

「철도지하화 특별법」·「도심복합개발지원법」 제정안 국회 본회의 의결

- 후속 절차 속도감 있게 추진하여 윤 정부 국정과제 차질 없이 이행
- 민간 주도의 신속·혁신적인 상업·문화·주거시설 복합 신사업 모델 근거 마련

- 국토교통부(장관 박상우)는 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안」(이하 철도지하화특별법), 「도심 복합개발 지원에 관한 법률」(이하 도심복합개발지원법) 제정안이 1월 9일(화) 국회 본회의에서 의결되었다고 밝혔다.
- 철도지하화 사업은 **현행 제도상 한계와 사업비 조달 문제** 등으로 그간 사업화가 어려웠으나, 기존 철도 사업의 틀에서 벗어나 **지하화와 상부개발을 통합하는 사업방식**을 도입하여 **제도적 기반**을 마련하였다.
- 철도지하화의 첫걸음인 「철도지하화 특별법」의 주요 내용은 다음과 같다.
 - ① (규정 신설) 철도를 지하화하는 사업과 상부 개발사업(도시개발법 등)을 연계하는 **철도지하화통합개발**을 새로 규정하여 상부 개발이익을 철도 지하화 사업에 활용할 수 있게 하였다.
 - ② (사업절차) 기존의 「철도건설법」에 따른 국가철도망 구축계획과 별도로 철도지하화 통합개발에 관한 **종합계획**을 수립하도록 규정하였으며, 노선별로 기본계획을 수립하는 등 체계적인 사업 절차를 마련하였다.
 - ③ (비용부담 원칙) 철도지하화 사업비용은 상부 개발사업에서 발생하는 이익으로 충당하는 것을 원칙으로 하면서, 재원 선조달을 위해 사업시행자가 채권을 발행할 수 있는 근거조항을 마련하였다.

④ (국유재산 활용) 국가가 사업시행자에게 철도부지를 출자할 수 있도록 법적 근거를 마련하였으며, 이를 통해 원활한 사업추진과 계획적인 상부개발을 할 수 있을 것으로 기대된다.

- 또한, 상부 개발 시 기반시설 지원, 용적률 완화, 부담금 감면 등 혜택을 부여하여 철도지하화통합개발의 사업성 개선에 도움이 될 것으로 기대된다.

□ 「철도지하화 특별법」의 본회의 의결을 통해 윤석열 정부 국정과제의 본격적인 추진을 위한 기반이 마련된 만큼, 국토교통부는 시행령 등 하위법령 제정과 함께 중합계획 수립 등 후속 절차를 속도감 있게 추진할 계획이다.

□ 「도심복합개발지원법」은 한국토지주택공사 등이 시행하는 공공 주도의 도심복합사업*을 신탁사나 리츠(REITs, 부동산투자회사) 등의 민간도 시행할 수 있도록 하여 수요가 많은 도심에 보다 창의적이고 다양한 형태의 복합사업을 추진하기 위해 마련되었다.

* 「공공주택 특별법」에 따른 도심 공공주택 복합사업('21.9 시행). 낮은 사업성으로 인해 기존 재개발 사업이 어려운 지역의 개발을 위해 용적률을 최대 700%까지 완화하고 신속하게 사업을 추진(인허가 시간 3~4년 단축)하는 사업이나 주로 주택건설 위주로 진행되어 상업·문화시설 등의 복합개발이나 거점조성에는 한계

□ 「도심복합개발지원법」 제정안의 주요 내용은 다음과 같다.

① (사업대상 및 유형) 편리한 교통으로 상업·문화 등의 거점이 될 수 있으나, 낙후·저이용된 지역은 첨단산업 중심의 “성장거점형”으로, 주택공급이 필요한 노후 역세권, 준공업지 등은 주택공급 위주의 “주거중심형”으로 개발하여 대상지역, 혜택 등을 차등화하도록 하였다.

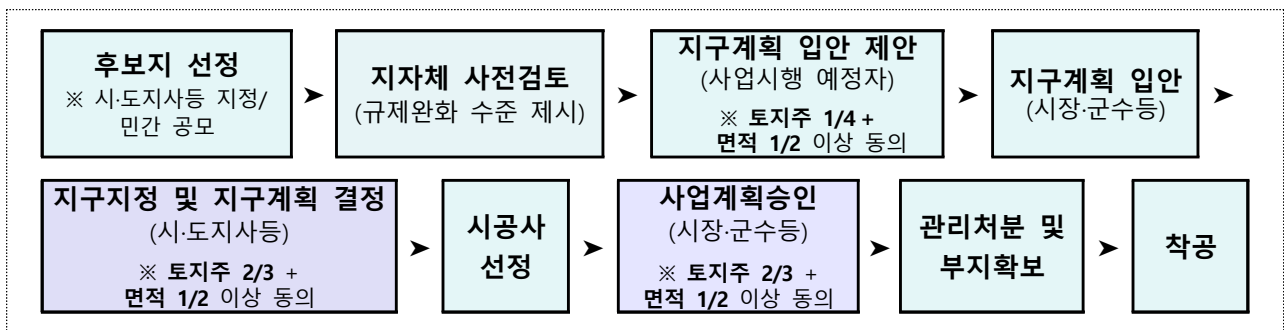
② (시행자) 도심복합개발사업은 기존 조합방식의 정비사업이 비전문성·사업장기화 등의 문제가 있었던 점을 고려하여, 토지주가 조합설립 없이 신탁 및 리츠 등 민간 전문기관과 협력하여 시행한다.

- 토지주 직접시행방식은 도시정비법과 마찬가지로 20인 이내인 경우에 허용하며, 공공도 사업참여가 가능하다.

③ (사업절차) 사업추진 시 지자체가 사전검토를 통해 사업방향을 먼저 제시하도록 하여 사업시행자가 신속하게 계획을 수립할 수 있도록 하였고, 각종 개별법에서 정하는 심의는 통합하여 심의하여 행정절차에 소요되는 기간도 단축할 수 있도록 하였다.

- 사업은 공공이 시행하는 도심 공공주택 복합사업과 마찬가지로 주민 2/3 및 토지 1/2의 동의를 받아 진행한다.

< 도심복합개발사업 절차 및 동의요건 >



④ (규제특례) “성장거점형” 사업은 국토계획법 상 도시혁신구역으로 지정하여 용적률, 건폐율 등의 규제를 대폭 완화하여 민간의 창의성을 최대한 발휘할 수 있도록 하였고, “주거중심형” 사업도 도시·건축 규제를 공공 도심복합사업 수준으로 완화하여 사업에 대한 참여 유인을 높였다.

⑤ (공공기여) 완화된 규제에 따른 개발이익은 공익적 목적으로 사용될 수 있도록 공공주택, 기반시설, 생활 SOC 등을 건설하도록 하였다. 특히, 규제특례와 공공기여 수준의 적절성에 대해서는 사업계획승인권자인 기초지자체가 상위 지자체와 협의*하도록 하여 과도한 개발이익을 사전에 제어하도록 하였다.

* 지구지정 및 사업승인권한을 가진 50만이상의 대도시는 도지사와 협의하도록 함

- 「도심복합개발지원법」 제정안은 공포 1년 후 시행이나 국토교통부는 시행일 이전이라도 지자체가 후보지를 공모하고, 시행 즉시 사업이 바로 진행 가능하도록 사업요건을 조기에 확정하고, 사업추진 가이드라인 배포와 민간사업자와 지자체 대상 설명회를 개최할 계획이다.
- 관 주도가 아닌 민간사업자 주도의 계획수립 절차, 용적률·건폐율 등이 정해지지 않은 도시혁신구역 등의 파격적 혜택을 통해 민간이 창의적인 역량을 발휘하여 선호도가 높은 도심 지역에 신속히 문화·상업 등의 복합시설을 건설하고 주택을 공급할 수 있을 것으로 기대된다.

담당 부서 <철도지하화 특별법>	철도국 철도건설과	책임자	과 장	오송천 (044-201-3950)
		담당자	사무관	신우철 (044-201-3951)
			주무관	신웅재 (044-201-3955)
담당 부서 <도심복합개발 지원법>	공공주택추진단 도심주택공급총괄과	책임자	과장	조현준 (044-201-4380)
		담당자	서기관	이선영 (044-201-4381)
			주무관	심유나 (044-201-4385)

