □ 도시계획현황



[그림 4-15] 방이동 일대 도시계획 연혁

93) 양상욱(1996), "서울구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(Ⅰ)", 「호남대학교 논문집」, v.17(2), pp.557~558의 내용 재정리.

- 용도지역·용도지구 지정 현황

송파구 전체면적은 33.89㎢(서울시의 5.6%)이며, 그 중 주거지역이 21.41㎢(63%), 상업지역이 2.16㎢(6%), 녹지지역이 10.32㎢(30%)로 지정되어 있다<sup>94)</sup>. 대상지역에서 대로와 접한 대지들은 제3종 및 준주거지역으로 지정되어 있으며, 블록 내부의 중로·소로에 접한 대지들은 대부분 제1종·제2종 일반주거지역으로 지정되어 있다.

- 지구단위계획 수립 현황 : 위례성길 제1종 지구단위계획구역(1999.7.23), 방이 제1종 지구단위계획구역(2009.7.23), 올림픽로 제1종 지구단위계획구역(2009.2.12)

대상지역에 수립된 지구단위계획은 방이, 위례성길, 올림픽로 제1종 지구단위계획이 수립되어 있다. ‘위례성길 제1종 지구단위계획’은 구역 면적 중 78%(219,600㎡)에 해당하는 부분이 2009년에 제척되었는데, 이는 구역 전체가 일반미관지구로 지정되어 있고 방이 초등학교를 중심으로 학교정화구역으로 통합적 관리가 가능하다는 사유에서였다. 방이동 183번지 일대는 위례성길 제1종 지구단위계획에서 방이 제1종 지구단위계획구역으로 편입되었다.

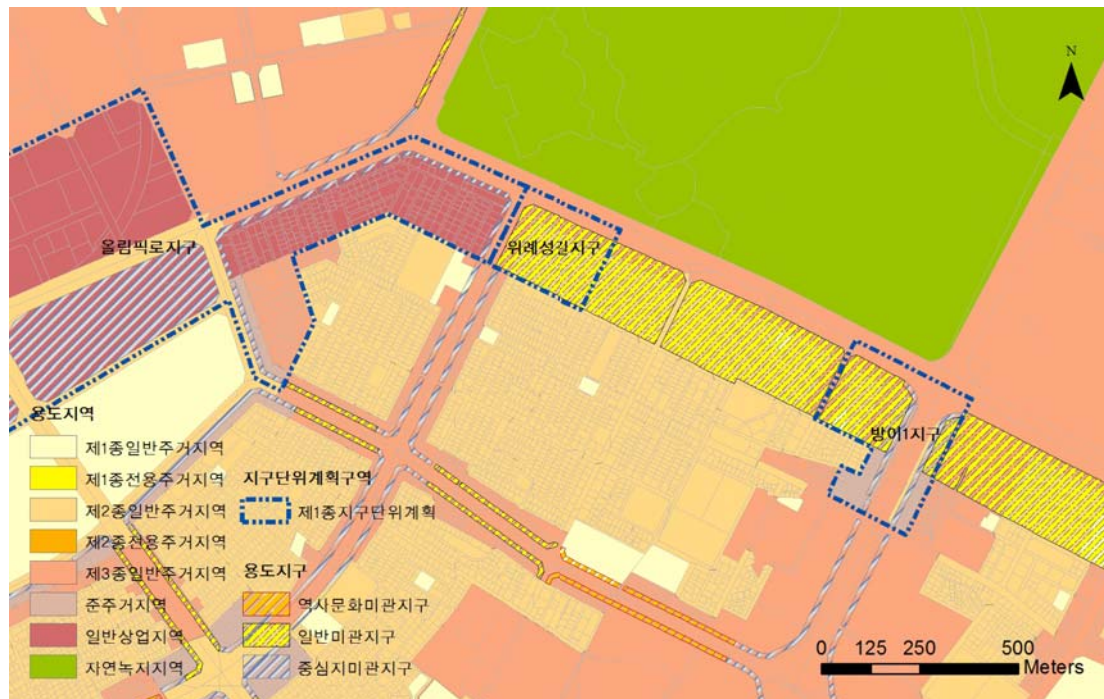
[표 4-14] 방이·위례성길·올림픽로 제1종지구단위계획구역 및 구역 내 미관지구 개요

방이·위례성길·올림픽로 제1종지구단위계획구역 개요						
구역명		위치	면적(㎡)	고시일자	최초결정일	
방이 제1종		송파구 방이 205번지 일대	106,000	2009.7.23	2009.7.23	
위례성길 제1종		송파구 방이동 180번지 일대	59,400	2009.7.23	1994.6.7	
올림픽로 제1종		신천동, 방이동, 올림픽로 주변	1,121,878	2009.2.12	1994.7.4	
방이·위례성길·올림픽로 제1종지구단위계획구역 내 미관지구						
지구명	세분	위치	면적(㎡)	연장(m)	폭원(m)	최초결정일
위례성길	일반	둔촌동, 방이동, 오금동	1,137,650	집단	－	1985.2.26
둔촌로	중심지	둔촌동, 방이동, 오금동	141,600	5,900	양측 12	1982.4.22

- 관련 사업 추진 현황 : 가로환경개선사업, 도시환경정비사업 등

방이동 일대에 완료 혹은 진행 중에 있는 사업으로는 주택재개발사업으로 오금(1973)·오금2(1990) 주택재개발사업구역이 지정되어 있으며, 주택재건축사업으로는 반도아파트 주택재건축사업구역(2005)이 지정되어 있다.

94) 통계청(2012), “건설·주택·토지-건설-도시계획현황-지역·지구·구역현황-용도지역(시군구별)”, 「국가통계포털」, “[http://kosis.kr/gen\\_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX\\_315\\_2009\\_H1440&conn\\_path=I3&path=](http://kosis.kr/gen_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX_315_2009_H1440&conn_path=I3&path=)”



[그림 4-16] 방이동 일대 용도지역 · 지구 · 지구단위계획구역 현황

## 2) 분석 대상 가로의 선정

### □ 대상지 내 현황분석 가로 선정기준

대상지 내 현황분석 가로는 앞서 실태조사 항목 선정에서 구분한 법·제도적 인자와 물리적 인자를 중심으로, 가로환경의 조성 및 사용실태에 영향을 미칠 것으로 예상되는 인자인 도시계획현황과 가로의 물리적 현황(가로환경현황)을 기준으로 선정하기로 한다. 그 세부내용은 다음과 같다.

- 도시계획현황 : 용도지역(주거/상업), 미관지구(중심지/일반/역사문화), 지구단위계획구역  
도시계획 현황이 가로 사용실태에 미치는 영향을 확인할 수 있도록 대상지 내 용도지역 및 미관지구 지정 내용, 지구단위계획 수립 유무를 고려하여 가로를 선정한다. 동일 가로구역 내에 적용되는 용도지역, 미관지구, 지구단위계획 내용의 차별이 있는 가로 또한 선택하여 도시계획규제가 가로환경의 조성과 사용실태에 미치는 영향을 파악할 수 있도록 선정한다.

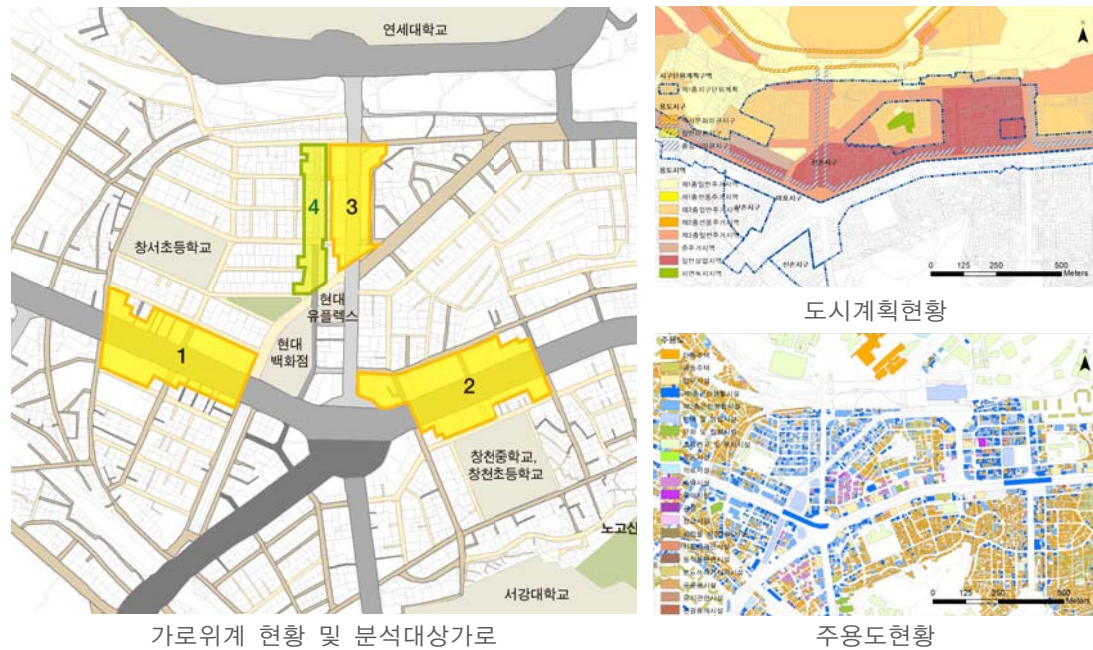
- 가로환경현황 : 가로규모(대로/중로/소로), 가로방향(동서/남북), 가구구조(1열/2열), 가로변 건축물 주용도(업무/상업/주거)

가로환경의 물리적 인자인 도로·가구·필지·건축물의 공간적 범주에 따라 가로규모와 방향, 가구구조, 가로변 건축물의 주용도를 고려하여 조사대상 가로를 선정한다. 가로규모에 따라 건축물 형태와 가로 사용에 차이가 있을 것이 예상되므로 소로, 중로, 대로 등의 규모에 따라 가로를 택한다. 가로 방향에 따라 건축물 형태와 배치에 차이가 있을 것이 예상되므로 동서방향과 남북방향의 가로를 구분하여 선정한다. 가구구조에 따라 건축물 배치 및 필지 사용양상의 변화가 있을 것이므로 가구 필지 배열에 따라 1열, 2열 등의 배치구조를 가진 가로를 선정한다. 또한 가로변 건축물 용도에 의해 조성되는 가로 성격에 따라 가로공간과 대지 사용 양상에 차이가 있을 것으로 예상되므로 가로변 건축물의 주용도에 따라 업무, 상업, 주거 등으로 구분하여 선정한다.

## ② 신촌 일대 : 서대문구 창천동 및 대현동

신촌 일대에서는 특별가로구역의 지정대상인 미관지구로 지정된 가로를 우선적으로 검토하여, 주간선가로 및 일반상업지역에 해당하는 가로 중에서 가로변 건축물 주용도에 따라 상업용도 건축물이 주로 입지한 신촌로(1)과 고층의 주상복합용도가 입지한 신촌로(2)를 선정하였다. 가로 규모를 고려하여 국지도로와 소로에 해당하는 가로 중에 용도에 따라 제2종·제3종 일반주거지역에 입지하나 상업용도의 성격을 지닌 연세로(3)와 미관지구로 지정되지는 않았으나 상업이 활성화된 이면도로(골목길)인 연세로 5가길/연세로7안길(4)<sup>95)</sup>을 선정하였다.

[표 4-15] 신촌 일대 분석 대상가로



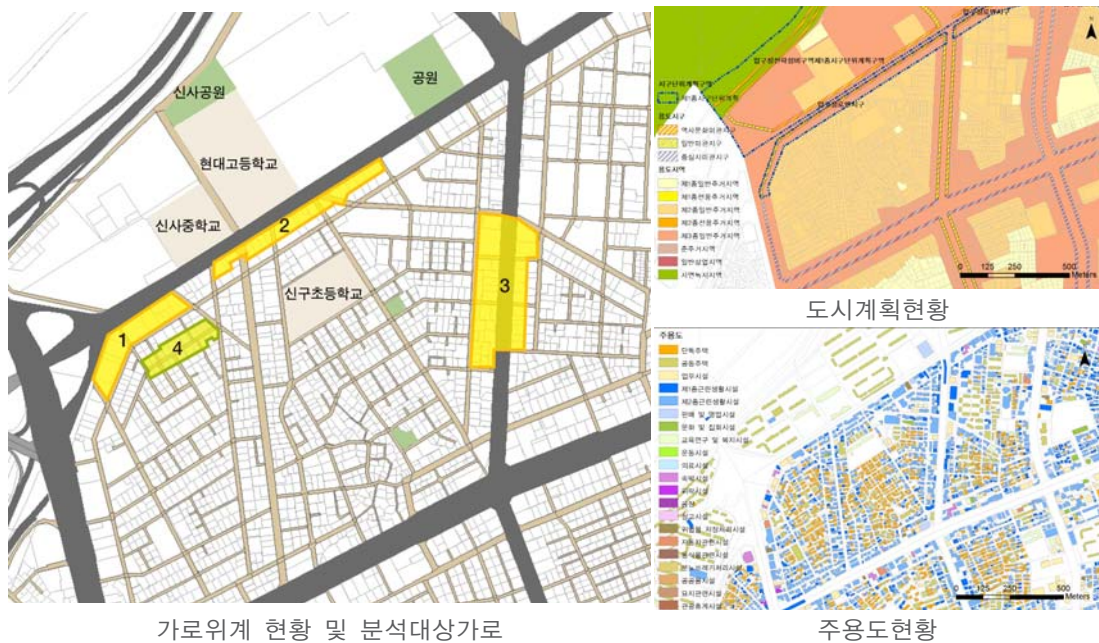
	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위계획	가구 구조	향
1	신촌로(1)	40	228	상업	일반상업	중심지	신촌지구	4열	동서
2	신촌로(2)	41	300	상업(주상복합)	일반상업	중심지	신촌지구	4열	동서
3	연세로	20	178	상업	제3종 일반주거	중심지	신촌지구	1~3열	남북
4	연세로 7안길	8	225	상업	제2종 일반 제3종 일반	-	신촌지구	2열	남북

95) 대상 가로는 하나의 연속된 가로임에도 불구하고 가로명이 연세로5가길(남측)과 연세로7안길(북측)으로 나뉜다. 도로 연장으로 볼 때 연세로7안길이 더 높은 비율을 차지하므로 본 연구에서는 '연세로7안길'로 칭한다.

### ③ 신사동 일대 : 강남구 신사동

신사동 일대에서는 미관지구로 지정된 노선 중 압구정로변 지구단위계획구역과 역사 문화 미관지구가 함께 지정된 압구정로를 용도에 따라 압구정로(1)와 압구정로(2)로 구분하여 선정하였다. 또한 일반 미관지구로 지정되었으나 지구단위계획이 수립되지 않은 논현로(3)를 분석대상가로 선정하였다. 가로 규모에 따라 주간선도로로 둘러싸인 대형블록 내부의 중로 이하 규모 가로 중에서, 가로방향과 가로변 건축물 주용도를 고려하여 일반주거지역이나 가로변 건축물의 주 용도가 주거와 상업이 혼재된 동서방향 가로인 압구정로 4길(4)을 분석대상으로 선정하였다.

[표 4-16] 신사동 일대 분석 대상가로



	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위 계획	가구 구조	향
1	압구정로(1)	38	243	업무/상업	제3종 일반	역사 문화	압구정로변	1~2열	동서
2	압구정로(2)	30	385	상업	제3종 일반	역사 문화	압구정로변	2열	동서
3	논현로	35	305	상업(의료)	제3종 일반	일반	—	1~3열	남북
4	압구정로 4길	6	168	제2종 근린	제3종 일반	—	—	2~3열	동서

#### ④ 화양동 일대 : 광진구 화양동

화양동 일대에서는 우선 미관지구가 지정된 가로를 검토하여 건대입구역 지구단위계획이 수립되고 중심지 미관지구로 지정된 아차산로(1)를 선정하되 가로구역의 범위를 지구단위계획이 수립되지 않은 구간까지 포함하였다. 또한 일반 미관지구로 지정되고 화양2지구 지구단위계획이 수립된 능동로(2)를 선정하였다. 도로규모를 고려하여 중로이하 규모 가로 중에서, 미관지구에 바로 연접하여 위치하여 미관지구 지정여부에 따른 차별성을 확인할 수 있으며 능동로와 동일한 지구단위계획이 수립된 소로 규모인 동일로 22길(3)을 분석 대상으로 선정하였다.

[표 4-17] 화양동 일대 분석 대상으로

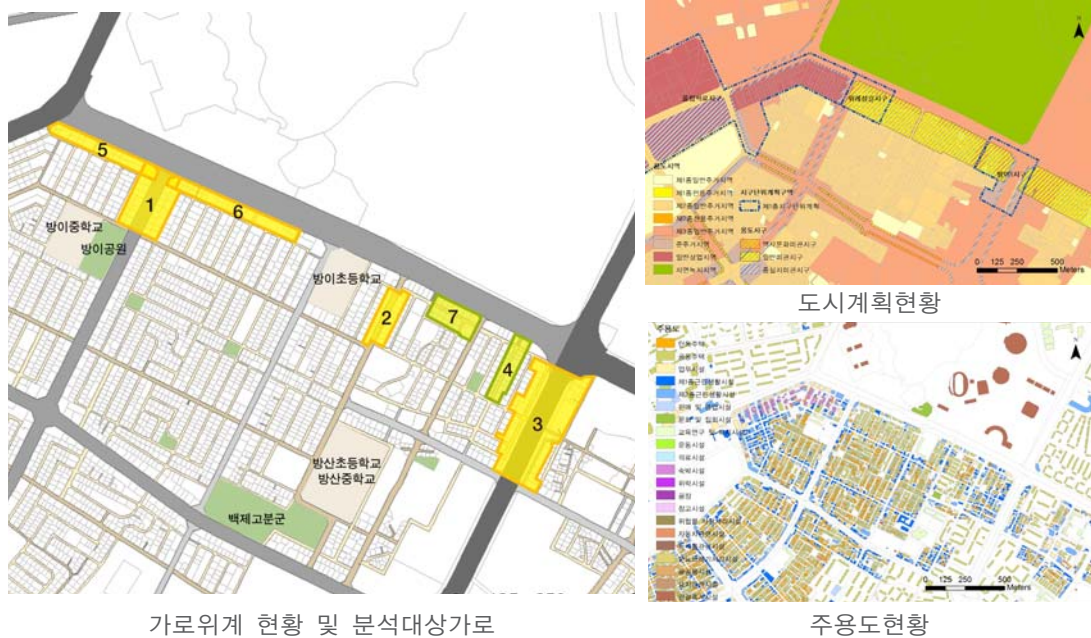


	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위 계획	가구 구조	향
1	아차산로	35	406	상업	일반상업 제3종 일반	중심지	건대역입구 -	1~4열	동서
2	능동로	35	201	상업	준주거	일반	화양2지구	2열	남북
3	동일로 22길	3	159	상업	준주거	-	화양2지구	2~3열	남북

## ⑤ 방이동 일대 : 송파구 방이동

미관지구와 지구단위계획이 동시에 지정되어 있는 가로 중 중심지 미관지구가 지정된 백제고분로(1), 양재대로(3), 위례성대로(올림픽로-백제고분로)(6)와 일반미관지구가 지정된 위례성대로(백제고분로-가락로)(7)를 분석대상으로 선정하였다. 또한 중로 규모인 위례성대로 12길(2)과 소로 규모이면서 대로변 미관지구에 연접한 위례성대로 18길(5), 위례성대로 16길(8)을 분석대상으로 선정하였다.

[표 4-18] 방이동 일대 분석 대상으로



	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위계획	가구 구조	향
1	백제고분로	35	220	업무, 제2종 근린	일반상업 제3종 일반	중심지	올림픽로 위례성길	1~2열	남북
2	위례성대로 12길	16	167	제2종 근린	제2종 일반	일반	(중전 위례성길)	2열	남북
3	양재대로	50	394	제2종 근린, 공동주택	준주거	중심지, 일반	방이 제1종	1~3열	남북
4	위례성대로 18길	8	226	단독주택, 제1종 근린	제3종 일반	일반	방이 제1종	2열	남북
5	위례성대로 (올림픽로-백제고분로)	69	556	업무시설	일반상업	중심지	올림픽로	1열	동서
6	위례성대로 (백제고분로-가락로)	66	391	공동주택	제3종 일반	일반	위례성길	1열	동서
7	위례성대로 16길	8	142	교육연구, 제2종 근린	제3종 일반	일반	(중전 위례성길)	1~2열	동서

### 3) 대상지역 가로환경 현황 및 문제점

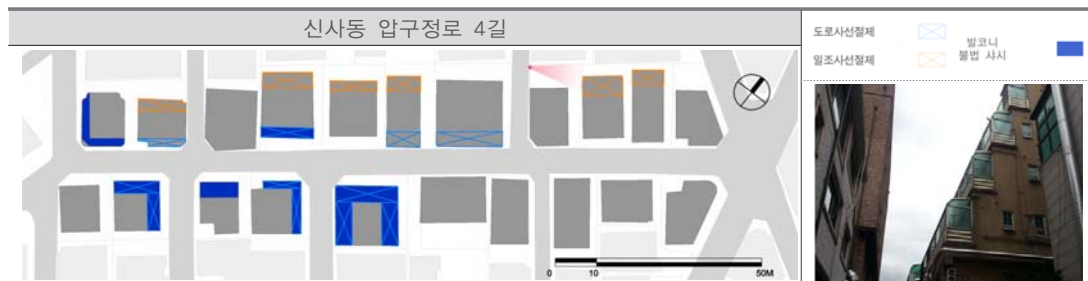
대상지역별로 선정한 분석 대상가로를 조사한 결과, 공간적 범주에 따라 건축물, 필지내 외부공간, 공공공간에서 문제양상이 달리 나타난다.

#### ① 건축물

##### □ 일률적 규제에 의한 형태 왜곡

도로 폭에 따른 사선제한 규정과 일반주거지역에 적용되는 일조사선제한 규정은 도로폭과 용도지역에 따라 결정되므로 가로의 현 실태를 반영하지 못하는 불합리한 규제로 작용하게 된다. 대표적인 예는 신사동 압구정로 4길로, 도로 폭이 6m로 협소하여 도로사선제한 규정의 적용을 받아 가로 양측 건물의 전면부가 사선형태로 절제된다. 북측 필지의 경우 일조사선제한의 적용까지 받게 되어 건축물 후면부가 계단식으로 후퇴하게 되며, 최대한 주거 전용면적을 확보하기 위해 후퇴된 공간에 불법으로 창호를 설치하여 발코니 공간으로 사용하고 있어 혼란스러운 가로경관의 주요 원인이 된다.

[표 4-19] 신사동 압구정로 4길 건축물 형태 왜곡 및 발코니 불법 증축 현황



#### ② 필지 내 외부공간(전면/측면공간)

##### □ 상업시설이 밀집한 가로는 매대·테라스 등을 설치하여 영업 공간 최대화

상업용도의 건축물은 가로 보행자를 해당시설로 유입시키기 위해 대지 전면공간에 매대·입간판 등을 설치거나 영업 공간을 최대한으로 확보하기 위해 테라스를 설치하게 된다. 이러한 시설은 대지 전면공간 뿐 아니라 보도공간까지 침해하게 되어 보행환경을 열악하게 하는 주요원인이 된다. 대표적인 예로 창천동 연세로가 있는데, 보도 폭에 비해 보행량이 상당히 많아 미관지구에 의한 건축선 후퇴부가 보도공간으로 사용될 당위성이 큼에도 상업시설의 특성상 매대, 입간판, 테라스 등을 설치하게 되어 역으로 보행을 저해하는 문제가 발생한다.

[표 4-20] 창천동 연세로 매대·테라스·입간판 설치 현황



#### □ 현실 수요에 따른 불법행위 만연 : 측면이격공간 점유 등

가로변 상업이 활성화됨에 따라 상업시설의 수요가 증가되어 건축물 사이 측면 이격 공간에 불법 가설물을 설치하고 상업공간으로 점유하는 문제가 발생한다. 대표적인 예로 연세로 7안길이 있는데, 가로변 건물 저층부에 상업시설이 밀집해 있는 대표적인 가로로 상업시설의 비율이 증가함에도 급격히 증가하는 수요를 충족하지 못하여 문제해결방안으로써 측면 건축물 사이 이격공간에 불법 가설물을 설치하여 상업면적을 확보하고 있다. 이는 가로 미관을 저해하는 주요 원인이 된다.

[표 4-21] 창천동 연세로 7안길 저층부 불법 구조물 증축 현황



#### □ 에어컨 실외기 등 건축물 부속물들이 건축물 입면 저해

공동주택이 밀집한 주거가로나 근린생활가로에서는 주택 개별 호수에 따라 에어컨 실외기를 설치하게 되므로 건축물 측면부 또는 전면부의 입면을 저해하는 원인이 된다. 실외기 등의 건축물 부속물이 건물 후면부에 설치된다 하더라도 이면가로에서는 가구구조나 향에 따라 건축물의 후면이 가로의 양쪽 측면을 형성하게 되어 가로 미관을 저해하게 되기도 한다. 이러한 대표적인 예로 화양동 동일로 22길이 있으며, 동일로 이면부에 위치한 가로로 건축물 후면이 가로의 입면을 형성하게 되나 에어컨 실외기 등의 건축물 부속물들이 무질서하게 노출되어 가로경관을 훼손하고 있다.

[표 4-22] 화양동 동일로 22길 실외기 및 쓰레기통 설치 현황



### ③ 공공공간

#### □ 노점 등 각종 시설물 설치로 보행저해요소 만연

유동인구가 많아 상업 활동이 활발한 상업가로는 경제적인 이유로 점포를 마련하기 어려운 영세사업자가 보도공간에 노점 등의 각종 시설물을 설치하여 상행위를 하게 되며, 이는 유효 보도 폭을 좁혀 보행환경을 열악하게 만드는 요인이 된다. 대표적인 예로 화양동 능동로가 있으며, 보도 폭 절반에 해당하는 면적에 이동식 점포가 열지어 설치되어 있는데다가 미관지구 규정에 의해 형성된 건축선 후퇴공간 역시 매대와 테라스 등이 설치되어 보행에 상당한 불편을 초래하고 있다.

[표 4-23] 화양동 능동로 보도 위 노점 설치 현황



#### □ 보행량 반영이 미흡한 불합리한 보도공간 조성

가로변 건축물의 용도와 성격에 따라 가로의 보행량이 결정되는데, 보도폭이 충분히 확보되어 있는 가로임에도 미관지구로 지정됨에 따라 가로의 보행량과 관계없이 동일하게 건축선을 3m 후퇴하도록 하고 이를 보행공간으로 사용하도록 하고 있다. 이러한 경우 건축선 후퇴부로 형성되는 상당한 면적의 공간이 공지로 남겨지게 된다. 대표적인 예로 방이동 위례성대리가 있는데, 가로변 건축물 주용도가 업무와 고층의 주상복합이 입지하여 보행량이 많지 않은데다가 보도폭이 약 8m로 일반적으로 약 2~4m로 조성되는 보행로 보

다 넓은 공간을 확보하고 있어 미관지구에 의해 형성되는 건축선 후퇴공간의 의미를 퇴색시키고 있다.

[표 4-24] 방이동 위례성대로 보도 및 건축선 후퇴부 현황



□ 불법주차 만연 : 보도공간까지 침해

가로변 건축물 주용도가 상업시설인 경우, 개별시설에 따른 주차수요가 발생하게 된다. 상가이용자가 많고 대지내 혹은 시설 인근에 주차공간이 협소할 경우, 주차공간을 확보하기 위해 건축선 후퇴공간을 불법적으로 주차장으로 사용하게 된다. 이렇게 형성된 주차공간은 보도공간을 침해하기도 하며, 주차장으로 진출입하는 차량에 의해 보행의 안전성을 위협하게 된다. 대표적인 예로 신사동 압구정로(2)가 있는데, 상업시설이 주로 입지하여 주차수요가 높고 2열 가구구조로 인해 대지 후면부로 주차공간을 조성하는 것이 어려운 실정이다. 이에 건축선 후퇴부에 불법으로 주차장을 조성하거나 건축물을 기존 후퇴선보다 더 후퇴하여 배치하고 대지 전면공간을 주차공간으로 이용하고 있어, 본래 미관지구 지정 의도와는 달리 가지런한 건축물 배치로 형성되는 가로 미관 향상의 목적을 달성하지 못하고 있다.

[표 4-25] 신사동 압구정로(2) 보도공간까지 침해한 건축선 후퇴부 불법주차



#### 4) 조사대상 가로환경 문제 특성

##### □ 가로의 성격을 반영하지 못하는 하향식 일률적 기준 적용으로 인한 문제

도시계획법 개정 이전 서울시 건축조례상 미관지구 후퇴선은 종에 따른 차별 없이 일률적인 3m 후퇴규정을 적용하도록 하였으며, 현재 서울시 대부분의 간선도로는 도시계획법 개정 이전에 미관지구로 지정되어 가로의 특성이나 주변 현황과 관계없이 건축선을 3m 후퇴하도록 되어있다. 이 뿐만 아니라, 도시계획법 개정 이후 서울시 도시계획조례에서 규정하는 용도와 높이규제는 세분된 미관지구에 따른 차별성이 거의 없다. 이러한 일률적인 미관지구 기준은 건축선 후퇴로 형성되는 반-공적 공간 조성의 타당성을 미약하게 하며, 역으로 보행환경과 가로미관을 훼손하게 하기도 한다.

##### □ 개별필지 단위로 적용되는 규제로 인해 통합적인 가로경관 형성 어려움

건축법에서 규정하는 건축기준에서 개별 필지 단위로 적용되는 규제들은 필지들의 합으로 이루어진 가로공간의 통합적인 관리를 어렵게 한다. 대지안의 조경 규정은 대지면적에 의해 설치여부가 결정되고 조성위치에 대한 규정은 부재하여, 건축물과 제반 시설을 배치한 뒤 남은 자투리 공간에 조성되고 있어 소기의 공공성 증진 목적과 부합하지 못하는 실정이다. 건축물 높이제한은 도로폭에 따른 사선제한과 용도지역을 기준한 일조높이제한에 의해 결정되며, 개별 건축물 규모에 따라 규제 적용정도가 달라져 일관된 가로경관의 형성을 어렵게 한다.

##### □ 통합적인 가로단위 공간관리를 위해서는 가로 성격에 따라 문제를 유형화하고 이에 따른 차별화된 접근 필요

가로공간을 형성하는 현행 규제는 도시적 차원에서 용도지역·지구에 의한 일률적인 하향식 기준의 적용을 받거나 건축적 차원에서 개별 필지단위로 적용되어, 특정 지역에서 발생하는 문제에 대응하기 어렵게 한다. 가로단위로 공간을 관리하기 위해서는 가로변 건물, 가로, 공공공간을 상호 연계하는 통합적인 관리 수단이 필요하며, 이는 가로 성격에 따라 달리 적용되어야 한다. 따라서 가로 성격에 따라 발생하는 문제 양상과 원인에 따라 차별화된 접근이 필요하다.

### 3. 문제유형 구분 및 유형별 특성

#### 1) 문제유형 구분 기준

가로환경 현황과 가로공간 이용 실태조사와 가로환경 문제 특성을 분석한 결과, 가로 성격에 따라 문제 유형을 구분하고 이에 대응하는 가로공간의 관리가 필요함을 도출할 수 있었다. 공간적인 범주에 따라 달리 나타나는 문제의 복합적인 원인은 도로폭과 방향 등의 도로조건, 가로체계와 필지구조 등 도시구조, 가로변 건축물의 주용도와 관련이 깊다. 따라서 이를 기준으로 가로공간의 문제를 유형화 할 수 있다. 개정 건축법(안)에 따르면 특별가로구역 지정 대상을 대통령령으로 정하도록 하고 있는 바, 하위규정 마련시 아래와 같은 기준을 고려할 필요가 있을 것으로 판단된다.

##### □ 도로조건 : 도로 폭과 방향

- 도로 폭과 방향은 건축물의 형태와 용적을 확보 여부에 영향을 미침

도로 폭이 넓은 대로변 건축물은 도로사선제한의 영향이 미미한 반면, 중로나 소로변 건축물에서는 도로사선제한의 영향으로 법정 용적을 확보하지 못하는 경우가 발생하고 있다. 도로방향은 일조높이제한 규정 적용에 따라 건축물 형태를 결정하게 되는 주요 요인으로 작용한다. 특히 일반주거지역 내의 남북방향 도로변의 건물들은 일조높이제한 규정이 적용되어 건축물의 형태가 사선으로 절제되는 등 왜곡되고, 불법 테라스 증축이 양산된다.

##### □ 도시구조 : 가구구조와 필지구조

- 가구구조는 건축물 배치와 필지 전면공간의 사용 양상과 관련이 깊음

가구구조(1열/2열)는 건축물 배치, 필지 전·후면 공간 사용방식 등에 영향을 미친다. 가구 구조는 건축물 용도와 관련하여 미관지구에 의한 건축선 후퇴공간을 포함한 건축물 전면공간의 사용양상에도 영향을 미친다.

- 필지구조는 건축물 측면공간 사용과 대지내 조경 설치에 영향을 미침

소규모 필지에 상업건축물이 입지할 경우, 접도면적을 최대화하기 위해 일조제한이나 대지내공지 규정으로 발생한 필지 내 공지를 불법적으로 상업 용도로 전용하는 경우가 발생한다. 또한 좁은 폭의 도로에 접한 소규모 필지에서는 도로 사선 등의 영향으로 허용 용적을 달성이 어렵기 때문에 재건축이 정체되는 문제가 발생한다. 건축법에 의한 대지내

조경규정은 대지면적 200㎡ 이상에서 조경을 의무적으로 설치하도록 하는 등 필지 규모가 건축규제 적용의 기준이 된다.

#### □ 가로용도 : 가로변 건축물의 주용도

- 가로 주용도 및 건축물 지상층 용도는 건축선 후퇴공간 이용 현황과 밀접하게 연관됨  
지상층에 음식점 및 카페가 입점한 경우 미관지구의 건축선 후퇴부 공간에 테라스를 설치하는 비율이 높고, 상업용도가 입지하는 경우 매대 혹은 입간판이 건축선 후퇴부뿐 아니라 보도공간까지 침입하여 보행을 저해하고 있다. 또한 상업시설의 수요가 증가하는 가로에서는 상가면적을 최대한 확보하기 위해 인접 건축물 사이공간에 불법 가설물을 설치하여 상점으로 사용하는 경우가 발생한다. 이와 달리 가로의 주용도가 업무 또는 주거 용도의 비율이 높은 경우, 보행량이 상업지역에 비해 적어 건축선 후퇴공간이 확보되는 경우에도 공지로 방치되어 있는 경우가 다수 발생하고 있다.

- 용도지역은 가로변 건축물 주용도와 일조높이제한 적용에 영향을 미침  
건축법의 일조높이제한은 전용주거지역과 일반주거지역에 적용되는 것으로, 용도지역에 의해 규제적용여부가 결정된다. 또한 도로방향과 결부되어 건축물 배치와 형태에 영향을 미치게 되는 주요요인이 된다.

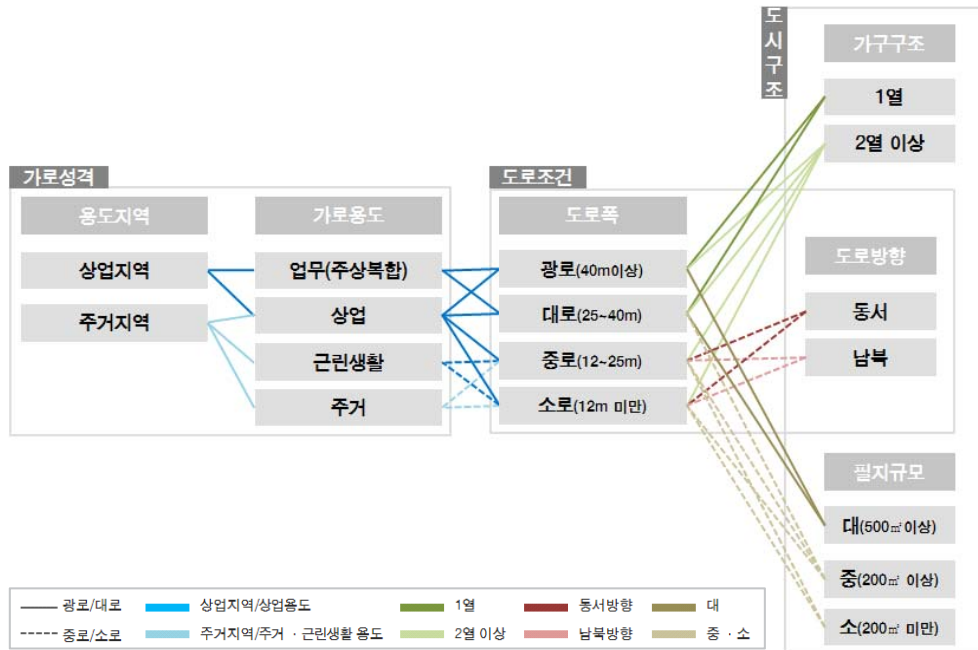
[표 4-26] 가로환경 문제유형 구분 기준 매트릭스

기준	세부기준	구분			
도로조건	도로폭	광로(40m이상)	대로(25~40m)	중로(12~25m)	소로(12m 미만)
	도로방향	동서		남북	
도시구조	가구구조	1열		2열 이상	
	필지규모	대(500㎡ 이상)	중(200~500㎡ 미만)	소(200㎡ 미만)	
가로성격	용도지역	상업지역		주거지역	
	가로용도	업무(주상복합)	상업	근린생활	주거

## 2) 문제유형 도출

#### □ 문제유형 도출 과정

문제유형을 도출함에 있어서 앞서 도출한 바와 같이 도로조건, 도시구조, 가로용도를 기준하여 문제유형을 구분 한다. 이러한 기준은 가로환경에서 복합적으로 작용하게 되어 발생하는 문제양상과 가로의 성격을 결정짓는다.



[그림 4-17] 가로환경 문제유형 구분 기준간의 관계

#### □ 문제유형 도출<sup>96)</sup> 및 대상가로 분류

실태조사 분석결과와 문제유형 구분 기준을 고려하여 각각의 가로에서 문제를 발생시키는 주요 요인에 따라 문제유형을 미관도로, 주거지역 내 상업가로, 근린생활가로로 구분한다.

미관도로는 미관지구가 지정된 대로 이상 규모의 가로로, 가로용도에 따라 미관지구 규제에 의한 건축선 후퇴부의 사용양상이 달리 나타나는 특성을 보인다. 가로변 건축물이 업무/주상복합 용도인 경우 건축선 후퇴공간이 공지로 남겨져 있거나 주차장으로 사용되는 특성을 보이는데, 이를 업무·주상복합 용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로(A-1)로 유형을 구분하였다. 가로변 건축물이 상업용도로 이루어진 가로의 건축선 후퇴부 공간은 상업영역으로 사용되거나 주차장으로 이용되는 특성이 나타나며, 이를 상업용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로(A-2)로 유형을 구분하였다.

96) 실태조사 결과 주거가로는 차별적인 특성을 가지는 것으로 조사되어 문제유형 중 하나로 구분하였으나, 제도 실효성 검증을 위한 시뮬레이션 대상에서는 제외하였다.

주거지역 내 상업가로는 용도지역 상 주거지역이나 상업화가 진행됨으로 인해 나타나는 여러 양상이 가로 성격을 결정짓게 된다. 주거지역 내 가로로 일반적인 가로 규모가 소로 이하이며, 가로 방향에 따라 건축물 배치와 도로 및 일조사선의 영향이 달리 나타나고 저층부의 상가가 입점함으로 인해 접도면적을 최대화 하기위한 불법행위가 나타나는 특성을 보인다.

근린생활가로는 주거지역 내 가로로, 가로변 건축물의 저층부를 중심으로 근린생활 시설이 입지하고 일부 주거용도의 건물이 입지함으로 인해 특성이 달리 나타난다. 주거지역 내 상업가로와 동일하게 소로규모 이하의 폭으로 가로가 형성되는 경우가 많으므로 가로 방향에 따라 도로 및 일조사선제한의 영향이 나타난다.

실태조사 대상가로 19개의 가로성격, 도로조건, 도시구조는 우측의 그림과 같으며, 이에 따라 각 가로를 3개의 유형으로 구분하였다.

[표 4-27] 실태조사대상 가로의 가로환경 문제유형 도출

유형			용도 지역	가로용도	가로 폭	가구구조	가로 방향	특성
미관도로	A	1	상업/ 주거	업무/ 주상복합	광로 ·대로	1열·2열이상	-	·건축선 후퇴부 공간이 공지로 남겨 져 있거나 주차장화
		상업		대로 ·중로	1열	·건축선 후퇴부 공간에 테라스·매대 등 설치하여 상업영역 확장		
					2열 이상	·전면공간의 주차장화		
주거지역 내 상업가로	B	주거 지역	상업/근린	소로	2열 이상	동서	·도로사선과 일조사선의 영향으로 건축물 형태왜곡현상 심각	
						남북	·대지 사이공간에 접도면적을 최대 화하기 위해 상업용도 목적의 불법 구조물 증축	
근린생활 가로	C	주거 지역	주거/근린	소로	2열 이상	동서	·일조제한 영향으로 전면에 건축물 배치, 형태왜곡 현상 심각	
						남북	·일조제한 적용으로 복측 공지를 주 차장으로 조성하여 보행공간 침해	

\* 가로 유형과 관계없이 필지 규모가 200㎡ 이상인 경우 대지안의 조경을 설치하도록 하나, 공통적으로 대지 사이공간 및 후면부 등 자투리 공간에 형식적으로 설치

	가로성격		도로조건		도시구조		유형
	용도지역	가로용도	폭	방향	가구구조	필지규모	
신촌로(1)	일반상업	상업	광로	동서	2열 이상	대	▶ A-2
신촌로(2)	일반상업	상업 (주상복합)	광로	동서	2열 이상	대	▶ A-1
연세로	제3종 일반	상업	대로	남북	2열 이상	중	▶ A-2
연세로 5가길	제2종 일반	상업	소로	남북	2열	중	▶ B
압구정로(1)	제3종 일반	업무·상업	대로	동서	1열	대	▶ A-2
압구정로(2)	제3종 일반	상업	대로	동서	2열	중	▶ A-2
논현로	제3종 일반	상업(의료)	대로	남북	1열	중	▶ A-2
압구정로 4길	제2종 일반	2종 근린	소로	동서	2열 이상	소	▶ B
도산대로 13길	제2종 일반	상업	소로	남북	2열 이상	중	▶ B
아차산로	일반상업제3종	상업	대로	동서	2열 이상	대	▶ A-2
능동로	준주거	상업	대로	남북	2열	중	▶ A-2
동일로 22길	준주거	상업	소로	남북	2열 이상	소	▶ B
백제고분로	일반상업제3종	업무·근린	대로	남북	1열	대	▶ A-1
위례성대로 12길	제2종 일반	2종 근린	중로	남북	2열	중	▶ C
양재대로	준주거	공동주택· 2종 근린	광로	남북	1열	대	▶ A-1
위례성대로 18길	제3종 일반	주택·근린	소로	남북	2열	소	▶ C
위례성대로 (올림픽로~백제고분로)	일반상업	업무	광로	동서	1열	대	▶ A-1
위례성대로 (백제고분로~가락로)	제3종 일반	공동주택	광로	동서	1열	대	▶ A-1
위례성대로 16길	제3종 일반	2종 근린	소로	동서	1열	중	▶ C

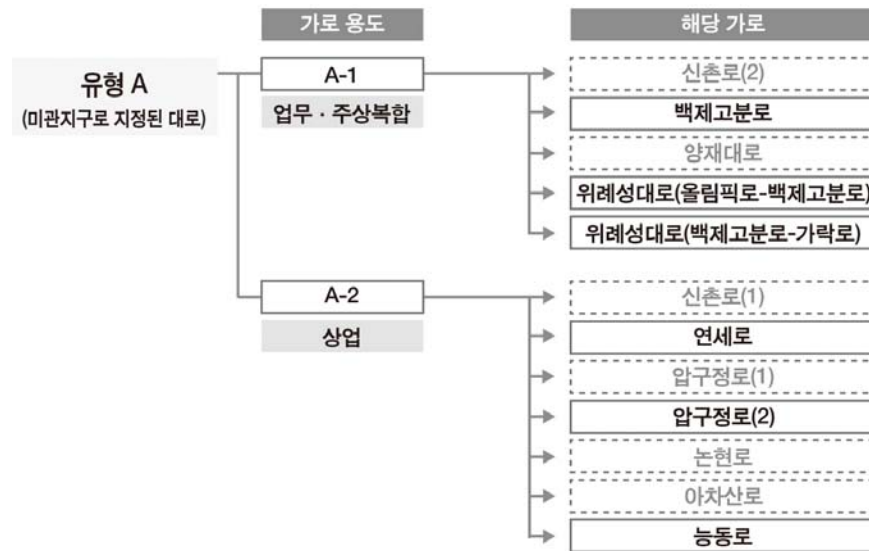
[그림 4-18] 실태조사 대상으로 분류

### 3) 유형별 가로환경 현황 및 문제점

#### ① 유형 A : 미관지구가 지정된 대로

##### □ 특성

미관지구가 지정된 대로는 미관지구가 지정된 가로 중에서 대로(20m)<sup>97)</sup> 규모의 가로<sup>98)</sup>이며, 가로변 건축물 용도와 가구구조에 따라 건축선 후퇴부의 사용양상이 달라진다. 이에 따라 가로변 건축물 용도를 기준하여 업무·주상복합 용도로 이루어진 미관지구가 지정된 대로(A-1)와 상업용도로 이루어진 미관지구가 지정된 대로(A-2)로 세부유형을 구분하였다. 조사대상가로 중 각 유형에 해당하는 가로는 아래 그림과 같다.



[그림 4-19] 미관지구가 지정된 대로(유형A) 해당가로

##### □ 현황

- 유형 A-1 : 업무·주상복합 용도로 이루어진 미관지구가 지정된 대로

가로변 건축물의 용도가 업무 및 주상복합으로 이루어진 가로로 위례성대로와 백제고분로가 대표적인 가로이다. 건축선 후퇴공간은 조성의도와 달리 보도공간으로 이용되지 못하고 공지로 남겨져 있거나 주차장으로 이용되고 있으며, 또한 일부 건축물에서는 지상층에 카페 또는 음식점이 입지한 경우 테라스를 설치하여 사용하고 있다.

97) 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치에 관한 규칙에 따르면 대로는 폭 25m 이상이어야 하나, 본 연구에서는 20m 이상부터 대로로 보기로 한다.

98) 서울시 미관지구의 대부분은 도로 폭이 넓은 간선도로에 지정되어 있다.

위례성대로(올림픽로-백제고분로) 현황

진입로 현황

주차장 및 보도 현황

월자 및 외부공간 현황

건축선 후퇴부 공지방치

공지방치(진입공간·주차장)

담장설치하여 사유화

건축선 후퇴부 테라스 설치

## 건축선 후퇴부 테라스 설치

[표 4-29] 업무·주상복합 용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로의 현황 및 문제점 : 위례성대로

위례성대로(백제고분로-가락로) 현황					
도로폭	66m	연장	391m	용도지역	제3종 일반주거
미관지구	일반	지구단위계획	위례성길	가로주용도	공동주택
가구구조	1열	가로방향	동서		

위례성대로 66M

건축선 후퇴부 공지방치

건축선 후퇴부 공지방치

건축선 후퇴부 공지방치

건축선 후퇴부 테라스 설치

가로명	현황	문제점
위례성대로 (백제고분로-가락로)	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동주택과 판매 및 영업시설로 구성된 가로</li> <li>보도와 대지경계선 사이에 가로수를 식재하여 보행자가 건축선 후퇴공간을 보도공간으로 인식하기 어렵고, 보도가 넓어(8m) 이용할 필요성을 못 느낌</li> <li>일부 카페에서 건축선 후퇴부에 테라스 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>건축선 후퇴부를 공지로 방치</li> <li>건축선 후퇴부에 테라스 설치</li> </ul>

[표 4-30] 업무·주상복합 용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로의 현황 및 문제점 : 백제고분로

백제고분로 현황

도로폭	35m	연장	220m	용도지역	일반상업·제3종
미관지구	중심지	지구단위계획	올림픽로	가로주용도	업무·제2종 근린
가구구조	1~2열	가로방향	남북		

건축선 후퇴부 주차장화

건축선 후퇴부 주차장화

건축선 후퇴부 테라스 설치

건축선 후퇴부 테라스 설치

진입로 현황	주차장 및 보도 현황	필지 및 외부공간 현황
차량(지상)	지상주차장 및 주차 출입로	포장마차
차량(지하)	기계주차장	휴식공간
차량(기계)	빌로터리부 주차장	조경식재
차량(빌로터리부)	보도	화가노출
사행(지상)	자연커도로	노출상
사행(빌로터리부)	주차관리	지하계단
		버스정류장
		블라드
		조형물
		일광문
		담장
		개폐식 문 창 단출기
		주차금지
		자전거
		물간 벽체
		쓰레기통
		지 벽
		빌딩사
		도로사선통제
		일조사선통제

가로명	현황	문제점
백제고분로	<ul style="list-style-type: none"> <li>업무시설과 판매·근린생활시설로 구성된 가로</li> <li>1열 필지는 후면부에 주차공간을 조성하나, 2열 필지는 차량진입이 상대적으로 어려워 건축선 후퇴부에 주차공간을 형성하는 빈도 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>건축선 후퇴부를 주차장으로 사용, 테라스 설치</li> </ul>

본 유형에 해당하는 가로 중 위례성대로의 현황을 살펴보면, 보도를 포함한 가로 폭이 66~69m이며 동서방향 가로로, 가로변에 고층의 업무용 건축물과 공동주택(주상복합)이 들어서 있다. 통행량이 적은 편(주말기준 약600/hr)<sup>99)</sup>이나 보도 폭이 8m로 넓게 조성되었으며, 보도와 대지경계선 사이에 설치된 조경 및 블라드로 인해 보도공간과 건축선 후퇴영역이 분리되어 보행자가 보행공간으로 인식하기 어려워 대부분의 공간이 공지로 남겨져 있다. 일부 카페에서는 상업공간을 확장하기 위해 테라스를 설치하고 있다.

- 유형 A-2 : 상업용도로 이루어진 미관지구 지정된 대로

가로변 건축물의 용도가 상업시설로 이루어진 가로로 대표적인 가로는 연세로, 압구정로(2), 능동로가 있다. 상업면적 확보를 위해 건축선 후퇴공간에 테라스 혹은 매대를 설치하고 있으며, 가구가 주로 2열로 구성되어 필지 전면만 도로에 접한 경우 건축선 후퇴공간을 주차장으로 사용하는 빈도가 높다.

본 유형에 해당하는 가로 현황을 살펴보면, 연세로는 폭 4m 보도공간의 1/3이 배전반·노점상 등으로 점유되어 유효 보도폭이 좁고 보행량이 많아(주말기준 약 5,000/hr) 매우 혼잡한 가로이다. 또한 건축물의 건축시기가 달라 미관지구 건축선 후퇴규정이 적용된 건축물과 미적용된 건축물이 혼재함으로 인해 요철형의 공간을 형성하게 되어 보도공간 확장이라는 의미를 가지기 어려우며, 일부 형성된 건축선 후퇴공간에도 매대, 입간판, 테라스 등을 설치할 뿐 아니라 보도공간까지 침해하고 있어 보행자의 불편을 초래한다.

압구정로(2)는 보도를 포함한 가로 폭이 38m이며 동서방향 가로로, 가로변 건축물에 업무 및 상업용도가 입지한다. 2열 필지가 대부분으로, 가로에 직접 접하지 못하는 필지는 건축선 후퇴공간을 주차장으로 사용하고 있다. 또한 압구정로변 지구단위계획에서 설치하도록 한 쌈지형 공개공지는 단순 조경만 설치하는 수준으로 조성되었다.

능동로는 연세로와 유사한 성격을 지니는 대학가 상업가로로 폭 4m 보도의 2/3에 해당하는 면적이 노점상으로 점유되어 유효 보도폭이 상당히 좁으며, 보행량(주말기준 약 3,000/hr) 많은 혼잡한 가로이다. 지형적 원인에 의해 보도공간과 건축선 후퇴공간에 경사면이 형성되어 연속되지 못하고, 대부분의 상가가 계단·경사면을 설치하여 진입공간으로 이용하거나 매대 설치, 물건 적치 공간으로 사용하는 실정이다.

99) 위례성대로, 연세로 및 압구정로의 보행량은 중소기업청(2010), “소상공인진흥원-상권정보 시스템-유동인구현황”, 「상권분석시스템 포털」, <http://sg.seda.or.kr/dragon/sbdc.jsp> 참조.

[표 4-31] 상업용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로의 현황 및 문제점 : 연세로



[표 4-32] 상업용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로의 현황 및 문제점 : 압구정로 (2)

압구정로(2) 현황					
도로폭	30m	연장	385m	용도지역	상업
미관지구	역사문화	지구단위계획	압구정로변	가로주용도	상업
가구구조	2열	가로방향	동서		





건축선 후퇴부의 주차장화



건축선 후퇴부의 주차장화



건축선 후퇴부 매대설치



공개공지 조성 미흡

가로명	현황	문제점
압구정로(2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 소매점, 음식점, 패션상가 등의 다양한 용도 분포</li> <li>· 2열 필지는 건축선 후퇴공간을 주차장으로 이용</li> <li>· 지구단위계획에 의한 삼지형 공지에 주차장 또는 테라스를 설치하거나, 공지를 조성한 경우에도 진입이 불가능한 조경공간 조성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 건축선 후퇴부를 주차장으로 이용</li> <li>· 지구단위계획에 의한 공개공지 조성 미흡</li> </ul>

[표 4-33] 상업용도로 이루어진 미관지구로 지정된 대로의 현황 및 문제점 : 능동로

능동로 현황					
도로폭	35m	연장	201m	용도지역	준주거
미관지구	일반	지구단위계획	화양2지구	가로주용도	상업
가구구조	2열	가로방향	남북		

건축선 후퇴부 매대설치

보도 내 노점상

건축선 후퇴부 진입공간 이용

가로명	현황	문제점
능동로	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 이·미용 관련 소매점이 주로 분포하는 상업가로</li> <li>· 보도부의 2/3에 노점상이 설치되어 유효 보도폭이 좁으며, 보행량 많음(주말기준 약 3,000/hr)</li> <li>· 지형적 원인에 의해 보도공간과 건축선 후퇴공간이 연속되지 못하며, 대부분의 상가가 계단·경사면을 설치하여 진입공간으로 이용, 매대 등을 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 건축선 후퇴부를 상가 진입공간(계단·경사로 등)으로 이용</li> <li>· 건축선 후퇴부에 매대·테라스 설치</li> </ul>

## □ 문제점

- 미관지구 건축선 후퇴부가 보도공간으로서의 역할을 수행하지 못함

보도폭이 충분히 넓고 보행량이 적은 가로의 경우 상당한 면적의 건축선 후퇴공간이 공지로 방치(위례성대로)되고 있으며, 가구가 2열로 조성된 필지는 도로에 접하는 적은 필지는 건축선 후퇴공간에 주차장을 조성(압구정로(2))하는 빈도가 높다.

가로변 건축물 지상층에 음식점 또는 카페와 같은 상업용도가 입지하는 경우, 건축선 후퇴부에 테라스 혹은 매대를 설치하여 상업면적을 확보(연세로, 능동로)하고 있는 실정이다. 지형적 조건에 의해 건축선 후퇴부와 보도부의 높낮이가 다를 경우 공간이 연속되지 못해 보도공간으로 이용되기 어려우며, 계단·경사로 등을 설치하여 상가 혹은 건축물의 진입공간으로 이용(능동로)되게 된다.

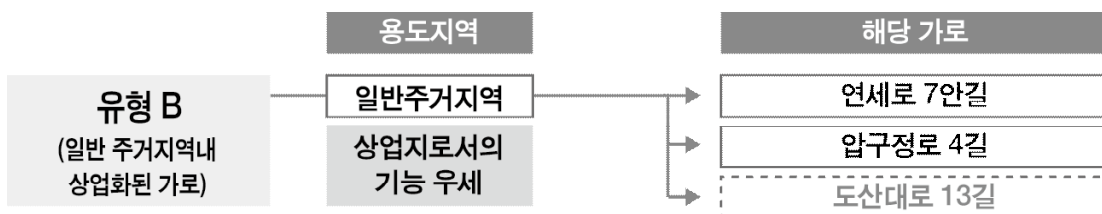
- 지구단위계획에 의한 공개공지 조성 미흡

지구단위계획에 의한 공개공지에 주차장이나 테라스를 설치하거나 진입 불가능한 조경공간을 조성(압구정로)하여 형식적으로 설치 및 운용되고 있다.

## ② 유형 B : (일반주거지역 내) 상업화된 가로

### □ 특성

(일반주거지역 내) 상업화된 가로는 용도지역상 일반주거지역이나 저층부를 중심으로 상업화가 진행되어 주거지로서의 기능보다 상업지의 기능이 더 우세한 가로로, 일반주거지역 내 조성되어 종로 이하 규모의 도로폭(15m 이하)을 지닌다. 조사대상 가로 중 본 유형에 해당하는 가로는 아래 그림과 같다.



[그림 4-20] 일반주거지역 내 상업화된 가로(유형B) 해당가로

[표 4-34] 일반주거지역 내 상업화된 가로의 현황 및 문제점 : 연세로 7안길



[표 4-35] 일반주거지역 내 상업화된 가로의 현황 및 문제점 : 압구정로 4길



## □ 현황

(일반주거지역 내) 상업화된 가로의 대표적인 가로는 연세로 7안길, 압구정로 4길이 있다. 상가의 점도면적을 최대화하기 위해 대지 사이공간에 불법 구조물을 증축하고 있으며, 가로의 향(向)이 동서방향인 경우 건축법의 도로 및 일조사선제한규정에 의해 형태 왜곡현상이 심각하다.

연세로 7안길은 용도지역상 제3종 일반주거지역이나 음식점, 주점, 유흥시설이 주로 입지한 상업가로의 성격을 지닌다. 일조사선제한의 영향으로 건물이 필지 남측으로 배치되고 일부 건축물(5층)에서 계단식의 사선 절제형태가 나타난다. 대지 내부의 잔여공간에 불법 가설물을 설치하고 점포로 사용하여 상가면적을 최대한 확보하고 있다. 현재 보도가 없으며, 보도와 연결한 대지 전면공간에 상점 진출입을 위한 데크와 테라스를 설치하고 입간판 또한 상당수 배치하고 있어 보행저해의 요인이 된다.

압구정로 4길은 제2종 일반주거지역으로 주거 건물이 입지하고 있으나, 저층부를 중심으로 카페와 음식점으로 용도변경이 이루어져 상업화가 진행 중인 가로이다. 도로 폭이 6m인 동서방향 가로로 필지 전면에는 도로사선, 후면에는 일조높이제한 규정의 적용을 받아 건축물 형태 왜곡이 심각한 편이며, 건물 상층부 주거공간에는 계단식으로 후퇴된 발코니 공간에 불법으로 창호를 달아 내부공간을 확장하고 있다. 또한 인접대지와 사이 공간에 아케이드 등의 구조물을 설치하여 카페나 음식점의 내부공간으로 사용하고 있어 상업공간을 최대한 확보하려는 경향을 보인다.

## □ 문제점

- 건축법의 도로 및 일조사선제한 규정에 의한 건축물 형태 왜곡

용도지역 상 일반주거지역이므로 일조사선제한 규정의 적용을 받으며, 가로 규모가 협소한 경우가 많아 도로사선의 영향이 크게 작용한다. 가로 향(向)이 동서방향인 경우 도로사선과 일조사선의 영향을 동시에 받아 건물 상층부에 사선 및 계단형태가 발생하는 건축물 형태왜곡이 심각(압구정로 4길)해진다. 또한 건축물 상층부에 주거가 입지할 경우 전용면적을 확장하기 위해 사선적용을 받아 계단식으로 형성된 발코니 공간에 불법으로 창호를 설치(압구정로 4길)하는 경우가 다수 발생한다.

- 건축물 사이공간을 상업용으로 불법 전용

일조사선제한 규정을 적용받는 주거지역 내 남북방향인 가로는 건축면적을 최대한 확보하기 위해 건축물을 대지 남측으로 배치하게 되므로, 가로에 접하는 면적이 줄어들게 된다. 가로가 상업화됨에 따라 현실 수요에 의해 접도면적을 최대화하기 위해 건축물 사이공간에 불법 구조물을 증축하여 상업용으로 사용하게 된다.

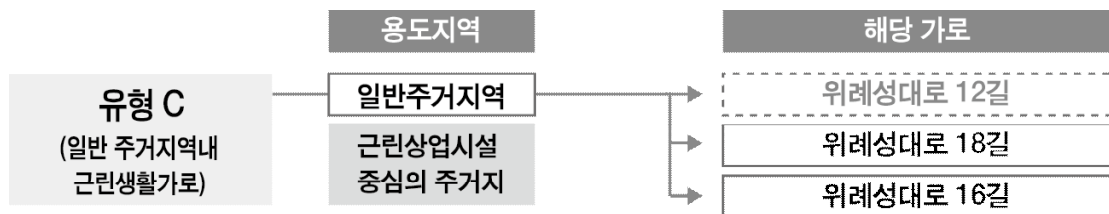
- 가로변 대지 전면공간에 매대·입간판 등을 설치하여 보행공간 침해

가로변 건축물 주 용도가 상업시설로 판축을 위해 보도 혹은 도로변의 일정부분까지 매대와 입간판 등을 설치하거나 상가 진입을 위한 데크를 설치하여 보행공간을 침해하고 있다. 특히 보차분리가 되지 않은 도로에서는 차량에 의해 보행자의 안전까지 위협받고 있어 보행에 상당한 불편을 초래한다.

### ③ 유형 C : (일반주거지역 내) 근린생활가로

#### □ 특성

(일반주거지역 내) 근린생활가로는 도로 폭이 소로 규모(12m 미만)의 가로로, 가로 내부 또는 인근에 공동주택 등의 주거용도 건축물이 일부 입지하고 있으며 건축물 저층부를 중심으로 소매점·음식점·교육시설 등의 일상생활 용도의 근린생활시설이 입지하는 생활 가로의 특성을 지닌다. 조사대상 가로 중 본 유형에 해당하는 가로는 아래 그림과 같다.



[그림 4-21] 일반주거지역 내 근린생활가로(유형C) 해당가로

위례성대로 18길 현황					
도로폭 미관지구 가구구조	8m 일반 2열	연장 지구단위계획 가로방향	226m 방이 제1층 남북	용도지역 가로주용도	제3종 일반주거 단독주택·제1층 근린
<p><b>진입로 현황</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>차량(지상) : 지상주차장 및 주차 출입로</li> <li>차량(지하) : 기계주차장</li> <li>차량(기계) : 엘리베이터부 주차장</li> <li>차량(엘리베이터부) : 보도</li> <li>사행(지상) : 차전도로</li> <li>사행(엘리베이터부) : 주차관리</li> </ul> <p><b>주차장 및 보도 현황</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>주요구체</li> <li>비주거 주택</li> <li>공동주택</li> <li>모퉁이차</li> <li>유식공간</li> <li>조경식재</li> <li>하계노출</li> <li>노점상</li> <li>지하계단</li> <li>가로통</li> <li>배관반</li> <li>실외기</li> <li>신호등</li> <li>해 대</li> <li>버스정류장</li> </ul> <p><b>필자 및 외부공간 현황</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>블록드</li> <li>조형물</li> <li>입면판</li> <li>담장</li> <li>계책서 앞 광</li> <li>무공 인출기</li> <li>방한 용벽 구조물</li> <li>테라스</li> <li>지 역 건물물</li> <li>차전기 주차장</li> <li>주차금지</li> <li>차전기</li> <li>불안 벽치</li> <li>쓰레기통</li> <li>쓰레기 휴게</li> <li>말뚝 나사</li> <li>도로사선명세</li> <li>밀집시설명세</li> </ul>			<p>가로의 주차장화</p> <p>가로의 주차장화</p> <p>일조사선에 의한 형태 왜곡</p>		
<b>가로명</b>			<b>현황</b>		
위례성대로 18길			· 공동주택·단독주택과 근린생활시설이 분포하는 근린생활 가로(저층부에 음식점과 주점이 주로 입지) · 2열로 구성된 가구형태와 일조높이제한 규정에 의해 건물이 최대한 남측으로 배치되고 북측 잔여공간에 주차장을 설치하여 삭막한 경관 형성 일조높이제한 및 도로사선제한 규정에 의해 사선절제 형태 발생		
			<b>문제점</b>		
			· 차량과 보행동선의 혼재로 보행환경 열악  · 도로사선 및 일조제한에 의한 형태왜곡		

위례성대로 16길 현황

도로폭	8m	연장	142m	용도지역	제3종 일반주거
미관지구	일반	지구단위계획	-	가로주용도	교육연구·제2종근린
가구구조	1~2열	가로방향	동서		

가로의 주차장화

가로의 주차장화

형식적인 대지안의 조경 설치

친입로 현황	주차장 및 보도 현황	필지 및 외부공간 현황
<ul style="list-style-type: none"> <li>자랑(지상) ▲</li> <li>자랑(지하) ▼</li> <li>자랑(기계) ▲</li> <li>자랑(일로티하부) ▼</li> <li>사행(지상) ▲</li> <li>사행(일로티하부) ▼</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>자랑주차장 및 주차 출입로</li> <li>기계주차장</li> <li>보도</li> <li>자랑도로</li> <li>주차관리</li> <li>주거구체</li> <li>비주거 주차</li> <li>카주차 무선</li> <li>공동주차</li> <li>노출상</li> <li>주거관리</li> <li>포장마차</li> <li>배전고</li> <li>조양식재</li> <li>허가노출</li> <li>노출상</li> <li>해 대</li> <li>지하계단</li> <li>버스정류장</li> <li>가로용</li> <li>배전고</li> <li>조양식재</li> <li>실외기</li> <li>신호등</li> <li>개폐식 양봉</li> <li>무공</li> <li>인출기</li> <li>화단 축조 구조물</li> <li>제라스</li> <li>직 역 산물창</li> <li>주차지</li> <li>자랑지</li> <li>물전 적지</li> <li>제라스</li> <li>쓰레기통</li> <li>보통</li> <li>일로티 하부</li> <li>도로사선물체</li> <li>일로티하부</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>필지 및 외부공간 현황</li> <li>필지 축조 구조물</li> <li>제라스</li> <li>직 역 산물창</li> <li>주차지</li> <li>자랑지</li> <li>물전 적지</li> <li>제라스</li> <li>쓰레기통</li> <li>보통</li> <li>일로티 하부</li> <li>도로사선물체</li> <li>일로티하부</li> </ul>

가로명	현황	문제점
위례성대로 16길	<ul style="list-style-type: none"> <li>주택과 교육시설·음식점 등이 입지한 근린생활가로</li> <li>1열의 간선도로에 면한 가구는 필지후면, 2열 가구는 도로에 접하는 필지전면에 주차공간을 형성하여 가로양측이 주차장화</li> <li>필지 규모가 조경 설치 의무 면적인 500m<sup>2</sup> 이상에 해당하는 대지는 자투리공간에 형식적인 조경 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>가로의 주차장화</li> <li>형식적인 대지안의 조경 설치</li> </ul>

## □ 현황

(일반주거지역 내) 근린생활가로는 건축법 일조높이제한의 영향에 의해 건축물의 배치가 결정되며, 잔여 공간에 주차장을 형성하여 삭막한 가로경관을 형성하게 된다. 보도가 설치되지 않은 경우가 다수이며 주차장으로 진출입하는 차량에 의해 보행공간의 안전성이 침해된다. 주거에 비해 근린생활시설의 입지비율이 높아 가로가 활력이 있으나 일부 용도는 주거기능을 침해할 우려가 있다.

위례성대로 18길은 공동주택·단독주택과 근린생활시설이 분포하는 근린생활 가로로 저층부에 음식점과 주점이 주로 입지하고 있다. 2열로 구성된 가구형태와 일조높이제한 규정에 의해 건물이 최대한 남측으로 배치되고 북측 잔여공간에 주차장을 설치하여 삭막한 가로경관을 형성하고 있다. 또한 건축법의 일조높이제한 및 도로사선제한 규정에 의해 건축물이 사선으로 절제되는 등 형태가 왜곡되고 있다.

위례성대로 16길은 가로의 우측면은 1열의 간선도로에 면해 필지 후면에 주차장을 조성하고 좌측면은 2열 가구로 도로에 접하는 필지전면에 주차공간을 형성하여, 가로양측이 주차장으로 조성된 삭막한 가로경관을 형성하고 있다. 필지 규모가 조경 설치 의무 면적에 해당하는 대지는 자투리공간에 형식적인 조경을 설치하고 있는 실정이다.

## □ 문제점

- 가로의 주차장화로 인한 가로의 연속성 저해 및 보행공간 침해

가로의 물리적 구조(가구구조(2열)·방향(남북))와 일조제한 규정으로 인해 건물이 최대한 남측으로 배치되고 북측 잔여공간에 주차장을 설치하여, 진출입 차량에 의해 가로의 연속성이 저해되며 보행공간의 침해가 발생한다. 또한 다세대 필로티 건축물에 의해 가로가 차량 공간으로 변화하고 근린생활용도를 상실하여 삭막한 가로경관을 형성하고 있다.

- 형식적인 대지안의 조경 설치

현재 건축법 규정에서는 대지 면적을 기준(20m<sup>2</sup> 이상)으로 조경공간 조성 여부가 결정되어 동일가로 내에서도 설치 여부가 달라지며, 대부분의 필지에서 조경공간을 대지후면 또는 건축물 사이공간과 같은 자투리 공간에 형식적으로 조성하고 있어 제도 도입 취지와 달리 가로환경 개선과 같은 공공성 향상에 기여하는 바가 적다. 또한 조성 후에도 관리가 미흡하여 실외기 및 쓰레기 등을 적치하는 경우가 다수이다.

#### 4. 소결

각 가로 유형별로 문제점을 공간적 범위에 따라 건축물, 필지내 외부공간, 공공공간 별로 살펴보면 다음 그림과 같이 구분할 수 있다. 필지내 외부공간은 건축선 후퇴부를 포함한 전면과 측면공간이 해당하며 공공공간은 도로 및 보도를 포함한다.



[그림 4-22] 가로환경 문제의 공간적 구분

- 미관지구로 지정된 대로에서는 건축선 후퇴공간과 공공공간의 공공성 확보와 가로환경 증진에 기여 미흡

미관지구로 지정된 대로(유형 A)는 도로 규모가 대로변 이상의 가로이므로 도로 및 일조사선제한에 의한 영향을 거의 받지 않아 규제가 건축물 형태에 미치는 영향은 미미하다. 필지내 외부공간의 경우, 미관지구 규제에 의해 필지 전면공간에서 건축선 후퇴공간이 조성되는데 업무 및 주상복합용으로 이루어진 가로(유형 A-1)에서는 이들 공간 대부분이 공지로 방치되고 있으며, 상업용으로 이루어진 가로(유형 A-2)에서는 테라스 및 매대를 설치하거나 주차장으로 이용하고 있어 보행공간 확장이라는 공공성 증진 목적에 부합하지 못하는 실정이다. 공공공간의 경우 유형 A-1에서는 보도 폭이 넓게 조성되고 관리가 양호한 편이나, 일부 지구단위계획에 의한 공개공지는 조성되지 않거나 조경공간만 일부 설치하는 등 관리와 조성이 미흡하다. 유형 A-2에서는 상점의 매대나 입간판이 보도공간까지 점유하여 보행공간을 침해하는 경우가 다수 발생한다.






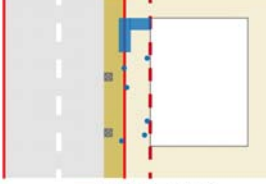


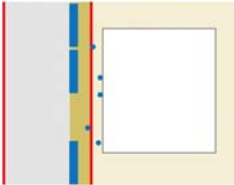
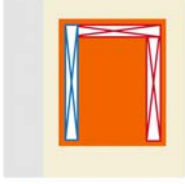
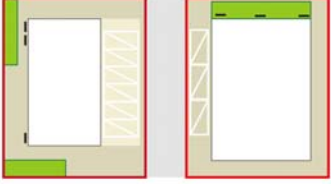

- (일반주거지역 내) 상업화된 가로에서는 도로 폭과 향에 따라 건축물 형태가 영향을 받으며 현실수요를 반영한 상업영역 확장목적의 불법행위 발생

(일반주거지역 내) 상업화된 가로(유형 B)는 용도지역상 일반주거지역에 위치하며 도로 폭이 소로 규모이므로 건축법에 의한 도로 및 일조사선규제가 건축물 형태에 미치는 영향이 크다. 필지내 측면공간에서는 가로 상권이 확장됨에 따라 가로 접도면적을 확보하

기 위해 상업용도의 불법가설물을 설치하여 가로 경관을 해치게 된다. 노점상과 입간판 등의 시설물이 공공공간인 보도공간까지 침해하여 보행의 불편을 초래한다.

- (일반주거지역 내) 근린생활가로에서는 필지구조와 주거유형에 따라 가로가 주차장화되어 삭막한 경관 형성

(일반주거지역 내) 근린생활가로(유형 C)는 유형 B와 마찬가지로 일반주거지역에 위치한 소로규모의 가로로 건축물 형태를 조성하는데 있어서 도로 및 일조사선규제의 영향이 크다. 주거에 비해 근린생활시설의 입지비율이 높아 가로가 활력이 있으나 일부 용도는 주거기능을 침해할 우려가 있다. 필지 구조와 주거유형(필로티 다세대)에 따라 가로 양측에 주차장이 조성되기도 하여, 근린시설을 이용하는 보행자의 안전성을 위협하고 있으며 삭막한 가로 경관을 형성하는 주요 원인이 된다. 공공공간에서는 보도가 없는 가로가 다수로 안전한 보행공간의 확보가 필요하다.

유형	건축물	필지내 외부공간	공공공간
A-1		 ■ 공지 ■ 테라스 □ 주차	
	건축물 형태왜곡 거의 없음	건축선 후퇴공간이 공지·테라스·주차장으로 이용	조경·공개공지 가로환경 기여 미흡
A-2		 ■ 매대 ■ 진입공간 ■ 테라스 □ 주차 - 실외기	 ■ 매대 ● 입간판
	건축물 형태왜곡 거의 없음	건축선 후퇴공간을 상가 테라스·주차공간으로 사용	상가 입간판 보도공간 침해
B	 ■ 도로사선 절제 ■ 일조사선 절제	 ■ 불법가설물 □ 주차 ■ 조경 - 실외기	 ■ 노점상 ● 입간판
	도로폭 및 향에 따라 건축물 사선제한 영향	측면공간에 불법 가설물 설치	노점상 및 입간판으로 보행 방해
C	 ■ 도로사선 절제 ■ 일조사선 절제	 □ 주차 ■ 조경 - 실외기	
	도로폭 및 향에 따라 건축물 사선제한 영향	가로의 주차장화	보도 없는 가로 다수

[그림 4-23] 공간범위에 따른 유형별 문제점

## 제5장 특별가로구역 실효성 검증 및 향후 운영방안 제시

1. 가로단위 공간관리 원칙
2. 문제유형별 개선방향(안)
3. 제도 실효성 검증을 위한 시뮬레이션
4. 시뮬레이션 결과 요약
5. 특별가로구역 운영방안 제시

### 1. 가로단위 공간관리 원칙

#### 1) 문제유형별 맞춤형 공간관리 : 가로특성별 개선방향 설정

3장 제도 및 사업 분석에서 밝힌 바와 같이 우리나라에는 다양한 유형별·장소별 지구적 공간관리 수단이 도입되었음에도 불구하고 구역 지정이 광범위하게 이루어지고 세부 구역별 차별성이 미약하여 지역 수요를 반영하는 데에 한계가 있다는 문제들이 제기되어 왔다. 본 연구에서는 4장 실태조사를 통해 가로 특성에 따라 공간관리 문제들이 유형화됨을 확인하였으며, 각 유형별로 현황과 문제점을 분석하였다. 건축법 개정 국회제출안(2013.01.18.)에서는 특별가로구역으로 지정·신청하기 위해서 구역의 지정 목적 및 필요성 등을 명시하도록 규정하고 있으며(「건축법」 제77조의2), 가로환경의 현황과 문제점을 바탕으로 개선방향을 설정할 것이 요구된다.

가로환경의 현황과 문제점은 공간 범위 상으로는 건축물, 필지 내 외부공간, 공공공간, 관련 주체 측면에서는 공공과 민간 등으로 구분되는데, 유형별로 문제의 원인(제도 측면, 계획 측면, 관리 측면 등)을 면밀하게 파악하고 이를 해결하는 방향으로 개선방향을 설정해야 할 것이다. 미관 향상 등 특정 목적에 따라 광범위한 지구를 지정하고 일률적인 행위제한 규정을 적용하는 용도지구나 일단의 지역에 대해 건축물 규모나 배치에 대한 하향적(top-down) 기준을 적용하는 지구단위계획과 달리 특별가로구역은 가로 특성이나 용

도 분포 상 공통적인 성격을 갖는 가로 단위에서 맞춤형 환경 개선 방안을 모색하는 제도이다. 따라서, 가로 단위에서 환경 개선을 위한 기본 방향을 설정하고 지역 주민들의 공감대를 형성하는 과정이 필수적이다.

## 2) 가로단위 공간관리 규칙 수립 : 가이드라인 제시

건축물을 건축하려는 자가 대지의 일부를 공공시설 또는 기반시설 부지로 제공하거나 공공시설 등을 설치하여 제공하는 경우에 인센티브 개념으로 건폐율·용적률·높이제한 등을 완화 적용하는<sup>100)</sup> 지구단위계획과 달리 특별가로구역에서는 지역 특성에 따른 건축기준의 배제 또는 완화가 가능하다. 특별가로구역 지정을 위해서는 이들 건축기준 배제·완화에 대한 타당성이 충분히 설명되어야 하며, 이 때 기준의 배제·완화는 공공성 확보를 전제로 이루어질 때 설득력을 얻을 수 있을 것이다. 특별가로구역 지정 신청시 가로 특성을 고려한 특별가로구역 ‘통합관리계획(가칭)’을 수립하도록 하여 가로에 면한 필지 내 외부공간(전면·측면공간)에 대한 약속을 정하고 건축기준 배제·완화 항목을 구체적으로 규정하도록 제도화하는 것이 필요하다.






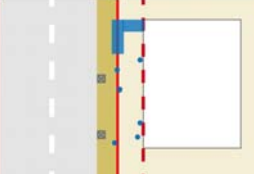

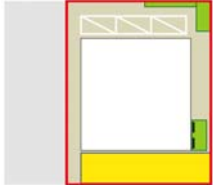
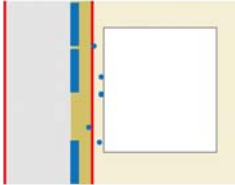

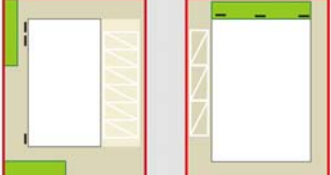

## 3) 가로의 미래상 제시 : 민간부문의 자발적 참여 유도

특별가로구역이 일회성 사업인 가로환경정비사업과 다른 점은 가로변 대지의 건축행위에 작동하는 제도라는 점이다. 가로환경정비사업은 주로 공공의 영역에 속하는 보도 포장이나 시설물 정비 등에 초점이 맞춰져서 진행된 반면, 특별가로구역에서는 민간 영역에 속하는 가로변 대지에서의 건축 행위를 유도함으로써 가로의 미래상을 실현하고자 한다. 지구단위계획에서는 용도·규모를 규제하고 건축선 등을 지정하여 대상 지역의 건축행위를 제어하는 것을 목적으로 하는 데에 반해, 특별가로구역에서는 가로의 미래상을 제시하고 건축기준의 배제 또는 완화를 통해 자발적인 신축 또는 리모델링을 유도하고자 한다. 제도 실효성을 검증하기 위해 시뮬레이션에서는 건축행위 전·후의 용적률 비교를 실시하여 현실에서의 작동 가능성을 검토하고자 하였다.

---

100) 「지구단위계획수립지침」 참조.

## 2. 문제유형별 개선방향

유형	건축물	필지내 외부공간	공공공간
A-1 가로환경 개선			
	건축물 형태왜곡 없음	건축선 후퇴공간이 공지·테라스·주차장으로 이용	조경·공개공지 가로환경 기여 미흡
	>>> 건축선 후퇴부 공간 통합계획 + 조경·공개공지 등 필지단위 기준 배제·완화		
A-2 가로 활성화			
	건축물 형태왜곡 거의 없음	건축선 후퇴공간을 상가 테라스·주차공간으로 사용	상가 입간판 보도공간 침해
	>>> 건축선 후퇴부 공간 통합계획/건축물 부속시설물 관리 + 조경·공개공지 등 필지단위 기준 배제·완화		
B 보행환경 개선 + 가로 활성화			
	도로폭 및 향에 따라 건축물 사선제한 영향	측면공간에 불법 가설물 설치	노점상 및 입간판으로 보행 방해
	>>> 건축선 지정을 통한 보행공간 확보/건축물 부속시설물 관리 + 도로·일조사선 완화로 건축계획 합리화/건폐율 완화로 저층부 공간 효율적 이용		
C 주거환경 보호 + 보행환경 개선			
	도로폭 및 향에 따라 건축물 사선제한 영향	가로의 주차장화	보도 없는 가로 다수
	>>> 건축선 지정을 통한 보행공간 확보/주거침해 용도 규제 + 도로·일조사선 완화로 건축계획 합리화/건폐율 완화로 저층부 공간 효율적 이용		

[그림 5-1] 문제유형별 개선방향 설정

### 3. 제도 실효성 검증을 위한 시뮬레이션<sup>101)</sup>

#### 1) 시뮬레이션 개요

##### ① 시뮬레이션 목적

가로환경 현황 분석에 따라 도출한 문제유형별로 공간관리 개선방향을 제시하고 실제 대지에의 적용 가능성을 시뮬레이션함으로써 제도의 실효성을 검증하고자 하였다. 도시계획 및 건축규제는 개별 필지 내에서 민간 개발 수요에 대한 규제법의 성격을 가지며, 신설 제도가 충분한 실효성 검증을 거치지 않고 시행될 경우 현실에서 작동하지 않거나 법을 오용·악용하여 건축과 도시환경을 악화시키는 결과를 초래할 수 있다. 따라서 실제 대지에서 도시계획 및 건축기준 적용 현황, 도시건축규제 내에서의 사업성 확보, 도시규제와 민간 수요를 종합적으로 고려하여 제도 적용 실효성을 검증하고자 하였다.

##### ② 시뮬레이션 대상지 선정

시뮬레이션 대상지는 가로환경 분석 결과를 바탕으로 각 유형을 대표할 수 있는 대표 사례를 선정하여 진행하였다. 유형별 시뮬레이션 대상 가로는 아래 표와 같다.

[표 5-1] 특별가로구역 실효성 검증 시뮬레이션 대상 가로

유형	대상 가로	지역 지구	
미관도로 (대로)	방이동 백제고분로	·일반상업지역 /제3종 일반주거지역 ·중심지 미관지구	·(상) 60%/800% ·(주) 50%/250%
		·올림픽로/위례성길 제1종 지구단위계획 구역	·(올) 60%/800%/100M이하 ·(위) 50%/250%/80M이하
	창천동 연세로 (남북방향)	·제3종 일반주거지역 ·중심지 미관지구	·50%/250% ·대지안의 공지 ·대지안의 조경
		·신촌지구 제1종 지구단위계획 구역	·50%/250%/40M이하 ·사선제한 배제 ·주차장 설치기준 완화구역
상업가로	창천동 연세로 7안길 (남북방향)	·제2종/제3종 일반주거지역	·(2종) 60%/200% ·(3종) 50%/250% ·대지안의 공지 ·대지안의 조경
		·신촌지구 제1종 지구단위계획 구역	·(2종) 60%/200%/30M이하 ·(3종) 50%/250%/40M이하 ·사선제한 배제

101) 특별가로구역 실효성 검증을 위한 시뮬레이션은 (주)스페이스덴 건축사사무소(책임:박홍근 대표)와 공동으로 수행하였다.

유형	대상 가로	지역 지구	
근린생활 가로	신사동 압구정로 4길 (동서방향)	·제2종 일반주거지역	·60%/200% ·정북일조에 의한 높이제한 ·도로사선에 의한 높이제한
	방이동 위례성대로 18길 (남북방향)	·제2종/제3종 일반주거지역 ·일반 미관지구	·(2종) 60%/200% ·(3종) 50%/250%
		·방이 제1종 지구단위계획 구역	·(2종) 60%/200%/25M이하 ·(3종) 50%/250%/25M이하 ·정북일조에 의한 높이제한

### ③ 시뮬레이션 주요 내용

#### □ 가로환경 현황 파악

대상 지역의 도시계획 및 건축물 일반 현황 및 저층부 공간구성 현황을 파악하여 문제점을 도출한다.

#### □ 기존 제도(사업) 적용 효과 분석

대상 가로 건축 행위에 대한 일반적·지구적 규제 적용 현황을 파악하여 현행 규제에 의한 가상 외피(envelope)와 배치(siting) 시뮬레이션을 시행한다. 일반적 규제는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」과 「건축법」, 지구적 규제(사업)은 미관지구와 지구단위계획을 포함한다. 이들 제도 외에 대중교통전용지구, 리모델링활성화구역 등 연계 가능한 제도를 검토한다.

#### □ 특별가로구역 제도 실효성 검증

문제유형별로 현황 진단에 근거하여 개선방향을 설정하고 공공성 확보를 위한 계획 내용과 특례(건축기준 배제·완화) 적용 기준을 수립하고, 설정한 원칙에 근거하여 일어날 수 있는 신축 및 증축 규모를 시뮬레이션한다. 기존 건축물 현황, 현행 일반적 규제 및 지구단위계획 하에서 가능한 건축계획을 비교 검토하여 허용 용적률 달성 가능성, 가로환경 변화 가능성 등을 검토한다.

#### □ 제도적 측면에서의 작동 가능성 검토

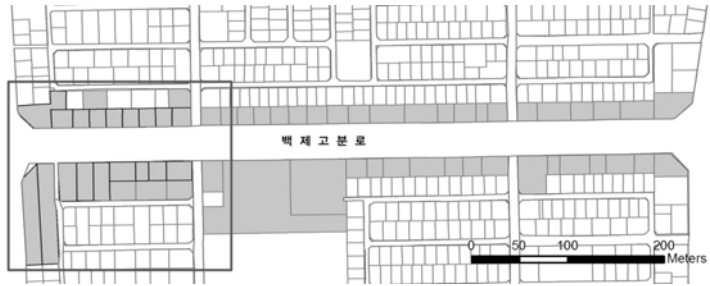
도시계획체계 내에서의 작동가능성, 도시계획 및 건축기준의 규제 취지와와의 정합성, 지구단위계획 등 관련 계획과의 차별성, 기타 기성시가지 공간관리 제도와와의 연계 가능성을 검토한다.

## 2) 시뮬레이션 1 -1 : 유형 A(미관도로) - 방이동 백제고분로

### ① 시뮬레이션 대상지 개요

방이동 백제고분로는 서울시 송파구 잠실종합운동장에서 올림픽공원 남4문사거리까지 5.2km에 이르는 간선도로이다. 이 중 방이동 지역에 속하는 도로구간은 약 690m, 가로변 건축물 주용도는 근린생활시설과 업무시설이다. 가로변 필지구조는 기본적으로 2열 가구이지만 합필 개발로 인해 1열로 변화한 부분이 있으며, 가로 서측 중간 부분에는 방이공원, 주민센터, 방이중학교 등이 입지한 대규모 필지가 존재한다. 물리적 환경 변화에 대한 시뮬레이션은 1,2열 가구구조의 성격을 동시에 검토할 수 있는, 가로 북측 36개 필지를 대상으로 진행하였다.

[표 5-2] 방이동 백제고분로 시뮬레이션 대상지 개요

범위	17,000m <sup>2</sup>	
도로구간	전체(방이동)	690m
	시뮬레이션	220m
도로폭	35m(양측보도:5m)	
필지수	36개	
용도지역	일반상업지역 제3종 일반주거지역	
용도지구	중심지미관지구	
지구단위 계획	올림픽로 제1종 위례성길 제1종	

### ② 대상지 가로환경 현황

대상지는 백제고분로를 사이에 두고 2009년에 수립된 ‘위례성길 제1종 지구단위계획(3종 일반주거지역)’과 같은 해에 수립된 ‘올림픽로 제1종 지구단위계획구역(일반상업지역)’이 접해 있다. 일반상업지역인 가로 서측 가구는 가로변-이면도로 필지들에 대한 공동개발로 대규모 건축물이 입지한 반면, 동측에는 지구단위계획에서 공동개발을 의무 또는 권장 사항으로 규정하고 있음에도 불구하고 공동개발이 이루어지지 않아 2열 가구구조가 유지되고 있다. 가로 양측으로 폭 5m의 보도가 조성되어 있으며 미관지구 건축선이 지정되어 건축물들은 대지경계선에서 3m 후퇴되어 있다. 5m의 보도가 이미 확보되어 있기 때문에 건축선 후퇴부 공간은 빈 공간으로 남아있는 경우가 많고 불법 주차가 이루어지거나 카페 등의 테라스 공간으로 활용되고 있다. 대지 면적이 200m<sup>2</sup>이상인 경우 건축법에 따라 적용되는 조정공간은 주로 건축물 측면 이격공간에 조성되고 있다.



[그림 5-2] 방이동 백제고분로 기존 건축물 배치 현황

### ③ 현행 도시건축규제 적용 현황

일반적 규제와 지구단위계획규제 모두 20m이상의 넓은 도로에 면해 있어서 도로 및 일조 높이제한으로부터 자유롭기 때문에 6m폭의 이면도로에 접한 건축물을 제외하면 허용 용적률을 달성하는 데에도 무리가 없다. 대지안의 조정 규정에 의한 조경은 현재와 같이 건축물 측면공간에 주로 배치된다.

[표 5-3] 방이동 백제고분로 현행 도시건축규제(일반적규제-지구단위계획) 적용시 건축물 배치안

일반적규제 하에서의 건축물 배치안		지구단위계획규제 하에서의 건축물 배치안	
제3종일반주거지역(동측)	건폐율50%,용적률250%	위례성길 (동측)	건폐율50%,용적률250%,80m이하
일반상업지역(서측)	건폐율60%,용적률800%	울림픽로 (서측)	건폐율60%,용적률800%,100m이하

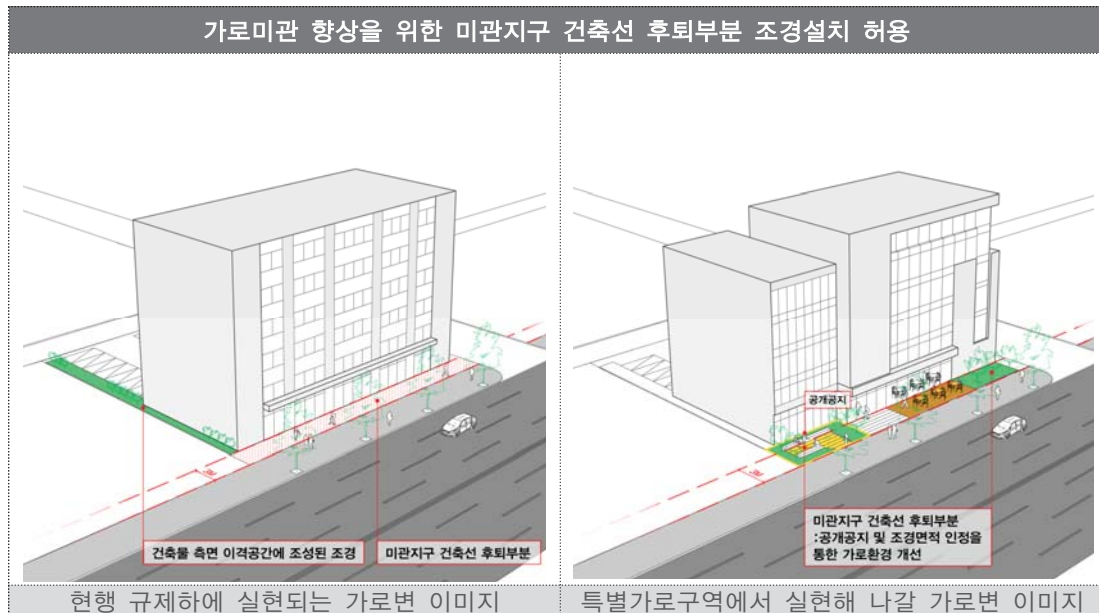
#### ④ 특별가로구역 제도 적용 방향

##### □ 문제점

대상 가로에는 5m 보도가 확보되어 있기 때문에 미관지구 건축선 후퇴 공간은 공지로 남아있거나 주차장 또는 테라스 등의 상업 용도로 이용되며, 보행공간 확충 효과는 기대할 수 없고 오히려 보행 환경을 악화시키는 요인이 되고 있다. 개별 대지 단위로 조경 공간 또는 공개공지가 조성되고 있으나, 측면 이격공간이나 건축물 후면에 최소한의 기준으로 설치되고 있어서 가로환경 개선에는 기여하지 못하고 있다. 특히 백제고분로는 용도 지역 구분(일반상업지역과 제3종 일반주거지역)의 경계로서 가로 양측에 서로 다른 지구 단위계획이 수립되어 있어서 가로 단위의 통합적인 공간 관리에 한계가 있는 상황이다.

##### □ 기본 방향

미관지구로 지정된 대로에 대해서는 가로환경 향상에 기여하지 못하고 있는 건축선 후퇴공간을 조경, 휴게, 상업 공간 등으로 활용하여 가로 활성화를 통해 공공성을 확보할 수 있을 것이다. 특별가로구역을 지정하고 건축선 후퇴공간의 조성 및 관리에 대한 통합 계획에 근거하여 건축선 후퇴부에 조경 공간을 대지안의 조경 규정에 따른 조경 면적으로 인정하면 가로 녹화 및 가로환경 향상 효과를 얻을 수 있을 것으로 예상된다.



[그림 5-3] 방이동 백제고분로 특별가로구역 적용 전후의 가로변 이미지 개념도

## □ 특별가로구역 제도 적용을 위한 기본 원칙 설정

특별가로구역 제도 적용의 기본 전제로 미관지구 건축선 후퇴공간 조성 및 관리규정의 예외조항을 활용한다. 미관지구 후퇴공간에 대한 통합 계획을 수립하여 제출하고 도시계획위원회의 심의를 거치는 경우에 한하여 건축선 후퇴공간에 공개공지 및 조경공간 설치를 인정하도록 하여, 개별 필지로 적용되는 대지의 조경 등의 건축기준을 완화하거나 배제하여 가로변 공적공간의 연속성을 확보한다.

[표 5-4] 방이동 백제고분로 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과

공공성 확보	배제 조항		특례적용 사유
·미관지구 건축선 후퇴공간 조성 및 관리에 대한 통합계획 수립을 통한 가로변 공적공간의 연속성 확보	제42조	대지안의 조경	·조경 설치의 합리화
	제55조	건축물의 건폐율	·저층부 이용 활성화
	제58조	대지안의 공지	·맞벽건축 허용/용도별 기준 합리화
	제60조	건축물의 높이 제한	-
	제61조	일조 등 높이 제한	-
제도연계	·미관지구 건축선 후퇴부 관리 규정 예외 조항 활용(허가권자가 보행자의 편의 또는 가로미관 향상을 위하여 공간이용계획을 수립하여 해당 도시계획위원회의 심의를 거친 때 설치가능 <서울시 도시계획조례, 2008.7.30. 개정>)		
기대효과	·(대지안의조경)미관지구 건축선 후퇴부분에 조경 설치를 통하여 가로환경 개선 ·(건폐율)저층부 불법 점유를 방지하고 효율적 건축 유도 ·(대지안의공지)건축물 용도에 따라 공지폭이 적용되는 현행 법규와 달리 가로환경을 고려하여 유연한 건축계획 가능		

## ⑤ 특별가로구역 제도 적용 효과

미관지구의 건축선 후퇴부 관리규정의 예외를 적용하여 대지안의 조경 설치 기준을 완화하고 가로변 조경 설치를 유도함으로써 건축물 사이공간 등 시각적으로 보이지 않는 의미 없는 조경 설치를 지양하고, 통합계획을 수립함으로써 가로변 공적공간의 연속성을 확보할 수 있어 가로환경 개선에 기여할 수 있음을 확인 하였다. 이는 공개공지 기준도 함께 적용할 경우 효과는 더욱 높아질 것으로 기대된다. 기존에 가로 양측으로 별개로 지구단위계획이 지정되어 관리되던 것에서 가로를 중심으로 한 통합적인 공간관리가 가능할 것으로 기대된다. 현재 지구단위계획에서 과도하게 지정된 공동개발을 특별가로구역으로 지정하여 토지 등소유자의 의견 청취를 통해 해제하도록 하고, 일부 영세한 필지에 한하

여 소유자들의 동의하에 공동개발을 인정하여 개별 필지를 유지하는 개발과 관리가 가능할 것으로 기대된다.

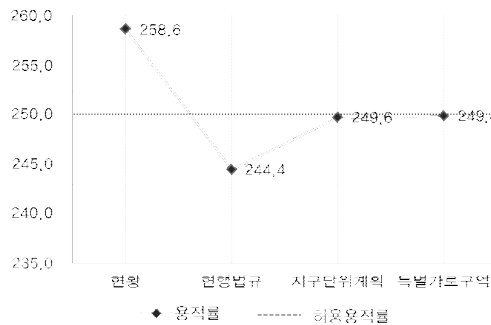


## □ 방이동 백제고분로 특별가로구역 적용 전·후 건축물 규모 비교

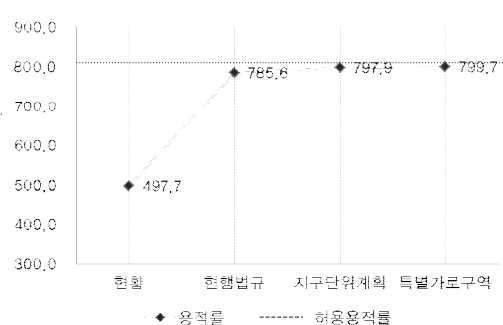
[표 5-6] 방이동 백제고분로 특별가로구역 제도 적용 전후 건축 규모 비교

필지		현황			현행법규			지구단위계획			특별가로구역		
방이동 (번지)		대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)
가 로 동 측	180-7	1,035.6	42.3	314.0	1,035.6	45.6	242.9	1,464.1	40.8	249.7	1,035.6	40.4	249.3
	180-6	428.5	60.4	393.3	428.5	49.0	249.8				428.5	58.3	250.0
	180-5	330.6	58.8	299.7	330.6	45.3	249.7				330.6	52.7	249.8
	180-4	811.8	54.4	289.9	330.6	37.8	249.8	1,479.2	38.4	249.1	661.3	51.8	249.9
	180-16				481.2	49.9	248.9						
	180-15	336.8	53.4	195.7	336.8	49.6	194.7				481.2	52.7	249.9
	180-3	330.7	59.2	294.8	330.7	37.8	249.7	1,142.8	49.9	249.1	336.8	52.4	249.9
	180-2	330.8	47.2	287.0	330.8	45.3	249.9				330.8	55.9	249.7
	180-17	481.3	주차장	주차장	481.3	49.9	248.8				481.3	52.7	249.2
	180-1	330.7	52.5	88.2	330.7	45.3	250.0	811.9	50.0	249.1	330.7	55.9	249.8
	180-18	481.2	53.8	252.1	481.2	49.9	248.9				481.2	52.7	249.9
	180-25	1,418.0	43.9	171.2	1,418.0	44.9	249.9	1,418.0	44.9	249.1	1,418.0	49.8	249.9
	180-26												
	180												
	180-19												
		평균		52.6	258.6		46.1	244.4		44.8	249.6		52.3
가 로 서 측	51-11	727.4	58.7	878.0	727.4	59.4	799.8	727.4	59.4	799.8	727.4	51.6	799.5
	51-10	694.8	48.1	71.1	694.8	59.6	799.8	649.8	59.6	799.8	1,356.0	57.9	799.3
	51	661.2	31.0	155.0	661.2	59.9	799.9	661.2	59.9	799.9			
	51-1 51-8	1,055.9	60.0	309.4	1,055.9	55.8	786.8	1,055.9	55.8	799.9	1,055.9	55.8	799.9
	51-2	1,260.2	44.1	609.6	1,260.2	56.9	799.8	1,260.2	56.9	799.8	1,260.2	56.9	799.9
	51-3												
	51-7												
	51-6	1,039.7	59.6	962.9	1,039.7	53.7	727.6	1,039.7	53.7	788.4	1,039.7	53.7	799.9
	51-5 51-4												
		평균		50.2	497.7		57.6	785.6		57.6	797.9		55.2

2003년 이전에 신축한 건물의 3종일반주거지역 법적용적률 : 300%



[그림 5-4] 방이동 백제고분로 동측(180번지)  
특별가로구역 적용 전후 용적률 변화



[그림 5-5] 방이동 백제고분로 서측(150번지)  
특별가로구역 적용 전후 용적률 변화


### 3) 시뮬레이션 1-2 : 유형 A(상업가로) - 창천동 연세로

#### ① 시뮬레이션 대상지 개요

폭 20m인 연세로는 용도지역상으로 일반주거지역에 속해 있으나 가로변 건축물에 입지한 용도의 대부분은 상업시설로 상업가로의 성격을 지닌다. 지하철 2호선 신촌역과 연세대학교 정문을 잇는 도로로서 유동인구가 많은 지역이며, 건축물의 규모는 2~7층으로 대부분이 1980~90년대에 지어져서 노후한 상태이다. 가로변 필지구조는 기본적으로 1열구조이나 남측으로 내려갈수록 2열 또는 3열 이상의 다열 구조를 형성하고 있으며, 남북방향 가로로 남동방향의 공간확보에 유리하도록 앞너비에 비해 안길이가 긴 획지를 조성하였다.

[표 5-7] 창천동 연세로 시뮬레이션 대상지 개요

범위	약 10,710 m <sup>2</sup>	
도로구간	전체	500m
	시뮬레이션	200m
도로폭	20m(양측보도:4m)	
필지수	42개	
용도지역	제3종 일반주거지역	
용도지구	중심지 미관지구	
지구단위 계획	신촌지구일대 지구단위계획	
관련계획	대중교통 전용지구(예정)	



#### ② 대상지 가로환경 현황

연세로는 제3종 일반주거지역이나 가로변 건축물의 주용도는 근린생활시설 68%(총 55동 건물 중 37동), 판매 및 영업시설 27%, 업무시설 5%로서 상업가로의 성격을 갖는다. 대지 규모는 가로의 50%(전체 42개 필지 중 21개)가 300m<sup>2</sup> 미만으로 중·소형필지가 밀집한 지역이다. 대상지 건축물의 평균 건폐율은 63.67%, 용적률은 252.08%로 제3종 일반주거지역의 법정상한치인 건폐율 50% 이하, 용적률 250% 이하를 웃도는 수치로, 이는 2000년에 종세분화가 본격적으로 시행되면서 서울시 도시계획조례상 일반주거지역의 법적 건폐율과 용적률 기준이 하향조정 되었으며<sup>102)</sup> 대상지 가로변 건축물은 대부분이 1980~90년대에 건축되었기 때문으로 추정할 수 있다.

102) 2000년 도시계획법 및 건축법 개정에서 건축법에 규정되어 있는 지역·지구안의 건축제한·건폐율 및 용적률에 관한 사항을 도시계획법으로 이관하였으며, 서울시 도시계획조례 제정(2000.7.15) 당시 건폐율 기준을 일반주거지역에 동일하게 적용되던 종전 60%에서 제3종 일반주거지역은 50%로, 용적률 기준은 제3종 일반주거지역을 400%에서 250%로 변경하였다.

보행량은 주말기준으로 약 5,000/hr<sup>103)</sup>인 유동인구가 많은 가로임에도 불구하고 4m 보도공간의 많은 부분이 배전반·노점상 등으로 점유되어, 유효 보도폭이 약 2~3m로 좁아 매우 혼잡한 지역이다. 또한 건축물의 건축시기가 달라 미관지구 3m 건축선 후퇴 규정이 적용된 건물과 미적용된 건물이 혼재하며 건축선을 후퇴한 공간에도 상업면적 확보를 위해 건축선 후퇴공간에도 매대, 입간판, 테라스 등을 설치하여 보행 환경이 열악하다. 또한 1열 가구 이면의 세가로는 도로의 역할을 수행하기보다 주차공간과 쓰레기 적치 공간으로 이용되고 있다.



[그림 5-6] 창천동 연세로 기존 건축물 배치 현황

### ③ 현행 도시건축규제 적용 현황

현행 도시건축규제를 적용하여 시뮬레이션 한 결과 일반적 규제와 지구단위계획을 각각 적용하였으나 일부 필지의 공동개발로 인한 건축물 규모 변화 이외에는 별 다른 차별성이 나타나지 않았다. 대상지는 도로폭이 20m인 넓은 도로에 면해 있어서 도로사선 및 일조에 의한 높이제한으로부터 영향이 적은 편으로 허용 용적률을 달성하는데 무리가 없다. 오히려 가로 서측의 현행 규제상 달성 가능 건폐율과 용적률이 기존 건축물 현황보다 낮은 수치로 나타나는데 이는 2000년에 법규 개정에서 건폐율 및 용적률이 하향 조

103) 중소기업청(2010), “소상공인진흥원-상권정보 시스템-유동인구현황”, 「상권분석시스템 포탈」, <http://sg.seda.or.kr/dragon/sbdc.jsp>.

정되기 이전에 건축된 건물이 많기 때문이다. 따라서 건축물 신축을 이용한 보행공간 확보와 같은 가로환경 개선의 효과는 기대하기 어렵다고 볼 수 있다. 2013년 9월 변경 고시된 ‘신촌지구일대 지구단위계획’에서 대중교통전용지구를 도입하도록 하여, 기존 도로폭을 줄여 인도를 확장하고 주차장 설치 또한 면제되어 보행환경이 개선될 것으로 기대된다.

[표 5-8] 창천동 연세로 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안



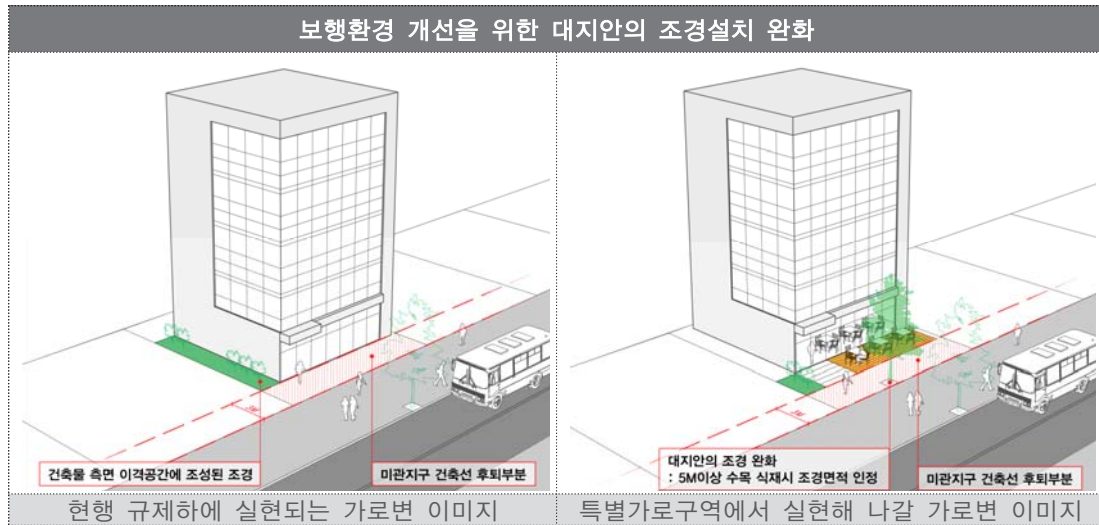
#### ④ 특별가로구역 제도 적용 방향

##### □ 문제점

매대나 입간판 등의 상업시설물이 미관지구에 의한 건축선 후퇴부 뿐만 아니라 보도 공간까지 침해하고 있어 보행환경이 열악하다. 건축법의 대지안의 조경 규정에 의해 설치된 조경공간은 거의 조성되지 않거나 필지 후면부에 형식적으로 설치되고 있어 가로환경 개선과 같은 공공성에 기여하지 못하고 있다. 건축물 사이공간에 불법 가설물을 설치하여 상업면적을 최대한 확보하고 있어 가로미관을 저해하고 있다.

##### □ 기본 방향

‘신촌지구일대 지구단위계획’으로 변경되면서 대중교통전용지구가 도입되어 도로 폭의 축소를 통해 보도공간이 확장될 것이며, 미관지구에 의한 건축선 후퇴규정과 용적률 하양조정으로 인해 신축시 가용면적이 줄어들게 되면서 건축행위가 침체되고 있으므로 신축에 의한 보행공간 확보는 기대하기 어려울 것으로 보인다. 따라서 건축선 후퇴를 통한 보행공간 확보보다 보행환경의 쾌적성 증진에 목적을 두고 이를 실현할 수 있는 방향으로 대지안의 조경 등의 건축기준을 완화한다. 필요한 경우 ‘리모델링 활성화구역’ 제도와 연계하여 운영하고 맞벽건축을 허용하여 노후 건축물을 안전하게 개선하도록 유도한다.



[그림 5-7] 창천동 연세로 특별가로구역 적용 전후의 가로변이미지 개념도

#### □ 특별가로구역 제도 적용을 위한 기본 원칙 설정

보행환경 및 가로환경에 쾌적성을 증진시켜 줄 수 있도록 기존에 개별 필지에 적용되어 자투리 공간에 무의미하게 설치되던 대지의 조경을 보도공간으로 유입시킬 수 있도록 보도와 대지경계선 사이에 수목을 식재하는 경우, 가로환경 개선에 기여하였음을 인정하여 대지안의 조경 기준을 완화하여 적용 한다. ‘리모델링 활성화구역’ 제도와 연계시 간판정비를 포함한 건축물 외관을 개선하려는 목적에 부합하는 경우 증축면적 및 일부건축기준을 완화할 수 있도록 한다. 건축물 사이공간에 불법 가설물로 인한 가로 미관훼손을 개선하기 위해 증축 또는 신축시 맞벽건축을 허용하되, 건축물 외관 및 가로미관 개선에 기여할 수 있다고 인정되는 경우에 한하여 허용한다.

[표 5-9] 창천동 연세로 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과

공공성 확보		배제 조항		특례적용 사유	
·가로변 수목 식재를 통한 가로환경 개선  ·건축물 부속시설물 관리를 통한 가로미관 개선		제42조	대지안의 조경	·조경설치의 합리화	
		제55조	건축물의 건폐율	-	
		제58조	대지안의 공지	·맞벽건축 허용/용도별 기준 합리화	
		제60조	건축물의 높이 제한	-	
		제61조	일조 등 높이 제한	-	
제도연계		·리모델링 활성화 구역으로 지정하여 간판정비를 포함한 건축물 외관의 개선 도모 등의 목적에 부합하는 경우 증축면적 및 일부건축 기준의 완화가능			
기대효과		·(대지안의 조경)대지내 자투리 공간에 무의미하게 설치된 조경을 가로수 식재로 대체함으로써 효율적이고 쾌적한 외부공간 조성 가능 ·(대지안의 공지)맞벽건축 허용으로 불법가설물로 인해 훼손된 가로미관 개선 가능, 건축물 용도에 따른 공지폭 적용에서 벗어난 가로환경을 고려한 유연한 건축계획 가능			

### ⑤ 특별가로구역 제도 적용 효과

필지단위로 적용되는 미관지구 건축선 후퇴규정과 대지안의 조경 규정으로 인해 개별 필지별로 후퇴부와 조경설치가 달리되어 도입 취지에 부합하지 못할 뿐만 아니라 일관성 있게 관리되지 못하던 가로공간을 상업가로 성격에 부합하도록 각 규정을 합리화함으로써 실효성 있는 가로공간의 관리와 환경 개선의 효과가 있음을 확인할 수 있었다. 보도와 대지경계선 사이에 수목을 식재하면 가로수 1목당 대지안의 조경면적의 10㎡를 설치한 것으로 인정함으로써 효율적이며 쾌적한 외부공간을 조성할 수 있음을 확인하였다. 더욱이 맞벽건축을 허용하고 ‘리모델링 활성화구역’과 연계할 경우, 건축물 사이공간에 설치된 불법 가설물을 제거하고 기존 건축물의 외관개선을 중심으로 한 증축을 유도하여 가로 미관 개선 효과가 기대된다.

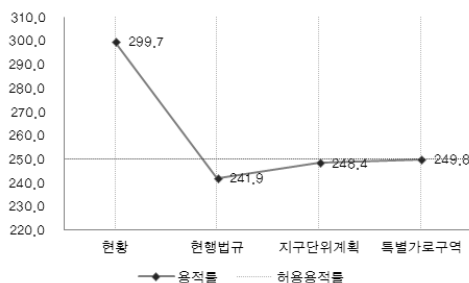
[표 5-10] 창천동 연세로 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도



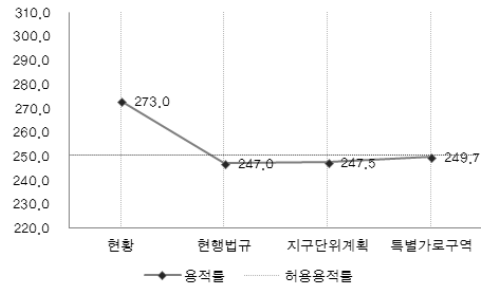
## □ 창천동 연세로 특별가로구역 적용 전·후 건축물 규모 비교

[표 5-11] 창천동 연세로 특별가로구역 적용 전후 건축 규모 비교

		현황			현행법규			지구단위계획			특별가로구역								
창천동 (번지)	대지면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)							
가 로 동 측	31-4	762.2	57.9	389.1	762.2	48.4	249.5	762.2	48.4	249.5	762.2	48.4	249.5						
	31-5																		
	31-6																		
	31-9																		
	31-10																		
	31-11	127.3	39.5	39.5	193.1	48.7	238.3	193.1	50.0	247.9	193.1	49.8	249.7						
	31-12																		
	31-13																		
	31-14	65.8	103.2	309.7	97.9	49.9	247.7	303.2	50.0	248.5	280.1	49.3	250.0						
	31-15	97.9	55.1	96.0															
	31-16	182.2	59.8	220.8										385.4	46.2	229.7	362.3	49.7	249.8
	31-17	23.1	93.5	186.9															
	31-20	362.3	43.7	174.8															
	31-22	148.4	84.0	335.0	148.4	47.3	233.8	281.6	50.0	248.4	281.6	43.6	249.3						
	31-23	133.2	79.4	280.3	133.2	49.6	246.6												
	31-27	239.0	48.7	196.7	239.0	49.6	246.5												
	31-28	174.5	46.8	187.3	174.5	46.9	232.9	413.5	50.0	245.3	413.5	47.4	249.8						
	31-30	277.4	44.1	176.5	277.4	49.8	247.7							277.4	49.8	247.7	277.4	43.2	250.0
	31-36																		
	31-37																		
	31-38	236.7	95.3	285.9	352.4	45.8	250.0	352.4	45.8	250.0	352.4	40.1	250.0						
	9-20	115.7	92.9	336.7															
평균		67.4	229.7		48.2	241.9		49.2	248.4		45.7	249.8							
가 로 동 서 측	33-4	334.5	60.0	171.1	334.5	50.0	248.6	334.5	50.0	248.6	334.5	50.0	249.7						
	33-9	392.8	57.8	193.1	392.8	49.9	248.7	392.8	49.9	248.7	392.8	49.9	249.1						
	33-10																		
	33-12	303.5	48.2	252.2	303.5	49.8	247.9	303.5	49.8	247.9	303.5	47.1	249.7						
	33-15	99.8	83.7	334.8	99.8	48.3	238.7	519.7	50.0	249.9	261.8	50.0	249.5						
	33-19	162.0	72.6	290.3	162.0	49.9	247.1												
	33-16	257.9	49.3	236.0	257.9	49.9	247.7												
	33-48	208.3	51.3	399.8	208.3	49.5	245.7	208.3	49.5	245.7	601.1	49.9	249.8						
	33-20																		
	33-21	319.7	60.0	357.2	392.8	50.0	248.5	392.8	50.0	247.4									
	33-30	73.1	65.7	328.5															
	33-36	421.2	45.7	226.9	421.2	49.9	249.6	421.2	50.0	249.6	421.2	44.4	249.9						
	33-38																		
	33-43	355.0	53.6	160.7	355.0	49.4	246.0	355.0	49.4	246.0	355.0	49.3	250.0						
	31-39	234.0	58.0	392.9	234.0	49.9	247.9	234.0	49.9	247.9	234.0	45.9	249.9						
	31-45	222.8	77.3	288.3	222.8	50.0	248.1	479.9	48.8	242.9	222.8	45.6	250.0						
	31-46	130.2	59.9	225.3	130.20									130.2					
31-49	126.9	59.5	237.9	126.90															
평균		60.2	273.0		49.7	247.0		49.7	247.5		47.1	249.7							



[그림 5-8] 창천동 연세로 동측(9, 31번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화



[그림 5-9] 창천동 연세로 서측(31, 33번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화

#### 4) 시물레이션 II -1 : 유형 B(상업가로) - 창천동 연세로5가/연세로7안길<sup>104)</sup>

##### ① 시물레이션 대상지 개요

폭 8m인 연세로 7안길은 제3종 일반주거지역(동측)과 제2종 일반주거지역(서측)의 경계를 이룬다. 용도지역상으로 주거지역에 속해 있지만 대부분 건축물 용도가 상업시설이고 극히 일부가 주거 용도로 사용되고 있다. 지하철 2호선 신촌역과 연세대학교 정문을 잇는 연세로의 이면도로로서 유동 인구가 많은 지역이다. 건축물의 규모는 2~5층이고 대부분 1980~90년대에 지어져서 노후한 상태이다. 대상지역은 1994년 신촌지구 도시설계, 1996년 신촌부도심 도시설계, 2005년 신촌지구 제1종 지구단위계획 등 지속적으로 지구단위의 계획 수립 대상이었으나 1995년 이후 신축 건수가 한 건도 없을 정도로 재건축 행위가 정체되어 있다.

[표 5-12] 창천동 연세로 7안길 시물레이션 대상지 개요

범위	약 7,160㎡	
도로구간	전체	213m
	시물레이션	213m
도로폭	8m(보도없음)	
필지수	34개	
용도지역	제3종 일반주거지역	
	제2종 일반주거지역	
용도지구	-	
지구단위 계획	신촌지구 제1종 지구단위계획	

##### ② 대상지 가로환경 현황

연세로 7안길은 일반주거지역 내부가로이지만 건축물의 용도는 근린생활시설 62.5%, 판매 및 영업시설 37.5%로서 상업가로의 성격을 갖는다. 대지규모는 최소 66.8㎡에서 최대 346.4㎡ 범위인데, 1/3이 넘는 대지가 150㎡이하로서 소규모 필지가 밀집한 지역이다. 현재 대상지 건축물의 건폐율 평균은 54.15%인데, 대지 내 공지의 많은 부분은 영업 면적을 최대화하기 위해 불법으로 점유되고 있다. 특히 용도지역상 주거지역이기 때문에 일조제한의 영향으로 건축물이 대지의 남측에 배치되고 북측에 공지가 남아있는 경우가 많은데, 이들 공지 역시 상업 용도로 이용되는 경우가 많다. 이들 상업 시설을 이용하는 유동인구가 많음에도 불구하고 도로에는 보도가 설치되어 있지 않아 차량과 보행동

104) 대상 가로는 하나의 연속된 가로임에도 불구하고 가로명이 연세로 5가길(남측)과 연세로7안길(북측)로 나뉜다. 시물레이션 범위 중 대부분이 연세로7안길에 해당하므로 5장에서는 '연세로 7안길'로 칭한다.

선이 혼재되어 보행환경이 열악하다. 연세로 7안길은 ‘대중교통전용지구’로 지정된 연세로의 이면도로로서 ‘신촌지구일대 지구단위계획’에서 주차장 설치기준 완화구역으로 지정되어 있어서 앞으로 보행환경 개선 가능성이 높은 지역이다.

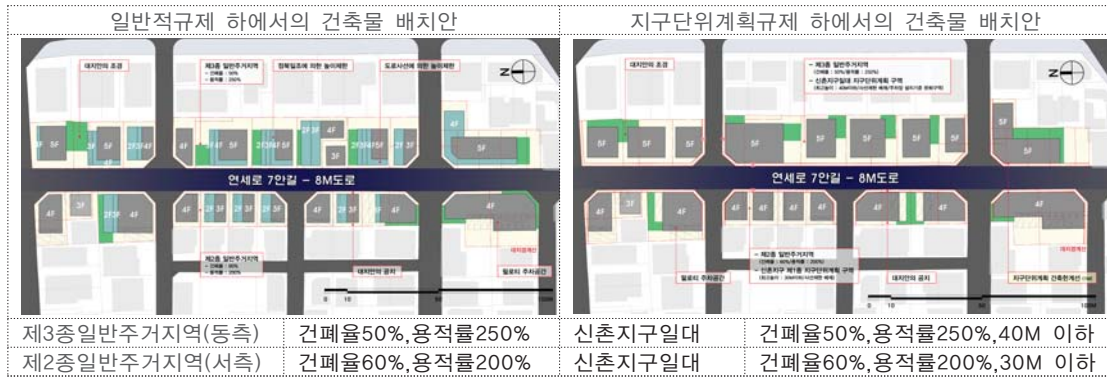


[그림 5-10] 창천동 연세로 7안길 기존 건축물 배치 현황

### ③ 현행 도시건축규제 적용 현황

소규모 필지들이 밀집한 대상 가로에 도로폭에 따른 높이제한 뿐 아니라 일조 등에 의한 높이제한까지 적용될 경우 허용 용적률에 도달하기는 불가능하다. 시뮬레이션 결과 일반적 규제를 적용할 경우 가로 동측(제3종 일반주거지역)의 달성 용적률은 192.88%, 가로 서측(제2종 일반주거지역)은 176.03%로 나타났으며, 높이 규제로 인해 대부분의 건축물에서 건축물 형태 왜곡이 나타난다. 지구단위계획에서는 높이제한이 배제되고 공동개발로 인해 용적률 확보나 건축계획 합리화 측면에서 개선을 기대할 수 있으나, 상업적 성격의 가로에서 중요한 저층부 이용의 효율성 제고나 보행의 안전성 확보와 같은 가로환경의 개선은 기대하기 어려운 상황이다.

[표 5-13] 창천동 연세로 7안길 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안



#### ④ 특별가로구역 제도 적용 방향

##### □ 문제점

연세로7안길 주변 건축물은 평균 용적률 178.40%(제3종일반주거지역 구역)과 181.51%(제2종 일반주거지역 구역), 층수는 2~4층이 주를 이루는 등 대상 지역의 허용 규모에 비해 개발이 저조한 지역이다. 건축물 허가년도의 평균은 1990년 이전이며, 대부분 허가 후 20년이 지난 노후건축물이다. 건축물 측면 및 후면 공간은 영업 공간 또는 물건 적치 등을 위해 점유되고 있는데, 주로 임시구조물이 설치되어 있어서 가로미관을 저해할 뿐 아니라 이용자의 안전도 위협하고 있는 상황이다.

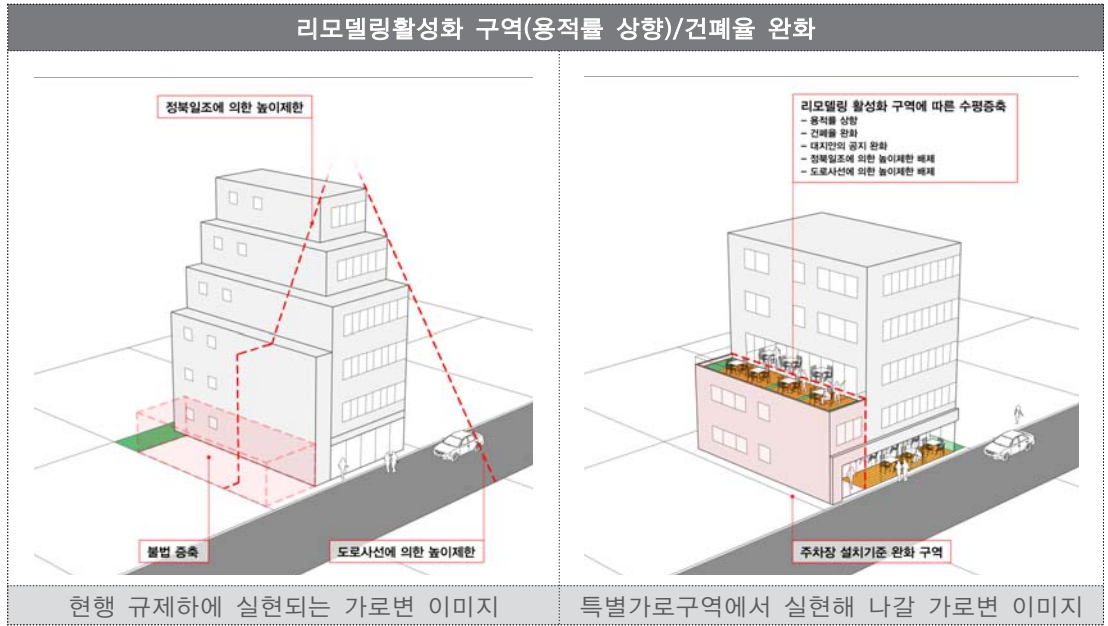
##### □ 기본 방향

주거지역 내에 위치하지만 대부분 상업 용도로 변화한 대상 가로의 특성을 고려하여 건축물의 형태를 왜곡하고 불법 발코니 증축을 유발하는 등 불합리하게 적용된 일조제한을 완화하도록 한다. 이와 더불어 건폐율을 완화하는 등 건축기준을 합리화함으로써 증축과 신축을 유도하여 건축행위를 활성화하는 한편, 보행공간을 확보와 같은 공공성을 확보하는 것을 전제로 한다. 제도의 실효성 확보를 위해 ‘리모델링 활성화구역’ 제도와 연계하여 운영한다.

##### □ 특별가로구역 제도 적용을 위한 기본 원칙 설정

주거지역의 일조권 보호를 목적으로 하는 일조제한을 배제하고 저층부의 효율적 활용을 위해 건폐율을 완화하여, 불법 가설물을 설치하여 가로 점도면적과 상가면적을 확보하고 있는 현실 수요를 반영하는 계획이 이루어지도록 한다. 단, 이러한 특례 적용의 전

제로 신축 건축물에 대해서는 건축선을 2m 후퇴하여 보행공간을 확보하도록 하며, 증축 건축물에 대해서는 간판 등의 건축물 외관 정비와 입간판 등의 부속 시설물의 관리를 전제로 하여 가로미관 향상의 공공성을 확보할 수 있도록 한다.



[그림 5-11] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 적용 전후 비교 개념도

[표 5-14] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과

공공성 확보	배제 조항	특례적용 사유
·(신축)건축선 후퇴(2m)를 통한 보행공간 확보 ·건축물 부속시설물 관리 ·리모델링활성화구역의 '지역 건축디자인계획'과 연계 가능	제42조 대지안의 조경 제55조 건축물의 건폐율 제58조 대지안의 공지 제60조 건축물의 높이 제한 제61조 일조 등 높이 제한	- ·저층부 이용 활성화/불법 증축방지 ·맞벽건축 허용/용도별 기준 합리화 - ·형태왜곡 방지/공간구성 합리화
<b>제도연계</b>	·건축선 지정(건축법제46조) : 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 시가지 안에서 건축물의 위치나 환경을 정비하기 위하여 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 범위에서 건축선을 따로 지정할 수 있다. ·리모델링 활성화 구역으로 지정하여 미달된 용적률 확보	
<b>기대효과</b>	·(건폐율)저층부 불법 점유를 방지하고 효율적 건축 유도 ·(대지안의공지)건축물 용도에 따라 공지폭이 적용되는 현행 법규와 달리 가로환경을 고려하여 유연한 건축계획 가능 ·(일조높이제한)건축물 형태 왜곡을 방지하고 내부 공간구성 합리화	

[표 5-15] 연계 제도 검토 1 : 서울시 리모델링 활성화구역

구분	내 용																	
배경 <sup>105)</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 유례없는 건설경기 대침체를 극복하기 위한 과감하고 적극적인 부양대책 마련 필요</li><li>- 20년 이상 노후건축물의 급증(전체 건물의 약70%), 신축허가의 감소로 리모델링의 필요성 증가</li><li>- 노후 건축물의 에너지 이용량, 온실가스를 획기적으로 줄이기 위한 제도적 장치 마련 필요 (서울시 에너지 이용량의 60%, 온실가스 배출량의 43% 차지)</li></ul>																	
목적	<ul style="list-style-type: none"><li>- 서울시에서는 도시 역사 전통 보전 속에 도시경관을 저해하는 노후된 건축물의 리모델링을 활성화 하는 것을 기본방향으로 리모델링 활성화 구역을 지정<sup>106)</sup></li><li>- 노후 건축물의 리모델링이 용이하도록 활성화 방안을 마련하여 도시미관을 향상시키고, 에너지 절약형 건축물 조성을 확대하는 한편, 건설경기 부양 및 일자리 창출에 기여하도록 함<sup>107)</sup></li></ul>																	
근거 법령	<ul style="list-style-type: none"><li>- 리모델링은 건축물의 노후화 억제 또는 기능향상 등을 위하여 대수선 또는 일부 증축하는 행위를 말함(건축법 제2조제1항제10호)</li><li>- 사용승인 후 15년 이상 경과되어 리모델링이 필요한 건축물은 건축위원회 심의를 통해 일부 건축기준을 완화 적용할 수 있음 (건축법시행령 제6조제1항제6호)</li><li>- 서울시는 건축법 시행규칙(제2조의4제1호가목)에 의거, 「리모델링 활성화 구역」을 지정할 시 증축규모를 연면적의 최대 30%까지 적용할 수 있으며, 서울시 건축조례(제3조제5항)에 따라 건축물의 외관계획, 내진성능보강, 에너지 절감(단열시공 등), 골목길 조성 등 시와 자치구 정책에 관한 계획을 고려하여 차등 적용하도록 함<sup>108)</sup></li></ul>																	
인센티브 기준	<table><tr><th>항 목</th><th>인센티브</th><th>비고</th></tr><tr><td>1. 건축물 외관(옥상경관 개선, 간판정비 포함)</td><td>15%</td><td></td></tr><tr><td>2. 내진성능 보강</td><td>10%</td><td>의무화<sup>109)</sup></td></tr><tr><td>3. 에너지 절감 (단열시공 등)</td><td>5%</td><td></td></tr><tr><td>4. 도로(골목길) 정비 등 자치구 정책 반영</td><td>10%</td><td></td></tr></table>			항 목	인센티브	비고	1. 건축물 외관(옥상경관 개선, 간판정비 포함)	15%		2. 내진성능 보강	10%	의무화 <sup>109)</sup>	3. 에너지 절감 (단열시공 등)	5%		4. 도로(골목길) 정비 등 자치구 정책 반영	10%	
	항 목	인센티브	비고															
	1. 건축물 외관(옥상경관 개선, 간판정비 포함)	15%																
	2. 내진성능 보강	10%	의무화 <sup>109)</sup>															
	3. 에너지 절감 (단열시공 등)	5%																
4. 도로(골목길) 정비 등 자치구 정책 반영	10%																	
* 출처 : 서울시 보도자료(2010.12.09)																		
지정절차 <sup>110)</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 서울시에서는, 「리모델링 활성화 구역」 지정을 주민의견을 수렴해 해당 구청장이 서울시에 구역 지정 신청을 하면, 「리모델링 활성화 구역 선정 위원회」를 개최해 노후도, 지역특성을 고려해 선정. 이후, 14일간의 공람공고 절차를 거쳐 주민의 반대가 없을 경우 최종 리모델링 활성화 구역 지정결정 및 공고</li><li>- 구역으로 지정되면 구청장은 그 지역특성에 맞는 ‘건축디자인계획’을 수립해야 하며, 구역내 리모델링하려는 건축주는 이를 반영해야 함</li></ul>																	
지정사례	<ul style="list-style-type: none"><li>- 서울시는 2010년에 리모델링 활성화 시범구역으로 6개 구역을 지정. 15년이 경과하고 노후건축물이 60% 이상 있는 골목길이나 옛시가지 모습 보전이 필요한 곳, 기성 시가지 활성화가 필요한 지역을 시범구역으로 선정하였으며, 이 중 휴먼타운 2곳 포함</li><li>- 이후, 2011년에 5개 구역(돈의구역, 강동 명일역·둔촌로구역, 용산 이태원구역, 동작 사당1동 남사초등학교 주변구역, 동대문 용두동구역)을 리모델링 활성화 구역으로 선정(2011.12.13)</li><li>- 2012년에 돈의구역 리모델링 활성화구역을 확대하여 지정 공고(2012.4.5)</li></ul>																	

105) 서울시(2012), “리모델링 활성화 구역지정”, 「서울시포털」 <http://citybuild.seoul.go.kr/archives/1089>

106) 서울시(2010), “서울 노후 건축물 리모델링, 도시 정체성 보전하면서 한다”, 「서울시포털」, p.1.

107) 서울시(2012), “리모델링 활성화 구역지정”, 「서울시포털」, <http://citybuild.seoul.go.kr/archives/1089>

108) 서울시 보도자료(2010), “서울 노후 건축물 리모델링, 도시 정체성 보전하면서 한다”, 「서울시포털」, p.4.

109) 우리나라도 규모 6.0 이상의 지진발생을 배제할 수 없는 상황으로 리모델링시 내진보강을 의무화하였고, 대신 연면적 합계의 10%까지 증축 인센티브를 부여. 서울시 보도자료(2011), “충무로, 불광역 등 4개지역 리모델링 신청하세요”, 「서울시포털」

110) 서울시 보도자료(2010), “서울 노후 건축물 리모델링, 도시 정체성 보전하면서 한다”, 「서울시포털」, p.6.

[표 5-16] 연계 제도 검토 2 : 대중교통 전용지구

구분	내 용
배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 대중교통전용지구란 승용차를 포함한 일반 차량의 진입을 금지시키고 노면전차, 경전철, 버스 등 대중교통수단의 이용과 보행자의 보행활동만 허용된 지구를 일컬음(대중교통수단의 통행을 허용한다는 점에서 보행자전용지구와 차별성이 있음)<sup>111)</sup>. 미국 20개 지역, 독일 11개 지역 등 전 세계 50여개 도시에서 운영 중에 있음<sup>112)</sup></li> <li>- 국토해양부(2011)는 대중교통전용지구를 대중교통 이용을 활성화 시키고 침체된 도시에 경제적 활력을 불어넣을 수 있는 지역, 대중교통전용지구 지정으로 인해 지구 내 보행환경이 개선될 수 있는 지역에 조성하도록 권장. 또한 운영방안에 있어서 이해관계자(지구 내부 이용자, 지역주민 등을 포괄함)의 의견을 수렴하고 참여를 권장하는 등 주민참여 및 지구 내 계획을 검토하여 연계성을 이루도록 함<sup>113)</sup></li> </ul>
목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통수요관리 : 승용차의 이용 수요를 줄이는 것(대중교통기본계획)</li> <li>- 도심 활성화 : 교통수요 관리를 통해 토지이용에 영향을 미치기 위해 조성되기도 함 단, 통행수단에 따라 달라지는 교통의 질(편의, 안전, 안락)을 고려해 조성하여야 함 (교통속도가 지나치게 높은 지역, 사고우발지역, 우범지구, 승용차 이용이 필수적인 지역(예 : 병원 밀집지역)은 대중교통지구로 선정하지 않도록 주의)</li> <li>- 대중교통 이용편의의 증진 : 승용차 이용을 제한하여 대중교통의 정시성, 통행속도, 운행횟수를 늘리는 목적, 대중교통 밀집지역에 지정하여 통과노선 및 빈도를 증가시켜 승객의 편의성 향상과 업체 수익성 개선에 도움</li> <li>- 보행환경 개선 : 보차보리를 통해 보행환경 개선에 기여. 지구에 도시설계요소(가로시설물 등)를 투입함으로써 보행유발 가능</li> </ul>
근거 법령	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 대중교통전용지구에 관하여는 「도시교통정비 촉진법」에서는 대중교통전용지구 운영에 관한 사항과 「대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률」에서 관련 사항을 규정하고 있음</li> <li>- 「도시교통정비 촉진법」에서는 대중교통전용지구 운영에 관한 사항을 규정하고 있으며, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에서는 재정지원에 관한 사항 명시</li> </ul>
서울 연세로 대중교통전용지구 <sup>114)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서울시는 주 도로인 연세로 통행 차량 대부분이 통과목적으로 지나다 보니 평균속도 10km/h 내외의 극심한 정체가 나타나고 있으며, 좁은 보도폭과 각종 지장물로 보행여건이 열악하고, 상습정체로 인한 대중교통 이용자의 불편한 상황 등을 고려하여 첫 대상지로 신촌지구를 선정</li> <li>※ 운영사항(예정)</li> <li>- 대중교통전용지구내에는 자동차관리법 제3조2항에 의한 중형, 대형 승합차(16인승 이상)만 통행 허용. 버스를 포함한 모든 차량이 30km/h이하로 통행해야 하는 '존(Zone)30'으로 운영, 보행자의 안전이 최우선되는 거리로 조성</li> <li>- 교통체계 개선 공사와 함께 현재 3~4m에 불과한 보행공간을 최대 7~8m로 넓히고, 명물거리 사거리에 보행자가 쉬고, 각종 문화공연을 즐길 수 있는 보행광장과 쉼터를 조성하는 공사도 병행할 예정</li> </ul>

111) 고준호·이창(2012), 「서울형 대중교통전용지구 도입 연구」, 서울연구원, p.10.

112) 국토해양부 보도자료(2011), “대중교통과 보행자, 도로의 주인으로 돌아오다-대중교통지구 점진적으로 확대”, 「도시광역교통과」

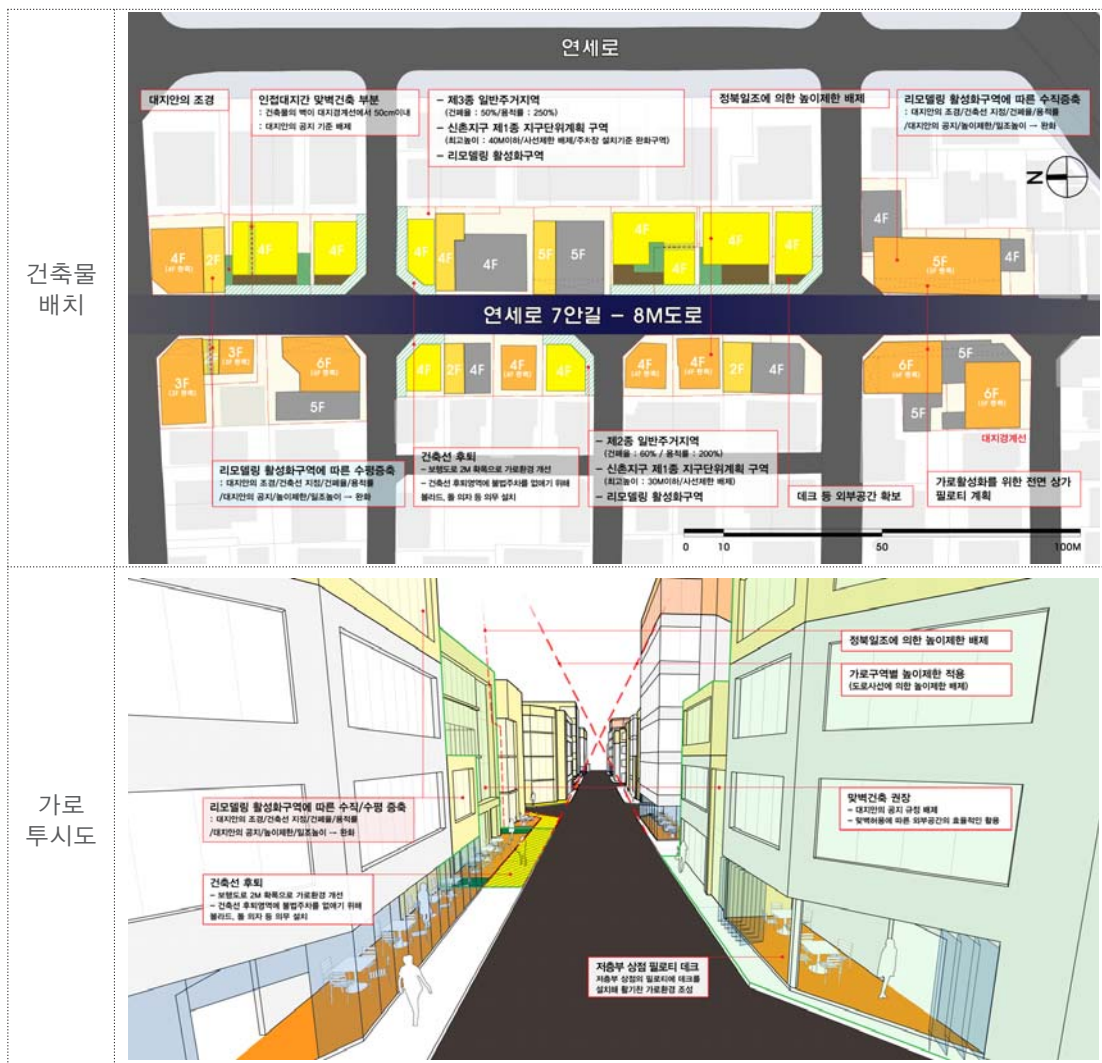
113) 국토해양부(2001), 「대중교통전용지구 설계 및 운영 지침」, 국토해양부. 내용참조

114) 서울시 보도자료(2013), “신촌 연세로 서울시 최초 ‘대중교통전용지구’로 지정”, 「서울시 도시교통본부 교통정책과」 내용을 바탕으로 재정리.

## ⑤ 특별가로구역 제도 적용 효과

서울시 리모델링활성화구역은 도시경관을 저해하는 노후한 건축물의 리모델링을 활성화하기 위해 도입되었는데, 구역 지정을 위해서는 ‘지역 건축디자인 계획’을 수립하도록 하고 있다. 연세로7안길에서는 특별가로구역과 리모델링활성화구역 제도를 연계하여 가로 재생 및 가로환경 개선 효과를 검증하였다. 수직 증축뿐 아니라 저층부 공간 이용 효율을 높이기 위해 수평 증축을 제안하여 불법 구조물 대신에 합리적인 건축계획을 가능하게 하여 가로환경을 개선시키는 효과를 가져올 수 있음을 확인하였다.

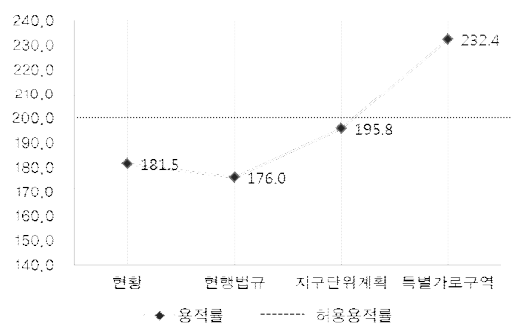
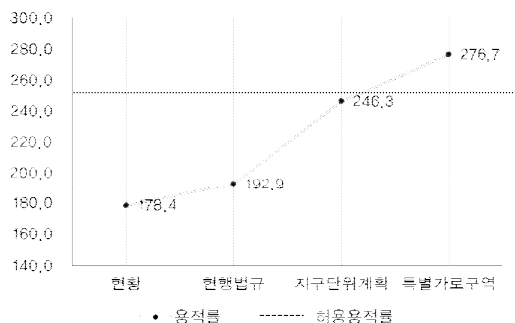
[표 5-17] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도



## □ 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 적용 전·후 건축물 규모 비교

[표 5-18] 창천동 연세로 7안길 특별가로구역 적용 전후 건축 규모 비교

		현황			현행법규			지구단위계획			특별가로구역		
창천동 (번지)		대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)
가 로 동 측	33-5	236.4	53.4	151.9	236.4	50.0	242.3	236.4	50.0	248.6	236.4	80.2	249.7
	33-7	87.9	51.2	98.8	278.3	49.9	229.6	278.3	50.0	247.7	278.3	58.2	232.2
	33-13	190.4	49.5	148.6									
	33-14	177.2	61.8	157.2	177.2	50.0	171.7	177.2	49.9	244.8	177.2	50.7	249.0
	33-17	129.9	59.9	232.0	129.9	49.7	198.7	458.5	50.0	248.7	129.9	60.8	399.3
	33-18	328.6	45.9	220.0	328.6	50.0	234.7				328.6	17.9	280.9
	33-25	279.7	59.7	329.2	279.7	49.8	191.0	279.7	49.6	245.7	279.7	76.8	361.6
	33-32	224.7	54.0	125.2	224.7	50.0	149.5	312.3	50.0	247.8	312.3	60.8	249.4
	33-34	87.6	57.7	114.3	87.6	49.9	148.6						
	33-55	260.4	44.0	163.0	260.4	50.0	203.1	260.4	47.9	237.6	260.4	57.7	227.5
	33-46	104.5	78.8	183.9	171.3	50.0	125.3	171.3	49.9	247.7	171.3	61.7	244.8
	33-47	66.8	72.9	175.0									
	31-40	551.5	59.8	220.3	551.5	49.9	227.3	551.5	50.0	248.3	551.5	59.8	272.5
	31-41												
	31-42												
	31-43												
	31-47												
	31-48												
31-50													
평균		57.6	178.4		49.9	192.9		49.7	246.3		63.9	276.7	
가 로 서 측	52-18	194.1	52.9	223.0	194.1	53.7	200.0	194.1	53.7	200.0	289.6	74.4	203.3
	52-19												
	52-20	95.5	59.3	109.1	95.5	57.3	157.2	95.5	57.3	157.2	346.4	57.0	293.6
	52-22	346.4	57.0	251.6	346.4	59.9	227.9	364.4	52.4	198.7			
	52-84	110.4	49.3	148.0	110.4	59.9	199.4	110.4	59.9	199.4	110.4	54.1	199.3
	52-85	127.9	49.3	169.6	127.9	57.2	133.5	127.9	56.1	197.1	129.7	74.0	227.3
	52-43	123.3	49.6	148.9	123.3	59.3	138.5	123.3	57.1	199.9	123.3	49.6	196.1
	52-122	122.3	59.4	118.8	122.3	59.9	140.2	122.3	59.1	199.1	122.3	52.9	199.8
	52-47	118.0	49.6	180.3	118.0	59.7	199.4	238.7	58.2	199.6	118.0	49.6	225.4
	52-48	120.7	59.8	159.2	120.7	59.5	144.6				120.7	59.8	208.2
	52-49	230.0	49.7	198.7	230.0	58.0	199.6	230.0	58.5	199.5	230.0	74.9	244.8
	52-50												
	57-3	584.2	59.8	289.4	584.2	55.8	200.0	584.2	55.8	199.7	584.2	59.8	326.2
	57-42												
57-43													
평균		54.2	181.5		58.2	176.0		56.8	195.8		60.6	232.4	



[그림 5-12] 창천동 연세로 7안길 동측(31,33번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 비교

[그림 5-13] 창천동 연세로 7안길 서측(52,57번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 비교

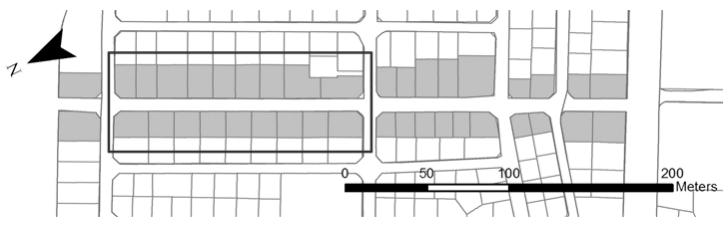
## 5) 시물레이션 III -1 : 유형 C(근린생활가로) : 방이동 위례성대로 18길

### ① 시물레이션 대상지 개요

방이동 위례성대로 18길은 지하철 5호선 방이역 인근에 위치하며, 일반미관지구로 지정되어 있다. 가로 동측은 제3종 일반주거지역, 서측은 제2종 일반주거지역으로 지정되어 있어서 건폐율·용적률 등의 허용 한도가 상이하다. 가로변 건축물의 주용도는 근린생활시설과 주거시설이 혼재되어 있으며, 건축물 층수는 1~7층 사이에 분포한다. 위례성대로 18길은 보도가 없는 8m 폭 도로로서 차량과 보행 동선이 혼재되어 보행환경이 열악한 상황이다. 근린생활가로의 보편적인 특성을 파악하고 특별가로구역의 적용 가능성을 검토하기 위해, 대로에 접하는 1열 가구의 대형 필지를 제외하고 2열 가구 사이에 위치하는 160m 구간에 대해 시물레이션을 진행하였다.

[표 5-19] 방이동 위례성대로 18길 시물레이션 대상지 개요

범위	약 6,550㎡	
도로구간	전체(방이동)	345m
	시물레이션	160m
도로폭	8m(보도 없음)	
필지수	18개	
용도지역	제3종 일반주거지역 제2종 일반주거지역	
용도지구	일반미관지구	
지구단위 계획	방이 제1종 지구단위 계획	



### ② 대상지 가로환경 현황

위례성대로 18길은 ‘방이 제1종 지구단위계획’에 포함되어 있으나 가각부에 보도형 전면공지가 지정되어 있는 것을 제외하면 특별한 규제사항 및 지침이 없는 상황이며, 일반미관지구로 지정되어 있음에도 불구하고 이면도로이기 때문에 별도의 건축선이 지정되어 있지 않다. 가로는 서로 다른 용도지역의 경계가 되는데, 이는 가로 양측 건축물 규모의 차이로 나타난다. 제3종 일반주거지역에 속하는 가로 서측은 평균 용적률이 185.26%인 반면, 제2종 일반주거지역인 가로 동측의 평균 용적률은 136.48%에 그친다. 건축물 저층부에는 근린생활시설이 입지하는데, 기존 건축물 배치 현황에서 보는 바와 같이 영업면적을 최대한 확보하기 위해 데크 설치 등 지상층 공간에 대한 불법 점유가 일어나고 있다. 한편, 아파트와 다세대주택 등 공동주택은 도로 및 일조 높이제한의 영향으로 건축물

위례성대로 18길 - 8M도로

제3종 일반주거지역  
(건폐율: 50%/용적율: 250%)  
- 일반 미관지구  
- 방이 제1종 지구단위계획 구역  
(최고높이: 25M이하)

대지안의 조정

필로티 주차공간

정북일조에 의한 높이제한

도로사선에 의한 높이제한

지구단위계획 전면공지 (차도형)

대지경계선

4F, 5F, 3F, 3F, 5F, 1F, 7F, 6F

지구단위계획 전면공지 (보호형)

대지경계선

제2종 일반주거지역  
(건폐율: 60%/용적율: 200%)  
- 일반 미관지구  
- 방이 제1종 지구단위계획 구역  
(최고높이: 25M이하)

불법증축(1층)

불법증축(데크 설치)

대지안의 공지

대지경계선

지구단위계획 전면공지 (차도형)

5F, 3F, 4F, 2F, 2F, 2F, 1F, 5F

대지경계선

지구단위계획 전면공지 (보호형)

0 10 50 100M

[표 5-20] 방이동 위례성대로 18길 현행 도시건축규제(일반적규제-지구단위계획) 적용시 건축물 배치안

## 제5장 • 특별가로구역 실효성 검증 및 향후 운영방안 제시 173

평균은 222.11%로 허용 한도인 250%보다 낮게 나타났다. 지구단위계획에서는 가로구역별 최고높이(25m)가 지정되므로 건축 형태 왜곡 및 불법 증축을 감소시키는 효과는 있으나, 각각부의 전면공지를 제외하면 가로공간에 대한 고려는 부족한 상황이다. 가로내의 필지 모두가 200㎡ 이상으로 조정공간 의무설치 대상이나 일반적 규제와 지구단위계획 모두에서 일조제한과 주차장 진출입로를 설치한 잔여공간인 대지 후면부와 측면부에 조성된다.

#### ④ 특별가로구역 제도 적용 방향

##### □ 문제점

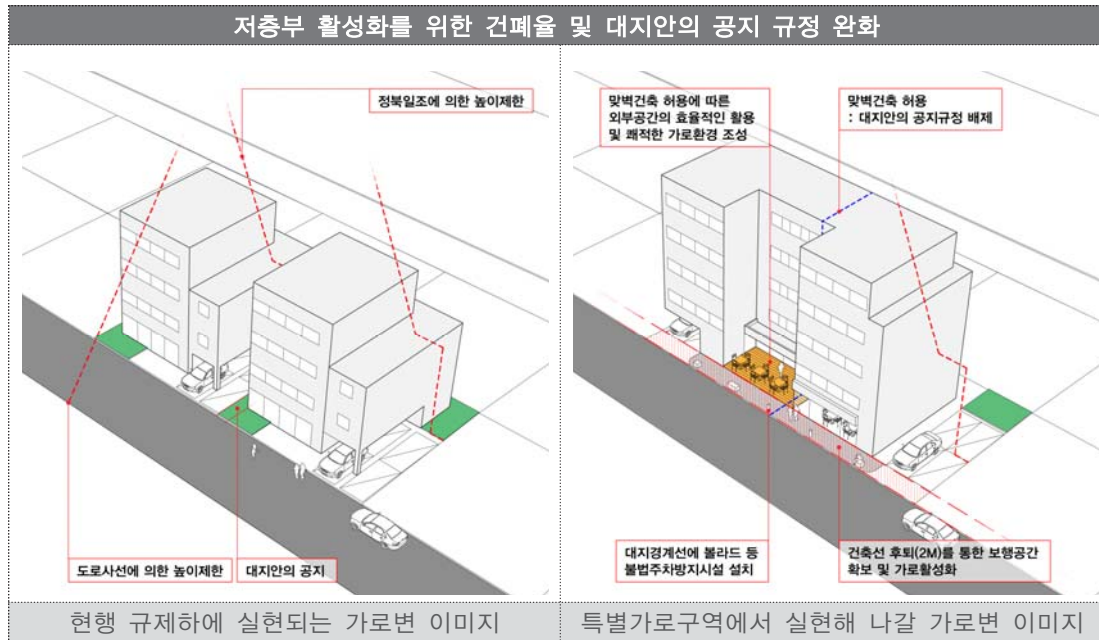
근린생활시설과 주거시설이 혼재하고 있는 가로의 특성을 고려할 때, 주거환경 위해(危害) 요인을 최소화하면서 가로를 활성화할 것이 요구된다. 현재 보도가 없는 상황에서 음식점 등 근린생활시설 이용을 위해 차량 통행이 빈번하게 이루어지면서 보행자의 안전이 위협받는 상황이며, 건축물 사이공간과 전면공간은 주차공간으로 이용되거나 영업 공간으로 활용되고 있다. 1980년대 중·후반에 건축된 2~3층 규모의 근린생활시설은 노후한 상태이며, 종세분화 완료 시점인 2003년 이후 신축 행위가 전혀 일어나지 않고 있다.

##### □ 기본 방향

근린생활가로에서는 건축규제 배제·완화를 통해 건축 형태 왜곡을 방지하고 공간 이용의 효율성을 높이는 한편, 달성 용적률을 높여 신축을 유도하는 것을 기본 방향으로 한다. 단, 거주자뿐 아니라 근린생활시설 이용객 등 유동 인구가 많은 지역임을 고려하여 용도를 순화하고 공공을 위한 보행공간을 확보하는 것을 전제로 한다.

##### □ 특별가로구역 제도 적용을 위한 기본 원칙 설정

근린생활시설 저층부는 영업공간 확보를 위해 건축물 측면이나 전면공간에 대한 점유 수요가 높게 나타나므로 건폐율을 완화하여 저층부 이용을 활성화한다. 대지안의 공지를 배제하고 건축협정과 연계하여 맞벽건축을 유도하여 풍부한 외부공간을 확보함과 동시에 기존에 달성하지 못했던 법정 용적률을 확보하도록 한다. 단 이러한 건축기준 특례는 쾌적한 주거환경을 형성할 수 있도록 주거 침해용도의 입지를 금지하고, 별도의 보행공간 확보를 위해 건축선을 2m 후퇴하며 보행의 안전성을 확보할 수 있도록 차량진입을 금지하는 볼라드 등을 대지경계선에 설치하는 것을 전제로 한다.



[그림 5-15] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 적용 전후 가로변 이미지

[표 5-21] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과

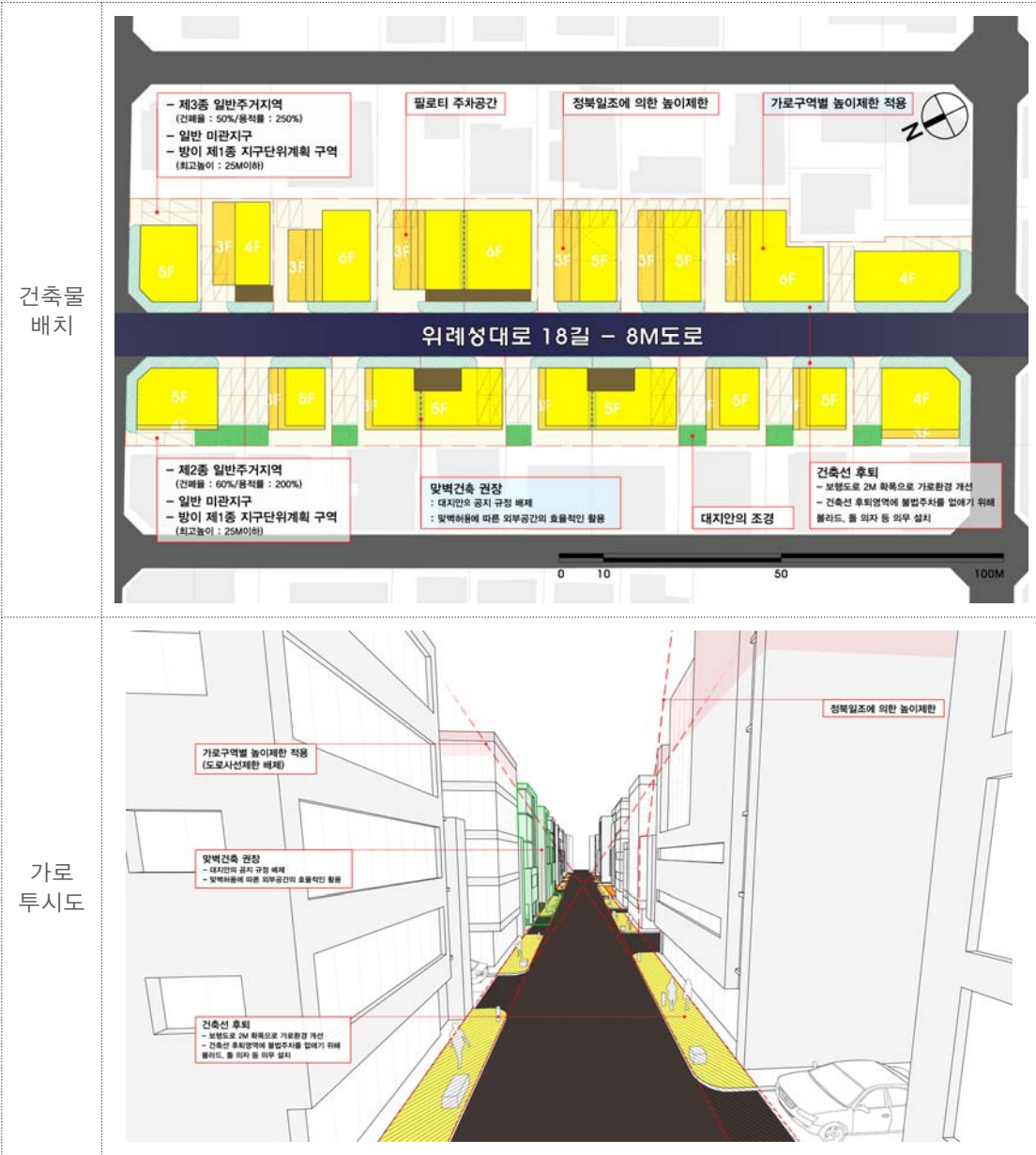
공공성 확보	배제 조항	특례적용 사유
·용도규제(주거 침해용도 금지) ·건축선 후퇴(2m)를 통한 보행 공간 확보 및 가로활성화 ·대지경계선에 볼라드 등 차량 진입방지시설 설치	제42조 대지안의 조정	-
	제55조 건축물의 건폐율	·저층부 이용 활성화
	제58조 대지안의 공지	·맞벽건축 허용
	제60조 건축물의 높이 제한	-
	제61조 일조 등 높이 제한	-
<b>제도연계</b>	·건축선 지정(건축법제46조) : 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 시가지 안에서 건축물의 위치나 환경을 정비하기 위하여 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 범위에서 건축선을 따로 지정할 수 있다.	
<b>기대효과</b>	·(건폐율)저층부 불법 점유를 방지하고 효율적 건축 유도 ·(대지안의공지)맞벽건축을 허용하여 풍부한 외부공간 확보 및 가로환경 조성	

## ⑤ 특별가로구역 제도 적용 효과

위례성대로 18길은 미관지구임에도 불구하고 용도제한만 이루어지고 보도공간이 형성되어 있지 않으나 이를 위한 건축선 지정 등 보행과 가로 미관을 고려한 건축 형태에

대한 규제는 없으며, 주거와 근린생활시설이 혼재하여 경관과 보행 측면에서 가로환경이 열악한 상황이다. 대상 가로를 특별가로구역으로 지정할 경우, 건축기준 배제의 기본 전제로 건축선 후퇴 공간(2m)을 확보하여 보행 환경을 개선하고 건폐율 및 대지안의 공지 규정 배제로 토지 이용 효율성을 높일 수 있을 것으로 기대된다.

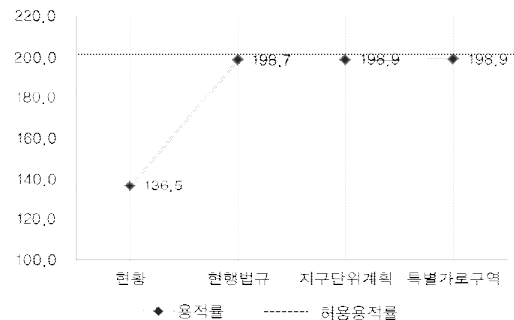
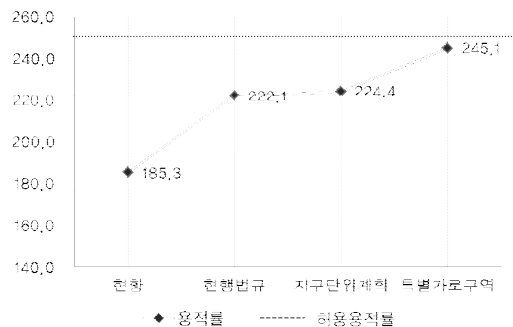
[표 5-22] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도



## □ 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 적용 전·후 건축물 규모 비교

[표 5-23] 방이동 위례성대로 18길 특별가로구역 제도 적용 전후 건축 규모 비교

필지		현황			현행법규			지구단위계획			특별가로구역		
방이동 (번지)		대지 면적 (m <sup>2</sup> )	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (m <sup>2</sup> )	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (m <sup>2</sup> )	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (m <sup>2</sup> )	건폐율 (%)	용적률 (%)
가 로 동 측	186-19	261,3	49,7	194,2	261,3	48,9	238,0	261,3	49,9	238,0	261,3	53,6	249,8
	186-18	267,5	60,0	226,7	267,5	48,1	179,6	267,5	48,9	183,4	267,5	59,6	246,4
	186-17	384,9	53,2	164,3	384,9	50,0	249,5	384,9	50,0	249,5	384,9	57,8	249,3
	186-16	321,0	50,0	149,9	321,0	49,0	230,5	321,0	50,0	233,3	600,8	59,8	249,7
	186-15	279,8	48,1	144,4	279,8	49,1	178,8	279,8	50,0	183,1			
	186-14	308,6	57,3	213,6	308,6	49,8	213,3	308,6	50,1	217,2	308,6	60,4	234,2
	186-13	310,7	27,6	27,6	310,7	49,8	212,9	310,7	50,0	216,1	310,7	60,0	232,6
	186-12	404,2	49,3	260,1	404,2	50,0	248,4	404,2	50,0	248,8	404,2	61,0	249,7
	186-11	338,6	53,7	286,6	338,6	44,6	248,0	338,6	45,3	249,8	338,6	49,9	249,3
	평균		49,9	185,3		48,9	222,1		49,3	224,4		55,8	245,1
가 로 서 측	187	336,8	60,0	259,3	336,8	57,0	199,3	336,8	47,8	199,6	336,8	47,0	199,6
	187-1	251,6	57,7	163,1	251,6	59,6	199,1	251,6	48,4	199,5	251,6	45,0	199,3
	187-2	256,7	59,8	211,6	256,7	58,9	196,7	256,7	47,8	196,6	507,5	50,9	199,8
	187-3	250,8	42,4	68,2	250,8	59,8	199,8	250,8	47,0	199,8			
	187-4	250,5	36,5	62,9	250,5	59,9	200,0	250,5	47,1	199,9	502,1	51,5	199,9
	187-5	251,6	37,4	74,4	251,6	59,6	199,1	251,6	48,4	199,5			
	187-6	251,8	48,9	97,9	251,8	59,6	199,0	251,8	48,4	199,3	251,8	42,3	197,0
	187-7	251,7	33,6	33,6	251,7	59,6	199,0	251,7	48,4	199,4	251,7	42,3	197,1
	187-8	333,6	59,4	257,5	333,6	59,9	196,0	333,6	44,8	196,3	333,6	52,6	200,0
	평균		48,4	136,5		59,3	198,7		47,6	198,9		47,4	198,9



[그림 5-16] 방이동 위례성대로18길 동측(186번지)  
특별가로구역 적용 전후 용적률 변화

[그림 5-17] 방이동 위례성대로18길 서측(187번지)  
특별가로구역 적용 전후 용적률 변화

## 6) 시뮬레이션 III -2 : 유형 C(근린생활가로) - 신사동 압구정로 4길

### ① 시뮬레이션 대상지 개요

폭 6m인 압구정로 4길은 일반주거지역으로 주거 건물이 일부 입지하고 있으나, 가로수길 상권에 인접하여 저층부를 중심으로 카페와 음식점이 입점하여 점차 상업화가 진행 중인 가로이다. 건축물 규모는 4층~7층이고, 가로내 필지의 절반가량은 1990년대에 지어져 노후화가 진행되었으나 그 외의 건축물은 2000년대에 지어져 상태가 양호한 편이다. 가로변 필지구조는 2~3열 가구로 이루어진 동서방향의 가로이며 개별 필지 규모는 200㎡~300㎡ 내외이다.

[표 5-24] 신사동 압구정로 4길 시뮬레이션 대상지 개요

범위	약 6,600㎡	
도로구간	전체	168m
	시뮬레이션	168m
도로폭	6m(보도없음)	
필지수	21개	
용도지역	제2종 일반주거지역	
용도지구	-	
지구단위 계획	-	

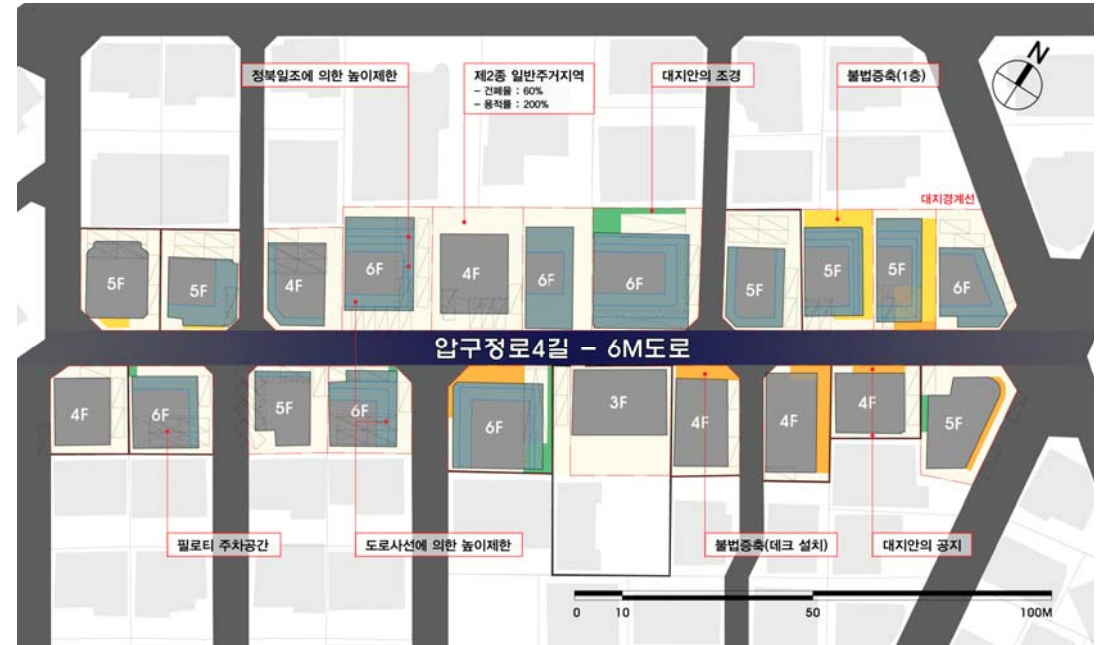


### ② 대상지 가로환경 현황

압구정로 4길은 일반주거지역내 상업화된 가로로 가로변 건축물의 주용도는 근린생활시설이 71.4%, 단독주택이 19.0%인 주거지로서의 성격보다 상업지로서의 성격이 강한 지역이며 일부 근린생활시설 상층부에는 다가구 주택이 입지하고 있다. 대지규모는 최소 184.6㎡에서 최대 370.5㎡ 범위이며, 가로변 필지 중 85.7%(300㎡ 이상 필지 5개, 200㎡ 이상 필지 13개로 총 18개)가 대지안의 조경을 설치해야 하는 200㎡ 이상의 규모이나 거의 설치되어 있지 않거나 대지 후면부에 형식적으로 조성되어 있다. 현재 대상지의 평균 건폐율은 55.5%, 용적률은 221.4%로 건폐율은 법적 상한치에 부합하나 용적률은 법적 상한치인 200%를 크게 상회하고 있다. 용적률 200%를 초과하는 건축물은 2001~2004년 사이에 건축된 다가구 주택이다.

도로 폭이 좁은 동서방향 가로로 필지 전면에는 도로사선, 후면에는 일조높이제한 규정의 적용을 받아 건축물 형태 왜곡이 심각하다. 상층부 주거공간에는 계단식으로 후퇴된 공간을 발코니 공간으로 불법으로 사용하고 있다. 지상층에서는 상업공간을 최대한 확

보호하기 위해 인접대지와와의 사이공간뿐 아니라 후면공간까지 아케이드 등의 구조물을 설치하여 카페나 음식점의 내부공간으로 불법 점유하고 있으나 가로의 미관을 심각하게 저해하고 있지는 않다. 보차분리가 되어 있지 않고 도로변 불법주차된 차량과 필지로 진출입하는 차량에 의해 보행환경이 열악한 편이다.



[그림 5-18] 신사동 압구정로 4길 기존 건축물 배치 현황

[표 5-25] 신사동 압구정로 4길 현행 도시건축규제 적용시 건축물 배치안



### ③ 현행 도시건축규제 적용 현황

현행 일반적 규제에 대한 시뮬레이션 결과 현황과 마찬가지로 필지의 전면과 후면 모두 도로와 일조사선의 적용을 받아 양측에서 사선절제 또는 계단식 형태가 나타난다. 가로변 필지의 대다수가 대지안의 조경을 의무설치 하여야 하는 200m<sup>2</sup> 이상으로 대지안

의 조경을 배치하였으나 주차공간의 진출입로를 확보하고 주차에 용이하도록 조성한 결과, 대지 측면부 또는 후면부에 조성되었다. 달성가능 건폐율은 56.5%, 용적률은 194.7%로 현행 법정 상한치인 건폐율 60%와 용적률 200%에 근접하게 확보할 수 있는 것으로 나타났다.

#### ④ 특별가로구역 제도 적용 방향

##### □ 문제점

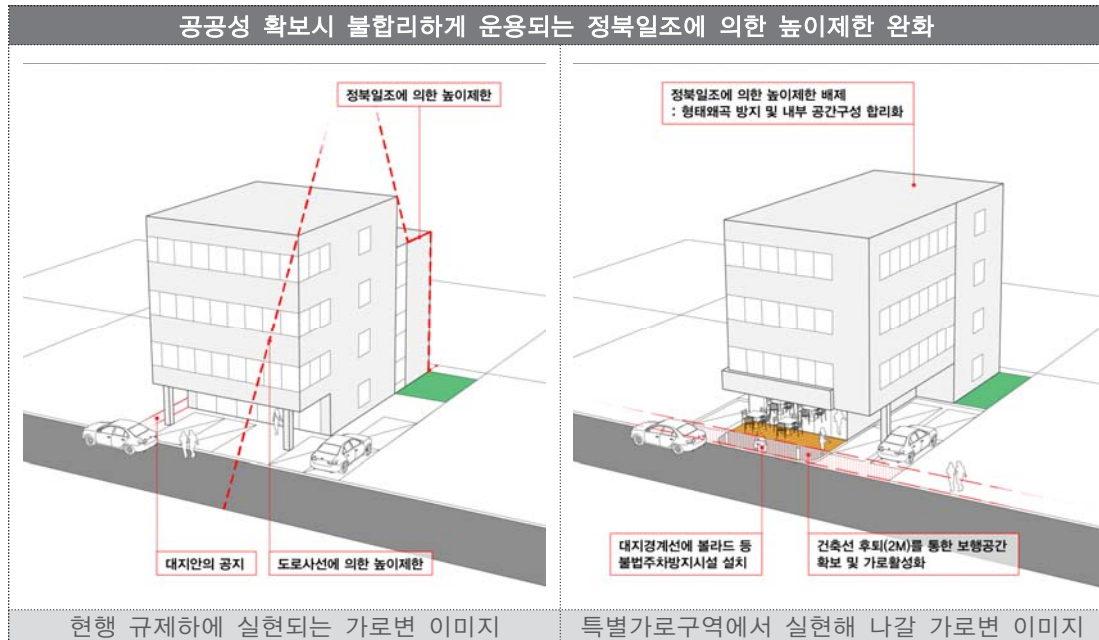
압구정로 4길은 북측 필지의 경우 도로와 일조사선이 동시에 적용되어 건축물의 형태왜곡임 매우 심각하다. 상업면적을 최대한 확보하기 위해 건폐율 규정과 대지안의 규정에 위배되는 불법 가설물 설치하여 상가 전용면적을 확장하고 있다. 보도가 설치되어 있지 않고 필지로 진출입하는 차량에 의해 상가시설을 이용하는 보행자의 안전이 위협받고 있는 실정이다.

##### □ 기본 방향

일반주거지역내에 위치하고 있으나 저층부를 중심으로 상업화된 가로의 특성을 반영하여 저층부에 활성화 되고 있는 상업공간을 유지할 수 있도록 일부 건축규제를 완화하는 것을 기본 방향으로 삼는다. 이로써 공간의 불법점유를 방지하고 건축물의 형태 왜곡을 개선하도록 하되, 공공성이 증진될 수 있도록 보행공간 확보와 가로환경 개선에 기여하도록 유도한다.

##### □ 특별가로구역 제도 적용을 위한 기본 원칙 설정

건폐율과 일조높이제한의 건축기준을 완화하는 때에는 상업화된 가로이나 향후 주거용도가 입지할 가능성을 배제할 수 없는 일반주거지역이므로, 가로내 필지 북측에 주거용도 외의 건축물이 배치되거나 혹은 주거용 건축물이더라 하더라도 최근 10년 이상 주거용도로 사용되지 않는 등 향후 주거용도로 사용될 가능성이 낮은 건축물이 배치되는 경우에 한하여 적용하도록 한다. 단, 건축선을 2m 후퇴하여 보행로를 확보하거나 대지 경계선에 볼라드 등의 차량진입 방지시설을 설치하는 등 보행공간의 안전성을 확보하는 것을 전제로 이러한 건축기준을 완화하여 적용할 수 있도록 한다.



[그림 5-19] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 적용 전후 가로변이미지

[표 5-26] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 지정을 통한 건축법 배제 조항 및 기대효과

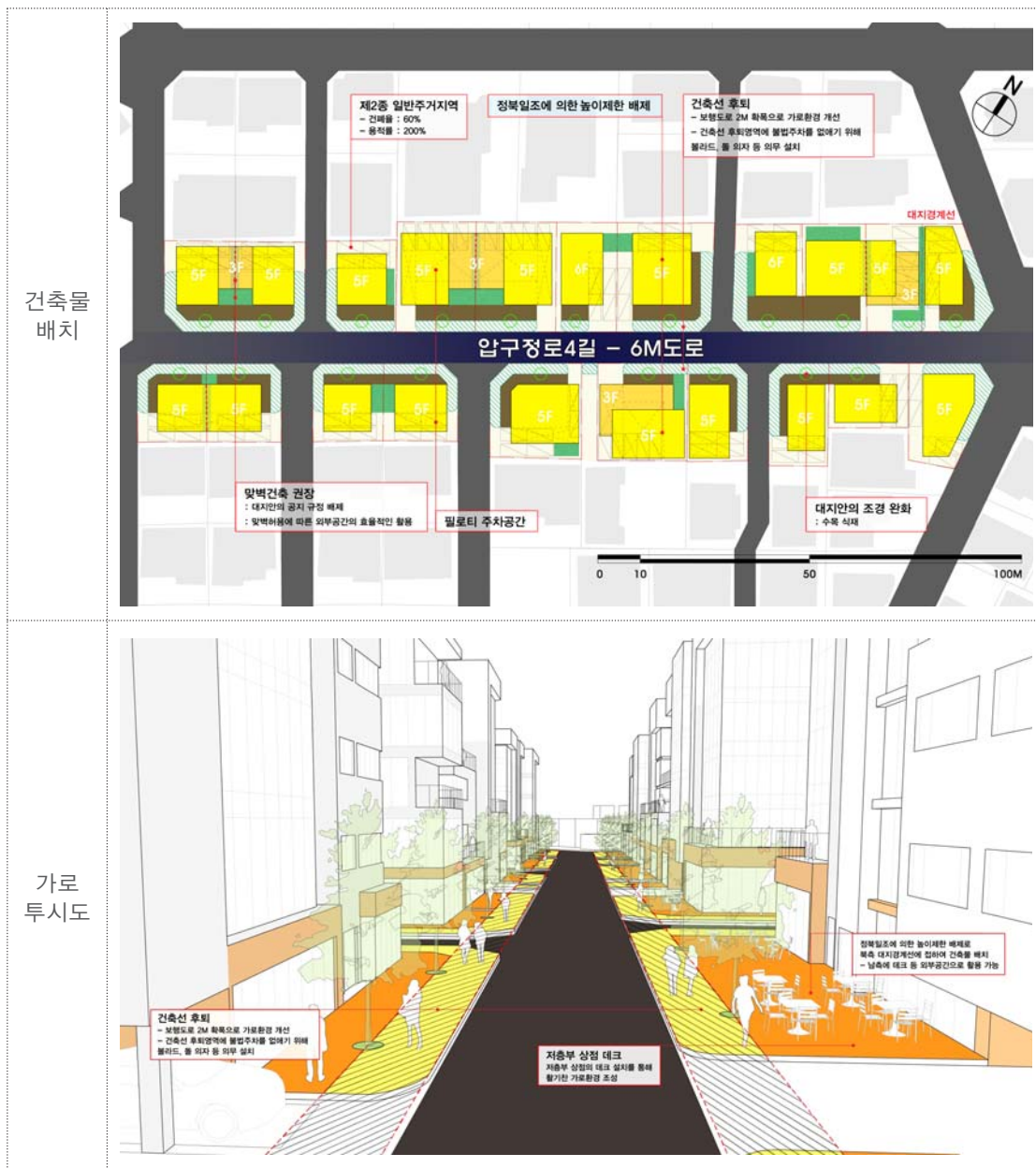
공공성 확보	배제 조항	특례적용 사유										
<div>·(신축)건축선 후퇴(2m)를 통한 보행공간 확보</div> <div>·가로변 수목 식재를 통한 가로환경 개선</div> <div>·대지경계선에 볼라드 등 차량 진입방지시설 설치</div>	<table><tr><td>제42조</td><td>대지안의 조경</td></tr><tr><td>제55조</td><td>건축물의 건폐율</td></tr><tr><td>제58조</td><td>대지안의 공지</td></tr><tr><td>제60조</td><td>건축물의 높이 제한</td></tr><tr><td>제61조</td><td>일조 등 높이 제한</td></tr></table>	제42조	대지안의 조경	제55조	건축물의 건폐율	제58조	대지안의 공지	제60조	건축물의 높이 제한	제61조	일조 등 높이 제한	<div>-</div> <div>·저층부 이용 활성화/불법 증축방지</div> <div>·맞벽건축 허용/용도별 기준 합리화</div> <div>-</div> <div>·형태왜곡 방지</div>
제42조	대지안의 조경											
제55조	건축물의 건폐율											
제58조	대지안의 공지											
제60조	건축물의 높이 제한											
제61조	일조 등 높이 제한											
제도연계	·건축선 지정(건축법제46조) : 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 시가지 안에서 건축물의 위치나 환경을 정비하기 위하여 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 범위에서 건축선을 따로 지정할 수 있다.											
기대효과	<div>·(대지안의 조경)대지내 자투리 공간에 무의미하게 설치된 조경을 가로수 식재로 대체함으로써 효율적이고 쾌적한 외부공간 조성 가능</div> <div>·(건폐율)저층부 불법 점유를 방지하고 효율적 건축 유도</div> <div>·(대지안의공지)맞벽건축을 허용하여 풍부한 외부공간 확보</div> <div>·(일조높이제한)건축물 형태 왜곡을 방지하고 내부 공간구성 합리화</div>											

## ⑤ 특별가로구역 제도 적용 효과

특별가로구역을 지정하여 일부 건축기준의 배제 및 완화의 전제로 건축선 후퇴공간

을 2m 확보하여 보행공간으로 활용하고, 돌의자·블라드 등의 차량진입 방지시설을 설치하여 보행의 안전을 도모하는 효과가 있을 것으로 예상된다. 건폐율 완화와 맞벽건축을 허용하여 저층부의 불법 점유를 방지하고 가로 활성화에 기여하며, 풍부한 외부공간을 확보할 수 있을 것으로 기대된다.

[표 5-27] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 제도 적용시 건축물 배치와 가로 투시도

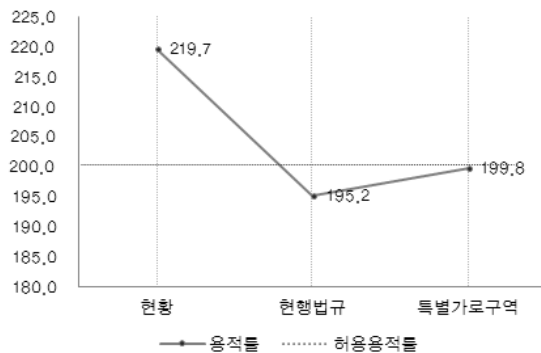


## □ 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 적용 전·후 건축물 규모 비교

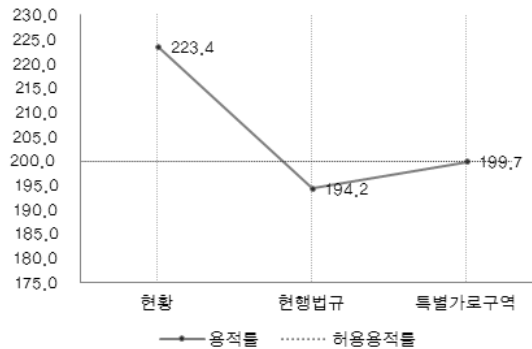
[표 5-28] 신사동 압구정로 4길 특별가로구역 적용 전후 건축 규모 비교

		현황			현행법규			특별가로구역		
신사동 (번지)		대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)	대지 면적 (㎡)	건폐율 (%)	용적률 (%)
가 로 북 측	525-4	222.9	49.6	241.8	222.9	56.3	186.6	446.3	51.4	199.9
	525-5	223.4	48.1	206.7	223.4	56.2	186.2			
	525-17	226.7	59.8	172.2	226.7	60.1	197.8	226.7	43.6	199.5
	525-16	311.8	59.8	248.9	311.8	60.0	199.3	627.6	56.2	199.7
	525-15	315.8	47.6	204.7	315.8	59.5	197.4			
	525-14	244.8	51.9	200.6	244.8	59.8	198.6	244.8	46.1	200.0
	525-13	370.5	57.3	276.0	370.5	54.9	199.7	370.5	40.7	200.0
	525-23	261.3	48.6	199.9	261.3	59.9	199.4	261.3	36.4	199.7
	525-24	244.7	55.2	211.6	244.7	58.7	194.3	458.9	50.4	199.8
	525-26	214.2	59.5	199.6	214.2	57.5	188.6			
	525-27	223.2	59.6	254.0	223.2	55.8	199.5	223.2	45.5	199.8
평균			54.3	219.7		58.0	195.2		46.3	199.8
가 로 남 측	523-34	191.2	52.5	157.6	191.2	47.7	179.8	400.7	44.8	199.6
	523-33	209.5	59.7	299.4	209.5	58.6	196.8			
	523-25	195.4	60.0	278.0	195.4	59.8	199.7	195.4	43.7	199.9
	523-24	203.5	59.8	294.0	203.5	54.6	196.9	203.5	44.9	199.5
	524	312.1	58.4	285.6	312.1	58.2	199.9	312.1	45.4	199.7
	524-24	312.4	45.4	72.0	312.4	55.4	198.9	312.4	60.0	199.8
	524-25	210.8	59.8	199.9	210.8	53.9	198.7	210.8	50.3	199.7
	524-27	215.7	60.0	158.7	215.7	48.7	173.8	215.7	41.6	199.8
	524-36	184.6	59.7	226.6	184.6	53.9	197.6	184.6	46.3	200.0
	524-37	252.4	52.5	261.7	252.4	56.4	199.8	252.4	50.5	199.7
평균			56.8	223.4		54.7	194.2		47.5	199.7

2003년 이전에 신축한 건물의 3종일반주거지역 법적용적률 : 300%



[그림 5-20] 신사동 압구정로 4길 북측(525번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화



[그림 5-21] 신사동 압구정로 4길 남측(523,254번지) 특별가로구역 적용 전후 용적률 변화

## 4. 시뮬레이션 결과 요약

### ① 공적공간 관리를 통한 가로환경 개선

미관지구로 지정된 대로변 건축물은 도로 및 일조 높이제한에 의한 제약에서 자유롭고 대지 규모가 비교적 크기 때문에 건폐율 확보에도 어려움이 없는 경우가 대부분이다. 미관도로에 접한 대지에는 대부분 건축법 제42조(대지안의 조경)과 제43조(공개공지 등의 확보)에 따라 필지 내 외부공간에 조경이나 휴게 공간을 설치해야 하는데, 법적 기준에 따라 최소한의 기준을 만족시키는 정도로 조성되는 경우가 대부분이다. 이들 가로에서는 미관지구 건축선 후퇴 규정으로 건축물들이 대부분 대지경계선에서 일정 간격 이상 후퇴되어 배치되는데, 이들 공간에 대한 처리와 이용에 따라 가로환경의 질적 수준이 정해진다. 시뮬레이션에서는 대지안의 조경 설치 기준을 완화하여 건축선 후퇴부에 조경을 설치할 수 있도록 함으로써 가로의 녹화율을 높이고 가로환경 개선에 기여할 수 있음을 보여주고자 하였다. 현행 서울시 도시계획조례에서는 허가권자가 보행자의 편의 또는 가로미관 향상을 위하여 공간이용계획을 수립하여 해당 도시계획위원회의 심의를 거친 경우 건축선 후퇴부에 시설 설치를 허용하고 있는 바, 이 경우 특별가로구역과 연계하여 가로녹화 및 보행환경 개선을 도모할 수 있을 것이다.

미관지구로 지정되지 않은 상업가로 및 근린생활가로에는 보도가 설치되어 있지 않은 경우가 많은데, 이 경우 건축선을 지정하고 건축물 공적공간에 대한 통합계획을 수립하고 이를 전제로 건축기준을 배제·완화하여 가로변 대지에서의 건축행위를 유도한다면 보행권 확보 및 가로환경 개선에 기여할 수 있을 것이다.

### ② 기존 도시구조 내에서 국지적 문제에 유연하게 대응

미관지구는 가로 특성에 따라 중심지미관지구와 일반미관지구로 구분되지만 용도규제를 제외한 건축행위 제한 사항은 거의 유사하여 모든 가로에 3m 후퇴된 건축선이 지정되고 있다. 실태조사와 시뮬레이션 결과 도로와 보도폭, 보행량, 가로변 건축물 용도에 따라 이들 공간의 이용 실태는 상이하게 나타났다. 이러한 차이에도 불구하고 동일한 규정이 적용되면서 건축선 후퇴부 공간은 일부 지역에서는 공지로 남아있거나, 상업 가로에서는 불법 주차 또는 상업 공간으로 전용되는 등 문제 양상이 다르게 나타나는데, 건축선 후퇴부 활용에 대한 계획 역시 가로에 따라 차별화될 필요가 있다. 백제고분로와 연세

로<sup>115)</sup>에 대한 시뮬레이션은 가로 성격에 따라 대지안의 공지나 대지안의 조경 등의 기준이 차별적으로 적용될 경우 지역 문제를 해결하면서 가로환경을 개선하는 데에 효과가 있음을 보여준다.

주거지역 블록 내부 가로에서도 가로 상황은 도로폭, 도로방향, 가로변 건축물 용도 등에 따라 상이하게 나타나며, 특별가로구역은 이러한 다양한 상황에 효과적으로 대응하여 합리적인 건축계획을 가능하게 하는 제도적 수단이 될 수 있음을 확인하였다. 주거지역 내에 위치하는 상업가로의 경우 일조 제한을 완화함으로써 건축물 형태 왜곡을 방지하고 용적률을 추가적으로 확보할 수 있으며, 건폐율 완화를 통해 저층부 공간을 보다 효율적으로 활용할 수 있다. 기성시가지 내에서 지구 특성을 반영하여 도시계획규제를 차별화하기 위한 제도적 수단으로 도입된 환경정비형 지구단위계획의 경우, 평균 구역지정 면적이 162,860㎡에 달하는 등 광범위한 지역을 대상으로 구역 지정이 이루어지고 세부 구역 구분은 가구를 단위로 이루어지는 등 가로 단위의 국지적 양상을 계획에 반영하는 데에는 한계가 있다. 반면, 특별가로구역은 작은 규모(시뮬레이션 대상지 면적 평균 10,236㎡)에서 대상지 특성을 고려한 계획적 대응이 가능하므로 소규모 맞춤형 재생이 요구되는 현 시점에서 실효성이 높은 제도라고 볼 수 있다.

### ③ 이면도로에서 공공성을 확보하면서 신축·증축 유발

송파구 방이동 주거지역 내에 위치하는 근린생활가로인 위례성대로 18길(일반미관지구)이나 연세로7안길에 대한 시뮬레이션 결과, 특별가로구역을 지정하여 도로·일조 높이제한을 배제하고 건폐율을 완화함으로써 기존에 비해 높은 용적률을 확보할 수 있음을 확인하였다. 이는 기성시가지 내에서 특별가로구역이 신축 또는 증축 행위를 유발해서 지역의 점진적 재생에 기여할 수 있는 제도적 수단으로 작동할 수 있음을 보여준다. 특히 서울에서 추진 중인 리모델링활성화구역 등 노후시가지 재생 수단과 연계할 경우 그 효과는 더욱 증대될 것으로 기대된다. 리모델링활성화구역과 특별가로구역을 중복 지정하면 리모델링뿐 아니라 신축 행위도 동시에 유발할 수 있으며, 특별가로구역 지정을 통해 건축선 지정과 통합관리계획 등 공공성에 기여하는 계획적 관리 수단을 병용할 경우 이면도로 재생 및 활성화에 기여할 수 있을 것이다.

115) 연세로는 미관지구로 지정되어 있는데, 주변 용도가 대부분 상업시설이어서 건축선 후퇴부 공간에는 매대나 광고물이 혼란스럽게 놓여있고 보도에는 각종 시설물이 설치되어 보행 환경을 저해하고 있다. 현재 대지안의 조경 기준을 완화하여 가로수 식재로 대체하는 등의 대안에 대해 시뮬레이션이 진행 중이다.

[표 5-29] 시물레이션 대상지 특별가로구역 적용 전후 용적률 비교 요약(현황/현행법규/지구단위계획/특별가로구역/특별가로구역)

구분	현황/현행법규/지구단위계획/특별가로구역 적용시 달성 용적률 변화	
미관 지구 /대로	<p>방이동 백제고분로 서측(제3종일반주거)</p>	<p>방이동 백제고분로 동측(일반상업)</p>
상업 가로	<p>신사동 압구정로 4길(제2종 일반주거)</p>	<p>화양동 아차산로 29길(제2종 일반주거)</p>
	<p>연세로 7안길 동측(제3종 일반주거)</p>	<p>연세로 7안길 서측(제2종 일반주거)</p>
근린 생활 가로	<p>방이동 위례성대로18길(제3종 일반주거)</p>	<p>방이동 위례성대로18길(제2종 일반주거)</p>

## 5. 특별가로구역 운영방안 제시

### 1) 지정 대상 구체화

#### □ 미관지구 내 건축선 후퇴 부분에 대한 통합 관리 필요 지역

특별가로구역 제도의 도입 취지는 가로에 면한 대지에 건축되는 건축물에 적용되는 건축기준을 가로 특성에 따라 배제 또는 완화하여 합리적인 건축계획을 유도하고 건축기준 특례에 대한 기본 전제로 건축선 후퇴부, 건축선 등 건축물과 가로는 만나는 접점 공간에 대한 가이드라인을 적용하여 점진적인 가로환경 개선을 유도하는 것이다. 이는 공공 부문에서 보도와 시설물 등 공공공간에 대한 일방적 개입을 통해 가로환경을 표면적으로 개선하는 기존의 가로환경정비와는 상이한 방식으로서 민간 부문의 건축 행위 변화가 전제되어야 한다. 본 연구 결과, 미관지구로 지정된 대로에서 공적공간에 대한 통합적 관리와 조경 기준 배제 등을 통해 가로환경 개선 효과를 확인할 수 있었다.

건축법 개정안(2013.1.18 국회제출안)에서는 특별가로구역 지정 대상을 미관지구 내로 한정하면서 구체적인 지정 대상을 대통령령에서 규정하도록 위임하고 있는데, ‘건축선 후퇴부분에 대한 통합 관리가 필요’하거나 ‘상업가로 중 가로 활성화와 보행환경 개선이 필요’한 도로로 그 대상을 구체화할 수 있을 것이다.

[표 5-30] 특별가로구역 지정 대상 구역 관련 건축법 시행령(안)

건축법	건축법 시행령(안)
제77조의2(특별가로구역의 지정) ① 국토해양부장관 및 허가권자는 도로에 인접한 건축물의 건축을 통한 조화로운 도시경관의 창출을 위하여 이 법 및 관계 법령에 따라 일부 규정을 적용하지 아니하거나 완화하여 적용할 수 있도록 미관지구에서 대통령령으로 정하는 도로에 접한 대지의 일정 구역을 특별가로구역으로 지정할 수 있다.	제00조(특별가로구역의 지정)① 법 제77조의2제1항에서 “대통령령으로 정하는 도로”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 도로를 말한다. 1. 가로경관 향상을 위해 건축선 후퇴부분에 대한 통합 관리가 필요하다고 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 도로 2. 상업가로 중 가로 활성화와 보행환경 개선이 필요하다고 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 도로 3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제51조에 따른 지구단위계획 중 기성시까지 정비를 위한 환경정비형 지구단위계획 구역에 속하는 도로 4. 「건축법」 시행규칙 제2조의4제1호가목에 의거한 ‘리모델링활성화구역’에 속하는 도로 5. 그 밖에 도시경관 창출이나 보행환경 개선을 위해 특별가로구역으로 지정할 필요가 있다고 국토교통부장관이나 시·도지사가 인정하는 가로

## □ 지정 대상 확대 고려

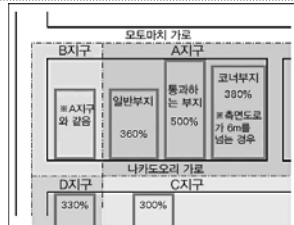
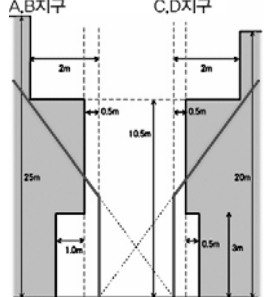
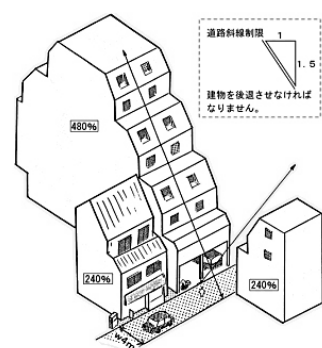
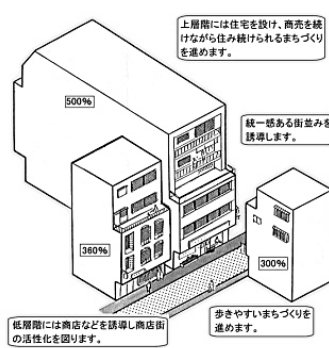
본 연구에서 수행한 시뮬레이션에 따르면 가로경관 및 보행환경이 열악한 블록 내부 상업가로 및 근린생활가로에서 건축행위 유발 효과가 상대적으로 높게 나타났으며, 특별가로구역 제도가 생활가로 활성화와 보행환경 개선에 기여할 수 있음을 확인하였다. 따라서 장기적 관점에서는 특별가로구역 지정 대상을 미관지구 뿐 아니라 도시지역의 상업, 근린생활가로로 확대할 것을 제안한다.

[표 5-31] 특별가로구역 지정 대상 구역 관련 건축법 개정(안)

현행	개정(안)	
	법규	시행령(안)
제77조의2(특별가로구역의 지정) ① 국토해양부장관 및 허가권자는 도로에 인접한 건축물의 건축을 통한 조화로운 도시경관의 창출을 위하여 이 법 및 관계 법령에 따라 일부 규정을 적용하지 아니하거나 완화하여 적용할 수 있도록 미관지구에서 대통령령으로 정하는 도로에 접한 대지의 일정 구역을 특별가로구역으로 지정할 수 있다.	제77조의2(특별가로구역의 지정) ① 국토해양부장관 및 허가권자는 도로에 인접한 건축물의 건축을 통한 조화로운 도시경관의 창출을 위하여 이 법 및 관계 법령에 따라 일부 규정을 적용하지 아니하거나 완화하여 적용할 수 있도록 미관지구에서 대통령령으로 정하는 도로에 접한 대지의 일정 구역을 특별가로구역으로 지정할 수 있다.	제00조(특별가로구역의 지정)①법 제77조의2제1항에서 “대통령령으로 정하는 도로”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 도로를 말한다. 1. 미관지구로 지정된 도로 중 가로경관 향상을 위해 건축선 후퇴부분에 대한 통합관리가 필요하다고 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 도로 2. 상업가로(주거지역일 경우 상업용도 비율이 80% 이상) 중 가로 활성화와 보행환경 개선이 필요하다고 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 도로 3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제51조에 따른 지구단위계획 중 기성시가지 정비를 위한 환경정비형 지구단위계획 구역에 속하는 도로 4. 「건축법」 시행규칙 제2조의4제1호가목에 의거한 ‘리모델링활성화구역’에 속하는 도로 5. 그 밖에 도시경관 창출이나 보행환경 개선을 위해 특별가로구역으로 지정할 필요가 있다고 국토교통부장관이나 시·도지사가 인정하는 가로

[표 5-32] 근린생활가로 구역 가로계획 관련 사례 : 일본 모토마치나카토오리 가로유도지구 지구계획<sup>116)</sup>

구분	내 용					
배경	<p>- 3단계에 걸친 모토마치 가로에 대한 사업을 통해 통일감 있는 가로경관을 창출하고 있는 한편, 그 이면가로인 나카도오리에 있어서, 모토마치 지역의 가로중심지구의 마을만들기 및 재생 계획을 추진하기 위해, 건물을 세울 시의 룰인 「모토마치 나카토오리 가로경관유도지구 지구 계획」이 결정되었는데, 이는 지역 주민의 요청을 바탕으로 요코하마시가 2000년1월에 도시계획결정을 하고, 2003년 1월에 구역의 확대 등의 변경을 실시한 제도로서 현재까지 운용</p> <p>※ 지구계획은 도시계획법과 건축기본법의 룰에 대해서, 「지구별로」 「지구개성에 대응하여」 일정한 수정을 행하는 것이 가능한 제도로서, 주민(지권자)들의 의향을 반영하면서, 요코하마시가 도시계획으로서 계획의 내용을 정한다. 결정된 후에는 계획으로 정한 내용에 상이한 사항이 없도록, 개개의 건물의 계획방식에 대해서 요코하마시가 지도</p>					
원칙 (rule)	1) 반드시 지켜야 하는 룰(지구계획의 구역 내 전역)					
	이 룰(지구정비계획)에서 정해진 제한은 건축확인과 개발허가 등의 심사기준이 된다.					
	지구 구분	모토마치 가로변 지구		야마테측 지구		
		A지구	B지구	C지구	D지구	E지구
		약1.6ha	약0.2ha	약2.5ha	약0.3ha	약0.5ha
	금지되는 건물용도	1층을 주택, 공동주택, 기숙사 또는 하숙 용도를 제공하는 것(모토마치 가로에 접하지 않는 부지를 제외함)자동차 교습소, 마작실 등, 가라오케 박스등, 창고업을 운용하는 창고, 위험물의 저장·처리를 하는 것, 카바레 등, 개별실이 있는 목욕장 등		자동차 교습소, 마작실등, 가라오케 박스등, 창고업을 운영하는 창고, 위험물의 저장·처리에 관한 것		
	용적률 제한	500%이하	600%이하	300%이하	400%이하	-
	부지규모	새롭게 부지를 30㎡이하로 분할하는 것이 불가하다.				-
	벽면 위치제한	나카도오리의 도로 경계선에서 0.5m이상 후퇴하지 않으면 안된다.				
	건물 높이	부지 전체	25m 이하로 한다.		20m 이하로 한다.	
	나카도오리에서 2m의 범위	10.5m 이하로 한다.				
공작물의 설치 제한	나카도오리의 도로경계선에서 0.5m 범위에서 높이 3m이하의 공간에는 교통을 방해하는 공작물을 설치하지 않는다.					
형태의장	미관을 양호하게 보존하기 위해, 색채, 장식등을 배려한다.					
2) 유도하는 가로변 룰(나카도오리 가로에 면한 부지)						
유도하는 가로변의 모습을 원칙(rule)화 하고 있다. 이 원칙에 따라서 건축물을 짓는 경우는, 도로 폭원에 의한 용적률 제한, 도로사선제한의 완화를 받는 것이 가능하다(계획의 인정제도). 나카도오리에 면한 부지에서는 건축확인심사에 앞서서 계획의 인정을 받는 것을 통해서 도로 폭원에 의한 용적률 제한(건축기준법 제52조)와 도로사선제한(동 제56조)의 완화를 받을 수 있다.						
	○ 인정을 받을 수 있는 건축계획					
	A. 나카도오리 가로에 면한 부지 공통					
	1.건축물의 1층은 음식점, 상점, 사무소 등으로 할 것. 또한 나카도오리 가로로 고객용 출입구를 계획할 것					

	<p>2. 나카도오리 가로에 면한 건축물의 1층 부분(높이3m까지)를, 도로경계선부터 다음의 거리 이상 후퇴하여, 노명과 연속하는 보도형상으로 정비할 것</p> <p>· 나카도오리 측(A지구, B지구) : 1.5m</p> <p>· 야마테 측(C지구, D지구) : 1.0m</p> <p>3. 건축물의 벽면을 높이 약10의 위치에서 후퇴시켜, 인접건물과 연속된 가로변을 형성할 것</p> <p>4. 내화 건축물 또는 준내화건축물로 할 것</p> <p>B. 2방향에서 접도하는 경우(나카도오리 가로에 더하여, 다른 가로에도 면하는 경우)</p> <p>· 나카도오리 가로에 추가적으로 모토마치 가로와 직교하는 가로에도 고객의 출입구를 계획할 것</p>
	○ 인정을 받은 경우의 완화
<p>용적률 제한</p>	<p>폭원4m의 나카도오리 가로에서는 통상, <math>240\%(=4\text{m}\times0.6)</math>이 용적률의 상한인데, 지구계획에 기초하여 도로폭원이 넓어 진다고 인정을 받을 경우, 부지의 위치, 접도조건에 따라 아래의 그림과 같이 완화를 받을 수 있다</p>
<p>도로사선제한</p>	<p>나카도오리에서는 높이 10m로 연속되는 가로경관을 형성하기 위해 도로사선제한을 높이제한으로 변경하고 있다. 지구계획에 기초하여 인정을 받은 경우, 아래의 그림의 범위에서 완화를 받을 수 있다.</p>
	 
	○ 상기의 2단계의 원칙(rule)에 따라 개별 건축물의 재건축이 이루어지게 되면, 도로공간을 넓히는 것과 동시에 연속적인 가로변을 형성하게 된다.
 <p>현행 규제에 의해 실현되는 가로변 이미지</p>	 <p>모토마치 나카도오리 가로에서 실현해 나갈 가로변 이미지</p>

116) 「建築とまちなみ景観」, pp.54-57 인용 및 재정리

요코하마시 홈페이지 <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tikukeikaku/matinami/motonaka.html> 참조

## 2) 공공성 확보 방안 마련

국회 본회의 심의를 통과한 건축법 개정(안)에서는 특별가로구역 지정시 필요한 자료로 특별가로구역의 위치·범위 및 면적 등에 관한 사항, 지정 목적 및 필요성, 구역 내 건축물의 규모 및 용도 등에 관한 사항과 더불어 그 밖에 필요한 사항을 대통령령으로 정하도록 하고 있다. 특별가로구역에서의 건축기준 배제 및 완화는 공공성 확보를 통한 가로경관 향상을 전제로 이루어져야 하는 바, 시행령에서 특별가로구역 내 건축물 공적공간의 ‘통합관리계획(가칭)’을 수립하도록 규정하고자 한다. 특별가로구역 ‘통합관리계획(가칭)’에는 공공성 확보를 위한 사전 약속으로서의 공적공간 조성 가이드라인과 더불어 건축기준 특례 적용 원칙, 이유와 기대효과 등이 포함되어야 할 것이다.

[표 5-33] 특별가로구역 지정시 필요 자료 관련 건축법 시행령(안)

건축법	건축법 시행령(안)
제77조의2(특별가로구역의 지정) ①_____ ② 국토해양부장관 및 허가권자는 제1항에 따라 특별가로구역을 지정하려는 경우에는 다음 각 호의 자료를 갖추어 건축위원회의 심의를 거쳐야 한다. 1. 특별가로구역의 위치·범위 및 면적 등에 관한 사항 2. 특별가로구역의 지정 목적 및 필요성 3. 특별가로구역 내 건축물의 규모 및 용도 등에 관한 사항 4. 그 밖에 특별가로구역의 지정에 필요한 사항으로서 <u>대통령령으로 정하는 사항</u>	제00조(특별가로구역의 지정)①_____ ②법 제77조의2제2항제5호에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다. 1. <u>특별가로구역 내 건축물 공적공간의 통합계획(‘특별가로구역 통합관리계획’) 및 관리에 관한 사항</u> 2. <u>특별가로구역의 주변지역에 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제43조에 따라 도시·군관리계획으로 결정되었거나 설치된 도시·군계획시설에 관한 사항</u> 3. <u>특별건축구역의 주변지역에 대한 지구단위계획구역의 지정 및 지구단위계획의 내용 등에 관한 사항</u> 2의2. <u>「건축기본법」 제21조에 따른 건축디자인 기준의 반영에 관한 사항</u> 4. <u>「건축기본법」 제23조에 따라 민간전문가를 위촉한 경우 그에 관한 사항</u>

또한 특별가로구역 ‘통합관리계획(가칭)’의 공적공간 가이드라인에는 Hercules시 가로경관 유도형 지구계획 사례에서 보는 바와 같이 공공영역인 도로와 보도뿐 아니라, 인접 건축물의 배치, 전면공간 구성 등에 대한 공간계획 내용이 포함되어야 할 것이다.

[표 5-34] 공공성 확보를 위한 가로공간관리계획 관련 사례 : Hercules시 가로경관 유도형 지구계획<sup>117)</sup>

구분	내 용										
배경	<ul style="list-style-type: none"> <li>- California에서 최초로 Design Code를 기반으로 한 관리계획을 수립한 도시로 미국 내 주요 공업도시중의 하나였으나 1990년대 초반 도심 내 주요 제조공장의 이전과 폐업으로 인하여 경제적 위기가 발생. 도심 외곽지역의 주거단지 개발로 인해 도심부의 상업지역이 쇠퇴함</li> <li>- 초기에는 기존의 도심부 쇠퇴지역들이 흔히 적용하던 strip center 조성과 대규모 상업시설을 도입하였으나 실패함</li> <li>- 해결방안으로 혁신적인 도시디자인 기반의 Land use planning을 시도하고 도심부를 보행친화적인 상업중심으로 만드는 것을 목표로 한 Design Code 기반의 도심부 관리 계획을 수립</li> <li>- 걷기 좋은 가로, 공공공간 확충, 가로에 전면을 두고 있는 건축물, 활기찬 상업가로, 다양한 상업용도, 폭넓은 주거선택이 가능한 곳으로 만들어 나가는 것을 목표로 설정. 디자인 전문가들 뿐만이 아니라 커뮤니티의 참여를 통해서 주요 계획 내용을 결정함</li> </ul>										
규제체계	<p>※ 주요 관리 요소</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도심부를 지형 특성과 주요 기능 및 역할에 따라 4개 지역으로 구분하여 관리</li> <li>- Hercules 디자인 코드에서는 가로 유형에 따른 주요 개발 목표를 설정하고 Facade 구성요소, 건축물 규제, 허용 용도, 일반 사항 등을 주요 관리 요소로 설정</li> <li>- 가로 유형별로 현재의 공간 특성과 주변의 맥락에 대해 서술하고 이를 바탕으로 가로변 건축물들이 구체적으로 어떤 공간으로 계획되어야 하는지를 제시하는 방식을 취하고 있음 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 세부사항</li> </ul> </li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>주요 관리 요소</th><th>세부 사항</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>가로 유형 Palette of Street Types</td><td>Four-Lane Avenue, Two-Lane Avenue, Main Street, Town Center Street, Neighborhood Street, Neighborhood Land, Two-Way Edge Drive, One-Way Edge Drive</td></tr> <tr> <td>전면부 요소 Facade Elements</td><td>Awnings &amp; Marquees, Balconies, Front Porches, Colonnades/Arcades, Stoops, Bay Windows</td></tr> <tr> <td>건축 기준 Architectural Regulations</td><td>일반사항(General Requirements), 건축벽(Building Walls), 투명도와 파사드(Opacity &amp; Facades), 기둥과 아치 (Columns, Arches, Piers, Railings, Balustrades), 개구부(Windows, Skylights, &amp; Doors), 지붕(Roofs &amp; Gutters), 담장과 펜스 (Garden Walls, Fences, &amp; Hedges), 간판(Signs)</td></tr> <tr> <td>일반사항 General Provisions</td><td>최대블록규모(Maximum Block Size), 통로(Alleys), 전면과 후면(Fronts and Backs), 코너 가각부(Corner Radii &amp; Clear Zones), Single- vs. Double -Loaded Roads, 가로수(Street Trees), 가로등(Street Lighting), 가로시설물(Street Furniture), 유틸리티 시설물 위치(Placement of Utilities), Civic Sites, 주차(Parking), Drive-Throughs, 건축지정선의 예외(Exceptions from Build-To Lines), 측면 후면 셋백(Side and Rear Setbacks), 주거지역 저층부(First Floor Height for Residential), 부속 구조물(Accessory Structures), 대형 건물(Large Footprint Buildings), 추가 규제 사항 (Additional Prohibitions)</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">* 2001, Regulating Code for Central Hercules 내용 재정리</p>	주요 관리 요소	세부 사항	가로 유형 Palette of Street Types	Four-Lane Avenue, Two-Lane Avenue, Main Street, Town Center Street, Neighborhood Street, Neighborhood Land, Two-Way Edge Drive, One-Way Edge Drive	전면부 요소 Facade Elements	Awnings & Marquees, Balconies, Front Porches, Colonnades/Arcades, Stoops, Bay Windows	건축 기준 Architectural Regulations	일반사항(General Requirements), 건축벽(Building Walls), 투명도와 파사드(Opacity & Facades), 기둥과 아치 (Columns, Arches, Piers, Railings, Balustrades), 개구부(Windows, Skylights, & Doors), 지붕(Roofs & Gutters), 담장과 펜스 (Garden Walls, Fences, & Hedges), 간판(Signs)	일반사항 General Provisions	최대블록규모(Maximum Block Size), 통로(Alleys), 전면과 후면(Fronts and Backs), 코너 가각부(Corner Radii & Clear Zones), Single- vs. Double -Loaded Roads, 가로수(Street Trees), 가로등(Street Lighting), 가로시설물(Street Furniture), 유틸리티 시설물 위치(Placement of Utilities), Civic Sites, 주차(Parking), Drive-Throughs, 건축지정선의 예외(Exceptions from Build-To Lines), 측면 후면 셋백(Side and Rear Setbacks), 주거지역 저층부(First Floor Height for Residential), 부속 구조물(Accessory Structures), 대형 건물(Large Footprint Buildings), 추가 규제 사항 (Additional Prohibitions)
주요 관리 요소	세부 사항										
가로 유형 Palette of Street Types	Four-Lane Avenue, Two-Lane Avenue, Main Street, Town Center Street, Neighborhood Street, Neighborhood Land, Two-Way Edge Drive, One-Way Edge Drive										
전면부 요소 Facade Elements	Awnings & Marquees, Balconies, Front Porches, Colonnades/Arcades, Stoops, Bay Windows										
건축 기준 Architectural Regulations	일반사항(General Requirements), 건축벽(Building Walls), 투명도와 파사드(Opacity & Facades), 기둥과 아치 (Columns, Arches, Piers, Railings, Balustrades), 개구부(Windows, Skylights, & Doors), 지붕(Roofs & Gutters), 담장과 펜스 (Garden Walls, Fences, & Hedges), 간판(Signs)										
일반사항 General Provisions	최대블록규모(Maximum Block Size), 통로(Alleys), 전면과 후면(Fronts and Backs), 코너 가각부(Corner Radii & Clear Zones), Single- vs. Double -Loaded Roads, 가로수(Street Trees), 가로등(Street Lighting), 가로시설물(Street Furniture), 유틸리티 시설물 위치(Placement of Utilities), Civic Sites, 주차(Parking), Drive-Throughs, 건축지정선의 예외(Exceptions from Build-To Lines), 측면 후면 셋백(Side and Rear Setbacks), 주거지역 저층부(First Floor Height for Residential), 부속 구조물(Accessory Structures), 대형 건물(Large Footprint Buildings), 추가 규제 사항 (Additional Prohibitions)										
세부규제 내용	<p>※ 가로 유형별 계획 지침</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로의 유형은 차선수와 가로 위계, 기능에 따라 구분하고 있으며, 이에 따른 가로의 경관을 차별화 할 수 있는 방향을 구체적으로 제시하고 있음</li> <li>- 주요 세부 지침 : 공공영역인 가로공간에 대해서는 보도공간 확보 및 개선, 식수대 설치와 관련한 사항들을 주로 제시. 사유지는 건축물 위치와 볼륨, 전면부 공간에 대한 지침을 부여 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 가로 유형별 세부지침</li> </ul> </li> <li>- Building Placement에서 건축선, 건축물 사이 공간, Building Volume에서 너비, 깊이, 높이에 관련한 규정은 공통적으로 적용하고 있음</li> </ul>										

가로 유형	Four-Lane Avenue	Main Street	Neighborhood Street	Two-Way Edge Drive
세부 지침	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통량이 많은 지역</li> <li>- 넓은 보도와 노상주차, 개구부가 많은 건축물 전면부 조성을 유도하여 보행자 중심의 공간으로 조성</li> <li>- 저층부는 보행자에게 그늘을 제공하기 위해 marquee, awning, 2층 발코니 중 하나를 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 용도 혼합된 저층부가 상가인 건축물이 밀집되어 있는 가로</li> <li>- colonnade설치를 통해서 위요감 있는 공간 조성을 유도함</li> <li>- 보행자들을 위한 휴식공간 조성을 위해 arcade, colonnade, marquee, awning 또는 2층 발코니 중에서 하나를 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조용하고 차분한 근린지역 내 가로</li> <li>- set back된 공간과 녹지대를 병합할 수 있음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Central Quarter 지역의 경계를 이루는 접근로로써 건축물의 전면부는 경관이 우수한 외부공간에 면하게 됨</li> </ul>
가로 유형	Two-Lane Avenue	Town Center Street Town Center Street B (with bike lanes)	Neighborhood Lane	One-Way Edge Drive
세부 지침	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중앙분리대와 보도변에 풍부한 녹지 공간을 조성한 가로</li> <li>- 주거지역과 사무실 밀집지역에 위치</li> <li>- 보행자들을 위한 휴식공간조성을 위해 arcade, colonnade, marquee, awning 또는 2층 발코니 중에서 하나 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자와 차량 운전자 모두에게 안전한 공간임을 인식시키기 위해 노상주차와 넓은 보도를 확보하는 가로</li> <li>- 6ft의 보도와 같은 크기의 녹지공간 확보</li> <li>- 자전거 도로가 있는 Town Center Street B의 경우에는 보도를 12ft로 확장 가능함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통안전지대로 디자인되는 가로임</li> <li>- 주거지역 또는 이면 가로에 적용됨</li> <li>- 가로 양쪽에 노면 주차가 가능함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 근린생활권 내 광장이나 공원과 같은 공공공간에 면하고 있는 매우 좁은 가로임</li> <li>- 노상주차가 가능하며 보행자가 건너기 쉬운 가로임</li> </ul>

\* Regulating Code for Central Hercules pp.Ⅱ-4-Ⅱ-12 내용 재정리

○ 유형별 세부지침 비교 분석

구분	가로 특성과 조성 방향 서술				Building Placement		Building Volume			
	부속 건물 높이 제한	건물 전면부 계획 요소	인접건물 엘리베이터 공유 제안	비상차량 진입 동선 확보	건축 선	건축물 사이 공간	너비	깊이	높이	저층부 높이
Four-Lane Avenue	■	■	■		■	■	■	■	■	■
Two-Lane Avenue	■	■	■		■	■	■	■	■	■
Main Street	■	■	■		■	■	■	■	■	■
Town Center Street	■	■	■		■	■	■	■	■	■
Neighborhood Street	■		■		■	■	■	■	■	
Neighborhood Lane	■		■	■	■	■	■	■	■	
Two-Way Edge Drive	■		■		■	■	■	■	■	
One-Way Edge Drive	■		■		■	■	■	■	■	

117) 「City of Hercules 포털」, <http://www.ci.hercules.ca.us>와 Central Hercules Plan-Narrative 내용을 바탕으로 재정리

### 3) 지역 특성에 맞는 맞춤형 운영 및 타 제도와의 연계 시행

시뮬레이션에서 검토한 바와 같이 특별가로구역은 미관지구와 지구단위계획 등 기존의 지구적 규제 수단(국토의계획및이용에관한법률), 리모델링활성화구역(건축법), 건축선 지정 가능 구역(건축법), 건축협정(건축법) 등과 연계하여 작동할 때 그 효과를 극대화할 수 있다. 적용 대상 지역 가로의 특성에 따라 적합한 제도를 연계 운영할 수 있도록 유형별 지침 및 가이드라인이 제시되어야 할 것이다.

주요 간선도로, 상업가로, 근린생활가로 등 가로 성격에 따라 가로공간 관리의 주요 목표가 달라지며 관련 주체의 성격도 전혀 다르게 나타나는 점을 고려할 때, 아래 일본 사례에서 보는 바와 같이 가로 성격을 고려하여 관련된 제도들을 효과적으로 연계하여 시행할 필요가 있다. 지역 중심 도로의 경우 지역의 정체성을 드러낼 수 있는 고유의 경관 형성, 노선형 상점가로는 지역 경제 활성화와 보행환경 개선, 주거지 밀집 도로에서는 가로변 주거 건축물의 자발적 재축 유도와 쾌적한 주거환경 유지·보존을 주요 목표로 설정할 수 있을 것이며, 목표에 따라 차별화된 관리 방안을 수립해야 할 것이다.

[표 5-35] 가로공간 관리 관련 제도 연계 시행 사례 : 일본의 가로공간 관리 관련 제도 활용

특성분류	대표적 해당지역	제도활용	활용방법
지역 메인 스트리트	오사카시 미도스지 메인 스트리트	건축미관 유도제도 + 종합설계 가이드라인 + 자자체 지도요강 + 지자체 경관조례 미도스지 연도건축물 가로유도에 관한 지도요강 미도스지 지구 지구계획구역 건축미관유도제도	조화롭고 품격있는 경관 형성은 오사카시의 독자의 제도에 의해 정리되었음 건축미관 유도 제도를 통해 경관형성을 기준을 각 노선별로 지정하여 이에 건축주와 오사카시가 사전협의를 실시하는 체제 : 건축물 신·증축 등 행위를 대상으로 연도의 건축물에 관한 건축물의 배치, 높이 등에 대한 규정사항이 있음
가로경관 디자인	삿포로시 삿포로역 앞 도리키타블록	고도이용형 지구계획 + 가로유도형 지구계획	개별의 지구계획에 공헌내용에 대응한 용적을 완화 물을 정하고 있는 사례 지구계획 도입 효과 : 「마을만들기 계획책정 담당인적자원 지원사업」을 활용한 가로 연도지권자로부터의 도시계획제안에 의해 결정, 이 과정에서 연도지권자와 행정과의 합의에 따라 방향 설정과 검토를 진행(섬세한 수치적 기준의 설정 가능해짐)
동경도 추진조례	동경의 세련된 가로경관 만들기 추진조례	블록재편 마을만들기 제도	합의 형성된 지구에서 단계적으로 정비를 추진할 수 있도록 토지소유자 등에 의한 소규모단위의 도시계획 제안을 수용 지역의 실정에 따른 도시계획 등의 제도 운용과 결정 등을 가능하게 함

			가로경관만들기 제도	경관 형성상 중요한 지구를 가로경관 중심 지구로 지정하고 지역의 주체성을 바탕으로 일체적인 가로풍경 만들기 추진. 가로경관 준비협의회는 전문가의 지원을 받으며 가이드라인 작성 해당지구 내에서 건축행위 등의 사업을 할 때에는 협의회와 협의해야 함(지사에의 신고의무가 제외됨)
			마을만들기 단체의 등록제도 정비	민간의 힘을 활용하면서 동경의 매력 향상에 이바지하는 것 목적
기성시가지 노선형 상점가로	요코하시모토마치 상업가로		지구 경관협정 + 토지구획정리사업 + 모토마치나카토오리 가로유도지구 지구계획	협의 관련자들로 이루어지는 ‘마을만들기 협의회’ 설치 후 ‘마을만들기 협정’ 체결
	요코하마 모토마치나카토오리		3회에 걸친 가로정비사업 모토마치 가로 마치즈쿠리 협정 체결(하드, 소프트)	‘가로경관 유도지구 지구계획’ 결정 : 주민의 요청을 바탕으로 요코하마시가 도시계획 결정을 하고 이후 구역의 확대 등의 변경을 실시한 제도로써 현재까지 운용
	에리어 매니지먼트형	오오테마치·마루노우치·유락초지구	마을만들기 기본협정 + 도시만들기 가이드라인+ 지구계획	활기있는 가로공간을 창출하기 위해 미츠비시 등의 지역 민간기업이 주체가 되어 전략적인 에리어매니지먼트 실시
		나가도오리	나가도오리 가로구역계획	「동경의 세련된 가로공간만들기 추진조례」에 의해 가로경관 중점지구로 지정
주거중심 밀집시가지	카도마시		경관디자인 롤 + 토지구획정리사업	-
	후루가와바시		마치즈쿠리 종합기획	재건축촉진이나 주택시가지 종합정비 등 다양한 사업을 조합하여 관민협동하(PPP)에 도시정비 진행
	이시하라히가시 오오쿠라니시		마치즈쿠리 카도마방식의 지구계획	토지와 건물소유자로 이루어진 임의 조합을 설립하고 지자체와 함께 ‘마치즈쿠리사업협정’ 체결, 가로변의 컨셉을 조합과 지자체가 협의, 매력있는 경관만들기 실시
	동경 아다치구		가로중심 지구협정 + 지자체 협소가로조성제도의 활용	구 단위에서 독자적인 협소가로 조성제도 (「아다치구협소가로조성조례」)를 창설하여 가로변 환경정비사업 도입. 구와 건축주가 정비협정을 체결하여 정비비용을 조성하는 방식. 협소가로 노선별로 ‘마을만들기 협의회’를 계획하여 ‘마을만들기 협정’체결



## 제6장 결 론

1. 연구 성과 및 정책 제언
2. 연구의 한계 및 향후 연구과제

### 1. 연구 성과 및 정책 제언

#### 1) 연구 성과

2013년 1월 국회에 제출된 「건축법」 일부개정법률안에서는 아름다운 도시경관의 창출을 위해 국토해양부장관 또는 허가권자가 미관지구 안의 일정한 도로의 구간을 특별가로구역으로 설정하여 가로시설물과 주위 건축물·광고물에 대한 종합적인 형태관리계획을 수립·관리할 수 있도록 제8장 ‘특별건축구역’ 내에 ‘특별가로구역’ 제도가(제77조의 2,3) 신설되었다. 본 연구에서는 ‘특별가로구역’ 제도 시행에 앞서 가로 단위 공간관리 필요성을 검토하여 제도 도입의 의미를 재정리하는 한편, 미관지구 지정 구역 가로환경 문제점 분석을 통해 유형별 개선방향을 제시하고 특별가로구역 제도 적용 시뮬레이션을 통해 제도 도입의 실효성을 검증하고 향후 운영방안을 제시하고자 하였으며, 연구 성과는 다음과 같다.

#### □ 가로단위 공간관리 의미와 주안점 도출

연구 2장에서는 관련 이론을 검토하고 가로공간 관리의 지향점 변화 경향을 파악하여 가로단위 공간관리의 의미를 정리하였다. 신시가지 개발보다 기성시가지의 관리와 재생이 중요시되면서 전통적인 용도지역제와 일률적인 규제 방식이 갖는 한계에 대한 비판이 제기되고 지역의 점진적인 변화를 유도하는 장소 중심 공간관리 제도에 대한 수요가

높아지고 있다. 이러한 배경 하에 도시 이미지를 창출하고 지역 활성화 촉매가 되며 근린 생활의 중심지로서의 가로를 중심으로 공간을 관리하는 ‘가로단위 도시계획(street-based urbanism)’ 필요성이 제기되고 있다. ‘가로단위 공간관리’는 가로와 주변 건축물을 통합적으로 인식하여 도시계획과 건축설계의 경계를 넘어서는 통합적 공간 관리, 지역 현황에 근거하여 지역의 문제를 진단하고 이를 개선함으로써 지역 특성을 보존하고 창출하는 것을 의미한다. 이 때 공공과 민간부문 등 다양한 관련주체의 이해 관계를 조정하고 합의를 도출하는 과정이 전제되어야 하며, 조성 이후에도 지속적인 유지·관리가 필요하다.

#### □ 가로단위 공간관리 관련 기존 제도 및 사업의 한계 분석

3장에서는 기존의 도시건축규제 중에서 가로 단위 공간관리 관련 제도와 사업 현황을 계획체계, 규제내용, 제도운영 측면에서 분석하여 가능성과 한계를 밝혔다. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 지구적 규제 수단인 미관지구와 지구단위계획, 「경관법」에 따른 경관협정, 「건축법」에 따른 특별건축구역과 가로구역별 최고높이제한 제도를 검토하였으며, 가로환경개선사업 추진 성과를 분석하였다. 분석 결과, ① 계획체계 측면에서는 제도 운영의 경직성, 지정 및 변경 절차의 복잡성, ② 규제 내용 측면에서는 불명확한 경계 및 구역 지정 기준, 광범위한 구역 지정, 기계적인 세부구역 구분, 획일적인 규제와 계획으로 인한 차별성 부족, ③ 규제 운영 측면에서는 공동개발을 전제로 한 공공공간 지킴 설정으로 인한 실효성 부족, 사업 시행 후 유지·관리 부족으로 인한 실효성 저하 등의 문제를 지적하였다. 기존 제도 및 사업과 비교할 때, 특별가로구역은 가로 중심의 소규모 공간에 대한 보다 유연한 관리 수단으로서 작동할 수 있다는 점에서 차별성을 갖는다고 볼 수 있다.

#### □ 미관지구 지정 구역 가로환경 현황 조사를 통한 문제 유형 구분 및 유형별 특성 분석

4장에서는 미관지구 지정 구역을 대상으로 가로환경 현황 조사를 통해 문제 유형을 구분하고 유형별 특성을 분석하였다. 가로 유형은 미관지구로 지정된 대로(A), 집단미관지구로 지정된 일반주거지역 내의 상업화된 가로(B), 근린생활가로(C)로 구분되며, 가로폭 원 등 물리적 특성과 가로변 건축물 주요 용도 분포에 따라 세분된다. 미관지구로 지정된 대로에서는 지구 지정에 의해 생겨나는 건축선 후퇴 공간 이용 현황 분석을 통해 이들 공간에 대한 통합적 관리 필요성을 제시하였으며, (일반주거지역 내) 상업 및 생활 가로에서는 건축제한에 의한 형태 왜곡, 저층부 공지 무단 점유로 인한 가로 경관 저해 등의 문제

를 제기하고, 건축기준을 보다 유연하게 적용하여 건축계획을 합리화하는 한편 보행환경 개선 차원에서 건축선 지정 등 공적공간 관리 필요성을 제시하였다.

#### □ 가로단위 공간관리 원칙 제시 및 시뮬레이션을 통한 제도 실효성 검증

5장에서는 가로단위 공간관리 원칙으로 첫째, 문제유형별 맞춤형 공간관리, 둘째, 가로단위 공간관리 규칙 수립, 셋째, 가로의 미래상 제시와 민간부문의 자발적 참여를 제시하였으며, 앞서 구분한 문제유형별로 특별가로구역 제도 적용 방향을 제안하였다. 미관지구로 지정된 넓은 폭원의 도로에 대해서는 건축선 후퇴부에 대한 통합적인 관리계획 수립을 전제로 조정·공개공지 등 필지단위 건축기준을 배제·완화하여 건축선 후퇴부의 합리적 이용을 꾀할 수 있을 것이다. 또한 영업 공간 확대와 광고시설물 게시 등 가로공간 점유 수요가 높은 상업가로에 대해서는 도로높이제한·일조사선·건폐율 완화로 건축물 내부 공간의 효율적 이용을 유도함과 동시에 건축선 지정과 부속시설물 관리 등 공적공간에 대한 관리를 강화하는 방향으로 제도를 적용해야 할 것이다. 이와 같은 원칙으로 제도 적용 시뮬레이션을 진행한 결과, 공적공간 관리를 통해 보행 공간을 확보하고 가로환경 개선 효과를 얻을 수 있으며 특별가로구역에서의 건축기준 배제·완화를 통해 기존 도시구조 내에서 국지적 문제에 유연하게 대응할 수 있음을 확인하였다.

## 2) 정책 제언

연구 결과를 바탕으로 특별가로구역 지정 대상을 구체화하고 공공성 확보를 위한 특별가로구역 ‘통합관리계획’ 수립 방향을 제시하고, 관련 제도와 연계 시행 필요성을 제기하였다. 특별가로구역 지정 대상은 미관지구 내에서 ‘건축선 후퇴 부분에 대한 통합 관리가 필요한 지역’과 ‘상업가로 중 가로 활성화와 보행환경 개선이 필요한 지역’으로 구체화하였으며, 장기적 관점에서는 제도 적용 대상 지역을 미관지구 지정 구역 외의 일반 지역으로 확대하여 소규모 상업 또는 생활가로에 적용할 것을 제안하였다. 공공성 확보를 위해서는 특별가로구역 지정시 특별가로구역 ‘통합관리계획(가칭)’을 수립하도록 시행령에서 규정하고 공적공간 조성 가이드라인과 건축기준 특례 적용 원칙, 구역 지정 이유와 기대효과 등을 계획에 포함할 것을 제안하였다. 마지막으로 제도 적용 효과를 높이기 위해서 지구단위 계획(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」), 리모델링활성화구역, 건축선 지정 가능 구역, 건축협정(「건축법」)등 다양한 지구적 규제 수단과 연계 시행할 것을 제안하였다.

## 2. 연구의 한계 및 향후 연구과제

특별가로구역 제도는 가로공간을 자동차 이용을 위한 ‘도로’가 아닌 지역 정체성을 드러내고 지역 생활의 중심이 되는 ‘가로’로 인식하고 지역 문제 진단을 바탕으로 한 맞춤형 공간관리 제도로서의 의미를 갖는다. 따라서 특별가로구역 제도에 의한 ‘가로단위 공간 관리’는 가로의 물리적 환경뿐 아니라 공간 이용 특성, 주민·상인·방문자 등 관련 주체들의 수요 등을 충분하게 고려해서 이루어져야 한다. 제도 적용 과정에서도 일방향적인 건축기준의 배제·완화만 이루어진다면 가로환경을 오히려 악화시키는 요인이 될 수 있으므로 공공성 확보를 위해 공적공간에 대한 통합적 관리가 전제되어야 하며, 이를 위해서는 관련 주체들 사이의 합의 형성이 필수적이라고 판단된다. 그러나 본 연구에서는 가로의 물리적 환경에 대한 분석과 개선 가능성에 초점을 맞춰 실태 조사와 시뮬레이션을 진행한 결과, 실제 현장에서의 합의 형성 과정이나 협정 등 기타 제도와의 연계 가능성에 대한 검토가 미흡하였다.

기성시까지 관리와 재생의 중요성이 높아지고 용도지역별로 일률적으로 적용되는 도시계획 및 건축 규제가 지역 수요를 반영하는 데에 한계가 있다는 비판이 제기되면서 지역 특성에 따라 맞춤형 도시 관리를 위한 제도 유연화 요구가 점차 높아지고 있다. 소단위의 맞춤형 공간 관리를 위해서는 물리적 측면 뿐 아니라 사회적·경제적 측면에서 지역 문제에 대한 면밀한 진단이 선행되어야 할 것으로 판단된다. 본 연구에서의 가로환경 실태 조사와 특별가로구역 제도 적용에 의한 환경 개선 가능성 검토 결과를 바탕으로 유형별로 보다 면밀한 현황 진단, 그리고 구체적인 제도 실행 방안에 대한 후속 연구가 뒤따라야 할 것이다.

## 참고문헌

- 강준모·박현신(2010), "환경정비형 지구단위계획의 효과분석 : 건대앞 노유거리, 성신여대앞 하나로거리, 이대앞 찾고싶은거리를 중심으로", 「대한토목학회 논문집」, v30(1D), pp.89~98.
- 고준호·이창(2012), 「서울형 대중교통전용지구 도입 연구」, 서울연구원.
- 구자훈·김승웅·노정민(2011), "서울시 골목길 담장허물기의 여부에 따른 주민의 사회적 활동의 양적 차이 비교 분석", 「한국도시설계학회지」, v.12(4), pp.5~21.
- 국토부(2012), 「도시경관의 통합적 개선 추진방안 연구」, 국토부.
- 국토해양부(2010), 「경관협정 수립 매뉴얼」, 국토해양부.
- 국토해양부(2001), 「대중교통전용지구 설계 및 운영 지침」, 국토해양부.
- 금기정·장효영·손승녀·황용진(2010), "구조방정식을 이용한 상업지구 보행가로의 경관 이미지 분석", 「국토계획」, v.45(4), pp.97~110.
- 김대현(1994), "도시가로 보행자 공간의 만족요인 분석에 관한 연구", 「한국조경학회지」, v.22(3), pp.29~41.
- 김민수(2006), "도시건축디자인 : '문화적 관점' : 오래된 생활문화근린의 재생을 중심으로", 「한국도시설계학회지」, v.7(1), pp.75~93.
- 김성균(1997), "서울시 덕수궁길 보행자중심 가로경관설계", 「한국조경학회지」, v.25(3), pp.143~155.
- 김성보(2005), "제1종 지구단위계획의 새로운 시도와 발전", 「한국도시설계학회」 지구단위계획의 새로운 변화와 발전방향 세미나 자료집
- 김성일·박진아·구자훈(2008), "공동주택 생활가로의 활동특성 분석을 통한 개선방안 연구", 「한국도시설계학회지」, v.9(2), pp.23~41.
- 김수태·김현숙(2007), "지역 정체성 제고를 위한 민간주도형 가로경관 개선사업에 관한 연구", 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, pp.91~102.
- 김영익·김진균(2005), "도심부 가로 보행공간 개선 방안에 관한 연구 : 을지로 입구 사거리를 중심으로", 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, pp.210~221.
- 김정규·최이명·하재명(2002), "도심 상업지 가로위계에 따른 가로공간 이용형태에 관한 연구", 「한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집」, pp.49~57.
- 김진욱·김혜련(2010), 「공동주택의 정주환경 개선을 위한 디자인 강화방안 연구 : 아파트 디자인의 다양성 확보를 위한 제도 개선방안을 중심으로」, 건축도시공간연구소.
- 남형우(2010), "전통가로경관의 건축적 특성과 보존적 재생 방향에 관한 연구", 「한국도시설계학회지」, v.11(1), pp.87~107.

- 디자인서울총괄본부(2009), “서울특별시 경관협정 매뉴얼”, 「서울특별시 포털
- 목정훈(2005), 「주거지역 공동주택 높이관리방안 연구 : 제2종 일반주거지역을 중심으로」, 서울연구원.
- 목정훈(2006), “지구단위계획의 환경성 제고를 위한 계획기법과 제도개선 방안”, 「서울연구원 서울 연구포커스」, v.(20), pp.11~18.
- 문지원·최동식·김상희(2012), “가로경관 평가를 통한 근대 역사·문화거리 조성 방안에 관한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.28(1), pp.109~121.
- 박성준·이현수·임호균(2012), “지속가능한 도시 가로 환경 조성을 위한 개발 과제 및 개발요소에 관한 연구”, 「한국실내디자인학회 논문집」, v.21(1), pp.119~127.
- 박소현·최이명·서한림(2008), “주거지 물리적 보행환경의 특성차이에 관한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.24(2), pp.215~227.
- 박인석(2013), 「아파트 한국사회 : 단지 공화국에 갇힌 도시와 일상」, 현암사.
- 박진아·목익수·강우석(2008), “서울시 대학가 활성화 계획과정의 파트너십 연구”. 「한국교육시설 학회지」, v.15(4), pp.26~38
- 박현찬(2001), 「견고싶은 거리만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향 연구」, 서울시정개발연구원.
- 박현찬 외(2005), 「대학가주변지역 환경정비 및 활성화방안 연구」, 서울시정개발연구원.
- 방승환·김기호(2005), “가로설계를 통한 공공공간 개선방안에 관한 연구”, 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, pp.123~138.
- 배용규·이인성(2005), “종전 지구단위계획의 운영에 다른 활성화 과제와 제도개선에 관한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.21(9), pp.175~186
- 변정아·이승환·임우영(2006), “대학가 건축물의 가로와의 접촉 유형과 장소성에 관한 연구 : 부산 대 연동 부경대에서 경성대 가로변을 중심으로”, 「대한건축학회지회연합회 학술발표대회논문집」, v.1, pp.79~85.
- 서수정·김철영(2010), 「특별건축구역의 효율적 운영방안 연구」, 건축도시공간연구소.
- 서울시(2001), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정에 관한 연구」, 서울시정개발연구원
- 서울시(2003), 「가로구역별 건축물 최고높이 지정」, 서울시.
- 서울시(2011), 「경관협정 추진을 위한 협정 매뉴얼」, 서울시.
- 서울시(1990), 「서울토지구획정리백서」, 서울시
- 서울시(1983), 「잠실지구도시설계」, 서울시.
- 서울특별시(2005), 「이대 앞 찾고싶은거리 조성계획」, 서울특별시
- 손장원·이동배(2001), “서울시 시범가로조성사업의 보행자 공간 설계방법 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.17(11), pp.183~191.
- 신용재·김종인(1990), “주택지 골목의 유형적 이해를 위한 접근”, 「대한건축학회 논문집」, v.6(6), pp.21~29.
- 신은경·조영태·김세웅(2008), “이용자디자인평가(PDE)를 활용한 가로공간 및 경관 평가에 대한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.24(11), pp.37~47.
- 신중진·장정화(2012), “경관협정 활용에 의한 저층주거지 환경개선의 방향 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」 v.28(3), pp.187~199.
- 양상욱(1996), “서울구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(I)”, 「호남대학교 논문집」, v.17(2), pp.555~567.

- 양상욱(1997), “서울구획정리사업지구의 공간구성에 관한 연구(Ⅲ) : 공간구성의 모델화”, 『호남대학교 논문집』, v.18(2), pp.705~715.
- 양재혁·이강희(2009), “시지각적 분석을 통한 가로경관개선사업 평가에 관한 연구 : 부산시 광복로를 대상으로”, 『한국생태환경건축학회 논문집』, v.9(3), pp.37~47.
- 양혜원·김준지·이주현·이현수(2007), “공공디자인으로서의 지하철 가로시설물 현황에 관한 연구”, 『한국생태환경건축학회 학술발표대회 논문집』, pp.29~33.
- 오성훈·차주영(2011), 「한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 제고」, 건축도시공간연구소.
- 오세원(2012), 「기성시가지 주거지역 관리를 위한 지구단위계획의 적용결과 분석과 개선방안 연구」, 서울대학교 대학원 박사학위 논문.
- 용산구청(2008), 「숙명여자대학교 환경정비형 지구단위계획」, 용산구청
- 우신구(2009), 「공공디자인의 실천과 의미-부산 광복로 시범가로 사례」, 강원발전연구원.
- 우현주·김상희·김주현·이정호(2012), “기성시가지 상업가로 환경개선을 위한 주민협정 가이드라인의 보완방향에 관한 연구”, 『한국주거환경학회 논문집』, v.10(1), pp.145~169.
- 유진선·유현준(2008), “가로공간과 공공시설의 연계를 통한 도심 공공공간의 재생에 관한 연구”, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』, pp.367~372.
- 윤종국·박춘근(2002), “도시가로공간의 계획요소 분석을 통한 가로변건축물의 개선방향에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.18(4), pp.155~165.
- 윤종국·박춘근(2002), “지방도시 중심가로의 환경인지 특성에 따른 경관평가에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.18(11), pp.217~229.
- 이강업(1987), “서울의 자연형국과 가로경관에 관한 연구”, 『국토계획』, v.22(1), pp.69~89.
- 이경아(2007), “간판 시범가로사업의 현황과 향후방향”, 『옥외광고학연구』 v.4(1), pp.89~108.
- 이삼수·이희정·유천용(2011), “『국토의 계획 및 이용에 관한 법률』 개정에 따른 지구단위계획 개편방향”, 『도시정보』, pp.3~16.
- 이상호·이연경·엄지혜·김혁·하중효, “가로시설물 관련 행정시스템의 개선에 관한 연구”, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』, pp.175~179.
- 이슬·정재용(2010), “도시 상업·업무 지역 내 보행가로 활성화 방안에 관한 연구”, 『한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집』, pp.432~442.
- 이승연·제해성(2011), “가로개선사업에 의한 경관개선이 가로활성화에 미치는 영향에 관한 연구”, 『한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집』, pp.217~227.
- 이승필·김도년(2006), “도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구 : 서울시 도심재개발 지구를 중심으로”, 『도시설계』, v.7(2), pp.73~86.
- 이성룡·정석(1997), 「서울시 도시경관 관리방안연구(Ⅲ)」, 서울연구원.
- 이원근(2010), “가로환경정비형 지구단위계획에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.26(3), pp.131~140.
- 이윤경(2011), 「공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안」, 한국문화관광연구원.
- 이인성(2005), “지구단위계획제도의 향후과제와 발전방향”, 『한국도시설계학회』 지구단위계획의 새로운 변화와 발전방향 세미나 자료집
- 이재국(2007), “일반주거지역내 건축물용도의 분포특성에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.23(2), pp.129~137.

- 이재남·이희정(2013), “토지구획정리사업지구에서의 블록 유형별 노후건축물 분포를 고려한 주거지 정비방안”, 『한국도시설계 학회지』, v.14(2), pp.19~34.
- 이정형·김동영·김민경(2007), “도시형 근린주거 클러스터의 개념설정 및 계획방향에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.23(10), pp.141~151.
- 이정형·김진욱(2005), “가로블록 구성방식에 따른 가로공간의 유형 및 특성에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.21(8), pp.177~187.
- 이정호·김주현·김상희(2012), “현대적 공공성 측면에서 본 공공가로 사업 사례 분석”, 『대한건축학회 논문집 계획계』, v.28(11), pp.207~219.
- 이종훈·박태병·김진일(1985), “가로경관의 해석요소에 관한 고찰”, 『대한건축학회 춘계학술발표대회 논문집』, v.5(1), pp.189~193.
- 이창호·오준걸·정종대(2011), “경관협정의 운용방안에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.27(6), pp.169~177.
- 이해욱(2010), “대학가 활성화를 위한 가로환경디자인 개선방안에 관한 연구”, 『대한건축학회지회연합회 논문집』, v.12(2), pp.63~73.
- 이희정(2000), 「도시계획법 개정관련 서울시 용도지구 재정비 방안 연구」, 서울연구원.
- 이희정(2002), “도시관리를 위한 서울시 종전 지구단위계획 운영실태 및 재정비방향 연구”, 『대한국토도시계획학회』, v.37(5), pp.143~160.
- 이희정(2004), 「지구단위계획 운영실태 및 개선방향」, 대한국토도시계획학회 세미나, pp.1~32.
- 임유경·임강륜(2012), 「근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제 개선 기본방향 연구」, 건축도시공간연구소.
- 임유경·진현영(2011), 「건축의 품격 향상을 위한 건축물 형태규제 개선방안 연구」, 건축도시공간연구소.
- 임재성·박현신·유승환·강준모(2012), “가로주택정비사업 대상지 선정을 위한 서울시 공간구조 분석”, 『한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집』, pp.192~199.
- 임희지(2006), “(권두언) 대중교통 중심 개발기법(TOD)의 의미를 돌이켜보며”, 『한국도시설계학회』, pp.2~3.
- 임희지, 김상일(2010), 「지구단위계획제도의 평가와 재정립방안」, 서울특별시.
- 전영재·박현주·김홍규(2007), “도심재생을 위한 가로공간 구성요소 및 만족도 분석”, 『한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집』, pp.175~185.
- 정석(1998), 「미관지구개선방안」, 서울연구원.
- 정우석·정재용(2006), “도시가로 보행환경의 문제점에 관한 연구”, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』, pp.189~193.
- 정인하·강수정(2012), “서울강남 도시블록의 필지구획 패턴에 관한 연구 : 영동 제2토지구획정리사업지를 중심으로”, 『대한건축학회논문』, v.28(5), pp.189~197.
- 정태열·윤세운·박미현(2011), “기성시가지 재생성을 위한 가로경관정비 프로세스에 관한 연구”, 『한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집』, pp.227~237.
- 지구계획연구회(1997), 「가로경관유도형 지구계획」, 김형보 역, 태림문화사.
- 진희선(2012), “주거재생, 공공에서 바라본 마을 만들기”, 『대한건축학회지』, v.56(6), pp.66~76.
- 차호철·박철민(2011), “뉴욕 활성화 상업가로의 물리적 특성 분석에 관한 연구”, 『대한건축학회지』, v.27(6), pp.39~46.

- 최윌(2011), “국·내외 가로공간의 친환경요소 평가연구”, 「대한건축학회지회연합회 논문집」, v.13 (02), pp.139~147.
- 최이명·박소현(2005), “커뮤니티 보행환경개선을 위한 저층밀집주거지 가로유형 분석”, 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, pp.184~196.
- 최이명·박소현(2007), “주택가 필지 내 잔여공지와 가로의 관계유형 및 특성에 대한 연구”, 「대한건축학회논문집 계획계」, v.23(7), pp.145~157.
- 최임주·이현준(2009), “도심지역 상업가로 환경개선에 관한 연구”, 「대한건축학회지회연합회 논문집」, v.11(1), pp.73~83.
- 추영욱·조홍정(2007), “공공성 회복을 위한 가로변건축물의 경관개선방향에 관한 연구”, 「대한건축학회지회연합회 학술발표대회논문집」, pp.105~109.
- 통계청(2012), 「장래인구추계 : 2010~2060」,
- 하재명·김묘정(2005), “커뮤니티 활성화를 위한 도시 단독주택지 가로공간 계획”, 「대한건축학회지」, v.21(4), pp.159~166.
- 한국도시설계학회(2008), 「지구단위계획의 실제」, 기문당.
- 한영숙·김민수(2004), “오래된 도시문화근린의 재생을 위한 생활문화가로구상 : 부산진 역사문화환경 정비 기본계획을 사례로”, 「한국도시설계학회 추계학술발표대회 논문집」, pp.1~13.
- 한국지방행정연구원(2011), “공공디자인 시범사업 추진실태 및 대응전략”, 「KRILA Focus」 제34호, pp.1~23.
- 한지형(2010), “가로환경정비사업 이후 물리적 요소의 변화와 특성에 대한 분석 연구-이대 앞 ‘찾고 싶은 거리’와 홍대 앞 ‘걷고 싶은 거리’를 중심으로”, 「대한건축학회논문집 계획계」 제26권 제10호, pp.283~294.
- 홍경구·안건혁(2001), “노선상업지역의 가구유형과 개발패턴에 관한 연구 - 강남구를 중심으로”, 「대한건축학회논문집 - 계획계」, v.17(1), pp.103~111.
- 히바타 야스오(1992), 「마이크로 도시계획과 토지이용」, 김영하 역, 대한교과서.
- Barnett Jonathan(1995), *The Fractured Metropolis : Improving the new city, Restoring the old city, reshaping the region*, Westview Press.
- Ben-Joseph Eran(2005), *The Code of the City : Standards and the hidden language of place making*, The MIT Press.
- Congress of New Urbanism(2003), 「뉴어바니즘 현장」, 안건혁·온영태 역, 한울.
- Edward Relph(1987), *The Modern Urban Landscape*, JHU Press.
- Elliott Donald L.(2008), *A Better Way to Zone : Ten Principles to Create More Livable Cities*, Island Press.
- Hercules(Calif.)(2001), *Regulating Code for the Central Hercules Plan*, The City.
- Jacobs. J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, pp180~188.
- Kostof Spiro(2011), 「역사로 본 도시의 형태」, 양윤재 역, 공간사.
- Lassar Terry Jill (1989), *Carrots & Sticks : New Zoning Downtown*, ULI-the Urban Land Institute.
- Marshall Stephen(2005), *Streets & Patterns*, Spon Press.

Marshall Stephen(ed.)(2011), *Urban Coding and Planning*, Routledge.  
 Parolek Daniel G., Parolek Karen, Crawford Paul C.(2008), *Form-based codes : a Guide for Planners, Urban designers, Municipalities, and Developers*, J. Wiley & Sons.  
 Talen Emily(2012), *City Rules, How Regulations Affect Urban Form*, Island Press.  
 国土交通省住宅局市街地建築課(2005), 「建築とまちなみ景観」,ぎょうせい.

국토해양부 보도자료(2011), “대중교통과 보행자, 도로의 주인으로 돌아오다-대중교통지구 점진적으로 확대”, 「도시광역교통과」

서울시(2010), “가로구역별 건축물 최고높이 지정 지적현황”, 「서울시 포털」,

<http://citybuild.seoul.go.kr/archives/244#a45>

서울시(2013), “리모델링 활성화 구역지정”, 「서울시 주택·도시계획·부동산」,

<http://citybuild.seoul.go.kr/archives/1089>

서울시 보도자료(2010), “서울 노후 건축물 리모델링, 도시 정체성 보전하면서 한다”, 「서울시포털」

서울시 보도자료(2013), “신촌 연세로 서울시 최초 ‘대중교통전용지구’로 지정”, 「서울시 도시교통본부 교통정책과」

서울시 보도자료(2011), “충무로, 불광역 등 4개지역 리모델링 신청하세요”, 「서울시포털」

서울특별시 도시계획국(2012), “알기쉬운 도시계획 용어” 「도시계획국 포털」,

<http://urban.seoul.go.kr/4DUPIS/unisearch/searchresult.do>

중소기업청(2010), “소상공인진흥원-상권정보 시스템-유동인구현황”, 「상권분석시스템 포털」,

<http://sg.seda.or.kr/dragon/sbdc.jsp>

통계청(2012), “건설·주택·토지-건설-도시계획현황-지역, 지구, 구역현황-용도지역(시군구별)”, 「국가통계포털」,

[http://kosis.kr/gen\\_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX\\_315\\_2009\\_H1440&conn\\_path=I3&path=](http://kosis.kr/gen_etl/start.jsp?orgId=315&tblId=TX_315_2009_H1440&conn_path=I3&path=)

「국가통계포털」, <http://kosis.kr/>

「국토교통부 홈페이지」 [http://www.molit.go.kr/portal.do`](http://www.molit.go.kr/portal.do)

「도시연대 홈페이지」 <http://www.dosi.or.kr>

「다음지도 홈페이지」, <http://map.daum.net>

「대한민국 국회 의안정보시스템」, <http://likms.assembly.go.kr/>

「디자인서울 홈페이지」 <http://design.seoul.go.kr>

「문화체육관광부 홈페이지」 <http://www.mcst.go.kr>

「서울시 홈페이지」, <http://www.seoul.go.kr/main/index.html>

「안전행정부 홈페이지」 <http://www.mopas.go.kr>

「요코하마시 홈페이지」, <http://www.city.yokohama.lg.jp/>

「중소기업청 홈페이지」, <http://www.smba.go.kr/kr/index.do>

「Alington Community Website」, <http://www.columbiapikeva.us>

## 'Streetside Special District' : an alternative for Integrated Planning of Street Environments

Lim, Yoo-Kyoung  
Lee, Jin-Min

In 2013, the 'Streetside Special District' was introduced in the revised 'Building Act': by which several architectural standards such as lot coverage or building height would be able to be tailored to the specific conditions of the district and an integrated planning guideline would be implemented. It was a measure adopted with a view to improve the streetscape especially in the 'scenic zone'. This measure will be in effect October 2014, it is now required to establish legal framework that concretize the directives of the implementation and to estimate the final effect.

This report has four goals: to present the reasons for an integrated planning of street environment from the literature review; to classify the streets according to the problem-types of current regulation system; to carry out the simulation of the implementation of the new street-based regulation; and finally to propose detailed guidance for the implementation of the 'Streetside Special District'.

Streets are the place where coexist diverse public services, cars and people who have conflicting interests. Under the current urban and building regulation system, most of all the streets have almost the same regulations; a more sophisticated rules seems to be necessary to change the way we design streets. The New Urbanists insisted on the importance of place-oriented regulation, and Marshall(2011) made a suggestion of the introduction of a 'street-based urbanism'. In the street-based urbanism, an integrated planning of street, buildings and public facilities is essential. The functional classification of the road will be replaced by the new criteria for place-oriented street design.

The new classification of the streets would have to be based on the analyses

of problems of walkability and livability of the streets. The harmonious coexistence of cars and people should be considered. The streets can be categorized into three types: large streets over than 20m of the width, designated to the 'scenic zone'(type A); medium-sized commercial streets(type B); and neighborhood streets in the Residential Zone(type C). Three types could be subdivided into several subtypes according to the width and use of the streets.

The 'Streetside Special District' could allow the policy-makers to take account of the variety of street conditions. In type A where most of buildings are placed at the setback line designated according to the 'scenic zone' legislation, an integrated planning of the setback areas would have to be established. In type B, there are many contravention of current regulation which prohibits almost all the occupations exceeding boundaries of lot line. This is why the building frontage of commercial use should be controled assuring more flexibility in the light of the commercial demands. In type C where the pedestrian walkways are not physically defined, the building alignment would have to reestablished guaranteeing the right of way to pedestrians in the condition that the owners of properties should be properly rewarded.

The regulation simulation for three street-types showed that the diversified application of the architectural standards in the 'Streetside Special District' could correct the problems of current regulation systems, improve the walkability and the livability of the street and make better streetscape. But the abatement of some architectural standards such as the planting obligation or the maximum lot coverage could cause the congestion of the ground level or the problem of safety in the case of the fire. This is why the abatement measures should be elaborated with a detailed examination and be accompanied with the integrated planning of street environment established for the sake of the public interest.

The revised 'Building Act' containing 'Streetside Special District' become effective from October 2014. The expected effect of three types of street was examined in this study, the more practical and substantive issues will be able to be raised in the process of the law enforcement, which will be the object of the following studies.

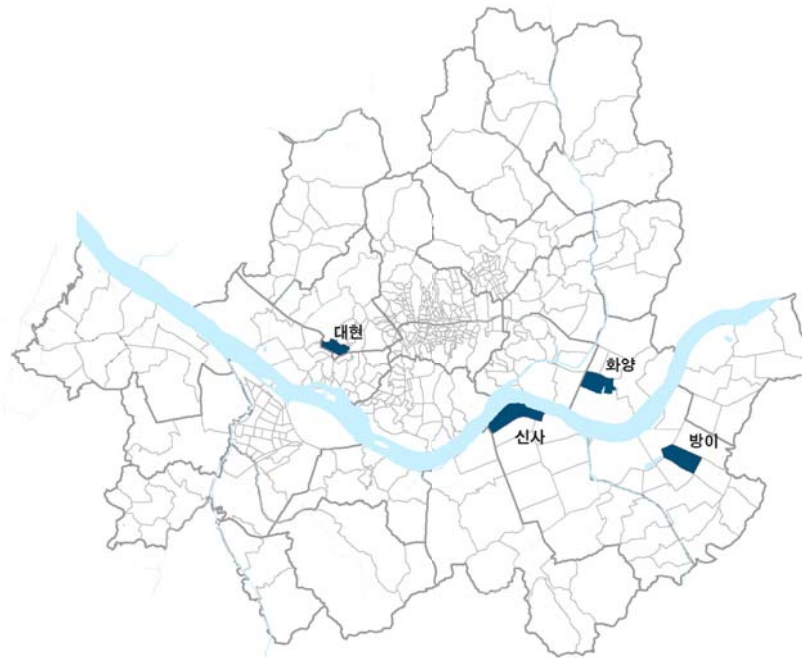
**keywords :** Streetside Special District, street-based urbanism, street types, integrated planning of street environment

## 부록. 가로환경 실태조사

1. 조사대상지 개요 및 현황
2. 가로환경 현황

### 1. 조사대상지 개요 및 현황

조사대상지 현황

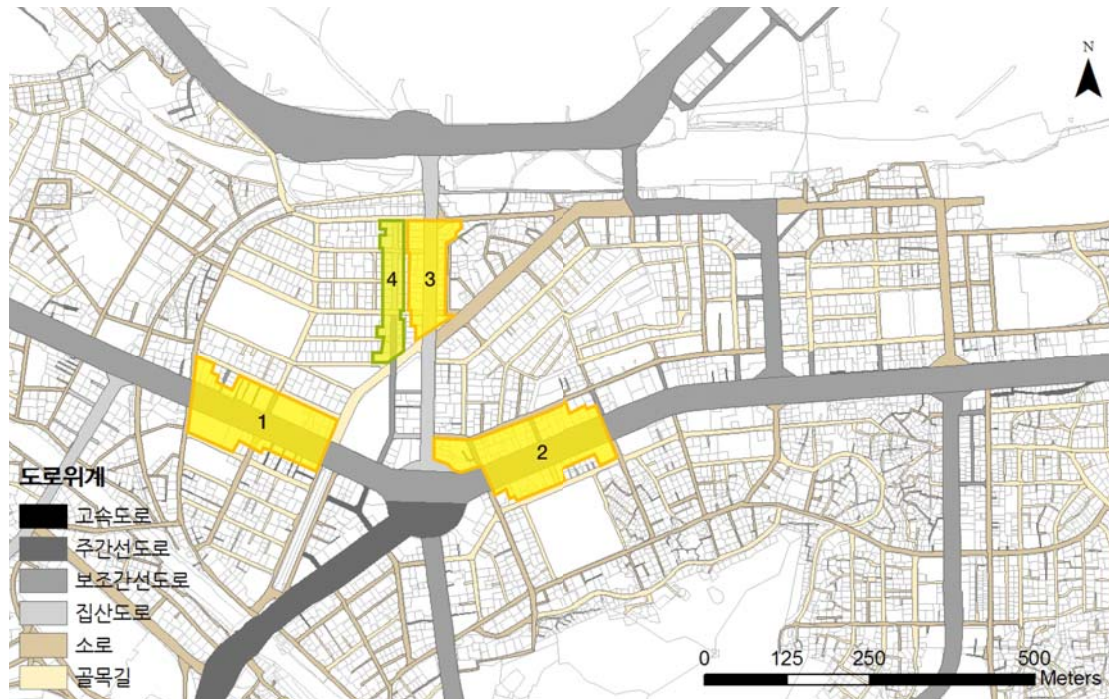


	미관지구		형성시기	용도지역	지구단위 계획	기타
	지정현황	지정형태				
신촌(대현)	역사문화·일반	선적	60년대 이전	일반주거/상업	수립	대학주변
신사(영동1)	역사문화	선적	60년대	일반주거	수립	상업지역
건대입구(화양)	중심지·일반	선적	60년대	상업/준주거/일반주거	수립	대학주변
방이(잠실+가락)	일반	면적	70~80년대	상업/준주거/일반주거	수립	공원주변

## 2. 가로환경 현황

### 1) 신촌 일대 분석 대상가로 현황

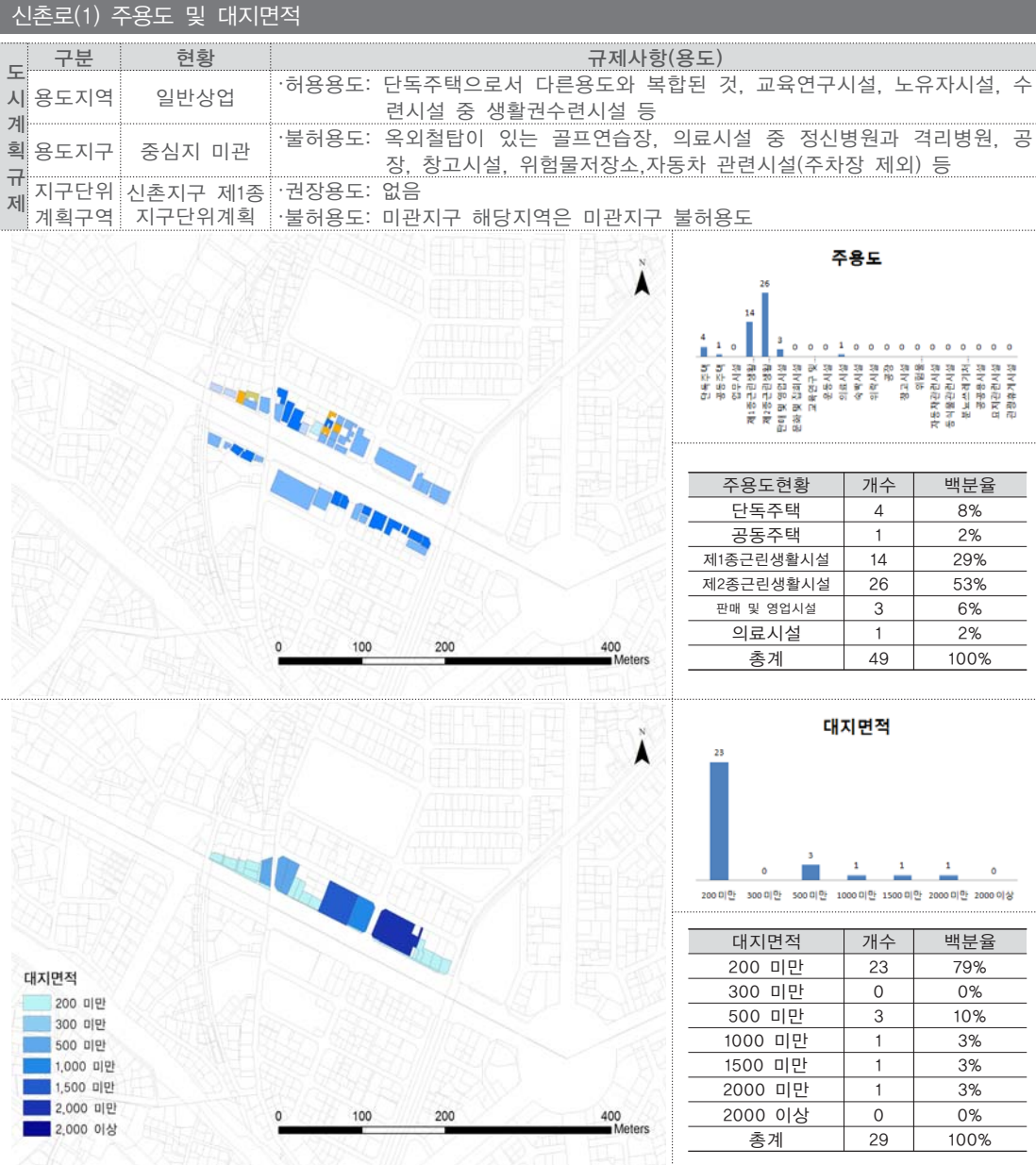
신촌 일대 분석 대상가로



	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위 계획	가구 구조	향
1	신촌로(1)	40	228	상업	일반상업	중심지	신촌지구	4열	동서
2	신촌로(2)	41	300	상업(주상복합)	일반상업	중심지	신촌지구	4열	동서
3	연세로	20	178	상업	제3종일반주거	중심지	신촌지구	1~3열	남북
4	연세로 7안길	8	225	상업	제2종일반주거 제3종일반주거	—	신촌지구	2열	남북

# ① 가로1 : 신촌로(1)

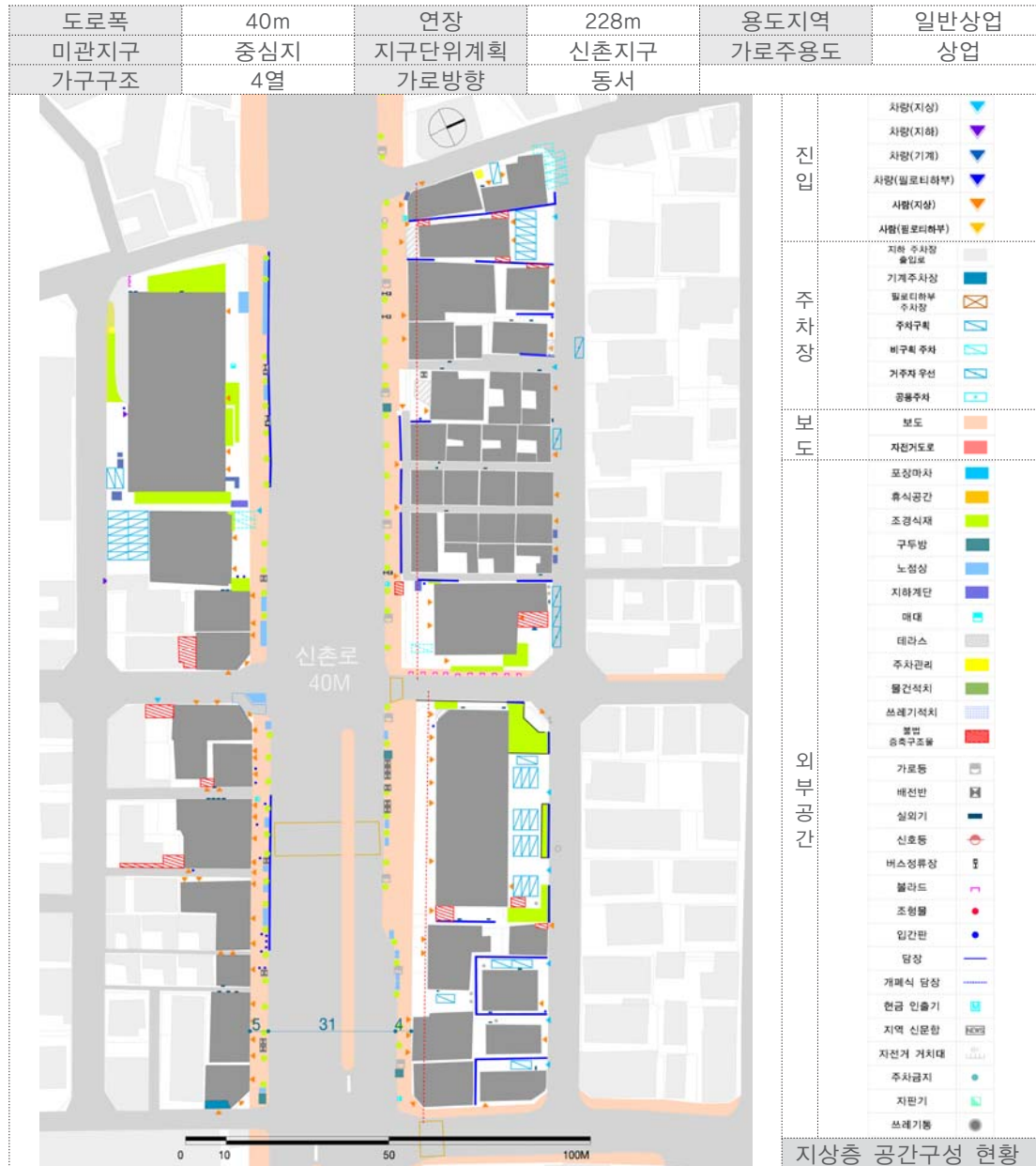
## □ 건축물 현황



- 가로변 건축물의 주용도는 단독주택과 공동주택이 10%, 근린생활시설이 80%이상 차지하며 상업가로의 성격을 보임.
- 가로변 필지의 대지면적은 200m<sup>2</sup> 미만인 건물이 79%를 차지하며 가로변에 면한 소규모 필지에는 근린생활시설들이 밀집해 있음

## □ 가로 환경 현황

신촌로(1) 지상층 공간구성 현황

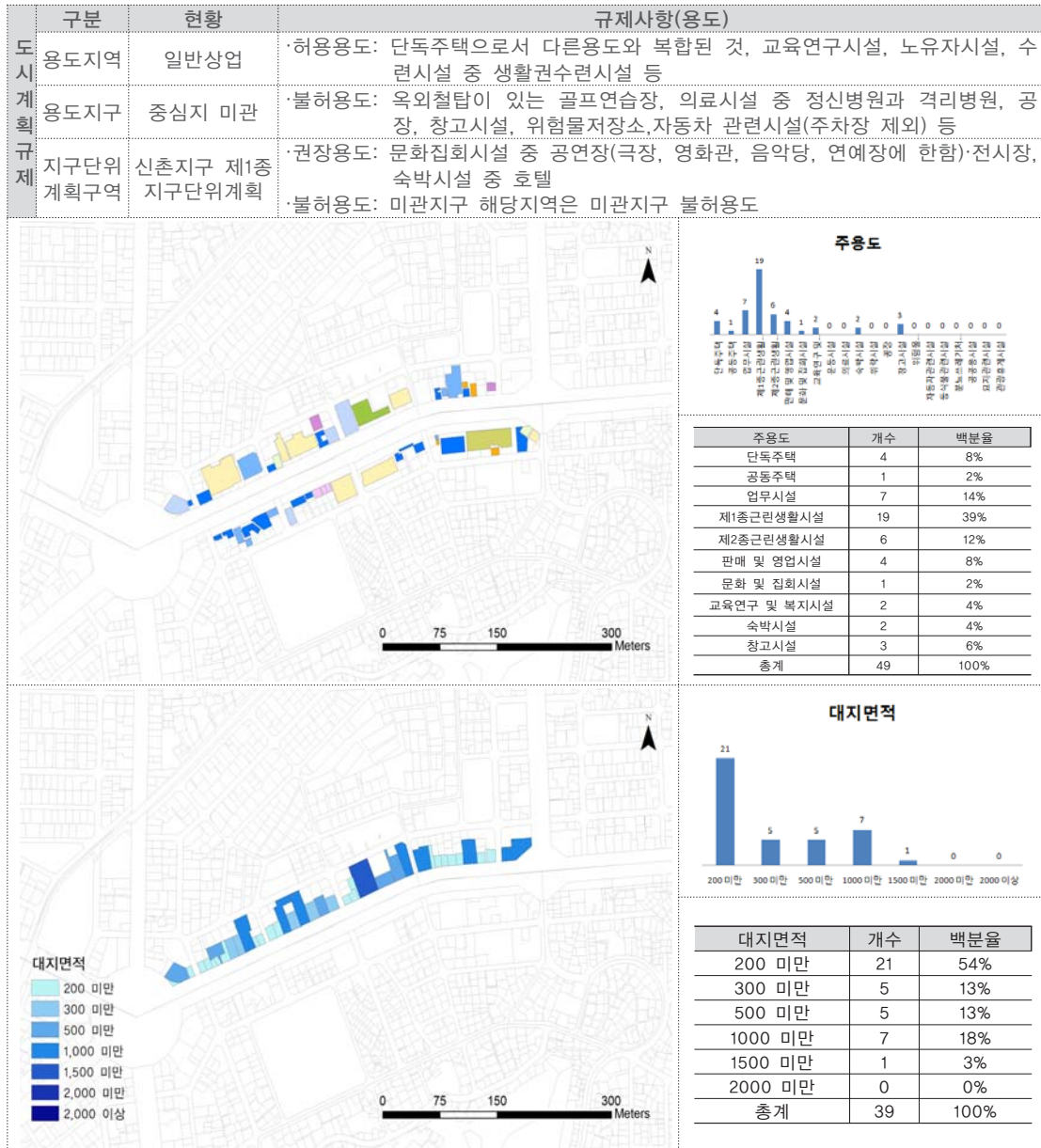


- 1열~최대 4열로 구성된 과다열가도로, 내부가로에 면한 대지 후면부에 주차장 형성
- 건축선 후퇴부는 비교적 잘 관리되고 있는 편이며, 보도 내 포장마차, 좌판 등의 노점이 열지어 가로공간의 일부 점유
- 미관지구 지정 전에 건축된 건물로 인해 건축선 후퇴공간이 일정하지 않음

## ② 가로2 : 신촌로(2)

### □ 건축물 현황

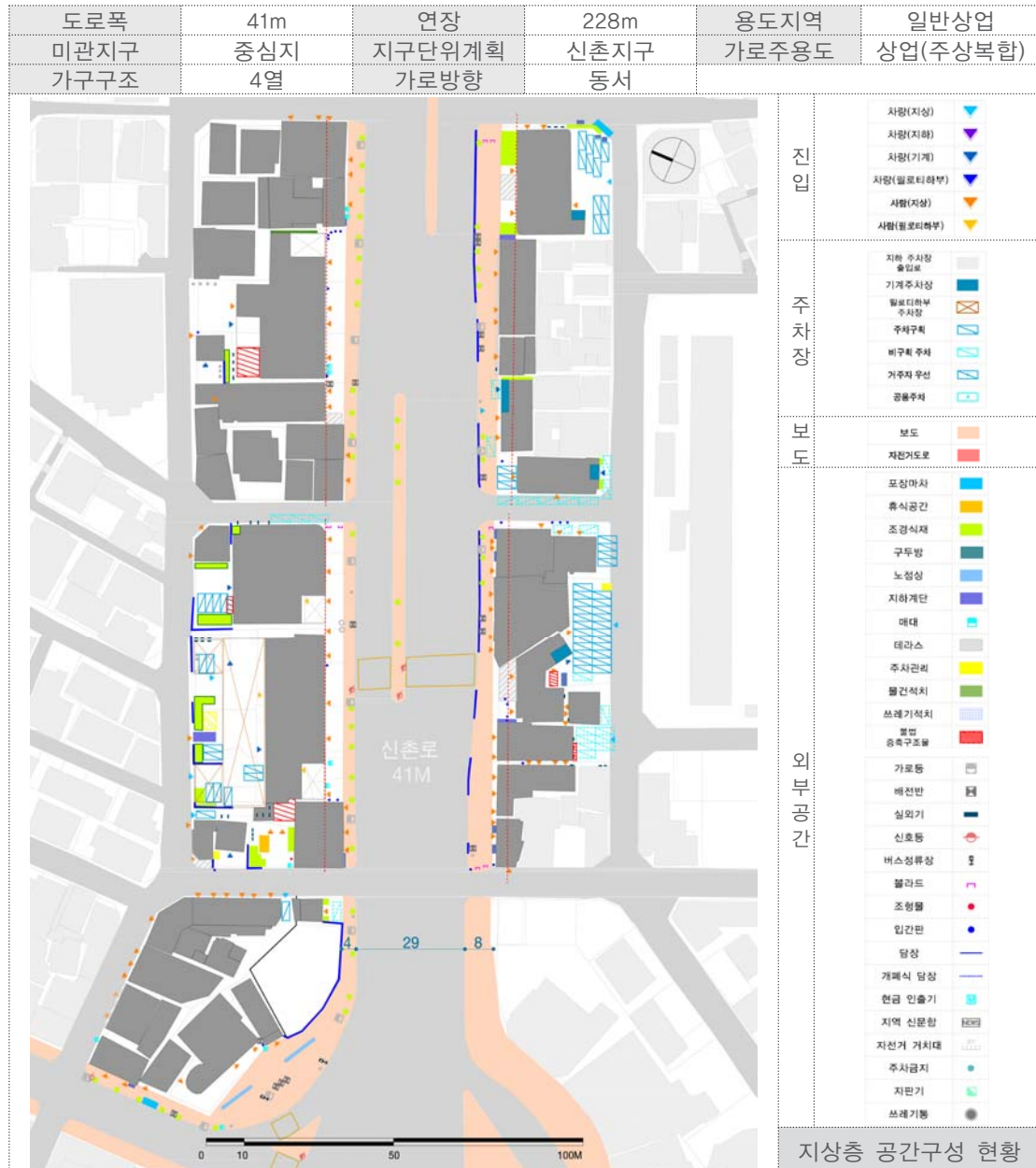
신촌로(2) 주용도 및 대지면적



· 가로변에 위치한 제1종, 2종 근린생활시설이 전체 가로변의 51% 비율로 분포되어 있으며 주거 시설이 10%, 판매 및 영업시설이 8%로 상업가로 성격 보임. 가로변 건물 대지면적이 200㎡ 미만의 비율이 54%로 소규모 필지가 가로변을 따라 분포되어 있고, 대지면적이 500㎡ 이상의 비율이 21%로 범주의 건물 주용도는 업무시설로 조사됨.

## □ 가로 환경 현황

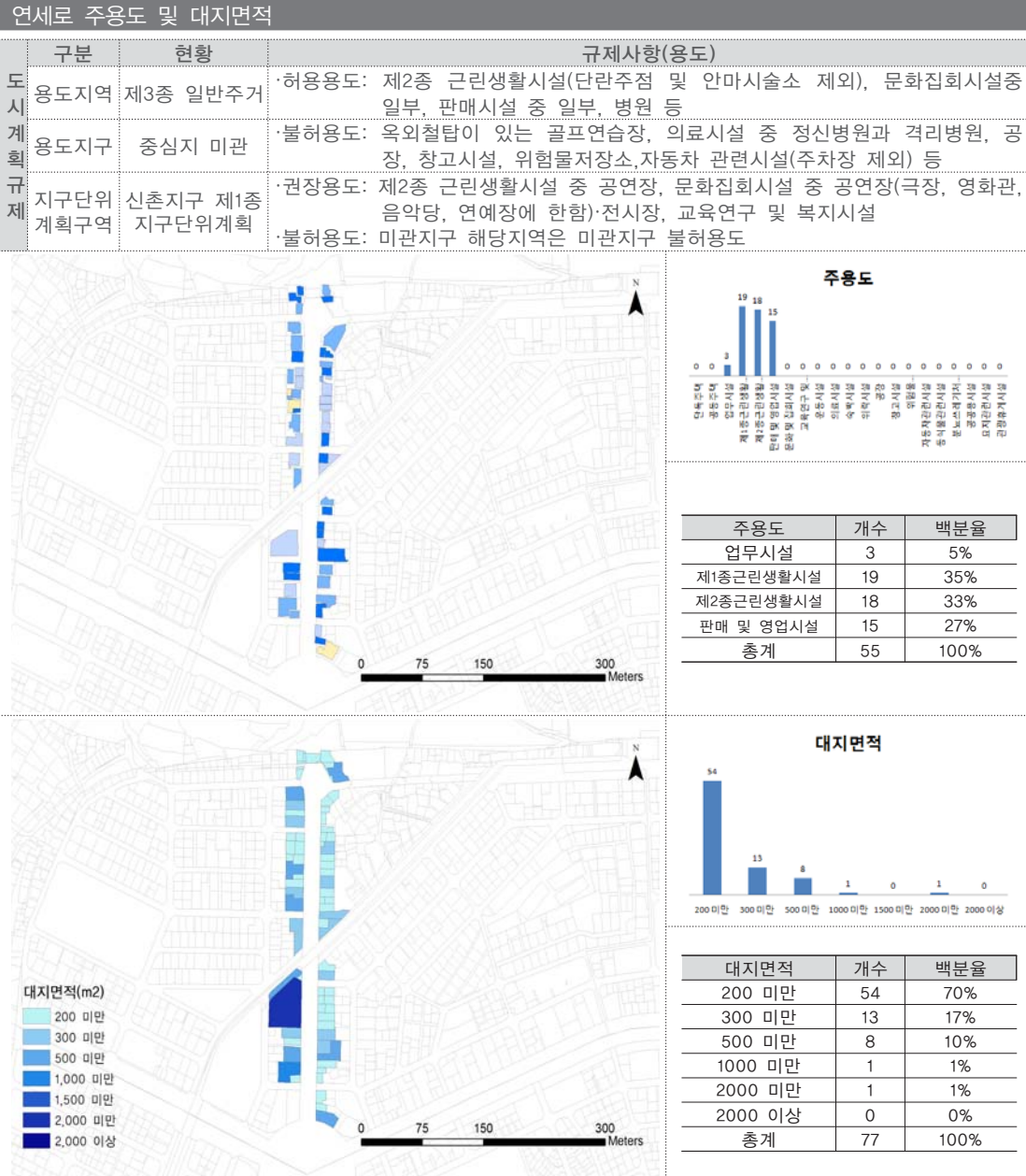
신촌로(2) 지상층 공간구성 현황



- 여러 개의 필지가 합필하여 개발된 대형 건축물로 구성되어 통일된 가로공간의 형성에 유리
- 건축선 후퇴부가 공지로 조성되어 있으며, 실제로 보행자가 자연스럽게 보도공간으로 이용
- 보도부와 대지 경계선 사이 블라드와 가로수 등의 차량진입의 방지를 위한 시설물이 설치되어 있지 않으나, 보도 바깥부분에 펜스를 설치하여 차량의 진입 방지

### ③ 가로3 : 연세로

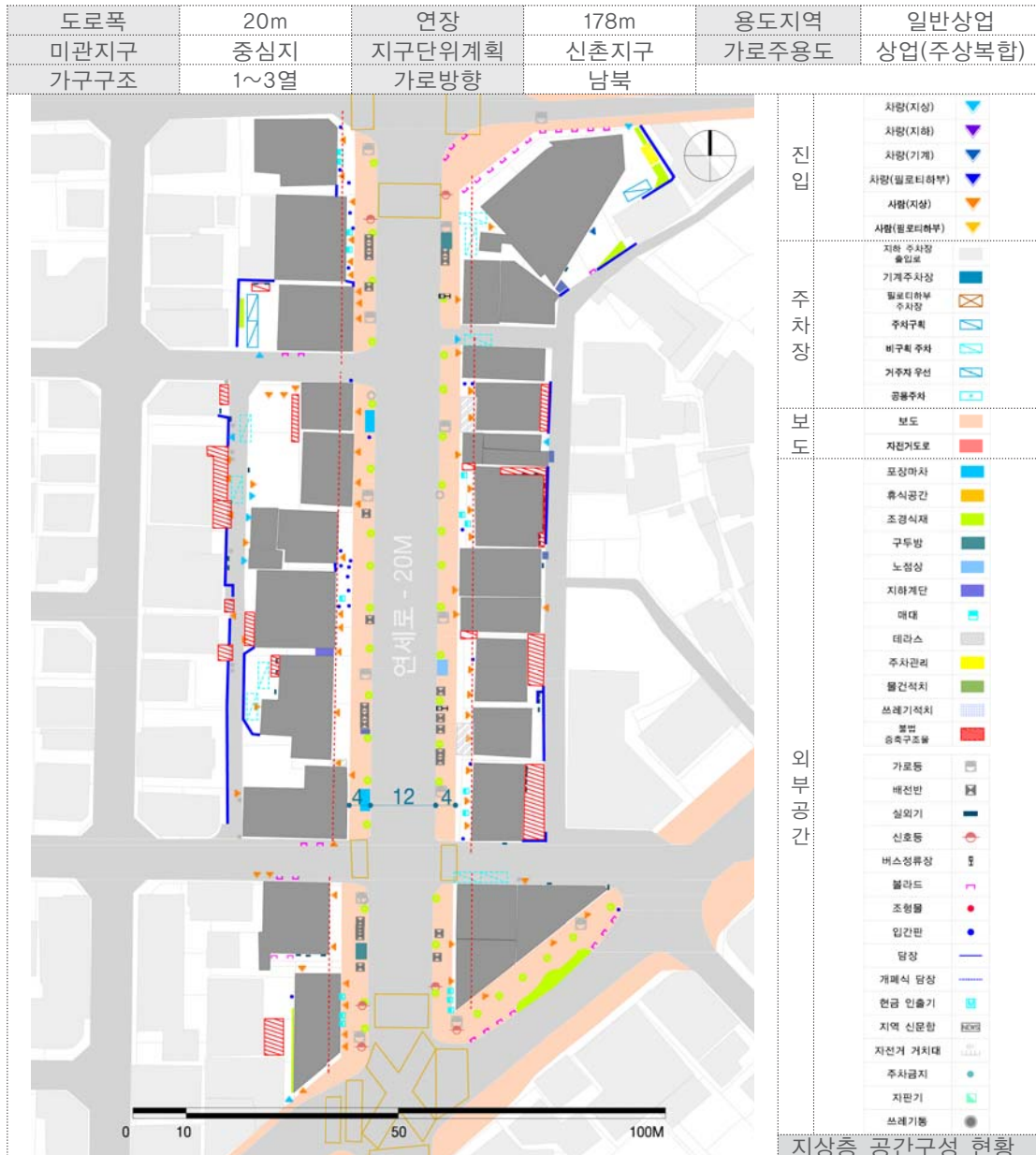
#### □ 건축물 현황



- 제1종, 2종 근린생활시설이 68%, 판매 및 영업시설이 27%의 비율 차지하고 있고 가로변은 상업가로의 성격을 보임
- 가로변의 200m<sup>2</sup> 미만의 대지면적은 전체 70%로 대부분 소규모 필지들이 가로변에 분포

## □ 가로 환경 현황

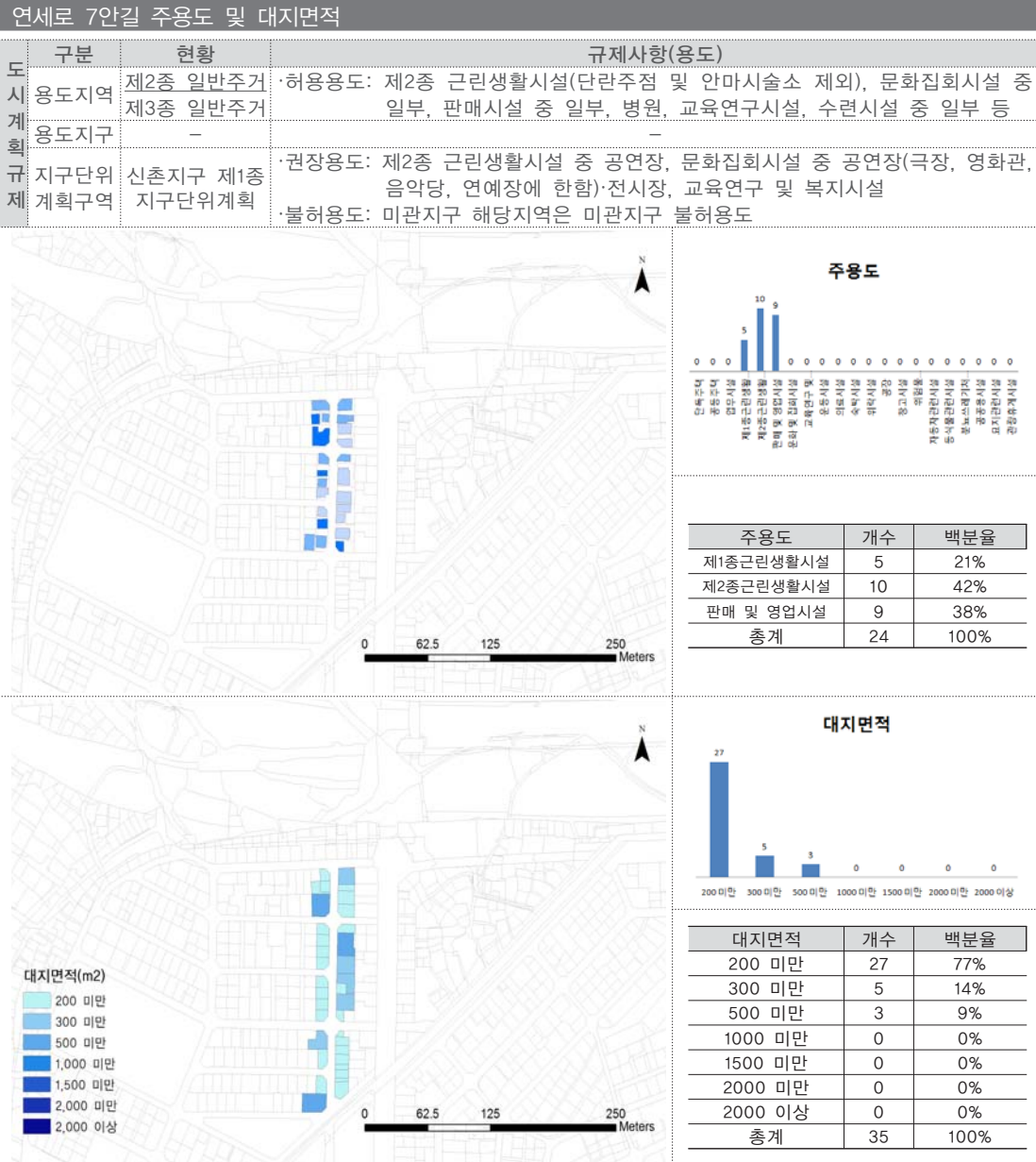
연세로 지상층 공간구성 현황



- 보도공간의 1/3이 배전반·노점상 등으로 점유되어 있어 유효보도폭이 좁으며, 건물의 건축시기가 달라 미관지구 건축선 후퇴규정이 적용된 대지와 미적용된 대지가 혼재
- 이로 인해 일부 형성된 건축선 후퇴공간마저 보행공간으로 이용되기 어려우며, 지상층에 상가가 주로 입지함에 따라 매대·입간판·테라스 등을 다수 설치하여 보행의 불편 초래

#### ④ 가로4 : 연세로 7안길

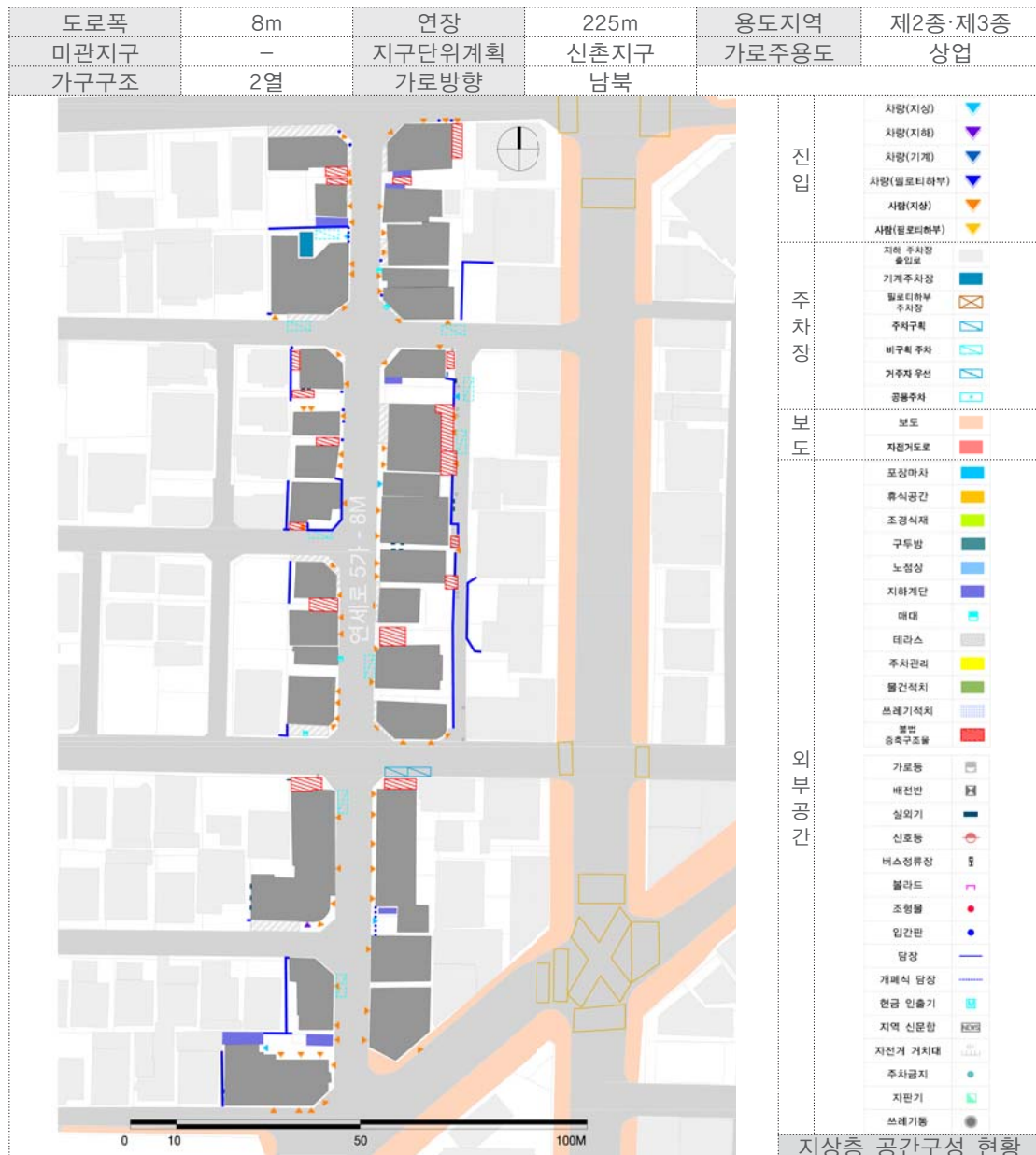
##### □ 건축물 현황



- 가로변 주용도는 근린생활시설이 63%를 차지하고 판매 및 영업시설이 38%로 분포하며 가로변의 상업기능이 발달
- 대지면적 200m²미만 건물의 비율이 77%를 차지하며 가로변의 필지는 소규모 필지들로 근린생활시설들이 군집해 있음

## □ 가로 환경 현황

연세로 7안길 지상층 지상층 공간구성 현황



- 남북방향 가로로 일조높이제한 규정의 영향으로 건물이 필지 남측으로 배치되며 일부 5층 규모의 건축물에서 상부가 계단식 또는 사선형으로 절제
- 대지 내 잔여공간에 불법 가설물을 설치, 점포로 사용하여 상가면적을 최대한 확보하려는 경향
- 보도가 설치되지 않았으며, 대지 전면공간에 상점의 진출입을 위한 데크와 테라스 공간을 설치하고 가로변에 입간판이 상당수 설치되어 보행에 불편 초래

## 2) 신사동 일대 분석 대상가로 현황

신사동 일대 분석 대상가로



	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위 계획	가구 구조	향
1	압구정로(1)	38	243	업무 및 상업	제3종 일반주거	역사문화	압구정로변	1~2열	동서
2	압구정로(2)	30	385	상업	제3종 일반주거	역사문화	압구정로변	2열	동서
3	논현로	35	305	상업(의료)	제3종 일반주거	일반	—	1~3열	남북
4	압구정로 4길	6	168	제2종 근린	제2종 일반주거	—	—	2~3열	동서

## ① 가로1 : 압구정로(1)

### □ 건축물 현황

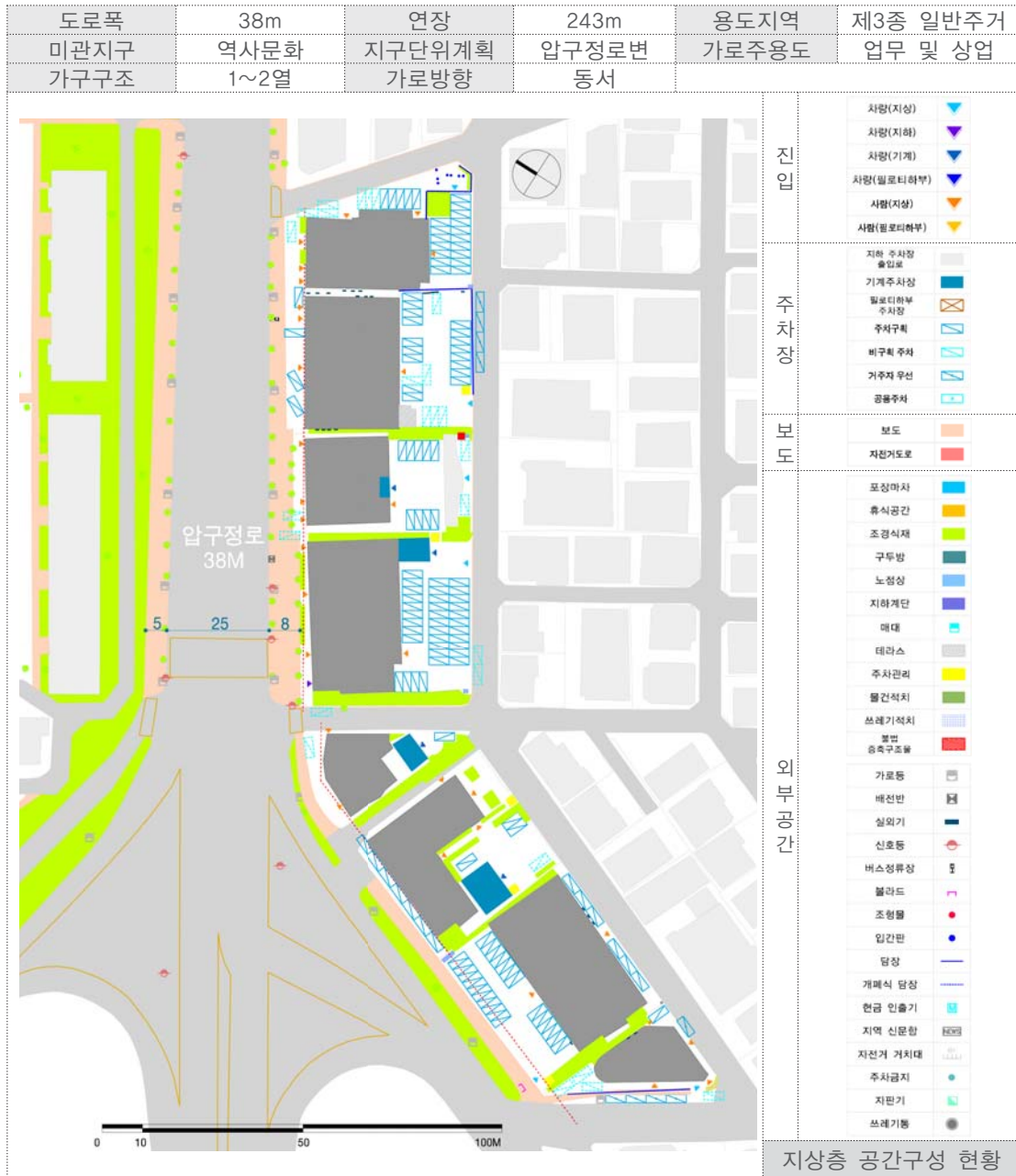
압구정로(1) 주용도 및 대지면적



· 용도는 업무시설이 50%, 근린생활시설이 28%의 비율을 차지하며 업무 및 상업가로의 성격을 보임. 대지면적은 500m<sup>2</sup>이상 2000m<sup>2</sup> 미만의 필지의 비율이 88%로 대규모 필지들이 분포.

## □ 가로 환경 현황

압구정로(1) 지상층 공간구성 현황

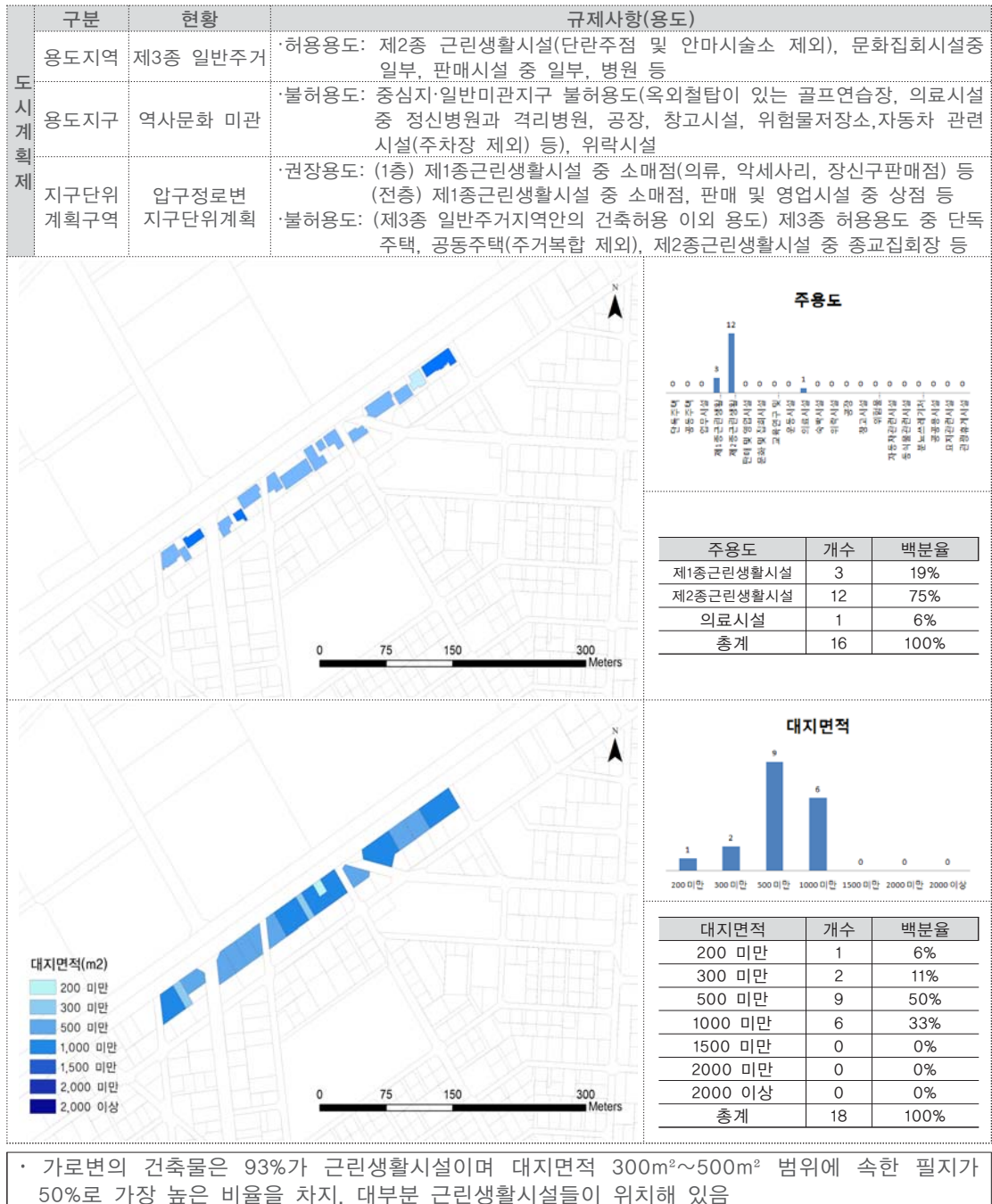


- 1열의 대형필지로 구성된 블록으로 대지 전·후면 모두 주차장으로 활용. 지구단위계획에 의해 블록 전면부는 차량출입 불허구간으로 지정되었으나 건축선 후퇴공간에 주정차하는 차량 다수
- 지구단위계획에 의한 삼지공원은 단순 조경만 설치하는 수준으로 조성

## ② 가로2 : 압구정로(2)

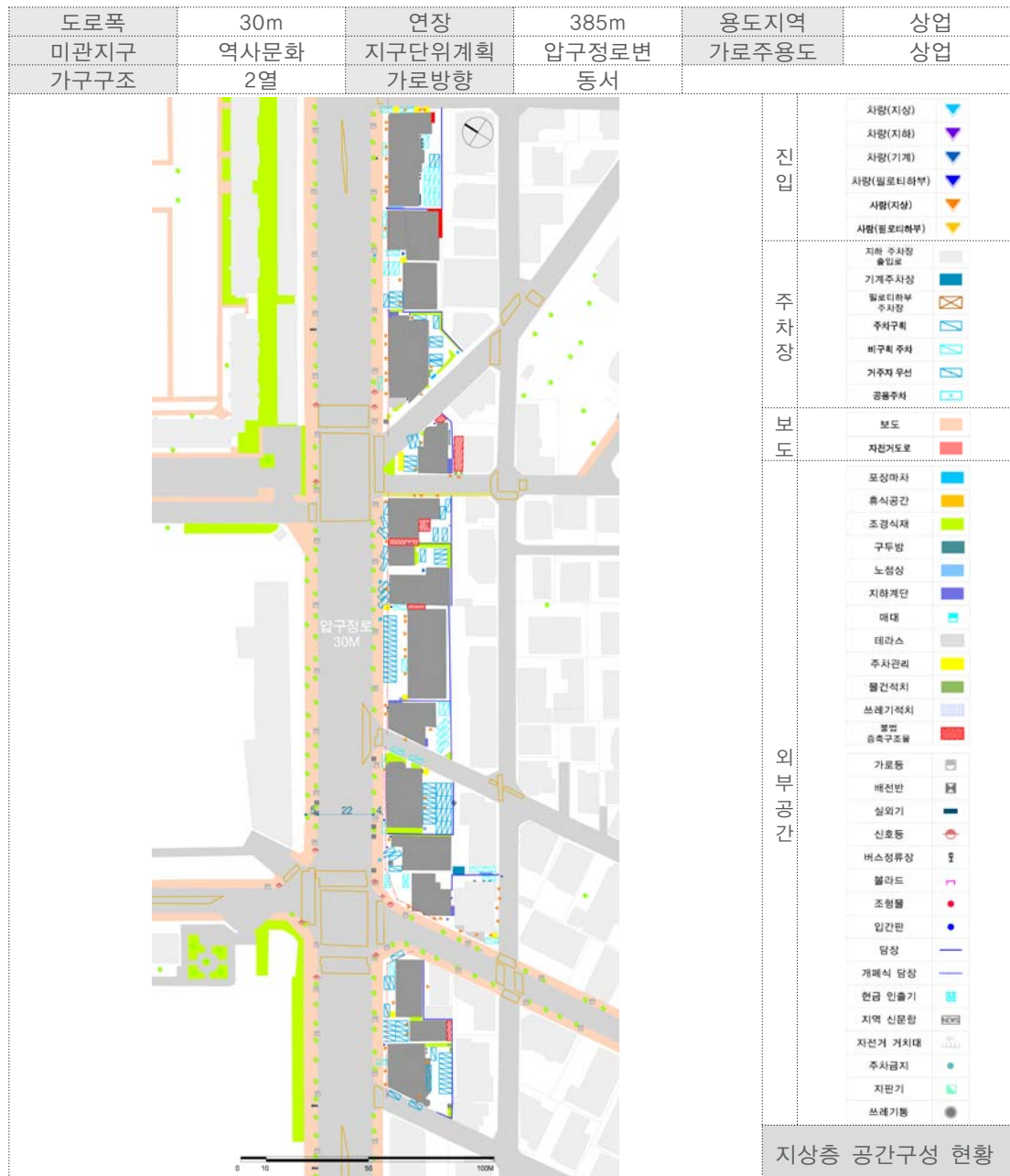
### □ 건축물 현황

압구정로(2) 주용도 및 대지면적



## □ 가로 환경 현황

압구정로(2) 지상층 공간구성 현황

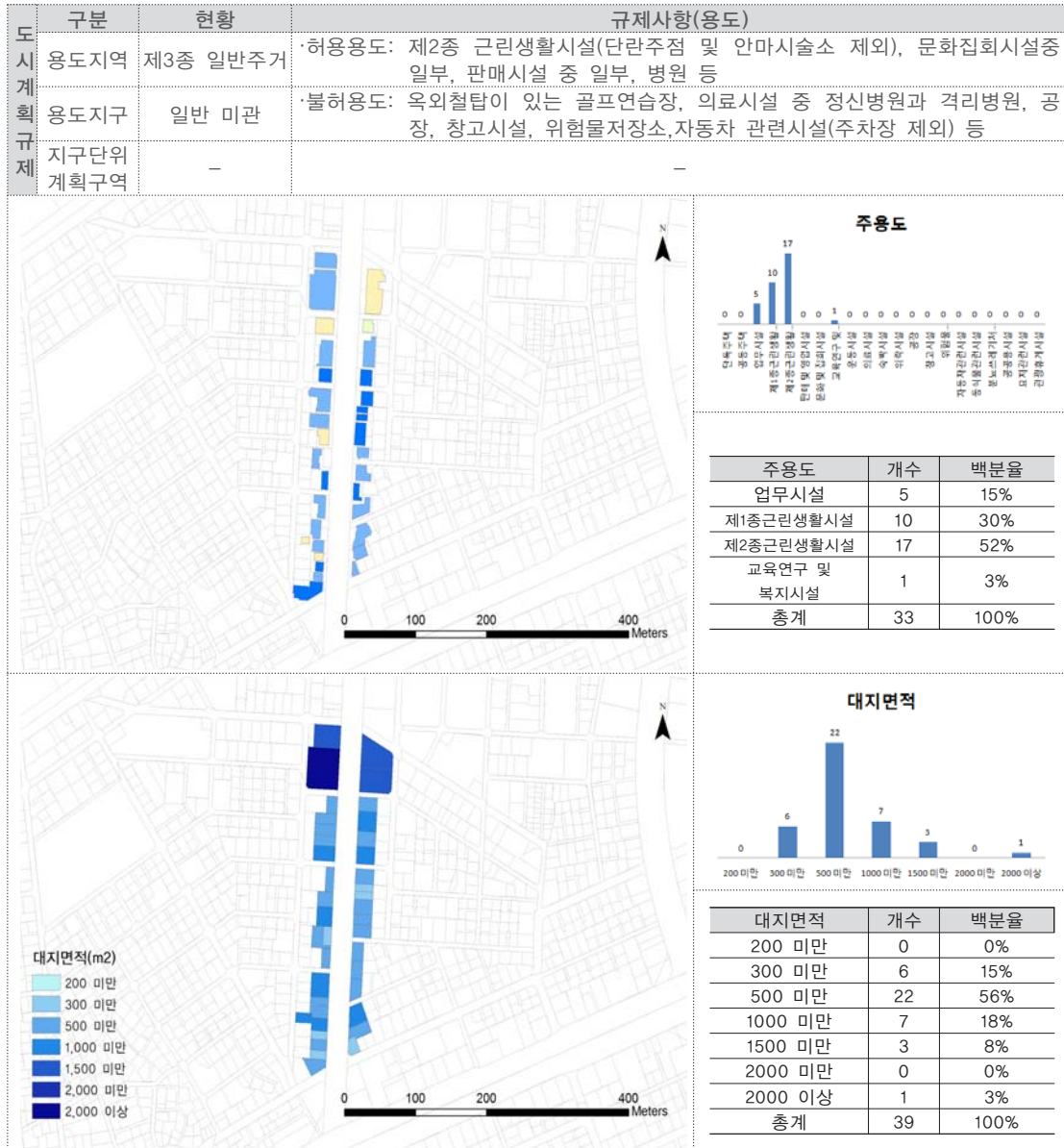


- 2열 필지가구로 전면부만 도로에 접한 필지의 경우, 측면 또는 후면에 주차장 설치시 지구단위 계획에 의한 차량출입불허구간 내 차량진입을 허가. 건축선 후퇴공간 주차장 사용 빈도 높음
- 지구단위계획에 의한 삼지형 공지에 주차장·테라스, 공지의 경우 진입불가능 조경공간으로 조성

### ③ 가로3 : 논현로

#### □ 건축물 현황

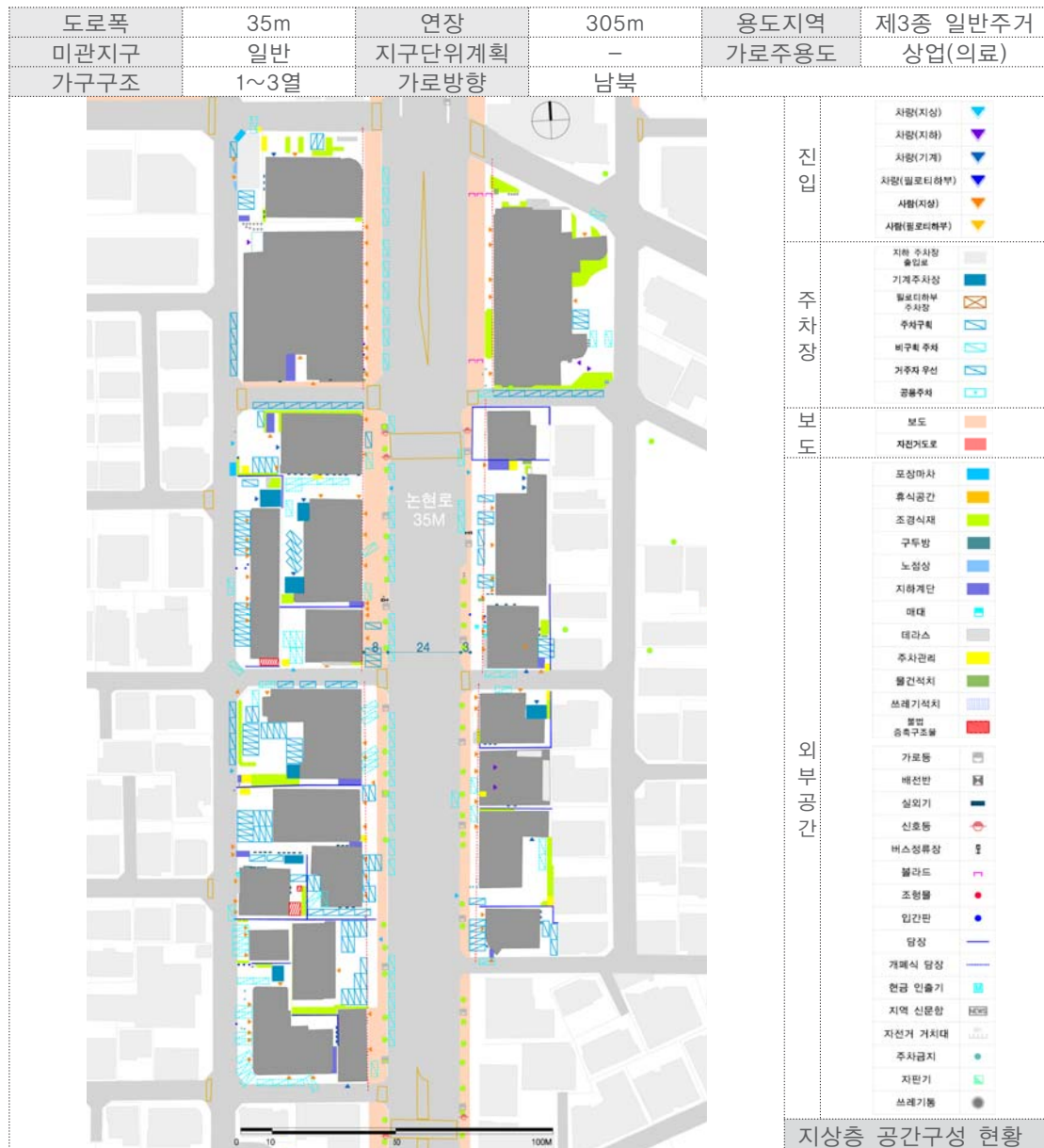
논현로 주용도 및 대지면적



- 가로변의 업무시설 건물은 15%, 근린생활시설은 82%를 차지하며 업무시설, 근린생활시설 의료 시설 등이 분포. 가로는 상업가로의 성격을 보임
- 가로변 필지의 대지면적은 200m<sup>2</sup>~300m<sup>2</sup> 범위가 15%, 300m<sup>2</sup>~500m<sup>2</sup> 범위는56%로 가장 높은 비율을 차지함. 가로변 북쪽의 가로의 양쪽에 2000m<sup>2</sup>이상의 필지가 위치

## □ 가로 환경 현황

논현로 지상층 공간구성 현황

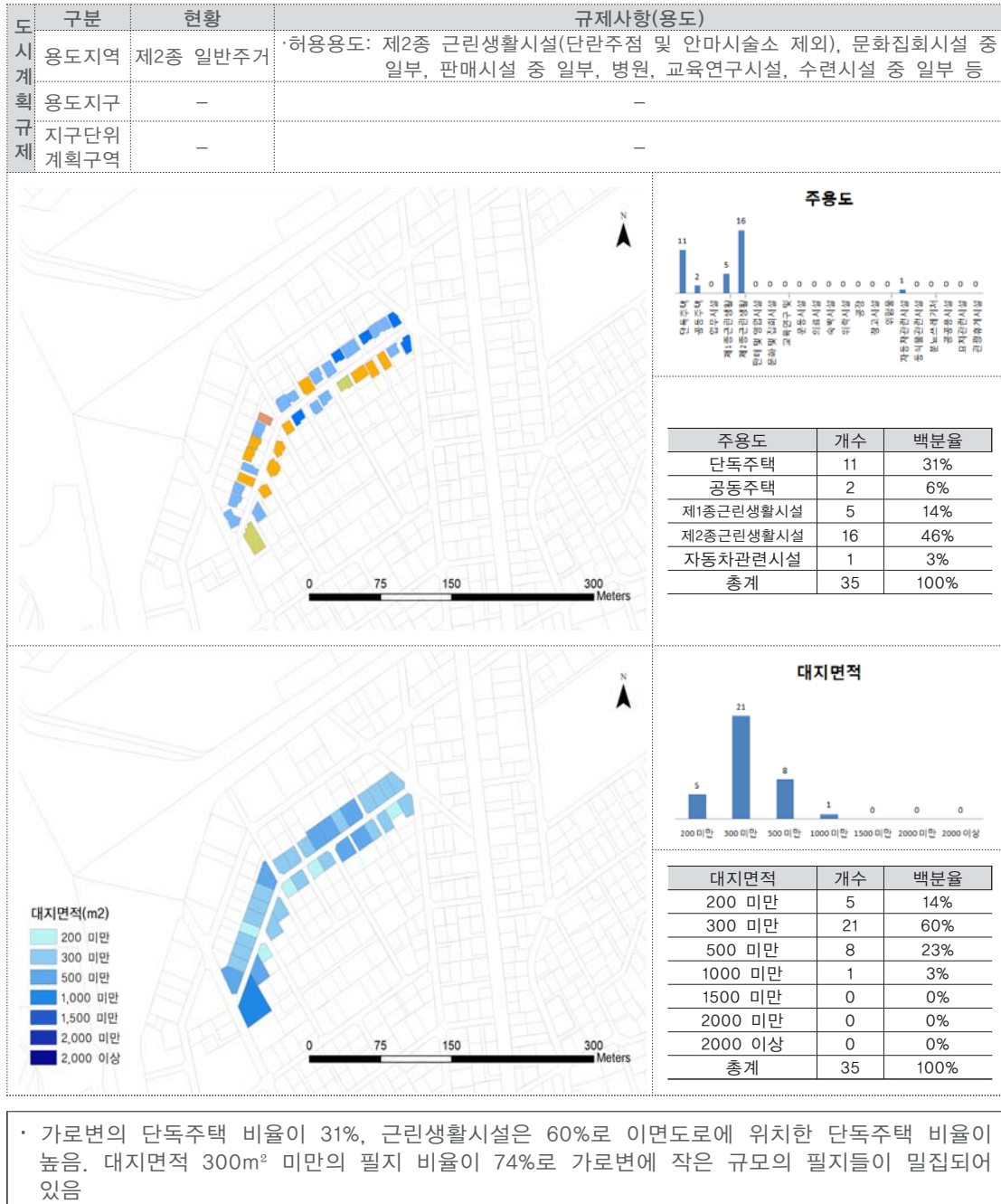


- 1열~최대 3열의 가구구조로 1열 필지는 대규모 필지에 대형건물이 준공되어 이면도로에 접한 필지 후면에 주차장을 조성하고, 2열 필지는 대지 전면부에 주차장을 설치하거나 건축선 후퇴 공간을 주차공간으로 사용
- 도로변 불법주차가 심각한 편으로 건물 규모 및 주차수요대비 주차공간이 부족. 미관지구에 의한 건축선 후퇴공간의 주차장화가 심각한 편이며 일부 카페나 음식점은 테라스 설치

#### ④ 가로4 : 압구정로 4길

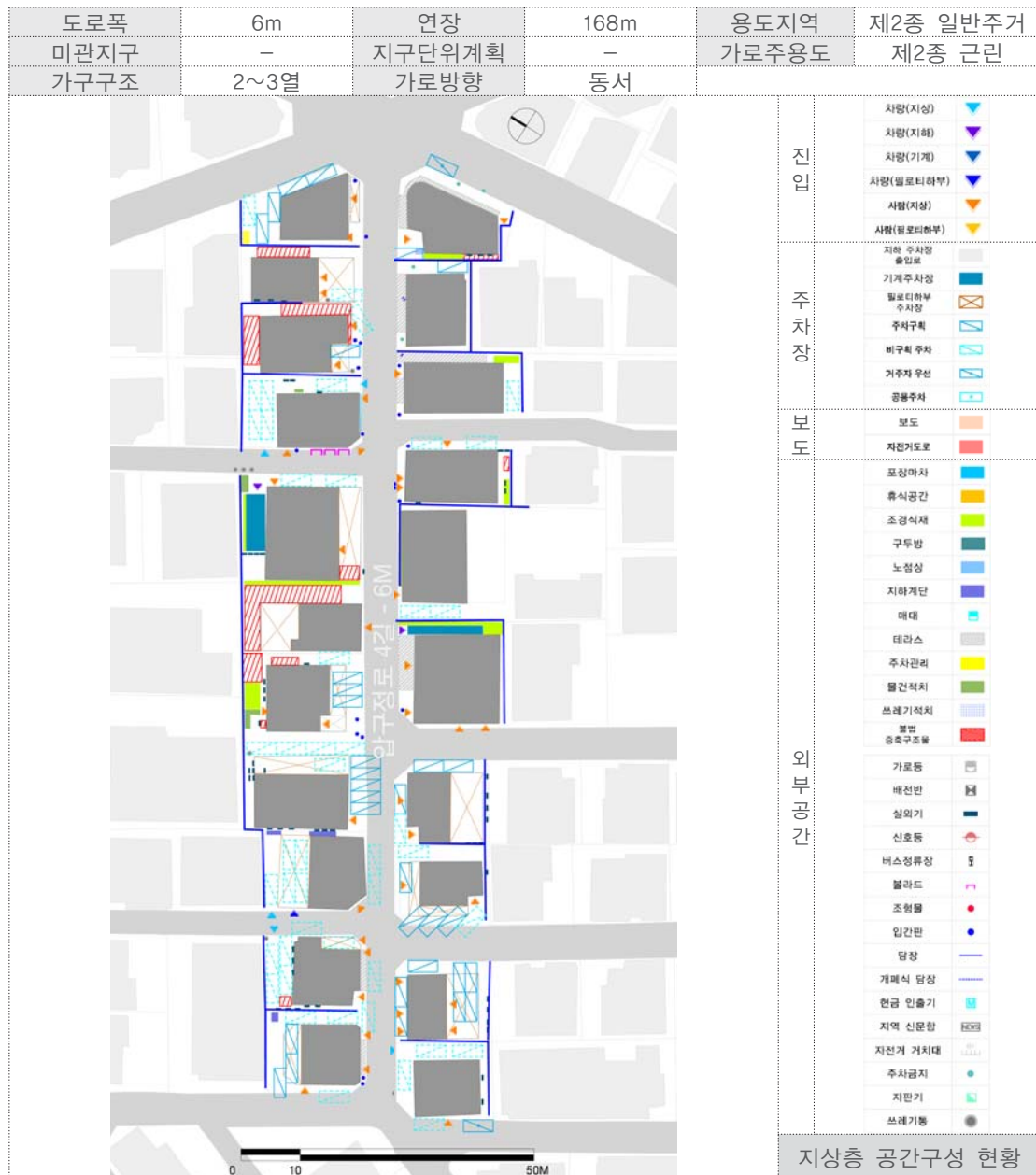
##### □ 건축물 현황

압구정로 4길 주용도 및 대지면적



## □ 가로 환경 현황

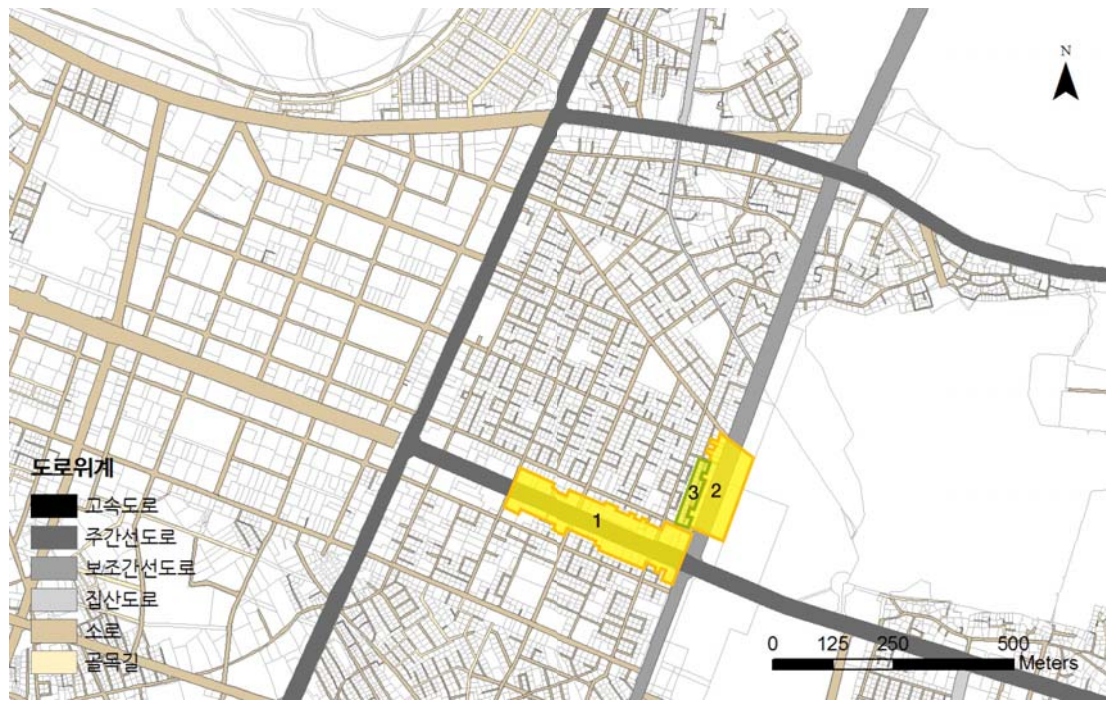
압구정로 4길 지상층 공간구성 현황



- 2열~3열로 구성된 가구구조에 지형적 영향이 더해져 대지 후면으로 차량 접근이 어려워 가구 중앙에 위치한 필지는 주로 전면에 필로티형 주차장 형성
- 저층부 대지 전면공간을 테라스 공간으로 이용. 건폐율과 대지안의 공지 규정에 의해 발생하는 인접 건물과의 사이공간을 아케이드 등 구조물을 설치하여 카페·음식점의 내부공간으로 점용

3) 건대입구(화양동) 일대 분석 대상으로 현황

건대입구(화양동) 일대 분석 대상으로



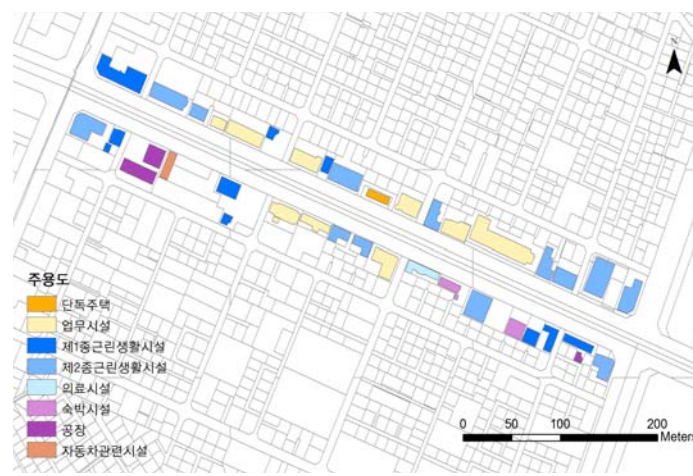
	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위 계획	가구 구조	향
1	아차산로	35	406	상업	일반상업 제3종 일반주거	중심지	건대역입구 -	1~4열	동서
2	능동로	35	201	상업	준주거	일반	화양2지구	2열	남북
3	동일로 22길	3	159	상업	준주거	-	화양2지구	2~3열	남북

## ① 가로1 : 아차산로

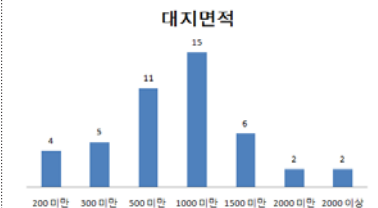
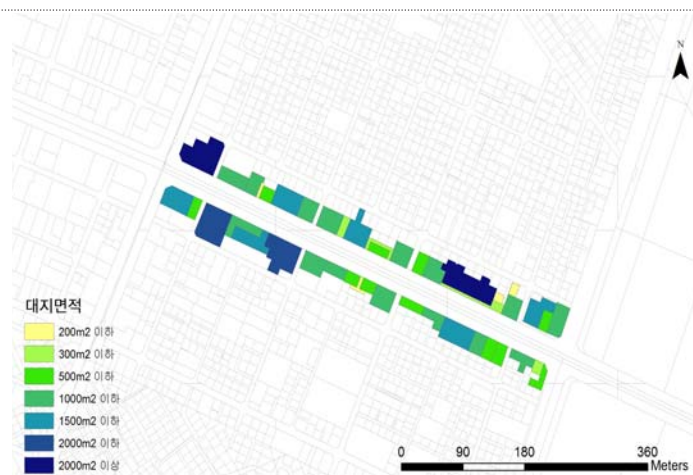
### □ 건축물 현황

아차산로 주용도 및 대지면적

도시 계획 규제	구분	현황	규제사항(용도)
	용도지역	일반상업 제3종 일반	·허용용도: 단독주택으로서 다른용도와 복합된 것, 교육연구시설, 노유자시설, 수련시설 중 생활권수련시설 등
	용도지구	일반 미관	·불허용도: 옥외철타이 있는 골프연습장, 의료시설 중 정신병원과 격리병원, 공장, 창고시설, 위험물저장소, 자동차 관련시설(주차장 제외) 등
	지구단위 계획구역	건대역 입구 지구단위계획	·권장용도: 문화집회시설 중 공연장·예식장·공회당·회의장·전시장, 의료시설(불허용도 제외), 교육연구시설, 업무시설(오피스텔 및 1층부 금융제외) 등 ·불허용도: 공동주택, 제2종 근린생활시설 중 제조업소·수리점·단란주점·안마시설·안마원·옥외철타이 있는 골프연습장 등



주용도	개수	백분율
단독주택	1	2%
업무시설	10	24%
제1종근린생활시설	10	24%
제2종근린생활시설	13	31%
의료시설	1	2%
숙박시설	3	7%
공장	3	7%
자동차관련시설	1	2%
총계	42	100%

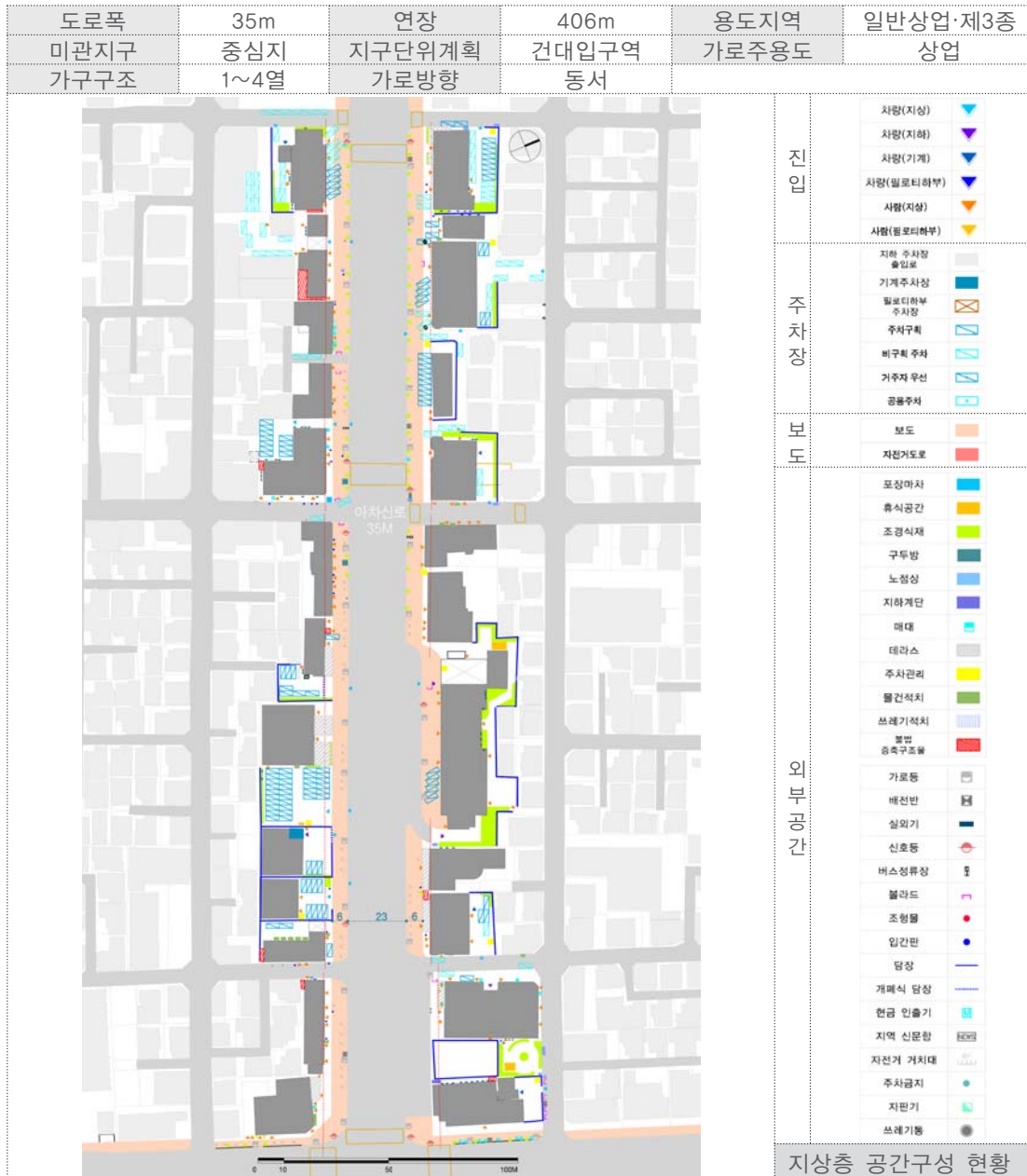


대지면적	개수	백분율
200 미만	4	9%
300 미만	5	11%
500 미만	11	24%
1000 미만	15	33%
1500 미만	6	13%
2000 미만	2	4%
2000 이상	2	4%
총계	45	100%

- 가로변에 업무시설의 비율이 24%, 근린생활시설이 55%로 업무시설을 충족시키기 위한 근린생활시설이 군집. 가로는 상업가로의 성격을 보임
- 1000m<sup>2</sup>이상의 필지가 21%의 비율을 차지하며 다른 가로변보다 대규모 필지 비율이 높음.

## □ 가로 환경 현황

아차산로 지상층 공간구성 현황

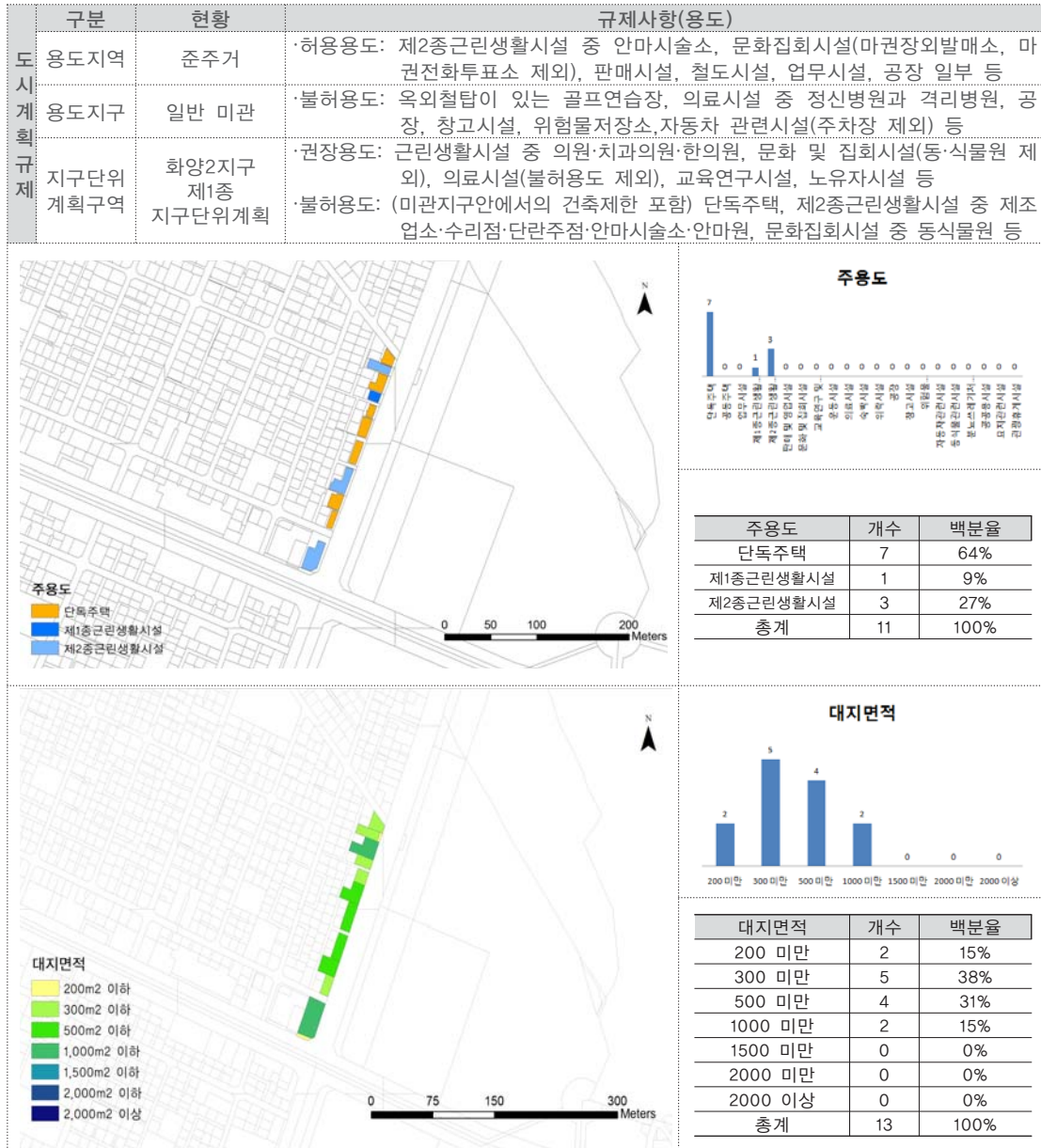


- 건물을 대지 후면부로 최대한 후퇴시켜 배치하고 건축선 후퇴공간을 포함한 대지전면공간을 주차장으로 사용하는 사례 다수
- 1열에서 최대 3열로 구성된 가구로, 필지 후면부를 주차공간으로 이용하기 위해 가구내부에 세 가로 혹은 주차장으로의 진입공간 형성

## ② 가로2 : 능동로

### □ 건축물 현황

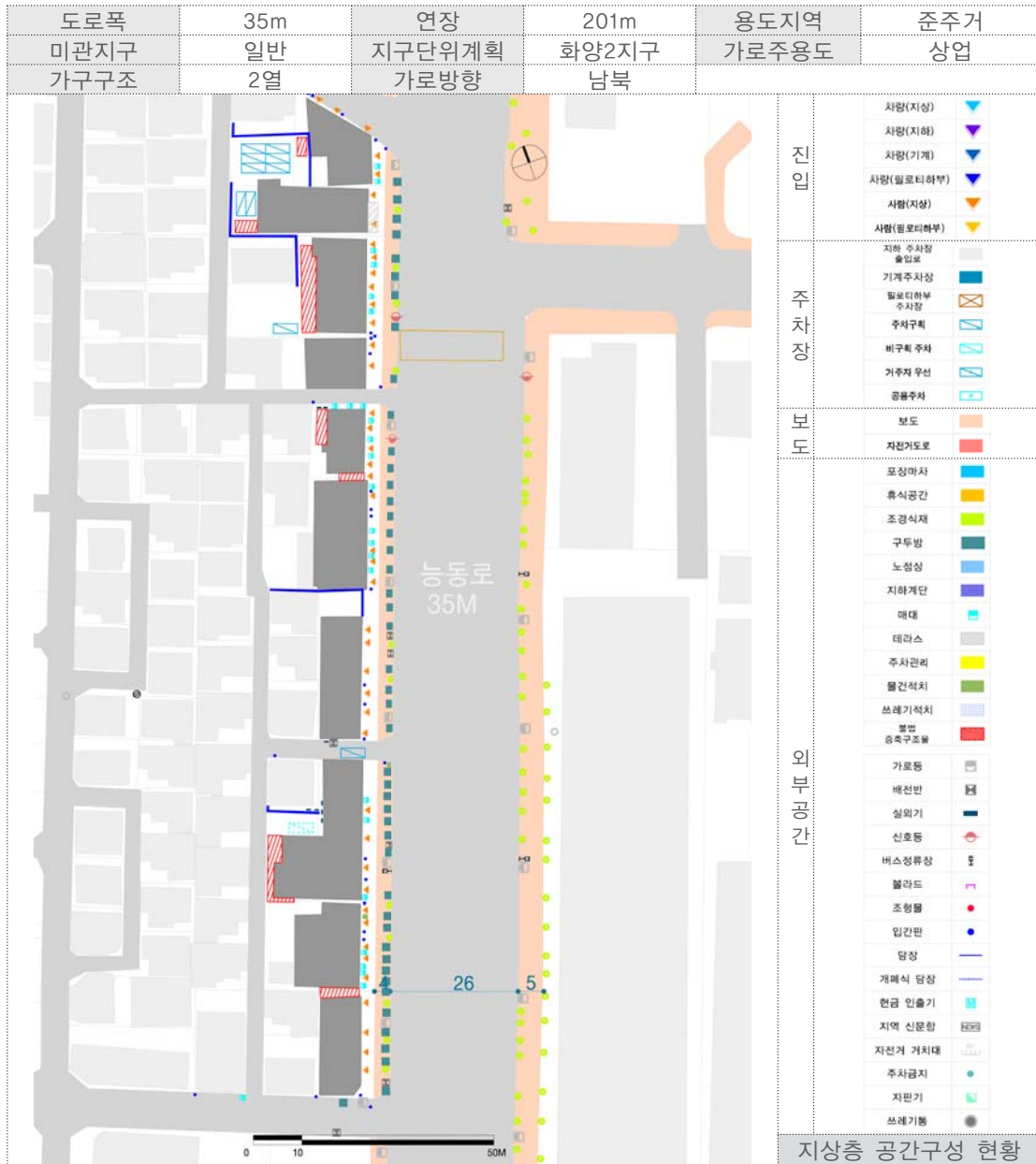
#### 능동로 주용도 및 대지면적



· 단독주택이 64%로 비중이 높으며 건물의 저층부에는 소매점들이 위치하여 가로는 상업가로의 성격을 보임. 가로변 필지의 대지면적이 300m<sup>2</sup> 미만인 건물이 53%로 높은 비중 차지하며

## □ 가로 환경 현황

능동로 지상층 공간구성 현황



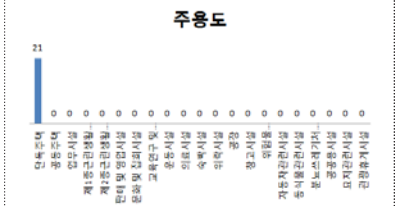
- 보도부의 2/3에 해당하는 면적에 이동식 허가 점포가 설치되어 있고 지면의 경사로 인해 건축선 후퇴부와 보도공간이 연속되지 못함
- 1층부에 상업(소규모 소매점, 패션, 이미용)공간이 주로 입지하고 있으며, 대부분이 건축선 후퇴부에 매대 설치. 또한 지형에 따른 경사면이 형성되어 건축선 후퇴부에 계단 및 경사로 설치

### ③ 가로3 : 동일로 22길

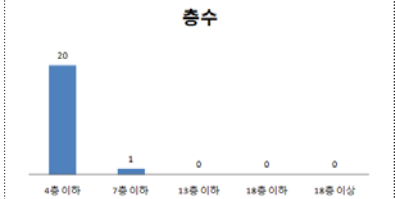
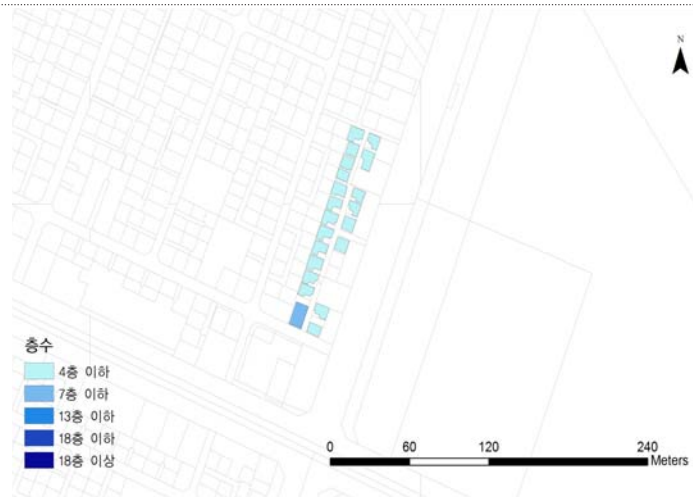
#### □ 건축물 현황

동일로 22길 주용도 및 대지면적

도시 계획 규제	구분	현황	규제사항(용도)
	용도지역	준주거	·허용용도: 제2종근린생활시설 중 안마시술소, 문화집회시설(마권장외발매소, 마권전화투표소 제외), 판매시설, 철도시설, 업무시설, 공장 일부 등
	용도지구	-	-
	지구단위 계획구역	화양2지구 제1종 지구단위계획	·권장용도: 근린생활시설 중 의원·치과의원·한의원, 문화 및 집회시설(동·식물원 제외), 의료시설(불허용도 제외), 교육연구시설, 노유자시설 등 ·불허용도: 제2종근린생활시설 중 제조업소 수리점·단란주점·안마시술소·안마원·옥외철타이 있는 골프연습장 등



주용도	개수	백분율
단독주택	21	100%
총계	21	100%



층수	개수	백분율
4층 이하	20	95%
7층 이하	1	5%
13층 이하	0	0%
18층 이하	0	0%
18층 이상	0	0%
총계	21	100%

- 이면도로 가로변 건물의 주용도는 단독주택이지만 저층부에는 점포들이 입점해 있는 상태
- 대지면적이 200m<sup>2</sup> 미만인 필지의 비율이 88%로 해당가로인 이면도로에 작은 규모의 필지들이 분포

## □ 가로 환경 현황

동일로 22길 지상층 공간구성 현황



- 상업도로로 전용된 건물의 경우, 대지 내부 공지에도 불법 가설물을 설치하여 상업공간으로 활용하거나 테라스 등을 설치하여 진입공간으로 이용
- 도로 폭이 좁으며(3m) 보차가 분리되지 않고 주차공간이 부족하여 도로에 불법으로 주차하여 차량 및 보행자의 통행 저해

#### 4) 방이동 일대 분석 대상으로 현황

방이동 일대 분석 대상으로

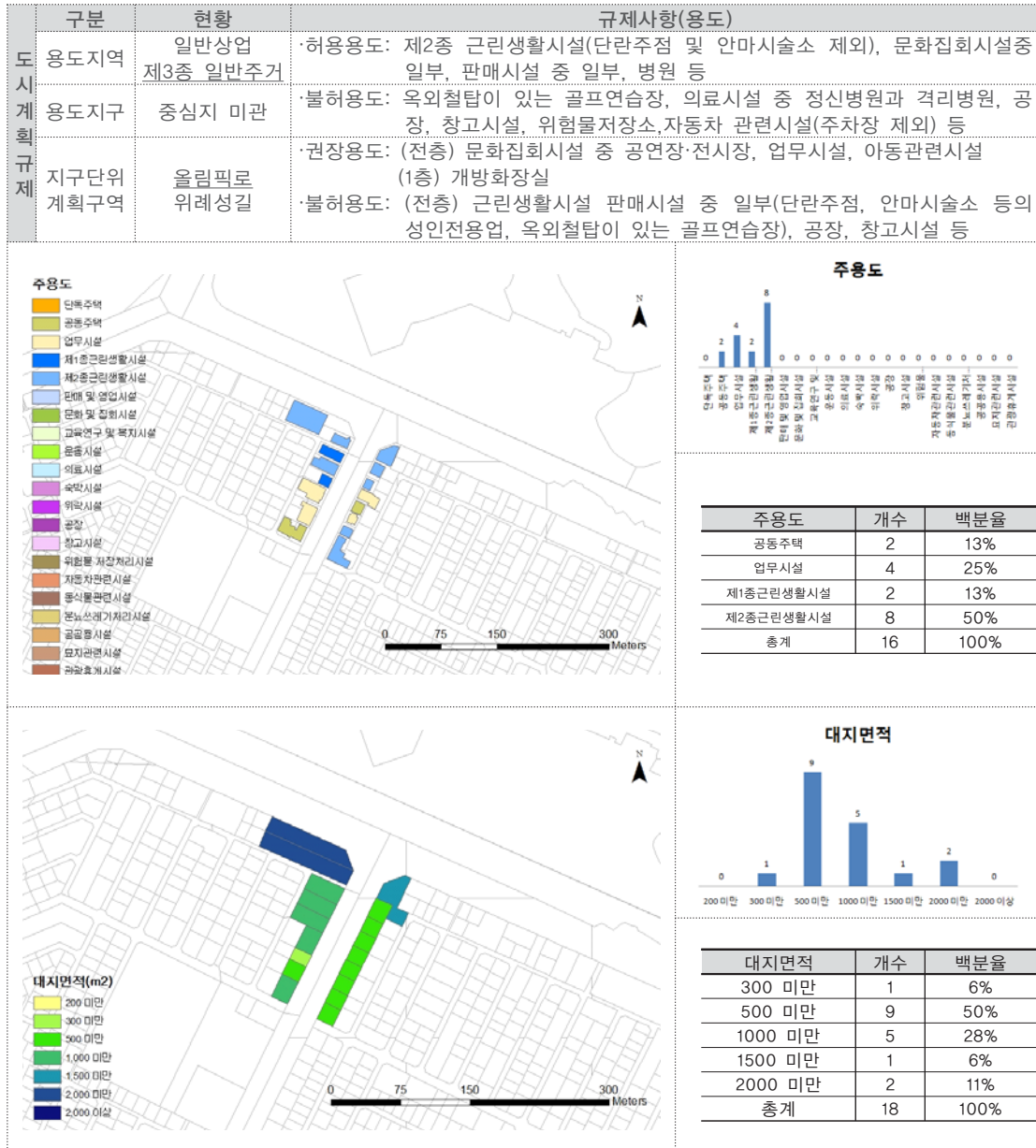


	가로명	도로폭 (m)	연장 (m)	가로 주용도	용도지역	미관지구	지구단위 계획	가구 구조	향
1	백제고분로	35	220	업무, 제2종 근린	일반상업 제3종 일반주거	중심지	울림픽로 위례성길	1~2열	남북
2	위례성대로 12길	16	167	제2종 근린	제2종 일반주거	일반	- (중전 위례성길)	2열	남북
3	양재대로	50	394	제2종 근린, 공동주택	준주거	중심지, 일반	방이 제1종	1~3열	남북
4	위례성대로 18길	8	226	단독주택, 제1종 근린	제3종 일반주거	일반	방이 제1종	2열	남북
5	위례성대로 (울림픽로-백제고분로)	69	556	업무시설	일반상업	중심지	울림픽로	1열	동서
6	위례성대로 (백제고분로-가락로)	66	391	공동주택	제3종 일반주거	일반	위례성길	1열	동서
7	위례성대로 16길	8	142	교육연구, 제2종 근린	제3종 일반주거	일반	- (중전 위례성길)	1~2열	동서

# ① 가로1 : 백제고분로

## □ 건축물 현황

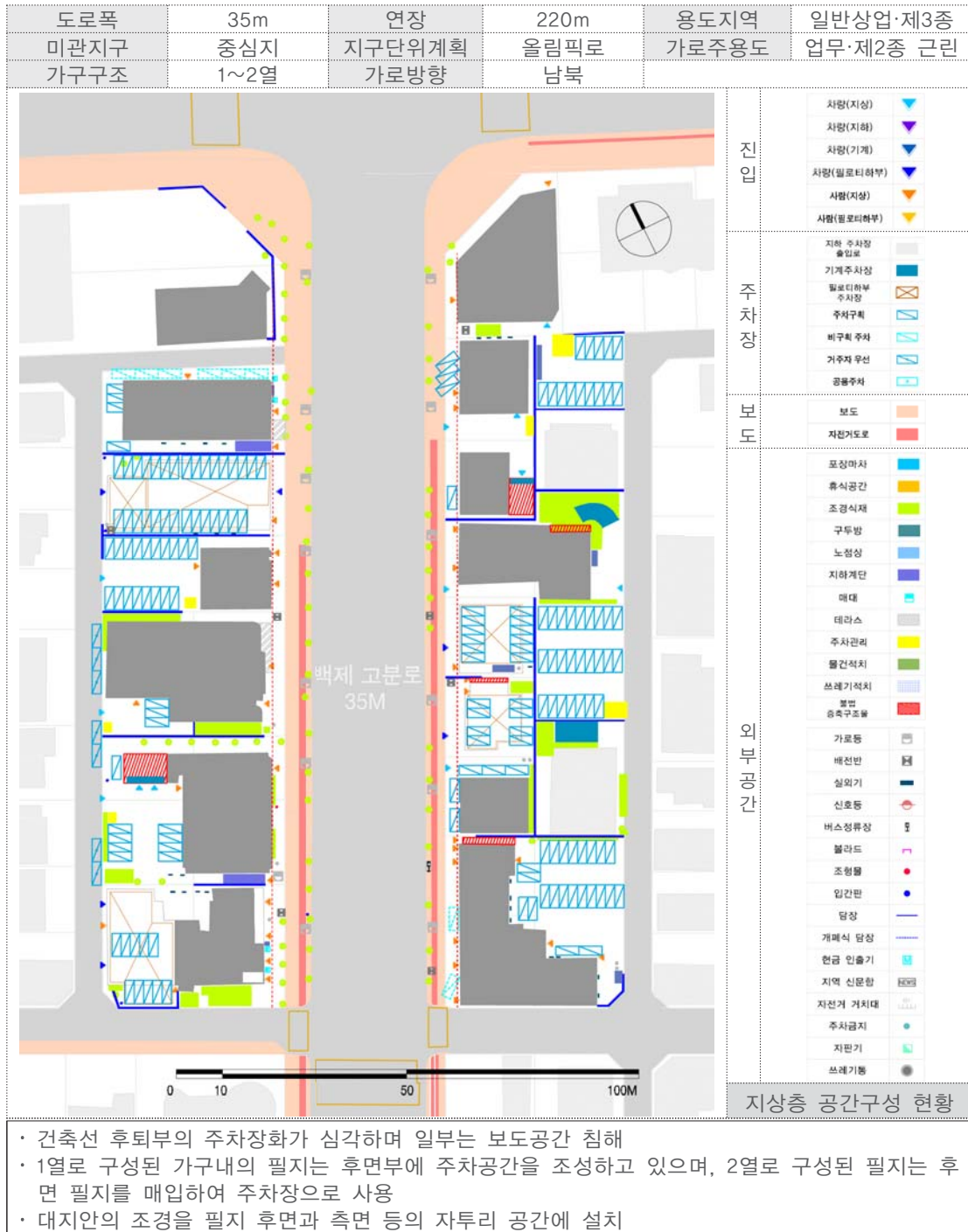
### 백제고분로 주용도 및 대지면적



- 가로변은 제2종 근린생활시설이 50%, 업무시설이 25%를 각각 차지하고 있어 가로의 주용도는 제2종 근린생활시설과 업무용도의 성격을 띠
- 가로변 필지의 대지면적이 300㎡이상 500㎡이하의 필지가 가로변을 따라 위치

## □ 가로 환경 현황

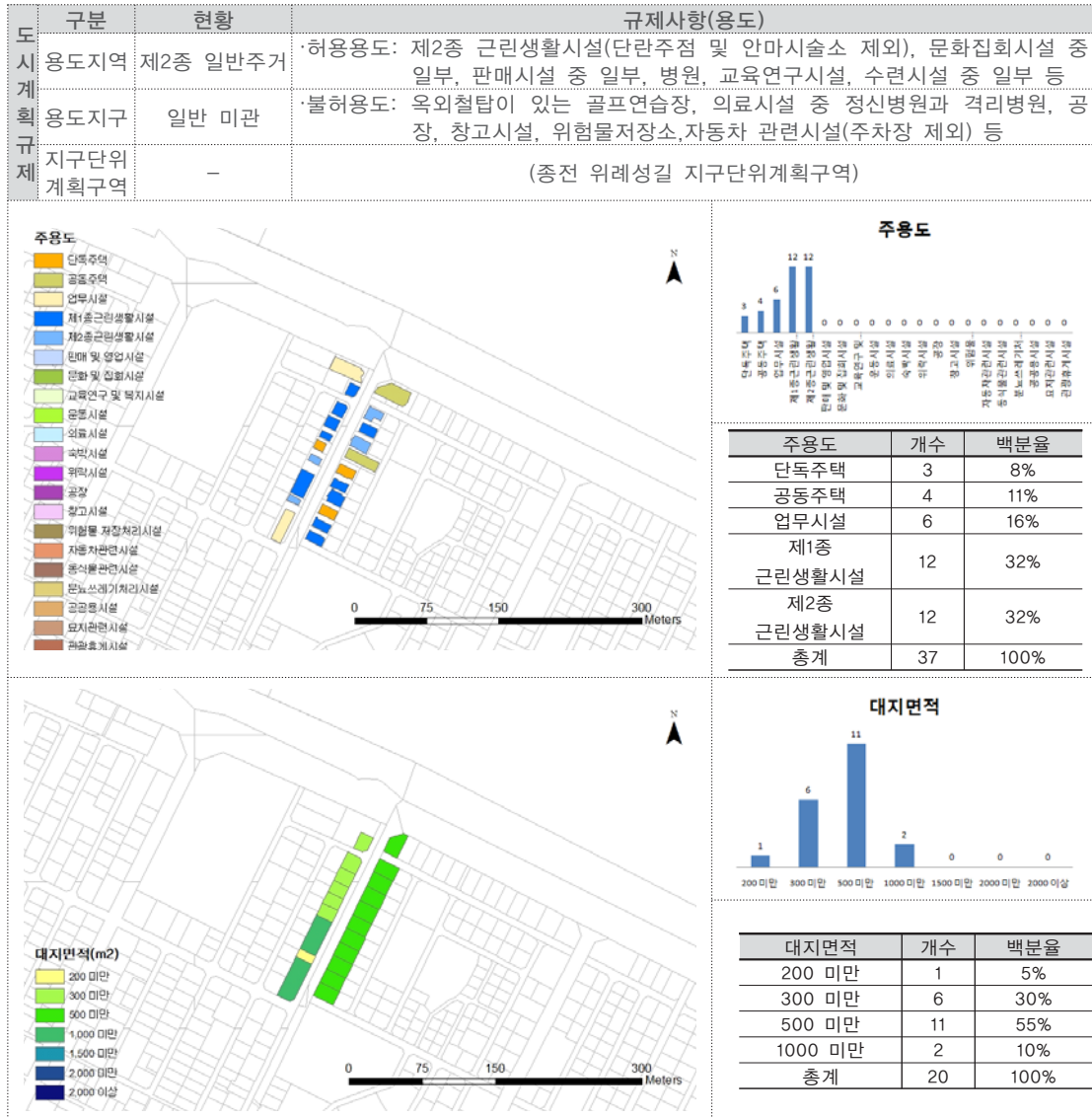
백제고분로 지상층 공간구성 현황



## ② 가로2 : 위례성대로 12길

### □ 건축물 현황

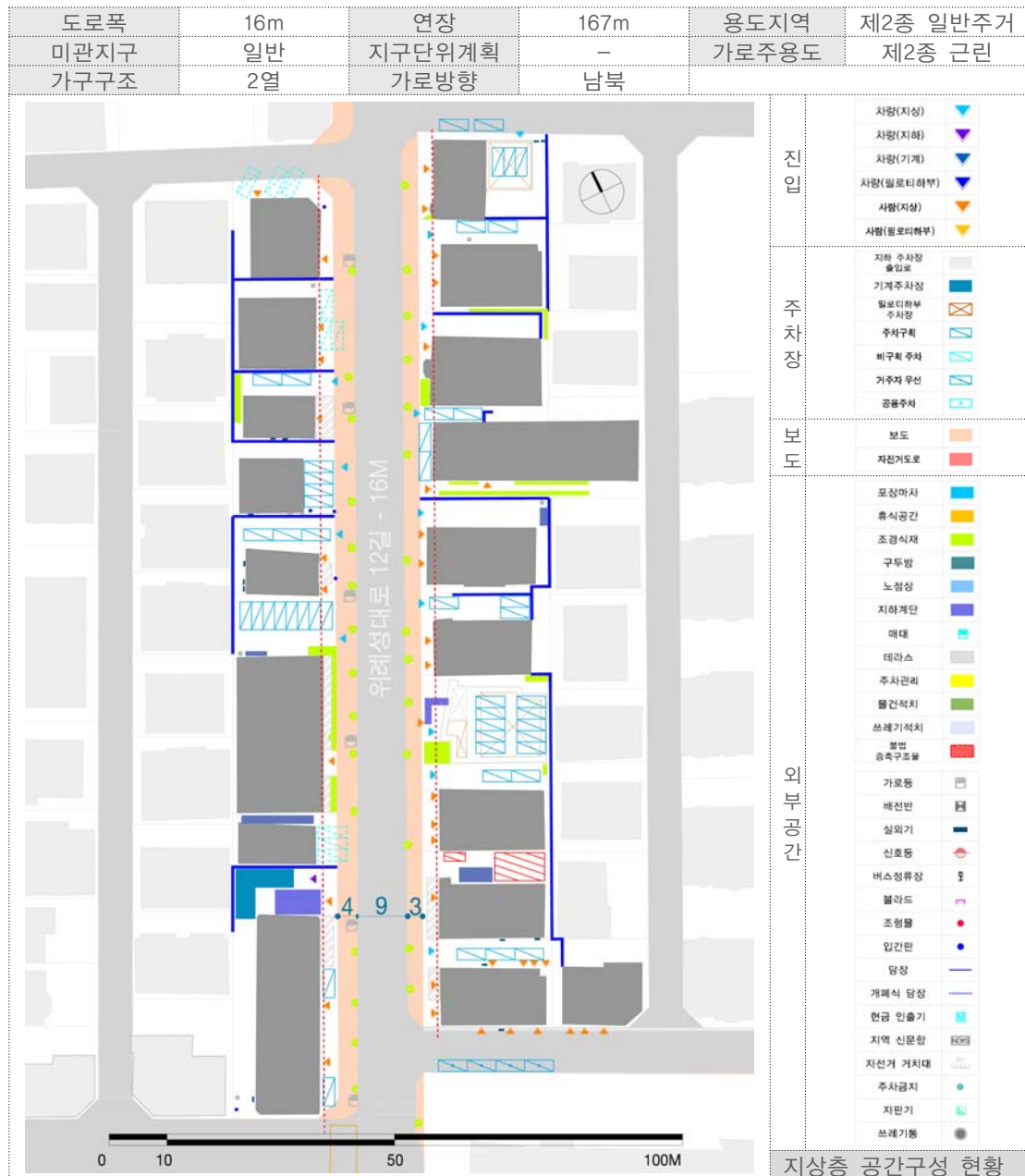
위례성대로 12길 주용도 및 대지면적



- 가로변 주용도는 근린생활시설이 64% 차지. 주변 공동주택과 업무시설의 다양한 수요를 충족시키기 위해 근린생활시설들이 군집하여 입지
- 가로변 필지의 200m<sup>2</sup>이상 300m<sup>2</sup>미만의 대지면적은 총 30%를 차지하고 있으며 근린생활시설이 위치. 200m<sup>2</sup> 미만의 소규모필지 비율은 5%로 가장 낮으며 해당 필지의 주용도는 판매 및 영업시설

## □ 가로 환경 현황

위례성대로 12길 지상층 공간구성 현황



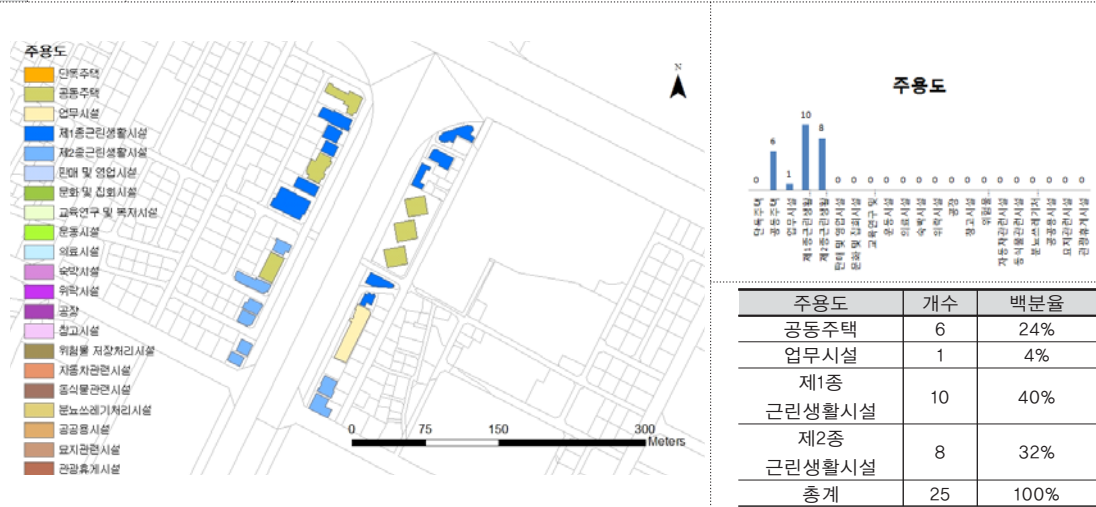
- 2열로 구성의 장변이 마주보는 가구형태와 일조높이제한 규정에 의해 건물이 최대한 남측으로 배치되고 북측 잔여 공간에 주차장 설치
- 이로 인해 보도부가 주차장으로 진출입하는 차량에 의한 침해가 잦은 편이며, 건축선 후퇴공간의 연속성 확보가 어렵고 보도공간으로 활용되기 위해서는 안전성 확보 필요

### ③ 가로3 : 양재대로

#### □ 건축물 현황

#### 양재대로 주용도 및 대지면적

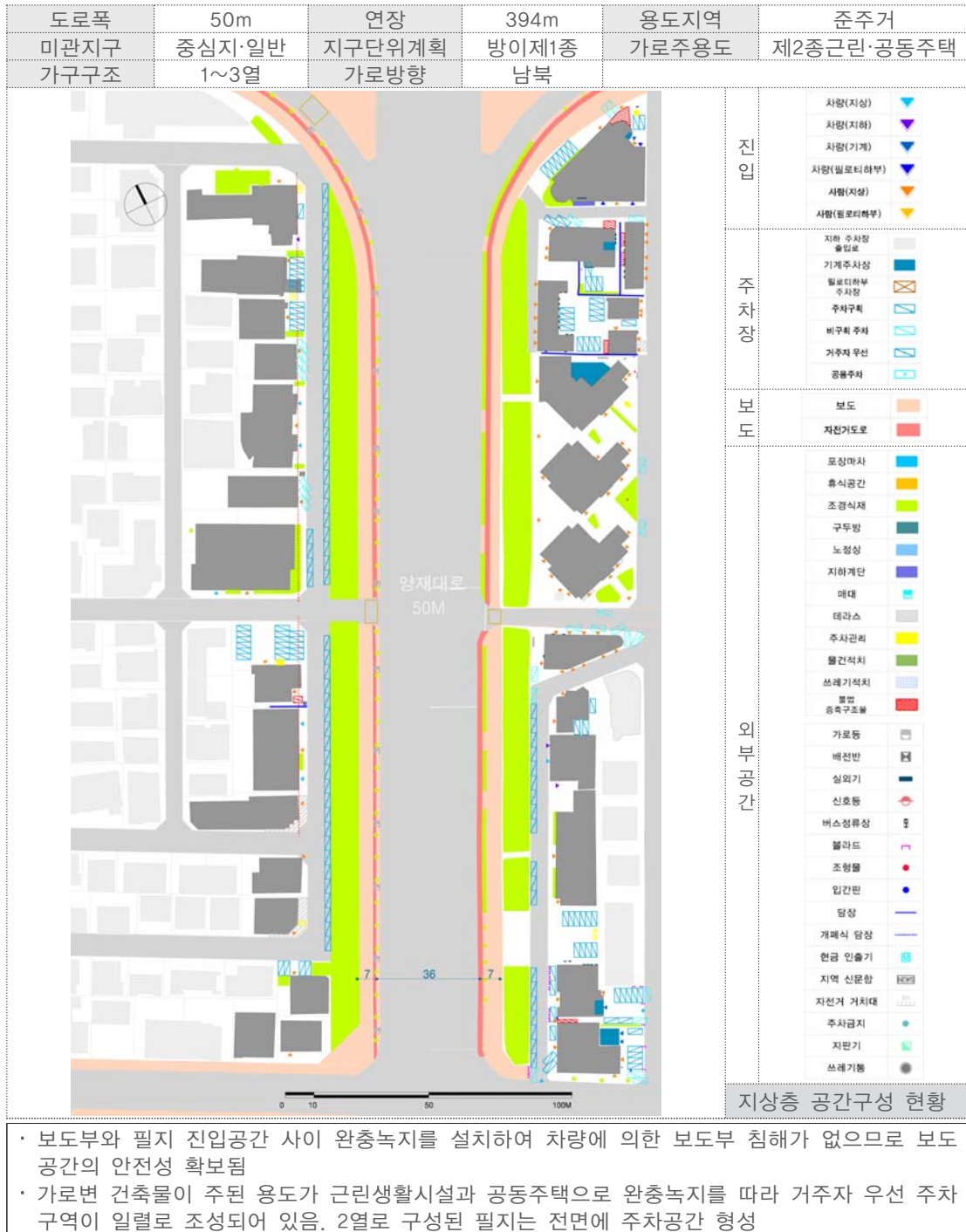
도시 계획 규제	구분	현황	규제사항(용도)
	용도지역	준주거	·허용용도: 제2종근린생활시설 중 안마시설소, 문화집회시설(마권장외발매소, 마권전화투표소 제외), 판매시설, 철도시설, 업무시설, 공장 일부 등
	용도지구	중심지·일반 미관	·불허용도: 옥외철타이 있는 골프연습장, 의료시설 중 정신병원과 격리병원, 공장, 창고시설, 위험물저장소, 자동차 관련시설(주차장 제외) 등
	지구단위 계획구역	방이 제1종 지구단위계획	·권장용도: (전층) 업무시설(오피스텔 제외), 전시장, 공연장, 관광호텔 (꼭대기층:10층이상) 일반음식점, 휴게음식점, 전망대 ·불허용도: 단독주택·공동주택(복합용도 제외), 근린생활시설 중 안마시설소, 옥외 철타 골프 연습장, 자동차관련시설(주차장 제외), 공장 등



- 가로변 건축물은 주택의 비율이 24%, 업무시설이 4%이며 가로의 72% 비중의 근린생활시설이 밀집하여 분포
- 대지면적이 300m<sup>2</sup>~500m<sup>2</sup>미만의 필지가 북측 가로변의 69%를 차지하며 해당 필지의 주용도는 공동주택과 대다수의 근린생활시설이 분포

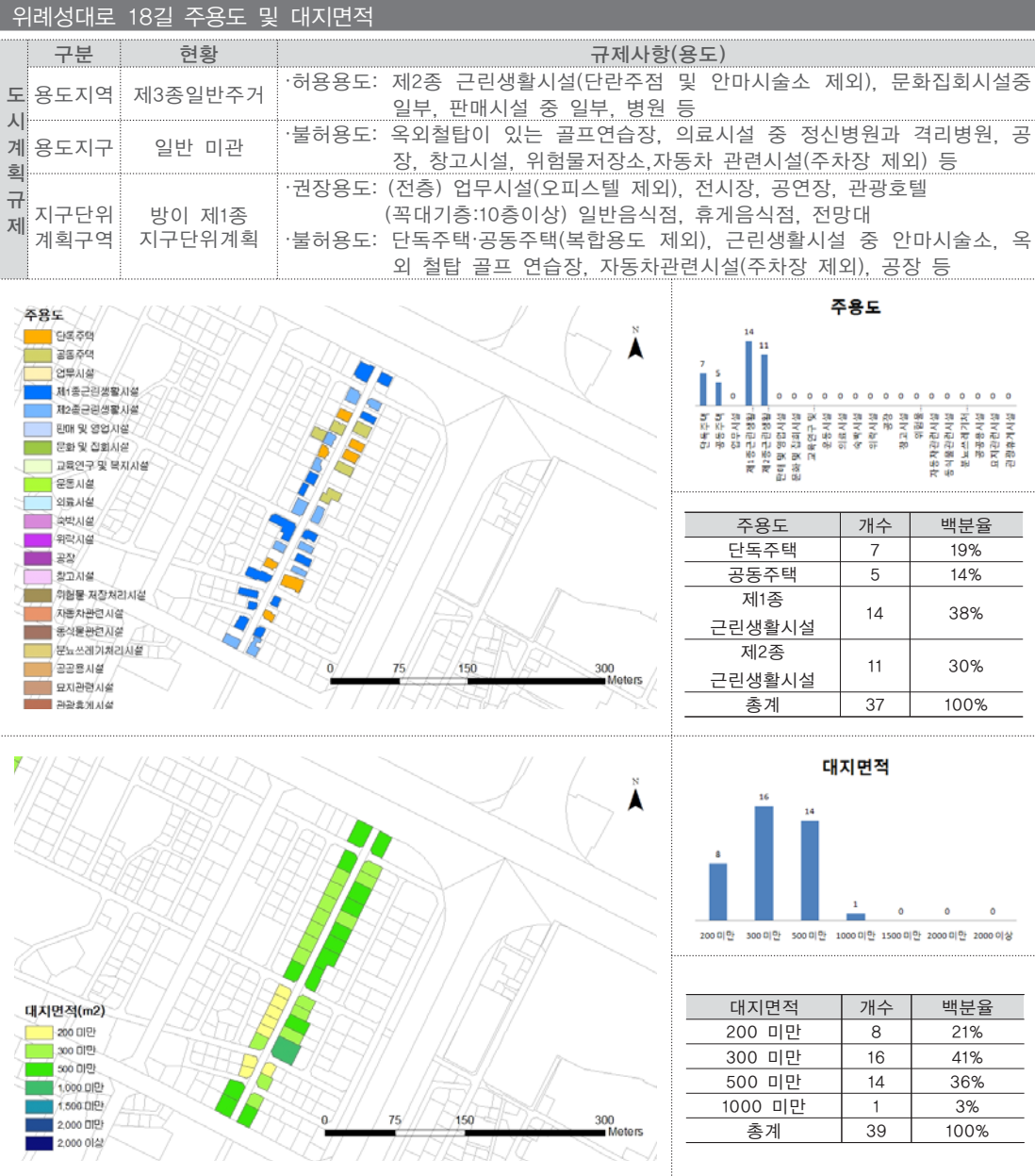
## □ 가로 환경 현황

양재대로 지상층 공간구성 현황



#### ④ 가로4 : 위례성대로 18길

##### □ 건축물 현황



· 가로변 건축물은 주택의 비율이 35%, 가로의 68%의 비중을 차지하는 근린생활시설이 밀집하여 분포. 대지면적이 200㎡미만인 소규모필지는 총 21%로 대부분 제1종 근린생활시설이 위치해 있음. 대지면적 200㎡~300㎡의 필지는 41%의 비중을 차지하며 가로변에 위치

## □ 가로 환경 현황

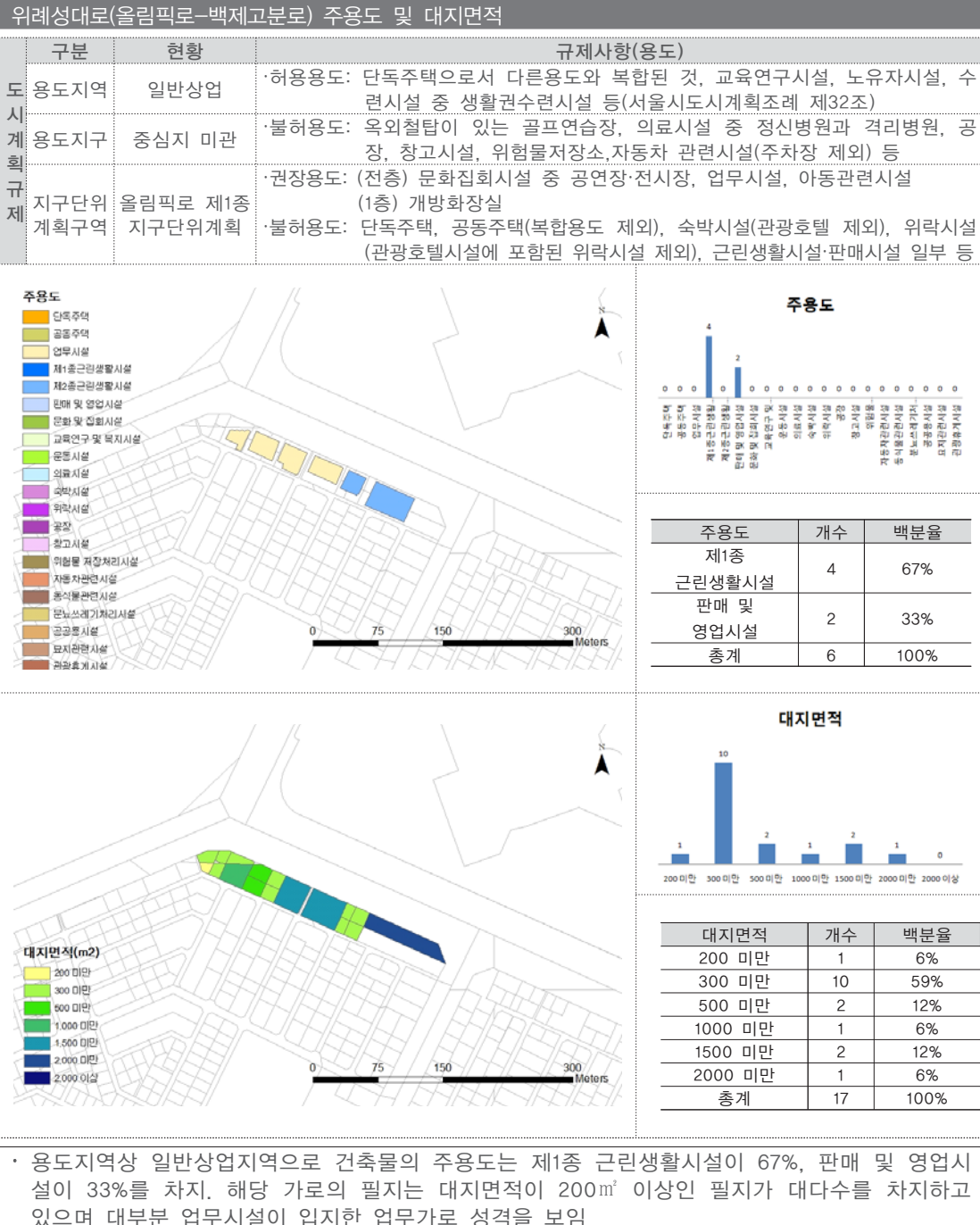
위례성대로 18길 지상층 공간구성 현황



- 2열로 구성된 가구구조와 일조높이제한 규정에 의해 건축물이 필지 남측에 배치
- 필지면적이 200㎡~500㎡의 규모로 대지안의 조경을 필히 설치하여야 하는데, 건축물과 주차장을 조성하고 난 잔여공간에 조경공간을 조성하여 외부에서 인지되지 못하는 경우 다수

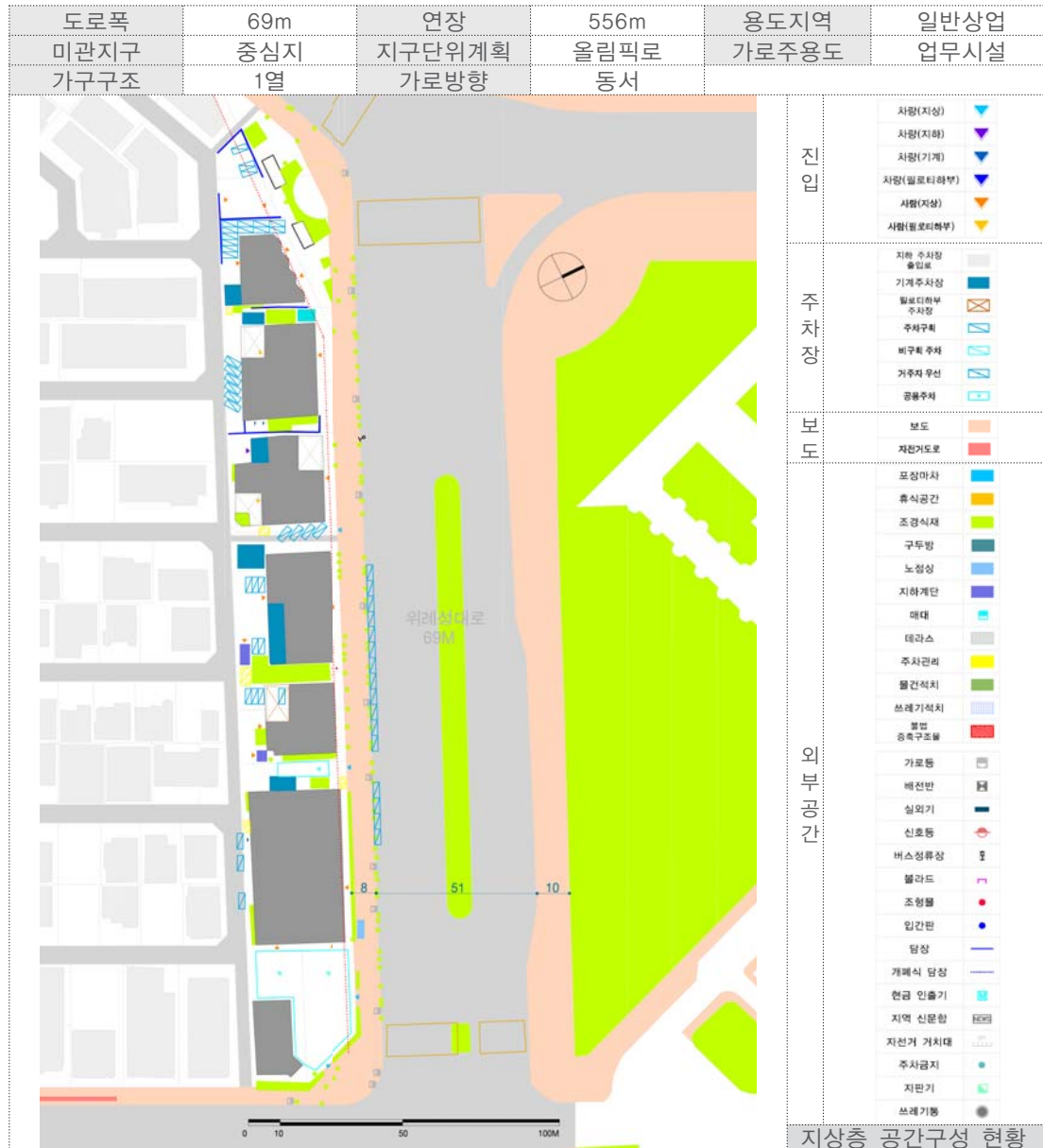
# ⑤ 가로5 : 위례성대로(올림픽로-백제고분로)

## □ 건축물 현황



## □ 가로 환경 현황

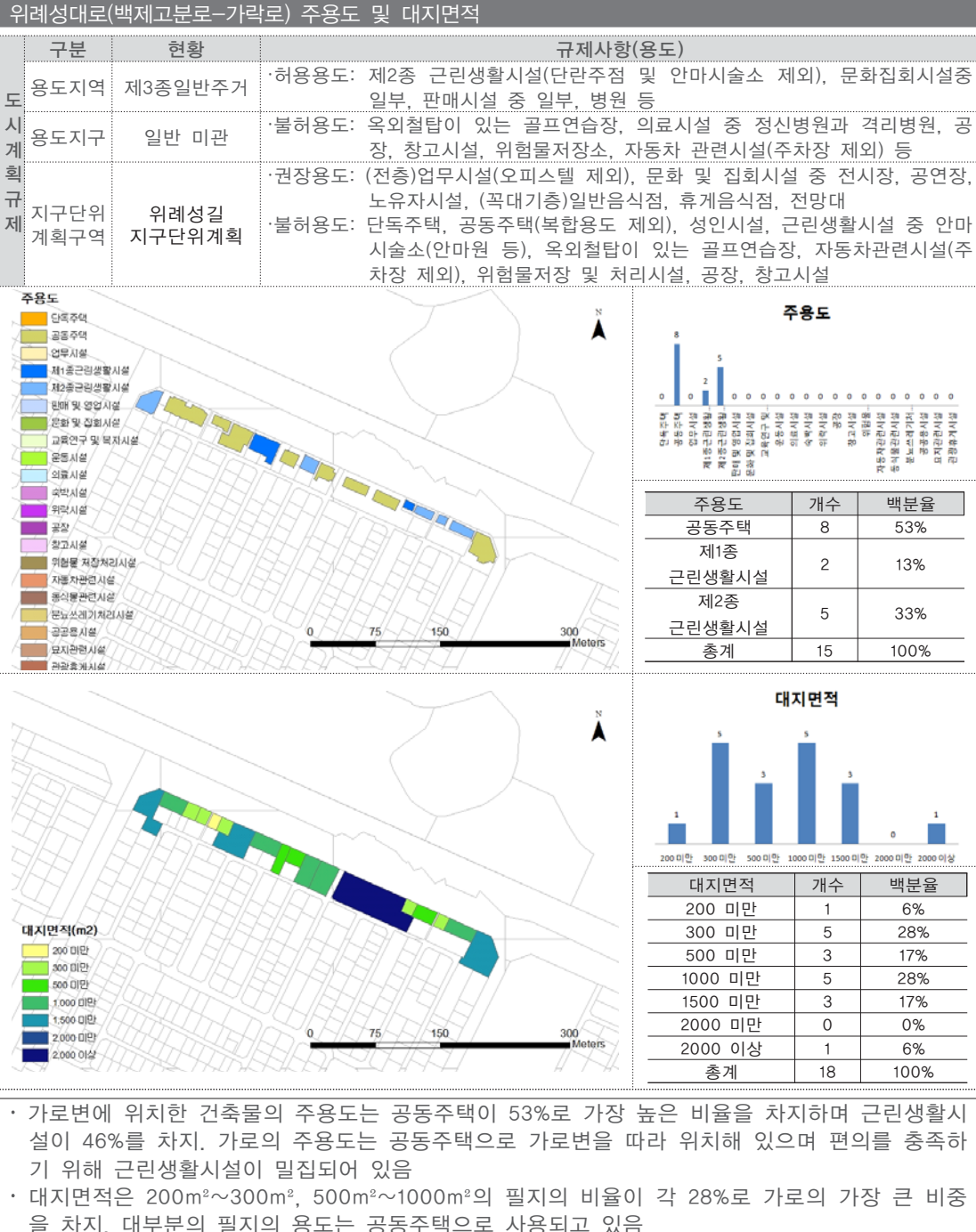
위례성대로(올림픽로-백제고분로) 지상층 공간구성 현황



- 보도 옆 도로부에 공용 주차공간을 제공하여 업무용도에서 부족한 주차공간을 제공하고, 보도 부와 대지 사이공간에 가로수를 설치. 건축선 후퇴공간이 주차공간으로 사용되는 것을 방지
- 건축선 후퇴공간이 잘 관리되고 있어 매대·테라스 등이 설치되어 있지 않음. 그러나 가로수가 블라드의 역할을 하여 보행자가 후퇴공간을 보도공간으로 인식하기 어렵고, 보도공간이 넓어 (8m) 보행공간으로 이용할 필요성을 느끼지 못함. 따라서 상당한 면적의 공간이 공지로 방치

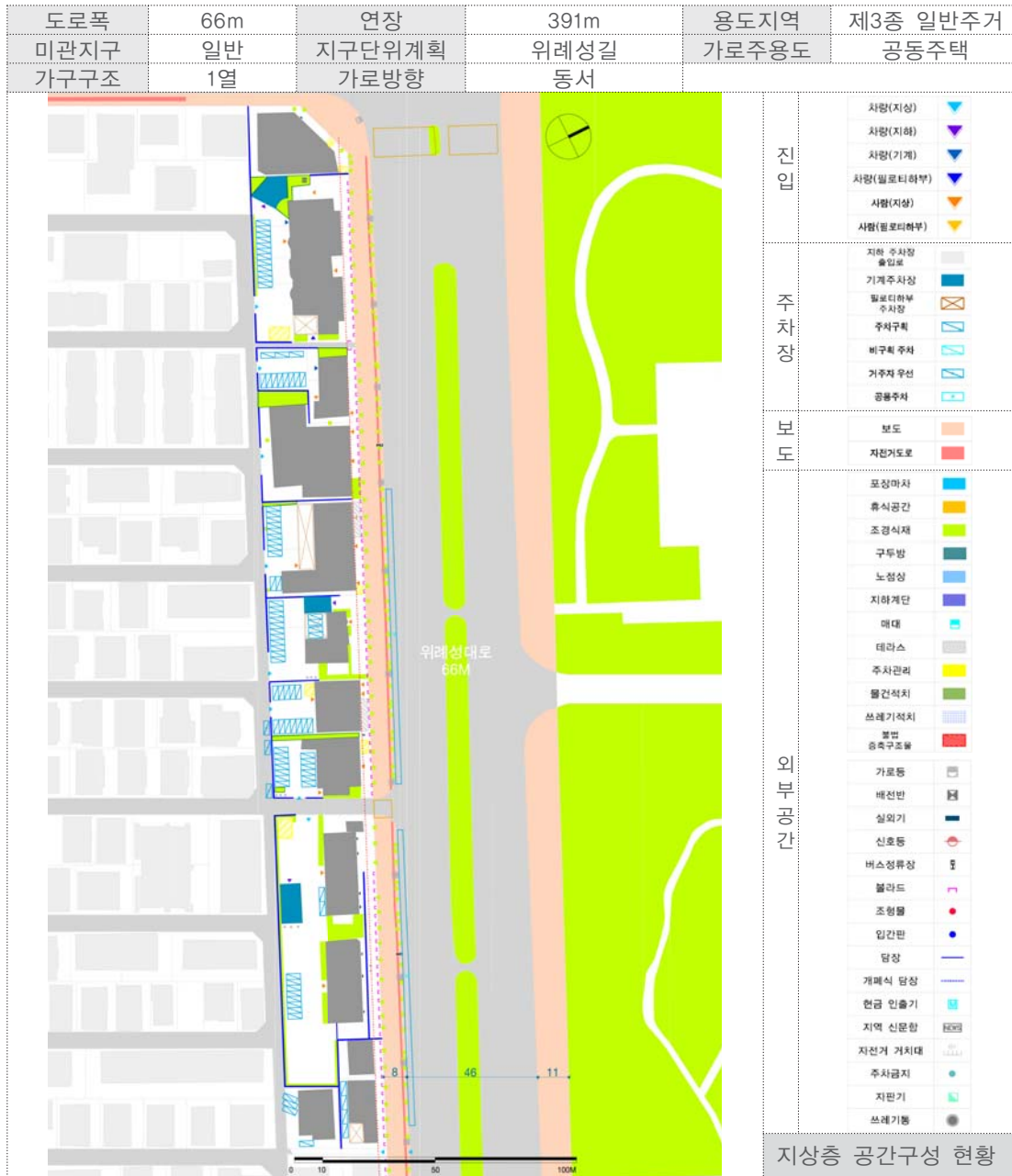
## ⑥ 가로6 : 위례성대로(백제고분로-가락로)

### □ 건축물 현황



## □ 가로 환경 현황

위례성대로(백제고분로-가락로) 지상층 공간구성 현황

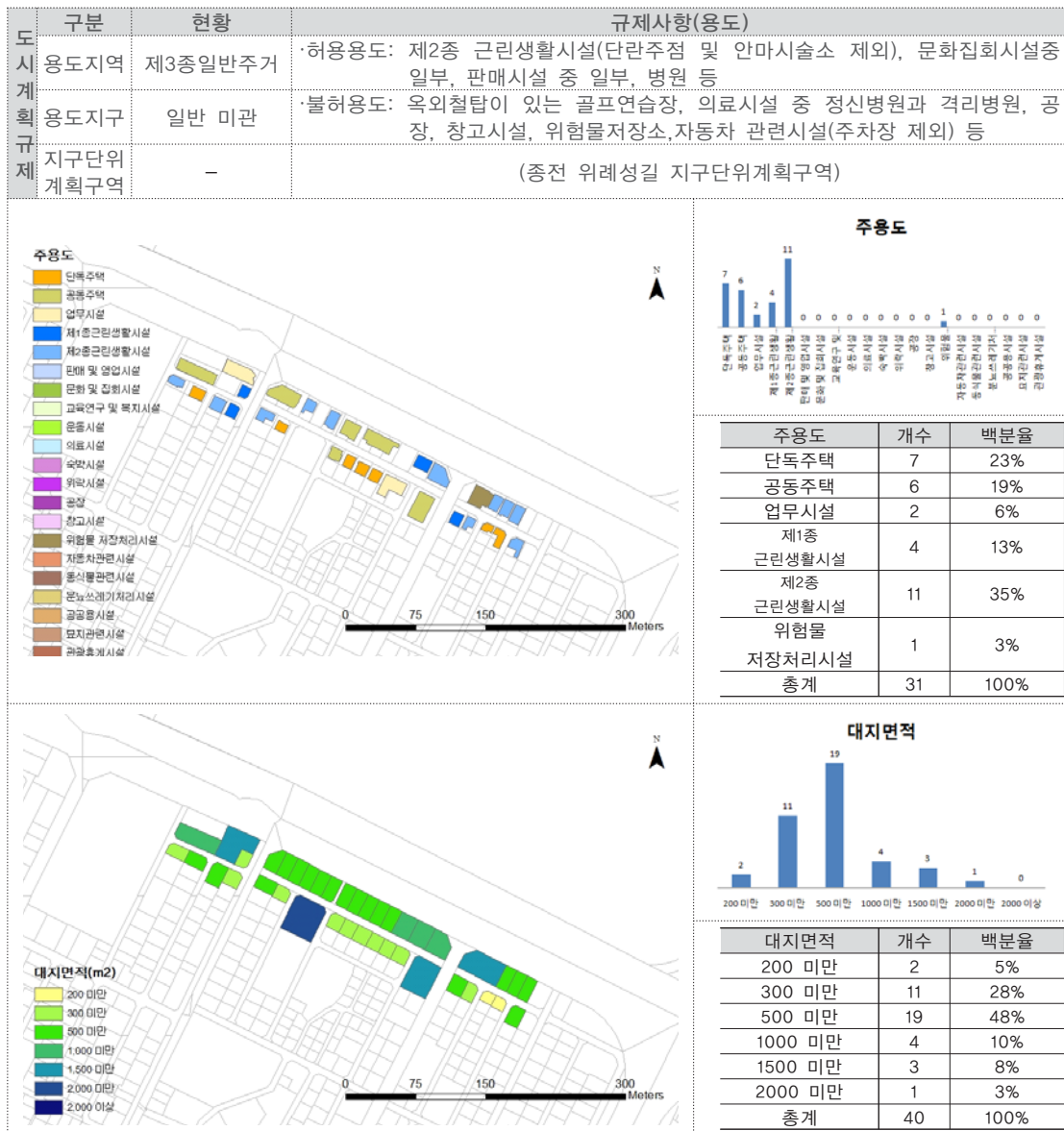


- 보도측면 도로부에 공용 주차공간을 제공하고 있으며 이로 인해 주차관리소를 보도에 설치
- 건축선 후퇴부가 보도부로 이용할 수 있도록 공지로 조성되어 있으나, 인도와 대지경계선 사이에 설치된 블라드로 인해 보행자가 보도공간으로 인식하기 어려움
- 저층부에 음식점, 카페가 입지한 경우 건축선 후퇴부에 테라스 설치

# ⑦ 가로7 : 위례성대로 16길

## □ 건축물 현황

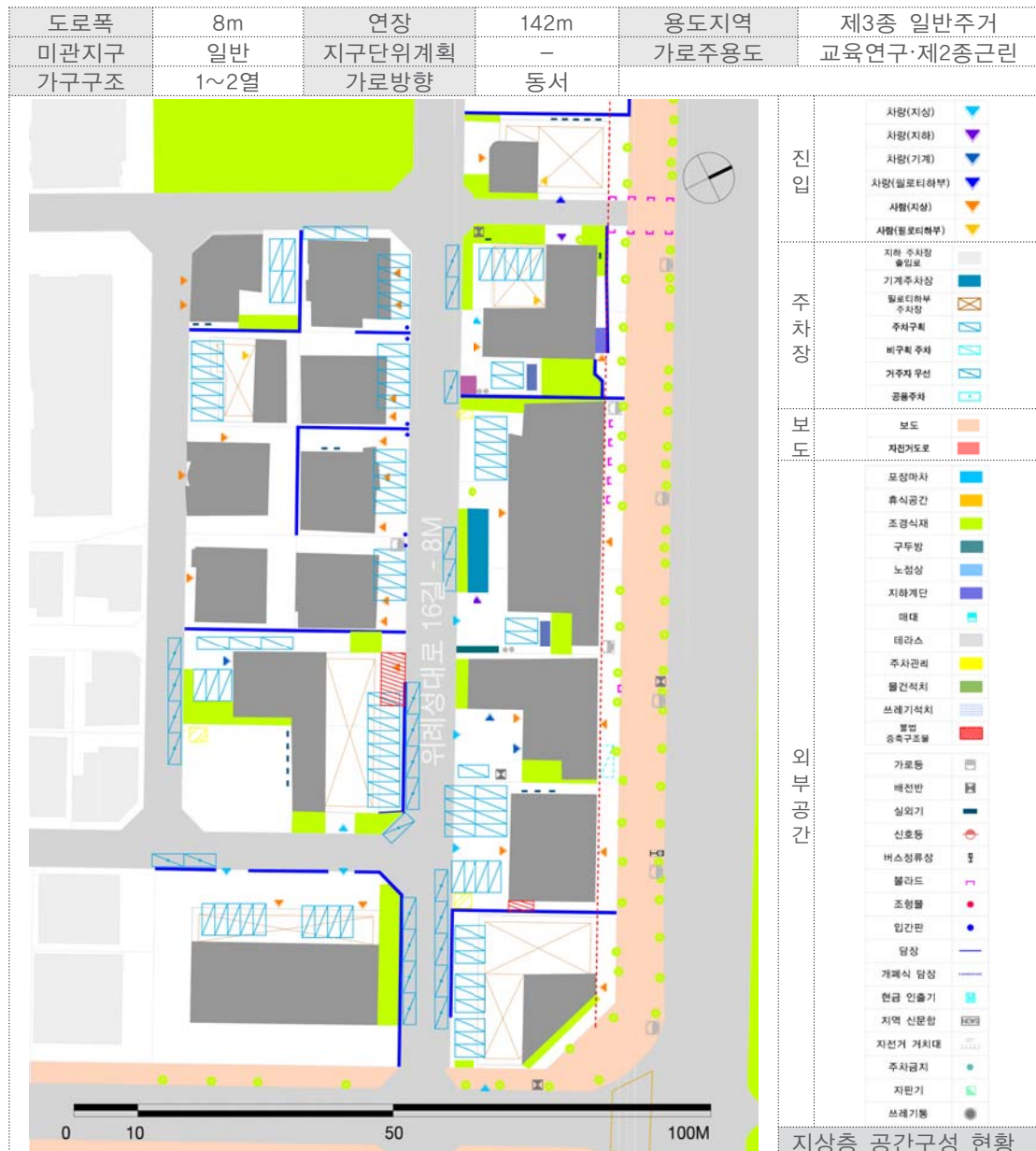
위례성대로 16길 주용도 및 대지면적



- 가로변에 위치한 건축물의 주용도는 주거시설이 42%, 제2종 근린시설이 35%로 가로변의 높은 비율을 차지
- 대지면적은 500㎡ 이상 1000㎡ 미만의 필지의 비율이 약 58%로 가로의 가장 큰 비중을 차지 하며 건물의 용도는 주로 단독주택과 근린생활시설이 위치. 2000㎡미만의 업무시설 필지가 3%의 비율을 차지

## □ 가로 환경 현황

위례성대로 16길 지상층 공간구성 현황



- 가로변 가구는 건축선 3m 후퇴규정에 의해 건물을 후퇴선에 접하여 배치하고 후면에 주차공간 형성. 2열로 구성된 가구는 도로에 면한 부분에 주차장을 조성하여 가로 양측으로 주차장 형성
- 일조높이제한 규정에 의해 2열 가구 구성임에도 도로에 접하여 건축물을 배치하고 필지 측면 또는 후면에 주차공간 형성





