서울특별시 도시계획 조례 일부개정조례안

심 사 보 고 서

의안 번호	1336

2023년 11월 29일
도 시 계 획 균 형 위 원 회

1. 심사경과

가. 제 안 자 : 임만균 의원 (찬성자 11명)

나. 제 안 일 : 2023년 10월 16일

다. 회 부 일 : 2023년 10월 23일

라. 상 정 일 : 제321회 서울시의회 정례회 제5차 도시계획균형위원회
2023년 11월 29일 상정·의결(원안가결)

2. 제안설명의 요지

(제안설명자 : 임만균 의원)

가. 제안이유

○ 지하철 출입구 등을 사유지 내 설치하도록 유도하기 위해 2010년도 도시계획조례를 신설하였으나 활성화가 저조하여 보도상에 지하철 출입구 등 지장물로 인해 보행환경개선이 시급함

○ 그러나, 기존 조례에 의한 용적률 인센티브만으로는 효과가 부족하여 출입구 면적 외 연결통로(지하철 승강장에서 민간건물 또는 토지 내 출입구까지 설치) 등에 대해 인센티브를 확대하여 활성화에 기여하고자 함

나. 주요내용

○ 지하철출입구등이 민간토지 내에 설치될 때 연결통로 공사비에 대해 인센티브를 추가 부여함 (안 제55조 18항)

3. 참고사항

가. 관계법령: 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」

나. 예산조치 : 해당사항 없음(비용추계 비대상 사유서 별첨)

다. 입법예고(2023. 10. 26. ~ 10. 30.) 결과 : 의견 없음

라. 기타: 신·구조문 대비표

4. 전문위원 검토보고 요지 (수석전문위원 조성준)

가. 개요

○ 이번 「서울특별시 도시계획 조례」 일부개정조례안은 현행 조례상 인정하고 있는 지하철 출입구의 설치(이전) 시 부여하는 용적률 인센티브 제공 범위를 지하철 출입구·환기구·배전함 등(이하 '지하철 출입구등') 이외에 이와 연결을 위한 통로(이하 '연결통로')를 설치·제공하는 경우까지 추가로 포함하도록 함으로써

○ 지하철 출입구 설치 및 이전 활성화를 유도하고자, 해당 시설을 도시계획시설(철도시설)로 결정하여 공공성을 확보하며 원활한 유지관리를 위한 근거를 마련하고자 하는 것임

나. 검토 내용

1) 도시미관 개선 및 보행안전성 제고의 필요성

○ 서울시는 '2040 서울도시기본계획'을 통해 보행일상권 조성, 보행친화 녹색도시 실현, 1역사 1동선 조성 등 도시미관 및 보행환경 개선, 교통약자 이동 편의성 제고 방안 등을 적극적으로 검토 중이며,

○ 보행자 중심의 지역맞춤형 공간계획 실현을 통해 시민의 삶의 질 제고, 교통 편의성 향상 등을 도모하기 위해 보행일상권 조성을 위한 관련 용역 또한 추진 중임[1)]

○ 현재 서울에는 360개의 역세권이 존재하며 대중교통 등 결절점 및 생활편의기능의 집적지역으로서 생활권 중심지의 역할을 하고 있으나

---

1) '보행일상권 조성계획 기준 마련 및 시범사업 추진' 용역 추진 중

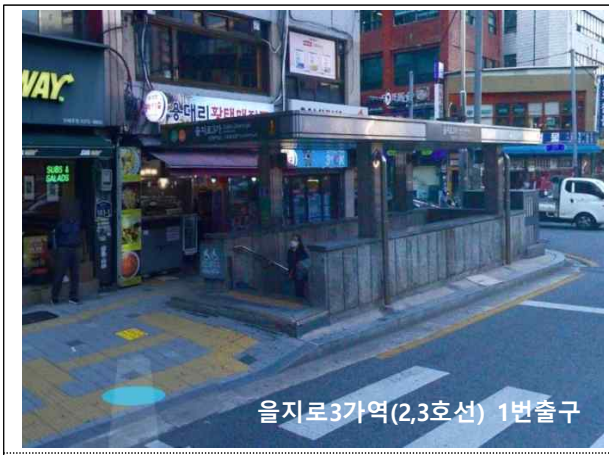
<용역개요>
- 용역명 : 보행일상권 조성계획 기준 마련 및 시범사업 추진
- 용역기간 : '23.3. ~ 25.3.
- 총사업비 : 602백만원
- 대상지 : 서울시 역세권 중심 보행일상권역

일부 지하철 출입구 주변은 각종 지장물로 인해 시민의 불편을 초래하면서 보행안전성은 물론 도시미관 역시 저해하고 있음

< 보행일상권 개념도[2)]>

○ 대표적으로 을지로3가역 1번 출구는 지하철 출입구가 좁은 보도상에 설치되어 시민 통행에 불편을 초래하고 있으며, 신당역 9번 출구 역시 환기구가 보도상에 설치되어 통행에 불편을 야기하는 것은 물론 도시미관 역시 저해하고 있음을 확인할 수 있었음

< 역세권 주변 지하철 출입구 보행환경 불편 사례[3)]>

	
좁은 보도상 설치로 인한 통행 불편 사례	환기구 등으로 인한 통행불편 및 미관저해 사례

자료 : 서울특별시, 도시계획국 도시관리과

2) 서울특별시, 「2040 서울도시기본계획 본보고서」, p.48, 2023년 2월

3) 도시계획국 도시관리과, 「건물내 지하철 출입구 설치 활성화 방안」, 2023.09.09.

2) 지하철 출입구 설치 활성화를 위한 인센티브 제공의 필요성

“지하철 출입구 편의시설 미설치 현황”

○ 현재 서울교통공사에서 관리 중인 8개 노선(1~8호선)의 260개[4] 지하철 역사에 대한 편의시설 설치 현황을 확인한 결과,

○ 편의시설이 설치되지 않은 역사는 260개 중 36개소로 전체 역사의 14.9%를 차지, 이 중 에스컬레이터가 설치되지 않은 역사는 19개소, 엘리베이터가 설치되지 않은 역사는 17개소인 것으로 집계됨

<서울시 1~8호선 지하철 출입구 편의시설 미설치 현황>

(단위 : 개소)

구 분			계	동북권	동남권	도심권	서북권	서남권
지하철 역사	현 황		260	67	63	47	34	49
	편의시설 미설치	에스컬레이터	19 (8.36%)	5 7.46%	4 6.34%	3 6.38%	2 5.88%	5 10.2%
		엘리베이터	17 (6.53%)	5 (7.46%)	6 (9.52%)	1 (2.12)	3 (8.82)	2 (4.08%)

자료 : 서울특별시, 도시계획국 도시관리과

○ 지하철 출입구 편의시설 중 에스컬레이터와 엘리베이터의 설치는 「도시철도 정거장 및 환승·편의시설 설계 지침」에서 요구하는 규격에 따라야 하는데 현재 총 6곳의 지하철 역사에 편의시설이 공간 확보 문제로 설치가 어려운 것으로 확인[5]됨

○ 이는 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률(이하 ‘장애인차별금지법’)」 제19조제1항과 제4항에 따라 장애인 등 교통약자[6]가 지하철을 이용하는데 있어 권리를 제한하는 사항으로 개선이 필요한 것으로 판단됨

---

4) 해당 통계는 ‘1역사 1동선’ 계획에 따라 역사 출입구가 아닌 지하철 역사를 중심으로 집계한 것으로 보여짐 (260개 지하철 역사 출입구 수는 952개소, 서울교통공사 통계데이터 제공)

5) 서울특별시, 서울지하철 모든 역에 ‘엘리베이터’ 생긴다... 올해 10곳 신설, 2022.1.28., 보도자료에 따르면 공간 확보 문제로 엘리베이터 설치가 어려웠던 지하철역은 총 6곳인 것으로 확인됨(5호선 상일동역, 3호선 고속터미널역, 8호선 복정역, 2호선 신설동역, 6호선 대흥역, 2호선 까치산역)

6) 장애인 등 교통약자 관련 규정

- 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」 제19조제1항, 제4항
- 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제7조, 제8조
- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제9조, 제10조 및 동 법 시행령 제2조 관련 [별표1]

「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」

제19조(이동 및 교통수단 등에서의 차별금지) ① 「교통약자의 이동편의증진법」 제2조제5호 및 제6호에 따른 교통사업자(이하 "교통사업자"라 한다) 및 교통행정기관(이하 "교통행정기관"이라 한다)은 이동 및 교통수단 등을 접근·이용함에 있어서 장애인을 제한·배제·분리·거부하여서는 아니 된다.

② 교통사업자 및 교통행정기관은 이동 및 교통수단 등의 이용에 있어서 보조견 및 장애인보조기구 등의 동승 또는 반입 및 사용을 거부하여서는 아니 된다.

③ 교통사업자 및 교통행정기관은 이동 및 교통수단 등의 이용에 있어서 장애인 및 장애인 관련자에게 장애 또는 장애인이 동행·동반한 보조견 또는 장애인보조기구 등을 이유로 장애인 아닌 사람보다 불리한 요금 제도를 적용하여서는 아니 된다.

④ 교통사업자 및 교통행정기관은 장애인이 이동 및 교통수단 등을 장애인 아닌 사람과 동등하게 이용하여 안전하고 편리하게 보행 및 이동을 할 수 있도록 하는 데 필요한 정당한 편의를 제공하여야 한다.

"지하철 출입구 설치 인센티브 제공 현황"

○ 이러한 지하철 출입구의 편의시설 미설치로 인한 보행 불편 해소와 도시미관 개선, 역사 주변의 입체적인 복합개발을 통한 다양한 시설의 이용편의 증진 등 지역 발전에 기여하고자,

○ 2010년에 현행 조례 제55조제18항을 신설하여 민간사업자 등이 지하철 출입구를 건물 또는 대지 내 설치(이전)하여 기부채납 하거나 구분지상권을 설정하는 경우,

○ 현행 조례 시행규칙 제7조제1항1호에 따른 상한용적률 인센티브 방정식을 준용하여 내부 방침[7])을 통해 현금·건축물의 경우 기부채납계수 1.0을 기준으로 지구단위계획 고시를 하거나 도시계획위원회의 심의를 거쳐 용적률을 완화할 수 있도록 인센티브 기준을 마련하였음

7) 도시계획국 도시관리과, -지구단위계획 기부채납 인센티브 기준- 공공시설등 기부채납 인센티브 운영 방안 보고, 2022.12.

「서울특별시 도시계획 조례」

제55조(용도지역안에서의 용적률) ⑱ 제1항의 규정에도 불구하고 공공보도의 보행환경 개선과 도시미관향상을 위하여 지하철출입구・환기구・배전함 등(이하 "지하철출입구등"이라 한다)을 건물 또는 대지내 설치하여 기부채납하거나 구분지상권을 설정하는 경우에는 영 제85조제1항의 해당 용도지역의 용적률의 범위 안에서 다음 산식에 따라 지구단위계획으로 고시하거나 시도시계획위원회의 심의를 거쳐 완화 할 수 있다.

1. 대지에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 건폐면적 / 대지면적) 이내
2. 건물에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 연면적 / 건물 연면적) 이내

「서울특별시 도시계획 조례 시행규칙」

제7조(지구단위계획구역 안의 용적률 계획 및 운용) ① 조례 제19조제1항 및 조례 제55조제7항에 따라 지구단위계획을 수립하는 경우 적용하는 용적률은 다음 각 호에서 정하는 바에 따른다.

(생략)

다. 상한용적률 : 허용용적률×(1+1.3×가중치×α) 이내(단, 변경 전용도지역의 용적률을 적용하지 아니할 경우에는 조례 제55조제1항부터 제4항까지에 따른 해당지역의 용적률 범위 안) 또는 기준용적률×(1+1.3×가중치×α) 이내. 이 경우 가중치란 사업부지 용적률에 대한 공공시설등 제공 부지의 용적률(2개 이상의 용도지역인 경우에는 면적대비 가중 평균한 용적률) 비율을 말하며, α란 공공시설등의 부지 제공 후의 대지면적에 대한 공공시설등의 부지로 제공하는 면적의 비율을 말한다(이하 같다).

<지구단위계획 내 상한용적률 인센티브 적용방안>

(적용) 상한용적률=기준(허용)용적률×(1+1.3×가중치×$\alpha_{토지}$+**1.0×$\alpha_{현금·건축물}$**) 이내

- $\alpha_{토지}$: 공공시설등 부지(토지) 제공 후의 대지면적 대 공공시설등 부지(토지) 제공 면적 비율

※ 공공시설등 부지(토지)는 '기부채납 부지' 및 '건축물 기부채납 토지지분' 포함

- $\alpha_{건축물}$, $\alpha_{현금}$: 공공시설등 부지(토지) 제공 후의 대지면적 대 공공시설등 부지 (건축물 설치비용 및 현금 환산부지) 제공 면적 비율
- 가중치 : 사업부지 용적률에 대한 '공공시설등 제공부지'의 용적률 비율
  (2개 이상의 용도지역인 경우 면적대비 가중평균한 용적률)

① 인센티브 계수 적용 시 토지 1.3, 현금·건축물 1.0

② α 값의 '부지(토지) 제공 후의 대지면적' 산정 시, 기부채납 부지는 '제외'하되 건축물·현금 환산부지는 '미제외'

○ 그러나 ’23.9월 현재 서울시 전체 지하철 출입구 1,440개소[8]를 대상으로 조사한 결과 민간토지·건물 내부에 지하철 출입구가 설치 및 연계된 곳은 69개소(전체의 6.9%)에 그치는 것으로 나타났고,[9] 2010년 현행 조례개정을 통해 용적률 인센티브 제공 규정을 신설한 이후에 민간건물 내부에 지하철 출입구가 설치된 사례는 단 2건에 불과하며,

○ 이는 민간사업자에 부여되는 용적률 인센티브 수준에 비해, 지하철 출입구 설치부담금 수준이 높아 여러 조건을 종합했을 때 실효성이 낮았던 것이 실적 부진의 원인으로 보여짐

<민간토지 · 건물내 출입구 연계 지하철 출입구 설치 현황>

(단위 : 개소)

구분	계	동북권	동남권	도심권	서북권	서남권
출입구 대지/건물	69	12	21	17	8	11
	56/13	11/1	20/1	12/5	7/1	6/5

※ 용적률 완화 규정이 신설된 2010년도 이후 건물 내 설치 2개소

자료 : 서울특별시, 도시계획국 도시관리과 작성

○ 따라서, 지상 보행로 안전 확보와 도시미관 개선, 교통약자의 지하철 이용편의성 제고, 기존 조례의 실효성이 낮은 인센티브 기준 개편을 통해 민간토지·건물 내부에 지하철 출입구의 설치를 유도하고자 하는 이번 일부개정조례안의 필요성은 인정된다 하겠음

3) 지하철 출입구 설치(이전) 기준 완화에 따른 우려 사항

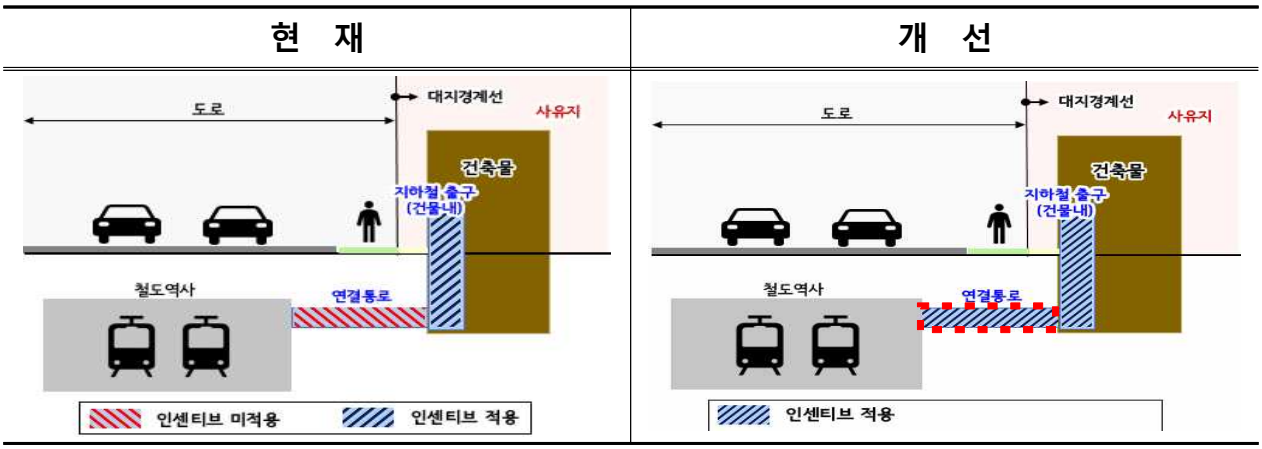
○ 이번 일부개정조례안 제55조제18항은 현행 조례에서 용적률 인센티브 항목으로 인정하고 있는 지하철 출입구 등 외에 연결통로를 설치·제공하

8) 1,440개소 중 일부 노선은 서울시에 있지 않거나 출입구를 다른 철도와의 중복 사용하는 등의 특별한 경우, 서울교통공사에서 관리하지 않는 출입구도 존재 (서울열린데이터광장 데이터)

9) 민간토지 내 공개공지 등에 56개소, 건물 내부 필로티 하부 또는 계단실에 13개소가 설치되었음
도시계획국 도시관리과, 「건물내 지하철 출입구 설치 활성화 방안」, 2023.09.09.

는 경우까지 포함하여 민간사업자에게 추가로 용적률 인센티브를 제공하고자 하는 것으로, 지하철 출입구 등과 연결통로를 도시계획시설(철도시설)로 결정하고 설치하여 공공성을 확보하고자 하는 것임

<건물내 지하철출입구 연결통로 용적률 적용 범위 확대>



자료 : 서울특별시, 도시계획국 도시관리과 작성

(현 재) : 민간 대지(건물) 내 출입구
(개 선) : 민간 대지(건물) 내 출입구 + **연결통로(공공도로 상하부 설치)**
※ 사업자가 설치·제공하는 공공시설(출입구+연결통로) 전체를 완화 적용

○ 이번 일부개정조례안으로 그간 혜택이 크지 않았던 용적률 인센티브 부여 기준 확대를 통해 민간토지·건물 내부에 지하철 출입구 설치 시 사업성을 확보하고 지하철 출입구 주변 환경 개선을 통한 보행안전성 향상에 기여할 것으로 보이나, '설치 비용 측면'과 '유지관리 측면'에서 다소 우려되는 부분이 있는 것으로 보임

"설치 비용 및 지원 측면"

○ 지하철 출입구 등의 설치(이전)사업을 실현하기 위해서는 인접 민간토지 및 건물 소유자 입장에서 공사비용, 즉 설치부담금 규모보다 출입구를 유치하여 얻을 수 있는 이익이 더 큰 경우에만 원활한 협의와 사업

추진이 가능할 것으로 판단되므로, 이에 대해 서울시·자치구·서울교통공사·민간사업자가 협의하여 세부 기준을 마련해야 할 것으로 판단됨

○ 또한, 기존 지하철 출입구의 위치 및 규모가 보도 폭의 대부분을 차지하여 공간 부족으로 인한 엘리베이터·에스컬레이터 등 편의시설의 미설치로 보행 안전을 위협하고, 도시 경관상 개선이 필요한 곳의 경우 집행부 차원에서 적극적으로 지하철 출입구의 이전 설치를 유도해야 하는데,

○ 이러한 경우 인접 토지 및 건축물 소유자와의 협상 과정에서 용적률·건폐율 인센티브 등을 대신할 수 있는 비용 보조나 저리 융자 등 지원 수단의 다양화를 통해 사업실현 가능성을 높이는 방안도 검토가 필요하다 하겠음

"유지관리 측면"

○ 「도시철도법」 제12조 및 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률(이하, 철도건설법)」 제12조의3에 따르면 도시철도사업을 시행하기 위해 철도사업 시행자가 민간토지의 지하 부분을 사용하려는 경우, 해당 토지의 이용 가치 등을 고려해 일정 금액을 보상하거나 기부채납을 받아서 구분지상권[10]을 설정하도록 되어 있음

○ 구분지상권을 설정한 지하 부분의 토지는 향후 특별한 사유가 발생하지 않는 이상 지하철 출입구 위치를 쉽게 바꾸지 못할 것으로 예상되며, 향후 민간토지·건물 소유자가 재개발·재건축 추진 시 재산권 행사에 제약이 발생할 우려가 있으나, 이에 대응 가능한 구체적인 방안은 마련되어 있지 않은 것으로 확인됨

10) 구분지상권이란 토지의 상·하 중 일정한 범위를 지정해 그 범위에서만 토지를 이용할 수 있는 권리를 말함

「도시철도법」

제12조(구분지상권의 설정등기 등) ① 도시철도건설자는 토지의 지하부분 사용이 필요한 경우에는 해당 부분에 대하여 구분지상권(區分地上權)을 설정하거나 이전하여야 한다.

② 도시철도건설자는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따라 구분지상권을 설정하거나 이전하는 내용으로 수용 또는 사용의 재결을 받은 경우에는 「부동산등기법」 제99조를 준용하여 단독으로 그 구분지상권의 설정등기 또는 이전등기를 신청할 수 있다.

③ 토지의 지하부분 사용에 관한 구분지상권의 등기절차에 관하여 필요한 사항은 대법원규칙으로 정한다.

④ 제1항과 제2항에 따른 구분지상권의 존속기간은 「민법」 제281조에도 불구하고 도시철도시설이 존속하는 날까지로 한다.

「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제12조의3(구분지상권의 설정등기 등) ① 사업시행자는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따라 토지등의 소유자 또는 그 권리자 사이에 토지의 지하부분 사용에 관한 협의가 성립된 경우에는 구분지상권을 설정하거나 이전하여야 한다.

② 사업시행자는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따라 토지의 지하부분에 대하여 구분지상권을 설정하거나 이전하는 내용으로 수용 또는 사용의 재결을 받은 경우에는 「부동산등기법」 제99조를 준용하여 단독으로 구분지상권의 설정등기 또는 이전등기를 신청할 수 있다.

③ 토지의 지하부분 사용에 관한 구분지상권의 등기절차에 관하여 필요한 사항은 대법원규칙으로 정한다.

④ 제1항 및 제2항에 따른 구분지상권의 존속기간은 「민법」 제280조 또는 제281조에도 불구하고 철도시설이 존속하는 날까지로 한다.

다. 종합 의견

○ 이번 「서울특별시 도시계획 조례」 일부개정조례안은 그간 지하철 출입구 설치(이전) 시 부여하는 용적률 인센티브 범위를 지하철 출입구 등으로 한정해 왔으나, 지하철 역사와 출입구를 연결하는 통로를

설치·제공하는 경우에도 추가로 용적률 완화 기준을 적용하고, 해당 시설을 도시계획시설(철도시설)로 결정하여 공공성을 확보하고 원활한 유지관리를 위한 근거를 마련하고자 하는 것임

○ 그간 민간사업자의 설치부담금[11] 비용 대비 용적률 인센티브 수준이 낮은 것으로 체감되어 민간토지·건물 내 지하철 입구 등의 설치가 활성화되지 못했으나, 이번 일부개정조례안을 통해 지하철 출입구 등의 설치를 적극적으로 유도하여 공공보도의 보행환경과 교통약자의 이동편의성 제고, 도시미관 개선에 기여한다는 측면에서 입법 타당성과 필요성이 인정된다고 하겠음

○ 그러나, 지하철 출입구 등의 설치(이전)사업을 실현하기 위해서는 인접 민간토지 및 건물 소유자 입장에서 보면 설치부담금보다 출입구 유치를 통한 이익이 더 큰 경우에만 사업 추진이 가능할 것으로 보이며, 이를 위한 세부 기준을 집행부 차원에서 적극적으로 마련할 필요가 있겠음

○ 또한, 기존 지하철 출입구 주변의 공간 부족으로 인한 엘리베이터·에스컬레이터 등 편의시설의 미설치로 보행 안전을 위협하고, 도시 경관상 개선이 필요한 곳의 경우, 집행부 차원에서 지하철 출입구의 이전 설치를 적극적으로 유도해야 하는데,

○ 이러한 경우 인접 토지 및 건축물 소유자와의 협상 과정에서 용적률·건폐율 인센티브 등을 대신할 수 있는 비용 보조나 저리 융자 등 지원 수단의 다양화를 통해 사업실현 가능성을 높이는 방안도 검토가 필요하다 하겠음

---

11) 설치부담금 : 연결통로로 인한 지하철벽체 상실 등으로 상가 임대 또는 광고수익의 감소, 교통공사의 기술지원 활동에 대해 사업주에게 부과하는 비용

○ 추가적으로 민간토지의 지하 부분을 구분지상권으로 설정하고 도시계획시설 결정을 하게 되면 특별한 사유가 발생하지 않는 한 출입구의 위치를 변경하지 못할 것으로 예상되며, 민간건물·토지 소유자의 토지·주택매매, 재개발·재건축 추진 시 재산권 행사에 제약이 발생할 우려가 있으므로 관련 대책 마련을 위한 검토가 병행되어야 할 것으로 보임

○ 끝으로, 이번 일부개정조례안이 실질적인 효력을 발휘하기 위해서는 서울시-자치구-서울교통공사가 상호 협의하여 MOU 체결, 세부 지침 마련 등을 추진해야 할 것임

5. 질의 및 답변요지 : 생 략.

6. 토 론 요 지 : 없 음.

7. 심 사 결 과 : 원안 가결.

8. 소수의견의 요지 : 없 음.

9. 기타 필요한 사항 : 없 음.

서울특별시 도시계획 조례 일부개정조례안

(임만균 의원 대표 발의)

의안 번호	1336

발 의 년 월 일 : 2023년 10월 16일

발 의 자 : 임만균, 강동길, 서상열, 서준오, 성흠제, 이병도, 이상훈, 이소라, 이용균, 정준호, 최기찬 의원(11명)

1. 제안이유

○ 지하철출입구등을 사유지내 설치하도록 유도하기 위해 2010년도 도시계획조례 신설하였으나 활성화가 저조하여 보도상에 지하철출입구등 지장물로 인해 보행환경개선이 시급함

○ 그러나, 기존 조례에 의한 용적률 인센티브만으로는 효과가 부족하여 출입구 면적 외 연결통로(지하철승강장에서 민간건물 또는 토지내 출입구까지 설치) 등에 대해 인센티브를 확대하여 활성화에 기여하고자함

2. 주요내용

가. 지하철출입구등이 민간토지 내에 설치될 때 연결통로 공사비에 대해 인센티브를 추가 부여함

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」

나. 예산조치 : 해당사항 없음 (비용추계 비대상사유서 별첨)

서울특별시조례 제　　호

서울특별시 도시계획 조례 일부개정조례안

서울특별시 도시계획 조례 일부를 다음과 같이 개정한다.

제55조제18항 각 호 외의 부분 중 “대지내”를 “대지내 도시계획시설로 결정하고”로, “산식”을 “각 호”로 하고, 같은 항 제1호 및 제2호를 각각 다음과 같이 한다.

1. 지하철출입구등을 대지 또는 건물에 설치하는 경우는 다음 각 목의 산식에 따라 용적률을 완화할 수 있다.
   가. 대지에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 건폐면적 / 대지면적) 이내
   나. 건물에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 연면적 / 건물연면적) 이내

2. 지하철출입구등의 연결을 위한 통로를 설치 제공하는 경우에는 공공시설등을 설치하는데 드는 비용에 상응하는 가액(價額)의 부지를 제공한 것으로 보아 용적률을 완화할 수 있다. 이때, 통로의 설치비용 등에 상응하는 부지가액의 산정방법은 제19조의2를 따른다.

부　칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
제55조(용도지역안에서의 용적률)	제55조(용도지역안에서의 용적률)
①~⑰ (생 략)	①~⑰ (현행과 같음)
⑱ 제1항의 규정에도 불구하고 공공보도의 보행환경 개선과 도시미관향상을 위하여 지하철출입구 · 환기구 · 배전함 등(이하 "지하철출입구등"이라 한다)을 건물 또는 대지내 설치하여 기부채납하거나 구분지상권을 설정하는 경우에는 영 제85조제1항의 해당 용도지역의 용적률의 범위 안에서 다음 산식에 따라 지구단위계획으로 고시하거나 시도시계획위원회의 심의를 거쳐 완화 할 수 있다.	⑱ ---------- **대지내 도시계획시설로 결정하고** ---------- **각 호**----------.
1. 대지에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 건폐면적 / 대지면적) 이내	1. **지하철출입구등을 대지 또는 건물에 설치하는 경우는 다음 각 목의 산식에 따라 용적률을 완화할 수 있다.**
<신 설>	가. **대지에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 건폐면적 / 대지면적) 이내**
<신 설>	나. **건물에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 연면적 / 건물 연면적) 이내**
2. 건물에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구등의 연면적 / 건물 연면적) 이내	2. **지하철출입구등의 연결을 위한 통로를 설치 제공하는 경우에는 공공시설등을 설치하는 데 드는 비용에 상응하는 가액(價額)의 부지를 제공한 것으로 보아 용적률을 완화할 수 있다. 이때, 통로의 설치비용 등에 상응하는 부지가액의 산정방법은 제19조의2를 따른다.**
⑲~㉕ (생 략)	⑲~㉕ (현행과 같음)

문 서 번 호	2023101600000026

비 대 상 사 유 서

요 청 인 : 임만균 의원	담 당 : 오희선 과장 이정수 팀장 김지혜 주무관
접 수 일 : 2023.10.16.	
회 신 일 : 2023.10.18.	내용문의 : 02-2180-7953

서울특별시 도시계획 조례 일부개정조례안 비용추계서 비대상 사유서

목 차

1. 판단 근거

2. 작성자

서울특별시의회 사 무 처 재정분석담당관
Seoul Metropolitan Council

1. 판단 근거

- 서울특별시 도시계획 조례 일부개정조례안은 제55조(용도지역안에서의 용적률) 제18항을 개정하려는 것으로 서울시의 재정 수입 순감소나 재정 지출 순증가에 영향을 미치지 않아 비용추계 대상이 아님

2. 작성자

시의회사무처	재정분석담당관
담 당 관	오희선
추계세제팀장	이정수
주 무 관	김지혜
	☏ 02-2180-7953
	e-mail : kjh0123@seoul.go.kr

※ 이 서류는 의안 발의 시 첨부하지 않는 자료입니다.