

공공성 확보를 위한 역세권 개발 특성에 관한 연구*

A Study on the Development Plan in Station Areas for Enhancing the Publicness

최수범** · 이주형***

Choi Soo Beom · Lee, Joo Hyung

目次

- | | |
|---------------------------------|--|
| I. 서론 | IV. 계층적 의사결정방법을 통한 역세권 개발의 유형별 계획특성 중요도 분석 |
| 1. 연구의 배경 및 목적 | 1. 전문가 설문 개요 |
| 2. 연구의 범위 및 방법 | 2. 역세권 개발 유형별 사업주체 부문 계획특성 |
| II. 이론적 고찰 | 3. 역세권 개발 유형별 설계요소 계획특성 |
| 1. 역세권 개발사업의 특징 및 유형 | 4. 역세권 개발 유형별 제도·재정 부문 계획특성 |
| 2. 관련선행연구 고찰 | V. 결론 |
| III. 분석항목 설정 및 국내 역세권 개발의 특징 분석 | 〈abstract〉 |
| 1. 계획특성 분석을 위한 분석항목 설정 | 〈참고문헌〉 |
| 2. 국내 역세권 개발의 계획특성 분석 | |

ABSTRACT

1. CONTENTS

(1) RESEARCH OBJECTIVES

This study suggests political alternation and future vision of developing station area for enhancing the publicness.

(2) RESEARCH METHOD

Based on expert's survey results through hierarchical decision analysis, they are divided into each plan elements and analyzed to importance. Importance of each plan elements is deduced by hierarchical decision analysis.

* 본 논문은 최수범(2011)의 연구를 수정보완한 논문임

** 주저자 : 한양대학교 도시대학원, 박사수료, beatsb@naver.com

*** 공동저자 : 한양대학교 도시대학원 교수, 도시계획학박사, joo33@hanyang.ac.kr

▷ 접수일(2016년 1월 14일), 수정일(1차: 2016년 2월 3일), 게재확정일(2016년 2월 12일)

(3) RESEARCH FINDINGS

First, in part of business principals the operating subject is important without concerning their type. Second, in case of design elements, downtown development is more important of the design element by software. Unused land development is more important of the design element by hardware. Third, in case of system and finance without considering type, finance and money is more important.

2. RESULTS

Political issues are deduced from it as same as following. First, for gathering publicness by developing station areas, it is different by type that role and design elements of public and private and operating ways about projects. Second, various subjects are participate in the project with their owned roles, and collaborative efforts should be assured to get existed efficiency, business, and publicness. Third, various methods are researched to get publicness. Fourth, it should be extended that role of coordinator who helps the publicity do their smooth progress.

3. KEY WORDS

- Developing Station Areas, Enhancing Publicness, Hierarchical Decision Method, Urban Downtown Developing Cases, Unused Land Developing Cases

국문초록

본 연구는 공공성 확보를 위한 역세권 개발의 정책적 대안과 미래 비전을 제시하고자, 국내 역세권 개발 사례의 실증분석을 통해 도심지 개발형과 유흥지 개발형 각각의 계획특성을 도출하였고 이를 다시 계획요소별로 구분한 후 중요도를 분석하였다. 계층적 의사결정 분석으로 도출된 계획요소별 중요도를 정리하면 다음과 같다. 첫째, 사업주체 부문은 유형에 구분 없이 추진주체가 중요한 것으로 나타났다. 둘째, 설계요소 부문은 도심지 개발형이 소프트웨어적 설계요소가 더 중요하고, 유흥지 개발형은 하드웨어적 설계요소가 더 중요한 것으로 나타났다. 셋째, 제도·재정 부문에서는 유형에 구분 없이 금융·재정이 더 중요한 것으로 나타났다. 정책적 시사점을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 역세권 개발을 통해 공공성을 확보하기 위해서는 유형에 따라 공공과 민간의 역할과 설계요소, 사업의 시행방안 등을 달리해야 한다. 둘째, 다양한 주체가 참여하여 각각의 역할을 충실히 수행하면서 공공성을 확보하기 위한 공동의 노력을 전개해야 한다. 셋째, 공공성 확보를 위한 다양한 방법을 강구해야 한다. 넷째, 공공은 사업의 원활한 진행을 돕는 코디네이터 역할 수행에 좀 더 비중을 확대할 필요가 있다.

핵심어 : 역세권 개발, 공공성 확보, 계층적 의사결정방법, 도심지 개발형, 유흥지 개발형

I. 서론

1. 연구배경 및 목적

역세권 개발은 도시공간구조, 토지이용, 교통체계 등 다양한 측면에서 도시발전 및 지역 활성화에 긍정적 파급효과를 미친다. 이에 국내에서도 각 도시의 여건에 따라 다양한 형태의 역세권 개발이 이루어지고 있다. 역세권 개발은 기존의 개발사업과 달리 역세권을 지역의 잠재력으로 보고, 이를 도시의 성장 잠재력과 연계하여 장기적인 도시계획적 접근이 필요한 것으로 인식되고 있다.

이와 같은 측면에서 역세권 개발과 도시재생은 도시 패러다임의 변화 속에서 지속가능한 개발이라는 공통의 목적을 공유하고 있으며, 역세권 개발은 노후된 역사의 개선을 통해 철도이용객의 불편을 해소하고 서비스 수준을 제고하는데 그쳤던 협의의 개념에서 탈피해 점차 지역 활성화 수단으로 적극 활용하기 위한 방향으로 전개되고 있다. 그리고 이러한 흐름 속에서 기존에 추구하던 효율성보다는 공공성의 확보가 보다 더 중요한 과제로 부상하고 있어 공공성 확보를 위한 역세권 개발 방안에 관한 연구가 필요한 시점이다.

이에 본 연구는 역세권 개발방향 중 도심지 개발형과 유흥지 개발형에 대한 공공성 확보를 위한 정책적 개발방향을 제시해보고자 한다.

2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 공간적 범위는 역세권 개발을 통해 공공성 확보를 도모한 국내 사례들로 공공성 확보를 위한 내용이 포함된 것을 선정하였다. 연구방법은 크게 3단계로 진행하였다.

첫째, 역세권 개발의 유형 중 도심지 개발형과 유흥지 개발형에 대해 살펴보았다.

둘째, 국내 사례 조사를 통해 분석항목을 설정하였다. 분석항목은 크게 사업주체, 설계요소,

제도·재정으로 구분하였으며, 사업주체는 추진주체와 지원주체, 설계요소는 하드웨어 측면과 소프트웨어 측면, 제도·재정은 정책·제도와 금융·재정 등으로 나누어 역세권 개발 과정에서 어떠한 계획요소들이 반영되고 적용되어 공공성 확보에 주요 요인으로 작용하는지에 대해 분석하였다.

셋째는 실증분석으로 국내 역세권 개발 사례 분석으로 도심지 개발형과 유흥지 개발형 각각의 계획특성을 도출하고, 이에 대한 전문가 설문을 실시하여 계층적 의사결정 분석을 통해 계획요소별 중요도를 도출하였다.

II. 이론적 고찰

1. 역세권 개발사업의 특징 및 유형

역세권 개발은 사업 유형에 따라 역사 개량형, 역세권 재개발형, 도시정비 사업형, 도시개발 사업형, 철도연변부지 개발형 등 5가지 형태가 존재한다.

역사 개량형은 기존의 노후 정도와 규모를 고려해 역을 재건축하는 소극적 역세권 개발의 형태로 코레일이 가장 많이 추진하고 있는 방식이며, 이중 민자역사 개발 사업은 건설비용을 민간 자본으로 충당하여 국가의 재정 부담을 줄이고, 철도경영개선에 기여하고 있다.

역세권 재개발형은 역사 개량과 함께 철도부지와 직접 역세권에 해당하는 인접 지역을 연계하여 개발하는 방식으로 중장기적 계획을 가지고 추진하는 사업이며, 도심의 기존 역을 도시 성장 거점의 기능을 부여하는 중·대규모 개발 사업이다.

도시정비 사업형은 도심 활성화를 위해 역을 신설하거나 개량하는 방식으로 주민 자력에 의해 재건축과 각종 공동개발을 시행할 수 있는 여건을 조성하는 도시계획 시설사업으로 추진하는 방식이다.

도시개발 사업형은 새로운 역 건설과 함께 주변의 미개발 지역을 대상으로 택지개발이나 도시개발을 병행하는 것으로, 역의 신설에 따라 지역적 특성에 맞는 종합 기능을 계획적으로 추진함이 가능한 방식이다. 철도연변부지 개발형은 철도연변에 산재해 있는 유휴지나 폐선 부지 중 개발 타당성, 수익성 등을 조사하여 역무시설을 확충하고 관광·휴양시설과 문화시설 등의 시설을 중장기적으로 개발하는 방식으로 지방자치단체는 주거·관광시설의 확충으로 지역개발에 기여하고 코레일은 역 환경과 시설의 개선으로 이용객의 편의를 증진하고 아울러 부대수익을 창출한다.

이러한 특성을 감안할 때 역세권 개발방식은 개발되는 공간에 따라 크게 2가지로 유형으로 압축할 수 있다. 우선 역사개발형, 역세권 재개발형, 도시정비 사업형은 도심에 위치해 기존의 역사를 재개발하거나 신규개발하는 방식으로 도심지 개발형으로 유형화할 수 있다. 다음으로 도시개발 사업형, 철도연변부지 개발형의 경우에는 철도부지 등 유휴지에 개발되는 방식으로 유휴지 개발형으로 유형화할 수 있다. 본 연구에서는 역세권 개발유형을 2가지 형태로 구분하고 각 유형별 계획특성 및 공공성 확보를 위한 개발방향을 분석하였다.

2. 관련 선행연구 고찰

역세권 개발에 관한 연구는 국내·외 역세권 개발의 현황과 관련법령 및 제도에 대한 고찰,

그리고 효율화 방안에 관한 연구가 주를 이루어 왔다.

김도년 외 2인의 연구(2005)¹⁾에서는 외국 고속철도 역세권 개발사례의 비교분석을 통해 계획적 합의를 도출하였다. 이태식 외 5인의 연구(2006)²⁾는 도시 역세권의 현황 및 역세권 개발 필요성, 국내외 역세권 개발 제도 및 사례 분석을 통해 도시철도 역세권개발의 문제점을 도출하였다. 연구결과를 기반으로 정책적, 법·제도적, 재정적, 조직운영적 개선방안을 제시하였다.

박광열의 연구(2008)³⁾는 국내·외 역세권 개발 실태를 조사하고 관련법령 및 제도를 연구하여 역세권 개발의 효율적인 방안을 제시하였다. 오영택의 연구(2008)⁴⁾에서는 TOD 개념을 이용한 고밀도의 복합적 토지이용에 대하여 분석하였다. 박홍순 외 2인의 연구(2009)⁵⁾에서는 역세권 개발 제도의 문제점과 개선방안을 도출하였다. 한광덕 외 3인(2010)⁶⁾의 연구에서는 철도와 주변지역을 연계한 도시계획과 역세권 개발의 역할정립을 위한 방안을 모색하였다.

이선우 외 2인의 연구(2012)⁷⁾는 역세권의 체계적이고 효율적인 개발을 위해 개선방향을 제시하는 연구를 수행하였다. 연구결과로 대부분의 역세권개발사업은 역사와 인근지역으로 구분되어 여러 시행주체에 의해 개발되기 때문에 역세권 전체에 대한 통합적 계획 수립 및 주체별 이해관계 조정을 위한 지원기구의 도입이 필

- 1) 김도년·양우현·정동섭, "외국(고속) 철도역세권 개발사례의 비교분석을 통한 계획적 의미에 관한 연구", 대한건축학회지, 대한건축학회, 2005, 제21권 8호, pp.167-176.
- 2) 이태식·이동욱·박경순·김영현·윤상윤·이종하, "도시철도 역세권 개발방안", 한국철도학회논문집, 한국철도학회, 2006, 제9권 2호, pp.193-199.
- 3) 박광열, "철도 역세권 개발의 효율화 방안", 목원대학교 석사학위 논문, 2008, pp.2-3
- 4) 오영택, "대중교통지향형 도시개발을 위한 역세권 개선방안에 관한 연구", 한양대학교 석사학위 논문, 2008, pp.2-4.
- 5) 박홍순·주용준·박현주, "철도역세권개발 제도의 문제점과 개선방안", 2009년 한국철도학회 춘계학술대회논문집, 한국철도학회, 2009, pp.74-76.
- 6) 한광덕·선상훈·김현욱·이호재, "철도와 주변지역을 연계한 도시계획과 역세권개발의 역할정립에 관한 연구", 2010년 한국철도학회 춘계학술대회논문집, 한국철도학회, 2010, pp.415-431.
- 7) 이선우, 오종열, 이태선, "역세권개발 실행력 제고를 위한 제도개선 방안 연구", 한국도시설계학회지, 한국도시설계학회, 2012, 제13권 6호, pp.23-40.

〈표 1〉 관련 선행연구 종합

연구자	연구내용연구	연구초점
김도년 외 2인(2005) ¹⁾	외국(고속) 철도역세권 개발사례의 비교분석을 통한 계획적 의미에 관한 연구	고속철도
이태식 외 5인(2006) ²⁾	도시철도 역세권 개발방안	도시철도
박광열(2008) ³⁾	철도 역세권 개발의 효율화 방안	일반철도
오영택(2008) ⁴⁾	대중교통지향형 도시개발을 위한 역세권 개선방안에 관한 연구	도시철도
박홍순 외 2인(2009) ⁵⁾	철도역세권개발 제도의 문제점과 개선방안	고속철도
위정수 외 3인(2009) ⁶⁾	역세권 활성화 방안에 관한 국내외 사례 비교 연구	도시 및 고속철도
한광덕 외 3인(2010) ⁷⁾	철도와 주변지역을 연계한 도시계획과 역세권개발의 역할정립에 관한 연구	일반 및 고속철도
이선우 외 2인(2012) ⁸⁾	역세권개발 실행력 제고를 위한 제도개선 방안 연구	도시 및 일반철도
선상훈·이재우(2014) ⁹⁾	전략적 투자자로서 공공기관 참여와 TIF를 활용한 철도 역세권 개발자금 조달 방안	도시 및 고속철도
정봉현(2015) ¹⁰⁾	호남선 KTX운행에 따른 고속철도역세권 개발사업의 과제와 종합적 발전방향	고속철도

주 1) 김도년·양우현·정동섭, “외국(고속) 철도역세권 개발사례의 비교분석을 통한 계획적 의미에 관한 연구”, 대한건축학회지, 대한건축학회, 2005, 제21권 8호, pp.167-176.

주 2) 이태식·이동욱·박경순·김영현·윤상윤·이종하, “도시철도 역세권 개발방안”, 한국철도학회논문집, 한국철도학회, 2006, 제9권 2호, pp.193-199.

주 3) 박광열, “철도 역세권 개발의 효율화 방안”, 목원대학교 석사학위 논문, 2008, pp.2-3.

주 4) 오영택, “대중교통지향형 도시개발을 위한 역세권 개선방안에 관한 연구”, 한양대학교 석사학위 논문, 2008, pp.2-4.

주 5) 박홍순·주용준·박현주, “철도역세권개발 제도의 문제점과 개선방안”, 2009년 한국철도학회 춘계학술대회논문집, 한국철도학회, 2009, pp.74-76.

주 6) 위정수·김하나·박여빈·박정수, “역세권 활성화 방안에 관한 국내외 사례 비교 연구”, 2009년 한국철도학회 추계학술대회논문집, 한국철도학회, 2009, pp.636-647.

주 7) 한광덕·선상훈·김현욱·이호재, “철도와 주변지역을 연계한 도시계획과 역세권개발의 역할정립에 관한 연구”, 2010년 한국철도학회 춘계학술대회논문집, 한국철도학회, 2010, pp.415-431.

주 8) 이선우, 오종열, 이재선, “역세권개발 실행력 제고를 위한 제도개선 방안 연구”, 한국도시설계학회지, 한국도시설계학회, 2012, 제13권 6호, pp.23-40.

주 9) 선상훈·이재우, “전략적 투자자로서 공공기관의 참여와 TIF를 활용한 철도 역세권 개발 자금 조달 방안”, 한국지역개발학회지, 한국지역개발학회, 2014, 제26권 2호, pp.197-222.

주 10) 정봉현, “호남선 KTX운행에 따른 고속철도역세권 개발사업의 과제와 종합적 발전방향”, 한국지역개발학회지, 한국지역개발학회, 2015, 제27권 4호, pp.143-166.

요하다는 점과 역세권 범위의 구체적 설정, 역세권 고밀개발에 대한 도시계획적 명분 확보가 필요함을 제시하였다.

이외에 선상훈·이재우(2014)⁸⁾는 전략적 투자자로서 공공기관의 참여와 역세권 개발을 위한 개발자금 조달방안에 대해서 연구하였으며, 정봉현(2015)⁹⁾은 광주송정 역사를 사례로 호남선 KTX운행 영향과 광주송정역세권의 실

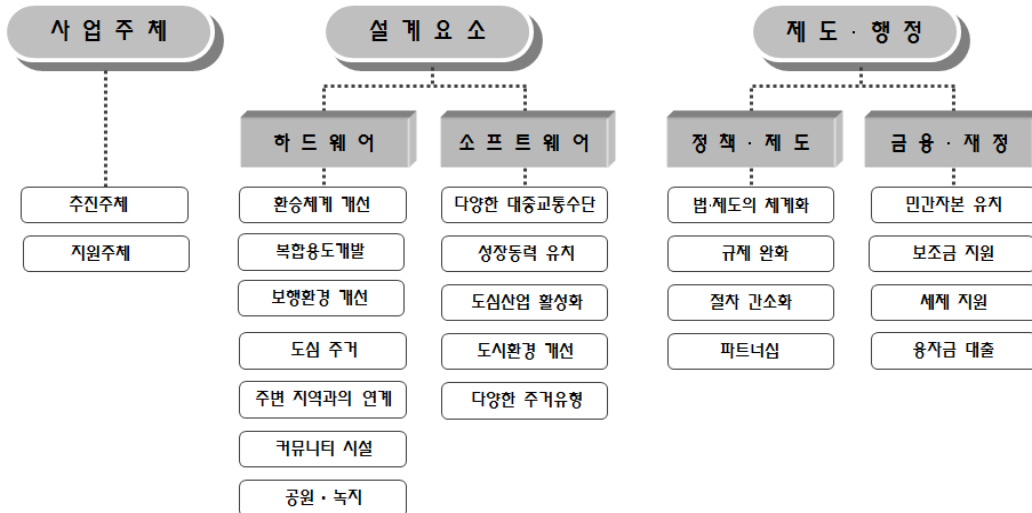
태분석을 실시해 광주송정역세권의 개발과제와 종합적 발전방향을 제시하였다. 주요 관련 연구를 정리하면 다음 〈표 1〉과 같다.

선행연구 고찰결과, 역세권 개발과 관련해 다양한 연구들이 수행되어 왔으나 역세권 개발의 포괄적인 방향 및 방안 등을 제시하고 있고 대부분의 연구가 공공성 확보보다는 효율성 증대 방안에 초점을 맞추고 있다. 또한 도심지와

8) 선상훈·이재우, “전략적 투자자로서 공공기관의 참여와 TIF를 활용한 철도 역세권 개발 자금 조달 방안”, 한국지역개발학회지, 한국지역개발학회, 2014, 제26권 2호, pp.197-222.

9) 정봉현, “호남선 KTX운행에 따른 고속철도역세권 개발사업의 과제와 종합적 발전방향”, 한국지역개발학회지, 한국지역개발학회, 2015, 제27권 4호, pp.143-166.

〈그림 1〉 분석항목의 설정



유흥지에서 진행되는 역세권 개발은 계획특성과 방안에 상이한 부분이 존재하기 마련인데 대부분 이에 대한 고려가 부족하였다.

이에 본 연구는 역세권 개발 타입을 도심지 개발형과 유흥지 개발형으로 구분하고, 분석항목은 사업주체, 설계요소, 제도·재정의 구체적 부문들로 설정하여 역세권 개발 과정에 어떠한 계획요소들이 반영되고 적용되어 공공성 확보의 주요 요인으로 작용하는지에 대해 연구하였다는 점에서 연구의 차별성이 존재한다.

Ⅲ. 분석항목 설정 및 국내 역세권 개발의 특징 분석

1. 계획특성 분석을 위한 분석항목 설정

역세권 개발은 사업주체가 제도 및 재정의 뒷받침을 통해 설계요소를 현실화하는 것임으로 하위 요소들을 포함할 수 있는 넓은 개념으로 상위 계획특성을 사업주체, 설계요소, 제도 및 재

정의 세 부문으로 크게 나누었다.

다음으로 역세권 개발에 필수적인 요소들을 포괄할 수 있도록 사업주체는 추진주체와 지원주체, 설계요소는 하드웨어와 소프트웨어, 제도·재정은 정책·제도와 금융·재정으로 구분하였다. 위의 각 부문 중 하드웨어, 소프트웨어, 제도·재정, 정책·제도는 역세권 개발에 실질적으로 투입되고 반영되는 요소들 중 빈도가 높으며 의사결정에 상당한 영향을 끼치는 것들을 추려 환승체계 개선, 복합용도 개발, 보행환경 개선, 도심 주거, 주변 지역과의 연계, 커뮤니티 시설, 공원·녹지, 다양한 대중교통 수단, 성장동력 유지, 도심산업 활성화, 도시환경 개선, 다양한 주거유형, 법·제도의 체계화, 규제 완화, 절차 간소화, 파트너십, 민간자본 유치, 보조금 지원, 세제 지원, 융자금 대출의 세부 부문으로 구분하였다. 최종 계획요소의 분류 체계는 〈그림 1〉과 같다.

2. 국내 역세권 개발의 계획특성 분석

국내 역세권 개발의 계획특성을 분석하기 위해 국내 사례들은 도심지 개발형으로 서울 상당 역세권, 대전 역세권, 동대구 역세권을 선정

〈표 2〉 국내 역세권 개발의 사업주체 부문 계획특성 고찰 결과 종합

구분	도심지 개발형			유흥지 개발형		
	서울 사당 역세권	대전 역세권	동대구 역세권	서울 용산 역세권	천안-아산 역세권	경주 역세권
추진 주체	서울메트로	정부투자기관 +민간(기업) +주민참여(계획)	코레일+대구 광역시+LH	코레일+서울특별시 +(주)용산역세권개발	국토해양부 +LH	경주시+LH+경상북도개 발공사+태영건설 컨소시엄
	공공	공공+민간	공공	공공+민간	공공	공공+민간 (SPC)
지원 주체	공공	공공+민간+주민	공공	공공+민간(기업)	공공	민간(기업)+공공
	공공	공공주도 파트너십	공공	공공주도 파트너십	공공	공공주도 파트너십

하였으며, 유흥지 개발형으로 서울 용산 역세권, 천안-아산 역세권, 경주 역세권을 선정하였다.

선정된 사례들을 기초로 역세권 개발의 사업주체부문의 계획특성을 검토해본 결과 유형의 구분 없이 공통적으로 공공이 주된 추진주체이고, 공공 또는 공공주도 파트너십이 지원주체인 것으로 나타났다. 유형별로는 도심지 개발형이

유흥지 개발형에 비해 상대적으로 공공의 역할이 강조되고 있는 것으로 나타났다(표 2 참고).

다음으로 역세권 개발의 설계요소 부문 계획특성에 대한 고찰결과, 유형에 구분 없이 소프트웨어적 설계요소가 하드웨어적 설계요소에 비해 상대적으로 잘 반영되어 있지 않은 것으로 나타났다. 유형별로 살펴보면 도심지 개발형은 환

〈표 3〉 국내 역세권 개발의 특성 고찰결과 종합

구분		도심지 개발형			유흥지 개발형		
		서울 사당역세권	대전 역세권	동대구 역세권	서울 용산 역세권	천안-아산 역세권	경주 역세권
하드웨어	환승체계 개선	○	○	○	○	-	-
	복합용도 개발	○	○	○	○	○	○
	보행환경 개선	-	○	○	○	○	-
	도심 주거	○	○	-	○	○	○
	주변 지역과의 연계	-	○	○	○	-	-
	커뮤니티 시설	-	-	-	-	-	○
	공원·녹지	-	-	-	○	○	○
소프트웨어	다양한 대중교통 수단	-	-	○	○	-	-
	성장동력 유치	-	○	○	○	-	-
	도심산업 활성화	-	-	○	-	-	○
	도시환경 개선	-	○	○	○	-	-
	다양한 주거유형	-	-	-	-	-	-
정책·제도	법·제도 체계화	-	-	-	-	-	-
	규제 완화	○	○	○	○	○	○
	절차 간소화	-	-	-	-	-	-
	파트너십	-	○	-	○	-	○
금융·재정	민간자본 유치	-	○	-	○	-	○
	보조금 지원	-	-	-	○	-	-
	세제 지원	-	-	-	-	-	-
	융자금 대출	-	-	-	-	-	-

승체계 개선, 복합용도 개발, 성장동력 유치 등이 잘 반영되어 있고, 유흥지 개발형은 공원·녹지, 도심 주거, 복합용도 개발 등이 잘 반영되어 있는 것으로 나타났다 마지막으로 역세권 개발의 제도·재정 부문 계획특성 고찰결과, 정책·제도 부문은 유형에 구분 없이 규제 완화만이 공통적으로 반영되어 있으며, 금융·재정 부문은 도심지 개발형보다 유흥지 개발형이 민간자본 유치가 활발한 것으로 나타났다(표 3 참고).

Ⅳ. 계층적 의사결정방법을 통한 역세권 개발의 유형별 계획특성 중요도 분석

1. 전문가 설문 개요

설문은 4월 27일부터 5월 4일까지 역세권 개발 사례들에 대해 충분히 이해하고 있는 대학원 석·박사 과정 학생들과 도시설계 및 역세권 개발 실무자들을 중심으로 실시하였으며, 일대일 직접면접과 전자우편을 통한 자기 기입식 조사를 병행하여 총 42부의 유효 표본을 얻었다.

〈표 4〉 전문가 설문 개요

구분	내용
조사대상	·역세권 개발 관련 업무 수행 전문가(실무자) ·관련 직종 종사자(코레일)
조사방법	일대일 직접면접 및 전자우편 활용 자기기입식 조사
조사내용	유형별로 계획요소들을 쌍체비교(9점 척도)
조사부수	30부(유효 표본)
조사기간	2015년 4월 27일~5월 4일(10일간)

설문 내용은 유형별로 계획요소들을 쌍체비교하여 중요도에 따른 9점 척도로 설계하였다. 비교 변수간의 상대적 중요도를 질문한 본 연구에서는 다수의 의견은 인수 간의 균등한 비율을 추구하는 기하평균을 통해 정리하였으며, 일관성지수(CI; Consistency Index)값은 0.10미

만의 값을 갖는지를 확인하여 일관성을 유지한 응답만을 분석하였다.

2. 역세권 개발 유형별 사업주체 부문 계획특성

사업주체 부문은 유형에 구분 없이 추진주체가 지원주체보다 중요한 것으로 나타났다. 세부요소의 중요도를 살펴보면 추진주체의 경우 도심지 개발형은 공공+민간(0.703), 공공(0.219), 민간(0.078)의 순으로 공공부문의 중요도가 크고, 유흥지 개발형은 공공+민간(0.560), 민간(0.306), 공공(0.134)의 순으로 민간부문의 중요도가 큰 것으로 나타났다.

지원주체의 경우 유형에 구분 없이 파트너십을 형성하여 지원하는 것이 중요한 것으로 나타났다으며, 세부요소의 중요도는 추진주체와 유사하게 나타났다.

〈표 5〉 유형별 사업주체 계획특성 중요도 결과

구분	도심지 개발형	유흥지 개발형	세부요소	도심지 개발형	유흥지 개발형
추진주체	0.519	0.512	공공	0.219	0.134
			민간	0.078	0.306
			공공+민간	0.703	0.560
지원주체	0.481	0.488	공공	0.130	0.206
			민간	0.153	0.050
			공공주도 파트너십	0.295	0.555
			민간주도 파트너십	0.422	0.189

3. 역세권 개발 유형별 설계요소 계획특성

설계요소 부문은 도심지 개발형이 소프트웨어적 설계요소가 하드웨어적 설계요소보다 중요하고, 유흥지 개발형은 하드웨어적 설계요소가 소프트웨어적 설계요소보다 중요한 것으로 나타났다.

〈표 6〉 유형별 설계요소 중요도 결과

구분	도심지 개발형	유흥지 개발형	세부요소	도심지 개발형	유흥지 개발형
하드웨어	0.459	0.517	환승체계 개선	0.039	0.188
			복합용도 개발	0.074	0.043
			보행환경 개선	0.154	0.108
			도심 주거	0.091	0.131
			주변 지역과 연계	0.260	0.216
			커뮤니티 시설	0.554	0.081
소프트웨어	0.541	0.483	공원·녹지	0.241	0.204
			다양한 대중교통 수단	0.073	0.411
			성장동력 유치	0.136	0.255
			도심산업 활성화	0.279	0.060
			도시환경 개선	0.420	0.144
			다양한 주거유형	0.063	0.232

세부요소의 중요도는 하드웨어적 설계요소의 경우 도심지 개발형은 커뮤니티 시설(0.554), 주변 지역과의 연계(0.260), 공원·녹지(0.241), 보행환경 개선(0.154) 등의 순으로, 유흥지 개발형은 주변 지역과의 연계(0.216), 공원·녹지(0.204), 환승체계 개선(0.188), 도심 주거(0.131) 등의 순으로 나타났다.

소프트웨어적 설계요소의 경우 도심지 개발형은 도시환경 개선(0.420), 도심산업 활성화(0.279), 성장동력 유치(0.136) 등의 순으로, 유흥지 개발형은 다양한 대중교통 수단(0.411), 성장동력 유치(0.255), 다양한 주거유형(0.232) 순으로 나타났다.

4. 역세권 개발 유형별 제도·재정 부문 계획특성

제도·재정 부문은 유형에 구분 없이 금융·재정이 정책·제도보다 중요한 것으로 나타났다.

세부요소의 중요도는 정책·제도의 경우 유형에 구분 없이 파트너십, 규제 완화, 절차 간소

화, 법·제도 체계화 순으로, 금융·재정의 경우 유형에 구분 없이 보조금 지원이 가장 중요한 것으로 나타났다. 도심지 개발형은 융자금 대출(0.306), 세제 지원(0.265), 민간자본 유치(0.172)의 순으로, 유흥지 개발형은 세제 지원(0.357), 융자금 대출(0.232), 민간자본 유치(0.127) 순으로 나타났다.

〈표 7〉 유형별 제도·재정 중요도 결과

구분	도심지 개발형	유흥지 개발형	세부요소	도심지 개발형	유흥지 개발형
정책·제도	0.463	0.478	법·제도 체계화	0.041	0.078
			규제 완화	0.095	0.212
			절차 간소화	0.055	0.167
			파트너십	0.419	0.239
금융·재정	0.537	0.522	민간자본 유치	0.172	0.127
			보조금 지원	0.428	0.412
			세제 지원	0.265	0.357
			융자금 대출	0.306	0.232

V. 결 론

1. 분석결과 종합 및 정책적 시사점

사례분석을 통해 도출한 국내 역세권 개발의 계획특성을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 사업주체는 국내 역세권 개발의 경우 유형의 구분 없이 공통적으로 공공이 주된 추진 주체이고, 공공 또는 공공주도 파트너십이 지원 주체인 것으로 나타났다. 유형별로는 도심지 개발형이 유흥지 개발형에 비해 상대적으로 공공의 역할이 강조되고 있는 것으로 나타났다.

둘째, 국내 역세권 개발의 설계요소는 유형에 구분 없이 소프트웨어적 설계요소가 잘 반영되지 않고 있는 것으로 나타났다. 유형별로는 도심지 개발형은 환승체계 개선, 복합용도개발, 성장동력 유치 등이 잘 반영되어 있으며, 유흥지 개발형은 공원·녹지, 도심 주거, 복합용도개발

등이 잘 반영되어 있는 것으로 나타났다.

셋째, 제도·재정은 정책·제도 부문은 유형의 구분 규제 완화만이 공통적으로 반영되어 있으며, 금융·재정 부문의 경우 도심지 개발형보다 유흥지 개발형이 민간자본 유치가 활발한 것으로 나타났다.

다음으로 계층적 의사결정분석을 통해 도출된 계획요소별 중요도를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 사업주체 부문은 유형에 구분 없이 추진주체가 더 중요한 것으로 나타났다. 추진주체의 경우 도심지 개발형은 공공+민간, 공공, 민간의 순으로 공공부문의 중요도가 크고, 유흥지 개발형은 공공+민간, 민간, 공공의 순으로 민간부문의 중요도가 큰 것으로 나타났다. 지원주체의 경우 유형에 구분 없이 파트너십을 형성하여 지원하는 것이 중요한 것으로 나타났으며 세부요소의 중요도는 추진주체와 유사하게 나타났다.

둘째, 설계요소 부문은 도심지 개발형이 소프트웨어적 설계요소가 중요하고, 유흥지 개발형은 하드웨어적 설계요소가 중요한 것으로 나타났다. 하드웨어적 설계요소의 경우 도심지 개발형은 커뮤니티 시설, 주변 지역과의 연계, 공원·녹지, 보행환경 개선 등의 순으로, 유흥지 개발형은 주변 지역과의 연계, 공원·녹지, 환승체계 개선, 도심 주거 등의 순으로 나타났으며, 소프트웨어적 설계요소의 경우 도심지 개발형은 도시환경 개선, 도심산업 활성화, 성장동력 유치 등의 순으로, 유흥지 개발형은 다양한 대중교통수단, 성장동력 유치, 다양한 주거유형 등의 순으로 나타났다.

셋째, 제도·재정 부문은 유형에 구분 없이 금융·재정이 더 중요한 것으로 나타났다. 정책·제도의 경우 유형에 구분 없이 파트너십이, 금융·재정의 경우 유형에 구분 없이 보조금 지원이 가장 중요한 것으로 나타났다.

이상의 내용을 종합하면 다음 <표 8>과 같다.

〈표 8〉 역세권 개발 유형별 계획요소별 중요도 순위 종합결과

구분		도심지 개발형	유흥지 개발형	세부요소	도심지 개발형	유흥지 개발형
사업 주체	추진 주체	1	1	공공	2	3
				민간	3	2
				공공+민간	1	1
	지원 주체	2	2	공공	4	2
				민간	3	4
				공공주도 파트너십	2	1
설계 요소	하드 웨어	2	1	민간주도 파트너십	1	3
				환승체계 개선	7	3
				복합용도 개발	6	7
				보행환경 개선	4	5
				도심 주거	5	4
				주변 지역과의 연계	2	1
	소프트 웨어	1	2	커뮤니티 시설	1	6
				공원·녹지	3	2
				다양한 대중교통 수단	4	1
				성장동력 유치	3	2
				도심산업 활성화	2	5
				도시환경 개선	1	4
제도 · 재정	정책· 제도	2	2	다양한 주거유형	5	3
				법·제도 체계화	4	4
				규제 완화	2	2
				절차 간소화	3	3
	금융· 재정	1	1	파트너십	1	1
				민간자본 유치	4	4
				보조금 지원	1	1
				세제 지원	3	2
융자금 대출	2	3				

이를 통해 도출할 수 있는 정책적 시사점을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 역세권 개발을 통해 공공성을 확보하기 위해서는 유형에 따라 공공과 민간의 역할, 설계요소 및 사업의 시행방안 등을 달리해야 함을 알 수 있다. 즉, 공공성 확보를 위해서는 기존에 획일적으로 적용하던 사업방식, 설계요소, 제도·재정 등을 해당 사업의 유형과 성격에 따라 유연하게 적용해야 하며, 이를 효과적으로 지원할 수 있는 도시계획 체계의 구축과 전략 수립이 필요한 것이다.

둘째, 다양한 주체가 참여하여 각각의 역할을 충실히 수행하면서 기존의 효율성, 사업성과 더불어 공공성을 확보하기 위한 공동의 노력을 전개해야 한다. 즉, 개발주체 또는 운영기관만의 노력이 아닌 지자체의 정책지원과 정부의 법·제도 개선, 그리고 시민들의 관심과 참여가 수반될 때 비로소 성공적인 역세권 개발과 이를 통한 공공성 확보가 가능할 것이다.

셋째, 공공성 확보를 위한 다양한 방법을 강구해야 한다. 사업성 위주의 개발 사업에 따른 폐해를 방지하고 공공성을 확보하기 위해 탄력적이고 과감한 인센티브 제도를 운영함과 동시에, 지역특성에 맞는 도시개발 가이드라인을 제시하여 지역의 특성과 공공의 요구를 반영하도

록 해야 한다.

넷째, 공공은 사업의 원활한 진행을 돕는 코디네이터로서의 역할 수행에 좀 더 비중을 확대할 필요가 있다. 다양한 사업주체들의 파트너십을 형성하는 매개 역할을 수행하여 사업주체를 다양화하고, 이러한 사업주체간의 이해관계를 조정하고 중재하는 역할을 수행하여 사업의 원활한 진행을 도와야 한다.

2. 연구의 한계 및 향후 연구과제

역세권 개발이 도시계획 패러다임의 변화 속에서 지역 활성화 수단으로써, 기존에 추구하던 효율성보다 공공성의 확보를 중요한 과제로 인식하게 된 것이 근래의 일이기 때문에 사례분석에 제한이 있었으며, 이러한 사례의 양적 제한으로 인해 객관성 확보 측면의 한계를 갖고 있다. 따라서 분석결과를 일반적으로 적용하기에는 다소 무리가 있을 것으로 판단된다.

향후에는 본 연구의 결과를 보다 발전시키고 다양한 사례를 추가 선정해 연구를 진행한다면 역세권 개발을 통한 공공성 확보 방안을 마련함에 있어 중요한 자료를 제공할 수 있을 것이라 기대한다.

參考文獻

- 김도년·양우현·정동섭, “외국(고속) 철도역세권 개발사례의 비교분석을 통한 계획적 의미에 관한 연구”, 대한건축학회지, 대한건축학회, 2005, 제21권 8호.
- 김진수·이정은, “도시 및 주거환경정비사업의 공공관리제도 개선방안 연구”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제62집.
- 박광열, “철도 역세권 개발의 효율화 방안”, 목원대학교 석사학위 논문, 2008.
- 박홍순·주용준·박현주, “철도역세권개발 제도의 문제점과 개선방안”, 2009년 한국철도학회 춘계학술대회논문집, 한국철도학회, 2009.
- 이선우, 오종열, 이제선, “역세권개발 실행력 제고를 위한 제도개선 방안 연구”, 한국도시설계학회지, 한국도시설계학회, 2012, 제13권 6호.
- 이태식·이동욱·박경순·김영현·윤상윤·이종하, “도시철도 역세권 개발방안”, 한국철도학회논문집, 한국철도학회, 2006, 제9권 2호.
- 임미화, “서울시 도시지표와 서울시민의 정주(定住)의식에 관하여”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제62

집.

오영택, “대중교통지향형 도시개발을 위한 역세권 개선방안에 관한 연구”, 한양대학교 석사학위 논문, 2008.
 위정수·김하나·박여빈·박정수, “역세권 활성화 방안에 관한 국내·외 사례 비교 연구”, 2009년 한국철도학회 추계 학술대회논문집, 한국철도학회, 2009.

선상훈·이재우, “전략적 투자자로서 공공기관의 참여와 TIF를 활용한 철도 역세권 개발 자금 조달 방안”, 한국지역개발학회지, 한국지역개발학회, 2014, 제26권 2호.

선상훈·이재우, “철도역세권 개발에서 자금조달 방안의 중요도 분석”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제61집.

정삼석·정상철, “인구감소에 대비한 도심재개발의 활성화를 위한 공공용지 확보방안에 관한 연구”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제61집.

정봉현, “호남선 KTX운행에 따른 고속철도역세권 개발사업의 과제와 종합적 발전방향”, 한국지역개발학회지, 한국지역개발학회, 2015, 제27권 4호.

최수범, “공공성 확보를 위한 역세권 개발 방안에 관한 연구”, 한양대학교 석사학위논문, 2011.

최형석, “도심형복합상업시설의 주변지가 파급효과에 대한 실증분석”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2014, 제58집.

한광덕·선상훈·김현옥·이호재, “철도와 주변지역을 연계한 도시계획과 역세권개발의 역할정립에 관한 연구”, 2010년 한국철도학회 춘계학술대회논문집, 한국철도학회, 2010.

F. Stuart Chapin Jr. and J. Kaiser, *Urban Land Use Planing*, University of Illinois Press, USA, 1979.

Luca Bertolini and Tejo Spit, *Cities on Rails: The redevelopment of railway station areas*, Utrecht University, The Netherlands, 1998.