서울특별시 역세권 청년주택 공급 지원에 관한 조례 일부개정조례안

검 토 보 고 서

의 안 번 호	683

2019. 6. 20.
도시계획관리위원회
수 석 전 문 위 원

1. 제안경위

○ 2019. 5. 24. 박상구 의원 발의 (2019. 5. 30. 회부)

2. 제안이유

○ 현행 조례는 역세권의 범위를 승강장 경계로부터 350미터 이내의 지역으로 규정하고 있는데, 승강장의 경계는 시민들이 알기 어렵고 승강장의 형태에 따라 실제 생활권과 상이하게 설정되는 등 역세권의 개념과 실제 범위가 달리 적용되는 바, 이를 개선하고자 함.

3. 주요내용

○ 현행 역세권의 정의에도 불구하고, 역의 승강장 위치가 도로의 선형과 일치하지 않은 경우에는 역의 각 승강장 경계 및 출입구로부터 350미터 이내에서 시장이 해당 역과 범위를 별도로 정할 수 있도록 단서규정을 신설함(안 제2조제1호).

4. 참고사항

○ 관계법령 : 「민간임대주택에 관한 특별법」, 「서울특별시 도시 및 주거환경정비 조례」

○ 예산조치 : 해당없음(비용추계서 비대상사유서 별첨)

○ 기　　타 : 신·구조문 대비표 참조

5. 검토의견

○ 이 개정조례안은 현행 '**승강장 경계**'로부터 350미터 이내의 지역으로 규정하고 있는 역세권 범위에 대하여, 승강장 위치가 도로의 선형과 일치하지 않은 경우에는 '**승강장 경계 및 출입구**'로부터 350미터 이내에서 시장이 정할 수 있도록 단서를 신설하는 사항으로, 2019년 5월 24일 박상구 의원이 발의하여 같은 해 5월 30일 우리위원회에 회부된 사안임.

○ 이 조례에서 청년주택의 공급 범위를 '**역세권**'으로 설정한 것은, 청년들의 생활편의를 고려함과 동시에 대중교통 접근성을 높여 자가용 교통 유발을 최소화하기 위한 것으로, 현행 역세권 청년주택 공급범위는 지하철 승강장 기준 350m 이내의 지역으로 설정[1]되어 있음.

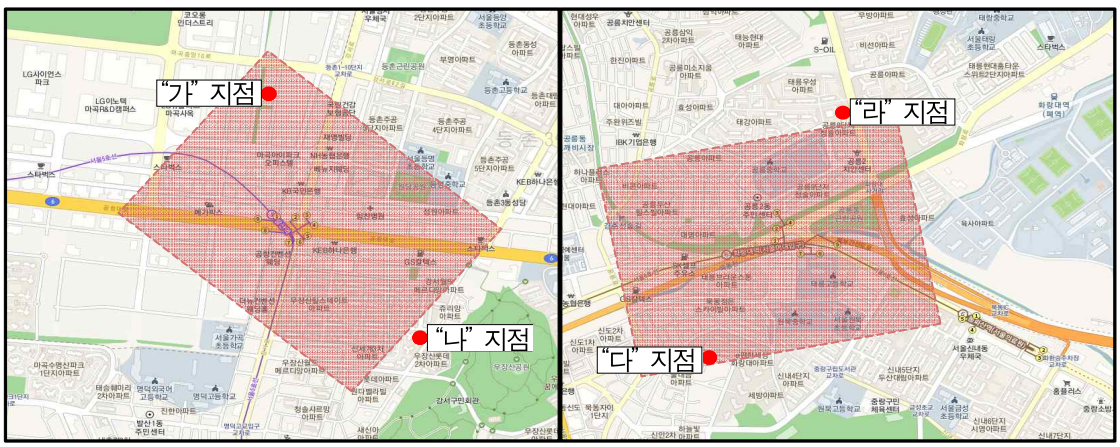
○ 그러나 일부 지하철역의 경우 승강장의 형태가 도로선형과 불부합함으로 인해 역세권의 범위가 실제 생활권의 범위와 상이하게 나타나 이를 개선하려는 것으로 이해됨.

---

1) 종전의 역세권 장기전세주택 등의 사업에서는 **역세권의 범위**를 승강장 중심점으로부터 반경 500m 이내로 정하였던 것과 달리[「**서울특별시 도시 및 주거환경 정비조례**」(2018.7.19. 서울특별시조례 제6899호로 개정되기 전의 것) 제4조제5항제1호, 「**서울특별시 도시계획 조례 시행규칙**」(2018.8.2. 서울특별시규칙 제4237호로 개정되기 전의 것) 제16조의2제1항 등], 이 조례는 제정 당시(2016.7.) 각 승강장 경계로부터 250m이내로 기준점과 반경을 다르게 설정하여 운용해 오던 중, 2018.10.4. 청년의 주거문제 해소와 사업 활성화를 도모하기 위하여 350m로 확대되었음.

- 역세권 범위와 관련하여 실제 지하철역으로의 접근성이 좋은 지역은 역세권에 포함되지 않음에도 이보다 접근성이 나쁜 지역은 포함되는 사례를 확인할 수 있음.

예를들어, 지하철 5호선 발산역의 경우 역세권 밖에 위치한 “나”지점(도보거리 630m, 9분)이 역세권 안에 위치한 “가”지점(779m, 12분 소요)보다 접근성이 좋으며, 지하철 6호선 화랑대역의 경우에도 역세권 밖의 “라”지점(824m, 12분)이 역세권 안에 위치한 “다”지점(837m, 13분)보다 지하철역으로의 도달거리와 시간이 짧은 것을 알 수 있는데, 이는 승강장 위치가 도로의 선형과 불일치하기 때문임.



〈발산역(왼쪽)과 화랑대역(오른쪽)의 역세권 청년주택 범위 현황〉

○ 이를 보완하기 위해 현행 승강장 경계 350m 기준을 승강장 경계 및 출입구 350m 기준으로 변경할 경우, 다수의 출입구를 갖고 있거나 승강장에서 멀리 떨어진 출입구를 보유하고 있는 지하철역의 경우 역세권 면적은 대폭 증가하게 되지만, 이 경우 청년주택의 공급 활성화라는 정책효과에도 불구하고, 도시관리차원에서 토지이용의 연속성 약화, 도시경관의 부조화 발생 등의 문제제기가 증가하게 될 것임.

○ 이에 이 개정조례안은 이러한 부작용을 최소화하면서 불합리한 역세권 범위 기준을 보완하고자, 승강장이 도로선형과 불일치함으로써 역세권 범위와 실제 생활권 범위 간 괴리가 발생하는 역에 한하여 승강장 기준과 출입구 기준을 동시에 적용할 수 있도록 하되, 해당 역과 범위는 시장이 별도로 정할 수 있도록 하여 부작용을 최소화할 수 있을 것으로 판단됨.

○ **'도로선형과 승강장이 불일치하는 역'**과 관련해서는 역세권을 운용하는 부서간 관점에 따라 서울시내 최소 9개소에서 최대 70여개 역[2]까지로 차이를 보이는데, 추후 부서간 협의를 통해 구체적 기준과 대상역을 정함으로써 논란의 여지를 최소화시킬 필요가 있겠음.

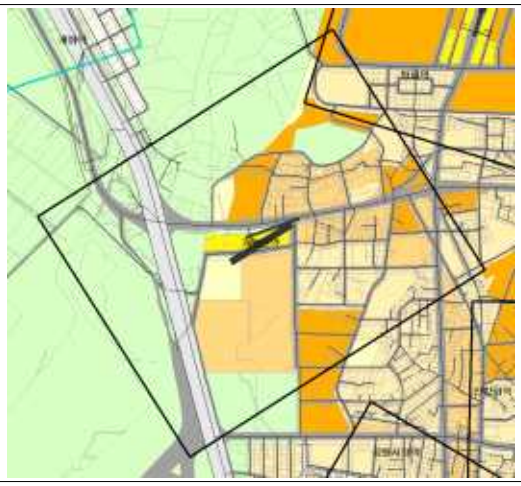
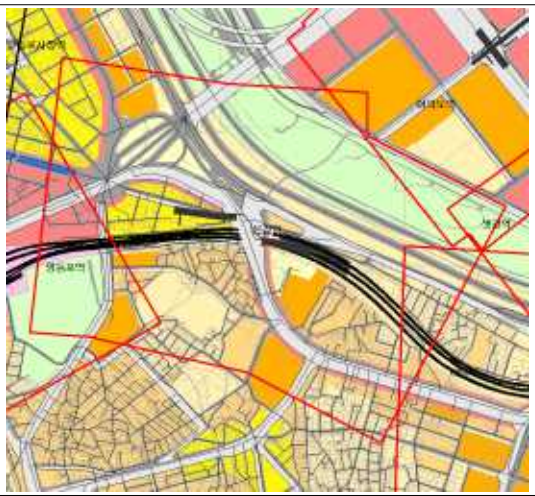
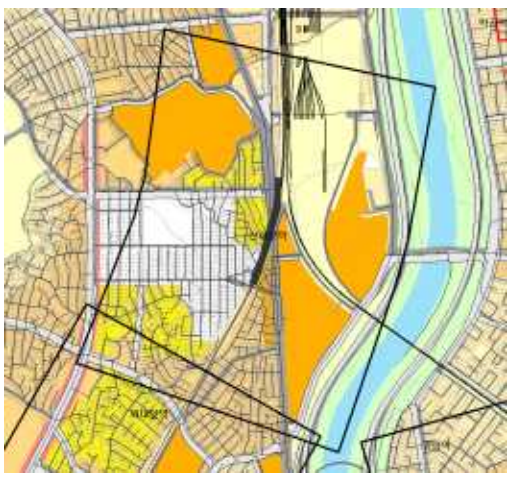
- 아울러 '역세권의 범위' 설정은 단순 사업의 용이성 여부를 뛰어넘어, 도시 내 다양한 측면을 고려한 상태에서 검토되어야 할 사안이므로 도시관리차원에서의 접근이 병행되어야 할 것임[3].

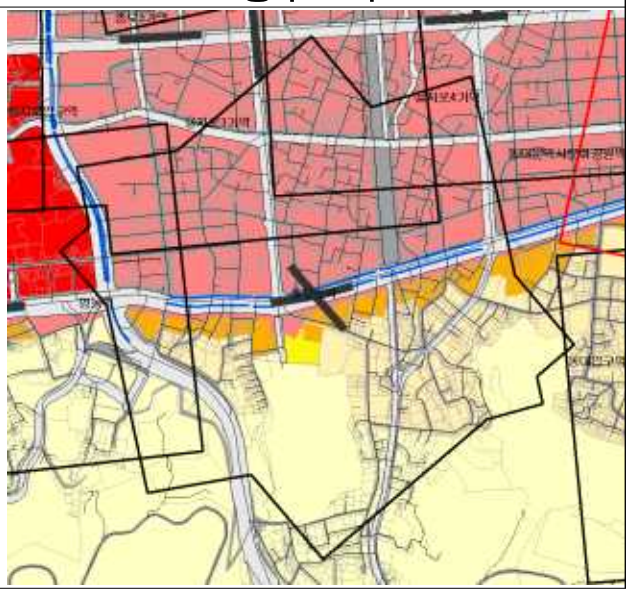
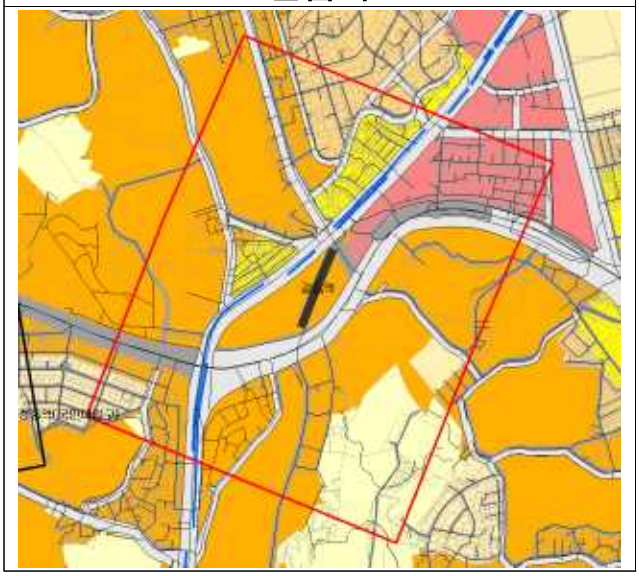
담 당 자	도시계획관리위원회 입법조사관 윤 은 정
연 락 처	02-2180-8208
이 메 일	urbanth@seoul.go.kr

2) '**서울시 신역세권 구상(안)**'에서 조사된 바에 따르면 서울시내 74개소 존재(도시계획과, 내부자료)

3) 서울시의 '역세권 중심의 도시관리' 정책은 주택 등 개발수요는 증가하는데 반해 가용지는 부족하고, 교통혼잡은 극심하며, 대기 등 환경문제도 날로 심각해지는 여건을 감안하여, 대중교통 이용이 용이한 지하철역 주변지역의 토지이용을 고밀화함으로써 개발수요 해소, 교통혼잡과 환경오염 저감을 유도하며, 아울러 시가지의 난개발을 방지할 수 있는 종합적 관리대책으로 1980년대부터 '서울도시기본계획'에서 정책방향을 지향해왔음.

【붙임 1】 승강장 기준 역세권과 실제 생활권이 불일치하는 지하철 역 사례

발산역	개화산역
	
신길역	신도림역
	
신이문역	종합운동장역
	

일원역	충무로역
	
길음역