



제422회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안 검 토 보 고

〈도시철도지하화사업 및
도시철도부지통합개발 사업 근거 규정〉
■ 박정훈의원 대표발의(의안번호 제2205384호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 박정훈의원 대표발의(제2205384호)

I. 제안경위	1
II. 제안이유	1
III. 주요내용	2
IV. 총괄적 검토	4
1. 제정안의 취지 및 제안 배경	4
2. 제정안의 구성 및 「철도지하화통합개발법」과의 비교	6
3. 제정안의 입법 필요성	10
4. 관계기관 의견	13
V. 조문별 검토	14
1. 목적(안 제1조)	14
2. 정의(안 제2조)	15
3. 다른 법률과의 관계(안 제3조)	18
4. 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립(안 제4조) ...	19
5. 종합계획의 내용(안 제5조)	27
6. 도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립(안 제6조)	28
7. 기본계획 수립을 위한 의견청취 및 확정·고시(안 제7조 및 제8조)	30

8. 사업시행자(안 제9조)	33
9. 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업의 추진(안 제10조 및 제11조)	35
10. 도시철도부지개발사업에 관한 특례(안 제12조)	37
11. 비용부담의 원칙(안 제13조)	39
12. 국유재산의 출자 등(안 제14조)	42
13. 도시철도지하화통합개발채권의 발행(안 제15조)	46
14. 부담금의 감면(안 제16조)	47
15. 기반시설 지원 등(안 제17조)	49
16. 관계 공무원 등의 파견요청(안 제18조)	50
17. 보고·검사 및 권한의 위임 또는 위탁(안 제19조 및 제20조)	51
18. 과태료 및 부칙(안 제21조, 부칙)	53

□ 박정훈의원 대표발의(의안번호 제2205384호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박정훈의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2024. 11. 8.
3. 회 부 일 : 2024. 11. 11.

II. 제안이유

도심 철도는 과거 도시발전에 중추적인 역할을 담당하였으나 현재는 지역 간 생활권을 단절하고 도시공간의 효율적 활용을 제약하는 등 도시발전을 저해하는 주요 요인으로 지목되고 있음. 특히 도시철도가 핵심 교통수단으로 이용되고 있는 대도시권에서는 야간소음이 법정기준치인 65dB 이상 발생하며 주민의 일상생활에 지장을 유발하고, 분진 발생, 주변지역 슬럼화 등 각종 사회 문제를 야기하고 있는 실정임.

이러한 문제를 근본적으로 해소하고자 도심 철도 구간을 지하화하고 유휴공간을 주민편의 시설로 전환해야 한다는 의견이 지속적으로 제기되어 왔으나, 막대한 사업비 부담 및 비용조달 문제로 사업 추진에 어려움을 겪고 있는 상황임.

이에 특별법을 제정하여 상부부지 개발사업과 연계하여 도시철도지

하화 사업을 추진할 수 있는 근거를 마련하고, 사업수행에 필요한 각종 특례와 국토교통부장관과 시·도지사의 역할을 현실에 맞게 규정함으로써, 상부부지 및 주변지역 개발의 신속한 추진 통해 주민복리와 지역 발전에 기여하려는 것임.

Ⅲ. 주요내용

가. 도시철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 도시철도부지와 도시철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보에 기여하는 것을 목적으로 함(안 제1조).

나. 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용하되, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따르도록 함(안 제3조).

다. 도시철도지하화통합개발의 효과적인 추진을 위해 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립하도록 함(안 제4조).

라. 시·도지사가 종합계획에 따라 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 도시철도지하화통합개발 기본계획을 수립하도록 함(안 제6조).

마. 도시철도지하화통합개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담하고, 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 하며, 국가 및 지방자치단체는 사업시행자에게 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 함(안 제13조).

바. 국토교통부장관 및 시·도지사는 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 정부출자기관 및 지방공기업 등에 국공유채산을 출자할 수 있도록 함(안 제14조).

사. 사업시행자가 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발 채권을 발행할 수 있도록 함(안 제15조).

아. 도시철도부지개발사업의 효과적인 추진을 위하여 건축물 건축상의 특례, 부담금 등의 감면, 기반시설 지원 등을 규정함(안 제12조, 제16조 및 제17조).

IV. 총괄적 검토

1. 제정안의 취지 및 제안 배경

제정안은 지난 2024년 1월 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」(이하 ‘「철도지하화통합개발법」’)이 공포되었으나, 철도계획 수립 주체의 차이 등으로 인하여 「철도지하화통합개발법」의 적용 대상에서 ‘도시철도’가 제외된 것과 관련, 도시철도에 대해서도 지하화 사업 추진 근거를 마련하기 위해 제안된 것임.

「철도지하화통합개발법」은 지상철도가 도시생활권을 단절하고 토지이용 효율을 저해하고 있다는 문제의식에 기반하여 철도지하화를 추진하기 위해 도입되었음. 동 법률이 제정되기 전에도 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」에 따라 철도지하화사업이 가능하고, 「도시개발법」, 「공공주택 특별법」, 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」, 「택지개발촉진법」 등을 통해서 부지개발사업이 가능하였음. 그러나 철도지하화사업에 소요되는 막대한 사업비 부담 문제를 해결하기 위해 부지개발사업 수익을 철도지하화사업 비용에 충당하는 방식을 도입하고자 별도 법률 제정이 추진된 것임.

「철도지하화통합개발법」 제정을 위한 법안 심사 당시 4건의 법안이 병합 심사되었는데 이 중 3건의 법안에 도시철도도 지하화사업 대상으

로 포함되었으나¹⁾, 도시철도의 경우 소유권·운영권의 주체가 지방자치단체라는 점에서 국가가 소유권을 갖고 지하화사업을 추진하는 국가철도와 다르기 때문에 별도 입법 추진이 필요하다는 의견이 있어 「철도지하화통합개발법」의 적용대상에서 제외되었음.

제정안은 도시철도의 경우에도 도시철도 지상구간이 지상철도와 유사한 문제를 낳고 있다는 관점에서 도시철도지하화사업에도 철도지하화사업의 모델을 적용하려는 취지임.

참고로, 우리 위원회에 고민정의원 대표발의 「도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안」(2024. 6. 12.발의, 의안번호 제2200393호, 이하 “고민정의원안”)이 계류 중이므로 제정안과 연계하여 심사가 필요함.

1) 「대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안」(김경협의원 대표발의, 의안번호 2114313호), 「철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안」(허종식의원 대표발의, 의안번호 2124687호), 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안」(권영세의원 대표발의, 의안번호 2125376호), 「전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안」(이인영의원 대표발의, 의안번호 2125444호). 이 중 권영세의원안은 국가철도로 철도지하화사업 대상을 한정하였으나, 나머지 세 법안은 철도지하화사업의 정의와 관련하여 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제7호에 따른 철도건설사업이라고 정의하면서 도시철도를 제외하는 규정을 두지 않음.

2. 제정안의 구성 및 「철도지하화통합개발법」과의 비교

제정안은 별도의 장 구분 없이, 총 21개의 조문으로 구성되어 있음. 조문체계는 「철도지하화통합개발법」의 구조와 유사하며, 고민정의원안과 동일함.

【「철도지하화통합개발법」 및 제정안 조문체계】

철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법		도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안	
제1조	목적	제1조	목적
제2조	정의	제2조	정의
제3조	다른 법률과의 관계	제3조	다른 법률과의 관계
제4조	철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경	제4조	도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경
제5조	종합계획의 내용	제5조	종합계획의 내용
제6조	철도지하화통합개발 기본계획의 수립	제6조	도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립
제7조	기본계획 수립을 위한 의견청취	제7조	기본계획 수립을 위한 의견청취
제8조	기본계획의 확정·고시 등	제8조	기본계획의 확정·고시 등
제9조	사업시행자	제9조	사업시행자
제10조	철도지하화사업의 추진	제10조	도시철도지하화사업의 추진
제11조	철도부지개발사업의 추진	제11조	도시철도부지개발사업의 추진
제12조	철도부지개발사업에 관한 특례	제12조	도시철도부지개발사업에 관한 특례
제13조	비용부담의 원칙	제13조	비용부담의 원칙
제14조	국유재산의 출자 등	제14조	국유재산의 출자 등
제15조	철도지하화통합개발채권의 발행	제15조	도시철도지하화통합개발채권의 발행
제16조	부담금의 감면	제16조	부담금의 감면
제17조	기반시설 지원 등	제17조	기반시설 지원 등
제18조	관계 공무원 등의 파견요청	제18조	관계 공무원 등의 파견요청
제19조	보고·검사 등	제19조	보고·검사 등
제20조	권한의 위임 또는 위탁	제20조	권한의 위임 또는 위탁
제21조	과태료	제21조	과태료

제정안은 조문체계뿐 아니라 내용적 측면에서도 「철도지하화통합개발법」과 유사한 측면이 많음.

먼저 사업모델 측면에서 제정안은 「철도지하화통합개발법」과 동일하게 도시철도 지하화 사업과, 상부 개발사업을 연계하는 ‘도시철도지하화통합개발’ 사업을 규정한 후 상부 개발이익을 도시철도 지하화 사업에 활용하도록 하였음.

또한, 제정안은 재원 선조달을 위해 사업시행자의 채권 발행 조항을 마련하고 기반시설 지원, 용적률 기준 완화 등 특례, 부담금 감면 등의 혜택을 부여하는 조항을 마련함으로써 사업성을 개선하도록 하였는데, 특례의 범위 및 감면 부담금 대상에서 일부 차이를 보이나 전반적으로 「철도지하화통합개발법」과 유사함.

【철도지하화통합개발의 구조】

총괄 종합계획 단계	철도지하화통합개발 종합계획 수립 (국토교통부장관) • 지하화 중장기 계획, 사업 범위, 재원 조달방안 등 수립	
사업별 기본계획 수립	철도지하화통합개발 기본계획 수립 (시·도지사) • 노선별로 소관 지자체가 상부개발 계획과 단계별 사업추진계획, 재원 조달계획 등 수립 * 단, 철도지하화사업 기본계획은 국토부장관이 수립	
사업별 실시계획 단계	철도지하화사업 「철도건설법」에 따라 절차 진행	철도부지개발사업 「도시개발법」 등 관련 법률에 따라 절차 진행

다만, 제정안은 일부 내용에서 「철도지하화통합개발법」과 두드러진 차이를 보임.

첫째, 국토교통부장관이 종합계획을 수립하도록 한 철도지하화통합개발과 달리 제정안은 시·도지사가 도시철도 지하화 통합개발에 관한 종합계획을 수립하도록 하고 있음.

둘째, 시·도지사 소유의 도시철도 부지를 출자할 수 있도록 하고 출자받을 수 있는 기관에 정부출자기업체 외에 지방공기업, 지자체 출자·출연기관을 추가함.

셋째, 도시철도지하화통합개발의 비용을 보조하고 융자할 수 있는 주체로 지방자치단체 외에 국가를 추가함.

「철도지하화통합개발법」과 제정안의 주요내용을 비교하면 다음 표와 같음.

【「철도지하화통합개발법」 및 제정안의 비교】

구분	「철도지하화통합개발법」	제정안	고민정의의원안
종합 계획	국토부장관은 철도산업위원회 심의를 거쳐 철도지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립하여야 함(제4조)	시·도지사는 관계 시·도지사 및 협의하여 도시철도 지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립하여야 함(안 제4조)	시·도지사는 관계 시·도지사 및 협의하여 도시철도 지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립하여야 함(안 제4조)
기본 계획	- 시·도지사는 철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 중앙도시계획위원회 심의를 거쳐 노선별로 기본계획을 수립하여야 함(제6조) * 다만 지하화사업 기본계획은 국토부 장관이 수립	- 시·도지사는 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 중앙도시계획위원회의 심의를 거쳐 노선별로 기본계획을 수립하여야 함(안 제6조) * 지하화사업 기본계획도 시도지사가 수립	- 시·도지사는 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 국토부 장관 승인을 거쳐 노선별로 기본계획을 수립하여야 함(안 제6조) * 지하화사업 기본계획도 시도지사가 수립
사업 구조	- 사업시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담하며, 원칙적으로 지하화사업 비용은 철도부지개발사업 수익으로 충당(제9조, 제13조) * 사업시행자: 국유재산을 출자받은 자	- 사업시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담하며, 원칙적으로 지하화사업 비용은 도시철도부지개발사업 수익으로 충당(안 제9조, 제13조) * 사업시행자: 국공유재산을 출자받은 자, 도시철도공사	- 사업시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담하며, 원칙적으로 지하화사업 비용은 도시철도부지개발사업 수익으로 충당(안 제9조, 제13조) * 사업시행자: 국유재산을 출자받은 자, 도시철도공사
토지 출자	- 국토교통부장관은 사업의 원활한 추진을 위해 철도부지를 「국유재산법」에 따라 출자할 수 있음(안 제14조) * 출자대상 : 정부출자기업체	- 국토교통부장관, 시도지사는 사업의 원활한 추진을 위해 도시철도부지를 출자할 수 있음(안 제14조) * 출자대상 : 정부출자기업체, 지방공기업, 지자체 출자·출연기관	- 국토교통부장관은 사업의 원활한 추진을 위해 도시철도부지를 「국유재산법」에 따라 출자할 수 있음(안 제14조) * 출자대상 : 정부출자기업체
비용 지원	지방자치단체는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자 가능	국가, 지방자치단체는 사업시행자에게 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자 가능	지방자치단체는 사업시행자에게 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자 가능
채권 발행	사업시행자는 사업 비용의 원활한 조달을 위하여 철도지하화통합개발 채권을 발행할 수 있음(제15조)	사업시행자는 사업 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발 채권을 발행할 수 있음(안 제15조)	사업시행자는 사업 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발 채권을 발행할 수 있음(안 제15조)
특례	시도지사 등은 용적률·건폐율 특례, 부담금 등의 감면, 기반시설 지원 등 시행 가능(제12, 제16조 및 제17조)	시도지사 등은 용적률·건폐율 특례, 부담금 등의 감면, 기반시설 지원 등 시행 가능. 다만, 특례 및 부담금 감면 대상 확대(안 제12, 제16조 및 제17조)	시도지사 등은 용적률·건폐율 특례, 부담금 등의 감면, 기반시설 지원 등 시행 가능(안 제12, 제16조 및 제17조)

※ 음영 처리된 부분은 내용상 차이점이 두드러진 부분임.

3. 제정안의 입법 필요성

가. 정책적 측면

제정안 도입을 통해 지하화사업 추진 대상이 될 수 있는 도시철도 지상구간은 전국적으로 132.8km임.

【도시철도 지상구간 현황】

(단위: km)

지역	전체 지상구간(A+B)	교량형* 연장(A)	일반 지상철도형 연장(B)
서울	29.6(100%)	26.1(88%)	3.5(12%)
부산	29.9(100%)	24.6(82%)	5.3(18%)
대구	25.1(100%)	23.6(94%)	1.4(6%)
인천	7.7(100%)	5.2(68%)	2.5(32%)
경기	29.6(100%)	25.9(87%)	3.7(13%)
경남	10.9(100%)	10.9(100%)	—
계	132.8(100%)	116.3(88%)	16.5(12%)

* 교량형이란 철도시설이 지표면이 아닌 공중에 교량 형태로 건설된 경우(도시철도의 경우 주로 하천, 도로 위)를 뜻함.

※ 자료 : 국토교통부

【서울시 도시철도 지상구간 현황】



※ 자료 : 서울특별시

도시철도 지상구간을 지하화함으로써 노후화된 도심 지역을 재정비할 수 있을 것으로 기대되며, 소유 및 운영 주체 측면에서 국가철도와 차이는 있으나 도시철도도 「철도지하화통합개발법」이 적용되는 국가철도와 동일하게 지하화사업을 추진하는 데 많은 비용이 소요될 것으로 예상된다는 점²⁾에서 제정안의 도입은 의미가 있을 것으로 보임.

다만, 제정안이 국가철도의 지하화 사업모델을 동일하게 적용하고 있는데, 도시철도 지상구간의 경우 88%가 교량형 구간으로 일정 수준 지상부 개발이 이루어진 지역으로서 국가철도 지상구간과 개발사업의 여건에서 차이가 발생하는 부분이 있어 보인다는 점에서 동일한 사업 모델을 적용하는 것이 적절한지 여부에 대한 면밀한 검토가 필요해 보임.

또한, 국가철도, 도시철도 간 운영 체계, 적용 법령 등 구조적으로 상이한 부분이 많아 개별 조문마다 이에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

참고로, 국회예산정책처는 제정안에 대한 비용추계에서 철도지하화통합개발 기본계획 수립, 사업추진 및 비용부담, 부담금 감면 등에 대해서는 현 시점에서 비용을 합리적으로 추정하는데 한계가 있다고 제시하였고, 종합계획을 20년 주기로 수립·시행하고 5년 단위로 타당성을 평가하여 변경하는 내용(안 제4조)에 대해서 향후 5년 간 80억원(연평균 16억원) 이상이 소요될 것으로 추계함.

2) 2025. 2. 5. 현재 도시철도 지하화사업에 초점을 맞춰 사업비를 추계한 연구용역이 진행된 바는 없는 것으로 파악됨.

【 제정안에 따른 추가재정소요: 2026~2030년】

(단위: 억원)

	2026	2027	2028	2029	2030	합계	연평균
도시철도지하화통합 개발에 관한 종합계획 수립 및 변경(안 제4조)	20	10	10	10	30	80	16

주: 제정안의 다른 재정수반요인에 대해서는 추계가 곤란하여 일부 재정수반요인에 대해서만 국토교통부의 제출자료를 바탕으로 추계한 것으로, 전체적인 재정소요액은 추계된 금액을 상회할 수 있음

※자료 : 국회예산정책처

나. 법제적 측면

도시철도지하화통합개발을 위한 입법을 추진하는 것으로 결정 시 제정안과 같이 별도 법률을 신설하는 방안을 고려할 수 있으며, 「철도지하화통합개발법」의 조문체계를 그대로 따르고 있다는 점에서 「철도지하화통합개발법」에 도시철도 관련 별도 장을 신설하는 등 동 법을 개정하는 방식의 입법도 검토할 수 있을 것으로 보임.

4. 관계기관 의견

가. 국토교통부

도시철도 지상구간은 대부분 개발이 불가능한 교량형으로 이루어져 있어 제정안과 같이 기존 철도지하화 사업과 동일한 방식을 도입하는 경우 사업성 확보가 사실상 어려울 것으로 예상되므로 신중한 검토가 필요하며, 지자체가 지역별 도시철도 여건을 고려하여 연구용역 등을 통해 별도의 실현가능한 사업구조를 마련한 후, 이를 바탕으로 입법 등 제도화를 추진하는게 필요하다는 입장임.

나. 기획재정부

국가의 비용지원과 관련하여 도시철도의 시설 관리 주체는 지자체이며 기존 철도의 지하화를 통한 이익도 해당 지자체에 귀속되므로 지하화 추진 관련 비용의 보조 및 용자는 지자체에서 부담하는 것이 필요하다는 입장임.

다. 서울특별시

지상철도로 인한 생활권 분리 등 해소 목적으로써 도시철도 지하화사업의 추진을 위한 특별법 제정 필요성 공감하며, 현행 철도건설 관련 법령에 따른 도시철도 지하화사업은 경제적 타당성 확보가 곤란하다는 입장임. 또한, 원활한 사업 추진을 위해 국가의 비용지원이 필요하다는 입장임.

V. 조문별 검토

1. 목적(안 제1조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제1조(목적) 이 법은 도시철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 도시철도부지와 도시철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 <u>공공복리 증진과 도시경쟁력 확보</u> 에 기여하는 것을 목적으로 한다.	제1조(목적) 이 법은 도시철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 도시철도부지와 도시철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 <u>도시철도시설 및 도시 공간의 효율적인 활용을 통하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보</u> 에 기여하는 것을 목적으로 한다.	제1조(목적) 이 법은 철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 철도부지와 철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 <u>철도시설 및 도시 공간의 효율적인 활용을 통하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보</u> 에 기여하는 것을 목적으로 한다.

도시철도의 도심 권역을 통과하는 지상구간과 관련하여, 도시 생활권을 단절하고 토지 이용 효율을 저해하며, 소음, 진동 발생 및 낙후된 시설과 주변 지역 슬럼화 등으로 생활환경에 악영향을 초래하는 원인이 된다는 지적이 있어 왔음.

제정안은 도시철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 도시철도부지와 도시철도 주변지역을 효과적으로 개발하기 위해 제안된 것으로, 목적 조항은 이러한 제정안의 취지를 잘 반영하고 있는 것으로 보이며 고민정의원안과 표현상의 경미한 차이가 있음. 고민정의원안은 「철도지하화통합개발법」의 내용을 온전하게 도시철도에 적용시킨 표현으로 볼 수 있고, 제정안은 “도시철도시설 및 도시 공간의 효율적인 활용을 통하여” 부분이 생략되어 있는데 의미상 차이는 크지 않은 것으로 보임.

2. 정의 (안 제2조)

제 정 안	고 민 정 의 원 안	철도지하화통합개발법
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “도시철도”란 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 2. “도시철도부지”란 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설이 위치한 부지와 대통령령으로 정하는 유희부지를 말한다. 3. “도시철도지하화통합개발”이란 도시철도지하화사업과 도시철도부지개발사업을 통합하여 시행하는 것을 말한다. 4. “도시철도지하화사업”이란 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 중 제4조에 따른 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업을 말한다. 5. “도시철도부지개발사업”이란 도시철도부지 및 도시철도 주변지역의 개발을 위하여 시행되는 다음 각 목의 사업을 말한다. 가. 「공공주택 특별법」 제2조제3호에 따른 공	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “도시교통권역”이란 「도시교통정비 촉진법」 제4조에 따라 지정·고시된 교통권역(交通圈域)을 말한다. 2. “도시철도”란 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 3. “도시철도부지”란 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설이 위치한 부지와 대통령령으로 정하는 유희부지를 말한다. 4. “도시철도지하화통합개발”이란 도시철도지하화사업과 도시철도부지개발사업을 통합하여 시행하는 것을 말한다. 5. “도시철도지하화사업”이란 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 중 제4조에 따른 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업을 말한다. 6. “도시철도부지개발사업”이란 도시철도부지 및 도시철도 주변지역의 개발을 위해 시행되는 다음 각 목의 사업을 말한다. 가. 「공공주택 특별법」 제2조제3호에 따른 공	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “철도”란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 2. “철도부지”란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 철도시설이 위치한 부지와 대통령령으로 정하는 유희부지를 말한다. 3. “철도지하화통합개발”이란 철도지하화사업과 철도부지개발사업을 통합하여 시행하는 것을 말한다. 4. “철도지하화사업”이란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 고속철도 및 같은 조 제4호에 따른 일반철도 중 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업을 말한다. 5. “철도부지개발사업”이란 철도부지 및 철도 주변지역의 개발을 위하여 시행되는 다음 각 목의 사업을 말한다. 가. 「공공주택 특별법」 제2조제3호에 따른 공

제 정 안	고 민 정 의 원 안	철도지하화통합개발법
공주택사업 나. 「도시개발법」 제2조 제1항제2호에 따른 도시개발사업 다. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업 6. “도시교통권역”이란 「도시교통정비 촉진법」 제4조에 따라 지정·고시된 교통권역(交通圈域)을 말한다.	공주택사업 나. 「도시개발법」 제2조 제2호에 따른 도시개발사업 다. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업	공주택사업 나. 「도시개발법」 제2조 제2호에 따른 도시개발사업 다. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업

정의 조항에서는 도시철도부지, 도시철도지하화사업, 도시철도지하화통합개발 등 제정안에서 반복적으로 사용되는 용어를 정의하고 있음.

정의 조항에 포함된 개념들은 전체적으로 「철도지하화통합개발법」과 유사하나, 철도 및 철도부지의 근거 법률이 「철도지하화통합개발법」은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」인데 비해 제정안은 「도시철도법」이라는 점에서 일부 차이를 보임.

「철도지하화통합개발법」과 가장 큰 차이를 보이는 부분은 “도시교통권역”을 정의하는 부분임. 제정안에 따르면 “도시교통권역”이란 「도시교통정비 촉진법」 제4조³⁾에 따라 국토교통부장관이 도시교통정비지

3) 「도시교통정비 촉진법」

제4조(교통권역의 지정·고시) ① 국토교통부장관은 제3조제1항에 따른 도시교통정비지역(이하 “도시

역 중 같은 교통생활권에 있는 둘 이상의 인접한 도시교통정비지역 간에 연계된 교통 관련 계획을 수립할 수 있도록 지정·고시하는 교통권역(交通圈域)을 말함.

안 제4조(도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경)에 따를 때 시·도지사는 관할 도시교통권역에서 도시철도지하화통합개발을 효과적으로 추진하기 위해 종합계획을 수립하게 되는데, 「도시철도법」 제5조 및 제6조4)에 따를 때 시·도지사는 도시교통권역을 기준으로 도시철도망구축계획 및 노선별 도시철도기본계획을 수립하므로 도시철도지하화사업 또한 도시교통권역을 중심으로 추진되는 것이 필요하기 때문에 도시교통권역에 대한 별도 정의규정을 두는 것은 적절한 것으로 생각됨.

교통정비지역”이라 한다) 중 같은 교통생활권에 있는 둘 이상의 인접한 도시교통정비지역 간에 연계(連繫)된 교통 관련 계획을 수립할 수 있도록 교통권역(交通圈域)을 지정·고시할 수 있다.

② 국토교통부장관은 교통권역을 지정하려면 행정안전부장관과 미리 협의한 후 위원회의 심의를 거쳐야 한다.

4) 「도시철도법」

제5조(도시철도망구축계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 관할 **도시교통권역**에서 도시철도를 건설·운영하려면 관계 시·도지사와 협의하여 10년 단위의 도시철도망구축계획(이하 “도시철도망계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 도시철도망계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 해당 **도시교통권역**의 특성·교통상황 및 장래의 교통수요 예측 (이하 생략)

제6조(노선별 도시철도기본계획의 수립 등) ① 시·도지사는 도시철도망계획에 포함된 도시철도 노선 중 건설을 추진하려는 노선에 대해서는 관계 시·도지사와 협의하여 노선별 도시철도기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 민자도시철도의 경우에는 시·도지사가 국토교통부장관과 협의하여 기본계획의 수립을 생략할 수 있다.

② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 해당 **도시교통권역**의 특성·교통상황 및 장래의 교통수요 예측 (이하 생략)

3. 다른 법률과의 관계(안 제3조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제3조(다른 법률과의 관계) 이 법은 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.	제3조(다른 법률과의 관계) 이 법은 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.	제3조(다른 법률과의 관계) 이 법은 철도지하화사업 및 철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.

안 제3조는 이 법은 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용하도록 하되, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따르도록 하려는 것임.

제정안은 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관한 특별법적 성격을 가지고 있는바, 다른 일반법과의 관계에서 적용의 우선순위를 명확히 하기 위한 규정을 두는 것은 바람직한 것으로 보임.

4. 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립(안 제4조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제4조(도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① <u>특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)</u>는 관할 도시교통권역에서 도시철도지하화통합개발을 효과적으로 추진하기 위하여 관계 시·도지사와의 협의를 거쳐 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. <u>다만, 관할 도시교통권역의 도시철도부지여건 등을 고려하여 종합계획을 수립하지 아니할 수 있다.</u> ② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다. 1. 「도시철도법」 제5조에 따른 도시철도망구축계획 2. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획 3. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기교통시설투자계획 4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획 5. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조	제4조(도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① <u>특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)</u>는 관할 도시교통권역에서 도시철도지하화통합개발을 효과적으로 추진하기 위하여 관계 시·도지사와의 협의를 거쳐 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. <u>이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.</u> ② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다. 1. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획 2. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기교통시설투자계획 3. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획 4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조	제4조(철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① <u>국토교통부장관은</u> 철도지하화통합개발의 효과적인 추진을 위하여 철도지하화통합개발에 관한 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다. ② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립하여야 한다. 1. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제4조에 따른 국가철도망구축계획 2. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획 3. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기교통시설투자계획 4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획 5. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조

제 정 안	고 민 정 의 원 안	철도지하화통합개발법
의2에 따른 대도시권 광역 교통시행계획 6. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제1호부 터 제3호까지에 따른 광역 도시계획, 도시·군계획 및 도시·군기본계획 7. 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획 8. 「도시교통정비 촉진법」 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획 9. 「대중교통의 육성 및 이 용촉진에 관한 법률」 제5 조에 따른 대중교통기본계 획 ③ 시·도지사는 종합계획 을 수립하거나 변경하려면 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. <u>다만, 대통령 령으로 정하는 경미한 사항 을 변경하는 경우에는 그러 하지 아니하다.</u> ④ 국토교통부장관은 종합 계획을 승인하려면 「국가 통합교통체계효율화법」 제 106조에 따른 국가교통위원 회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인 하는 경우에는 그러하지 아 니하다.	의2에 따른 대도시권 광역 교통시행계획 5. 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획 6. 「도시교통정비 촉진법」 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획 7. 「대중교통의 육성 및 이 용촉진에 관한 법률」 제5 조에 따른 대중교통기본계 획 ③ 시·도지사는 종합계획 을 수립하거나 변경하려면 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. ④ 국토교통부장관은 종합 계획의 내용 중 필요한 사 항을 조정하여 관계 행정기 관의 장과 협의한 후 「국 가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위 원회의 심의를 거쳐 승인하 고, <u>이를 관보에 고시하여 야 한다. 다만, 대통령령으</u>	의2에 따른 대도시권 광역 교통시행계획 6. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 광역도시계획, 같은 조 제2호에 따른 도시·군 계획 및 같은 조 제3호에 따른 도시·군기본계획 ③ 국토교통부장관은 종합 계획을 수립하려는 경우에 는 관계 중앙행정기관의 장 및 관계 시·도지사와 협의 한 후 「철도산업발전기본 법」 제6조에 따른 철도산 업위원회의 심의를 거쳐야 하며, 수립된 종합계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경 하는 경우에는 그러하지 아 니하다.

제 정 안	고 민 정 의 원 안	철도지하화통합개발법
⑤ 시·도지사는 종합계획을 수립하는 경우 종합계획이 수립된 날부터 5년마다 그 타당성을 검토하여 필요한 경우에는 <u>종합계획을 변경할 수 있다.</u> ⑥ 국토교통부장관은 <u>종합계획을 승인한 경우에는</u> 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 <u>고시하여야 한다.</u>	<u>로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인하는 경우에는</u> <u>국가교통위원회의 심의 및 관보에의 고시를 생략한다.</u> ⑤ 시·도지사는 종합계획이 수립된 날부터 5년마다 종합계획의 타당성을 재검토하여 필요한 경우 <u>이를 변경하여야 한다.</u>	④ 국토교통부장관은 종합계획이 수립된 날부터 5년마다 그 타당성을 검토하여 필요한 경우에는 <u>종합계획을 변경할 수 있다.</u> ⑤ 국토교통부장관은 <u>종합계획을 수립하거나 변경한 경우에는</u> 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 <u>고시하여야 한다.</u>

가. 종합계획의 수립 주체 및 계획수립의 기속·재량행위 여부

안 제4조제1항은 시·도지사가 관할 도시교통권역에서 도시철도지하화통합개발을 효과적으로 추진하기 위하여 관계 시·도지사와 협의하여 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획(이하 “종합계획”이라 함)을 수립하도록 하되, 관할 도시교통권역의 여건 등을 고려하여 종합계획을 수립하지 않을 수 있다고 하여 종합계획 수립 여부를 재량으로 두고 있음. 고민정의원안이 종합계획 수립을 시·도지사의 기속행위로 규율한 것과 차이가 있는 부분임. 「철도지하화통합개발법」에서는 국토교통부장관이 종합계획을 수립하도록 하며, 기속행위로 규율하고 있음.

도시철도와 국가철도의 구조적 차이를 고려할 때 도시철도를 관할하는 시·도지사가 종합계획을 수립하도록 하는 것은 적절한 것으로 보임.

다만, 도시철도 지상구간이 있는 시·도가 제한적이며 지상구간이 있다고 하더라도 도시철도지하화통합개발을 통해 수익을 보기 어려운 경우 종합계획을 세울 실익이 적다는 점에서 제정안과 같이 종합계획의 수립을 기속행위가 아닌 재량행위로 두고, 안 제6조(도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립)와 같이 도시철도지하화통합개발을 추진하려는 시·도지사에게 대해서만 종합계획 수립을 기속행위로 규정하는 방법도 고려할 수 있을 것임.

나. 조화를 이루어야 할 법정계획의 적정성 여부

고민정의원안은 종합계획이 조화를 이루어야 하는 법정 계획의 범위를 「도시철도법」에 따른 도시철도망계획과 동일하게 규정하고 있으나, 제정안은 여기에 「도시철도법」에 따른 도시철도망구축계획⁵⁾과

5) 「도시철도법」

제5조(도시철도망구축계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 관할 도시교통권역에서 도시철도를 건설·운영하려면 관계 시·도지사에게 협의하여 10년 단위의 도시철도망구축계획(이하 “도시철도망계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 도시철도망계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 해당 도시교통권역의 특성·교통상황 및 장래의 교통수요 예측
2. 도시철도망의 중기·장기 건설계획
3. 다른 교통수단과 연계한 교통체계의 구축

4. 필요한 재원(財源)의 조달방안과 투자 우선순위

5. 그 밖에 체계적인 도시철도망 구축을 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항

③ 도시철도망계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다.

1. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획
2. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기 교통시설투자계획
3. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획
4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2에 따른 대도시권 광역교통시행계획
5. 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획
6. 「도시교통정비 촉진법」 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 광역도시계획, 도시·군계획 및 도시·군기본계획⁶⁾을 추가하고 있음. 「철도지하화통합개발법」과 비교할 때 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」에 따른 국가철도망구축계획이 아닌 도시철도망구축계획이 포함된 점을 제외하면 다른 법정계획 목록은 「철도지하화통합개발법」과 동일함.

광역도시계획, 도시·군계획, 도시·군 기본계획은 둘 이상의 지방자치단체의 공간 구조를 연계시키고 발전방향을 제시하는 계획으로서, 도시철도의 상부에 해당하는 도시철도부지개발사업 진행시 위와 같은 공간 구조에 대한 고려를 바탕으로 추진할 필요가 있어 종합계획과 조화를 이룰 필요가 있음. 또한, 철도지하화통합개발 종합계획이 국가철도망구축계획과 조화를 이루도록 한 것처럼, 도시철도지하화통합개발 종합계획이 도시철도망구축계획과 조화를 이루게 할 필요가 있으므로 제정안과 같은 규율이 적절할 것으로 보임.

7. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조에 따른 대중교통기본계획

④ 시·도지사는 도시철도망계획을 수립하거나 변경하려면 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

⑤ 국토교통부장관은 도시철도망계획의 내용 중 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의한 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐 승인하고, 이를 관보에 고시하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인하는 경우에는 국가교통위원회의 심의 및 관보에의 고시를 생략한다.

⑥ 시·도지사는 도시철도망계획이 수립된 날부터 5년마다 도시철도망계획의 타당성을 재검토하여 필요한 경우 이를 변경하여야 한다.

6) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “**광역도시계획**”이란 제10조에 따라 지정된 광역계획권의 장기발전방향을 제시하는 계획을 말한다.

2. “**도시·군계획**”이란 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시 또는 군(광역시의 관할 구역에 있는 군은 제외한다. 이하 같다)의 관할 구역에 대하여 수립하는 공간구조와 발전방향에 대한 계획으로서 도시·군기본계획과 도시·군관리계획으로 구분한다.

3. “**도시·군기본계획**”이란 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시 또는 군의 관할 구역에 대하여 기본적인 공간구조와 장기발전방향을 제시하는 종합계획으로서 도시·군관리계획 수립의 지침이 되는 계획을 말한다.

다. 국토교통부장관 승인 필요 여부

제정안과 고민정의원안은 소관 부처인 국토교통부장관이 시·도지사가 수립한 종합계획 및 기본계획을 승인하도록 규정하고 있음. 「도시철도법」 제5조 및 제6조에 따른 도시철도망구축계획, 노선별 도시철도 기본계획의 경우에도 시·도지사가 수립 후 국토교통부장관의 승인을 받도록 하고 있으므로⁷⁾ 동일한 구조를 따르는 것으로 생각됨.

국토교통부는 지방자치단체가 개별적으로 수립하는 종합계획 및 기본계획을 승인할 필요성이 적으며, 이러한 승인을 바탕으로 지방자치단체의 도시철도 지하화 사업에 대한 지원이 이루어질 수 없다는 점에서 제정안에 대해 신중한 검토가 필요하다는 입장이나,

‘승인’이 반드시 행정적·재정적 지원을 전제로 설계되는 것은 아니며, 철도에 관한 사무를 관장하는 중앙행정기관이자 「도시철도법」 제44조⁸⁾에 따른 도시철도 건설 및 운영의 감독기관으로서 국토교통부장관이 승인을 하도록 한 제정안의 취지를 고려할 필요가 있음.

7) 「도시철도법」

제5조(도시철도망구축계획의 수립 등) ④ 시·도지사는 도시철도망계획을 수립하거나 변경하려면 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

제6조(노선별 도시철도기본계획의 수립 등) ④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 기본계획을 제출받으면 건설 노선, 사업기간, 총사업비, 지방자치단체의 재원 부담비율을 포함한 자금의 조달방안 등 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의를 거쳐 기본계획을 승인하여야 한다.

8) 「도시철도법」

제44조(감독 등) ① **국토교통부장관**은 도시철도건설자 및 도시철도운영자(국가는 제외한다. 이하 이 조 및 제45조에서 같다)를 감독한다.

② **국토교통부장관**은 필요하다고 인정하면 도시철도건설자 및 도시철도운영자에게 업무에 관하여 감독상 필요한 명령을 할 수 있다.

따라서 국토교통부장관의 승인 규정 도입여부는 도시철도 및 도시철도 지하화 사업의 특성, 국토교통부와 시·도의 관계, 「도시철도법」 등 관련 입법례를 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 사안으로 생각됨.

라. 그 밖에 종합계획 변경, 고시 등 절차에 관한 사항

종합계획 변경과 관련하여 제정안은 국토교통부장관의 승인을 받도록 하되, 대통령령으로 정하는 경미한 사항에 대해서는 승인 없이 변경이 가능하도록 함. 종합계획 수립·변경 시 국토교통부장관의 승인을 받도록 규정하는 경우 이와 같은 규정은 필요할 것으로 보임.

종합계획 타당성 검토 주기와 관련하여 제정안은 5년마다 타당성 검토 후 필요 시 변경할 수 있도록 하여 재량행위로 규정하고 있는데, 고민정의원안이 변경을 의무화 한 부분과 차이를 보임. 「철도지하화통합개발법」의 경우에도 제정안과 같이 5년 주기로 타당성 검토 후 필요 시 변경하도록 재량행위로 규정하고 있으므로 제정안과 같은 규율이 적절할 것으로 생각됨.

종합계획의 고시와 관련하여 제정안은 국토교통부장관이 종합계획을 승인한 경우 고시하도록 규정하고 있고, 이는 「철도지하화통합개발법」과 동일함. 다만, 도시철도지하화통합개발의 종합계획은 시·도지사가 수립하는 것으로 시·도지사가 해당 지방자치단체의 공보에 고시하는

방안도 고려할 필요가 있음. 「철도지하화통합개발법」에서 시·도지사가 수립하는 노선별 기본계획의 경우 시·도지사가 해당 지방자치단체의 공보에 고시하도록 함.

5. 종합계획의 내용(안 제5조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제5조(종합계획의 내용) 종합 계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 도시철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획 2. 종합계획의 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석 3. 도시철도지하화통합개발의 범위 4. 소요 재원의 조달방안 5. 그 밖에 효과적인 도시철도지하화통합개발을 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항	제5조(종합계획의 내용) 종합 계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 도시철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획 2. 종합계획의 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석 3. 도시철도지하화통합개발의 범위 4. 소요 재원의 조달방안 5. 그 밖에 효과적인 도시철도지하화통합개발을 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항	제5조(종합계획의 내용) 종합 계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획 2. 종합계획의 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석 3. 철도지하화통합개발의 범위 4. 소요 재원의 조달방안 5. 그 밖에 국토교통부장관이 효과적인 철도지하화통합개발을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

안 제5조는 종합계획의 내용으로 도시철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획, 종합계획의 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석, 도시철도지하화통합개발의 범위, 소요 재원의 조달방안 등을 포함하도록 규정하고 있는데 이는 「철도지하화통합개발법」과 동일함.

종합계획에 위와 같은 내용을 포함하도록 하는 것은, 도시철도지하화통합개발의 예측 가능성을 높이고, 사업성을 확보하기 위한 기본 내용을 포함할 수 있도록 한다는 점에서 타당한 것으로 보임.

6. 도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립(안 제6조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제6조(도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립) ① 시·도지사는 종합계획에 따라 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 도시철도지하화통합개발 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 하며, 둘 이상의 특별시·광역시·도·특별자치도의 행정구역에 걸치는 경우 시·도지사 간 협의하여 기본계획을 수립하여야 한다. 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 도시철도지하화통합개발의 기본방향 2. 도시철도지하화사업 기본계획 3. 도시철도부지개발사업 기본계획 4. 도시철도부지개발사업 시행 예정 지역의 범위 5. 사업시행자에 관한 사항 6. 단계별 사업 추진계획 7. 재원 조달 계획 8. 기타 대통령령으로 정하는 사항	제6조(도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립) ① 시·도지사는 종합계획에 따라 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 도시철도지하화통합개발 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 하며, 둘 이상의 특별시·광역시·도·특별자치도의 행정구역에 걸치는 경우 시·도지사 간 협의하여 기본계획을 수립하여야 한다. 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 도시철도지하화통합개발의 기본방향 2. 도시철도지하화사업 기본계획 3. 도시철도부지개발사업 기본계획 4. 도시철도부지개발사업을 시행할 예정인 지역의 범위 5. 사업시행자에 관한 사항 6. 단계별 사업 추진계획 7. 재원 조달 계획 8. 기타 대통령령으로 정하는 사항	제6조(철도지하화통합개발 기본계획의 수립) ① 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 종합계획에 따라 철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 철도지하화통합개발 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 하며, 노선이 둘 이상의 특별시·광역시·도·특별자치도의 행정구역에 걸치는 경우 시·도지사 간 협의하여 기본계획을 수립하여야 한다. 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 철도지하화통합개발의 기본방향 2. 철도지하화사업 기본계획 3. 철도부지개발사업 기본계획 4. 철도부지개발사업을 시행할 예정인 지역의 범위 5. 철도지하화통합개발의 사업시행자에 관한 사항 6. 단계별 사업 추진계획 7. 재원 조달 계획 8. 기타 대통령령으로 정하는 사항 ③ 제1항에도 불구하고 제2항 제2호의 철도지하화사업 기본계획은 「철도의 건설 및 철

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
		<u>도시철도시설 유지관리에 관한 법률</u> 제7조에 따라 국토교통부 장관이 수립한다. <u>철도지하화사업 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</u>

안 제6조제1항에서는 시·도지사는 종합계획에 따라 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 도시철도지하화통합개발 기본계획을 수립하여야 하며, 둘 이상의 시·도의 행정구역에 걸치는 경우 시·도지사 간 협의하여 기본계획을 수립하도록 규정하고 있음.

안 제6조제2항은 기본계획에 도시철도지하화통합개발의 기본방향, 도시철도지하화사업 기본계획, 도시철도부지개발사업 기본계획 등이 포함되도록 규정하고 있음.

상기 내용은 「철도지하화통합개발법」과 유사한데, 「철도지하화통합개발법」은 철도지하화사업 기본계획은 국토교통부장관이 수립하도록 하고 있다는 점에서만 차이를 보임. 이는 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제7조에 따라 철도건설사업별 기본계획의 수립 주체를 국토교통부장관으로 규정하고 있기 때문에 철도지하화사업도 철도건설사업의 한 유형이라는 점에서 일관성을 확보하려는 것임. 도시철도의 경우 「도시철도법」 제6조에 따라 노선별 도시철도 건설에 관한 계획인 도시철도기본계획의 수립 주체가 시·도지사이므로 시·도지사가 도시철도지하화사업 기본계획의 수립주체가 되는 것이 적절한 것으로 보임.

7. 기본계획 수립을 위한 의견청취 및 확정·고시(안 제7조 및 제8조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제7조(기본계획 수립을 위한 의견청취) ① 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우에는 국토교통부장관과 협의한 후 공청회를 열어 주민 및 관계 전문가 등으로부터 의견을 듣고 해당 지방의회의 의견을 들어 기본계획을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 사전협의, 공청회 및 지방의회 의견청취의 절차를 생략할 수 있다. ② 제1항에 따른 공람의 대상 또는 공청회의 개최 대상 및 주민의 의견청취 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제106조에 따른 중앙도시계획위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 그러하지 아니하다. ② 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 해당 지방자치단체	제7조(기본계획 수립을 위한 의견청취) ① 시·도지사는 기본계획의 내용 중 대통령령으로 정하는 주요 사항에 대하여는 국토교통부장관과 협의한 후 공청회를 열어 주민 및 관계 전문가 등으로부터 의견을 듣고 해당 지방의회의 의견을 들어 기본계획을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 사전협의, 공청회, 지방의회 의견청취의 절차를 생략할 수 있다. ② 제1항에 따른 공람의 대상 또는 공청회의 개최 대상 및 주민의 의견청취 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 국토교통부장관은 제7조제1항에 따라 기본계획을 제출받으면 건설 노선, 사업기간, 총사업비, 지방자치단체의 재원 부담비율을 포함한 자금의 조달방안 등 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의를 거쳐 기본계획을 승인하여야 한다. ② 국토교통부장관은 제1항에 따라 기본계획을 승인하면 이를 관보에 고시하여야	제7조(기본계획 수립을 위한 의견청취) ① 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우(제6조제3항에 따라 국토교통부장관이 철도지하화사업 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우는 제외한다)에는 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. ② 제1항에 따른 공람의 대상 또는 공청회의 개최 대상과 주민의 의견청취 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제106조에 따른 중앙도시계획위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. ② 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 해당 지방자치단체

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
의 공보에 고시하고, 국토교통부장관에게 그 내용을 통보하여야 한다.	한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인하는 경우에는 그러하지 아니하다.	의 공보에 고시하고, 국토교통부장관에게 그 내용을 통보하여야 한다.

안 제7조에서 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우 국토교통부장관과 협의한 후 공청회를 열어 주민 및 관계 전문가 등으로부터 의견을 듣고 해당 지방의회의 의견을 들어 기본계획을 국토교통부장관에게 제출하도록 규정하고 있음.

제정안과 같이 의견 청취 규정을 두는 경우, 사업에 대한 주민들의 이해도를 높이고 사업의 수용성 또한 높아질 수 있다는 점에서 긍정적인 것으로 보임. 「철도지하화통합개발법」에서도 동일하게 규정하고 있음.

다만, 고민정의원안은 「도시철도법」⁹⁾을 참고하여 기본계획의 주요 사항에 대한 것으로 협의 및 의견청취 대상을 한정하고 있어 제정안과 일부 차이를 보이므로 의견청취 제도의 취지, 도시철도 건설 또는 철도 지하화통합개발과 도시철도지하화통합개발 사업 간 유사성 등을 감안하여 결정할 필요성이 있음.

9) 「도시철도법」

제6조(노선별 도시철도기본계획의 수립 등) ③ 시·도지사는 기본계획의 내용 중 대통령령으로 정하는 주요 사항에 대하여는 국토교통부장관과 협의한 후 공청회를 열어 주민 및 관계 전문가 등으로부터 의견을 듣고 해당 지방의회의 의견을 들어 기본계획을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 사전협의, 공청회, 지방의회 의견청취의 절차를 생략할 수 있다.

안 제8조에서는 시·도지사가 기본계획을 수립·변경 시 관계 행정기관의 장과 협의 후 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제106조¹⁰⁾에 따른 중앙도시계획위원회의 심의를 거쳐 계획을 확정하며, 이를 지자체의 공보에 고시하도록 함.

이는 「철도지하화통합개발법」의 기본계획과 동일한 구조 및 내용임. 고민정의원안은 기본계획의 확정·고시에서 국토교통부장관의 승인을 받도록 하고 있고 기본계획 고시도 국토교통부장관이 관보에 고시하도록 하고 있어 제정안과 차이를 보임.

기본계획의 경우 수립 주체가 시·도지사이고 철도지하화통합개발의 노선별 기본계획도 국토교통부장관의 승인을 받지 않는 점을 감안하면 제정안과 같이 규율하는 것이 보다 적절할 것으로 생각됨.

10) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」

제106조(중앙도시계획위원회) 다음 각 호의 업무를 수행하기 위하여 국토교통부에 중앙도시계획위원회를 둔다.

1. 광역도시계획·도시·군계획·토지거래계약허가구역 등 국토교통부장관의 권한에 속하는 사항의 심의
2. 이 법 또는 다른 법률에서 중앙도시계획위원회의 심의를 거치도록 한 사항의 심의
3. 도시·군계획에 관한 조사·연구

8. 사업시행자(안 제9조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조제1항에 따라 국공유재산을 출자받은 자 또는 「도시철도법」 제3조에 따른 도시철도공사를 도시철도지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.	제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조제1항에 따라 국유재산을 출자받은 자 또는 「도시철도법」 제3조에 따른 도시철도공사를 도시철도지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.	제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조제1항에 따라 국유재산을 출자받은 자를 철도지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.

안 제9조는 시·도지사가 제14조제1항에 따라 국공유재산을 출자받은 자 또는 「도시철도법」 제3조에 따른 도시철도공사¹¹⁾를 도시철도지하화통합개발의 사업시행자로 지정하도록 규정하고 있음. 이는 국유재산을 출자받은 자를 사업시행자로 지정하도록 한 「철도지하화통합개발법」의 내용에 공유재산과 도시철도공사를 추가한 것임.

도시철도 지하화 대상 부지의 경우 국가 소유 부지가 10% 수준이고 지자체 또는 지방공사 소유 부지가 대부분인 점을 감안할 때 공유재산을 출자받은 경우를 사업시행자 조항에 포함시키는 것은 필요한 것으로 보임.

다만, 도시철도공사와 관련해서는 국토교통부에서 지방 도시철도공사

11) 「도시철도법」

제3조(적용 범위) 이 법은 다음 각 호의 도시철도에 대하여 적용한다.

2. 제7조제1항에 따라 도시철도사업계획의 승인을 받은 지방자치단체, 도시철도사업을 위하여 「지방공기업법」에 따라 설립된 지방공사(이하 “도시철도공사”라 한다) 또는 다른 법인이 이 법에 따라 건설 또는 운영하는 도시철도

는 상부 개발사업이 아닌 철도 운영사업을 수행하는 만큼, 개발사업 역량이 필수적인 철도지하화통합개발 사업을 수행가능한지 별도 검토가 필요하다는 의견을 제시하였음.

9. 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업의 추진(안 제10조 및 제11조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제10조(도시철도지하화사업의 추진) 도시철도지하화사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「도시철도법」에서 정하는 바에 따른다.	제10조(도시철도지하화사업의 추진) 도시철도지하화사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「도시철도법」에서 정하는 바에 따른다.	제10조(철도지하화사업의 추진) 철도지하화사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」에서 정하는 바에 따른다.
제11조(도시철도부지개발사업의 추진) 도시철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 제6조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여 제2조제5호 각 목의 법률에서 정하는 바에 따른다.	제11조(도시철도부지개발사업의 추진) 도시철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 제6조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여 제2조제6호 각 목의 법률에서 정하는 바에 따른다.	제11조(철도부지개발사업의 추진) 철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 제6조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여 제2조제5호 각 목의 법률에서 정하는 바에 따른다.

안 제10조는 도시철도지하화사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「도시철도법」에서 정하는 바에 따르도록 규정하고 있음.

도시철도의 건설 및 운영에 대해서는 「도시철도법」이 적용되므로, 도시철도지하화사업에 관한 사항 또한 「도시철도법」에서 정하는 바에 따르는 것은 타당한 것으로 보임.

안 제11조는 도시철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 제6조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여 제2조제5호 각 목의

법률에서 정하는 바에 따르도록 규정하는바, 「공공주택 특별법」 제2조 제3호에 따른 공공주택사업, 「도시개발법」 제2조제2호에 따른 도시개발사업, 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업, 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업이 이에 해당됨.

제정안에서는 도시철도부지개발사업의 종류만을 명시하고 개별법상의 절차에 대해서는 별도로 명시하지 않고 있는데, 제정안 제11조에 따라 해당 개발사업별로 개별법상의 절차를 따르도록 하는 경우 그 절차가 명시되는 효과가 있을 것으로 보임. 「철도지하화통합개발법」에서도 동일한 규정을 두고 있음.

10. 도시철도부지개발사업에 관한 특례(안 제12조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제12조(도시철도부지개발사업에 관한 특례) 시·도지사는 도시철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 법률에도 불구하고 대통령령으로 정하는 범위 내에서 다음 각 호의 사항에 대하여 완화된 기준을 정하여 시행할 수 있다. 1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제76조에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물 건축 제한 2. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조에 따른 건폐율의 제한 3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에 따른 용적률의 제한 4. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제14조에 따른 도시공원 또는 녹지 확보 기준 5. 「주차장법」 제12조의3, 같은 법 제19조 및 「주택법」 제35조에 따른 주차장 설치기준 6. 「건축법」 제60조 및 제61조에 따른 건축물 높이의 제한	제12조(도시철도부지개발사업에 관한 특례) 시·도지사는 철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 법률에도 불구하고 대통령령으로 정하는 범위 내에서 다음 각 호의 사항에 대하여 완화된 기준을 정하여 시행할 수 있다. 1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제76조에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물 건축 제한 2. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조에 따른 건폐율의 제한 3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에 따른 용적률의 제한 4. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제14조에 따른 도시공원 또는 녹지 확보 기준 5. 「주차장법」 제12조의3, 같은 법 제19조 및 「주택법」 제35조에 따른 주차장 설치기준	제12조(철도부지개발사업에 관한 특례) 시·도지사는 철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 법률에도 불구하고 대통령령으로 정하는 범위에서 다음 각 호의 사항에 대하여 완화된 기준을 정하여 시행할 수 있다. 1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제76조에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물 건축 제한 2. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조에 따른 건폐율의 제한 3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에 따른 용적률의 제한 4. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제14조에 따른 도시공원 또는 녹지 확보 기준 5. 「주차장법」 제12조의3, 같은 법 제19조 및 「주택법」 제35조에 따른 주차장 설치기준

안 제12조는 철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제76조에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물 건축 제한, 동 법 제77조에 따른 건폐율의 제한 등에 대한 특례를 규정하려는 것임.

제정안의 내용은 「철도지하화통합개발법」과 비교할 때 「건축법」 제60조 및 제61조¹²⁾에 따른 건축물 높이 제한 외에는 동일하며, 특례를 통해 원활한 개발사업을 지원하려는 취지로 보임.

다만, 국토교통부는 개정안과 관련하여 신중한 검토가 필요하다는 입장임. 우선, 「건축법」 제60조제1항 단서에 따르면 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장이 높이를 완화하여 적용할 수 있도록 하고 있어 규율 실익이 크지 않은 측면이 있으며, 동 법 제61조의 높이 제한은 일조 등의 확보를 통해 개인의 주거환경 보호 및 기본권을 보장하기 위한 것으로 특례를 마련하는 것에 신중한 필요가 있다는 것임.

12) 「건축법」

제60조(건축물의 높이 제한) ① 허가권자는 가로구역〔(街路區域): 도로로 둘러싸인 일단(一團)의 지역을 말한다. 이하 같다〕을 단위로 하여 대통령령으로 정하는 기준과 절차에 따라 건축물의 높이를 지정·공고할 수 있다. 다만, 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 가로구역의 높이를 완화하여 적용할 필요가 있다고 판단되는 대지에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 건축위원회의 심의를 거쳐 높이를 완화하여 적용할 수 있다.

② 특별시장이나 광역시장은 도시의 관리를 위하여 필요하면 제1항에 따른 가로구역별 건축물의 높이를 특별시나 광역시의 조례로 정할 수 있다.

③ 삭제

④ 허가권자는 제1항 및 제2항에도 불구하고 일조(日照)·통풍 등 주변 환경 및 도시미관에 미치는 영향이 크지 않다고 인정하는 경우에는 건축위원회의 심의를 거쳐 이 법 및 다른 법률에 따른 가로구역의 높이 완화에 관한 규정을 중첩하여 적용할 수 있다.

제61조(일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이 제한) ① 전용주거지역과 일반주거지역 안에서 건축하는 건축물의 높이는 일조 등의 확보를 위하여 정북방향(正北方向)의 인접 대지경계선으로부터의 거리에 따라 대통령령으로 정하는 높이 이하로 하여야 한다.

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 공동주택(일반상업지역과 중심상업지역에 건축하는 것은 제외한다)은 채광(採光) 등의 확보를 위하여 대통령령으로 정하는 높이 이하로 하여야 한다. (이하 생략)

11. 비용부담의 원칙(안 제13조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제13조(비용부담의 원칙) ① 도시철도지하화통합개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다. ② 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다. ③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 도시철도지하화사업에 필요한 재원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획의 변경을 유발한 자가 부담한다. ④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 <u>국가 및 지방자치단체</u>는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.	제13조(비용부담의 원칙) ① 도시철도지하화통합개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다. ② 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다. ③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 도시철도지하화사업에 필요한 재원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획 변경을 유발한 자가 부담한다. ④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 <u>지방자치단체</u>는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.	제13조(비용부담의 원칙) ① 철도지하화통합개발의 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다. ② 철도지하화사업에 필요한 비용은 철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다. ③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 철도지하화사업에 필요한 재원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획의 변경을 유발한 자가 부담한다. ④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 <u>지방자치단체</u>는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

안 제13조는 도시철도지하화통합개발의 사업 모델을 규율하는 조항임. 제정안에 따르면 도시철도지하화통합개발 시행을 위해 소요되는 비용은 사업시행자가 부담하도록 규정하고 있으며, 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 함.

또한, 시·도지사가 기본계획을 수립하는 경우 도시철도지하화사업에 필요한 재원 규모를 고려하도록 하고, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획 변경을 유발한 자가 부담하며, 필요 시 국가 또는 지방자치단체가 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 하려는 것임.

제정안의 내용은 「철도지하화통합개발법」의 사업 모델을 도시철도지하화통합개발에도 적용하면서 국가의 비용 보조 근거를 추가하려는 것임.

이에 대해 국토교통부는 도시철도의 경우 지상구간의 대부분이 교량 구간으로서 이미 일정 수준 개발이 이루어진 곳이기 때문에 해당 구간의 도시철도를 지하화하여 해당 부지를 개발하여도, 철도만 설치되어 있던 부지를 개발하는 철도지하화와 유사한 수준의 수익을 확보하기는 어렵기 때문에 동일한 사업 모델을 적용하기는 어렵고, 지자체를 중심으로 새로운 사업 모델을 개발해야 한다는 입장임.

종합적으로 보면, 철도지하화통합개발의 모델을 도시철도지하화통합개발에 적용할 경우 발생하는 건설 비용, 개발 수익, 국가 및 지자체 지원 규모 등에 대한 개별적, 구체적 연구가 선행될 필요가 있는 것으로 보임. 국토교통부에 따르면 현재 도시철도지하화통합개발 사업모델 구축과 관련된 연구가 부재한 상황임.¹³⁾

국가의 비용 보조 조항의 경우 원활한 도시철도지하화통합개발의 추진을 위해 도움이 될 것으로 보이나, 국가재정 부담에 대한 우려도 있는 만큼 종합적인 고려가 필요할 것으로 보임.

기획재정부는 도시철도의 시설 관리 주체가 지자체인 점, 도시철도 지하화를 통한 이익은 해당 지자체에 귀속되는 점을 이유로 지하화 추진 비용은 지자체에서 부담할 필요가 있다는 입장임.

13) 국토교통부에 따르면 「철도지하화통합개발법」 제정(2024.1.30.) 이전 철도지하화 사업 모델과 관련된 연구로 국토교통부의 ‘철도시설 및 역세권의 효율적 활용을 위한 제도개선 연구’ 등 4건의 연구가 진행된 것으로 파악됨.(국토교통부 1건, 지방자치단체 3건)

12. 국·공유재산의 출자 등(안 제14조)

제 정 안	고 민 정 의 원 안	철도지하화통합개발법
제14조(국공유재산의 출자 등) ① <u>국토교통부장관 및 시·도지사</u>는 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 도시철도부지를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다. 1. 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체 2. 「지방공기업법」에 따른 <u>지방공기업</u> 3. 도시철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위하여 설립하는 <u>정부출자기업체 또는 지방자치단체 출자·출연기관</u> ② 제1항에 따라 도시철도부지를 출자받은 자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 도시철도지하화사업이 완료될 때까지 도시철도부지를 대부, 매각, 교환 등 처분할 수 없다. ③ 제1항에 따라 도시철도부지가 출자되었음에도 불구하고 도시철도지하화사업이 완료될 때까지 도시철도의 기능은 유지되어야 한다. ④ 도시철도지하화사업으로 조성 또는 설치되는 「도시철도법」 제2조제3호의 도시철도시설은 준공과 동시에 국가 또는 지방자치단체에 귀속된다. ⑤ <u>국공유재산</u>의 처분 방법	제14조(국유재산의 출자 등) ① <u>국토교통부장관</u>은 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 도시철도부지를 「<u>국유재산법</u>」에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다. 1. 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체 2. 도시철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위하여 설립하는 <u>정부출자기업체</u> ② 제1항에 따라 도시철도부지를 출자받은 자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 도시철도지하화사업이 완료될 때까지 도시철도부지를 대부, 매각, 교환 등 처분할 수 없다. ③ 제1항에 따라 도시철도부지가 출자되었음에도 불구하고 도시철도지하화사업이 완료될 때까지 도시철도의 기능은 유지되어야 한다. ④ 도시철도지하화사업으로 조성 또는 설치되는 「도시철도법」 제2조제3호의 도시철도시설은 준공과 동시에 국가 또는 지방자치단체에 귀속된다. ⑤ <u>국유재산</u>의 처분 방법·	제14조(국유재산의 출자 등) ① 국토교통부장관은 철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 철도부지를 「국유재산법」에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다. 1. 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체 2. 철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위하여 설립하는 <u>정부출자기업체</u> ② 제1항에 따라 철도부지를 출자받은 자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 철도지하화사업이 완료될 때까지 철도부지를 대부, 매각, 교환 등 처분할 수 없다. ③ 제1항에 따라 철도부지가 출자되었음에도 불구하고 철도지하화사업이 완료될 때까지 철도의 기능은 유지되어야 한다. ④ 철도지하화사업으로 조성 또는 설치되는 「철도의 건설 및 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호의 철도시설은 준공과 동시에 국가에 귀속된다. ⑤ 국유재산의 처분 방법·

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
· 절차·조건 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	절차·조건, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	절차·조건 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

안 제14조는 국토교통부장관 및 시·도지사가 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 도시철도부지를 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체, 지방공기업, 도시철도지하화통합개발을 위해 설립하는 정부출자기업체, 지자체 출자·출연기관에 출자할 수 있도록 함.

도시철도 지상구간 부지는 국유지 9.9%, 지자체 소유지 21.3%, 지방공사소유지 68.4%, 기타 0.4%임. 도시철도지하화통합개발을 추진하기 위해서는 도시철도 부지에 대한 출자가 필요하며, 국유지, 지자체 소유지(공유지)에 대해서는 법령상의 근거를 요한다는 점¹⁴⁾에서 출자를 위한 법률적 근거를 두는 것은 필요할 것으로 보임.

제정안은 「철도지하화통합개발법」과 비교할 때 도시철도 부지를 「지방공기업법」에 따른 지방공기업이 출자받을 수 있도록 한 점, 지방자치단체 출자·출연기관에도 출자할 수 있도록 한 점에서 차이를 보임.

14) 「공유재산 및 물품관리법」

제28조(관리·처분) ① 일반재산은 대부·매각·교환·양여·신탁하거나 다음 각 호에 따라 사권을 설정할 수 있으며, 법령이나 조례로 정하는 경우에는 현물출자 또는 대물변제를 할 수 있다.

「지방재정법」

제18조(출자 또는 출연의 제한) ① 지방자치단체는 법령에 근거가 있는 경우에만 출자를 할 수 있다.

도시철도지하화는 기본적으로 도시철도의 관리자인 지자체 중심으로 추진되는 사업이므로 지방공기업, 지자체 출자·출연기관이 포함되는 것은 필요한 것으로 생각됨.

다만, 국유지의 경우 「국유재산법」 제60조15)에 따라 출자를 할 수 있는 경우가 특정되어 있는데, 지방공기업, 지자체 출자·출연기관에 대해서는 출자가 제한되므로 이들에 대해 국유지를 출자하려는 경우 「국유재산법」에 대한 특례로서 지방공기업 등에 대해 출자할 수 있다는 규정이 필요할 것으로 보임.

아울러 지자체 소유부지에는 시·도지사 외에 기초 자치단체 소유 부지도 있으므로 시·군·구청장을 포함시키는 방안도 고려할 필요가 있음.

마지막으로, 도시철도부지의 출자 조항은 사업시행자의 범위를 결정하는 조항이므로 도시철도지하화통합개발의 사업모델과 연계하여 구체적인 연구가 필요한 사항으로 생각됨.

이와 관련하여 국토교통부는 도시철도지하화사업을 위해 정부가 정부출자기업체를 설립할 가능성이 낮다는 입장이며, 제정안과 같이 정부출자기업체에 도시철도부지를 출자할 여지도 크지 않다는 입장임.

15) 「국유재산법」

제60조(현물출자) 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 일반재산을 현물출자할 수 있다.

1. 정부출자기업체를 새로 설립하려는 경우
2. 정부출자기업체의 고유목적사업을 원활히 수행하기 위하여 자본의 확충이 필요한 경우
3. 정부출자기업체의 운영체제와 경영구조의 개편을 위하여 필요한 경우

참 고

도시철도 지상구간 소유 주체별 부지 소유 면적

(단위: m²)

구분	국유지	지자체 소유지 (광역+기초)	지방공사 소유지	기타 (사유지등)	총계
서울	121,747	177,634	1,563,317	—	1,862,698
부산	198,763	82,423	1,154,732	17,617	1,453,535
대구	—	189,080	729,613	—	918,693
인천	15,410	49,860	350,910	—	416,180
경기	174,925	370,578	—	136	545,639
경남	—	229,419	—	—	229,419
계	510,845	1,098,994	3,524,362	17,753	5,151,954
비율	9.9%	21.3%	68.4%	0.4%	100%

※ 자료 : 국토교통부

13. 도시철도지하화통합개발채권의 발행(안 제15조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제15조(도시철도지하화통합개발채권의 발행) ① 사업시행자는 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있다. ② 제1항에 따른 도시철도지하화통합개발채권의 발행을 통하여 조달된 재원은 도시철도지하화통합개발을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다. ③ 도시철도지하화통합개발채권의 발행방법·절차 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제15조(도시철도지하화통합개발채권의 발행) ① 사업시행자는 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있다. ② 제1항에 따른 도시철도지하화통합개발채권의 발행을 통하여 조달된 재원은 도시철도지하화통합개발을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다. ③ 도시철도지하화통합개발채권의 발행방법·절차 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제15조(철도지하화통합개발채권의 발행) ① 사업시행자는 철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있다. ② 제1항에 따른 철도지하화통합개발채권의 발행을 통하여 조달된 재원은 철도지하화통합개발을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다. ③ 철도지하화통합개발채권의 발행 방법·절차 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

안 제15조는 사업시행자가 도시철도지하화사업에 필요한 비용을 조달하기 위하여 도시철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있도록 규정하고 있음.

상부부지 개발 이익은 도시철도지하화 사업이 완료된 이후에야 회수할 수 있는 만큼, 도시철도지하화사업비를 선투입하기 위해 채권 발행 근거를 마련하려는 것으로 보임. 「철도지하화통합개발법」에도 동일한 규정이 있음.

14. 부담금의 감면(안 제16조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제16조(부담금의 감면) 국가 또는 지방자치단체는 도시철도부지개발사업을 원활하게 시행하기 위하여 사업시행자에게 「수도권정비계획법」, 「개발이익 환수에 관한 법률」, 「 <u>대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법</u> 」 및 「 <u>도시교통정비 촉진법</u> 」에서 정하는 바에 따라 과밀부담금, 개발부담금, <u>광역교통시설 부담금</u> 및 <u>교통유발부담금</u> 을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.	제16조(부담금의 감면) 국가 또는 지방자치단체는 도시철도부지개발사업을 원활하게 시행하기 위하여 사업시행자에게 「수도권정비계획법」, 「개발이익 환수에 관한 법률」에서 정하는 바에 따라 과밀부담금, 개발부담금을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.	제16조(부담금의 감면) 국가 또는 지방자치단체는 철도부지개발사업을 원활하게 시행하기 위하여 사업시행자에게 「수도권정비계획법」, 「개발이익 환수에 관한 법률」에서 정하는 바에 따라 과밀부담금, 개발부담금을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.

안 제16조는 도시철도부지개발사업의 원활한 시행을 위하여 사업시행자에게 「수도권정비계획법」, 「개발이익 환수에 관한 법률」 등에서 정하는 각종 부담금을 감면하거나 부과하지 않을 수 있도록 규정하는 것으로, 원활한 사업추진 및 사업성 확보에 도움을 주려는 취지로 보임.

「철도지하화통합개발법」에도 부담금 감면 조항이 있는데, 제정안은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에 따른 광역교통시설 부담금¹⁶⁾ 및 「도시

16) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제11조(광역교통시설 부담금의 부과 대상) ①광역교통시행계획이 수립·고시된 대도시권에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 시행하는 자는 광역교통시설 등의 건설 및 개량, 광역버스운송사업에 대한 지원 등을 위한 광역교통시설 부담금(이하 “부담금”이라 한다)을 내야 한다.

2. 「도시개발법」에 따른 도시개발사업

교통정비 촉진법」에 따른 교통유발부담금¹⁷⁾이 추가되었음.

광역교통시설 부담금의 경우 대도시권에서 도시개발사업을 시행하는 자에게 부과되며, 도시개발사업은 도시철도부지개발사업의 하나이므로 감면 조항이 있을 경우 사업시행자에게 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 교통유발부담금의 경우 준공 이후 교통혼잡을 유발하는 시설물 소유자에게 지자체장이 부과하는 것으로, 시설물 공사 중에 있는 사업시행자는 부담금의 부과대상이 아니라는 점에서 규정 실익이 크지 않은 것으로 보임.

17) 「도시교통정비 촉진법」

제36조(교통유발부담금의 부과·징수) ① 시장은 도시교통정비지역에서 교통혼잡의 원인이 되는 시설물의 소유자로부터 매년 교통유발부담금(이하 “부담금”이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.
(이하 생략)

15. 기반시설 지원 등(안 제17조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제17조(기반시설 지원 등) ① 시·도지사는 도시철도부지 개발사업의 원활한 조성을 위하여 필요한 도로 등 대 통령령으로 정하는 기반시 설 설치를 우선적으로 지원 할 수 있다. ② 제1항에 따른 기반시설 에 대한 지원 범위, 규모 등은 대통령령으로 정한다.	제17조(기반시설 지원 등) ① 시·도지사는 도시철도부지 개발사업의 원활한 조성을 위하여 필요한 도로 등 대 통령령으로 정하는 기반시 설 설치를 우선적으로 지원 할 수 있다. ② 제1항에 따른 기반시설 에 대한 지원 범위, 규모 등은 대통령령으로 정한다.	제17조(기반시설 지원 등) ① 시·도지사는 철도부지개발 사업의 원활한 조성을 위하 여 필요한 도로 등 대통령 령으로 정하는 기반시설의 설치를 우선적으로 지원할 수 있다. ② 제1항에 따른 기반시설 에 대한 지원 범위, 규모 등 은 대통령령으로 정한다.

안 제17조는 시·도지사는 도시철도부지개발사업의 원활한 조성을 위하여 필요한 도로 등 대통령령으로 정하는 기반시설 설치를 우선적으로 지원할 수 있도록 규정하려는 것임.

도시철도지하화통합개발 사업은 그 자체로 관할 지자체의 구도심을 재구조화하여 도시재생을 시행할 수 있는 기회가 되는 만큼, 이를 지원할 수 있는 법적 근거를 마련하고자 하는 동 조항은 필요한 것으로 보임.
「철도지하화통합개발법」에도 동일한 규정이 있음.

16. 관계 공무원 등의 파견요청(안 제18조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제18조(관계 공무원 등의 파견요청) <u>시·도지사</u> 는 도시철도지하화통합개발의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 행정기관의 장, 지방자치단체의 장 및 관계 기관·법인·단체에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.	제18조(관계 공무원 등의 파견요청) <u>국토교통부장관</u> 은 도시철도지하화통합개발의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관계 기관·법인·단체에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.	제18조(관계 공무원 등의 파견요청) <u>국토교통부장관</u> 은 철도지하화통합개발의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관계 기관·법인·단체에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.

안 제18조는 시·도지사가 도시철도지하화통합개발의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관계 기관·법인·단체에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있도록 규정하려는 것임.

원활한 사업 추진을 위해서는 인력 협조가 필수적이므로 필요한 조항으로 보이며, 「철도지하화통합개발법」에서도 유사한 규정을 두고 있음.

17. 보고·검사 및 권한의 위임 또는 위탁(안 제19조 및 제20조)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제19조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법을 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 필요한 보고를 하게 하거나 자료 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원에게 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다. ② 제1항에 따라 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다. ③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제20조(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임하거나, 사업시행자에게 위탁할 수 있다. ② 제1항에 따라 권한을 위임받은 시·도지사는 그 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있다.	제19조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법을 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 필요한 보고를 하게 하거나 자료 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원에게 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다. ② 제1항에 따라 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다. ③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제20조(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임하거나, 사업시행자에게 위탁할 수 있다. ② 제1항에 따라 권한을 위임받은 시·도지사는 그 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있다.	제19조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법을 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 필요한 보고를 하게 하거나 자료 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원에게 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다. ② 제1항에 따라 철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다. ③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제20조(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임하거나 사업시행자에게 위탁할 수 있다. ② 제1항에 따라 권한을 위임받은 시·도지사는 그 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있다.

안 제19조에 따르면 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법을 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 필요한 보고를 하게 하거나 자료 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원에게 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하게 할 수 있음.

제정안과 같은 보고·검사 규정은 사업의 원활한 시행과 관리를 위하여 필요할 것으로 보이며, 이는 「철도지하화통합개발법」과 동일함.

안 제20조에 따르면 국토교통부장관은 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있도록 하고, 사업시행자에게 위탁할 수 있도록 규정하고 있음. 또한, 시·도지사가 위임받은 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있도록 규정하고 있음.

사업의 원활한 추진을 위해 권한을 시·도지사에게 위임하거나 사업시행자에게 위탁하며, 시장·군수·구청장에게 재위임하는 것은 필요한 것으로 보이며, 이는 「철도지하화통합개발법」과 동일함.

18. 과태료 및 부칙(안 제21조, 부칙)

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
제21조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제19조제1항에 따른 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자 2. 제19조제1항에 따른 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 자료를 제출한 자 3. 제19조제1항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자 ② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.	제21조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제19조제1항에 따른 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자 2. 제19조제1항에 따른 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 자료를 제출한 자 3. 제19조제1항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자 ② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.	제21조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제19조제1항에 따른 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자 2. 제19조제1항에 따른 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 자료를 제출한 자 3. 제19조제1항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자 ② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.
부 칙	부 칙	부 칙(법률 제20177호)
이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(다른 법률의 개정) 도시철도법 일부를 다음과 같이 개정한다. 제5조제3항에 제2호의2를 다음과 같이 신설한다. 2의2. 「도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(다른 법률의 개정) ① 국가통합교통체계효율화법 일부를 다음과 같이 개정한다. 제5조제3항에 제4호의2를 다음과 같이 신설한다. 4의2. 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합계획

제 정 안	고민정의원안	철도지하화통합개발법
		② 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다. 제4조제2항에 제2호의2를 다음과 같이 신설한다. 2의2. 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합 계획

안 제21조는 제19조제1항에 따른 보고를 하지 않거나 거짓으로 보고한 자, 자료의 제출을 하지 않거나 거짓으로 자료를 제출한 자, 검사를 거부·방해 또는 기피한 자에 대하여 과태료를 부과하도록 규정하고 있음.

동 과태료의 규모는 「철도지하화통합개발법」과 동일한 수준으로 그 수준이 적절한 것으로 보임.

부칙에서는 시행일을 1년이 경과한 날로 규정하고 있는데 이는 「철도지하화통합개발법」 제정 당시 부칙과 동일하며 제정 법률 시행을 위한 준비 기간 등을 고려할 때 별다른 문제점은 없는 것으로 보임.

다만, 고민정의원안과 같이 「도시철도법」에 따른 도시철도망구축계획과 조화를 이루어야 할 법정계획의 목록¹⁸⁾에 도시철도지하화통합개발에

18) 「도시철도법」

제5조(도시철도망구축계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자

관한 종합계획을 추가하도록 다른 법률의 개정 조항을 두는 것이 필요할 것으로 보임. 「철도지하화통합개발법」 제정 당시 부칙에도 국가철도망 구축계획과 조화를 이루어야 할 법정계획 목록에 철도지하화통합개발에 관한 종합계획을 추가하도록 다른 법률의 개정 조항을 두었음.

문 의 처
02)6788-5575

치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 관할 도시교통권역에서 도시철도를 건설·운영하려면 관계 시·도지사(이하 “시·도지사”라 한다)와 협의하여 10년 단위의 도시철도망구축계획(이하 “도시철도망계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

③ 도시철도망계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다.

1. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획
2. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기 교통시설투자계획
3. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획
4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2에 따른 대도시권 광역교통시행계획
5. 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획
6. 「도시교통정비 촉진법」 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획
7. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조에 따른 대중교통기본계획