

---

울주군의회 경제건설위원회  
**국 외 연 수 보 고 서**

---



**울주군의회 경제건설위원회**

# 울주군의회 의원 공무국외연수 귀국보고서

- 해외 선진지 연수를 통해 그 도시의 교통, 도시계획 및 도시개발, 주택 등 우수사례를 견학하여 의정활동에 필요한 지식과 정보를 수집하여 우리 군 사업추진에 적용할 방안을 연구

## I 개요

- 기 간 : 2024. 10. 14. ~ 10. 18. / 3박 5일
- 인 원 : 8명
- 연수국가 : 싱가포르/ 말레이시아
- 연수내용 : 싱가포르의 도시계획, 교통정책, 주택정책 관련 정부 기관 및 전시관 등 방문
- 연구과제 : 대중교통체계, 주거환경 등 다양한 측면에서 함께 이루어진 싱가포르의 도시개발 계획을 연구
- 주요일정
  - 싱가포르 육상교통청(LTA), 싱가포르 도시재개발청(URA) 갤러리, 싱가포르 주택개발청(HDB) 리빙하우스 갤러리 등

## II

## 주요일정

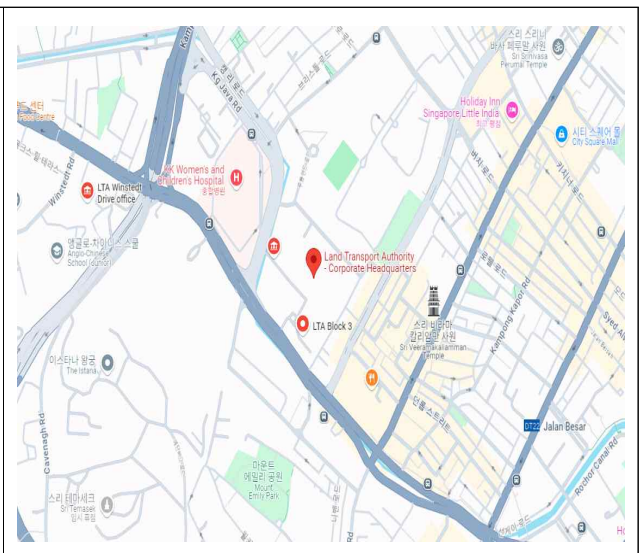
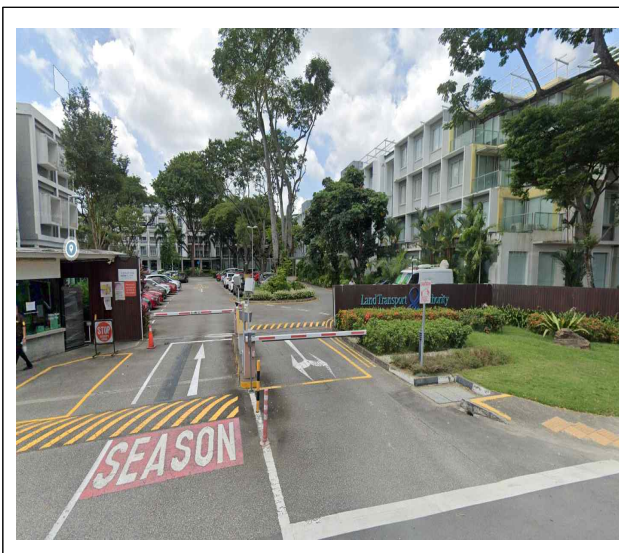
월 일 (요일)	출발지	도착지	방문기관	업 무 내 용	접촉예정인물 (직책포함)
10/14 (월)	울산	말레이시아	-	울주군의회 집결 및 출발 부산 김해 국제공항 도착 및 수속 부산 김해 국제공항 출발 싱가포르 창이 국제공항 도착 말레이시아 조호바루 이동 호텔 이동 후 호텔 휴식	
10/15 (화)	말레이시아	싱가포르	싱가포르 육상 교통청	<b>[공식방문]</b> ○ 싱가포르 육상교통청 (Land Transport Authority) - 버스연결성프로그램 설명 청취 <b>[현장방문]</b> ○ 보타닉 가든 - 식물원 조성 선진사례	싱가포르 육상 교통청 관계자
10/16 (수)	싱가포르	싱가포르	싱가포르 시티갤러리	<b>[현장방문]</b> ○ 싱가포르 URA 시티갤러리 - 싱가포르의 도시개발 정책 청취 <b>[현장방문]</b> ○ 마리나 베이(도시재생사업) - 개발자가 토지 용도를 자유롭게 결정하는 White Zone이 적용되 어 성공적인 도시개발을 해낸 마 리나베이 현장 견학	싱가포르 도시 재개발청 관계자
10/17 (목)	싱가포르	싱가포르	싱가포르 주택개발청 갤러리	<b>[현장방문]</b> ○ 싱가포르 주택개발청 갤러리 (HDB Lvinghouse gallery) - 싱가포르 주택정책 청취 <b>[현장방문]</b> ○ 클락키 수변광장 - 수변도시 재생사업 대표사례 견학	싱가포르 주택개발청 관계자
10/18 (금)	싱가포르	부산		싱가포르 창이 국제공항 출발 부산 김해 국제공항 도착 울주군의회 도착	

### Ⅲ 기관 방문 결과

#### □ 싱가포르 육상교통청 소개

##### ◆ 육상교통청의 역사

- 싱가포르가 독립한 1965년 이후 초기에는 공공기반시설을 공공사업부라는 한 기관에서 모두 관장하였음. 여기에는 주차장, 교량, 하수 시스템, 주택, 도서관, 심지어 버스 정류장 건설도 포함되었는데, 싱가포르의 발전이 가속화되어 교통계획의 범위가 확대됨에 따라 새로운 주체가 필요하였음.
- 1971년 국가 및 도시계획 프로젝트(SCP)가 완료되면서 도시 전체를 연결하기 위한 고속도로 네트워크와 고속철도(MRT) 시스템을 구상하는 싱가포르 최초의 개념 계획이 탄생하였고. 1970년대에는 발전하는 교통 시스템을 계획하고 교통 혼잡을 관리하기 위해 도로 교통 행동 위원회를 설립하였음.
- 1995년 9월 1일에 4개의 공공 기관 (차량 등록소, 대중교통공사(MRTC), 공공 사업부의 도로 및 교통부, 통신부 산하 육상교통과)이 합병되어 육상교통청(LTA)이 설립되었음.



## ◆ 육상교통청의 비전 ‘싱가포르 교통 2040’

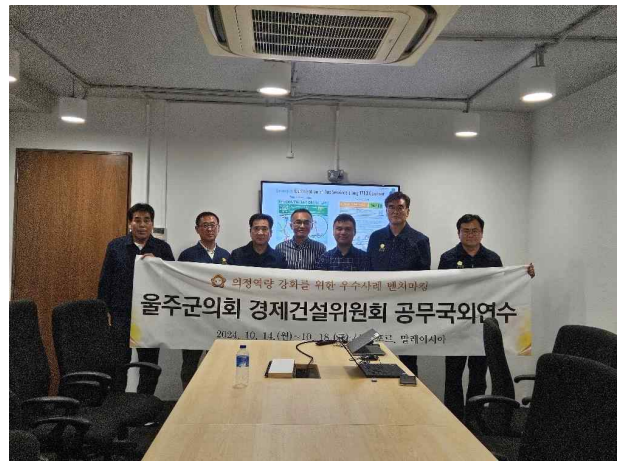
- 싱가포르는 2040 교통정책 비전으로 안전하고 건강한 교통 수단을 모든 이용자가 함께 이용할 수 있는 ‘Bringing Singapore Together’ 을 제시함.
- 주요 내용은 생활권 내 20분 및 도심까지 40분 내 통행 만들기, 모두를 위한 교통, 안전하고 건강한 교통임.

- 20-Minute Towns and a 45-Minute City : 보행, 자전거, 대중교통, 자동차로 생활권 내 20분 통행, 집에서 도심까지 통행도 최대 45분 내 통행 목표
- Transport for All : 배리어프리 통행을 통해 누구나 차별 없이 편리하게 통행할 수 있는 교통 환경 조성
- Healthy Lives, Safer Journeys : 지속가능한 교통시스템을 통해 보다 안전하고 건강한 통행환경 조성

## □ 싱가포르 버스운영 모델 브리핑

- 연수단은 싱가포르 육상교통청(LTA)에서 BUS 팀장(Hao Rui Tan)과 담당자 (Muhamad Hafiz)를 만나 싱가포르의 버스운영 시스템 BCM (Bus Contracting Model)에 대한 브리핑을 받고 질의응답을 가짐.





## □ 싱가포르의 버스운영 제도 BCM

### ◆ 싱가포르의 BCM 도입

- 싱가포르의 BCM(Bus Contracting Model)이라는 제도는 2014년에 발표된 새로운 시내버스 운영 시스템으로 GCM(Government Contracting Model)로 불리기함. 계획 발표 후 지속적인 보완작업을

거쳐 기존 시내버스 운영업체인 SBS, SMRT와 BSOL(Bus Service Operating Licenses, 위탁운영제도) 계약이 종료되는 2016년 8월 이후 본격적으로 시행, 운영돼 오고 있음.

- 싱가포르의 위탁운영 제도는 영국, 호주에서 시행 중인 노선입찰제와 유사한 제도로 싱가포르 실정에 맞게 변형되어 도입된 제도로 교통국의 설명에 따르면 우리나라 일부 지자체에서 운영 중인 완전 공영제 시스템과 상당히 유사함.

	기존 모델(BSOL)	새 모델(BCM)
자산 보유	LTA와 운영사가 자산을 함께 보유	LTA가 모든 자산을 보유 (차고지, 버스, 환승센터, 운영관제 시스템, 차내 단말기 등) * 운수사에서 LTA에 임대하는 자산 제외
특징	운영 이익에 초점  - 요금 징수, 광고 등으로 수익 발생 - 자본 및 운영에 비용을 충당하고 수익을 얻음 - 재정손실 최소화에 초점을 맞춤 (노선 경로, 노선 배차 등)	공공성 강화에 중점 - LTA가 버스 서비스 운영 표준 제시 (운수사는 이를 반드시 준수하여야 함) - 경쟁입찰을 통한 버스 노선 운영 - 운수업체 운영 결과에 따라 인센티브 또는 페널티 부여 - 수입금은 정부에서 관리하고 대중 교통의 저렴한 요금을 보장함

- 싱가포르는 BCM 모델 도입으로 인해 정부에서 노선 및 서비스를 승객의 요구에 맞게 신속하게 대응할 수 있으며 버스 운영사는 버스 운영비용에 집중하지 않고 버스 운영에만 집중할 수 있기 때문에 더 질 높은 서비스 제공이 가능해질 것으로 기대하고 제도를 도입하였음.

## ◆ 싱가포르 BCM의 특징

- 싱가포르의 BCM 버스 서비스 운영 표준은 매우 구체적인데 싱가포르 BCM 입찰에 선정된 운수업체들은 LTA에서 제시한 서비스 운영 표준을 반드시 준수하여야 함. 그뿐만 아니라 노선 안내, 경로 안내, 분실물 서비스 관리 등 고객 관리 서비스도 함께 제공해야 함.
- 또 다른 특징은 공공 운영임에도 불구하고 운수사의 광고를 자유롭게 허용하고 적극 권장하고 있는데 요금을 정부가 통제하면서 발생하는 재정 적자를 최소화하고 정부 재정 투입을 줄이기 위한 방안으로 연수 기간 본 싱가포르 버스의 광고는 다양하고 화려한 편이었음.
- BCM 모델은 '인센티브/페널티 제도(BSRF; Bus Service Reliability Framework)' 정책을 병행하는데, LTA에서 제시한 버스 서비스 운영 표준을 잘 준수 할 경우 연간 10%까지 추가 인센티브(성과급)를 받을 수 있으며 기준을 충족하지 못할 경우는 연간 10%까지 페널티가 부여됨.

주요 평가항목
1. 버스 신뢰도 - 정시성, 배차간격 준수 여부 등
2. 첫차 및 막차시간 준수 여부
3. LTA 자산의 유지관리
4. 버스 환승센터(Interchange)와 차고지(Depot)의 유지관리
5. 버스 결제 시스템 유지관리

- 근로자 역시 근무여건이 개선될 것으로 기대하였음. 운수업체는 운전자에게 양질의 일자리를 제공하여야 하며 기존 운수회사가 다음 노선 입찰에서 실패할 경우에도 해당 운전자는 고용 승계를 해주어야 하고. 처우, 고용 승계, 고용조건, 근무기간 등 근로와 관련된 기준은 '버스 산업 노동자 고용 가이드라인(Guidelines on Good Employment Practices in the Public Industry)' 을 정하였음.



## ◆ BCM도입의 성과

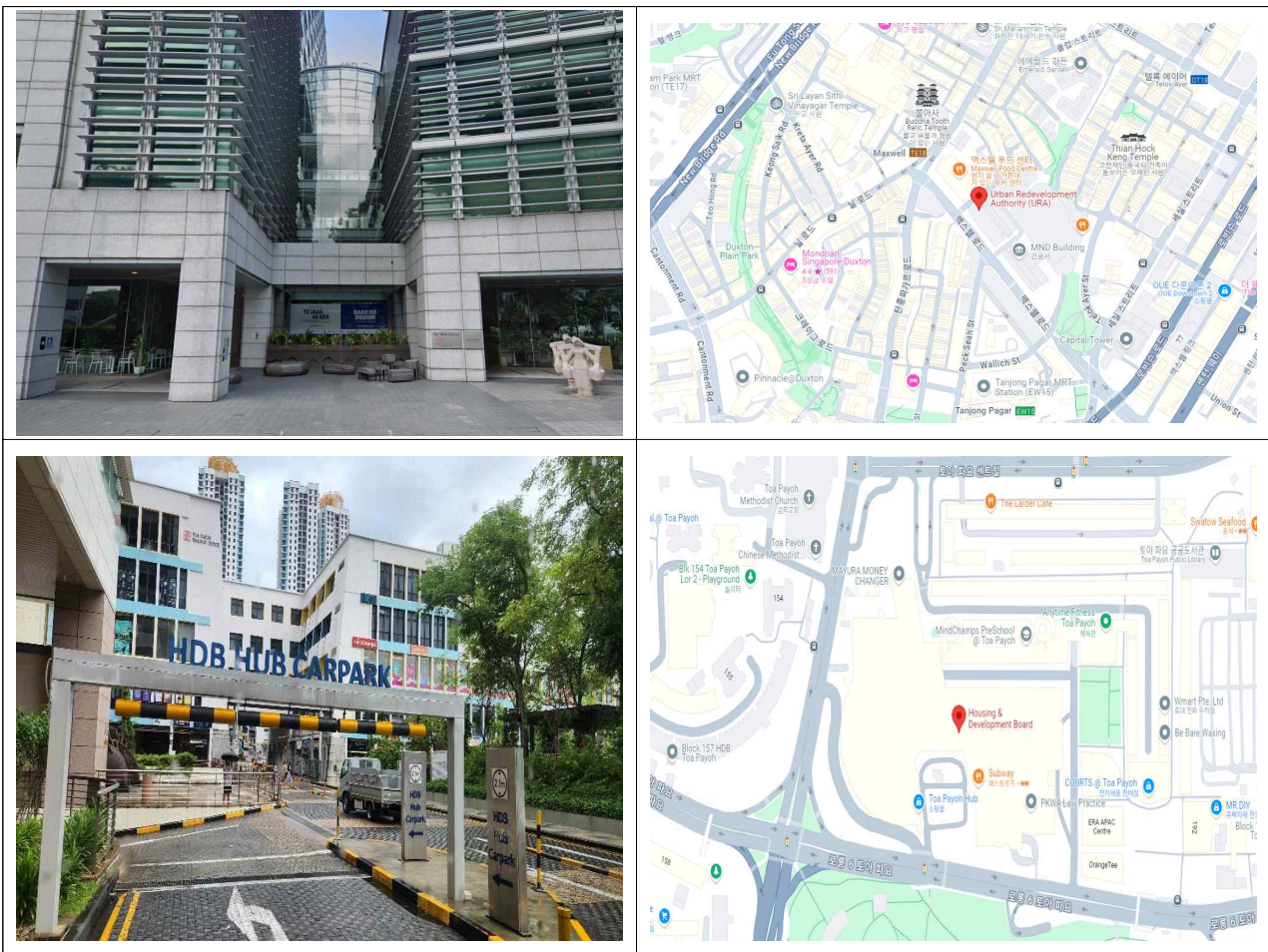
- BCM 모델 적용 이후 대규모 증차를 통해 모든 버스는 15분 이하의 배차간격으로 단축했고 특히 일부 노선은 6~8분 간격의 짧은 배차간격으로 운영해 출퇴근 시간대 60% 이상 혼잡도가 개선되었다고 평가하고 있음.
- BCM 모델과 연계한 BSRF(\*신뢰도 부문)/BSEP(\*서비스부문) 정책을 추진하여 버스 서비스를 보다 고도화하여 버스 도착시간 규칙화, 도착예정시간(정시성)을 개선하고 배차간격을 잘 지키도록 하여 시민들의 신뢰도를 확보하였다고 함. 이러한 노력의 일환으로 버스를 타는데 대기시간이 약 25%가량 단축되었다고 평가하고 있음.
- 근로자 역시 근무여건이 개선되었음. 앞에서 말한 ‘버스 산업에서의 노동자 우수 고용 가이드라인(Guidelines on Good Employment Practices in the Public Industry)’ 덕분에 운수종사자의 근무여건이 개선되었는데, 운수업체가 부족한 인력을 유치하기 위해 근무조건과 고용조건을 개선했고 결국 1,000여 명의 버스 운전자 중 80%가 자국민으로 채용되었음. (이전에는 자국민이 취업을 꺼려 외국인을 채용하는 경우가 많았다고 함)

## □ 싱가포르 도시재개발청(URA), 주택개발청(HDB)

### ◆ 싱가포르의 도시개발 및 주거안정 사업의 역사

- 영국의 식민시절인 1927년 싱가포르는 도시환경개선위언회(SIT)를 통하여 도시의 혼잡을 경감시킬 공공 도시기반시설의 개선사업을 실행하였음. 하지만 SIT는 도시전체를 아우르는 정책을 수립하지는 못했고 2차 대전으로 인해 싱가포르의 도시기반시설이 파괴되면서 많은 노숙자가 생겨나 1947년 주택위원회(Housing Committee)가 설립되었음.

- 1950년대 싱가포르의 인구는 100만에 도달하였는데 인구 4분의 1이 국토면적의 1%에 살 정도로 주거밀도가 비정상적으로 높은 과밀 상황이 지속되었음. 이러한 문제를 해결하기 위해 싱가포르 정부는 1960년 도시계획 및 도시개발 기능을 전담하기 위한 기관으로 주택개발청(HDB)를 설립하여 SIT를 대체하였고 이때부터 대규모 공공아파트를 성공적으로 개발하면서 1970년대에는 시민의 대부분이 공공아파트를 공급받아서 살게 되었음.
- 최초 주택공급을 최우선으로 도시계획을 시행하던 싱가포르 정부는 국제적인 도시로 발돋움하기 위한 도시기반시설을 갖추기 위해 HDB에는 주택 개발사업만을 남기고 도시계획 및 도시개발 기능은 분리하여 새롭게 도시재개발청(URA)을 설립하였음.



□ 도시재개발청(URA), 주택개발청(HDB) 견학

- 연수단은 싱가포르 도시재개발청(URA), 주택개발청(HDB)에서 싱가포르의 도시개발 및 주택정책에 대한 설명을 청취함.





## ◆ 싱가포르 도시재개발청(URA), 주택개발청(HDB)의 주요업무

### - 토지이용계획 수립

싱가포르의 55개 도시계획 지역에는 5년마다 법정계획(Master Plan)이 수립되고, 10년마다 비법정계획(Concept Plan)의 중·장기적 토지이용계획이 수립됨.

### - 개발계획 평가 및 승인

마스터플랜에 명시된 지침내용을 바탕으로 공공 및 민간 부분의 각종 부동산·도시개발 프로젝트에 대해 평가하고 승인하는 일을 함.

### - 도시계획 수립

오차드 쇼핑거리, 탄종파가의 국제 금융업무지역, 싱가포르강의 수변 문화공간, 마리나 베이 신도시와 같은 지역의 도시계획과 이를 바탕으로 한 토지이용계획을 수립함.

## □ 싱가포르의 주택 및 도시개발 제도의 특징

### ◆ 싱가포르 공공주택(HDB)의 탄생배경

- 싱가포르의 공공주택은 HDB로 통칭하는데 이는 주택개발청을 부르는 HDB와 동일하다. 과거 우리나라에서 공공주택 아파트를 ‘주공아파트’로 통칭하는 것과 똑같은 경우라 할 수 있음.  
싱가포르의 독립 이후에 도시과밀화와 주택 부족이 심각한 문제가 되었음. 싱가포르 정부는 안정적이고 저렴한 주택을 통한 주거 안정성이 확보되면 이것이 국가에 대한 지지로 이어져서 장기적인 국가의 발전으로 이어질 것으로 판단함.

### ◆ 공공주택(HDB)의 건설과 공급

- 싱가포르의 공공주택은 우리나라와 달리 임대 주택이 아님. 국가가 지어서 저렴하게 분양하는 주택으로 소유주는 개인이지만 땅은 국가의 소유임. 중국이나 베트남과 같이 건물만 사는 것이고 땅은 국유지인 방식이므로 실제 싱가포르에서 우리나라와 같은 임대주택 방식은 비중이 낮은 편임.
- 싱가포르 전체 가구의 80% 정도는 공공주택에 거주하고 있음. 즉 국유지에 국가가 보조금을 들여 가지고 건설을 한 다음에 일반 국민에게 저렴한 가격으로 판매하는 분양주택의 개념으로 싱가포르는 이 제도를 통해 자가 보유율을 90% 이상 달성하였음.
- 이러한 것이 가능했던 이유는 전체 토지의 한 90% 정도가 국유지이기 때문인데 싱가포르는 독립 직후 토지 수용법을 제정해서 국가가 필요하면 토지를 시가보다 낮은 가격으로 수용을 할 수 있는데 URA의 주도하에 단계적으로 국유지 면적을 계속 넓혀 왔던 것임.

- 위와 같은 방식으로 확보한 토지 위에 주택을 짓기 위한 재원은 1968년부터 우리나라의 국민연금에 해당하는 중앙 후생 기금(CPF) 즉 노후 보장형 기금의 돈을 꺼내서 공공 주택건설에 사용할 수 있도록 방침을 정함. 국민의 노후를 위한 돈을 국가가 맡아서 관리를 하면서 공공주택의 건설 비용을 충당하는 데 사용함.
- 실제 싱가포르 국민 같은 경우는 정확한 비율은 조금씩 다르지만 보통 월급의 20% 정도를 중앙 후생 기금으로 납부함. 우리나라의 국민연금 방식으로 납부하는데 개인 부담은 20% 사업주 12% 정도를 의무예탁 하도록 함. 덕분에 건물을 조달 금리와 상관없이 안정적으로 지을 수 있게 되어 싼 가격에 공공주택을 공급하는 게 가능해졌음.
- 이렇게 건설된 주택에 대해서는 시세보다 낮은 가격으로 국민에게 판매하는 데 소득이 낮을수록 여기에 대해서 정부가 보조금을 지급하여 부담을 덜어 주는 방식을 채택하고 있음. 최대 주택 가격의 40%까지 정부가 보조금으로 지원을 해주고 있는데 상한선은 8만 싱가포르 달러, 우리 돈으로 8천만 원 정도임

1. 국가주도의 주택 공급
2. 소득 수준에 따른 가격 차등적용
3. 저소득층이나 중산층이 능력에 맞는 주택을 보유

## ◆ 공공주택(HDB)의 판매와 재건축

- 싱가포르 공공주택(HDB) 같은 경우 과거에는 크기가 작았음. 최초LDK(Living, Dining, Kitchen)인 경우 공용공간을 제외한 방은 1개임. 점점 방이 많아지는 추세를 보이는데 그래서 90년대에는 2LDK, 2000년대에는 3LDK, 4LDK로 증가하였음. 연수단이 싱가포르 주택개발청(HDB)을 방문하였을 때도 다양한 크기와 구조를 가진 공공주택의 모델하우스를 확인할 수 있었는데 현재 싱가포르에 있는 공공주택의 90% 이상은 최소한 방 두 개 거실 하나 정도는 갖추고 있는 형태임.
- 과거에 지워진 1960년대 70년대 지어진 아파트들은 활발하게 재건축하고 있음. 즉 오래된 공공주택 같은 경우 철거 후 다시 그 수요에 맞는 쪽으로 건설하는 형태로 사업을 추진하고 있는데 재건축했을 때는 거주하고 있던 사람들에게 그 지역의 시세 맞춰 일단 보상하고 인근지역에 공공주택이 있을 때 우선 구매할 수 있는 권한을 부여함.
- 즉 순환 재건축을 통해 계속 주택을 공급함. 싱가포르는 공공에서 시장 상황과 관계없이 계속 공급하는데 일정 물량은 기본적으로 최소 수요를 공공이 감당하고 시장 변동에 따라서 민간이 거기에 대해서 반응하는 체제를 유지하고 있음.

## ◆ 공공주택(HBD)의 재판매

- 싱가포르 공공주택은 내가 돈 주고 사는 주택이므로 청약에 익숙한 우리나라 사람의 경우 ‘그러면 내가 받자마자 피받고 팔면 되지 않나?’ 하는 생각을 하게 되는데 우리나라와 마찬가지로 싱가포르에도 실거주 의무기간이 존재함. 우리나라의 경우는 2년~5년까지 기간을 정하고 있는데 싱가포르의 경우 실제로 최소 5년이 지나야 함.
- 단기 시세차익을 누리는 것을 막기 위해서 일단은 5년의 기간 동안 실거주 의무를 부여하는데 만약 5년 안에 집을 팔면 HBD(싱가포르 주택청)가 분양가로 주택을 환수함. 우리나라가 분양가의 10%에 해당하는 금액을 과태료로 내거나 양도세를 증과세하는데. 이에 비해서 상당히 엄격한 조치를 하고 있음.
- 5년 동안은 실거주해야 하고, 5년, 10년이 지나 팔게 됐을 때 시세차익을 보면 그 크기에 따라서 일정 금액을 정부가 다시 환수함. 즉 정부가 처음 싸게 공급하였기 때문에 국가는 거기에 대해서는 차익을 가져감. 금액은 차이가 있는데 거주기간과 실현한 차익에 따라 1,200만 원 정도부터 4,600만 원까지 정도를 환수하는데 주택가격에 비해 큰 금액이라고 보기는 어려움.
- 중산층이 주택을 통해서 자기의 부를 일구는 것을 인정하지만 국가가 실제로 들어갔던 비용은 돌려받는다는 기조를 일관성 있게 유지하고 있으며 공공분양 주택을 가지고 이런 식의 여러 가지 정책들을 전개하고 있음.



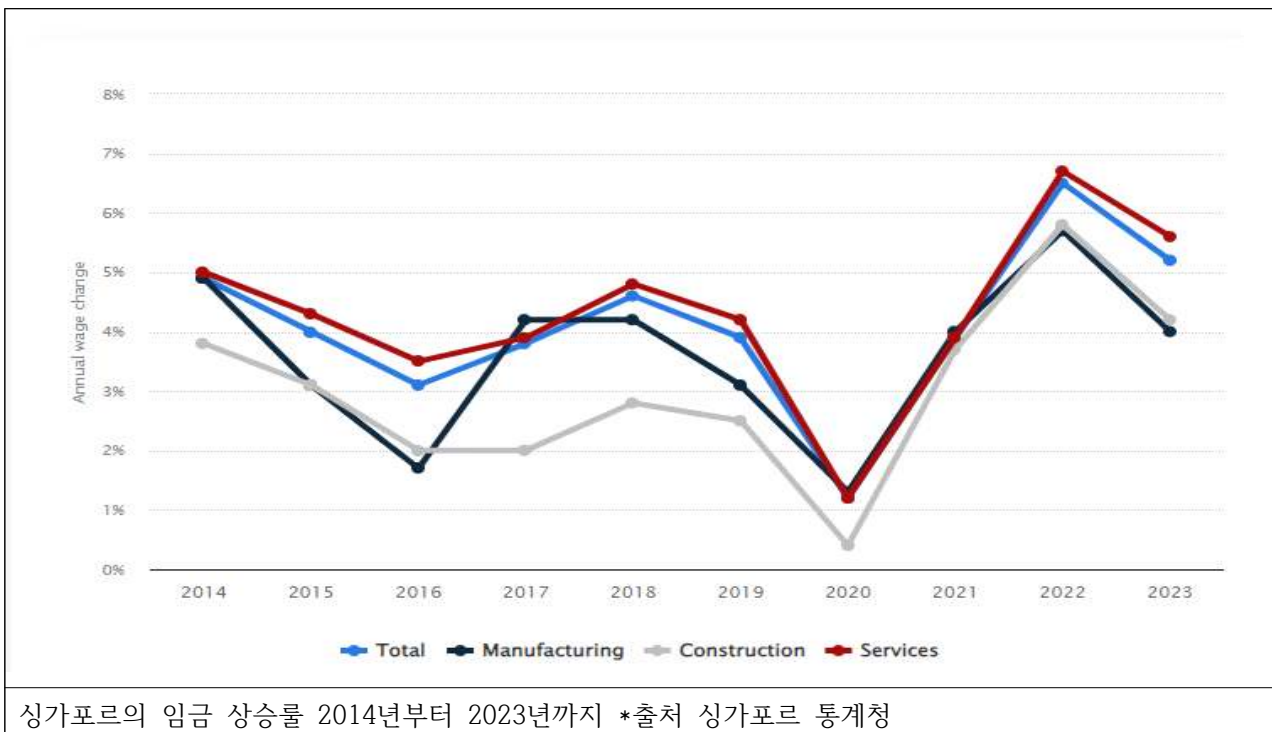
## ◆ HDB의 소유권과 세금

- 우리나라의 주택정책에 견주어 생각하면 15년을 살다가 양도 차액이 5억 원 정도 발생했을 때 양도세가 얼마인가에 대한 의문이 자연스럽게 생기게 되는데 싱가포르에는 양도세가 없음. 노후에 집을 팔고 근처 말레이시아 같은 곳으로 이주하던가 자녀에게 물려줄 수도 있으며 이에 따른 증여세도 없음. 즉, 한 번 중산층에 형성된 부에 대해서 오롯이 유지할 수 있도록 도움을 주는 정책으로 이해할 수 있음.
- 그렇다고 적용되는 세금이 전무한 것은 아님. 집을 장만했을 때 내야 되는 스탬프 피는 우리나라의 취득세와 동일한 개념인데 1주택 같은 경우는 0%로 문제가 없지만 다주택 같은 경우는 세율이 대폭 증가함. 2주택 같은 경우 주택 구입 가격의 30% 3주택 같은 경우는 35% 정도를 과세하고 있음.
- 외국인의 경우 60%의 세율을 적용하는데 외국인이 투자목적으로 여러 개의 주택을 확보하는 것을 막기 위한 것임.
- 재산세 같은 경우는 비거주자, 즉 주택을 구입해 놓고 다른 곳에 거주하는 사람들에게 중과세하는 형태임.

## ◆ 피해갈 수 없는 주택가격 인상

- 이러한 공공주택 정책을 추진하고 있는 싱가포르도 주택가격의 상승을 피해 갈 수는 없었음. 최근에 100만 싱가포르 달러를 돌파하는 가격이 많아지고 있어 싱가포르에서 화제가 되고 있음. 100만 싱가포르 달러는 원화로는 10억원 정도임. 또한 주택 가격 상승 뿐만 아니라 이제 값비싼 주택들도 점점 많아지고 있음.
- 주택가격 상승에는 여러가지 이유가 있음. 싱가포르 같은 경우

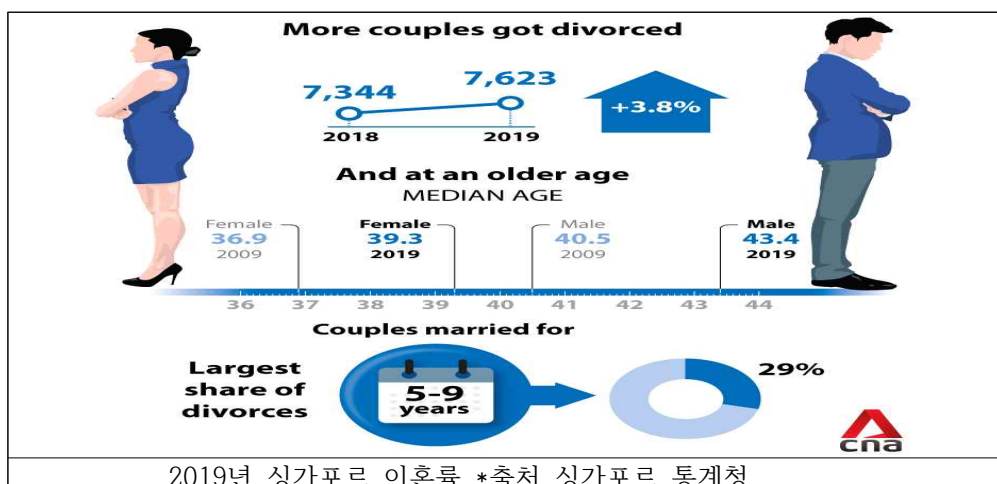
물가 상승률을 뺀 임금 상승률이 높은 편으로, 2017년부터 계산해 봤을 때 보면 실질 임금 상승률이 20% 정도가 되어 주택구입 수요가 증가했다는 분석이 크고 석유 트레이드 등 싱가포르와 관련된 중요한 사업 비즈니스와 관련된 고임금의 외국인들도 많이 들어와 주택을 장만하는 비율도 높아지고 있어 주택가격이 상당히 오르고 있는 모습임.



### ◆ 주택을 얻기 위한 결혼

- 주택의 가격이 이렇게 상승하면서 나타난 현상 중 흥미로운 것은 결혼을 빨리하는 풍조가 생겼다는 것임. 공공주택 분양에 신혼부부에 대해서 우선권을 부여하는데 우리나라의 신혼부부 특공과 비슷한 제도라 할 수 있음. 싱가포르 같은 경우 신청해 놓고 실제로 배당될 때까지는 대략 4~5년 정도는 대기해야 함. 대기할 때는 그냥 신청만 하면 되는 것은 아니고 20% 정도의 계약금을 납부해야 함.

- 사유를 ‘결혼’ 으로 신청해야 하는 것이므로 만약에 헤어지면 계약금은 돌려받지 못하므로 신중한 결정이 필요함. 신청 시 부부 합산으로 월 소득이 14천 싱가포르 달러 대략 1,400만 원 이하까지 가능함. 따라서, 결혼이 늦어지면 부부의 합산 소득이 월소득 14천 달러를 초과할 우려가 있고(싱가포르의 1인당 GDP는 약 9만 달러임) 주택가격이 지속적으로 상승함에 따라, 오히려 주택 구입에 유리한 환경이 조성되면서 혼인 건수가 상승하고 있음.
- 결혼을 서두르면서 25세에서 29세 여성 혼인율 같은 경우는 2000년 같은 경우는 45%였는데 2014년은 60%로 상승하였고. 같은 기간 30세에서 34세까지의 남성의 경우도 22%에서 37%로 상승하였음.
- 싱가포르 국민이 결혼을 사유로 공공주택을 분양받아 입주한 이후에 의무거주기간 5년을 채우지 못한다고 가정하면 국가가 주택을 환수해 갈 수 있게 되는데 앞에서 말한 25세에서 29세의 여성의 이혼율은 그들이 30세에서 34세의 여성이 되었을 때 4%에서 7.2%로 상승하였고 남성의 이혼율도 3.5%에서 6.3%로 증가하였음. 결혼 후 5년까지의 이혼율은 크게 오르지 않는 반면 5년 후의 이혼율은 이제 매우 높게 나타나는 것이 큰 특성으로 볼 수 있음.



## ◆ 주택가격 상승을 억제하기 위한 노력

- 우리나라의 경우 주택가격이 상승할 경우 일단 조정지역, 그 다음 투기지역 투기 과열 지역 순으로 지정하고 양도세 중과, 다주택자에 대한 취득세 중과, 다주택자에 대한 대출 금지 등 다양한 조치를 패키지로 준비해 놓았다가 적용해 나가는 데 비해 싱가포르는 우리나라처럼 체계적이지 않음.
- 우리나라의 LTV(주택에대한 담보인정비율)이 70%인데 반해 싱가포르 같은 경우 2020년 코로나 직전까지는 LTV가 90%였음. 즉 주택가격의 90%까지는 대출을 받아서 주택을 구입할 수 있었음.
- 주택가격이 본격적으로 오르기 시작한 2021년에 90%에서 85%로 5%포인트를 낮췄는데 2022년에 다시 여기서 또 5% 낮춰서 80%로 낮추었고 올해 8월에 다시 여기서 5%를 낮추어 현재는 75%를 인정 해주고 있음.
- 앞서 언급한 취득세 관련해서도 외국인에 대해서는 기존 30%인 취득세를 60%까지 인상하였음. 즉 현재 주택가격 상승의 큰 요인 중 하나가 외국인의 주택구입이기 때문에 이를 철저하게 틀어막으려는 의지를 가지고 정책을 강화하고 있음
- 주택가격 상승의 선진국인 우리나라의 경우를 볼 때 이런 식의 규제 대책만으로는 주택가격 상승을 막는 데는 한계가 있으므로 싱가포르 또한 공급 확대를 고려하고 있음. 도심 지역에 기존 공공주택을 헐고 고층으로 주상복합 공공주택을 짓는 형태로 공급을 확대하려 하고 있음. 연수단이 URA(도시재개발청)과 LTA(육상교통청)에서 들었던 것은 그동안에는 URA의 주도하에 LTA와 HDB가 협업하여

교외로 나가면서 교통수단을 같이 건설해 가면서 신시가지와 주거 단지를 만드는 컨셉이었는데 이제는 다시 도심으로 들어와서 고층 공공주택을 공급하는 방식도 병행하는 것임.

## V 시찰후기

### ◆ 우리군에 주는 시사점

- 싱가포르의 BCM 모델이 적용된 2016년 9월부터 대중교통의 큰 줄기인 장거리 이동은 지하철을 중심으로 운용하고 버스는 그것을 보조하는 개념으로 자리 잡았음. 버스의 경우 장거리 노선을 다수 폐지하고 한 지점에서 또 다른 한 지점으로 이동하는 것이 아닌 지하철로의 연결을 최우선으로 하여 노선을 계획하고 있었음. 이러한 제도는 모두를 만족시킬 수는 없지만 LTA에서는 대중 교통체계의 존속 가능성을 고려한 정책이라는 것을 말하였음.
- 이는 현재 울산시의 버스 노선 개편과 일정 부분 유사성을 보이는데 중심지의 배차간격을 늘려 연계성을 늘리는 울산시의 구상은 운수업체의 경영 부담을 덜어 줄 수는 있겠지만 지하철 등 다른 교통수단이 없는 상황에서 외곽에 거주하는 시민들이 버스 승차 한 번으로 이동이 가능하던 곳도 환승을 해야 하는 경우가 생김.
- 모두를 만족시키는 정책은 있을 수 없기 때문 싱가포르도 기존 노선의 개편이 순탄했던 것만은 아니었고, 지하철 노선이 들어오기 전까지는 장거리 노선을 유지하되 배차간격을 더 늘리는 등 주민의 불편을 최소화하려는 노력을 하였음. 우리 군도 BMC의 노선 결정 과정 등을 참고하여 울산광역시의 버스 노선 개편에 있어 중심지까지의 연결성을 확보할 노선과 필수적으로 유지해야

할 장거리 노선 등을 조사·제안이 필요할 것임.

- 싱가포르의 주택정책은 우리나라 입장에서, 일견 타당하고 이해가 가는 측면이 많은 반면 양도세와 증여세가 없는 것은 상당히 독특하다고 볼 수 있었고, 국가 주도로 주택을 지속적·안정적인 공급을 하면서 좋은 품질의 주택을 적정한 가격으로 유지하는 것이 싱가포르 주택정책의 성공 비결이라 할 수 있었음.

2024년 7월 1일 우리 군의 ‘언양임시시외버스터미널 일원’은 국토교통부에서 추진 중인 ‘공간혁신구역 선도사업 후보지’에 선정되었음. 공간혁신구역은 허용되는 건축물의 용도와 건폐율·용적률 등 규제가 완화되는 도시계획 특례구역\*으로 다양한 기능을 복합하여 도심의 성장거점으로 조성할 수 있는데 우리 군은 개발 방향을 청년일자리와 주거, 문화편의시설 복합거점을 조성하는 것으로 정하였음. 싱가포르의 사례에서 볼 때 이러한 개발은 교통, 도시계획 등 여러 요소를 검토하여 개발해야 성공할 수 있으며 공공주택 분양으로 혼인율이 상승하는 사례를 보아 청년 주거 안정의 방식을 임대로만 한정하지 않고 여러가지 방안을 새롭게 구상할 필요가 있을 것임.

\* 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 개정(24.2.6)에 따라 8월 7일부터 시행

- ① 도시혁신구역 : 용도·밀도 제약 없이 자유로운 개발이 가능한 구역(White Zone)
- ② 복합용도구역 : 용도 제약 없이 다양한 시설 설치가 가능한 구역
- ③ 도시·군계획시설 입체복합구역 : 도시 기반시설 부지의 용도, 밀도 제한(2배 이내) 완화