

9. 第6回 韓・日 住宅協議會議 (主題發表內容) (Ⅳ)

資料提供：建設部

大單位 宅地開發의 現況과 그 分析

— 首都圈新都市 建設을 中心으로 —

한 국 : 한 국 토 지 개 발 공 사

발표자 : 지원사업처장 金 在 炫

요 약

1. 서론

- 한국은 수도권의 심각한 주택난을 획기적으로 해소하고 과밀을 완화하기 위하여 89년 부터 5년에 걸쳐 서울인근 지역에 5개의 신도시를 조성하는 대단위 택지개발사업을 성공적으로 시행중임.
- 한국의 신도시 개발은
 - 1960년대와 1970년대에 걸쳐서는 주로 대도시 서울의 인구, 산업, 기능의 이전 분산과 공단배후도시 건설을 위한 신도시를 건설하였고
 - 1980년대에 들어서는 주로 수도 서울의 주택문제 해결을 위해 시가지내에 대단위 택지 및 주택건설사업을 추진하였으나 도시내의 신시가지 건설로서는 확대되는 주택수요의 충족이 불가

- 이에 따른 주택가격의 폭등현상에 대처할만한 획기적인 주택의 공급방안으로 분당, 일산, 평촌, 산본, 중동의 5개 신도시 건설을 추진

2. 대단위 택지개발의 배경

주택가격의 폭등과 아파트 투기의 성행

- 신도시 건설계획을 발표하기전인 1988년말부터 주택가격이 급격히 상승
- 주택가격의 폭등은 물가와 임금인상을 부채질하여 경제를 불안하게 하고 무주택자에게 절망감을 심화시켜 사회적인 불안으로까지 작용

주택수요의 급격한 증가와 수도권외의 택지 고갈

1988년 올림픽 이후의 경제호황에 힘입어 주택에 대한 수요는 급증하고 있었으나, 주택건설은 지가의 상승 임금 및 자재비의 인상등으로 채산성이 악화되어 부진

공급물량이 절대적으로 부족

- 당시 서울의 주택보급율은 약50%, 가구증가율은 연3.3% 정도임.
- 따라서 대규모의 주택공급 확대정책인 “주택 200만호 건설계획”의 일환으로 수도권외지역에 신도시 건설계획을 추진

3. 개발목표 및 추진전략

신도시의 개발목표

- 주민의 욕구에 부응할 수 있는 한국적 신도시개발의 모델 제시
- 서울의 의존도를 탈피할 수 있도록 자족적인 도시기능을 수용
- 단시일내에 사업추진에 따른 효율적인 개발방안의 채택

추진전략

- 탄력적이고 협조적인 사업추진
- 공공부문과 민간부문의 역할이 분담되는 합동개발방식의 채택
- 택지개발계획의 3차원적 완성을 도모하고 주거환경의 질적개선을 기할 수 있도록

록 도시설계를 도입 실시

4. 개발효과 분석

주택공급 및 수요의 절대적인 안정

- 신도시 아파트가 본격적으로 공급되기 시작한 91년부터 아파트 가격은 하락할 조짐을 나타냈으며, 92년부터는 본격적으로 하락하기 시작하여 현재까지도 하락세는 계속

지역경제에 커다란 효과

- 5개 신도시 건설공사에 따른 투자는 총 15조원으로 추정
 - 이와같이 투자된 돈은 건설부문등 관련산업과 또다른 부가가치를 유발시키는 효과를 가져오게 될 것인바 그 규모는 개략적으로 43조원에 이를 것으로 추정됨.
- 신도시의 건설이후에 마련될 새로운 고용창출은 주로 3차산업 중심의 고급행정 및 서비스를 중심으로 총 44만7천명의 고용유발

수도권의 인구 재배치

- 일반적으로 인구의 집중은 투자와 산업입지에 따른 고용창출의 경제적인 요인이 주된 것으로 작용하며 신규주택건설의 경우는 단지 주거의 이동만 발생
- 5개 신도시의 경우 주택 혹은 택지분양시 지역별 분양자격의 제한으로 인구집중에 대한 1차적인 통제가 가능하므로 3차 산업 고용창출에 따른 부분적 인구 집중 가능
- 신도시의 건설은 수도권내에서의 인구배치 효과를 가져오게 되어 서울인구의 대폭적인 분산(약 93만명의 순인구 감소)등 수도권에서의 서울의 인구비중이 크게 감소할 것임.

5. 결론

- 수도권 5개 신도시 건설용 자재 및 인력의 일시적인 수급불균형등 일부 부정적

인 요인도 있었으나, 수도권내의 주택공급의 원활을 기하고 가격을 안정시키는데 결정적으로 기여

- 또한 수도권의 과밀을 해소하고 수도권 광역교통망계획 수립 시행등으로 수도권의 종합적인 기반시설 확충 및 교통문제를 해결할 수 있는 계기 마련
- 한편 신도시 건설초기에 우려되었던 지방인구의 서울유입은 그리 크지 아니한 대신에 지역생산의 증가나 고용창출의 효과가 큰 것으로 나타났으며, 수도권의 문제 해결 뿐만 아니라 국가적 차원의 투자 효율성을 더욱 증가시킬 수 있는 좋은 계기가 된 것으로 기대됨.

1. 서론

- 정부는 수도권의 심각한 주택난을 획기적으로 해소하고 과밀을 완화하기 위하여 89년부터 5년에 걸쳐 서울인근 지역에 5개의 신도시를 조성하는 대단위 택지개발사업을 성공적으로 시행해 오고 있음.
- 한국의 경우
 - 1960년대 후반에 건설한 울산산업도시를 시초로 하여
 - 주로 대도시 서울의 인구, 산업, 기능의 이전분산을 위해 1960년대와 1970년대에 걸쳐 성남, 반월, 과천등의 신도시를 건설하였고 공단배후도시인 창원, 여천, 구미등을 건설하였으며
 - 1980년대에 들어서는 주로 수도권의 주택문제 해결을 위해 개포, 고덕, 목동, 상계등에 대단위 택지 및 주택건설사업을 추진하였으나 도시내의 신시가지 건설로서는 확대되는 주택수요의 충족이 불가하였음.
- 주택수요에 대한 절대적 공급부족으로 88올림픽을 전후하여 주택가격이 폭등현상을 보였으며 이에 대처하기 위한 획기적인 주택의 공급이 필연적으로 대두하기 시작하였고 이에 대한 방안으로 분당, 일산, 평촌, 산본, 중동의 5개 신도시 건설을 추진하게 된 것임.

2. 대단위 택지개발의 배경

주택가격의 폭등과 아파트 투기

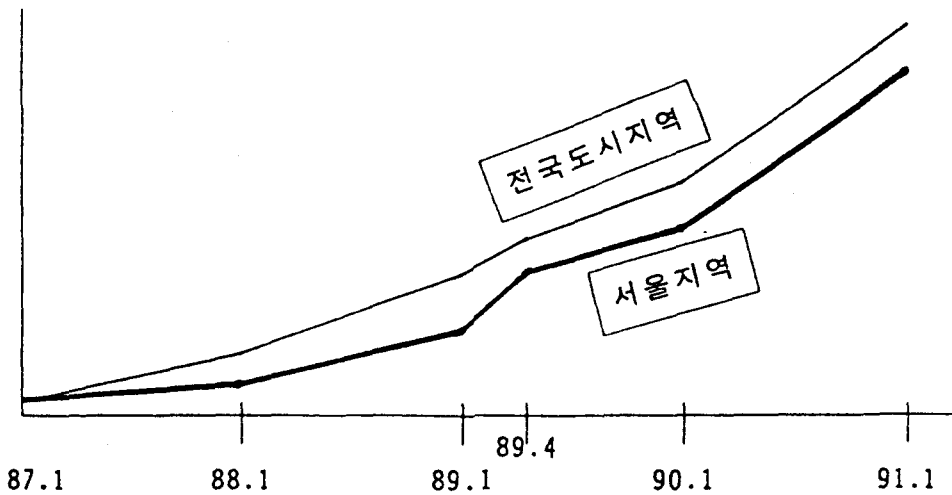
- 신도시 건설계획을 발표하기전인 1988년말부터 주택가격이 급격히 상승하여 90년초까지 서울 강남지역의 주택가격은 평균 30~50% 상승하였으며 이는 전국적으로 확산될 기세였음

- 주택가격의 폭등은 물가와 임금인상을 부채질하여 우리 경제를 불안하게 하고 저소득층에게는 절망감만을 심화시키는 계기가 되었으며 사회적인 불안으로까지 작용하고 있었음.

도시 주택가격 추이

| 년도별 구분 | 87.1 | 88.1 | 89.1 | 89.4 | 90.1 | 91.1 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| 전국 도시지역 | 1 | 1.09 | 1.23 | 1.30 | 1.40 | 1.69 |
| 서울 지역 | 1 | 1.03 | 1.13 | 1.23 | 1.32 | 1.62 |

자료 : 주택금융, 주택은행



주택수요의 급격한 증가와 수도권외 택지고갈

- 1988년 올림픽 이후의 경제호황에 힘입어 주택에 대한 수요는 급증하고 있었으나 주택건설은 지가의 상승, 임금 및 자재비의 인상등으로 채산성이 악화되어 부진한 실정이었음
- 당시 무주택자들이 아파트를 공급받기 위한 수단으로 가입한 청약예금과 청약저축의 구좌수는 당시 수도권에서만 90만좌이고 이중 약 80%가 서울 거주자들임.

공급물량의 절대 부족

- 당시 정부에서는 무주택 서민에게 내집마련의 기회를 넓혀주기 위하여 “주택 200만호 건설계획”을 추진하여 국민주택공급을 확대하고 금융지원의 혜택을 늘리는등 꾸준한 노력을 기울여 왔음.
- 그러나 부동산가격의 지속적 상승과 무주택서민의 내집마련에 필요한 혜택은 여전히 불충분한 것이어서 무주택가구의 수는 증가 일로
 - 당시 서울의 주택보급을 약 50%
 - 당시 서울의 가구증가율 연 3.3%
- 따라서 대규모의 주택공급으로 서울의 아파트 수요를 잠재우고 전반적인 주택가격의 안정을 기하고자 신도시 건설계획을 추진하게 됨

3. 개발목표 및 추진전략

신도시의 개발목표

- 한국적 신도시개발의 모델제시
보다 나은 생활에 대한 욕구를 충족시키고 주거와 일터, 쉼터를 고루 갖춘 완성된 도시를 건설
- 자족적인 도시기능을 수용
서울의 의존도를 줄이고 서울의 과밀을 완화해 줄 수 있는 신도시로 건설
- 효율적인 개발방안의 채택
단시일내의 사업추진에 따른 획기적인 개발방안 도입

추진전략

- 탄력적이고 협조적인 사업추진
 - 각계각층의 이해관계를 조정하기 위한 정부의 적극적 개입과 정부내 관계기관의 긴밀한 협조
 - 민간참여의 극대화를 통한 사업추진의 효율성 제고
 - 주택시장의 변동에 맞춘 주택공급목표의 탄력적 조정
특히 정부내 각부처간 이해관계가 엇갈리는 제반 인허가 추진과정에서의 협조적인

분위기는 이전에 볼 수 없었던 획기적인 일이었음.

○ 공공부문과 민간부문의 역할이 분담되는 합동개발방식을 채택

- 사업시행자와 아파트건설업체가 택지조성과 아파트건설을 동시시행
- 대단위 개발사업 시행에 따른 개발자금은 택지등의 선분양방식에 의하여 조달
- 민간기업들에게는 투자의욕을 고취시키고 실수요자를 보호하기 위하여 주택가격연동제를 정부개입하에 도입 실시
- 임대 또는 소형주택의 건설을 유도하기 위하여 공급가격의 기준을 설정
 - 임대주택용지는 조성원가의 90%
 - 85m²미만의 국민주택 규모이하의 주택용지는 조성원가의 90% 또는 조성원가
 - 기타 분양주택용지는 감정평가한 가격으로 차등화하여 공급

○ 택지개발계획의 3차원적 완성을 위한 도시설계의 도입

주택건설업자들의 주요관심사는 건설비용을 최소화함으로써 이윤을 극대화하는데 있으므로 상대적으로 소홀하기 쉬운 주거환경의 질의 개선을 위해 도시설계를 실시함으로써 보다 나은 주거환경과 도시 이미지를 창출할 수 있도록 유도하였음.

4. 개발계획 현황

| 분당신도시 | | 일산신도시 | |
|---------|---|---------|--|
| (사업개요) | | (사업개요) | |
| 목적 및 특성 | - 서울강남과 함께 수도권의 중심상업 업무지역 - 자족적인 신도시 - 중산층을 위한 교외 주거지 | 목적 및 특성 | - 예술문화시설이 완비된 전원도시 - 자급자족의 기능을 갖춘 서부수도권의 중심도시 - 남북통일의 전진기지 |
| 위치 | 서울동남측 25km지점, 경기도 성남시 | 위치 | 서울북서측 20km지점, 경기도 고양시 |
| 면적 | 1,894ha | 면적 | 1,573ha |
| 수용인구 | 39만명 | 수용인구 | 27만 6천명 |
| 수용세대 | 97,500세대 | 수용세대 | 69,000세대 |

사업 한국토지개발공사
 시행자
 광역교통 5개 노선의 지역간 연결 도로
 시설
 서울-분당간 지하철(전철)건설

(토지이용계획)

(단위 : ha, %)

| | | |
|-------|-------|-------|
| 총계 | 1,894 | 100.0 |
| 주거지역 | 614.1 | 32.4 |
| 상업지역 | 85.5 | 4.5 |
| 업무지역 | 72.5 | 3.8 |
| 학교 | 72.1 | 3.8 |
| 공용의청사 | 16.0 | 0.9 |
| 도로 | 380.4 | 20.1 |
| 공원및녹지 | 365.5 | 19.3 |
| 기타 | 287.9 | 15.2 |

평촌신도시

(사업개요)

목적 및 특성 - 안양시의 신업무 중심
 - 도시내 신시가지

위치 서울남측 20km지점, 경기도 안양시
 면적 494.7ha
 수용인구 17만명
 수용세대 42,500세대
 사업 한국토지개발공사
 시행자
 광역교통 3개 노선의 지역간 연결 도로
 시설
 서울-평촌(안양)-안산간 지하철(전철)건설

사업 한국토지개발공사
 시행자
 광역교통 4개 노선의 지역간 연결 도로
 시설
 서울-일산간 지하철 건설 및
 기존 전철의 복선화 활용

(토지이용계획)

(단위 : ha, %)

| | | |
|-------|-------|-------|
| 총계 | 1,573 | 100.0 |
| 주거지역 | 528.3 | 33.6 |
| 상업지역 | 45.7 | 2.9 |
| 업무지역 | 106.3 | 6.8 |
| 학교 | 59.7 | 3.8 |
| 공용의청사 | 9.0 | 0.5 |
| 도로 | 304.7 | 19.4 |
| 공원및녹지 | 372.9 | 23.7 |
| 기타 | 146.4 | 9.3 |

산본신도시

(사업개요)

목적 및 특성 - 군포시의 신업무중심
 - 수려한 자연경관의 전원도시

위치 서울남단 25km지점, 경기도 군포시
 면적 418.9ha
 수용인구 17만명
 수용세대 42,500세대
 사업 대한주택공사
 시행자
 광역교통 3개 노선의 지역간 연결 도로
 시설
 서울-산본(안양)-안산간 지하철(전철)건설

(토지이용계획)

(단위 : ha, %)

| | | | |
|---|---------|-------|-------|
| 총 | 계 | 494.7 | 100.0 |
| 주 | 거 지 역 | 193.6 | 39.1 |
| 상 | 업 지 역 | 18.3 | 3.7 |
| 업 | 무 지 역 | 4.1 | 0.8 |
| 학 | 교 | 34.3 | 6.9 |
| 공 | 용 의 청 사 | 15.3 | 3.1 |
| 도 | 로 | 112.7 | 22.8 |
| 공 | 원 및 녹 지 | 70.2 | 14.3 |
| 기 | 타 | 46.2 | 9.3 |

(토지이용계획)

(단위 : ha, %)

| | | | |
|---|---------|-------|-------|
| 총 | 계 | 458.9 | 100.0 |
| 주 | 거 지 역 | 191.2 | 45.6 |
| 상 | 업 지 역 | 22.8 | 5.4 |
| 학 | 교 | 32.5 | 7.8 |
| 공 | 용 의 청 사 | 8.7 | 2.1 |
| 도 | 로 | 54.5 | 13.0 |
| 공 | 원 및 녹 지 | 63.6 | 15.2 |
| 기 | 타 | 45.6 | 10.9 |

중동신도시

(사업개요)

- 목적 및 특성 -부천시의 중심업무지역
-서울-인천간 공업벨트의 근교 주거지
- 위 치 서울서쪽 20km지점, 경기도 부천시
- 면 적 543.9ha
- 수 용 인 구 17만명
- 수 용 세 대 42,500세대
- 사 업 시 행 자 부천시
한국토지개발공사
대한주택공사
- 광역교통시설 4개 노선의 지역간 연결 도로
서울-중동(부천)-인천간 기존전철 연결

(토지이용계획)

(단위 : ha, %)

| | | | | |
|---|---|---|-------|-------|
| 총 | | 계 | 543.9 | 100.0 |
| 주 | 거 | 지 | 180.4 | 33.2 |
| 상 | 업 | 지 | 51.7 | 9.5 |
| 학 | | 교 | 42.5 | 7.8 |
| 공 | 용 | 의 | 16.6 | 3.1 |
| 도 | | 청 | 133.3 | 24.5 |
| 공 | 원 | 및 | 66.3 | 12.1 |
| 기 | | 녹 | 53.1 | 9.8 |
| | | 지 | | |
| | | 타 | | |

5. 개발효과 분석

주택공급 및 수요안정에 미치는 영향분석

○ 분당, 일산 등 5개 신도시는 총 4,925ha의 개발을 통하여 29만 4천호의 주택을 공급할 계획임.

신도시의 주택공급 및 수용인구

| 구 | 분 | 면적 (ha) | 주택공급 (만호) | 수용인구 (만명) |
|---|---|---------|-----------|-----------|
| | 계 | 9,925 | 29.40 | 107.6 |
| 분 | 당 | 1,894 | 9.75 | 39 |
| 일 | 산 | 1,573 | 6.90 | 27.6 |
| 평 | 촌 | 495 | 4.25 | 17 |
| 산 | 본 | 419 | 4.25 | 17 |
| 중 | 동 | 544 | 4.25 | 17 |

- 서울의 총 주택수 136만호의 21.6%
- 서울지역 아파트 42만호의 70%

○ 신도시 아파트가 본격적으로 공급되기 시작한 91년부터 아파트 가격은 하락할 조짐을

나타냈으며, 92년부터는 본격적으로 하락하기 시작하여 신도시 아파트 공급이 마무리 되어가는 현재까지도 하락세는 계속되고 있음

- 참고로 서울의 아파트 가격상승을 가장 예민하게 보여 주었던 강남지역의 한 아파트의 가격을 비교해 보면 다음과 같으며 현재의 가격은 신도시 계획 발표시점의 가격에 근접해지고 있음을 알 수 있음.

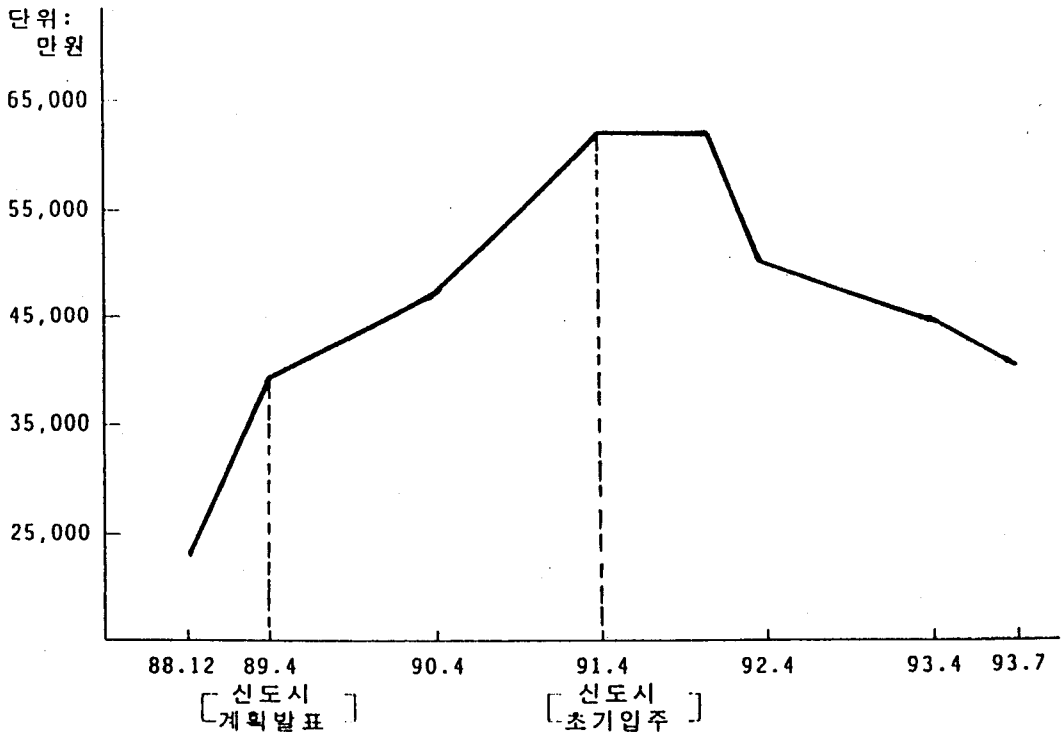
서울의 사례지구에 대한 아파트 가격추이

(단위 : 만원)

| '88. 10 | '89. 4 | '90. 4 | '91.4~'91.12 | '92. 4 | '93. 4 | '93. 7현재 |
|---------|--------|--------|--------------|--------|--------|----------|
| 22,000 | 38,000 | 47,500 | 62,500 | 51,000 | 45,000 | 41,500 |
| 0.58 | 1 | 1.25 | 1.64 | 1.34 | 1.18 | 1.09 |

자료 : 부동산뱅크

※ 표의 아래수치는 '89. 4의 가격을 기준으로 한 가격 시점별 비교치임.



지역경제에 미치는 효과 분석

○ 신도시 건설공사의 투자로 인한 파급효과

- 신도시 조성공사의 투자내용은 총 15조원에 이르는 것으로 추정됨

분당 5조 3천 5백억원

일산 4조 5천 8백억원

평촌 1조 6천 3백억원

산본 1조 3천 9백억원

중동 2조 4백억원 등

- 이와 같이 투자된 돈은 건설부문공사에 따른 원재료의 투입을 요하므로 이에 따른 관련산업의 생산을 유발시키게 되며, 이러한 생산유발은 또다른 부가가치를 유발시키는 효과를 가져오게 됨.

- 건설부문의 투자로 인한 효과를 개략적으로 산출하여 보면 5개 신도시에 걸쳐 약 43조원에 이르는 것으로 추정

특히 이러한 유발효과는 건설산업과 관련이 깊은 건설업부문에서 가장 큰 파급효과를 가져올 것으로 예상됨.

- 한편 신도시의 건설공사로 인한 취업유발효과는 총 174만명에게 새로운 일자리를 제공하게 되는 것으로 추정됨

○ 신도시의 고용창출 및 지역생산효과

- 신도시를 수도권의 평균지역과 유사한 성격의 인구와 고용구조로 가정하였을 경우 5개 신도시의 건설이후에 마련될 취업기회는 총 44만 7천명으로 추정

신도시별 고용규모 전망

(단위 : 명)

| 구 | 분 | 계 | 분 | 당 | 일 | 산 | 평 | 촌 | 산 | 본 | 중 | 동 |
|---|---|---------|---------|---------|--------|--------|--------|---|---|---|---|---|
| 고 | 용 | 447,207 | 145,404 | 111,006 | 63,516 | 62,917 | 64,364 | | | | | |

- 신도시는 산업시설이 거의 없는 전원적 주거도시로서 형성될 것이므로 3차산업 그 것도 행정기능이나 고급업무기능중심의 취업구조를 보일것으로 예상됨.

- 한편 신도시의 새로운 일자리 제공으로 인한 지역적 생산효과는 자족적도시로 건설

될 분당과 일산신도시의 경우 연간 2조 8천억원 및 2조 1천억원을 보일 것으로 추산되고 있으며, 주거기능의 위성도시로 개발된 평촌, 산본, 중동의 경우 연간 각각 1조 2천억원에 이르는 것으로 추정됨.

신도시별 생산액 전망

(단위 : 명)

| 구 분 | 계 | 분 당 | 일 산 | 평 촌 | 산 본 | 중 동 |
|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 생 산 액 | 66,241 | 27,996 | 21,373 | 5,529 | 5,607 | 5,736 |

수도권 인구집중 방지측면에서의 영향분석

- 신도시 건설에 따른 인구유발효과는 신도시의 성격에 따라 달라지게 됨.
 - 주택공급을 주목적으로 하는 경우 지역내에서의 인구이동이 주요한 효과임.
 - 산업의 수용을 주목적으로 하는 경우에는 산업에 의한 고용의 증대 등으로 실질적인 인구집중의 효과가 발생되게 됨.
- 연구결과에 따르면 인구의 집중은 투자와 산업입지에 따른 고용창출 등의 경제적인 요인이 주된 것으로 작용하여 신규주택건설의 경우는 단지 주거의 이동만 발생시키는 것으로 나타남.
 - 따라서 5대 신도시의 경우 새로운 일자리의 창출에 따른 수도권 인구집중 가능성만이 유일한 집중요인으로 분석되나
 - 이는 주택 혹은 택지분양시 지역별로 분양자격을 제한하고 있어 인구이동에 대한 1차적인 인구집중 통제가 가능하므로 도시 서비스 기능의 3차 산업 고용창출에 따른 수도권의 인구집중 가능성만이 유일한 집중요인으로 분석됨
- 수도권의 인구재배치
 - 서울의 경우 93만여명의 순인구 감소
 - 그외 의정부지역에서 약2만여명의 감소효과가 나타날 것으로 전망

신도시 지역별 인구재배치 효과

(단위 : 천명)

| 구 분 | 서울 권 | 인 천 권 (중동신도시 포함) | 안양수원권 (평촌및산본 신도시포함) | 성 남 권 (분 당 신 도 시 포함) | 고 양 권 (일 산 시 도 시 포함) | 의 정 부 권 |
|-----|------|---------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|---------|
| 계 | △925 | 28 | △213 | 379 | 325 | △20 |
| 분 당 | △326 | △ 30 | △ 43 | 409 | △ 3 | △ 7 |
| 일 산 | △261 | △ 33 | △ 22 | △ 12 | 334 | △ 6 |
| 평 촌 | △112 | △ 16 | 137 | △ 6 | △ 1 | △ 3 |
| 산 본 | △121 | △ 17 | 153 | △ 8 | △ 4 | △ 2 |
| 중 동 | △105 | 124 | △ 12 | △ 4 | △ 1 | △ 2 |

- 인천, 안양, 수원, 성남, 고양지역의 경우에는 당해지역에 건설될 신도시의 영향으로 전체 인구는 증가하게 될 것임.
- 이상과 같이 신도시의 건설은 수도권내의 인구재배치 효과를 가져오므로써 서울인구의 대폭적인 외곽분산 효과와 함께 수도권내의 인구분포에 새로운 질서를 초래하게 될 것이며 수도권에서의 서울의 인구비중이 크게 감소할 것임.
- 수도권내의 인구집중
 - 5개 신도시의 경우 수도권내의 주택문제 해결을 위한 택지개발 사업으로 건설되는 도시임을 감안할 때 인구집중효과는 크지 않을 것이나
 - 신도시의 고용유발에 의한 수도권내의 지역으로 부터의 인구 유입이 약 8만 6천~22만 7천명에 이를 것으로 예측됨.
- 따라서 수도권내의 신도시 건설로 인한 인구집중은 개발규모에 비해 미미한 대신에 수도권내에서의 인구재배치 효과는 지대한 것으로 전망되고 있음.

6. 결론

- 수도권내의 5개 신도시 건설은 건설용 자재 및 인력의 일시적인 수급 불균형 등 일부 부정적인 요인도 있었으나, 수도권내의 주택공급의 원활을 기하고 가격을 안정시키는

데 결정적으로 기여하였으며 이를 위한 택지의 원활한 공급을 위하여 신도시의 건설은 필연적이었던 것으로 결론지어지게 됨.

- 또한 이들 신도시는 택지 및 주택의 대량적인 공급이외에도 수도권인 과밀을 해소하고 수도권 광역교통망계획 수립 시행등으로 수도권의 종합적인 기반시설 확충 및 교통문제를 해결할 수 있는 계기를 마련하여 줄 것임.
- 한편 신도시 건설초기에 우려되었던 지방인구의 서울유입은 그리 크지 아니한 대신에 지역생산의 증가나 고용창출의 효과가 큰 것으로 나타났으며, 수도권의 문제해결 뿐만 아니라 국가적 차원의 투자 효율성을 더욱 증가시킬 수 있는 좋은 계기가 된 것으로 기대됨.

日本에 있어서의 宅地開發의 歷史와 事業構造

발표자 : (사) 도시개발협회
전무이사 花形道彦
(하나가타 미치히코)

요 약

1910년부터 1960년 전후까지의 일본의 택지개발은 대부분이 민영철도에 의한 연선 개발이며, 대기업부동산 등 다수의 기업이 택지개발에 새롭게 참여했으며, 일본주택공단등의 공적인 기관이 대규모택지개발에 착수한 것은 1965년 전후부터이다. 이러한 택지개발도, 1973년 제1차석유위기를 계기로 지가의 양등이 심정화함에 따라 급격하게 정체했다.

일본의 택지개발이, 이러한 단계를 거친 것은 민간기업, 공공기관에 의한 택지개발과 시장메카니즘을 기본적인 사업구조로 하고있기 때문이다.

바꾸어말하면, 도시시설의 정비를 위한 막대한 비용을 투자하여도 비용의 회수가 가능한 정도의 인위적으로 택지의 경제적인 가치를 높이는 것이 곤란한 때문이다. (민영철도가, 유일하게 장기간에 걸쳐 택지개발을 계속할 수 있었던 것은 저렴한 가격으로 개발을 위한 토지를 취득하고, 철도에 의하여 토지의 경제적인 가치를 높힐 수 있었다는 것과, 철도를 포함한 종합경영의 일환으로 토지개발을 경영했기 때문이다.)

앞으로도, 안정적으로 택지개발을 계속하는 것은 어려우며, 주택지개발의 시스템을 모색하는 시대가 되고 있다. 현재로는 토지구획정리방식의 활용이 기대된다.

일본에 있어서의 택지개발의 역사와 사업구조

여기서의 택지개발이라함은 도시의 교외에서 개발주체가 원칙적으로 개발지구의 토지를 전부 매수하고 토지를 조성해서 토지이용계획하에서 토지를 정비하고 택지를 분양하는 사업을 말하다.

1. 택지개발의 역사

제1기 민영철도에 의한 연선개발이 시작된다(1910~1917년)

1910년, 대판부타전실정에서, 판급전철(주)가 11ha의 주택지를 개발, 일본의 최초의 단독주택을 건설(그때까지의 시민주택의 중심은 연립식주택). 공원을 정비하고 주민을 위한 집회소를 설치, 일본의 최초의 근대적인 주택개발.

이 시대는, 대판시와 신호시간의, 판급전철(주)와 판신전철(주)이 주택지와 종합운동장, 해수욕장등의 레저시설을 개발.

제2기 철도에 의한 종합경영의 기반이 만들어진다(1918~1929년)

1918년 11월, 제1차세계대전이 끝나고 전승국측에 가담한 일본은 대외채무국에서 채권국으로 전환, 획기적인 호황을 맞았다. 동경시, 대판시의 시가지의 지가도 1918년부터 3년만에 약 300%상승

대판지역의 판급, 판신이외의 민영철도, 동경권의 민영철도가 택지개발에 신규참여.

이 시대는, 판급그룹의 경영자인 소림일삼씨가, 철도연선의 주택개발, 백화점, 음식산업, 가극단, 극장, 영화관 등을 경영하고, 철도를 중심으로, 각 사업들을 상호보완시키면서 발전하는 종합적, 유기적인 사업경영의 방법을 확립했다. 이방법에 의하여, 민영철도는 장기간에 걸친 택지개발경영이 가능하게 됐다.

이 시대의 대표적인 개발 예는

| <u>분양개시</u> | <u>분양지구</u> | <u>소재지</u> | <u>개발면적</u> | <u>개발회사명</u> |
|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| 1923년 | 전원조시 | 동경도대전구 | 133ha | 동경급행전철(주) |
| 1924년 | 국립대학전 | 동경도국립시 | 330ha | 서무철도(주) |
| 1928년 | 갑 자 원 | 병고현서관시 | 86ha | 판신전기철도(주) |

제3기 연선개발의 정체시대(1930년~1945년)

—1963년전후에 일시 대규모택지개발이 부활—

제1차세계대전후의 호황도 점차 하락하고 미국 월가의 대공황, 일본경제정책의 실패를 계기로 1930년에 일본경제의 대불황을 맞이한다.

지가도 하락하고 민영철도는 대규모의 택지개발을 착수하지않게 되고, 호황기에 설립된 계열의 부동산회사도 철폐하는 경우도 나왔다.

1932년전후부터, 중화학공업의 발전, 군사비의 확대등으로 인해 경기가 회복되고, 민영철도도 일시 대규모개발에 착수했지만 1937년에는 중일전쟁이, 1943년에는 제2차세계대전이 시작되어서 다시 택지개발은 정체기를 맞이한다.

단지, 민영철도는 승객의 유치와 연선의 정비를 항상 필요로 했기때문에 전쟁중에도 연선개발을 계속했다. 이시대의 대표적인 개발예는

| <u>분양개시</u> | <u>분양지구</u> | <u>소재지</u> | <u>개발면적</u> | <u>개발회사명</u> |
|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| 1936년 | 대선학원정 | 동경도연마구 | 167ha | 서무철도(주) |
| 1936년 | 상 반 태 | 동경도판교구 | 26ha | 동무철도(주) |

제4기 전후 부흥기(1945년~1960년)

민영철도는 기와, 못, 다다미 같은 것 이외의 건축자재는 물자통제령에 의해 배급을 받고 모래의 운반은 못코(끈으로 만든 자루)를 사용하여 인해전술로 택지개발을 진행했다. 이 시대의 대표적인 개발예는

| <u>분양개시</u> | <u>분양지구</u> | <u>소재지</u> | <u>개발면적</u> | <u>개발회사명</u> |
|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| 1947년 | 희망가구 | 신내천현황빈시 | 32ha | 상모철도(주) |
| 1951년 | 학 원 전 | 내량현내량시 | 88ha | 근기일본철도(주) |

* 제1기부터 제4기까지는 택지개발의 대부분이 동경권, 대판권의 연선개발

제5기 타산업이 신규참입, 공적개발이 시작된다(1960년~1973년)

1960년부터 1961년에 걸쳐 시가지가격이 전국평균으로 41.5%상승. 「토지신화시대」가 시작됐다. (1955년부터 1974년까지의 시가지가격은 연평균 18.9%상승) (그림-1)

대기업부동산회사, 타산업대기업·은행·보험회사계열사등의 다수의 기업이 택지개발에 신규참입.

1955년에는 일본주택공단설립이후 지방자치체, 지방주택공급공사 등이 주택개발에 신규참입.

1960년이후 택지개발에 의한 택지의 공급량은 급속도로 증가했지만 1973년 10월의 제1차 석유위기를 계기로 지가가 하락해서 74년에는 전후 처음으로 마이너스 5%의 상승으로 되어서, 민간기업, 공적기관에 의한 택지의 공급량은 급속도로 하락했다(그림-2참조)

1910년대에 택지개발이 시작돼 약60년 경과했지만 많은 기업과 공적인 기관이 비교적 용이하게 택지개발에 참입할 수 있었던 것은 이 15년전후의 시기만이였다.

제6기 새로운 개발방법의 모색시대(1973년~현재)

급격하게 하락하기 시작한 민간기업, 공적기관에 의한 택지의 공급량과 개발 허가면적은 지가의 상승이 있을때 증가못하며 지가의 상승이 멈추면 하락경향이 된다는 추이를 해왔다. (그림-2참고)

민간기업도 공적기관도 택지개발 사업성립의 가능성이 없고 신규의 대규모 개발에는 착수할 수 없는 상황이 되어, 새로운 개발의 수법을 모색하고 있는 상태이다.

2. 택지개발의 사업구조—시장메카니즘에 의한 택지개발의 곤란성

(1) 당면의 곤란의 이유

- ① 대도시의 근교에는 대규모사업을 위한 저렴한 개발용토지가 없어진 것
- ② 지방자치체와의 사전협의기간, 개발허가기간이 길어지는 것
- ③ 지방자치체의 「택지개발지도요강」에서의 도시시설의 정비수준이 높고, 현재의 지가 동향에서는 분양택지의 가격을 포함하고 도시시설의 정비비용을 회수하는 것이 대

단히 힘들다는 것

위와같이 당면한 문제점은 혹시 이것이 개선된다고 해도 택지개발의 기본적 구조적인 문제점의 해결을 될 수 없다.

(2) 택지개발의 기본적 구조적인 문제

시장 메카니즘에 전면적으로 의존한 주택개발(일본에서는 공적기관에 의한 개발도 사업구조에 있어서는 같은 시장메카니즘에 존재)은 다음의 이유에 의해 기본적으로는 상당히 어려운 사업이고 장기간에 걸친 지가양동이 없을때는 사업의 성립이 어렵다.

- ① 도시시설이 없는 지역에서는 주택등의 건축을 금지하는 등 도시로서의 토지이용을 금지하는 규제가 없기때문에 도시시설의 정비된 지역의 토지가 그렇지 않은 지역의 토지사이 에 경제적인 지가의 차이가 생기기 어렵다.
- ② 개발용지의 지가가, 본래의 산림, 논밭의 가격이 아니고 개발이익을 먼저 취한 가격으로 되어있다.
- ③ 택지개발에 따른 도로, 공원, 하수도등의 도시시설의 정비를 위한 많은 비용을 투자해도 그 비용이 단기간에 회수할 수 있는 정도로, 대폭적으로, 인위적인 택지의 경제적인 가치(분양가격)을 높이는 것은 어렵다.

특히 택지개발은 일반적으로 주민과 동시에 입주하는 것을 전제로 도시시설등을 정비하기때문에, 한번에 막대한 비용을 투자하므로 더욱 더 사업이 힘들게 됐다(부속자료 「택지개발의 구조」참조).

3. 철도연선개발의 구조—왜 철도만이 택지개발이 가능했는가

1910년부터 1955년전후까지 민영철도만이 택지개발을 계속할 수 있었던 것은 다음같은 이유의 상승적인 효과에 의한 것이다.

바꾸어말하면, 단지 토지로부터의 캐피탈게인에 의존하는 것이 아니라 2차적, 3차적인 개발이익을 각사업이 상호흡수하는 종합적, 유기적인 경영의 일환으로 택지개발을 진전해 왔다고 말할 수 있다.

- ① 개발지내의 도시시설의 용지율이 20%전후로 지금보다 수준이 낮았던 것
- ② 철도의 활용으로 도심으로부터 먼 지역에 저렴한 개발용지를 취득한 것

- ③ 철도의 부설, 신역의 설치는 지역경제, 사회에 커다란 변혁을 일으키고 택지의 경제적인 가치를 대폭으로 올릴 수 있는 유일한 기능인 것. 따라서, 철도정비와 일체된 택지개발은 단순한 주택지개발뿐만 아니고 지역개발의 성격을 가지고 있다는 것.
 - ④ 지가가 계속해서 양등하지 않은 시대의 연선개발은 원가의 회수를 기대할 수 없는 사업이었고 다음과 같은 종합경영의 일환으로서 사업이 성립되었다.
 - a. 당시의 민영철도와 불특정다수의 노동자가 이용하는 공공수송기관으로의 성격이 아니고, 운임도 오늘날과 비교해 비싼 수준이고, 택지개발에는 이익의 취득보다 승객유치의 역할을 기대했다.
- * 현재의 민영철도는 대중수송기관으로서의 공공성이 추구하고, 운임이 연수성(교통부)에 의한 허가제로 되어있다. 또, 「택지개발지도요강」에 의해 도시시설의 정비수준이 현저하게 비싸졌기때문에 위와같은 상승적 효과를 기대하기 어렵다.
- 단지, 토지로부터의 캐피탈게인을 기대하지 않는 시스템으로서 금후에도 민영철도의 연선개발의 역사는 연구할 필요가 있다.

4. 장래의 주택지개발 방법—토지구획정리방식의 활용

택지개발의 역사와 구조로부터 본것같이 전면매수방식의 택지개발을 시장메카니즘에 의해 안정적으로 계속되는 것은 어렵다.

금후는, 예를들어 주택지개발에서의 기반정비는 공공경제, 주택건설과 커뮤니티의 운영은 시장경제가 책임을 갖는등, 개발시스템은 근본적으로 검토할 필요가 있다.

당면의 계획적인 주택지개발의방법으로는 토지매수를 수반하지 않아서 이니샬코스트가 싸기때문에 지가의 양등에 의존하지 않고 사업이 성립되는 가능성이 높은 토지구획정리방식을 활용할 필요가 있다.

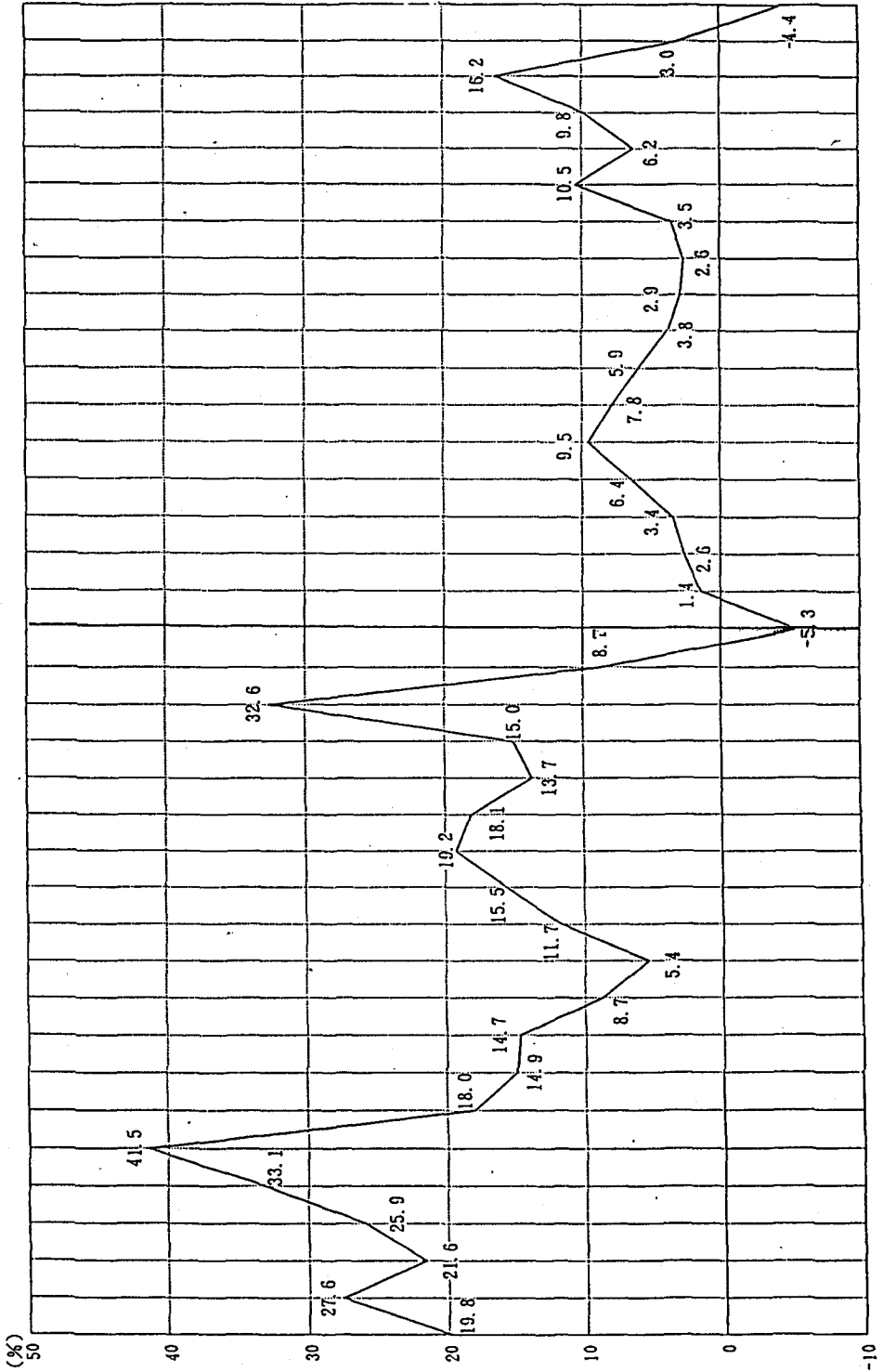
한국에서는 지가양등을 유발하는 것을 이유로 1982년이후 토지구획정리사업을 인정하지 않지만 일본에서는 그러한 비판은 없고, 주택지개발의 방법으로 중시되고 있다.

또, 토지구획정리사업에의 민간기업활용의 방책으로는 「업무대행방식」이 있다.

「업무대행방식」은 다음과 같은 시스템이다.

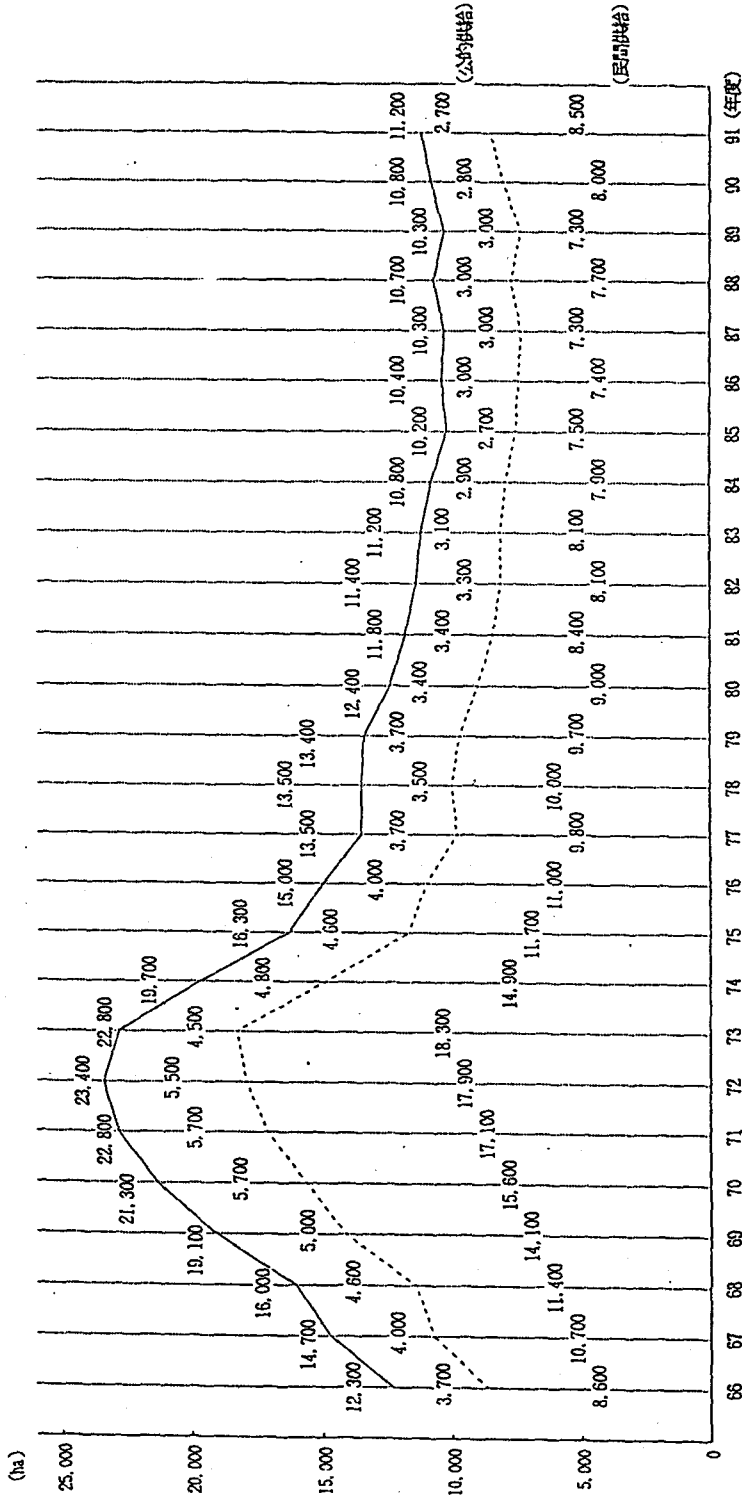
- ① 민간기업등이 개발지구 토지의 20~30% 정도를 선행적으로 취득하고 토지구획정리조합의 조합원으로서 참가한다.

(图一) 전국적인 地價 上昇率



資料：日本不動産研究所「全国市街地価格指数」（全用途平均、各年9月末現在）

(圖一2) 택지공급량의 추이



註) 1. 공적공급이란, 주택·도시정비공단, 지방공공단체 등의 공적기관에 의한 공급이고, 이런 기관의 토지구획정리사업에 의한공급을 포함한다.

2. 민간공급이란, 민간택지개발사업자·토지소유자들의 민간에 의한 공급이고 조합등의 토지구획정리사업에 의한 공급을 포함한다.

3. 建設省推計에 의한다.

- ② 조합사업의 대행은 필요에 따라 사업자금을 융자하고 사업완료후 「환지」등 사업대행, 사업자금의 대가로서 「체비지」를 취득한다.
- ③ 취득한 「환지」 「체비지」를 합해서, 주택지를 개발하고 택지를 분양한다.

(부속자료)

택지개발의 구조

- 택지개발모델시산 -

1. 모델사업의 개요

가. 모델지구의 소재지·규모

도쿄의 도심으로부터 약40km의 A정(정:읍)에 30ha의 산림을 매수하여 새로운 택지를 개발하였다고 가정한다.

나. 사업기간

표-1과 같이 이 사업의 기간은 1980년 4월으로부터 1989년 3월까지로 한다.

1980년 4월으로부터 1984년 3월까지 4년에 걸쳐 산림등의 택지개발의 토지를 취득한다.

1983년 4월으로부터 1986년 3월까지 개발지역 A정과 생활관련 시설정비등 사전협의로 절충을 완료하여 지사의 개발허가를 취득한다.

1986년 4월으로부터 토지조성과 시설정비에 착수하여 1990년 3월에 공사를 완료하여 4월에 택지를 일괄분양한다.

※ 사업의 실체는 조성이 완료한 부분으로부터 판매를 시작한다. 여기서 산업구조의 특징을 분명히 하기 위하여 단순화하여 택지를 일괄분양하는 것으로 한다.

〈표-1〉 모델사업추진계획

| | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 용 지 취 득 | | | | | | | | | | | |
| 허가인가수속 | | | | | | | | | | | |
| 조 성 공 사 | | | | | | | | | | | |
| 판 매 | | | | | | | | | | | |

3. 개발용토지의 취득가격

개발용토지의 취득가격은 모델지구와 닮은 동경도심부터 40km권에 택지예정지 4곳의 1980년의 지가공시를 사정보조하고 계산한다. 1980년의 1m²상당의 취득가격은 17,700엔이다. 1981년이후는 매년 5.1% 상승하는 것으로 한다. 개발요토지의 평균취득가격은 18,819엔이다.

※ 지가공시에서의 주택지의 평균상승율.(동경도심부터 30km~40km권의 주택지가격은 1981년~1983년)

4. 모델지구주변택지의 판매가격

모델지구주변의 단지를 4개소 선정하여 국토이용법에 의한 사전확인을 받은 판매가격을 여러가지 사정을 참가하여 1980년의 시점에서 평균적인 가격을 산출하면 1m²당의 판매가격은 57,700엔이 된다.

5. 토목공사비

당협회가 매년 실시하고 있는 「택지개발조사」 ※에 의한 1986년의 1m²당의 평균공사비용을 18,500엔에 산출하여 1986년이후의 건설성토목 총합디플레터의 연평균상승률에 3.90%을 곱하여 토목공사를 산출한다.

※ (사)도시개발협회회원이 3대도시간에서 개발허가를 취득한 1ha이상의 택지개발을 대상으로 한다.

6. 개발부담금

해당 지역의 지방공공단체의 택지개발지도요강에 의한 개발부담금이 명기되어 있지 않다. 따라서 여기서 모델사업 근처의 개발사례에 따라 1m²당 5,840엔을 산출하였다.

개발부담금의 명세는 표-2와 같다.

〈표-2〉 개발부담금의 내역(엔/m²)

| | | | | | |
|---------------------|--|----------------|----------|--|--|
| 하수도(우수) | | 교육시설 | 상수도 | | |
| 1,880 | | 1,730 | 900 | | |
| (32.19%) | | (29.62%) | (15.41%) | | |
| 하수도(우수) 600(10.27%) | | 간선도로530(9.08%) | | | |
| | | 집회장소100(1.71%) | | | |
| | | 공원100(1.71%) | | | |

7. 공조공과

① 토지취득에 관하는 비용

등록면허세, 부동산취득세, 특별토지보유세(취득분)는 개발용토지를 취득하는 연도에 납입하는 것으로 했다.

또, 세액산정에 이용되는 고정자산세평가액은 개발용토지취득가격의 25%로하고 이후 매년 4.86%※씩 상승하는 것으로 한다.

※ 자치성의 「고정자산가격의 개요조사」에 의거해서, 담당 A현 「보통주택지」의 년평균 상승율을 산출했다.

② 토지보유에 관한 세금

고정자산세·도시계획세, 특별토지보유세(보유분)를 각년의 개발용토지보유분에 응하여 납입하는 것으로 했다.

또, 특별토지보유세는 허가수속의 완료시점(1986년)이후, 징수유예하도록 했다.

8. 투자자본과 차입금리

각년도의 투자자본의 내역은 자기자본 10%, 타인자본 90%로 하여 차입금은 전액 도시은행으로부터 연리 7.14%※로 충당하는 것으로 했다.

※ 1980년 4월 1일부터 1990년 3월 30일까지의 장기 푸라임레도의 단순평균치를 사용했다.

9. 일반관리비

법인세법에서 인정 받고 있는 경비율에 따라 원가에 대해서 4%로 하고있다.

10. 토지이용계획 내역

당협회가 매년 실시하고 있는 「택지개발실태조사」에 의한 평균적인 토지이용계획을 기준으로 해당지역 지방공공단체의 개발지도요강을 감안하여 일부수정하여 토지이용계획을 책정하였다. (표-1, 도-3)

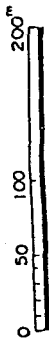
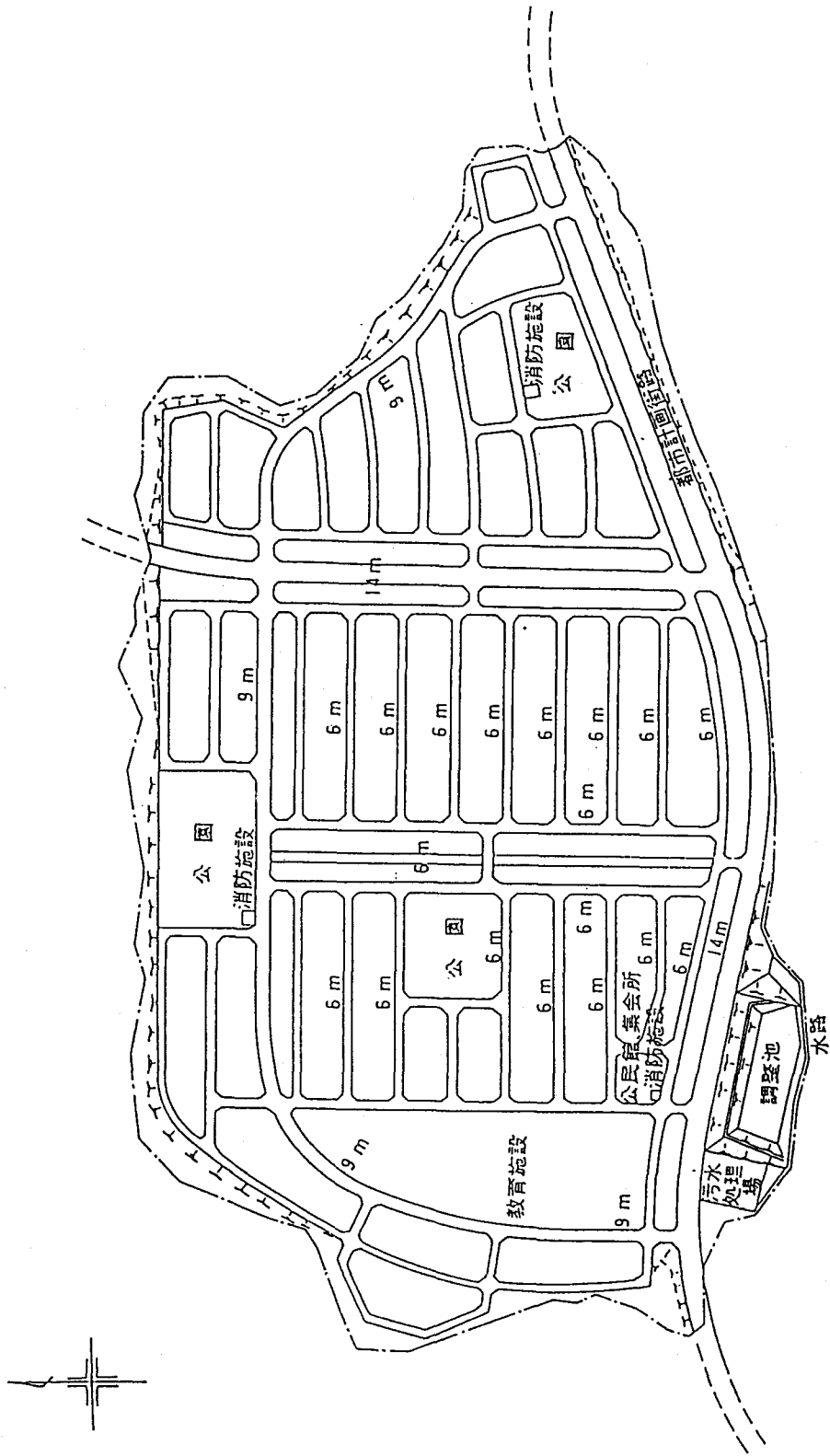
〈표-3〉 모델사업의 토지이용계획

| 항 목 | 비 율 | 면 적 |
|-----------------|--------|-----------------------|
| 택 지 | 52.2% | 163,047m ² |
| 공 공 공 익 시 설 용 지 | 45.8% | 137,778m ² |
| 도 로 | 24.2% | 72,800m ² |
| 공 원 | 5.4% | 16,245m ² |
| 녹 지 | 4.4% | 13,236m ² |
| 교 육 시 설 | 5.5% | 16,545m ² |
| 오 수 처 리 장 | 0.5% | 1,504m ² |
| 조 정 지 | 2.0% | 6,017m ² |
| 수 로 | 0.3% | 902m ² |
| 소 방 시 설 | 0.1% | 301m ² |
| 공 민 관, 집 회 장 | 0.2% | 602m ² |
| 쓰 레 기 집 적 소 ※ 1 | 0.1% | 301m ² |
| 기 타 ※ 2 | 3.1% | 9,325m ² |
| 합 계 | 100.0% | 300,825m ² |

※1. 쓰레기집적소는 20호당 1개소를 설치하며 면적은 1개소당 6m²이다

※2. 장래는 해당지역 지방공공단체가 소방시설, 공민관, 시청출장소, 경찰서 등으로 사용되는 예정지도 포함되어 있다.

圖-3 모델사업의 토지이용계획



11. 계획인구 및 호수

모델사업에서 해당지역 지방공공단체의 택지개발지도요강 및 행정지도례를 기준으로 1구획평균대지면적은 180m² 계획인구는 1대지당에 4인으로 하고 인구밀도는 121인/ha으로 한다.

II. 사업수지의 결과

1. 택지원가

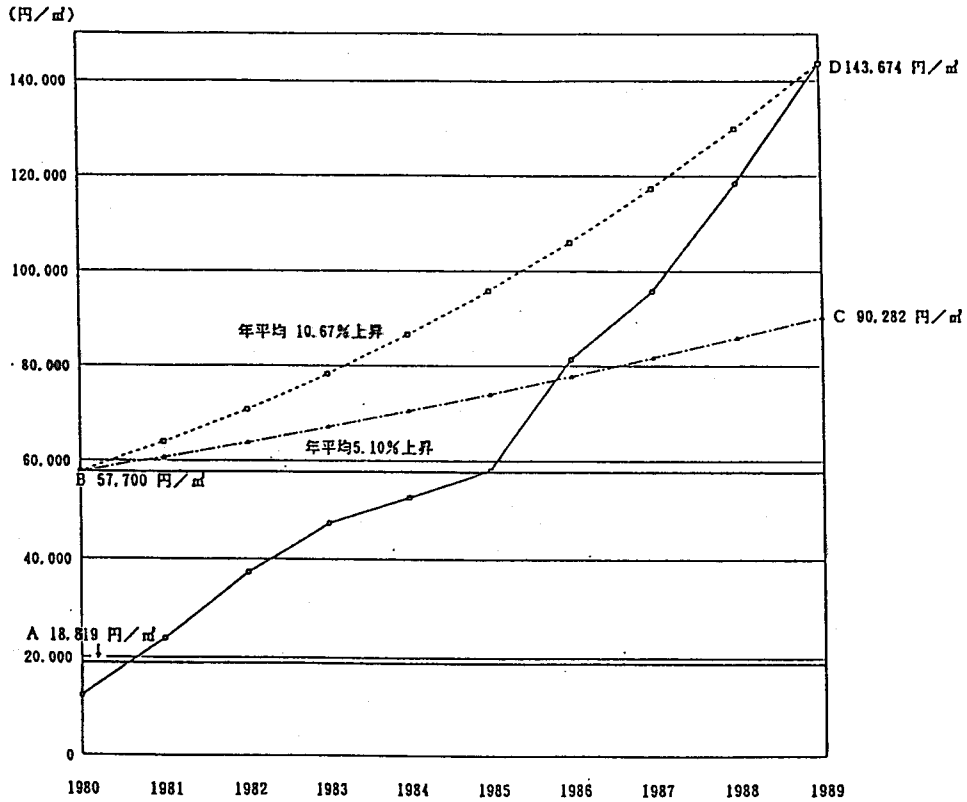
위의 전제조건으로 택지의 원가를 산출하면 1m²당 143,674엔이 된다. 택지원가의 명세는 표-4와 같다.

〈표-4〉 판매가능한 택지 1m²당 원가의 명세

| | | | | | |
|----------|----------|--|----------|--|----------|
| 용지비 | 공사비 | | 관리비 | | 지불이자 |
| 34,721 | 37,747 | | 18,186 | | 39,971 |
| (24.17%) | (26.27%) | | (26.66%) | | (26.43%) |
| | 개발부담금 | | 각종세금 | | |
| | 10,775 | | 4,273 | | |
| | (7.50%) | | (2.97%) | | |

※ 판매가능의 택지면적은 택지개발면적의 54.2%가 되고 판매가격은 택지 1m²당의 토지취득비는 34,721엔(4년간의 토지취득비 평균단가 18,819엔/m² × 300,825m²/300,825m² × 54.2%)이 된다.

2. 택지원가와 지가동향의 관계



- A : 개발용토지의 평균취득가격(전기 I-3참조)
- B : 모델지구주변의 택지판매가격 [사업착수시점] (전기 I-4참조)
- C : B가 평균 5.1% 상승할때의 가격
- D : 택지원가 (전기 II-1참조)

D점은 1m²당의 택지원가를 표시, B점의 57,700엔은 1980년 시점의 모델지구의 택지원가이다.

여기서 B점과 D점을 선으로 연결하면 BD는 연평균 10.67%의 택지가격의 상승을 표시하게 된다.

바꾸어말하면 이모델사업에서는 모델지구택지가격이 사업착수시점으로 부터 사업완시점까지 연평균 10.67%이상으로 상승하지않으면 원가가 회수되지 않는 것을 나타내고 있다.

이 모델사업에서 모델사업을 실시했다고 하면 택지원가회수는 불가능하다.

지가세의 개요

법령=지가세법 령=지가세법시행령 규=지가세법시행규칙 통=지가세법취급통달 1992. 2. 1

| 항 목 | 내 용 | 운용·유의점등 | 비 고 |
|------------------|---|--|-----------------------|
| 1.납세의무자 (법4조) | • *토지등을 소유하고 있는 개인 및 법인 | | *토지등=국내에 있는 토지 및 차지권등 |
| 2.과세대상(법5조) | • 개인또는 법인이 과세시기에 소유하고 있는 토지등 | 〈토지이전시기의 판정〉 토지를 인도할때, 인도할때가 정확하지 않을 때는 소유권 이전등기가 완료시로한다. (통5-10, 11) | *과세시기=당해년 1월1일 오전 0시 |
| 3.비과세(법6조) | 1)국가, 공공법인이 소유하고 있는 토지등 2)공공법인이 소유하고 있는 토지중 그 업무 목적용의 토지 3)국가등에 대부되어 있는 토지 등 4)공공공익의 용도등으로 제공된 토지등 (1)자연공원법 특별지역등의 산림, 원야, 늪등 (2)농지법에 규정하는 농지, 산림법에 규정하는 산림 *3대도시권의 시가화 구역내의 농지제외 (3)공공용으로 제공된 도로, 하천등 (4)병원, 진료소등의 시설용지 (5)철도사업에 직접 필요한 시설용으로 제공된 토지등 5)과세시기에서 1m ² 당의 금액이 3만엔이하의 토지 | 〈당해토지가 비과세대상시설목적 이외의 시설에도 제공되는 경우〉 비과세대상의 시설비를 상당분의 토지가 비과세가 된다 (령-7) | *별표 제1으로서 21항목을 기재 |

| 항 목 | 내 용 | 운용·유의점등 | 비 고 |
|-----------------------|--|--|---|
| 4. 주거용토지 등의 비과세 (법7조) | <p>1) 개인이 소유한 당사자 및 타인의 주거용건물로서 제공된 토지등</p> <p>2) 개인 또는 법인이 소유한 토지에 타인의 주거용목적으로 임대용건물로서 제공된 토지등</p> <p>3) 상기 1), 2)의 경우, 토지등의 면적이 1,000 m²초과하는 부분에는 비과세적용을 하지않음</p> | <p>〈건물이 주거용이외 목적에도 제공되는 경우〉 주거용면적할당상당분의 토지는 비과세(령-9)</p> <p>〈임대빌딩에 대하여〉 [상속세 재산평가에 관한 기본통달]26 (임대주택건부지평가) 이 적용</p> | |
| 5. 과세가격(법 16조) | <p>• 과세시기에 소유하는 토지등(비과세토지는 제외)의 가액을 합한 금액</p> | <p>평가액 = 자가용지가액 - (자가용지액 × 차지권비율 × 차가권비율)</p> | <p>* 1991년 12월 18일부 국세청통달[상속세 재산평가에 관한 기본통달의 일부개정에 대하여]</p> |
| 6. 토지등의 평가(법23조) | <p>• 토지등의 가액은 과세시기에 있어서 시가 (* 상속세 재산평가액을 적용)</p> | <p>* 차가권비율 30%가 통상 차지권비율 20~90%</p> | <p>평가에 관한 기본통달의 일부개정에 대하여]을 적용</p> |
| 7. 과세가격의 계산특례(법 17조) | <p>1) 과세가격을 당해토지등의 가액에 1/2상당액</p> <p>(1) 위험물시설등의 설치기준에 적합하기 위하여 필요한 토지등</p> <p>(2) 자동차정비공장에 제공되는 토지등</p> <p>(3) 협동조합등이 소유하는 토지등 9항목</p> | | |

| 항 목 | 내 용 | 운용·유의점등 | 비 고 |
|---------------|--|--|-----|
| (조세특례법 71조의4) | 2)과세가격을 당해토지 등의 가액에 1/5상당액 (1)주택건설용으로 제공하는 목적으로 시행되는 일단주택의 조성에 관하는 사업을 시행하는 자는 소유하는 당해사업의 *재고자산(판매용자산) (2)주택건설에 관한 사업을 시행하는 자가 소유하는 당해사업의 *재고자산(판매용자산) *어느것이나 건설대신의 증명(사업의 적합성우량성, 사업수행의 확실성에 대한심사)이 필요 | <1/5특례의 요건> (1)일단의 택지조성사업 •사업규모, 1,000m ² 이상 •개발수법 •개발허가 •토지구획정리사업 (업무대행을 포함) •건설대신의 기준에 적합하는 것 (2)주택건설사업 •사업규모 25호이상의 일단주택건설, 중고층내화공동주택은 15호 이상 또는건평면적 1,000m ² 이상 (건설대신증명의 교부가 가능할 때) •개발허가의 경우 시가화구역 사전협의 개시 시점 •시가화조정구역 사전협의 종료 시점 또는 특별토지보유세의 면제인정할 때 •주택건설의 경우 건축확인통지가 있었을 시점 | |
| 8.기초공제(법 18조) | 1)자본금 1억엔초과의 법인 10억엔 개인 및 자본금 1억엔이하의 법인 15억엔 2)1m ² 당 3만엔(비과세토지는 제외) *상기 1), 2)중 큰편의 금액 | 개시 시점 시가화조정구역 사전협의 종료 시점 또는 특별토지보유세의 면제인정할 때 •주택건설의 경우 건축확인통지가 있었을 시점 | |
| 9. 세 율 (법22조) | • 0.3%(1992년 0.2%) | <세액의 계산> 지가세액=(과세가격-기초공제)×0.3% | |
| 10. 신고(법25조) | • 10월 1일부터 10월 31일까지중 신고서를 제출(1992년은 11월 16일부터 12월 15일까지) | | |
| 11.납부(법28조) | • 신고서의 제출기한까지는 1/2, 익년 3월 31일까지 잔액을 납입 | | |

(판매용자산)

*재고자산(INVENTORIES)=유동자산중 재고에 의하여 그 유고가 확정되는 것, 통상영업과정에 있어서 판매를 목적으로 보유하고 있는 상품, 제품등이 대표적이다.