

URBAN PLANNERS

지속가능한 도시와 환경

2023년 7월호
제10권 제3호(통권29호)



한국도시계획가협회
Korea Institute of Urban Planners

URBAN PLANNERS

2023년 7월호
제10권 제3호 (통권29호)

편집위원회

위원장

서원석 _ 중앙대학교 교수

부편집위원장

강명희 _ 대한건설협회 이사

박유진 _ 중앙대학교 교수

편집위원

강창덕 _ 중앙대학교 교수

권대환 _ 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

편집위원사

이다은 _ 중앙대학교 박사수료

부편집위원사

김찬혁 _ 중앙대학교 석사과정

사단법인 한국도시계획가협회

Urban Planners 제10권 제3호(통권29호)

인쇄 2023. 7

발행일 2023. 7

발행처 (사)한국도시계획가협회

03131 서울특별시 종로구 율곡로6길36

오피스텔월드 704호

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

발행인 김홍배

편집인 서원석

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

기후위기 시대 기후정의와 도시계획

_ 박유진(중앙대학교 교수)

05 Focus 지속가능한 도시와 환경

탄소중립·녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획과 도시분야 탄소중립

_ 박혜민, 진재특(서울시립대학교 교수)

Justice 40 initiative과 포용정책

_ 전범석(Texas Southern University 교수)

기후변화시대, 도시계획의 새로운 이슈 “회복력”

_ 김동현(부산대학교 교수)

도시재생과 기후대책의 통합

_ 송지윤(환경정책연구원 전문연구원)

지속가능한 도시를 위한 계획 지표 제언 : ‘참발전지수’를 중심으로

_ 김경애(중앙대학교 도시부동산연구소 선임연구원)

26 기관탐방

수원도시공사 허정문 사장

_ 윤정중(한국도시계획가협회 부회장)

32 News &

도시분야 관련 법률 개정내용 및 해설

정책제도, 판례 및 유권해석

52 KIUP Members

협회 행사 소식·동정

10



16



26



기후위기 시대 기후정의와 도시계획



박유진
중앙대학교 교수

기후변화는 인류가 공통으로 직면한 문제라는 인식 아래 1992년 브라질 리우에서 「기후변화에 관한 국제연합 기본협약」이 채택된 지 30여년이 지났다. 지구온난화의 진행을 완화시키고자 하는 국제적 노력은 1997년 선진 산업국의 온실가스 감축 목표를 구체화한 「교토의정서」 채택을 거쳐, 2015년 우리나라를 비롯한 195개국의 정상들이 지구 평균 기온의 상승 폭을 산업화 이전 시기 대비 최대 섭씨 2도 이하로, 이상적으로는 1.5도 이하로 제한하고자 하였던 「파리협정」으로 이어졌다. 정부는 국가 온실가스 배출량을 2030년까지 2018년의 국가 온실가스 배출량 대비 35퍼센트 이상의 범위에서 감축하는 것을 중장기 온실가스 감축 목표로 정하였으나, 이행현황 점검에서 드러난 추세는 요원해 보인다. 작년 유엔환경계획(UNEP)은 현재 세계적인 온실가스 배출 추세는 파리협정 목표에 한참 미치지 못하고 있으며, 이대로라면 지구가 기온상승 억제할 가능성은 거의 없다고 밝혔다.

한반도의 향후 기후 위기 진전에 대한 과학적 전망 역시 어둡다. 국립기상과학원의 「한반도 기후변화 전망보고서 2020」에 따르면 저탄소(SSP1-2.6)와 고탄소(SSP5-8.5) 시나리오 간 한반도 평균 기온 상승 폭의 격차는 50-60년뒤 극대화되어 한반도의 기온이 약 7도 상승하는 등 시나리오 간 차이가 섭씨 5도 가까이 벌어지게 된다. 한반도의 상위

10% 최고기온 발생일수는 현재보다 약 4배 증가하는 동시에 현재 하위 10% 기온에 해당하는 한랭야는 사실상 한반도에서 사라질 것으로 예측된다. 즉, 극한 고온현상은 증가하나 저온현상은 희박해지는 것이며, 이는 국가적 생존에 심각한 위협을 예고하고 있다.

암울한 기후변화 시나리오가 반복적으로 확인되고 있는 가운데, 이에 선제적으로 대응하기 위한 국토 및 도시계획의 수립이 국가상위법과 계획을 시작으로 점차 확대되고 있다. 도시계획의 실질적 상위법인 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」은 기후변화에 대한 대응 및 풍수해 저감을 통한 국민의 생명과 재산의 보호를 국토 이용 및 관리의 기본원칙으로 서술하고 있다. 이에 따라 지자체의 도시·군기본계획은 기후변화 대응 및 에너지절약에 관한 사항을 포함해야 할 의무가 생겼다. 2022년 12월 시행된 「기후변화대응 기술개발 촉진법」(기후기술법)은 “기후변화 적응”을 강조하며, 현재 나타나고 있거나 미래에 나타날 것으로 예상되는 기후변화의 부정적인 영향을 최소화하거나 기후변화를 유익한 기회로 촉진하는 활동을 장려하고, 온실가스저감 및 피해예측에 쓰일 수 있는 첨단기술 발전에 대한 체계적 국가 예산 투입을 명문화하였다. 2023년 3월 시행된 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」(탄소중립기본법)은 기후변화를 “기후위기”로 칭하며,


극단적인 기온, 폭우, 물 부족, 식량 부족, 생태계 붕괴 등 회복할 수 없는 피해를 가져올 수 있는 재해를 피하기 위한 획기적인 대책의 마련을 강조하였고, 이에 따라 광역 및 기초지자체가 기후위기적응대책의 수립에 나서고 있다.

기후위기 시대에 탄소 중립을 이루기 위한 노력만큼이나 중요한 것은 도시와 커뮤니티의 적응력과 회복력(adaptation and resilience)의 증대이다. 기후적응력에는 사회경제적 불균등이 존재한다. 기후재난은 사회경제적 취약계층에게 더 가혹한 결과를 가져올 수 있는데, 취약계층은 재난 발생시 적절한 피난처를 찾거나 대안을 마련할 수 있는 사회경제적 자원이 부족하기 때문이다. 예컨대 신체적, 경제적으로 취약도가 높거나 야외활동 의존도가 높은 집단은 폭염과 한파, 침수 발생 시 주거, 휴식, 보행, 노동, 산책 등 일상생활에 걸쳐 더 큰 타격을 입게 된다. 기후재난에 체계적으로 대비하지 않을 경우 사회경제적 약자의 건강과 생명에 악영향을 미칠 것이며 그들의 경제적 기회는 더욱 위축될 가능성이 높다. 기후재난은 자연재난과 사회재난이 합쳐진 복합재난으로서, 더욱 혹독한 피해가 예상되는 취약 지역에서 커뮤니티, 도시인프라, 그리고 생태계를 보호하고 피해와 충격을 최소화하고자 하는 노력은 매우 중요하다.

기후정의(climate justice)란 이러한 불평등을 조명하고 재난 발생시 사회적 약자의 피해를 최소화하고 일상회복을 촉진할 수 있는 정책의 설계를 추진하는 것이라 할 수 있다. 「탄소중립기본법」에 따르면 “기후정의”란 기후변화를 야기하는 온실가스 배출에 대한 사회계층별 책임이 다름을 인정하고 모든 이해관계자들이 의사결정과정에 동등하게 참여하며 탄소 감축 부담과 녹색성장의 이익 배분에 있어 사회경제적 그리고 세대 간의 평등을 보장하는 것을 말한다. 중요한 것은 특정 지역이나 일부 계층이 기후변화로 인한 부정적 혹은 긍정적 영향을 독점하지 않도록 하는 것이다. 따라서 기후 정의의 도시정책이란 기후 적응력 증대를 위한 도시 인프라 투자, 공원 및 도시 녹지 확대 정책, 취약계층에 대한 보건복지 서비스 등 기후 위험에 대한 노출을 최소화하는 공공 투자가 기후변화에 취약한 지역에 우선 집행되는 것과 더불어, 도시개발, 주택, 교통, 산업, 에너지 부문 등 다양한 부문에 걸친 친환경 에너지 정책과 환경오염저감 정책이 사회경제적 취약 계층 커뮤니티에도 고르게 도달할 수 있게 하는 것으로 이해할 수 있다. 기후변화에 취약한 형태로 개발되었거나 재난 위험성이 높아진 거주지의 개조(retrofit)

를 진행하는 동시에, 주민들이 원한다면 친환경적 인프라가 잘 갖추어진 기후 위험도가 낮은 지역으로 자발적으로 이주할 수 있도록 주거이동성을 향상시켜주는 정책도 필요할 것이다.

기후 위기는 기존에 존재하던 사회경제적 취약성을 노골화하기도 한다. 「제3차 국가기후변화적응대책(2021~2025)」에서 기후변화 취약계층은 연령에 따라 노인과 어린이, 보건 측면에서 장애인, 거동불편가구, 기저질환자, 사회경제적으로는 야외근로자(건설, 농촌, 배달 부문), 저소득가구, 독거가구, 다문화가구로 파악되고 있으며, 기후변화 취약지역은 상습침수지역, 붕괴위험지역, 바다 및 하천 연안으로 이해되고 있다. 그러나 더 나아가서는 일상생활에서 폭염 및 혹한에 노출될 가능성이 높은 보행의존계층, 그리고 열악한 공간에 거주하는 주거취약계층도 기후취약계층으로 폭넓게 볼 필요가 있다. 지난 2022년 8월 발생한 서울지역 홍수 사태는 동작·관악·서초·강남·은평구에 쏟아진 국지성 집중 호우로 많은 인적·물적 피해를 초래했는데, 특히 반지하 거주지가 밀집한 지역에 안타까운 인명 피해를 야기했다. 뒤늦게 언론에 의해 이러한 피해지역들이 환경부가 공개한 내수침수위험지도 상의 고위험 지역과 거의 겹쳐진다는 것이 알려지며, 우리나라의 미숙한 기후 위기 대응 수준을 새삼 일깨웠다. 데이터와 과학적 모델링을 결합한 기후위기 예측 방법론의 정확도와 신뢰도는 꾸준히 향상되어 왔으나 실제로 이러한 지식을 활용해 위기가 점쳐지는 지역의 실질적인 적응능력을 향상시키기 위한 노력은 미비하였던 것이다.

기후 위기가 심화되는 가운데 도시계획가는 인구의 다수가 거주하고 있는 도시지역을 대상으로 사회경제적으로 평등한 보호책을 마련하여 안전하고 정의로운 도시를 실현하고 궁극적으로 도시의 사회경제적 활력을 유지하는 데 기여할 필요가 있다. 기후변화에 대비한 도시재정비 및 기반시설 투자 의사결정에 있어 기후 정의와 차별적 취약성의 문제에 대해 경각심을 환기시킴으로써 기후 재난의 인적·물적 피해 규모를 저감하는 데 기여할 수 있을 것이다. 또한 기후 적응 정책 집행으로 달성한 환경적 성과와 다양한 사회경제적 계층의 정책 효과 체감 수준을 정확히 측정하고, 이러한 평가 결과를 바탕으로 다시 정책의 수정과 보완을 수행하는 긍정적 피드백을 정착시킬 필요가 있다. 향후 지자체와 커뮤니티로 확대될 기후위기적응 도시계획이 궁극적으로 모든 구성원이 기후변화로부터 동등하게 보호받을 수 있는 도시환경을 만드는 데 기여할 수 있길 바란다. 

FOCUS

지속가능한 도시와
환경탄소중립 · 녹색성장 국가전략 및
제1차 국가 기본계획과 도시분야 탄소중립

박혜민

서울시립대학교 교수



진재특

서울시립대학교 교수

머리말

2023년 4월에 관계부처 합동으로 중장기 온실가스 감축목표를 포함한 탄소중립 · 녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획이 발표되었다. <그림1>

본 기본계획은 탄소중립 · 녹색성장 관련 최상위 법정 계획으로서 탄소중립 사회로 이행을 위한 정책과 이행기반이 제시되어있다. 비전과 목표, 구체적인 과제로 이루어져 있는 점은 여타분야 상위 법정계획과 유사하지만, 2030 온실가스 감축목표의 세부내용을 수정하는 목표를 가졌다는 점에서 일반적인 상위 법정계획과 다른 독특한 면을 지니고 있다.

한국 정부는 2021년 10월 국가온실가스감축목표 상향 안을 발표하면서 2018년 대비 40% 감축목표를 UN기후변화협약에 제출한바 있다. 이에 따르면 우리의 2030년 배출량 목표는 436.6백만 톤으로서 2015년에 수립했던 우리나라 최초 감축목표인 배출전망(Business As Usual, BAU) 대비 37% 감축이나, 감축량과 기준년도, 단위를 모두 수정하여 2020년 12월에 UN에 제출했던 2018년 배출량 대비 26.3%의 감축목표에 비해서 획기적인 목표라는 평가를 받은바 있다.



출처 : 관계부처 합동 국가 탄소중립 · 녹색성장 기본계획(2023년 4월)

[그림1] 탄소중립 · 녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획 비전 및 전략 체계도

이는 2018년 발간된 기후 변화에 관한 정부 간 협의체(Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) 1.5℃ 특별보고서의 영향으로 이어진 주요 국가들의 탄소중립 선언 후속조치로서, 당시 주요국들은 2050년 탄소중립을 달성하기 위한 현실적인 중간목표로서 2030년 목표를 상향하고 이를 법제화하였다. 우리나라 역시 처음으로 감축 목표 수치를 법제화하고 2050년 중립을 달성하기 위해, 2020년 12월에 제출했던 2018년 대비 26.3%의 감축목표를 일년만인 2021년 12월에 2018년 대비 40% 감축으로 상향하여 UN에 제출하게 된다.

2023년 4월에 발표된 기본계획에서는 2021년 국제사회에 약속한 2018년 대비 40% 감축이라는 전체 목표를 유지하면서 감축수단별 이행가능성을 고려하여 부문 간 조정 필요성 때문에 수정이 불가피했다고 밝히고 있다. 2023년 4월 수정을 통해 더 많은 배출이 허용된 핵심 분야는 산업분야로 이로 인해 부족해진 감축량(800만 톤)은 국제 감축과 전환부문에서 달성하겠다는 것이다. 이를 감축물로 환산하면 전환부문에서는 2030년까지 2018년 대비 45.9%를 감축해야 하는 반면, 산업부문에서는 2018년 대비 11.4%만 감축하면 된다. <표1> 산업부문 감축목표를 완화한 반면 기존 목표에서도 많은 부분을 담당하고 있던 에너지 전환부문 감축목표를 강화한 배경에는, 우리나라 에너지 수급

이 대부분 공공영역에서 이루어지는 반면 산업부문은 순수 민간 부문으로서 정부가 산업계의 반발을 이겨내지 못한 것으로 풀이된다. 산업부문에서 많은 배출을 허용하다보니, 한때 최대한 줄이려고 노력했던 국제 감축분도 인상이 불가피하게 되었다. 이 글에서는 우리나라의 최근 감축목표인 2023년 4월 수정된 감축목표 상 부문별 감축수단을 탄소중립도시 달성이라는 관점에서 살펴보고자 한다.

우리나라의 배출량 목표, 다시 말해 감축목표는 크게 전환, 산업, 건물, 수송, 농축수산, 폐기물로 나누어 수립된다. 여기에 흡수원, 탄소포집·활용·저장(Carbon Capture, Utilization, Storage CCUS)과 같은 흡수 및 제거 수단이 더해져 최종 감축목표를 이루게 된다. 이 중에서 우리나라 배출에서 가장 큰 부분을 차지하는 전환이나 산업 부문은 지방정부의 역할이 제한적이고 도시단위로 접근하기 적절치 않다. 즉 우리나라 지자체들이 선언한 '탄소중립도시'를 위해서는 지자체 정책은 건물과 수송 일부가 중심이 될 것이다. 이 글에서는 건물, 수송 위주로 살펴본 후, 전환, 산업, 건물, 수송 분야보다 구체성은 떨어지지만, 공간 조성에 탄소중립 개념이 어떻게 반영되고 있는지 살펴봄으로써 탄소중립도시에 좀 더 가까워져 보고자 한다.

[표1] 2030 온실가스 감축목표 국가 탄소중립 · 녹색성장 기본계획

(단위: 백만톤CO2e, 괄호는 '18년 대비 감축률)

구분	부문	2018 실적	2030 목표	
			기존('21.10)	수정('23.3)
배출량(합계)		727.6	436.6(40.0%)	436.6(40.0%)
배출	전환	269.6	149.9(44.4%)	145.9(45.9%)
	산업	260.5	222.6(14.5%)	230.7(11.4%)
	건물	52.1	35.0(32.8%)	35.0(32.8%)
	수송	98.1	61.0(37.8%)	61.0(37.8%)
	농축수산	24.7	18.0(27.1%)	18.0(27.1%)
	폐기물	17.1	9.1(46.8%)	9.1(46.8%)
	수소	(-)	7.6	8.4
	탈루 등	5.6	3.9	3.9
흡수 및 제거	흡수원	(-41.3)	-26.7	-26.7
	CCUS	(-)	-10.3	-11.2
	국제감축	(-)	-33.5	-37.5

출처: 관계부처 합동 국가 탄소중립 · 녹색성장 기본계획(2023년 4월)

탄소중립적 공간계획

국토부는 국토를 성장형·개발형에서 탄소중립형·에너지감축형으로 전환하기 위한 국토종합계획을 수정 검토(∼'25)하겠다고 밝힌바 있다. 또한 계획구역의 탄소 흡수량·배출량을 조사하고 계획별 감축 목표를 설정하겠다는 계획이다. 그러나 구역 내 배출 및 흡수를 조사하고 시각화하는 활동이 의미가 있으려면 유의미한 배출과 흡수가 일어나는 지역이 국토부의 관할에 들어가야 하는데, 국토부는 법상으로 정주지 관련 배출·흡수만을 관할하게 되어있어 탄소배출 공간지도 구축의 실효성은 한계가 있을 것으로 보인다. 현재 국가온실가스 인벤토리(National inventory report)에 정주지의 탄소 배출·흡수량은 반영되어 있지 않으므로 정주지의 변화를 담은 활동자료나 관련 국가고유계수 개발은 그 자체로 우리나라 온실가스 통계를 고도화하는데 큰 기여가 되겠으나 온실가스 저감을 목적으로 공간계획을 활용한다는 목적달성에는 한계가 있을 것으로 보인다. 이에 반해, 주요 흡수원이 밀집되어 있는 산림의 경우 산림청에서 관할하며 흡수원 파악과 증진 노력이 가속화 되고 있지만 전체적인 국토종합계획에서는 관할 주체의 차이로 유기적인 반영에 한계를 갖는다

또한 국토부는 도시 규모·유형별로 차별화된 계획요소 반영을 유도할 수 있도록 하겠다는 계획이다. 기존 전환이나 산업부문 감축수단으로 포함되어 있는 CCUS와 친환경연료(전기·수소 등)를 위한 시설과 충전소를 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에서 정의하는 기반시설로서 도시계획시설로 편입하여 도시계획과 산업 및 전환 등 주요 부문 감축 목표와 발을 맞추어 가겠다는 아이디어이다. 재생에너지 사용 확대를 위한 기반시설이 도시계획 측면에서도 지지를 받는다는 것은 반가운 일이다. 그러나 재생에너지 확대에 더 큰 장애물로 작용하고 있는 재생에너지 시설부지 확보를 위한 유휴부지 사용가이드라인이나 인센티브 등은 고려하지 않고 있는 점은 아쉬움으로 남는다.

도로공사가 보유한 고속도로 잔여지나 수자원공사가 보유한 댐 지역과 같이 대상지의 소유권은 제각각일 수 있지만 유휴부지의 잠재량을 조사하거나 가이드라인을 마련하는 것은 계획단계에서부터 필요하기 때문이다.

수송

수송 부문에서는 「2050 탄소중립 추진전략」(‘20.12)에 따라 수송 분

야 범부처 탄소중립 전략을 마련(‘22.1)한 바 있다. 여러 가지 감축수단이 있지만 연비기준을 강화하는 등의 저탄소화가 국가적 차원의 감축수단이라면, 행태개선을 유도할 수 있는 감축수단은 도시차원에서 고려해 볼 수 있다. 도시계획 차원에서 눈여겨 볼 부문은 차종·운행 패턴 등을 고려한 생활·교통 거점 중심의 맞춤형 충전 인프라 구축이라고 볼 수 있다. 계획에 따르면 2030년까지 123만기 이상의 전기차 충전소와 2025년까지 450기 이상의 수소충전소가 마련될 예정인데 충전기 위치, 상태, 유지보수에서부터 지속적으로 사용패턴에 대한 분석 등을 통해 도시의 전체적인 서비스 체계를 마련한다는 관점으로 접근해야 할 것이다.

지자체가 관리하는 감축수단으로서 대중교통 활성화도 빼놓을 수 없다. 현재도 중간정차 없이 운행하는 광역급행버스(MBUS)와 간선급행버스(BRT) 등 연결망을 강화하는 노력이 끊임없이 이루어지고 있지만 장기적으로는 대중교통과 무탄소 교통수단(자전거 등) 연계 이용 활성화도 도시의 중요한 숙제가 될 것이다. 즉 현존하는 대중교통 간 환승합인을 대중교통과 무탄소 교통수단에도 적용한다든지, 보다 수요가 적은 지역에서는 한정된 수요응답형교통체계(DRT)를 확대해 나가는 등의 다각적 접근이 필요하다


기술혁신이나 인프라 구축이 수반되지 않는 순수한 행태개선적 접근으로는 현재 서울 남산 터널에서 시행하는 혼잡비용부과를 보다 확대하여 도시차원에서 요일별, 시간대별로 내연차 프리존, 혼잡비용 차등적용을 실시할 수 있다. 보다 적극적 규제로서는 교통 혼잡을 유발하는 시설물 소유자에게 교통유발부담금을 교통량에 따라 추가 징수하고 감축 활동에 따라 경감하는 등의 고려도 정부안에는 포함되어 있다.

건물

「2050 탄소중립을 위한 녹색건축 활성화 방안」(‘21.6.) 수립을 통해 에너지 절감 건축 확대를 위한 중장기 전략을 마련한 이후, 이번 국가 기본계획에서는 건물 부문을 위한 법적 제도적 기반을 한층 강화하려고 있으며 무엇보다 사후관리 방안을 구체화한 것이 주목할만하다. 신규 건축물을 대상으로는 새로운 정책을 추가하기 보다는 기존의 제로에너지건축물(ZEB) 로드맵을 재확인하는 수준이기는 하지만 그 의지를 국가 기본계획에 포함시켰다는 점은 의의가 있다. 기존

건축물에 대해서는 그린리모델링 로드맵을 마련 중에 있으며, 정책 강화에 대응하는 시장의 이행력 확보를 위해 민간이자지원사업과 같은 지원 확대를 계획하고 있다. 이밖에도 그린리모델링의 공인 인정제도 입이나 기업의 참여 장려를 위해 ESG 경영평가를 리모델링의 에너지 탄소배출량 절감과 연계하는 방안 등도 추진하고 있다.

신규 건축물의 에너지 성능 강화는 제로에너지건축물 인증 의무화 대상 확대와 민간의 참여를 유도하는 인센티브 제도 개선을 중심으로 계획하고 있다. 이러한 내용은 「제로에너지건축 보급 확산 방안」(19.6.)에서 이미 제시된 것으로 ZEB 인증 의무화 대상 건축물을 2030년까지 단계적으로 확대해 나가는 기존의 방향에서 크게 달라지지는 않았지만, ZEB 인증 등급별 부여되는 인센티브를 확대(용적률을 최대 15%에서 20%로)하는 강화방안이 담겨 있다. 다만 제로에너지건축을 도시규모에서 택지개발과 연계하여 구현하고 실험해 보는 제로에너지 특화도시(성남북정1, 수원당수2)의 확대 적용같은 정책을 볼 수 없는 것은 탄소중립도시 시범사업 측면에서 아쉬운 점이다.

수도권 1기 신도시를 비롯하여 전면 재건축이 어려운 택지개발지구 에 대한 리모델링의 관심이 높아지는 현 시점에서, 에너지사용량 총량제와 연계한 노후건축물 그린리모델링 로드맵 수립은 민간 건축물과 개발사업에도 영향이 클 수 있는 사안이다. 그린리모델링 로드맵은 2021년 녹색건축 활성화 방안에 이미 논의되었지만 이번 국가 기본계획에 다시 한번 포함되었는데, 2024년까지 로드맵 마련을 목표로 하고있어 근래에 가시적 성과가 나올 수 있는 계획이라고 할 수 있다. 녹색건축물 조성 지원법(녹색건축법)이 시행된지 10여년이 되면서 시행령 개정안을 통한 개선은 있었지만 여전히 제도적 한계가 있었던 만큼, 로드맵이 마련되면 그린리모델링에 민간의 참여가 확대될 수 있을 것이고 이에 걸맞게 공공과 지자체는 변화된 역할을 모색해야 할 것이다. 

[참고문헌]

- 관계부처 합동 (2023.4.) 탄소중립 · 녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획

FOCUS

지속가능한 도시와
환경

Justice 40 Initiative과 포용정책



전범석

Texas Southern University 교수

1994년 2월 11일 클린턴 행정부는 Environmental Justice라 불리는 Executive Order 12898을 시행하였고, 바이든 행정부에 이르러 2021년 1월 27일 처음으로 총 연방투자 비용 중 약 40%의 투자 혜택을 환경/사회적 취약계층에게 받을 수 있도록 목표를 세우고, Executive Order 14008을 시행하였다. Executive Order 14008는 친환경 에너지 및 교통, 낙후지역의 상/하수도 인프라, 일자리 창출, 그리고 지역 경제의 활성화에 초점을 맞추고 있으며, 이로부터 기후변화의 적응과 친환경 에너지로의 전환에 있어서 환경 오염에 의해 피해를 받고 있는 지역 사회, 특히 인종과 출신에 관련없이 환경/사회적 취약계층에게 공평한 혜택을 공유할 수 있도록 돕는 프로그램이다. 이는 이해하기 쉽도록 Justice 40 Initiative라 불리고 있다. 과연 약 2년이 지난 현재 우리는 얼마만큼의 진도가 나갔는지 혹은 본연의 의도대로 결과를 충분히 얻고 있는지 알아볼 필요가 있다.

Environmental Justice와 Justice 40 Initiative

기후변화 그리고 이와 관련된 에너지 산업은 모든 사회구성원의 참여없이 일정의 목표를 달성할 수는 없지만, 아이러니하게도 주거환경의 인프라, 토지이용, 교통시설 등 지역의 편차에 따라 기후변화로



출처 : <https://www.axios.com/2023/04/21/biden-order-expands-environmental-justice-push>

[그림1] Biden signs executive order to advance environmental justice

인한 피해는 차별적으로 발생한다. 이러한 사실은 Environmental Justice (EJ)로 결부되며, 현재 의사결정과정에 있어서 EJ는 무엇보다 중요한 요소로 작용을 하고 있고, 관심을 받고 있다. EJ란 저소득 층이나 소외계층들의 주거환경이 상대적으로 열악해서 사회/환경적으로 영위해야 할 혜택을 누리지 못하고, 주거환경의 부정적인 측면이 삶의 질에 영향을 받게 되어 이를 개선하자는 운동을 의미한다. 이

러한 문제는 지속가능한 사회를 건설하는데 있어서 모든 사람들이 동등한 환경과 혜택을 누려야 한다는 주권과 관련되어 크게 대두되고 있다. EJ를 적절하게 달성하기 위해서는 사회 및 경제적 요인이나 인종에 상관없이 모두가 동등하게 좋은 환경에 혜택을 누려야 하며, 의사 결정 과정에 있어서 각 지자체 그리고 지역사회의 구성원 모두가 참여를 해서 공정하고 정의로운 구제책을 모색해야 한다. 또한 소외된 지역이 직면한 지역의 환경을 해결하기 위하여 동등한 정책을 수립하고, 포용적이어야 한다는 것이다. 이러한 측면에서 미국과 한국사이에 차이가 없음을 알 수 있다. 미국의 경우 1933년 Home Owners' Loan Corporation(HOLC)에 의해 만들어진 지역 등급제는 빈곤층에 Redlining이라는 등급을 적용해서 금융/모기지 서비스의 제한을 받도록 하였으며, 이로 인한 차별적인 관행은 100년이 지난 현재에도 보건, 교육, 지역 경제, 및 환경에 여전히 부정적인 영향을 미치고 있다. 도시계획 관점에서 저소득 지역의 녹지 부족은 대기 및 소음 오염, 그리고 도시 열섬 현상을 가속화시키고 있다. 또한 이러한 효과는 공중보건 및 에너지 측면에서 지역사회에 부정적인 영향을 주며, 지속적으로 연방정부는 많은 펀드 투자를 통하여 개선을 하려고 노력을 하고 있으나, 그 결과물은 아직 미비하다. 한국의 경우도 비슷하다. 한 여름철 폭방촌은 열악한 주거 환경을 만들고 있으며, 정책적으로 개선된 점을 발견하기 힘들다. 다시 미국의 사례로 돌아



출처 : <https://www.sierraclub.org/articles/2021/11/deep-injustice-plastic-pollution>

[그림2] A flare from the Valero refinery on March 22, 2018, overlooking the community of Manchester in Houston, Texas

가면 산업화와 고밀도의 고속도로화는 환경오염을 증가시키고 있으며, 기후의 온난화는 이 환경오염의 증가를 가속화시키고 있다. 산업 시설이나 고속도로 주변은 대부분 저소득층 혹은 소수인종들이 거주하고 있으며 환경 오염의 결과물은 고스란히 이들의 삶에 영향을 주고 있다. 그림 2은 텍사스 휴스턴에 위치한 맨체스터 주거 지역의 대기 오염 심각성을 보여주는 한 대목이다. 발레로 정유공장에서 미세 먼지, 오염물질뿐만 아니라 독성이 강한 각종 화학물질이 배출되는 것을 쉽지 않게 관찰할 수 있다. 문제는 토지이용법규가 없이 토지이용이 관리되다 보니 다양한 문제점이 발견된다. 휴스턴시는 다양한 토지이용 규제 수단으로 토지이용관리를 하고는 있으나, 일반적인 토지이용법규의 부재로 인하여 효율성에서 매우 떨어지고, 환경문제와 같은 부수적인 측면에서 보다 심각한 문제들을 만들어내고 있다. 물론 표면적으로는 토지이용 규제가 토지이용 법규를 대체할 수 있는 방향성과 함께 문제가 없는 것 같이 보이기는 하나, 이런 문제들은 고스란히 주변 저소득층에게 전달되게 된다.

Justice 40 Initiative를 위한 행정부의 노력

바이든 행정부는 Justice 40 Initiative를 포함하는 EJ를 성취하기 위해서는 연방정부 및 각 기관과의 협력은 기본적으로 바탕이 되어야 하며, 각 지자체의 적극적인 참여가 절실하게 요구된다고 강조하고 있다. 이러한 구조의 빌드 업을 위해서 Council on Environmental Quality(CEQ), White House Environmental Justice Interagency Council(IAC), 그리고 White House Environmental Justice Advisory Council(WHEJAC)를 구성했다. 이 조직들과 함께 지난 2년동안 EJ와 관련된 목표를 달성하기위한 청사진을 마련했고, 최근 U.S. Environmental Protection Agency(US EPA)는 이 청사진을 실현하기 위하여 각 지자체의 파트너십과 협력을 통하여 공중보건 및 환경 이슈 분석을 하기 위해 각 주(State) 및 지자체에 십억 달러 한화로 약 1조원투자를 발표했다. 또한 WHEJAC주도하에 웹 GIS을 기반으로 생성된 Climate and Economic Justice(CEJ) Screening Tool (<https://screeningtool.geoplatform.gov/>)을 발표했다. CEJ Screening Tool은 취약계층 지역 정보의 시각화뿐만 아니라 모든 관련 데이터도 서비스화를 하고 있다. 그리고 CEQ는 각 지자체 및 관련 기관들(Department of Transportation, De-


partment of Energy, Environmental Protection Agency, and Housing and Urban Development)이 Justice 40 Initiative를 보다 적절하게 실현하기 위한 가이드라인 (Interim Implementation Guidance (<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/07/M-21-28.pdf>))을 제공하고 있다. 특히 저소득층의 EJ이슈와 시민권리를 보다 효율적으로 다루기 위한 법을 강화하고 인플레이션 감축법에 의하여 마련된 기후 및 환경 프로그램과 같은 투자 프로그램에 기술적 지원을 제공하는 서비스를 보다 수월하게 제공하기 위하여 US EPA와 법무부의 협력이 요구되었다. 이러한 구조적인 변화는 범정부적으로 EJ를 체계적으로 이행하려는 의도를 보여주고 있다.

대중의 인식

인플레이션 감축법안이 통과된 후 바이든 행정부는 거대한 펀드를 EJ에 대한 투자를 결정했는데 과연 지역 사회를 이로부터 무엇을 기대하고 있는지 파악할 필요가 있다. World Resources Institute와 Data For Progress의 설문조사에 따르면 집행부가 시행한 법률이 보다 수월하게 지역사회에 반영되기 위해서 정부와 지역사회 간의 파트너십이 강화되기 위한 노력이 더욱 필요한 것으로 나타났다. 이러한 일환으로 미국인의 약 70%가 EJ펀딩을 지지하는 것으로 나타났다. 압도적인 비율로 EJ관련 법률이 최우선적으로 고려되어야 할 사항으로 설문조사를 통하여 확인을 했다. 아쉬운 점은 설문 응답 자중에 약 85%는 Justice 40 Initiative에 대한 정보를 접한 적이 없었으나, 설문 응답 후 이 중 과반수 이상은 지지를 하는 것으로 나타났다. 즉, 이는 Justice 40 Initiative에 대한 대중의 인식과 이해 수준을 높이고 막대한 자금의 투자결과가 의미있으려면 미 행정부뿐

만 아니라 지역 사회와 지자체의 노력이 무엇보다 필요하다는 것을 대변한다.

과연 EJ를 해결할 수 있을까?

Justice 40 initiative는 과거 인프라 재개발로 인해 환경적, 경제적으로 낙후된 지역사회에 전략적으로 투자할 수 있는 잠재력을 가지고 있지만, 이를 위해서는 투자 이상의 것이 필요하다. 행정부는 자금을 분배하고 투자하는 연방 기관의 책임성과 투명성을 강화하는 등 인프라 자금이 역사적으로 소외된 지역사회에 공평하게 쓰이고 실제로 도달할 수 있는 여건을 조성해야 한다. 불행하게도 역사적으로 이 모든 혜택이 고스란히 지역사회에 실제로 전달되지 않는 경우가 생각보다 많이 있다. 현재 바이든 행정부의 경우도 마찬가지이다. 표면적으로는 매우 많은 노력들이 이루어지고는 있는 것 같지만, 그에 반해 내실은 그리 만족스럽지 못한 것이 현실이다. 우리가 주변에서 Justice 40 initiative를 기본으로 새롭게 개선된 커뮤니티가 있는지 알아볼 때 찾아보기는 쉽지 않다. 이러한 결과는 정치, 경제의 구조적인 문제, 그리고 교육과 트레이닝 등 여러가지가 복합적으로 이루어져서 발생하는 것이기 때문에 쉽게 해결될 문제가 아님은 분명하다. 또한 EJ를 성취하기 위해서는 장기적인 관심과 투자가 절실히 요구된다. 단순히 특정 정권기간 내에 해결책을 제시하거나 1-2년 단기 연구과제를 통해서만 절대적으로 해결할 수 없는 역사적으로 관련이 깊은 문제이다. 

[참고문헌]

- The White House (2023). Justice 40: A WHOLE-OF-GOVERNMENT INITIATIVE. <https://www.whitehouse.gov/environmentaljustice/justice40/>

FOCUS

지속가능한 도시와
환경기후변화시대,
도시계획의 새로운 이슈 “회복력”김동현
부산대학교 교수

1. 들어가며

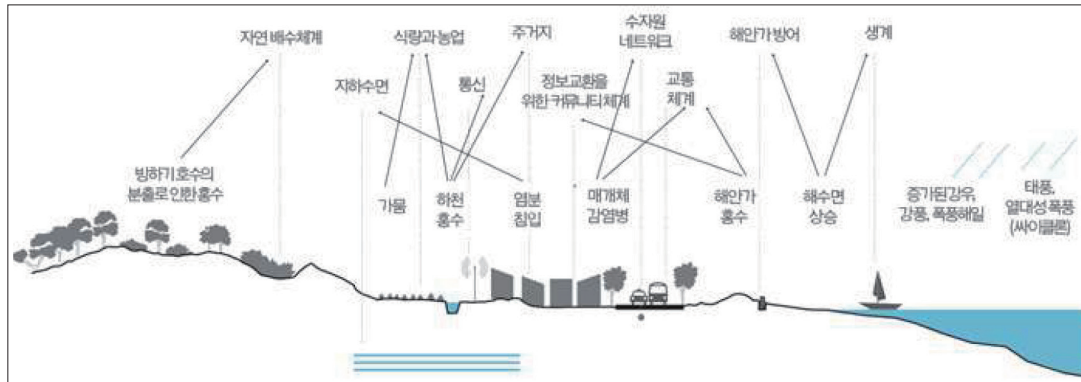
위험과 적응. 이 두 단어는 인류사회가 발전적으로 변화해온 메커니즘 중 하나이다. 끊임없는 외부로부터의 위협과 충격은 과학기술적 혁신과 삶의 터전에 대한 구성방식의 변화, 그리고 사회경제적 생활양식의 진화적 적응과정을 이끌어내 왔다. 산업혁명 이후 인류 문명을 발전시켜온 인간의 과학적 합리성은 불확실성과 미지의 영역에 존재해온 것들에 대해 예측과 전망의 범위 내로 내재화시켰으며 계획이라는 인간 고유의 미래지향적 행동을 통하여 대응해 왔다. 19세기 말부터 20세기 중반까지 이 같은 메커니즘은 인간사회의 유래 없는 물질적 풍요와 생활환경의 개선, 사회경제적 체계의 진보를 가능하게 했다. 그 결과 전 세계 인구의 수와 경제 규모는 급격히 성장하였고 기대 수명은 늘어났으며 삶의 터전은 농촌에서 도시로 바뀌었다.

지속될 것이라 여겨지던 이 같은 메커니즘에 균열이 가기 시작한 것은 역설적이게도 물질적 풍요로부터 비롯된 위험 때문이다. 오히려 벼는 그의 저서 위험사회에서 이 같은 현상을 예견하였다. 인류가 앞으로 직면하게 될 위험은 인간이 발전시킨 기술의 역설과 위험에 대한 예측 불가능성, 현대사회의 복잡성이 야기하는 복합적 구조의 위험이 될 것이며 이러한 위험은 인간의 근대적 이성주의로는 더 이상 적응하기

어려운 상황이라는 것이다. 이 같은 위험의 대표적인 형태가 기후변화와 환경위기이다. 인간의 물질적 풍요를 추구하는 욕망이 만들어낸 위험인 기후변화와 환경위기는 아무도 책임지지 않는 어쩔 수 없는 것으로 인식되어져왔으며 이러한 조직적 무책임성은 현재에도 여전히 작동하고 있다.

2. 기후변화 영향과 도시

기후변화와 환경위기는 미래에 도래할 위험이 아닌 이미 나타나고 있는 현상이다. 이러한 위험은 멸종위기종의 소멸과 같은 생태계 변화에 관한 환경적 측면의 문제만이 아니라 도시에 살아가고 있는 인간의 삶과 생존 그 자체에 관한 것이다. 해수면 상승으로 수도를 옮기고 있는 어느 섬나라만의 문제가 아닌 현재 우리가 오늘날 살아가고 있는 모든 도시에서 나타나고 있는 문제이다. 단지 우리는 그 위험을 외면하고 있을 뿐이며 기술적 낙관주의에 근거한 희망적 사고를 하고 있을 뿐이다. 기후변화와 환경위기는 이미 도시의 모든 영역에 영향을 주고 있으며 장기적으로는 도시의 근본적인 변화를 가져올 것으로 전망된다(그림 1). 단기적인 측면에서는 이상기상으로 인한 가뭄, 폭염, 폭설, 홍수 등이 야기될 수 있으며 물리적 구성요소를 중심으로 한 피해와 이와 연계



출처 : Da Silva et al. (2012)

[그림1] 기후변화로 인한 도시의 직·간접적인 영향들

된 사회경제적 피해가 나타난다. 장기적인 측면에서는 기온 상승, 강수량 변화, 해수면 상승 등이 도시의 물리적 구성요소 뿐만 아니라 고용, 산업, 취약계층, 토지이용, 주택 등 도시 내 전 영역으로 영향을 주는 형태로 확대된다.

우리나라에서는 최근 2022년 서울에서 발생한 반지하 침수로 인한 사망사건, 2020년 부산에서 발생한 초랑지하차도 침수 사망사건 등 도시의 물리적 구성요소와 연계된 피해들이 지속적으로 나타나고 있다. 폭염으로 인한 사망자는 태풍·호우 사망자 보다 3배 더 많게 나타나고 있다. 2018년 폭염의 경우 초과 사망자는 10만명 당 1.79명으로 추정된다(박종철·채여라, 2020). 이러한 피해는 공간적으로도 차이를 야기 한다. 2037년 인구 만명당 폭염위험 고령인구는 강원 양구군이 20.85명, 서울 강남구가 0.04명으로 추정되었는데 이는 폭염 위험성의 도시 간 격차를 보여준다(이주한·김동현, 2022). 뿐만 아니라 기후변화는 산업 부문에도 장기적으로 영향을 미친다. 우리나라 전체 149개 직업 중 약 21.5%에 해당하는 32개의 직업이 기후변화에 취약할 것으로 전망되었다(김동현, 2015). 특히 수도권을 포함한 서해안 지역과 동남권 지역의 경우 지역의 노동역량이 5% 이상 감소할 수 있는 것으로 나타났다(Kim and Lee, 2020).

3. 기후변화에도 지속가능한 도시 = 기후 회복력 있는 도시

회복력(resilience)이라는 용어는 라틴어인 “resi-lire”에서 그 어원을

찾을 수 있으며 되돌아가려는 것(spring back)을 의미한다. 회복력의 개념은 물리학자들에 의해 탄성의 특성을 설명하고 외생적 충격으로부터 저항과 물질의 안정성을 기술하는데 이용되어져 왔다. 최근 회복력의 개념은 생태학, 심리학, 사회학, 공학기술적 설계로 확장되고 있으며 기후변화와 관련하여 도시계획의 접근 방법으로 이용되고 있다. 기후변화는 도시의 체계에 단기적인 충격이며, 중장기적인 측면에서 지속적인 스트레스 혹은 교란이다. 도시의 기후 회복력이란 기후변화가 도시에 대하여 직·간접적 그리고 단기·중·장기적으로 야기할 수 있는 영향에 대하여, 현재의 도시가 기후변화라는 변화에 맞서 기능과 성능적으로 더 나은 도시의 체계로 전환하기 위한 종합적인 대응 구조를 의미한다(김동현 외, 2016). 회복력에 대한 논의는 충격에 대해 견딜 수 있는 임계치는 어디까지인가? 충격 이후 얼마나 빠르게 원상태로 돌아오는가? 충격 이후 더 나은 상태로 구조적 전환이 나타나고 있는가? 등의 질문으로 구체화할 수 있다. 도시의 기후 회복력은 도시를 구성하는 각 부문의 연결 구조 하에서 그 체계를 종합적으로 고려한다. 지속가능성이라는 궁극적인 상태를 위해서 도시 내의 각 기능과 성능적 측면에서의 동적인 변화 형태를 포함한다.


도시 기후회복력이 있는 도시는 적응력과 흡수력, 적응역량과 전환역량을 모두 갖춘 도시이다. 적응력은 도시의 기능을 유지하는 것을 넘어 새로운 체계의 궤적을 만드는 과정으로서 기초적이고 동태적인 역량이다. 흡수력은 현 체계의 변형을 가져오지 않으며 안정적으로 견딜

수 있게 하는 역량이다. 적응 역량은 도시의 현 체계 내에서 기능을 유지하기 위해 요구되는 사회적·제도적·기능적 준비 능력이다. 전환 역량은 도시의 체계를 더 나은 형태로 개선하고 근본적인 변화를 촉발시킬 수 있는 기초를 의미한다.

4. 회복력 있는 도시를 위한 도시계획의 방향

도시에 다가올 문제에 대해 전망하고 이를 사전에 대응할 수 있도록 고민하는데 있어 기후변화와 환경위기는 도시계획이 더 이상 외면할 수 있는 영역이 아닌 현재 진행형의 핵심적 문제이다. 하지만 우리의 도시계획은 여전히 성장의 틀에서 벗어나지 못하는 체계를 가지고 있다. 최근 정부는 도시·군기본계획 수립지침의 개정을 통하여 온실가스 감축 목표를 핵심 지표 중 하나로 포함시키는 것을 규정하였지만 도시의 미래를 고려하는 핵심 지표 중 기후변화 영향으로 인한 미래 위험과 도시의 변화에 대한 내용은 여전히 포함시키지 못하고 있다. 환경지표는 여전히 도시 성장에 따른 필수적 시설 차원에서 접근될 뿐이다. 도시계획은 기후변화와 환경위기에 회복력 있는 대응이 내재화될 수 있는 가장 적합한 대상이다. 도시계획은 중장기적으로 위험에 대해 앞서 논의한 네 가지 측면의 회복력을 구성하는 역량인 적응력, 흡수력, 적응 역량, 전환 역량을 모두 담을 수 있는 틀이다. 도시계획은 한 도시의 미래 목표와 공간구조와 같은 전체 체계에 대한 것 뿐만 아니라 토

지이용, 기반시설, 주거환경, 산업경제 등 부문의 기능과 성능 역시 유기적으로 다루기 때문이다.

도시계획은 현대 문명의 결정체이자 삶의 터전인 도시에 관한 미래 지향적 행동의 총체이다. 기후변화 시대의 회복력 있는 도시를 위한 도시계획을 위해서는 미래를 고려하는 핵심 지표가 성장을 의미하는 지표가 아닌 기후변화와 회복력을 의미하는 지표가 되어야 할 것이다. 또한 도시계획의 각 부문별 내용들 역시 네 가지 측면의 역량을 증진시킬 수 있는 측면에서 구성되어야 할 것이다. 

[참고문헌]

- 김동현. (2015). 기후변화 영향에 취약한 직종 파악을 위한 탐색적 연구. 15(1), p111-146.
- 김동현 외. (2016). 도시의 기후 회복력 확보를 위한 공간단위 별 평가체계 및 모형개발(II). 한국환경연구원.
- 박종철 · 채여라. (2020). 2018년 폭염으로 인한 온열질환자와 초과사망자 분석. 대한지리학회지, 55(4), p391-408.
- 이주한 · 김동현. (2022). 기후변화에 따른 지역별 미래 폭염위험 고령인구의 추정. 대한지리학회지, 57(3), p269-283.
- Da Silva, J., S. Kernaghan and A. Luque, (2012). A Systems Approach to Meeting the Challenges of Urban Climate Change. International Journal of Urban Sustainable Development, 20(8), p1-21.
- Donghyun Kim · Junbeom Lee. (2020). Spatial Changes in Work Capacity for Occupations Vulnerable to Heat Stress: Potential Regional Impacts From Global Climate Change. Safety and Health at Work, 11, p1-9.

FOCUS

지속가능한 도시와
환경

도시재생과 기후대책의 통합

* 일러두기: 이 글에서 필자는 기고의 편의를 위해 '기후변화 대응을 위한 도시계획적 요소'를 통틀어서 '기후대책'이라고 쓰기로 한다.



송지윤

한국환경연구원 전문연구원

1. 들어가며

도시재생활성화 및 지원에 관한 특별법(이하 '도시재생법')이 시행되고 도시재생이 국가적 도시정책 사업으로 추진된 지 약 10년이 되어가고 있다. 현재 도시재생에 대한 대부분의 논의는 공동체 회복, 거점시설의 활용을 통한 경제 활성화, 도로, 하수도 정비 등 도시기반시설 개선이 도시를 얼마나 재생시켰는지에 대한 것에 집중되고 있다. 도시재생법에서 정의한 도시재생이란 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 것을 말한다. 그러나 도시재생에서의 환경적 측면, 특히 기후대책을 통합하는 것에 대한 논의는 아직 미흡한 실정이다. 도시재생에 왜 기후문제가 고려되어야 하는지, 기후대책을 포함한 도시재생은 어떻게 이를 수 있는 것인지, 이를 검토해 보고 실천 방안을 강구해 보고자 한다.

2. 기후대책 통합이 필요한 이유

기후변화는 전 지구에 닥친 큰 위기이다. 세계경제포럼(World Economic Forum)에서 발표한 Global Risks 2023에 따르면 전 세계가 직면한 장기적 위기 1위는 기후변화 완화 실패이고 단기적 위기 2위

는 자연재해 및 이상기후 현상이다(World Economic Forum, 2023). 이미 지구적인 차원에서 나타나는 기후위기는 우리 생활에서도 깊은 영향을 미치고 있다.

특히 폭염과 태풍·폭우로 인한 재산피해와 인명피해는 심각하다. 지난 2018년 우리나라에 닥친 이례적인 폭염으로 인한 초과사망자수가 790명으로 추정되었다(임연희 외, 2019). 또한 집중호우로 인한 홍수 피해는 인간과 정주환경을 주기적으로 위협하고 있다. 지난 2020년에 발생한 태풍과 폭우로 인해 1조 2,585억 원의 재산피해와, 46명의 인명피해가 발생했다(기상청 보도자료, 2021.1.28).

이러한 피해를 줄이기 위해 도시계획 분야에서는 기후변화에 대응하기 위한 다양한 기법이 제안되고 있다. 도시계획 중 특히 도시재생에 기후대책을 통합해야 하는 이유에 대해 검토해 보자.

첫째, '도시재생'과 '기후친화적인 도시조성'을 위한 정책사업은 공통된 목표를 지향하고 있으므로 통합적으로 추진하는 것이 효율적이다. 도시재생은 기존에 전면재개발 방식을 지양하고 기존 정주환경과 공동체를 최대한 보전하려는 사업으로서, 이는 이미 기후친화적인 도시를 조성하기 위한 목표와 일맥상통한다. 예를 들면, 도시재생사업에서 추구하는 도심의 토지를 효율적으로 활용하고자 하는 것은 도시확산

을 방지하고 도시 내부의 환경을 재생하고자 하는 기후친화적인 도시 조성 기법 중 하나이다. 또한 국외에서 활발하게 추진중인 기존건물을 개보수하면서 에너지 효율을 높이고자 하는 사업, 오픈스페이스와 녹색기반시설을 조성하는 사업들은 도시재생사업으로 적극적으로 활용될 수 있고 이는 기후변화에 대응하기 위한 노력으로 연결될 수 있다. 따라서 도시재생과 기후대책은 분리된 사업으로 추진되기보다는 통합적으로 접근해야 한다.

둘째, 현재 추진되고 있는 도시재생사업의 재정기회를 활용하여 기후 계획요소를 통합하여 시행하는 것이 재정적·시간적으로 훨씬 효율적이다. 우리나라의 한 지자체 도시재생지원센터 직원 인터뷰에 따르면 해당 지자체 가로미화 사업으로 공사를 마친 지 일주일 만에 해당 부지에 하수도 관거 사업을 실행하여 가로미화 사업 효과가 저하된 사례가 있었다고 한다. 이런 문제는 다른 부서와 정책사업에 대한 정보공유가 없어서 일어난 해프닝이다. 따라서 이와 같은 문제를 방지하

기 위해서라도 처음부터 도시재생 사업 추진시 기후계획요소를 통합하여 시행하여야 한다.

셋째, 도시재생 정책 수립 및 이행 전 과정과 결과물에서 공동체 회복 등 사회적 측면이 강조된다. 이는 기후변화 적응, 회복력 강화를 위한 필수요소이므로 도시재생사업과 기후계획 요소를 통합하여 사업을 진행하여야 한다. 또한 기후변화에 대응하기 위한 교육, 캠페인, 기후사업 들은 도시재생에서 강조되는 공동체 회복 및 경제 활성화에도 좋은 영향을 미칠 수 있다. 즉, 이 두 정책 분야에서 강조되는 주민참여, 공동체 회복과 같은 사회적 측면은 양 정책 효과의 시너지를 증진시킬 수 있는 것이다.

3. 기후대책 통합 성공사례

국외에서는 이미 도시재생에 기후대책을 도입하고자 하는 정책 및 성공사례가 많이 나타나고 있다. 국가적으로는 독일, 스페인, 영국,



도시재생에 지속가능한 도시배수 시스템
Augustenborg, Malmö, Denmark

도시재생 사업을 통해
재생에너지를 제공하는 에너지 벙커
Wilhelmsburg, Hamburg, Germany

에너지 효율이 높은 공공주택과 주민 캠페인
Wilhelmsburg, Hamburg, Germany

출처: Kazmierczak & Carter (2010);
Nordic Council of Ministers (2022)

출처: URBACT II programme (2015)

[그림1] 도시재생에 기후대책이 통합된 국외사례



출처 : Song & Müller (2022)

[그림2] 서울시 도시재생에 기후대책이 통합된 사례

도시 차원에서는 함부르크, 드레스덴, 말뚝, 포츠머스, 멜번, 홍콩, 로테르담에서 기후대책을 도시재생에 통합하는 성공사례를 보여준다(Song, 2023). 덴마크 말뚝에 있는 Augustenborg에서는 도시재생의 주요 목표를 홍수 대응, 폐기물 관리, 생물다양성 증진으로 삼고 도시홍수에 대응하기 위한 도시계획 요소를 적극적으로 도입하였다. 특히 주택 단지 내에 지속가능한 도시 배수 시스템을 설계하였다. 독일 함부르크에 Wilhelmsburg에서는 기존 방커시설을 태양에너지, 바이오 가스, 폐열 및 목재 칩을 활용한 재생에너지를 제공하는 발전소인 ‘에너지 벙커’로 전환시켰다. 또한 공공주택을 개조할 때 국가 에너지 기준을 넘도록 하고 건물의 에너지 효율 증가와 혁신을 위해 주민들과 “Top Climate Plan” 캠페인을 운영하여 전문가 조언과 재정적인 지원을 해주었다. 이 캠페인은 에너지 패스 발행과 에너지 절약 건물 개조가 효율적인지 3년 동안 품질을 점검하는 활동이었다(그림1).

도시재생사업에서 활용할 수 있는 기후대책은 <부록>과 같다. 대표적으로 폭염에 대응하기 위해 건물 단위에서는 그린루프, 그린월, 셔터와 같은 시설을 설치하거나 건물이 태양에 덜 노출되도록 지붕반사율을 증대시키고 건물 방향을 조정할 수 있다. 또한 가로 단위에서는 식

생 및 수공간을 조성하고 폭염 경고 및 점검을 실행할 수 있다. 폭우에 대응하기 위해 건물 단위에서는 대표적으로 정원을 조성하고 배수로 등을 개선할 수 있고 플로팅 건축물을 건설할 수 있다. 가로 단위에서는 수문용량을 고려한 저수시설을 개선하고 아스팔트 도로를 투수성 포장도로로 바꿀 수 있다.

그렇다면 우리나라는 어떨까? 아직까지 우리나라에서는 기후대책을 도시재생 정책 및 사업에 통합한 사례는 많지 않다. 도시재생과 기후변화분야에서 오랫동안 정책을 수립하고 이행해 온 서울시에서는 기후대책을 도시재생 사업에 통합한 혁신적 정책 모델인 도시재생형 에너지자립마을사업을 시행하였으며 빗물관리 사업에 도시재생 지역을 우선적으로 선정하는 사례를 보여주고 있다 (Song & Müller, 2022). 하지만 대부분의 도시재생활성화지역에서는 옥상텃밭, 빗물저금통과 같은 제한된 사업만이 활용되고 있는 실정이다(그림2).

4. 기후대책 통합을 위한 정보

도시재생 정책 및 사업에 기후대책을 통합하지 않는 이유는 무엇일까? 이는 도시재생 정책 수립부터 이행까지 가장 직접적으로 관여하는 정부의 내부 요인¹⁾과 정부의 제어 밖에 있는 외부 요인²⁾으로 나눌

1) 내부요인은 정책/정치적 요인, 조직적 요인, 예산 및 자원, 인지적 요인으로 구분할 수 있다.

2) 외부요인은 주민의 인식 및 지원, 민간 지원, 인지적 요인, 물리적 요인으로 구분할 수 있다.

수 있다 (Song, 2023). 이 요인들은 다양하고 복잡하여 어느 하나의 요인이 가장 중요하다고 말하기는 어렵다. 그러나 이 글에서는 내부 요인과 외부요인에 각각적으로 영향을 미치는 정보 요인에 대해서만 강조하고자 한다.

도시재생 정책과 기후변화 정책은 서로 다른 부처에서 관할하고 있으므로 도시재생 정책 담당자가 기후대책을 고려하는 것은 매우 어려운 일이다. 이를 고려하지 않는 가장 큰 이유 중 하나는 도시재생 정책 담당자와 이해관계자가 기후변화와 관련한 충분한 정보를 가지고 있지 않기 때문이다. 도시재생에 기후대책을 통합하기 위해 필요한 정보는 기후대책 효과에 대한 정보, 활용 가능한 기후 대책의 종류에 대한 정보, 노후 저층 주거지 건물에 기후대책을 도입하기 위한 설계 가이드라인 정보, 마을 경제 활성화를 위한 기후대응 사업모델 정보 등이다. 이를 세부적으로 살펴보면

첫째, 기후대책 효과에 대한 정보이다. 현재 정부 정책 및 사업의 경우 편성한 예산의 재정집행 성과가 명확하게 드러나야 한다. 하지만 기후대응 사업의 경우 그 효과를 측정하는 것이 매우 어려운 문제가 있다. 따라서 도시재생 사업에 기후대책을 통합하기 위해서는 연구 기관에서 기후대응사업의 효과에 대한 연구를 수행해야 하며 그 결과를 정부 도시재생 담당자에게 홍보해야 한다.

둘째, 활용 가능한 기후대책의 종류에 대한 정보이다. 중앙정부와 지자체 담당자, 도시재생지원센터, 주민이 도시재생 정책 및 사업을 계획할 때 고려할 수 있는 사업의 종류는 많지 않다. 거점시설을 건축하고 나면 할 수 있는 사업이 제한적이다. 이런 상황에서 기후대책의 종류가 어떤 것이 있는지 정보가 없으므로 도시재생사업을 계획할 때 기후대책을 사업계획에 포함하기 어려울 수밖에 없다. 정부와 연구 기관에서는 도시재생 이해관계자가 쉽게 선택할 수 있는 활용가능한 기후대책의 종류에 대한 정보를 적극적으로 연구하고 도시재생 담당자와 공유하여야 한다.

셋째, 노후 저층 주거지 건물에 기후대책을 도입하기 위한 설계 가이드라인 정보이다. 도시재생 부지에서 흔하게 볼 수 있는 주거지의 형태는 노후 저층 주거지이다. 기후대책은 신축건물에 도입하는 것보다 노후 저층 주거지 건물에 도입하는 것이 더 까다롭다. 그 이유는 건축물 도면이나 가이드라인이 없거나 건물이 노후화되어 새로운 시설을 설치하는 것이 어렵다는 구조적인 문제 때문이다. 그 예

로 현재 노후 저층 주거지에 빗물저금통에서 모은 빗물을 건물 내부에서 활용하기 위한 설계 가이드라인이 존재하지 않고, 에너지 효율을 높이기 위한 건물 리모델링 가이드라인 등의 정보가 충분하지 않다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 활용가이드 라인, 설계 가이드라인 등 이용 가능한 정보에 대해 연구해서 발표하고 이를 실행할 수 있게 지자체 도시재생 담당자 및 이해관계자에게 적극적으로 홍보하여야 한다.

넷째, 마을 경제 활성화를 위한 기후대응 사업모델에 대한 정보이다. 도시재생의 궁극적인 목적 중 하나는 마을의 경제 활성화와 거점시설의 적극적 활용이다. 하지만 마을 주민과 마을 협동조합이 활용할 수 있는 도시재생 사업 모델은 다양하지 않거나 높은 사업성을 기대하기 어렵다. 그러나 기후대응사업은 거점시설의 이윤창출과 연계되어 사업모델로 발전시킬 수 있다. 그 예로 서울시 동작구 성대골마을에서 마을 주민들이 모여 에너지협동조합을 만들어 에너지관련 사업을 활발하게 추진하고 있다. 이러한 성공한 기후대응 사업모델에 대한 정보는 지자체나 마을 단위에 적극적으로 알려져 긍정적인 사례로 확산시킬 수 있을 것이다.


지금까지 기후대책을 통합하기 위해 필요한 정보를 살펴보았다. 앞으로 정부와 연구기관에서는 위에서 언급한 내용을 포함하여 활용할 수 있는 정보를 적극적으로 발굴하고 연구하여야 한다. 또한 이러한 정보를 도시재생 담당자, 주민 등 이해관계자에게 적극적으로 공유하고 홍보하여야 한다.

5. 나오며

지금까지 도시재생사업에서 기후변화에 대한 대응은 우리 마을에서 우선적으로 해결해야 할 문제로 인식하는데 미온적이었다. 하지만 기후위기에 대응하기 위해서는 국가와 기업적 차원의 행동은 물론 마을단위의 개인들도 적극적인 움직임이 필요할 때이다. 이를 위해 작게는 주민이 직접 마을단위에서 참여할 수 있는 도시재생사업을 통해 기후대책을 도입하는 것이 필요하다. 이러한 노력은 도시는 물론 대한민국, 더 나아가 전 지구적 기후위기 대응으로 확산할 동력이 될 수 있다. 도시재생과 기후변화 두 정책은 함께 시너지를 낼 수 있는 정책이다. 두 정책 모두 마을의 물리적 변화를 수반할 수 있고 마을의 커뮤니티 회복과 같은 사회적 변화를 요구하기 때문이다. 이 글에서는

도시재생에 기후대책을 통합하기 위해 선행되어야 할 과제로서 기후 대책 관련 정보의 제공 및 이를 위한 연구의 중요성에 대해 강조하였고 연구 및 공유되어야 할 정보의 종류를 제시하였다.

앞으로 정부와 연구기관은 기후대책을 도시재생에 통합하기 위해 이 글에서 제안된 정보를 심도있게 연구하고 중앙부처 및 지자체 도시재

생 담당자, 기업, 도시재생지원센터, 주민 등 도시재생 이해관계자에 게 적극적으로 교육 및 홍보해야 한다. 그리고 기업, 도시재생지원센터, 주민은 공유된 정보를 적극적으로 활용하고 기후변화에 대응하기 위한 사업에 적극적으로 참여해야 한다. 도시재생, 나아가 도시계획 분야 전반에 기후변화 대책 주류화가 이루어지길 기대해본다. 

〈부록〉 도시재생에 통합할 수 있는 기후대책 예시

폭염		
건물	가로	도시
<ul style="list-style-type: none"> • 건물 단열 • 냉각 시스템(예: 히트펌프) • 섀스크린, 블라인드 및 셔터 • 건물 방향(태양 노출 감소) • 무거운 건축자재(높은 태양 열질량) • 그린 루프(Green roof) • 그린 월(Green wall) • 지붕 반사율 증대(알베도) • 보험(건물 소유자) • 냉각(에어컨) • 의료 관리 	<ul style="list-style-type: none"> • 수공간, 분수 조성 • 식생 공간 조성 • 아스팔트 대신 알베도가 높은 포장도로 • 건물 방향, 조밀한 건물, 나무를 통한 최적화된 그늘 조성 • 바람의 방향을 고려한 가로의 방향(바람 세기 및 도시 환기 등) • 폭염 모니터링 및 검사 • 폭염 경고 및 점검 • 경고 시스템 및 재해 비상 계획 • 거리 및 지붕 적시기 	<ul style="list-style-type: none"> • 폭염 연구 수행 • 폭염 사망자 및 입원자 정점 예측 (의료시설 접근성) • 정보 캠페인 • 서늘한 지역으로 이동 • 추가: '가로' 부문 참조
폭우		
건물	가로	도시
<p>폭우</p> <ul style="list-style-type: none"> • 방수 건물 (도로/가로 보다 높게 건물 짓고, 외벽, 바닥에 방수건물 재료 사용) • 그린 루프(Green roof) • 그린 월(Green wall) • 배수(정원 배수, 배수로 등) • 정원 • 피해지역 청소 및 복구 <p>강 범람 및 폭우</p> <ul style="list-style-type: none"> • 플로팅(Floating) 건축물 • 보험(건물 소유자) • 피해지역 청소 및 복구 • 의료 	<p>폭우</p> <ul style="list-style-type: none"> • 스며드는 물 가리기 • 아스팔트 대신 투수성포장 • 지하수면 낮추기 • 빗물의 분리 및 하수도 배관 <p>강 범람</p> <ul style="list-style-type: none"> • 수문 용량 저수시설 개선 • 도시지역을 고지대에 조성 • 추가 홍수 방어 시설(제방 또는 건물) 또는 기존 시설 보강 • 취약건물 및 인프라 교체 • 재해 비상 계획(예: 임시 제방) <p>강 범람 및 폭우</p> <ul style="list-style-type: none"> • 모니터링 및 검사 • 경고 시스템 및 대피계획 마련 • 녹지 공간 추가 조성 • 물 저장 시설 확충(개방형 수영장과 같은 수공간) • 하수도 용량을 늘리거나 유지 보수 개선 • 배수 시스템 개선 • 건식 펌프 및 배수 및 청소용 시설 제공 • 경고 및 정보 • 청소 및 손상 복구, 복구계획 마련 	<p>강 범람</p> <ul style="list-style-type: none"> • 근처 도시에 물 저장 및 보존 • 대피 계획 • 범람하기 쉬운 지역에 건축 금지 • 구획화 <p>강 범람 및 폭우</p> <ul style="list-style-type: none"> • 연구 수행 • 정보 캠페인 • 추가: 가로 참고

출처 : Runhaar et al. (2012)

[참고문헌]

- 기상청 보도자료, (2021.1.28.), 사회경제적 피해로 본 2020년 기후위기.
- 임연희, 이현지, 홍용태, (2019). 2006~2018년 폭염으로 인한 초과사망자 추정, 주간 건강과 질병, 12(37) p.1435-1441.
- Kazmierczak, A., & Carter, J., (2010). Adaptation to climate change using green and blue infrastructure, A database of case studies, Technical Report, University of Manchester.
- Nordic Council of Ministers, (2022). Policy Brief: Nordic Cities – Green, Resilient, Healthy, Fostering national policies and initiatives for urban green space .
- Runhaar, H., Mees, H., Wardekker, A. et al. (2012). Adaptation to climate change-related risks in Dutch urban areas: stimuli and barriers. Reg Environ Change 12, p.777 – 790.
- Song, J., & Müller, B., (2022). Integrating climate change and urban regeneration: success stories from Seoul. Buildings and Cities, 3(1), p.874 – 894.
- Song, J. (2023). Integration of climate measures into urban regeneration, using the case of Seoul, Faculty of Environmental Sciences, Technische Universität Dresden.
- URBACT II programme, (2015). State of the Art on Sustainable Regeneration in Urban Areas, European Union, URBACT.
- World Economic Forum, (2023). Global Risks Report 2023.

FOCUS

지속가능한 도시와
환경지속가능한 도시를 위한 계획 지표 제언 :
'참발전지수'를 중심으로

김경아

중앙대학교 도시부동산연구소 선임연구원



1. 들어가며

도시는 경제활동 및 일상생활의 중심지로 경제, 문화, 교육, 교통 등 다양한 분야에서 사람들의 편의를 제공한다. 도시는 사회의 발전을 위한 중요한 공간으로 지속적인 관리와 계획이 필요하다. 도시계획은 공공 복리와 국민 삶의 질 향상을 위해 도시의 기능과 효율성을 극대화하는 것을 목적으로 한다. 도시계획은 경제, 사회, 환경, 에너지, 교통, 등 정책 방향을 제시하는 종합적인 계획이다.

지속가능한 발전(Sustainable Development)은 현재 세대의 필요를 충족시키면서, 미래 세대의 필요를 해치지 않기 위해 경제적·사회적·환경적 세 가지 요소를 균형 있게 조화시키는 것을 의미한다. 지속가능한 발전은 도시계획가(Planner)가 가져야 할 신념이자 이상향이다. 따라서 도시계획가는 경제, 사회, 환경을 통합적으로 고려하여 지속가능성을 갖춘 도시계획을 수립하고 집행해야 할 필요가 있다

(박배선 외, 2015; 송주연·임석희, 2015; 최희선 외, 2021). 이를 통해 도시의 질적 발전과 사회 구성원의 삶의 질 향상을 동시에 추구할 수 있다.

한국은 1960년대 이후 급속한 경제 성장을 이룩하여, 2022년 기준 한국의 GDP는 약 2,150조 원으로 IMF 순위는 13위이다. 그러나 경제적인 성과와는 별개로 소득불균형, 환경 오염, 자살률, 사회적 갈등 등의 문제가 상존한다. 2023년 경제협력개발기구(OECD) 발표한 '더 나은 삶 지수'((Better Life Index, BLI)¹⁾의 한국 삶의 만족도는 10점 만점 중 5.9점으로 38개국 중 36위로 최하위권에 해당한다. OECD 회원국 중 한국보다 낮은 나라는 지진이 발생한 튀르키예(4.7점)와 내전이 지속되었던 콜롬비아(5.8점)이다. 한국이 높은 GDP 달성했음에도 불구하고 삶의 만족도가 낮은 결과는 물질적으로 풍요로운 사회가 되었다고 하여 삶의 질이 향상하지 않았다는 것을 의미한다. 더욱이 삶의

1) OECD가 삶의 질을 측정하기 위해 고안한 지수로 경제성과와 사회 발전을 측정하는 지수이다. 11개 영역-①주거, ②환경, ③건강, ④소득, ⑤고용, ⑥사회적 관계, ⑦교육, ⑧사회참여, ⑨치안, ⑩생활 만족도, ⑪일과 생활 균형-, 24개 세부 지표로 구성된다. BLI 지수는 주거, 직업, 공동체, 환경, 주민참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형, 주관적 삶의 만족(life satisfaction) 등 포함한다.

질 문제와 함께 저출산 고령화 심화로 인한 저성장 시대의 도래, 기후 변화로 인한 재난, COVID-19 등의 전염병 확산은 지속가능한 발전을 저해하는 요인으로 작용(IPBES, 2020)한다.

지속가능한 도시계획은 지속가능한 도시를 달성하기 위해 도시의 발전 방향과 구체적인 조치를 계획하는 과정이다. 도시가 직면한 여러 가지 문제를 해결하고 도시의 지속가능성을 위한 중요한 과제이다. 경제활동의 결과가 곧 삶의 질이 향상으로 귀결되지 않기 때문에, 삶의 질을 높이기 위해서는 비경제적 부문을 고려해야 한다. 경제활동으로 인해 발생하는 공해, 소음, 불평등으로 사람들의 삶의 만족도를 낮출 수 있지만, 쾌적한 환경, 여가, 봉사를 통한 보람 등은 삶의 만족도를 높일 수 있기 때문이다. 지속가능한 도시계획은 경제 발전의 성숙도에 대응하여 삶의 질의 향상을 실현해야 한다. 이를 위해서는 경제적인 측면을 우선시하였던 'GDP 성장중심의 경제 성장' 패러다임에서 벗어나 사회-경제-환경을 아우르는 '발전'을 추구해야 한다.

2. 지속가능한 도시 관점에서 GDP의 한계

국내총생산(Gross Domestic Product, GDP)이란 일정 기간 한 국가에서 생산된 재화와 서비스의 총량을 화폐가치로 환산한 지표이다. GDP는 시장에서 거래되는 생산된 제품(중간재를 제외한 최종 재화와 서비스)의 합법적인 거래만을 시장 가치로 합산한다. 지출 측면에서 GDP는 '민간 소비+투자+정부 소비+순 수출'의 네 요소의 합을 의미한다.

지속가능한 도시 관점에서 GDP의 한계는 다음과 같다.

첫째, GDP는 외부 비용을 반영하지 않는다. GDP 중심의 경제 성장 결과 환경 오염, 범죄, 도시화로 인한 교통체증 및 통근 시간 증가와 같은 외부 비용이 발생한다. 더불어 환경 오염을 정화하기 위한 소비, 범죄예방 및 범죄 피해에 관한 지출, 통근 비용의 증가는 GDP에 양(+)으로 계산된다. 하지만, 이러한 지출은 방어적 지출²⁾로서, 부의 외부 효

과로 고려되어야 한다(Talbert et al., 2007).

둘째, GDP는 환경과 지속가능성에 관한 고려가 미흡하다. GDP는 생산 활동에 맞추어 경제 성장을 측정한다. 그러나 GDP는 생산 과정에서 재생 불가능한 자원을 더 많이 소모할수록, 자연 자원을 파괴할수록 증가하는 경향이 있다. 생태적 한계를 넘어서는 성장은 기후변화, 생물 다양성의 손실, 대기 오염 등 삶의 질에 부정적인 영향을 끼친다(유의선 · 이재윤, 2007). 따라서 도시의 지속가능성을 높이기 위해서는 생태계 보호, 자원 보존, 환경 오염 감소 등이 고려되어야 한다.

셋째, GDP는 사회적 불평등을 고려하지 않는다. GDP가 증가할수록 국가와 지역은 번영하는 도시로 간주한다. 하지만 시장기능에 의해 결정되는 소득은 소수에게 집중된다. 즉, 평균 소득이 상승하더라도 소득분배가 악화하여 소득 불평등이 증가할 수 있다. 소득 불평등이 심화할수록 불안, 우울, 스트레스, 자살 등의 병리 현상이 더 많이 나타난다(황선재, 2015).

넷째, GDP는 화폐로 교환되는 생산이나 서비스 활동만을 포함하기 때문에 비시장 거래를 고려하지 않는다. GDP는 삶의 질에 긍정적인 영향을 미치는 여가, 봉사활동, 가사 노동 등 비시장 재화 및 서비스를 고려하지 않는다(Lazarus and Brown, 2022).

마지막으로, 삶의 질의 고려가 미흡하다. 경제활동을 측정하는 지표인 GDP는 모든 제품 및 서비스의 생산에 대한 총 계수일 뿐(Kuznets, 1934), GDP를 삶의 질과 동일시하는 데 한계가 있다(Anietlski, 2001). 삶의 질에 부정적인 영향을 미치는 소득 불평등, 범죄, 환경 오염과 같은 요소는 GDP에 포함되지 않는다. 경제적으로 번영하는 도시일지라도 삶의 질이 감소할 수 있는 것이다(JCJM van den Bergh, 2022).

3. 도시계획에서 GDP를 보완하는 지표로 GPI 활용

GDP는 경제활동에 초점이 맞추어져 있어 불평등 문제와 삶의 질에 영향을 미치는 사회적 현상을 제대로 측정하지 못하는 한계가 있다. 이로 인해 GDP를 국가 또는 특정한 지역의 지속가능한 도시계획 수

2) 방어적 지출은 환경 또는 다른 여러 가지의 손실이 과거에 일어났거나 미래에 일어날 것에 대비해서 보상하기 위해 지출하는 필요악적 지출(regrettable necessities)을 의미한다. 생산 과정에서 나타나는 환경 오염에 따른 지출(환경 보호 및 환경 오염에 따른 손실), 도시화에 따른 외부 비용(통근 비용, 소음, 주거비, 안전 등)이다.

립 시 활용하는 데 한계가 있다. GDP에 초점을 두어 도시계획을 수립 하면 사회적 불평등, 환경의 지속가능성 및 개인의 삶의 만족감에 영향을 미치는 요인을 고려하지 않아 삶의 질이 저하하는 문제가 발생할 수 있기 때문이다. 도시의 지속가능성을 위해서는 경제 성장과 더불어 삶의 질에 영향을 미치는 사회적, 환경적 요인도 함께 고려해야 한다. 참발전지수(GPI)는 GDP를 보완하는 지표로 활용하여 도시계획에 활용할 수 있으며, 도시의 지속가능한 발전과 삶의 질 향상을 추구하는 데 도움이 될 수 있다.

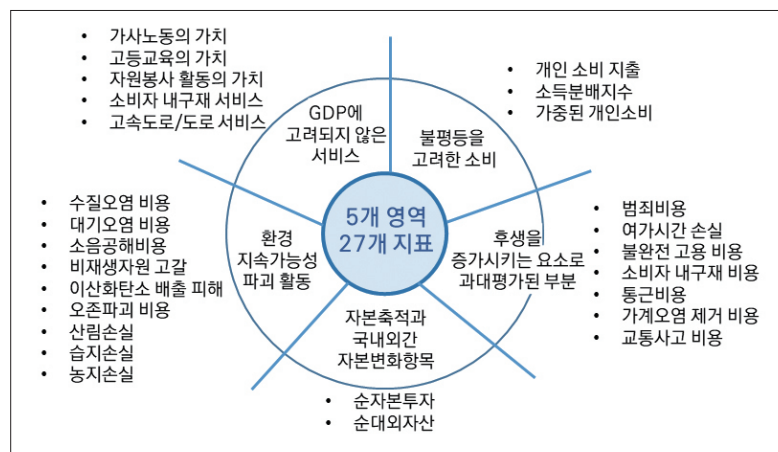
참발전지수(The Genuine Progress Indicator, 이하 GPI)는 GDP의 한계를 보완하기 위해 개발된 지표로서, 1995년 샌프란시스코의 연구단체인 Center for Redefining Progress(Cobb, Halstead and Rowe)에 의하여 개발되었다. GPI는 Daly and Cobb (1989)가 제안한 ISEW의 발전시킨 지표로서, 2007년 Talbert et al.에 의하여 기본적인 토대가 뚜렷하게 제시되었다. 참발전지수(Genuine Progress Index, 이하 GPI)는 경제활동 이외에 시장에서 고려되지 않는 서비스와 재화를 함께 고려한다(그림 1 참고).

GDP 수정지표 중 가장 발전된 형태인 참발전지수(Genuine Progress Index, 이하 GPI)는 경제활동 이외에도 지속가능성과 시장에서 고려되지 않는 서비스와 재화를 함께 고려하는 지표이다. GPI는 경제 성장 과정에서 발생하는 불평등, 환경 오염, 실업 등과 같은 사회

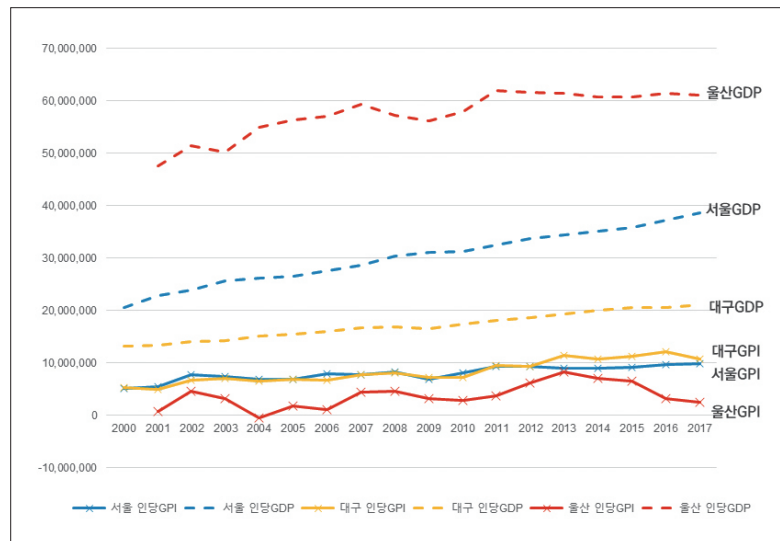
적·환경적 문제를 고려하며, 비시장 서비스와 재화를 함께 측정한다. 경제, 사회, 환경적인 부분의 지표를 조합하여 측정한 GPI는 소득 불평등을 고려한 경제 발전, 사회적 형평성, 환경적 지속가능성을 포괄하는 실질적인 발전을 나타낸다. 미국 메릴랜드주, 버몬트주, 워싱턴 주에서는 GPI를 공식지표로 채택하여 정책에 활용하고 있다. GPI를 정책지표로 활용하는 도시에서는 GPI와 GDP를 비교하여 경제성과와 질적 발전 정도를 파악하고, GPI와 GDP의 격차를 줄이기 위한 발전정책에 활용하고 있다(김경아·문태훈, 2022).

김경아·문태훈(2022)은 전국의 대도시(서울, 대구, 울산)의 1970~2017년까지의 GPI를 산출하였다. 분석 결과, GDP와 GPI 간 격차가 시간이 갈수록 벌어지는 것으로 나타났다. 그리고 경제 성장과 질적 발전 간의 격차가 발생하는 임계점은 1996년으로 확인되었다. 서울 시와 울산시는 GDP는 증가하는 반면, GPI는 정체되어 GPI와 GDP 간 격차가 벌어지는 것으로 나타났다. 그리고 대구시는 GPI가 지속해서 증가하는 그래프 패턴을 보이면서 GPI와 GDP 간 격차는 일정 수준 유지되는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 개인의 소득이 일정 수준을 넘어 기본적인 욕구가 충족될 경우, 소득이 증가해도 행복은 더는 증가하지 않는다는 이스털린의 역설(Easterlin's Paradox)을 미루어 살펴볼 수 있다.

이러한 결과는 도시계획 수립 시 경제 성장을 추구하는 것보다는 GPI



[그림1] Terbert(2007) 참발전지수(GPI)의 구성변수



출처 : 문태훈 (2022)

[그림2] 광역 대도시의 인당 GPI 및 인당 GRDP

지표를 활용하여 경제적, 사회적, 환경적인 요소들을 종합적으로 고려할 필요가 있음을 보여준다. 즉, 지속가능한 도시를 위해서는 경제 성장에서 나아가 개인의 행복과 삶의 질을 더욱 높일 수 있는 정책 수립이 필요함을 시사한다.

참발전지수(GPI)는 지속가능한 도시를 위한 계획 지표로 활용할 수 있다. 도시계획에서 GPI를 활용하는 것은 다음과 같은 유용성이 있다.

첫째, 정책의 방향성을 제시하는 데 활용할 수 있다. 도시계획은 장기적인 비전과 목표를 수립해야 한다. GPI를 GDP 보완지표로 활용하여 경제 성장과 지속가능한 발전을 조화롭게 고려할 수 있다. 양적 경제 성장을 반영하는 GDP의 보완지표로 GPI를 활용하면 경제 성장과 함께 사회적, 환경의 지속가능성을 고려한 방향으로 정책을 수립할 수 있다.

둘째, 계획 수립을 위한 의사 결정에 활용할 수 있다. 도시계획은 도시의 미래상과 부합한 정책과 실행방안을 구체적으로 세워야 한다. 도시계획 의사 결정 시 GPI를 활용하면 경제 성장뿐만 아니라 구성원들의 삶의 질과 환경의 지속가능성을 증진하는 방향으로 계획을 수립할 수 있다. 이를 통해 도시의 지속가능한 발전을 달성할 수 있다.


셋째, 정책을 평가하는 데 활용할 수 있다. GPI를 구성하는 개별 지표의 증감 여부는 도시 내 자원 효율성, 환경친화적 인프라, 사회적 포용성, 교육 수준, 방법, 환경 보호 등을 평가하는 데 활용할 수 있다. 이를 통해 도시의 정책 분야를 평가하고 개선할 수 있다.

이처럼 GPI를 도시계획에 활용한다면 장기적으로 구성원들의 삶의 질을 향상하고 지속가능한 도시를 구현할 수 있을 것이다.

4. 맺으며

도시계획은 경제, 사회, 환경적인 측면에서 직간접적인 영향을 끼친다. 특히 도시가 직면한 전염병 문제, 기후변화로 인한 재난, 폭염 등 환경 문제, 저성장 시대에 효과적으로 대응하기 위해서는 기존의 성장 패러다임에서 벗어나 지속가능한 발전을 고려한 패러다임으로 전환되어야 한다. 토지 및 자원 효율적 사용, 환경보전, 사회적 형평성 등의 원칙을 중심으로 경제 성장을 지속 가능한 방향으로 전환해야 한다. 지속가능한 도시는 경제, 사회, 환경적 측면이 균형을 이루며 지속가능한 발전을 추구하는 도시이다. 지속가능한 도시는 일자리 창출, 쾌적한 생활환경, 편리한 교통, 자원의 효율적 사용, 여가 및 문화생활 증진 등 다양한 측면에서 구성원들의 삶의 질을 향상하는 데 기여한다.

지속가능한 도시를 달성하기 위해서는 GDP 중심의 도시계획이 아닌 지속가능한 도시 관점의 도시계획이 필요하다. 지속가능한 도시를 위한 도시계획은 양적 측면과 질적 측면 모두를 고려해야 한다. 양적 측면은 도시의 인구와 경제 및 공간적 규모가 확대되는 것을 의미한다. 질적 측면은 구성원들의 삶의 질과 도시의 기능적인 내용—쾌적한 환경, 교육, 문화, 여가, 교통, 통신, 에너지 등—과 연관된다. 한국의 삶의 만족도가 낮은 이유는 도시 발전정책에 경제적인 측면과 아울러, 환경, 사회적 불평등, 여가, 보건 등과 같은 비경제적인 요소도 고려되어야 한다는 것을 시사한다. 지속적인 양적 성장만을 추구하면 사회적 불평등, 환경 오염, 교통체증, 자원 고갈 등의 문제가 발생하여 삶의 질이 저하될 수 있다. 따라서 지속가능한 도시를 위해서는 양적 성장과 질적 발전이 동시에 고려되어야 한다.

GPI는 GDP가 고려하지 않은 사회적, 환경적 부문을 고려하여 삶의 질을 측정하는 지표로서 매우 유용하다. GPI는 경제 성과와 더불어 봉사, 여가, 가사노동, 사회적 불평등, 환경 오염, 자원 고갈 등 비시장 재화와 서비스를 합하여 계산한 지수이다. 해외에서는 GPI를 GDP 보완지표로 채택하여 경제 성장 과정에서 삶의 질에 부정적 영향을 미치는 사회적 불평등, 환경 오염, 자원 소모 등을 줄이는 정책 수단으로 활용하고 있다. GPI는 경제 성장과 함께 도시의 지속가능한 발전과 삶의 질 수준을 측정하는 데 활용될 수 있다. 더불어 양적 성장 중심에서 질적 발전을 위한 도시 발전정책으로 전환하기 위한 계획 수단으로 GPI는 GDP를 보완하는 유용한 수단으로 활용될 수 있을 것이다. 

[참고문헌]

- 김경아, 문태훈 (2022) 한국 대도시의 참발전지수 연구, 한국지역개발학회지, 34(2) : 1-26.
- 박배선, 정주철, 하경준 (2015) 도시계획과정에서 참여자의 역할에 따른 지속가능성 인식 차이에 관한 연구, 환경정책, 23(4): 57-76.
- 유익선, 이재윤 (2007) 왜 지속가능발전인가, 과학기술정책, 10월호: 1-11.
- 송주연, 임석희 (2015) 도시의 질적 발전을 위한 사회적 지속가능성의 이론적 탐색, 대한지리학회지, 50(6): 677-694.
- 최희선, 박창석, 신동원, 송슬기, 김귀곤 (2021) 스마트 지속가능도시로의 전환 전략, KEI 포커스, 72: 1-12.
- 황선재 (2015) 불평등과 사회적 위험: 건강·사회문제지수를 중심으로, 보건사회연구, 35(1): 5-25.
- Anielski, M. (2001) Measuring the Sustainability of Nations: The Genuine Progress Indicator System of Sustainable Well Being Accounts, Montreal, Quebec: The Fourth Biennial Conference of the Canadian Society for Ecological Economics: Ecological Sustainability of the Global Market Place, August 2001.
- Daly, H. E., & Cobb, J. B. (1989) For The Common Good: Redirecting the Economy toward Community, the Environment, and a Sustainable Future, Boston: Beacon Press.
- IPBES(The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services). (2020) IPBES Workshop on Biodiversity and Pandemics Report.
- JCM van den Bergh, (2022) A procedure for globally institutionalizing a 'beyond-GDP' metric, Ecological Economics, 192, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107257>
- Kuznets, S. (1934) National Income, 1929-1932, National Bureau of Economic Research.
- Lazarus, E. and Brown, C. (2022) Improving the genuine progress indicator to measure comparable net welfare: U.S. and California, Ecological Economics, 202, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2022.107605>
- Talberth, J., Cobb, C. and Slattery, N. (2007) The Genuine Progress Indicator 2006, San Francisco: Redefining Progress.

수원도시공사 허정문 사장

윤정중 | 한국도시계획가협회 부회장

인사말

허정문 사장님, 안녕하세요?

작년 10월 수원도시공사 제3대 사장으로 취임하셨는데 벌써 8개월이 지났습니다. 수원도시재단 이사장을 거쳐 곧바로 대도시 수원의 도시 발전을 이끌어갈 막중한 책무를 맡으신데 대해 축하드리며, 앞으로 공사의 발전과 도약이 크게 기대됩니다. 수원도시공사는 2000년에 시설관리공단으로 시작하여 2018년 공사로 재출범한 것으로 알고 있습니다. 설립 이래 수원시의 공영주차장, 연화장, 종합운동장, 교통약자 지원센터, 환승센터 등 28개 분야 80여개의 공공시설을 수탁 운영하여 시민에게 다양한 서비스를 제공하는 한편, 역세권 복합개발사업 등을 통해 수원시의 발전에 크게 기여하고 있다고 들었습니다. 인구 120여만명의 대도시로 성장해 온 수원특례시의 도시개발과 발전을 이끌어 가시는 허정문 사장님을 모시고 인터뷰할 수 있는 소중한 기회를 허락해 주셔서 감사드립니다.



광으로 생각합니다. LH(한국토지주택공사)와 수원도시재단에서 쌓은 업무경험과 지식을 바탕으로 수원시가 지속가능한 미래형 도시로 발전할 수 있도록 최선을 다할 생각입니다.

Q-1 사장님 안녕하십니까? 수원도시공사 사장으로 부임하셨는데 취임의 소감 말씀을 부탁드립니다.

수원특례시는 인구 125만의 오랜 수부도시로서 정조대왕이 건설한 수원화성, 사릉팔달의 교통, 22개의 전통시장, 우수한 대학과 첨단기업이 모여 있는 그야말로 수도권 남부의 역사·문화·산업의 중심도시입니다. 이런 수원특례시의 주요 도시기간시설을 관리하고 도시정비와 개발사업을 주도하는 기관의 사장으로 근무하게 되어 무한한 영

Q-2 수원도시공사가 2000년에 설립되었는데 공사가 출범한 후 어떻게 변화하고 성장하였는지 말씀해주시기 바랍니다. 또한 공사가 지금까지 수행한 주요 사업들에 대해서도 간략히 소개 부탁드립니다.

2000년 5월 18일 수원시의 주요 공공시설물을 관리하는 시설관리공단으로 출발하여 지방공기업법 제80조에 따라 자체 개발사업을 추진할 수 있는 근거를 마련하기 위해 2018년 수원도시공사로 재출범하

게 되었습니다. 23년 전 시설관리공단은 공영주차장 및 체육시설 관리 업무에서 시작하였습니다. 이후 지속해서 역량을 키워 수원시 연화장, 종합운동장, 자원순환센터, 장안구민회관, 교통약자지원센터, 가족여성회관, 장기요양센터까지 총 28개 분야, 80여 개의 공공시설을 수탁 운영하게 되어, 지금은 주차장 2만5천면, 교통약자 이송 1일 1,400회, 축구·야구·농구 등 프로스포츠 홈경기 지원, 기타 체육공원과 수원역 환승센터 등 하루 평균 약 15만 명의 시민에게 서비스를 하는 국내 최대의 시설관리 능력을 갖추게 되었습니다. 이런 능력을 바탕으로 수원시 도시개발의 균형발전을 위해 2018년 수원도시공사로 재창립하게 되었습니다.

창립 후 지난 5년 동안, 개발 분야에 아무런 기반이 없는 막막한 상태에서 조직을 만들고 전문인력을 영입·양성하며 개발기술을 찾아다니며 배우고 연구하였습니다. 한편으로 수원시의 지원을 얻어 망포역세권 복합개발사업으로 초기자금을 확보하며 개발역량을 축적해 왔습니다. 이제 그 첫 사업으로 탑동 도시개발사업을 가시화함으로써

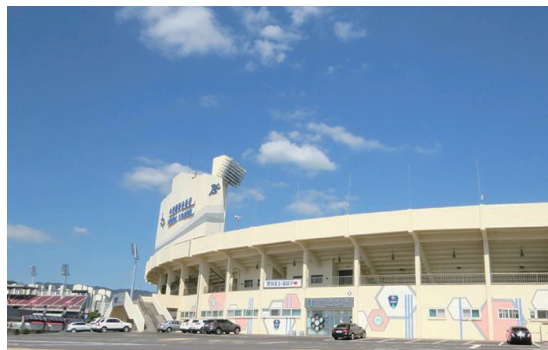
명실공히 수원특례시의 도시공사로서 전문성과 역량을 갖추게 되었습니다.

Q-3 수원은 수도권 남부의 가장 큰 역사, 문화의 중심도시인데요, 수원의 도시문제와 수원도시공사의 역할은 무엇이라고 생각하십니까?

수원은 수도권 남부의 역사·문화·교통·산업의 중심도시이지만 오랜 역사를 가진 만큼 도심의 문화재로 인한 규제와 구시가지의 노후화가 심하고, 주변지역은 수원군공항으로 인한 소음규제, 수도권 과밀억제권역으로 분류되어 산업규제까지 받는 가장 많은 제약이 있는 도시이기도 합니다. 화성, 용인, 성남 등 주변도시는 급속히 성장하는 반면 수원시는 인구와 경제성장도 정체되고 있습니다. 이는 수도권의 규제와 주택공급 중심의 도시개발정책의 영향이 적지 않다고 생각합니다. 지난 20년간 화성시는 인구 24만 명에서 거의 100만 명



수원시 연화장



수원종합운동장



수원역 환승센터



수원시 자원순환센터



에 가까운 도시로 성장하는 동안 수원시는 농업진흥청, SK, 서울농대 등 많은 기업과 대학, 기관들이 다른 곳으로 이전해 갔고 재정자립도도 2000년 89%이던 것이 2022년에는 48.5%로 떨어졌습니다. 최근의 3기 신도시와 GTX 등 광역교통 건설도 수도권의 주택문제 해결에는 도움이 되겠지만 수도권이 서울 중심으로 집중을 유발하고 기존 도시의 쇠퇴를 부추길 수 있습니다. 대표적으로 수원은 의왕·안산·군포신도시, 진안지구, 봉담3지구, 용인플랫폼시티 등 분당신도시의 1.2배에 달하는 11.4천호의 신도시가 수원시와 연접하여 동시에 개발되고 있습니다. 이런 개발은 수원시의 인구유출, 구시가지의 공동화와 도시서비스 체계의 교란 등으로 수원의 균형발전을 더욱 힘들게 할 것이라 우려하고 있습니다. 그럼에도 불구하고 우리나라의 산업경쟁력 차원에서 볼 때, 세계적인 최첨단산업클러스인 수도권남부의 중심도시로서 수원의 역할과 기능은 더욱 커질 수밖에 없습니다. 수원이 마주할 도전적인 상황을 극복하고 수도권 남부의 발전을 견인하는 도시가 되기 위해서 민선8기 수원특례시는 지역경제를 중심으로 한 도시정책을 추진하고 있습니다.

수원시는 우선 도시개발의 중심을 기업하기 좋은 환경에 초점을 두고 있습니다. 시 보유토지를 활용한 첨단산업·연구도시를 개발하는 사업을 비롯하여 지역 내 대학과 연계한 캠퍼스형 첨단연구용지 개발, 공업지역의 재정비, 기업 중심의 역세권 개발, 수원기업지원 펀드 등 다각적인 사업전략과 프로그램을 추진하고 있습니다. 한편으로는 군

공향이전과 경제자유구역 지정, 수도권 규제정책의 보완 등 수도권남부 공간정책 대안을 마련하여 정책과 사업으로 이어지도록 구체화된 정무적 노력을 경주하고 있습니다. 또한, 노후된 구시가지와 전통상권을 살리기 위해서는 재개발, 재건축 등의 정비사업에 시가 적극적으로 나서고, 도시 내 생활환경개선을 위한 주민중심의 마을계획, 집수리지원, 손바닥정원 조성 등 도시재생사업도 적극 추진하고 있습니다. 이러한 정책의 많은 부분을 수원도시공사가 수행해야 하므로 공사의 어깨는 더욱 무거워졌다고 할 수 있겠습니다.

Q-4 수원도시공사가 추진하는 대표적인 개발사업이 어떤 것이 있으며 향후에 어떤 계획을 갖고 있습니까?

26만7천㎡ 규모의 탑동지구 개발사업을 말씀드릴 수 있겠습니다. 탑동지구는 서수원의 중심으로서 수원역과 인접하여 철도, GTX, 전철, 도로 등 사통팔달의 교통 여건을 갖추고 있으며 수도권남부의 삼성전자, 현대자동차 등 첨단산업시설, 아주대, 성균관대, 경기대, 광고테크노벨리 등 관내 대학 및 연구시설과의 접근성이 뛰어난 곳입니다. 또한, 서울대 수목원, 상상캠퍼스, 서호천과 서호저수지, 황구지천 등 천혜의 자연환경과 어우러진 그야말로 첨단산업, 문화, 환경을 갖춘 테크노 타운입니다. 개발 후에는 수도권 남부의 첨단 제조클러

스터와 연계된 제2의 판교가 될 것이라 생각합니다.

이런 첨단 테크노 타운을 위해서 신교통 전용노선과 입체복합용도로 개발할 것입니다. 2023년 7월에 기업설명회를 개최하여 기업의 의사에 따라 용도, 규모, 유치시설 등을 제공하는 맞춤형 용지공급을 추진할 계획입니다. 이러한 도시경제와 기업유치 중심의 도시개발은 tapdong을 필두로 하여 역세권과 국공유지 개발, 공업지역 재정비사업 등을 통해 매년 순차적으로 제공할 수 있도록 하고 이와 연계한 주변 도시정비사업을 추진하여 수원의 도시공간구조를 획기적으로 개선할 것입니다.

도시정비 분야는 시와 TF를 구성하여 공공주도의 도시정비사업을 적극 추진하고 있습니다. 도시정비는 공공재개발을 우선 검토하고 제안하는 것을 원칙으로 하되, 주민이 직접 시행하는 조합 사업이라 할지라도 수원도시공사가 앞장서 컨설팅과 초기 타당성조사 등을 적극적으로 지원할 계획입니다. 또한 LH나 민간기업들이 참여하지 않는 소규모 정비사업을 적극적으로 추진할 계획입니다.

Q-5 수원의 도시개발은 광고, 호메실, 당수 등 LH와 GH가 주도적으로 추진했었습니다. 지방공사의 역할을 감안할 때 앞으로도 LH와 GH의 역할이 크지 않을까요?

말씀하신 바대로 지방공사는 자금력이나 조직, 노하우 등에서 아직은 능력이 부족하기 때문에 LH, GH의 참여는 매우 중요합니다. 그러나 LH, GH 등 공기업은 최근 3기 신도시, 청년주거 등 너무 많은 정부 정책사업을 하고 있고 앞으로도 몇 년간은 이 일에 집중할 수밖에 없을 것입니다. 이런 상황에서 LH, GH는 모든 도시들의 종합적인 발전계획에 따라 꼼꼼하게 도시개발·정비에 추진하는 것은 한계가 있을 수밖에 없습니다. 특히, 공공주택과 같이 LH가 맡은 고유의 정책사업이 아니거나 사업성이 부족한 지역 현안 사업에 대해 LH, GH의 참여를 이끌어내는 것은 쉽지 않습니다.

그런 의미에서 지방공사의 역할은 중요해질 수밖에 없습니다. 시와 공조하여 지역발전의 종합프로그램을 수립하고 이를 실현할 사업과 프로그램의 발굴, 실행 대안은 수원도시공사가 만들어서 공사가 할 수 있는 일은 공사가 하고, LH, GH 등의 참여가 필요한 사업은 LH, GH에게 제안하여 지역차원에서 필요한 것들을 지원하는 것입니다. 즉,

지역개발의 차원에서 역할 분담과 협력체계를 새롭게 구축해야 한다고 생각합니다.

Q-6 수원도시공사와 LH 및 GH의 역할분담과 협력체계를 말씀하셨습니다. 그러나 LH, GH는 규모면에서 지방공사의 협력이나 지원이 필요 없을 것 같은데 사장님이 생각하는 역할분담이나 협력은 구체적으로 어떤 것이 있을까요?

첫째로, 지자체의 도시발전계획과 정부의 주택공급정책이 시너지효과를 낼 수 있는 협력체계입니다. 먼저 LH와 지방공사가 도시개발을 추진하는 입장 차이를 좁히는 것입니다. LH는 수도권의 주택과 산업용지공급을 위한 목적으로 개발을 추진합니다. 그러나 지자체는 도시의 균형발전과 시급한 도시문제를 해결하려는 것이 최우선 목적입니다. 따라서 LH는 주택공급 가용지를 확보하는데 지자체 협력을 얻는 것이 어려운 일이라고 생각하는 반면, 지자체는 LH가 도시문제 해결에는 무관심하고 중앙정부 주택공급 목표만 달성하고 가버린다고 생각합니다. 따라서 지방공사는 이러한 간극을 해소하도록 도시개발·정비 사업프로그램을 지자체와 협력해서 만들고 LH, GH 등과 공유·소통하면서 사업을 분담해 나가는 것이 필요합니다. 이런 체계가 구축되면 대규모 자본투자가 필요한 사업은 LH가 수행하고, LH가 수행하기 곤란한 영역의 사업이나 소규모 사업은 수원도시공사가 담당하며 세부적으로는 다양한 협력사업과 역할을 분담함으로써 시너지 효과를 낼 수 있을 것입니다. 공동의 사업 주체로서 지역주민 참여의 소통, 갈등 조정, 지자체 인허가 및 연관 사업 조율 등 다양한 협력이 이루어질 수 있습니다.

둘째로 도시개발의 단계적 역할분담입니다. 좋은 도시를 만드는 것은 택지개발만으로 부족합니다. LH가 맡은 토지조성과 주택공급 후에도 주차장, 환승센터, 환경시설의 건설과 운영, 기업의 유치 및 지원, 문화·체육·복지시설의 건립 및 운영 등 많은 부분이 미완성된 상태로 지자체에 넘겨지고 있습니다. 이런 시설들은 시 예산에 따라 장기간 매각되지 않거나 건설이 지연되는 경우가 많습니다. 따라서 초기의 토지조성 부분과 공공주택 건설은 LH가 담당하고 장시간 뒤에 조성될 수밖에 없는 도시기반시설의 설치·관리·운영은 지방공사가 바톤을 이어 받아 건설하는 방안입니다. 단계적으로 분담한다면 LH도

사업을 조기에 완수할 수 있고, 주민입장에서는 공원, 주차장, 환승시설 등을 주민의 의사를 반영하여 적정 시기에 더 효율적으로 건설·관리할 수 있는 장점이 있습니다.

셋째로 도시개발의 기능적 역할 분담입니다. LH는 토지조성과 임대주택 건설을 주로 담당한다면 지방공사는 지자체와 지속적으로 협업하고 관리해야 하는 기능을 분담하는 방안입니다. 예를 들어 자족시설의 조성하고 기업유치와 같은 지자체의 역할이 필요한 사업과 공공시설의 운영·관리가 필요한 타운매니지먼트 사업은 지방공사가 담당하는 것입니다. 또한 공공·문화·산업·주거 등 복합개발이 필요한 경우에는 지분참여와 역할분담 등으로 공동사업을 추진할 수도 있을 것입니다.

수원도시공사는 토지조성과 주택건설, 지식산업센터와 기업용 토지 등이 포함된 역세권 복합개발사업 등 다양한 협력사업을 기획하고 있습니다. LH, GH와 역할을 분담하여 시너지효과를 거둘 수 있는 방안을 마련하여 제안할 것이며 앞으로도 더욱 이런 방식을 확대할 계획입니다.

Q-7 최근 부동산 경기침체와 민간 PF자금 위기 등으로 민간 협력사업도 많이 어렵다고 하는데 수원도시공사는 어떤 대책을 가지고 있습니까?

최근 경기침체뿐 아니라 대장동사건 이후 도시개발 민간참여가 제도적으로도 많은 제약을 받고 있어 민간과의 협력사업은 매우 어려운 상황입니다. 그러나 자금 역량이 적은 도시공사는 민간협력사업 없이는 사업을 추진하는 것에 한계가 있습니다. 또한 경기가 침체되었다고 도시개발 수요가 없어진 것도 아니므로 경기가 회복되면 민간 협력사업을 적기에 추진할 수 있도록 사업조사, 타당성 및 기본 인허가 등 사업절차 늦춤이 없이 준비할 것입니다. 다만, 협력방식과 개발이익 처리 등 사업방식은 투명하고 객관적으로 진행될 수 있도록 개선할 것이며, 사업착수 등 자금투입 시기는 시장 상황을 감안하여 조절하여 결정할 생각입니다.

따라서 단기적으로 우선 추진 사업은 국공유지를 활용한 사업 및 정부정책사업과 연계한 사업에 집중할 것입니다. 자금조달 방안도 우선적으로 HUG 등의 공공자금을 활용하는 것을 검토하고 LH, GH, 캠프 등 공공기관과 협력하는 방안도 마련하고 있습니다. 또한 리츠 등

금융기법을 활용하는 등 사업방식 다각화에도 더욱 노력할 것입니다.

Q-8 수원도시공사는 수원시민들을 위한 문화체육, 생활복지, 주차사업 등 많은 역할을 맡고 있는 것으로 알고 있습니다. 이러한 여러 사업을 추진하면서 어려운 점과 대표적인 성과가 있으시면 소개해 주십시오.

공사는 총 28개 분야, 80여 개의 공공시설을 관리 중입니다. 365일 24시간, 어린이부터 노약자까지 다양한 연령대의 시민이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 공공시설을 관리·운영하는 데에는 많은 어려움이 있습니다. 더욱이 소득증대에 따라 시민의 공공서비스와 복지 요구 수준은 더 높아지고 또 다양해지고 있는 반면에 시의 재정 여건은 더욱 어려워지고 있는 것이 현실입니다.

그럼에도 불구하고 수원도시공사는 인원과 예산대비 국내 최대의 공공시설을 운영하고 있는 조직력과 노하우를 자랑하는 기관입니다. 직원들의 혁신 역량도 어느 기관보다 뛰어나다고 자부합니다. 직원들의 자발적인 아이디어와 혁신으로 성과를 거둔 대표적인 예를 들자면, 연화장의 '조화 친환경오브제 전환 사업'에 이어서 2022년에도 자원순환센터의 '1회용기 재활용 전환'으로 경기도 적극행정 최우수상을 받았습니다. 지난해 초 코로나19로 인해 화장시설이 부족해 지방으로 원정까지 가야 하는 상황에서 짧은 시간 내에 화장로 가동회차율 50% 확대 운영하여 위기를 극복할 수 있었습니다. 뿐만 아니라 주차장 무인정산시스템 도입, 공유주차 시범사업, 교통약자 스마트폰 앱 도입 등 스마트 도시분야도 수원도시공사가 선도하고 있다고 평가받고 있습니다. 이런 적극적인 혁신으로 2021년도 84%였던 대행사업 재정자립도를 2022년에는 104%까지 끌어올려 1년 만에 무려 20%의 예산집행 효율을 높인 바 있습니다.

앞으로도 우수한 직원들의 역량을 바탕으로 공공서비스의 질을 높이고 공공서비스의 사각지대를 줄일 수 있는 혁신 노력은 끊임없이 추진해 나갈 것입니다.

Q-9 수원도시공사는 장래에 어떤 모습으로 성장하고자 하나요? 미래의 경영비전과 추진방향 등에 대해 말씀해주시기 바랍니다.




현대 도시는 큰 전환점을 맞이하고 있습니다. 중앙정부 주도로 주택 공급 중심의 도시개발 시대는 지나갔습니다. 이제는 시민의 주거환경과 일자리, 복지, 지역의 균형발전에 중심을 둔 도시개발이 되어야 합니다. 또한, 전 지구적인 기후환경 위기와 에너지 문제에 동참하고 역사·문화, 커뮤니티를 중시하며, 4차산업과 자율주행 등 미래기술에 기초한 스마트도시를 추구해야 합니다. 수원특례시가 이러한 지속 가능한 도시가 되기 위해서는 수원도시공사가 주체가 되어 도시를 개발, 정비·재생, 관리·운영하고 다양한 복지 서비스를 제공할 수 있는 능력을 갖추어야 한다고 생각합니다. 시민의 삶을 요람에서 무덤까지 책임지고 도시관련 사업을 가장 유능하게 실행하는 최일류 공기업이 되는 것입니다.

도시개발·정비분야에 있어서는 당연한 도시문제를 도시공사가 주체적으로 해결해 나갈 수 있는 역량을 조속히 갖추고 민선8기의 경제특례시 건설을 위한 정책사업에 집중할 것입니다. 부족한 자본과 인적 인프라를 보완하기 위해서는 사업방식의 다변화와 LH, GH와 협력을 적극 추진하는 한편, 전문인력을 체계적으로 양성하고 지역개발에 특화된 조직과 사업시스템 구축할 것입니다. 또한, 수원시의 재정 현실을 감안하여 시유지 현물 출자 등을 활용하여 자본금을 조속히 확충하는 방안을 마련하고 현금흐름에 기초한 탄탄한 사업포트폴리오를 구성하여 사업능력을 극대화할 계획입니다. 그리하여 조속히 서

수원 개발과 구시가지 정비·혁신사업을 주도할 수 있도록 준비해 나갈 것입니다.

교통, 환경, 문화, 체육분야는 단순 대행사업 체제에서 탈피하여 각 분야를 자율적으로 기획하여 시 재정 부담없이 공공서비스를 확충해 나갈 수 있는 체제를 구축하는 것입니다. 단순 대행사업체제에서 업무 자체를 위탁받는 수탁사업 비중을 확대하고 자체사업을 발굴하여 공사의 자체 수익을 확보함으로써 재투자자 서비스 확대를 도모할 것입니다. 특히 환경 및 재생에너지, 기업 RE100 지원사업 등 탄소중립을 위한 사업을 주도하고 주차장 확충 및 도시시설 통합관리, 타운매니지먼트, 도시 신교통체계 구축 및 운영 등 미래의 스마트 도시를 만들고 관리하는 전문성을 확충해 나갈 것입니다.

Q-10 **끝으로 경기도의 중추도시인 수원시 발전을 위해 큰 역할을 하고 계신 수원도시공사의 사장으로서는 한국도시계획가협회에게 바라는 바가 있으면 한 말씀 부탁드립니다.**

대한민국의 지속가능한 도시발전을 위해 애쓰시는 한국도시계획가협회의 김홍배 회장을 비롯한 부회장님들과 여러 계획가님들께 감사드립니다. 특히 지방도시공사의 발전을 위해 도시계획과 개발기법을 제공하고 지방공사, LH, GH 등과 지방공사 간의 노하우 공유, 연대·협력체계를 구축할 수 있도록 플랫폼 역할을 해 주시는 협회 활동은 저희 수원도시공사에게도 절실하게 바라왔던 일이라 생각합니다. 특히 지방자치 시대에 도시마다 특화된 도시발전을 도모하고 시급한 도시문제를 해결하기 위해 지방도시공사의 역할과 기대가 높아지고 있으나 대부분의 지방공사는 자본, 조직, 노하우가 부족하여 많은 애로를 겪고 있습니다. 특히 대장동 사건 이후 지방공사와 민간과의 협력사업도 제도적으로 많은 제약을 받게 되어 지방도시공사의 사업 환경은 더욱 열악해졌습니다. 이러한 어려움을 극복하고 지역균형발전의 시너지를 이룰 수 있는 공공기관 간의 역할 분담방안, 민간과 협력을 확대할 수 있는 제도적 장치 마련과 법제화에 더욱 힘을 실어주시길 것을 당부드립니다. 

도시계획 정책 · 제도

Policy Report

개발제한구역 제도개선 입법예고 추진

– 28일부터 「개발제한구역법 시행령」 개정안 입법예고 –

국토교통부 보도자료 2023.03.01.

- 국토교통부(장관 원희룡)는 「2023년도 국토교통부 업무계획」(1.3)과 대통령 주재 「제3회 중앙지방협력회의」(2.10)에서 발표한 비수도권 지자체 개발제한구역 해제권한 확대(30만㎡→100만㎡) 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 밝힘

– 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(「개발제한구역법 시행령」, 「도시 · 군 관리계획수립지침」)

- 지역균형발전을 위해 지역이 개발제한구역을 포함한 도시공간을 주 도적으로 활용할 수 있도록 국토교통부장관으로부터 시 · 도지사에게 위임된 개발제한구역 해제권한을 비수도권은 30만㎡ 이하에서 100만㎡ 미만으로 확대

– 추가 권한이 확대되는 비수도권 30만㎡~100만㎡ 개발사업은 계획 변경 시에도 국토부 협의를 의무화*하는 등 질서있는 개발을 유도

* (현행)최초계획수립시국토부사전협의(환경훼손,지자체이전시중도위심의)
(개선) 30만~100만㎡은 최초계획 + 계획변경 시 국토부 사전협의(중도위 심의)

2. 국가전략사업 해제가능총량 제외(「광역도시계획수립지침」)

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

3. 해제기준 합리화(「개발제한구역의 조정을 위한 도시 · 군관리계획 변경안 수립지침」 등)

- 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 훼손지 복구 및 정비사업 업무처리 규정」 등)

- 개발제한구역 해제사업을 특수목적법인(공공지분 50% 이상)이 추진하는 경우 공공지분에 포함되는 '기타공공기관'을 제외하여 개발제한구역 해제사업의 공영개발 요건을 강화*함
 - * 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*함
 - * (현행) 건축물 또는 공작물 등 시설물이 밀집 · 산재된 경우, 미집행 도시공원
 - (개선) 불법 물건 적치지역, 지목상 개발가능한 토지 (塋, 공장 · 창고용지, 잡종지), 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 현실화하기 위해 보전부담금을 상향(개별공시지가 평균의 15→20%)
- 국토교통부 길병우 도시정책관은 "개발제한구역이 반세기 동안 도시의 무질서한 팽창을 막고 자연환경 보전에 큰 역할을 했던 점을 고려할 때 제도는 여전히 유효"함을 강조하고,
 - "제도의 기본취지는 유지하되, 국토균형발전, 지역현안문제 해결 등을 위해 제도 운용의 합리성은 강화할 예정"이라고 밝힘

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 밝힘
- 디지털 물류실증단지 조성사업은 물류산업의 디지털화에 대한 관심

이 높아지고 있는 가운데 물류산업 전반에 걸쳐 편리하고 스마트한 기술 확산과 혁신을 도모하기 위해,

- 차세대 로봇기술, 인공지능, 빅데이터 등 다양한 분야에서의 실험의 장을 제공하고자 '21년부터 추진되어 오

- 이번 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 추진하게 됨

- 이번에 선정된 4개 디지털물류 실증사업의 주요 내용은 다음과 같음

1.경상남도 : 디지털물류 플랫폼 구축으로

지역 유통시설 물류 서비스 혁신

- 경상남도는 중소기업 및 소상공인의 자생력 제고를 위해 설립한 중소유통 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 실증함
- 경상북도와 협력하여 자율주행 기반 공동물류시스템을 구축하고,

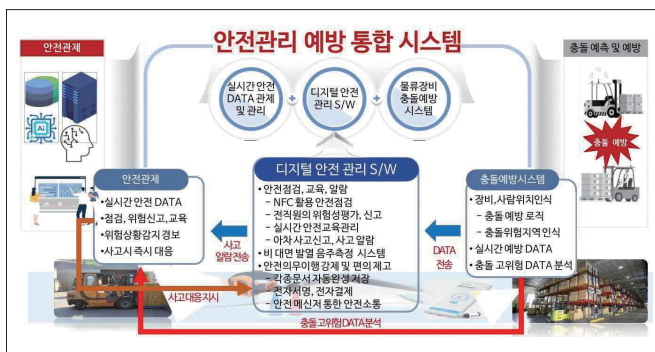
디지털트윈, 휴먼증강, 메타버스 등 디지털 기술을 도입하여,

- 10% 이상의 물류비 절감, 자율주행 운송을 통한 안전사고 방지, 휴먼 증강 기술을 활용한 근로환경 개선, 메타버스로 구현된 시공간 제약 없는 원격 운영관리 등의 효과를 기대



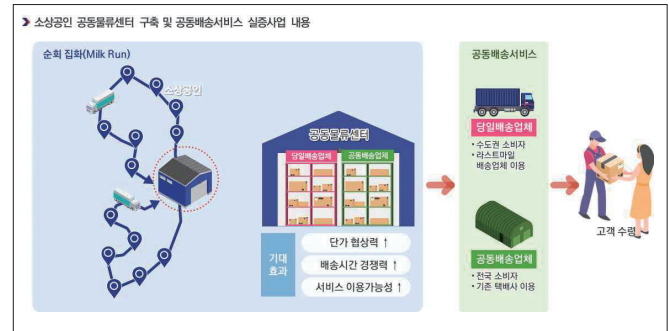
3. 부산시 : 물류현장 디지털 안전관리시스템 실증 · 확산 지원사업

- 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 개선도 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 집화로 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

「국토계획법」, 「여객자동차 운수법」 시행령 개정안 14일 국무회의 통과

국토교통부 보도자료 2023.03.13.

- 「국토계획법」 시행령 개정안 : 국가첨단전략기술 보유 기업의 투자자원을 위해 해당 기업 소재 산업단지 용적률을 1.4배 완화
- 「여객자동차 운수사업법」 시행령 개정안 : 법인택시기사 밤샘 주차 허용, 택시차량제도 지역별 유연화, 택시 차량충당연한 완화 등

- 국토교통부(장관 원희룡)은 3월 14일 국무회의에서 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 및 「여객자동차 운수법 시행령」 일부 개정안이 의결될 예정이라고 밝힘

- 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 개정안의 주요 내용은 다음과 같음

- 반도체 등 국가첨단전략산업에 대한 기업의 신 · 증설 투자를 지원하기 위해 관련 기업이 위치한 산업단지 용적률을 법령상 수준보다 최대 1.4배까지 상향(일반공업지역 기준 350 → 490%)

- ① 국가첨단전략기술*을 보유한 기업이 산업통상자원부장관에게 신청하면 지자체장이 용적률 상향 계획을 수립하여, 국토교통부의 산업입지정책심의회 심의를 거쳐 용적률 완화 혜택을 적용받게 됨

*「국가첨단전략산업법」에 따라 산업부 장관이 국가첨단전략기술을 지정·고시

- 개정안이 시행되면 기존 부지에서 생산시설의 증설이나 인근 부지에 공장 신설이 가능해져 반도체 등 첨단 전략산업 수요가 증가할 때 신속하게 생산시설을 확충할 수 있게 됨

- 반도체 공장의 경우 생산시설 1개당 약 천여 명의 인력이 필요한 점을 감안하면 양질의 일자리 창출에도 큰 도움이 될 전망

② 공장 등 건물을 증축할 때 도시계획위원회 심의를 면제하는 “소규모 증축”의 범위를 부지면적의 5% 이내에서 10% 이내까지 확대하고, 부지를 10%까지 확장하는 경우에도 도시계획위원회 심의를 면제

- 도시계획위원회 심의를 거치지 않게 되면, 허가 기간을 60일 이상 단축할 수 있어 신속하고 유연한 공장 증설이 가능해지게 됨

③ 공공임대주택에 대한 용적률 완화 혜택도 확대된다. 종전에는 공공과 민간임대주택은 임대기간이 8년 이상인 경우에만 용적률을 1.2배 완화하였으나, 앞으로는 임대기간에 관계없이 모든 공공임대주택의 용적률을 최대 1.2배 완화(2종일반주거지역 기준 250 → 300%)

- 이렇게 되면 반지하 주택 등을 매입하여 공공임대주택으로 신축하는 매입약정 임대주택(임대기간이 5년 이상)도 용적률 완화가 적용. 이에 따라 주거환경을 개선하고 국민의 수요에 맞춘 다양한 유형의 임대주택 공급 활성화*를 유도

* 서울시 기준으로 100호를 공급할 경우 용적률 완화 적용 이전보다 최대 25호까지 공급량 증가 예상

■ 국토교통부 길병우 도시정책관은 “앞으로도 국가 핵심산업의 경쟁력을 제고하고 국민 삶의 질 향상을 위해 도시계획 관련 규제를 적극적으로 개선해 나갈 방침”이라고 밝힘

■ 「여객자동차 운수사업법 시행령」 개정안의 주요 내용은 다음과 같음

① 이번 개정을 통해 법인택시 기사는 심야운행 종료 후 차고지(법인택시 회사)로 복귀하지 않고, 기사의 거주지에 인접한 주차장 등 차고지가 아닌 곳에서의 밤샘주차가 가능

- 법인택시 기사가 거주지에 인접한 주차장에 차량을 밤샘주차하는 경우는 행정처분 대상에서 제외함으로써, 법인택시 기사의 심야 출퇴근 여건을 개선하여 심야 택시운행 활성화를 유도

② 기존에는 택시 사용연한에 따라 일률적으로 차량운행을 제한하는 등 택시 차량제도가 경직적으로 운영되고 있었으나, 앞으로는 조례를 통해 택시운송사업용 자동차의 차량을 2년의 범위에서 추가적으로 연장

할 수 있도록 허용

* 개인 중형택시: (현재) 최대 9년 → (개선) 9년 + 연장2년(지역별 운행특성 고려)

법인 중형택시: (현재) 최대 6년 → (개선) 6년 + 연장2년(지역별 운행특성 고려)

- 택시 차량제도에 운행거리, 도로여건 등 지역별 운행특성을 반영할 수 있게 되어 지역별로 유연한 차량제도 운영이 가능하고, 차량 연장을 통해 택시운송사업자의 경영 부담을 완화할 수 있을 것으로 기대

③ 택시의 차량충당연한*을 차량 등록 후 ‘1년 이내 → 2년 이내’로 완화하여, 신차급 차량도 택시 운행이 가능

* 여객 안전을 위해 여객운송사업용 차량의 출고 후 경과기간을 제한하는 제도

- 기존 택시 차량충당연한은 다른 사업용차량*에 비해 매우 짧아 사실상 신규차량 사용을 요구하였으나, 차량충당연한 제도 도입(02.6) 당시에 비해 향상된 자동차의 내구성·품질 등 정책환경 변화를 반영

* 시내버스·농어촌버스·마을버스·전세버스 6년 & 승합차 3년 ↔ 승용차 1년

■ 이번 「여객자동차 운수사업법 시행령」 개정안은 “심야 택시난 완화 대책(22.10.4)” 후속조치 중 하나로, 국토교통부는 택시산업 발전, 택시난 재발 방지를 위해 심야 택시난 완화대책 후속조치를 성실히 이행

화물열차, 수송량·속도 대폭 높인다

- 「제2차 철도물류산업 육성계획」 확정... ‘26년까지 철도수송량 5천만톤 달성

- 운송비용·시간 절감, 운송품목 다변화 등 국내 물류시장에서 철도경쟁력 강화

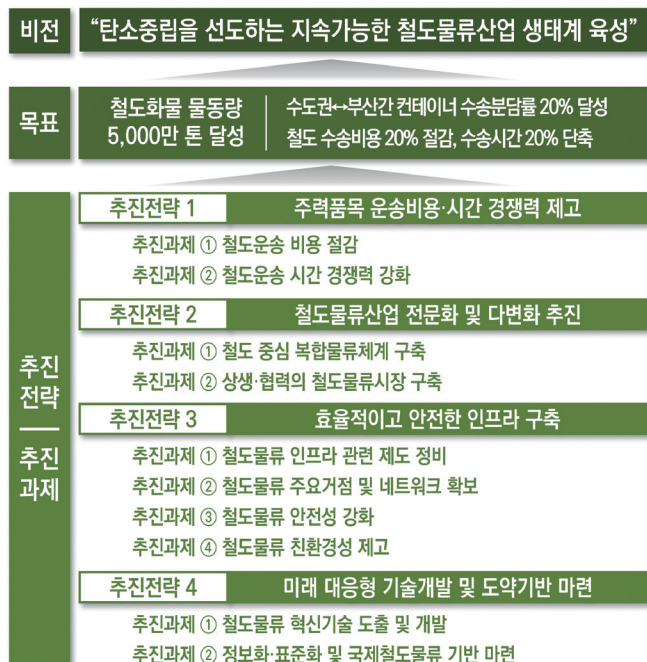
- 트럭, 냉동칸 싣는 철도물류 신기술 도입, 철도 중심 복합물류시설로 문 앞까지 배송

국토교통부 보도자료 2023.04.06.

■ 국토교통부(장관 원희룡)는 향후 5년간 철도물류산업의 경쟁력 제고를 위해 「제2차 철도물류산업 육성계획」을 마련하고, 철도산업위원회 심의를 거쳐 확정하였다고 밝힘

■ 철도는 국가 간선물류체계의 핵심적 수송수단임에도 불구하고, 석탄 등 전통적인 운송품목의 수요 감소와 철도의 구조적 특성 등으로 인해 그 역할은 점차 축소되어 옴 (철도수송량: ‘10년 3,922만 톤 → ‘21년 2,678만 톤)

- 그러나, 탄소중립 시대가 다가오면서 철도 등 친환경 운송수단으로 전환될 수 있도록 철도물류산업의 경쟁력을 강화해야 한다는 의견이 제기되고 있음
 - * 철도의 온실가스 배출량은 도로수송 대비 약 3.8% 수준 (동일 거리 · 물량 기준)
- 이에 정부는 이번 「제2차 철도물류산업 육성계획」을 수립하여, 향후 5년 내 철도물류산업이 새로운 전환점을 맞이하고 타 교통수단과 공정한 경쟁체계가 확립될 수 있도록 제도적 기반과 지원방안을 마련
- 정부는 철도물류체계의 고비용-장시간 구조를 개선할 수 있는 방안과 최근 급성장하고 있는 생활물류 · 문전배송 중심의 물류시장에서 철도의 역할을 제고할 수 있는 방안에 중점을 두고,
 - 13개월간('21.10~'22.11)의 연구와 함께, 철도물류 종사자, 한국철도공사, 국가철도공단 등 철도물류 업계와 전문가를 대상으로 한 설문조사, 자문회의와 관계기관 협의 등을 거쳐 정책방향을 수립
- 「제2차 철도물류산업 육성계획」에서는 '탄소중립을 선도하는 지속가능한 철도물류산업 생태계 육성'을 비전으로 설정하여, '26년까지 철도 화물 수송량 5천만 톤*을 달성할 수 있도록 분야별 4대 추진전략과 10개 추진과제를 제시하였고, 주요 내용은 다음과 같음
 - * (철도수송량 목표) '21년 2,678만 톤 → '26년 5,000만 톤(5년간 약 2배 증가)



1 주력품목 운송비용 · 시간 경쟁력 제고

- 철도 운영사의 운송비용을 절감할 수 있도록 1회 수송량이 기존보다 약 50%가 증대된 장대화물열차를 본격적으로 도입하고, 수송용기의 표준화 및 규격화*를 추진
 - * 시멘트, 철강수송 용기를 컨테이너와 동일한 형태로 표준화(시제품 제작 완료)
- 올해 하반기부터 오봉 ↔ 부산신항 구간에 장대화물열차 1개 편성을 정기 운행할 예정이며, 대피선 등 장대화물열차를 위한 시설을 개량하여 운행 편수를 지속 확대해나갈 계획
 - * '22.7월 장대화물열차 기술 · 안전 검증을 위한 시험운행 완료(오봉 ↔ 부산신항)



- 또한, 120km/h급 고속화물열차 운영을 확대(32% → 50%)하고, 지연 기준 강화 등을 통해 화물열차 정시성*을 관리하여 시간경쟁력을 제고
 - * 화물열차 지연운행 기준을 일반 여객열차 기준과 동일하게 적용(60분 → 30분)
- 철도공사·자회사 등을 활용하여 철도운송은 물론 상하역 · 서틀운송까지도 포함한 통합수송체계를 구축하며, 그에 필요한 상하역 장비 및 차량도 지속적으로 확충할 계획

2 철도물류산업 전문화 및 다변화 추진

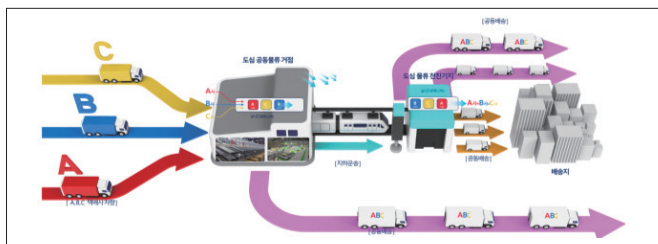
- 간선철도를 통해 운송된 화물이 곧바로 상하역 → 화물분류 → 문전수송 과정으로 이어지도록 통합서비스를 제공하는 복합물류시설*을 구축하며,
 - * 철도시설 상부에 물품보관, 분류, 포장을 위한 물류센터, 업무지원시설 등 복합개발 추진
 - ** 경부선(예 : 의왕ICD~부산역) 등 1개 노선당 2개 이상 역에 설치하는 방안을 중점 검토

【간선철도 중심 복합물류처리시설 사례와 개념】



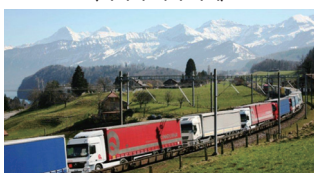
- 기간 철도수송이 어려웠던 도심지까지도 배송이 가능하도록 도시철도 역사, 차량기지 등과 연계하여 생활 밀접 배송서비스를 도입
- * '지하공간을 활용한 도시물류 기술 개발' 추진 중(철도기술연구원 · 서울교통공사, '21~)

【광역도시망을 활용한 도심물류 개념도】



- 국가철도망 계획에 따라 주요 산업단지 및 항만과 연결되는 노선에 투입될 화물철도차량을 확보하고, 화주가 차량을 자체적으로 제작할 경우, 운임을 할인하여 화주의 투자비를 보전해주는 사유화차 제도도 지속 확대
- 또한, 피기백* 등 철도물류 신기술을 적극 도입하여 환적과정을 최소화하고, 신선식품의 수송에 필요한 컨테이너** 기술을 개발하여 급증하는 생활물류시장에 맞춰 운송품목을 다변화할 수 있도록 추진
- * 별도의 상하차장비 없이 컨테이너를 적재한 트레일러를 화차에 직접 실어 운송
- ** 신선식품(냉장 · 냉동) 등의 수송을 위해 냉동기가 부착된 컨테이너(리퍼컨테이너)

〈피기백 해외 사례〉



〈리퍼 컨테이너〉



- KTX의 빠른 속도를 활용해 전국 어디서나 2시간대 배송이 가능한 특송서비스를 KTX-이음 등 신규 EMU 차량에도 적용하여 특송서비스 취급을 위한 전용공간과 시설을 확충
- * KTX특송은 '23.3월부터 (주)집캐리에서 서비스를 제공하고 있으며, 올해 상반기 내 전국 13개역까지 서비스 확대 예정

3 효율적이고 안전한 인프라 구축

- 철도화물역 거점역 지정요건과 시설기준을 확립하고, 거점역을 중심으로 시설 개량과 함께 신기술을 우선적으로 도입함으로써 철도물류 발전의 중추적인 역할을 수행할 수 있도록 함
- 화물열차의 접근성 강화를 위해 연결선 · 인입선 등을 적극 건설하며, 그에 필요한 타당성조사 시 비용 · 편익항목 등을 개선*하여 철도물류의 경제성을 보다 정확하게 평가할 예정
- * (기존) 철도역 간 물동량 분석 → (개선) 최초생산지, 최종목적지까지의 물동량 추가 분석
- 철도물류 안전성과 친환경성을 제고하기 위한 방안으로 무선제어 차량정리시스템*과 궤도이탈 감지장치를 장착('22년 20% → '26년 100%)하고,
- * 작업자가 외부에서 무선제어장치를 조작하여 기관차를 제어하는 시스템
- 중장기적으로 전기기관차가 디젤기관차를 완전히 대체할 수 있도록 수소연료전지 · 하이브리드 전기기관차 도입 전략도 마련

4 미래 대응형 기술개발 및 도약기반 마련

- 선적, 하역, 보관, 운송 등의 작업에서 자동화 · 무인화 기술을 기반으로 하여 신속하고 정확한 처리가 가능한 미래형 철도물류시스템을 구축
- 도로 · 항공 · 해운 등 다른 수단과 운송정보를 공유하고 연계할 수 있는 통합정보시스템을 마련하고, 철도화물 수송 전(全) 과정에 대한 추적관리 시스템을 구축하여 화주 및 무역업체에 실시간 운송정보를 제공할 계획
- 국토교통부 김민태 철도운영과장은 “다가오는 탄소중립 시대를 선제적으로 대비할 수 있도록, 이번에 마련된 육성계획을 바탕으로 세부과제를 차질 없이 추진하여 철도물류산업이 국가 물류체계에서 핵심적 역할을 수행할 수 있도록 육성해나가겠다”고 밝힘

노후거점산업 경쟁력 높여 경제성장 키운다

- 전남광양산단, 부산신평 · 장림산단, 인천 부평 · 주안한국수출산단을 경쟁력강화사업지구 후보지로 선정
- 범 부처 집중지원을 통해 '스마트 · 친환경 · 디지털 산업단지'로 전환
- 노후 산업단지를 지역 균형발전, 경제성장의 거점으로 도약

국토교통부 보도자료 2023.04.20.

- 국토교통부(장관 원희룡, 이하 국토부), 산업통상자원부(장관 이창양, 이하 산업부)는 노후거점산업단지 경쟁력강화사업지구의 후보지를 선정하였다고 밝힘
- 두 부처는 4월 18일(화) 공동으로 개최한 노후거점산업단지 경쟁력 강화추진위원회에서 관련 전문가(민간위원) 및 부처(정부위원)와 심의를 진행하여,
- 내년부터 시행될 '노후거점산업단지 경쟁력강화사업'의 사업지구로 광양국가산단 지역(전남), 신평 · 장림일반산단 지역(부산), 한국수출국가산단 지역(인천 부평 · 주안) 등 3개 지역을 후보지로 선정
- 산업단지는 지난 60년간 우리나라의 산업화 및 일자리 창출, 지역 활성화 등 국가경제 성장의 든든한 버팀목 역할을 하여 왔으며,
- 우리 기업은 세계적인 제조 역량과 기술력을 보유하며 성장에 성장을 거듭하고 국가 경제 발전에 크게 이바지하고 있음
- 그러나, 산업단지의 낡고 노후된 인프라, 미흡한 정주여건, 부족한 복지 · 문화시설 등은 우리가 풀어야 하는 중요한 도전 과제
- 더욱이 노후 산업단지의 지속 증가, 산업시설 · 기반시설 · 근로인력의 삼로(三老)현상과 함께 성장세의 둔화, 청년층의 기피로 기업의 인재 확보 어려움 등 산업단지의 개선과 지원이 필요한 상황
- * 노 후 산 단 수 (개) : (00) 38 → (10) 258 → (15) 393 → (20) 454 → (25) 526예상
- * 산단 생산 연평균 증가율 : (02~06) 12.4% → (07~11) 13.9% → (12~16) 0.0% → (17~21) 2.3%
- * 산단 고용 연평균 증가율 : (02~06) 5.6% → (07~11) 6.0% → (12~16) 4.7% → (17~21) 1.0%
- 이에 정부는 2019년부터 산업단지가 혁신적이고 역동적인 새로운 산업공간으로 다시 도약할 수 있도록 총 20개 지역의 노후된 산업단지를 노후거점산업단지 경쟁력강화사업의 사업지구로 지정한 바 있음
- 노후거점산업단지 경쟁력강화사업은 디지털전환, 탄소중립, ESG 경영 요구 등 급변하는 산업환경에 대응하여 노후 산업단지가 지역산업

강화와 일자리 창출의 거점으로 성장할 수 있도록, 여러 부처가 협업하여 집중 지원하는 사업

- 광역지자체가 특화산업 성장과 일자리 창출을 도모하기 위해 지역 내 거점산단을 허브로 하고 연계된 산단 등을 묶어 지역 주도로 산업단지 경쟁력강화계획을 수립하면,
- 중앙정부가 민간 전문가의 평가를 통해 선정하고 범부처 협업으로 국가 재원을 집중 투자하여 육성 · 지원하는 중앙-지방 협력형 사업으로,
- 선정된 사업지구는 국토부의 재생사업, 산업부의 스마트그린사업 등 8개 부처에서 지원하는 각종 사업(43개 메뉴판사업, 붙임2)으로 선정 시 다양한 혜택(재정 및 행정적 지원)을 받을 수 있음
- * 지자체가 다양한 메뉴판사업 중 지역 산업단지 발전에 필요한 사업을 자율적으로 선택하여 맞춤형 경쟁력강화 계획 수립 → 전문가 컨설팅(보완) → 사업추진(국비 지원)
- 올해 노후거점산업단지 경쟁력강화사업지구 후보지로 선정된 지역별 산단 경쟁력강화계획의 주요 내용은 다음과 같음
- (전남도 지역) 광양국가산업단지를 거점으로 울촌제1일반산단, 순천 일반산단, 해룡일반산단을 연계하여, 저탄소 공정혁신과 디지털 전환을 통한 "다시 도약하는 미래 철강 산업단지"를 비전으로 제시
- 이를 위해 철강산업 저탄소 기술개발, 스마트산단 제조혁신 기반 구축, 기반시설 재정비 및 아름다운 거리 조성, 스마트 물류플랫폼 구축 등 사업을 통해 온실가스 저감, 스마트공장 증설, 청년고용률 향상 등을 목표로 설정
- (부산시 지역) 신평 · 장림일반산업단지를 산업 · 환경 · 사람이 공존하고 지역발전을 견인하는 첨단 제조 거점 조성을 비전으로 제시
- 이를 위해 공정혁신 시뮬레이션센터 구축, 스마트 제조 고급 인력양성, 에너지 자급자족형 인프라 구축, 노후공단 재정비, 비점오염저감, 기후대응 도시숲 조성사업 등을 통해 생산액, 수출액, 고용인원을 향상시키는 목표를 설정
- (인천시 지역) 한국수출국가산업단지 내 부평 · 주안 지역을 거점으로, 인천기계산단, 인천지방산단, 뷰티폴파크산단을 연계하여, 기업이 성장하고 사람들이 찾아오는 혁신 지역으로의 대전환을 추진할 계획
- 이를 위해 제조업 디지털 전환 앵커기지 구축, 디자인 제조기업 혁신, 산업단지 친환경설비 인프라 지원, 활력 있고 아름다운 거리 조성, 클린사업장 조성 지원 등 사업을 통해 생산액 증가, 일자리 창출, 온실가스 감축 등을 목표로 설정
- 이와 동시에 선정된 3곳 중 거점산단인 광양 국가산단, 신평 · 장림 일

반산단, 한국수출 국가산단(주안·부평)은 스마트그린산단(산업부)으로 지정될 예정

- 향후 선정 지역은 국토부·산업부 등 관계기관과 협력하여 지자체가 수립한 경쟁력강화계획에 대해 전문가 컨설팅을 통해 미흡한 점을 보완하고, 연말에 최종 지정·고시 및 필요한 예산을 확보하여, 2024년부터 사업이 차질 없이 진행되도록 세부사업의 적정성과 실현 가능성을 높여 나갈 계획

범부처 전세사기 피해자 지원 및 주거안정 지원방안 발표

– 「전세사기 특별법」을 통해 신속한 피해자 지원 추진

국토교통부 보도자료 2023.04.27.

1 추진배경

- 현 정부 출범 직후부터 전세사기 근절을 위해 총력 대응
 - 총 4차례 지원방안을 발표(22.9, 23.2, 23.32회)하고, 전세사기를 구조적으로 차단할 수 있는 제도적 장치* 등을 마련
 - * HUG 전세보증 강화, 안심전세앱 출시, 중개사·감평가 처벌강화 등
- 범정부 특별단속(22.7~23.7)으로 전세사기 임대인 등 209명 구속
- 이에 향후 새로운 전세사기 계약이 체결될 가능성은 낮아졌으나, 과거 체결된 전세사기 계약 만료 도래로 당분간 피해 지속 우려
- 그간 피해자에게 저리대출, 긴급거처 등을 지원해왔으나, 경매 등으로 퇴거 위기에 처한 피해자의 주거불안을 해소하는 데 한계

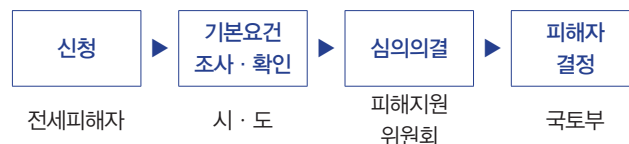
2 특별법 지원대상 및 적용기간

① 특별법 지원대상 → 아래 6가지 요건을 모두 충족하는 임차인

- ① 대항력을 갖추고 확정일자 받은 임차인
- ② 임차주택에 대한 경·공매 진행(집행권원 포함)
- ③ 면적·보증금 등을 고려한 서민 임차주택(세부요건 하위법령 위임)
- ④ 수사 개시 등 전세사기 의도가 있다고 판단될 경우
- ⑤ 다수의 피해자가 발생할 우려
- ⑥ 보증금의 상당액이 미반환될 우려

② 지원대상 확인절차

- 국토부 내 전세사기 피해지원위원회*를 설치하고, 시·도는 신청접수(접수 즉시 국토부 통보), 기초조사 등의 역할 수행
- * 국토부 내 민관합동 20인 이내 설치(관계기관 및 법률·세무 등 전문가)
- 피해자 인정신청은 임차인이 하며, 전세사기 피해지원위원회에서
 - ①~⑥ 요건 모두 충족 여부를 판단하여 피해자 여부 최종 결정
- 지자체 기초조사와 병행하여 위원회 직권조사도 가능



③ 특별법 적용 기간

- (시행) 법 공포 후 즉시 시행(일부 규정은 1개월내 시행)
- (적용기간) 시행 후 2년 간 유효(통상의 임대차계약 기간을 고려)

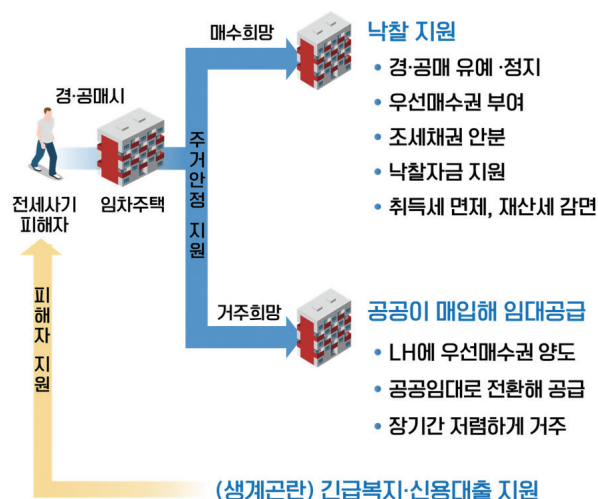
3 전세사기 피해자 지원방안

기본 방향

◆ 특별법에 따른 전세사기 피해자로 인정된 경우

- ① 임차주택을 낙찰받을 수 있도록 특례 지원
- ② 계속 거주를 희망 시, 공공이 매입 후 임대주택으로 공급
- ③ 생계가 곤란한 피해자에 긴급 자금·복지지원

◆ 경·공매가 이미 완료된 임차인이라도 전세사기 피해자로 인정된 경우 공공임대 입주, 긴급복지·신용대출 지원



① 거주 중인 주택 낙찰 지원

◆ 경·공매 유예로 피해자에게 준비기간 제공, 우선매수권과 조세채권 안분으로 낙찰 받을 수 있게 하는 한편, 낙찰자금 부담도 완화

① 경·공매 유예·정지 [특별법]

- (현행) 경매 유예·정지는 경매신청자만 가능, 현재는 금융당국 요청 및 금융권의 자율적 협조에 따라 유예중
- (개선) 피해 임차인이 직접 경매 유예·정지 신청 가능하며, 정부도 법적근거에 따른 요청을 통해 경·공매 유예 이행력 제고

② 우선매수권 부여 [특별법]

- (현행) 임차주택에 대한 경매 진행시 피해임차인은 다른 채권자 등과 마찬가지로 최고가로 입찰하는 경우에만 낙찰 가능
 - (개선) 피해 임차인이 거주 중인 주택이 경·공매될 경우, 피해 임차인에게 우선 매수할 수 있는 권한 부여
- 우선매수 신고시 최고가낙찰액과 같은 가격으로 낙찰 가능하며, 임차인이 희망 시 LH에 우선매수권 양도도 가능

③ 조세채권 안분 [특별법]

- (현행) 임대인의 세금체납액이 많을 경우, 피해임차인은 사실상 경매 신청이 불가능하거나 경매 시에도 배당 손실이 큰 상황
 - (개선) 임대인의 전체 세금체납액을 개별주택별로 안분하고, 주택 경매시 조세당국은 해당 주택의 세금체납액만 분리 환수
- 이를 통해 피해 임차인은 경공매 신청가능, 배당도 증가

④ 경·공매 낙찰시 금융·세제 지원

① (금융 지원) 전세사기 피해자가 거주주택을 경락받거나 신규주택을 구입시 금융지원이 강화된 정책모기지 마련

- 주택기금 구입자금대출디딤돌 시 최우대요건인 신혼부부와 동일한 기준*을 적용하고, 거치기간도 연장(1→3년)

* 일반: 금리 2.15~3.0%, 한도 2.5억, 소득 6천 ↓ → 신혼: 금리 1.85~2.7%, 한도 4억, 소득 7천 ↓

- 특별보증금자리론은 금리 인하, 개선된 상환전세사기 피해자는 소득 관계없이 40bp우대, 분할상환(원금 30%까지 만기 일시상환가능) 조건 등으로 제공*

* 전세사기 피해자는 소득 관계없이 40bp우대, 분할상환(원금 30%까지 만기 일시상환가능)

요건	디딤돌 대출 內 전용상품	특별보증금자리론 금리 등 우대
소득/한도	7천만원 이하 / 4억원	제한 없음 / 5억원
금리	소득별 1.85~2.70%	3.65~3.95% (우대형 기준)
만기	최장 30년	최장 50년
거치 기간	현행 최대 1년 → 최대 3년	현행 없음 → 최대 3년

- 민간금융사에 대한 LTV·DSR 등 대출규제*도 완화(1년한시, 필요시 연장)

* 대출액 4억원 한도내, [LTV] (경락)낙찰가 100%, (일반주담대) 비규제 70→80% / [DSR·DTI] 적용배제 등

- 경·공매 이후 전세대출 잔여채무에 대한 분할상환 지원프로그램 혜택 확대* 및 연체정보 등 신용도 판단정보 등록 유예

* 최장 분할상환기간(現10→20년), 무이자 원금 분할상환 및 상환기간 중 최대 2년 상환유예 허용

② (세제 지원) 기존 임차주택 낙찰 시 취득세 면제(200만원 한도), 등록면허세 면제, 3년간 재산세 감면(전용60㎡이하 50%, 60㎡초과 25%)

- 아울러, 전세사기 피해자는 지방세 납부기한 연장 및 징수·고지·체납처분 유예 등이 이루어질 수 있도록 조치(최대 1년)

② 기존 임차주택을 공공임대로 제공 [특별법]

- ◆ 기존 주택에서 계속 거주를 희망하나 낙찰을 원하지 않는 전세사기 피해자는 우선매수권을 활용, LH가 매입해 공공임대로 제공
- ◆ 전세보증금에 대한 공공의 직접적 지원·보전은 없음

- (개요) LH 등 공공주택사업자가 피해 임차인으로부터 우선매수권을 양도받아 해당 주택을 경·공매로 매입 후 공공임대로 공급
- 피해자는 살던 주택에서 계속 거주가능하여 주거연속성 확보



- (재원 및 물량) 금년 매입임대 사업(23년 3.5만호, 6.1조원)을 활용하여 신속하게 공급
- 신청 수요 등에 따라 필요시 예산 및 공급물량 확대 등 추진
- (임대조건) 전세사기 피해자는 소득·자산요건 고려 없이 매입임대 입주자격* 부여

- * 現 일반 입주자격은 도시근로자 월평균 소득 70% 이하, 소득 3/5분위 평균 순자산 이하 등
- 임대료(시세 대비 30~50%), 거주기간(최대 20년) 등은 현행 매입임대 공급조건과 동일하게 적용
- 낙찰가격, 주택상태 등에 따라 LH가 현 임차주택을 매입 못할 경우, 인근지역 유사 공공임대에 우선 입주할 수 있는 자격 부여

③ 전세사기 피해자 생계 지원

① 생계비 지원

- 재난 · 재해 등 위기상황 발생시 지원하는 긴급복지 지원제도를 '전세사기 피해자' 가구에도 적용하여 생계비 등 지원
- 기존 긴급복지 요건* 충족시 지원종류에 따라 생계비(월 62만원), 의료비(3백만원 이내), 주거비(월 40만원대도시) 등 지원(1인 가구 기준)
- * 대상 요건: 1인가구 기준 소득 월 156만원, 재산 3.1억원대도시, 금융재산 6백만원 이하

② 신용대출 지원

- 한부모 · 조손가정 등에 지원하는 3% 금리의 신용대출*을 전세사기 피해자에게도 지원(최대 1,200만원, 미소금융 '취약계층 자립자금 대출')
- * 대상요건: ①개인신용평점 하위 20%, ②기초수급자 · 차상위계층, ③근로장려금 해당자

④ 정부가 직접 찾아가는 지원서비스 확대

◆ 생계가 바빠 피해지원을 신청하기 어렵거나, 몰라서 활용하지 못하는 일이 발생하지 않도록 지자체, 피해지원센터 등과 찾아가는 서비스 확대

- (이동버스) 지역별 수요를 보며 이동형 상담버스(現2대) 확대 추진
- 법률 · 금융 · 심리 상담 등을 진행하고, 거동이 불편하거나 외출을 꺼리는 피해자의 경우 사전 예약 등을 통해 방문서비스도 진행
- (상담부스) 전세사기 피해가 많은 지역 내 주민센터에 상담부스를 설치하고(23.5~5곳 순회), 피해 추이에 따라 추가 설치 등 추진
- (인력확충) 신속하고 전문적인 상담을 위해 법률 · 심리 전문상담 인력을 확충(200명)하고, 전세피해지원센터 조직 · 인력도 확충

⑤ 경 · 공매 완료 임차인에 대한 지원

- (개요) 이미 경 · 공매가 완료된 경우에도, 특별법 상 전세사기 피해자

로 인정하여 경 · 공매 특례 외의 혜택 적용

- (대상) 특별법 시행 직전 2년 내 경 · 공매가 종료되고, 경 · 공매 완료시점에서 특별법 상 피해자 인정요건을 모두 충족한 임차인
- 위원회에서 증빙자료 등을 종합 감안하여 확정
- (지원사항) 공공임대 우선 입주기회, 다른 주택 구입시 금융지원, 긴급복지 및 신용대출 지원
- * 특별법 시행기간 중 신청한 자에게 적용

4 전세사기 처벌 강화

① 수사강화

- 국토부 기획조사*를 대폭 확대(現 1차 조사: 9천건 → 하반기 2차조사: 4만건)하고, 조사과정에서 전세사기 의심 건은 선제적 수사의뢰
- * 현재 1차 기획조사(23.1~23.5) 실시 중으로 9천건 의심사례 선별 후 2,091건 조사중
- 2차 범부처 특별단속(~'23.7)도 실시하여 전세사기 지속 근절

② 처벌강화

- 「특정경제범죄법」에 사기죄 등 이득액 합산규정을 신설*하여 전세사기 등 대규모 재산범죄 가중처벌 추진(23.5 개정안 발의)
- * (現) 특정경제범죄법 적용대상은 피해자별 피해금액이 5억원 이상 → (改) 피해자에 대한 범의가 단일하고 범행방법이 동일 · 유사시 피해금액 합산액을 기준으로 가중처벌
- 검찰에 송치된 전세사기 혐의자는 공인중개사법, 부동산거래법 등 관련법에 따른 행정처분 병행

5 향후 추진계획

- 특별법 즉시 발의 및 공포 후 즉시 시행
- 특별법 시행 1개월 내 하위법령 제정
- 특별법 시행 즉시 신속한 피해자 확인 · 지원이 이뤄질 수 있도록 심의위 구성, 지자체 접수 등 사전 준비 착수
- 특별법 외 법령 개정사항 등도 즉시 개정 착수

지방세 감면	지방세특례제한법 개정안 '23.5월 발의
특례보증자리론 우대	우대금리 등 상품 내규 '23.5월 개정
LTV · DSR 완화	행정지도 우선실시 후, 은행업 감독규정 '23.5월 개정
디딤돌대출	기금운용계획 변경 등을 거쳐 '23.5월 출시

기업혁신파크로 지방 일자리 창출

- 기업주도 개발을 위해 면적 축소, 절차 간소화 등 규제 완화
- 오는 하반기까지 선도사업 2개 이상 선정

국토교통부 보도자료 2023.04.28.

- 국토교통부(장관 원희룡)는 “기업이 주도하는 지방시대”를 이끌기 위해 기업이 입지 선정에서 토지 조성, 입주에 이르는 투자 전 과정을 직접 주도하는 “기업혁신파크”를 추진한다고 밝혔다
- 기업혁신파크는 국토교통부가 “기업의 지방이전 및 투자활성화”를 위해 2004년 도입한 기업도시 제도를 개선한 것으로, 규제 완화 및 정부지원 강화 등 기업도시 제도 본연의 취지를 살려 일자리 창출의 주체인 기업의 투자여건을 개선하는데 역점을 두고 있음

〈기업도시 개요〉

- (기업도시) 기업이 지자체와 함께, 산업 · 연구 · 업무 등 주기능 시설과 주거 · 교육 · 의료 · 문화 등 자족적 복합기능을 갖춘 도시 조성사업
- (사업현황) 총 6개 시범사업이 선정되어 2개(충주, 원주)는 준공되었고, 2개(태안, 영암 · 해남)는 진행 중, 2개(무주, 무안)는 지정해제

- 기업이 원하는 곳을 개발하도록 ▲최소개발면적을 완화하고, ▲도심내 주거환경과 연계한 소규모 개발도 허용. 또한 ▲통합계획 및 통합심의 등을 통해 사업기간을 단축하고, ▲우수한 정주여건을 갖출 수 있도록 도시 · 건축 특례도 확대하는 등 개발규제를 획기적으로 개선

〈주요 제도개선 사항〉

- (최소면적 완화) 100만㎡ ⇔ 50만㎡
- (도시지역 개발) 도시지역 내 최소 10만㎡ 개발 허용
* 예외적으로, 기업이 주된용도 2만㎡ 이상 포함하여 개발하는 경우에는 10만㎡ 미만 개발 허용
- (인허가 간소화) 개발 · 실시계획을 통합수립 · 승인하는 통합계획 도입, 교통 · 재해 등을 동시에 심의하는 통합심의 도입
- (도시건축 특례) 용적률 · 건폐율 완화를 위한 입지규제최소구역 적용

- 이와 더불어, 시행자와 입주기업 지원을 확대하기 위해 현행 세제감면, 기반시설 지원 외에 범정부 지원방안으로 재정지원과 규제특례 뿐 아니라, 우수한 인재를 유치하고 확보할 수 있는 교육여건 등 정주여건

개선방안 등을 추가로 마련할 계획

- 다만, 개발사업 추진 시 균형발전 목적 달성과 공공성을 확보할 수 있도록 ①지자체와의 공동 사업 제안, ②개발이익의 재투자, ③개발부지의 일정비율 사업시행자 직접사용 등 현행 의무사항은 유지토록 함

〈공공성 확보 방안〉

- (공동제안) 개발구역 지정 제안시, 민간기업과 지자체가 공동으로 제안
- (개발이익 재투자) 개발이익의 20% 이상을 공공, 입주기업을 위해 재투자
- (토지이용규제) 가용지 30% 이상을 산업 · 연구 · 업무 등 주된용도 토지로 조성, 시행자는 주된용도 토지 중 20% 이상을 직접사용

- 국토교통부는 올해 상반기 안으로 국회와 긴밀히 협의하여 「기업도시 개발특별법」 개정안 심사를 추진하고, 조속한 사업 추진과 성공모델 발굴을 위해 오는 하반기까지 선도사업을 2개소 이상 선정할 계획으로, - 선도사업은 기업과 지자체가 사업계획을 공동 제안하면, 정부지원 관련부처 등이 참여하는 평가 위원회를 통해 사업성, 실현가능성 등을 평가하여 선정할 예정
- 국토교통부 김정희 국토정책관은 “기업혁신파크가 민간이 끌고 정부가 미치는 민간주도의 지방시대를 여는데 마중물 역할을 할 것으로 기대하면서, 기업도시법 개정 및 선도사업 추진 등에 있어 지속적으로 국회, 지자체와도 긴밀히 협력할 계획”이라고 밝혔다

6개 도시, 자율주행 · 신재생 에너지 등 스마트 서비스를 위한 혁신 거점으로 도약한다.

- 스마트시티 조성사업 공모 결과 거점형 2곳, 강소형 4곳 지자체 선정
- 기존 도시문제를 해결하기 위한 종합적 스마트 서비스 구축
- 스마트시티 확산을 견인하는 거점과 환경변화에 대응한 강소도시를 조성

국토교통부 보도자료 2023.05.04.

- 국토교통부(장관 원희룡)는 ‘23년 거점형 및 강소형 스마트시티 조성사업 공모 결과, 거점형은 울산광역시, 고양시 등 지자체 2곳, 강소형은 평택시, 목포시, 태안군, 아산시 등 지자체 4곳을 선정하였다고 밝혔다
- 거점형 및 강소형 스마트시티 조성사업은 시민과 기업, 지자체가 힘을 모아 기존 도시문제를 해결하기 위한 혁신적인 서비스를 찾아내고, 만

들어 나가는 사업

- 거점형 스마트시티 사업은 도시 전역의 문제를 해결하기 위한 솔루션을 개발·구축하여 스마트시티의 확산 거점을 조성하는 사업으로, 선정된 지자체에는 각각 국비 200억원(지방비 1:1 매칭)이 지원될 계획
- 감소형 스마트시티 사업은 기후위기·지역소멸 등 최근의 환경변화에 대응력을 확보하기 위한 특화솔루션 집약 도시를 조성하는 사업으로, 각각 국비 120억원(지방비 1:1 매칭)이 지원될 계획
- 이번 거점형 스마트시티 조성사업은 총 10곳의 지자체가 신청해 5:1의 경쟁률을 보였으며, 사업계획이 우수한 울산광역시, 고양시 2곳이 선정

① 울산광역시 : 4차산업 도약을 위한 新울산 구축

- 울산광역시는 4차 산업 및 신사업을 창출하기 위한 첨단 혁신도시로 도약하기 위해 우정혁신도시 및 성안동 일대를 스마트시티로 조성하는 계획을 수립하였으며, 이를 통해 울산의 도시경쟁력을 제고할 예정
- ↳ 자율주행 기반의 수요응답형 버스, 스마트 교통패스 등 모빌리티 관련 서비스와 신재생 에너지 측정 시스템, 탄소중립 리워드 등 친환경 솔루션, 스마트 헬스케어 등 혁신기술을 기반으로 스마트시티 서비스를 구축할 계획
- * (참여기관) 현대자동차, SK 플래닛, 씨엘, 산테크노파크, 울산대학교 등

② 경기 고양시 : 고양 S-Curve 거점도시

- 고양시는 경기권의 데이터허브 거점도시로서, 혁신성장동력 R&D와 연계를 통해 데이터 허브의 중추적인 역할을 위한 인프라를 구축하고, 드론밸리 조성을 통해 향후 드론 등 혁신산업의 거점으로 도약하고자 함
- ↳ 고양드론엑스포센터를 활용한 드론 및 UAM 산업 클러스터 구축, 교통문제 해결을 위한 수요응답형 버스, 킨텍스 및 호수공원을 중심으로 스마트폴 및 미디어월 조성 등을 추진할 계획
- * (참여기관) 고양산업진흥원, LX 경기지역본부, 카카오펀터프라이즈, 시티랩스 등

- 감소형 스마트시티 조성 사업은 기후위기 대응형과 지역소멸 대응형으로 접수 받았으며, 각각 2개소를 선정하는데 총 14개 지자체가 지원하여 3.5:1의 경쟁률을 보임
- 기후위기 대응형은 평택시와 목포시가 선정되었으며, 지역소멸 대응

형은 태안군과 아산시가 선정되었고, 주요내용은 다음과 같음

① 경기 평택시 : 자발적 탄소시장 활성화를 통한 '녹색시티 평택 구현'

- 평택시는 급속한 인구 증가에 따른 환경오염 및 탄소배출량 증대에 대응하여 시민참여를 이끌어낼 자발적 탄소시장을 구성해 녹색 스마트 시티를 구축할 계획
- ↳ 제로에너지빌딩 등 친환경 건물의 관리체계를 강화하고, 산업방류수를 가로수 생육 등에 활용한 탄소배출권 확보, AR기반 도시숲 관리 등을 통한 시민참여 활성화를 구현할 계획
- * (참여기관) KT엔지니어링, 대지정공, 케빈랩, 데이터얼라이언스, 가천대학교, 카이스트 등

② 전남 목포시 : Sea You Again 목포

- 목포시는 친환경 스마트 해양도시를 조성하기 위해 친환경 자율주행 교통과 스마트 업사이클링 솔루션을 도입하여 기후위기를 대응하고, 탄소중립 신산업 도입을 통해 감소 스마트시티를 조성할 계획
- ↳ 내연차량으로 인한 기후변화 대응을 위해 주요 교통을 친환경 전기 셔틀을 이용한 자율주행 노선으로 전환하고, 해양쓰레기 해결을 위해 친환경 신산업인 업사이클링*을 도입함으로써 지속가능한 선순환 체계를 구축할 계획
- * 폐어망 등 폐자원을 수거하여 재활용 추진, 수거과정 디지털화하여 통합관리
- ** (참여기관) 전라남도환경산업진흥원, 코리아DRD, 목포과학대 등

③ 충남 태안군 : 모빌리티 경험도시, 모험도시 태안

- 태안군은 미래형 첨단 모빌리티와 관광을 경험할 수 있는 스마트솔루션 적용을 통해 지역소멸 문제를 대응하고, 지역산업 육성을 지원하며, 이를 비즈니스 모델로 확립하여 도시경제를 활성화 할 계획
- ↳ 원도심의 고령화 등에 따른 문제를 해결하기 위해 수요응답형 교통, 로봇카트, 노인 생활안전 케어존 등을 구성하고, 기업도시 특화산업 지원을 위해 드론 배송 및 순찰, 관제시스템 등을 도입할 계획
- * (참여기관) 현대도시개발, 현대건설, 현대자동차, 파블로항공, 핀텔, KT, 한서대학교 등

④ 충남 아산시 : 디지털 OASIS 구현을 통한 지역경제 활성화 및 데이터 기반 스마트시티 조성

- 아산시는 서남부권 인구 감소지역을 대상으로 디지털노마드 유입을 위한 업무·휴식 공간 구성과 이를 대상으로 한 비즈니스 모델 실증을

통해 타지역 인구를 유입하고, 도시산업 육성을 위한 데이터 기반 스마트 거점을 조성할 계획

↳ 도시 내 유흥시설 및 캠핑장 등을 활용하여 공간을 구성하고, 스마트오피스, 수요응답형 교통, 전자시민증 등 서비스를 통해 디지털 노마드족을 유입하는 스마트시티 사업모델을 개발하고, 거점시설인 이노베이션 센터를 중심으로 산학연이 함께하는 지식공유 네트워크를 구축할 계획

* (참여기관) KT, 제일엔지니어링, 지케스, 트러스테이, 신한은행, 호서대학교, 충남과학기술진흥원 등

- 국토교통부 길병우 도시정책관은 “스마트시티 조성사업에 많은 지자체와 기업, 대학, 공공기관 등이 관심을 갖고 참여하여, 지역 수요에 맞는 다양한 유형의 혁신적 서비스들이 제시되었다”면서,
- “이번 사업을 계기로 선정된 지자체에서는 시민들이 편의성을 체감할 수 있도록 서비스를 구축하길 바라며, 지역의 대표 스마트시티로서 주변지역으로 스마트시티 확산을 견인해나가길 기대한다.”고 밝힘
- 선정된 지자체의 발표자료는 스마트시티통합포털(www.smartcity.go.kr)을 통해 확인할 수 있으며, 선정된 사업들은 국토부와 지자체 간 협의를 거쳐 사업 계획 보완 후 협약을 체결할 계획

관련 법령 제 · 개정

국가첨단전략산업 특화단지 지정된 지역에 대한 도시첨단산업단지 지정 특례

산업입지 및 개발에 관한 법률 시행령

[시행 2023.1.10.] [대통령령 제33223호, 2023.1.10., 일부개정]

- 개정이유 및 주요내용
- 반도체 등 국가첨단전략산업*에 제공되는 시설용지의 분양 · 임대 등이 신속하게 이루어질 수 있도록 하기 위하여 국가 또는 지방자치단체 등이 시행하는 도시개발사업을 위해 지정 · 고시된 도시개발구역 중 국가첨단전략산업 특화단지로 지정된 지역에 대해서는 도시첨단산업단지로 지정될 수 있도록 하려는 것임.

* 국가첨단전략산업: 국가첨단전략기술을 연구 · 개발 또는 사업화하거나 전략기술을 기반으로 제품 및 서비스를 생산하여 사업화하는 산업

종전	일부개정
제8조의4(도시첨단산업단지의 지정특례) 법 제7조의3제1항제7호에서 “대통령령으로 정하는 지역 · 지구”란 「민간임대주택에 관한 특별법」 제2조제12호에 따른 공공지원민간임대주택 공급촉진지구를 말한다.	제8조의4(도시첨단산업단지의 지정특례) 법 제7조의3제1항제7호에서 “대통령령으로 정하는 지역 · 지구”란 다음 각 호의 지역 · 지구를 말한다.
〈신 설〉	1. 「민간임대주택에 관한 특별법」 제2조제12호에 따른 공공지원민간임대주택 공급촉진지구
〈신 설〉	2. 「도시개발법」 제2조제1항제1호에 따른 도시개발구역(해당 구역의 도시개발사업 시행자가 같은 법 제11조제1항제1호부터 제4호까지의 규정에 해당하는 자인 경우로 한정한다) 중 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」 제16조에 따라 국가첨단전략산업 특화단지로 지정된 지역

〈법제처 제공〉

도시계획시설 명칭변경에 대한 경미한 변경 적용 등

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행규칙

[시행 2023.1.27.] [국토교통부령 제1192호, 2023.1.27., 일부개정]

- 개정이유 및 주요내용
- 종전에는 도시계획시설의 명칭을 변경하는 경우 도시계획위원회의 심의 등을 거치도록 하였으나 앞으로 이러한 경우는 도시 · 군관리계획의 경미한 사항의 변경으로 보아 도시계획위원회의 심의 등의 절차를 거치지 않도록 절차를 간소화하고, 도시지역의 안정적인 생활용수의 공급을 위하여 수도공급설비 중 마을상수도는 도시 · 군관리계획의 결정 없이 설치할 수 있도록 하며, 구역경계의 변경이 없는 범위에서 측량결과에 따라 면적을 변경하는 경우를 시 · 도지사 등의 인가를 받지 않고 도시 · 군계획시설사업에 관한 실시계획을 변경할 수 있는 경우에 추가하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선 · 보완하려는 것임.

종전	일부개정
제3조(경미한 도시·군관리계획변경 사항) ① 영 제25조제3항제1호다목에서 “국토교통부령으로 정하는 경미한 사항의 변경”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 변경을 말한다.	제3조(경미한 도시·군관리계획변경 사항) ① 영 제25조제3항제1호다목에서 “국토교통부령으로 정하는 경미한 사항의 변경”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 변경을 말한다.
〈신 설〉	5. 도시·군계획시설의 명칭의 변경
제6조(도시·군관리계획의 결정 없이 설치할 수 있는 시설) ①영 제35조제1항제1호다목에서 “국토교통부령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.	제6조(도시·군관리계획의 결정 없이 설치할 수 있는 시설) ①영 제35조제1항제1호다목에서 “국토교통부령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.
〈신 설〉	6의2. 수도공급설비 중 「수도법」 제3조제9호의 마을상수도
②영 제35조제1항제2호 다목에서 “그 밖에 국토교통부령이 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.	②영 제35조제1항제2호 다목에서 “그 밖에 국토교통부령이 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.
5. 제1항제1호·제6호·제8호부터 제12호까지의 시설	5. 제1항제1호·제6호·제6호의2·제8호부터 제12호까지의 시설
제16조(경미한 사항의 변경) ① 법 제88조제2항 단서에서 “국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하기 위하여 실시계획을 작성하는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우(다른 호에 저촉되지 않는 경우로 한정한다)를 위하여 실시계획을 작성하는 경우를 말한다.	제16조(경미한 사항의 변경) ① 법 제88조제2항 단서에서 “국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하기 위하여 실시계획을 작성하는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우(다른 호에 저촉되지 않는 경우로 한정한다)를 위하여 실시계획을 작성하는 경우를 말한다.
2. 구역경계의 변경이 없는 범위안에서 행하는 건축물의 연면적 10퍼센트 미만의 변경과 「학교시설사업 촉진법」에 의한 학교시설의 변경인 경우	2. 구역경계의 변경이 없는 범위안에서 행하는 건축물의 연면적(구역경계 안에 「건축법 시행령」 별표 1에 따른 용도를 기준으로 그 용도가 동일한 건축물이 2개 이상 있는 경우에는 각 건축물의 연면적을 모두 합산한 면적을 말한다) 10퍼센트 미만의 변경과 「학교시설사업 촉진법」에 의한 학교시설의 변경인 경우
〈신 설〉	5. 구역경계의 변경이 없는 범위에서 측량결과에 따라 면적을 변경하는 경우

<국토교통부 제공>

산업에 대한 용적률 완화 등

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령

[시행 2023.3.21.] [대통령령 제33339호, 2023.3.21., 일부개정]

■ 개정이유

– 반도체 공장 등 국가첨단전략산업*을 위한 생산시설의 증설이 원활하게 이루어질 수 있도록 하기 위하여 국가첨단전략기술을 보유하고 있는 자가 입주하는 산업단지의 경우에는 일정한 절차를 거쳐 용도지역별 최대한도의 140퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화할 수 있도록 하고, 공공임대주택의 원활한 공급을 위하여 공공임대주택에 대해서는 임대무기간과 관계없이 용도지역별 최대한도의 120퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화하여 적용할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임.

* 국가첨단전략산업: 국가첨단전략기술을 연구·개발 또는 사업화하거나 국가첨단전략기술을 기반으로 제품 및 서비스를 생산하여 사업화하는 산업

■ 주요내용

- 가. 국가첨단전략기술을 보유하고 있는 자가 입주한 산업단지의 용적률 완화(제46조제14항 신설)
- 도시지역 내 지구단위계획구역에 국가첨단전략기술을 보유하고 있는 자가 입주하는 산업단지에 대하여 산업통상자원부장관이 요청하는 경우 산업입지정책심의회 심의를 거쳐 지구단위계획을 통해 용도지역별 최대한도의 140퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화하여 적용할 수 있도록 함.
- 나. 도시계획위원회 심의 제외 대상의 확대(제57조제1항제1호의2바목 신설)
- 건축물의 건축 또는 공작물의 설치를 목적으로 조성이 완료된 대지의 면적을 해당 대지 면적의 100분의 10 이하의 범위에서 확장하려는 경우를 도시계획위원회의 심의 제외 대상에 추가하여 개발행위허가 절차의 간소화를 통해 원활한 기업 활동을 지원하려는 것임.
- 다. 공공임대주택의 용적률 완화 요건 개선(제85조제3항제1호)
- 종전에는 임대무기간 8년 이상인 공공임대주택에 대하여 용도지역별 최대한도의 120퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화하여 적용할 수 있던 것을 앞으로는 공공임대주택의 경우 임대무기간과 관계없이 용적률을 완화하여 적용할 수 있도록 하여 공공임대주택 공급 활성화를 도모함.

종전	일부개정
제46조(도시지역 내 지구단위계획 구역에서의 건폐율 등의 완화적용) (신 설)	제46조(도시지역 내 지구단위계획 구역에서의 건폐율 등의 완화적용) ⑭ 법 제29조에 따른 도시·군관리 계획의 결정권자는 지구단위계획구역 내 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」 제2조 제1호에 따른 국가첨단전략기술을 보유하고 있는 자가 입주하는(이미 입주한 경우를 포함한다) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제2조제8호에 따른 산업단지에 대하여 용적률 완화에 관한 산업통상자원부장관의 요청이 있는 경우 같은 법 제3조 제1항에 따른 산업입지정책심의회의 심의를 거쳐 법 제52조제3항에 따라 지구단위계획으로 제85조제1항 각 호에 따른 용도지역별 최대한도의 140퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화하여 적용할 수 있다.
제57조(개발행위에 대한 도시계획 위원회의 심의 등) ①법 제59조 제1항에서 "대통령령으로 정하는 행위"란 다음 각 호의 행위를 말한다. 다만, 도시·군계획사업 (「택지개발촉진법」 등 다른 법률에서 도시·군계획사업을 의제하는 사업을 제외한다)에 따른 경우는 제외한다.	"좌동"
1의2, 녹지지역, 관리지역, 농림지역 또는 자연환경보전지역에서 건축물의 건축 또는 공작물의 설치를 목적으로 하는 토지의 형질변경으로서 그 면적이 제55조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 규모 미만인 경우. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 (법 제37조제1항제4호에 따른 방재지구 및 도시·군계획조례로 정하는 지역에서 건축물의 건축 또는 공작물의 설치를 목적으로 하는 토지의 형질변경에 해당 하지 않는 경우로 한정한다)는 제외한다.	"좌동"
(신 설)	바. 건축물의 건축 또는 공작물의 설치를 목적으로 조성이 완료된 대지의 면적을 해당 대지 면적의 100분의 10 이하의 범위에서 확장하려는 경우(여러 차례에 걸쳐 확장하는 경우에는 누적하여 산정한다)
제85조(용도지역 안에서의 용적률)	제85조(용도지역 안에서의 용적률)
③ 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 지역의 용적률을 다음 각 호의 구분에 따라 완화할 수 있다.	③ 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 지역의 용적률을 다음 각 호의 구분에 따라 완화할 수 있다.

종전	일부개정
1. 제1항제1호부터 제6호까지의 지역에서 임대주택(「민간임대주택에 관한 특별법」에 따른 민간임대주택 또는 「공공주택 특별법」에 따른 공공임대주택으로서 각각 임대무기간이 8년 이상인 경우에 한정한다)을 건설하는 경우: 제1항제1호부터 제6호까지에 따른 용적률의 120퍼센트 이하의 범위에서 도시·군계획조례로 정하는 비율	1. 제1항제1호부터 제6호까지의 지역에서 「공공주택 특별법 시행령」 제2조에 따른 공공임대주택 또는 임대무기간이 8년 이상인 「민간임대주택에 관한 특별법」 제2조제1호에 따른 민간임대주택을 건설하는 경우: 제1항제1호부터 제6호까지에 따른 용적률의 120퍼센트 이내의 범위에서 도시·군계획조례로 정하는 비율
(법제처 제공)	

주거재생혁신지구 내 현물보상 공급 건축물 관련

도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법

[시행 2023.4.18.] [법률 제19380호, 2023.4.18., 일부개정]

■ 개정이유 및 주요내용

－ 주거재생혁신지구 사업에서 현물보상으로 공급하는 건축물은 「도시개발법」에 따라 행하여진 환지로 간주함

종전	일부개정
제55조의3(토지등소유자에 대한 현물보상) ① 혁신지구사업시행자는 토지등소유자가 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따른 협의에 응하여 그가 소유하는 주거재생혁신지구 내 토지등의 전부를 혁신지구사업시행자에게 양도하는 경우로서 토지등소유자가 원하는 경우에는 다음 각 호에서 정하는 기준과 절차에 따라 혁신지구재생사업으로 건설되는 건축물(건축물에 부속된 토지를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)로 보상(이하 "현물보상"이라 한다)할 수 있다. － 중간 생략 －	제55조의3(토지등소유자에 대한 현물보상) ① 혁신지구사업시행자는 토지등소유자가 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따른 협의에 응하여 그가 소유하는 주거재생혁신지구 내 토지등의 전부를 혁신지구사업시행자에게 양도하는 경우로서 토지등소유자가 원하는 경우에는 다음 각 호에서 정하는 기준과 절차에 따라 혁신지구재생사업으로 건설되는 건축물(건축물에 부속된 토지를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)로 보상(이하 "현물보상"이라 한다)할 수 있다. － 중간 생략 －
③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 현물보상의 요건 및 절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	③ 제1항에 따라 현물보상으로 공급하는 건축물은 「도시개발법」 제40조에 따라 행하여진 환지로 본다.
(신 설)	④ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 현물보상의 요건 및 절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

(법제처 제공)

관리처분계획인가시 사업시행자와 시공자간 공사계약서 사본 제출

도시 및 주거환경정비법 시행규칙
[시행 2023.5.12.] [국토교통부령 제1210호, 2023.5.12., 일부개정]

■ 개정이유 및 주요내용

- 조합원 분담금, 분양가 등 정비사업 공사비의 산출 내역을 명확히 확인하고 정비사업을 투명하게 관리하기 위하여 사업시행자가 시장·군수등에게 관리처분계획인가 또는 변경인가를 신청하는 경우 사업시행자와 시공자 간 공사계약서 사본을 제출하도록 하려는 것임.

종전	일부개정
제12조(관리처분계획인가의 신청) 사업시행자는 법 제74조제1항에 따라 관리처분계획의 인가 또는 변경·중지·폐지의 인가를 받으려는 때에는 별지 제9호서식의 관리처분계획(인가, 변경·중지·폐지인가)신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 구분에 따른 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 시장·군수등에게 제출하여야 한다.	제12조(관리처분계획인가의 신청) 사업시행자는 법 제74조제1항에 따라 관리처분계획의 인가 또는 변경·중지·폐지의 인가를 받으려는 때에는 별지 제9호서식의 관리처분계획(인가, 변경·중지·폐지인가)신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 구분에 따른 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 시장·군수등에게 제출해야 한다.
1. 관리처분계획인가: 다음 각 목의 서류 가. 관리처분계획서 나. 총회의결서 사본	1. 관리처분계획인가 또는 변경인가: 다음 각 목의 서류 가. 관리처분계획서 나. 총회의결서 사본
〈신 설〉	다. 사업시행자와 시공자 간 공사계약서 사본(공사계약이 변경된 경우에는 변경된 공사계약서 사본을 말한다)
2. 관리처분계획변경·중지 또는 폐지인가: 변경·중지 또는 폐지의 사유와 그 내용을 설명하는 서류	2. 관리처분계획중지 또는 폐지인가: 중지 또는 폐지의 사유와 그 내용을 설명하는 서류

〈국토교통부 제공〉

질의응답사례

준공된 일반산업단지 내 지정된 자동차정류장(공영차고지)에 수소연료시설을 설치하고자 함
공영차고지의 건축물 허용용도는 차고 및 주차장으로만 되어 있어 건축물 허용용도 변경 필요 여부

국토교통부 2023.01.18.

질의내용

가. 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제13조의4 준공된 산업단지의 개발행위에 관한 특례를 적용하여 별도의 심의 없이 지구단위계획 변경(지구단위계획 상 중대한 변경인 가구 및 획지, 건축물 허용용도 등)이 가능한지

나. 개별법(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」, 「항만법」 등)으로 본다면 해당법률에 따른 절차 및 승인 고시시 산업단지에 관한 별도의 고시는 생략 가능한지, 만약 생략할 수 없다면 산업단지 관련 법률에 따라 총괄고시가 가능한지

답변내용

가. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(이하 국토계획법) 시행령 제25조 제4항에서는 관계(중앙)행정기관의 장과의 협의, 도시계획위원회 또는 공동위원회 심의를 거치지 않고 지구단위계획을 변경할 수 있는 사항을 규정하고 있으나, 팔호조항에 따라 다른 호에 저촉되지 않는 경우로 한정하고 있습니다.

나. 따라서, 국토계획법 시행령 제25조제4항에 해당하지 않는 사항은 관계 기관과의 협의, 공동위원회 심의 등 관련 절차를 거쳐 지구단위계획 변경을 하여야 할 것입니다.

다. 그 외 다른 법률 등에서 지구단위계획으로 해당 지역 등을 관리하도록 별도로 규정하고 있다면 그에 따라야 할 것인 바, 귀 질의와 관련하여 구체적인 사항은 「산업입지 및 개발에 관한 법률」(이하 산업입지법) 등을 종합적으로 검토하여 해당 지구단위계획 입안·결정권자가 판단할 사항임을 알려드립니다.

라. 아울러, 국토계획법 제30조 및 제32조에 따라 도시·군관리계획(지구단위계획 포함)을 결정한 경우 그 결정을 고시하고 지형도면 작성하여 승인·고시하도록 규정하고 있으나 국토계획법령에 따라 고시한 경우 다른 법률에 따른 승인·고시를 생략하도록 규정하고 있지 않음을 알려드립니다.

마. (산업입지정책과) 산업입지법 제13조의4 제1항 제1호~제6호의 경우는 산업단지개발계획 변경대상을 규정하고 있으며, 산업입지법 제13조의4 제2항, 같은법 시행령 제15조의4 제1항 제1호~제5호의 경우에는 산업단지 실시계획을 변경하지 아니하고 개별 법령(산업집적법, 국토계획법, 도로법 등)에서 정하는 바에 따라 해당행위를 할 수 있도록 규정되어 있습니다.

바. 또한 산업입지법 제21조 제1항 제1호에 따라 다른법령에 따른 인허

가 등의 의제 등을 규정하고 있습니다. (국토계획법 제30조에 따른 도시 관리계획의 결정)

다른 법률에 따라 의제된 산지전용허가의 산지전용기간이 만료되어 다시 산지전용허가를 신청할 경우 재해위험성 검토의견서를 제출해야 하는지 여부

법제처 2023.01.27.

질의내용

- 가. 산지전용을 하려는 면적이 2만제곱미터 미만 660제곱미터 이상에 해당하여 2021년 12월 16일 전에 다른 법률에 따른 목적사업의 인가·허가·승인을 받아 해당 법률에 따라 산지전용허가가 의제될 당시에는 산지전용허가신청서에 재해위험성 검토의견서를 첨부하여 제출해야 하는 대상이 아니었으나,
- 나. 목적사업이 완료되지 않은 상태에서 산지전용기간이 만료되었고, 2021년 12월 16일 이후에 목적사업의 재개를 위해 다시 같은 내용의 산지전용허가를 받으려는 경우, 「산지관리법 시행규칙」 제10조제2항 제1호차목에 따라 산지전용허가신청서에 재해위험성 검토의견서를 첨부하여 제출해야 하는지?

답변내용

- 가. 「산지관리법 시행규칙」 제10조제2항제1호차목에 따라 산지전용허가 신청서에 재해위험성 검토의견서를 첨부하여 제출해야 합니다.
- 나. 「산지관리법」 제14조제1항 본문에서는 산지전용을 하려는 자는 산림청장등의 허가를 받도록 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제15조제1항 및 같은 법 시행규칙 제10조제2항제1호차목에서는 산지전용허가를 받으려는 산지의 면적이 660제곱미터 이상인 경우 산지전용허가를 받으려는 자는 신청서에 산림기술자가 조사·작성한 재해위험성 검토의견서 1부를 첨부하여 제출하여야 한다고 규정하고 있으므로, 산지전용허가를 받으려는 산지의 면적이 660제곱미터 이상인 경우 그 허가 신청을 위한 산지전용허가신청서에 재해위험성 검토의견서를 첨부하여 제출해야 하는 것은 문헌상 명확합니다.

지방공사가 「공공주택 특별법」 제2조제1호의5에 따른 이익공유형 분양주택을 공급할 수 있는지

법제처 2023.01.27.

질의내용

- 가. 「지방공기업법」 제65조의5에서는 지방공사가 “공사의 자산 매각 시 환매(還買)를 조건으로 하는 계약(제2호)”을 체결할 수 없도록 규정하고 있는바,
- 나. 지방공사가 복합지구에서 공공분양주택을 공급하는 경우 「공공주택 특별법」 제2조제2호의2 등에 따라 이익공유형 분양주택을 공급할 수 있는지?

답변내용

- 가. 지방공사는 복합지구에서 공공분양주택을 공급하는 경우 「공공주택 특별법」 제2조제2호의2 등에 따라 이익공유형 분양주택을 공급할 수 있습니다.
- 나. 「공공주택 특별법」 제2조제1호의5에서는 이익공유형 분양주택을 ‘주택을 공급받은 자가 해당 주택을 처분하려는 경우 공공주택사업자가 환매하되 공공주택사업자와 처분 손익을 공유하는 것을 조건으로 분양하는 주택’을 말한다고 규정하고 있고, 같은 법 제49조의10제1항 전단에서는 “이익공유형 분양주택의 원활한 공급을 위하여 세부 공급유형 및 공급대상에 따라 환매조건을 부과할 수 있다”고 하면서, 이익공유형 분양주택을 공급받은 자가 해당 주택을 처분하려는 경우에 같은 조 제2항에서는 “제1항에 따른 환매조건에 따라 공공주택사업자에게 해당 주택의 매입을 신청하여야 한다”고 규정하고 있으며, 같은 조 제4항 전단에서는 “공공주택사업자가 환매하는 주택임을 소유권에 관한 등기에 부기등기하여야 한다”고 규정하고 있는바, 이와 같은 이익공유형 분양주택의 정의 및 공급과 처분에 관한 법 문언에 비추어 볼 때 이익공유형 분양주택은 해당 주택의 처분 시 공공주택사업자의 환매를 전제로 하는 공공분양주택임이 명확하므로, 이익공유형 분양주택을 공급하는 것은 환매를 조건으로 하는 계약을 체결하는 것에 해당합니다.
- 다. 또한 2021년 7월 20일 법률 제18311호로 「공공주택 특별법」 제2조에 제1호의5를 신설하는 과정에서 당초 의안번호 제2108275호로 발의된 공공주택 특별법 일부개정법률안에서는 이익공유형 분양주택을 “공공주택사업자가 직접 건설하거나 매매 등으로 취득하여 공급하는 공공분양주택으로서 공공주택사업자와 처분 이익을 공유하는 것을 조건으로 분양하는 주택”으로 정의하고 있었는데, 이에 대하여 이익공유형 분양주택은 이익공유가 공공주택사업자에 대한 환매를 통해서 이루어지는 환매조건부 주택의 일종이므로 환매가 조건이 된다는

점을 개념정의에서 명확하게 규정할 필요가 있다는 의견(각주: 2021. 2. 24. 의안번호 제2108275호로 발의된 공공주택 특별법 일부개정 법률안에 대한 국회 국토교통위원회 검토보고서 참조)이 있었고, 이를 반영하여 현행과 같이 규정되었다는 점을 고려하더라도 이익공유형 분양주택의 분양계약은 환매를 조건으로 하는 계약에 해당하는 것으로 보아야 합니다.

라. 그렇다면 지방공사가 공공주택 특별법령에 따라 이익공유형 분양주택을 공급하는 것은 「지방공기업법」 제65조의5제2호에 따라 제한되는 “공사의 자산 매각 시 환매를 조건으로 하는 계약”을 체결하는 것에 해당합니다.

국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따라 사업시행자가 개발사업을 진행할 때 사업부지 내 국유지 및 지방자치단체 공유지의 용도폐지에 관한 문의

국토교통부 2023.01.30.

질의내용

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따라 사업시행자가 개발사업을 진행할 때 사업부지 내 국유지 및 지방자치단체 공유지의 용도폐지에 관련된 문의로 ① 해당 공유지(33㎡)는 지목이 도로인 골목안길 도로로 사업시행자가 주변 사유지를 모두 매입하여 사업지 및 대체시설(도로 등) 개발 계획을 수립하였고, 토지 매입시 명도가 모두 이루어져 사실상 공공용으로 사용되지 아니하고 있는 경우※ 해당 공유지는 개발 계획상 17㎡ 대체 시설(도로) 개발 후 관리청 기부채납, 16㎡는 사업지 편입 - 용도폐지 가능 여부(행정목으로 이용예정인 경우 포함)? ② 사업에 편입되는 국유재산이 지목은 도로로 되어 있으나 관계법령에 따른 공용개시행위 없이 주민들의 이용으로 발생한 현황도로로 해당 국유재산 주변은 사업시행자가 토지 및 건물을 전체 매입하였고 명도도 모두 이루어져 사실상 도로로서의 목적이 상실된 경우 - 용도폐지 가능여부(대체도로 개설계획이 있는 경우 포함)?

답변내용

가. 국공유지의 용도폐지와 관련 된 사항은 「국유재산법」을 따르게 되어 있으나, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(이하 국토계획법)에서는 국토계획법에 따른 개발사업 시 설치 및 폐지되는 공공시설에 대한 무상귀속 및 무상양도에 대해서만 별도로 규정하고 있습니다. 국토계획법에서 규정한 내용 이외의 사항에 대해서는 국유재산법 소관기관(기

획재정부)으로 문의하시기 바라며 국토계획법에서 별도로 규정한 내용에 대해서 답변 드리겠습니다.

나. 국토계획법 제65조제2항에 따라 개발행위를 받은 자가 행정청이 아닌 경우 ‘새로 설치한 공공시설’은 ‘그 시설을 관리할 관리청에 무상귀속되며, ‘종래의 공공시설’에 대해서는 새로 설치한 공공시설의 설치 비용 범위 내에서 무상양도 가능합니다.

다. 국토계획법 제65조에 따른 ‘공공시설 무상귀속 · 양도 제도’는 새로 설치되는 공공시설이 관리청에 무상으로 귀속됨으로 인해 야기되는 개발사업 시행자의 재산상 손실 · 비용을 합리적 범위 안에서 일부 보전해 주고자 하는 제도로, 이때, 용도폐지, 양도 등의 일련의 과정을 거칠 필요 없이, 신 · 구 공공시설의 소유권 변동의 효과가 개별적인 법률행위를 통해서가 아니라, 도시계획시설사업의 준공시점에 법률규정에 의해서 직접 발생하도록 함으로써 관련 행정사무 처리의 간소화 · 효율화를 도모하는데 그 입법 취지가 있다 할 것입니다.

라. 국토계획법 제65조제3항은 무상귀속에 따른 절차를 규정한 사항으로, 허가권자는 제1항과 제2항에 따른 공공시설의 귀속에 관한 사항이 포함된 개발행위허가를 하려면 미리 해당 공공시설이 속한 관리청의 의견을 들어 무상귀속에 대한 동의가 이루어져야 할 것으로, 개발행위지 내 공공시설이 용도폐지가 가능한지 여부는 국공유 재산 관리청 및 허가권자가 사실관계, 사업현황 및 계획, 관계법령 등을 종합적으로 검토하여 판단할 사항임을 알려드립니다.

재정비축진계획의 변경 없이 존치지역에서 가로주택정비사업을 시행할 수 있는지 여부

법제처 2023.03.20.

질의내용

「도시재정비 촉진을 위한 특별법」 제2조제6호에 따른 존치지역이 있는 경우, 존치지역을 존치하도록 한 같은 조 제3호에 따른 재정비촉진계획을 변경하지 않고도 그 존치지역에서 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특별법」에 따라 같은 법 제2조제3호나목에 따른 가로주택정비사업을 시행할 수 있는지?

답변내용

가. 존치지역이 있는 경우, 존치지역을 존치하도록 한 재정비촉진계획을 변경하지 않고 그 존치지역에서 소규모주택정비법에 따라 가로주택

정비사업을 시행할 수는 없습니다.

나. 도시재정비법 제2조제2호에서는 “재정비촉진사업”을 재정비촉진지구에서 시행되는 가로주택정비사업 등으로 규정하고 있고, 같은 조 제3호에서는 “재정비촉진계획”을 재정비촉진지구의 재정비촉진사업을 계획적이고 체계적으로 추진하기 위한 계획으로 규정하고 있으며, 같은 조 제4호에서는 “재정비촉진구역”을 재정비촉진사업별로 결정된 구역으로 규정하고 있고, 같은 조 제6호에서는 “존치지역”을 재정비촉진지구에서 재정비촉진사업을 할 필요성이 적어 재정비촉진계획에 따라 존치하는 지역으로 규정하고 있으며, 같은 법 제9조제1항제8호에서는 재정비촉진구역과 관련하여 재정비촉진계획에 포함할 사항으로 재정비촉진구역의 경계, 개별법에 따라 시행할 수 있는 재정비촉진사업의 종류 및 존치지역에 관한 사항 등을 규정하고 있습니다.

다. 이와 같은 규정들을 종합해 볼 때, 도시재정비법은 가로주택정비사업을 재정비촉진사업의 종류에 포함하면서, 재정비촉진지구를 재정비촉진계획에 따라 재정비촉진사업을 추진하는 재정비촉진구역과 재정비촉진사업을 추진하지 않는 존치지역으로 구분하는 규정체계를 가지고 있는데, 같은 법 제3조제1항에서 같은 법이 재정비촉진지구에서 다른 법률보다 우선하여 적용된다고 규정하고 있고, 같은 조 제3항에서 소규모주택정비법에 따른 소규모재건축사업이 시행되는 재정비촉진구역에서 적용되지 않을 도시재정비법의 규정(제19조 및 제20조)을 별도로 열거하고 있다는 점에 비추어 보면, 소규모주택정비법 제3조제1항에서도 같은 법의 우선 적용을 규정하고 있으나 재정비촉진지구에 있어서는 소규모주택정비법보다 도시재정비법이 우선 적용됨이 원칙이라고 보는 것이 타당할 것인바, 존치지역은 재정비촉진지구에 포함되는 지역임이 분명한(각주: 법제처 2022. 9. 2. 회신 22-0310 해석례 참조), 가로주택정비사업이 재정비촉진사업에 포함되는 것 역시 분명하므로, 결국 존치지역에서 재정비촉진계획을 변경하지 않고서 도시재정비법이 아닌 소규모주택정비법에 근거하여 가로주택정비사업을 시행할 수는 없다고 할 것입니다.

라. 한편 소규모주택정비법 제43조의2제1항의 위임에 따라 소규모주택정비 관리계획을 수립할 수 있는 대상지역의 요건에 관하여 정하고 있는 같은 법 시행령 제38조의2제3호나목에서는 도시재정비법에 따른 재정비촉진지구를 그 대상지역에서 제외하면서도 존치지역의 경우에는 대상지역에 포함될 수 있도록 예외를 규정하여 존치지역에 대해서도 소규모주택정비 관리계획을 수립할 수 있도록 하고 있으므로, 존치지역에서 소규모주택정비법에 따라 가로주택정비사업을 시행할

수 있는 것으로 보아야 한다는 의견이 있으나, 소규모주택정비 관리계획은 소규모주택정비사업의 추진 필요성을 기초로 추후 시행될 사업의 규모 및 방향 등을 설정하는 개략적인 계획(각주: 소규모주택정비법 제43조의3 참조)으로서, 존치지역에 대해 소규모주택정비법에 따라 소규모주택정비 관리계획을 수립할 수 있도록 한 것만으로는 재정비촉진계획의 변경 없이도 같은 법에만 근거하여 소규모주택정비사업이 가능하다고 단정할 수 없으므로 그러한 의견은 타당하다고 보기 어렵습니다.

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행규칙」

제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물의 연면적 변경’의 의미

법제처 2023.05.31.

질의내용

가. 국토계획법 제88조제1항에서는 도시·군계획시설사업의 시행자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 도시·군계획시설사업에 관한 실시계획을 작성하여야 한다고 규정하고 있고, 같은 조 제2항 본문에서는 도시·군계획시설사업의 시행자는 실시계획을 작성하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 등의 인가를 받아야 한다고 규정하고 있는 한편,

나. 국토계획법 제88조제2항 단서에서는 같은 법 제98조에 따른 준공검사를 받은 후에 해당 도시·군계획시설사업에 대하여 국토교통부장관으로 정하는 경미한 사항을 변경하기 위하여 실시계획을 작성하는 경우에는 국토교통부장관 등의 인가를 받지 아니한다고 규정하고 있고, 그 위임에 따라 마련된 같은 법 시행규칙 제16조제1항제2호에서는 구역경계의 변경이 없는 범위안에서 행하는 건축물의 연면적 10퍼센트 미만의 변경을 경미한 사항을 변경하기 위한 경우 중 하나로 규정하고 있는바,

다. 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물의 연면적 10퍼센트 미만의 변경’에 이미 도시·군계획시설사업에 따라 공사·준공된 건축물과 용도가 다르고, 종전 실시계획에 포함된 바 없으며, 그 연면적이 준공 건축물 연면적의 10퍼센트 미만인 별개의 건축물의 신축이 포함되는지?


답변내용

가. 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물의 연면적 10

퍼센트 미만의 변경'에 별개 건축물의 신축은 포함되지 않습니다.

- 나. 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에서는 국토계획법 제88조 제2항 단서에 따른 “국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경”하는 경우 중 하나로 ‘구역경계의 변경이 없는 범위에서 행하는 건축물의 연면적 10퍼센트 미만의 변경’을 규정하고 있으나, 국토계획법령에서는 건축물 연면적의 의미와 구체적인 산정 방법을 명시적으로 규정하고 있지 않으므로, 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물 연면적’의 의미와 산정방법은 건축물의 대지 · 구조 · 설비 기준 및 용도 등 건축물에 관한 일반적인 사항을 규정(각주: 「건축법」 제1조 참조)하고 있는 건축법령에 따라 판단해야 할 것인데, 「건축법」 제84조에서는 건축물 연면적의 산정방법을 대통령령으로 정한다고 규정하고 있고, 그 위임에 따라 마련된 같은 법 시행령 제119조제1항 제4호에서는 건축물의 연면적을 원칙적으로 “하나의 건축물 각 층의 바닥면적의 합계”로 산정하도록 규정하고 있습니다.
- 다. 그렇다면 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물의 연면적’도 원칙적으로 실시계획에 포함된 각각의 준공 건축물별로 산정해야 할 것이고(각주: 법제처 2014. 9. 5. 회신 14-0546 해석례 참조.), ‘건축물 연면적의 변경’ 또한 실시계획에 포함된 각각의 준공 건축물 연면적의 변경으로 보아야 할 것이므로, 결국 같은 호에 따른 ‘건축물의 연면적 10퍼센트 미만의 변경’ 역시 원칙적으로 실시계획에 포함된 각각의 준공 건축물을 기준으로 각 준공 건축물별로 연면적을 10퍼센트 미만의 범위에서 변경하는 경우를 의미하는 것이지, 별개 건축물의 신축까지 의미한다고 볼 수는 없습니다.
- 라. 그리고 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에서는 “건축물의 연면적(구역경계 안에 「건축법 시행령」 별표 1에 따른 용도를 기준으로 그 용

도가 동일한 건축물이 2개 이상 있는 경우에는 각 건축물의 연면적을 모두 합산한 면적을 말한다”라고 규정하고 있는데, 이는 준공 건축물 연면적의 변경이 도시 · 군계획시설사업 준공 후 경미한 변경에 해당하여 실시계획의 인가가 필요하지 않은지 여부를 판단할 때, 건축물의 연면적은 원칙적으로 각각의 준공 건축물을 기준으로 한다는 점을 전제하고 용도가 동일한 준공 건축물이 여럿 있는 경우에 대한 예외를 둔 것인바(각주: 2023. 1. 27. 국토교통부령 제1192호로 일부개정되어 2023. 1. 27. 시행된 국토계획법 시행규칙 제 · 개정이유 참조.), 이에 비추어 보더라도 종전 실시계획에 포함된 바 없고, 이미 시행된 도시 · 군계획시설사업에 따라 공사 · 준공되지도 않은 별개 건축물을 신축하는 경우까지 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물의 연면적 10퍼센트 미만의 변경’에 포함된다고 보는 것은 타당하지 않습니다.

마. 또한 법령에서 일정한 원칙에 관한 규정을 둔 후 이러한 원칙에 대한 예외규정을 두는 경우, 이러한 예외규정을 해석할 때에는 합리적인 이유 없이 문언의 의미를 확대하여 해석해서는 안 되고 보다 엄격하게 해석할 필요가 있다고 할 것인데(각주: 법제처 2012. 11. 3. 회신 12-0596 해석례 및 대법원 2020. 5. 28. 선고 2017두73693 판결례 참조.), 국토계획법 제88조제2항 단서 및 같은 법 시행규칙 제16조제1항은 도시 · 군계획시설사업의 시행자가 실시계획을 작성하면 인가를 받아야 하는 것에 대한 예외에 해당하는 경우를 규정한 것으로서, 실시계획 인가를 받지 않아도 되는 경우의 범위는 문언에 따라 엄격하게 해석해야 할 것인바(각주: 법제처 2014. 9. 5. 회신 14-0546 해석례 참조.), 이에 비추어 보더라도 별개 건축물을 신축하는 경우까지 국토계획법 시행규칙 제16조제1항제2호에 따른 ‘건축물의 연면적 변경’에 포함된다고 보기는 어렵습니다. 

협회 소식 · 동정

여성위원회 2023년 3월 현장답사 실시

_2023. 03. 24.

우리 협회 여성위원회(위원장: 김선아 (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표)에서는 지난 3월 24일 오후 5시에 서울 성동구 송정동에서 진행중인 1유로프로젝트 현장답사를 진행하였습니다.

위원장 등 10여 명이 참석한 이날 현장답사는 우선 1시간 정도 프로젝트 현장을 참가자 개별적으로 답사하였습니다. 오후 6시에는 프로젝트를 진행하는 오래된미래공간연구소를 방문하여 최성욱 대표로부터 1유로 프로젝트를 진행하게 된 계기와 진행과정, 진행경과 등에 대한 설명을 들었으며, 참석한 여성위원들의 질의응답을 받는 시간도 가졌습니다.



신도시위원회 2023년 춘계세미나 개최

_ 2023. 03. 29.

우리 협회 신도시위원회(위원장: 윤정중 LH토지주택연구원 선임연구위원)에서 3월 29일 오후 4시에 LH지역균형발전지원센터 회의실 및 줌을 통해 춘계세미나를 개최하였습니다.

이번 춘계세미나에서는 “유럽의 스마트시티, 생생한 현장사례와 시사점”을 주제로 윤정중 위원장이 사회를 맡아 진행되었습니다. 이날 발제를 맡은 LH토지주택연구원 조영태 박사는 “유럽의 스마트시티, 생생한 현장사례와 시사점”을 주제로 발제하였으며, 각 도시의 사례

에 대하여 다양한 질문과 응답, 타 대륙 사례 공유 등 다양한 논의가 있었습니다.



2023년 제2회 회장단회의 개최

– 2023. 04. 07.

우리 협회에서는 지난 4월 7일 오후 7시에 협회 사무실에서 회장단 회의를 개최하였습니다.

이번 회의에서는 2023년 협회 회원가입 및 회비 납부현황을 보고받았습니다. 또한 여성위원회 3월 현장답사 실시, 신도시위원회 춘계세미나 개최 등에 대해 보고받았습니다.

이후에는 회원확대 및 재정안정화 방안과 협회 내의 위원회 활성화 방안에 대하여 논의하였으며, 협회지 2023년 기관탐방 방문과 협회지 광고 수주에 대하여 얘기를 나누었으며, 지방지회 창립 논의와 2023년 상반기 협회 일정에 대하여 논의하였습니다.



여성위원회 2023년 5월 현장답사 실시

– 2023. 05. 12.

우리 협회 여성위원회(위원장: 김선아 (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표)에서는 지난 5월 12일 오후 3시에 개항의 역사를 품고 있는 인천 중구 개항장으로 현장답사를 진행하였습니다.

위원장 등 10여 명이 참석한 이날 현장답사는 오후 3시 10분에 중구청 개항장을 방문하여 함혜경 중구 문화해설사로부터 개항장의 역사와 발전 경과에 대한 해설을 들었습니다. 오후 4시 40분에는 근대건축자산인 '이음1977'을, 오후 5시부터는 개항장과 내항 도시재생 현장지원센터인 '1883개항살롱'을 답사하였습니다.



2023년 춘계토론회 개최

– 2023. 05. 19.

우리 협회에서는 지난 5월 19일 오후 1시 30분부터 LH토지주택연구

원과 공동으로 주관하여 「'깐' 도시, 2기 신도시의 미래를 밝히다.」 공동 토론회를 상연재 서울역점에서 줌과 병행하여 개최하였습니다.

이날 토론회에서는 임주호 LH토지주택연구원 수석연구원의 사회로 진행되었으며, 김홍배 회장(LH토지주택연구원장)의 인사말이 있었습니다.

주제발표로는 “변화의 시대, 2기 신도시의 현주소”를 주제로 윤정란 LH토지주택연구원 연구위원이, “뷰카VUCA시대, 2기 신도시가 가는 길”을 주제로 조용진 (주)사이트랩 대표가, “온디맨드On-Demand 사회, 모빌리티 진화와 2기 신도시의 대응”을 주제로 최성택 한국교통연구원 부연구위원이 각각 발표를 하였습니다.

이후 진행된 토론에서는 정창무 서울대학교 교수를 좌장으로 김중은 국토연구원 연구위원, 송봉혁 LH 국토도시개발본부 신도시사업2처 부장, 유정훈 아주대학교 교수, 윤정중 LH토지주택연구원 선임연구위원, 이은엽 LH토지주택연구원 국토도시연구실장, 이종현 인천연구원 선임연구위원이 토론을 진행하였습니다.



제1회 2023 광명도시공사 발전포럼 개최

— 2023. 06. 14.

우리 협회에서는 지난 6월 14일 오후 2시에 광명도시공사 주최, 한국도시계획가협회 주관으로 제1회 2023 광명도시공사 발전포럼을 광명시청 대회의실에서 광명도시공사 유튜브와 병행하여 개최하였습니다.



이번 포럼에서는 광명도시공사, 광명시청, 유관기관 임직원등 100여 명이 참석하였습니다.

이날 포럼에서는 이상훈 한양대학교 교수의 사회로 진행되었으며, 박승원 광명시장님과 안성환 광명시의회 의장님, 김홍배 한국도시계획가협회 회장님의 축사가 있었습니다.

이어 진행된 주제발표에는 “신도시 개발사업 공동시행 사례와 공사 참여 전략”을 주제로 허정문 수원도시공사 사장이, “광명시 도시재생 사업 추진전략”을 주제로 권일 한국교통대학교 교수가, “공사 개발사업 활성화 및 신규사업 발굴을 위한 추진전략”을 주제로 선권수 도시전략연구소 대표가 각각 발제를 하였습니다.

이후 진행된 토론에서는 이승일 서울시립대학교 교수를 좌장으로 김성길 공주대학교 교수, 정창무 서울대학교 교수, 조우현 경기주택도시공사 본부장, 조종렬 (주)대한콘설타트 부사장, 최민성 (주)멜코리얼티 대표, 최찬용 용인도시공사 사장이 광명도시공사 발전을 위한 심도 높은 토론을 펼쳤습니다. ☞

신규 가입회원 명단

2023년 7월 6일 기준

NEW MEMBERS LIST

개인회원

김나예	서울대학교 환경대학원 박사과정생
김남익	서울시청
김동희	서울시청 주무관
김선주	경기대학교 교수
김윤경	서울시청 주무관
김지연	인천서구청 교통정책과장
안준영	(주)번창미래연구원
이수진	성동구청 주무관
정영미	인천대학교 도시행정과 겸임교수
정우식	광명도시공사 본부장
정진혁	(주)거원엔지니어링 도시계획부 차장
정휘조	한국토지주택공사
조창래	주식회사 풍경 소장
황찬우	경기도청 주무관
황해연	한국토지주택공사 대리

종신회원

손귀득	한국토지주택공사 부장
이원훈	한국토지주택공사 박사
조영태	LH 토지주택연구원 연구위원
윤기영	한국토지주택공사 행정감사부장
최성택	한국교통연구원 부연구위원



도시의 미래가치를 높인다

(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 사람과 자연이 공존하는 도시계획

(주) 삼호기술공사 | (주)에일기술단건축사사무소

주요사업분야

도시계획 | 단지계획 | 토목 감리

도시개발 | 재개발 · 재건축 | 산업단지

서울특별시 송파구 법원로 128

SK V1 메트로시티 A동 1609, 1610호

samho.kr@outlook.kr | 02.592.8400

당신의 컬리넨은 무엇입니까

세계 최대 다이아몬드 원석

'컬리넨'을 최고의 가치로

빛나게 만든 장인처럼

컬리넨홀딩스는

부동산 개발, 마케팅, 투자자문

부동산종합서비스 등으로

당신의 부동산 가치가

가장 빛나게 만들겠습니다.

글로벌 밸류 크리에이터

(주)컬리넨홀딩스



한국도시계획학회 제5대 임원명단

회 장 김홍배 한양대학교 도시공학과 명예교수

기획부회장 임영진 (주)삼호기술공사 대표이사
 행정부회장 한상훈 중원대학교 교수
 재정부회장 최민성 델코리얼티 그룹 대표이사
 교육부회장 이승일 서울시립대학교 도시공학과 교수
 대 외 협 력 이명훈 한양대학교 교수
 부 회 장

공공부회장 이종원 (주)경화엔지니어링 부회장
 산학부회장 여춘동 (주)인토엔지니어링 도시건축사사무소 대표이사
 여성부회장 김선아 (주)스페이싱 엔지니어링 건축사사무소 대표
 연구부회장 윤정중 LH토지주택연구원 실장
 기술부회장 문천재 주식회사 유신 사장
 감 사 선권수 도시전략연구소 대표
 허정문 수원도시공사 사장

상 임 이 사 권용일 대구한의대학교 교수
 권혁도 동명기술공단 부사장
 김기찬 유나이티드그룹 대표이사
 김동근 LH 경기남부지역본부 대외파견전문관
 김성길 공주대학교 교수
 김성률 우리ENG 대표이사
 김영준 청해엔지니어링 대표이사
 김주영 상지대학교 교수
 김항집 광주대학교 교수
 김홍순 한양대학교 교수
 박태원 광주대학교 도시계획부동산학과 교수
 백복수 (주)인토엔지니어링 도시건축사사무소 부대표
 서원석 중앙대학교 교수
 여옥경 한양사이버대학교 교수

오민경 태평양감정평가법인 이사
 윤갑식 동아대학교 교수
 윤상복 동의대학교 도시공학과 교수
 윤수용 인천시 도시재생현장지원센터장
 이근수 과천도시공사 사장
 이상근 대우해양조선 건설부문 사장
 이영성 서울대학교 교수
 이일희 지오닥트(주) 부대표
 이재용 LH 대구경북지역본부 본부장
 임동일 강릉원주대학교 도시계획부동산학과 교수
 임택규 (주)신화이앤씨 대표이사
 장호순 (주)미래E&D 부대표
 전호근 (주)홍익기술단 부사장
 정승현 한국건설기술연구원 수석연구원

정현철 삼호기술공사 부사장
 정희윤 서울연구원 선임연구위원
 조우현 경기주택도시공사 본부장
 조종렬 대한건설터트 부사장
 최봉문 목원대학교 교수
 최승희 우석대학교 건축과 교수
 최찬용 용인도시공사 사장
 최창규 한양대학교 교수
 최현욱 반석엔지니어링 이사
 홍길표 (주)서영 부사장
 홍성덕 (주)동성엔지니어링 사장
 황지욱 전북대학교 교수

이 사 강경훈 이름 CNS 대표
 강동오 HDC 아이앤코스 상무
 강석형 사람공간연구소 그룹장
 강원준 경호엔지니어링 부사장
 강평희 ㈜대한콘설터트 이사
 고준호 한양대학교 교수
 고진수 광주대학교 교수
 고태호 제주발전연구원 연구위원
 구용호 (주)해동기술개발공사 대표이사
 구정현 경동엔지니어링 부사장
 권영선 주택산업연구원 책임연구원
 권 일 한국교통대학교 교수
 권정훈 (주)수성엔지니어링 도시사업본부 이사
 권정훈 한양대학교 교수
 김광남 한국농산어촌네트웍 이사
 김귀식 (주)로템도시기술연구소 대표
 김근영 강남대학교 교수
 김노희 코오롱글로벌 과장
 김윤희 LH토지주택연구원 수석연구원
 김병곤 (사)제주교통연구소 감사
 김선웅 제일엔지니어링 부사장
 김성주 (주)도시건축 이래 대표
 김성진 성도 E&C 대표
 김용태 (자)한진개발공사 전무이사
 김은희 도시연대 정책센터장
 김재구 전북연구원 연구위원
 김재운 (주)인토엔지니어링도시건축사사무소 전무
 김정곤 (주)베타랩 도시환경연구소 소장
 김정섭 UNIST 교수
 김정은 한국건설기술연구원 연구위원
 김 진 한남대학교 교수
 김진유 경기대학교 교수
 김창형 부천도시공사 본부장
 김충호 서울시립대학교 교수
 김태경 국토도시연구원(주) 실장
 김태윤 (주)동아ENG 대표
 김학업 인천대학교 박사
 김현무 사이트랩 대표
 김호용 동아대학교 교수
 김향배 남서울대학교 교수
 나강열 광주전남연구원 책임연구위원
 나승일 인천광역시 시설관리팀장
 남광우 경성대학교 교수
 노병채 (주)진양엔지니어링건축사사무소 대표이사
 노혜진 케이에스엠기술(주) 상무
 문계정 법무법인 서평 변호사
 문 채 성결대학교 교수
 문태현 경성대학교 교수

민세식 ㈜민종합기술단 대표이사
 박근오 충남연구원 센터장
 박신태 (주)중원도시종합건축사사무소 대표
 박영길 인천시 도시재생센터 센터장
 박영신 YS부동산연구소 소장
 박인권 서울대학교 교수
 박진아 한양대학교 교수
 박철광 한화건설 상무
 박홍철 (주)건화 전무
 배기목 대전대학교 교수
 배상호 도화엔지니어링 부사장
 백재현 새만금개발공사 처장
 백정현 (주)신명건설기술공사 이사
 백한열 한남대학교 교수
 성장환 LH 토지주택연구원 실장
 성현곤 한양대학교 교수
 소호근 ㈜컬리너홀딩스 대표이사
 송향숙 여성과 공간연구소 소장
 송홍수 (주)청림이앤씨 대표이사
 신동윤 단국대학교 교수
 신상영 서울연구원 연구위원
 양광식 순천향대학교 교수
 양성돈 경기연구원 연구위원
 양용택 SH공사 본부장
 염수원 전주대학교 교수
 오명택 LH 토지주택연구원 수석연구원
 오복환 (전)의왕시청 경제환경국장
 우명재 서울시립대학교 교수
 유아영 한양대학교 교수
 유명소 ㈜동림P&D 부사장
 유천용 ㈜엘와이이앤씨 대표
 윤문상 주식회사 유신 부사장
 윤방현 (주)미래파워 대표이사
 윤영담 (주)엔에스파트너스 CCO
 윤은정 서울특별시청 건축주택정보팀장
 윤정란 LH토지주택연구원 연구위원
 이남휘 작은도시대장간 실장
 이동우 한양대학교 연구교수
 이명범 P&D 파트너스 대표
 이민기 LH토지주택연구원 연구위원
 이상우 LH 스마트시티개발단 처장
 이상훈 한양대학교 교수
 이석주 서울시의회 의원
 이영은 LH토지주택연구원 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(주) 상무
 이주일 서울연구원 선임연구위원
 이지영 서울시립대학교 교수
 이창연 전북대학교 교수
 이창호 한밭대학교 교수
 이철성 (주)건화 부사장
 이현경 동의대학교 교수
 임병호 대전세종연구원 선임연구위원
 임옥근 (주)쌍원 대표이사
 임태빈 (주)에이치유이앤디 부사장
 임현진 더 도시연구소 대표
 임형빈 충남연구원 연구위원
 임혜수 인천광역시 도시재생현장지원센터 주무관
 장성만 목포대학교 교수
 장영호 ㈜미래E&D 본부장
 전경희 도시경영연구소 소장
 전병선 LH지역균형발전지원센터 지역균형발전전문관
 전병혜 용인시정연구원 연구위원
 전승준 (전)삼성전자 상무
 정다운 ㈜OCS도시건축 실장
 정명화 (주)유신 전무
 정우식 광명도시공사 본부장
 조미정 한양대학교 겸임교수
 조정래 (전)서울시의회 전문위원
 조정훈 하나로감정평가사무소 감정평가사
 조필규 LH토지주택연구원 수석연구원
 조필제 유선엔지니어링 건축사사무소 본부장
 지규현 한양사이버대학교 교수
 진영길 (주)목양종합건축사 사무소 토목건축사업본부 본부장
 천상현 홍익대학교 교수
 최동규 (주)삼안 부사장
 최상희 LH토지주택연구원 연구위원
 최성진 원광대학교 교수
 최영은 대구경북연구원 실장
 최지환 (주)인토엔지니어링도시건축사사무소 본부장
 최충익 강원대학교 교수
 탁정호 피앤티 글로벌 대표이사
 한재법 법무법인 제이엔 변호사
 현동호 (주)케이에스엔지니어링 부사장
 홍국정 (주)하우원 대표
 홍록희 디엘이앤씨 상무
 홍재주 (주)맵인어스 이사
 황중만 한양대학교 특임교수



한국도시계획가협회
URBAN PLANNERS

- 2023. 07. 지속가능한 도시와 환경
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

