논 문

도시계획시설의 공간적 범위 결정제도 개선방향 연구: 여객자동차터미널을 중심으로

A Study on Spatial Range Decision of Urban Planning Facilities: Focused on The Express Bus Terminal

김종근* · 조미정**
Kim, jong-keun · Cho, Mi-Jeong

Abstract

As old bus terminals located in the city are losing competitiveness and the development of other means of transportation, terminal businesses are proposing complex development as a solution to this problem. However, this study was conducted to present a direction for improvement as some legal and institutional standards were insufficient for the spatial range decision for the complex development of urban planning facilities. First, the need for preparing criteria for minor changes in the spatial range decision of urban planning facilities was put forward, and second, this research was examined the current statuses of spatial range decision of urban planning facilities capable of compound development of passenger car terminals in metropolitan area, classified them. Third, an expert survey was conducted to verify the adequacy of the results of the derivation and typesetting of requirements for the spatial range decision of urban planning facilities.

주제어: 도시계획시설, 공간적 범위결정, 입체도시, 여객자동차터미널, 도시·군관리계획수립지침
Keywords: Urban Planning Facilities, Spatial Range Decision, Three-dimensional City, Bus Terminals, The Guideline for Urban Management Planning

* 한양대학교 도시대학원 석사(주저자: ppony96@gmail.com).
** 한양대학교 부동산융합대학원 겸임교수(교신저자: cmj2816@hanyang.ac.kr).

Ⅰ. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

캐나다 몬트리올(지하도시), 프랑스의 라데팡스, 일본의 난바역, 오아시스21 등과 같은 해외 선진 도시들은 다양한 기능과 기반시설을 입체적으로 결합시키고 있으며, 우리나라 또한 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」과 관련법의 제·개정을 통해 한정적인 토지의 이용 효율 고도화를 꾀하고 있다. 이와 같은 한정적인 토지의 이용 효율 고도화는 도시의 발달과 성장에서 자연스러운 현상이며 새로운 개발방향(수단)이라고 볼 수 있다.

최근 도시의 기반시설 중 여객자동차터미널의 경쟁력 저하 및 노후화로 시설의 폐지, 축소, 이전 등 다양한 재생방안이 이슈화 되고 있다. 특히 대부분이 상업지역에 위치하고 있음에도 용적률과 건폐율에 여유분이 많아 입체적인 개발의 필요성이 대두되고 있다. 그러나 여객자동차터미널은 도시계획시설로서 개발에 절차가 복잡하고 까다로운 측면이 있다. 사유재산임에도 도시·군관리계획 변경 결정 및 실시계획 인가 등이 완료되어야 건축인허가 절차 진행이 가능하며 이 과정에서 공공성에 대해 충분한 논의와 담보가 전제되어야 한다. 그러나 이와 관련 국내 제도와 사례연구가 미흡하여 사업은 지연되고 투자유치의 어려움, 과다한 금융비용 등의 문제로 연결되고 있다.

본 연구는 연구방법으로 첫째 도시계획시설과 공간적범위결정과 관련하여 연구대상의 개념과 이론을 정리하고 관련 제도의 개선방향을 제시하였다. 둘째 해외 및 국내 여객자동차터미널 복합개발 사례를 조사하고 이에 따른 시사점을 제시하였다. 또한 연구범위를 전국 터미널 중 서울특별시, 광역시, 세종시 및 경기도 대도시(인구 50만 이상)에 입지한 복합개발 터미널로 한정하여 사례조사를 진행하고 근거(지자체의 홈페이지, 관보의 고시문, 지구단위계획 시햄지침 등)를 확인, 사례별 계획적 특성을 도출 및 구분하여 유형화하였다. 셋째 부동산개발, 건설사, 시행사 등 전문가 집단의 설문조사를 통하여 도시계획시설의 입체결정에 대한 인식수준, 적정 유형 및 제도 개선방향을 도출하였다.

Ⅱ. 이론적 고찰 및 선행연구 검토

1. 여객자동차터미널의 공간적 범위결정 관련 제도

「도시계획법」 폐지 후, 「국토계획법(국토의 계획 및 이용에 관한 법률)」이 제정(2002)되었고 2018년 현재 동법 제2조 제6호 및 동법 시행령 제2조 제1항에 의거 도시·군 관리계획으로 결정된 도시계획시설[1]7개 시설군, 52개 시설로 구성되어 있다(<표 1> 참조).

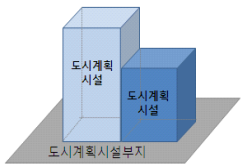
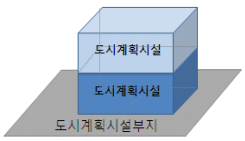
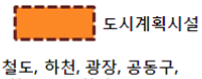
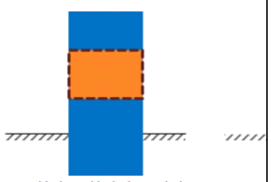
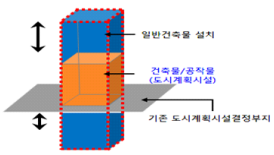
표 1. 도시계획시설의 구분

구분	세부시설
교통시설(10)	도로, 철도, 항만, 공항, 주차장, 자동차정류장, 궤도(삭도), 운하, 자동차 및 건설기계검사시설, 자동차 및 건설기계운전학원
공간시설(5)	광장, 공원, 녹지, 유원지, 공공공지
유통·공급시설(9)	유통업무설비, 수도/전기/가스/열공급설비, 방송·통신시설, 공동구, 시장, 유류저장 및 송유설비
공공·문화 체육시설(9)	학교, 운동장, 공공청사, 문화시설(도서관), 체육시설, 연구시설, 사회복지시설, 공공직업훈련시설, 청소년수련시설
방재시설(8)	하천, 유수지, 저수지, 방화설비, 방풍설비, 방수설비, 사방설비,방조설비
보건위생시설(7)	화장시설, 공동묘지, 봉안시설, 자연장지, 장례식장, 도축장, 종합의료시설
환경기초시설(4)	하수도, 폐기물처리시설, 수질오염방지시설, 폐차장

자동차정류장은 교통시설군에 속해 있으며 「도시계획시설[2] 규칙」 제31조에 따라 여객자동차터미널, 물류터미널, 공영차고지, 공동차고지, 화물자동차휴게소, 복합환승센터 등 6개로 구분된다. 「여객자동차운수법」 제2조 제5호 및 제36조에 따르면 여객자동차터미널은 도로의 노면이나 그 밖에 일반교통에 사용되는 장소 중 하나에 해당되지 않는 곳으로서 승합자동차를 정류(停留)시키거나 여객을 승하차(乘下車)시키기 위하여 설치된 시설과 장소를 말한다.

<표 2>와 같이 국토계획법 시행령 및 도시계획시설 규칙, 서울시의 「도시계획시설의 중복·복합화에 따른 운용기준」에 따른 유형 구분은 크게 중복결정, 입체적 결정, 공간적 범위 결정으로 구분된다.

표 2. 도시계획시설 입체결정 유형

구분	중복결정	입체적결정	공간적 범위결정
형태	둘 이상의 도시계획시설을 같은 토지에 함께 결정	사유지의 공간 일부를 도시계획시설로 결정	도시계획시설 부지에 비시설 건축물/공작물 설치
	 평면적 중복결정 같은 토지에 도시계획시설을 평면적으로 중복  수직적 중복결정 같은 토지에 도시계획시설을 수직적으로 중복	<일반건축물 등의 지하에 설치>  도로, 철도, 하천, 광장, 공동구, 하수도, 주차장 등 <일반건축물의 내부공간에 설치>  공공청사, 문화시설, 도서관, 사회복지시설, 체육시설 등	
사례	도시계획시설+도시계획시설	비시설(토지)+도시계획시설	도시계획시설(토지)+비시설
	도로+공원/주차장/철도	사유지+(지하부)철도 사유지+(공중)송전선로	터미널/철도역+판매시설 철도시설+주택

자료: 서울시, 2010.「도시계획시설의 중복·복합화에 따른 운용기준」재구성, p.2.

이중 공간적 범위결정 제도를 살펴보면, 첫째 민간소유의 도시계획시설 경우, 토지소유주의 권리를 일정범위 내에서 행사할 수 있도록 하여, 공익실현 과정에서 사유재산의 권리침해 최소화가 가능도록 했다. 둘째 도시계획시설부지 내 수익형 비시설의 추가 설치 등으로 기반시설 설치비용 및 유지관리비용 확보, 사업비를 절감하여 지자체 재정 부담을 완화시킬 수 있다. 셋째 효율적인 토지화가 가능하도록 했다. 준주거나 상업용지에 남은 용적률을 비시설 건축물에 반영하여 토지이용의 고도화가 가능해진다. 넷째 집약적인 토지이용으로 교통수단을 통한 수평이동이 아닌, 보행 및 승강기 등의 시설물을 통한 수직이동이 늘어나면

도로상 교통량의 감소로 이어져 도시교통 혼잡의 저감이 가능하다. 다섯째 비선호시설의 지중화시 민원의 감소 및 부정적 영향 저감이 가능해진다.

이와 관련하여 정부는 도시계획시설 부지에서 비시설에 대한 무분별한 건축행위가 남용되고 있다 판단, 「도시계획법」 개정(2000)을 통해 도시계획시설 부지에서 비시설의 건축행위 일체를 전면 제한하였다. 그러나 2003년 이후 「국토계획법」 제정으로 제한적으로나마 다시 비시설의 도시계획시설 내 건축을 허용했다. 특히 여객자동차터미널은 서울시 운영기준 및 「국토계획법」과 하위 규정 등에 따라 "도시계획시설이 공공재인 점을 감안하여 제한적으로 허용" 및 "민간소유의 도시계획시설은 가능한 한 허용"이라고 명시하고 있다. 또한 여객자동차터미널의 경우 앞선 운용기준 외 별도로 종전의 "도시계획시설의 입체적 정비제도 기준정비"(2006.6.29, 시장방침 244호)의 "여객자동차터미널 부지 내 일반건축물 설치기준"를 통해 터미널의 고유기능과 지역주민 및 이용고객의 편의가 전제 된다면 일반건축물의 설치를 가능하도록 하고 있다.

2. 도시계획시설사업 절차 및 경미한 변경

통상 도시계획시설 사업은 4단계로 구분되며 도시·군관리계획 변경과 실시계획인가, 건축인허가 공사시행 등으로 나누어진다(<그림 1>).

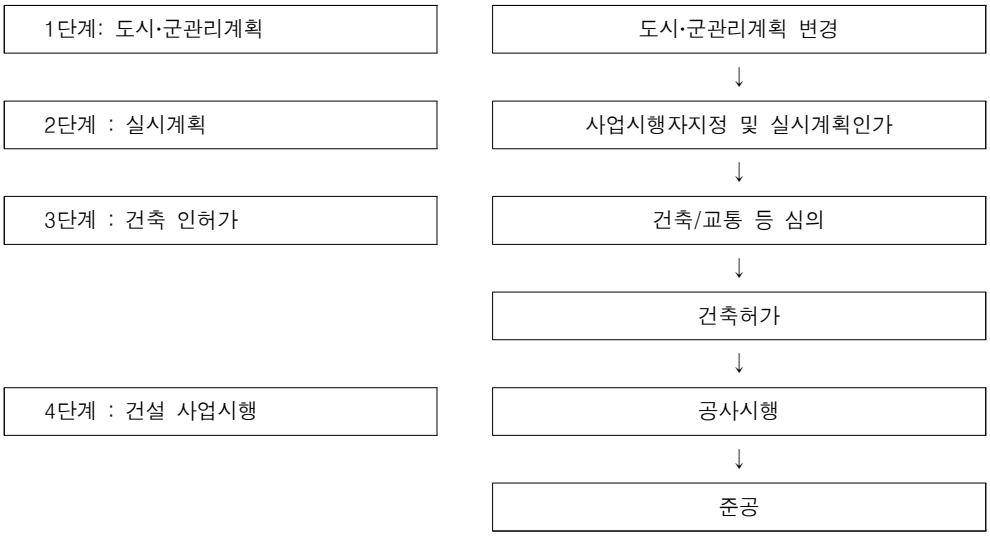


그림 1. 도시계획시설사업 절차

통상적으로 도시계획시설은 「국토계획법」에서 경미한 변경의 범위를 두어 중대한 변경사항이 발생하지 않는 경우 협의 또는 심의 생략 등 절차 간소화를 가능하도록 하고 있다. 동법 시행령 제25조 제3항에서 일반적인 도시계획시설의 경우 5% 미만의 부지 면적 변경을 경미하게 보고 있으며, 도로는 시종점의 변경여부, 변경시 기존 도로 중심선의 변경 정도 등을 함께 보도록 하고, 공원 및 녹지 등에는 면적 변경의 누적수치 1만㎡ 범위 제한, 완충녹지는 증가시 등으로 한정하여 경미한 변경의 범위를 정하고 있다(<그림 2>).

일반적인 도시계획시설

- 부지 면적의 5퍼센트 미만의 변경
- 지형사정으로 인한 근소한 위치변경 또는 비탈면 등으로 인한 불가피한 변경
- 이미 결정된 도시·군계획시설의 세부시설의 결정 또는 변경
- 문화시설, 운동장·체육시설, 화장시설·공동묘지·봉안시설·자연장지·장례식장 시설간 중복결정

도로	공원 및 녹지
• 시종점의 변경 없음 • 중심선의 기존 도로 범위내 변경	• 최초 결정 후 변경 면적 합 1만㎡ 미만 • 완충녹지는 증가시만 경미한 변경

그림 2. 도시계획시설의 경미한 변경 기준

그러나 현재 입체 결정된 도시계획시설의 경미한 변경에 대해 「국토계획법」에서 명확한 기준이 없으며, 일부 지자체에서 부지면적 5% 미만 경미한 변경 법적 기준을 확대 적용하여 연면적의 5% 미만 변경을 경미하게 보는 적극적인 해석이 이루어지고 있으나, 이는 법적 근거가 미약하여 사업에 여전히 risk로 남는 문제가 있다.

<그림 3>은 서울시를 기준으로 도시계획시설의 경미한 변경 시 절차의 간소화에 따른 흐름도를 나타낸 것이다.

그림 3. 도시계획시설의 경미한 변경시 절차의 간소화 흐름도(서울시 기준)

3. 선행연구 현황 및 차별성

도시계획시설의 입체결정과 관련된 논문 대부분은 시설의 중복결정을 주제로 연구되었으며, 일부 공간적 범위결정에 대한 논문(이선형, 2007; 홍석호, 2016; 김경호, 2014)도 실질적인 사례를 근거로 연구되지 않았다. 서울특별시는 시정개발연구원을 통하여 “도시계획시설 중복복합화에 따른 효율적 운용방안”연구를 진행하고 이를 근거로 운용기준을 제정하였다. 서울시는 이를 통해 도시계획시설의 입체결정 형태, 허용범위와 불허 사례 등 명확한 기준을 제시하고 있으며 특히 본 논문의 연구대상인 여객자동차터미널은 별도로 서울시장 지침을 통하여 기준을 명시하고 있다.

앞선 많은 선행 연구에서 입체도시 및 도시계획시설의 입체화를 위하여 「국토계획법」, 「건축법」, 「공유재산 및 물품관리법」 등 관련법과 그 하위 규정들의 개정 등을 제안하고 있으나, 실제 도시계획에 반영하기위한 구체적인 「도시·군관리계획 수립지침」에 대한 고찰, 문제점 지적 및 개선방향에 대한 연구는 없었다. 또한 도시계획시설의 입체 결정 중 공간적 범위결정 한정하여 실제 결정된 현황조사와 사례분석에 관한 연구도 이루어지지 않았다. 이에 본 논문은 크게 두가지 부분에서 차별성을 갖는다. 첫째는 실질적인 여객자동차터미널의 공간적 범위결정 사례를 조사, 분석, 제시하고, 이를 유형화하였다. 둘째는 전문가 집단 설문조사를 통해 입체도시계획의 필요성, 앞선 터미널 개발사례 유형별 적정성, 직업군별 응답 특성 분석 등 을 확인하였다.

본 연구는 궁극적으로 향후 관련제도의 개선 방향 설정에 도움이 되도록 하고, 여객자동차터미널이 도시계획시설로서 “공공성 유지”와 사유재산으로 “재산권 침해 최소화”의 균형을 찾아, 제도적 상호 보완 방법을 찾는데 실질적인 사례를 조사하고 그것을 분석 유형화하여 방향을 제시하는데 차별성이 있다.

Ⅲ. 사례조사 및 분석

1. 여객터미널 복합화 일본 사례

1) 오아시스21

오아시스21은 나고야 동구에 위치한 복합시설물이며 총 4개 층으로 이루어져 있다. 당초 문화회관과 NHK 방송회관 리모델링, 버스터미널로 인한 공원의 단절 및 재정비

문제 해소 등 복합적인 문제를 해결하기 위해 진행된 사업이므로, 지하부에 광장 및 판매시설이 위치하고, 지하중층부에 버스터미널, 지상부에 공원, 옥상층에 시설물 등이 결합한 형태이다. 이는 교통시설로서 버스터미널과 수익창출이 가능한 판매 및 식음시설, 사람이 모이는 곳에서 벌어지는 이벤트 시설, 방문객과 지역 주민들이 휴식을 취할 수 있는 Open-space 등이 조합된 형태로 터미널 시설과 수익시설의 결합 외 다양한 공공기능(방송국, 공원 등)의 복합화라는 점에서 중요한 사례로 볼 수 있다.

2) 나고야 JR 센트럴타워즈/게이트타워

JR센트럴타워즈는 1996년 당시 세계에서 가장 높은 복합역사 건축물로 기네스북에 등재되어 있다. 지상부 51층(245m)의 오피스 타워와 지상 53층(226m)의 호텔(나고야 메리어트 아소시아) 타워, 저층부는 백화점(나고야 타카시마야)으로 구성, 연결된 총 41만㎡의 트윈타워 형태의 초고층 빌딩이다. 2017년 4월 오픈한 게이트타워는 지상 44층(211m)으로 호텔(나고야 JR 게이트)과 쇼핑몰, 오피스, 나고야역 버스터미널 등이 결합된 복합건축물로 기존 트윈타워 형태의 JR 센트럴 타워와 연결되어 있다. 센트럴 타워즈 및 게이트타워에서 버스터미널은 복합시설의 한 요소일 뿐이며 호텔, 오피스, 백화점의 비중이 훨씬 크다. 이는 국내의 여객자동차터미널 복합화에 있어 기능간의 구성 비율 등에서 참고할 사항으로 보인다. 즉 토지가 도시계획시설 터미널로 결정되어 있더라도 여건에 따라 터미널 외 용도(비시설)의 구성비를 높게 입체 개발하도록 허용함으로써 토지이용의 효율성을 극대화한 사례로 볼 수 있다.

3) 오사카 난바역, 시티에어터미널

오사카 시티 에어 버스터미널(OCAT)은 일본 오사카시 나니와구에 위치한 서일본 최대 규모 복합 버스터미널이다. 지하1층은 지하철로 다른 지하철 노선과 연계된다, 2층은 버스터미널로 간사이공항 행 셔틀버스, 이타미공항행 및 고베공항행 리무진 버스, 도시간 고속버스 등도 운행중이다. 3층은 오피스, 음식료품 등 판매, 4층은 오피스와 교육센터, 5층은 식당, 6층은 오피스, 옥상에는 라벤더, 로즈메리 등의 허브와 수목 2백여종 1만여그루로 꾸며진 옥상 정원이 조성되어 시민들에게 휴식처로 제공되고 있다. 본 시설은 수익시설과 비수익시설의 결합 외 도심내 휴식공간이 추가 결합된 사례로 볼 수 있다.

4) 일본 여객터미널 복합화 사례 시사점

일본 터미널 복합개발사례를 살펴보면 터미널과 철도시설, 공원 등 기반시설간의 결합

외에도 호텔, 백화점, 업무 등 수익시설과의 결합 등도 자유롭게 이루어지고 있다. 이는 국내의 대부분 터미널 사례와는 상이한 것으로 “터미널이라는 입지에 타용도가 결합”했다고 보기보다는 “다양한 기능의 결합에 터미널이 포함”된 것으로, 복합화, 입체화에 있어 토지에 부여된 시설의 성격에 연연하기보다는 그 입지에 필요한, 결합이 가능한 기능을 고려하여 적극적인 개발이 이루어지고 있는 것으로 볼 수 있다.

2. 여객터미널 복합화 국내사례

1) 고양종합터미널

고양종합터미널은 고양시 일산동구 백석동에 위치한 여객자동차터미널이며 대지면적 약 27,000㎡, 지하 1층, 지상 4층의 건축물로 2012년 6월 개장했다. 현재 하루 평균 2,500명의 고객이 터미널을 방문하고 있으며 총 40여개의 노선이 운행 중이다. 비시설인 롯데아울렛은 복합몰의 지상 1층에서 4층까지의 공간을 임차, 지하 2층 홈플러스, 5~7층 메가박스, 지하 1층 CJ 푸드빌 등 타유통업체들과 복합된 형태로 운영되고 있다.

3. 입체적 도시계획시설(자동차정류장) 결정(변경)조서

○ 입체적 도시계획시설 결정조서

구분	도면표시번호	시설명	위치	구분	기정	변경	변경후	최초결정일	비고
변경	-	자동차정류장(여객자동차터미널)	일산동구 백석동 1242	층	-	지하1층~지상4층	지하1층~지상4층	-	
				규모	50%이상	감)20%	30%이상	-	

※ 도시계획시설의 주시설 및 부대·편익시설의 구체적인 규모는 실시계획인가시 결정하고자 함

○ 결정(변경) 사유서

도면표시번호	시설명	결정(변경) 내용	결정(변경) 사유
-	자동차정류장(여객자동차터미널)	○공간적 범위 결정 - 층 : 지하1층~지상4층 - 규모 : 전체 연면적의 30%이상	○지구단위계획 변경을 통해 결정된 입체적 도시계획시설(자동차정류장)의 공간적 범위 설정

그림 4. 고양터미널 도시계획시설결정조서 고시문

고양터미널은 도시계획시설의 부지면적 외 입체결정으로 도시계획시설과 비시설을 50:50으로 공간적 범위결정을 하였으나(2002), 당시 「도시계획법」제50조에서 도시계획시

설의 토지에는 비시설을 전면 제한하고 있었기에 위법 논란이 되었다. 이후 국토계획법의 제정에 따른 비시설 설치의 합법화, 도시계획시설의 구성비의 하향 조정(50%이상→30%이상)이 되었다. 또한 주시설, 부대·편익시설의 규모 등은 실시계획에서 정하도록 하여 향후 면적의 변경 발생 시에도 기 결정된 비율만 준수하면 실시계획변경 인가로 건축허가 변경이 가능하도록 조치되었다.

구분	시설명	시설의 세분	위 치	부지면적(㎡)		건축연면적(㎡)			비고
				기정	변경	구분	기정	변경	
변경	자동차 정류장	여객자동차 터미널	고양시 일산동구 백석동 1242	27,035.5	27,029.3	계	146,037.71	146,071.39 (증 33.68)	
						도시계획시설	43,916.54	43,934.8 (증 18.26)	
						비도시 계획시설	102,121.17	102,136.59 (증 15.42)	

그림 5. 고양터미널 실시계획인가 고시문

실제 2012년 고양종합터미널의 실시계획인가 고시사항을 보면 세부면적의 일부 변경이 있었음에도 도시·군관리계획의 변경 없이 실시계획변경 만으로 처리되었음을 알 수 있다.

고양종합터미널의 사례는 도시·군관리계획에서 도시계획시설과 비시설의 연면적상 구성비 제시로 최소한의 틀을 제시하고 세부사항은 실시계획을 통해 정하도록 하여 행정력 낭비의 최소화, 사유재산 침해 최소화, 기반시설로서의 여객자동차터미널은 기능 담보 등이 모두 가능함을 보여준 좋은 사례라고 할 수 있다.

2) 대전복합터미널

대전복합터미널은 6차선 도로를 가운데 구고 두 개의 필지(용전동 63-3 약 2만2천㎡, 용전동 68-2 약1만3천㎡) 및 건축물로 연결되어 있다. 서측 건축물은 승차동으로 신세계, 이마트의 판매시설 등이 입점해 있으며 동측 건축물은 하차동으로 영풍문고, 극장시설 등이 입점해 있다.

2009년의 본 시설에 대한 대전광역시 제2009-265호 도시·군관리계획 고시문을 살펴보면 건축물의 층별로 비시설에 대한 제한은 없이 도시계획시설의 최소 면적만을 명시하고 있다. 이는 도시계획시설의 최소 면적 기준을 준수하면 도시계획시설과 비시설 모두의 면적에 증감이 있더라도 도시·군관리계획 변경을 수반하지 않는 것으로 해석 가능하다.

구분	도면표시번호	시설명	위 치	구분	기정	변 경	변경 후	최초결정일	비고
신설	①	자동차정류장	동구 용전동 63-3번지 일원 지하2층	규모	-	전용면적 2,900㎡ 이상 확보	전용면적 2,900㎡ 이상 확보		
				용도	-	터미널 및 부대편익시설	터미널 및 부대편익시설		
		자동차정류장	동구 용전동 63-3번지 일원 지하1층	규모	-	전용면적 15,000㎡ 이상 확보	전용면적 15,000㎡ 이상 확보		
				용도	-	터미널 및 부대편익시설	터미널 및 부대편익시설		
		자동차정류장	동구 용전동 63-3번지 일원 지상1층	규모	-	전용면적 7,900㎡ 이상 확보	전용면적 7,900㎡ 이상 확보		
				용도	-	터미널 및 부대편익시설	터미널 및 부대편익시설		
		자동차정류장	동구 용전동 63-3번지 일원 지상2층	규모	-	전용면적 750㎡ 이상 확보	전용면적 750㎡ 이상 확보		
				용도	-	터미널 및 부대편익시설	터미널 및 부대편익시설		
신설	②	자동차정류장	동구 용전동 68-2번지 지하1층	규모	-	전용면적 1,550㎡ 이상 확보	전용면적 1,550㎡ 이상 확보		
				용도	-	터미널 및 부대편익시설	터미널 및 부대편익시설		
		자동차정류장	동구 용전동 68-2번지 지상1층	규모	-	전용면적 4,100㎡ 이상 확보	전용면적 4,100㎡ 이상 확보		
				용도	-	터미널 및 부대편익시설	터미널 및 부대편익시설		
		자동차정류장	동구 용전동 68-2번지 지상2층	규모	-	전용면적 1,100㎡ 이상 확보	전용면적 1,100㎡ 이상 확보		
				용도	-	운수사무실	운수사무실		
		자동차정류장	동구 용전동 68-2번지 지상3층	규모	-	전용면적 350㎡ 이상 확보	전용면적 350㎡ 이상 확보		
				용도	-	운수사무실	운수사무실		

그림 7. 대전복합터미널 도시계획시설결정조서 고시문

3) 울산고속버스터미널

울산고속버스터미널은 울산광역시 남구에 부지면적 3만9천㎡ 규모로 개발된 여객자동차터미널이며 호텔, 백화점, 문화 및 집회시설(극장) 등이 복합 개발된 사례이다. 2012년의 도시·군관리계획 고시내용을 보면 변경 사유가 비시설인 백화점부분의 면적 증가에 따른 것으로 보인다. 도시·군관리계획에서 비시설의 세부 면적까지 결정하였기 때문에 비시설의 면적 변경이라도 도시·군관리계획 변경(도시계획위원회심의 및 구의회의견 청취 등)과 실시계획변경인가 진행이 불가피하다.

구분	도면표시번호	시설명(명칭)	위 치	규모	기정	변경	변경후	최초 결정일	비고
기정	Ⓑ	호텔	남구 삼산동 1480-1번 지일대	층	지하5층~지상24층	-	지하5층~지상24층	'96.9.17	
				건축면적(㎡)	3,239.15	-	3,239.15		
				연 면 적(㎡)	49,860.10	-	49,860.10		
변경	Ⓒ	백화점	남구 삼산동 1480-1번 지일대	층	지하5층~지상8층	-	지하5층~지상8층	'96.9.17	
				건축면적(㎡)	5,731.40	-	5,731.40		
				연 면 적(㎡)	56,363.57	증)2,500.44	58,864.01		
기정	Ⓓ	시네마	남구 삼산동 1480-1번 지일대	층	지하2층~지상6층	-	지하2층~지상6층	'96.9.17	
				건축면적(㎡)	2,691.20	-	2,691.20		
				연 면 적(㎡)	12,243.76	-	12,243.76		
기정	Ⓔ	멀티 프라자	남구 삼산동 1480-1번 지일대	층	지하2층~지상7층	-	지하2층~지상7층	'96.9.17	
				건축면적(㎡)	4,560.22	-	4,560.22		
				연 면 적(㎡)	41,324.63	-	41,324.63		
기정	Ⓕ	부설 주차장	남구 삼산동 1480-1번 지일대	층	(옥상층)	-	(옥상층)	'96.9.17	고속터미널 대합실 상부 1,731.82m
				건축면적(㎡)	-	-	-		
				연 면 적(㎡)	-	-	-		

그림 8. 울산고속버스터미널 도시계획시설결정조서 고시문

4) 인천종합터미널

인천종합터미널은 2014년 도시·군관리계획 변경되었으며, 고시내용을 보면 부지 약 7만6천㎡에 지하 4층, 지상 28의 규모로 자동차정류장 여객터미널, 대형 판매시설, 시네마, 가전 전문관 등 복합개발이 결정되었다. 도시계획시설은 공간적 범위결정이 되어 있으며. 건축물의 지상1층의 일부에 26,235.95㎡, 지상2층 일부에 23,996.03㎡에 설치하고 상부와 하부 등에 비시설을 설치 가능하도록 결정되어있다.

도시계획시설의 면적과 범위를 공간적 범위결정으로 고정하되 비시설에 대해서는 별도의 제한이 없어, 실제 건축허가 및 시공, 운영 등에서 비시설의 면적 변경이 발생하더라도 도시계획시설 여객터미널의 면적 변경이 없을 경우 도시·군관리계획 변경 절차는 생략하고 실시계획변경인가 만으로 처리가 가능한 것으로 해석된다.

구분	도면표시번호	시설명	위치	구분	기정	변경	변경후	최초결정일	비고
신설	①	자동차정류장	관교동 15번지 지상1층 일부	면적	-	26,235.05㎡ (1층높이 6m)	26,235.05㎡ (1층높이 6m)		
				용도	-	터미널 부대시설 및 편익시설 포함	터미널 부대시설 및 편익시설 포함		
	②	자동차정류장	관교동 15번지 지상2층 일부	면적	-	23,996.03㎡ (2층높이 4.8m)	23,996.03㎡ (2층높이 4.8m)		
				용도	-	터미널 부대시설 및 편익시설 포함	터미널 부대시설 및 편익시설 포함		

그림 6. 인천종합터미널 도시계획시설결정조서 고시문

3. 국내 여객터미널 복합화 연구대상 선정

소규모 도시는 여객자동차터미널의 이용객 및 복합개발압력이 높지 않아 공간적 범위결정 대신 개정된 규칙[3]에 따라 부대 및 편익시설의 확충으로 충분히 처리 가능하다. 따라서 전국의 약 314개[4]의 자동차정류장: 여객자동차터미널 중 서울특별시, 세종시, 광역시 및 경기도 중 인구 50만 이상 대도시에 입지한 여객자동차터미널로 한정하였다.

이에 따라 공간적 범위결정이 되어 있거나 유사한 행태로 결정된 여객자동차터미널 사례는 총 11개로 확인되었으며, 시설별 결정된 내용을 살펴보면, 부천터미널과 인천종합터미널은 건축물 중 도시계획시설에 대해서만 한정적으로 면적을 명시하여 공간적 범위결정을 하였다. 고양 터미널은 도시계획시설과 비시설의 전체 연면적 구성비로 공간적 범위결정을 하였으며 세부 면적은 실시계획에서 정하도록 하였다. 광주종합터미널, 부산서부버스터미널, 울산고속버스터미널은 도시계획시설과 비시설 모두의 위치와 세부 면적을 명시하여 공간적 범위결정을 고시하였다. 대전복합터미널과 조치원공영버스터미널은 도시계획시설의 면적을 명시하되 최소면적을 기준으로 제시하여 공간적 범위결정을 하였다.

위 8개의 사례 외 성남종합버스터미널, 안산종합터미널, 센트럴시티는 공간적 범위결정을 명시하지는 않았으나 이와 유사한 방식으로 도시계획시설을 입체적으로 결정하고 있다. 이에 총 11개의 사례를 조사하여 특성을 분석하였다(<표 3>).

표 3. 공간적 범위결정 여객터미널 사례별 특성(서울특별시, 세종시, 광역시 및 경기도)

구분	지역	No	시설명 및 위치, 주요 내용
공간적 범위 결정사례	경기도	1	• 부천터미널 소풍(원미구 상동 539-1) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설의 상세 면적만 명시
	경기도	2	• 고양종합터미널(동구 백석동 1242) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설의 최소 면적 비율 명시 - 상세면적은 실시계획에서 정함
	광주광역시	3	• 광주종합버스터미널(광천동 49-1) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설 및 비시설 모두 세부면적 명시
	대전광역시	4	• 대전복합터미널(동구 용전동 63-3) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설의 최소 면적 명시
	부산광역시	5	• 부산서부버스터미널(괘법동 533-1) - 공간적 범위 결정(중복 결정 포함 사례) - 건축물 중 도시계획시설 및 비시설 모두의 상세면적 명시
	세종자치시	6	• 조치원공영버스터미널(조치원읍 상리 96) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설의 최소 면적 명시
	울산광역시	7	• 울산고속버스터미널(남구 삼산동 1480-1) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설 및 비시설 모두의 상세면적 명시
	인천광역시	8	• 인천종합터미널(남구 관교동 15번지) - 공간적 범위 결정 - 건축물 중 도시계획시설의 상세 면적만 명시
유사사례	서울특별시	기타	• 센트럴시티(서초구 반포동 15번지) - 공간적 범위 미결정 - 건폐율44%, 용적율 275%, 층수33층으로 제한
	경기도	기타	• 성남종합버스터미널(분당구 야탑동 341) - 공간적 범위 미결정 - 지구단위계획 시행지침에서 부대 및 편익시설은 터미널시설 면적의 100%초과 불가 - 지상 6~7층은 터미널시설 면적이 40%이상 의무
	경기도	기타	• 안산종합터미널(상록구 성포동 590) - 공간적 범위 미결정, 특별계획구역으로 지정 - 지구단위계획 시행지침에서 터미널 상세시설별 최소 면적 기준 제시

공간적 범위결정된 실제 사례들을 살펴보면 결정시 도시계획시설과 비시설에 대하여 면적의 구성비를 제시하는 방법과 면적을 직접적으로 명시하는 방법 등이 사용되고 있고, 비시설의 포함여부도 상이하므로 사례들의 유형화시 특성에 따른 구분요소로 사용하였다. 이를 근거하여 공간적 범위결정을 유형화하면 ① 도시계획시설 최소 구성비율 제시, ② 도시계획시설과 비시설의 구성비율 제시, ③ 도시계획시설 최소면적 제시, ④ 도시계획시설 세부 면적 명시, ⑤ 도시계획시설 및 비시설 세부 면적 명시, ⑥ 건폐율, 용적률, 층수 등으로 제한 등 6가지 형태로 구분이 가능하다(<표 4>).

표 4. 공간적 범위결정 여객자동차터미널 사례 유형화

구분	상세기준		사례
비율 제한	도시계획시설의 최소 면적 비율 이상		고양종합터미널 성남종합버스터미널
	도시계획시설과 비시설의 면적 구성비 준수		-
면적 제한	최소 면적 기준 이상	도시계획시설	대전복합터미널 조치원공영터미널 안산종합터미널
	세부 면적 준수	도시계획시설	부천터미널 소풍 인천종합터미널
		도시계획시설 및 비시설	광주종합버스터미널 부산서부버스터미널 울산고속버스터미널
기타	건폐율, 용적률, 층수 등으로 제한		센트럴시티

주: 안산종합터미널, 성남종합버스터미널, 센트럴시티는 공간적 범위결정 사례는 아니지만 유사한 규제 적용 중이므로 유형화에 포함.

4. 여객자동차터미널 공간적 범위결정 유형별 분석

1) 도시계획시설 최소 비율 제시

본 유형은 도시계획시설의 최소 비율를 명시하고 허용범위에서의 면적 증감발생사항은 도시·군관리계획 변경을 수반하지 않는다는 장점이 있다. 기준 충족시 도시계획시설과

비시설의 세부 면적 증감 등은 실시계획(변경) 인가만으로 처리 가능하다. 다만 비율의 특성상 비시설의 면적의 증감은 도시계획시설의 면적 증감과 연동되므로 추가적인 개발에 일부 제한적이다.

2) 도시계획시설과 비시설의 구성비율 제시

본 유형은 도시계획시설과 비시설의 구성비를 명시하고 미미한 수준의 면적 증감발생사항은 도시·군관리계획 변경을 수반하지 않는 다는 장점이 있다. 기준 충족시 도시계획시설과 비시설의 세부 면적 증감 등은 실시계획(변경) 인가만으로 처리 가능하다. 다만 구성비의 변경이 발생되는 추가적인 개발은 상당히 제한적이다.

3) 도시계획시설 최소면적 제시

본 유형의 경우는 도시계획시설의 최소 면적 1만㎡를 유지하면 이후 도시계획시설과 비시설의 면적 증감과 상관없이 실시계획변경인가만으로 처리 완료된다. 즉, 시설의 소유주가 건축물의 증축 및 복합화하는 데 매우 용이하다. 예를 들어 조서상 도시계획시설의 위치는 1~2층, 면적은 1만㎡이상으로 기재되어 있을 경우, 증축 등으로 도시계획시설의 층수 변동이 없다면 도시계획시설과 비시설의 면적이 있더라도 이는 도시·군관리계획 변경 없이 실시계획 변경만으로도 추가적인 개발이 가능하다는 장점이 있다.

4) 도시계획시설 세부 면적 명시

본 유형은 도시계획시설의 면적이 구체적으로 명시되어 있으므로 이에 대한 변경만 없다면 도시·군관리계획 변경이 수반되지 않으며 비시설의 면적 증감은 실시계획변경으로 처리 가능하다. 예를 들어 도시계획시설의 위치는 1~2층, 면적은 1만㎡으로 기재되어 있을 경우 증축 등으로 도시계획시설의 층수와 면적의 변동이 없다면 비시설의 면적이 증가하더라도 도시·군관리계획 변경 없이 실시계획 변경만으로도 추가적인 개발이 가능하다. 즉 앞선 유형의 경우와 마찬가지로 비시설의 개발이 상당이 자유롭다고 볼 수 있다.

5) 도시계획시설 및 비시설 세부 면적 명시

앞선 유형과 달리 본 유형은 현재 근거법인 「국토계획법」상 도시계획시설의 경미한 변경 대상에 적용 가능한 조항이 없어 도시계획시설, 비시설 어느 쪽이든 면적의 증감이

발생할 경우 반드시 도시·군관리계획 변경이 수반되는 사례로 규제의 정도가 가장 높다고 하겠다.

6) 건폐율, 용적률, 층수 등으로 제한

본 유형은 실제 공간적 범위결정된 사례는 이와 같은 기능을 하도록 도시·군관리계획에서 결정한 경우이다. 터미널 시설 외 유수지의 행복주택 등 사례에서 이와 유사한 형태를 찾을 수 있다.

Ⅳ. 전문가 설문조사 및 분석

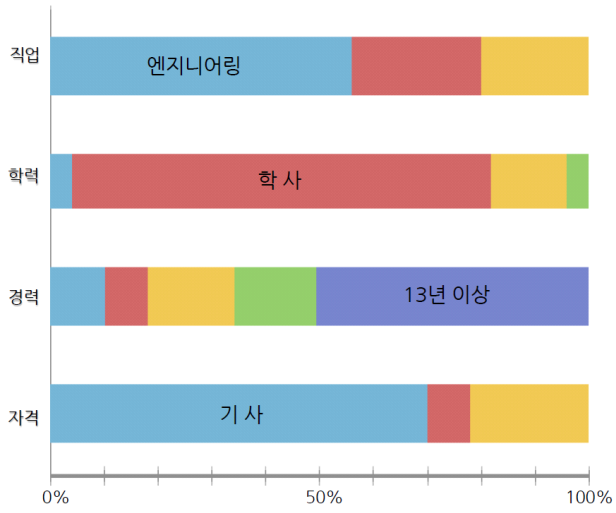
1. 설문조사 개요

설문조사는 약 30일 동안 직접방문 또는 전자우편을 통해 관련분야 전문가 총 50인을 한정, 공사/공공기관(12인), 민간 시행사(10인), 기술용역사(28인) 등의 전문 인력을 대상으로 크게 4가지 부분에 대한 인식정도를 총 21개 항목으로 조사하였다. 첫 번째로 토지이용의 고도화와 도시계획시설의 입체화의 상관관계 그리고 필요성과, 업무상 경험정도 등을 질의 하였으며, 두 번째로 도시·군관리계획 변경에 인식정도와 소요기간 비교를 위해 경미한 변경과 일반적인 변경기간 처리 기간과 경미한 변경의 필요성 여부 등을 질의하였다. 세 번째로 도시·군관리계획의 변경시 불확실한 소요기간이 사업에 risk로 작용하는지와 해소방안으로 경미한 변경 제도의 필요성 여부를 질의하였으며, 실시계획을 통해 공공성 확보라는 도시·군관리계획 기능의 일부를 대체할 수 있는지 질의 하였다. 마지막으로 앞선 사례 분석에 따른 유형별 적정성 여부와 이를 위한 제도 개선필요 여부를 질의하였다. 터미널의 규모나 기능 등은 지역의 배후인구, 상권 등 여건에 따라 크게 상이하여 유형별 우선순위를 선택하는 것은 적절하지 않다고 판단, 유형별 적정한지 여부를 묻는 것으로 진행하였다.

<표 5>는 설문응답자의 일반적 특성을 나타낸 것이다.

표 5. 설문응답자 일반특성

구분		명 수	비율(%)
직업	엔지니어링	28	56
	공공기관/공사	12	24
	민간시행사	10	20
	계	50	100
학력	고졸	2	4
	학사	39	78
	석사	7	14
	박사	2	4
	계	50	100
경력	3년 미만	5	10
	3~6년	4	8
	7~9년	8	16
	10~12년	8	16
	13년 이상	25	50
	계	50	100
자격	기사	35	70
	기술사	4	8
	없음	11	22
	계	50	100



2. 설문조사 결과 분석

1) 도시계획시설의 입체화 필요성(도시계획시설 공간적 범위결정)

도시계획시설의 입체화를 통한 토지이용의 고도화 필요성에 대해 매우 그렇다 50%, 그렇다 40%의 입장을 보였으며, 도시계획시설의 공간적 범위결정이 이에 부합하는지에 대하여 매우 그렇다 26%, 그렇다 52%의 입장으로 조사되었다. 이는 제한적 자원인 토지의 적극적인 이용을 위해 도시계획시설의 입체화가 필요하다는 것과 여객자동차터미널 공간적 범위결정이 이에 부합한다는 결과로 해석된다.

2) 도시계획시설의 경미한 변경 필요성

도시계획시설의 도시·군관리계획 변경시 경미한 변경의 경우 6개월 이내 완료된다는 의견이 96%(2개월 24%, 3~4개월 32%, 5~6개월 30%) 비율로 응답되었다. 그러나 통상적인 변경의 경우 반대로 96%(5~6개월이 32%, 6개월 초과 64%)의 응답자 비율이 5개월 이상으로 보고 있어 그 차이는 분명하게 보이고 있다. 이는 입체결정된 도시계획시설의 경미한 수준의 면적 변경에도 불구하고 관련기준 미비로 행정처리에 지연요인으로 작용 하고 있다고 해석할 수 있다.

또한 응답자의 84%(매우 그렇다 20%, 그렇다 64%)는 입체결정된 도시계획시설 또한 경미한 변경의 적용이 필요하다는 의견을 주었다. 이는 실제 업무에서 제도의 불합리함이 분명하며 제도의 개선의 요구가 강력하다는 해석을 할 수 있다.

3) 도시계획시설 제도 개선을 통한 risk 해소 및 사업관리

도시·군관리계획의 인허가시 처리기간의 불확실성이 사업에 risk로 작용하는지에 대해 응답자의 84%(매우 그렇다 30%, 그렇다 54%)는 그렇다는 답변을 하였다. 또한 입체결정된 도시계획시설의 경미한 변경 도입시 사업에서 인허가에 따른 risk(처리기간의 단축, 절차의 간소화)를 상당부분 해소할 수 있다는 답변은 82%(매우 그렇다 34%, 그렇다 48%)였다.

개발사업에서 불확실성은 재원조달시 이자율과 금융비용에 상관이 있으며 소요기간은 수익과 직접적연 연결이 되는 중요한 사안으로 설문결과에서도 이를 확인할 수 있다.

민간 도시계획시설의 경우 실시계획인가로 공공성관리가 가능한지에 대해서 응답자의 58%(매우 그렇다 10%, 그렇다 48%)는 가능하다는 응답으로 조사되었다. 도시계획시설의 세부사항은 통상 실시계획인가에서 결정하도록 되어있는 바, 설문에서 이에 대해서 다소

긍정적인 입장으로 조사되었다.

4) 공간적 범위결정 유형별 적정성

도시계획시설 공간적 범위결정 유형별 적정성에 대한 조사결과에서 도시계획시설부의 최소면적 비율만 명시하는 것에 대해 응답자의 60%(매우 그렇다 10%, 그렇다 50%)가 적정하다는 반면, 도시계획시설부 및 비시설 모두의 면적 비율을 명시하는 것에 대해 응답자의 48%(매우 그렇다 8%, 그렇다 40%)가 적정하다는 의견으로 조사되었다. 이는 구성비 표기를 통한 도시계획시설 공간적 범위결정시 비시설을 제외하는 것이 적정하다는 입장으로 해석된다.

도시계획시설부의 최소면적을 명시하는 것에 대해 응답자의 54%(매우 그렇다 6%, 그렇다 46%)는 적정, 30%(그렇지 않다 22%, 전혀 그렇지 않다 8%)는 부정적 입장으로 조사되었다. 도시계획시설부의 세부면적을 명시하는 것에 대해 응답자의 32%(매우 그렇다 4%, 그렇다 28%)는 적정하다는 의견이나, 46%(그렇지 않다 36%, 전혀 그렇지 않다 10%)는 부적절하다는 의견이었다.

면적을 표기하여 시설을 결정하는 유형은 앞선 비율을 통한 시설의 결정에 비해 다소 전체적으로 부정적이며, 도시계획시설부의 상세면적 표기는 부정적 의견이 높게 조사되었다.

도시계획시설부 및 비시설 모두의 세부면적을 명시하는 것에 대해 응답자의 24%(매우 그렇다 2%, 그렇다 22%)는 적정하다는 입장이었으며, 과반수가 넘는 52%(그렇지 않다 34%, 전혀 그렇지 않다 18%)는 부적절하다는 입장으로 조사되었다. 이는 유형 중 가장 높은 부정적인 응답률로 도시계획시설의 공간적 범위결정시 본 유형에 대한 적용에 신중한 검토가 필요 할 것으로 보인다.

도시계획시설의 입체결정에 대한 기준을 도시·군관리계획에 명확히 반영하고 유형화를 하는 것에 대하여 응답자의 92%(매우 그렇다 34%, 그렇다 54%)는 필요하다는 입장으로 조사되었다.

Ⅴ. 결론

1. 연구의 요약 및 시사점

정부는 2013년 철도부지 및 유수지 등의 입체적 활용을 통한 임대주택 건설을 계획을

발표하였으며, 2017년 서울 강남대로의 지하공간에 잠실야구장의 30배규모의 지하도시를 계획하였다. 또한 국회는 「도로공간의 입체개발에 관한 법률」 발의 하는 등 전 국가적으로 토지의 입체화를 통한 적극적인 개발이 이슈화되고 있다. 이에 따라 서울에 입지한 남부터미널, 동서울터미널 등 현재 사양길로 들어서고 있는 여객자동차터미널들 또한 시설의 노후화와 수익구조 개선 등의 사유로 시설의 이전 또는 입체화 개발이 검토되고 있다.

본 연구에서는 「국토계획법」 및 「도시·군관리계획 수립지침」 등 관련 제도의 정비 및 개선방향을 검토하고, 국내 약 300개 이상의 여객자동차터미널 중 복합개발의 수요가 있을 것으로 예측되는 지역의 실제 터미널의 공간적 범위결정 현황을 조사·유형화하여, 관련 제도 개선방향 제시 및 유형의 적정성 등에 대하여 전문가 집단에 설문조사를 실시·분석하여 결과를 제시하였다.

설문에 따르면 현재 「국토계획법 시행령」 제25조 제3항의 "도시계획시설 부지 면적의 5%미만의 변경"과 같이 세부기준이 명시되어 있으나, 입체결정에 대한 경미한 변경 근거 조항은 없어 미미한 수준의 변경이 발생하더라도 불가피하게 도시·군관리계획 변경이 필요하며, 이는 결국 대규모 사업의 지연, 사업성 저하 등으로 연결될 수 있다. 따라서 입체결정의 경우에도 경미한 변경의 세부 기준 마련이 필요하다는 결과이다.

또한 도시·군관리계획 수립지침의 도시계획시설 입체결정조서는 입체결정의 형태를 반영하는 데 적정하지 않으며, 실제 도시계획시설의 입체 결정사례들을 보더라도 일치하지 않는 양식이 사용되고 있는 바, 지침 개정을 통해 정확한 예시와 기준을 마련할 필요가 있다.

이에 대한 가이드라인은 첫째, 입체결정시 시설조서 양식을 시설의 형태와 성격에 따라 기재 할 수 있도록 하여야 한다. 도시계획시설 자동차정류장 외 철도역, 공항 등에는 점과 선의 형태가 아닌 면 형태의 표현이 가능하여야 한다. 둘째, 도시계획시설과 비시설을 구분시 도시계획시설에 대해서만 표기를 하는 것을 우선 고려하여 비시설의 면적 변경에 따른 불필요한 인허가가 발생하지 않도록 하여야 한다. 셋째, 시설의 결정시 구성비 명시를 통한 제한을 우선적으로 고려하도록 한다. 이는 미미한 수준의 면적 변경 등이 발생하더라도 도시·군관리계획 변경이 수반되지 않고 실시계획 변경만으로 충분히 통제가 가능하므로 불필요한 행정력의 낭비와 사회적 비용을 막을 수 있다. 불가피하게 세부면적을 명시하여 제한 할 경우 도시계획시설이 필요한 부분을 한정, 최소 필요 면적을 명시하도록 하고, 비시설의 면적의 명시는 지양하여 불필요한 행정업무가 발생하지 않도록 해야 한다.

여객자동차터미널은 도시계획시설로서 공공재의 성격을 갖고 있는 동시에 사유재산이므로 불가피하게 공익과 사익이 충돌하는 지점이다. 따라서 재산권의 침해 논란을 피하기

위해서는 명확한 법적 근거가 필요하다. 민간은 불완전한 법규와 과도한 규제가 개선되지 않는다면 도시계획시설 개발에 소극적이거나 비협조적일 수밖에 없다. 효율적이고 체계적인 제도 개선으로 도시재생차원에서 노후화 되어가는 여객자동차터미널의 개선 및 복합개발사업이 더 적극적으로 진행될 수 있기를 기대한다.

2. 연구의 한계

본 연구는 도시계획시설 중 대도시권의 여객자동차터미널을 중심으로 한정하여 진행하였기 때문에 타 지역의 여객자동차터미널 시설과 타 시설들의 공간적 범위결정시 특성을 모두 고려하지 못하는 한계를 갖고 있다. 더 많은 사례가 확보될 경우 추가적인 유형화도 가능할 것으로 생각된다.

향후 여객자동차터미널 외 복합화가 가능한 교통시설, 예를 들면 인천국제공항(면세점), 서울역 및 수원역 등 다양한 시설에 대하여 연구 진행이 필요 할 것이다. 또한 설문조사에 있어 50개의 표본을 가지고 분석을 진행하였으나 더 많은 분야의 전문가로부터 설문이 추가되어 분석의 근거를 추가하지 못한 한계점이 있었다.

주1. 도시·군계획시설이 정확한 명칭이나 도시계획시설로 통칭하여 명기함.

주2. 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙.

주3. 도시군계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙 개정(2014.12.31.).

주4. 교통안전공단, “여객자동차터미널 환경개선 방안연구”, 2014, pp. 113-116.

인용문헌

교통안전공단, 2014. 여객자동차터미널 환경개선 방안연구.

김경호, 2014. “도시공간 효율성 제고를 위한 도시계획시설 결정방법 개선에 관한 연구(서울시 사례를 중심으로)”, 건국대학교 부동산대학원 석사학위논문.

서울특별시, 2006. 시장방침 244호 “도시계획시설의 입체적 정비제도 기준정비”.

서울특별시, 2010. 도시계획시설 중복·복합화에 따른 효율적 운용방안 연구.

서울특별시, 2011. 도시계획시설의 중복·복합화에 따른 운용기준.

이선형, 2007. 입체 도시계획제도의 유형별 특성에 관한 연구, 서울시립대학교 도시과학대학원 석사학위 논문.

홍석호, 2016. “장기미집행 도시계획시설 해소를 위한 입체도시계획 활용방안에 관한 연구”, 고려대학교 일반대학원 건축학과 박사학위 논문.

<투고 2018.04.13, 심사 2018.04.29, 게재확정 2018.05.20>