우리나라 민자역사 및 역세권 효율적 개발 방향에 관한 연구
-대전역을 중심으로-

A study on the Effective Development of Privately Financed Station Buildings and Areas Surrounding Stations
- Focused on DaeJeon Station

박흥순* 주용준** 박현주***

Park Heung Soon **Ju Yong Jun** **Park Hyeon Ju**

ABSTRACT

Railroad a field of basic industries in Korea had developed as representative transportation means in the interior. But since the 1970s, its transport requirement decrease had influenced in reduced earning. Thus railroad try to find a various subsidiary earning creations. Among the various subsidiary earning creations, a plan of privately financed station buildings is constructing and using. For the mean time the privately financed station have been constructed by in a narrow sensible development. But now like a Yongsan areas surrounding stations development, comprehensive development think over surrounding stations in a wide sensible development . Dae Jaen Station the traffic center of the south part in Seoul had been constructed by privately financed station of Lotte Shopping Co.

---

1. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

철도는 국가의 기간산업 분야로 국내에서 대표적인 수송수단으로써 발전을 해왔다. 그리고 109년이라는 긴 역사를 가진 만큼 역사시설물들은 노후화 되어 그동안 종종 역사시설물을 개보수하거나 재건축하여 역사시설물을 유지하여 사용해 왔다. 그런데 타교통수단의 발달로 인해 1970년대 이후 철도의 수송 수요가 감소에 따라 수익이 나지 않게 되었다. 노후화된 역사를 재건축과 함께 맞물러 부대수익창출을 위한 방안을 모색하기 위해 철도 부지를 활용하여 이익을 내기 위한 방안으로 역사에 민간 자본을 투자해 민자역사를 건설하는 것으로 눈을 돌리게 되었다. 그리하여 지금 철도는 교통수단을 이용하기 위한 공간뿐 아니라 문화생활을 영위하거나 쇼핑의 장소로 이용되는 등 여러 가지 기능을 수행하여 이윤을 창출해내는 민자역사를 건설하여 운용 중에 있다.

철도의 민자역사는 그동안 대부분 역사 건설 위주의 협의적 개발을 하고 있었지만 용산역세권 개발처럼 역 주변 지역을 고려하여 종합 개발하는 광의적 개발에 대해서도 눈을 돌리고 있다.

대전역은 한국 중부의 교통 중심지로 중앙역의 기능을 수행하며 사통팔달형의 철도가 운행되고 경부호남 충북선과 주요철도노선과 모두 연결이 가능하며 경부선의 중요한 정차역이다. 유동인구가 많은 대전역에 대전시와 코레일, 토지개발공사, 대기업과의 컨소시엄 형태의 대단위 민자를 유치하여 역무주차 화물 물류 연계교통 쇼핑 문화 오락 영화 관광 음식 숙박 행정시설 등 역세권 주변 지역을 고려하여 종합 개발하는 광의적 개발에 대단위 역세권 효율화 개발을 하여야겠다는 생각을 하게 되었다.

* 저자1 한국철도공사 강경역 정회원 E-mail : phs00n@hanmail.net
TEL : (042)841-3920 HP 010-2471-4567
** 저자2 우송정보대학 철도운수경영과 학과장 042-629-6409
*** 저자3 우송정보대학 철도운수경영과 교수

우리나라 민자역사 및 역세권 개발에 있어서 공공성보다는 수익성을 중점으로 개발하고 있다. 주민 편의시설 이나 역을 이용하는 사람들의 편의에 대한 고려가 부족할뿐더러 역의 특성이 개발되지 않고 상업적인 시설로 전락했다.

본 연구는 우리나라 민자역사 및 역세권의 현황에 대해 알아보고 공공성과 수익성 모두 충족시키는 대전민자역사 및 대전역세권 개발 방향에 대해 연구해 보도록 한다.

먼저 문헌적으로 역세권의 개념에 대해 살펴보고 역세권의 범위를 설정한다. 또한 민자역사에 대한 개념도 이론적으로 고찰하고 우리나라의 민자역사 현황과 선진국의 역세권 개발 사례를 바탕으로 비교 분석하여 대전 민자역사 및 역세권 개발을 함에 있어 나아가야할 방향에 대해 살펴보도록 한다.

2. 역세권 및 민자역사의 이론적 고찰

2.1 역세권의 개념과 범위 및 개발 사업의 필요성

(1) 역세권의 개념

역세권이란 간단하게 말하면 역사가 위치함으로써 형성되는 세력권, 혹은 역의 지배력이 미치는 지리적 거리라고 말할 수 있다. 그러나 역세권의 개념은 법 규정 또는 연구자의 목적·접근방법에 따라 다소 다르게 정의되고 있다. 대체적으로 첫째, 접근성 측면에서 보행자가 철도역을 도보로 접근할 수 있는 최대거리를 중심으로 설정하는 도보권역, 둘째, 이용세력권 측면으로서 철도역을 이용하는 사람들의 권역, 셋째, 철도 역사를 중심으로 그 주변지역의 지상 및 지하의 연계개발이 가능한 지역, 넷째, 토지이용, 용적률, 건폐율 등의 공간적 특징으로서 역이 입주함으로써 토지가격이나 주택가격 등 부동산 가치의 변화에 크게 영향을 받는 지역의 경계구역 내부공간, 다섯째, 역사를 중심으로 한 공공영역, 시장영역, 환경적 도시영역 서비스가 미치는 공간적 범위로 철도역에 의하여 형성될 수 있는 토지이용의 영향권 등으로 정리할 수 있다.

(2) 역세권의 범위

1) 법령상 범위

현행관계법령에 규정된 역세권에 대한 범위는 한국철도시설공단법, 도시철도법에 일부 규정되어 있다.

한국철도시설공단법에서는 역세권 및 철도 연변의 범위는 공공철도건설촉진법 제3조 및 고속철도건설촉진법 제7조의 규정에 의하여 건설교통부장관이 승인하는 실시계획으로 확정되는 철도노선 및 역의 인근지역으로서 공단이 제1항의 규정에 의한 철도의 역세권 및 철도 연변 개발사업의 관계법령에 의하여 관계 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장으로부터 당해 사업에 관한 승인 등을 얻은 지역으로 한다.

도시철도법에서의 역세권의 범위는 역을 중심으로 한 인접지역으로서 당해 지역의 교통여건을 고려하여 시·도지사로부터 역세권개발사업계획사업계획의 승인을 얻은 지역으로 한다.

2) 일반적인 범위

일반적으로 역세권이란 철도역을 이용하는 이용자의 입장에서 고려하되, 활동체계를 공간적 거리로 환산하여 이용권을 설정하는 방법으로 주로 보행거리를 중심으로 설정한다.

철도역세권(철도부지)은 기존 철도 역사를 포함한 철도시설 부지로 미개발된 부지를 활용하여 부대시설을 건설할 수 있는 잠재력이 있는 영역으로서 철도 이용을 목적으로 하는 사람들을 대상으로 한 상업, 업무기능 개발과 지상, 지하의 연계개발이 가능한 지역이다. 기존역사를 중심으로 한 주차장, 환승시설 및 철도시설 부지를 포함하고 있다.

직접역세권은 보행으로 역에 5~10분 내에 접근이 가능한 지역으로 철도이용을 목적으로 하는 사람들보다는 일반인들을 대상으로 하는 상업, 업무, 서비스 기능을 가지고 있으며, 상업위주의 토지이용과 복합용도의 고밀주거 기능을 포함하고 있다.

간접역세권은 보행으로 약 10분 이상 소요되거나 버스, 택시, 승용차 등의 1차 교통수단을 이용하여 역에 접근할 수 있는 지역으로 근린생활시설의 일부가 입지하고 중밀도 주거지들이 산재한 지역이다.

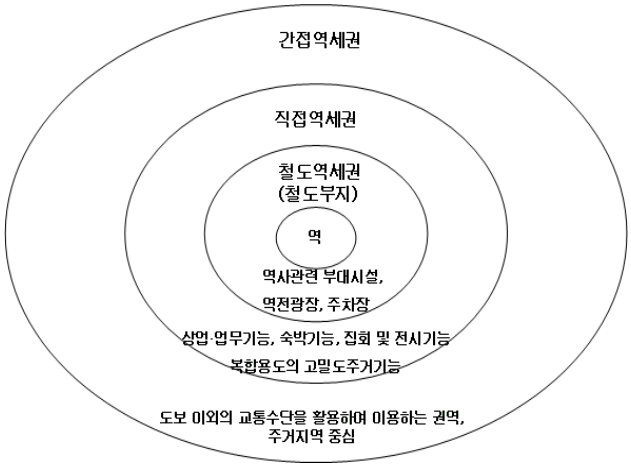

그림 2-1. 역세권의 기능구성상 개발범위

2.2 민자역사의 정의

(1) 민자역사의 정의 및 분류

민자역사란 역사의 개발주체를 기준으로 분류된 형태로서 역사 개발 주체에 따라 공공주도형 및 민간 주도형으로 구분할 때 민간 사업자주도로 건설된 역사이며, 용도에 따른 개발 형태로 분류하면 역사에 상업시설을 합병한 복합 형태로 개발된 역사를 말한다.

국유철도운영에관한특례법 제24조의 규정에 따르면 민자역사라 함은 철도재산의 점용허가를 받은 자가 법 제6조 9호의 사업을 운영하기 위하여 그 지역 내에 설치한 건물(기타의 시설물을 포함한다)을 말한다.

또한 복합민자역사 기능 및 공간 그리고 사업주체가 복합이 되어 다기능을 가지고 있는 역사이며 이의 개발 주체는 민간이 되는 역사를 말한다. 복합민자역사 개발 방식 및 기능상 크게 세 가지로 그 형태를 나눌 수 있다.

1) 도심역사 재활형

도심역사 재활형은 기존 역사를 활용하여 철도노선의 지상 또는 지하를 이용한 개발형이다. 역 주변이 이미 개발이 되어 있는 상태일 때 역사를 보완 개발하는 경우이다.

2) 도심역사 확대 강화형

기존 역사 주변이 노후화 되어 재개발이 요구되는 경우 역세권 개발과 연계되어 개발하는 방법이다. 기존 역사를 도시 성장 거점으로 문화도시형 성장산업 국제 기능들의 복합적인 역사로 중대 규모로 개발하는 형태이다.

3) 신 역사 개발형

신역사의 복합개발 유형으로 새로운 부지에 역사를 구축하는 경우이다. 지역 및 도시전체의 성격에

따른, 특히 지역 특성에 맞는 특성화 개발이 가능하다. 기존 도심과 일정한 거리가 떨어져 독자적 개발목표 및 특성에 맞추어 신기능 중심의 복합이 이루어진다.

3. 우리나라의 대표적 역사

3.1 우리나라 민자역사 건립 현황

추진현황을 살펴보면
① 운영 중 : 11개역(동인천(89년), 영등포(91년), 부천(99년), 부평(00년), 안양역(02년), 서울(03년), 수원역(03년), 대구(03년), 용산(04년), 신촌(06년), 왕십리(07년))
② 공사 중 : 3개역 (평택(09년), 청량리(10년), 창동(10년))
③ 인·허가 협의 중 : 4개역 (성북(08년 2월 인허가 보류), 의정부, 노량진, 천안)

3.2 우리나라 민자역사 사례

현재 인프라 시설에 대한 민간 자본의 투자는 기본적으로 "사회기반시설에 대한 민간 투자법"(이하 "민간투자법")에 근거하여 실행하고 있다. 민간투자법은 사회기반시설의 건설 및 운영 과정에 민간 자본 및 경영 참여에 대하여 다양한 인센티브를 제공한다. 그러나 현행 민간투자법은 44개 시설에 대하여 한정적으로 실시하고 있으며, 역사 개발은 제외된 실정이다. 따라서 민간투자법의 투자 대상 시설의 범주에 역사의 개발 및 운영을 포함할 필요하다.

민자역사는 기본적으로 민간 자본 투자 및 운영 참여에 의한 역사의 개발 및 운영 측면보다는 역사의 개발 및 운영 과정에 민간 자본의 투자 및 운영 참여라는 원천적인 문제에 직면해 있다. 이는 역사의 공공성과 민간 참여의 수익성의 선택 문제로 귀결된다. 그럼에도 불구하고 민자역사에 대해서는 공공성과 수익성 사이의 선택 문제보다는 적절한 조화를 통한 집중이 필요하다. 즉 민자역사는 지역적 특성에 기초하여 요구 수준의 공공성을 확보한 가운데 민간 자본의 수익성을 극대화할 수 있는 방향으로 개발할 필요하다.

서울지역에서 운용중인 민자역사는 서울역, 영등포역, 용산역, 신촌역 등으로 모두 지상에 역이 있다는 공통점을 갖는다. 가장 오래된 곳은 서울역과 영등포역으로 각각 1989년과 1991년에 민자역사가 세워졌다. 수도권에는 최초 민자역사인 동인천역과 수원역, 부천역, 부평역이 있고 지방에는 대구역이 운용 중에 있다. 여기서는 서울역과 용산역을 살펴보자

(1) 서울역

서울 민자역사 고속철도의 개통으로 수요가 늘어날 것에 대비하여 (주)한화유통이 사업주관자가 되어 2001년 1월에 공사를 시작하여 2003년 11월에 완공하였다. 서울역은 지하철 하루 평균 이용객만도 13만 명에 달하는 역으로 경부선 무궁화·새마을·KTX 승객까지 합하면 큰 규모이다. 연면적 28,790평이고 용도는 역무시설이 4,838평(16.8%), 판매시설이 16,245평(56.43%), 주차시설이 6,256평(21.73%)로 구성되었다.

역사와 연결되어 있는 쇼핑센터로는 갤러리아백화점 콩코스와 롯데마트가 있다. 명동과 남대문시장의 상권과 가까워 다른 민자역사에 비하여 수익성이 낮다. 또한 대부분 전철이용객인데 지하에서 지하로 1호선과 4호선이 환승할 수 있도록 되어 있어 국철과 전철이 떨어져있는 서울민자역사에서는 지상으로 유인하기 어려워 이용객들이 분산되기 때문이다.

대중교통 환승여건을 살펴보면 시내버스 및 좌석버스 정류장은 역사동쪽과 서쪽의 입구에 위치하여 보행동선을 최소화하도록 되어있고 광역직행버스 및 직행리무진버스의 정류장은 북측환승센터에 입지하여 이용객들은 상업시설 2층을 통과하는 동선을 구축하고 있다. 지하철은 역사의 동쪽 진입구로 접근하게 되며 이 때 보행은 지하광장을 통해 이루어진다. 택시는 버스와 마찬가지로 역사의 동쪽과 서쪽의 입구에 정류장이 입지하여 있으며, 북쪽 환승센터에도 택시정류장이 있다. 서쪽입구에 있는 택시

정류장은 승용차시설물로도 가능하다. 주차장시설은 자주식으로 813대를 주차할 수 있다. 서울역 한강로 방면에는 길이 80m 총 4면의 정류장이 조성됐다. 총 4면 중 버스 2면, 택시 1면, 일반차량이 1면을 이용하고 있다. 보행동선과 차량동선의 분리에 중점을 두어 버스나 택시, 승용차로 서울역에 도착한 이용객들이 다른 교통수단으로 갈아타거나 철도를 이용하기가 쉬워졌다.

편의시설로 유아 놀이방을 역사 가운데에 설치해 두어 이용객의 어린이들이 안전하게 놀 수 있도록 하였고 KTX 패밀리 카드 라운지가 있어 신문, 인터넷, 음료 등을 무료로 이용할 수 있다.

(2) 용산역

1) 기존 용산 역사

용산역도 서울역처럼 고속철도사업과 추진과 함께 현대산업개발(주)이 사업주관자가 되어 2000년부터 착공하여 2004년 9월에 완공하였다. 또한 용산역세권 개발의 중심으로서 후에 고속철도, 전철, 공항철도가 모두 개통될 때 전국을 연결하는 광역교통체계의 집결지로서의 역할을 하게 될 것이다. 연면적은 82,327평으로서 민자역사 중 가장 큰 규모로 개발 되었다. 역무시설 7,994평(9.7%), 판매시설 43,146평(52.40%), 문화집회시설 3,548평(4.3%), 주차시설 20,420평(24.8%)으로 구성되었다.

인근에 있는 용산전자랜드상권을 흡수해 삼성동 코엑스몰의 2배가 넘는 규모의 스페이스9이라는 복합 쇼핑몰을 구축했다. 현재는 아이파크백화점, 멀티플렉스 극장인 CGV와 함께 지하에 대형마트인 이마트가 입점해 있다. 종로와 남대문 등 서울 도심상권과 가까워 자체 상권 형성이 미미하지만 향후 용산역세권 개발사업인 국제 업무지구 조성 시에는 나아질 것으로 보인다.

2) 서울시와 코레일 용산국제업무지구와 한강 연계 개발 본격 추진

코레일 용산 차량기지일대 랜드마크 조성 등 개발 탄력 받을 것이며 서울시 와 용산은 국제적 명품도시 구현 및 강북지역 활성화 기폭제 역할 기대 서울시와 코레일은 용산국제업무지구와 한강변에 인접한 서부이촌동지역의 총 56만6천㎡을 통합 개발하는데 합의했다. 면적은 용산국제업무지구(코레일의 용산철도차량기지 일대) : 44만2천㎡. 서부이촌동지역 : 12만4천㎡이다.

코레일은 지난해 12월 사업자 공모를 통해 용산차량기지 자리에 초고층 빌딩을 건립하는 등 이 지역 일대를 국제업무지구로 탈바꿈시키겠다는 야심찬 계획을 발표한 바 있다.

아울러, 서울시는 지난 7월 한강르네상스계획과 관련하여 용산을 서해로의 뱃길을 여는 출발지로서 광역터미널을 입지시키고, 주변지역에 경제 · 문화기반시설을 확충, '항구도시 서울'로 재탄생시키겠다는 비전을 제시했다.

그러나 현재 서부이촌동지역은 고층의 판상형 아파트와 강변북로로 인하여 한강경관이 훼손되고 있고 한강으로의 접근이 어려운 실정이어서, 최근 주변지역에 대한 재건축사업이 꾸준히 제기되었다.

서울시에서는 코레일이 사업추진을 발표한 용산국제업무지구 개발의 완성도 제고와 한강수변지구개발 효과 극대화를 위해 통합개발을 제안하게 되었으며, 이를 코레일이 적극 수용하여 연계개발이 확정된 것이다. 그동안 서울시와 코레일은 T/F팀(공동협의회)을 구성해 13차례의 회의를 개최했으며, 합의한 내용에 대해「도시계획위원회」와「도시·건축공동위원회」의 자문을 거쳐 개발계획 수립을 위한 가이드라인을 확정했다.

그간 추진 경위와 앞으로의 계획을 살펴보면,

'01. 7.10 : 용산 제1종지구단위계획 결정(서고 2001-229호)
'06.12.20 : 용산역세권 개발사업자 공모(코레일)
'07. 3.28 : 도시·건축공동위원회 자문
'07. 4 .3 : 사업자 공모취소(코레일)
'07. 4.19~8. 7 : 서울시 - 코레일간 협의회 구성 및 회의(총 13회)
'07. 8.8/8.16 : 「도시계획위원회」및「도시·건축공동위원회」자문
,07. 11월 말 : SPC 설립 추진

2008. 12월 : 도시개발구역 지정 및 기본계획 결정
2009. 12월 : 실시계획 인가[지구단위계획 수립]
2010. 1월 : 공사 착공(시행)예정이다.

통합개발이 추진되면 요지 중의 요지인 용산 국제업무지구는 국제적인 명품도시로 탈바꿈되는 것은 물론 서울시민의 삶의 질 향상에도 도움이 될 것이다. 또한, 통합개발에 따라 한강으로 열린 경관을 확보하고, 상업·문화 활동 공간을 한강까지 끌어내어 한강르네상스계획을 구현, 강북지역 활성화의 기폭제가 될 것으로 보인다.

3) 용산 국제업무지구 개발계획수립

도시공간 구조 구상을 살펴보면 남산 정상~용산국제업무지구 중앙부~63빌딩을 잇는 조망축 구축은 그림3-1과 같다.

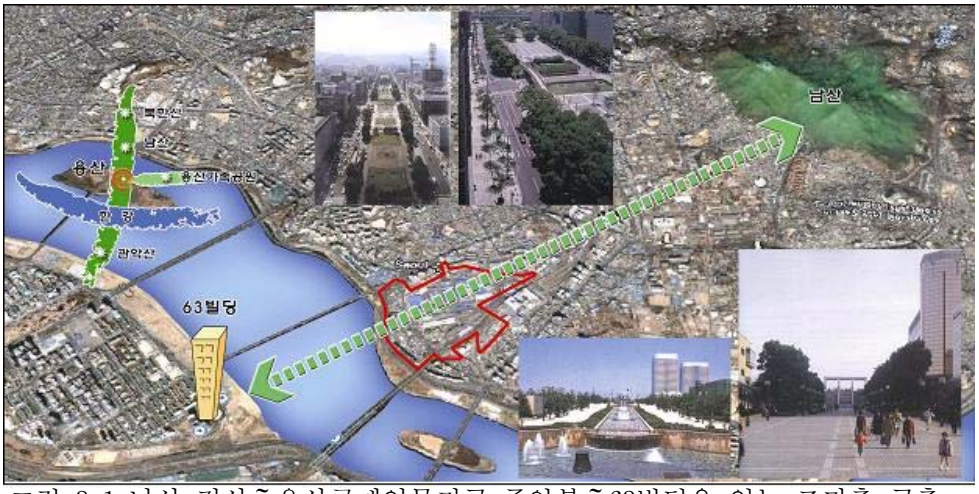

그림 3-1.남산 정상~용산국제업무지구 중앙부~63빌딩을 잇는 조망축 구축

토지이용계획 구상을 살펴보면

랜드마크 : 도시중심축 중앙에 위치

수변지역 : 유람선 선착장, 한강시민공원 등과 연계 시설 배치

지구 중심부 : 중심상업지역 주변에 일반상업지역을 배치, 상업·업무 및 주상복합시설 균형배치

랜드마크를 정점으로 하는 스카이라인을 형성한다.

그림 3-2. 용산국제업무지구 토지이용계획 구상

녹지축(보행축) 개선

한강 ~ 랜드마크 ~ 용산역 ~ 국제빌딩 주변 ~ 민족공원을 녹지축으로 연결하여 걸어서 한강까지 접근할 수 있도록 계획하고 철로의 데크화로 추가 녹지공원 조성한다.

그림 3-3. 용산국제업무지구 녹지축 현황

허용 용적률

서부이촌동지역(2,200세대)을 포함하여 개발함에 따른 제반 여건을 감안하여, 당초 결정된 용도지역의 범위 안에서 조례가 정하는 최대까지 허용(평균 608% 이하)한다.

주거비율

지상개발 연면적의 33%까지 주거를 허용하고, 나머지는 상업·업무용도로 개발하도록 한다.

최고높이

랜드마크는 350m이상 620m 이하

랜드마크 주변은 250m이하, 그 외 지역은 100~150m

국제업무단지의 성격상 초고층이 필요하다고 판단되고, 합당한 설계가 된다면 장래 620m 이상도 고려할 수 있다. 한강변은 중·저층을 유도하여 한강으로 열린 경관을 형성한다.

기반시설 부지

사업대지(철도제외) 면적의 40%이상을 도로, 공원, 학교, 문화시설, 공공청사 등으로 조성된다.

교통계획

서울시가 수립할 광역교통개선대책과 향후 사업자가 추진할 교통영향평가 결과에 따라 교통대책을 수립하되, 지하철 신안산선과 신분당선이 용산역을 경유하는 방안 및 주변지역을 연결하는 모노레일 등도 검토할 것이며 사업구역에 접한 강변북로를 지하화하고, 주변지역의 도로체계 개선을 추진할 것이다.

사업의 단계별 추진

상업시설의 집중, 서부이촌동지역 주민의 호응도, 도로 등 교통영향 등을 감안, 사업을 단계별로 추진할 수 있도록 사업자에게 요구할 것이며 그러나 서부이촌동지역을 포함하여 개발계획을 수립하지 못할 경우 2007.3.28 결정된 「도시·건축공동위원회 자문」결과에 따른다.

앞으로 코레일은 이러한 가이드라인 범위 안에서 사업을 추진할 사업자로 프로젝트 회사 (SPC : Special Purpose Company)를 선정하게 되며, 선정된 SPC는 국제공모를 통한 개발계획을 수립할 것이다. 수립한 개발 계획에 따라, 구체적인 지구단위계획이 결정될 것이며, 이후 개발방법 등에 대해서는 서울시와 코레일, SPC가 서로 협의하여 추진할 것이다. 특별히 서부이촌동지역 소유자에게는 불이익이 가지 않도록 신중하게 추진할 계획이다.

4. 해외 민자역사 및 역세권개발 사례

4.1 일본의 민자역사 및 역세권 개발 사례

일본에서 철도를 따라 도시가 발전된 경우 생활권 역시 역을 중심으로 형성된 특징이 있어서 모든 개발행위는 철도역과의 긴밀하게 이루어지고 있다. 그래서 역세권의 발달은 역 주변에서 시작하여 도시전체를 포괄하는 경우가 많으며 철도의 민영화 추진이후 역사의 고유기능 이외에 다른 도시기능이 고도로 복합 유치되었다. 또한 역사주변의 재개발을 통해 체계적으로 정비되어 복합개발을 할 수 있다.

일본의 역세권개발 사업의 특징은 역사 내 백화점, 쇼핑센터, 오피스, 병원 등을 모두 포괄한 복합 민자역사로 지역의 거점으로서의 역할을 하도록 추진되고 있다. 공공성과 상업성의 기능이 같은 건물에 함께 존재하는 복합기능을 가진 역사를 구축하고 역세권개발, 역사빌딩의 건축을 통해 숙박시설, 회의 시설, 극장 등 점차 현대화되고 다양화 되고 있다. 역사 및 철도기능을 서비스하기 위한 역세권 개발은 역사를 중심으로 한 그 주변으로 정비가 이루어지고 있다.

(1) 나고야 역

나고야 역은 기차역과 백화점, 호텔, 오피스 시설이 함께 입주한 복합철도 역사다. JR센트럴타워라 불리고 있고 1층에는 일본을 대표하는 교통수단인 신칸센이 정차하는 나고야역이 있다. 대지면적 약 82,000㎡로 지하 2층부터 15층까지는 백화점과 어뮤즈먼트(Amusement) 공간이다. 16층부터 솟은 두 개의 타워에는 각각 호텔과 오피스시설이 들어서 있다. 이들 복합시설들은 센트럴타워 사업자인 ㈜JR동해가 설립한 3개의 자회사들이 관리 및 운영을 맡고 있다. 지난 1987년 일본철도 민영화 이후 복합역사개발 사례 가운데 가장 성공한 모델로 꼽힌다. 나고야 민자역사의 성공은 지자체의 전폭적인 지원이 있어 가능했다. 나고야 시는 사업자에게 900% 이상의 높은 용적률을 보장한 것은 물론, 세금감면과 개발비용 지원을 통해 역세권 개발을 지원했다. 중앙신간선, 중부신국제공항 등의 건설, 만국박람회 개최 등에 따라 세계로 향하는 일본의 현관으로서의 상징성을 부여하였으며, 다양한 도시 기능을 복합시켜 기능성과 정보처리가 용이한 공간 구성을 하였고, 역 전체를 하나의 공간으로 토지이용을 입체화하였다. 지하철, 자동차, 도보로의 접근의 편리한 설계로 역주변의 혼잡을 완화시켰다.

도표 4-1. 나고야 역 현황

나고야 역	
사업시행자	JR 동해 여객철도 3대 부문의 자회사
사업기간	1993.02 ~ 1999.10
개발시설	역무시설, 상업, 업무, 숙박 문화시설 등
대지면적(㎡)	약 82,000(약 25,000평)
건축면적(㎡)	약 15,000(약 124,300평)
연면적(㎡)	약 411,000(약 124,300평)
주차장	약 1500대
층수	지하 4층 지상 오피스 51층, 호텔 53층

그림 4-1. 나고야 역 전면 사진

(2) 교토 역

나고야역이 지자체의 전폭적인 지원으로 성공한 민자역사가 되자 교토역도 교토시의 활성화를 위해 1983년 2월 교토현 지사, 시장, 상옥회의소 회장의 주도하에 교토의 재탄생 사업의 일환으로 추진되었다. 대지면적 약 39,669㎡로 지상 16층 지하 3층 규모의 역무시설이외의 상업, 업무, 컨벤션, 문화시설들이 함께 공공(10%)과 민간(90%)의 합작으로 설립된 민자역사 개발로 이루어졌다.

역무시설, 상업, 컨벤션, 문화시설 등의 복합민자역사를 구축하였고 교토 역 내부는 주변 공원으로 연계된다. 주변 건물과의 연결을 위해 지하 및 상부에 연결통로를 설치하였다. 환승체계는 철도가 지상 2층, 지하철이 지하 2층에서 연계되고, 택시·버스는 지상의 역 광장에서 동선이 분리되며, 승용차이용자는 주차건물이나 역사 내 주차장을 이용하도록 계획되었다.

도표 4-2. 교토 역 현황

교토 역	
사업시행자	JR 서일본여객철도(주), 교토 역 빌딩개발(주)
사업기간	1993.1 ~ 1998.10
개발시설	역무시설, 상업, 컨벤션숙박, 문화시설
대지면적(㎡)	약 39,669㎡ (약12,000평)
건축면적(㎡)	약 35,000㎡ (약 10,488평)
연면적(㎡)	약 246,000㎡ (약 74,400평)
주차장	약 5,000대
층수	지하 3층, 지상 16층 (주차동 : 지상 9층)

5. 대전역 민자역사 및 역세권 개발방향

5.1 대전역의 특징

(1) 주변 현황

대전역은 대전광역시 동구 정동에 있는 철도역이며, 우리나라의 중앙에 위치한 경부호남의 연결이 되는 중추역 중 하나로, 많은 국민들이 대전역을 이용한다. 대전역은 대전도시철도 1호선 대전역과 연결되고 정 중앙로를 통하여 도청까지 양옆으로 백화점 상가 은행 금융가등 상점 등이 밀집되어 대전의 제일번화가이며 상업도시이자 인구이동이 가장 많은 곳이다.

(2) 민자역사 가정

기존에 국철과 전철이 정차하는 교통의 요지로서의 이미지뿐만 아니라 대전역 부근을 중심상업지역으로서의 입지도 강화시키는 역할을 하였다.

대전역 민자역사의 도시계획사항은 준공업지역, 일반상업지역, 제 1·2종 미관지구, 주차장설치 제한지역으로 구분된다. 역사의 용도는 판매시설, 운수시설, 근린시설로서 그 규모는 총 지하4층, 지상10층층으로 가정하였다. 총 대지면적은 8만4천 평이며 건물의 총4만5천 평이고 이는 역무시설 평(12.66%), 판매시설 평(45.98%), 주차시설 평(34.75%) 등으로 구분된다. 대지에서 건물의 건폐율은 50.41%이고, 총 용적률은 113.83%이며 주차시설은 자주식 2,225대, 장애인 주차126대가 가능하게 구상하였다.

도표 5-1. 대전역 민자역사 층별 구성 가정

구분	구성현황	비고
10층	호텔	
9층	행사장	
8층	쇼핑몰	
7층	멀티캐주얼, 스포츠	
6층	가전·가구, 아동·신생아의류	
5층	남성의류	
4층	명품관, 디자이너, 부띠끄	
3층	여성의류 영화관	
2층	식당가 전자오락	역무시설
1층	식당	역무시설(국철, 선상전철)
B1층	식품점	역무시설(지하전철)
B2~B4	주차장	전기·기계실

도표 5-2. 대전역 민자역사 용도별 면적비 가정

구분	계	역무시설	판매시설	근린시설	문화집회	주차시설	전기 ·기계실
면적(평)	40,558	5,138	18,652	1,738	2,103	14,096	934
비율(%)	100.00	12.66	45.98	4.29	5.18	34.75	2.30

(3) 역무시설 가정

대전역 역무시설은 지하 1층에는 식품점과 전철역무시설이 있고 2층에 맞이방과 역무시설을 가정하고 지하1층은 식품점, 지하전철 매표소, 지하상가와 연결통로의 역할을 하고 있는 공간으로 지하상가와 백화점, 매표소, 전철 개찰구의 이용으로 이용률을 높여야 한다. 1호선의 환승역인 지하대전역에 역 상권의 유동인구가 증가하고 있다. 2층은 상업시설, 국철 및 선상전철 맞이방과 자유통로로 구성되어야 한다. 선상전철 맞이방은 열차가 도착하였을 경우에만 일시적으로 사람들이 몰릴 뿐 국철 맞이방과 크기가 비슷하게 하며. 자유통로는 역사의 전·후면을 연결하는 유일한 통로이자 유동인구가 가장 많은 곳 중 하나이다.

(4) 교통의 중심지

대전역은 우리나라 중앙의 중추역이다. 역사 전면에 있는 도로는 중앙로와 역전로가 이어져 삼거리를 형성하고 있다. 중앙로의 중앙 차로와 역전로 양방향, 대전역 후문 지하도 끝에 각각 버스정류장이 위치해 있어 지선·간선·광역·마을버스 모든 버스가 운행되고 있다. 또한 운행하는 버스노선도 다양하게 있으며, 다른 지역과의 연계성이 편리하다. 모든 버스의 주요노선이 이 지역을 지나감으로서 이른 새벽부터 밤늦게까지 이 지역으로의 접근성은 상당히 뛰어나다.

하지만 2004년 4월 1일에 고속철도의 시대가 열린 뒤로 대전역은 수요가 급증하게 되었다. 2004년에 KTX가 첫 운행이 되면서부터 대전역 이용객수는 2008년까지 점점 증가됨을 볼 수 있다. 이는 KTX의 운행횟수가 늘어남에 따라 일반열차의 운행횟수는 예전보다 줄어든 것도 있지만 시간을 절약하기 위해 KTX이용객 수가 늘어남에 따라 대전역에서 열차를 이용하는 고객도 증가하게 되었다.

(5) 상권 중심의 대전역역세권

대전역 민자역사는 지상과 지하로 대전도시철도가 연결되어야 하며 근처의 상권과 연계돼 대전역 일대의 중심상권을 형성하여 가장 안정적인 상권을 형성하고 있다.

또한 대전역과 중앙로 도청 홍명상가 삼성시장 중앙시장 주위는 서울 도심의 명동이나 종로 못지않게 사람과 차로 붐비는 곳이다. 각종 금융시설과 유흥음식점, 대형 백화점이 자리 잡고 있으며 대전역에서 도청방향 이어지는 지하상가 등 많은 상업시설이 있다.

유동인구 중 70%이상이 출퇴근하는 20대 후반~30대이며, 10대 유동인구 비율은 약 5%정도로 매우 미흡하게 나타나고 있다. 상권 내 백화점, 지하상가 등 쇼핑시설이 밀집해 있어 20대 젊은 여성과 30~40대 주부들로 오전 11시부터 북적거리기 시작하여 저녁시간에는 대전역의 먹자골목을 찾는 30~40대 중·장년층의 남성들로 인해 밤 11시까지 유동인구로 발 디딜 틈이 없다.

5.2 대전역 역세권 주요 개발 계획 가정

(1) 대전역 철도시설 개발 공사

실제로 사업구간인 대전역과 한국철도공사 본사와 부속 건물 그리고 철도시설공단 건물이 쌍둥이빌딩으로 건축되고 있다. 또한 중앙로 삼성시장 중앙시장 등이 반경 500m 이내에 몰려 있어 하루 유동인구만 12만 명에 달한다. 이 때문에 이 일대가 항상 사람과 차량으로 붐벼 동구는 해결책 마련에 고심해 왔다.

현재 대전역과 도청 중앙시장 삼성시장 일대에는 한 개의 지하도가 있다. 이 구간에는 환승통로 광장과 지하보도, 지하상가, 주민휴식 공간 등 편의시설이 들어선다. 대전역에서 중앙로 지하도장 로터리 일대에 거대 지하도시가 건설되는 셈이다.

대전역 역세권개발사업 사업개요를 살펴보면

경부고속철도 개통과 지하철 운행에 따른 개발수요 증가 대비, 난개발 방지 및 철도부지와 통합·연계하는 계획적인 개발방안 모색 침체된 원도심지역의 활성화를 위한 역세권개발 사업화전략 마련한다.

가. 사업개요

범 위 : 대전광역시 동구 삼성, 소제, 신안, 정동 일원
면 적 : 265천 평(철도부지/ 84천 평, 역 주변/ 181천 평)

나. 개발구상(안)

철도청 계획/ 철도부지 내(84천 평) 개발구상
⇒ 개발방법 : 철도청사 우선 건립 후 단계별 사업추진

다. 유 치 시 설

* 업무시설 : 고속철도복합역사, 철도부속시설, 철도공공청사 등
* 주거시설 : 공동주택, 주상복합 등
* 상업시설 : 백화점 등 판매시설
* 문화시설 : 극장, 공연장, 문화센터 등
* 공공시설 : 도로, 공원, 광장, 주차장 등

(2) 대전역 역세권 개발계획

가. 대전역세권 개발계획

코레일은 '대전역세권개발사업'의 공모를 시작으로 대전역세권개발 프로젝트에 돌입한다. 코레일은 이사회에서 대전역세권 개발계획을 통과시켰으며,2008년 9월 18일에 사업자 모집공고를 낸 바 있다. 또 정부대전청사 대회의실(3동 203호)에서 사업설명회를 열었다.

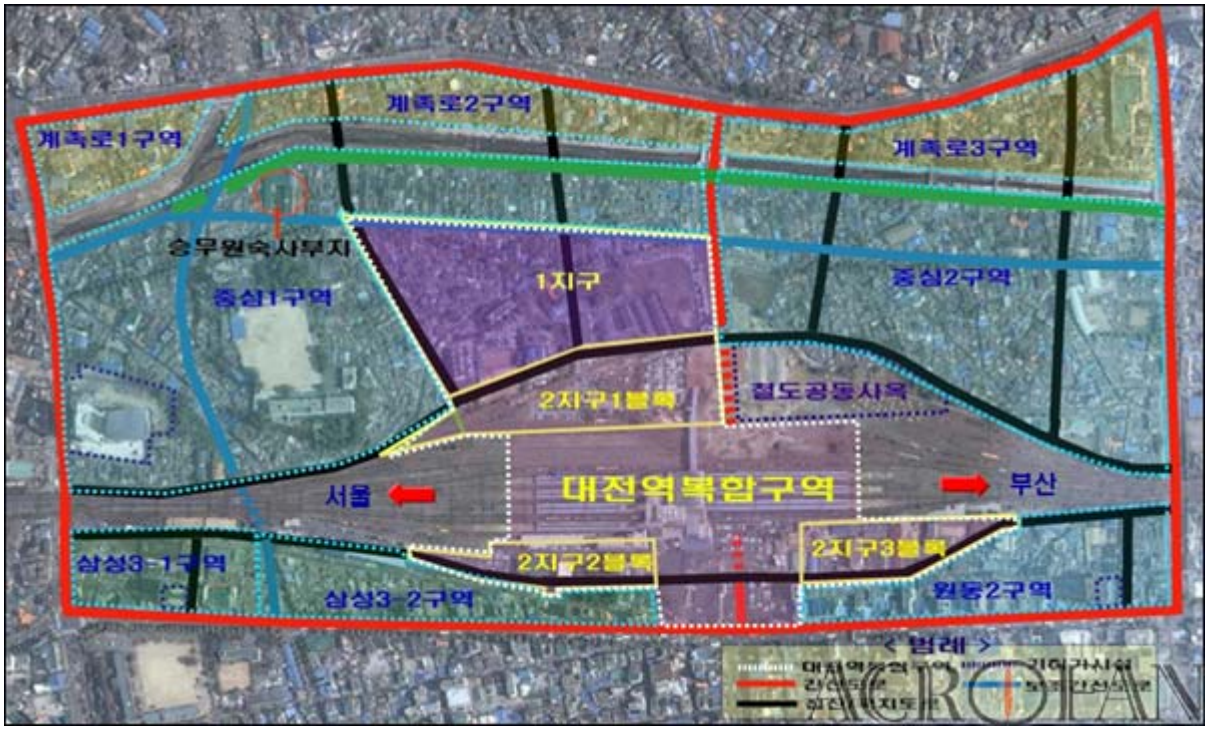

그림 5-1 대전역 역세권개발계획.

나. 대전역 역 단위 계획 개발계획은

구분	소계 (㎡)	1지구 (㎡)	2지구 (㎡)
코레일	67,955 (84,349)	20,730	47,225 (84,349)
국·공유지	26,585 (93,386)	16,485	10,100 (76,901)
사유지	29,647	26,647	3,000
합계	124,187 (207,382)	63,862	60,325 (143,520)

※( ) : 소광장 및 철도부지 내 소유면적 포함

그림 5-2 대전역세권개발사업'은 구역단위계획

대전역 개발계획은 구역단위 계획으로 추진된다.
개발예정구역은 대전역을 중심으로 한 대전시 동구 정동, 소제동 일원이고, 개발부지면적은 약207,382㎡(코레일 87,327㎡, 국유지 및 공유지 93,386㎡, 사유지 29,647㎡)이다. 이중 대전역복합구역 1지구

(63,862㎡)는 코레일과 프로젝트회사(1지구 토지소유권을 확보한 SPC)가 공동개발 형식으로 추진한다.
대전역복합구역 2지구(143,520㎡)는 코레일과 사업자가 사업전반에 관한 협약을 체결해 설립한 사업수탁회사가 선투자하여 건설 및 운영(투자비 회수)하는 방식으로 추진할 계획이다. 이번 사업은 코레일의 주도 하에 민관이 협력해 지역사회와 경제구도에 적합한 최적의 개발모델을 제시한다는 성격이 있다.
두 역세권으로 나눠 진행되는 이번 개발 사업에서 용도지역은 일반상업지역(용적률이 700%~900%)으로 결정되었으며, 주요 도입시설은 환승센터, 선상데크 G2.0, 문화 및 집회, 판매 및 영업, 숙박시설 등이다. 코레일은 이 지역을 경부고속철도 2단계 대전역 증축사업과 연계해 공공성과 상업성이 공존하도록 개발함으로써 원도심 환경을 개선해 도시의 균형발전을 촉진하고, 대전을 상징하는 랜드마크 역할 등 역세권 개발의 새로운 패러다임을 제시할 계획이다. 대전역세권개발사업'은 대전역세권 재정비촉진지구 지정에 따라 대전광역시와 철도발전 협약을 체결하여 추진하는 사업으로, 코레일은 사업자 공모를 통한 개발기본계획을 확정한 후, 이를 대전광역시가 수립중인 '대전역세권재정비촉진계획'에 반영시켜 추진할 계획이다. 그동안 주로 정부부처와 연구단지 등으로 활력이 몰렸던 대전에 역세권이 다시금 랜드마크로 우뚝 서게 되었다.
대전역복합구역 2지구(143,520㎡)는 코레일과 사업자가 사업전반에 관한 협약을 체결해 설립한 사업수탁회사가 선투자하여 건설 및 운영(투자비 회수)하는 방식으로 추진할 계획이다. 이번 사업은 코레일의 주도 하에 민관이 협력해 지역사회와 경제구도에 적합한 최적의 개발모델을 제시한다는 성격이 있다.

다. 두 역세권 개발사업

구 분		역세권 1지구 (공동 또는 조합개발)	역세권 2지구 (사업수탁회사에 위탁개발)
개 념		-코레일과 사업자의 공동개발 -프로젝트회사에서 토지소유권 확보 *협의매수 불가시 조합원으로 참여	-코레일과 사업자가 사업전반에 관한 협약을 체결하여 설립한 사업수탁회사에서 선투자하여 건설 및 운영(투자비 회수) *토지소유권 확보(사유지 3,000㎡) 필요
사업시행자		-공동개발(코레일, 프로젝트회사) 또는 조합	-코레일 (투자 및 사업관리 : 사업수탁회사)
역할분담	코레일	-인.허가(공동) -토지제공, 시설이전계획수립 -프로젝트회사 사업시행시 사업지원	-인.허가(사업시행자) -코레일 토지 및 건물 소유 -데크G2.0, 철도시설물 시행관리
	사업자	-인.허가(공동) -토지 등 소유자의 공동개발 주체 -자금조달 및 사업계획 수립 등	-인.허가 협조 -자금조달 및 사업계획 수립 -건설 및 운영관리
지분참여		-	코레일 29.9%, 사업자 70.1%

그림 5-3 두 역세권 개발사업

두 역세권으로 나눠 진행되는 이번 개발 사업에서 용도지역은 일반상업지역(용적률이 700%~900%)으로 결정되었으며, 주요 도입시설은 환승센터, 선상데크 G2.0, 문화 및 집회, 판매 및 영업, 숙박시설 등이다. 코레일은 이 지역을 경부고속철도 2단계 대전역 증축사업과 연계해 공공성과 상업성이 공존하도록 개발함으로써 원도심 환경을 개선해 도시의 균형발전을 촉진하고, 대전을 상징하는 랜드마크적 역할 등 역세권 개발의 새로운 패러다임을 제시할 계획이다.

라. 재정비 사업절차

이번 개발계획의 기본구상은 대전역세권 재정비촉진계획 기본구상(안)과 부합하게 사업계획을 수립하는 것과 대전역 고속철도역사 증축공사와 연계하여 개발계획 수립한다는 두 가지 축을 중심으로 이루어진

다. '역'이라는 상징적인 공간을 대상으로 함에 따라, 교통 및 보행 동선 계획이 중시되는데, 이와 관련해 코레일은 동측 환승센터를 포함한 광장확보 및 서광장측 지하철과 역건물 내 직접 연계 시스템 구축하는 형태로 해결책을 내놓았다.

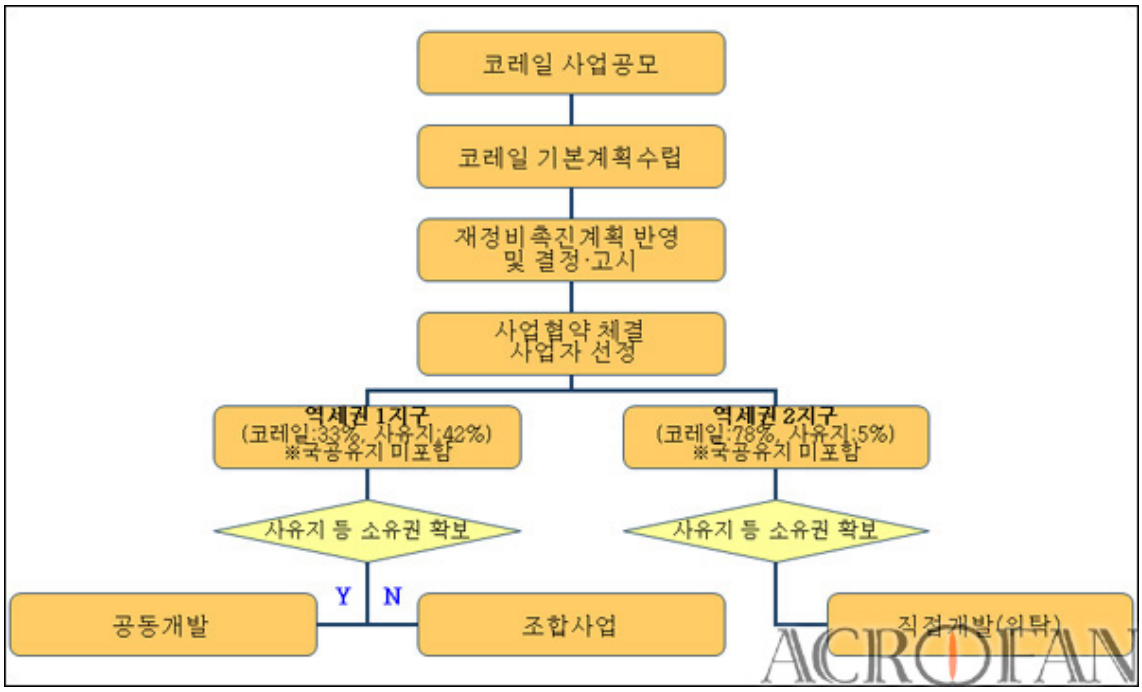

그림 5-4 역세권개발 재정비 사업절차

복합건물의 개발 마스터플랜 및 디자인 계획은 기본적으로 대전역 고속철도역사와 대전역세권개발계획의 연계성을 감안한 개발컨셉으로 복합건물 구성한다는 데에서 출발한다. 기본계획을 바탕으로 개발 마스터플랜을 작성하고, 국내외 2개 이상의 법인으로 구성된 컨소시엄이 직접 건설에 착수한다. 이 때, 법인은 하나의 컨소시엄에만 참여하도록 할 계획이다.
컨소시엄에 참여하기 위해서는 건설산업기본법 제9조에 따른 일반건설업으로 등록한 건설회사 중 2008년 시공능력평가에서 우수한 평가를 받아야 한다. 현재 공시기준 상위 5위까지의 법인은 2개사 이내에서 동일한 컨소시엄 참여가 가능한 것으로 알려졌다.
사업계획은 사업대상지 전체를 하나의 프로젝트로 작성(제8조 2항)하고, 철도시설물 이전공사 및 기반시설 조성공사 및 사업비 조달계획 수립(제9,10조)이 이어진다. 또 사업전반의 직영 또는 임대 등 사업관리계획 수립(제11조)과 대전역세권 재정비촉진계획에 반영될 수 있는 효율적인 개발계획이 수립된다. 여기에 인허가 계획을 사업계획서에 포함(제12조)시키는 절차가 따른다. 평가배점은 사업계획서 평가 800점, 가격평가 200점으로 총 1000점 만점이다.

마. 재정비 촉진사업 추진절차

코레일 관계자는 향후 일정에 대하여 "사업자가 공모에 참여하고자 할 경우에는 사업계획서를 10월 16일 오후 4시까지 제출해야 하며, 이후 사업평가위원회에서 사업계획서를 평가해 오는 10월 중순경에 사업후보자를 선정하겠다."고 밝혔다.

코레일은 이번 사업공모를 통해 선정된 기본계획을 대전역세권 재정비촉진계획에 반영해 대전역세권 개발 사업을 추진할 예정이다. 이번 대전역세권개발사업의 입찰 및 사업 관련 정보는 코레일 홈페이지와 대전광역시 등 유관기관을 통해 얻을 수 있다.
효율적인 개발계획이 수립된다. 여기에 인허가 계획을 사업계획서에 포함(제12조)시키는 절차가 따른다. 평가배점은 사업계획서 평가 800점, 가격평가 200점으로 총 1000점 만점이다.

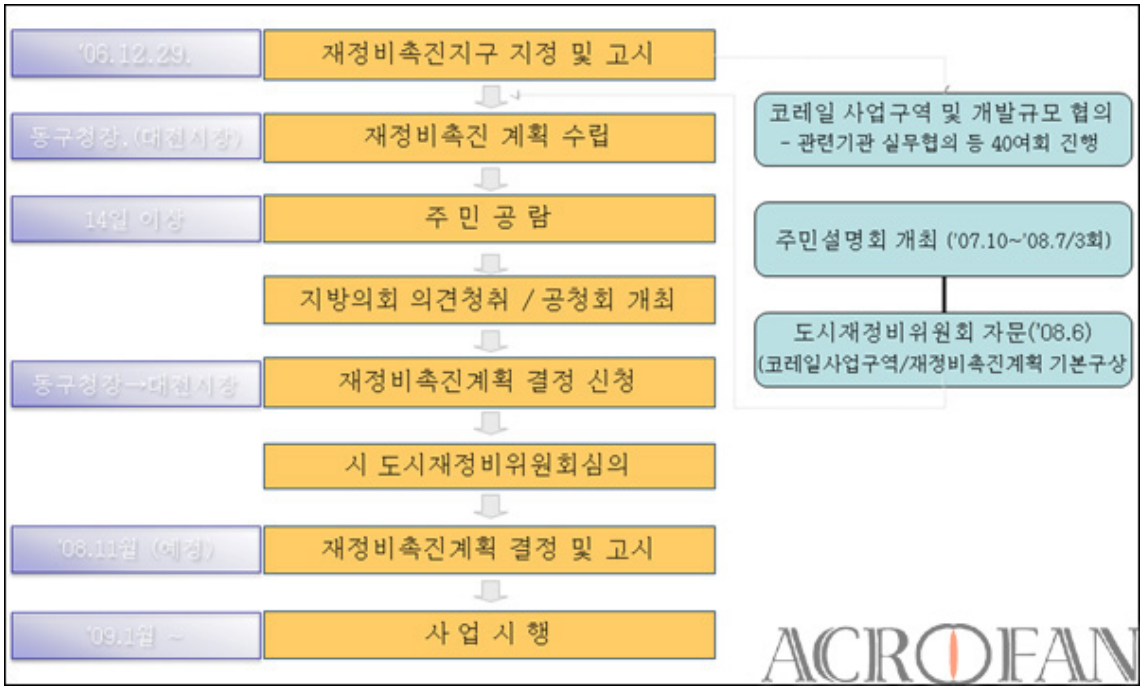

그림 5-5 재정비 촉진사업 추진절차

대전역 부지에 지하 및 선상에 몇 백억 원을 투자해 복합 쇼핑센터가 들어서는 가정이다. 백화점, 할인점, 전문점 및 문화엔터테인먼트 시설 면적만 약 8만5000평으로 코엑스몰(3만6000평)의 2.5배이며 일본의 나라포트(7만7000평),홍콩의 하버시티(5만6000평) 등 아시아의 주요 복합쇼핑몰보다 큰 규모다. 총 5만평 규모의 쇼핑몰에는 CGV 멀티플렉스 영화관 ,1200평 규모의 문고, 게임센터 등 엔터테인먼트 문화공간을 가정한다. 소비자들은 보고, 먹고, 즐길 거리가 한곳에 모여 있는 곳에서의 쇼핑을 더욱 선호하여 백화점이 들어서면 유동인구를 빠르게 흡수 할 가능성이 높다.

(3) 대전시 도시기본 계획 - 대전 부도심과 지역중심 등 중심지기능 강화

중앙로에 집적되어 있는 금융보험 등 업무기능과 연계하여 IT 및 첨단정보산업, 상업유통의 중심지로 대전 부도심을 육성하고, 지역중심 및 역세권지역의 복합개발 등을 통해 서남권의 중심지 기능을 강화한다. 내년 하반기 착수 상업·업무·주거·문화시설 등 유치 등이 본격화 될 전망이다.
2009년 철도타운이 완공되는 등 대전역 주변 26만여 평의 역세권 개발 계획이 윤곽이 들러나고 있다.
대전시는 '대전 역세권 개발 계획 용역 최종보고회'를 개최, 철도청과 연계한 대전역 역세권 개발 계획 기본구상안을 마련하고 내년 하반기부터 본격 추진키로 했다.
시는 또 이번에 마련된 기본구상안을 토대로 올 하반기 중 토지공사와 주택공사, 도시개발공사, 민간기업 등에 사업설명회를 열고 개발사업자를 유치키로 했다. 대전시가 밝힌 용역 안에 따르면 철도부지 8만 4000여 평을 포함해 동구 삼성·소제·신안·정동 일원 18만 1000평 등 총 26만 5000평에 상업, 업무, 주거, 문화시설 등이 유치된다.
특히 철도타운이 올해 말 착공에 들어가 2009년에 완공될 계획으로 있는 등 역세권 개발을 선도할 계획이다. 시는 또 철도타운과 관련 사옥을 건립할 수 있도록 도시관리계획 변경 등 적극적인 행정적 지원을 하기로 했다.
이번 용역 결과의 특징은 철도청 소유의 철도부지 8만 4000평을 주축으로 주거, 업무, 상업, 문화 등 복합 기능으로 건설하는 방안이 제시됐다는 점이다. 반면 이날 철로로 인해 동·서로 단절된 도시공간을 연결하기 위해 고속철도 지상화 노선과 연계된 철도변 정비와 고속철도 및 도시철도 개통 효과 극대화를 위한 도시순환고속도로(C2)의 조기 건설의 필요성이 제기됐다. 이와 함께 대규모 개발에 따른 예산 확보를 위한 민간기업 유치와 도시계획상 시의 기반시설 투자 필요성도 강조됐다.
"고 말했다.

(4). 역세권개발에 따른 영향

시는 내년 상반기에는 지구단위 계획 수립 등 도시관리계획 절차를 마무리하고 내년 하반기부터 개발사업에 들어간다는 계획이다. 시 관계자는 "원도심 활성화와 도시 공간구조의 합리적인 재편으로 도시 균형발전 촉진에 크게 기여할 것으로 기대된다.
고속철도의 개통은 도시간 접근성을 크게 증대시키게 된다. 특히 대전시의 경우 2006년 말부터 도시철도가 개통되어 대전역과 직접 연결됨에 따라 대전역 주변의 원도심지역은 도시 내·도시간접근성을 크게 증대시켜 역세권개발의 최적지가 되고 있다. 철도청과 대전시에서는 이미 역세권개발의 계획안이 검토되고 있으며, 세부계획안이 확정되지는 않았으나 공공청사와 상업·업무시설, 주상복합아파트 등이 포함될 것으로 예상된다. 따라서 역세권의 개발은 원도심의 유동인구와 함께 상주인구를 증가시켜 지역발전과 원도심 활성화에 직접적인 영향을 주게 될 것이다.
그러나 대전역세권개발의 내용이 어떤 방향으로 추진되느냐에 따라 원도심 전역에 주는 효과는 상이하게 나타날 수 있다. 특히 원도심의 정비계획과 연계되지 않는 철도공사부지 중심의 역세권 개발은 원도심의 재래상권을 흡수함으로써 원도심의 활성화에 부정적인 효과로 나타날 수 있음을 배제할 수 없다. 따라서 대전시에서는 전체 원도심의 재생측면에서 토지이용계획과 용도간 배분을 고려한 역세권계획이 될 수 있도록 조정할 필요가 있다.

(5). 도심 주변지역 정비 강화

대전시의 경우 이미 2000년에 재개발기본계획이 수립되고, 원도심을 중심으로 28개 도심재개발구역이 지정되어 있으나 지금까지 한건의 도심재개발사업도 시행되지 못하고 있는 실정이다. 그러나 고속철도 개통으로 인한 유동인구와 상주인구의 증가, 그리고 인구유입에 따른 소비수요 증대는 대전역 주변 도심지역을 중심으로 역세권개발과 함께 재래시장의 현대화, 도심재개발 등 도시정비사업을 촉진시키는 계기가 될 것이다.
또한 고속철도의 대전시 통과구간을 지상화로 확정함에 따라 고속철도 통과구간 주변지역에 대한 재정비와 도시기반시설의 확충을 위해 5200억 원의 재정이 투입될 계획이다. 즉, 통과구간에 대한 입체교차시설의 개량과 신설, 철로변 연결도로의 확장, 측면도로의 개설 등을 통해 동서간의 연결을 원활하게 하고 주변 환경을 개선한다는 계획이다. 따라서 도시기반시설의 부족과 시가지 노후화가 원도심 침체의 중요한 원인이 되었던 점을 감안하면, 이들 지역에 대한 생활환경 개선과 동서간의 도로망이 확충·정비는 시가지 정비를 촉진시켜 도심활성화에 긍정적인 효과를 주게 될 것으로 판단된다.

5.3 대전역의 민자역사 및 역세권 개발 문제점 및 개선방안

민자역사는 지역의 중심적 역할을 함과 동시에 주변 지역에 영향을 준다. 민자역사를 개발하는 경우 역세권 지역의 상황을 고려하여 균형적으로 개발해야 한다. 우리나라의 민자역사의 경우 지역적·경제적으로 긍정적인 효과도 있으나 많은 문제점이 야기되고 있다.
대전역의 역세권 개발 계획을 살펴보면 지하상가 연계 개발이나 복합쇼핑몰 구축 계획 등 역세권의 상권 개발에 대한 계획은 있지만 역세권 내의 거주하는 주민이나 역세권을 이용하는 사람들을 위한 공공 편의시설에 대한 계획은 부족한 실정이다. 공공성과 수익성이라는 상반된 딜레마로 인하여 발생하는 문제점과 도시 기능적 측면에서의 문제점으로 인하여 지자체와의 상반된 개발방향 등이 나타나고 있는 것이다.

(1) 역무기능시설 문제점과 개선방향

역무시설 규모는 관련법규에서 연면적의 10%로 정하고 있다. 대전역은 12.5%의 점용면적을 이용하

지만 철도공사 측에서 수익을 얻는다거나 주민편의시설을 갖추기 위해서는 넓지 않다. 특히 맞이방은 철도 이용객이 많이 이용하는 공간으로서 그 규모나 공간 배치는 매우 중요한 문제이다. 기차를 이용하기 위해 맞이방에서 대기하는 시간이 소요되고, 승·하차 시 맞이방을 이용하는 승객이 많으므로 이용객이 집중되는 시간이나 이용패턴에 대한 고려가 필요하다. 대전역의 경우 2층 선상전철 맞이방과 국철 맞이방의 규모가 비슷할 것인바. 전철의 경우 매표만 하고 대기 시간 없이 바로 전철을 이용하러 홈으로 내려가는 경우가 많지만 국철의 경우는 전철처럼 기차시간의 운행횟수가 자주 있지 않아 맞이방에서 대기하는 시간이 많다. 그리고 선상전철 맞이방은 상행열차 하차고객이 있을 경우에만 잠시 붐빌 뿐 대체적으로 한산한 편이다. 그러므로 대기 고객들을 위해서는 전철 맞이방보다는 국철 맞이방의 크기가 더 넓어야 한다고 생각한다.

선상전철 맞이방의 상업시설로는 오락실과 스토리웨이, 의류상점, 도서할인매장이 들어서고 국철 맞이방에는 서점, 스토리웨이, 음식점을 가정하여. 국철 맞이방에는 대기고객이 많기 때문에 대기시간과 연계한 상품과 상점 등의 개발을 필요로 하는 것으로, 이는 다음과 같은 문제점을 대전역 설계시 고려해야 하는 것이다.

① 선상전철 맞이방과 국철 맞이방의 원활한 연결을 해야 한다. 동선 상에는 별다른 어려움이 없으나 공용통로는 노숙자 등으로 불쾌감을 조성하며, 맞이방 간 연결통로는 종합안내소와 전동차나 국철을 이용하는 고객은 공용통로까지 나가 맞이방 간 이동을 원하지 않기 때문이다.

② 종합안내소 위치를 국철 맞이방쪽으로 옮기고, 국철 매표소에서 쉽게 인지가 가능한 장소에 설치하여야 한다. 이를 통해 고객 편의 증진과 공간 활용 문제를 해결할 수 있다. 즉, 전자의 경우 종합안내소를 고객이 쉽게 인지하여 이용률을 높임으로써 고객편의 등의 고객서비스 향상을 도모할 수 있다. 후자의 경우는 전철 맞이방과 국철 맞이방이 일체화됨으로써 공간 활용 계획을 용이하게 할 수 있어야 한다.

③ 자동발매기 설치위치 변경도 절실하다. 현재 자동발매기는 설치 당시 적당한 공간을 찾지 못하여 대기고객 의자방향을 변경하면서, 맞이방 중앙 공용통로와 맞닿는 부분에 자동발매기를 설치하였다. 따라서 동선 상에 위치하여 방해요소로 동선상충을 유발하며 공간의 활용 상 비효율성을 유발하는 요인이 되고 있다.

④ 역무지원 시설인 역무실 위치를 매표실 후면으로 배치하여 직원이 쉽게 이용하도록 하면서, 일반 고객은 쉽게 접근하지 못하도록 할 필요가 있다. 왜냐하면, 역무실은 사무공간으로서의 역할과 주요 행정업무를 지원, 수행하는 곳으로서의 역할을 함으로 일정부분 보안이 요구되기 때문이다. 또한, 역사 책임업무를 담당하는 역장이 근무하는 장소로서의 기능적 역할을 고려한다면, 현재 전동차 통로 측과 맞닿아 소음 등으로 직무에 방해를 받아서는 안 된다.

맞이방에 설치된 국철 대기고객이 점유하는 고객용 의자는 주말 이용객을 충분히 소화하지 못하고 있다. 하지만, 이를 고객용 의자를 보충하여 편의를 증진하기 보다는 오히려 고객용 의자를 줄여 쇼핑하는 고객을 창출하는 방향으로 전환하여야 한다. 이는 충분한 쇼핑공간과 시설을 유치하는 전략적 방안을 모색한 후 검토하여야 하겠지만, 편의시설 확충은 비효용적 공간을 충분히 활용하면서, 고객 동선을 대기고객에게 유익한 공간으로 전환하는 것을 의미한다. 예를 들면, 이벤트 공간을 통한 상품판매와 같은 사업 아이템 다각화를 통해 전시와 판매를 병행하고, 선물센터와 같은 비교적 중저가 상품군으로 형성된 상점을 입점하여 소위 아이쇼핑을 통한 대기시간을 소요할 수 있도록 하여야 한다. 동선은 구조물을 통해 변경이 가능하다. 반드시 현 동선을 유지할 필요는 없다. 따라서 다양한 상점 입점을 통해 고객만족도 증진과 아울러 수익을 창출하는 방안이 절실한 것이 현재 대전역 맞이방 공간 활용에 대한 문제이다. 현재 지하전철의 콘코스는 만남의 장소로 활용되는 경우가 많다. 전철을 이용하거나 기차를 이용하는 고객이 광장으로 들어설 때 노숙자와 노상판매로 인해 역의 이미지가 시끄럽고 불쾌한 인상을 준다. 개선해야 할 것이다

(2) 대전역 오픈스페이스 공간 문제점과 개선방향

역사 정문 광장에는 이벤트를 위한 공간이 마련되어 있다. 민자역사로서 광장에서 상업적인 이미지

가 강하지만 대전역의 광장이기도 하므로 상업적 이미지보다 공공성이 강한 대전역만의 이미지를 시즌과 철도행사에 맞춰 이벤트를 열어 역 이용고객에게 보는 즐거움과 이벤트에 동참하는 즐거움을 주도록 하고 철도공사 및 대전역역의 이미지를 각인시켜줘야 한다. 역사 후문은 조경시설과 동시에 주민들과 역 이용객의 쉼터로 개발하여 역사 후문에서의 접근에 있어 편리한 인상을 주어야 한다.

(3) 역사 전·후면을 연결하는 보행통로 문제점과 개선방향

현재 대전역의 보행통로는 지하상가를 통한 지하로와 역사 2층의 자유통로로 이용한다. 대전역에서 역무시설을 나누는 공간이자 2층의 공용통로인 후문 자유통로(너비 3m, 길이 90m)는 철도노선으로 단절된 역의 전·후면의 연결을 위해 24시간 개방이 되어 있다. 하지만 역과 상점의 영업이 끝난 뒤 노숙자들이 자유통로 양쪽에 일렬로 자리를 잡아 잠을 청하거나 무리를 이루어 술을 마셔 자유통로 이용자들이 통로를 지나갈 때 위험을 느끼게 한다. 또한 노숙자들의 퀴퀴한 냄새가 자유통로에서 환기가 잘 되지 않아 이용자들이 대전역 2층에 들어설 때 대전역의 환경이 지저분하고 쾌적하지 못하다고 느낀다. 이를 개선하기 위한 방안으로 자유통로 천장의 폐쇄적인 아트리움을 환기가 되기 쉽도록 개폐식 아트리움으로 바꾸어 역 이용고객이 쾌적한 공기를 마실 수 있게 한다. 그리고 자유통로의 너비가 3m인 것을 활용하여 중앙에 쾌적한 환경을 위한 분수대와 조경시설을 하여 노숙자들로 인한 불쾌감을 조금이라도 감소시킨다. 이는 공용통로 넓이가 중앙부분을 통해 조경시설이 가능함을 의미한다. 즉, 아트리움을 통해 자연 채광이 가능한 천정부문으로 조경 식물이 성장하는데 부족함이 없으므로, 공용통로 이용객에게 쾌적한 환경을 조성하는 역할을 하도록 해야 한다.

(4) 주민편익시설 문제점과 개선방향

앞으로 새로운 대전역사는 역사 내 주민 편익시설이 역사 내에는 역 이용객이나 지역주민들이 실질적으로 이용할 수 있는 편익 시설이 거의 없으며, 기존 시설 활용도도 낮다. 그렇지만 대전역 자체적으로 선상전철 맞이방 공간을 활용하여 지금도 시낭송대회나 요들송 동호회의 공연, 악기 연주 공연을 주최하여 역 이용고객이나 주민들의 문화생활을 즐길 수 있도록 하고 있다. 하지만 일시적인 행사로 하는 것 외에 대전역을 통해 주민들의 생활의 질을 높이기 위한 방안을 모색해야 한다. 대전역 역사 내에 직원이 사용하는 공간 중 건강 도모를 위한 헬스장과 회의실이나 교육장으로 이용하는 교양실이 있어야 하며. 헬스장 같은 경우 직원 주민들에게 개방하여 주민들의 건강을 증진시키는 곳으로 이용하도록 하면서 부대사업을 통한 영업수익을 창출하는 수단으로 활용할 수 있다. 또한 교양실을 주민들이나 비즈니스맨을 위해 회의를 하는 장소로 대여하거나 주민문화센터를 개발하여 각종 교육을 제공하는 장소로 활용하는 방안이 있다. 이것은 주민의 문화생활을 질적으로 향상시킬 수 있고 이를 통한 역사수입도 얻을 수 있다.

(5) 대전역 교통 여건의 문제점과 개선 방향

우리나라의 역사설계는 대중교통에 가장 중점을 두어 역사에 가장 가까운 곳에 입지하도록 되어 있으며, 승용차의 진입을 억제시키기 위해 주차장 공급의 최소화에 중점을 두고 있다. 또한 보행거리 최소화에 중점을 두고 보행거리가 다소 멀어질 경우, 보행시간을 줄이고, 보행자의 편의를 위하여 엘리베이터(EV), 에스컬레이터(ES), 보행데크 등을 활용하고 있다.

대전역은 백화점, 역무시설 지원 및 공공이용 위한 선상 주차장 건설하여 지상 889대, 지하 319대 총 1,280대를 주차할 수 있게 설계하며. 하지만 지상주차장과 지하주차장의 입구가 다르게 설계하여 지상주차장 입구는 대전역 뒤쪽 소제동로와 대전역 공원 방면에서 입차하고 출구는 대전역 옆쪽 정동로와 로터리 방면으로 나온다. 지하주차장 입구는 대전역 앞 정문 택시정류장 끝 지점에 있고 출구는 대전역 앞 정문에 위치하게 한다.

국철중심의 연계 체계로 지하 1층 전철 진출 입구와 지상 2층 대전역과 에스컬레이터로 연결되었다. 대전역에서 연계가능한 교통수단에는 일반버스 및 전철·국철·택시가 있으나 지역간 철도역과 전철을 제

외한 시내통행수단과의 분리 운영으로 환승교통체계 다소 미흡하다. 전면도로 중알로 상에 유발통행량과 통과통행량이 집중함으로써 공해와 소음으로 인한 주변 환경 악화시키고 있고 버스 정류장의 대기시설이 있지만 연접한 좁은 보도 상에 설치하여 대기행렬과 보행교통량간의 상충 빈번하다. 지하공간에서의 판매행위와 냉난방, 환기시설 등 편의시설의 미비로 버스 이용자의 환승 보행 불편 야기한다.

유발통행량과 통과통행량을 분산시키기 위해 환승주차장을 확보해야 된다. 대전역 민자역사 지상보다 지하연결을 고려하여 지하에서 환승 주차장을 확보하거나 역사 전면과 후면을 연결시킬 수 있도록 하여야 한다. 그리고 국철·전철이용객과 버스·택시의 연계성을 위해 통과차로와는 다른 버스와 택시 정류장만의 공간 확보를 위해 전면부 오픈스페이스 공간을 이용해서 이용객의 대중교통수단 환승 편리를 구축한다. 대전역 민자역사 이용 시 자가용보다는 대중교통수단을 이용할 수 있도록 유도하여 차 통행량을 감소시킴으로서 차량소통이 원활히 되도록 한다.

(6) 지하상가 문제점과 개선방향

대전역세권의 지하상가는 중앙로 대전역 지하상가와 삼성시장 지하상가로 구분되어졌다. 그래서 대전역역 전면에 있는 상권은 발달 되었지만 삼성중앙시장까지의 상권이 발달되지 못하고 옛 재래시장으로서 삼성시장이 있다. 중앙시장까지의 상권의 연결과 유동인구의 분산을 위해 지자체에서 대전역 지하상가와 대전역시장 지하상가를 연결하는 지하공간개발계획이 구상되어 시행하려고 한다. 이것 또한 반길 수 있는 이야기이지만 더 나아가 대전역 전면과 지하상가를 통해 연결을 구축해야 한다. 지하 활용을 하여 상업용도를 개발하는 것이다. 대전역 전면의 발달된 상권이 있지만 대전역 후면은 상권은 미미하다. 지하전철을 위한 통로는 있지만 거기서 지하상가를 연결하여 구축한다면 대전역의 전면과 연결하기 위한 또 다른 보행통로가 생길 뿐만 아니라, 대전역 상권도 발달시킬 수 있을 것이다. 이것은 주민의 편익과 상업성이 동시에 고려되는 방안이다.

(7) 대전역의 업무시설

대전역부지에 5,500억 원을 투자해 복합 쇼핑센터 '타임스퀘어'가 개발되어야 하며. 복합쇼핑몰에는 쇼핑몰 및 백화점 6개동(지하1층 지상 3층-7층),역무시설(1,2층) 오피스 2개동(8 9층),호텔 1개동(10층) 들어서게 가정하였다. 역 상업시설 뿐만 아니라 숙박과 업무시설도 함께 구축하는 것이다.

2020년 대전시 도시기본 계획을 보면 대전시 부도심과 지역중심 등 중심지기능 강화를 위해 둔산동도에 집적되어 있는 금융보험 등 업무기능과 연계하여 IT 및 첨단정보산업, 상업유통의 중심지로 대전역 부도심을 육성한다, 이를 통해 지역중심 및 역세권지역의 복합개발 등으로 서남권의 중심지 기능을 강화한다. 이는 대전역의 역세권 개발이 상권중심의 편향적 개발에서 경방의 타임스퀘어를 통해 업무기능까지 연계한 복합기능의 대전역역세권으로 발달할 수 있도록 하는 모태가 된다.

대전역 상권은 유성이나 둔산동 등에 비하면 비교적 이용층이 높은 상권이다. 즉, 20대 중심 상권이 아닌 40~50대 상권으로 형성되어 있다. 커피점 할리스와 스타벅스, 요구르트점 레드망고, 패밀리레스토랑 아웃백 스테이크 등 젊은 층을 대상으로 한 점포가 띄엄띄엄 있지만 둔산동이나 유성 상권에 비하면 규모가 작고 숫자도 적다. 더욱이, 20대 층이 주류를 이루는 거리의 경우, 주변 환경이 노후화되기보다는 정렬/정비가 되어있는 경우가 많다. 대전역 상권의 경우는 노후화된 건물이 대로변에 위치하고 이동통로는 좁으면서 노점상으로 인하여 동선이 얽히는 역할을 한다. 당연히 20대를 위한 공간은 아니다. 심지어 유흥가 중심으로 편재된 상권은 주 수요층을 20대가 아닌 40~50대로 한정시키는 역할을 하고 있다. 즉, 20대를 위한 유흥가 상권은 아니다. 따라서 대전역 현재 상권은 20,30대 젊은 층은 백화점에서 쇼핑하고 백화점 내 식당가에서 외식을 하는 반면 40,50대 중년층은 지하상가에서 쇼핑하고 먹자골목에서 외식을 즐기는 이중구조를 갖는 상권이다. 대전역 상권의 가장 큰 특징은 백화점 등이 밀집하여 쇼핑의 편의성은 있지만, 돌아다니기엔 지저분하여 부적당하다는 것이다. 따라서 소비주류층인 20,30대를 유인하는 상권으로 개발하는 계획을 통해 쇼핑공간과 유흥상권의 구분이 필요하다. 계획적인 도시정비를 통해 상권구분과 활성화는 절실하다.

대전역역사는 현재와 미래, 특히 미래를 준비해야 하는 절박한 시기에 있다고 볼 수 있다. 용산민자역

사는 대규모 계획적 설계를 통해 대한민국의 뉴 트랜드를 형성할 것이며, 이는 지역적 차원이 아닌 국가적 차원의 민자역사로 거듭날 가능성이 높다는 것을 의미한다. 용산 민자역사가 랜드마크적 역할을 충분히 소화함으로써 브랜드 이미지를 창출할 경우, 상대적으로 대전역 민자역사는 더한층 필요성 가능성이 상당히 높다. 즉, 상권의 이동 및 유출현상이 지속적으로 발생하면서 전동차 및 국철 최소 이용자를 제외하면, 민자역사로서의 기능적 역할이 수익감소로 나타나는 것을 의미한다. 타임스퀘어인 복합쇼핑몰 등과 함께 전문화된 상권 구상이 필요하다. 또한, 청결하면서 볼거리가 많은 거리를 형성하고, 주변에 공원시설을 정비함으로써 부도심의 이미지를 개선하여야 한다. 이러한 개발계획을 통해 유동인구를 창출하여야 한다. 유동인구의 창출은 역 이용객을 증가시킬 것이며, 상대적으로 동선 상 유리한 위치인 민자역사는 활성화 될 것이다. 또한, 주변이 개발됨으로써 주민 편의시설로서 대형마트 입점도 반드시 고려되어야 한다.

(8) 노후화된 주택단지 문제점과 개선방향

현재 대전역 좌측과 건너편 좌측에 있는 거리와 뒤쪽으로는 노후화된 주택단지가 있다. 주민들 사이에서 재개발을 위한 서명을 받고 추진하려고 하지만 아직까지는 성사가 되지 못하였지만 이곳이 재개발 되어 대단위 아파트단지가 개발된다면 인구 밀집도도 높아지고 주변 상업지구의 수익향상과 철도이용고객도 늘어나 대전역 자체 수익도 높아질 것이다. 대전 역세권개발이 추진되면 재개발이 될 것이다

6. 결론

우리나라의 철도는 국가의 기간산업 분야로 국내에서 대표적인 수송수단으로써 발전을 해왔고 100년이라는 긴 역사를 가진 만큼 역사시설물들은 노후화 되어 그동안 종종 역사시설물을 개보수하거나 재건축하여 역사시설물을 유지하여 사용해 왔다. 그뿐만 아니라 민간 자본을 투자해 민자역사를 건설하여 기타부대수익을 이루었다. 그리하여 지금 철도는 교통수단을 이용하기 위한 공간뿐 아니라 복합기능을 가져 이윤을 창출해내는 민자역사를 건설하여 운용 중이고 건축되고 있는 중이다.

하지만 우리나라 민자역사 및 역세권 개발에 있어서는 공공성보다는 수익성을 중점으로 개발하고 있다. 주민편의시설 이나 역을 이용하는 사람들의 편의에 대한 고려가 부족할뿐더러 역의 특성이 개발되지 않고 상업적인 시설로 전락했다.

그동안 신도심인 둔산과 유성에 비해 상대적으로 낙후됐던 대전역 주변 개발의 촉매제 역할을 할 것으로 보여 원도심 활성화에 큰 도움이 될 전망이다.

대전시는 철도기관청사 주변을 철도타운으로 조성하고 다른 산업과 연계해 철도클러스터로 만들 계획이다.

시는 철도타운 착공과 함께 역세권 개발이 급류를 탈 수 있도록 내년 1월 초 토지공사에 발주한 역세권 세부개발계획 수립을 위한 용역 안이 제출되기 전 올 하반기부터 정비지구절차를 밟을 방침이다.

한편 대전역 동쪽 광장 인근 철도부지 8만 6000여 평에 들어설 한국철도타운은 우리나라의 중부의 교통중심지인 대전역은 지금부터 민자역사를 준비하고 민자역사 건설 위주의 개발로 수익성에 있어서 성공해야한다 공공성을 고려한 주민편익시설이 개발되어 철도역이라는 대전역사의 이미지를 추구해야한다. 그래서 본 연구는 공공성과 수익성 모두 충족시키는 대전민자역사 및 대전역세권 개발 방향에 대해 연구해 본 것이다.

우리나라 민자역사의 사례와 특히 용산 국제타운조성을 참고하고 해외 민자역사 사례를 분석하여 개선해야 될 부분에 있어 접목시켜 대전 민자역사 및 역세권 개발 방향에 대해 제시하였다. 역무시설과 민자역사건물의 공공성 추가와 함께 수익성 창출을 도모하고 주변 교통여건과 연계하여 개선방안을 만들어 내고 주변 상권 지역인 역사 전면부 주요 상권과 역사 후면 상권에서 지하상가를 포괄해 수익을 올리는 방향을 살펴보았다.

하지만 우리나라 정부의 민자역사와 역세권 개발에 대한 재정적·제도적 지원에 대한 것을 검토하지 못하고 그에 대한 방안을 제시하지 못한 한계가 있다. 따라서 향후 이러한 부분에 대한 후속연구를 기대한다.

참고문헌

1. 임종혁(2007), 철도역세권 개발사업의 문제점과 개선방안에 관한 연구-한국철도공사 역세권 개발사업을 중심으로-, 석사학위논문, 한남대학교
2. 김병오(2005), 민자역사 및 역세권의 효율적 개발방안에 관한 연구-국내 민자역사 개발사례를 중심으로, 석사학위논문, 목원대학교
3. 백용호(2002), 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 정책대응 방안, 서울시정개발연구원
4. 임종혁(2007), 철도역세권 개발사업의 문제점과 개선방안에 관한 연구-한국철도공사 역세권 개발사업을 중심으로, 석사학위논문, 한남대학교
5. 김재윤(2005), 신도시 역세권 상업·업무시설의 입지특성에 관한 연구, 석사학위논문, 경원대학교
6. 한승희(2005), 한·일 사례를 통한 고속철도 역세권 복합용도개발 방향에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교
7. 안재균(2007), 철도역세권 개발관련제도의 문제점과 개선방안, 석사학위논문, 충북대학교
8. 함영춘(2003), 철도민자역사의 공공시설 계획 특성 분류에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교
9. 철도공사소개 홈페이지 통계자료실 (http://info.korail.com)
10. 대전시 개발계획
11. 철도공사 대전역 역세권 개발계획