

광주송정역세권과  
일본 오사카 시 난바역세권  
도시재생 사례를 통해 본

# 역세권 도시재생 사업의 목표와 특징



김수 서울대학교 환경대학원  
석사과정생  
(su.kim@snu.ac.kr)

## 1 서론

### 1.1 주제 선정 배경과 사례연구의 목적

2016년 가을학기 <도시재생> 두 번째 팀 프로젝트는 특정한 도시재생 사례 연구를 통하여 도시 쇠퇴의 원인과 문제, 도시재생의 전략과 추진방식 및 그 성과와 교훈을 도출해내는 것을 주요 과제로 하였다. 각 팀이 연구하고자 하는 도시재생사업의 유형 또는 특정한 대상지의 결정에는 제약이 없었기에 진행 과정에서 더더욱 선택에 대한 이유에 대해 깊이 고려하게 되었다. 도시재생은 쇠퇴하고 낙후된 도시 지역에 새로운 도시 기능을 부여함으로써 물리적, 사회적, 경제적 부흥을 도모하는 것을 일컬으므로 이에 관한 일련의 목적이 두드러지게 드러나며 국내 사례에서 국가 정책의 영향력을 관찰할 수 있는 유형을 살펴보던 중, 총 250억원의 상한선 안에서 총 사업비의 50%까지를 국비로 지원하는 경제기반형 도시재생이 노후화된 산업단지, 역세권과 항만 등을 대상지로 하는 도시재생을 국가 주도의 선도사업으로 추진한다는 것을 발견하였다. 이 중에서도 오래된 산업단지와 항만의 경우, 비교적 도심지역에서 멀리 떨어져 있을 것이라는 가정에 근거하여 역세권에서 이루어지는 경제기반형 도시재생사업이 프로젝트의 과제를 수행하는 데 적합하며 흥미로운 것으로 판단했다.

본격적인 사례 조사에 앞서 역세권 도시재생에 대해 기대하는 점과 프로젝트를 통해 알아보고자 하는 점이 무엇인지 나열해 보았다: 첫째, 역세권 도시재생사업은 그 영향력이 훨씬 더 넓은 확장성과 보다 큰 파급력을 지닐 것이다. 둘째, 커뮤니티 개발 등을 골자로 하는 소규모 재생 사업과 차이점이 존재할 것이다. 셋째, 대상지에 주어진 철도역, 철도부지 등과 같은 공통의 대규모 기반시설

의 활용 방법에서 차이를 보일 것이다. 넷째, 도시 재생사업의 목적 측면에서 역세권 도시재생사업이 기타 도시재생 방안과 비교했을 때 가지는 차별점이 존재할 것이다. 이번 과제에서는 앞서 언급한 네 가지 사항을 중심으로 국내외의 역세권 도시재생 사례에 대하여 살펴보았다.

‘역세권 도시재생’이 무엇을 가리키는 명칭인지에 대해 직관적으로 동의하는 범위가 있다는 사실은 확인할 수 있었으나 특정 도시재생 사례 지역을 보다 적절하게 분석하기 위해서는 이 개념에 대한 정확한 정의가 필요했다. 국토교통부 도시재생 종합정보체계에서는 도시재생을 ‘산업구조의 변화 및 신도시, 신시가지 위주의 도시 확장으로 상대적으로 낙후되고 있는 기존 도시를 새로운 기능을 도입, 창출함으로써 경제적·사회적·물리적으로 부흥시키는 것’으로 정의하고 있다. 이는 쇠퇴하고 낙후된 구도시를 대상으로 하며, 삶의 질 향상과 도시경쟁력 확보를 위해 물리적 정비와 함께 사회적, 경제적 재활성화를 추진하는 것으로 도시및주거환경정비법에 따른 정비사업을 모두 담고 있는 포괄적인comprehensive 사업이라고 할 수 있다. 그러나 이의 범위를 서울시 도시계획용역사전에서 정의하는 역세권의 범위로 한정하게 되면 기차, 지하철 등의 역을 중심으로 한 다양한 상업 및 업무활동이 이루어지는 권역 중 반경 500 m 내 지역만을 포함하게 되는 결과를 가져온다. 그러나 실제로 역세권 도시재생은 역사에 연결해 있는 지역의 물리적인 개선뿐 아니라 ‘역 시설을 중심으로 그 주변 지역을 역시설과 연계하

여 체계적으로 개발함으로써 철도이용증진과 당해 지역의 발전을 도모’(철도건설법 제2조)하는 보다 체계적이고 종합적인 사업이라고 볼 수 있다. 그러므로 국토개발연구원이 ‘고속철도 역세권 개발 기본구상’에서 제시하는 역세권의 범위가 보다 적합할 것으로 판단된다. 이에 따르면 역세권은 역사로부터 200 m 반경의 직접역세권과 반경 500 m 이내의 1차 역세권, 반경 500~1,500 m의 2차 역세권, 그리고 이 밖의 3차 역세권 등 총 4가지로 구분된다. (이병대, 심재승, 2013)

**2 사례 지역 선정<sup>1</sup>**

국내의 역세권 도시재생사업 대상지를 선정할 후 이 사례와 비교대조가 가능한 해외 사례를 발굴하는 것을 목표로 먼저 국내 사례를 탐색하였다. 2016년 12월 현재, 도시재생선도지역 총 13 곳과 2016년 추가로 지정된 도시재생 일반지역 총 33곳 중 역세권 도시재생사업을 진행중인 곳은 찾을 수 없었다. 그러나 2017년 1월에 예정된 제 2차 도시재생선도지역 지정 공모사업에 계획안을 제출하여 2차 관문심사만을 남겨놓고 있는 곳들 중에서 광주 송정역세권의 사례가 눈에 띄었다.

도시 쇠퇴를 겪은 지역의 사회적, 경제적, 문화적 활성화를 통해 해당 지역으로 상주인구 및 방문인구를 끌어들이는 것이 도시재생을 위한 기본이다. 인구가 상대적으로 감소했더라도 철도역과 지하철역이 조밀하게 모여있는 대도시권의 경

1. 팀 프로젝트 발표에서는 영등포역, 광주송정역, 일본 도쿄시 마루노우치, 시나가와, 일본 오사카시 난바, 프랑스 릴 등 6개 사례가 소개되었다. 그러나 본 보고서는 도시재생사업을 보다 심도있게 분석하기 위해 한국과 일본의 지방도시 역세권 재생사업인 광주송정역세권 재생사업과 오사카 난바역세권 재생사업을 집중적으로 다룰 것이다.

우, 역세권 도시재생은 지역을 활성화하는 데 상당한 영향을 미치지 못할 수도 있을 것이다. 도심 및 기타 지역과의 연계성이 높아진 대도시권의 쇠퇴 지역 내의 역세권은 당해 지역의 거주민들에게 향상된 도심으로의 접근성을 제공하고, 이는 대도시 주변지역이 역세권 개발로 인해 공동화될 수도 있다는 예상을 할 수 있다. 그러나 지방 중소도시의 경우 역세권 재생사업이 비교적 큰 효과를 불러일으킬 수 있을 것으로 생각된다. 새로운 거점 역할을 수행하고자 하는 지방도시에게는 이를 위해 철도를 새로이 깔고 신역사를 설치하는 대신에 이미 존재하는 철도역을 이용하는 방안이 큰 비용 절감 요소가 될 것이다. 이와 같이 역세권 도시재생이 중소도시에서 더 큰 의미를 가질 수 있을 것이라는 가정에서 출발하여 지방도시 역세권 재생 사례를 선정하게 되었다.

## 2.1 광주송정역세권 도시재생사업

2015년 4월 2일, 광주송정역 고속철도 호남선이 개통되었다. 그 이후 하루 평균 13,000명이 광주송정역을 이용하고 있는 것으로 알려졌다. 또한 빛가람 광주전남공동혁신도시로의 접근성이

양호하여 향후 광주전남지역의 거점이 될 잠재력을 지닌 곳이라고 볼 수 있다. 그러나 광주송정역사 주변은 정비되지 않은 채 남겨져있고, 광주광역시 및 주변 시도와 역을 이어주는 기타 교통수단과의 연계성이 좋지 못해 환경 개선이 시급한 지역이다. 뿐만 아니라 건축물이 상당히 노후화되었고 재래시장의 상권이 점차 침체되는 데 더해 도시가 확산되며 공동화를 겪은 지역이기도 하다. 복합환승센터를 건립하고자 광주광역시 광산구청은 '전통의 맛과 멋이 한마당 되는 활기찬 광주송정역세권 재생'이라는 제목 하에 광주송정역과의 연계를 통한 도시활력제고, 재래시장 활성화를 통한 지역경제 활성화, 주민참여와 거버넌스 체계 구축을 통한 지속적 도시재생이라는 목표를 설정하고 2016년에서 2020년까지 총 사업비 453억원(국비에서 약 301억원, 지방비에서 약 152억원)이 사용될 예정인 도시재생 사업구상안을 제출하였다. 안에서는 다음과 같은 네 가지의 추진 전략을 세웠다.

- 1) 광주송정역 거점 활용한 도시경제회복
- 2) 아시아음식문화거리 조성을 통한 전통문화

[표 1] 도시재생 사업의 정량적 목표

영역	관련 지표	단위	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	비고
인구·사회	인구 변화율	%	-8.51	-7.50	-6.21	-5.71	-5.21	3.3%p 증가
	유동 인구 변화율	%	2.4	2.5	2.6	2.6	2.8	0.4%p 증가
원도심 경제	사업체 수	개	1,846	1,856	1,866	1,876	1,886	40개 증가
	일자리 창출 수	개	-	10	15	30	45	100개 증가
	상가 리모델링 수	개	-	5	6	6	7	24개 증가
	빈점포	개	73	68	63	58	53	20개 감소
	문화 활성화 사업건 수	건	-	1	2	2	3	8건 증가
지역 공동체	공폐가	채	153	148	143	138	133	20채 감소
	주택 리모델링 수	호	-	5	5	5	5	20호 증가
	도시 재생 대학 졸업생 수	명	80	160	240	320	400	320명 증가
	생활 환경 만족도	%	51.2	52.8	54.6	57.6	59.6	8.4%p 향상

- 관광 중심성 회복
- 3) 광주송정역과 재래시장을 연계한 지역경제 발전네트워크 구축
  - 4) 도시재생사업 주민 참여도 제고 및 마을공동체 활성화

광주송정역세권 재생은 총 5개 분야 15개 사업을 구체적인 내용으로 담고 있으며, 앞의 표와 같이 도시재생사업의 정량적 목표를 설정하였다. 사업의 평가와 사후관리에서 구체적인 목표 설정은 매우 중요한데, 이는 중간 점검을 통한 사업 방향의 수정과 사업 완료 후 성과를 평가하는 명확한 잣대가 되어주기 때문이다. 정봉현(2015)이 2014년 4월에서 6월까지의 기간과 2015년 동일 기간의 광주전남권을 비교했을 때 통행인구, 교통체계, 쇼핑분야, 문화관광 분야에서 유의한 증감이

나타난 것이 고속철도 호남선 운행의 영향이라고 본 것과 같이 광주송정역을 지역 거점으로 발전시켜 인구사회, 원도심 경제와 지역공동체 영역의 개선을 일궈낼 수 있을 것으로 보이기에 해당 영역에서 정량적으로 측정 가능한 지표를 설정한 것은 긍정적으로 평가할 만하다.

광주송정역세권 도시재생 세부 사업은 아래의 표에서 볼 수 있는 것과 같다. 사실상 근린재생형 도시재생선도지역으로 실시할 사업들은 도시재생특별법에 따라 국토교통부 예산으로 지원하는 지역중심 자생적 재생을 촉진하는 사업인 ‘마중물 사업’이다. 5개 사업의 내용을 살펴보면 재래시장 활성화를 목적으로 하는 사업과 거리조성을 목적으로 하는 사업을 제외하고는 모두 커뮤니티 활성화를 위한 사업임을 알 수 있다.

광산구는 당초에 경제기반형 도시재생선도지

[표 2] 광주송정역세권 도시재생 세부 사업

사업 유형	사업명 / 내용	
마중물사업	커뮤니티 스테이션 조성사업	다문화 커뮤니티센터 조성사업
		스테이션광장 조성사업
		다문화 카페 조성사업
	살의 문화가 있는 커뮤니티 재생	역전 해피하우스 조성사업
		역전 문화공방 조성사업
		도산 소공원 조성사업
	맛과 멋의 재래시장 활성화	송정 5일장 종합정보안내시스템 구축
		광산 FOOD 스튜디오
		주차타워 조성
	역전 누리길 조성사업	보행안전 거리 조성사업
		공상각치우 거리 조성사업
		맛과 멋의 거리 조성사업
		도시계획 도로 신설
	공동체 활성화 프로그램	역전 빈집 고치기
		역전 한마당 교육
중앙부처 협업사업	도산7동 주거환경 정비사업	
	아시아 음식 문화 조성사업	
	송정 매일 시장 주차 타워 건립사업	
지자체사업	문화관광형 육성사업	

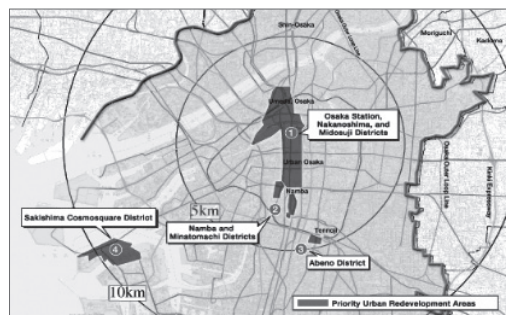
역으로 지정받고자 하였으나 국토교통부는 해당 지역을 근린재생형 도시재생선도지역 후보지로 지정하였다. 신성장동력 발굴을 통한 지역경제 활성화와 일자리 창출을 목적으로 하는 경제기반형 도시재생과는 다르게 근린형 도시재생은 지역 거버넌스를 통하여 주민 주도의 사업과 프로그램을 운영하도록 지역사회 공동체를 활성화하는 데 방점을 두고 있다. 그렇기에 광주송정역세권 재생사업은 역세권이라는 표현이 포함되었음에도 불구하고 사업의 내용은 전형적인 근린형 도시재생에 더욱 가까운 것이다. 그렇기 때문에 광산구에서는 광산구도시재생추진협의회와 지역 전문가, 교육 기관 등이 포함된 도시재생 추진주체를 구상하고 있다.

광주송정역세권 재생사업이 근린재생형임에도 불구하고 그 성과가 광주전남 지역으로 확산될 수 있다는 점을 고려했을 때 사업계획안에서 발견할 수 있는 한 가지 아쉬운 점은 광주송정역 이용객들의 방문 경험 자체를 개선할 수 있는 방안이 포함되지 않았다는 것이다. 2015년 4월 29일부터 5월 11일에 걸친 기간 동안 광주송정역에서 시행된 호남고속철도의 이용패턴과 승객의 이용행태, 광주송정역에 대한 이용실태와 문제점 파악을 위한 설문조사에 따르면(정봉현, 2015) 가장 많은 응답자가 선택한 불편사항은 연계교통수단의 부족이며 이와 일관되게 가장 많은 응답자가 선택한 개선대책이 다양한 연계교통수단의 확충으로 나타났다. 이는 실제 이용객이 가장 큰 불편을 겪는 부분이 광주송정역으로의 접근 방법에 있다는 것을 보여주며, 이 문제점이 개선된다면 광주전남 지역의 거점으로 거듭나 균형 발전에 기여하는 지방도시로 거듭나는 데 한 발짝 가까워질 것으로 보인다.

## 2.2 오사카 난바역세권 재생사업

비교하기에 적합한 해외 사례를 탐색하는 과정에서 한국의 역세권 도시재생 개념이 어느 곳에서도 찾아볼 수 있는 것이 아니라는 점을 발견하였다. 각 대륙과 나라마다 도시가 발전한 양상은 서로 다르며 국토 면적, 인구 밀도, 국가경제의 수준과 지리적 위치 등에 따라 특정 교통수단이나 기반시설이 차지하는 위상이나 중요도 및 도시의 구조 역시 다양하게 나타나기 때문에 쇠퇴한 도시 지역의 역세권을 도시재생사업을 통해 활성화한다는 유형이 범지구적으로 관찰되지 않는 것도 당연한 일이다. 한국과 지리적으로도 가까우며 국가 발전과 국토 및 도시계획 과정에서 서로 많은 영향을 미친 일본의 도시들은 한국과 역세권 도시재생의 개념을 공유하는 소수의 국가들 중 하나이다. 한국의 수도권만큼은 아니더라도 인구가 수도 및 그 주변 지역에 상당히 집중되어 있는 일본의 경우에서 발견한 지방 대도시의 역세권 재생사업은 혼슈 지방에 위치한 큰 항구도시이자 상업 중심인 오사카 시에서 찾을 수 있었다.

오사카는 철도역을 중심으로 생성된 일본 제2의 도시로 223 km<sup>2</sup>의 면적에 약 220만 인구가 거주하고 있다. 이는 1940년대에 비해 크게 줄어든 수치인데, 교외화로 인해 도심 공동화가 진행된



[그림 1] 오사카 시의 긴급도시 재생지역

출처 오사카 투자진흥청



되면서 도시 쇠퇴를 겪고 있는 상황이었다. 오사카시는 이러한 상황을 극복하고 오사카 대도시권을 일본의 선도적인 경제 지역으로 활성화하기 위해서는 높은 수준의 국제 경쟁력을 확보해야 하며 이를 위해서는 새로운 기업을 자석처럼 끌어들이 수 있도록 기존 도심 지역을 재생하는 것은 매우 중요하다고 판단하였다. 도시를 다시금 활성화시키기 위해 오사카 시에서는 난바역세권 지구가지고 있는 아메리카무라, 도톤보리, 신사이바시 등의 다양한 지역 자원을 활용한 친환경 복합용도 도시재생사업계획을 수립했다. 오사카 시 도시재생의 목표는 다음의 네 가지와 같다.

- 1) 지식기반산업 창출 기능의 향상
- 2) 방문객 유치 및 문화적 활동 개발
- 3) 각 지구의 고유한 특징을 살린 지구개발사업
- 4) 해외 우수 기업의 지사 유치

한국의 정부가 도시재생전략계획의 수립 여부와 관계 없이 도시재생선도지역을 지정하여 활성화계획을 수립할 수 있는 것과 마찬가지로 일본 역시 2002년 6월 1일 시행된 도시재개발우선순위지역에 관한 특별법에 의해 긴급도시재생지역을 지정하였고, 오사카에서는 총 4개 지역이 선정되었다. 이에 따라 오사카 시에서는 경제 활성화를 통한 도시재생을 논의하기 위해 2002년 7월 31일 도시재생위원회가 출범하였고, 이듬해 3월 오사카 시 도시재생 3개년 프로그램을 편찬했으며 4월에는 도시재생 위원회 사무소가 설치되면서 도시재생사업이 본격화되기 시작했다. 오사카

시의 긴급도시재생지역 중 한 곳이 난바와 미나모토치 지구로, 기차와 지하철을 합하여 8개 노선이 지나는 난바역세권을 포함하고 있다.

난바역세권 도시재생에서는 다섯 가지 특징을 찾아볼 수 있다.<sup>2</sup> 첫째, 구도심으로 인구를 유입하기 위해 난바역 주변에서 고밀복합용도개발과 소득수준과 생애주기에 맞춘 주택정책을 추진하였다. 현재 난바 지구의 랜드마크이자 난바역세권 도시재생사업의 상징과 같은 시설물이 바로 난바 파크스Namba Parks이다. 이는 37,179 m<sup>2</sup> 면적의 부지에 928%의 용적률로 건축된 건물로 업무 지역, 복합 상업지역과 고층 주거동이 한 데 모인 복합용도 건물이다. 이로 인해 난바역세권 지역은 추가적인 고용을 창출해낼 수 있었고, 이곳에서 일자리를 찾은 젊은이들이 유입되도록 하였다. 이 때 강조된 것은 점적이 아니라 선적인 도시계획전략으로 이곳을 지나는 인구가 단순히 통로로 지나치는 것이 아니라 지역을 이용하도록 만들기 위함이다.

둘째, 구도심의 정체성을 확보하기 위하여 난바역세권 지역만이 가지는 특성을 살려 도시 이미지를 형성하고, 이를 통한 관광산업을 육성하는 것을 목적으로 하였다. 구체적인 전략의 예시로 재래시장의 활성화와 전통 건축물의 보존과 활용, 그리고 인공지반을 활용한 자연친화적 문화공간<sup>3</sup> 확보를 들 수 있다.

셋째, 보행 중심 구도심을 형성하기 위하여 끊어진 보행 동선을 연계하고 역사 전후면을 통합하고자 하였다. 이는 한국에서 제 2차 도시재생선도지역 공모에서 경제기반형 후보지로 선정된 영등

2. 권성실, 오덕성(2010)에서 발췌, 요약하였다.  
 3. 리버 플레이스는 7,000 m<sup>2</sup>의 인공지반을 활용한 공연문화시설로, 야외 무대와 1,500명을 수용할 수 있는 실내 무대, 그리고 수변 테크가 마련된 시설물이다.

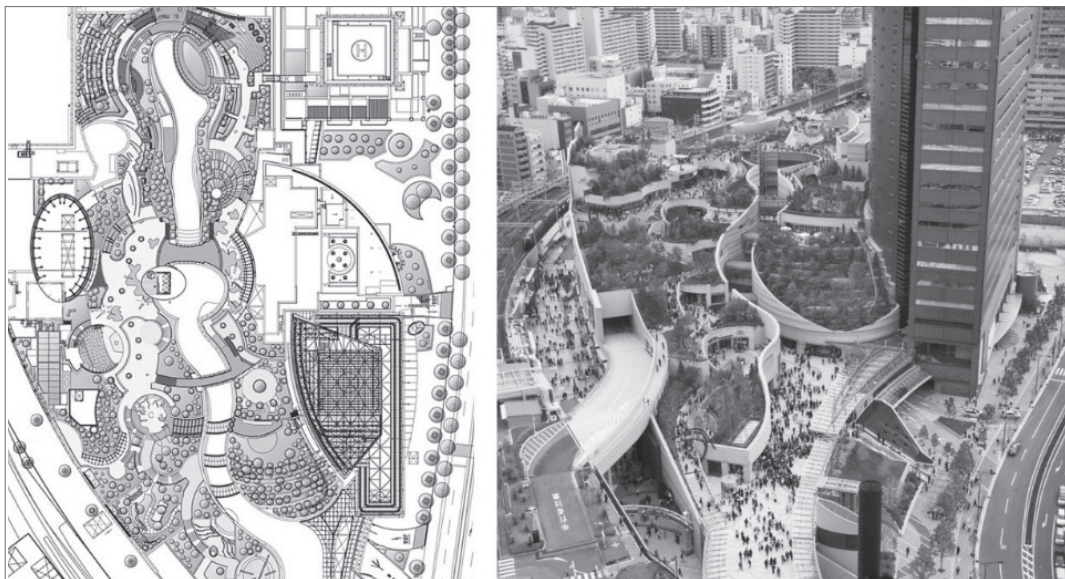
포 역세권 도시재생사업에서도 관찰할 수 있는 부분이다. 철도라는 교통수단이 특징을 고려하였을 때 철로 및 역사로 인해 단절된 지역을 연계하고 통합하는 것은 대부분의 쇠퇴된 역세권 재생사업에서 발견할 수 있을 것으로 예상된다.

넷째, 난바역세권 도시재생사업에서 구도심의 환경친화성에 많은 무게가 실렸다. 난바 파크스 건물 상부에 10,000m<sup>2</sup> 규모의 옥상 정원을 조성하여 녹화공간 및 도시광장의 역할을 하도록 했다. 이곳의 옥상 정원은 위의 사진에서 관찰할 수 있는 바와 마찬가지로 지상과 격리되어있지 않다는 것이 가장 큰 특징이다. 자연구릉형상으로 연결된 옥상 정원은 다양한 상업시설과 공존할 뿐만 아니라 주거동과 직접 연결되어있다. 옥상공원을 통해 도심의 열섬현상을 완화하고 단열효과를 기대할 수 있게 되었다.

다섯째, 도심의 수공간 확보를 중요시한다. 오

사카 시는 오사카만으로 이어지는 오도 강 하구에 접해 있으며 도쿄와 요코하마에 비하여 역사적인 면모를 더 많이 보존하고 있다. 전체 면적 중 강과 운하가 차지하는 면적은 10%를 상회하여 “물의 도시”로 불리우기도 하는 오사카 시의 도시재생은 도심의 친수공간 형성에 집중하였다. 특히 도톤보리 운하를 따라 형성되어 있는 상업지역은 주요한 관광지로 꼽힌다.

일본의 여타 도시재생사업에 비해 오사카 난바역세권 도시재생에서는 주민 협의체나 참여가 두드러지지 않는 것으로 보았을 때, 커뮤니티 활동을 통하여 주민 개개인의 사유지를 소규모로 정비하는 방식이 아니라 오사카 대도시권의 활성화라는 목적으로 비교적 넓은 지역에 대형 시설물을 건설하는 사업을 포함하였기 때문에 관주도로 민간업체시행의 형식을 띤 것으로 보인다. 긴급도시재생지역 내의 사업 시행자에게는 소득세와 기



[그림 2] (좌) 난바 파크스의 계획 도면과 (우) 완공 후 실사

출처 <http://worldarchitecturenews.com>

4. 오사카 시 투자진흥청(<http://investosaka.jp>) 웹사이트의 내용을 참고하였다.

업세에서 추가 감가상각을 해주거나 재산세와 취득세에서 과세 기준을 낮춰주는 등의 세금 혜택을 부여하였다.<sup>4</sup>

**3 사례조사 결과 고찰과 분석**

**3.1 역세권 도시재생사업 사례의 목표 분석**

3개국에서 발견한 6가지 사례를 통해 역세권 도시재생에 대해서 도출할 수 있는 점이 무엇인지 고민한 결과, 각기 다른 언어와 구체적인 전략을 내세우고 있지만 이들을 관통하는 공통적인 목표가 있을 것이라는 생각에 다다랐다. 여섯 개 사례가 내세우고 있는 주요 목표들을 키워드로 정리하고, 이를 추상화시키는 단계를 거쳐 다섯 개의 중심 개념을 발견했다. 이는 경제, 문화/관광, 보행성, 지역 특화, 도시활력으로 역세권 도시재생 사업이 강조하는 측면이 무엇인지 확인할 수 있었다. 이와 같은 분석을 통해 역세권 도시재생과 기타 유형의 도시재생, 또는 일반 역세권 개발사업과의 차이점이 무엇인지도 확인할 수 있을 것이다.

**3.2 역세권 도시재생사업 사례의 비교·대조**

지방도시의 철도역세권 도시재생 사례로 광주송정역과 일본 오사카 난바역세권의 도시재생에 대하여 살펴보았다. 이 두 사례는 산업 쇠퇴가 도시의 쇠퇴로 이어진 유럽의 선발 산업국가에서와는 다르게 도시의 확산으로 인해 이탈한 인구가 보충되지 못하며 점점 쇠퇴하는 지역이라는 공통점을 가지며 지역의 거점이거나 거점의 역할을 할 잠재력이 있는 곳이다. 그러나 오사카 시가 물리적인 정비불, 광주송정역의 경우 역세권 내의 공

동체 개발사업을 중심으로 한다는 점에서 도시재생사업이 증점적으로 개선하고자 하는 바가 무엇인지에 대해서는 서로 엇갈리는 모습을 발견할 수 있었다.

나아가 본 보고서에서 언급되지 않은 서울시 영등포 역세권 도시재생, 일본 도쿄 마루노우치와 시나가와 도시재생, 그리고 프랑스 유라릴 역세권 재생사업 사례를 종합적으로 보았을 때, 역세권 도시재생 사업이 가지는 몇 가지 공통적 특성을 도출해낼 수 있었다. 첫째로 연계 교통수단과의 관계가 증점적으로 고려된다는 것이다. 이는 한꺼번에 많은 인구를 이동시킬 수 있으며 철도에 접해있어야 한다는 철도교통수단의 특징에서 기인하는 것으로 보인다. 도심을 관통하는 복잡한 철로를 설치하는 것은 쉽지 않으나 목적통행이 역사를 최종 목적지로 하는 경우는 매우 드물기 때문에 대다수의 이용객들은 목적지에 근접한 역사에서 또다른 교통수단을 이용하여야 한다. 버스나 자가용, 경우에 따라 자전거 등의 기타 교통수단과의 연계는 이용객의 편의성에 특별히 큰 영향을 미칠 것으로 예상할 수 있다. 나아가 보행이라는 이동 수단 선택에 부정적인 영향을 미치는 공간적인 특징을 최소화하고 보행친화적인 방향으로 역세권을 재생하고자 하는 노력도 여러 사례에서 눈에 띄었다.

또 하나의 특징은 설계 및 건축적인 측면이 부각된다는 점이다. 복합환승센터에 대규모 상업시설이 설치되는 경우는 한국과 일본, 프랑스 사례에서 모두 관찰되었다. 이 건물들은 도시를 활성화시킨다는 재생사업의 목표를 달성하기 위해 그 기능뿐 아니라 디자인 측면도 중요시된다. 이와 연결되는 것이 역세권 도시재생사업에서는 도시계획적인 측면이 비교적 많이 부각된다는 점이다.





역세권은 기차 및 지하철 역이 있는 곳임과 동시에 다른 교통수단과의 연계가 활발히 일어나는 결절점인 경우가 많다. 대상지의 범위가 정해져있기는 이곳에 입지하는 시설물은 규모와 그 영향 환경이 큰 경우가 많으므로 각 시설물이 도시재생 사업 대상지역을 벗어난 범위에서 어떤 역할을 하게 될 것인지, 도시 전체적으로 바라보았을 때 특정 기능을 저하하거나 방해하지는 않는지 고려해야 할 필요성이 있는 것으로 보인다.

마지막으로 역세권은 많은 숫자의 인구와 물자가 이동하는 통로이기 때문에 주변 지역이 거점이 될 잠재력을 충분히 지닌다. 그러므로 해당 지역에서 진행되는 도시재생사업은 철로를 따라 확장되고 큰 파급력을 가지게 될 것이라고 기대할 수 있다.

### 3.3 결론 및 연구 주제 제시

팀 발표에서 자세히 살펴보았던 6개 역세권 도

시재생사업(서울시 영등포 역세권 도시재생사업, 광주송정역세권 도시재생사업, 일본 도쿄 마루노우치·시나가와 도시재생, 오사카 난바역세권 도시재생, 그리고 프랑스 유라릴 역세권 도시재생사업) 중 본 보고서에서는 서로 비교하는 것이 의미할 것으로 판단한 광주송정역세권과 오사카 난바역세권의 도시재생사업(안)을 자세히 다루었다. 유사점과 차이점을 기술하고 역세권 도시재생사업을 관통하는 목표가 무엇인지 분석한 결과에 대해서도 간략히 언급하였다.

이번 과제를 진행하면서 가졌던 가장 근본적인 의문점은 도시재생이 과연 재개발과 차별점을 가지는가 하는 것이었다. 산업혁명을 이끌었던 영국은 어쩌면 당연하게도 도시 쇠퇴 역시 가장 먼저 경험한 국가들 중 하나였고 이를 해결하기 위한, 즉 도시 재생을 위한 시도가 맨 처음으로 이루어진 국가 중 하나이기도 하다. 영국에서는 도시재생을 urban regeneration이라고 일컬으며 미

국에서는 urban revitalization이라는 단어를 사용하여 같은 개념을 표현한다. 두 지역에서 모두 사용되는 용어로는 urban renewal이 있다. 도시재생의 사전적인 의미는 '황폐한 건물들을 개조하거나 새로운 주택, 공공 건물, 공원, 도로, 산업 지역 등으로 대체하여 도시 지역을 갱생시키기 위한 것으로 종합적인 계획에 합치되는 경우가 많은 행위'이다. 그러나 이 정의만을 보았을 때는 황폐화된 것을 본래 존재하던 것으로 되돌리거나 개선을 하는 것으로 기존의 재개발과 뚜렷하게 구분되는 점을 확인하는 것이 어렵다.

뿐만 아니라 역세권 도시재생의 경우 그 내용이 기존의 개발 또는 재개발과 크게 다르지 않다는 느낌을 받았다. 부차적으로 사회경제적인 개선이 발생할 수는 있으나 이를 명백한 우선순위 목표로 두는 경우는 근린재생형 역세권 도시재생사업으로 공동체 개발에 중점을 둔 광주송정역세권사례가 유일했다. 이 곳을 제외하고는 복합용도 개발이나 도시활력 상승, 그리고 지역경제 발전이라는 상위 목표 달성을 위한 다양한 전략을 택하고 있는 것으로 나타났다. 이 점을 고려했을 때 도시재생과 재개발의 개념에 대한 혼선이 있을 지도 모른다는 의문을 가지게 되었다. 즉, 본질적으로 다르지 않은 두 가지가 마치 서로 크게 다른 것처럼 사용되면서 용어뿐만 아니라 사용되는 용어들이

가리키는 대상에 대한 혼동이 발생하고 있을 수도 있다는 것이다.

이러한 혼동이 발생했다고 가정한다면 이에 대한 원인에 대한 추측을 해볼 수 있다. 해당 언어를 사용하는 사람들의 의식 체계에 도시재생과 재개발이 사실상 다른 개념으로 기록되어 있다면 무엇인가 이 둘을 차별화시키는 점이 있기 때문일 것이라는 추측이 바로 그것이다. 이 점에서 착안하여 역세권 도시재생과 기타 유형의 도시재생, 또는 일반 역세권 개발사업과의 차이점을 확인하기 위한 사업별 도시재생 목표 분석 연구와 더불어 연구 주제로 “연관 단어를 통해 분석한 인지된 재개발과 도시재생의 개념적 차이”를 떠올려 보았다. 실제 재개발과 도시재생의 개념적 차이와 사람들이 인지하는 둘 간의 차이는 분명히 다를 수 있다. 경험 및 기존 용례에 의거한다면 도시재생이 비교적 비물리적이고 시민 참여적이며 소위 ‘제 3의 길’과 유사한 이미지로 인식되고 있다고 추측해 볼 수 있다. 그러므로 텍스트 마이닝 등의 기법을 활용하여 재개발과 도시재생의 인지된 개념과 사전적 및 학계의 정의 사이에 유의한 차이가 있다고 밝혀진다면 용어를 수정하거나 필요에 따라 새로운 개념을 소개할 수 있을 것으로 예상된다.

### 참고문헌

1. 권성실, 오덕성(2010), 오사카 난바 역세권 재생사례연구를 통한 우리나라 지방대도시 구도심 재생전략 연구. 한국생태환경건축학회 논문집, 제 10권, 제 5호, pp. 13-22.
2. 정봉현 (2015), 호남선 KTX운행에 따른 고속철도역세권 개발사업의 과제와 종합적 발전방향. 한국 지역개발학회지, 제 27권, 제 4호, pp. 143-166.
3. Osaka Municipal Government. 2004. Osaka and its Technology No.44. Osaka City Foundation for Urban Technology.
4. 광주광역시 광산구. 2015. 근린재생형(일반형) 사업구상(안) -전통의 맛과 멋이 한마당 되는 활기찬 광주송정역세권 재생-
5. 김광중 (2010), 『해의 도시재생 시스템』. 도시재생사업단
6. 서울특별시 영등포구(2016), 영등포도심권 도시재생활성화지역 신청서.
7. 이병대, 심재승(2013), 역세권 재생사례를 통한 지방 구도심 활성화 방안 연구. 한국지역정보학회지, 제 15권 제 1호, pp. 77-95.