

# 鐵道驛勢圈開發 制度의 問題點과 改善方案

## Improvement of the System in Railroad Station-areas Development

박흥순\*  
Park Heung Soon

주용준\*\*  
Ju Yong Jun

박현주\*\*\*  
Park Hyeon Ju

---

### ABSTRACT

The development of station districts is mainly categorized into 4 types. The first one is the composite development of the railroad station-areas. The second is the re-development of the direct station districts. The third is the rearrangement of the indirect station districts. And the fourth is the development of the new station districts for newly constructed railroad routes.

Among these, this study aims to focus on the problems and methods of improvement in the development of the railroad station-areas, since there is not much problem with the implementation of the city development project, housing site development project or city rearrangement project for the direct or indirect station districts.

---

## 1. 서론

### 1.1 연구의 배경 및 목적

#### 1.1.1 연구의 배경

우리나라 철도는 1899년 경인선 철도가 처음 개통된 이래 전 국토를 연결하는 국민의 교통수단으로 그 역할을 충실히 수행해 왔으나 1960년대 이후 경부고속도로의 건설과 함께 도로에 대한 관심과 투자가 확대되면서 철도역 및 역세권에 대한 정비 개발이 부진하였다.

철도역은 철도교통의 중심이며 도시발전의 핵이므로 철도역을 건설 할 때에는 주변지역을 포함하여 종합적으로 개발하여야 하나 지금까지는 철도역과 주변지역이 함께 종합적으로 개발되지 못하였다. 그로 인해 철도역과 철도역세권의 기능적 연계미흡 및 난개발로 인하여 철도기능이 저하되고 주변 환경이 악화되었다. 즉, 역세권 중심지 기능의 무계획적 분화로 역세권과 주변지역과의 명확한 경계를 보이지 않아 용도 혼재와 주거환경의 악화를 초래하고, 국한된 시설공급에만 치중되어 다양한 역세권공간창출이 이루어지지 않고 있다.

---

\* 저자1 한국철도공사 논산역 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

2004년개통한 경부고속철도의 역세권(광명·천안)의 경우도 종합적인 개발이 추진되어야 한다.

이러한 맥락에서 볼 때 고속철도시대를 맞이하여 국가경쟁력 제고와 환경 친화적이고 수송효율성이 높은 국가기간망 구축을 위해서는 철도의 위상이 재조명되어야 하며, 고속철도, 일반철도, 광역전철, 경전철 및 모노레일 등의 이용촉진을 위한 타 교통수단과의 연계성 강화 및 철도역세권의 환경정비가 필요하다.

그런데 현행 법률체계로는 철도역세권에 대한 체계적이고 효율적인 개발이 곤란하므로, 역세권개발제도의 도입이 필요하다는 의견이 지배적이다. 일반철도와 도시철도는 철도건설법 및 도시철도법 상에 역세권개발 관련규정이 있으나 현실적인 개발을 하기 위해서는 제도상 미비하여 실제 개발은 어려운 실정이다. 따라서, 철도역세권을 체계적이고 효율적으로 개발할 수 있는 제도적 방안의 도입에 대한 연구가 필요하다.

### 1.1.2 연구의 목적

우리나라 철도는 도시화가 오늘날처럼 진전되지 않은 옛날에는 지역간을 연결하는 장거리 교통위주로 계획되어 왔으나 오늘날에는 대도시지역의 도시교통기능을 분담하는 차원에서 지역간 철도가 계획되고 있다. 이러한 관점에서 우리나라의 기존 철도역사 및 역세권의 구조와 입지환경은 개선할 점이 많고 또 앞으로 계획중인 철도에 대한 철도역사 및 역세권계획에 대해서는 새로운 발상의 전환이 필요하다.

철도역사의 개선이나 역세권개발은 장거리선로의 건설보다 훨씬 더 어렵고 복잡하기 때문에 그야말로 장기적인 계획을 수립하고 정부, 지방자치단체, 철도사업자의 협의체를 통한 도시계획과정을 거쳐 단계적으로 수행하지 않으면 안 되는 분야이다.

정부에서는 지금까지 민자역사의 건설로 철도사업비를 절감하고 역세권 정비를 해결하고자 하고 있으나 그 동안의 민자역사 개발 경험을 보건대 민간자본의 경우 지나치게 수익성을 의식하여 효율적인 개발이 이루어지지 않고 있다.

재원문제로 민자역사의 개발이 불가피한 경우라도 역사개발과 역세권개발에 있어서 그 의미가 달리 해석되고 있으며, 이용객을 위한 공익공간을 사익공간에 비해 충분히 확보되지 않고 있을 뿐만 아니라 주변 역세권 정비가 함께 이루어져야 하는 정책방안이 선결되어야 한다. 따라서 고속철도시대를 맞이하여 새로이 철도의 르네상스를 이루기 위해서는 고속철도역사와 대도시권의 대규모 일반철도를 중심으로 한 역세권개발이 보다 효율적으로 이루어질 수 있도록 새로운 제도의 도입이 필요한 때이다.

또한 철도역 주변이 난개발로 인하여 철도기능 저하와 주변환경 악화 등을 초래하고 있으므로, 철도역과 주변지역을 체계적이고 효율적으로 개발할 수 있는 제도의 도입이 필요하다.

본 연구의 목적은 철도역세권 개발에 관한 관련법령 및 제도를 연구하여 철도의 기능활성화, 이용자의 편의제고, 철도역 주변환경의 개선 및 철도개량 재원의 조달을 위한 철도역세권개발에 대한 바람직한 제도적 방안을 제시함으로써, 향후 철도역세권개발 제도를 마련하는데 이론적 근거와 기초로 활용한다.

## 1.2 연구의 범위 및 방법

### 1.2.1 연구의 범위

시간적 범위의 기준년도는 2007년 말을 기준으로 한다. 단, 2007년 말 자료가 없을 경우에는 최근 자료를 기준으로 한다. 공간적 범위는 한국철도공사가 운영하는 철도에 한한다(도시철도, 민자철도 제외). 특히, 기존 철도노선의 역사시설을 중심으로 그 인접지역을 대상으로 한다.

### 1.2.2 연구의 방법

본 연구논문에서는 철도역세권개발의 이론에 대하여 살펴보고, 철도역세권개발 관련제도의 실태와 문제점을 알아보고, 향후 철도역세권개발 제도의 개선방안을 제시해 보고자 한다.

본 연구는 6개의 장으로 구성되었다.

1장은 서론으로 연구배경과 목적, 연구범위와 방법에 대해 고찰하고, 2장은 철도역세권개발에 대한 이론적 고찰로 철도역세권의 개념 및 공간범위, 역세권의 개발유형, 철도역세권의 개발특성에 대해서 정리

하였고, 3장에서는 국내 철도역세권개발 제도의 문제점을 도출하기 위하여 설문조사를 시행하여 분석하였고, 4장에서는 철도역세권개발 관련제도의 문제점에 대해서 정리하였고, 제5장에서는 철도역세권개발의 효율적 제도의 대안을 모색하여 제시하였고, 6장에서는 결론 부분으로 지금까지 연구결과를 정리하여 서술하였다.

## 2. 이론적 고찰

### 2.1 역세권의 개념 및 공간범위

#### 2.1.1 역세권의 개념 및 기능

##### 가. 역세권의 개념

역세권의 개념은 연구자의 목적·접근방법 또는 법 규정에 따라 다소 다르게 정의되고 있으며 최근까지 논의된 역세권의 정의는 대체로 첫째, 접근성 측면에서 보행자가 철도역을 도보로 접근할 수 있는 최대 거리를 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.

일반적으로 철도역에 의한 영향권은 “도시의 일상생활에서 교통수단으로서 철도를 정기적으로 이용하는 인구가 거주·분포하는 공간적 범위로 당해 철도가 통과하는 도시전체의 권역”을 지칭하며 역세권은 영향권이 미치는 범위 안의 각 철도노선의 철도역별 이용세력이 미치는 권역을 의미한다.

철도망이 미 형성된 상태이거나 위성도시의 경우에는 철도이용객이 택시, 버스 등의 1차 교통수단을 이용하여 철도역에 접근하므로, 이러한 교통수단이용객을 포함할 경우 역세권의 범위는 더욱 확대된다(인천광역시 지하철 건설본부, 1995).

역세권이란 철도역을 중심으로 지가 및 여러 가지 도시활동 등이 직·간접으로 영향을 받기 때문에 그 배후지는 중심지의 영향력이 미치는 지역으로서 중심기능이 무엇이나에 따라 여러 가지 권역으로 분류될 수 있다.

통상 역세권은 철도교통권과 유사한 맥락에서 이해 될 수 있으며 역의 지배력이 미치는 지리적 범위로 정의된다. 그러나 보다 구체적인 차원에서 역세권의 개념은 공간적 범위를 설정하는 기준에 따라 상이하게 정의 될 수 있어 현재 단일한 정의는 없다.

역세권의 개념은 연구자의 목적·접근방법 또는 사업시행자, 법규정에 따라 다소 다르게 정의되고 있기는 하다. 다음과 같은 역세권의 개념을 정의 할 수 있다.

첫째, 접근성 측면에서 보행자가 철도역을 도보로 접근할 수 있는 최대거리를 중심으로 설정하는 도보권역  
둘째, 이용세력권 측면으로서 철도역을 이용하는 이용인구, 이용성격으로서 당해 역의 이용세력이 미치는 권역 또는 철도역을 이용하는 사람들의 권역. 즉 철도역이 생김으로써 토지이용상의 변화가 나타나는 권역으로서 철도역의 지배력이 미치는 「물리적 거리」

셋째, 철도역사를 중심으로 그 주변지역의 지상 및 지하의 연계개발이 가능한 지역

넷째, 토지이용, 용적률, 건폐율 등의 공간적 특징으로서 철도역이 입주함으로써 지가(地價)나 주택가격 등 부동산 가치의 변화에 크게 영향을 받는 지역의 경계구역 내부공간

다섯째, 역사를 중심으로 한 공공영역, 시장영역, 환경적 도시영역 서비스가 미치는 공간적 범위로 철도역에 의해서 형성될 수 있는 토지이용의 영향권이라 할 수 있다.

##### 나. 역세권 형성요인

역세권은 유통공간과 적응공간이 통합하는 장소로서 승차, 구매, 만남, 휴식 등 모든 활동이 가장 쉽고

원활하게 이루어 질 수 있도록 계획되어진 도시의 핵 역할을 하는 영역이라고 할 수 있다.

역세권은 철도역을 이용하는 물류와 사람의 활동이 집·분산됨에 따라 형성된 대량물류수송과 여객수송이 이루어지는 철도역의 중심기능을 보조하기 위한 서비스 공간이 미치는 영역으로 볼 수 있으며 물류와 사람의 활동은 철도역세권 형성의 주 요인이라고 할 수 있다.

이러한 역세권이 형성되는데 영향을 미치는 요인을 보면 다음과 같다

첫째, 지역의 자연적 조건과 토지이용조건으로서 철도역을 둘러싼 산, 하천, 평야 등의 자연적 조건은 역세권의 확대에 상당한 요인이 되며 철도역 주변의 토지이용 용도와도 관계가 깊다. 즉, 철도역이 입지한 곳의 입지성은 역세권을 형성하는 가장 큰 영향을 미친다.

둘째, 철도의 종류별 수송용량으로 이는 역세권의 지배력을 구성하는 가장 큰 요인이 된다. 철도의 종류에 따라 도시내 이동, 도시간 이동, 지역간 이동을 담당하는 철도의 기능에 따라 철도역의 규모의 역세권의 범위가 달라지게 된다. 도시내 이동을 담당하는 도시철도의 역세권은 지역간 빠른 대량수송을 담당하는 고속철도역세권의 범위보다는 작을 것이기 때문이다.

셋째, 철도 이외에 이용되는 교통수단으로서 대부분의 경우 대중교통수단이 혼합되어 사용되므로 전체 교통발생량이 역세권을 구성하는 주 요인이 된다. 역을 이용하고자 하는 이용객의 접근이 1차 교통수단을 이용하여 접근하는 역세권의 경우는 도보권 역세권보다는 큰 범위를 가지고 있다.

넷째, 인근의 다른 역과의 거리로 대부분의 경우 하나의 역과 가장 가까운 역이 역세권을 구성하는데 큰 영향을 미치기 때문에 인근 역과의 거리관계가 역세권형성에 영향을 준다. 철도역간의 물리적 거리가 먼 역은 역의 지배력이 미치는 범위가 역을 이용하고자 하는 사람들이 멀어도 가장 가까운 역을 이용하기 때문에 그 사람들의 이용하는 최대 이용권까지로 볼 수 있다. 따라서 고속철도의 역세권은 역간 거리가 멀고 역을 이용하고자하는 수요가 먼 거리에서 가까운 역으로 접근을 하기 때문에 도시철도의 역세권처럼 역간 거리가 가까운 경우보다는 역세권의 범위가 커지게 된다.

#### 다. 역세권의 기능

역세권개발은 그 파급효과가 매우 크며 다양한 기능이 입지하게 된다. 철도역세권은 자연적 조건, 대중교통 수단의 양, 인근지역의 역과의 거리등을 고려함으로써 일반적으로 다음과 같은 기능<sup>1)</sup>을 수행한다.

첫째는 교통 결절점으로서의 기능이다. 철도역은 버스, 택시, 자가용 등 여러 교통수단이 최단거리내로 환승하는 지점이다. 따라서 철도역세권 일대는 대규모의 인원이 집·분산하는 도시 교통의 결절점으로서의 역할을 수행하게 된다.

둘째는 도시중심지로서의 기능이다. 일반적으로 철도역사 주변은 철도노선이 입지한 해당도시의 중심 지역으로서 권역내에 주요 고차서비스를 공급하는 중추적 기능을 담당하고 있다. 대부분의 고속철도 역세권지역에는 백화점 등의 유통기능, 호텔 등 숙박기능, 사무실, 오피스텔 등과 같은 업무기능, 콘서트홀, 체육관 등과 같은 문화기능 등이 집중적으로 입지해 있다. 이에 따라 역세권지역은 철도역을 중심으로 도시공간구조의 변화를 유도할 수 있는 대규모 재개발 기회를 부여하고 있다.

셋째로 정보의 집·분산 기능이다. 철도역을 통해 사람과 물자가 끊임없이 드나들고 이에 수반하여 각종 정보가 쏟아져 들어온다. 따라서 역세권은 대규모 인텔리전트빌딩을 통해 도시정보의 발신지이자 수신지로서의 정보기능을 핵심적으로 담당할 수 있다.

#### 2.1.2 역세권의 공간범위

역세권 범위 설정은 철도역이 지나는 통행수요를 예측하고 역세권개발계획에 근거를 제공해 주어서 상당히 중요한 의미를 지니고 있기 때문에 기존의 많은 연구가 수행되어 왔음에도 불구하고 뚜렷한 기준을 제시하지 못하고 있는 실정이다.

기존 역세권 관련연구 중 한 부류는 역세권 반경이 어느 정도인가를 파악하려는 연구들이었는데 이들

1) 국토연구원, 2003, “철도역세권개발제도 도입방안에 관한 공청회”, pp.4~5, 재정리

은 역까지의 접근수단 차이에 따른 역세권 반경차이, 공간거리 및 시간거리 측면에서의 역세권반경 등을 확인해 내면서 역세권반경에 대한 일반화를 추구하려 하였다.

현행 법령상 역세권의 범위를 살펴보면, 철도건설법에서는 국토해양부장관, 특별시장·광역시장 또는 도지사가 지정할 수 있는 역세권개발구역은 철도노선 및 역의 인근지역으로서 역세권개발사업의 시행자가 관계중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장으로부터 당해 역세권개발사업계획에 관한 인가·승인 등을 얻은 지역으로 한다(시행령 제23조)고 규정되어 있다.

도시철도법에서는 역세권의 범위는 역을 중심으로 한 인접지역으로서 당해 지역의 교통여건을 고려하여 시·도지사로부터 역세권개발사업계획의 승인을 얻은 지역으로 한다(시행령 제4조의5)고 규정되어 있다.

이상과 같이 역세권 범위설정은 계량적 접근방법이 구체적으로 시도되지 못하고 있는 실정이며, 외국 경우도 사례지역을 직접조사 하여 권역의 범위를 판단하고 있는 실정이다.

일반적인 역세권의 범위설정은 활동체계(activity system)를 공간적 거리(spatial distance)로 환산하여 이용권을 설정하는 방법으로 주로 보행거리를 중심으로 설정한다.

철도역세권은 기존 역사를 포함한 철도시설 부지로 미 개발된 부지를 활용하여 부대시설을 건설할 수 있는 잠재력이 있는 영역으로 철도이용을 목적으로 하는 사람들을 대상으로 한 상업·업무기능이 가능하며 지상·지하의 연계개발이 가능한 지역이다. 기존 역사를 중심으로 한 주차장, 환승시설 및 철도시설 부지를 포함하고 있다.

직접역세권은 보행으로 역에 5~10분내에 접근이 가능한 지역으로 철도이용을 목적으로 하는 사람들 보다는 일반인들을 대상으로 하는 상업·업무·서비스 기능을 갖으며 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.

그러나 역세권의 공간적 범위가 반드시 <그림2-1>에서 표기되는 원적인 개념의 범위보다 그 형상이 일정치 않으며 주변의 도로, 하천 등 지장물의 경계로 지역을 지정하고 있다.

## 2.2 역세권 개발유형

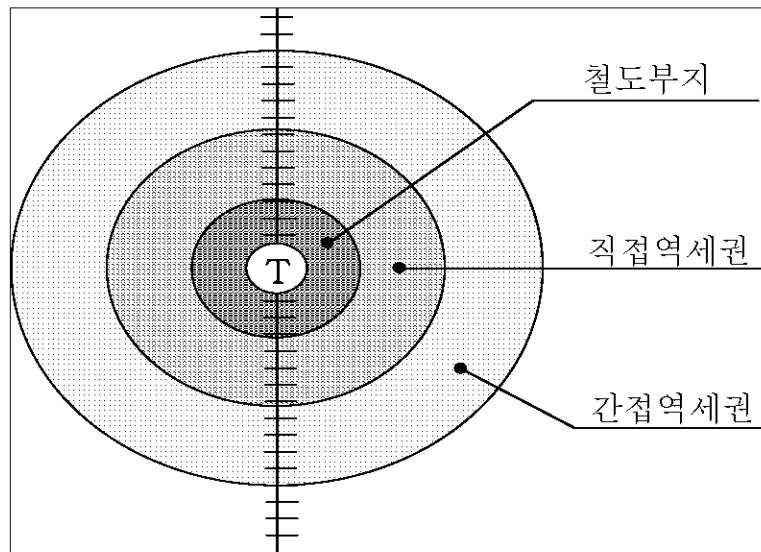
역세권의 개발유형은 개발의 대상이 역시설 부지 그 자체에 국한되는 철도역세권의 경우와 역시설 연결권 즉, 역세권이 미치는 직접역세권 및 간접역세권 구역의 경우로 크게 분류된다.

역세권개발사업은 세부적으로 사업대상지의 특성과 사업내용에 따라 철도역세권 복합개발사업, 직접역세권의 재개발사업, 간접역세권의 재정비사업, 새로이 철도가 신설되는 신역세권 개발사업 등으로 유형을 구분할 수 있으며 각 개발사업 유형별 개발방식과 관련제도는 다음과 같다.

도표 2-1 역세권의 범위와 성격

구 분	공간적 범위	개발 내용
철도 역세권	◦ 기존 역시설(부지 포함)	◦ 신역사 및 복합역사개발 ◦ 주차장 및 환승시설 ◦ 상업 및 업무시설
직접 역세권	◦ 역 인접지역으로 도보로 10분이내에 접근이 가능한 범위	◦ 간선도로변 블록중심의 개발 : 도시개발사업의 효율화와 도시기능의 정비를 고려, 복합용도의 개발을 유도하고 필요한 공공용지확보를 위한 개발 ◦ 상업편의시설, 위락, 문화시설 및 복합용도의 주거시설, 지하상가, 지하보도, 역세권내 주차장
간접 역세권	◦ 역을 중심으로 도보 10분 이상 소요되거나 1차 교통수단을 이용하여 접근가능한 범위	◦ 도시기능이 낙후하여 시가지정비차원에서 역의 직접역세권과 병행개발이 필요하며 지구단위로 향후 도시개발의 정비 필요 ◦ 상업업무, 주거기능 수용, 다양한도시개발 수법을 통한 도심지 거점개발가능

주 : 2004, 철도역세권개발제도 도입방안에 관한 공청회, 국토연구원



주 : 2004, 철도역세권개발제도 도입방안에 관한 공청회, 국토연구원

그림 2-1 역세권 모형도

### 2.2.1 철도역세권

철도역세권 개발사업의 대상지는 역사구내 및 철도부지내 미개발지 또는 시설현대화를 위한 정리된 부지를 대상으로 한다.

철도역세권 개발사업은 도심역사 재건축형으로 기존철도의 선로의 지상 또는 지하공간을 이용 개발하는 것으로, 역사를 개량하는 경우이며, 역주변에 이미 도심이 형성되어 있는 상태이다.

순수역사 또는 복합용도역사 건설과 함께 잔여 철도부지 위에 상업업무용 건축물, 교통환승시설, 종합터미널, 주차장, 도로, 광장 등을 종합적으로 개발하는 사업으로서 철도이용객의 편의를 위한 상업(백화점, 대형할인점)·업무숙박(호텔)·컨벤션·서비스시설의 집약적 개발로 원스톱서비스 제공이 가능하다는 것

점이 있다.

또한, 기존의 철도부지내 노선 위를 사업부지로 개발하기 때문에 별도의 토지 매입비가 필요 없거나 매입부지가 미미하다는 장점이 있지만, 기존 철도운행선상에 건물을 건설해야하므로 공법 및 설계에 어려움이 따르고 확장성에 한계가 있으며, 무엇보다 철도기반시설 및 인공대지 조성에 막대한 사업비가 투입되어야 하는 단점이 있다. 철도운영을 철도정책과 지자체의 도시정책과의 상충관계도 풀어야 할 난제로 남아있다.

철도역세권 개발사업은 다음의 세 가지 유형의 사업내용을 포함한다.

첫째, 역사건설사업은 철도 역사를 신설하거나 개량하는 사업으로서 철도건설사업의 일환으로 시행한다.

둘째, 복합용도 역사건설사업은 철도 역무시설과 대규모 상업업무시설을 복합하여 하나의 콤플렉스를 개발하는 사업으로서 역사로의 접근과 환승체계를 위한 기반시설을 함께 설치한다. 철도공사 자체사업이나 민자역사사업으로 시행하고 있으나 도시계획 변경에 많은 애로사항이 있다.

셋째, 철도부지 종합개발사업은 개발잠재력이 높은 도심지 역구내 및 철도부지를 종합적으로 개발하는 사업으로서 철도부지에 대한 도시계획 변경을 수반한다. 철도건설사업과 마찬가지로 철도시설 이전적지와 같은 철도부지를 대상으로 개발계획을 수립하고 개발구역이 지정되면 도시계획변경이 의제 처리되고 토지소유자인 철도공사가 개발사업 실시계획을 수립할 수 있도록 하여 도시개발을 시행할 수 있도록 기준마련이 절실하다.

### 2.2.2 직접역세권

직접역세권 전체가 재개발사업의 대상지이다. 일부 철도부지를 이용하기도 한다.

역사를 개량하는 철도사업과 동시에 역사 주변지역을 대상으로 기존의 노후·불량한 건축물과 구조물을 모두 철거하고 철도이용증진과 도심활성화에 필요한 공공기반시설물과 도심용도에 적합한 건축물을 건설하는 도심 재개발사업이다.

다만, 역구내 철도역세권 개발은 도시개발사업으로 시행하는 대신 주변 직접·간접역세권은 함께 재개발사업으로 시행한다.

그러나, 역세권 제도의 부재속에서 현재는 철도역세권 개발과 주변 직접역세권의 재개발은 일체적으로 이뤄지지 않고 있으며, 역세권의 막대한 세력으로 인한 개발이익이 철도기반시설의 부담으로 옮겨지지 않아 고스란히 철도사업으로 전가되고 있어 철도역세권 개발사업이 활성화되지 못하고 있는 실정이다.

또한, 역세권의 일체적 개발이 이뤄지지 못함으로써 철도 단절로 인한 배후부지의 공동화 현상을 해결하지 못하고 있는 실정이다.

### 2.2.3 간접역세권

간접역세권 전체가 도시재정비사업의 대상지이다. 일부 철도부지 및 직접역세권을 이용하기도 한다.

역사를 신설하거나 개량하는 철도사업과 동시에 광위의 주변지역에 철도역사로의 접근이나 환승체계를 위한 기반시설과 도심활성화를 위한 기반시설을 설치함으로써 토지소유자가 자발적으로 기존 건물을 개선하거나 재건축, 공동개발 등을 시행할 수 있는 여건을 조성하고 주민자력에 의해 역세권이 재정비되도록 하는 사업이다.

지구단위계획을 수립하여 주민자력에 의한 개발행위가 철도이용 증진과 도심활성화에 기여하도록 관리한다.

지구단위계획에서 정한 기반시설의 신설 및 변경사업은 철도공사나 지방자치단체가 도시계획시설사업으로 시행하는 방식인데 사업비 부담에 대한 정부의 보전방안을 필요로 한다.

도표 2-2 역사중심 개발유형

유형	내용 및 특성		유사사례
고층복합형	- 부지이용상 역세권에 더 이상 개발할 여건이 부족할 때 - 기존 역사 및 광장내 대형고층빌딩건축 - 동일건물내에 역무시설, 콘크스, 호텔, 백화점, 문화오락시설, 주차장이 공존		
	대형단일건물형	- 대형고층단일건물 - 저층부 : 역사, 백화점, 주차장 등 - 고층부 : 호텔, 오피스 등 - 저층에는 대형단일동으로 고층부는 2~3개 복수동으로	- 동경역 - 나고야역 - 교토역
	최소거리밀집형	대단위 빌딩 다수를 최소거리내 건립	-이케부크로역
재개발형	- 역사건물은 기본적으로 하고 주변역세권을 개발하는 형태 - 사업주체는 제3섹터형, 관이 주도하거나 민간이 주도하는 민간개발형 등이 있음 - 역사와 유기적으로 연결하여 역이용객들의 편의를 도모하면서 역세권에 상권이 집중되도록 개방		
	지하개발형	- 지하콘크스를 이용 - 역사주변지역과 연계	- 가와사끼역
	고가개발형	고가보도 연결형	- 오오미아역
	혼합형	고가보도와 지하콘크스 효율적 이용	- 자바역
신시가지형	- 그 지역특성을 최대한 반영		
	도시정비형	도시규모에 알맞은 도시정비개념	- 가께가와역
	베드타운형	- 역세권에 쇼핑센터와 중소형건물 유치 - 역세권 외곽에 아파트와 대형건물 유치	- 신우리아스역
	부도심형	- 오피스 전용의 부도심 개념 - 대형오피스, 호텔, 백화점, 공원 및 주거단지 등 유치	- 마꾸하라역

자료 : 서재영, 2002, 「민자역사 개발사업에 대한 고찰」 창동민자역사(주), p.26.

### 2.2.4 신역세권

철도사업자 등이 새로운 철도역사건설과 함께 주변의 미개발지역을 대상으로 택지개발사업이나 도시개발 사업을 시행함으로써 철도역사 신설에 따른 역세권개발 잠재력을 활용하여 신역세권을 건설하는 사업이다.

역세권개발계획에 따라 역사시설과 주변지역을 통합하여 개발할 수 있으므로, 철도이용 증진을 위한 도로, 광장 및 환승센터 등 공공기반시설을 역사주변에 계획적으로 설치할 수 있으며, 주변지역 개발에 의해 조성된 상업·업무용지나 택지 또는 건축물을 일반에게 분양해서 얻어지는 역세권 개발이익은 철도 건설과 공공기반시설 재원으로 활용할 수 있다.

정부투자기관에 위탁하여 사업을 시행하는 경우, 신역세권 개발사업에서 발생하는 개발이익을 정부투자기관과 철도사업자가 나누어 사용하되 철도사업자의 몫은 철도건설이나 철도이용 증진에 필요한 공공기반시설 재원으로 활용한다.

정부투자기관과 공동으로 사업을 시행하는 경우, 철도사업자는 신역세권 개발 대상지 가운데 철도역사



주변의 일부 토지만을 대상으로 상업업무용 단지를 건설한 후 상업업무용지 또는 건축물을 분양하고, 이를 통해 발생한 개발이익은 철도역사건설과 철도이용 증진에 필요한 공공기반시설 재원으로 활용한다.

## 2.3 철도역세권 개발특성

### 2.3.1 철도사업자 측면

가. 체계적이고 효율적인 철도역세권 건설

#### 1) 철도시설간의 연계성 강화

철도사업자는 역세권 중 철도역세권에 주체적인 시행주체가 되어야 하며, 철도역세권은 연계교통체계를 구축하는 근본적인 이유는 고속철도 등 철도의 개통으로 인한 효과를 공간적으로 확산시키고, 철도의 경쟁력을 제고시키는 동시에 전국적인 차원에서 각 교통수단간의 균형 있는 발전을 도모하기 위해서이다. 철도와 타 교통수단간의 연계체계가 미흡하면 철도이용에 따른 시간-거리 단축효과가 저감되고 이에 따라 철도이용객이 증가하는데 한계가 있다. 따라서, 철도를 중심으로 연계체계를 구축해서 이용권역을 확대하고 타 교통수단과의 환승이 원활히 이루어지도록 해야 한다.

#### 2) 철도여객 및 화물의 효율적인 처리기능 확보

철도역세권내 자동차동선과 보행동선처리에 있어서도 입체적인 고려가 이루어져 원활한 교통소통이 이루어지도록 해야 한다. 특히, 자동차의 경우 역세권개발에 의해 대규모 상업시설의 건설이 이루어질 경우 예상되는 통행량 증가나 주차수요의 급증에 대한 대책이 마련되어야 할 것이다. 또한 보행자의 1차 역세권인 직접역세권내 진출입의 편리성이 고려되어야 하며 역세권내 상업시설의 이용객과 철도승객간에 혼선이 방지되어야 한다. 동선유도의 경우, 고속철도와 국철, 고속철도와 지하철, 국철과 지하철간에 명확한 환승체계가 구비되어야 하며, 버스나 택시 등의 대중도로교통수단과의 긴밀한 연계를 통해 시설이용의 편리성과 접근성 증진을 도모해야 한다.

#### 3) 철도역 부대시설의 체계적인 확충

철도역세권은 역사 및 직접역세권 이용객을 위한 철도여객 서비스시설을 확충한다. 역 부대시설은 음식점, 문화시설, 오락시설 등 서비스업뿐만 아니라 종합생활 기능시설을 확충하기도 한다. 철도역세권내 부대시설은 차량뿐만 아니라 보행활동이 활발히 이루어 질 수 있도록 지역보행자도로, 광장 등 녹지공간체계와 연계되기도 한다.

#### 4) 철도이용객의 불편해소 및 서비스수준 제고

철도역의 연계처리기능 및 시설확충을 통하여 철도역세권의 기능을 활성화한다. 효율적인 집합과 분산기능을 수행하고, 역사에서 일어나는 효율적인 환승과 함께 집합과 분산을 위한 통행시간과 저항을 최소화하여 전체적인 통행제한을 감소시켜 철도와 타교통수단과의 환승시간을 단축시킬 수 있다.

#### 5) 대규모 철도사업 재원의 합리적 조달

철도역세권개발에 대한 개발이익 환수를 통한 철도사업 재원을 보충한다. 현행 제도상으로 철도를 건설·운영하기 위한 자원조달은 철도를 건설·운영하는 자의 부담, 채권발행, 국가나 지자체의 보조금, 국가나 지자체이외의 자로부터의 차입, 출자, 역세권내 부대사업, 개발이익의 환수 등의 방법을 통하여 가능하다.

나. 철도이용 도시기능의 활성화

#### 1) 철도역과 대규모 인구유발 도시시설 간의 연결성 강화

역주변에 대규모 인구유발시설이 많이 입지하고 있지만 연결성이 부족하여 보행자들이 겪는 불편을 해소하기 위해 철도역세권과 직접·간접역세권간을 연계함에 있어서 직접역세권의 잠재력이 주변 간접역

세권으로 확산되는 데는 물리적인 연결시설이 필수적이라 볼 수 있다.

특히, 전면이나 후면광장은 지하상가 및 공중보행로 등을 통해 적극 개발함으로써 주변지역의 개발을 유도할 수 있으리라 예상된다. 만일 철도역세권의 개발규모가 선로 상부나 화물적차장 등을 포함하는 대규모의 경우는 선진외국의 사례에서 발견되듯이 전후면 광장 이외에도 지하보행로, 지상오픈 스페이스, 공중보행로 등을 통하여 주변지역으로 확산시키는 연결방법도 고려해 볼 수 있다.

## 2) 철도이용자의 수요증대

철도역세권은 지역간 교통 및 지역내 교통이 합류되고 철도, 승용차, 버스 등 각종 수단과의 환승이 발생하는 지점으로서 그 도시의 중심적 토지이용에 부응하는 광역적인 교통기능의 체계화가 필요하다.

### 2.3.2 철도이용자 측면

#### 가. 편리한 철도역 이용

##### 1) 철도역사 시설의 고급화

전통적으로 역사는 역전광장, 역사건물, 승강장, 조차(操車)시설, 공작창의 5부분으로 구성되어 있다. 역전광장은 전통적으로 열차를 이용하는 많은 사람이 동시에 환승을 위하여 잠시 머무르는 장소로서 도시내에서 가장 중요한 광장의 하나였으나 현대에 와서는 환승이 수평적 체제에서 수직적 체제로 바뀔에 따라 광장의 상대적 기능이 줄어들게 되었다. 역사건물은 전통적으로 매표 등 역무 행위를 위한 공간, 대기하는 승객을 위한 대합실공간에 불과하였으나 현대에 와서는 각종 편의시설공간으로 구성되며 대도시의 주요 역사는 복합용도로 구성되어 그 도시의 상징적 의미의 건물이 되는 것이 일반적이다. 승강장은 최근의 경우 유럽의 경우처럼 승강장 전체를 덮는 대경간구조물로 지붕구조는 철골의 대형트러스나 아치형으로 건설되고 지붕은 유리등의 투명재료로 마감하고 각종 여객의 편의를 위하여 에스컬레이터, 엘리베이터, 대기실, 푸드코트 등 시설이 고급화되어가고 있다. 조차장과 공작창은 주요역사에만 설치되어 있는 것으로 열차의 준비, 수리, 열차 및 기관차의 일부제작, 정비 등을 하는 시설이다. 철도노선이외의 넓은 철도부지를 차지하고 있는 것이 바로 이들이다. 도시의 토지이용 측면에서 보면 이들 시설은 평면적으로 넓은 면적을 차지하고 있어 저밀도의 토지이용을 나타내고 있다. 고속철도 등의 도입으로 이러한 철도부지는 새로운 가능성의 땅으로 변하게 될 것이다.

또한, 철도역사는 단순한 교통의 결절점이 아니라 도시적 맥락 속의 다양한 역할을 요구하며 주거, 상업, 업무기능 등이 동시에 이루어지는 다기능의 복합화가 이루어 질 때 그 도시에 새로운 활력을 불어일으키게 된다.

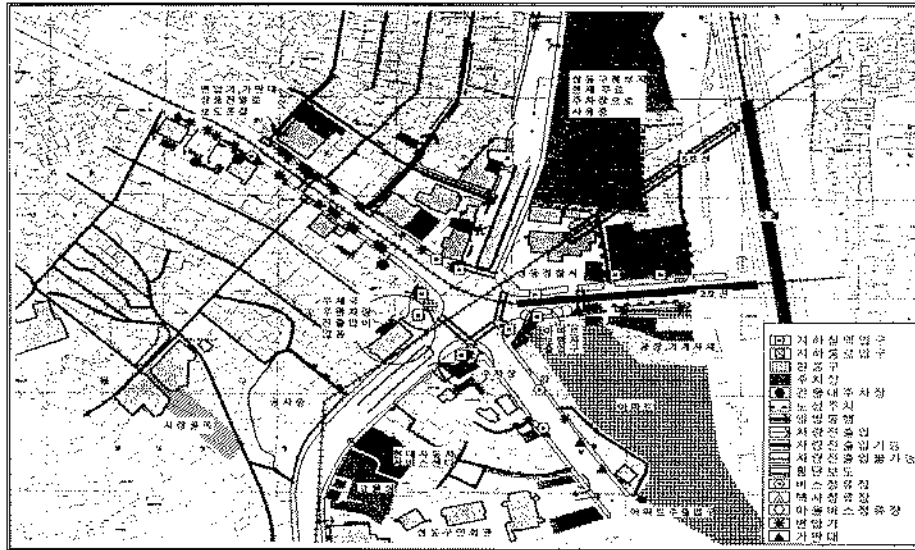
##### 2) 교통수단간의 환승체계 형성

철도연계수송의 효율적인 운영체계를 확립하기 위해서 교통시설 및 역사시설 등의 시설적 측면과 연계교통수단 운영 및 여객정보시스템 등 운영적 측면의 유기적인 계획이 요구된다. 시설적인 측면에서 철도역사와 교통시설을 최대한 효율적으로 연결하는 방안을 강구하고, 철도역사와 교통시설간의 연계를 강화하며 역사로의 접근성을 향상시킬 수 있는 방안으로 철도역사의 종합환승센터 개념으로의 개발이 요구된다. 운영적 측면에서 고속철도, 일반철도, 도시철도, 도시내 및 지역간 연계교통수단인 승용차, 택시, 시내버스, 광역버스, 연안여객선(부산의 경우) 등을 통합할 수 있는 전략적 접근 방법이 필요하다.

#### 나. 철도역세권 주변의 체계적인 환경개선

도심 철도역은 상업활동의 중심지임에도 불구하고 저밀도의 평면적인 확장형태로 개발되었을 뿐 아니라 대부분 불량주거지나 소규모 공장 등이 입지하여 도심으로서의 역할수행이 미흡하므로 이에 대한 환경개선 방안이 시급하다. 왕십리역의 경우, 왕십리역 일대가 서울의 부도심이지만 이에 걸맞은 도심기능이 부족한 실정이다. 이곳이 부도심으로서 육성되기 위해서는 업무 및 상업기능을 전략적으로 도입할 필요가 있지만, 철도인접한 곳이 재건축 아파트단지로 바뀌게 됨에 따라 중심지 육성에 기본적으로 필요한 개발가능지를 소진시키는 결과를 초래하고 있다. 이러한 낙후된 도심지역의 재생을 위한 시가지의 정비

는 매우 필요한 사업임에 불구하고 막대한 도시기반시설 부담으로 그동안 사업의 실지가 곤란하였다.



주 : 2003, 철도역세권개발제도 도입방안에 관한 공청회, 국토연구원,  
그림 2-2 왕십리역과 주변환경 실태

다. 철도역세권 토지이용의 고도화

1) 철도이용 관련시설의 입지성제고

철도이용에 관련되는 시설들은 직접·간접역세권과 유기적으로 연결되어 있고 이러한 시설들을 철도역세권에 중요한 영향을 끼치므로 보다 효율적으로 이용하는 것이 바람직하다. 특히, 역과 철도역세권을 이용하는 이용자 측면에서의 분석이 중요하다.

철도역세권내 차량정비창, 공장 등의 대규모 이전적지(移轉賊地)를 업무 및 상업기능을 전략적으로 도입하여 도심기능을 활성화하는 전략으로 사용할 필요가 있다. 주변 직접·간접역세권의 상황 및 성격에 비추어 보아 입지하게 될 기능이 결정되고 이에 따라 바람직한 방향으로 개발이 되어야 한다.

2) 고도개발로 국토의 토지자원 절약

철도역세권을 종합·복합적으로 개발함으로써 주변 토지소유자 및 임차인 등에 대한 토지이용도를 향상시킨다. 고도개발이 이루어짐에 따라 지하공간의 사용이 중요한 역할을 차지하게 됨에 따라서 지하 아케이드상가 개발 등 지하공간을 적극적으로 활용함으로써 보다 효율적으로 이용할 수 있다. 상업, 업무 및 주거시설의 복합화를 통한 도시공간의 고도화와 함께 쾌적하게 살 수 있는 공원 등을 조성하여 생활권으로서의 역할도 함께 어울어 져야 한다.

### 2.3.3 도시관리자 측면

가. 체계적인 도시공간구조의 형성

문화교류기능, 산업교류기능, 교육기능, 교통결점기능, 고도정보기능 등 여러 가지 기능을 가진 철도역은 한 도시의 성장거점으로 작용하게 된다. 따라서 철도역세권의 체계적인 개발은 도시관리자 측면에서 무엇보다도 중요하다.

철도역세권의 개발을 통해서 도시전체를 첨단업무 중심지로 부각시키기 위한 정보통신망을 구축하거나 역과 상업, 업무, 숙박시설의 복합화로 역세권의 시설 이용객을 충족시키기 위한 다양한 활동공간을 연출할 수 있다.

나. 효율적인 교통체계 확립

지역간을 연결하는 교통연계체계를 원활히 하며 지역내 대중교통과의 연계체계도 강화한다. 고속철도

서비스가 연결되는 지선교통체계 운영이 활발히 이루어질 수 있으며, 다기능적 시설로 인한 동선의 혼잡을 방지하기 위해 고속철도, 지하철, 대중교통과의 원활한 환승체계를 구축한다. 철도역사와 교통수단간의 연계를 강화하도록 역사에 근접하여 버스정류장, 승용차 Kiss & Ride 시설 등 환승시설 설치 및 장기적으로 동일 건물 내에서 교통수단간 환승이 이루어지도록 종합교통센터화 구축이 요구된다.

#### 다. 도시의 관문으로서 도시 이미지 조성

역사 및 철도역세권은 그 도시를 처음으로 접하는 장소이며 공간이기 때문에 도시 이미지의 조성차원에서 그 개발논리를 찾을 수 있다. 우선, 도심공동화현상의 방지 및 활력 있는 생활권을 유지하기 위해서 주거기능을 확충하여야 하고 이와 더불어 문화·휴식공간의 적정배분과 이용자 및 시민들이 쉴 수 있는 공원 및 녹지체계를 구축하여야 함. 또한, 도심 녹도의 적극 수용으로 보행자 위주의 도시공간을 유도한다. 철도역세권의 개발에 있어서 철도 및 도시 마케팅 차원에서 도시 및 지역의 전통미를 살린 상징성을 강화시키고 개성적이고 친근감 있는 아름다운 명소로서 발전시켜야 한다.

#### 라. 주변 직접·간접역세권의 체계적 개발 도모

역세권은 도시중심부의 단순 교통기능이외에 도시문화의 거점이며 지역발전의 촉진제 역할을 한다. 따라서 주변 직접·간접역세권에 철도역세권의 기능을 보완하기 위해 필요한 각종 도시기능을 배치하거나 역의 기능을 높일 수 있는 주변지역의 개발로 생활거점계획을 보장한다.

철도로 인해 단절된 생활권을 관통도로 및 고가도로, 보행자 택트를 통해서 유기적으로 연결한다. 왕십리역의 경우, 국철인 왕십리역은 단지 중앙선과 경부선을 잇는 통과역에 불과해 상업이 발달하지 못한 반면에, 중심시가지는 간선도로를 따라 도심쪽으로 발달하여 왔다. 따라서 이렇게 기존철도역과 상업중심지가 공간적으로 떨어져 발달되어 역과 기존중심지가 공간상의 괴리로 인해서 철도역 이용에 불편을 초래하고 있다.

### 3. 철도 역세권제도에 관한 설문조사 및 분석

#### 3.1 설문조사 내용

##### 3.1.1 기본요건

본 장에서는 철도역세권개발에 관한 문제점을 파악하고자 지금까지 도출되었던 내용을 중심으로 설문조사를 실시하였다. 설문조사에 있어서 문제점을 파악하기 위하여 철도공사의 개발관련 업무종사자 및 일부 전문가로부터 예비 문제점을 수집하였고 문제점을 크게 3가지 형태로 분류하여 파악하기로 하였다. 먼저 관련제도 자체의 문제점을 파악하였다. 두번째로 철도역세권개발에 있어서의 철도의 관리·운영상의 문제점을 파악하였다. 세번째로 철도역세권개발의 효율적인 개발을 위한 재원상의 문제점을 병행하여 조사하였다. 아울러 그 개선대안에 대하여도 설문조사하였다. 여기서는 제도상의 문제점을 알아보자

철도역세권개발이라는 특성상 일반인을 대상으로 한 설문조사보다는 전문가 집단을 대상으로 설문조사를 시행하기로 하였다. 그러나 철도사업과 도시계획 및 개발측면에 있어서 모두에 대하여 박식한 전문가가는 그렇게 많지 않을 뿐만 아니라 일일이 찾아서 조사하기에 어려움이 있어 철도 전문가와 도시계획 및 개발전문가로 이원화하여 조사하기로 하였다.

철도분야는 철도종사자 중 개발업무 담당자를 중점적으로 설문조사 하였으며 개발관련 외부전문가는 개발회사 담당자, 도시정책 공무원, 개발관련 연구원 및 엔지니어링을 중점적으로 설문조사하였다.

설문조사는 2007년 11월 30일부터 12월 5일까지 면접조사 및 우편(전자우편 포함)조사를 병행하여 실시하였다.

##### 3.1.2 설문조사의 기본내용

총 159명의 응답자 가운데 철도내부인사는 78명(49%)이 설문에 응하였고 개발관련 외부전문가는 81명(51%)이 설문에 응하였다. 외부전문가로는 공무원이 23명(28%), 개발회사 22명(27%), 연구원 24명(30%) 및 기타 엔지니어링 12명(15%)이 설문조사에 응하였다.

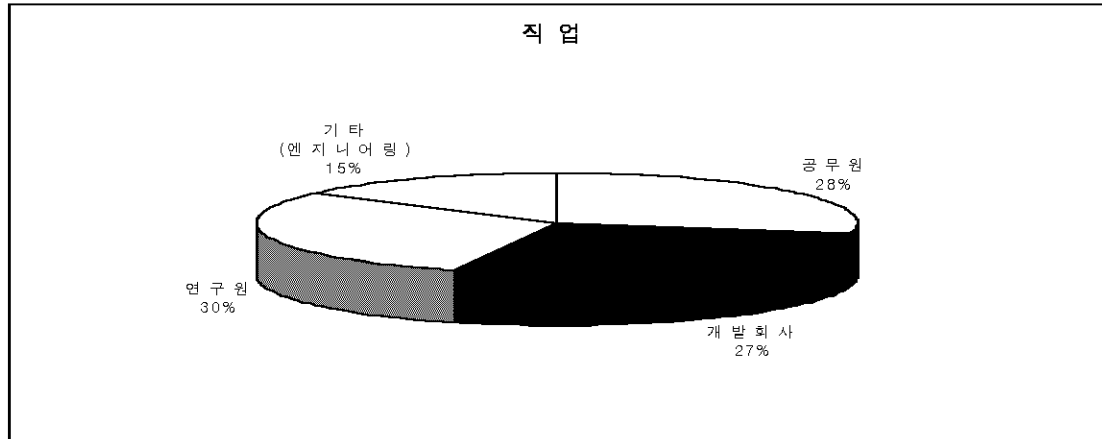


그림 3-1 외부전문가의 직업(직종)별 분포

설문조사의 남녀의 성비는 남자 142명(89%)과 여자 17명(11%)으로 남성들이 여성 조사자의 비율보다 8배수 이상 많았다. 설문조사의 연령층을 살펴보면 20대 11명(7%), 30대 69명(43%), 40대 68명(43%), 50대 이상 11명(7%)으로 조사되었다. 이는 철도 및 개발관련분야에 남성들이 대부분임을 알 수 있고 주로 30~40대의 장년층을 중심으로 직무 및 연구가 진행되고 있음을 알 수 있다.

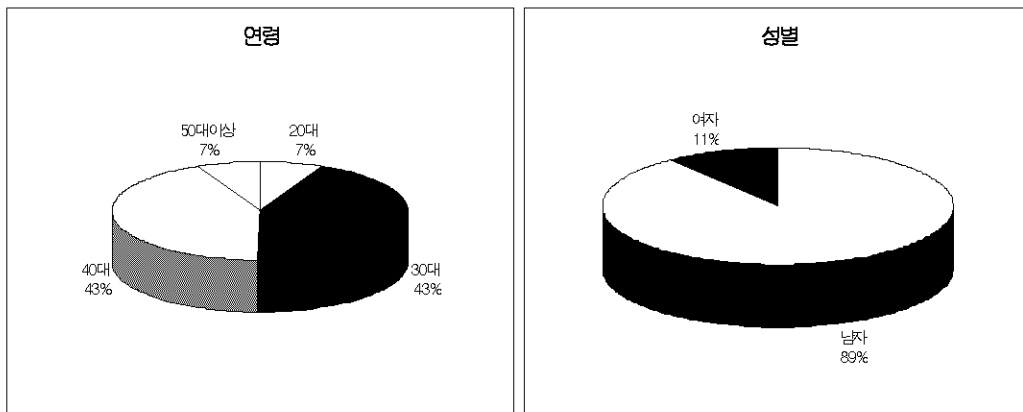


그림 3-2 설문대상자의 남녀 성비 및 연령분포

### 3.2 철도역세권개발의 제도상의 문제점에 대한 설문분석

철도역세권개발의 제도상의 문제점에 대한 설문에 대하여 내부인사는 철도관련법과 도시개발관련법의 이원적 법률체제로 인한 법률의 모순 44%, 철도역세권의 특성을 도시개발관련법에 반영하는데 한계 38%, 철도관련법에서 철도역세권개발에 필요한 개발절차 등 구체적인 규정미비 14%의 순으로 빈도수가 높게 나타났으며, 외부인사는 철도역세권의 특성을 도시개발관련법에 반영하는데 한계 36%, 철도관련법과 도시개발관련법의 이원적 법률체제로 인한 법률의 모순 28%, 철도관련법에서 철도역세권개발에 필요한 개발절차 등 구체적인 규정미비 15%, 철도사업자와의 공동법인의 다양한 참여가 어려운 시행자에 대한 관련규정의 미비 15%의 순으로 빈도수가 높게 나타났다.

내부인사의 의견은 철도사업을 시행하면서 병행하여 하나의 법률체계하에서 철도역세권개발을 시행할 수 있도록 하는 것이 가장 시급한 대안이라고 생각하는 반면, 외부인사는 기존의 개발관련법을 활용하여 철도역세권개발을 수행하되 철도역세권의 특성을 반영한 규정을 추가 또는 개정하여 철도역세권개발을 수행하는 것을 좀 더 선호하는 것으로 나타났다. 아울러 철도역세권개발사업의 시행자에 건설사업자의 유통, 금융, 엔지니어링, 호텔업계, 외국기업 등 다양한 업종이 철도사업자와 파트너십으로 참여가 가능해야만이 다양한 입체복합적 개발이 성공할 수 있다는 의견을 나타내고 있다.

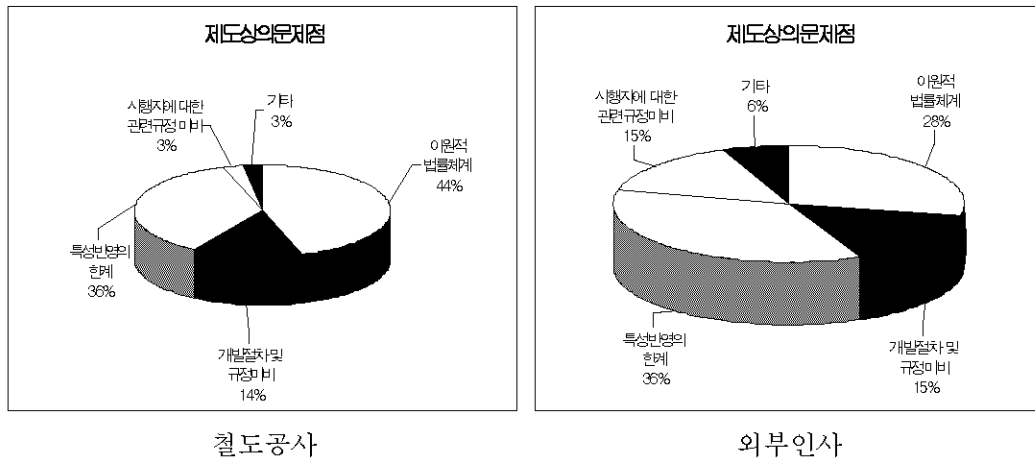


그림 3-3 철도역세권개발 제도상의 문제점

철도역세권개발사업의 활성화를 위하여 현재 가장 우선적으로 개선해야 할 문제점이 무엇인가에 대한 설문에 대하여 내부인사는 제도의 개선이 75%로 압도적으로 빈도수가 높았으며, 외부인사는 제도의 개선 45%, 관리·운영의 개선이 30%, 재정 지원이 23%의 순으로 빈도수를 나타내고 있다. 이는 내·외부인사 공히 제도의 개선이 가장 시급히 해결해야 할 과제로 생각하고 있는 것으로 나타났으며 철도역세권의 특성을 반영한 구체적인 제도가 준비되어야 철도역세권개발이 활성화될 수 있다고 의견을 개진하고 있다.

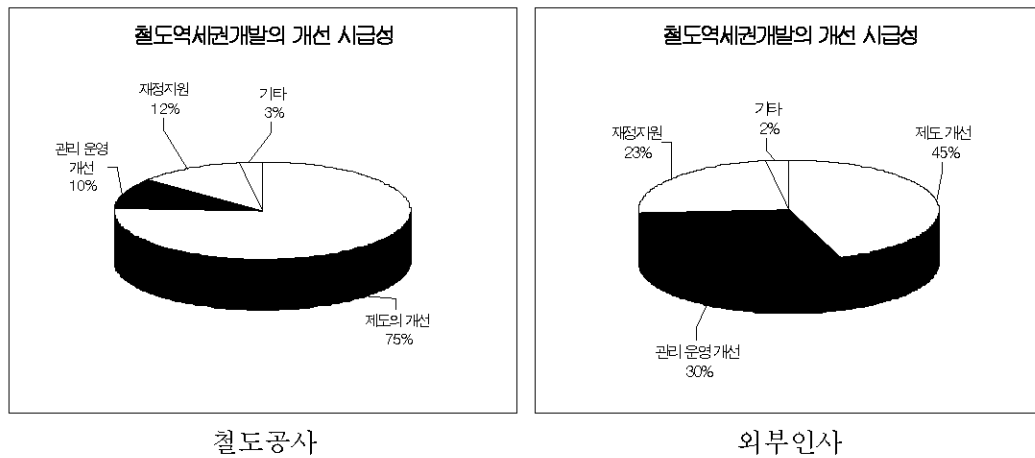


그림 3-4 철도역세권개발의 개선 시급성에 관한 설문 결과

제도개선을 위한 제도화 방안에 있어서 어떤 방안이 가장 효율적인가 하는 설문에 대하여 내부인사는 신법의 도입 31%, 개발관련법의 개정을 통한 철도역세권개발제도의 도입이 31%로 가장 높게 나타났으며 철도관련법의 개정을 통한 철도역세권개발제도의 도입이 26%, 입법 추진없이 인센티브의 제공이 8%의 순으로 빈도수를 나타내고 있다. 외부인사는 내부인사의 의견과는 달리 개발관련법의 개정을 통한 철도역세권개발제도의 도입이 42%로 가장 높게 나타났으며 입법 추진없이 인센티브의 제공이 22%, 철도관련법의 개정을 통한 철도역세권개발제도의 도입이 20%, 신법의 도입이 12%의 순으로 빈도수를 나타내고 있다.

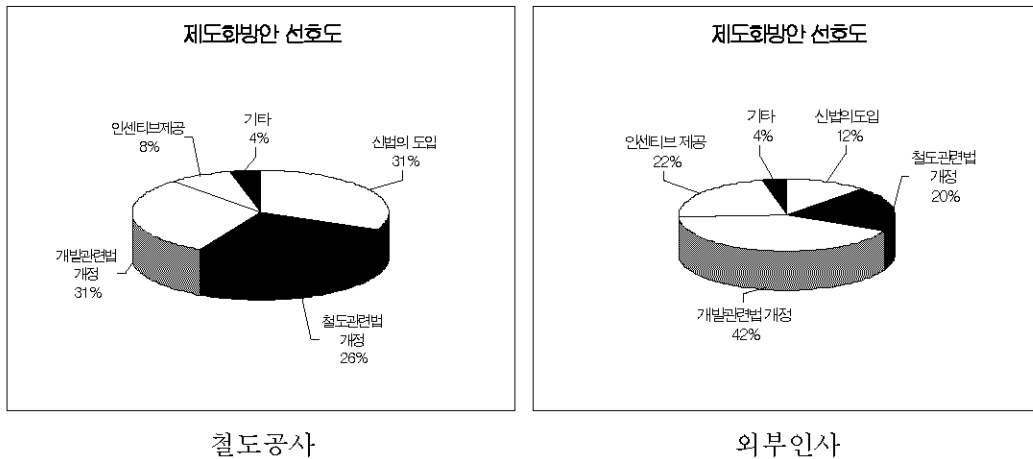


그림 3-5 철도역세권개발 제도화방안 선호도

제도화 방안에서 신법인 철도역세권개발법(가칭)을 도입할 경우 장점에 대한 질문에 대하여 내·외부인사 공히 철도 및 도시계획의 특성을 모두 반영할 수 있다는 의견과 신속한 사업추진을 할 수 있다는 의견을 가장 높게 평가하고 있다.

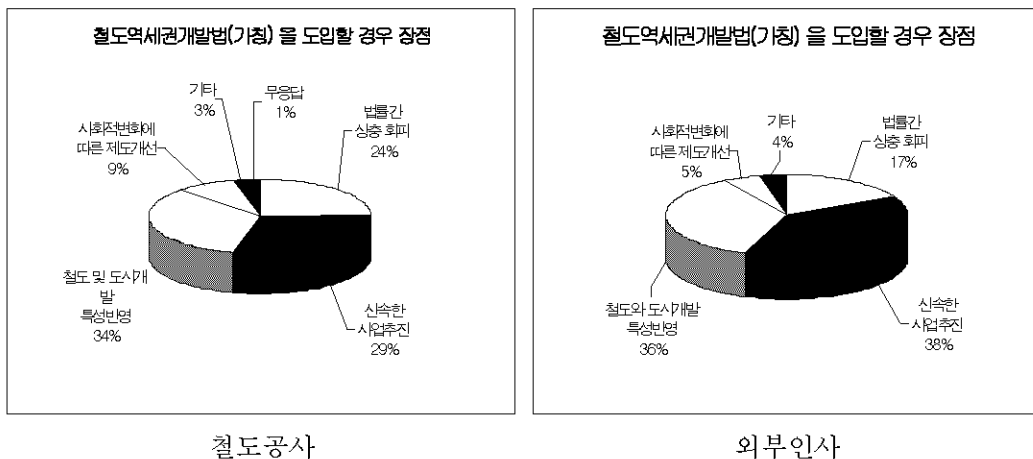


그림 3-6 신법의 제정시 장점

반면, 제도화 방안에서 신법인 철도역세권개발법(가칭)을 도입할 경우 단점에 대한 질문에 대하여 내·외부인사 공히 개발관련 법률의 생성남발(31%)을 가장 큰 단점으로 꼽았으며 특히 외부인사는 철도사업자에 대한 특혜(30%)를 부여할 수 있다는 의견을 단점으로 높게 평가하고 있었다.

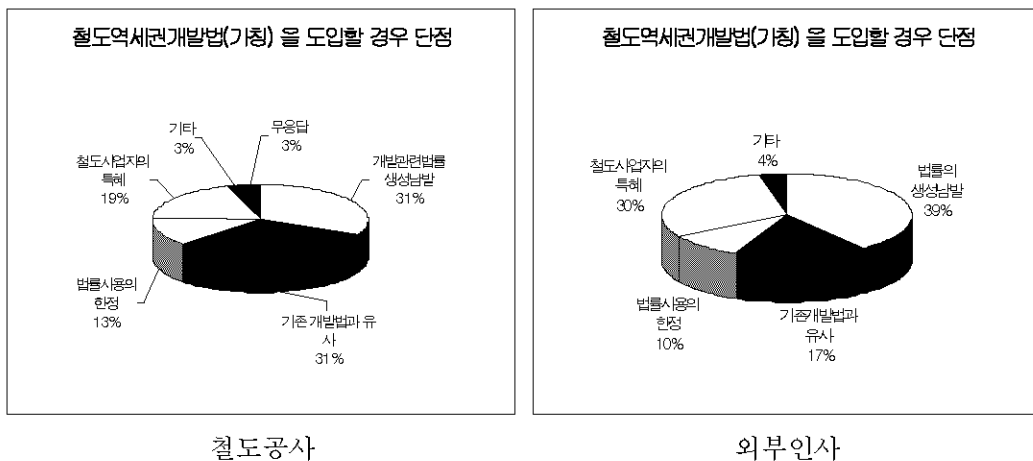


그림 3-7 신법의 제정시 단점

기존 철도관련법의 개정을 통하여 철도역세권개발의 절차규정을 둘 경우의 장점에 대한 설문에 대하여 내·외부인사 공히 비슷한 의견을 나타내었으며, 철도사업과의 연계가 용이하다는 의견(내부 52%, 외부 54%)이 압도적으로 많았다.

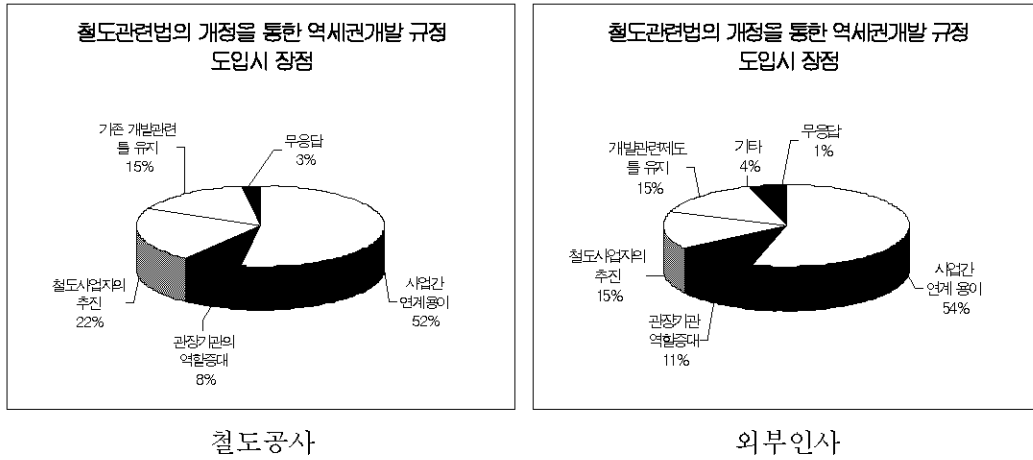


그림 3-8 철도관련법의 개정시 장점

반면, 기존 철도관련법의 개정시 단점에 대한 설문에 대하여도 내·외부인사 공히 비슷한 의견을 나타내었으며, 도시정책과의 충돌(내부 62%, 외부 65%)이 압도적으로 많았으며, 도시기반시설 부담 등 지방자치단체와의 마찰(내부 24%, 외부 20%)에 대한 의견 또한 높은 빈도수를 나타내고 있었다.

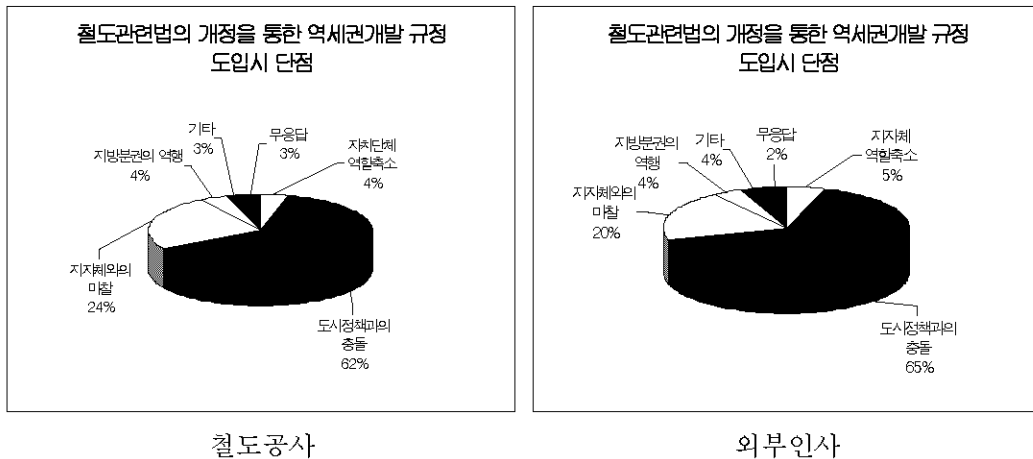


그림 3-9 철도관련법의 개정시 단점

기존 도시개발관련법의 개정을 통하여 철도역세권개발의 규정을 둘 경우의 장점에 대한 설문에 대하여 내·외부인사 공히 비슷한 의견을 나타내었으며, 지방자치단체의 도시정책과 연계가 용이하다는 의견(내부 63%, 외부 61%)이 압도적으로 많았으며, 기존의 개발관련제도의 틀을 유지할 수 있다는 의견에 대하여는 내부인사 36%, 외부인사 32%의 빈도수를 나타내고 있었다.

반면, 기존 도시개발관련법의 개정시 단점에 대한 설문에 대하여 내부인사는 지방자치단체의 철도 및 도시기반시설의 과중한 요구 31%, 철도정책과의 충돌 28%, 국가의 철도정책이 지방자치단체 주도의 법률안에 공존으로 부자연스러움 26%의 순으로 의견을 나타내었으며, 외부인사는 국가의 철도정책이 지방자치단체 주도의 법률안에 공존으로 부자연스러움 33%, 지방자치단체의 철도 및 도시기반시설의 과중한 요구 31%, 철도정책과의 충돌 27%의 순으로 의견을 나타내었다.



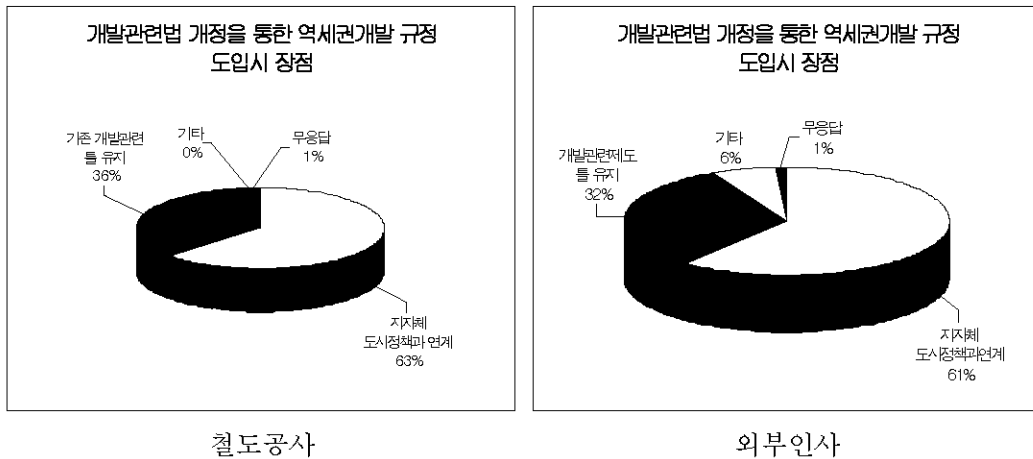


그림 3-10 도시개발관련법의 개정시 장점

내부인사의 시각은 현재 철도역세권개발이 활성화되지 못하는 이유중의 하나가 인허가권자인 지방자치단체에서 철도 및 도시기반시설에 대한 과중한 요구로 인한 사업성 악화라는 점에서 기존 도시개발제도 내에서는 이러한 기조가 그대로 유지되기 때문에 활성화 측면에서 가장 불리한 대안으로 보고 있다.

외부인사의 시각은 기존 도시개발법은 기본적으로 지방자치단체가 도시개발사업에서 중추적인 역할을 하도록 규정하고 있으나, 국가의 철도정책을 위하여 중앙정부와 철도사업자가 철도역세권개발에서 중심적 역할을 하도록 예외적인 규정을 허용함으로써 지방자치단체의 역할을 강조하는 현행법의 기조와 서로 상충되는 규정이 같은 법률안에 공존하게 되어 부자연스럽다고 해석하고 있다.

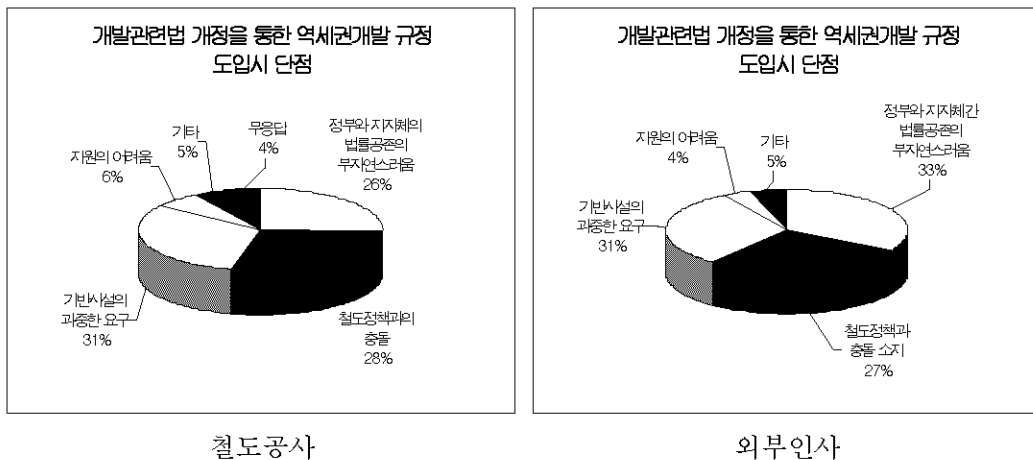


그림 3-11> 도시개발관련법의 개정시 단점

#### 4. 문제점 분석

##### 4.1 제도상의 문제점

###### 4.1.1 이원적 법률체계

국의 개발사례에서 보듯이 철도선진국에서는 역세권개발에 대한 지대한 관심을 가지고 있으며, 철도와 도시의 상호 기능향상을 위한 적극적인 개발을 유도하기 위해 별도의 철도역세권 제도를 마련하고 있다.

일본에서는 「대도시지역 택지개발 및 철도정비의 일체적 추진에 관한 특별조치법」을 두어 대도시 지역에서 향후 예상되는 주택지 수요를 고려하여 새로운 철도역세권의 정비확충을 통한 양질의 주택지를 공급하고, 국철의 민영화 이후 JR 각 사로 철도운영이 이전되면서 철도부지개발사업과 관련한 각종 법적 규제를 해제하여 철도운영주체인 JR사 및 자회사를 통한 직접 역사와 역세권을 개발하고 운영하도록

특 하여 각 역이 입지한 지역특성을 살리도록 다양한 형태의 역세권개발이 이루어지고 있다.

또한 도시매력 증진, 도심부 활성화 등을 위해 철도의 중요성이 점차 증가하고 있어 각 지자체와 JR 각 사가 서로 협력하여 적극적인 개발을 하고 있다.

프랑스에서는 역세권개발을 위해서 「협의정비구역제도(ZAC)」를 추진하고 있으며, 이 제도는 토지의 공적인 정비·공급수법으로서 지자체, 철도기관인 SNCF 등 공공단체 등의 공적주체가 토지이용 실현을 목적으로 일정구역 내의 토지를 취득해 시설 등의 정비를 시행한 후 건설주체에 양도하는 제도이다.

ZAC는 시가화 수법 및 기존시가지 정비수법으로 이용하는 것이 가능하여 도시정비수법으로 폭넓게 사용되고 있으며, 그 수법의 하나로 역세권개발에서도 사용되고 있다.

지자체와 국가의 철도건설 및 운영을 담당하는 프랑스국철(SNCF) 등이 역세권 개발회사를 설립하여 철도시설 개량을 통한 역세권지역 재정비를 활발히 수행하고 있다.

우리나라에는 아직까지 별도의 철도역세권 개발제도가 마련되지 않고 있는 실정이다.

철도 관련법에서는 철도건설 및 철도개량, 철도사업, 철도안전 등에 관한 규정을 명시하고, 도시 관련법에서는 도시관리, 도시개발, 도시정비 등에 관한 규정을 명시하고 있으나 철도부지의 개발에는 이 두 관련법의 조화를 이루는 규정이 필요함에도 아직까지 그러한 규정이 없다.

#### 4.1.2 구체적인 규정의 미비

「철도건설법」에 철도사업자 등이 역세권개발사업을 시행할 수 있다는 근거만 명시하고, 개발구역의 지정, 개발방식, 개발계획 수립절차, 토지취득과 재원조달, 기반시설 비용부담, 사업시행, 개발결과에 대한 관리 처분 등 개발과정에 필요한 규정이 택지개발사업 및 도시개발사업 등으로 위임되어 있어 철도사업의 특성이 반영된 구체적인 제도적 조치내용 등이 없다.

또한 철도부지의 사용에 대하여도 「철도건설법」, 「철도사업법」, 「한국철도공사법」에 명시하고 있으나 그 규정이 모호하고 상충되어 있어 철도역세권개발에 필요한 철도부지의 사용에 혼란을 야기시키고 있다.

#### 4.1.3 특성반영 한계

역세권개발사업을 도시개발사업이나 택지개발사업으로 시행할 수 있는 권한을 부여하고 있으나 철도역세권의 특성을 반영한 개발제도로서 한계가 있다.

예를 들면, 철도사업의 육성, 철도시설의 이전·개량에 관한 사항, 철도와 다른 교통수단과의 연계수송 체계에 관한 사항, 철도부지내 지상, 지하 및 공중 공간을 이용한 복합적·입체적 개발에 관한 사항, 철도와 주변지역과의 연계에 관한 사항, 철도시설 및 기반시설 비용부담에 관한 사항, 철도부지내 국유재산의 출자 또는 무상으로 사용하는 사항, 철로 및 역시설에 대한 건설 및 지원에 관한 사항 등에 대한 규정은 도시개발법이나 택지개발촉진법에서는 반영이 어렵다.

또한, 역세권개발을 위해서 「택지개발촉진법」에 의한 택지개발사업으로 역세권개발을 할 수 있다고 규정하고 있으나 택지개발사업방식은 주택건설에 필요한 택지의 취득·개발·공급 및 관리 등을 주요 목적으로 하고 상업시설은 주거시설을 보조하기 위한 시설이므로 철도시설의 서비스를 공급하기 위한 상업시설 및 부대시설용지의 확보는 어렵고 시설수준도 제한적이므로 현실적인 개발에 한계가 있다.

역세권의 도심기능 활성화나 철도이용 증진을 위하여 상업·업무용지를 조성하기 위하여 택지개발사업으로 하였을 경우 사업시행자는 역세권개발과 동시에 대규모 주택지를 조성해야 하나 운행중인 철도역 주변은 이미 대규모 주택지를 조성하기에 부담이 있다.

#### 4.1.4 사업시행자 규정 미비

아직까지 우리나라는 철도사업자가 철도운송사업 외 개발사업의 시행에 직접적으로 참여하는 것에 대하여 인식하지 못하는 경우가 많다. 그래서 철도공사는 역세권개발을 목적으로 하는 자회사를 통하여 개발을 시도하고 있다.

「철도건설법」에서 역세권개발사업의 시행자로 철도공사 및 철도공사가 역세권개발을 목적으로 설립한 법인을 명시하고 있으나, 개발사업에 대한 세부절차를 도시개발사업 또는 택지개발사업에 의해 시행하도록 되어 있다.

그러나, 정작 「도시개발법」이나 「택지개발촉진법」에는 철도공사의 역세권개발회사가 사업시행자에 포함되어 있지 않아 도시개발사업이나 택지개발사업 시행이 어려운 형편이다.

또한 철도는 도시계획시설로서 도시계획시설사업의 시행자로서 되어 있어야 한다. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의하면 다른 법률에 의하여 도시계획시설사업이 포함된 사업의 시행자로 지정된 자(법 제86조, 시행령 제96조)로 되어 있으며, 「도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」에 의하면 철도의 설치에 관하여는 「철도건설법」이 정하는 바에 의하도록 되어 있어 사실상 도시계획시설인 철도에서의 개발사업은 철도건설사업의 시행자로 되어 있어야 한다.

그러나, 철도공사의 역세권개발회사는 철도건설사업의 시행자로 포함되어 있지 않아 복합역사개발사업, 역세권개발사업 또는 도시계획시설사업의 시행이 어려운 형편이다.

## 5. 철도역세권개발 제도의 대안 모색

현재 철도관련제도와 개발관련제도 하에서는 이루어지고 있지 않고 있지만 철도역세권개발에 대한 문제점을 해결하고 새로운 제도의 대안을 도입하는데 있어서 필요한 사항을 제시하고자 한다.

먼저 제도상 대안으로 철도역세권의 특성을 반영한 개발절차 등 구체적인 규정을 제시하고, 다음으로 관리·운영상 대안으로 철도역세권개발사업의 특례조치, 협의체 구성, 토지활용에 대한 대안을 제시하고, 다음으로 철도역세권개발 활성화를 위해서 필요한 재정상 지원사항을 제시하고자 한다. 마지막으로 대안을 입법화하기 위한 방안을 평가하고자 한다.

### 5.1 기본방향

철도역세권개발의 대안을 모색하기 위한 기본방향을 성과적 측면과 과정 측면에서 살펴보면 다음과 같다.

#### 5.1.1 성과측면

첫째, 철도역사 및 역시설과 역시설 주변지역을 연계하여 종합적으로 개발하여야 한다. 이는 철도로 인한 도시의 단절 및 불균형 개발을 해소하고 철도역세권개발을 활성화할 수 있기 때문이다.

둘째, 철도이용 증진을 위한 공공기반시설 및 서비스시설 확충에 중점을 두어야 한다. 이는 교통환승 체계와 역사로의 접근을 위한 도로, 주차장 등 기반시설을 확충하여 접근성을 개선하고 철도와 다른 교통수단간 환승을 용이하게 한다. 또한 이용자 편의시설과 역사 관련 서비스시설을 확충하여 철도이용을 증진하고, 철도 수송분담율을 향상시킬수 있다.

셋째, 토지이용 개선과 중심지기능을 강화하여야 한다. 철도부지는 현재 도시계획상 역세권개발에 적합하지 않거나 미비한 경우가 대부분으로써 용도지역을 변경하여 토지를 고밀도, 고부가가치 용도로 이용하도록 하여야 한다. 또한 도로, 주차장, 광장 등 기반시설을 확충하고, 철도시설 이전 또는 선로 상부에 인공대지 등 대형 부지를 조성하여 토지이용의 효율성을 개선시킨다. 철도부지 주변지역은 기존의 낙후된 도심기능(주거기능, 도심형 제조업 기능, 유통판매기능, 위탁서비스기능, 공공 및 민간의 업무기능 등)을 부가가치가 높은 도심기능으로 대체하여 도시 또는 지구 중심지기능을 강화시키도록 한다.

넷째, 도시의 사회경제발전과 물리적 환경개선을 도모한다. 단절된 역 앞과 후면 지역을 연결하여 상대적 낙후지구의 개발을 촉진하고 도시의 균형발전을 도모하고, 철도부지와 주변지역 사이의 연계시설을 확충하여 역세권 개발의 파급효과가 주변지역의 발전으로 확산되게 함으로써 쾌적한 도시환경을 조성하여 삶의 질을 개선하고 지역경제 발전을 도모한다.

다섯째, 도시중심지 또는 도시의 관문으로서 정체성을 부각시킨다. 도시의 경제, 사회, 문화활동의 중심지 또는 도시의 관문으로서 정체성을 부각시키기 위한 상징적이고 기념비적인 건축물이나 도시광장,

상징가로 등을 조성한다.

여섯째, 철도역세권개발 이익을 운영재원 및 철도건설으로 활용한다. 역세권 개발이익이 발생하면 다른 역세권개발을 지원할 수 있는 재원으로 활용하거나 철도운영 및 건설재원으로 조성하여 철도공사의 경영자립을 보조한다.

### 5.1.2 과정측면

첫째, 철도역세권 개발계획에 따른 체계적 개발이 되도록 한다. 철도정책과 도시장기발전계획을 고려한 철도역세권 개발계획을 수립한 후 개발과 정비를 체계적으로 시행한다.

둘째, 철도역세권개발이 촉진되는 방향으로 추진한다. 철도역세권개발이 활성화되도록 개발절차를 간소화하고, 재원조달이나 토지취득 및 사용, 이해관계자의 합의도출 등을 용이하게 한다.

셋째, 철도사업과 연계하여 철도역세권개발을 추진한다. 철도사업자가 철도사업을 추진할 때 철도사업과 연계하여 역세권을 개발할 수 있도록 하고, 철도사업자가 철도역세권개발사업을 주도적으로 시행할 수 있도록 함으로써 도시계획과 조화를 이루면서 동시에 철도정책과 연계된 개발이 되도록 한다.

넷째, 다양한 개발방식을 활용한다. 가능한 기존의 개발방식을 모두 동원할 수 있도록 하여 역세권개발을 활성화 한다.

다섯째, 철도역세권개발과 관련된 인·허가 등 행정절차를 간소화한다. 사업구역의 지정, 개발계획 및 실시계획 수립, 관리처분계획 수립 등의 행정절차를 간소화, 철도 및 도시개발관련 규정을 의제처리하여 사업추진을 원활하게 한다.

여섯째, 협동적 역세권개발과정을 형성한다. 철도부지에 있어서의 역세권개발은 국가, 지자체, 철도사업자 등의 이해관계가 얽혀있어 모든 이해관계자의 참여와 협력을 도모하도록 하고, 민주적이며 공정한 협의조정과정 체계를 마련하여 개발사업 추진을 지원한다.

## 5.2 제도상 대안 모색

### 5.2.1 구체적 규정 도입

지금까지 국내외의 철도역세권개발 관련제도의 사례분석을 통해서 살펴보았듯이 철도역세권개발사업이 효과적으로 시행되도록 철도역세권개발방법과 개발절차, 역세권개발을 활성화하는데 필요한 제도적 지원조치와 역세권개발과정에서의 의사결정이 공정하게 되도록 보장하는 방안 등을 모색하여 새로운 철도역세권개발제도에 적용할 수 있도록 구체적인 내용을 제시하고자 한다.

철도역세권개발은 도시와 철도에 공간적으로나 사회경제적으로 지대한 영향을 주고 시민의 일상생활과 경제활동에 많은 영향을 주게 된다. 이러한 역세권개발이 도시와 철도의 발전을 도모하고 공공의 복리증진에 기여하는 방향으로 이루어지기 위해서는 자유시장에만 의존하여 역세권 토지를 개인이 개별적으로 개발하는 것을 방지해서는 곤란하다. 역세권개발은 많은 외부효과를 갖고 있기 때문이며, 개별적인 개발을 통한 개인의 이익추구가 역세권 전체의 발전이나 도시와 철도의 발전에 부정적인 결과를 초래할 수 있기 때문이다.

따라서, 국가는 역세권개발의 부정적 외부효과를 최소화하고 역세권개발이 도시와 철도의 발전에 기여하도록 역세권개발과정에 개입하여 개발내용이나 개발방식, 개발절차 등을 관리해야 하며 필요한 경우에는 특정 형태의 개발을 제도적으로 규제하거나 특정 형태의 개발을 촉진하기 위하여 행·재정적 지원을 제공할 필요가 있다.

본 연구에서는 법률간의 상충을 피하고 제도를 효율적으로 관리하고 사회적 여건 변화에 제도의 개선에도 유리하다고 판단되기에 구체적인 절차규정을 제시하는 바이다.

새로운 철도역세권개발 규정에는 「도시개발법」의 주요내용을 기본 토대로 하되, 도시정책과 철도정책을 연계하여 바람직한 철도역세권개발이 이루어지도록 철도역세권의 특성에 대한 규정들을 추가하도록 하여 도입하는 것으로 한다. 역세권개발제도에서 규정해야 할 내용을 주제별로 정리하면 다음과 같다.

가. 용어의 정비

우선 도시개발이란 용어를 역세권개발로 바꾸고 도시개발과 복합된 단어도 모두 아래와 같이 바꾼다.

도시개발	철도역세권개발
도시개발사업의 계획	철도역세권개발사업의 계획
도시개발구역	철도역세권개발구역
도시개발사업	철도역세권개발사업
도시개발사업실시계획	철도역세권개발사업실시계획
도시계획위원회	철도역세권개발심의위원회
도시개발채권	철도역세권개발채권

나. 철도역세권개발구역의 지정

1) 구역지정 목적

철도역세권개발사업의 공간적 범위를 정한다. 역세권개발의 목적을 효과적으로 성취하기 위하여 역세권에서 이루어질 다양한 개발행위가 역세권개발계획에 따라 체계적으로 이루어지도록 한다. 구역지정으로 토지소유자의 개발행위를 제한하고 역세권개발을 위한 용지확보를 용이하게 한다. 역세권개발을 촉진하기 위하여 제도적인 지원을 실시하는 구역을 설정한다.

2) 개발계획에 기초한 구역설정

철도역세권개발구역의 공간적 범위는 철도유형, 사업구역 안의 토지이용실태, 해당 도시의 장기발전계획이나 관련 상위계획, 부동산시장에서의 개발수요 등 여러 가지 요소에 의하여 영향을 받기 때문에 범위를 일반적으로 설정하는 것은 무리이다.

따라서, 사업구역의 공간적 범위는 대상지 특성을 고려하여 수립한 역세권개발계획에 따라 설정하는 것이 바람직하다.

3) 역세권개발구역의 분할

역세권개발구역을 2 이상의 사업시행지구로 분할하여 역세권개발사업을 시행할 수 있도록 하며, 구역별로 시행자 선정이 가능하도록 한다.

4) 구역 지정권자

시·도지사는 역세권개발계획에 근거하여 계획적인 역세권개발이 필요하다고 인정되는 때에는 역세권개발구역을 지정한다. 다만, 지정하고자 하는 역세권개발구역의 면적이 일정면적 이상(30만 m<sup>2</sup>)이거나 철도사업 수행을 위하여 철도 건설사업과 병행하여 역세권개발사업을 실시할 필요가 있어 철도공사가 개발구역 지정을 제안하는 경우에는 건설교통부 장관이 역세권개발계획에 근거하여 역세권개발구역을 지정할 수 있도록 한다.

5) 구역지정 제안 및 요청

시장·군수 또는 구청장은 시·도지사에게 역세권개발구역의 지정을 요청할 수 있다. 또한 철도사업자도 시·도지사 또는 건교부장관에게 역세권개발구역의 지정을 요청할 수 있도록 한다. 이 경우 시·도지사 또는 건교부장관은 관할 시장·군수 또는 구청장의 의견을 들어야 한다. 역세권개발구역 지정권과 역세권개발계획 결정권을 건교부장관에게 부여하고 지방자치단체를 결정과정에서 협의기관으로 유지하게 되면 철도사업자가 역세권개발사업을 철도정책에 따라 효율적으로 추진할 수 있는 반면에 지방자치단체가 협의기관이 되므로 지방자치단체의 의사가 충분히 반영되기 어렵고, 도시공간구조의 개편이나 도심활성화라는 지방자치단체 입장이 우선적으로 고려되기 어렵다.

그러나, 시·도지사에게 결정권한이 부여될 경우 지방자치단체의 이해관계 때문에 철도정책에 따른 역

세권개발사업 추진이 장기화 될 수 있다. 이러한 문제를 극복하기 위하여 개발구역 지정과정에서 중앙정부의 철도정책과 지방자치단체의 도시정책이 공정하게 반영될 수 있도록 건설교통부장관이 역세권개발구역의 지정을 결정하기 전에 지방자치단체의 의견을 충실하게 반영하도록 하고 역세권개발심의위원회를 거치도록 할 필요가 있다.

#### 6) 개발구역 설정기준

접근도로, 주차장, 환승시설 등 철도이용을 위한 기반시설이 적절히 구비되지 않아 철도의 효과적 이용에 지장을 주고, 여객이나 화물운송에 불편을 주는 곳과 철도로 말미암아 역전과 역후 지역이 공간적으로 단절되고, 도시균형발전을 저해하는 곳으로 하거나 역이 입지한 곳이 도심지이지만 역 주변의 토지이용이나 건물용도가 도심용도에 적합하지 않아 도심기능을 발휘하지 못하는 곳과 미개발지로서 신설된 역을 중심으로 대규모 신시가지개발이 예상되는 곳으로 한다.

물리적인 기준으로는 역을 중심으로 한 보행권을 우선적으로 고려하며 주요도로, 공원녹지 또는 자연지형에 의하여 역세권 밖과 물리적으로 분명한 경계를 이루도록 범위를 설정한다.

정치, 경제, 사회적 기준으로는 역세권개발에 대한 주민과 지방자치단체, 관계기관 등의 합의도출이 용이하고, 사업추진에 협조적인 여건이 조성된 곳으로 국가나 지자체가 적극적인 재정지원을 하면서 역세권개발을 정책적으로 추진하고자 하는 곳으로 한다.

역세권 개발수요가 적정규모 이상이 될 것으로 예측되는 곳(예: 부동산 시장)과 민간이 역세권개발사업에 투자하여 개발이익을 얻을 것으로 예상되는 곳 및 역세권개발이 지역경제 활성화에 파급효과를 줄 수 있는 곳으로 한다.

종합적으로 역세권개발이 도시계획에서 제안된 지역과 도시개발 및 철도역사 건설계획이 수립된 곳으로 한다.

#### 다. 철도역세권개발계획의 수립

##### 1) 계획수립 및 변경절차

개발계획의 입안제안은 철도사업자, 시장·군수가 할 수 있도록 하고, 입안 및 결정은 원칙적으로 지정권자가 한다. 협의는 지방자치단체 의견청취, 관계기관 협의, 주민 및 관계전문가 등의 의견청취, 도시계획위원회 심의, 지방의회 의견청취 등으로 한다.

##### 2) 계획내용

계획의 내용에는 철도역세권개발사업구역 범위 설정, 역세권개발방식, 사업시행자, 재원조달, 비용부담 등에 관한 사항 등으로 「도시개발법」의 도시개발계획을 근간으로 하여 철도역세권의 특성에 관한 다음의 사항을 포함한다.

첫째, 철도시설 또는 복합용도 철도역시설의 신설, 개량에 관한 계획

둘째, 철도와 다른 교통수단과의 연계수송체계구축에 관한 계획

셋째, 철도부지내 지상, 지하 및 공중공간을 이용한 복합적·입체적 개발에 관한 계획과 주변지역과의 연계에 관한 계획

넷째, 용도지역지구와 도시계획시설에 관한 도시관리계획 및 지구단위계획에 관한 사항과 이의 변경에 관한 사항

다섯째, 철도부지내 국유재산의 출자 또는 무상으로 대부하거나 사용·수익에 관한 사항이 있는 경우에는 그 세목

여섯째, 철도역세권개발사업에 대한 국가 및 지자체의 지원에 관한 사항

일곱째, 역세권개발구역을 2 이상의 사업시행지구로 분할하여 역세권개발사업을 시행하는 경우에는 그 사업시행지구 분할에 관한 사항

역세권 안의 철도시설에 대하여 철도건설법, 철도사업법 및 도시철도법에 의한 철도건설기본계획(변경)이 있을 경우 개발계획은 당해 철도건설기본계획에 부합되도록 한다. 역세권 안에 유치할 기능 및 도입시설은 철도기능과 조화를 이루도록 계획하여 철도이용의 증진을 도모한다.

#### 라. 사업시행자(개발주체)

철도역세권개발의 공공성을 고려할 때 공공부문에서 사업을 시행하는 것이 민간이 시행하는 것보다 바람직하다. 그러나 민간자본을 활용하기 위하여 민간에게도 공공부문과 공동으로 철도역세권개발사업에 참여할 수 있는 기회를 제공하는 것이 필요하다.

철도역세권개발구역을 지정한 지정권자가 공공부문에 속한 여러 관계기관 가운데 철도역세권개발사업의 시행자를 지정하는 것이 합리적이다. 특히, 철도사업자가 철도사업 및 철도건설과 병행하여 주변지역을 연계 개발하는 것이 필요하다고 판단될 때에는 건설교통부장관이 철도사업자를 사업시행자로 지정할 수 있도록 하는 것이 필요하다.

지방자치단체는 도심활성화를 위해 역세권내 도시개발사업을 시행할 수 있어야 한다. 지방자치단체는 별도의 역세권개발제도가 없어도 현행 도시개발 관련법에 근거하여 철도역세권 주변을 도시개발구역으로 지정한 후 도시개발사업을 시행할 수 있다.

철도역세권개발구역 지정권자로부터 역세권개발사업의 시행자로 지정 받을 수 있는 자는 다음과 같다.

먼저 철도사업자이다. 철도건설법에서 정하는 철도건설사업자와 철도사업법에서 정하는 철도사업자, 도시철도법에서 정하는 사업면허를 득한 도시철도사업자로서 철도건설사업의 일환으로 철도역사를 신설하거나 개량하는 사업을 시행할 수 있는 자를 말한다. 한국철도공사, 한국철도시설공단, 한국철도공사 또는 한국철도시설공단이 역세권개발사업을 목적으로 출자한 법인(건축물 운영사업에 한함), 민자유치철도사업자, 도시철도사업자가 이에 해당한다.

철도정책과 역세권개발을 연계하기 위하여 철도사업자가 역세권개발의 중추적 역할을 하는 것이 필요하며, 지방자치단체의 도시장기발전계획을 수용한 철도역세권개발이 되도록 지방자치단체와의 긴밀한 협조가 이루어져야 한다.

다음으로 도시개발이나 택지개발을 할 수 있는 공공기관으로서 국가(건설교통부), 지방자치단체, 정부투자기관(주공, 토공), 지방공사 등이다.

다음으로 제3섹터(공공-민간 합작 법인)로서 상위 공공기관 중 하나 2 이상이 민간기업과 역세권개발사업을 위하여 공동으로 출자하여 설립한 법인이다.

#### 마. 실시계획 작성 및 인가

사업시행자는 역세권개발사업에 관한 실시계획을 작성하여야 한다. 이 경우 실시계획에는 제1종 지구단위계획이 포함되어야 한다. 시행자는 실시계획에 관하여 지정권자(시·도지사, 건교부장관)의 인가를 받아야 한다. 협의사항은 시장·군수, 시·도지사의 의견청취, 주민의견 청취 및 미반영 사유 통보, 관계기관 협의 등이다.

실시계획의 내용에는 사업시행에 필요한 설계도서, 자금계획 및 시행기간 등에 관한 사항과 서류를 명시하거나 첨부하여야 한다. 실시계획에는 토지이용계획, 기반시설 및 공공시설 설치계획, 재원조달계획, 수용할 토지에 관한 사항, 사업시행규정, 비용부담계획 등을 포함하도록 한다.

#### 바. 관련 인·허가 등의 의제

역세권개발사업의 실시계획이 인가되면 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 도시관리계획의 결정, 개발행위허가, 도시계획시설사업의 시행자 지정 및 실시계획의 인가, 토지거래계약 허가, 철도건설법에 의한 철도건설사업실시계획의 승인, 철도안전법에 의한 철도보호지구안에서의 행위 신고가 의제처리될 수 있도록 의제처리 규정에 추가하여 포함한다.

1. 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 도시관리계획의 결정, 개발행위허가, 도시계획시설사업의 시행자 지정 및 실시계획의 인가, 토지거래계약 허가
2. 철도건설법에 의한 철도건설사업실시계획의 승인
3. 철도안전법에 의한 철도보호지구안에서의 행위 신고
4. 이하 도시개발법의 의제조항 준용

관계법률에 의한 인허가 의제처리를 통해 역세권개발계획에 따라 여러 가지 개발방식을 활용하여 다양한 역세권개발이 가능하다.

### 5.2.2 철도사업자의 주도적 시행

현행 철도건설제도가 도시개발 관련제도에서는 철도사업자가 도시개발을 시행할 수 있는 여건을 제대로 제공하지 못하였다.

철도사업과 병행하여 철도사업자가 역세권개발을 시행할 수 있도록 제도적 여건을 마련할 필요가 있다. 철도사업자는 그동안 철도운영 및 철도시설의 건설에만 집중하였으나, 철도역사 건설로 인해 발생하는 역사 주변지역의 개발 잠재력을 최대한 활용하여 철도사업자가 철도역세권개발을 시행하면 개발이익을 통해 철도이용 증진에 필요한 기반시설을 확충할 수 있고, 해당 도시의 도시공간구조 개편이나 도심기능 활성화 등에도 기여하게 된다.

그러나, 철도사업자가 시행하려는 역세권개발계획에 해당 지방자치단체의 도시정책이 충분히 반영되지 않을 경우 지방자치단체와의 갈등이 예상될 수 있으므로 지방자치단체와의 갈등을 해소할 수 있는 제도적 장치로서 도시정책과 철도정책을 공정하게 반영하고, 이해갈등 관계기관 사이의 협의와 조정을 효과적으로 이끌어 낼 수 있는 협의체를 마련하도록 한다. 한편, 역시설을 포함하지 않는 역시설 주변지역에 대해서는 시행지구를 달리하여 도시개발사업 또는 택지개발사업으로 민간이 주도하는 것이 바람직하므로 토지소유자나 민간자본이 단독으로 개발하거나 민관이 합동으로 개발하는 것이 현실적이다.

## 5.3 대안의 입법추진 방안

효율적 철도역세권개발을 위한 현행 철도관련법 및 개발관련법의 제도개선 대안을 입법화하는 방안으로는 신법인 철도역세권개발법(가칭)을 제정하는 방안, 철도관련법의 개정을 통해 철도역세권개발 개발절차 등 구체적인 규정을 도입하는 방안, 도시개발관련법의 개정을 통해 철도역세권의 특성을 반영한 철도역세권개발 규정을 도입하는 방안, 마지막으로 별도의 입법추진 없이 인센티브를 부여하는 방안이 있다.

### 5.3.1 기본방향

철도역세권개발에 관한 대안의 입법추진에 있어서 기본적인 방향을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 철도역세권개발을 활성화하는데 유리한 대안이 무엇이나 하는 것이다. 즉 철도역세권개발의 지원조치 및 개발촉진 조치를 다른 규정과 상충됨이 없이 도입할 수 있어야 한다는 것이다.

둘째, 철도정책과의 연계성이 보장되느냐 하는 것이다. 철도역세권개발과 함께 철도건설 및 철도사업의 추진 등 철도정책을 펴는데 무리가 없어야 한다.

셋째, 도시정책과의 연계성이 보장되느냐 하는 것이다. 지방자치단체에서 수립한 도시계획과 부합되도록 사업을 추진하는 데 무리가 없어야 한다.

넷째, 사업추진의 신속성이다. 철도역세권개발의 사업추진에 있어서 절차간소화 및 다른 법률의 규정에 의한 사업이 포함되어 추진시 관련규정의 의제처리에 무리가 없어야 한다.

다섯째, 철도사업자(철도사업자가 철도역세권개발을 목적으로 설립한 법인 포함)가 철도역세권개발의 주도적 역할을 하는 데 무리가 없느냐 하는 것이다. 철도사업자(법인 포함)가 철도역세권개발 규정에 의해 주도적으로 시행할 수 있도록 허용하는 규정이 지방자치단체나 다른 이해관계 기관이 추진하는 사업과 차별성이 부여되어야 한다.



여섯째, 관련 규정간 또는 정책간 충돌이나 모순을 얼마나 배제할 수 있느냐 하는 것이다. 철도역세권 개발에 관한 규정이 타 규정과 충돌 및 모순이 발생되지 않아야 하며, 중앙정부와 지방정부의 정책 추진에 있어서 충돌이나 모순이 발생하지 않아야 한다.

일곱째, 관련법률의 유사한 규정을 얼마나 배제할 수 있느냐 하는 것이다. 새로 도입되는 철도역세권 개발제도가 타 법의 규정과 유사하거나 중복되지 않아야 한다.

여덟째, 공정성이 얼마나 확보되느냐 하는 것이다. 철도역세권개발에 관한 의사결정이나 정책결정, 시행주체가 이해 당사자간에 공정하게 이루어지도록 다른 규정과 형평성있게 도입되어야 한다.

아홉째, 규정체계가 얼마나 일관성있게 유지되느냐 하는 것이다. 기본원칙에서 벗어난 예외규정이 지나치게 많아서 법규정간의 일관성이 결여되지 않아야 하며, 철도역세권개발에 관한 지원조치가 항구적으로 지속되어야 한다.

열째, 사회변화에 대한 규정의 적응성이 얼마나 확보되느냐이다. 철도역세권개발에 관한 규정이 사회적 여건이나 시대적 요구에 잘 적응하여야 한다.

기본방향을 모델로 각 입법대안에 대한 장단점을 분석하여 제시하고자 한다.

### 5.3.2 신법의 제정

#### 가. 장점

본 논문에서 연구한 제도개선 대안을 신법으로 도입할 경우 별도의 철도역세권개발을 수립할 수 있기에 개발촉진조치, 특례조치, 지원조치 등 철도역세권개발의 활성화에 유리하다. 또한 철도건설 및 개량계획 등 철도정책과 병행하여 추진도 가능하기에 철도부지의 활용, 철도시설에 대한 국가의 지원 등에 유리하다.

도시개발의 절차규정 및 지방자치단체장의 지정권을 신법에 도입함으로써 도시계획과의 충돌도 어느정도 배제할 수 있는 점도 유리하게 작용한다. 또한 국가주도에 의한 철도사업과 지자체 주도에 의한 도시개발사업은 성격상 완전히 다른데 이 두가지를 한 법에 모두 담을 수 있어 상호 법률간의 성격상 의제처리가 어려운 부분도 의제처리가 가능하며, 절차의 간소화에도 가장 유리하여 신속한 사업추진이 가능하다.

철도사업자가 중심이 되어 철도역세권개발사업을 추진하는 규정을 두더라도 신법안에서는 규정간의 마찰을 피할 수 있어 유리하게 작용한다. 아울러 별도의 규정으로 되어 있기에 규정체계의 일관성을 유지할 수 있고 제도를 효과적으로 운영하거나 관리가 용이하며 사회적 여건 변화에 따른 제도의 개선에도 유리하다.

#### 나. 단점

철도역세권개발에 관한 제도를 신법으로 도입했을 경우 가장 큰 단점은 도시개발법과 유사한 절차 및 관련규정을 들 수 있다. 신법이지만 실제적으로 철도역세권의 특성을 반영한 일부 규정을 빼면 도시개발법과 매우 유사한 구조와 내용을 담고 있으므로 신법으로의 제정이 불필요하다고 인식될 수 있다.

또 하나는 지방자치단체도 당해 도시정책에 따라 철도주변 역세권개발사업을 시행하는 데 불편이 없도록 제도적 여건이 마련되어야 하기 때문에 법을 적용할 때 지방자치단체와 중앙정부 및 철도사업자 사이에 마찰이 발생할 수 있다.

또 하나는 법률사용에 있어서 철도부지 및 인접지역으로 한정되어 사용된다는 점과 철도사업자에게 특혜를 부여한다는 논란의 여지가 일 수 있다는 점이다. 특히 개발을 주사업으로 하고 있는 토공, 주공, 지방공사 등 개발공기업의 반발이 예상된다. 또한 개발관련 법률의 생성을 남발한다는 우려를 자아낼 수도 있다.

### 5.3.3 철도관련법의 개정

#### 가. 장점

철도역세권개발에 관한 구체적 규정을 철도관련법을 개정하여 둘 경우 철도사업과 연계하여 역세권개발을 추진하는 것이 용이하다. 이 경우 철도사업자가 중심이 되어 철도역세권개발을 추진하도록 규정하는 것이 자연스럽다. 또한 철도정책을 관장하는 국가의 역할도 철도역세권개발의 범위까지 증대된다고 할 수 있다. 철도정책 관련 중앙행정부서가 철도관련법을 운영하므로 철도역세권개발제도도 함께 관리하고 운영할 수 있는 장점이 있다.

철도정책을 철도역세권개발에 직접 반영할 수 있고 지자체와의 마찰이 적으므로 철도역세권개발을 활성화하는 데 유리한 대안이라고 할 수 있다.

지방자치단체가 중심이 되어 사업을 추진하도록 규정하는 도시개발법을 개정하여 철도역세권개발제도를 도입하는 것보다 법 규정간의 상충을 피하는 것이 좀 더 용이하다. 지방자치단체와 다른 개발기관이 역세권을 개발하고자 할 경우에는 현행 도시개발제도를 활용하여 사업을 시행할 수 있으므로 철도관련법 개정은 기존 도시개발제도의 틀을 전혀 건드리지 않으면서 철도사업자가 철도역세권개발을 할 수 있도록 해준다. 또한 역세권개발을 위하여 특별법 성격의 개발 관련법을 신설하지 않아도 되므로 기존 도시개발 관련제도의 기본 틀을 현행대로 유지하면서 타법과의 중복이나 모순을 최소화할 수 있다.

#### 나. 단점

가장 큰 단점으로는 도시관리계획 등 도시정책과의 마찰이라고 할 수 있다. 철도사업과 함께 철도역세권개발을 시행토록 하면 중앙정부의 철도정책 실현 및 철도역세권개발을 활성화할 수 있는 대신 지자체에서 관리하고 있는 도시관리계획 등 도시정책과의 마찰이 예상된다. 대부분의 지방자치단체에서는 철도에 대하여 각종 규제 및 개발에 제약을 두는 정책을 펴 왔기에 인식의 전환이 쉽지 않은 상태에서 지방자치단체와의 철도역세권개발에 대한 합의도출에 어려움이 예상되기 때문이다. 다른 하나는 철도역세권개발계획 수립 과정과 공공시설 및 기반시설 설치비용 분담과정에서 철도사업자와 지방자치단체 사이의 마찰이 예상된다. 지방자치단체에서는 지금까지 인허가 조건으로 철도횡단도로 또는 철로변 도로, 공원, 녹지, 광장, 환승주차장, 공개공지, 방음벽 등 미흡한 기반시설을 철도기관에게 요구하는 경우가 많았으나 인허가기관에서 협의기관으로 전환되면 이에 대한 부담이 불가피하여 합의 도출에 어려움이 예상된다. 다른 하나는 중앙정부와 지방정부와의 갈등이다. 중앙정부가 철도역세권개발계획을 수립하고 개발구역과 사업시행자를 지정하는 등의 권한을 가지는 것이 중앙의 권한을 지방으로 이양해야 한다는 사회적 요구에 부합되지 않는다.

철도에 관한 법률은 크게 중앙정부의 철도정책에 의한 일반철도에 대한 법률과 대도시 지방정부에 의한 도시철도에 관한 이원적 법률체제로 되어 있는 바 똑같은 철도역세권개발에 관한 규정을 양쪽 모두에 도입해야 하는 불합리한 점도 단점이라고 할 수 있다.

### 5.3.4 도시개발관련법의 개정

#### 가. 장점

기본적으로 시·도지사가 역세권개발구역의 지정권자이며, 역세권개발계획을 수립하고 사업실시계획을 승인하는 권한을 갖고 있으므로 지방자치단체의 도시정책을 반영하여 역세권개발사업을 추진할 수 있다.

현행 도시개발법을 개정하는 것이므로 철도역세권제도의 도입으로 타법과의 중복이나 모순이 유발되지 않는다. 특별법 성격의 개발관련법의 난립을 방지하고, 기존의 도시개발관련제도의 기본 틀을 유지한다.

현행 도시개발제도를 보완하여 철도사업자가 철도역세권개발사업을 시행할 수 있도록 하기 때문에 지방자치단체가 도시개발에서 중추적인 역할을 하는 현행법의 기본원칙이 유지되며, 지방분권을 요구하는 사회적·시대적 요구에도 부합한다.

#### 나. 단점

철도사업자가 철도역세권개발사업을 시행할 수 있기 있도록 예외규정을 많이 도입해야 하기 때문에

법규정체계의 일관성이 떨어지며, 역세권개발의 활성화만을 위한 제도적 지원 또는 역세권개발심의위원회의 심의 등의 예외규정을 도입하는 것이 자연스럽지가 않다.

뿐만 아니라, 기존 도시개발제도를 효율적으로 관리 운영하는데 있어서 철도관련 중앙행정부서는 중심적 역할을 하기 곤란하며, 도시개발 정책을 담당하는 중앙행정부서가 중심역할을 하게 되어 철도역세권개발로 인한 철도시설의 지원이 어렵게 된다.

기존 도시개발법은 기본적으로 지방자치단체가 도시개발사업에서 중추적인 역할을 하도록 규정하고 있으나, 국가의 철도정책을 위하여 중앙정부와 철도사업자가 철도역세권개발에서 중심적 역할을 하도록 예외적인 규정을 허용함으로써 지방자치단체의 역할을 강조하는 현행법의 기초와 서로 상충되는 규정이 같은 법률안에 공존하게 된다.

도시계획이나 도시개발과 관련하여 중앙의 권한을 지방으로 이양해야 한다는 사회적 요구가 높아지는 시점에서 기존 도시개발관련법의 개정은 지방자치단체에게 부여되었던 권한의 일부를 중앙정부가 가져가는 결과를 초래하게 된다.

현재 철도역세권개발이 활성화되지 못하는 이유중의 하나가 인허가권자인 지방자치단체에서 철도 및 도시기반시설에 대한 과중한 요구와 도시개발법률 내에서는 국가의 철도시설 지원의 어려움으로 인한 사업성 악화이다. 기존 도시개발제도 내에서는 이러한 기초가 그대로 유지되기 때문에 철도역세권개발의 활성화 측면에서 가장 불리한 대안이다.

### 5.3.5 인센티브 부여

#### 가. 장점

도시개발법에서 철도역세권개발에 대하여 인센티브를 부여하는 방안으로는 지방자치단체에서는 용도지역, 건폐율, 용적률, 높이제한 등의 완화와 도시관리계획으로 규제하고 있는 각종 도시계획시설의 해제 또는 변경이라고 할 수 있다. 철도사업자와 지자체의 합의에 의해 얼마나 공공시설 및 도시기반시설의 부담 또는 제공하느냐에 따라 가장 효과적인 대안이 될 수 있다.

#### 나. 단점

인센티브제는 어느 특정영역 또는 특정사업에 한해서는 효과적이라 할 수 있지만 전국에 있는 철도역세권의 각 지방자치단체에 동일하고 항구적인 제도로 자리잡기엔 현실적으로 어려움이 있다. 또한 특정지역의 철도역세권에 인센티브가 부여된다 하더라도 현행 법규의 완화작용을 비롯한 인센티브 관련 규정들은 원칙적으로 도시계획의 일반기준을 따르도록 되어있어 한정된 범위내에서만 가능하고 현행 도시계획에서의 용적률 결정조항은 적용과정에서 규제 강화로 해석되어 오히려 역효과가 발생할 우려도 있다.

## 6. 결 론

본 연구를 추진하게 된 배경으로는 현행 법률체계로는 철도역세권에 대한 체계적이고 효율적인 개발이 곤란하기 때문이다. 일반철도와 도시철도는 철도건설법 및 도시철도법 상에 역세권개발 관련규정이 있으나 현실적인 개발을 하기 위해서는 제도상 미비하여 실제 개발은 어려운 실정이다. 또한 도시개발법 등은 철도역세권의 특성을 반영하는 데 한계가 있다. 따라서, 철도역세권개발에 관한 관련법령 및 제도를 연구하여 철도의 기능활성화, 이용자의 편의제고, 철도역 주변환경의 개선 및 철도개발 재원의 조달을 위한 철도역세권개발에 대한 바람직한 제도적 방안을 제시함으로써, 향후 철도역세권개발 제도를 마련하는데 이론적 근거와 기초로 활용함을 목적으로 한다.

본 논문의 전개과정은 먼저 철도역세권개발의 이론에 대하여 살펴보고, 설문조사를 통하여 철도역세권개발 관련제도의 실태와 문제점을 알아보고, 향후 철도역세권개발 제도의 개선방안을 제시해 보고자 한다.

본 연구에서 철도역세권개발 관련제도의 중요 문제점을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 철도역세권 특성이 반영된 제도가 없다는 것이다.

둘째, 철도역세권개발에 관한 구체적인 관련 규정이 마련되지 않았다는 것이다.

셋째, 철도사업자가 부대사업개발 및 서비스를 위하여 필요한 부지 등이 완전히 출자되지 않아 철도사업자가 효율적 역세권개발사업 추진에 애로를 주고 있다. 철도사업자가 부대사업개발 및 철도서비스사업에 애로가 없도록 해야 함에도 불구하고 현행 법률로서는 한계가 있다.

넷째, 철도공사가 역세권개발을 목적으로 설립한 법인의 사업시행에 대한 관련규정이 미비하다는 것이다.

다섯째, 철도부지내 고밀도의 입체적·복합적 역세권개발을 위한 특례조치가 필요하다는 것이다. 철도부지는 개발이 어려운 저밀도의 용도지역으로 되어 있고 각종 규제로 말미암아 이것을 해결할 만한 특례조치가 없다는 것이다.

여섯째, 철도역세권개발의 촉진을 위한 국가 및 지자체의 지원조치가 미흡하다는 것이다.

일곱째, 철도사업자와 지자체간에 협의체가 없다는 것이다.

철도역세권개발에 있어서 철도부지를 효율적으로 활용하고, 철도사업자가 철도역세권개발을 주도적으로 수행하기 위해서 필요한 규정들을 요약해 보면 다음과 같다.

철도역세권개발 제도는 「도시개발법」의 주요내용을 기본 토대로 하되, 도시정책과 철도정책을 연계하여 바람직한 철도역세권개발이 이루어지도록 필요한 규정들을 추가하도록 하여 제정하는 것으로 한다. 우선 도시개발이란 용어를 역세권개발로 바꾸고 철도역세권개발구역의 지정에 있어서 철도사업자가 철도사업 수행을 위하여 개발구역 지정을 철도 건설사업과 병행하여 역세권개발사업을 실시할 필요가 있어 제안하는 경우에는 건설교통부 장관이 역세권개발계획에 근거하여 역세권개발구역이 가능하도록 한다. 철도역세권개발계획의 입안제안은 철도사업자, 시장·군수가 할 수 있도록 하고, 내용에는 철도의 특성을 반영한 계획을 추가하여 포함한다. 또한, 철도역세권개발계획을 수립함에 있어서 개발구역내 복합적·입체적 개발의 촉진을 위하여 필요한 경우 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」의 규정에 불구하고 개발구역 안에서의 용도지역의 지정, 건축제한, 건폐율 또는 용적률의 적용을 역세권개발계획에 따라 달리 정할 수 있도록 하여 도시의 상징적 계획이 되도록 한다. 철도역세권개발사업의 시행자는 역세권개발구역을 2 이상의 사업시행지구로 분할하여 철도부지의 역세권개발사업은 철도사업자(역세권개발 자회사 포함)가 주도적으로 시행할 수 있도록 하고 주변지역은 개발관련 공기업이나 지자체가 시행할 수 있도록 한다. 철도역세권개발사업의 실시계획이 인가되면 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 도시관리계획의 결정, 개발행위허가, 도시계획시설사업의 시행자 지정 및 실시계획의 인가, 토지거래계약 허가, 철도건설법에 의한 철도건설사업실시계획의 승인, 철도안전법에 의한 철도보호지구안에서의 행위 신고가 의제처리될 수 있도록 의제처리 규정에 추가하여 포함한다.

철도역세권개발이 효율적으로 수행되려면 철도시설의 특성을 반영한 지원사항이 반드시 필요하다고 본다. 철도역세권개발의 시행에 있어 시행자의 부담만으로 철도 기반시설을 확보하기 어려운 경우 소요되는 당해 비용의 전부 또는 일부를 국가에서 지원할 수 있도록 한다. 현실적인 지원을 위해서는 철도역세권개발기금을 설치하도록 한다. 또한, 국가소유의 철도부지에 대해 국가, 지자체, 철도공사(역세권개발 회사 포함)가 시행자인 경우 철도사업의 활성화를 위하여 당해 역세권개발구역 안에 있는 국가 소유의 재산을 시행자에게 출자 또는 무상으로 대부하거나 사용·수익하게 할 수 있어야 한다. 기타 지원사항으로 조세 및 각종 부담금에 대한 세제 지원, 기반시설의 비용부담, 철도역세권개발채권의 발행, 토지의 선매권 부여, 토지의 수용 또는 사용에 의한 토지취득 등 철도역세권개발에 필요한 사항을 추가 또는 변경하여 합리적·체계적이고 효율적인 철도역세권개발이 되도록 한다.

지금까지 기존의 철도관련법 및 도시개발관련법에서의 철도역세권개발에 관한 관련 제도의 문제점을 분석하고 그 대안으로 철도역세권개발 제도의 도입을 위한 개발방법 및 절차, 지원사항 등을 제시하고자 하였다. 또한, 모색한 대안을 입법화하는 방안으로 신법의 제정, 철도관련법의 개정을 통한 철도역세권개발의 도입, 도시개발관련법의 개정을 통한 철도역세권개발의 도입, 입법 추진없이 인센티브만을 부여하는 방안을 분석해 보았다.

본 논문의 수기 시점까지 역세권개발에 관한 논문은 많이 발표되었으나 대부분 민자역사 개발 또는 철도부지 주변 역세권에 대한 민간 개발사례를 중점적으로 발표되어 있어서 철도부지를 활용한 역세권

개발에 관한 논문은 그렇게 많지 않은 것 같다. 특히, 역세권개발에 관한 제도적인 측면에서 접근은 자료를 접하는데에는 많은 한계가 있다. 따라서 본 연구를 바탕으로 향후 철도부지를 활용한 철도역세권개발이나 철도역세권개발 제도에 대한 후속 연구의 지속적인 수행이 필요하다.

#### 참고문헌

1. 김신 (2007), “고속철도의 역세권 개발과 그 영향에 관한 연구”
2. 임종혁 (2008), “철도역세권 개발사업의 문제점과 개선방안에 관한 연구 :한국철도공사 역세권 개발사업을 중심으로”
3. 어인애(Oe. In-Ae) · 김강수(Kim. Kang-Soo) (2005), “지역특성에 부합되는 복합단지 개발을 통한 철도부지의 입체적활용에 대한 연구”
4. 광노상 (2004), “고속철도 역세권 전망과 개발방안”
5. 국토연구원, 2003, “철도역세권개발제도도입방안에 관한 공청회”
6. 이정철, 2002, “외국 고속철도역의 기능과 역할”, 한국철도기술
7. 김형복, 2002, “개발행위에 따른 기반시설연동제 운영방안” 국토 No 3, 국토연구원
8. 최혁재, 2002, “용도지역-지구제의 개편 및 관리방안”, 국토No. 3, 국토연구원
9. 서재영, 2002, “민자역사개발사업에 대한 고찰”, 창동역사(주)
10. 김대웅·유영근·최한규, 2002, “지하철 도보역세권 설정방법과 적용에 관한 연구”, 대한국국 도시 계획학회지, 제37권 제5호
11. 서울시정개발연구원, 2002, “국유철도 민자역사 개발에 따른 문제점 분석 및 개선방안에 관한 연구”
12. 권영덕, 1997, “역세권에 대한 도시계획차원의 대응방향” 서울시정개발연구원
13. 유재윤, 1997, “도심재개발 활성화 방안 연구”, 국토연구원