

# 해외출장(일본, 싱가포르) 요약

부서 : 도시공간연구실

과제코드 : 2018-ER-08

과제명 : 도로공간 입체개발 법제화 따른 가이드라인 연구 용역

출장자 : 이주일

작성일 : 2019년 10월 15일

게시요망일 : 2019년 10월 17일

## 제목 : [해외출장노트] 일본 도쿄 및 싱가포르 입체 개발 관련 제도 파악을 위한 출장

※ 서울연구원은 2012년 10월부터 해외출장보고서를 발췌, 요약하여 공개하고 있습니다.

### 1. 출장 목적

- 입체도로제도가 발달된 일본의 도쿄를 방문하여 도로공간 입체개발에 관한 각종 제도, 절차, 고려사항 등에 관한 사항을 관계자 면담 및 현장답사를 통하여 파악하고 관련 자료를 수집. 또한 도로 등 도시계획시설을 용도지역으로 관리하는 싱가포르를 방문하여 도시계획시설과 용도지역과의 관계, 도로공간 입체화 관련 정책 등에 관한 사항을 관계자 면담 및 현장답사를 통하여 파악하고 관련 자료를 수집

### 2. 출장 내용

#### 1) 일본 도쿄도 도로입체화 제도

##### ① 일본 입체도로제도의 개요

- 일본의 입체도로제도는 도로법, 도시계획법, 건축기준법의 3개 법률에 의해 작동
- 제도 창설 이전까지는 하늘 끝에서 땅 끝까지 전부가 도로 구역으로 취급되었으나, 도로법에 의해 도로의 구역을 상하방향으로 한정하여 입체적으로 정하고(도로의 입체적 구역), 도시계획법의 지구계획으로 건물의 부지로 병행해서 이용해야하는 구역(중복이용구역)과 건물의 건축이 가능한 상하의 범위(건축한계)를 정하고, 건축기준법에 의해 도로 내의 건축제한을 완화
- 제도 창설 초기에는 신설 또는 개축되는 자동차전용도로, 특정고가도로 등에만 적용
- 최근에는 토지를 집약적으로 활용해야 할 필요성이 커지면서 2018년 모든 도로 적용 범위를 확대

##### ② 도쿄도 입체도로제도 정비의 프로세스

- 도쿄도의 입체도로제도 정비의 프로세스를 시나가와 서쪽 역전광장 정비 계획을 사례로 살펴보면 다음과 같음

- 도쿄도가 시나가와 서쪽 역전광장에 대한 사업계획을 수립하고 공표
- 역전광장 정비를 추진하기 위해 PPP/PFI 사업에 대한 전문가 및 민간사업자 등으로부터 광범위한 의견을 청취, 개략적인 방향을 결정
- 사업자 공청회를 실시하여 사업참가 의향 및 조건, 과제 등을 조기에 파악하고 검토를 진행
- 상세한 프로세스는 ① PPP/PFI 기본계획 → ② 도입가능성 조사(민간투자방향의 확인을 포함) → ③ 실시방침의 책정 및 공표 → ④ 특정사업의 평가, 선정, 공표 → ⑤ 기간사업자의 모집, 평가, 선정, 공표 → ⑥ 사업계획체결 → ⑦ 사업의 실시, 모니터링 등 → ⑧ 프로젝트 완성
- ①부터 ④까지를 공모준비 및 공모단계로 구분할 수 있는데, 이 사업의 경우 대략 3년이 소요될 것으로 예상
- ⑤부터 ⑥까지는 사업자 선정단계와 계약교섭단계로 구분할 수 있으며, 대략 1년의 기간이 소요. 사업자 선정을 위해서는 사업자 선정 심사위원회를 운영
- ⑦부터 ⑧까지는 사업실시단계로 대략 4년이 소요될 것으로 예상

### ③ 오오하시지구 JCT 재개발사업 도로입체화 사례

- 수도권고속도로 오오하시 JCT와 주변 구역을 도로입체제도를 활용하여 일체적으로 정비, 주변 시가지와의 연속성과 주변 환경에 대한 영향을 고려하여 토지의 고도이용과 도시기능의 갱신을 도모한 사업
- 즉, 자동차 전용도로, 간선가로, 구획가로 및 광장 등의 정비와 재개발 빌딩을 일체적으로 정비
- 재개발 빌딩은 JCT 루프의 옥상과 일체적으로 이용이 가능하도록 개발
- JCT는 원형의 루프로 설계하고, 루프의 옥상은 공중공원을 조성
- 루프의 옥상에서 2개의 재개발 빌딩으로 연결, 주민들이 루프의 옥상 공원을 자유롭게 이용하도록 설계
- 루프의 안쪽 1층 지상부에는 운동장을 설치, 루프의 아래쪽은 공공주차장 설치
- 건물 1동은 주택(690호), 점포, 사무소, 공익시설(도서관, 구청 출장소 등)이 입지
- 건물 2동은 주택(210호), 점포, 사무소 등이 입지



[그림 1] 오오하시지구 JCT 재개발사업 전경 (출장자 촬영)

## 2) 싱가포르 용도지역과 도시계획시설의 관계

### ① 싱가포르의 용도지역 제도

- 싱가포르는 2011년 컨셉플랜에 따라 2030년을 목표로 토지이용계획을 수립하였으며 각 필지마다 세부적인 용도지역과 대지면적 대비 연면적(지하포함) 비율을 규정
  - : 기반시설의 경우 개발밀도가 높지 않기 때문에 별도로 비율을 규정하고 있지 않음.
- 우리나라의 용도지역과 달리, 싱가포르에서는 일종의 복합용도지역인 화이트존(White Zone)을 도입하여 토지이용을 유연적으로 운용
  - : 화이트존(White Zone)의 경우, 허용된 총 밀도 범위 내에서 개발사업자가 용도를 자유롭게 복합적으로 결정할 수 있으며, 공장을 제외하고 개발이 가능
  - : 업무지역 화이트존(Business-White Zone)의 경우 업무지역으로 계획하여야 하는 최소 비율을 규정하고 있으며, 전체면적을 업무용도로 개발하여도 무방

### ② 싱가포르의 기반시설(도시계획시설) 관리 제도

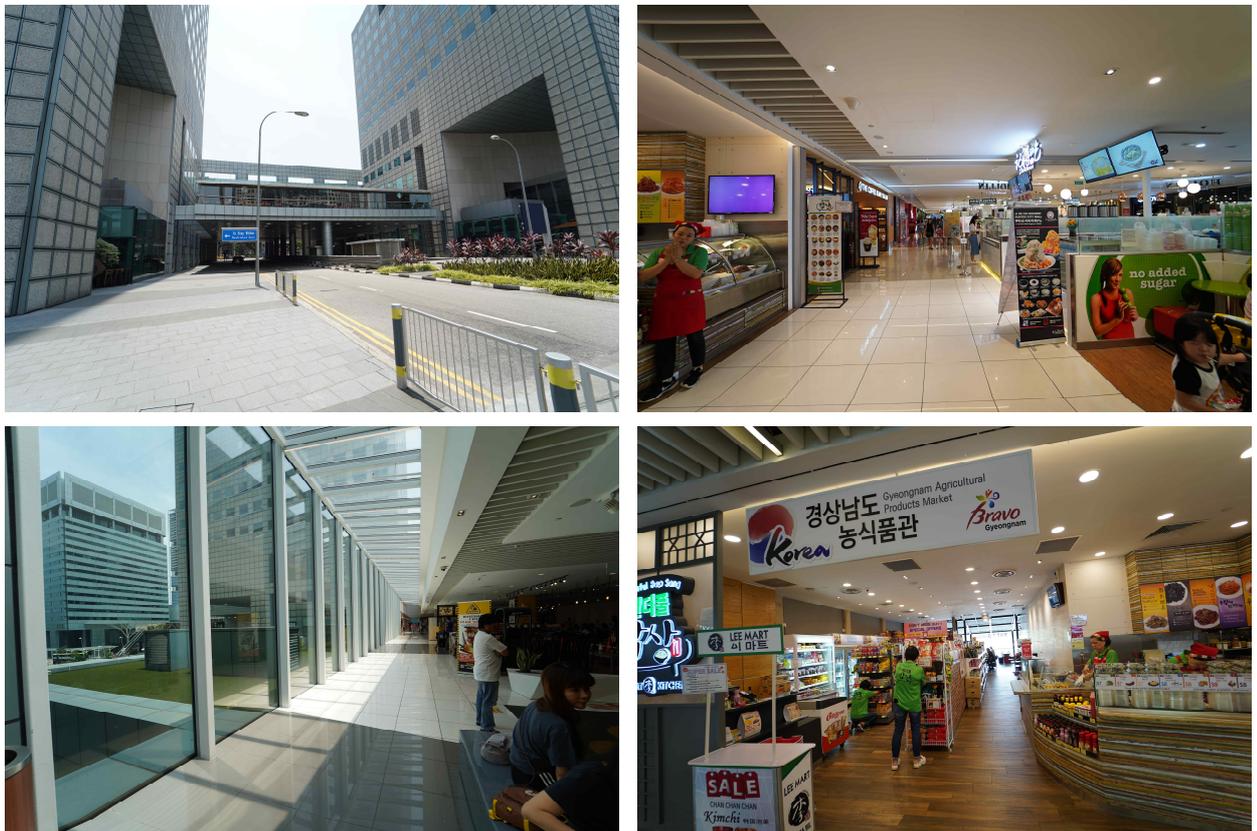
- 싱가포르는 도로, 교통시설, 철도, 유틸리티 등 기반시설을 별도의 도시계획시설로 관리하지 않고, 용도지역 내에서 관리
- 따라서 우리나라와 같이 도시계획시설이 해제될 경우 논란이 벌어지는 용도 및 밀도의 문제가 발생하지 않음
- 도로, 철도 등 선형시설에는 용적률이 정해지지 않으나, 유틸리티와 같은 면적인 시설에는 용적률이 정해짐



[그림 2] 싱가포르 마스터 플랜의 토지이용과 기반시설 (자료 : URA 제공)

### ③ 싱가포르의 도로입체화 프로젝트 (SUNTEC CITY 복합개발)

- 싱가포르는 도로의 상부를 입체화하는 것에 제한을 두지는 않음
- 선택시티(Suntec City)는 외관상으로는 도로공간(Temasek Blvd) 상부를 입체개발 한 것으로 보이나, 실제로 도로는 선택시티 개발회사에 매각하여 공도가 아닌 사도의 성격을 갖고 있음
- 선택시티(Suntec City)의 개발 컨셉은 다음과 같음
  - 선택시티(Suntec City)는 국제회의 및 전시를 개최할 수 있는 컨벤션을 비롯하여 오피스, 쇼핑몰이 위치한 복합단지로서 싱가포르 MICE 산업의 중심 역할을 수행
    - : 중심부의 분수를 둘러싸고 대칭으로 배치되어 있는 북쪽, 동쪽구역의 빌딩 4개동과 컨벤션이 위치한 서쪽구역으로 구성
  - 선택시티(Suntec City)의 Tower2와 3 사이 도로 상부공간을 상업 및 운동시설로 활용하여 도로공간을 입체적으로 운용



[그림 3] 싱가포르 Suntec City 도로 상부 개발 전경 및 내부 (출장자 촬영)

자료제공 및 문의처 :  
도시공간연구실 이주일 선임연구위원(2149-1085)