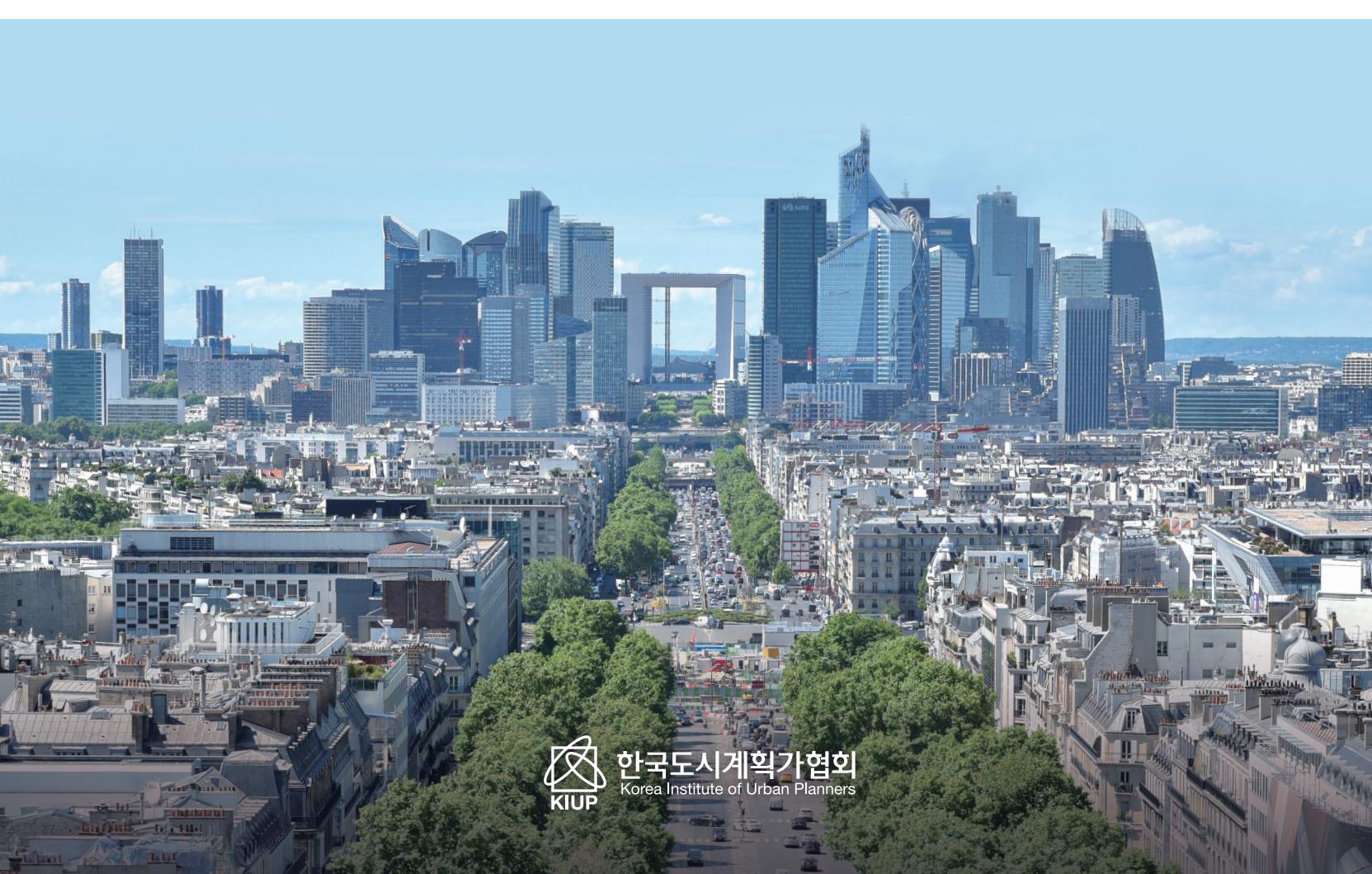


URBAN PLANNERS

국토도시계획과 도시교통

2023년 4월호
제10권 제2호(통권28호)



한국도시계획가협회
Korea Institute of Urban Planners

URBAN PLANNERS

2023년 4월호
제10권 제2호 (통권28호)

편집위원회

위원장

서원석 _ 중앙대학교 교수

부편집위원장

강평희 _ 대한콘설타트 이사
박유진 _ 중앙대학교 교수

편집위원

강창덕 _ 중앙대학교 교수
권대한 _ 국토도시연구원 연구위원
권성문 _ 대구대학교 교수
김권일 _ 인토엔지니어링 이사
남형권 _ 주택산업연구원 부연구위원
박기덕 _ 국토연구원 부연구위원
안용진 _ 서울과학기술대학교 교수
양혜선 _ 경남연구원 연구위원
윤진희 _ 건축공간연구원 부연구위원
이현경 _ 동의대학교 교수
전범석 _ Texas Southern University 교수
전희정 _ 성균관대학교 교수
진장익 _ 중앙대학교 교수
진재특 _ 서울시립대학교 교수
홍현민 _ 다정엔지니어링 이사

편집위간사

이다은 _ 중앙대학교 박사수료

부편집간사

김찬혁 _ 중앙대학교 석사과정



사단법인 한국도시계획가협회
Urban Planners 제10권 제2호(통권28호)

인쇄 2023. 4

발행일 2023. 4

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

국토도시계획과 도시교통의 필요성 및 역할

_ 서원석(한국도시계획가협회 Urban Planners 편집위원장, 중앙대학교 교수)

05 Focus 국토도시계획과 도시교통

부산 도시기본계획에서 도시공간구조 설정 변화와 향후 과제

_ 이현경(동의대학교 조교수)

지방자치단체 도시계획과 지방재정투자심사의 연계성

_ 양혜선(경남연구원 연구위원)

중소도시 보행 현안 및 정책제언: 강릉시 사례를 중심으로

_ 김대진(인하대학교 교수)

모빌리티의 혁신 도심항공교통(UAM), 도시교통망 내 도입 가능성 모색

_ 송교원(국민대학교 교수)

도시교통망의 확장과 도시공간구조 변화

_ 진장익(중앙대학교 교수)

28 기관탐방

파주시장 김경일

_ 임영진((주)삼호기술공사 대표이사)

33 News &

도시분야 관련 법률 개정내용 및 해설

정책제도, 판례 및 유권해석

51 KIUP Members

협회 행사 소식 · 동정

20



28



51



국토도시계획과 도시교통의 필요성 및 역할



서원석

한국도시계획가협회 Urban Planners 편집위원장
중앙대학교 교수

도시계획은 도시의 지속가능한 미래상을 계획하고 이를 시행하는 과정으로 정의된다. 한국전쟁 이후 본격적으로 추진했던 국가주도형 경제성장 정책은 빠른 산업화와 도시화라는 성과를 얻었지만, 그에 따른 부작용으로 인구의 수도권 집중, 난개발, 도시확산 등 다양한 문제가 나타나게 되었다. 이를 해결하는 실행방안으로 도시계획과 국토계획이 본격적으로 정비되기 시작했다. 이후 우리나라는 국토에 관한 최상위 국가계획인 국토종합계획과 최상위 권역인 도(道) 관할 구역의 장기발전계획인 도종합계획, 그리고 두 개 이상의 행정구역에 대한 장기발전계획인 광역도시계획을 중심으로 하는 국토계획과 광역도시계획, 도시(군)기본계획, 도시(군)관리계획으로 이어지는 도시계획이 체계화되어 현재에 이르고 있다.

국토계획이나 도시계획 모두 도시(지역)의 발전과 균형적인 성장을 위해 필요한 토지와 도시 시설물, 그리고 환경 등의 분야에서 계획적이고 효율적인 방향을 제시한다는 점에서 지역의 지속가능성과 발전에 중요한 정책 틀 역할을 한다. 하지만 지방자치제도 시행 이후 지역의 자치 권한이 많아지고, 행정수반의 지역주민의 선호로 선출되기

시작하면서 계획 방향이 국토의 통합적 발전보다는 개별 도시에 초점이 맞추어지는 경향도 늘어나고 있다.

이러한 측면에서 개별 도시뿐 아니라 국토의 균형적인 발전을 위한 다양한 계획 전략들에 대한 심도 있는 논의의 필요성이 제기되고 있다. 이와 더불어 최근에는 국토 및 도시교통이 지속가능한 도시 발전과 더불어 국토 균형발전의 핵심 요소로 부상하고 있다는 점에서 국토도시계획과 도시교통의 역할도 강조되고 있다. 국토도시계획은 시민의 요구 측면에서 도시가 지속가능한 성장을 할 수 있도록 하는 정책 수단이라고 할 수 있다. 공간적 행정단위인 특별시, 광역시, 시, 군은 도시기본계획을 통해 기본적 공간구조와 장기적인 발전계획을 세우게 된다. 물론 이 과정에서 광역도시계획 방향을 통합적으로 반영해 도시관리계획을 수립하게 되므로, 단일 도시의 독자적인 목표와 방향만을 고려하기는 어렵다고 할 수 있다.

실제로 정부는 산업, 인구가 집중되어 있는 수도권에 대해 수도권정비계획을 마련해 수도권의 과도한 성장을 억제하여 국토의 균형발

전을 도모하는 정책을 지속적으로 추진하고 있다. 하지만 미시적인 수준의 도시기본계획을 살펴보면 해당 지역주민의 삶의 질을 높임과 동시에 도시경쟁력 강화를 위한 다양한 목표 및 전략 등 개별 도시 중심의 계획들이 핵심이 되고 있다. 특히 제 기능의 중추적 역할을 담당하고 있는 서울의 계획은 수도권뿐만 아니라 국토 공간의 미래와 직결된다는 점에서 관심의 대상일 수밖에 없다. 많은 전문가가 이미 언급하고 있는 것처럼 국토 공간의 균형적인 발전을 위해 서울의 성장을 무조건 억제할 수는 없다. 그렇다고 해서 현재 심화되고 있는 수도권과 비수도권 격차, 지역소멸과 쇠퇴 역시 자연스러운 현상으로 이해하기도 어렵다. 이러한 측면에서 지역의 도시계획 방향을 고찰하고 이를 바탕으로 지역 간 또는 수도권과 비수도권 간 연계 계획방안을 면밀하게 검토하는 것은 중요한 시대적 사명이라고 할 수 있다.

이와 더불어 도시계획과 도시교통의 관계는 매우 중요하다. 도시계획의 필수적인 부문이 바로 교통이며 교통정책은 도시계획에 의해 큰 영향을 받을 수 있다. 특히 지역 간 연계성을 강화함과 동시에 지역 내 이동성을 높이는 것은 정주 여건 개선에 있어 중요한 사안인 만큼 교통정책은 지방이 직면한 문제를 해결하는 데 있어 중요한 시각을 제공할 수 있다. 즉 도시의 지속가능성에 있어 국토도시계획과 도시교통은 필수적 관계가 있다는 것이다. 관련 정책을 통해 지역주민들의 경제적, 사회적 및 환경적 삶의 질을 개선하고, 회복력 있는 도시 환경을 조성하는 데 도움을 줄 수 있다.

최근 들어 특히 지방을 중심으로 도시교통 체계의 강화, UAM(Urban Air Mobility)과 같은 차세대 교통서비스에 관한 관심이 늘어나고 있다. 물론 도시교통의 가장 중요한 대상 지역은 서울을 중심으로 한 수도권이고 차세대 교통서비스 역시 수요가 많은 서울과 인접 지역이 핵심 역할을 하게 될 가능성이 크다. 하지만 상대적으로 교통 상황이 열악한 지방 도시는 차세대 교통서비스를 통해 어려움을 극복할 수 있다는 점에서 국토도시계획에 있어서 도시교통이 가지는 역할과 의의는 크다고 할 수 있다.

국토도시계획은 지역의 활성화와 지속가능성에 있어 필요한 정책 수단이다. 하지만 앞서 언급한 바와 같이 자치단체의 자율성과 독립성이 더욱 강조됨에 따라 거시적인 국토계획 측면에서 계획 단위의 상충 효과가 발생하고 있으며, 이는 지방 도시의 어려움을 가중시키는 요인으로 작용할 가능성이 크다. 우리는 이런 상황을 지방소멸, 도시쇠퇴와 연계해 심각하게 바라볼 필요가 있다. 이를 위해 우선 지방 도시의 도시계획과 교통정책에 대해 이해할 필요가 있으며, 기초계획 공간 단위의 재검토 및 광역화도 새로운 시각에서 고민해볼 필요가 있다.

우리는 지금 인구감소와 더불어 지방소멸이라는 복합적 위기에 직면하고 있다. 집중과 선택만큼이나 비어가는 공간에 대한 대책이 시급하다. 국토도시계획 및 관련된 하위 계획은 이러한 문제를 해결할 수 있는 정책 수단이라는 점에서 모두 함께 하는 삶을 위한 지속적인 계획 방향을 고민해야 한다. ☮

FOCUS

국토도시계획과
도시교통

부산 도시기본계획에서 도시공간구조 설정 변화와 향후 과제



이현경
동의대학교 조교수

1. 들어가며

도시 · 군기본계획은 장기적으로 도시(또는 군)가 공간적으로 발전하여야 할 구조적 틀을 제시하는 종합계획이다. 도시 전 부문의 정책에 우선되는 최상위 공간계획이다. 도시 · 군기본계획은 기초조사를 바탕으로 계획의 목표와 지표를 설정하고, 공간구조 설정, 토지이용계획, 기반시설 등 부문별 계획으로 구체화 된다. 그중에서도 특히 도시의 공간구조 설정은 도시 공간정책의 기초가 될 뿐만 아니라 도시의 발전 및 도시 내 균형발전과 밀접한 연관이 있다. 따라서 계획의 목표를 달성하기 위하여 합리적인 공간구조의 설정은 필수적이라고 할 수 있다.

도시의 공간구조는 중심지와 중심지 간 네트워크, 즉 중심지체계로 요약할 수 있다. 한 공간에서는 경제활동의 입지에 따라 다수의 중심지가 발생하며 중심지들의 위계는 서로 다르게 나타난다. 중심지의 위계를 결정하는 요소는 다양하나 일반적으로 중심지 내의 소비, 생산을 비롯한 활동 수가 많고 다양할수록 중심지의 위계가 높아진다 고 할 수 있다. 우리나라 국토를 공간적 범위로 할 때 서울이 가장 위계가 높은 중심지가 되는 것은 바로 서울에서 발생하는 많고 다양한 활동 수에서 기인한다고 할 수 있다.

도시 · 군기본계획에서의 공간구조 설정은 현재의 도시 내 중심지체계를 보다 효율적이고 합리적인 중심지체계로 변경하는 데에 그 목적이 있다. 예를 들어, 활동의 과도한 집적으로 사회적 비용을 초래하는 중심지의 문제를 해결하기 위하여 중심지의 기능을 다른 위계의 중심지에 배분함으로써 활동을 적절히 분배하는 등의 계획 방향이다. 최근 인구 감소를 경험하고 있는 부산광역시를 비롯한 지방 도시의 경우 인구 감소에 따라 전체 중심지 내 활동 감소가 불가피하며, 이에 따라 중심지체계 개편, 즉 공간구조 재설정의 필요성이 제기되는 실정이다.

올해 1월 우리나라의 수도인 서울특별시의 2040 서울 도시기본계획이 확정되었으며, 부산광역시도 지난 2022년 3월 2040 부산 도시기본계획의 공청회를 마쳤다. 2040 부산 도시기본계획 공청회 자료에 따르면 부산의 공간구조는 10개 중심지로 개편되었다. 그간 대부분의 도시기본계획에서의 공간구조에서 도심, 부도심 등 중심지 위계를 달리하였으며, 부산에서도 그동안 수립된 모든 도시기본계획에서 위계별 중심지체계를 유지하였음을 미루어 볼 때 단일 위계의 다수 중심지를 구성한 부산의 시도는 도전적이며 많은 것을 시사한다고

할 수 있다. 따라서 본 기고문에서는 부산 도시기본계획¹⁾ 내 공간구조 설정 변화와 향후 부산광역시가 우리나라 제 2도시를 유지하고 성장하기 위한 과제에 대하여 공간구조 측면에서 다루어 보고자 한다.

2. 부산 도시공간구조 설정 변화

부산광역시의 경우 1992년부터 현재까지 「2011 도시기본계획」, 「2020 도시기본계획」, 「2030 도시기본계획」이 수립되었고, 「2040 도시기본계획(안)」이 공청회 단계까지 진행되었다. 부산광역시의 공간구조 설정은 「2011 도시기본계획」 이후 아래 (그림1)과 같이 총 5차례 변화되었다.

부산의 공간구조는 「2011 도시기본계획」부터 「2030 도시기본계획」까지 각 위계의 중심지 지역과 그 수의 차이는 있으나 도심+부도심+지역중심(또는 지구중심)의 3위계의 다핵 분산형 중심지체계를 유지하였다. 「2030 도시기본계획(변경)」의 경우도 1광역중심이라는 제 1위계 중심지가 추가되었으나 광역중심은 결국 4도심을 의미하므로 중심지체계의 위계는 실질적으로 크게 변함이 없다고 할 수 있겠다. 그러나 「2040 도시기본계획」에서는 중심지+연계거점의 2위계의 중심지체계

로 변화하였다. 연계거점이 중심지의 역할보다는 타 도시와의 연계를 위한 거점임을 미루어 볼 때 「2040 도시기본계획」의 중심지체계는 단일 위계의 체계를 취한다고 볼 수 있다. 부산시는 부산 내 균형발전을 도모하기 위하여 중심지의 위계를 나누지 않고 아래 <표 1>과 같이 각 중심지의 기능을 특화하는 10-core 전략을 사용하였다고 밝혔다.

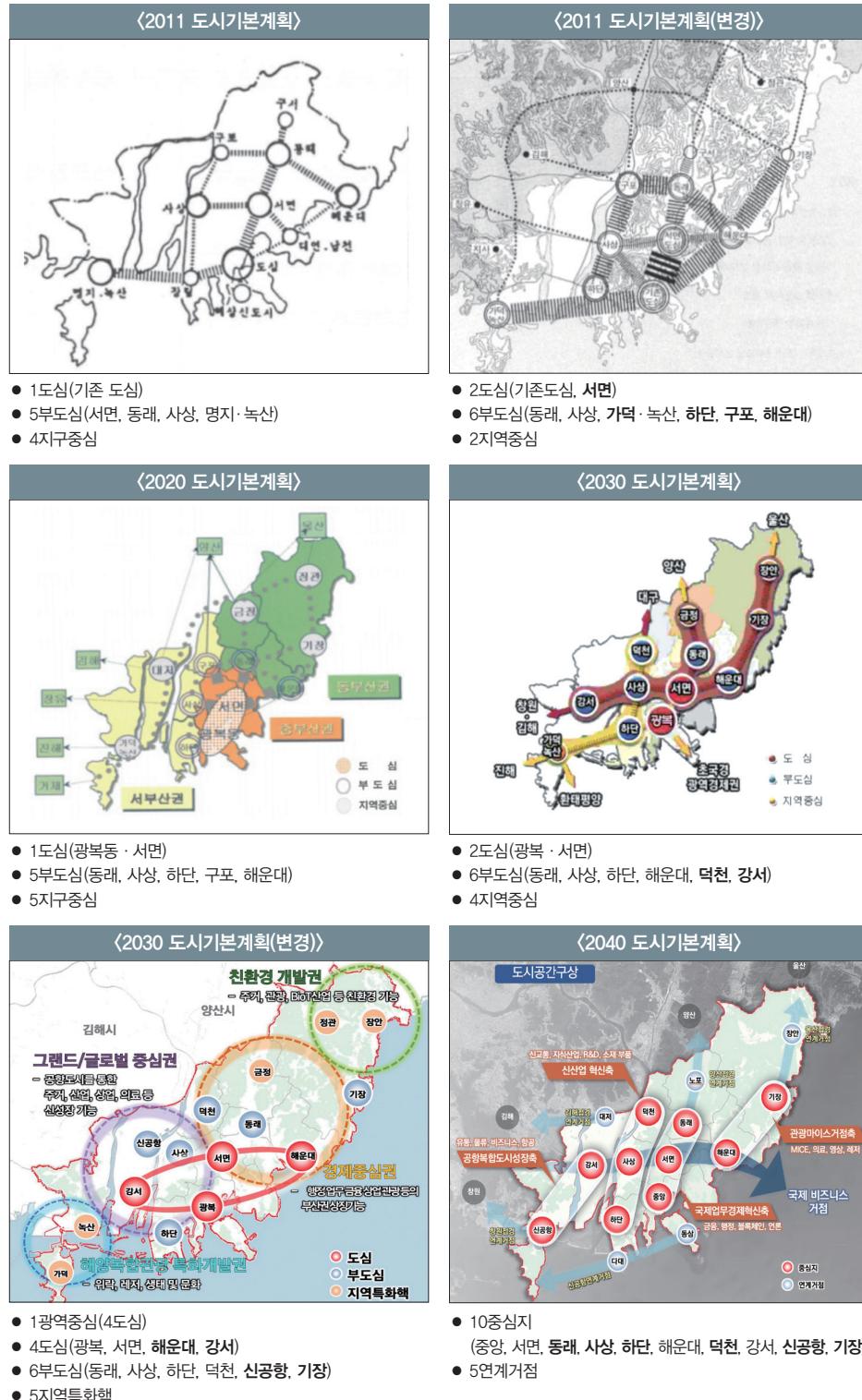
부산광역시의 제 1위계의 중심지 변화를 살펴보면 「2011 도시기본계획」부터 현재까지 부산의 원도심인 광복동 일대가 제 1위계의 중심지로 유지되었다. 한편 「2011 도시기본계획」에서 상업·유통·문화기능을 담당하던 부도심인 서면의 위계가 「2011 도시기본계획(변경)」에서부터 도심 위계로 상승하였으며 현재까지 광복동, 서면은 가장 높은 위계의 중심지의 기능을 담당하고 있다. 「2030 도시기본계획(변경)」부터 광복, 서면과 함께 해운대와 강서가 도심으로 그 위계가 상승하였다. 이는 서부산권의 강서지역과 동부산권의 해운대지역의 위계를 강화하여 기존 도심권인 중부산권과 서부산권, 동부산권의 균형발전을 위한 선택이라고 볼 수 있다. 더 나아가 「2040 도시기본계획」에서는 기존 부도심(동래, 사상, 하단, 덕천, 신공항, 기장)이 제 1위계 중심지인 '중심지'로 상승함에 따라 2040 부산 도시기본계획이 지역내 균형발전에 더욱 큰 방점을 두었다는 것을 알 수 있다.

[표1] 2040 부산 도시기본계획 중심지별 특징

구분	특징
신공항	부산신항과 가덕도 신공항, 철도를 연결하는 트라이포트 중심지
강서	에코델타시티 및 연구개발특구 등과 연계한 복합개발 중심지
하단	
사상	교통의 요충지로서 기조성된 상업지역과 주변 기간산업과 연계한 중심지
덕천	
중앙	원도심의 상업, 업무시설 등을 북항 재개발과 연계하여 국제교류의 중심지
서면	국제금융단지와 부전복합환승센터에 이르는 광역중심지
동래	문화관광의 중심지
해운대	마이스·영화·영상, 해양관광, 국제교류의 중심지
기장	오시리아 관광단지 중심의 관광중심지

주 : 임하경(2022)의 내용을 표로 재구성함

1) 1980년대(도시계획법에 의한 법정 도시기본계획 수립) 이후 수립된 2011 도시기본계획부터 2040 도시기본계획(공청회 자료 기반)을 포함한다.



※ 볼드체로 표기된 지역은 이전 계획과 차이가 있는 지역을 나타냄

[그림1] 부산 도시기본계획에서의 공간구조 설정 변화

중심지간 네트워크의 경우 「2020 도시기본계획」까지 도심과 부도심 간의 연계축, 부도심 지역간 연계축이 강조되었다. 한편 「2030 도시기본계획」부터는 부산의 광역적 거점으로서의 기능을 강화하기 위하여 인접한 도시와 부산 내 중심지 간 연계축이 강조되기 시작했다. 예를 들어, 강서 지역을 부도심으로 설정하고 「창원-강서-사상-서면-해운대-기장-장안-울산」 축을 강조하였다. 「2040 도시기본계획」에서는 광역축을 유지하는 동시에 아래 (그림2)와 같이 유사한 기능의 중심지간 연계축을 4대 혁신성장축으로 설정하여 중심지간 연계를 강화하고 권역별 발전을 견인하고자 하였다. 구체적으로 신공항과 강서의 연계축을 「공항복합도시성장축」, 하단-사상-덕천의 연계축을 「신산업 혁신축」, 중앙-서면-동래의 연계축을 「국제업무경제혁신축」, 해운대-기장의 연계축을 「관광마이스거점축」으로 설정하였다.

3. 향후 과제

2040 부산 도시계획은 부산에 만연한 지역 불균형 문제를 해결하기 위하여 도시 공간구조 개편을 핵심 전략으로 제시하였다. 구체적으

로 말해 부산의 공간구조는 기존 다위계 중심지체계에서 10개의 단일 위계 중심지체계로 변화되었다. 또한 각 중심지 기능의 특화와 중심지 간의 연계를 통하여 중심지의 균형 성장을 강조하였다. 즉, 이번 부산의 공간구조 개편은 부산광역시 내 균형성장과 그에 따른 부산의 발전을 목표로 한 결과라고 할 수 있다.

공간구조 개편만으로 서로 다른 기능을 가진 10개의 중심지가 고르게 성장하기는 한계가 있다. 이는 기능의 특화 및 분산에서 기인하는 한계이다. 어떤 기능의 특화는 일반적으로 그보다 낮은 위계의 기능이 충족되어야 가능하다고 할 수 있다. 왜냐하면 전반적인 도시의 기능이 충족되지 못하면 인구 및 자본의 유입이 원활하지 못하기 때문이다. 다시 말해 중심지의 기능을 특화하기 위해서는 해당 기능에 대한 지원 및 활성화뿐만 아니라 생활 SOC, 편의시설 등 낮은 위계의 도시 기능의 보완도 중요하다. 따라서 중심지 특화와 이에 따른 지역균형발전을 달성하기 위하여 우선적으로 중심지별로 저차원적인 기능이 균형적으로 분포되어 있는가에 대한 검토가 필요하다.



출처 : 임하경(2022)

[그림2] 2040 부산도시기본계획 공간구조

공간구조 재편으로 인한 기능의 특화와 분산이 경쟁력을 갖추기 위해서 분산된 기능 간의 연계를 강화할 수 있는 전략도 필요하다. 이러한 전략이 부재하거나 실효성이 떨어진다면 부산의 중심성이 약화되어 광역적 차원에서 부산의 경쟁력 또한 낮아질 수 있다. 2040 부산 도시계획에서는 4대 신산업혁신성장축 등 도시의 특성과 기능에 따라 중심지 간 연계를 강화하고자 목표와 전략을 수립하였다. 부산이 전 국토차원에서 제2도시를 유지하기 위해서 이러한 전략을 바탕으로 각 중심지의 기능을 효과적으로 응집할 수 있는 구체적인 방안을 마련할 필요가 있다.

4. 맺으며

2040 부산 도시기본계획에서 10개의 중심지를 바탕으로 한 공간구조를 제시하였다. 이는 그 동안의 공간구조와는 다른 새로운 공간구조이며 부산 내 지역불균형을 해결하고자 하는 부산의 의지가 돋보이는 공간구조이다. 또한 향후 인구 감소로 인해 각 중심지의 중심성 약화가 예상되는 시점에서 진취적인 목표라고 할 수 있다. 목표를 성공적으로 달성하기 위해서는 균형적인 중심지 발전 전략과 함께 부

산의 중심성을 유지하기 위한 전략이 필요해 보인다. 구체적으로 말해 특화하려는 기능의 활성화와 함께 낮은 위계의 도시 기능을 충분히 제공함으로써 각 중심지의 기능을 보완할 필요가 있다. 또한 광역적 차원에서의 부산시 중심성을 강화하기 위하여 중심지 기능 간 연계를 견고히 할 수 있는 방안이 필요할 것으로 판단된다. 공간구조 재편을 위한 다양한 실현 전략을 바탕으로 부산이 지역 내 균형발전을 통해 도시가 성장하는 성공적인 사례가 되기를 희망하며 2040년 변화된 부산의 모습을 기대한다. ☰

[참고문헌]

- 부산시(1992). '2011년 도시기본계획'
- 부산시(1996). '2011년 도시기본계획(변경)'
- 부산시(2004). '2020년 도시기본계획'
- 부산시(2011). '2030년 도시기본계획'
- 부산시(2017). '2030년 도시기본계획(변경)'
- 부산시(2022). '2040부산도시기본계획(안) 시민공청회 발표자료'
- 임하경(2022). "2040년 부산도시기본계획"이 제시한 부산의 도시계획적 과제". *Urban Planners*. 9(3). pp.10–13.

FOCUS

국토도시계획과
도시교통

지방자치단체 도시계획과 지방재정투자심사의 연계성



양혜선

경남연구원 연구위원

도시·군계획시설은 도시·군관리계획으로 결정된 기반시설을 말하며, 국민생활에 필요한 기본적인 수요를 만족시키기 위해 건립된다. 도로, 공원, 수도공급설비, 학교, 하천, 종합의료시설, 하수도 등이 해당한다. 도시·군계획시설 등을 공급하는데 지방예산이 투입되게 되면 지방재정투자사업이 된다. 지방재정투자사업의 경우 예산편성 전에 타당성을 검증하여 지방재정의 건전성과 효율성을 도모하게 되는데 이를 투자심사제도라고 한다. 투자심사제도는 국가 중·장기 발전 계획과 자치단체 중기계획, 사업별 재정투자 계획을 연계함으로써 한정된 투자재원을 계획적으로 운용하는 것을 목적으로 한다(행정안전부, 2022).

부, 2022). 본 연구에서는 도시계획의 실효성을 확보하기 위해 도시 기본계획과 도시관리계획을 포함한 상위계획 및 중기지방재정계획과 지방재정투자심사와의 연계성을 분석하고 지방재정투자심사의 개선 방향을 제시하고자 한다.

먼저 도시·군계획시설의 미집행면적을 살펴볼 필요가 있다. 도시계획과 재정운영계획과의 연계성을 알 수 있기 때문이다. 2021년 전국의 도시·군계획시설 미집행면적¹⁾은 589.5㎢이며, 미집행면적의 추정사업비는 139조 4천억 원이 될 것으로 예상된다(국토교통부·한국국토정보공사, 2022). 그 중 10년 이상 도시·군계획시설이 시행

[표1] 전국 도시·군계획시설 미집행 현황

미집행면적(㎢)	비중	10년 미만	비중	10년 이상	비중
589.5	100.0%	126.9	21.5%	462.5	78.5%
추정사업비(조원)	비중	10년 미만	비중	10년 이상	비중
139.4	100.0%	32.2	23.1%	107.2	76.9%

출처 : 국토교통부·한국국토정보공사(2022)

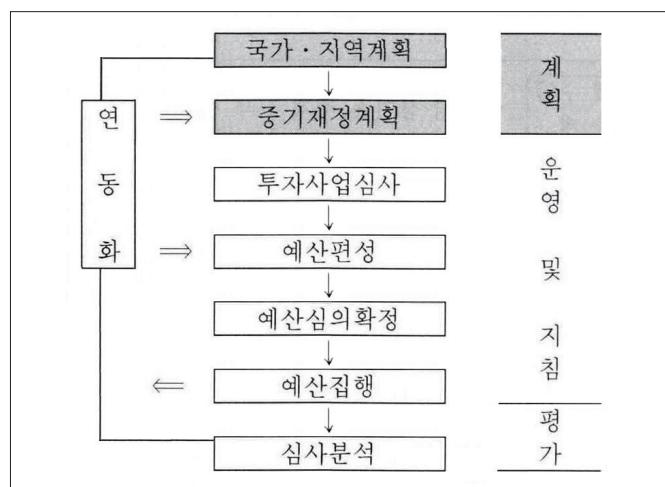
1) 도시·군계획시설 미집행면적은 도시·군계획시설로 결정된 시설 중 아직 사업이 완료되지 못한 토지면적을 의미함

되지 않은 경우를 장기미집행 도시·군계획시설이라고 한다. 장기미집행 도시·군계획시설은 462.5㎢로 전체 미집행면적의 약 78.5%이며, 추정사업비는 107조 2천억 원으로 전체의 약 76.9%를 차지한다. 이처럼 막대한 규모의 도시·군계획시설 미집행이 발생하는 원인은 재정여건이나 사업시행능력을 고려하지 않은 도시계획과 도시·군 기본계획과의 연관성은 높지 않으나 주민이나 관계기관의 요구를 수용하는 정책적 수요 등을 들 수 있다. 즉, 도시계획에서 수립되었으나 공급되지 못한 도시계획시설이 생기거나, 도시계획에 포함되지 못했지만 공급되어야 하는 도시계획시설이 발생할 수 있다. 이는 도시계획과 재정운영계획이 서로 반영되지 않은 구조에 있기 때문이다(윤중경 외, 2015; 박은숙, 2005).

1. 도시계획과 중기지방재정계획의 연계성

지방재정투자사업이 진행되는 과정을 계획단계와 재정운영단계로 구분할 수 있는데, 여기서 도시계획과 중기지방재정계획과의 연계성을 찾아볼 수 있다. 도시계획을 포함한 국가·지역계획과 중기지방재정계획은 계획단계에 포함되며, 지방재정투자사업의 심사부터 예산집행까지는 재정운영단계라고 볼 수 있다.

도시계획체계는 도시기본계획과 도시관리계획 그리고 단계별집행계획 및 개발계획으로 이루어져 있다. 도시기본계획은 도시의 장기적인 발전 방향과 미래상을 나타내는 계획으로 20년 단위의 장기 종합계획



출처 : 박은숙(2005)

[그림1] 지방재정투자사업의 진행과정

으로 법정계획에 해당한다. 도시관리계획은 시·군의 장기적인 발전 방향을 공간에 구체화시켜 실현하는 계획으로 10년 단위의 중기계획이며 지자체가 필요시 수립한다. 단계별집행계획은 실제 집행계획으로 5년 단위의 계획이며, 예산편성의 기초가 되는 계획이다. 이때 도시 계획과 재정운영계획이 연계하여 수립되도록 되어 있다. 도시관리계획의 경우 투자우선순위가 높은 사업일 경우 반드시 중기지방재정계획에 반영되어야 하며, 단계별집행계획의 경우에도 공급 예정된 도시 계획시설 설치사업은 중기지방재정계획에 포함되어야하기 때문이다.

2. 중기지방재정계획과 지방재정투자심사의 연계성

중기지방재정계획은 지방재정을 계획적으로 운용하기 위해 상위계획과 수요를 중·장기적으로 예측해 고려한 5회계연도 이상의 기간에 대한 연동계획이다(지방재정법 제33조제1항). 중기지방재정계획은 예산과정을 시작하는 첫 단계로 사전적 재정관리제도로 기본계획에서부터 예산편성까지 장기적인 계획과 예산을 연결하여 계획의 실효성을 확보하는 역할을 담당한다. 지방자치단체의 재정운용체계는 상위 발전계획→중기지방재정계획→지방재정투자심사→예산편성의 과정을 거치도록 되어 있기 때문이다. 따라서 중기지방재정계획은 중·장기 발전계획을 뒷받침하는 재정적 계획으로 도시기반시설의 중·장기 투자방향과 규모를 결정하게 된다.

지자체가 지방재정투자사업 추진시 예산을 편성받기 위한 사전절차인 지방재정투자심사에서 중기지방재정계획의 반영여부는 중요하다. 지방자치단체의 신규 투자사업이 계획적으로 추진되기 위해서는 지자체의 각종 중·장기 계획과의 연계가 가장 기본적인 요소 중 하나이기 때문이다(임성일 외, 2020). 이는 지방자치단체장이 즉흥적이고 비계획적으로 사업을 추진하지 않고 중·장기적인 계획 하에서 사업이 추진될 수 있도록 사전에 관련 계획에의 반영 여부를 검토하는 것이다. 행정안전부의 지방재정투자사업 심사 및 타당성 조사 매뉴얼에도 지방재정투자사업 심사의 체크리스트가 다음과 같이 제시되어 있다.

지방자치단체의 사업부서 실무 담당자들은 지역단위계획과의 관련성이나 중기지방재정계획의 반영을 다른 행정절차보다 상대적으로 중요하지 않게 생각하는 경향이 있다. 특히, 중기지방재정계획은 지방의회 의결사항도 아니고 지방자치단체가 스스로 수립하고 매년 지방의회에 제출하면 수립이 완료되는 행정절차이기 때문이다

그런데 중기지방재정계획이 박영되지 않은 사업들이 추진될 경우 예

[표2] 지방재정투자사업 심사의 체크리스트

증·장기 계획과의 연계성	
개별적인 법률에 의한 지역단위 계획과의 관련성	<ul style="list-style-type: none"> 지역종합개발계획, 연안정비기본계획, 도시교통정비기본계획 등 정부계획에 세부적으로 고려되어 있는지 확인
중기지방재정계획 반영 여부	<ul style="list-style-type: none"> 중기지방재정계획이 반영되어 있지 않으면 원칙적으로 재검토 또는 반려 대상임 반영 못할 특별한 사유가 있는지를 검토 (국가정책사업의 계획변경, 해당연도 말에 긴급히 결정된 사업, 국회 심의과정 중 추가사업 등 사정 변경되거나 예측하지 못한 사업인지 여부 검토)

출처 : 행정안전부 재정정책과(2022)

[표3] 중앙투자심사 재검토 사유(2011~2015년)

재검토	재원	계획조정	사전절차 미이행	규모 조정	책임 분양	재검토 사유보완	기타	계
계	277	74	56	38	11	11	19	486
비율(%)	57.0	15.23	11.52	7.82	2.26	2.26	3.91	100.0

출처 : 김기민(2016)

산낭비, 운영비 증가 등으로 연계될 수 있는 우려가 크다. 지방자치단체장, 의원, 특정 단체 등 정치적 요구에 의해 사업이 조급하게 계획되면서 미리 중·장기 계획에 반영되지 못하는 경우가 있기 때문이다. 반면 지방자치단체 내에서 중·장기 계획을 수립하여 추진하는 사업은 사전 행정절차, 사업의 필요성 및 타당성 측면에서 어느 정도 검증된 사업이자 준비되어 온 사업이라고 볼 수 있다.

비를 확보여부를 판단할 수 있는 중기지방재정계획에 반영하여 추진할 수 있도록 해야 할 것이다. 심사과정에서 전액 지방비로 추진하는 사업이 중기지방재정계획에 반영하지 않았다는 것은 사업계획이 사전에 충분한 검토 없이 즉흥적으로 추진되었다 것을 보여주는 바람직하지 않은 형태이기 때문이다. 그러한 사업은 투자심사 신청 접수단계에서 반려 등 원칙적인 조치가 필요하다. 단, 연도 말에 긴급히 결정된 주무부처의 공모사업 선정 등과 같이 예측하지 못한 사업일 경우 투자심사 시 중기지방재정계획의 미반영 사유를 명시하는 등 확인도 요구된다. ☐

3. 지방재정투자심사의 개선방향

최근 투자심사위원회 심사과정을 살펴보면 중기지방재정계획과 지방재정투자심사의 연계가 미흡한 실정이다. 한국지방행정연구원의 2016년 자료에 따르면 중앙투자심사²⁾ 결과에서 재검토 사유의 절반이 상이 재원확보 등에 관련된 내용이며, 재원과 관련된 사유 중 특히 중기지방재정계획이 미반영 사항은 486건 중 128건이 언급되었다³⁾.

투자심사를 의뢰할 지방자치단체에서는 그 전에 국비 등 재원마련 사항을 확정하고 중기지방재정계획에 예산을 반영 후 신청할 필요가 있다. 특히, 재원조달계획에서 지방비 100%인 사업의 경우 시·군·구

[참고문헌]

- 국토교통부·한국국토정보공사(2022). 2021 도시계획현황. 2022.
- 김기민(2016). '중앙투자심사 결과분석과 시사점'. 지방자치 정책Brief. 13.
- 박은숙(2005). '도시계획과 중기재정계획의 연계성에 관한 연구'. 국토계획. 40(6). pp.39–49.
- 윤종경 외(2015). '장기미집행 도시·군계획시설 현황과 과제III: 도로시설을 중심으로'.
- 임성일·김상길·송지영(2020). 투자심사와 타당성 조사 이론과 실제. 도서 출판 해남.
- 행정안전부 재정정책과(2022). 지방재정투자사업 심사 및 타당성 조사 매뉴얼.

2) 투자심사제도는 사업유형과 규모에 따라 심사기관이 정해지는데, 중앙심사의 경우 행정자치부가 지방재정투자사업에 대해 심사를 하게 됨.

3) 한국지방행정연구원에서는 중앙투자심사 결과의 재검토 사유를 파악하기 위해 2011~2015년 동안 총 1,617건의 중앙심사결과를 검토하였음. 재검토 결과는 사업의 규모와 시기, 재원조달대책 및 채무상환계획 등에 대한 종합적인 재검토가 필요한 경우를 말하며 '미통과'를 의미함.

FOCUS

국토도시계획과
도시교통

중소도시 보행 현안 및 정책제언: 강릉시 사례를 중심으로



김대진
인하대학교 교수

1. 들어가며

수도권으로의 인구집중과 지방 도시들의 인구 감소, 고령화, 이로 인한 성장 동력의 둔화로 지방 소멸위기가 국가 현안으로 등장한지도 오래되었다. 정부는 국가균형발전 특별법을 통해 지역 간 불균형 심화를 해소하기 위한 여러 정책을 펼치고 있으나, 아직 그 실효성은 의문으로 보인다. 일자리, 산업, 교육 기회의 부족이 지방 중소도시가 직면하고 있는 주요한 문제인 것은 분명하나, 대중교통 접근성, 보행환경과 같이 시민들의 일상생활과 직결된 기본적인 도시 교통 인프라의 부족 또한 많은 개선이 필요한 실정이다. 그동안 대중교통 시스템과 보행 시설과 같은 교통 인프라 연구는 주로 수도권 및 지방 대도시를 위주로 이루어져 왔으며, 지방 중소도시의 교통 인프라에 대한 고민은 상대적으로 부족하였다. 이에 따라 대다수 지방 중소도시는 승용차 위주의 교통체계가 자리 잡아 왔으며, 대중교통과 보행교통 서비스는 점차 악화하거나 제자리걸음을 해왔다. 필자는 강릉원주대학교 도시계획부동산학과에서 조교수로 재직하며, 강릉시 보행교통 현안을 지자체 공무원, 전문가, 학생 및 시민들과 함께 근거리에서 고민한 바 있다. 강릉시는 도시와 농촌의 특성이 공존하는 도농복합도시로서 도시와 농촌 지역이 가지고 있는 다양한 보행 현안이 나타나는 지역이다. 본 글에서는 강릉시를 사례로 지방 중소도시의 주된 보행 현안 및 정책제언을 제시하고자 한다.



[그림1] 제16차 강릉문화도시포럼



[그림2] 강릉시 보행 관련 현안 분석 결과

2. 강릉시 보행 현안

2022년에 강릉시와 강릉 문화 도시지원 센터는 “제16차 강릉 문화도시 포럼”을 개최하였다(그림 1). 본 포럼은 강릉시 보행환경 개선의 새로운 방향을 모색하고자 ‘보행환경 개선, 걷기 좋은 도시와 문화도시의 일상’이라는 주제로 다양한 발표와 토론을 진행하였다. 필자는 본 포럼에 발제자로 참여하여 강릉원주대 학생들과 강릉시 보행환경을 점검하기 위해 수행한 기초 연구 내용을 발표하였다.

기초 연구에서는 강릉시 보행교통의 현안을 파악하기 위한 첫 단계로, “강릉시”, “보행”이라는 키워드를 중심으로 온라인 뉴스 매체 크롤링 분석을 수행하였으며, 그 결과, 건널목 부족으로 인한 무단횡단 문제, 보행로가 없거나 협소한 보행취약지, 전동 킥보드, 폭염 대비 시설, 도로 적치물, 노후 경관 정비, 보행 친화 시설 설치 등 강릉시 보행환경과 관련해 다양한 부문에 걸친 현안이 존재하고 있음을 확인하였다(그림 2). 뉴스 매체를 통해 파악한 강릉시 보행 관련 주요 현안은 수도권 및 지방 대도시의 보행 현안과 겹치는 부분도 존재한다. 도로 적치물 문제나 최근 급증한 전동 킥보드의 보도 점령과 같은 보행

인프라 혼잡 문제 역시 강릉시의 주요 보행 현안인 것으로 나타났다.

더 나아가 강릉시의 주요 관광지 보행환경 개선, 스마트 그늘막 및 건널목 설치 등 보행환경 증진을 위한 신규 인프라 구축 또한 강릉시의 주요 현안인 것으로 확인되었다.

강릉시는 도농복합시로서 강릉 도심지(시내)와 계획 개발된 지역인 택지 지역은 도시 인프라가 상대적으로 잘 갖추어져 있고 보행로도 잘 정비가 되고 있으나, 그 외의 지역은 인구 밀도가 낮고 상업시설이 잘 갖추어지지 않은 농촌 지역으로 보행 인프라는 상대적으로 미비한 상황이다. 따라서 강릉시의 보행 이슈는 복합적으로 나타난다. 도시 지역의 주요 보행 현안은 불법주차로 인한 주거지역과 상업지역의 보행 안전 문제이다. 실제로 강릉시의 교통과 유천 택지 지역은 만성적인 주차 부족 및 불법주차 문제로 고통을 겪고 있다. 2000년대 초반을 전후하여 대규모 아파트 단지 건설과 함께 형성된 강릉시 교통 택지의 경우, 현재는 강릉시의 주요 상권이자 주거지역으로 낮과 밤으로 사람들이 끊임없이 출입하는 지역이다. 그러나 상대적으로 대도시와 비교해 대중교통이 불편한 강릉시의 경우, 주민들이 대부분 승용차를 이용

해 이 지역을 방문하고 있기 때문에, 주차공간이 늘상 부족하여 만성적인 불법 주정차가 문제가 발생하고 있다(그림 3). 택지 상권의 경우 보차훈용도로가 일반적인 형태이며, 도로상에 무분별한 주차로 인해 보행환경은 좋지 못하다. 동계올림픽 개최에 맞춰 조성한 강릉 유천지구 역시 비슷한 문제를 겪고 있다. 아파트 입주민과 상가 영업이 늘어나면서 주차난과 교통 문제가 심해지고 있으며, 불법 주차된 차들로 인해 보행환경은 나아지지 않고 있다. 강릉시는 CCTV 설치, 불법 주정차 단속 및 일방통행 조성 등을 통해 주차 및 보행 안전 문제 해결을 위해 노력하고 있으나, 지역 상권 활성화 및 민원 등의 문제도 맞물려 있어 현실적으로 주차문제 해결은 쉽지 않아 보인다. 공영/민영 주차장이 곳곳에 설치되어 있으나, 노상 주차 단속이 미비하여 유료 주차장을 이용하지 않고 불법 주정차를 하는 것이 당연시되고 있다. 최근에는 퍼스널 모빌리티(전동 킥보드, 전기 자전거 등)의 등장과 함께, 도로상에 자동차, 퍼스널 모빌리티, 보행자가 혼재하면서 보행자

가 처한 환경은 전보다 열악해지고 있는 형국이다.

위와 같은 크롤링 및 기초 연구조사 결과를 바탕으로 강릉원주대 학생들과 토론한 결과, 많은 학생이 실제로 강릉시 곳곳에서 열악한 보행환경을 경험하였다고 하였다. 학생들이 공통으로 지적하는 보행 이슈 중 하나는 도로변 쓰레기 문제였다. 강릉 시내를 걸다 보면 무분별하게 방치된 도로변 쓰레기를 심심치 않게 만나볼 수 있다. 도로변 쓰레기로 인해 보행자는 경관 훼손과 악취의 문제를 동시에 겪고 있다. 강릉시 내 농어촌 지역의 경우 보행로 정비와 관련한 현안이 두드러진다. 학생들과 농어촌 지역의 보행로 현황을 조사해 본 결과 일부 지역 보행로의 정비가 이루어지지 않고 있다는 점을 확인했다. 일부 보도에서 균열과 파손이 확인되었으며, 상당 기간 보수 및 정비가 이루어지지 않은 것처럼 보였다(그림 3). 인구가 적은 농어촌 지역 특성상 해당 보행로를 찾는 사람들이 많지 않지만, 보도 인프라의 퇴락이 이어진다면 소도시의 보행환경은 계속해서 악화할 수밖에 없다는 문제가 있다.



[그림3] 강릉시 보행 관련 기초 조사 이미지



출처 : 강릉시

[그림4] 강릉시 옥가로 테마거리 보도 확장 및 퍼스널 모빌리티 도로 신설(2022년)

강릉시는 해안 도시이자 주요 관광지로 해안가를 찾는 관광 수요가 연중 내내 높다. KTX 강릉역 개통 이후 많은 관광객이 대중교통을 이용하여 강릉을 찾고 있으나, 대다수 방문객은 여전히 승용차를 이용하고 있어 관광지 주차문제, 관광 차량과 보행자의 공존 및 안전 문제 가 꾸준히 대두되고 있다.

3. 정책적 대응

2019년 강릉시가 주민들을 대상으로 진행한 온라인 설문조사에서 강릉시 정주 환경의 문제에 관해 주민들은 생활편의시설 부족(31.1%),

이동수단 불편(29%), 노후화된 주택(15.5%), 보행환경 불편(8.8%), 그리고 공원 부족(7.3%)을 꼽았다¹⁾. 상당수 주민이 불편을 느끼고 있는 강릉시 보행환경을 개선하기 위해 시정, 전문가, 그리고 시민사회 차원에서 다양한 노력이 이루어지고 있다. 강릉시는 2022년 제4차 지방대중교통기본계획, 2021년 교통안전시행계획을 수립하여 교통 약자의 보행환경 개선 및 퍼스널모빌리티 관련 교통안전 대책 마련, 교통문화 선진화 등 보행 안전 증진을 위한 대책을 마련해나가고 있다. 최근 ITS 세계총회 강릉 유치 성공과 함께 강릉 ITS 구축 사업을 진행하고 있으며, ITS 구축 사업의 일환으로 여러 보행환경 개선 사업이 동시에 진행 중이다. 그 예로 스마트 횡단보도, 스마트 도로조명

1) 강릉시(2020) “강릉시 스마트도시 계획”(https://gn.go.kr/DATA/download/www/cts4955_file01.pdf)

을 보행자 사고 다발 지역을 중심으로 하여 설치하고 있다. 또한 강릉시는 스마트시티 챌린지 사업을 통해 수요 응답형 버스, 공유교통(전동 킥보드, 공유 자전거 등) 서비스 보급과 동시에 대중교통–보행교통 체계를 구축하고자 노력하고 있다.

2021년 완공된 강릉시 옥가로 테마거리은 KTX 강릉역과 옥천 오거리를 잇는 거리로, 기차로 강릉을 찾은 관광객과 주민들이 쾌적하게 이용할 수 있는 보행 테마거리로 조성되었다(그림 4). 전선 지중화와 함께 기존 차도 폭을 좁혀 보도를 확대하고 가로수를 식재하여 보행로 미관을 정비하였으며 퍼스널 모빌리티를 위한 도로를 별도로 개설해 보행 안전성을 높일 것으로 기대되었다. 그러나 도로 폭이 좁아지며 기존처럼 노상 주정차가 어려워지자 인근 상인들 및 상권 이용객들의 반발이 이어지고 있다. 강릉시가 공영주차장 마련 등 대책을 세우지 않고 도로 폭을 줄였다는 것이다. 상가를 이용하기 위해 보행로 위에 차량을 주정차하는 예도 발생하고 있다. 이는 지방 도시에서 발생하는 보행권과 주차공간 간 고질적 갈등 문제를 잘 보여준다. 보행환경을 실질적인 방식으로 개선하기 위해서는 기존 차량통행 및 주정차 수요를 효과적으로 분산시킬 수 있는 정책이 선행되어야 한다.

4. 끝맺으며

도시의 구성에서 보행공간은 가장 기본적인 요소이며, 보행이 일상생활에서 큰 비중을 차지하고 있다는 점에서 보행환경을 높이는 일은 사람을 위한 도시 공간의 조성에 있어 중요한 과제이다. 지방소멸위기의 시대에 중소도시는 다양한 문제에 직면하고 있으며, 대중교통, 보행을 포함하는 교통 인프라의 부족 또한 지방소멸을 가속화하는 요인일 수 있다. 강릉시의 사례처럼 지방 중소도시는 여러 보행 현안에 직면하고 있다. 다만, 지자체 또한 지역 민원에 대응하여 여러 보행 대책을 마련하고 있는 모습을 확인할 수 있었다. 승용차 위주의 교통체계가 정착된 지방 중소도시에서 대중교통과 보행의 역할은 상대적으로 낮은 실정이다. 다양한 이동수단을 존중하는 포괄적인 교통계획의 틀 안에서 대중교통과 보행의 역할을 높일 필요성이 있다. 이러한 상황에서 지자체의 역량강화와 지역민과의 적극적 의사소통 창구가 중요해 보인다. 필자는 강릉시를 포함한 대다수의 소도시에서 교통 분야 지역 전문가의 부족 문제를 체감했다. 지역 대학의 인재가 지역의 전문가로 성장할 수 있는 기틀을 마련할 필요성이 있으며, 지자체–전문가–주민 간 소통의 장을 강화해 나갈 필요성이 있다. ☘

FOCUS

국토도시계획과
도시교통

모빌리티의 혁신 도심항공교통(UAM), 도시교통망 내 도입 가능성 모색



송교원

국민대학교 교수

신 교통수단 UAM의 부상

전 세계적으로 UAM의 열풍이 한창이다. 도심에서 비행체를 타고 꽉 막힌 도로를 넘어서 이동한다는 것은 영화에서나 볼 수 있는 장면으로 생각해왔던 것이 불과 몇 년 전이다. 그러나 이제는 이것이 점점 더 우리의 일상에 가까워진 느낌이다. 바로 UAM의 등장 때문이다. 이제는 더 이상 낯설지 않은 단어 UAM(Urban Air Mobility)은 2017년 미국 FAA에서 발표한 신개념 교통수단으로 친환경 전기동력 수직이착륙 기(eVTOL)를 활용하여 도시공간을 공중으로 이동하는 새로운 모빌리티 시스템을 의미한다. 전 세계 메가시티가 앓고 있는 대도시 인구 집중, 그로 인한 교통체증 문제를 근본적으로 해결할 수 있는 까닭에 UAM에 대한 관심과 이목이 집중되고 있으며, 이러한 혁신적인 운송 수단의 시장 가치¹⁾ 또한 매우 높은 것으로 평가된다.

이에 각국 정부는 막대한 경제적 가치 창출이 예상되는 글로벌 UAM 시장의 선점을 위해 발빠르게 대응하고 있다. 특히 전 세계 항공산업을 주도해온 미국은 UAM 관련 법 정비를 진행하고 있으며, NASA

주도로 UAM 초기 생태계 구축 및 안전성과 통합운용성 확인을 위한 실증 프로그램인 'National Campaign'을 진행 중에 있다. 유럽 또한 eVTOL에 대한 인증기준 제정 및 베트포에 관한 기술적 설계 기준을 수립하는 등 UAM 생태계 조성 정책을 펴고 있다.

우리나라도 한국형 도심항공교통 목표와 추진 전략 등을 담은 'K-UAM 로드맵'을 발표(20.6) 하였으며, UAM 관련 분야의 핵심 기술 등을 식별하여 'K-UAM 기술로드맵'을 발표(21.3)하였다. 또한 국토부를 중심으로 47개 기관이 참여하는 민·관·학·연 협의체인 'K-UAM Team Korea'를 운영하는 등 국내 UAM 시장의 현실 가능성을 높이기 위해 정부 차원의 발빠른 대응을 추진 중이다.

UAM 실현을 위한 필수 요건 3가지는? 기체, 버티포트, 법체계

그러나 실제 교통수단으로 UAM을 활용하기 위해서는 필수적으로 갖춰야 하는 것들이 있다.

1) 세계적인 컨설팅 기업인 Morgan Stanley는 UAM의 전 세계 시장 규모가 2040년에 이르면 1,200조원에 달하는 등 그 경제적 파급 효과가 매우 클 것으로 예상하고 있다.



출처 : 국토교통부 보도자료

[그림1] K-UAM 단계별 미래시나리오

[표1] eVTOL 종류

	멀티콥터	Lift & Cruise	Vectored Thrust
유형			
예시	Volocopter 2X	Wisk Cora, VoloConnect	현대 S-A1, Lilium jet
특징	<ul style="list-style-type: none"> 일반적인 드론과 동일한 구조 날개 없이 로터의 추력만으로 비행 높은 신뢰성과 조작 용이성 	<ul style="list-style-type: none"> 상승용 프로펠러와 수평 비행용 프로펠러가 구분되어 있음 고정익, 높은 순항속도 	<ul style="list-style-type: none"> 상승 후 프로펠러가 90도 전방으로 꺾여서 수평 수향 추진 수직이착륙 및 순항에 최적화 기술 난이도 高, 높은 가격

출처 : EASA(2021), Study on the societal acceptance of UAM in Europe

첫 번째는 UAM 시스템을 구현할 수 있는 기체가 필요하다. UAM에 사용되는 기체를 전기동력 수직이착륙기 'eVTOL'(electric Vertical Take-Off and Landing)로 통칭하고 있다. 단어에서 그 의미를 알 수 있듯이 기존 국제선/국내선 여객기에 사용되던 고정익 항공기와 달리 eVTOL 기체는 활주로가 필요 없이 도심의 좁은 공간에서 수직으로 이착륙이 가능하다. 또한 기존에도 수직 이착륙이 가능했던 헬

리콥터와는 많은 차이점이 존재한다. 헬리콥터와 달리 eVTOL은 내연기관이 아닌 전기동력 기반의 비행체를 의미하며, 헬리콥터가 메인로터와 테일로터를 사용하는 것과 달리 eVTOL은 여러 개의 로터를 분산 추진하도록 설계하여 훨씬 안전하고 효율적인 비행이 가능하다. 또한 헬리콥터가 도심 교통수단으로 활용되기 어려웠던 가장 큰 이유는 이착륙 시 발생하는 약 140db 정도의 소음에 있었다.



출처 : 현대차 컨소시움(2022), UAM Ecosystem Blueprint 1.0

[그림2] 성숙 단계별 UAM 구축 방향

eVTOL은 약 60db의 소음을 발생시키는 것을 목표로 하고 있으며, 이는 도심지 환경에서 보행자가 들을 수 있는 일상적인 소음 수준이다. 현재 전세계적으로 약 350개의 업체가 eVTOL 항공기를 개발하고 있으며 Joby Aviation 'S4', Beta Technologies 'Alia-250', E-Hang 'EH-216'와 같은 기체들이 시험비행에 성공하는 등 상용화를 눈앞에 두고 있다.

두 번째, UAM 생태계의 성공적인 정착과 확산을 위해서는 기체의 개발뿐만 아니라, 관련 인프라의 구축 또한 필수적이다. 인프라 중에서도 기존 교통시스템과의 유기적 연계 및 이용객의 터미널 역할을 하는 버티포트는 가장 핵심적인 요소라고 할 수 있다. 버티포트는 일반적으로 여객의 탑승 및 하기 또는 화물의 적재 및 적하를 위해 필요한 제반 시설을 모두 포함하는 의미로 사용되고 있다. 또한 그 규모와 용도

에 따라 버티허브(Vertihub), 버티스탑(Vertistop) 등의 변형도 존재²⁾ 한다. UAM은 아직 시험/개발 초기 단계로, 장기간에 걸쳐 높은 수준의 기술적 안전성, 사회적 수용성이 확보되어야 하는 산업이다. 이러한 여건을 고려하여 초기에는 공공부지 및 시설을 활용한 소규모 버티포트, 성장기에는 도로 및 철도와 연계한 모빌리티 허브, 마지막으로 성숙기에는 주택/업무/상업 시설 등을 활용한 복합건물형으로 구축 방향을 검토할 수 있다.

세 번째, UAM의 상용화를 위해서는 기술개발과 더불어 우리나라에 맞는 운용 여건과 민간의 안정적인 사업추진을 위한 제도적 틀이 필요하다. 많은 사람들이 UAM을 항공기의 범주로 이해하고 있고, 또 항공기 범주 안에서 운영이 되어야 한다는 것에 동의하고 있다. 하지만 현재의 항공안전법 체계에서 항공기의 종류(Category)는 비행기, 헬리

2) 버티포트는 광의적으로 UAM 이착륙을 위한 인프라 시설을 의미하나, 협의적 의미로는 도심 내 중간 규모의 UAM 터미널을 지칭한다. 이보다 작은 규모의 버티스탑은 단순 이/착륙 기능만을 담당하는 최소 규모의 이착륙장이다. 버티허브 UAM 운영을 위한 충전, 정비, MRO, 야간주기 등 모든 기능이 수행될 수 있는 공간과 제반 시설을 모두 보유하고 있는 대규모 이/착륙 시설을 의미한다.

콥터, 비행선, 활공기로 분류하고 있어 eVTOL 기체가 기존 분류에 포함되는 것이 불가능하다. 또한 고정익 항공기와 회전익 항공기의 조종 방법이 상이하여 조종사 자격증명이 별도로 부여되고 있으나, UAM에 사용되는 기체들은 혼합된 형태의 조종 방법을 적용하기 때문에 기존의 조종사 자격증명 부여 체계를 따를 수 없다. 이외에도 형식증명, 감항증명 등과 같은 기체 인증에 대한 기준도 수립되어 있지 않다. 또한 기존 항공기와 상이한 UAM의 운영 특성과 필요 제반 시설 등의 차이로 인해 버티포트에 공항시설법과 항공안전법의 기준을 그대로 적용하는 것은 무리가 있다. 이렇듯 지금의 제도/법체계 안에서는 UAM의 도심 운항을 위해 넘어야 할 과제가 산적해 있다. 물론 이러한 고민을 담은 「도심항공교통 상용화 촉진에 관한 특별법」과 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」 2가지의 법안이 입법 발의가 되어 있는 상태이다. 하지만 일부에서는 특별법 남발은 기존 안전관리제도 법체계 상 혼선을 야기하고 오히려 안전관리 등 정책의 실효성을 떨어뜨릴 수 있다는 지적과 함께 성급한 특별법 제정에 신중해야 한다는 의견도 제시되고 있다.

도시교통 수단으로써 UAM을 활용하기 위해 우선적 고려해야 하는 사항은?

그렇다면 기체, 버티포트 그리고 이를 제도적으로 뒷받침할 법체계가 있다면, UAM은 도시교통 수단으로 유용하게 활용될 수 있는 것일까? 물론 기체, 버티포트, 법제도가 완벽히 준비된다면 UAM은 충분히 서울 하늘을 비행할 수 있을 것이다. 하지만 이것이 곧 현재의 자동차나 대중교통과 같은 도시 교통수단으로 즉시 활용될 수 있다는 것을 의미하는 것은 아니다. UAM이 실제 교통수단으로 활용되기 위해서는 운용 실효성 측면에서 넘어야 할 과제와 풀어야 할 숙제가 여전히 많이 남아있다. 이를 얼마나 잘 준비하느냐에 따라 교통수단으로써 UAM의 성패가 결정될 수 있을 것이다. 우리는 아래와 같은 사항들에 대해서도 많은 고민이 필요하다.

첫 번째, 우리는 한강 르네상스 사업의 일환으로 2007년도에 추진되었던 한강 수상 택시를 반면교사 삼아야 할 것이다. 수상 택시는 꽉 막힌 도로가 아닌 한강의 물길을 통해 교통체증 없이 빠르게 이동할 수 있다는 장점으로 교통 혼잡의 새로운 대안으로 부각 되었다. 하지만 현실은 예상과 달리 하루 1명의 승객만 이용하고 매년 수천만원의 유지보수가 들어가는 골칫덩어리로 전락하였다. 한강 수상 택시가 실

패한 여러 가지 이유가 있겠지만, 가장 큰 실패의 원인은 접근성에 있다. 단순 이동속도가 빠르더라도 퍼스트 & 라스트 마일 (First & Last Mile)에 소요되는 시간이 길다면 전체 통행에 있어 시간 절감 효과는 크지 않을 수 있다. UAM의 최대 속도는 약 300km/h 이상이 될 것으로 예상되고 교통 체증도 없기 때문에 매우 빠른 이동 수단임이 틀림 없다. 하지만 도심 내 고층 구조물과 빌딩풍과 같은 비행 장애 요소로 인해 실제 통행 수요가 밀집한 도심지에 착륙할 수 없다면 접근성 문제로 교통 수요 전환이 기대만큼 발생하지 않을 수 있다. 따라서 고도화된 비행 제어 및 충돌 방지기술 등의 개발 그리고 버티포트 공역 설계 기준 완화 등과 같이 도심 내 접근성을 향상 시키기 위한 노력이 병행되어야 할 것이다.

두 번째, UAM을 도심교통수단으로 활용 할 수 있는지에 대한 토지 이용 및 도시 개발 측면의 현실적 고민이 필요할 것이다. UAM 접근성을 향상 시키는 것은 타 교통수단과의 환승 체계 수립을 통해서도 가능하겠지만 궁극적으로는 버티포트의 입지 문제와도 연결될 것이다. 하지만 이미 교통 수요가 밀집된 도심은 기존 건축물과 도로 등의 교통 인프라로 가득 차 있으며 새로운 부지를 확보하는 것이 간단한 문제는 아니다. FAA의 버티포트 설계에 관한 임시 지침 'Engineering Brief 105: Vertiport Design'을 현대 S-A1 기체를 기준으로 적용해 보면, 버티포트 이/착륙장 안전구역에만 2,025m²(약 613평)의 부지가 필요하다. 이는 1대의 UAM 기체가 단순 이/착륙만을 하기 위해 필요한 공간을 의미하며 버티허브와 같이 다수의 이/착륙장과 주기장, 충전시설, 여객터미널 등의 인프라를 감안하면 방대한 면적이 필요할 것이다. 현실적으로 이미 빌딩 숲으로 가득 찬 도심에 이 정도 규모의 부지를 확보하여 UAM을 도심교통수단으로 활용 할 수 있는지에 대한 근본적인 고민이 필요할 것이다.

세 번째, 또한 글로벌 선점을 위해 빠르게 UAM을 도입하는 것도 중요하지만 교통수단으로서의 위계 설정과 그에 맞는 운영 방안을 수립하는 것 등과 같이 주도 면밀하게 도입 계획을 준비할 필요가 있다. 전 세계적으로 개발되고 있는 3가지의 기체 유형은 각각 고유한 비행 특성을 가지고 있다. 멀티콥터 형태의 기체는 고정익 기체들에 비해 순항속도가 느리지만 기술적 난이도가 낮아 기체 단가가 저렴한 편이다. 또한 Vectored Thrust 형태의 기체는 수직이착륙 및 순항에 최적화된 기체지만 수평비행과 수직비행 모드 전환을 위한 직선 구간의 천이(Transition) 비행이 필요하고 기술난이도가 높아 기체 가격이 비싼 편이다. 따라서 도심 내 UAM이 교통수단으로써 어떤 위계를 갖는지에 따라

도입해야 할 기체의 유형도 버티포트의 형태/규모/운영 방안도 달라질 수 있다. 마을버스와 고속버스의 위계가 다르고 버스 정거장과 고속버스터미널의 규모와 운영 형태가 다르듯 운영하려는 UAM 노선의 특성과 운영 목적에 맞는 적정한 기체 유형의 선택이 필요하며 그에 적합한 인프라 확충이 진행되어야 할 것이다. 지금과 같이 위계가 정립되지 않은 채 UAM의 도입만을 서두른다면 마치 마을버스 노선에 프리미엄 버스가 사용되는 웃지 못할 상황에 놓일 수 있을 것이다.

어 도시 공간구조의 변화와 개인의 삶과 생활 패턴에도 영향을 줄 수 있다. UAM의 도입을 위해 산·학·연·관 등에서 다양한 분야의 전문가들이 함께 머리를 맞대고 고민하고 있다. 이번만큼은 한강 수상 택시의 전철을 밟지 않고 UAM이 진정한 의미의 교통수단으로 정착될 수 있도록 전방위적으로 철저한 계획과 지속 가능한 정책이 속도감 있게 수립되기를 바란다. 미래교통의 혁신 UAM이 가져올 거대한 변화를 기다리며 UAM을 타고 한강을 건너는 날을 고대해 본다. ☺

끝 맷으며

UAM을 안전한 도시교통 수단으로 활용하기 위해서는 앞에서 언급한 문제 이외에도 조류 충돌, 빌딩 풍, 도심 전자기파, 시각 공해, 대중 수용성 문제 등 풀어야 할 숙제가 산적해 있다. 하지만 이러한 어려움에도 불구하고 UAM은 분명 지금의 혼잡한 도심 교통난을 해결할 수 있는 강력한 대안이 틀림없다. 뿐만 아니라 수도권 과밀화, 부동산 문제, 도심 공해 문제 등 고질적인 도시 문제 해결에도 큰 도움을 줄 수 있을 것이다. 이처럼 UAM은 교통의 패러다임 전환의 의미를 넘

[참고문헌]

- EASA(2021), Study on the societal acceptance of UAM in Europe
- 관계부처 합동(2020.05) 한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵
- 관계부처 합동(2021.06) 한국형 도심항공교통(K-UAM) 기술로드맵
- Morgan Stanley(2021.05) eVTOL/Urban Air Mobility TAM Update: A Slow Take-Off, But Sky's the Limit
- 현대차 컨소시움(2022), UAM Ecosystem Blueprint 1.0
- 국토교통부(2022.09) 미래를 향한 멈추지 않는 혁신, 모빌리티 혁신 로드맵
- FAA('2022.09) Engineering Brief 105: Vertiport Design

FOCUS

국토도시계획과
도시교통

도시교통망의 확장과 도시공간구조 변화

진장익

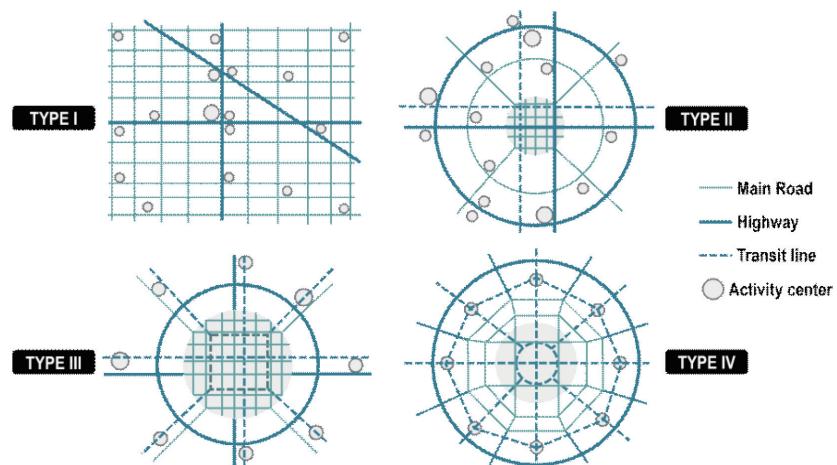
중앙대학교 교수



도시의 공간구조는 어떻게 형성되는가?

도시의 형성, 존재, 성장의 핵심은 비교우위(comparative advantages)에 따른 전문화(specialization)와 교환(trade)을 통한 생산성(productivity)의 향상이다. 도시경제학자들이 설명하는 이러한 원리들로 인해서 도시는 효율화를 위해 중심성(centrality)을 가지게

되며, 도시의 중심에는 경제활동의 중심이 되는 기업이 자리하고, 주변으로 인구가 입지한다. 시간이 지남에 따라 성장한 도시들은 다양한 부도심 및 하위 중심지들을 가지게 되며, 교통망은 이러한 결절점들을 연결시켜 도시안의 다양한 활동들이 보다 효율적이고 빠르게 진행될 수 있도록 기여한다. 이때, 교통망이 보다 잘 갖추어져 있는



출처 : Rodrigue(2020)

[그림1] 도시공간구조 유형

곳으로 경제주체들의 활동이 몰리기도 하고, 경제주체들의 활동이 몰리는 곳으로 교통망이 더욱 확장되는 복잡한 과정을 통해 도시는 다양한 공간구조를 가지게 된다. 이처럼, 도시의 공간구조가 형성되는 원리는 도시안에서 발생하는 다양한 경제활동들에 의한 토지이용과 교통간의 상호작용이라고 할 수 있다.

토지이용과 교통의 상호작용을 왜 고려해야 하는가?

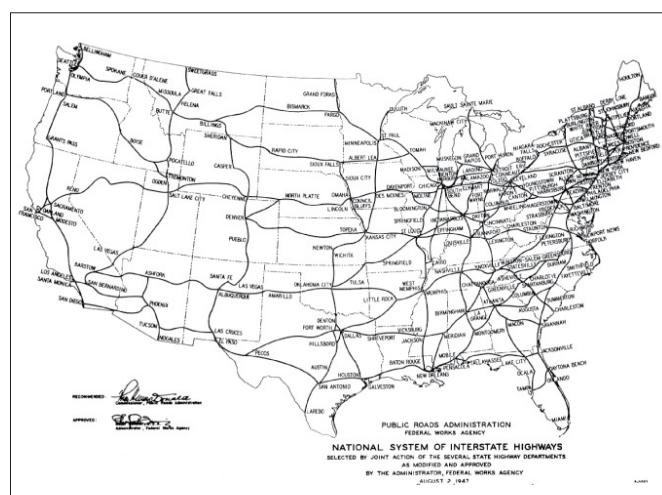
1990년대부터 도시계획분야에서는 교통과 토지이용의 상호적인 관계를 고려해야 한다는 주장이 다양한 학자들을 중심으로 제기되었으며, 이를 뒷받침하는 다양한 연구들이 진행되어 왔다. 과거의 도시와 교통분야의 계획은 도시계획 전문가와 교통분야의 전문가가 서로 각자의 분야에서 계획을 수립하고, 이를 연결하는 형태를 취했다. 교통분야에서는 현 수준의 토지이용 상황을 고려하여 교통망 확장 계획을 수립하고, 도시계획분야에서는 현재의 교통망 수준에서 도시개발이나 계획의 방향을 설정하는 것이 일반적이었다.

하지만, 교통망의 확장은 인구와 고용을 동시에 유발할 수 있다. 또한, 인구나 고용이 증가하는 지역에는 교통에 대한 수요가 증가하기 때문에 교통망의 지속적인 확장이 필요하다. 즉, 인구와 고용을 수용하는 토지에 대한 이용은 교통과 매우 밀접한 상호 보완적인 관계를 가진

다. 만약, 인구와 고용에 대한 예측을 제대로 하지 못하고, 교통계획을 수립하면 심각한 교통체증이 유발되며, 그로 인한 비효율적인 도시공간에 대한 이용이 야기된다. 또한, 교통계획과의 연계없이 토지 이용계획만을 수립하면 교통기반시설의 부족으로 인한 삶의 질 하락, 생산성 저하 등과 같은 문제점을 떠안게 된다. 따라서 토지이용과 교통망의 상호작용은 계획단계에서부터 고려되어야 한다는 관점이 짹트기 시작했으며, 현재 도시계획과 토지이용계획은 서로 연계되려는 노력이 이어지고 있다.

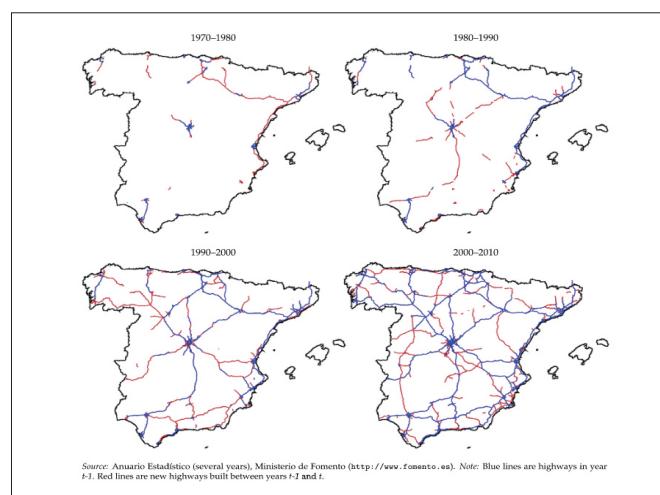
교통망이 확장되면 도시공간구조는 어떻게 변할까?

교통망은 도시의 모든 활동을 신속하고 편리하게 해주는 일등 공신이기 때문에 지속적으로 확충되어 왔으며, 현재에도 다양한 교통망 계획이 논의/진행되고 있다. 교통망이 확장되면 도시공간구조는 변화할 수밖에 없다. 그렇다면, 어떤 방향으로 변화할까? 도시경제학자들은 두 가지 측면에서 이를 평가해왔다. 첫째는, 광역단위의 도시교통망의 확장이 도시의 성장과 쇠퇴에 어떠한 영향을 주는지이다. 고속도로망이 가장 잘 갖추어져 있는 나라이 미국은 고속도로망의 확장으로 인해 지난 40년간 (1950~1990년) 17%의 인구가 도심을 빠져나갔다 (Baum-Snow, 2007). 스페인 역시, 고속도로망의



출처 : Baum-Snow(2007)

[그림2] 미국의 interstate highway 교통망



Source: Anuario Estadístico (several years), Ministerio de Fomento (<http://www.fomento.es>). Note: Blue lines are highways in year t-1. Red lines are new highways built between years t-1 and t.

출처 : Garcia-Lopez, et al.(2015)

[그림3] 스페인의 고속도로망 변화

확장은 인구의 교외화에 크게 기여했으며, 특히, 고속도로망의 건설로 인해 지난 50년간 (1960–2011년) 도시 내부의 인구는 8~9%정도 감소하는 효과를 보였다(Garcia-Lopez, et al., 2015). 중국의 경우, 고속도로망의 확충은 주요 도시들의 성장에 기여한 반면, 작은 도시들의 경제활동을 저해하는 요소로 작용하였다(Baum-Snow, et al., 2020). 우리나라의 경우도, 고속철도망(KTX)의 건설이 인구 분산의 효과를 가져왔다고 평가하는 연구도 존재한다(허재완 외, 2018). 이러한 연구들은 교통망의 확장과 도시의 인구 증감의 관계를 설명하기 때문에 도시의 성장과 쇠퇴를 파악하는데 유용하며, 도시의 규모와 공간적 확장을 평가하는데 기여한다. 하지만, 실제로 도시 내부의 공간구조가 어떻게 변화해 가는지에 대해서는 설명하기 힘든 한계를 가진다.

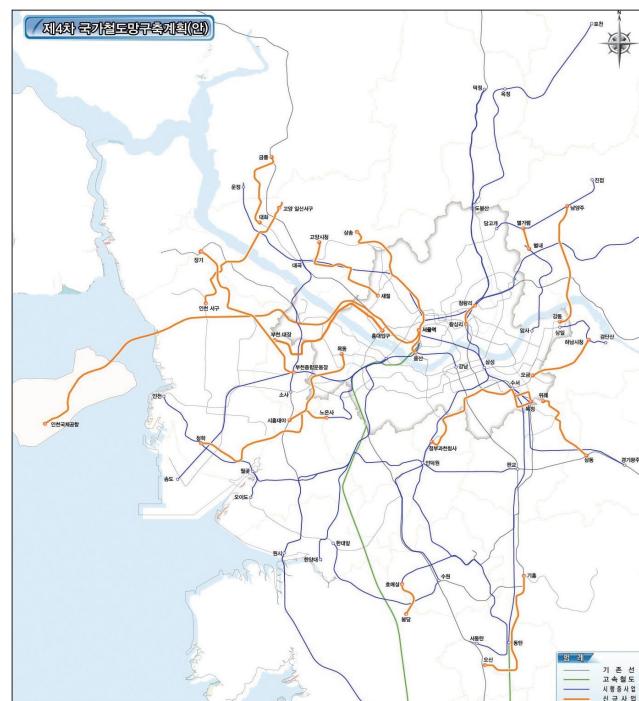
둘째는, 미시공간 단위에서의 교통망의 확장이 도시공간구조에 미치는 영향이다. 일반적으로 교통망의 확장을 통해 접근성이 향상되며, 접근성이 향상된 주변지역으로 인구와 고용이 몰리면서 토지이용이

고밀로 이용된다. 또한, 지가와 주택가격의 상승이 동반된다. 무수히 많은 연구들은 도시내부의 교통 접근성의 향상은 공간에 대한 수요를 높이며, 이렇게 높아진 수요는 지가에 반영되어 나타남을 실증적으로 보여주고 있다. 최근 들어, 발전하고 있는 철도노선(고속철도, 지하철, 경전철 등)의 확충은 실제로 대중교통에 대한 접근성을 크게 높여주기 때문에, 역세권을 중심 개발(TOD: Transit oriented development)과 같은 형태의 패턴을 유도하고 있다. 또한, 이러한 개발형태로 인해서 도시의 공간구조가 역세권을 따라서 발전하는 패턴이 전 세계적으로 나타나고 있다. 실제로, 보다 효율적이고, 환경친화적인 도시공간구조를 만들기 위해서 역세권 중심의 개발, 압축개발 등의 도시개발의 형태가 1990년대부터 강조되어 오고 있다. 이러한 개발 패턴은 자동차중심의 도시를 지향하고, 대중교통중심, 보행중심, 사람중심의 도시를 지향한다. 또한, CO₂배출량을 줄여 대기오염을 최소화하고, 교통체증이나 비효율적인 장거리 통행을 최소화해서 보다 지속가능한 도시를 만들고자하는데 그 목적이 있다.



출처 : 국토교통부

[그림4] 제4차 국가 철도망구축계획(안)



출처 : 국토교통부

[그림5] 제4차 수도권 철도망구축계획(안)

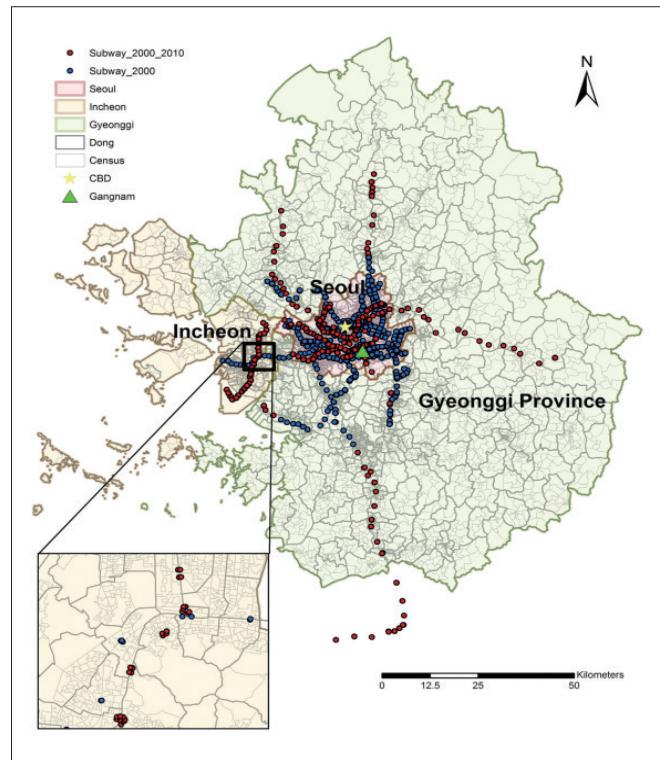
우리나라 교통망 계획 현황

국가철도망계획

교통망확충은 우리나라의 경제발전에 크게 기여해 왔다. 1970년대 경부고속도로 개통을 기점으로 수많은 고속도로가 건설되었으며, 이를 발판으로 ‘한강의 기적’이라 불릴 정도의 급속한 경제성장을 이루어왔다. 경부고속도로 및 다양한 교통망의 개통으로 인해 도시간의 이동이 활발해지면서 도시들이 급격히 성장해 왔고, 특히, 수도권의 성장이 다른 도시들에 비해 급속히 빨라지는 모습을 보여왔다. 최근에는 KTX와 급행철도망의 확장으로 인해 도시간의 접근성이 향상되어 이동시간이 크게 단축되고 있다. 즉, 사람과 물류의 도시간 이동이 쉬워짐으로 인해 경제주체들의 입지에 변화가 생기고 있다. KTX 가 도입될 당시 많은 사람들은 서울과 부산의 일일생활권을 꿈꾸며, 부산에 살면서 서울에 출퇴근이 가능한 삶을 예견했다. 또한, 교통망의 발달로 인해 앞으로는 어디에 살아도 필요시 빠르게 서울로 이동할 수 있기 때문에, 굳이 서울과 같이 과밀한 도시에 살지 않고, 쾌적한 지역에 살면서 삶의 여유를 즐길 수 있을 것을 기대했다. 실제로, KTX와 SRT 등 고속철도의 도입으로 전국 어디서나 주요 도시들간의 이동시간이 급속도로 단축되었으며, 그로 인해 수도권, 특히 서울로의 이동이 매우 편해졌다. 다만, 이러한 고속철도망 건설이 인구와 고용분산에 기여하는지에 관해서는 미지수이다. 몇몇 연구들은 고속 철도망의 건설로 인구가 분산되는 효과가 있다고 평가하기도 하지만 (허재완 외, 2018). 고용분산에 대한 효과는 여전히 미지수다.

수도권 광역교통망 계획

우리나라 인구의 거의 절반이 사는 수도권의 경우, 최근 들어 광역철 도(GTX)망에 대한 계획에 많은 이목이 집중되고 있다. 높은 수요로 인해 집값이 급등하는 상황에서 주택가격의 상승을 막고, 인구를 분산시키고자 지난 정권부터 신도시 계획이 추진되어왔다. 이때, 서울의 인구를 효과적으로 분산시키기 위해 서울 외곽의 주요거점들과서울 중심부를 연결시켜 주는 광역철도망의 확장이 동시에 논의되고 있다. 과연, 수도권 광역교통망이 구축되면, 서울의 인구는 분산될까? 또한, 서울의 주택가격 상승을 막을 수 있을까? 미래를 예측하는 것은 쉬운 일이 아니지만, 도시에 대한 이론적 논의와 경험적인 증거들을 기반으로 어느 정도는 가늠해볼 수 있다. 우선, 전자는 달성 가능할 것으로 전망된다. 그 이유는 많은 연구들에서 겸증했듯이, 교통망



출처 : Jin and Kim(2018)

[그림6] 수도권 지하철망의 확장(2000–2010)

의 확충은 인구의 교외화를 이끄는 것이 일반적이다. 사람들은 서울의 높은 지가를 감당하지 못해 쾌적하면서 저렴한 곳을 찾아 외곽으로 주거지를 선택하고, 광역교통망을 통해서 쉽게 도심으로 이동하고자 할 것이다. 결과적으로, 서울의 실질적인 공간적 범위는 행정구역을 넘어서 더욱 커질 것이고, 그 영향력도 커질 것이다. 하지만, 후자는 미지수이다. 주택가격이 상승하는 근본 매커니즘은 주택 자체의 질(quality)이 좋기 때문이 아니라, 해당 주택이 입지한 장소(location)에 대한 수요가 높아서, 지가가 상승하기 때문이다. 이 때 지가가 상승하는 원인은 다양하지만, 근본적인 원인은 해당 토지에서 보다 높은 경제적 이윤(economic profit)을 얻을 수 있기 때문이다. 즉, 기업들은 교통접근성이 좋은 중심지에 입지하여 집적경제(agglomeration economies)의 혜택을 통해 보다 높은 이윤을 얻고자 할 것이다. 즉, 광역철도망을 통해 사람들은 GTX의 중심점인 강남과 도심으로 쉽게 이동할 수 있기 때문에, 기업은 교통중심지에 더욱 모이게 될 것이고, 결과적으로 서울의 중심성은 강화될 것이다.

따라서 GTX 노선들이 교차하는 도심과 강남의 지가는 향후 더욱 크게 상승할 것이다. 이러한 과정은 실증적으로 서울시 지하철망의 확장이 인구와 고용의 분산에 미치는 효과를 검증했던 연구(Jin and Kim, 2018)를 통해서 쉽게 유추가 가능하다. 해당연구에서, 지하철망의 확장은 인구를 분산시키는 효과는 있었지만, 고용은 서울을 중심으로 더욱 강화시키는 현상이 나타났음을 실증적으로 보여주고 있다. 즉, GTX의 개통은 향후 서울의 인구는 분산시킬지 모르지만, 중심지의 고용기능은 더욱 강화시킬 것이다. 만약, 다른 외부적인 변수가 존재하지 않는다면, 향후 중심지의 지가와 주택가격은 더욱 상승할 것이다.

다. 교통망의 변화는 인구와 고용입지에 대한 변화를 가져올 것이고, 이는 결국 토지이용의 변화와 도시공간구조의 변화를 야기할 것이다. 우리의 미래가 점점 더 예측하기 힘들어지는 상황이긴 하지만, 그럼에도 불구하고 도시계획가들이 잊지 말아야 할 것은 명확하다. 교통망의 확장과 도시공간구조 변화 자체를 예측하는 작업의 본질은, 어떠한 도시공간구조가 우리 인간이 살아가기에 더욱 바람직하고 적합한지를 이해하려는 노력이다. 비록, 도시계획이나 토지이용계획, 교통계획을 통해서 한순간에 도시공간구조를 바꿀수는 없지만, 도시민의 행복한 삶을 위한 효율적인 교통망과 도시공간구조는 무엇인지, 이를 위해서는 어떠한 노력을 해야하는지를 끊임없이 탐구하고자 하는 열정이 도시계획가들 사이에서 끊이질 않길 희망한다. ☺

미래의 교통수단의 변화와 도시공간구조

최근들어, ChatGPT 열풍이 거세다. 알파고의 등장으로 우리를 놀래켰던 인공지능이 우리 삶에 한 걸음 더 다가온 것이다. 4차산업 혁명을 통한 기술(인공지능, 로봇, 자율주행 등)의 급격한 발전은 지금껏 우리가 경험하지 못한 큰 변화를 가져올 것이 분명하다. 특히, 자율주행차와 드론을 통한 교통수단의 변화는 도시공간구조의 기본적인 틀을 바꿔놓을 수 있다. 자율주행차의 발전으로 인해 운전능력이 없는 사람들이 더욱 많이 자동차를 사용할 수 있게 될 것이고, 증가하는 승용차의 사용으로 도시내의 도로는 더욱 혼잡할 수 있다. 반면, 공유모빌리티(mobility)의 발달로 도시내에서는 자동차의 수요가 줄어들 수도 있을 것이라는 전망도 있다. 기술의 발달로 인한 교통수단의 변화는 근본적으로 교통망의 변화를 야기한다. 향후에 도로나 철도가 더 필요할 수도 있고, 그 반대일 수도 있다. 또한, UAM(Urban Air Mobility)과 드론의 발전으로 3차원 교통체계에 대한 논의도 활발하

[참고문헌]

- Garcia-Lopez, M-A., Holl, A., and Viladecans-Marsal, E. (2015) Suburbanization and highway in Spain when the Romans and the Bourbons still shape its cities, *Journal of Urban Economics*, 85: 52–67.
- Baum-Snow, N., Henderson, V., Turner, M., Zhang, Q., and Brandt, L. (2020) Does investment in national highways help or hurt hinterland city growth? *Journal of Urban Economics*, 115: 103124.
- Baum-Snow, (2007) Did highways cause suburbanization? *The Quarterly Journal of Economics*, 122(2): 775–805.
- Jin, J. and Kim, D. (2018) Expansion of the subway network and spatial distribution of population and employment in the Seoul metropolitan area, *Urban Studies*, 55(11): 2499–2521.
- Rodrigue, J-P (2020) *The Geography of Transport Systems* 5th edition, New York: Routledge
- 허재완, 김갑성, 유예진 (2018) 고속철도(KTX)의 입지효과 및 개통으로 인한 수도권 인구집중 완화효과 분석, *국토계획*, 53(4): 107–122.

파주시장 김경일

임영진 | (주)삼호기술공사 대표이사

Q-1 시장님 안녕하십니까,
코로나19로 힘든 시기를 보내셨는데
근황에 대하여 말씀을 부탁드립니다.

일일신우일신(日日新又日新), 날마다 새로운 순간의 연속입니다. 파주시 민선 8기 비전은 '시민중심 더 큰 파주'입니다. 시민이 체감하는 변화와 시민이 바라는 파주시 발전을 이뤄내겠다는 변함없는 뚝심으로 더 들고 더 행동하고자 했던 모든 순간들이 매일 새로웠습니다. 인구 50만을 돌파하며 대도시로 거듭난 파주시가, 100만 자족도시로 나아가기 위한 성장동력 발전에 적극 힘쓰고 있습니다. 미래도약 경제도시, 포용사회 문화도시, 시민중심 자족도시의 3대 시정전략을 중심으로, 넓은 파주 지역과 인구 증감 등을 고려한 맞춤형 정책을 통해 파주시 전 지역이 고루 성장하는 '상생발전'을 추진하고 있습니다.

무엇보다, 현장중심의 적극행정을 통해 시민과의 소통에 최선을 다하고 있습니다. 모든 정책은 수요자인 시민의 관점에서 추진되어야 한다는 생각으로, 현장의 목소리에 적극 귀 기울였습니다. 시민과 함께 파주시의 변화를 이루고자, 20개 읍면동에 계신 시민을 찾아가는 '이동시장실'을 3차례 운영했습니다. 이동시장실을 분야별로 확대하여 기업인, 외식업인, 농어업인과 함께하는 소통의 자리를 진행했으며, 앞



으로도 분야를 더욱 다양화할 계획입니다. 또한 작년 시민소통실 신설에 이어 올해 허가과를 신설하며 시민의 삶에 힘이 되는 든든한 적극행정을 실현해오고 있습니다.

민선 8기가 출범한 2022년이 준비의 해였다면, 올해는 본격적인 '성과의 해'입니다. 올해 신년사에서, 멈춤 없이 나아가겠다는 마부정제(馬不停蹄)를 시민께 약속드렸습니다. 시민의 기대에 확실한 성과로 답하는 시정을 위해 더욱 책임과 역할을 다하겠습니다.

Q-2 민선 8기 파주시의 역점사항이 있다면 어떤 것들이 있는지 설명을 부탁드립니다.

취임 첫해인 2022년은 파주시의 큰 도약을 위해 청사진을 그리는 기간이었습니다. 그리고, 올해는 100만 자족도시 파주로의 변화와 발전과 함께 마부정제(馬不停蹄), “지난 성과에 안주하지 말고 더 발전하고 정진한다”의 신념으로 시민이 체감하는 성과들을 가시화해 나아가는 해로 선포했으며, 연초에 민선 8기 4년의 시정을 이끌어갈 친수·복지·문화·교통 4대분야의 미래 비전을 주요 현장에 가서 시민들께 직접 발표했습니다.

친수 분야는 환경훼손은 최소화하고 자연과 조화를 이루는 방향에서 시민들의 일상에서 여유를 느낄 수 있는 친수공간 조성을 목표로, 하천 내 단절된 동선을 연결해 남북을 잇는 수변 네트워크를 구축하고 파주의 크고 작은 하천변을 시민을 위한 휴식과 힐링의 공간으로 재탄생시켜 다양한 연령대가 즐길 수 있는 복합 수변 문화공간으로 만들어간다는 전략입니다. 현재 운정호수·소리천 일대 친수공간 조성 사업이 완료 단계에 있으며 금촌천 둑마루 포장과 보행교 설치 등 산책로 정비, 문산천 물놀이장 개장 등도 진행하고 있습니다.

복지 분야는 지난 70년간 이어져 오랫동안 파주에 부정적 이미지를 심어왔던 성매매 집결지의 완전 폐쇄를 목표로 하고 있습니다. 여성 인권 사각지대의 현실을 더 이상은 보고만 있을 수 없어 결단을 내리고 올해 제1호 결재로 폐쇄를 지시했습니다. 불법사항은 과감히 철거하고 경찰서, 소방서 및 지역단체와 적극 협력해 뒤틀어보지 않고 성매매 집결지 폐쇄를 추진하겠습니다. 파주의 이미지 변화에 큰 획을

긋겠습니다. 지역안전과 여성인권 보호를 위해 지역주민과 적극 소통하고 탈성매매와 자활 또한 적극 지원하겠습니다.

문화 분야는 전국 지자체 최초 ‘문화·역사 클러스터’를 구상해 파주시를 12시간 체류형 관광지로 변모시키는 것입니다. 시민의 일상을 채우는 문화와 지역경제 발전을 이루는 문화, ‘경제를 위한 문화도시’로 발돋움하는 것을 목표로 하고 있습니다. 파주시에는 헤이리 예술마을과 통일동산 관광특구, 출판도시, 전국에서 제일 많은 사립 박물관이 있습니다. 소중한 문화유산이 곳곳에 자리잡고 있고 국립민속박물관 개방형 수장고 등 국립 문화시설이 조성됐거나 조성 중에 있습니다.

현재 파주시는 문화·역사 클러스터 조성에 방점을 찍기 위해 경복궁 복원사업으로 지방으로 이전하는 ‘국립민속박물관 파주관 유치’를 위해 총력을 기울이고 있습니다. 국회에서 유치 당위성을 설명했고, 올해 15일까지 유치 서명운동을 진행해 약 14만명의 시민들이 동참해 주셨습니다. 시민의 염원이 담긴 서명부는 문화체육관광부와 국회에 조속히 전달할 예정입니다.

교통 분야는 100만 자족도시 준비, 시민들에게 가족들과 저녁이 있는 삶을 보장하기 위해 GTX-A 노선의 차질 없는 개통, 지하철3호선 파주연장, 서해선(대곡소사선) 파주연장 사업 등 철도망 구축사업의 성공을 위해 모든 행정력을 집중하고 있습니다. 또한 시내버스의 정상화, 시민평가 및 노선개편 등으로 공공성 강화에도 집중해 시민들을 위한 교통복지를 지속적으로 확대하고 있습니다.

4대 분야 역점사업은 시민들께 직접 드린 약속입니다. 민선 8기 동안 적극 추진해 시민들께서 체감할 수 있는 확실한 변화를 만들어 나가겠습니다.



Q-3 파주시 도시발전을 위한 장기발전 구상은 어떠신지 설명을 부탁드립니다.

파주시는 현재 도시계획의 법정 최상위계획인 '2040 파주시 도시기본계획'을 수립중에 있습니다. 2040 파주시 도시기본계획은, 기존의 2030 도시기본계획에 파주시 시정비전인 '시민중심 더 큰 파주'를 구상할 수 있도록 시민 삶의 질 향상과 파주의 지속가능한 발전을 위한 방향성을 제시할 계획입니다.

파주는 현재 3개 거점으로 도시가 성장하고 있습니다.

①운정교하생활권 ②금촌조리생활권 ③문산장단생활권

인구 비중으로 보면 운정교하생활권에 파주시 전체의 54%가 거주하고 있어, 지역간 격차가 심화 될 우려가 있습니다. 이는 모든 도시가 갖고 있는 숙명으로, 파주시는 이러한 문제점 해결을 위해 「2023 파주시 성장거점 개발구상 용역」을 착수하였습니다.

생활권별로 강점과 약점을 명확하게 구분하고, 이를 보완할 수 있는 도시 공간 전략을 수립함으로써 파주시가 경기도를 넘어 대한민국 대표도시로 나아갈 수 있도록 민선8기 시정 역량을 집중해 나갈 것입니다.



Q-4 파주시가 지향하는 도시브랜드 핵심에 대해 여쭤봅니다.

파주시는 인구 51만명, 재정 규모 2조 원대의 대도시로 성장했습니다. 1996년 3월, 인구 17만의 도농복합시로 출발했던 파주시가 26년만인 작년 5월, 전국 기초자치체 19번째로 인구 50만명의 대도시에 진입했습니다. 각종 첨단산업단지 조성과 운정신도시 등 도시개발에 힘입어 양적·질적 규모가 커진 파주시는 지금 이시간에도 성장하고 있고, 노년 세대와 젊은 세대들이 공존하며 살아가고 있는 활력 있는 도시입니다.

이제는 우리 시민들에게 더 큰 자긍심이 되고 누구나 인정하는 매력적인 도시라는 공감대 형성을 위해 '시민중심 더 큰 파주'의 가치 속에서 100만 자족도시 파주, ① 성장미래도약 경제도시, ② 포용포용 사회 문화도시, ③ 소통시민중심 자족도시 의 도시브랜드 확립에 노력하고 있습니다.

지속가능한 성장을 위해 도시가 갖추어야 할 방향성은 2040 파주시 도시기본계획과 파주시 성장거점 개발구상 용역 등으로 구체화할 것입니다.

문화도시 파주 구축으로 시민의 일상에는 여유를 더하고, 더 많은 관광객이 머물며 소비하는 12시간 체류형 관광지 조성으로 지역경제 발전에 힘을 보태며 더 빠르고 편리한 이동권 보장을 위한 교통복지 확대에도 노력하고 있습니다.

이를 위해서 무엇보다 시민이 원하는 변화와 발전방향을 알아야 하기에 시민의 관점에서 정책을 추진하고자 시민들과 다양하고 활발한 소통을 위해 이동시장실을 더욱 확대하고 있습니다.

Q-5 최근 파주시의 가장 큰 현안사항은 어떤 것들이 있는지 여쭤봅니다.

먼저, 앞서 말씀드렸던 성매매 집결지의 완전한 폐쇄입니다. 성평등 관련 현안을 논의하는 회의에서 성매매 집결지가 여전히 성행하고 있다는 것을 확인했습니다. 여성인권의 사각지대 존재를 더 이상 간과할



수 없어 폐쇄를 결단하고 성매매 집결지 정비계획을 2023년 첫 결재로 진행했습니다.

부시장을 총괄로 9개 부서와 파주경찰서와 파주소방서가 함께 전담 TF를 구성했고, 현장에서 발견된 불법건축물은 과감히 철거하고자 하며, 지역사회와도 적극 협력해 성매매 집결지가 발불일 수 없도록 하겠습니다.

또한 성매매 피해자 등의 탈성매매 및 자립을 지원하기 위해 「파주시 성매매피해자 등의 자활지원 조례」도 제정해 성매매 문제를 완전히 뿌리 뽑는 그 날까지 성매매 집결지의 완전한 폐쇄를 적극 추진하겠습니다. 다음은 전국 최초로 모든 세대에 20만원씩 지역화폐(파주페이)로 지급된 「파주시 긴급 에너지 생활안정지원금(이하 지원금)」입니다. 지난 겨울 난방비 폭탄이라는 신조어가 나올 정도로 가뜩이나 고금리 고물이 고통받는 시민들에게 큰 충격이었습니다. 민생을 책임지는 것이 지방자치단체의 역할이라는 사명감으로 지원금 지급을 결정하게 되었습니다.

많은 시민들의 호응이 있었고, 지역화폐를 통한 지급으로 지역경제에 활력이 돌고 있음을 느낄 수 있었습니다. 지원금은 3월 말까지 지급완료해 6월말까지 사용완료 예정입니다.

마지막으로는 100만 자족도시로의 발전을 위한 맞춤형 정책 구체화입니다. 내년도에는 대도시 특례를 본격적으로 적용받게 됩니다.

미래를 준비하는 시정을 위해 지속가능한 맞춤형 정책개발을 위한 시정연구원과 문화도시로의 성장기반 마련을 위한 문화재단 설립을 추진하고 있으며, 그동안 가로막혀 있던 주한미군 반환 공여구역 민간주도 개발이 이번 「미군공여구역법」 시행령 개정으로 가능해짐에 따라 파

주 5개 공여구역에 대한 사업 정상화 및 사업 추진을 신속히 진행할 예정입니다.

최근 평화경제특구법률안이 법안발의 18년 만에 국회 외교통일위원회 문턱을 넘었습니다. 평화경제특구가 실현된다면 파주 등 경기북부는 대한민국을 이끄는 새로운 성장허브로 거듭날 수 있어 그동안 국가 안보를 위해 희생해 온 파주시에는 큰 기회가 될 것입니다. 법률안이 조속히 통과되도록 파주시는 모든 노력을 다할 예정입니다.

또한 상생발전 성장기반 인프라 구축을 위해 일하기 좋은 파주, 살기 좋은 파주를 위한 파주메디컬클러스터, 운정테크노밸리 등 첨단산업 유치사업도 적극적으로 추진해 100만 자족도시 파주가 시민들의 삶에 기여하고, 시민들에게 자긍심이 가득한 도시가 되도록 힘쓰겠습니다.

Q-6 수도권에 있는 중소기업 유치전략 및 방향에 대하여 설명을 부탁드립니다.

계속되는 경기침체 속에서도 파주시는 매년 100여개의 기업이 증가하고 있습니다. 2018년도에 4,301개에서 2022년도에는 4,887개로 무려 13%가 증가하였습니다. 인구도 46만명에서 50만명으로 8.7%가 증가하였습니다.

기업이 늘고 인구가 증가한다는 것은 파주가 무궁무진한 기회의 땅이라는 증거입니다. 파주시에서는 파주를 믿고 파주를 찾는 기업들

을 위하여 '기업하기 편한 파주' 시책을 전개해 나아가고 있습니다. 우선, 자금지원을 통하여 '운전자금 이차보전', '특례보증 지원' 등 고물가 고금리 상황에서도 기업이 흔들리지 않도록 경영안정을 돋고 있으며, 내수 뿐만 아니라 해외시장개척을 위한 '글로벌 무역패키지 지원', '국·내외 전시회 참가 지원' 같은 마케팅 지원사업과 '특허출원 지원', '맞춤형 컨설팅' 같은 기술 지원사업을 펼치고 있습니다.

또한, 공장밀집지역의 진입로·상하수도 등 기업애로사항을 최우선으로 해결하는 등 매년 약 70억원의 예산을 투입하여 '기업하기 편한 파주'를 만들기 위해 노력하고 있습니다.

2023년부터는 기업의 애로사항을 현장에서 생생하게 듣고 해결하기 위해 '기업인 이동시장실'을 운영하고 있으며, 허가부서를 통합하여 창업·이전이 원활히 이루어질 수 있도록 허가절차를 간소하게 운영하고 있습니다.

아울러, 기업의 고용난을 해결하고 일자리를 창출하기 위해 '고용복지플러스센터'를 운영하여 적기에 인력이 공급되도록 노력하고 있습니다. 이러한 기업지원시책은 관내 우수기업의 성장에 큰 기반이 될 것이며, 유망한 중소기업 유치에 전략적 도움이 될 것으로 기대하고 있습니다.

Q-7 파주시민분들에게 하고 싶은 말씀이 있으시다면 말씀을 부탁드립니다.



파주시민 여러분! 파주시 민선8기는, 오롯이 시민 여러분만 바라보며 시민이 체감하는 파주시의 확실한 변화를 만들겠습니다.

올 한 해도 '시민중심 더 큰 파주'로의 미래를 향해 성과를 이뤄나가는 역할과 책임을 다하겠습니다.

시민과 함께하는 100만 도시 파주로의 힘찬 발걸음에, 시민 여러분의 소중한 동행을 부탁드립니다. ☺

도시계획 정책 · 제도

Policy Report

「2023년 국토교통부_업무보고」발표

국토교통부 보도자료 2023.01.02.

〈2023년 핵심 추진과제〉

1. 지역 균형발전을 위한 규제완화 및 성장 인프라 확충

- GB해제 등 지자체 권한 확대 + 국가산단 등으로 성장거점 조성
- 철도 + 도로 + 지방공항 확충으로 교통 네트워크 강화

2. 주택시장 안정과 주거약자 복지 구현

- 전매제한, 실거주, 중도금 대출 제한 등 규제 정상화
- 공공분양주택 「뉴·홈」 50만호 등 공공주택 100만호 본격 공급 개시

3. 국민 편의와 미래산업기반인 교통혁신 실현

- GTX-A 시험운행 및 노선 확충안 마련 등 속도감 있는 GTX 구축
- 규제혁신과 본격적인 실증으로 자율주행 · 도심항공 등 모빌리티 조기 안착

4. 민간 중심 국토교통산업 활력 제고

- 법과 원칙에 기반하여 건설노조 · 화물연대 불법행위 근절
- 지역별 전략과 패키지 수출로 해외건설 4대 강국 도약

5. 안전하고, 살기 좋은 생활환경 조성

- 교통사고 · 건설사고 사망자 10% 이상 감축
- 출퇴근 시간대 도시철도 · 광역버스 혼잡도 완화

■ 국토교통부(장관 원희룡)는 1월 3일(화) 청와대 영빈관에서 「혁신과 성장의 대한민국, 국토교통부가 만들어가겠습니다」라는 주제로 2023년도 업무계획을 발표

- 국토부는 올해 ①지역 균형발전을 위한 규제완화 및 성장 인프라 확충, ②주택시장 안정과 주거약자 복지 구현, ③국민 편의와 미래산업기반인 교통혁신 실현, ④민간 중심 국토교통산업 활력 제고, ⑤안전하고 살기 좋은 생활환경 조성 등 5대 정책과제 추진에 역량을 집중할 계획

1. 지역 균형발전을 위한 규제완화 및 성장 인프라 확충

① 과감한 규제혁신과 정부-지방간 협업을 통해 지방의 자율성 확대

■ 「그린벨트 해제 권한 확대」 등 지역 자율성을 높이기 위한 규제개선
- 비수도권의 개발제한구역을 지역여건에 맞춰 유연하게 해제할 수 있도록 지자체의 권한을 대폭 확대(30만→100만m²)하고, 국가전략산업을 위한 해제는 해제 총량에서 제외한다. 개발제한구역 내 환경우수지역은 철저히 관리하고 해제 시 공영개발 요건을 강화하는 등 질서 있는 개발을 유도한다. 주거 · 업무 등 다양한 기능이 융복합 될 수 있도록 용도제한 등 기존 도시계획을 유연하게 개편(23.上)

■ 지역과 함께하는 「권역별 지원전략 수립」

- 지역이 주도하고 정부가 뒷받침하는 균형발전을 위해 지자체 · 전문가가 함께하는 지역균형발전지원단을 구성한다. 지원단은 광역권별 지원전략을 수립하고 인프라 투자 등 균형발전에 핵심적인 사안을 논의

② 지역주도 혁신성장 공간 조성

■ 지역 특화산업 육성을 위한 「지역 성장거점 조성 · 고도화」

- 원자력수소생산, 우주발사체 등 국가미래전략산업이 지역의 발전을 견인할 수 있도록 신규 국가산단을 지역 곳곳에 10개 이상 조성. 기존 도심은 세제·규제특례 및 금융·디지털인프라 등을 지원하여 기업과 인재가 모이는 지역 특화산업 중심지로 성장할 수 있도록 유도
- 공공기관 2차 이전 전략('23.上)을 통해 혁신도시 등에 활력을 더하고, 행복도시는 대통령 제2집무실, 세종의사당 건립으로 행정수도 가능을 제고하여 더욱 발전시켜 나갈 계획

■ 「국토의 입체적 개발」을 통한 국가 경쟁력 제고

- 임기 내 경인 고속도로 지하화 착공을 위해 예비타당성조사 통과 등 사전 절차도 속도감 있게 추진한다. 철도역사·선로를 지하화하고 기존 부지는 주거·상업·문화 등이 융합된 지역의 생활 중심지로 개발 할 수 있도록 특별법을 발의('23.上)하고, 전국단위 지하화 대상 노선을 담는 종합계획 수립에도 착수('23.下)

③ 지역 교통망 확충

■ 촘촘한「지역 철도망·도로망」확충

- 지방 5대 광역철도 선도사업 예타 추진* 등 신규 철도망을 지속 확충하고, 경전·전라·동해선에도 수서발 고속열차를 운행('23.下)하는 등 고속열차 수혜지역도 적극 확대 예정
- * 부산~양산~울산, 광주~나주, 대구~경북, 대전~세종~충북, 용문~홍천
- 신규 고속도로·국도를 적기 개통하여 지역 간 접근성을 강화하고, 대도시 방사형 순환망도 개통하여 대도시~중소도시 간 접근성도 높인다.
- * (고속) 아산~천안 등 3개 노선, (국도) 청도~밀양 등 20개 노선, (방사형) 상파~청산 등 3개 노선

■ 「지역 신공항 프로젝트」 차질 없이 추진

- 가덕도 신공항, 대구경북 신공항 등 거점공항과 울릉·백령 등 도서 공항도 차질 없이 건설한다. 기존 지방공항은 신규 국제노선을 발굴 ('23.上)하여 지역경제 활력과 지역주민 편의를 제고

2. 주택시장 안정과 주거약자 복지 구현

① 시장 변화에 부응하는 부동산 시장 정상화

- 주택시장의 「과도한 규제 정상화」
- 투기과열지구·조정대상지역 및 민간택지 분양가상한제 적용지역 해제를 추진하고, 전매제한은 수도권 최대 10년→3년, 비수도권 최대 4년→1년으로 완화('23.3)하고, 수도권 분양가 상한제 주택 등에 적용

되는 실거주 의무는 폐지(법 개정 추진)

- 중도금대출 보증 분양가 상한기준(현행 12억원), 특별공급 배정 분양 가 상한기준(현행 투기과열지구 9억원)을 폐지하여 분양가와 관계없이 모든 주택에서 중도금 대출('23.3) 및 특별공급('23.2)이 가능해지며, 처분조건부로 청약 당첨된 1주택자에 부과되는 기존주택 처분의 무도 폐지('23.上)

② 국민 주거안정을 위한 주택공급 기반 강화

■ 주택건설 사업 전 단계에 걸친「자금조달 지원」

- 자금시장 경색으로 PF-ABCP 등 단기증권 차환에 어려움을 겪는 사업장을 위해 장기대출 전환 보증상품을 신설('23.1)하여 사업자금을 안정적으로 확보할 수 있도록 지원한다. 또한, 착공 단계 사업장은 10조 원 규모의 PF대출 보증을 공급하여 공사를 원활히 추진할 수 있도록 지원하고, 준공 전 미분양 사업장에도 5조원 규모의 보증 지원('23.1~)

■ 꾸준하고 속도감 있는「주택공급 기반 확충」

- 올 한해 지자체와 함께 4.8만호 규모의 신규 정비구역 지정을 추진하고, 1만호 규모의 도심복합사업 후보지를 지구지정 하는 등 시장 선호도가 높은 도심 내 주택 공급을 본격 확대
- 1기 신도시 정비 사업의 추진체계, 이주대책 등을 담은 특별법 제정안을 올해 2월 발의하고, 조속한 국회 통과를 역점적으로 추진해나갈 예정이다. 또한, 국토부의 정비기본방침('22.11~)과 지자체의 정비기본계획('23.1~) 수립 과정에서부터 양자가 긴밀히 협력하여 연계성을 높여 나갈 계획이다. 아울러, 3기 신도시는 부지착공에 본격 돌입

③ 두텁고 촘촘한 주거복지 구현

- 청년·서민 내 집 마련을 위한 「공공분양주택 뉴:홈 50만호 본격 공급」
- 구입부담을 낮추고 주거선택권을 확대한 공공분양주택(나눔·선택·일반형)은 「뉴:홈*」이라는 새로운 이름으로 본격 공급에 착수
- * 「첫집」, 「새로운 주거문화」, 「희망시작」의 의미 내포('22.11 국민제안·선호도조사를 거쳐 선정)

- '22.12월말 2.3천호 사전청약 공고를 시작으로, 올해에는 서울 도심 등 우수입지에 사전청약 7천호를 공급하여 공급 체감도 높임

■ 우수한 입지, 넓고 품질 좋은 주택, 「공공임대주택의 혁신」

- 올해 총 10.7만호(수도권 7.5만호 이상)를 공급하되, 공급면적·빌트인 확대 등 품질을 개선하고, 분양주택과의 동·호 혼합 공급 및 입주민이 희망하는 단지명 부여(시범사업) 등 차별화 배제 해소 노력을 병행

- 약자 보호를 더욱 세심하게 「세입자 및 서민·취약차주 보호 강화」
 - 전세사기와 같은 보증금 미환급 피해를 예방하기 위해 세입자에게 선순위 권리관계, 납세증명서 요구권한 등 부여 추진. 또한, 임대인이 세입자 몰래 선순위 담보대출을 받지 못하도록 시중은행에 확정일자 확인 권한을 부여(23.1, 시범사업)
 - 또한, 피해 발생시 경찰청과 공조하여 집중 수사함과 동시에, 피해자에게는 1%대 저리대출(23.1~)과 임시거처(28→100개소)를 지원하고, HUG 보증금 반환심사 기간도 단축하여 신속히 지원
 - 취약차주를 위해서는 시중은행에서 받은 전세대출을 주택도시기금에서 제공하는 연 1.2~2.4%의 저리 대출로 전환할 수 있도록 지원
- 임대차 시장 건정성 회복을 위한 「등록임대 정상화」
 - 아파트(85m² 이하)도 매입형 장기(10년) 임대등록을 허용하여 양도세 종과 배제 등 세제혜택을 부여하되, 최소 등록호수(2호) 신설, 장기(15년) 임대시 주택가액 기준 완화(수도권 6→9억원, 지방 3→6억원) 등 공적기능을 강화하여 서민이 안심하고 장기 거주할 수 있는 민간 임대주택 공급을 활성화

④ 시장원리에 부합하고, 투명한 부동산 시장 조성

- 투명성·효율성 강화를 위한 「LH 혁신」
 - LH가 신뢰받는 조직으로 거듭나도록 임직원을 대상으로 사업지구 내 거래에만 적용했던 부동산 거래 조사를 임직원가족, 사업지구 인근 지역까지 확대. LH 퇴직 법무·감평사 수의계약 제한 강화(2→5년), 1급 이상 퇴직자 업무 관련 재취업시 계약제한(직전 1년) 등 전관예우를 근절
 - 공공주택 공급과 주거복지 등 LH 본연의 기능 및 역할을 강화하되, 자체·지방공사 등이 수행 가능한 사업은 폐지·축소하고, 지역 조직은 슬립화를 통해 조직 효율성을 높임
- 공정하고 투명한 「부동산 시장질서 확립」
 - 부동산 공시가격 제도개선(23.下)을 통해 공시가격의 정확성과 투명성을 제고한다. 전세사기, 허위매물 등을 단속하는 소비자 보호 전담 기관도 운영(22.12~)하여 거래질서를 확립

3. 국민 편의와 미래산업기반인 교통혁신 실현

① 출퇴근 시간의 획기적인 단축

- 촘촘한 교통 네트워크 구상을 위한 「광역교통망 확충」

- GTX는 사업 일정을 보다 신속하게 진행. GTX-A는 시험운행(23.下)을 거쳐 '24년 상반기 수서~동탄 구간부터 순차적으로 개통한다. '24년 하반기 운정~서울역 구간 개통에 이어, '25년 하반기에는 전 구간을 개통할 예정('28년 삼성역 연결)이며, 조기 개통도 지속 강구할 계획
- 이에 더해, 대곡소사선(23.12)·별내선(24) 개통 등 수도권 광역철도와 광역버스(일 203회 증차)도 확충하여 수도권 출퇴근 불편을 완화
- 지역은 M버스(세종·담양)와 BRT(전주·제주)를 최초로 운행함과 동시에 운행기준 개편(BRT, 대도시→인구10만) 등을 통해 전국 확산을 추진
- 맞춤형 교통 서비스 제공을 위한 「신도시 광역교통 개선」
 - 교통불편 개선이 시급한 지역을 중심으로 광역버스 증차, 급행노선 도입 등 지구별 맞춤 대책을 수립하고, 수요응답형 교통(DRT) 등 즉시 확충 가능한 수단부터 신속히 투입하여 불편을 최소화

② 편리하고 저렴한 교통서비스 제공

- 심야 택시난 해소 등 「수요자 중심 교통서비스 확대」
 - 서울 외 지역도 부제 해제 등을 통해 택시 승차난을 해소(23.上). 철도·지하철·버스 등 모든 교통수단을 연계·결제 가능한 MaaS (Mobility as a Service)를 오픈(23.下)하여 수요자 편의를 극대화
 - 또한, 공항·철도에서 숙소까지 짐을 배송해주는 빈손여행 서비스를 확대하고, 철도·항공 연계승차권 확대(8→12개 항공사) 및 KTX 차량 리모델링 등 국민이 체감할 수 있는 공공서비스도 제공
- 서민들의 대중교통 「비용 부담 경감」
 - 알뜰교통카드를 지속 확대 시행함과 동시에 청년과 저소득층 대상으로 마일리지 혜택을 최대 50%까지 확대. 알뜰교통카드 지원 범위를 월 44회에서 66회로 대폭 확대한 「알뜰교통카드 플러스」도 도입(23.下)하여 대중교통을 많이 이용하는 국민들의 교통비 절감 지원
- 국민 누구나, 언제 어디서나 「자유로운 이동 구현」
 - 대중교통 사각지대 해소를 위해 시외버스도 벽지노선 지원 대상에 포함(23.9). 노선버스 교체시 저상버스 의무 도입 추진, 특별교통수단 이동지원센터 운영비 국비지원(23.7) 등 교통약자 이동권 보장

③ 모빌리티 시대 본격 개막

- 미래 멀거리 창출, 「완전자율주행(Lv4)」「도심항공교통(UAM)」 구현
- 완전자율차(27)는 제작·운행기준 및 보험 등 제도적 기반을 선제적으로 구축(~'24)하고, 제도 도입 전이라도 자유로운 운행 및 차량 품질 확

- 인이 가능하도록 성능인증제도를 마련(‘23.12)한다. 조기 상용화를 위한 고속도로 시범주행 지원 등 최적의 실증 환경도 제공
- 도심항공교통(‘25)은 UAM법 제정(‘23.6) 및 실증비행을 본격 시작(‘23.8)한다. 드론 · 로봇도 공동주택 물류배송 실증을 시작(‘23.12)하고, 스마트 공동물류센터 확충 등을 통해 차세대 물류 서비스도 구현을 앞당길 계획

4. 민간 중심 국토교통산업 혜력 제고

① 법과 원칙에 기반한 산업질서 확립

- 건설노조 및 화물연대 불법행위 근절 등 「산업현장 질서 확립」
- 건설현장의 불법행위를 뿌리 뽑을 수 있도록 근본 대책을 마련(‘23.3)하고, 건설업체의 벌떼입찰도 끝까지 추적하여 택지를 환수하는 등 업 단하여 산업질서를 확립. 아울러, 외국인 고용요건 완화 등 인력수급 탄력적 조정 등을 통해 경쟁력을 제고
- 화물운송 시장은 화물차주가 일한 만큼 정당한 대가를 받을 수 있도록 안전운임제를 포함해 지입제, 불법 다단계 등을 근본적으로 개선하여 공정하고 투명한 시장구조를 조성할 계획

② 해외건설 4대 강국 등 글로벌 경쟁력 강화

- 임기 내 연 500억불 수주 달성을 위한 「원팀 코리아 진출」 확대
- 임기 내 연 500억불 수주 달성을 위해 올해는 350억불+@를 목표로 해외건설 시장에 진출. 민 · 관 합동 “해외건설 수주지원단”을 중심으로 집중 공략 프로젝트를 선정(‘23.6)하고, 외교 · 금융 · 투자 등 전방 위 지원을 강화하여 해외 경제영토를 확대
- ICT · 원전 · 방산 등 범정부 패키지 수출을 추진하며, 수익성 높은 투자 개발형(PPP) 사업확대 등으로 수주 경쟁력과 부가가치를 극대화. 아울 러, 우리 기업의 수주활동 지원을 위한 통합정보시스템 구축(‘23.7), 애로해소 및 컨설팅 지원센터 운영(‘23.3) 등 측면 지원도 강화

③ 산업 경쟁력 강화 지원

- 국토교통 전통산업 경쟁력 강화 및 「신규 국가핵심산업」 육성
- 건설산업은 금융안정망 구축 등 위기 대응력을 제고함과 동시에 기획 · 설계 등 고부가가치 분야를 육성하여 경쟁력을 강화한다. 항공 산업은 국제선 단계적 회복 및 LCC 노선 다변화 등 생태계를 회복 을 지원

- 배터리 등 국가전략산업은 차세대 배터리 안전기준 개발(‘23~), 항공 운송 지원, 이력관리제(‘23.6)를 통한 리스 · 재사용 활성화 등 규제완화와 생태계 조성을 통해 집중 육성

5. 안전하고, 살기 좋은 생활환경 조성

① 교통안전 선진국 도약

- 사고 취약요인 집중 관리로 「교통사고 사망자 감축」
- 우회전 신호등 도입(‘23.1) 등 보행자 중심의 안전강화 조치와 판스프링 등 이탈 방지조치를 의무화하는 등 위험요소별 예방조치를 통해 교통 사고 사망자 11년 연속 감소세(목표: 2.4천명 이하)를 유지
- 철도는 안전체계를 전면 재검토(전문컨설팅, ~‘23.上)하여, 국가사무 인 관제 · 선로 유지보수의 기능도 재정립
- 「출퇴근 시간 혼잡 관리」 등 일상 속 新위험요인 대응 강화
- 수도권 도시철도는 혼잡도 완화방안을 마련하여 시행(‘23.3)하고, 광역버스는 전세버스 확대(135→203회), 2층 전기버스 확충(26→40대) 및 좌석 예약제 확대 등을 통해 출퇴근 시간 입석 완전해소를 추진
- 전동킥보드 등 PM(개인형 이동수단)은 어린이 보호구역 등 보행안전이 중요한 구역에는 주차를 금지(‘23.6)하고, 화재 발생시 소화가 어려운 전기차 화재가 더 큰 화재로 번지지 않도록 지하주차장 화재방지 시설기준 개선(‘23.12) 등 안전조치 강화

② 건설현장 안전 강화 및 국토의 재해 대응 역량 강화

- 건설사고 사망자 「10% 이상 감축」
- ‘예방–대비–대응–복구’ 모든 단계에 혁신적 안전관리 체계를 구축하 기 위해 건설현장 안전사고 감축 로드맵을 수립(‘23.10)하고, 스마트 장비 보급 확대 지원 등을 통해 건설 현장 자율적 안전체계를 형성
- 건축물 및 도시공간의 「재해대응력 강화」
- 반지하 주택은 매입 후 용도변경 또는 재건축하여 단계적으로 줄여 나가고, 재해취약주택 거주 가구는 공공임대 등에 이주할 수 있도록 지원 대상을 기존 7천 가구에서 1.5만 가구(공공1만+민간0.5만)로 대폭 확대
- 도시공간은 국토공간 재난재해 진단시스템(‘23.12)을 통해 위험도를 분석하고 솔루션을 제시하는 등 방재능력을 제고. 방음터널은 전국 긴급점검 을 실시(‘22.12.30~)하고 내화기준 마련 등 제도개선을 추진

「도시계획 혁신 방안」 발표

- 도시규제로부터 자유롭고, 융복합적 도시개발이 가능한
공간혁신 3종 구역 도입 -

국토교통부 보도자료 2023.01.05.

- 현행 도시계획 체계는 제조업 시대에 마련된 것으로 주거환경 보호를 위하여 토지의 용도(주거·상업·공업 등)와 밀도(용적률·건폐율)를 엄격하게 구분하여 운용하고 있음
- 그러나 4차 산업혁명, 디지털 전환 등 경제·사회구조 변화로 인해 주근접, 고밀·복합 개발 등 새로운 공간전략이 요구되고 있음
- 이에 국토교통부(장관 원희룡)는 최근 시대변화에 맞게 도시계획 체계를 개편*하기로 하고, 금년도 대통령 업무보고에서 제시된 「도시계획 혁신 방안」을 1.6일(금) 발표
- * 국정과제(38번, 미래형 국토도시 공간 실현을 위한 도시계획 체계 개편) 반영
- 그간 국토도시계획학회·건축공간연구원·국토연구원 주관으로 관련 연구를 진행하였고, 민간기업·지자체 등 이해관계자 의견수렴을 통해 이번 도시계획 혁신 방안 마련
- 도시계획 혁신 방안의 주요 과제는 다음과 같음

1. 융복합 도시공간 조성을 위해 3가지 종류의 공간혁신 구역도입**1) 도시혁신구역**

- 경직적인 현행 도시계획으로는 민간의 창의적인 계획 수립과 융복합이 필요한 대규모 프로젝트 추진에 한계
- 이에 지자체와 민간이 도시규제 제약 없이 창의적인 개발이 가능하도록 입지규제최소구역(15 도입)을 전면 개편하여 “도시혁신구역”(한국형 White Zone)을 도입
- 도시혁신구역은 도시 내 혁신적인 공간 조성이 필요한 곳에 기준 도시계획 체계를 벗어나 토지·건축의 용도 제한을 두지 않고, 용적률과 건폐율 등을 자유롭게 지자체가 정할 수 있게 함
- * 다만, 복합용도 목적에 맞게 단일용도 비율은 70%, 주거용도는 50+α 이하로 한정
- 특히, 민간의 참여 활성화를 위해 민간 사업자가 도시혁신구역을 제안하는 경우에 도시개발 사업구역으로 지정된 것으로 의제하고, 제안자에게는 도시개발법상 사업시행 자격도 부여할 계획

- 이를 통해 철도정비창 부지 등 민간이 선호하는 도심 내 유휴부지에 업무, 호텔, 주거, 병원, 공원 등의 다양한 시설이 고밀 융복합되는 개발 사업이 활성화될 것으로 기대

유사사례**〈싱가포르 마리나베이〉**

- 개발사업자가 토지용도를 자유롭게 복합적으로 결정(공장은 제외)하는 「하이트존」 도입(97)
- 노후 항만 배후단지를 주거·국제업무·관광 등 세계적인 복합단지로 재개발(08~)



*출처 : marina-bay.com

2) 복합용도구역

- 도시 관리 목적으로 따라 주거·상업·공업지역 등 용도지역을 지정하고, 그에 맞게 설치 가능한 시설과 밀도를 각기 다르게 허용하고 있어, 주거지역내 오피스, 융복합 신산업 단지 조성 등 시대상 반영에 한계
- 이에 주거지역내 상업시설 설치, 공업지역에 주거·상업시설 설치 등 기존 용도지역의 변경 없이도 다른 용도시설의 설치가 허용되는 “복합용도구역”을 도입
- 복합용도구역의 밀도는 주변과 조화로운 경관, 복합화 촉진 등을 고려하여 기존 용도지역의 용적률 범위 내 적용
- 복합용도구역은 노후·쇠퇴 등으로 도시 변화가 필요하나 전면 재개발보다는 점진적·융합적 전환이 필요한 지역에 지정
- 이를 통해 노후 공업단지, 쇠퇴 구도심 등을 주거·문화·업무 복합지역으로 점진적 전환하여 적주근접 수요 등에 부응할 것으로 기대

유사사례**〈미국 보스톤 혁신 지구〉**

- 기존 용도지역에 유연성을 부여하는 「복합용도지구(97)」를 도입(주거·상업·준공업 혼합)
- 항만·물류창고 등을 주거, 업무, 공공·문화시설, 공원으로 구성된 수변지역으로 복합용도 재개발(00~)



*출처 : boston.com

3) 도시계획시설 입체복합구역

- 체육시설, 대학교, 터미널 등 다중 이용 도시계획시설은 복합적인 공공서비스 수요 증가에도 불구하고 용적률 · 건폐율 · 임지 제한 등으로 인해 단일 · 평면적 활용에 그치고 있음
- 이에 도시계획시설을 융복합 거점으로 활용하고 시설의 본래 기능도 고도화할 수 있도록 “도시계획시설 입체복합구역”을 도입
- 시설 복합화 또는 지하화 등을 추진할 경우 용도지역별로 설치가 제한된 도시계획시설도 설치를 허용하고, 도시계획위원회 심의를 거쳐 용적률 · 건폐율을 1.5~2배까지 상향해 줄 계획
- * 종합의료시설, 유원지, 전시장 및 국제회의시설, 시장, 체육시설, 청소년 수련시설 등 14개
- 특히, 도시계획시설에 민간투자 활성화를 위하여 민간의 국공유재산 장기사용 등 특례 부여도 관계기관 협의를 거쳐 추진
- 이를 통해 도시계획 시설을 입체적으로 복합화하고, 한정된 공간에 다양한 기반시설 확보도 가능할 것으로 기대

4) 지정절차

- 특정 지역에 도시혁신구역과 복합용도구역을 적용할 경우 인근의 주거 · 교통 계획, 기반시설 등에 변화가 예상되므로 사전 영향 검토가 필요
- 이 경우 도시혁신구역과 복합용도구역의 지정 위치 및 계획 내용, 도시 전체에 미치는 영향 등을 담은 “공간재구조화계획”(제도 신설)을 수립 토록 하여 지역 단위의 공간계획을 종합적으로 검토할 계획
- 특히, 공간재구조화계획에 대한 민간 사업자 제안을 허용하고, 재구조화계획 승인 시에는 기존 도시계획(도시기본계획, 도시관리계획) 변경 효과도 부여함으로써, 빠르게 변화하는 시대에 맞게 신속한 도시개발이 가능토록 절차도 간소화
- 아울러 규제완화 효과가 큰 만큼 남용 방지를 위해 중앙도시계획위원회 심의를 거쳐 공간재구조화계획을 승인하도록 절차를 마련

〈 도시혁신구역, 복합용도구역 지정 절차 〉

- 공간재구조화계획 수립 → 주민 및 지방의회 의견수렴 → 중앙도시계획위원회 심의 → 공간재구조화계획 승인, 구역 지정 및 고시

- 도시계획시설 입체복합구역은 시설 단위의 계획인 만큼, 일반적인 도시관리계획 수립 · 변경 절차를 적용

5) 공간혁신구역 적용으로 인한 지가영향 완화

- 공간혁신구역을 통한 규제 완화는 지가의 상승과 직결되므로 무분별한 개발방지를 위해 적절한 공공기여 방안 필요
 - * 공공기여 : 도시계획 변경에 의한 우발적 이익을 공공시설 등 기부채납 방식으로 환수하는 제도로서 ‘12년 「국토계획법(제52조의 2)」에 도입
- 이에 기존에 지구단위계획 지정 · 변경을 통한 이전부지 · 역세권 개발 등에만 적용되던 공공기여를 공간혁신구역까지 확대 적용
 - * 공간혁신구역을 의제한 사업에도 적용하며, 해당 사업법령에 별도로 부담금 등을 규정한 경우에는 미적용
- 환수방식은 기존과 같이 토지가치 상승 범위에서 지자체와 사업자간 사전협상으로 결정토록 하고,
- 지자체의 원활한 공공기여 제도 운영을 지원하기 위해 공공기여 가이드라인도 마련할 계획

2. 15분 생활권 조성을 위해 생활권 도시계획을 제도화

- 전 세계적으로 삶의 질의 중요성이 커지면서, 파리 15분 도시 등 일상 생활과 시간을 고려한 도시계획이 확산 추세
- 이에 생활권 단위의 도시계획 활성화를 위하여 현재 도시군기본계획 상 부문계획인 생활권계획을 “생활권 도시계획”으로 제도화
- 생활권 단위의 도시관리가 필요한 지자체는 권역내 개발방향, 생활 인프라 구축 계획, 밀도 · 높이 관리방안 등 생활권 중심 도시발전을 위한 생활권 도시계획을 수립할 수 있음
- 특히 지역내 관광, 산업 등 일정기간 동안 체류하는 “생활인구”를 고려하여 계획을 수립토록 하고, 상위계획인 도시군기본계획상 계획인구* 및 토지개발물량 등을 조정할 수 있는 특례를 부여할 계획
 - * 향후 20년간 도시의 인구변화 전망을 추정하는 것으로 토지개발물량 산정, 기반시설 · 주거 · 교통계획 등을 수립하는 기준으로 활용
- 이를 통해 인프라와 자원은 갖추고 있으나 접근성 격차로 인해 지역별로 삶의 질의 차이가 나는 도시에서 일상 공간에서 주거 · 업무 · 문화 · 여가 생활을 모두 누릴 수 있는 생활권 도시로 전환될 것으로 기대
- 국토부는 앞으로 도시계획 혁신 방안 이행을 신속하게 추진할 계획

- 공간혁신구역, 공간재구조화계획, 생활권 도시계획 등 새로운 혁신 제도들을 도입하기 위한 「국토계획법」 개정을 추진

* 개정안 발의(‘23.1월 예정) → 하위법령 정비(‘23)

- 아울러, 새로운 제도 도입으로 인한 예상치 못한 부작용을 보완하고, 민간에서 안정적인 제도 정착과 확산을 위해 공간혁신구역을 활용한 국토부 선도사업을 추진할 계획
 - * '23년 선도사업 추진계획 마련 및 대상지 선정 추진
- 또한, 시대변화에 맞지 않는 제도를 지속 발굴 · 개선해 나갈 계획

질서 있고 체계적인 광역 정비를 위한

「노후계획도시 정비 및 지원에 관한 특별법」 주요내용 발표

국토교통부 보도자료 2023.02.07

〈주요내용 요약〉

- ① 특별법 적용대상 : '노후계획도시'**
 - 택지조성사업 완료 후 20년 이상 경과한 100만m² 이상의 택지 등
- ② 추진체계 : 기본방침 → 기본계획 → 특별정비구역**
 - (기본방침) 모든 노후계획도시에 보편적으로 적용되는 가이드라인으로 계획수립 · 구역지정 원칙, 특별정비구역 내 추진사업 유형 제시 (국토부)
 - (기본계획) 특정 노후계획도시를 위한 도시정비 총괄계획으로 구역 지정 세부계획, 기반시설 확충 및 특례 적용사항 등을 포함(지자체)
 - (특별정비구역) 대규모 블록 단위 통합정비, 역세권 복합 · 고밀개발, 광역교통시설 등 기반시설 확충 등 도시기능 강화사업 추진(지자체)
- ③ 특별정비구역에 대한 각종 특례 및 지원**
 - 재건축 안전진단 : 완화(공공성 확보 시 면제 가능)
 - 토지용도 변경 및 용적률 상향
 - 입지규제최소구역 지정 / 리모델링 세대수 증가
- ④ 각종 인 · 허가 통합심의로 사업절차 단축**
- ⑤ 통합개발을 위해 단일사업시행자, 총괄사업관리자 제도 도입**
- ⑥ 지자체 주도로 이주대책 추진 + 정부는 기본방침을 통해 이주대책 지원**
- ⑦ 다양한 방식으로 적정한 초과이익 환수 → 기반시설 재투자 활용**

- 국토교통부(장관 원희룡)는 「1기 신도시 정비 민관합동TF」 제7차 전체 회의(2월 6일(월) 개최)에서 1기 신도시 등 노후계획도시의 광역적 정비를 질서있고 체계적으로 추진하기 위한 「노후계획도시 정비 및 지원에 관한 특별법」의 주요 골자를 확정하였다고 2월 7일(화) 발표

- 1기 신도시를 비롯한 노후계획도시는 단기에 공급이 집중된 고밀 주거 단지로 자족성이 부족하고, 주차난 · 배관 부식 · 층간소음 · 기반시설 노후화에 따라 주민들의 정비에 대한 요구가 높으나,

- 「도시정비법」 「도시재생법」 등 현행 법률 체계로는 신속하고 광역적 인 정비가 어렵고, 이주수요의 체계적인 관리도 어려운 측면이 있었음

- 이에 그간 정부는 주민과 지자체의 생생한 목소리를 꾸준히 수렴*하고 '22년 5월부터 여러 전문가로 구성된 「1기 신도시 정비 민관합동 TF」를 운영하면서 다양한 아이디어들을 발굴하였으며,

* 국토부장관-1기 신도시 지자체장 간담회, 국장급 상설협의체, 국토부 · 지자체 주민설명회 등

- 지난해 11월 「1기 신도시 정비기본방침 수립 및 제도화 방안」 연구용 역*에 착수하여 특별법에 필요한 내용들을 내실 있게 검토

* (수행기관) 국토연구원 · 한국법제연구원 · 한아도시연구소

- 이를 토대로 계획도시의 특수성을 고려하여 도시 차원의 체계적이고 광역적인 정비와 미래도시로의 전환이 속도감 있고 질서 있게 추진 될 수 있도록 특별법의 주요 내용을 확정하였으며, 상세 내용은 다음과 같음

1 특별법 적용대상 : '노후계획도시'

- 특별법이 적용되는 '노후계획도시'란 「택지개발촉진법」 등 관계 법령에 따른 택지조성사업 완료 후 20년 이상 경과한 100만m² 이상의 택지 등을 말함

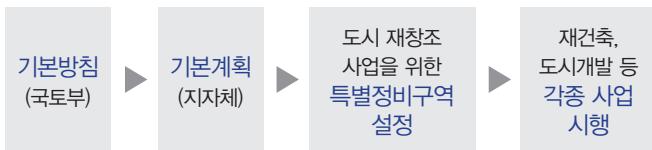
- 통상적인 시설물 노후도 기준인 30년이 아닌 택지조성사업 완료 후 20년 이상으로 기준을 설정하여 도시가 노후화되기 이전에 체계적인 계획수립과 대응이 가능하도록 하였으며,

- 면적기준인 100만m²는 수도권 행정동 크기(인구 2.5만명, 주택 1만호 내외)로 도시 단위 광역적 정비가 필요한 최소 규모에 해당

- 1기 신도시를 비롯하여 수도권 택지지구, 지방 거점 신도시 등이 특별 법이 적용되는 주요 '노후계획도시'들이며,

- 택지지구를 분할하여 개발한 경우를 고려하여 시행령을 통해 하나의 택지지구가 100만m²에 미치지 못하는 경우라도 인접 · 연접한 2개 이상의 택지 면적의 합이 100만m² 이상이거나,

- 택지지구와 함께 동일한 생활권을 구성하는 연접 노후 구도심(시행령에서 구체화) 등도 하나의 노후계획도시에 포함될 수 있도록 할 계획

2**기본방침 및 기본계획 수립 등****〈노후계획도시정비 추진체계도〉**

- 질서 있고 체계적인 정비를 위해 국토부 수립 가이드라인인 「노후계획도시정비기본방침」(이하 '기본방침')과 지자체가 수립하는 세부계획인 「노후계획도시정비기본계획」(이하 '기본계획')의 근거를 명확화
- 먼저 국토교통부장관이 수립하는 기본방침은 지자체가 수립하는 기본계획의 가이드라인이다. 노후계획도시정비의 목표와 기본방향, 기본전략, 기반시설 확보와 이주대책 수립, 선도지구 지정의 원칙, 도시재창조 사업 유형 등이 제시
- 기본계획은 특정 노후계획도시를 대상으로 시장·군수가 수립하는 행정계획으로 기본방침과 같이 10년 주기로 수립하며 5년마다 그 타당성을 검토
- 기본계획에는 노후계획도시의 공간적 범위, 해당 지역 내 특별정비(예정)구역 및 선도지구 지정계획, 기반시설 확충 및 특례 적용 세부 계획 등이 담기며, 시장·군수가 수립한 이후 도지사의 승인(도지사는 국토부장관과 협의)을 받아 최종적으로 확정
- 또한, 기본계획, 기본방침 등을 심의하기 위한 심의기구로 국토교통부에 「노후계획도시정비특별위원회」(이하 '특별위원회')와 실무위원회, 지자체에 「지방노후계획도시정비위원회」(이하 '지방위원회')를 설치하기로 하였음

3**특별정비구역의 지정**

- 시장·군수 등 지정권자가 기본계획에 따라 도시 재창조를 위한 사업이 이루어지는 구역으로 「노후계획도시특별정비구역」(이하 '특별정비구역')을 지정할 수 있도록 하였음
- 특별정비구역은 대규모 블록 단위 통합정비, 역세권 복합·고밀개발, 광역교통시설 등 기반시설 확충, 이주단지 조성 등 도시 기능 강화를 위한 다양한 사업이 추진되는 구역 말함

- 구역은 주민 지정 제안 또는 지정권자 직권으로 지방위원회 심의 및 시·도지사 협의를 거쳐 지정·고시되며, 특별정비구역 지정 시 해당 구역에 대한 구체적인 개발계획인 특별정비계획을 수립하여야 함
- 특별정비구역으로 지정되면 용적률·건폐율 등 도시·건축규제와 안전진단 규제 등이 완화 적용되는 등 특별법에서 정하는 각종 지원 및 특례사항이 부여되며,
- 원칙적으로 시장·군수 등 지정권자가 특별정비구역 지정과 계획수립 등을 주도하되 국가에서도 관계 지원체계를 마련하여 구역지정, 계획수립, 인·허가 절차 등을 적극적으로 지원할 계획
- 아울러 '22.10월 국토부장관-지자체장 간담회 등을 통해 발표한 선도지구는 주민참여, 시급성, 주변지역 파급효과 등을 고려하여 우선적으로 특별정비계획을 수립할 예정인 지역을 대상으로 시장·군수가 지정하며,
- 선도지구는 정부 또는 지자체가 우선적으로 예산 및 행정지원 등을 할 수 있도록 하는 근거도 함께 마련

4**특별정비구역에 대한 특례 및 지원**

- 특별정비구역은 도시기능향상, 도시 재창조, 이주대책 실행 등 공익적 목적을 가지는 사업들이 함께 진행되는 구역이라는 점을 고려하여 각종 특례와 지원사항을 부여
- ① 재건축 안전진단 : 면제 또는 완화**
 - 재건축 안전진단은 도시기능 강화를 위한 통합 개발을 유도하는 한편, 주민 생활안전과 삶의 질 개선을 위해 면제 또는 완화하여 적용
 - 기본계획에서 정하는 특별정비예정구역으로 지정되면 시장·군수 등 지정권자는 「도시정비법」에서 정하는 기준보다 완화된 안전진단 기준(시행령 규정 예정)을 적용할 수 있으며,
 - 특별정비예정구역 내에서 자족기능 향상, 대규모 기반시설 확충과 같이 사업 공공성이 확보되는 경우(세부요건은 대통령령·기본방침에서 제시), 안전진단을 면제하고 곧바로 특별정비구역 지정·계획수립 등 사업 절차를 진행할 수 있도록 하였음
- ② 용적률, 용도지역 등 도시·건축규제 완화**
 - 자족기능 강화와 기반시설 구축을 위한 유휴부지를 확보하고 주택 10

만호 공급 기반 마련이라는 공약사항 실현 등을 위해 용적률 규제는 종 상향 수준(예: 2종 → 3종 · 준주거 등, 시행령 규정)으로 완화하며, 용 도지역도 지역 여건에 따라 변경이 가능하도록 규정을 마련

- 또한 1기 신도시를 비롯한 노후계획도시에 직주근접, 고밀 · 복합개발 등 새롭고 창의적인 공간전략이 제시될 수 있도록 특별정비구역을 「국토계획법」상 '입지규제최소구역'으로 지정 가능하도록 하였으며,
- 지난 1월 5일 발표한 「도시계획 혁신 방안」에 포함된 '도시혁신구역, 도시계획시설 입체복합구역' 등은 「국토계획법」 개정에 맞춰 특별법에도 반영할 계획
- 리모델링의 경우에도 특별정비구역 내 세대수 추가 확보 효과를 고려하여 현행(15% 이내 증가)보다 세대수 증가*를 허용하기로 하였음

③ 절차 간소화 등

- 특별정비구역 내에서 진행되는 모든 노후계획도시정비사업에는 통합심의 절차를 적용하여 보다 신속한 사업 추진이 가능하도록 할 계획
- 「건축법」, 「경관법」, 「국토계획법」, 「광역교통법」 등 개별사업법에서 정하는 인 · 허가의 각종 심의 · 지정 · 계획 수립 등을 통합하여 심의하며,
- 각 지자체에 「통합심의위원회」를 구성하여 심의절차를 진행 · 완료한 경우, 개별법에 따른 위원회 심의를 모두 거친 것으로 보는 규정을 담았음
- 노후계획도시 정비에 필요한 기본계획 수립 등에 수반되는 각종 비용을 국가 또는 지자체가 지원할 수 있도록 보조 및 응자 규정을 마련하였으며,
- 사업을 촉진하고 사업시행자의 부담을 경감하기 위하여 다른 사업법과 유사한 수준으로 각종 부담금 등을 감면할 수 있는 조항을 마련

5 특별정비구역 내 사업 시행

- 특별정비구역으로 지정되면, 「도시정비법」상 정비구역, 「도시개발법」상 도시개발구역 등 각종 개발구역이 지정된 것으로 보기 때문에 이후 사업 시행은 「도시정비법」상 재건축 사업, 「도시개발법」상 도시개발 사업 등 개별법에 따라 시행
- 특별정비구역은 다수 단지를 통합 정비하기 때문에 사업을 원활히 추진하기 위해 기본적으로 하나의 사업시행자(조합 등)가 사업을 추진할

수 있는 범위로 설정할 계획

- 다만, 사업 여건에 따라 자체적으로 하나의 조합 구성이 어려울 경우 시장 · 군수가 통합 조합, 신탁업체, 공공기관 등 통합개발 추진역량을 갖춘 자를 단일사업시행자로 지정할 수 있도록 하였음(세부지정절차 및 사업자 요건은 시행령 규정).
- 아울러 불가피하게 다수 사업시행자가 사업을 시행하는 경우 효율적인 사업 추진을 위해 특별정비구역 지정단계 초기부터 사업 전 단계를 관리하고 사업시행자를 지원하는 「총괄사업관리자」제도도 도입
- 총괄사업관리자는 시장 · 군수 등이 특별정비구역 내 다양한 사업들을 체계적으로 추진하기 위하여 구역별로 1인(법인)을 지정할 수 있도록 하였으며,
- 사업의 총괄 관리와 사업 과정의 조정, 각 관계 법령에 따른 사업 절차 지원, 기반시설 설치를 위한 기여금 · 분담금 활용 · 관리 등의 업무를 수행하고, 특별정비구역의 해제 요청 권한 등 실질적 권한을 부여할 계획

6 이주대책 수립 및 공공기여

- 1기 신도시의 경우, 5년(92년~'96년) 사이에 주택공급이 대부분 이루어져 재건축 시기가 일시에 도래하는 바, 질서 있고 체계적인 정비와 주택시장 불안을 최소화하기 위해서는 체계적인 이주대책 수립이 필요
- 이번 특별법에서는 그간 사업시행자의 뜻이었던 이주대책 수립 의무를 지자체가 주도하고 정부가 지원하는 형태로 규정
- 국토부는 기본방침을 통해 지자체가 수립하는 이주대책의 원칙을 제시하고, 지자체는 기본계획에서 이주대책 세부 추진계획을 수립
- 정부와 지자체는 이주대책이 계획대로 실행되도록 「이주대책사업시행자」를 지정하여 이주단지 조성과 순환형 주택의 공급을 추진하게 할 수 있음
- 특별정비구역은 각종 특례가 집중되므로 적정 수준의 초과이익을 환수하여 지역 간 형평성을 확보하고 기반시설 재투자 재원 등으로 활용할 필요가 있음
- 이에 초과이익을 환수할 수 있는 근거를 마련하는 한편, 통상적인 수단인 공공임대주택 외에 공공분양, 기반시설, 생활SOC, 기여금 등 다양한 방식의 기부채납이 가능하도록 하였음
- 발표한 특별법의 주요내용은 2월 9일(목) 개최 예정인 국토교통부장

관 - 1기 신도시 지자체장 간담회에서 논의 및 최종의견 수렴 등이 이루어질 예정이며, 국회 협의절차 등을 거쳐 2월 발의할 계획

개발제한구역 제도개선 입법예고 추진

- 28일부터 「개발제한구역법 시행령」 개정안 입법예고 -

국토교통부 보도자료 2023.02.28.

- 국토교통부(장관 원희룡)는 「2023년도 국토교통부 업무계획」(1.3)과 대통령 주재 「제3회 중앙지방협력회의」(2.10)에서 발표한 비수도권 자체 개발제한구역 해제권한 확대(30만m²→100만m²) 등 제도개선의 후속조치로,
- 「개발제한구역법 시행령」 개정안과 「광역도시계획수립지침」 등 하위 지침* 개정안에 대한 입법예고(2.28~4.9) 및 행정예고(2.28~3.20)를 실시한다고 밝혔음
- * 「광역도시계획수립지침」 「도시·군관리계획수립지침」 「개발제한구역의 조정을 위한 도시·군관리계획 변경안 수립지침」 「개발제한구역 관리계획 수립 및 입지대상시설의 심사에 관한 규정」 「개발제한구역 훼손지 복구 및 정비사업 업무처리 규정」
- 이번 개정안은 수차례 지자체 현장방문 및 간담회(22.8월~), 도시계획·환경·교통 등 다양한 전문가 의견수렴, 5차례의 전문가 자문회의, 국민 여론조사(23.1월) 등을 통해, 현장의 목소리를 반영하여 마련
- 이번 개정안의 주요 내용은 다음과 같음

1. 비수도권 지자체 해제권한 확대

- 지역균형발전을 위해 지역이 개발제한구역을 포함한 도시공간을 주도적으로 활용할 수 있도록 국토교통부장관으로부터 시·도지사에게 위임된 개발제한구역 해제권한을 비수도권은 30만m² 이하에서 100만m² 미만으로 확대
- 추가 권한이 확대되는 비수도권 30만m²~100만m² 개발사업은 계획변경 시에도 국토부 협의를 의무화*하는 등 질서있는 개발을 유도
- * (현행) 최초계획 수립 시 국토부 사전협의(환경훼손, 지자체 의견 시 종도위 심의)(개선) 30만~100만m²은 최초계획 + 계획변경 시 국토부 사전협의(중도위 심의)

2. 국가전략사업 해제가능총량 제외

- 국가가 지정하는 산업단지와 물류단지 조성사업 등 국가전략사업을 비수도권 개발제한구역에서 추진하는 경우에는 중앙도시계획위원회 및 국무회의 심의를 거쳐 개발제한구역 해제가능총량*의 예외로 설정

* 개발제한구역을 해제할 수 있는 최대 면적(권역별 「광역도시계획」에 반영)

3. 해제기준 합리화

- 개발제한구역이 도시를 관통하고, 지형이나 교통노선을 따라 시가지가 확산되어 하나의 생활권으로 관리가 필요한 비수도권 지자체의 경우에는 개발제한구역 최소폭 5km 규정을 완화하여 적용
- 개발제한구역 해제기준이 되는 환경평가등급* 중 '수질'은 환경부 기준에 부합하는 수질오염방지대책을 수립한 경우 해제가 가능하도록 함
* 개발제한구역 내 토지의 자연적·환경적 현황(표고·경사도·농업적성도·식물상·임업적성도·수질)을 조사하여 보전가치에 따라 1~5등급으로 구분, 1·2등급은 원칙 해제 불가

4. 공익성·환경성 강화

- 개발제한구역 해제사업을 특수목적법인(공공지분 50% 이상)이 추진하는 경우 공공지분에 포함되는 '기타공공기관'을 제외하여 개발제한구역 해제사업의 공영개발 요건을 강화*
- * 공공지분 구성요건
(현행) 국가·지자체·공공기관(공기업·준정부기관·기타공공기관)·지방공사 50% 이상
- (개선) 국가·지자체·공공기관(공기업·준정부기관)·지방공사 50% 이상
- 개발제한구역을 해제하는 경우 해제면적의 10~20% 범위에서 주변의 훼손지를 공원·녹지 등으로 복구하는 '개발제한구역 훼손지 복구제도'를 활성화하기 위해 복구대상지역을 불법 물건 적치지역 등으로 확대*
- * (현행) 건축물 또는 공작물 등 시설물이 밀집·산재된 경우, 미집행 도시공원

(개선) 불법 물건 적치지역, 지목상 개발가능한 토지(垈, 공장·창고용지, 집종지), 생태계 복원 필요지역(백두대간·정맥의 능선으로부터 300미터 이내) 등도 포함

- 개발사업자가 훼손지 복구 대상지역을 찾지 못하는 경우 납부할 수 있는 보전부담금은 훼손지 복구사업비에 비해 상대적으로 적어, 이를 현

실화하기 위해 보전부담금을 상향(개별공시지가 평균의 15→20%)

증강 기술을 활용한 근로환경 개선, 메타버스로 구현된 시공간 제약 없는 원격 운영관리 등의 효과를 기대

디지털 기술을 활용한 '스마트 물류 혁신 사업' 본격 추진

- 4개 지자체 물류서비스 실증 지원사업 선정 -

국토교통부 보도자료 2023.03.06.

- 국토교통부(장관 원희룡)는 올해 스마트 물류 혁신을 위한 디지털 물류실증단지 조성사업 대상지로 경상남도, 구미시, 부산광역시, 인천광역시 등 4개 지자체를 선정하였다고 밝혔음
- 디지털 물류실증단지 조성사업은 물류산업의 디지털화에 대한 관심이 높아지고 있는 가운데 물류산업 전반에 걸쳐 편리하고 스마트한 기술 확산과 혁신을 도모하기 위해,
- 차세대 로봇기술, 인공지능, 빅데이터 등 다양한 분야에서의 실험의장을 제공하고자 '21년부터 추진되어 옴
- 이번에 선정된 사업대상지는 지난해 12월부터 두 달 동안('22.12~'23.2) 공모를 거쳐 7명의 전문가들이 사업의 필요성, 기대효과, 사업 추진의지, 발전방향성 등을 종합적으로 평가하여 선정
- 사업 소관 지자체는 사업 규모와 기대효과에 따라 지원금을 차등 지원 받으며 디지털 기술을 활용하여 효율적인 물류 시스템 구축과 스마트 물류 서비스 사업을 추진
- 이번에 선정된 4개 디지털물류 실증사업의 주요 내용은 다음과 같음

1. 경상남도: 디지털물류 플랫폼 구축으로 지역 유통시설 물류 서비스 혁신

- 경상남도는 중소업체 및 소상공인의 자생력 제고를 위해 설립한 중소 유통 공동 도매물류센터의 열악한 물류 환경을 개선하기 위해,
- 생산자, 도소매상인의 온라인 판매 및 스마트 물품관리를 지원하고, 지역주민들이 만족하는 배송시스템을 갖춘 플랫폼을 개발할 예정

2. 구미시: 「전력반도체 특화 디지털물류 서비스」 실증

- 구미시는 지역 주력 산업이자 국가 중요 산업인 전력반도체 맞춤형 디지털 물류서비스를 실증
- 경상북도와 협력하여 자율주행 기반 공동물류시스템을 구축하고, 디지털트윈, 휴먼증강, 메타버스 등 디지털 기술을 도입하여,
- 10% 이상의 물류비 절감, 자율주행 운송을 통한 안전사고 방지, 휴먼

3. 부산시: 물류현장 디지털 안전관리시스템 실증 · 확산 지원사업

- 부산시 내 다수의 노후 물류 창고 운영기업을 대상으로 물류안전 통합 프로그램 설치, 안전교육 및 안전사고 대응 시스템을 구축할 계획
- 또한, 부산시는 이 사업의 연계를 위해 매년 물류사업장 안전관리 개선 도 성과 분석 및 안전경영 컨설팅 등 디지털물류 안전관리시스템의 체계적 보급 · 확산을 위해 노력할 예정

4. 인천시: 소상공인 공동물류센터 구축을 통한 공유 물류 서비스 실증

- 인천시는 인천지역 소상공인을 위한 공동물류센터를 구축하여 지역 경제활성화 및 소상공인 물류 경쟁력을 강화하고자 함
- 인천시가 소유한 전기 화물트럭과 장비 등을 활용하여 구역별 순회 집회로 택배 단가를 낮추고 수도권 당일 배송과 전국 익일배송 시스템을 구현할 뿐 아니라 지역 일자리 창출 효과를 실증하고자 함
- 국토교통부는 지자체, 협력기관 등과 사업내용, 지원규모 등 협의를 거쳐 4월초부터 사업을 착수하여 지역별 물류 문제를 해결하고 국민들이 보다 편리하고 안전한 삶을 누릴 수 있도록 추진할 예정

법령해석

「도시 및 주거환경정비법」 제27조에 따라 사업시행자 지정 신청이 있는 경우 같은 법 제20조제1항제2호다목에 따른 정비구역 해제 여부 (「도시 및 주거환경정비법」 제20조제1항 등 관련)

법제처 2022.11.07.

질의요지

「도시 및 주거환경정비법」(이하 “도시정비법”이라 함) 제20조제1항에서는 재개발사업을 조합이 시행하는 경우로서 추진위원회가 추진위원회 승인일부터 2년이 되는 날까지 조합설립인가를 신청하지 아니하는 경우(제2호다목), 정비구역의 지정권자는 정비구역등을 해제하여야 한다고 규정하고 있고 같은 조 제6항에서는 같은 조 제1항에도 불구하고 정비구역등의 존치가 필요하다고 인정하는 경우 등에는 같은 항 제1호부터 제3호까

지의 규정에 따른 해당 기간을 2년의 범위에서 연장하여 정비구역등을 해제하지 아니할 수 있다고 규정하고 있는바.

도시정비법 제20조제6항제1호 및 제2호에 따라 같은 조 제1항제2호다목에 해당하는 기간이 연장된 경우로서 추진위원회가 그 연장된 기간 내에 조합설립인가를 신청하지 않았으나, 해당 기간이 도과한 후 정비구역 해제를 위한 같은 조 제5항에 따른 지방도시계획위원회 심의 전에 같은 법 제27조제1항 각 호 외의 부분에 따른 요건을 갖춘 신탁업자가 같은 항 제3호에 따른 요건을 갖추어 사업시행자로 지정하여 줄 것을 시장·군수등에게 신청한 경우, 정비구역의 지정권자는 같은 법 제20조제1항제2호다목에 따라 재개발사업의 정비구역을 반드시 해제해야 하는지?

답변내용

이 사안의 경우, 정비구역의 지정권자는 도시정비법 제20조제1항제2호다목에 따라 재개발사업의 정비구역을 반드시 해제해야 하는 것은 아닙니다.

이유

법해석의 목표는 어디까지나 법적 안정성을 저해하지 않는 범위 내에서 구체적 타당성을 찾는 데 두어야 하고, 나아가 그러기 위해서는 가능한 한 법률에 사용된 문언의 통상적인 의미에 충실히 해석하는 것을 원칙으로 하면서, 법률의 입법 취지와 목적, 그 제·개정 연혁, 법질서 전체와의 조화, 다른 법령과의 관계 등을 고려하는 체계적·논리적 해석방법을 추가적으로 동원함으로써, 위와 같은 법 해석의 요청에 부응하는 타당한 해석을하여야 합니다.(각주: 대법원 2013. 1. 17. 선고 2011다83431 전원합의체 판결례 참조)

도시정비법 제20조제1항 각 호 외의 부분에서는 '정비구역의 지정권자는 정비구역등을 해제하여야 한다'는 문언을 사용하고 있는데, 같은 조 제3항부터 제5항까지의 규정에서 정비구역등을 해제하는 경우 거쳐야 하는 주민 공람, 주민 및 지방의회의 의견 청취와 지방도시계획위원회의 심의 절차를 규정하고 있는 점, 도시정비법령에서 같은 조 제1항 각 호의 사유가 있는 경우 정비구역등 지정의 효력이 곧바로 소멸하도록 하는 규정을 별도로 두고 있지 않고, 같은 조 제7항에서 정비구역등을 해제하는 경우에는 공보에 고시하며, 국토교통부장관에게 통보하여야 한다고 규정하고 있는 점 등을 종합해 볼 때, 같은 조 제1항 각 호 외의 부분에서 '정비구역의 지정권자는 정비구역등을 해제하여야 한다'는 문언을 사용한 것은 기간의 경과나 특정한 사실의 발생만으로 정비구역등 지정의 효력이 곧바로 소멸하

지 않고, '지정권자의 정비구역 해제'라는 행위가 있어야 정비구역 지정의 효력이 소멸됨을 규정하려는 취지로 보아야 합니다.

또한 정비구역의 지정권자는 일정한 요건을 충족하는 지역에 대해 도시정비법 제16조에 따라 지방도시계획위원회의 심의를 거쳐 정비구역으로 지정·고시하게 되고, 추진위원회의 구성·승인은 같은 법 제31조에 따라 정비구역 지정·고시 후에(각주: 2009. 2. 6. 법률 제9444호로 도시정비법 제13조를 개정하여 정비구역 지정·고시 후 추진위원회를 구성하도록 하였음) 토지등소유자 과반수의 동의를 받아 행해지는바, 이와 같은 규정 체계에 비추어 볼 때, 정비구역등 지정의 효력은 추진위원회 또는 조합 등 정비사업 추진 주체의 존속과 반드시 관련성(牽連性)을 가져야 하는 것은 아니라고 할 것입니다.

그리고 도시정비법 제20조는 정비사업이 장기간 진행되지 않는 경우 정비사업의 추진 주체별·단계별로 정비구역을 해제할 수 있는 근거를 규정한 것이고(각주: 2012. 2. 1. 법률 제11293호로 일부개정된 도시정비법 개정이유 및 주요내용 참조), 같은 법 제27조는 일정한 경우 지정개발자를 사업시행자로 지정함으로써 정비사업을 추진하려는 취지의 규정(각주: 법제처 2014. 10. 28. 회신 14-0619 해석례 참조)인바, 이 사안과 같이 도시정비법 제25조에 따른 조합 방식으로 시행하는 재개발사업이 지연·중단된 상태에서 정비구역을 해제하기 전에 조합설립을 위한 동의요건 이상에 해당하는 자가 신탁업자를 사업시행자로 지정하는 것에 동의하여 신탁업자를 사업시행자로 지정해달라는 신청이 접수된 경우에는 정비사업을 추진할 수 있도록 정비구역을 해제하지 않을 수 있다고 보는 것이 같은 법 제20조 및 제27조의 입법취지와 규정체계를 조화롭게 해석하는 것입니다.

나아가 도시정비법 제27조제5항에서는 같은 조 제1항 및 제2항에 따라 지정개발자를 사업시행자로 지정·고시한 때에는 그 고시일의 다음 날에 추진위원회 구성승인 또는 조합설립인가가 취소된 것으로 보도록 하고 있고, 지정개발자가 사업시행자로 지정된 정비구역에서 시공자 선정(제29조제1항 및 제6항) 및 사업시행계획 인가 신청(제50조제1항 및 제7항) 등 정비사업을 추진할 수 있는 주체는 조합이 아니라 지정개발자로서 사업시행자로 지정된 자이며, 도시정비법 제20조에 따른 정비구역 해제 전에 신탁업자인 지정개발자를 사업시행자로 지정하기 위한 신청이 접수된 경우라면 이후 해당 신탁업자가 사업시행자로 지정되고 그가 재개발사업을 추진하

게 될 가능성이 있다는 점을 종합해 볼 때, 정비구역 지정권자는 조합 시행 방식에 적용되는 같은 조에 따른 정비구역 해제를 하지 않을 수 있다고 보는 것이 타당합니다.

이에 더하여 정비구역이 해제되면 정비구역 지정 등의 절차를 다시 거치지 않는 한 같은 구역에서 정비사업을 추진할 수 없게 되는데, 이 사안의 경우와 같이 도시정비법 제27조제1항제3호에 따라 토지등소유자 4분의 3 이상 및 토지면적의 2분의 1 이상의 토지소유자가 지정개발자를 사업시행자로 하여 정비사업을 추진하는 것에 동의하는 것이 확인되는 경우라면 지정권자가 정비구역을 해제하더라도 결국 토지등소유자 등의 의사에 따라 다시 추진될 것으로 보이는 정비사업을 위한 정비구역 지정 및 추진위원회 구성 등의 절차를 반복하게 되어 이전의 정비구역 지정에 투입된 시간과 자본이 낭비되고, 정비사업의 진행만 지연될 가능성이 커지는 바. 정비구역의 지정권자는 같은 법 제20조제1항제2호다목에 해당하는 경우라도 재개발사업의 추진 상황, 지역 원인, 추진 가능성 및 추진 주체 변경 등 관련된 구체적인 사정을 고려하여 그 정비구역을 해제하지 않을 수도 있다고 해석하는 것이 타당합니다.

한편 도시정비법 제20조제1항제2호다목의 기간 및 같은 조 제6항에 따라 연장된 기간이 모두 초과된 후에 신탁업자가 사업시행자 지정 신청을 한 경우, 지정권자는 그 신청을 고려하지 않고 정비구역 지정을 반드시 해제해야 한다는 의견이 있으나, 같은 조 제1항제2호다목의 기간 및 같은 조 제6항에 따라 연장된 기간은 원칙적으로 추진위원회가 조합설립을 신청할 때 지켜야 하는 조합설립 신청 기한을 의미하므로, 그러한 의견은 타당하다고 보기 어렵습니다.

따라서 이 사안의 경우, 정비구역의 지정권자는 도시정비법 제20조제1항제2호다목에 따라 재개발사업의 정비구역을 반드시 해제해야 하는 것은 아닙니다.

질의요지

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(이하 “국토계획법”이라 함) 제52조제3항에서는 지구단위계획구역에서는 같은 법 제76조부터 제78조까지의 규정에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물의 건축 제한, 용도지역에서의 건폐율 및 용적률 등을 대통령령으로 정하는 범위에서 지구단위계획으로 정하는 바에 따라 완화하여 정할 수 있다고 규정하고 있고, 그 위임에 따라 마련된 같은 법 시행령 제46조제1항에서는 지구단위계획구역(각주: 도시지역 내에 지정하는 경우로 한정하며, 이하 같음.)에서 건축물을 건축하려는 자가 그 대지의 일부를 같은 법 제52조의2제1항 각 호의 시설(이하 “공공시설등”이라 함)의 부지로 제공하거나 공공시설등을 설치하여 제공하는 경우에는 제공된 부지의 면적 등에 따라 그 건축물에 대하여 지구단위계획으로 건폐율·용적률 등을 완화하여 적용할 수 있다고 규정하고 있는바,

국토계획법 시행령 제46조제1항에 따라 지구단위계획구역에서의 건폐율 등을 완화하여 적용하기 위하여 지구단위계획구역에서 건축물을 건축하려는 자가 공공시설등의 부지로 제공하는 부지의 면적을 산정하는 경우, 제공하는 부지 중 지구단위계획구역 지정 당시 공공시설등의 부지이거나 공공시설등이 설치되어 있던 부지(각주: 공공시설등의 부지를 제공하는 자가 해당 부지의 권리를 확보(국토계획법 제65조제2항에 따라 용도가 폐지되는 공공시설을 무상으로 양수받은 경우는 제외함)한 후 다시 제공하는 경우를 전제하며, 이하 같음.)의 면적은 제외되는지?

답변내용

이 사안의 경우, 제공하는 부지 중 지구단위계획구역 지정 당시 공공시설등의 부지이거나 공공시설등이 설치되어 있던 부지의 면적은 제외되지 않습니다.

이유

먼저 법령의 문언 자체가 비교적 명확한 개념으로 구성되어 있다면 원칙적으로 더 이상 다른 해석방법은 활용할 필요가 없거나 제한될 수밖에 없다고 할 것(각주: 대법원 2009. 4. 23. 선고 2006다81035 판결례 참고)인데, 국토계획법 제52조제3항에서는 지구단위계획구역에서는 같은 법 제77조에 따른 용도지역의 건폐율에 관한 규정 등을 대통령령으로 정하는 범위에서 지구단위계획으로 정하는 바에 따라 완화하여 정할 수 있다고 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제46조제1항에서는 지구단위계획구역에서 “건축물을 건축하려는 자가 그 대지의 일부”를 공공시설등의 부

지구단위계획구역에서 건폐율 등을 완화적용받기 위하여

공공시설 등의 부지를 제공하는 경우의 의미

(‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령’ 제46조 등 관련)

법제처 2022.11.21.

지로 제공하거나 공공시설등을 설치하여 제공하는 경우 “그 건축물에 대하여” 건폐율 등을 완화하여 적용할 수 있다고 규정하고 있을 뿐, 제공되는 부지의 지구단위계획구역 지정 당시의 용도에 대해서는 별도의 제한을 두고 있지 않습니다.

또한 국토계획법 제2조제5호에 따르면 “지구단위계획”이란 도시·군계획 수립 대상지역의 일부에 대하여 토지 이용을 합리화하고 그 기능을 증진시키며 미관을 개선하고 양호한 환경을 확보하며, 그 지역을 체계적·계획적으로 관리하기 위하여 수립하는 도시·군관리계획을 말하고, 지구단위계획을 수립하는 구역을 지구단위계획구역이라고 할 것(각주: 정태용, 국토계획법(개정 4판) p.342 참조)인데, 같은 법 시행령 제46조제1항에서는 지구단위계획구역에서 학교 등 기반시설 확충에 기여(각주: 2006. 3. 23. 대통령령 제19400호로 일부개정된 국토계획법 시행령 개정이유 및 주요내용 참조)하고 지구단위계획제도를 활성화하기 위하여(각주: 2011. 3. 9. 대통령령 제22703호로 일부개정된 국토계획법 시행령 개정이유 및 주요내용 참조) 건축물을 건축하려는 자가 그 대지의 일부를 공공시설등의 부지로 제공하는 경우 그 건축물의 건폐율 등을 완화하여 적용할 수 있는 인센티브를 부여하고 있는바, 이러한 인센티브가 축소되도록 해석하면 지구단위계획구역 안의 공공시설등의 부지 확보가 어려워질 수 있게 되어 같은 항의 입법취지에 부합하기 어렵습니다.

따라서 이 사안의 경우, 제공하는 부지 중 지구단위계획구역 지정 당시 공공시설 등의 부지이거나 공공시설 등이 설치되어 있던 부지의 면적은 제외되지 않습니다.

정비계획의 경미한 사항 변경의 범위

(『도시 및 주거환경정비법 시행령』 제 13조제4항 등)

법제처 2023.02.02.

질의요지

『도시 및 주거환경정비법』(이하 “도시정비법”이라 함) 제15조제1항 및 제2항에서는 정비계획의 입안권자(각주: 도시정비법 제 8조제4항 및 제5항에 따라 정비계획을 입안하는 특별자치시장, 특별자치도지사, 시장, 군수 또는 구청장등을 말하며(같은 법 제9 조제3항 참조), 이하 같음.)는 정비계

획을 변경하려면 주민에 대한 서면통보, 주민설명회, 주민공람 및 지방의회의 의견청취 절차(이하 “의견청취절차등”이라 함)를 거쳐야 한다고 규정하고 있는 한편,

도시정비법 제15조제3항에서는 같은 조 제1항 및 제2항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 의견청취절차등을 거치지 않을 수 있다고 규정하고 있고, 같은 조 제3항의 위임에 따라 마련된 같은 법 시행령 제13조제4항에서는 같은 법 제15조제3항에 따른 ‘경미한 사항을 변경하는 경우란 같은 항 각 호의 ‘어느 하나에 해당하는 경우’를 말한다고 규정하고 있는바,

정비계획의 변경내용에 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호에 규정되어 있지 않은 ‘공공지원민간임대주택’(각주: 「민간임대 주택에 관한 특별법」 제2조제4호에 따른 공공지원민간임대주택을 말하며, 이하 같음.) 공급에 관한 사항(각주: 기존의 정비계획에 도시정비법 제9조제1항제10호에 따라 공공지원민간임대주택 공급에 관한 사항이 포함된 경우를 전제함.)의 변경과 같은 항 제 7호에 해당하는 ‘건축물의 건폐율·용적률 변경’이 함께 포함되어 있는 경우가 도시정비법 제15조제3항에 따라 입안권자가 의견청취절차등을 거치지 않을 수 있는 ‘정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우’에 해당하는지?

답변내용

이 사안의 경우, 도시정비법 제15조제3항에 따라 입안권자가 의견청취절차등을 거치지 않을 수 있는 ‘정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우’에 해당하지 않습니다.

이유

도시정비법 제15조제3항에서는 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 정비계획을 변경하는 경우에는 정비계획을 입안 또는 변경 하는 경우에 거쳐야 하는 의견청취절차등을 거치지 않을 수 있다고 규정하고 있고, 그 위임에 따라 마련된 같은 법 시행령 제13조 제4항 각 호 외의 부분에서는 정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우란 같은 항 각 호의 ‘어느 하나에 해당하는 경우’를 말한다고 규정하고 있는데, 정비계획의 변경내용에 둘 이상의 변경사항이 포함된 경우로서, 하나 이상의 변경사항은 같은 항 각 호의 어느 하나에 해당하지만 다른 변경사항이 같은 항 각 호에 규정되어 있지 않거나 같은 항 각 호와 저촉되는 경우까지도 경미한 사항의 변경에 해당하는지에 대해서는 구체적으로 규정하고 있지 않은바, 이 사안의 정비계획 변경이 ‘정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우’에 해당하는지에

대해서는 도시정비법 시행령 제13조제4항의 입법연혁, 규정취지 및 같은 항 각 호 사이의 관계 등을 종합적으로 살펴 판단할 필요가 있습니다.

먼저 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호 외의 부분의 입법연혁을 살펴보면, 종전에는 정비계획 중 경미한 사항을 변경하는 경우를 '다음 각 호의 경우'로 표현하고 있던 것을 2008년 12월 17일 대통령령 제21171호로 도시정비법 시행령을 일부개정하면서 현행과 같이 '다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우'로 문언을 개정한 것인데(각주: 2008. 12. 17. 대통령령 제21171호로 일부 개정된 도시정비법 시행령 제12조 참조), 이는 개정 전의 문언에 따르면 정비계획의 변경이 각 호의 조건을 '모두' 충족하는 경우에만 경미한 사항의 변경으로 오해될 여지가 있었던 것을 정비계획 변경이 각 호의 어느 하나에 해당하면서 다른 각 호에 저촉되는 경우 등에도 경미한 사항의 변경에 해당하는지를 사안별로 판단하도록 하기 위한 것(각주: 2008. 12. 17. 대통령령 제21171호로 일부 개정된 도시정비법 시행령 조문별 개정이유서 참조)인바, 이러한 입법연혁과 개정취지를 고려하면 정비계획의 변경내용에 포함된 변경사항이 둘 이상인 경우, 그 중 하나의 변경사항이 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호의 어느 하나에 해당한다고 하여 일률적으로 '정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우'에 해당한다고 해석하는 것은 타당하지 않습니다.

그리고 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호를 살펴보면, 같은 항 제10호 및 제11호에서는 '도시·군기본계획등(각주: 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 도시·군기본계획, 같은 조 제4호에 따른 도시·군관리계획 또는 도시정비법 제5조에 따른 기본계획을 말하며, 이하 같음.)의 변경' 또는 '교통영향평가(각주: 「도시교통정비 촉진법」에 따른 교통영향평가를 말하며, 이하 같음.) 등 관계법령에 의한 심의'를 원인으로 하는 '정비계획의 변경'을 경미한 사항의 변경으로 규정하고 있는데, 이와 같이 정비계획 변경의 원인이 같은 항 제10호 또는 제11호에 해당한다면 그 정비계획의 변경 자체가 다른 계획의 변경이나 관계법령상 심의에 따른 것이어서 정비계획의 변경사항 중 같은 항 다른 호에 규정되어 있지 않거나 저촉되는 사항이 있는 경우에도 '정비계획의 변경' 전체를 경미한 사항의 변경으로 보는 것이 합리적인 측면이 있는 반면, 같은 항 제1호부터 제9호까지에서는 '경미한 사항의 변경'에 해당하는 '변경사항'을 구체적으로 명시하거나 변경사항과 그 변경의 범위를 구체적으로 한정하여 규정하고 있을 뿐이어서, 정비계획 변경사항 중 하나가 같은 항 제1호부터 제9호까지의 어느 하나에 해당한다고 하여 같은 항 각 호에 규정되어 있지 않

거나 저촉되는 다른 변경사항이 정비계획의 변경내용에 함께 포함된 경우 까지 일률적으로 '정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우'에 해당한다고 보기는 어려울 것입니다.

그렇다면 정비계획의 변경내용에 '공공지원민간임대주택 공급에 관한 사항의 변경'과 '건축물의 건폐율·용적률 변경'이 함께 포함되어 있는 경우로서, 건축물의 건폐율·용적률 변경사항이 도시정비법 제13조제4항 각 호의 어느 하나에 해당한다고 하더라도 공공지원민간임대주택 공급에 관한 사항의 변경이 같은 항 각 호에 규정되어 있지 않은 이상, 정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우에 해당한다고 볼 수는 없습니다.

아울러 만약이 사안과 같은 경우를 정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우에 해당한다고 본다면, 정비계획의 전체 변경내용은 동일함에도 불구하고 여러 사항을 동시에 변경하는지, 아니면 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호에 해당하는 사항과 그 외의 사항을 구분하여 시차를 두고 변경하는지에 따라 정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우에 해당하는지 여부가 달라지는 불합리한 결과를 초래한다는 점, 같은 법 제15조제1항 및 제2항에 따른 의견청취절차등과 같은 법 제16조제1항에 따른 지방도시계획위원회 심의를 회피하기 위해 자의적으로 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호의 어느 하나에 해당하는 내용을 정비계획 변경사항으로 추가할 가능성을 배제할 수 없다는 점도 이 사안을 해석할 때 고려할 필요가 있습니다.

한편 도시정비법 시행령 제13조제4항 각 호 외의 부분에서 '각 호의 어느 하나에 해당하는 경우'라고 규정하고 있을 뿐, '다른 호에 저촉되지 않을 것' 등의 요건을 규정하고 있지 않다는 점, 같은 항 제10호에 해당하는 경우에는 그 변경사항이 같은 항 제7호에 저촉되더라도 '정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우'에 해당한다는 점(각주: 법제처 2010. 10. 28. 회신 10-0306 해석례 참조)에서 정비계획의 변경사항이 둘 이상인 경우 최소 하나의 변경사항만 같은 항 각 호에 해당하면 '정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우'에 해당한다는 의견이 있으나, 앞서 살펴본 바와 같이 같은 항 각 호에 해당하는 변경사항이 있다는 것만으로 정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우에 해당한다고 일률적으로 단정할 수 없고, 같은 항 제10호의 사유가 있다면 정비계획의 변경 전체를 정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우로 보는 것이 합리적이라는 점, 같은 호는 도시·군기본계획등의 변경 과정에서 별도의 의견청취 및 협의 절차를 거치므로(각주: 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제20조부터 제22조까지, 제30조

제5항, 도시정비 법 제6조 및 제7조 참조) 그와 중복되는 측면이 있는 정비계획 변경을 위한 의견청취절차 등을 생략하려는 취지에서 '정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우'의 범주에 포함한 것으로 볼 수 있다는 점을 고려할 때, 그러한 의견은 타당하다고 보기 어렵습니다.

따라서 이 사안의 경우, 도시정비법 제15조제3항에 따라 입안권자가 의견 청취절차 등을 거치지 않을 수 있는 '정비계획의 경미한 사항을 변경하는 경우'에 해당하지 않습니다.

질의응답사례

도시 · 군계획조례로 경관지구안에서의 건축선 이격기준을 정할 수 있는지 여부

법제처 2022.12.19.

질의내용

- 가. 국토계획법 시행령 제72조제2항의 위임에 따라 도시 · 군계획조례로 정할 수 있는 사항인 '건축물의 건폐율 · 용적률 · 높이 · 최대너비 · 색채 및 대지안의 조경 등'에 건축물을 건축선으로부터 일정거리 이상 이격(離隔)하도록 하는 기준(이하 "건축선 이격기준"이라 함)이 포함되나?
- 나. 「건축법」제58조가 국토계획법 제76조제2항에 따른 '다른 법률의 특별한 규정'에 해당하여, 국토계획법 제76조 제2항 및 같은법 시행령 제72조 제2항의 위임에 따라 도시 · 군계획조례로 경관지구에서의 건축선 이격기준을 정할 수 없게 되는지?

답변내용

- 가. 국토계획법 시행령 제72조제2항의 위임에 따라 도시 · 군계획조례로 정할 수 있는 사항인 '건축물의 건폐율 · 용적률 · 높이 · 최대너비 · 색채 및 대지안의 조경 등'에 건축선 이격기준도 포함됩니다.
- 나. 「건축법」제58조는 국토계획법 제76조제2항에 따른 '다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우'에 해당하지 않으므로, 국토계획법 제76조제2항 및 같은법 시행령 제72조제2항의 위임에 따라 도시 · 군계획조례로 경관지구에서의 건축선 이격기준을 정할 수 있습니다.

재정비촉진지구 지정 고시 당시 재정비촉진구역이었으나 존치지역으로 변경된 지역이 재정비촉진계획의 변경으로 다시 재정비촉진구역으로 지정된 경우, 해당 토지 또는 주택 등 건축물을 분양받을 권리리를 산정하는 기준일 등

법제처 2022.12.06

질의내용

- 가. 도시재정비법 제5조제5항에 따른 재정비촉진지구의 지정 고시 당시 재정비촉진구역으로 지정되었으나, 재정비촉진구역 지정의 효력이 상실되었고, 존치지역으로 전환된 지역이 재정비촉진계획의 변경 고시로 다시 재정비촉진구역이 된 경우, 존치지역이던 기간에 신축한 건축물에 대한 분양권 산정의 기준일은 재정비촉진지구의 지정 고시일인지, 아니면 재정비촉진계획의 변경 고시일인지?
- 나. 도시재정비법 제33조제1항제5호는 2008년 12월 31일 법률 제9321호로 일부개정되어 같은 날 시행된 도시재정비법(이하 "개정도시재정비법"이라 함)에서 신설된 규정이고, 개정 당시 같은 호와 관련하여 개정도시재정비법에서는 별도의 적용례나 경과조치를 두지는 않았는바, 2008년 12월 31일 전에 재정비촉진지구로 지정 · 고시된 지역에서 2008년 12월 31일 이후 개정도시재정비법 제33조제1항제5호에 해당하는 건축물이 신축되었고, 이후 해당 건축물에 대한 분양권을 산정하는 경우, 기준일인 재정비촉진지구 지정 고시일 당시의 도시재정비법에서 규정하고 있지 않은 개정도시재정비법 제33조제1항제5호가 적용되는지?

답변내용

- 가. 분양권 산정의 기준일은 재정비촉진지구의 지정 고시일입니다. 도시재정비법 제33조제1항제5호에서는 재정비촉진사업별로 해당 사업에 관하여 정하고 있는 관계 법률에 따라 주택 등 건축물을 공급하는 경우 기준일 이후에 나대지에 건축물을 새로 건축하거나 기존 건축물을 철거하고 다세대주택이나 그 밖의 공동주택을 건축하여 토지등소유자가 증가하는 경우에는 분양권은 기준일을 기준으로 산정한다고 규정하고 있는바, 이 사안의 경우처럼 재정비촉진지구로 지정 · 고시된 이후 재정비촉진지구에서 제외되었다가 다시 편입되는 등의 변경이 없고, 시 · 도지사나 대도시 시장이 투기 억제 등을 위하여 따로 정하는 날도 없다면 분양권 산정의 기준일은 재정비촉진지구의 지정 고

시가 있는 날임이 문언상 명백합니다.

나. 개정도시재정비법 제33조제1항제5호가 적용됩니다. 법령이 ‘시행’되면 법령은 그 자체로서 효력을 가지고 존재하게 되고, 별도의 부칙이 없는 이상 개정된 법령의 시행일 이후 발생하는 사실관계나 법률관계 뿐 아니라 과거에 발생하여 개정된 법령의 시행 당시에도 여전히 진행 중인 사실관계나 법률관계에도 원칙적으로 개정된 법령이 효력을 미치는데, 2008년 12월 31일 개정도시재정비법에서 신설된 같은 법 제33조제1항제5호가 같은 날 시행되었으므로, 개정도시재정비법 시행일 이후에 같은 호에 해당하는 건축물을 신축한 경우는 개정된 법령의 시행일 이후에 발생한 사실관계에 해당하여, 해당 건축물에 대한 분양권을 산정하는 경우에는 개정도시재정비법이 적용되어야 할 것입니다.

산업단지 인근지역에 산업단지개발사업으로 지원단지를 조성하려는 경우 해당 지원단지에 산업시설용지를 배치할 수 있는지

법제처 2022.12.06.

질의내용

산업입지법 제46조의2에 따라 산업단지 인근지역에 산업단지개발사업으로 지원단지를 조성하려는 경우, 해당 지원단지에 산업시설용지를 배치할 수 있는지?

답변내용

산업입지법 제46조의2에 따라 산업단지 인근지역에 산업단지개발사업으로 지원단지를 조성하려는 경우, 해당 지원단지에 산업시설용지를 배치할 수는 없습니다.

지원단지의 조성 근거를 마련한 취지는 입주기업에 취업하려는 구직자의 산업단지 내 거주를 촉진하려는 것이고, 주거시설을 계획할 때에는 산업시설에서 발생하는 분진, 소음, 진동 등의 환경공해로 인한 주거환경의 피해를 방지할 수 있어야 하므로, 지원단지에 산업시설용지를 배치할 경우 주거환경의 피해를 방지하기 어려우므로, 입주기업 종사자의 정주여건을 개선하기 위해 지원단지를 조성할 수 있도록 한 입법취지에 부합하지 않습니다.

소규모재건축사업 시행상 불가피하여 주택단지에 편입되는 토지

또는 건축물의 면적이 해당 사업시행구역 면적에 포함되는지

법제처 2022.11.25.

질의내용

소규모주택정비법 제16조제3항 단서에 따라 주택단지에 위치하지 않은 토지 또는 건축물을 포함하여 소규모재건축사업을 시행하려는 경우, 그 토지 또는 건축물의 면적과 주택단지의 면적을 합한 면적이 같은 법 시행령 제3조제1항제3호가목에 따른 사업시행구역 면적기준인 1만제곱미터 미만이어야 하는지, 아니면 주택단지만의 면적이 1만제곱미터 미만이면 되는지?

답변내용

주택단지에 위치하지 않은 토지 또는 건축물의 면적과 주택단지의 면적을 합한 면적이 소규모주택정비법 시행령 제3조제1항제3호가목에 따른 사업시행구역 면적 기준인 1만제곱미터 미만이어야 합니다.

우선 소규모주택정비법 제2조제1항제4호에서는 “사업시행구역”이란 빈집정비사업 또는 소규모주택정비사업을 시행하는 구역을 말한다고 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제3조제1항제3호가목에서는 소규모주택정비사업의 하나인 소규모재건축사업의 경우 사업시행구역의 면적이 1만 제곱미터 미만일 것으로 그 면적 기준을 분명하게 규정하고 있으며, 같은 법 제16조제3항 단서에서는 주택단지에 위치하지 않은 토지 또는 건축물을 ‘포함하여’ 사업을 시행할 수 있다고 규정하고 있는바, 같은 항 단서에 따라 소규모재건축사업을 시행하는 경우, 주택단지에 위치하지 않은 토지 또는 건축물도 소규모재건축사업에 ‘포함’되는 것이 문언상 명백하고, 그 토지 또는 건축물이 위치한 구역도 소규모재건축사업을 시행하는 구역으로서 같은 법 제2조제1항제4호에 따른 ‘사업시행구역’에 해당하므로, 결국 소규모주택정비법 제16조제3항 단서에 따라 불가피하게 사업에 포함되는 토지 또는 건축물의 면적도 같은 법 시행령 제3조제1항제3호가목에 따른 ‘해당 사업시행구역 면적’에 포함되고, 그 토지 또는 건축물의 면적을 포함한 전체 사업의 시행구역 면적이 1만 제곱미터 미만이어야 소규모재건축사업 기준을 충족한다고 보아야 합니다.

도시 · 군관리계획으로 결정할 수 있는 도시 · 군계획시설의 건폐율 및 용적률의 범위

법제처 2022.11.25.

질의내용

도시계획시설규칙 제2조제1항에 따라 건축물인 도시 · 군계획시설의 건폐율 및 용적률의 범위를 도시 · 군관리계획으로 결정하는 경우, 국토계획법 제77조 및 제78조에 따른 건폐율 및 용적률에 관한 기준이 적용되는지?

답변내용

도시계획시설규칙 제2조제1항에 따라 건축물인 도시 · 군계획시설의 건폐율 및 용적률의 범위를 도시 · 군관리계획으로 결정하는 경우 국토계획법 제77조 및 제78조에 따른 건폐율 및 용적률에 관한 기준이 적용됩니다.

국토계획법 제43조제1항 본문에서는 기반시설을 설치하려면 그 시설의 위치 · 규모 등을 미리 도시 · 군관리계획으로 결정하여야 한다고 규정하면서, 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하도록 규정하고 있고, 그 위임에 따라 도시계획시설규칙 제1조에서는 국토계획법 제43조제2항에 의한 도시 · 군계획시설의 결정 · 구조 및 설치의 기준에 관한 사항을 규정함을 목적으로 한다고 규정하고 있습니다.

이는 기반시설이 도시의 형성과 시민 생활에 필수적 시설로서 도시의 기능과 발전에 중요한 영향을 미치므로, 그 위치 및 규모 등을 도시 · 군관리계획으로 미리 결정하도록 하면서, 각 시 · 군에서 도시 · 군관리계획으로 결정할 때 따라야 하는 기준에 관해 도시계획시설규칙에서 정하도록 위임한 것인바, 도시계획시설규칙에서 규정하고 있는 도시 · 군계획시설의 설치에 관한 사항에는 국토계획법의 적용이 전제되어 있다고 보아야 합니다.

재정비촉진사업으로 시행하는 재개발사업에 대해 도시정비법에 따른 임대주택 건설비율이 적용되는지

법제처 2022.08.30.

질의내용

재개발사업을 재정비촉진사업으로 시행하는 경우에도 도시정비법 제10조제1항제2호에 따른 임대주택 건설비율이 적용되는지?

답변내용

재개발사업을 재정비촉진사업으로 시행하는 경우에도 도시정비법 제10조제1항제2호에 따른 임대주택 건설비율이 적용됩니다.

도시재정비법 제30조제4항 후단 및 같은 법 시행규칙 제6조에서는 임대주택의 공급방법 등은 도시정비법 시행령 제69조제1항에 따른다고 규정하고 있으며, 도시정비법 시행령 제69조제1항에서는 임대주택을 건설하는 경우 임대조건에 관한 기준 등만을 정하고 있는바, 도시재정비법 제30조제4항 및 같은 항의 위임에 따른 하위법령에서는 구체적인 임대주택 건설비율을 규정하고 있지 않으므로, 해당 규정을 도시정비법 제10조제1항제2호에 따른 임대주택 건설비율에 관한 사항을 별도로 정한 규정이라고 볼 수는 없습니다.

그리고 도시재정비법 제20조에서는 도시정비법 제10조가 적용되는 것을 전제로, 같은 조에도 불구하고 재정비촉진사업의 주택의 규모 및 건설비율에 관하여는 대통령령으로 달리 정할 수 있다고 규정하면서, 그 위임에 따른 도시재정비법 시행령 제21조에서는 재정비촉진사업에서 규모가 주거 전용면적 85제곱미터 이하인 주택의 건설비율만을 규정하고 있는바, 결과적으로 같은 조는 도시정비법 제10조제1항 각 호에 따라 정비계획 입안권자가 정비계획에 반영해야 하는 사항 중 “주택의 규모별 건설비율”(제1호)에 대해서만 별도로 정했을 뿐 같은 항 제2호에 따른 임대주택 건설비율은 정하지 않은 것이므로, 같은 호에 따른 임대주택 건설비율은 재개발사업을 재정비촉진사업으로 시행하는 경우에도 적용된다고 할 것입니다. ↗

협회 소식 · 동정

한국도시계획가협회 2023년 신년회 개최

– 2023. 01. 06.

우리 협회에서 지난 1월 6일 오후 7시에 협회 사무실에서 2023년 신년회를 개최하였습니다.

이날 신년회에는 김홍배 회장, 윤정중 연구부회장, 이명훈 대외협력부회장, 이승일 교육부회장이 참석하였습니다. 이번 신년회에서는 김홍배 회장의 인사말 이후에 2023년 신년 기념 케이크 커팅식을 가졌습니다. 그 후에 참석자들이 서로 덕담을 나누는 시간을 가졌습니다.



한국도시계획가협회 여성위원회 2023년 1차 회의 개최

– 2023. 01. 13.

우리 협회 여성위원회(위원장: (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 김선아 대표)에서는 지난 1월 13일 오후 7시에 협회 인근에서 여성위원회 회의를 개최하였습니다.

위원장 등 7인이 참석한 이날 회의에서는 아래와 같은 논의가 있었습니다.

1. 연 5회 모임 진행(1월, 12월: 신년회/송년회, 3, 6, 9월: 세미나 진행)

2. 3, 6, 9월 세미나

1) 형식: 여성위원회에서 그 해의 3개의 질문을 제시하고 이에 대한 세미나 개최

2) 주제 및 개최일

3월: “공유”는 우리 도시를 어떻게 변화시킬 수 있는가?

(김선아 (주)스페이싱엔지니어링 건축사사무소 대표)

6월: “지금 이 시대, 공간의 가치는 무엇인가?”

(장윤정 서울시립대학교 도시공학과 교수)

9월: “양겔이 주는 교훈, 우리의 과제는?”

(유명소 (주)동림피앤디 부사장)

※ 세미나 주제는 가제이며, 추후 변경 가능.

※ 발표, 토론은 여성위원만 가능하며, 세미나 참가는 제한없음.

3) 장소: 성수동 헤이그라운드 강당



한국도시계획가협회 2023년 제1회 회장단회의 및 상임이사회 · 이사회 합동회의 개최

– 2023. 02. 10.

우리 협회에서 지난 2월 10일 오후 5시에 회장단회의를, 오후 7시에 상임이사회 · 이사회 통합회의를 줌을 통한 원격 회의로 개최하였습니다.

이번 회의에서는 2022년도 협회 회원가입 및 회비 납부 현황을 보고받았습니다. 또한 2023년 신년회 개최 및 여성위원회 2023년 1차 회의 개최와 편집위원회 위원 구성 및 2023년 주제 선정과 편집위원회 위원장 및 위원 구성에 대해 보고받았습니다.

이후 논의한 안건으로는 회원학대 및 재정안정화 방안과 협회 내의 위원회 활성화 방안에 대하여 토론하였으며, 2023년 협회지 광고 수주와 기관탐방 방문기관 및 인터뷰 진행자 선정, 지방지회 창립 논의와 2023년 상반기 협회 일정을 논의하였습니다.



마지막으로 심의안건으로는 2022년도 협회 사업결산 보고 및 회계 결산 보고(안)과 2022년도 협회 사업계획(안) 보고 및 회계예산 편성(안) 보고, 장학위원회 결과와 도시계획 관련학과 우수 졸업생 시상(안) 승인에 대하여 논의하였습니다.

한국도시계획가협회 2023년 정기총회 개최

– 2023. 02. 17.



우리 협회에서는 지난 2월 17일 오후 5시에 대한출판문화회관 대강당과 줌을 이용하여 정기총회를 개최하였습니다.

총회 시작에 앞서 인토장학금 수여가 있었으며, 이후에는 협회 우수 위원회 시상이 있었습니다. 이후 진행된 회의에서는 2022년도의 회원가입 및 회비납부 현황을 보고받았습니다. 또한 2023년 신년회 개최, 여성위원회 2023년 1차 회의 개최, 편집위원회 위원 구성 및 2023년 주제 선정과 신도시위원회, 연구위원회 2023년 세미나 계획(안) 등에 대해 보고받았습니다.

이후에는 회원학대 및 재정안정화 방안, 협회 내 위원회 활성화 방안, 협회 신규도서 편찬의 건, 2023년 협회지 광고 수주, 2023년 기관탐방 방문기관 및 인터뷰 진행자 선정, 지방지회 창립 논의, 2023년 상반기 협회 일정을 논의하였습니다.

심의안건으로는 2022년도 협회 사업결산 보고 및 회계결산 보고(안), 2023년도 협회 사업계획(안) 보고 및 회계예산 편성(안) 보고, 제주지회 승인 및 부산 · 울산지회 명칭 변경 건에 대하여 의결하였습니다. ☺

신규 가입회원 명단

2023년 3월 23일 기준

NEW MEMBERS LIST

개인회원



강승규	(주)일도엔지니어링 전무
권성문	대구대학교 교수
김동현	제주특별자치도청 도시계획재생과
김봉석	한국교원대학교 부교수
김인환	
김일호	건축사사무소 수림 대표 건축사
김종우	한미글로벌 이사
김주원	
김주향	(주)풍경 대표이사
김찬혁	중앙대학교 석사과정
김혜수	
박서진	한미글로벌 전무
박수용	주식회사 후에고 대표이사
박유진	중앙대학교 교수
박주원	진산피엔디 사원
심유진	서울대학교 환경대학원 석사과정
안형준	
양용준	제주특별자치도청 도시계획재생과
양예선	경남연구원 연구위원
엄영근	
엄태길	한국공예 디자인문화진흥원
윤진희	건축공간연구원 부연구위원
이다은	중앙대학교 박사과정
이원훈	한국토지주택공사 부장
이재규	홍익대학교 산업미술대학원 공간디자인전공 교수
이준학	육군사관학교 토목환경학과 교수
이철민	제주국제대학교 대학원융합경영학과 특임교수
이현무	서울대학교 환경대학원 비전임교수
장미량	(주)중도건축사사무소 대표
장은수	

전범석	Texas Southern University 교수
전창근	한국수력원자력(주) 부장
전희정	성균관대학교 교수
정재빈	이성이엔씨(주)
조병은	(주)조영건축사사무소 대표이사
조영태	LH 토지주택연구원 연구위원
진장익	중앙대학교 교수
진재특	서울시립대학교 교수
차상민	한국과학기술원 책임급 위촉연구원
천용희	새만금개발청 국제도시과장
한상아	부천대학교 타슈켄트캠퍼스
현경아	에이앤유디자인그룹 이사
현승석	양주시청 도시계획과
홍성욱	(전)모빌라(주) 이사
홍현민	다정엔지니어링 이사
황우현	서울과학기술대학교 교수

단체회원



(주)정방종합건축사사무소
(주)풍경

종신회원



서성희	두손도시조경기술사사무소 / 대표
원종석	한국산업관계연구원 / 연구위원
임주호	LH 토지주택연구원 / 수석연구원

한국도시계획가협회 소개

한국도시계획가 협회란?

- 도시계획의 새로운 패러다임에 능동적으로 대처하기 위해 도시계획과 관련된 다양한 분야의 사람들이 모여 도시문화 창조에 기여하고 미래도시계획을 논의할 수 있는 토대를 마련하기 위한 목적으로 도시계획가들에 의해 결성된 단체다.
- 기존의 도시계획 단체들이 학술, 기술능력 배양 등 분야별로 목적 단체였던 것에 반해 “도시계획가협회”는 도시계획에 관심을 두고 있는 사람들인 “계획가”들의 모임으로 사람 그 자체의 가치에 주목하고 있다.
- 특히 도시계획분야가 경제, 사회, 인문 등 문화 전반과의 상호 연계를 통해 복잡해지는 과정에서 기술, 학술, 공공분야, 산업 분야를 막론하여 구성된 도시계획분야 최초의 통합 단체이다.

협회의 목적

도시계획에 대한 국민의 이해와 참여를 증진시키고, 도시계획가의 윤리강화 및 품위 보전과 권익을 보호하며, 도시문화와 전통을 발굴하여 시대에 맞는 새로운 도시문화를 창조함으로써 쾌적한 도시환경 및 품격높은 국토공간 조성에 기여함을 목적으로 한다.

협회의 구성



협회의 사업

- 협회는 도시계획분야 전반의 상생협력과 발전을 위해 다음과 같은 사업분야를 정관에 반영하였다.

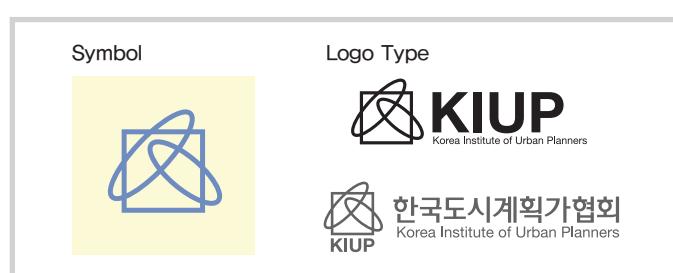
〈정관상의 사업범위〉

- 도시계획에 대한 국민의 이해 증진을 위한 사업
- 도시계획의 발전을 위한 정책과 제도 연구
- 도시의 전통과 새로운 도시문화의 연구
- 회원의 능력 배양을 위한 교육 및 연수
- 도시계획가에 대한 도시계획 업무의 경력 관리
- 도시계획 및 그 관련분야 발전에 기여한 자에 대한 시상
- 기타 협회 목적달성을 필요한 사업

- 협회는 정관상의 사업범위의 실천을 위해 매년 사업계획 수립시
 - 대국민 이해증진을 위해 도시계획의 홍보
 - 기술발전과 정책심화를 위한 지속적인 세미나, 대외 교육
 - 타분야와의 교류협력을 통한 도시계획 발전
 - 도시계획가들의 윤리강화를 기반으로 실력증진, 권익 보호 등의 사업을 연차별로 중점 관리하고 있다.
- 협회의 모든 사업은 회원들의 우선 참여가 가능하며 도시계획에 관심있는 누구에게나 개방하고 있다.

협회 홈페이지 운영 _ www.kiup.org

- 홈페이지는 도시계획분야 홍보와 회원참여에 중점을 두고 협회 소개, 회원, 위원회, 참여신청, 자료소개, 게시판 등의 항목으로 구성되어 있다.
- 협회회원은 물론 국민 누구나 가입이 가능도록 개방되어 있으며 2014년 2월 홈페이지 개설이후 실질적인 도시계획교류의 장으로서 면모를 갖추어 가고 있다.



(사)한국도시계획가협회 회비 납부

우리 협회에서는 협회 회원의 권익 보호 등 협회의 목적사업 등에 사용하기 위하여 회원님들께 회비 납부를 요청드리고 있으며,
협회 회원님께서는 아래의 계좌번호로 납부를 부탁드립니다.

정회원	준회원
50,000원 (매년 3월 1일~익년 2월 말일 중 납부시 정회원 자격 유지)	20,000원 (매년 3월 1일~익년 2월 말일 중 납부시 준회원 자격 유지)
정회원	준회원
신한 100-030-115784 사단법인한국도시계획가협회	
종신회원	납부계좌
500,000원	신한 100-029-876180 사단법인한국도시계획가협회

※ 입원의 경우 회비납부 관련 문의를 부탁드립니다.
사무국(02-2291-4333)

회원동정 제보 안내

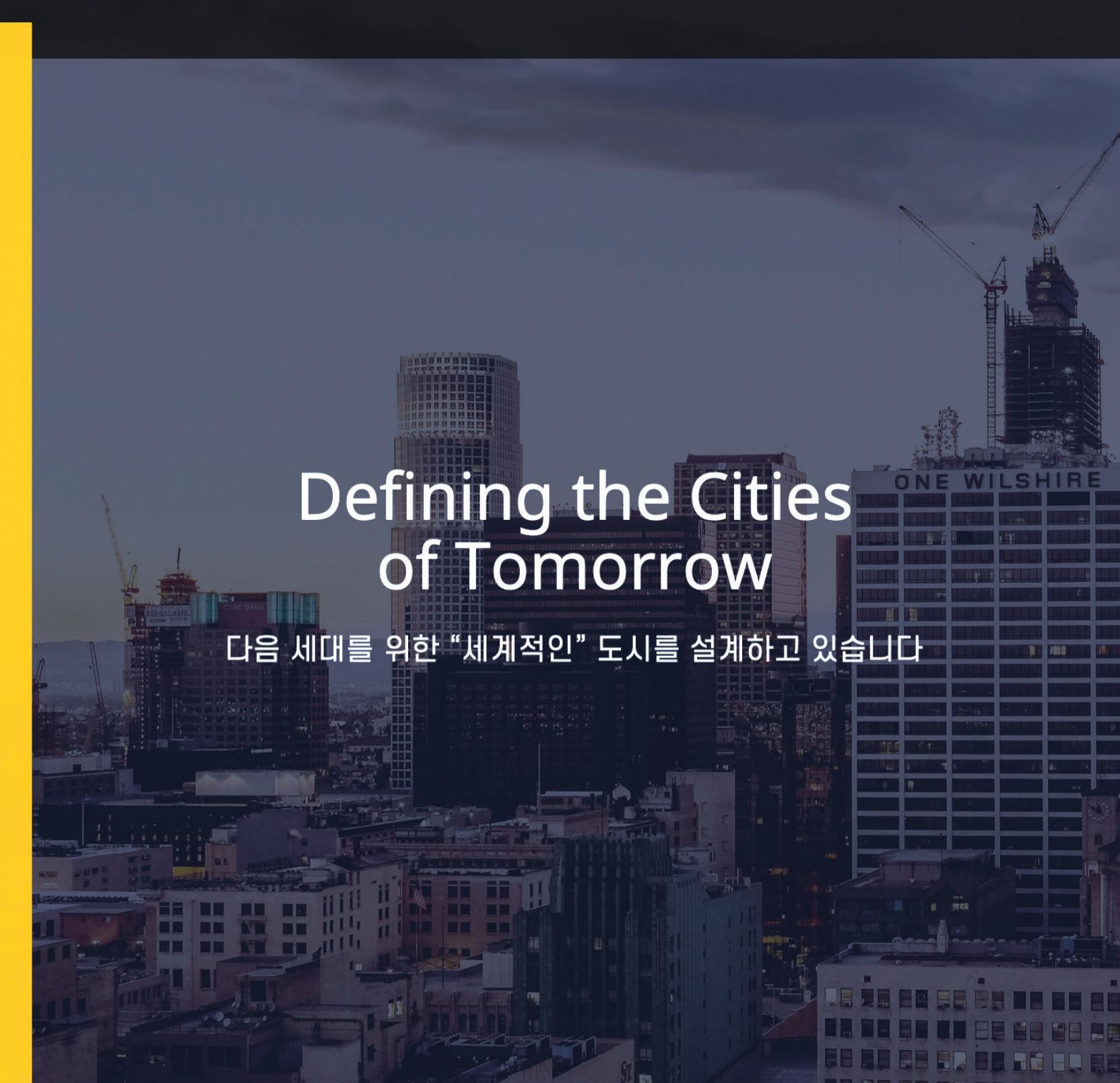
우리 협회에서는 협회 홈페이지에 회원 동정을 실고 있습니다.
영전, 직위변동, 직장이동, 수상, 인터뷰, 관훈상제 등 회원님께서 협회 회원님들과 공유하시고자 하는 내용이 있으시면 협회 사무국(kiup@kiup.org)으로 메일을 보내주시면 홈페이지에 게재하도록 하겠습니다.
많은 제보를 부탁드립니다.



도시의 미래가치를 높이다

(주)중원도시는 도시와 건축의 분리설계가 아닌
하나로 통합된 설계를 기획, 제공하여
가장 합리적이고 체계적인 도시계획을 바탕으로
건축설계를 수행하고 있습니다.

누군가에게는 꿈이고 현실이 되는 도시속의 건축을
중원도시가 만들어 드리겠습니다.
도시와 건축 그리고 도시개발 분야에서 고객과 함께
최고의 기업으로 성장하겠습니다.



Defining the Cities of Tomorrow

다음 세대를 위한 “세계적인” 도시를 설계하고 있습니다

삼호기술공사 | 삼호기술단건축사사무소

www.samho.net

서울특별시 송파구 법원로 128
SK V1 GL 메트로시티 A동 1609, 1610호
samho.kr@outlook.kr | 02.592.8400



고객과 구성원의 행복을 만들어갑니다.

고객이 만족하는 최상의 맞춤형 서비스를 제공하며,
구성원의 삶의 질을 향상시켜 모두가 바라는
행복한 세상을 만드는 초일류기업이 되겠습니다.

변화하고, 도전하여, 도약합니다.

끊임없이 변화하고, 위기에 맞서 도전하여,
새롭게 펼쳐질 미래에 선도적으로 도약하는
(주)대한콘설тан트입니다.

“사람 중심의 도시공간 혁신으로 최고의 가치와 행복추구”

스마트하고 지속가능한 도시를 조성 하겠습니다.



(주)대한콘설тан트
DAECON CO., LTD.

주요사업분야

도로 | 철도 | 국토개발 | 상하수도 | 수자원개발 | 전력사업
환경 | 구조 | 지반터널 | 교통계획 | 건설사업관리

Tel/Fax 02-735-5249 / 02-735-2791
Add 서울특별시 종로구 필운대로 9(필운동)
Web www.daecon.co.kr

회장	김홍배	한양대학교 도시공학과 명예교수
----	------------	------------------

기획부회장	임영진	(주)삼호기술공사 대표이사	공공부회장	이종원	(주)경화엔지니어링 부회장
행정부회장	한상훈	충원대학교 교수	산학부회장	여춘동	(주)인토엔지니어링 도시건축사사무소 대표이사
재정부회장	최민성	델코리얼티 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	수원도시공사 사장

상임이사	권용일	대구한의대학교 교수	오민경	태평양감정평가법인 이사
	권혁도	동명기술공단 부사장	윤갑식	동아대학교 교수
	김기찬	유나이티드그룹 대표이사	윤상복	동의대학교 도시공학과 교수
	김동근	NH 지역균형재생처 처장	윤수용	인천시 도역재생현장지원센터장
	김성길	공주대학교 교수	이근수	과천도시공사 사장
	김성률	우리ENG 대표이사	이상근	대우해양조선 건설부문 시장
	김영준	청해엔지니어링 대표이사	이영성	서울대학교 교수
	김주영	상지대학교 교수	이일희	지오드クト(주) 부대표
	김향집	광주대학교 교수	이재용	NH 대구경북지역본부 본부장
	김홍순	한양대학교 교수	임동일	강릉대학교 도시계획부동산학과 교수
	박태원	광운대학교 도시계획부동산학과 교수	임택규	(주)신화이엔씨 대표이사
	백복수	(주)인토엔지니어링 도시건축사사무소 부대표	장호순	(주)미래E&D 부대표
	서원석	중앙대학교 교수	전호근	(주)흥익기술단 부사장
	여옥경	한양사이버대학교 교수	정승현	한국건설기술연구원 박사

이사	강경훈	이름 CNS 대표	문태현	경상대학교 교수
	강동오	HDC 아이앤코스 상무	민세식	민종합기술단 대표이사
	강석형	사람공간연구소 그룹장	박근오	충남연구원 센터장
	강원준	경호엔지니어링 부사장	박신태	(주)증원도시 대표
	강평희	대한콘설틴트 이사	박영길	이천시 도시재생센터 센터장
	고준호	한양대학교 교수	박영신	YS부동산연구소 소장
	고진수	광운대학교 교수	박민권	서울대학교 교수
	고태호	제주발전연구원 연구위원	박진아	한양대학교 교수
	구용호	(주)해동기계개발공사 대표이사	박철광	한화건설 상무
	구정현	경동엔지니어링 부사장	박홍철	(주)건축 전무
	권영선	주택산업연구원 책임연구원	배기목	대진대학교 교수
	권일	한국교통대학교 교수	배상호	도화엔지니어링 부사장
	권정훈	(주)수성엔지니어링 도시사업본부 이사	백재현	새만금개발공사 차장
	김건우	한양대학교 교수	백정현	(주)신명건설기술공사 이사
	김병남	한국농산어촌네트워크 이사	백한열	한남대학교 교수
	김귀식	(주)로뎀도시기술연구소 대표	성장환	NH 토지주택연구원 실장
	김근영	강남대학교 교수	성현곤	한양대학교 교수
	김노희	코오롱글로벌 과장	소효근	(주)컬리너홀딩스 대표이사
	김륜희	NH토지주택연구원 수석연구원	송향숙	여성과 공간연구소 소장
	김병곤	(주)영아리환경기술 부사장	송홍수	(주)정림이엔씨 대표이사
	김선웅	제일엔지니어링 부사장	신동윤	단국대학교 교수
	김성주	(주)도시건축 미래 대표	신상영	서울연구원 연구위원
	김성진	성도 E&C 대표	양광식	순천향대학교 교수
	김용태	한진개발공사 전무	양성돈	경기연구원 연구위원
	김은희	도시연대 정책센타장	양용택	SH공사 본부장
	김재구	전북연구원 연구위원	엄수원	전주대학교 교수
	김재윤	(주)인토엔지니어링도시건축사사무소 전무	오복환	(전)의왕시 경제환경국장
	김정곤	UNIST 교수	우명제	서울시립대학교 교수
	김정섭	한국건설기술연구원 연구위원	우아영	한양대학교 교수
	김정훈	한국대학교 교수	유영소	(주)동림피엔디 전무이사
	김진	한남대학교 교수	유천용	엠와이이엔씨 대표
	김진우	경기대학교 교수	윤문상	주식회사 유신 부사장
	김정형	부천도시공사 본부장	윤빙현	(주)미래파워 대표이사
	김종호	서울시립대학교 교수	윤영담	(주)엔에스파트너스 COO
	김태경	국토도시연구원(주) 실장	윤은정	서울특별시청 건축주택정보팀장
	김태윤	(주)동이엔지 대표	윤정란	NH토지주택연구원 연구위원
	김학엽	인천대학교 박사	이남휘	작은도시대장간 실장
	김현무	사이트랩 대표	이동우	한양대학교 연구교수
	김호용	동아대학교 교수	이명범	피엔디파트너스 대표
	김황배	남서울대학교 교수	이민기	NH토지주택연구원 연구위원
	나강열	광주전남연구원 책임연구위원	이상우	NH 스마트시티개발단 차장
	나승일	인천광역시 시설관리팀장	이상훈	한양대학교 교수
	남광우	경성대학교 교수	이석주	서울시의회 의원
	노병채	진영엔지니어링 대표이사	이영은	NH토지주택연구원 연구위원
	노혜진	케이에스엠기술 상무	이용각	(주)대우건설 상무
	문계정	법무법인 서평 변호사	이우배	인제대학교 교수
	문채	성결대학교 교수	이윤홍	한양대학교 겸임교수

오민경	태평양감정평가법인 이사	정현철	삼호기술공사 부사장
윤갑식	동아대학교 교수	정희운	서울연구원 선임연구위원
윤상복	동의대학교 도시공학과 교수	조우현	경기도시공사 균형발전처장
윤수용	인천시 도역재생현장지원센터장	조종렬	대한컨설���트 부사장
이근수	과천도시공사 사장	최봉문	목원대학교 교수
이상근	대우해양조선 건설부문 시장	최승희	우석대학교 건축과 교수
이영성	서울대학교 교수	최찬용	용인도시공사 사장
이일희	지오드クト(주) 부대표	최창규	한양대학교 교수
이재용	NH 대구경북지역본부 본부장	최현우	반석엔지니어링 이사
임동일	강릉대학교 도시계획부동산학과 교수	홍길표	(주)서영 부사장
임택규	(주)신화이엔씨 대표이사	홍성덕	(주)동성엔지니어링 사장
장호순	(주)미래E&D 부대표	황지우	전북대학교 교수
전호근	(주)흥익기술단 부사장		
정승현	한국건설기술연구원 박사		
문태현	경상대학교 교수	이재경	동의대학교 교수
민세식	민종합기술단 대표이사	이재수	강원대학교 교수
박근오	충남연구원 센터장	이재우	목원대학교 교수
박신태	(주)증원도시 대표	이재준	국토연구원 책임연구원
박영길	이천시 도시재생센터 센터장	이정원	용인시 도시계획상임기획단장
박영신	YS부동산연구소 소장	이정하	상지엔지니어링 상무
박민권	서울대학교 교수	이주일	서울연구원 선임연구위원
박진아	한양대학교 교수	이지영	서울시립대학교 교수
박철광	한화건설 상무	이창연	전북대학교 교수
박홍철	(주)건축 전무	이창호	한밭대학교 교수
배기목	대진대학교 교수	이칠성	(주)건화 부사장
배상호	도화엔지니어링 부사장	이현경	동의대학교 교수
백재현	새만금개발공사 차장	임병호	대전세종연구원 선임연구위원
백정현	(주)신명건설기술공사 이사	임옥근	(주)상월 대표이사
백한열	한남대학교 교수	임태빈	(주)에이치유이앤디 부사장
성장환	NH 토지주택연구원 실장	임현진	더 도시연구소 대표
성현곤	한양대학교 교수	임형빈	충남연구원 연구위원
소효근	(주)컬리너홀딩스 대표이사	임혜수	인천광역시 도시재생현장지원센터 주무관
송향숙	여성과 공간연구소 소장	장성만	목포대학교 교수
송홍수	(주)정림이엔씨 대표이사	장영호	미래E&D 본부장
신동윤	단국대학교 교수	전경희	도시경영연구소 소장
신상영	서울연구원 연구위원	전병선	NH지역균형발전지원센터 지역균형발전자문관
양광식	순천향대학교 교수	전병희	용인시정연구원 연구위원
양성돈	경기연구원 연구위원	전승준	(전)삼성전자 상무
양용택	SH공사 본부장	정다운	오씨에스도시건축 실장
엄수원	전주대학교 교수	정명화	(주)유신 전무
오복환	(전)의왕시 경제환경국장	조지정	한양대학교 겸임교수
우명제	서울시립대학교 교수	조정래	서울시의회 전문위원
우아영	한양대학교 교수	조정훈	하나로감정평가사무소 김정평가사
유영소	(주)동림피엔디 전무이사	조필규	NH토지주택연구원 수석연구원
유천용	엠와이이엔씨 대표	조필제	유선엔지니어링 건축사사무소 본부장
윤문상	주식회사 유신 부사장	지구현	한양사이버대학교 교수
윤빙현	(주)미래파워 대표이사	진영길	한국종합기술 전무
윤영담	(주)엔에스파트너스 COO	천상현	홍익대학교 교수
윤은정	서울특별시청 건축주택정보팀장	최동규	(주)삼안 부사장
윤정란	NH토지주택연구원 연구위원	최상희	NH토지주택연구원 연구위원
이남휘	작은도시대장간 실장	최성진	원광대학교 교수
이동우	한양대학교 연구교수	최영은	대구경북연구원 실장
이명범	피엔디파트너스 대표	최지환	(주)인토엔지니어링도시건축사사무소 본부장
이민기	NH토지주택연구원 연구위원	최종의	강원대학교 교수
이상우	NH 스마트시티개발단 차장	탁정호	피앤티 글로벌 대표이사
이상훈	한양대학교 교수	한재범	법무법인 제이엔 변호사
이석주	서울시의회 의원	현동호	(주)케이티에스엔지니어링 부사장
이영은	NH토지주택연구원 연구위원	홍국정	(주)하우원 대표
이용각	(주)대우건설 상무	홍록희	디엘이엔씨 상무
이우배	인제대학교 교수	홍재주	(주)맵인어스 이사
이윤홍	한양대학교 겸임교수	황중만	한양대학교 특임교수



- 2023. 04. 국토도시계획과 도시교통
 - 01. 1기 신도시 재정비 사업
- 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
- 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

