

URBAN PLANNERS

도시계획과 대가

2023년 10월호
제10권 제4호(통권30호)

URBAN PLANNERS

2023년 10월호 제10권 제4호(통권30호)

한국도시계획가협회



한국도시계획가협회
Korea Institute of Urban Planners



URBAN PLANNERS

2023년 10월호
제10권 제4호(통권30호)

편집위원회

위원장

서원석 _ 중앙대학교 교수

부편집위원장

강평희 _ 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

진재득 _ 서울시립대학교 교수

홍현민 _ 다정엔지니어링 이사

편집위원사

이다은 _ 중앙대학교 박사수로

부편집위원사

김찬혁 _ 중앙대학교 석사과정

사단법인 한국도시계획가협회

Urban Planners 제10권 제4호(통권30호)

인쇄 2023. 10

발행일 2023. 10

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

부실 계획에 대한 처방으로서 적정 용역대가 산정

_ 한상훈(중원대학교 교양학부 교수, 도시계획학 박사 & 법학박사,
한국도시계획가 협회 행정부회장)

05 Focus 도시계획과 대가

21세기 지식산업으로서의 도시계획

_ 김선아((주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표, 한국도시계획가협회 부회장)

도시계획 대가의 현재와 개선방안

_ 서원석(중앙대학교 교수)

엔지니어링사업의 대가 산정기준에 대하여

_ 박효기(인천연구원 선임연구위원)

공공입찰제도 속 인건비, 이상과 현실

_ 신희영(비콘힐엔지니어링건축사사무소)

21 기관탐방

(주)유신 국토부문 사장 문천재

_ 한상훈(중원대학교 교수 / (사)한국도시계획가협회 행정부회장)

26 News &

도시분야 관련 법률 개정내용 및 해설

정책제도, 판례 및 유권해석

45 KIUP Members

협회 행사 소식 · 동정

23



46



부실 계획에 대한 처방으로서 적정 용역대가 산정



한상훈

중원대학교 교양학부 교수
도시계획학 박사 & 법학박사
한국도시계획가 협회 행정부회장

최근 지하주차장 붕괴 사고 등 부실시공에 대한 국민적 관심이 그 어느 때보다 높다. 사실 부실시공의 문제는 어제오늘의 일이 아니다. 부실시공에 따른 사고가 발생할 때마다 시공품질관리 강화, 감리의 내실화, 무관용 원칙 등 관리감독 강화 뿐만 아니라 적정 시공기간의 보장과 같은 제도개선 노력이 반복되어 왔다. 그럼에도 불구하고, 부실시공의 문제는 계속되고 있다. 안타깝지만 앞으로 부실시공의 문제가 완전하게 근절될 것이라 기대하기는 어려울 것 같다.

부실시공의 문제해결이 어려운 진짜 이유는 무엇일까? 과연 시공품질 관리가 제대로 되지 못해서 혹은 감리 활동이 제대로 되지 못해서 일까? 물론 이런 이유에서 부실시공이 일어났을 수 있다. 하지만 한 발짝 물러서서 보다 근본적인 원인을 생각해보면 다른 그 어떤 이유들 보다도 해당 공사에 대한 공사비가 제대로 보장되지 못한 것이 가장 직접적인 이유가 아닐까 생각한다. 왜냐하면 적정한 공사비가 제공되는 현장에서 굳이 부실시공을 할 이유를 찾기 어렵기 때문이다. 즉, 적정한 공사비가 제공되는 경우 공사를 맡은 건설업체는 부실시공을 통해서 단기적인 수익을 가져가는 것보다 완벽한 시공을 통해

서 후속 공사를 계속하여 수행하는 것이 더 큰 수익이 된다는 것을 잘 알고 있기 때문이다.

일에 대한 대가가 적정하지 않음에도 불구하고 근로자가 성실하게 일할 것을 기대하는 것은 무리이다. 왜냐하면 자신의 근로에 대한 대가가 적정하지 않는 만큼 근로자의 불만이 커지게 될 것이고, 이러한 불만은 당연히 해당 업무의 부실로 연결되기 때문이다. 이런 점에서 적정한 용역대가의 산정은 해당 용역의 품질을 보증하는 관건이 된다.

그런데 적정 용역대가는 양면적 특징을 지닌다. 즉, 근로자를 고용하는 사업주 입장에서 생각하는 적정 대가와 근로자가 생각하는 적정 대가가 서로 다르다는 것이다. 다른 말로 하자면 특정 용역을 발주하는 발주처가 생각하는 적정 용역대가와 그 용역을 수행하는 업체가 생각하는 적정 용역대가 서로 다르다는 것이다. 이런 차이가 발생하는 가장 기본적인 원인은 용역 수행업체의 경우 목표하는 용역 성과품의 품질과 수익을 얻기 위해 가능한 범위에서 최대한의 용역대가를 받고자

하는 것과 달리 용역 발주처의 경우 최소한의 용역대가를 지불하면서 목표하는 성과품 품질을 확보하고자 하는 입장을 가지기 때문이다.

도시계획 수립 용역에 대한 적정한 대가산정의 요구는 오래 전부터 최근까지 계속되고 있다. 이와 관련하여 우리나라는 엔지니어링산업 진흥법 제31조에서 발주청은 엔지니어링 사업자와 엔지니어링사의 계약을 체결할 때에 적절한 엔지니어링 사업 대가를 산정하기 위한 필요한 기준을 정하여 고시하도록 규정하고 있으며, 이 규정에 따라서 산업통산자원부가 국토계획 표준품셈을 발표하고 있다.

국토계획 표준품셈은 우리나라의 국토계획 및 도시계획 등 계획수립 활동을 엔지니어링 산업활동의 하나로 규정하고 있다. 즉, 도시계획은 엔지니어링산업 진흥법 시행령 제3조 별표 규정에서 건설부문 엔지니어링기술의 세부영역 중의 하나로 규정되어 있다. 여기서 건설부분 엔지니어링기술은 1)도로 · 공항, 2)항만 · 해안, 3)철도, 4)교통 ... 6)도시계획, ... 10)상하수도, ... 등 13개 하위부문으로 구성되어 있다.

또한 국토계획 표준품셈은 과거 국토계획의 수행에 소요된 인건비와 직접 경비 등의 비용구성 비율을 기반으로 산정된 각 업무영역별 표준단가에 해당 연도의 물가상승율 변동을 적용하여 추정된 표준단가에 대하여 관계 전문가들의 의견을 반영하여 확정된 표준적인 업무량과 소요 인력을 의미한다.

이와 같은 국토계획 표준품셈 산정방식은 기존의 용역대가와 비교하여 물가상승율을 초과하여 대가산정이 이루어지기 어려운 구조적 한계를 지닌다. 예를 들면, 같은 지역을 대상으로 하는 계획수립 용역이라고 하더라도 새로운 기술적 변화가 일어나거나 업무 수행자들의 업무능력과 업무패턴에 변화가 있는 경우에 계획수립에 필요한 시간과 투입되는 인력 수의 변화가 불가피한데 현재 국토계획 표준품셈은 이러한 변화를 적절하게 반영하기 어려운 구조적인 한계를 지니고 있다.


또한 도시계획은 도로 · 공항, 항만 · 해안, 철도 등 교통시설은 물론 상하수도 시설을 포함한 공급처리계획 등 건설부분 엔지니어링기술

의 세부 영역 모두를 계획 요소로 포함하고 있다. 이러한 현실을 고려하면, 현재 엔지니어링산업 진흥법에서 규정하고 있는 도시계획은 실제 도시계획을 의미하는 것이 아니라, 도시계획을 구성하는 하위의 개별 도시계획을 의미하고 있다고 보는 것이 타당하다.

그런데 현재 국토계획 표준품셈은 국토계획을 포함한 도시계획 수립 용역대가를 제시함에 있어서 계획이 가지는 이러한 체계적 특성을 고려함이 없이 도시기본계획과 주택단지계획, 산업단지계획 혹은 지구단위계획 등을 수평적 차원에서 동일한 유형의 계획으로 그 대가를 산정하고 있다.

이러한 이유에서 현행 국토계획 표준품셈은 현실 여건을 보다 적극적으로 고려하기 위하여 현재 산정방식의 구조적 한계를 개선하는 한편으로 계획적, 공간적 체계를 갖는 국토계획과 도시계획의 체계적 특성을 제대로 반영할 수 있는 방향에서 개정이 요구되며, 이 과정에서 관련 용역사의 의견은 물론 주요 발주처의 의견을 균형 있게 그리고 충분하게 수용할 필요가 있다.

2022년도 엔지니어링 통계편람을 참조하면, 2022년 기준 우리나라 도시계획 분야의 국내 공공발주 금액은 약 1,987억원에 발주 건수는 1,214건 그리고 해당 사업을 수행한 사업체 수는 1,208개에 약 8,164명의 엔지니어가 참여한 것으로 나타났다. 여기서 문득 과연 천 건이 넘는 도시계획 분야 용역이 적절한 용역대가를 받아 진행되었을까? 하는 의문이 든다. 앞서 이야기한 것처럼 적절한 용역대가의 제공은 해당 용역의 품질을 보증하는 것과 다름 아니기 때문이다.

얼마 전 정부 표준품셈에 없는 특수 공종 등에 대한 자체적인 품셈을 개발하여 공사 용역 등의 계약에 적용하여 수 백억원의 예산을 절감하여 정부 포상을 받은 지자체의 예산 절감 사례에 대한 대대적인 홍보가 있었다. 과거 사례와 비교하여 상당한 규모의 예산을 절감한 것은 분명한 공적이다. 하지만 과연 이처럼 축소된 용역대가가 적절한 용역대가이었는지 축소된 용역대가를 받고 해당 용역을 수행한 용역사의 의견이 단 한 줄도 제시되지 못한 점은 용역대가의 양면성을 고려할 때 못내 떨쳐 버리기 어려운 아쉬움과 찝찝함을 남긴다. 

FOCUS

도시계획과 대가

21세기 지식산업으로서의 도시계획

김선아(주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표
한국도시계획가협회 부회장

도시계획 프로젝트의 대가산정은 공공 프로젝트의 경우, 단계별 업무 내용이 구분되고, 구분된 업무 내용별 업무 수행에 필요한 참여기술자 수와 시간, 그 외 프로젝트 수행을 위한 기타 활동에 대한 항목들에 대해 정량화된 기준을 바탕으로 산정된다. 민간 프로젝트의 경우는, 공공 프로젝트에 적용되는 기준을 근거로 회사와 클라이언트 사이의 협의에 의해 결정된다. 도시계획 분야는, 한국엔지니어링협회에서 관리를 하는 엔지니어링업의 하나로 분류되어, 도시계획 분야 업무 대가는 한국엔지니어링 협회¹⁾에서 제시하는 기술인력별 등급에 따른 인건비 비용이 기준이다. 또한 도시계획 분야 외에도, 건축, 조경, 공공디자인, 등 도시환경을 만드는 다양한 분야에 대한 대가산정의 기준은 관련 법에 따라 수립되어 있다.

그러나, 최근 10여년 전부터 “업무의 영역”, “대가산정의 기준”, “대가의 지급”에 대해서는 모든 분야에서 문제를 제기하고 있는 상황이다. “왜 이런 문제제기가 지속되고 있는가?”, “무엇이 문제인가?”, “그 노력은 어떻게 진행되고 있는가?”에 대해 다시 한 번 깊은 논의가 필요한 상황이다. 지금의 도시계획에서 해야 하는 일들은 지난 시간들과 무엇이, 어떻게 달라졌을까?

한국만의 독특한 역사적 변화과정을 살펴보면 21세기의 1/4 분기를 지나고 있는 지금 분명한 변화가 있음을 알 수 있다.

20세기 전 고전시대의 도시계획은 자연의 흐름을 읽어 건물의 입지를 정하고, 영토의 관리측면을 고려하여 토지의 이용을 계획을 하는

1) 1974년 기술용역육성법에 의해 설립되어 현재까지 도시계획을 포함한 엔지니어링산업 및 엔지니어링기술자 전반에 대한 경력관리, 회사의 자격 승인, 인건비 기준 제시 및 엔지니어링산업의 발전을 위한 다양한 활동을 하는 기관이라 할 수 있다. 한국엔지니어링협회는 대한민국 엔지니어링산업을 총괄하는 산업통상자원부가 「엔지니어링산업 진흥법」에 의거 지정한 국내 유일의 “엔지니어링 표준품셈 관리기관”이다. https://www.engcost.or.kr/ecasSub_auto.do?nm=%EC%84%9C%EB%B9%84%EC%8A%A4%20%EC%86%8C%EA%B0%9C&id=010300&page=1

풍수지리, 주례고궁, 동양의 추상상징세계인 도참사상 등 이 결합하여 도시를 만들어가는 시기였다. 이후 대한제국시기부터 시작된 도시 근대화 계획과 사업은 일제강점기동안 식민통치로 인해 도시 원형을 왜곡하고 변경하는 과정속에서 토지정리와 함께 도시 인구의 증가에 의한 도시기능의 입지, 도로망의 개설, 도시 상징물의 설치, 공공공간의 조성 등 도시를 만들어가는 계획과 사업 등 도시 근대화가 진행되었다. 20세기 중반 한국 전쟁이후 대한민국은 국토 복원 이후, 70,80년대 경제개발기동안 급속한 도시화면적의 증가, 인구 증가로 인한 도시내 필요한 수요를 공급하는데 한국 사회의 모든 역량이 집중되었던 시기를 보냈다. 이 시기는 도시 개발에 의한 “양”의 확대를 만드는 시기로, 주거, 도로, 도시에 필요한 그 외 각종 시설의 건설이 전투적인 속도로 진행되었던 공급의 시기였다.

1990년대부터 도시의 개발방식은 변화가 시작되었다. 지난 20, 30년 동안의 “무에서 유를 창조하는 듯한 무조건 적 공급”의 방식에서 기존의 도시화 지역을 고려하여 변화하는 도시에 대한 수요를 공급해야 하는 접근으로, 역사적 장소의 가치, 공공성, 시민들의 의견 수렴 등에 대한 필요가 대두되었다. 또한 공급차원의 개발에서 관리차원의 도시계획에 대한 필요성이 대두되었다. 수 많은 개발이 진행된 상황에서, 이제는 이 도시를 사용하는 사람들의 구체적인 니즈, 일부에만 집중된 자본 축적에 대한 자성, 도시 역사에 대한 성찰과 함께 매크로한 관점의 도시계획에서 거대화된 도시의 영역들을 마이크로하게 살펴보고, 추후 개발에 대응하는 도시계획 업무의 변화가 시작된 것이다.

이러한 필요로 인해, 건축법에 의한 도시상세설계는 2000년 1월 도시계획법의 개정, 20002년 도시계획법과 국토계획법을 통합한 국토의 계획 및 이용에 관한 법률(국토계획법)의 제정에 의한 지구단위계획으로 도시계획 분야에 도시관리를 고려하여 향후의 도시를 만들어가는 도시계획으로 변환하는 본격적인 시기를 맞이하게 되었다. 이후 도시계획의 업무는 폭발적으로 증가하였으며, 학계에서도 “도시관리”, “시민의견의 수렴”, “각 영역의 역사와 정체성”등에 대한 연구와 계획 등도 활발히 전개되었다.

21세기 밀레니엄 시대가 시작되며, 전세계의 변화 또한 새로운 전기를 맞았다. 20세기 후반부터 시작된 디지털 레벌루션(Digital Revolution)이라 불리는 제3차 산업 혁명(Third Industrial Revolution)이 본격화되며 정보화시대가 열렸으며, 2007-2008년의 금융위기 이후 “뉴노멀”²⁾에 대한 개념이 등장했다. 또한 최근에는 인공지능시대가 시작되었다. 이러한 시대적 흐름에 발맞추어, 한국에서는 국가직무능력표준(NCS)³⁾ 체계를 만드는 제도를 도입하였으며, 도시환경을 만드는 각 분야의 전문인력에 대한 중요성, 업무진행의 새로운 방식 도입, 업계의 전문성 강화에 대한 필요성이 논의되며, “00 산업진흥법”들이 제정되었다.

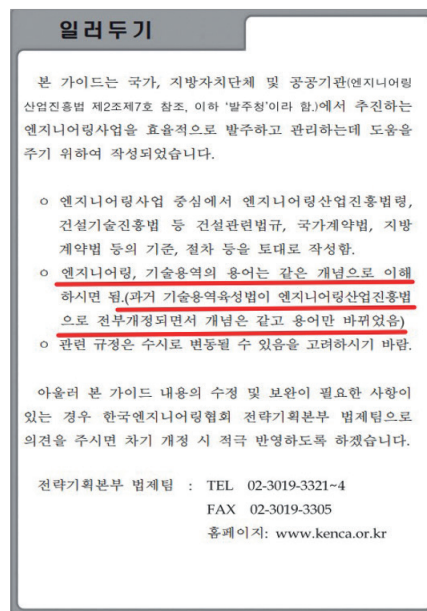
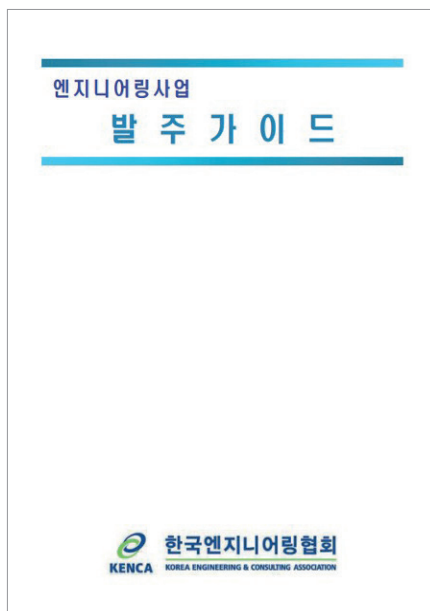
2014년 6월 5일, “건축서비스산업 진흥법”이 시행되기 시작했으며, 2016년 8월 4일 “공공디자인의 진흥에 관한 법률”이 시행되기 시작했으며, (공공디자인의 공공성과 심미성 향상을 지원하는 법적 기반 조성), 엔지니어링산업 진흥법⁴⁾ (약칭: 엔지니어링산업법)이, 2020.12.10. 부터 시행되고 있다. 각 산업의 진흥법 외에, 한국엔지니어링협회는 엔지니어링 표준품셈 관리기관으로서 2018년 1월, 『한국

2) “2008년 금융 위기에 사용된 문구는 경제학자와 정책 입안자들에게 산업 경제가 2007-2008 금융 위기 이후 다시 최근으로 돌아갈 것이라는 믿음을 경고하는 맥락에서 사용되었다. 2009년 1월 29일, Philadelphia City Paper는 그의 커버 스토리 “Prepare for the Best”를 소개 할 때 커뮤니티 개발에서 “새로운 표준”의 필요성을 언급 한 Paul Glover를 인용했다.국제 통화 기금에서 Mohamed A. El-Erian이 강연한 내용은 “산업 국가의 새로운 표준 탐색”이었다.” [https://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%89%B4_%EB%85%B8%EB%A9%80_\(%EA%B2%BD%EC%A0%9C](https://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%89%B4_%EB%85%B8%EB%A9%80_(%EA%B2%BD%EC%A0%9C))

3) 2002년 국가직무능력표준 개발 착수고용노동부 · 한국산업인력공단 주관 국가직업능력표준(NOS : National Occupational Standards) 개발교육부 · 한국직업능력개발원 주관 국가직무능력표준(KSS : Korea Skills Standards) 개발, <https://www.ncs.go.kr/th01/TH-102-001-04.scdo>

4) 제1조 (목적): 이 법은 엔지니어링산업의 진흥에 필요한 사항을 정하여 엔지니어링산업의 기반을 조성하고 경쟁력을 강화함으로써 관련 산업 간의 균형발전을 도모하고, 창의적인 지식기반사회의 실현과 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조 (정의): 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.〈개정 2013. 3. 23.〉



엔지니어링 표준품셈 관리센터』를 설립하며 새로운 출발을 이미 시작 했다.⁵⁾

이러한 상황들은 도시계획은 기술산업의 하나라는 업종 분류로 구분 되어 업무 대가를 산정하는 업역의 범주에서, 고부가가치 지식기반산 업으로 이미 전환되었음을 의미한다.

그렇다면, 이런 다양한 법과 제도의 제정과 실행에도 불구하고 “왜 대 가산정의 문제제기가 지속되고 있는가?”, “무엇이 문제인가?”에 대해 살펴보고자 한다.

첫 번째 문제는, 2000년 이후 각종 법과 제도를 통해 각 업역의 자격과 직능, 대가에 대한 기준관련 법과 제도가 마련되었지만 새로운 시대에 맞는 실질적인 사고의 전화, 실행의 전환은 미비함이라 할 수 있다. 이는 2020년 한국엔지니어링협회에서 발간한 “엔지니어링사업 발주가 이드”의 첫 페이지인 “일러두기” 부분의 글에서 확인할 수 있다. 현 엔 지니어링산업진흥법의 내용이 1974년에 만들어진 기술육성법의 개 념과 같으며, 용어만 바뀌었다는 내용이 그것이다.

이는 도시계획 프로젝트에 반영해야 하는 새로운 사회의 변화요소

5) “『한국 엔지니어링 표준품셈 관리센터』는 실비정액가산방식에 따른 공정한 엔지니어링 사업대가 지급 환경 조성을 위해 엔지니어링 표준품셈의 제·개정, 연구, 조 사,해석, 보급 등의 추진과제를 적극 수행하고 있습니다. 특히 『한국 엔지니어링 표준품셈 관리센터』가 개발·운영하는 ‘엔지니어링 대가 산정 서비스’는 엔지니어링 사업대가 산출 프로세스의 표준화 및 프로그램화를 통해 사업의 기본정보 입력만으로도 사업대가를 자동으로 산출해주는 획기적인 서비스로 공공발주 시 원가계산 에 어려움이 있었던 발주청의 고충을 해소함은 물론 더 나아가 엔지니어링산업계 전반에 적정 사업대가 지급을 지리 잡게 하는 길잡이가 될 것입니다.” https://www.engcost.or.kr/ecasSub_auto.do?nm=%EC%84%9C%EB%B9%84%EC%8A%A4%20%EC%86%8C%EA%B0%9C&id=010300&page=1

※ 1. “엔지니어링활동”이란 과학기술의 지식을 응용하여 수행하는 사업이나 시설물에 관한 다음 각 목의 활동을 말한다.


가. 연구, 기획, 타당성 조사, 설계, 분석, 계약, 구매, 조달, 시험, 감리, 시험운전, 평가, 검사, 안전성 검토, 관리, 매뉴얼 작성, 자문, 지도, 유지 또는 보수 나. 가목의 활동에 대한 사업관리
다. 가목 및 나목에 준하는 것으로서 대통령령으로 정하는 활동

들, 의견 수렴 과정의 다양화 및 공론화 과정의 중요성 증가 등 수많은 세부적인 업무내용에 대한 구체적인 점검을 통한 대가의 반영이 아직도 미비하다는 것을 의미한다.

두 번째 문제는, 대가산정방식이 바텀업 방식이 아니라, 탑다운 방식이라는 것에 있다고 할 수 있다. 공공기관의 경우, 기본적인 대가산정의 기준은 엔지니어링협회의 기준을 적용하되, 전체 비용에 있어서는 각 기관별 예산의 범위와 계획 및 사업의 진행일정에 맞추어 역으로 산정되어 프로젝트의 전체 비용이 결정된다. 이 비용에서, 각 회사들은 경쟁과정에서 가격제안을 통해 비용을 낮추어 가격경쟁을 하게 되고, 이후 프로젝트 계약 시, 일부의 비용은 계약부서를 통해 또 삭감되어 최종비용이 결정되고 계약이 된다. 즉 최소 4단계의 비용 조정이 진행되는 것이다. 이러한 조정 과정에서 도시계획가들이 받아야 하는 대가는 당초의 30%이하까지 줄어들기도 한다. 또한 민선시대를 맞아 시장의 임기에 따라 변화하는 계획의 내용 및 사업 지속성의 불안정성이 증가하여 이에 대응해야 하는 업무는 지속적으로 증가하고 있다. 계약기간 내에서도 과업내용 외의 업무를 추가적으로 해야 하며, 계약기간 이후의 업무 진행도 발생하고 있는 상황이다. 거의 모든 도시계획회사들이 계약서의 준공기간이 지난 시점에도 몇 개의 지난 프로젝트를 지속적으로 진행하고 있는 실정이다. 물론 이에 대한 별도의 추가 비용과 보상은 없다.

최근의 도시계획은, 20여년 전과 비교할 수 없을 정도로도 고려해야

하는 지표들이 많아졌으며, 공론화의 과정 또한 촘촘히 세분화된 단계들로 진행되고 있다. 도시계획시 고려해야 하는 지표의 증가는, 정보사회, AI의 시대를 맞아 도시계획가들의 역량은 예전과는 다른 새로운, 더 많은 분야의 지식과 경험이 필요하다는 의미이며, 더 많은 다양한 전문분야와의 협업이 필요하다는 것을 의미한다. 이러한 업무범위 자체의 변화는 업무량과 더 많은 업무시간을 충분히 예상할 수 있다. 동시에 더 많은 이해관계와 이해 관계자들의 의견 조율, 공공과 민간의 “공공성”에 대한 협의 등은, 공공재인 도시를 계획함에 있어 더욱 강화되고 있는 상황이다. 이런 업무범위의 증가에, 우리 사회의 변화속도와 정책 또한 불안정한 지속성으로 인해 계획의 과정은 지속적인 수정과 보완 사이클이 수없이 반복되고 있다. 이로 인한, 발주처의 업무과중과 혼란 또한 발생한다. 정해진 예산속에서 진행되어야 하는 프로젝트 수행의 변수에 대해 공공기관에서의 대처는 쉽지 않다.

이러한 변화는 지식산업에 맞는 도시계획에 대한 좀 더 구체적인 업무의 범주와 이 업무에 대한 대가산정 또한 변화가 필요하며, 도시계획의 특성이 가지고 있는, 계획의 시간과 유동성은, 추가적으로 계약비용을 조정할 수 있는 방안을 찾아야 하는 시간을 더 이상은 늦출 수 없다는 것을 의미한다. 그 이유는 우리 도시의 건강한 미래와 이 도시를 만드는 도시계획가들의 건강한 미래에 대한 문제이기 때문이다. 

FOCUS

도시계획과 대가

도시계획 대가의 현재와 개선방안



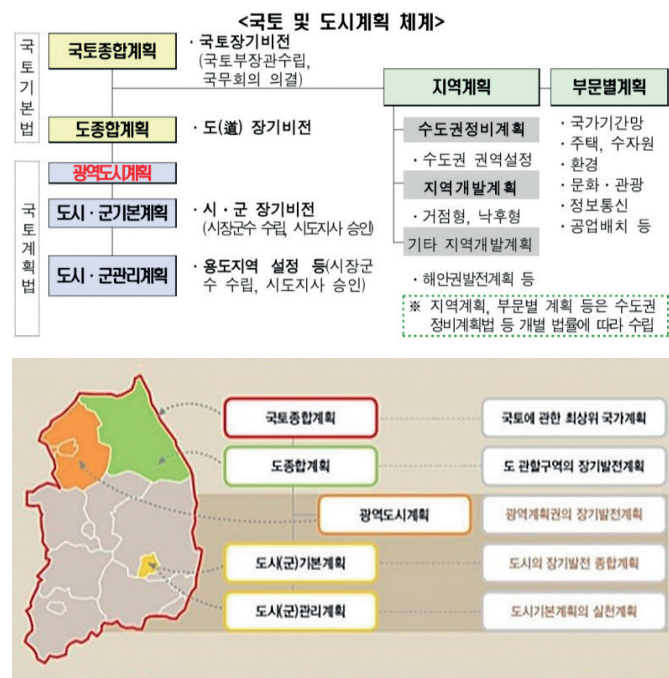
서원석
중앙대학교 교수

1. 들어가며

도시계획은 공공의 안녕과 더불어 도시 내 거주민의 삶의 질을 개선하기 위한 정책 계획이자 방법이라고 할 수 있으며, 이를 통해 안전하고 살기 좋은 도시가 구현될 수 있다. 이를 위해 공공의 주도하에 다양한 민간부문이 공공부문과의 협업, 협력을 통해 도시의 질 제고에 힘쓰고 있다. 오랜 역사를 지닌 우리나라는 대체로 비계획적인 도시 공간 형태가 유지되고 있어 관리와 더불어 개발을 통한 계획적 공간 구조로의 변화가 필요하다. 또한 기술의 발달로 인한 도시의 첨단화·스마트화 방향도 개발의 필요성을 높이는 원인이 되고 있다. 이에 따라 민간부문의 개발 참여 기회가 더 늘어나고 있으며, 도시계획 대가와 관련된 논의 또한 다양한 측면에서 이루어지고 있다.

2. 도시계획 대가의 현황 및 문제점

도시계획은 거시적인 관점의 국토종합계획부터 미시적인 관점의 시군 종합계획까지 위계적 위상을 가지고 있으며, 더욱 세부적으로 들어가면



[그림1] 국토 및 도시계획 체계

용도지역지구계획, 지구단위계획, 도시개발 및 정비사업계획, 도시재생 등 다양한 물리적 사업이 필요한 체계를 가지고 있다(그림 1 참조).

이러한 체계는 도시의 공공성 강화를 위해 민간의 참여 및 협력이 필수적이라는 사실을 보여주고 있다. 국토, 도시 및 지역이 당면하고 있는 주택, 환경, 문화관광, 산업 등 미시적 문제점은 정부 또는 지자체의 거시적 방향성 제시를 통해 추진 방안을 모색할 수 있으며, 이에 대한 구체적인 실행은 결국 민간의 참여를 통해 해결할 수밖에 없다는 것이다. 물론 국토 및 지역의 효율적 이용을 도모하고 국민(거주민)의 생활안정을 위해 다양한 공공기관이 설립되어 개발사업을 진행하고 있지만, 인적·물적 자원의 한계로 인해 모든 공공사업을 독자적으로 진행하는 것은 불가능하다. 따라서 도시계획 전 분야에서 공공부문은 다양한 개발사업 발주를 통해 민간부문과의 협력을 진행하고 있다.

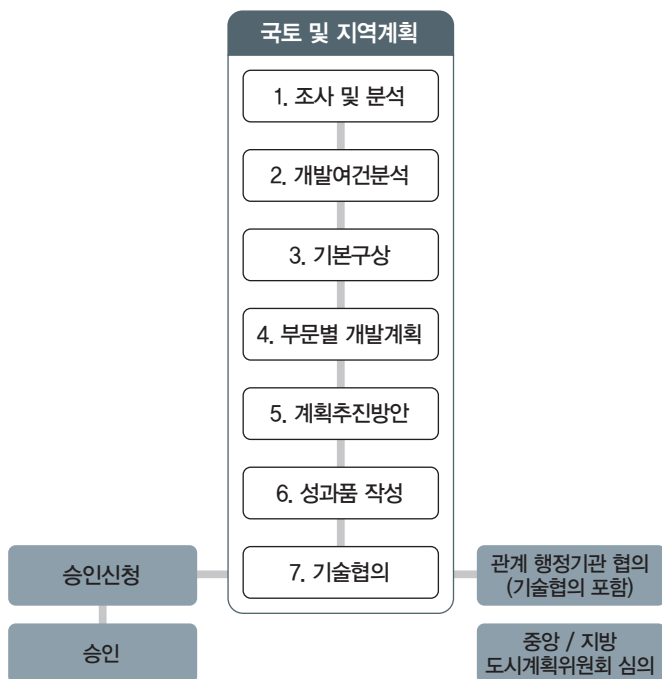
1962년 제정된 표준품셈은 건설, 정보통신, 전기, 설비, 환경 등 다양한 분야에서 공공이 발주하는 용역의 대가를 합리적으로 산출하기 위해 제정된 규정이다. 특히 국토 및 지역계획은 타당성조사, 기본

계획과 같은 기획에서부터, 설계, 공사, 유지관리, 협의 등 다양한 활동과 그에 따른 지식이 필요한 분야라고 할 수 있다(김소희·신용태, 2021). 구체적으로 표준품셈에서 제안하는 국토 및 지역계획 추진 절차는 7단계로 구분이 되는데, 조사 및 분석, 개발여건분석, 기본구상, 부문별 개발계획, 계획추진방안, 성과품 작성, 기술협의를 포함된다(산업통상자원부, 2023).

그리고 공공부문(발주청)은 “엔지니어링산업 진흥법” 제31조에 따라 계약체결 시 그 대가에 대해 지급을 해야 하는데, 표준품셈이 기준 역할을 하고 있다. 표준품셈에서는 실비정액가산방식에 따라 도시계획(국토, 도시 및 지역계획) 대가를 기본업무, 투입인원수, 환산보정계수를 바탕으로 산출해 적용토록 하고 있다. 표준품셈은 앞서 언급한 추진 절차의 세부적인 업무를 구분해 각각의 대가 기준을 제시함으로써 합리적인 업무 대가를 지급하도록 하고 있다.

그러나 문제는 표준품셈 기준의 적정성 여부와 도시계획 분야의 대가가 용역을 수행하는 민간부문의 요구 수준과 차이가 있다는 점이다. 표준품셈은 매년 개정을 통해 대가의 적정성을 확보하고자 노력하고 있지만 빠르게 변화하는 도시계획의 업무영역을 적시에 맞추기에는 어려움이 있다. 특히 최근 들어 스마트시티, 도심항공모빌리티(UAM, Urban Air Mobility), 다차원 공간정보 등과 관련된 개발계획이 빠르게 추진되면서 기존 업무영역에 포함되어 있지 않던 새로운 업무들이 생겨나고 있지만, 이에 대한 대가가 반영되고 있지 못하다는 비판이 있다. 실제로 2023년 한국도시계획가협회가 도시계획 전문가 및 실무자를 대상으로 실시한 관련 설문조사에 따르면 전반적으로 대가 기준이 실제 업무에 비해 낮게 형성되고 있다는 인식이 있다. 또한 고도의 관련 지식이 필요한 업무임에도 불구하고 기술사 또는 기술자보다는 보조원의 투입 비율을 높게 잡아 대가가 낮아지게 되는 문제도 제기된 바 있다. 이와 더불어 현재 관련 용역을 발주하는 공공 발주처들도 표준품셈을 기반으로 한 자체적인 대가 기준을 가지고 있으나, 일부 업무는 대가 기준이 표준품셈보다 하향 조정되어 있다.

도시계획은 거주민의 삶의 질 개선을 최우선적인 목적에 두고 진행되는 사업이라는 점에서 주민참여는 무엇보다 중요한 의미가 있다. 이러한



[그림2] 국토 및 지역계획 추진절차


점에서 도시계획 사업은 다양한 측면의 주민참여가 필수적이며, 계획 환류를 통해 주민의 의견을 적극적으로 반영하는 과정을 거치게 된다. 즉 도시계획 사업은 한 방향으로의 진행만 있는 것이 아닌 쌍방향의 사업이 요구된다는 것이다. 표준품셈은 이를 위해 공청회/주민설명회, 주민간담회/시민계획단 등의 업무를 포함하고 있다. 하지만 해당 업무는 고급 기술자 이상의 업무라기보다는 중·초급 및 보조원의 업무로 인식되어 대가 수준을 낮게 잡고 있다. 또한 도시계획 사업은 그 영향이 광범위하게 미친다는 점에서 위원회 심의와 관계기관 협의가 긴급하고 빈번하게 이루어지는 특징이 있다. 주민참여와 마찬가지로 표준품셈은 이들 항목을 기본업무에 포함하고 있지만, 실질적으로 사업 진행시 해당 업무에 기준보다 더 많은 인력이 투입되는 것이 현실이고, 전문성을 바탕으로 협의를 진행해야 할 필요가 있어 현재 설정된 대가 기준과 정합성이 낮은 것도 문제점으로 제기되고 있다.

하향식 계획 및 개발방식이 주류를 이루던 예전에는 주어진 업무를 잘 이행하는 것이 핵심이었지만, 상향식 계획으로 방향이 전환된 이후에는 계획 및 개발과정에서 지속적인 환류와 조정이 중요한 단계로 인식되고 있다. 이러한 측면은 결국 도시계획 사업에 투입되는 인력의 전문성이 점차로 고도화되고 있다는 것을 의미하며, 이에 대한 대가의 조정이 필요하다는 것을 시사한다. 하지만 민간부문과 직접적으로 사업을 진행해야 하는 공공 발주처는 표준품셈을 고려해야 함과 동시에 정부의 통제를 받는다는 점에서 대가와 관련된 민간부문의 어려움과 요구를 빠르게 수용하기가 쉽지 않다.

3. 도시계획 대가의 개선방안

도시와 지역의 기능이 성숙해짐과 동시에 기술의 발달이 이루어지면서 도시계획에서의 수요와 공급은 다차원화 되고 있다. 단순히 새로운

시설을 만드는 데 그치지 않고 기능의 고도화 및 첨단화가 빠르게 이루어지고 있으며, 전문화된 지식을 가진 인적요소(전문가)가 더 필요해지고 있다. 이러한 상황에서 도시계획과 관련한 대가 기준 또한 매년 개선을 위해 노력하고 있지만, 인적 역량과 관련된 대가는 아직 노동 공급자의 기대를 충족시키고 있지 못하고 있는 것 같다. 대학과 대학원에서 관련 분야에 대해 깊고 광범위한 학습을 하고 있지만, 막상 졸업 후 관련 분야에 종사할 때 대가는 만족스럽지 못하다고 생각하는 경향이 있다는 것이다. 해당 업계에서 오랫동안 전문성을 발휘한 전문가들 역시 같은 인식을 하고 있다. 도시계획 트렌드는 이전에는 없던 업무영역이 생겨나고 계획과 개발과정에 있어 전문성이 더욱 강조되는 추세에 있다. 도시계획 대가도 이러한 트렌드를 시의 적절히 반영할 필요가 있으며, 유연성 있는 대가 기준의 마련도 고려될 필요가 있다. 이와 더불어 직접 도시계획 사업을 발주하는 발주처의 유연한 대가 기준 운용과 이에 대한 정부의 지원도 필요할 것으로 보인다.

적절한 대가는 해당 직업군의 지속가능성과 미래세대의 삶의 질에 있어 중요한 기준이 될 수 있다. 미래 직업을 찾는 젊은 MZ세대들은 직업을 단순히 돈을 버는 수단으로 여기는 것이 아닌 자신의 능력에 대한 사회적 척도로 생각하는 경향이 있다. 적절한 대가는 직업적 능력을 가늠하는 판단의 준거가 되고, 앞서 언급한 바와 같이 보편적인 삶의 질을 영위하는 필요조건이다. 빠르게 전개되는 시대 변화에 맞춘 대가 기준을 좀 더 시의 적절히 반영함으로써 도시계획 대가에 대한 신뢰가 더 높아질 수 있기를 기대한다. 

[참고문헌]

- 국토교통부(2019), 보도자료-2040년 수도권 광역도시계획 수립 착수(3월13일)
- 김소희 · 신용태(2021), 엔지니어링 표준품셈 마련을 위한 합리적 방안 검토, 2021 한국정보처리학회 춘계학술발표대회 논문집, 28(1), 267-268.
- 산업통상자원부(2023), 2023 국토계획 표준품셈

FOCUS

도시계획과 대가

엔지니어링사업의 대가 산정기준에 대하여



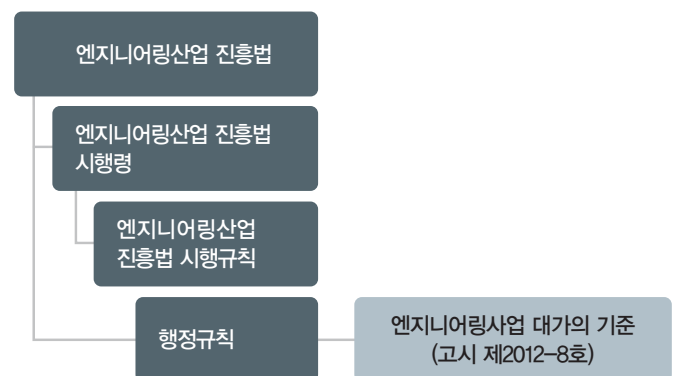
박효기

인천연구원 선임연구위원

1. 서론

- 지식기반을 토대로 국가발전의 기초적인 경쟁력을 제공하는 산업을 엔지니어링산업이라고 하며, 이러한 엔지니어링산업을 발전시키기 위하여 1973년에 제정된 기술용역 육성법을 1992년 엔지니어링기술 진흥법으로 개정하여, 현재의 엔지니어링산업 진흥법으로 정비하였음.
- 이러한, 엔지니어링산업 진흥법에서는 엔지니어링산업의 건전한 육성과 발전을 위하여 엔지니어링사업의 사업수행 능력에 대한 평가 등의 기준과 대가 기준을 제시하고 있음.
- 엔지니어링산업의 대가 기준은 엔지니어링산업 진흥법 제31조에서 산업통상부 장관이 고시하도록 규정하고 있으며, 고시 이전에 산업통상자원부 장관은 기획재정부장관, 국토교통부 장관 등 관계 행정기관의 장과 미리 협의하도록 하고 있음.
- 그러나, 엔지니어링산업의 대가를 산정하는 주요 요소인 요율을 행정기관 또는 공공기관마다 달리 적용하여 혼란을 야기하고 있음.

[표1] 엔지니어링산업 진흥법의 체계



본 기고는 상기와 같이 행정기관 또는 공공기관마다 달리 적용되는 요율에 대하여 살펴보고, 이러한 요율이 엔지니어링 시장을 건전하게 육성할 수 있는 수준을 확보하고 있는지와 더불어 통합요율의 필요성을 주요내용으로 함.

[표2] 기관별 엔지니어링산업 대가의 산정기준

구분	공사비 비율에 의한 방식	실비 정액 가산 방식	비고
산업통상자원부	○		엔지니어링사업 대가의 기준
기획재정부	○		매년 예산안 편성 및 기금운용계획
행정안전부	○		예산편성 운영기준 및 기금운용계획 수립기준
국토교통부	○	○	건설기술용역 대가 등에 관한 기준
한국토지주택공사	○		한국토지주택공사법 시행령 제12조(수탁 수수료) 등
한국농어촌공사	○		농어촌정비법 시행규칙 제60조(측량·설계 및 공사감리 등의 비율 등)
한국수자원공사	○		한국수자원공사법 시행령 제34조(사업의 위탁 시행 협의) 별표

[표3] 사업분류체계

구분	공사비	업무별 비율(%)				비고
		도로	철도	항만	상수도	
기본설계						

구분	공사비	업무별 비율(%)				하천
		도로	철도	항만	상수도	
실시설계						

2. 기관별 엔지니어링산업의 대가 기준

- 엔지니어링산업의 대가 기준은 『공사비 비율에 의한 방식』¹⁾과 『실비 정액가산방식』²⁾이 사용하고 있으며, 국토교통부를 제외하고는 일반적으로 공사비 비율에 의한 방식을 사용하고 있음.
- 공사비 비율에 의한 방식에서 문제는 비율을 엔지니어링사업 대가의 기준에서 제시하고 있는 비율과 기획재정부 등에서 이용하고 있는 비율이 다르다는 것임. 특히, 기획재정부에서 다르게 사용하고 있는 비율은 행정안전부 등 국가 예산이 집행되는 행정기관에서 이용하기 때문에 영향력이 크게 작용함.
- 또한, 아래와 같이 엔지니어링산업의 대가의 산정방식과 기준도 행정기관별로 차이를 나타냄.

3. 적용 비율의 차이

■ 산업통상부와 기획재정부의 비율 비교

- 기관별 제시하고 있는 비율에서 엔지니어링산업 진흥법에 근거한 산업/통상자원부(엔지니어링사업의 대가 기준)의 비율과 가장 큰 영향력을 가지는 기획재정부(매년 예산안 편성 및 기금운용계획)의 설계 비율을 비교하면 살펴보면,
- 두 기관의 비율은 상기와 같은 분류 체계에 의하여 발표되고 있으며, 이를 평균하여 비교함.
- 두 기관의 엔지니어링사업 대가의 기준의 비율을 비교/검토한 결과 아래와 같이 전반적으로 산업/통상자원부의 비율이 기획재정부의 비율에 비하여 높게 나타남. 특히 일반적인 사업 규모인 1000억원을

1) "공사비 비율에 의한 방식"이란 공사비에 일정비율을 곱하여 산출한 금액에 제17조에 따른 추가 업무비용과 부가가치세를 합산하여 대가를 산출하는 방식을 말함.

2) "실비 정액 가산 방식"이란 직접인건비, 직접경비, 제경비, 기술료와 부가가치세를 합산하여 대가를 산출하는 방식을 말함.

[표4] 산업통상자원부와 기획재정부의 기본설계 요율

(단위 : %)

공사비	평균			
	산업통상부	기획재정부	차이	비율
10억 원 이하	3.58	2.13	(1.45)	0.60
20억 원 이하	3.18	1.94	(1.24)	0.61
30억 원 이하	2.97	1.85	(1.12)	0.62
50억 원 이하	2.73	1.78	(0.95)	0.65
100억 원 이하	2.43	1.70	(0.73)	0.70
200억 원 이하	2.16	1.60	(0.56)	0.74
300억 원 이하	2.02	1.57	(0.45)	0.78
500억 원 이하	1.85	1.50	(0.36)	0.81
1,000억 원 이하	1.65	1.45	(0.20)	0.88
2,000억 원 이하	1.47	1.40	(0.07)	0.95
3,000억 원 이하	1.38	1.37	(0.00)	1.00
5,000억 원 이하	1.26	1.33	0.06	1.05

주 : ()는 음의 수치임.

[표5] 산업통상자원부와 기획재정부의 실시설계 요율

(단위 : %)

공사비	평균			
	산업통상부	기획재정부	차이	비율
10억 원 이하	6.31	4.10	(2.21)	0.65
20억 원 이하	5.62	3.74	(1.88)	0.67
30억 원 이하	5.24	3.57	(1.68)	0.68
50억 원 이하	4.82	3.44	(1.38)	0.71
100억 원 이하	4.29	3.27	(1.03)	0.76
200억 원 이하	3.83	3.09	(0.73)	0.81
300억 원 이하	3.58	3.04	(0.54)	0.85
500억 원 이하	3.30	2.93	(0.37)	0.89
1,000억 원 이하	2.94	2.82	(0.12)	0.96
2,000억 원 이하	2.63	2.73	0.10	1.04
3,000억 원 이하	2.47	2.67	0.20	1.08
5,000억 원 이하	2.28	2.62	0.34	1.15

주 : ()는 음의 수치임.

[표6] 산업통상자원부와 기획재정부의 설계 요율 비교



주1 : 파란색은 산업/통상자원부 요율임.

주2 : 빨간색은 기획재정부 요율임.

기준으로 산업통상자원부의 요율이 기획재정부의 요율에 바하여 크게 나타남. 이러한 현상은 금액이 작을 수록 크게 나타남.

- 다만, 기본설계 3,000억 원 이상과 실시설계 3,000억 원 이상에서 기획재정부의 요율이 산업통상자원부 요율과 비슷하거나 다소 높게 나타남.

■ 산업통상부와 한국토지주택공사의 단가 비교

- 한국토지주택공사는 산업통상자원부, 기획재정부의 설계 요율을 이용하지 않고 별도로 공사 규모별로 설계단가를 설정하여 운영하고 있음.

- 이러한 공사 규모별 설계단가가 상기 두 기관의 요율에 따른 산정방식과 어떠한 차이를 보이는가를 살펴보면 아래와 같음.

- 산업통상자원부, 기획재정부의 요율을 이용한 공사 규모별 설계단가는 한국토지주택공사 『단지개발사업 조성비 및 기반시설설치비 추정자료』의 공사비 요율방식에 의한 기술 용역대가(기본 및 실시설계) 산출을 위한 추정공사비를 이용하여 단위 규모별 공사비를 산정하고, 여기에 산업통상자원부, 기획재정부의 요율을 적용하여 설계단가를 아래와 같이 도출하였음.

- 상기와 같이 비교한 산업통상자원부와 기획재정부의 설계단가의

[표7] 산업통상부와 한국토지주택공사 설계단가 비교

(단위 : 백만원)

구분		단가	면적(만㎡)					
			15	30	40	50	70	100
기본 설계	주택 단지	한국토지주택공사	249	440	557	676	771	917
		기획재정부	176	305	389	464	584	788
		차이	(73)	(135)	(168)	(212)	(187)	(129)
	산업 단지	한국토지주택공사	238	420	532	645	736	874
		기획재정부	191	339	430	515	615	829
		차이	(47)	(81)	(102)	(130)	(121)	(45)
실시 설계	주택 단지	한국토지주택공사	356	587	729	871	1,077	1,387
		기획재정부	311	540	689	823	1,037	1,401
		차이	(45)	(47)	(40)	(48)	(40)	14
	산업 단지	한국토지주택공사	337	555	689	823	1,018	1,309
		기획재정부	337	601	762	913	1,091	1,476
		차이	0	46	73	90	73	167

주 : () 는 음의 수치임.

[표8] 기획재정부와 한국토지주택공사 설계단가 비교

(단위 : 백만원)

구분		단가	면적(만㎡)					
			15	30	40	50	70	100
기본 설계	주택 단지	한국토지주택공사	249	440	557	676	771	917
		기획재정부	116	215	280	343	444	619
		차이	(133)	(225)	(277)	(333)	(327)	(298)
	산업 단지	한국토지주택공사	238	420	532	645	736	874
		기획재정부	127	241	314	385	471	655
		차이	(111)	(179)	(218)	(260)	(265)	(219)
실시 설계	주택 단지	한국토지주택공사	356	587	729	871	1,077	1,387
		기획재정부	224	415	541	663	861	1,205
		차이	(132)	(172)	(188)	(208)	(216)	(182)
	산업 단지	한국토지주택공사	337	555	689	823	1,018	1,309
		기획재정부	245	465	606	745	913	1,277
		차이	(92)	(90)	(83)	(78)	(105)	(32)

주 : () 는 음의 수치임.

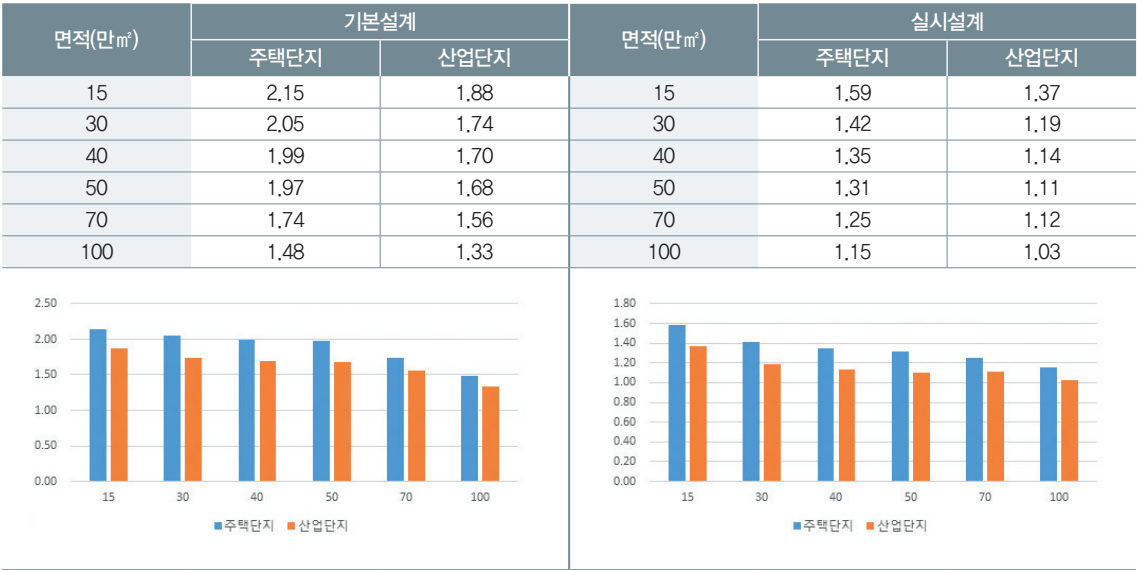
차이를 비율로 나타내면 아래와 같음.

- 기획재정부의 요율로 산정된 단가와 한국토지공사의 단가를 비교하면, 실시설계 100만㎡에서 비슷한 규모를 보이고 대부분 기획재정부의 단가에 비하여 높게 나타나며, 이러한 현상은 규모가 작을수록

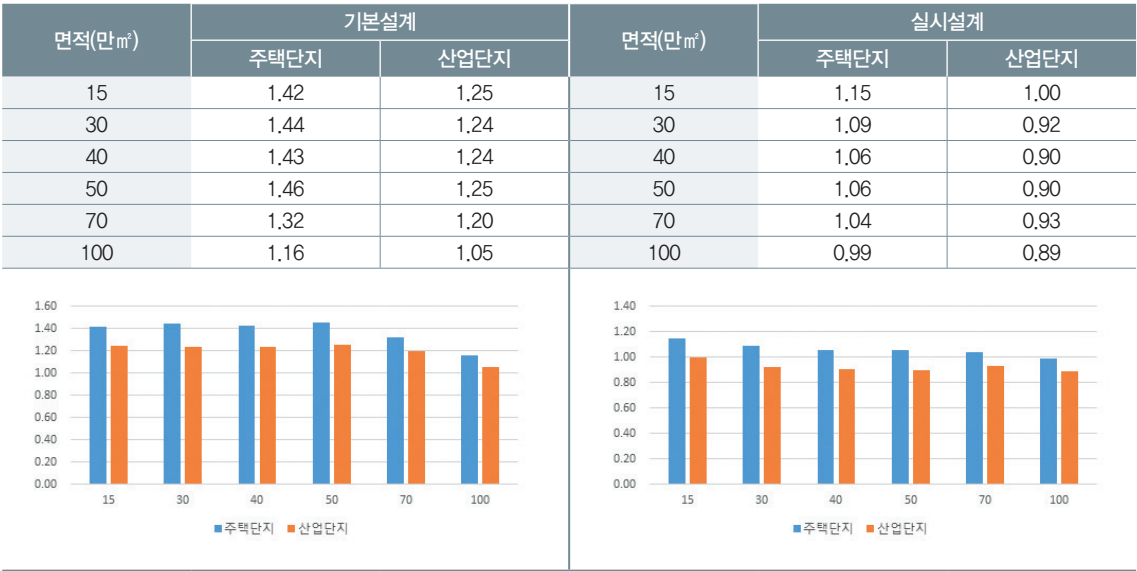
크게 나타남.

- 엔지니어링사업 대가의 시장가격을 대표하는 산업통상자원부의 요율로 산정된 단가와 한국토지공사의 단가를 비교하면, 아래와 같이 실시설계는 비슷한 유형을 보이나, 기본설계는 다소 높게 나타남.

[표9] 기획재정부와 한국토지주택공사 설계단가 비율



[표10] 산업통상부와 한국토지주택공사 설계단가 비율




이러한 현상은 주택단지 설계에서 다소 크게 나타나고, 공사 규모가 작을수록 높게 나타남.

- 결론적으로 한국토지주택공사는 산업통상자원부의 요율을 적용한 설계단가를 기준으로 공사 규모에 따른 보정이 이루어진 것으로 판단됨.

4. 결론

- 엔지니어링산업이 경쟁력을 가지고 발전하기 위해선 엔지니어링산업의 대가가 적정하게 지급되어야 함. 이러한 관점에서 기획재정부장관, 국토교통부장관 등 관계 행정기관의 장과 미리 협의하여 고시된 엔지

니어링사업 대가 기준의 요율은 최소한 보장되어야 할 것으로 판단함.

- 특히, 규모가 작은 소규모 엔지니어링사업에 불리하게 적용되는 요율은 정기적으로 엔지니어링산업 인력을 육성하는데 장애가 될 수 있을 것임. 이러한 관점에서 현행 산업통상자원부의 요율체계를 기준으로 공사 규모에 대한 보정을 통하여 소규모 엔지니어링사업에 적정한 설계대가를 지불할 수 있는 한국토지주택공사의 대가 기준은 합리적인 것으로 판단됨.
- 또한, 행정기관 또는 공공기관별로 다르게 적용되고 있는 대가 기준도 통일하는 것도 필요함.
- 따라서, 행정기관 공동으로 엔지니어링산업 발전에 장애가 되지 않는 수준의 적정 엔지니어링산업의 대가 기준을 수립하는 것이 필요함. 

FOCUS

도시계획과 대가

공공입찰제도 속 인건비, 이상과 현실



신혜영

비콘힐엔지니어링건축사사무소

엔지니어링사업대가 산정방식

엔지니어링사업자가 정부, 지자체 등 공공에서 발주하는 사업을 수탁하는 경우 표준품셈을 활용하여 대가기준을 산정하게 된다. 사업대가 산정 방식에는 실비정액가산방식과 공사비요율방식이 있는데, 건설부분, 정보통신분야, 소방시설분야 등 타 법령에서 대가기준을 규정하고 있는 예외적 경우를 제외하고 원칙적으로 실비정액가산방식을 적용한다. 도시계획 분야는 국토계획 표준품셈에서 대가기준을 규정하고 있으며, 실비정액가산방식을 통해 대가를 산정한다.

실비정액가산방식은 직접인건비, 직접경비, 제경비, 기술료와 부가가치세를 합산하는 방식으로 제경비는 직접인건비에, 기술료는 직접인건비와 제경비에 일정 비율을 곱하여 대가를 산정한다. 그 중에서도 직접경비는 인쇄비, 조감도 제작, 출장여비 등의 항목으로 실비 정산하는 경우가 대부분으로 엔지니어링사업자의 실질적 대가는 직접인건비 항목에 따라 결정된다.

인건비, 이상과 현실

직접인건비는 해당 엔지니어링사업의 업무에 직접 종사하는 엔지니

어링기술자의 인건비로써 국토계획 표준품셈에 따른 기술자 등급별 투입인원수에 한국엔지니어링협회가 발표하는 기술자 등급별 노임단가를 곱하여 계산한다. 엔지니어링기술자등급은 기술사부터 특급, 고급, 중급, 초급기술자 등으로 구분되며, 등급에 따른 노임단가는 엔지니어링사업자로부터 수집한 자료를 기초로 1년마다 갱신·발표된다. 도시계획은 건설부문에 해당하는 전문분야로서 기술등급별 임금은 [표 1]과 같다.

도시계획 관련 학과를 졸업하고 엔지니어링 또는 건축사사무소에 입사하게 되면 엔지니어링협회에 기술자 최초신고 이후 초급기술자 등급을 부여받게 된다. 앞서 기술했듯 건설부문 초급기술자의 1일 평균임금은 205,686원으로 1개월 평균 근무일수인 20.6일을 곱하면 4,237,132원의 임금이 산정된다. 하지만 공공에서 발주하는 사업을 수탁하기 위한 방식인 공공입찰제도 내에서 평균임금을 그대로 적용하는 것은 한계가 있다.

계약주체가 계약의 상대방을 선택하여 체결하는 수의계약 방식이 아닌 입찰(경쟁의 방법) 방식으로 계약을 진행하는 경우 제안서 평가를 통해 낙찰자를 결정하게 되는데 이때 사업을 수탁하는 업체가 제시한 입찰가격을 기준으로 계약을 진행하기 때문이다. 수탁자는

[표1] 2022년 엔지니어링 기술부문별 기술자 평균임금(엔지니어링 노임단가)

(단위: 원, 1인 1일 기준)

기술등급	기계·설비	전기	정보통신	건설	환경	원자력	기타
기술사	445,789	431,962	417,280	432,440	424,902	539,581	400,781
특급기술자	367,153	325,361	310,245	335,638	322,680	450,664	325,337
고급기술자	313,547	285,820	281,987	282,545	293,753	361,182	280,031
중급기술자	266,506	268,378	254,590	261,571	246,709	324,116	228,300
초급기술자	228,792	224,434	218,500	205,686	217,342	267,042	202,067
고급숙련기술자	273,502	283,141	232,694	240,947	234,982	324,521	250,442
중급숙련기술자	207,122	211,043	202,588	220,894	209,077	301,470	201,395
초급숙련기술자	185,413	181,762	175,059	186,909	183,671	201,653	166,204

주 : 상기 제시된 임금은 1일 평균임금 (만근한 기술자 월 인건비(원) ÷ 1개월 평균 근무일수(20.6일))

출처 : 한국엔지니어링협회(2022.12)

계약주체(공공)가 국토계획 표준품셈에 따라 산정한 기초가격이 아닌 그보다 낮은 수준의 입찰가격을 토대로 직접인건비 및 이와 관련된 제경비율과 기술료를 조정한다. 입찰가격이 기초가격보다 낮게 책정되는 데에는 제안서 평가항목의 영향이 크다. 제안서 평가는 과업수행 능력을 평가하는 기술능력평가와 가격평가로 구분되며, 사업유형에 따라 차이가 있을 수는 있으나 통상적으로 기술능력평가 80점, 가격평가 20점으로 구성된다. 기술능력평가가 과업에 대한 이해도와 수행내용 등을 평가하는 척도라면 가격평가는 얼마나 적은 금액으로 과업을 수행할 수 있는지를 평가하는 척도로 제안서 평가 시 기술능력평가 점수가 유사할 때는 가격평가가 낙찰을 결정하는 주요 변수가 된다. 그렇기에 개찰결과 기술능력평가와 가격평가 점수가 모두 높아 낙찰자로 선정되었다면 투입되는 노동력 대비 대가 기준이 낮게 설정되었음을 의미하고, 기술능력평가 점수는 다소 낮으나 가격평가 점수가 높아 낙찰자로 선정되었다면 사업 측면에서 최대 효율을 만족하지 못했다고 볼 수 있다. 입찰참가업체는 기본적으로 배점이 높은 기술능력평가에 중점을 두고 제안서를 작성하지만, 가격경쟁에서도 유리한 위치를 차지하기 위해 기초가격보다 낮은 가격으로 입찰하는 경우가 많기 때문에 업체 간 가격경쟁은 결과적으로 업무를 수행하는 기술자에게 대가 기준보다 많은 업무량을 부담하게 만든다.


공공입찰제도의 평가방식이 인건비 총량 측면에서 기술자가 적정한 대가를 받기 어렵게 하는 요인이라면 사업 대가산정에 활용되는 국토계획 표준품셈의 투입인원수 산정기준은 기술자로 하여 대가 기준이 불합리하다고 생각하게 만드는 요인이라고 할 수 있다. 표준품셈 투입인원수 산정기준은 기술등급이 낮을수록 투입량이 많아지는 구조로 상대적으로 경력 기간이 짧은 청년 인력들은 적은 임금으로 많은 양의 업무를 수행해야 한다. 특히 기술등급이 낮은 초급~중급 기술자들은 과업의 방향을 정립하거나 주요사항을 결정하는 업무를 수행하지는 않지만, 현황조사나 보고서 작성·편집, 관련도서 작성 등 절대적인 시간이 요구되는 업무를 수행하는 경우가 많아 업무량이 과도하다고 느낄 수 있다. 또 기술자 노임단가는 기초가격과 입찰 가격의 차이(낙찰률)만큼 낮은 수준으로 책정되는 구조로 사업마다 낙찰률이 다르고 대가 기준도 달라 사업주 입장에서 인력 총원에 소극적인 태도를 보일 수 있고, 한정된 인력 내에서 정해진 업무량을 소화하기 위해 더 많은 시간이 요구되는 상황 속에서 인력난은 어찌 면 당연한 결과라고 할 수 있다.

맺으며

도시계획 분야에서 일하면서 느낀 점은 수행하는 과업들이 개발계

획 수립과 같이 큰 틀에서 유사한 방향성을 가지는 경우 이전에 해왔던 방식을 적용할 수는 있지만, 대상지마다 특성이 달라 새로운 정보의 결합을 통해야만 적용 가능하다는 것이다. 계획지침을 수립하는 것처럼 절차가 정해진 일도 있지만, 사업계획을 수립하는 것처럼 창의성을 요구하는 일들은 기존에 알고 있던 내용을 바탕으로 새로운 대안을 제시해야 하기에 업무 난이도가 높고 그만큼 투자되는 시간도 늘어날 수밖에 없다.

하지만 공공입찰제도나 국토계획 표준품셈은 이러한 사항들을 충분

히 고려하고 있지 못하고 사업의 평가를 위한 수단의 역할이 주가 된 것 같아 아쉬움이 있다. 도시계획 분야에서 경력을 쌓아가고 있는 한 명의 기술자이자 청년으로서 지금과 같은 대가 기준이 지속됐을 때 개인적인 업무 성취도에 미칠 부정적 영향뿐만 아니라 도시계획이라는 업종 자체에 대한 선호의 감소도 우려된다. 워라벨을 중요하게 생각하고 받은 만큼만 일하겠다는 조용한 사직이 유행하는 등 일에 대한 가치관이 점차 다변화하고 있는 시대에 맞춰 대가 기준의 재수립이 필요할 때이다. 

(주)유신 국토부문 사장 문천재

한상훈 | 중원대학교 교수/(사)한국도시계획가협회 행정부회장



인사말

안녕하십니까? 저는 (사)한국도시계획가협회 행정부회장을 맡고 있는 중원대학교 한상훈 교수라고 합니다. 이렇게 서면으로 우리나라를 대표하는 (주)유신의 문천재 국토부문 사장님을 모시고 인터뷰를 진행하게 되어 기쁘게 생각합니다. 또한 바쁜 일정 중에 소중한 시간을 내어 주심에 감사드립니다.

Q-1 본격적인 인터뷰에 앞서 사장님께 “유신”이라는 회사 이름에 담긴 의미와 함께 회사 연혁에 대한 소개를 부탁드립니다.

유신(惟信)은 “오직 믿음”이라는 뜻으로, 발주처 등 대외고객에게 “믿음을 줄 수 있는 기업이 되자”라는 의미로 창업주이신故 전궁렬 회장님께서 지으신 상호입니다.

창업이후 “유신특수설계공단”(’66~’81), “유신설계공단”(’82~’96.04) “유신코퍼레이션”(’96.05~2010.02), “유신”(2010.03 ~ 현재)으로 상호가 변경되었으며, “유신”이라는 사명은 계속 유지하고 있습니다. 1966년 1월 17일에 창립되어 경부고속도로, 인천국제공항, 경부고속철도 등 국내 대형 국책사업에 주도적으로 참여하였고, 현재는 우리나라의 대표적인 엔지니어링 회사로 성장하였습니다.

Q-2 설립 당시 “유신”이 추구한 기업의 목표는 무엇이었나요? 그리고 현재 그때의 기업 목표는 여전히 유지되고 있는지, 아니면 변화가 있었다면 어떤 이유로 어떻게 변화하였는지 간략한 설명을 부탁드립니다.

유신은 국내건설산업이 눈뜨기 시작할 무렵인 1966년에 창업하여 “기술의 향상”과 “미래에 대한 도전” 및 “인간 존중”을 기본이념으

로 국내 대부분의 국가기간시설에 대한 설계와 건설사업관리를 통해 우리나라의 경제성장에 밑거름이 되었다고 자부하고 있습니다. 이러한 기본이념은 현재도 변함없이 유지되고 있으며, 향후에도 계속 추구하여야 할 목표가 될 것입니다.

Q-3 “유신”은 우리나라 엔지니어링 분야를 대표하는 전문성을 가지고, 다양한 영역에서 활동하고 있는 것으로 알고 있습니다.

1) “유신”이 보유하고 있는 전문분야는 무엇인가요?

유신은 지난 57년간 도로, 공항, 철도, 고속철도, 지하철, 교량, 터널, 항만 등 교통수송분야와 함께 수자원, 상하수도, 댐, 도시계획, 환경 등 생활환경분야에서 다양한 설계 및 건설사업관리를 수행하였으며, 축적된 Know-How를 바탕으로 엔지니어링 전 분야에서 최고의 전문성을 지닌 엔지니어들이 포진되어 있습니다.

유신의 최대 장점은 “기술력”과 “경험”입니다.

도로, 철도, 장경간 특수교량, 공항 등 교통시설의 기술력은 세계 SOC Infra 시설 시장 어느 곳에 내 놓아도 선두에 있다고 자부합니다.

특히, BIM 분야는 국내 선두주자로 실질적으로 설계를 시행하고 있으며 해외 공항사업에도 적용하고 있습니다. 또한, 교량 등 주요 시설물의 구조물 안전관리 시스템 구축 및 유지관리는 국내 설계회사 중 최고 위치에 있습니다.

건설사업관리 분야에서도 경험과 우수인력을 보유하고 있어 어떤 문제라도 설계 · 시공을 함께 검토할 수 있습니다.

2) 그 전문 분야들은 어떻게 성장했나요?

1991년에 ‘유신건설기술연구소’를 설립하여 국내외 선진기술을 선도하는 등 기술 개발을 위한 노력을 기울이고 있으며, 1994년에는 전문기술 개발을 통해 기업경쟁력을 강화하고 국내 엔지니어링 기술 수준 향상을 위해 ‘유신 기술회보’를 발간해 오고 있습니다. 설계와 건설사업관리 전 분야의 과업을 수행하며 취득한 기술과 지식, 경험을 공유하고 토론하며 엔지니어링업계 공동의 기술발전을 지속적으로 도모하고 있습니다.

Q-4 “유신”의 지향점을 대표하는 프로젝트가 있다면 어떤 프로젝트가 있었나요? 그리고 그 지향점의 실현 과정도 궁금합니다.

첫 번째로 “인천국제공항”을 꼽고 싶습니다.

인천국제공항은 건국 이래 최대의 국책사업으로 위치선정, 타당성조사, 기본설계, 실시설계 및 책임감리에 이르기까지 폭넓게 참여하였고, 2001년 3월에는 개항에 공로를 인정받아 대통령표창을 수상한 바 있습니다. 2001년 개항 이후 지금까지 확장 사업에 참여하여 오늘날 세계적인 공항으로 발전하게 된 계기를 마련하였습니다.

그리고, 이순신대교도 대표적인 프로젝트라고 할 수 있습니다.



인천국제공항 사진



이순신대교 조감도

이순신대교는 설계당시 세계3위의 규모(주경간장 1,545m)로서 기술적 측면에서 세계적인 교량일 뿐만 아니라 충무공 탄신년인 1545년과 동일한 주경간장 계획으로 역사적 의미를 부여하여 지역의 관광수요 창출에도 큰 기여를 하고 있습니다.

당시만해도 우리의 기술력으로 가능할지 의문이 많았었지만 마침내 성공적으로 수행하여 국가 기술력의 상징이 되었습니다.

Q-5 “유신”의 도시계획 분야에 대해 질문드리겠습니다.

1) 도시계획 분야 있어서 가장 대표적인 “유신”의 프로젝트는 무엇이었는지, 간략한 소개를 부탁드립니다.

우리나라 최초의 명실상부한 국제도시라 할 수 있는 “송도신도시 개발사업”이라 하겠습니다. 총 11개 공구 중 10개 공구가 매립 완료되었고, 국제업무단지, 지식정보산업단지, 주거단지 등이 조성되어 바이오·헬스케어를 중심으로 세계적인 국제도시로 발전중입니다. 에바도르 라파엘 코레아 전 대통령이 입국하다가 송도신도시를 보고 감명받아 인천경제자유구역청(IFEZ)을 통해 우리 유신에게 의뢰하여 “YACHAY 지식기반도시 개발사업”에 참여한 것이 있습니다.



송도신도시 조감도



YACHAY 지식기반도시 조감도

2) 위의 질문과 관련하여 우리나라 도시계획 역사에서 “유신”의 역할, 기여한 점, 의미 등에 대해 말씀을 부탁드립니다.

우리 유신은 국내 여러분야 다수의 사업에 참여해 왔으며 무엇보다도 ‘인천, 황해, 광양, 부산·진해 등 다수의 경제자유구역 내 사업들의 마스터플랜’과 “부산 센텀시티 개발사업”, “스리랑카 과학기술도시(선도사업지구) 마스플랜 및 실행전략수립” 등과 같이 프런티어적이고 상징적인 사업에 적극 참여하고, 특히 “인간 존중”을 목표로 사업을 추진하여 도시계획 업계의 선도적 역할을 수행하는데 기여해 왔다고 생각합니다.



센텀시티 조감도



100년 유신 MISSION · VISION 선포식 기념사진

Q-6 우리나라 도시계획 분야에 대해 질문드리겠습니다.

1) 잘 아시는 바와 같이 도시계획은 도로와 철도 등 기반시설을 조성하는 토목을 포함하여 건축, 조경, 디자인 등 다양한 분야들로 이루어집니다. 그래서 도시계획은 각각의 전문분야들과의 협력이 매우 중요합니다. 이런 시각에서 볼 때 도시계획을 전공으로 하는 계획가들은 앞으로 어떤 역할을 담당해야 한다고 생각하십니까? 지금 우리 사회, 도시, 시대가 직면하고 있는 해결과제와 관련하여 의견을 부탁드립니다.

도시계획의 업무영역은 도시기본계획, 도시관리계획, 지구단위계획, 공공주택지구개발, 산업단지개발 등 매우 광범위합니다.

이런 업무를 수행하기 위해서는 도시환경의 여러분야 즉 토목, 교통, 환경, 조경, 건축 등 다양한 전문가와의 협력이 필수적이라 할 수 있겠습니다. 이때 우리 도시계획가들은 협상이 및 조율가가 되어 다양한 전문분야의 내용들을 수용하고 조율하여 최적의 계획이 만들어지

도록 해야 합니다.

그런데, 현재 우리 사회는 팬데믹 이후 스마트, 포용성과 공정성, 지속가능성, 복원력 등 새로운 도시계획 키워드에 대한 대안도 요구받고 있습니다. 이에 따라 우리 계획가들은 더욱 전문화, 세분화 되고 많은 경험과 지식을 축적해야 하는 요구에 직면하게 되었습니다.

2) 이러한 도시계획가의 활동, 사회적 역할 등이 가능하기 위해서는 어떤 변화가 필요하다고 생각하십니까?

이제까지 우리는 도시계획 전공자로서 도시개발, 도시재생, 도시설계, 도시교통, 도시환경 등 다양한 도시문제 해결에 참여해 왔으나, 여러 면에서 많은 부족함이 있었음을 인정할 수 밖에 없습니다. 도시계획가가 이러한 경제·사회적 요구에 부응하기 위해서는 도시문제들에 적기에 대응할 수 있는 전문가가 되도록 적극 노력해야 할 것입니다.


3) 앞으로 도시계획을 전공하게 될 후배들에게도 한 말씀 부탁드립니다.

앞서 말씀드린 바와 같이 도시계획 전공자들은 다양하고 세분화된 여러 도시문제들을 만나게 될 것입니다. 대학 4년의 전공에 충실하는 한편 좀 더 세분화된 도시계획 분야에 관심을 가지고 본인 탠런트에 집중하여 전문가가 되도록 노력하시길 바랍니다. 그리고 제 개인적인 경험이지만 도시계획 분야의 모든 문제와 해결책은 현장에 있었습니다. 좀 더 현실과 현장 속으로 다가가서 함께 고민하고 소통하면서 해답을 찾아가는 도시계획가가 되시기를 당부드립니다.

Q-7 **끝으로 “유신”의 미래 비전에 대하여 간략한 소개를 부탁드립니다.**

엔지니어링의 미래는 젊은 인재들이 얼마나 이 분야에 진출하는가에 달려 있다고 생각합니다. 그들에게 엔지니어링을 하고 싶다는 꿈을 갖게 하고, 토목엔지니어로서의 자긍심을 심어줄 수 있도록 유신은 토대를 마련하고 지속적인 투자를 할 계획입니다.

또한, 2019년 1월 16일 창립기념일에 “기술과 신뢰로 인류사회에 기여한다”라는 새로운 회사 미션과 “글로벌 경쟁력을 지닌 최고의 엔지니어링 기업”이라는 회사 비전을 선포하여 국내뿐만 아니라, 글로벌 엔지니어링 회사로의 도약을 설계하고 있습니다.

소중한 시간 내어 주시고 귀한 말씀 전해주신 데에 대하여 진심으로 감사드립니다. 

도시계획 정책 · 제도

Policy Report

미래모빌리티도시 조성 위한 공모사업 추진

– 6월 8일 사전설명회 개최…12일부터

모빌리티특화도시 공모 · 8월 말 선정–

국토교통부 보도자료 2023.06.07

- 국토교통부(장관 원희룡)는 자율주행, UAM 등 다양한 모빌리티 수단이 구현될 수 있는 미래모빌리티도시 조성을 위한 「모빌리티 특화도시* 공모사업」(이하 공모사업)을 본격적으로 추진할 예정이라고 밝힘
* 첨단 모빌리티 서비스가 도시 전체에서 구현되어 시민의 이동성이 혁신적으로 증진된 도시
- 올해 처음으로 추진되는 공모사업은 6월 12일부터 8월 4일까지 8주간 공모를 통해 지자체 신청을 받은 후 서면평가 및 발표평가를 거쳐 8월 말 선정할 예정
- 이번 공모는 도시 조성단계에 따라 신규도시의 도시계획 수립을 지원하는 유형과 기존도시의 모빌리티 혁신 사업을 지원하는 유형으로 나누어 공모할 예정으로,
– ‘미래모빌리티도시형’은 도시 내 공간을 도시계획 시점부터 첨단모빌리티가 적용될 수 있는 거점으로 조성이 가능한 신규도시 1개소에 대해 마스터플랜 등 도시계획 수립비 최대 7억원(국비)을 지원하고,
– ‘모빌리티 혁신 지원형’은 각 지역 여건에 맞게 특화된 첨단 모빌리티 기술을 도입하여 이동성이 최적화된 도시로 전환하는 기존도시 2개소에 대해 국비 최대 연 10억원(지방비 5:5 매칭), 최대 2년간 지원할 계획

- 한편, 국토교통부는 공모에 앞서 6월 8일 지자체, 공공기관, 모빌리티 관련 사업자 등이 자유롭게 참석할 수 있는 「모빌리티 특화도시 공모사업 사전설명회」를 개최할 예정

- 국토교통부 심지영 모빌리티총괄과장은 “이번 공모사업은 미래모빌리티도시 조성을 위한 첫걸음으로, 향후 다양한 첨단 모빌리티가 구현된 도시모델이 전국적으로 확산될 수 있도록 노력할 예정”이라고 밝힘

한국형 스마트시티 해외 8개 도시에 진출한다

– 2023년 K-City 네트워크 사업 8개 도시 선정… 총 40억원 규모

– 우크라이나 재건 사업, 인도네시아 신수도 사업 등 지원 –

국토교통부 보도자료 2023.06.22

- 국토교통부(장관 원희룡)는 해외도시의 스마트시티 조성을 지원하고 국제협력력을 확대하기 위해 추진하는 K-City 네트워크의 '23년 사업으로 우크라이나, 인도네시아, 이집트 등 8개 사업을 선정
- 올해 K-City 네트워크 사업은 ①계획수립형, ②해외실증형 사업으로 구분하여 4월부터 국제 공모를 시행하였으며, 총 18개 국가에서 30개 사업을 제출
- 계획수립형은 해외도시에서 신청을 받아 스마트도시 개발과 관련된 기본계획 수립 등을 지원하는 사업으로 우크라이나 우만, 인도네시아 신수도, 이집트 바드르, 아제르바이잔 아그담에서 신청한 사업 4건이 선정

- ↳, 우크라이나 우만의 경우 전후 복구를 위한 교통 · 인프라 · 주택 등 분야에 대한 스마트도시 마스터플랜을 수립하여, 향후 전후복구 과정에서 체계적인 사업추진이 이뤄질 수 있도록 지원할 계획
- ↳, 아울러, 인도네시아 신수도의 경우, 신수도에 스마트도시 관제센터 구축을 위한 사전타당성 조사를 지원하여 사업성을 검증하고, 우리 기업의 신수도 스마트시티 사업 진출을 위한 교두보를 마련할 예정
- 해외실증형은 우리 기업의 스마트시티 기술과 제품 등을 해외도시에서 실증할 수 있도록 지원하는 사업으로, 올해 방글라데시 랑푸르, 베트남 하이퐁, 튀르키예 사카리아, 인도네시아 바누마스 사업 등 4건을 선정
- 국토교통부 길병우 도시정책관은 “해외의 여러 나라와 도시에서 한국의 스마트시티에 대한 관심이 높아지면서 국제 공모 참여률이 증가하는 추세에 있다”면서, “이 사업을 통해 해외 각국에 우리 기업의 우수한 스마트시티 기술을 수출할 수 있도록 적극 지원할 것”이라고 밝힘
- 아울러, “9월에 개최되는 월드스마트시티엑스포를 통해 한국의 스마트시티 기술을 홍보하고, 우리 기업의 네트워킹을 지원할 계획”이라고 전함

정책지원 · 규제 혁파로 드론산업 더 높이 비상

- 제2차 드론산업발전 기본계획(‘23~’32), 규제 혁파 로드맵 2.0 마련 -
- 제2차 드론특별자유화구역 확대지정 발표 -

국토교통부 보도자료 2023.06.29

- 국토교통부(장관 원희룡)는 미래 일상생활 속 드론활용과 글로벌 드론강국 도약을 견인해 갈 “제2차 드론산업발전 기본계획(23~32)”과 “선제적 규제혁파로드맵2.0”을 마련하고 이와 함께 규제 없이 자유롭게 실증할 수 있는 “제2차 드론특별자유화구역”도 확대 지정한다고 밝힘
- “제2차 드론산업발전 기본계획”에 따라 안전한 도심지 드론 운영환경 조성을 위해 2027년까지 드론교통관리시스템(UTM*), 배송로, 이 · 착륙장 등을 구축하고, 드론보험상품 다양화 등 사업자 부담을 완화하여, 도서벽지를 시작으로 드론배송지역을 점차 확대해 나감. 이를 기반으로 2032년에는 다양한 드론생활서비스가 정착되도록 추진하며, 그 외에도 신기술개발, 전문인력양성 등 다양한 산업육성 방안도 담고 있음
- * Unmanned aerial system Traffic Management : 실시간 비행승인,

교통관리 등

- “선제적 규제혁파로드맵 2.0”은 기술발전에 뒤쳐진 낡은 규제를 개선해 나가기 위한 것으로, 야간 · 비가시권 특별비행승인, 안전성인증 등의 간소화와 함께 규제에 가로막혀 사업화가 어려웠던 의약품 배송 등도 민 · 관이 머리를 맞대고 합리적인 개선방안을 마련해 나갈 계획
- * 규제혁파로드맵 1.0(19)의 진행과제 15개에 25개 신규과제를 더해 총 40개 과제 선정
- 아울러, “드론특별자유화구역”을 기존 운영 중인 29개 구역에 18개 구역*을 추가하여 올해 7월부터 총 47개 구역으로 확대 운영(매 2년 단위 갱신)
- * 부산(2), 충남서산(3) · 금산(2), 전북전주(1) · 남원(1), 전남나주(3) · 여수(2) · 구례(3), 경북구미(1)
- 국토교통부 김영국 항공정책관은 “이번에 마련되는 제2차 드론산업발전 기본계획과 규제혁파로드맵2.0을 통해 세계 9위권인 국내 드론산업 규모를 세계 5위로 끌어올려 드론산업 강국으로 도약하겠다”면서,
- “지속적인 산업발전 지원 및 적극적 규제개선과 함께 산업계와의 지속적인 소통으로 국내 드론산업 발전정책을 유연성 있게 끊임없이 보완해 나가겠다”라고 밝힘

참고 제2차 드론산업발전 기본계획 주요 내용

- 1 도심 안전운용체계 마련, 상용화 실증 등으로 도심배송 실현
 - 제주 가파도, 성남시 도심공원 등 다양한 환경에서의 배송실증을 통해 23년 말까지 안전관리, 배송비행로 등 드론배송 표준모델을 마련하고,
 - 드론교통관리시스템(27년), 고층건물 배송주소(28년) 등 인프라 구축과 배송보험 개발, 비가시권 비행규제 완화 등 사업자 부담 경감으로 도심배송 조기 실현
 - ↳, (2027년) 도서벽지에서 시작된 드론배송이 도심지로 점차 확산
 - ↳, (2032년) 드론+로봇 협업 등 도심 고층건물 내부까지 드론배송
- 2 드론레저 신시장 창출, 해외진출 지원으로 글로벌 드론강국 도약
 - 드론공원 확충, 국제 드론레포츠 대회 유치 등 드론레저 저변확대로 신시장이 창출되고, 해외 진출기업 지원으로 글로벌 시장점유율 향상
 - 우수기업 규제면제 · 실증지원 등 역량강화로 글로벌 대표기업 육성
 - ↳, (2027년) 드론레포츠가 e-스포츠처럼 관람 · 중계 등 본격 스포츠산업화
 - ↳, (2032년) 현재 연간 30억원의 수출규모가 1,000억원으로 증가

3 자율비행, 성층권드론 등 신기술 개발로 K-드론 경쟁력 강화

- 부처간 협력으로 AI자율비행, 성층권드론, 첨단통신기술 등 빠른 신기술 개발
- 드론데이터 민·관 공동 활용으로 하늘길 최적화 등 국민편의 증진
↳ (2027년) 통신·부품 등 우리기술 다수를 국제표준으로 채택
↳ (2032년) 원천기술 개발로 해외에서 로열티를 받는 기업 증가

4 종합안전관리 체계 구축, 전문인력 양성 등 미래산업 준비

- 드론운용 빅데이터를 활용한 종합안전관리로 비행안전 우려가 저감되고,
- AI+자율비행 등 융·복합교육을 통한 전문인력 양성으로 기술인력 수급 안정
↳ (2027년) 드론비행 불안감 해소로 다양한 활용서비스 가능성 확대
↳ (2032년) 풍부한 기술인력을 바탕으로 다수의 글로벌기업 출현

제3차 디지털트윈 시범사업 공모 결과...7개지자체 선정

- 경상남도(진주-사천), 대전시, 경기도 광명시·용인시, 경상북도 안동시·경주시, 울산시 최종 선정 -
- 도심항공교통(UAM) 포트 입지 선정 시뮬레이션, ChatGPT 연계 관광 서비스 등 최신 AI 기술 연계 분야 추가 -

국토교통부 보도자료 2023.07.03

- 국토교통부(장관 원희룡)는 전국 지자체를 대상으로 실시한 제3차 디지털트윈 시범사업* 공모결과(3.24.~5.31), 7월 3일 7개 지자체를 최종 선정하였다고 밝힘

* 사 업 목 적 : 다양한 사회 이슈의 과학적 해결을 위한 디지털트윈 활용 모델 발굴

지 원 규 모 : 총 45억원, 사업당 5~7억원 국비지원(지방비 50% 매칭 별도)

선정 지자체 : 경상남도(진주-사천 공동공모), 대전광역시, 경기도 광명시, 용인시, 경상북도 안동시, 경상북도 경주시, 울산광역시(☞세부 내용은 참고자료 첨부)

- 디지털트윈* 시범사업은 안전, 환경 등 도시문제를 디지털트윈 기술을 활용하여 효과적으로 해결할 수 있는 혁신 아이디어를 발굴하고 시범 적용하기 위해 '21년부터 시행해왔으며,

* 디지털트윈 : 실제 사물을 가상세계에 동일하게 3차원 모델로 구현하고, 시뮬레이션을 기반으로 한 분석, 예측, 최적화 등을 적용하여 의사결정

을 지원하는 기술

- 이번 3차 시범사업에서는 디지털트윈의 활용영역을 확대하기 위해 기존의 사회이슈 분야(도시계획, 안전, 행정, 환경)와 더불어 최신 AI 기술 연계 분야를 추가하였다고 밝힘

- 국토교통부 박건수 국토정보정책관은 “이번 시범사업을 통해 디지털트윈이 도시계획, 환경 등 지자체 주요 현안 해결에 활용될 수 있다는 것을 보여주는 것뿐 아니라, 최신 AI 기술과의 연계를 통해 디지털플랫폼 정부가 조기에 실현되기 위한 근간을 마련하겠다”라고 밝힘

참고 디지털 트윈국토 시범사업 개요

■ 추진배경

- 디지털 트윈국토에 대한 지자체의 높은 관심과 호응, 국정과제

* (디지털트윈 조기완성 등) 실현을 위해 제3차 시범사업 추진

* [국정과제 38] (국토디지털화) 고정밀 전자지도, 3차원 입체지도 구축 등을 통해 디지털트윈을 조기완성하여 교통, 환경, 방재 등 도시문제 해결에 활용

- 국가 주도의 시범사업 지원을 통해, 행정업무에 디지털 트윈국토 활용을 원하는 지자체 수요충족 및 디지털트윈 확산에 기여

〈제1, 2차 시범사업 주요 내용〉

1차 사업	주요 내용	2차 사업	주요내용
인천	실감형 화재진압 시뮬레이션	서초	교통영향평가 지원 모델 개발
제주	소규모 환경영향평가 지원	청주	스마트 교통 분석시스템 구축사업
장성	건축물 색채디자인 분석	충남	문화재 보존 지원시스템 구축
아산	홍수예측 시뮬레이션	영광	3차원 시뮬레이션을 통한 실시간 재난대응체계 구축
울진	해안도로 침수·침하 시뮬레이션	속초	편리하고 안전한 미래관광도시 구현
남해	관광객 방문정보 가시화 및 방문패턴 시뮬레이션	춘천	효율적 내수면 관리를 위한 의암호 디지털트윈 구축
진천	농지·산지 전용 인허가지원 시스템	울산	디지털트윈 기반 탄소중립 활용모델 구축
곡성	관광 인프라 운영관리 시뮬레이션	※ (제1차 시범사업) 총 85억원 규모의 10개 지자체 사업추진 완료('21.8~'22.10) ※ (제2차 시범사업) 총 98억원 규모의 7개 지자체 사업추진 중('22.9~'23.9)	
기장	교통량을 반영한 최적 신호체계 시뮬레이션		
완주	활용부지, 비용 등 주차공간 분석 시뮬레이션		

■ 3차 시범사업 추진방향

- (사업방향) ❶ 다양한 사회 이슈의 과학적 해결을 위한 디지털트윈 활용모델 발굴, ❷ 최신 AI 기술을 디지털트윈에 적용한 활용모델 개발 및 행정 효율화 마련
- (지원규모) 총 7곳 선정(사업당 5~7억원 국비 지원, 국비-지방비 5:5 매칭 원칙)
- (사업기간) 보조금 최초 교부일('23.7)로부터 1년 이내 사업완료

재해예방시설 갖춘 건물은 용적률 1.4배까지 완화

- 재해예방시설 갖춘 안전한 건물 건축 유도... 도시의 재해대응력 강화 -
- 주차장·공원 등 도시 기반시설에 저류시설 설치 등 재해저감기능 강화 -

국토교통부 보도자료 2023.07.17

- 국토교통부는 지난 2월 발표한「기후변화에 따른 도시·주택 재해대응력 강화방안」(2.23.) 후속조치로「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」(이하 '국토계획법 시행령') 개정안을 공포·시행(7.18.)하고, 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」(이하 '도시계획시설규칙') 개정안을 입법예고(7.21.~8.31.)
- 국토계획법 시행령 개정안 시행으로 방재지구*에서 개별 건축주가 재해저감대책에 따른 재해예방시설(물막이판, 빗물저장시설 등)을 갖춘 경우에는 해당 건물 용적률을 최대 1.4배까지 완화할 수 있음
* 지자체가 폭우, 폭염, 가뭄 등 자연재해 예방을 위해 재해 위험이 예상되는 지역에 지정
- 이를 통해 지자체에서 재해취약지역에 방재지구를 지정하여 개별 건축물 단위의 재해대응력 확보를 적극 고려할 수 있도록 유도해나갈 방침
- 아울러, 도시·군계획시설에 재해저감기능 포함을 고려하는 재해취약지역 대상을 현재 방재지구, 급경사지, 자연재해위험개선지구 등에서 재해취약성 I, II 등급 지역*까지 확대하고,
* 재해취약성 분석(국토계획법 제20조)을 통해 도시민감도, 기후노출 등에 따라 등급 결정(I~IV, I 등급이 재해취약성이 가장 높음)
- 재해취약지역에서 주차장, 공원 등 도시·군계획시설 결정 시에는 방재시설, 빗물 저장시설 등을 함께 설치할지 여부를 검토하도록 하는 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 개정도 추진함

공간정보 서비스 '브이월드' 고도화한다

- 8월 18일부터 1단계 고도화 추진... '26년까지 4단계에 걸쳐 전면 개편 -

국토교통부 보도자료 2023.08.17

- 국토교통부(장관 원희룡)는 대국민 공간정보 서비스인 브이월드(www.vworld.kr)를 더욱 편리하게 활용할 수 있도록 '브이월드 고도화 계획(2023~2026)'을 발표하고 8월 18일부터 1단계 고도화 서비스를 개시한다고 밝힘
- 브이월드 서비스는 '12년 서비스를 시작한 이후 회원수가 13만 명에 이를 만큼 대표 공간정보 플랫폼으로 자리매김하였으며, 수요자의 요구사항 반영과 최신기술 도입 등을 통해 브이월드 서비스를 전면 개편하고자 고도화 계획(23년~'26년, 1단계~4단계)을 마련함
- '브이월드 고도화 계획'은 ①3D지도 등 고정밀 공간정보 확대, ②모바일 3D지도 기능 등 사용자 중심 활용기능 확충, ③공간정보 코디네이터 등 활용지원 강화, ④클라우드 전환 등 전산인프라 운영환경 개선 등을 주요 내용으로 담고 있으며,
- 올해는 1단계 사업으로 사용자 인터페이스를 전면 개편하였고 600여종의 국가공간정보에 대한 다운로드 기능과 분석·시뮬레이션(일조권 분석, 경관심의 등) 기능 등을 새롭게 추가함
- 또한, 자율주행을 위해 구축한 정밀도로지도 가시화 서비스와 공간정보 관련 기업 정보를 소개하는 창구도 개설함
- 국토교통부 박건수 국토정보정책관은 "브이월드가 디지털 트윈국토의 대표 플랫폼으로 발전할 수 있도록 고도화 계획을 차질 없이 추진하고 사용자의 요구사항을 지속적으로 반영해 나갈 계획"이라고 밝힘

참고 브이월드(V-World) 고도화 계획 요약

- 고도화 개요
- (추진배경) 브이월드를 "디지털플랫폼정부"의 대표 플랫폼으로 도약하기 위해 수요자 요구를 적극 반영한 중장기 고도화 계획 수립
- L, 클라우드, 모바일 등의 최신 IT기술을 도입하여 편리한 이용환경을 조성함으로써 "디지털트윈국토" 등의 신규 서비스 창출을 지원
- (추진기간) 2023~2026

■ 주요내용





목표	누구나 부담없이 쉽게 활용하는 디지털 트윈국토 플랫폼으로 도약	
기본 방향	◆ (공간정보) 핵심정보 고정밀화와 최신성 강화로 서비스 기반 조성 ◆ (기능) 디지털 트윈국토 기능 확대로 신규서비스 창출 ◆ (활용지원) 전담기관의 역할 강화로 활용저변 확대 ◆ (인프라) 클라우드 전환과 고성능 S/W 도입으로 안정성 강화	
세부 과제	고정밀 공간정보 확대	① 고정밀 3D지도 전국 확대 ② 국토위성영상 기반 북한 및 해외지역 고정밀화 ③ 맞춤형 공간정보 추가 제공
	사용자 중심의 활용기능 확충	④ 디지털 트윈국토 기능 구축 ⑤ 모바일 3D지도 활용환경 구축 ⑥ 브이월드 중심으로 서비스 창구 일원화
	전문적인 활용 지원체계 정착	⑦ 전담기관 역할 강화 ⑧ 전문교육 확대 ⑨ 참여형 홍보 강화
	안정적인 전산인프라 운영환경 조성	⑩ 클라우드 운영체제로 전환 ⑪ 고성능 3D지도 구동 S/W 도입 ⑫ 재해복구시스템(DR) 구축

① 핵심정보 고정밀화와 최신성 강화로 서비스 기반 조성

① 고정밀 3D지도 전국 확대

- (3D지도) 전국 3D지도를 현행 LoD1에 추가하여 LoD2 이상으로 고정밀화하고 자동제작 등을 통해 매년 갱신('25년)
- (2D지도) 국가기본도 수정체계 개선 등을 통해 2D지도 갱신주기를 1년에서 1개월로 단축('24년), 지도검색용 POI도 확충('24년)

〈3D지도 세밀도(LoD : Level of Detail) 구분〉

	
LoD1	LoD2
	
LoD3	LoD4

② 국토위성영상 기반 북한 및 해외지역 고정밀화

- (북한) 아리랑 위성으로 촬영한 해상도 1m급에서 국토위성이 '21년부터 촬영한 해상도 0.5m급 위성영상으로 북한 전역을 교체('23.9월)
- (해외지역) 현행 15m급 해상도의 영상지도를 국토위성 추가발사 등을 통해 0.5m급 이상으로 전세계를 단계적으로 고정밀화('24년~'40년)

③ 맞춤형 공간정보 추가 제공

- (BIM) 건축물, 교통시설물(터널 · 교량 등)에 관한 BIM자료를 활용하여 데이터를 경량화한 후 브이월드에 탑재('23년~)
- (정밀도로지도) 자율주행 상용화를 위해 구축한 정밀도로지도를 다양한 분야*에서 쉽게 활용할 수 있도록 탑재하고 OpenAPI**도 개발('23년)
- * 자율주행 시범데이터 구축, 도로 · 교통 설계, 도로시설물 관리, 모빌리티 등
- ** (OpenAPI) 웹서비스와 앱 구축에 필요한 개발환경을 제공하기 위해 공개한 S/W개발 도구
- (국토변화정보) 내비게이션, 포털 등 지도를 직접 갱신하는 민간지도 업체에게 건물, 도로 등에 관한 국토변화정보를 온라인 구독 서비스('24년)

② 디지털 트윈국토 기능 확대로 신규서비스 창출

④ 디지털 트윈국토 기능 구축

- (분석 · 시뮬레이션) 경관 · 경사도 분석 등 기업뿐만 아니라 일반인도 활용할 수 있는 분석 · 시뮬레이션 기능과 OpenAPI를 발굴 · 확충('23년~)
- (인허가 사전진단) 공장, 건축 등 복잡한 인허가 사전 준비단계에서 효율적 의사결정을 지원하기 위해 시설물 시뮬레이션 서비스를 구축
- (나만의 지도제작 기능) 여행, 등산지도 등 사용자가 필요한 영역 선택 후 지도를 편집, 인쇄, 다운로드할 수 있도록 추가로 벡터지도를 서비스*('24년)
- * 지도확대 축소 시 이미지 변형 없고 객체단위로 갱신, 스타일링, 다운로드 등이 가능한 방식

⑤ 모바일 3D지도 활용환경 구축

- 스마트폰, 태블릿 등 모바일 기기에서도 3D지도가 서비스될 수 있도록 모바일 서비스용 3D 지도 포맷을 추가 구축하고 OpenAPI도 개발('24년)

↳ 모바일에서 3D지도를 조회, 건물속성 보기, 1인칭 보기 등 간단한 기능을 우선 서비스하고 측위정보와 연계한 서비스도 지속 발굴

⑥ 브이월드 중심으로 서비스 창구 일원화

- 4종의 개별시스템으로 분산되어 사용자 불편을 초래했던 공간정보서비스를 통합 또는 연계를 통해 브이월드로 창구 일원화('23년~'25년)

* (지도) 브이월드 / (데이터) 국가공간정보포털 / (공간빅데이터 분석) 공간빅데이터 분석 플랫폼 / (지리원 공간정보) 국토정보플랫폼

③ 전담기관의 역할 강화로 활용저변 확대

⑦ 공간정보산업진흥원 역할 강화

- (DB 구축) POI DB, BIM, 사용자 요구 맞춤형 DB 등 사용자가 원하는 정보를 최대한 제공할 수 있도록 DB구축 역할을 확대
- (서비스 개발) 특정 서비스를 위한 맞춤형 OpenAPI 개발과 스타트업 지원을 위한 시범서비스 개발 등의 전문적인 역할도 강화
- (기업 소통) 브이월드 공간정보를 활용한 민간기업의 S/W 및 서비스 등 기업정보를 수요자에게 소개할 수 있는 온라인 소통창구 운영('23년)
- (공간정보 코디네이터) 민간기업에서 새로운 서비스를 구축하고자 할 때 서비스 기획 단계부터 실용화까지 밀착하여 기술을 지원

⑧ 전문교육 확대

- 브이월드 활용 실습이 가능한 상설 전산교육장 마련과 실무 활용을 위한 맞춤형 교육 프로그램 확대 제공

⑨ 참여형 홍보 강화

- (추진계획 홍보) 다양한 홍보채널(SNS, 카카오톡, 유튜브 등)을 활용하여 브이월드3.0 추진계획을 집중 홍보하고 중요서비스 오픈 시에도 홍보
- (서포터즈 모집) 브이월드 관련 행사 모니터링, 개선의견 제시, 개별 활용사례 홍보 등을 목적으로 일반시민 대상 서포터즈 모집 · 운영('24년)
- (다양한 홍보) 유튜브 활용가이드 게시, 기술 세미나, 공모전, 초 · 중 학생 캠프 운영 등 다양한 계층을 대상으로 브이월드 활용 홍보

④ 클라우드 전환과 고성능 S/W 도입으로 안정성 강화

⑩ 클라우드 운영체제로 전환

- 3D지도 전국 확대에 따른 대용량 데이터 처리와 클라우드 전용 서비스(SaaS, IaaS)등을 위해 민간 클라우드 센터로 인프라 이전('24년)

* 디지털플랫폼정부 실현계획('23.4.14)에서 공공보다 민간 클라우드를 우선 적용할 것을 권고

- 클라우드로 전환 후 민간기업이 공간정보 S/W를 부담없이 활용하여 서비스를 개발할 수 있도록 클라우드 서비스형 S/W(SaaS) 제공('25년)

⑪ 고성능 3D지도 구동 S/W도입

- '11년 최초 개발된 이후 성능개선 미실시로 3D지도 서비스 오류가 빈번하게 발생하는 데스크톱* 3D지도 구동S/W를 게임S/W로 변경('25년)

* (브이월드 데스크톱) 개인용 PC에서 대용량 자료인 3D지도의 빠른 구동과 분석기능 등을 활용할 수 있도록 개발한 설치형 프로그램으로 구글어스와 유사한 서비스

⑫ 재해복구시스템(DR) 구축

- 화재 등의 재난발생* 시 서비스를 수 시간 내에 복구할 수 있도록 별도의 장소에 Hot Site 유형으로 재해복구시스템을 구축('25년)

* 삼성SDS 과천 데이터센터 화재('14), 카카오 판교 데이터센터 화재('22)로 메인 서버 및 플랫폼과 연계된 모든 서비스가 중단된 바 있음

'24년 국토교통부 예산안 60.6조원 편성

— 국민 안전, 주거 안정, 약자 보호, 미래 혁신,
지역 활력 5대 분야 집중 투자 —

국토교통부 보도자료 2023.08.29

- 국토교통부(장관 원희룡)는 국민안전 강화와 주거 안정 등을 위해 '24년 예산안을 60.6조원으로 편성하였다고 밝힘

- 이는 '23년 본예산 55.8조원 대비 4.9조원 증가한 규모로, 정부 전체 총지출 660조원 대비 9.2% 수준('23년 8.7% 대비 +0.5%p)

- 국토교통부는 윤석열 정부의 건전재정 기조를 반영하여 타당성과 효과성을 지표로 전체 사업 원점 재검토 등 강도 높은 지출구조조정을 단행함
- 특히, 관행화된 보조사업 정비, 성과 중심 R&D 투자, 재정지원 역할 재정비 등을 통해 절감한 재원은 정부 중점 추진 과제 이행에 투입됨

- '24년은 ①국민 안전, ②주거 안정, ③약자 보호와 생활여건 개선, ④미래 혁신, ⑤지역 활력 제고의 5대 중점 투자 방향을 설정하여 재원을 배분함

〈 '24년 국토교통부 예산안 〉

구 분	'23년 본예산(A)	'24년 예산안(B)	'23년 대비(B-A)	
총지출	55.8조원	60.6조원	+4.9	(+8.8%)
회계	예 산	22.4조원	+0.9	(+4.0%)
	기 금	33.4조원	+4.0	(+12.0%)
분야	SOC	19.7조원	+0.8	(+3.9%)
	복지	36.0조원	+4.1	(+11.5%)

- 원희룡 국토교통부 장관은 “'24년 국토교통부 예산안은 건전 재정 기조 하에 재정을 어떻게 효율적으로 활용할지 깊은 고민을 담아 편성하였으며, 국민들의 생활 여건 개선과 경제 활력 제고를 위해 가용 재원을 집중 투자할 계획”이라며
- “특히 SOC 안전에 있어서는 국민들이 안심할 수 있는 체계를 구축하고, 저출산과 같은 구조적 리스크도 수혜자 중심 정책으로 극복해 나갈 계획”이라고 밝힘

참고1 '24년 국토교통부 예산안 주요 내용

① 안전 투자 확대: 新유형 재해 대응 기반 강화

☞ '23년 본예산 4.9조원 → '24년 정부안 5.6조원(+0.7조원)

- (SOC 안전 강화) 폭우·폭염 등 기후변화에 따른 자연재해 피해 예방을 위해 지하차도 침수 방지, 열차 선로·전력설비의 집중개량을 추진
* 도로안전및환경개선 10,783억원(+1,091억원), 일반철도안전 및 시설 개량 14,453억원(+2,611억원) 등 도로 안전: ('23) 2.2조원 → ('24) 2.5조원(+0.3조원), 철도 안전: ('23) 2.1조원 → ('24) 2.5조원(+0.4조원)
- 방음터널 내 화재 피해가 되풀이되지 않도록 국가 책임 하에 민자도로 방음터널 비가연성 소재로 교체하는 비용(578억원)도 신규 지원
- (건설 안전 강화) 건설현장에서의 도덕적 해이에 따른 사고 예방을 위해 국토부가 직접 현장 점검과 건설팅을 추진(신규 11.7억원)하고,
- 공사중인 건축물에 대한 안전모니터링 예산도 증액(12.3억원 → 21.7억원)하여 기존 1,500건에서 연간 5천건으로 점검 대상을 대폭 확대
- (범죄 안전) 문지마 칼부림 등 예측 불가능한 범죄 예방을 위해 범죄자의 이상 행동을 자동으로 인식하는 AI CCTV를 유동인구가 집중되는

철도역사에 설치(1,120대, 100억원)하여 치안 수준도 강화

② 국민 주거 안정: 아이 낳기 좋은 주거 환경 조성

☞ '23년 본예산 32.6조원 → '24년 정부안 36.7조원(+4.2조원)

- (저출산 대응) '24년부터는 출산 자체에 방점을 둔 파격적인 주거 지원을 제공한다. 혼인 여부와 무관하게 출산 가구에 대해 최저 수준 금리*로 주택구입 및 전세자금 대출받을 수 있도록 지원하고,
* (대출지원) 구입자금 1.6~3.3%, 전세자금 1.1~3.0%, 출산 시 1명당 0.2%p 추가 우대
- 공공분양(3만호)·임대(3만호)는 물론, 민간분양(1만호) 포함하여 특별 공급도 연 7만호 수준 공급
- (주거 안정) 5년 간 공공주택 100만호 공급 달성을 위해 공공주택 20.5만호*를 공급하고, 낮은 금리로 주택구입 및 전세 보증금 대출을 지원하는 금융지원도 확대(11.5조원 → 13.8조원)
* (공공임대) 17.9조원(10.7→11.5만호), (공공분양) 2조원(7.6→9.0만호)

③ 약자 보호와 생활 여건 개선: 따뜻한 동행을 위한 복지 확대

☞ '23년 본예산 3.8조원 → '24년 정부안 3.9조원(+0.1조원)

- (K-패스) '24년 하반기부터 대중교통 이용 비용의 20~53% 절약할 수 있는 한국형 대중교통비 환급 지원 사업, 'K-패스'를 출시
* 월 21회 이상 대중교통 이용시 지출금액의 일정비율(이용계층에 따라 20~53%)을 최대 60회까지 적립하여 다음달에 돌려받는 서비스, 기존 알뜰교통카드를 개선·보완
- (전세피해 보호) 전세사기 피해 대출지원을 확대(0.2조원→0.4조원)하고, 피해자 주택 공공임대 매입 사업도 신규로 추진(0.5만호, 0.7조원)
- (취약계층 지원) 주거 취약계층을 보호하기 위한 주거급여 예산도 확대. 수혜 대상(중위소득 47%→48%)을 확대하고 급여수준도 월 최대 2.7만원 인상하여 전년 대비 1,702억원 예산을 확대(2.74조원)
- 교통약자 특별교통수단 법정대수 달성을 위한 도입비 확대 등 이동 편의를 지속 지원하고(2,313억원, +67억원), 중증 보행 장애인이 광역간 이동을 원스톱으로 예약·이용할 수 있도록 통합예약시스템도 구축할 계획

④ 미래 혁신: 국토교통 분야 미래 성장 동력 확충

☞ '23년 본예산 1.5조원 → '24년 정부안 1.2조원 (Δ0.3조원)

- **(모빌리티 혁신)** '25년 UAM(도심항공교통) 상용화, '27년 레벨4 수준 자율주행차 상용화를 위해 위한 준비도 차질없이 추진
 - UAM은 도심지에서 그랜드챌린지 실증 2단계(수도권)를 추진하고, 자율주행차 상용화를 위한 테스트베드 고도화 등 미래 이동수단의 현실화 및 시장 선점을 위한 투자도 확대
 - * (도심항공교통) 170억원 → 202억원(+32억원), (자율차) 304억원 → 409억원(+105억원)
 - 특히, 모빌리티 혁신 기술의 규제해소 및 창의적인 아이디어의 사업화 지원을 위해 모빌리티 특화 규제샌드박스를 신규 지원(21억원)
- **(글로벌 R&D)** 글로벌 연대를 통한 혁신역량 확보를 위해 모빌리티·스마트시티 등을 중심으로 국제협력 공동연구(43억원)를 새롭게 지원

⑤ 지역 활력 제고: 지역이 주도하고 민간이 투자하는 지역 발전

☞ '23년 본예산 12.6조원 → '24년 정부안 12.8조원(+0.2조원)

- **(기업 지원)** 우리 기업의 해외건설 수주 지원*(250억원)과 국토교통 분야 중소·벤처기업의 성장을 위한 국토교통 혁신펀드(150억원)를 편성
 - * 글로벌 플랜트·건설·스마트시티(PIS) 펀드 2단계 조성
- **(지역 성장 기반 강화)** 인구감소 지역의 생활인구 유입 촉진을 위해 빈집 등을 활용하는 민관협력지역상생협약 사업을 신규 추진(135억원)하고,
 - 지역에 양질의 일자리 창출 거점이 될 기업혁신파크 2개소(10억원) 지원 등 민간과 지역 중심의 지역 활성화 기반조성에 145억원을 투입
- **(교통망 확충)** 지역 경쟁력 강화를 위한 교통인프라 건설에 11조원을 투자
 - 2029년 가덕도 신공항의 차질없는 조기개항을 위해 본격 건설에 착수(5,363억원)하고, 울릉공항, 백령공항 등 소형 공항과 대구경북신공항, 제주제2공항 등 지역 거점 공항 건설도 추진
 - 수도권 광역철도(GTX)**의 조기 개통을 지원(7,247억원)하고, 인천발·수원발 KTX, 호남고속철도 광주-목포 구간 등 주요 고속철도 노선 등을 차질없이 건설할 계획
 - * (GTX-A, '24년 개통) 1,805억원, (GTX-B, '30년 개통) 3,562억원,

(GTX-C, '28년 개통) 1,880억원

- 도로망 확충(5.1조원)도 계획대로 추진한다. 함양-울산, 광주-강진, 세종-청주 고속도로 등 주요 광역 거점 연계를 확대하고, 주요 국도·국지도와 광역·혼잡도로 확충도 지속 추진

참고2 '24년 국토교통부 예산안 신규 사업

소관 실국	사 업 명	정부안 (억원)	주요 내용
국토	기업혁신파크 선도사업	10	• 규제완화·지원 등 제도개선을 통한 기업혁신파크 조성을 지원
	민관협력지역 상생협약	135	• 인구감소 지역내 존재하는 빈집, 폐시설, 지역자원 등을 활용하여 생활인구 유입 지원
	산단 진입도로 6건	59	• 제주첨단2산단(15), 공주송선산단(10), 사천서부산단(8), 대산그린 컴플렉스산단(17), 오송화장품산단(4), 울산KTX역세권산단(5)
주택	전세사기 피해방지 및 지원	42	• 전세사기피해자 지원정책의 수립 및 피해자 결정 등 위원회 운영지원
교통	화물자동차 휴게소 건설지원	5	• 대전 대덕구 화물자동차 휴게소 건설지원을 위한 사업비
항공	신공항 건설	150	• 대구경북 신공항(100), 백령도 소형공항(40), 서산공항(10) 설계비 반영
도로	고속도로 건설 1건	10	• 서청주-증평
	국도 건설 4건	25	• 성주 선남-대구 다사(10), 서산 대산 독곶-대로(5), 울주 범서-경주 외동(5), 거제 남부-일운(5)
	국대도 건설1건	10	• 김천 양천-대항
	혼잡도로 5건	14	• 부산대교-동삼혁신도시혼잡도로(5), 황령3터널혼잡도로(3), 제2명춘교혼잡도로(3), 공단고가교-서인천IC혼잡도로(2), 금호동-서광주혼잡도로(2)
	국지도 건설 3건	6	• 대전 문평-신탄진(2), 부산 가덕대교-송정IC(2), 태안 근흥 정죽-두아(2)
철도	호남선 (가수원-논산) 고속화	100	• 호남선 선형불량구간인 논산-가수원 구간 시설개량 설계비
	철도사후 관리 및 지원	181	• 완공시설사후관리비(112), 사후환경평가(52), 사전사후평가(17)
대광위	대중교통비 환급 지원	516	• 이용계층(일반·청년·저소득층)에 따라 대중교통비를 20~53% 적립(월60회)
공통	R&D 신규 5건	146	• 국제협력R&D(43), 한국형UAM(40), 그린해상교량(10), 지하고속도로(23), 수소전기기관차(30)

혁신지구 · 우리동네살리기 11곳 신규 선정

– 혁신지구(1곳) 우리동네살리기(10곳) 총 6,460억원 투입...

약 6천여 개 일자리 창출 –

국토교통부 보도자료 2023.09.03

- 국토교통부(장관 원희룡)는 도시재생특별위원회 심의(8.25.~8.31, 서면)를 거쳐 '23년 상반기 도시재생사업 신규사업지로 충북 청주 등 총 11곳을 선정

– 이번 공모는 작년 7월 발표한 '새정부 도시재생 추진방안'에 따라 추진 중인 사업유형 중 경제거점 조성하고 소규모 주거지역 재생 등을 위한 혁신지구 사업과 우리동네살리기 사업을 대상*으로 실시

* (혁신지구) 산업 · 상업 · 주거 등이 집적된 지역거점을 조성하는 지구단위 개발 사업 (우리동네살리기) 소규모 주거지역의 주거지 정비, 집수리 등 노후 주거환경 개선 사업

– 접수된 총 27개 사업 중 실현 가능성과 사업 타당성 평가 등을 거쳐 사업 목적 달성이 가능할 것으로 판단되는 완성도 높은 사업을 선별하여 선정

〈'23년 상반기 도시재생사업 신규사업지〉

구분	합계	인천	경기	강원	충북	충남	전북	경북	경남
합계	11	1	1	1	2	1	2	1	2
혁신지구	1	–	–	–	청주	–	–	–	
우리동네살리기	10	강화	의왕	홍천	제천	홍성	남원 정읍	영덕	함안 함양

* 혁신지구 신청 사업 중 강원 춘천, 전남 광주(남구), 전북 전주는 후보지로 선정하여 계획 보완 추진

- 이번에 선정된 도시재생사업 신규 사업지에는 국비 727억원, 지방비 498억원 등 총 6,460억원을 투입하여 쇠퇴지역 67만㎡를 재생하게 됨
- 세부적으로, 공동이용시설 15개, 신규주택 261호 공급 및 노후주택 584호 수리 등을 통해 주거환경을 개선하고, 약 6천여개의 일자리를 창출할 전망
- 한편, 이번에 선정된 신규사업지 11곳 중 9곳(82%)이 비수도권이며, 특히, 지방 중 · 소도시(인구 50만 이하) 비중이 88.8%로서 국토의 균형발전에도 기여할 것으로 보임

- 국토교통부는 지역 활성화를 위해 금년 내에 지역 고유자원을 활용한 지역특화재생사업 및 도시문제 해결을 위한 인정사업 등 추가 공모도 진행할 계획

참고 도시재생사업 신규신청 사업지

광역	기초	사업유형/ 사업비	기간	면적 (㎡)	주요내용
충북	청주	혁신지구/ 4,890억원 (국비250억원)	'23~ '27	43,957	농수산물도매시장 이전적지에 업무 · 지원시설, 창업지원시설, 직주근접주거 등 환경 구축으로 도시성장을 견인하고, 도심복합문화공간 등 도시의 활력을 담는 New Market Place Home 조성
인천	강화	우리동네살리기/ 119.9억원 (국비40억원)	'24~ '27	80,014	경로당 신설 및 마을 책방을 활용한 동문안 동행센터 조성, 골목길 정비와 주택 집수리, 마을쉼터 조성 등으로 주민 생활환경 개선
경기	의왕	우리동네살리기/ 204.73억원 (국비50억원)	'24~ '27	77,863	동행사업, 안전마을 조성 등 정주 환경개선 및 내손애(愛)행복센터, 내손애(愛)어울더울(놀이 · 쉼터) 조성, 주차장 · 안심가로 조성 등 추진
강원	홍천	우리동네살리기/ 107.72억원 (국비50억원)	'24~ '27	76,914	공영주차장 부지를 복합화하여 스마트 어린이 광장 및 스마트 안전안심 학교가는길 등 조성으로 아이가 안전하게 살기 좋은 마을 만들기
충북	제천	우리동네살리기/ 247.19억원 (국비50억원)	'24~ '27	77,451	저층 노후주택 주거환경 개선, 생활가로 조성, 생활밀착형 커뮤니티시설 및 신규주택 공급 등 노후 주거환경 개선
충남	홍성	우리동네살리기/ 206.55억원 (국비50억원)	'24~ '27	52,473	집수리 및 안길정비사업,, 마을유희공간을 활용한 기반시설 확충 및 휴식 공간, 주민교류 공간 조성 등 주민 삶의 질 향상
전북	남원	우리동네살리기/ 79.86억원 (국비42.87억원)	'24~ '27	35,000	노후건물부지와 공폐가부지를 활용한 거점공간조성(어울림센터, 활력센터), 수재민 이주정착마을의 서사를 담은 특화 동행사업 추진, 고령주민 주거안심마을 조성
전북	정읍	우리동네살리기/ 81.94억원 (국비45억원)	'24~ '27	50,065.1	'사람은 마을을, 마을은 사람을 돌보는 장명:長命'이라는 비전속에서 마을에서 오래 생활 할 수 있도록 동행사업 등 보행환경을 개선하고 각시다리거점을 조성하는 등 지역 활성화 추진
경북	영덕	우리동네살리기/ 99.7억원 (국비50억원)	'24~ '27	68,800	동행사업, 주차장정비사업, 주민공동이용시설 조성사업 등을 통한 주민의 삶의 질 개선 및 마을 정주환경 개선
경남	함안	우리동네살리기/ 257.25억원 (국비48.80억원)	'24~ '27	56,000	거북이 주택 정비사업, 백년 골목길 조성사업 등 주거개선을 통해 마을 안전성 및 주거 쾌적성을 확보하고, 해물탕 및 해물원 조성 등 문화복지 공간 조성으로 지역 활성화 추진
경남	함양	우리동네살리기/ 162.14억원 (국비50억원)	'24~ '27	53,397	집수리, 골목길 정비, 생활가로 정비 등 정주환경을 개선하고, 주민공동시설 · 생활편의시설 확충으로 공동체 활성화 및 생활서비스 개선

관련 법령 제 · 개정

방재지구 지정 특례 등

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령

[시행 2023.07.18.] [대통령령 제33637호, 2023.07.18., 일부개정]

■ 개정이유

- 방재지구의 지정을 활성화하고 재해 대응이 가능한 건축물의 건축을 유도하기 위하여 방재지구에 위치한 건축물의 경우에는 140퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화

■ 주요내용

- 방재지구 내 건축기준 완화(제85조제5항)
- 종전에는 방재지구의 지정을 활성화하고 재해에 적절히 대응할 수 있는 건축물의 건축을 유도하기 위하여 재해예방시설을 설치하는 건축물에 대하여 용도지역별 최대한도의 120퍼센트 이내의 범위에서 용적률을 완화할 수 있었으나, 앞으로는 용도지역별 최대한도의 140퍼센트 이내로 용적률 완화 범위를 확대하려는 것임.

종전	일부개정
제85조(용도지역 안에서의 용적률) ①~④(생략)	제85조(용도지역 안에서의 용적률) ①~④(현행과 같음)
⑤ 제1항에도 불구하고 법 제37조제4항 후단에 따른 방재지구의 재해저감대책에 부합하게 재해예방시설을 설치하는 건축물의 경우 제1항제1호부터 제13호까지의 용도지역에서는 해당 용적률의 120퍼센트 이하의 범위에서 도시·군계획조례로 정하는 비율로 할 수 있다.	⑤ 제1항에도 불구하고 법 제37조제4항 후단에 따른 방재지구의 재해저감대책에 부합하게 재해예방시설을 설치하는 건축물의 경우 제1항제1호부터 제13호까지의 용도지역에서는 해당 용적률의 140퍼센트 이하의 범위에서 도시·군계획조례로 정하는 비율로 할 수 있다.

〈법제처 제공〉

도시 및 주거환경정비법 전반

도시 및 주거환경정비법

[시행 2023.07.18.] [법률 제19560호, 2023.07.18., 일부개정]

■ 개정이유 및 주요내용

- 가. 공공재개발사업에서 사업시행자가 의무적으로 확보해야 하는 공공 임대주택 등의 비율을 지방자치단체가 지역별 여건을 고려하여 조례로 완화할 수 있도록 함(제2조제2호나목)
- 나. 주민이 정비사업 추진을 희망하는 경우 정비계획의 입안권자에게 정비계획 입안을 요청할 수 있도록 하고, 정비계획의 입안권자가 그 요청을 수락할 경우 정비구역의 지정권자가 정비계획의 기본방향을 제시하도록 함(제13조의2 신설)
- 다. 국토교통부장관은 신탁업자와 토지등소유자 상호 간의 공정한 계약의 체결을 위하여 표준 계약서 및 표준 시행규정을 마련하여 그 사용을 권장할 수 있도록 함(제27조제6항 신설)
- 라. 정비구역에서 하나의 건축물 또는 토지의 소유권을 다른 사람과 공유한 자는 지분을 소유한 자 중 가장 많은 지분을 소유한 자가 조합의 임원이 될 수 있도록 함(제41조제1항)
- 마. 조합설립 인가권자인 지방자치단체의 장, 지방의회 의원 또는 그 배우자·직계존속·직계비속은 조합 임원 등이 될 수 없도록 함(제43조제1항 등).
- 바. 조합원 또는 대의원의 요구로 조합 총회를 소집하는 경우, 조합은 소집을 요구하는 자가 본인인지 여부를 확인하도록 함(제44조제2항).
- 사. 시공자의 선정을 의결하는 총회는 조합원의 과반수가 직접 출석하도록 하고, 시공자 선정 취소를 위한 총회는 조합원의 100분의 20 이상이 직접 출석하도록 함(제45조제7항).
- 아. 모든 정비사업에 대해 사업시행계획인가에 필요한 건축·경관·교통·환경·교통 등의 심의를 통합하여 검토 및 심의하도록 함(제50조의2 신설, 제101조의7 삭제).
- 자. 정비계획의 변경이 필요한 경우 정비계획의 변경을 위한 지방도시계획위원회 심의를 사업시행계획인가와 관련된 심의와 함께 통합하여 검토·심의할 수 있도록 함(제50조의3 신설).
- 차. 과밀억제권역에서 시행하는 재개발사업 및 재건축사업 중 대통령령으로 정하는 공업지역 내 정비사업에 대해서도 국민주택규모의 주택을 건설하여 시장·군수 등에 제공할 경우 용적률을 법적상한용적률까지 완화할 수 있도록 함(제54조제1항).
- 카. 역세권 등에 위치한 정비구역에 대해서는 용적률 완화 및 건축규제 완화 등의 특례를 부여하고, 완화되는 용적률로 건설되는 국민주택규모 주택의 일부를 분양할 수 있도록 함(제66조 및 제68조).
- 타. 공공재개발사업에서 용적률 완화에 따라 건설하는 국민주택규모의

일부를 인수자가 분양할 수 있도록 함(제101조의5제4항 신설).

파. 공기업, 신탁업자 등 전문개발기관이 사업을 시행할 경우 정비구역 지정 제안 권한을 부여하고, 정비구역과 사업시행자 동시 지정, 정비 계획과 사업시행계획의 통합처리 등 인허가 절차를 간소화할 수 있도록 함(제101조의8부터 제101조의10까지 신설).

종전	일부개정
<p>〈신 설〉</p> <p>제13조의2 (정비구역의 지정을 위한 정비계획의 입안 요청 등)</p> <p>① 토지등소유자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 정비계획의 입안권자에게 정비구역의 지정을 위한 정비계획의 입안을 요청할 수 있다.</p> <p>1. 제5조제1항제10호에 따른 단계별 정비사업 추진계획상 정비예정구역별 정비계획의 입안시기가 지났음에도 불구하고 정비계획이 입안되지 아니한 경우</p> <p>— 이하생략 —</p>	
<p>제27조(재개발사업·재건축사업의 지정개발자)</p> <p>①~⑤ (생략)</p> <p>〈신 설〉</p>	<p>제27조(재개발사업·재건축사업의 지정개발자)</p> <p>①~⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ 국토교통부장관은 신탁업자와 토지등소유자 상호 간의 공정한 계약의 체결을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 표준 계약서 및 표준 시행규정을 마련하여 그 사용을 권장할 수 있다.</p>
<p>〈신 설〉</p>	<p>제50조의2(사업시행계획의 통합심의)</p> <p>① 정비구역의 지정권자는 사업시행계획인가와 관련된 다음 각 호 중 둘 이상의 심의가 필요한 경우에는 이를 통합하여 검토 및 심의(이하 "통합심의"라 한다)하여야 한다.</p> <p>1. 「건축법」에 따른 건축물의 건축 및 특별건축구역의 지정 등에 관한 사항</p> <p>— 이하생략 —</p>
<p>〈신 설〉</p>	<p>제50조의3 (정비계획 변경 및 사업시행인가의 심의 특례)</p> <p>① 정비구역의 지정권자는 제50조제1항에 따른 사업시행계획인가(인가받은 사항을 변경하는 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 앞서 제16조제2항에 따라 결정·고시된 정비계획의 변경(정비구역의 변경도 포함하며, 제15조제3항에 따른 경미한 변경은 제외한다. 이하 이 조에서 같다)이 필요한 경우 제16조에도 불구하고 정비계획의 변경을 위한 지방도시계획위원회 심의를 사업시행계획인가와 관련된 심의와 함께 통합하여 검토 및 심의할 수 있다.</p> <p>— 이하생략 —</p>

종전	일부개정
<p>제66조(용적률에 관한 특례) (생략)</p> <p>〈신 설〉</p>	<p>제66조(용적률에 관한 특례 등)</p> <p>① (현행과 같음)</p> <p>② 정비구역이 역세권 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 경우(제24조제4항, 제26조제1항제1호 및 제27조제1항제1호에 따른 정비사업을 시행하는 경우는 제외한다)에는 제11조, 제54조 및 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 따라 용적률을 완화하여 적용할 수 있다.</p> <p>1. 지방도시계획위원회의 심의를 거쳐 법적상한 용적률의 100분의 120까지 완화</p> <p>2. 용도지역의 변경을 통하여 용적률을 완화하여 정비계획을 수립(변경수립을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)한 후 변경된 용도지역의 법적상한용적률까지 완화</p> <p>③ 사업시행자는 제2항에 따라 완화된 용적률에서 정비계획으로 정하여진 용적률을 뺀 용적률의 100분의 75 이하로서 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도 조례로 정하는 비율에 해당하는 면적에 국민주택규모 주택을 건설하여 인수자에게 공급하여야 한다. 이 경우 국민주택규모 주택의 공급 및 인수방법에 관하여는 제55조를 준용한다.</p> <p>④ 제3항에도 불구하고 인수자는 사업시행자로부터 공급받은 주택 중 대통령령으로 정하는 비율에 해당하는 주택에 대해서는 「공공주택 특별법」 제48조에 따라 분양할 수 있다. 이 경우 해당 주택의 공급가격은 「주택법」 제57조제4항에 따라 국토교통부장관이 고시하는 건축비로 하며, 부속 토지의 가격은 감정평가액의 100분의 50 이상의 범위에서 대통령령으로 정한다.</p> <p>⑤ 제3항 및 제4항에서 규정한 사항 외에 국민주택규모 주택의 인수 절차 및 활용에 필요한 사항은 대통령령으로 정할 수 있다.</p>
<p>〈신 설〉</p>	<p>제68조(건축규제의 완화 등에 관한 특례)</p> <p>①~③ (현행과 같음)</p> <p>④ 사업시행자는 공공재건축 사업을 위한 정비구역 또는 제26조제1항제1호 및 제27조제1항제1호에 따른 재건축구역(재건축사업을 시행하는 정비구역을 말한다. 이하 같다) 또는 제66조제2항에 따라 용적률을 완화하여 적용하는 정비구역에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사항에 대하여 대통령령으로 정하는 범위에서 「건축법」 제72조제2항에 따른 지방건축위원회 또는 지방도시계획위원회의 심의를 거쳐 그 기준을 완화받을 수 있다.</p>

종전	일부개정
제101조의5(공공재개발사업에서의 용적률 완화 및 주택 건설비용 등) ① (생략) ② 공공재개발사업 시행자는 제54조에도 불구하고 법적 상한초과용적률에서 정비계획으로 정하여진 용적률을 뺀 용적률의 100분의 20 이상 100분의 50 이하로서 시·도조례로 정하는 비율에 해당하는 면적에 국민주택 규모 주택을 건설하여 인수자에게 공급하여야 한다. 다만, 제24조제4항, 제26조제1항제1호 및 제27조제1항제1호에 따른 정비사업을 시행하는 경우에는 그러하지 아니한다.	제101조의5 (공공재개발사업에서의 용적률 완화 및 주택 건설비용 등) ① (현행과 같음) ② 공공재개발사업 시행자는 제54조에도 불구하고 법적 상한초과용적률에서 정비계획으로 정하여진 용적률을 뺀 용적률의 100분의 20 이상 100분의 70 이하로서 시·도조례로 정하는 비율에 해당하는 면적에 국민주택 규모 주택을 건설하여 인수자에게 공급하여야 한다. 다만, 제24조제4항, 제26조제1항제1호 및 제27조제1항제1호에 따른 정비사업을 시행하는 경우에는 그러하지 아니한다. ④ 제3항에도 불구하고 인수자는 공공재개발사업 시행자로부터 공급받은 주택 중 대통령령으로 정하는 비율에 해당하는 주택에 대해서는 「공공주택 특별법」 제48조에 따라 분양할 수 있다. 이 경우 해당 주택의 공급가격과 부속 토지의 가격은 제66조제4항을 준용하여 정한다.
〈신 설〉	제101조의8(정비구역 지정의 특례) ① 토지주택공사등(제26조에 따라 사업시행자로 지정되려는 경우로 한정한다. 이하 이 장에서 같다) 또는 지정개발자(제27조제1항에 따른 신탁업자로 한정한다. 이하 이 장에서 같다)는 제8조에도 불구하고 대통령령으로 정하는 비율 이상의 토지등소유자의 동의를 받아 정비구역의 지정권자(특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수인 경우로 한정한다. 이하 이 장에서 같다)에게 정비구역의 지정(변경지정을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)을 제안할 수 있다. 이 경우 토지주택공사등 또는 지정개발자는 다음 각 호의 사항을 포함한 제안을 정비구역의 지정권자에게 제출하여야 한다. 1. 정비사업의 명칭 - 이하생략 -
〈신 설〉	제101조의9(사업시행자 지정의 특례) ① 정비구역의 지정권자는 제26조제1항제8호 및 제27조제1항제3호에도 불구하고 토지면적 2분의 1 이상의 토지소유자와 토지등소유자의 3분의 2 이상에 해당하는 자가 동의하는 경우에는 정비구역의 지정과 동시에 토지주택공사등 또는 지정개발자를 사업시행자로 지정할 수 있다. 이 경우 제101조의8제1항에 따라 정비구역 지정 제안에 동의한 토지등소유자는 토지주택공사 등 또는 지정개발자의 사업시행자 지정에 동의한 것으로 본다. - 이하생략 -

종전	일부개정
〈신 설〉	제101조의10 (정비계획과 사업시행계획의 통합 수립) ① 사업시행자는 제101조의8에 따라 정비구역이 지정된 경우에는 제9조에 따른 정비계획과 제52조에 따른 사업시행계획을 통합하여 다음 각 호의 사항이 포함된 계획(이하 “정비사업계획”이라 한다. 이하 같다)을 수립하여야 한다. 1. 제9조제1항에 따른 정비계획의 내용 (제9호는 제외한다) - 이하생략 -

※ 추가 변경조항 사항이 많으나, 정비계획 관련사항만 선별 제시

〈법제처 제공〉

물류창고업 등록 관련 및 물류단지 개발사업 시행 시 환지대상 확대

물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

[시행 2023.08.16.] [법률 제19679호, 2023.08.16., 일부개정]

■ 개정이유 및 주요내용

- 주문 수요를 예측하여 소형·경량 위주의 화물을 미리 보관하고 소비자의 주문에 대응하여 즉시 배송하기 위한 주문배송시설이 물류창고의 보관시설에 포함됨을 명시하고, 주문배송시설로서 제2종 근린생활시설을 설치하는 경우 바닥면적 규모에 관계없이 물류창고업으로 등록하도록 하며, 물류창고의 입지기준을 물류창고업 등록 기준에 포함하도록 하는 한편,
- 물류단지 개발사업 시행 시 토지소유자에 대한 환지 대상을 물류터미널 및 창고 등 물류단지시설 뿐만 아니라 대통령령으로 정하는 지원시설까지 확대하도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완함.

종전	일부개정
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 5의2. “물류창고”란 화물의 저장·관리, 집화·배송 및 수급조정 등을 위한 보관시설·보관장소 또는 이와 관련된 하역·분류·포장·상표부착 등에 필요한 기능을 갖춘 시설을 말한다.	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 5의2. “물류창고”란 화물의 저장·관리, 집화·배송 및 수급조정 등을 위한 보관시설(주문 수요를 예측하여 소형·경량 위주의 화물을 미리 보관하고 소비자의 주문에 대응하여 즉시 배송하기 위한 주문배송시설을 포함한다)·보관장소 또는 이와 관련된 하역·분류·포장·상표부착 등에 필요한 기능을 갖춘 시설을 말한다.

종전	일부개정
제21조의2(물류창고업의 등록) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물류창고를 소유 또는 임차하여 물류창고업을 경영하려는 자는 국토교통부와 해양수산부의 공동부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관(「항만법」 제2조제4호에 따른 항만 구역은 제외한다. 이하 같다) 또는 해양수산부장관(「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역만 해당한다. 이하 같다)에게 등록하여야 한다.	제21조의2(물류창고업의 등록) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물류창고를 소유 또는 임차하여 물류창고업을 경영하려는 자는 국토교통부와 해양수산부의 공동부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관(「항만법」 제2조제4호에 따른 항만 구역은 제외한다. 이하 같다) 또는 해양수산부장관(「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역만 해당한다. 이하 같다)에게 등록하여야 한다.
1. 전제 바닥면적의 합계가 1천제곱미터 이상인 보관시설(하나의 필지를 기준으로 해당 물류창고업을 등록하고자 하는 자가 직접 사용하는 바닥면적만을 산정하되, 필지가 서로 연결한 경우에는 연결한 필지를 합산하여 산정한다) <단서 신설>	1. 전제 바닥면적의 합계가 1천제곱미터 이상인 보관시설(하나의 필지를 기준으로 해당 물류창고업을 등록하고자 하는 자가 직접 사용하는 바닥면적만을 산정하되, 필지가 서로 연결한 경우에는 연결한 필지를 합산하여 산정한다). 다만, 제2조제5호의 2에 따른 주민배송시설로서 「건축법」 제2조제2항제4호에 따른 제2종 근린생활시설을 설치하는 경우에는 본문의 바닥면적 기준을 적용하지 아니한다.
③ 물류창고의 구조 또는 설비 등 물류창고업의 등록 기준에 필요한 사항은 국토교통부와 해양수산부의 공동부령으로 정한다.	③ 물류창고의 구조, 설비 또는 입지 기준 등 물류창고업의 등록 기준에 필요한 사항은 국토교통부와 해양수산부의 공동부령으로 정한다.
④ 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 물류창고를 갖추고 그 전부를 다음 각 호의 어느 하나의 용도로만 사용하여 해당 법률에 따라 해당 영업의 허가·변경허가를 받거나 등록·변경등록 또는 신고·변경신고를 한 때에는 제1항에 따른 물류창고업의 등록 또는 제2항에 따른 변경등록을 한 것으로 본다.	④ 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 물류창고를 갖추고 그 전부를 다음 각 호의 어느 하나의 용도로만 사용하여 해당 법률에 따라 해당 영업의 허가·변경허가를 받거나 등록·변경등록 또는 신고·변경신고를 한 때에는 제1항에 따른 물류창고업의 등록 또는 제2항에 따른 변경등록을 한 것으로 본다.
3. 「식품위생법」에 따른 식품보존업 중 식품냉동·냉장업, 「축산물 위생관리법」에 따른 축산물보관업 및 「식품산업진흥법」에 따른 수산물 가공업 중 냉동·냉장업	3. 「식품위생법」에 따른 식품보존업 중 식품냉동·냉장업, 「축산물 위생관리법」에 따른 축산물보관업 및 「수산물산업의 육성 및 지원에 관한 법률」에 따른 수산물가공업 중 냉동·냉장업
제21조의8(보조금 등의 사용 등) ①·② (생략)	제21조의8(보조금 등의 사용 등) ①·② (현행과 같음)

종전	일부개정
③ 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 지방자치단체의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 물류창고업자 또는 그 사업자단체에 보조금이나 융자금의 반환을 명하여야 하며 이에 따르지 아니하면 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 회수할 수 있다.	③ 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 지방자치단체의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 물류창고업자 또는 그 사업자단체에 보조금이나 융자금의 반환을 명하여야 하며 이에 따르지 아니하면 국세강제징수의 예 또는 「지방행정재제·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 회수할 수 있다.
제34조(토지소유자에 대한 환지) ① 시행자는 물류단지 안의 토지를 소유하고 있는 자가 물류단지개발 계획에서 정한 물류단지시설을 운영하려는 경우에는 그 토지를 포함하여 물류단지개발사업을 시행할 수 있으며, 해당 사업이 완료된 후 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 토지소유자에게 환지(換地)하여 줄 수 있다.	제34조(토지소유자에 대한 환지) ① 시행자는 물류단지 안의 토지를 소유하고 있는 자가 물류단지개발 계획에서 정한 물류단지시설 또는 대통령령으로 정하는 지원시설을 운영하려는 경우에는 그 토지를 포함하여 물류단지개발사업을 시행할 수 있으며, 해당 사업이 완료된 후 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 토지소유자에게 환지(換地)하여 줄 수 있다.
제64조(권한의 위임) ①·② (생략)	제64조(권한의 위임) ①·② (현행과 같음)
③ 이 법에 따른 해양수산부장관의 권한 중 다음 각 호의 권한을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지방해양항만청장에게 위임할 수 있다. 다만, 「항만법」 제3조제1항제1호 및 제2항제1호에 따른 무역항 중 국가관리무역항 구역 안의 물류창고를 경영하는 경우만 해당한다.	③ 이 법에 따른 해양수산부장관의 권한 중 다음 각 호의 권한을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지방해양수산청장에게 위임할 수 있다. 다만, 「항만법」 제3조제1항제1호 및 제2항제1호에 따른 무역항 중 국가관리무역항 구역 안의 물류창고를 경영하는 경우만 해당한다.
3. 제21조의10에서 준용하는 제14조 제2항에 따른 물류창고업자에 대한 사업승계의 신고수리	3. 제21조의10에서 준용하는 제14조 제2항 및 제3항에 따른 물류창고업자에 대한 사업승계의 신고수리 및 신고수리 여부 통지
⑥ 제1항제2호에 따라 과징금의 부과·징수권한이 시·도지사에게 위임된 경우에 제21조의9제1항에 따른 과징금을 기한까지 내지 아니하는 자에 대하여는 시·도시사가 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 지방세 체납처분의 예에 따라 징수한다.	⑥ 제1항제2호에 따라 과징금의 부과·징수권한이 시·도지사에게 위임된 경우에 제21조의9제1항에 따른 과징금을 기한까지 내지 아니하는 자에 대하여는 시·도시사가 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 「지방행정재제·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수한다.

<법제처 제공>

역세권 개발계획 절차 등 보완

역세권의 개발 및 이용에 관한 법률

[시행 2023.08.16.] [법률 제19682호, 2023.08.16., 일부개정]

■ 개정이유 및 주요내용

- 개발구역에 지정하거나 지정을 요청하는 경우 거쳐야 하는 주민 등의 의견 청취 절차를 개선하고, 역세권개발사업계획에 포함하여야 하는 사항에 개발구역 안의 철도시설을 이전·설치하는 경우 그에 관한 계획을 추가하며, 시·도지사가 개발구역을 지정·고시한 경우 국토교통부장관에게 그 내용을 통보하도록 하는 한편,
- 특정 사업시행자가 역세권개발사업을 위하여 토지·물건 또는 권리를 수용 또는 사용하기 위해 갖추어야 하는 동의요건의 산정기준 등을 명확히 하는 규정을 신설하고, 역세권개발사업으로 이전·설치되는 철도시설에 소요되는 비용을 역세권개발이익의 재투자 비용에 포함할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완함.

종전	일부개정
제6조(주민 등의 의견 청취) ① 제4조에 따라 지정권자가 개발구역을 지정하려는 경우 또는 시장·군수·구청장이 개발구역 지정을 요청하려는 경우에는 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 하며, 지방의회의 의견을 청취를 거쳐야 한다. 이 경우 지방의회는 지정권자 또는 시장·군수·구청장이 개발구역 지정에 관한 의견을 요청한 날부터 60일 이내에 의견을 제시하여야 하며, 의견제시 없이 60일이 지난 경우 이의가 없는 것으로 본다. 개발구역을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항은 제외한다) 하려는 경우에도 또한 같다.	제6조(주민 등의 의견 청취) ① 제4조에 따라 지정권자가 개발구역을 지정하려는 경우 또는 시장·군수·구청장이 개발구역 지정을 요청하려는 경우에는 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 한다. 개발구역을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항은 제외한다) 하려는 경우에도 또한 같다.
제7조(사업계획의 수립 등) ① 지정권자가 개발구역을 지정하려는 경우에는 다음 각 호의 사항을 포함하는 역세권개발사업계획(이하 "사업계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 제11호에 해당하는 사항은 개발구역을 지정된 후에 사업계획에 포함할 수 있다.	제7조(사업계획의 수립 등) ① 지정권자가 개발구역을 지정하려는 경우에는 다음 각 호의 사항을 포함하는 역세권개발사업계획(이하 "사업계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 제11호, 제12호 및 제15호에 해당하는 사항은 개발구역을 지정된 후에 사업계획에 포함할 수 있다.

종전	일부개정
15. 그 밖에 역세권개발사업의 시행에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항 〈신 설〉	15. 개발구역 안의 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설을 이전·설치하는 경우에는 그에 관한 계획(비용부담계획을 포함한다) 16. 그 밖에 역세권개발사업의 시행에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
제9조(개발구역 지정의 고시 등) ① (생략) ② 제1항에 따라 사업계획이 고시된 경우 그 고시된 내용 중 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따라 도시·군관리계획(지구단위계획을 포함한다. 이하 같다)으로 결정하여야 하는 사항은 같은 법에 따른 도시·군관리계획이 결정되어 고시된 것으로 본다. 〈신 설〉	제9조(개발구역 지정의 고시 등) ① (현행과 같음) ② 제1항에 따라 고시된 개발구역은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역 및 지구단위계획구역으로 결정되어 고시된 것으로 본다. ③ 시·도지사는 개발구역을 지정·고시한 경우에는 국토교통부장관에게 그 내용을 통보하여야 한다. ④ 제2항에 따라 결정·고시된 것으로 보는 도시지역 및 지구단위계획구역에 관한 지형도면의 작성기준·방법과 고시방법·절차 등에 관하여는 「토지이용규제 기본법」 제8조제2항 및 제6항부터 제9항까지에 따른다.
제13조(실시계획의 승인 등) ① ② (생략) ③ 지정권자가 실시계획을 승인하려는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관할 시·도지사(국토교통부장관이 지정권자인 경우에 한정한다) 및 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다. 〈후단 신설〉 〈신 설〉	제13조(실시계획의 승인 등) ① ② (현행과 같음) ③ 지정권자가 실시계획을 승인하려는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관할 시·도지사(국토교통부장관이 지정권자인 경우에 한정한다) 및 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다. 이 경우 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 먼저 지방의회의 의견을 들어야 하며, 의견을 요청한 날부터 60일이 지나는 날까지 지방의회의 의견 제시가 없으면 이의가 없는 것으로 본다. ⑥ 제4항에 따라 실시계획을 고시한 경우 그 고시된 내용 중 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따라 도시·군관리계획(지구단위계획을 포함한다. 이하 같다)으로 결정하여야 하는 사항은 같은 법에 따른 도시·군관리계획으로 결정된 사항 중 고시 내용에 저촉되는 사항은 고시된 내용으로 변경된 것으로 본다.

종전	일부개정
〈신 설〉	⑦ 제6항에 따라 도시·군관리계획으로 결정·고시된 사항에 대한 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제32조의 도시·군관리계획에 관한 지형도면의 고시에 관하여는 제9조 제4항을 준용한다.
제14조(타인의 토지에의 출입 등) ① (생략)	제14조(타인의 토지에의 출입 등) ① (현행과 같음)
② 제1항에 따라 타인의 토지에 출입하려는 자는 미리 해당 토지의 소유자 또는 점유자에게 통지하여야 하며, 그 동의를 받아야 한다. 다만, 해당 토지의 소유자 또는 점유자의 부재나 주소불명 등으로 동의를 받을 수 없는 때에는 관할 시·도지사 또는 시장·군수·구청장의 허가를 받아 출입하여야 한다.	② 제1항에 따라 타인의 토지에 출입하려는 자는 관할 시·도지사 또는 시장·군수·구청장의 허가를 받아야 하며, 출입하려는 날의 3일 전에 그 토지의 소유자·점유자 또는 관리인에게 그 일시와 장소를 알려야 한다. 다만, 행정청인 사업시행자는 허가를 받지 아니하고 타인의 토지에 출입할 수 있다.
제17조(토지 등의 수용·사용) ① 사업시행자는 역세권개발사업의 시행을 위하여 필요한 경우 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제3조에 따른 토지·물건 또는 권리를 수용 또는 사용(이하 "수용등"이라 한다)할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업시행자는 토지면적의 3분의 2 이상에 해당하는 토지를 소유하고(「철도의 건설 및 철도시설유지관리에 관한 법률」에 따른 철도시설의 부지 또는 「도시철도법」에 따른 도시철도시설의 부지에 해당하는 경우에는 해당 토지 소유자의 동의로 대신할 수 있다) 토지 소유자 총수의 2분의 1 이상에 해당하는 자의 동의를 받아야 한다.	제17조(토지 등의 수용·사용) ① 사업시행자는 역세권개발사업의 시행을 위하여 필요한 경우 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제3조에 따른 토지·물건 또는 권리를 수용 또는 사용(이하 "수용등"이라 한다)할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업시행자는 토지면적의 3분의 2 이상에 해당하는 토지를 소유하고(「철도의 건설 및 철도시설유지관리에 관한 법률」에 따른 철도시설의 부지 또는 「도시철도법」에 따른 도시철도시설의 부지에 해당하는 경우에는 해당 토지 소유자의 동의로 대신할 수 있다) 토지 소유자 총수의 2분의 1 이상에 해당하는 자의 동의를 받아야 한다. 이 경우 토지 소유자의 동의요건 산정기준일은 개발구역의 지정 고시일을 기준으로 하며, 그 기준일 이후 시행자가 취득한 토지에 대하여는 동의요건에 필요한 토지 소유자의 총수에 포함하고 이를 동의한 자의 수로 산정한다.
제19조(선수금) ① 사업시행자는 역세권개발사업으로 조성된 토지·건축물 또는 공작물 등(이하 "조성토지등"이라 한다)을 공급받거나 이용하고자 하는 자로부터 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 대금의 전부 또는 일부를 미리 받을 수 있다.	제19조(선수금) ① 사업시행자는 역세권개발사업으로 조성되는 토지·건축물 또는 공작물 등(이하 "조성토지등"이라 한다)을 공급받거나 이용하고자 하는 자로부터 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 대금의 전부 또는 일부를 미리 받을 수 있다.

종전	일부개정
제23조(공공시설 등의 귀속) ① 사업시행자가 역세권개발사업의 시행으로 새로이 공공시설주장장, 운동장 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설은 제외한다. 이하 이 조에서 같다)을 설치하거나 기존의 공공시설에 대체되는 시설을 설치한 경우 그 귀속에 관하여는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제65조를 준용한다.	제23조(공공시설 등의 귀속) ① 사업시행자가 역세권개발사업의 시행으로 새로이 공공시설을 설치하거나 기존의 공공시설에 대체되는 시설을 설치한 경우 그 귀속에 관하여는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제65조를 준용한다.
제25조(역세권개발이익의 재투자) ① 사업시행자는 역세권개발사업으로 발생하는 개발이익의 100분의 25를 해당 사업구역의 「철도산업발전 기본법」 제3조에 따른 철도시설이나 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조에 따른 공공시설의 설치비용에 충당하여야 한다. 이 경우 「개발이익 환수에 관한 법률」에 따른 개발 부담금은 징수하지 아니한다.	제25조(역세권개발이익의 재투자) ① 사업시행자는 역세권개발사업으로 발생하는 개발이익의 100분의 25를 해당 개발구역의 「철도산업발전 기본법」 제3조에 따른 철도시설이나 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조에 따른 공공시설의 설치비용에 충당하여야 한다. 이 경우 「개발이익 환수에 관한 법률」에 따른 개발 부담금은 징수하지 아니한다.
② 사업시행자는 제1항에 따른 개발이익의 재투자자 차질 없이 이루어질 수 있도록 그 발생된 개발이익을 구분하여 회계처리하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.	② 지정권자는 제7조에 따른 사업계획을 수립하는 경우 역세권개발사업으로 개발구역 안의 철도시설을 개발구역 안 또는 밖으로 이전·설치하는 비용을 제1항 본문에 따른 철도시설의 설치비용에 포함할 수 있다.
③ 제1항에 따른 개발이익의 산정에 관하여는 「개발이익 환수에 관한 법률」 제8조부터 제12조까지의 규정을 준용한다. 이 경우 "개발 부담금의 부과 기준"은 "개발이익의 산정 기준"으로, "부과 종료 시점"은 "개발이익 산정 종료 시점"으로, "부과 대상 토지"는 "개발이익 산정 대상 토지"로, "부과 개시 시점"은 "개발이익 산정 개시 시점"으로, "부과 기간"은 "개발이익 산정 기간"으로, "국가나 지방자치단체로부터 개발사업의 인가등", "국가나 지방자치단체의 인가등", "개발사업의 인가등" 또는 "인가등"은 "실시계획의 승인"으로, "개발사업의 준공인가 등"은 "준공확인"으로, "납부 의무자"는 "사업시행자"로, "개발사업"은 "역세권 개발사업"으로 본다.	③ 사업시행자는 제1항에 따른 개발이익의 재투자자 차질 없이 이루어질 수 있도록 그 발생된 개발이익을 구분하여 회계처리하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

종전	일부개정
〈신 설〉	④ 제1항에 따른 개발이익의 산정에 관하여는 「개발이익 환수에 관한 법률」 제8조부터 제12조까지의 규정을 준용한다. 이 경우 “개발 부담금의 부과 기준”은 “개발이익의 산정 기준”으로, “부과 종료 시점”은 “개발이익 산정 종료 시점”으로, “부과 대상 토지”는 “개발이익 산정 대상 토지”로, “부과 개시 시점”은 “개발이익 산정 개시 시점”으로, “부과 기간”은 “개발이익 산정 기간”으로, “국가나 지방자치단체로부터 개발사업의 인가등”, “국가나 지방자치단체의 인가등”, “개발사업의 인가등” 또는 “인가등”은 “실시계획의 승인”으로, “개발사업의 준공인가등”은 “준공확인”으로, “납부 의무자”는 “사업시행자”로, “개발사업”은 “역세권개발사업”으로 본다.

(법제처 제공)

질의응답사례

재개발사업의 공공시행자와 해당 사업을 공동 시행하려는 건설업자등에 대한 사업시행자 지정 필요 여부 등
(「도시 및 주거환경정비법」 제26조 등 관련)

법제처 2023.08.28.

질의내용

가. 도시정비법 제26조제1항 각 호 외의 부분 및 같은 항 제8호에 따라 재개발사업등의 사업시행자로 지정된 토지주택공사등과 그 사업을 공동으로 시행하려는 건설업자 또는 등록사업자(이하 “건설업자등”이라 함)(각주: 도시정비법 제29조제7항에 따른 시공자 선정 방법 및 절차 등에 따라 토지주택공사등이 공동 사업시행자 또는 시공자로 선정한 건설업자등을 전제함.)는 같은 항 각 호 외의 부분에 따라 시장·군수등의 사업시행자 지정을 받아야 하는지?

나. 시장·군수등이 도시정비법 제26조제1항 각 호 외의 부분 및 같은 항 제8호에 따라 재개발사업등의 사업시행자로 지정된 토지주택공사등

과 그 사업을 공동으로 시행하려는 건설업자등을 같은 항 각 호 외의 부분에 따라 사업시행자로 지정하려는 경우에도 같은 항 제8호에 따른 사업시행자 지정 요청이 필요한지?

답변내용

가. 질의 ‘가’의 경우 도시정비법 제26조제1항 각 호 외의 부분 및 같은 항 제8호에 따라 재개발사업등의 공공시행자로 지정된 토지주택공사등과 그 사업을 공동 시행하려는 건설업자등은 같은 항 각 호 외의 부분에 따라 시장·군수등의 사업시행자 지정을 받아야 합니다.

가-1. 먼저 도시정비법 제26조에 따른 공공시행자 지정 제도는 같은 법 제25조에 따라 조합 또는 토지등소유자(이하 “조합등”이라 함)가 사업시행자가 되는 정비사업 시행 방식의 예외로서, 조합은 같은 법 제35조에 따른 조합설립인가에 따라(각주: 대법원 2009. 10. 15. 선고 2009다30427 판결례 참조), 토지등소유자는 같은 법 제50조에 따른 사업시행계획인가에 따라(각주: 헌법재판소 2011. 8. 30. 결정 2009헌바128 결정례 참조) 각각 사업시행자의 지위를 갖게 되는 반면, 토지주택공사등은 긴급한 필요성이 있거나 사업 시행이 지연되는 등 같은 법 제26조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 같은 조 제1항에 따른 ‘시장·군수등의 사업시행자 지정’에 의해 사업시행자로서 지위를 부여받게 되므로, 이러한 시장·군수등의 사업시행자 지정의 법적 성격은 ‘조합설립인가’ 및 ‘사업시행계획인가’와 동일하게 도시정비법령이 정하는 바에 따라 ‘정비사업을 시행할 수 있는 권한을 부여하는 처분’(각주: 대법원 2022. 7. 14. 선고 2022다206391 판결례 참조)에 해당한다고 할 것인바, 건설업자등이 같은 법 제26조제1항에 따라 사업시행자로 지정된 토지주택공사등과 공동으로 정비사업을 시행할 수 있는 권한을 갖기 위해서는 같은 항에 따른 시장·군수등의 사업시행자 지정이 있어야 한다고 보는 것이 타당합니다. 그리고 도시정비법에서 조합등의 사업시행자가 건설업자등과 정비사업을 공동으로 시행할 수 있는 제도를 도입한 취지는 종전에는 조합등에 비해 자본과 전문성에서 우위를 가진 시공자가 주도로 정비사업을 시행하는 경우에도, 공동 시행에 관한 명문의 규정이 없어 시공자는 시공자로서의 권리를 행사하고 의무를 부담할 뿐, 조합원에 대한 손해배상책임 등 사업시행자로서의 책임과 의무를 지지 않는다는 문제점이 있어, 시공자가 정비 사업을 공동으로 시행하는 경우 공동 사업시행자에게도 사업시행자와 동일한 책임과 의무를 부과하기 위해 도시정비법에 공동 시행을 명문화

한 것(각주: 법제처 2007. 12. 28. 회신 07-0406 해석례 참조)인 바, 도시정비법 제26조제1항에 따라 정비사업의 공공시행자로 지정된 토지주택공사등과 해당 사업을 공동으로 시행하려는 건설업자들은 같은 항에 따라 시장·군수등의 사업시행자 지정을 별도로 받아야 한다고 보는 것이 공동으로 사업을 시행하는 건설업자들에게도 도시정비법에 따른 사업시행자로서의 책임과 의무를 부과하여 조합원 등을 보호하기 위해 정비사업의 공동 시행 제도를 도입한 입법취지에 부합하는 해석입니다.

더욱이 도시정비법에 따른 사업시행자는 정비사업에 관한 계약체결(제29조), 토지 등의 수용·사용(제63조) 또는 매도청구(제64조)에 관한 권한을 갖게 되는데, 이러한 권한 행사를 통해 토지소유자들의 재산권에 중대한 영향을 미치거나 재산권 행사를 제한하게 된다는 점을 고려할 때, 공공시행자와 공동으로 정비사업을 시행하면서 이러한 권한을 행사하게 될 건설업자들에 대해서도 시장·군수등의 사업시행자 지정과 고시에 관한 같은 법 제26조제1항 및 제2항이 적용된다고 할 것이고, 만약 이와 달리 공공시행자와 공동으로 사업을 시행하려는 건설업자들은 같은 조 제1항에 따른 시장·군수등의 사업시행자 지정 없이 공동으로 사업을 시행할 수 있다고 본다면, 토지소유자들의 재산권에 관하여 상당한 권한을 행사하는 공동 사업시행자가 그 법적 지위를 부여하는 별도의 처분 없이 토지주택공사등이 사업시행자를 선정하기만 하면 공동사업시행자로 결정된다는 불합리한 결과가 초래될 수 있습니다.

가-2. 따라서 도시정비법 제26조제1항 각 호 외의 부분 및 같은 항 제8호에 따라 재개발사업등의 공공시행자로 지정된 토지주택공사등과 그 사업을 공동 시행하려는 건설업자들은 같은 항 각 호 외의 부분에 따라 시장·군수등의 사업시행자 지정을 받아야 합니다.

※ 법령정비 권고사항

도시정비법 제26조제1항에 따라 공공시행자로 지정된 토지주택공사등과 그 사업을 공동으로 시행하려는 건설업자들의 공동 사업시행자 지정에 관한 사항을 법령에 명확하게 규정할 필요가 있습니다.

나. 질의 '나'의 경우 도시정비법 제26조제1항제8호에 따른 토지소유자들의 사업시행자 지정 요청이 필요한 것은 아닙니다.

나-1. 먼저 도시정비법 제26조제1항 각 호에서는 천재지변 등 정비사업을 시행할 긴급한 필요성이 있거나(제1호), 정비사업이 일정 기간 이상 지연되고 있는 경우(제2호·제3호 및 제6호) 및 토지소유자들이 요청하는 경우(제8호) 등을 공공시행자가 재개발사업등을

시행할 수 있는 경우로 열거하면서, 같은 항 각 호 외의 부분에서는 같은 항 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 '같은 법 제25조에도 불구하고' 시장·군수등이 직접 재개발사업등을 시행하거나 토지주택공사등을 사업시행자로 지정하여 정비사업을 시행할 수 있다고 규정하고 있는바, 같은 항 각 호는 원칙적으로 조합등이 사업시행자가 되는 재개발사업등을 '공공시행자'가 시행할 수 있는 경우를 구체적으로 열거하여 규정한 것으로서, 이는 재개발사업등을 조합등이 시행하는 방식에서 공공시행자가 시행하는 방식으로 변경하려는 시기에 적용되는 규정이라 할 것이지, 이미 시장·군수등이 공공시행자를 재개발사업등의 사업시행자로 지정한 후에 다시 시장·군수등이 공동 사업시행자를 지정하는 시기에도 적용되는 규정이라고 보기는 어렵습니다.

더욱이 도시정비법 제26조제1항 각 호 외의 부분 중 괄호 부분의 입법연혁과 취지를 살펴보면, 종전에는 시장·군수등이 정비사업이 일정한 경우에 해당하는 때에는 '주택공사등'을 단독 사업시행자로 지정하여 정비사업을 시행할 수 있도록 규정하고 있던 것을 공공시행자로 지정된 주택공사등이 민간 건설업자들의 재정력 및 전문성을 활용할 수 있도록 하기 위하여(각주: 2016. 1. 27. 법률 제13912호로 일부개정된 도시 및 주거환경정비법 개정이유·주요내용 참조) 2016년 1월 27일 법률 제13912호로 도시정비법을 일부개정하면서 '주택공사등'에 괄호 부분을 추가하여 '주택공사등(주택공사등이 건설업자 또는 등록사업자와 공동으로 시행하는 경우를 포함한다)'으로 개정하였음에도 불구하고, 같은 항 각 호의 규정은 별도의 개정 없이 동일한 내용으로 현재까지 유지되어 왔습니다.

이와 같이 시장·군수등이 공공시행자를 지정하는 경우에 관한 도시정비법 제26조제1항 각 호의 규정은 공동 시행에 관한 사항이 신설되기 전부터 규정되어 있었다는 점, 공동 시행에 관한 규정을 신설할 때 공공시행자 지정 후에 공동 사업시행자를 지정하는 경우에도 같은 항 각 호의 요건이 적용되어야 한다는 입법 정책적 판단이 수반되지 않았다는 점, 같은 항 제1호부터 제7호까지의 공공시행자 지정 요건은 재개발사업등의 시행방식을 조합등이 시행하는 방식에서 공공시행자가 시행하는 방식으로 변경하는 경우에 적용되고, 공동 사업시행자를 추가하여 그 사업시행자의 변경 지정을 하는 경우에는 직접적으로 적용되기 어렵다는 점을 종합적으로 고려하면, 같은 항 각 호의 규정은 시장·군수등이 재개발사업등의 사업시행자를 조합등이 아닌 공공시행자로 지정하기 위한 경우에만 적용된다

고 보는 것이 그 입법연혁과 취지에 부합하는 해석이라 할 것입니다. 나아가 토지주택공사등을 공공시행자로 지정한 후, 건설업자등을 공동 사업시행자로 추가 지정하는 것은 종전 사업시행자 지정 처분에 대한 '변경 지정 처분'에 해당한다고 할 것인데, 종전 처분에 대한 변경 처분의 신청은 원칙적으로 종전 처분의 당사자가 할 수 있다고 할 것인바, 재개발사업등의 공공시행자 지정 처분이 있은 후 그 변경 지정을 요청할 수 있는 자는 공공시행자로 지정된 토지주택공사등이라고 볼 수 있다는 점을 고려하면, 건설업자등을 공동 사업시행자로 지정하기 위해 사업시행자의 지위를 갖지 않는 토지소유자등의 요청이 있어야 한다고 보기는 어렵습니다.

나-2. 따라서 이 사안의 경우, 도시정비법 제26조제1항제8호에 따른 토지소유자등의 사업시행자 지정 요청이 필요한 것은 아닙니다.

도시·군계획시설에 바로 접하는 상호간의 대지에 건축하는 건축물의 경우 건축물의 높이 제한 규정의 적용이 배제되는지 여부 (「건축법 시행령」 제86조제2항제1호 등 관련)

법제처 2023.07.17.

질의내용

「건축법 시행령」 제86조제2항제1호에 따른 '해당 대지가 너비 20미터 이상의 도로에 접한 경우에는 해당 대지가 공공공지, 녹지, 광장, 그 밖에 건축 미관에 지장이 없는 도시·군계획시설(이하 "도시·군계획시설"이라 함)에 바로 접해 있고 그 도시·군계획시설이 도로에 접한 경우로서 그 도시·군계획시설의 너비와 도로 너비의 합이 20미터 이상인 경우도 포함되는지?

답변내용

가. 먼저 「건축법 시행령」 제86조제2항제1호에서는 지구단위계획구역 등 안의 대지 상호간에 건축하는 건축물로서 해당 대지(이하 "상호간의 대지"라 함)가 너비 20미터 이상의 "도로"에 접한 경우에는 같은 조 제1항을 적용하지 않는다고 규정하면서, 같은 호의 "도로"에 팔호를 두어 도시·군계획시설이 접한 경우 해당 시설을 도로에 포함한다고 규정하고 있을 뿐, 같은 호에 따라 건축물의 높이 제한 규정의 적용이 배제되는 상호간의 대지의 범위를 그 대지가 도시·군계획시설이 아닌 도로에 바로 접한 경우만으로 제한하고 있지 않은바, 그 문언상 상호간의 대지가 도로 또는 도시·군계획시설 중 어느 것에 바로 접하는지 여부

와 관계없이 해당 대지가 도로 또는 도시·군계획시설에 접하고 그 도로 또는 도시·군계획시설의 너비의 합이 20미터 이상이면 같은 호에 따라 같은 조 제1항을 적용하지 않는다고 보아야 합니다.

나. 그리고 「건축법 시행령」 제86조제1항에서 전용주거지역 등에서 건축물을 건축하는 경우 주거생활의 일조·채광·통풍 등을 확보하기 위해 건축물의 각 부분을 정북 방향으로의 인접 대지경계선으로부터 일정 거리 이상을 띄어 건축하도록 하면서, 같은 조 제2항에서 같은 조 제1항에 따른 높이 제한에 대한 예외를 규정한 취지는 일정 너비 이상의 넓은 도로에 연속하여 접한 대지의 건축물의 경우 건축물이 없는 도로 방향으로는 일조 등의 확보가 비교적 용이하다는 점을 고려해 예외적으로 높이 제한을 완화하여 도로변 건축물의 연속성을 유지하고 건축물의 미관을 향상시키기 위한 것(각주: 법제처 2021. 5. 12. 회신 21-0081 해석례 및 법제처 2016. 1. 26. 회신 14-0840 해석례 참조)인데, 도시·군계획시설은 시·도지사(각주: 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사를 말함.)가 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(이하 "국토계획법"이라 함) 제43조에 따라 도시·군관리계획(각주: 국토계획법 제2조제4호에 따른 도시·군관리계획을 말하며, 이하 같음.)으로 결정하는 기반시설(각주: 국토계획법 제2조제6호에 따른 기반시설을 말함.)로서, 도시·군계획시설의 설치가 결정된 부지에서는 원칙적으로 그 도시·군계획시설이 아닌 건축물의 건축이나 공작물의 설치가 금지(같은 법 제64조)되고, 도시·군계획시설사업에 필요한 국공유지는 도시·군관리계획상 목적 외의 목적으로 매각 또는 양도가 제한(같은 법 제97조)되는 등 임의적인 개발행위 및 그 처분이 제한되어 해당 시설은 그 성질상 도로와 마찬가지로 일조 등의 확보에 지장이 없다고 할 것인바(각주: 법제처 2022. 6. 17. 회신 22-0155 해석례 참조), 상호간의 대지에 도로가 바로 접한 경우뿐만 아니라 도시·군계획시설이 바로 접한 경우에도 「건축법 시행령」 제86조제2항제1호에 따라 높이 제한을 적용하지 않는다고 보는 것이 관련 규정의 입법취지를 고려한 합리적 해석입니다.

다. 또한 「건축법 시행령」의 입법연혁을 살펴보면, 구 「건축법 시행령」(각주: 2016. 5. 17. 대통령령 제27175호로 일부개정되기 전의 것을 말함.) 제86조제2항제1호에서는 건축물의 높이 제한 규정을 적용하지 않는 상호간의 대지에 접한 "도로"의 범위를 도로와 대지 사이에 도시·군계획시설이 있는 경우 해당 시설을 포함한다고 규정하던 것을, 2016년 5월 17일 대통령령 제27175호로 일부개정된 「건축법 시행령」 제86조제2항제1호에서 현행과 같이 도로에 도시·군계획시설이

접한 경우 해당 시설을 포함한다고 규정하였는데, 이는 종전에는 대지와 도로 사이에 도시·군계획시설이 있는 경우로서 대지가 도시·군계획시설에 바로 접한 경우에만 건축물의 높이 제한 규정의 적용을 배제하는 것처럼 규정하고 있었으나, 대지와 도시·군계획시설 사이에 도로가 있는 경우에는 일조 등의 확보에 지장이 없으므로 대지와 도시·군계획시설 사이에 도로가 있는 경우에 대하여 같은 조 제1항의 높이 제한을 적용하는 것은 규제 적용의 형평성 문제가 있을 수 있으므로, 대지와 도시·군계획시설 사이에 도로가 있는 경우, 즉 대지가 도로에 바로 접한 경우에도 같은 조 제1항의 적용을 배제함으로써 일조 등의 확보를 위한 건축물 높이 제한 규제를 합리화하고 건축 투자를 활성화하도록 한 취지인 점(각주: 2016. 5. 17. 대통령령 제27175호로 일부개정된 건축법 시행령 일부개정령 조문별 개정이유서 참조)에 비추어 보면, 상호간의 대지가 도시·군계획시설에 바로 접한 경우도 같은 영 제86조제2항제1호에 따라 건축물 높이 제한 규정의 적용이 제외되는 경우에 해당된다는 점이 개정 연혁에서 확인된다고 할 것입니다.

라. 아울러 규제의 대상 등은 그 근거가 되는 법령에 구체적이고 명확하게 규정되어야 하고(각주: 「행정규제기본법」 제4조 참조), 형벌법규를 피고인에게 불리한 방향으로 지나치게 확장 해석하거나 유추 해석하는 것은 죄형법정주의의 원칙에 어긋나는 것으로서 허용되지 않으며, 이는 그 형벌법규의 적용대상이 행정법규가 규정한 사항을 내용으로 하고 있는 경우에 그 행정법규의 규정을 해석하는 데에도 마찬가지로 적용되는데(각주: 대법원 1990. 11. 27. 선고 90도1516 전원합의체 판결 등 참조), 일조 등의 확보를 위해 건축물의 높이를 제한하는 것은 건축주 및 공사시공자 등에 대한 규제에 해당하고, 「건축법」 제108조제1항 제1호 및 제110조제1호·제8호의2에 따라 같은 법 제61조제1항을 위반하여 건축물을 건축한 건축주 등은 형사처벌 대상이 되는데, 상호간의 대지가 도시·군계획시설이 아닌 도로에 바로 접한 경우에만 같은 법 시행령 제86조제2항제1호에 따라 건축물 높이 제한 규정의 적용이 제외된다고 보는 것은 구체적이고 명확한 근거 없이 규제의 범위 및 형사처벌 대상을 확대하는 해석으로서 타당하지 않다는 점도 이 사안을 해석할 때 고려할 필요가 있습니다.

마. 따라서 「건축법 시행령」 제86조제2항제1호에 따른 '해당 대지가 너비 20미터 이상의 도로에 접한 경우에는 해당 대지가 도시·군계획시설에 바로 접해 있고 그 도시·군계획시설이 도로에 접한 경우로서 그 도시·군계

획시설의 너비와 도로의 너비의 합이 20미터 이상인 경우도 포함됩니다.

도시계획시설로 공공필요성이 인정되는 체육시설의 범위

국토교통부 2023.04.15.

질의내용


가. 군에서 도시지역에 공공필요성에 의해 직접 설치하거나 소유하는 체육시설로 '대중골프장(18홀)'을 설치할 경우 체육시설의 설치·이용에 관한 법률 시행규칙 별표1 전문체육시설 2호 시·군 시설 중 기타 시설 또는, 동 규칙 별표2 생활체육시설로 구분하여 도시계획시설(체육시설)로 설치가 가능한지?

나. 2013년 이후 민간이 설치하는 골프장을 도시계획시설(체육시설)로 설치하던 것이 기반시설인 도시계획시설의 취지와 맞지 않아 위와 같이 개정된 것으로, 지방자치단체가 공공필요성에 의해 직접 설치, 소유하는 대중골프장까지 제한하는 것인지?

답변내용

가. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(이하 국토계획법) 제2조제6호 및 시행령 제2조제1항에서는 “기반시설”의 종류를 정의하고 있으며(체육시설은 기반시설에 해당), 법 제2조제7호에 따라 “도시·군계획시설”이란 기반시설 중 도시·군관리계획으로 결정된 시설을 말합니다.

나. 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」(이하 도시계획시설규칙) 제99조에 따라 체육시설이란 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」(이하 체육시설법)에서 정하는 체육시설로서 1호~6호의 시설을 말하며, 다만 제1호 및 제2호의 경우에는 같은 법 제5조에 따른 전문체육시설(제91조에 따른 운동장은 제외) 및 제6조에 따른 생활체육시설(건축물 안에 설치하는 골프연습장은 제외)만 해당합니다.

다. 자세한 사항은 알 수 없으나 질의하신 '지방자치단체에서 직접 설치 운영하는 골프장'이 체육시설법 제5조 및 제6조에 해당 된다면, 도시·군관리계획 결정을 통해 설치할 수 있을 것으로 판단되나, 기타 체육시설법 관련 사항은 문화체육관광부(스포츠산업과)로 문의하시기 바랍니다. 

협회 소식 · 동정

여성위원회 2023년 7월 세미나 개최

_ 2023. 07. 14.

우리 협회 여성위원회(위원장: 김선아 (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표)에서는 지난 7월 14일 오후 5시에 스파크플러스 을지로점에서 7월 세미나를 진행하였습니다.

이날 세미나에서는 '빅데이터에 의한 도시계획'을 주제로 장윤정 서울시립대학교 교수가 발표하였으며 이후 유익하고 흥미로운 소규모 세미나를 진행하였습니다.

다음 현장답사는 부산엑스포와 관련하여 답사를 진행할 예정이며 조직위 담당자의 안내를 받아 홍보관 및 부산북항 답사를 계획할 예정입니다.



협회, 과천시, 과천도시공사 과천 미래 100년 포럼 개최


2023. 07. 26.



우리 협회에서는 지난 7월 26일 오후 2시에 과천시와 과천도시공사 주최, 한국도시계획가협회 주관으로 과천 미래 100년 포럼을 과천시 민회관 소극장에서 개최하였습니다.

이번 포럼에서는 도시계획 · 문화예술 분야 전문가, 행정가, 과천시 민 등 200여 명이 참석하였습니다.

이날 진행된 주제발표에는 "과천시 지식 · 문화밸리 조성 마스터플랜 기본 방안"을 주제로 김선아 (주)스페이싱엔지니어링건축사사무소 대표가 발제를 하였습니다.

이후 진행된 토론에서는 정창무 서울대학교 교수를 좌장으로 최수목 과천 미래 100년 자문위원회 전체위원장, 유정훈 아주대학교 교수, 서원석 중앙대학교 교수, 이태옥 과천 미래 100년 자문위원회 도시건설분과 위원장, 양은영 포항공과대학교 교수, 최해리 무용평론가가 지식 · 문화예술 거점도시 조성 과 예술교육기관 융합을 중심으로 과천시 지식 · 문화예술 거점도시에 대해 심도 높은 토론을 펼쳤습니다. 

신규 가입회원 명단

2023년 10월 4일 기준

NEW MEMBERS LIST



개인회원

김수연 포천시청 주무관
김효진 포천도시공사 개발사업단장
양승화 경희대학교 학부생
이정운 광진구청
조인동 고양도시관리공사 도시개발처장



종신회원

조경훈 (주)오씨에스도시건축사사무소 소장
최윤희 한국토지주택공사 차장



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

정직하고 꿈이있는 기업
(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



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
 대외협력부회장이명훈 한양대학교 교수

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
 감사 선권수 도시전략연구소 대표
 허정문 수원도시공사 사장

상임이사 권용일 대한외대학교 교수
 권혁도 동명기술공단 부사장
 김기찬 유나이티드그룹 대표이사
 김동근 LH 경기남부지역본부 대외파견전문관
 김성길 공주대학교 교수
 김성률 우리ENG 대표이사
 김영준 청해엔지니어링 대표이사
 김주영 상지대학교 교수
 김향집 광주대학교 교수
 김홍순 한양대학교 교수
 박태원 광운대학교 도시계획부동산학과 교수
 백복수 (주)인토엔지니어링 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 이룸 CNS 대표
 강동오 HDC 아이앤코스 상무
 강석형 사람공간연구소 그룹장
 강원준 경호엔지니어링 부사장
 강평희 ㈜대한콘설턴트 이사
 고준호 한양대학교 교수
 고진수 광운대학교 교수
 고태호 제주발전연구원 연구위원
 구용호 (주)해동기술개발공사 대표이사
 구정현 경호엔지니어링 부사장
 권영선 주택산업연구원 책임연구원
 권 일 한국교통대학교 교수
 권정훈 (주)수성엔지니어링 도시사업본부 이사
 권정현 한양대학교 교수
 김광남 한국농산어촌네트워크 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
 김진 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 ㈜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
 신광식 순천향대학교 교수
 양성돈 경기연구원 연구위원
 양용택 SH공사 본부장
 엄수원 전주대학교 교수
 오명택 LH 토지주택연구원 수석연구원
 오복환 (전)이왕시청 경제환경국장
 우명재 서울시립대학교 교수
 유아영 한양대학교 교수
 유명소 ㈜동림P&D 부사장
 유천용 ㈜엘와이엔씨 대표
 윤문상 주식회사 유신 부사장
 윤방현 (주)미래파워 대표이사
 윤영담 (주)엔에스파트너스 CCO
 윤은정 서울특별시청 건축주택정보팀장
 윤정란 LH토지주택연구원 연구위원
 이남희 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
 이창효 한밭대학교 교수
 이철성 (주)건화 부사장
 이현경 동의대학교 교수
 임병호 대전세종연구원 선임연구위원
 임옥근 (주)상원 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 (주)KOS도시건축 실장
 정명화 (주)유신 전무
 정우식 광명도시공사 본부장
 조미정 한양대학교 겸임교수
 조정래 (전)서울시의회 전문위원
 조정훈 해나로감정평가사무소 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
 한재범 법무법인 제이엔 변호사
 현동호 (주)케이티에스엔지니어링 부사장
 홍국정 (주)하우원 대표
 홍록희 디엘이앤씨 상무
 홍재주 (주)맵인어스 이사
 황중만 한양대학교 특임교수



한국도시계획가협회
URBAN PLANNERS

- 2023. 10. 도시계획과 대가
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

