

# 동인천 민자역사 활성화 방안에 관한 연구

## The study of Dong-Incheon private-invested station development

김성일\*  
Kim, Sung-II

---

### ABSTRACT

Until now, Many papers were written by graduate school students and consultants about railway station as main consideration. But there is no paper about specific private-invested station development. So in this paper, Just consider limiting Dong-Incheon private-invested station on a noncompetitive point of view that also constructed as a part of railway station development. This paper will be referenced of private-invested station management and direction of development in Korail railway station development. Private-invested station development is actively driven to now after Seoul private-invested station in 1989 as Korail's first induced private capital. Dong-Incheon private-invested station also built in 1989 and operated to now, but it can't keep up with current market and can't meet changeable commercial business. So in this paper, comparing Dong-Incheon private-invested station with one of the successful private-invested stations which is youngdengpo private-invested station and seeking the improvement direction of Dong-Incheon private-invested station as considering Dong-Incheon private-invested station's floating, traffic system, walking line, the range of station, the development type, facilities, and other nation's developing cases.

---

## 1. 서론

### 1.1 연구배경 및 목적

지금까지 학위논문은 주로 민자역사 개발사업과 관련하여 역세권 활성화 방안을 검토하였다. 하지만, 특정 민자역사를 대상으로 하는 활성화 방안에 관한 연구 논문은 아직까지 검토되지 않았기에, 본 논문에서는 민자역사 중 수익성 및 사업성에서 경쟁력이 떨어지고 있는 동인천민자역사를 대상으로 활성화 방안을 검토하여 보고자 한다. 이는 구도심의 기존 민자역사에 대한 검토를 통해 새로운 발전방향을 제시하는 것으로, 향후 철도공사 민자역사 관리계획에 대한 방안이 될 것이다.

본 논문에서는 민자역사 운영 성공사례인 영등포민자역사를 검토하면서, 동인천민자역사의 지역적, 환경적 특성 등을 고려하여 동인천민자역사 운영 발전방향을 제시하고자 한다. 또한, 동인천민자역사 활성화를 위해 민자역사 설립 법률 등 이론 및 운영 현황, 해외 역세권 개발 사례 등을 고찰함으로써 문제점을 분석하고 개선 안을 도출하고자 한다. 이는 철도공사에서 기존 민자역사를 관리하는데 있어 실질적인 발전방향을 모색하는데 도움이 될 것이다.

### 1.2 연구범위 및 방법

본 연구에서는 동인천민자역사 개발 관련 법률 고찰 및 해외 민자역사 개발 사례 등을 분석하여 동인

---

\* 한국철도공사, 수도권서부지사 영등포역, 비회원  
E-mail : [mansu2202@korail.com](mailto:mansu2202@korail.com)  
Tel : 010-5005-4365 FAX : 02-2679-5373

천민자역사 발전 방향을 계획하고, 현재 동인천민자역사 운영상황을 파악함으로써 문제점을 도출하고 개선 안을 모색하여 보고자 한다. 또한, 연구방법으로 민자역사 건축물의 도시계획적 측면에서 개발방향 및 개발유형에 대해 검토함으로써 동인천민자역사의 발전방향을 제시하고자 한다.

## 2. 동인천민자역사 개발관련 법률 및 역세권의 이론적 고찰

### 2.1 동인천민자역사 추진 관련 법률

민자역사 개발사업 취지는 역을 이용하는 고객들에게 보다 편리한 서비스 제공을 통하여 철도경쟁력을 확보하고 민간 사업자에게 상업시설을 통한 개발수익을 제공하며, 발생 수익 중 일정부분을 점용료로 징수하여 철도경영 개선에 도움을 받고자 하는 것이다\*. 민자역사의 본격적 추진은 1995년 “국유철도 재산의 활용에 관한 법률”이 폐지되고, 법률 제 5027호(95.12.6) “국유철도의 운영에 관한 특별법”이 제정 공포된 이후이다. 그러나, 철도청이 2005년을 기점으로 철도공사로 전환되었고, 철도공사법이 제정되어 민자역사 관련 각종 규정들이 현재는 철도공사법에 규정되어 있다.

동인천민자역사 개발 법적 근거를 살펴보면 다음과 같다.\*\*

1. 국유철도의 운영에 관한 특별법: 철도청 재정지원과 철도시설의 확충을 위한 특별법으로, 민간의 관리, 운영 내용과 철도청의 출자에 관한 사항, 국가시설 귀속, 점용허가 등을 주 내용으로 담고 있다.
2. 출자사업업무처리규정: 사업추진절차(계획수립~준공 후 운영, 관리단계)별 조건제시, 역무시설의 의무비율(민자역사 총연면적의 10%이상) 및 산출빙식, 점용허가에 관한 사항 및 점용료 산출방식 등을 주 내용으로 한다.

동인천민자역사 개발 추진은 철도청과 사업주관자(동인천쇼핑센터(주))에 의해 사업이 추진되었으며, 절차는 경영개선계획 수립 및 개발 대상역 선정단계 → 사업주관자 모집 및 선정단계 → 사업추진 협약 체결 및 출자회사 설립단계 → 점용허가 및 착공/시설물 운영 및 출자회사 경영단계로 이루어졌다.

민자역사개발의 재원조달은 일방적으로 사업주관자인 동인천쇼핑센터(주)에 이루어졌는데, 이유는 철도청 철도부지제공 및 출자지분참여 이외에는 국가에서 지원을 안했기 때문이다. 은행대출은 공사초기 비용을 감당하기 위해 재원을 조달하는 방식으로 기업금융방식\*\*\*을 사용하였으며, 이와 같은 사업주관자에게 일방적으로 재원조달을 의존하는 재원조달방식으로 인하여 사업주관자는 분양 및 임대 연면적을 확대시키고 상업시설 위주로 개발하게 되었다. 이러한 이유로 동인천쇼핑센터(주)는 상업시설을 94.1%나 개장하였고 장기임대방식으로 보증금을 받아 개발비 및 관리비의 재원조달을 하였다.

기획예산처에서 2007년 4월에 발간한 민간투자사업기본계획은 민간투자사업의 사업시행방식으로 BTO, BTL, BOT, BOO, BLT, ROT, ROO, RTL 등을 규정해 놓았다.

표 2-1 민간투자사업의 사업시행방식

사업시행방식	내용
BTO (Build-Transfer-Operate)	사회기반시설의 준공과 동시에 당해 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며 사업시행자에게 일정기간의 시설관리 운영권을 인정

\* 강성식(2005), “민자역사개발 활성화 방향에 관한 연구”, 석사학위논문, 건국대학교

\*\* 남진, 김광중(2002), “국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 정책대응 방안”

\*\*\* 기업금융이란 대출에 따른 위험 대가로 담보물 또는 보증을 제공하고 재원을 조달하는 방식이다.

BTL (Build-Transfer-Lease)	사회기반시설의 준공과 동시에 당해 시설의 소유권이 국가 또는 지방단체에 귀속되며, 사업시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정하되, 그 시설을 국가 또는 지방단체 등이 협약에서 정한 기간 동안 임차하여 사용 수익하는 방식
BOT (Build-Operate-Transfer)	사회기반시설의 준공후 일정기간동안 사업시행자에게 당해 시설의 소유권이 인정되며 그 기간의 만료 시 시설 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되는 방식
BOO (Build-Own-Operate)	사회기반시설의 준공과 동시에 사업시행자에게 당해 시설의 소유권이 인정되는 방식
BLT (Build-Lease-Transfer)	사업시행자가 사회기반시설을 준공한 후 일정기간동안 타인에게 임대하고 임대기간 종료 후 시설물을 국가 또는 지방자치단체에 이전
ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer)	국가 또는 지방자치단체 소유의 기존시설을 정비한 사업시행자에게 일정기간 동 시설에 대한 운영권을 인정
ROO (Rehabilitate-Own-Operate)	기존시설을 정비한 사업시행자에게 당해 시설의 소유권을 인정
RTL (Rehabilitate-Transfer-Lease)	사회기반시설의 개량 보수를 시행하여 공사의 완료와 동시에 당해 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며, 사업시행자는 일정기간 관리운영권을 인정받아 당해 시설을 타인에게 사용 수익하도록 하는 방식

동인천민자역사는 국유철도의 운용에 관한 특별법 제24조와 출자사업업무처리규정 제22조 신규시설의 건설, 소유권을 민간투자자가 점용기간 동안 보유하고 상업시설을 운영한다'는 내용을 보면 BTO 방식으로 시행되었음을 알 수 있다.

기존 연구 자료를 살펴보면, 민자역사 추진절차에 대한 문제점으로 건축기본계획단계에서부터 지자체와 철도공사간 긴밀한 협의와 교통영향평가는 도시계획결정 이전에 이루어져야하며, 지자체의 도시계획인가/심의/교통영향평가/도시계획사업 실시계획인가/건축허가 등은 지역주민과의 협의체를 구성하여 의견을 반영하고, 지자체 인허가 단계에서 도시계획적 검토를 시행해야 한다고 지적하였다. 또한 역무시설 비율 10%에 따라 민자역사 전체 규모가 결정되는 구조에 대한 문제점으로 역무시설을 확대하여 전체 민자역사 규모를 확대하는 수단이 된다는 점과 지자체와 민자역사개발협의회를 두어 의견을 교류해야 한다는 점을 지적하였다. 민자역사 점용허가기간과 관련하여서는 30년의 점용기간으로는 수익성을 증대시키기 곤란하다는 것과 과도한 점용료를 지적하였으며, 또한 출자회사의 주요관리 업무에 대한 감사가 미비하여 출자회사의 부도를 가져올 수도 있다는 지적을 하였다.

## 2.2 동인천민자역사 역세권에 대한 이론적 고찰

### 2.2.1 민자역사의 정의

민자역사의 사전적 의미는 민간자본을 유치하여 설립한 역사이다. 민자역사'란 역사의 개발주체를 기준으로 분류된 형태로서 역사 개발 주체에 따라 공공주도형 및 민간주도형으로 구분할 때, 민간사업자 주도로 건설된 역사이며, 용도에 따른 개발 형태로 분류하면 역사에 상업시설을 병합한 복합 형태로 개발된 역사를 말한다.\* 즉, 민자역사란 민간자본을 유치하여 복합역사를 건설하고 점용료 수입과 사업에 투자한 지분에 관한 수입을 철도기관(민자역사 점용료-철도시설관리공단, 투자지분-한국철도공사)이 가져가는 형태로서, 동인천민자역사의 경우, 동인천쇼핑센터(주)가 민간자본을 출자하여 설립하였다.

\* 함영춘(2003), 철도민자역사의 공공시설 계획특성 분류에 관한 연구, 석사학위논문, 충남대학교  
- 2415 -

### 2.2.2 역세권의 정의 및 범위

역세권이란 역을 중심으로 하여 주변지역에 영향을 미치는 범위 또는 역을 이용함으로써 발생하는 영향 범위 등으로 정의될 수 있다. 또한, 도시철도 역세권은 철도역을 중심으로 도보로 10분 이내에 접근이 가능한 지역을 말한다. 지금까지 역세권에 대한 정의 및 해석하는 방법은 연구자에 따라 여러 형태로 연구되었기에, 본 논문에서는 동인천민자역사를 중심으로 주요 상권이 형성된 지역을 근거로 민자역사 영향권에 있는 지역을 대상으로 한다. 동인천민자역사는 이미 상권으로서 경쟁력을 상실하였기 때문에 역세권의 중추적인 역할을 하지 못하고 있어, 주변 상권과 연계한 활성화 방안을 모색 할 필요가 있다. 일반적으로 정의하는 철도역세권 범위는 역을 중심으로 반경 200m까지의 역인접권, 반경 500m 이내의 제1차 역세권, 반경 500~1,000m 이내의 제2차 역세권이 있다. 또한, 역세권 범위는 나라마다 차이가 있으며, 이를 정리하면 다음 표와 같다

표 2-2 역세권 설정에 대한 해외 공간분석\*

구분	역세권 설정	설정요소
일본(오사카)	역세권 형태를 정방형 또는 장방형으로 설정하고 역사의 등급을 구분하여 360,540,720m로 설정	크기, 모양
워싱턴(미국)	1,400m	크기
LA(미국)	도시지역 - 530m 비도시지역 - 800m	크기
Calthrope의 TOD	전철의 정차시점, 혹은 역사에서 400m 내에 2,3층의 혼합건물과 복합용도의 간선, 보육시설, 공공용지, 지역쇼핑몰, 업무지원시설, 고용 중심지 등을 포함한 보행권	잠재력

### 2.2.3 동인천민자역사 역세권의 공간적 범위

현재 동인천역은 용산, 동인천간 급행 열차의 시발역/종착역이면서, 인천역을 종착으로 하는 일반 전동차의 통과역으로서 역할을 하고 있다. 하지만, 급행 시발역/종착역으로서 교통의 결절점 역할을 수행한다고 볼 수 없으며, 역사 기능이 다기능화 되어 있다고도 볼 수 없다. 오히려 전동차의 통과역으로서 지역 경제성장 잠재력을 개발하여 지역경제를 활성화 시켜야 할 과제를 안고 있다. 현재 운영 중인 동인천민자역사는 4,5,6층과 지하 1층을 제외하면 상가가 비활성화 되어 있어, 주변 상권 및 주변 지역 재개발에 따른 공간적 범위를 역세권 범위로 설정하여 개발방향을 검토하고자 한다.



그림 2-1 동인천민자역사 역세권의 공간적 설정범위

\* 심승희(2006), 일본 철도역사 주변 복합용도건축물의 건축계획적 특성에 관한 연구"석사학위논문, 충남대학교, p.87  
- 2416 -

### 3. 민자역사 개발 사례분석\*

본 연구에서는 일본, 독일과 프랑스의 역세권 개발과 관련한 역사의 개발 내용을 살펴보고자 한다.

#### 3.1 일본 사례연구

1) 교토역은 역사시설과 대규모 주차장을 포함하여 부지면적 약 12,000평, 지상16층 규모의 상업, 컨벤션, 문화시설 등의 복합건물 건설을 계획하였고, 내부는 주변과 공원의 연계성을 가지도록 계획되었다. 환승체계는 철도가 지상2층, 지하철이 지하2층에 연계되고, 택시, 버스는 지상 역광장에서 동선이 분리되며, 자가용 이용자는 주차건물이나 역사 내 주차장을 이용하도록 계획되었다. 교토역의 특징은 공공시설로서의 역할 및 상징성이 뚜렷하며, 국제 환승시스템을 구축하였다는 것이다.

2) 나고야역은 백화점, 호텔, 문화, 오락시설 등 다양한 도시기능을 복합시켜 기능성과 정보처리가 용이한 공간구성을 하였다. 또한 역 전체를 하나의 공간으로 통일하여 입체적으로 고도화하고, 접근성이 용이하도록 각 시설로의 진입이 편리하도록 설계하였으며, 건물외관을 인지하기 쉽게 디자인하여 랜드마크적 요소를 가미한 것이 특징이다.

#### 3.2 독일 사례연구

1) 프랑크푸르트 역사는 역 주변 교통 도시계획시설의 정비방안으로 고속철도와 타 교통수단간의 연계를 적극적으로 도입하였다. 교외철도 및 도시철도는 고속철도 플랫폼 전면에서 에스컬레이터나 층계를 통한 수직적 연계가 이루어지고, 버스정류장은 역사 남쪽에 그리고, 택시 및 자동차의 경우는 여러 곳에서 접근이 용이하도록 계획되었다. 프랑크푸르트 역의 특징은 열차를 기다리는 고객들에게 조용하고 편안한 환경에서 여행에 관한 정보, 신문, 잡지, TV, 무료인터넷, 음료수를 제공하여 역사 이용에 불편이 없도록 하는 라운지를 운영한다는 점이다. 우리나라 서울역에도 삼성 KTX 패밀리카드 라운지가 있어, 본 카드를 소지하고 있는 고객들에게 무료인터넷, 음료수, 잡지 등의 편의를 제공하고 있다.

2) 슈트트가르트 고속철도와 연계되는 교통수단으로 대중교통이 우세하다. 이것은 슈트트가르트의 대중교통망이 잘 발달되어 있다는 점과 고속철도와 대중교통수단 운영자간의 긴밀한 협의에 따라 연계가 원활하기 때문이다. 역사 주변 정비방안으로 통근열차로의 연계, 주차장 상부 플랫폼 배치, 택시 정류장의 삼면 배치, 버스 정류장 남서 방향 배치 등 대중교통과의 원활한 연계성을 가지도록 설계한 점이 슈트트가르트 역사의 특징이다.

#### 3.3 프랑스 사례연구

1) 몽빠르나스역은 TGV와 대도시권 고속지하철(RER), 지하철, 택시, 버스 등이 교통수단별로 대단위 건축물 내에서 환승하는 시스템으로 구축된 것이 특징이다. 역사 및 주변의 기능구성은 역 전면의 몽빠르나스 타워를 비롯하여 오피스, 상가, 스포츠시설, 아파트 등이 복합되어 나타나게 되었다. 몽빠르나스역은 프랑스 역사개발의 전형적인 형태로서 기존 역을 확장하면서 전면적인 재건축을 실시, 여객수송능력을 증대시켰고, 특히 양 측면에 고층아파트와 그 사이에 인공 데크(deck)를 조성하여 대규모 옥상공원을 유도하는 파급효과를 거두었다.

2) 파리-북역(Paris-Nord) 플랫폼과 선로수는 PER이나 TGV를 합쳐서 20개 정도이고, 버스/지하철/택

\* 이근명(2005), 수원시 매산로 1가 복합 쇼핑물 계획안-수원 역세권 개발 분석을 통하여, 경기대학교 석사학위논문 재정리  
- 2417 -

시 등과의 연계체계가 잘 구축되어 있다. 공사 전에는 역 서측부분에 택시 승강장과 주차장이 있었으나, 공사 후에는 동측 지하에 택시 승강장이 직접 역으로 연결하게 되어있고, 주차장은 택시 승강장 밑에 1,300대 규모가 설치되어 있는 것이 특징이다. 유럽의 지역간 철도는 대도시의 도심지를 통과하지 않고 시내에서 각 방향별로 역사를 건축하기 때문에 역사의 평면이 ‘ㄷ’ 자 형으로 도로에서 버스, 택시, 보행으로 철도의 접근이 유리하다.

#### 4. 동인천 민자역사 문제점 및 개발방향 검토

##### 4.1 동인천민자역사 문제점 검토

동인천민자역사는 우리나라 최초 민자역사인 서울민자역사(1989년3월) 이후 1989년 4월에 2번째로 준공되어 현재까지 운영 중에 있는 민자역사이다. 동인천민자역사는 초기 설립 이후 동인천의 랜드마크로서의 역할을 수행하면서 수익을 창출하였다. 하지만, 중구와 동구, 남구, 연수구 신도시에서 유입되던 인원이 인천지하철 개통으로 인하여 감소하고, 주변 도로망의 확충으로 자가운전 편의성이 증가함으로써 동인천역 이용인원은 감소하였다. 또한 역사주변은 현재까지도 민자역사 설립 당시 모습을 그대로 보존한 채 재개발이나 재건축이 전혀 이루어지지 않아 지역 도심부의 쇠퇴 및 지역경제를 왜소화시키는데 영향을 미치고 있다.

동인천 민자역사는 상업시설이 과다하게 배치되어 양적인 측면에서는 사업성의 증대로 보이나 그 이용성이나 고객 집진력 측면에서는 효과적이지 못한 공간구성의 한계를 나타낸다. 동인천민자역사의 경우, 구도심의 경쟁력이 약화되고 고객을 유인할만한 경쟁력을 상업시설에만 의존하게 됨으로써, 규모나 시설적 측면에서 한계를 나타냈다. 민자역사는 그 사업추진의 기초단계에서부터 사업 타당성을 검토하여 사업유지와 이익창출에 필요한 상업공간에 대한 배려 때문에, 과다한 상업공간 할당이 시설간 부조화를 유발하는 문제점이 있다. 따라서, 동인천민자역사 재개발 등 사업 추진 시 공공성을 위한 세부시설에 대한 시설설계를 통해 사회적 약자 및 주민복지를 위한 편의시설 및 공간 등의 배치를 고려해야 할 것이다.

우리나라 민자역사 개발은 철도기능과 해당 지방자치단체의 도시기능과 효율적인 연계개발이 이루어져야하나, 아직도 정치적 영향이나 지역간 이기주의, 시민단체 등의 반발로 인하여 지역경제 활성화 수단으로 발전하지 못하는 한계점에 노출되어 있다. 일본은 철도역사재개발을 통해 국가와 지역이 철도와 함께 발전할 수 있도록 다양한 기능을 통합하여 계획하는 대표적인 국가이다

동인천민자역사는 지하2층을 통해 중앙로지하상가, 신포지하상가로 답동사거리까지 연결되는 상권이 형성되어 있다. 지하상권의 경우, 역사가 위치한 남쪽방향만으로 활성화되어 있다. 역사 반대쪽인 중앙상가는 선로와 평행하게 대규모 한복상가 위치해 있으나, 건물이 노후화되는 등 상권으로서의 기능이 떨어져 있다. 동인천민자역사는 선로를 기준으로 남쪽과 북쪽이 분단된 전형적인 특징을 보이고 있는데, 이는 지하통로를 통한 보행동선조차 고려되지 않았기 때문이다.

1999년 인현동 화재사건으로 상권이 위축되고, 또한 주안역 지하상가와 부평역 지하상가등 신상권이 형성됨에 따라 규모나 환경적 측면에서 경쟁력을 잃어 고객유인 요소가 약한 것이 단점이다.

역사 주변 주택구성을 보면 건축된지 20년이 넘는 노후 불량주택이 대부분을 차지하고 있어, 거주 주민수에 대한 상대적 밀도가 아파트에 비해 낮다. 이는 지역경제에 영향을 미치는 필수요소가 부족함을 의미한다. 즉, 상권에 대한 지속적인 소비 잠재력이 빈약하여 지역발전에 이바지하는데 한계를 보이고 있다.

경영자의 적극적인 민자역사 활성화에 대한 참여가 있어야한다. 2005년말 선로 복복선 공사가 완료되

어 급행열차가 동인천까지 연장 운행 중에 있다. 경영자가 민자역사 활성화에 대한 의지가 있었다면 복복선 공사 시점에 민자역사 리모델링 등을 추진하였어야 한다.

동인천민자역사는 현재 동인천백화점 n-joy 쇼핑몰 분양주 채권단협의회가 구성되어 보증금 반환을 요구하고 있다. 민자역사 건립 당시 자본금을 조달하는 수단 및 이익확보 수단으로 장기임대분양을 했으나, 경영실적이 악화되면서 임대기간이 2007년 2월 14일부로 완료가 되었음에도 불구하고 보증금 반환을 못해주는 실정이다. 이는 자본조달의 어려움으로 인하여 시설비는 개발비로, 운영비는 관리비로 전용되어 사용된 결과이기도 하다. 또한, 입점 상가들을 장기임대로 유치하고 점포운영에 대한 권한을 소규모 업체들에게 넘겨줌으로써 부가가치 창출을 통한 운영이익, 시장변화에 대한 대응력 등에서 경쟁력이 떨어진 결과이기도 하다.

#### 4.2 동인천민자역사와 영등포민자역사 검토

영등포역은 광역철도와 일반철도가 환승이 되는 역이다. 특히, 일반철도의 경우, 용산과 서울역을 시발역/종착역으로 하는 경부선, 호남선, 전라선, 장항선 일반열차가 모두 정차하기 때문에 여행을 가고자 하는 고객층이 두터운 장점이 있다. 반면 동인천역은 광역철도가 정차하는 역으로 용산-동인천간 급행열차의 시발역/종착역이며, 일반 광역 전동차의 통과역으로 이용고객 층이 영등포역과는 다르다. 따라서, 두 민자역사의 이용고객층, 유동인구, 역사 대기시간 등은 차이가 있기 때문에 단순비교는 다소 무리가 있어, 본 연구에서는 각 민자역사의 현황과 용도시설분석을 통해 영등포민자역사와 동인천민자역사를 비교하고자 한다.

동인천역과 영등포역 민자역사 운영현황은 다음 표와 같다.

표4-1 동인천역, 영등포역 민자역사 현황

역명	규모 (역무시설)	사업 시행자 (사업비)	현황
동인천역	지상6/지하3층 25,390m <sup>2</sup> (7,681평) (1,472m <sup>2</sup> (445평))	동인천쇼핑센터(주) (124억원)	87년.6월 착공 89년.04월 준공
영등포역	지상9/지하5층 134,074m <sup>2</sup> (40,558평) (16,987m <sup>2</sup> (5,138평))	롯데역사(주) (1,943억원)	87.09월 착공 91.04월 준공 04.2월 영화관 증축 착공 05년.4월 준공

영등포역의 경우, 2005년에 영화관을 증축하여 백화점 이외에 수익을 창출하는 방안을 강구하였으나, 동인천민자역사는 준공 이후 수익성 악화에 적극적으로 대응하지 못함으로써 운영에 어려움을 겪고 있다. 영등포민자역사에서는 점용료와 배당금 수익이 꾸준히 창출되고 있으나, 동인천민자역사는 운영수익이 적자상태에 있어 점용료조차 지불하지 못하고 있는 실정이다.

동인천민자역사 및 영등포민자역사 시설반영 사항을 살펴보면 다음과 같다.

표4-2 동인천민자역사, 영등포민자역사 용도시설 분석 m<sup>2</sup> (%)

구분	합계	역무시설	판매시설	문화 / 집회	주차시설
동인천역	22,222	1,303(5.9)	20,919(94.1)	-	-

영등포역	131,729	20,942(15.9)	57,182(43.4)	6,942(5.3)	46,663(35.4)
------	---------	--------------	--------------	------------	--------------

동인천민자역사는 판매시설이 전체 면적의 94.1%를 차지할 정도로 상업 중심의 역사 개발이 이루어져 고객 이용편의성 측면에 대한 시설이 없음을 알 수 있다. 주차시설의 비율이 상대적으로 높은 영등포민자역사는 교통혼잡 등을 유발하여 지자체에 미치는 부정적인 이미지도 있으나, 고객이용의 편의를 고려한다면 반드시 나쁘다고 치부할 수도 없다. 동인천민자역사의 경우, 주차시설이 민자역사와 100m 정도 떨어진 별도 건물로 건축되어있어 이용편의성이 떨어진다. 대형마트, 백화점 등은 주차장과 연계하여 수직적 보행동선을 에레베이터를 통해 연결한다. 비가 온다고 해도 우산없이 쇼핑을 즐길 수 있도록 편의를 고려한 다른 건축물에 비해 경쟁력이 떨어지는 것은 당연하다. 역무시설의 경우, 동인천역은 지하상가와 연계된 지하1층 매표소와 건물외부에 신축된 선상매표소가 있다. 선상매표소의 경우, 1층에 위치하고 있어 전동차 이용 시 게이트 통과 후 2층으로 올라가서 홈으로 다시 내려가도록 동선이 연결되어 있다. 올라가서 다시 내려가는 이동동선은 반복적이고 불편한 느낌을 준다. 반면 지하상가에서 연결되는 지하 매표소는 이동동선 상에 매표소가 지하에 위치하고 있어 게이트 통과 후 홈으로 올라가면 된다. 동인천역은 역무시설 비율이 5.9%에 불과하다. 역사를 이용하는 고객에게 편의시설 등을 통한 좋은 이미지를 전달할 만한 공간적 범위가 너무 협소하다. 공공성을 위한 최소한의 공간적 할당과 적절한 활용은 상가 이용객에게 편의를 제공하고 긍정적 이미지를 심어줄 수 있다. 상가에서 얻는 직접적인 수익을 창출할 수 있도록 하는 근간으로서의 적절한 휴식공간 등의 마련은 반드시 필요하다.

다음 표는 층별 용도에 관한 분석으로 층별 용도에 따른 기능을 분석하고자 한다.

표4-3 영등포민자역사 층별 용도현황

층수	용도
지하 1층	매표소, 운수시설, 식품
지상 1층	승강장, 잡화
지상 2층	숙녀 캐주얼
지상 3층	운수시설, 대합실, 숙녀정장
지상 4층	신사의류
지상 5층	아동, 스포츠센터
지상 6층	전기, 가정용품
지상 7층	식당가
지상 8층	문화센터

표 4-4 동인천민자역사 층별 용도현황

층수	용도
지상 6층	뷔페/웨딩홀
지상 5층	경륜장/경정 인천지점
지상 4층	경륜장/경정 인천지점
지상 3층	-
지상 2층	-
지상 1층	일부 상가만 의류판매 중
지하 1층	푸드코트, 현대직판장 입점 공사 중
지하 2층	통합상품부/지하상가와 연계

동인천민자역사는 지하1층부터 지상3층까지 실질적으로 상권이 비활성화 되어 있으며, 특히 지상3 4층은 운영 자체를 하지 않고 있다. 동인천민자역사는 수익창출의 한계로 인하여 층별 용도가 변경되는 악순환을 지속적으로 하였는데, 현재 미운영 중인 지상1층은 숙녀복, 지상2층은 남성복/아동복/유니섹스 캐주얼, 지상3층은 패션잡화/피혁/악세사리 등을 판매하였었다. 현재 운영 중인 4 5층의 경륜장/경정의 경우, 역사에 대한 이미지를 실추시키면서 민자역사를 활성화시키는 장애요소로 작용하고 있다. 지금 당

장의 임대료 수익 때문에 긍정적인 발전방향을 가로막는 운영방식을 그대로 노출하고 있는 것이다.

### 4.3 동인천민자역사 개발방향에 대한 검토

동인천역은 유동인구가 감소추세에 있다가 2006년을 기점으로 증가세로 돌아섰다. 주요 요인은 동인천역 복복선 공사가 완료된 이후 용산급행 열차가 동인천역까지 연장운행을 했기 때문이다. 또한 간접적 요인으로 KTX 개통 이후 기차이용 수요 증가 및 긍정적 이미지 창출, 운송 수단별 시간에 대한 가치증가, 친환경 운송수단에 대한 인지도 상승으로 인한 ISO 14000등 국제환경규격 및 규제에 대한 대체효과, 최근 유류값 급상승으로 인한 운송수단 대체효과 등이 있다. 또한, 동인천역 주변이 재정비촉진지구로 지정된 후 보상이 이루어짐으로써 재개발에 대한 기대감이 높아졌기 때문이다.

#### 4.3.1 복합용도개발을 통한 동인천민자역사 활성화

복합용도개발은 도심재생에 있어 도시를 미시적으로 개발하는 개발 기법 중 하나로 일정 규모 이상의 부지를 복합된 형태로 개발함으로써, 토지 이용의 복합화와 효율성을 높이도록 도모하여 기능적, 공간적인 연계성을 증대시키는 방안이다.\* 즉, 상호 지원하는 여러 가지 용도를 합리적인 계획에 의해 다른 용도의 기능을 상호 보완함으로써 이용 효율성을 높이는 것이다. 따라서, 복합화를 이룬 복합역사의 경우 여러 가지 기능들의 연계로 이용률 및 인지도를 상승시켜 정체되어 있던 철도역사와 쇠락한 주변에 개발 가능성을 높이는 긍정적 효과와 다기능적 복합화를 통한 도시 인프라를 형성하는 효과를 낳는다. 현재 동인천민자역사를 중심으로 동구 송현동 100번지 일원 291,920m<sup>2</sup>가 재정비촉진지구로 지정되어 2013년 12월에 완료예정으로 계획되어 있으며, 동인천역 북광장 조성사업 추진은 주민과 이주대책 협의가 원활히 이루어지고 있는 등 복합용도개발이 가능한 제반여건이 조성되고 있다.



그림 4-1 동인천역 주변 재개발 조감도

동인천 역사는 선로를 두고 남쪽에 배치되어, 한쪽에만 역사가 들어서면 통과역의 전형적인 역사 배치형태를 보이고 있다. 역사 반대 지역인 북쪽은 개발이 미비, 지역간 불균형을 초래하여 원활한 발전을 저해하여 왔다. 따라서, 본 연구에서는 이러한 단절을 방지하고 지역의 랜드마크로서 역할을 수행하는 역사가 되기 위해 복합용도건축물의 유형 중 블럭형을 검토하여 보고자 한다. 블럭형의 특징은 저층, 저밀이며 전통적 도시구성 요소인 중정이나 아케이드를 수용하는 지구단위의 개발유형으로 4,5층의 건축물을 중정을 중심으로 연결 배치하는 것이 특징이다. 블럭형은 철도역사 주변 건축물의 특징 중의 하나로 역사에 직접적으로 적용하기에는 선로라는 제한이 있기에 다음과 같은 동인천민자역사 건축을 제안하고자 한다.

\* 오덕성(1989), 복합용도건축물의 건축물 발전방향(1)", 건축사

선로 아래에 역사를 배치하여 지하상가와 원활한 도보동선을 제공하면서, 기존 n-joy 쇼핑몰과 북쪽 한복상가를 연결하는 결절점 역할을 하도록 한다.  
선로 위에는 민자역사와 한복상가를 특화한 건물 간 sky-walk의 지상동선을 연결한 동선으로 선로로 인한 지역간 단절을 극복하고, 원활한 이동동선을 제공한다.

일본의 경우, 선로를 두고 지역 간의 불균형 개발문제를 해결하기 위해 역사 고가화 사업, 역사 빌딩 계획, 선로 하부를 지하통도로 연결하는 등 지역분단 현상을 최소화하기 위한 노력을 하고 있다. 개발사례를 살펴보면 가와사기 역의 경우, 지하 개발형으로서 지하 콘코스를 이용하여 주변지역과의 연계를 추진하였고, 오오미아역의 경우는 고가 개발형으로 고가보도를 연결하였으며, 지바역은 고가보도와 지하 콘코스의 효율적 이용을 통한 혼합형 형태를 보이고 있다.

복합용도개발을 위한 민자역사의 복합역사는 동인천역을 중심으로 재개발이 예정되어 있어, 지자체와 철도기관과 연계한 발전계획 수립이 절실한 상황이다. 동인천민자역사는 기존 역사와 선상역사 등 2개의 동으로 연결되어 운영, 관리 및 부지이용 효율성이 떨어진다. 동인천민자역사의 경우, 관리주체가 철도공사, 시설관리공단, 동인천쇼핑센터(주) 등으로 구분되어 있어 개발계획의 일원화를 통한 개발계획이 수립되어야 하는 어려움이 있다. 따라서, 관리주체의 일원화를 통해 현재 남쪽에 위치한 공개공지와 주차장 면적까지 포함한 부지를 1개의 역사로 통합하고, 지하에 주차장을 건설하여 부지 활용도를 높일 필요가 있다. 또한 복합역사를 추진 시 고객편의 시설인 대형마트와 영화관등의 문화시설 연계가 절실하며, 공공시설인 콘코스의 확장과 더불어 광장부지, 공용통로 활용이 절실하다. 또한 상가 중심의 일률적인 배치 방식을 탈피하여 쇼핑몰과 역무시설 확충, 공용공간의 신설, 스카이라운지 기능 활용 등의 개발계획이 필요하다. 또한 역사 주변부 재개발 시 유동인구와 상주인구를 높이기 위해 용도구성에 있어 도보 이동거리 내에 역사 이용이 가능한 주거용도를 개발하여 개발부 주변을 활성화하여야 한다.

현재 운영 중인 동인천민자역사의 활성화된 상가는 사행심을 부추기는 경륜장 4.5층과 6층 웨딩홀, 그리고 지하1.2층 상가 등이 전부다. 따라서, 역사 이미지를 훼손시키는 경륜장을 폐쇄하고, 비디오방, 게임방, 노래방, 영화관 등 이미 일정 수요가 형성되어 있는 엔터테인먼트 상가를 우선 운영하면서, 아울렛 매장을 개설하여 대형마트 백화점 등에 뒤지는 경쟁력을 가격 및 양적 경쟁력으로 활성화 시킬 수 있는 방안을 모색해야 한다. 동인천역은 용산까지 운행하는 급행 전동차를 운영 중이다. 따라서, 서울방면 출퇴근을 하는 직장인을 위한 레스토랑, 커피숍과 간이가판대(Take-out) 등의 상점 운용과 만남의 장소로서 휴식공간을 통한 편의처 제공 및 선물의 집과 같은 쇼핑점 운용이 필요하다. 이는 영업시설에 대한 부대시설 운용 및 상품개발을 통한 영업수익 창출에 이바지 할 것이다. 상품개발의 경우, 급행전동차를 이용하여 편리하게 영등포역, 용산역에 이동할 수 있는 장점을 활용하여 관광열차 수요 창출 및 KTX 열차이용객 수요흡수 등의 경제적 효익을 창출할 수 있기에, 적극적인 영업활동이 가능하며, 이용객 증가와 더불어 동인천민자역사를 활성화시키는데 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대된다. 또한 지역주민을 위한 스포츠, 레저 시설과 문화센터 등을 운영하면서, 회원제 전문점을 통한 특성화된 상품매장을 개발할 필요가 있다. 이는 역사 인지도를 높이고 외부 지역 유동인구를 지역 내로 흡입하여 역사를 활성화시키는 방안이 될 것이다.

공공시설의 설치, 운영을 통해 지역주민의 편의를 증진시키는 방안을 고려할 필요가 있다. 굳이 역사의 공공성에 대한 언급을 하지 않더라도, 민자역사의 경쟁력 측면에서 고용센터(인천지하철 동춘역의 경우 여성 직업지원센터가 운영 중이다.)나 공공 행정업무를 처리하는 동사무소 대행 민원처리센터 등의 입점이 필요하다. 또한 관광, 문화부문의 지역주민 지원을 위한 여행사 등의 입점과 더불어 사회적 약자(장애인, 경로)를 위한 시설과 육아보육시설 등은 고객인지를 향상시켜 민자역사 경쟁력을 강화시키는

역할을 할 것이다. 비록 교통중심의 체계나 문화적 차이가 있기는 하지만, 일본의 경우 철도역이 문화와 정보 등 지역주민의 중요한 생활편의 공간으로 바뀌고 있는데, 역사 내에 지역관광 정보센터, 도서관, 지역특산물 판매전시장, 다목적 회의실, 집회실 등을 설치하는 등 역사자체의 기능을 다각화하고 있다.

역사 주변에 위치한 자유공원까지 보행녹지를 조성하고, 친 환경 생태공원을 확충함으로써 주민복지 시설에 대한 계획이 필요하다. 인근 역인 인천역의 경우, 인천지하철과 환승이 되어 수인선으로서 수원까지 동선이 확충될 예정이다. 따라서, 이동인구에 따른 수요를 창출하여 지역 활성화를 꾀하기 위해서는 북지측면과 더불어 인천역까지 운행하는 모노레일 등 관광요소를 더하여 민자역사를 활성화시켜야 한다. 캐널시티의 경우, 건축물군 중앙에 수변공간과 그린 월(green wall) 등의 생태적 공간을 마련하고 주변과 조화가 이루어지도록 자기 타일 등의 친환경 재료를 사용하여 저층부에 자연친화적인 공간을 이루고 있다. 또한 건축물의 외관은 일체화된 형태로 커튼 월로 세장미를 통해 형태적 특성을 부각시키는 것이 현재 건축적 특징 중의 하나이므로, 이에 대한 적극적 검토를 통해 역사의 랜드마크적 요소를 가미하여야 한다.

#### 4.3.2 동인천민자역사 연계방식 개선을 통한 활성화

역사 전면부에 대규모 광장을 조성하여 차량동선과 여객 및 보행자 동선의 혼잡을 중앙광장 및 순환도로를 통해 흡수함으로써 동선 상층의 문제점을 해결한 사례가 부평민자역사이다. 그러나, 동인천민자역사의 경우, 역사 전면부가 협소하여 광장의 역할을 할 수가 없다. 따라서, 민자역사 1층을 전면 개방형태로 광장화하고, 측면에 상가를 유치면서 중앙에 분수대등을 통한 만남의 장소로 활용한다면 이용률 증가에 기여할 것이다. 버스와 연계는 역사 좌우측에 위치하여 이용편의상 큰 문제는 없으나, 역사 전면 광장으로 정거장을 이동시키고, 택시의 경우는 역사광장 내부로 접근이 가능하도록 개선한다면 교통연계 편의를 증진시킬 수 있을 것이다.

동인천민자역사 연계방식 중 가장 큰 단점은 도보연계에 대한 지하상가 및 이동통로가 역사 북측과 원활하게 구성되어 있지 않다는 점이다. 복합용도건축물의 동선체계는 용도구성 및 기능배치에 따라 수평적, 수직적, 연계적 동선체계 유형이 나타난다. 현재 동인천역의 경우는 주요 상권이 지하상가를 통한 수평적 동선체계로 이루어져 있고, 지하상가 통로가 하나인 관계로 양쪽 측면은 상가가 입점하여 있으며, 가운데는 이동통로로서 역할을 하고 있다. 따라서, 쇼핑의 단순함이 느껴지며 다른 지역과의 도보연계가 단절되어 있는 문제점이 있다. 수직적인 형태는 에레베이터나 에스컬레이터를 통한 도보연계 방법이며, 연계적 동선체계는 수직적, 수평적 동선체계의 장단점을 보완, 절충한 것으로 각각의 용도 및 기능을 독립적으로 유지하면서 용도간의 보행자 동선을 저층부 연계공간을 통하여 효율적인 이동체계가 이루어지도록 한 것이다. 따라서, 연계적 동선체계를 통한 이동동선을 고려하되 민자역사로의 접근을 용이하도록 구성하고, 선상과 선하에서 도보적 연계가 가능하도록 하여야 할 것이다.

#### 4.3.3 지하공간 개발을 통한 활성화

동인천민자역사 지하상가는 단위규모가 작고 보행자 연결망이 형성되어 있다고 보기 힘들다. 특히 주변 주거지로의 지하상가 출구가 연결되지 못하여 상가 활성화에 직접적인 영향을 미치지 못하는 한계가 있다. 이러한 결과 상호연계체계가 부족하여 지하보도체계가 미흡할 뿐만 아니라 주변 건물과 연결성이 결여되어 지상보행교통의 지하 흡인력이 미흡한 실정이다. 이는 토지의 효율성을 저하시킬 뿐만 아니라 이후의 연계개발에도 장애가 될 수 있다. 현재 동인천민자역사와 연결된 지하상권은 지상과 폐쇄공간으로 형성되어 환경요소에 대한 개발이 필요한 실정이다. 환경문제는 상가 활성화라는 측면뿐만 아니라 지하도 이용자의 쾌적성을 위해서도 시급한 문제이다.

일본의 Harborland는 지하가로 내려오는 주출입구 부분에 물, 꽃, 자연산 포도, 아트리움을 통해 들어

오는 자연광과 에스컬레이터, 계단, 음악, 연속 배럴볼트형의 아트리움 모양 등의 인공물이 잘 어울려 좋은 이미지를 형성시키고 있다. 또한 지하광장부 아트리움, 채광돔 등에서도 자연광이 유입되고, 특히 지하광장 상부의 아트리움은 개폐가 가능하도록 되어있다.

프랑스 지하철 Place des Arts역은 동선의 흐름을 적극적으로 유입하기 위해 전면을 유리로 하여 역 동적인 내부를 모두 볼 수 있게 해 줄뿐만 아니라 내부에서도 외부로의 조망이 가능하게 하고, 또한 충분한 자연광의 유입을 가능하게 함으로써 공간의 명료성은 물론 공간적 정위, 개방감 및 공간감, 다양성, 그리고 이미지에서 의미에 이르기까지 환경지각-인지차원의 요소들을 훌륭하게 성취시키고 있다.

우리나라 강남역의 경우 중앙의 분수대를 중심으로 휴식공간을 형성하여 휴식 및 만남의 장소를 제공하고 있으며, 잠실롯데와 삼성동 무역센터의 경우는 아트리움이나 선큰 중정을 통하여 최대한의 자연광을 유입하고 있다. 또한 지상의 건물과 연계될 수 있도록 개발되어 지하를 통하여 지역일대를 연결하는 보행통로의 역할과 쇼핑몰 및 휴식공간을 제공하고 있다.

외국과 국내 기타역과 같이 환경적 요인을 고려하여 지하상가를 복합용도로 하는 계획적인 개발을 추진하여야 한다. 상업, 문화, 스포츠, 레저 등의 복합문화 시설과 지하철, 버스, 건물과의 연계 등의 이동통로로서의 역할을 고려한 체계적인 개발을 계획하여, 도시개발에서 나타나는 문제점을 최소화하면서 상권 이미지를 향상시켜 활성화하는 방안을 모색해야 할 것이다.

#### 「참고문헌」

1. 강성식(2005), 「민자역사개발 활성화 방향에 관한 연구」, 석사학위논문, 건국대학교
2. 류성필(2006), 「복합민자역사 개발 계획에 관한 연구」, 석사학위논문, 홍익대학교
3. 함영춘(2003), 「철도민자역사의 공공시설 계획특성 분류에 관한 연구」, 석사학위논문, 충남대학교
4. 심승희(2006), 「일본 철도역사 주변 복합용도건축물의 건축계획적 특성에 관한 연구」, 석사학위논문, 충남대학교
5. 기획예산처(2007), 「민간투자사업기본계획」, 기획예산처공고 제2007-25호
6. 남진, 김광중(2002), 「폭유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 정책대응방안」, 서울시정개발연구원
7. 김신(2006), 「고속철도의 역세권 개발과 그 영향에 관한 연구」, 석사학위논문, 서울산업대학교
8. 박준배(2002), 「철도 민자역사 사업관리 개선방안」, 석사학위논문, 중앙대학교
9. 민봉동(2005), 「우리나라의 복합민자역사 개발방향에 관한 연구-수도권 지역의 복합민자역사 사례분석을 통하여」, 석사학위논문, 중앙대학교
10. 오덕성, 이영근(1995), 「도시철도 역세권의 개발 방향에 관한 연구-대전광역시 도시철도 역세권을 중심으로」, 충남대학교 지역개발연구소 제7권
11. 오덕성(1998), 「대전시 구도심 기능강화와 복합화의 도입」, 충남대학교 지역개발연구소 제10권
12. 김병오(2005), 「민자역사 및 역세권의 효율적 개발방안에 관한 연구-국내 민자역사 개발사례를 중심으로」, 석사학위논문, 목원대학교
13. 정경수(2005), 「도시철도 역사와 연계한 복합문화시설 계획 안-구로 디지털 단지역을 중심으로」, 석사학위논문, 건국대학교
14. 이근명(2005), 「수원시 매산로1가 복합 쇼핑몰 계획안-수원역 역세권 개발 분석을 통하여」, 석사학위논문, 경기대학교
15. 한승희(2005), 「한 일 사례를 통한 고속철도 역세권 복합용도개발 방향에 관한 연구」, 석사학위논문, 충남대학교
16. 임중혁(2007), 「철도역세권 개발사업의 문제점과 개선방안에 관한 연구-한국철도공사 역세권 개발사업을 중심으로」, 석사학위논문, 한남대학교
17. 유완, 이상호(1997), 「역세권 개발에 따른 경주시의 장기발전 전략」, 지역개발연구 제3권
18. 박대현(2002), 「역세권 토지이용활성화 방안에 관한 연구」, 석사학위논문, 대불대학교

19. 김용하(2003), 인천역 주변 정비구상 및 타당성조사 연구”, 인천발전연구원
20. 강은주(2001), 장애인 노약자를 위한 철도역사의 편의시설 개선에 관한 연구”, 석사학위논문, 상명대학교
21. 서광석, 대만의 고속철도 역 및 역세권 건설에 대한 연구”, 한국철도대학논문집 제21권