

2025 DEC

YONGIN  
SPECIAL CITY

함께 만드는 미래

용인 블네상스

# 도시정책소식지

VOL.19  
도시기획단



|   |          |
|---|----------|
| <b>1. 중앙부처 동향</b>   | -----03  |
| ○ 도시공간에 AI를 폭넓게 적용하는 'AI 시티' 본격 추진                        |          |
| ○ 2025년 상반기 도시재생혁신지구 3곳 신규 선정                             |          |
| ○ 걸으면서 만나는 우리 동네 이야기, 도시재생 스탬프 투어                         |          |
| ○ 주거·상업·문화 복합기능을 갖춘 KTX 천안아산역 환승센터 개발 본격 추진               |          |
| ○ 1기 신도시 정비사업 후속사업 본격 추진                                  |          |
| ○ 총 12조원 규모 미래도시펀드 조성 본격 착수                               |          |
| ○ 주거환경 개선과 지역활력 제고를 위한 빈 건축물 정비 활성화 방안                    |          |
| <b>2. 정부출연 연구기관 동향 &lt;국토연구원&gt;</b>                      | ----- 32 |
| ○ 미래 국토이슈 전망과 대응전략  |          |
| ○ 수도권 GTX-A(수서~동탄)개통에 따른 영향 분석                            |          |
| <b>3. 경기도 동향</b>  | ----- 50 |
| ○ 경기도, '2025년 도시계획위원회 워크숍' 개최                             |          |
| ○ 경기도, '수원 영화지구' 전국 최초의 관광 테마 도시재생 혁신지구 조성 지원             |          |
| ○ "경기북수원 테크노밸리를 AI가 열어가는 자족형 15분 도시로"                     |          |
| ○ 3기 신도시 가속도…7천억원 규모 GH 공사채 발행 정부에 신청                     |          |
| <b>4. 용인시 동향</b>  | ----- 57 |
| ○ '용인~충주 민자고속도로' 적격성 조사 통과 환영                             |          |
| ○ 산업단지와 지역 간 연결 도로망 대규모 확충                                |          |
| ○ 처인구 백암면 근삼리에 '제1호 시민참여·공공협력 햇빛발전소' 준공                   |          |
| ○ 수도권과 중부권 연결하는 핵심 광역교통 인프라 '중부권 광역급행철도(JTX)' 노선 조기 착공 촉구 |          |
| ○ '2030 용인 공동주택 리모델링 기본계획' 고시                             |          |
| <b>5. 용인시정 연구원</b>  | ----- 70 |
| ○ 2025 용인 반도체 컨퍼런스  |          |
| ○ 용인비전2040 제5차 미래도시포럼                                     |          |
| <b>6. 도시기획단 소식</b>  | ----- 76 |
| ○ 2025년 공공디자인 및 경관 역량강화 현장체험 교육                           |          |
| <b>7. 용인시 도시계획위원회 심의결과를 알려드립니다</b>                        | ----- 79 |

## 1. 중앙부처 동향 <국토교통부>

### □ 도시공간에 AI를 폭넓게 적용하는 ‘AI 시티’ 본격 추진 [25. 9. 5]

- 새정부 국정과제로 추진될 예정인 ‘AI 시티’를 차질 없이 조성하기 위한 관계 기관 TF가 발족된다.
  - 국토교통부(장관 김윤덕)는 도시, 건축, 공간정보 및 모빌리티 등 관계 부서와 국토연구원, 건축공간연구원, 한국교통연구원, 한국토지주택공사(이하 LH), 한국국토정보공사(LX) 등 유관기관이 참여하는 AI 시티 추진 TF를 구성하고, 9월 5일(금) 오전 킥오프 회의를 개최한다.
- ‘AI 시티’는 기존 스마트시티를 넘어 도시 행정과 서비스 전반에 AI를 적용하는 미래형 도시이다.
  - 그간 스마트시티 사업을 통해 버스정보시스템, 도시통합센터(CCTV), 스마트 횡단보도 등 국민 편의를 제고하는 다양한 도시 서비스 도입과 각종 도시 데이터 수집을 위해 주력해왔다.
  - AI 시티는 방대한 도시데이터를 기반으로 AI를 활용해 교통·에너지·안전 등 도시 문제를 사전에 예측·해결하고, 나아가 국민 개개인 맞춤형 서비스를 도시 다양한 분야 전반에 제공하는 것을 목표로 한다.
- 국토부는 AI 대전환(AX:AI Transformation)에 발맞추어 세계 AI 시장을 선도하고 국민 삶의 질을 높이기 위해 ‘AI 시티 조성’을 새정부 국정과제로 추진할 계획이며,
  - 이를 위해 AI 특화 시범도시 사업지 선정 및 사업계획 수립을 위한 예산 (40억원)을 내년도 정부 예산안에 편성하였다.
- 첫 회의(kick-off)는 AI 시티 추진 TF 발족과 함께 도시·건축·공간정보·교통을 아우르는 추진전략 수립 및 시범도시 조성을 본격화하기 위한 것으로,

- AI 분야 등의 민간기업과 학계의 전문가들이 함께 참석해 최근 AI 기술변화를 감안한 정부 정책 추진방향에 다양한 의견을 제시한다.
- 국토교통부 이상주 국토도시실장은 “AI 시티는 단순한 기술 도입을 넘어, 인공지능(AI)이 도시계획·운영 등을 주도적으로 수행하며 국민 생활을 혁신하는 새로운 미래도시 모델”이라며,
  - “이번 TF를 통해 유관기관이 힘을 모아 정책 수립 및 추진과정이 유기적으로 이어질 수 있도록 긴밀히 협력해 나갈 것을 당부하면서, 앞으로 국민들께서 체감할 수 있도록 조속히 성과를 창출해 나가는 등 한국형 AI 시티 비전을 실현해 나가겠다”고 밝혔다.

## □ 2025년 상반기 도시재생혁신지구 3곳 신규 선정 [25. 9. 8]

○ 국토교통부(장관 김윤덕)는 제37차 도시재생특별위원회 심의(8.20~26, 서면)를 통해 '25년 상반기 도시재생혁신지구 3곳(수원시 영화동, 춘천시 근화동, 천안시 성환읍)과 후보지 1곳(여주시 중앙동)을 신규 선정하였다.

- 도시재생혁신지구는 쇠퇴한 지역 내 유휴부지 등을 활용하여 주거·상업·복지·행정 등 도시 기능을 집적하고 산업·기업 유치 등을 통해 지역 활력을 회복함으로써 경제적 파급 효과를 도모하는 사업이다.
- 이번 공모에서는 대상지 여건, 사업의 타당성, 경제적 파급효과 등을 종점 평가하여 완성도 높은 3곳을 선정하였고, 세부 사업계획은 아래와 같다.

① (수원시 영화동) 수원 화성과 인접한 원도심 권역으로, 지역 고유문화 자원을 활용한 관광, 상업, 문화컨텐츠 등을 복합 지원하는 문화관광 거점을 조성한다는 계획이다.

- 문화재 인근 개발 제약 등으로 인해 20년 이상 노후 건축물이 전체의 약 77%를 차지하는 쇠퇴 지역으로, 이번 혁신지구 지정을 통해 관광거점을 조성하여 산업 육성과 일자리 창출, 나아가 지역경제 활성화를 도모할 계획이다.

② (춘천시 근화동) 춘천역에 인접한 대규모 미군부대 이전 부지로, 산·학·연 체계 구축을 통해 첨단 영상산업을 육성하고 영상·문화 복합 거점을 조성한다는 계획이다.

- 지속적인 인구 감소, 노후화 등 지역 쇠퇴가 진행되고 있는 지역이나, 춘천 역세권 개발계획과 연계하여 시너지를 창출해 도시활력 제고가 기대되는 지역이다.

- 다만, 현재 도시기본계획 등 관련계획 상 공원으로 지정된 점을 고려하여 원활한 사업 시행을 위해 사업부지의 용도지역 변경(자연녹지 → 일반상업 등)을 조건으로 선정하였다.

③ (천안시 성환읍) 성환역과 인접하고 인근에 대학이 다수 분포한 지역으로, 지식·산업을 잇는 복합거점을 조성하여 천안 북부생활권의 부도심 기능을 회복하고 첨단산업 전진기지로 변화한다는 목표를 제시하였다.

- 혁신지구 지정을 통해 대학 내 스타트업 지원 등 기업성장을 유도하고, 인근 전통시장 환경을 개선하는 등 지역 상권의 활력 및 도심 기능을 회복할 계획이다.
- 다만, 원활한 사업의 시행을 위해 사업부지(사유지 45%)에 대한 권원 확보를 조건으로 선정되었다.

○ 혁신지구 후보지(법적지위는 없음)는 사업계획 수립 등에 어려움을 겪는 지자체를 위하여 종합자문을 지원하는 제도로 '23년부터 선정하였다.

- '25년 상반기 혁신지구 후보지로는 사업타당성, 실현가능성 등을 고려하여 여주시 중앙동 일원 1곳을 선정하였다.
- 여주시청 및 인근 부지를 활용하여 복합상업공간, 교육문화센터 등을 조성할 계획이며, 향후 계획의 완성도를 높이기 위한 전문가 컨설팅 등이 지원될 예정이다.

○ 이번 공모를 통해 선정된 도시재생혁신지구 신규 사업지 3곳에는 향후 국비 750억원(지방비 501억원)을 포함한 총 8,323억원을 투입하여, 쇠퇴지역 약 17.8만m<sup>2</sup>를 재생하게 된다.

- 이를 통해, 지역 내 주차장(2,276면), 공동이용시설(10곳), 업무시설(12곳), 주거 시설(298호), 숙박시설(148실) 등 생활SOC를 조성하여 사업기간 중 약 1,151명의 일자리를 창출할 전망이다.
- 혁신지구로 지정된 지역은 도시혁신구역(국토계획법 제40조의3) 적용, 건축규제 (건폐율·용적률, 주차장 설치기준, 건축물 높이제한) 완화 등을 통해 거점시설도 신속히 조성할 수 있다.

- 국토교통부 김정화 도시재생과장은 “이번에 선정한 혁신지구 3곳을 포함하여 그간 선정된 도시재생사업의 원활한 추진과 성과창출을 위해 지역 맞춤형 컨설팅을 제공하고 지자체와 지속적으로 소통할 것”이라며,
  - “오는 하반기 도시재생사업(혁신지구, 지역특화재생, 인정사업, 노후주거지정비 지원사업) 공모도 진행중이니 지역 특성에 맞는 사업유형을 선택하여 적극적인 참여를 부탁드린다”고 밝혔다.

## 참 고

## '25년 상반기 선정 혁신지구계획(국가시범지구) 사업개요

### 1. 수원시 영화 도시재생 혁신지구(24.上 후보지 선정)

#### □ 사업개요

- (위치) 수원시 장안구 영화동 152-8번지 일원
- (사업면적 / 시행기간) 20,452m<sup>2</sup> / '25 ~ '30
- (사업비) 약 1,803억 원
  - \* 국비 250, 지방비 167, 지자체 현물출자 100, 공공기관 75, 민간 등 485, 기금(출) 185, 기금(융) 541
- (부지현황) 준주거지역
  - \* 공유지: 7,326m<sup>2</sup>, 경기관광공사: 13,126m<sup>2</sup>(사용승낙 100%)
- (사업시행자) (가칭) (주)수원 영화 도시재생혁신지구사업 위탁관리부동산투자회사
- (사업내용) 지역 고유 역사문화 자원을 활용한 문화관광 거점 조성

#### □ 주요 도입시설 산업 · 상업 · 관광 · 문화 기능 복합

- (업무시설) 경기관광공사, 관광기업지원센터 입주 외 홍보센터 등
- (상업시설) 근린생활시설(로컬브랜드샵, 팝업 스토어, 소상공인 창업몰 등)
- (복지시설) 북라운지, 문화복합홀, 공영주차장 등
- (기타시설) 관광숙박시설 148실



## 2. 춘천시 도시재생 혁신지구 ('23.上 후보지 선정)

### □ 사업개요

- (위치) 강원특별자치도 춘천시 근화동 198번지 일원
- (사업면적 / 시행기간) 127,096m<sup>2</sup> / '25 ~ '29
- (사업비) 약 3,568억원

\* 국비 250, 지방비 167, 지자체 현물출자 570, 민간 등 1,509, 기금(출) 573, 기금(융) 499

- (부지현황) 자연녹지지역(지구 지정 시 자연녹지 및 일반상업지역 변경)

\* 국·공유지 : 127,096m<sup>2</sup>(춘천시 소유)

- (사업시행자) (가칭) 춘천 혁신지구재생사업 위탁관리 부동산투자회사
- (사업내용) 미군부대 이전적지를 활용한 다양한 기능을 갖춘 재생거점 조성

### □ 주요 도입시설      산업 · 상업 기능 복합

- (산업시설) 특화산업클러스터, 영상문화복합스튜디오, 컨벤션센터 등
- (상업시설) 상가시설, 균린생활시설(K-콘텐츠 관련 굿즈 스토어 등)
- (공동이용시설) 혁신산업지원시설(공동 작업장, 공유 회의실, 커뮤니티시설)



### 3. 천안시 성환 혁신지구 ('23.下 후보지 선정)

#### □ 사업개요

- (위치) 천안시 서북구 성환읍 449-135번지 일원
- (사업면적 / 시행기간) 31,209m<sup>2</sup> / '25 ~ '31
- (사업비) 약 2,952억 원
  - \* 국비 250, 지방비 167, 지자체 현물출자 201, 공공기관 93, 민간 1,430, 기금(출) 306, 기금(융) 505
- (부지현황) 일반상업지역, 제2종일반주거지역
  - \* 국·공유지: 17,274m<sup>2</sup>, 사유지: 13,935m<sup>2</sup>(조건부 매매확약 2,917m<sup>2</sup>, 지구지정 동의 5,946m<sup>2</sup>, 기타 5,072m<sup>2</sup>)
- (사업시행자) (가칭) (주) 천안성환 혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사
- (사업내용) 성환역세권을 활용한 지식과 산업을 잇는 지역혁신거점 조성

#### □ 주요 도입시설      산업 · 상업 · 주거 · 복지 기능 복합

- (산업시설) 임대형 공유오피스, 산학협력센터, 창업지원시설 등
- (상업시설) 공공판매시설(상생 상가), 균린생활시설 등
- (주거시설) 공동주택 298세대, 커뮤니티시설 등
- (복지·기타시설) 문화복지센터, 이화광장, 공영주차장 등



## □ 걸으면서 만나는 우리 동네 이야기, 도시재생 스탬프 투어 [25. 9. 12]

- 국토교통부(장관 김윤덕)는 도시재생사업의 성과를 국민이 직접 체험할 수 있도록 전국 10개 도시재생 사업지를 무대로 한 도시재생 스탬프 투어를 9월 15일부터 12월 14일까지 운영한다.
- 이번 도시재생 스탬프 투어는 지역의 역사·문화 자산과 연계한 사업 성과가 우수하고, 관광자원이 풍부한 10개 도시, 40개 장소에서 진행될 예정이다.

< 스탬프투어 대상지와 지역별 인증 장소 >

| 연번 | 대상지    | 스탬프 인증 장소(총 40곳)                              |
|----|--------|---|
| 1  | 부산 영도구 | 깡깡이 생활문화센터 / 봉산마을 / 창업플랫폼 아레아식스 / 하리항         |
| 2  | 인천 중구  | 상상플랫폼 / 근대생활사 전시관 / 이음 1977 / 마시안마을           |
| 3  | 광주 남구  | 문화교류센터 / 주민어울림센터 / 양림청년창작소 / 양림마을입구(주차장)      |
| 4  | 경기 수원시 | 행궁어울림센터 / 행궁연가 마을양조장 / 도담어린이작은도서관 / 청춘공방      |
| 5  | 강원 동해시 | 연필뮤지엄 / 거북당 / 묵꼬양 치유카페 / 어달항                  |
| 6  | 충남 공주시 | 나태주 풀꽃문학관 / 공주하숙마을 / 잠자리가 놀다간 골목 / 제민천 역사문화광장 |
| 7  | 전북 군산시 | 째보스토리 / 영화시장 / 월명동골목 / 우체통거리                  |
| 8  | 전남 목포시 | 목포 근대역사관 1관 거리 / 모자아트갤러리 / 미식문화갤러리 / 도시재생현장센터 |
| 9  | 전남 순천시 | 어여와 마을호텔 /동천테라스 / 생태비즈니스센터 / 차차루              |
| 10 | 경북 경주시 | 황오 커뮤니티센터 / 마을활력소 / 황촌정지간 / 연동항               |

- 인천에서 부산까지 이어지는 여정 속에서 생활문화공간, 특화거리·골목, 주민 공동 운영시설 등 생활 공간을 탐방하며 자연스럽게 도시재생의 의미를 느낄 수 있는 장소를 선정하였다.
- 스탬프 투어는 모바일 앱(앱 명칭: 스탬프투어)을 통해 진행된다. 앱 설치 후 인증 장소를 방문하면 GPS 위치기반 인증방식으로 스탬프가 자동 적립된다.
  - 투어를 완주한 정도(40개 전부 또는 일부)에 따라 경품이 제공되며, 경품은 온누리상품권, 마을관리 사회적협동조합의 우수 생산품, 완주 메달과 굿즈 등으로 다양하게 구성된다.

- 또한, 스탬프 투어와 연계하여 ‘도시재생 솗풀 공모전’도 개최한다. 참가자는 투어 과정에서 만난 지역의 매력과 도시재생 이야기를 2분 이내 영상으로 담아 제출하면 되며, 우수작을 선정하여 12월에 시상\*할 예정이다.
    - \* 대상(1팀): 국토교통부 장관상(상금 200만원), 우수상(2팀): 주택도시보증공사 사장상(상금 각 50만원)
  - 공모 기간은 9월 15일부터 11월 30일까지이며, 공모와 관련한 자세한 사항은 주택도시보증공사 누리집([www.khug.or.kr](http://www.khug.or.kr))에서 확인할 수 있다.
- 국토교통부 김정화 도시재생과장은 “이번 스탬프 투어는 넓은 공간을 되살려 지역의 역사와 문화를 품은 생활공간으로 만든 도시재생의 성과를 국민이 직접 체험할 수 있는 기회”라고 하면서,
    - “앞으로도 도시재생이 지역 활력 회복과 공동체 강화로 이어질 수 있도록 현장 중심의 정책을 지속적으로 추진해 나가겠다”라고 말했다.

## 참고 1

## 스탬프투어 포스터



이벤트 기간 | 2025년 9월 15일 ~ 12월 14일

대상 | 도시재생에 관심이 있는 누구나

투어 장소 | 전국 10개 지역 40개소

| 지역     | 장소         |          |                |          |
|--------|------------|----------|----------------|----------|
| 부산 영도구 | 깡깡이 생활문화센터 | 봉산마을     | 창업플랫폼 아레아식스    | 하리항      |
| 인천 중구  | 근대생활사 전시관  | 상상플랫폼    | 마시안마을          | 이음1977   |
| 광주 남구  | 양림마입구      | 문화교류센터   | 주민어울림센터        | 청년창작소    |
| 경기 수원시 | 도담어린이작은도서관 | 행궁어울림센터  | 행궁연가 마을양조장     | 남수동 청춘공방 |
| 강원 동해시 | 연필뮤지엄      | 거북당      | 목꼬양 치유카페       | 이달항      |
| 충남 공주시 | 나태주 풀꽃문학관  | 제민천 문화광장 | 잠자리가 놀다간 골목    | 공주하숙마을   |
| 전북 군산시 | 페보스토리      | 우체통거리    | 월명동 골목         | 영화시장     |
| 전남 목포시 | 목포모자아트갤러리  | 미식문화갤러리  | 목포 근대역사관 1관 거리 | 도시재생현장센터 |
| 전남 순천시 | 어여와 마을호텔   | 동천테라스    | 생태비지니스센터       | 차차루      |
| 경북 경주시 | 황오 커뮤니티센터  | 마을활력소    | 황촌 행복꿈거리 및 정지간 | 연동항      |

### 미션 및 상품

1단계 전체 사업지 중 4개 스탬프 달성  
온누리 상품권(1만원)

2단계 전체 사업지 중 12개 스탬프 달성  
3만원 상당의 기념품

3단계 전체 사업지 중 20개 스탬프 달성  
5만원 상당의 기념품

4단계 완주(40개 스탬프 달성)  
메달, 굽즈, 피규어 등 기념품

\* 1, 2, 3단계 미션 달성자 중 **1회 추첨**을 통하여 상품 지급  
\* 4단계 미션 달성자는 이벤트 종료 후 **1회 추첨**

### 참여 방법



'스탬프투어' 앱 설치 및 회원가입  
투어 장소 방문하여 스탬프 획득  
미션 달성 후 앱으로 선물 신청

### 도시재생 스탬프투어 콘텐츠 공모전

주제 도시재생 투어와 관련된 감동, 재미, 정보가 있는 홍보 콘텐츠

\* 예시) "나의 도시재생 하루", "도시 속 시간여행기", "숨겨진 oo 투어코스 소개" 등

공모기간 ~ 2025년 11월 30일

시상 내역

대상 1팀 국토부장관상(상금 200만원)  
우수상 2팀 HUG 사장상(상금 50만원)

형식 2분 이내의 영상 콘텐츠 (숏폼)

문의처

HUG 도시기획처 도시정비관리팀  
ksk@khug.or.kr

\* 심사 기준에 부합하는 작품이 없을 경우, 수상작이 선정되지 않을 수 있습니다.



## 참고 2 스팸프투어 인증 장소

### ① 부산 영도구



### ② 인천 중구



### ③ 광주 남구



### ④ 경기 수원시



### ⑤ 강원 동해시



## ⑥ 경북 경주시



## ⑦ 전남 순천시



## ⑧ 전남 목포시



## ⑨ 전북 군산시



## ⑩ 충남 공주시



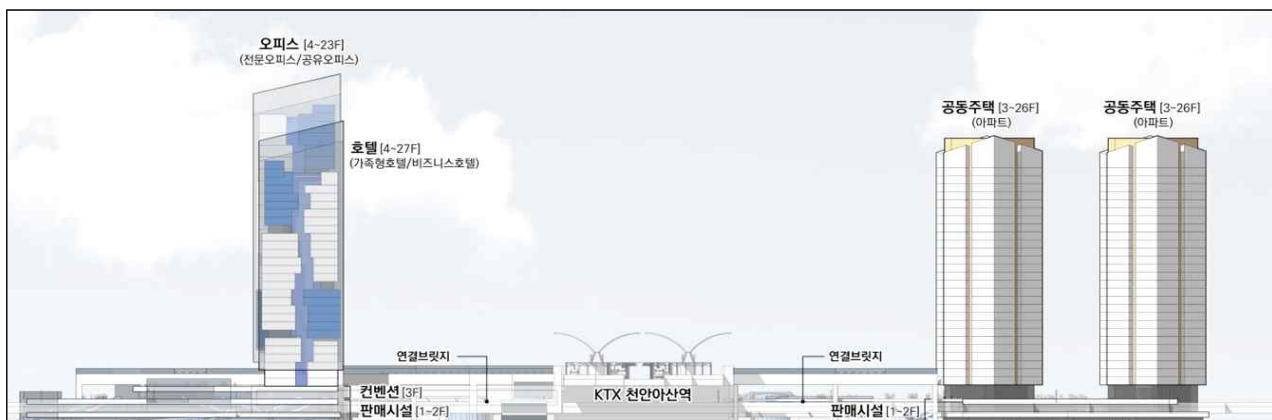
## □ 주거·상업·문화 복합기능을 갖춘 KTX 천안아산역 환승센터 개발 본격 추진 [25. 9. 19]

○ 국토교통부(장관 김윤덕) 대도시권광역교통위원회(대도시권광역교통위원장 김용석)는 충청남도가 요청한 「KTX 천안아산역 광역복합환승센터 개발계획」을 9월 17일 승인했다.

- 대광위는 「KTX 천안아산역 광역복합환승센터 개발계획」에 대해 환승센터 지정 기준, 사업타당성, 환승체계 적정성 및 재원조달 방식 등을 종합적으로 검토하였다.
- 이번 대광위의 승인으로 천안아산역에 비즈니스·쇼핑·주거 등 다양한 환승 지원시설이 함께 들어서, 편의성과 서비스를 한 곳에서 누릴 수 있게 될 것으로 기대된다.

### < KTX 천안아산역 광역복합환승센터 개발사업 개요 >

- (사업위치) 충남 아산시 배방읍 희망로 100일원(KTX천안아산역)
- (사업규모) 대지 61,041m<sup>2</sup>(건축연면적 296,800m<sup>2</sup>) / (총사업비) 6,735억 원
  - 환승시설 : 환승주차장(1,500면), 연결브리지, 무빙워크, 에스컬레이터 등
  - 환승지원시설 : 오피스(23층), 판매시설, 호텔(27층), 공동주택(26층) 등
- (사업기간) 2025 ~ 2030 / (시행자) 민간사업자(공모예정)



○ 「KTX 천안아산역」은 KTX·SRT, 수도권전철 1호선, 장항선, 시외·시내버스, 택시 등 충청권 교통의 핵심거점이다. 이번 광역복합환승센터 개발로 환승 시설을 대폭 확충하고 교통수단 간 연계를 강화함으로써, 신속하고 편리한 환승여건을 제공하게 된다.

- 현재 「KTX 천안아산역」은 주차장이 부족하고 동서로 단절되어 환승객들의 이동이 불편하며, 역사와 버스·택시 정류장 사이의 거리가 멀어 환승에 시간이 소요되고 있다.
  - 따라서, 대광위는 새롭게 조성될 광역복합환승센터에 역사와 직결되는 지하 환승주차장(1,500면)·정류장, 역과 지원 시설 간 무빙워크 연결 통로, 환승정보 시스템 등 환승편의성을 중점 검토하였다.
- 충청남도는 「KTX 천안아산역 광역복합환승센터」 개발계획이 승인됨에 따라 민간사업시행자 선정 등 후속 절차를 진행하고, 2030년 준공을 목표로 본격적인 개발사업을 추진할 계획이다.
- 「KTX 천안아산역 광역복합환승센터」가 완성되면 천안, 아산 시민들은 물론 수도권의 이용객들도 더욱 편리하게 이동할 수 있고, 나아가 충청권 교통의 중심지로서, 지역경제 활성화와 균형발전의 거점으로 성장할 것으로 기대된다.
  - 김용석 대도시권광역교통위원회 위원장은 “천안아산역 환승객의 교통 편의를 극 대화하고, 전국을 잇는 광역교통의 핵심허브로 도약할 수 있도록 정책적 지원을 아끼지 않겠다”고 밝혔다.

## 참고

## KTX 천안아산역 광역복합환승센터

### □ 사업개요

- 명 칭 : KTX 천안아산역 광역복합환승센터
- 위 치 : 충청남도 아산시 배방읍 희망로 100 일원 / KTX천안아산역
- 대지면적 : 61,041m<sup>2</sup> (건축연면적 296,800m<sup>2</sup>)
- 주요시설
  - (환승시설) 환승주차장, 연결브리지, 무빙워크, 에스컬레이터 등
  - (지원시설) 오피스, 판매시설, 호텔, 컨벤션, 공동주택 등
- 사업기간/사업비 : '25. 10. ~ '30. 12. / 6,735억 원\*
- \* 환승지원시설 4,941, 환승시설 997, 예비비등 797
- (철도교통 요충지) KTX, SRT, 수도권전철 1호선, 장항선 등  
※ 고속철 역사 56개중 8번째로 이용객 높음

### [KTX 천안아산역]



## □ 1기 신도시 정비사업 후속사업 본격 추진 [25. 9. 26]

- 국토교통부(장관 김윤덕)는 9월 7일 발표한 새정부 주택공급 확대방안의 차질 없는 이행을 위해 9월 25일 서울에서 경기도(도지사 김동연) 및 고양특례시(시장 이동환), 성남시(시장 신상진), 부천시(시장 조용익), 안양시(시장 최대호), 군포시(시장 하은호) 등 1기 신도시와 협의체를 개최하였다.
  - 이번 협의체에서는 지자체별 선도지구 사업 추진상황을 점검하고, 주민제안 방식으로 진행될 후속사업 선정방법 등에 대해 논의하였다.
- 구체적인 논의사항은 다음과 같다.

### <선도지구 사업 추진현황>

- 지난해 11월 선정한 1기 신도시 15개 구역은 정부·지자체의 지원하에 차질 없이 추진되고 있다.
  - 선도지구 총 15개 구역 중 7개 구역이 정비계획(안)을 지자체에 제출하여 특별정비구역 지정을 위한 사전검토를 받고 있으며, 나머지 8개구역 중 5개 구역도 사업방식 확정 후 정비계획(안)을 마련 중이다.
  - \* 나머지 3개 구역도 주민대표단 선정·사업방식 결정 등 절차를 원활히 이행 중

### < 1기 신도시 선도지구 현황 >

\* ● : 정비계획(안) 제출, ○ : 절차 추진 중

| 지역 | 선정단지   | 선도지구    | 연립구역   | 합계      |
|----|--|---------|--------|---------|
| 합계 | -  | 35,897호 | 1,369호 | 37,266호 |
| 일산 | 백송(2.7천호), 후곡 (2.5천호), 강촌(3.6천호), 정발 (0.2천호, 연립)   | 8,912호  | 262호   | 9,174호  |
| 분당 | 샛별 (2.8천호), 양지 (4.3천호), 시범 (3.7천호), 목련 (1.1천호, 연립) | 10,948호 | 1,107호 | 12,055호 |
| 중동 | 반달 (3.5천호), 은하 (2.4천호)                             | 5,957호  | -      | 5,957호  |
| 평촌 | 꿈마을금호 (1.7천호), 샘마을 (2.3천호), 꿈마을우성 (1.3천호)          | 5,460호  | -      | 5,460호  |
| 산본 | 자이백합 (2.8천호), 한양백두 (1.9천호)                         | 4,620호  | -      | 4,620호  |

- 이러한 사업속도를 감안하면 연내 2~3곳 이상의 정비구역 지정이 가능할 것으로 보이며, 이는 과거 재개발·재건축이 정비구역 지정까지 통상 30개월이 소요\*됐던 것과 비교할 때 18개월 이상 빠른 것으로 평가된다.

\* 경기도 정비사업 117개 단지의 정비구역 지정 소요기간 : 평균 30개월

- 국토교통부와 1기 신도시 5개 지자체는 선도지구와 관련된 제자리 재건축 문제, 교육환경 개선 재원 마련 등 발생가능한 분야별 이슈를 선제적으로 파악하고 해결 및 지원방안을 지속 모색하기로 하였다.
- 제자리 재건축 이슈에 대해서는 주민 요청시 한국부동산원의 상담 및 자문을 제공할 예정이며, 향후 관리처분 시 쟁점도 선제 파악하여 본격적으로 관리처분이 이뤄지기 전인 '26년까지 정부차원의 「통합재건축 관리처분 가이드 라인」을 마련할 계획이다.
- 학교 관련 이슈의 경우 학교 이전, 교육환경 개선을 위한 공공기여금 활용 방안 등도 국토부-지자체-교육청 협의체를 정례화하여 지속 논의해 가기로 하였다.

#### <후속사업 추진방안>

- 새롭게 도입될 주민제안 방식에 대하여도 논의하였다.
  - 신속한 후속 사업의 추진을 위해 ① 이르면 연내부터 주민제안 정비계획(안)에 대한 자문을 시작하고, ② 선도지구와 동일한 수준의 지원을 제공할 계획이다.
- ① (제안절차) 지자체가 정비구역 주민제안 접수를 공고하면 주민들은 먼저 주민 대표단을 구성\*하고 필요시 예비사업시행자를 선정하여 협약을 체결한다. 이후 주민과 예비사업시행자는 정비계획(안)을 마련한다.

\* 주민대표단은 예정구역 내 토지등소유자 과반, 단지별 1/3 이상 동의를 받아 구성

- 다음으로 주민들은 지자체에 정비계획(안) 자문을 신청\*한다. 지자체는 자문을 통해 정비계획(안)의 정합성을 높이고, 정비계획(안)이 입안 가능한 수준이 되었다고 판단되면 주민들에게 구역지정 제안 접수를 요청한다. 이후 주민들이 토지등소유자 과반 동의를 얻어 구역지정을 제안하면 지자체는 제안서를 검토하고 수용하게 된다.

\* 계획안 수리기준, 자문위 개최방법 등은 지자체가 여건을 고려하여 탄력적으로 운영 예정

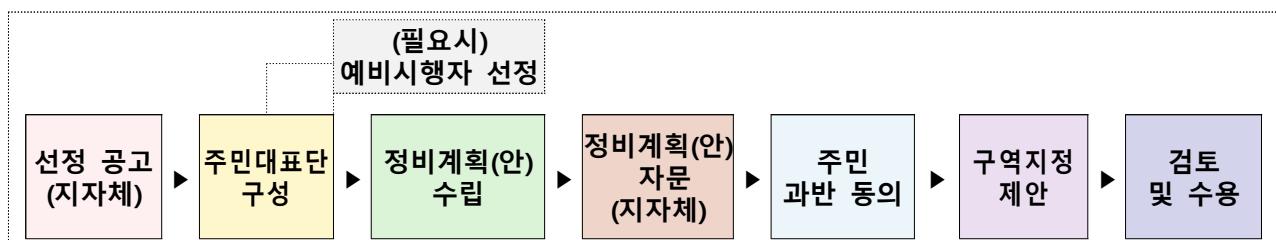
- 정부는 선도지구에만 적용되던 주민대표단·예비시행자 등 패스트트랙의 적용 대상을 노후계획도시정비법 개정을 통해 후속사업까지 확대하고 법적 안정성 확보를 위한 법률 근거를 만들 계획\*이다.

\* 현재 국토부 고시로 규정된 패스트트랙을 법률로 상향 규정하면서 범위 확대(9.7 대책)

- 다만 법 개정 전 신속한 주민제안 절차 추진을 위해 우선 지침 개정을 통해 후속사업도 주민대표단 구성과 예비사업시행자 협약 체결이 가능하도록 조치 할 예정이다.

\* (지침 개정 일정) 특별정비계획 수립 지침 개정 행정예고(9월 말) → 지침 개정(10월 초)

#### < 주민제안 방식 절차도 >



- ② (제안수용 및 구역지정 가능 물량) 9.7 주택공급 확대방안에서는 주민 기대감, 정비사업의 특성 등을 고려하여 기본계획상 연차별 예정물량을 초과한 구역지정 제안접수 및 수용을 허용하기로 하였다.

- 다만, 최종적인 구역지정 물량의 경우 이주여력을 감안하여 국토부-지자체 협의를 통해 상한을 결정하였으며, 이에 따른 '26년 구역지정 가능물량 상한은 고양 일산 24.8천호, 성남 분당 12천호, 부천 중동 22.2천호, 안양 평촌 7.2천호, 군포 산본 3.4천호이다.

\* 지자체는 상한 내에서 '26년 구역지정 예정물량을 결정할 예정

\*\* 다만, 연차별 구역지정 물량은 향후 이주여력을 감안하여 既산정된 만큼, '25년 구역 미 지정 물량의 경우 '26년 구역지정 가능 물량 내에서만 소화 가능(자동이월 되지 않음)

③ (향후계획) 모든 지자체가 연내 주민제안 정비계획(안) 자문접수를 시작할 예정으로, 향후 지자체별 '26년 구역지정 목표물량, 자문방법, 선정기준, 절차, 세부일정 등은 주민설명회, 공고 등으로 공개할 계획이다.

- 기존 선도지구와 다르게 공모절차가 생략되어 최소 6개월 이상의 사업기간 단축이 기대되며, 준비된 사업장의 경우 정비계획(안) 주민제안을 통해 이르면 내년 상반기 중 정비구역 지정이 가능할 것으로 전망된다.

#### <이주대책 점검>

○ 질서있는 1기 신도시 정비사업 추진을 위해 이주대책 상황도 점검하였다.

- 성남 분당을 제외한 나머지 4개 지자체는 이주수요 흡수여력이 충분한 상황으로 추가적인 이주수요 관리방안 수립의 필요성이 크지 않은 것으로 검토되었다.
- 다만, 이주여력이 부족한 분당에 대해서는 관리처분 인가물량을 통제하여 이주 대책을 보완할 계획이다.
- 이를 위해 성남시 등 지자체별의 이주수요 흡수여력을 사전점검하여 관리처분인가가 가능한 물량을 산출할 예정이며, 사업시행자들의 예측 가능성을 높이기 위해 11월 중 향후 5개년 관리처분 가능 물량 예측치를 공개\*할 예정이다.

\* 1기 신도시 5개 지자체의 향후 5개년 관리처분 가능 물량을 공개할 예정

- 아울러, 9·7 주택공급대책에서 발표한 공실상가와 업무용지의 주거시설 용도 전환 등을 통해 성남시 내 추가적인 이주지원방안 수립 가능 여부도 검토할 계획이다.

- 국토교통부는 앞으로도 1기 신도시 정비사업이 차질없이 추진될 수 있도록 지자체와의 긴밀한 협력을 더욱 강화하고, 임기내 6.3만호 착공을 위해 다각도의 정책적 지원방안도 추진한다.
  - 특히, 분기별 주민간담회를 통한 주민의견·건의·애로사항 청취 등 지속적인 소통, 국토부-경기도-5개 시 정례협의체 운영을 통해 노후계획도시에 대해 현장밀착형 사업관리와 체계적인 지원을 이어갈 계획이다.

## □ 총 12조원 규모 미래도시펀드 조성 본격 착수 [25. 9. 30]

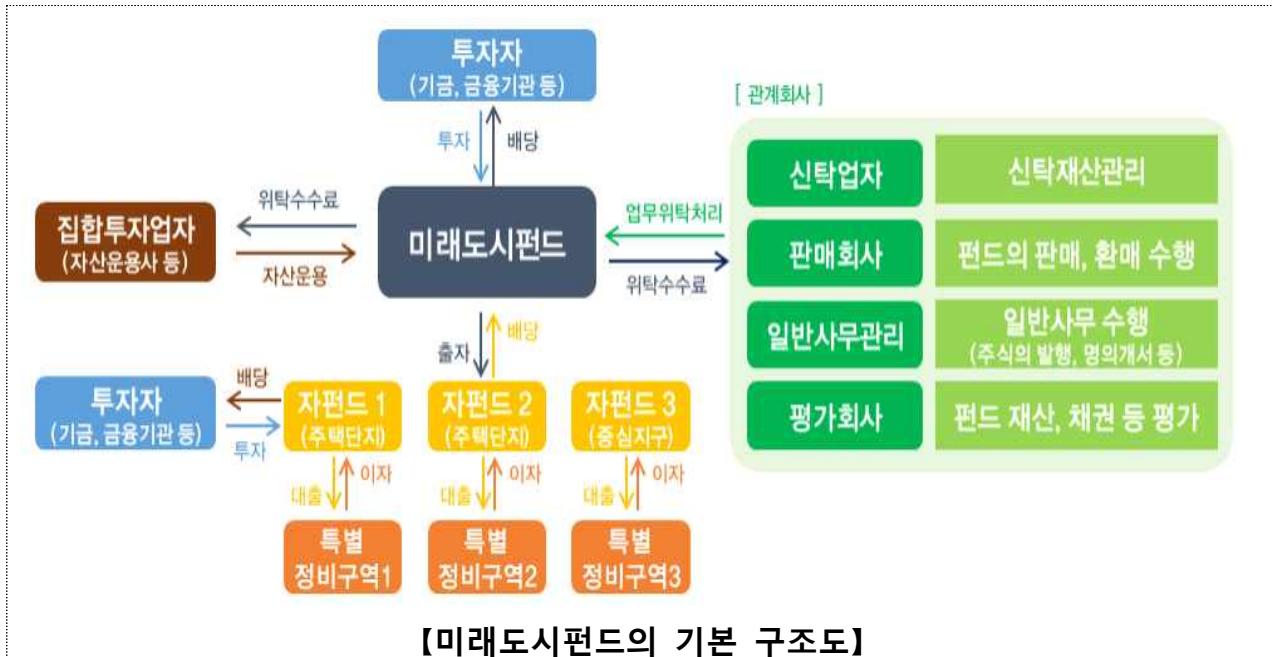
- 국토교통부(장관 김윤덕)와 주택도시보증공사(사장 직무대행 윤명규, 이하 HUG)는 1기 신도시 등 노후계획도시의 원활한 자금조달을 지원하기 위해 지난 3월 「미래도시펀드 투자 정책 설명회」를 통해 발표했던 12조원 규모의 미래도시 펀드 조성에 본격 착수한다.
  - 첫 단계로 1호 모펀드의 운용사를 선정하기 위한 공고문을 HUG, 금융투자 협회 누리집 등\*을 통해 9월 30일부터 공개한다.
- \* www.khug.or.kr, www.kofia.or.kr
- 이후 10월 13일부터 11월 23일까지 본 입찰공고를 진행\*하고 12월경 우선 협상대상자를 결정하여 3월 중 1호 모펀드를 결성할 예정이다.

\* 본 입찰공고 게시일 및 게시 기간은 나라장터시스템 복구 일정에 따라 자연 가능

### ① 미래도시펀드 개요

- 미래도시펀드는 대규모 재원이 소요되는 노후계획도시정비사업의 초기사업비, 공사비 등을 안정적으로 조달하기 위해 조성하는 정책펀드이다.
- (**구조**) 미래도시펀드는 노후계획도시 정비사업의 시행자에게 사업비 대출을 시행하는 대출형 펀드(Loan Fund)로, AAA등급의 HUG 보증을 바탕으로 이자 수익을 보장하여 적극적인 민간투자 유치를 추진한다.
- 대출에 대해 HUG가 보증하고, 전체 자금흐름을 관리하는 모펀드와 사업지구에 대출하는 자펀드\*를 별도 조성하여 사업 안정성을 높인다.

\* 자펀드는 사업시행자(조합, 신탁사, 공공시행자)가 직접 공모를 통해 선정



- (**운용**) 미래도시펀드는 모펀드가 직접 초기사업비를 최대 200억까지 대출해 주고, 향후 결성될 사업장별 자펀드 자금 모집의 마중물 역할(수익증권 10~20% 매입)도 수행한다.
- (**기능**) 특히 미래도시펀드의 운영을 통해 시행자의 안정적 자금 지원으로 금융조달 리스크를 저감하고, 시공사에 대한 공사비 협상력을 제고하여 사업성 개선에 기여할 것으로 기대된다.

## ② 운용사 선정 개요

- 이번에 선정할 운용사는 미래도시펀드 1호 모펀드 결성을 위해 투자를 유치하고, 자펀드 자금의 안정적 운용을 위한 가이드라인을 마련하는 등 미래 도시펀드를 총괄 관리하는 역할을 담당한다.
- 운용 대상은 미래도시펀드 1호 모펀드(6천억원 규모)로, 정비구역 지정 후 시공사를 선정한 사업장에 초기사업비를 직접 융자하고, HUG 보증부 대출을 시행하는 사업지구별 자펀드의 수익증권을 매입한다.
- 참가 자격은 「자본시장법」에 따른 일반사모집합투자기구를 운용 가능한 집합 투자업자로 한다.

### ③ 주요 선정기준

- 미래도시펀드는 국가·공공기관 등에서 마련한 자금을 운용하는 일반적정책 펀드와 달리, 공공이 보증하는 투자처에 투자할 자금을 유치하기 위해 조성하는 펀드인 만큼, 통상의 평가항목인 운용사의 안정성·운용실적과 함께 운용사의 자금 모집 역량 부문을 집중 평가할 예정이다.
- 정량적으로는 운용사의 자산운용규모를 평가하여 지난 3년 간 운용사 전체 순자산총액 평균이 6조원 이상, 부동산 순자산총액 평균이 1조원 이상인 경우 각 5점씩 10점을 부여한다(운용자산 및 업력).
- 또한, 미래도시펀드 운용사 선정에 참여하고자 하는 운용사는 총 합계 6천 억원 이상의 투자의향서(LOI)\*를 제출해야 하며, 구속력 있는 LOC의 제출이 가능할 경우 확약하는 금액에 따라 가산점을 부여한다.
- \* LOC 제출이 가능할 경우 LOI·LOC 금액의 합계액으로 평가
- 동시에 과거실적 등을 바탕으로 운용 전문성을 평가하고, 원활한 투자자 유치 및 투자·회수를 위한 특화 전략도 고려한다(펀드 운용 및 관리 능력).
- 아울러 노후정비사업 정책에 대한 이해도, 국토교통부·HUG와의 업무 협력 체계 구축 방안 등에 대해서도 평가 예정이다(펀드 이해 및 협력방안).

**【주요 평가지표 및 배점】**

| 평가방법 | 분류               | 평가기준                | 배점 |
|------|------------------|---------------------|----|
| 정량   | 경영안정성            | 총자산순이익률(ROA)        | 1  |
|      |                  | 자기자본비율              | 1  |
|      | 투명성              | 기관 및 임직원 제재내역       | 1  |
|      |                  | 금융사고 건수 및 금액        | 1  |
|      | 운용자산 및 업력        | 전체 순자산총액            | 5  |
|      |                  | 부동산 펀드 순자산총액        | 5  |
|      | 운용인력             | 총 임직원 수             | 2  |
|      |                  | 본 펀드 참여운용인력 수       | 2  |
|      |                  | 본 펀드 참여운용인력 평균 업계경력 | 2  |
| 정성   | 펀드 이해 및 협력방안     | 정책 및 산업 이해도         | 7  |
|      |                  | 업무 협력방안             | 7  |
|      | 펀드 운용 및 관리 능력    | 특화 전략               | 20 |
|      |                  | 운용 전문성              | 10 |
|      | 운영조직 및 시스템       | 의사결정체계              | 7  |
|      |                  | 리스크관리 방안            | 7  |
|      |                  | 컴플라이언스 관리방안         | 7  |
|      | 보수 산정 적정성(덤핑 방지) |                     | 5  |
|      | 가격평가             | 가격평가                | 10 |

- 현재 1기 신도시 선도지구는 상당수 단지가 특별정비계획안을 지자체 자문위에 상정하는 등 빠른 속도로 추진 중에 있어, '26년 상반기 중 최초 초기사업비 대출 수요가 발생할 것으로 전망된다.
  - 이에 국토교통부는, '26년 1분기 중 미래도시펀드 1호 모펀드를 결성함으로써 금융지원이 적기에 이루어질 수 있도록 관련 절차를 차질 없이 이행해 나갈 계획이다.
- 국토교통부는 미래도시 펀드 적기 결성과 함께, 노후계획도시 정비사업에 대한 행정·금융 지원을 지속함으로써, 9·7 대책에 포함된 주민 제안 방식을 신속하게 이행하고 2030년까지 계획했던 6.3만호의 차질없는 착공을 진행해 나갈 예정이다.

## □ 주거환경 개선과 지역활력 제고를 위한 빈 건축물 정비 활성화 방안 [25. 10. 2]

○ 국토교통부(장관 김윤덕)는 10월 2일 오전 정부서울청사에서 열린 경제관계 장관회의에서 주거환경 개선과 지역활력 제고를 위한 「빈 건축물 정비 활성화 방안」을 발표한다.

- '24년 기준 전국 빈집은 13.4만호, 주택을 제외한 빈 건축물은 최대 6.1만 동(棟)으로, 빈 건축물은 주변 지역 공동화 등 지역 쇠퇴를 유발하고, 인구감소 지역에서의 빈 건축물 증가 등 악순환으로 지방 소멸을 가속화시킬 우려가 있어 선제적 대응이 필요한 상황이다.
- 그러나 빈 건축물 관련 규정이 다수 법령에 산재되어 있는 등 관리체계가 미비하고, 빈 건축물이 주로 쇠퇴지역에 산발적으로 위치함에 따라 자발적인 정비가 어려울 뿐 아니라 다양한 복합 활용방안이 부재하여 그간 빈 건축물 해소에는 한계가 있었다.
- 이에, 국토부는 ① 예방 및 관리 기반 구축, ② 활용도 낮은 빈 건축물의 적극적 철거, ③ 활용도 높은 빈 건축물의 정비·활용 활성화 등 빈 건축물의 입체적 정비 방안을 마련하였다.

### < 정책방향 >

#### 빈 건축물 정비를 통한 주거환경 개선 및 지역활력 제고

| 핵심 과제 | 예방 및 관리 기반 구축  | 활용도 낮은 입지는 적극적 철거   | 활용도 높은 입지는 정비·활용 활성화   |
|-------|--|---|--|
| 세부 과제 | <ul style="list-style-type: none"><li>• 특별법 제정</li><li>• 관리대상 확대</li><li>• 실태조사 내실화</li><li>• 주체별 역할·책임 부여</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• 소유주 자진철거 유도</li><li>• 자체적 직권철거 실행력 강화</li><li>• 민간 개발사업 연계</li><li>• 공공 철거 지원</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• 관리·거래 네트워크 구축</li><li>• 정비사업 연계 강화</li><li>• 복합적 활용 지원</li></ul> |

#### ① 예방 및 관리 기반 구축

○ 먼저, 빈 건축물을 선제적이고 체계적으로 관리하기 위해 관리대상 확대, 실태 조사 등 제도적 기반을 마련을 주요 내용으로 하는 「빈 건축물 정비 특별법」을 제정한다.

- 기존 1년 이상 미거주·미사용 주택(현행 「소규모정비법」 상 빈집 정의) 외에 20년 이상 노후 비주택, 공사중단 건축물을 ‘빈 건축물’로 포괄하고, ‘빈 건축물’에 해당하지 않더라도 사용 가능성이 낮은 건축물도 지자체·소유주가 등재 시 잠재적 관리대상에 포함한다.
  - \* 비정기 거주·사용, 1년 미만 미거주·미사용 주택 등 노후도가 높은 건축물
- 현행 5년 단위 실태조사 외에, 1년 단위 현황조사를 추가로 실시하여 노후도를 파악하고 조기대응 여건을 마련하고, 특별법 시행 직후 전국 단위 실태조사를 실시하여 통계 체계를 완비해나갈 계획이다.
  - \* (실태조사<sub>현행</sub> : 5년) 전반적 분포 변화(등급 재산정), 정비계획 재수립 반영 등
  - (현황조사<sub>신규</sub> : 1년) 신규 등급 산정, 정비실적 및 현황 관리 등

## ②

### 활용도 낮은 입지는 적극적 철거

- 노후·방치로 인해 다른 용도로 활용이 어려운 빈 건축물은 개별적인 정비 또는 개발사업 연계를 통해 적극적으로 철거해나간다.
- 우선 빈 건축물 소유주에게 관리의무(붕괴·화재 등 안전조치, 철거)를 부과하고, 적극적인 이행강제금 부과(소유주가 조치명령 미이행시), 경제적 제재 방안 도입 검토 등을 통해 방치 부담을 강화하되, 철거 후에는 지방세 부담을 완화\* 하여 소유주의 자발적인 철거를 유도한다.
  - \* ①빈집철거 후 공용·공공활용 시 세부담 완화, ②빈집철거 후 토지 등에 대해 재산세 50% 감면(5년간), ③빈집철거 토지에 3년 내 신축 주택·건축물 취득세 최대 50% 감면(150만원 限)
- 지자체의 직권철거 실행력을 강화하기 위해 붕괴·재해 등 안전사고 발생이 우려 되는 경우에는 지자체의 철거명령을 의무화하고, 소유주가 철거 의무 미이행 시에는 지자체가 직권철거 후 그 비용에 대해 소유주에게 구상권을 청구할 수 있도록 법적 근거를 마련한다.

- 개발사업 진행 시 해당 사업구역 외의 빈 건축물을 매입·철거 후 기부채납하는 경우 용적률·녹지확보 특례를 부여하여 민간 개발사업 과정에서 빈 건축물이 함께 정비될 수 있도록 유도할 계획이다.
- 공공 노후주거지정비 지원사업에 ‘빈집정비형’을 신설하고, 빈집 철거비용을 보조하는 ‘빈집철거지원사업’\*도 확대하여 철거 지원을 강화한다.

\* (사업비) '25, 전국 100억원 → '26, 도시 150억원, 농어촌 105억원,  
(최대지원금액) 도시 1.2천만원/호, 농촌 0.8천만원/호

### ③ 활용도 높은 입지는 정비·활용 활성화

- 활용도가 높은 빈 건축물의 유휴자산 활용가치 제고를 위해 ‘빈집愛’ 플랫폼 확대 - 빈 건축물 관리업 도입 - 빈 건축물 허브 설립을 통한 관리·거래 네트워크를 구축한다.
- 현행 빈집 및 정비실적 현황을 제공하는 ‘빈집愛(부동산원)’ 플랫폼을 확대 개편하여 빈 건축물 매물 목록 및 거래·상담을 지원하고, 소유자 대신 빈 건축물의 관리·운영·매각을 지원하는 ‘빈 건축물 관리업’(책임형·위탁형)을 신규 부동산서비스 업종으로 도입한다.
- 주택도시기금(도시계정) 등을 활용하여 ‘빈 건축물 허브’(SPC)를 설립하고, 빈 건축물 허브를 통해 공사중단 건축물, 준공 20년 경과 동단위 노후·불량건축물 등을 매입·수용한 후 민간 매각, 공공 개발도 추진한다.
- 정비사업과의 연계를 강화하기 위해 빈 건축물 정비사업 유형에 도시정비·도시개발·공공주택사업 등 면 단위 정비사업을 추가하고, 「소규모정비법」상 빈집밀집구역을 <sup>가칭</sup>‘빈건축물정비촉진지역’으로 개편하고 용적률·건폐율 완화 등 인센티브를 제공하여 정비사업의 원활한 추진을 지원한다.

\* [용적률·건폐율] 법적상한 대비 1.3배(빈집밀집구역 1배) [면적] 10만m<sup>2</sup> 미만(빈집밀집구역: 1만m<sup>2</sup> 미만)

- 또한, 기존 빈 건축물의 특색은 유지하면서 용도제한 없이 활용(숙박·상업 등)할 수 있는 ‘도시채움시설’ 제도를 신규 도입하고, 빈 건축물에 대한 입체복합구역 \* 지정도 활성화하여 빈 건축물의 복합적 활용을 지원한다.
  - \* 예시: 공영주차장/공원(도시계획시설) + 문화복합시설(편의시설) 구축
- 국토교통부 이상경 1차관은 “빈 건축물 방치로 인해 지역의 주거환경이 악화되고 지방 소멸이 가속화되는 악순환이 발생하고 있다.” 면서,
  - “정부는 붕괴·재난 우려가 있는 위험한 빈 건축물을 선제적으로 정비하면서, 빈 건축물이 지역의 활력을 높이는 자원으로도 활용될 수 있도록 지원을 아끼지 않겠다.”라고 밝혔다.

## 2. 정부출연 연구기관 동향 <국토연구원>

### □ 미래 국토이슈 전망과 대응전략

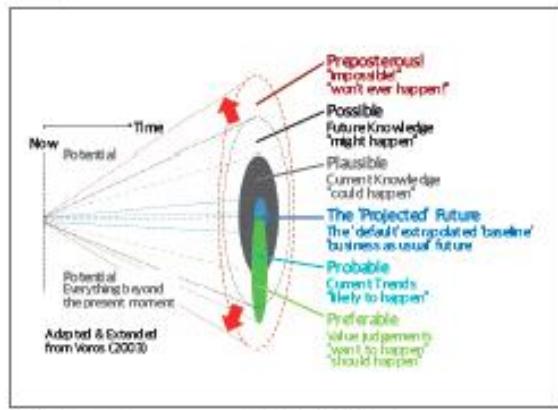
#### 01. 미래 국토전망은 왜 하는가

##### 바람직한 국토미래상의 설정과 이를 달성하기 위한 변화 촉진

미래 국토전망은 메가트렌드에 대응해 국토정책의 혁신방향을 모색하는 과정

- 미래 전망은 바람직한 국토미래상을 설정하고 이를 달성하기 위해 현재의 변화에 동기를 부여하는 것으로, 현재 예측가능한 가능 미래(Probable future)와 우리가 희망하는 선호 미래(Preferable future) 간 차이를 확인하고 그 간극(gap)을 극복하려는 것이 목적
- 이에 기반해 정부는 다양한 미래를 예상하고, 국가의 목표를 찾아내며, 목표들의 우선순위를 정하거나 이를 실현하기 위한 제도적 혁신을 추구하는 활동(박성원, 송영조 2019)을 수행
- 최근 인구감소와 기후위기 등 대내외 여건변화가 심화됨을 고려할 때, 지속가능한 사회경제시스템이 작동할 수 있도록 메가트렌드에 따른 국토부문의 정책적 변화를 모색하는 일은 매우 중요

그림 1 The Futures Cone



자료: <https://thehoroscope.com/2017/02/24/the-futures-cone-use-and-history/> (2024년 10월 13일 검색, 재인용)

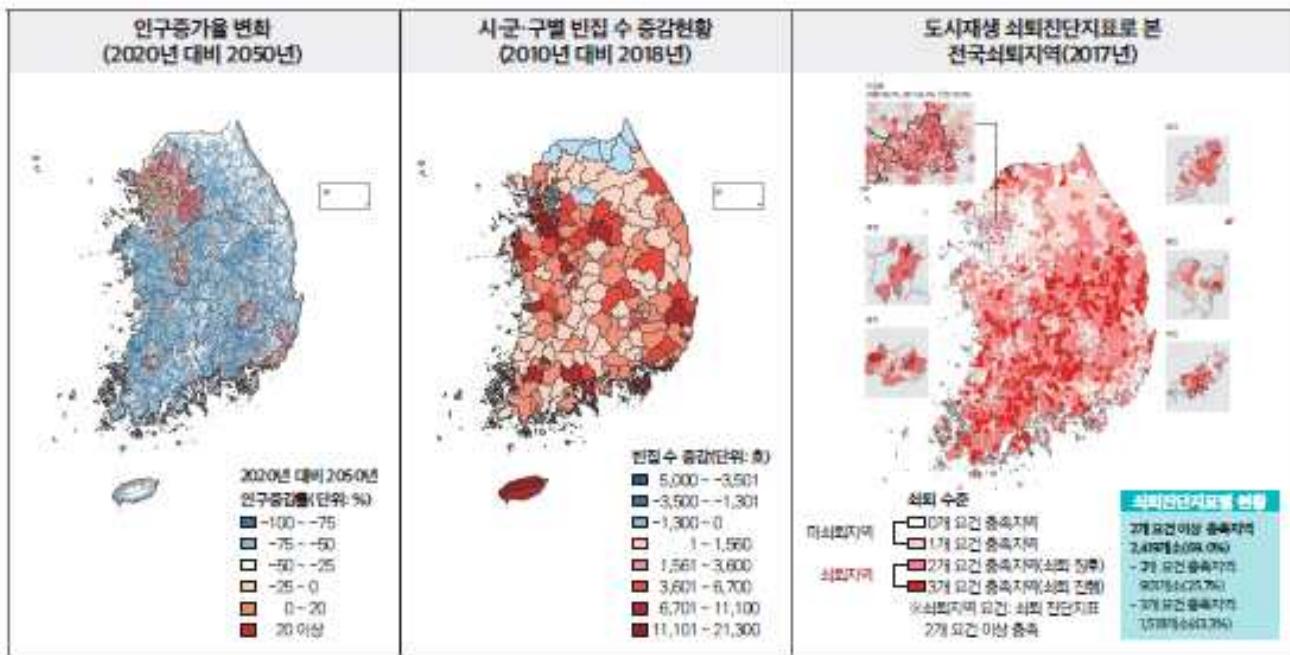
#### 02. 국토분야 메가트렌드와 변화동인

##### (인구부문) 인구 리스크와 지역소멸 위기의 심화

인구부문에서 메가트렌드는 초고령사회 진입과 1인가구의 보편화, 수도권 쏠림으로 인한 지역 간 격차 심화

- 인구감소 속도가 빨라져 2050년 -0.80%, 2070년 -1.24% 수준으로 전망되고, 2023년 합계출산율은 0.72명(2024년 0.75명)으로 전 세계 최하위 수준이며, 인구구조는 고령층이 많아지는 역피라미드구조로 변화
- 비혼·만혼 추세로 1인가구가 증가하고 있고, 생산가능인구(15~64세)는 2020년 3,738만 명(72.1%)에서 2050년 2,419만 명(51.1%)으로 감소 전망
- 2022년 대비 2052년에는 세종, 경기만 인구가 증가하고, 나머지 사도는 인구성장을 감소 전망
- 인구구조 변화에 따른 국토분야 영향은 다음과 같음
  - (공간구조상 격차) 국토분야 개발수요 감소, 지역 간 인구이동률 둔화로 도시권 간 격차 및 무거주과소지역 확대 등 새로운 공간격차가 발생할 것으로 전망. 인구감소에도 불구하고 수도권 인구집중으로 인한 '슈퍼 대도시권 형성'과 지방 '쇠퇴도시' 발생으로 지역 간 양극화 가속화
  - (빈집 등 유휴시설 증가) 빈집은 계속 증가할 것으로 예측. 빈집은 전국적인 이슈로 수도권 외곽, 인구감소지역 등에 대한 특별한 관리의 필요성 부분이 이슈로 부각
  - (정주여건 편차 심화) 전국 쇠퇴수준의 변화(13~17)는 광역시가 11.8%, 도지역은 3.2%로 쇠퇴가 진행되고 있으며 전국 쇠퇴율도 2013년 64.5%에서 2017년 69.0%로 심화
  - (국토가치 변화) 인구구조 변화는 국토가치 변화를 초래하는데, MZ세대가 주력 인구로 등장함에 따라 국토경쟁력보다 환경, 안전, 행복 등의 가치가 부상하고, 고령친화적 국토정책 필요성도 증가

그림 2 인구구조변화가 국토에 미치는 영향



자료: 이보경 외 2022, 91.

자료: 조정희 2021.

자료: 서민호, 이해빈 2019.

### (경제부문) 경제저성장 고착화와 플랫폼 경제의 정착

경제 불확실성 증대에 따라 경제저성장이 고착화될 것으로 전망

- 한국의 잠재 1인당 실질GDP 성장률은 2020~2030년 1.9%대에서 2030~2060년 0.8%로 감소할 것으로 전망되며, 국내 경제성장률도 2010년 이후 2~3%대 저성장세를 지속, 코로나 팬데믹과 국제정세 불확실성 증가로 저성장이 고착화되는 추세
- 다른 한편, 플랫폼 경제는 디지털 플랫폼 중심의 비즈니스모델로 자리 잡고, 전통적인 파이프라인 기업보다 성공 속도가 빨라 새로운 경제트렌드로 확대 추세
- 경제저성장과 플랫폼 경제의 등장으로 인한 국토분야 영향은 다음과 같음
  - (기술기업의 수도권·대도시 집중) 인적자본, 지식자본을 기반으로 하는 기술분야 제조기업뿐만 아니라, 혁신형 성장기업의 수도권 집중현상이 더욱 심화
  - (인프라의 효율적 관리 필요) 사회기반인프라·산업단지 등 시설노후화 및 쇠퇴화가 가속화되는 반면, 인프라 재정투자 여력이 축소됨에 따라 낡고 오래된 국토인프라의 효율적 유지관리 필요성 부각

그림 3 1인당 실질GDP와 증가율 변화('00~'23)(좌), 기술형 제조창업기업 분포도('14~'18)(우)



자료: 통계청 2024를 참조하여 연구진 작성

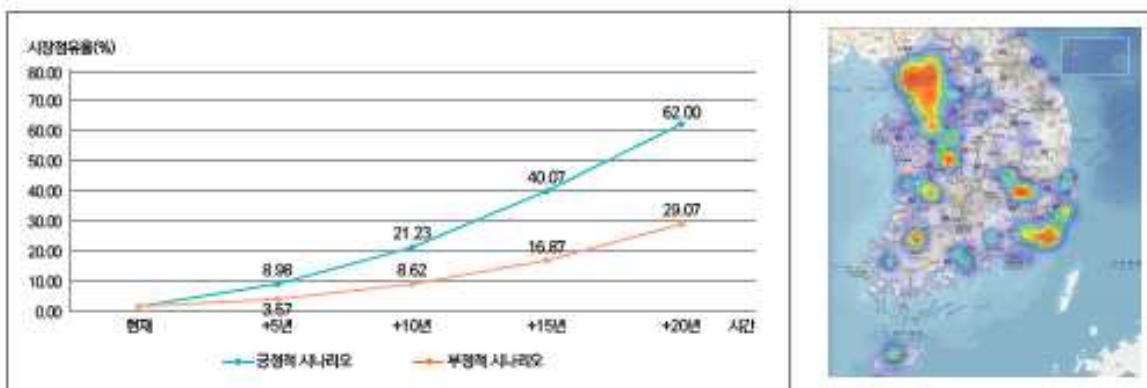
자료: 조성희 2019, 107

## (기술부문) 기술혁신과 디지털대전환

기술부문 메가트렌드는 인공지능·빅데이터 등 기술혁신과 디지털 국토로의 대전환

- 인공지능·빅데이터 등 기술혁신으로 인한 지역산업·일자리·공간 변화가 예상되는데, 4차 산업혁명으로 상호 융복합·초연결된 혁신기술과 신산업 창출, 초연결사회로의 이행 전망
- 이와 같은 기술혁신과 디지털대전환의 국토분야 영향은 다음과 같음
  - (신산업 확대) 새로운 기술혁신을 이용한 국토교통산업 확대, AI 등 신산업 및 일자리 창출, 스마트시티 보편화 및 디지털 트윈 활용 등으로 정교한 위치기반 공간정보 수요급증이 예상되고, 각종 정보가 도시플랫폼을 기반으로 연계·활용되며, 인프라의 스마트화로 교통, 물류산업이 성장
  - (국토이용·관리 및 서비스 향상) 교통서비스의 빅데이터를 통한 선제적이며 정교한 정책대응성이 증가되고, 자율자동차, 드론, 3D프린터 기술 등의 발전으로 비도시지역에서의 서비스 접근성 개선
  - (미래 교통체계 혁신) 자율주행차, 수소전기차, 드론 등 새로운 이동수단 개발과 교통수단을 연결하는 MaaS(Mobility as a Service) 서비스 확산
  - (수도권 기술기업 집중) 4차 산업혁명의 특징인 '초연결성'으로 시공간제약이 완화됨과 동시에, 기술기업은 수도권·대도시권으로 집중되고, 기존 제조업 중심 지방산업도시의 일자리 감소 등 지역 간 편차 확대 우려

그림 4 자율주행차 도입 시나리오(좌), 시·도별 기술업종 분포도(우)



자료: 이혁진 외 2017

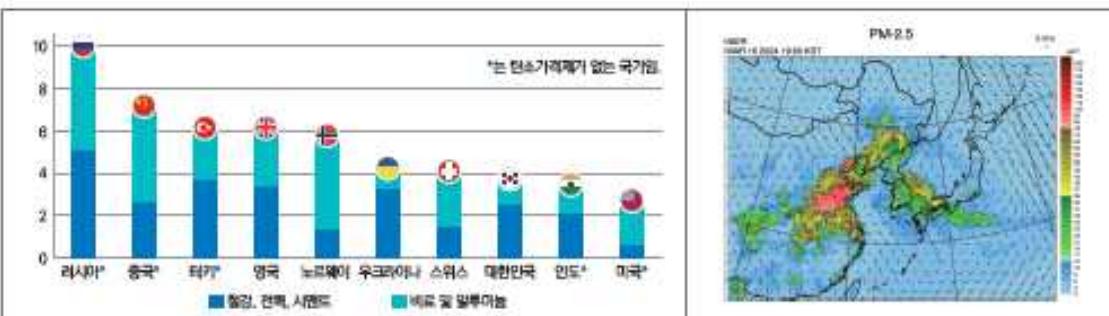
자료: 통계자료서비스(<https://sgs.kostat.go.kr>)

## (환경부문) 기후변화와 탄소중립의 국제규범화

환경부문에서 메가트렌드는 기후변화와 탄소중립의 국제규범화로 요약

- '탄소중립'의 전 세계적 규범화와 탄소중립사회로의 이행이 가속화될 것으로 예상
- 지구온난화와 도시화 영향으로 국내 기온 상승 및 강수량 증가 등 급속한 기후변화가 진행 중이며, 지구적 차원의 생태·환경문제에 대한 공동대응 이슈가 증가하면서, 기존 환경문제(미세먼지, 미세플라스틱 등)를 해결하기 위한 국가·지역·국제적 협력 요구가 확산될 것으로 전망
- 이와 같은 기후변화와 탄소중립사회로의 전환이 미치는 국토분야 영향은 다음과 같음
  - (지역맞춤형 환경대책 필요) 환경문제의 국제적 변화폭 증가로 지역별 맞춤형 환경대책 필요성 증가
  - (신규 투자 위축 우려) 2050 탄소중립선언 이후 국제통항 등을 고려하여 정부가 설정한 온실가스 감축목표(NDC<sup>b</sup>)에 따라 산업생산이나 관련 산업에 대한 신규 투자 차질 우려
  - (탄소중립 범정부 대응 강화) 기존 산업시설의 저탄소화, 기후변화로 인한 대규모 재해대응을 위한 국가차원의 방재기준 재설정, 재해취약지역 분석과 지역별 재해방지 프로세스 수립이 중요한 과제로 부상

그림 5 EU 수출국 중 에너지 집약적 상품의 규모(좌), 동아시아지역 미세먼지 확산(우)



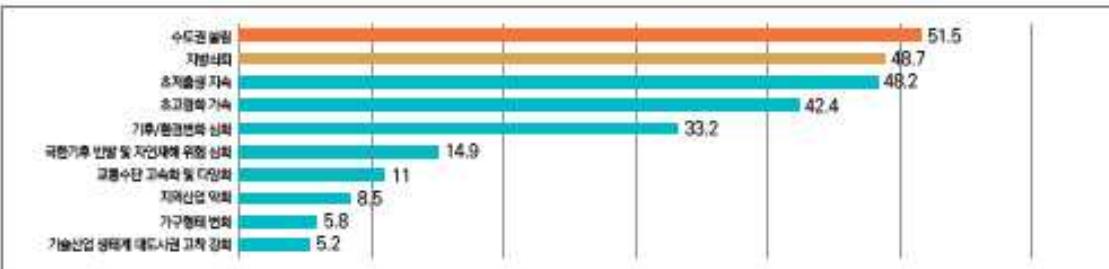
자료: Michael Wolf 2021, 176.

자료: 에어코리아(<https://www.airkorea.or.kr>)에서 검색한 2024년 3월 16일 19시 기준 한반도 대기질 예측 모델

### 국민이 평가하는 국토변화 동인

- 일반 국민을 대상으로 20개의 국토변화 동인 중 가장 영향력이 클 것으로 예상되는 우선순위를 조사
  - 국토에 가장 큰 영향을 초래할 동인으로 수도권 출퇴(51.5%), 지방쇠퇴(48.7%), 초저출생 지속(48.2%), 초고령화 가속(42.4%), 기후/환경변화 심화(33.2%) 순으로 응답(1+2+3 순위)

그림 6 가장 큰 국토변화를 가져온 변화 동인(1+2+3순위, %)



자료: 설문조사 결과를 바탕으로 재구성함

### (국토영향 종합) 격차, 쇠퇴, 위험 이슈 증대

국토분야 메가트렌드의 영향을 종합하면 기회보다는 격차확대, 쇠퇴확산, 위험증대라는 위기 요인이 강함

| 메가트렌드                 | 내용   | 현안 이슈   |
|-----------------------|--|---|
| 인구리スク와 지역소멸 위기        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 초저출생 초고령화로 인구감소, 생산인구감소</li> <li>• 인구 다ナン화가구 가속화 개인의 삶의 질 저하</li> <li>• 인구 및 산업의 수도권 대도시 출퇴 심화로 인한 수도권의 확장</li> <li>• 대도시 에너지 심화, 비대도시권 쇠퇴 및 노후화, 무거주 고소지역 확대</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 청년·학신·일자리의 수도권, 대도시 집중</li> <li>• 디지털기술로 인한 산업구조개편은 일자리감소, 디지털격차 초래</li> <li>• 재해 등 안전취약지대 격차 등</li> </ul>         |
| 경제체성장 고착화             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 자본무선 보호무역 등 세계경제 불확실성 증대 및 글로벌 경급암 재편</li> <li>• 디지털산업 부각 및 노동구조 변화 가속화(노동수요 노동시간 등)</li> <li>• 단소중진경제 부상 및 저탄소 경제구조로 질적 전환</li> <li>• 자사 서비스산업 중심 경제 및 대도시 집중 고착 심화</li> <li>• 전통 산업도시 쇠퇴 및 산업기업지역(미)증 간 양극화 심화</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 인프라 노후화</li> <li>• 저탄소화지역 확산</li> <li>• 기존 산업 도시공간 위축</li> <li>• 반값, 유통시설 증가</li> <li>• 생활서비스 취약지역 증가 등</li> </ul> |
| 기술혁신과 디지털전환           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 디지털사회로 전환 가속화(초연결초지능)</li> <li>• 소비 유통·물류·플랫폼, 발전, 공동경제 확산</li> <li>• 기존 제조업 쇠퇴 등 ICT 기반 산업구조로 전환</li> <li>• 교통·수단의 획기적인 발전(자율주행, UAV, PM 등)</li> <li>• 인공지능 보안화, 스마트 시티 확산</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계경제 불안정성 증대</li> <li>• 기후위기 심화</li> <li>• 복합재난의 증대화 대응화</li> <li>• 디지털인프라 붕괴 등</li> </ul>                         |
| 기후변화와 단소증길국토          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기후변화 심화, 단소증집의 국제규제와 의무 강화</li> <li>• 생물다양성 감소, 1차 산업 환경 생태계변화 심화</li> <li>• 초대형 자연재해(대지진, 슈퍼가뭄, 태풍 등 증가 가능성)</li> <li>• 자원(수자원, 석유, 에너지, 광물 등) 고갈 및 확보경쟁 심화</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계경제 불안정성 증대</li> <li>• 기후위기 심화</li> <li>• 복합재난의 증대화 대응화</li> <li>• 디지털인프라 붕괴 등</li> </ul>                         |
| 세계질서 변동성 증폭 / 거버넌스 변화 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 글로벌 산생전체계, 국제적 분쟁 확대</li> <li>• 남북관계 불확실성 등 글로벌 안보위험 증대</li> <li>• 국간장여 요구 증대 및 지역주도성 강화, 국가재원 재악</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계경제 불안정성 증대</li> <li>• 기후위기 심화</li> <li>• 복합재난의 증대화 대응화</li> <li>• 디지털인프라 붕괴 등</li> </ul>                         |

# 03. 미래 국토 시나리오와 대응전략

## 종합시나리오의 도출 기준

미래 국토에 관한 직관적인 시나리오 제시를 위해 2개의 축을 기준으로 종합시나리오 도출

- '국토위험' 축: 기술변화, 기후변화 등 우리가 예측하기 어려운 다양한 동인과 그 상호 작용으로 인해 국토에 발생하는 불확실성과 위험의 정도
- '국토의 적응역량' 축: 환경변화에 대한 국토회복력이나 국토정책의 대응역량 등을 의미하는 것으로, 국토이슈에 따른 국토변화 압력에 대한 국토관리시스템의 대응역량

## 종합시나리오 도출 결과

'국토위험' 축과 '국토의 적응역량' 축을 기준으로 시나리오를 도출하고 이 중 시나리오 내용이 명확하고 정책대응이 시급한 현상유지, 낙관, 비관의 3개 시나리오 제시

- 현상유지 시나리오: 고도위험 불균형국토
  - 현재 메가트렌드가 지속될 경우 국토의 변화 모습
  - 초고령화·저출생이 지속되고 경제저성장과 기후위기는 심화되며, 디지털 전환이나 지역 간 이동성 증가가 수도권쏠림을 지속시켜 국토위험과 국토의 불균형성이 점차 심화되는 상태
- 지속성장 시나리오: 안전한 균형국토
  - 낙관 시나리오
  - 인구구조변화, 저성장, 기후위기 등 외부 충격에 대한 국민적 인식전환이 높아지고, 국토정책적 대응역량 강화를 통해 국토위험 관리 가능성이 향상되는 동시에 지역거점 간 연계를 통해 국토격차가 완화되는 상태
- 쇠퇴 시나리오: 초위험 분절국토
  - 비관 시나리오
  - 경제저성장과 기후위기 심화에 따른 정책적 대응실패로 경제·환경적 위험성이 극단적으로 높아지며, 초고속 교통시설 확충으로 이동성은 증가하나 혁신일자리의 수도권 집중과 거주의 대도시 편중으로 인해 이동수요가 한정적이고, 지역소멸이 가시화되는 상태

그림 7 종합시나리오 도출 결과

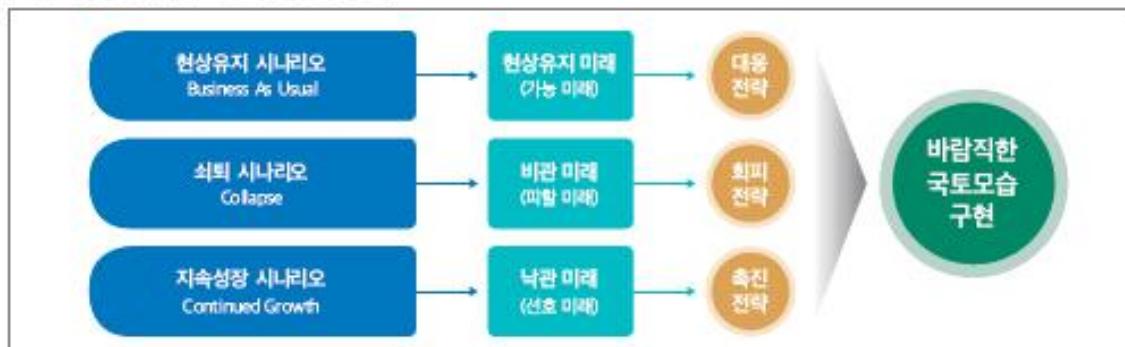
| 국토위험 | 높음     | 초위험<br>분절국토<br>(비관 시나리오)     | 고도위험<br>불균형국토<br>(현상유지<br>시나리오, BAU) |
|------|--------|------------------------------|--------------------------------------|
| 낮음   | 낮음     | 미완의<br>균형국토<br>(점진적<br>시나리오) | 지속가능한<br>균형국토<br>(낙관 시나리오)           |
| 낮음   | 국토적응역량 | 낮음                           | 높음                                   |

## 종합시나리오에 기반한 대응전략

인구감소와 저성장, 기후위기와 기술대전환 등에 대응하기 위해 국토정책을 전환할 시점

- 현상유지 시나리오(BAU)에 대한 대응전략: 우리가 희망하는 바람직한 국토모습 구현과 지속성장을 위한 촉진전략, 국토불균형 심화와 쇠퇴를 피하기 위한 회피전략을 중심으로 전략과제를 제시

그림 8 종합 시나리오에 기반한 대응전략



### 대응전략

- 현상유지 시나리오에 대한 전략으로 초광역권 육성, 생활인프라의 지역 간 격차 완화, 그린인프라 확충 등 현재 상태를 개선하는 대응책 등을 제시

**표 1** 대응전략의 주요 정책과제와 내용

| 정책과제 | 주요 내용  |
|------|--|
| 단기과제 | 대중교통의 효율성 개선 <ul style="list-style-type: none"> <li>수요응답형 교통서비스 도입</li> <li>MaxS 플랫폼과 환승체계 개선</li> <li>보행자 중심 교통인프라 구축</li> </ul>  |
|      | 광역교통망 확충 <ul style="list-style-type: none"> <li>철도·도로 중심 광역교통망 구축</li> <li>환승센터와 주요 거점연결 통합 교통 시스템 구축</li> </ul>   |
|      | 기후변화 대응을 위한 녹지축 조성 <ul style="list-style-type: none"> <li>도시 내 녹지축 및 공원 확대</li> <li>도심 열섬현상 완화 및 공원 접근성 향상</li> </ul>  |
|      | 소규모 친환경 건축물 도입 <ul style="list-style-type: none"> <li>사법적 제로에너지건축 프로젝트 추진</li> <li>공공 및 민간부문 수용성 확장</li> </ul>   |
| 장기과제 | 전기차 충전인프라 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>도심 및 주요 교통거점 충전소 배치</li> <li>친환경 교통수단 초기 도입 촉진</li> </ul>  |
|      | 수도권 집중 완화를 위한<br>빠르고 편리한 교통 혁신 <ul style="list-style-type: none"> <li>수도권 30분 출퇴근 및 메가시티 1시간 생활권 실현</li> <li>대중교통 속도 접근성 확대</li> <li>항공네트워크 확장을 통한 국제외교 유동화</li> </ul>           |
|      | 광역교통망의 통합적 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>지방대도시 간 지역거점 연결 강화 생활권 형성</li> <li>종합적 교통체계(철도, 도로, BRT, 환승센터) 구축</li> </ul>  |
|      | 그린인프라 확충을 통한<br>지속 가능한 도시환경 조성 <ul style="list-style-type: none"> <li>녹지축 생태축 확보 및 대규모 친환경 인프라 구축</li> <li>도시 열섬 완화 생태계 복원, 단 소음수준 증대</li> <li>환경적 지속가능성 및 주민 삶의 질 향상</li> </ul> |
|      | 친환경 주택정책 확산 <ul style="list-style-type: none"> <li>제로에너지건축 의무화 및 그리드모델링 확대</li> <li>온실 가스 배출 저감 정책을 통한 민관참여 확대</li> </ul>  |
|      | 친환경에너지 전환과<br>교통수단 혁신 <ul style="list-style-type: none"> <li>전기·수소 기반 에너지 전환</li> <li>수소 학술자 및 전기차 충전인프라 확대</li> <li>신재생에너지와 미래형 교통수단 접목</li> </ul>                              |

### 촉진전략

- 낙관적인 선호 미래로 유도하기 위한 전략으로 집중된 분산균형을 통해 성장거점을 구축하고, 지역혁신과 생활인구 활성화, 기후변화에 대한 대응책 등을 제시

**표 2** 촉진전략의 주요 정책과제와 내용

| 정책과제 | 주요 내용   |
|------|---|
| 단기과제 | 생활인구 활성화 촉진 <ul style="list-style-type: none"> <li>지역 기반 원격근무 및 단거리 근로 형태 확산</li> <li>지역 생활인프라(교통, 교육, 의료, 문화) 접근성 개선</li> <li>지역별 특화 관광·문화 콘텐츠 개발</li> <li>체류형 관광지 조성 및 농촌 워케이션 프로그램 확산</li> </ul> |
|      | 유연하고 스마트한 주택공급 확대 <ul style="list-style-type: none"> <li>1인가구 및 다가족 대용 복합용도주택 모델 확산</li> <li>낙후지역 및 농어촌 빙집정비</li> <li>임대주택 공급 확대</li> <li>스마트 주거환경 기반 지방 정주지 조성</li> </ul>                          |
|      | 혁신기반 일자리 확대 강화 <ul style="list-style-type: none"> <li>첨단 제조업과 디지털 서비스업 중심 일자리 창출</li> <li>지방 중소도시 원도심 재생 프로젝트 활성화</li> <li>지역 창업 활성화 지원</li> </ul>  |
|      | 공간전략과 연계한 모빌리티 거점 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>광역도시 간 연결 강화(철도, 도로, BRT, 환승센터)</li> <li>복합환승센터와 혁신거점 연계체계 마련</li> <li>경제와 생활권의 통합성 강화</li> </ul>                                       |
|      | 회복력 강화 및 재난 대응을 위한<br>도시 견고성 공간 구현 <ul style="list-style-type: none"> <li>비데이터 AI 활용 도시 모니터링 및 재난 대응 시스템 구축</li> <li>재난피해 예방 및 도시 회복력 증진 정책추진</li> </ul>  |
| 장기과제 | 스마트 도시활성화 및 확산 <ul style="list-style-type: none"> <li>AI와 IoT 활용 스마트 시티 기술 보급</li> <li>자원 효율성과 도시관리 혁신 실현</li> </ul>  |
|      | 다층적 공간구조와 지역위계별<br>성장거점 육성 <ul style="list-style-type: none"> <li>초광역 거점 간 연계 및 다층적 공간구조 구축</li> <li>초광역 경제권 형성 촉진</li> <li>혁신산업 클러스터 조성(기업혁신파크, 도심용합특구 등)</li> <li>중소도시의 강소도시화 지원</li> </ul>       |
|      | 다자역 거주 촉진을 위한 주거 및<br>생활서비스 강화 <ul style="list-style-type: none"> <li>복합용 주택 및 지역 맞춤형 생활권 서비스 제공</li> <li>스마트 주거 솔루션을 통한 지역 간 이동성 강화</li> <li>농산 어촌 지역생활권 강화 주거 플랫폼 구축</li> </ul>                   |
|      | 교통이동수단 혁신 지원 <ul style="list-style-type: none"> <li>자주주행차, 전기차, UAM 등 혁신적 이동수단 인프라 구축</li> <li>스마트 모빌리티 생태계 조성</li> </ul>   |
|      | 기후변화 대응을 위한<br>완화대책과 적응대책 <ul style="list-style-type: none"> <li>완화대책: 친환경 교통수단 보급, 단소음수준 강화</li> <li>적응대책: 방재 시스템 강화, 스마트 방재기술, 도시판례성 강화</li> </ul>  |
|      | 기술혁신 고도화를 통한<br>스마트 사회 촉진 <ul style="list-style-type: none"> <li>디지털 기술(IoT, AI, 빅데이터) 활용 스마트 시티 구축</li> <li>UN-Habitat 원칙 기반 지속 가능한 도시관리</li> <li>산업 스마트화 및 새로운 서비스 산업 창출</li> </ul>               |

### 회피전략

- 비관적인 미래를 방지하고 대비하고자 하는 전략으로 고령화, 다문화사회 대응책이나 노후 기반시설 대응, 빈집, 도시재생 등의 정책제시

표 3 회피전략의 주요 정책과제와 내용

| 정책과제 | 주요 내용                             |   |
|------|-----------------------------------|---|
| 단기과제 | 도시재생을 통한 지역활력 강화                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 복합용도구역 지정 및 지역특성 맞춤 혁신공간 개발</li> <li>• 창업인프라와 문화미력 결합 재생정책 확산</li> <li>• 공간혁신구역 지정 및 민간형의성 활용</li> </ul>                               |
|      | 다목적 복합주택의 확산                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 업무, 교육, 어거 기능통합 주택 모델 확산</li> <li>• 주택건설 과정에 다목적 공간 반영 법규 개정</li> </ul>  |
|      | 지역맞춤형 생활·일자리·이동서비스 강화             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 농·산·어촌: 복합적 기능의 생활인프라 구축</li> <li>• 중소도시: 청년인재 이탈 방지 및 양질의 일자리 창출</li> <li>• 교통소외지역: 인프라 보강 및 대중교통 서비스 개선</li> </ul>                   |
| 장기과제 | 1인 및 고령가구를 위한 맞춤형 주거지원 정책강화       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 고령자 무장애 설계 주택 및 필수 서비스 접근성 강화</li> <li>• 1인가구를 위한 소형 주택, 공유 공간, 코리빙 주택 공급</li> </ul>   |
|      | 인구구조 변화와 사회적 양극화에 대응한 건축 및 도시공간정책 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 빈집은행 등 빈집 체계적 활용</li> <li>• 노인·1인가구 수요를 반영한 건축기준 개정</li> <li>• 지역 적정규모화를 통한 도시 지속가능성 강화</li> <li>• 유숙공간 활용 도시재생 및 창업지원 거점개발</li> </ul> |
|      | 노후 인프라의 안정적 유지관리                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 스마트 유지관리 시스템 도입</li> <li>• IoT, AI 등을 활용한 유지보수체계 구축</li> <li>• 친환경 기반시설 개선 및 스마트 인프라 확장</li> </ul>                                     |

## □ 수도권 GTX-A(수서~동탄)개통에 따른 영향 분석

### 01. 영향 분석의 개요

#### 분석의 배경과 목적

수도권 광역급행철도(Great Train eXpress, 이하 GTX) 사업은 수도권의 대중교통 이용 활성화와 국가경쟁력 강화를 목표로 추진되고, 특히 수도권 출퇴근시간을 획기적으로 단축해 삶의 질 향상을 기대(관계부처 합동 2024)

- GTX 사업은 대규모 정책자금이 투입되며 향후 추가 사업들도 예정되어 있어, 최초 개통 노선인 GTX-A(수서~동탄)의 다양한 영향을 평가하고, 사업추진 과정에서 발생하는 문제점을 파악해 개선방안을 마련할 필요
- GTX와 같은 대규모 교통사업은 이동 속도 개선을 통한 시간 절감, 일자리 창출 등 직접적 경제효과뿐 아니라, 지역주민의 일상활동과 통행행태(이하 활동-통행행태) 변화, 공간이용 변화, 부동산 가격 변동 등 지역의 사회·경제에 광범위한 영향을 미칠 것으로 예상되나, 이러한 부가적인 효과에 관한 연구는 상대적으로 부족

이 연구는 수도권 GTX로 최초 개통된 GTX-A(수서~동탄) 노선을 대상으로 개통 전후에 이용자와 지역에 미친 영향을 실증적으로 분석하는데 목적

#### GTX-A(수서~동탄) 개통에 따른 영향 분석의 3대 주제와 분석 데이터

GTX 개통에 따라 지역의 대중교통이용 통행행태는 어떻게 변화되었는가?

- 개통 전후 스마트 교통카드 데이터 이용 분석

GTX 개통에 따라 지역주민들의 일상적인 활동-통행행태와 공간이용은 어떻게 변화되었는가?

- 개통 전후 활동일지 패널조사 데이터 이용 분석

GTX 도입에 따라 역 주변 부동산(아파트, 지가) 가격에 유의한 변화가 있었는가?

- GTX-A 기본계획 고시(2017년) 전후 3개년 부동산 실거래가 데이터 이용 분석

그림 1 GTX-A 개통에 따른 효과와 실증 분석 대상(직색 표시)



## 02. 대중교통이용 통행행태 변화

### 분석의 개요

스마트 교통카드 데이터를 이용해 GTX 이용 현황 및 대중교통이용 통행행태의 변화를 분석

- 스마트 교통카드 데이터란 대중교통(시내버스, 도시철도)을 이용할 때 발생하는 각종 이용 정보 데이터(교통수단, 승하차시간, 출발(승차)지, 도착(하차)지 등)로 매일 수집되며 수도권 하루 평균 약 2천만 건 생성
- 스마트 교통카드 데이터를 이용해 통행사슬 데이터를 구축하고 대중교통 이용자의 통행행태 변화를 분석
- 분석 데이터: 2024년 1~8월까지 수도권 대중교통이용 실적 데이터
- 분석은 주요 대중교통 지점별(버스 정류장, 지하철/GTX역 등) 개통 전후 변화를 파악하는 '지역 단위' 분석과 대중교통 이용자 개개인의 변화를 분석하는 '개인 단위' 분석으로 구분해 수행

표 1 통행사슬 데이터 구축 결과

| 구분         | 단일 통행 데이터 수(건) | 통행사슬 데이터 수(건) |
|------------|----------------|---------------|
| 전체 대중교통 이용 | 3,807,608,157  | 2,903,857,185 |
| GTX-A 이용   | 1,315,733      | 1,304,002     |

### 지역 단위 영향 분석

GTX-A역별 이용량은 '수서 ↔ 동탄' 구간 이용 비율이 높고, 통행시간은 개통 전 대비 평균 약 20~65% 절감

- (통행량) 일평균 통행량은 약 8,488건(주 단위), 평일 약 8,539건, 주말 약 7,958건, 평일(화, 수, 목)과 주말(토, 일)의 시간대별 이용량 분포는 차이
- (승하차 역별 통행량 및 통행시간) '수서 ↔ 동탄' 구간의 통행량이 대부분으로 평일은 전체의 약 62.2%, 주말은 약 68.0%, 평균 통행시간은 약 32.0분
- (통행시간 절감) GTX-A 개통 전후 평균 통행시간은 '수서 ↔ 동탄' 구간 약 55.0~65.0%, '구성 ↔ 동탄' 구간 약 62.2~66.8% 절감

표 2 GTX-A역 간 평균 통행량 및 통행시간

| 승차 | 하차 | 평일      |       |         |      | 주말      |       |         |      |
|----|----|---------|-------|---------|------|---------|-------|---------|------|
|    |    | 일평균 통행량 |       | 통행시간(분) |      | 일평균 통행량 |       | 통행시간(분) |      |
|    |    | 건       | 비율(%) | 중앙값     | 평균값  | 건       | 비율(%) | 중앙값     | 평균값  |
| 수서 | 동탄 | 2,693.1 | 31.5  | 31.4    | 32.9 | 2,519.3 | 31.7  | 32.9    | 34.4 |
| 동탄 | 수서 | 2,623.2 | 30.7  | 30.7    | 32.0 | 2,440.7 | 30.7  | 32.1    | 33.6 |
| 성남 | 동탄 | 631.3   | 7.4   | 23.5    | 24.9 | 625.9   | 7.9   | 24.5    | 26.3 |
| 동탄 | 성남 | 699.8   | 8.2   | 23.1    | 24.8 | 677.9   | 8.5   | 24.3    | 26.0 |
| 구성 | 동탄 | 288.0   | 3.4   | 17.8    | 19.2 | 299.6   | 3.8   | 17.9    | 19.6 |
| 동탄 | 구성 | 308.6   | 3.6   | 16.8    | 18.7 | 314.9   | 4.0   | 17.7    | 19.4 |
| 성남 | 구성 | 29.1    | 0.3   | 16.3    | 19.1 | 20.4    | 0.3   | 18.4    | 20.3 |
| 구성 | 성남 | 29.8    | 0.3   | 15.5    | 17.2 | 23.3    | 0.3   | 17.9    | 19.8 |
| 수서 | 성남 | 262.5   | 3.1   | 18.7    | 20.3 | 282.7   | 3.6   | 20.0    | 21.5 |
| 성남 | 수서 | 293.7   | 3.4   | 16.7    | 18.3 | 288.0   | 3.6   | 18.3    | 19.9 |
| 수서 | 구성 | 335.1   | 3.9   | 24.9    | 26.4 | 225.2   | 2.8   | 26.6    | 28.1 |
| 구성 | 수서 | 344.5   | 4.0   | 23.4    | 24.7 | 240.3   | 3.0   | 25.1    | 26.7 |
| 계  |    | 8,538.7 | 100.0 | =       | =    | 7,958.2 | 100.0 | =       | =    |

그림2 GTX-A 이용 통행량의 시간대별 분포

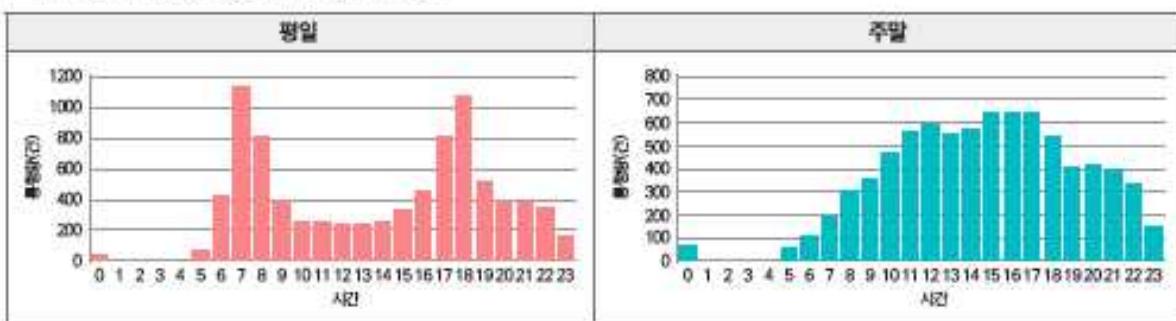


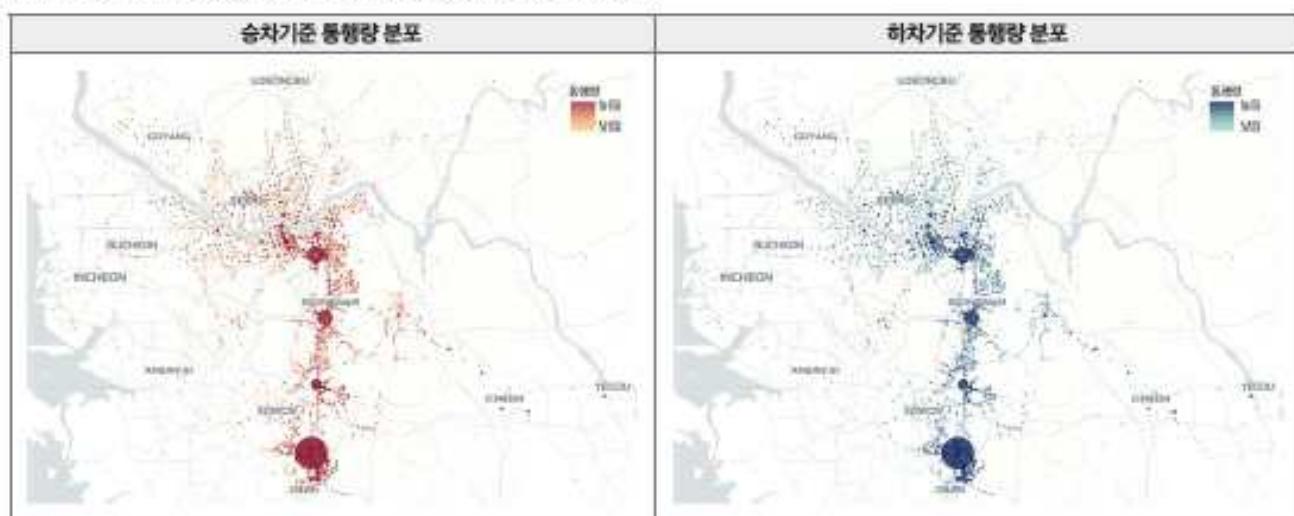
표3 GTX-A 개통 전후 주요 구간별 통행 시간 변화

|    |          | 서울방향      |      |                | 경기방향 |          |           |      |                |
|----|----------|-----------|------|----------------|------|----------|-----------|------|----------------|
| 승차 | 하차       | 평균통행시간(분) |      | 통행시간<br>증감률(%) | 승차   | 하차       | 평균통행시간(분) |      | 통행시간<br>증감률(%) |
|    |          | 개통 전      | 개통 후 |                |      |          | 개통 전      | 개통 후 |                |
| 동탄 | 수서       | 75.8      | 34.2 | -54.9          | 동탄   | 수서       | 99.3      | 35.2 | -64.6          |
|    | 성남       | 52.3      | 27.1 | -48.2          |      | 성남       | 41.0      | 26.5 | -35.4          |
|    | 구성       | 52.4      | 19.8 | -62.2          |      | 구성       | 58.0      | 19.3 | -66.8          |
|    | 선릉       | 72.6      | 51.4 | -29.2          |      | 선릉       | 78.3      | 53.7 | -31.4          |
| 구성 | 수서       | 48.2      | 27.5 | -43.1          | 동탄   | 구성       | 50.3      | 28.5 | -43.3          |
| 성남 | 수서       | 29.8      | 20.3 | -31.7          |      | 성남       | 30.6      | 22.0 | -28.2          |
| 동탄 | 잠실(송파구청) | 78.8      | 54.0 | -31.5          |      | 잠실(송파구청) | 75.2      | 56.7 | -24.6          |
|    | 대치       | 74.0      | 46.8 | -36.8          |      | 대치       | 76.1      | 49.3 | -35.2          |
|    | 삼성(무역센터) | 73.6      | 56.5 | -23.2          |      | 삼성(무역센터) | 81.1      | 59.2 | -27.0          |
|    | 한티       | 73.7      | 50.1 | -32.0          |      | 한티       | 75.1      | 51.8 | -31.0          |
|    | 판교       | 45.7      | 37.9 | -17.3          |      | 판교       | 45.2      | 38.9 | -14.0          |
|    | 압구정로데오   | 76.3      | 59.7 | -21.7          |      | 압구정로데오   | 91.5      | 62.1 | -32.2          |
|    | 강남구청     | 73.5      | 56.3 | -23.4          |      | 강남구청     | 82.4      | 57.3 | -30.5          |
|    | 정자       | 62.7      | 42.2 | -32.6          |      | 정자       | 64.7      | 43.2 | -33.2          |
|    | 서울숲      | 80.3      | 61.1 | -23.9          |      | 서울숲      | 90.5      | 62.7 | -30.7          |
|    | 고속터미널    | 69.4      | 62.5 | -10.0          |      | 고속터미널    | 78.4      | 64.7 | -17.5          |

GTX-A는 노선의 주변 지역을 광범위하게 연계하는 광역교통수단의 역할을 수행

- GTX 이용자들의 최종 목적지 분석 결과, GTX-A역 주변 지역 이외에도 수서역에서 환승 후 강남구 및 송파구를 최종 목적지로 한 통행 다수 집중. 또한 성남역에서 경강선 등으로 환승 승객 다수 집중

그림3 GTX-A 이용 통행의 최초 승차 및 최종 하차 역/정류장 분포



GTX역 접근 교통수단으로 대중교통 이용률이 낮아 개선이 필요하고, 광역버스 이용량 감소에 대응 필요

- 대중교통 이용 비율은 '동탄역'이 22.2%로 가장 낮고 수서역은 79.0%로 가장 높음, 한편 '구성역', '성남역', '수서역'은 도시철도를 이용하면 평균 접근시간이 약 30분 정도로 길었고, 2회 이상 환승도 약 8% 정도
- (광역버스 수요 감소) 동탄역 기준 반경 500m 이내 위치한 정류장의 광역버스 이용량은 약 8% 수준으로 큰 폭 감소, 광역버스 이용량 감소에 대한 대응방안 필요

표 4 GTX-A역 기준 접근통행: 총통행기준

| 역명 | 접근수단<br>유무 | 승차기준     |        |           | 하차기준     |       |           |
|----|------------|----------|--------|-----------|----------|-------|-----------|
|    |            | 통행량(건/일) | 비중(%)  | 평균접근시간(분) | 통행량(건/일) | 비중(%) | 평균접근시간(분) |
| 동탄 | 없음         | 3095.8   | 77.8   |           | 2943.3   | 74.9  |           |
|    | 있음         | 전체       | 881.9  | 22.2      | 987.1    | 25.1  | 20.1      |
|    |            | 1회       | 837.0  | 21.0      | 908.2    | 23.1  | 17.7      |
|    |            | 도시철도     | 1.8    | 0.0       | 12.9     | 0.3   |           |
|    |            | 2회 이상    | 43.1   | 1.2       | 66.0     | 1.7   |           |
| 구성 | 없음         | 685.5    | 43.8   |           | 556.3    | 35.0  |           |
|    | 있음         | 전체       | 879.0  | 56.2      | 1032.9   | 65.0  |           |
|    |            | 1회       | 263.2  | 16.8      | 329.3    | 20.7  | 15.1      |
|    |            | 도시철도     | 483.4  | 30.9      | 542.5    | 34.1  | 28.0      |
|    |            | 2회 이상    | 132.4  | 8.5       | 161.1    | 10.2  |           |
| 성남 | 없음         | 472.4    | 51.1   |           | 439.8    | 46.4  |           |
|    | 있음         | 전체       | 452.3  | 48.9      | 508.7    | 53.6  |           |
|    |            | 1회       | 124.2  | 13.4      | 129.4    | 13.6  | 23.1      |
|    |            | 도시철도     | 246.8  | 26.7      | 284.2    | 30.0  | 26.6      |
|    |            | 2회 이상    | 81.3   | 8.8       | 95.1     | 10.0  |           |
| 수서 | 없음         | 789.5    | 21.0   |           | 671.1    | 18.6  |           |
|    | 있음         | 전체       | 2848.9 | 79.0      | 2936.1   | 81.4  |           |
|    |            | 1회       | 257.9  | 7.1       | 275.6    | 7.6   | 19.4      |
|    |            | 도시철도     | 2309.1 | 64.0      | 2345.7   | 65.0  | 29.0      |
|    |            | 2회 이상    | 281.9  | 7.9       | 314.8    | 8.8   |           |

주: 도시철도 간 환승은 데이터로 판단이 어려워 제외되어버스 간 환승, 버스-도시철도 간 환승 기준으로 고려

표 5 GTX-A 개통 전후 동탄-서울방향 주요 노선 이용량 변화: 총통행기준

| 구분 | 노선번호       | 이용량(건/일) |         |          |        |
|----|------------|----------|---------|----------|--------|
|    |            | 개통 전(A)  | 개통 후(B) | 변화량(B-A) | 변화율(%) |
| 감소 | 6001       | 458.4    | 420.9   | -37.5    | -8.2   |
|    | G6009      | 295.2    | 271.2   | -24.0    | -8.1   |
| 증가 | M4108/4108 | 771.6    | 809.0   | 37.4     | 4.8    |
|    | 1311/1311B | 170.9    | 209.7   | 38.8     | 22.7   |
|    | M4403/4403 | 938.7    | 981.9   | 43.2     | 4.6    |
|    | M5107      | 144.0    | 194.1   | 50.1     | 34.8   |
|    | GTX-A      | -        | 2,435.8 | 2,435.8  | -      |

### 개인 단위 영향 분석

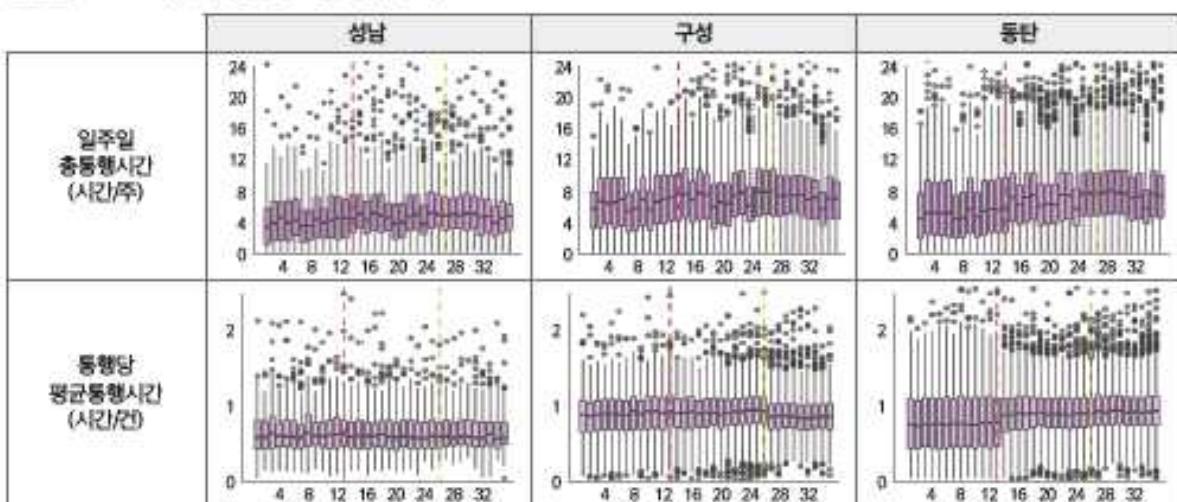
GTX 이용으로 대중교통 중심의 이동성이 강화, 반면 지역 내 GTX역 접근성에 따른 이동성의 상대적 격차 발생

- (대중교통 중심 이동성 강화) GTX-A 개통으로 대중교통을 이용한 '통행시간', '통행거리', '활동범위'가 유의미하게 증가, 특히 동탄역과 구성역의 효과가 크고, 성남역은 상대적으로 미미
- (GTX-A역 접근성 차이에 따른 지역 내 형평성 문제 발생 가능) '통행시간', '통행거리', '활동범위'의 박스플롯 그래프에서 박스 길이가 짧아져 GTX 이용자 간 차이는 감소 반면 이상치도 함께 증가해 GTX-A를 이용할 수 있는 지역과 그렇지 않은 지역의 상대적 격차가 증가해 지역 내 형평성 문제발생 가능

GTX-A 개통으로 이용자들의 퇴근시간과 도착시간이 빨라졌으며 이에 따라 교제 등 추가 활동이 발생 가능

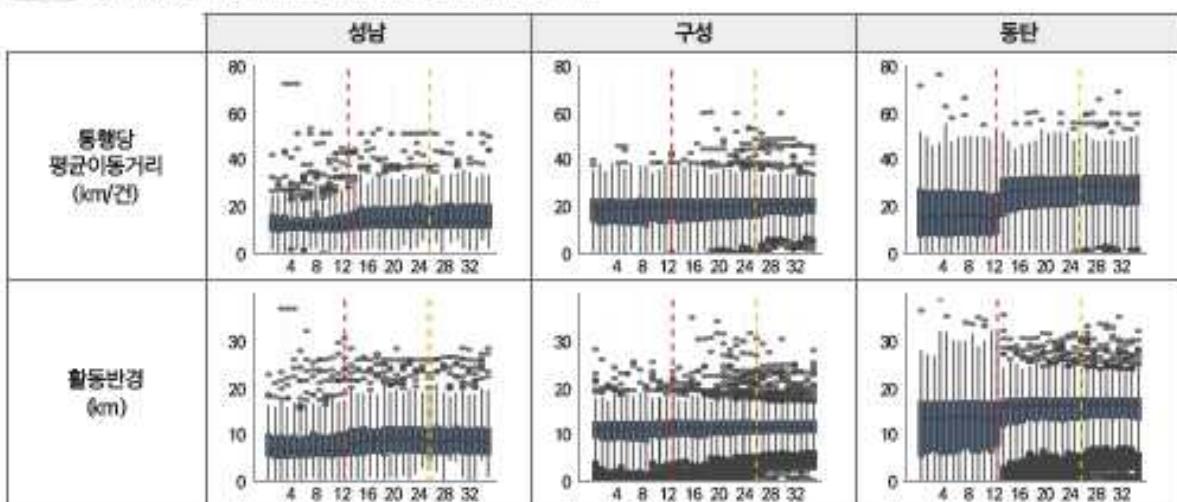
- 퇴근 목적의 출발시간과 도착시간 분포는 GTX-A 개통 후에 축소, 즉 출발시간 분포는 GTX-A 개통 전에는 교통혼잡 회피 목적으로 출발시간을 늦춰 분포 폭이 넓으나, 개통 후에는 축소, 도착시간 분포는 개통 후 이른 시간 목적지 도착으로 추가 활동 가능(예: 동탄지역은 비정규통행이 평균 1.8회→2.2회 증가)

그림 4 GTX-A역의 주별 통행시간 변화 추이



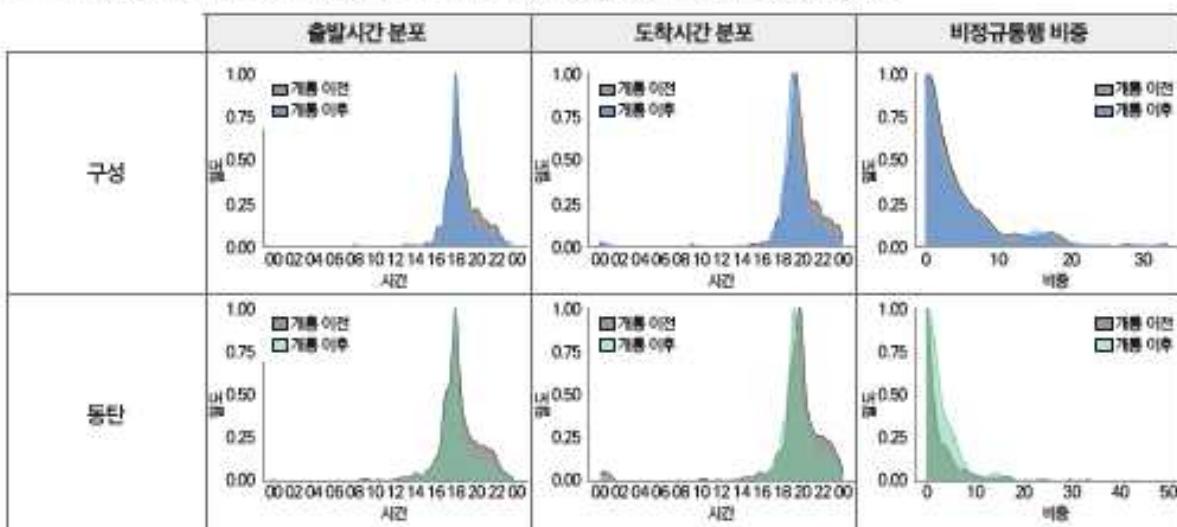
주: 가로축은 한 주를 나타내며, 13주 1차 개통(세로 짙색선), 26주 2차 구성을 개통(세로 황색선).

그림 5 GTX-A역의 주별 평균이동거리와 활동반경 변화 추이



주: 가로축은 한 주를 나타내며, 13주 1차 개통(세로 짙색선), 26주 2차 구성을 개통(세로 황색선).

그림 6 개통 전후 출·도착시간 분포(퇴근 목적) 및 비정규통행(출퇴근 목적 외 통행) 비중 변화



주: 비정규통행 비중 = (비정규통행 수) / (전체 통행 수) \* 100

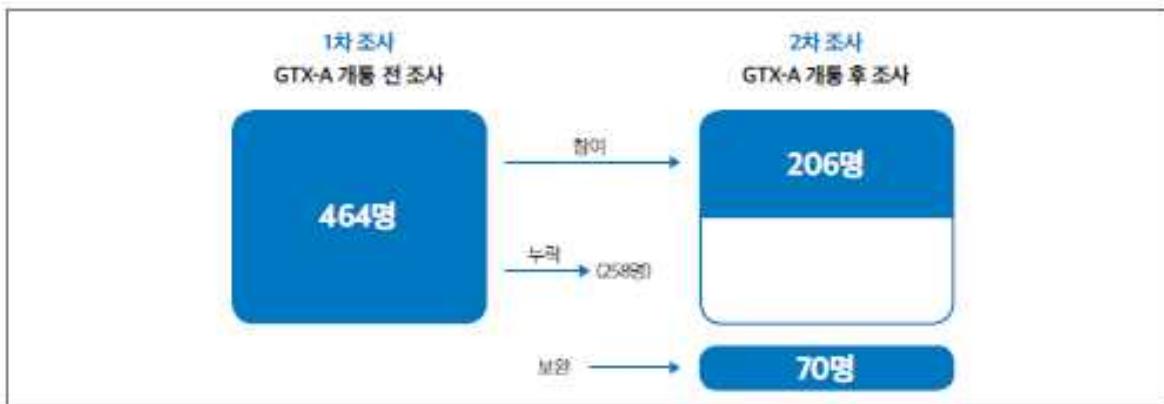
## 03. 활동-통행행태 변화

### 분석의 개요

GTX 개통 전후 2회에 걸쳐 설문조사(패널조사) 수행, GTX-A 개통에 따른 활동-통행행태 변화 분석

- 조사기간: 1차 개통 전 2024년 3월 22일 ~ 4월 15일, 2차 개통 후 2024년 9월 2일 ~ 9월 27일
- 조사대상: GTX-A 통과지역을 목적지로 광역통행을 하는 일반 시민
- 분석은 활동 기반 접근 방법론(Activity-based Approach)을 적용해 일상활동의 변화 분석

그림 7 활동-통행행태 패널조사의 표본 수 변화



### GTX-A(수서~동탄) 교통수단 전환 비율 및 만족도 분석

설문 응답자 중 도시 간 광역이동을 위해 기존 교통수단을 GTX로 전환한 경우는 약 33.3~66.7%로 높은 수준이며, 향후 GTX-A 노선의 추가 확장에 따른 이용 의사도 높음, 반면 GTX에 대한 불만족은 이용 요금과 배차간격임

- (교통수단 전환 비율) 동근(통학)-업무 목적은 47.1%가 GTX로 전환, 특히 광역버스 전환이 63.6%로 가장 높고, 승용차(본인 운전) 50.0%, 지하철/전철/경전철 46.3%, 시외버스/고속버스 45.5% 순
- (GTX-A 노선 확장에 따른 이용 의사) GTX 비이용자는 삼성역까지 추가 개통되면 통근(통학)-업무 목적으로 30.1%, 파주(연신)까지 전 구간이 개통되면 20.5%의 이용 의사, 여전히 이용하지 않는 비율도 35.6%
- (GTX-A 만족도) 만족 항목은 ⑦ 버스(광역버스, 시내/마을버스)의 환승 편리성 등, 불만족 항목은 ④ 이용 요금과 ⑤ 배차간격, 특히 비이용자들은 ② GTX-A역까지 대중교통수단의 적정성에 불만족도가 높음

표 6 GTX-A 개통에 따른 통행목적별 주 이용 교통수단 변경 비율

(단위: %)

| 기존 이용 교통수단   | 통근(통학)-업무 목적<br>GTX-A로 변경 여부 |         | 쇼핑, 친교, 여가 목적<br>GTX-A로 변경 여부 |         |
|--------------|------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
|              | 변경                           | 변경하지 않음 | 변경                            | 변경하지 않음 |
| ① 승용차(본인 운전) | 50.0                         | 50.0    | 54.2                          | 45.8    |
| ② 광역버스       | 63.6                         | 36.4    | 42.9                          | 57.1    |
| ③ 시외버스/고속버스  | 45.5                         | 54.5    | 33.3                          | 66.7    |
| ④ 지하철/전철/경전철 | 46.3                         | 53.7    | 50.6                          | 49.4    |
| ⑤ 기타         | 18.2                         | 81.8    | 23.8                          | 76.2    |
| 전체           | 47.1                         | 52.9    | 43.8                          | 56.2    |

표 7 현재 GTX-A를 이용하지 않지만, 향후 노선 확장에 따른 이용 의사

(단위: %)

| 확장 노선                                  | 동근(동학)업무 목적<br>GTX-A 이용 의사 | 쇼핑, 친교, 여가 목적<br>GTX-A 이용 의사 |
|--|----------------------------|------------------------------|
| ① 수서 ~ 삼성역까지 추가 개통되면 이용                | 30.1                       | 8.4                          |
| ② 수서 ~ 삼성역 ~ 서울역까지 추가 개통되면 이용          | 13.7                       | 18.7                         |
| ③ 수서 ~ 삼성역 ~ 서울역 ~ 파주(연신)까지 추가 개통되면 이용 | 20.5                       | 49.7                         |
| ④ 거의 이용하지 않을                           | 35.6                       | 23.2                         |

표 8 GTX-A 이용 환경에 대한 만족도: 전체

| 항목                                     | 전체   | GTX-A 이용 유무 |      |        |
|--|------|-------------|------|--------|
|  |      | 이용자         | 비이용자 | t-검정   |
| ① 집에서 GTX-A역까지 대중교통 이동시간은 적정하다         | 3.22 | 3.82        | 2.43 | <0.001 |
| ② 집에서 GTX-A역까지 대중교통수단은 적정하다            | 3.09 | 3.73        | 2.26 | <0.001 |
| ③ GTX-A역에서 열차 승강장까지 이동시간은 적정하다         | 3.06 | 3.52        | 2.45 | <0.001 |
| ④ GTX-A 이용 요금은 적정하다                    | 2.71 | 3.07        | 2.24 | <0.001 |
| ⑤ GTX-A 비차간격은 적정하다                     | 2.76 | 3.06        | 2.38 | <0.001 |
| ⑥ GTX-A와 지하철과의 환승은 편리하다                | 3.14 | 3.52        | 2.65 | <0.001 |
| ⑦ GTX-A와 버스(광역버스, 시내마을버스 등)와의 환승은 편리하다 | 3.24 | 3.58        | 2.79 | <0.001 |
| ⑧ GTX 역사 내/주변 환승주차장 시설은 충분하다           | 2.96 | 3.34        | 2.46 | <0.001 |
| ⑨ GTX-A를 이용해 목적지까지 환승 횟수는 적정하다         | 3.23 | 3.49        | 2.88 | <0.001 |
| ⑩ 종합적으로 현재 GTX-A 이용 환경에 만족한다           | 3.15 | 3.58        | 2.59 | <0.001 |

### 활동-통행행태 변화: 활동 지속시간의 변화 분석

GTX-A(수서~동탄) 개통 전후에 활동-통행행태 변화를 혼합효과 모델(이하 MEM)로 분석

- 모형화를 위해 3개 그룹으로 구분해 상대 비교, '그룹 1'은 GTX 개통 이전의 1차 조사 응답자, '그룹 2'는 개통 후 2차 조사에 참여하고 GTX 비이용 응답자, '그룹 3'은 2차 조사에 참여하고 GTX 이용 응답자

GTX 이용으로 이동시간이 감소해, 다양한 일상 활동시간이 증가하는 효과 발생

- 교제활동: GTX 개통 이전의 '그룹 1' 대비 GTX 이용 '그룹 3'의 활동시간이 약 26.490(분) 증가
- 인터넷 게임활동: '그룹 1' 대비 GTX 이용 '그룹 3'의 활동시간이 약 16.865(분) 증가
- 미디어 시청활동: '그룹 1' 대비 GTX 이용 '그룹 3'의 활동시간이 약 92.123(분) 증가
- 인터넷 쇼핑활동: '그룹 1' 대비 GTX 이용 '그룹 3'의 활동시간이 약 7.240(분) 증가하였으나, GTX 비이용 '그룹 2'의 증가분에 비해 낮아 GTX 이용의 영향도는 낮은 것으로 판단

표 9 활동 지속시간(분)의 변화: MEM 모형

| 변수명                                      | 교제활동            | 인터넷 게임활동        | 미디어 시청활동         | 인터넷 쇼핑활동         |
|--|-----------------|-----------------|------------------|------------------|
| 그룹 2<br>(2차 조사 참여, GTX 이용하지 않음)          | 5.195           | 2.893           | 15.474**         | 12.763**         |
| 그룹 3<br>(2차 조사 참여, GTX 이용)               | 26.490*         | 16.865*         | 92.123**         | 7.240*           |
| TT_GTX<br>(GTX 이용한 경우 총이동시간(분))          | -0.544*         | -0.038          | -1.216**         | 0.002            |
| Office_works<br>(하루 중 업무 활동시간)           | -0.112**        | -0.052**        | -0.054           | -0.027**         |
| Gender<br>(남성=1, 여성=0)                   |                 | 9.202**         |                  | -7.765**         |
| Full Time Worker<br>(정규 종사자=1, 그 외=0)    |                 | 15.526**        | -62.996**        |                  |
| Income_300<br>(수입>300=1, 그 외=0)          |                 | 21.127**        |                  |                  |
| Age_30<br>(나이 30대=1, 그 외=0)              | 33.928**        |                 | -21.257**        |                  |
| Family_single<br>(독신=1, 기타=0)            | -18.276**       |                 |                  |                  |
| Family_youngchild<br>(미취학 아동 있음=1, 없음=0) | -76.764**       |                 |                  |                  |
| _cons<br>(상수)                            | 137.799**       | 19.981**        | 130.154**        | 10.860**         |
| 데이터 수 / 그룹에 속한 데이터 수                     | 740 / 534       | 740 / 534       | 740 / 534        | 740 / 534        |
| Wald ch2(9)/Log likelihood               | 88.26/-4129.660 | 53.68/-3781.891 | 76.170/-4235.751 | 133.43/-3145.215 |

## 활동-통행행태 변화: 교제활동의 빈도와 교제장소의 변화 분석

GTX 이용으로 이동시간이 감소해, 교제활동의 빈도가 증가하고, 교제활동의 장소도 집 인근으로 변경되는 효과 발생. 즉 GTX는 '서울 집중화 심화'보다 해당 지역의 교제활동 증가로 지역경제 활성화 효과 발생 시사

- 교제활동: GTX 개통 이전의 '그룹 1' 대비 GTX 이용 '그룹 3'의 활동 빈도가 약 0.252(회/일) 증가
- 교제활동 장소: '그룹 1' 대비 GTX 이용 '그룹 3'은 교제활동 장소로 '집 인근 지역' 선택 확률 증가

**표 10** 교제활동 빈도의 변화: MEM 모형

| 변수명                                      | 교제활동 빈도         |
|--|-----------------|
| 그룹 2<br>(2차 조사 참여, GTX 이용하지 않음)          | 0.009           |
| 그룹 3<br>(2차 조사 참여, GTX 이용)               | 0.252**         |
| TT_GTX<br>(GTX 이용한 경우, 총이동시간(분))         | -0.005**        |
| Office_works<br>(하루 중 업무 활동시간)           | -0.001**        |
| Family_youngchild<br>(미취학 아동 있음=1, 없음=0) | -0.116**        |
| Full Time Worker<br>(정규 종사자=1, 그 외=0)    | -0.315**        |
| Self Employ<br>(자영업자=1, 그 외=0)           | -0.121**        |
| Age_30<br>(나이 30대=1, 그 외=0)              | 0.183**         |
| Age_50<br>(나이 50대=1, 그 외=0)              | -0.098**        |
| .cons<br>(상수)                            | 0.756**         |
| sd(.cons)                                | 0.231**         |
| 랜덤 효과<br>sd(Residual)                    | 0.372**         |
| LR 검증                                    | 14.76>0.000     |
| 데이터 수 / 그룹에 속한 데이터 수                     | 740 / 534       |
| Wald d(29)                               | 88.26/-4129.660 |

주: \* p > 10% 유의, \*\* p > 5% 유의

**표 11** 교제활동 장소의 변화: 이항로짓 모형

| 변수명            | 교제활동 장소  |
|----------------|----------|
| 그룹 2           | 4,218**  |
| 그룹 3           | 14,480** |
| TT_GTX         | -0.351** |
| Office_works   | 0.007    |
| Age_50         | -5.187** |
| .cons          | -4.231*  |
| 데이터 수          | 202      |
| Pseudo R2      | 0.173    |
| Log likelihood | -106.190 |
| Prob > chi2    | 0.000    |

주: \* p > 10% 유의, \*\* p > 5% 유의

## GTX-A(수서~동탄) 개통에 따른 확장편익 계산

(확장편익) 개인들이 GTX-A(수서~동탄) 이용으로 절감된 이동시간을 다른 활동의 지속시간이나 빈도가 증가해 발생하는 사회적 후생 측면의 확장편익을 산출할 수 있으며, 본고에서는 교제활동에 대해 산출

- 교제활동 지속시간의 증가에 따라 지역의 연간 소비증가편익은 약 24.1억 원, 교제활동 빈도의 증가에 따른 연간 소비증가편익은 약 140.6억 원으로 산출(단, 본고에서 산출한 확장편익(소비증가편익)은 개략적으로 산출된 값이며, 향후 확장편익 산출 방법론에 관한 추가 연구 필요)

**표 12** GTX-A 이용에 따른 지역의 소비증가편익 산출 결과

| GTX-A 이용자 14,000(인/일) 가정 |                                  |                                  |                                |                     |
|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------|
| 교제활동<br>지속시간 증가(분)       | 1시간당<br>소비비용(원/시간) <sup>2)</sup> | 1주일<br>평균수행횟수(회/주) <sup>3)</sup> | 해당 지역<br>장소선택 확률 <sup>4)</sup> | 연간 소비증가 편익<br>(원/년) |
| 26.49                    | 11,700.7                         | 1.49                             | 0.43                           | 2,409,509,570       |
| 교제활동<br>빈도 증가(회/일)       | 1회당<br>소비비용(원/회) <sup>2)</sup>   | 1년<br>(주말, 공휴일 제외)               | 해당 지역<br>장소선택 확률 <sup>4)</sup> | 연간 소비증가 편익<br>(원/년) |
| 0.262                    | 37,532.2                         | 247                              | 0.43                           | 14,063,648,626      |

주: 1) 해당 지역 장소선택 확률은 GTX 총이동시간을 3.0분으로 가정.

2) 1시간당 소비비용, 1회당 소비비용, 1주일 평균수행횟수는 국민여가활동조사(2022) 자료를 활용해 얻은 산출

# 04. 부동산 가격에 미치는 영향

## 분석의 개요

부동산 실거래가 데이터를 이용해 GTX 도입계획이 주변 부동산 가격에 미치는 영향을 분석

- 비교시점: GTX-A 기본계획 고시(국토교통부, 2017) 기준 전후 3개년 비교
- 영향지역: GTX역 중심 반경 1,000m 이내 지역과 그 외 지역 비교
- 데이터: 부동산 실거래가 공개시스템의 실거래가와 공간융합빅데이터플랫폼의 아파트 단지 기준정보 등 활용
- 분석은 이중차분법 모형을 적용해 비교군의 부동산 가격변화 대비 GTX-A역 주변 지역 가격 변화 비교

표 13 GTX-A역별 비교군

| 구분 | GTX-A | 비교군                | 행정구역        |
|----|-------|--------------------|-------------|
| 1  | 수서역   | 용산역                | 서울시         |
| 2  | 성남역   | 수내역, 청자역, 미금역, 오리역 | 경기도 성남시 분당구 |
| 3  | 구성역   | 신갈역, 기흥역, 상갈역      | 경기도 용인시 기흥구 |
| 4  | 동탄역   | 병점역                | 경기도 화성시     |

## 아파트 가격에 미치는 영향

GTX-A 건설계획은 GTX역 주변 지역의 아파트 가격 상승에 유의미한 영향

- 지역에 따라 아파트 가격 상승 비율은 동탄역이 비교군 대비 약 29.2%, 구성역은 약 26.9%, 수서역은 약 11.9%, 성남역은 약 3.8%였음

표 14 GTX-A 기본계획 발표와 아파트 실거래가 분석 결과

|       | 변수명                         | 수서역                                | 성남역      | 구성역      | 동탄역      |         |
|-------|-----------------------------|------------------------------------|----------|----------|----------|---------|
| After | (GTX-A 기본계획 발표 전=0, 발표 후=1) | 0.395**                            | 0.438**  | 0.248**  | 0.176**  |         |
| GTX   | (GTX-A역 근처 지역=1, 그 외 지역=0)  | 0.059**                            | 0.244**  | 0.090**  | 0.693**  |         |
| X     | 건축연한 (년)                    | 0.002**                            | -0.014** | -0.018** | -0.023** |         |
|       | log(전용면적) (m <sup>2</sup> ) | -0.196**                           | -0.294** | -0.334** | -0.423** |         |
|       | 총세대수 (호)                    | -0.001**                           | -0.027** | 0.191**  | 0.065**  |         |
|       | 총주차대수 (대)                   | 0.262**                            | 0.063**  | -        | -        |         |
|       | 층 (층)                       | 0.004**                            | 0.001**  | 0.005**  | 0.004**  |         |
|       | After x GTX                 | (상호 작용 변수, GTX-A역 근처 부동산가격 변화를 측정) | 0.119**  | 0.038**  | 0.269**  | 0.292** |
|       | 상수                          | 7,432**                            | 7,968**  | 7,527**  | 7,990**  |         |
|       | Observations                | 4,464                              | 22,378   | 26,144   | 5,363    |         |
|       | Adjusted R <sup>2</sup>     | 0.473                              | 0.677    | 0.532    | 0.914    |         |

주: \* p > 10% 유의 \*\* p > 5% 유의

## 토지가격에 미치는 영향

GTX-A 건설계획은 GTX역 주변 상업용도 지역의 토지가격 상승에 유의미한 영향

- 지역에 따른 토지가격 상승 비율은 구성역이 41.4%, 동탄역 62.5%였으며, 성남역은 2.5% 가격 하락(단, 수서역은 분석기간 중 거래건수 부족으로 제외)

표 15 GTX-A 기본계획 발표와 토지 실거래가 분석 결과

| 변수명   |   | 성남역      | 구성역      | 동탄역      |
|-------|---|----------|----------|----------|
| After | (GTX-A 기본계획 발표 전=0, 발표 후=1)                     | 0.206**  | 0.195**  | -0.117** |
| GTX   | (GTX-A역 근처 지역=1, 그 외 지역=0)                      | 0.553**  | -0.304** | 0.497**  |
| X     | log(계약면적) ( $m^2$ )                             | 0.122**  | 0.011    |          |
| X     | 상업 (상업지역=1, 그 외 지역=0)                           | 1.378**  | 1.037**  |          |
| X     | 공업 (공업지역=1, 그 외 지역=0)                           |          | -0.229** |          |
| X     | After x GTX (상호 작용 변수, GTX-A역 근처 부동산 가격 변화를 측정) | -0.025** | 0.414**  | 0.625**  |
|       | 상수  | 4.727**  | 4.969**  | 4.852**  |
|       | Observations                                    | 79       | 1,091    | 731      |
|       | Adjusted R <sup>2</sup>                         | 0.549    | 0.150    | 0.185    |

주 \* p > 10% 유의, \*\* p > 5% 유의

## 05. 결론 및 정책제언

### GTX-A(수서~동탄) 개통에 따른 영향 분석 결과

(대중교통이용 통행행태 변화) GTX-A(수서~동탄)는 수도권 남부지역과 서울의 접근성을 실질적으로 개선하는 중요한 광역교통 기능을 수행, 반면 GTX-A역까지의 접근성 개선 문제완화 필요

- GTX-A 이용량 대부분은 '수서 ↔ 동탄' 구간에서 발생, 향후 삼성역, 서울역, 파주(운정)까지 확장되면 이용량 증가와 광역교통 기능 강화가 기대
- GTX-A 개통으로 GTX역 주변 지역의 광역통행을 위한 승용차와 광역버스 이용률은 유의미하게 감소
- GTX-A 개통으로 대중교통 중심의 이동성이 강화되는 효과, 반면 GTX-A역까지 접근성 문제로 GTX를 이용할 수 있는 지역과 그렇지 않은 지역의 상대적 격차로 지역 내 교통형평성 문제가 발생 가능

(활동-통행행태 변화) GTX-A(수서~동탄) 역세권 중심으로 교제활동 시간과 빈도가 증가, 이는 해당 지역 소비 확대로 지역경제 활성화 기여 가능, 한편 서울 집중 심화나 외곽지역 쇠퇴 효과는 단기간에는 나타나지 않음

- GTX 이용자들은 이동시간 절감에 따라 '교제', '인터넷·게임', '미디어 시청' 등의 활동에 더 많은 시간 할애, 반면 '문화/취미/자기개발' 등의 활동은 유의한 변화가 확인되지 않음, 이는 본 연구가 개통 후 단기간 내 활동변화를 조사하기 때문에 판단되며, 중장기에는 유의한 변화가 있을 것으로 기대
- GTX 이용자들은 이동시간 절감에 따라 '교제' 활동 지속시간이 증가하고, 이에 따른 해당 지역의 연간 소비증가편익은 약 24.1억 원, 교제활동 빈도의 증가에 따른 연간 소비증가편익은 약 140.6억 원으로 산출
- GTX-A(수서~동탄)에서 개선되어야 할 가장 중요한 과제는 GTX역까지 접근성 개선 문제였고, 지역에 따라 세부 과제는 일부 차이를 확인

(부동산 가격 변화) GTX-A 건설계획은 GTX역 주변 지역의 부동산 가격 상승에 유의미한 영향을 미쳤으며, 지역에 따라 그 영향의 정도에는 차이

## GTX-A(수서~동탄)의 주요 과제

### GTX-A(수서~동탄)의 영향 분석을 바탕으로 주요 과제를 도출

- (GTX역까지의 접근성 개선) 설문조사 및 스마트 교통카드 분석 결과 GTX 이용에 미치는 가장 중요한 요소는 GTX역까지 적정한 대중교통수단 제공 및 이동시간 개선, 따라서 연계도로 신설, 직통 연결 버스노선의 신설, 공유교통 등 접근성 개선을 위한 추가 사업 필요
- (복합환승센터/역세권 개발) GTX 이용에 따라 대중교통 중심의 이동성이 강화되고 역 주변 '교제'활동 등이 증가할 것으로 분석, 따라서 GTX의 복합환승센터/역세권 개발을 통해 대중교통 중심으로 증가하는 활동수요에 대응하고 지역경제를 발전시키는 효과를 창출할 필요
- (광역버스 노선 재조정) GTX 개통으로 역 주변 지역의 광역버스 이용률이 유의미하게 감소, 따라서 향후 광역버스 노선이나 배차간격 조정 등 수요 감소에 대비한 대응방안 마련 필요
- (GTX 이용 가능 여부에 따른 교통 이동성 격차 완화) 스마트 교통카드 분석 결과, GTX 이용 여부에 따른 대중교통의 '동행시간, 동행거리, 활동범위'에 상대적인 격차는 증가, 따라서 도시/지역 개발계획 수립과정에서 GTX를 반영한 공간계획의 재수립, BRT 등 중거리 교통수단의 확대, 연계교통 강화 등 방안 필요

## GTX의 효율적 추진을 위한 정책방안

### GTX-A 사업의 추진 과정 검토를 통해 향후 GTX 사업의 효율적 추진을 위한 정책방안 도출

- (중앙정부 계획과 지방정부 계획의 정합성 유지) GTX 개통에 맞춰 적정 연계교통을 제공하기 위해서는 중앙정부의 GTX 건설사업과 지자체의 접근성 개선사업(노선버스 배차, 역 주변 정비 등)의 시간적, 내용적 정합성 필요, '국가철도기본계획과 같은 상위계획에 접근성 개선내용 포함 등 개선방안 마련 필요
- (GTX 주변 지역에 필요한 부지의 선제적 확보) GTX 개발계획 수립 과정에서 역 주변 부동산 가격 상승이 초래되고, 역세권 개발, 환승 주차장, 출입구 등 GTX 관련 필수시설 용지를 충분히 확보하는 데 한계, 계획 수립단계부터 GTX 시설 용지 선제적 확보, 지자체의 GTX 연계지역 개발계획 수립 등이 중요
- (협력적 거버넌스 체계의 마련) GTX와 같은 중장기 교통사업은 추진 과정 중 계획 변경, 사업 연기 등이 빈번히 발생, 특히 중앙정부(GTX 건설)와 지방정부(연계교통 정비)의 분리된 사업추진 여건은 추진 과정에 정합성 확보 곤란, 따라서 정부, 지자체, 운송사업자, 전문가들이 참여하는 협력 기구를 설치해 통합계획 마련, 계획의 조정, 비용 분담방안 마련 등의 역할을 수행토록 하는 등 거버넌스 체계 정비 필요
- (GTX 관련 지자체 사업에 대한 지원방안 마련) GTX와 관련 신규 버스 배차, 역 주변 지역 교통정비, 복합환승센터 등은 지자체 단독으로 대규모 재원 확보가 어렵고, 적시에 재원 투입도 한계, 따라서 GTX 관련 지자체 사업에 대한 국고지원에 관한 사항을 강화할 필요가 있음

### 3. 경기도 동향

#### □ 경기도, ‘2025년 도시계획위원회 워크숍’ 개최

경기도는 9월 4일 화성 신텍스(SINTEX)에서 ‘2025년 경기도 도시계획위원회 워크숍’을 개최했다.

이번 워크숍은 5일까지 이틀간 열린다. 경기도 도시계획위원회 위원 20여 명이 참석한 가운데 신규 위촉 위원의 심의 역량을 강화하고 죄신 도시정책 이슈에 대응하기 위한 전문성 향상을 도모하기 위해 마련됐다. 경기도는 지난 5월과 7월에 신규 위원 26명을 새롭게 위촉한 바 있다.

첫째 날에는 국토연구원 김중은 선임연구위원이 ‘노후 계획도시 정비의 주요 내용’을 주제로 전문가 강의를 진행했다. 이어 노후계획도시정비 기본계획 심의 방향에 대해 도시계획위원들 간 심층 토론이 이어졌다. 또한 ‘도시계획위원회 운영과 개선 방안’을 논의하고 청렴성과 공정성 강화를 위한 ‘이해충돌방지 교육’도 함께 실시됐다.

둘째 날에는 도시계획분야 제도개선을 주제로 논의가 진행된다. 특히 개정을 앞둔 ▲경기도 개발제한구역 해제 통합 지침 개정안 ▲경기도 시군 기본계획 수립 가이드 라인 개정안 등 도시계획위원회 심의기준 개정사항에 대해 토론할 예정이다.

손임성 경기도 도시주택실장은 “이번 워크숍은 위원회의 전문성과 청렴성을 강화하고 미래 지향적 도시정책을 논의할 수 있는 뜻깊은 자리다”며 “경기도는 급변하는 도시환경 속에서 합리적이고 지속가능한 도시정책을 마련하기 위해 도시계획 위원들과 함께 머리를 맞대고 논의할 자리를 꾸준히 이어가겠다”고 말했다.



## □ 경기도, 수원 영화지구' 전국 최초의 관광 테마 도시재생 혁신지구 조성 지원

경기도는 수원 영화지구가 전국 최초의 관광 주제 도시재생 혁신지구로 조성될 수 있도록 적극 지원한다고 8일 밝혔다.

수원특례시 영화동 도시재생 혁신지구는 국토교통부 도시재생특별위원회의 심의를 거쳐 지난 5일 2025년 상반기 도시재생사업 공모에서 최종 선정(전국 총 3곳)됐다.

도시재생 혁신지구는 쇠퇴지역의 도시재생 촉진을 위해 공공 주도로 산업, 상업, 복지, 행정 등 다양한 기능이 집적된 지역 거점을 조성하는 지구 단위 개발사업이다. 도시재생특별위원회의 통합심의, 재정 보조, 주택도시기금 출·융자 지원 등을 통해 사업을 신속하게 추진할 수 있다.

수원특례시 영화지구는 영화동 152-8번지 일대에 문화·체험 공간 조성을 목표로 2004년부터 도시개발사업을 추진했다. 그러나 수원 화성 역사문화환경 보존지역의 건축물 높이 제한 규제로 인한 사업성 부족 문제로 20여 년간 지연되면서 인구 유출과 상권 침체 등 쇠퇴 현상이 심화됐다.

경기도와 수원시는 영화지구에 수원 화성 세계문화유산을 활용한 문화·관광 기능 강화 혁신 거점을 조성하고, 지역에 필요한 주민 편익시설을 확충할 예정이다. 이를 통해 관광기업을 육성하고 일자리를 창출해 지역 경제를 활성화하고 도시 활력을 회복한다는 계획이다. 총사업비는 1,803억 원이며, 연면적은 3만 8,072m<sup>2</sup> 규모로 2030년까지 추진한다.

경기도는 지난해 도시재생 혁신지구 후보지 선정 단계부터 지역 여건과 특성을 고려해 사업계획의 실현 가능성과 완성도를 높이기 위한 전문 컨설팅도 집중적으로 지원했다. 특히 수원 화성이라는 세계문화유산과 연계해 관광을 테마로 한 전국 최초의 도시재생 혁신지구로 조성해 대표적인 모범 사례를 만든다는 복안이다.

한편 도시재생 혁신지구 후보지로 여주시 중앙동이 별도로 선정됐다. 후보지는 예비단계로 사업계획 수립을 위해 종합 자문을 지속적으로 지원하는 제도로 내년 본 공모를 거쳐 사업비가 최종 확정된다.

여주시 중앙동 후보지는 여주시청과 여주초등학교 부지에 남한강과 연계하여 문화·관광·행정·교육공간을 조성할 계획이다. 도는 여주시 중앙동이 후보지로 선정된 만큼 사업계획의 실현가능성, 사업 효과 등 완성도를 높여 추후 본 공모에 선정될 수 있도록 집중 관리하고 지원할 방침이다.

손임성 경기도 도시주택실장은 “수원 영화지구가 원도심의 핵심 거점으로 자리 잡을 수 있도록 행·재정적 지원을 아끼지 않겠다”면서 “앞으로도 시군과 협력해 체계적인 컨설팅을 지원하고, 실행력과 효과가 높은 사업이 선정될 수 있도록 적극 노력하겠다”고 말했다.

한편 도는 도내 원도심 쇠퇴 지역 활성화를 위해 시군, 도시재생지원센터와 협력해 정부 도시재생 공모사업에 올해까지 전국 최다인 72곳이 선정되는 성과를 달성했다. 현재 경기도형 도시재생사업 30곳을 더해 102곳에서 도시재생사업을 추진하고 있다.



## □ 경기도, 북수원 테크노밸리를 AI가 열어가는 자족형 15분 도시로

12일 수원에서 민생경제 현장투어를 진행한 김동연 경기도지사가 경기북수원 테크노밸리를 “AI가 열어가는 자족형 15분 도시로 만들겠다”는 비전을 밝혔다.

김동연 지사는 이날 오전 수원시 장안구 파장동 경기도인재개발원에서 ‘경기북수원 테크노밸리 마스터플랜 현장설명회’를 열었다. 이 자리에는 김승원 국회 의원, 남경순·박옥분 도의원, AI·반도체·바이오 분야 기업관계자 및 돌봄의료 전문가, 지역주민 등 60여 명이 함께했다.

김 지사는 “작년 3월에 북수원 테크노밸리 계획을 발표했는데 오늘 마스터플랜을 주민 여러분께 보고드리고 내년 상반기에 착공하겠다는 말씀을 드리게 돼서 기쁘게 생각한다”며 “이곳은 교통의 요지가 될 것이다. 영동고속도로부터 전철과 각종 도로가 관통하는 사통팔달의 교통요지가 기본으로 깔리고, 그 위에 삶터, 일터, 쉼터가 같이 들어오게 된다. 15분 이내 거리에 주거지, 직장 그리고 여가 시설을 갖춘 복합단지가 될 것이다. 대한민국 최초로 통합돌봄 시스템을 도입해 전국적으로도 모범적인 최초의 단지를 만들 것”이라고 말했다.

이어 “판교1,2테크노밸리는 사람이 거주하는 공간이 부족하다 보니 저녁에는 공동화되는 점이 있어서 판교3테크노밸리는 직·주·락, 직장과 거주지와 놀이공간이 함께하는 곳으로 진행했다. 이곳은 한 걸음 더 나아가 통합돌봄까지 하게 된다. 저도 와서 살고 싶을 정도”라며 “내년에 착공해서 계획대로 잘 진행하겠다. 내부적으로 더 빨리 할 수 있는 방법이 있는지 찾아보겠다”고 강조했다.

현장설명회에서는 지난해 3월 발표한 경기북수원 테크노밸리 개발구상을 구체화한 마스터플랜과 돌봄의료원스톱센터 설치 기본구상이 발표됐다.

북수원 테크노밸리 조성사업은 경기주택도시공사가 시행하며, 2026년 5월 착공해 2029년 말 준공할 계획이다. 면적은 14만1천m<sup>2</sup>로 사업비 규모는 2조 8천억 원이다. 경기 북수원테크노밸리 예정 부지에는 현재 경기도인재개발원, 경기연구원, 기록관 등이 입주해 있다. 도는 이 중 7% 정도는 존치해 경기도인재개발원 기능은 유지하되 나머지는 경기주택도시공사(GH)에 현물로 출자해 사업을 시행한다.

경기도는 이곳을 일자리, 주거, 여가를 한 곳에서 해결하는 ‘경기 기회타운’으로 조성할 방침이다. 북수원 테크노밸리가 표방하는 ‘AI가 열어가는 자족형 15분 도시’란 15분 안에 집에서 일자리, 여가시설로 쉽게 접근할 수 있도록 설계된 도시 모델을 말한다. 여기에 미래형 환승센터와 같이 AI기술을 접목하고 테크노밸리 입주 AI기업의 기술을 단지에 접목하는 방안을 검토할 계획이다. 도는 마스터플랜 개발콘셉트를 ‘이노링크 시티(INNO-LINK CITY)’로 정했다. 혁신(INNOVATION)과 연결(LINK)을 결합한 단어로, 일터.삶터.쉼터를 유기적으로 연결.융합시켜 혁신의 공간을 만드는 것을 기본 개발방향으로 설정했다.

이를 위해 AI에 기반을 둔 IT기업과 반도체, 모빌리티, 바이오·헬스케어 연구소 등 미래 산업을 유치해 과천·인덕원테크노밸리~북수원테크노밸리~광교테크노밸리~용인테크노밸리~판교테크노밸리를 연결하는 국내 최고의 AI지식산업 벨트를 구축한다는 구상이다.

또 기숙사 500호, 분양주택 1,816호를 공급하고 연면적 7만m<sup>2</sup> 규모의 상업·문화·스포츠·여가·복지 공간도 제공한다. 특히 국내에서는 처음으로 방문의료, 재활치료, 단기입원, 주야간보호 등의 시설을 통합적으로 운영하는 경기도형 돌봄의료 원스톱 서비스도 도입된다.

인덕원~동탄선 북수원역과 연계된 환승플랫폼을 구축해 교통편의를 제공하고, 제로에너지건축물 등을 통해 주거와 생활 자체로 탄소중립을 실현하는 RE100 탄소중립타운으로 조성한다.

이와 관련해 지난 6월 ‘북수원 테크노밸리 조성사업’에 대한 현물출자 동의안이 경기도의회에서 최종 의결됐으며, 경기도는 GH와 협력해 향후 감정평가, 실시 설계, 인허가 등 후속 절차를 신속히 진행하고, 민간기업 유치 및 연계를 통해 혁신적이고 안정적인 테크노밸리 조성을 추진할 계획이다.

한편 김동연 지사는 현장설명회에 이어 장안구 성균관대학교 자연과학캠퍼스에서 첨단산업 미래 리더인 반도체시스템공학과, 반도체융합공학과 학생 21명을 만나 반도체 분야 학생들의 진로·일자리 고민을 듣고 격려하는 시간을 가졌다.

## I 대상지 분석 기회요소 극대화 '북수원 테크노밸리'

### '경기기회타운' 북수원 테크노밸리(24.03.26.)

- 도유지 활용한 '북수원 테크노밸리' 조성  
도유지(14만m<sup>2</sup>) 활용
- 국내최고의 'AI 지식산업밸트' 구축 구상  
과천·인덕원·북수원·광고·용인·판교  
테크노밸리 연결
- 경기 기회타운 지속 개발  
제3판교에 이은 두 번째 기회타운  
일자리·주거·여가를 한 곳에서 해결
- 경기도형 '돌봄 의료 원스톱 서비스' 도입  
경기 360° 돌봄 서비스+ 진료서비스
- 경기 RE100 비전에 따른 탄소중립 타운  
제로에너지 빌딩, 환승센터 등



## II 계획 컨셉 및 마스터플랜 용도별 클러스터 연계 혁신복합단지

INNO-COMPACT CITY

INNO-CLUSTER

INNO-LIFE SCALE

콤팩트 도시

클러스터 & 링크

통합생활플랫폼

주거 기능을 융복합한  
클러스터계획

주거 강화 클러스터

클러스터를 연결하는 3-Links

트랜짓 링크

통합한승센터로 연결되는  
이동 중심 가로

휴먼 링크

저층부 공간을 연결하는  
보행 활성화 가로

네이처 링크

자연과 외부공간을 연결하는  
휴식+레저 플레길

업무 강화 클러스터

\* 마스터플랜은 초기 구상안으로 사업 추진 단계에서 변경될 수 있음

## □ 3기 신도시 가속도…7천억원 규모 GH 공사채 발행 정부에 신청

경기도는 고양창릉, 남양주왕숙1·2, 용인플랫폼 등 3기 신도시 사업을 본격 추진하기 위해 총 7천억 원 규모의 공사채 발행을 지난 10일 행정안전부에 신청했다고 12일 밝혔다.

이번 공사채 발행은 경기주택도시공사(GH)가 신속한 토지보상과 부지 조성 사업을 위한 안정적 재원 확보 목적이다. 공사채는 사채발행 예정액이 300억 원 이상인 경우 행정안전부 장관의 사전 승인을 받아야 한다.

공사채로 조달된 자금은 각 지구 내 토지 보상비와 부지 조성사업비로 활용된다. GH는 현재 다수의 대규모 개발사업을 추진 중으로 사업의 안정적 추진을 위한 유동성 확보가 필요하다.

공사채 발행에 따른 지방공기업의 재무부담 완화를 위해 경기도는 관련 제도 개선과 지방공기업 자본 확충을 위한 법령 개정을 행정안전부, 국토교통부 등 중앙정부에 지속 건의 중이다. GH도 재고자산 조기 매각, 공공임대리츠 확대 등 자구책 마련에 박차를 가하고 있다.

경기도는 GH와 긴밀히 협력해 ‘수도권 주택공급 확대 및 공급속도 제고’라는 정부 기조에 발맞춰 신속하고 체계적인 사업 추진을 이어간다는 계획이다.

이명선 경기도 공간전략과장은 “새 정부의 주택공급 확대 방안에 맞춰 수도권 공공택지에 주택을 조기에 공급할 수 있도록 GH와 협력하고 제도 개선을 추진해 신속히 사업을 진행해 나가겠다”고 말했다.

## 4. 용인시 동향

### □ ‘용인~충주 민자고속도로’ 적격성 조사 통과 환영

용인특례시(시장 이상일)는 25일 국토교통부 의뢰로 민간투자적격성 조사에 들어간 ‘용인~충주 고속도로’ 사업이 최종 통과됐다며 환영의 입장을 밝혔다.

‘용인~충주 고속도로 민간투자사업’은 롯데건설이 지난해 3월 국토교통부에 제안한 민간투자사업으로, 총 사업비는 2조 5617억원에 달하는 대규모 사업이다.

이상일 시장은 지난 4월 29일 국토교통부장관에게 반도체산업의 발전과 ‘용인 반도체클러스터 일반산업단지’, ‘용인 첨단시스템반도체 클러스터 국가산업 단지’와의 연계 중요성을 강조하면서, 용인에서 추진 중인 민자고속도로인 ▲용인~충주 민자고속도로 ▲용인~성남 민자고속도로 ▲반도체 고속도로(화성 양감~용인 남사·이동~안성 일죽) ▲제2영동 연결(의왕~용인 모현읍~광주) 민자 고속도로 계획의 신속한 진행을 요청하는 서한을 전달한 바 있다.

용인~충주 민자고속도로 사업은 처인구 포곡읍 신원리(세종포천고속도로)에서 양지면, 백암면을 거쳐 충북 음성군 생극면 오생리(평택제천고속도로)까지 총 연장 약 55km, 왕복 4차선 고속도로를 신설하는 계획으로, 수도권과 충청권을 잇는 핵심 교통축이라는 평가를 받고 있다.

이 도로는 ▲세종포천고속도로(모현JCT) ▲영동고속도로(추계JCT) ▲중부고속 도로(가남JCT) ▲평택제천고속도로(서충주JCT)와 연결돼 용인특례시 처인구 원삼면에 SK하이닉스가 122조원을 투자해 조성 중인 ‘용인 반도체클러스터 일반산업단지’로의 접근성과, SK하이닉스 이천사업장과의 연계성도 대폭 높이는 역할을 할 것으로 기대된다.

‘용인~충주 고속도로’는 용인지역의 효율적인 교통체계 구축과 시민을 위한 교통환경 조성에도 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

시는 ‘용인~충주 고속도로’가 신설되면 처인구 북부와 남부지역을 최단거리로 연결해 처인구 모현·포곡읍 지역에서 원삼·백암면 지역 간 이동 시간이 기존 보다 20분 이상 단축될 것으로 전망하고 있다.

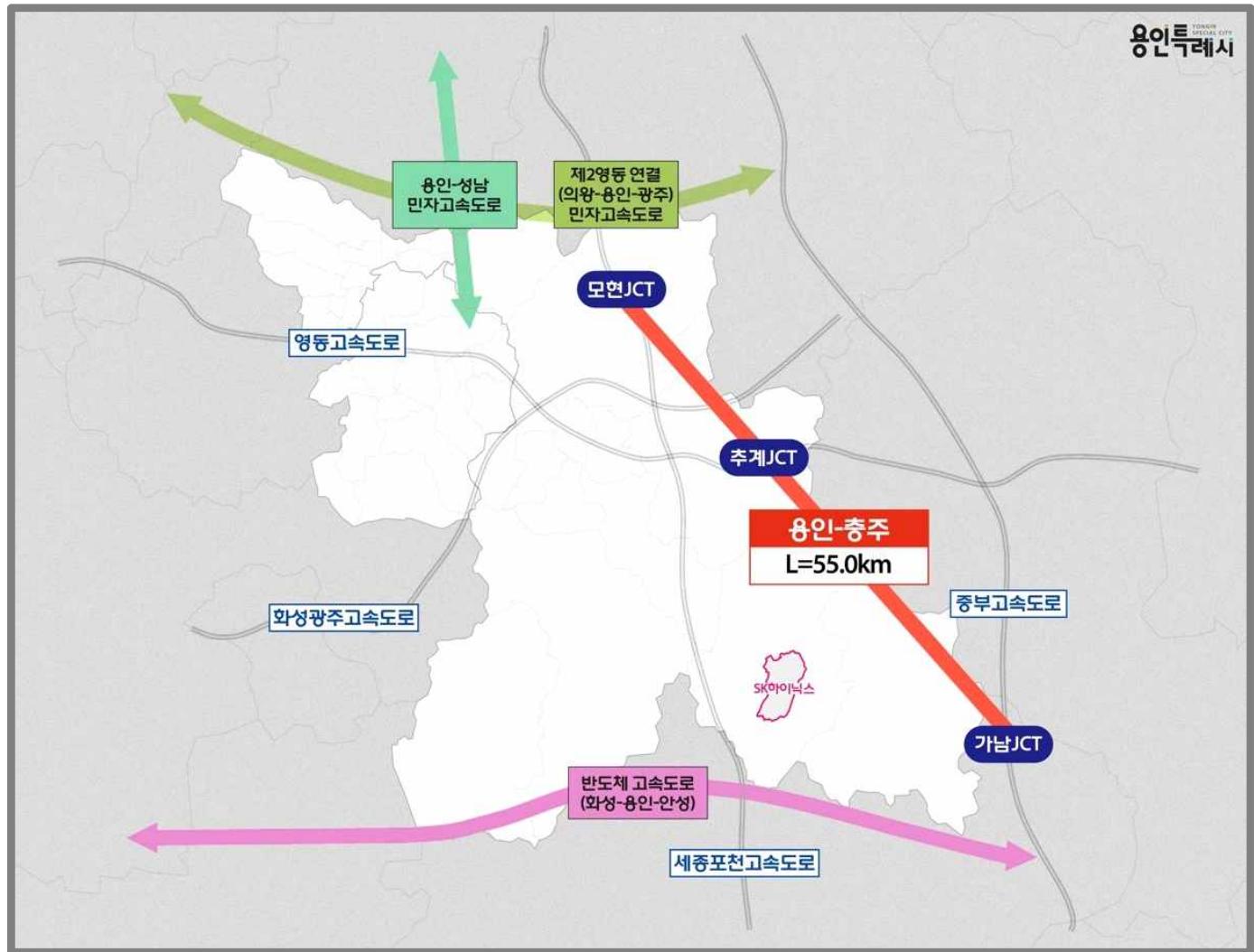
또, ‘국도 17호선’과 ‘국도 42호선’, 양지IC의 차량 분산효과로 교통정체를 완화하고, 처인구 양지면과 원삼면, 백암면 주민들의 서울과 영남지역 접근성도 크게 향상할 수 있을 것으로 내다보고 있다.

이상일 시장은 “수도권과 충청권으로 잇는 용인~충주 고속도로는 기존 고속도로망과 용인특례시의 반도체 산업단지를 효과적으로 연결해 시민의 교통 편의를 높일 뿐 아니라 물류와 인력의 이동에도 큰 도움을 줄 것으로 기대한다”며 “용인과 여러 시·군을 연결하는 도로 인프라 확충은 반도체산업 경쟁력 강화, 용인 기업들의 생산·물류 효율성 증대, 용인에 대한 기업 투자 확대 등의 효과를 낼을 것”이라고 말했다.

이 시장은 “대한민국 반도체 산업의 발전과 150만 인구를 바라보는 용인의 도시 인프라 확충이 매우 중요한 시기에 용인~충주 고속도로 사업이 민간투자사업 적격성 조사를 통과한 것은 큰 의미를 지닌다”며 “시는 국토교통부와 긴밀하게 협력해 용인~충주 고속도로가 신속하게 착공될 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.

‘용인~충주 고속도로 민간투자사업’의 추진을 위해 국토교통부는 지난해 8월 한국개발연구원(KDI) 공공투자관리센터에 적격성 조사를 의뢰했고, 24일 적격 판정을 받았다.

국토교통부는 ‘용인~충주 고속도로’는 전략환경영향평가와 제3자 공고, 협상, 설계 등의 절차를 거쳐 빠르면 2030년 착공할 수 있을 것이라고 발표했다.



## □ 산업단지와 지역 간 연결 도로망 대규모 확충

용인특례시(시장 이상일)는 초대형 반도체 클러스터 조성사업이 진행됨에 따라 도로망 대폭 확충을 통한 시민 이동편의를 증진하기 위해 산업단지와 지역을 연결하는 도로망을 확대하는 일에 주력하고 있다고 25일 밝혔다.

시가 도로망 확충에 주력한 결과 처인구 모현읍 지방도 321호선 매산사거리~추자교차로 연결 구간이 25일 정오에 개통된다. 이로써 인근 지역 교통 흐름이 개선되고, 향후 반도체 산업단지 간 물류 흐름과 지역 간 이동 편의도 증대될 것으로 기대된다.

현재 용인시에서는 국도 3곳, 국지도 5곳, 지방도 6곳 등 총 14개 노선에서 도로 건설과 확장 사업이 추진되고 있다.

국도 17호선의 경우 평창사거리~양지사거리 구간이 현 4차로에서 6차로로 확장된다. 올해 설계를 마치고 2030년 준공을 목표로 사업을 진행하고 있다.

국도 45호선 대촌교차로~장서교차로 12.5km 구간은 현 4차로에서 8차로로 확장되는데, 시는 이 도로의 신속한 확장이 이동·남사읍 첨단시스템반도체 국가산업단지 성공과 직결된다는 점을 강조하며 도로에 대한 예비타당성 조사가 면제돼야 한다고 정부에 요청해 지난해 관철했다. 이에 따라 확장 사업 시기가 3년 가량 앞당겨져 2030년 국가산단 구간 완공, 2031년 나머지 구간 완공을 목표로 사업이 진행 중이다.

기흥구 플랫폼시티 개발사업과 연계한 국도 43호선의 경우 수지구청 인근 용인시 평생학습관 앞에서 죽전역까지의 구간에 대해 지하도로를 개설하는 사업도 진행되고 있다.

국지도 사업도 차질 없이 진행되고 있다. 국지도 57호선(용인~광주)은 경기도에서 민간투자 방식으로 추진 중이며, 올해 전략환경영향평가를 마치고 내년 제3자 공고를 앞두고 있다.

국지도 82호선(장지IC~반도체 국가산단)은 일부 구간 확장에서 전 구간 4차로 확장으로 확대하는 것을 시는 추진하고 있다.

국지도 84호선(중리IC~천리 원천교차로)은 2026년 말 준공을 목표로 공사가 진행

되고 있으며, 국지도 98호선 정수리 고개 구간은 도로 선형을 개량해 2026년 5월 까지 완공할 예정이다.

플랫폼시티와 연계한 신갈동 운전면시험장~보정동 삼성르노자동차삼거리 구간의 국지도 23호선을 지하화 사업도 추진 중이다.

국토교통부가 수립 중인 '제6차 국도·국지도 건설계획'에는 용인특례시가 요청한 5개 도로사업이 포함돼 현재 예비타당성 조사가 진행되고 있다.

▲국도 42호선 대체우회도로(처인구 남동~양지면, 10.4km 4차로 신설) ▲국지도 98호선(용인 고림동~광주 도척동, 6.1km 4차로 확장) ▲국지도 84호선(처인구 이동읍~원삼면, 12.1km 4차로 신설) ▲국지도 57호선(처인구 원삼면~마평동, 12.2km 4차로 확장) ▲국지도 82호선(처인구 이동읍 송전리~묘봉리, 1.8km 4차로 확장) 등이다.

국토교통부는 내년 8월 최종 반영 노선을 고시할 예정이다. 이 사업들이 확정되면 주요 간선도로가 신설·확장돼 지역 간 이동이 한층 더 원활해질 전망이다.

지방도 확충 사업도 활발히 추진되고 있다. 지방도 315호선(보라동~하갈동)은 지하차도 신설과 함께 확장돼 2027년 6월 준공 예정이다.

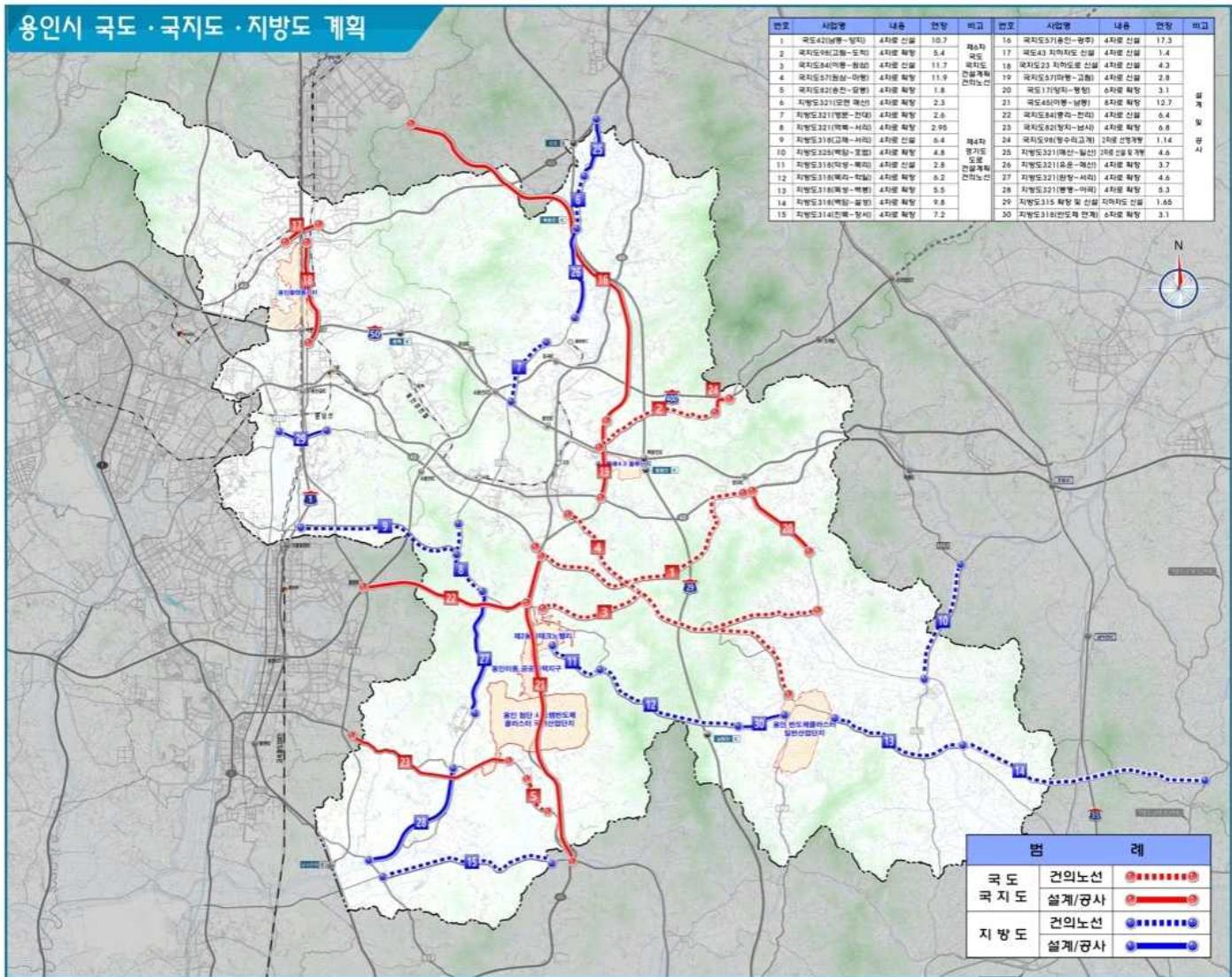
25일 개통되는 지방도 321호선 매산사거리~추자교차로 연결 구간 외에 유운~매산, 완장~서리 구간도 확장 사업 설계에 들어갔다. 봉명~아곡 구간은 반도체 국가산단과 직접 연결되는 노선으로 지난 7월부터 설계가 진행되고 있다.

원삼지역 지방도 318호선은 용인반도체 클러스터 일반산업단지와 연계해 6차로 확장 공사가 진행 중이다.

시는 또 경기도가 수립 중인 '제4차 경기도 도로 건설계획'에 지방도 321호선 남북축 3개 구간(모현~매산, 영문~전대, 역북~서리)과 기흥IC에서 국가산단·일반산업단을 거쳐 이천으로 이어지는 동서축 318호선 신설·확장 등 총 11개 사업의 검토를 요청했다. 경기도는 올해 12월 최종 계획을 확정할 예정이다.

이상일 시장은 "도로망 확충은 시민 교통 편의를 높이고 기업들의 입주 여건을 개선하며 물류 흐름도 원활하게 하는 만큼 시가 많은 예산을 들이고 있고, 국토교통부와 경기도에도 적극 지원을 요청하고 있다"며 "용인이 세계 반도체

중심도시로 성장하는 데 도움이 되고 지역경제 활성화에 보탬이 되며, 시민들의 교통 불편을 덜어드리는 데 큰 역할을 할 도로망 등 교통망 확충을 위해 계속 노력할 것”이라고 말했다.



## □ 처인구 백암면 근삼리에 ‘제1호 시민참여·공공협력 햅빛발전소’ 준공

용인특례시(시장 이상일)는 25일 오후 시민과 함께 만드는 ‘RE100’ 실현의 첫 걸음인 ‘제1호 시민참여·공공협력 햅빛발전소’ 준공행사를 개최했다고 밝혔다.

이상일 시장은 처인구 백암면 근삼리에서 열린 햅빛발전소 준공식에 참석해 탄소 중립과 신재생에너지의 필요성, 시민과 함께 만드는 친환경 도시 조성을 강조했다.

준공행사에는 이상일 시장과 이보영 시민참여협동조합 이사장, 백암면 주민 등 50여명이 참석했다.

이상일 시장은 “기후위기에 대응하고 탄소중립을 실현하는 방향으로 가기 위해서는 에너지 전환을 행동으로 실천해야 한다”며 “백암면 근삼리에 세워진 햅빛 발전소는 시민과 시청 등 공공기관이 협력해서 만든 제1호 태양광 발전소라는 큰 의미를 갖고 있다”고 말했다.

그러면서 “오늘 준공이 있기까지 힘을 모아준 시민참여협동조합 이보영 이사장님과 조합원들, 경기도와 시 관계자들, 시공사 관계자들께 감사인사를 드린다”고 했다.

이 시장은 “오늘 준공된 햅빛발전소는 시의 미사용 부지에 건설된 것으로, 이곳에서 생산된 전력은 기후위기에 대비하는 ‘RE100’ 기업들에게 판매하는 등의 방법으로 수익을 올리고 조합원들에게는 수익금으로 배당하게 된다”며 “앞으로 ‘마성IC’, ‘용인조정경기장’, ‘용인실내체육관’에도 제2, 제3, 제4의 햅빛발전소를 설치하는 사업이 경기도 등과 함께 진행될 예정이니 많은 관심을 기울여 주시기 바란다”고 했다.

‘제1호 시민참여·공공협력 햅빛발전소’는 경기도의 ‘RE100 선도사업’ 공모에 선정된 사업으로, 지역 특성에 맞는 에너지신사업 발굴과 육성을 위한 시민 중심의 에너지 전환 모델로 평가받는다.

백암면 근삼리에 있는 햅빛발전소는 지방도 318호선 사면의 공공 유휴공간 ( $5788m^2$ )을 활용해 조성했고, 하루 907kW의 전력을 생산할 것으로 기대된다.

총 사업비는 18억 200만원으로 용인특례시는 3억 9900만원, 시민참여협동조합이 9억 1200만원을 부담했고, 경기도가 4억 9100만원을 지원했다.

준공식을 가진 ‘제1호 시민참여·공공협력 햇빛발전소’는 이후 시민 출자자 모집도 진행한다. 출자는 시민이 직접 에너지 생산에 참여해 수익을 공유하는 구조로, 지역 내 탄소중립 실현과 에너지 전환에 보탬이 될 것이라는 평가를 받고 있다.

출자자 모집은 25일부터 시작해 목표 금액이 채워질 때까지 이어진다.

참여 자격은 용인특례시에 6개월 이상 거주한 개인이나 법인이다. 개인을 우선 모집하고, 법인은 자금 모집 상황에 따라 참여가 가능하다.

참여 방법은 온라인으로 가입 신청을 한 뒤, 출자금을 입금하면 완료된다. 출자금은 1계좌 10만원부터 최대 500계좌 최대 5000만원까지 가능하다.

모집 목표 금액은 18억 1000만 원으로, 이 금액은 시민·공공협력 햇빛발전소 추가 건립을 위한 공동 자금으로 활용된다. 출자에 참여한 시민은 햇빛발전소에서 생산된 전력을 판매한 수익(약 6%)을 통해 연 1회 배당금을 받는다.



## □ 수도권과 중부권 연결하는 핵심 광역교통 인프라 ‘중부권 광역급행철도(JTX)’ 노선 조기 착공 촉구

이상일 용인특례시장이 14일 수도권과 중부권을 연결하고, 지역 간 교통 불균형을 해소할 수 있을 것으로 기대되는 중부권 광역급행철도(JTX) 조기착공을 위한 국토교통부, 한국개발연구원(KDI) 등 관계기관의 적극적인 관심과 지원을 촉구하고 나섰다.

이 시장은 이날 오후 청주국제공항 여객청사에서 열린 ‘중부권 광역급행철도(JTX) 조기착공 촉구 결의대회’에서 지난 8월 국토교통부가 한국개발연구원에 의뢰한 민자적격성 조사가 신속하게 통과돼 철도 신설을 위한 착공이 조기에 이뤄져야 한다고 강조했다.

이날 결의대회에는 ‘중부권 광역급행철도’ 노선이 지나는 용인특례시를 비롯해 ▲성남시 ▲광주시 ▲화성시 ▲안성시 ▲진천군 ▲청주시 등 7개 지방자치단체가 참여했다.

결의대회에 참여한 7개 도시는 공동건의문을 통해 수도권과 중부권을 연결하는 ‘중부권 광역급행철도(JTX)’는 지역간 교통 불균형을 해소하고, 수도권 과밀 문제를 완화하는 핵심 광역교통 인프라이자 국가의 주요사업 추진과 청주공항 접근성 개선을 통해 공항 활성화에 기여할 수 있다고 피력했다.

아울러 ‘경강선 연장’과 ‘수도권내륙선’을 연계한 노선으로서 수도권 동남부와 중부권을 연결해 국가철도망의 균형 발전과 지역경제 활성화에 중요한 역할을 할 수 있는만큼 KDI 민자적격성조사의 신속 통과와 이후 관련 행정절차의 조속한 진행으로 철도사업이 조기에 실현될 수 있도록 관계기관의 적극적인 관심과 협조를 건의한다고 밝혔다.

이상일 시장은 “중부권광역급행철도 신설은 오랜기간 경강선 연장을 주장하며 철도 노선이 들어서는 것을 희망해 온 용인특례시 처인구 주민의 숙원을 풀어주는 것일뿐 아니라 대한민국의 미래경쟁력을 좌우할 용인 이동·남사읍 첨단시

스템반도체 국가산업단지 성공적 조성 등 반도체산업의 발전을 위해서도 매우 긴요하다"며 "KDI 민간적격성 조사가 신속하게 진행돼 사업의 조속한 통과가 이뤄지길 바라며, 이후 전략환경영향평가 등의 후속 행정절차도 신속하게 진행되어 철도노선이 조기에 착공되길 바란다"고 말했다.

이 시장은 "중부권 광역급행철도가 신설되면 용인시민은 시청 가까운 곳에 세워질 역에서 서울 잠실, 청주공항까지 각각 30분 이내에 갈 수 있게 되고, 이 철도노선이 청주공항에서 오송역까지도 연결되는 만큼 오송역에서 KTX, SRT 도 이용할 수 있게 되어 용인시민의 교통편의가 크게 증진될 것"이라며 "이 노선은 반도체 클러스터들도 있는 것인 만큼 반도체산업 경쟁력 강화에도 큰 도움을 줄 것"이라고 강조했다.

이 시장은 "중부권 광역급행철도는 서울과 수도권, 충청권의 교통연결에 매우 중요한 역할을 하게 될 것이고, 반도체산업 인재들의 클러스터 간 왕래와 관련 물류의 이동에 상당한 편의를 제공해 노선이 지나는 7개 시·군의 지역·산업발전, 인재 육성에도 큰 보탬이 될 것"이라며 "국토교통부와 KDI 등 관계기관은 국가와 지역발전에 크게 기여할 중부권 광역급행철도가 속히 신설될 수 있도록 적극적으로 나서주길 희망한다"고 말했다.

'중부권 광역급행철도(JTX)'는 서울 잠실에서 광주, 용인, 안성, 진천을 거쳐 청주 국제공항, KTX와 SRT 정차역인 오송역을 연결하는 총 135km의 광역급행철도 사업이다.

지난해 11월 민간사업자가 국토부에 제안서를 제출했고, 지난 8월 국토교통부는 사업 추진을 위해 '한국개발연구원(KDI)'에 민간투자사업 적격성 조사를 공식 의뢰했다. 약 9조원의 사업비가 예상되는 '중부권 광역급행철도(JTX)'는 수익형(BTO)과 임대형(BTL)을 결합한 혼합형 민간투자사업 방식으로 추진 중이다.

서울과 수도권, 충청권을 연결하는 핵심 교통망으로 평가받는 '중부권 광역급행 철도(JTX)'가 개통되면 용인특례시가 주력하고 있는 '경강선 연장(경기 광주역~용인 이동·남사)' 철도사업과 '동탄~부발선'(동탄역~이동~원삼~이천 부발)' 사업 추진에도 탄력을 받을 것으로 기대된다.

‘중부권 광역급행철도(JTX)’ 노선은 ‘경강선 연장’ 구간을 포함하고 있어 대한민국 반도체산업 핵심거점이 될 처인구 이동·남사읍에 있는 ‘용인 첨단시스템반도체 클러스터 국가산업단지’를 통과한다. 시는 ‘용인 첨단시스템반도체 클러스터 국가산업단지’를 중심으로 ‘경강선 연장’ 노선과 ‘동탄~부발선’ 노선을 연결할 수 있을 것으로 보고 있다.

이상일 시장은 ‘제5차 국가철도망 구축계획’ 수립 과정에서 ‘경강선 연장’ 사업이 반영되거나 대안노선이 신설될 수 있도록 요청해왔다.

시는 ‘중부권 광역급행철도(JTX)’는 경강선 연장 노선을 포함하는 대안 노선이 될 것으로 기대하고 있으며, 국가철도망 계획에 ‘경강선 연장’을 반영하는 노력도 지속적으로 병행하고 있다.

아울러 이 노선이 개설될 경우 용인에서 서울 잠실, 용인에서 청주공항까지 각각 30분 이내로 이동이 가능하고, 오송역에서 KTX와 SRT 노선도 이용할 수 있어 교통 편의성도 크게 개선할 수 있을 것으로 전망된다.

아울러 도로와 철도 인프라가 필요한 처인구 지역의 교통환경 개선과 대한민국 반도체산업을 연결하는 철도망의 핵심 축으로 자리잡을 수 있을 것으로 내다보고 있다.





## □ ‘2030 용인 공동주택 리모델링 기본계획’ 고시

용인특례시(시장 이상일)는 ‘2030년 용인 공동주택 리모델링 기본계획’을 수립해 7일 고시했다.

고시한 기본계획은 용인의 도시환경 여건 변화에 맞춰 노후 공동주택의 안정적인 리모델링 추진을 위한 지침을 담았다.

리모델링 기본계획은 ‘주택법’에 따라 5년마다 타당성을 검토해 결과를 반영한다. 시는 지난 2018년 12월 고시한 기존의 기본계획을 바탕으로, 2023년부터 현재 도시와 주거 여건을 재검토하고 개선 방향을 마련해 지난 5일 경기도 승인까지 마무리했다.

이번 계획의 대상은 2030년 기준 15년 이상 경과한 노후 공동주택 492개 단지이며, 재건축 정비예정구역 20개단지는 제외된다.

유형별 구분 기준에 따라 유지·관리형 79개단지, 맞춤형 353개단지, 세대수 증가형 리모델링 40개 단지로 분류했다.

다만 리모델링 유형에 대한 수요예측인 만큼 공동주택 입주민들의 의사에 따라 사업방식을 선택해 추진할 수 있다.

기본계획의 주요 내용은 ▲세대수 증가형 리모델링 수요 예측 ▲일시적 이주 수요 집중 방지를 위한 단계별 시행 방안 ▲세대수 증가에 따른 기반시설 영향 분석 ▲도시 과밀 방지 등을 위한 계획적 관리 방안 수립 등이다.

세대수 증가에 따른 기반시설에 미치는 영향은 미미한 것으로 분석됐지만, 이는 각종 사업 시행에 따른 실제 운영 현황과 다소 차이가 있을 수 있어 개별 단지 리모델링 사업추진 시 별도로 검토할 예정이다.

2030년까지 이주가능한 물량을 고려한 허가총량 1만 5322세대를 제시하고, 단계별 허가 총량을 초과하는 경우에는 우선순위 평가기준을 적용하여 우선추진 단지를 선별한다.

아울러 재건축과 비교해 공공성 부족 및 택지 외 지역의 과밀개발에 대한 이슈 해결을 위해 인센티브 운용기준 및 도시경관 관리방안을 담아 리모델링 가이드 라인을 마련했다.

택지 외 지역의 도로여건 특성을 고려해 도로개선을 위한 다양한 인센티브 항목을 마련해 용인특례시의 적정 관리 수준을 제시했다.

‘2030년 용인 공동주택 리모델링 기본계획’은 용인특례시청 홈페이지(분야별 정보>도시>주택/건축>정보마당>기본계획)에서 열람할 수 있다.

## 5. 용인시정연구원

### □ 2025 용인 반도체 컨퍼런스

용인특례시(시장 이상일)는 18일 오후 글로벌 반도체 중심도시로 도약하는 용인의 발전 방안과 비전을 공유하는 ‘2025 용인 반도체 컨퍼런스’를 개최했다고 19일 밝혔다.

18일 용인미디어센터에서 열린 ‘2025 용인 반도체 컨퍼런스’는 반도체산업 관련 협회와 기업, 전문가와 대학교수, 시민 등 약 200여명이 참석해 약 3시간 30분 동안 세계 최대 규모의 반도체산업 생태계를 구축하는 용인의 반도체 프로젝트와 실행 전략, 용인의 도시 미래비전을 모색했다.

용인특례시와 용인시정연구원이 공동으로 주최한 이 행사는 ‘글로벌 반도체 중심도시로 도약하는 용인특례시 - 기업과 시민이 공존할 수 있는 도시 생태계의 조건을 묻다’라는 주제로 이상일 시장의 기조연설, 반도체산업 관련 전문가들의 강연, 이 시장 등 패널 토론 등의 순서로 진행됐다.

이상일 시장은 축사에서 “반도체는 대한민국 전체 수출의 20%를 차지하고 있고, 나날이 수출 비중이 증가하고 있는 중요한 국가산업으로 용인에서 진행 중인 반도체산업 초대형 프로젝트 역시 중요성과 관심이 매우 높다”며 “올해 대한민국에서 이뤄지는 반도체산업 투자 규모는 622조원으로 용인에만 502조원이 투자된다. 용인은 반도체산업 경쟁력 강화와 미래 먹거리 개척에 막중한 책임감을 느끼면서 프로젝트를 진행하고 있다”고 말했다.

이 시장은 “반도체산업의 경쟁력을 강화하려면 시간이 곧 보조금이라는 생각으로 속도를 내면서 프로젝트를 진행해야 한다”며 “용인특례시는 반도체산업 육성을 위해 해당 기업, 정부 등과 함께 적극 지원하고 있고, 용인의 반도체 생태계 확대를 위해 용인에 입주하거나 입주를 희망하는 반도체 소재·부품·장비·설계기업을 적극 돋고 있다”고 했다.

이 시장은 “반도체산업 관련 기업과 학계, 시민사회 등 다양한 분야 관계자들과 지혜를 모으기 위해 개최한 컨퍼런스에서 반도체산업 프로젝트의 성공과 용인의 미래, 시민 삶의 질 향상에 도움이 되는 말씀을 해주시기 바란다”고 했다.

김정희 한국반도체산업협회 부회장은 “최근 전세계의 화두가 된 인공지능 산업의

핵심은 반도체다. 반도체산업 관련 기업들의 입주와 대규모 투자가 이뤄지는 용인특례시는 세계 반도체산업 중심도시로서 미국의 애리조나와 대만 신주와 필적할만한 경쟁력을 갖춘 도시로 좋은 입지를 조성할 수 있다”며 “용인특례시는 행복과 기술 혁신이 공존하고, 누구나 살고 싶은 도시로 많은 인구가 유입될 것”이라고 내다봤다.

이상일 시장은 1부 기조연설에서 ‘글로벌 반도체 중심도시로 도약하는 용인특례시’를 주제로 반도체산업 생태계 조성에 대한 전망과 글로벌 반도체산업 중심도시로 도약의 기틀을 마련한 도시의 미래 청사진을 제시했다.

이 시장은 용인에는 ▲메모리·파운드리 제조 ▲첨단산업 연구개발 인프라 구축 ▲반도체산업 소재·부품·장비 산업 거점을 아우르는 세계 최대 규모의 반도체 메가 클러스터가 구축된다고 했다.

또, 반도체산업 밸류체인이자 ‘L자형 반도체 벨트’의 중심 축인 ▲경기용인 플랫폼 시티 ▲삼성전자 기흥미래연구단지 ▲용인 이동·남사 첨단시스템반도체 클러스터 국가산업단지 ▲용인 반도체 클러스터 일반산업단지가 전문인력 상주와 관련 기업의 입주로 고용창출과 용인 지역경제 활성화에 크게 기여할 것이라고 전망했다.

이 시장은 반도체 프로젝트가 진행되고 반도체 기업·인재 유입 등으로 인구가 증가함에 따라 시민 생활과 직결되는 도로와 철도 등 교통망 확충, 교육·문화 예술·생활체육 인프라 등을 확충하는 데 주력하고 있다고 했다.

이 시장은 용인의 반도체산업 경쟁력 강화를 위해 ▲반도체산업 관련 기업 행정지원 ▲첨단 반도체 양산연계형 반도체 트리니티팹 ▲반도체산업 인재를 육성하기 위한 기업과 대학과의 협업 ▲기업 재직자의 역량 강화를 위한 특화 정책 등을 설명했다.

또, ▲세종-포천 고속도로 개통 ▲제2영동 연결 고속도로 ▲영동고속도로 동백IC 신설 ▲국도45호선 확장 등의 사업 진행 상황을 설명하고, ▲반도체 고속도로 ▲경부지하고속도로 신설 ▲용인-광주 고속화도로 ▲제2 용인-서울 고속도로에 대한 필요성을 강조했다.

이와 함께 ▲중부권 광역급행철도(서울 잠실~경기 광주~용인 쳐인구~안성~진천~청주공항) 신설 ▲경기남부광역철도(서울 종합운동장역~수서역~판교~용인 신봉·성복동~수원 광교~화성 봉담) 신설 ▲분당선 연장(기흥역~동탄~

오산대역) ▲반도체선(동탄~이동·남사~원삼~부발) ▲평택부발선의 ‘용인 반도체 클러스터 일반산업단지’ 경유 ▲동백~신봉 경전철 ▲경전철 광교 연장 등의 철도 인프라 사업들도 성사시키는 데 공을 들이고 있다고 했다.

이어 정덕균 서울대학교 명예교수(SK하이닉스 사외이사)는 ‘국가 미래 전략의 핵심공간, 용인특례시 반도체 클러스터’를 주제로 특별강연을 진행해 용인특례시가 세계 반도체산업 중심도시인 미국의 실리콘밸리와 TSMC가 있는 대만의 신주과학단지와 어깨를 나란히 할 수 있을 것이라고 설명했다.

이어 초청 강연자로 나선 염용섭 SK경영경제연구소 수석전문위원은 ‘AI반도체 시대, 기술혁신이 가져올 삶의 변화’, 박성진 포항공과대학교 교수는 ‘지역을 변화시키는 반도체 산학연 협력전략’을 주제로 포항과 포스코, 포스텍의 벤처생태계 모델을 설명하면서 산학연 협력을 통한 지역 혁신 전략의 중요성을 강조했다.

강연에 ‘지속성장하는 반도체 도시, 어떻게 가능한가?’를 주제로 이상일 시장과 전문가 집단의 토론회가 이어졌다.

박재근 한양대학교 교수(한국반도체디스플레이기술학회장)가 좌장을 맡은 토론회에는 이상일 시장을 비롯해 ▲홍상진 명지대 교수 ▲홍경구 단국대 교수 ▲황철주 주성엔지니어링 회장 ▲안수홍 유니테스트 대표 ▲이종림 에스앤에스텍 사장이 참여해 지속가능한 도시 생태계 조건에 대해 심도있게 논의했다.

이 자리에서 반도체산업 기업인 황철주 주성엔지니어링 회장과 안수홍 유니테스트 대표, 이종림 에스앤에스텍 사장은 기업지원과 투자 확대, 인재 육성 등에 대한 중요성을 강조했다. 또, 홍상진 명지대 교수와 홍경구 단국대 교수는 소부장 기업의 육성과 청년을 위한 교육·문화 인프라 확충 필요성을 이야기했다.

이상일 시장은 토론회에서 “반도체산업 생태계 구축을 위해 용인특례시는 신속한 인허가 지원과 기반시설 정비, 상설상담창구 운영 등 기업 유치를 위한 지원을 하고 있다”며 “인재 유입을 위한 정책과 문화·체육·여가 인프라 구축, 지역 대학과의 협력을 통한 인재 확보 방안 등을 추진 중”이라고 설명했다.

# 2025 용인 반도체 컨퍼런스

글로벌 반도체 중심 도시로 도약하는 용인특례시

**9. 18. [목]**

14:00~17:00

용인미디어센터



정덕균

서울대학교 명예교수



염용섭

SK 경영경제연구소  
수석전문위원



박성진

포항공과대학교 교수

사전등록QR



|             |         |   |
|-------------|---------|---|
| 14:00~14:10 | 개회식     | - 개회사 이은국 용인시정연구원장<br>- 축사 용인특례시장<br>유진선 용인특례시의회 의장<br>김정희 한국반도체산업협회 부회장  |
| 14:10~14:20 |         | 기념촬영  |
| 14:20~14:35 | 기조강연    | 글로벌 반도체 중심 도시로 도약하는 용인특례시<br>용인특례시장   |
| 14:35~14:50 | 특별강연    | 국가 미래 전략의 핵심 공간: 용인특례시 반도체 클러스터<br>정덕균 서울대학교 명예교수·SK하이닉스 사외이사   |
| 14:50~15:05 | 초청강연1   | AI반도체 시대 기술 혁신이 가져올 삶의 변화<br>염용섭 SK 경영경제연구소 수석전문위원  |
| 15:05~15:20 | 초청강연2   | 지역을 변화시키는 산학연 협력 전략: 포항의 포스코·포스텍 벤처생태계<br>박성진 포항공과대학교 교수 포스코홀딩스 고문·지방시대위원장  |
| 15:20~15:30 | 주제      | 총석 / 다과<br>“지속성장하는 반도체 도시, 어떻게 가능한가?”<br>- 기업과 시민이 공존할 수 있는 도시 생태계의 조건을 물다 -  |
| 15:30~16:30 | 라운드 테이블 | - 좌장 박재근 한양대 교수·용인반도체산업경쟁력강화위원회 공동위원장<br>- 지정토론<br>- 용인특례시장<br>- 홍상진 명지대학교 반도체공학부 교수<br>- 홍경구 단국대학교 건축학과 교수·용인시 도시계획위원<br>- 황철주 주성연지니어링 회장<br>- 안수홍 유니테스트 대표이사<br>- 이종립 에스엔에스텍 사장 |
| 16:30~17:00 |         | 질의응답  |
| 17:00~      |         | 폐회  |

※ 주차공간이 협소하오니 되도록 대중교통 이용 부탁드립니다.

## □ 용인비전2040 제5차 미래도시포럼

용인시정연구원(원장 이은국)은 9월 23일(화) 오후 2시 용인시정연구원 대회 의실에서 ‘2040용인 비전’ 제5차 미래도시포럼을 개최하였다.

‘공간특화 전력으로 엿보는 2040년 용인의 미래’를 주제로 열린 이번 포럼에서는 용인시 공무원, 도시·건축 전문가 등이 참석해 인구 110만 명을 넘어선 용인시의 미래 공간특화 방안을 함께 모색했다.

1부 발제에서는 ▲정수진 성남시정연구원 선임연구위원이 ‘성남 도시공간구조 개선 방향’을 주제로 성남시의 공간 발전 방안을 공유했다. ▲이현정 어반피아 대표는 ‘2040년 용인시 공간특화 전략’을 제안하였다.

2부 토론에서는 Edward Yang(한국명: 양도식) 인천광역시 미래도시 총괄계획가, 윤서연 서울연구원 연구위원, 김미영 한림대학교 교수, 홍경구 단국대학교 교수, 최경진 용인시청 도시정책과장이 참여해 미래 공간특화 전략의 구체적 실현 방안을 논의하였다.

이번 포럼에서 논의될 공간특화 전략은 단순한 토지 이용을 넘어 시민의 삶의 질, 지역 경제 활성화, 환경 지속성, 그리고 미래 세대를 위한 도시 유산을 종합적으로 고려한 접근이 특징이다. 용인시정연구원 관계자는 “이번 포럼을 통해 용인시만의 독창적이고 차별화된 공간 발전 전략을 수립하고, 시민 모두가 행복하고 자부심 느낄 수 있는 도시 공간을 만들어 나가는 구체적인 방법을 제시할 것”이라고 밝혔다.

# 용인비전2040 제5차 미래도시포럼



2025. 9. 23.(화) 2:00PM  
용인시정연구원 대회의실

| 개 회                            |               |     | 개회 및 참석자 소개   | 진행 : 송혜승 연구위원    |
|--------------------------------|---------------|-----|---|------------------|
| 14:00~14:10                    | 인사말           |     | 이은국 용인시정연구원장  |                  |
| 14:10~14:20                    | 기념 촬영         |     | 기념 촬영 및 자리 정돈   |                  |
| 14:20~14:40                    | 1부<br>발제      |     | 성남 도시공간구조 개선 방안 / 정수진 성남시정연구원 선임연구위원  |                  |
| 14:40~15:00                    |               |     | 2040년 용인시 공간특화 전략 / 이현정 어반피아 대표   |                  |
| 15:00~15:10                    |               |     | 휴식 /자리 정돈   |                  |
| 주제: 공간특화 전략으로 엿보는 2040년 용인의 미래 |               |     |   |                  |
| 15:10~16:10                    | 2부<br>토론<br>- | Q&A | • 홍경구 단국대학교 건축학과 교수<br>• Edward Yang(에드워드 양) 인천광역시 미래도시 총괄계획가<br>• 윤서연 서울연구원 미래공간연구실 연구위원<br>• 김미영 한림대학교 사회학과 교수<br>• 최경진 용인시청 도시정책과장 (前) 용인도시공사 개발사업본부 본부장 | 진행: 전병혜 연구경영기획실장 |
| 16:10~16:20                    |               |     | 폐회 및 정리   |                  |

문의처 : 용인시정연구원 용인비전TF 노은경 박사 031-329-5405

## 6. 도시기획단 소식

### □ 2025년 공공디자인 및 경관 역량강화 현장체험 교육

#### 1. 교육개요

○ 교육명 : 2025년 공공디자인 및 경관 역량강화 현장체험 교육

○ 교육일시 : 2025. 10. 30.(목) ~ 10. 31.(금) (1박 2일)

○ 교육대상 : 공공디자인/경관 관련 업무 공직자 29명

○ 장소 : 광주광역시

○ 교육내용

- 우수 공공건축물(국립아시아문화의전당) 관람 및 광주디자인비엔날레 참관
- 공공디자인페스티벌 2025 거점(광주폴리) 탐방
- 미디어아트(미디어파사드, 미디어월, 미디어풀 등)를 활용한 컨텐츠 연구

#### 2. 교육내용



#### 광주 폴리(POLLY)

- 세계적인 건축가 작품이 도시공간 속에 설치된 사례로 도시문화거점 공공디자인 활성화 및 지역관광 촉진 도모



### 미디어플랫폼 GMAP

- 디지털 기술을 활용한 미디어 아트는 공간과 관객의 상호작용을 극대화하여, 시각·청각적 요소가 결합된 멀티미디어 작품을 전시하여 몰입감있는 경험 제공
- 광주시의 미디어아트 관련 특성화 정책을 총괄하는 콘트롤타워로서, 시민과 예술가의 창의 역량을 축적하고 창의적인 도시환경 개선을 통해 예술-과학-산업의 선순환기능 주도



### 2025 광주디자인비엔날레

- 유럽, 미국 등지에서 태동하고 발전해 온 유니버설디자인과 인클루시브디자인 개념을 확장해 포용적인 사회를 만드는 역할로서의 디자인을 보여주는 전시
- '포용'을 주제로 세계, 삶, 모빌리티, 미래의 총 4개 주제관을 통해 디자인을 미적·기능적 차원에 머무르지 않고 사람의 차이를 존중하며 함께 살아가는 방법 탐구



### 국립아시아문화의전당 ACC

- 빛과 조경을 활용한 열린 공공공간으로 시민 친화적이고 유연한 건축·조경 디자인이 특징이며, 광장의 개방형설계 경관조명 디자인 체험 공간임
- '빛의 도시' 광주에 대한 정신적 연계를 형성하기 위해 자연을 활용함. 옥상정원의 '채광정'을 통해 낮시간에 자연광을 지하까지 전달하고, 저녁시간에는 건물 내부에서부터 서서히 빛이 퍼져서 부드러운 햇불을 만들어주어 정원에 생기를 불어넣음

## 7. 용인시 도시계획위원회 심의결과를 알려드립니다

### ‘25. 9. 9. 도시계획위원회 심의 결과

#### I 제16회 도시계획[제2분과]위원회 : 6건

| 연번 | 안 건 명  | 결 과         | 담당부서  |
|----|--|-------------|---|
| 1  | <p>○ 개발행위허가 심의(안)</p> <p>- 위 치 : 처인구 이동읍 어비리 807-2번지 일원</p> <p>- 목 적 : 제1종 균린생활시설(소매점)<br/>→ 제1종 균린생활시설(소매점) 및 종교시설(교회) 부지조성</p>       | 재 심 의       | 처인구<br>도시건축<br>2과<br>(☎6193-5515)           |
| 2  | <p>○ 개발행위허가 심의(안)</p> <p>- 위 치 : 기흥구 상하동 203-43번지 일원</p> <p>- 목 적 : 운동시설(골프연습장) 부지 증설</p>  | 원 수 안 용     | 기흥구<br>도시건축<br>2과                           |
| 3  | <p>○ 건축허가(개발행위허가 의제) 재심의(안)</p> <p>- 위 치 : 기흥구 중동 149-7번지 일원</p> <p>- 목 적 : 제1종 균린생활시설(휴게음식점) 및 도로 부지조성<br/>→ 단독주택(단독주택) 및 도로 부지조성</p> | 조 건 부 수 용   | (☎6193-6321)                                |
| 4  | <p>○ 건축허가 자문(안)</p> <p>- 위 치 : 처인구 포곡읍 둔전리 84-20번지 일원</p> <p>- 목 적 : 단독주택(단독주택) 신축</p>   | 자 문 의 견 제 시 |   |
| 5  | <p>○ 건축허가 자문(안)</p> <p>- 위 치 : 처인구 포곡읍 둔전리 84-26번지 일원</p> <p>- 목 적 : 단독주택(단독주택) 신축</p>   | 자 문 의 견 제 시 | 처인구<br>도시건축<br>1과<br>(☎6193-5510)<br>(일괄상정) |
| 6  | <p>○ 건축허가 자문(안)</p> <p>- 위 치 : 처인구 포곡읍 둔전리 84-27번지 일원</p> <p>- 목 적 : 단독주택(단독주택) 신축</p>   | 자 문 의 견 제 시 |   |

## II 제15회 도시계획위원회 : 3건

| 연번 | 안 건 명   | 결 과         | 담당부서                  |
|----|---|-------------|-----------------------|
| 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개발행위허가 재심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 역북동 89-3번지 일원</li> <li>- 목 적 : 방송통신시설(촬영장) 부지조성</li> </ul> </li> </ul>                      | 재 심 의       | 도시개발과<br>(☎6193-3781) |
| 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개발행위 심의결과 조치계획 보고           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 기흥구 지곡동 135번지 일원</li> <li>- 목 적 : 교육연구시설(연구소) 부지증설</li> </ul> </li> </ul>                   | 수 용         | 도시개발과<br>(☎6193-3781) |
| 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축신고(산지전용허가 의제) 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 원삼면 고당리 238-4번지 일원</li> <li>- 목 적 : 동물 및 식물관련시설 (버섯재배사) 부지조성</li> </ul> </li> </ul> | 조 건부<br>수 용 | 산림과<br>(☎6193-3773)   |

## III 제5회 공동[도시계획 · 건축]위원회 : 2건

| 연번 | 안 건 명  | 결 과        | 담당부서                  |
|----|--|------------|-----------------------|
| 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 북리지구 지구단위계획 변경 결정 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 남사읍 북리 149번지 일원</li> <li>- 목 적 : 북리 지구단위계획의 건축물에 관한 사항 등</li> </ul> </li> </ul>    | 원 안<br>수 용 | 도시정책과<br>(☎6193-3694) |
| 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 풍덕천2지구 지구단위계획 변경 결정 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 수지구 풍덕천동 71-1번지 일원</li> <li>- 목 적 : 공동주택(A2) 용지 내 추가 용적률 변경 등</li> </ul> </li> </ul> | 원 안<br>수 용 | 도시정책과<br>(☎6193-3694) |

## `25. 9. 25. 도시계획위원회 심의 결과

### I 제16회 도시계획위원회 : 1건

| 연번 | 안 건 명   | 결과 | 담당부서                  |
|----|---|----|-----------------------|
| 1  | <p>○ 도시계획위원회(개발행위) 심의결과 조치계획 <a href="#">보고</a></p> <p>- 위치 : 처인구 원삼면 고당리 243-2번지</p> <p>- 목적 : 문화 및 접회사설(사찰) 및 종교시설(종교시설, 사찰-위파 보관소) 부지 증설</p> | 수용 | 도시개발과<br>(☎6193-3780) |

### II 제17회 도시계획[제2분과]위원회 : 2건

| 연번 | 안 건 명  | 결과             | 담당부서                  |
|----|--|----------------|-----------------------|
| 1  | <p>○ 공장신설승인(개발행위허가 의제) 심의(안)</p> <p>- 위치 : 기흥구 보정동 675-2번지 일원</p> <p>- 목적 : 공장 부지조성</p>                            | 조건부<br>수용      | 기업지원과<br>(☎6193-3885) |
| 2  | <p>○ 건축허가(개발행위허가 의제) <a href="#">자문(안)</a></p> <p>- 위치 : 수지구 동천동 483-8번지 일원</p> <p>- 목적 : 단독주택(단독주택) 및 도로 부지조성</p> | 자문<br>의견<br>제시 | 도시개발과<br>(☎6193-3781) |

# `25. 10. 22. 도시계획위원회 심의 결과

## I 제18회 도시계획[제2분과]위원회 : 9건

| 연번 | 안 건 명  | 결 과       | 담당부서                          |
|----|--|-----------|-------------------------------|
| 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공장신설승인(개발행위허가 의제) <b>재심의(안)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 남사읍 완장리 4-1번지</li> <li>- 목 적 : 공장 부지조성</li> </ul> </li> </ul>  | 재 심 의     |                               |
| 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공장신설승인(개발행위허가 의제) <b>재심의(안)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 남사읍 완장리 산94-1번지</li> <li>- 목 적 : 공장 부지조성</li> </ul> </li> </ul>  | 재 심 의     | 기업지원과<br>(☎6193-3885)         |
| 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공장신설승인(개발행위허가 의제) <b>재심의(안)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 남사읍 완장리 4번지</li> <li>- 목 적 : 공장 부지조성</li> </ul> </li> </ul>  | 재 심 의     |                               |
| 4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축물 용도변경 허가 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 기흥구 동백동 388-5번지 일원</li> <li>- 목 적 : 제2종 균린생활시설(사무소) → 자동차관련시설(세차장)</li> </ul> </li> </ul>  | 원 수 안 용   | 기흥구<br>도시건축1과<br>(☎6193-6461) |
| 5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축허가(개발행위허가 의제) 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 기흥구 중동 6-12번지 일원</li> <li>- 목 적 : 단독주택(단독주택) 및 제2종 균린생활시설(종교집회장)<br/>→ 단독주택(단독주택) 및 도로 부지조성</li> </ul> </li> </ul>                 | 재 심 의     | 기흥구<br>도시건축2과<br>(☎6193-6321) |
| 6  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축허가(개발행위허가 의제) 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 원삼면 두창리 148번지 일원</li> <li>- 목 적 : 단독주택(다가구주택) 및 제2종 균린생활시설(일반음식점)<br/>→ 제1, 2종 균린생활시설(소매점, 다중생활시설) 부지조성</li> </ul> </li> </ul> | 조 건 부 수 용 | 처인구                           |
| 7  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전기사업 허가(개발행위허가 의제) 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 백암면 옥산리 44번지 일원</li> <li>- 목 적 : 발전시설(태양광 발전시설) 부지조성</li> </ul> </li> </ul>   | 조 건 부 수 용 | 도시건축2과<br>(☎6193-5515)        |
| 8  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개발행위허가 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 양지면 송문리 139-16번지</li> <li>- 목 적 : 위험물 저장 및 처리시설(주유소) 부지증설</li> </ul> </li> </ul>  | 원 수 안 용   |                               |
| 9  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개발행위허가 <b>자문(안)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 고림동 191-6번지 일원</li> <li>- 목 적 : 종교시설(종교집회장-교회) 부지증설</li> </ul> </li> </ul>   | 원 수 안 용   | 처인구<br>도시건축1과<br>(☎6193-5510) |

## II 제17회 도시계획위원회 : 1건

| 연번 | 안 건 명  | 결 과   | 담당부서                  |
|----|--|-------|-----------------------|
| 1  | <p>○ 건축허가(개발행위허가 의제) 심의(안)</p> <p>- 위치 : 수지구 동천동 산91번지 일원</p> <p>- 목적 : 제1, 2종근린생활시설(체육도장, 종교집회장) 부지조성</p> | 재 심 의 | 도시개발과<br>(☎6193-3781) |

## `25. 11. 11. 도시계획위원회 심의 결과

### I 제6회 공동[도시계획 · 건축]위원회 : 1건

| 연번 | 안 건 명  | 결과           | 담당부서                  |
|----|--|--------------|-----------------------|
| 1  | <ul style="list-style-type: none"><li>○ 서천지구 지구단위계획 변경 결정 심의(안)<ul style="list-style-type: none"><li>- 위 치 : 기흥구 서천동 317-3번지 일원</li><li>- 목 적 : R35가구 내 추가용적률 적용 사항 신설 등</li></ul></li></ul> | 조 건 부<br>수 용 | 도시정책과<br>(☎6193-3694) |

### II 제18회 도시계획위원회 : 4건

| 연번 | 안 건 명   | 결과           | 담당부서                  |
|----|---|--------------|-----------------------|
| 1  | <ul style="list-style-type: none"><li>○ 용인도시계획시설(도로:중로 2-A호) 변경 결정 심의(안)<ul style="list-style-type: none"><li>- 위 치 : 용인시 처인구 마평동 554-10번지 일원</li><li>- 목 적 : 도시계획도로 확폭(B=12m → 18~20m)</li></ul></li></ul>                     | 원 안<br>수 용   | 도시정비과<br>(☎6193-3290) |
| 2  | <ul style="list-style-type: none"><li>○ 용인도시계획시설(도로:양지 소로 2-43호) 변경 결정 심의(안)<ul style="list-style-type: none"><li>- 위 치 : 처인구 양지면 대대리 639-1번지 일원</li><li>- 목 적 : 현지 여건을 반영하여 도로 개설(1구간) 선형 변경</li></ul></li></ul>               | 조 건 부<br>수 용 | 도시정비과<br>(☎6193-3290) |
| 3  | <ul style="list-style-type: none"><li>○ 용인도시계획시설(도로:모현 소로 2-35호) 변경 결정 심의(안)<ul style="list-style-type: none"><li>- 위 치 : 처인구 모현읍 갈담리 124-4번지 일원</li><li>- 목 적 : 실시설계 반영에 따른 도시계획도로 선형 변경</li></ul></li></ul>                   | 원 안<br>수 용   | 도시정비과<br>(☎6193-3290) |
| 4  | <ul style="list-style-type: none"><li>○ 주택건설사업계획승인(개발행위허가 의제) 심의(안)<ul style="list-style-type: none"><li>- 위 치 : 기흥구 하갈동 472번지 일원</li><li>- 목 적 : 공동주택(연립주택), 제2종 근린생활시설(일반음식점), 노유자시설(어린이집 및 노인복지시설) 부지 조성</li></ul></li></ul> | 조 건 부<br>수 용 | 도시개발과<br>(☎6193-3781) |

# ‘25. 11. 27. 도시계획위원회 심의 결과

## I 제19회 도시계획위원회 : 5건

| 연번 | 안 건 명  | 결과    | 담당부서                         |
|----|--|-------|------------------------------|
| 1  | <p>○ 남이도시계획시설(학교) 변경 결정 심의(안)</p> <p>- 위치 : 처인구 남사읍 아곡리 506번지 일원</p> <p>- 목적 : 용인 반도체 고등학교 신설(남곡초→용인반도체고)</p>          | 원수 안용 | 도시정비과<br>(☎6193-3290)        |
| 2  | <p>○ 용인도시계획시설(도로:중로 1-62호) 변경 결정 심의(안)</p> <p>- 위치 : 처인구 이동읍 천리 1135번지 일원</p> <p>- 목적 : 용인 중로 1-62호(천리~남동구간) 도로 확장</p> | 조건부수용 |                              |
| 3  | <p>○ 개발행위허가 심의(안)</p> <p>- 위치 : 처인구 원삼면 독성리 1291번지 일원</p> <p>- 목적 : 현장사무소, 야적장 및 부대시설(임시주차장) 부지조성</p>                  | 조건부수용 | 도시개발과<br>(☎6193-3780)        |
| 4  | <p>○ 개발행위허가 심의(안)</p> <p>- 위치 : 처인구 원삼면 가재월리 499번지 일원</p> <p>- 목적 : 현장사무소, 야적장 및 부대시설(임시주차장) 부지조성</p>                  | 조건부수용 |                              |
| 5  | <p>○ 토지거래계약허가 토지이용의무 면제 심의(안)</p> <p>- 위치 : 처인구 남사읍 통삼리 817-15번지 일원</p> <p>- 목적 : 토지거래계약허가 토지이용의무 면제</p>               | 재심의   | 처인구<br>민원지적과<br>(☎6193-5130) |

## Ⅱ 제19회 도시계획(제2분과)위원회 : 5건

| 연번 | 안 건 명   | 결 과                            | 담당부서                          |
|----|---|--------------------------------|-------------------------------|
| 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축허가(개발행위허가 의제) <b>재심의(안)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 백암면 가창리 112-1번지</li> <li>- 목 적 : 공동주택(임대형기숙사) 및 진입도로 부지조성</li> </ul> </li> </ul>                    | <b>조 건 부<br/>수 용</b>           | 도시개발과<br>(☎6193-3781)         |
| 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개발행위허가 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 양지면 추계리 204-4번지 일원처</li> <li>- 목 적 : 교육연구시설 및 제2종근린생활시설(제조업소)<br/>부지증설</li> </ul> </li> </ul>              | <b>조 건 부<br/>수 용</b>           | 도시개발과<br>(☎6193-3780)         |
| 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축물 용도변경 허가 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 포곡읍 영문리 315-1번지 일원</li> <li>- 목 적 : 제2종근린생활시설(제조업소, 사무소, 숙소)<br/>→ 공장</li> </ul> </li> </ul>          | <b>부 결</b>                     | 처인구<br>도시건축1과<br>(☎6193-5490) |
| 4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축허가(개발행위허가 의제) 심의(안)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 양지면 양지리 156-2번지 일원</li> <li>- 목 적 : 제1종근린생활시설(소매점) 및 자동차관련시설(세차장)<br/>부지조성</li> </ul> </li> </ul> | <b>재 심 의</b>                   | 처인구<br>도시건축2과<br>(☎6193-5515) |
| 5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 건축허가(개발행위허가 의제) <b>자문(안)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 위 치 : 처인구 백암면 가좌리 104-2번지 일원</li> <li>- 목 적 : 제2종근린생활시설(사무소) 및 진입도로 부지조성</li> </ul> </li> </ul>                | <b>자 문<br/>의 제<br/>의<br/>제</b> | 처인구<br>도시건축2과<br>(☎6193-5515) |

- 참고자료**
- 국토교통부 누리집 보도자료 ([https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m\\_71/lst.jsp](https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/lst.jsp))
  - 국토연구원 국토정책Brief ([https://www.krihs.re.kr/krihsLibraryReport/briefList.es?mid=a1010305000&pub\\_kind=BR\\_1](https://www.krihs.re.kr/krihsLibraryReport/briefList.es?mid=a1010305000&pub_kind=BR_1))
  - 국가법령정보센터 (<https://www.law.go.kr/LSW/main.html>)
  - 경기도 뉴스포털 보도자료 ([https://gnews.gg.go.kr/briefing/brief\\_gongbo.do](https://gnews.gg.go.kr/briefing/brief_gongbo.do))
  - 용인시청 언론보도 ([https://www.yongin.go.kr/user/bbs/BD\\_selectBbsList.do?q\\_bbsCode=1020](https://www.yongin.go.kr/user/bbs/BD_selectBbsList.do?q_bbsCode=1020))
  - 용인시청 용인사진관 ([https://www.yongin.go.kr/user/bbs/BD\\_selectBbsList.do?q\\_bbsCode=1242](https://www.yongin.go.kr/user/bbs/BD_selectBbsList.do?q_bbsCode=1242))
  - 용인시정연구원 YRI Insight ([https://www.yongin.re.kr/lmth/01\\_data06.asp?center=6](https://www.yongin.re.kr/lmth/01_data06.asp?center=6))

※ 도시정책 관련 보도자료를 기초로 편집한 소식지임

## 도 시 정 책 소 식 지

■ 2025년 12월 발행

■ 발 행 : 용인시 도시기획단

도시기획단장 김 대 흥

도시기획팀장 김 윤 흥

주무관 김도성, 김지훈, 안정선



용인시 도시기획단

[17019] 용인시 처인구 중부대로 1199(삼가동) | 031-6193-2987