

기본연구 2017-17

역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 활성화에 관한 연구

양 승 희

연구책임

• 양승희 박사/ 도시기반연구실 연구위원

연구지원

• 민재언 연구원 / 도시기반연구실 위촉연구원

기본연구 2017-17

역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 활성화에 관한 연구

발행인 박 재 목

발행일 2017년 11월

발행처 대전세종연구원

34863 대전광역시 중구 중앙로 85(선화동 287-2)

전화: 042-530-0000 팩스: 042-530-3528

홈페이지 : <http://www.dsi.re.kr>

인쇄: 〇〇〇〇〇 TEL 042-〇-〇 FAX 042-〇-〇

이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서 대전광역시와 세종자치특별시의
정책적 입장과는 다를 수 있습니다.

출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단 전재나 복제는 금합니다.

차 례

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적	3
1. 연구의 배경 및 필요성	3
2. 연구의 목적	4
제2절 연구의 방법 및 내용	4
제3절 선행연구 및 본 연구의 차별성	6

제2장 이론적 고찰

제1절 개념 정립	11
1. 철도역과 역세권	11
2. 역세권 복합용도 개발	17
3. 역세권 도시재생	19
제2절 역세권 도시재생 관련 법제도 및 정책 동향 검토	26
1. 역세권 도시재생 관련 법제도	26
2. 역세권 도시재생 정책 동향	37

제3장 국내·외 역세권 도시재생 추진 현황 및 선진사례 동향

제1절 국내 역세권 도시재생 추진 현황	45
1. 서울역세권	45
2. 영등포역세권	50
3. 동대구역세권	54
4. 부산역세권	59

제2절 국외 역세권 도시재생 선진사례 동향.....	64
1. 독일 슈투트가르트 21 (Stuttgart 21 in Germany).....	64
2. 영국 버밍햄 역세권(New street station in United Kingdom).....	68
3. 일본 도쿄 마루노우치 역세권(Tokyo station in Japan).....	73
제3절 국내·외 역세권 도시재생 검토 종합.....	77

제4장 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여방안

제1절 대전시 철도역세권 여건 검토.....	81
1. 대상지 개요.....	81
2. 대상지 여건 검토.....	84
제2절 역세권 도시재생 계획방향.....	92
1. 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준 및 검토.....	92
2. 역세권 도시재생 계획방향 설정.....	104
제3절 역세권 도시재생 추진방안.....	108
1. 역세권 도시재생 사업 추진방안.....	108
2. 역세권 도시재생 추진 시 지역공공성 확보방안.....	115

제5장 결론 및 정책 건의

제1절 결론.....	123
제2절 정책 건의.....	127

참고문헌

표 차례

[표 1- 1]	선행연구 차별성 검토.....	7
[표 2- 1]	역세권 범위 설정에 대한 국내외 공간 분석.....	14
[표 2- 2]	철도역 및 역세권 개발에 관한 법제도의 변천과정.....	27
[표 2- 3]	철도역 및 역세권 개발에 관한 법제도의 변천과정.....	30
[표 2- 4]	경제기반형 도시재생 사업 추진현황.....	40
[표 2- 5]	도시재생 뉴딜 정책 평가항목 및 배점(표준안).....	41
[표 3- 1]	서울역 일반 현황.....	45
[표 3- 2]	서울역세권 도시재생 전략 및 세부계획.....	49
[표 3- 3]	영등포역 일반 현황.....	50
[표 3- 4]	영등포역세권 도시재생 전략 및 세부계획.....	53
[표 3- 5]	동대구역 일반 현황.....	54
[표 3- 6]	복합환승센터 주변 기반시설 정비사업.....	56
[표 3- 7]	동대구역세권 도시재생 전략 및 세부계획.....	58
[표 3- 8]	부산역 일반 현황.....	59
[표 3- 9]	부산역세권 도시재생 전략 및 세부계획.....	63
[표 3-10]	지구별 용도구성, 규모.....	65
[표 3-11]	슈투트가르트 21 도시재생 전략 및 세부계획.....	66
[표 3-12]	영국 버밍햄 도시재생 전략 및 세부계획.....	71
[표 3-13]	일본 마루노우치 도시재생 및 세부계획.....	75
[표 3-14]	사례별 복합용도 구성.....	77
[표 4- 1]	대전시 도시 발달 과정.....	86
[표 4- 2]	입지규제 최소구역 설정 기준.....	92
[표 4- 3]	대전시 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준.....	94
[표 4- 4]	대전역세권 도시재생 개발구역 용도지역 현황.....	97
[표 4- 5]	대전역세권 도시재생 개발구역 토지 소유 현황.....	97
[표 4- 6]	국립 철도박물관(예정부지) 토지 소유 현황.....	98
[표 4- 7]	대전역세권 도시재생 개발구역 노후건축물 현황.....	99
[표 4- 8]	대전역세권 도시재생 개발구역 검토.....	99
[표 4- 9]	서대전역세권 개발구역 용도지역 현황.....	101
[표 4-10]	서대전역세권 개발구역 토지 소유 현황.....	101
[표 4-11]	서대전역세권 개발구역 노후건축물 현황.....	102

그림 차례

[그림 2- 1] 역세권 유형화 관련 연구 동향.....	12
[그림 2- 2] 역세권 공간 범위.....	14
[그림 2- 3] 철도역 및 역세권 개발의 변화-1.....	15
[그림 2- 4] 철도역 및 역세권 개발의 변화-2.....	16
[그림 2- 5] 일본 역세권 도시재생 사례.....	25
[그림 2- 6] 철도역 주변 관련 법.....	30
[그림 2- 7] 입지규제최소구역의 정의.....	32
[그림 2- 8] 입지규제최소구역 제도 도입의 배경 및 필요성.....	33
[그림 2- 9] 입지규제최소구역의 성격.....	34
[그림 2-10] 도시재생법의 구성.....	37
[그림 2-11] 도시재생 조직체계.....	37
[그림 2-12] 도시재생 계획체계.....	38
[그림 3- 1] 서울역 북부역세권 개발사업 구획도.....	46
[그림 3- 2] 서울역 북부역세권 개발사업 조감도(안).....	47
[그림 3- 3] 서울로7017 현황.....	47
[그림 3- 4] 서울역세권 도시경제기반형 활성화계획 현황도.....	48
[그림 3- 5] 서울역세권 도시재생 방향.....	49
[그림 3- 6] 영등포역 역세권 개발 현황.....	50
[그림 3- 7] 영등포역세권 도시재생 활성화지역.....	51
[그림 3- 8] 영등포역 도시재생활성화지역 사업구상도(안).....	53
[그림 3- 9] 동대구역 역세권 개발 현황.....	54
[그림 3-10] 동대구역세권 부지현황 및 조감도.....	55
[그림 3-11] 동대구권 도시재생방향.....	57
[그림 3-12] 부산역 역세권 개발 현황.....	59
[그림 3-13] 부산역 개발계획 조감도 및 단면계획.....	60
[그림 3-14] 부산시 도시재생 선도지역 현황 및 활성화계획 구상도.....	62
[그림 3-15] 슈투트가르트21 조감도.....	64
[그림 3-16] 슈투트가르트역 상부 공공공간 조감도.....	67
[그림 3-17] 뉴스트리트역 조감도.....	69
[그림 3-18] 버밍엄 빅시티플랜의 구역구분도.....	70

[그림 3-19] 마루노우치 역세권 조감도	74
[그림 3-20] 마루노우치 가이드라인	75
[그림 4- 1] 대전역세권 검토 범위	83
[그림 4- 2] 서대전역세권 검토 범위	83
[그림 4- 3] 대전시 4차 산업혁명 특별시 조성	84
[그림 4- 4] 4차 산업혁명 특별시 조성계획	85
[그림 4- 5] 대전역 중심의 도시공간구조 발달 과정	86
[그림 4- 6] 대전광역시 인구 추이	87
[그림 4- 7] 대전의 도시 이미지(2015 대전의 사회지표)	88
[그림 4- 8] 대전역세권 현황	89
[그림 4- 9] 대전역세권 도시재생 사업 전략구조도	90
[그림 4-10] 대전역세권 도시재생 사업 총괄도	90
[그림 4-11] 대전시 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준	94
[그림 4-12] 대전역세권 개발 및 정비계획 현황	96
[그림 4-13] 서대전역세권 개발 및 정비계획 현황	100
[그림 4-14] 서대전역세권 도시재생 개발구역 설정	103
[그림 4-15] 대전역세권 도시재생 계획방향(예시도)	105
[그림 4-16] 서대전역세권 도시재생 계획방향	107
[그림 4-17] 역세권 도시재생 사업 추진 체계 방안(제안)	110
[그림 4-18] 관계자별 역할 분담 및 업무 협조	111
[그림 4-19] 협력형 민관 공동투자법인 사업 구조 방향 설정	112
[그림 4-20] PF(Project Financing) 사업 추진 방식_예시도	113
[그림 4-21] REITs(Real Estate Investment Trusts)사업 추진 방식_예시도	114
[그림 4-22] 사업 추진 필요성에 대한 공감대 형성 사례	118
[그림 4-23] 대전 도시재생 뉴딜 아카데미	120

1장

서론

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 방법 및 내용

제3절 선행연구 및 본 연구의 차별성

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경 및 필요성

- 우리나라의 도시는 경인선 철도(1899년) 개통을 시작으로 행정 중심 도시에서 철도교통 중심의 도시 구조로 확장하였으며, 고속철도의 발달로 도시 간 연계가 긴밀하게 됨에 따라 철도역은 도시의 관문이자 인프라가 집적된 도시의 중심 권역이 되었음
- 철도역 중심으로 형성된 도시공간은 철도역과 노반 등의 대규모 도시기반시설 입지로 도시공간에 물리적인 단절을 초래하고 있으며, 신도시 개발 확산 추세로 인해 기존 도심부 내 위치한 철도역 주변 지역으로는 낙후가 진행 중임
- 최근, 서울, 부산, 대구, 대전 등 대도시 도심부 내 위치한 철도역을 중심으로 역세권 도시재생 사업이 추진되고 있으나, 민간 사업 주체 선정의 어려움과 지속 가능한 관리 운영 등 사업 추진방안 마련을 위해 해결해야 할 현안들이 있음
- 철도역세권이 산업·문화·교류의 장소, 지역사회 중심으로서 도시 공공성을 내포함에 따라 역세권 개발사업은 도시재생 활성화 측면에서 다각적인 접근 방법이 요구됨
 - 중앙정부의 도시재생 정책 여건 변화에 따른 사업 유형의 구조화로 새로운 경제 기능 도입 및 고용 창출 등 도시 전반적인 경제 활성화를 이끌어 낼 수 있다는 측면에서 역세권 도시재생 사업의 중요성이 더욱 높아지는 상황임
- 역세권 도시재생 사업을 통해 지역경제 활성화 및 시민 중심의 도시 공공서비스 확보가 가능한 기반이 마련됨에 따라 시민의 다양한 활동 수요를 반영하고, 지역 공동체 활성화에 기여할 수 있는 대전시 역세권 도시재생 참여방안의 모색이 요구됨

2. 연구의 목적

- 역세권 도시재생 사업은 필요 기능의 충진을 위한 복합용도 개발 (Mixed-Use Development: MXD)과 주거환경 개선 및 기반시설 확충 등을 통한 정비사업으로 도시 기능을 회복하고 지역 활성화를 도모할 수 있는 대안으로 볼 수 있으나, 사업 특성상 대규모 재원 조달이 필요함에 따라 민간 사업 주체의 참여가 수반됨. 이에 따라 민간 사업 주체의 개발 이익과 지역 공공성 확보 차원에서의 상충 부분은 해결해야 할 과제임
- 지자체 및 정부 차원에서는 공공성과 수익성의 균형을 통한 효율적인 역세권 도시재생 추진방안을 모색 중에 있으며 사업의 특성상 대규모 개발비용의 투입이 요구됨에 따라 민간 사업 주체와의 협력이 불가 피한 실정임. 따라서 민간 사업 주체의 개발 이익 등 필연적인 상황을 고려해야 함에 따라 지역 공공성 확보 차원에서 역세권 도시재생 추진방안에 대한 검토가 필요한 시점임
- 본 연구는 대전시의 역세권 개발 정책 방향 설정과 시민의 다양한 생활 활동 수요를 반영하고 사회적 가치를 높이기 위해 지역 공공성 확보 측면에서 대전시 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여 방안을 마련하고자 함
- 세부적으로는 역세권 복합용도 개발과 도시재생과 관련 법·제도 및 정책 동향을 검토하고, 역세권 도시재생 관련 사례 및 대전시 역세권 도시재생 여건 검토를 통해 역세권 도시재생 계획 방향 설정 및 추진방안을 제안하고자 함

제2절 연구의 방법 및 내용

- 본 연구는 제1장 서론에서 연구의 배경과 목적, 방법과 내용을 정리 하였음
- 둘째, 제2장에서는 국내외 문헌연구 고찰을 통해 역세권 및 복합 용도 개발과 도시재생의 개념을 정립하고, 관련 법제도 및 정책 동향 등을 파악함

▮ 문헌 연구 및 정책 동향 고찰

- 철도역과 역세권, 역세권 복합용도 개발 및 도시재생 개념 정립

▮ 관련 법제도 및 정책 동향

- 역세권 복합용도 개발 및 도시재생 관련 법·제도
- 역세권 도시재생 정책 동향

- 셋째, 제3장에서는 국내·외 역세권 도시재생 추진 현황 및 선진 사례 동향 검토를 통해 사업 추진방식과 지역 관리 운영 측면에서 시사점을 도출함

▮ 국내: 타 지자체 사업 추진 동향

▮ 국외: 역세권 도시재생 선진 사례 동향 및 시사점 도출

- 넷째, 제4장에서는 대전시 철도역세권의 여건을 고찰하고, 전문가 자문 및 의견 수렴을 통해 역세권 도시재생 계획방향 설정과 추진 방안 등을 도출함

▮ 대전시 철도역세권 여건 검토

▮ 역세권 도시재생 계획방향 설정(전문가 자문 및 의견 수렴)

- 역세권 도시재생 구역 설정 기준 및 검토
- 역세권 도시재생 계획방향 설정

▮ 역세권 도시재생 추진방안

- 역세권 도시재생 사업추진방안
- 역세권 도시재생 지역 공공성 확보 방안

- 마지막으로 제5장에서는 연구 결과를 종합하고, 정책적 시사점을 건의함

제3절 선행연구 및 본 연구의 차별성

- 역세권 도시재생 관련 선행연구들은 크게 도시재생 사업 전략과 민간 참여 활성화 및 공공의 역할, 자원 조달 등의 도시재생 사업 추진 방안으로 구분할 수 있음

■ 역세권 도시재생 사업 전략

- 역세권 도시재생 사업 전략 설정에 있어 유재윤 외 12인(2013)의 ‘경제 기반 강화를 위한 도시재생 방안’¹⁾에서는 국내 도시쇠퇴 진단 및 도시 경제기반형 도시재생 여건 분석과 해외 도시경제기반형 도시재생 추진사례 시사점 도출을 통해 경제기반형 도시재생 기본전략을 제시하였음

■ 역세권 도시재생 사업 추진방안

- 역세권 도시재생 민간 참여 활성화에 있어 유재윤 외 6인(2014)의 ‘도시재생에 대한 민간 비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구’에서는 민간 부문 역할 정립 및 실태 분석을 통해 기본 방향과 정책 대안을 제시하였음. 결론적으로 한국형 도시재생 주체 육성이 필요하며, 제도 및 자원 마련, 공공 마중물 투자의 필요성을 제시함
- 역세권 도시재생 민간 참여 활성화 및 공공의 역할에 있어 이동훈 외 1인(2010)의 ‘도시재생사업의 공공성 확보를 위한 공적 기관의 역할에 관한 연구’에서는 공공성 확보 측면에서 참여 주체간 역할, 관련 제도, 공적 기관의 역할과 사업 추진방식을 제시함
- 역세권 도시재생 사업 추진 방향 설정에 있어 이삼수(2017)의 ‘도시재생사업 특성 및 자금조달 방안 연구’²⁾에서는 국가재정 및 주택도시 기금 지원 등의 정책을 분석하고, 실제 도시재생 사업의 사업특성(사업규모, 위험요소 등)을 고려한 민간 채원, 부동산금융, 도시기금 등의 활용방안을 검토하고, 주택도시기금을 통한 다양한 부동산금융 기법의 활용방안을 제시하였음

1) 유재윤외 12인, 경제기반 강화를 위한 도시재생 방안, 국토연구원, 2013

2) 이삼수 외 2인, 도시재생사업 특성 및 자금조달 방안 연구, LH 토지주택연구원, 2010

- 앞서 살펴본 바와 같이 역세권 도시재생을 대상으로 사업 전략 및 사업 추진방안에 대한 연구는 다수 있으나, 본 연구와 같이 대전시 역세권을 대상으로 도시재생 구역 검토 및 계획방향 설정, 민간 주체 참여 및 지역 공공성 확보 측면에서의 도시재생 참여방안에 대한 연구는 선행되지 않음. 연구 방향이 다소 다르나 선행연구와 본 연구의 차별성을 검토하면 다음과 같음

[표 1-1] 선행연구 차별성 검토

구분	연구목적	연구내용	연구방법
역세권 도시 재생 사업 전략	1 유재윤 외 12인(2013), 경제기반 강화를 위한 도시재생 방안 - 경제기반을 강화하고 도시 경제를 활성화 하기 위한 도시재생 차원의 전략과 정책 방안 제시	- 국내 도시 쇠퇴 분석 - 대상지 유형별 도시재생 전략	- 문헌검토 및 제도 분석 - 지역 현황 및 실태조사 (GIS 및 통계분석) - 사례조사 시사점 도출
	1 유재윤 외 6인(2014), 도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구 - 민간 부문 역할 정립 및 실태 분석, 기본 방향과 정책 대안 제시	- 한국형 도시재생 주체 육성, 계획 및 제도, 자원 마련 - 공공 마중물 투자	- 근거이론 - 문헌조사, 의견 수렴 - 민간 참여 실태조사 - 사례조사 시사점 도출
역세권 도시 재생 사업 추진방안	2 이동훈 외 1인(2010), 도시재생사업의 공공성 확보를 위한 공적 기관의 역할에 관한 연구 - 국내 도시재생 관련 사업 현황 및 문제점 진단 - 공공성 확보를 위한 공적 기관의 역할 도출	- 공공성 확보 측면에서 참여 주체간 역할, 관련 제도, 추진체제 분석 - 공적 기관의 역할과 사업추진방식 검토	- 연구문헌 - SH공사 관계자 면담, 전문가 자문 - 사례조사 시사점 도출 (국외사례)
	3 이삼수 외 2인(2010), 도시재생사업 특성 및 자금조달 방안 연구 - 안정적인 사업 추진 방식 및 재원조달 방안 제시	- 도시재생사업에서 공공의 역할 - 민간 주도 사업방식 개선 - 권리변화 방식 및 자금조달 방안	- 자금조달 방안 연구 - 국내 법제도 검토 - 국외 문헌조사 및 연구 - 사례조사 시사점 도출

<본 연구의 차별성 종합>

- 도시재생 사업전략 측면에서 도시재생 차원의 전략과 정책 방안을 제시하였으나, 특정 대상지를 중심으로 도시재생 구역 검토 및 계획 방향 설정을 진행한 연구는 없음
- 도시재생 사업 추진방안에서 공공성 확보를 위한 공적 기관의 역할 및 자금조달 방안 연구 등 선행연구가 있으나, 본 연구는 지역 공공성 확보 차원에서 지속적인 도시재생을 위한 세부 방안을 제시하였음

2장

이론적 고찰

제1절 개념 정립

제2절 역세권 도시재생 관련 법제도 및
정책 동향 검토

제2장 이론적 고찰

제1절 개념 정립

1. 철도역과 역세권

1) 철도역

(1) 철도역의 정의

- 철도역(鐵道驛)은 이용객의 열차 이용을 위해 여객 및 화물 취급에 필요한 여객시설, 역무시설, 지원시설, 화물 취급시설 등의 수송 업무를 수행하기 위하여 설치한 건물로 정의함
- 철도역은 과거 단순히 열차를 이용하기 위해 머무는 공간에서 최근 복합 교통·문화 교류·정보 교환이 이루어지는 공공시설로의 역할이 증대되고, 나아가 그 지역을 대표하는 랜드마크로 인식되고 있음
- 철도역은 지역 이미지를 대표하는 공공시설로서 지역의 정체성 역할 뿐만 아니라 지역민을 위한 공공성을 띤 도시기반시설로서 이용객 중심의 편의성과 접근성, 지속적인 성장이 가능한 공간으로 철도역의 역할이 증대되고 있음³⁾

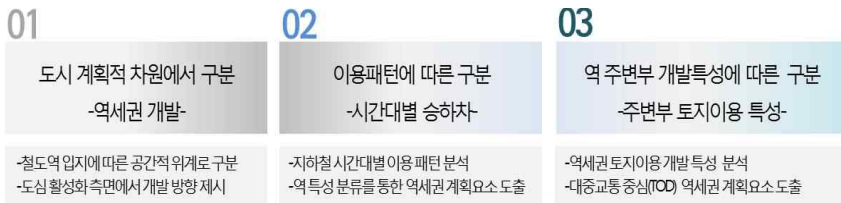
2) 역세권

(1) 역세권의 정의 및 유형

- 역세권은 보행자 기준에서 철도역을 도보로 접근할 수 있는 거리를 중심으로 설정하는 도보권역을 뜻하며, 「철도건설법」, 「도시철도법」, 「역세권 이용 및 개발에 관한 법률」에 따라 건설, 운영되는 철도역과 그 주변 지역으로 정의할 수 있음

3) 충남대학교 산학협력단, 역사공간의 효율적 배치방안 연구, 한국철도공사, 2012, p.1.

- 역세권 유형화 연구는 도시공간구조의 위계나 토지이용 특성, 건축물 용도 등에 따라 진행되어 왔으며, 역세권의 공간적 범위에 관한 선행연구는 공간 범위에 영향을 미치는 요인을 도출하는 측면에서 검토되었음
- 역세권 유형화 연구는 도시 계획적 차원의 역세권 개발 측면에서 발전계획을 수립하기 위해 구분되었으나, 최근에는 철도역의 승·하차 패턴 등 이용 특성에 따른 구분이나, 역 주변부 토지이용 특성을 이용하여 역세권을 구분하는 연구가 진행되었음⁴⁾



출처: 양승희(2015), 철도역 이용 특성 분석을 통한 환승 및 연계 방안 연구

[그림 2-1] 역세권 유형화 관련 연구 동향

- 역세권의 유형화는 역세권의 기능과 도시계획적인 측면, 역세권 내 유동인구의 이용 행태 및 보행 특성을 통한 분류 방법으로 크게 3가지가 제시되었음
 - 첫째, 성현곤(2005)은 역세권을 도심 기능, 지구 중심 기능, 교외지역 근린주구형 기능 등으로 분류하고, 적합한 토지이용 기능의 필요성을 제시하였으며, 유성근(2004)은 지하철 이용인구를 중심으로 요인분석과 다차원척도법을 통해 서울시 역세권을 중심성과 이용행태에 따라 구분함
 - 둘째, 임지희(2007)는 역세권 도시계획 측면 연구에서 역세권 토지이용에 대한 기능과 특성을 중심으로 고용 중심 역세권과 주거 중심 역세권, 쇼핑·위락 중심 역세권으로 분류함
 - 셋째, 서울시정개발연구원(2011)은 ‘역세권의 유형별 보행량 영향

4) 양승희, 철도역 이용 특성 분석을 통한 환승 및 연계 방안 연구, 박사학위 논문, 2015, p.10

요인에 관한 연구’에서 시간대별 지하철 승·하차 인원을 통해 역세권을 주거 중심·고용 중심·혼합형으로 역세권을 구분함. 경기개발연구원(2011)은 ‘경기도 역세권 정비를 위한 개발 밀도 관리방안’ 연구에서 철도역 주변의 용도지역 구성 비율을 통해 도시중심·지역거점·도시근린·교외근린 역세권으로 구분하였음

(2) 철도역세권 개발의 특성 및 개발 유형

- 철도역세권의 개발유형은 철도역의 개통 기능에 따라 종착역, 환승역, 통과역으로 분류⁵⁾할 수 있음

■ 종착역세권(terminus)

- 대도시 도심부 내 위치한 기존의 철도역으로 유동인구의 출발·도착 지점이 되는 곳으로 도심부를 통과하는 교통의 결절점 역할을 수행함. 종착역세권은 주로 철도역의 중심권이 고밀도, 다기능화되어 있으며 역세개발권, 역세도시권을 모두 포괄하는 것으로 고층복합형으로 개발되거나 재개발하는 경향이 있음

■ 환승역세권(hub-interchange)

- 환승역세권은 통과·정차노선의 교차지점으로 다른 지역에 거주하는 인구와 다양한 만남과 활동이 일어나는 시장(market place)개념의 역세권으로 여러 전철 교통망과 환승·연계시키는 역할을 수행함으로써 역세권의 규모가 다른 역세권역 보다 큼에 따라 통근도시 개발(commuter city)을 기대할 수 있는 역세권 특성을 지님

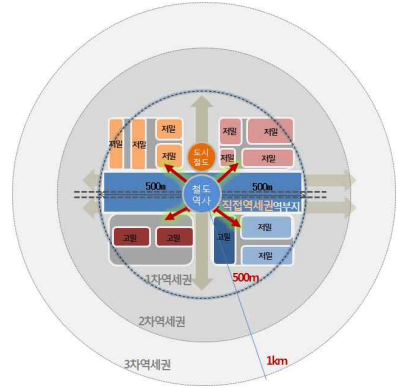
■ 통과역세권(transit)

- 지역 성장을 기반으로 거점도시 개발을 위해 기존 철도역을 개조하거나 신역사 개발을 통해 고속의 접근 환경으로 개발 목적을 추구하는 역세권으로 기존 중소도시의 지역개발 성장 및 잠재력 개발을 위해 통과역의 소규모 역세권 개발계획이 이루어짐

5) 조대성, 제5장 고속전철 역세권의 미래상, 국토개발연구원(편), 고속전철과 역세권 개발 연구, p.5-3 내용 재정리.

(3) 역세권의 범위

- 역세권 개발의 공간적 범위를 도보 거리 3~5분 이내인 반경 500m 이내로 한정하고 있으며, 역세권의 범위 설정은 사람의 보행 가능한 공간적 거리에 따라 직접역세권과 1차 역세권, 2차 역세권, 3차 역세권과 주변(배후지역)으로 세분화할 수 있음



[그림 2-2] 역세권 공간 범위

[표 2-1] 역세권 범위 설정에 대한 국내의 공간 분석

구분	역세권 설정	비고	설정요소
국내	반경 500m	서울시(1990)	크기
	초·중학교의 학군, 소생활권 (인구 2~3만명)	택지개발계획실무지침 (2002)	잠재력
	통행시간 구성요소(통행시간, 도보시간, 대기시간, 승차시간 등) 지표로 설정	손정열(1993)	크기
	역간거리 0.8~1.1km, 도보거리 0.8km, 행정구역과 결합한 반경 약 1km	배준구(1982)	크기
	도보 역세권의 크기 530m	김대웅 외 2인(2002)	크기/ 잠재력
국외	역세권의 형태를 정방형 또는 장방형으로 설정하고 역사의 등급을 구분하여 360, 540, 720m로 설정	오사카(일본)	크기/모양
	1,400m	워싱턴(미국)	크기
	도시지역(530m)/비도시지역(800m)	LA(미국)	크기
	철도역(전철 정차지점)에서 400m내에 2·3층 혼합건물/복합용도의 간선, 보육시설/공공용지/쇼핑몰/업무지원시설 /고용 중심지 등을 포함한 보행권	Calthrope의 TOD	잠재력

주: 김대웅 외 2인 지하철 도보역세권 설정방법과 적용에 관한 연구, 대한국토도시계획학회지 제37권 제5호, 2002, p.179 재정리

- 본 연구에서는 철도역과 주변부의 직접적인 개발과 밀접한 직접 역세권에 해당하는 범위로 철도역에서 도보거리 반경 500m 이내의 공간을 역세권 범위로 한정함

3) 철도역과 역세권: 철도역세권의 개발 변화

- 초기 철도역의 개발은 철도역 등 역무시설 위주의 개발로 1907년 경인선 개통을 시작으로 개발이 이루어졌으며, 이후 기존 철도역을 리모델링하여 필요한 공간을 확충하였음. 1990년대 역무시설 외 공간 확충의 필요성에 따라 대도시를 대표하는 철도역에 대규모 상업 시설의 연계 개발을 통해 통합 복합민자역사의 형태로 개발되었음



[그림 2-3] 철도역 및 역세권 개발의 변화-1

- 2000년대 초기, 기존 철도역 주변으로 도시 인프라의 낙후와 철도역과 노반에 의한 양단간의 개발 불균형 현상이 나타남에 따라 서울역, 대전역, 동대구역 등 서울 및 각 지역 거점 내 철도역을 중심으로 대규모 역세권 개발계획이 수립됨
- 초기에 수립된 역세권 개발계획은 대규모 전면 철거형 개발방식으로 사업비의 규모가 크에 따라 자원 조달의 어려움이 있으며, 역세권 개발 계획이 도심 내 기개발지에 실시하는 역세권 정비 방안임에 따라 기존의 생활 터전을 형성한 주민과 사업 주체 간의 갈등 문제 등으로 역세권 개발사업 추진에 난항을 겪고 있음

- 이에 대한 차선책으로 철도역 주변 도로 확충 등의 도시기반시설의 정비와 더불어 교통·환승 기능을 결합한 복합환승센터의 개발을 추진함
 - 정부는 2010년부터 복합환승센터 시범사업을 동대구역, 익산역, 울산역 등 8개 지역에 추진 중이며, 교통 결절점인 철도역을 중심으로 교통 환승연계 시스템을 정비하고, 대중교통 활성화와 상업·업무 기능을 확충하는 등 철도역과 연계한 복합환승센터의 개발을 추진하였음



[그림 2-4] 철도역 및 역세권 개발의 변화-2

- 복합환승센터 건립 및 철도역 주변 도시기반시설의 정비 등으로 검토되었던 역세권 개발사업은 2016년 신 정부 뉴딜 정책과 더불어 도시경제기반형 도시재생활성화계획으로 수립
 - 서울역, 대전역, 영등포역, 동대구역 등 기존의 도심부에 위치한 철도역 중심의 역세권 도시재생 사업을 선정하였으며, 현재 추진 중에 있음

2. 역세권 복합용도 개발

- 일부 대도시들은 도시 성장으로 인해 포화된 도시 기능을 상업·업무 기능은 도시 중심부에, 주거 기능은 도시 중심부 외곽으로 분리·개발하였음. 이러한 도시 개발방향은 야간 도심 공동화 현상과 출·퇴근 시 교통문제, 도심 부근 지역의 상업 및 서비스 업종의 증가로 주거 환경이 쇠퇴하는 등의 도심부 쇠락 현상이 심화되었음
- 이러한 도시를 활성화하기 위한 방안 중 하나로 직주 근접, 상업·업무의 고밀 복합화 등을 통한 복합용도 개발(MXD)에 관한 연구가 이루어짐

1) 복합용도 개발(MXD, Mixed use development)의 개념

- 건축물의 복합화는 공간의 사용에 있어 여러가지 용도들이 물리적이고 합리적인 계획에 따라 상호보완과 함께 용도간의 이용률을 높여 주변 지역의 사회제반적인 개발에 영향을 미치는 요소임
- 복합용도 개발(MXD, Mixed-use development)은 브렉켄필드(Breckenfeld, 1972)가 처음으로 제시한 용어로 상업·업무·주거 및 숙박과 같은 3가지 이상의 용도별 장점을 도입한 개발로 정의하고 있음
- 복합용도 개발(MXD)은 상업·업무·숙박·주거 외에도 기타 용도 등 상호 지원하는 용도의 복합화를 통해 용도 간 기능을 상호 보완하고 각 기능별 이용의 효율성을 높이는 개발방식임
 - 대규모 주거단지 계획인 PUD(Planned Unit Development)와 도심부 내의 슈퍼 블록·쇼핑몰의 개념을 혼합한 도심개발 방식으로 주거·상업·업무·숙박 등의 주 기능 외 문화적 기능, 오락 및 공공시설 등을 결합하여 개발되는 대상지에 지역만의 특성을 부여하고 있음
- 복합용도 개발(MXD)은 복수용도개발(MD) 중에서 진보된 개발 형태로 평가되고 있으며 다음의 3가지 조건에 의해 개념을 정의할 수 있음
 - 첫째, 꼼꼼히 계획된 프로젝트로 상호 보완적인 관계에 의해 수익을

내는 3종 이상의 두드러진 시설용도가 있는 경우

- 둘째, 자동차에 의한 교통체계로부터 분리된 보행자 루트의 연계 확보를 포함하여 계획의 구성시설이 물리적·기능적으로 일체화되어 토지이용이 비교적 집약되고 있는 경우
- 셋째, 일관성 있는 계획으로 일련의 단지계획(Master plan)에 의해 건설 및 임대가 진행되어 단일 건축물과 유사한 모습을 나타내는 경우⁶⁾라 할 수 있음

2) 복합용도 개발과 도심 활성화

- 복합용도 개발은 근대 산업혁명이 야기한 열악한 도시 주거환경의 해결책으로 용도별 기능 분리를 통해 나타난 여러 문제점들을 해결하기 위한 도심 활성화 방안이라 할 수 있으며, 이에 대해 오덕성(1989)은 복합용도 개발을 도심부 재생에 있어 도시를 미시적으로 개발하는 기법 중 하나로 정의함.⁷⁾ 이는 일정 규모 이상의 개발부지를 용도 복합된 형태로 개발함으로써, 토지이용의 복합화와 효율성을 높이고 구성 용도의 기능적, 공간적인 연계성을 증대시켜 도심 활성화를 이룰 수 있는 개발방안으로 볼 수 있음
- 이현호(2012)는 철도역 주변부와 연계 개발을 이룬 복합역사 개발은 다양한 기능 간 연계로 시설의 이용률 및 인지도를 상승시켜 정체된 역세권에 새로운 발전 가능성을 가져다 줄 수 있다고 언급함. 이는 철도역을 중심으로 역세권이 연계 개발 될 경우 철도역은 단순한 교통기능의 역할이 아닌 다기능적 복합화를 통해 새로운 도시 인프라 형성의 가능성을 시사함
- 역세권 복합용도 개발은 주요 용도(상업·업무·숙박 등)의 복합화 외에도 문화 및 공공 기능 등 사회에서 요구되는 기능을 집약적으로 개발할 수 있으며, 도시재생 측면에서 도심공동화, 교통 혼잡화 및 과밀화, 사회간접 자본시설의 증가 및 편익 감소 등 도시적인 문제

6) 심동섭, 양우현, 도심 복합용도 개발의 기능구성과 공간배치 특성, 한국도시설계학회, 2003, p.369

7) 오덕성, 복합용도건축물의 건축물 발전방향(I), 건축사, 1989, p.53

점과 도시 환경에 대한 새로운 요구를 집약적으로 받아들여 개발할 때 의의가 있음

- 제이콥스(Jane Jacobs)는 도심 재생 측면에서 복합용도 개발의 도입과 보행공간과의 관계를 통해 낙후된 공간의 재생을 주장하였음.⁸⁾ 이는 복합용도 개발의 계획방향이 대규모 필지 내 닫힌 구조로 계획될 시 도심 활성화에 기여할 수 없으며, 이는 복합용도 개발의 취지를 저해하는 계획 방향으로 판단할 수 있음. 복합용도 개발을 통한 도심 활성화는 주변 기능과 조화로운 용도구성, 다양한 사람들의 이용이 가능한 공공시설, 개방된 공용공간 등 열린 도시공간 구조가 도심 활성화를 이루는 주요한 계획 요소임을 알 수 있음

3. 역세권 도시재생

- 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법에 따른 도시재생의 정의는 인구의 감소, 산업구조의 변화, 도시의 무분별한 확장, 주거환경의 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시를 지역 역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 것⁹⁾을 의미함
- 도시재생의 의미에 대해 유재운(2014)은 도시재생이 공공성의 확보, 점진적 정비 방식, 지역자산 및 주민역량의 활용, 물리적 정비에 한정되지 않는 종합적 접근 등의 측면에서 기존 도시정비사업과 차별화¹⁰⁾된다고 언급함
- 안현진(2013)은 노후한 물리적 환경 뿐만 아니라 지역의 사회, 경제적 활력을 되찾는 방향으로 변화하는 것으로, 하드웨어적인 전략 외 소프트웨어 전략과 주민 요구에 대응할 수 있는 유연한 전략이 필요하다¹¹⁾고 언급

8) Jane Jacobs, The death and life of great american cities, new york, 1961, p.47

9) 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 제1장 제2조 2항

10) 유재운외 6인, 국토연구원, 도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구, p.15

11) 안현진, 박현영, 재생사업지구 내 공가 및 공터 활용을 통한 유연적인 도시재생 방안 연구, 대한민국도·도시계획학회지 국토계획 제 48권 제6호, 2013, p.347

1) 역세권 도시재생 유형

- 역세권 도시재생 유형은 개발 대상지의 위치 및 구역 범위, 철도역과 개발 구역과의 상대적 위치(지상·지하), 개발의 적극성 정도에 따라 철도역세권 개발 유형이 나타나고¹²⁾, 이는 역사통합 개발형, 신시가지 개발형 역세권 도시재생, 재개발형 역세권 도시재생으로 구분할 수 있음

□ 역사통합 개발형

- 역사통합 개발형은 토지이용률을 높인 측면으로 이용가능한 부지가 협소할 경우 나타나는 개발유형임. 기존 철도역과 노반의 위치 관계에 따라 철도역 상부 또는 철도부지 주변으로 개발되며, 노반 상부 및 철도 유휴부지에 고밀복합으로 개발이 이루어짐

□ 신시가지 개발형 역세권 도시재생

- 신시가지 개발형 역세권 도시재생은 지역 특성을 최대한 반영한 것으로 도시정비형과 베드타운형, 부도심형으로 분류¹³⁾할 수 있으며, 지역 및 도시 전체의 성격에 따른 복합기능, 특히 지역특성에 맞는 특성화 개발이 가능한 개발형태임. 특히 독자적인 개발목표 및 특성에 맞추어 신기능 중심의 복합이 이루어지는 개발유형이라 할 수 있음

□ 재개발형 역세권 도시재생

- 재개발형 역세권 도시재생은 철도역 주변의 낙후로 재개발이 요구되는 경우 도시정비 관점에서의 개발방식임. 도심 내 위치한 철도역을 도시 성장거점으로 문화도시형 성장 및 산업 국제 기능 등을 복합화하는 것으로, 철도역과 노반 상부 등의 입체화를 통해 고밀복합화하고 주변 낙후지에 대한 정비를 시행하는 개발 방식으로 역사통합 개발형에서 도시재생 측면이 결합된 개발 유형이라 할 수 있음
 - 이는 현 정부의 도시재생 뉴딜 정책에 부합하는 경제기반형 도시

12) 조대성, 고속전철 역세권의 미래상, 국토개발연구원(편), 고속전철과 역세권 개발연구, pp.5-13의 내용 재정리

13) 삼성그룹 전략 T/F Team이 제시한 역사중심 개발 방향

재생 개발 유형과 유사한 개념이라 할 수 있으며, 철도역 및 역세권 중심의 재개발을 통해 도심 내 낙후된 지역 상황을 개선하는 방안에 대한 분석과 개발이 요구되는 부분으로 해석할 수 있음

- 본 연구에서는 도심부 내 위치한 철도역을 중심으로 낙후된 도시 인프라를 정비하고 새로운 기능 부여를 통해 기존 도심을 활성화하는 재개발형 역세권 도시재생 사례를 대상으로 기 수립된 역세권 개발 계획을 도시재생 관점에서 검토 가능한 계획방향과 및 추진방안을 모색하고자 함

2) 도시재생과 지역공동체 역할

□ 지역공동체(community)

- 지역공동체의 정의는 국립국어원 표준국어대사전에 따르면 ‘한 지역의 일정한 범위 안에서 지연에 따라 자연스럽게 이루어진 생활 공동체’로 정의하고 있음¹⁴⁾
- Mattessich et al.(1997)에 따르면 지리적으로 한정된 지역 안에 거주하면서 상호적 유대관계를 맺고 있는 사람들로 정의함
- Chaskin(1997)에 의하면 ‘common’ 또는 ‘communal’ 과 ‘unity’의 합성어로 정의되면서 공동체, 공동소유 등의 의미를 가진 지니고 있음
- 커뮤니티(community)는 우리말로 번역되면서 공동체, 지역공동체, 지역사회 등으로 연구자에 따라 다양하게 사용되고 있으며, 기존의 많은 연구에서 주민 참여 조직 또는 결사체의 개념에 있어 지역사회(local society, neighborhood)와 ‘공동체(community)를 같은 개념으로 사용하기도 함(전대욱 외, 2012)¹⁵⁾

14) 국립국어원 표준국어대사전

15) 전대욱 외 2인, 지역공동체 주도의 발전전략 연구, 한국지방행정연구원, 2012, p.8

□ 지역공동체 주도의 발전 프로그램¹⁶⁾

- 지역공동체 주도적 발전(CDD: Community-Driven Development)은 발전과정, 자원 그리고 지역공동체 집단에 대한 직접적인 의사 결정권한의 부여를 핵심으로 하는 개발계획을 뜻함
- 이는 지역공동체 구성원의 자발적인 삶의 질 향상을 위해 즉각적인 요구에 부합하는 것을 제공하기 위해 스스로 조직화할 수 있다는 능력을 전제하면서 도출된 개념으로 중앙정부를 서비스제공자로 과도하게 의존하는 행태를 해소하기 위한 대안임
- 지역공동체 주도적 발전 프로그램의 핵심요소는 다음과 같음
 - 주로 지역공동체가 기반이 된 기구 혹은 지역공동체 의회, 협의회 대표자를 대상으로 함
 - 지역공동체 또는 지역에 기반을 둔 대표자는 참가방식에 관한 세부 프로젝트를 기안하고 계획하는데 책임을 부여받음
 - 지역공동체가 존재하는 곳으로 자원을 이동하고, 자원의 통제도 지역공동체 주도적 발전 프로그램에 있음
 - 세부프로젝트의 실행에 직접적으로 관여하고 지역공동체의 참여는 노동이나 기금의 형태로 조성됨
 - 지역공동체에 기반을 둔 모니터링과 평가의 구성요소는 CDD 세부 프로젝트의 특성으로 나타남: 참가방식의 모니터링, 지역공동체 점수카드, 불만·고충에 대한 교정시스템 포함
- 결론적으로 지역공동체는 조직 내 요구되는 바를 도출하고, 이를 직접적으로 실행하는데 기여하며, 참가 후 결과에 대한 피드백 과정을 거치는 선순환 구조를 띄고 있음

3) 도시재생과 젠트리피케이션

- 젠트리피케이션은 혼란스럽고 복잡한 개념으로 정의하는 것은 매우 어려운 일로 국내의 여러 상황이 반영되어 정의를 내리는 것이 바람직하다고 판단되며, 기존 선행연구를 통해 젠트리피케이션의 개념에 대한 논의를 살펴보면 다음과 같음

16) 전대욱 외 2인, 지역공동체 주도의 발전전략 연구, 한국지방행정연구원, 2012, pp.14-15의 내용 재정리

■ 젠트리피케이션은 도시의 발달과정에서 나타나는 사회현상으로 문화자본이 상업시설에 투입되어 낙후된 지역이 활성화 되면서 임대료 상승으로 인한 임차인의 비자발적 이주가 발생하는 현상임(서울시, 2015)

■ 젠트리피케이션은 ‘쫓겨남’ 만을 의미하는 단어가 아니라 지역의 사회 경제적 변화를 종합적으로 포함하는 ‘현상’ 과 ‘과정’ 으로 파악하여, 어떤 지역이 주변지역보다 빠른 속도로 자본과 함께 물리적 환경의 개선이 이루어지며 변화를 겪게 되는 현상으로, 기존 주민들이 비자발적으로 다른 곳으로 이주하게 되는 현상으로 정의함(최명식, 2016)

■ 젠트리피케이션은 도시 환경이 변하면서 중상류층이 도심의 낙후 지역으로 유입되고 이로 인해 땅값, 임대료 등이 상승하면서 비싼 월세 등을 감당할 수 없는 원주민 등이 다른 곳으로 밀려나는 현상을 말함(정원오, 2016)

○ 국내에서 최근 활발하게 이루어지고 있는 젠트리피케이션 관련 연구들에서 다양한 대응 전략들이 논의되고 있으며, 도시재생의 관점에서 고려해야할 사항 등은 다음과 같음

■ 도시재생계획 또는 지구단위계획 수립 단계에서부터 주민들의 참여를 보장하고 주민협의체를 구성하는 등 활발한 주민참여를 통한 계획을 수립하고 시행하는 것이 필요함 (서순탁, 2016)

■ 젠트리피케이션은 도시의 발전과정에서 나타나는 불가피한 프로세스 중 하나로서, 정책수립의 중장기 계획 · 도시공간 구조의 위계에 따른 대응전략 · 임차인과 임대인 등 인간전 차원의 대응전략 등 단계별 대응의 정책이 수립되어야 한다고 주장함 (박태원, 2016)

■ 도시재생의 목표와 정책 대상을 명확히 설정하고, 도시재생 사업의 실질적 혜택이 필요한 계층에게 돌아가도록 정책 조준을 세밀히 설계할 필요가 있으며, 전략계획과 활성화계획에 도시재생 사업 이후 일정 기간 임대료 제재, 젠트리피케이션 방지방안 등 젠트리피케이션 고려 방안을 제시하여야 한다고 주장함(송지은, 2016)

4) 일본 역세권 도시재생: 지역적 공공공간 확보

□ 일본 역세권 대형화 및 복합화

- 지역의 특성을 살린 지역적 공공공간 만들기 사업으로 1. 철도 민영화와 버블경제에 따른 역세권의 복합화, 2. 도시재생 긴급 정비지역 수립을 통한 역세권 재생, 3. 지속적인 지역적 공공공간 구축의 사업방향이 있음
- 철도 민영화와 버블경제에 따른 역세권의 복합화는 1980년대에 이루어진 도시재생 사업으로 세부내용은 다음과 같음
 - 1980년대 중반에 집중적인 민간 개발로 이루어지면서 공공 개발의 적정한 균형을 잃음에 따라 철도회사의 민영화가 추진되었으며, 대규모 개발로 사업을 추진함
 - 1985년 신도시거점정비사업으로 “고향의 얼굴만들기 모델토지구 확정리사업”이라는 이름으로 역 건물을 대표로 주변지역 정비, 지역 대표성을 갖는 공간으로 공공시설의 재정비를 마련하였음
 - 1989년 철도역종합개선사업으로 토지이용, 공공시설, 고차도시기반시설 등 정비 기본방침을 수립하였으며, 기존 철도역 개선사업과 지역 정비의 일체화(테크연계, 입체도로, 녹지광장 확보 등)의 사업이 진행되었으나, 지역 상권의 침체 등 주변 시설과의 괴리 현상이 일어남
- 따라서, 2002년에는 도시재생 긴급 정비지역 수립을 통한 역세권 재생사업이 이루어졌으며, 도시재생긴급 정비지역을 설정하여 입체도로제도로 도로 상하부를 건축물과 일체적으로 정비하였으며, 도심부내 거주, 상업 문화, 교류, 업무 기능의 질적 고도화 및 유니버설 디자인을 고려한 도시재생 사업을 진행함
- 지속적인 지역적 공공공간의 구축을 위해, 지역주민, 질권자, 세입자 등 자주적으로 지역주체에 의해 지역관리 및 운영활동이 이루어지고 있으며, 빈 점포 등의 지역자원 이용·도로 및 공공공간 활동을 통한 지역활성화·정비공간 재활용 및 재정비를 통해 도시재생이 이루어지고 있음
- 관민 협력 방식에 의한 대규모 복합용도 개발 사업 추진에서 지역의 특성을 고려한 공공공간의 확보 방안이 필요하며, 관 주도의 일방향적인 정비계획에서 “지역민 주도의 양방향적인 도시재생 참여 방안”의 설정이 필요함

□ **역사 계승과 개발 균형 유지 개발 사례 : 구 도쿄중앙우체국**

- 중요 문화재의 문화재적 가치의 보존, 유형문화재 및 건축유산 보존과 연계 개발로 역세권의 지역적 공공공간을 확보한 사례임
- 계획의 주요 사항으로는 국제 비즈니스 관광정보센터, 국제 학술문화 종합 뮤지엄, 국제 컨퍼런스 홀의 설치 등 도시정보의 정비·도쿄역 광장 정비·도쿄역 기존 건물 보존에 의한 역사적 경관 형성·쾌적한 보행자 공간·친환경 녹색건축 등이 있음

□ **저층부 지역 공공시설 배치 사례 : 교바시 지구 개발계획**

- 저층부 지역 기반시설 확충 및 저층부의 보행자를 고려한 휴먼스케일을 적용한 디자인으로 역세권의 지역적 공공공간을 확보한 사례임
- 용도 기능은 업무시설, 의료시설 외 다양한 직업 양성을 지원하는 보육시설로 정비되었으며, 철도역과 연계한 보행자 공간 정비, 녹색도로 네트워크 형성 및 친환경 녹색건축으로 기반시설을 통해 쾌적하고 안전한 마을 만들기 사업을 추진함



[그림 2-5] 일본 역세권 도시재생 사례

- 역세권 개발 도입 기능의 융·복합 및 지역의 기능 특성에 따른 문화관광의 복합화를 통해 지역의 고유 특성을 도출 하는 등 개발 시 고려사항이 있으며 이는 지역적 맥락 검토, 문화유산 등의 연계 개발, 지역 특성을 고려한 지역 공공시설 배치 등을 고려가 필요함

제2절 역세권 도시재생 관련 법제도 및 정책 동향 검토

1. 역세권 도시재생 관련 법제도

1) 역세권 개발 관련 제도 검토¹⁷⁾

(1) 국내 역세권 개발 관련 제도 변천 과정

- 1970년대 이후 노후화되는 철도역 시설의 개량과 이용객 및 서비스 수요 증가에 대응하기 위해 민자역사 개발 필요성이 대두되어 철도청은 ‘국유재산법’ 개정 등을 추진하였으나 사권설정 및 출자금지 등으로 유보됨
- 1984년에 민자역사를 건립하기 위한 ‘국유철도 재산의 활용에 관한 법률’이 제정, 철도재산 활용 및 출자제도가 마련되었으며, 1989년 국내 최초의 민자역사인 서울역과 영등포역, 동인천역 등이 개발됨
 - 1998년에는 고속철도 건설사업을 신속하게 추진하기 위해 ‘고속철도건설 촉진법’ 제정으로 민자역사 건설사업에 대한 인허가를 중앙정부가 승인
- 2000년대에는 철도산업 구조개혁의 일환으로 철도의 건설과 운영 기능이 각각 한국철도시설공단(KR)과 한국철도공사(KORAIL)로 이원화되면서 철도자산 개발은 민자역사 개발 수준을 벗어나 역세권개발로 확대됨
 - 종전 법령들(고속철도건설촉진법, 국유철도 운영에 관한 특례법 등)이 철도건설법, 한국철도시설공단법, 한국철도공사법으로 개편
 - 2005년에 제정된 ‘철도건설법’에서는 역세권 개발 관련 조항이 신설되고 도시개발법 또는 택지개발촉진법 절차를 준용하도록 하였으나 세부적 시행 방식이나 절차가 미비
- 국내 TOD 개념이 도입 되면서 역세권 개발사업의 실행력 확보, 교통체계의 효율성 및 연계성 향상, 대중교통 이용활성화 등을 목적

17) 국제교류 활성화 등을 위한 철도역세권 개발방안 연구(한국교통연구원, 2011.8), 국가법령정보센터의 내용을 참고하여 제작됨

으로 2009년에 ‘국가통합교통체계효율화법’이 제정되고, 2010년 ‘역세권의 개발 및 이용에 관한 법률’이 제정됨

- 철도역사 및 부대시설은 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률’ 상 공공시설 및 기반시설로서 민자역사가 대부분 도시계획시설로 건설됨
- 이외에도 철도역 주변 개발을 위해 도시개발법이나 택지개발촉진법과 같은 개발법이 활용되었으며, 이는 신도시나 대규모 개발사업의 일부로 철도시설이 사업대상지 내에 설치되는 경우에 해당됨
 - 도심부에 위치한 철도부지의 경우 ‘도시재정비 촉진을 위한 특별법’ 등 도시재생 차원의 지역 단위 정비계획과 함께 검토되는 사례도 있음¹⁸⁾

[표 2-2] 철도역 및 역세권 개발에 관한 법제도의 변천과정

시기	관련법명	주요사항
1990년대	국유철도 운영에 관한 특례법(1995년)	- 국유철도 재산의 활용에 관한 법률 폐지 - 철도청의 자율적·효율적 경영 및 국유철도사업 특례 부여(부친, 부평, 안양역 개발) - 사업성 위주의 개발로 문제점 야기(교통 혼잡, 도시계획과의 정합성 등)
	고속철도건설촉진법(1998년)	- 절차상 복잡한 민자역사사업 인허가단계 국가가 승인 - 지자체 도시계획과의 정합성 마찰 가속
2000년대	철도건설법(2005년)	- 철도망의 신속한 확충과 역세권개발사업의 활성화 목적 등 구체적인 제도적 조치·내용·절차 부재 - 구역 지정, 계획 수립, 사업 시행 등 세부 절차는 도시개발법 또는 택지개발촉진법을 준용
	한국철도공사법(2005년)	- 역세권개발사업을 할 수 있다는 일반 규정 수록 - 시행 방식 및 시행 절차 등 없음
	한국철도시설공단법(2003년)	- 역세권개발사업 범위에 대한 일반적 규정만 있고, 시행 방식·절차 없음
2010년대	국가통합교통체계 효율화법(2009년)	- 주요 거점에 환승체계구축을 통한 대중교통 활성화 및 고밀 복합공간 개발 - 교통체계의 효율성 및 연계성 향상을 위한 환승시설과 환승지원시설(상업, 업무, 주거, 문화, 숙박 등)의 복합환승센터 개발, 2010년 시범사업 지정(총 8개소)
	역세권의 개발 및 이용에 관한 법률(2010)	- 역세권의 체계적·효율적 개발 및 활성화, 역세권과 인접한 도시환경 개선 - 현재 적용된 사례 없음

출처: 이선우 외, 2012. 역세권 개발의 실행력 제고를 위한 제도개선 방안 연구, p.28

18) LH 토지구획연구원, 철도부지를 활용한 도시재생 참여전략, 2017, p.11

(2) 국내 역세권 개발 관련 법 제도 검토

- 역세권 개발 관련 법은 1970년대 노후화된 철도역 시설 개량을 위한 관련법(국유재산법) 개정을 시작으로 역세권 개발 및 이용에 관한 법률 등의 수립이 이루어짐
 - 국유재산법: 1970년대 / 노후화된 철도역 시설 개량(사권 설정 및 출자 금지 등으로 유보)
 - 국유철도재산의 활용에 관한 법률: 1984년 / 철도재산 활용 및 출자제도 마련 → 민자역사 개발
 - 고속도로건설촉진법: 1998년 / 민자역사 건설사업 인허가 중앙정부 승인
 - 철도건설법/한국철도공사법/한국철도시설공단법: 2005년 / 역세권 개발 관련 조항 신설: 시행방식, 절차 부재
 - 국가통합교통체계효율화법: 2009년 / 주요 거점에 환승체계 구축을 통한 대중교통 활성화 및 고밀 복합공간으로 개발 → 복합환승센터 개발
 - 역세권 개발 및 이용에 관한 법률: 2010년 / 역세권의 체계적, 효율적 개발 및 활성화 (적용 예시: 수서역세권 개발사업)

- 철도역세권 개념에 관한 사항
 - 「역세권 이용 및 개발에 관한 법률」¹⁹⁾에서 「철도건설법」, 「철도산업발전기본법」 및 「도시철도법」에 따라 건설·운영되는 철도역과 그 주변 지역에 대한 지칭 외 구체적인 내용이 없음
 - 서울시의 경우, 「역세권 장기전세주택 건립관련 지구단위계획 수립 및 운영 기준」²⁰⁾에서 역세권 범위에 대해서 1차 역세권은 철도역 승강장 중심에서 반경 250m이내의 범위로 하고, 2차 역세권은 철도역 승강장 중심 반경 250m - 500m이내의 범위로 설정

□ 역세권 이용 및 개발에 관한 법률

■ 역세권 개발구역 규모의 문제

- 역 및 주변지역으로 지정되어 있어 역 부지, 선로 상부 혹은 하부만의

19) 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 제 2조 1

20) 역세권 장기전세주택 건립관련 지구단위계획 수립 및 운영 기준 제 1장 3절 2

개발이 어려움(역세권 개발 범위, 대상 제한)

- 국토부장관이 지정하는 개발 규모가 과다하며, 일괄적 면적 기준의 지정방식으로 지역의 특수성과 개별 역세권의 특성 반영이 어려움
 - 철도역의 경우 3만㎡ 이상으로 규정(증축 또는 개량)
 - 개발구역의 경우 30만㎡ 이상으로 규정

■ 용도지역 변경이 다소 포괄적임

- 용도지역 변경 기준이 포괄적, 고밀개발을 위한 용도 전환이 어려움
 - 제8조(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 관한 특례)에 따르면 지정권자는 개발구역의 복합적이고 입체적인 개발을 촉진하기 위해 필요 시 개발구역을 고밀도 개발이 가능한 용도지역으로 변경하거나 건폐율 및 용적률 제한을 완화하는 사업계획을 수립할 수 있음
- 건폐율 용적률 완화가 용도지역 지정에 따라 지정 범위 내에서 매우 다양하게 결정될 가능성이 있으며, 역세권 개발이익의 환수에 대한 내용 외 각종 개발 관련 부담금 면제에 대한 내용은 없음

□ 철도산업발전 기본법

- 지자체장은 도시개발, 도시재생 등의 차원에서 사업 시행이 가능하나 역과 주변 지역의 통합 개발 측면에서 한국철도공사 및 한국철도시설공단 등 토지 소유자의 동의가 없으면 개발이 불가능하다는 점에서 자산 처리 등의 문제 발생 요지가 있음

□ 철도건설법 시행령

- 단순한 역사의 위치만을 적게 되어 있어 역의 규모나 특성이 반영된 계획 수립에 어려움이 있음²¹⁾ (철도건설기본계획)
- 철도역 진입도로 비용을 원인자가 부담하여야 하며, 민간 사업자가 시행자로 참여할 경우 재원 조달 등 개발 부담이 가중될 우려가 있음²²⁾

21) 철도건설법 시행령 제12조 제8항

22) 철도건설법 시행령 제22조 제1항 제3호



[그림 2-6] 철도역 주변 관련 법

[표 2-3] 철도역 및 역세권 개발에 관한 법제도의 변천과정

역세권	개발계획 형태	개발 계획의 법적 근거
대전역	기존 역사 증축 및 기성시가지 개발	- 도시재정비촉진을 위한 특별법
동대구역		- 도심 및 주거환경정비법, 도시개발법, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 도시재정비 촉진을 위한 특별법
부산역		- 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 도시 및 주거환경 정비법, 한국철도공사법, 한국철도시설공단법
광명역	신규역사 건설 및 신도시 개발	- 광명역세권 지구: 택지개발촉진법 - 택지개발 지구: 택지개발촉진법, 국민임대주택건설 등에 관한 특별조치법, 도시 및 주거환경 정비법, 보금자리주택건설 등에 관한 특별법
신경주역		- 지역균형개발 및 중소기업육성에 관한 법률
익산역	기성시가지 및 신역세권 개발	- 도시 및 주거환경 정비법, 도시재정비촉진을 위한 특별법, 도시개발법, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 건축법
정읍역		- 도시개발법, 택지개발촉진법, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률

출처: 국제교류 활성화 등을 위한 철도역세권 개발방안 연구(한국교통연구원, 2011.8), p.12

- 역세권개발법 등 관련 법제도는 신시가지 조성 개발에 초점이 맞춰져 있어 구도심 역세권 재생에는 한계가 있음
- 도시 공간 특성과 개발 이해 당사자 간 관련 법제도의 미비로 획일적, 수익 중심형의 재개발이 우려됨에 따라 철도역의 기능에 따른 역세권 특성을 고려, 지역 특성을 반영한 역세권 도시재생 전략 계획 수립이 필요함

(3) 국외 역세권 개발 관련 법·제도

□ 프랑스 ‘협의정비구역(ZAC)’

- 공공(지자체를 비롯하여 공기업 등)이 주체가 되어 공간 정비(광의의 개념으로 철도역, 역세권, 지구·지역 등)가 가능하도록 법적, 재정적, 기술적 체계를 제공
- 관련 발의 및 지정, 계획은 반드시 공공이 주체가 되며, 지방 의회 승인을 거쳐야 한다는 점에서 공공성을 가짐
- 지자체에게 지정부터 실행까지 이르는 전 과정을 수행함에 있어 필요한 전체적인 권한을 일임하며, 구역(지구) 지정이 자유로움
- 사업 실행 시, ZAC을 발의한 공공이 사업을 수행할 수 있으며, 사업 수행권은 민간에게 양도가 가능함
- 계약을 통한 사업 실행으로 다양한 재정 지원이 가능하며 사업 실행 후 양도, 매각, 임대 등의 토지 처분방식에 있어 다양한 대안이 있음
- 주거시설, 상업시설, 공업시설, 서비스 시설 및 공공시설의 건설과 동시에 이루어질 수 있는 합리적인 용도 구성 설정 가능

□ 일본 ‘대도시지역의 택지개발 및 철도정비의 일체적 추진에 관한 특별조치법(1989년)’²³⁾

- 대도시 지역의 새로운 철도정비에 의해 대량의 주택지 공급이 촉진될 것으로 전망되는 지역에 택지개발 및 철도정비를 추진하여 대규모 주택지의 원활한 공급과 새로운 철도의 지속적인 정비를 도모하는 법임
- 사업대상은 대도시 근교와 도심지역을 연결하는 철도로서 해당 철도의 정비에 의해 대량의 주택지 공급이 촉진된다고 인정되는 시설을 대상으로 철도와 지역 개발을 통합하여 계획적인 개발이 가능해짐
- 지속적인 철도 이용 수요 확보 및 수익 창출, 지가 상승 및 주택 공급 문제의 일체적 해결, 국가 및 지자체가 연계하여 민간을 지원하는 등의 이점이 있음

23) 철도의 정비의 일체적 추진에 관한 기본계획

□ 국외 역세권 개발 관련 법·제도의 시사점

- 국외 사례의 경우 복잡하고 광범위한 역세권 중심의 도시재생 프로젝트 수행을 위한 체계적인 수단 및 구체적 지원 내용에 대한 법제도가 마련되어 사업 추진 시 유리할 것으로 판단됨
- 공익을 우선 고려하고, 특히 프랑스의 경우 지자체의 권한이 강하여 민간 및 시행자와의 협력을 통해 책임 있는 개발이 가능하며, 지원과 보조의 구체적 명시를 통해 사업 추진력을 높이는 역할을 함. 일본의 경우 택지 개발 및 철도 정비를 일체적으로 추진할 수 있음에 따라 상호 간 일관성 있게 통합 개발하여 원활한 사업 추진 방식의 기반이 수립되어 있음

2) 역세권 복합용도 개발 관련 제도: 입지규제최소구역

□ 개념

- 입지규제최소구역은 용도구역의 하나로, 건축물의 용도 및 밀도 관련사항을 별도로 적용함으로써, 쇠퇴한 기성 도시공간의 개발을 촉진하고 활성화하기 위한 목적으로 도입된 제도임
- 「국토계획법」 제2조(정의)에서는 입지규제최소구역계획을 “입지규제최소구역에서의 토지의 이용 및 건축물의 용도·건폐율·용적률·높이 등의 제한에 관한 사항 등 입지규제최소구역의 관리에 필요한 사항을 정하기 위하여 수립하는 도시·군관리 계획”으로 정의함

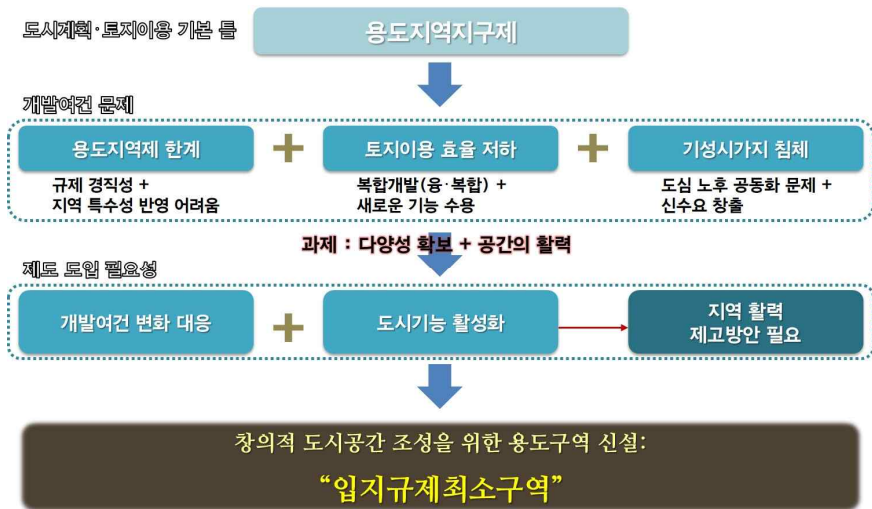


출처: 알기쉬운 도시계획 용어집, 서울시, 2016, p.195

[그림 2-7] 입지규제최소구역의 정의

□ 도입 배경

- 이 제도는 기존 용도지역제의 경직성을 완화하고 침체한 기성 시가지 활성화의 유도가 가능하다는 측면에서 제도 도입의 필요성이 제기됨
- 입지규제최소구역은 2013년 5월 발표된 현 정부의 국정과제²⁴⁾와 2014년 2월 국토교통부 업무 보고 과제의 일환으로 검토되기 시작함
 - 당시 국토교통부 업무보고 자료에 따르면 규제개혁을 통한 내수 활성화의 일환으로 노후 주거지역 등을 주거·상업·문화 복합지역으로 개발토록 하는 ‘입지규제최소지구’ 제도 도입이 주요 보고 내용에 포함되어 있음



출처: 대전시 입지규제최소구역 도입가능성 검토, 대전세종연구원, 2016, 지남석

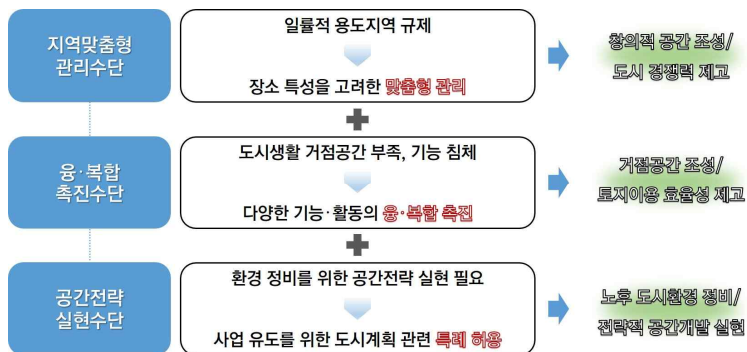
[그림 2-8] 입지규제최소구역 제도 도입의 배경 및 필요성

- 24) 2013년 5월 최종확정된 박근혜정부의 국정과제에는 “국민행복과 국가발전이 선순환하는 새로운 패러다임의 시대”를 국정비전으로 하여 경제부흥과 국민행복, 문화융성, 그리고 평화통일 기반 구축 등의 4대 국정기조 하에 14대 추진전략과 140개 국정과제가 제시되어 있다. 140개 국정과제에는 ‘지역경제와 산업의 활력 제고’가 포함되어 있으나, ‘입지규제최소구역’ 관련사항이 구체화되어 있지는 않다.
- 과제 개요 : 지역사업 지원의 비효율성과 복잡한 사업구조 개선 등을 통해 기업·인재의 수도권 집중 등 불균형 현상 등을 지속 완화하고 지역 일자리 창출 및 지역 경제활력 제고
 - 주요 추진계획 : 일자리 창출 중심의 지역산업 재정비, 지역 투자 촉진 여건 개선, 지자체의 자율성과 연계성 확대, 노후산단 재창조 및 지역특구제도 정비

- 이를 근거로 2014년 6월 「국토계획법」 개정안이 발의 되었으며, 개정 법률안 제안 이유에 ‘입지규제최소구역 제도의 도입 취지’가 상세하게 제시되어 있음
 - 법률 개정과 관련하여 설명회 및 의견 수렴과정을 거쳐 2015년 1월 개정 법률이 시행되었음
- 당시 「국토계획법」의 주요 개정내용은 1) 입지규제최소구역 및 입지규제최소구역계획 신설, 2) 입지규제최소구역 지정 및 입지규제최소구역계획 수립, 3) 입지규제최소구역에서의 다른 법률의 적용 배제 및 특별건축구역 지정 의제 등임
 - 이후 입지규제최소구역 제도의 원활한 운영을 도모하기 위해 2015년 ‘입지규제최소구역 지정 등에 관한 지침’이 마련됨

□ 입지규제최소구역의 성격과 의의

- 관련 자료를 토대로 정리하면 입지규제최소구역의 성격은 (그림 2-2)와 같이 ‘지역맞춤형 관리수단’, ‘융·복합 촉진수단’, ‘공간전략 실현수단’ 등으로 정리할 수 있음
 - 입지규제최소구역은 도시계획 및 토지이용의 주요 틀인 용도지역 지구제의 한계를 보완하고, 지역 여건에 부합하는 방향으로 개발을 유도하는 적극적 실현 수단으로서의 성격을 가짐



출처: 대전시 입지규제최소구역 도입가능성 검토, 대전세종연구원, 2016, 지남석

[그림 2-9] 입지규제최소구역의 성격

- ‘입지규제최소구역 지정 등에 관한 지침’에서는 입지규제최소구역의 의의를 다음과 같이 정리함
 - 입지규제최소구역은 광역도시계획, 도시기본계획 등 상위계획에서 제시한 도시개발 및 관리 방향을 달성하기 위하여 특정 공간을 별도로 관리할 필요가 있는 지역에 대해 도시·군관리계획으로 지정하는 용도구역의 하나임
 - 입지규제최소구역은 용도지역·지구에 따른 일률적인 기준을 특정 공간에 대해 유연하게 적용할 수 있는 등 공간 맞춤형 도시계획을 허용함으로써 개성 있고 창의적인 도시공간 조성을 유도할 수 있음
 - 입지규제최소구역은 도시지역 내 주거·상업·산업·문화 등 다양한 기능을 집적하고, 복합적이고 압축적인 토지이용을 증진시켜 도시 활력을 되살리고 지역 경제를 활성화하기 위한 거점을 육성하는데 의의가 있음
 - 입지규제최소구역은 기성시가지의 침체되고 낙후된 주거환경, 경제활동, 사회·문화기능 등을 제고하고, 기존 도시기능을 전환하거나 낙후된 도시환경을 개선하는 등 다양한 도시개발 및 정비 지원이 가능한 제도임

□ 검토 내용: 대전역 및 서대전 역세권²⁵⁾

- 입지규제최소구역 지정은 법·지침 기준에 부합하고, 높은 사업 추진 효과를 도모할 수 있는 지역을 대상으로 진행해야 함
 - 대전시의 경우, ‘입지규제최소구역 지정 등에 관한 지침’과 대전시 자체적으로 설정한 운용 기준을 동시에 적용이 가능함

■ 대전역세권

- 대전역 동광장 주차장 부지 일대는 유동인구가 많은 대전역에 인접 함에도 불구하고 현재 주차장으로만 활용되고 있음
- 대전역으로 인한 지역적 공간 단절 문제를 극복하고, 역사 증축과 연계한 복합개발의 추진과 입지규제최소구역 지정을 통한 거점시

25) 대전시 입지규제최소구역 도입가능성 검토, 대전세종연구원, 2016, 지남석, pp.79-91.의 내용 재정리

설 도입으로 낙후된 원도심의 지역 활성화 효과를 기대함

- 대전역에 인접한 대전시 중심공간이자 교통의 주요 결절점에 해당되며, 법·지침 상의 지정기준에 부합하며 교통환승센터 설치가 예정된 부지로 도시 내 교통 결절지로서의 기능이 강화될 것으로 예상됨

○ 주요계획내용

- 원도심과의 연계 및 거점 육성을 위한 복합 고밀개발 추진
- 원도심~대전역~대상지를 연계한 보행환경 개선
- 소제동 주변 철도 관사촌을 활용한 문화기능 확보
- 문화·예술, MICE 산업, 상업·판매, 복합환승 기능 등의 기능 도입

■ 서대전역세권

- KTX 호남선 개통에도 서대전역 이용자 감소로 역 기능이 저하되고 있으며, 역세권이 형성되어 있음에도 노후 건축물이 다수 분포하여 도시결절점 및 거점기능을 수행하는 데에 한계가 있음
- 서대전역과 서대전네거리역(대전도시철도 1호선)에 인접하며, 도시철도 2호선 개통에 따른 전략적 지역 환경 관리 및 활성화 방안을 마련할 필요가 있음
- 대전시의 균형개발 전략으로 활용 가능할 것으로 판단됨

○ 주요계획 내용

- 서대전역~서대전역네거리 일대는 대부분이 일반상업지역으로 지정되어 있어 밀도 완화는 불필요함
- 서대전역~서대전역네거리 지구단위계획구역 지정
- 유통시설(코스트코) 부지와 주차장(코레일) 부지의 입지규제최소구역 지정으로 기존 유통기능 강화 및 역기능과의 연계를 통한 고밀복합개발 추진
- 서대전역네거리는 서대전역 진입부에 해당하므로 위상에 부합한 적정 개발을 통한 중심성 강화

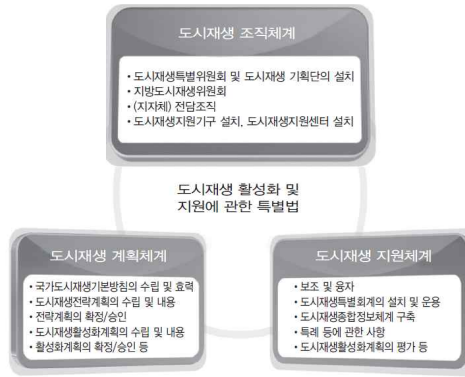
2. 역세권 도시재생 정책 동향

1) 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법

□ 도시재생의 유형 및 조직체계

○ 도시재생특별법의 구성

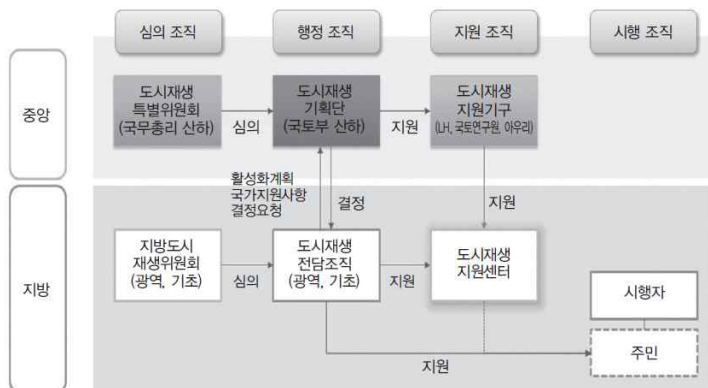
- 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법(약칭:도시재생법)은 크게 도시재생 조직체계, 계획체계, 지원 및 평가에 관한 내용으로 구성함²⁶⁾



[그림 2-10] 도시재생법의 구성

출처: 박소영, 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법의 내용과 과제, p.18

○ 도시재생 조직체계 (통합적 협력체계 마련)



*시행자 : 관세법령에 따른 시행자, 지방자치단체, 공공기관, 지방공기업, 토지소유자, 마을기업, 사회적기업, 사회적 협동조합

[그림 2-11] 도시재생 조직체계

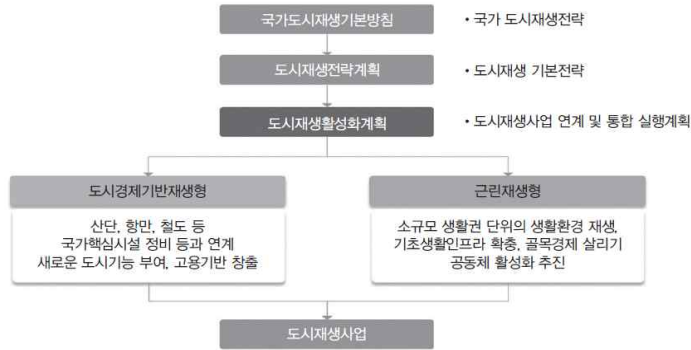
26) 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법의 내용과 과제, 박소영, p.18

- 쇠퇴지역의 재생은 다양한 영역의 통합적 전략 내 지속적인 투자 및 활동이 요구됨에 따라 추진 주체의 역할에 대해 중앙과 지방에 각 기능별 조직의 근거와 역할을 명확히 규정하고 있음

□ 도시재생 계획체계

○ 도시재생 계획체계(의사소통형 계획체계 마련)

- 도시재생법에서 도시재생 계획체계는 크게 국가가 수립하는 국가도시재생기본방침과 지자체가 수립하는 도시재생전략계획 및 도시재생활성화계획으로 구성



[그림 2-12] 도시재생 계획체계

출처: 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법의 내용과 과제, 박소영, p.21

□ 도시재생 지원체계

- 쇠퇴지역에 대한 국가지원의 필요성에도 불구하고, 재정지원은 그간의 중앙정부 주도의 하향식 발전정책과 같이 나눠 먹기식 지원, 중복 투자에 따른 사회적 낭비, 국가 의존성 심화에 대한 우려가 있음
- 이러한 문제 해결을 위해 도시재생법은 지역의 자율과 창의성에 기초하여 지역실정에 맞게 활성화 계획을 수립, 도시재생특별위원회가 심의를 통해 계획이 실행 가능토록 마중물을 지원함. 추진 실적 등의 평가를 법률로서 정하고 차등 지원 할 수 있는 근거 마련
- 도시재생법은 마중물 지원과 정책 환류를 통해 자율에 따른 책임성을 제고하기 위한 제도적 장치를 보완하고 있음

2) 역세권 도시재생 정책 동향 (도시재생 뉴딜정책)²⁷⁾

- 국토교통부는 도시재생 사업기획단(출범일: 2017.7)을 통해 도시재생 뉴딜사업을 정부의 핵심 과제임을 밝히며 공적 지원을 대폭 확대할 것이라고 언급하면서 ‘주민 최우선의 따뜻한 재생, 맞춤형 재생’을 기반으로 도시재생 뉴딜사업을 발표함
- 도시재생 뉴딜사업을 기존 도시재생 정책과 비교하여 주요 이슈별로 요약해보면 다음과 같음
 - 도시재생 사업 유형 변화 : 6개유형 / 15개 모델 ▶ 5개 유형
 - 사업유형의 변화 과정
 - 도시재생 사업의 유형(2014~2016) : 2014년도 초기의 도시재생 선도사업은 크게 2가지 유형(경제기반형, 근린재생형)으로 구분되었음
 - 이후, 도시재생특별법에 기초로 근린재생일반형, 근린재생중심시가지형, 경제기반형으로 3가지로 구분됨. 이를 기초로 도시재생 활성화계획상의 사업유형은 관련 지원법을 기준으로 11가지로 분류됨
- 한편, 2017년 4월 문재인 정부의 공약 내용에는 총 6개 유형과 15개 모델이 제안되었고 이에 기초하여 국토교통부에서는 당초 6대 사업 유형 및 15개 세부사업(모델) 유형으로 구분하여 제시함
- 최종적으로 기존 재생사업 유형과의 위계를 고려하여 단위 사업규모별 총 5가지 유형으로 정리되었음 (자료: 국토교통부, 2017)
 - 우리동네 살리기형 (대상: 소규모 저층 주거밀집지역)
 - 주거정비지원형 (대상: 저층 주거밀집지역)
 - 일반근린형 (대상: 골목 상권과 주거지 혼재)
 - 중심시가지형 (대상: 상업·창업·역사·관광·문화예술 등)
 - 경제기반형 (대상: 역세권·산단·항만 등)

27) 대전시 소규모 주택정비 활성화 방안(주택개량부분), 염인섭(대전세종연구원), p.11을 참고

□ 경제기반형 도시재생 사업(역세권, 산단, 항만)

- 미래 성장동력 발굴과 업무영역 확대를 위하여 정부가 지원하는 전국 46개 도시재생 사업 중 과급효과가 큰 경제기반형 도시재생지역(5곳)에 대한 사업 참여를 적극 추진하는 중으로 효과적인 성과도출을 위하여 각 지역별 사업 구상 및 실행력 강화방안을 수립하여 지자체 협의를 진행 중에 있음
- 도시재생 뉴딜정책에서의 역세권 정비형은 노후 철도 역사 등에 청년주택을 지어 공급하고, 공유재산 활용형은 이전 공공청사나 군부대와 같은 공유재산을 지역 주민을 위한 대규모 공공시설로 재정비하는 도시재생 사업 유형임

[표 2-4] 경제기반형 도시재생 사업 추진현황

구분	추진 현황
인천시 (중구·동구)	부지면적: 390만㎡ 사업비: 6천억원(민자 2.6천억) 주요사업: 인천내항, 인천역, 월미도를 연계한 복합개발, 항만재개발
서울시 (도봉·노원)	부지면적: 97만㎡ 사업비: 3.4조원(민자 2.4조원) 주요사업: 역세권 복합 상업·업무, 특화(R&D), 환승센터, 문화공연(아레나)
경기도 부천시	부지면적: 120만㎡ 사업비: 8천억원(민자 6천억) 주요사업: R&D종합센터, 지식산업센터, 부천 판타스틱 아레나
대구시 (서구·북구)	부지면적: 1,133만㎡ 사업비: 8천억원(민자 5천억) 주요사업: KTX, 광역철도, 복합환승센터, 미래 비즈니스 발전소
대전시 (동구·중구)	부지면적: 300만㎡ 사업비: 2조원(민자 1.7조원) 주요사업: 복합개발사업, 복합환승센터, 창조문화센터 및 공공복합청사, (구 충남도경), 아티언스 파크(구 충남도청 리모델링)

출처: 도시재생 브리프 제21호, LH 토지주택연구원, 2016, p.7

□ 도시재생 뉴딜 정책 선정 기준 및 절차

- 사업 규모 및 선정 방식에 있어 부동산 시장 과열이 없는 지역부터 지역별 시범사업 수준의 신규 사업을 70여곳 내외로 선정함
- 선정기준으로는 1. 사업 시급성과 필요성 2. 사업계획 타당성 3. 사업의 효과가 있으며, 친환경주택(패시브하우스), 사회적 경제 활성화, 신재생에너지, 스마트시티, 유니버설 디자인 등 주요 국정과제와 연계성을 반영 예정임
- “주민이 행복하게 삶을 영위하기 위한 공간 구성, 복지, 사회 통합 및 지속 가능성 확보” 를 통해 민관이 함께하는 지역 대표적인 도시 재생 모델 구축이 주목적이므로, 선정과정에서 주민주도 조직참여 의향 및 지자체의 추진체계 구축이 주된 평가항목이 되어야 한다고 판단됨
- 중앙 및 광역 각 10명 내외의 평가위원회를 구성하여 평가 및 심의를 거쳐 선정되며, 선정 절차는 다음과 같음

■ 선정 절차 : 중앙 및 광역 각 10명 내외의 평가위원회 구성

(서면평가 → 현장 실사 및 컨설팅 → 종합평가)

⇒ 도시재생특별위원회 심의

⇒ 사업 지역 확정

[표 2-5] 도시재생 뉴딜 정책 평가항목 및 배점(표준안)

평가항목	배점	세부 평가항목
사업 시급성 및 필요성	30	사업 시급성(지역 쇠퇴 정도, 안전 등 시급성)
		사업 필요성(주민, 주민주도 조직 등 참여 의향 등)
사업계획의 타당성	40	추진체계 구축(지자체의 추진체계 구성 등)
		사업계획의 적절성(목표설정 및 지표 적절성 등)
		사업의 실현가능성(부지 및 재원 확보 가능성 등)
		주민참여 및 역량강화(주민 역량강화 교육 등)
도시재생 뉴딜 효과	30	주거복지 및 삶의 질 개선(공공임대, 복지시설 등)
		일자리창출 및 도시경쟁력(일자리 창출효과 등)
		사회통합 및 지속가능성(동지내몰림 대응 등)
		부동산 시장 영향(부동산 시장 불안 등 대응)

출처: 국토교통부

3장

국내·외 역세권 도시재생 추진 현황 및 선진사례 동향

제1절 국내 역세권 도시재생 추진 현황

제2절 국외 역세권 도시재생 선진사례 동향

제3장 국내·외 역세권 도시재생 추진 현황 및 선진사례 동향

제1절 국내 역세권 도시재생 추진 현황

1. 서울역세권

1) 철도역 및 역세권 개발 현황

□ 철도역 일반 현황

- 서울역은 서울특별시 용산구 동자동과 중구 회현동에 있는 경부선과 경의선, 서울 지하철 1·4호선, 인천국제공항철도의 철도역으로 경부선, 경의선의 기점으로, 경부고속철도와 경부선 계통의 고속 및 일반 열차가 정차하는 중추적인 철도역의 역할을 하고 있음
- 서울역 일대는 전국적·세계적 교통의 허브로서 1일 평균 유동인구가 30만 이상으로 한양 도성 도심부의 관문에 위치하고 있는 서울특별시의 관광 거점임
- 과거 서울의 성장을 견인하였으며, 주변에 많은 역사적·문화적·경제적·공간적인 잠재력을 보유하고 있으나 기반시설로 인한 공간의 단절로 저이용 되고 있어 새로운 발전방향 설정이 필요한 지역임

[표 3-1] 서울역 일반 현황

구분	세부 내용
도시계획적 측면	철도용도, 민자역사, 지구단위계획구역
사업방식	민간주도형 (한화)
사업비	약 1,017 억원
층수(연면적)	지하3층, 지상5층 (95,078.9㎡)

출처: 역사 및 역세권 개발사업, 코레일, p.7

□ 서울역 북부역세권 개발사업

○ 사업 개요

- 소재지: 서울시 중구 봉래동 2가 122번지 일대
- 사업방식: 지구단위계획사업
- 개발방향: 상징성, 역사성과 연계한 국제교류단지 조성 및 복합개발
- 지역지구: 제3종일반주거지역, 철도부지 내
- 시설현황: 승무원숙사, 상가(사유지, 5층 건물) 등
- 부지현황: 55,535㎡(코레일: 31,920㎡/국공유지: 22,645㎡/사유지: 970㎡)
- 도입시설: 컨벤션, 업무, 호텔, 상업시설 등 복합단지



[그림 3-1] 서울역 북부역세권 개발사업 구획도

- 낙후된 철도역 주변으로 역세권 내 소유 자산의 현대화·고급화를 통해 고객 편익 증진과 생활문화 향상을 도모하고 경영개선을 위한 지속적 성장 동력 창출을 위함
- 2008년 낙후된 서울역 북부지역을 개발해 35층 규모의 국제 컨벤션 센터 기능이 포함된 서울역북부 역세권개발사업 기본계획을 수립함
- 투자액에 비해 사업성이 낮다는 이유로 민간 사업체 선정 실패함
- 2014년 한국철도공사와 산업통상자원부가 서울역 북부 역세권 개발 사업 추진, 중·소규모 도심 전시장과 숙박 기능, MICE 산업지구로 개발 방향 설정, 산업통상자원부 전산산업발전기본계획에 서울역 북부 역세권 개발사업이 포함됨

- 2016년 8월 사업을 서울역 북부에 국한하지 않고 서울역 북부, 롯데 마트 서울역점, 철도공사 서울사옥, 서울역, 서울역 남부 등 개발 범위를 서울역 전체로 확대하여 통합 개발 검토를 추진 중임



[그림 3-2] 서울역 북부역세권 개발사업 조감도(안)

- 역세권 개발사업으로 전시장을 관통하여 퇴계로 방향으로 이동 가능한 고가차로가 신설 예정이었으나, 「서울역 7017프로젝트」 개발로 서울역 고가 공원이 조성됨에 따라 시민에게 휴게공간을 제공함

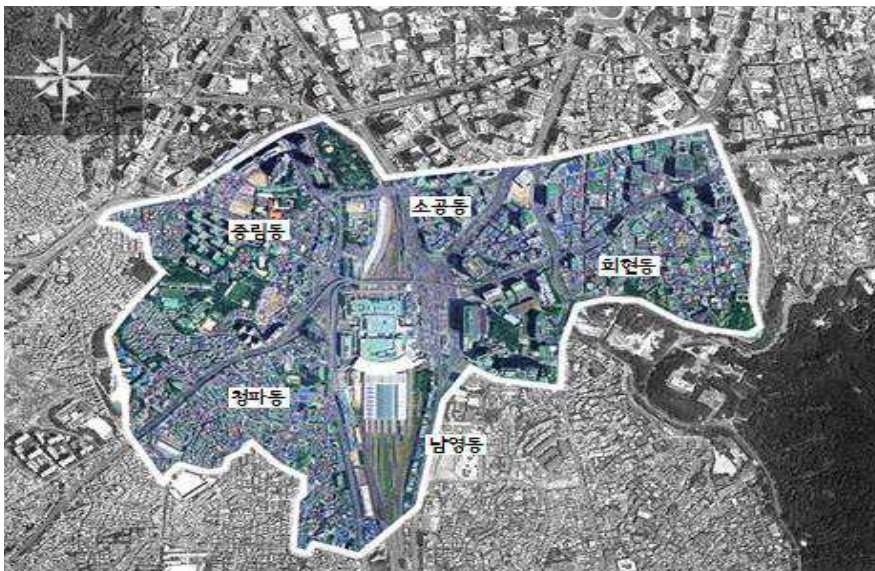


[그림 3-3] 서울로7017 현황

2) 도시재생 관련 계획

□ 도시재생 유형

- 해당 지역은 다수의 국가적·광역적 차원의 계획 간 연계를 통해 향후 서울시 전체의 발전을 견인할 수 있는 곳으로서 ‘도시경제기반형 활성화지역’으로 지정
 - 재생 유형 : 도시경제기반형 (저이용·저개발 중심지역)
 - 위치 : 중구 중림동, 회현동, 소공동, 용산구 남영동, 청파동 일대
 - 면적 : 약 1,670,000㎡



[그림 3-4] 서울역세권 도시경제기반형 활성화계획 현황도

□ 도시재생 전략

- 서울역 북부역세권, 국립극단 등 잠재적 가용지 보유 : 서울역 북부역세권 개발에서 국립극단으로 활용되고 있는 부지를 복합문화관광시설로 조성할 계획임에 따라 서울역 일대는 국제교류·문화의 중심으로 위상에 맞는 재생 전략이 필요함
- 주변 지역의 풍부한 역사·문화·관광 자원인 서울역은 대한민국 대표 철도역이라는 상징성을 보유하고 있으며, 전국·수도권을 연결하는 교통 중심지로서 일일 평균 30만명 이상의 유동인구가 있음

□ 도시재생 계획 방향

- 서울역 일대 도시재생활성화지역은 ‘역사도심과 연계하는 국제적 관광·문화 허브’로 육성할 예정이며, 사람의 유입을 위한 역사·문화적 장소성 강화, 보행 친화적 장소 연결로 유동인구 확산, 맞춤형 역량 강화로 자생적 재생 유도 등을 계획과제로 설정함



[그림 3-5] 서울역세권 도시재생 방향

- 사람의 유입을 위한 역사·문화적 장소성 강화:
 - 역사문화자원에 대한 상징성을 회복지역 자산 발굴·탐방로 및 테마거리 조성 등을 통해 지역자산들이 연계된 공유 자산화 도모
- 보행친화적 장소 연결로 유동인구 확산:
 - 주변지역과 연계되는 보행친화 공간 조성, 보행환경 개선 의미와 재미를 부여함으로써 누구나 걷고 싶은 환경을 구축함
- 맞춤형 역량 강화로 자생적 재생 유도:
 - 민간 스스로 지역을 발전시켜나갈 수 있도록 상인 역량강화 교육, 전문가 컨설팅, 공공건축가 지원 등을 추진함²⁸⁾

[표 3-2] 서울역세권 도시재생 전략 및 세부계획

목표	전략	세부계획
역사 도심과 연계하는 국제 관광 문화 허브	역사 문화적 장소성 강화	- 역사문화자원의 상징성 회복 - 숨겨진 지역 자산 발굴 - 탐방로 및 테마거리 조성으로 지역자산연계 - 서울시 차원의 공유 자산화 도모
	보행친화적 장소 창출	- 서울역 고가 보행화 작업(서울로 7017) - 보행친화공간 조성으로 보행환경 개선 (주변지역과의 연계)
	맞춤형 역량 강화	- 민간 스스로 지역발전을 할 수 있는 교육 지원 - 전문가 컨설팅을 통한 상인 역량 강화 - 공공건축가(지역활동가)를 위한 지원

28) 서울시, 2025 서울시 도시재생 최종보고서, p.104

2. 영등포역세권

1) 철도역 및 역세권 개발 현황

□ 철도역 일반 현황

- 영등포역 주변으로는 소규모 저층 공업지역 내 영등포 쪽방촌이 방치되어 있고, 철도로 인한 남북 단절과 주변 공장 이적지의 대규모 복합용도 개발이 추진되었으며, 철도 남측에는 배후 주거지가 형성되어 있음

[표 3-3] 영등포역 일반 현황

구분	내용
도시계획적 측면	철도용도, 민자역사, 지구단위계획구역
법제도 측면	철도부지, 철도시설 이전적지
사업방식	민간주도형 (롯데)
규모(연면적)	지하5층, 지상10층 (272,154㎡)

출처: 김영훈 외, 2011, 철도역사 복합개발 사업추진 활성화 방안에 관한 기초적 연구, p.497



[그림 3-6] 영등포역 역세권 개발 현황

- 서울시 영등포구 영등포동에 위치한 영등포역의 지역지구는 준공업 지역, 일반상업지역, 중심지 미관지구, 지구단위계획구역임
- 영등포역은 2011년 철도 상부에 신·증축을 통해 지하5층, 지상10층 규모의 민자역사로 개발, 영등포역 철도역사 복합개발에 있어 철도부

지 상부 데크개발을 통한 철도상부 개발과 주변 지역과의 연계를 통한 사업 활성화를 추진 중임

2) 도시재생 관련 계획

□ 도시재생 유형

- 서울시는 영등포 도심권 및 경인로 일대(70만㎡) 도시재생활성화계획 수립 대상 범위를 조정, 방향 구체화
 - 위치 : 서울특별시 영등포구 영등포동, 영등포 본동, 문래동 일대
 - 면적 : 약 786,000㎡
 - 유형 : 도시경제기반형



[그림 3-7] 영등포역세권 도시재생 활성화지역

□ 도시재생 전략

- 경제기반형 도시재생사업의 특성을 고려하여 기존 산업과 연계성 강화를 위해 문래동 기계금속 집적지 일대를 지역경계에 포함하였으며, 삼각지, 영등포로터리 주변 등 주거·숙박시설 밀집지역은 제외함
- 향후 활성화계획 수립 과정에서 필요시 지역 경계를 추가 조정 예정
- 영등포 도시재생활성화계획은 지역경계 활성화를 통한 일자리 창출을 목표로 추진될 예정으로 계획수립 과정에서 지역 공동체 의견 청취

및 지역 내 토착 산업체, 대형 유통기업 및 민간투자자의 요청사항을 적극 반영하여 적극적인 민간 부문의 투자 유치 방안 모색

- 영등포 도시재생활성화계획과 마중물사업을 통해 영등포의 새로운 가치 생산공간으로 서남권 경제 중심지로 개발

□ 도시재생 계획 방향

○ 토착산업, ICT, 문화산업이 융복합된 새로운 산업생태계

- 영등포역세권과 경인로 일대에 토착산업과 ICT산업, 문화산업이 융복합된 새로운 산업경제를 전략 육성함
- 지식혁신 창고 조성: 대선제분부지 일대 거점부지 복합재생을 통해 신 산업생태계의 거점 조성, 지식 창조 및 교류 장소로써 도심형 업무와 컨벤션 기능, 특화상업시설의 구축을 통해 **산업과 경제 활성화 중심지**로 개발
- 경인로변 **중규모 도시재생**: 노후화된 공장과 집창촌이 밀집한 경인로변은 중규모 재생사업을 추진해 도심특화산업 육성을 통한 새로운 일자리 공간 제공, 집창촌과 쪽방시설 재생사업과 연계 추진함
- 도심형 청년주택, 도심지원 업무시설: 영등포역 후면부 재생을 통해 도심을 지원하는 복합기능 공간으로 영등포역세권 주변의 풍부한 가용지 활용, 도심형 청년주택, 도심지원 업무시설 등 복합 조성

○ 산업, 문화, 예술 결합된 창조적 문화플랫폼

- 서남권 **창조문화발전소**: 방림방적 이적지 내 시민복합문화시설 건립(12,947㎡), 창조문화발전소 내 문화 인큐베이팅시설, 시민공유형 문화예술공간, 문래예술창작촌 연계 전시실 등 서남부 대표 문화 공간 조성
- **문래예술창작촌**: 소공인과 예술인의 문화거점지로 육성, 주민과 방문객을 위한 편의시설 확충을 통해 산업·문화·예술이 융복합된 공간으로 조성
- **음식문화 특화지역**: 음식점이 밀집된 영등포 상업지역은 이벤트 공간 조성 등 음식문화 특화지역으로 재생, 내·외국인 관광객을 겨냥한 문화관광 네트워크 조성

○ 보행중심의 활력 넘치는 도시환경

- 영등포 Urban Net-Walk 조성: 보행친화적 도시를 만들기 위해 영중로를 보행 중심 가로로 조성, 타임스퀘어와 주변지역과 연계
- 경인로변의 고가 정비계획: 도시발전 기반 구축을 위해 영등포역고가와 영등포고가를 철거 후 지하화 또는 평면교차로 구조개선 추진
- 경부선 철도변은 녹지공간을 재생하고, 경인로의 가로수 수종을 개선을 통해 도심생활 환경 개선
- 공공, 주민, 기업, 전문가 등이 함께 참여하는 ‘(가칭)영등포도심권 도시재생활성화를 위한 협의회(거버넌스)’ 구축으로 적극적인 도시 재생사업 마련

[표 3-4] 영등포역세권 도시재생 전략 및 세부계획

목표	전략	세부계획
지역경제 활성화를 통한 일자리 창출	토착산업, ICT, 문화산업이 융복합된 새로운 산업생태계	- 지식혁신 창고 조성 - 경인로변 중규모 도시재생 - 도심형 청년주택, 도심지원 업무시설
	산업, 문화, 예술 결합된 창조적 문화플랫폼	- 서남권 창조문화발전소 조성 - 문래예술창작촌의 문화거점지 육성 - 음식문화 특화지역 조성
	보행중심의 활력 넘치는 도시환경	- 보행중심가로 조성 - 경인로변 고가의 철거 또는 지하화 정비 - 녹지공간 재생으로 도심생활 환경 개선 - 공공·주민·기업·전문가 등의 협의회 구축



[그림 3-8] 영등포역 도시재생활성화지역 사업구상도(안)

3. 동대구역세권

1) 철도역 및 역세권 개발 현황

□ 철도역 일반 현황

- 동대구역은 1969년 6월 10일 보통역으로 영업을 시작하였으며, 2004년 고속철도 개통과 함께 철도역을 증축하였음
- 현재, 동대구역과 고속버스터미널(동부), 지하철을 연계한 복합환승센터 건립사업이 완료되었으며, 대규모 상업시설 및 교통시설이 밀집한 대구시 교통 허브의 중심이 될 전망이다

[표 3-5] 동대구역 일반 현황

구분	내용
도시계획적 측면	중심상업지역 비행최저고도지구 → 중심상업지역
사업방식	직접개발 또는 사업자공모를 통한 PF방식
대상면적	469,560㎡(코레일 74,000㎡, 국공유지 등 395,560㎡)

출처: 역사 및 역세권 개발사업, 코레일, p.13



[그림 3-9] 동대구역 역세권 개발 현황

□ 동대구역세권 개발사업 사업 개요

○ 사업 개요

- 소재지: 대구시 동구 동대구역 일대
- 사업방식: 사업자공모를 통한 PF방식
- 개발방향: 환승·문화·상업시설 등 도심 복합시설로 개발
(역중심의 신상권과 연계)
- 지역지구: 중심상업지역
- 시설현황: 동대구역, 차량 및 승무사업소 등
- 부지현황: 469,560㎡(코레일 74,000㎡, 국공유지 등 395,560㎡)
- 도입시설: 환승센터, 백화점(상업), 박차장 등

- 동대구역은 경부고속철도 2단계 전면 확장개통(2014년)에 따라 경제 활동 및 생활공간이 광역화되는 추세임
- 동대구 역세권을 중심으로 한 광역교통 환승체계의 구축과 상업 업무 기능 중심지로서 광역경제권의 거점지역으로 육성 개발
- 수도권 경제 집중화 방지 및 지역 경쟁력 제고로 지역 균형발전 도모
- 현재 성동고가교·동대구역 복합환승센터 건립사업이 완료되었으며, 동대구역 고가교 개체 및 확장사업이 진행 중에 있음
- 동대구역 복합환승센터 주변 기반시설 정비사업도 마무리 단계에 있으며, 2017년 사업 완료 예정임



[그림 3-10] 동대구역세권 부지현황 및 조감도

□ 동대구역세권 개발사업 추진계획

- 동대구역세권 개발사업은 복합환승센터 건립 사업과 주변 기반시설 정비 사업을 포함하고 있음

[표 3-6] 복합환승센터 주변 기반시설 정비사업

구분	복합환승센터 건립사업	주변 기반시설 정비사업
위치	동구 신천동 329-3번지 일원 (동대구역 남편)	대구시 동구 신암동, 신천동, 효목동 일원
규모	복합환승센터: 면적 36,188㎡, 연면적 275,252㎡ (지하 7층/ 지상 9층)	동부로, 신암남로, 동대구로, 효신로 도로개선 및 환승연계시설 정비
	복합환승센터 주차장: 면적 23,952㎡, 연면적 62,511㎡ (지하 1층 / 지상 7층)	
사업비	주차장 판매 문화시설 등	134억원 (국비, 시비)
사업기간	7,590억원(민자) 복합환승센터: 7,040억원(민자), 복합환승센터 주차장: 550억원(민자)	2015 ~ 2017.9

출처: 대구광역시청 도시주택·건설 홈페이지

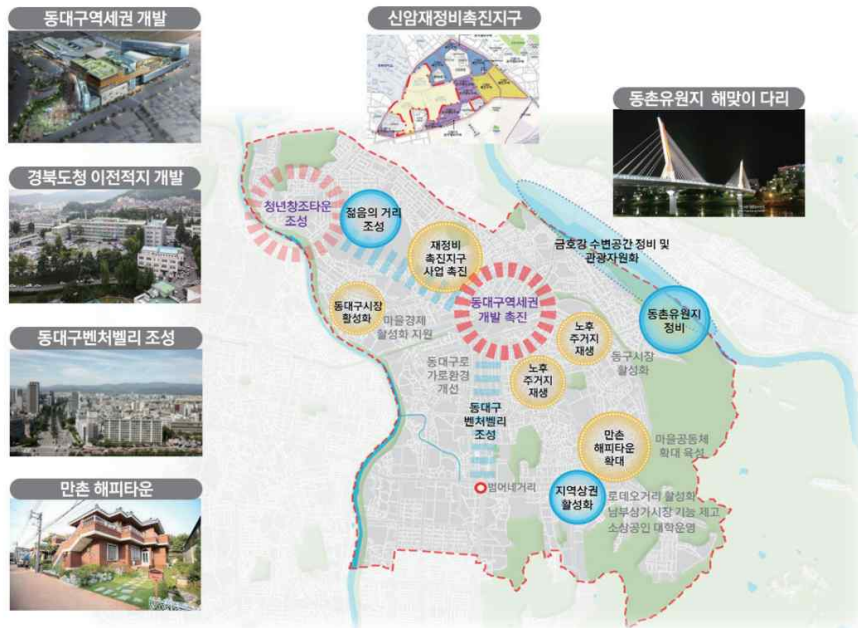
□ 역세권 개발사업 효과

- 동대구역 증축 및 복합환승센터 건립, 주거·업무·상업 기능 등 개발 촉진으로 대경권 발전의 구심적 역할을 수행할 수 있도록 개발함. 지역건설업체 참여 및 건설 고용 창출, 정주여건 개선, 서비스업 확충 등 영남권 인구 유입을 통한 수익 창출 및 지역 경제 활성화
- 복합환승체계 등 교통편의가 증진되어 연접지역 산업단지·신도시·혁신도시 등 신규 개발 수요 유발로 지역경제의 새로운 성장 동력 마련함. 동대구역은 모든 육상 교통이 집결되는 곳으로 복합환승체계 구축을 통한 역세권 연접지역 개발 촉진 가능
- 동대구역 복합환승센터를 통해 대구시의 새로운 랜드마크로 개발 및 대구의 이미지 개선과 지역 브랜드화로 지역 인지도 상승 효과

2) 도시재생 관련 계획

□ 도시재생 유형

- 대구시에서는 “시민과 함께 만드는 젊은 대구” 를 비전으로, 6대 권역별로 도시재생특정지역의 재생전략을 수립하였으며 법적 요건에 따라 노후산단, 역세권, 이전적지 등을 지정함
- 해당 지역은 대구시 대표적 관문으로 광역기능의 중심지로서 ‘도시경제기반형 활성화지역’ 으로 지정함
 - 위치 : 대구광역시 동구 신암동 및 신천동 일원
 - 유형 : 도시경제기반형



[그림 3-11] 동대구권 도시재생방향

□ 도시재생 전략

- 동대구역세권과 주변 배후지역을 연계 재생하여 새로운 경제기능의 도입과 기존 기능의 경쟁력 강화를 통한 고용 창출 및 도시경제 활성화 추진
- 동대구역 복합환승센터의 건립으로 영남권 교통·업무·상업 기능을 담당하는 동대구 광역 중심지 형성과 동대구역세권 개발 추진

- 동대구역네거리~뽕어네거리 구간 내 업무시설이 집적하고 있는 반면 동대구역 주변은 노후 상업 및 주거시설이 분포함에 따라, 신암재정비촉진지구 지정 등 대규모 정비사업으로 주민 삶터 회복 및 마을 공동체 육성과 지역 상권 활성화 추진

□ 도시재생 계획 방향

- 동대구역세권 개발 촉진을 위해 동대구역 복합환승센터 활성화 및 동대구역 주변지역을 동대구 벤처밸리로 조성, 국제기능·기업본사·대형유통센터 등을 유치하는 국제 복합업무단지 조성 계획 수립
- 동대구로의 연결성 및 가로환경의 개선과 동대구역 주변 노후 상업 시설 및 가로환경의 정비로 이용객들의 다양한 요구에 충족되는 복합상업공간의 구성과 동시에 지역 상권의 활성화를 촉진함
- 동대구역 배후 주거지역 일대의 재정비촉진지구 사업으로 지역민의 안정된 정주환경을 제공하며, 생활문화가로를 중심가로로 설정하여 여가 활동 공간을 확충함

[표 3-7] 동대구역세권 도시재생 전략 및 세부계획

목표	전략	세부계획
영남권 교통 업무 상업 담당의 광역 중심지	동대구역세권 개발 촉진	- 동대구역 주변지역 동대구 벤처밸리 조성 - 동대구역복합환승센터 활성화 - 동대구로 연결성 및 가로환경 개선
	상업시설 정비 및 지역상권 활성화	- 동대구역 주변 노후 상업시설 및 가로환경 정비
	주민 삶터 회복 및 마을공동체 육성	- 신암재정비촉진지구 사업 촉진 (주거환경개선사업)

4. 부산역세권

1) 철도역 및 역세권 개발 현황

□ 철도역 일반 현황

- 부산역은 부산광역시 동구 초량동에 있는 경부선의 철도역이자 종점으로, 국내에서 서울역, 동대구역 다음으로 세 번째로 이용객이 많은 철도역으로 경남권 교통 중심지임
- 고속철도 개통과 함께 신축·증축을 통해 이용객들의 편의를 도모하였으며, 부산역 후면 부산항 방향으로 새로운 출구를 만들어 부산항과의 연계 가능성 모색
- 현재 부산역은 부산항(북항)재개발 사업과 더불어 새로운 교통 환승체계 구축 중에 있으며, 부산역 광장 국가선도 도시재생사업을 진행 중에 있음

[표 3-8] 부산역 일반 현황

구분	내용
도시계획적 측면	준공업지역 → 일반상업지역
사업방식	직접시행 또는 사업자공모를 통한 개발사업
대상면적	106,854㎡(코레일 36,089㎡, 국공유지 등 70,765㎡)

출처: 역사 및 역세권 개발사업, 코레일, p.13



[그림 3-12] 부산역 역세권 개발 현황

□ 부산역세권 개발사업 사업개요

○ 사업 개요

- 소재지: 부산시 동구 부산역 광장 및 역사 주변 일원
- 사업방식: 사업자공모를 통한 PF방식
- 개발방향: 스카이 가든 플레임스 조성사업
(북항재개발 지역의 보행데크와 연계하는 복합재생 기반시설설치)
- 지역지구: 공업지역 및 상업지역
- 시설현황: 부산역 등 철도관련 시설
- 도입시설:
 - 1층: 보행통로, 관광안내센터, 부산역광장 지원시설,
 - 2층: 사회적 기업 및 청년창업 인큐베이터, 부산 MICE 산업 지원센터
회의실 등 각종 비즈니스 지원센터,
 - 옥상층 상부: 산복도로-북항 연계 보행로, 보행공원, 상업지원시설 등



출처: 부산광역시 원도심 복합재생 도시경제기반형 활성화 사업계획(안)

[그림 3-13] 부산역 개발계획 조감도 및 단면계획

- 북항 재개발 지역의 보행데크와 연계하는 복합재생 기반시설 설치 및 보행통로, 공원 등의 공공공간과 사회적 기업 등 창업 인큐베이터 공간, 재생지원센터 등 복합 기능을 추진함과 동시에 문화·예술·영상 관련 기능도 수용함

□ 부산역세권 개발사업 추진계획

- 도시경제기반형 복합재생 활성화계획 및 도시재생사업을 통한 공공성 기여, 경제 활성화공동체 구현을 위한 도시재생을 실천하기 위해 2025 부산광역시 도시재생전략계획 기준 1순위 사업으로 철도시설 및 주변 배후지역을 연계하는 사업을 추진 중임
- 부산역 일원에 산업기능의 교류·유통·지원 및 보행 체계 확립을 위한 거점시설을 조성하고, 유·무형 자산을 활용한 원도심 재창조를 통해 부산 도심권 도시재생을 유도함
- 주변 기반시설들과의 연계를 통한 항만+물류+창조산업(문화·예술·영상·관광)+상업+주거의 원도심 상업지역 복합형 도시재생 계획
- 기반시설 사업과 지역 공공시설 및 시민 역량 강화 측면 사업이 계획되어 있으며 세부내용은 다음과 같음
 - 지역 공공시설 사업: 데크공원 문화예술 활성화 프로그램 운영
청년 벤처 및 사회적 기업 지원 프로그램 및
관련 센터 운영
 - 시민역량 강화사업: 지역재생추진위원회 운영
데크 공원 시민자원봉사단 모집 및 운영
지방도시재생위원회 및 도시재생지원센터 운영

□ 역세권 개발사업 효과

- 북항재개발, 부산역일원 종합개발 및 철도시설 재배치 등 핵심 시설사업과 기능적·물리적 연계로 기능 단절을 극복하고 물리적 접근성 확보함. 원도심 활력 회복, 관련 주체 간 협치 시스템 구축 등의 효과 기대 확보
- 산복도로 르네상스 사업과 연계하여 마을 환경의 개선 및 마을경제 활성화 및 공동체 회복과 부산역, 국제여객터미널 등 국내외 연계된 관광효과 극대화 및 문화, 예술, 영상, 관광과 연계된 자체적인 운영 수익 창출

2) 도시재생 관련 계획

□ 도시재생 유형

- 부산시 동구 초량 1·2·3·6 동 (부산역 일원)에 걸쳐 부산 북항 ↔ 부산역 ↔ 원도심을 연계한 창조경제(1인 기업, 벤처기업 등) 지구 조성
- 부산역 일원 원도심의 공동화 현상이 심화되어있으며, 부산 신항의 개항으로 구 항만(북항)의 재개발 사업을 추진 중에 있음
- 부산역 일원에 ICT, 관광, 영상 등 새로운 산업기능의 유치 및 청년 창업 지원 등 창조경제 플랫폼을 구축함



[그림 3-14] 부산시 도시재생 선도지역 현황 및 활성화계획 구상도

□ 도시재생 전략

- 도시경제기반형 복합재생 활성화계획 및 도시재생사업을 통한 공공성 기여 · 경제 활성화·공동체 구현을 위한 창조적 도시재생의 실천
- 북항재개발, 부산역일원 종합개발 및 철도시설재배치 등의 핵심시설 사업과 연계하여 새로운 산업기능의 유치, 차이나타운 · 산복도로 마을 등을 활용한 도시 관광 사업을 추진하여 업무 · 상업복합시설로 개발하는 등 기능적 · 물리적 연계 및 관련 계획간 연계된 사업의 추진
- 도시재생선도지역의 지원사업을 통한 창조적 문화예술산업의 도입과 생태 · 상업 · 거주지 재생 및 복원을 통한 도시재생의 실천
- 북항과 부산역 · 원도심을 연결하는 창조지식 플랫폼 건립과 미래 창조과학부의 창조경제혁신센터를 입주시켜 새로운 경제기반을 구축하는 중심으로 개발 예정

□ 도시재생 계획 방향

- 항만·철도·하천 등 국가핵심 기반시설의 정비사업과 연계하여 도시 전체로의 도시 재생과급효과를 극대화하거나 시너지 효과를 불러 일으킬 수 있는 기반 사업으로 추진
- 도시 기능을 보완하고 나아가 새로운 기능을 창출하는 사업으로 새로운 기능을 창출하는 기반시설 계획
- 창의적인 고용을 창출하는 일자리 거점이 될 수 있는 사업으로 고용 기반 창출 거점이 되는 기반시설 계획
- 단일 사업으로 지역에 필요한 다용도, 다목적 재생을 파생할 수 있는 다용도 복합재생사업 추진하며, 하드웨어와 소프트웨어 및 휴먼웨어가 동시에 집약될 수 있는 사업을 핵심 사업으로 선정하고 있음
 - **하드웨어 재생** : 인프라 구축 사업으로, 개발사업 연계·새로운 기능 부여를 통해 고용 기반 창출
 - **소프트웨어 재생** : 도시재생을 통해 지역 활성화와 고용 창출을 유도할 수 있는 구체적인 프로그램 개발 사업
 - **휴먼웨어 재생** : 시민이 주체가 되어 참여하는 재생사업과 이를 뒷받침할 수 있는 교육인재 육성 및 역량 강화 사업

[표 3-9] 부산역세권 도시재생 전략 및 세부계획

목표	전략	세부계획	
공공성 기여·경제 활성화 공동체 구현 위한 창조적 도시재생	연계의 일부가 되는 기반 사업	- 국가핵심 기반시설의 정비사업과의 연계 (항만, 철도, 하천 등)	
	다용도 복합 재생 사업	하드웨어 재생	- 개발 사업간 연계 및 새로운 기능 부여 - 고용 기반 창출 위한 물적 인프라 구축
		소프트웨어 재생	- 고용 창출을 위한 유도 프로그램 개발
		휴먼웨어 재생	- 시민의 재생사업 주체 - 시민들의 도시재생 주도를 위한 인재 육성 및 역량 강화 사업

제2절 국외 역세권 도시재생 선진사례 동향

1. 독일 슈투트가르트 21(Stuttgart 21 in Germany)

1) 철도역세권 개발 현황

□ 개발 배경

- 슈투트가르트 중앙역은 지형 및 시가지 확장 가능성과 관련하여 철도역의 위치와 형식에 대한 대안을 고려한 철도역 및 노반을 지하화 하는 슈투트가르트 21 사업을 발표함(1994년)



[그림 3-15] 슈투트가르트21 조감도

출처: <http://www.pinterest.co.kr/>

- 중앙역을 지하화 하면서 서유럽 권역을 포괄하는 슈투트가르트 교통시설을 통합하고 대규모 상권 형성을 통한 소비공간 창출, 공원 녹지 확충과 역사적인 건물을 보존하는 방향으로 서유럽권 역세권 정비사업을 구상함

□ 개발 주체

- 계획 및 건설 : DeutschBahn(독일 국영철도기업)
- 재원 분담: 연방정부, 주정부, 시정부, 슈투트가르트지역연대, 슈투트가르트 공항, 유럽횡단노선 사업 협력

□ 개발 계획

- 도심 중심지로서 오픈공간과 녹지를 최대한 많이 마련하는 공간계획
- 고속선, 간선, 지하철, 셔틀버스, 전철을 배치로 교통 요충지로 계획
 - 지상층: 상업시설용 서비스 공간
 - 지하1층: 교통처리공간 편의점, 카페, 식당 등 지역주민 만남의 공간
 - 지하2-3층: 플랫폼 홈 및 교외선 철도
 - 용도구성: 교통, 상업, 문화, 주거, 업무

[표 3-10] 지구별 용도구성, 규모

구역	용도 구성	부지면적	연면적
A	고밀도 업무·상업 용도 구성 (주거 약 20%, 비주거 약 80%로 혼합된 '역세권' 조성)	28.6ha	16ha
B	공공 및 주거 용도 구성 (공원 및 녹지공간과 박물관·휴양시설 등의 공공기능과 주거용도로 구성)	48.3ha	20ha
C	주거 용도 구성 (주 용도를 주거 용도로 하며 일부 업무기능이 혼합된 영역으로 기존 도시공간을 지원하는 차원의 새로운 '중심지' 구성)	32.1ha	14ha

출처: <http://www.stgt.com/stuttgart/stgt21e.htm>

2) 도시재생 관련계획²⁹⁾

□ 도시재생 배경

- 도시재생 목표 구현을 위해 계획부지 전체에 걸쳐 '복합용도'를 우선하며, 기존 공원 또는 정주지 연계를 피하는 토지이용 및 다양한 유형의 주거와 일자리가 포함된 '실험적인 도시건축'을 유도
- 철도 철거부지 활용 및 고밀도 개발로 효율적인 토지이용계획 및 복합적인 교통체계 정립
 - 부족한 도심시설 충전, 기존 철도역 부지를 상업·업무·주거지역으로 개발 계획
 - 슈투트가르트 구역사와 주변 자원(문화유적, 상업가로, 철도교통, 녹지) 연계

□ 도시재생 전략 및 주요계획

- 슈투트가르트 21(Stuttgart 21 in Germany)의 지상부 도시개발 부지는 약 101ha로 철도청이 소유한 16.8ha의 부지 외 약 84.2ha의 부지는 슈투트가르트시가 매입하여 개발하였음

29) 토지주택연구원, 철도부지를 활용한 도시재생 참여전략(2017), 재구성 인용

- 대상지는 현재 슈투트가르트 중심지를 북쪽으로 약 3km 연장하여 주민 11,000여 명, 일자리 24,000여 개 등을 확충
- 약 101ha의 가용지 내 실제 개발부지는 75ha 내 연면적 1,400,000㎡로 개발하고, 그 외 26ha는 녹지로 계획하여 시민에게 공원으로 제공
- 개발 대상지의 중앙에 지하철역을 위치, 지하철역에서 모든 방향으로 보행거리 약 10분 내에 들어오도록 개발계획을 수립함
- 슈투트가르트21 기본계획(Stuttgart 21 framework plan, 1997년)에 따르면, 역세권 재생사업은 지형과 기존 철도부지, 녹지공간 등을 고려하여 크게 3개 구역, 세부적으로는 A1, A2, A3(현재 역사부지), B, C1, C2의 6개 구역으로 나뉨
- 세부 도시계획 내용으로는 도시의 방향성과 질서감을 부여하는 중요한 설계요소를 공공가로공간으로 하여, 활력 있는 도시를 구현하기 위해 블록 크기와 필지 구획을 기반으로 하되 블록 형상과 개별 건축물 용도 규제는 유연하게 운영함
 - 건축물의 높이는 기존 지형과 도시조직을 고려하여 약 22m로 계획하였으나, 중요 공간을 강조하는 몇 개의 고층건물을 예외적으로 계획함. 이는 슈투트가르트의 도시 경관을 반영한 경관 축형성과 도시계획의 유연성을 동시에 고려하였다 할 수 있음

[표 3-11] 슈투트가르트 21 도시재생 전략 및 세부계획

목표	전략	세부계획
복합용도 및 실험적 도시건축	방향성과 질서감이 정립된 도시	- 공공가로 공간으로 도시평면 명확하게 규정
	활력있는 도시	- 블록 형상과 건축물 용도 규제 유연 운영
	역사성을 고려한 스카이라인 설정	- 경관 중요시: 건축물 높이 제한 (22m) - 중요 공간 강조하는 소수의 고층건물

□ 사업추진 과정 및 주체별 역할

- 사업 추진 주체는 독일연방, 바덴뷔르템베르크 주, 독일 청도청, 슈투트가르트 광역, 슈투트가르트 시, 그리고 유럽연합(EU)으로 구성
- 슈투트가르트 21(Stuttgart 21 in Germany) 사업은 선로 지하화를 위한

막대한 토목공사 및 지상부 녹지조성에 필요한 사업비 문제, 환경파괴 우려 등, 시민의 반대로 사업이 지연됨

- 이에따라 주민 투표를 통해 사업 찬반에 대한 주민 의견을 수렴하였으며, 주민 중 약 58%가 찬성하여 사업을 재개함. 또한, 온라인 대화 창구 등을 통해 사업 주체와 주민 간 끊임없는 토의 과정을 진행하고, 추가 비용에 관한 대안을 제시하는 등 주민 의견을 적극 수렴함



출처: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/>

[그림 3-16] 슈투트가르트역 상부 공공공간 조감도

3) 도시재생 관점 검토사항

- 유럽 및 독일 차원의 고속철도망 확충 및 중앙역 개선을 위해 연방 정부와 주정부, 시정부 차원의 전략적 투자를 집중 계획함
- 기존 역사의 시설 확장 및 역 지하화를 통한 공공시설 공급과 상업·문화공간 촉진과 사업성과 공공성을 고려하여 공공공간 및 녹지 확충, 역세권 지구별 점진적 재개발 추진으로 개발 충격을 최소화함

○ 도시재생 관점에서의 시사점은 다음과 같음

- 첫째, 기존 부족한 도심시설 촉진: 공공시설 및 상업문화공간
- 둘째, 사업성과 공공성 고려: 공공공간/문화유적/녹지공간 확보
- 셋째, 역세권 지구별(단계적) 재개발 추진: 개발 충격 최소화
- 넷째, 지역 주민과의 의견 수렴: 중장기 사업(20년 이상)으로 구상, 주민 반대로 인한 사업 장기화와 사업성 관리 중요성 대두

2. 영국 버밍햄 역세권(New street station in United Kingdom)

1) 철도역세권 개발 현황

□ 개발 배경

- 1854년 신축 이후, 1960년대에 재건축된 뉴스트리트역은 버밍햄시 내에서 철도이용객이 가장 많은 철도역으로 교통 처리용량 증진 및 노후 시설 개선, 접근성 강화 등 도시재생사업이 지속적으로 요구되었음
- 뉴스트리트역은 버밍햄 도심재생사업의 핵심으로, 교통기능의 극대화와 도심 재생을 위해 550만 파운드가 투자되어 2015년 완공된 역사 재생 사업인 ‘게이트웨이 플러스(Gateway Plus)사업’ 이 추진됨

□ 개발 주체

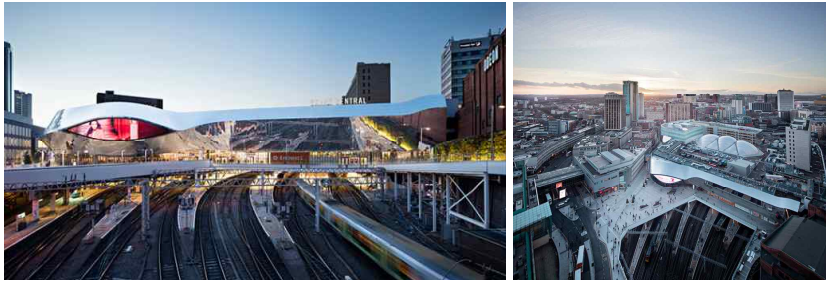
- 개발주체: 영국철도시설공단(Network Rail), 버밍햄시의회, 지역 재개발공사인 어드벤처지웨스트미들랜드, 웨스트미들랜드 교통국(WMPMTA)과 워너에스테이트(WarnerEstates)

□ 개발 계획

- 뉴스트리트역을 중심으로 조성된 역세권 도심재생 전략은 쇼핑·여가·상업·업무가 활발히 이루어지는 ‘24시간 도시’가 주요 전략임
- 뉴스트리트역은 도시의 관문으로서 철도역 개선을 통해 많은 방문자와 통근자를 끌어들이므로써 경제적 간접 효과를 거둠
- ‘도심을 시민에게 제공하자’는 방침을 실현키 위해 보행 연결성을 제고하고 새로운 공공공간을 제공함. 이를 실현하기 위한 방안으로 게이트웨이 플러스(Gateway Plus) 개발사업을 통해 팔라세이스 쇼핑센터(Pallasades Shopping Centre) 및 철도역 재건축을 실시함
- 철도역 주변 존브라이트 거리(John Bright Street)를 중심으로 쾌적한 보행공간 및 공공공간 조성, 상업시설의 확충 등 철도역 주변으로 사람을 집객시킬 수 있는 도시계획 요소를 도시재생사업에 접목함
- 철도역 주변으로 고층건물(20층 규모)이 개발됨에 따라 공공공간과 주거건물의 위치 및 형태를 규제하였으며, 이를 통해 도시 경관성과

쾌적한 거주 환경을 확보할 수 있었던 요소로 판단됨

- 철도역 주변 거리 전면부를 보전, 저층부에는 상업시설, 2층 이상 주거 기능 배치를 통해 기능별 특성에 따른 조닝을 고려하였음
- 남측 광장에는 미디어 월 성격의 일렉트로닉 아이(electronic eye)를 설치, 특색 있는 공간으로 조성하고, 철도역 내 6개 출입구를 계획하여 상업지구와 여가 유흥지구, 차이나타운과의 연계성을 고려함



출처: <https://www.designboom.com/architecture/azpml-birmingham-new-street-railway-station-javier-callejas-01-19-2016/>

[그림 3-17] 뉴스트리트역 조감도

- 교통·경제·사회 차원에서 다양한 효과 창출이 기대됨
 - 협소하고 낙후된 철도역: 아트리움과 넓은 내부공간 제공
 - 파격적인 건물 디자인을 통한 방문객 유인으로 관광거점 역할
 - 보행 친화적 설계를 통한 지역 간 연계성 향상
 - 약 3천여 개의 새로운 일자리 창출과 약 3조원의 경제적 효과 창출

2) 도시재생 관련계획³⁰⁾

□ 도시재생 배경

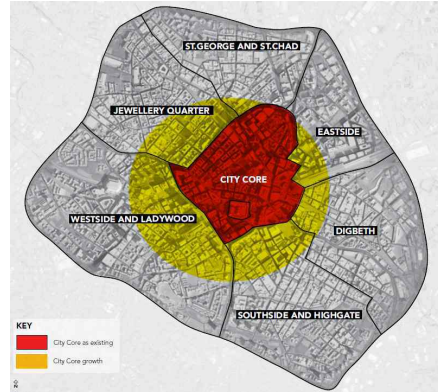
- 2차 세계대전 당시 독일 나치군의 폭격으로 수많은 기반시설이 파괴되는 피해로 1950~60년대 광범위한 도시 재건설 사업을 추진
- 2차산업(기계·금속 등) 중심에서 80년대 경제 위기 이후 도심 내 산업 경제 기능 유출, 인구감소, 저소득층 증가와 실업문제 등으로 쇠퇴함

30) 토지주택연구원, 철도부지를 활용한 도시재생 참여전략(2017), 재구성 인용

- 국가 정책적으로 ‘도심을 위한 정책(Policy for inner Cities)’ 을 수립, 기존 도시 및 재생 정책을 검토하여 새로운 도심부 재생의 일환으로 ‘도시 중심부 설계 전략(City Centre Design Strategy)’ 을 수립함

□ 도시재생 전략 및 주요계획

- 향후 20년간 도시 중심부의 발전 비전을 제시하는 빅시티플랜(Big city Plan)을 수립
- 기존 산업의 현대화와 성장을 지원하기 위한 방안으로 정보와 지식산업, 관광산업과 같은 산업 구조 혁신을 바탕으로 함
- 물리 및 사회경제적 재생 프로세스를 결합한 장소 지향적인 정책으로 지역 주민에 대한 교육·의료·주택 서비스질 개선 등의 전략 추진



[그림 3-20] 버밍햄 빅시티플랜의 구역구분도

출처: City of Birmingham(2010)

- 기존 건축물의 보존과 재활용, 용도 전환에 의한 유휴 부동산의 활용으로 자원의 재사용하여 지속가능한 개발을 이룸
- 지역 차원과 기초 자치단체 차원에서 도시재생의 광역적인 계획 수립으로 지구(quarter)개념으로 도시 재생을 실천하며, 국제도시로 재생을 위한 전략 및 도심과 6개의 지구(quarter)별 재생전략을 수립함
- 도심부 인구 증가를 예측하고(약 25% 증가할 것으로 예측), 이를 수용하기 위해 15,000,000㎡의 주거공간의 추가개발을 통해 주택 공급 및 일자리 제공으로 지역경제 활성화 도모하였음
- 빅시티플랜은 살기 좋은 도시, 연결된 도시, 특색 있는 도시, 지식 도시, 창조도시, 스마트도시로 크게 6개의 목표를 설정하고, 핵심 사업으로는 주로 공공공간 개선·신설, 보행·자전거·대중교통 연결성 향상 등 사람 중심의 도시를 추구하고 있으며, 미래의 기후변화 영향을 최소화하기 위해 지속가능성의 요소를 도입하였음

[표 3-12] 영국 버밍햄 도시재생 전략 및 세부계획

목표	전략	세부계획
지식 도시	지식기반사업유치의 혁신적 산업구조창출 : 경쟁력 향상 고용창출	- 업무·상업·주거의 용도개발 - 지식 관련 시설 개발 - 첨단 산업 관련 대학 유치
연결된 도시	관광자원의 개발 및 현존 산업지원	- 산업 활성화를 위한 다차원적인 파트너쉽 구축 - 기존 창고 등 시설물의 개조 및 재사용
창조 도시	소매상 부활: 방문객 유도와 신규직업 창출	- 보행 네트워크 및 운하 코리도 네트워크 구축 - 운하 코리도를 매개로 문화·오락 구간 창출 - 보행루트를 따라 소매상 창출
스마트 도시	24시간 도시를 위한 복합용도개발	- 복합용도 개발 (주거·상업·업무·컨벤션, 문화시설 등 복합)
살기 좋은 도시 및 특색 있는 도시	사회적 재생 실현	- 다양한 세입자 구성으로 혼합형 사회통합 - 임대주택의 자가 소유 지원 정책
	지속가능한 커뮤니티를 위한 다양한 사회적 재생 프로그램 지원	- 실업률 감소를 위한 지원 - 범죄율 감소 및 반사회적 행위제한을 위한 커뮤니티 활동 지원
	빈곤한 환경의 재생과 보전	- 기반시설과 노후 건축물 재생 - 신축 및 기존시설의 재생을 통한 활용
	자원 재사용	- 창고와 버려진 공간의 개조, 재사용 - 운하 재생
	지속가능한 커뮤니티와 환경부담의 최소화	- 대중교통체계 및 보행체계 개선 - 주차장 개선으로 접근성 제고

□ 사업추진 과정 및 주체별 역할

- 뉴스트리트역 재생사업은 버밍햄 도시 중심부의 종합적 재생을 위해 수립된 ‘빅시티 플랜(Big City Plan, 2008년)’의 일환으로, 지속 가능한 성장, 접근성 및 장소성 유지, 환경의 질 개선, 새로운 주거단지 및 다양한 경제적 기반 형성 등을 주요 목표로 함
- 빅시티 플랜(Big City Plan)은 수립 단계에서부터 민간 영역과의 협력적 관계 속에서 추진됨
 - BID를 중심으로 한 도심부 세부 재생계획 수립 및 공공-민간 협력으로 공간 중심 공공 분야 투자를 통한 공공 분야의 가치 극대화
 - 빅시티 플랜(Big City Plan)을 실현하기 위한 지자체 차원의 법정계획을 수립하고, 도심부를 엔터프라이즈 존(Enterprise Zone)으로 지정
 - 조세담보금융(TIF, Tax Increment Financing), 민간 분야의 금융·부동산 투자 체계 등 공공·민간 분야의 지원·투자·개발수단을 종합적으로 활용함

3) 도시재생 관점 검토사항

- 전략계획으로 빅시티 플랜(Big City Plan) 수립을 통해 뉴스트리트역을 중심으로 도심활성화사업을 점진적으로 추진하였음
- 업무·상업·주거·문화 및 F&B, 엔터테인먼트 공간 개발을 유도하여 버밍엄 도시재생의 거점으로 활용 중에 있음
- 복합 상업시설 주변 지역에는 보행자 중심의 공공공간 정비를 추진 하였으며, 지자체 주도의 강력한 도시재생 계획 및 사업을 추진함
- 또한 역세권 주변지역 도심기능 부여와 철도역의 랜드마크로 관광·상업의 활성화와 인구 유입을 통한 도시 경쟁력을 강화하였음
- 뉴스트리트역의 경우 다양한 이해관계자 간 협의를 거쳐 최종 설계안 결정(Network Rail, 2009) 하였음
 - 사업이 처음 제시된 2003년부터 2009년 공개 발표회가 열리기까지 광범위한 이해 관계자 간 논의의 장이 있었음
 - 사업 주체인 네트워크 레일 측에서 6,000여 명이 넘는 사업 지지자들의 동의서를 받아 영국 교통부에 제출(2006년), 해당 지지자들을 포함한 일부 시민들에게 사업 자금을 지원 받음(2008년)
 - 사업 추진과정에서 전화·이메일 서비스를 통해 시민 의견을 수렴함. 사업공개 발표회를 진행(2주간)하여, 시민 의견을 반영하여 사업 계획안을 찬성 하였음

○ 도시재생 관점에서의 시사점은 다음과 같음

- 첫째, 기능 충진으로 집객 효과를 통한 인구 유입
: 주거·상업·업무·여가·문화 등 복합용도 개발을 통해 집객 요소 확충 및 인구 유입 효과
- 둘째, 원활한 사업 추진을 위한 앵커사업 우선 유치
: 민간 투자 중심의 역세권 초기 경제 거점화 및 원활한 사업 추진을 고려하여 상업시설 등의 집객요소 우선 충진
- 셋째, 국가 정책적인 사업 추진 및 지자체 주도 전략
: 빅시티 플랜(Big city Plan) 등을 통한 도시 전반에 대한 개발 계획과 더불어 역세권 재생의 추진 동력 확보

3. 일본 도쿄 마루노우치 역세권(Tokyo station in Japan)

1) 철도역세권 개발 현황³¹⁾

□ 철도역세권 개발 배경

- 철도를 중심으로 이루어진 일본 도시발전은 생활권이 철도역을 중심으로 형성되어, 도시개발 시 철도역 및 주변지역을 일체적으로 개발하도록 장치를 부여하고 있음
 - 특별조치법 제정을 통해 주택지의 원활한 공급과 철도 정비를 도모함으로써, 대도시 지역에서 주민생활 향상과 해당지역 내 도시개발에 기여
- 도쿄역 복원으로 역사성을 살리면서 토지의 가치를 높여 경쟁력과 부가가치를 높이기 위해 개발을 시작

□ 개발 주체

- 사업비 전액 JR동일본이 부담, 민간자본유치를 위한 지방자치단체 행정·제도적 지원(인센티브)
- PPP(Public Private Partnership) 사업방식 (정부-민간 협력방식)
 - 민간의 재원과 전문성을 활용하고 공공에서 민간의 역할을 분담하는(수익보장 및 채무보증 등) 사업방식

□ 개발 계획

- 복고와 모던의 조화를 역사성과 상업 기능 중심의 조화라는 개발 컨셉으로 도쿄역 주변부를 개발함
 - 지자체는 도쿄역 복원이라는 역사성 및 역 광장 정비 등 공공성을 인정해 용적률을 상향 조정(12배)하는 인센티브 제공, 개발 추진 의지를 높임
- 도쿄역세권 개발계획으로 “도쿄스테이션시티 프로젝트”를 통해 철도역이 도시를 변화시킨다는 컨셉으로 동경역을 중심으로 주변 일대를 정비함

2) 도시재생 관련계획

□ 도시재생 배경

- 도쿄 도심부 도쿄역과 황거 사이에 위치한 마루노우치 지구(오오테

31) 일본 대도심 프로젝트-마루노우치(2010)를 참조하여 작성함

마치/마루노우치/유라쿠초 지구(를 포함)는 일본경제의 비즈니스 1번지로 세계도시와의 경쟁을 염두에 두고 비즈니스기능을 강화하면서 도심의 활성화를 도모하기위해 지구의 재생을 도모하고 있음

- 1990년대, 도시가구 블록별로 단계적 도시재생 계획 제안, 시가지경관 가이드라인 작성을 통해 단계적 재생이 검토 되었으며, 고층 업무 시설의 물리적 노후화에 따른 경쟁력 하락으로 재건축 필요성이 대두됨
- 2002년 일본 도시재생본부는 마루노우치·오오테 마치·유라쿠초 지구(100ha)을 도시재생긴급정비지역으로 지정, 도시 재생사업을 시행함
- 역사적 건축물 보존 등에 용적률 인센티브 부여, 개발 가이드라인 설정을 통해 보행환경 개선, 접지층 상업시설 도입을 도모



[그림 3-21] 마루노우치 역세권 조감도

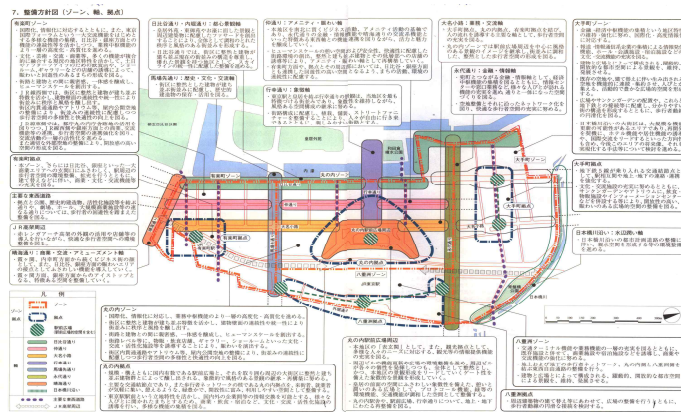
출처: 일본 대도심 프로젝트 - 마루노우치, 도시재생 종합정보체계 홈페이지 자료실, p.405

□ 도시재생 전략 및 주요 계획

- 가구블록별 도시건축물의 재개발(재건축), 가로 등 공공공간의 정비 등을 통해 점진적 단계적으로 전개되고 있음
- 민관협의회가 제안한 ‘마찌쯔꾸리 가이드라인’은 도시재생의 기본적인 방향과 지침을 정리, 도시 경관 만들기의 기본 방향 제시함. 특색있는 도시 만들기를 위해 존·축·거점에 의한 도시만들기·시가지구성 수법(시가지형성형/공개공지 네트워크형) 제안·도쿄역 주변 도시정비 등을 지침으로 제안하고 있음
- 도쿄를 대표하는 공공공간의 정비를 위해 역 앞 광장에서 주변가로로 이어지는 상징가로의 정비·마을정비 등의 공공사업 수법을 제안하고 있음

[표 3-13] 일본 마루노우치 도시재생 및 세부계획

목표	전략	세부계획
지구의 장래성 고려한 도시 만들기	특색 있는 도시 만들기	- 존·축·거점에 의한 도시만들기 - 시가지구성수법의 제안 (시가지형성형, 공개공지 네트워크형) - 철도역 주변의 도시정비
	도시디자인 (도시경관) 특성화	- 지구 도시디자인(시가지형성형 도시디자인) - 공개공지 네트워크형 도시디자인 - 도시디자인에 의한 경관 형성
	공공공간의 정비	- 마루노우치 역 광장에서 이어지는 상징가로 정비 - 주민협력에 의한 가로공간 활성화 등의 공공사업



[그림 3-22] 마루노우치 가이드라인

출처: 일본 대도시 프로젝트 - 마루노우치, 도시재생 종합정보체계 홈페이지 자료실, p.411

□ 사업 추진 과정 및 주체별 역할

- 국가 차원의 경기 부양과 도심으로의 인구 유입을 목표로 민간·공공의 협력으로 지구협의회(재개발계획추진협의회)를 조직하고 역세권 활성화를 위한 가이드라인, 규칙 등을 통해 공공 사업성 강화를 유도
- 2002년부터는 NPO 인증을 획득한 기업, 시민단체, 전문가, 학자, 변호사, 시민 등이 참여하는 ‘지구 매니지먼트(Area Management) 협회’가 설립하여 환경 정비, 지역 활성화, 지역 커뮤니케이션 확보를 위한 이벤트 등 다양한 활동을 수행함

- 기존 건축물이 입지한 부지 개발시 유휴부지를 활용한 단계적 개발 추진으로 임차인의 업무 연속성을 보장하고 상생의 토대 마련
- 마루노우치 지구 재생을 위한 개발주체는 각 지권자지만 지권자 조직인 ‘재개발계획추진협의회’와 중앙정부, 도쿄도, 자치구(치요다구), JR을 포함하는 ‘마찌쯔꾸리 간담회’가 중요한 역할을 담당함
- 간담회는 단순한 민간과 행정의 창구가 아니라 도시계획제도의 검토, 가이드라인의 작성 등 중요한 역할을 담당함

3) 도시재생관점 검토사항

- 제도적으로는 도시재생특별촉진지구의 설정, 재개발계획 추진협의회 설립을 통한 공공-민간의 통합·협력적 관리로 개발 부작용 최소화 의 재생 기반 마련
- 국가 창조경제·문화 정책 사업을 융합한 역세권 경제기능 본격 확대
- 도시재생법, 주택도시기금, 입지규제최소구역 등을 활용한 민간투자 활성화를 위한 사업여건 개선
- 도시재생에서의 다양한 수법 활용
 - 저층부 특화, 외부공간의 네트워크화, 관민협력에 의한 가로공간 활성화, 복합용도 도입을 통합한 도시공간의 다양성 추구
- 지역 매니지먼트(Area Management)를 통한 지역 활성화 도모
 - NPO 인증을 획득한 기업, 시민단체, 전문가, 시민 등이 참여하여 환경정비, 지역활성화, 다양한 커뮤니케이션 활동을 활발하게 전개
 - 최근 들어 지구의 활성화를 위해 물리적인 정비계획, 경관계획 등의 차원을 넘는 다양한 지구의 장소마케팅 활동을 전개
 - NPO조직인 지구 매니지먼트협회의 경우 회원회비, 협찬, 사업수익(환경개선, 이벤트, 광고, 시찰, 세미나 개최) 등으로 활동을 진행함

- 도시재생 관점에서의 시사점은 다음과 같음
 - 첫째, 공공-민간의 통합: 개발부작용 최소화
 - 둘째, 다양한 수법 활용: 다양한 개발수법으로 도시공간 다양성 추구
 - 셋째, 지역 매니지먼트를 통한 지역 활성화 도모

제3절 국내·외 역세권 도시재생 검토 종합

- 국내·외 역세권 도시재생 사례를 복합용도 개발 및 도시재생 계획방향과 사업추진 방식으로 구분하여 특징과 시사점을 정리하면 다음과 같음

1) 역세권 복합용도 개발 및 도시재생 계획방향

■ 국내_국내의 경우 도시재생의 세부 계획으로 도심 내 역사 문화와 연계한 문화관광허브·보행 친화적 장소 연결(보행자 위주)·토착 산업 및 ICT 문화가 융복합된 새로운 산업 생태계 구축(일자리 창출, 경제활성화)·창조문화 플랫폼(산업+문화+예술) 형성·녹지공간 재생 등이 있음

■ 국외_국외의 경우 도시재생의 세부 계획으로 구역별 토지이용 특성에 맞춘 개발·24시간 도시·보행 중심공간·랜드마크 이미지·지형과 기존 철도부지, 기존 건축물의 역사성 보존·새로운 일자리 창출로 경제적 효과 기대 등이 있음

- 사업성과 공공성을 고려한 공공공간 및 녹지의 확충, 상업문화공간 및 상업 관광 활성화를 통해 도시경쟁력을 강화함

[표 3-14] 사례별 복합용도 구성

구분	복합용도구성								지역공공성			
	상업	업무	숙박	주거	문화	관광	창조산업	복합환승	공공공간	문화유적	녹지공간	
국내	서울역	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×
	영등포역	○	○	×	○	○	×	○	○	○	×	×
	동대구역	○	×	×	○	○	×	○	○	○	×	×
	부산역	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×	○
국외	독일	○	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○
	영국	○	○	×	○	○	○	×	○	○	○	○
	일본	○	○	○	×	○	×	×	×	○	○	×

- 각 사례별 복합용도구성을 종합해보면, 대부분 상업·문화·업무·주거 등 용도 복합을 통한 기능 충전 및 환경 친화적인 보행공간·광장 조성 등 지역의 공공공간에 중점을 두는 것으로 개발 특성이 나타남
- 국내의 경우 창조산업 및 교통 복합환승 등 사회경제적 관점에서 물

리적인 사업 추진에 중점인 반면, 국외의 경우 기능 충전 등의 물리적인 사업 추진 외에도 기존역의 복원 및 보존 등 지역의 역사성을 살리는 등 지역 공공성 차원에서 역사·문화의 보존 및 환경 친화적인 공간 형성에 보다 중점을 두고 있음

2) 역세권 사업추진 방식

□ 사업추진 방식

▮ **국내_법인 및 민간 협력 방식:** 국내 역세권 개발 사업추진 방식은 대개 법인과 민간이 협력한 형태로 토지소유 법인의 참여도가 높은 편이며, 협력의 형태를 유지하기 위해 리츠(REITs) 등의 사업추진 방식을 활용하고 있음

▮ **국외_해외의 역세권 개발 사업 추진 방식은 관민이 협력하는 형태로 민간사업자의 의견 반영이 높음**

- 독일은 역세권 개발에 관련된 민-관 이해 관계자의 협력 형태로 사업을 진행하였으며, 일본은 공공-민간 간의 통합 및 협력적 관리로 사업 추진 시 책임 소재를 분담하는 등 적극적인 민간 투자 유치를 고려

- 국내외 사례별 사업방식은 국내의 경우 대부분 민간주도나 특수목적 법인을 설립하는 SPC방식으로 진행되며, 해외의 경우 민간의 의견을 반영하는 관민협력방식으로 진행함

□ 지역관리 운영

▮ **국내_도시재생센터 운영 및 도시재생에 대한 전문적 지식과 소양을 갖춘 마을활동가(도시재생 코디네이터) 육성방안 추진**

▮ **국외_주민, 지역활동가 등 지역 주체 협력에 의한 지역관리운영(area management)을 운영하여 도시재생사업 이후 지속적인 관리 운영이 가능한 제도가 정착됨(일본)**

- 사례를 검토한 결과, 국내 역세권 재생의 경우 다음과 같은 관점의 도시 재생전략과 추진방안을 설정할 필요가 있음

- 민간투자 중심의 앵커사업 우선 유치: 역세권 초기 경제거점화 고려
- 국가정책사업 활용(복합환승센터 등): 담보를 통한 역세권 재생의 추진 동력 확보 필요
- 지자체 주도의 전략 마련: 역세권 집객력의 도시경제적 파급 고려

4장

역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여방안

제1절 대전시 철도역세권 여건 검토

제2절 역세권 도시재생 계획방향

제3절 역세권 도시재생 추진방안

제4장 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여방안

- 제4장에서는 대전시에 위치한 대전역과 서대전역을 대상으로 지역 공공성 확보 측면에서 역세권 복합용도 개발 도시재생 참여방안을 제시하고자 함
 - 역세권 복합용도 개발 도시재생 참여방안은 도시의 장기 발전 계획인 대전시 2030도시기본계획(대전시 2030도시기본계획은 현 정부 도시재생 뉴딜 정책과 관련하여 변경 검토 중으로 2018년 말 확정 계획임)을 바탕으로 현 정부의 도시재생 뉴딜 정책 기조와 부합하게 제안하고자 함
 - 세부적으로는 대전시 내 위치한 대전역과 서대전역을 대상으로 역세권 도시재생 구역 검토 및 계획방향 설정과 외부 민간사업 주체와의 합리적인 사업 추진 등을 위한 사업추진방안 및 지역 공공성 확보 차원에서 공공의 역할을 제시하고, 지역공동체 활동 장려를 위한 지역관리 운영활동 등 도시재생 추진방안을 제시함

제1절 대전시 철도역세권 여건 검토

1. 대상지 개요

1) 대상지 검토 전제

- 본 연구는 과거 도심에 위치하여, 경제·사회적 거점으로 기능하였으나, 대규모의 시설 입지(철도역, 노반 등)에 의해 도시 공간의 물리적인 단절을 초래하였고 주변 지역의 낙후가 진행 중인 도심부 기개발지 내 위치한 철도역세권을 대상으로 하고 있음
- 검토 대상지는 대전시 내 위치하면서 지역 간 연계를 피하고 도심 내 환승을 도모하는 대전역과 서대전역을 대상으로 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여방안을 설정하고자 함

- 대전역의 경우 대전역세권 개발을 2009년 5월 재정비 촉진 정비 계획을 수립(2016년 대전역세권 재정비촉진지구 재정비촉진계획 변경)하였으며, 2015년 11월 민간사업자 공모를 한국철도공사가 추진 이후 대전역을 중심으로 기반시설을 정비 중에 있음. 2016년 국토교통부의 도시재생 공모사업에 선정되어, 대전역세권 개발과 옛 충남도청 활용 방안을 거점으로 두 지역을 서로 연결하는 중앙로 및 그 주변 일대를 재생하는 마중물사업이 추진 중에 있음
- 서대전역은 역세권 개발계획이 미 수립된 지역으로 최근 충청권 광역철도 개발을 위한 환승역(용두역) 설치 계획과 환승역(용두역) - 서대전네거리역 - 트램역(2025년 예정)을 중심으로 상권 활성화 계획을 수립 예정 중임. 또한 대전시에서는 서대전역의 이용객 증대 및 주변 상권 활성화 방향 모색을 위한 연구 용역을 추진 중에 있음

2) 역세권 범위 설정

- 대상지 검토를 위한 역세권 범위 설정은 앞서 철도역과 역세권 개념 정립에서 검토한 바와 같이 철도역과 주변부의 직접적인 개발과 밀접한 직접역세권에 해당하는 범위로 철도역을 중심으로 도보거리 3-5분 이내인 500m의 범위로 설정함
 - 대전역세권의 경우 재정비촉진계획 수립 내용을 기반으로 함
- 역세권 범위를 철도역 중심의 반경(半徑) 개념은 도시공간이 명확히 구분되지 않으므로, 고속철도 역세권 개발 기본구상 계획(한국고속철도건설공단)에서 적용한 역세권 범위 설정 기준인 중로³²⁾(3류 12m 이상)이상의 도로를 기반으로 역세권의 범위를 지정하였음
 - 일부 역세권의 경우 자연 발생적인 가로체계 구성으로 중로 이상의 공간 구분이 어려운 경우 소로(2류 8m 이상 10m 이하)의 기준을 적용하여 분석 대상역의 역세권 범위를 설정함

32) 국토교통부령 제51호, 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙[시행 2013.12.31.] 중로의 기준은 1류: 폭 20m이상 25미터 미만, 2류: 폭 15미터 이상 20미터 미만, 3류: 폭 12미터 이상 15미터 미만인 도로로 본 연구에서는 중로 3류인 최소 폭 12미터 기준으로 역세권역을 설정한다.

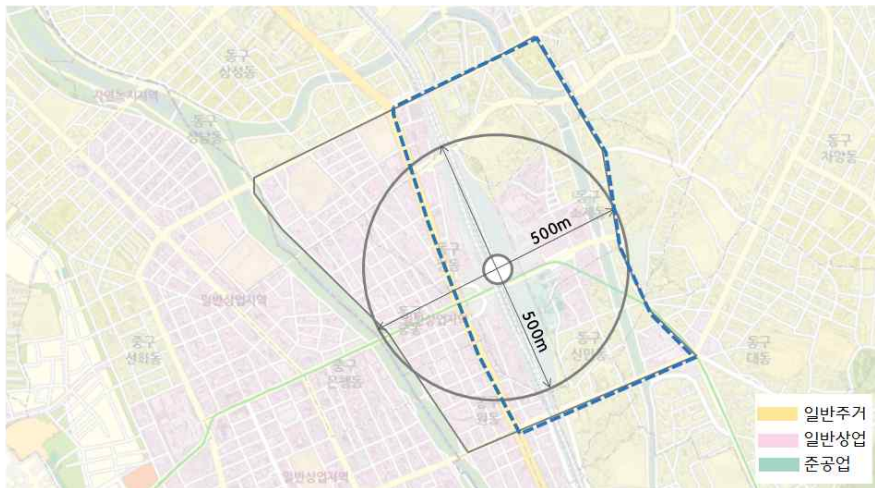
□ 검토 대상역: 대전역, 서대전역

□ 역세권 범위: 500m 범위 내 중로(3류, 12m 이상)에 해당하는 가로 구역

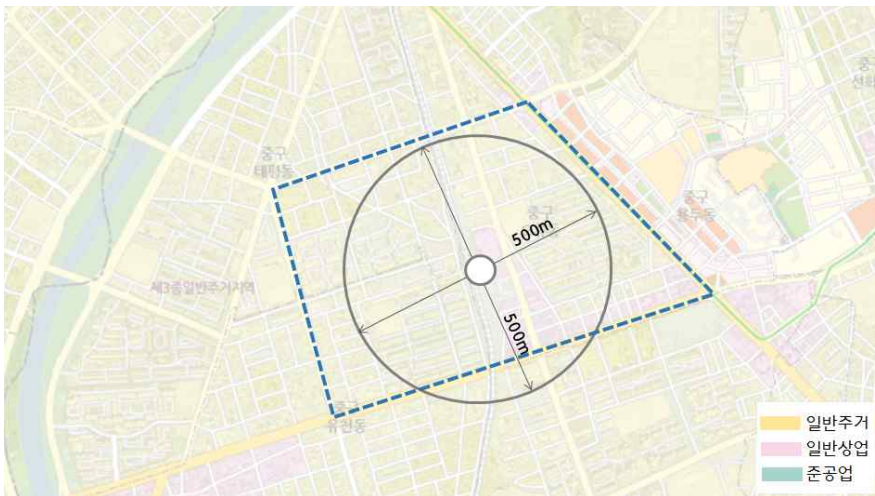
* 자연 발생적인 가로체계로 구성된 지역의 경우 소로(2류, 8m 이상 10m 이하)의 기준 적용

○ 대전역세권 검토 범위: 부지면적 약 685,600㎡(정비예정구역)

○ 서대전역세권 검토 범위: 부지면적 약 997,700㎡



[그림 4-1] 대전역세권 검토 범위



[그림 4-2] 서대전역세권 검토 범위

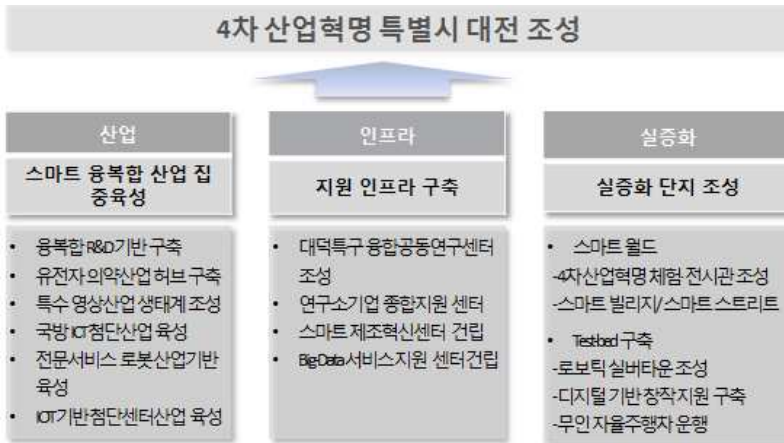
2. 대상지 여건 검토

1) 일반 현황

- 대전시는 경부선, 호남선 및 경부고속도로와 호남고속도로지선 등 여러 국도가 교차하는 결절 지대이며, 대전시 내 고속 및 일반철도역으로는 대전역과 서대전역이 위치함

□ 경제·사회학적 특성

- 대전시는 지역 내 첨단 과학도시에 걸맞는 풍부한 과학문화 인프라를 보유하고 있으며, ‘다시 뛰는 대전경제, 우리가 함께 합니다.’ 슬로건으로 「4차 산업혁명 특별시 비전」을 발표(2017.6)함에 따라 과학문화도시로 관련 시책을 추진 중에 있음
- 4차 산업혁명과 관련하여 대전시의 대응 전략으로는 스마트 융·복합 산업 육성을 위해 대동·금탄, 신동·둔곡, 안산 지구 등 핵심 지역으로 특수영상, 유전자 의약산업, 국방 ICT, 로봇, 첨단센서 산업 육성계획을 수립 중에 있음
- 또한 대전형 스마트시티 구축을 위해 대덕 특구에 융합공동연구센터 조성, 연구소 기업을 지원하기 위한 종합지원센터, 스마트 제조혁신센터, 빅 데이터 서비스 지원센터 등의 건립 계획을 추진 예정임



출처: 대전광역시, 과학도시 상징물 조성 사업, 2017

[그림 4-3] 대전시 4차 산업혁명 특별시 조성

■ 스마트 융복합 산업 집중 육성

- 융·복합 R&D 기반 구축
- 유전자 의약산업 허브 구축
- 특수 영상산업 생태계 조성
- 국방 ICT 첨단산업
- 전문서비스 로봇 산업 기반
- IOT 기반 첨단센터 산업 육성

■ 지원 인프라 구축

- 대덕특구 융합공동연구센터 조성, 연구소기업 종합지원센터
- 스마트 제조혁신센터
- 빅데이터 서비스지원센터 건립

■ 실증화 단지 조성

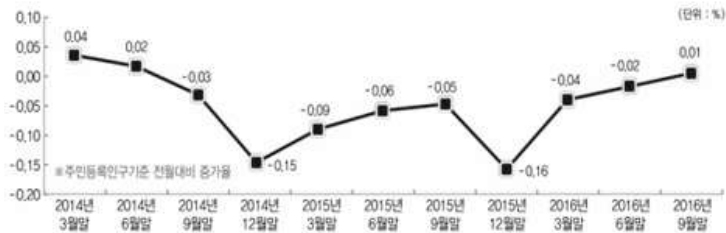
- 스마트 월드: 4차 산업혁명 체험, 전시관 조성, 스마트 빌리지, 스마트 스트리트
- TEST-BED 구축: 로보틱 실버타운 조성, 디지털기반 창작지원 구축, 무인 자율주행차 운행



[그림 4-4] 4차 산업혁명 특별시 조성계획

□ 대전시 인구 현황

- 대전광역시 전체 인구는 1990년 1,049,578명에서 2017년 9월 기준 주민등록 상의 인구 수는 1,506,741명으로 증가하였음
- 1990년~2000년까지 인구 증가율이 약 32.5% 였으나, 2000년 이후 증가폭이 둔화되었으며, 특히, 2012년 이후 저출산 및 세종시 건설 등의 영향으로 대전시 인구가 감소하는 추세임

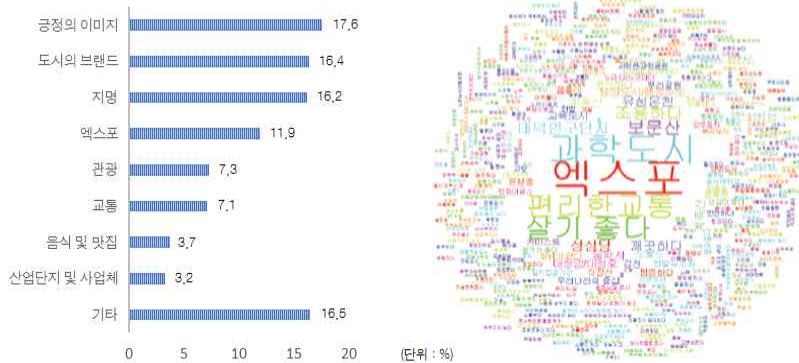


[그림 4-6] 대전광역시 인구 추이

- 대전광역시 인구 변화를 자치구별로 검토하면, 1990년~2014년 기간 내 원도심 주변에 위치한 동구 및 중구의 인구가 각각 -18.9%, -11.6%로 감소폭이 큰 반면에, 서구와 유성구는 134.1%, 307.6%의 높은 증가폭을 보임
- 자치구별 인구 증가 변화 양상이 상이함은 1990년대 대전청사 신축 및 대전시청 이전 등 행정 기능이 둔산 신도심으로 이전하면서 대전역을 중심으로 형성되었던 도심의 기능이 북서측으로 이전하였음. 이와 동시에 대전역을 중심으로 형성되었던 기존 도심은 둔산에 비해 상대적으로 신개발이 미진하고, 기존 도시 인프라가 낙후됨에 따라 원도심 내 인구가 지속적으로 유출된 것으로 검토됨
- 대전시 구별 65세 이상의 고령자 인구 변화를 검토해보면, 동구·중구 등 노후된 원도심 주변으로 고령화가 상대적으로 빠르게 진행되고 있으며, 서구·유성구 등과의 고령자 비중 격차가 심화되고 있음
 - 노후 지역의 고령화 추이가 빠른 현상은 인구 감소 추세와 함께 해당 지역이 전반적으로 분위기가 침체될 가능성이 높다 할 수 있음

□ 대전 이미지 특성

- 「2015 대전의 사회지표」에서 대전 시민이 공감하는 대전에 대한 이미지로는 살기 좋다, 깨끗하다, 편안하다 등과 같은 긍정적인 이미지를 많이 떠올리는 것으로 나타났으며, 대전의 대표 이미지로는 과학도시, 교육도시, 행정도시³³⁾ 등 대전을 브랜드화 시킨 응답이 많은 것으로 조사되었음



[그림 4-7] 대전의 도시 이미지(2015 대전의 사회지표)

- 향후 대전이 가져야 할 도시 이미지로 ‘과학중심 도시(1+2 순위 52.8%, 1순위 35.8%)가 가장 높게 나타났으며, 그 외 ’교통중심 도시’(1+2순위 38.8%, 1순위 18.5%), 교육중심 도시(1+2순위 23.8%, 1순위 12.4%) 등으로 조사됨에 따라 대전은 과학중심 도시의 이미지가 부각되어 있음
- 「대전시 도시마케팅 기본계획 수립을 위한 도시브랜드 시민인식 조사 보고서(2016)」에서는 과학도시 대전을 형성하는 요소에 대한 설문을 실시³⁴⁾하였음
 - 현재 대전시 대표 이미지 및 키워드로는 ‘과학’, ‘교통’ 이 위주인 것으로 조사되었으며, 그 외 차별적인 이미지 연상 키워드가 없는 상태로 계획 방향 설정 시 고려할 수 있는 대전의 도시이미지인 것으로 판단됨

33) 대전광역시, 2015 대전의 사회지표, p.188

34) 대전광역시, 대전시 도시마케팅 기본계획 수립을 위한 도시브랜드 시민인식 조사보고서, pp12-13 내용 재정리

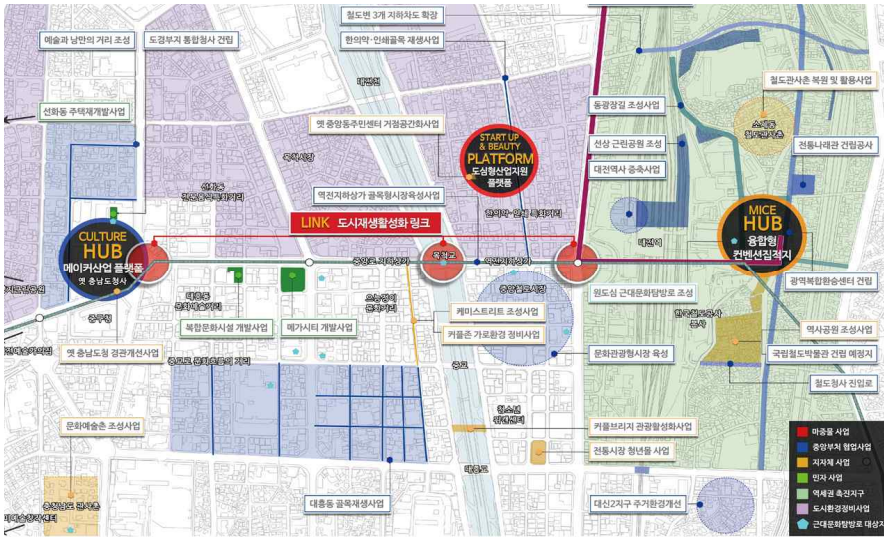
□ 경제기반형 도시재생 사업

- 2016년 대전역세권 일대가 경제기반형 도시재생 사업에 선정됨
- 주요 내용으로는 대전역세권 복합구역 2블럭 내 융합형 컨벤션 집적지로 MICE 산업을 기반으로 한 국제전시장 및 국제회의장을 개발하고, 대전역과 옛 충남도청을 연계하는 도시재생 활성화 링크(원도심 근대문화탐방로)를 계획하였으며, 옛 충남도청에는 메이커 산업 플랫폼을 기반으로 한 메이커스 라이브러리, 상상놀이터 등이 도시재생 사업 계획 내용으로 포함되어 있음



출처: 대전광역시 도시재생지원센터 제공자료

[그림 4-9] 대전역세권 도시재생 사업 전략구조도



출처: 대전광역시 도시재생지원센터 제공자료

[그림 4-10] 대전역세권 도시재생 사업 총괄도

(2) 서대전역세권

- 서대전역의 경우 별도의 역세권 개발계획 수립이 전무한 상황
- 서대전역 현황
 - 1978년 서대전-익산역 복선화 개통 / 1997년 서기관역으로 승격
 - 2004년 고속철도 개통으로 철도역이 확장됨(선상역)
 - 공주 경유 호남선 개통 후 서대전역 KTX 운행횟수가 약 70% 감소로 열차 운행 변동

□ 주변 재정비 촉진계획

- 서대전역을 중심으로 반경 500m 권역 주변으로 위치하는 도시 및 주거환경정비사업으로는 공동주택재건축사업 1구역(태평동 3블럭 일원), 주택재개발사업 1구역(태평동 1·2블럭 일원), 단독주택재건축사업 1구역(오류동 1블럭 일원)이 위치하고 있음
 - 선화·용두 구역은 정비사업 일몰제³⁵⁾에 의해 해제됨
 - 유천동 통합정비계획 결정사항 반영
 - : 유천동 통합정비계획은 정비예정구역 밀집지역에 대한 광역계획 수립을 통해 개별 정비구역별로 제공하는 기반시설을 조화롭게 설치함으로써 정비 효과를 극대화 하고자 수립된 계획으로 기반 시설 설치계획 외에도 사업 유형, 정비예정구역 통합 및 신규 지정에 관한 사항을 제안

□ 서대전역 상권 활성화계획

- 대전시에서는 서대전역의 이용객 증대 및 주변 상권 활성화 방향 모색을 위한 연구용역을 추진 중에 있으며, 서대전역 주변 상권 활성화 대책과 실행방안을 구상 중임

35) 도시정비법 제4조의 3(정비구역 등 해제)에 따라 일정기간 동안 사업이 진행되지 않거나 추진위원회 승인 및 조합설립 인가가 취소되는 “정비예정구역 또는 정비구역”(이하 정비구역 등)은 정해진 절차에 따라 정비구역 등의 지정을 해제하도록 법제화함

제2절 역세권 도시재생 계획방향

1. 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준 및 검토

1) 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준

- 대전시 역세권 도시재생 구역 설정은 도시기본계획과의 정합성과 지역에 미치는 사회적·경제적 파급효과, 도시환경정비 효과 등을 종합적으로 고려해야 함
- 앞서 역세권 복합용도 개발과 관련하여 검토한 개발 제도로는 입지규제최소구역 지정이 있으며, 입지규제 최소구역은 도시경제기반형 수립 지역에도 지정이 가능함
- 이에 본 연구에서는 ‘입지규제최소구역 지정 등에 관한 지침’에서 제시하는 개발 구역 지정의 일반 원칙을 고려하여 대전시 역세권 도시재생 구역 설정 기준을 도출함
 - 입지규제 최소구역 설정 기준에서는 지정대상, 구역계 설정, 개발 구역의 중첩, 지정 규모의 제한 등을 제시하고 있으며 세부 내용은 아래의 표와 같음

[표 4-2] 입지규제 최소구역 설정 기준

구분		주요 내용
구역 지정	지정대상	- 도심·부도심 또는 생활권의 중심지역: 2핵, 10지역거점, 13생활권 중심 - 지역거점 역할을 수행하는 시설: 교통거점형, 생활문화거점형, 경제거점형 - 노후·불량 주거지역 또는 공업지역 - 대중교통 결절지 주변: 3개 이상의 대중교통 정류장 위치(반경 500m 이내) - 도시경제기반형 활성화계획 수립 지역
	구역계 설정	- 기 개발구역 중첩 지정, 시설 단일부지 지정, 개발구역 통합 지정, 기능 특화지역 지정 등
	개발구역 중첩	- 기존 정비사업, 도시개발구역의 중첩 및 특화지역 등의 중첩 가능
	지정규모	- 최소 지정면적: 1만㎡ 이상 / 최대 지정면적: 제한 없음

출처: 지남석(2016), 대전시 입지규제최소구역 도입 가능성 검토

□ 도시재생 개발구역 검토

- 도시재생 개발구역 검토는 해당 구역 내 토지 소유 현황 및 구역 내 건축물의 노후도 현황을 기반으로 검토하며, 개발 또는 정비계획 수립이 상대적으로 용이한 부지를 우선적으로 검토함
 - 용도 지역 현황: 용도지역 상향 필요 여부 조사
 - 토지 소유 현황: 원활한 개발 토지 확보를 위해 국공유지 또는 시유지 등을 우선으로 하며, 토지의 현물 투자 의향이 있는 부지의 경우 우선 선정함
 - 건축물 노후도: 개발예정구역 내 노후 불량건축물의 수가 절반 이상에 해당하는 부지

□ 기 개발 또는 정비 예정 구역(기존 정비구역 등)

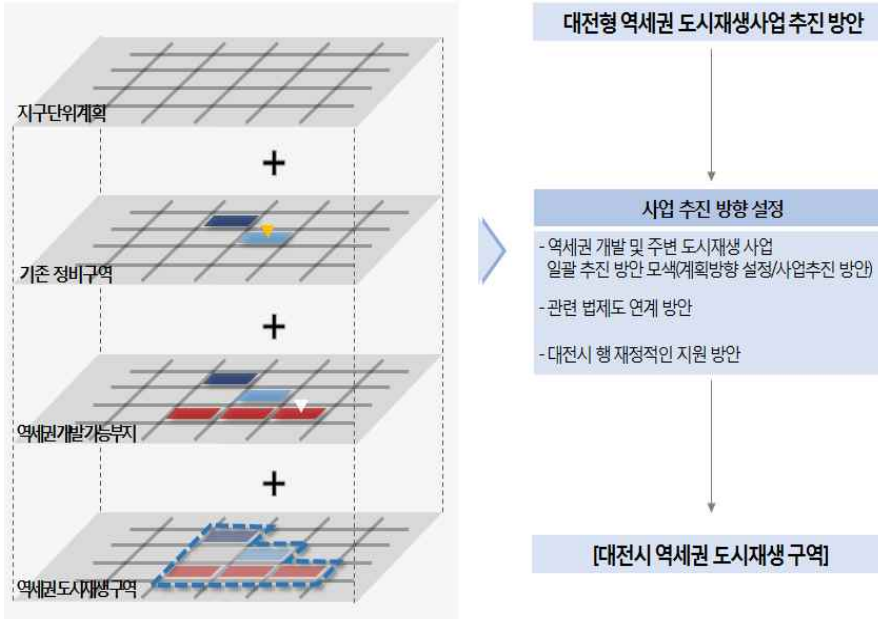
- 역세권 범위 내 또는 구역 주변으로 개발계획이 수립되어 있거나 재개발·재건축 등 정비구역으로 설정된 구역, 또는 시책 상 지역 계획을 추진 중인 특화지역 등의 계획이 수립되어 있는 경우 역세권 도시재생 구역으로 연계 검토함
 - 도시 개발구역 및 기존 정비사업의 중첩 고려
 - 시책 상 지역 계획을 추진 중인 특화지역 등의 연계 고려

□ 도시재생 개발구역 지정 규모

- 도시재생 개발구역 지정 규모는 입지규제최소구역에서 제시하는 최소 지정 면적(10,000㎡)과 동일하게 설정하되, 최대 지정 면적은 직접 역세권 범위 내로 한정함
 - 최소 지정 면적: 10,000㎡ 이상
 - 최대 지정 면적: 직접 역세권 범위 내(도보거리 약 500m 이내)

□ 용도 설정

- 용도 설정은 복합용도 개발의 목적에 부합하도록 주거·상업·업무 등 3가지 이상의 주 기능과 도시재생 뉴딜 정책 기조에 부합한 특화 용도 설정을 포함함
 - 3개 기능 이상의 복합용도 개발(지역전략 산업 육성 시 2개 기능 가능)
 - 도시재생 뉴딜정책과 관련한 실현 가능한 특화된 용도 설정을 포함



[그림 4-11] 대전시 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준

[표 4-3] 대전시 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준

구분	주요 내용
도시 재생 개발 구역 검토	<ul style="list-style-type: none"> - 용도 지역 현황: 용도지역의 상향 필요 여부 검토 - 토지 소유 현황: 국공유지·시유지/토지 현물투자 가능 부지를 우선 선정함 - 건축물 노후도(준공 후 40년 이상) 비율 : 노후불량 건축물의 비율이 전체 건축물 수의 절반 이상에 해당하는 경우
구역 지정	<ul style="list-style-type: none"> - 기존 개발계획 및 정비사업 등의 중첩 고려 - 시책 상 지역 계획을 추진 중인 중인 특화지역 연계 고려
지정 규모	<ul style="list-style-type: none"> - 최소 지정면적: 10,000㎡ 이상 - 최대 지정면적: 직접 역세권 범위 내(도보거리 약 500m 이내)
용도 설정	<ul style="list-style-type: none"> - 3개 기능 이상의 복합용도 개발 (지역전략 산업 육성 시 2개 기능 가능) - 도시재생 뉴딜 정책 관련 실현 가능한 특화된 용도 설정을 포함

2) 역세권 도시재생 개발구역 검토

(1) 대전역

- 대전역세권의 경우 역세권 개발계획이 기 수립된 구역(대전역세권지구 재정비촉진계획)으로 역세권 개발이 기 수립된 복합구역 1·2·3 블록 및 철도박물관 예정부지 중심으로 재검토함

■ **검토 대상지:** 복합구역 1·2·3 블록 / 철도박물관 예정부지
(대전역세권지구 재정비촉진계획 수립 지역)

□ 일반 현황

- 도시공간 단절 지역: 노반에 의해 도시가 동서로 단절됨에 따라 개발의 불균형을 이루고 있으며 대전역 동·서측간 연계성이 떨어짐
- 대전역세권 재정비촉진지구 관련 사업으로 철도청사 진입로 계획, 전통나래관 건립공사(2013년 준공), 철도변 3개 지하차도 확장(2016년 완공), 대전역 증축사업이 완료되었음
- 복합 1구역 주변으로 철도관사촌 복원 및 활용사업을 추진 중에 있으며, 광역복합환승센터 건립, 선상 근린공원 조성, 국립철도박물관 건립 예정임(부지 선정 예정)
- 대전역세권 남측면으로 대신2지구 주거환경개선사업이 완공될 예정(2017년 12월)이며 인근에 지식산업센터 건립이 추진 중에 있음(2018년 12월 완공 예정)

■ 재정비촉진지구 정비의 기본방향 및 목표³⁶⁾

- 입체적 다기능 복합도시(소통과 연계)
 - 평면적 단일 기능 개발 지양하는 복합적·입체적 개발
 - 노반에 의해 단절된 도시공간구조의 연속성 확보
 - 다양한 기능이 공존하는 입체적 공간
 - 보행자의 자유로운 이동과 다양한 활동이 형성되는 공간 조성

36) 대전광역시, 2016, 대전역세권 재정비촉진지구 재정비촉진계획

- 상생 조화를 이룬 적정개발 상호 보완
 - 도심권과의 상생, 주변지역과 상호 연계된 개발 추진
 - 환경친화적 개발을 통한 자연과 어우러진 공간 조성
- 도시문제의 해결 및 치유가 이루어지는 지속가능한 도시
 - 서광장, 대동청 정비 등 현 도시현안사항의 적극적인 해결
 - 친환경에너지 및 수자원 활용 시스템 구축(중수도 등)

■ 계획컨셉: *concept 1 · 1 · 3 · 9*

- 하나의 축. 도청사-중앙로-대전역-계족산을 잇는 도시 성장축 설정
- 하나의 중심. 도심 중심축(대전역) 일대 업무, 상업 등 중심 기능과 시민광장 배치
- 특성화 거리. 대동천변, 명품거리, 상업특성화 거리 조성 및 문화 명소

■ 기존도심 중점경관관리구역: **‘다양한 길과 이야기가 있는 문화중심의 시가지 경관 창출’**

- 주변과 조화로운 건축물 경관관리
- 테마거리 경관 특성 강화 및 연계
- 다양한 녹지 확보 및 연결/- 시가지내 수변가로 활성화
- 근현대 문화유산을 활용한 역사문화거점 경관 형성



[그림 4-12] 대전역세권 개발 및 정비계획 현황

□ 대전역세권 도시재생 개발구역 검토

- 대전역세권 개발구역 내 용도지역 현황은 일반상업지역, 공업지역, 주거지역이 분포하고 있으며, 복합1구역의 경우 주거지역에 해당하며, 복합2·3구역의 경우 상업지역과 공업지역이 대부분으로 상업지역의 비율이 약 72%에 해당하고 있음

[표 4-4] 대전역세권 도시재생 개발구역 용도지역 현황

구분		복합1구역		복합2구역		복합3구역	
		면적 (㎡)	구성비 (%)	면적 (㎡)	구성비 (%)	면적 (㎡)	구성비 (%)
용도지역	상업지역	0	0	77,365	72	25,565	72
	공업지역	0	0	21,420	20	9,925	28
	주거지역	28,537	100	7,935	7	0	0
	합계	28,537	100	106,720	100	35,490	100

- 토지 소유 현황에서 복합 2·3구역의 경우 대부분 국공유지인 것으로 조사되었으나, 복합1구역의 경우 사유지가 전체 부지면적 대비 약 49%에 해당함에 따라 토지 환지 방식 적용을 통한 공동주택 등의 개발이 적합한 것으로 검토됨

[표 4-5] 대전역세권 도시재생 개발구역 토지 소유 현황

구분		복합1구역		복합2구역		복합3구역	
		면적 (㎡)	구성비 (%)	면적 (㎡)	구성비 (%)	면적 (㎡)	구성비 (%)
토지소유	국공유지	14,563	51	103,961	97	35,490	100
	사유지	13,974	49	2,759	3	0	0
	합계	28,537	100	106,720	100	35,490	100

- 토지 소유 현황에서 1구역의 경우 전체 부지면적(28,656.0㎡) 대비 개인 소유 토지가 46.3%로 가장 높았으며, 국유지 25.8%, 법인 소유부지가 15.9%인 것으로 검토됨. 2구역의 경우 전체 부지면적(106,837.2㎡) 대비 법인 소유 토지가 58.1%로 가장 높았으며, 국유지가 30.9%인 것으로 검토됨. 3구역의 경우 전체 부지면적(35,460.2㎡) 대비 국유지가 97.5%로 전체 부지의 대부분에 해당함에 따라 사업 추진 시 토지 확보에 대한 부담은 경감될 것으로 예상됨
- 건립 예정인 철도박물관의 예정 부지의 경우 개인 소유에 해당하는 토지는 약11,250.9㎡로, 이는 전체 부지면적 대비 비율(83.2%)이 가장 높은 것으로 조사됨에 따라 토지 매입 등 부지 확보에 난항이 있을 것으로 예상됨
- 도시재생 사업 추진 방향에서 철도관사촌 복원사업과 철도박물관 건립사업을 통해 근현대 문화유산을 활용한 역사문화거점으로 조성계획을 수립 중이나 두 사업 부지의 위치가 보행자가 도보로 이용할 수 있는 약 500m-1,000m의 도보권역을 넘어섬에 따라 도보를 통한 이용 활성화 측면에서 어려움이 예상됨
- 또한, 대전역세권 재정비촉진계획 수립 내용에서 제시한 근현대 문화유산을 활용한 역사문화거점 경관 형성 기조와 상이하고, 검토 부지 간 물리적인 여건 등을 고려했을 때 철도박물관 부지 선정에 대한 재검토가 필요할 것으로 판단됨

[표 4-6] 국립 철도박물관(예정부지) 토지 소유 현황

구분		국립철도박물관	
		면적(㎡)	구성비(%)
토 지 소 유	국공 유지	2,264.9	16.7
	사유 지	11,250.9	83.3
합계		13,515.8	100.0

- 건축물 노후도 현황에서 구역별 건축물의 노후도에서 40년 이상에 해당하는 건축물이 절반 이상에 해당함에 따라 철거 후 필요 기능 충전 방식이 적합할 것으로 보이며, 20년 미만에 해당하는 건축물의 경우 복합 1·2구역 내에 위치한 철도관련시설로 관련 기관 협의를 통해 이전 설치가 가능할 것으로 검토됨

[표 4-7] 대전역세권 도시재생 개발구역 노후건축물 현황

구분		복합1구역		복합2구역		복합3구역		
		동수 (개)	구성비 (%)	동수 (개)	구성비 (%)	동수 (개)	구성비 (%)	
건축물 노후도	40년 이상	54	64	34	56	1	100	
	20-40년 미만	29	34	21	34	0	0	
	20년 미만	2	2	6	10	0	0	
	합계	85	100	61	100	1	100	

- 대전역세권 도시재생 구역은 복합구역 1·2·3구역과 철도관사촌 복원부지, 철도박물관 및 노반 상부 선상공원 개발 등 도시재생 구역으로 적정한 것으로 검토됨
- 기능간 연계를 고려하여 철도관사촌 복원 부지와 철도박물관 부지와의 연계성 검토가 필요할 것으로 검토됨

[표 4-8] 대전역세권 도시재생 개발구역 검토

구분	복합구역 1	복합구역 2	복합구역 3	국립철도박물관
개발 구역 검토	적합 검토	적합 검토	적합 검토	재검토 필요 (사유지 다수)
기개발 예정구역	해당사항 없음	해당사항 없음	해당사항 없음	해당사항 없음
지정 규모	적합 검토	적합 검토	적합 검토	적합 검토
개발 용도	공동주택 외 검토	적합	역광장 기능 외 검토	
	공동주택/근린 생활/청년주택	상업·업무 컨벤션 집적지	문화정보센터 등	

(2) 서대전역

- 서대전역세권의 경우 역세권 개발계획이 미 수립된 구역으로 직접 역세권 범위 내 또는 구역을 주변으로 검토함

▮ 검토 대상지: 서대전역 중심으로 도보거리 500m 이내 구역

□ 일반 현황

- 서대전역세권 범위 내 기 개발예정 구역으로는 오류동 1구역 주택재건축정비사업과 태평동 1·2구역 주택재개발사업이 위치하고 있음
- 주변 개발계획으로는 공주 경유 호남선 개통 후 열차 운행 감소에 따른 서대전역 이용자 감소로 인해 역 기능이 저하되고 있으며, 주변으로 노후불량건축물이 다수 분포하고 있음에 따라 도시 결절 및 거점 기능으로의 역할에 한계가 있음
- 대전시는 열차 운행 감소에 따른 철도 노반을 광역철도로 활용하기 위해 용두역(환승역 기능)의 개발을 추진 중이며, 그에 따라 용두역-서대전네거리역-트램역(2025년 개발 완료 예정)을 잇는 삼각지대가 형성되므로 역세권 도시재생 구역으로의 검토할 필요성이 있음
- 서대전역 주변으로는 오류동 맛집 골목 등의 대전 시책으로 추진된 음식문화특화지구가 위치하고 있음



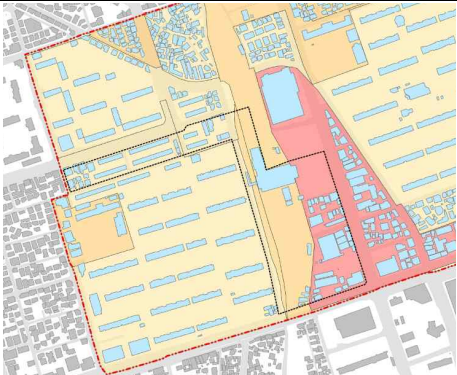
[그림 4-13] 서대전역세권 개발 및 정비계획 현황

□ 서대전역세권 도시재생 개발구역 검토

- 서대전역세권 개발구역 내 용도지역 현황은 일반상업지역 및 일반주거지역이 분포하고 있으며, 주거지역의 비율이 약 67.0%로 가장 높은 것으로 조사됨

[표 4-9] 서대전역세권 개발구역 용도지역 현황

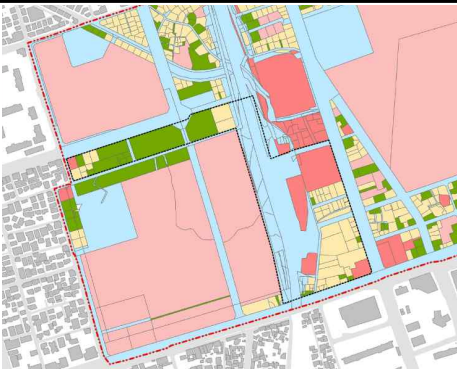
구분		면적 (㎡)	구성비 (%)
용도지역	상업지역	26,974.0	33.0
	공업지역	0.0	0.0
	주거지역	55,478.0	67.0
	합계	82,452.0	100.0



- 토지 소유 현황에서 국공유지의 부지 면적은 약 62,787㎡로 전체 부지면적(82,452㎡) 대비 약 76.0%에 해당하였으며, 사유지의 부지면적은 약 19,665㎡로 약 24.0%의 비율을 차지하는 것으로 조사됨. 국유지의 비율이 다소 높아 사업 추진 시 토지 확보에 대한 부담은 경감될 것으로 예상됨

[표 4-10] 서대전역세권 개발구역 토지 소유 현황

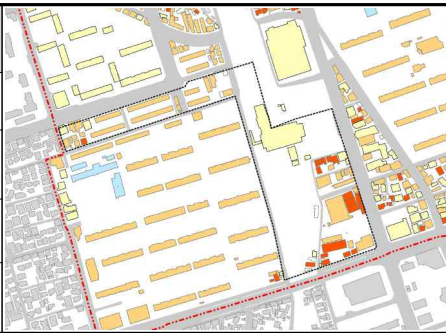
구분		면적 (㎡)	구성비 (%)
토지소유	국공유지	62,787.0	76.0
	사유지	19,665.0	24.0
	합계	82,452.0	100.0



- 건축물 노후도 현황에서 검토 구역 내 건축물 노후도는 40년 이상에 해당하는 건축물이 절반 이상에 해당함에 따라 일부 시설의 철거 후 필요 기능 충전 방식 등의 개발을 검토할 수 있음

[표 4-11] 서대전역세권 개발구역 노후건축물 현황

구분		동수 (개)	구성비 (%)
건축물 노후도	40년 이상	19	31.0
	20년 이상- 40년 미만	33	53.0
	20년 미만	10	16.0
	합계	62	100.0



□ 서대전역세권 도시재생 개발구역 설정

- 검토지역인 서대전역세권 도시재생 구역은 대부분 일반상업지역으로 지정되어 있어 별도의 밀도 완화는 불필요함
- 역세권 도시재생 구역 지정: 서대전역네거리-서대전역 주변
 - 개발 구역 검토: 역광장 남측 부지(82,157.9㎡)와 노반 상부 입체화
 - 기개발 예정구역: 오류동 음식문화특화지구
 - 오류동 1구역 주택재건축정비사업과 태평동 1·2구역 주택재개발사업
- 첫째, 역세권 범위 내(반경 500m)와 인접지에 기 개발 예정 구역 유무를 검토함
- 둘째, 도시재생 개발 가능 구역을 검토함
 - 용도 지역 현황: 용도지역의 상향 필요 여부 검토
 - 토지 소유 현황: 사유지 및 국유지를 우선으로 선정
 - 건축물 노후도: 40년 이상 된 건축물 수의 비율
- 셋째, 시책상 지역계획이 추진 중인 특화지역 연계(오류동 음식문화 특화거리 등, 현재 서대전역 상권 활성화계획 추진 중)
- 넷째, 대전시 역세권 도시재생 구역 설정: 서대전역세권(제안사항)



[그림 4-14] 서대전역세권 도시재생 개발구역 설정

2. 역세권 도시재생 계획방향 설정

1) 대전역세권 도시재생 계획방향

- 지역거점 육성을 위한 복합고밀개발 추진과 원도심 도시재생활성화 계획의 통합적인 계획방향을 설정함

□ 용도 설정: 지역 공공성 확보 차원

- 복합1구역: 기존 공동주택 및 근린생활시설 외 청년임대주택의 기능 적용 검토
- 복합2구역: 기존의 상업·업무 기능 및 컨벤션 집적 기능 외 사이언스 마켓, 청년 창업공간(스타트업스튜디오) 등 시책 상 지역 공공성 확보 공간 조성
- 복합3구역: 노반 상부 선상공원 상부 녹지공간 증진 및 휴게 등을 통한 집객 공간 조성과 역광장 개선사업을 통한 대전역 및 주변부 간의 긴밀한 환승 및 연계 공간 조성

□ 도시재생: 기존 시설 활용

- 중규모 도시재생 사업으로 공실 건물을 리모델링 사업을 통해 공공 지원센터, 공공임대주택(창업지원주택, 청년임대주택, 순환형임대주택) 및 상가 등으로 계획
- 기존 저층부 2-3층 높이의 저층부 포디움계획과 상층부 고밀복합 개발 유지, 저층부 포디움을 근대역사문화거리 구역 내 디자인과 연계하여 통일감 부여

□ 도시재생: 가로공간 등 도시 경관 조성

- 옛 충남도청-대전역 광장까지 근대역사문화거리 조성을 대전역 동측에 위치한 철도관사촌 거리와 철도박물관 후보지까지 연계하는 ‘근대역사문화가로 디자인’ 검토(대전역 광장-철도관사촌-철도박물관을 연계하는 가로 삼각지대 형성)
 - 근대역사문화 가로디자인: 근대디자인 요소가 들어간 가로 벽면 디자인 및 보행공간 내 사이너지 등 통합디자인



[근대역사문화거리조성]

[관사촌 도입부 키오스크 공간]

[입체보행로]



[그림 4-15] 대전역세권 도시재생 계획방향(예시도)

2) 서대전역세권 도시재생 계획방향

- 서대전역 주변으로 지역민의 생활·문화 향유를 위한 지역 커뮤니티 중심의 사회 통합형 상업·문화공간 조성으로 서대전역세권 도시재생 계획방향을 설정함³⁷⁾

□ 용도 설정: 지역 공공성 확보 차원

- 주거기능: 공동주택 조성 단지 내 청년임대주택 등의 기능 적용 검토
- 상업기능: 소규모 지역 생활문화 판매시설(라이프스타일 몰) 및
일부 지역민 판매공간 확보
- 업무기능: 서대전역과 연계한 업무 및 회의공간 확충
- 문화기능: 지역민 대상의 교육·체험·활동공간인 지역생활문화센터 등의 기능 적용 검토
- 공공지원 기능: 지역공공지원센터, 공공 임대상가 등

□ 도시재생: 기존 시설 활용

- 중규모 도시재생 사업으로 공실 건물을 리모델링 사업을 통해 청년 임대주택, 지역공공지원센터 및 지역생활문화센터, 공공 임대상가 등의 활용을 검토를 고려할 수 있음

□ 도시재생: 가로공간 등 도시 경관 조성

- 서대전역세권 도시재생 구역 내 도시재생 계획방향으로는 공동주택 재개발과 선상데크 개발로 인한 보행 연계 확보를 통해 노반 양단간의 단절을 완화하여 지역 활성화를 유도함
- 서대전역 광장에 대한 환경 정비: 주변과 보행 연계가 가능한 광장 조성 및 주민 생활문화커뮤니티 공간으로 활용
- 지역 생활문화 특성에 걸맞는 가로 공간 조성 및 녹지·휴게공간 확충
- 녹지공간(휴게공간) 확보: 노반 상부 선상데크 활용

37) 서대전역세권의 계획방향은 역세권 개발사업 컨설팅 전문 기관의 사업 타당성 자문 결과로 대전시책과 무관함

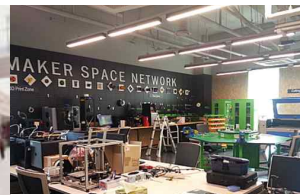
- 음식문화 특화 보행공간 조성: 지역 커뮤니티 거점 상업시설과 연계한 특화된 문화거리 조성: 야외 식음 및 휴게공간 조성
- 대중교통 중심 보행공간 조성: 카셰어링, 자전거 대여소 및 거처대, 자전거도로 등 쾌적한 모빌리티 구동 환경을 위한 가로 디자인



[저층부 상가 통합디자인]



[라이프스타일 몰]
(예시: 후타코타마가와 츠타야)



[메이커스페이스]
(예시: 경남창조센터)



[노반 상부 선상데크 예시도]



[음식문화특화거리 예시도]



[대중교통활성화거리 예시도]

[그림 4-16] 서대전역세권 도시재생 계획방향

제3절 역세권 도시재생 추진방안

1. 역세권 도시재생 사업 추진방안

1) 역세권 도시재생 사업 추진 협의체 구성

- 2000년대 초기에 기 수립된 국내 역세권 개발사업은 광역도시권의 기개발지에 위치한 고속철도역을 중심으로 개발계획이 수립되었으며, 기존 건축물 전면철거형 방식의 고밀 용도복합 개발 방향으로 계획되었음
- 최근 도시재생 뉴딜 정책 등의 정부 정책적인 기조와 더불어 역세권 개발사업은 기존 정비구역 등 도시재생 사업 추진방향과 부합한 계획방향 설정이 필요하며, 민간 투자 유치로 개발되는 구역 내 지역 공공성 확보 차원에서 지자체의 역할이 중요함. 이에 대응하여 사업 추진 방식 / 협업체계 / 계획 평가기준 / 관리 운영 등의 역세권 도시재생 사업 추진방안 정립이 필요할 것으로 판단됨
 - 역세권의 경우 개발과 정비가 동시에 이루어지고, 사업 주체가 다양함에 따라 통합적인 사업 추진방안 수립 시, 세부 단위 사업별 사업 내용 변경 및 공기 지연 등 사업 추진 과정에서 나타나는 문제점을 유연하게 대처할 수 있으며 통합적인 개발·운영·관리가 가능함
 - 대규모 역세권개발·정비사업의 특성 상 민간 투자사업의 추진 여부, 사업 시행자 선정 등 개발계획이 변경될 수 있는 추진 과정에서 적절한 대처가 가능함
- 해외 역세권 도시재생 사례의 경우 정부, 관련기관, 지자체, 전문가, 시민이 함께 참여하는 통합 협의체 구성을 통해 다양한 분야의 담당자들이 참여하는 도시재생 사업을 시행하고 있음
 - 현재, 대전역세권 개발사업의 경우 대전시+동구청+한국철도공사+한국철도시설공단이 양해각서 체결(MOU) 중에 있음
- 역세권 도시재생 사업은 5년 단위의 중장기 개발계획을 실시하여 개발 적합성 검토 및 결과 도출 과정을 거쳐 「역세권 도시재생 전략(활성화) 계획」을 수립하도록 되어 있음

- 역세권 도시재생은 필요 기능 충진을 위한 개발과 기존 시설의 정비
를 포괄하고 있음에 따라 역세권 도시재생 사업을 추진하기에 앞서
대전시(균형발전과, 도시정비과, 첨단교통과), 민간투자사업자, 지역활
동가로 구성된 사업시행 협의체를 수립하여 역세권 개발 및 주변 정비
구역 간의 통합적인 계획 수립을 마련하고 이를 단계적으로 풀어가야 함
- 또한 사업시행 협의체는 개발 또는 정비 이후 지속적인 운영 및 관리·
지역 커뮤니티 발전 주체·기업 자산 가치 증진·지역발전 달성에
목적이 있으므로 지역의 특성을 반영한 역세권 도시재생활성화계획
수립이 요구됨
- 역세권 도시재생 사업 추진 체계는 크게 역세권 도시재생활성화 계획
단계 및 사업 추진 협의체 수립 단계, 단위 사업 시행 단계로 구분
할 수 있음

Ⅰ 역세권 도시재생활성화계획 단계

- 역세권 도시재생활성화계획은 현재 대전시 발주로 대전도시재생센터에
서 수립 중에 있으며, 적합성 검토 및 결과를 도출함. 관련 내용으로
는 단위사업 계획 방향 설정 및 도시재생 민간투자사업 추진계획안
마련, 재원조달 및 예산편성 계획, 성과관리 계획 등을 포함하며,
해당 지역의 특성을 고려하여 핵심전략을 고체화하고 필요 기능에
대한 면밀한 수요분석이 동반되어야 할 것으로 판단됨

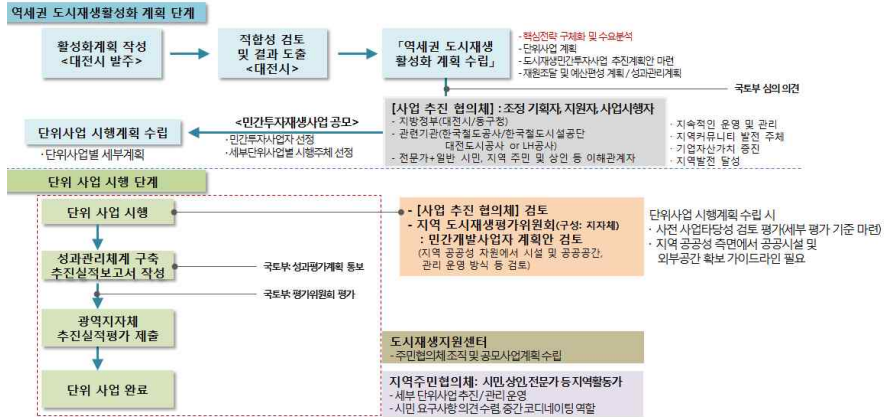
Ⅱ 사업 추진 협의체 수립 단계(지역 단위)

- 사업 추진 협의체는 조정 기획자, 지원자, 사업시행자로 구성하며, 세
부적으로는 지방정부(대전시, 동구청), 사업 추진 관련 기관(한국철도
공사, 한국철도시설공단, 대전도시공사, LH공사 등 관련 기관), 전문
가 및 일반 시민(지역 주민, 상인 등 이해관계자) 등이 있으며, 사업
추진 협의체는 사업 추진 과정에서부터 시행 후까지 지속적인 운영
및 관리에 참여함

Ⅲ 단위 사업 시행 단계

- 단위 사업 시행계획 수립시 위원회 평가 전 단계에서 사전 사업타당
성 검토과정을 거치고 지역 도시재생평가위원회 등을 통해 민간 개발
사업자의 계획안을 확정, 사업을 추진토록 함

- 이를 위해 지자체에서는 사전 사업타당성 검토 평가를 위해 세부 평가 기준을 마련하여야 하며, 지역 공공성 확보 차원에서 공공시설 및 외부공간 확보 가이드라인 수립이 필요함



[그림 4-17] 역세권 도시재생 사업 추진 체계 방안(제안)

2) 관계자별 역할 분담

- 역세권 도시재생 사업은 중앙정부(국토교통부, 기획재정부 등)와 지자체(대전시, 동구청), 관련 기관(한국철도공사, 한국철도시설공단)과 전문가 및 일반 시민이 각 위치별 역할에 따른 원활한 협조가 필요한 사업으로 위치별 역할 분담은 다음과 같이 구분할 수 있음

■ 중앙정부(국토교통부, 기획재정부)

- 중앙정부는 국가 재정사업 추진과 관련된 상위계획 및 법제정과 국비 마련 등의 재원조달 방안 모색 필요
- 사업 추진에 있어 관련 기관간의 역할 분담 및 이해관계 조정, 관련 사업의 인·허가 협조 등 사업 관리 총괄(국토 교통부)

■ 지자체(대전시청, 동구청)

- 역세권 도시재생 사업의 관련 행정 절차 간소화 및 일반 시민과 관련 업종 종사자를 포괄하는 사회적 공감대 형성
- 지역 공공성 확보를 위한 요구 기능 가이드라인 마련
- 원활한 민간 자본 유치를 위한 사전 상생협력 방안 검토

▣ 관련 기관(한국철도공사, 한국철도시설공단)

- 역세권 도시재생 사업의 민관 공동투자 설립 등 사업 추진
- 대전시, 동구청, 민간 사업 주체와의 원활한 업무 추진

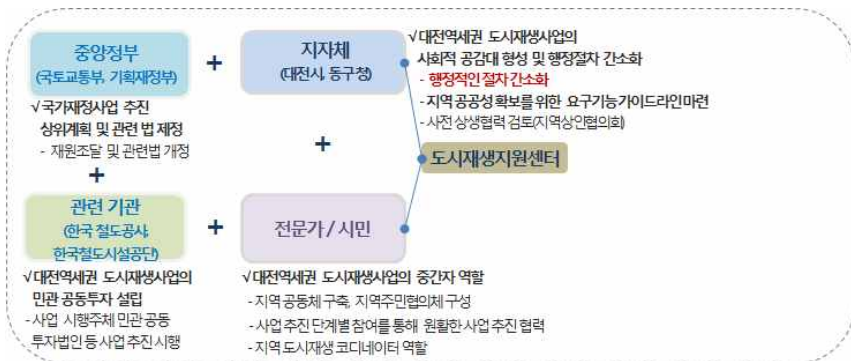
▣ 전문가·시민

- 역세권 도시재생 사업의 중간자 역할
- 사업 추진 단계별 참여를 통해 원활한 사업 추진 협력
- 전문가는 지역 단위 규모 도시재생 총괄 코디네이터 역할을 수행하고, 일반 시민은 도시재생 교육을 통해 현장 코디네이터 역할을 수행

▣ 도시재생지원센터

- 역세권 도시재생 사업 활성화계획 수립 및 사업 지원
- 사업추진협의회 구성 및 운영
- 사업 공감대 형성 확보를 위한 전문가 및 시민 의견 수렴
- 도시재생활성화지역 주민협의체 조직 및 공모사업계획 수립 등

○ 중앙정부(국토교통부, 기획재정부), 지자체(대전시, 동구청), 관련 기관(한국철도공사, 한국철도시설공단 등), 지역 전문가 및 시민의 현장 활동(총괄 코디네이터 및 현장 코디네이터), 도시재생지원센터의 사업 활성화계획 수립 및 업무 지원 등 관계자별 역할 분담 검토가 필요함



[그림 4-18] 관계자별 역할 분담 및 업무 협조

3) 협력형 민관 공동투자법인 사업 구조 방향 설정

- 대전역세권 재정비촉진계획으로 수립된 구역은 철도공사와 정부 등 사유지 및 국유지의 토지 소유 비율이 높아 토지 등을 통한 현물 출자로의 투자가 가능함
- 신정부 도시재생 뉴딜사업 추진으로 주택도시보증공사(HUG)의 주택 도시기금 활용 가능성도 기대할 수 있음

	대전시	한국철도공사	지역00공사
사업참여자	<ul style="list-style-type: none"> · 토지주로 소유 토지의 직접 개발 · 토지현물 출자를 통해 리츠, SPC 등 출자자로 참여 · 공공시설 부분 인수 및 관리 	<ul style="list-style-type: none"> · 토지주로 소유 토지의 직접 개발 · 토지현물 출자를 통해 리츠, SPC 등 출자자로 참여 · 철도시설시설 부분 인수 및 관리 	<ul style="list-style-type: none"> · 재생사업 총괄관리 · 자산관리회사로 자산 운용 및 처분 · 토지매입, 현금출자 등 참여
개발전략	통합개발	· 대전시, 한국철도공사, 지역00공사(또는 LH)가 참여하는 리츠(REITs) 또는 SPC 설립을 통해 대상지 전체를 통합개발(단계별 개발 전략 수립)	
	개별개발	· 사업참여자 소유 토지를 소유자(대전시, 한국철도공사)가 직접 개발 및 운영 · 개별 사업지별 재원조달 방안 및 관리처분 방안 등 별도 수립이 필요	

[그림 4-19] 협력형 민관 공동투자법인 사업 구조 방향 설정

- 최근 단일한 민간 주체 중심의 사업 추진체계에서 재원 조달의 안정성 확보와 효율적인 사업 관리 운영이 가능한 사업 방식을 선호함에 따라 최근 REITs 방식 및 PF(Project Financing) 등의 사업 방식 검토가 활발히 이루어지고 있음
 - PF(Project Financing) 방식은 2001년 7월 18일 「택지개발촉진법」 시행령 제13조의 2의 개정으로 공공택지개발 사업자가 민간기업의 아이디어 공모를 통해 공공과 민간이 합동으로 개발할 수 있게 됨에 따라 파트너쉽을 기반으로 한 민관 합동형 사업으로 사업시행자로서 프로젝트회사(SPC)를 설립하고, 출자자들에게 수익금에 대한 배당을 지급하는 형태
 - REITs(Real Estate Investment Trusts) 방식은 각 사업 주체의 현금 또는 토지 등의 현물 출자를 바탕으로 리츠를 설립하고, 리츠에서 민간 사업자 공모 등의 사업 시행을 진행하며, 별도의 자산관리회사를 통해 자산관리의 업무관리를 받음(위탁관리 리츠의 경우)

■ PF(Project Financing) 사업 추진 방식

- 공모형 PF방식은 대자본과 장기간 대규모 개발사업에서 공공이 사업의 균형을 맞추면서 사업 완수에 대한 신뢰도를 획득할 수 있으며, 균형 잡힌 도시개발과 더불어 민간의 자본과 기술력 도입으로 창의적이고 입체적인 도시공간 개발이 가능하다는 장점이 있음
- 출자자는 자산관리회사(AMC)로 사업을 총괄관리하고 자산의 운용 및 처분을 실시함
- 대전시 등 관련 지자체는 SPC에 토지나 자본 등을 현물 출자할 수 있으며, 공공시설 부분을 인수하여 관련 사업 인허가가 신속히 처리하는 등의 공공지원 업무 이행으로 사업 참여에 기여도를 높임
- 대전 및 서대전역세권의 경우 타 사업주체에 비해 상대적으로 토지 소유 비율이 낮음에 따라 사업협의체에 의한 민관협력형 사업기획 과정에 대하여 지자체 차원의 적극적인 행·재정적인 지원으로 이해관계 정립이 요구됨

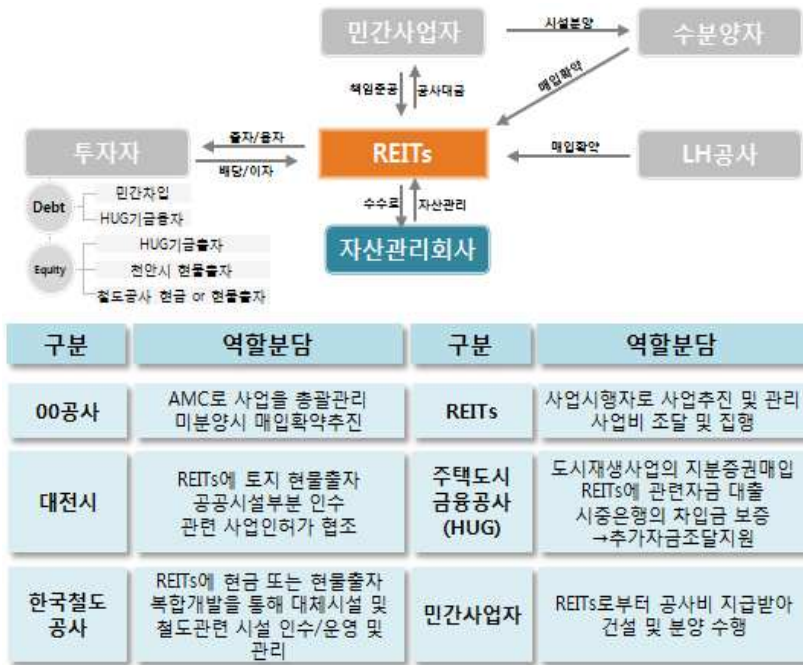


구분	역할분담	구분	역할분담
00공사	AMC로 사업을 총괄관리 자산의 운용 및 처분 실시	프로젝트 회사(SPC)	사업시행자로 사업추진 및 관리 사업비 조달 및 집행
대전시	SPC에 토지를 현물출자 공공시설부분 인수 관련 사업인허가 협조	주택도시 금융공사 (HUG)	PF대출에 대한 보증 실시
한국철도 공사	SPC에 현금 또는 현물출자 복합개발을 통해 대전시설 및 철도관련 시설 인수/운영 및 관리	민간사업자	REITs로부터 공사비 지급받아 건설 및 분양 수행

[그림 4-20] PF(Project Financing) 사업 추진 방식_예시도

REITs(Real Estate Investment Trusts) 사업 추진 방식

- 주식 또는 수익증권 등을 발행하여 다수의 투자자로부터 자금을 모집하고 이를 부동산에 투자하여 운용한 후 얻은 수익을 투자자에게 배당하는 것을 목적으로 하는 부동산 간접투자 상품(소액투자자 부동산 투자 가능)
- 리츠방식의 장점으로는 투명성 제고로 관련 정보 공개시장에서 유통 및 투자자에게 제공하고, 증자나 일반 차입 등을 통해 많은 자본을 저렴하게 조달 가능함. 또한 조세 혜택 측면에서 일정 세제요건(90% 이상 배당) 충족 시 법인세 비과세의 일부 면세가 가능하고, 여러 종류의 부동산 투자가 가능함에 따라 단일 부동산 투자로 내재된 사업 리스크를 경감할 수 있다는 장점이 있음



[그림 4-21] REITs(Real Estate Investment Trusts)사업 추진 방식_예시도

2. 역세권 도시재생 추진 시 지역 공공성 확보방안

1) 사업 추진을 위한 공공의 역할

- 대전역세권 개발사업 중 철도역 주변 복합용도 개발과 환승센터를 포함한 복합2구역은 역세권 개발 선도사업 지역이며, 민간 사업 주체의 개발이 필요한 구역으로 2016년 민간 사업 공모가 추진되었으나, 민간 주체를 선정하지 못했으며, 현재 민간 사업 공모를 재 추진 중에 있음. 민간 사업 주체 선정이 난항인 이유는 역세권 개발 비용이 시장 내 수용하기 어려운 수준이거나 기존 사업방식이 공모 후 민간 사업자가 대부분 사업 리스크를 부담하는 구조인지에 대한 검토가 필요함
 - 역세권 개발사업 컨설팅 기관은 민간 사업자가 사업 추진을 주저하는 부분에 있어 개발 후 분양하는 사업 추진 방식과 컨벤션 기능 등 공공의 성격이 기능이 포함되어 시장 내 개발 비용을 수용하기 어려운 부분에 대한 의견을 제시하였음
- 앞서 국외 선진사례를 통해 역세권 개발사업은 국가적인 지역거점 사업으로서 지구 및 구역지정이 결정된 사업에 대해 용도 규제 완화 및 승인 등 행정적인 수속기간 단축을 위한 특례조치사항과 특별상환·투자세액공제·각종 관련 세제 지원이 있었으며, 필요 자금에 대한 차입·이자 보급금 지급 등 금융상의 지원 조치를 실시하고 있음
 - 일본의 경우 정부에서 도시재생긴급정비구역 지정으로 기존 도시계획 외 용적률 완화 등 인센티브를 적용하고, 도시계획제한제³⁸⁾ 시행으로 적극적인 민간 참여를 유도하고 있음. 또한 도시계획 수속 기간을 6개월 이내로 결정하여 인허가 과정을 신속하게 진행하고 있으며, 각종 관련 세제 지원을 마련하고 있음
 - 국내의 경우 특별법상 사업시행자에 대한 물리적인 규제 완화 관련 규정³⁹⁾은 반영되어 있으나, 시행자 외 역세권 주변 활성화지역으로 경제활동 주체에 관한 인센티브는 결여된 실정임

38) 기존의 개발 규제에 국한되지 않고 도시재생 사업을 시도하려는 사업자에 의한 도시계획을 제안 받아 합리적으로 개발을 운용함

39) 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법, 제32조(건축 규제의 완화 등에 관한 특례사항) 참조

- 역세권 복합용도 개발사업은 지역을 대표하는 거점시설을 중심으로 이루어짐에 따라 이해 관계자간 사업 유치를 위해 공공성을 고려한 입체적·복합적 사업계획 수립과 대규모 상업시설 유치에 따른 지역 주민 및 일반 시민을 위한 지역 공공성 확충 방안 모색이 필요함
- 또한 원활한 민간 사업 주체 선정을 위해 민간 사업 주체 측면에서 사업적 타당성을 고려한 맞춤형 인센티브 구조 방안, 사업의 원활한 추진을 위한 공공의 역할에 대한 고려가 필요함
 - 일례로 사업 시장에서 대전역세권 보다 개발잠재력이 높은 서울 북부 역세권의 경우 컨벤션 기능을 포함한 민간사업자 공모를 예정 중이나 사업 참여에 대한 부정적인 의견이 있는 상황임
 - 대전역세권 개발사업의 경우 민간사업 주체 선정 과정에서 지역 상인과의 상생협약 체결과정에서 어려움이 있었음

□ 사업의 원활한 추진을 위한 공공의 역할

- 민간 사업 주체 선정 과정에서 지자체와 지역 상인과의 사전 상생협약 지원 방안 마련, 민간 주체 관점에서의 사업 리스크 최소화 방안 등 원활한 사업 추진을 위한 적극적인 노력이 요구됨
 - **지자체 지역 상인 사전 상생 협약 지원 방안:** 민간사업 주체와의 사업 추진 전 단계 또는 진행 과정에서 지자체와 지역 상인간의 사전 상생협력 대안 마련(LHI 연구원에서 관련 연구 추진 중임)
 - **민간사업 주체의 자금 조달력 확보 등 사업 리스크 최소화 방안:** 일부 토지 매입 방식, 일부 시설의 선 분양이 가능한 구조로 하는 사업방식 작성, 시장에서 수용 가능한 사업비의 수준에 맞는 대안적인 사업계획 수립에 관한 이해와 사업 추진 검토 등이 요구됨
 - **행·재정적인 지원 방안** 등에 대한 검토가 요구됨
- 역세권 도시재생은 도시 경쟁력 제고를 위해 필요한 개발방안인 것과 동시에 대규모 민간투자 유치가 가능한 상업·업무 등 특정 수요 기능을 포괄해야함에 따라 역세권 도시재생을 지역 공공성 확보 차원에서 시민이 자유롭게 이용할 수 있는 공공공간 확보에 대한 논의가 필요함

2) 지역 공공성 확보를 위한 공공의 역할: 젠트리피케이션 방지 등

- 역세권 도시재생 사업의 개발 및 정비를 통해 지역 주민이 해당 지역을 떠나는 등 젠트리피케이션의 방지를 위해서는 기존 입주민의 거주 및 활동공간 확보·일자리 확충 등의 정주여건 개선과 지역민을 위한 공공시설 확충을 통한 지역 공공성 확보가 필요하며 이를 위해서는 공공의 역할이 매우 중요함
- 젠트리피케이션 현상은 해당 지역의 낙후 정도, 입주민의 거주 특성, 시설의 용도구성 등 다양한 요인에 기반 함에 따라 각 지역별 특성화된 대안 마련이 요구됨. 대전역과 서대전역 또한 거주민의 특성 및 비율과 주변 용도의 구성 비율 및 낙후 정도 등이 상이함에 따라 추후 지역 특성에 따른 세부적인 대책 마련이 필요함
- 현재 서울시를 중심으로 부산시, 대구시, 전주시 등 젠트리피케이션 종합 대책을 마련⁴⁰⁾중에 있으며 대전시도 젠트리피케이션 종합 대책에 대한 준비가 필요한 시점임
 - 서울시 젠트리피케이션 ⁴¹⁾종합 대책은 젠트리피케이션 현상이 진행 중이거나 우려되는 지역에 대한 맞춤형 대책을 마련하고 다양한 측면에서 임차인을 보호하기 위한 행·재정적인 지원에 대한 내용 마련

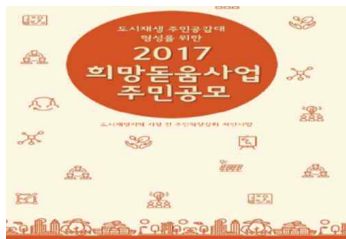
□ 지역 공공성 확보를 위한 공공의 역할

- **입주민의 거주 및 활동 공간 확보 측면:** 역세권 도시재생 사업 지원 후 기존 임대료의 약 70-80%로 임대료 상한선 지정방안 모색 검토
- **일자리 확충 등 지역민 고용 대체 방안:** 일자리 확충 등에 있어 기업이 취한 이득의 일부를 환수 받기 위한 과정에서 지역민 고용 등을 통해 환수할 수 있는 방안을 검토할 수 있음. 이는 현행 토지나 시설물 등으로 이루어지는 기부채납 중 일부를 지역민 고용으로 대체하는 것으로 지역민 1인 고용 시 이에 상응하는 일정 금액 납부를 인정하는 세부 방안임

40) 국토연구원, 도시의 상업적 젠트리피케이션 대응 방안 연구, 송지은외, 58

41) 서울시청 홈페이지, 서울시 젠트리피케이션 종합대책(2015)

- **기업 유치를 위한 지원 방안:** 외부에서 활동하는 기업을 대전시로 유치하기 위한 다양한 지원 방안을 연계하여 적극적으로 기업 유치를 도모하고, 기업이 지역민을 대상으로 고용하도록 독려하는 등 기업 유치를 통한 일자리 창출도 도모할 수 있음(현재 대전시에서 인구 유입과 관련하여 다양한 시책을 검토, 추진 중에 있음)
- **지역 특성을 반영한 공공시설 확충:** 해당 지역의 지속적인 활성화를 위해 집객 효과를 일으킬 수 있는 지역의 공공시설 확충이 요구됨. 이는 정주여건 향상에 관련된 시설로 청년 임대주택, 청년 창업공간, 또는 공공임대상가 등의 일자리 연계와 시설 및 공공지원센터, 지역생활문화센터 등의 확충도 검토할 수 있음. 이는 지역의 니즈(needs)를 반영해야하는 것으로 도시재생 총괄 코디네이터 및 현장 코디네이터를 통한 의견 수렴 또는 일반 시민이 필요 시설 또는 공간을 제안할 수 있는 소통 창구 마련 필요
- **사업 추진 필요성에 대한 공감대 형성:** 거주하고 있는 지역이 개발 또는 정비사업이 추진될 시 건물 소유자 입장 보다 기존 영세 세입자 입장에서 개발 이후 거주 및 활동 공간 유지 확보의 어려움 등의 이유로 사업 추진에 대한 반감이 일어날 수 있음. 공감대 형성 관련 사례로 서울시에서는 도시재생 주민 공감대 형성 및 참여 확대를 위한 「희망돌움사업」⁴²⁾ 및 「도시재생 성과공유회」⁴³⁾ 「도시재생카페」⁴⁴⁾등을 개최하고 있음



출처: 서울시청 홈페이지

[그림 4-22] 사업 추진 필요성에 대한 공감대 형성 사례

42) 희망돌움사업은 도시재생을 위한 주민참여 활성화 방안으로 주민모임의 구성 및 운영, 의사결정 구조 확립, 도시재생을 위한 교육 및 워크숍, 탐방 프로그램을 기획 실행하는 사업임

43) 도시재생 성과공유회는 지속가능한 도시재생을 준비하는 도시재생의 방향성을 알리는 등 시민과의 이해와 공감대 형성을 목적으로 함

44) 초·중·고등학생과 대학생을 대상으로 한 교육 프로그램 신설 및 도시재생지역 홍보 전시와 체험, 상품판매까지 한 곳에서 이루어지는 홍보공간 마련

- 도시재생지역 주민, 활동가, 공무원 등이 한데 모여 서로의 경험담을 공유하며, 지역상생 방안에 대해 함께 고민하고 토론하는 도시재생 통합워크숍을 개최하는 등 현장중심의 소통프로그램 마련이 필요함
 - 독일의 슈투트가르트 중앙역 프로젝트⁴⁵⁾는 사업성과 환경문제 등에 관련된 갈등을 국가-민간-시민간의 ‘토론과 참여’를 통해 해결한 우수한 사례임

2) 지역 관리 운영 활동: 지역 활동가 양성 및 관련 사업간 연계

- 역세권 도시재생 사업 구역 내 지속적인 관리·운영을 위해 지역 관리 운영 활동이 원활히 추진될 수 있는 지자체 차원의 행·재정적 지원이 필요함
- 서울시는 공공건축물의 공공성 확보를 통한 도시 경쟁력 강화와 젊고 유능한 신진 건축가 발굴 및 육성을 위한 공공건축가 프로젝트⁴⁶⁾를 시행 중에 있음. 프랑스·일본·네덜란드·영국 등 ‘공공건축가’ 제도를 통해 공공건축물의 수준을 높이는 우수 건축물 배출 사례가 있음
 - 프랑스는 파리의 드골공항과 TGV 역사를 건립하면서 ‘뿔앙드로’, ‘장마리-뒤티용’을 각각 공공건축가로 임명해 사업의 기획단계부터 준공까지 강력한 권한과 책임을 부여, 대규모 프로젝트를 수행함
 - 일본은 1970년대부터 도시기반공단에서 신도시개발사업에 ‘총괄건축가 제도’ 도입을 통해 ‘구마모토 아트 폴리스’ 프로젝트 등 대규모 개발 사업의 기획·총괄 및 이해 관계 조정 등 역할로 사업을 원활히 수행함
 - 네덜란드는 ‘국가 건축가’가 국방부, 외무부, 교육문화부 등의 공공기관 자문을 수행토록 해 일관된 국가건축 정책을 추진하였음

45) 1995년, 슈투트가르트 시청에서 사업타당성 조사 결과를 전시하여 시민들에게 자세히 소개하고, 이듬해 도시설계 기본구상안에 대한 공개 토론회를 개최하는 등 사업 추진에 대한 주민 및 시민단체의 반대를 주민 투표·온라인 대화창구 등 토의 과정을 통해 사업을 추진함

46) 공공건축가 제도는 우수한 전문가를 공공건축 또는 도시계획 분야에 참여토록 해 공공건축물의 수준을 높이려는 제도임. 공공건축가의 주요 업무는 공공 발주 건축물의 설계 참여, 기획 및 설계업무에 대한 조정·자문, 정부지원 정비계획(재개발, 재건축, 뉴타운)의 수립 및 자문, 시장이 필요하다고 인정하는 공공건축물에 대한 기획 및 설계·자문 등이 있으며, 모집 시기에 따라 변경됨

- 영국은 ‘케이브(CABE_공공건축가 제도)’ 로 디자인의 적절성 여부를 심사하고 프로젝트의 공공성을 평가하는 역할을 부여함
- 대전광역시 지역 주민 및 전문가 중심의 도시재생 뉴딜 사업의 성공적인 추진을 위해 사업대상지내 마을활동가를 대상으로 역량 강화 아카데미를 실시 중임
 - ‘역량 강화 아카데미’ 는 주민 참여 공모를 조건으로 하는 정부 사업시행 방침에 따라 공모 신청 예정지의 마을 활동가, 자치 조직 등 총 50여명을 대상으로 실시하며, 도시재생지원센터 주관으로 운영되며, 이론 수업과 선진지 답사, 마을 현장조사 등 다양한 프로그램으로 진행 중임
 - 도시재생 아카데미 수강생들은 최종발표회 및 수료식을 끝으로, 향후 ‘우리동네 건축가’, ‘우리동네 예술가’ 등 도시재생 총괄 코디네이터 또는 현장 코디네이터로 활동이 가능함
- 향후 지역 활동가들의 지속적인 활동을 독려하기 위해서 지역 관리 운영 활동 측면에서 세부적인 지원을 위한 재원 확보 방안이 필요할 것으로 판단됨



출처: 대전광역시 도시재생지원센터 홈페이지

[그림 4-23] 대전 도시재생 뉴딜 아카데미

5장

결론 및 정책 건의

제1절 결론

제2절 정책 건의

제5장 결론 및 정책 건의

제1절 결론

- 대전시는 1905년 대전역 개통 이후 철도역을 중심으로 도심이 발달하였으나, 철도역 중심으로 형성된 도시공간은 철도 노반 등 대규모 도시기반시설의 입지로 도시공간의 물리적인 단절을 초래하였으며, 이는 둔산 등 신도심 개발 확산 추세와 더불어 철도역 중심으로 형성된 도심부는 낙후가 진행되고 있음
- 철도역은 도시의 관문으로 철도역세권이 산업·문화·교류의 장소, 지역 사회의 중심으로서 도시 공공성을 내포함에 따라 역세권 개발 사업은 현 정부 정책 기조와 더불어 도시재생 활성화 측면에서 다각적인 접근 방법이 요구됨
- 이러한 배경 하에 본 연구는 대전시 역세권 개발 정책 방향과 시민의 다양한 활동 수요의 반영을 통해 사회적 가치를 높이기 위한 대안으로 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여방안을 제안함
- 세부적으로는 역세권 복합용도 개발과 도시재생 관련 법·제도 및 정책 동향을 살펴보고, 역세권 도시재생 관련 사례 및 대전시 역세권 도시재생 여건 검토를 통해 대전시 역세권 도시재생 계획 방향 설정 및 추진방안을 제안하였으며, 본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같음
- 제1장에서는 연구의 배경 및 목적, 연구방법론과 선행연구 및 본 연구의 차별성이 제시되었음
 - 본 연구는 문헌고찰 및 사례조사와 전문가 자문을 통해 역세권 도시재생 계획 방향 설정과 추진방안을 제안하였음
 - 역세권 도시재생 관련 선행연구는 크게 도시재생 사업 전략과 사업 추진 방안으로 연구가 선행되었으며, 본 연구는 지역 공공성 확보 차원에서 지속가능한 도시재생 참여방안을 제안하였음
- 제2장에서는 문헌 고찰을 통해 역세권 복합용도 개발 및 도시재생의 개념 정립과 관련 법·제도 및 정책 동향을 검토하였음

- 철도역과 역세권의 개념 정립을 통해 검토 대상역인 대전역과 서대전역의 역세권 범위를 설정하고 복합용도 개발과 도시재생 개념을 정립하였음. 도시의 지속적인 활성화를 위해서는 사람을 집객 시킬 수 있는 쾌적한 정주 환경 및 일자리 제공, 다양한 기능의 충전 등 다각적인 측면에서의 고려가 필요하며, 이는 필요 기능의 융·복합과 지역의 기능 활성화를 도시재생 측면에서의 역세권 복합용도 개발을 통해 가능할 것으로 보여짐
 - 관련 법·제도 및 정책 동향 검토에서 국내 역세권개발법 등의 관련 법·제도는 구도심 역세권 도시재생에 적용하기에는 다소 한계가 있었으며, 반면에 국외의 경우 역세권 도시재생 수행을 위한 체계적인 수단 및 구체적인 지원 내용이 수립되어 있음. 따라서 철도역의 개발·정비 및 주변 도시재생 사업을 포괄할 수 있는 체계적인 제도 개선이 필요할 것으로 보여짐
- 제3장에서는 국내·외 역세권 도시재생 추진 현황 및 선진사례 동향을 역세권 복합용도 개발 및 도시재생 계획 방향과 역세권 도시재생 사업 추진방식으로 검토하였음
- 국내·외 역세권 도시재생 사례는 대부분 상업·문화·업무·주거 등 용도 복합을 통해 필요 기능을 충전 하였으며, 환경 친화적인 보행공간·광장 조성 등 지역의 공공공간을 중점적으로 개발하는 특성이 도출됨
 - 다만 국외의 경우 물리적인 사업 추진 외에도 해당 지역의 역사·문화를 복원, 보존하고 환경 친화적인 공간 조성에 좀 더 중점을 두고 있음. 또한 도시재생 사업 이후에도 지역 활동가에 의해 지속적인 관리 운영이 가능한 제도를 통해 지역민에 의한 지속적인 도시재생 방안도 도출하였음
- 제4장에서는 대전시에 위치한 대전역과 서대전역을 대상으로 지역 공공성 확보 차원에서 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여 방안을 제시하였음

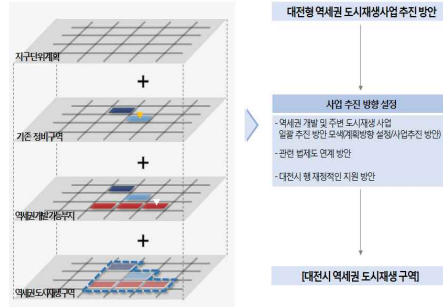
□ 역세권 도시재생 계획 방향

■ 도시재생 개발구역 설정

- 주거·상업·문화 복합지역으로 개발토록 유도하는 ‘입지규제최소지구’ 제도의 개발 구역 지정 일반 원칙을 고려, 전문가 자문을 거쳐 「역세권 도시재생 개발구역 설정 기준」과 대전역세권 및 서대전역세권 도시재생 개발구역 설정

대전시 역세권 도시재생 개발구역 설정 기준

구분	주요 내용
도시 재생 개발 구역	-용도 지역 현황 용도지역 상향 여부 검토 -토지 소유 현황 국공유지·사유지/토지 현물투자 가능 부지우선 -건축물 노후도준공 후 40년 이상 비율
기개 발 예정 구역	-기존 개발계획 및 정비사업 등 중첩 고려 -지역계획 추진 중인 특화지역 연계
지정 규모	-최소 지정면적 10,000㎡ 이상 -최대 지정면적 직접 역세권 범위 내 (도보거리 약500m 이내)
용도 설정	-3개 가능 이상의 복합용도 개발 (지역전략 산업 육성 시 2개 가능 가능) -도시재생 뉴딜 관련 실현성 있는 특화용도 설정



○ 도시재생 계획 방향 설정

- 대전역세권 및 서대전역세권의 용도 설정과 도시재생에서 기존 시설의 활용 및 보행공간 개선 등의 도시재생 계획 방향 설정



□ 역세권 도시재생 추진방안

- 역세권 도시재생 추진방안은 사업 추진방안과 지역 공공성 확보 차원에서의 고려사항을 검토하였음

Ⅰ 사업 추진방안

- 역세권 도시재생 사업 추진방안은 역세권 개발 및 정비계획을 동시에 수립할 수 있는 역세권 도시재생활성화계획 수립이 중요하며, 이를 위해 관계자별 역할 분담 및 업무 추진 단계별 검토사항을 제안함
 - 첫째, 역세권 도시재생활성화계획단계에서 계획의 적합성 검토 및 결과

도출이 중요하며, 이는 필요 기능에 대한 면밀한 수요 분석이 동반되어야 함. 둘째, 사업 추진 협의체 수립 단계에서는 각 관계자별 역할을 명시하고, 사업 추진 과정에서 시행 후 지속적인 운영 관리 참여를 위한 지원 방안 마련이 요구됨. 셋째, 단위 사업 시행 시 지자체에서는 사전 사업 타당성 검토 평가를 위한 세부 평가 기준 마련이 필요하며, 지역 도시재생평가위원회 또는 전문가 그룹 풀을 구성하여 심의 전 사전 평가를 받을 수 있도록 제도적 장치 마련이 필요함

- 원활한 민간 사업 주체 선정을 위해서는 지자체와 지역 상인과의 사전 상생 협약 지원 방안 및 민간 주체 관점에서의 사업 리스크 최소화 방안, 기타 행·재정적인 지원에 대한 검토사항을 제안함
 - 지자체 지역 상인 사전 상생 협약 지원 방안
 - 민간사업 주체의 자금 조달력 확보 등 사업 리스크 최소화 방안
 - 사업의 추진 과정 및 완료 후 사후 관리 및 운영 측면에서 요구되는 행·재정적인 지원 방안

■ 지역 공공성 확보 방안

- 역세권 도시재생 추진 시 지역 공공성 확보 측면에서 젠트리피케이션 방지 등 공공의 역할을 검토하였음
- 역세권 도시재생 사업의 개발 및 정비사업 후 젠트리피케이션의 방지를 위해 기존 입주민의 거주 및 활동공간 확보·일자리 확충 등의 정주여건 개선과 지역민을 위한 공공시설 확충을 통한 지역 공공성 확보 차원에서의 노력이 필요하며 이에 대한 공공의 역할은 다음과 같이 제안함
 - 입주민의 거주 및 활동 공간 확보 측면
 - 일자리 확충 등 지역민 고용 대체 방안
 - 기업 유치를 위한 지원 방안
 - 지역 특성을 반영한 공공시설 확충
 - 사업 추진 필요성에 대한 공감대 형성

제2절 정책 건의

- 본 연구의 주요 연구 결과를 토대로 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 참여방안을 계획 방향 설정 및 추진방안 측면에서 주요 시사점을 도출하면 다음과 같음

- 철도역세권의 도시 공간구조는 철도역과 철도 노반 등 대규모의 시설 입지로 도시 공간의 물리적인 단절을 초래하였고 철도역 주변으로 낙후가 진행 중임에 따라, 역세권 복합용도 개발을 통한 도시재생 사업은 기존에 낙후된 도시 인프라를 정비하고 새로운 기능을 부여할 수 있다는 측면에서 매력적인 대안이라 할 수 있음. 효과적인 사업 추진을 위한 대전시의 검토사항을 다음과 같이 제안함

- 첫째, 역세권 개발사업을 도시재생 관점에서 추진하는 사업 방안은 현 정부의 정책 기조와 부합하며, 기존의 도시 인프라를 최대한 활용한다는 측면에서 지속 가능한 개발 방안임. 그러나, 대규모 재원 조달 마련이 수반됨에 따라 대전시에서는 적극적인 민간 사업 주체의 유치를 위한 조세 감면 제도, 일부 토지매입 방식, 일부 시설에 대한 선분양 제도, 사전 상생 협력 등의 전략적인 민간 사업 주체 유치 협력방안 설정이 요구됨. 또한, 대전시에서는 사업자가 구역별 도시재생 계획을 제안 시 이를 평가하기 위해 지역 공공성 확보 측면에서 공공시설 및 외부공간 등의 계획 기준이 포함된 역세권 도시재생 가이드라인 수립과 단위 사업별 시행 계획의 정확한 검토를 위해 심의 전 사전 타당성 검토 평가 단계를 수립할 필요성이 있음

- 둘째, 역세권 도시재생 사업은 새로운 기능 충진을 위한 개발사업 및 주거환경개선 등의 정비사업을 포함하는 대규모 프로젝트임에 따라 사업 추진방식에 있어 토지 소유자의 직접적인 개발방식 보다는 리츠(REITs), SPC 설립을 통한 PF방식 등 이해 당사자 간의 간접적인 투자 방식에 대한 세밀한 검토가 요구되며, 대전시는 도시계획 수속 기간 단축(6개월 이내)을 위한 행정 절차 간소화 및 다양한 세제 지원

등을 포함한 행·재정적인 지원 방안을 통해 사업 주체로서의 역할 및 입지 확보를 위한 노력이 필요함

- 셋째, 지역공공성 확보 차원에서 지자체에서는 지역 주민과 민간 사업 주체간의 이해 관계를 정립하고, 지역에서 요구되는 사항을 신속하게 반영하기 위해서 지역 활동가(도시재생 전문 코디네이터) 양성 및 지속적인 활동 독려 방안과 해당 지역의 지속적인 활성화를 위해 지역 특성을 반영한 공공시설(청년임대주택, 청년 창업공간, 공공 임대상가 등의 거주공간 확보 및 일자리 연계, 지역 생활문화공간 확충 등) 확충을 위한 방안을 제안하였음
- 마지막으로, 철도역을 중심으로 한 역세권의 경제 거점화를 이루기 위해서는 역세권 도시재생 추진 동력 확보가 요구됨
 - 민간 투자 중심 앵커사업의 우선적인 유치와 더불어, 역세권 관련 국가 정책사업(복합환승센터, 입지규제최소구역 등) 및 기반 시설 정비사업을 적극적으로 활용
 - 역세권 유동인구의 집적과 확산에 유용한 공공·문화공간이 우선 확충되어야 하며, 시민과의 대화의 창구를 열고 공론을 형성하는 등 합리적이고 민주적인 사업 추진을 위한 관계 분야별 노력이 필요함

참고문헌

- 조대성(1995), <고속전철과 역세권 개발연구>, 국토개발연구원(편).
- 지남석(2016), <대전시 입지규제최소구역 도입가능성 검토>, 대전세종연구원 정책연구보고서.
- 염인섭(2017), <대전시 소규모 주택정비 활성화 방안(주택개량부분)>, 대전세종연구원 정책연구보고서.
- 이삼수 외(2010), <도시재생사업 특성 및 자금조달 방안 연구>, LH 토지주택연구원.
- 이재훈 외(2011), <국제교류 활성화 등을 위한 철도역세권 개발방안 연구>, 한국교통연구원.
- 전대욱 외(2012), <지역공동체 주도의 발전전략 연구>, 한국지방행정연구원.
- 유재윤 외(2013), <경제기반 강화를 위한 도시재생 방안>, 국토연구원.
- 유재윤 외(2014), <도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구>, 국토연구원.
- 임주호 외(2017), <철도부지를 활용한 도시재생 참여전략>, LH 토지주택연구원 연구보고서.
- 송지은 외(2016), <도심의 상업적 젠트리피케이션 대응 방안 연구-도시계획적 수단을 중심으로>, 국토연구원.
- 최명식 외(2016), <젠트리피케이션 대응을 위한 지역 토지자산 공유방안 연구>, 국토연구원.
- 김대웅 외(2002), “지하철 도보역세권 설정방법과 적용에 관한 연구”, <대한국토·도시계획학회지> 제37권 제5호.
- 심동섭 외(2003), “도심 복합용도 개발의 기능구성과 공간배치 특성”, <한국도시설계학회>
- 이선우 외(2012), “역세권개발 실행력 제고를 위한 제도개선 방안 연구”, <한국도시설계학회지> 제13권 제6호. 23~40.
- 김영훈 외(2011), “철도역사 복합개발 사업추진 활성화 방안에 관한 기초적 연구”, <한국도시설계학회> 춘계학술발표대회 논문집. 493~502
- 안현진 외(2013), “재생사업지구 내 공가 및 공터 활용을 통한 유연적인 도시재생 방안 연구”, <대한국토·도시계획학회> 국토계획 제 48권 제6호.
- 박소영(2014), “도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법의 내용과 과제”, <건축(대한건축학회지)> 제58권 제6호. 18~22
- 서순탁(2016), “도시재생과 젠트리피케이션”, <도시문제>, 제51권 제576호.
- 박태원(2016), “도시재생시대에 젠트리피케이션의 쟁점과 정책적 과제”,

〈입법과 정책〉, 제13호.

오덕성(1989), 〈복합용도건축물의 건축물 발전방향(Ⅰ)〉, 건축사.

LH 토지구주택연구원(2016), 〈도시재생 브리프〉 제21호, 한국토지구주택공사.

삼성그룹 전략 T/F Team, 〈역사중심 개발방향〉, 삼성그룹.

코레일(2010), 〈역사 및 역세권 개발사업〉.

충남대학교 산학협력단(2012), 〈역사공간의 효율적 배치방안 연구〉, 한국철도공사.

서울특별시(2016), 〈알기쉬운 도시계획 용어집〉.

서울특별시(2017), 〈2025 서울시 도시재생 최종보고서〉.

서울특별시(2010), 〈역세권 장기전세주택 건립관련 지구단위계획 수립 및 운영 기준〉.

서울특별시(2015), 〈서울시 젠트리피케이션 종합대책〉.

대구광역시(2016), 〈2025 대구광역시 도시재생전략계획〉.

부산광역시(2017), 〈부산광역시 원도심 복합재생 도시경제기반형 활성화 사업계획(안)〉.

대전광역시(2015), 〈2015 대전의 사회지표〉.

대전광역시(2016), 〈대전시 도시마케팅 기본계획 수립을 위한 도시브랜드 시민인식 조사보고서〉.

대전광역시(2016), 〈대전역세권 재정비촉진지구 재정비촉진계획〉.

대전광역시(2016), 〈대전광역시 원도심 도시재생활성화계획(안)〉.

대전광역시(2017), 〈과학도시상징물 조성 사업〉.

성동구청(2016), 〈젠트리피케이션 방지와 지속가능 도시재생을 위한 포럼〉.

국가법령정보센터, <http://www.law.go.kr/>

〈역세권의 개발 및 이용에 관한 법률〉, 법률 제14839호.

〈철도건설법 시행령〉, 대통령령 제26928호.

〈도시재개발법〉, 법률 제5116호.

〈도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법〉(일부개정 2016.1.19.), 법률 제13793호.

〈도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙〉, 국토교통부령 제51호.

서울특별시청 건설 홈페이지

대구광역시청 도시주택·건설 홈페이지

부산광역시청 건설·부동산 홈페이지

독일 슈투트가르트 21 프로젝트 홈페이지

일본 대도심 프로젝트-마루노우치, 도시재생 종합정보체계 홈페이지

대전광역시 도시재생지원센터 홈페이지