

철도와 주변지역을 연계한 도시계획과 역세권개발의 역할정립에 관한 연구

A Study on the define station area development relating with station and urban planning

한광덕† 선상훈* 김현옥** 이호재***
Han, Kwang Dug Sun, Sang Hun Kim, hyun ock Lee, Ho Jae

ABSTRACT

Station-area development need transportation system and efficiency of public transit operation. but it had a great difficulty in developing by lack of profitability station-area because the excessive public contributions, and increase of land usage, a lot of tallege.

Recently station-area development accelerated by the new law has been overridden and more efficient transport system configuration stations, possible of urban regeneration.

The purpose of this study is to successful promotion of the urban Planning by Unit-Station-area development, the optimal method of financing, changeable of zoning to the development of high density.

1. 서 론

과거의 철도역세권 개발사업은 급격한 도시팽창으로 인하여 노후·협소한 역시설 개선을 목적으로 민자유치를 통해 역무시설 현대화 및 고객 편의증진을 도모할 목적으로 추진되었다. 철도가 도심중심부에 존치하여 철도에 인한 지역단절은 도시발전에 장애요인, 주변지역을 제외한 역사위주의 개발은 도시차원의 발전기회 상실과 주변지역 활성화 한계 등을 초래하여 철도역과 도시계획을 고려한 최적의 역세권개발로 역 중심의 생활문화공간 조성의 필요성이 대두되고 있으며, 교통체계의 효율성·통합성 및 연계성을 향상하여 철도중심의 국가교통체계를 효율적으로 개발운영함으로써 철도역 중심의 환승시스템 구축으로 교통수요 창출 및 구도심을 재창조이 필요성이 절실하여, 개발구역 지정, 건폐율·용적률 특혜, 인허가 의제 등의 반영된 “역세권의 개발 및 이용에 관한 법률” 및 “국가통합교통체계효율화법”이 제정되었다.

역세권개발사업은 선상부지를 활용한 개발로 초기투자비 대비 수익성에 한계 및 국제금융위기 부동산 PF시장의 급격한 위축 및 자금조달 금리 상승, 토지담보력 부족, 사유지 매입에 따른 토지대 상승으로 사업성 결여등으로 사업추진의 한계에 봉착하였다. 역세권개발사업은 수송수익에 국한된 경영에서 지속적인 수입창출이 가능하고, 도시계획과 연계한 입체복합화 개발로 교통수요 창출 및 구도심을 재창조하여 지역경제 활성화 및 지역주민의 편의증진 등의 일환으로 역세권개발사업이 트렌드 변화가 요구되고 있다.

본 연구는 도시계획과 연계한 역세권개발사업을 성공적인 추진을 위한 제도 및 규정 제시, 원활한 사업추진을 위한 최적의 자금조달 방안, 고밀도의 입체적·복합적 개발이 가능한 용도지역으로 변경, 건폐율 또는 용적률 등의 특례조치, 국가 및 지자체와 지원사항 등 효율적인 역세권개발사업의 방향을 제시하고자 한다.

† 책임저자 : 비회원, 코레일 사업개발본부 역세권개발2팀, 팀장
E-mail : h9599@hanmail.net
TEL : (042)615-4276 FAX : (02)361-8387

* 비회원, 역세권개발2팀 팀원
** 비회원, 역세권개발2팀 팀원
*** 비회원, 역세권개발2팀 팀원

2. 역세권개발 이론적 고찰

2. 1. 역세권의 개념과 특성

역세권의 개념은 연구자의 목적·접근방법 또는 법 규정에 따라 다소 다르게 정의되고 있으며 최근까지 논의된 역세권의 정의는 대체로 다음과 같다. 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, 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 영향권이다.

2. 2. 역세권의 형성요인과 공간적 범위

사람의 활동과 물류에 따른 역세권의 형성과정을 정리해 보되 자연적 여건, 토지이용, 철도의 유형, 연계교통수단, 역간의 물리적·시간적 거리를 주요형성요인으로 보고 이에 따른 공간적 범위를 추출한다..

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

< 표 2- 1 > 역세권의 공간적 범위

| 구 분 | 공간적 범위 | 개발 내용 |
|--------|--|---|
| 철도부지 | 기존 역사를 중심으로 한 철도시설 부지 포함 | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 신역사 및 복합역사개발 ◦ 주차장 및 환승시설 ◦ 상업 및 업무시설 |
| 직접 역세권 | 역과 인접하여 보행 으로 10분이내에 접근이 가능한 범위 | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 간선도로변 블록중시의 개발 : 도시개발사업의 효율화와 도시기능의 정비와 지가를 고려, 복합용도의 개발을 유도하고 필요한 공공용지 확보를 위해 개발 ◦ 지상부 개발 : 상업편의시설, 위락, 문화시설 및 복합용도의 주거 시설 ◦ 지하부 개발 : 지하상가, 지하보도, 역세권내 주차장 |
| 간접 역세권 | 역을 중심으로 도보 로 10분 이상 소요 되거나 1차 교통수단을 이용하여 접근 가능한 범위 | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 도심기능이 낙후하여 시가지정비차원에서의 역의 직접 역세권과 병행개발이 필요하며 지구단위로 향후 도시개발의 정비 및 개발방향을 설정 ◦ 지상부 개발 : 상업업무, 주거기능 수용, 다양한 도시개발 수법을 통한 도심지 거점개발 ◦ 지하부 개발 : 직접역세권과 유사 |

2. 3. 역세권개발 관련 이론

역세권 개발 이론으로는 도시활동공간(장소간 활동공간)이론, 생활권(역세권 시설 이용권)이론, 중심지(철도중심지)이론, 대중교통 지향적 개발(TOD)이론 등이 있다.

가) 도시활동공간이론

웨버(M. Webber)와 로드윈(L. Rodwin)은 도시속에서 이루어지는 모든 활동을 장소내 활동(적용공간)과 장소간 활동(회로공간)으로 구분하며, 역세권은 적용공간과 회로공간이 통합되는 장소이므로 장소내 활동(적용공간) : 쇼핑, 만남, 휴식기능 → 상업,업무기능과 장소간 활동(회로공간) : 승하차, 만남, 이동기능 → 철도역사, 타 교통시설 정거장 등 구분된다.

나) 생활권 이론

S. Keller는 생활권을 도시지역에 물리적 공간질서를 부여하고, 지역적이고 인간적인 접촉관계에서 지역사회의식을 촉진시키며, 동질성과 안정성을 갖는 곳이라고 정의하였다.

<표2-2 > 생활권의 계층에 따른 분류

| 구분 | 규 모 | 주 요 시 설 | 역세권과의관계 |
|------|--|------------------------------------|---------|
| 소생활권 | ◦ 500m정도의 도보권 ◦ 인구 20,000~30,000명 | 유치원, 초등학교, 중학교, 동사무소, 근린공원, 쇼핑센터 등 | 도시철도권 |
| 중생활권 | ◦ 인구 100,000~150,000명 ◦ 3~5개의 소생활권으로 구성 | 고등학교, 도매시장, 복지회관, 지구공원 등 | 일반철도권 |
| 대생활권 | ◦ 인구 500,000~700,000명 ◦ 3~5개의 중생활권으로 구성 | 중심업무상업기능 및 유통기지 등 독립적인 생활기반 시설 | 고속철도권 |

다) 중심지 이론

W. Christaller와 A. Losh에 의해 제시된 이론으로, 중심지란 하나 이상의 시장권의 시장중심이 위치한 곳이며, 중심지가 공급하는 재화와 용역을 중심서비스라고 부르고, 중심서비스를 공급하는 것을 중심지능력이라 하였다. 중심지이론을 역세권과 연관시키면, 중심지 크기 : 철도 종류별 철도역 기능 및 용량에 따라 결정, 중심지 : 철도역을 중심으로 한 철도역세권, 중심서비스 : 철도역 및 역세권이 제공하는 서비스, 중심기능 : 역세권의 기능, 중심서비스 도달거리 : 철도역세권을 찾는 사람들에 의해 형성된 이용권으로 구분된다

라) TOD 이론

대중교통위주의 개발(TOD)이란 중심상업지역과 대중교통 정차 역으로부터 500~600m의 보행거리 내에 있는 토지이용 복합용도의 커뮤니티(communitiy)를 말한다. 지역교통 시스템을 따라 주요거점에 복합용도 개발을 집중하고 보존적인 성격의 공공용도, 노동을 위한 일자리, 상업 및 서비스와 함께 중고밀의 주거를 형성하는 것이다. TOD에는 도시형 TOD와 근린주구형 TOD가 있다.

도시형 TOD는 교통망의 주노선에 직접 위치하고 있는 것으로 철도, 전철, 경전철, 고속버스 같은 노선상의 중심역세권개발 그리고 중밀도에서 고밀도에 이르는 주거시설의 개발이 가능근린주구형 TOD는 전철 교통망의 주노선 역사부터 약 10분정도 걸리는(약 5 km 이내) 지역버스 노선상에 위치한 것으로 중밀도의 주거와 소매, 서비스, 위락, 공공문화, 레크리에이션 시설 등에 중점을 두게 된다.

또한 TOD는 중심상업지역과 주거지역 그리고 제2차 지역(Secondary Area)을 가짐. 제2차 지역이란 중심교통노선 밖에 있는 중심상업지역으로 1마일(1.6km)을 넘지 않는 지역으로 저밀도 독립주택, 공립학교, 대형 커뮤니티공원, 저밀도의 고용창출 용도, 자동차의 주차 환승지(park-and-ride)를 포함한다.

3.. 역세권개발의 문제점 도출

3. 1. 상징적 도시경관조성 미흡

철도역사는 도시의 상징(land mark)으로서 도시를 대표하는 요소라 할 수 있다. 또한 도시의 이미지를 형성하는 인공물이나 역사와 주변의 시설물간의 조화된 경관창출보다는 각각의 시설별로 따로 되어 있어 도시이미지를 형성하는데 한계가 있다.

3. 2. 종합적 역세권개발계획 부재

철도정책과 도시정책이 상호연계 되어 도시장기발전계획을 수립할 때 역세권 종합개발계획이 수립되어 개발과 정비가 이루어져야 함에도 체계적으로 개발과 정비가 이루어지고 있지 않다. 즉 역세권 개발사업은 개별사업(재개발, 신시가지, 택지개발)의 목적을 달성하기 위하여 사업이 수행되고 있을 뿐 철도역과 연계하여 종합적인 역세권사업계획 수립이 되고 있지 않다.

3. 3. 국가 교통체계의 연계성 미비

대중 교통 지향형 개발(TOD : Transit Oriented development)을 위해서는 철도역을 중심으로 한 복합환승체계를 구축하여 버스, 택스, 경전철, 도시철도 등과 연계환승시스템이 구축되어야 교통편익증진이 가능하나, 현재는 역무시설과 사업성 위주의 백화점, 영화관 등의 시설이 도입되어 국가 교통체계와의 연계성이 미비한 실정이다. 일본의 경우 나고역과 도쿄역등을 비롯하여 대부분 역들이 국가적 교통네트워크의 구축으로 전철, 버스, 주차장, 지하철, 신칸센 등과 연계환승 등으로 국가교통체계의 연계성이 구축되어 교통편익을 증진하고 있다.

3. 4. 다양한 개발방식 부재

역세권개발을 할 수 있는 개발방식은 도시개발사업, 택지개발사업, 주거환경정비사업, 도시계획시설사업 등 철도건설 관련법에서는 다양한 역세권 개발방법이 있음에도 불구하고 대부분 역세권개발은 택지개발사업으로 시행하고 있어 역세권의 도심기능 활성화나 철도이용증진을 위하여 상업·업무용지 등을 조성하려면 역세권개발의 취지에 문제점이 있다. 철도역세권개발사업은 일반대지 개발사업과 차별화된 개발사업으로 개발사업 전 해결해야 할 문제점 (도시관리계획변경 및 지구단위계획수립, 국유지 현물출자 또는 점용허가, 사유지 매입, 선로부지 분양불가, 철도시설물 이전계획 수립 등)이 많아 일반개발사업의 프로세스를 역세권개발사업에 적용하기가 어렵다.

3. 5. 사업관련자간의 협조체계 미흡

철도건설과 역세권 개발사업은 상호 유기적으로 병행하여 추진하는 것이 바람직하나 용산역세권, 성북역세권 등 역세권 개발사업을 추진하는 과정에서 이러한 사전협의 및 조정과정을 충분히 거치지 않아 개발계획이 완결성을 가지지 못하고 사업추진에 어려움이 있었다. 또한, 서울시의 경우에는 기존의 민자역사 및 역세권개발사업은 서울시 도시기본계획과 연계되지 않은 계획이며 향후 철도역세권개발사업은 도시기본계획과 부합하지 않을시 사업추진에 어려움을 표명하고 있으며, 개발계획수립 단계부터 서울시와 사전협의를 요구하고 있다.

3. 6.. 협의체 부재

철도역세권개발을 위한 지자체의 인허가 추진시 막대한 비용이 들어가는 철도시설을 도시기반시설로 인정하지 않고 있으며, 철도시설 외에 지자체에서는 도시기반시설로서 철도횡단 및 주변도로, 공원 및 광장 조성 등 철도사업자에게 전액 부담할 것을 요구하고 있다. 수익성과 공익성이 조화를 이룬 개발을 위해서는 협의체가 필요하나, 협의체에 관한 규정이 없어 철도부지의 역세권개발이 활성화되지 못하고 있다.

3. 7. 철도 기반시설의 부담

철도부지는 선로가 대부분을 차지하여 역세권개발을 위해서는 선로 및 철도시설물의 조정 및 철도운영을 위해 존치하는 선로상부에 인공대지(Deck)를 조성하여 철도시설과 입체적으로 개발하거나 차량기지 등 철도시설을 다른 지역으로 이전하여 개발이 이루어져야 한다. 철도시설의 이전 및 건설, 선로 개량, 인공대지 조성에는 막대한 초기자본이 들어가야 한다. 인공대지 조성비가 평당 약 5~6백만원이 소요된다.

3. 8. 개발방향 및 컨셉 부재

역세권은 도시발전의 핵이라는 전제를 갖고 있음에도 불구하고 도시전체와 조화된 개발방향이 설정되어 있지 않으며 이에 따른 컨셉구상도 역세권 당해지역에 국한되어 있다. 철도 역세권과 관련하여 기 수립된 계획을 살펴보면 대부분 역사·역사부지 활용계획에 국한되어 당해 도시를 전체한 포괄적이며 종합적인 역세권 개발계획이라고 할 수는 없다. 즉, 선상역사와 역사부지를 대상으로 한 단지계획 차원의 역세권 개발계획을 수립 하였기에 이들 지역과 주변 여타지역과의 기능연계·통합 등 공간이용상 유기적 체계성이 미흡하다.

역세권 개발에 있어서의 지역계획적 접근방식 전개가 미흡하다. 도시계획과 지역계획의 상호보완성 부족으로 당해역 역세권 개발 매트릭스 형성 및 콘텐츠 부여에 있어 역(域)외 지역개발과의 부조화가 발생한다.

3. 9. 면밀한 상권분석 부재

역세권 개발계획 수립에 있어 가장 중요한 변수 중 하나인 기존상권 분석과정에 백화점, 대형할인점, 재래시장 및 전자제품 전문점 등의 기능 검토가 미흡하다. 백화점 및 재래시장과 달리 대형할인점 또는 전자제품 전문점의 상권은 상대적으로 국지적이다.

역세권내 상업기능과 여타지역의 중심상업, 유통상업 및 일반상업, 근린상업 등 유형별 상업기능과의 연계성이 부족하다. 상권분석은 시내, 시외 교통 및 연계 철도 교통 권역과 밀접한 관련이 있으므로 이를 고려하여야 함. 즉 상권은 구매권을 포함한 통근·통학권, 1·2차 진료권, 문화 향유권 등 생활권 기준으로 분석하여야 한다.

계획상, 도입기능으로는 크게 주거·숙박기능, 생활편의기능, 상업기능, 업무기능, 스포츠·위락·문화기능, 공공기능, 연수기능, 환승기능 등을 제시하고 있으나 이들을 원스톱으로 활용할 수 있는 복합적 토지이용 및 역사와 타 건축물과의 상관성 제고 등 세부적 방안마련에 한계를 보이고 있음.

역세권의 주요기능 중 하나로 결절기능의 제고를 위한 환승시스템 구축 방안 제시에 있어 개념적, 선언적 범주를 벗어나지 못하고 있음. 즉 역세권 활성화의 필요조건인 연계·환승 교통시스템 확충 및 역사 전·후면 연계방안제시 등에 한계가 노증 되고 있다..

3. 10. 추진체계 부재

추진체계에서의 문제점은 크게 추진단계와 소요기간 및 자원조달로 압축할 수 있음. 구역 지정부터 실시계획단계, 사업시행단계에 이르기까지 부처간, 중앙정부와 지방정부간, 지방정부 상호간, 부처내 담당부서간 등의 협의는 필수인 바 의견 조율에 있어 난관에 부딪치는 경우가 종종 있으며 이에 따라 소요기간의 장기화를 초래함. 역세권 개발사업에 있어 사업결정단계 1년, 구역지정단계 2년, 실시계획단계 1.5년, 사업시행단계2.5년의 총 7년이 적정기간이라 판단된다.

아울러 추진체계에 있어 사업역량, 즉 사업에 대한 경험 및 노하우가 부족한 민간부문의 참여로사업의 리스크 발생과 지연을 가져올 수 있는데 이를 사전에 방지할 수 있는 제도적 장치의 강화가 요구됨

역세권 개발사업은 대규모 초기 투입비용과 회수기간의 장기화에 따른 자원조달 문제가 야기되는데 이를 해소하기 위해서는 국비 지원율의 합리적 조정과 함께 건설교통부 산하 공기업과의 공동시행도 검토해 볼 필요가 있다.

4. 역세권개발 관련법 비교 검토

4.1 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률

가) 목적

현재 대부분의 역세권개발은 주변지역과의 상호 연계성을 고려하지 못하고 개별적으로 추진되고 있어 철도역과 주변지역 간의 부조화가 발생하고 있으며, 역세권 중심의 고밀도 복합단지 개발의 추진이 어려움이 있어, 이에 역세권의 특성을 고려한 종합적이고 체계적인 사업계획을 수립하도록 하고 역세권개발을 촉진하기 위한 특례 및 지원근거를 마련하는 한편, 역 중심의 생활문화공간을 조성하고 도시환경을 개선하고자 한다.

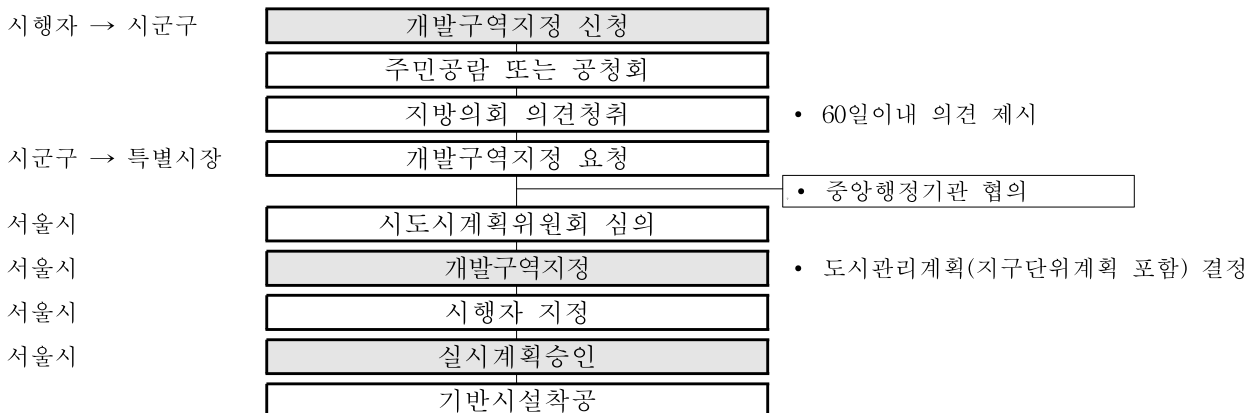
나) 주요내용 및 추진절차

역세권개발구역 지정, 사업계획 수립, 개발구역 지정제안 근거마련, 용도지역 변경, 건폐율·용적율에 관한 특례, 인허가 의제, 토지수용권 부여, 조세 감면, 국가 보조·융자 근거, 역세권개발을 위한 구체적인 시행절차 등 마련되었다. 그러므로 역세권개발구역을 고밀도의 개발이 가능한 용도지역으로 변경 용이, 건폐율 및 용적률 제안 완화(국토의계획및이용에관한법률에서 정하는 용도지역별 건폐율 및 용적률 최대 적용 가능, 용적률 자연녹지 100% → 주거 500%, 상업 1,500%로 상향조정 가능), 역세권개발사업으로 인하여 정상지가상승분을 초과하여 발생하는 토지 가액의 증가분의 일부를 역세권 개발이익으로 국가에서 환수, 조세 및 부담금의 감면하게 되어 인허가 의제처리와 토지수용 근거마련으로 사업기간이 단축되어 지금까지 지지부진했던 역세권개발이 촉진될 것으로 예상된다.

< 표 4-1 > 도시개발법과의 비교

| 구분 | 도시개발법 | 역세권의개발및이용에관한법률 |
|--------|--------------------------|--|
| 규모 | 10,000㎡ | x |
| 지정권자 | 국토해양부, 시도지사 | 좌동 |
| 시행자 | 토지소유자 | 한국철도공사가 출자한 법인 |
| 수용조건 | 소유자총수 1/2동의, 전체면적의 2/3소유 | KORAIL 50%이상 출자시 강제수용 (공사 50%미만 출자시 좌동) |
| 비용지원 | 대통령령에 따라 일부 보조 및 융자 | 좌동 |
| 조세감면 | 지방세, 개발부담금 등 | 좌동 |
| 개발이익환수 | x | 정상지가상승분 초과시 증가분의 일부환수(25%) |

< 표 3-2 > 역세권개발 및 이용에 관한 법률 추진절차



4.2. 국가통합교통체계효율화법

가) 목적

교통체계의 효율성·통합성 및 연계성을 향상하기 위하여 육상교통·해상교통·항공교통정책에 대한 종합적인 조정과 각종 교통시설 및 교통수단 등 국가교통체계의 효율적인 개발·운영 및 관리 등에 필요한 사항을 정함으로써 국민생활의 편의를 증진하고 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 제정되었다.

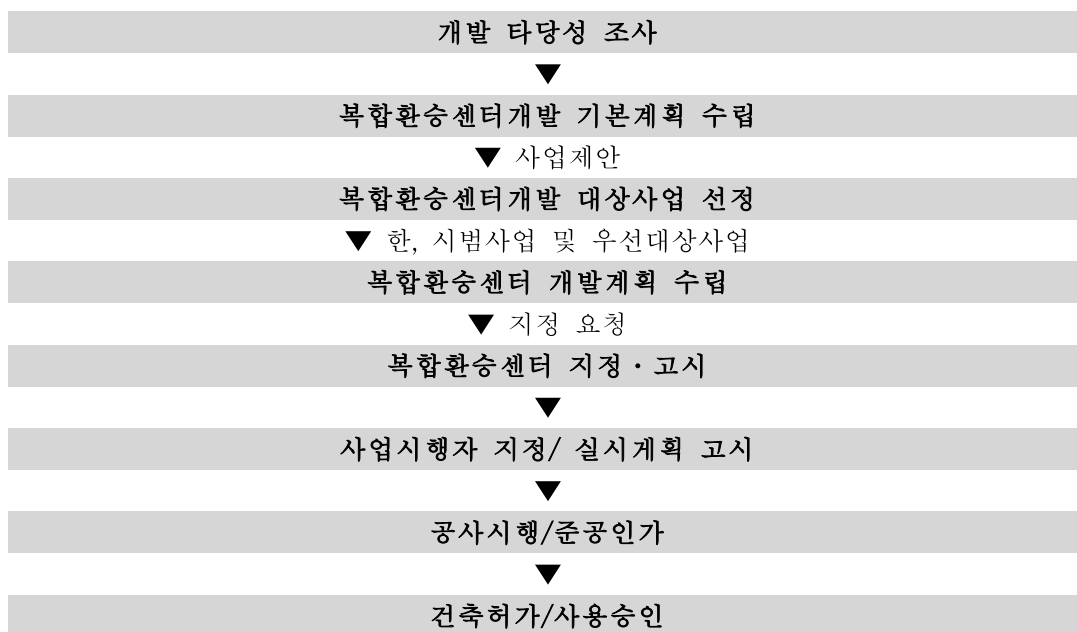
나) 주요내용 및 추진절차

건폐율 및 용적률 상향조정, 연계교통시설 비용 보조, 복합환승센터 개발사업비 일부 지원, 조세 등의 감면, 복합환승센터개발 시범사업 지원, 특히 시범사업의 조기 활성화를 위하여 예산의 범위에서 조사·분석 또는 설계에 소요되는 비용을 지원을 가능하다.

< 표 3-3 > 복합환승센터 유형별 비교(국가기간 & 광역)

| 구 분 | 국가기간복합환승센터 | 광역복합환승센터 | 일반복합환승센터 |
|--------|-------------------------|--|------------------------|
| 지정권자 | 국토해양부장관 | 시·도지사(국토해양부장관승인) | 시·도지사 |
| 목적/규모 | 권역간 대용량 환승교통, 대규모 | 권역내 환승교통 위주, 중간규모 | 지선 교통, 중소규모 |
| 도입시설 | 환승기능+상업·문화·주거·숙박 등 복합기능 | 환승기능+상업·문화 복합기능 | 환승기능 위주+일부 복합기능 |
| 위치(예시) | KTX 광명역사, 인천공항철도역사 등 | 일산, 평촌, 판교, 죽전 등 신도시 또는 구파발역, 도봉산역 등 서울시내 주요 환승역 | 강변역, 신도림역, 사당역, 인덕원역 등 |

< 표 4-2 > 국가통합교통체계효율화법 추진절차



5. 해외 역세권개발사업의 특성 및 시사점

5.1. 해외 역세권개발 특성

가) 일본역세권개발

일본의 도시발전은 철도를 중심으로 도시가 발전되었고 생활권도 철도역을 중심으로 생활권이 형성되어 있어 도시정비 수단으로서 철도역할이 강조되고 있다. 철도는 일상적인 교통수단이기도 하지만 도시정비와 관련해서는 지역의 교통편리성의 비약적인 향상이나 지역사회의 변화나 도시계획을 좌우하는 중요한 역할을 담당하고 있다. 역세권의 개발방식은 지자체와 국철이 출자회사를 만들어 출자회사에다 토지를 빌려주고 개발을 하도록 하고 지대를 받는 출자회사 방식이었다. 국철시대의 철도부대사업은 역구내 매점이나 식당운영이며, 출자회사 방식도 출자한도가 제한되어 사업성격이 약하였다. 국철의 민영화 이후 JR 각사로 이관되면서 철도부대사업과 관련한 법적 규제가 해제되어 직접 역사와 역세권을 개발하고 운영하는 직영방식위주로 변화하였고 이렇게 사철로 운영되면서 점차 사업성위주의 개발로 전환되었다.

최근에는 역세권내 상업시설, 공공시설 등이 혼합된 복합용도의 건축물들이 들어섬으로써 복합용도의 건물안에서 쇼핑 및 일상적인 용무를 할 수 있도록 하여 새로운 교통의 발생을 억제하는 정책으로 역세권개발이 이루어지고 있다. 역세권은 도시매력의 증진, 도심부의 활성화 등을 위해 철도의 중요성이 점점 증가하고 있어 각 지자체와 JR 각사에서는 협력에 의하여 철도와 도시의 기능향상을 위해 적극적인 개발을 하고 있다. 역광장의 정비, 역주변의 재개발, 터미널기능을 활용한 One-Stop Service(쇼핑, 공적서비스의 이용 등에 관련한 업무), 역세권의 종합적 개발, 입체화사업의 추진, 건널목의 개선 등의 도시정비사업과 연계 즉, 일본의 철도는 국토계획 및 도시계획과 일체적으로 철도를 건설하고 지역 개발시 철도역사 및 철도를 중심으로 한 계획으로 추진되고 있다

나) 프랑스 역세권개발

프랑스 철도정책은 전국적으로 고비용의 고속신선을 건설 할 수 없다는 재정적 한계를 극복하기 위하여 기존의 노선과 신선을 모두 이용할 수 있도록 하여 철도망 전체의 발전을 추구하고 고속철도와 타 교통수단과의 연계체계를 보다 효율적으로 구축하기 위한 정책으로 추진한다. 프랑스 철도건설을 담당하고 있는 국영철도인 SNCF는 역사개발과 함께 역세권개발을 하고 있으며 지방정부와 역세권개발을 위해 단독으로 시행하기보다는 부동산개발회사를 출자하여 역세권개발을 시행하도록 하고 있다. 이처럼 프랑스 국영철도회사인 SNCF가 철도시설 및 운영업무를 관장하여 역사개발 및 역세권개발을 할 수 있는 중요한 사실은 철도 주변의 토지를 대체로 거의 대부분 해당 사업지역에 상당한 부분을 소유하고 있기 때문이다. 실제로 어떤 개발정책도 사업 초기단계에서 지방자치단체의 강력한 정책적인 추진의지가 없이는 결실을 거둘 수 없다는 것은 공통적인 사실이며 SNCF는 프로젝트 초기단계부터 해당 지자체나 지역연합체 또는 사업시행자로 선정된 공영개발단이나 민관혼합회사 등과 협의를 통하여 사업을 추진하고 있다. 대부분의 역세권개발은 신개발보다는 재개발위주로 진행이 되고 있으며 토지의 한계성 때문에 일본의 경우와 마찬가지로 복합용도의 토지이용이 많이 있으며 특히 역세권의 특성에 따라 기능위주로 개발되고 있다.

다) 영국 역세권개발

영국의 철도정책은 신선(新線)의 건설보다는 차량에 대한 연구를 통하여 기존선에서 열차의 고속화를 도모하려는 경향이 있으며 역세권개발에 있어서도 기존의 역사를 중심으로 주변지역을 정비하는 수법으로 추진하고 있는 것이 특징이다. 또한 철도정책의 기초는 철도선로 “접근의 자유”와 선로 위에서 “경쟁의 원리”를 도입하여 시설과 운영을 분리하였다. 역세권개발방식의 가장 큰 특징은 역사와 역세권을 개발하기 위하여 개발공사 또는 민간개발자에게 중앙 또는 지방정부가 행정적 지원을 해 줌으로써 개발을 원활히 할 수 있도록 하고 있으며 재정적 측면은 정부의 지원 없이 부대사업 및 임대사업으로 발생한 개발이익으로 사업비를 충당하고 있다. 또한 영국 대부분의 도시들은 산업혁명이후 현재까지 철도역을

중심으로 발전하여 도시기능의 저하가 나타나 도시에 대한 재개발, 황폐한 토지재생 및 이용을 위한 사업지역(Action Area)제도를 통하여 도시재개발계획이 수립될 때 철도역주변지역의 재생을 위한 계획을 수립하여 철도역세권개발을 시행하고 있다.

5.2. 해외 역세권개발의 시사점

역세권개발이 활발한 국가로는 대중교통수단으로 철도가 발달한 프랑스와 일본 등으로서 도시의 특성에 따라 다양한 개발의 형태를 나타내고 있다. 일본은 대도시에 있어서 주택 및 주택지의 공급촉진을 위하여 철도정비와 일체적으로 추진하거나 또는 택지개발 및 철도정비의 일체적 추진을 통하여 철도정비에 의해 주택지 공급을 촉진시켜 택지개발과 철도정비를 병행하여 역세권개발을 시행하고 있다. 또한 철도의 민영화 후 일본철도의 운영 등을 JR 각사로 이관하면서 역세권개발은 상업기능의 도입을 통한 개발이익 창출에 많은 노력을 기울이고 있는 면이 나타나고 있다. 현재의 역세권개발은 역사부지에 고유기능 이외에 다른 도시기능이 고도로 복합 유치되고 주변은 재개발을 통하여 체계적으로 정비되는 양상을 보이며 다양한 기능을 수용하고자 하는 복합용도 개발의 경향을 보이고 있다.

영국과 프랑스처럼 유럽의 경우 국영철도나 지방자치단체가 중심이 되어 역세권개발이 추진되며, 유럽의 역사건물은 주변도로와 평면으로 연결되어 있어 이용객의 환승체계가 원활히 이루어지고 있다. 특히 역 및 역세권개발 재원을 정부가 개입하여 건설주체 및 관련 지방자치단체, 지역상공인, 금융인이 결합된 별도의 역세권개발 부동산개발회사를 설립하여 역세권개발을 추진하고 있는 것이 특징이다. 역세권개발에 있어 공히 주안점을 두고 있는 부분은 원활한 교통환승 시스템의 확보측면으로 타 교통수단과 입체적 연계방안의 모색 및 도시의 상징적 의미를 부여하며, 기능의 복합화와 입체적 고도화를 도모함으로써 새로운 개념의 도시기능의 회복과 미래도시의 건설을 도모하고 있다.

코레일 역세권개발은 역사내에서 모든 서비스가 이루어지도록 하는 단일개발보다는 도시재개발의 측면에서 역세권을 종합개발하는 전략으로 지자체와 공동으로 사업을 추진하는 것이 효율적이다. 민간자본이 철도역사 개발에 참여할 수 있었던 것은 사업부지가 대부분 도심지에 위치하고 있으며 도심지내에서 유일하게 상대적으로 개발이 덜된 공공의 토지로 남아있어서, 지방자치단체 입장에서는 도시계획에 따른 도심재개발 입장에서, 민간기업측면에서는 도심지 공공부지를 활용한 상업시설 건축으로 수익성 확보 면에서, 철도입장에서는 공공용지를 자본금으로 하여 철도 역무시설을 현대화하는 측면에서 모두가 공통의 이점이 있기 때문이었다.

역세권의 개발주체는 코레일에서 직접 수행하는 방안, SPC를 설립하여 추진하는 방식 등이 있으며, 철도사업자가 직접 수행하는 방법보다는 SPC를 설립하여 역세권개발을 하는 방법이 민간자본 유치와 개발이익의 창출로 인한 재투자는 보다 효과적이었다. 코레일에서 충분한 재원을 확보시에는 사업역량 확보 등을 인하여 직접개발도 가능하다. 우리나라의 역세권개발은 문화적인 특성, 가용부지의 협소 등으로 복합용도 개발(MXD) 모델로 개발하는 것이 바람직한 것으로 판단된다. 이처럼 역세권개발은 기존 역사를 중심으로 대규모 역세권재개발 계획을 수립하여 추진하거나 역사를 복합기능을 갖춘 고층건물로 개발시켜 주변지역의 도시개발과 연계하여 역세권을 개발해야 할 것이다. 즉, 역사, 역 광장, 지하공간을 하나의 Unit로 한 지구단위의 개발을 통하여 그 지역의 사회, 경제, 문화, 교통의 장으로 개발 되어져야 한다.

< 표 5-1 > 선진철도의 역세권개발 특성 비교

| 구 분 | 프랑스 | 일 본 | 영 국 | 코레일 |
|------------|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|-----------------|
| 개발주체 | · 국철이나 지방자치단체 일부 민간참여 | · 사기업인 JR과 자회사인 부동산개발회사 | · 개발공사, 민간사업자 | · 코레일 및 출자회사 |
| 개발방식 특성 | · 기존역사 재개발 · 공공시설 위주 · 편의성 중심 | · 복합용도 대규모 개발 · 상업시설 활성화 역점 | · 기존역사 재개발 · 공공시설 위주 | · 민자역사 위주 개발 |
| 교통연계 체계 | · 타 교통수단 연계가 역사 내부 또는 인접 | · 타 교통수단 연계체계 고려한 개발 | · 타교통 수단 연계체계 고려한 개발 | · 타 교통수단과 연계 미흡 |
| 역사특징 | · 역사 내부만 개조 · 역 주위를 개발 | · 고층, 복합의 신역사 | · 사업지역제도를 통한 역주위 개발 | · 역 중심의 개발 |

6. 국내역세권 사례분석(용산역세권개발 중심으로)

6.1. 개발형태 비교분석 및 전략

가) 분석의 배경

현재 서부이촌동 한강변 아파트 주민들의 통합개발 반대로 인하여 인·허가 관청인 서울시는 분리개발가능성을 염두하고 있으며, 해당 주민들은 공용수용의 부당성을 주장하며, 도시개발구역에서 제외할 것을 요구함. 서울시의 기본적인 입장은 통합개발이나, 주민들의 의견을 최대한 수렴하되 반대자 비중이 높을 경우 분리개발 가능성도 염두하고 있음 이에 도시개발구역 지정 법정 동의 요건인 ‘토지소유자 총수의 1/2 동의’에도 불구하고, ‘아파트 단지별 1/2 동의’를 추가적으로 충족할 것을 제시하였다.

나) 통합·분리개발의 법률적 타당성

통합·분리개발 양자 모두 법률적으로 가능하나, 만약 분리개발을 하는 경우 제척지인 한강변 아파트 부지는 향후 도시개발사업이 불가능하며, 분리개발을 하는 경우 제척지만으로는 도시개발구역 지정요건에 미달되므로 도시개발사업이 실현 불가능하다.

당해 도시개발사업에서 분리하여 도시 및 주거환경정비법상 재건축사업을 시행하려는 경우 재건축 허용연한을 고려하였을 때, 2040년 정도에 가능할 것으로 판단된다.

다) 통합·분리개발의 도시계획적 타당성

분리개발 결과 서부이촌동 한강변 아파트가 존치되는 경우 남산정상→용산국제업무지구 중앙→63빌딩의 조망축이 저해되고, 또한 용산국제업무지구 랜드마크를 정점으로 하는 스카이라인 형성이 저해되어, 외관상 국제업무지구 및 도시형성 이미지를 저해하는 요인이 된다.

서울시에서 추진하고 있는 친환경적 도시발전 패러다임인 한강 르네상스 계획 시행에 저해요인이 되며, 토지이용계획상 수변지역 조성계획 및 녹지축(보행축) 계획에 저해요인이 된다

라) 통합·분리개발의 경제적 타당성

통합개발과 분리개발을 가정하여 수익을 분석한 결과, 통합개발은 35.93%, 분리개발은 48.53%로 분리개발이 경제적으로 유리한 것으로 분석되었음, 통합개발의 토지이용계획을 기준으로 사유지(63,121㎡)를 제외한 분리개발 토지이용계획을 가정하였음. 통합 및 분리개발의 수익률은 시간가치를 고려하지 않은 분석시점 현재 기준의 불변가격 기준으로 분석하였음.

< 표 6-1 > 통합 및 분리개발 수익률

단위 : 억원

| 구 분 | 통합개발 | 분리개발 |
|---------|---------|---------|
| 예상 조성비용 | 136,683 | 108,787 |
| 예상 건축비용 | 62,918 | 57,008 |
| 예상 분양수입 | 271,315 | 245,830 |
| 예상 손익 | 71,714 | 80,035 |
| 수익률 | 35.93% | 48.27% |

마) 용산역세권 개발방식의 시사점

대상 사업 예정구역 중에서 한강변 사유지 아파트를 제외한 분리개발을 법률적·도시계획적·경제적으로 검토한 결과 통합개발하는 것이 타당하다고 판단됨. 분리개발은 법률적으로 가능하나, 제척되는 사유지 아파트는 향후 도시개발사업 및 재건축사업이 불가능하여 소유주들의 재산권 행사에 사실상 제약

이 있으므로 실익이 없음. 분리개발을 하였을 경우 도시계획적으로 한강변 조망 및 국제업무지구 스카이라인 형성을 저해하며, 서울시의 한강 르네상스 계획과 배치되므로 실익이 없음. 분리개발을 하는 경우, 즉 사유지 아파트를 제척하고 대상 도시개발사업을 시행하는 경우 면적 감소보다 보상비 절감효과가 크기 때문에 사업시행자 측면에서 경제적으로 타당성 있다. 그러나, 도시개발사업이 공익적 사업의 성격을 가지고 있다는 것을 고려하였을 때 사업시행자의 경제적 이익만을 추구할 수 없고, 지역주민 및 나아가 도시계획적 측면을 고려하여야 한다는 점에서 통합개발이 타당하다고 판단된다.

6. 2. 자금조달 실패원인 분석

가) 부동산 PF시장의 급격한 위축 및 자금조달 금리 상승

| 금융기관 PF잔고 | 문제점 |
|-----------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • 세계 금융위기 발생이후 PF대출 중단 및 PF잔고의 급격한 감소 추세 • 최근 PF시장이 단기적으로 반짝 회복세를 보이는 것은 분명하나 금융기관들은 여전히 건설사와 PF의 리스크를 높이 보고 있음 • 부동산 PF시장의 위축으로 인하여 자금조달금리의 상승 추세임 <p>- 대출이자는 9.5%~11%선임</p> |

나) 사업추진을 위한 강한 오너쉽 및 리더쉽 부재

출자자 구성에서 드림허브PFV의 대표사인 재무적투자자 및 건설투자자 상위사 지분의 합계(16.4%)를 판교 알파돔시티PFV(36%)와 비교분석하면 약 -20%수준의 현격한 차이가 발생하다,

< 표 6-2 > 사업참여자 비교분석

| 구분 | 드림허브PFV | | 판교알파돔시티PFV | |
|---------------------------|--|-------|---|-----|
| 정부출자기관 지자체 | 코레일(25%)+SH공사(4.9%) 소계 29.9% | | LH공사(19%) 소계 19% | |
| 재무적투자자 (FI) | 케이비웰리안엔피사모부동산투자회사제1호, 삼성생명보험 등 총4개사 소계 24.6% | | 대한지방행정공제회(25%), 대우증권, 외환은행 등 소계 32% | |
| 전략적투자자 및 건설투자자 | 롯데관광개발(15.1%)외 총5개사 (25.5%) 삼성물산(6.4%)외 17개사(20%) 소계 45.5% | | 롯데건설(11%),대림산업,SK건설, GS건설,두산건설,한라건설,모아종합건설, 롯데백화점 등 소계 49% | |
| 합계 | 100% | | 100% | |
| 재무적투자자 및 건설투자자 지분을 상위사 합계 | 케이비웰리안엔피사모부동산 투자회사제1호 | 10% | 대한지방행정공제회 | 25% |
| | 삼성물산 | 6.4% | 롯데건설 | 11% |
| | 합계 | 16.4% | 합계 | 36% |

다) 토지담보력 부족

일괄매각 방식은 매수자가 조기에 토지소유권을 확보하여 토지담보를 통한 차입금 발생이 용이한 반면, 분할매각 방식은 순차적인 소유권 이전으로 토지 담보력이 상대적으로 저하된다.

라) 사업성 결여

본 사업의 분양수입은 30.8조이고 총사업비용은 28.2조, 세후 수지는 2.6조로 매출액대비 이익률은 8.4%로 분석시 본 사업에 대한 금융시장의 반응은 사유지 매입에 따른 토지대 상승 및 공사비 증가를 예상하고 있어 사업수지의 손실 전환을 예상한다.

< 표 6-3 > 용산 국제업무지구 사업분석

| 구분 | | 금액(억원) | 비율 | 사업성결정요인(Factor) |
|------|--------|---------|--------|--|
| 사업수익 | 국제업무시설 | 161,229 | 52.2% | 1.용적율/기반시설부담율 - 공급면적 결정요인 2. 도입시설(상품) 구성 3. 도입시설별 분양가 |
| | 상업문화시설 | 92,013 | 29.8% | |
| | 주거시설 | 25,845 | 8.4% | |
| | 숙박시설 | 26,984 | 8.7% | |
| | 임대주택부지 | 2,698 | 0.9% | |
| | 합계 | 308,769 | 100.0% | |
| 사업비용 | 토지비 | 126,427 | 40.9% | 4. 토지비 |
| | 직접공사비 | 71,973 | 23.3% | 5. 공사비 |
| | 간접공사비 | 33,884 | 11.0% | |
| | 부대비 | 12,074 | 3.9% | |
| | 금융비용 | 37,420 | 12.1% | 6. 이자율 |
| | 합계 | 281,778 | 91.3% | |
| | 세전수지 | 26,991 | 8.7% | |
| | 법인세 | 1,004 | 0.3% | |
| | 세후수지 | 25,987 | 8.4% | |

마) 자금조달금리 상승

부동산 PF시장의 위축으로 인하여 자금조달금리의 상승했다. 최근 PF사례를 파악하면 대출이자율은 9.5%~11%선이다. 현 자금조달금리(10%)를 적용한다면 자체 사업성에 미치는 영향은 약 1조원의 추가 금융비용 부담이 발생하고 이를 예상 사업이익의 50%에 해당된다.

바) 용산역세권 자금조달의 시사점

코레일 입장에서 토지대금의 조기회수를 위해서는 PFV의 토지담보(토지반환대금 포함) 및 여타의 신용보장을 통한 자금조달이 선행되어야 하며, 금융비용 상승에 대한 사업성 악화를 회피하면서 가능한 최적의 자금조달 방안은 자기자본 확충(증자)을 통한 자금조달방안인 것으로 판단되다.

8.. 역세권개발 추진전략 방안

8.1 기본구상 및 추진전략

가). 기본구상

도시계획과 연계한 철도 입체복합화 추진으로 철도, 도로 등 간선인프라에 인접 단절된 되었던 도시 재창출 및 주변지역과 연계한 개발로 시너지 효과 극대화 필요하다, 도심 또는 부심으로서의 기능강화를 위해 밀도의 상향 조정과 도시핵심시설의 유치를 적극 추진하고, 역세권의 상징성 부각을 위해 도시미관과의 조화 창출에 바탕을 둔 랜드마크적인 개발계획 수립에 역점을 부여가 필요하다. 사업성 제고를 위해 토지이용계획의 적극적 변경과 용적율의 상향조정을 추진하고, 사업 방식은 주로 역세권개발특별법에 의한 역세권개발사업으로 사업기간의 단축과 개발투자에 따른 효과를 제고토록 한다.

나) 추진전략

역세권개발은 기존의 부분적으로 관리하던 도시관리계획의 한계를 극복하고 지역 특화발전 목표 중심의 통합적 도시관리체계로 전환하여 지역의 대규모 개발가능지에 대해 민관이 함께 공공성 있는 개발계획안을 수립하여 공공은 공공성이 확보된 좋은개발을 유도하고, 민간은 사업의 예측 가능성을 높이고 사업의 조기실현이 가능하도록 하는 민관 상생 협력을 통한 지역경제 활성화 및 일자리 창출에 크게 기여하게 하는 새로운 지역발전계획의 추진전략이 필요하다.

대중교통중심의 미래지향적 역세권을 개발하여 주민 및 이용자의 편의도를 제고 시키고, 직주 근접을 위주로 복합 도심기능을 강화하여 일괄적 도시서비스를 향유할 수 있는 도시 공간을 조성하고, 녹지체계의 연계·통합화로 자연친화적 도시 건설에 기여, 역사 전면부와 후면부의 접근성 개선을 위한 교통체계의 개선과 보행자 전용 도로의 확충이 필요하다.

8. 2. 역세권개발의 자금조달 방안

부동산 시장위축으로 인하여 자금조달 금리상승등으로 기존의 금융기법을 적용하기는 어려움 상황이므로, 다양한 투자자를 유인할 수 있는 금융기법의 믹스(MIX) 전략이 요구한다.

가) 신용보강을 통한 Project Financing 대출방안(보증부대출 + PF대출방식)

독립된 프로젝트부터 발생하는 미래 현금흐름을 상황재원으로 하여 자금의 조달하는 금융기법으로 사업의 충분한 투자가치를 객관적으로 입증할 수 있고, 투자관련 리스크에 관한 적절한 안전장치 및 해법을 제시할수 있다면 국내자금을 프로젝트 파이낸싱으로 가능하다. 그러나 금융관행상 금융기관의 입장에서는 사업성 판단의 부재확정으로 인하여 발생하는 분산 또는 회피하기 위하여 신용보강을 절대적이다. 이러한 신용보강없이 개별 혹은 여러 금융기관의 연합하여 샌드게이트론에 의한 대출이 불가능할 것으로 판단된다.

신용보강 방안

| | |
|----------|---|
| 시공사 지급보증 | · 시공사 채무인수 및 책임준공 |
| 기타 채권보전 | · 보유 주식 100% 근질권 제공 · 사업부지 담보신탁 및 우선수익권 제공 |

정책기관 금융을 유치하는 방안(연기금, 한국산업은행 등)

| 일본사례 | 내용 |
|------|---|
| | -정책금융기관인 일본정책투자은행(日本政策投資銀行)의 참여로 PF 신용도 보강 -정책금융기관의 참여로 다수의 민간은행 참여 유도 |

나) 역세권개발 기금 조성 및 역세권 개발채권 발행에 따른 자금조달

역세권개발사업을 추진하고 국가 및 지자체의 지원을 효율적으로 추진하기 위한 역세권기금 조성 및 사업 시행에 필요한 자금조달을 위한 역세권개발채권의 발행 및 등으로 자금조달 가능하다
 정부는 분야별 경제정책의 활성화를 유도하기 위해 저리의 자금조달 및 보조금제도를 운영하고 있다, 예를 들면, 사회기반시설사업 투자사업 촉진을 위한 산업기반신용보증기금, 선진관광 시설 확충을 위한 관광진흥개발기금, 차세대 통신네트워크, SW컴포트, 정보통신미디어 지원을 위한 정보통신진흥기금, 공공부문 주택건설 자금, 서민 주택구입 미 전세자금 지원을 위한 국민주택기금등이 있다.

다) 토지대금반환청구권을 통한 PF대출의 새로운 모습

개발사업자는 기 납부한 토지대금에 대한 반환청구권을 담보로 금융권 대출, 부동산 유동화증권(PF-ABS, ABCP)을 발행하여 자금을 조달하고, 토지매수인의 분양대금 조달을 지원하고 대금회수를 촉진하기 위하여 토지매수인으로 하여금 토지중도금을 금융기관에서 대출받고 공급자인 코레일에게 납부하는 방식을 활용으로 토지매수인이 대출금 미상환 발생시, 코레일이 토지매수인을 대신하여 금융기관에 잔여금을 상환하고 토지를 확보하는 안전장치를 이용한 대출기법이다.

라) 유상증가 + 추가 투자자(지분투자) 확보방안

금융비용의 상승에 의한 사업성의 악화를 회피하며서 자금조달 할 수 있는 방안은 자금자본확충을 통한 자금조달안 밖에 없다. 지분투자¹⁾에 있어서는 주식을 발행하여 자금을 조달하는 방법으로 개발형 REITs¹⁾, 사모펀드²⁾ 등이 있다.

마) 전략적투자자「SI」+메자닌 캐피탈「Mezzanine Capital」믹스전략

메자닌 캐피탈(Mezzanine Capital: 후순위자본)이란 재원의 성격이 지분과 차입의 중간적인 성격을 지닌 재원을 통칭하며, 일정기간이 경과하거나, 일정한 조건이 이루어지면 지분으로 전환하거나 지분을 살 수 있는 선택권(option)을 부여하는 전환사채³⁾, 후순위대출 또는 우선주가 이에 해당된다. 위험이 높은 만큼 일반대출보다 금리가 높기 때문에 후순위자본은 투자자 보호 장치또는 다양한 고위험/고수익을 원하는 투자자를 끌어들이기 위한 목적에서 활용된다.

선진활용사례로는 國鐵清算事業團은 개발이익에 일정부분 참여하기 원하는 투자자를 끌어들이기 위해 메자닌 캐피탈을 활용하였으며, Heller International Tower 프로젝트에서는 메자닌 캐피탈을 투자자 유인장치와 투자자 보호장치로 동시에 활용하였다.

전략적투자자에 메자닌 캐피탈 믹스전략은 전략적투자자는 최종 수익시설을 매입 및 운영하고자하는 목적이다. 이러한 전략적 투자자를 대상으로 메자닌자본(전환사채발행) 참여를 유도하고 인센티브를 제공하고, 채권에 대한 약정이자율 보장과 향후 주식전환을 통하여 개발이익과 같은 인센티브를 제공하는 메자닌 개념도입이 가능하다.

전환사채를 발행하여 차입금 조달금리를 낮추면서 자금조달할 수 있는 방안으로 적절하다고 판단되나, 주식전환으로 가치가 사업상 정확하게 산정되지 않는다면, 액면이자율이 일반사채의 이자율보다 낮게 책정할 수 있는지 의문으로 전략적투자자(SI)를 중심으로 접근이 유효할것으로 판단된다.

바) 외자유치를 통한 자금조달 방안[외자유치+PF방식]

사업추진전략을 수립하여 개발이익 참여 및 자본이익과 연계한 외자유치도 가능하다. 현재 송도, 청라, 운북 그리고 AIG의 서울파인낸스센터에서 해외자본을 통한 부동산개발이 이루어지고 있다.

사) 사전매각방안(Pre-Financing, 토지 및 시설 등)

토지 일부 매각을 통한 자금조달[실시계획인가 시점이후 가능], 시설의 사전매각 방안으로 선매각으로 자금조달 가능하다.

<표 8-1> 자금조달 방안 검토

| 구분 | 내용 | 자금조달방식 |
|--------|----------------------|---|
| 타인자본 | 금융기관 차입금 | 신용보장을 통한 PF대출방안 토지대금반환청구권을 통한 PF대출방안 |
| 공공자본 | 역세권개발 기금 및 채권 | 공공성격의 역세권개발 지금 및 채권 조성 |
| 자기자본 | 지분출자 | 유상증자 + 추가투자자 확보방안 |
| 변형자본 | 후순위 차입, 우선주, 전환사채 등 | 전략적투자자 + 메자닌 캐피탈 |
| 해외자본 | 해외 직접금융(해외 CB, DR 등) | 해외직접투자 유치 |
| 사전매각지분 | | 사전매각방식(토지일부 또는 업무시설) |

1) 개발형 리츠 : 리츠회사의 자산을 모두 부동산개발에 투자 가능하며, 자기자본금의 2배 이내로 제한했던 차입을 사채발행기준을 완화해 주식총회의 특별결의를 통해 10배까지 확대 가능(금융권과 부동산 업체가 대형리츠 설립)
 2) 사모펀드(PEF) : Private Equity Fund란 소수의 투자자로부터 사모의 방식으로 비교적 장기자금을조달하여, 공개시장을 통하지 아니하고 협상을 방식을 통해 금융기관 혹은 기업 등의 주식에 투자하고 기업의 경영성과 개선을 통해 고수익을 추구하는 펀드
 3) 전환사채 : 일정기간, 일정조건하에서 지분으로 전환할 수 있는 선택을 부여한 채권

8.4. 역세권개발의 사업추진체계

사업의 공공성, 전문성 및 향후 세제혜택 등을 고려하여 사업추진구도를 설정하는 것이 타당하다. 코레일 시행자가 되어 단독개발을 하는 경우 업무수행조직으로 전담조직, 대행법인설립 및 민간대행(대행 SPC) 등이 가능하나, 공공성 및 전문성 등을 극대화할 수 있는 대행 SPC에 의한 사업추진이 보다 합리적이며, 민간을 시행자 또는 수행조직에 참여시키는 합동개발방식은 전담조직을 갖춘 실질SPC와 인적구조 없이 AMC 등 전문회사에 위탁하는 명목SPC(PFV)로 사업수행이 가능하나, 자산관리도입 및 각종 세제혜택 등을 고려할 때 명목SPC설립이 보다 합리이다.

또한, 사업의 위험성 분담 및 재원조달의 용이성 등을 고려할 때 합동개발이 유리할 것으로 판단되며, 수익성 위주의 시설구성으로 공공성이 떨어지고 여론, 시민단체 등의 비난을 받을 우려가 있으며, 코레일의 계획이지 반영 및 공기기업으로서의 공익성 제고와 더불어 사업성 향상 또는 장기수익실현을 고려할 때 자체개발에 대한 필요성이 증대되고 있으며, 사업의 위험성 분담 및 코레일 자체재원조달 수립이 가능하다면 자체개발에 우선순위를 둔 사업추진이 바람직하다.

<표 8-2> 개발주체에 따른 사업추진 구도 비교

| 개발주체 | 수행 조직 | 예비적 Screening | |
|----------|-------|---|----|
| 코레일 단독개발 | 전담조직 | <ul style="list-style-type: none"> 개발이익을 공적 사업에 재투자 가능 수월성 및 전문성 부족이 미비하나, 역량을 강화후 사업 추진시 개발이익 극대화 가능 | 우수 |
| | 대행SPC | <ul style="list-style-type: none"> 공공과 민간의 위험분담 및 시너지 효과 극대화 | 우수 |
| 공동개발 | 실질SPC | <ul style="list-style-type: none"> 실질적인 SPC설립시 각종 세제혜택 등 불이익이 있음 참여자 선정기준 정립의 난행성 및 민간기업에 대한 관리·감독의 문제 대두 | 미비 |
| | AMC등 | <ul style="list-style-type: none"> 분양 및 운영에 대한 역할분담으로 개발사업의 효율성 및 사후 관리 용이 자산관리도입 및 세제혜택으로 전문성 및 수익성 극대화 민간기업에 대한 관리·감독의 문제 대두 | 우수 |

8.5. 역세권개발의 임대사업 활성화

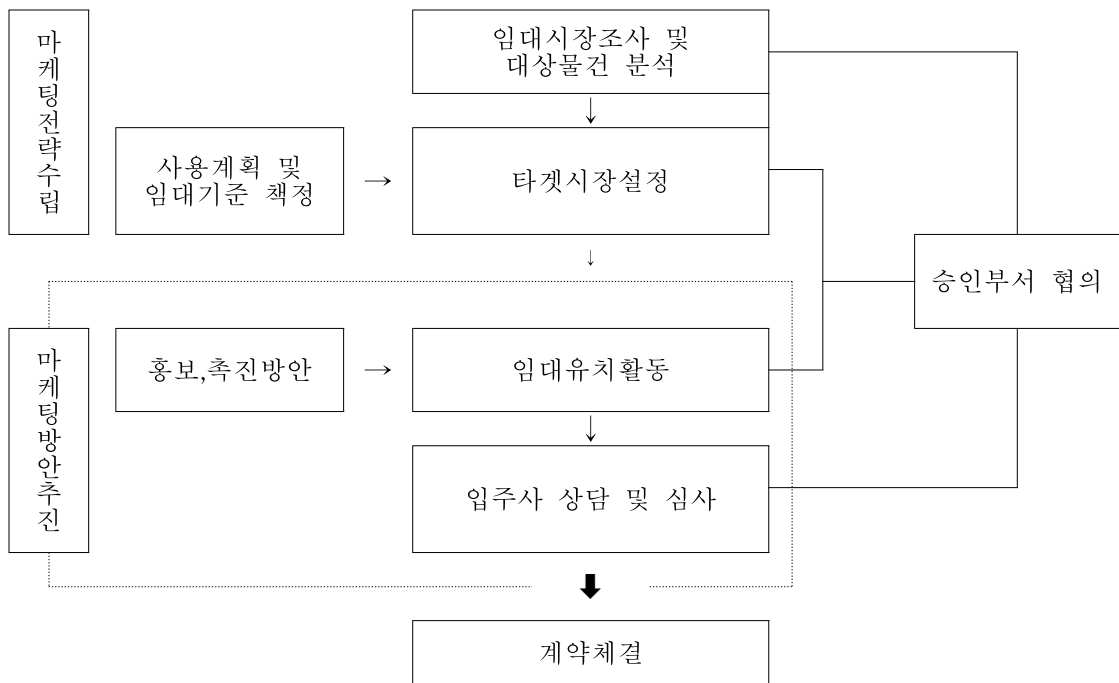
역세권개발사업은 역시설을 중심으로 그 주변지역을 역 시설과 연계하여 체계적으로 개발함으로써 철도이용증진과 당해 지역의 발전을 도모하기 위해 추진하는 사업으로 단순분양보다는 도시의 체계적인 관리와 지속적인 수익창출을 위해서 임대사업의 활성화 필요하다.

과거에는 부동산(Office Building)은 소유 목적으로 취득하고, 소유자의 자가사용 목적이 주를 이루고, 잔여공간에 대한 외부임대 목적으로 취득하는 경향이였으나, 98년도 IMF이후 외국계 투자펀드(론스타, 모건스탠리, GE캐피탈, 맥커리, GIC 등)가 유입되며 Office Building등이 소유목적은 초월한 최고의 안정된 수익 Model로 변화되어 임대업무의 기능의 독립성 및 중요성이 임대되었다.

가) 임대업무 프로세스

| 단계 | 해당사항 | 세부내역 |
|------|----------------|--|
| 사전관리 | 면적산출 | · 전용/공용면적 산출 및 확정 · 자가사용 및 외부임대 Zone확정 |
| | 임대기준책정 시장조사 | · 해당권역 시장조사 및 경쟁빌딩과의 경쟁력 조사 · 층별 임대기준가 책정(비교사례, 수익환원, 비용분석) |
| | 사용계획수립 | · 신축 매입부동산에 대한 사용방법, 자가/임대 비율의 최적화 · 임대전략수립을 통한 조기공실 해소와 임대수입 극대화 추구 |
| | 임대마케팅 | · 임대시장분석(공실을 추이, 임대가 동향, 지역특성, 수요의 특성 등) · 계약지침 및 Leasing Package 방안 수립 · 가망임차인 발굴 및 확보(다양한 홍보수단 활용) · 임차가망업체 검토 및 선정 후 신규임대 계약체결 |
| 유지관리 | 계약관리 | · 추가임대, 계약갱신, 계약해지 관련업무 |
| | 임차인 관리 | · VOC 및 입주사 만족도 정기적 조사로 Needs 해결 ⇒ 장기입주 유도를 통한 안정적인 임대수입 확보 |
| 사후관리 | 수입관리 | · 임대료 및 관리비 청구: 세금계산서 발행 · 미수관리: 연체료 정산 |
| | 기타업무 | · 공사관련업무: 칸막이 및 원상복구 공사 · 입주사 간판관리/주차장 관리업무 · 계약현황 및 빌딩별 사용현황 등 마감업무 |

나) 임대마케팅 Flow



다) 임대마케팅 세부전략

⇒ 빌딩특성 및 접근성 등 개별빌딩의 장점을 부각하여 임대마케팅 추진

| | |
|-----------------|---|
| Target설정 | · 임대유치 가능한 우량 임차인 범위 설정 및 집중 공략 · 업종선정(예:IT업체 및 우량 벤처기업, 벤처지원시설대상) |
| 빌딩특성에 맞는 임차인 발굴 | · 지역특성별 오피스 권역과 인접여부 및 접근성 우수여부 · 전용율, 임대료 및 부대설비 사용시 비교우위 강조 |
| Anchor Tenant | · 대형면적 사용이 가능한 업체를 우선적으로 유치 · Anchor Tenant 유치를 통한 관련업체 유치 전략 |
| 임대홍보 강화 | · 임대현수막 및 업체방문을 통한 홍보 · 전략적 파트너 및 동종업계와 연계한 홍보 · 홈페이지, 포탈사이트 및 E-Mail자료 발송 등을 통한 홍보전개 |

라) 임대촉진 방안

⇒ 다양한 인센티브 제공을 통해 임차인 만족도 제고 및 조기공실 해소 추진

| | |
|-----------|--|
| 보증금비율조정 | · 고정적인 월임차비용 지출에 부담을 갖는 업체에 보증금비율 조정 |
| 면적에 따른 전략 | · 대형평형 임차를 원하는 업체에 대해서는 임대료 할인 · 대형평형 임차 업체에게 다양한 간판 제공 |
| 기타 인센티브 | · Free Rent(인테리어 기간 포함)제공 · 이사비용/칸막이 공사/카펫공사/주차배정 지원 등 다양한 전략구사 |

참고문헌

1. 건교부, 2007, “철도역이 지역경제에 미치는 영향분석”
2. 손진수, 2006. “민간부동산개발의 사업방식별 자금조달 특성에 관한 연구”
3. 국토연구원, 2003, “철도역세권개발제도 도입방안에 관한 연구”
4. 부산경제연구원, 1993, “제3섹터의 도입과 민간참여확대방안”
5. Janes's, 1998, “Urban transport system”, Alstom, france
6. 한국생산성본부.2010 “임대차업무 실무 및 마케팅”
7. 코레일, 2009 “용산역세권 전략수립 자문보고서”