

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

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

이한범*
Lee, Hanbeom

박현진**
Park, Hyeonjin

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 . Yeongdeungpo Station the traffic center of the south part in Seoul had been constructed by privately financed station of Lotte Shopping Co. after 1987. Yeongdeungpo Station constructed station building is a successful example for profitable. The successful instance of Yeongdeungpo privately financed station investigates and devises comprehensive development as thinking over surrounding stations for more and more benefits.

1. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

철도는 국가의 기간산업 분야로 국내에서 대표적인 수송수단으로써 발전을 해왔다. 그리고 100년이 라는 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 맞물려 부대수익 창출을 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 용산역세권개발처럼 역 주변 지역을 고려하여 종합 개발하는 광의적 개발에 대해서도 눈을 돌리고 있다.

영등포역은 남부서울의 교통 중심지로 전철노선이 지나가고 호남선, 경부선의 주요 정차역이다. 유동인구가 많은 영등포역에 1987년부터 롯데쇼핑사가 민자역사를 구축했다. 영등포역은 민자역사 건설

* 이한범 (한국철도공사 수도권서부지사 영등포역, 비회원)

E-mail : hblee@korail.com
Tel : 010-9025-8020

** 박현진 (한국철도공사 수도권서부지사 영등포역, 비회원)

E-mail : ttattsy@korail.com
Tel : 010-7458-0718

위주의 개발로 수익성에 있어서 성공한 사례이다. 영등포 민자역사에 대해 조사해 보고 더 나은 수익을 내기 위해 주변 환경과의 개발에 대해 강구해 보도록 한다.

1.2 연구의 내용 및 방법

우리나라 민자역사 및 역세권 개발에 있어서 공공성보다는 수익성을 중점으로 개발하고 있다. 주민 편의시설이나 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 영등포민자역사 및 영등포역세권 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 영등포 민자역사 및 역세권 개발을 함에 있어 나아가야 할 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 거리**라고 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, 철도역사를 중심으로 그 주변지역의 지상 및 지하의 연계개발이 가능한 지역, 넷째, 토지이용, 용적율, 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.*

* 이영근오덕성(1995), 도시철도역세권의 개발 방향에 관한 연구 : 대전광역시 도시철도 역세권을 중심으로, 지역개발논총

** 양재호(2000), 역세권 개발방향의 모형설정에 관한 연구 : TOD내의 MXD모델을 중심으로, 석사학위논문, 성균관대학교

*** 김재윤(2005), 신도시 역세권 상업업무시설의 입지특성에 관한 연구, 석사학위논문, 경원대학교

**** 김병오(2005), 민자역사 및 역세권의 효율적 개발방안에 관한 연구, 석사학위논문, 목원대학교

***** 한국철도시설공단법시행령 제24조(역세권의 범위 및 역세권 개발사업의 종류)의2

* 도시철도법시행령 제4조(역세권 개발사업의 범위 등)의5

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 철도역사를 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 사람들 보다는 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.

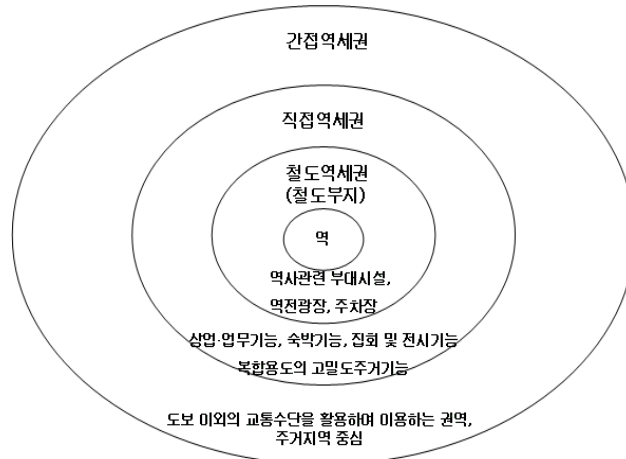


그림2-1. 역세권의 기능구성상 개발범위**

(3) 본 연구에서의 역세권 범위

영등포 민자역사 및 역세권의 개발 방향에 대해 연구하기 위해 역세권의 범위를 철도역세권을 포함하여 직접역세권까지로 설정하였다. 교통의 결절점인 영등포역을 중심으로 주변 역세권을 개발을 함으로써 주민 편의와 생활 문화를 향상시키고 개발에 따른 수익을 창출하기 위한 방안을 모색한다. 도시 기능이 고도로 복합 유치되도록 재개발을 해야 할 뿐 아니라 공공성과 수익성을 함께 영등포역세권 개발 방향으로 제시한다.

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.***

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

* 안재균(2007), 철도역세권 개발관련제도의 문제점과 개선방안, 석사학위논문, 충북대학교

** 국토연구원(2003), 철도역세권개발제도 도입방안에 관한 청문회, p.30

*** 함영춘(2003), 철도민자역사의 공공시설 계획 특성 분류에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교

말한다.*

또한 복합민자역사란 기능 및 공간 그리고 사업주체가 복합이 되어 다기능을 가지고 있는 역사이며 이의 개발 주체는 민간이 되는 역사를 말한다. 복합민자역사는 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) 신역사 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. 우리나라 민자역사 사례

철도는 국가의 기간산업 분야로 국내에서 대표적인 수송수단으로써 발전을 해왔지만 도로와 자동차 산업의 발달로 1970년대 이후로 철도 수송 수요가 감소되었다. 철도는 수익이 나지 않자 여러 가지 부대수익창출을 위한 방안을 모색하였다. 그 중 철도는 현재는 폐지된 “국유철도운영에 관한 특례법”을 제정하고 민간자본 유치를 통한 민자역사 건설 등을 하게 되었다.

3.1 우리나라 민자역사 건립 현황***

1) 추진현황

- ① 운영중 : 10개역(동인천(89년), 영등포(91년), 부천(99년), 부평(00년), 안양역(02년), 서울(03년), 수원역(03년), 대구(03년), 용산(04년), 왕십리(07년))
- ② 공사중 : 3개역(평택(09년), 청량리(10년), 창동(10년))
- ③ 인·허가 협의중 : 4개역(성북(08년 2월 인허가 보류), 의정부, 노량진, 천안)

2) 민자역사 건설과정 및 사업기간

인·허가 상에 있어서는 해당지역의 여건에 따라 차이가 있으나 일반적인 절차는 아래와 같다.

* 철도청 출자사업업무처리규정 제2조(정의)

- 국유철도운영에 관한 특례법 제24조(점용허가) : 철도청장은 철도재산에 기물 기타의 시설물을 설치하고자 하는 자는 국유재산법 제24조의 규정에도 불구하고 시설물의 종류 및 기간을 정하고 점용허가를 할 수 있다.

-국유철도운영에 관한 특례법 제6조 3호 : 역사와 동일건물내에 판매시설, 업무시설, 근린생활시설, 근린공공시설, 숙박시설, 관광집회 및 전시시설 등을 건설하고 관리하는 사업

** 민봉동(2005), 우리나라의 복합민자역사 개발 방향에 관한 연구, 석사학위논문, 중앙대학교

*** 한국철도공사 사업개발본부, <http://www.korail.go.kr/>

①사업주관자선정 → ②출자회사설립 → ③토지이용계획 수립 → ④사업계획 수립 → ⑤기본계획 수립
 → ⑥관련 인허가(도시계획시설변경→교통영향평가→건축심의→건축허가)
 → ⑦실시설계 → ⑧착공 → ⑨준공

현재 운영 중이거나 계획되고 있는 민자역사는 평균 연면적 2만5천 평 정도로 대규모로 건설되어지고 있어 관련사항의 검토 및 공사기간이 장시간 소요되는 사업으로 사업계획 후 준공까지 6년 정도의 시간이 소요되고 있다.

향후 민자역사 건설계획은 철도경영개선을 위해 향후 건설되는 역사는 철도공사에서 직접개발을 시행하는 방식으로의 전환 예정이다.

3) 철도공사와 민자역사회사와의 관계

철도공사는 민자역사회사에 대하여 상법상 주식회사에 출자한 주주로서 회사의 경영에 대하여 적극적인 관리·감독권을 행사할 수 있는 관계가 아니라 상법상의 주주로서 회사경영에 참여하고 있는 관계이다. 다만, 민자역사가 국유재산(철도부지)에 역무시설과 함께 건설되는 공익성이 있는 사업이기 때문에 필요한 경우 "특례법"에 의거 회사의 경영에 대하여 의견제시 및 자료제출의 요구 등을 할 수 있다.

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 운용중에 있다.

대부분 서울을 중심으로 한 수도권에 집중 되어 있다. 이는 민자역사개발 사업의 수익이 상업시설에서 나오는 이유로 인구밀집도가 높고 유동인구가 많아 기본적 수요가 확보된 수도권 중심으로 개발이 진행되어 왔다. 그중 몇몇 사례에 대해 살펴보도록 한다.

(1) 서울역

서울민자역사는 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 연무시설이 4,838평(16.8%), 판매시설이 16,245평(56.43%), 주차시설이 6,256평(21.73%)로 구성되었다.

역사와 연결되어 있는 쇼핑센터로는 갤러리아백화점 콩코스과 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, 북측 환승센터에도 택시정류장이 있다. 서쪽입구에 있는 택시정류장은 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 패밀리카드 라운지가 있어 신문, 인터넷, 음료 등을 무료로 이용할 수 있다.

(2) 용산역

용산역도 서울역처럼 고속철도사업과 추진과 함께 현대산업개발(주)가 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.

(3) 부천역

부천역은 1999년에 완공된 민자역사이다. 연면적 19,457평이고 역무시설은 2,621평(13%), 판매시설 11,761평(60%), 업무시설 256평(1%), 주차시설 2,523평(13%)으로 구성되어 있다. 신세계 이마트와 극장, 대형서점인 교보문고가 입점하고 있다.

부천역은 남부광장과 북부광장으로 오픈스페이스가 있다. 북부광장은 교통광장으로 대중교통수단을 이용하는 이용객들의 접근성을 높였다.

(4) 신촌역

가장 최근에 세워진 신촌민자역사는 2006년 입주가 시작된 밀리오레 쇼핑몰과 멀티플렉스 영화관인 메가박스가 있다. 2호선 전철역인 신촌역이 아니라 경의선 신촌역에 만들어져 이용 승객이 적고, 이대 상권과도 거리가 멀어 상권형성에 어려움이 있어 쇼핑몰의 경우 입주율이 50~60%선에 불과하다.

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 역사내 백화점, 쇼핑센터, 오피스, 병원 등을 모두 포괄한 복합민자역사로 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) 나고야역

나고야역은 기차역과 백화점, 호텔, 오피스 시설이 함께 입주한 복합철도 역사다. JR센트럴타워라 불리우고 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 (주)JR동해가 설립한 3개의 자회사들이 관리 및 운영을 맡고 있다. 지난 1987년 일본철도 민영화 이후 복합역사개발 사례 가운데 가장 성공한 모델로 꼽힌다. 나고야민자역사의 성공은 지자체의 전폭적인 지원이 있어 가능했다. 나고야시는 사업자에게 900% 이상의 높은 용적률을 보장한 것은 물론, 세금감면과 개발비용 지원을 통해 역세권 개발을 지원했다. 중앙신칸선, 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. 나고야역 현황

나고야역	
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



* 이근명(2005), 수원시 매산로1가 복합 쇼핑물 계획안, 석사학위논문, 경기대학교

** 한승희(2005), 한일 사례를 통한 고속철도 역세권 복합용도개발 방향에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교

그림 4-1. 나고야역 전면 사진

(2) 교토역

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. 공공시설 부분이 많아 투자회수 및 운영에 어려움이 따르나 공공시설의 역할 및 상징성이 뚜렷하다.

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

도표 4-2. 교토역 현황

교토역	
사업시행자	JR 서일본여객철도(주), 교토역 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)

(3) 고쿠라 역

고쿠라역은 지하3층 지상 최고 14층의 상업, 업무, 숙박, 공공시설들이 입지한 고층의 복합역사 개발로 이루어져 있다. 공공과 민간이 함께 참여한 민자역사로의 개발로 역사재개발 뿐만 아니라 은행밀집지역의 재개발이 함께 이루어졌다.

도표 4-3. 고쿠라역 현황

고쿠라 역	
사업시행자	규슈철도여객주식회사, 고쿠라 흥산주식회사, 자회사
사업기간	1993 ~ 1998
개발시설	역무시설, 상업, 호텔, 공공시설 등
대지면적(㎡)	약 76,000㎡
건축면적(㎡)	약 15,400㎡
주차장	약 370대
층수	지하 3층, 지상 최고 14층

(4) 고베역

고베역은 부지면적 228,100㎡로 기본형의 2층 규모로서 역사 자체에 대한 재개발이 없이 구 역사를 이용하여 역사를 개발하였다. 고베시와 민간기업의 공동 재개발로서 역사를 개발하여 주변 역세권지역을 재개발을 유도하는 형식이 아닌 역세권이 먼저 개발이 되어 역사의 개축 가능성이 있는 역으로 역의 동쪽 해변 지역의 하버랜드(Harborland)라 명칭된 부도심권의 도시계획에 의해 형성된 사례이다. 하버랜드는 하버랜드 지구 정비계획의 일부로 지하가 개발을 했다. 내부 도시의 활성화 및 고도 정보

화 사회에 대응 하는 새로운 도시 거점을 건설한 것이다.

도표 4-4. 고베역 현황

고베역	
사업명	KOBE STATION(하버랜드)
사업시행자	고베시와 민간기업이 공동으로 재개발
사업기간	1984 ~ 1992
개발시설	역무시설, 상업, 업무, 숙박 문화시설 등
대지면적(m ²)	약 228,100(69,000평)
주차장	약 5,000대

4.2 유럽의 민자역사 및 역세권 개발 사례

유럽은 철도청이나 지방자치단체가 중심이 되어 개발이 추진되고 민간개발자 또는 역세권개발 부동산회사를 별도로 설립하여 역세권개발을 하고 있으며, 중앙정부는 행정지원을 하고 있고 역세권 개발 사업을 통하여 발생된 개발이익은 철도시설과 역세권 내 기반시설 등에 재투자하여 서비스와 환경을 지속적으로 개선하고 있다.

유럽에서 역세권개발에 있어 주안점을 두고 있는 부분은 우선 원활한 교통 환승시스템의 확보로 타 교통수단과의 입체적 연계방안을 마련하는 것이다. 또한 인간본위를 기조로 한 보행자위주의 정책(차량통행을 억제하고 대중교통과 보행을 위주로 교통계획 수립)을 수립하여 보행권의 확보를 위해 노력하고 있다.

역세권개발을 통하여 도시의 상징적 의미를 부여하며, 기능의 복합화와 입체적 고도화를 도모함으로써 새로운 개념의 도시기능의 회복과 미래도시의 건설을 도모한다.*

(1) 프랑스의 라데팡스역

파리 라데팡스역은 도심부의 역사성을 보존하는 동시에 부족한 업무 및 상업 기능을 수용하기 위하여 1958년 개발에 착수하여 2007년에 완공한 역으로 업무기능을 중심으로 하되, 상업·문화·숙박·업무 등의 기능을 수용하고 있다.

(2) 프랑스의 릴르(Lille) 유럽역

릴르역은 구시가지와 신시가지 사이의 연결구역으로서 도시공원적 성격을 갖는 이 역사는 여러 개의 기존 도로를 따라 진입되고 새로 설계된 2개의 노선을 따라 배치됨으로서 TGV, 일반기차, 버스, 전철 등 모든 교통수단의 중심이 되었다. 북서부 유럽의 주요도시를 연결하는 이 역사는 유럽 교통망의 중추적인 역할을 담당하고 릴르시의 이미지를 더 부각시켰다. “유라릴 센터”로 불리는 도시정비지구를 지정하여 추진되어 철도역 관련사업과 역주변의 미개발지를 대상으로 하여 시행된 사업으로 구성되었다. 복합상업지구와 TGV역사 위에 고층빌딩으로 건설된 업무지구, 회의장, 전시장, 공연장 등으로 구성되는 컨벤션센터로 구성되어 있다.

(3) 프랑스 파리 몽파르나스역

프랑스 역사개발의 전형적인 형태이며 1981년 TGV 대서양선의 건설계획에 따른 2단계의 재개발계획으로 프랑스 국철과 파리가 개발 주체로 기존 역을 확장하였다. 역사는 신역을 포함 24개의 선로와 13개의 승강장을 갖추고 있다. TGV, 대도시권 고속지하철(RER), 지하철, 택시, 버스 등이 교통수단별

* 이근명(2005), 수원시 매산로1가 복합 쇼핑몰 계획안, 석사논문, 경기대학교
- 2401 -

로 건축물 내에서 대단위 환승시스템을 구축하였다. 양 측면에 고층아파트를 세우고 인공데크를 조성하여 대규모 옥상공원으로 개발하였다. 역전면의 몽빠르나스 타워를 비롯하여 오피스, 상가, 스포츠시설, 아파트 등이 복합되어 나타나는 데 영향을 미쳤다.

(4) 독일의 프랑크푸르트 중앙역

독일의 동서와 남북을 잇는 프랑크푸르트 중앙역은 독일 금융의 중심지인 프랑크푸르트에 건립되어 도로 및 유럽최대의 공항인 프랑크푸르트 공항과 더불어 유럽교통체계내의 중요한 결절점이다. 28개 선로로 하루 810개 열차가 운행되는데, 네덜란드 암스테르담으로 가는 고속열차 ICE의 출발역이기도 하다.

프랑크푸르트 고속철도 역사는 도심역이 아니지만 지하철 및 통근열차네트워크에 연계되어 도시와 도시 외곽지역을 연결하였다. 프랑크푸르트역 플랫폼에서 교외철도 및 도시철도는 플랫폼 전면에서 에스컬레이터나 층계를 통한 수직적 연계가 이루어져 역사로 들어가지 않고도 대중교통으로 환승할 수 있다. 역 광장은 택시, 버스, 전차를 환승하는 공간이어서 여러 곳에서 접근이 용이하게 계획되었다.

역사의 시설로는 업무목적 승객전용 라운지를 갖추고 있어 4개의 분리된 방에 82개의 좌석을 구비하여 열차 대기 고객에게 조용하고 편안한 환경에서 여행에 관한 정보, 신문, 잡지, TV, 무료 인터넷, 음료수를 제공한다.

플랫폼을 제외한 공간은 간이식당을 비롯한 소매 상업시설, 은행, 의료센터 등 각종 편의시설이 있다. 열차 이용객만 찾는 곳이 아니라 사람의 발길을 모으는 열린 공간 기능을 겸하는 것이다. 역의 하루 이용객 35만명 가운데 7만명이 열차와 관계없이 구내 시설물만 이용한다.

5. 영등포역의 민자역사 및 역세권 개발방향

5.1 영등포역의 특징

(1) 주요 연혁과 주변 현황

영등포역(永登浦驛, Yeongdeungpo Station)은 서울특별시 영등포구 영등포동 1가에 있는 철도역이며, 수도권 전철 1호선의 역이기도 하다. 서울역, 용산역과 더불어 서울특별시의 중추역 중 하나로, 서울 서남부권의 많은 여행자가 영등포역을 이용한다. 영등포역 서쪽에는 영등포공원이 있고, 남쪽에는 아파트 단지와 주택가가 입지하고 있으며, 북쪽으로는 우체국과 신세계백화점, 경방필백화점, 에셋르 쇼핑몰 등 주요 상업지구가 있다.

영등포역의 주요 연혁은 도표 4-1과 같다.

도표 5-1. 영등포역의 주요 연혁

연혁	
1899년 09월 18일	경인선 개통, 영업 개시
1936년 04월 01일	경부선으로 편입
1938년 04월 01일	남경성역으로 개명
1943년 04월 01일	영등포역으로 환원
1949년 01월 01일	5급역으로 승격
1950년 06월 30일	역사 소실
1965년 01월 12일	역사 신축 준공
1968년 02월 01일	4급역으로 승격
1974년 08월 15일	수도권 전철 개통, 종로선과 직결 운행 시작
1987년 09월 01일	민자역사 착공
1990년 07월 21일	민자역사 준공
2006년 07월 01일	지역관리역제 폐지, 보통(1급)역으로 조정



그림 5-1. 영등포역 주변 현황

(2) 민자역사

1987년 (주)롯데쇼핑이 사업주관자가 되어 민자역사를 건립하여 롯데백화점을 입점시킴으로서 기존에 국철과 전철이 정차하는 교통의 요지로서의 이미지뿐만 아니라 영등포역 부근을 중심상업지역으로서의 입지도 강화시키는 역할을 하였다.

영등포역 민자역사의 본 건물은 1987~1991년에, 이후 영화관 증축은 2004년~2005.11월 완공하여 현재 운영 중이며, 도시계획사항은 준공업지역, 일반상업지역, 제 1·2종 미관지구, 주차장설치 제한지역으로 구분된다. 역사의 용도는 판매시설, 운수시설, 근린시설로서 그 규모는 총 지하5층, 지상9층으로 이루어져 있다. 총 대지면적은 17,530평이며 건물의 총 연면적은 40,558평이고 이는 역무시설 5,138평 (12.66%), 판매시설 18,652평(45.98%), 주차시설 14,096평(34.75%) 등으로 구분된다. 대지에서 건물의 건폐율은 50.41%이고, 총 용적율은 113.83%이며 주차시설은 자주식 1,225대, 장애인 주차 26대가 구비되어 있다.

도표 5-2. 영등포역 민자역사 층별 구성 현황

구분	구성현황	비고
8층	식당가, 행사장	
7층	멀티캐주얼, 스포츠	
6층	가전·가구, 아동·신생아의류	
5층	남성의류	
4층	명품관, 디자이너, 부띠끄	
3층	여성의류	역무시설(국철, 선상전철)
2층	여성 영캐주얼	
B1층	식품	역무시설(지하전철)
B2~B4	주차장	전기·기계실

도표 5-3. 영등포민자역사 용도별 면적비

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

영등포역 역무시설은 지하 1층에는 콘코스만 있고 3층에 맞이방과 콘코스가 있다. 지하1층은 백화점, 지하전철 매표소, 지하상가와 콘코스의 역할을 하고 있는 공간으로 지하상가와 백화점, 매표소, 전철 개찰구의 이용으로 주말에는 붐비나 평일에는 이용율이 떨어지고 있다. 주된 요인으로는 KTX가 정차하지 않음으로써 시간적 가치에 대한 고객의 니즈를 충족하지 못하여 경쟁력이 떨어지는 면과 온라인을 이용하여 홈티켓, SMS 티켓 등을 이용하여 승차권을 사전에 구입하여 영등포역을 이용하는 고객이 증가해서 영등포민자역사나 영등포역 맞이방에서 대기하는 시간이 감소하기 때문이다. 또한 영등포역과 한정거장 차이에 있고 1호선과 2호선의 환승역인 신도림역에 테크노마트와 디큐브시티가 건설되어 영등포역 상권의 유동인구가 감소하고 있다. 3층은 상업시설, 국철 및 선상전철 맞이방과 자유통로로 구성되어 있다. 선상전철 맞이방은 열차가 도착하였을 경우에만 일시적으로 사람들이 몰릴 뿐 국철 맞이방과 크기가 비슷하다. 자유통로는 역사의 전·후면을 연결하는 유일한 통로이자 유동인구가 가장 많은 곳 중 하나이다.

(4) 교통의 중심지

영등포역은 서울 서남부권의 중추역이다. 역사 전면에 있는 도로는 경인로와 양평로가 이어져 삼거리를 형성하고 있다. 경인로의 중앙 차로와 양평로 양방향, 영등포역 후문 고가도로 아래에 각각 버스정류장이 위치해 있어 지선·간선·광역·마을버스 모두 30여대가 운행되고 있다. 서울의 강남(삼성, 신림동, 잠실, 압구정), 강동(천호동, 길동), 강서(신정네거리, 목동, 여의도)지역을 운행하는 버스노선이 있다. 또한 안양, 부천, 성남, 분당, 인천, 일산 등 서울 근교 수도권을 운행하는 버스노선도 다양하게 있으며, 다른 지역과의 연계성이 편리하다. 또한 밤늦게까지 운행하는 심야좌석 버스의 주요노선이 이 지역을 지나감으로서 이른 새벽부터 밤늦게까지 이 지역으로의 접근성은 상당히 뛰어나다.

하지만 2004년 4월 1일에 고속철도의 시대가 열린 뒤로 영등포역은 기존대로 일반열차만 정차를 하고 KTX는 서울역과 용산역, 광명역에서 정차를 하기 때문에 통과하는 역이 되었다. 아래 그림 4-1, 4-2, 4-3을 살펴보면 2004년에 KTX가 첫 운행이 되면서부터 영등포역 이용객수는 2006년까지 점점 감소됨을 볼 수 있다.* 이는 KTX의 운행횟수가 늘어남에 따라 일반열차의 운행횟수는 예전보다 줄어든 것도 있지만 시간을 절약하기 위해 KTX이용객 수가 늘어남에 따라 영등포역에서 열차를 이용하는 고객도 감소하게 되었다.

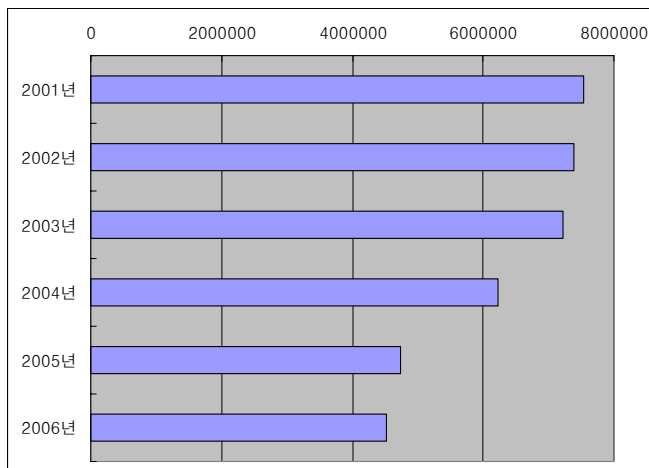


그림 5-1. 영등포역 하행열차 승차량 변동

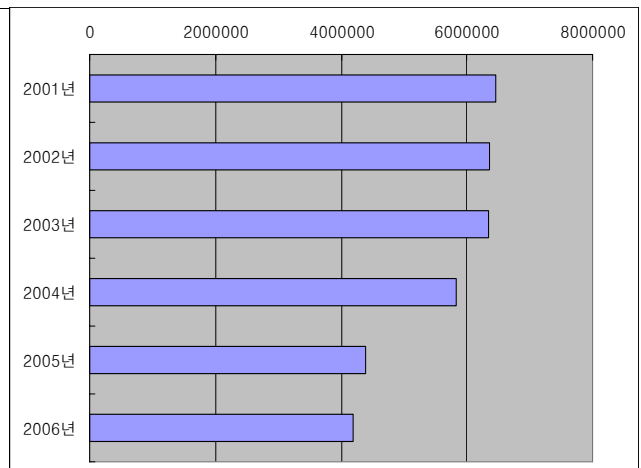


그림 5-2. 영등포역 상행열차 강차량 변동

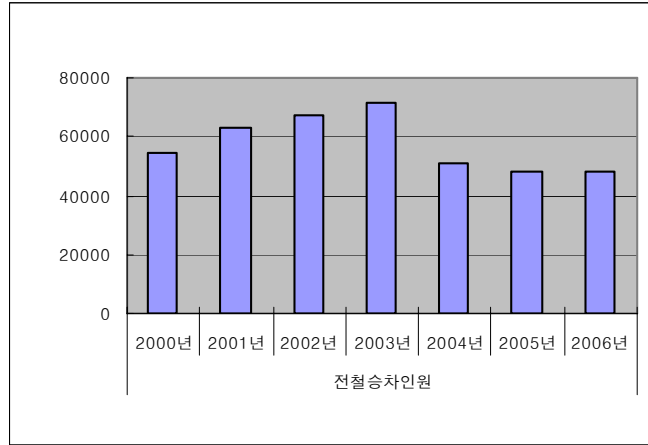


그림 5-3. 전철이용객 승차량 변동

(5) 상권 중심의 영등포역세권

영등포민자역사는 롯데백화점이 지하로 연결되어 있을 뿐만 아니라 근처의 신세계백화점, 경방필백화점 등과 연계돼 영등포 일대의 중심상권을 형성하여 가장 안정적인 상권을 형성하고 있다. 롯데백화점이 2005년에 증축하여 멀티플렉스 영화관인 롯데시네마도 갖추고 있어 젊은 층 수요도 꾸준히 있다.

또한 영등포역과 영등포시장 주위는 서울 도심의 명동이나 종로 못지않게 사람과 차로 붐비는 곳이다. 각종 금융시설과 유흥음식점, 대형 백화점이 자리 잡고 있으며 영등포역에서 영등포시장 로타리로 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 영등포역의 먹자골목을 찾는 30~40대 중·장년층의 남성들로 인해 밤 11시까지 유동인구로 발 디딜 틈이 없다.

영등포역 후면에도 선로를 따라 상권이 길게 분포되어 있다. 아파트단지와 주택단지, 빌라촌에 거주하는 주민들이 주로 이용하는 곳으로 음식점 및 생활필수품을 파는 가게들이 위치해 있다.

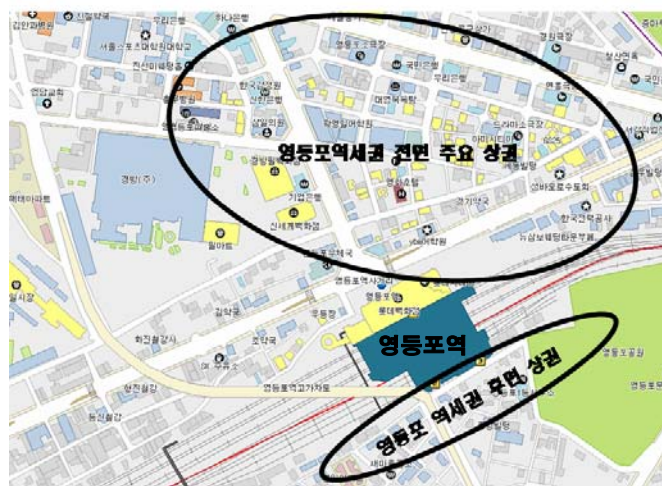


그림 5-4. 영등포역 상권 분포 지도

(6) 영등포역 후문 주거 단지

영등포역 후문 2번 출구로 나와 곧장 걸어가면 총 2,642세대인 영등포 대우푸르지오아파트 단지가 세워져 있고 영등포역과 아파트단지 사이에는 주택단지가 위치해 있다. 주택단지 대부분은 노후화된

주택들로 구성되어 아파트단지에 비해 인구밀집도가 낮다. 그리고 1번 출구에서 영등포 공원사이에는 빌라촌이 형성 되어있다.



그림 5-5. 영등포역 후문 주거단지

5.2 영등포 역세권 주요 개발 계획

(1) 영등포 지하공간 개발 공사*

2010년 완공 목표인 영등포역 지하공간 개발사업은 지상의 유동인구를 지하로 분산시켜 통행 혼잡을 해소하고, 단절된 지하상가를 연결해 지역경제를 활성화하기 위한 것이다.

실제로 사업구간인 영등포역과 영등포시장 일대는 롯데신세계·경방필백화점과 대형 쇼핑몰, 중앙시장 등이 반경 500m 이내에 몰려 있어 하루 유동인구만 12만 명에 달한다. 이 때문에 이 일대가 항상 사람과 차량으로 붐벼 영등포구는 해결책 마련에 고심해 왔다.

현재 영등포역과 영등포시장 일대에는 두 개의 지하도가 있다. 이 가운데 1983년 4월 완공된 영등포 3가 지하도는 240m로 영등포역과 롯데, 신세계, 경방필백화점과 직접 연결돼 있으며, 127개의 상가가 영업 중이다. 또 하나는 이보다 앞선 76년에 완공된 영등포시장 앞 지하도. 길이 154m에 55개 상가가 들어서 있다. 이들 두 개 지하도를 잇는 공사가 끝나면 지하도의 총 길이가 576m에 달한다. 이 구간에는 환승통로 광장과 지하보도, 지하상가, 주민휴식 공간 등 편의시설이 들어선다. 영등포역에서 영등포시장 로터리 일대에 거대 지하도시가 건설되는 셈이다. 민간자본 628억원을 유치해 진행하는 이번 사업은 민간사업자인 영등포뉴타운지하상가㈜가 건설 후 20년간 관리 및 운영을 맡는다.

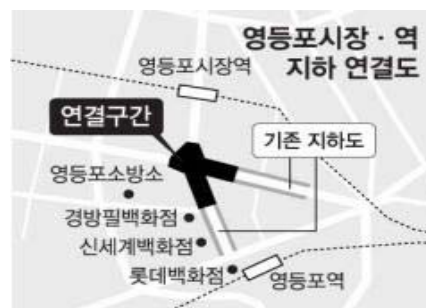


그림 5-6. 영등포역·시장 지하 연결도

(2) 영등포역 역세권 복합쇼핑센터 구축 계획**

경방이 회사의 모태인 영등포 공장부지에 5,500억원을 투자해 복합 쇼핑센터 ‘타임스퀘어’가 개발 중이다. 경방의 복합쇼핑몰에는 호텔 1개동(16층), 오피스 2개동(20층), 백화점 증축 1개동(10층), 쇼

* 유영규기자 whoami@seoul.co.kr (2007.10.30), 서울신문 (<http://www.seoul.co.kr>)

** 윤영미기자 youngmi@hani.co.kr (2008.01.09), 한겨레신문 (<http://www.hani.co.kr>)
- 2406 -

평몰 1개동(4층)이 들어서게 된다. 백화점, 할인점, 전문점 및 문화엔터테인먼트 시설 면적만 약 8만 5000평으로 코엑스몰(3만6000평)의 2.5배이며 일본의 나라포트(7만7000평), 홍콩의 하버시티(5만6000평) 등 아시아의 주요 복합쇼핑몰보다 큰 규모다. 총 5만평 규모의 쇼핑몰에는 CGV 멀티플렉스 영화관(9개관), 1200평 규모의 교보문고, 게임센터 등 엔터테인먼트 문화공간이 들어선다. 소비자들은 보고, 먹고, 즐길 거리가 한곳에 모여 있는 곳에서의 쇼핑을 더욱 선호하여 경방 복합몰이 들어서면 유동인구를 빠르게 흡수 할 가능성이 높다.

경방이 운영 했던 경방필백화점은 신세계가 20년간 장기 위탁 경영을 하게 되었다. 대형마트인 이마트 입점이 확정되어 지하층 5000여평(영업면적 3000여평)에 자리 잡을 예정이다. 신세계는 백화점뿐만 아니라 이마트까지 함께 운영하게 된다.

(3) 2020년 서울시 도시기본 계획 - 영등포 부도심과 지역중심 등 중심지기능 강화*

여의도에 집적되어 있는 금융보험 등 업무기능과 연계하여 IT 및 첨단정보산업, 상업유통의 중심지로 영등포 부도심을 육성하고, 지역중심 및 역세권지역의 복합개발 등을 통해 서남권의 중심지 기능을 강화한다.

5.3 영등포역의 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.

영등포역의 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. 영등포역은 12.67%의 점용면적을 이용하지만 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. 영등포역의 경우 3층 선상전철 맞이방과 국철 맞이방의 규모가 비슷하다. 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 한다.

선상전철 맞이방의 상업시설로는 오락실과 스토리웨이, 의류상점, 도서할인매장이 있고 국철 맞이방에는 서점, 스토리웨이, 음식점이 있다. 국철 맞이방에는 대기고객이 많기 때문에 선상전철 맞이방에 있는 오락실을 국철 맞이방 쪽으로 옮겨 수익을 올릴 수 있는 방안을 모색해 볼 필요가 있다. 즉, 대기시간과 연계한 상품과 상점 등의 개발을 필요로 하는 것으로, 이는 다음과 같은 문제점을 영등포역 리모델링 시 고려하는 것을 전제로 한다.

① 선상전철 맞이방과 국철 맞이방의 원활한 연결을 해야 한다. 동선 상에는 별다른 어려움이 없으나 공용통로는 노숙자 등으로 불쾌감을 조성하며, 맞이방 간 연결통로는 종합안내소와 좌우측에 옷가게가

있어 맞이방을 구분 짓게 하면서, 병목현상을 일으키는 요인이 되고 있다. 왜냐하면, 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 이용율을 높임으로써 고객편의 등의 고객서비스 향상을 도모할 수 있다. 후자의 경우는 전철 맞이방과 국철 맞이방이 일체화됨으로써 공간 활용 계획을 용이하게 할 수 있다.

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 행정 업무를 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 받는 역장실의 위치는 변경되어야 한다.

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 유지하는 전략적 방안을 모색한 후 검토하여야 하겠지만, 편의시설 확충은 비효율적 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 영등포역 맞이방 공간 활용에 대한 문제이다.

지하전철의 콘코스는 만남의 장소로 활용되는 경우가 많다. 전철을 이용하거나 기차를 이용하는 고객이 지하로 들어설 때 콘코스에 백화점의 가판대와 노상판매로 인해 역의 이미지가 시끄럽고 불쾌한 인상을 준다. 시끄러운 노상판매와 백화점 가판대를 없애고 분수대와 대기 의자를 구성해 놓아 영등포역의 이미지 변신을 꾀해야 한다.

(2) 영등포역 오픈스페이스 공간 문제점과 개선방향

역사 정문 광장에는 이벤트를 위한 공간이 마련되어 있다. 민자역사로서 광장에서 롯데백화점의 이벤트와 광고로 인해 상업적인 이미지가 강하지만 영등포역의 광장이기도 하므로 상업적인 이미지보다 공공성이 강한 영등포역만의 이미지를 시즌과 철도행사에 맞춰 이벤트를 열어 역 이용고객에게 보는 즐거움과 이벤트에 동참하는 즐거움을 주도록 하고 철도공사 및 영등포역의 이미지를 각인시켜줘야 한다. 역사 후문은 먹거리를 파는 노점상과 노숙자로 인해 영등포역 주변 환경을 해친다. 노점상이 위치한 곳에 조정시설과 동시에 주민들과 역 이용객의 쉼터로 개발하여 역사 후문에서의 접근에 있어 불쾌한 인상을 주지 않도록 한다.

(3) 역사 전·후면을 연결하는 보행통로 문제점과 개선방향

영등포역의 보행통로는 지하상가를 통한 지하하로와 역사 3층의 자유통로로 이용한다. 영등포역에서 백화점과 역무시설을 나누는 공간이자 3층의 공용통로인 자유통로(너비 12m, 길이 90m)는 철도노선으로 단절된 역의 전·후면의 연결을 위해 24시간 개방이 되어 있다. 하지만 역과 백화점 및 상점의 영업을 끝난 뒤 노숙자들이 자유통로 양쪽에 일렬로 자리를 잡아 잠을 청하거나 무리를 이루어 술을 마셔 자유통로 이용자들이 통로를 지나갈 때 위험을 느끼게 한다. 또한 노숙자들의 퀘퀘한 냄새가 자유통로에서 환

기가 잘 되지 않아 이용자들이 영등포역 3층에 들어설 때 영등포역의 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 12m인 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

영등포역사 내 주민 편의시설로 컴퓨터 사용 공간이 따로 마련되어 있었지만 노숙자들이 컴퓨터 의자에 앉아 자리를 차지하고 있어, 일반 고객이 PC를 사용함에 불편함을 느껴 거의 사용하지 않아 수익성이 떨어져 철거되었다. 옥외 옥상도 주차장 3층 밖에 설치되어 있지만 이용객은 거의 없고 백화점 직원들이 이용하고 있다. 역사 내에는 역 이용객이나 지역주민들이 실질적으로 이용할 수 있는 편의 시설이 거의 없으며, 기존 시설 활용도도 낮다. 그렇지만 영등포역 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 영등포역을 통해 주민들의 생활의 질을 높이기 위한 방안을 모색해야 한다. 영등포 역사 내에 직원이 사용하는 공간 중 건강 도모를 위한 헬스장과 회의실이나 교육장으로 이용하는 교양실이 있다. 헬스장 같은 경우 몇몇 직원들 제외하고 대부분 근무하느라 이용하지 못하고 있다. 이것을 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) 영등포역 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.

영등포역은 백화점, 역무시설 지원 및 공공이용 위한 선상 주차장 건설하여 지상 889대, 지하 319대 총 1,280대를 주차할 수 있다. 하지만 지상주차장과 지하주차장의 입구가 다르다. 지상주차장 입구는 영등포역 뒤쪽 신길로와 영등포 공원 방면에서 입차하고 출구는 영등포역 뒤쪽 신길로와 영등포 로터리 방면으로 나온다. 지하주차장 입구는 영등포역 앞 정문 택시정류장 끝 지점에 있고 출구는 영등포역 앞 정문 문래도 여의도 방면으로 빠져 나온다.

국철중심의 연계 체계로 지하 1층 전철 진출 입구와 지상 3층 영등포역과 에스컬레이터로 연결되었다. 영등포역에서 연계가능한 교통수단에는 일반버스 및 시외버스, 전철·국철·택시가 있으나 지역간 철도역과 전철을 제외한 시내통행수단과의 분리 운영으로 환승교통체계 다소 미흡하다. 또한 환승주차장도 확보되지 않았다. 전면도로(경인로)상에 유발통행량과 통과통행량이 집중함으로써 공해와 소음으로 인한 주변 환경 악화시키고 있고 버스 정류장의 대기시설이 있지만 연결한 좁은 보도 상에 설치하여 대기행렬과 보행교통량간의 상충 빈번하다. 지하공간에서의 판매행위와 냉난방, 환기시설 등 편의시설의 미비로 버스 이용자의 환승 보행 불편 야기시킨다.*

유발통행량과 통과통행량을 분산시키기 위해 환승주차장을 확보해야 된다. 영등포민자역사 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 정류

* 조중래, 박은미, 나희진, 이주행, 김인경, 조정민, 김익기(1995년), 대중교통수단 환승체계구축 연구, 서울시정개발연구원
- 2409 -

장만의 공간 확보를 위해 전면부 오픈스페이스 공간을 이용해서 이용객의 대중교통수단 환승 편리를 구축한다. 영등포역 민자역사 이용 시 자가용보다는 대중교통수단을 이용할 수 있도록 유도하여 차 통행량을 감소시킴으로서 차량소통이 원활히 되도록 한다.

(6) 지하상가 문제점과 개선방향

영등포역세권의 지하상가는 영등포역 지하상가와 영등포시장 지하상가로 구분되어졌다. 그래서 영등포역 전면에 있는 상권은 발달 되었지만 영등포중앙시장까지의 상권이 발달되지 못하고 옛 재래시장으로서 영등포시장의 상권은 하향세에 있다. 영등포시장까지의 상권의 연결과 유동인구의 분산을 위해 지자체에서 영등포역 지하상가와 영등포시장 지하상가를 연결하는 지하공간개발계획이 구상되어 시행하려고 한다. 이것 또한 반길 수 있는 이야기이지만 더 나아가 영등포역 전면과 지하상가를 통해 연결을 구축해야 한다. 지하활용을 하여 상업용도를 개발하는 것이다. 영등포역 전면의 발달된 상권이 있지만 영등포 후면은 상권은 미미하다. 영등포 후면의 상권을 개발하기 위한 방안으로 지하상가를 연결하여야 한다. 지하전철을 위한 통로는 있지만 거기서 지하상가를 연결하여 구축한다면 영등포역의 전면과 후면을 연결하기 위한 또 다른 보행통로가 생길 뿐만 아니라, 영등포역 후면의 상권도 발달시킬 수 있을 것이다. 이것은 주민의 편의와 상업성이 동시에 고려되는 방안이다.

(7) 주변부의 업무시설

경방이 회사의 모태인 영등포 공장부지에 5,500억원을 투자해 복합 쇼핑센터 ‘타임스퀘어’가 개발 중에 있다. 경방의 복합쇼핑몰에는 호텔 1개동(16층), 오피스 2개동(20층), 백화점 증축 1개동(10층), 쇼핑몰 1개동(4층)이 들어서게 된다. 상업시설 뿐만 아니라 숙박과 업무시설도 함께 구축하는 것이다.

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

영등포 상권은 신촌이나 명동 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 떠엄떠엄 있지만 강남역이나 명동 상권에 비하면 규모가 작고 숫자도 적다. 더욱이, 20대 층이 주류를 이루는 거리의 경우, 주변환경이 노후화되기 보다는 정렬/정비가 되어있는 경우가 많다. 영등포역 상권의 경우는 노후화된 건물이 대로변에 위치하고 이동통로는 좁으면서 노점상으로 인하여 동선이 엷히는 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, 영등포 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. 영등포 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.

영등포민자역사는 현재와 미래, 특히 미래를 준비해야 하는 절박한 시기에 있다고 볼 수 있다. 용산민자역사는 대규모 계획적 설계를 통해 대한민국의 뉴 트렌드를 형성할 것이며, 이는 지역적 차원이 아닌 국가적 차원의 민자역사로 거듭날 가능성이 높다는 것을 의미한다. 용산민자역사가 랜드마크적 역할을 충분히 소화함으로써 브랜드 이미지를 창출할 경우, 상대적으로 영등포민자역사는 왜소해질 가능성이 상당히 높다. 즉, 상권의 이동 및 유출현상이 지속적으로 발생하면서 전동차 및 국철 최소 이용자를 제외하면, 민자역사로서의 기능적 역할이 수익감소로 나타나는 것을 의미한다. 현재 롯데, 신세계, 경방 등의 백화점과 새로 신축되는 타임스퀘어인 복합 쇼핑몰 등과 함께 전문화된 상권 구상이 필요하

다. 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

영등포역 후면에서는 대우푸르지오아파트단지까지의 사이에 있는 거리와 뒤쪽으로는 노후화된 주택 단지가 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 영등포역 자체 수익도 높아질 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.

남부서울의 교통 중심지인 영등포역은 1987년부터 롯데쇼핑사가 민자역사를 구축했고 민자역사 건설 위주의 개발로 수익성에 있어서 성공한 사례지만 그 역시 롯데백화점이 입지해 있는 곳이라는 상업적인 이미지로 부각되어졌다. 공공성을 고려한 주민편의시설이 개발되지 못하여 철도역이라는 영등포역사의 이미지는 약한 것이다. 그래서 본 연구는 공공성과 수익성 모두 충족시키는 영등포민자역사 및 영등포역세권 개발 방향에 대해 연구해 본 것이다.

우리나라 민자역사의 사례를 분석하고 해외 민자역사 사례를 분석하여 개선해야 될 부분에 있어 접목시켜 영등포 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. 임중혁(2007), 철도역세권 개발사업의 문제점과 개선방안에 관한 연구-한국철도공사 역세권 개발사업을 중심으로-, 석사학위논문, 한남대학교
2. 임미(2005), 환승시설의 설계원칙에 관한 연구:고속철도 역사를 중심으로, 석사학위논문, 동의대학교
3. 김병오(2005), 민자역사 및 역세권의 효율적 개발방안에 관한 연구-국내 민자역사 개발사례를 중심으로, 석사학위논문, 목원대학교
4. 정광덕(2001), 지하공간의 활용방안에 관한 연구, 석사학위논문, 한양대학교
5. 백용호(2002), 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 정책대응 방안, 서울시정개발연구원

6. 조중래, 박은미, 나희진, 이주행, 김인경, 조정민, 김익기(1995), 대중교통수단 환승체계구축 연구, 서울시정개발연구원
7. 민봉동(2005), 우리나라의 복합민자역사 개발방향에 관한 연구-수도권 지역의 복합민자역사 사례분석을 통하여, 석사학위논문, 중앙대학교
8. 류성필(2006), 복합민자역사 개발 계획에 관한연구-노량진 복합역사 계획안을 중심으로, 석사학위논문, 홍익대학교
9. 임중혁(2007), 철도역세권 개발사업의 문제점과 개선방안에 관한 연구-한국철도공사 역세권 개발사업을 중심으로, 석사학위논문, 한남대학교
10. 이근명(2005), 수원시 매산로1가 복합 쇼핑몰 계획안-수원역 역세권 개발 분석을 통하여, 석사학위논문, 경기대학교
11. 이영근·오덕성(1995), 도시철도역세권의 개발 방향에 관한 연구 : 대전광역시 도시철도 역세권을 중심으로, 지역개발논총
12. 양재호(2000), 역세권 개발방향의 모형설정에 관한 연구 : TOD내의 MXD모형을 중심으로, 석사학위논문, 성균관대학교
13. 김재운(2005), 신도시 역세권 상업·업무시설의 입지특성에 관한 연구, 석사학위논문, 경원대학교
14. 한승희(2005), 한·일 사례를 통한 고속철도 역세권 복합용도개발 방향에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교
15. 안재균(2007), 철도역세권 개발관련제도의 문제점과 개선방안, 석사학위논문, 충북대학교
16. 함영춘(2003), 철도민자역사의 공공시설 계획 특성 분류에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교
17. 국토연구원(2003), 철도역세권개발제도 도입방안에 관한 청문회, p.30
18. 서울특별시 도시계획국, 2020년 서울도시기본계획, www.urban.seoul.go.kr
19. 한겨레신문 (<http://www.hani.co.kr>), 운영미기자 youngmi@hani.co.kr (2008.01.09)
20. 서울신문 (<http://www.seoul.co.kr>), 유영규기자 whoami@seoul.co.kr (2007.10.30)
21. 철도공사소개 홈페이지 통계자료실 (<http://info.korail.com>)