

수도권 대규모 개발사업의

집합적 파급영향 분석 및 제도개선 방안

Agglomeration Problems and Policy Directions of  
Large-Scale Development Projects in Capital Region

국토연 2005-11 · 수도권 대규모 개발사업의 집합적 파급영향분석 및 제도개선방안

글쓴이 · 박상우, 박형서, 이범현, 변세일 / 발행자 · 이규방 / 발행처 · 국토연구원

출판등록 · 제2-22호 / 인쇄 · 2005년 9월 27일 / 발행 · 2005년 9월 30일

주소 · 경기도 안양시 동안구 관양동 1591-6 (431-712)

전화 · 031-380-0426(출판팀) 031-380-0114(대표) / 팩스 · 031-380-0474

값 · 6,000원 / ISBN · 89-8182-386-3

<http://www.krihs.re.kr>

©2005, 국토연구원

\* 이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서  
정부의 정책이나 견해와는 상관없습니다.

국토연 2005-11

수도권 대규모 개발사업의  
집합적 파급영향 분석 및 제도개선 방안

Agglomeration Problems and Policy Directions of  
Large-Scale Development Projects in Capital Region



박상우 · 박형서 · 이범현 · 변세일



## 연구진

---

연구책임 박상우 선임연구위원

연구반 박형서 연구위원

이범현 연구원

변세일 연구원

---

연구심의위원 김재영 선임연구위원 (주심)

박재길 연구위원

김상욱 연구위원

채미옥 연구위원

연구협의(자문)위원 정희운 서울시정연구원 선임연구위원

이왕기 인천발전연구원 연구위원

이상대 경기개발연구원 연구위원

이춘호 강남대학교 교수

계기석 안양대학교 교수

박영철 성결대학교 교수

양승우 서울시립대학교 교수

김종철 건설교통부 수도권정책과 사무관

정명섭 대한주택공사 택지계획평가팀장

정영기 한국토지공사 정책개발팀 차장

## 발 간 사

수도권 문제는 우리나라 국토정책상 핵심과제의 하나로 다루어지고 있다. 우리나라 성장의 엔진 역할을 담당하고 있는 수도권에 과밀에 의해서 발생한 수도권 문제로 제 역할을 못하게 된다면 적지 않은 국가적 손실이 초래될 것은 짐작하고도 남을 일이다.

지금까지는 수도권 문제가 주로 인구나 시설의 수도권 집중에 의해서 발생하는 것으로 생각되어 왔다. 이에 따라 수도권 문제를 해소하는 방안으로 수도권으로의 집중을 억제하고 기존에 집중된 인구와 시설도 지방으로 분산하는 정책이 주로 추진되어 왔다. 이와 함께 수도권에 집중유발시설의 입지를 규제하고 대규모 개발사업에 대한 인구영향평가 등 사전 검토조치를 병행하고 있다.

그러나 대규모 개발사업이 연접하여 시행되는데 따라 발생하는 수도권 문제의 심화에 대해서는 관심을 돌리지 못하고 있다. 대규모 개발사업이 연접하여 시행되거나 일정지역내에 다수가 추진될 경우에는 적지 않은 문제점이 발생하는 것으로 추측되고 있다. 비슷한 예로서 용인의 경우 다수의 개발사업이 개별적으로 진행됨으로써 교통혼잡과 환경파괴 등 적지 않은 문제점이 야기된 바 있다.

이러한 대규모 개발사업의 인접지역 집적은 기반시설의 부족문제를 가져와 수

도권 문제를 심화시키는 요인으로 작용하고 있다. 그러나 우리는 지금까지 이러한 문제를 인식하지 못하거나 간과해 온 것이 사실이다.

이번 연구에서 이러한 문제점의 원인을 분석하고 이론과 경험적 관찰을 통하여 개선 대안을 마련한다는 것은 매우 뜻깊은 일이라고 생각된다.

아무쪼록 이 연구가 수도권 문제의 완화에 조금이나마 도움이 될 수 있다면 의미있는 일이라고 생각된다.

마지막으로 이 연구의 연구진과 원내외의 자문진, 심의위원 등 관계자 여러분의 노고에 깊이 감사드린다.

2005년 9월

국토연구원장 이 규 방

## 서 문

수도권문제는 우리나라가 현재 당면하고 있는 현안 과제 중에서도 가장 중요한 논란거리의 하나가 되고 있다. 수도권 문제의 완화 내지는 해소를 위해서 우리 정부는 범국가적 차원의 수도권집중억제와 지방분산정책을 추진해왔다. 그러나 우리는 수도권 내에서 발생하는 제도적인 미비점과 무관심에 의한 수도권문제의 심화에 대해서는 미처 인식조차 하지 못하고 있다는 의문을 제기하지 않을 수 없다.

수도권에서는 한편으로는 수도권의 과밀화를 억제하기 위하여 국가적 차원의 집중억제정책이 추진되고 있다. 그러나 다른 한편으로는 수도권에 발생한 주택부족문제의 해소나 수도기능의 원활한 추진을 위하여 각종 개발사업이 진행되고 있다. 새로운 주택단지가 건설되고, 산업단지가 들어서고, 관광단지도 건설되고 있다. 우리는 이들 개발사업들이 개별적으로 추진되고, 또한 상호 인접하여 입지함에 따라 발생하는 문제들에 대해서는 아직 충분한 판단을 내리지 못하고 있다.

수도권내의 개발사업이 추가되면 주변에서 일상적으로 교통혼잡이 발생하고, 환경시설이 부족하여 신규시설을 공급해야 된다는 문제가 뒤따르는 것을 보아왔다. 이러한 문제는 새로운 단지가 개발될 때 신규단지의 입주가 필요로 하는 기

반시설이 충분히 공급되지 못한데서 비롯되는 문제이다. 신규단지가 개발되면서 시설공급이 충분히 이루어지지 못하는 이유는 크게 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 한 가지는 신규단지 개발 자체에 필요한 시설조차도 충분히 공급하지 못하기 때문이다. 다른 한 가지는 개별단지에 대해서는 적절한 시설공급이 이루어졌지만 신규단지가 기존의 단지 주변에 입지하여 추가적으로 요구되는 신규의 광역 시설을 공급하지 않고 있는 현재의 제도 때문이다.

후자에 의한 기반시설의 부족으로 발생하는 수도권 문제는 지금까지 간과되어 온 것이 사실이다. 이 연구에서는 이러한 대규모 단지가 상호 인접하여 개발되거나 기존의 단지에 신규의 대규모 단지가 인접하여 개발되는데 따라서 발생하는 수도권문제의 심화요인을 분석하고 있다. 수도권에 개발되고 있는 주거단지와 산업단지 및 관광단지 등의 연접개발에 따라 발생하는 문제점을 그 원인 별로 분석하고 있다.

이를 위하여 수도권의 개발사업이 집중되고 있는 용인과 파주를 집중적인 분석 대상지역으로 설정하고 이와 대비되는 신도시인 분당과 일산을 비교분석하여 대규모 개발사업이 개별적으로 연접하여 시행되는데 따른 문제점을 분석하고 있다. 다각적인 분석과 관찰의 결과를 바탕으로 하여 각종 정책개선방안을 제시하였다.

이 연구가 수도권뿐만 아니라 우리나라의 공간개발에 있어서 지금까지 고려하지 못했던 중요한 빈틈을 채우는 결과가 되어 문제해결에 도움을 줄 수 있기를 기대한다. 마지막으로 이 연구를 수행한 원내 연구진과 원내외의 자문진들의 노고에 깊은 감사를 드린다. 아무쪼록 이 연구보고서가 수도권문제의 심화를 방지하는데 조금이나마 도움이 되었으면 하는 바람이다.

2005년 9월

박 상 우 선임연구위원



## 요 약

### 1. 연구의 개요

수도권에 대규모의 신도시개발을 비롯하여 주거단지와 산업단지, 관광단지가 다수 개발되고 있으며 최근에는 양적으로도 크게 증가하는 추세다. 그러나 대규모 개발사업에 의한 수도권문제의 발생을 통제하고 있는 제도적인 장치는 미흡한 실정이다. 수도권에서 발생하고 있는 대규모 단지의 집적개발에 의해서 발생하는 제반 문제점의 실상을 파악하고 적절한 대응책 마련이 필요한 시점이라고 생각된다.

이 연구의 목적은 다음 세 가지로 요약 할 수 있다.

첫째, 수도권에서 시행되고 있는 각종 대규모 개발사업의 현황을 검토·분석한다. 둘째, 개별단위의 대규모 사업들이 다수가 상호영향권 내에 집적하여 발생하는 수도권 문제의 심화요인을 분석·평가한다. 셋째, 문제점과 개선방안을 중심으로 개별단위의 개발 사업이 집합적으로 분포하는데 따라 발생하는 수도권 문제의 심화를 방지하기 위한 정책 및 제도의 개선방안을 모색한다.

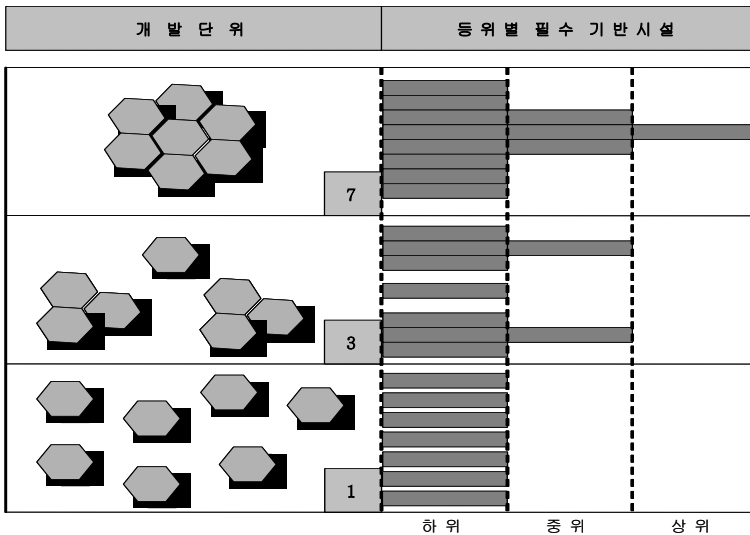
이 연구는 사례분석기법을 도입하였다. 대규모 개발사업이 집중적으로 이루어진 파주와 용인을 사례지역으로 선정하고, 인접한 신도시 규모의 개발이 이루어진 일산과 분당을 비교분석하였다. 대규모 개발사업이 개별적으로 시행되었을

때와 동시에 진행된 신도시규모를 비교하기 위해서이다.

## 2. 시설집적영향의 이론적 검토

### 1) 중심지이론과 기반시설

중심지 이론은 모든 지역에서 이루어지는 활동이 최종적으로 안정상태인 6각형의 격자형을 이루게 된다는 각종 경제활동공간의 구성원리를 설명하고 있다. 경제활동공간에서 이용되는 서비스 시설들은 그 성격에 따라 단일한 셀(cell)을 시장으로 하는 하급 서비스시설로부터 여러 개의 셀을 시장으로 하는 고급시설로 까지 그 시장의 범위가 다르다는 점을 설명하고 있다.



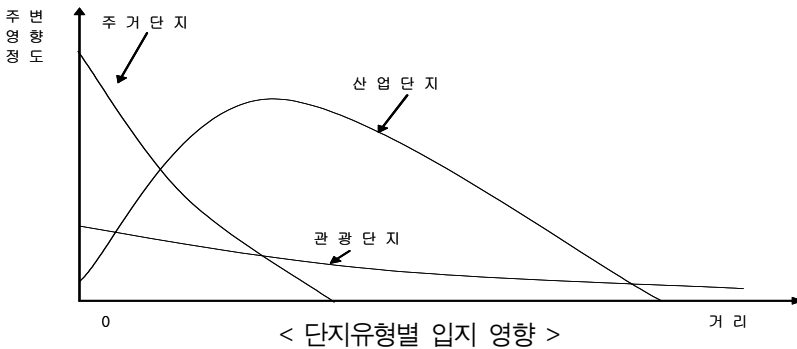
< 개발단위와 시설공급과의 관계 >

우리나라에서도 개발사업의 규모가 적을수록 의무적으로 공급해야 되는 기반 시설의 등급은 낮아지고 개발사업의 규모가 증가하면 보다 상위의 광역서비스시설을 공급할 것을 규정하고 있다. 그러나 새로운 개발이 기존의 개발된 지역에 인접해서 이루어지게 되는 경우에는 시설공급규정에도 불구하고 여러 가지의 문

제를 야기하게 된다. 이미 개발된 지역과 인접하여 신규로 추가되는 사업에 대해서는 이 두 지역을 합한 면적에 해당하는 시설기준을 적용할 수 없기 때문에 기존지역과 신규지역을 포함하는 상위시설이 공급되지 못한다.

## 2) 사업유형별 인구유발 패턴

단지의 개발이 수도권에 미칠 영향은 매우 다양하게 나타나게 된다. 주택단지의 개발은 입주하는 거주자를 중심으로 한 인구유발이 중요하다. 산업단지에서는 입주한 업체의 활동은 단지 내를 중심으로 이루어지나, 개발된 산업단지의 공장에서 종사하는 종업원들의 일상생활은 단지 외에서 대부분이 이루어진다. 관광단지는 자체의 인구유발영향은 그리 크지 않지만 지역적인 영향은 산업단지보다도 더욱 광역적으로 나타나게 된다. 단지의 유형별로 다르게 나타나는 입지의 영향은 다음 그림과 같이 나타낼 수 있다.



단지종류별로 단지 내외에 미치는 유발인구의 정도는 주택단지의 경우 전체 유발인구의 약 81%가 단지내에 거주하지만 산업단지는 약 35%, 관광단지는 약 10.3%가 단지내에서 주로 활동하고 있다. 반대로 단지외의 유발인구 비중은 주택, 산업, 관광단지가 각각 19%, 65%, 89%로 나타나 산업단지와 관광단지의 단지 외 인구유발영향이 주택단지보다 상대적으로 높다.

<사업유형별 단지 내외의 규모 당 인구영향>

구분		지구 내 인구영향	지구 외 인구영향
주 택 단 지	전체	93,578인(81%)	21,105인(19%)
	면적당	33인 / 천평	7인 / 천평
산 업 단 지	전체	22,560인(35%)	41,600인(65%)
	면적당	121인 / 천평	224인 / 천평
관광단지	자연단지	전체	6734인(21.7%)
		면적당	7인 / 천평
	시설관광단지	전체	462인(10.3%)
		면적당	5인 / 천평

### 3. 대규모 개발사업의 현황 및 제도상의문제점

#### 1) 대규모 개발사업 현황

대규모 개발사업은 서울을 중심으로 북쪽에는 파주시에, 남부지역에는 수원 및 용인지역에 집중되고 있다. 특히 최근에 용인시지역에 민간 개발사업이 집중되면서 공공시설공급에 문제점이 발생되고 있다.

권역별로는 67건 중 44건이 과밀억제권역에 입지하고 있어 전체의 65%를 차지하고 있다. 성장관리권역에는 산업단지 개발사업의 10건 중 8건과, 관광단지 10건 중 7건이 성장관리권역에서 이루어졌다. 자연보전권역에서는 대규모 개발사업이 전혀 이루어지지 않았다.

< 권역별 대규모 개발사업 분포현황 >

(단위: 건, %)

	계	주택단지	산업단지	관광단지
계	67 (100.0)	47 (70.2)	10 (14.9)	10 (14.9)
과밀억제권역	44 (100.0)	39 (88.6)	2 (4.5)	3 (6.9)
성장관리권역	23 (100.0)	8 (34.7)	8 (34.8)	7(30.5)
자연보전권역	-	-	-	-

규모별 현황을 보면 택지개발의 경우 총 67건 중 백만~5백만㎡ 이하의 사업에 40건(76%)이 집중되어 있다. 반면에 천만㎡ 이상의 신도시 규모의 개발은 3건에 불과하였다. 산업단지의 경우는 대형 개발사업은 거의 없고 8건이 5백만㎡ 이하로 개발되어 76.6%를 차지하고 있다. 관광단지는 백만㎡ 이하의 사업이 7건으로 전체의 약 70%를 차지하고 있다.

## 2) 공공시설 공급현황

공공시설공급의 지역간 차이점은 예상했던 것처럼 현격하지는 않았다. 다만 광역시설의 경우는 대규모의 신도시 개발이 개별사업이 지적인 경우보다 양호한 것으로 나타났다. 도로교통시설과 하수종말처리시설의 경우는 분당신도시와 용인의 경우 큰 차이점을 발견할 수 없었다.

교육시설 공급에서는 유치원이나 초등학교시설의 공급은 용인시의 경우 분당신도시에 비해서 오히려 더 많은 공급이 이루어지고 있으나 중학교, 고등학교로 올라 갈수록 분당신도시에 비해서 크게 떨어지고 있다.

그 외에 문화체육시설은 공공도서관이나 어린이 공원, 근린공원, 광장 등은 신도시나 대규모 개발 사업지구보다 용인시 전체의 공공시설 공급은 크게 부족한 것으로 나타나고 있다. 의료보건시설에서도 종합병원에 있어서 용인시가 분당신도시에 훨씬 못 미치고 있으며 대형 판매시설인 백화점 및 쇼펍몰 등에서도 떨어지고 있다. 다만 공공행정서비스는 주민 이용편의를 위하여 인구기준에 맞게 공급되고 있고 용인, 파주시의 경우 기존의 행정서비스 기관이 입지해 있기 때문에 신도시의 경우와 큰 차이점은 없다.

## 3) 대규모 개발사업 집적의 문제점

대규모사업이 인접하여 집적하는데 따른 긍정적인 효과는 첫째로 집적경제효과(agglomeration economy effect)이다. 규모의 확대는 곧 경제활동 요소의 양적증가를 의미하며 이는 곧 경제활동은 소득이 상호작용하여 경제활동의 효율성을

높일 수 있게 된다. 둘째로는 고차서비스기능의 도입을 가능케 한다. 일정규모의 수요를 필요로 하는 고차기능의 확충을 가능케 하여 광역서비스의 개선을 이룰 수 있다.

대규모사업의 집합에 의한 부정적 효과로는 활동의 증가에 따라서 불경제 요인이 발생할 수 있다. 경제활동의 과도한 밀집에 따라 도시 혼잡이나 환경의 악화와 도시생활환경의 악화가 초래될 수 있다. 더욱 중요한 문제점은 개발 사업이 독립적으로 이루어져 대규모화함으로써 추가적인 서비스시설이나 기반시설을 필요로 한다는 점이다. 필수적으로 공급되어야 할 시설의 범위가 소규모개발에 한정되어 있어서 대규모단지에는 부족한 수준일 수밖에 없다. 이에 따라 기반시설 부족과 서비스시설 부족은 생활환경을 악화시키는 요인으로 작용하게 된다.

< 개발단위에 따른 등위별 기반시설 >

	교통시설	공공서비스	교육,문화	의료,보건	상업판매
1단계 (단지)	단지내도로 진입도로 개인주차장	마을회관 경찰지서	초등학교 유치원 마을복지관 노인회관	의원	소형수퍼마켓 마을잡화점 등
2단계 (지역)	지역내도로 공용주차장	동사무소 경찰파출소	중등학교 복지회관	병원, 보건지소	편의점 동네재래시장 대형수퍼마켓
3단계 (시군)	지역간선도로 고속도로	시,군청 경찰서	고등학교 시,군,구민회관 문화회관	종합병원 보건소	백화점 종합쇼핑몰 전문점

#### 4) 대규모 개발사업 관련 제도의 검토

수도권에서 시행되는 대규모 개발사업에 대해서는 수도권정비계획법이 인구영향평가를 실시하고 있다. 현재의 인구영향평가는 개별시설의 다수집적에 의한 지역적인 특성이 충분히 감안되지 않고 있는 실정이다.

또한 현재 입법화가 추진되고 있는 기반시설부담금에 관한 법률은 기반시설 수요를 원인자가 부담토록 하고 있다. 이 법안은 기반시설부담금의 산정기준을

지가와 건축연면적에 연동시키고 있다. 그러나 이 제도는 개발의 면적을 고려하지 않고 일률적으로 지가나 건축연면적에 적용함으로써 오히려 소규모개발을 유발하는 결과를 초래할 수도 있다.

#### 4. 개별사업 집합의 영향분석

##### 1) 기존개발사업의 평가 분석

서울남부지역인 분당신도시와 용인시 흥덕 및 서천 지구를 비교하면, 단지 내 도로나 시군도의 공급은 큰 차이가 없다. 그러나 전철은 광역교통계획에 따라 공급되고 있어서 용인과 같이 개발사업이 집적될 경우 지역 간 교통에 문제가 발생할 가능성이 있다.

< 인구 및 교통 시설 비교 >

시설분야	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
	시설	지표	시설	지표
규모(천㎡)	19,691		334.4	
계획인구	390,320		42,315	
도로(km)	283.2	0.916		
단지내 도로	194.0	0.627	20.4	0.482
시군도	24.9	0.080	2.9	0.069
지방도	33.3	0.108		
국도	31.0	0.100		
전철	32.2	0.104		

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

공급처리시설, 교육시설, 문화시설 등은 신도시와 대규모사업 집적지 간에 큰 차이를 발견할 수 없다. 그러나 생활편의 시설 중 의료 및 판매시설은 크게 떨어지는 것으로 나타나고 있다. 즉 대규모 종합병원이나 백화점 및 대형할인점 등과 같은 민간성격의 시설은 일정규모 이상의 경우에만 입지되기 때문에 이런 시설은 용인의 대규모 사업에서는 공급되지 않았다.

< 문화 체육시설 비교 >

시설분야	시설명	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
		시설	지표	시설	지표
문화체육	공공도서관	6	65.0	1	42.3
	어린이공원	73	5.3	6	7.1
	근린공원	21	18.6	3	14.1
	문화시설	3	130.0	3	14.1
	광장	5	78.0	1	42.3
	공설운동장	1(7)	390	-	-
	유원지	1	390	-	-
의료보건	종합병원	5	78.0	-	-
	보건소	2	195	-	-
판매시설	백화점	2	195	-	-
	대형할인점			-	-
	시장				

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

2) 공공시설수요 및 공급분석

대체적으로 광역적 공공시설의 경우에는 대규모 개발사업으로 인한 수요공급에 문제가 발생하고 있다. 도로부문의 광역교통시설, 하수처리시설 그리고 주민 편의 시설로 백화점 및 종합병원 등의 공급이 수요에 따라가지 못하고 있다. 그러나 대규모사업 이하를 고려하면 이들 상위 공공시설뿐만 아니라 하위 공공시설에서도 수요공급의 불균형이 발생하고 있다.

< 공공시설 수요공급상의 문제점 >

	신도시 개발 사업	대규모 개발 사업	소규모개발 사업
공급문제 없음	- 광역시설을 비롯한 대부분의 공공시설 공급	- 기초행정서비스 - 지역내 또는 지방도로 - 유치원, 초·중·고등학교	- 기초행정서비스 - 유치원, 초·중·고등학교
공급부족 시설		- 광역 교통시설 - 공급처리시설 - 공공도서관 및 공원 - 종합병원, 백화점	- 대규모 개발사업에 서 부족한 시설 - 지방도로 - 고등학교



## 5. 정책 및 제도개선 방안

### 1) 대규모단지 관련 법제도의 개선

소규모 개발에 따른 시설공급 부족문제를 방지하기 위하여 부족한 시설의 공급비용을 개발규모에 따라 차등적으로 개발사업자에게 부담토록 하는 차등적 기반시설부담금 제도를 도입할 필요가 있다. 이 제도를 통하여 다음 세 가지의 효과를 동시에 기대할 수 있다. 첫째로는 기반시설 설치의 비용을 조달할 수 있으며, 둘째로는 생활환경에 문제를 유발하는 중소규모 개발을 억제하는 효과를 기대할 수 있고, 셋째로는 환경악화를 초래하는 전반적인 기반시설여건을 개선시킬 수 있을 것이다.

기반시설공급기준의 애매모호한 문제점을 없애기 위하여 비용부담방식의 개선 내지는 비용부담액의 구체화조치도 필요하다. 첫째로는 기반시설공급 주체와 설치기준 및 비용부담규정을 구체화하고, 둘째로는 규모별 비용부담기준의 개선이 필요하며, 셋째로는 개발사업의 입지지역에 대한 위치별로 비용부담과 공급기준을 차별화할 필요가 있다.

### 2) 영향평가제도의 근본적인 문제점 개선

현재 시행되고 있는 영향평가제도는 여러 가지 문제점의 개선이 필요하다. 첫째로, 개발사업을 시행하는 사업자가 영향평가를 작성케 하는 기존의 제도를 개선하고, 둘째로, 평가내용의 작성을 충실히 하기 위하여 평가의 과정에 개입될 수 있는 평가자의 자의성을 축소할 수 있는 조치가 필요하며, 셋째로는 평가서의 심의에 있어서 평가서를 충분히 검토하여 이에 대한 결론을 내릴 수 있는 전문적인 기구가 제도적으로 보장되어야 한다.

마지막으로는 현재 시행되고 있는 4개 영향평가제도의 통합 또는 연계성의 문제이다. 만약에 4개 영향평가제도가 환경영향평가제도로 통합되어 간소화된다

면 폐지된 3개 영향평가제도가 가지고 있는 본연의 취지가 환경영향평가제도에 충분히 반영될 수 있도록 해야 할 것이다.

### 3) 광역관리제도의 도입 및 강화

현재 개별적으로 처리되고 있는 개별사업의 개발구상은 지역 또는 광역구도 하에서 종합적으로 검토되어야 한다. 전체의 공간을 통합해서 관찰하고 범위를 줄여 나가는 광역→대규모→중소규모방향의 개발개념 아래 대규모 개발사업이 진행되는 것이 바람직하다.

기반시설의 광역적인 통제를 위한 행정주체의 집행력의 강화도 필요하다. 기존의 법제도와 행정기구들의 기능을 종합적으로 검토하여 광역적인 기반시설 공급을 통제할 수 있는 집행력 있는 행정기능을 창출해야 할 것이다.

### 4) 대규모 개발사업 제도개선

대규모 단지개발을 촉진하고 중소규모 개발사업을 억제하는 것이 바람직하다. 첫째로는 개발 허가 단계에서의 문제점을 해결하고, 둘째로는 사업의 단계에서 광역권의 사업진행을 용이토록 하고 양호한 환경의 조성에 따른 이익의 추구가 가능토록 해야 할 것이다.

수도권정비계획법 개정 과정에서 발생한 두 가지의 부작용도 해소해야 한다. 첫 번째 문제는 산업단지 전용시에 기존단지에서 개별대지규모를 적용하지 말고 전체 산업단지의 규모를 고려해서 20,000평방미터를 초과하는 경우는 모두 사전 심의를 받아야 한다. 둘째로는 산업단지 대체지정의 문제로서 단지를 신규지정 할 때와 동일한 절차를 밟아야 할 것이다.

## 차 례

발간사 .....	i
서 문 .....	iii
요 약 .....	v
<b>제 1 장 연구의 개요 .....</b>	<b>1</b>
1. 연구의 개요 .....	1
2. 연구의 필요성 및 목적 .....	3
3. 연구의 범위 및 방법 .....	4
1) 연구의 범위 .....	4
2) 연구의 방법 .....	6
3) 연구의 흐름 .....	8
<b>제 2 장 시설집적영향의 이론적 검토 .....</b>	<b>9</b>
1. 중심지이론과 기반시설 .....	9
2. 집적경제이론과 기반시설 .....	12
1) 개념 .....	12
2) 발생형태 .....	13
3) 도시화와 집적경제 .....	15

3. 개발규모와 시설공급 .....	15
1) 개요 .....	15
2) 유사 연구사례 .....	18
3) 개별사업 집적의 기반시설 영향 .....	19
4. 사업유형별 인구유발 패턴 .....	23

**제 3 장 대규모 개발사업의 현황 및 제도상의 문제점 .....** 27

1. 대규모 개발사업의 현황 .....	27
1) 년도별 대규모 개발사업 현황추이 .....	27
2) 지역별 대규모 개발사업 현황 .....	29
3) 규모별 개발사업 현황 .....	31
2. 공공시설 공급현황 .....	33
1) 도로교통 및 공급처리 시설 .....	33
2) 교육시설 .....	34
3) 생활 및 공공서비스시설 .....	37
3. 대규모 개발사업 집적의 문제점 .....	38
1) 긍정 및 부정적인 영향 .....	38
2) 발생 부작용의 개요 .....	39
3) 주민 관점의 문제점 .....	40
4. 대규모 개발사업 관련 제도의 검토 .....	43
1) 대규모 개발사업 영향평가 .....	43
2) 기반시설부담금제도 .....	45

**제 4 장 개별사업 집합의 영향분석 .....** 49

1. 기존개발사업의 평가 분석 .....	49
1) 평가분석을 위한 비교 사용지표 .....	49
2) 성남 분당신도시와 용인시의 대규모 개발사업 비교 .....	50
3) 고양 일산 신도시와 파주시의 대규모 사업 비교 .....	54
4) 공급규모별 비교 분석 .....	57

5) 공공시설 공급 지표 비교분석의 시사점 .....	60
2. 개별단지 개발 및 집적의 영향분석 .....	61
1) 인구 집중영향 .....	62
2) 주택공급 영향 .....	64
3) 고용인구 영향 .....	65
4) 투자영향 .....	66
3. 공공시설수요 및 공급분석 .....	66
1) 공공시설 공급기준 파악 .....	66
2) 대규모 개발사업에서 공공시설 수요와 공급 .....	68
3) 개별단지의 공공시설 수요공급상의 문제점 .....	69
<b>제 5 장 정책 및 제도개선 방안 .....</b>	<b>73</b>
1. 개요 .....	73
2. 제도개선방안 .....	75
1) 대규모단지 관련 법제도의 개선 .....	75
2) 영향평가제도의 근본적인 문제점 개선 .....	79
3) 광역관리제도의 도입 및 강화 .....	82
4) 대규모 개발사업 제도개선 .....	88
3. 결어 .....	92
참고문헌 .....	95
SUMMARY .....	99
부    록 .....	105



## 표 차례

<표 II-1> 법규상 주택호수와 공공시설 설치기준과의 관계 .....	16
<표 II-2> 개발주체별 개발사업의 규모 .....	19
<표 II-3> 산업유형별 집적이익의 변화 .....	25
<표 III-1> 년도별 개발사업 .....	28
<표 III-2> 수도권 대규모 개발사업의 지역별 분포현황 .....	30
<표 III-3> 권역별 대규모 개발사업 분포현황 .....	31
<표 III-4> 사업종류 및 규모별 대규모 개발사업 현황 .....	32
<표 III-5> 도로 및 공급처리시설 실태 .....	33
<표 III-6> 도로교통의 문제점 .....	34
<표 III-7> 교육시설 공급실태 .....	35
<표 III-8> 교육시설의 변화 .....	35
<표 III-9> 공공시설 공급현황 .....	37
<표 III-10> 개발단위에 따른 등위별 기반시설 .....	40
<표 III-11> 도로교통의 문제점 .....	41
<표 III-12> 새로운 단지개발에 찬성하는 이유 .....	42
<표 III-13> 새로운 단지개발에 반대하는 이유 .....	42
<표 III-14> 인구영향평가 대상사업의 범위 .....	44
<표 III-15> 지구단위계획(1종)의 기반시설확보와 적용용적률의 예 .....	46
<표 IV-1> 인구 및 교통시설 비교 .....	50

<표 IV- 2> 출·퇴근때 느끼는 교통문제(용인·성남) .....	51
<표 IV- 3> 공급처리시설 비교 .....	51
<표 IV- 4> 교육시설 비교 .....	52
<표 IV- 5> 문화체육시설 비교 .....	53
<표 IV- 6> 공급서비스시설 비교 .....	54
<표 IV- 7> 고양 일산시도시와 파주 대규모 개발사업의 시설공급 .....	55
<표 IV- 8> 출·퇴근때 느끼는 교통문제(파주·고양) .....	55
<표 IV- 9> 고양·일산시도시와 파주대규모 개발사업의 공급처리 시설공급 .....	56
<표 IV-10> 고양·일산시도시와 파주대규모 개발사업의 문화 및 서비스 시설공급 .....	57
<표 IV-11> 주거단지 규모별 도로 및 공원 공급비교 .....	58
<표 IV-12> 산업단지 도로 및 공원 확보 .....	60
<표 IV-13> 대규모 개발사업으로 인한 인구집적현황 .....	61
<표 IV-14> 전거주지 조사현황 .....	62
<표 IV-15> 대규모 개발사업의 인구집중영향 추정 .....	63
<표 IV-16> 현거주지로 이사시 우선적 고려사항 .....	63
<표 IV-17> 수도권 주택보급률 현황 .....	65
<표 IV-18> 공공편의시설의 규모산정과 배분기중 .....	67
<표 IV-19> 공공시설 수요공급상의 문제점 .....	69
<표 IV-20> 시급히 확충되어야 할 시설 .....	70
<표 V-1> 대규모 개발사업 광역교통부담금 분담사례 .....	79
<표 V-2> 서울시 및 성남시의 재개발 추진계획 .....	84
<표 V-3> 광역협의기구 구성사례 .....	86
<표 V-4> 광역협의회를 통한 자치단체간 협력 대상사업 .....	87
<표 V-5> 광역협의기구 구성사례(해외) .....	88



## 그림 차례

<그림 I-1> 연구의 대상범위도 .....	5
<그림 I-2> 연구 흐름도 .....	8
<그림 II-1> 개발단위와 시설공급과의 관계 .....	11
<그림 II-2> 집적의 경제 및 불경제이익의 변화 .....	13
<그림 II-3> 산업유형별 집적이익의 변화 .....	14
<그림 II-4> 공공·편익시설의 공급기준 .....	17
<그림 II-5> 개발단위와 등위별n 필수기반시설과의 관계 .....	20
<그림 II-6> 복수단지의 개발영향 .....	22
<그림 II-7> 기반시설부족의 발생원인 .....	22
<그림 II-8> 단지유형별 입지영향 .....	24
<그림 III-1> 년도별 대규모 개발사업 건수 및 면적 .....	28
<그림 III-2> 수도권 대규모 개발사업의 지역별 분포 .....	29
<그림 III-3> 용인서북부지역 택지개발사업지구 및 주택건설현황(2000년 현재) .....	30
<그림 III-4> 기존개발지역의 신규시설 건설 애로점 .....	36



## 1

## 연구의 개요

여기서는 이 연구의 근본취지와 방향 그리고 목적 등을 제시하였다. 아울러 연구를 위한 사례지역의 선정과 연구의 범위 및 방법도 설명하고 있다. 파주와 용인을 문제점 분석을 위한 사례지역으로 선정하고 주거단지와 산업단지에 대한 설문조사를 시행하였다.

## 1. 연구의 개요

수도권은 우리나라 인구의 절반에 달하는 약 48%(2005년 센서스기준)가 거주하면서 각종 경제활동에 종사하고 있다. 경제활동여건이 지방보다 상대적으로 양호하기 때문에 기업체나 공장들이 경쟁적으로 수도권 입지를 희망하고 있기 때문이다. 이에 따라 수도권의 개발수요는 60년대 이후 끊임없이 증가하고 있다. 대규모의 신도시개발을 비롯하여 대규모 산업단지와 관광단지가 다수 개발되고 있으며 최근 들어서는 양적으로 크게 증가하는 추세다.

수도권에서의 개발수요 증가는 필연적으로 수도권의 과밀화에 따른 혼잡이나 환경오염의 증가 등 각종 폐해를 수반하게 된다. 이러한 집중에 따른 폐해를 최소화하기 위하여 인구와 경제활동의 집중에 영향을 미치는 각종개발 행위에 대하여 정부차원의 적절한 규제와 관리 제도를 시행해 오고 있다. 공장이나 대학,

업무시설, 공공기관 등은 수도권의 집중과 과밀화에 중대한 영향을 미칠 수 있다고 판단하여 집중유발시설로 분류하고 수도권 정책상의 집중적인 관리대상이 되고 있다.

그러나 한편으로는 국제화 시대에 부응하여 우리나라의 성장엔진 역할을 담당하고 있는 수도권이 국제수준에 걸맞는 고도의 수도기능 수행여건을 갖추는 것도 필수적이다. 이를 위하여 수도권이 국제기능의 수행에 필요한 각종 기반시설의 공급과 대규모의 개발사업을 시행할 수 있도록 허용하고 있다. 이에 따라 수도권에는 주택단지, 산업단지 및 관광단지 등이 다양한 규모의 단지 형태로 개발되고 있다. 이러한 대·중·소규모의 각종 단지 개발은 최근 들어 수도권에서 부족한 주택의 공급과 수도권 입지를 희망하는 제조업체들을 수용하기 위한 공업용지의 확보차원에서 더욱 활발하게 이루어지고 있다.

수도권에서 시행되는 각종 단지의 개발은 교통혼잡이나 환경악화 등 수도권 문제를 유발하거나 심화시킬 수 있다. 각종 개발사업에 의해서 발생하는 수도권 문제의 악화를 예방하기 위하여 정부는 다양한 조치를 취하고 있다. 대규모 개발사업에 대해서는 정부가 인구, 교통, 환경영향평가 등을 실시하여 개발사업이 미칠 영향을 사전에 평가하고 개발사업에 의한 수도권문제의 심화를 방지하려는 노력을 기울이고 있다. 수도권에서 시행되는 일정규모 이상의 대규모 개발사업은 인구영향평가 대상이 되고 있으며, 수도권으로의 인구집중을 억제함과 아울러 기반시설 확충규정을 두어 개발에 따른 부작용을 최소화하고 있다.

그러나 개발사업에 의한 각종 부작용을 예방하기 위한 노력에도 불구하고 수도권 문제를 발생시키는 요인들은 지속적으로 증가하고 있다. 영향평가를 받아야 되는 대상규모 이하의 개발사업이 더욱 광범위하게 진행되고 있으며, 영향평가를 받은 대규모 개발사업도 인접지역에 여러 개가 집합적으로 분포하여 집적에 따른 수도권문제를 더욱 심화시키는 요인으로 작용하고 있다. 인근지역에 주택단지나 산업단지를 건설하게 되면 교통난이나 환경난을 우려하는 주민들의 반대에 부딪치는 경우도 허다하다. 주변보다 월등한 여건의 주택단지를 개발한다는 개발업자의 장미빛 선전은 주택분양이 끝나고 나면 주민항의로 돌변하는 경

우가 적지 않다.

이러한 개발사업으로 인한 추가적인 과밀화 문제의 발생이 서울을 중심으로 한 과밀억제권역 뿐만 아니라 그 주변의 성장관리권역에 까지 광역적인 현상으로 확산되고 있다. 영향평가 대상에서 제외되고 있는 중소규모의 단지도 더욱 숫자가 늘어나는 실정인어서 수도권의 과밀화에 따른 문제점이 개선될 기미를 보이지 않고 있다.

이러한 문제점을 근원적으로 해결할 수 있는 대안을 찾아내기란 쉽지 않은 일이다. 기존의 각종 영향평가나 심의위원회 등의 제도적인 뒷받침도 확실하지 않다. 이에따라 기존환경의 악화를 우려하는 주민들의 무조건적인 새로운 개발에 대한 반대의 목소리를 높이는 결과를 초래하는 경향이 있다. 기존제도의 틀에서는 해소하지 못하고 있는 이러한 수도권 개별단지가 집적하여 개발되는데 따라서 발생하는 제반 문제점의 실상을 파악하고 적절한 대응책 마련이 필요한 시점이라고 생각된다.

## 2. 연구의 필요성 및 목적

최근들어 수도권에는 대규모의 주택단지와 산업단지 개발이 급격히 증가하고 있다. 80년대 말 분당과 일산 등 5대 신도시 개발이 대대적으로 추진된 이후에도 수도권에는 주택난 해결을 위한 주택단지와 부족한 공장용지 확보를 위한 산업단지개발이 지속되어 왔다. 그러나 국민의 정부 이후부터 최근에 이르러서는 단지개발의 숫자가 더욱 급격하게 증가하고 있다.

이러한 대규모의 각종 단지 개발은 종합적인 구상아래 이루어지지 못하고 개별사업 단위로 검토되고 사업시행이 결정되고 있다. 이러한 현실은 적지 않은 복합적인 수도권 문제를 야기할 가능성이 매우 높다. 기존에 발생한 수도권문제를 완화하고 아울러 국제적 중심지 역할을 위하여 수도기능의 효율성을 높이려는 주택, 산업, 관광단지 등의 개발이 오히려 수도권의 혼잡을 유발해서 환경악화와 기능저하를 가져오는 악순환을 초래해서는 안 된다. 이러한 수도권의 개별적 개

발 사업들이 집합적으로 이루어지는데 따라 발생하는 기반시설공급의 문제점 등에 의한 환경악화와 수도권기능 저하의 문제점을 인식하고 대응 방안을 강구 할 필요가 있다. 이러한 취지에서 이 연구는 출발하였다. 이 연구의 주목적은 수도권에서 시차를 두고 시행되고 있는 각종 대규모 개발사업이 인접하여 시행됨으로써 수도권 문제의 심화에 미치는 영향을 파악하고 그 문제점을 해소하기 위한 정책과 제도개선방안을 제시하는 것이다.

이 연구의 구체적인 연구목적은 다음과 같은 세 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째, 수도권에서 시행되고 있는 각종 대규모 개발사업의 현황과 문제점을 검토·분석한다. 수도권에서 발생하고 있는 대규모 개발사업은 지역별, 종류별 및 시기별로 파악하여 일반현황과 문제점을 파악한다. 둘째, 개별단위의 대규모 사업들이 다수가 상호영향권 내에 집적하여 발생하는 수도권문제의 심화요인을 분석·평가한다. 사례분석과 관련제도 등의 검토를 통하여 개별단위의 집적개발에 의한 일상적 문제 이상의 환경악화요인을 검토한다. 셋째, 위의 문제점과 개선방안을 중심으로 개별단위의 개발사업이 집합적으로 분포하는데 따라 발생하는 수도권 문제의 심화를 방지하기 위하여 바람직한 정책 및 제도의 개선방안을 모색한다. 개별사업의 집적개발이 중심이 된 문제점을 해소하는 차원의 정책 및 제도개선방안이 검토되었다. 이러한 세 가지의 구체적인 목적 아래 이 연구는 진행되었다.

### 3. 연구의 범위 및 방법

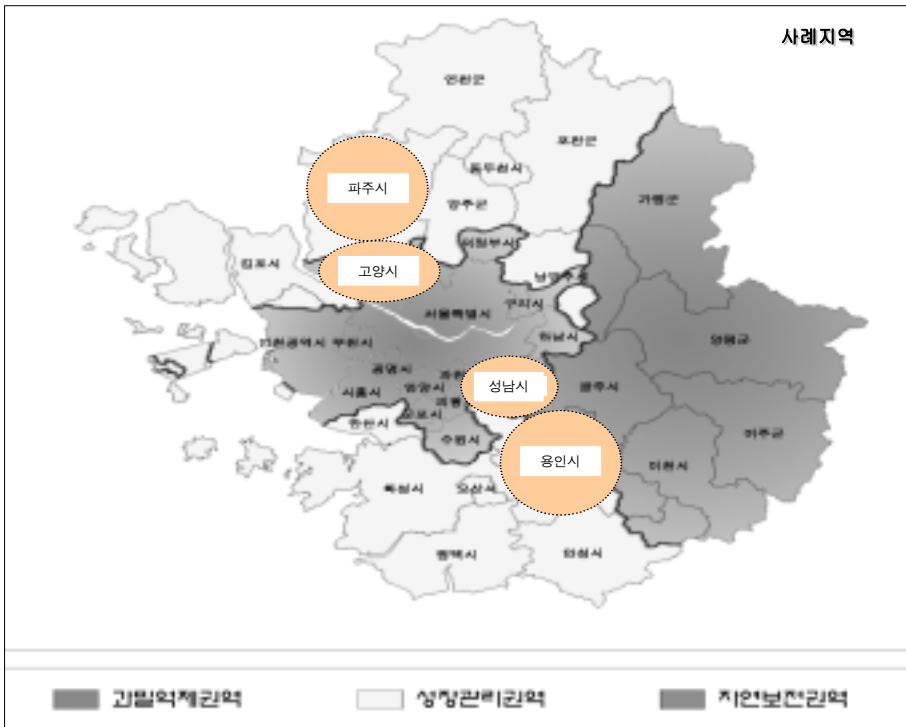
#### 1) 연구의 범위

이 연구의 시간적 범위는 제1차 수도권 정비계획이 시행된 1984년 이후로부터 최근자료의 취득이 가능한 2004년까지로 하였다. 이 기간 중의 수도권 정책 아래서 시행된 각종 대규모 개발사업을 시기별로 관찰, 분석 하였다.

공간적 범위는 수도권을 구성하고 있는 3개 시·도(서울시, 인천시, 경기도)에

국한다. 수도권 전역에 대해서는 시행된 대규모 개발사업의 전반적인 현황을 파악하는 수준에서 진행하였다. 집중적인 분석의 대상지역은 최근 들어 대규모 개발사업으로 심한 몸살을 앓고 있는 있는 시, 군 중에서 대표적인 사례로 꼽히고 있는 수도권 남부의 용인시와 북부지역의 파주시를 중심으로 하였다. 이들 지역에 대규모 개발사업이 다수 진행되고 있기 때문이다. 또한 이들 두 지역이 각각 수도권의 남부와 북부로 위치하고 있어 서로 다른 개발의 지역적 특수성을 나타낼 수도 있다는 점도 고려하였다. 또한 이들 두 개 지역과 인접하여 대규모 신도시 개발사업이 시행된 분당을 포함하는 성남시와 일산을 포함하는 고양시를 2개 사례지역의 비교대상지역으로 선정하였다. 대규모 개발사업의 유형별 특성에 의한 차별성을 관찰하기 위한 것이다(그림I-1 참조).

<그림 I-1> 연구의 대상범위도



관찰대상시설의 범위는 수도권에서 시행되고 있는 수도권 정비 계획법이 규정하는 대규모 개발사업을 주대상으로 하였다. 수도권 정비계획법은 주택단지와 복합단지는 100만<sup>m</sup><sup>2</sup> 이상, 산업단지 30만<sup>m</sup><sup>2</sup> 이상, 관광단지 10만<sup>m</sup><sup>2</sup> 이상을 대규모 개발사업으로 규정하고 있다. 이들 4개 대규모 개발사업을 주요 관찰대상으로 선정하고 필요한 경우에는 소규모 단지들도 분석의 보완을 위하여 부분적으로 포함시켰다.

내용적 범위는 대규모 개발 사업들이 인접하여 개발됨에 따라서 발생하는 수도권문제의 심화를 검토하는 것을 중심으로 한다. 지금까지 수도권 문제라면 일반적으로 교통혼잡, 환경악화와 같이 과밀에 따라 발생하는 수도권 내부문제와 지역균형발전, 경쟁력 약화 등 지역 외적인 문제를 주로 다루어왔다. 이 연구에서는 수도권 외적 문제를 제외한 수도권의 교통, 환경, 혼잡 등의 문제를 중심으로 하였다. 수도권 내부에서 발생하는 문제 중에서도 그 원인에 있어서 수도권의 대규모 개발사업이 상호 영향권 내에 위치하는데 따라 발생하는 문제점과 이와 관련한 내용으로 한정하였다. 이밖에 분석 내용에 포함되는 관련 시설의 범위는 위의 내용적 범위를 근간으로 적절히 조정하였다. 시설은 공급이 부족하면 수도권문제를 심화시키는 사회, 경제적 기반시설을 포함하고 있다.

## 2) 연구의 방법

이 연구는 기존의 연구자료와 조사분석자료 및 통계자료 등을 참고자료로 하여 진행하였다. 이 연구의 내용과 직접적으로 관련된 연구는 아직 발견하지 못했다. 그러나 관찰의 범위를 좀더 넓힌다면 간접적으로 관련된 기존의 학술적인 연구결과들이 일부 있으나 그것도 드물게 찾아볼 수 있을 정도에 불과하다. 일부 학술적 논문이 대규모 개발사업의 집적과 유사한 문제의 성격을 지닌 난개발이나 소규모 개발의 문제점에 관하여 관찰하고 있다. 또한 간접적인 유사분야까지 시야를 넓힌다면 집적경제(agglomeration economy)와 관련된 경제활동요소의 집적으로 나타나는 규모의 경제 및 불경제 효과를 꼽을 수 있을 것이다. 이 연구에



서는 이들 기존의 유사한 연구결과들을 원용하여 대규모 개발사업이 집적하는데 따라 발생하는 문제점을 인식하고 이론적인 기틀의 구축을 시도하였다. 조사 및 통계자료는 수도권 정비위원회와 수도권내 지방자치단체의 행정자료가 다수 활용되었다.

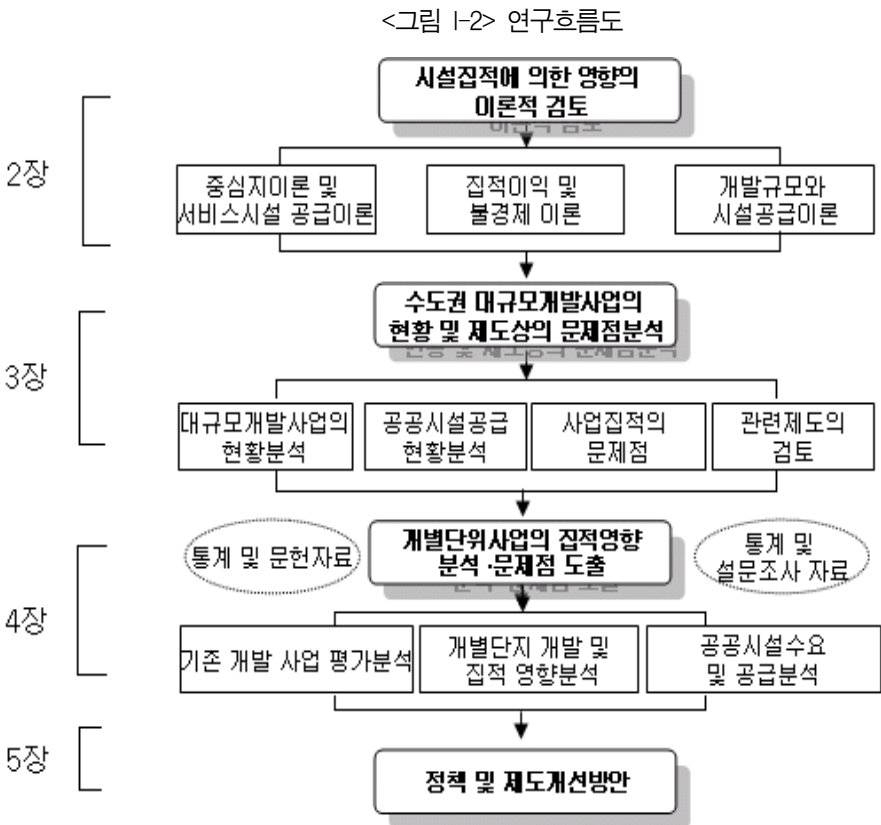
이 연구는 방대한 수도권 연구의 광범위한 공간적인 한계를 극복하기 위하여 대표적 특성을 가진 지역에 대한 사례분석을 시도하였다. 사례지역을 선정하여 집중적으로 분석하고 그 결과를 통하여 수도권 전반의 실상을 파악할 수 있도록 노력하였다. 수도권에서 대규모 개발사업으로 몸살을 앓고 있는 대표적인 지역인 용인시와 최근 다수의 대규모 개발사업이 시행 또는 추진되고 있는 파주시 등 2개 지역을 집중분석의 대상지역으로 선정하였다. 아울러 이들 2개 집중분석 지역에 인접하는 대규모 개발 사업지역인 분당과 일산을 비교지역으로 선정하여 대비를 통한 시사점을 도출하였다. 수도권의 대표적인 계획적 대규모 신도시개발 사례인 분당과 일산이 각각 용인과 일산에 대하여 수도권 남부와 북부에서 상호인접하고 있다는 점에서 본 연구의 추진 목적에 부합하는 사례지역으로 판단하였다.

이 연구는 정량분석을 기본으로 한 비교분석을 원칙으로 하였다. 상호연관성이나 문제의 발생 등에 대하여 통계나 수치를 이용하여 분석하고 연구대상 간의 상호 비교를 통하여 문제점을 파악하였다. 그러나 계량분석기법을 적용하는 수준의 연구는 아니며, 수치에 의한 상대적인 비교를 통하여 문제나 현황을 파악하는 정도에 그쳤다.

아울러 집중분석지역에 대해서는 면접 및 설문조사를 수행하였다. 대규모 개발사업의 추진을 담당하고 있는 공무원과 이를 경험하고 있는 주민, 그리고 산업단지 종사자 등을 대상으로 두 가지의 설문조사를 시행하였다. 이를 통하여 예상했던 문제점을 검증하고 분석의 보완적 자료로 활용하였다. 마지막으로 관련 분야를 전공하는 학자들과 수도권 지방자치단체의 3개 연구원의 관련 분야 연구책임자와 연구협의회를 수시로 개최하여 각종 지문과 유익한 정보를 얻도록 하였다.

### 3) 연구의 흐름

이 연구는 다음과 같은 맥락으로 진행되었다. 먼저 단지개발에 의한 영향을 일반적인 시각에서 다각적으로 검토하고, 다음 단계로 사례지역을 중심으로 한 현황분석을 통하여 문제점을 도출하였다. 마지막으로 파악된 대규모 개발사업의 집적에 의해서 발생하는 문제점에 대하여 개선해야할 정책대안을 제시하는 순서의 큰 줄거리이다. 그 과정은 다음 도표와 같다.



## 시설집적영향의 이론적 검토

이 장에서는 대규모 개발사업 및 기반시설 공급과 관련되는 제반 이론을 살펴보았다. 도시공간의 형성에 관한 중심지 이론을 응용하여 시설공급간의 관계를 연계 관찰하였다. 아울러 기반시설공급의 규모별 차이점 관찰을 통하여 기존 이론의 응용적 확대를 시도하고 있다.

### 1. 중심지이론과 기반시설

중심지 이론을 창시한 크리스탈러(Christaller)나 뢰쉬(Lösch)<sup>1)</sup>는 모든 지역에서 이루어지는 활동이 최종적으로 안정상태인 6각형의 격자형을 이루게 된다는 각종 경제활동공간의 구성원리를 설명하고 있다. 아이사드(Isard)<sup>2)</sup>는 한걸음 더 나아가 이 6각형의 격자구조가 중심지에 가까울수록 소규모가 되고 집적의 경제(agglomeration economy)를 가지는 공간을 형성하게 된다는 것을 설명하고 있다. 이들은 공통적으로 중심지 이론을 통하여 인접하여 입지하는 공간구조가 상호작용 하에 가장 안정적인 형태의 구조를 형성하게 된다는 점을 설명하고 있다. 또한 이들 공간에서 이용되는 서비스 시설들은 그 성격에 따라 단일한 셀(cell)을

1)Christaller(1966) 및 Lösch(1954)참조.

2)W. Isard(1956) 참조.

시장으로 하는 하급 서비스시설로부터 여러 개의 셀을 시장으로 하는 고급시설로 까지 그 시장의 범위가 다르다는 점을 설명하고 있다.

우리나라에서 시행되고 있는 각종 개발계획도 이러한 중심지이론에 입각한 시설공급규정을 채용하고 있다는 것을 알 수 있다. 개발사업의 규모가 적을수록 의무적으로 공급해야 되는 기반시설의 등급은 낮아지고 개발사업의 규모가 증가하면 보다 상위의 광역서비스시설을 공급할 것을 규정하고 있다. 중심지 이론에서 하위의 공간형성 단위라 할 수 있는 소규모 개발은 하급의 서비스 시설이나 기반 시설만 공급하면 된다.

그러나 새로운 개발이 기존의 개발된 지역에 인접해서 이루어지게 되는 경우에는 여러 가지의 문제를 야기하게 된다. 이미 공급된 기존지역에 대한 서비스 시설은 지금까지 개발이 이루어진 자체 면적에 필요한 한도내에서 공급되기 때문이다. 신규로 개발할 지역과 기존지역을 합한 면적에 대해서는 상위의 추가적인 시설을 공급할 것을 규정하고 있다. 그러나 이미 개발된 지역과 인접하여 신규로 추가되는 사업에 대해서는 이 두지역을 합한 면적에 해당하는 시설기준을 적용할 수 없기 때문에 신규사업에 대한 시설만을 공급하면 그만이다. 이에 따라 기존지역과 신규지역을 포함하는 면적에 대응하는 상위시설이 공급되지 못한다.

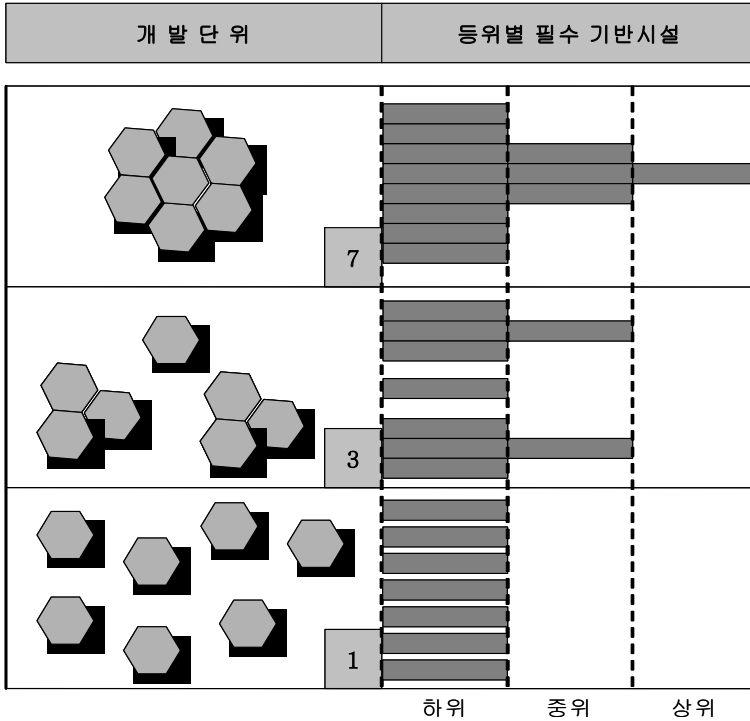
또한 새로운 시설이 설치된다고 해도 기존의 공간에 입지하는데에는 여러 가지의 문제점이 발생한다. 기존에 개발된 지역을 포함하여 일정한 반경을 커버하는 서비스시설의 재정비 문제가 쉽지않기 때문이다. 신규단지가 개발되면 인접한 기존 입지는 그대로 둔채 신규지역을 포괄하는 신규 기반시설만이 입지하게 된다. 그러나 신규기반시설이 인접하여 개발되면 기존시설도 기존 입지에 대한 수정의 필요성이 발생한다. 오켈리(O'Kelly)<sup>3)</sup>는 소방사이렌의 사례를 통하여 단지개발이 추가될 경우 발생하는 신규시설의 입지에 대한 여러 가지 사례를 설명하고 있다. 기존단지에 인접해서 신규단지의 개발이 이루어지게 되면 기존 사이렌 시설을 이동할 필요성이 발생하고, 신규입지도 이미 개발된 지역이라 새로운 적정 입지

---

3) O'Kelly and Murray(2004) 참조.

선정이 어려운 문제점 등이 발생한다. 오케리는 단지개발이 신규로 추가될 경우에 발생하는 신규시설의 적정입지가 어렵게 되는 여러가지 문제점들을 설명하고 있다.

<그림 II-1> 개발단위와 시설공급과의 관계



또한 신규개발이 추가되면 전체의 단위지역을 상위급 시설을 필요로 하는 광역권으로 승격시킬 수도 있다. 이 경우 상위의 기반시설이나 서비스시설의 공급이 필요하지만 현재 우리나라는 그러한 규정을 찾아 볼 수 없다. <그림 II-1>에서 7개의 개별단위 규모의 개발이 별도로 이루어질 때는 최하위의 시설만 공급하면 된다. 그러나 3개 또는 7개의 소규모 단지개발이 동시에 진행될 경우 최하위 시설에 추가하여 중위 또는 상위시설이 필요하게 된다. 따라서 소규모 개발이 개별적으로 진행되어 대단지를 이룰 때는 중·상위의 기반시설이 부족하게 된다.

## 2. 집적경제이론과 기반시설

### 1) 개념

인구와 각종 시설 등 경제활동이 한정된 지역에 인접하여 입지하게 되면 여러 가지의 이익과 불이익이 동시에 발생하게 된다. 이러한 경제활동요소인 인구와 시설의 집적에 따라 발생하는 경제적 이익을 집적경제 또는 집적이익(agglomeration economy)이라고 하며 주로 경제성 측면에서 강하게 작용한다. 발생하는 불이익은 집적의 불경제 또는 집적불이익(agglomeration diseconomy)이라고 하며 경제성의 측면보다는 환경적인 측면에서 더욱 강하게 작용한다.

집적이익의 발생원인은 인구나 시설이 인접하여 입지함에 따라 공동의 이용을 통한 개인부담 비용의 감소나 수입 증대의 형태로 나타난다. 각종 시설의 공동이용을 통하여 시설공급에 필요한 고정비용을 분담하여 시설공급비용을 낮추고, 시설의 운용에 필요한 최소한의 수요를 창출하여 각종 고급시설의 공급이 가능토록 한다. 이러한 이유 때문에 대도시에서는 수도나 전기, 도로 등의 기반시설공급이 중소도시나 농촌지역보다 적은 개인부담으로도 가능하다. 또한 대도시에서는 대량의 수요나 배후지가 뒷받침되어야 하는 지하철이나 공항, 대학, 오피스라하우스, 고급백화점, 종합병원 등 고급서비스시설의 입지를 가능케 한다.

집적의 불경제는 인구나 시설 등 경제활동 요소들이 적절한 규모를 초과하여 집적하는 경우에 발생한다. 인구와 시설의 집중은 경제적 이익을 창출하게 되지만 집중이 적정한도를 초과하게 되면 오히려 집적의 불경제가 발생하게 된다. 집적불경제 발생의 원인은 적정수준을 초과한 집중으로 시설의 공급이 현재의 기술수준으로는 어려워진다든지 각종 환경적인 불이익과 혼잡에 의한 불경제가 발생하여 집중에 의한 편익보다 오히려 비용부담을 더욱 증가시키기 때문이다. 이러한 집적의 불경제 현상은 도시에서 공장이나 주택 등이 대규모로 밀집하여 발생하는 환경파괴나 지가의 기하급수적 상승, 기술적 한계에 의한 환경, 교통 등

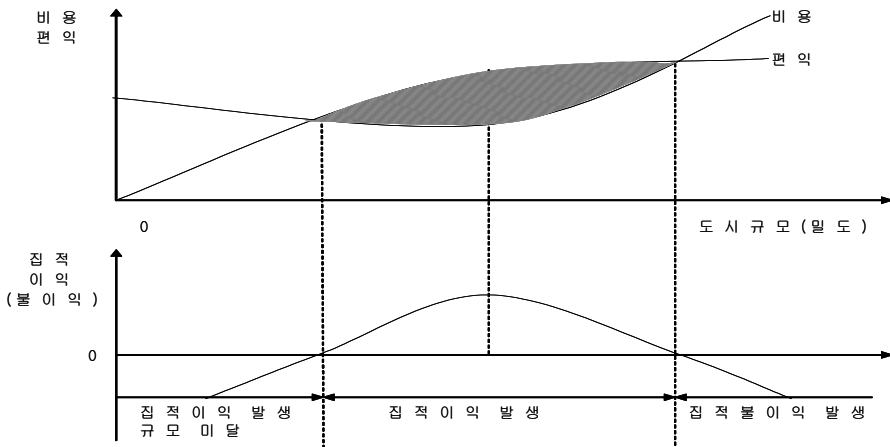
의 처리시설에 대한 용량 부족 등의 원인에 의해서 나타나게 된다.

## 2) 발생형태

집적경제는 개별단위의 투자에 의한 이익의 총합보다 높은 추가적 수익을 가능케 하며 집적의 불경제는 개별단위 활동이 발생시키는 경제의 총합을 능가하는 양의 불경제를 발생시킨다.

집적현상이 발생하는 초기에는 집적의 경제가 발생하지만 집적이 적정수준 이상으로 진행되면 집적의 불경제가 발생한다. 집적이익은 규모에 따라 증가하는 속도가 다른데 대체로 "S"커브를 그린다. 즉 초기에는 완만히 증가하다가 일정규모에 도달하면 급속히 증가하며 적정규모를 넘어서면 완만하게 감소한다. 집적의 불이익은 집적이익이 적정규모를 넘어섰을 때 발생하기 시작하여 체증적으로 증가하게 된다. 적정규모를 넘어 집적이 지속적으로 이루어지게 되면 집적이익은 소멸되고 오히려 집적의 불이익이 나타나게 된다.4)

<그림 II-2> 집적의 경제 및 불경제 이익의 변화



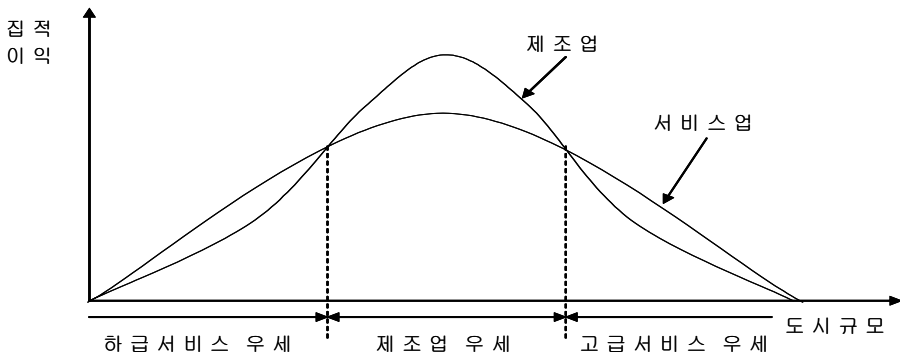
4) W. Alonso(1956), W. Isard(1978) 등 참조.

기반시설의 공급과 관련한 집적경제의 변화도 마찬가지다. 집적의 초기에는 개인당 기반시설공급비용이 감소하지만 과밀하게 된다면 용지공급난, 지가상승, 시설대형화의 기술적 애로 등 부정적인 요인이 집적불경제의 형태로 나타난다. 이에 따라 시설공급비용 증가와 아울러 집적에 의한 문제점이 증가하게 된다. 편익비용의 개념을 도입한 집적이익곡선의 변화는 그림<II-2>와 같다.

집적경제는 경제활동의 종류에 따라 형태와 크기에 있어서 차이를 나타낸다. 집적발생의 초기에는 서비스업시설의 집적경제가 높지만 집적이 진행되면서 제조업의 집적경제가 높아지게 된다. 이에 따라 각종 산업단지와 관련된 기반시설을 필요로 하게 된다. 그러나 집적과정이 더욱 진행되면서 다시 서비스업이 우세하게 되는데 이때 발생하는 서비스 집적이익은 초기의 서비스 이익보다 고급서비스라는 특성이 있다.<sup>5)</sup>(그림II-3 참조)

따라서 집적이 진행되면서 하급서비스→제조업→고급서비스의 형태로 도시에 서 우세한 집적경제활동은 변화하게 된다. 서비스 형태의 변화와 동일한 형태로 도시의 시설이나 기반시설의 형태도 변화하게 된다. 예를 들면 초기에는 구멍가게나 소매점 등 하위의 서비스시설이 번창하지만, 산업단지 등의 출현이 이어지고, 마지막으로 백화점 등의 고급서비스 시설이 주종을 이루게 된다.

<그림 II-3> 산업유형별 집적이익의 변화



5) Fuchen Lo & Kamal Salih(1978) 참조.



### 3) 도시화와 집적경제

집적경제를 추구하는 대표적인 형태가 도시화(urbanization)현상이다. 각종 경제활동이 도시라는 한정된 공간에 집적하여 경제활동 요소들 간의 효율성을 높이게 된다. 제조업은 생산요소인 노동력과 원료의 공급이 용이하고, 공장설비나 편의시설 등을 통하여 생산활동의 유지관리에 이점이 발생한다. 생산과정 뿐만 아니라 제조한 상품의 판매도 유리하다. 또한 서비스업은 집적하여 수요를 창출한다. 다양한 편의시설이 기본적인 수요를 확보할 수 있고 이들 시설 간에 또한 집적의 경제가 발생한다.

경제활동요소의 집적으로 기반시설의 공급도 더욱 용이하게 된다. 용수공급의 예를 들면 개별적으로 경제활동요소가 입지할 때는 우물이나 펌프에 의존할 수밖에 없으나 집단화하면서 댐이나 저수지를 통하여 수돗물의 공급이 가능하게 된다. 집단화하게 되면 보행자 위주의 좁은 골목길 대신에 자동차가 다니는 대로를 건설할 수 있게 된다. 공동의 이용자 비용부담이 가능하기 때문이다. 집적하게 되면 백화점이나 오페라하우스 등 고급서비스 시설도 운영할 수 있게 된다. 시설의 유지, 운영에 필요한 대규모의 수요를 감당할 수 있기 때문이다. 시내버스뿐만 아니라 지하철의 운행도 가능하게 된다. 이러한 각종 기반시설 및 편의시설의 공급에 있어서 집적은 적지 않은 이점이 있고, 이를 추구하기 위하여 도시화와 집단화가 이루어진다. 그러나 과도한 집적은 지가상승, 시설공급의 기술적 한계 등으로 인한 집적 불경제를 초래하게 된다. 이에 따라 도시화의 경제적 이점은 불리함으로 변화하게 된다.

## 3. 개발규모와 시설공급

### 1) 개요

도시기반시설은 도시주민의 일상생활에 밀접하게 관련되는 시설이다. 쾌적한

환경과 사회적 교류가 원만히 이루어질 수 있도록 시설의 종류와 규모를 적절히 고려하여 공급되어야 한다. 도시민들은 다양한 종류의 경제, 사회, 환경 및 생활 기반시설 들을 일상생활에 이용하고 있다. 원만한 도시생활을 유지하기 위한 기반 시설로는 교육시설, 공공청사, 도서관, 의료시설, 도로, 환경처리시설 등이 중요하다.

<표 II-1> 법규상 주택호수와 공공시설 설치기준과의 관계

주택호수(호)	진입도로 (하나인 경우)	단지 내도로	유치원	초등 학교	중학교	고등 학교	동사무소	파출소	우체국	공원	민간개발 사업지구 (개)
100미만	6m이상	4m이상	-	-	-	-	-	-	-		3
100-300미만											6
300-500미만											39
500-1천미만	8m이상	6m이상	1개	1개					어린이공원 : 250m당 1개	33	
1천-2천미만										9	
2천-2천5백미만	12m이상	8m이상	2개	2개	1개	1개				생활권근린공 원:5백m당 1개	0
2천5백-3천미만	15m이상	12m이상									0
3천-4천미만	20m이상	15m이상									0
4천-5천미만											0
5천이상										0	

이들 시설의 공급특성은 개발사업의 규모에 따라 상이하게 나타나고 있다는 점이다. 소규모로 개발되는 단지의 경우에는 의무적으로 공급해야 할 공공 및 기반시설은 개발단지에 사는 인구가 불편없이 생활하는데 필수적인 시설들이 될 것이다. 그러나 대규모 개발사업은 소규모 개발사업에서 의무적으로 규정하는 필수시설인 국지적 시설 외에도 추가적인 광역시설의 공급이 필요하다. 또한 동일한 종류의 시설일지라도 대규모 사업의 기반시설 공급 규모가 광역적이거나 고급시설로 되어 있다.

법규상의 공공시설 설치기준을 보면 4~5천 가구 미만의 주거단지를 개발하는 경우에는 초등학교뿐만 아니라 중·고등학교 등의 교육시설을 공급할 의무가 없다. 또한 3,000가구 미만인 경우에는 동사무소나 우체국, 파출소 등이 설치되지 않아도 된다. 어린이 공원의 설치도 의무화 되지 않고 있다.

<그림 11-4> 공공·편익시설의 공급기준

교육시설	공공시설	판매서비스	도로	공급기준			
				5천	2만	5만	10만
탁아소 유치원							
		의원 슈퍼마켓					
	어린이공원		국지도로				
초등학교							
	노인회관 집회소		집산도로				
중등학교 고등학교							
	보건지소 도서관 근린공원		보조간선로				
	경찰파출소 소방파출소 동사무소 우체국 양로원 체육관 운동장 지구공원						
		쇼핑센터 병원	주간선도로				
대학							
	시청 경찰서 소방서 보건소						
		백화점 종합병원					
			도시고속도				

자료: 국토연구원, 신시가지 계획지침, 1985.

토지개발공사, 상업편익시설의 획지구도 및 형상연구, 1993.

진입도로나 단지내 도로의 경우도 개발사업의 규모에 따라 적지 않은 차이가 있다. 도로의 경우, 2천가구 이상인 경우는 20m 이상의 진입도로와 15m 이상의 단지내 도로를 갖추도록 되어 있다. 그러나 1,000가구 미만인 경우에는 개발사업의 규모에 따라 6~12m 이상의 진입도로와 4~12m 이상의 단지내 도로만 갖추면 된다.

이러한 단위개발사업의 규모에 따라 공급되는 기반시설의 종류와 시설수준의 차이는 개발단지의 환경여건에 적지 않은 차별성으로 나타나게 된다. 즉, 소규모로 개발되는 단지는 대규모 개발단지 보다 공급되는 기반시설의 종류가 적고 공급되는 시설도 수준(등급)이 낮게되어 상대적으로 열악한 생활환경이 될 수 밖에 없는 것이다.

## 2) 유사 연구사례

개별단위의 대규모 개발사업이 집합적으로 발생하는데 따른 문제를 관찰하는 연구는 지금까지는 찾아볼 수 없다. 그러나 소규모 집합 개발사업과 연관 지을 수 있는 유사한 연구는 드물지만 찾아볼 수 있다. 이미 개발된 지역에서 주변지역이 추가적으로 개발되는 경우 각종 시설의 적정 배치가 어렵다는 문제점을 제기한 경우가 있다. 오켈리<sup>6)</sup>는 새로운 단지개발이 기존단지에 추가될 경우 기존 소방사이렌의 적정위치의 변화와 추가적인 시설의 설치에 대하여 각종 애로점을 설명하고 있다. 기존에 입지한 사이렌의 위치를 옮겨 새로운 입지를 잡는데는 이미 개발된 시가지나 가로망 등으로 적정위치 선정이 곤란하다고 주장하고 있다. 추가적인 시설의 기존 개발단지와의 관계를 고려하여 적정위치와 적정규모를 갖추기가 매우 어렵다고 설명한다.

우리나라의 경우에는 난개발에 대한 연구가 대규모 개발사업의 집합과 동일한 내용은 아니지만 이와 유사한 성격을 가지는 것으로 확대 해석할 수도 있을 것이

---

6) 소방사이렌의 설치가 새로 이루어질 경우 전지역을 커버하는 적정 입지에 시설을 공급하기 어려운 점을 사례로 들어 설명하고 있음. O'Kelly(2004)참조.

다. 도시계획과 관련하여 난개발에 의한 피해를 방지하기 위하여 관련학자들이 소규모 또는 단독개발의 문제점을 지적하고 계획적 관리 방안<sup>7)</sup>, 대도시 주변의 관리<sup>8)</sup>, 토지개발의 제도적 기반정립<sup>9)</sup> 등을 제안하고 있다. 특히 문채(2002)는 민간개발사업의 영세성에 따른 시설공급의 열악함을 지적하고 공영개발의 우수성을 주장하고 있다.<sup>10)</sup> 주택공사와 토지공사 등 공공기관이 수행한 개발사업과 민간기관이 수행한 사업을 비교하면 민영사업의 개발규모가 현저히 영세함을 보여준다. 민영개발이 대부분 소규모로 진행되어 이에 따른 단지환경이 매우 열악한 형편임을 짐작 할 수 있게 한다.

<표 II-2> 개발주체별 개발사업의 규모

-	공영개발	민영개발
계	182(100.0)	90(100.0)
5만 이하	6(3.3)	63(70.0)
5~10만	11(6.0)	21(23.3)
10~50만	90(49.5)	6(6.7)
50~100만	32(17.6)	-
100만 이상	43(23.6)	-

자료 : 대한주택공사 택지개발사업 준공지구 총람(81~95, 95~99)

한국토지공사 토지개발사업 총람(1990,~99).

### 3) 개별사업 집적의 기반시설 영향

우리나라의 도시지역을 중심으로 중소규모와 대규모 개발사업 들이 혼합되어 광범위하게 이루어지고 있다. 특히 수도권에는 대규모 주택단지와 중소규모 주택단지가 집중적으로 개발되고 있다. 당초에 특별한 의도는 없었지만 단지여건과 사업자에 따라서 결정되는 개발사업의 규모는 개발후의 지역여건에 적지 않은 차별적 영향을 미치게 된다.

7) 박현주(1999) 참조.

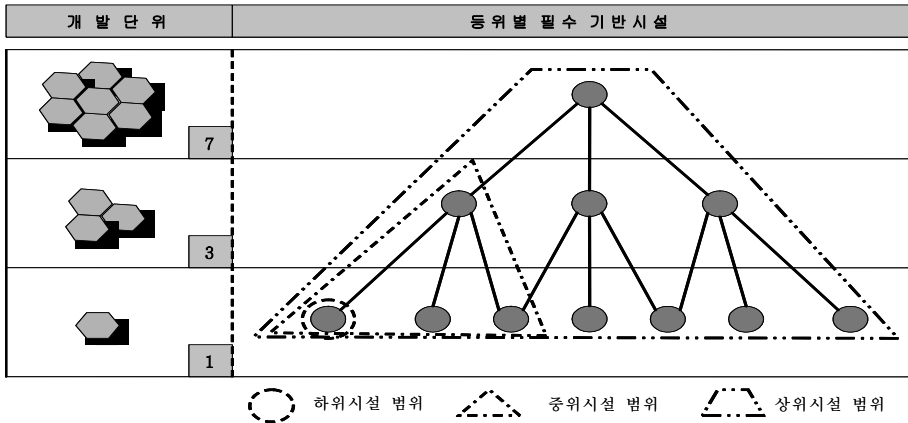
8) 계기석(1997) 참조.

9) 이상대(1997) 참조.

10) 문채(2002), “비도시지역을 대상으로 한 지구단위계획제도의 운영방안에 관한 연구”, 국토계획, 대한 국토·도시계획학회지, 37권 5호, pp. 127-141.

동일한 규모를 가진 일단의 개발사업일지라도 대규모로 시행된 경우와 중소규모로 분할되어 개별적으로 시행된 경우에는 여러가지 개발후의 단지 여건상 차이점이 나타난다. 개발업자들이 선호하는 형태는 소규모 단위의 개발이다. 단지의 확보도 용이할 뿐만 아니라 법적인 시설공급량과 범위도 상대적으로 적기 때문이다. 대규모 단지를 소규모로 분할하여 개발할 경우 소규모 단지에서 요구하는 등급의 시설만을 의무적으로 공급하면 그만이다. 소규모 단지가 하나로 통합되어 대규모 단지로 개발될 경우에는 소규모 단지에서는 공급하지 않아도 되는 중위, 상위의 시설까지 공급해야 된다(그림 II-5 참조).

<그림 II-5> 개발단위와 등위별 필수기반시설과의 관계



소규모 개발은 개발업자에게는 개발비용을 절감시키고 신속한 개발이 이루어질 수 있다는 점에서 선호되는 방법이다. 그러나 개발된 단지는 대규모 단위로 개발된 사업에 비해서 열악한 기반시설 여건을 가질 수밖에 없게 된다. 관련 법규에 규정되지 않은 시설은 개발업자에 의해서 자발적으로는 공급되지 않기 때문이다. 이에 따라 소규모 단지는 개발이 완료된 후에 입주하는 주민들이 기반시설이 열악한데 따른 불편을 겪게 된다. 이러한 소규모 단지에 대한 공급시설의 부족은 교통 혼잡과 근린주거환경의 열악, 각종 서비스시설 이용의 불편 등의 형태 나타나 최종적으로는 주민들의 피해로 돌아온다.

특히 민간개발의 경우에는 대규모 개발사업이 드물고 소규모 개발의 형태가

월등히 높은 비중을 차지하고 있다. 민간개발의 사례를 보면 전체 개발사업의 약 70%가 5만평방미터 이하의 소규모 단지로 구성되어 있다. 50만 평방미터를 넘어가는 중규모 이상의 단지는 단 한 건도 찾아볼 수 없다. 반대로 공영개발의 경우에는 5만 평방미터 미만의 소규모 단지개발이 전체의 3.3%에 불과하다(표II-2 참조). 민간개발사업이 소규모 개발에 따른 기반시설 공급부족의 문제가 심각함을 알 수 있다.

특히 개발사업의 단위가 20호 미만인 경우에는 진입도로나 공원, 학교 등의 시설은 물론이고, 어린이 놀이터나 소규모 판매시설, 노인정 등 공동주택단지에 필수적인 부대시설조차 확보하지 않고 있다. 일단 개발이 이루어지고 난 후에는 사도의 확장 등 기반시설 설치에 어려움이 존재하며 상위 시설공급이 결여되어 원거리 통학 등의 문제가 발생하게 된다.

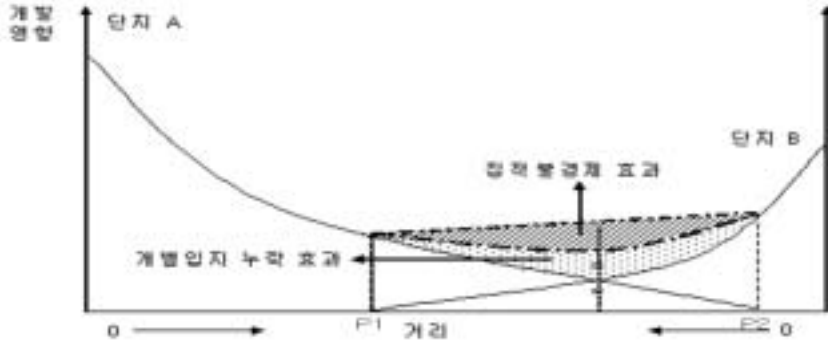
복수단지를 개발하는데 따라서 발생하는 영향은 입지이론에서 이용하는 다음과 같은 그림으로 설명이 가능하다. <그림II-6>에서 A단지와 B단지가 개별적으로 인접한 입지에 개발된다면 그 영향권이 겹치는 P1과 P2 에서는 기반시설의 누락에 따른 환경악화와 혼잡증가에 의한 집적불경제효과<sup>11)</sup>가 동시에 발생하게 된다. 개별사업의 집적은 위에서 살펴본 바와 같이 추가적인 시설을 요구한다. 추가적인 시설들은 소규모 단지에서 중대규모 단지로 면적이 증가함에 따라 발생하는 상위등급의 시설을 의미한다. 추가적인 시설들이 공급되지 못한다면 시설의 집적에 따른 혼잡의 증가나 환경악화 등이 복수단지의 개별적인 영향을 합한 것 보다 크게 나타난다.

실제로 도로시설의 부족에 의한 교통지체의 발생비용은 병목현상 등으로 급증하게 된다. 환경시설의 부족으로 인한 오염상태의 악화도 자연정화기능의 상실 등으로 급속히 증가할 수 있다. 이러한 현상은 서울주변의 위성도시에 대규모 단지가 개발될 때마다 발생하는 교통정체와 하천유역의 오염 등의 형태로 나타나고 있다.

---

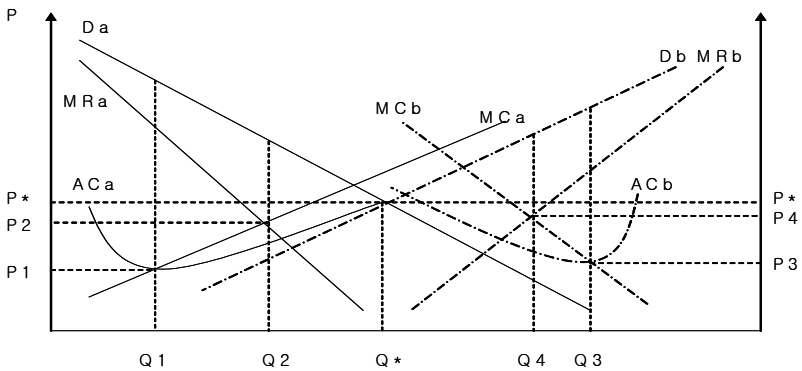
11) 이때 나타나는 집적불경제효과는 A단지와 B단지의 중복부분을 능가하는 빗금친 부분이다.

<그림 II-6> 복수단지의 개발영향



기반시설이 부족하게 되는 원인은 <그림 II-7>의 수요와 공급 개념을 토대로한 그래프로 설명할 수 있다. 이 그림에서 Q1과 Q3는 각각 두개의 서로 다른 단지에서 공급되는 기반시설의 공급량이고, Q2와 Q4는 지역 내의 전체 기반시설공급량이며 Q\*는 사회전체가 희망하는 바람직한 기반시설공급량이다. 개별 단위의 개발사업일 경우에는 지역 내에서 각각 Q2-Q1, Q4-Q3만큼의 기반시설(주로 중위 시설)이 부족하게 되고 사회 전체적으로는 Q4-Q2만큼의 기반시설(주로 상위 시설)이 부족하게 된다. 따라서 개별적인 단지를 상호 영향권 내에 건설할 경우에는 이 차이만큼의 기반시설을 추가적으로 공급해 줄 필요성이 발생하게 된다. 그렇지 않다면 Q2~Q4 정도의 시설부족에 의한 교통불편이나 혼잡의 발생으로 인한 환경악화가 수반될 수밖에 없다.

<그림 II-7> 기반시설부족의 발생원인





#### 4. 사업유형별 인구유발 패턴

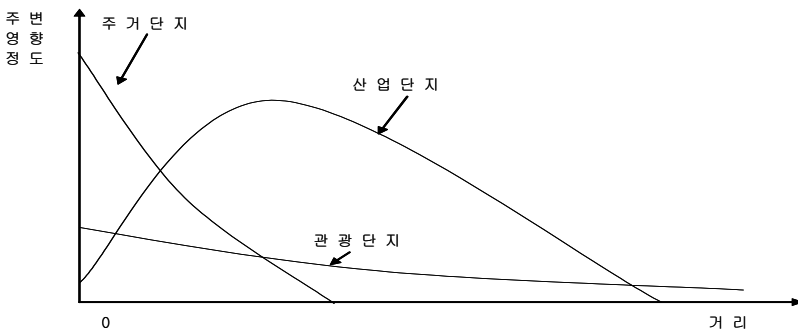
단지의 개발이 수도권에 미칠 영향은 매우 다양하게 나타나게 된다. 중요하게 다루어지는 영향은 자체단지와 주변단지에 미치는 인구증가의 유발, 단지에 입주한 시설과 관련된 각종 경제활동에 의한 소득이나 생산 등 경제효과의 유발, 이들 입지요소들의 원만한 활동을 위한 기반시설이나 공공 및 편의시설의 영향 등을 들 수 있다.

대규모의 단지 개발에 있어서 단지의 유형에 따라서 당해지역과 주변지역에 나타나는 인구 및 경제활동의 유발영향은 상이한 형태로 나타난다. 주택단지의 개발은 입주하는 거주자를 중심으로 한 인구유발이 중요하고 이들 유발된 인구에 의한 소득의 소비활동 등으로 인한 단지 내외 지역의 각종 서비스기능의 유발 현상이 함께 나타나게 된다. 또한 생활의 편의를 위한 기반시설이나 편의, 공공 시설 등이 설치되는데 이들 시설은 주로 단지 내를 중심으로 배치되며 단지 외부에 미치는 영향은 다른 단지에 비해서 상대적으로 적은 것이 특징이다.

산업단지에서는 입주한 업체의 생산과 판매 및 운송 등을 원활히 하기 위한 시설들이 주로 단지 내를 중심으로 인근지역과 연계되는 활동이 많이 이루어진다. 산업단지가 유발하는 각종 영향은 생산과 고용 등 경제활동에 미치는 영향이 중요하며 인구유발도 단지 내에 입주한 고용유발을 중심으로 주거단지에 비해 매우 큰 규모로 나타난다. 산업단지는 주로 단지를 중심으로 시설을 배치하고 있으나 인구유발이나 편의시설 등의 이용은 대부분이 단지의 외곽에 상당한 거리에 걸쳐서 나타나게 된다. 개발된 산업단지의 공장에서 종사하는 종업원들은 단지 내에서 생산활동을 하게 되지만 일상생활은 단지 외에서 이루어진다. 이에 따라 고용자들의 소득소비로 인한 각종 서비스나 판매시설이 단지 외에서 증가하고 주거를 위한 주거수요가 발생하며 각종 기반시설과 편의시설의 수요도 모두 단지 외에서 이루어지게 된다. 이에 따라 산업단지는 주거단지에 비해서 인구유발영향이 크고 시설의 수요와 각종 과급영향도 단지 외로 광범위한 지역에 걸쳐서 이루어지는 관계로 수도권정책의 과밀화에 미치는 영향도 매우 크다.

관광단지는 자체의 인구유발영향은 그리 크지 않다. 관광단지의 종류는 매우 다양한데 자연관광단지와 시설을 중심으로 한 관광단지 등의 종류에 따라 그 파급영향이 상이하게 나타난다. 자연을 소재로 한 관광단지의 영향은 지역내에 미치는 영향이 크지 않다. 그러나 호텔이나 업무시설을 수용하는 국제관광단지 등 시설을 중심으로 한 관광단지는 오히려 산업단지 보다도 유발영향이 클수도 있으며, 지역적인 영향은 산업단지보다도 더욱 광역적으로 나타나게 된다. 그러나 당해 지역에 미치는 영향의 강도는 주택단지나 산업단지 및 관광단지 중에서 가장 낮게 나타난다. 이러한 단지의 유형별로 다르게 나타나는 입지의 영향은 다음 <그림 II-8>과 같이 나타낼 수 있다.

<그림 II-8> 단지유형별 입지 영향



단지개발의 종류에 따라 단지 내외에 미치는 유발인구의 정도는 수도권에 이미 개발된 각종단지의 유발인구 분석을 통하여 파악할 수 있다. 주택단지의 경우 전체 유발인구의 약 81%가 단지 내에 거주하지만 산업단지는 약 35%, 관광단지는 약 10.3%가 단지 내에서 주로 활동하고 있다. 반대로 단지 외의 유발인구 비중은 주택, 산업, 관광단지가 각각 19%, 65%, 89%로 나타나 산업단지와 관광단지의 단지 외 인구유발영향이 주택단지보다 상대적으로 높음을 알 수 있다. 이러한 <표II-3>에 제시된 실증적인 자료 분석의 결과는 <그림II-8>의 단지유형별로 다르게 나타나는 입지유발영향을 잘 반영하고 있다.

<표II-3> 사업유형별 단지 내외의 규모 당 인구영향

구분		지구 내 인구영향	지구 외 인구영향
주 택 단 지	전체	93,578인(81%)	21,105인(19%)
	면적당	33인 / 천평	7인 / 천평
산 업 단 지	전체	22,560인(35%)	41,600인(65%)
	면적당	121인 / 천평	224인 / 천평
관광단지	자연단지	전체	6,734인(21.7%)
		면적당	7인 / 천평
	시설관광단지	전체	462인 (10.3%)
		면적당	5인 / 천평

자료 : 성남관광 택지개발사업 인구영향평가 2004.

장안첨단지방산업단지 조성사업 인구영향평가 2005.

고양관광문화단지 인구영향평가 2005.

파주 토일동산 민속촌부지 인구영향평가 2004.

주 : 주거단지의 경우 지구내의 인구영향은 거주자 인구, 지구외 인구영향은 간접적인 영향의 인구를, 산업단지는 지구내의 인구영향은 고용인구, 지구외의 인구영향은 수도권외의 거주민의 인구, 관광단지의 경우 지구내의 인구영향은 고용인구, 지구외의 인구영향은 거주자 인구를 의미함.

개발 사업별 인구영향을 단위 면적당의 밀도로 나타내 보면 산업단지가 121인 /천평으로 가장 높고 주택단지는 33인/천평, 관광단지는 7인/천평 및 5인/천평으로 상대적으로 낮게 나타난다. 개발지구 외의 영향도 산업단지가 월등히 높아서 단지개발에 따른 단지의 성격별 차이점을 잘 나타내고 있다. 이에 따라 산업단지 개발은 주변지역의 높은 인구유발 때문에 다른 단지보다 상대적으로 더욱 많은 기반시설과 공공시설이 공급될 필요성이 있는 것이다. 그러나 현재 시행되고 있는 대부분의 산업단지개발에 있어서는 단지 자체와 그 인접한 지역의 극히 일부만을 산업단지 개발사업에 포함시키고 있는 실정이다. 나머지의 외곽에서 발생하는 추가적인 기반시설공급은 지자체나 주민이 부담하게 되는 결과가 발생한다.



## 3

## 대규모 개발사업의 현황 및 제도상의 문제점

여기서는 대규모 개발사업의 현황과 문제점을 지역별, 규모별, 종류별로 살펴보았다. 아울러 도로, 교육시설, 공공시설 등에 대한 대규모 개발사업과 기반시설공급과의 상관성 내지 문제점의 관찰 등이 주로 이루어졌다. 마지막으로 대규모 개발사업과 관련된 우리나라와 외국의 기반시설공급 및 관리 제도를 검토하였다.

### 1. 대규모 개발사업의 현황

#### 1) 년도별 대규모 개발사업 현황추이

인구영향평가가 실시된 1985년부터 2005년 상반기까지 수도권에서 시행된 대규모 개발사업은 총 67건이다. 1980년대 후반에서 1990년까지 분당, 일산 등 신도시개발의 추진으로 영향평가 건수가 집중하고 있으나 그 후 큰 변화를 보이지 않다가 2000년 들어와 심의 건수가 많아지면서 2002년부터 증가하기 시작하여 2004년에는 11건에 이르렀다.

이를 사업종류별로 구분해보면 주로 수도권의 주택부족 현상을 반영하여 택지 개발사업에 집중되고 있다. 전체 대규모 개발사업의 면적은 266.3km<sup>2</sup>이며 신도시 개발시기인 1990년 이후 2002년과 2004년에 가파른 증가세를 보이고 있다. 사업

종류별로는 택지개발 면적이 172.1km<sup>2</sup>로 전체의 65%를 차지하고 있다. 이는 수도권으로 인구집중현상이 지속되면서 주택 부족현상이 지방보다 상대적으로 높기 때문으로 해석된다.

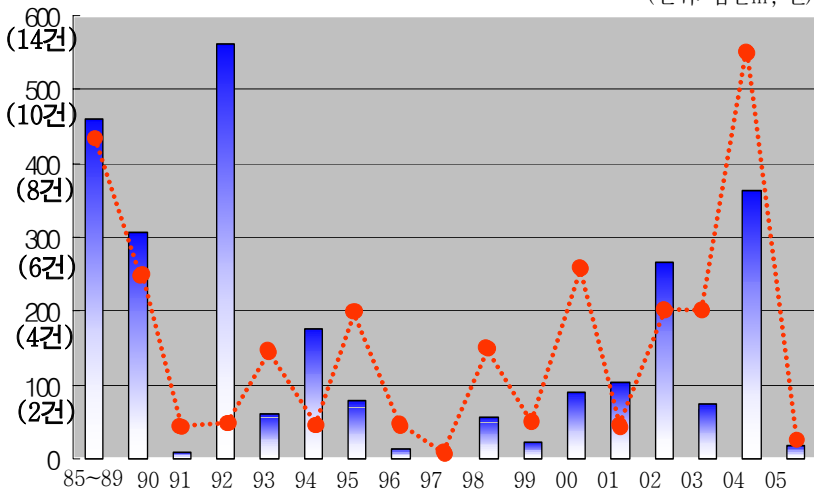
<표 III-1> 년도별 개발사업

(단위: 건, 10만m<sup>2</sup>(%))

년도	85~89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	합계	
건수	9 (16.4)	5 (9.1)	1 (1.8)	1 (1.8)	3 (5.5)	1 (1.8)	4 (7.3)	1 (1.8)	-	3 (5.5)	1 (1.8)	5 (9.1)	1 (1.8)	4 (7.3)	4 (7.3)	13 (20.0)	1 (1.8)	67 (100.0)	
면적	계	461 (17.3)	306 (11.5)	10 (0.4)	562 (21.1)	61 (2.3)	177 (6.6)	79 (3.0)	13 (0.5)	-	57 (2.1)	23 (0.9)	90 (3.4)	103 (3.9)	266 (10.0)	74 (2.8)	364 (13.7)	17 (0.6)	2,663 (100.0)
	택지	461 (26.8)	306 (17.8)	10 (0.6)	-	61 (2.3)	177 (10.3)	-	13 (0.8)	-	31 (1.8)	12 (0.7)	88 (5.1)	25 (1.5)	161 (9.4)	57 (3.3)	319 (18.5)	-	1,721 (100.0)
	산업	-	-	-	-	-	-	79 (29.0)	-	-	26 (9.6)	4 (1.5)	-	-	105 (38.6)	17 (6.3)	24 (8.8)	17 (6.3)	272 (100.0)
	관광	-	-	-	562 (83.9)	-	-	-	-	-	-	7 (1.0)	2 (0.3)	78 (11.6)	-	-	21 (3.1)	-	670 (100.0)

<그림 III-1> 년도별 대규모 개발사업 건수 및 면적

(단위: 십만m<sup>2</sup>, 건)

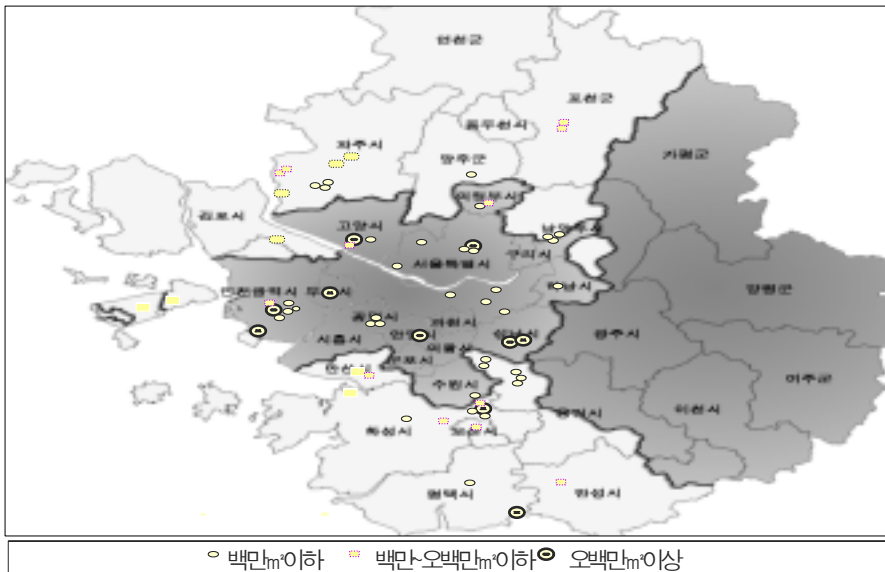


## 2) 지역별 대규모 개발사업 현황

대규모 개발사업을 지역별로 분류해보면 서울의 경우는 11건 모두가 택지 개발사업으로 이루어졌고, 인천의 경우는 10건중 택지개발이 7건, 관광단지개발이 3건 이었다. 경기도는 모두 46건으로 전체의 약 70%를 차지하고 있으며 사업종류도 택지개발, 산업단지 및 관광개발 등 다양한 개발사업이 이루어졌으나 택지 개발사업에 집중되어 있다. <그림 III-2>에서 보듯이 개발사업이 서울을 중심으로 북쪽에는 파주시에 집중적으로 사업이 이루어졌으며, 남부지역에는 수원 및 용인지역에 집중되어 있음을 알 수 있다.

특히 최근에 용인지역에 민간 개발사업이 집중되면서 공공시설의 공급에 문제점이 발생되고 있다. 용인서북부지역을 예로 들면 1994-2000년간 승인된 민간주택건설사업지구는 총 149개에 이르며 수용세대수는 7만9천6백여 세대에 달하고 있다. 이는 이 지역내에서 조성되었거나 조성예정으로 있는 총 18개 택지개발사업지구의 공급세대수 9만7천5백여 세대의 81.6%에 해당하는 규모이다.

<그림 III-2> 수도권 대규모 개발사업의 지역별 분포

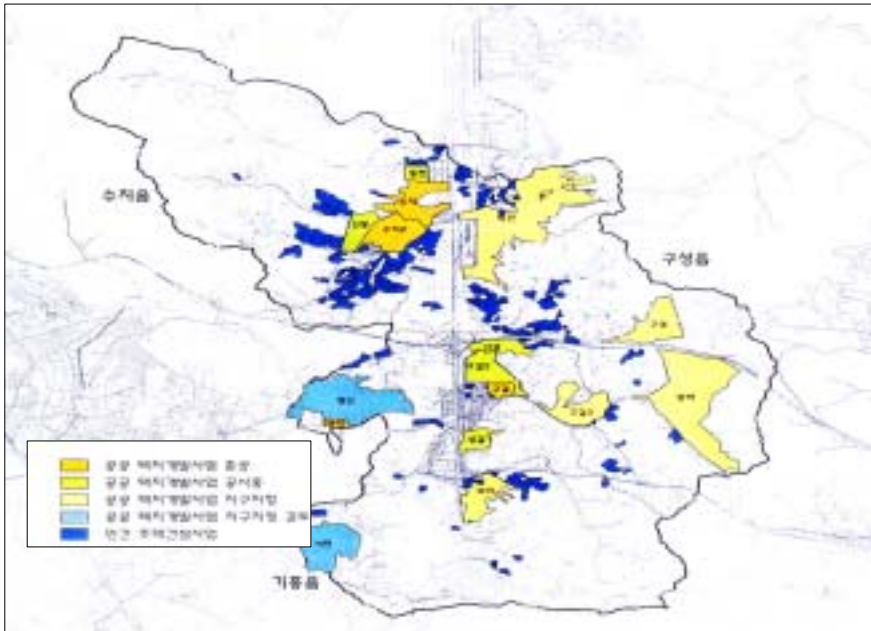


<표III-2> 수도권 대규모 개발사업의 지역별 분포현황

개발 유형	서울	인천	경기	합계
택지 개발	11 (23.4)	7 (14.9)	29 (61.7)	47 (100.0)
산업 단지	-	-	10 (100.0)	10 (100.0)
관광 단지	-	3 (30.0)	7 (70.0)	10 (100.0)
합 계	11 (16.4)	10 (14.9)	46 (68.7)	67 (100.0)

일반적으로 공공택지 개발부문보다 민간개발부문이 공공시설 공급에서 소극적이고 최소기준에도 미달하는 경우가 많기 때문에 이런 민간사업의 집적으로 공공시설의 수요와 공급에 문제가 발생할 가능성이 매우 크다. <그림 III-3>을 보면 용인 서북부지역의 시가지가 온통 개발사업지구로 뒤덮여 있음을 알 수 있다. 특히 소규모 민간개발사업이 대규모 공공택지개발사업의 주위에 산재해 있음을 알 수 있다.

<그림 III-3> 용인서북부지역 택지개발사업지구 및 주택건설현황 (2000년 현재)





수도권의 대규모 개발사업을 다시 권역별로 구분해 보면 67건 중 44건이 과밀억제권역에 입지하고 있어 전체의 65%를 차지하고 있다. 과밀억제권역에서 이루어진 대규모 개발사업은 대부분 주택단지 개발사업이 44건으로 전체의 83%를 차지하고 있다. 이런 현상은 과밀억제권역에 대부분 주택수요가 집중되어 있기 때문이다. 반면 성장관리권역에는 오히려 산업관련 개발사업이 활발하였다. 즉, 산업단지 개발사업의 10건 중 8건과, 관광단지 10건 중 7건이 성장관리권역에서 이루어졌다. 주택단지 개발사업은 8건으로 이 권역에서 이루어진 대규모 개발사업의 27.6%에 불과하였다. 한편 자연보전권역에서는 대규모 개발사업이 전혀 이루어지지 않았다. 주택단지의 대부분이 수도권인구의 약 80%가 거주하는 과밀억제권역에서 이루어졌고 산업단지와 관광단지의 대부분은 성장관리권역에서 개발되었다. 이 결과는 수도권 중에서도 인구가 과밀한 과밀억제권역에 주택단지의 집중적인 개발사업이 이루어져 생활환경이 더욱 악화될 수 있다는 가능성을 나타내고 있다.

<표 III-3> 권역별 대규모 개발사업 분포현황

(단위: 건, %)

	계	주택단지	산업단지	관광단지
계	67 (100.0)	47 (70.2)	10 (14.9)	10 (14.9)
과밀억제권역	44 (100.0)	39 (88.6)	2 (4.5)	3 (6.9)
성장관리권역	23 (100.0)	8 (34.7)	8 (34.8)	7(30.5)
자연보전권역	-	-	-	-

### 3) 규모별 개발사업 현황

개발사업의 규모별 현황을 보면 택지개발의 경우 총 67건 중 백만~5백만㎡ 이하의 사업에 40건이 집중되어 있어 전체 택지개발사업의 대부분인 76%를 차

지하고 있다. 반면에 천만㎡ 이상 신도시 규모의 개발은 3건에 불과하였다. 산업 단지의 경우는 대형 개발사업은 거의 없고 8건이 5백만㎡ 이하로 개발되어 76.6%를 차지하고 있다. 이는 수도권에 대규모 산업단지 개발을 억제하는 정책의 결과이다. 관광단지는 백만㎡ 이하의 사업이 7건으로 전체의 약 70%를 차지하고 있다.

이 결과를 보면 수도권에 비교적 규모가 적은 대규모 개발사업인 5백만㎡ 이하의 사업들이 대부분으로 개발사업이 추가적으로 이루어지게 됨에 따라 상위 기반시설의 공급이 부족한 사례가 발생할 소지가 있음을 알 수 있다.

<표Ⅲ-4> 사업종류 및 규모별 대규모 개발사업 현황

(단위 : 건, %)

	지역별	3십·백만㎡	1백·5백만㎡	5백만·천만㎡	천만㎡ 이상	계
택지 개발	계	1 (2.1)	36 (76.6)	7 (14.9)	3 (6.4)	47 (100.0)
	서울		10	1		11 (23.4)
	인천	1	3	2	1	7 (14.9)
	경기	-	23	4	2	29 (61.7)
산업 단지	계	4 (40.0)	4 (40.0)	1 (10.0)	1 (10.0)	10 (100.0)
	서울	-	-	-	-	
	인천	-	-	-	-	
	경기	4	4	1	1	10 (100.0)
관광 단지	계	8(80.0)	-	2(20.0)	-	10 (100.0)
	서울	-	관광단지	-	-	0 (0.0)
	인천	1	-	2	-	3 (30.0)
	경기	7	-	-	-	7 (70.0)

## 2. 공공시설 공급현황

각종 개발사업에 따라 공급되는 공공시설의 수준이 어느 정도인지를 분석하기 위하여 사례지역을 선정하여 공공시설의 공급현황을 분석하였다. 대규모 개발사업이나 인구영향평가 대상 규모 이하인 소규모 개발사업으로 인해서 공공시설 공급의 상태를 파악하기 위하여 분당 및 일산신도시와 용인시 전체의 공공시설 공급실태를 비교해 보았다.

### 1) 도로교통 및 공급처리 시설

도로교통시설을 보면 분당 및 일산신도시의 경우는 사업으로 인해서 새로이 확충되는 광역교통시설로 시군도, 지방도 및 국도의 신설이나 확장이 골고루 이루어졌으나 총연장에서는 용인시에 비하여 매우 낮다. 용인시의 경우는 시가지의 면적이 넓은 뿐만 아니라 기존의 지역간 도로가 개설되어 있었기 때문에 대규모 개발사업이나 소규모 개발사업으로 인한 교통시설 공급은 이보다 훨씬 적을 것으로 추정된다. 공급처리시설의 대표적인 공공시설인 하수종말처리시설의 경우 분당신도시는 인구당 0.4 톤/일, 일산은 0.49톤/일의 처리용량을 확보하고 있으나 용인시의 경우는 0.08톤/일로서 매우 낮은 상태에 있다.

<표 III-5> 도로 및 공급처리시설 실태

분야	시설명	분당신도시	일산신도시	용인시
인구(천명)		390.3	276	583.5
도로(km)	시군도	24.9	4.3	348.3
	지방도	33.3	15.7	187.3
	국도	31.0	29.7	86.1
하수종말처리장(천톤/일)		175	135	47.1

주민들이 느끼는 도로 교통의 문제점<sup>12)</sup>에 대해서는 예상한대로 외부로 출퇴근이 많아 지역간 간선도로 혼잡을 지적한 비율이 32.5%로 가장 높았고, 그 다음

이 주택단지 주변의 혼잡이 17.3%로 나타났다. 대규모 주택단지 사업의 경우 광역교통 시설보다는 주변도로와의 연계에 투자를 하고 있음에도 주변도로 혼잡의 비율이 상당한 수준에 이르고 있다. 도로교통에 있어서 문제점으로는 장거리 통근자일수록 지역간선도로의 혼잡문제를 지적한 반면 해당시군 지역에 경제활동을 하는 사람은 주택단지 주변의 혼잡을 가장 큰 문제점으로 지적하고 있다.

결국 많은 주민이 광역교통망의 문제점을 지적하고 있음에 비추어 볼 때 수도권 대규모 개발사업의 주택입주자들은 대부분 해당시군에서 경제활동을 하기도 하는 서울이나 인근의 다른 시로 출퇴근하는 사람이 상대적으로 많다는 것을 보여주고 있다.

<표III-6> 도로교통의 문제점

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
문제없음	46	24.1
살고있는 주택단지 주변도로 혼잡	43	22.5
시내도로 혼잡	33	17.3
지역간 간선도로 혼잡	62	32.5
기타 및 무응답	7	3.7
합 계	191	100.0

## 2) 교육시설

교육시설 공급에서는 유치원이나 초등학교시설의 공급은 용인시의 경우 분당신도시에 비해서 오히려 더 많은 공급이 이루어지고 있으나 중학교, 고등학교로 올라 갈수록 분당신도시에 비해서 크게 떨어지고 있다. 특히 고등학교의 경우는 용인시의 인구가 많음에도 불구하고 분당신도시보다 절대 학교 수에서도 그 수가 적게 공급되고 있는 실정이다. 이런 현상이 발생하는 원인은 대규모 개발사업의 경우 학교 시설은 공급기준에 어느 정도 맞게 공급되고 있으나 용인시에서는 소규모 단위의 개발사업 때문에 상위 시설인 고등학교와 같은 상급학교의 공급

12) 이 결과는 사레지역의 주민들에 대한 설문조사 결과임 자세한 설문조사의 내용은 부록을 참조바람

이 제대로 되지 않고 있기 때문이다. 이런 결과는 앞장에서 개별사업과 등위별 기반시설의 관계에서 지적한 바와 같이 소규모 단지가 합쳐져서 개발될 경우 중급, 상급 시설공급이 되지 않는다는 사실을 잘 보여준 예라고 할 수 있다.

<표 III-7> 교육시설 공급실태

시설명	분당신도시	일산신도시	용인시
유치원	11	9	89
초등학교	27	21	67
중학교	16	11	30
고등학교	15	10	12

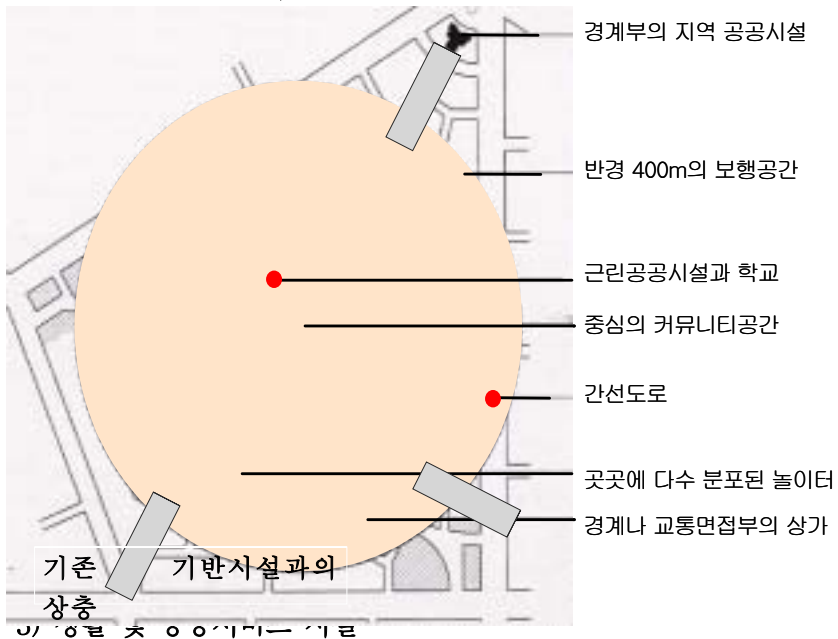
한편 설문조사를 통해 주민들이 느끼는 교육시설의 변화에서도 이런상황을 어느 정도 설명을 하고 있다. 전체적으로는 교육시설에 대하여 주변단지 개발로 인하여 대체로 긍정적인 변화가 있었다는 의견이 부정적인 의견보다 높게 나타나고 있다. 그러나 초등학교, 중학교는 편리해졌다는 비율이 매우 높은 편이나 고등학교는 불편해졌다는 비율이 상대적으로 높게 나타나고 있다. 이런 이유는 상급 교육시설의 공급이 제대로 되지 않은 탓도 있지만 고등학교의 경우 통학거리가 초중등학교보다 멀고, 대중교통수단을 이용하는 학생의 비율이 높기 때문에 주변에 단지가 입지한다고 해서 편리성은 크게 느끼지 못하는 이유도 있는 것으로 판단된다.

<표 III-8> 교육시설의 변화

구 분	초등학교		중학교		고등학교	
	빈도	구성비 (%)	빈도	구성비 (%)	빈도	구성비 (%)
매우 불편	8	5.9	6	5.0	15	13.4
불편	13	9.6	14	11.6	16	14.3
변화 없음	59	43.4	51	42.1	46	41.1
편리해짐	34	25.0	31	25.6	23	20.5
매우 편리해짐	22	16.2	19	15.7	12	10.7
합 계	136	100.0	121	100.0	112	100.0

교육시설의 등급별 공급은 예를 들어 단위 근린주구의 규모를 보면 하나의 단위 근린주구는 초등학교가 필요하며, 초등학교의 수용규모에 의해 결정된다. 수용인원 600명 정도의 초등학교라 하면 인구규모는 5천명, 도보로 각종 부대시설을 이용할 수 있도록 약 400m의 반경을 지니고 있다. 공공건축시설물은 중심 지역에 근린공공시설과 학교가 입지하며 근린점포를 위한 상업지구가 주거지내에 설치되어야 하고 교통 결절점과 인접 근린주구 인접지점에 입지한다. 오픈 스페이스로서 계획된 소공원과 어린이 놀이터가 있어야 하며, 전체 면적의 약 10%가 되어야 한다. 따라서 이런 규모의 사업이 진행될 경우 기초생활시설은 기준에 따라 공급될 수 있지만 그 이상의 상위 시설에 대한 공급에 대해서는 문제가 발생하게 된다. 또한 수요에 의하여 이같은 시설이 추가적으로 늘어날 경우 이에 따른 도로, 교통광장 등의 개설이나 확장이 불가능하여 추가적으로 공급하지 않는다면 문제가 발생 할 수밖에 없다.

<그림III-4> 기존 개발지역의 신규시설 건설 애로점



문화체육시설의 경우도 공공도서관이나 어린이 공원, 근린공원, 광장 등 신도시나 대규모 개발 사업지구와 비교하여 볼 때 용인시 전체의 공공시설 공급은 크게 부족한 것으로 나타나고 있다. 의료보건시설에서도 종합병원에 있어서 용인시가 분당신도시에 훨씬 못 미치고 있으며 대형 판매시설인 백화점 및 쇼핑몰 등에서도 떨어지고 있다. 다만 공공행정서비스는 주민 이용편의를 위하여 인구 기준에 맞게 공급되고 있고 용인, 파주시의 경우 기존의 행정서비스 기관이 입지해 있기 때문에 신도시의 경우와 큰 차이점은 없다.

이러한 시설공급상태의 지역간 비교를 통해서 우리는 소규모 개발이 대규모 개발에 비해서 열악한 시설 여건을 가지게 된다는 점을 실제로 관찰할 수 있다.

<표 III-9> 공공시설 공급 현황

분야	시설명	분당신도시	일산신도시	용인시
문화체육시설	공공도서관	6	3	1
	어린이공원	73	-	46
	근린공원	21	-	10
	공설운동장	1	0	1
의료	종합병원	5	3	2
	보건소	2	1	1
백화점		2	2	0
공공행정서비스	경찰서	2	1	1
	파출소	21	15	16
	소방서	1	1	1
	소방파출소	5	4	6
	동사무소	21	15	20
	우체국	6	5	26
	교육청	1	1	1
	세무서	1	1	0

자료: 일산 신도시 개발사, 1997.  
 분당 신도시 개발사, 1997.  
 용인 통계 연보, 2004.

### 3. 대규모 개발사업 집적의 문제점

#### 1) 긍정 및 부정적인 영향

분당 및 일산신도시의 경우와 용인시의 경우를 비교해 본 결과 대규모 개발사업 자체는 중소기업의 개별사업 보다는 양호한 시설여건을 구비할 수 있어서 바람직한 방향이다. 그러나 대규모 개발사업도 다수가 개별적으로 수행되어 집합의 형태가 되면 난개발 이상의 문제가 발생할 수 있다. 그러나 대규모 사업이 집적하여 생기는 긍정적인 효과도 무시할 수는 없다.

대규모 사업이 인접하여 집적하는데 따른 긍정적인 효과는 첫째로 집적경제효과(agglomeration economy effect)이다. 개별단위의 대규모사업이 인접하여 개발됨에 따라서 전체적인 개발규모가 확대된다. 규모의 확대는 곧 경제활동 요소의 양적증가를 의미하며 이는 곧 경제활동요소와 이들이 소비하는 소득이 상호 작용하여 경제활동의 효율성을 높일 수 있게 된다.

둘째로는 고차서비스기능의 도입을 가능케 한다. 경제활동요소의 증가는 곧 고차서비스기능을 이용하는 수요의 증가를 의미한다. 경제활동의 집적은 일정규모의 수요를 필요로 하는 고차기능의 확충을 가능케 하여 광역서비스의 개선을 이룰 수 있다.

대규모사업의 집합에 의한 부정적 효과로는 활동의 증가에 따라서 불경제 요인이 발생할 수 있다. 전체 개발규모가 적정 한도를 넘어섰다면 물론 집적의 불경제 문제가 발생할 수 있다. 경제활동의 과도한 밀집에 따라 도시 혼잡이나 환경의 악화와 도시생활환경의 악화가 초래될 수 있다. 더욱 중요한 문제점은 개발사업이 독립적으로 이루어져 대규모화함으로써 추가적인 서비스시설이나 기반시설을 필요로 하게 된다는 점이다. 하나의 통합된 대규모 개발사업이 여러 개로 분할되어 소규모로 개발된 것과 같은 문제점이 있다. 필수적으로 공급되어야 할 시설의 범위가 소규모개발에 한정되어 있어서 대규모단지에는 부족한 수준일 수밖에 없다. 이에 따라 기반시설 부족과 서비스시설 부족은 생활환경을 악화시키



는 요인으로 작용하게 된다.

## 2) 발생 부작용의 개요

대규모 개발 사업이 인접하여 추진될 경우 발생될 것으로 예상되는 문제점은 크게 다음과 같이 분류해 볼 수 있다. 첫째로는 집합적인 형태를 가진 개발지역에서 광역기반시설의 부족에 따른 부작용이 나타나게 된다. 기반시설과 필수 서비스시설의 설치에 앞서 살펴본 바와 같이 사업의 규모에 따라 차등적으로 의무시설을 규정하고 있다. 단위개발의 규모가 적어지면 대규모시설에서 요구하는 기반시설보다 종류가 줄어들고 같은 종류도 등급이 낮은 시설인 필수적으로 구비해야 할 시설들이다. 이에 따라 소규모개발이 다수 집합하여 대규모 개발사업과 동일한 규모가 될 때는 대규모 개발사업이 이루어질 때 보다 고급서비스시설과 광역기반시설이 부족하게 된다. 단지에 입주하는 주민과 경제활동 등은 교통 혼잡과 환경열악 등 여러 가지의 불편을 겪게 된다. 부족이 예상되는 광역시설의 종류로는 쓰레기 및 폐수처리장, 지하철이나 광역도로 등 광역시설을 들 수 있다.

공공서비스시설로는 중소규모의 개발인 경우 중·고등학교나 광역공원 등의 부족현상이 예상된다. 종합병원이나 백화점 등의 민간 고급서비스시설의 부족도 예상할 수 있으나, 이는 소규모단위의 개발 이외의 변수인 주민소득이나 주민의 구성 등과도 관련성이 있을 것으로 생각된다. 또 다른 소규모개발의 기반시설 및 공공시설과 관련된 문제점은 적정입지의 변화에 따라 발생하는 것이다. 기존에 형성된 공간에 새로운 인접지역의 개발이 이루어질 경우 기존공간의 일정반경을 커버하는 서비스시설의 재정돈 문제가 발생한다. 학교나 공원, 도로 등이 추가된 개발수요를 동시에 충족시키기 위해서는 기존의 위치에서 이동하여 적정위치를 유지할 필요가 있다. 그러나 이미 설치된 각종 시설을 옮기는 데는 적지 않은 제약이 따르게 된다. 도로나 공원 등은 위치를 옮기는 것이 불가능에 가깝다. 학교나 공공시설의 경우도 옮길 수는 있지만 비용의 소요, 적정위치에 이미 개발이

이루어져 이전이 불가능 할 수도 있고, 주민들과의 협의 등으로 쓰레기처리장이 나 변전소 등 혐오시설은 어려움을 겪을 수 있다. 현재 대규모 개발단지인 분당과 인접한 성남시에서 발생하고 있는 구시가지의 정비문제나 각종 도심 재개발 문제가 기존의 개발지에 대한 신규시설도입의 어려움을 잘 보여주고 있다. 13)

소규모 단지의 개발이 누적되면 계획적 개발이 어려운데 따른 문제점도 적지 않다. 이들 개별단지는 공통적인 계획의 규칙적인 질서의 적용이 불가능하여 시설물의 배치나 형태 등이 불규칙하고 적정한 형태를 유지하기 어려워 개발단지의 환경 및 활동 편의성 등의 수준 저하는 필연적이다. 이처럼 소규모개발이 집적하여 대규모 단지화하는데는 여러가지의 어려운 문제점이 따른다.

<표 III-10> 개발단위에 따른 등위별 기반시설

	교통시설	공공서비스	교육,문화	의료,보건	상업판매
1단계 (단지)	단지내도로 진입도로 개인주차장	마을회관 경찰지서	초등학교 유치원 마을복지관 노인회관	의원	소형수퍼마켓마을 잡화점 등
2단계 (지역)	지역내도로 공용주차장	동사무소 경찰파출소	중등학교 복지회관	병원, 보건지소	편의점 동네재래시장 대형수퍼마켓
3단계 (시군)	지역간선도로 고속도로	시,군청 경찰서	고등학교 시,군,구민회관 문화회관	종합병원 보건소	백화점 종합쇼핑몰 전문점

### 3) 주민 관점의 문제점

신규개발사업의 발생에 따른 문제점을 도출하기 위한 주민설문조사<sup>14)</sup>를 분석

13) 현재 성남시의 구시가지에서는 주거단지가 협소하여 주차장과 도로확장을 위한 재개발 사업을 추진하고 있다. 그러나 기존가구의 일부를 축소해야하고 4가구 단위로 공동주택을 계획하고 있으나 임시거처, 주민협의 곤란 등으로 추진에 어려움이 있다.

14) 지역주민의 의견수렴을 위하여 2005.5.23~30일 까지, 그리고 산업단지 입주업체의 의견을 청취하기 위하여 2005.9.9~9.13일 까지 설문조사를 실시하였다. 조사 대상지역은 사례지역인 성남, 용인, 고양 및 과주시지역을 선정하였으며 지역주민 300명과 기업체 115개를 대상으로 실시하였다 (자세한 내용은 부록 참조)

해 보았다. 우선 주민들이 느끼는 도로 교통의 문제점에 대해서는 예상한대로 외부로 출퇴근이 많아 지역간 간선도로 혼잡을 지적한 비율이 32.5%로 가장 높았고, 그 다음이 주택단지 주변의 혼잡이 17.3%로 나타났다. 대규모 주택단지 사업의 경우 광역교통 시설보다는 주변도로와의 연계에 투자를 하고 있음에도 주변도로 혼잡의 비율이 상당한 수준에 이르고 있다. 도로교통에 있어서 문제점으로는 장거리 통근자일수록 지역간선도로의 혼잡문제를 지적한 반면 해당 시군 지역에 경제활동을 하는 사람은 주택단지 주변의 혼잡을 가장 큰 문제점으로 지적하고 있다. 결국 많은 주민이 광역교통망의 문제점을 지적하고 있음에 비추어 볼 때 수도권 대규모 개발사업의 주택입주자들은 대부분 해당 시군에서 경제활동을 하기보다는 서울이나 인근의 다른 시로 출퇴근하는 사람이 상대적으로 많다는 것을 보여주고 있으며 지역간 도로공급이 수요에 비해 상당히 부족하다는 것을 설문을 통하여 확인할 수 있었다.

<표 III-11> 도로교통의 문제점

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
문제없음	46	24.1
살고 있는 주택단지 주변도로 혼잡	43	22.5
시내도로 혼잡	33	17.3
지역간 간선도로 혼잡	62	32.5
기타 및 무응답	7	3.7
합 계	191	100.0

자료 : 설문조사

그 다음은 신규개발이 주변지역에 어떤 영향을 미치고 이런 영향이 어떤 문제점을 초래할 것인지를 알아보기 위하여 신규개발에 대한 주민의 선호와 그 이유를 물어보았다. 신규개발의 여러 가지 문제점에도 불구하고 주변에 신규단지 개발에 대한 지역 주민들의 의견을 보면 찬성하는 비율이 54.9%를 차지하여 반대의 39.5%를 크게 앞서고 있다. 주민들이 단지개발에 찬성하는 이유는 주변이 개발되면서 보유하고 있는 부동산의 가치 증대에 대한 기대가 가장 크게 작용하여 39.3%에 달하고 있고, 다음이 규모가 커짐에 따라 그동안 입지하지 못했던 공공

서비스 시설입지를 기대하여 찬성한다는 비율이 33.0%를 차지하고 있다. 이결과는 개발사업이 주민들에게 공공서비스시설의 확충이나 부동산 가격 상승에 대한 기대를 주는 것을 보여준다.

<표 III-12> 새로운 단지개발에 찬성하는 이유

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
교통편리	12	10.7
환경오염 개선	6	5.4
공공서비스 시설 확충	37	33.0
도시경관 제고	11	9.8
부동산 가치 증대	44	39.3
기타	2	1.8
합 계	112	100.0

자료 : 설문조사

그러나 주변에 신규개발에 대하여 우려하는 주민도 상당수를 차지하고 있는데 새로운 단지개발에 반대하는 이유는 앞서도 언급한 바와 같이 교통체증이 46.6%, 환경오염이 30.7%로 각각 나타났다. 단지가 추가적으로 개발됨에 따라서 교통체증과 환경오염 등 도시문제가 심화될 것으로 우려하고 있는 반면 공공서비스 시설 부족에 대한 우려는 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 이는 신규개발을 찬성하는 측에서 이유로 꼽고 있는 공공서비스 시설의 확충을 기대하는 것과 맥을 같이하는 결과이다.

<표 III-13> 새로운 단지개발에 반대하는 이유

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
교통체증	41	46.6
환경오염	27	30.7
공공서비스 시설 부족	9	10.2
도시경관 훼손	8	9.1
부동산 투기 증대	3	3.4
합 계	88	100.0

자료 : 설문조사

## 4. 대규모 개발사업 관련 제도의 검토

### 1) 대규모 개발사업 영향평가

#### (1) 영향평가제도 개요

수도권에서 시행되는 대규모 개발사업에 대해서는 수도권정비계획법이 인구영향평가를 받도록 제도화되어 있다. 수도권정비계획법에 의하면 수도권의 과도한 인구집중을 억제하고 국토의 균형발전을 유도하기 위하여 인구집중유발시설에 속하는 일정규모 이상 건축물 및 대규모 개발사업을 대상으로 수도권정비위원회의 심의를 거쳐 건설부장관의 승인을 받도록 규정하고 있다.

대규모 개발사업에 따른 인구영향평가는 수도권 정비위원회의 심의자료의 하나로 사업의 시행으로 인하여 발생될 수 있는 수도권으로의 인구 집중으로 인한 악영향을 사전에 예측하여 이를 감소시킬 수 있는 개선대책을 마련하기 위한 것이다. 인구영향평가라 함은 대규모 개발계획을 수립함에 있어 수도권내의 과도한 인구집중 또는 증가로 인한 악영향을 제거하거나 완화시킬 수 있는 최선의 안을 선택하기 위하여 그 사업이 인구의 집중 또는 증가에 미칠 영향을 미리 예측·평가하는 것이다. 이 경우에 관계 행정기관장은 인구영향평가, 교통영향평가 및 환경영향평가 등을 토대로 인구집중문제, 교통문제, 환경오염문제 등을 방지하기 위한 방안과 대통령령이 정하는 광역적 기반시설의 설치계획을 수립하여야 한다. 수도권 정비계획법 시행령에는 법 2조에 의한 대통령령이 정하는 종류 및 규모이상의 대규모 사업의 범위로 주택단지 100만㎡이상, 산업단지 30만㎡이상, 관광단지 10만㎡이상으로 규정하고 있다.

인구영향평가제도가 대규모 개발사업의 폐해를 방지하는데는 여러가지 제약점이 없지 않다. 현재의 인구영향평가는 개별시설의 다수집적에 의한 지역적인 특성이 충분히 감안되지 않고 있는 실정이다. 아울러 추정된 인구가 당초의 인구영향평가에서는 인구영향을 평가하는 것 뿐만 아니라 인구수준을 통상 30~40% 상회하는 것이 보통이지만 이에 대한 추가적인 시설공급 등은 제도적으로 쉽지

않다. 유발인구를 추정하기 전에 원단위 형태의 실제보다 낮은 추정인구로 이미 모든 계획이나 설계를 완료하는 경우가 태반이기 때문이다.

<표 III-14> 인구영향 평가 대상사업의 범위

사업종류	규모	대상사업
택지조성사업	100만㎡	- 택지개발촉진법에 의한 택지개발사업 - 주택법에 의한 주택건설사업 및 대지조성사업 - 산업입지및개발에관한법률에 의한 산업단지 및 특수지역안에서 주택지조성사업
공업용지 조성사업	30만㎡	- 산업입지및개발에관한법률에 의한 산업단지 및 특수지역개발사업 - 자유무역지정에관한법률에 의한 자유무역지역조성사업 - 중소기업진흥및제품구매촉진에관한법률에 의한 중소기업협동화 단지조성 - 산업집적화및공장설립에관한법률에 의한 공장용지조성사업
관광단지 조성사업	10만㎡	- 관광진흥법에 의한 관광지 및 관광단지조성사업 - 국토의계획및이용에관한법률에 의한 유원지설치사업 - 온천법에 의한 온천이용시설설치사업
도시개발사업	100만㎡ 100만㎡미만	- 도시개발법에 의한 도시개발사업 - 30만㎡이상의 공업지역이 포함된 도시개발사업

## (2) 영향평가의 문제점

기존에 시행되고 있는 영향평가는 몇가지의 문제점을 안고 있는 것으로 지적되고 있다. 이들 문제점은 크게 4개 영향평가 제도 자체가 갖는 공통적인 문제점과 대규모사업과 관련되어 나타나는 시행상의 문제점으로 구분해 볼 수 있다. 영향평가제도 자체가 갖는 공통적인 문제점으로는 첫째, 평가내용에 있어서 객관성을 확보하기 어려운 기존제도의 문제점을 들 수 있다. 영향평가는 개발사업자가 평가대행업자를 선정하여 자체적인 비용부담과 관리 하에 영향평가를 실시한다. 평가를 대행하는 주체는 개발사업자의 이익에 반하는 결과를 내놓을 수 없게 되어 있다. 그렇다고 이 결과를 심의하는 기구가 객관성과 공정성을 기하기도 쉽지 않다. 수많은 전문적인 요인과 주관적인 가치판단요소까지 뒤섞인 것이 영향평가이기 때문이다. 이에 따라 개발사업자의 의향대로 개발사업의 긍정적인 것

은 확대되고 부정적인 것은 축소될 수밖에 없는 것이 현실이다.

둘째로는 제도적인 미흡함이 존재한다. 평가위원들은 수백 쪽에 달하는 보고서를 모두 읽고 이해하기가 쉽지 않은 일이다. 그것도 수개월 내지는 1년여의 시간을 투입한 현지조사 등을 통해서나 문헌을 통해서 얻은 각종 지표와 모형 등을 일일이 점검해 가면서 짧은 심의기간 중에 결과를 꼼꼼히 점검하기란 거의 불가능에 가깝다. 대충 이해하고 생각나는 것 몇 가지만이라도 지적하는 정도로 참여의 의의나 갖추는 게 보통이다. 아무리 전문적인 식견이 높은 심의위원이라지만 이러한 제도 아래서 철저하고 객관적인 심의가 이루어지기란 매우 어렵다.

이 정도의 영향평가로 당초의 의의를 찾기란 매우 어려운 일이다. 수도권의 대규모 개발사업에 대한 영향평가인 인구영향평가도 동일한 문제점을 지니고 있다. 개발사업자가 발주하여 작성한 영향평가의 결과는 사업자에게 불리한 요소는 축소하는 것이 일반적인 경향일 수밖에 없다. 축소된 요소들을 점검하고 수정하려는 위원회 등의 평가체제도 제대로 갖추어지지 않고 있다. 수개월에 걸쳐서 전문적인 여건을 고도의 분석기법을 적용하고 현장조사 등을 거쳐서 작성한 영향평가서를 일회성의 위원회나 검토회의에서 점검하는 데는 무리가 있다.

인구영향평가의 경우는 평가방법에 따라 결과에 상당한 차이가 발생하는데 다양한 평가방법이 적용되는데 따른 차이점과 이에 대한 정해진 기준 등이 없어서 평가결과의 검토에도 어려움이 있을 뿐만 아니라 산출된 수치의 범위가 넓어져 판단의 어려움이 뒤따른다.

## 2) 기반시설부담금제도

### (1) 우리나라의 관련제도

기반시설부담금이란 토지의 고밀도 이용에 따른 기반시설유발비용을 원인자가 부담하는 제도이다. 현재 입법화가 추진되고 있는 기반시설부담금에 관한 법률은 기반시설 수요를 원인자가 부담토록 해 기반시설 설치재원을 확보하고 난개발을 억제한다는 취지이다. 이 법안에 의하면 기반시설부담금의 산정기준은

지가와 건축연면적에 연동시키고 있다.

국토의 계획 및 법률에 관한 법률은 지구단위계획을 통하여 기반시설부담제도를 도입하고 있다. 지구단위계획을 수립할 때 기반시설 확보 비율이 높을수록 적용하는 용적률을 높여주고 있다.

<표III-15> 지구단위계획(1종)의 기반시설확보와 적용용적률의 예

기반시설확보비율	적용용적률	비고
부지면적 5% 이하	기준용적률 -20%	
부지면적 5~10 %	“ -15%	
부지면적 10~15%	“ -10%	
부지면적 15~20%	“ -5%	
부지면적 20% 이상	기반시설 확보비율 20% 초과분에 한하여 공공시설 부지 제공에 따른 용적률 완화규정을 적용 (국토계획 시행령 제46조 제1항 2호)하되 그 범위는 상한 용적률을 초과할 수 없다.	

이러한 기반시설부담금제도는 난개발을 억제하는 효과가 기대된다. 그러나 이러한 제도가 개발사업의 규모를 고려하지 않고 일률적으로 지가나 건축연면적에 적용함으로써 오히려 소규모개발을 유발하는 결과를 초래할 수도 있다. 대규모의 개발일수록 시설공급기준이 더욱 광범위하다는 점을 고려할 때 개발사업자는 더 많은 비용이 소요되는 대규모 개발방식을 선택하지 않고 소규모개발을 선호할 것이기 때문이다. 기반시설부담금이 재원 마련과 함께 개발을 억제하는 효과가 기대되고 있으나 난개발을 억제하기 위한 대규모 개발사업을 촉진할지는 의문이다.

## (2) 외국의 관련제도

외국의 경우 기반시설부담금제도나 개발이익환수제도는 중요한 규제 내지는 성장관리기법의 하나이다. 미국의 적정 공공시설요구제(adequate public facilities requirement)<sup>15)</sup>나 개발부담금(development impact fee)제도 등은 중요한 기반시설

15) 이종화(1997), 미국 대도시 주변지역 성장관리정책, 사회과학연구, pp3-7.



부담금제도의 일종이다.

적정공공시설요구제도는 개발의 허가과정에서 일정 수준의 공공서비스 시설이 확보되지 않거나 신규개발로 인한 적정 공공서비스시설의 구체적인 확보방안이 없을 경우에는 개발사업을 허가하지 않는 제도이다. 이 제도는 5년 단위의 기반시설투자사업계획과 연계하여 지방자치단체가 운용토록 규정하고 있다.

플로리다주에서는 기반시설의 공급시기까지 개발사업의 진척과 연계시키는 동시성조항(concurrency provision)을 두고 있다. 연방정부의 토지개발규제법에 근거한 이 조항은 공공서비스시설의 종류별로 제공시기를 적시하고 있는데,<sup>16)</sup> 유사한 조항이 오레곤, 콜로라도, 뉴저지, 메사추세츠, 버몬트, 조지아, 사우스캐롤라이나 등에서도 시행되고 있다.

이밖에도 적정공공시설에 관한 조례(adequate public facilities ordinances) 등을 통하여 설치되는 기반시설별 서비스수준에 대한 규정이나 대상서비스시설(도로, 학교, 상하수도, 경찰서, 소방서 등)에 대한 적정성을 평가하는 서비스 기준도 규정하고 있다.

이러한 적정공공시설요구제도나 동시성조항 등은 우리나라엔 아직 소개되지 않고 있다. 이에 따라 선진 외국에 비해서 우리나라의 시설 여건은 열악해 질 수밖에 없다.

---

16) 상하수, 폐기물처리, 배수시설 등은 개발승인이나 개발의 영향이 나타날 때, 공원이나 레크레이션 시설은 개발허가 후 1년 이내 착공토록 하고, 도로나 대중교통사향은 공공시설투자계획상 3년 이내에 건설공사가 착수되는 경우에 사업을 허가하고 있다.



## 4

## 개별사업 집합의 영향분석

여기서는 복수의 개발사업들이 상호영향권내에서 이루어지는데 따라 발생하는 영향을 분석하였다. 신도시지역과 대규모 개발사업 지역의 각종기반시설 여건을 비교분석하고 설문조사를 통하여 기반시설 여건의 차이를 검증하였다.

## 1. 기존개발사업의 평가 분석

### 1) 평가분석을 위한 비교 사용지표

기존의 각종 개발사업에 있어서 공공시설의 공급수준 비교를 위해 사용하는 지표는 기본적 지표와 공공시설 지표로 분류하여 서울남부지역인 분당과 용인, 북부지역인 일산과 파주지역간에 상호 공공시설 공급수준을 비교하였다.

우선 기본지표로는 개발 면적과 계획수용인구를 파악하고, 비교 공공지표로는 도로 및 철도 등 교통시설 공급량, 공급처리시설 용량, 교육시설, 문화체육시설, 의료 및 보건시설, 판매서비스 시설, 그리고 공공행정서비스 시설수를 기초로 상호비교를 위한 지표를 산출하였다.

도로 및 하수종말 처리시설과 같이 시설규모나 용량이 있는 경우는 인구 1인당 시설 길이나 용량을 비교하고, 공급시설수로 나타나는 공공시설은 각 시설 개

소당 사용인구수로 지표를 산출하였다. 이렇게 산출된 지표를 사례지역간 상호 비교하여 공공시설 공급수준을 상대평가 하였다.

## 2) 성남 분당신도시와 용인시의 대규모 개발사업 비교

산출된 지표를 기준으로 서울남부지역인 분당신도시와 용인시 흥덕 및 서천 지구의 개발사업을 비교하였다. 먼저 도로부분에 있어서 단지내 도로나 시군도의 공급은 양지역이 비슷한 양상을 보이고 있다. 그러나 좀 더 광역적 네트워크 형성을 위한 지방도나 국도의 경우에는 흥덕지구의 경우 시설공급이 되지 않고 기존의 광역계획에서 공급되는 시설을 이용하도록 되어있다. 또한 광역교통에서 중요한 기능을 하고 있는 전철의 공급도 대규모 개발사업의 진척에 따라 공급이 이루어지는 것이 아니라 광역교통계획에 따라 공급되고 있다. 따라서 신도시 수준이 아닌 흥덕지구와 같은 대규모 개발사업이 집적될 경우 광역교통시설의 추가적인 공급이 이루어질 때까지 지역간 교통에 문제가 발생할 가능성이 매우 크다고 볼 수 있다.

<표IV-1> 인구 및 교통 시설 비교

시설분야	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
	시설	지표	시설	지표
규모(천㎡)	19,691		334.4	
계획인구	390,320		42,315	
도로(km)	283,2	0.916		
단지내 도로	194.0	0.627	20.4	0.482
시군도	24.9	0.080	2.9	0.069
지방도	33.3	0.108		
국도	31.0	0.100		
전철	32.2	0.104		

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

신도시개발과 대규모개발 사업간에 주민들이 느끼는 교통문제를 분석해보면 지역별로 느끼는 교통의 문제점이 개발규모의 차이에 따른 특성을 잘 반영하고 있다. 중소규모 단지의 집합개발지역인 용인에서는 지역간 간선도로 혼잡을 지적인 응답이 56.7%로 인접 대규모 계획지역인 분당의 35.2%를 능가하고 있다. 문제없다는 응답도 대규모단지인 분당이 용인보다 높게 나타나고 있다.

<표 IV-2> 출·퇴근때 느끼는 교통문제 (용인, 성남)

구 분	전체		용인	성남
	빈 도	구성비(%)		
문제없음	46	24.1	20.0	25.9
주변도로 혼잡	43	22.5	0.0	18.5
시내도로 혼잡	33	17.3	20.0	16.7
지역간 간선도로 혼잡	62	32.5	56.7	35.2
기타 및 무응답	7	3.7	3.3	3.7
합 계	191	100.0	100.0	100.0

공급처리시설에 있어서는 하수종말처리장은 신도시의 경우 완벽한 시설규모로 공급하고 있으나 용인의 흥덕 및 서천지구는 기존의 시설을 활용하는 관계로 신규공급규모는 크지 않다. 그 외의 공급처리 시설은 단일 사업에 모두 필요한 시설이기보다는 일정 규모 이상이 되어야 필요한 시설이기 때문에 공급이 이루어지지 않고 있다. 이럴 경우 시설공급이 될 때 까지 불편을 감수해야하며 추가적인 시설 공급을 위한 예산 등의 확보에 문제가 발생할 수 있다.

<표 IV-3> 공급처리 시설 비교

시설명	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
	시설	지표	시설	지표
하수종말	175,000	566	11,000	260
열병합발전	1	390		
변전소	2	195		
전화국	2	195		
배수지(저류지)	무		3	
쓰레기처리				

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

교육시설의 경우는 분당신도시 지역보다 오히려 최근에 공급되는 용인시의 대규모 개발 사업지구에서 각급학교 시설의 공급이 더 많은 것으로 분석되고 있다. 특히 교육시설에서 상급학교인 고등학교의 시설공급이 신도시의 경우가 개별적 대규모 개발사업보다 상태가 좋을 것으로 예상하였으나 비교지표상으로는 신도시로 개발한 경우와 대규모 개발사업으로 추진한 두 지역을 비교할 경우 시설공급 수나 등급에서 차이점이 발견되지 않고 있다. 이런 현상이 나타나는 이유는 사례지역의 대규모 개발사업의 경우도 규모가 30만평 이상이고 인구수용 규모가 1만명을 넘는 경우가 대부분이기 때문에 이 경우는 고등학교의 설치기준을 넘고 있어 각급 학교의 공급이 이루어지고 있는 것을 반영한 것이라고 볼 수 있다. 용인과 같이 도농통합지역으로 읍면단위에 기존의 고등학교가 입지해 있는 경우 이들 시설을 이용하는 경우가 많기 때문이다. 다만 분당 및 수원과 가까운 곳에 소규모 개발사업이 빈번해지면서 국지적으로 상급학교의 공급에 문제가 발생할 수 있다.

<표IV-4> 교육시설 비교

시설명	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
	시설	지표	시설	지표
유치원	11	35.4	3	14.1
초등학교	27	14.4	4	10.6
중학교	16	24.4	2	21.2
고등학교	15	26.0	2	21.2
특수학교	1	390.0		

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

문화, 체육시설도 최근에 공급된 용인의 대규모사업지구에서 지표상으로 분당신도시와 비교하여 떨어지지 않고 있다. 그러나 생활편의시설 중 의료 및 판매시설은 크게 떨어지는 것으로 나타나고 있다. 즉 대규모 종합병원이나 백화점 및 대형할인점 등과 같은 민간성격의 시설은 일정규모 이상의 경우에만 입지되기 때문에 이런 시설은 용인의 대규모 사업에서는 공급되지 않았다.

<표 IV-5> 문화 체육시설 비교

시설분야	시설명	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
		시설	지표	시설	지표
문화체육	공공도서관	6	65.0	1	42.3
	어린이공원	73	5.3	6	7.1
	근린공원	21	18.6	3	14.1
	문화시설	3	130.0	3	14.1
	광장	5	78.0	1	42.3
	공설운동장	1(7)	390	-	-
	유원지	1	390	-	-
의료보건	종합병원	5	78.0	-	-
	보건소	2	195	-	-
판매시설	백화점	2	195	-	-
	대형할인점			-	-
	시장				

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

두 지역간에 시설공급에서 크게 차이가 나는 분야는 공공행정 서비스 분야의 시설이다. 동사무소, 파출소 및 소방파출소 그리고 우체국 같은 주민 생활과 직결되는 공공행정 서비스시설 공급의 경우 용인의 대규모 개발사업지구의 지표가 분당 신도시에 비하여 크게 떨어지고 있다. 그러나 이 지표만으로 공공행정시설 공급이 떨어진다고 단정할 수는 없다. 왜냐하면 기존의 인근에 이런 시설이 있을 경우 신설보다는 기존시설을 확장하여 이용할 수 있기 때문이다. 이런 유추는 용인시 전체의 공공행정 시설공급현황을 볼 때 확인이 가능하다. 또한 개별적인 대규모 개발사업의 경우 인구 20-30만명 이상의 구청규모가 아니기 때문에 상급 공공행정 시설인 경찰서, 구청, 세무서, 교육청 등의 공급이 없는 것은 당연하며 기존의 시설을 활용하고 있다.

<표 IV-6> 공공 서비스시설 비교

시설명	성남시(분당 신도시)		용인시(흥덕 및 서천)	
	시설	지표	시설	지표
교육청	1	390	-	-
세무서	1	390	-	-
경찰서	2	195		
파출소	21	18.6	1	42.3
소방서	1	390	1	42.3
소방파출소	5	78		
동사무소	21	18.6	1	42.3
우편집중국	1	390	1	42.3
우체국	6	65		
법원지원	1	390	-	-
검찰청	1	390	-	-

자료 : 분당신도시 개발사, 1997.

용인 흥덕, 서천 인구영향평가 보고서, 2004.

### 3) 고양 일산 신도시와 파주시의 대규모 사업 비교

서울 북부지역의 비교분석은 대규모 개발사업이 이루어진 파주시와 신도시개념으로 개발된 고양시 일산 신도시 지역의 공공시설 공급을 비교하였다. 먼저 교통시설에 있어서 도로의 경우는 지표로 볼 때 두 지역간에 큰 차이가 없는 것으로 나타나고 있다. 다만 시군도의 경우 파주나 교하지역은 지수가 높게 나타나고 있으나 이는 지역 특성상 기존의 농촌지역을 이어주는 시군도가 많기 때문이다. 그 외의 지역간 간선도로 역할을 하는 지방도나 국도는 비슷한 지표로 나타나고 있다. 따라서 도로교통부분에 있어서 대규모 개발사업으로 인한 특별한 도로부족 현상이 더 심하다고는 볼 수 없는 것 같다. 이는 대규모 사업을 시행할 때 광역적으로 교통영향평가를 실시하고 이에 따른 대비책을 마련하기 때문인 것으로 보인다.

전철 교통시설도 파주시의 경우 기존의 일산선에서 연계하여 연장하는 사업을 추진하여 광역교통에 큰 차이가 나타나지 않고 있다.



<표 IV-7> 고양 일산신도시와 파주 대규모 개발사업의 시설공급

시설분야	시설명	고양시(일산신도시)		파주시(운정 및 교하)	
		시설	지표	시설	지표
규모(천㎡)		15,736		11,451	
계획인구		276,000		157,182	
도로(km)				98.9	
	단지내 도로			50.6	
	시군도	4.3	0.016	17.5	0.111
	지방도	15.7	0.057	8.6	0.055
	국도	29.7	0.108	22.2	0.141
전철		19.2	0.070	11.6	0.074

자료: 일산신도시 개발사, 1997.

파주 운정 교하지구 인구영향평가 보고서, 2004.

파주시 도시계획과 내부자료.

설문조사를 통한 고양과 파주지역에서 느끼는 교통문제도 성남과 용인에서와 비슷한 경향을 나타내고 있다. 중소규모 단지의 집합개발지역인 파주에서는 지역간 간선도로 혼잡을 지적한 응답이 32.8%로 인접 대규모 계획지역인 일산의 20.0%를 능가하고 있다. 문제없다는 응답도 대규모 단지인 일산과 분당이 파주와 용인보다 높게 나타나고 있다.

<표 IV-8> 출·퇴근때 느끼는 교통문제(파주·고양)

구 분	전체		파주	고양
	빈 도	구성비(%)		
문제없음	46	24.1	26.9	40.0
주변도로 혼잡	43	22.5	14.9	15.0
시내도로 혼잡	33	17.3	19.4	25.0
지역간 간선도로 혼잡	62	32.5	32.8	20.0
기타 및 무응답	7	3.7	6.0	0.0
합 계	191	100.0	100.0	100.0

공급처리시설의 경우도 양 지역 간에 커다란 차이를 발견할 수 없었다. 최근에 이루어지고 있는 파주시의 대규모 개발지구에는 일산신도시에서 공급되고 있는 처리시설을 대부분 구비하고 있으며, 특히 요즈음 문제가 되고 있는 쓰레기 처리 시설 등은 일산신도시에는 없었으나 파주 대규모 개발지역에 이런 시설이 5개나 들어서고 있다.

<표 IV-9> 고양·일산신도시와 파주대규모 개발사업의 공급처리 시설공급

시설명	고양시(일산신도시)		파주시(운정 및 교하)	
	시설	지표	시설	지표
하수종말	135,000	0.489	60,000	0.382
열병합발전	1	276	1	157
변전소	-	-	1	157
전화국	1	276	1	157
배수지	-	-	-	-
쓰레기처리	-	-	5	31.4

자료: 일산신도시 개발사, 1997.

파주 운정 교하지구 인구영향평가 보고서 2004.

파주시 도시계획과 내부자료.

이처럼 신도시개발과 대규모 개발사업 간의 차이가 없는 현상은 교육시설이나 문화체육시설의 경우에도 나타나고 있다. 교육시설은 오히려 최근에 개발된 파주교하 및 운정지구가 시설당 수용인구가 일산신도시보다 적은 것으로 파악되어 상태가 좋은 것으로 보이고 있다. 이런 지표상의 현상은 초등학교, 중학교뿐만 아니라 상위 공급시설인 고등학교의 경우도 비슷한 격차를 보이고 있다. 물론 여기서는 학급당 수용학생수를 본 것이 아니라 학교당 학생수를 보았기 때문에 정확한 교육환경을 측정했다고 볼 수는 없다. 문화·체육시설에서도 일산신도시 지역과 대규모 개발사업이 이루어진 운정 및 교하지구와 큰 차이점을 발견하지 못했다. 즉 공공도서관, 각종 공원 등에서도 비슷한 지표로 다른 시설과 같은 현상이 나타나고 있다.

공공행정서비스 시설부문 역시 시군구에서 필요한 관청을 제외하고는 큰 차이가 없는 것으로 분석되었다.

공공시설 공급에 대한 고양시의 일산신도시 지역과 파주의 대규모 개발사업 지구의 양지역을 분석해 본 결과는 신도시 개념으로 개발하거나 대규모 개발사업으로 개별 사업을 추진했거나 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 이런 결과는 파주시의 운정 및 교하지구의 두 지역 면적이 350만평에 이르는 대규모 사업으로 일산신도시 규모의 70%를 넘는 신도시 수준으로 공공시설 및 주민편의시설이 제대로 공급되었기 때문이다.

<표 IV-10> 고양 일산신도시와 파주 대규모 개발사업의 문화 및 서비스시설공급

시설분야	시설명	고양시(일산신도시)		파주시(운정 및 교하)	
		시설	지표	시설	지표
교육시설	유치원	9	30.7	8	19.6
	초등학교	21	13.1	23	6.8
	중학교	11	25.1	11	14.3
	고등학교	10	27.6	8	19.6
	특수학교	1	276	2	78.6
문화체육	공공도서관	4	69.0	3	52.4
	어린이공원	39	7.1	12	13.1
	근린공원	18	15.3	39	4.0
	문화시설			4	39.3
	광장	9	30.7	4	39.3
	공설운동장	1	276		
	유원지				
의료보건	종합병원	3	92.0	2	78.6
	보건소	1	276	1	157.2
판매시설	백화점				
	대형할인점				
	시장	1	276		
공공시설	교육청	1	276		
	세무서	1	276		
	경찰서	1	276		
	파출소	15	18.4	4	39.3
	소방서	1	276	1	157.1
	소방파출소	4	69.0	4	39.3
	동사무소	15	18.4	8	19.6
	우편집중국	1			
	우체국	5	55.2	2	78.6
	법원지원				
	검찰청			1	157.1

자료: 일산신도시 개발사, 1997.

파주 운정 교하지구 인구영향평가 보고서 2004.

파주시 도시계획과 내부자료.

#### 4) 공급규모별 비교 분석

##### (1) 주택단지

법규상 최소기준에 따른 기반시설공급을 보면 수도권 인구영향평가를 받고 있는 대규모 개발사업의 경우는 택지 개발의 경우 100만㎡이기 때문에 법규상 최소기준에 따른 기반시설공급이 이루어지고 있다. 또한 이런 대규모 개발사업은

주로 공영개발사업으로 추진되기 때문에 다양한 기반시설이 공급되고 있는 것으로 파악된다.17) 따라서 문제가 되는 개발규모는 이보다 적은 20만㎡ 이하의 민간개발사업이 특별히 문제가 되고 있다.

사례지역의 대규모 개발사업의 경우도 이런 기준에 의하여 공공시설이 공급되었기 때문에 기반시설에 있어서 특별히 문제가 되는 부분은 없다. 즉 사례지역의 공공시설의 공급 지표를 이용한 분석에서 대부분의 공공시설 공급이 신도시 수준의 개발과 개별적인 대규모 개발사업간에 차이를 발견할 수 없었으며 다만 도로교통시설과 녹지 공원 등에서 차이점을 보이는 것으로 확인되어 이 분야에 대하여 규모별로 또는 사업종류별로 어떤 차이점이 있는지 분석해 본다.

지난 2003년 이후 수도권에서 추진된 대규모 개발사업을 규모별로 구분하여 공공시설 공급상황을 분석해 보았다. 결론적으로 최근 대규모 개발사업이 있어서 공공시설공급에 대한 평가를 해보면 사업규모별로 뚜렷한 차이점이 나타나지 않고 있다. 도로의 경우 규모가 100만㎡가 조금 넘는 사업이 대로를 비롯하여 각급 도로 길이를 기준으로 볼 때 3백만㎡ 이상 사업보다 오히려 사업면적에 비하여 도로길이의 비가 더 높게 나오고 있다. 다만 규모가 3백만㎡를 넘는 사업일 경우 광로의 개설이 포함되어 교통소통에 대한 도로을 확보에 중요한 역할을 하고 있다. 공원의 경우도 비교적 규모가 작은 1백만-2백만㎡ 사이의 개발사업에 있어서 공원시설 공급이 이보다 큰 규모의 사업보다 결코 떨어지지 않고 있다. 어린이 공원의 경우 백만㎡ 당 가장 많은 시설을 공급하고 있다. 다만 근린공원의 경우에는 대규모 개발사업에 더 많은 시설공급이 이루어지고 있는 것으로 분석되었다.

<표 IV-11> 주거단지 규모별 도로 및 공원 공급비교

사업규모	지구수	평균규모 (백만㎡)	도로(m/천㎡)				공원(개소/백만㎡)		
			광로	대로	중로	소로	어린이	체육	근린
1백만-2백만	6	1,312.5	-	2.36	3.98	2.89	4.57	0.12	2.92
2백만-3백만	2	2,107.9	-	1.32	4.48	3.76	3.08	-	2.13
3백만 이상	2	3,359.0	0.46	1.78	3.95	1.59	2.53	-	3.13

자료: 각 지역 인구영향평가 보고서, 2003, 2004.

17) 문채(2002) 참조

## (2) 산업단지

산업단지의 사례 분석에서는 2003년 이후 조성된 사업규모가 큰 파주 LCD와 규모가 중소규모인 오산 가장산업단지를 비교하였다. 도로의 경우 파주 LCD 단지는 대로 위주로 구성되어 있는 반면 오산 가장단지는 중로 위주로 구성되어 있다. 전체적인 단지내 도로 지표에서는 오산가장단지가 파주 LCD 단지보다 훨씬 높게 나오고 있는데 이는 파주 LCD 단지는 대규모 공장 플랜트 중심으로 구성된 단지인 반면 오산 단지의 경우는 중소규모 공장이 입지하고 있기 때문에 이들 공장간의 중로가 많이 필요하기 때문으로 풀이된다. 따라서 규모에 따른 상대적 비교는 큰 의미가 없으며 단지의 입지 공장의 특성에 따라 차이가 나는 것으로 볼 수 있다.

지역간 도로는 파주 LCD 단지의 경우 산업단지 출입 교통을 위하여 국지도와 지역간 도로의 18.6km 확장에 투자를 하였다. 이는 기존에 계획되어 있는 수도권 광역교통을 활용하면서 이들 교통망에 접속하거나 주 이용교통축의 확충에 중점을 두고 있다는것을 의미한다. 반면에 오산 가장단지의 경우는 산업단지 진입도로 확충으로 광역교통망을 이용하는 것으로 하고 있다. 대체로 산업단지의 경우 도로확충에는 주택단지보다 소홀한 면이 있는데 이는 산업단지의 경우 단지 활용의 활성화를 위하여 일부 기반시설을 정부에서 지원하여주기 때문으로 단지계획으로 인한 자체적인 공공기반시설 확보율이 주택단지 개발사업보다 낮게 나타나는 것으로 보인다.

공원의 경우도 양 지역간에 큰 차이가 없으며 다만 오산 가장단지의 경우 어린이 공원이 없고 근린공원을 확보하고 있다. 파주 LCD나 문산첨단단지의 경우는 주거 기능이 함께 있기 때문에 어린이 공원이 확보되어 있다. 따라서 대규모 개발사업의 경우 기본적인 공공시설 공급은 이루어지고 있으며 다만 공급시설의 질적인 차이가 있을 수 있다.

<표 IV-12> 산업단지 도로 및 공원 확보

지구명	개발규모	도로(m/천㎡)			공원(개소/백만㎡)		
		대로	중로	소로	어린이	체육	근린
파주 LCD	1,697천㎡	2.20	0.56	1.00	0.59		1.18
오산 가장	444천㎡	1.17	5.02	0.43			2.25
문산 첨단	1,313천㎡				0.76		1.52

### 5) 공공시설 공급지표 비교분석의 시사점

신도시 형태로 개발될 경우 적절한 공공시설 공급기준에 따라 공급되기 때문에 일산신도시와 분당신도시가 하나의 기준이 될 수 있다. 종합적인 신도시 개념으로 개발되지 않은 용인시와 파주시의 대규모 개발사업에 따른 공공시설의 공급실태를 비교해 본 결과 광역적 교통시설의 경우와 공공행정서비스 시설의 경우를 제외하고는 차이가 없는 것으로 분석되고 있다. 그럼에도 불구하고 일부 시설의 경우 추가 확충이 이루어지는 경우는 공급시기의 문제와 비용부담문제가 대두될 수 있는바 적절한 수요자 부담원칙에 대한 기준이 있어야 할 것이다.

신도시처럼 도시개발이 동시에 집중적으로 개발될 경우 시설이용거리와 이용인구규모를 산정하여 공공시설공급이 비교적 원활하게 이루어질 수 있으나 개별적으로 개발사업이 추진될 경우 공공시설의 수요의 필요성을 인식하고 나서 공급계획과 추진이 이루어기 때문에 시기적으로 수급 불균형의 문제가 발생할 수 있다.

그 다음은 신도시의 경우 광역적 시설도 계획에 포함하여 사업투자비를 산정하여 공급하지만, 대규모 개발사업의 경우 광역적 시설은 기존의 시설을 이용하거나 해당 시군 또는 국가에서 수요에 따라 사후에 추가적인 확충을 하기 때문에 해당 개발사업에 포함되지 않고 무임승차하는 경우가 발생할 수 있다.

개별적으로 대규모 개발사업이 진행될 경우 지역단위 공공분야의 시설공급은 원활하게 되고 있으나 광역적 공공시설과 일부 민간분야의 생활편의 시설 공급에 문제가 되고 있다. 민간분야는 특히 의료 및 보건분야와 대형 종합판매시설 등과 같은 시설의 공급이 개별 사업단위에서는 공급이 되지 않고 있다. 따라서

기본적인 공공시설의 공급문제는 발생하지 않는다고 할 수 있다.

대규모 개발사업의 경우는 주민 편의시설의 경우 대부분 기준에 의거하여 공급되어 큰 문제가 없으나 인구영향 평가대상 이하의 소규모 개발사업의 경우 이런 편의시설조차 공급이 되지 않기 때문에 상당한 문제가 발생할 가능성이 있다.

## 2. 개별단지 개발 및 집적의 영향분석

지난 2001년 이후 수도권에서 이루어진 주택단지 대규모 개발사업으로 인한 인구 영향을 추정하기 위하여 최근에 이루어진 개발사업 8개 지구를 분석하였다. 8개 사업의 개발면적은 25.2km<sup>2</sup>였으며 수용계획인구가 43만1천4백 명이며 이들 사업의 시행으로 수도권 외의 지방에서 수도권으로 유입된 인구는 장기적으로 23만 5천명이다.

<표 IV-13> 대규모 개발사업으로 인한 인구 집적 현황

사업명	사업규모 (천㎡)	유발인구(인)		주택공급(호)	고용(인)
		계획인구	유입인구		
합계	25,221	431,436	235,033	148,646	150,018
남양주진접	2,069	37,360	16,490	12,538	322
양주 고읍	1,539	25,295	11,372	8,706	215
용인 서천	1,178	14,114	6,009	4,116	114
오산 세교	3,257	68,131	19,451	12,919	162
평택 청북	1,987	24,885	17,048	17,815	982
화성 태안	1,123	12,354	7,496	8,685	1,092
파주 운정	4,692	75,982	35,609	46,256	33,467
성남 판교	9,376	89,100	93,578	37,611	113,664

자료: 각 인구영향평가 보고서에서 발췌 정리.

이런 수치는 43만명에 대한 수도권 인구재배치 효과뿐만 아니라 지방으로부터 수도권으로 인구유입효과도 크다는 것을 나타내고 있다. 물론 이런 사업으로 인하여 공급되는 주택에 직접 지방인구가 유입되는 것은 미미하지만 연쇄적인 인구이동에 따른 인구재배치로 수도권 외에서의 인구유입에 영향을 미치고 있다.

이들 사업으로 인한 주택공급은 총 14만 9천호에 이르며 고용인구는 15만명에 달하고 있다.

주민을 대상으로 전거주지에 대한 조사결과 전체 응답자 198명중 현재 지역으로 이전하여 오기 전 거주지로 경기도에서 이주한 주민이 52.0%로 가장 많이 응답하였고 서울시 34.8%, 해당시군 6.6%, 인천시 4.5%, 지방 2.0%의 순으로 분석되었다. 해당 시군에서 이전해 온 비율이 매우 낮고 서울이나 해당시외의 경기도 지역에서 이전 비율이 높아 수도권 전체의 인구재배치에 상당한 영향을 미치고 있음을 알 수 있다. 반면에 대규모 개발단지로 인하여 직접 지방으로부터 유입한 비율은 2.0%에 지나지 않아 미미한 것으로 조사되었다. 이는 수도권 주택공급 규칙상 수도권외의 주민에게 처음 분양공급이 원천적으로 봉쇄되어 있기 때문으로 판단된다.

<표IV-14> 전거주지 조사 현황

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
해당시군(현재 주소지)	13	6.6
경 기 도	103	52.0
인 천 시	9	4.5
서 울 시	69	34.8
지 방	4	2.0
합 계	198	100.0

### 1) 인구 집중영향

최근 8개 지역의 인구영향 평가에서 나타난 수치를 기초로 지난 20년간 (1985-2004) 대규모 개발 사업이 인구집중에 어떤 영향을 미쳤는지 추정해보았다. 지난 20년간 수도권 대규모 개발사업의 면적이 266km<sup>2</sup>임을 감안할 때 이들 사업으로 인한 수도권으로 인구 유입규모는 약 248만 명에 이를 것으로 추정되며 2000년 이후는 약 45만명의 인구가 수도권 외에서 수도권으로 유입되었을 것으로 추정된다. 물론 인구유입 원인은 경제, 사회, 문화, 교육 등 복합적인 이유로 발생되고 있지만 이들 사업이 수도권으로 인구유입을 촉발시켰든 아니면 유입된



인구를 수용하기 위하여 개발사업을 하였던 이들 사업으로 인한 수도권 인구 유입은 매우 큰 것으로 판단된다.

<표 IV-15> 대규모 개발사업의 인구집중 영향 추정

인구집중 규모	1985-2003(전기간)	2001-2003(최근 3년간)
수도권 인구 증가(A)	7,413천명	1,082천명
대규모 개발사업 유입인구(B)	2,480천명	447천명
B/A	33.5%	41.3%

수도권으로의 인구집중현상이 무엇 때문에 주로 일어나는지를 간접적으로 분석해보기 위하여 개발사업단지 내에 거주하는 주민을 대상으로 현거주지로 이사할 때 우선적으로 고려한 사항을 물어보았다. 내집 마련에 따른 이사 비율이 가장 높은 56.7%를 차지하고 있고 그 다음이 주거환경 등 삶의 질 향상을 위하여 이전한 경우가 많았다. 반면에 지역에 직장 또는 경제활동 근거지이거나 학교 교육환경 등에 의한 이전은 상대적으로 적게 나타났다. 즉 주택보급에 대한 기여가 가장 컸음을 보여주고 있다. 이 결과는 해당지역의 직접적인 주택수요에 대응하기 위하여 주택공급이 이루어진 것이라기보다는 주택공급이 수요를 끌어 들인 결과로 보인다.

<표IV-16> 현거주지로 이사시 우선적 고려사항

구 분	1 순위		2순위	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
내집 마련 또는 이사	84	43.1	24	13.6
직장 출퇴근 또는 사업상	28	14.4	26	14.8
교통 편리	10	5.1	18	10.2
자녀 교육환경	12	6.2	20	11.4
주거 환경 등 삶의 질	44	22.6	40	22.7
문화·공공시설	2	1.0	9	5.1
집값이나 땅값이 오를 예상	7	3.6	20	11.4
가족과 함께 거주	4	2.1	14	8.0
기 타	4	2.1	5	2.8
합 계	195	100.0	176	100.0

소득계층별로는 200만원 이하의 소득이 낮을수록 내집 마련에 따른 이사를 지적인 비율이 높게 나타나고 있어 낮은 소득 그룹은 서울로부터 수도권으로 주거지를 옮긴 가장 큰 이유로 소득 수준에 맞는 집을 마련하려는 욕구가 강했음을 보여주고 있다.

반면에 월 400만원 이상의 고소득계층은 자녀교육환경을 가장 큰 고려사항으로 꼽고 있어 주변 교육환경에 큰 관심을 가지고 있으며 이 그룹은 주택가격의 상승에 대한 기대도 비교적 높게 가지고 있는 것으로 나타났다. <부록표 참조>

## 2) 주택공급 영향

수도권에서 이루어진 대규모 개발사업의 대부분은 주택단지 개발이었던 만큼 주택공급에는 지대한 영향을 미쳤다. 1985년 이후 이들 대규모 개발사업으로 공급된 주택수는 150만여호에 이르며 이는 같은 기간동안 수도권에서 공급된 주택의 42%를 차지하고 있어서 수도권의 주택 보급률 향상에 크게 기여했다. 수도권의 주택보급률 증가추이를 보면 전국과 비교할 때 비슷한 증가 속도를 보이고 있으나 수도권의 인구집중을 고려한다면 주택 보급수는 지방의 수를 훨씬 앞지르고 있다. 특히 최근 대규모 개발사업이 집중적으로 행하여지고 있는 경기도의 성남, 용인, 파주 지역과 수원 및 양주지역은 인구유입이 집중적으로 이루어지고 있음에도 불구하고 대규모 개발사업으로 인한 주택보급이 크게 늘어나면서 보급률도 크게 향상되고 있다.

<표 IV-17>에서 보는 바와 같이 지난 20년 동안 특히 신도시개발이 이루어진 성남과 고양시의 경우 수도권 평균보다 높은 주택보급이 이루어져 왔음을 알 수 있다. 또한 대규모 개발사업이 집중적으로 행하여지고 있는 경기도의 수원, 용인, 파주 및 양주지역은 대규모 개발사업으로 인한 주택보급이 크게 늘어나고 있다. 결론적으로 이런 대규모 개발사업으로 인한 수도권 주택 공급의 영향은 보급률을 향상시키는데 매우 긍정적인 영향을 미쳤다고 볼 수 있다.

<표 IV-17> 수도권 주택보급률 현황

구 분	1985	1990	1995	2000
전 국	69.8	72.4	86.0	96.2
수도권	59.7	63.3	76.7	86.1
서 울	55.3	57.9	68.0	77.4
성남시	44.1	41.5	64.8	65.2
고양시	60.1	66.8	84.8	84.0
용인시	64.5	63.5	78.1	85.0
파주시	77.2	77.6	83.7	87.8

자료: 인구 및 주택조사보고서, 각년도.

### 3) 고용인구 영향

대규모 개발사업으로 인한 고용은 사업종류별로 다르게 나타난다. 주택단지 개발은 주택단지의 입주로 인한 가계부문의 소비로 인한 고용기회 창출과 주택단지 개발에 따른 공공 및 주민편의시설 입지에 따른 고용, 그리고 주택단지 건설에 따른 고용 등으로 구분해 볼 수 있다. 반면에 산업단지 개발은 입주업체의 상시 고용인구와 이를 지원하는 지원시설 고용인구, 건설투자 고용인구 그리고 이들 고용인구의 가계에서 지출하는 소비에 따른 2차 고용인구로 나누어 볼 수 있다.

사례로 분석한 택지개발 8개 지구 중 판교택지개발지구에는 업무용지내에 도시지원시설이 배분되어 있어 벤처시설 고용자수가 6만명을 넘는 것을 비롯하여 비교적 단지규모가 큰 오산세교, 파주운정지구 등에는 업무 및 상업시설이 입지하여 비교적 많은 직접고용을 유발하지만 그 외 중소규모의 택지지구는 직접적인 고용인구가 크지 않다. 그러나 가계소비지출에 따른 간접 고용창출효과와 건설투자에 따른 고용효과를 감안한다면 수도권에서의 고용인구에 매우 큰 영향을 미치고 있음을 알 수 있다.

#### 4) 투자영향

대규모 개발사업투자의 인구집중영향은 건설투자로 인한 고용유발효과와 이를 지원하는 서비스산업 고용인구로 구분하여 볼 수 있다. 산업생산 면에서는 건설투자로 인한 생산유발효과가 각 산업에 영향을 미칠 수 있다. 본 연구에서는 건설투자로 인한 인구집중에 따른 집적영향에 분석의 초점이 맞추어져 있으므로 고용창출에 대하여 살펴 보았다.

일반적으로 사업추진에 따른 건설인력은 사업이 종료되면 그 지역에서 다른 곳으로 이동하여 소멸하는 것으로 볼 수 있지만 서비스 고용은 일부 소멸하지 않고 남아 있을 수 있다. 대체로 비소멸분으로는 건설이후 6-8년차 고용유발 수치를 이용하는데 일반적으로 전체 건설투자 고용유발효과의 1.5%-2.5% 내외로 지역에서의 고용창출에는 큰 영향을 미치지 못하고 있다.

### 3. 공공시설수요 및 공급분석

#### 1) 공공시설 공급기준 파악

도시개발이나 택지개발사업 등을 추진하는데 있어서 주민 편의시설을 비롯한 공공·편익시설의 규모산정과 배분계획은 특정한 기준이 있는 것은 아니며 다만 도시계획법 규정에 의하여 도시계획의 결정구조 및 설치기준을 정하기 위한 도시계획시설 기준에 관한 규칙에 대략적인 기준을 제시하고 있다. 기존의 각 연구에서도 이를 근거로 적정 공급기준을 제시하고 있다. 실제로 분당이나 일산 신도시의 경우 이런 기준에 따라 공공편의시설이 배분되어 공급되었다.

<표 IV-18> 공공편의시설의 규모산정과 배분기준

시설구분	종도	이용인구별시설규모연단위			이용세대별 소요시설수					시설별적정계획규모				
		이용인구 (인)	원단위바 닥면적 (㎡)	원단위부 지면적 (㎡)	이용세대 수(호)	개발지구규모 따른 계획시설수					적정부지지구 (㎡)	분포현황 (㎡)	최빈값 (㎡)	평균 (㎡)
						I (500세 대 이하)	II (500~ 1000세 대)	III (1000~ 2500세 대)	IV (2500~ 5000세 대)	V (5000~ 10000 세대)				
1.교육시설	유치원	2,500	480	1,200	2,000		0~1	1	1~2	2~5	4학급(800) 6학급(1,800)	331~1,150	300~600	599
	초등학교	7,500	4,350	14,500	2,500			1	1~2	2~4				
	중학교	13,000	3,900	17,200	5,000					0~1	1~2			
	고등학교	14,000	5,000	25,000	6,000					0~1	1~2			
2.공공정사	보건소													
	보건의소				10,000					1				
	소방서										4,000~6,000	1,570~7260	3,000~4,000	3,789
	소방 파출소	30,000	150	750	7,000					1	800~1,200	721~1,970	700~1,000	1,134
	경찰서										7,000~9,000	4,400~10,000	6,000~7,000	7,292
	미용소	30,000	300	1,500	5,000				0~1	1~2	600~700	600~1,034	600~700	678
	우체국											600~6,710	4,000~5,000	4,049
	우체국 (주사국)	40,000	450	1,500	7,000				1		600~700	600~848	600~700	677
동사무소	30,000	250	830	3,000				1	1~2	600~700	600~1,225	600~700	687	
3.도서관		20,000	250	670	10,000 (분관)					1	3,000~5,000	991~13,316	3,000~4,000	4,205 (3층)
4.문화시설	영화관										1,500~2,000	879~2,532	1,000~2,000	1,662 (3층)
5.복지시설	탁아소	2,000	330	1,000										
	양로원	30,000	1,000	2,000										
	정화소	10,000	200	300	2,000			1	1~2	2~3				
	노인회관				2,000			0~1	1	2~3				
6.종교시설	교회	5,000	300	1,000							대(4,000~6,000) 중(2,000~3,000) 소(500~700)	493~18,825	3,000~5,000	4,832 (4층)
	성당	50,000	500	1,670							대(7,000이상) 중(3,000~5,000) 소(1,000~2,000)	1,654~39,670	2,000~3,000	5,674 (3층)
	사찰	10,000	150	500							대(3,000이상) 중(1,000~2,000) 소(300~600)	339~2832		1367
7.의료시설	종합병원										24,000~28,000	2,800~138,843		38,480
	병원	40,000	1,600	6,400	5,000				0~1	1~2	500~1,500	397~2,811	400~700	733(4층)
	의원	2,000	300	1,200	1,000		1	1~2	2~4	4~6	400~600	248~877	300~600	466
8.판매시설	백화점										대(10,000이상) 중(4,000~8,000) 소(1,500~4,000)	2,506~38,174	2,500~3,000	9,692 (5층)
	쇼핑센터										대(2만 이상) 중(1만~2만) 소(4천~1만)	7,657~62,500	1만~2만	23,440 (4층)
	시장				10,000				0~1	1	3,375~5,625	1,344~5,789		3,146
9.운동시설	체육관													
	운동장													
10.터미널														
11.주유소 및 가스 충전소	주유소											495~3170	800~1500	1375
	가스													
	충전소													

자료: 국토연구원, 신시가지계획지침, 1985.

토지개발공사, 상업편의시설의 획지구분 및 형성연구, 1993.

한국과학기술연구소 부설 도시 및 지역계획연구소, 1979.

우선 도로의 경우 기능별로 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 국지도로, 도시고속도로 등으로 구분하고 있으며, 도로 폭에 따라 광로, 대로, 중로 및 소로로 구분하고 있다. 각 도로 기능별로는 배치간격과 구획간 도로 배치간격을 규정하고 있다. 도시공간시설로서 광장의 설치기준을 두고 있으며 공원 및 녹지에 대한 결정기준과 설치기준은 도시공원법에 의하도록 하고 있다.

공공 문화복지시설로는 운동장에 대한 설치기준과 공용청사 등에 대한 설치기준은 구체적인 규모나 기준은 없다. 학교시설은 각급 학교별로 근린주거구역단위에 따라 설치하되 통학거리를 고려하도록 기준을 정하고 있다. 문화시설에 대해서는 설치기준이 명시되어 있지 않고 사회복지시설은 사회복지사업법에 의하도록 하고 있다. 일반적으로 도시개발사업에 있어서 공급되는 각종 공공 및 생활근린시설의 기준은 <표 IV-18>과 같다.

## 2) 대규모 개발사업에서 공공시설 수요와 공급

대규모 개발 사업에서 공급되는 공공시설이 기준에 맞게 공급되고 있으며 현재의 각종 공급기준이 적정한가는 대규모 개발사업이 시행되고 난 후 추가적인 공공시설이 공급되고 있는가를 분석하여 어느 정도 적정수요를 판단할 수 있다. 즉 개발사업 당시 공급기준에 맞게 공공시설을 공급했음에도 수요에 문제가 생겨 추가적인 공급이 이루어졌다면 이는 공급기준에 문제가 있거나 개발사업의 주변 환경에 맞지 않게 공공시설 공급이 이루어졌다고 볼 수 있다.

그러나 사례지역에서 분석해 본 바와 같이 대부분 대규모 개발사업의 경우 최소기준에 의하여 개발규모에 맞는 등급별 공공시설이 공급되고 있기 때문에 실제 대규모 개발사업 자체적으로는 공공시설 공급에 있어서 문제는 크게 발생하지 않고 있는 것으로 판단할 수 있다. 그러나 각 개발사업이 최소한의 공급만을 하는 경향으로 이런 사업이 여러개 복합적으로 추진될 경우에는 전체적으로 수요와 공급의 괴리가 발생하게 된다. 또한 일정규모 미만의 개발사업이 진행될 경우에는 이런 기준에 미달되거나 아예 공급이 되지 않는 경우가 발생하고 있다.

따라서 수도권에서 이루어지고 있는 개발사업에 따른 공공시설 공급의 적정 수요를 판단하기 위해서는 해당도시 전체의 개발사업규모를 기초로 공공시설을 공급기준과 비교하여 대규모 개발사업의 공공시설 수요를 볼 경우 시설별로 상이한 결과를 보이고 있다.

### 3) 개별단지의 공공시설 수요공급상의 문제점

대체적으로 광역적 공공시설의 경우에는 대규모 개발사업으로 인한 수요공급에 문제가 발생하고 있다. 도로부문의 광역교통시설, 하수처리시설 그리고 주민편의 시설로 백화점 및 종합병원 등의 공급이 수요에 따라가지 못하고 있다. 그러나 대규모사업 이하를 고려하면 이들 상위 공공시설뿐만 아니라 하위 공공시설에서도 수요공급의 불균형이 발생하고 있다. 이런 이유는 소규모 개발사업의 경우 공공시설 최소 설치기준에도 미달하고 있기 때문에 전체적으로 공공시설의 수요와 공급에 문제가 발생되고 있다.

<표 IV-19> 공공시설 수요공급상의 문제점

	신도시 개발 사업	대규모 개발 사업	소규모개발 사업
공급문제 없음	- 광역시설을 비롯한 대부분의 공공시설 공급	- 기초행정서비스 - 지역내 또는 지방도로 - 유치원 초·중·고등학교	- 기초행정서비스 - 유치원 초·중고등학교
공급부족 시설		- 광역 교통시설 - 공급처리시설 - 공공도서관 및 공원 - 종합병원, 백화점	- 대규모 개발사업에서 부족한 시설 - 지방도로 - 고등학교

주민들이 생각하는 공공시설의 수요와 공급에 대한 의견과 문제점을 조사한 결과 가장 시급하게 확충되어야 할 시설로는 문화시설이 28.9%로 가장 많이 꼽고 있으며, 의료시설이 22.0%, 교육시설 20.8% 등으로 나타났다. 주민 불편도가 가장 높게 나왔던 교통시설은 17.6%에 불과하여 상반된 태도를 보이고 있다. 이

런 태도의 저변에는 공급자에 대한 주민들의 인식을 엿볼 수 있는 것으로 국가나 지방정부가 부담해야하는 시설보다 대규모단지 개발업자가 부담주체로서 공급 가능한 시설에 대하여 요구하는 강도가 큰 것으로 볼 수 있다. 이런 견해는 설문 조사에서도 나타나고 있는 바 부족한 기반시설 확충에 소요되는 비용을 누가 부담해야 하는가에 대한 질문에 49.2%가 개발업자가 부담해야한다는 의견을 나타내고 있어 시설집적으로 인한 영향을 유발하는 사업자의 책임을 강조하고 있다. 이런 결과는 앞에서 지표를 통해 본 바와 같이 대규모 개발 사업시 수요공급상의 문제점으로 지적된 생활문화시설의 부족현상이 실제 주민들의 인식에서도 나타나고 있음을 보여 주고 있다.

<표IV-20> 시급히 확충되어야 할 시설

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
교통시설(도로, 주차장 등)	28	17.6
공공 및 문화시설(공공도서관, 문화회관 등)	46	28.9
의료시설	35	22.0
교육시설	33	20.8
공 원	11	6.9
편익시설	6	3.8
합 계	159	100.0

소득수준별 공공시설 이용과 문제점에 대한 견해를 보면 일부시설에 대한 차이점을 발견할 수 있었다. 대체적으로 신규단지가 입지함에 따라 공공시설 이용 변화에 대하여 저소득 계층은 대체적으로 편리해졌다고 보는 시각이 많은 것으로 나타나고 있다. 그러나 일부 시설의 경우 소득별로 차이를 보이고 있다. 즉 거의 모든 시설에서 소득이 낮은 계층은 주변에 주택단지 입지에 따른 시설 이용과 환경변화에 무관심한 정도가 소득계층이 높은 부류에 비해 상당히 높게 나타나고 있다. 반면에 소득이 높을수록 시설 이용이 편리해졌다는 경향이 상대적으로 강하게 나타나고 있다. 특히 교육시설의 경우는 매우 긍정적인 반응을 보이고 있다.

소득계층별로 앞으로 확충되어야할 시설에 대해서도 상이한 점을 발견할 수



있다. 소득이 낮은 부류는 공공문화시설과 의료시설에 관심이 많은 반면 고소득층은 교육시설과 교통시설에 대해 시급히 확충되어야할 시설로 보고 있는 경향이 강하게 나타나고 있다. <부록표 참조>



## 5

## 정책 및 제도개선 방안

여기서는 정책적 차원의 관련 이론과 현황분석을 통하여 나타난 문제점 들에 대한 개선 대안을 제시하고 있다. 대규모 개발사업과 관련된 기반시설공급에 대하여 제도와 정책 등 다각적 측면에서 개선되어야 할 정책 대안들을 다루었다.

## 1. 개요

연구분석의 결과는 대규모 개발사업보다 중소규모 개발사업에 의한 기반시설 부족 문제가 생활환경 악화의 중요한 요인으로 작용하고 있는 것으로 나타났다. 대규모 개발사업 중에서도 규모가 상대적으로 적은 사업이 광역적인 신도시 개발사업 보다 기반시설 부족에 따른 문제가 더욱 심각하다는 것도 살펴보았다. 또한 중소규모 개발사업은 주로 민간부문에서 많이 이루어지고 있어서 민간부문의 소규모 개발사업에 의한 기반시설부족현상이 매우 심각하다.

이러한 기반시설 부족에 따른 문제점을 해소하기 위한 사전적인 노력은 각종 법률이나 제도에서 부분적이거나 일부 제시되고 있다. 그러나 이들 규정들이 대체로 구체적이지 못하고 포괄적이라는 문제점도 내포되어 있다. 이에따라 사업자와 지자체 간에 조정과정을 거칠 수밖에 없고 이 과정에서 정책결정자나 사업자 간의 자의적인 관계가 크게 작용할 수 밖에 없는 실정이다. 또한 제시된 규정도 상위의 포괄적인 개념 위주로 구성되어 있어 지침정도나 방향을 제시하고 있

을 뿐이다.

중소규모나 난개발 사업을 대규모 개발사업으로 유도하기 위한 제도적인 노력은 어디에도 보이지 않는다. 개발의 규모와 상관없이 지가나 면적 등에 대하여 일률적으로 기반시설부담금을 부과하고 있다는 것은 오히려 대규모 개발사업을 피해서 중소규모의 개발사업을 촉진하는 요인이 되고 있다. 대규모 개발사업에 대한 시설공급기준이 중소규모 개발사업 보다 상향 제시되고 이에 대한 아무런 긍정적인 혜택이 없다는 것도 중소규모의 개발사업시행을 부추기는 결과를 낳을 수밖에 없다.

대규모 개발사업에 따라 발생하는 문제점들은 이들이 집합적인 형태로 발생할 때 더욱 심각하게 나타난다. 중소규모의 개발사업이 일정한 영향권 내에 집적했을 때 대규모 개발사업과 동일한 기반시설수요가 발생하지만 상위의 기반시설공급규정이 없다는 것은 개발사업에 의한 환경악화의 중요한 요인이 될 수밖에 없다. 소규모의 민간개발사업에 의한 기존 신도시사업 등의 기생개발은 더욱 큰 문제점을 안고 있다. 자체적인 기반시설이 거의 공급되지 않는 경우가 대부분이다. 수도권정비계획법상의 대규모 개발사업으로 분류되는 사업들도 다수가 일정지역에 집적하면 그 악영향은 중소규모 개발사업의 집적과 같은 영향이 나타날 수밖에 없다.

수도권에서 발생하는 중소규모 뿐만 아니라 대규모 개발사업의 집적에 의해서 발생하는 기반시설 부족현상과 이에 의한 문제점의 완화 내지는 해소를 위한 기존의 문제점 개선방안 중 중요한 정책 대안들을 검토해 보기로 한다.

## 2. 제도개선방안

### 1) 대규모단지 관련 법제도의 개선

#### (1) 사업규모별 기반시설부담금의 차등부과

##### □ 개요 및 정책방향

기반시설부담금은 각종 개발행위에 의하여 유발되는 기반시설 건설비용의 일부 또는 전부를 개발의 주체에 대하여 부과하는 제도이다. 현재 정부차원에서 개발사업에 대한 기반시설부담금의 부과가 검토되고 있으며, 개발부담금과 유사한 목적을 가진 개발이익환수제도가 이미 시행중이다.

그러나 이들 개발이익환수제도나 기반시설부담금은 사업자가 기반시설을 공급하는 정도와는 무관하게 개발면적이나 발생하는 개발이익 등에 근거하여 일률적으로 부과되고 있다. 이에 따라 소규모 개발의 경우에는 기반시설 공급기준이 대규모 개발사업보다 낮은데도 불구하고 이에 따라 발생하는 소규모 개발사업의 상대적으로 열악한 시설공급문제를 해소 할 수 있는 아무런 대안이 검토되지 않고 있다.

소규모 개발에 따른 시설공급 부족문제를 방지하기 위한 한 가지 방법은 부족한 시설의 공급비용을 개발사업자에게 부담토록 하는 기반시설부담금 제도를 도입하는 것이다. 중소규모 개발사업에 대해서는 앞에서 살펴 본 바와 같이 대규모 개발사업에서와 같은 광역기반시설의 공급을 의무화하지 않고 있다. 따라서 중소규모의 개발사업이 이루어진 지역은 광역기반시설 여건이 대규모 개발사업 지역보다 열악한데 따라 교통의 혼잡이나 교육시설, 근린공원 등의 상위 기반시설이나 서비스시설의 불편이 따르게 된다. 이러한 불편을 해소하는 것은 사업이 완료된 후에는 정부의 몫으로 돌아온다.

## □ 기대효과 및 부과방법

정부가 대신 지불하고 있는 기반시설 설치비를 개발사업자에게 미리 부담시키는 것이 기반시설부담금제도이다. 이 제도를 통하여 다음 세 가지의 효과를 동시에 기대할 수 있다. 첫째로는 기반시설 설치의 비용을 조달할 수 있다. 개발사업자가 사업을 시행할 때 사업시행 후에 발생할 시설설치비를 미리 부담토록 하는 것이다. 이에 따른 국가의 재정부담을 줄이고 원인자가 비용을 부담한다는 원칙을 적용할 수 있다. 둘째로는 생활환경에 문제를 유발하는 중소규모 개발을 억제하는 효과를 기대할 수 있다. 중소규모 개발에 대하여 다소 높은 비용을 부담시킴으로써 바람직한 방향인 개발사업의 대형화를 유도할 수 있다. 셋째로는 환경악화를 초래하는 전반적인 기반시설여건을 개선시킬 수 있을 것이다. 기반시설 설치비용의 조달을 통하여, 또한 소규모 개발사업자 들의 자발적인 시설공급 등을 통하여 전반적인 기반시설 여건을 개선 할 수 있을 것이다.

기반시설부담금을 부과하는 방안은 단위 개발사업의 규모를 기준으로 해서 소규모사업자에게 중과하는 것이 합리적이다. 완전한 신도시 차원의 기반시설 설치비용을 기준으로 현행법이 규정하고 있는 시설공급기준과의 차이를 비용으로 환산하여 이 금액을 다소 초과하는 정도로 중과하는 것이 바람직하다. 이렇게 함으로써 소규모사업자들이 공급하지 않은 시설을 사후에 공급하는데 따른 어려움을 배상하고 아울러 중소규모 개발을 억제하여 대규모 개발사업으로 유도하는 효과도 기대할 수 있다. 그러나 도시의 성격이나, 개발이 이루어지는 지역 등에 따라 특색에 맞게 어느정도 조정하는 융통성을 두어야 할 것이다. 그러나 구체적인 기반시설부담금의 부과기준은 정책방향이 결정된 후에 다시 다각적으로 심도 있게 검토하여 결정되어야 할 것이다.

기반시설부담금은 사업자에게는 다소의 비용증가로 인한 부담으로 작용할 수도 있다. 그러나 정부의 재원조달 차원이나 주민의 편의확보 차원에서는 매우 바람직한 제도라고 할 수 있다. 자금조달을 원만히 하고 개발사업으로부터 파생되는 문제발생을 당사자가 책임지는 원인자부담의 원칙이 될 수 있다. 현재 수도권 뿐만 아니라 지방의 대도시에 까지 확산되고 있는 중소규모 단지개발에 대하여

기반시설부담금제도를 통한 주거 및 생활환경의 개선이 기대된다. 경제활동의 효율성 증대를 통한 재산가치의 상승도 기대할 수 있다.

#### □ 외국의 사례

미국의 경우 기반시설부담금의 부과로 쾌적성(amenity)증가를 가져오며 향상된 삶의 질과 경제효율성으로 주택가치의 향상을 가져온다고 보고 되고 있다.<sup>18)</sup>

개발부담금제도는 공공시설공급을 위한 재원조달 방안으로 이용되고 있다. 1960년 이후 연방정부의 자금지원이 대폭 삭감되어 투자재원 부족현상이 심화된 것이 직접적인 동기가 되었다.<sup>19)</sup> 새로운 개발로 인해 발생하는 공공시설의 설치비용을 기존 거주자가 아닌 신규 개발사업의 원인자에게 부담시키는 제도이다. 도로나 상하수도, 학교시설, 공원 등에 대한 부담금의 산정공식을 제공하고 있다.

일본에도 택지개발지도요강에 관한 규정을 두어 공공시설의 공급을 추진하고 있다. 대규모 개발사업에 투입되는 공공서비스시설 공급비용부담이 가중되는데 따라 부담금 요건을 강화하게 되었다. 중앙정부는 개발허가제도와 사전협의제 등을 부처 간에 체결하고, 각 지자체는 택지개발 요강을 제정하여 개발사업에 대하여 공공서비스시설의 부담요건을 강화하고 있다.

택지개발지도요강은 택지개발사업에 대하여 기부금과 공공시설용지 또는 시설을 무상 제공하고, 자체적인 공공시설의 부담기준을 설정하고 있다. 개발사업자가 부담하는 부담금의 시설종류는 교육시설, 도로, 공원녹지, 하수도정비, 하천개수 등이다.

외국의 기반시설부담금 관련 제도는 내용이 구체화 되어 있다는 특징이 있다. 지역특성이나 분야별로 다양한 제도가 도입되고 있으며 공공시설의 공급기준이나 공급의 시기까지를 구체적으로 명시한 제도가 도입되고 있다. 대상서비스시설에 대한 적정성 평가도 시행하고 있어 시설공급이 완료된 이후에도 사후점검

18) 이영성 “기반시설부담금제도가 주택공급과 주택가격에 미치는 영향에 관한 연구”, 국토계획, 2005.p59-74

19) 한국토지공사(1996), 토지개발사업에서 간선 및 공공시설에 대한 비용부담에 관한 연구, 한국지역개발학회.

체계를 구비하고 있다.

## (2) 체계화된 구체적 비용부담체계의 구축

현재 시행되고 있는 기반시설공급제도는 그 규정이 명확하지 못하고 체계화되어 있지 못하다. 대체적인 시설공급자를 일부 중요한 시설에 대하여 규정하고 있을 뿐이다. 시설이 부족하게 되는 것이 일상화되어있고 개발사업이 완료된 후에 부족하게 되는 시설은 정부나 지방자치단체의 부담으로 확충할 수밖에 없다. 이러한 문제점을 없애기 위하여 비용부담방식의 개선 내지는 비용부담액의 구체화가 필요하다.

첫째로는 기반시설공급 주체와 설치기준 및 비용부담규정을 구체화할 필요가 있다. 기반시설의 적절한 공급이 이루어지지 못한 채 개발사업이 이루어지고 있는 중요한 원인의 하나는 관련법규의 명확한 기준이 없기 때문이다. 사업의 규모별, 종류별, 위치별로 필요한 기반시설의 종류와 필요한 시설공급의 양 및 시설공급의 주체 등을 법규상에서 명확히 규정할 필요가 있다. 애매하게 개략적인 방향이나 시설의 종류 등으로만 제시된 기존의 규정은 보다 세분된 사례를 통하여 구체적으로 제시되어야 할 것이다.

둘째로는 규모별 비용부담기준의 개선이 필요하다. 현재 주택건설기준 등에 관한 규정에서는 주택단지내의 공공설치기준을 제시하고 있다. 이 규정은 모든 시설이 규모가 증가함에 따라 시설공급의 량과 비중이 증가하는 내용으로 되어 있다. 이 규정은 개발사업자가 비용부담을 줄이기 위하여 개발사업의 규모를 오히려 축소토록 하는 악영향을 초래하게 된다. 중소규모의 개발사업과 대규모 개발사업 간에 현재와 반대로 된 시설공급과 비용부담이 이루어지도록 할 필요가 있다. 예를 들면 대규모 개발사업은 자체지역의 시설공급만으로 하더라도 중소규모는 인접한 지역과 연계하거나 자체의 광역시설비용을 추가로 징수하여 중소규모의 개발사업을 억제토록 해야 할 것이다.

셋째로는 개발사업의 입지지역에 대한 위치별로 비용부담과 공급기준을 차별화할 필요가 있다. 도시구역 내와 준농림지역 간에는 적용 법률에 따라 국토계획



법과 별도의 개별법에 의하여 시설설치 기준이 달라진다. 두 가지 법률이 정하는 기반시설의 설치기준이 서로 달라 시설공급 여건에 차이가 발생할 수 있다. 또한 대규모의 신도시가 조성되면 기존 기반시설을 이용하려는 기생형의 개발이 이루어지기도 한다. 이들 개발사업의 위치가 다른데 따라서 발생하는 기반시설 공급 필요성에 대한 차이를 없애기 위한 형평성 또는 차별성을 강구하는 법개정이 필요하다. 신도시 주변에 개발되는 소규모 민간개발사업에 대해서는 기존시설의 이용을 감안한 규정들이 별도로 마련되어야 할 것이다. 가급적이면 기생개발을 억제하는 것도 가장 바람직한 방안이 될 것이다.

<표V-1> 대규모 개발사업 광역교통부담금 분담사례

(단위: %, 억원)

구분	분당	일산	평촌
건교부	0.7	-	-
경기도	1.4	-	-
서울시	14.6	-	10.1
지자체	1.8	1.9	-
토지공사	75.6	98.1	55.2
주택공사	-	-	14.2
철도청	5.9	-	17.3
마사회	-	-	3.2
건설시설비(억원)	14,996(100.0)	10,427(100.0)	4,761(100.0)
사업주체	토지공사	토지공사	토지공사

## 2) 영향평가제도의 근본적인 문제점 개선

### (1) 영향평가 문제점의 개선

현재 시행되고 있는 영향평가제도는 여러가지의 문제점을 가지고 있다. 이들 문제는 평가제도 자체의 문제점, 평가서작성의 문제점, 평가서 심의상의 문제점 등으로 나누어서 개선방안을 생각해 볼 수 있다.

첫째로, 영향평가서를 개발사업을 시행하는 사업자가 전문가를 통하여 작성케

하는 기존의 제도를 개선할 필요가 있다. 개발사업자는 자기가 관여하는 사업에 의해서 발생하는 부정적인 영향을 가급적이면 축소하려 한다. 영향평가를 개발사업자로부터 의뢰받은 평가자는 맡은 일을 무사히 완수하기 위하여 영향평가발주자인 개발사업자의 주문을 거절할 수가 없다. 평가한 결과에 대한 검증과정도 별도로 마련되어 있지 않다. 평가서작성의 오류에 대한 벌칙이 있는 것도 아니다. 종합적인 결과로 나타나는 것은 긍정적인 영향을 확대하고 부정적인 영향을 축소하는 결과가 될 수밖에 없다.

이러한 문제의 해소를 위하여 영향평가비용 기탁제도를 도입하는 것이 필요하다. 개발사업자는 평가에 소요되는 비용을 평가를 담당하는 기관에 기탁하고, 이 기관에서 사업의 성격을 잘 평가할 수 있는 평가업체를 선정하여 평가의 공정성을 기할 필요가 있다. 담당기관의 공무원이 전문성 부족으로 평가기관의 선정이 곤란할 경우에는 평가위원회 등 평가기구에서 평가업체를 선정할 수도 있다. 이 제도는 객관성을 확보할 수 있을 뿐만 아니라 평가후의 심의도 용이하게 해 주는 양면의 효과를 기대할 수 있다.

둘째로, 평가내용의 작성을 충실히 하기 위하여 평가의 과정에 개입될 수 있는 평가자의 자의성을 축소할 수 있는 조치가 필요하다. 표준평가 모형을 제시하고, 이용될 지표의 범위나 사례조사 등에 대한 지침을 제시해 주는 것이 필요하다. 이를 통하여 영향평가 내용에 대한 자의적인 결과의 발생을 가급적 지양하고, 평가결과의 납득을 용이케 할 수 있을 것이다.

셋째로는 평가서의 심의에 있어서 평가서를 충분히 검토하여 이에 대한 결론을 내릴 수 있는 전문적인 기구가 제도적으로 보장되어야 한다. 각종 위원회에서 다수의 안건이 제출되고, 이들 다수의 안건이 2~3 시간의 짧은 시간에 처리되는 현 실정에서는 평가서의 올바른 평가가 이루어지기 어렵다. 이런 환경이라면 평가서 작성에 들인 공이 오히려 아까울 수도 있다. 요식 절차 정도로 생각하고 영향평가를 실시한다고 밖에 할 수 없을 것이다. 이 문제를 해결하기 위해서는 소위원회 정도에서 영향평가의 결과를 미리 검토하는 것이 좋을 것이다. 소위원회의 검토 결과에서 문제가 없을 경우에만 본회의에 안건을 상정할 수 있도록 해야

할 것이다.

넷째로는 개발사업이 시행된 후에 영향평가의 결과와 사업심의 결과를 재검토하는 제도적인 장치가 필요하다. 현재 사업이 시행되기 전의 허가를 위해서는 강도 높은 조치들이 있지만 사업이 시행되고 난 후 성실한 이행여부를 검토하는 장치는 아무것도 없다. 이에 따라 사업 시행자는 사업이행계획서를 소홀히 하고 부정적인 영향의 발생을 증가시키는 경우가 없지 않을 것 같다. 개발사업의 추진, 심의 단계에서는 혼잡이나 교통소통의 어려움, 환경문제 등이 전혀 없을 것이라던 사업의 대부분이 사업이 완료된 후에 문제가 발생하여 정부 차원에서 대규모 시설공급을 추진하는 것을 흔히 본다. 거의 모든 주택단지의 개발과 산업단지에 이러한 문제가 많이 나타나고 있다. 이러한 문제의 해소를 위해서 사업완료 후 5년 이내 또는 10년 이내 등의 기간을 정하고 사업의 성격에 따라서 사후평가 또 점검제도를 실시함이 바람직하다.

마지막으로는 현재 시행되고 있는 4개 영향평가제도의 통합 또는 연계성의 문제이다. 만약에 4개 영향평가제도가 환경영향평가제도로 통합되어 간소화 된다면 폐지된 3개 영향평가제도가 가지고 있는 본연의 취지가 환경영향평가제도에 충분히 반영될 수 있도록 해야 할 것이다. 그렇지 않고 현재의 개별 평가가 지속 된다면 영향평가 간의 연계성이 확보되어야 한다. 현재 이들 영향평가가 별도의 기관에서 심의를 받고 있고, 또 평가 자체가 수차례의 수정 또는 보완을 요하는 작업이기 때문에 최종적으로는 각 영향평가에서 공통적으로 적용하는 유발인구, 과급영향 등이 각각 달라질 수 있다.

## (2) 4대 영향평가제도 통합문제점의 재점검

대규모 개발사업에 대한 영향평가가 사후에 발생하는 문제를 감소시키는 효과를 발휘하려면 영향평가 자체가 가진 근본적인 문제들이 우선적으로 해결되어야 할 것이다. 이러한 문제를 그대로 방치하고 영향평가를 계속적으로 되풀이 한다면 그 성과는 당연히 반감될 수밖에 없을 것이다.

4개 영향평가에 대한 환경영향평가로의 통합과 환경영향평가조항의 축소조정

도 신중해야 할 측면이 있다. 통합과 축소조정은 개발사업자에게 사업의 편의와 신속성의 확보로 개발사업을 용이하게 할 수 있다. 이에 따라 더 많은 개발사업이 이루어지고, 또한 사업의 기간도 단축될 것으로 판단된다. 그러나 통합 조정의 단점에 대하여 더욱 신중히 검토할 필요성이 있다. 통폐합되는 다른 3개 영향평가의 각각이 가진 당초의 취지를 환경영향평가만으로 십분 살리는 것은 불가능하다고 단정할 수 있다. 4개 영향평가의 통합과 간소화한 4개 영향평가 내용을 발췌한 조합에 의해서 버려지는 부분이 불필요한 쓰레기들이 아니라면 통합은 또 다른 문제발생을 야기하게 될 것이다.

또한 폐합되는 3개 영향평가의 내용을 모두 환경영향평가에 담는다는 것도 불가능하다. 서로 다른 내용과 깊이 때문에 단일 평가에 정리하는 것이 현실적으로 불가능하기 때문이다. 이 문제는 환경부가 환경정책평가연구원을 주관 연구기관으로 하고 국토연구원(인구영향평가), 교통연구원(교통영향평가), 방재연구소(방재영향평가) 등에 의뢰한 용역결과보고서<sup>20)</sup>의 작성 당시에 이미 지적되었던 사항이다.

만약에 4개 영향평가의 통폐합과 하나로 통합된 환경영향평가의 내용축소를 단행한다면 먼저 이러한 문제가 충분히 각 분야의 전문가들과 함께 검토된 후에 실시하는 과정을 거쳐야 할 것이다. 자칫 사업의 편의만을 염두에 두거나 한 가지 영향평가의 입장에 치우친 판단이 이루어진다면 대규모 개발사업으로 인한 문제의 증가는 정부의 재정부담과 주민들의 일상생활 불편으로 귀착될 수 있다는 점을 유념해야 할 것이다.

### 3) 광역관리제도의 도입 및 강화

#### (1) 광역종합계획 구도하의 개발사업 진행

---

20) 환경부(1999), 각종영향평가제도의 통합방안에 관한 연구의 내용을 참조바람. 이 보고서는 법에 의한 4개 영향평가의 통합을 목적으로 세부방안과 평가의 내용 등을 통합하려는 연구용역이었으나, 통합이 불가능하다고 판단하고 개별적인 제도운영에 관한 규정과 내용으로 되어있음.

## □ 개선 방향

현재 개별적으로 처리되고 있는 개별사업의 개발구상은 지역 또는 광역구도 하에서 종합적으로 검토되어야 한다. 도시, 지역, 나아가서는 전국의 공간을 이용하는 데 있어서의 광역적인 고려가 이루어지는 것이 바람직하다. 서로 다른 계획 간의 연계성은 상하관계의 위계적인 연계성과 수평관계의 공간적인 연계성으로 구분해 볼 수 있다. 중소규모 개발사업으로 인한 피해를 줄이기 위해서는 공간적인 연계성의 고려가 상하관계의 계획위계 간 연계성 보다 더욱 중요하다. 전체의 공간을 통합해서 관찰하고 범위를 줄여 나가는 광역→대규모→중소규모 방향의 개발개념 아래 대규모 개발사업이 진행되는 것이 바람직하다.

대도시뿐만 아니라 전국의 공간 이용에 대한 광역적 계획을 수립하는 것이 바람직하다. 개별적인 개발사업의 추진은 중소규모 단지는 물론이고 대규모 단지 까지도 상위 기반시설의 공급부족을 초래할 뿐만 아니라 단지 간의 시설에 대한 적정 배치와 기능의 상충 등에 따른 각종 도시문제의 발생이 예상된다.

대규모 단지 간의 연결 기능인 광역교통문제가 분당과 용인 간에 발생하여 지역 간의 침체한 분쟁으로 치달았던 것이 그 좋은 사례라고 할 수 있다. 앞으로도 파주에서 진행되고 있는 다수의 개별적인 개발사업 때문에 동일한 유형의 분쟁 발생을 우려하는 시각이 있다. 파주에서 서울로 통하는 통로를 제공하는 일산에서는 심각한 교통난이 일산의 지역간 간선도로에서 발생하지 않을까 우려하는 시각이 일산지역 공무원과 주민들로부터 감지되고 있다. 앞의 사례에서 살펴본 신규개발에 의한 시설공급의 필요성에 따른 사이렌시설의 적정입지 선정이 어렵다는 문제점도 광역적 계획수립을 통하여 해결할 수 있을 것이다.

## □ 기대효과

광역계획의 수립을 통하여 다음과 같은 상대적인 이점을 추구할 수 있을 것으로 예상된다. 첫째로는 적정규모의 시설공급이 가능하다. 종합적인 구도 하에서 상위시설과 하위시설들을 모두 갖춘 종합계획의 추진이 가능하다. 둘째로는 적

정위치에 지역에서 필요로 하는 시설을 배치할 수 있다. 개발이 진행되기 전에 시설의 위치를 선정함으로써 적재적소에 시설을 배치할 수 있다. 종합계획을 통하여 이러한 적정규모의 시설을 적재적소에 배치함으로써 개별적 사업으로 인한 비용의 낭비와 시설이용의 효율성을 배가시킬 수 있다.

현재 시행되고 있거나 시행이 될 것으로 예상되는 것 중에서도 여러 가지 사례를 찾아볼 수 있다. 서울시에서 지금까지 개별적이고 소규모, 국지적으로 진행되어 온 재개발사업을 지역별로 광역화하여 종합계획을 수립함으로써 기반시설여건과 생활환경의 개선을 기대하게 된다. 성남시에서 추진되고 있는 수정구 및 중원구의 구시가지에 대한 재개발 사업은 공간적인 한계가 있고, 기개발지의 열악한 여건을 개선하기가 어려운 점을 보여주는 시범적인 교훈이 될 것으로 보인다.

<표 V-2> 서울시 및 성남시의 재개발 추진계획

구분	서울시	성남시
추진개요	- 뉴타운사업 기본계획을 통해 추진	- 재개발사업기본계획을 수립
지구개수 (면적)	- 15개 지구 (약 391만평) · 지구당 평균 : 약 31만평 ※시범 및 2차뉴타운사업지구임	- 22개 지구 (약 73만평) · 지구당 평균 : 약 3만평
개발방향	- 뉴타운사업지구를 별도로 지정하여 적정 규모의 생활권역을 대상으로 '종합도시개발계획'이 수립 - 지구별 특성에 맞추어 유형별로 개발 · 신시가지형, 도심형, 주거중심형, 축진지구로 구분하여 추진 - "뉴타운특별법"에 근거한 개발	- 건축물 노후도, 기반시설현황 등을고려하여 별도의 재개발사업구역을 지정 - 지구별 특성에 맞추어 주택재개발사업으로 추진 - 도시재개발업무지침 제3조에 의한 사업방식으로 개발
주요특징	- 계획관리구역으로 지정된 경우 사업 추진방식 상 문제 발생 - 부정형 필지에 대한 기반시설 설치의 어려움 존재	- 기반시설여건이 극히 불량하고 저소득층이 밀집된 지역으로 사업추진상의 문제점 발생 - 도시기본계획과의 상충된 내용에 대한 조정 필요

## □ PI(주민참여)제도의 도입 검토

한편 대규모 개발사업이 지역주민에게 미치는 영향은 설문조사를 통하여서도 확인한바 있듯이 공공시설 이용에 있어서 직접적으로 영향을 받으므로 매우 민감하게 반응할 수 있다. 따라서 이런 대규모 개발사업을 위한 개별적 사업계획 뿐만 아니라 광역적인 종합계획을 수립할 경우에도 주민의 의견이 충분히 반영될 수 있도록 다양한 PI (Public involvement)<sup>21)</sup> 제도의 도입이 필요하다. 특히 지방분권화와 지역 및 시민단체의 영향력 강화에 따라 대규모 개발사업과 이와 관련된 사회기반시설 공급계획에 보다 적극적이고 강화된 PI제도의 도입이 요구된다. 이런 PI제도의 목적은 공공시설 이용자의 욕구에 부합하기 위한 주민의 의견 반영, 공공시설 공급과 개선에 관한 계획과정, 필요성, 재원의 투자에 관한 주민의 이해와 인지도 제고, 이해 관계자들의 공감대 형성으로 사업의 원활한 추진, 재원조달에 있어서 영향력 행사유도 등이다. (김태완, 2003)

## (2) 광역협의 기구의 신설 또는 통제, 집행력 강화

### □ 개선방향

기반시설의 광역적인 통제를 위한 행정주체의 집행력 강화가 필요하다. 소규모 개발사업은 시장, 군수, 구청장 등이 허가권자이기 때문에 광역적인 기반시설에 대한 여건검토가 불가능하다. 또한 광역기반시설에 대하여 지방자치단체와 사업시행자가 사업비를 분담하는 경우도 많다. 이들 개별적인 행정주체를 기반시설의 공급과 관리 차원에서 통할하고 조정, 감독할 광역 협의기구가 필요하다.

---

21) 1991년 미국 연방정부는 국가의 교통정책과 관련하여 육상교통효율화법(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act: ISTEA)을 발표하고 교통계획 및 개선계획의 수립에 능동적으로 주민들에게 완전한 정보를 제공하고 주요결정에 주민의 참가가 가능하도록 하며 계획초기 뿐만 아니라 지속적으로 주민참여가 가능하도록 지원할 것을 규정하고 있다.

<표 V-3> 광역협의기구 구성사례

구분	설치 및 근거	구성	기능	비고
수도권 행정협의회	-1998년 -지방자치법 (제142조)	-서울시, 경기도, 인천광역시, 강원도, 충북도	-광역계획, 도시계획 수립 및 변경에 관한 사항 -공공시설 설치 및 관리에 관한 사항 -행정구역상 경계관리 등의 사무협의, 조정 또는 공동처리 -공해 및 환경오염 방지에 관한 사항 -물자, 자원, 생산물의 수급조절에 관한 사항	-비상설 협의체 (년 1회 정기 운영)
대도시권 광역교통 위원회	- 대 도시 권 광역교통 관리에 관한 특별법	-건교부장관 -재경원차관 -경찰청장 -서울시, 경기도, 시장 -교통전문가 20인 내외	-광역교통에 영향을 미치는 교통시설간 연계와 기능분담에 관한 사항 -대중교통수단의 광역적인 운영을 위하여 필요한 사항 -광역전철의 건설비용 분담 및 구간 고시 등에 관한 사항	-비상설 협의체 (필요시 운영)
수도권 대중교통 협의회	-2003. 12	-건교부(육상 교통국장, 광역교통국장) -서울, 경기, 인천 교통관련국장 -민간위원9인	-간선급행버스(BRT)사업의 추진관련 협의 · BRT전용차로 · 버스노선체계 · 환승체계 등에 관련 연구용역 및 향후 사업 시행 관련 사항	-비상설 협의체 (필요시 운영)

현행 법규상에도 광역적인 간선시설을 수도권정비계획법과 대도시권광역교통 관리에 관한 법률 등에서 시설규정을 두고 있다. 그러나 기존의 규정은 기반시설 공급에 있어서 포괄적인 원칙을 제시하는 수준에 머물고 있어 광역시설의 자원 조달에는 미흡한 규정일 따름이다. 개발사업에 있어서 기반시설의 공급과 관련된 규정을 종합적으로 연계하여 집행하고 통제할 수 있는 종합적 행정기능의 수행이 요구된다.

현재 광역자치단체 간에 운영되고 있는 수도권과 지방의 여러 가지 광역 행정 협의기구도 광역 기반시설의 공급을 원활히 할 수 있는 추진체의 역할을 할 수 있다. 그러나 이들 기구도 종합성 및 상설 계획기능이 미흡하여 개발사업에 따른 기반시설의 공급과 관리를 통제할 능력이 없다. 기존의 법제도와 행정기구들의 기능을 종합적으로 검토하여 광역적인 기반시설 공급을 통제할 수 있는 집행력 있는 행정기능을 창출해야 할 것이다.



<표V-4> 광역역협의회를 통한 자치단체간 협력 대상사업

협력사업 유형	대상사업의 예시
혐오시설 설치운영	- 음식물쓰레기처리, 폐기물처리(소각장, 매립장), 분뇨처리, 하수처리 자원회수(재활용품 선별)
도로·교통 시설설치	- 교량, 도로(광역도로, 관통도로)신설 및 확·포장, 도시철도연장
공공시설 설치운영	- 복지회관, 박물관, 기념탑, 홍보탑, 도서관, 병원, 레크레이션센터, 운동장, 공연장, 환경기술개발센터, 지역정보센터
지역경제개발	- 관광개발, 판매유통, 산업개발, 에너지절약, 기술혁신, 해외시장개 척, 외자유치, 경마장, 광역촬영장, 문화유적관리, 경지정리, 화물 기지
교육 및 연구개발	- 공동용역, 광역개발계획수립, 시험, 연구원공동운영, 교육시설공 동운영, 환경영향조사, 첨단기술산업네트워크
친선교류	- 문화, 예술, 체육, 청소년, 국제교류, 지역교류협력
물관리 및 환경보전	- 오염방지, 바역, 상수원비용부담, 광역상수도, 정수장, 오염측정망 설치, 수질개선, 어업자원관리, 적조대응
행사개최	- 이벤트, 지역축제, 체육행사, Expo개최
일반 행·재정	- 구역조정, 인사(교류, 전문가고용), 위탁교육, 앰블런스, 위험물질 긴급처리반, 공동구매, 헬기공동임차, 버스시계조정, 버스노정조 정, 통합교통카드

자료: 행정자치부 내부자료(2002) 재구성.

#### □ 외국의 광역관리기구

미국의 뉴욕주와 뉴저지, 필라델피아, 델라웨어 등을 관리하는 DVA(Delaware Valley Authority)<sup>22)</sup>나 뉴욕과 뉴저지의 광역종합교통을 관장하는 뉴욕-뉴저지의 Port Authority<sup>23)</sup>등과 같은 상설화한 광역기반시설관리기구가 수도권의 교통관리와 한강수계의 용수 및 환경의 관리 등에 도입하는 방안을 검토해야 한다.

22) 미국의 도시화가 가장 집중적으로 이루어진 뉴욕, 뉴저지, 펜실베이니아, 델라웨어 등 4개주를 흐르는 델라웨어강(river)을 유역으로 하는 지역의 수계관리 차원의 기반시설 및 개발사업을 통제, 관리하고 있는 광역지역계획을 담당하는 상설기구임.

23) 미국 최대의 도시인 뉴욕과 뉴욕의 교외지역인 뉴저지주의 육상 및 수상 광역교통을 총괄하여 관장하는 광역기구임.

<표V-5> 광역협의기구 구성사례(해외)

구분	주요 개요	운영 방안
Metropolitan Council	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상위정부가 주도하여 광역도시계획기구설치</li> <li>- 지역안배에 따른 집행부 임명</li> <li>- 재정권 부여로 지방정부에 대한 구속력 확보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 활동비용: 특별재산세, TIF활용</li> <li>- 하수처리: 전액요금</li> <li>- 대중교통: 주정부 자금 보조</li> <li>- 광역도시계획법상 기반시설 건설에 따른 자본투자계획 수립</li> </ul>
위스콘신 지역계획 위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 당해 지방정부가 주도하여 임명제 전담기구를 설립</li> <li>- 관련 있는 지방정부가 공동으로 상위정부인 광역정부를 지역토지이용, 교통계획 등 광역도시행정을 수행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주정부 및 지방정부 보조금, 재산세 수입으로 재원확보</li> <li>- 광역 경상수입이 예산의 2/3차지</li> </ul>
뉴욕 지역계획위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 민간주도의 기구</li> <li>- 장기 광역도시계획문제를 다루기 위해 서립, 미국내 최초의 조직</li> <li>- 뉴욕시 광역도시계획위원회를 설립하고 1965년 민간비영리 조직이 되었음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주정부, 시정부, 자치정부, 일반기업, 재단등으로부터 받은 기부금</li> <li>- 연구보고서의 판매수익금으로 운영</li> <li>- 객관적인 입장에서 광역도시계획을 수립하고 지방정부에게 실행을 권고함</li> </ul>

#### 4) 대규모 개발사업 제도개선

##### (1) 대규모개발촉진을 위한 제도개선

###### □ 개선방향

신규 단지개발이 활발한 수도권에서 양호한 기반시설 여건을 갖춘 도시개발을 위해서는 대규모 단지개발을 촉진하고 중소규모 개발사업을 억제하는 것이 바람직하다. 그러나 대규모 단지의 개발은 추진상의 어려움이 있고, 중소규모 단지가 개발의 추진이 용이하다는 현실을 감안해 보면 권장이나 유도만으로는 원하는 대규모 단지개발이 이루어지지 않는다. 중소규모 단지를 대규모 단지로 개발토

록 하는 제도적인 장치가 마련되어야 할 것이다.

대규모 단지개발로 유도하기 위해서는 대규모 개발사업의 장애요인이 우선 제거되어야 한다. 두 가지 단계에서의 문제점을 개선하는 것이 필요하다. 첫째로는 개발의 허가 단계에서의 문제점을 해결하는 것이다. 여기에는 광역적인 개발용지의 확보를 어렵게 하는 각종 계획과 법률의 복잡한 적용을 단순화 또는 통일해주는 것이다. 다수의 법률적 적용하의 단지개발을 택지개발법이나 도시개발법 등의 단일 법률로 처리할 수 있도록 해서 사업추진을 용이토록 해야 할 것이다. 법률내의 규정개선을 통하여 허가절차를 간소화하고 영향평가에서도 기반시설 공급의 양호한 측면을 고려하여 원만히 하고 기간을 단축하는 조치가 필요하다.

둘째로는 사업의 단계에서 광역권의 사업진행을 용이토록 하고 양호한 환경의 조성에 따른 이익의 추구가 가능토록 해야 할 것이다. 이를 위하여 사업자에게 상당한 수준의 독자적인 권한을 부여하고 개발사업에 참여할 하위 업체의 선정이나 감독 등의 권한 부여도 검토해 볼 필요가 있다. 분양가격에 있어서도 평형별로 일정가격으로 규제하지 말고 양호한 여건이 가격에 반영될 수 있도록 하는 배려가 필요하다.

#### □ 구체적 대안의 검토

반대로 중소기업에 대해서는 허가과정에서 미래에 발생할 모든 문제들을 종합적으로 검토하고 사전에 허가여부에 반영하며, 발생할 문제를 해소하기 위한 비용도 아울러 부담토록 할 필요가 있다. 각종의 문제점에 대하여 영향평가 등의 엄격한 허가절차를 진행하여 문제발생을 사전에 차단하는 것이 필요하다. 물론 별도의 기반시설부담금을 시설공급 기준별로 산정하여 부과되어야 할 것이다. 적정시설이 확보되지 않거나 신규개발에 따른 적절한 공공시설의 구체적 공급방안이 없을 경우에는 개발을 허가하지 않는 적정시설요구제도(adequate public facilities requirement)를 적용도록 하는 것도 검토할 필요가 있다. 아울러 부족한 기반시설을 감안하여 기존시설을 이용할 수 있는 지역에 한정하여 사업을 허가하고, 시설부족이 예상되는 지역은 개발시점을 주변의 기반시설공급 시기와 연

계하는 동시성규정(concurrency provision) 등의 간접적인 조정정책도 바람직하다. 이러한 제도의 시행에는 공공시설의 적정성을 측정하는 기준의 설정도 필요하다.

한 연구보고서는 수도권 남부지역에서 발생하고 있는 과도한 중소규모 단지와 개별적인 개발사업으로 인한 혼잡문제를 해소하기 위하여 도로와 전철건설 비로 약 3.8조원이 소요되는 것으로 추정하고 있다. 택지로서의 원만한 기능을 수행하기 위해서는 약 6조원 이상의 기반시설 투자가 필요한 것으로 추정하고 있다.<sup>24)</sup> 사후에 시설공급을 하는데 따른 여러 가지의 애로사항을 예방하고, 비용을 절감하며, 적절한 규모와 위치에 시설을 공급할 수 있는 광역적인 구도하의 사업추진이 필요하다.

## (2) 산업단지 관련 법규 두가지 미비점의 보완

### □ 개요

수도권정비계획법은 대규모 개발사업의 인구영향평가와 심의를 통한 강도 높은 통제 내지는 관리에 대한 규정을 하고 있다. 그러나 수도권정비계획법이 제정된 이래 최초인 1994년의 법 개정 과정에서 의도하지 않았던 두가지의 예상하지 못한 부작용이 발생하게 된 사례가 있다.

첫째 사례는 시가지의 확장추세를 반영하여 기존의 산업용지를 다른 용도로 전용할 수 있도록 허용하면서 수도권문제의 심화를 방지하기 위해서 단독입지한 산업용지의 경우에도 20,000평방미터 이상은 사전에 이용계획을 수립하여 수도권정비위원회의 심의를 받도록 하였다.

그러나 이 규정이 단지 종류의 구분없이 “대지 20,000평방미터 이상”으로 법조문화 함으로써 대규모 단지인 산업단지에 있어서도 개별 필지들이 20,000평방미터 규모에 미달하는 경우에는 사전심의를 거치지 않는 것으로 법의 해석이 이루어

24) 서울시정연구원(2001), 수도권 대규모 개발사업이 서울시에 미치는 영향과 대응방안, 서울시용역보고서 참조.

어지게 되었다. 이에 따라 당연히 20,000㎡이상으로 여겨졌던 영등포와 구로공단 등의 대규모 산업단지가 대부분의 개별필지가 20,000㎡에 미달하여 주거용지와 상업용지로 전환되면서 심의대상에서 제외는 문제점이 발생하고 있다.

이에 따라 2, 3층의 저밀도 공업지역이던 단지가 30~40층의 아파트 단지와 상업시설, 업무시설의 밀집지역으로 변화하고 있다. 앞으로도 각 자치단체 별로 산재한 산업지역들이 상당부분 주거와 상업업무지역으로 전환될 것으로 예상된다.

둘째로는 역시 법규 개정시의 불완전성으로 인하여 공업용지의 외곽이전에 의한 대체용지 지정이 실질적으로는 대규모 개발사업으로 분류되지만 기존단지의 대체지정이라는 편법으로 아무런 규제를 받지 않게 되었다. 기존의 공업용지의 위치를 변경하여 녹지나 임야지역으로 이전하기 때문에 기존공업용지를 다른 지역에도 대체지정하는 것에 불과하다는 것이다. 이 규정은 당초에 평택지역의 예외 규정이 법조문 개정시의 오류로부터 시작되었다. 평택의 공업지역이 지정된 후 장기간의 개발이 이루어지지 않자 지가가 양등하였는데, 상승한 지가로는 공업지역으로 개발이 불가능해졌다는 평택시의 진정으로 다른 지역에 공업용지를 대체지정하고 이 지역을 주거용지로 전환해 준데서 비롯된다. 그러나 이 규정이 수도권 전반에 일반적으로 적용되기 시작하여 현재는 각 지방자치단체 마다 공업지역을 녹지에다 대체지정하고 기존 공업지역을 주거와 상업지역으로 개발하고 있다. 이에 따라 정상적인 대규모 개발사업보다 약 2배에 가까운 개발영향이 수도권에 미치고 있으나 기존의 공업용지를 대체 지정한다는 구실로 대규모 개발사업 시행의 경우 밟아야할 절차가 적용되지 않고 있다. 이에 따라 인구영향평가 등이 생략되거나 사전에 대체 지정된 후에 시행되고 있어 실효성을 상실하고 있다.

#### □ 개선 방안

법개정 과정에 있어서의 예상치 못했던 결과가 나타난 것에 대해서는 신속한 개선조치가 필요하다. 앞에서 언급된 두 가지의 문제에 대해서는 관련 법조항의 개정이 필요하다. 첫번째 문제는 당초의 취지대로 산업단지는 개별 필지별로 나

누어서 규모를 축소하지 말고 전체 산업단지의 규모를 고려해서 20,000평방미터를 초과하는 경우는 모두 사전심의를 받도록 해야한다. 이를 위하여 관련 규정이 개정되어야 할 것이다.

두번째 사례에 대해서도 관련 규정을 당초의 취지대로 원상 회복하는 방법 밖에 없다. 산업단지의 대체 지정을 인정하고 있는 예외적인 사례는 대규모 개발사업이지만 그 유발영향을 통제, 관리할 수 없게 할 뿐만 아니라 수도권정책의 기본방향에 역행하는 것이다. 산업단지 대체 지정에 있어서도 신규지정과 동일한 절차를 밟을 것은 물론이고, 기존 산업단지의 전용에 대해서도 전용절차를 거치도록 해야 할 것이다. 신속히 관련 법조항을 개정하여 기존 공업지역의 대체지정은 신규개발과 동등한 수준의 절차를 밟도록 해야 할 것이다.

### 3. 결어

수도권지역에서 다수의 대규모 개발사업이 개별적으로 추진되고 있으나 이들이 집합적으로 입지하여 발생하는 복합적인 문제발생에 대해서는 아직까지 관심을 기울이지 못하고 있다. 이 연구는 복수의 단지가 상호 영향권 내에서 개발되는데 따라 발생하는 여러 가지 수도권문제의 심화문제를 검토하였다. 검토에 의해서 파악된 문제점에 대해서는 거시적인 차원에서 요구되는 정책방안을 제시하였다.

아울러 기존의 대규모 개발사업과 관련된 중요한 제도적인 문제점과 기반시설 공급을 어렵게하는 문제점들을 분석하고 이와 관련된 수도권 및 일반 도시 관련 제도를 검토하였다. 수도권에 대해서는 대규모 개발사업 규정이나 인구영향평가 제도의 개선방향을 제시함으로써 효율적인 문제해소가 이루어질수 있도록 노력하였다. 이러한 대규모 개발사업과 관련된 기반시설 공급부족의 문제는 수도권에만 국한되는 개념은 아니다. 지방의 대도시나 단지개발 등에 있어서도 전국적으로 확대하여 적용될 수 있다.

그러나 이 연구는 수도권으로 그 범위를 한정하고, 사업의 규모도 대규모사업

으로 한정했기 때문에 수도권현상을 주로 다루었다. 지금까지는 등한시 되거나 관심밖에 머물렀던 복수의 대규모 개발사업이 상호영향권 내에서 시행되는데 따라 적지 않은 부작용이 발생하고 있음을 확인하였다. 또한 기존의 관련 제도나 정책도 이러한 부작용을 해소하기에 너무 미흡하다는 점도 살펴보았다. 그러나 이 연구는 구체적인 정책방안을 강구하는데까지는 미치지 못하였다. 문제점의 분석과 논리적인 연계에 치중하였다. 앞으로 정부차원에서는 문제점 인식의 공유가 이루어진다면 다각적인 정책 및 제도개선으로 진행되어 수도권문제 심화의 중요한 요인 하나를 제거하여 긍정적인 환경조성을 기대할 수 있을 것이다. 궁극적으로 이 연구는 수도권문제가 심화되는 문제 중의 중요한 하나의 요인이 되고 있는 개별단지의 집합에 따른 문제점들을 규명하여 보다 쾌적한 수도권의 활동 환경을 개선하는데 기여할 것으로 기대해 본다.





## 참 고 문 헌

- 이상대. 1997. 수도권 근교개발 촉진방안에 관한 제도연구, 경기개발연구원.
- 김태완, 2003. 월간교통, 10월호.
- 계기석 1997. 대도시 주변지역 관리방안 연구, 국토연구원.
- 국토연구원. 1995. 대규모시설물 인구영향평가 모형에 관한 연구.
- 건설교통부. 1997. 수도권정비계획.
- 건설교통부, 지속가능한 신도시계획 기준, 2004.
- 문 채. 2002. “비도시지역을 대상으로 한 지구단위계획제도의 운영방안에 관한 연구”,  
대한국토도시계획학회지. 제37권 5호, pp.127-141.
- 성남시, 성남통계연보, 2004.
- 서울시, 수도권 대규모 개발사업이 서울시에 미치는 영향과 대응방안, 2001.
- 용인시, 용인통계연보, 2004
- 여흥구. 2002. “도로패턴 및 토지이용 관점에서 본 소도시의 특성연구”, 대한국토도시  
계획학회지, 제37권 6호, pp.37-49.
- 인구영향평가 보고서 각권.
- 한국토지공사, 분당신도시 개발사, 1997.
- 한국토지공사, 일산신도시 개발사, 1997.
- 환경부. 1999. 각종 영향평가제도의 통합방안에 관한 연구(환경정책평가연구원,  
교통개발연구원, 방재연구소, 국토연구원 공동 연구).
- 황명찬. 1992. “일본의 지역생활권전략”, 지역개발론, 법문사, pp.291-297.  
\_\_\_\_\_ “중심지계층과 기능”, 지역개발론, 법문사, p.36.

- Alonso, W. 1971. "The Economics of Urban Size", *Papers of the Regional Science Association* 26: 67-83.
- Carlino, G. A. 1982. "Manufacturing Agglomeration Economies as Returns to Scale: A Production Function Approach", *Papers of the Regional Science Association* 50: 95-108.
- Fredric Gaschet. 2002. "The new intra-urban dynamics : Suburbanisation and functional specialization in French cities". *Papers in Regional Science*, Vol.81. pp.63-81.
- Handerson, V. 2002. "Urban Primacy, External Costs, and Quality of Life", *Resource of Energy Economics*, 95-106, pp. 95~106.
- Henderson, J. V. 1977. *Economic Theory and Cities*, Academic Press.
- Henderson, J. V. 1972. "Hierarchy models of city size : An economic evaluation", *Journal of Regional Science*, Vol.12, No.3, pp.435-441.
- \_\_\_\_\_. 2002. "Urban primacy, external costs, and quality of life", *Resource and Energy Economics*, Vol.24 pp.95-106.
- Hsin-Ping Chen. 2004. "Path-dependent process and the emergence of the rank size rule", *The Annals of Regional Science*, Vol. 38, pp. 433-449.
- Isard, W. 1978. *Urban Economics*, Hinsdale, Ill., The Dryden Press.
- Isard, W. 1956. *Location and Space Economy*, Cambridge, Mass. MIT Press.
- Kristof Dascher. 2002. "Capital Cities : When do they stop growing?", *Papers in Regional Science Association*. pp.49-62.
- Lo, F. C. and K. Salih, 1978. *Growth Pole Strategy and Regional Development Policy*, Pergamon Press.
- Lösch, A. 1954. *The Economics of Location*, New Haven, Yale Univ. Press.
- Mills, E. S. and B.W.Hamilton, 1984. *Urban Economics*, Scott, Foresman and Company, Glenview, Ill.
- Morton E. O'Kelly & Alan T. Murray. 2004. " A lattice covering model for evaluating service facilities", *Papers in Regional Science*, Vol. 830, pp.

565-580.

N. C. Schoening and L. E. Sweeney, 1992. "Proactive industrial development strategies and portfolio analysis", *Review of Regional Studies*, Vol.22. pp.227-238.

Park, S. W. 1986. "Agglomeration Economies and Optimal City Size", *The Korea Spatial Planning Review*, KRIHS.

Roberta Capello and Roberto Camagni. 2000. "Beyond optimal city size : An economic evaluation of alternative urban growth patterns", *Urban Studies*, Vol.37, No.9, pp. 1479-96.

Vining, D. R. and T. Kontuly, 1977. "Increasing Returns to City Size in the Face of an Impending Decline in the Sizes of Large Cities: Which is the Bogus Facts.", *Environment and Planning A*, Vol.9: pp59-62.

Weber, A. 1929. *Theory of the Location Of Industries*, University of Chicago Press.

Christaller, W.1966, *Central places in Sourthern Germany*, Englewood Ciffs, PrenticeHall.



# SUMMARY

## **Agglomeration Problems and Policy Directions of Large-Scale Development Projects in Capital Region**

Sang Woo Park, Hyung-Seo Park, Bum Hyun Lee and Seh Il Byeon

Lots of large scale development projects including new town, residential sites, industrial and tourist parks have been carried out in Seoul Metropolitan Area (SMA) for the last two decades. The number and quantity of projects have been rapidly increasing most recently. Such development projects bring about serious social problems such as an environment disruption, traffic congestion and the increase of land price in SMA.

In order to deal with these problems, it is necessary to understand the real state of problems and to prepare some proper countermeasures, and now it is time to do them. The aims of this study are divided into three parts. The first one is to examine and analyse various large scale development projects carried forward in SMA. Secondly through the examination on each development project, impact variables and factors deepening problems would be analysed and evaluated. Thirdly some policy issues would be established, and reform measures of the policy and institution for protecting the environmental aggravation of capital region would be suggested.

The case study method for analysing the situation of development

projects was used. As case regions for the study, Paju and Youngin Cities where lots of projects are performing were selected. In order to compare the two selected regions with other regions, Ilsan and Bundang New Towns were chosen. Thus the comparison will give us some suggestions to lay out the scheme for the din and bustle of SMA.

Observing the present condition of large scale development projects in SMA, most projects for developing residential sites and industrial parks are concentrated in Paju, Suwon and Youngin Cities. Paju City lies at the north of Seoul, and Suwon and Youngin Cities are situated to the south of Seoul. Especially lots of development projects have been concentrated on Youngin city, which brings about many problems concerned with the utilization of public facilities.

67 development projects have been carried out in SMA since 1984, and 44 projects are situated within 'Over Concentration Control Region' accounting on the 65% of total projects. The projects related to the housing land developments were for the most parts in 'Over Concentration Control Region'. While large scale projects at 'Growth Management Region' largely consist of industrial and tourist park developments, and any projects were not built at 'Nature Preservation Region'.

In terms of development area size, the residential site projects carried out in SMA are focused on projects that belong to 1 million-5 million m<sup>2</sup> accounting for 76% of total projects (40 projects), and the projects for tourist park also are concentrated on the small size under 1 million m<sup>2</sup>.

On the other hand, projects over 10 million m<sup>2</sup> are only 3 sites. Consequently small and midium size projects were mainly carried out in SMA, which could bring to the lack of high-level public services.

On the basis of the analysis about the supply of public facilities, wide differential points among the case of regions could not be found. However, some specific wide area facilities in the regions related to the new town development are more than facilities of the regions involving

individual large scale developments, namely, the supply of roads, traffic facilities and sewage disposal plants in Bundang and Ilsan new town seems to be satisfactory in contrast to the supply of Youngin City.

In relation to educational facilities, the supply of nursery and primary school in Youngin City is more than one of Bundang New Town, but in the case of secondary school, Bundang New Town is more satisfactory than Youngin City. There is little difference between the two regions in the supply of other facilities such as cultural, athletic and public service facilities.

Impacts and problems of the accumulation of large scale development projects could be divided into positive and negative effects. The former is concerned with the agglomeration economy effect. The enlargement of project scale could encourage the potential of economic activity, which could increase the regional economic efficiency. Also the agglomeration could lead to the introduction of high level public service facilities which could result in the improvement of wide area service.

On the other hand the accumulation of projects could bring about some negative impacts what is called diseconomy effects. The excessive accumulation of economic activities within a fixed place could lead to the hustle and bustle of the city, environmental aggravation and deterioration of living condition. The more important problems are concerned with the lack of supply necessary service facilities due to the separate supply of various service facilities. The lack of public service and facilities has an influence on the deterioration of living condition.

Present law related to large scale development projects in SMA is 'the Seoul Metropolitan Area Readjustment Planning Act'. The purpose of this Act is to provide necessary matters concerning the formulation and implementation of a comprehensive plan for readjustment of the SMA, for the sake of appropriate redistribution of the population and industries overly concentrated in the mentioned area, and thereby, to contribute to the orderly readjustment and balanced development of the mentioned area.

Next, the analysis of agglomeration of individual development projects was executed. In order to examine the effects of individual development projects, some supply indicators of public facilities were compared between Bundang New Town and Heungduk Area in Youngin City. At first, comparing with road facilities such as trunk road, local road and street in town or area, there is little difference between the two regions. But railway has been supplied in accordance with long term transportation plan in capital region, therefore the agglomeration of development project at Youngin Region would bring about traffic problems among other regions due to the lack of railway system on time.

Secondly, there is little difference in the supply of educational, cultural and disposal facilities, but health, medical and sales facilities in Youngin City are in short supply. That is why such facilities may be supplied on the basis of the number of population to be accommodated at the developed site.

Consequently, high level services including transportation and disposal facilities of wide area public services could be in short supply, which causes residents inconvenience.

Lastly, various suggestions concerning with the improvement of policy and institution were established.

1. In order to prevent the lack of public facilities in midium size developments, it is necessary to introduce the infrastructure charge to turn over to the implementer of the project. With respect to the charge, three effects could be generated. The first one is to raise funds for the construction of infrastructure, which reduces government's financial burden. Secondly, there may be an effect to restrain midium size development projects that bring about some problems related to dwelling conditions for residents. Thirdly on the whole, the charge could improve living environment. But it is necessary to prepare criteria for the computation of infrastructure charge. They are imposition, collection, payment period and assessment of the charge.



2. Population impact evaluation being in operation has some problems. There is need to improve the system. Firstly, for a correct estimate, assessor must be the third party, not developer of the project. Secondly, it is necessary to reduce assessor's arbitrariness in the middle of the evaluation. Thirdly, special organization to examine the result of evaluation should be established. Finally, when four evaluation systems including environmental impact evaluation might be integrated, the integrated system should succeed to the purpose of abolished evaluations.

3. Individual development projects in SMA should be enforced under the synthetic angle based on wide area plan. At the same time, it needs to consolidate the executive power for the control of wide area infrastructure.

4. It is to be desired that large-scale projects should be promoted, and small or midium scale projects should be restrained if circumstances allow. Government should give priority to the resolution of problems at the phase of construction permit and to ensure the progress of projects with ease. Considering the problems concerned with the amendment of the 'Seoul Metropolitan Area Readjustment Plan Act', two unfavourable side effects related to industrial parks have taken place, namely, problems concerning with the project scale for prior deliberation and the designation of substitute site should be solved as soon as possible.



## 부 록

- 부록 1. 사례지역 시설개발 조사
- 부록 2. 수도권내 대규모 개발사업 인구영향평가 실시 현황
- 부록 3. 수도권내 택지개발사업 현황(용인, 파주를 중심으로)
- 부록 4. 설문조사(주민, 산업단지, 관광지)
- 부록 5. 수도권 주민 설문조사 결과
- 부록 6. 산업단지 설문조사 결과

## 부록 1. 사례지역 시설개발 조사

### 1) 사례지역 선정 배경

#### ○ 시설집적

- 최근 15년간 (1989-2004) 인구 유입시설입지가 많았던 지역으로 시설 집적 영향이 큰 지역 (인구영향평가 대상 시설수 및 면적, 인구증가율 등 지표 활용)

#### ○ 방향별

- 서울을 중심으로 남북간 인구영향 형태가 상이함. 북쪽은 외부로부터 인구 유입은 거의 없고 수도권내의 인구재배치에 대부분 영향을 받는 남쪽은 북쪽보다 외부로부터 인구유입영향이 크게 나타나고 있으므로 차이점을 관찰하기 위하여 서울을 중심으로 남북지역을 구분하여 사례 지역으로 선정

#### ○ 비교가능지역

- 난개발에 의하여 사회적 편의시설과 기반시설의 부족이 현실화되고 이는 지역(인구당 공공시설 지표 이용)과 대규모 신도시 개발로 비교적 기반시설 확보가 양호한 지역을 상호 비교분석할 수 있는 지역

#### ○ 지역별

- 시설종류 및 특성별로 인구영향이 다르게 나타나므로 입지시설별로 구분하여 주택시설, 공업시설, 문화관광시설, 복합단지시설 등으로 분류할 수 있으나 주택단지를 제외한 다른 시설들은 단지내보다 단지외에 인구집중에 영향을 미치며 이런 영향은 주로 시군단위에 영향을 미치므로 본 연구에서는 지역단위를 기준으로 모든 인구영향 시설을 대상으로 분석함

#### ○ 사례지역 선정

- 이러한 기준과 분석 목적에 적합한 지역으로 서울 북쪽 지역은 일산신도시 지역과 파주지역을 비교 분석하고 서울 남쪽 지역은 분당신도시

지역과 용인지역을 비교분석 사례지역으로 선정함

## 2) 주요 조사항목

### ○ 분당신도시의사례

조사분야	항목	구체적 자료	내용
인구	유입인구(계획인구)	단지내 계획인구	390,320명
시설규모	시설면적	전체면적과 개발면적 (단지내)	19,639,218㎡(5,948천평)
	수용가구수	계획가구수 (단지내)	97,580호
건설투자비	공공시설투자비용	총사업비	4조2천억
관련시설	기반시설		
	도로	구획도로(단지내), 지구간선도, 지방도, 국도, 전철	도로 총연장 51.3km(6.371억원) - 도시고속도로 26.4km(4,533억원) - 지방도 24.9km(1,838억원) - 시군도 5.8km(491억원) 전철 총연장 25.1km(12,198억원)
			하수종말처리시설 (단지내외구분)
	전력		열병합발전소 1개소, 변전소 2개소
	통신		전화국 2개소
	배수 및 우수지 (단지내외 구분)		
	쓰레기 하차장 또는 처리장		쓰레기처리장 1개소 - 일 600톤
	편의시설		
	교육시설	유치원, 초등학교, 중등학교, 고등학교	총 70개소 (유치원 11개, 초등학교 27개, 중학교 16개, 고등학교 15개, 특수학교 1개)
	문화체육시설	도서관, 문화관, 체육시설, 공원	어린이공원 73개소(0.6㎡/인), 근린공원 21개소(6㎡/인), 문화시설 3개소, 도서관 5개소, 광장 8개소, 운동장 1개소 유원지 1개소
	의료보건시설	종합병원, 병의원	종합의료시설 5개소
	판매시설	일용품점, 슈퍼마켓, 쇼핑센터, 백화점	시장 11개소
	공공서비스	동사무소, 파출소, 소방서, 보건지소 등	총 66개소(공공업무시설 3개소, 교육청 1개소, 보건소 2개소, 세무서 1개소, 경찰서 2개소, 파출소 21개소, 동사무소 21개소, 소방서 1개소, 소방파출소 5개소, 우체국집배 1개소, 우체국 창구 6개소, 민방위교육장 1개소, 법원 및 경찰청 1개소)

## 부록 2. 수도권내 대규모 개발사업 인구영향평가 실시현황

### □ 인구영향평가의 작성현황

- 1985년부터 현재까지 총 67건의 대규모 개발사업을 대상으로 인구영향평가를 실시하였다.
- 산업단지의 경우 10건 약 27,144,000m<sup>2</sup>를 대상으로 인구영향평가를 실시하였고, 관광단지의 경우 10건 약 67,102,000m<sup>2</sup>를 대상으로 인구영향평가를 실시하였다. 택지개발의 경우 47건 약 172,147,000m<sup>2</sup>를 대상으로 인구영향평가를 실시하였다.

### □ 산업단지 현황

구분	지역	지구명	개발유형	개발시기	규모	사업시행자	수도권 계획권역
1	경기	시화지구 1단계 확장단지	산업단지	2002	10,471,000	수자원공사	성장관리
2	경기	안산 반월(2단계) 지역개발	산업단지	1995	7,580,000		성장관리
3	경기	문산 첨단산업단지	산업단지	2004	1,954,000	경기지방공사	성장관리
4	경기	파주 LCD지방산단	산업단지	2003	1,683,000	경기개발공사	성장관리
5	경기	김포 양촌지방산단	산업단지	2005	1,682,000	경기지방공사	과밀억제
6	경기	파주 출판문화 정보산업단지	산업단지	1998	1,591,000		성장관리
7	경기	화성지방산업단지	산업단지	1998	984,000		성장관리
8	경기	오산 가창지방산단	산업단지	2004	442,000	경기개발공사	성장관리
9	경기	안성 제3지방산업단지	산업단지	1999	397,000		성장관리
10	경기	의정부 용현지구	산업단지	1995	360,000		과밀억제
합계		총 10건			27,144,000		

### □ 관광단지 현황

구분	지역	지구명	개발유형	개발시기	규모	사업시행자	수도권 계획권역
1	인천	신국제공항 건설사업	관광단지	1992	56,200,000		성장관리
2	인천	인천용유무의	관광단지	2001	7,030,000	인천시	과밀억제
3	경기	고양 관광문화단지	관광단지	2004	995,000	경기도	과밀억제
4	경기	화성온천개발	관광단지	2001	816,000	화성온천(주)	성장관리
5	경기	파주 통일동산 휴식시설	관광단지	2004	534,000	한주건설	성장관리
6	경기	안산 화랑유원지	관광단지	1999	457,000		성장관리
7	인천	인천 유원지 개발	관광단지	2004	347,000	동양제철화학	과밀억제
8	경기	포천 일동지구	관광단지	1999	280,000		성장관리
9	경기	포천 일동 유황온천단지	관광단지	2000	230,000		성장관리
10	경기	파주통일동산 민속촌	관광단지	2004	213,000	(주)청원미산업	성장관리
합계		총 10건			67,102,000		

□ 택지개발 현황

구분	지역	지구명	개발유형	개발시기	규모	사업시행자	수도권계획권역
1	경기	성남반당	택지개발	1989	18,353,000	토지공사	과밀억제
2	인천	송도지구	택지개발	1994	17,700,000		과밀억제
3	경기	고양 일산지구	택지개발	1990	15,727,000	토지공사	과밀억제
4	경기	성남 판교지구	택지개발	2004	9,376,000	주공, 토공	과밀억제
5	경기	화성동탄지구	택지개발	2002	9,042,000	토지공사	성장관리
6	인천	연수지구	택지개발	1990	6,113,000		과밀억제
7	인천	인천연수구원지구	택지개발	1985	5,870,000	-	과밀억제
8	경기	부천 중동지구	택지개발	1990	5,416,000	부천,주공,토공	과밀억제
9	경기	안양명촌	택지개발	1989	5,105,000	토지공사	과밀억제
10	서울	상계중계지구	택지개발	1985	5,090,000	서울시	과밀억제
11	경기	파주 운정지구	택지개발	2004	4,692,000	주택공사	성장관리
12	경기	군포산본	택지개발	1989	4,070,000	주택공사	과밀억제
13	서울	서울상계지구	택지개발	1989	3,735,000	서울시	과밀억제
14	경기	용인 죽전지구	택지개발	2000	3,583,000	토지공사	과밀억제
15	서울	은평 뉴타운	택지개발	2004	3,495,000	sh공사	과밀억제
16	경기	용인동백지구	택지개발	2002	3,308,000	토지공사	과밀억제
17	경기	수원 영통, 용인 영덕	택지개발	1993	3,285,000		과밀억제
18	경기	오산 세교지구	택지개발	2004	3,257,000	주택공사	성장관리
19	경기	부천상동	택지개발	1998	3,119,000		과밀억제
20	인천	인천논현2지구	택지개발	2001	2,503,000	인천시	과밀억제
21	경기	광명 하안지구	택지개발	1986	2,165,000	-	과밀억제
22	경기	용인 흥덕지구	택지개발	2004	2,137,000	토지공사	과밀억제
23	경기	남양주 진접지구	택지개발	2003	2,069,000	토지공사	과밀억제
24	경기	고양 화정지구	택지개발	1990	2,045,000	-	과밀억제
25	경기	파주교하지구	택지개발	2002	2,043,000	토지공사	성장관리
26	경기	평택 청북지구	택지개발	2004	1,987,000	토지공사	성장관리
27	경기	광명 역세권	택지개발	2004	1,956,000	주택공사	과밀억제
28	경기	화성향남지구	택지개발	2002	1,685,000	토지공사	성장관리
29	인천	계산지구	택지개발	1993	1,620,000		과밀억제
30	서울	상암지구	택지개발	2000	1,607,000	서울시	과밀억제
31	경기	양주 그윽지구	택지개발	2003	1,539,000	토지공사	성장관리
32	서울	반포아파트지구	택지개발	2004	1,528,000	서울시	과밀억제
33	서울	잠실아파트지구	택지개발	2000	1,379,000		과밀억제
34	서울	서울 중계2지구	택지개발	1989	1,356,000	서울시	과밀억제
35	서울	수서지구	택지개발	1990	1,342,000	-	과밀억제
36	경기	의정부 금오지구	택지개발	1996	1,280,000		과밀억제
37	인천	산삼1지구	택지개발	1999	1,239,000		과밀억제
38	경기	능곡지구	택지개발	1993	1,220,000		과밀억제
39	서울	서초아파트지구	택지개발	2004	1,187,000	서울시	과밀억제
40	경기	용인 서천지구	택지개발	2004	1,178,000	주택공사	과밀억제
41	경기	화성 태인3지구	택지개발	2004	1,123,000	주택공사	성장관리
42	서울	반포아파트지구	택지개발	2000	1,123,000		과밀억제
43	경기	남양주 호평지구	택지개발	2000	1,088,000		과밀억제
44	경기	광명 소하지구	택지개발	2003	1,028,000	주택공사	과밀억제
45	경기	하남 풍산지구	택지개발	2003	1,022,000	토지공사	과밀억제
46	서울	서울 신내지구	택지개발	1991	1,017,000		과밀억제
47	인천	인천부평지구	택지개발	1985	345,000	-	과밀억제
합계		총 47건			172,147,000		

### 부록 3. 수도권내 사례지역 택지개발사업 현황(용인, 파주를 중심으로)

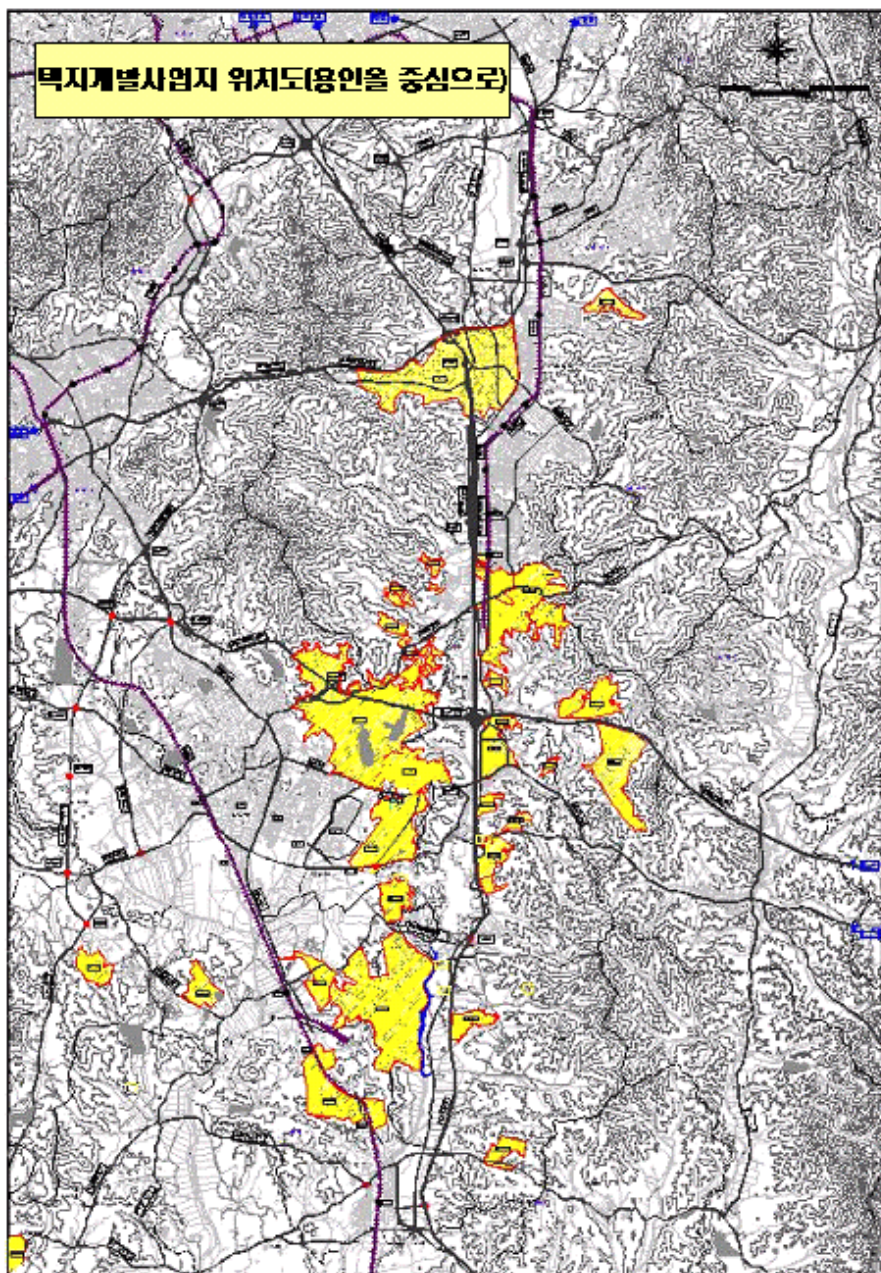
○ 용인 인근지역 개발사업 개요

지구명	위 치	면적(ha)	수용인구 (인)	인구밀도 (인/ha)	사업완료 (예정)	비 고	
용 인	흥덕지구	용인시 기흥읍	217.3 (66만평)	29,000	133	2008.12	한국토지공사
	동백지구	용인시 구성읍	326.5 (99만평)	53,881	165	2006.12	한국토지공사
	죽전지구	용인시 수지읍	358.3 (108만평)	57,482	160	2006.12	한국토지공사
	서천지구	용인시 기흥읍	117.1 (35만평)	13,315	114	2007.12	대한주택공사
	신봉지구	용인시 수지읍	44.7 (14만평)	9,382	210	2003.12	한국토지공사
	동천지구	용인시 수지읍	21.3 (7만평)	5,808	273	2003.12	한국토지공사
	구갈2지구	용인시 기흥읍	64.5 (20만평)	12,576	195	2001. 2	한국토지공사
	구갈3지구	용인시 기흥읍	29.0 (9만평)	자료불확실	-	2004.12	경기지방공사
성 남	분당지구	성남시 분당구	1,963.9 (594만평)	390,320	199	1996.12	한국토지공사
	판교지구	성남시 분당구	930.7 (282만평)	89,100	96	2009.12	한국토지공사, 대한주택공사
수 원	영통지구	수원시 영통구	326.1 (99만평)	99,479	305	1997.12	한국토지공사
	이의지구 (광고테크노벨리)	수원시 영통구	1,107.1 (335만평)	60,000	54	2010.12	한국토지공사
화 성	동탄지구	화성시 태안읍	903.7 (273만평)	120,692	134	2007.12	한국토지공사
	태안지구	화성시 태안읍	81.4 (25만평)	24,021	295	2003.12	대한주택공사
	태안3지구	화성시 태안읍	118.8 (36만평)	12,264	103	2008.12	대한주택공사
	향남지구	화성시 향남면	169.2 (51만평)	31,450	186	2008. 6	한국토지공사
	봉담지구	화성시 봉담읍	77.4 (24만평)	18,390	238	2006.12	대한주택공사
오 산	세교지구	오산시 세교동	322.3 (97만평)	48,942	152	2008.12	대한주택공사

자료 : 한국토지공사 홈페이지([www.iklc.co.kr](http://www.iklc.co.kr)), 대한주택공사 홈페이지([www.jugong.co.kr](http://www.jugong.co.kr)), 경기지방공사 홈페이지([www.gico.or.kr](http://www.gico.or.kr))



○용인지역 택지개발사업지 위치도

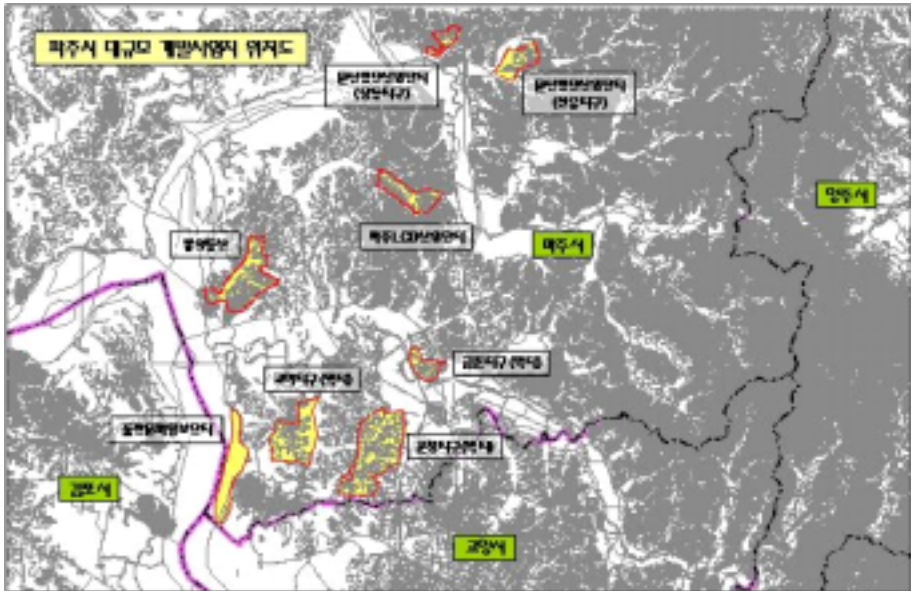


○ 파주시 대규모 개발사업

<부표 2> 파주시 대규모 개발사업 검토

지구명		면적(ha)	계획인구 및 상근인구(인)	수도권 인구유입(인)	인구유발효과 (인/ha)	비 고
산업 용지	LCD지방 산업단지	169.7 (51만평)	19,076	10,954 (2027년)	64.5	
	주거 용지	204.3 (62만평)		12,839 (2025년)		
주거 용지	교하지구	469.2 (142만평)	75,982 (2028년)	35,609 (2028년)	75.9	
	통일동산내 휴식시설	53.5 (16만평)	571 (2026년)	545 (2026년)	10.2	
관광 단지	통일동산내 민속촌	21.3 (6.4만평)	4,002 (2026년)	2,849 (2026년)	133.7	

<부도 1> 파주지역 대규모 개발사업지 위치도



○ 수도권 남부지역 대규모 택지개발사업지구별 비교

지구명		면적(ha)	수용인구 (인)	인구밀도 (인/ha)	수도권 인구유입(인)	인구유입 효과(인/ha)	비 고
기 개 발	성남 분당	1,963.9 (594만평)	390,320	199			
	고양 일산	1,573.6 (476만평)	276,000	175			
	안양 평촌	510.5 (154만평)	168,188	329			
	수원 영통	326.1 (99만평)	99,479	305			
미 개 발	양주 고읍	149.6 (45만평)	25,295	169	11,372	76	
	화성 향남	169.2 (51만평)	31,450	186	13,956	82	
	성남 판교	930.7 (282만평)	89,100	96	37,530	40	
	용인 서천	117.1 (35만평)	13,315	114	6,009	51	
	용인 흥덕	217.3 (66만평)	29,000	133	20,470	95	
	화성 태안3	118.8 (36만평)	12,264	103	8,685	73	
	오산 세교	322.3 (97만평)	48,942	152	12,919	40	

자료 : 각 사업지구별 인구영향평가보고서(면적 및 수용인구는 최근 승인자료 참조)

## 부록 4. 설문조사

### 1. 설문조사 개요

#### 1) 조사목적

- 현재 수도권에는 대규모 사업이 종합적인 검토 없이 개별단위로 상당수의 사업이 진행되고 있어 공공시설 공급과 환경시설공급 등에 문제점을 발생시키는 것으로 유추되는 바 이에 대한 주민 및 산업단지와 관공단지 등에 대한 인식과 실제현황을 파악하고
- 대규모 사업들이 집적하여 수도권에 미친 집합적 영향에 의해 발생하는 수도권 문제의 심화 현상을 종합적으로 분석하여 수도권 정책 차원의 개선장안을 제시하는 기초자료로 활용하기 위하여 설문조사를 실시

#### 2) 조사의 종류

- 주민설문조사
- 산업단지 설문조사

#### 3) 주민 설문조사

##### 가) 조사지역

수도권 주민 300명을 대상으로 하되 사례지역으로 선정된 4개 지역(성남, 용인, 고양, 파주시)의 대규모 사업이 집적된 집단 주택단지 주민을 동별로 선정함. 용인, 파주시는 각각 90명, 고양, 성남시는 각각 60명의 주민을 설문표본으로 추출하여 설문조사를 실시함

- 용인시: 주민 90인 (죽전 2동, 풍덕천 2동, 구갈리, 용인시 중앙동, 구성읍 마북리)
- 파주시: 주민 90인 (금촌 2동, 교하지역 외 현재 아파트 단지로 구성된 지역을 선정)
- 성남시: 주민 60인 (성남동, 서현 1동, 구미동 무지개마을)
- 고양시: 주민 60인 (도당동 벽산 아파트, 백석동 강촌마을, 일산 1동 현대 아파트)

#### 나) 조사 방법 및 기간

- 설문조사는 조사원을 고용하여 직접설문조사로 실시하였으며 2005년 5월 23일부터 5월 30일까지 일주일간 실시함

#### 다) 조사내용

- 첫째, 도로교통상황에 대한 설문에는 출퇴근 시 이용하는 교통수단, 출퇴근 소요시간, 도로교통의 문제점, 통학거리 등에 대한 의견을 묻고 있으며,
- 둘째, 대규모 사업단지의 개발에 대한 의견과 신규개발단지에 따른 변화에 대한 설문을 하여 사업의 집적에 따른 생활환경 및 영향 등과,
- 마지막으로 개발사업의 집적에 따른 전망과 공고시설의 공급채널에 대한 사항

라) 설문조사 회수: 270매

### 4) 기업체 설문조사

#### 가) 조사 지역

수도권 북부지역의 파주, 남부지역의 용인, 성남지역의 기업체를 대상으로 설

문조사 실시(성남시 75, 파주시 10, 용인시 30개 기업), 용인지역은 개별입지공장  
기업체를 대상으로 실시함

나) 조사방법 및 기간

설문조사는 조사원을 고용하여 기업체를 방문 비롯하여 회수하는 방식으로 실  
시하였으며 2005년 9월 9일부터 9월 13일까지 실시함

다) 조사내용

- 종업원 들의 출퇴근에 수단, 시간 및 도로교통의 문제점
- 화물(원자재, 상품 등)의 유출입에서 문제점과 고객의 지역별 분포
- 입주이후 주변공공시설 확충과 사회기반시설에 대한 만족도
- 수도권 내의 공업단지 취사개발의 필요성, 적정규모 등과 문제점에 대  
한 의견
- 기반시설 부담비용에 관한 문제 등에 관한 사항

라) 유효 설문조사수 : 115매

## 수도권 대규모 개발사업 설문지

안녕하십니까!

국토연구원에서는 건설교통부의 의뢰로 『대규모 개발사업의 집합적 파급 영향 분석 및 제도개선 방안』에 관한 연구를 수행하고 있습니다. 이 연구와 관련하여 수도권지역의 대규모 개발단지인 공업단지, 주거단지 및 관광단지에 대하여 주민, 종사자, 공무원 및 전문가 등의 다양한 의견수렴을 위한 설문조사를 시행하게 되었습니다. 본 조사는 복수의 대규모 개발사업이 가져오는 문제점을 파악하여 제도적 개선방안을 도출하기 위한 것입니다.

귀하께서 작성하신 내용은 저희 연구 수행에 많은 도움이 될 뿐 아니라 수도권 정책의 개선을 통해 귀하가 살고 계시는 이 지역의 삶의 질을 제고할 수 있는 방안을 마련하는데 귀중한 자료로 활용될 것입니다.

번거로우시더라도 정확한 조사를 위하여 협조해주시면 대단히 감사하겠습니다.

\* 본 조사결과는 연구목적의 무기명 통계자료 이외에 다른 어떤 용도로도 사용되지 않음을 알려드립니다. 감사합니다.

2005. 5.

국토연구원장

담당 : 국토연구원 박상우 선임연구위원, 박형서 연구위원, 이범현 연구원

(전화 : 031-380-0234, 0322, 0186)

(팩스 : 031-380-0485, 0486)

(E-Mail: sibyun@krihs.re.kr)

<주택단지 주민 조사>

1. 귀하가 현 거주지로 이사 오기 전에 살던 곳은 어디였습니까? ( )

- ① 해당시군 (현재 주소지)
- ② 경기도
- ③ 인천시
- ④ 서울시
- ⑤ 지방 (          시, 도 )

]

2. 귀하가 다니는 직장이나 경제활동을 하는 장소는 다음 중 어디에 속합니까? ( )

- ① 해당시군 (현재 주소지)
- ② 경기도
- ③ 인천시
- ④ 서울시
- ⑤ 지방 (          시, 도 )

3. 귀하가 출퇴근할 때 주로 이용하는 교통수단은 무엇입니까? ( )

- ① 도보
- ② 버스
- ③ 자가용
- ④ 전철 또는 지하철
- ⑤ 전철 + 버스
- ⑥ 기타 (                          )

4. 귀하가 출퇴근하는데 소요되는 시간은 대략 어느 정도입니까? ( )

- ① 15분 이내
- ② 15분~30분
- ③ 30분~1시간
- ④ 1시간 이상



5. 귀하가 출퇴근할 때 느끼는 도로교통의 문제점은 무엇입니까? ( )

- ① 문제없음
- ② 단지 주변도로 혼잡
- ③ 시내도로 혼잡
- ④ 지역간 간선도로 혼잡
- ⑤ 기타 ( )

6. 귀하의 자녀들이 통학하는데 걸리는 시간은 어느 정도입니까? 해당되는 난에 √ 표시를 해 주십시오.

(취학하는 자녀가 없는 경우에도 기재할 수 있으면 기재해 주시면 감사하겠습니다.)

구 분	15분 이내	15~30분	30분~1시간	1시간 이상
초등학교				
중등학교				
고등학교				

7. 귀하가 평소 이용하는 다음의 각종 편의시설 또는 공공시설로 이동하는데 걸리는 시간은 어느 정도입니까? 해당되는 난에 √ 표시를 해 주십시오.

구 분		15분 이내	15~30분	30분~1시간	1시간 이상
공공서비스 시설	동사무소/구청				
	파출소/소방서				
	보건소				
판매시설	슈퍼마켓				
	대형할인점				
	백화점				
문화· 체육시설	도서관/문화회관				
	공연장/극장				
	체육시설/공원				
의료시설	병원				
	종합병원				

8. 귀하가 일상용품 구입을 위해 주로 이용하는 교통수단은 무엇입니까? ( )

- ① 도보
- ② 버스
- ③ 자가용
- ④ 전철 또는 지하철
- ⑤ 전철 + 버스
- ⑥ 기타 ( )

9. 만약에 귀하가 살고계시는 곳 주변에 새로운 단지개발이 추진된다면 어떻게 생각하십니까? ( )

- ① 반대
- ② 찬성
- ③ 모르겠다 (상관없다)

9-1 주변지역 단지 개발을 반대하신다면 그 이유는 무엇입니까? ( )

- ① 교통체증
- ② 환경오염
- ③ 공공서비스 시설 부족
- ④ 도시경관 훼손
- ⑤ 부동산 가격 상승
- ⑥ 기타 ( )

10. 귀하가 현 거주지에 입주한 이후 주변에 새로운 단지개발이 있었습니까?  
( )

- ① 예
- ② 아니요
- ③ 모르겠다

10-1. 새로운 단지 개발이 있었다면 그 종류는 어떤 것입니까? ( )

- ① 주거단지
- ② 산업(공업)단지
- ③ 관광단지
- ④ 기타 ( )

10-2. 주변에 새로운 단지 개발 이후 귀하 또는 귀하의 가족들이 주변 시설을 이용하는 데 어떤 변화가 있었습니까? 해당되는 난에 √ 표시를 해 주십시오.

구 분		매우 편리해짐	편리해짐	변화없음	불편해짐	매우 불편해짐
교통 시설	주차장					
	도로 이용					
공공 시설	동사무소/구청					
	파출소/소방서					
	보건소					
편의 시설	할인점/백화점					
	도서관/문화회관					
	공연장/극장					
	체육시설/공원					
교육 시설	초등학교					
	중학교					
	고등학교					

10-3. 귀하가 생각하기에 위의 여러 가지 시설 중 가장 시급하게 확충되어야 할 시설은 무엇이라고 생각하십니까? ( )

10-4. 귀하가 생각하기에 최근 5년간 현 거주지 주변 환경이 전반적으로 어떻게 변했다고 생각하십니까? ( )

- ① 더욱 복잡해졌다                      ② 변화없다                              ③ 더욱 편리해졌다

11. 귀하는 현재의 수도권 과밀 정도를 어떻다고 생각하십니까? ( )

- ① 과밀하다                                      ② 과밀하지 않다                              ③ 모르겠다

12. 여러 개의 단지가 집적될 경우 교통체증, 환경오염, 도시미관 훼손 등 여러 가지 문제가 더욱 심각해진다는 것에 대해 동의하십니까?

① 그렇다

② 아니다

③ 모르겠다

13. 여러 개 단지가 집적됨으로써 부족한 기반시설 확충에 소요되는 비용은 누가 부담해야 한다고 생각하십니까? (            )

① 단지 개발업자 (토공, 주공, 건설회사 등)

② 지방자치단체

③ 국가

④ 기반시설 이용자(기업, 주민)

⑤ 기타 (                            )

<공업단지 입주업체 조사>

1. 귀사가 이곳에 입지하기 전 공장 소재지는 어디였습니까? ( )

- ① 현지 창업
- ② 서울시
- ④ 경기도
- ③ 인천시
- ⑤ 지방 (            시, 도)
- ⑥ 해외(국가명 :        )

2. 귀사 종업원들의 거주지를 찾아 ( ) 안에 인원수를 써 주십시오.

- ① 해당시군 (    명)
- ② 경기도(한강이북) (    명)
- ③ 경기도(한강이남) (    명)
- ④ 인천시 (    명)
- ⑤ 서울시 (    명)
- ⑥ 수도권 외 (    명)

3. 귀사의 종업원들이 출퇴근 시 주로 이용하는 교통수단은 무엇입니까?

(합계 100%)

- ① 도보 (    %)
- ② 버스 (    %)
- ③ 자가용 (    %)
- ④ 전철 또는 지하철 (    %)
- ⑤ 전철 + 버스 (    %)
- ⑥ 기타 (    %)

4. 귀사의 종업원들이 출퇴근하는데 걸리는 시간은 대략 어느 정도입니까?

(합계 100%)

- ① 15분 이내 (    %)
- ② 15분~30분 (    %)
- ③ 30분~1시간 (    %)
- ④ 1시간 이상 (    %)

5. 귀사의 종업원이 출퇴근시 느끼는 도로 교통의 문제점은 무엇입니까?  
(합계 100%)

- ① 문제없음 (    %)
- ② 단지 주변도로 혼잡 (    %)
- ③ 시내도로 혼잡 (    %)
- ④ 지역간 간선도로 혼잡 (    %)
- ⑤ 기타 (    %)

6. 귀사가 생산활동을 위해 화물(원자재 또는 상품)을 유출입할 때 주로 느끼는 문제점은 무엇입니까? (    )

- ① 단지 주변도로 혼잡
- ② 시내통과도로 혼잡으로 화물이동 지체
- ③ 지역간 도로혼잡으로 화물이동 지체
- ④ 상하차시 주차 문제
- ⑤ 주변소음으로 인한 주민과 마찰
- ⑥ 기타 (    )

7. 귀사 공급(하청)업체의 지역별 분포를 합계 100%가 되도록 기입해 주십시오.

- ① 해당시군 (    %)
- ② 경기도 (    %)
- ③ 인천시 (    %)
- ④ 서울시 (    %)
- ⑤ 지방 (    시, 도    %)
- ⑥ 해외 (국가명 :    )

8. 귀사 고객(원청)업체의 지역별 분포를 합계 100%가 되도록 기입해 주십시오.

- ① 해당시군 (    %)
- ② 경기도 (    %)
- ③ 인천시 (    %)
- ④ 서울시 (    %)
- ⑤ 지방 (    시, 도    %)
- ⑥ 해외 (국가명 :    )

9. 귀사가 이곳에 입주한 이후 단지 내 또는 주변에 도로나 환경 처리시설 등의 공공시설 확충이 있었습니까? (    )

① 있었음

② 없었음

9-1 만일 공공시설 확충이 있었다면 어떤 종류의 것입니까?

☞ 아래 10번 문항에 제시된 시설 목록을 참고하여 작성해 주십시오.  
( )

10. 귀사가 입지하고 있는 곳의 공공시설에 대한 만족도는 어떻습니까? 해당되는  
난에 √ 표시를 해 주십시오.

공공시설 구분		시설에 대한 만족도				
		매우 만족	만족	보통	불만족	매우불만 족
교통시설	주차장					
	단지 주변 도로					
	지역 연결 도로					
공급처리시설	상하수도 시설					
	폐기물처리시설					
공공서비스 시설	동사무소					
	파출소/소방서					
	보건지소					
	우체국					
지원시설	금융/법무/회계					
	산업단지 관리소					
	상공회의소/협회					
근린시설	도서관/문화센터					
	쇼핑시설					
	체육시설/공원					

11. 수도권내 공업단지의 추가 개발의 필요성에 대하여 어떻게 생각하십니까?  
( )

- ① 더 많이 필요하다
- ② 현재 상태를 유지해야 한다
- ③ 억제해야 한다
- ④ 모르겠다

12. 만일 추가적으로 산업(공업)단지를 개발한다면 어떤 규모가 바람직하다고 생각하십니까?

- ① 대규모
- ② 중규모
- ③ 소규모
- ④ 모르겠다

13. 산업단지 개발시 어느 규모로 개발할 때 필요한 기반시설이 더 잘 갖추어질 수 있다고 생각하십니까?

- ① 대규모
- ② 중규모
- ③ 소규모
- ④ 모르겠다

14. 여러 개의 소규모 단지가 집적될 경우 여러 가지 문제가 더욱 심각해진다는 것에 대해 동의하십니까?

- ① 그렇다
- ② 아니다
- ③ 모르겠다

15. 소규모 단지의 집적으로 인해 문제가 더욱 심각해진다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 교통, 환경 등 기반시설 공급 부족
- ② 녹지공간 부족
- ③ 유입인구 증가로 인한 주택가격 상승
- ④ 도시경관 훼손
- ⑤ 기타 ( )



16. 부족한 기반시설의 확충에 소요되는 비용은 누가 부담해야 한다고 생각하십니까? (            )

- ① 단지 개발업자 (토공, 주공, 건설회사 등)
- ② 지방자치단체
- ③ 국가
- ④ 기반시설을 이용하는 기업
- ⑤ 기타 (                            )

**< 기업 일반사항 >**

<b>■ 기업 소재지 :</b> (        ) 시·도 (        ) 시·군·구
<b>■ 종사자 규모 :</b> (        )
① 100명 미만                      ② 100~300명 미만                      ③ 300명 이상
<b>■ 입지 형태 :</b> (        )
① 개별입지                      ② 국가산업단지 내 입지                      ③ 지방산업단지 내 입지

♣ 협조해 주셔서 대단히 감사합니다.



## 부록 5. 수도권 주민 설문조사 결과

### 1. 설문 응답자 특성분석 결과

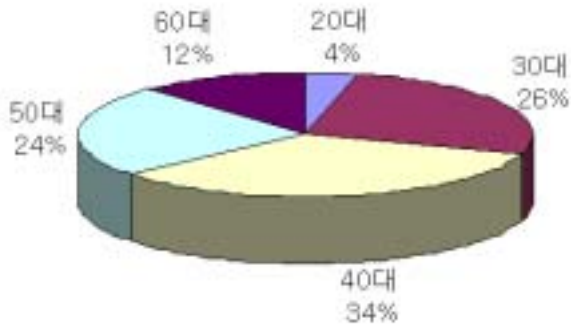
○ 설문응답부수 : 용인시(50인), 파주시(70인), 성남시(60인), 고양시(20인)

#### 1) 설문자의 성별 분포

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
남 성	74	38.3
여 성	119	61.7
합 계	193	100.0

#### 2) 설문자의 연령 분포

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
20대	7	3.6
30대	52	26.4
40대	67	34.0
50대	47	23.9
60대 이상	24	12.2
합 계	197	100.0



### 3) 설문자의 직업 분포

- 응답자 199명의 직업별 분포는 주부 및 학생 35.7%, 자영업 20.6%, 기타 15.6%, 사무직 14.1%순으로 나타남
- 대부분이 주부이거나 자영업에 종사하고 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
자 영 업	41	20.6
사무직 · 전문직 · 공무원	40	20.2
생산 · 판매 · 서비스	16	8.0
주 부	52	26.1
학 생	19	9.5
기 타	31	15.6
합 계	199	100.0

### 4) 설문자의 월평균 소득

- 응답자 193명의 소득 분포는 400만원 미만인 전체의 80.3%를 차지하고 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
200만원 미만	45	23.3
200~400만원 미만	110	57.0
400~600만원 미만	26	13.5
600만원 이상	12	6.2
합 계	193	100.0

## 2. 설문조사 결과

### 1) 현거주지 전 거주지

- 전체 응답자 198명중 현재 지역으로 이전하여 오기 전 거주지는 경기도에서 이주한 주민이 52.0%로 가장 많이 응답하였고 서울시 34.8%, 해당시군 6.6%, 인천시 4.5%, 지방 2.0%의 순으로 분석되었음
- 해당 시군에서 이전해 온 비율이 매우 낮고 서울이나 해당시외의 경기도 지역에서 이전 비율이 높아 수도권 전체의 인구재배치에 상당한 영향을 미치고 있음
- 대규모 개발단지로부터 지방으로부터 유입은 미미한 것으로 조사되었음. 이는 수도권 주택 공급상 수도권외의 주민에게 처음 분양공급이 원천적으로 봉쇄되어 있기 때문으로 판단됨

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
해당시군(현재 주소지)	13	6.6
경 기 도	103	52.0
인 천 시	9	4.5
서 울 시	69	34.8
지 방	4	2.0
합 계	198	100.0

### 2) 현거주지로 이사할 때 우선적 고려 요소

- 복수 응답 결과 내집 마련에 따른 이사 비율이 가장 높은 56.7%를 차지하고

있고 그 다음이 주거환경 등 삶의 질 향상을 위하여 이전한 경우가 많았음. 반면에 지역에 직장 또는 경제활동 근거지이거나 학교 교육환경 등에 의한 이전은 상대적으로 적게 나타남

- 결국 해당지역의 직접적인 주택수요에 대응하기 위하여 주택공급이 이루어진 것이라기보다는 주택공급이 수요를 끌어 들인 결과로 보임



구 분	1 순위		2순위	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
내집 마련 또는 이사	84	43.1	24	13.6
직장 출퇴근 또는 사업상	28	14.4	26	14.8
교통 편리	10	5.1	18	10.2
자녀 교육환경	12	6.2	20	11.4
주거 환경 등 삶의 질	44	22.6	40	22.7
문화·공공시설	2	1.0	9	5.1
집값이나 땅값이 오를 예상	7	3.6	20	11.4
가족과 함께 거주	4	2.1	14	8.0
기 타	4	2.1	5	2.8
합 계	195	100.0	176	100.0

- 지역별로 분석결과, 4개 지역이 이사 시 고려사항을 내집 마련과 주거 환경 등 삶의 질이 주요한 고려사항으로 분석되었으며 유사하게 분포하고 있음

<파주시 응답결과>

구 분	1 순위		2순위	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
내집 마련 또는 이사	30	44.1	10	16.1
직장 출퇴근 또는 사업상	7	10.3	7	11.3
교통 편리	1	1.5	2	3.2
자녀 교육환경	4	5.9	6	9.7
주거 환경 등 삶의 질	18	26.5	16	25.8
문화·공공시설	1	1.5	0	0.0
집값이나 땅값이 오를 예상	5	7.4	11	17.7
가족과 함께 거주	1	1.5	9	14.5
기 타	1	1.5	1	1.6
합 계	68	100.0	62	100.0

<용인시 응답결과>

구 분	1 순위		2순위	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
내집 마련 또는 이사	15	36.6	6	15.4
직장 출퇴근 또는 사업상	0	0.0	0	0.0
교통 편리	3	7.3	6	15.4
자녀 교육환경	5	12.2	8	20.5
주거 환경 등 삶의 질	10	24.4	9	23.1
문화·공공시설	1	2.4	3	7.7
집값이나 땅값이 오를 예상	2	4.9	3	7.7
가족과 함께 거주	2	4.9	2	5.1
기 타	3	7.3	2	5.1
합 계	41	100.0	39	100.0

<성남시 응답결과>

구 분	1 순위		2순위	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
내집 마련 또는 이사	31	54.4	4	8.5
직장 출퇴근 또는 사업상	8	14.0	8	17.0
교통 편리	2	3.5	7	14.9
자녀 교육환경	3	5.3	6	12.8
주거 환경 등 삶의 질	12	21.1	14	29.8
문화·공공시설	0	0.0	0	0.0
집값이나 땅값이 오를 예상	0	0.0	5	10.6
가족과 함께 거주	1	1.8	3	6.4
기 타	0	0.0	0	0.0
합 계	57	100.0	47	100.0

<고양시 응답결과>

구 분	1 순위		2순위	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
내집 마련 또는 이사	8	40.0%	4	22.2
직장 출퇴근 또는 사업상	4	20.0	6	33.3
교통 편리	4	20.0	3	16.7
자녀 교육환경	0	0.0	0	0.0
주거 환경 등 삶의 질	4	20.0	1	5.6
문화·공공시설	0	0.0	1	5.6
집값이나 땅값이 오를 예상	0	0.0	1	5.6
가족과 함께 거주	0	0.0	0	0.0
기 타	0	0.0	2	11.1
합 계	20	100.0	18	100.0



○ 평균소득과 관련하여 현거주지로 이사 시 고려한 사항에 대해서는 우선 내 집 마련에 따른 이사를 지적한 비율은 200만원 이하의 소득이 낮을수록 높게 나타나고 있어 낮은 소득 그룹은 서울로부터 수도권으로 주거지를 옮긴 가장 큰 이유로 소득 수준에 맞는 집을 마련하려는 욕구가 강했음을 보여주고 있음

○ 반면에 월400만원 이상의 고소득계층은 자녀교육환경을 가장 큰 고려사항으로 꼽고 있어 주변 교육환경에 큰 관심을 가지고 있으며 이 그룹은 주택가격의 상승에 대한 기대도 비교적 높게 가지고 있는 것으로 나타남

< 월평균소득별 현거주지 이사 시 우선고려사항 1순위 >

구분	내집 마련	출근 등	교통 편리	교육 환경	삶의 질	공공 시설	지가 상승	가족 거주	기타	응답자수(명)
200만원 미만	37.8	11.1	2.2	4.4	28.9	2.2	0.0	2.2	11.1	45
200~400 만원 미만	49.1	15.5	6.4	4.5	18.2	0.9	3.6	0.9	0.9	110
400~600 만원 미만	26.9	7.7	3.8	15.4	26.9	0.0	11.5	7.7	0.0	26
600~800 만원 미만	25.0	37.5	0.0	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8
800~1000 만원 이상	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
무응답	14.3	0.0	14.3	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	42.9	7
응답수(명)	84	28	10	12	44	2	7	4	9	200

### 3) 직장 소재지 또는 주요 경제활동 장소

- 전체 응답자 196명 중 주요 경제활동 장소는 경기도가 53.1%로 가장 많고, 서울시 23.5%, 해당시군 19.4%, 인천시 3.1%, 지방1.0%의 순으로 분석되었음
- 직주근접이 어느 정도 이루어지고 있으나 외부로의 출퇴근이 대부분을 차지하고 있음
- 지역별 특성을 살펴보면, 큰 차이는 보이지 않고 있으며 다만 수도권 남부

지역인 용인과 성남은 도시내의 직장보다는 외부도시의 직장이 있는 비율이 높게 나타나고 있음

구 분	전체		파주	용인	성남	고양
	빈도	구성비(%)				
해당시군 (현재 주소지)	38	19.4	21.2	15.1	13.4	25.2
경기도	104	53.1	49.7	56.1	51.0	48.3
인천시	6	3.1	2.4	2.9	3.5	3.0
서울시	46	23.5	25.5	25.9	32.1	22.5
지방	2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0
합계	196	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

#### 4) 출퇴근 시 주요 교통수단

- 전체 응답자 195명 중 주요 교통수단은 자가용이 51.3%로 가장 많고, 버스 20.0%, 전철과 버사이용 9.7%, 지하철 8.7%, 도보 8.2%의 순으로 분석되었음
- 외부로 출퇴근 비율이 크며, 자가용 이용이 51%를 넘어 지역간 도로교통시설에 과부하가 걸릴 것으로 예상됨
- 외부로 출퇴근이 많음에도 불구하고 대중교통의 가장 주용한 수단인 전철이나 지하철 이용률이 낮은 수준에 머물고 있음

구 분	전체		파주	용인	성남	고양
	빈도	구성비(%)				
도보	16	8.2	7.5	8.0	8.9	9.2
버스	39	20.0	18.5	17.5	18.1	18.9
자가용	100	51.3	53.7	54.3	51.0	51.2
전철 또는 지하철	17	8.7	7.8	8.2	9.0	9.1
전철 + 버스	19	9.7	9.5	9.5	10.2	9.6
기타	4	2.1	3.0	2.5	2.8	2.0
합계	195	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 직장소재지별 교통수단을 분석해 본 결과 당시군지역 외부에서 경제활동을 하는 사람은 자가용 이용율이 50%을 넘고 있다. 대중교통 수단의 이용에 있어서는 서울로 통근하는 사람들은 전철 또는 지하철 이용이 어느 정도 수준이 되고 있으나 그 외의 지역은 대부분 버스에 의존하고 있다. 이처럼 지역주민들이 자가용이나 버스에 의존하는 비율이 높기 때문에 도로교통에 대한 관심이 크게 나타날 것으로 예상되며 지역간 도로 교통혼잡의 원인이 되고 있음

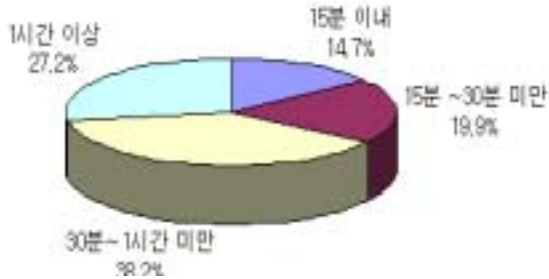
< 직장소재지 또는 경제활동 장소별 출퇴근 시 주요 교통수단 > (단위 : %)

구 분	도보	버스	자가 용	전철 또는 지하철	전철+ 버스	기타	무응답	응답자 수(명)
현재 주소지	13.2	34.2	31.6	0.0	13.2	5.3	2.6	38
경기도	10.6	19.2	51.9	8.7	8.7	0.0	1.0	104
인천시	0.0	16.7	83.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6
서울시	0.0	10.9	58.7	17.4	8.7	4.3	0.0	46
지 방	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	2
무응답	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	75.0	4
응답자 수(명)	16	39	100	17	19	2	5	200

### 5) 출퇴근하는데 소요되는 시간

- 일반적으로 직주근접이라 할 수 있는 출근소요 시간 30분 이내의 통근거리가 34.6%에 불과하고 30분 이상이 65.4%나 되며 특히 1시간 이상 장거리를 통근하는 비율도 27.2%나 되어 통근광역화가 상당한 수준에 이르고 있음에도 자가용과 버스위주의 대중교통으로 도로교통에 의존도가 높고 전철의 이용율은 매우 낮은 수준에 머물고 있음

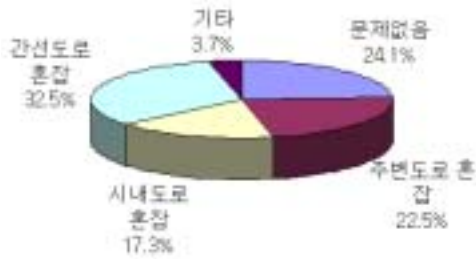
구 분	빈 도	구 성 비 (%)
15분 이내	28	14.7
15분 ~ 30분 미만	38	19.9
30분 ~ 1시간 미만	73	38.2
1시간 이상	52	27.2
합 계	191	100.0



#### 6) 출퇴근할 때 느끼는 도로교통의 문제점

- 예상한대로 외부로 출퇴근이 많아 지역간 간선도로 혼잡을 지적한 비율이 32.5%로 가장 높았고, 그 다음이 주택단지 주변의 혼잡이 17.3%로 나타났음
- 대규모 주택단지 사업의 경우 광역교통 시설보다는 주변도로와의 연계에 투자를 하고 있음에도 주변도로 혼잡의 비율이 상당한 수준에 이르고 있음
- 도로교통에 있어서 문제점으로는 장거리 통근자일수록 지역간선도로의 혼잡문제를 지적한 반면 해당시군 지역에 경제활동을 하는 사람은 주택단지 주변의 혼잡을 가장 큰 문제점으로 지적하고 있음

구 분	전체		파주	용인	성남	고양
	빈도	구성비 (%)				
문제없음	46	24.1	26.9	20.0	25.9	40.0
주변도로 혼잡	43	22.5	14.9	0.0	18.5	15.0
시내도로 혼잡	33	17.3	19.4	20.0	16.7	25.0
지역간 간선도로 혼잡	62	32.5	32.8	56.7	35.2	20.0
기타 및 무응답	7	3.7	6.0	3.3	3.7	0.0
합 계	191	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



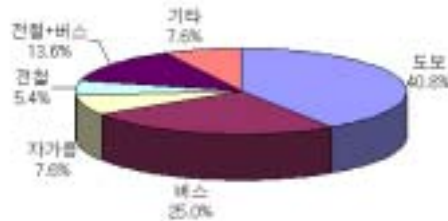
< 직장소재지 또는 경제활동 장소별 도로교통의 문제점 > (단위 : %)

구 분	문제없음	살고 있는 주택단지 주변도로 혼잡	시내도로 혼잡	지역간 간선도로 혼잡	응답자 수(명)
현재 주소지	31.6	31.6	18.4	7.9	38
경기도	23.1	23.1	15.4	32.7	104
서울시	17.4	10.9	17.4	47.8	46
인천시	12.5	25.0	25.0	37.5	6
지방	50.0	0.0	0.0	50.0	2
무응답	25.0	0.0	0.0	0.0	4
응답자 수(명)	46	43	33	62	200

## 7) 자녀들이 통학할 때 주로 이용하는 교통수단

- 자녀들의 통학은 단지주변에 학교가 입지하여 도보가 40.8%로 가장 높게 나타나고 있으나 대중교통수단의 활용 비율도 높은 수준으로 교통혼잡에 크게 영향을 미치는 것으로 판단됨

구 분	전 체		파주	용인	성남	고양
	빈 도	구 성 비 (%)				
도보	75	40.8	36.9	79.5	25.5	26.7
버스	46	25.0	26.2	0.0	33.3	40.0
자가용	14	7.6	10.8	2.6	2.0	20.0
전철 또는 지하철	10	5.4	3.1	2.6	11.8	0.0
전철 + 버스	25	13.6	9.2	10.3	27.5	6.7
기타	14	7.6	13.8	5.1	0.0	6.7
합 계	184	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



### 7-1) 교통수단을 이용해 통학하는데 소요되는 시간

- 통학시간에 있어서는 초중등학교의 경우 97%가 30분이내의 근거리에서 통학 하고 있는 반면 고등학교 39.9%에 이르는 학생이 30분 이상을 통학 시간에 허비하고 있는 것으로 조사되었음
- 이런 사실을 특수목적 고등학교나 학군제 등의 영향도 있지만 주택단지 개발 사업의 경우 고등학교의 적정한 공급이 이루어지지 않은 원인도 있음

구 분	초등학교		중학교		고등학교	
	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)	빈 도	구 성 비 (%)
15분 이내	78	77.2	27	43.5	11	19.6
15분 ~ 30분 미만	20	19.8	33	53.2	23	41.1
30분 ~ 1시간 미만	2	2.0	1	1.6	13	23.2
1시간 이상	1	1.0	1	1.6	9	16.1
합 계	101	100.0	62	100.0	56	100.0

## 8) 새로운 단지개발이 추진된다면 어떻게 생각하는지

- 현재 주거하는 주변지역에 새로운 대규모 단지개발에 대한 의견에는 찬성 비율이 54.9%로 반대의 39.5%를 크게 앞서고 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
반 대	77	39.5
찬 성	107	54.9
모르겠다 (상관없다)	11	5.6
합 계	195	100.0

### 8-1) 새로운 단지개발에 반대하는 이유

- 새로운 단지개발에 반대하는 이유에 대해서는 교통체증과 환경오염 등을 지적한 비율이 46.6%와 30.7%로 대부분을 차지하고 있음

### 8-2) 새로운 단지개발에 찬성하는 이유

구 분	전 체		파주	용인	성남	고양
	빈 도	구성비(%)				
교통체증	41	46.6	16.7	78.9	54.5	57.1
환경오염	27	30.7	37.5	0.0	33.3	28.6
공공서비스 시설 부족	9	10.2	20.8	10.5	3.0	14.3
도시경관 훼손	8	9.1	12.5	10.5	9.1	0.0
부동산 투기 증대	3	3.4	12.5	0.0	0.0	0.0
합 계	88	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 단지개발에 찬성하는 이유는 주변이 개발되면서 보유하고 있는 부동산의 가치 증대에 대한 기대가 가장 크게 작용하여 30.3%에 달하고 있음. 다음이 규모가 커짐에 따라 그동안 입지하지 못했던 공공서비스 시설입지를 기대하여 찬성한다는 비율이 33.0%를 차지하고 있음

구 분	전 체		파주	용인	성남	고양
	빈 도	구성비(%)				
교통편리	12	10.7	7.4	4.3	4.2	60.0
환경오염 개선	6	5.4	5.6	0.0	8.3	0.0
공공서비스 시설 확충	37	33.0	31.5	47.8	25.0	30.0
도시경관 제고	11	9.8	5.6	8.7	20.8	10.0
부동산 가치 증대	44	39.3	46.3	39.1	41.7	0.0
기타	2	1.8	3.7	0.0	0.0	0.0
합 계	112	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

### 9) 입주한 이후 반경 5km 이내에 신규개발이 있는지?

- 입주후 주변에 새로운 신규 사업이 있었다는 응답이 69.7%에 달하여 수도권에서 대규모 개발사업이 매우 활발하게 이루어졌음을 보여주고 있음
- 이런 결과는 수도권 개발사업의 집적의 영향과 단지주변 생활환경변화가 상당했음을 유추할 수 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
예	136	69.7
아니오	44	22.6
모 르 겠 다	15	7.7
합 계	195	100.0



9-1) 신규 단지 개발이 있었다면 그 종류는?

- 신규 개발사업은 대부분 주택단지에 치우쳐 83.0%를 차지하고 있음. 이런 조사결과는 1985년 이후 수도권 대규모 개발사업 현황 분석에서도 나타난 것과 같은 현상으로 주택단지 주변에 다른 종류의 산업이 입지하는 것보다는 동종류의 사업이 추진될 가능성이 높음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
주거단지	131	83.0
산업(공업)단지	13	8.2
문화 관광단지	6	3.8
유통단지	4	2.5
기타	4	2.5
합 계	158	100.0

9-2) 신규 단지 개발 이후 주변시설 이용변화는?

- 주변에 신규단지가 입지함에 따라 공공시설이용 변화에 대한 의견을 물어 본 결과 저소득 계층이 대체적으로 편리해졌다고 보는 시각이 많은 것으로 나타나고 있음
- 그러나 일부 소득별로 차이를 보이고 있다. 즉 거의 모든 시설에서 소득이 낮은 계층은 주변에 주택단지가 입지에 따른 시설 이용과 환경변화에 무관심한 정도가 소득계층이 높은 부류에 비해 상당히 높게 나타나고 있음
- 반면에 소득이 높을수록 시설 이용이 편리해졌다는 경향이 상대적으로 강하게 나타나고 있다. 특히 교육시설의 경우는 매우 긍정적인 반응을 보이고 있음
- 소득별로 앞으로 확충되어야할 시설에 대해서도 상이한 점을 발견할 수 있

음. 소득계층이 낮은 부류는 공공문화시설과 의료시설에 관심이 많은 반면 고소득층은 교육시설과 교통시설에 대해 시급히 확충되어야 할 시설로 보고 있는 경향이 강함.

< 월평균소득별 시급 확충 시설 >

(단위 : %)

구분	공공 및 문화시설	공원	교육 시설	교통 시설	기타 시설	의료 시설	편익 시설	무응답	응답자수 (명)
200만원 미만	20.0	4.4	8.9	11.1	2.2	24.4	2.2	24.4	45
200~400만원 미만	20.9	5.5	12.7	12.7	2.7	20.0	1.8	23.6	110
400~600만원 미만	19.2	7.7	23.1	23.1	7.7	7.7	3.8	7.7	26
600~800만원 미만	12.5	12.5	37.5	0.0	0.0	0.0	0.0	37.5	8
800~1000만원 이상	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
무응답	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	71.4	7
응답자 수(명)	38	12	27	27	6	36	4	47	200

(1) 교통시설

- 신규 단지가입지한 이후 변화에 대한 주민의 인식을 평가해보면 우선 교통 시설로서 주차장 이용은 불편해졌다는 의견이 50.4%로 나타났고 도로이용에서는 64.2%가 불편하다는 반응을 보였음. 집적으로 인한 교통혼잡이 심화되었음을 보여주고 있음

(2) 공공시설

- 공공시설부문은 편리해졌다는 의견이 불편해졌다는 의견과 비슷하게 나오고 있음. 그러나 크게 변화가 없다는 의견이 70% 정도를 넘나들고 있어 신규단지 입지에 따른 공공 서비스 변화를 크게 느끼지 않고 있음

구 분	주차장		도로이용	
	빈 도	구성비(%)	빈도	구성비(%)
매우불편	18	12.6	30	20.3
불편	54	37.8	65	43.9
변화없음	54	37.8	30	20.3
편리해짐	15	10.5	20	13.5
매우 편리해짐	2	1.4	3	2.0
합 계	143	100.0	148	100.0

구 분	동사무소		구청 또는 시청		파출소/경찰서		소방서		보건소	
	빈도	구성비 (%)	빈도	구성비 (%)	빈도	구성비 (%)	빈도	구성비 (%)	빈도	구성비 (%)
매우불편	9	6.4	10	7.4	10	7.1	6	4.3	6	4.3
불편	11	7.8	12	8.8	11	7.8	16	11.6	9	6.5
변화없음	88	62.4	92	67.6	101	71.6	100	72.5	98	71.0
편리해짐	25	17.7	20	14.7	17	12.1	15	10.9	23	16.7
매우 편리해짐	8	5.7	2	1.5	2	1.4	1	0.7	2	1.4
합 계	141	100.0	136	100.0	141	100.0	138	100.0	138	100.0

### (3) 판매시설

- 다른 시설과는 다르게 편리해졌다는 의견이 높게 나오고 있음. 특히 대형 할인점이나 슈퍼마켓 등의 이용이 편리 해졌다는 의견이 비교적 높게 나타나고 있는 바 인구증가에 따라 이런 종류의 시설이 가까운 주변에 새로 입지하기 때문인 것으로 판단됨

### (4) 문화체육시설

- 문화체육시설의 변화에 대한 인식도 편리와 불편이 비슷하게 나타나고 있어 신규단지 입지가 어떤 영향을 미치는지 뚜렷한 경향을 찾기가 어려움

구 분	슈퍼마켓		대형할인점		백화점	
	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)
매우불편	2	1.4	5	3.4	6	4.4
불편	10	7.0	24	16.4	23	16.9
변화없음	75	52.8	44	30.1	69	50.7
편리해짐	50	35.2	61	41.8	32	23.5
매우 편리해짐	5	3.5	12	8.2	6	4.4
합 계	142	100.0	146	100.0	136	100.0

구 분	공공도서관		문화회관		공연장		공설운동/체육공원		근린공원	
	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)
매우불편	16	11.3	13	9.4	15	10.9	16	11.3	14	10.2
불편	22	15.5	21	15.1	22	15.9	16	11.3	22	16.1
변화없음	64	45.1	73	52.5	70	50.7	63	44.4	65	47.4
편리해짐	34	23.9	25	18.0	26	18.8	41	28.9	29	21.2
매우 편리해짐	6	4.2	7	5.0	5	3.6	6	4.2	7	5.1
합 계	142	100.0	139	100.0	138	100.0	142	100.0	137	100.0

(5) 의료시설 (종합병원)

- 의료시설로 종합병원의 이용에 대한 의견에서도 변화를 느끼지 못하는 비율이 50%를 넘고 있으며 편리함과 불편함에 대한 인식도 비슷하게 나타나고 있음

(6) 교육시설

- 교육시설에서는 대체로 긍정적인 변화에 대한 의견이 부정적인 의견보다 높게 나타나고 있음. 초등학교 중학교는 편리해졌다는 비율이 매우 높은 편이나 고등학교는 편리성과 불편성이 비슷하게 나왔음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
매우불편	12	8.5%
불편	18	12.8%
변화없음	78	55.3%
편리해짐	24	17.0%
매우 편리해짐	9	6.4%
합 계	141	100.0%

- 이런 이유는 고등학교의 경우 통학거리가 초중등학교보다 멀고, 대중교통 수단을 이용하는 학생의 비율이 높기 때문에 주변에 단지가 입지한다고 해서 편리성이 크게 느끼지 못하기 때문으로 판단됨

구 분	초등학교		중학교		고등학교	
	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)	빈도	구성비(%)
매우불편	8	5.9	6	5.0	15	13.4
불편	13	9.6	14	11.6	16	14.3
변화없음	59	43.4	51	42.1	46	41.1
편리해짐	34	25.0	31	25.6	23	20.5
매우 편리해짐	22	16.2	19	15.7	12	10.7
합 계	136	100.0	121	100.0	112	100.0

### 9-3) 주관식 : 가장 시급하게 확충하여야 할 시설은?

- 시급히 확충해야할 공공시설로는 문화시설이 28.9%, 의료시설이 22.0%, 교육시설 20.8% 등으로 나타났으며 불편도가 가장 높게 나왔던 교통시설은 17.6%에 불과하였음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
교통시설(도로, 주차장 등)	28	17.6
공공 및 문화시설(공공도서관, 문화회관 등)	46	28.9
의료시설	35	22.0
교육시설	33	20.8
공 원	11	6.9
편익시설	6	3.8
합 계	159	100.0

## 10) 현재의 수도권 과밀 정도

- 수도권 과밀현상에 대해서는 대체로 동의하고 있는 것(68.7%)으로 파악됨

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
과밀하다	136	68.7
과밀하지 않다	37	18.7
모 르 겠 다	25	12.6
합 계	198	100.0

## 11) 최근 5년간 현 거주지 생활환경

- 주변 개발과 관련하여 주변 상황의 변화에 대한 의견에서도 나타났던 것과 같이 변화를 느끼지 못하는 의견이 가장 많았으나 더욱 불편해졌다는 의견이 33.3%로 편리해졌다는 의견(23.7%)을 앞서고 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
더욱 불편해 졌다	66	33.3
변화 없다	85	42.9
더욱 편리해졌다	47	23.7
합 계	198	100.0

## 12) 개별 단지가 여러 개 인접해서 개발될 경우 교통체증, 환경오염, 도시미관 훼손 등 여러 가지 문제가 더욱 심각해지는데 이에 대한 동의는?

- 개별사업이 추진될 경우 주변 환경이 악화될 것이라는 의견에 동의하면서도 주민들은 소유 부동산가치의 증대에 대한 기대와 공공시설이 더 많이 입지할 것이라는 기대 속에 찬성하는 경향이 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
그렇다	152	77.2
아니다	34	17.3
모르겠다	11	5.6
합 계	197	100.0

13) 도로, 환경처리시설 등 부족한 기반시설 확충에 소요되는 비용은 누가 부담해야 하는지?

- 개발사업으로 인해 부족해지는 공공시설에 대한 부담주체에 대한 의견에는 개발업자 부담으로 해야 한다는 의견이 49.2%로 가장 많았으며 지방자치단체가 부담해야 한다는 의견도 28.4%나 되었음
- 반면에 시설 이용자의 부담에는 부정적인 의견을 나타내고 있음. 결국 기존의 주민들은 대규모 개발 사업으로 인한 집적 영향을 유발하는 사업자의 책임을 강조하고 있으며 공공부문의 역할을 강조하고 있음

구 분	빈 도	구 성 비 (%)
단지 개발업자(토공, 주공, 건설회사 등)	97	49.2
지방자치단체	56	28.4
국가	37	18.8
기반시설이용자(기업 주민)	5	2.5
기타 및 무응답	2	1.0
합 계	197	100.0

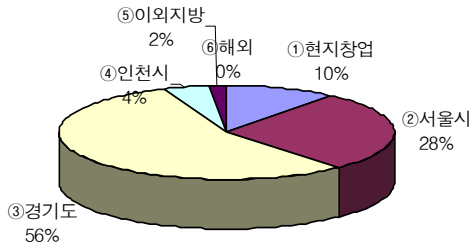
## 부록 6. 산업단지 설문조사 결과

○ 설문응답부수 : 성남시(75개), 용인시(10개), 파주시(30개)

현지공장의 창업 또는 이전을 물어본 결과 서울이나 경기도 등에서 이전한 공장이 대부분을 차지하고 있다. 현지창업은 극히 적은 비율인 10%내외임.

### 1) 입지이전 공장소재지

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①현지창업	4	5	3	12	10.4
②서울시	25	0	7	32	27.8
③경기도	44	4	16	64	55.7
④인천시	0	1	4	5	4.3
⑤이외지방	2	0	0	2	1.7
⑥해외	0	0	0	0	0.0
합계	75	10	30	115	100.0



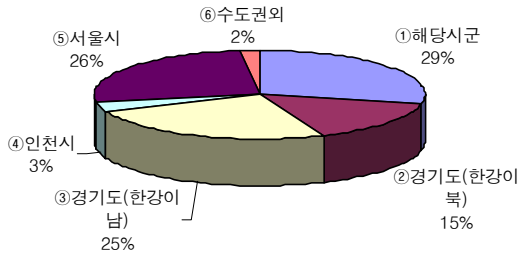
종업원들의 거주지역을 보면 전체적으로 해당시군에 거주하는 비율이 28.5%로 가장 많고 그다음은 서울, 경기도(하강이남)지역으로 25%내외 수준임. 지역내에 거주하는 비율이 지역별로 22.6%-38.3%로 직주 근접이 매우 낮은 상황으로 대부분 외부에서 출퇴근하는 것으로 나타나고 있어 출퇴근시 교통혼잡 문제를



예상할 수 있음. 특히 파주의 경우는 아직 생활환경이 미비한 탓으로 서울 등 외부에서 출퇴근하는 종업원비율이 77.4%에 이르러 교통문제 뿐만 아니라 각종 공공시설의 수급에 괴리가 발생할 가능성이 큼.

## 2) 종업원들의 거주지역

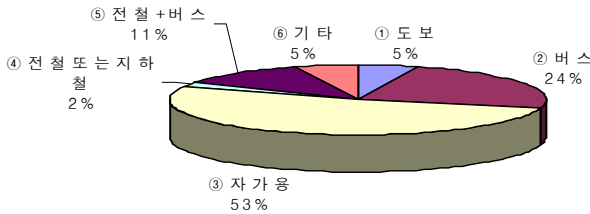
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①해당시군	372	79	122.0	573	28.5
②경기도(한강이북)	82	27	195.0	304	15.1
③경기도(한강이남)	399	65	43.0	507	25.2
④인천시	25	5	35.0	65	3.2
⑤서울시	362	14	142.0	518	25.8
⑥수도권외	21	16	4.0	41	2.0
합계	1,261	206	541	2,008	100.0



외부에서 출퇴근비율이 높은 가운데 이용교통수단을 보면 자가용 이용이 52.4%로 가장 높고 다음이 버스로 23.6%를 차지한 반면 광역 대중교통수단의 중심역할을 할 전철, 지하철 이용은 매우 저조한 것으로 나타나고 있음. 전철 이용이 낮은 이유는 아직 전철망이 충분히 구축되지 않은 탓으로 볼 수도 있음. 설문 결과에 의하면 버스나 자가용 등 도로교통 수단을 대부분 이용하고 거주지도 해당 시군 이외지역의 비율이 높은 것을 감안해 보면 출퇴근시 지역간 교통시설의 이용에 혼잡가능성을 예상할 수 있음.

### 3) 종업원들의 출퇴근시 교통수단

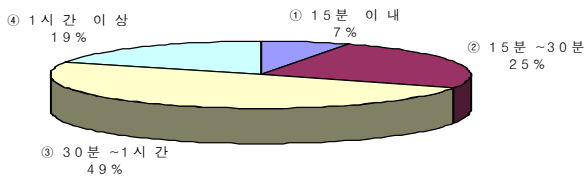
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①도보	89	8	10	107	5.3
②버스	314	12	147	473	23.6
③자가용	635	144	274	1053	52.4
④전철또는지하철	37	0	2	39	1.9
⑤전철+버스	161	24	41	226	11.3
⑥기타	25	18	67	110	5.5
합계	1261	206	541	2008	100.0



종업원들의 출퇴근 시간을 측정해 본결과 30분 이상 걸리는 비율이 68.5%에 이르는 것을 보아도 출퇴근시의 혼잡이 상당한 수준임을 알 수 있음.

### 4) 종업원들의 평균 출퇴근 시간(가중평균)

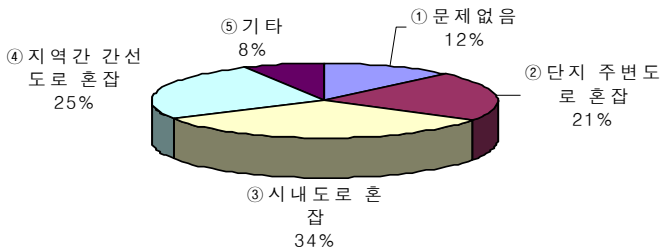
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①15분 이내	3.1	9.1	15.7	6.9	6.9
②15분~30분	19.5	43.3	31.1	24.6	24.6
③30분~1시간	54.3	44	39.6	49.6	49.6
④1시간 이상	23.1	3.6	13.6	18.9	18.9
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



도로교통의 문제점을 인식한다면 어떤 부분이 가장 큰 문제점으로 보느냐는 질문에 시내도로 혼잡에 대한 지적이 가장 많았음. 특히 성남시의 경우는 시내도로 혼잡을 약 40%가 지적한 반면에 용인이나 파주는 지역간도로 문제를 가장 많이 지적하여 지역간 차이를 보이고 있음. 성남지역은 도시지역으로 완전히 형성되어 도시내 도로의 혼잡이 심하고 또한 용인지역 등 경기 남부지역에서 서울로 출퇴근하는 교통이 통과하는 이유 등으로 시내혼잡을 꼽은 반면, 용인, 파주지역은 전체적으로 도농통합시로서 도시형성이 일부지역에 형성되어 있어 시내혼잡도에 대한 인식이 낮은 것으로 볼 수 있음. 이런 경향은 두지역 모두 교통에 문제가 없다는 비율이 24% 수준에 이르고 있어 성남시의 6.4%보다 훨씬 높게 나타나는 것에서도 볼 수 있음.

### 5) 종업원들이 출퇴근시 느끼는 도로교통의 문제점(가중평균)

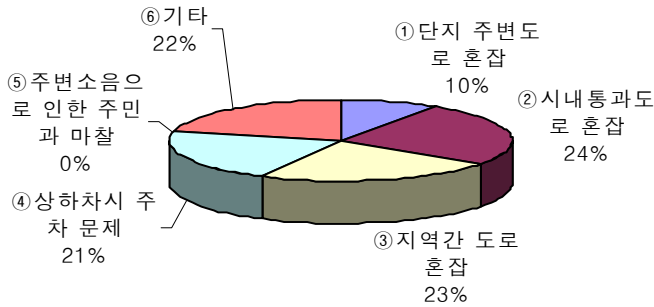
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①문제없음	6.5	24	23.5	12.4	12.4
②단지 주변도로 혼잡	21.8	10	23.7	21.3	21.3
③시내도로 혼잡	39.8	27	18.7	33.2	33.2
④지역간 간선도로 혼잡	23.3	32	28.1	25.3	25.3
⑤기타	8.6	7	6.1	7.8	7.8
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



화물유출입에서도 시내통과와 지역간 혼잡을 큰 문제점으로 지적하고 있다. 그러나 도시지역인 성남시의 경우는 상하차시 주차문제를 가장 큰 애로사항으로 꼽고 있어 다른 지역과 대조를 이루고 있음.

6) 화물(원자재,상품)을 유출입할 때 주로 느끼는 문제점

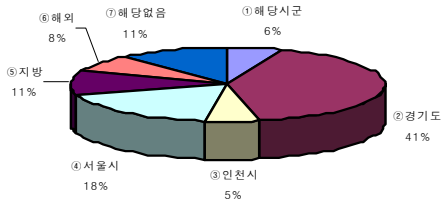
구분	성남시	용인시	과주시	합계	구성비(%)
①단지 주변도로 혼잡	5	1	5	11	9.6
②시내통과도로 혼잡	17	6	6	29	25.2
③지역간 도로 혼잡	17	1	8	26	22.6
④상하차시 주차 문제	20	0	4	24	20.9
⑤주변소음으로 인한 주민과 마찰	0	0	0	0	0.0
⑥기타	16	2	7	25	21.7
합계	75	10	30	115	100.0



특히 부품 또는 원료 공급업체나 상품 고객분포가 해당시군을 벗어난 경기도나 서울지역에 소재하고 있기 때문에 물류유통에 관계되는 교통시설에 대한 문제점에 상당한 관심을 가지고 있는 것으로 보임. 공급업체는 해당시군이 겨우 5.6%에 지나지 않고 상품고객과 분포지역도 해당시군이 5.1%에 불과하여 대부분 물류교통이 시지역을 벗어난 곳 대상으로 이루어지고 있음을 알 수 있음.

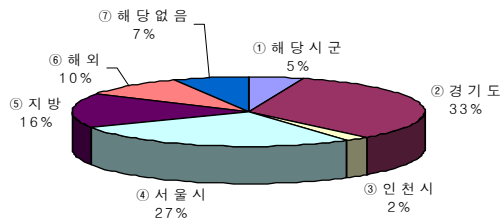
### 7) 공급(하청)업체의 지역별 분포(가중평균)

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①해당시군	3.8	27.5	3.4	5.6	5.6
②경기도	45.7	37.5	35.3	41.1	41.1
③인천시	5.2	9.5	5.2	5.4	5.4
④서울시	15.9	7.5	29.8	18.4	18.4
⑤지방	11.7	8.0	9.7	10.6	10.6
⑥해외	10.8	0.0	3.3	7.6	7.6
⑦해당없음	6.9	10.0	13.3	11.3	11.3
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



### 8) 고객(원청)업체의 지역별 분포(가중평균)

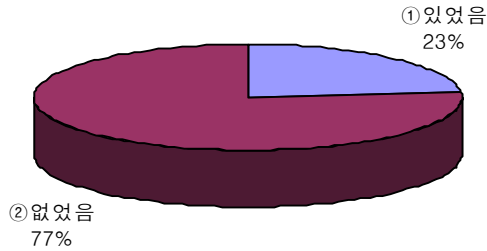
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①해당시군	3.7	26.0	1.5	5.1	5.1
②경기도	35.7	32.5	27.0	33.1	33.1
③인천시	2.4	1.0	2.7	2.4	2.4
④서울시	26.9	33.5	25.1	27.0	27.0
⑤지방	13.9	7.0	22.8	15.7	15.7
⑥해외	9.4	0.0	14.2	9.8	9.8
⑦해당없음	8.0	0.0	6.7	7.0	7.0
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



대부분 단지가 완성되고 기업이 입주한 이후에는 공공시설의 확충이 이루어지지 않고 있다고 대답하였음. 특히 도시지역으로 어느 정도 기반시설이 완비된 성남시의 경우 추가적인 기반시설의 확충이 적었음.

### 9) 입주이후 단지내 또는 주변의 공공시설 확충여부

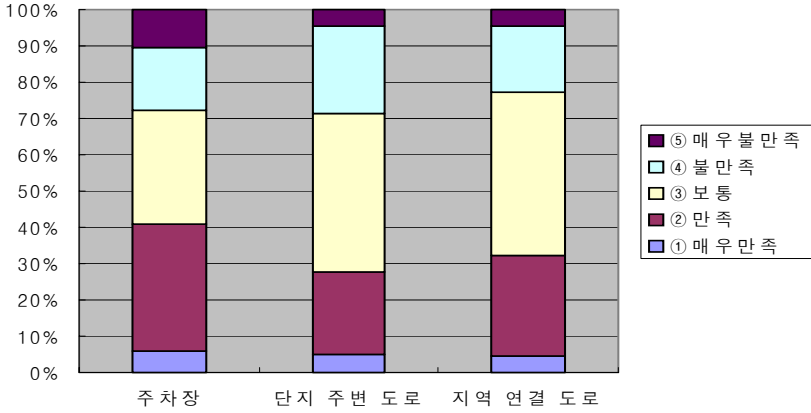
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①있었음	10	4	13	27	23.5
②없었음	65	6	17	88	76.5
합계	75	10	30	115	100.0



교통시설의 만족도에 대해서는 대체적으로 보통이상이라는 견해가 대부분을 차지하고 있어 특별히 문제가 되는 것은 없는 것 같음. 다만 단지주변도로에 대한 불만족이 가장 높게 나타나고 주차장 시설 등에 대한 불만을 지적하고 있는데 이는 앞에서 종업원의 출퇴근 시에 느끼는 불편한 점과 비교해 볼 때 상이한 결과를 보이고 있음. 이런 결과는 종업원의 입장과 회사의 입장에서 보는 견해가 다르기 때문으로 풀이됨.

10-1) 교통시설에 대한 만족도

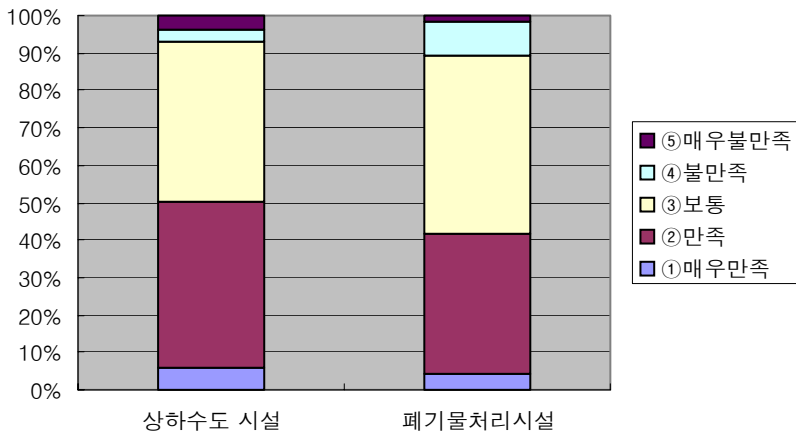
구분	주차장	%	단지주변도로	%	지역연결도로	%
①매우만족	7	6.1	6	5.2	5	4.3
②만족	40	34.8	26	22.6	32	27.8
③보통	36	31.3	50	43.5	52	45.2
④불만족	20	17.4	28	24.3	21	18.3
⑤매우불만족	12	10.4	5	4.3	5	4.3
합계	115	100.0	115	100.0	115	100.0



공급처리시설에 대한 만족도에서는 만족하는 비율이 50.4%로 불만족 7.0%를 크게 웃돌고 있어 이 부분에서는 대체로 양호한 것으로 나타나고 있음. 그 외에도 공공서비스 시설 부문에서도 만족한다는 응답 비율이 각 시설별로 대체로 높게 나타나고 있음.

### 10-2) 공급처리시설에 대한 만족도

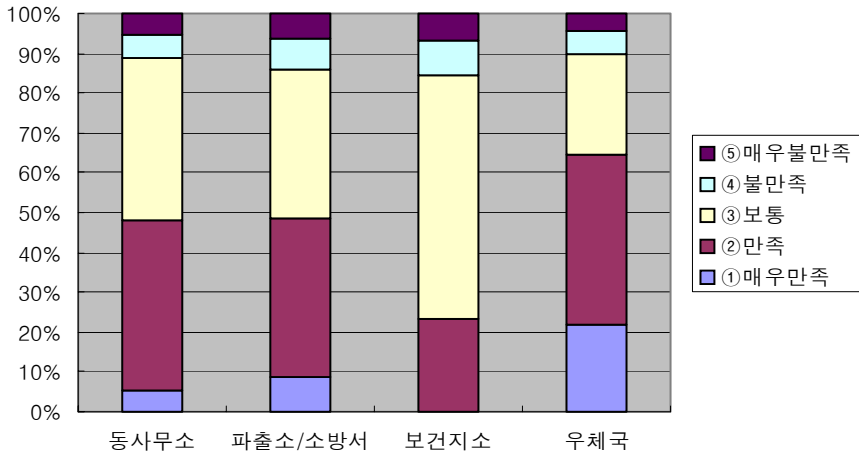
구분	상하수도 시설	구성비(%)	폐기물처리시설	구성비(%)
①매우만족	7	6.1	5	4.3
②만족	51	44.3	43	37.4
③보통	49	42.6	55	47.8
④불만족	4	3.5	10	8.7
⑤매우불만족	4	3.5	2	1.7
합계	115	100.0	115	100.0



### 10-3) 공공서비스시설에 대한 만족도

구분	동사무소	구성비 (%)	파출소 /소방서	구성비 (%)	보건소	구성비 (%)	우체국	구성비 (%)
①매우만족	6	5.2	10	8.7	0	0.0	25	21.7
②만족	49	42.6	46	40.0	27	23.5	49	42.6
③보통	47	40.9	43	37.4	70	60.9	29	25.2
④불만족	7	6.1	9	7.8	10	8.7	7	6.1
⑤매우불만족	6	5.2	7	6.1	8	7.0	5	4.3
합계	115	100.0	115	100.0	115	100.0	115	100.0





지원시설에 있어서도 만족하는 비율이 더 높게 나오고 있으나 불만족의 비율도 15-20%로 비교적 높게 나오고 있음. 생산자 서비스의 도심지 입지로 공단지역에서의 이용이 불편함을 알 수 있음.

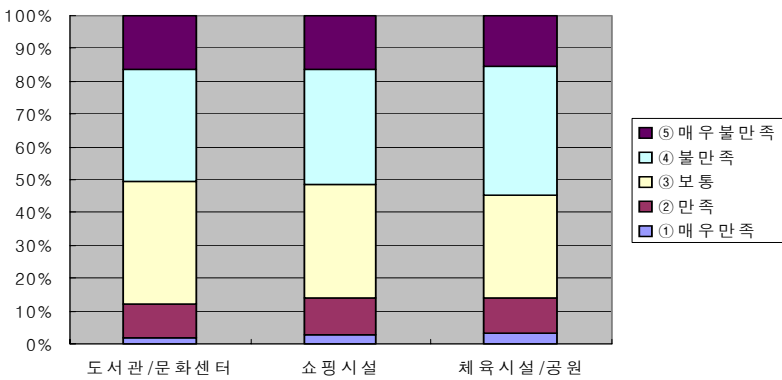
한편 생활근린시설에 대해서는 불만의 목소리가 훨씬 높게 나타나고 있어 회사의 생산활동 보다 종업원들의 개인생활에 필요한 시설의 부족을 나타내고 있음.

#### 10-4) 지원시설에 대한 만족도

구분	금융법무 /회계	구성비 (%)	산업단지 관리소	구성비 (%)	상공회의소 /협회	구성비 (%)
①매우만족	1	0.9	2	1.7	4	3.5
②만족	36	31.3	35	30.4	28	24.3
③보통	58	50.4	61	53.0	59	51.3
④불만족	15	13.0	12	10.4	19	16.5
⑤매우불만족	5	4.3	5	4.3	5	4.3
합계	115	100.0	115	100.0	115	100.0

10-5) 근린시설에 대한 만족도

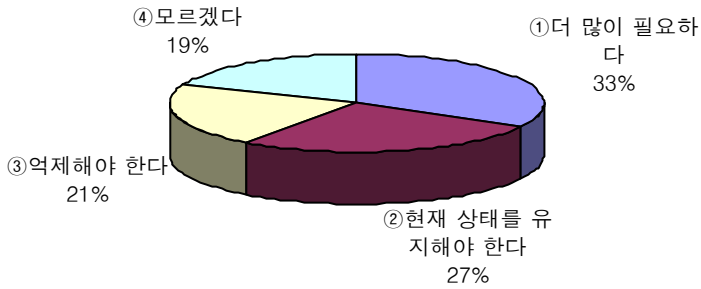
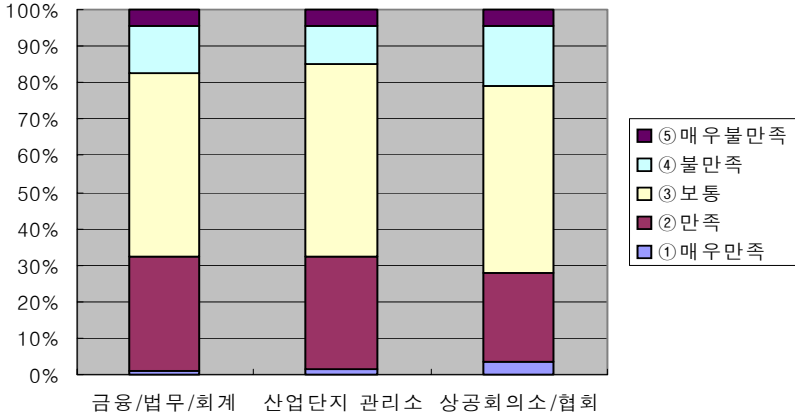
구분	도서관 /문화센터	구성비 (%)	쇼핑 시설	구성비 (%)	체육시설 /공원	구성비 (%)
①매우만족	2	1.7	3	2.6	4	3.5
②만족	12	10.4	13	11.3	12	10.4
③보통	43	37.4	40	34.8	36	31.3
④불만족	39	33.9	40	34.8	45	39.1
⑤매우불만족	19	16.5	19	16.5	18	15.7
합계	115	100.0	115	100.0	115	100.0



수도권내 산업단지 추가 개발에 대한 설문에 업체 입장에서는 수도권에 산업 단지가 필요하다는 의견이 33%로 가장 높게 나왔으나, 억제하거나 최소한 현재 상태를 유지해야 한다는 의견도 27.0%와 20.9%를 차지하여 수도권 과밀에 대한 우려를 나타내고 있음.

### 11) 수도권내 산업단지 추가 개발의 필요성에 대한 의견

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①더 많이 필요함	23	3	12	38	33.0
②현재상태 유지해야함	23	4	4	31	27.0
③억제해야함	12	3	9	24	20.9
④모름	17	0	5	22	19.1
합계	75	10	30	115	100.0



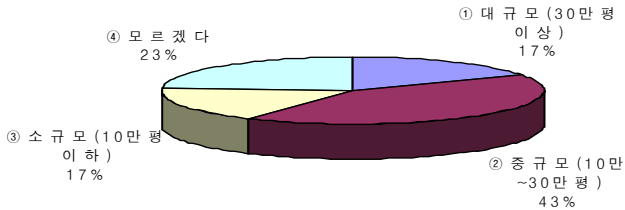
만약 추가로 산업단지가 필요할 시 개발규모에 대한 질문에는 중규모로 개발하는 것이 바람직하다는 의견이 41.7%로 압도적으로 많아서 수도권에서 대규모

개발에 대한 부작용과 더불어 소규모 개발에 따른 난개발에 대한 우려도 동시에 가지고 있는 것으로 보임.

특히 소규모 인접개발에 대한 문제점 발생에 대하여 80% 이상이 공감하고 있어 소규모개발로 인한 예상되는 문제점의 최소화에 관심을 가져야 할 것으로 보임.

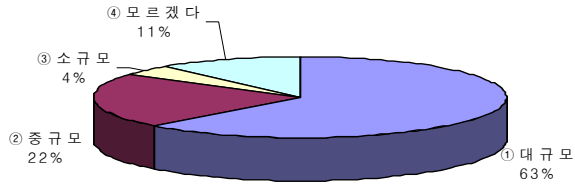
### 12) 추가적인 산업(공업)단지 개발시 적정규모에 대한 의견

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①대규모(30만평 이상)	14	1	5	20	17.4
②중규모(10만~30만평)	35	2	11	48	41.7
③소규모(10만평이하)	7	6	7	20	17.4
④모르겠다	19	1	7	27	23.5
합계	75	10	30	115	100.0



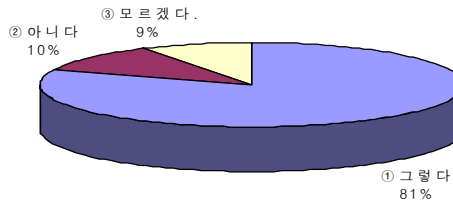
### 13) 산업단지 기반시설 공급함에 있어 적정규모에 대한 의견

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①대규모	38	8	26	72	62.6
②중규모	22	2	1	25	21.7
③소규모	4	0	1	5	4.3
④모르겠다	11	0	2	13	11.3
합계	75	10	30	115	100.0



#### 14) 소규모 인접개발의 문제점 발생에 대한 동의여부

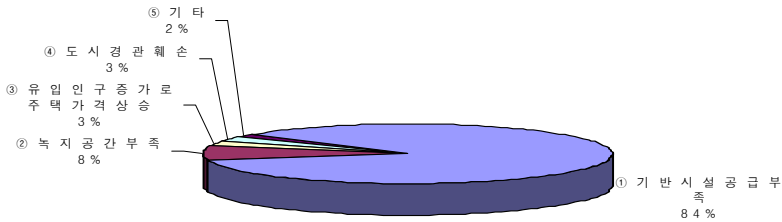
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①그렇다	63	6	24	93	80.9
②아니다	7	3	2	12	10.4
③모르겠다.	5	1	4	10	8.7
합계	75	10	30	115	100.0



소규모개발로 인해 발생될 수 있는 문제점으로는 기반시설부족을 가장 많이 지적하여 85.2%에 달하고 있음. 그 외에 녹지공간부족 등을 지적하고 있음. 이런 결과는 사례조사지역에서 분석한바와 같이 소규모 개발 시의 문제점이 유사하게 나타나고 있음.

### 15) 소규모 인접개발의 최우선 문제점에 대한 의견

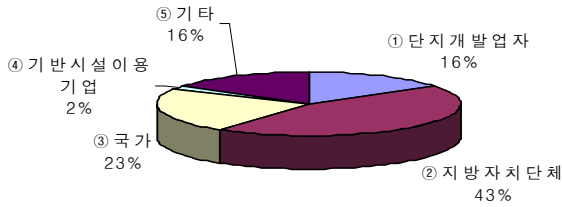
구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①기반시설공급부족	64	8	26	98	85.2
②녹지공간부족	6	2	1	9	7.8
③유입인구증가로 주택가격상승	2	0	1	3	2.6
④도시경관훼손	1	0	2	3	2.6
⑤기타	2	0	0	2	1.7
합계	75	10	30	115	100.0



마지막으로 이런 부족한 기반시설의 확충에 소요되는 비용부담을 누가하는 것이 적절한지를 물어본 결과 지방자치단체에서 부담하여야 한다는 의견이 44.3%로 가장 높게 나타나고 있음. 그다음이 국가로 나타나고 있어 사회기반시설의 공공성을 감안하여 국가나 지방정부에서 이런 시설의 공급을 담당해야 한다고 생각하고 있음.

### 16) 기반시설확충의 소요비용 부담주체에 대한 의견

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①단지개발업자	13	1	4	18	15.7
②지방자치단체	33	7	11	51	44.3
③국가	18	1	7	26	22.6
④기반시설이용기업	0	1	1	2	1.7
⑤기타	11	0	7	18	15.7
합계	75	10	30	115	100.0



한편 개발시 발생하는 기반시설 수요에 대응한 시설공급을 위하여 기반시설부담금을 개발업자에게 부담하는데 대한 의견에는 반대하는 의견이 찬성하는 비율을 훨씬 앞서고 있어, 새로운 부담금부과에 대한 거부반응과 혹시 부담금의 소비자 전가에 대한 우려를 나타내고 있음을 알 수 있음.

#### 17) 기반시설부담금의 신규개발업자 부담에 대한 의견

구분	성남시	용인시	파주시	합계	구성비(%)
①찬성	11	3	6	20	17.4
②반대	25	4	18	47	40.9
③모름	39	3	6	48	41.7
합계	75	10	30	115	100.0

