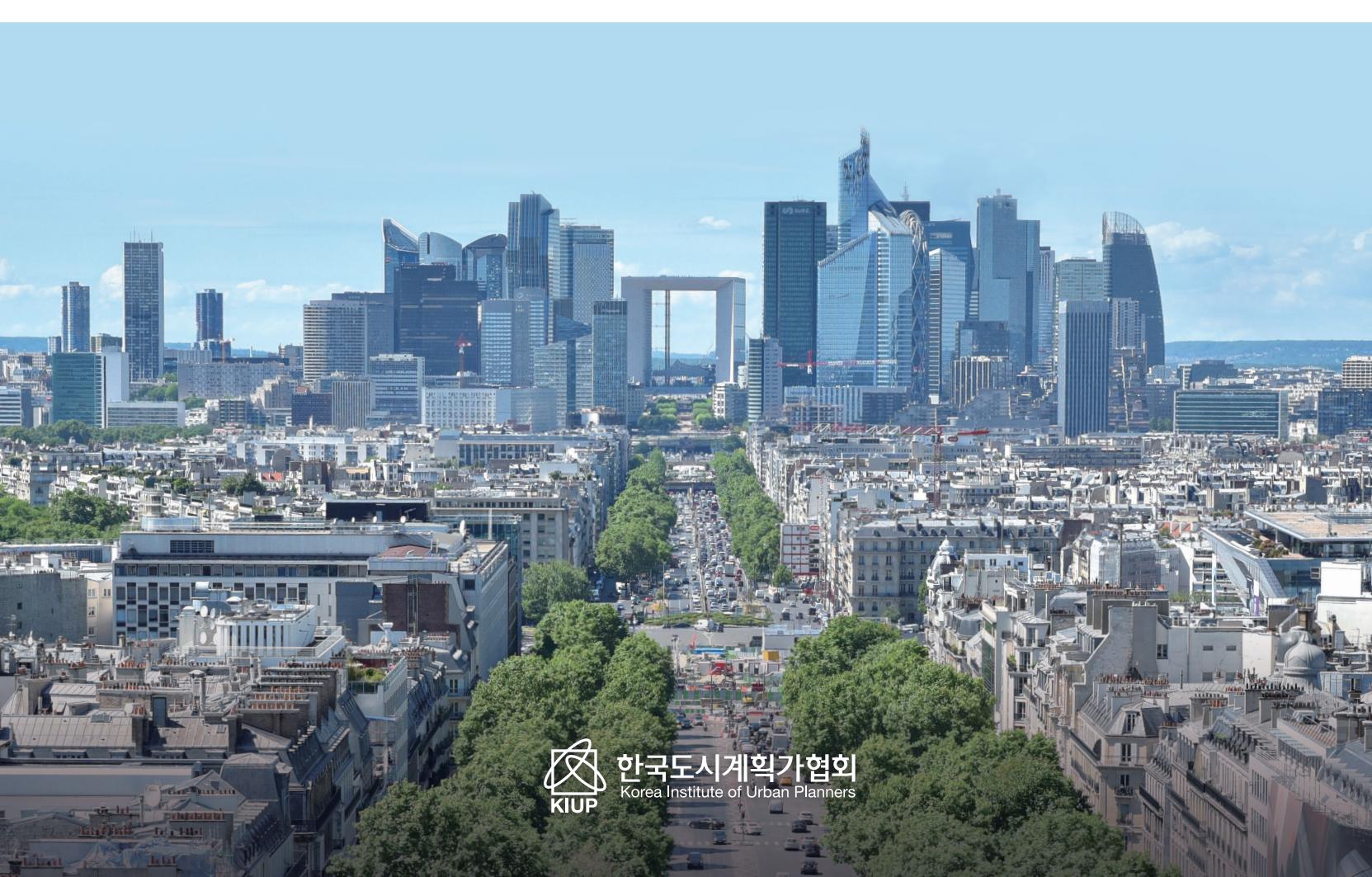


URBAN PLANNERS

민선 8기 지방시대의 새로운 도시비전과 전략

2022년 7월호
제9권 제3호(통권26호)



한국도시계획가협회
Korea Institute of Urban Planners

URBAN PLANNERS

2022년 7월호
제9권 제3호 (통권26호)

편집위원회

위원장

김홍순 _ 한양대학교 도시공학과 교수

부위원장

정다운 _ 오씨에스도시건축사사무소 실장

편집위원

고준호 _ 한양대학교 도시대학원 교수

고진수 _ 광운대학교 도시계획부동산학과 교수

김민수 _ KG엔지니어링 도시건축본부 부장

윤갑식 _ 동아대학교 도시공학과 교수

윤은정 _ 서울특별시의회 입법조사관

이일희 _ 제일엔지니어링 도시사업본부 이사

장옥련 _ 한국토지주택공사 차장



사단법인 한국도시계획가협회

Urban Planners 제9권 제3호(통권26호)

인쇄 2022. 7

발행일 2022. 7

발행처 (사)한국도시계획가협회

03131 서울특별시 종로구 율곡로6길36

오피스텔월드 704호

Tel. 02)2291-4333 www.kiup.org

발행인 김홍배

편집인 김홍순

표지디자인 정다운, 김학민

편집·인쇄 디자인나무

앞표지 사진: 파리 개선문에서 La Defense를 본 경관

뒷표지 사진: 스페인 Sevilla의 Metropol Parasol

Copyright(C) 정다운

ISSN 2713-5039

Contents

03 권두언

선거와 도시계획, 도시계획가
_ 최봉문(목원대학교 교수)

05 Focus 민선 8기 지방시대의 새로운 도시비전과 전략

도시경쟁력 강화 및 시민 삶의 질 향상을 위해
유연한 도시계획 체계로 전환하는 서울
_ 조남준(서울시 도시계획과장)

『2040년 부산도시기본계획』이 제시한 부산의 도시계획적 과제
_ 임하경(부산광역시 도시계획상임기획단)

『2040년 인천도시기본계획』을 통해 바라본 인천의 공간 이슈
_ 이왕기(인천연구원 선임연구위원)

제주특별자치도의 도시 및 교통계획 정책 이슈와 방향
_ 손상훈(제주연구원 연구위원)

천안: 하늘 아래 가장 평안한 도시
_ 김창수(충남정보문화산업진흥원 원장)

민선 8기 전주시 도시계획 이슈 및 과제
_ 장우연((前) 전주시 정책연구소 연구원)

38 기관탐방

용인도시공사 최찬용 사장
_ 인터뷰어: 이승일 | 서울시립대학교 도시공학과 교수
(사)한국도시계획협회 부회장

42 News &

도시분야 관련 법률 개정내용 및 해설
정책제도, 판례 및 유권해석

48 KIUP Members

협회 행사 소식 · 동정

28



41



49



선거와 도시계획, 도시계획가



최봉문
목원대학교 교수

선거공약과 도시계획

두 차례의 선거가 전국을 휩쓸고 갔다. 민주주의 사회에서는 모든 선거가 중요하지만, 대통령 선거나 지방자치단체 장에 대한 선거는, 국가정책이나 지방자치단체의 운영방향 등이 선거 결과에 따라 너무 많은 것들이 결정되기 때문에, 선거는 늘 과열되고 선거가 끝난 후에는 선거 후유증들이 남게 된다. 선거에서는 유권자들의 표를 받아내기 위한 약속(즉, 선거공약)들이 있다. 선거공약은 처음에는 출마자의 정책방향이나 의지를 미리 알리는 것에서 시작되지만, 여러 유권자들을 접하면서 지역의 민원들을 해결해준다는 약속으로 발전하게 되고, 선거 막바지에 이르러서는 지방자치단체의 거의 모든 민원이나 숙원사업들이 공약에 포함되면서, 경쟁자의 공약마저 복사한, 구체적이고 많은 공약들이 담긴 플래카드가 유권자들의 눈에 잘 띠는 곳에 걸려있게 된다.

이러한 선심성 공약들은 선거가 끝난 후 공약실천을 기대하는 유권자들에 대한 약속이 되어 당선자들을 구속하게 되고, 결국 공약을 번복하거나 무리한 실천을 추진하게 되어 선거의 후유증을 남기는 한 원인이 되기도 한다. 또 공약을 지킨다는 이유로 완화되거나 폐지된 법제도나 정책들이, 결과적으로 계획이나 제도에 대한 불신으로 연결되고, 지역이나 계층들의 이기주의를 키웠고, 난개발과 인재에 따른 자연재해 등으로 돌아와 결국 부메랑처럼 국민생활을 위협하게 된다. 국가적으로는 서울과 수도권은 집중하는 인구와 치솟는 집값

문제로 이제는 더 이상 평지가 아닌 지하도시나 공중도시를 고민할 정도로 고밀/과대의 도시가 되고 있고, 지방은 소멸을 걱정할 정도로 인구나 기업들이 떠나가면서 급속히 비어가는 국토의 불균형과 과밀·과소의 문제를 경험하고 있다. 이 모든 결과의 원인이 선거라고는 할 수 없지만, 국가정책이나 도시계획에 선거가 끼치는 영향은 매우 크다고 생각한다.

선거공약이 영향을 줄 수 있는 부분을 도시계획 분야에 한정하여 살펴보면, 첫째, 현재의 법제도에 적합하지 않거나 상위계획이나 관련 계획이 정하고 있는 내용들과 차이가 있어, 법제도의 변경이나 계획 변경 등의 과정이 필요하고, 의회나 전문가들의 반대에 부딪치게 되면 당선자의 의지만으로는 추진하기에 어려운 경우이다. 둘째, 두 개 이상의 지역의 이익이 상호배타적인 공약이 존재하거나, 한 지역의 민원을 해결하는 공약이 도시 전체의 발전에 지장을 주거나 도시정책의 방향에 영향을 주는 경우이다. 셋째, 모든 공약을 해결하기 위한 예산이 충분하지 않은 상황에서 어떤 공약을 먼저 실천하는가의 문제는 한정된 총량의 배분뿐만 아니라 자칫 우선순위가 낮은 정책들의 지연이나 중단을 초래할 수 있는 경우이다. 넷째, 현재의 유권자들에 충실한 각종 공약들은 직면한 문제나 이익에 한정되므로, 도시의 미래와 지속가능성 그리고 미래세대에 부정적인 영향을 줄 수 있다.

대선이나 지방선거의 결정은 국토·도시의 국가정책을 결정하는

대통령과 정부·여당을 결정하고, 지방자치단체 선거는 도시계획의 수립과 승인 또는 집행의 모든 과정을 담당하는 지자체의장을 선출하는 것이다. 선거가 시작되고 진행되는 과정에서 도시계획과 관련된 내용들을 모두 확인하면서 공약이 만들어지지는 못하기 때문에, 결과적으로 선거가 끝나고 나면, 공약을 국정이나 시정 과제로 만들기 위한 검토가 필요하다. 이 과정에서 현실의 제도와 상위계획에 위반되지는 않는지, 특정지역의 공약이 다른 지역이나 도시전체의 발전에 부정적인 영향을 주고 있는 것은 아닌지, 그리고 공약을 실천할만한 예산이나 인력 등의 준비가 되어 있는지에 대해 세밀한 검토가 필요하다.

지자체장의 역량으로는 결정하기 어려운 시설이나 기업의 유치를 약속한 것들도 많지만, 기존의 법률에서는 불허하는 용도나 밀도수준을 초과하여 완화하겠다는 약속이나, 각종 도로나 GTX 그리고 지하철 노선을 신설하거나 연장하겠다는 약속들이 공약으로 발표되어 있다. 이러한 공약들을 실현하기 위해서는 기존의 법률을 개정하거나 새로운 법제도가 만들어져야 하고, 기존의 도시계획이나 교통계획의 변경이 필요하고, 예산집행의 우선순위가 달라지거나, 많은 예산확보가 필요하고, 직접적인 영향을 받는 지역주민뿐만이 아니라 피해를 보거나 소외된 지역주민들을 설득하고 이해를 구하는 과정이 필요한 대표적인 것들이다. 그리고 그 사안 하나 하나가 제대로 진행될 수 있을지를 염려하게 되는 중요한 문제들이기도 하다.

선거와 도시계획가

대선이나 지방선거에서 지역의 개발이나 부동산과 관련된 민원을 해결하는 도시계획과 관련된 공약들이 많아짐에 따라, 선거과정에서 도시계획가의 역할에 대한 요구가 높아질 수밖에 없다. 선거의 과정이나 선거 이후에도 도시계획가들의 역할은 중요하고, 도시계획가협회의 역할도 커질 것으로 생각한다. 선거과정에서 쏟아져 나오는 공약들이 출마자의 개인적인 의견만은 아닐 것으로 생각한다. 모든 선거 캠프에는 각 분야의 전문가들이 참여하여 전문적인 지식을 기반으로 공약을 개발하고 상대방의 공약을 비판하는 역할을 담당

하고 있다. 당연히 도시계획 전문가들도 많이 참여하고 있을 것이다. 도시계획가의 범위를 정하는 것이 분명하지는 않지만, 도시계획가협회의 회원으로 생각할 수 있는 도시계획가들이 선거에서 어떤 역할들을 하고 있는가에 대해 생각해보면 다음의 세 가지 구분이 가능하다. 첫째는 선거과정에서 캠프에 참여하여 선거공약의 개발이나 지역의 민원들을 검토함으로써 선거에 도움을 주는 전문가로서의 도시계획가이다. 둘째는 선거에 직접 출마하는 전문가형 출마자로 최근 들어 그 숫자가 점차 많아지고 있다. 시나 군·구의 의원 중에는 도시계획가의 경력이나 학력을 중요한 이력으로 제시하고 있는 후보들이 많다. 그리고 정말 축하할만한 일로 금번 지방선거에서 도시계획가들이 당선된 분들이 있다. 이분들의 시정활동에 대한 기대가 크다. 세 번째는 선거과정에서 유권자로서 참여하면서, 쏟아지는 각종 선거공약 중 도시계획과 관련된 내용들의 실현 가능성이나 제도와의 관계 등을 생각하면서 선거 이후 도시계획 분야의 영향들을 생각하는 전문가들로, 도시계획가협회의 회원들이 이러한 구분에 해당할 것이다.

세 가지 구분의 도시계획가들은 선거가 끝난 후에는 선거공약들이 앞의 문제점들이 나타나지 않으면서 올바른 정책으로 추진되도록 하는 역할을 해야 한다. 정부나 지방자치단체의 선거공약들이 국정과제나 시정과제로 설정되고 정책으로 추진되는 과정에서, 도시계획의 장기적이고 종합적인 방향성이 유지되고, 지속 가능한 국토·도시관리정책이 보장되며, 시민들의 삶이 건전하고 안전하게 보장될 수 있도록 하는데 계속 관심을 가지고 지켜보며 경고해야 할 것이다. 이를 위해서는 도시계획가협회 차원으로 선거공약에 대한 메니페스토(manifesto) 운동도 필요하다고 생각한다. 그리고 앞으로는 도시계획가협회의 중요한 기능으로 선거과정에서 발표되는 공약들을 검토하고, 공약의 실천과정에서 도시계획제도와 정책들이 어떻게 지켜지고 변화되는지에 대한 감시자의 역할도 포함하는 것을 제안해본다. 국정과제에 포함된 정책들이나 도시계획가들이 거주하는 지역의 자치단체장이 도시계획을 존중하고 지켜갈 수 있도록 전문가들의 힘을 모아갈 필요가 있다. ☘

Focus

민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략



도시경쟁력 강화 및 시민 삶의 질 향상을 위해
유연한 도시계획 체계로 전환하는 서울

조남준(서울시 도시계획과장)

「2040년 부산도시기본계획」이 제시한 부산의 도시계획적 과제
임하경(부산광역시 도시계획상임기획단)

「2040년 인천도시기본계획」을 통해 바라본 인천의 공간 이슈
이왕기(인천연구원 선임연구위원)

제주특별자치도의 도시 및 교통계획 정책 이슈와 방향
손상훈(제주연구원 연구위원)

천안: 하늘 아래 가장 평안한 도시
김창수(충남정보문화산업진흥원 원장)

민선 8기 전주시 도시계획 이슈 및 과제
장우연((前) 전주시 정책연구소 연구원)

FOCUS

민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략

도시경쟁력 강화 및 시민 삶의 질 향상을 위해 유연한 도시계획 체계로 전환하는 서울

조 남준 | 서울시 도시계획과장

1. 들어가며

지난 3월 서울시가 디지털 대전환시대의 미래공간전략을 담은 「2040 서울도시기본계획」(안)을 발표했다. 서울시가 추진할 각종 계획의 지침이 되는 최상위 공간계획이자 「국토계획법」에 따른 법정계획이며, 향후 20년 서울이 지향할 도시공간의 미래상을 담은 장기계획이다. 이번 계획은 1990년 최초의 법정 도시기본계획이 수립된 이후 다섯 번째로 수립되는 계획이다.

시는 전문가, 시민 등의 의견을 고려하여 다음 세대를 위한 사회적·환경적 지속가능성을 담아내는 등 우리 주변을 둘러싼 사회여건 변화를 반영했다. 아울러, 기존의 경직적·일률적 도시계획 규제에서 탈피하여 다양한 미래의 도시 모습을 담을 수 있는 유연한 도시계획 체계로 전환하고자 했다. 시민들의 일상생활공간 단위에 주목하여 시민 삶의 질을 높이고 서울의 도시경쟁력을 강화하는 데에도 무게를 더했다.

1) 중심지체계의 기능 고도화를 위한 실현전략 강화

「2040 서울도시기본계획」은 지난 2030 계획 당시 전면 개편한 3도심·7광역중심·12지역중심의 공간구조를 유지하되, 중심지의 기능을 고도화해 중심지체계의 실효성을 높이고 도시경쟁력을 강화하겠다는 방향성을 담고 있다.

이와 함께 기술발달과 팬데믹으로 촉발된 시민 라이프스타일 변화

에 대응하는 선제적이고 유연한 공간계획을 구상한다. 실제 주거·업무·여가 등 뚜렷했던 과거 도시공간의 경계가 점차 융합되는 경향을 보이면서 시민 생활공간의 접점이 확대되기 시작했다. 이에 각 기능의 고유 영역은 유지하면서도 시민 개개인의 상황과 조건에 따라 공간을 통합·연계하며 복합화·고도화하는 실현전략이 요구되고 있다. 서울시는 이러한 요구에 부응하면서 도시공간의 개념을 확장하고 제약을 완화하며 서울의 가능성과 저변을 넓히고자 한다.

2) 급변하는 사회적 요구와 미래예측을 바탕으로 핵심 공간전략 제시

이번 계획은 새로운 생활양식과 도시공간에 대한 시민 가치관의 변화에도 주목한다. '집단'보다는 '나'의 행복과 삶의 질을 중시하는 '초개인화'와 디지털 기술로 시공간의 경계를 초월하는 '초연결화'에 따른 변화가 동반되기 시작한 것이다.

또한 팬데믹 이후 거주지 인근의 활동이 늘어나고 일상 생활공간의 개선 욕구가 증대하면서 균형생활권의 기능 강화가 주요해지는 것에도 주목한다. '나'를 중심으로 하는 라이프스타일에 따라 언제, 어디서나, 누구나 '초맞춤화'가 실현되는 도시공간에 대한 요구가 등장한 것이다.

이에 「2040 서울도시기본계획」에서는 사회 여건변화 분석과 서울의 공간정책 과제, 시민 설문조사를 종합적으로 반영하여 이를 구현할

핵심 공간전략을 제시한다.

첫째, 도보 15~30분 반경에서 주거·일자리·여가문화·상업 등 다양한 기능을 누릴 수 있는 '보행 일상권'을 서울 전역에 조성한다. 서울 어디서든 걸어서 즐기는 편리한 서울을 실현하는 것으로 특히 그 동안 '주거용도' 위주로 형성돼 있는 시민의 일상생활 공간을 개편하여 다양한 도시기능을 보행권 안에서 누릴 수 있도록 한다.

두 번째, 기존 '용도지역제'의 한계를 극복하는 새로운 도시계획 패러다임으로서 '비욘드 조닝(Beyond Zoning)'을 제시한다. 용도 도입에 자율성을 부여하고 복합적인 기능 배치를 가능하게 하는 유연한 도시계획체계로 전환하는 것이다. 특히 일률적·획일적으로 적용되어 온 '35층 높이기준' 삭제는 보다 유연하고 다양한 도시경관 창출을 유도할 것으로 기대된다.

2. 걸어서 누리는 '보행 일상권'의 실현

'보행 일상권'이란 내가 살고 있는 '집'을 중심으로 주거를 비롯한 업무·소비·여가·문화 등 다양한 활동을 도보 15~30분 내로 걸어서 누릴 수 있는 공간을 의미한다.

디지털 대전환과 코로나19로 달라진 시민 라이프스타일을 반영한 도시공간의 새로운 개념으로, 더 이상 멀리 이동하지 않고도 보행 반경 안에서 자립적인 생활권을 조성하는 것이다.

실제 생활양식 변화에 따라 과거 주거·업무·여가 공간의 뚜렷했던 경계가 점차 융합되는 경향을 보이면서 생활공간 간의 접점이 확대되기 시작했다. 이에 시민 개인의 상황과 조건에 따라 공간을 통합·연계하여 활용할 필요성이 요구되고 있으며 이러한 변화를 담아 '보행 일상권'을 실현한다.

1) 다양한 기능을 복합적으로 갖춘 자립적 생활권 형성

서울은 자립적인 생활권을 조성할 수 있는 물리적 환경, 중심지, 자연·문화환경 등의 풍부한 인프라를 보유하고 있다. 시민이 '보행 일상권'을 통해 서울 어디에서나 수준 높은 생활환경을 향유 할 수 있게 되면, 시민 개개인의 삶의 질 향상은 물론, 도시기능의 재배치로 균형 발전도 가능할 것으로 보인다.

'보행 일상권' 실현을 위해서는 무엇보다 유연한 토지이용을 통해 공간 효율성을 극대화할 필요성이 있다. 이를 위해 복합적인 용도계획을 수립한다.



[그림1] 다양한 기능을 복합적으로 갖추고 있는 자립적 생활권인 보행일상권

2) 일상생활의 중심 공간으로 부상하는 주거(LIVE) 공간 대응

인간 삶의 기본이 되는 집, 즉 '주거' 공간은 더 이상 잠만 자는 공간이 아닌, 업무, 교육, 쇼핑, 여가 등 다양한 활동을 수행하는 생활의 중심으로 변화하고 있다. 서울시는 이에 대응하여 정비사업 및 역세권 개발사업 등을 통해 양질의 도심형 주택을 공급하고, 다양한 형태로 복합·기능을 수행할 수 있는 주거환경을 조성한다.

3) 시·공간의 제약을 탈피하는 업무(WORK) 공간 대응

기술발달과 함께 전형적인 9 to 6의 근무형태에서 벗어나 근무 공간·시간·종류·기회가 다양해지면서 원하는 시간과 장소에 따라 일할 수 있는 자유로운 근무형태가 자리 잡기 시작했다. 이러한 변화를 반영해서 서울시는 교통여건이 양호한 주거지 인접 거점 근무환경을 구축해 멀리 이동하지 않고도 나의 생활반경에서 일할 수 있는 업무환경을 조성한다. 또한 다기능·융복합적인 일자리 환경도 적극 조성해 유사업종 및 인재의 집적을 통한 업무 경쟁력과 효율을 높인다.

4) 쾌적하고 안전한 여가(PLAY) 공간 조성

기술발달로 생활환경의 효율성이 증가하자, 업무, 가사, 이동 등 필수시간이 감소하기 시작했다. 이에 따라 임여시간이 확보되면서 여가활동이 시민의 미래 주요생활로 예측되고 있다.

이를 위해 공원녹지·수변과 연계한 문화시설을 시민의 일상생활 반경 속에서 즐길 수 있도록 하는 도심 속 여가에 집중한다. 멀리 이동하지 않고 걸어서 자연·문화시설에 쉽게 접근할 수 있으면서도 안전하고 쾌적한 환경을 조성하여 여가 욕구를 충족시킨다.

5) 보행 중심의 이동 네트워크 구축

걸어서 누리는 '보행 일상권'인 만큼 '보행'을 중심으로 근린 모빌리티(자전거, PM 등)를 통합한 보행·대중교통의 통합형 네트워크를 구축한다. 또한 고령자·장애인·임산부 등 교통약자를 배려한 무장애 보행네트워크를 활용해 안전을 우선으로 하는 보행환경을 조성하여 시민 누구나 편리하게 이동할 수 있도록 한다.

3. 다양한 도시 모습을 위한 도시계획체계 전환

일상생활의 디지털 전환은 도시공간의 변화를 촉진시키고 있다. 특히, 첨단 기술에 의해 주요 산업구조가 변화하면서 도시의 지속가능

한 신성장 동력에 대한 요구는 높아지고 있다. 기술발전에 따른 생활 전반의 급격한 변화가 곳곳에서 감지되는 반면, 물리적 공간을 구축하는 도시계획은 그 속도를 따라가지 못함에 따라, 변화에 적극적으로 대응하는 것이 어려운 측면도 있다.

과거 산업화 초기에 만들어진 용도지역제는 개발을 추진하기에 앞서, 토지의 기능을 경직적으로 규정한다는 점에서 개발 시점의 시장 수요와 괴리가 있다. 특히 용도의 경우 인구 천만 대도시 서울부터 지방의 중소도시 할 것 없이 동일한 기준이 적용되다 보니, 도시별 특성에 따라 운영하는 것도 어려운 실정이다.

또한, 지역의 특성을 고려하지 않은 일률적인 높이 관리는 단조로운 경관을 만들었을 뿐만 아니라 도시경쟁력 강화에 한계를 지니고 있다. 서울시는 이번 「2040 서울도시기본계획」을 통해 다양화되는 미래에 유연한 대응이 가능하도록 기존 경직된 체계를 탈피함으로써 도시계획 체계의 전환을 도모하였다.

1) 도시계획체계 재정비를 통한 용도지역체계의 유연화

미래 변화 및 대도시 특성을 반영하는 용도지역제 재정립을 위해 유연한 도시계획 체계로 전환하는 서울형 新 도시계획체계인 '비욘드 조닝(Beyond Zoning)' 연구를 추진하고자 한다. 학계·전문가·정부·주민 등 다양한 주체의 논의를 통해 이를 공론화하고 확대 발전 시킬 계획이다.

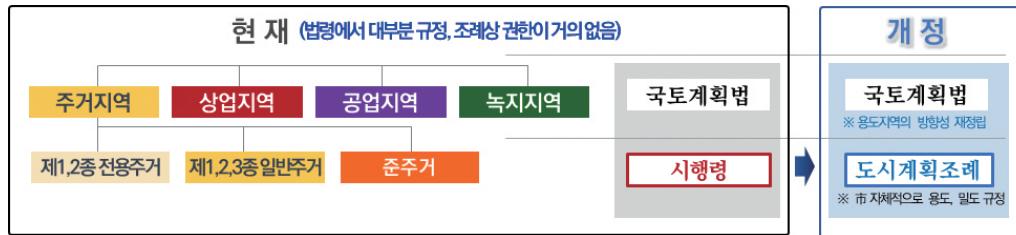
지역의 특성과 잠재력을 고려하여 허용 용도와 밀도를 규정하는 현 용도 지역제의 용도지역 변경 및 용도지역 간 구분을 유연하게 운용함으로써 지자체별 허용 용도와 밀도 규정에 대한 계획 수립의 자율성을 강화한다.

2) 법령 개정 추진을 통한 계획수립의 자율성 강화 및 미래형 도시관

리체계의 단계적 적용

현재 용도지역제는 국토계획법에서 규정하고 있으며, 용도지역 변경을 위해서는 상당 시간이 소요되는 등 운영의 자율성 및 제도의 유연성 측면에서 근본적인 한계가 있다. 이를 해결하기 위해 지역별, 지방자치단체의 용도지역 운영 권한을 확대하는 방향으로 국토계획법 개정을 지속적으로 추진하며, 미래형 도시관리체계의 법제화를 도모하고 이를 서울시 전역에 단계적으로 적용한다.

3) 지역 특성을 고려한 도시 차원에서의 정성적·유연적 높이 관리 가이드라인 구축



[그림2] 용도지역제 유연화 방안

절대적인 높이 기준을 삭제하고 용적률, 건폐율, 높이가 서로 연계되는 입체적 시스템을 구축하여, 대상지 특성 및 계획 내용에 따라 위원회 심의 등을 통해 보다 적극적이고 효과적으로 도시경관 관리를 수행한다. 기존 일방적이고 일률적인 높이 규제가 아닌, 지역의 자연환경과 인구, 교통, 역사, 문화 등 인문학적 특성, 산업과 주변지역과의 연계성 등 잠재적 특성을 모두 고려한 통합적인 높이 관리를 도모한다.

4. 마무리

공간 간 기능의 경계가 사라지는 디지털 대전환의 시대에 공간은 시민의 삶을 규정하고 도시의 미래를 좌우한다. 서울시는 경직적이고

일률적인 규제의 이미지를 가지고 있는 기존 도시계획에서 탈피해, 다양한 미래의 도시 모습을 담을 수 있는 유연한 도시계획 체계로 전환해 갈 예정이다.

향후 20년 서울시정의 이정표 역할을 할 이번 「2040 서울도시기본계획」에는 비대면·디지털전환 및 초개인·초연결화 등 최근의 다양한 사회적 변화와 요구를 수용하는 동시에 한 걸음 더 나아가 미래지향적인 고민 또한 충분히 담아냈다.

서울시는 「2040 서울도시기본계획」(안)에 대해 각계각층의 의견을 청취하고 시민 공감대를 형성해 연말까지 최종 계획안을 확정, 차질 없이 실행해 서울시민의 삶의 질과 글로벌 도시경쟁력을 높여 나갈 계획이다. ☞

FOCUS

민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략

「2040년 부산도시기본계획」이 제시한 부산의 도시계획적 과제

임 하 경 | 부산광역시 도시계획상임기획단

‘2040년 부산도시기본계획’의 의미

지난 3월 29일 부산시는 ‘2040년 부산도시기본계획(안)’ 시민공청회를 개최하고, 관련 부서 협의 등 계획안 확정을 위한 절차를 진행 중이다. 도시기본계획은 공간구조 및 입지와 토지이용에 관한 부문별 정책이나 계획의 최상위계획으로서 미래 20년간 도시의 발전을 위한 공간적 정책 목표와 이를 달성하기 위한 토지이용 및 개발, 보전에 관한 전략 및 정책적 우선순위를 담고 있다. 따라서 부산시장이 발표한 ‘2040년 부산도시기본계획’은 시민들에게 2040년까지 부산의 모습을 어떻게 바꾸어가겠다는 정책 방향을 보여준 것이라 할 수 있다.

물론 ‘2040년 부산도시기본계획’을 수립하는 현재 부산의 여건은 녹록지 않다. 우리나라 ‘제2의 도시, 부산’이지만 선진국 수준의 국가 경쟁력에 비해 부산의 도시 경쟁력은 정체되고 있으며, 자연적인 인구감소와 고령화, 수도권으로 향하는 지속적인 청년인구 유출로 인구구조의 불균형이 가속화되고 있다. 따라서 부산 도시기본계획은 이러한 부산의 어려움을 극복하고, 디지털 대전환 시대라는 새로운 패러다임과 코로나와 같은 감염병, 4차 산업혁명 등의 전 세계적인 이슈에 체계적이고 유연하게 대응할 수 있는 도시정책을 구상해야 한다. 이에 부산시는 ‘부산 먼저 미래로 – 그린 스마트 도시 부산’이라는 도시미래상을 제시하고, 도시기본계획에서 지역균형발전을 위한 도시공간구조를 재편하고자 핵심전략과 4대 핵심목표를 설정하고, 세부 실천계획을 담았다.

부산 먼저 미래로 – 그린 스마트 도시 부산

지역균형발전을 위한 도시 공간구조 재편



[그림1] 2040년 부산도시기본계획 핵심목표 및 도시미래상

계획목표와 지표설정

도시기본계획은 20년 장기 전략계획으로서 기본적인 틀은 계획목표와 목표인구를 설정하고, 목표인구에 따른 분야별 지표계획을 수립하여 이를 달성하기 위한 공간적 부문별 계획을 구상하는 것이다. 그러나 각 도시의 도시기본계획상 인구를 모두 더하면 우리나라 인구의 2배에 달한다는 우스갯소리처럼 대부분의 도시가 인구감소시대에 접어들었지만, 시가화용지 면적 등을 고려할 때 도시기본계획상

목표인구를 현재보다 감소시키는 것은 어려운 일이다. 부산 역시 2022년 현재 주민등록상 인구가 340만 명 이하이며, 2040년 통계청 추계에 따른 자연증감 인구가 290만 명 내외이지만, 사회적 유입인구를 고려하여 2040년 목표인구를 현재 인구를 유지하는 350만 명으로 설정하였다.

그리고 도시미래상을 달성하기 위한 4대 핵심목표로 ① 스마트 15분도시, ② 글로벌 허브도시, ③ 청년활력 미래도시, ④ 탄소중립 건강도시를 설정하고, 350만 명의 목표인구가 꽤 적한 환경에서 편리한 삶을 누릴 수 있도록 온실가스 감축비율(20.5%⇒60%)과 친환경자동차 보급(1.2만대⇒30만대), 신재생에너지 전력자립률(2.8%⇒40%), 1인당 공원면적(10.6m²⇒24m²) 및 대중교통수단 분담률(44.3%⇒60%) 등 지표와 목표치를 설정하고 이를 달성하기 위한 부문별 계획을 수립하였다.

특히 스마트 15분도시 실천전략으로 추후 지역수요에 기반한 생활SOC를 조성하는 일상생활권계획 수립을 위해 금회 도시기본계획에서는 3대 대생활권(서부산, 중부산, 동부산)보다 구체화된 6대 중심생활권(강서, 강동, 원도심, 동래, 해운대, 기장) 단위의 공간구조상 특징과 발전전략 등 공간구상안을 제시하였다.

균형발전을 위한 도시공간구조 재편

부산은 산지 및 구릉지, 해안과 하천이 도시 전체에 걸쳐져 있어 자

연환경은 우수한 편이나, 개발가용지가 부족하여 도시철도 1호선과 2호선을 따라 발달한 선형의 도시 구조이다. 그리고 해·수·동(해운대, 수영, 동래)이라 일컬어지는 지역과 나머지 지역간 불균형이 심각한 도시이기도 하다. 따라서 금회 도시기본계획에서는 균형발전을 위한 도시공간구조 재편을 핵심전략으로 내세우고 있다.

그 내용을 자세히 살펴보면, 첫 번째 균형발전을 위한 도시공간구조 재편 전략은 10-core 전략이다. 앞선 부산의 모든 도시기본계획이 도심·부도심·지역특화핵으로 구성된 위계별 중심지체계였다면, 금회 도시기본계획은 10개 중심지에 대해 위계를 구분하지 않고 지역별 도시기능 특성에 맞춰 특화된 중심지로 발전시키는 것이다. 즉 강서 지역의 신규 개발사업 추진과 연계하여 신공항중심지는 부산신항과 가덕도신공항, 철도를 연결하는 트라이포트의 중심지로, 강서중심지는 에코델타시티 및 연구개발특구 등과 연계한 복합개발의 중심지로 육성하고, 하단·사상·덕천 중심지는 교통의 요충지로서 기 조성된 상업지역과 주변 기간산업과 연계한 중심지로 강동지역의 발전을 견인하는 중심지로 특화된다. 중앙 중심지는 원도심의 상업·업무시설 등을 북항재개발과 연계하여 국제교류의 중심지로, 서면 중심지는 국제금융단지와 부전복합환승센터에 이르는 광역중심지로, 동래 중심지는 문화관광의 중심지로, 해운대 중심지는 센텀 일원의 마이스·영화·영상, 해양관광, 국제교류 중심지로, 기장 중심지는 오시리아 관광단지를 중심으로 관광중심지로 특화된다.

위계별 도심·부도심 ⇒ 지역균형발전을 위한 기능별 특화 10 Core



[그림2] 균형발전을 위한 10-Core 계획

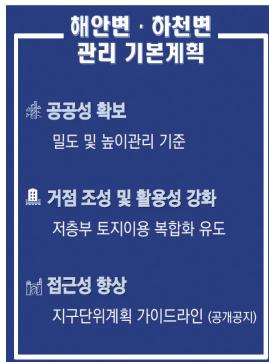
중심지별 육성전략에 따른 중심지 기능 고도화 ⇒ 권역별 발전견인



부산 수변을 시민의 품으로 수변 특화 기본계획



시민이 일상 속에서 하천과 바다를 즐길 수 있는 도시



[그림3] 수변특화기본계획

부산시는 10개 중심지에 대해 올해 추진되는 도시관리계획 재정비에서 중심지별 육성계획을 수립하고, 중심지 기능을 고도화하여 권역별 발전을 견인할 수 있는 세부 실행계획을 구체화할 예정이다. 두 번째 핵심전략은 도시기본계획과 도시관리계획 사이에 해안변관리기본계획과 하천변관리기본계획이라는 수변특화기본계획을 수립하는 것이다. 부산은 7개 해수욕장과 기장군에서 강서구에 이르는 379km 해안, 국가하천 5개와 지방하천 45개가 있는 물의 도시이므로, 수변특화기본계획은 수변 도시 부산의 자연성을 회복하고 수변 지역 공공성을 확보하는 등 부산시민의 생활양식을 반영한 수변 중심 도시공간구조로 전환을 도모하는 것이다.

부산시는 수변특화기본계획을 통해 수변 공공성 확보를 위한 밀도 및 높이 관리 기준을 마련하고 수변 접근성 향상을 위한 가이드라인을 제시하며 수변 거점 조성 및 활용성 강화를 추진할 계획이다. 부산시는 수변특화기본계획을 수립하여 부산이 가진 해안과 수변 힐링은 물론 다양한 해양 레포츠, 친수활동이 가능한 공간으로 조성하여 부산시민의 품으로 되돌려주고자 한다.

세 번째 핵심전략은 편리한 대중교통을 기반으로 주거와 업무, 문화 등 다양한 공간을 결합한 새로운 공간을 역세권 주변에 조성하고자 역세권활성화계획을 수립하는 것이다. 역세권활성화계획은 도시철도역 130개 역세권을 중심지와 연계하여 역세권 특성에 따라 역세권 유형을 분류하고 토지이용 효율화를 위한 유형별 용도지역

조정기준 및 공공기여 방안을 마련하는 것이다. 역세권활성화계획에 따라 복합용도개발을 할 경우 주변 생활권을 분석하여 돌봄, 문화시설 등 해당 지역에 필요한 생활 SOC시설을 공공기여시설로 제공해야 한다.

네 번째 핵심전략은 노후 공업지역을 전략산업 및 선도 제조업의 집적지역, 미래 신산업과 도시서비스 및 복합기능 수용지역으로 재편하는 공업지역활성화계획이다. 부산에는 과거 제조업이 경제를 주도하던 시대에 공단으로 조성되어 현재는 시가지와 혼재된 노후 공업지역과 항만 주변에 항만시설의 입지를 위한 공업지역들이 다수 존재한다. 이에 공업지역 활성화계획은 단일 산업기능 공간을 산업과 상업, 주거, 문화 기능이 집적된 복합 토지이용이 가능하도록 산업혁신구역으로 지정하고 개발을 도모하고자 한다.

대표적인 사례로 영도 부스트벨트는 중소형 선박, 자율운항, 조선기자재, ICT 산업 등의 기업을 유치하고, 해양과학기술 상용화 플랫폼을 조성하여 동삼혁신지구 연구성과의 사업화를 지원하는 한편, 노동자·창업자를 위한 공공주택, 문화·체육 등 생활SOC를 조성하고, 커피산업 육성을 위해 물류·유통시설과 제조시설을 함께 집적화하는 커피팩토리도 함께 조성할 예정이다.

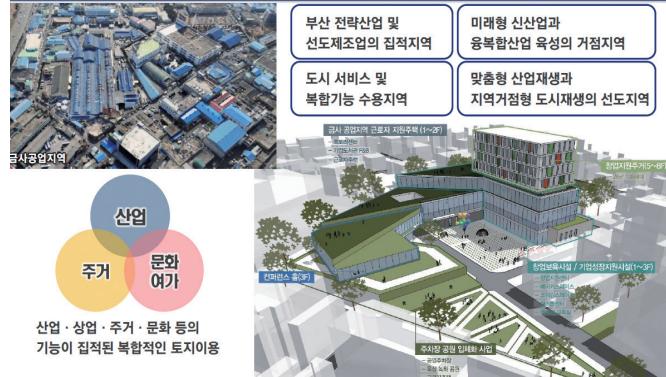
다섯 번째 핵심전략은 시대적 여건 변화에 따라 대규모 공장과 학교 시설이 이전한 5천m² 이상 대규모 유류부지를 공공기여 협상형 지구단위계획을 통해 주변 지역 발전을 견인할 혁신 거점으로 조성하는

라이프스타일을 고려한 기능 복합화로 역세권 활성화



[그림4] 역세권 활성화계획

노후공업지역을 산업+주거+상업공생 복합산업공간으로



[그림5] 공업지역 활성화계획

것이다. 공공기여 협상형 지구단위계획은 도시 내 유휴부지에 대해 토지소유자가 청년창업, 문화, 관광 등 도시활력을 불러일으킬 수 있는 창의적인 개발계획을 제시할 경우 시는 이에 적합한 용도지역으로 바꿔주고, 토지소유자는 용도지역 변경에 따른 토지가격 상승분을 기반시설 및 공공임대주택, 임대산업시설 등으로 공공기여하는 제도로서 모두가 공감하는 합리적 도시계획을 수립하는 것이다.

작년에 협상을 완료한 재송동 한진CY 이전부지의 경우 청년창업을 위한 유니콘 타워와 수영장 보행교 건설 등을 공공기여계획으로 제출하고, 주거복합단지를 조성하기 위해 건축위원회 심의 등 관련 절차를 추진 중이며, 일광읍 한국유리 이전부지와 우암동 부산외국어대학교 이전부지, 다대포 한진중공업 부지 등이 공공기여 협상형 지구단위계획의 수립을 앞두고 있다.

맺음말

최근 급속한 사회적 변화를 고려할 때, 과연 20년 장기계획이라는 도시기본계획이 현실성이 있는 계획일까? 불과 3년 전인 2019년에는 코로나19라는 감염병으로 인해 전 세계가 몇 년간 휘청이고, 우리의 일상이 이렇게 변화할 것이라고 상상해 본 적이 없는데, 지금 우리가 그리는 2040년 도시의 모습이 비슷하기나 할까라는 생각을

하게 된다.

따라서 도시기본계획 수립에 관한 형식과 내용, 방법에 대해 많은 변화가 필요하다는 의견들이 제시되고 있다. 과거 인구성장만을 고려하여 만든 인구추계 방법론에 따른 인구계획과 현재의 이동거리와 활동면적을 고려하지 않고 만든 용도지역별 면적 산출방법에 따른 토지 이용계획 자체가 어불성설이며, 공간계획 중 최상위계획이지만 알고 보면 관련 법규에 따른 분야별 기본계획을 도시기본계획에 거꾸로 반영해야 하는 현실과 4년 임기의 선출직 자치단체장의 비전계획과 모호한 관계에 대한 고민도 필요하다.

그럼에도 불구하고 도시기본계획은 시민들에게 20년 뒤 도시의 모습과 정책 방향을 제시하며, 도시관리계획의 방향성을 구체화시킨다는 측면에서 매우 중요한 계획이다. 따라서 도시기본계획을 수립할 때, 보다 다양한 계층의 사람들이 참여할 수 있는 충분한 시간과 비용이 필요할 것이며, 수립된 도시기본계획에 대한 지속적인 모니터링과 피드백을 통해 보다 실효성 있는 전략계획이 되길 바란다. ☺

[참고문헌]

- 부산광역시 도시계획과 내부자료.
<http://badatv.busan.go.kr/view.do?videoSeq=14073&pageIndex=1&n=154>

FOCUS

민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략

「2040년 인천도시기본계획」을 통해 바라본 인천의 공간 이슈¹⁾

이 왕 기 | 인천연구원 선임연구위원

1. 들어가며

1981년 개정된 도시계획법에 따라 인천시에서도 도시기본계획을 수립하기 시작하였다. 인천도시기본계획은 1984년에 수립된 ‘2001년 인천도시기본계획’이 처음이었는데, 도시기본계획의 목표연도는 2001년, 2006년, 2011년, 2020년, 2025년, 2030년, 2040년으로 변경하여 수립하였다. 2025년 목표연도 계획은 전면 변경계획도 있어서, 이를 포함해 가장 마지막에 확정한 ‘2040년 인천도시기본계획’에 이르기까지 총 8차례 수립하였다. 짧게는 2년에서 길게는 9년 정도의 기간을 두고 재수립하는 과정이 이어졌다.

‘2040년 인천도시기본계획’은 2019년 4월에 기초조사에 착수하여, 2022년 2월에 최종 확정 공고되었다. 2030년을 목표연도로 하는 기준 계획을 2015년에 확정했기 때문에, 10년 연장한 목표연도로 7년 만에 재수립한 것이다. ‘2040년 인천도시기본계획’은 도시·군기본계획수립지침에서 요구하는 12개 부문계획을 포함하되, 인천시 지역 특성을 반영한 목표 및 전략을 제시하고 있다. 인천시 발전축과 공간 구조 개편 전략, 3대 목표 실현을 위한 12개 핵심전략은 향후 20년간

인천시에서 다루어야 할 공간계획의 주요 쟁점이라 할 수 있다. 이 글에서는 인천의 대표적인 공간 이슈로 볼 수 있는 인천시 공간구조와 발전축 개편 전략, 개발사업과 연계한 계획인구지표 변경, 광역기반 시설의 대개조 추진, 해양친수도시 조성, 수도권매립지 기능전환에 대하여 서술하고자 한다.

2. 인천시 공간구조와 발전축 개편 전략

도시기본계획에서 제시하고 있는 공간구조와 발전축 구상을 보면, 그 도시가 추구하는 도시공간의 성장과 발전 방향을 읽을 수 있다. 공간 구조와 발전축이 미래시점의 도시공간 골격과 기능 배분 형태를 보여주기 때문이다. 공간구조와 발전축을 토대로 도시의 주요 기능을 공간적으로 배분하고, 중점 육성해야 할 공간과 축에 대해서는 필요한 토지이용계획을 연계하는 것이다. 이러한 관점에서 인천도시기본계획도 크게 다르지 않다. 그런데 공간구조 구상 측면에서는 다른 대도시의 계획 방식과 달리 특이한 점이 있다. 일반적으로 도시 내 공간들의

1) 이 글은 ‘2040년 인천도시기본계획’ 내용을 토대로 작성했으며, 포함된 그림과 표는 모두 ‘2040년 인천도시기본계획’ 자료를 인용한 것임

[표1] 인천도시기본계획 공간구조계획의 변화

목표연도	2011년	2020년	2025년	2025년 (변경)	2030년	2040년
중심지체계	1도심 5부도심	3도심 5부도심	1도심 6부도심	3주핵 4부핵	4도심 3부도심	3도심 5부도심
도심	동인천	중·동구·주안·구월 부평·계양 송도·연수	구월	동인천, 구월, 부평	동인천·구월, 송도·연수, 청라·가정, 부평·계양	구월, 송도, 부평
부도심	송도, 서북부, 영종, 부평, 주안·구월	영종, 청라, 검단, 강화, 용진	내항, 검단, 영종, 청라, 부평, 송도	송도, 영종, 청라, 검단	검단, 영종, 소래·논현	영종, 청라, 계양, 검단, 동인천

성장과 쇠퇴가 지속하기 때문에 공간구조의 변화를 전망하고 대비하는 것은 당연하지만, 5년에서 10년 사이의 짧은 기간 안에 의도한 변화를 기대하는 것은 어려운 일이다. 하지만 인천도시기본계획의 경우, 재수립하는 과정에서 매번 공간구조계획을 변경하고 있다.

단일 도심 구조와 다수의 도심 구조를 번갈아 변경하는 경우와 기존 계획에서 도심이었던 지역을 재수립하면서 다시 부도심으로 기능을 낮추거나 반대로 부도심에서 도심으로 상향 조정하는 변경을 반복하고 있는데, 대도시 공간구조계획으로서는 적절한 방식이 아니다. 물론 20

년 이후를 바라보는 중장기 공간계획이라는 점에서 도시의 성장과 발전을 고려한 공간구조의 조정은 얼마든지 필요할 수 있다. 하지만, 20년 이후를 바라보는 중장기 미래계획에서 도심과 부도심 설정이 매번 변경된다면 오히려 정책 혼선을 유발할 것이다.

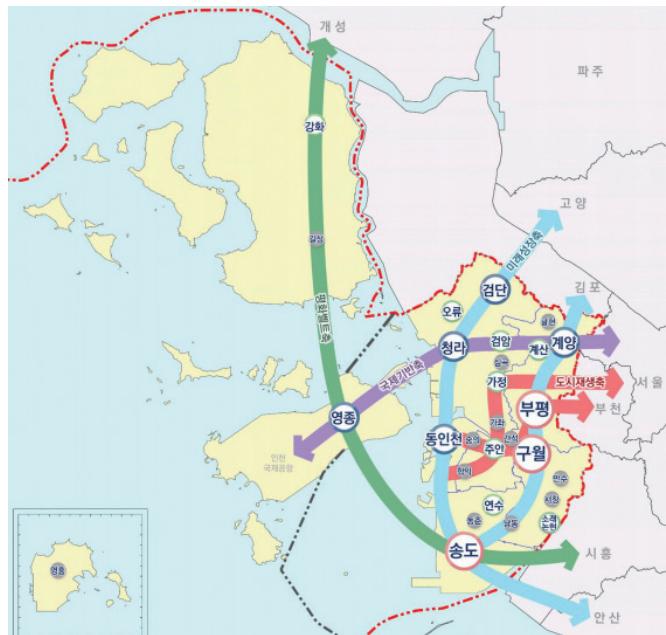
물론 인천시 공간구조계획이 끊임없이 바뀌는 이유는 인접한 서울의 영향으로 도심기능이 상대적으로 취약하다는 점과 다른 대도시와 달리 압도적인 도심기능을 가진 중심지가 없다는 점, 그리고 송도신도시와 같이 신규 개발사업을 추진하면서 새로운 공간으로 중심지가 이동하는 특성에서 찾을 수 있다.

이번 ‘2040년 인천도시기본계획’에서도 기존 계획의 4도심 3부도심 체계를 3도심 5부도심으로 개편하는 작업이 이루어졌다. 2040년 계획이 지향하는 공간구조는 GTX노선을 따라 중심기능을 확장하려는 것이다. GTX노선의 역세권으로 결정한 송도의 인천대입구역, 구월의 인천시청역, 부평의 부평역 역세권을 도심으로 설정하여 기능을 강화하는 전략이다. 해당지역은 과거 계획에서도 도심 또는 부도심으로 설정하여 관리했던 지역으로 큰 차이는 없지만, 과거 인천의 중심이었던 동인천 지역이 도심에서 부도심으로 조정된 부분은 원도심을 강조했던 기존 공간구조계획의 지향점이 변화한 것으로 볼 수 있다.

인천도시기본계획에서 발전축 구상을 체계적으로 다루기 시작한 시점은 ‘2020년 인천도시기본계획’부터로 볼 수 있다. 이후 재수립 과정에서는 인천경제자유구역과 검단신도시 등의 대규모 개발사업을 고려하여 조금씩 변화가 이루어졌다. 인천시 전역에 대한 개발과 보전 방향 대부분이 정해진 시점에서 수립한 ‘2030년 인천도시기본계획’의 발전축 구상이 인천의 미래 성장방향을 완성시킨 것으로 볼 수 있다.



[그림1] 「2040년 인천도시기본계획」 공간구조계획



[그림2] 「2040년 인천도시기본계획」 발전축 구상

인천 내항과 서울을 연결하는 경인고속도로와 경인철도를 따라 기능을 개선하는 도시재생축, 건설 중인 제2외곽순환고속도로로 연결된 검단-청라-동인천-송도로 이어지는 미래성장축, 인천국제공항과 서울을 연결하는 공항고속도로와 철도 기반의 국제기반축, 북한

과의 관계 개선을 고려하여 인천국제공항과 개성 및 해주를 강화도를 통하여 연결하는 평화벨트축이 인천이 기대하고 집중하려는 중장기 발전축이다.

‘2040년 인천도시기본계획’에서도 2030년 계획에서 제시하고 있는 발전축을 대체로 유지하고 있다. 약간의 변화를 준 부분은 하나로 제시했던 기존 도시재생축을 경인고속도로와 경인철도 축으로 분리한 것과 GTX노선이 확정됨에 따라 송도-구월-부평-계양으로 이어지는 새로운 미래성장축을 추가한 것이다. 인천시 도시공간의 발전축 구조로는 잘 구성된 체계를 갖추고 있어, 당분간은 큰 변화 없이 지금의 계획 방향이 이어질 것으로 예상된다.

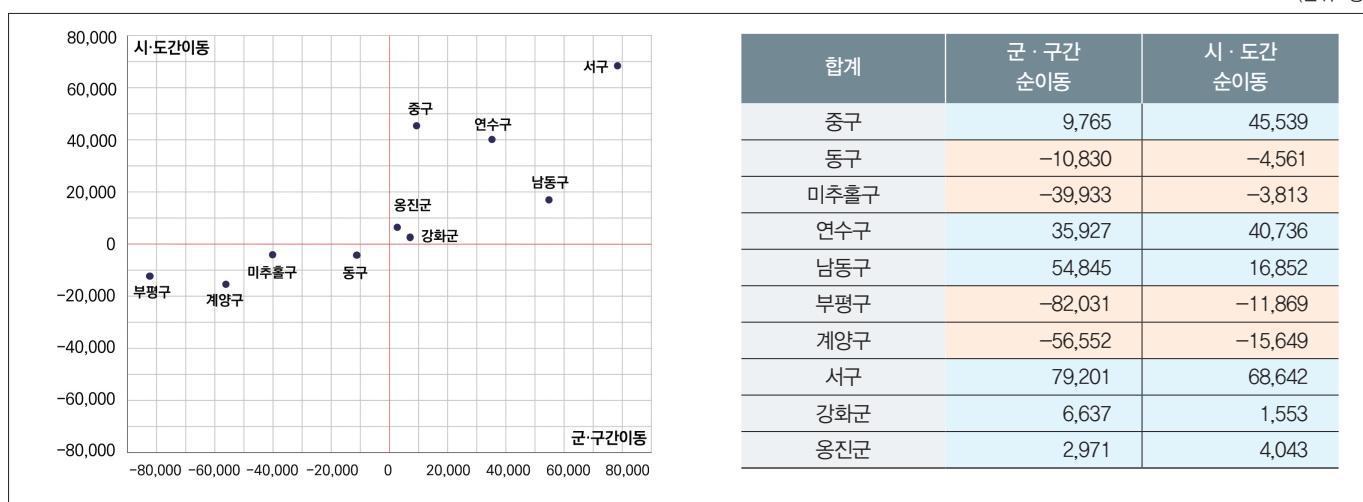
3. 계획인구지표 변화

1) 인천시 인구이동 특성

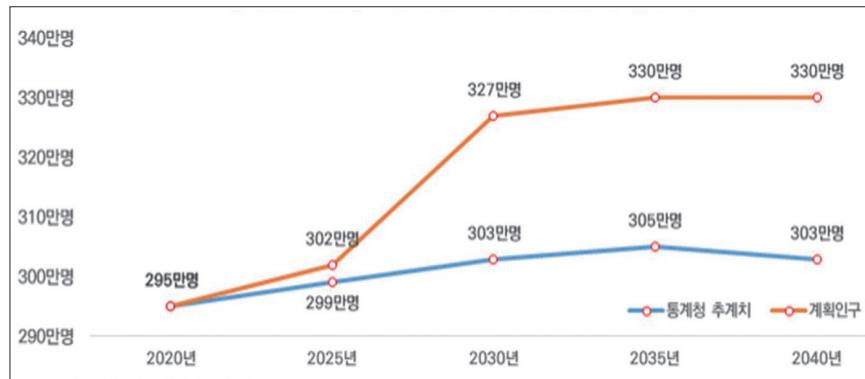
2000년대 이후 인천시 인구이동 특성을 보면 지역별 편차가 크게 발생하고 있음을 확인할 수 있다. 인천경제자유구역 등의 대규모 개발사업이 진행 중인 중구, 서구, 연수구, 남동구에서는 인천시 내부는 물론 외부에서도 유입되는 순이동인구가 발생하였지만, 오래된 시가지가 많이 분포하는 동구, 미추홀구, 부평구, 계양구에서는 인천시 밖으로는 물론 인천 내부의 신개발지역으로도 순이동인구가 증가하면서 인구감

[표2] 인천시 군·구의 시·도간 및 군·구간 순이동인구 비교(2001~2019)

(단위: 명)



자료 : 이왕기(2020). 인천시 인구이동 특성 분석과 이해. p67



[그림3] 계획인구 대비 통계청 추계치 비교

소 흐름이 강하게 나타나고 있다.

이러한 인구이동 추세는 앞으로도 유사하게 진행될 것으로 예측되어 신규 개발사업에 따른 인천 내부의 인구이동 현상을 어떻게 관리할 것인가는 인천의 중요한 쟁점이다. 인구이동이 지속될 경우, 원도심 쇠퇴 문제는 더 확산될 수 있으며, 원도심을 살리기 위해 추진하고 있는 각종 정책과 사업의 효과는 기대하기 어려울 것이다.

2) 개발사업 유발인구와 인구감소 대비

인천시는 광역시급 도시 중 유일하게 2000년대 이후에도 인구가 증가하는 도시다. 다른 국내 대도시 인구는 인접 지역으로 유출되면서 감소하는 반면, 인천시는 인천경제자유구역과 검단신도시와 같은 신도시 조성으로 인구 유입이 지속되면서 인구가 늘고 있었다. 그런데 외부로부터 유입되어 증가했던 사회적 인구가 2019년 이후 감소하는 현상을 보이면서 미세한 양이지만 2020년에는 처음으로 인구감소 현상이 나타났다. 2021년 다시 반등하는 모습이지만 인천시 인구도 결국은 감소하게 될 것이라는 전망에서 벗어날 수 없다. 인구감소가 확실해진 미래를 준비해야 하기에 인천도시기본계획에서도 계획인구지표 설정의 변화가 필요한 상황이다. 인천도시기본계획의 계획인구는 '2025년 인천 도시기본계획'에서 가장 많은 370만 명까지 증가하였고, 이후 계획에서는 조금씩 축소되는 흐름이 이어지고 있다. 2030년 계획에서 350만 명 그리고 2040년 계획에서 330만 명까지 축소가 이루어졌다.

그런데 계속해서 계획인구지표를 축소하고 있지만, 여전히 통계청 장래 추계치에 비해 높은 수준이다. 수립지침에 따라 통계청 추계치의 최대 110% 이내로 할 수 있다는 점을 반영하여 2040년 계획에서는

108.9%로 설정하였다.

인천시 계획인구지표가 통계청 추계치를 상회해야 하는 이유는 인천 경제자유구역, 검단신도시, 계양테크노밸리 등 신규주택을 공급하는 개발사업이 지속되고 있으며, 총량으로 볼 때 개발 규모가 크다는 점이다. 개발사업 전체를 합한 개발계획인구는 현재 인천시 전체인구 약 300만 명의 40%가 넘는 130만 명에 이른다. 사업유형별로 외부 유입률을 달리 적용하여 계산한 가능유발인구는 42.4만 명으로, 전체 계획인구의 33%에 해당한다. 인구증가세가 감소하는 시점에서도 계획인구지표를 높이 설정하지 않으면, 현재 진행 중인 신규 개발사업의 타당성은 물론 유입가능인구를 반영할 근거가 없다. 인구가 감소할 것이라는 전망이 명확한 시점에서 신규 개발사업을 통한 주택 공급의 필요성이나 주택 수요에 대한 합리적 근거를 제시하기 어려운 것이다. 한편 외곽지역의 신도시개발로 인한 기성시가지 인구의 유

[표3] 사회적 증가인구 산정

구분	면적 (천m ²)	개소 수 (개소)	계획인구 (천인)	외부유입률 (%)	가능유발인구 (천인)
합 계	153,051	71	1,295	-	424
경제자유구역	96,754	8	262	50	131
택지개발사업	11,106	1	187	40	75
도시개발사업	24,677	41	408	30	123
도시재생사업	1,217	2	52	20	10
토지구획정리사업	75	1	3	20	0.6
기 타	19,222	18	383	20~40	84

출 또한 공간정책에서 해결해야 할 어려운 숙제다. 인구변화 전망과 개발사업과의 관계는 향후 오랜 기간 인천시 공간정책에서 다루어야 할 중요한 이슈가 될 것이다.

4. 원도심 혁신을 위한 광역기반시설의 대개조 추진

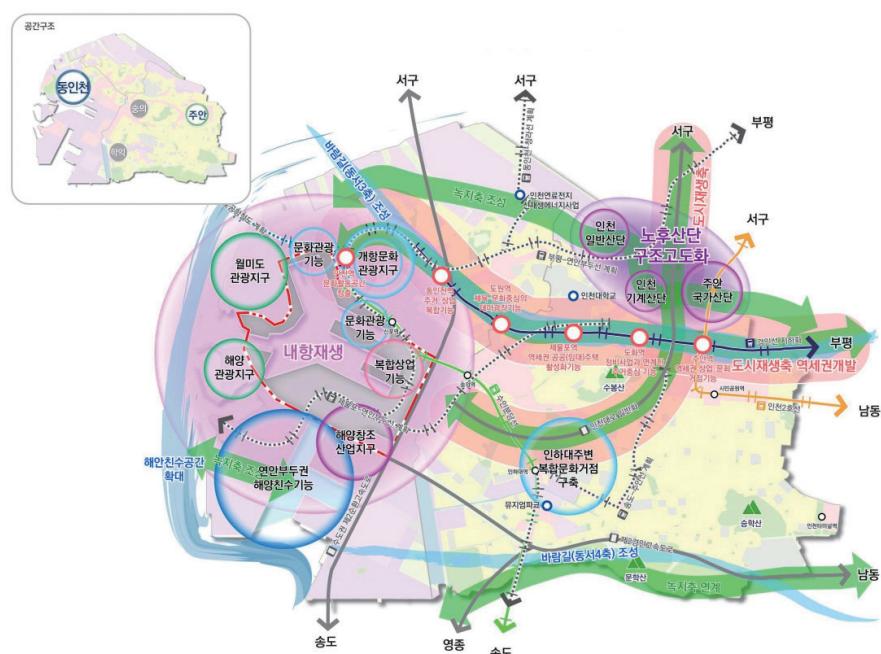
1) 1거점 2축 대상의 인천시 도시재생전략

인천시의 시작 그리고 성장과 변화에 가장 큰 영향을 미친 공간요소는 인천 내항과 경인고속도로 및 경인철도로 볼 수 있다. 인천항의 유출입 원자재를 기반으로 산업이 성장하였고, 산업성장으로 인한 일자리 증가는 빠른 인구증가로 이어졌다. 증가하는 인구를 수용하기 위하여 인천항과 서울을 연결하는 경인고속도로와 경인철도를 따라 도시화가 진행되었다. 그런데 과거 인천의 성장을 주도한 시설이었지만 지금은 이들 시설 주변이 인천에서 가장 노후된 지역이며, 도시기능의 쇠퇴가 심각한 상황이다. 수출입 화물을 운송하는 대형 화물트럭의 이동에 따른 소음과 분진은 도시 활동에 제약을 주고 있으며, 도시기능을 단절시키는 문제는 도시의 성장은 물론 재생조차도 기대할 수 없게 하고 있다.

이러한 문제의식에 기반하여 인천시는 인천 내항을 1거점으로 하고, 경인고속도로와 경인철도를 2축으로 하는 '1거점 2축'을 대상으로 2005년 「인천시 지역균형발전전략 기본구상」을 발표한다. 도시재생 차원의 정책을 공식화하면서 국내 처음으로 도시재생국이라는 전담 조직까지 설치하여 적극적으로 추진하였다. 이 과정에서 인천 내항의 재개발과 경인고속도로 및 경인철도의 지하화 필요성이 제기되었고, 오랜 기간 논의를 반복하는 과정에서 방향이 정립되어 「2040년 인천도시기본계획」에서도 핵심정책으로 반영하였다.

2) 인천 내항 재개발

인천 내항은 인천의 시작이었던 공간이자 핵심 시설이다. 하지만 갑문식 항만만이 갖는 구조적 한계 극복을 위한 방안으로, 남항과 북항을 개발하여 항만기능을 배분하고, 송도국제도시 남서측에 대규모 인천신항 건설이 진행되었다. 인천신항에는 수도권의 물류 연계 강화 및 환황해 첨단물류 관문항으로서의 기능이 부여되었다. 여전히 항만기능이 작동하고 있는 인천 내항이지만, 중장기적 관점에서 인천신항으로의 기능 이전이 불가피하다는 점에서 기능전환에 대비한 준비가 필요하다. 인접하고 있는 월미도, 개항장, 연안부두 지역과 연계하여 원도심 활성



[그림4] 인천시 중부생활권 구상도

화를 위한 거점지역으로 조성하는 전략을 구상하고 있다.

‘2040년 인천도시기본계획’에서도 「핵심전략 2. 원도심 활성화 및 거점개발」에서 원도심 활성화를 위한 거점개발지역으로 설정하고 있으며, 「핵심전략 8. 역사문화 공간 활용한 역사·문화벨트 조성」에서는 해양역사문화거점으로 조성하는 구상을 제시하고 있다. 인천 내항을 포함하고 있는 중부생활권 구상도를 보면 내항 재생을 월미도 관광구, 개항문화관광지구, 해양친수공간, 인접 공업지역에 창조산업과 중심상업 등 주변 지역과의 기능적 연계 방안을 제시하고 있다. 인천 내항 재개발은 한세대 이상의 시간과 노력이 필요할 것이며, 인천시 원도심의 혁신적 변화를 주도할 수 있는 가장 중요한 공간정책 중 하나다.

3) 경인고속도로와 경인철도 지하화

경인고속도로와 경인철도는 인천의 중심부를 동서로 가로지르는 대규모 기반시설이다. 두 시설 모두 지상 구조물로 설치되어 도시의 성장과 관리를 가로막고 있다. 다양한 방식의 환경개선 정책을 추진했지만, 효과를 거둘 수 없었다. 현재 상태에서는 어떤 노력으로도 주변 지역의 환경개선과 도시기능 활성화 성과를 달성할 수 없다는 점에서 지하화의 필요성이 제기되었고, 오랜 기간 논의 끝에 인천시 핵심정책으로

로 자리잡았다.

‘2040년 인천도시기본계획’에서 제시한 「핵심전략 2. 원도심 활성화 및 거점개발」에는 경인고속도로 및 경인철도 지하화 노선도와 상부공간 조성 예시가 담겨 있다. 그리고 두 축의 지하화와 연계하여 역세권의 입체·복합화를 통한 거점기능 개발과 확산방안도 고려하고 있다. 2022년에 실시한 대선 및 지방선거 과정에서 이와 관련된 정책이 인천시 핵심공약으로 채택되었기 때문에 공약 이행과정에서 실현방안을 찾을 것이다. 물론 대규모 중장기 프로젝트라는 점에서 많은 시간과 비용이 필요하며 해결하기 어려운 쟁점이 많지만, 인천시 도시구조 개편과 원도심 쇠퇴문제를 극복하기 위한 매우 중요한 공간정책으로 다루어지고 있다.

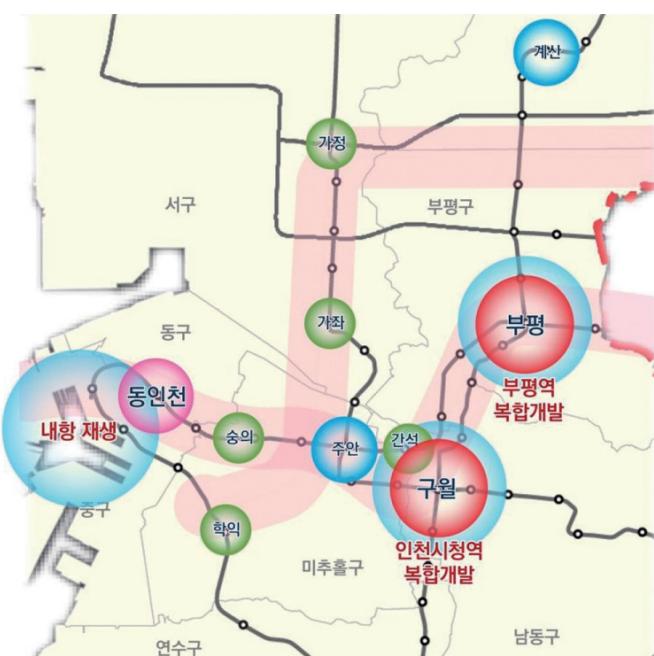
5. 해양친수도시 조성

인천은 서해를 접하고 있는 해양도시다. 168개의 유·무인도와 광활한 해양환경을 보유하고 있다. 그런데 해양도시 인천시에서는 바다와 함께 활동할 수 있는 공간이 부족하고 바다로 갈 수 있는 통로가 별로 없다. 내륙지역 해안 대부분은 매립을 통하여 새롭게 조성한 공간들이다. 항만과 배후부지, 산업용 토지, 수도권매립지 등 도시화 과정에서 요구되는 다양한 기능의 토지를 공급하면서 원래의 자연적인 해안선은 사라졌다. 또한, 남북접경지역이라는 특수성으로 인해 해안선 대부분은 여전히 철책으로 가로막혀 있다. 이처럼 인천시는 바다를 접하는 해양도시임에도 불구하고 바다를 보고 느낄 수 있는 친수공간이 절대적으로 부족한 상황이다. 이러한 문제의식에서 출발한 공간정책이 해양친수공간 조성이다. 인천만의 자산인 해양환경을 적극적으로 활용하여 도시 가치 극대화와 가치 재창조를 추구하고 있다.

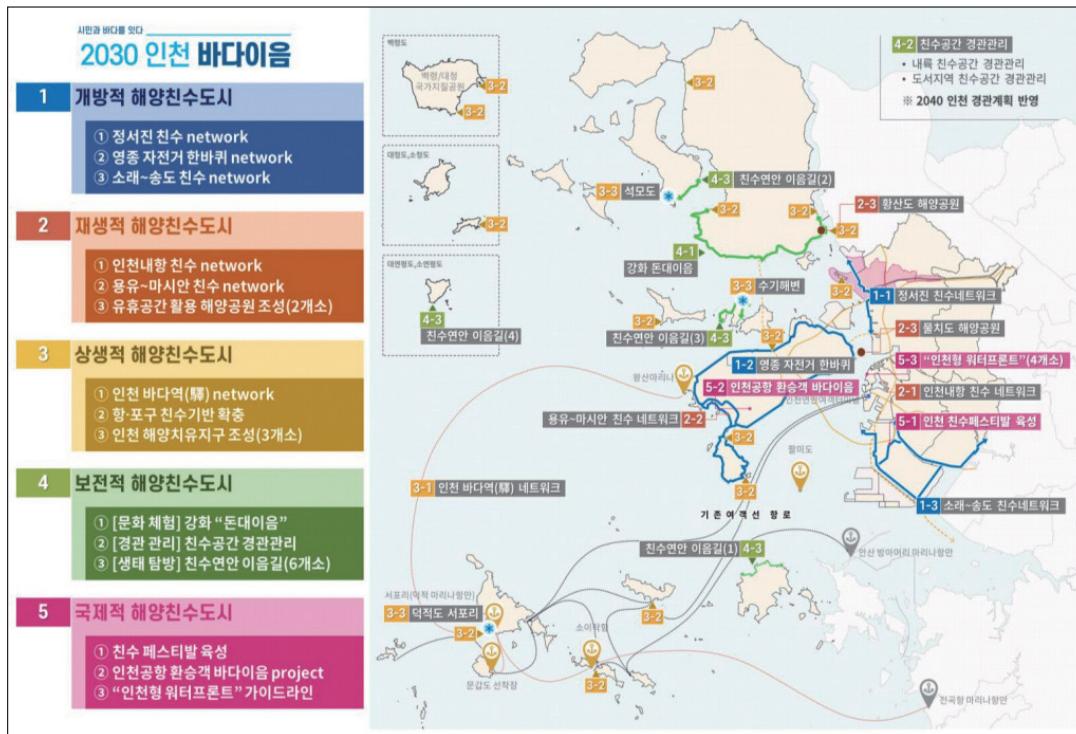
‘2040년 인천도시기본계획’에서는 「핵심전략 5. 해양친수공간 확대 및 접근성 향상을 통한 해양도시 위상 강화」를 통해 해양친수도시 조성 전략을 제시하였다. 해양친수공간 조성계획은 개방·재생·상생·보전·국제 등 5대 목표와 목표별 추진전략으로 구성하였고, 해양자원의 적극적인 이용과 보전 그리고 연결에 중점을 두고 있다.

6. 수도권매립지 기능전환

수도권매립지는 인천시·서울시·경기도에서 배출되는 쓰레기를 처리하기 위하여 서울시와 환경부가 공동으로 투자해 인천시와 경기도 김포시 사이의 해안 매립을 통하여 조성하였다. 매립장 전체면적은



[그림5] 1거점 2축의 재생과 연계한 역세권 입체·복합화



[그림6] 해양친수공간 계획

약 16km²로, 세계 최대 규모로 알려져 있다. 총 4개 매립장으로 구성되어 있는데, 1매립장과 2매립장은 매립이 완료되었고 3매립장의 1단계가 매립 중이다. 1992년 운영을 시작하면서 당시 평균 쓰레기 배출량을 고려하여 2016년까지 사용하는 것으로 예정하고 운영하였으나, 분리수거와 종량제 등의 시행으로 쓰레기 매립량이 급격히 줄어들면서 매립지 사용기한에 대한 갈등이 발생하였다. 인천시·서울시·경기도·환경부는 2015년에 4자 협의체를 구성하여 논의한 결과, 제3매립장을 절반(3-1매립장)으로 나누어 추가 사용하는 것에 최종 합의하였다. 인천시는 3-1매립장 사용기한을 2025년으로 합의하였다는 점에서 사용 종료 시점 이후의 매립지 활용방안을 다각적으로 고민하고 있다. 물론 대체매립지 확보 등의 이유로 여전히 2025년 사용 종료에 대한 지자체 간 갈등이 남아있지만, 수도권매립지의 사용 종료는 정해진 사실이라는 점에서 중장기 활용구상의 의미는 크다.

‘2040년 인천도시기본계획’에서는 수도권매립지 활용을 위한 기본원칙과 단계별 전략을 제시하고 있다. 2025년 수도권매립지 종료에 대비하여 세계 최대의 수도권매립지를 ‘세계 최고의 친환경 랜드마크’로

조성하는 것이 기본원칙이다. 1단계에서는 쓰레기 매립지가 주는 부정적인 인식을 개선하고, 시민 누구나 이용할 수 있도록 시민 친화적 이용과 개방적 공간 활용을 추구한다. 토지이용계획에서 시민 친화적 이용을 위하여 수도권매립지 일부 지역에 해당하는 시가화예정용지(상업형) 3.866km²와 보전용지 1.53km²를 공원으로 변경하였다. 2단계는 지역경제 발전을 위한 친환경 고부가가치 산업을 유치하는 것이다. 그리고 마지막 3단계에서는 환경과 경제의 시너지효과 극대화를 통한 명소화를 제시하였다. 친환경 도시와 국가의 상징공간으로 성장시키겠다는 구상이다.

수도권매립지는 서해와 함께 친수기능으로 전환한 경인아라뱃길과 접해 있고, 공항고속도로와 철도는 물론 수도권제2순환고속도로와도 연결된 지역이며, 인천국제공항과는 매우 가까운 거리에 있다. 매립지 중 세계 최대 규모라는 점과 입지특성을 감안하면, 수도권매립지는 활용가치와 잠재력 측면에서 매우 뛰어난 지역이다. 인천시가 가야 할 미래를 준비하는 과정에서 좀 더 정교한 검토와 논의를 거쳐 최적의 활용방안을 찾아야 할 것이다.

7. 나가며

인천시가 수립한 도시기본계획의 미래상에는 항상 ‘국제’, ‘동북아’, ‘글로벌’, ‘세계’와 같은 표현이 등장한다. ‘2040년 인천도시기본계획’의 도시미래상도 「행복하게 세계로 나이가는 환경도시 인천」이다. 국내 대도시에서 벗어나 세계와 연결된 도시를 지향하고 있다. 시민계획단이 참여하여 제시한 미래상에서도 같은 표현을 하고 있어, 일반 시민이 바라보는 인천의 미래도 국제화에 무게를 두고 있다. 아마도 인천의 성장이 제물포항의 개항을 통하여 시작되었고, 세계를 연결할 수 있는 국제적인 수준의 공항과 항만을 보유하고 있다는 점에서, 인천의 미래는 ‘세계’를 지향해야 한다는 비전이 지속되고 있다. 인천의 세계화라는 비전을 실현하기 위해서는 인천국제공항과 인천항의 시설 확장 및 고도화, 그리고 인천 도시공간과의 기능적 연계를 끊임없이 고민해야 한다. 그리고 인천시는 300만 명이 넘는 인구가 거주하는 대도시로서, 사회·경제 활동이 집적된 도시지역과 강화군과 옹진군 같은 농·어촌 지역이 공존하는 도시다. 송도국제도시에는 국내 최고의 바이오산업

등 첨단산업이 집적하고 있으며, 기성시가지에서는 인천기계산업단지와 같은 전통적인 제조업 기능이 여전히 강하게 움직이고 있다. 세계적인 국제도시를 지향하는 인천경제자유구역을 비롯해 검단신도시, 계양테크노밸리 등 대규모 신도시 건설이 한창이지만, 경제활동 감소와 인구유출로 인하여 쇠퇴 현상이 발생하는 오래된 시가지가 넓게 남아 있다. 이처럼 인천은 매우 다양한 공간형태로 구성되어 있으며, 불균형 문제의 심화가 우려되는 지역이다.

세계도시로의 미래 비전을 실현하기 위한 노력, 공간의 다양성을 활용하여 인천의 가치를 높이고 균형적인 성장을 끌어내는 것이, 인천이 지향해야 할 방향이다. ☺

[참고문헌]

- 이왕기. 2020. 인천시 인구이동 특성 분석과 이해. 인천연구원.
- 인천광역시. 2022. 2040년 인천도시기본계획.

FOCUS

민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략

제주특별자치도의 도시 및 교통계획 정책 이슈와 방향

손상호 | 제주연구원 연구위원

13일간의 뜨거웠던 선거운동 기간이 끝나고 2022년 6월 1일 민선 8기를 이끌어갈 제주도지사가 결정되었다. 이어 제39대 도지사직 인수위원회 ‘다함께 미래로 준비위원회’가 구성되었으며, 2022년 7월 1일 민선 8기 출범 전까지 제주특별자치도의 도시 및 교통계획 관련 이슈가 논의되고 차기 제주도정의 도시 및 교통계획 정책 방향과 추진 방안이 수립될 예정이다. 인수위원회 활동이 시작된 시점에서 본 글에서는 지난 선거운동 기간 중 활발하게 논의되었던 도시 및 교통 계획 관련 공약을 살펴보고, 그 밖에 차기 도정에서 심도 있게 논의되고 추진되어야 하는 도시 및 교통계획 이슈를 도출한 후 정책 방향을 제시하고자 한다.

1. 제주특별자치도지사 당선자 핵심공약: 스마트 그린 15분 도시

‘스마트 그린 15분 제주 시행’이 제주특별자치도지사 당선자의 핵심 공약으로 제시되었다. 보행·자전거·대중교통 접근성 개선을 통해

15분 생활이 가능한 20여개 중·소규모 생활권을 구축하여 지역균형발전을 도모하겠다는 내용이다. 이와 함께 가로수, 녹지를 정비하여 보행·자전거·대중교통 이용 환경을 향상시키겠다는 내용이 제시되었다. 도심 생명 숲 조성을 통한 녹색도시 구현, 신교통수단 그린 수소트램 도입이 함께 제시되었다¹⁾.

당선자의 정책 브리핑 자료와 당선자가 선거 전후로 참여한 토론회에서 언급한 내용에 따르면 제주특별자치도지사 당선자는 15분 도시를 인간이 중심이 되고 자연과 사람이 함께 하는 시공간으로 정의하였다. 제주의 도시계획 패러다임을 15분 도시로 전환하고, 15분 생활권 내에서 주거·직장·여가·보육 등을 해결할 수 있도록 하겠다는 의지를 밝혔다. 이를 통해 도시 팽창에 따른 생활환경 문제, 제주 외곽 거주자의 병원 문제, 교통 문제 등이 해소되고, 사회적 비용이 감소될 수 있을 뿐만 아니라 제주의 성장이 더욱 빨라질 수 있다고 주장하였다. 도내 읍면동 혹은 지역에 따라 문화·복지·교육·의료 등 기초생활서비스의 접근성, 각종 사고와 범죄율에 차이가 존재하고 있는 현 상황을 해소하고 지역균형발전을

1) 오영훈 도지사후보 책자형 선고 공보 참고

유도하겠다고 하였다²⁾³⁾.

15분 도시 조성 방안으로 국가가 지원하는 생활밀착형 SOC 사업과 도시재생 사업을 접목하고, 대중교통 노선을 개편해 생활 권역에서 자유롭게 이동할 수 있도록 하겠다는 계획을 제시하였다. 각 생활권 역별로 빠져있는 생활인프라를 파악하고 보완하는 것이 차기 도정의 첫 번째 정책과제가 될 것으로 판단된다. 아울러 15분 도시를 '제주형 기초자치단체 도입' 추진과 연계하겠다고 언급하였다. 늘어난 인구와 생활권역을 고려해 5~6개 기초자치단체를 구성하고 그 방식과 형태는 2024년 주민투표로 최종 결정하겠다는 계획을 공유하였다⁴⁾. 제주지역에서 발생되는 여객 통행은 2,142,617통행/일로 추정되며, 그 중 78.6%인 1,683,986통행/일이 도민 통행으로 추정되고 있다.

도민 통행을 15분 단위로 살펴보면 전체 통행의 45.3%가 15분 이하로 나타났고, 54.7%가 16분 이상으로 나타났다. 15분 도시로의 구축이 진행될수록 15분이 넘는 통행의 비중이 감소될 수 있을 것으로 기대되고, 이로 인해 유발되는 사회적 비용 역시 감소될 수 있을 것으로 기대된다.

2. 신교통수단으로서 수소트램 도입

제주특별자치도지사 당선자는 신교통수단 도입의 필요성을 언급하였고, 재생에너지로 만든 수소연료전지를 활용하는 수소트램을 신교통수단으로 제안하였다. 수소트램 도입을 통해 제주지역 교통체계가

[표1] 제주지역 도민 통행시간 분포

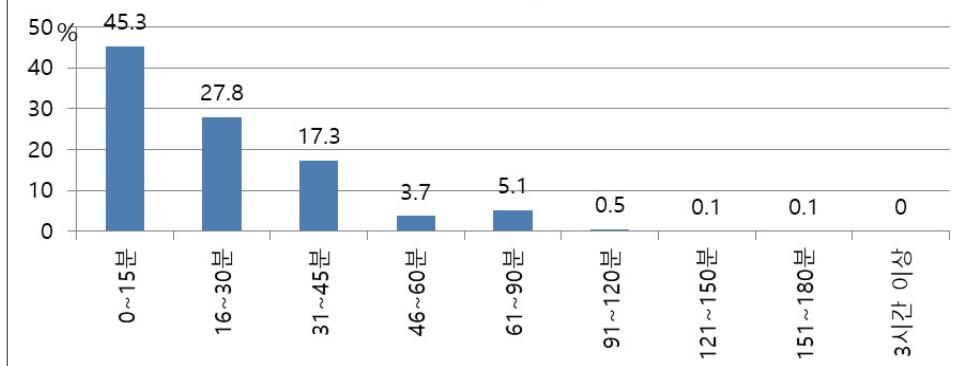
(단위: %)

구분	15분 이하	16분~30분	31분~45분	46분~60분	61분~90분	91분 이상	합계
도민 통행	45.3	27.8	17.3	3.7	5.1	0.8	100.0

주: 2016년 기준

자료: 2016년 국가교통조사 및 DB 구축사업: 전국 여객 기종점 통행량 조사, 한국교통연구원, 2016., 재구성

도민 통행시간 분포(trip distribution)



[그림1] 제주지역 도민 통행시간 분포

2) 15분 제주로 지역 균형 발전 이뤄낼 것, 현안 브리핑, 2022.5.15.

<https://blog.naver.com/younghun3706/222733450113>

3) 박영선 전 중소벤처기업부 장관과 오형훈 더불어민주당 제주특별자치도지사 후보 영상대담, 일간제주2022.5.15..

<http://www.ilganjeju.com/news/articleView.html?idxno=101299>

4) 언론4사 당선인 초청 공동대담, 2022.6.9..

<http://www.jesusori.net/news/articleView.html?idxno=404580>

획기적으로 변화할 수 있고, 지역경제가 활성화될 수 있으며, 원도심 도시재생 등의 효과가 있을 것으로 전망하고 있다⁵⁾. 아울러 온실가스 감축, 공기정화 효과를 통해 탄소중립을 달성하는데도 기여할 수 있을 것으로 기대하고 있다.⁶⁾

트램 도입은 제3차 제주국제자유도시 종합계획(2022~2031)의 핵심 사업(청정 제주트램(Jeju-Tram)을 활용한 도심 리노베이션)으로 제시된 바 있다. 도로위에 설치되어 건설 및 운용이 용이하며 건설비가 다른 신교통수단에 비해 저렴하고, 버스·자동차·자전거 등 타 교통수단과의 연계가 용이한 장점을 토대로 제주시 원도심과 신도심을 연결하는 단기 노선, 제주국제공항과 제주항의 핵심 도시 인프라를 연결하는 장기 노선이 구상되었다. 도민 교통복지를 도모하고, 온실 가스 배출이 없는 청정 수단 도입으로 탄소중립에 적극적으로 대응 하며, 제주시 균형 발전, 공공도시 계획을 실현하는 방향으로 추진할 것을 명시하고 있다.

제4차 제주특별자치도 대중교통계획(안)(2022~2026)에서도 대중교통 서비스 개선 니즈에 적극적으로 대응하고, 대중교통 정시성 개선을 통한 대중교통 서비스 제고를 위해 트램 도입을 추진 과제로서 제시하고 있다. 보다 쾌적하고 편리한 대중교통 이용 환경을 제공하고, 현재 운영 중인 대중교통 수단의 질적 향상을 유도하기 위해 트램이 필요하다는 내용이 제시되었다. 트램 도입을 통해 대중교통 이용이 크게 증가되고, 역세권 및 주변 지역 개발을 유도하고 촉진할 수 있을 것으로 전망하고 있다. 향후 트램 도입에 대한 본격적인 논의가 있을 것으로 판단되며, 차기 도정의 핵심 정책과제로 다루어질 것으로 기대된다.

트램 도입을 위한 기본 계획 수립 시 제주 도심구간 뿐 아니라 서귀포시 도심, 신화역사공원, 영어교육도시 등까지 확대하여 제주 전역에 대한 검토가 이루어질 필요가 있다. 이와 함께 연간 운영비용 조달

에 대한 검토 역시 필요한데, 운영비 조달을 위해 역세권 및 주변 지역 개발에 따른 이익을 활용할 수 있는 방안이 요구되며, 이를 제도화 할 필요가 있다.

3. 타 후보자의 도시 및 교통계획 관련 공약

이번 선거에서 제시된 타 후보자의 도시 및 교통계획 관련 공약을 살펴보면, 과거와 현재가 함께 하는 도시재생을 추진하고, 이를 위해 토지·고도 관리를 위한 특별건축구역 지정이 공약으로 제시되었다. 활력 있는 미래산업단지 조성, 스마트 물류체계에 기반한 제주신항 건설이 함께 제시되었다.⁷⁾ 후보자들은 시내 주요 도심지 교통문제 해결은 물론 미래의 교통수요를 대비하여 신교통수단 도입 필요성을 언급하였고, 도입 시 대중교통 수단으로서 뿐만 아니라 도시재생 및 지역개발과 다른 사업에 미칠 영향 등을 종합적으로 고려할 필요가 있음을 제안하였다.⁸⁾ 그 밖에도 제주교통공사 등 전문기관 설립과 같은 공약이 제시되었다. 인수위에서는 타 도지사 후보의 공약 역시 검토할 예정이며, 일부 내용이 차기 지방정부 정책과제로 포함될 것으로 전망된다.

4. 체류인구 100만에 대한 준비

인수위원회 첫 회의에서는 체류인구 100만명에 대한 준비가 필요하고, 각 분야별로 대책을 마련해달라는 당선인의 당부가 있었다⁹⁾. 도시 인프라 구축과 운영에 소요되는 지방비 부담을 우려하였고, 국고 절충에 전략적으로 대응하기 위함으로 풀이된다. 도시 및 교통계획 측면에서도 주민등록 인구뿐만 아니라 관광객을 포함한 체류인구 중심의 확장된 계획이 필요함을 의미하기도 한다. 최근 일(work)과 휴식

5) 신교통수단…오 '수소트램', 허 '도입 검토', 박 '부정적', 6·1 지방선거 제주언론4사 제주도지사 후보에게 묻는다. 제주일보, 2022.5.12.

<https://www.jejunews.com/news/articleView.html?idxno=2192603>

6) 오영훈 '15분 제주' 핵심 트램 도입 시동걸까, 한라일보, 2022.6.10.

<http://www.ihalla.com/read.php3?aid=1654840687727646121>

7) 허항진! 도지사후보 책자형 선고 공보 참고

8) 신교통수단…오 '수소트램', 허 '도입 검토', 박 '부정적', 6·1 지방선거 제주언론4사 제주도지사 후보에게 묻는다. 제주일보, 2022.5.12.

<https://www.jejunews.com/news/articleView.html?idxno=2192603>

9) 오영훈 첫 인수위 회의 '체류인구 100만 준비 필요', 한라일보, 2022.6.9.,

<http://www.ihalla.com/article.php?aid=1654751965727599073>

(vacation)이 결합된 워케이션(집이나 사무실이 아닌 다른 장소에서 업무와 휴가를 동시에 수행하는 새로운 근무제도)의 수요가 증가하고 있음에 따라 지난 2~3년간 다소 정체되었던 제주의 체류인구는 다시 증가할 것으로 전망된다.

5. 제주 제2공항

제주 제2공항은 차기 도정의 최대 이슈이다. 제주 제2공항 추진 여부와 시기에 따라 제주특별자치도의 도시 및 교통계획의 밀그림과 추진 방향이 전체적으로 변경될 수 있다. 새 정부의 지역균형발전 제주 정책 공약으로 제주 제2공항의 조속한 착공이 제시된 상황이다¹⁰⁾.

제주 공항인프라 확충에 대한 필요성은 1990년대 시작되어 2000년대부터 지속적으로 논의되었고, 제주지역 항공수요가 급증함에 따라 2015년 11월 국토교통부가 제주공항 인프라 확충 사전타당성 조사 최종보고회에서 성산에 제주 제2공항을 건설한다는 계획을 발표하였다. 2016년 제주 제2공항 예비타당성 조사가 수행되었으며, 2017년 제2공항 건설 동굴 등 현황조사 및 전략환경영향평가가 수행되었고, 2019년 6월 제2공항 기본계획이 수립되었다. 2019년 국토교통부는 전략환경영향평가서를 환경부에 제출하였고, 이후 수정·보완을 진행하였으나 2021년 7월 환경부는 제주 제2공항 전략환경영향평가를 최종적으로 반려하였다^{11) 12)}.

제주 제2공항 건설에 대한 찬성과 반대의 목소리는 여전히 팽팽한 상황이다. 2015년 11월 제주 제2공항 건설이 발표되면서 도·도의회·정치권·시민단체는 제주 제2공항 결정을 환영하였으나, 2016년 7월 제주 제2공항 성산읍 반대대책위원회가 공식적으로 출범하였다. 기본계획 수립이 진행되는 동안 기존 결과를 재검토하는 제2공항 입지선정 타당성 재조사가 수행되었으며, 14차례 걸친 검토위원회가 개최되었다. 2020년 제2공항 공개 연속토론회를 가졌지만 찬성과 반대에 대한 의견은 여전히 좁혀지지 않았다. 문제해결을 위

해 제주도와 제주도의회는 제주 제2공항 도민 여론조사에 합의하였고, 2021년 2월 제주 제2공항 도민 여론조사가 시행되었다. 여론조사는 2개 업체에 의뢰하였는데, 엠브레이퍼블릭이 제주도민 2,000명을 대상으로 수행한 조사에서는 찬성 43.8%, 반대 51.1%, 한국갤럽이 제주도민 2,019명을 대상으로 수행한 조사에서는 찬성 44.1%, 반대 47%로 나타났다. 다만, 제주 제2공항 대상 지역인 성산읍의 주민 500여명을 대상으로 기존 조사와 병행하여 실시한 조사의 경우 엠브레이퍼블릭이 수행한 조사에서는 65.6%가 찬성, 한국갤럽이 수행한 조사에서는 64.9%가 제주 제2공항 추진을 찬성하는 것으로 나타났다. 여론조사 결과를 토대로 제주특별자치도는 국토교통부의 요청에 따라 제주 제2공항 추진의 필요성을 다시 한 번 공식적으로 전달하였다¹³⁾.

제주특별자치도지사 당선자는 선거 과정에서 공항 인프라 확충에 공감하고, 특히 국토교통부가 수행한 용역 결과에 따라 공항 이용 수요가 연간 4,000만 명에 이를 경우 제주공항 인프라 확충이 필요하다는 의견에 동의하고 있다. 다만, 국토교통부가 현재 수행하고 있는 제2공항 건설사업 전략환경영향평가 보완 용역의 결과, 이에 대한 환경부의 입장을 보고 판단해야 한다는 입장을 유지하고 있으며, '제주공항 인프라 확충 필요', '악화된 도민 갈등 해결', '제주와 도민 이익 최우선', '도민 결정권 확보'라는 원칙 아래 해결 방안을 찾겠다는 의견을 제시하였다. 차기 도정에서는 제주지역의 장기 발전을 위한 결정이 조속히 내려지기를 기대한다.

6. 스마트 시티

이번 선거 기간 동안에 크게 부각되지는 못했지만 스마트 시티 구축을 위한 노력이 차기 도정에서도 지속될 필요가 있다. 제주특별자치도는 지난 몇 년간 스마트시티 구축을 위해 다양한 노력을 해왔다. 제주의 신재생에너지 문제, 교통체증 및 주차난문제 해결을 위해 스마트시티

10) 제20대 대통령직인수위원회 지역균형발전특별위원회의 제주특별자치도 정책과제 국민보고회, 2022.5.12

11) [제주 제2공항 주요 일정] 입지 선정부터 최종 반려까지, 제주의 소리, 2021.7.20.

<http://www.jejusori.net/news/articleView.html?idxno=331657>

12) 제주 제2공항 추진상황 자세히 알려드립니다, 제주특별자치도

<https://www.jeju.go.kr/join/evaluation/part5/07.htm>

13) 제주 제2공항 사업에 대한 제주도의 입장, 제주특별자치도, 2021.3.10



[그림2] 제주 스마트시티 챌린지사업 스마트 허브

자료 : <https://www.e-3da.com/smartHub>

챌린지 사업¹⁴⁾이 2020년부터 진행되고 있다. 여기서 구축하고자 하는 스마트 허브(기존 주유소가 전기차 충전 거점, 모빌리티 공유 거점으로 변화하고 기능이 확대되는 형태)는 생활권의 새로운 거점으로 기존 도시의 형태를 변화시킬 수 있을 것으로 판단된다. 이와 같이 데이터를 적극적으로 활용하여 제주지역의 미래를 구상하고 긍정적인 변화로 이끄는 도시 및 교통계획적 노력이 이어질 필요가 있다.

7. 맷음말

제주의 민선 8기 도정은 도시 및 교통계획 측면에서 중요한 시기이

다. 스마트 그린 15분 도시 구축, 신교통수단으로서 수소트램 도입 등과 같이 제주의 도시 및 교통체계를 크게 변화시킬 수 있는 다수의 공약이 제시되었기 때문이다. 제주 제2공항 추진이 지연됨에 따라 미루어졌던 여러 도시 및 교통 인프라 사업 역시 속도감 있게 추진되어야 한다. 20여 일간의 인수위원회가 운영되고 이런 내용을 중심으로 6월 말 차기 도정의 정책과제가 확정될 예정이다. 타 후보자의 도시 및 교통계획 관련 공약이 충실히 검토되고, 체류인구 100만에 대한 준비 역시 심도 있게 다루어지며, 제주형 스마트시티 구축이 체계적으로 검토됨으로써, 실효성 있는 도시 및 교통분야의 정책과제가 마련되기를 기원한다. ☺

14) <https://www.e-3da.com/>

FOCUS민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략

천안: 하늘 아래 가장 평안한 도시

김창수 | 충남정보문화산업진흥원 원장

천안 – 하늘 아래 가장 평안한 도시로 어떻게 나아갈 것인가?

천안은 현재 충청남도의 최대 도시이다. 충남의 동북부 내륙지역에 위치해 있으며 유구한 역사를 자랑할 뿐만 아니라 예로부터 교통의 요지로 잘 알려져 있다. 삼남의 길목으로서 천안 삼거리가 유명한 것도 이로부터 유래한다.

천안은 청동기시대 유물이 발굴되었으며, 삼한시대에는 마한의 지역이었다가 백제와 고구려, 통일신라 시대를 거치면서 계속 이름이 바뀌었다. 지금과 같은 천안이라는 지명의 사용은 고려시대부터인데, 태조 왕건이 동도솔과 서도솔을 합쳐 천안부를 설치한 것으로부터 비롯되었다. 천안이라는 지명은 천명을 반들어 천하를 평안하게 안정시키겠다는 의지의 표현이었다고 한다. 곧 천안은 **하늘 아래 가장 평안한 땅**을 말한다.

그렇다면 지금 천안은 말 그대로 평안한 도시인가? 몇 가지 이유로 흔쾌하게 동의하기 어려운 것이 사실이다. 무엇보다도 외곽도로에 비해 원도심 지역의 교통 상황이 너무나 불편하고 정체가 심하다. 마치 미로에 들어선 느낌을 지울 수가 없다. 다음으로 원도심과 신도심의 격차가 날로 심해지고 있는 모습이다. 천안역 동남부 지역에 노포와 철공소 등이 어지럽게 공존하고 있는 모습을 보노라면 무언가 이질감을 느낄 수밖에 없다.

또한 여러 대학이 있는 교육의 도시이지만 청년들의 활기를 느끼기

가 쉽지 않은데, 이는 다양한 방식의 일자리를 만들어야 한다는 것을 의미한다. 인공지능이나 사물인터넷, 빅데이터 등의 첨단 디지털 기술 기반의 스타트업뿐만 아니라 문화와 예술, 관광, 골목산업 등 다양한 분야의 창업을 지원함으로써 청년이 머무는 도시를 만들어야 하지 않을까 싶다.

위와 같은 문제들이 일정하게 해결된다면 천안은 명실상부하게 하늘 아래 평안한 도시로 성장할 수 있을 것이라고 생각한다.

긴급한 천안 교통문제, 어떻게 해결할 것인가?

천안은 예로부터 교통의 요지로 기능해 왔는데, 오히려 이 때문에 도시의 교통문제가 복잡하게 얹히게 되었다. 국가 정책의 차원에서 철도와 고속도로 건설이 추진되었는데, 이것이 시내 중심부를 관통하면서 동시에 균형발달의 장애물로 기능하고 있을 뿐만 아니라 도시의 확장에도 일정한 영향을 미치고 있다.

천안역을 지나는 경부선과 장항선이 시내의 중심을 지나면서 동부와 서부의 연결에 심각한 장애로 작용하고 있으며, 경부고속도로 또한 건설 초기에는 동쪽 외곽을 지나던 것이 도시의 확장에 따라 지금은 일부 구간이 시내를 관통하고 있기 때문이다.

천안역 부근을 비롯한 원도심의 교통망은 복잡하기 이를 데 없어 대부



[그림1] 천안 원도심 전경(힐스테이트 전망대)

분 혼잡한 상황이다. 택시기사로부터 들은 이야기에 의하면 일봉산사 거리나 성정사거리의 교통신호체계가 특이해서 혼잡할뿐더러 사고도 빈번하다고 한다. 결론적으로 도심을 관통하는 도로는 대부분 답답한 흐름을 감수해야 한다. 또한 남부권의 도시개발로 꾸준히 인구와 물류가 증가하면서 남부대로의 정체가 심해지고 있는 것도 문제이다.

교통 문제 해결에서 가장 중요한 것은 교통 혼잡의 해소이다. 이는 물류와 사람의 이동을 제약하여 사회·경제활동을 저해할 뿐만 아니라 지역과 국가 발전에도 심각한 장애를 초래하기 때문에 대부분의 산업 국가 혹은 도시는 이 문제의 해결에 집중하고 있다(여홍구 외, 2005). 민선 8기를 담당할 박상돈 천안시장 당선자는 '교통특별시 천안'을 공약으로 내세워서써 교통문제 해결에 적극 나서겠다는 의지를 보여 주고 있다¹⁾. 당선자는 남부대로의 정체를 해결하기 위해 8,800억원 규모의 사업비가 소요될 것으로 보이는 '남부권 광역·내부 도로망 건설'을 공약으로 내걸었는데, 그 방법으로는 총 연장 27.4km에 달하는 7개 도로의 구축으로 구체화된다. 이를 통해 "청룡동, 신방동 등 남부권 대규모 개발에 따른 남부대로 교통량을 분산하는 한편 도심과 남부권의 교통체계 개선은 물론 원활한 교통 흐름을 통해 지역 균형발전에 획

기적으로 기여할 것"이라고 밝히고 있다. 또한 이 사업의 재원 조달과 관련하여 [산업단지 지원에 관한 운영 지침]과 [광역도시개발에 따른 원인자 부담원칙] 등에 따라 전액 국비로 진행될 것임을 밝히고 있다. 이 외에도 시내버스 노선체계 개편, 광역급행철도GTX-C노선 천안역 연장 운행 추진, 천안형 외곽 순환도로 구축, 부성역 신설 조속 추진, 수도권 전철 독립기념관 연장 및 청수역 신설 등을 통해 보다 더 원활하고 대중교통의 편의성을 높이는 교통체계로의 개편을 예고하고 있다. 이와 함께 대중교통의 획기적 개선을 위해 시내버스 노선 개편을 포함하여 간·지선체계 도입, 수요응답형버스(DRT) 도입 검토 등을 약속하고 있다.

위의 공약대로 많은 사업들이 차질 없이 시행된다면 천안은 그야말로 더욱 평안한 도시로 다가갈 수 있을 것이다. 특히 지속 가능한 교통에 대한 고민이 엿보이는 점 또한 고무적이다. "미래세대의 필요와 욕구를 충족시키면서 지구 환경의 역량을 저해하지 않는 범위 내에서 현세대의 필요와 욕구를 충족시킬 수 있는 교통"으로 정의되는 지속 가능한 교통은 '교통수요관리'와 '첨단교통체계'의 도입, 그리고 친환경연료 사용에 대한 우대정책 시행 등에 의해 가능해진다(여홍구 외, 2005). 교통수

1) 2022. 5. 10(화). 박상돈 캠프 보도자료.

요관리는 통행수요의 감소를 통해 교통 혼잡 및 환경오염 등에 대비하려는 것인데, 대중교통 이용 장려와 다인승 차량 우선통행 그리고 출근 시차제 등을 통해 실현 가능하다. 첨단교통체계는 정보통신기술을 접목시켜 이동성을 제고하고 교통시설의 효율화를 추구하는 것인데, 이는 에너지 효율을 제고할 수 있으며 나아가 친환경 연료 사용을 통한 대기오염물질의 감소를 기대할 수 있다.

도시브랜드 제고 및 격차 완화 전략 – 도시재생과 문화도시

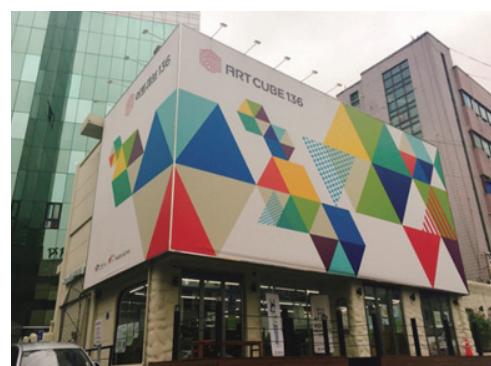
여타 도시와 마찬가지로 천안시에서도 신도심과 원도심의 격차가 사회문제로 대두되고 있다. 이에 대한 대응은 다양한 방식으로 이루어지고 있는데, 일례로 2019년 문화관광부에서 주관한 문화도시 공모사업에 1차로 선정되어 여러 가지 사업을 진행하고 있다. 문화도시란 [지역문화진흥법] 제15조에 근거하여 “문화예술·문화산업·관광·전통·역사·영상 등 지역별 특색 있는 문화자원을 효과적으로 활용하여 문화 창조력을 강화할 수 있도록 지정된 도시”를 말한다.²⁾ 천안의 문화도시 사업은 ‘시민의 문화자주권이 실현되는 문화독립도시 천안’을 비전으로 설정한 후 ‘일상 속 취향이 문화적 가치를 지닌 콘텐츠로 생산되고, 문화산업 특성화를 통해 소득이 창출되는 문화 생태계 조성’을 전략으로 추진하고 있다.

이와 관련하여 민선 8기에서는 [도시재생 2.0을 통한 ‘동·서 모두를 다시 시민의 품으로’]라는 공약을 통해 원도심 활성화 계획을 밝히고 있다. 천안역사 증·개축을 통한 교통 편의 제공 및 원도심 도시재생 활성화에 기여하는 한편으로 천안역전지구를 비롯한 6개의 도시재생·개발사업을 신속하게 진행하는 방안이 제시되고 있다.

도시재개발이나 신도시의 건설 등을 통해 산업도시를 향해 나아가는 방식은 이제 과거의 것이며, 이제는 도시재생이나 골목산업 정책을 기반으로 창조도시를 지향해야 한다(모종린, 2017). 신도심의 개발은 시장의 힘에 맡겨 놓아도 되지만 도시재생 사업은 오랜 기억이나 추억, 역사, 감성 등을 지닌 장소를 하나의 사회적 자본으로 이해하여 이를 적극적으로 활용할 수 있어야 하는 것이다.

천안의 원도심에서 시도해 볼만한 프로젝트는 ‘차 없는 거리’라고 생각한다. 2013년 9월 수원시 행궁동 일대에서 행해졌던 실험은 동네 주민들에게 신선한 충격을 안겨줬는데(박경화, 2015), 천안시 원도심의 교통 혼잡 구역에서도 이를 벤치마킹하여 여러 가지 형태의 시범 운영이 가능할 것이다.

도시재생은 오랜 역사를 갖고 있지만 그 효과에 대해서는 여러 의견이 분분한 상황이다(이태희, 2022). 물론 지금까지의 성과가 미미하다고 해서 도시재생을 멈추거나 폐기하자는 것이 아니라 좀 더 효율적인 방식으로의 전환이 필요한 시점이라는 데에 의견이 모아지고 있다.



[그림2] 아트큐브136: 천안역 원도심 문화공유공간의 시작점

2) 문화관광부는 문화도시로 지정된 도시에 대해 [지역문화진흥법] 제17조에 따라 문화도시 조성사업, 지역문화 전문인력 양성 및 지원, 협력체제 구축, 홍보 등에 필요한 경비 등을 일부 지원하고 있는데, 그 규모는 5년간 약 200억원에 이르는 것으로 알려져 있다.

도시재생은 단기간에 이루어지는 토목사업이나 도시개발 사업이 아니라 주민들과의 상호 협력 속에서 설득과 동의를 통해 재생을 꾀해야 하는 만큼 긴 호흡으로 진행하면서도 민간의 투자와 협력을 이끌어낼 수 있는 매력적인 것이어야 한다. 단지 공적 자금의 투여를 통한 부분적인 개보수에 그친다면 차라리 재개발, 재건축 효과에도 미치지 못할 것임은 분명하다. 따라서 천편일률적인 여타 도시의 사업을 모방할 것이 아니라 천안만의 특성을 살린 차별성 있는 도시재생이 필요한 시점이다.

또한 도시재생에서 중요한 것은 도시의 정체성을 지켜내는 한편으로 새롭게 만들어낼 수 있어야 한다는 것이다. 천안이라는 도시의 이미지를 어떠한 방식으로 지켜내고, 새롭게 만들어가야 할 것인지 고민이 필요하다는 것이다. 그리고 이 과정에서 청년 창업자를 키워내야 하며, 나아가 골목길 개선사업 등에서 민간 자본의 참여와 투자를 이끌어내는 것도 중요하다.

미래 먹거리를 위한 첨단산업 유치 및 청년 일자리 창출

천안은 여러 대학이 포진하고 있는 교육의 도시이기도 하다. 다만 관내 대학생들의 졸업 후에 지역에 남아서 일을 하는 것이 아니라 대부분 서울 등 수도권으로 일자리를 찾아서 떠나는 것이 문제로 지적되곤 한다. 관내의 대학생들이 졸업 후에 지역에서 일자리를 구하거나 다양한 방식의 창업 등을 통해 정착할 수 있는 선순환 생태계의 조성이 필요한 이유이다.

이러한 문제를 해결하기 위해 다양한 노력이 전개되고 있다. 우선 민선 8기를 앞두고 제1의 공약으로 [4차산업 관련 첨단국가산단 · 배후 뉴타운 조성을 통한 일자리 폭탄]을 내세우고 있는 것도 이러한 사정과 무관하지 않다. 제조업 중심의 산업체계를 4차산업 관련 첨단산업으로 성장 동력을 교체하여 양질의 일자리를 창출한다는 계획인데, 함평으로 이전 예정인 성환의 종죽장부지를 활용하여 정부가 주도하는 신산업 육성 방향인 반도체와 디스플레이, 이차전지산업 중심의 [첨단 국가 산업단지] 조성을 정부에 건의한다는 방침이다. 하지만 이러한 이전 및 사업 착수 시기가 다소 먼 미래라고 할 수 있는 2027~2028년으로 예측되고 있는 만큼 보다 현실적인 대책의 수립이 필요하다.

이와 관련하여 주목할 사업 중의 하나가 바로 [천안그린스타트업타운 조성 및 천안아산 KTX역세권 R&D집적지구 조성 사업]이다. [천안그린스타트업타운]에 있는 도시재생어울림센터는 스타트업 입주공간과

지원기관인 엑셀러레이터(AC) 및 벤처캐피탈(VC) 사무실, 공유오피스와 회의실, 비즈니스지원센터 등으로 구성되는데 스타트업의 창업 및 보육 등을 적극 지원해나간다는 계획을 밝히고 있다. 모쪼록 여러 가지 지원을 통해 유니콘 기업을 배출하는 등의 성공사례를 만들어낸다면 향후 한층 많은 관심을 불러 일으킬 수 있을 것으로 기대된다.

[천안아산 KTX역세권 R&D집적지구 조성 사업]의 경우 수도권에서의 접근성이나 교통의 편리함 등을 고려할 때 인적, 물적 자본 유치의 용이함 등 여러 가지 잠재적인 성공요소를 많이 가지고 있는 사업이라고 할 수 있다. 더욱이 민선 8기 김태흠 충남도지사 당선자가 '천안아산을 디지털수도'로 만들겠다는 공약을 제시한 상황이기에 한 걸음 더 나아가기가 쉬울 수도 있을 것이다.

아산과의 상생협력을 통한 특례시로의 발돋움을 기대하며

열차를 타고 천안아산역에 들어서노라면 눈에 띄는 간판이 하나 있다. 바로 천안아산상생협력센터인데, 지난 2018년 개관하였다. 시민들에게 상생협력을 위한 교류의 장을 제공하기도 하고, 삶의 질 향상을 위한 도서관도 운영하고 있으며, 교통 정보 및 범죄예방을 위한 도시통합 운영센터 등이 자리하고 있는 곳이다. 아마도 천안아산역 개통을 둘러싼 두 도시 간의 갈등을 조정하기 위한 방안의 하나로 추진된 것이 아닐까 추측해본다.

천안과 아산은 충남의 북서부에 위치하는 주요 도시이다. 두 도시는 경계를 마주하고 있으면서 거의 하나의 생활권을 유지하고 있다고 해도 과언이 아니다. 따라서 교통과 관광, 그리고 미래 먹거리를 위한 특화 방안 등에서 천안시가 각별하게 주의해야 할 점은 바로 아산시와의 상생협력과 차별화 방안이라고 생각된다.

바야흐로 균형발전과 자치분권이 시대정신의 하나로 강조되고 있는 시점이다. 지방자체단체간의 경쟁이 가속화되고 있지만 다른 한편으로는 중복투자를 피하면서 각각의 특성들을 살릴 때 다양성을 담보할 수 있을 것이다. 충남의 제일 도시로서 여타 도시들을 이끌고 지원하는 모습을 보여주기를 기대한다. ☺

[참고문헌]

- 박경화(2015)『지구인의 도시 사용법』, 휴.
- 모종린(2017),『골목길 자본론』, 다산북스.
- 여홍구 외(2005),『도시와 인간』, 나남출판.
- 이태희(2022),「도시재생, 근본적인 Reset이 필요하다」

FOCUS

민선 8기 지방시대의
새로운 도시비전과 전략

민선 8기 전주시 도시계획 이슈 및 과제

장우연 | 장우연 (前)전주시 정책연구소 연구원

1. 들어가며

지난 지방선거에서 전국적으로 많은 후보자들이 지역의 미래, 발전, 성장 등 긍정의 가치를 담은 키워드를 내걸고, 대기업유치, 도시개발, 랜드마크조성 등과 같은 외발적 발전과 개발 지향의 공약들을 제시했다. 전북 지역의 경우도 크게 다르지 않았다. 한 후보자는 새만금에 디즈니랜드와 같은 복합테마파크와 리조트를 유치하겠다고 하였으며, 다른 후보자는 한옥마을에 대규모 쇼핑몰 및 케이블카를 건설하고, 다른 민간 부지에는 200층 초고층 랜드마크를 개발하겠다고 하였다.

저출산·고령화로 인한 인구감소와 세대구성의 변화, 과거 고도성장시기 도시개발보다는 도시재생과 관리가 보다 중요해진 작금의 저성장시대에, 비수도권 지방도시로서 전주시가 갖고 있는 도시문제와 이슈는 무엇인가? 그리고 이러한 문제에 대응하고 해결해나가기 위한 전략과 과제는 어떤 것이 있을까? 선거 전후 장밋빛 개발 공

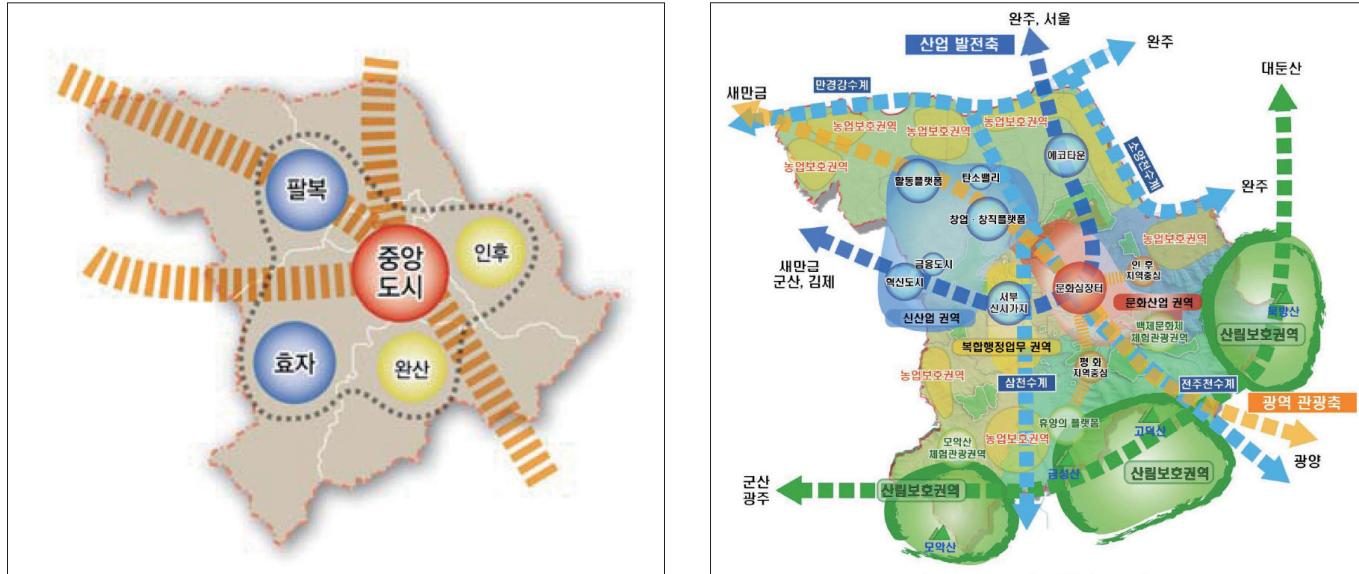
약들이 난무하는 상황에서 장기적으로 전주시의 도시 정체성과 공공성을 확보하고, 시민들의 삶의 질을 향상시키기 위해서 도시계획은 어떠한 역할을 해야 하는지에 대해 생각과 고민을 나누고자 하는 목적으로 전주시 도시계획 이슈 및 과제에 대해 정리하였다.

2. 전주시 인구 및 도시계획 현황

전주시는 전라북도 도청소재지이자 전북 최대도시이다. 2022년 5월 기준 전주시의 총인구는 663,930명으로 전라북도 인구 전체의 약 36.8%를 차지하고 있다.¹⁾ 전북의 중추도시로서 전주시의 인구는 산업화 이후 지속적으로 증가해왔으나 최근 저출산·고령화 및 청년인구 유출 등에 의해 인구 증가 속도가 정체되고 있으며, 2020년에는 사망자 수가 출생자 수보다 많은 인구 자연감소 현상이 발생하였다.²⁾

1) 2022년 5월 기준 전주시의 주민등록인구는 654,749명으로 전라북도 인구 1,779,230명의 약 36.8%를 차지하고 있으며, 전국 도시별 인구순위로 볼 때 18번째로 많고, 천안시(657,241명), 안산시(649,776명)와 비슷한 규모를 갖고 있다.

2) 전주시의 인구는 지속적으로 증가하고 있으나 증가율은 2005~2010년 3.2%, 2010~2015년 1.7%, 2015~2019년 0.3%로 둔화되고 있다. 또한, 전주시 인구동태는 2009년 출생 5,422명 사망 2,755명에서 2020년 출생 3,207명, 사망 3,403명으로 출생자수보다 사망자수가 많아졌다.



[그림1] 전주시 도시공간구조 구상도

출처: 2035년 전주시 도시기본계획

2035년 전주시 도시기본계획에는 전주시의 미래상을 ‘천년 문화의 중심 가장 한국적인 도시 전주, 세계로’로 설정하고, 주진전략에 저출산·고령화에 따른 인구구조 및 가족형태 변화에 따른 압축도시 및 축소도시 패러다임을 고려하여 개발지향에서 도시성장관리로의 변화에 능동적으로 대응하고, 원도심 정비를 통한 도시균형발전을 도모하겠다고 제시되어 있다. 또한, 도시공간구조를 1도심-2부도심-2지역중심으로 설정하고, 도심인 원도심에는 부족한 문화복지시설을 확충하며, 주거환경 개선 및 정비, 도시재생사업 등을 통한 도심공동화의 최소화 및 원도심 활성화를 유도하는 방향으로 기술되어 있다.

3. 전주시 주요 도시계획 이슈 및 과제

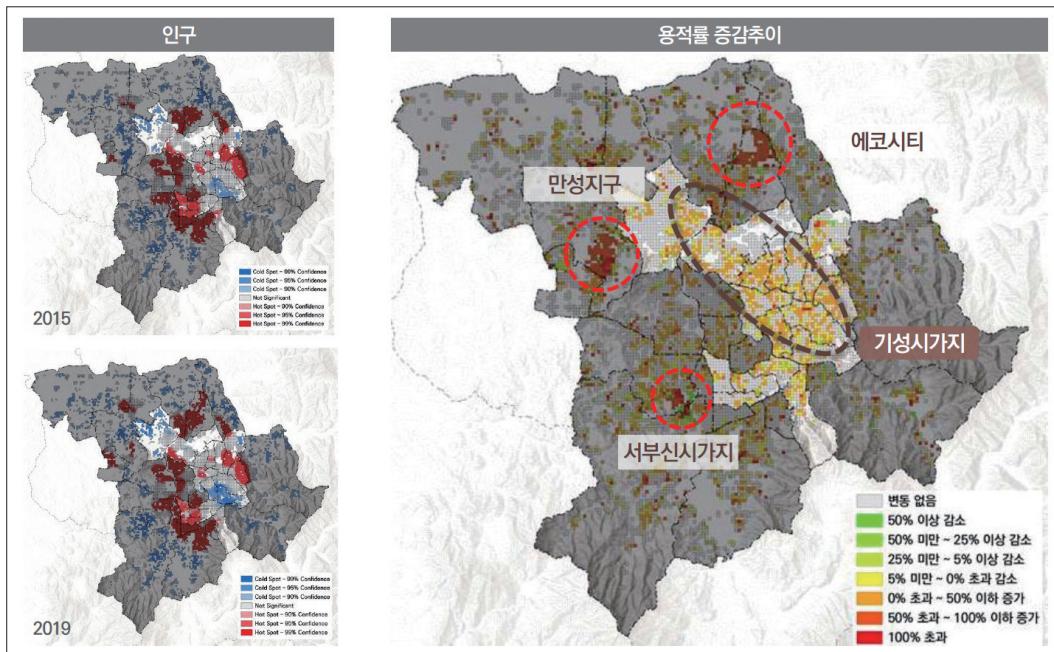
1) 도시 내 불균형 성장과 지역 간 격차 심화

전주시 도시공간구조상 서부-북부축을 중심으로 신도시가 개발됨으

로써, 구도심은 계속 쇠퇴하여 도시 내 불균형 성장이 가속화되고 있다. 2000년 이후 전주시 관내 도시개발사업이 북부생활권(에코시티, 만성지구), 서부생활권(서부신시가지, 효천지구)에 집중되었으며, 신시가지 조성 이후 다수의 공공기관(도청, 교육청, 법원·검찰청 등)과 중심상업, 업무 기능이 구도심에서 신도시 지역으로 이전하였다. 또한, 2015년~2019년 전주시 인구 증감 및 용적률 증감 추이 분석 결과, 외곽 신도시를 중심으로 인구가 증가하고, 구도심은 지속적으로 인구가 감소하는 경향이 있고, 용적률 역시 신도시(서부신시가지, 만성지구, 에코시티)를 중심으로 용적률 증가세가 크다.³⁾

또한, 최근 주택가격 및 공시지가 등에 있어서도 신도시와 구도심 간 지역 격차가 심화되고 있다. 2020년 기준 전주시 공시지가 현황자료 분석 결과 한옥마을과 중앙동 상권을 제외한 기성시가지 지역은 신규 시가지 지역에 비해 공시지가가 낮게 책정되어 있다. 2000년~2015년 전주시 부동산 공시지가 변동률 조사 결과 신시가지 지역을 중심으로 지가변동률이 높으며, 도심지역의 지가변동률이 낮게

3) 전주시 저층주거지 기본구상 및 발전전략 수립 연구 보고서(2021.1)



[그림2] 전주시 인구 변화 및 용적률 증감 추이 분석

출처: 전주시 주거지재생 기본구상 및 발전전략 수립 연구 최종보고자료

(과제1) 생활권계획 수립 및 도시기본계획 재정비

- 도시 내 불균형 성장과 지역 간 격차 완화를 위해 도시기본계획과 도시관리계획을 연계하는 중간단계 성격의 생활권계획을 수립하여 생활권별로 적정한 인구배분 및 주택공급 관리가 필요
- 전주시의 경우 도시기본계획 상 생활권 구분 정도만 제시되어 구체적인 계획내용이 전무한 상황으로, 우선 생활권계획 수립을 위한 별도의 연구가 필요하며, 연구 결과가 도시기본계획에 반영될 수 있도록 도시기본 계획을 재정비할 필요가 있음

나타나 신도시와 기성기사지의 공시지가 격차가 점차 커지고 있음을 확인할 수 있다.

위에 제시한 인구 및 용적률, 공시지가 등의 자료 등을 통해 도시 내 불균형 성장이 진행되고 있음을 확인할 수 있다. 이와 같이 도시 내 불균형 성장은 신규시가지 지역의 인구 증가를 가속화하였고, 이에 따라 공공에서 제공하는 서비스와 생활인프라 및 편의시설 등이 신규시가지 지역으로 집중될 가능성이 높아져서, 공공서비스와 생활인프라의 편중에 따른 주민들의 거주만족도와 삶의 질의 차이는 다시 도시 내 불균형과 지역 간 격차 심화라는 악순환으로 연결될 우려가 있다.

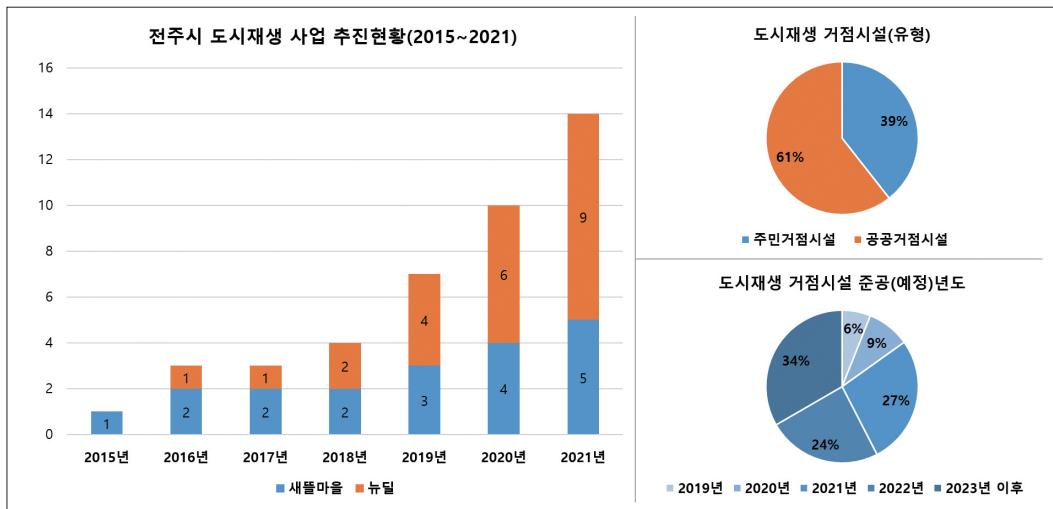
2) 도시재생 뉴딜의 한계와 마중물 사업 이후 이슈

문재인 정부 공약인 도시재생 뉴딜 사업을 시작한 지 5년이 경과하여 뉴딜 정책에 대한 성과평가와 향후 정책 방향에 대한 논의가 진행되고 있다. 도시재생 뉴딜은 주거복지 실현, 도시경쟁력 향상, 일자리 창출, 공동체 회복 및 사회적 통합을 목적으로 전국 500곳의 재생을 목표로 한 공약으로 2021년 6월 기준 총 488곳을 선정하여 정량적으로 보면 거의 공약의 목적을 달성하였다고 볼 수 있다. 하지만 도시재생성화지역에서만 사업이 이루어지는 한계, 민간사업 활성화 부족, 거점시설 운영, 주민 만족도 및 체감효과 등 다수의 개선과제를

갖고 있는 것 또한 사실이다.

전주시의 경우 2016년부터 시작한 원도심 전통문화중심 도시재생 사업이 2021년 12월 종료하였으며, 다른 도시재생 현장들도 대부분 향후 1~2년 내에 사업을 마무리할 예정이다. 지금까지 전주시에서는 신규 사업 확대를 목표로 뉴딜 공모 대응 및 계획수립, 선정된 사업실

행 중심으로 도시재생 정책을 추진해 왔지만 이제 완료를 앞둔 사업이 더 많아짐에 따라 앞으로는 신규 사업을 확대하는 것보다 기존 사업을 잘 운영하고 관리하는 것이 더 중요하다고 할 수 있다. 또한, 전주시 도시재생 사업의 성과를 확산하고, 도시재생 현장에 기조성하였거나 조성중인 33개의 거점시설을 자생적으로 운영하기 위



[그림5] 전주시 도시재생 사업 및 거점시설 현황(2021년)

(과제2) 전주형 지역재생* 및 저층주거지재생 확대 추진

- 도시재생 뉴딜이 활성화지역 내에서만 이루어지는 한계를 극복하고, 보다 통합적이고 지역수요맞춤형으로 주민 체감도를 높이기 위해서는 전주형 지역재생의 확대 추진이 필요
- 전주시에서는 2019년부터 빈집 정비 및 활용, 집수리, 소규모주택 정비, 빈집밀집구역 특화재생 등 저층주거지재생 중심의 지역재생 정책을 추진하였으며, 향후 중점과제로 지역사회 통합돌봄 연계, 동단위 소규모 재생사업 등이 확대 추진되고 있음

* 지역재생은 도시재생과 주거재생을 결합한 개념으로 팽창적 외곽 개발을 지양하고, 압축적 도시관리로 전환하며, 활성화지역 내에서만 이루어지는 사업의 한계를 넘어 지역 전체에서 활용 가능한 다양한 물리적·사회적·경제적·인적 자산을 통합적으로 연계하여 주거지를 재생하고 정비하는 것임

(과제3) 도시재생사업 관리지원 및 거점시설의 지속가능한 운영

- 마중물 사업 이후 도시재생사업의 지속가능성을 확보하기 위해서는 도시재생사업 관리지원 및 거점시설 운영방안 마련이 필요
- 이를 위해서는 도시재생활성화지역에서 사업 이후 도시재생사업을 시행·운영·관리할 마을관리협동조합 또는 도시재생기업 육성을 지원하고, 도시재생활성화기금 설치 및 운용, 행정 내 도시재생 관리지원체계 구축과 민관 거버넌스 정비가 필요

해서는 마중물 사업 이후 도시재생사업 관리지원방안 마련이 시급하다. 특히, 여러 현장에서 도시재생 거점시설의 지속가능한 운영관리 문제가 제기되고 있다. 아직 거점시설의 운영관리 주체가 정해지지 않은 곳이 많으며, 거점시설 운영관리 주체가 정해진 곳에 대해서도 운영주체를 정하는 과정에서 기관 및 부서 간 협의에 갈등이 발생하는 등 도시재생 거점시설 운영관리 문제가 향후 도시재생 정책에서 중요한 과제가 될 것으로 판단된다.

3) 한옥마을 등 구도심 문화유산 보존 및 경관관리

전주시 구도심은 한옥마을과 풍남문, 객사, 감영 일원, 그리고 주변 주거지를 포함하는 전주시 중앙동, 풍남동, 노송동 지역을 말한다. 전 주 구도심은 삼국시대부터 조선시대, 그리고 근·현대에 이르기까지 다양한 역사적 층위의 문화자원들이 집적되어 있는 곳이며, 2000년 대 서부신시가지 조성과 도청 이전 이후 약화되기는 하였지만 최근 까지 전주의 업무·상업의 중심 기능을 유지하고 있는 곳이기도 하다. 전주시에서는 다양한 역사문화자원과 도시의 고유한 정체성을 간직 하고 있는 구도심 지역의 중요성을 고려하여 이 지역을 지구단위계획을 통해 관리해왔다. 먼저 한옥마을은 2003년 전통문화구역 지구 단위계획을 수립하여 지정하였으며, 세부 지구별로 건축용도를 관리하였다.⁴⁾ 2011년에는 건축물 허용용도를 강화하고 상업시설 대규모화를 방지(최대 흙지규모 330m²이하) 하였으며, 2013년에는 건축률 증수 관리를 강화하여 건축률 증수를 1층으로 관리하고 지하층 개발 을 금지하였다.

그리고, 전주시에서는 한옥마을 주변 구도심 지역의 정체성을 강화하고 품격 있는 도시경관을 관리하기 위해 2018년에 역사도심 지구 단위계획을 수립하였다. 역사도심 지구단위계획에서는 지역을 6개 권역으로 구분하여 건축물의 용도·높이·개발규모 등을 명시하였고, 전라감영, 객사, 풍남문 등 역사문화자원 주변과 전주천 주변으로는 최고높이를 지정하였다.⁵⁾

이와 같이 전주시에서 20여년 전부터 한옥마을 및 역사도심 도시관리를 해왔는데, 최근 구도심지역 문화유산 보존 및 경관관리에 빨간

불이 들어왔다. 한옥마을에 인접한 지역에 재개발사업이 빠른 속도로 추진되고 있어 구역 내 한옥 및 미래유산 멸실 위험의 우려가 있으며, 역사도심 지구단위계획 내에 초고층 주상복합아파트 계획으로 고도제한을 풀어달라는 민원도 다수 발생하고 있다. 또한, 도시재생 사업지역에 지가·임대료 상승으로 인한 둑지내몰림 현상이 발생하거나 프랜차이즈 또는 대규모 개발사업으로 지역 정체성과 경관을 해치는 사례들이 발생하고 있어 구도심 내 도시재생활성화지역에 대한 도시계획적 관리가 시급한 과제가 되었다.

(과제4) 지구단위계획을 통한 도시재생활성화지역 경관관리

- (서노송예술촌, 인후·빈촌 등) 구도심 내 도시재생활성화지역 경관관리 및 둑지내몰림 방지를 위해 지구단위계획 신규 수립
- (역사도심, 서학동 예술마을 등) 기존 지구단위계획 수립 내용에 대한 공론화 및 홍보

(과제5) 재개발지역 내 한옥 등 건축자산 아카이빙 및 매입·보존 체계 마련

- 구도심 재개발지역 내 한옥의 멸실·훼손을 방지하기 위해 한옥 등 건축자산에 대한 아카이빙 필요. 장기적으로 공공에서 한옥 을 매입하고 보존할 수 있는 체계 마련 필요
- 전주시에 있는 한옥 총 2,393채 중 2013~2019년 재개발사업 등으로 인해 118채가 멸실됨. 현재 다수의 한옥 등 건축자산이 재개발사업 예정지에 포함되어 있는 상황

4) 대규모 국·공유지 및 유휴부지 개발 이슈 및 갈등

전주시에는 종합경기장, 법원검찰청 이전 부지와 같은 국·공유지와 옛 대한방직 부지와 같은 대규모 유휴부지 개발과 관련된 현안이슈와 지역사회 내 갈등이 있다. 종합경기장은 민선 5기 민자사업으로 롯데 쇼핑에서 전주시에 경기장 대체시설을 지어주고, 전주시는 롯데쇼핑에 부지를 제공하여 쇼핑몰로 개발하는 기부대양여 방식의 계획이 있었으나 지역 소상공인들과 시민사회의 반대의견을 반영하여 민선

4) 한옥마을에는 전통한옥지구, 태조로지구, 향교지구, 전통문화지구, 은행로지구, 오목대지구 6개지구가 있다.

5) 역사도심 지구단위계획의 공간적 범위는 한옥마을을 제외한 전주부성 일원으로 구역면적은 1,516,323m²이며, 6개 권역은 한옥마을권역, 동문거리권역, 풍남문권역, 감영객사권역, 영화의거리권역, 전통문화전당권역이다.

(과제6) 시민의숲 1963 종합경기장 재생 지속 추진

- 종합경기장 부지 재생은 민선6기 재정사업으로의 전환 이후 수많은 시민과 전문가의 의견수렴 및 논의과정을 거쳐 계획방향을 정하였고, 현재 국토부와 문체부 국가예산을 확보하고 관련 행정절차를 이행하여 사업이 안착 단계에 접어들었다고 판단됨
- 현재 마련된 사업계획의 원칙과 방향을 따르되 경기장 부지 인근에서 추진되는 신규 사업(전북대 캠퍼스 혁신파크, 법원·검찰청 부지 개발사업 등)을 고려하여 현 도시재생활성화계획의 세부내용을 일부 변경 검토할 필요가 있으며, 기관들 간의 파트너쉽을 통해 지역 성장을 견인할 수 있는 경제·문화 거점으로 조성 할 필요가 있음

(과제7) 옛 대한방직 부지 공론화위원회 권고안 및 사전협상지침에 따른 진행

- 옛 대한방직 부지는 도시계획 의사결정이 필요한 사안으로는 전국에서 처음으로 시민공론화 과정을 거쳐 다수의 시민들의 숙의와 사회적 합의를 통해 방향을 결정한 것으로 기본적으로 시민공론화위원회 권고안 존중 및 수용 필요
- 전주시 도시계획 조례에 따라 도시계획변경에 따른 개발이익이 발생하는 경우 사전협상을 할 수 있도록 하고 있으며 이에 따라 전주시는 도시계획변경 사전협상 운영지침을 마련하고 있음. 서울시와 같이 사전협상지침에 따라 개발이익을 환수해야 할 것이며, 사전협상 과정과 결과는 공개적이고 투명하게 진행해야 할 것임

6기 예 기준 민자사업을 재정사업으로 전환하였다. 2019년 전주시는 종합경기장 부지를 '시민의숲'과 'マイ스산업혁신기지'로 재생하는 '시민의숲 1963' 사업방향과 원칙을 발표하였으며,⁶⁾ 이러한 방향에서 전주시는 2020년 종합경기장 부지 재생을 위한 기본구상 용역을 통해 전문가자문단, 설문조사, 시민참여단 등 의견수렴과정을 거쳐 사업계획을 수립하였고, 이후 재정사업 추진을 위해 국토부, 문체부 등 국가예산을 확보하고 관련 행정절차를 이행하였다.⁷⁾ 또 다른 유휴부지 개발 이슈로 옛 대한방직 부지가 있다. 전주 서부신

시가지에 위치한 옛 대한방직 부지는 신시가지 개발과정에서 제쳐되어 주변 지역이 모두 시가화된 최근까지도 공장으로 운영되었는데, 대한방직은 2018년 민간개발회사인 (주)자광에 부지를 1,980억원에 매각하였고, 토지소유자가 된 (주)자광은 "143층 규모의 타워와 3000 세대 규모의 아파트, 호텔, 컨벤션센터를 건설하겠다"고 발표하였다. 토지소유자는 사업계획 이행을 위해 상업지역으로 용도지역 변경을 제안하였으나 전주시에서는 이를 반영하였다.⁸⁾ 이러한 상황에서 전주시에서는 토지소유자의 사업계획과는 별개로 시민들과 전문가들

6) 종합경기장 시민의숲 1963의 원칙은 첫째, 시민의 땅을 매각하지 않고 지켜내는 것. 둘째, 시민들의 기억이 쌓인 종합경기장을 활용하고 재생하는 것. 셋째, 판매시설을 최소화하여 지역상권을 보호하는 것임. 판매시설 부지는 롯데쇼핑에 50년 이상 장기임대하여 기존 백화점을 확대 이전하고, 롯데에서 전시컨벤션과 호텔을 짓어 전주시에 기부하는 내용으로 발표되었다.(참고: 전주시청 보도자료, 2019.4)

7) 기본구상 연구과정에서 설문조사(시민 3,556명), 시민참여단(2,151명), 시민참여단토론회(34회), 시민아이디어공모 등 전문가 및 시민의견수렴 과정과 행정협의회를 거쳐 4,075억원 규모의 민자사업(컨벤션센터, 호텔, 백화점, 아트리움)과 1,859억원 규모의 재정사업(도시숲조성, 경기장재생, 문화시설건립) 총 사업비 5,934억원의 사업계획 및 운영계획을 수립하였고, 재정사업 추진을 위해 국가예산(국토부 경제기반형 도시재생, 문체부 한국 문화원형 콘텐츠 체험·전시관, 미세먼지 차단숲)을 확보하고, 민자사업 추진을 위해 2022년 2월 행안부 중앙투자심사를 완료하였으며 종합경기장 부지 도시관리계획 변경을 위한 기본설계 등 행정절차를 이행하고 있다.

8) 옛 대한방직 부지는 현재 전주 도시관리계획상 공업지역이며, 2035년 도시기본계획상 주거용지로 되어 있으나 토지소유자가 사업계획 이행을 위해 상업지역으로 용도지역 변경을 제안하였고, 전주시에서는 상업지역으로 용도변경은 도시기본계획에 부합하지 않으며, 토지 지가 상승 등의 특혜를 얻을 수 있다는 이유로 용도변경을 반영하였다. (참고: 전주 옛 대한방직 부지 관련 시민공론화 백서, 2021.6)

이 함께 옛 대한방직 부지에 대해 숙의하는 과정이 필요하다고 판단하여 2020년 1년간 시민공론화 과정을 거쳐 권고안을 마련하였으며 2021년 3월 전주시는 이를 수용하여 토지소유주에게 전달하였다.⁹⁾

5. 마치며

이 글은 민선8기 시작을 앞두고 전주시 도시계획의 주요 이슈 및 과제에 대한 생각을 나누고 공유하기 위한 목적으로 작성하였다. 앞에서 전주시 도시계획에 있어 예상되는 핵심 이슈 4가지를 다루었으며, 각각의 이슈에 대해 정책과제 7개를 도출하여 간략히 설명하였다. 여기서 제시한 과제들은 이슈에 대한 방향 정도를 제시한 것으로 향후 논의를 통해 추가적인 보완과 구체화가 필요하다.

글을 마치며 도시계획은 한 두 사람의 정치인이나 이해관계자의 뜻을 좇아 만들어지거나 변경되기도보다는 장기적인 관점에서 다수의 시민들의 사회적 합의와 공정한 원칙을 바탕으로 도시 정체성과 공공성을 확보하고, 시민 삶의 질을 향상시키는 목적으로 운용될 때 제 기능을 발휘할 수 있다고 생각한다. ☺

[참고문헌]

- 2021년 전주시 통계연보, 2021.12 전주시청
- 2035년 전주시 도시기본계획, 2020. 9 전주시청
- 전주시 저층주거지 기본구상 및 발전전략 수립 연구 보고서, 2021.1 전주시청
- 전주 옛 대한방직 부지 관련 시민공론화 백서, 2021. 6 전주시청
- 제8회 지방선거 전리복도 및 전주시 후보자 선거공보 및 5대공약, 2022.6 종양선거관리위원회

9) 2020년 2월 공론화 사전준비위원회 구성부터 1년 동안 시민공론화위원회(11명, 총20회 개최), 시나리오워크숍(32명, 총3회 개최), 공론조사(1500명, 1~3회 조사), 시민참여단 숙의토론회(120명 선정, 99명 참석, 1회) 과정을 거쳐 시민공론화 권고안을 도출하고 발표하였고, 전주시에 권고안을 전달하였으며 전주시는 시민공론화위원회가 1년 동안 시민들의 의견을 모아 작성한 권고문을 수용하였다. 권고문의 주요내용은 용도변경 시 40%를 계획이득으로 환수하고, 단일 용도가 아닌 주거시설, 상업시설, 공공시설을 복합적으로 구성하되 중심시설인 상업시설은 40% 이상 60% 미만 비율로 배치할 것을 권고하였다.(참고: 전주 옛 대한방직 부지 관련 시민공론화 백서, 2021.6)

용인도시공사 최찬용 사장¹⁾

인터뷰어: 이승일 | 서울시립대학교 도시공학과 교수
(사)한국도시계획협회 부회장

인사말

안녕하세요? 용인도시공사는 2003년 설립된 이래 용인시의 계획적인 택지개발과 도시기반시설 확충사업에 참여하여 무분별한 개발 방지 및 지역경제 활성화에 이바지해왔고, 공공시설물을 효율적으로 관리 운영함으로써 용인시의 발전과 시민복리 증진에 기여해 왔습니다. 인구 25만의 용인군이, 1996년 용인시로 승격하며, 인구 100만의 대도시로 발전하는 과정에 각종 난개발로 큰 몸살을 겪었지만, 이제는 계획적인 도시의 조성과 첨단기업의 유치를 통해 서울의 베드타운에서 벗어나 전국 최고의 경쟁력을 지닌 자족기능의 도시로 발돋움하게 되었습니다. 이 과정에서 커다란 역할을 수행한 용인도시공사에, 2020년 10월 제10대 사장으로 취임하신 최찬용 사장님을 모시고 인터뷰할 수 있는 소중한 기회를 허락해 주셔서 감사드립니다.

- Q-1** 먼저, 용인도시공사의 탄생 배경에 대한 설명과 함께 설립 후 공사가 겪은 굵직한 변화들을 말씀해주시기 바랍니다.
덧붙여 공사의 설립 후 지금까지 수행한 사업들에 대해 개략적인 소개를 부탁드립니다.

저희 공사는 용인시 산하 도시개발공사로서 광주, 하남에 이어 세 번째로 2003년 설립되었고, 2011년에는 용인시시설관리공단과 합병하여 용인도시공사로 새롭게 출범하였습니다.

설립 초기에는 도로개설 등 주로 용인시 사업을 대행하였으나, 2007년부터는 흥덕지구와 광교지구에 순차적으로 공공주택 1,180여 세대를 공급하는 등 서민주거 안정에 기여함과 동시에 개발사업에 대한 노하우를 축적하였습니다.

이후 미니 신도시급의 역북지구 도시개발사업을 추진하면서 부동산 침체로 인해 일시적인 어려움을 겪었으나, 현재는 기존 쳐인구 내 부족한 대규모 상가, 병원, 영화관 등 각종 편의시설과 공원을 제공하여 이들 시설이 쳐인구의 새로운 중심지 역할을 하고 있습니다. 환지 방식으로 추진한 기흥역세권 도시개발사업은 대중교통환승센터, 상업 시설, 주거시설 등 체계적인 공공개발을 통해 수도권 남부 교통 및 문화 요충지로 발돋움하여 지역경제 활성화에 크게 기여하고 있습니다. 현재 중점사업은 저희 공사와 GH공사, 경기도, 용인시가 공동으로 시행하는 경기용인 플랫폼시티 도시개발사업으로 경제자족기능을 강화한 약 83만평에 수도권 남부 핵심 거점도시 조성을 목표로 하여 이르면 내년 하반기부터 착공에 들어갈 예정입니다.

1) 인터뷰 진행 _ 2022년 6월 17일 금요일 오후2시



또한, 용인 반도체클러스터 조성사업은 K-반도체산업을 이끌어갈 중점사업으로 민관합동사업으로 추진 중이며 현재 착공을 목전에 두고 있습니다. 약 130만평에 SK하이닉스와 50여개의 소재·부품·장비 기업이 입주하고 3만 1,000여명의 반도체 전문 인력이 상주하여 우리나라 반도체 산업을 이끌어갈 거점도시 역할을하게 될 것입니다.

Q-2 용인도시공사의 경영목표와 핵심적 가치에 대해서 말씀해주시기 바랍니다.

저희 공사는 앞서 설명 드린 개발사업과 더불어 신규 개발사업의 지속적인 발굴과 함께 용인시에서 추진하는 주거환경 개선사업, 도시재생 뉴딜사업, 공공건축물 건립사업에 참여하여 용인시와 함께 시민 주거 환경 개선과 도시 경쟁력을 높이는데 일조하고 있습니다.

아울러 시민생활 밀착 서비스로서 용인미르스타디움, 아르피아스포츠센터, 남사스포츠센터 등 공공체육시설을 운영하면서 시민의 건강 증진에 기여하고 있고, 종합장례시설인 용인 평온의숲에서는 고인의 마지막 여정이 편안하도록 모든 직원들이 한마음으로 고인과 유가족을 정중하게 모시고 있습니다.

2020년에는 110만 시민의 일상생활 편의를 위해 공영주차장 즉시감면 서비스를 도입하였고, 72대의 교통약자 차량을 운영하여 장애인 등 교통약자의 이동 편의를 돋고 있습니다. 또한, 환경미화 업무 및 재

활용품 선별 등 도시환경 개선을 위해 직원들이 하루도 빠짐없이 구슬땀을 흘리고 있습니다.

저는 2020년 10월 취임 당시 5대 경영방침을 선포하였고, 이와 연계하여 “미래성장 동력발굴”, “안전 최우선환경 조성”, “시민 맞춤형 서비스체계 확립”, “청렴한 기업문화 정착”을 경영목표로 설정하였습니다. 올해에는 시민주거 안정을 위한 공공주택 공급을 목표로 하여 신규사업 추진에 박차를 가하고 있으며, 중대재해처벌법 시행과 맞물려 시민이 안심하고 이용할 수 있는 시설을 만들기 위해 안전점검을 주기적으로 실시하고 안전신고센터를 운영하여 위험요소를 제거하기 위해 노력하고 있습니다.

또한 주민이 참여하는 시민 맞춤형 주거환경개선사업, 청렴시민 감사 관제도 도입 등 민관 협력적 거버넌스를 구축하여 청렴하고 투명한 경영활동에 주력하고 있습니다.

Q-3 용인도시공사는 공기업으로서 사회공헌을 위한 활동을 많이 하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그 동안 수행한 사회공헌활동과 앞으로의 계획을 말씀해주세요.

사회적 책임 수행은 공공부문과 사적부문의 구분 없이 사회 구성원으로서 항상 고민해야 하는 과제입니다. 또한 최근 세계적으로 빠르게 확산되고 있는 ESG 경영의 흐름과 함께 기업의 사회적(Social) 활동

에 대한 기대와 평가의 수준이 더욱 높아지고 있습니다.

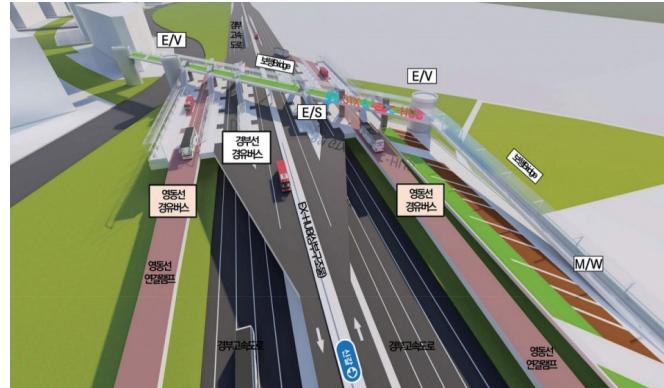
저희 또한 전 부서가 나서서 다양한 사회공헌활동을 이어나가고 있습니다. 형식적 지원이 아닌 도움을 필요로 하는 시민의 삶에 실질적이고 지속적인 도움이 될 수 있도록 각 부서의 업무 전문성 및 사업 기능을 최대한 활용하고 있으며, 관내 봉사센터 및 복지재단, 대한적십자사와 장애인자립생활센터 등 다양한 기관들과 협력하며 공헌 활동의 폭을 넓혀가고 있습니다.

복지 사각지대에 계신 분들의 거주 환경 개선 공사를 지속적으로 수행하고 있고 장애인 선수단의 훈련 지원을 위해 공사가 운영 중인 공공체육시설을 적극 활용하고 있습니다. 관내 소상공인분들과 공급 계약 체결 시 저희가 직접 방문을 드리는 등 영세 자영업자분들의 편의를 최대한 제공하고자 노력 중이고, 작년 연말에는 개인 사정으로 결혼식을 올리지 못하셨던 부부 3쌍을 초청하여 「사랑의 결혼식」을 기획·진행하기도 했습니다. 또한 최근에는 대한적십자사 주최 「대한민국 혁신공모전」에서 단체부문 우수상을 수상한 바 있습니다. 공사는 향후 공공주택 확대 공급 등 사회적 책임 수행의 양적 확대 뿐 아니라 질적인 성장을 위해 용인시 관내에 소재한 사회적 약자의 현황을 입체적으로 파악하고 사회공헌 분야에 전문성을 가진 기관들과의 협업체제를 공고화하여 제도적 지원의 사각지대에 계신 분들의 어려움을 최소화하고자 노력할 계획입니다. 나아가 우리 주변의 숨은 공로자분들을 찾아 유튜브 등 저희 공사의 영상 홍보 플랫폼을 통해 널리 알리는 홍보 활동도 함께 할 생각입니다.

Q-4 최근 용인시는 GTX-A 노선의 정차역 유치와 함께 용인플랫폼시티 건설을 앞두고 있습니다. 이에 대한 용인도시공사의 역할과 사업 완료 후 용인의 미래 모습에 대해 말씀해주시기 바랍니다.

플랫폼시티는 2016년 저희 공사가 최초로 용인시에 사업 제안하여 2035년 용인도시기본계획에 반영되었습니다. 그 후 국토교통부의 수도권 주택 30만호 공급방안에 따라 제3차 신규택지 추진계획에 포함되었습니다.

저희 공사 재정여건 상 지분율은 5%로 그쳤지만 재정 투입액은 3천억 원 이상으로 결코 작은 사업 규모가 아닙니다. 저희 공사가 설계한 플랫폼시티 내 GTX 용인역 복합환승센터는 국내 최초 상공형 환승정류



GTX 용인역 상공형 환승정류장 조감도

장을 구상하여 국토교통부로부터 우수성을 인정받아 우수역사로 선정되는 쾌거를 달성하기도 하였습니다.

저희 공사 주도로 추진하고 있는 GTX 용인역 복합환승센터는 GTX 기반의 수도권 남부 교통허브로서 플랫폼시티가 용인을 넘어 자족기능을 갖춘 수도권 남부 핵심 거점도시로 성장하는데 크게 기여할 것입니다. 2029년 플랫폼시티 사업이 완료되면 광교신도시, 플랫폼시티, 반도체클러스터로 이어지는 최첨단 산업벨트의 경제·교통 중심지로서 수도권 남부의 경제를 이끌어갈 것이라고 기대하고 있습니다.

Q-5

사장님의 개인 활동 분야에 대해서도 이야기를 나누어 보겠습니다. 최근 사장님께서 관심을 가지고 활동하시는 분야는 무엇인가요? 사장님께서 예상하시는 또는 기대하시는 도시계획분야의 변화는 무엇이라고 생각하십니까? 도시계획 분야에서 생길 변화에 능동적으로 대처할 수 있는 도시계획가의 위상과 역할은 무엇이라고 보시는지요?

현재는 공사 사장으로 경영활동과 관련하여 당면한 과제를 풀어나가는데 집중하고 있습니다. 먼저 저희 공사가 참여하고 있는 플랫폼시티와 관련해 무장애도시(Barrier-Free City) 구현과 경부고속도로 상공형 환승체계 구축 등 미래지향적인 도시개발 모델에 대해 각별히 공을 들이고 있습니다. 아울러 조만간 착공하게 될 반도체클러스터와 연계 한 배후도시 건설 수요에 따라 이에 대응한 개발에 있어서 도농복합구조의 용인시 특성에 적합한 개발방향을 제시할 준비를 하고 있습니다.

또한 낙후된 용인의 구도심 활성화와 관련하여 대규모 개발 및 정비사업보다는 소규모의 정비 및 관리사업을 구체화 하는 방안도 고민 중에 있습니다. 다행히 최근 관련 제도의 개선이 추진되고 있고, 대한국토도시계획학회 및 LHI 등에서 연구도 진행 중에 있어 많은 도움이 될 것이라고 생각합니다.

도시계획 변화와 관련하여 개인적인 견해로는 인구규모의 감소와 인구구조 변화에 따라 도시구조 변환의 필요성이 요구되고 있고, 기본계획 단계에서부터 도시간의 광역적 연계와 협력에 대한 전략적 접근이 더욱 강조되고 있습니다. 이에 따라 전략적 접근방안을 모색하기 위한 정책, 제도, 연구, 사업 등을 총망라한 전문가 그룹의 협력적 역할과 중요성이 확대될 것으로 보입니다.

도시개발사업 계획단계에서도 사회적 담론의 상징성 정도만으로 인용되던 탄소제로, ESG경영 등의 가치가 물리적 계획에 필수적으로 반영될 것이고, 그러한 패러다임의 전환이 이미 상당수 진행되고 있습니다.

덧붙여 지금까지 도시계획 전문가에 대한 사회적 위상이나 인식이 부대직종, 조력자 등에서 도시를 주도적으로 설계하는 ‘미래 기획자’가 될 수 있도록 도시계획가들의 노력과 제도적 뒷받침을 기대해 봅니다.

Q-6 수도권 도시발전의 일선에서 큰 역할을 하고 있는 용인도시공사의 사장으로서 한국도시계획가협회에게 바라는 바가 있으시면 한 말씀 부탁드립니다.

용인은 서울시 면적의 97%에 달하는 넓은 면적과 함께 경기 10도 만이 전체면적의 52.5%로 개발 여건이 양호한 편이어서 수도권 내에서도 개발 압력이 매우 큰 지역입니다. 인근의 수원시, 성남시, 화성시 등과 함께 수도권 남부지역의 자족도시권을 형성하고 있고 전략적 국가기간산업인 반도체클러스터 유치에 성공하는 등 성장 잠재력이 매우 풍부한 도시입니다.

작년 저희는 도시계획가협회와 함께 ‘용인시 지속발전을 위한 토론회’를 개최하여 도시공간 체계 개선, 구도심 재생, 교통 연계성 강화, 대중교통 활성화 등에 대한 수준 높은 발제와 토론으로 뜨거운 호응을 얻은 바 있습니다. 과거 난개발이라는 오명을 받았던 용인이 현재



도 대형 물류단지 등을 비롯한 다양한 개발수요를 추진하는 과정에서 많은 우려의 시선이 존재하고 있는 것이 사실입니다.

향후 최고의 도시계획 전문가 집단인 도시계획가협회와 함께 용인의 혁신적인 도시성장 및 관리를 위한 방안에 대해 함께 협력할 수 있기를 기대합니다.

Q-7 끝으로 용인도시공사는 장래에 어떤 모습으로 성장하고자 하나요?

미래 비전, 공사의 준비 등에 대해 말씀해주십시오.

우선 재정적 기반을 다지기 위해 용인시 및 시의회와 긴밀하게 소통하여 지난 4월 100억원 증자라는 성과를 달성하였고, 중장기적으로 더 많은 자본금 확충을 통해 서민 주거안정을 위한 공공주택 건설과 구도심 활성화를 위한 도시재생사업을 확대해 나갈 예정입니다. 미래성장 동력을 발굴하고자 신설한 전담조직에서는 신규사업을 발굴하여 내년 상반기에는 SPC 설립 등의 성과가 나타날 것으로 기대하고 있습니다.

앞으로 저희 공사는 용인특례시의 미래상 실현을 위해 용인시, 시정 연구원과 협력하여 용인시 발전방향을 공동으로 모색하고, 지역 개발을 통해 일자리 창출과 공공주택 공급 등 용인시 성장을 주도하는 공공디벨로퍼의 역할에 매진하여 일류 공기업으로 도약할 것입니다. 또한 개발이익의 적극적인 지역 재투자 및 환원을 통해 그 도약을 용인시민과 함께 할 것입니다. 감사합니다. ☺

도시계획 정책 · 제도

Policy Report

「국가균형발전 특별법 시행령」 개정안 국무회의 통과

국토교통부 보도자료 2022.06.14.

- 산업통상자원부(장관: 이창양)와 국토교통부(장관: 원희룡)는 6월 14일(화) 국무회의에서 초광역협력사업 지원 및 신설 공공기관의 입지결정 절차 등을 규정한 「국가균형발전 특별법 시행령」 개정안 통과를 발표
- '22.8.4일 시행 예정인 시행령은 초광역권¹⁾ 발전계획 수립절차와 초광역협력사업 지원 등을 규정
 - 초광역권을 설정한 지방자치단체의 장은 「국가균형발전 특별법」 상 5년 단위의 초광역권발전계획(이하 '계획')을 수립할 수 있고, 이를 위해 산업통상자원부장관이 마련한 수립지침에 따라 관계 부처 협의 및 소속 지역혁신협의회 의견수렴을 거쳐 국가균형발전위원회에 계획을 제출해야함
 - 초광역권설정지방자치단체는 계획에 담긴 내용 중 중점적으로 추진하려는 초광역협력사업에 대하여 관계 중앙행정기관과 협의를

거쳐 초광역권 지역발전투자협약²⁾을 체결할 수 있고, 이 경우 중앙정부는 재원의 확보(국가균형발전특별회계 지원) 및 국고 보조율 상향 적용을 통해 초광역협력사업을 지원

- '22.6.22일에 시행 예정인 시행령은 신설 공공기관³⁾의 입지결정 절차 등을 규정
 - 중앙행정기관의 장은 앞으로 공공기관을 설립하거나 신규 인가 시 비수도권으로의 입지를 우선 고려하여야 하며, 입지로 검토되는 지역의 시 · 도지사의 의견을 청취하여 입지계획안⁴⁾을 마련한 후, 국토교통부장관 협의 및 국가균형발전위원회 심의 · 의결을 거쳐 입지를 결정하여야 함
- 정부는 법령 시행에 맞춰 지역의 초광역 연계 · 협력 사업이 원활히 추진되고, 신설공공기관이 수도권이 아닌 지역에 우선적으로 자리 잡을 수 있도록 범정부 차원에서 지원할 계획
 - 이를 위해 산업통상자원부는 초광역권발전계획 수립을 위한 지침 을 올 하반기에 마련하여 지방자치단체에 배포할 예정
 - 국토교통부는 제도가 원활히 운영될 수 있도록 관계부처로부터 신설공공기관의 입지 결정을 위한 심의 요청계획을 제출받을 예정

1) 시 · 도 권역을 넘어서는 지역의 경제 · 생활권역 발전에 필요한 연계 · 협력사업 추진을 위해 2개 이상의 지자체가 상호 협의하거나, 특별지자체가 설정한 권역(예: 부산울산경남특별연합)

2) 중앙부처-초광역권설정지방자치단체 간 초광역협력사업의 지원내용 등을 규정한 협약

3) 「국가균형발전 특별법」 제18조제5항에 따라 설립되거나 신규로 인가된 공공기관

4) (입지계획안 포함내용) ①설립목적, ②주요 사업범위 및 내용, ③정원 예산 등 기관의 규모, ④희망 입지 및 사유, ⑤시·도지사의 의견 등(법 시행령 제16조의2 제①항)

1기 신도시 재정비 민관합동 전담조직(TF) 출범

국토교통부 보도자료 2022.05.30.

- 국토교통부는 국정과제에서 밝힌 1기 신도시 재정비를 위해 「1기 신도시 재정비 민관합동 전담조직(TF)」을 구성하고 5월 30일(월) 14시에 첫 번째 회의를 개최
- 1기 신도시는 개발 후 30년이 경과하면서 기반시설 부족, 건축물 안전, 도시 경쟁력 약화 등 여러 문제점들이 발생하고 있는 시점으로, 상황이 더 악화되기 전에 1기 신도시의 현황을 정확히 진단·분석하고 관련 대책을 마련해야 한다는 각계의 의견이 높은 상황
 - 국가 주도로 대량의 주택을 신속히 공급하기 위해 대규모 단지로 조성된 신도시의 특성을 고려할 때, 신도시 재정비사업을 기존 재건축·재개발 절차로 추진하기에는 한계가 있다는 지적이 계속되어 옴
 - 정부는 신도시 계획의 특성과 광역교통개선 및 기반시설 확충 필요성 등을 감안하여 중장기적으로 1기 신도시 재정비 종합계획의 수립과 제도개선이 필요하다고 판단

- 「1기 신도시 재정비 전담조직」의 구성
 - 전담조직의 팀장은 김호철 단국대학교 도시계획부동산학과 교수와 김홍진 국토도시실장이 공동으로 맡게 되며, 팀원으로는 1기 신도시 재정비에 필수적인 도시계획, 주택, 부동산 금융 등 각 분야의 민간 전문가와 국토부·경기도의 정책담당자들이 참여
 - 민관합동 전담조직은 「계획」과 「제도」 2개 분과로 구성해 정례적 회의를 개최하여 1기 신도시 재정비의 정책방향을 검토할 계획

■ 「1기 신도시 재정비 전담조직」운영방향

- 1기 신도시의 도시계획 현황 분석을 통해 노후주택 정비, 기반시설 확충, 광역교통 개선, 도시기능 향상 방안 등을 도시재창조의 관점에서 검토하는 종합계획(마스터플랜) 수립지원을 추진
- 국회 계류 중인 다수의 노후 신도시 재정비 관련 법안을 분석해 합리적인 제도화 방안을 모색하고 입법화 지원 병행

국내 첫 특별자자체 '부울경특별연합' 설치, 동북아 8대 메가시티 도약

국토교통부 보도자료 2022.04.19.

- 4월 18일(월), 전국 최초의 특별지방자치단체(이하 '특별자자체')로 '부산울산경남특별연합(이하 '특별연합')'이 설치되어 4월 19일(화), 「부울경 특별자자체 지원을 위한 협약식」을 개최
 - 그동안 부산·울산·경남은 3개 시·도 간 협의를 통해 규약을 마련하였고, 각 시·도의회의 의결을 거쳐 4월 18일 행정안전부의 규약승인을 받아 공식적인 설치 절차를 완료
 - 4월 19일 협약식에서는 부울경 특별자자체를 지원하는 내용을 담은 3개 시·도와 관계부처 간·분권협약과·초광역권 발전을 위한 공동협력 양해각서를 체결
- 특별연합은 지난해 10월 14일 정부가 관계부처 합동으로 「초광역협력 지원전략」을 발표한 이후 가장 먼저 설치된 특별자자체로, 지역주도 균형발전 전략인 초광역협력의 선도모델이라는 의의가 있음

〈 특별자자체 설치 주요 절차(지방자치법 제199조) 〉



■ 부울경특별연합의 단계별 추진사업 목록

- 1단계(선도) 사업(총 30개): 지자체 간 협의를 통해 구체적 계획 수립하였고, 초광역권 발전을 선도하기 위해 단시일 내 추진 기대→ 세부 사업계획 마련, 사업 공모·타당성 조사 등 사전절차를 신속히 수행하고, '23년도 예산에 반영 추진'

산업분야(총 40개 중 15개)	
자동차	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 재사용 배터리 적용 E-모빌리티 산업 생태계 활성화 사업
조선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 친환경 선박 전주기 혁신기술 개발 사업 ▶ 스마트야드 핵심 기술개발 및 기반 구축 ▶ 친환경 스마트조선 지역혁신성장 사업
항공	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 항공 ICT 융합 클러스터 조성 및 시험평가 기반구축 사업
수소	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 부울경 수소 광역버스 및 수소충전소 구축사업 ▶ 부울경 수소 배관망 구축사업 ▶ 부유 해양쓰레기 수거·처리용 친환경 선박 건조 및 실증
디지털	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 부울경 초광역 디지털 혁신거점 구축 ▶ 전략산업 AI기술 접목 및 빅데이터플랫폼 구축 ▶ 부울경 제조업 메타버스 비대면 솔루션 구축
R&D	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 한국형 지역기술허브 지정 및 지원 ▶ 부울경 거점형 R&D 지원체계 활성화 ▶ 부울경 연구개발특구 혁신·협력체계 구축 ▶ 전략금속소재 소성가공 기반 자립화 플랫폼 구축
인재분야(총 7개 중 6개)	
인재 양성	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 지자체-대학 협력기반 지역혁신 ▶ AI융합혁신 프로젝트 발굴 및 고급인재 양성 ▶ ICT 이노베이션 스퀘어 사업 ▶ 부울경 메가시티 전략산업 맞춤형 특화훈련
정주 환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 캠퍼스 혁신팍크 조성사업 ▶ 부울경 초광역 협력 산학융합지구 육성
공간분야(총 23개 중 9개)	
성장 거점	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 초광역 스마트 물류플랫폼 조성
거점간 연계 교통망 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 동김해IC~부산 식만JCT 광역도로 건설 ▶ 부산~양산~울산 광역철도 건설 ▶ 동남권 순환광역철도 건설 ▶ 부전~마산선 전동열차 도입 ▶ 부산신항~김해JCT 간 고속도로 건설 ▶ 거제~마산 간 국도 5호선 건설
대중 교통망	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 부울경 대중교통 통합요금제(환승할인제) 도입 ▶ 부울경 환승센터 및 복합환승센터 구축

- 2 · 3단계 사업(총 40개): 향후 초광역협력 방안을 구체화하고, 관계 부처 협의 등을 통해 중장기적으로 추진 필요→신속한 사업 구체화를 거쳐 사업 타당성 분석 및 중장기 국가계획 반영 추진

산업분야(총 40개 중 25개)	
자동차	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 친환경 수송기기용 전력변환모듈 개발플랫폼 구축 ▶ 초광역 연계 XR기반 자동차 산업 제조 플랫폼 구축 및 실증사업 ▶ 그린모빌리티 부품산업 경쟁력 강화를 위한 시험 기반 연계 고도화 기술지원 ▶ 부울경 수소미래모빌리티 스타트업 타운 조성사업
조선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 다중 자동주차 충전 플랫폼 개발 및 실증화 ▶ 미래모빌리티 부품 버추얼 개발 협력센터 구축 ▶ 미래모빌리티용 전기 소재·부품 및 차세대 이차전지 핵심 기술개발
항공	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 부울경 그린 수소항만 조성사업 ▶ 부유식 해양 수소생산선박 기술개발 및 실증사업
수소	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 극저온 연료탱크 소재 국산화 및 제조공정 스마트화 ▶ 디지털트윈 기반 전기추진 핵심부품 실증센터 구축 ▶ 부울경 선박기자재 예지 보전 메타버스 플랫폼 개발
디지털	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 동남권 UAM 실증센터 구축 및 시범 운영 ▶ 친환경 추진 비행체 기술 시범기 개발 및 인증체계 구축
수소	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 탄소중립 종합기술원 건립 ▶ 해상 유기계 폐기물 열분해 수소생산 기술 개발 및 실증 ▶ 초광역 협력형 규제자유특구
디지털	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 3단계 CCU기반 수소 청정 생산플랫폼 기술 개발·실증 ▶ 극저온 액체수소 저장·이송 핵심기자재 시험평가센터 구축 ▶ 풍력 기반 그린수소 생산·활용 실증단지 구축사업 ▶ 탄소중립 실현 해외저장소 확보를 위한 전주기 실증사업 ▶ 디지털 수소 생태계 기반 제로 이미션 실증화 단지 구축
인재 양성	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2단계 5G 특화망 기반 디지털 클러스터 조성 및 확산 ▶ 5G+ 특화망 융합 서비스 테스트베드 구축 ▶ 중소기업 맞춤형 디지털 전환기술 개발지원 사업
인재분야(총 7개 중 1개)	
인재 양성	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 3단계 이노베이션 아카데미 부울경 캠퍼스 구축
공간분야(총 23개 중 14개)	
성장 거점	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2단계 초광역 도심용합특구 조성 ▶ 3단계 초광역형 혁신클러스터 구축
거점간 연계 교통망 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2단계 거제~통영 고속도로 건설 ▶밀양~김해축 도로망 구축 ▶ 3단계 ▶울산~부산~창원을 잇는 철도교통(GTX) 인프라 도입 ▶울산~부산~창원~진주를 잇는 철도교통 인프라 도입 ▶울산~양산 간 교통축 확충
대중 교통망	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2단계 동남권 물류 해상 교통축 구축 ▶ 3단계 ▶부산신항 연결자선 건설 ▶내륙 산단 간 물류철도망 구축 ▶ 4단계 U자형 트라이포트 교통망(거제~가덕도신공항 연결철도) 구축 ▶ 5단계 U자형 트라이포트 교통망 (가덕도신공항~창원~동대구 고속철도) 구축
대중 교통망	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2단계 부산 하단~진해 용원 광역 BRT ▶ 3단계 광역급행버스 및 급행버스체계 도입

법령해석

개발제한구역에서 연료전지 설비를 도시 · 군계획시설결정 없이

설치할 수 있는 경우의 범위

(「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령」

별표1 제2호자목다.관련)

법제처 2022.04.06

1) 질의요지

「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」(이하 “개발제한구역법”이라 함) 제12조제1항 단서 및 제1호나목, 같은 법 시행령 별표 1 제2호자목가)에서는 예외적으로 개발제한구역에서 시장 · 군수 · 구청장(각주: 특별자치시장 · 특별자치도지사 · 시장 · 군수 또는 구청장을 말하며, 이하 같음)의 허가를 받아 할 수 있는 행위의 하나로 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제6호다목에 따른 기반시설인 전기공급설비에 포함되는 연료전지 설비의 설치를 규정하고 있고, 개발제한구역법 시행령 별표 1 제2호자목다)에서는 연료전지 설비를 건축물(건축물의 대지를 포함함) 또는 공작물이나 도시 · 군계획시설부지에 설치하는 경우에는 도시 · 군계획시설로 설치하지 아니할 수 있다고 규정하고 있는바,

개발제한구역에서 도시 · 군계획시설부지가 아니면서 건축물이 없는 부지에 건축물(각주: 다른 규정에 따라 건축이 허용되는 건축물이 아닌 경우를 전제로 함)을 신축하여 그 건축물에 연료전지 설비를 설치하려는 경우 도시 · 군계획시설로 설치해야 하는지?

답변내용

이 사안의 경우 연료전지 설비는 도시 · 군계획시설로 설치해야 합니다.

이유

개발제한구역법 제12조제1항 본문에서는 개발제한구역에서 건축물의 건축 및 용도변경, 공작물의 설치, 토지의 형질변경, 죽목(竹木)의 벌채, 토지의 분할, 물건을 쌓아놓는 행위 또는 도시 · 군계획사업(각주: 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제11호에 따른 도시 ·

군계획사업을 말하며, 이하 같음)의 시행을 할 수 없다고 규정하면서, 같은 항 단서 · 제1호나목 및 그 위임에 따른 같은 법 시행령 별표 1 제2호에서는 개발제한구역에서 시장 · 군수 · 구청장의 허가를 받아 할 수 있는 행위로 개발제한구역을 통과하는 선형시설과 필수시설의 건축 또는 설치를 규정하고 있는데, 같은 호 각 목 외의 부분 나)에서는 기반시설(각주: 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 기반시설을 말하며(개발제한구역법 시행령 제3조제1항제2호 참조), 이하 같음)의 경우에는 같은 호 각 목에서 별도로 정하는 경우를 제외하고는 도시 · 군계획시설로만 설치할 수 있다고 규정하고 있는 바, 기반시설인 연료전지 설비의 경우 원칙적으로 도시 · 군계획시설로 설치해야 하며, 예외적으로 같은 호 각 목에서 따로 정한 경우에만 도시 · 군계획시설에 대한 도시 · 군관리계획의 결정(이하 “도시 · 군계획시설결정”이라 함)을 하지 않고 설치할 수 있습니다.

그런데 개발제한구역법 시행령 별표1 제2호자목다)에서는 연료전지 설비를 건축물(건축물 대지를 포함함) 또는 공작물이나 도시 · 군계획시설부지(이하 “기존건축물등”이라 함)에 설치하는 경우에 한정하여 도시 · 군계획시설로 설치하지 않을 수 있도록 하고 있는데, 이는 연료전지 설비가 설치될 장소인 기존건축물등이 확정적으로 존재하는 경우에는 도시 · 군계획시설결정 없이 연료전지 설비를 설치할 수 있다는 의미라고 할 것이고, 이 사안과 같이 건축물의 신축과 함께 연료전지 설비를 설치하는 경우는 같은 목 다)에 따라 도시 · 군계획시설결정 없이 설치할 수 있는 경우에 해당되지 않는다고 할 것입니다. 한편 연료전지 설비를 설치하기 위한 장소를 마련하기 위한 목적으로 건축물을 신축하고 해당 건축물에 연료전지 설비를 설치하는 경우에는 결과적으로 기존건축물등에 연료전지 설비를 설치하는 것이어서 개발제한구역법 시행령 별표 1 제2호자목다)에 따라 도시 · 군계획시설결정을 통해 설치하지 않을 수 있다는 의견이 있으나, 이와 같이 보는 경우 연료전지 설비는 원칙적으로 도시 · 군계획시설로 설치해야 하는 기반시설임에도 불구하고, 연료전지 설비의 설치를 목적으로 하는 건축물이나 공작물의 건축 또는 설치와 함께 해당 설비의 설치가 이루어지기만 하면 도시 · 군계획시설결정 없이도 연료전지 설비를 설치할 수 있게 되므로, 같은 호 각 목 외의 부분 나)에서 기반시설을 도시 · 군계획시설로 설치하도록 규정한 실익이 없어진다는 점에서 이러한 의견은 타당하지 않습니다.

따라서 이 사안의 경우 연료전지 설비는 도시·군계획시설로 설치해야 합니다.

질의응답사례

돌이상의 용도지역에서 건축물 배치에 관한 질의

국토교통부 2022.05.12

질의내용

하나의 대지가 자연녹지지역과 생산녹지지역에 걸쳐있고 가장 작은 부분의 규모가 330제곱미터를 초과하는 경우, 대지 중의 어떤 부분에 건축물을 배치하는지?

답변내용

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(이하 “법”) 제84조 제1항에 따라 하나의 대지가 둘 이상의 용도지역·용도지구 또는 용도구역(이하 이 항에서 “용도지역등”이라 한다)에 걸치는 경우로서 각 용도지역등에 걸치는 부분 중 가장 작은 부분의 규모가 대통령령으로 정하는 규모(330제곱미터 이하, 다만, 도로변에 띠 모양으로 지정된 상업지역에 걸쳐 있는 토지의 경우에는 660제곱미터) 이하인 경우에는 전체 대지의 건폐율 및 용적률은 각 부분이 전체 대지 면적에서 차지하는 비율을 고려하여 각 용도지역등별 건폐율 및 용적률을 가중평균한 값을 적용하고, 그 밖의 건축 제한 등에 관한 사항은 그 대지 중 가장 넓은 면적이 속하는 용도지역등에 관한 규정을 적용하나.

대통령령으로 정하는 규모를 초과하는 경우에는 대지 내 용도지역등 경계선을 기준으로 법 제76조부터 제78조까지 및 도시·군계획조례에 따른 각각의 용도지역등별 건축물 및 토지에 관한 규정(건폐율, 용적률, 건축물의 허용용도 등)을 적용합니다.

여기서 용도지역등 경계선을 기준으로 한 건축물의 배치에 관해 별도의 제한이 없으나, 대통령령으로 정하는 규모를 초과하는 경우에 대지 내 각각의 용도지역등별로 각각의 용도지역등의 건축물 및 토지에 관한 규정(건폐율, 용적률, 건축물의 허용용도 등)에 적합하여야 할 것입니다.

도시개발사업

시행자 지정 변경 관련 문의

국토교통부 2022.05.06

질의내용

1. 도시개발구역 전부를 환지방식으로 시행되는 도시개발사업의 경우 시행자 변경(조합→토지소유자인 민간기업)이 가능한지 여부?
※ 「도시개발법」 제11조제1항에 따라 전부 환지방식으로 시행하는 경우에는 제5호의 토지소유자 및 제6호 조합을 시행자로 지정하도록 되어있음.

2. 위 내용에 따라 변경이 가능하다면 절차는 어떻게 진행되어야 하는지?
- 조합에서는 시행자 변경 안건으로 총회(대의원회) 의결만 거치면 되는지?
- 변경될 토지소유자인 민간기업에서 「도시개발법」 시행령 제19조에 따라 시행자 지정신청서를 지정권자에게 제출하면 되는지?
- 도시개발구역을 해제한 후 새로 시행자 지정 신청을 해야하는지?

답변내용

귀하께서 문의하신 내용의 구체적인 사실관계를 알 수 없으나, 도시개발사업의 시행자 지정이나 개발계획 수립(변경 포함)은 지정권자의 재량에 속하는 사항으로서, 환지방식 도시개발사업의 시행자는 「도시개발법」 제11조 제1항 단서의 규정에 따라 원칙적으로 같은 항 제5호에 의한 토지소유자나 제6호에 해당하는 조합을 지정하도록 규정하고 있는 바, 도시개발법령에서 환지방식 도시개발사업의 시행자로서의 요건을 반드시 조합으로만 시행하도록 규정하고 있지 않으므로, 도시개발사업의 시행자를 조합에서 도시개발구역내 「부동산등기법」에 따라 등기부에 등재된 토지 소유자(민간 기업)로 시행자를 변경하는 것은 가능할 것으로 보입니다.

한편, 도시개발사업의 시행자 지정(또는 변경)은 도시개발구역 지정 이후 지정권자가 「도시개발법」 제11조 제1항 및 같은 법 시행령 제18조에 따른 요건을 충족한 자에 대하여 지정권자가 직권 또는 시행자 지정(변경) 신청을 받아 지정할 수 있는 별도의 행정처분에 해당하는 사항으로, 시행자로 지정(변경)을 위해서는 해당 도시개발사업

의 시행자로 지정(변경)받고자 하는 자가 행정청을 경유하여 시행자 변경 신청을 해야 할 사항으로 보이며, 시행자 변경 여부는 지정권자가 도시개발법령상 시행자 요건을 충족한 자 중에서 시행자 변경 사유, 사업수행능력, 사업여건 등을 고려하여 결정할 사항이며, 시행자 지정(변경) 처분내용 반영을 위한 개발계획 변경은 별도로 이행할 사항이나, 환지방식 도시개발사업에 있어 토지 소유자의 요건에 대하여 기타 경영의 건전성 등에 대하여는 도시개발법령에서 규정하고 있지 않으며, 시행자 변경에 따른 해당 조합에서의 관련 절차 진행은 조합 정관에서 규정한 바에 따라야 할 사항임을 알려드리니, 구체적인 사항은 해당 도시개발구역의 지정권자에게 문의하여 주시기 바랍니다.

도시공원(체육공원)과 도시계획시설 중복결정시 공원시설을 포함여부

국토교통부 2022.04.25

질의내용

1. 현황

- 현재 체육공원의 일부가 유수지(저류시설)로 중복결정되어 조성된 지역임.
- 체육공원의 시설률은 현재 50% 거의 차지하고 있음.(유수지는 녹지율에 포함되어 있음)

2. 계획

- 체육공원과 연접한 지역의 추가시설설치로 인하여 주차공간 부족이 예상되어 부득이 주차공간 확보를 위해 유수지(저류시설)에 주차장을 중복결정하여 당해 시설들의 기능에 지장이 없도록 주차장

을 추가 조성하고자 함

3. 질의

- 갑설 : 별도의 도시계획시설로 결정되어 조성될 경우 공원조성 계획에 의한 주차장이 아니므로 공원시설률에 포함되지 않는다.
- 을설 : 별도의 도시계획시설이라도 공원과 중복되어 있으므로 공원시설률에 반영되어야 한다.

어느 것이 맞는지 검토 부탁드립니다.

답변내용

가. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」(이하 공원녹지법) 제23조제1항 및 같은 법 시행규칙[별표 6]제3호에 따라 저류시설은 도시공원 또는 공원시설과 상호 겸용하는 시설로서 도시·군계획시설로 중복 결정하도록 하고 있고, 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」제3조제1항에서 둘 이상의 도시·군계획시설을 같은 토지에 함께 결정할 경우 각 도시·군계획시설의 이용에 지장이 없어야 한다고 규정하고 있습니다.

나. 질의의 중복 결정하는 주차장이 공원이용객을 위한 주차시설이 아니라면 공원시설로의 편익시설이 아닐 것입니다. 다만, 공원녹지법 시행령 제23조 점용허가의 기준에 따라 도시공원의 점용허가 대상에 포함되어 있으므로 점용허가를 받은 후에 설치하는 것 이 바람직할 것입니다.

다. 각 시설의 중복결정 및 설치여부에 대해서는 인가권자(입안권자)가 각 시설의 위치 및 규모, 공원현황, 관련 법령 등을 검토하여 판단할 사항입니다. 보다 구체적인 사항은 소관 부처 또는 공원을 관리하는 지자체에 문의하여 안내 받으시기 바랍니다. ☺

협회 소식 · 동정

한국도시계획가협회 신도시위원회 춘계세미나 개최

_ 2022. 03. 25.

우리 협회 신도시위원회(위원장:윤정중)에서는 3월 25일 오후 4시 춘계세미나를 협회 회의실 및 줌을 통해 개최하였습니다.

이번 세미나는 “복합도시 계획요소와 적용방안”을 주제로 윤정중 위원장이 사회를 맡아 진행되었습니다. 먼저 LH 김동근 처장이 「미래형 복합도시 구현을 위한 계획요소 설정과 적용성 평가 연구」를 주제로 발제를 진행하였으며, 이후 진행된 토론에서는 신도시위원회의 위원들이 복합도시에 대한 심도 높은 토론을 펼쳤습니다.



한국도시계획가협회 2022년 제2회 회장단회의 및 상임이사회 · 이사회 합동회의 개최

_ 2022. 04. 01.

우리 협회에서는 지난 4월 1일 오후 5시에 회장단회의를, 오후 7시에 상임이사회 · 이사회 통합회의를 줌을 통한 원격 회의로 개최하였습니다.

이번 회의에서는 먼저 2022년도 회원가입 및 회비납부 현황에 대한 보고가 있었습니다. 또한 협회의 2022년 임원과 위원회 및 위원장 명단

에 대한 보고가 있었으며, 이외에도 협회지 발간 관련 내용과 협회 사무실 이전, 신도시위원회 춘계세미나 개최에 관한 보고가 있었습니다. 이후 논의된 안건으로는 협회 춘계토론회 계획과 일정에 대한 논의가 있었으며, 회원확대 및 재정안정화 방안과 협회 내 위원회 활성화 방안에 대한 토론이 있었습니다. 마지막으로 2022년 협회 교재 집필 계획을 안내하고 교재에 대한 내용을 논의하였습니다.



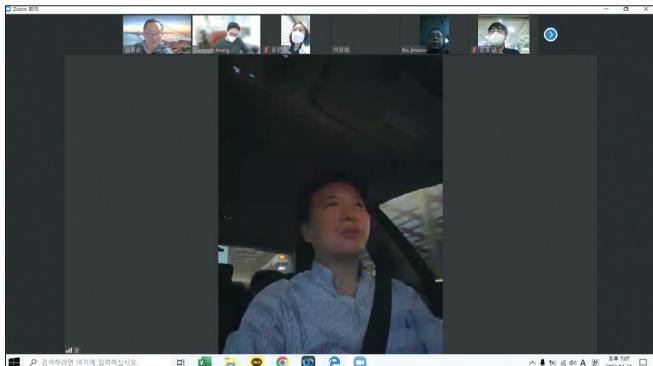
Urban Planners 편집위원회 2022년 제2차 편집회의 개최

_ 2022. 04. 15.

한국도시계획가협회 협회지인 Urban Planners 편집위원회(위원장: 한양대학교 김흥순 교수)에서는 2022년 4월 15일 오후 7시 Zoom을 통해 7월호 편집회의를 진행하였습니다.

이날 회의에는 편집위원장 외에 고준호 한양대 교수, 고진수 광운대 교수, 윤갑식 동아대 교수, 윤은정 서울시의회 전문위원, 이일희 제일엔지니어링 이사, 장옥련 LH 차장, 정다운 OCS도시건축 이사가 참석했습니다.

이번 회의에서는 7월호 주제를 “(가칭)민선 8기 도시정책 참고서”로 정하고 필자를 섭외하기로 하였습니다.



한국도시계획가협회 교재편찬위원회 편집회의 개최

_ 2022. 04. 21.

우리 협회 교재편찬위원회(위원장 한상훈 교수)에서는 지난 4월 21일 오후 4시 30분에 협회 회의실에서 교재편찬위원회의 편집회의를 개최하였습니다.

이날 회의에서는 협회 김홍배 회장과 한상훈 위원장, 권일 한국교통대학교 교수, 조정래 서울시의회 전문의원, 조종렬 대한콘설턴트 부사장이 참석하였으며, 신규 교재의 구성과 교재에 담을 내용 등에 대한 논의를 진행했습니다. 또한 추후 원고모집 일정에 대한 논의를 진행했습니다.



「도심 주거정비를 통한 주거안정 실현의 가능성」 공동토론회 개최

_ 2022. 04. 22.

지난 4월 22일 오후 3시 30분부터 우리 협회와 대한국토도시계획학회, LH토지주택연구원의 공동 주관으로 「도심 주거정비를 통한 주

거안정 실현의 가능성」 공동토론회가 개최되었습니다.

이날 토론회는 아셈타워 37층 피벗포인트 회의실에서 줌과 병행하여 개최되었는데, LH 유튜브를 통하여 생중계되었습니다. 이날 토론회는 김선아 (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표의 사회로 진행되었으며, 김홍배 한국도시계획가협회장과 김찬호 대한국토도시계획학회장, 이상일 LH토지주택연구원장의 인사말이 있었습니다.

주제발표로는 “서울시 도심공공주택복합사업 시행여건과 향후 과제”를 주제로 김지은 SH도시연구원 수석연구원이, “성남시 도시재생과 도시정비사업의 새로운 시도”를 주제로 홍경구 단국대학교 교수가, “지방 중소도시 주거지 정비와 재생 연계를 통한 주거안정 실현”을 주제로 이영은 LH토지주택연구원 연구위원이 각각 발표를 하였습니다.

이후 진행된 토론에서는 LH토지주택연구원 김용순 실장이 좌장을 맡아 김선아 (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표, 김정구 LH도시정비사업처 단장, 김지엽 성균관대학교 교수, 정승현 국토교통부 도시재생사업기획단 과장, 최중철 플루토 건축 대표, 홍성진 대한건설정책연구원 연구위원의 토론이 진행되었습니다.



한국도시계획가협회 2022년 춘계토론회 개최

– 2022. 05. 13.



우리 협회에서는 지난 5월13일 오후2시에 2022년 협회 춘계토론회를 토포하우스 갤러리 지하 1층 강의실 및 유튜브를 통해 개최하였습니다.

이번 춘계토론회는 「새정부 출범에 따른 국토·도시정책의 방향과 과제」를 주제로 윤정중 연구부회장이 사회를 맡아 진행되었습니다.

이날 토론회는 김홍배 한국도시계획가협회장의 인사말씀으로 시작되었으며, 이어서 “새정부 출범에 따른 도시계획과 도시계획가의 역할”을 주제로 여홍구 한양대학교 명예교수의 기조강연이 있었습니다.

이후 주제발표로는 “우리나라 국토균형발전을 위한 제언”을 주제로 권일 한국교통대학교 교수가, “도시재생, 근본적인 Reset이 필요하다”를 주제로 이태희 한국건설산업연구원 부연구위원이, “안정적 주택공급 확대를 위한 주체별 역할과 과제”를 주제로 최상희 LH토지주택연구원 연구위원이 각각 발표를 하였습니다.

이후 진행된 토론에서는 안정근 경상대학교 교수를 좌장으로 김동근 LH처장, 김진유 경기대학교 교수, 박영신 YS부동산연구소 소장, 우명재 서울시립대학교 교수, 이상대 경기연구원 선임연구위원, 이창연 전북대학교 교수가 토론을 진행하였습니다. 📣

신규 가입회원 명단

2022년 7월 1일 기준

NEW
MEMBERS LIST

개인회원

- 
- 이상근
 - 정진웅 서울시청 균형발전본부 도심권사업과 주무관
 - 박기덕 경기주택도시공사 책임연구원
 - 남형권 주택산업연구원 책임연구원
 - 이혜진 한국토지주택공사
 - 김윤혜 한국토지주택공사 차장
 - 임택규 주식회사 신화이엔씨 대표이사

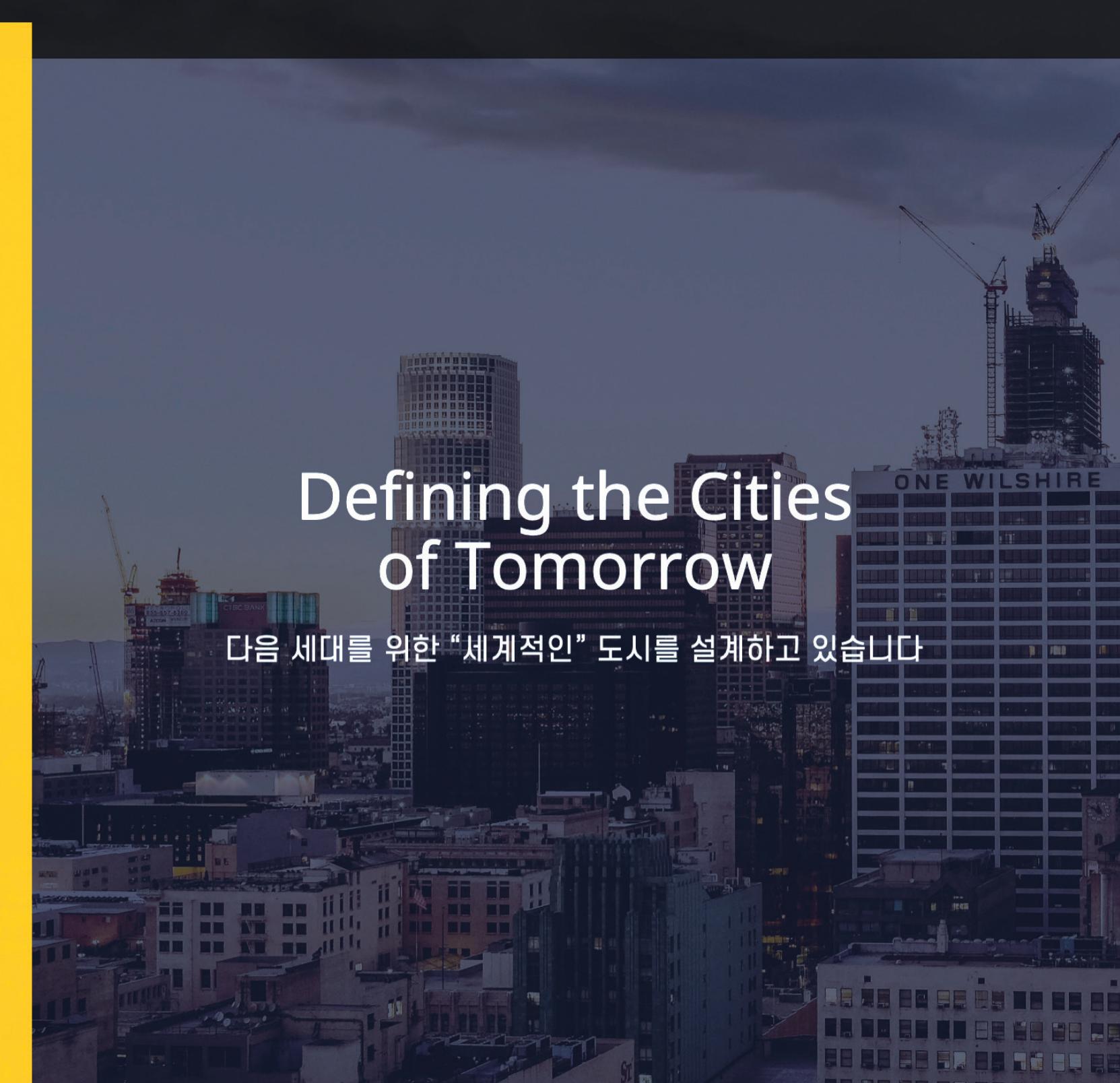
단체회원

수원도시재단



종신회원

- 
- 김재령 한국토지주택공사 차장
 - 조정흔 하나로감정평가사무소 감정평가사
 - 장현웅 한국토지주택공사 차장
 - 윤병훈 LH 토지주택연구원 책임연구원
 - 송기욱 LH토지주택연구원
 - 조필규 토지주택연구원 수석연구원
 - 임정민 LH토지주택연구원 수석연구원



Defining the Cities of Tomorrow

다음 세대를 위한 “세계적인” 도시를 설계하고 있습니다

삼호기술공사 | 삼호기술단건축사사무소

서울특별시 송파구 법원로 128
SK V1 GL 메트로시티 A동 1609, 1610호

samho.kr@outlook.kr | 02.592.8400

한화 포레나 집 을 넓 히 다

당신의 집은 어디까지인가요?

마음 편히 아이가 뛰어갈 수 있는 곳까지
일상의 여유를 즐길 수 있는 곳까지
가족이 안심하고 숨쉬는 곳까지, 집이다

이것이 한화 포레나가 생각하는
가장 상식적인 프리미엄

당신을 위해 집을 넓히다

한화 포레나



FORENA는 스웨덴어로 '연결'을 뜻하며 '사람과 공간의 연결'을 통해
새로운 주거문화를 만들겠다는 한화건설의 의지를 담고 있습니다.

FORENA
한화 포레나



LIVE WORK PLAY
DESIGN &
CONSULTING



SITELab

서울특별시 강남구 논현로94길 29-14 | www.sitelab.ai

회장 **김홍배** 한양대학교 도시공학과 교수

기획부회장	임영진 (주)삼호기술공사 대표이사	공공부회장	이종원 (주)경화엔지니어링 부회장
행정부회장	한상훈 중원대학교 교수	산학부회장	여춘동 (주)인토엔지니어링 대표이사
재정부회장	최민성 멀코리얼티 그룹 대표이사	여성부회장	김선아 (주)스페이싱 엔지니어링 건축사사무소 대표
교육부회장	이승일 서울시립대학교 도시공학과 교수	연구부회장	윤정중 NH토지주택연구원 실장
대외협력부회장	이명훈 한양대학교 교수	기술부회장	문천재 주식회사 유신 사장
		감사	선권수 도시전략연구소 대표
			허정문 수원도시재단 이사장

상임이사	권용일 대구한의대학교 교수
	권혁도 동명기술공단 부사장
	김기찬 유나이티드그룹 대표이사
	김동근 NH 지역균형재생처 처장
	김성길 공주대학교 교수
	김성률 우리ENG 대표이사
	김영준 청해엔지니어링 대표이사
	김주영 상지대학교 교수
	김향집 광주대학교 교수
	김홍순 한양대학교 교수
	박태원 광운대학교 도시계획부동산학과 교수
	백복수 (주)인토엔지니어링 부대표
	서원석 중앙대학교 교수
	석균성 롯데건설 전무

여옥경	한양사이버대학교 교수
오민경	태평양강정평가법인 이사
윤갑식	동아대학교 교수
윤상복	동의대학교 도시공학과 교수
윤수용	인천시 도시재생현장지원센터장
이근수	과천도시공사 사장
이상근	대우해양조선 건설부문 사장
이영성	서울대학교 교수
이일희	제일엔지니어링 이사
이재옹	NH 대구경북지역본부 본부장
임동일	강릉대학교 도시계획부동산학과 교수
장호순	(주)미래E&D 부사장
전호근	(주)동양기술단 부사장
정승현	한국건설기술연구원 박사

정현철	삼호기술공사 부사장
정희운	서울연구원 선임연구위원
조우현	경기도시공사 균형발전처장
조종렬	대한컨설팅트 부사장
최봉문	목원대학교 교수
최승희	우석대학교 건축과 교수
최찬용	용인도시공사 사장
최창규	한양대학교 교수
최현우	반석엔지니어링 이사
홍길표	(주)서영 부사장
홍성덕	(주)동성엔지니어링 사장
황지욱	전북대학교 교수

이사	강경훈 이름 CNS 대표
	강동오 HDC 아이앤코스 상무
	강석형 사람공간연구소 그룹장
	강원준 경호엔지니어링 부사장
	강평희 대한콘설팅트 이사
	고준호 한양대학교 교수
	고진수 광운대학교 교수
	고태호 제주발전연구원 연구위원
	구용호 (주)해양기술개발공사 대표이사
	구정현 경동엔지니어링 부사장
	권영선 주택산업연구원 책임연구원
	권일 한국교통대학교 교수
	권정훈 (주)대한콘설팅트 이사
	김건우 한양대학교 교수
	김광남 (전)극동대학교 교수
	김귀식 (주)로뎀도시기술연구소 대표
	김근영 강남대학교 교수
	김노희 코오롱글로벌 과장
	김륜희 NHTech지주택연구원 수석연구원
	김병곤 (주)영아리환경기술 부사장
	김성주 (주)도시건축 미래 대표
	김성진 성도 E&C 본부장
	김용태 한진개발공사 전무
	김은희 도시연대 정책센터장
	김재구 전북연구원 연구위원
	김재윤 (주)인토엔지니어링도시건축사사무소 전무
	김정곤 SH공사 본부장
	김정섭 UNIST 교수
	김정훈 한국건설기술연구원 연구위원
	김진 한남대학교 교수
	김진유 경기대학교 교수
	김창형 부천도시공사 본부장
	김충호 서울시립대학교 교수
	김태경 국토도시연구원 대표
	김태운 (주)동이ENG 대표
	김학엽 인천대학교 박사
	김현무 사이트랩 대표
	김호용 동아대학교 교수
	김황배 남서울대학교 교수
	나강열 광주전남연구원 책임연구위원
	나승일 인천광역시 해양항만과 팀장
	남광우 경성대학교 교수
	노병채 진양엔지니어링 대표이사
	노혜진 케이에스엠기술 상무
	문계정 법무법인 태일 변호사
	문채 성결대학교 교수
	문태현 경상대학교 교수

민세식	민종합기술단 대표이사
박근오	충남연구원 센터장
박신태	(주)증원도시 대표
박영길	이천시 도시재생센터 센터장
박영신	YB부동산연구소 소장
박인권	서울대학교 교수
박진아	한양대학교 교수
박철광	한화건설 상무
박홍철	(주)간화 전무
배기목	대진대학교 교수
배상호	도화엔지니어링 부사장
백재현	새만금개발공사 차장
백정현	(주)신명건설기술공사 이사
백현열	한남대학교 교수
성장환	NH 토지주택연구원 실장
성현곤	한양대학교 교수
소효근	(주)걸리너홀딩스 대표이사
송향숙	여성과 공간연구소 소장
송흥수	(주)청림이엔씨 대표이사
신동윤	단국대학교 교수
신상영	서울연구원 연구위원
양광식	순천향대학교 교수
양성돈	여주시 도시재생센터 센터장
양용택	SH공사 본부장
엄수원	전주대학교 교수
오복환	(주)의왕시 경제환경국장
우명제	서울시립대학교 교수
우아영	한양대학교 교수
유명소	(주)동림피엔디 전무이사
유천웅	엠와이엔씨 대표
윤문상	주식회사 유신 부사장
윤방현	(주)미래파워 대표이사
윤영담	(주)엔에스파트너스 COO
윤운정	서울특별시의회 입법조사관
윤정란	NH 토지주택연구원 연구위원
이남휘	직은도시대장간 실장
이동우	한양대학교 연구교수
이명범	피앤디파트너스 대표
이민기	NH 토지주택연구원 연구위원
이상우	NH 스마트시티개발단 처장
이상훈	한양대학교 교수
이석주	서울시의회 의원
이영은	NH 토지주택연구원 연구위원
이용각	(주)대우건설 상무
이우배	인제대학교 교수
이윤홍	한양대학교 겸임교수
이재경	홍익대학교 교수

이재수	강원대학교 교수
이재우	목원대학교 교수
이재춘	국토연구원 책임연구원
이정원	용인시 도시계획상임기획단장
이정하	상지엔지니어링 상무
이주일	서울연구원 선임연구위원
이지영	서울시립대학교 교수
이창연	전북대학교 교수
이창효	한밭대학교 교수
이칠성	(주)건화 부사장
이현경	동의대학교 교수
임병호	대전발전연구원 연구위원
임옥근	(주)상월 대표이사
임태빈	(주)이지유이엔디 부사장
임현진	더 도시연구소 대표
임형빈	충남발전연구원 연구위원
임혜수	인천광역시 도시재생현장지원센터 주무관
장성만	목포대학교 교수
장영호	미래E&D 본부장
전경희	도시경영연구소 소장
전병선	NH지역균형발전지원센터 지역균형발전자문관
전병혜	용인시정연구원 연구위원
전승준	(전)삼성전자 상무
정다운	오씨에스도시건축 실장
정명화	(주)유신 전무
조미정	한양대학교 겸임교수
조정래	서울시의회 전문위원
조정훈	하나로김정평가사무소 김정평가사
조필규	NH 토지주택연구원 수석연구원
조필제	유선엔지니어링 건축사사무소 본부장
자규현	한양사이버대학교 교수
진영길	한국종합기술 전무
천상현	충의대학교 교수
최동규	(주)삼안 부사장
최상희	NH 토지주택연구원 연구위원
최성진	원광대학교 교수
최영은	대구경북연구원 실장
최지환	(주)인토엔지니어링도시건축사사무소 본부장
최종익	강원대학교 교수
탁정호	피앤티 글로벌 대표이사
한재범	법무법인 제이엔 변호사
현동호	(주)케이티에스엔지니어링 부사장
홍국정	(주)하우원 대표
홍록희	디엘아이엔씨 상무
홍재주	(주)캡인어스 이사
황중만	한양대학교 특임교수



- 2022. 07. 민선 8기 지방시대의 새로운 도시비전과 전략
04. 새 정부의 국토도시정책 과제
01. 국토계획법 전면개정을 생각한다
- 2021. 10. 해외 도시개발
07. 제4차 수도권정비계획
04. 주택정책과 도시계획
01. 다시, 도시재생을 생각한다
- 2020. 10. 광역도시계획, 회고와 전망
07. 감염병 시대의 도시계획
04. 스마트 시티와 도시계획
01. 도시, 기본계획을 말하다
- 2019. 08. 3기 신도시에 바란다
05. 도시재생과 커뮤니티 비즈니스
- 2018. 08. 중심시가지형 도시재생과 도시계획
04. 도시재생뉴딜정책과 도시계획
- 2017. 12. 스마트시티와 도시계획
08. 도시재생뉴딜정책과 도시계획
- 2016. 11. 쇠퇴상권의 재활성화
08. 부산개항 140년, 워터프론트 조명
04. 융복합화와 도시계획
- 2015. 12. 국공유지 활용과 도시경쟁력
10. 지방중소도시의 현안과 발전방향
06. 거버넌스를 통한 도시재생 활성화
03. 근대 도시건축 문화 유산 특집기획
- 2014. 11. 국토도시분야 해외진출전략
07. 통일에 대비한 국토 · 도시계획
03. 창간호

