

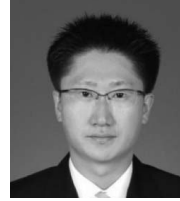
# 연구문헌분석을 활용한 도심재생측면의 고속철도 역세권 개발 요소의 실증연구



이 신 예 철 |  
한양대학교 도시대학원 Post Doc,  
도시건축설계학 박사



이 김 창 희 |  
단국대학교  
도시 및 부동산학부



이 김 태 호 |  
성균관대학교  
사회환경시스템공학과 연구조교수

## I. 서론

전국 생활권으로 재편시킨 고속철도의 개통으로 인해 국토와 도시공간측면에서 상당한 변화가 일어났으며, 대표적인 효과로는 운행시간(거리) 단축으로 인한 지역간 접근성을 강화할 수 있다. 또한, 고속철도 역세권 유동인구 증가와 상권의 확대로 이어져 역세권 개발이 탄력을 받게 되었다. 하지만, 국내는 철도역사 인접 지역까지 철도시설 구역으로 지정되어 개발이 제한되고 있다.

현재 추진되고 있는 도심부 소재의 고속철도 역세권 개발은 도시의 균형발전과 지속가능한 성장을 위해 역사 개발과 함께 주변부지개발을 통해 도심부를 재개발하려는 기회로 여기고 있다.<sup>1)</sup> 도시의 개발에 있어 최근 환경문제와 더불어 지속가능한 도시개발에 많은 관심을 가지고 있으며, 도심재개발에 있어서도 이러한 지속가능한 측면에서 도심재개발이 이루어져야 할 것이라는 요구가 증가하고 있다.<sup>2)</sup> 따라서 고속철도 역세권 개발은 단순히 역사개발에서 그쳐서는 안 되며, 고속철도 이용객뿐만 아니라 도시교통의 결정적인 역세권 지역의 재개발을 통해 신도시개발로 약화된 기존

도심의 활력을 되찾고, 도시의 성장동력으로서 지역발전을 선도해 나갈 수 있도록 개발의 방향을 설정하는 것이 필요하다고 판단된다. 따라서 본 연구에서는 도시철도 역세권에 초점이 맞추어져 있는 연구대상을 고속철도로 전환하고, 역세권 개발(계획) 사례에서 나타나는 도심재생 측면에서의 계획특성에 대하여 살펴보고자 한다. 이를 토대로 고속철도 역세권 개발을 통해 도심재생을 이루기 위한 주요 요소를 도출하고자 한다.

## II. 이론적 고찰 및 전략요소 도출

### 1. 역세권의 개념

고속철도 역세권의 개념을 살펴보면, 역사가 위치함으로써 형성되는 세력권, 또는 역의 지배력이 미치는 물리적 거리를 말하는데, 주로 보행자가 철도역에 도보로 큰 부담을 느끼지 않고 접근할 수 있는 적절한 공간범위를 지칭한다. 역세권 개발측면에서 보았을 때, 철도 역사를 중심으로 그 주변지역의 지상 및 지하공간에의 연계 개발이 가능하고 역의 이용세력이 미치는 범위 또는 역사를 중심으로 한 공공

1) 도심에 위치한 기존 역사에 KTX가 정차하는 대전역, 동대구역, 부산역을 비롯하여 호남고속철도 첫 번째 정차역인 익산역에 대하여 역세권 개발 계획이 수립되어 추진되고 있다.

2) 대전, 광주, 익산 등의 도시에서는 세미나 개최 등을 통해 고속철도 역세권 개발을 도심부 재생계획과 연계시키는 노력을 하고 있다. 대전의 경우 역사 주변 도심부를 고속철도 역세권 개발특별지구로 지정하여 도심재생과 도시균형발전을 위한 전략지구로서 개발을 추진하고 있고, 익산 고속철도 역세권 개발을 통해 도심재생 및 도시의 성장동력으로 활용키 위한 전략으로 삼고 있다.

〈표 1〉 고속철도 역세권의 범위 및 특성, 도입기능

구분		범위 및 특성
직접 역세권	역사부지	- 역사 및 인접지역 약 200m 이내 - 철도역 및 역과 직접 관련을 맺는 철도시설 및 환승시설 주차장 등 위치
	1차 역세권	- 보행 5분 거리로 반경 500m이내, 역 이용객에게 다양한 기능을 제공 - 역을 이용하려는 목적성이 강한 도시기능이 집중된 지역 - 도심기능이 집중된 지역, 시민의 활동성이 집중된 지역
	2차 역세권	- 보행거리 10분 이내지역으로 반경 1km 이내, 도보이용객의 한계 범위 - 역세권의 편리한 환승 및 상업, 업무서비스 기능을 이용하는 도시민의 활동지역 - 대가로망으로 권역구분
간접 역세권		- 차량을 통해 역사에 접근하는 거리로 반경 5km이내 - 직접역세권을 보조해주는 지역으로 개발잠재력 다량 보유한 지역 - 직접역세권 개발과 관련하여 영향을 받는 범위

자료 : 고속철도 대전역 및 역세권 개발 기본구상 보고서(한국고속철도건설공단, 국토개발연구원, 1996, pp.20~23), 철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구(건설교통부, 국토연구원, 2003, pp.24~31), 동대구역 역세권 개발수요 및 도입기능에 대한 조사연구(한국토지공사, 2005, pp.11~14)의 내용을 종합하였음

영역, 시장영역, 환경적 도시영역 서비스가 미치는 공간적 범위로 철도역에 의해서 형성될 수 있는 토지이용의 영향권이라고 할 수 있다.<sup>3)</sup> 이를 바탕으로 고속철도 정차역을 중심으로 설정되는 역세권의 범위를 설정하고 그 범위에 따른 수용기능과 권역별 특성을 살펴보면, 역세권은 크게 보행 가능 여부에 따라 직접역세권과 간접역세권으로 나누어 살펴볼 수 있다. 직접역세권을 더욱 세분화하면, 역사부지와 1차 역세권, 2차 역세권으로 구분할 수 있는데, 역사부지의 경우 역사를 비롯하여 철도부지와 역사 인접지역을 포함하고 일반적인 도입기능으로는 (복합)역사와 철도관련 시설, 물류창고, 종합환승센터, 주차장, 광장 등이 있다. 1차 역세권은 역사부지로부터 보행거리 5분 이내, 반경 500m이내 지역으로 역사로 접근하는 중로이상의 접근도로로 지역이 구분된다. 이 지역은 역을 이용하려는 목적성이 강한 도시기능이 집중된 지역으로 시민의 활동이 집중되는 지역이다.

2차 역세권으로부터 반경 1km 이내지역으로 역로부터 도보 10분 거리이내 지역을 2차 역세권으로 구분할 수 있는데, 도보이용객의 한계거리로서 편리한 교통을 이용한 다양한 활동이 이루어지는 지역이라고 할 수 있다.(〈표 1〉 참조)

도시 공간에서 역의 기능과 의미에 대해 고려할 때, 역세

권의 범위와 함께 중요한 요소로 역과 도시공간과의 관계를 고려하지 않을 수 없다.

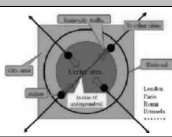
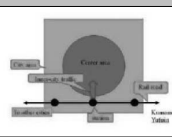
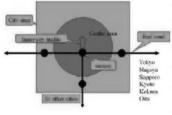
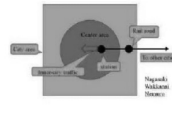
역과 도심과의 관계를 살펴보면, 크게 4가지 형태(〈표 2〉 참조)로 나눌 수 있으며, 이는 도심지 외곽부 순환형, 도시 침투형, 도심지 관통형, 철도 종착형으로 구분할 수 있다. 도심지 외곽부 순환형은 도심지의 기능인 집적을 파괴하지 않으면서 도심의 기능을 효과적으로 만족시키는 유형으로 도심외곽부에 여러 역사에서 각 노선이 출발하는 형태이다. 파리의 경우가 대표적인 사례로 세계의 많은 대도시에서 흔히 볼 수 있으며, 이러한 유형에서는 지하철이 도심지와 역을 연결하는 기능을 수행한다.

도시침투형은 철도역이 도시를 외부에서 침투하여 도시의 밀집지역을 분할하는 형태로서 경전철이나 버스 등의 공공교통수단이 도심과 철도역을 연결하는 것이 필수적인 형태이다. 도심지 관통유형은 철도가 도심지를 관통하고 철도역이 도심지와 직접 관계를 맺는 유형으로 도시침투유형의 도심부가 확장되면서 도심지 관통형으로 전이되기도 한다. 철도 종착형은 철도 네트워크의 종착역이 도심지역 중심부에 입지하는 유형으로 도심지 관통형과 마찬가지로 도심부를 철도가 통과하는 문제를 가지고 있다.

3) 도시개발의 방식과 실제(오덕성 외, 충남대학교출판부, pp.114), 익산 고속철도 역세권 개발을 위한 수요분석 및 기본구상 연구(대한주택공사주택도시연구원, 2007.12)에서 제시한 고속철도 역세권 개념 내용을 종합·정리



<표 2> 도시와 역사와의 관계

도시 외곽부 순환형	도시 침투형
 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지하철이 도심지와 역을 연결하는 기능을 수행</li> <li>- 사례: 런던 파리, 로마, 브뤼셀 등 대도시</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경전철이나 버스 등의 대중교통이 도심과 철도역을 연계하는 것이 필수요소</li> <li>- 중간규모의 도시에서 많음</li> </ul>
도시시 관통형	철도 종착형
 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도심침투형의 도시가 확산되면서 관통형으로 전이되는 경우가 많음</li> <li>- 사례: 도쿄, 나고야, 삿포로 등</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도심 관통형과 함께 도심부를 철도가 통과하는 문제 발생</li> <li>- 사례: 나가사키, 부산역 등</li> </ul>

자료 : Seiji Sato, yuji Kobayashi, Strategic redevelopment of railroad station for activation of city, International Symposium for Sustainable Urban Development and Public-Private Partnership Model, 2007.11.

## 2. 도심재생과 고속철도 역세권 개발

도심재생의 의미를 살펴보면, 쇠퇴 조짐을 보이는 도시와 지역을 경제적, 사회적으로 활성화하고 물리적, 환경적 품격을 높이는 일(임서환, 2007.10), 또는 대도시 지역의 무분별한 외부확산을 억제하고 도심부의 재활성화를 도모함으로써 궁극적으로 경제성장과 환경보전이 조화를 이루는 지속가능한 도시개발을 추구하는 것을 의미한다(오덕성, 2004).<sup>4)</sup> <표 2>에서 살펴볼 수 있는 바와 같이 도시의 성장과 철도는 매우 밀접한 관계를 가지고 있고, 특히 철도역세권 지역은 도심과 밀접한 관련을 맺고 있다. 일반적으로 철도역은 도시생성 초기에는 도시개발의 목적과 도시발전축으로서 도시성장에 큰 역할을 담당하였고, 이로 인해 도시에서 철도역이 입지된 곳은 도심 또는 부도심을 형성하게 되었다.<sup>5)</sup> 하지만 이러한 철도역세권 지역은 도시인구집중으로 인한 도시의 성장과 신도시 개발, 승용차 대중화로 인한 도시교통체계 변화로 인해 많은 도시기능들을 신도시 지역으로 빼앗기게 되어 역세권 주변 구도심지역은 점차 활력을 잃고 공동화되는 문제를 안게 되었다. 이러한 이유로 기존 도심에 위치하여 도심지역과 밀접한 관련을 맺고 있는 철도역과 연변지역을 고속철도역 및 관련기능 도입을 위한 고속

철도역세권 지역으로 활용함으로써 역세권이 입지한 도심 지역의 재생 및 활성화에 주요한 역할을 할 수 있을 것으로 기대할 수 있다.

고속철도 역세권 개발을 통해 도심재생의 역할을 할 수 있으리라 기대되는 긍정적 역할과 의의를 살펴보면, 다음과 같이 정리할 수 있다.

고속철도 역세권이 도심부에 위치하고 있고, 역사 또는 주변에 지하철, 버스 등의 도시 공공교통의 환승정류장이 집중되어 고속철도와 연계한 도심 종합교통센터로서 도시의 교통 및 상권의 중심 역할을 수행하고 있으며, 도심 상업 및 업무기능이 일반적으로 역 전면부에 집중적으로 배치되는 특성을 가지고 있다. 이와 함께 도심부에 위치한 역사를 고속철도 역사로 재개발하는 도시에서는 단순히 역사개발에만 집중하지 않고, 역사주변지역과 연계한 재개발계획을 추진하고 있는데, 이는 일반적인 재개발과는 달리 고속철도 개통으로 추진되는 역사 및 역세권 개발은 역사가 위치한 구도심 지역은 입지상 인지도가 높고, 다양한 기능의 복합적 수용을 통해 다양한 도시 활동의 중심적 역할이 기대되는 지역으로 종합적인 개발을 통해 도심재생을 이루려는 계획적 특성을 보인다.<sup>6)</sup> 따라서 도심에 위치한 기존 철도역과

4) 성장관리형 도심재생 적용모델 연구에서는 도심재생을 단순히 물리적 환경개선에만 초점을 맞추지 않고, 환경보전, 지속적인 도시의 성장, 도시의 외연적 확산 억제, 도심으로의 인구와 산업의 회귀를 위해 물리환경적, 사회경제적, 정책관리적 측면에서 도심재생의 개념 및 성격을 규정하고, 그 기본방향을 제시하고 있다.

5) 전계서, 한국철도기술연구원, 2003.

6) 최근 수립된 대전을 비롯한 대구, 광주, 익산 등 지역 거점 고속철도 역사 및 역세권 개발계획에서 도심재생과 연계하여 개발계획을 추진하고 있으며, 대전시의 경우 역세권지역을 '역세권개발 특별지구'로 지정하여 도심재생의 기회로 활용하고 있다.

주변지역을 고속철도 역세권으로 공간구조를 재편함으로써 도심부 문제 해결에 대한 실마리를 찾을 수 있으며, 이러한 이유로 도심재생과 긴밀한 관련을 맺는다고 할 수 있다. 이러한 역세권 개발과 관련하여 도시의 정체성을 회복하고, 지속가능한 개발 및 도시의 균형 발전을 도모하기 위한 도심재생의 주요한 목표 및 전략들을 선행연구를 통해 살펴보면, *Urban Regeneration: A hand book*(Roberts, Peter and Hugh Sykes, 2000)에서는 도심재생의 주요 목표로 도심부의 경제적 재활성화, 물리적 환경개선, 도시정체성 회복, 도심부 상주인구의 확보 등이라고 제시하고 있으며, *Urban regeneration*(Ian Colquhoun, 1995)에서는 이들 목표를 실현하기 위한 물리적 공간적 주요 도심재생 전략으로 역사·문화환경의 조성, 보행자공간의 확충, 도심주거의 확보, 복합용도개발 활성화, 소매업 활성화, 첨단산업의 유치, 레저·스포츠 시설의 유치, 문화산업의 육성 등을 들고 있다.

대전시 구도시 기능강화와 복합화의 도입(오덕성, 1999)에서는 도심활성화를 위한 기본 목표를 다핵도시 조성을 통한 기능분담, 도시경제의 고도성장, 토지이용의 효율성, 교통체계의 효율화, 쾌적한 도심환경 조성의 5가지 목표를 제시하고 있으며, 이에 대한 전략으로 다핵도시 조성 측면에서는 상업, 위락기능의 확충, 도심상업업무 활동 촉진, 서비스 산업의 고도화를 전략으로 제시하고 있다. 도시경제 고도성장 측면에서는 컨벤션 산업의 육성, 첨단 정보통신망 구축을, 토지이용의 효율성 측면에서는 입체적 공간 개발, 주거복합지구 배치, 지하공간개발 등을, 교통체계의 효율화 측면에서는 도로망체계 정비, 대중교통 연계체계 강화, 종합환승센터 설치, 보행자전용도로, 주차장 확보를, 쾌적한 도심환경 조성 측면에서는 주거환경 개선, 휴식공간의 확충, 다양한 도시공원 조성, 문화체육시설의 확충 등을 전략으로 제시하고 있다.

영국 도심부 재생계획의 특징(김영환, 백기영, 오덕성, 2003)에서는 도심재생을 위한 7가지 전략을 제시하고 있으며, 역사·문화환경의 조성, 보행자공간의 확충, 복합용도개발의 활성화, 도심주거의 확보, 소매업 활성화, 첨단산업의 유치, 공원 및 레저 스포츠시설의 유치가 그것이다.

성장관리형 도시재생 적용모델 연구(2004)에서는 성장관리형 도심재생의 기본 전략을 크게 도시개발 및 지역개발 측

면인 거시적 부문, 도시설계 및 건축적 측면인 미시적 부문에서는 기본전략을 역사·문화 환경(역사문화요소의 보존 및 활용, 역사문화공간 및 시설의 확충, 생활문화의 장 제공 등), 보행자 공간(보행권의 확립, 효율적 개발패턴 등), 도심주거(주거유형 및 형태의 다양화, 개발유형 및 수법의 다양화, 저소득층 주거공급의 확대 등), 복합용도개발(다양한 기능 수용, 복합적 상업 활성화 등)의 4가지로 제시하고 있다.

기존도심 활성화사업의 기초적 평가와 개선방안에 관한 연구(오덕성, 엄인섭, 2004)에서는 기존 물리적인 환경의 개선에만 초점을 둔 접근방식과는 다른 방식으로 도심재생의 주요한 계획측면을 ‘물리·환경’, ‘경제’, ‘사회’ 등 크게 3가지로 구분하고 있으며, 각 계획측면별 주요한 전략과 내용을 살펴보면, 물리·환경적 측면에서는 물리적 환경의 질, 도심환경개선, 효율적인 에너지 이용, 오염물질 및 배출물 관리, 도심녹화, 공공교통 등이 있고, 경제적 측면에서는 지역경제구조, 고용문제, 생산력, 입주기업 및 사업체수 등과 관계가 깊다. 사회적 측면에서는 직업문제, 주거공급, 교육, 보건위행 등이 있다.

### III. 결론 및 시사점

최근 전 세계는 새로운 경제발전 패러다임으로 저탄소 녹색성장(Low Carbon, Green Growth), 도심재생, 지속가능한 개발을 실현하기 위한 다양한 정책을 마련하고 있다. 이를 실현하기 위한 다양한 정책 중 공통적으로 광역철도네트워크 기반의 거점설정과 역세권과 연계한 대중교통지향형개발(TOD : Transit Oriented Development)기반의 역세권 개발을 주요 내용으로 하고 있다. 하지만, 국내의 경우 수도권을 중심으로 하는 도시철도에 초점이 맞추어져있어, 향후 국내에 지속적으로 확대 적용될 고속철도(KTX)와 연계한 역세권개발에 대한 차별화된 전략이 필요할 것이다.

이에 고속철도와 연계한 도심재생 측면의 개발전략을 다른 선행연구들을 살펴보고 그 내용을 종합하였다. 도심재생의 4가지 목표인 상주인구의 확보, 직주근접의 도시구조 도입, 공공교통체계의 확립, 쾌적한 도심환경 조성으로 그 전략을 분류하였으며, <표 3>과 같다,

〈표 3〉 도심재생촉면의 고속철도 역세권 개발과 관련된 전략요소 도출

목표	기본전략	문헌 1	문헌 2	문헌 3	문헌 4	문헌 5	전략요소
도심공동화 방지 위한 상주인구 확보	도심주거의 확보	○	○	○	○	○	●
	도심형 주거유형 및 형태의 다양화	○	○	○			●
	개발유형 및 수법의 다양화	○	○				
	저소득층 주거공급의 확대		○				
	불량주거지 개선 및 주거환경 개선	○	○	○		○	●
복합용도 개발을 통한 직주근접의 도시구조 도입	다양한 기능 수용(복합용도개발)	○	○	○	○		●
	복합적 상업의 활성화	○	○	○	○		●
	성장동력 기능의 유치			○	○	○	●
	벤처, 문화산업 등 도심산업 활성화	○	○	○	○	○	●
	재래시장 활성화		○				
공공교통체계 확립	집중적 토지이용			○			
	다양한 공공교통수단의 도입	○	○			○	●
	접근성의 강화	○	○			○	●
쾌적한 도심환경 조성	효율적인 환승체계 확립		○	○		○	●
	보행권 확립 및 보행전용공간 도입	○	○	○	○	○	●
	역사·문화공간의 보존 및 확충	○	○		○		●
	지속가능한 도시생태체계의 구축		○	○	○		●
	수변공간 개발 및 생태하천 복원		○	○		○	●
	역사적 도시경관 및 가로경관 보존		○	○			●
레저, 스포츠시설의 도입	○	○	○	○		●	

자료 : (1) Ian Colquhoun, Urban Regeneration, 1995, (2) 오덕성 외 성장관리형 도심재생 적용모델 연구, 2004, 한국과학재단 특정목적기초연구, (3) 대전시 구도심 기능강화 와 복합화의 도입, 도시건축포럼: 도심활성화, 1999, 충남대학교 지역개발연구소, (4) 김영환, 백기영, 오덕성, 영국도심부 재생계획의 특징, 한국도시설계학회 학술발표대회, 2003, (5) 오덕성, 염인섭, 기존도심활성화 사업의 기초적 평가와 개선방안에 관한 연구: 대전광역시 기존도심활성화사업을 중심으로, 대한건축학회논문집, 2004, 연구를 종합함.

이렇게 정리한 전략들 중 대부분의 연구에서 다루고 있는 기본 전략들을 종합하면, '도심공동화 방지를 위한 상주인구 확보' 를 위해 도심주거의 확보, 도심형 주거유형 및 형태의 다양화, 불량주거지 개선을, '복합용도개발을 통한 직주근접의 도시구조 도입' 을 위해 다양한 기능의 수용, 복합적 상업의 활성화, 성장동력 기능의 유치, 벤처 문화산업 등 도심산업의 활성화를, '공공교통체계 확립' 을 위해서는 다양한 공공교통수단의 도입, 접근성의 강화, 효율적인 환승체계 확립을, 그리고 '쾌적한 도심환경 조성' 을 위해서 보행권의 확립 및 전용공간의 도입, 역사 문화공간의 보존 및 확충, 지속가능한 도시생태체계의 구축, 수변공간 개발 및 생태하천 복원, 레저 스포츠 시설의 도입 등의 전략들을 제시할 수 있다. ☺

♣ 참고 문헌

1. Roberts, Peter and Hugh Sykes (2000), Urban Regeneration : A Handbook, SAGE Publications
2. Peter Roberts, The Evolution, Definition, and Purpose of Urban Regeneration, 2000; Robson, B, Those Inner Cities, Clarendon Press, Oxford, 1988
3. Chris Couch, Charles Fraser and Susan Percy, Urban regeneration in Europe, Backwell Publishing, 2003
4. 오덕성, 염인섭, 기존도심활성화 사업의 기초적 평가와 개선방안에 관한 연구: 대전광역시 기존도심활성화사업을 중심으로, 대한건축학회논문집, 2004년 5월
5. 대전시 구도심 기능강화와 복합화의 도입, 도시건축 포럼 도심활성화: 새로운 천년의 모색, 1999, 충남대학교 지역개발연구소
6. 김영환, 백기영, 오덕성, 영국도심부 재생계획의 특징, 한국도시설계학회 학술발표대회, 2003
7. 김영환, 백기영, 오덕성, 영국 셰필드시 도심재생계획의 특징에 관한 연구, 대한건축학회 19권 9호, 2003.09.
8. 김도년 외, 외국 (고속)철도역세권 개발사례의 비교분석을 통한 계획적 의미에 관한 연구, 대한건축학회, 2005.08.
9. 고속철도와 국토공간구조의 변화 2, 국토연구원, 2006
10. 외국 고속철도역 및 역세권 개발 사례집, 한국고속철도건설공단, 1995.5
11. Proceeding of "international Symposium Sustainable Urban Development and Public-Private Partnership Model", 2007.11.9, 익산시
12. 철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구, 건설교통부, 국토연구원, 2003