

지역활성화를 위한 역세권 복합개발 방향 및 프로그램 중요도 분석

An Analysis of Important perception on Complex Development Direction and
Programs of Station Area for Regional Activation

이 윤 홍*

Lee, Yun Hong

目 次

- | | |
|-------------------------|--------------------------------|
| I. 서론 | IV. AHP에 의한 중요 도입 기능 및 프로그램 분석 |
| 1. 연구의 배경 및 목적 | 1. 도입 기능 및 프로그램 중요도 분석결과 |
| 2. 연구의 범위 및 방법 | 2. 중요도 분석결과 종합 |
| II. 이론적 배경과 선행연구 고찰 | V. 결 론 |
| 1. 역세권 역할과 특성 | 1. 연구결과의 요약 및 시사점 |
| 2. 관련 선행연구 고찰 | 2. 연구의 한계와 과제 |
| 3. 연구의 차별성 | |
| III. 분석변수의 설정 및 설문조사 결과 | <abstract> |
| 1. 분석변수의 정립 | <참고문헌> |
| 2. 설문응답자 특성 | |
| 3. AHP 분석모형 구축 및 검증 | |

ABSTRACT

1. CONTENTS

(1) RESEARCH OBJECTIVES

On this research, researchers carried out analysis on the level of importance of introductory program and complex development directions of the railway station sphere that could enhance the development effects through the stances from locals in terms of vitalizing the local area.

(2) RESEARCH METHOD

As for that method, carried out AHP analysis for this program and introductory functions regarding the station sphere, thereby analyzing programs and functions that are important enough to be prioritized.

* 주 저 자 : 세종대학교 산업대학원 겸임교수, 한양대학교 도시공학박사, miso1036@hanmail.net

▷ 접수일(2016년 11월 2일), 수정일(1차 : 2016년 11월 22일, 2차 : 2016년 12월 12일), 게재확정일(2016년 12월 16일)

(3) RESEARCH FINDINGS

In overall, in terms of the local residents, they hoped it to be developed as a multi functional space that could consolidate consumptions, cultural and leisure activities along with residential, commercial and business activities as well as trans port hub functions. In the case of new developments, it was turned out that there should be considerations for the industrial and public purpose sites as priority, so to link with station and its vicinity.

2. RESULTS

As a result of this analysis, the local residents, in terms of local vitalizations regarding physical, facilities, judged that when carrying out complex development of the railway station sphere, complexing the business on office spaces, mass transit facilities and amenities are the most important. In terms of the multiple functions, it was found out that in order for vitalizing the local economy, attraction of government ministries or other public/government offices, along with the corporate or industrial sites would be the most effective. Finally, in terms of systems, it was concluded that supporting multiple purpose development and its design were equally important.

3. KEY WORDS

- Regional Activation, Station Area, Multi-use Development, Regional Resident, Analytic Hierarchy Process

국문초록

본 연구는 지역주민 입장에서 지역활성화 측면에서 개발효과를 높일 수 있는 역세권 복합화 개발방향과 도입 프로그램의 중요도 분석을 실시하였다. 분석방법은 역세권 도입기능 및 프로그램에 대해 AHP분석을 실시하여 지역활성화 측면에서 우선적으로 중요한 도입기능과 프로그램에 대해 분석하였다. 분석결과, 지역주민들은 지역활성화 측면에서 역세권 복합개발시 물리적 시설측면에서는 상업·업무시설(음식점, 대형할인점, 전문상가, 백화점 등)과 교통기능시설(복합 환승센터, 환승주차장, 보행로 등), 어메니티시설(광장, 공원 등)이 복합되는 것을 가장 중요하다고 판단하였다. 종합적으로 주민관점에서 역세권 복합개발은 본래의 개발취지에 맞게 교통기능 외에 주거 및 상업, 업무기능을 복합하고 소비·문화·여가 활동을 할 수 있는 복합공간으로 개발되기를 희망하는 것으로 나타났다. 신규개발되는 경우에는 역과 주변지역을 연계하는 통합개발형태로 개발해 우선적으로 기업 및 산업단지, 공공기관 입지를 고려할 필요가 있는 것으로 나타났다.

핵심어 : 지역활성화, 역세권, 복합용도개발, 지역주민, 의사결정분석(AHP)

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

우리나라의 경우 1967년 제2차 경제개발 5개년 계획 시행 이후 경제성장과 함께 대도시로 인구가 과밀 집중되면서 도시의 외연적 팽창이 이루어졌고, 이로 인해 자동차(도로) 중심의 도시발전 패턴을 보여 왔다. 이러한 흐름 속에서 최근에는 세계 주요 도시들을 중심으로 '지속가능

한 개발'이 대두되었고, 이로 인해 대중교통 중심의 개발(TOD) 역시 재조명받게 되면서 지속가능성을 염두해 둔 철도와 역세권 개발에 관심이 커지고 있다.

국내의 경우 2004년 철도산업 구조 개혁과 경부고속철도 개통을 계기로 철도 중심 발전의 새로운 전기가 마련되는데, 우선 고속철도 개통 이후 철도 이용객이 많아지면서 유가 폭등 추세 속에 이동성이 높은 철도역 주변에 거주 희망 인구가 증가하게 되었다. 그리고 기존 철도역을 중심으로

도심 재개발(재정비)이 추진되는 되었으며, KTX 역사가 신설되면서 역세권 고밀복합 도시개발이 활발하게 이루어지게 되었다. 이와 더불어 2010년 4월 15일 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」이 제정·공포됨에 따라 개발비용 일부를 공공이 보조 또는 용자할 수 있는 근거가 마련되어 역세권 개발 사업이 탄력을 받을 수 있게 되었다.

이처럼 오늘날의 철도역사는 과거의 단순한 교통수단을 이용하는 물리적 승강장의 의미를 넘어 승객과 화물이 이동을 넘어 정보의 교환을 위한 사회적 공간으로서의 역할이 확대되고 있고 또한 도시 및 지역사회의 중심으로 자리매김하고 있다(진태화, 2016)¹⁾. 따라서 역세권 개발은 단순 개발에 따른 수익성에 치우치지 않고, 공익적인 측면에서 개발효과(파급효과)가 지역으로 확산되어 지속 가능하도록 개발되어야 할 것이며, 그 과정에서 지역주민의 의견을 중요하게 반영될 필요가 있다.

이에 본 연구는 지역주민 입장에서 개발효과를 높이고 주민선호를 반영할 수 있는 개발방향과 도입 프로그램을 분석해보았다. 이를 통해 향후 철도 역세권 복합개발 시 지역주민 측면에서 고려해야 할 요소와 전략을 모색해보고자 하였다.

2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 시간적 범위는 2016년이며, 공간적 범위는 서울지역에서 역세권 복합개발 계획이 실시된 서울역, 왕십리역, 청량리역을 중심으로 하였다.

연구의 방법은 다음과 같다. 본 연구는 도입 기능 측면에서 지역주민 입장에서 지역활성화를 기대할 수 있는 역세권 복합개발 방향과 도입 프로그램을 분석하는 것이다.

우선 지역주민 입장에서 지역활성화 효과를 높일 수 있는 역세권 복합개발 방향과 도입 프로그램 분석은 첫째, 선행연구를 중심으로 물리적·하드웨어적 측면과 소프트웨어적 측면을 고려해 역

세권 개발 평가지표 체계를 구축하였다. 둘째, 전문가 표적집단면접(FGI)을 통해 최종 분석지표를 확정하였다. 셋째, 확정된 역세권 복합개발시 도입 가능한 기능 및 프로그램에 대해 AHP 분석을 실시하여 지역 활성화 측면에서 우선적으로 중요한 요소를 분석한 뒤 시사점을 도출하였다.

II. 이론적 배경과 선행연구 고찰

1. 역세권의 역할과 특성

도시는 기본적으로 도시 내에서 발생할 수 있는 다양한 활동이나 모습을 수용할 수 있는 공간 조성을 필요로 한다. 이러한 측면에서 다수의 이용자가 존재하는 역세권은 도시 내에서 매우 중요한 기능을 수행하는 공간이 된다.

역세권의 역할과 특성을 살펴보면, 첫째, 교통의 중심지역으로 철도교통 수단 계공과 더불어 각종 교통수단이 집중되는 연결점으로 타 교통수단과의 환승 연결 및 교통량을 분배하는 역할을 수행한다. 둘째, 생활·문화, 상업활동의 중심지역의 역할이다. 현대의 도시는 업무지와 주거지가 분리되어 있고 국내의 경우 평균 출퇴근 거리 및 소요기간이 OECD 평균 이상이다. 이로 인해 역세권은 상업, 업무, 커뮤니티 등 도시생활의 장소로서 중요한 역할을 담당한다. 셋째, 지역의 상징적(대표적) 공간으로 최근의 역세권은 도시의 활력과 매력이 종합된 공간으로 거듭나고 있으며, 각종 재화와 물자의 이동과 더불어 모임 및 회의의 장소로 자리잡게 되면서 각종 정보교환의 중심지가 되고 있다.

이처럼 역세권은 사람의 통행 집중과 토지 이용의 고밀화를 통해 단순한 교통중심지를 넘어 지역 내 생활권의 중심이 되며, 상업 및 문화 시설을 통해 지역 주민의 커뮤니티를 증진시키는 역할을 수행하는 등 지역 발전의 거점이 되고 있다.

1) 진태화, "대도시 전략자산으로서 도심 복합역사의 사회적 공간이용만족도에 관한 연구", 경기대학교 대학원, 박사학위논문, 2016, pp.1-3.

2. 관련 선행연구 고찰

본 연구와 관련한 선행연구 주제는 크게 역세권 개발과 도입기능에 관한 연구와 역세권 개발에 따른 효과 분석 연구로 구분할 수 있다.

우선 역세권 개발과 도입기능 관련 연구로 장시찬(2010)²⁾과 김영진(2011)³⁾의 연구는 사례분석을 통해 국내 역세권 개발의 한계 도출한 뒤 활성화 방안을 제시(용산역 대상)하고 역세권 복합개발시 공공성 특성과 공공성을 위한 공간구성을 분석하였다. 다음으로 성현곤(2008)⁴⁾, 박재홍외(2012)⁵⁾, 이수기외(2014)⁶⁾는 고속철도역을 대상으로 복합개발을 위한 도입기능에 대해 연구하였다. 성현곤(2008)은 교통기능 외에 비즈니스 교류와 소통 등 도시경제적 자족기능 유치가 필요함을 언급하였으며, 박재홍외(2012)은 문화예술, 공원녹지, 보건의료 도입을 제시하였다. 이수기외(2014)는 이용자 관점에서 판매, 식음료, 문화 시설에 대한 선호도가 가장 높게 나타났고 문화, 숙박, 여가 시설 순으로 선호도가 높았음을 언급하였다.

다음으로 역세권 개발에 따른 효과와 관련해서는 최수범외(2016)⁷⁾, 최명섭 외(2012)⁸⁾의 연구는 사회지표 분석을 실시하여 고속철도 개통으로 인한 접근성의 변화와 지역경제 변화를 분석하였고, 산업연계와 주변지역의 공간연계를 통해 지역경제 활성화에 도움이 된다는 점을 밝혔다. 그리고 최형선 외(2013)⁹⁾, 신예철

외(2013)¹⁰⁾의 연구는 공간 분석을 통해 역세권을 유형화하고 공간적 특징을 도출하였으며, 역세권의 토지이용과 대중교통 서비스 여건에 어떠한 영향을 미치고 있는지를 분석하였다.

3. 연구의 차별성

선행연구 고찰결과, 역세권 복합개발의 물리적 측면에서 지역에 미치는 영향에 관한 연구가 많이 이루어졌고, 대다수의 연구가 현황 분석 위주의 연구로 지역주민 측면에서 접근한 실증연구는 부족하였다.

실제 철도 역세권 개발이 시행된 지역의 주민을 대상으로 개발효과 평가를 시도한 경우는 드물었다. 이에 본 연구는 이용자 측면에서 향후 역세권 개발시 지역활성화 측면에서 개선되어야 할 세부 도입기능과 프로그램의 우선순위에 관한 연구를 시도하였다는 점에서 기존 연구들과 차별성을 갖는다.

Ⅲ. 분석변수의 설정 및 설문조사 결과

1. 분석변수의 정립

지역주민 입장에서 지역활성화 측면에서 개

- 2) 장시찬, "역세권 입체도시계획 개발사례의 건축적 공공성에 관한 연구", 홍익대학교 대학원 석사학위논문, 2010, pp.1-3.
- 3) 김영진, "역세권개발 활성화에 관한 연구", 우송대학교 대학원 석사학위논문, 2011, pp.1-2.
- 4) 성현곤, "KTX역 중심 고밀복합개발 전략과 추진방안", 녹색성장과 철도정책세미나, 한국교통연구원, 2008, pp.1-5.
- 5) 박재홍·최기주, "고속철도 역세권 도입기능 및 연계교통수단에 관한 연구", 국토계획, 대한국토도시계획학회, 2012, 제47권, 제1호, pp.161-172.
- 6) 이수기·성현곤·최막중, "고속철도 역세권 복합용도개발을 위한 이용자의 시설 선호도 분석", 국토계획, 대한국토도시계획학회, 2014, 제49권, 제6권, pp.211-224.
- 7) 최수범·이주형, "철도역세권 복합개발과 지역 활성화의 구조적 관계", 한국콘텐츠학회논문지, 한국콘텐츠학회, 2016, 제16권 4호, pp.594-603
- 8) 최명섭·변세일, "지역 간 산업연계 활성화를 위한 KTX 정차도시 중점선도산업 분석", 국토연구, 국토연구원, 2011, 제68권, pp.43-60.
- 9) 최형선·김태호·이주형, "서울시 지하철 역세권의 TOD 계획요소별 공간적 특성 분류", 한국지리정보학회지, 한국지리정보학회, 2013, 제16권, 제2호, pp.1-15.
- 10) 신예철·김태호·장명운, "도시 및 교통계획의 합리적 연계를 위한 서울시 역세권의 개발특성과 대중교통서비스여건의 영향관계분석", 한국도시설계학회지, 한국도시설계학회, 2013, 제14권, 제2호, pp.99-111.

발효과를 높일 수 있는 역세권 복합화를 위한 도입기능 및 프로그램을 정립은 다음과 같은 절차를 거쳐 선정하였다.

첫째, 기본적으로 관련 선행연구에서 분석에 고려된 변수를 고려하였다. 둘째, FGI를 통해 도입기능과 프로그램 항목을 최종 확정하였다.

FGI의 경우는 역세권 개발에 대한 실무 및 연구경력이 존재하는 건설사 및 개발회사 실무자, 관련 공무원 및 박사학위 소지 이상의 학계 전문가들을 대상으로 선행연구를 기반으로 선정된 예비 변수들이 분석에 고려하기 적합한 변수들인지 또 추가되어야 할 변수들은 무엇이 있는

<표 1> AHP분석을 위한 분석체계

상위항목	세부 계획요인	세부도입기능 및 프로그램	관련 연구
물리적 시설	교통기능	역사, 복합환승센터, 환승주차장, 보행로, 대중교통정류장 등	장시찬(2010) ¹¹⁾ , 성현곤(2008) ¹²⁾ , 박재홍외(2012) ¹³⁾ , 최수범외(2016) ¹⁴⁾ , 최명섭외(2012) ¹⁵⁾ , 최형선의외(2013) ¹⁶⁾
	정보교류기능	전시장, 컨벤션센터, 회의장 등	성현곤(2008), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 신예철외(2013) ¹⁷⁾
	상업업무기능	소형판매점, 음식점, 호텔 및 숙박업소, 업무빌딩, 대형할인점, 전문상가, 백화점	김영진(2011) ¹⁸⁾ , 성현곤(2008), 최수범외(2016), 최명섭외(2012), 최형선의외(2013),
	주거기능	주상복합, 아파트, 빌라, 기타 주거유형 등	장시찬(2010), 김영진(2011), 성현곤(2008), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최명섭외(2012)
	어메니티기능	광장, 보행친화공간, 공원 등	성현곤(2008), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최명섭외(2012), 최형선의외(2013), 신예철외(2013)
시스템 지원	환승시스템 지원	대중교통 환승 시스템, 자전거 연계 시스템, 보행 연계 시스템 등	김영진(2011), 성현곤(2008), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최명섭외(2012)
	설계 및 디자인 지원	역사문화를 통한 지역 고유 디자인, 유니버설 설계	박재홍외(2012), 최명섭외(2012), 최형선의외(2013)
	복합용도개발 지원	상업-업무, 주거-상업, 주거-업무, 주거-업무-상업 등	성현곤(2008), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최명섭외(2012), 최형선의외(2013), 신예철외(2013)
	법 및 제도 개선	세계혜택, 인센티브, 금융지원 등	장시찬(2010), 김영진(2011), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최형선의외(2013), 신예철외(2013)
	마케팅 지원	지역 및 상품홍보, 관광정보, 쿠폰 및 가격할인	김영진(2011), 성현곤(2008), 최명섭외(2012), 신예철외(2013)
복합기능 시설	기업 및 산업단지	대기업, 중소기업, 산업단지	박재홍외(2012), 최명섭외(2012), 최형선의외(2013), 신예철외(2013)
	정부부처 및 공공기관	정부청사, 공사, 지역 및 지방기구 등	박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최명섭외(2012)
	교육시설 및 연구원	대학교, 중고등학교, 사설교육, 연구기관 등	장시찬(2010), 최수범외(2016), 신예철외(2013)
	지역커뮤니티시설	문화예술자원, 테마파크, 박물관, 축제시설 등	장시찬(2010), 성현곤(2008), 박재홍외(2012), 최수범외(2016), 최형선의외(2013)
	종합의료시설	종합병원, 사설병원, 기타의료시설 등	최수범외(2016), 최명섭외(2012), 최형선의외(2013)

- 11) 장시찬, "역세권 입체도시계획 개발사례의 건축적 공공성에 관한 연구", 홍익대학교 대학원 석사학위논문, 2010, pp.1-3.
- 12) 성현곤, "KTX역 중심 고밀복합개발 전략과 추진방안", 녹색성장과 철도정책세미나, 한국교통연구원, 2008, pp.1-5.
- 13) 박재홍·최기주, "고속철도 역세권 도입기능 및 연계교통수단에 관한 연구", 국토계획, 대한국토도시계획학회, 2012, 제47권, 제1호, pp.161-172.
- 14) 최수범·이주형, "철도역세권 복합개발과 지역 활성화의 구조적 관계", 한국콘텐츠학회논문지, 한국콘텐츠학회, 2016, 제16권 4호, pp.594-603
- 15) 최명섭·변세일, "지역 간 산업연계 활성화를 위한 KTX 정차도시 중점선도산업 분석", 국토연구, 국토연구원, 2011, 제68권, pp.43-60.
- 16) 최형선·김태호·이주형, "서울시 지하철 역세권의 TOD 계획요소별 공간적 특성 분류", 한국지리정보학회지, 한국지리정보학회, 2013, 제16권, 제2호, pp.1-15.
- 17) 신예철·김태호·장명운, "도시 및 교통계획의 합리적 연계를 위한 서울시 역세권의 개발특성과 대중교통서비스여건의 영향관계분석", 한국도시설계학회지, 한국도시설계학회, 2013, 제14권, 제2호, pp.99-111.
- 18) 김영진, "역세권개발 활성화에 관한 연구", 우송대학교 대학원 석사학위논문, 2011, pp.1-2.

지에 대해 개방형으로 실시하였다. 이상의 절차를 거쳐 선정된 분석체계는 다음 <표 1>과 같다.

상위항목으로는 물리적시설, 시스템 지원, 복합기능시설 등 3개 항목으로 분류하였다. 이중 우선 물리적시설과 관련된 프로그램은 총 5개로 교통기능, 정보교류기능, 상업업무기능, 주거기능, 어메니티기능 등이다. 다음으로 시스템 지원과 관련해서는 환승시스템 지원, 설계 및 디자인 지원, 복합용도개발 지원, 법 및 제도 개선, 마케팅 지원 등 5개의 요인으로 구성된다. 마지막으로 복합기능시설은 기업 및 산업단지, 정부부처 및 공공기관, 교육시설 및 연구원, 지역커뮤니티시설, 종합의료시설 등 5개의 요인으로 구성된다.

이상으로 본 연구의 분석체계는 3개의 상위항목(물리적시설, 시스템지원, 복합기능시설) 및 15개의 세부 도입기능 및 프로그램으로 구축하였다.

2. 설문응답자 특성

의견 수렴을 위해 복합개발된 역세권 중 왕십리 복합역사와 서울종합 복합역사, 광명 복합역사를 방문한 이용자 중 인근에 거주하는 지역주민들을 대상으로 1:1방식으로 대면설문을 통해 총 156부의 설문을 회수하였다.

응답자의 학력의 경우 대졸이 전체 응답자의 65.4%로 절반이상 수준으로 나타났으며, 석사 이상이 전체 응답자 중 19.9%로 나타났다. 연령

대별 응답 특성을 살펴보면, 20대가 29.5%, 30대가 26.3%, 40대가 19.9%, 50대가 14.1%, 60대가 10.3%로 나타났다.

<표 2> 설문 응답자 특성

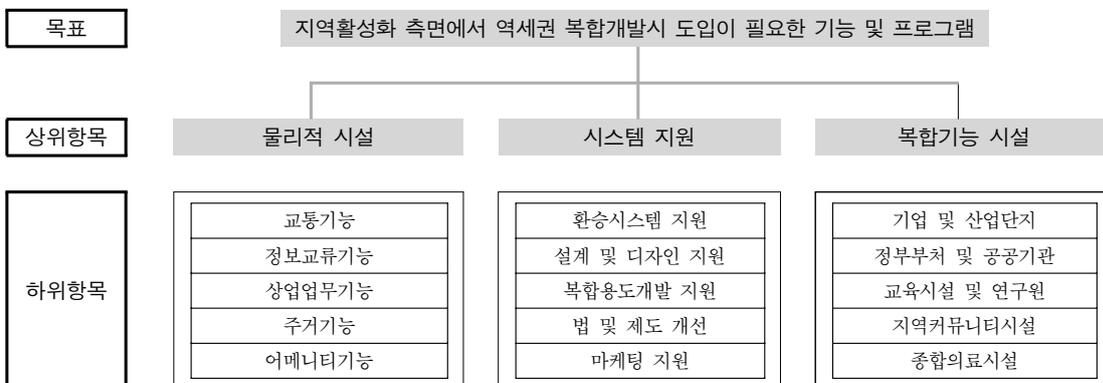
구 분		빈도	백분율(%)
성별	남자	71	45.5%
	여자	86	55.1%
학력	고졸이하	23	14.7%
	대졸	102	65.4%
	석사 이상	31	19.9%
연령	20대	46	29.5%
	30대	41	26.3%
	40대	31	19.9%
	50대	22	14.1%
	60대 이상	16	10.3%

3. AHP 분석모형 구축 및 검증

AHP 기법의 진행 과정은 계층 요소간 우선순위를 설정하고 전체 우선순위 설정을 위해 판단의 결과를 종합하여 그 판단의 일관성을 검토한다. 이러한 과정을 통하여 도출된 결과에 근거하여 최적 의사결정을 내린다.

본 연구에서 설정한 도입기능 및 프로그램 변수를 계층구조화한 결과는 <표 3>과 같다. AHP 분석에는 설문된 자료의 일관성 검증 과정을 거치게 되는

<표 3> '도입기능 및 프로그램' 중요도 분석을 위한 계층 구조도



데, 일관성 검증에는 일관성 지수(consistency index, CI)와 일관성 비(consistency ratio, CR)에 의해 평가된다.

설문된 151부에 대해 일관성 검증을 실시한 결과 일관성 검증 기준(응답자의 문항에 대한 일관성은 CI값으로써 의사결정자의 유의성을 판단하는데, 값이 0.1이하이면 의사결정에 있어서 합리적인 일치성을 갖는다)을 통과한 109부만을 최종 분석에 이용하였다.

IV. AHP에 의한 중요 도입 기능 및 프로그램 분석

1. 도입 기능 및 프로그램 중요도 분석결과

3개의 도입기능 및 프로그램 상위항목에 대해 상대적으로 어느 기능이 중요한지 평가하기 위해 AHP 구조로 상위항목들간 쌍대비교를 실시하였다. 3개 상위 평가항목간 중요도 분석결과는 <표 4>와 같다.

<표 4> 역세권 복합개발시 도입기능 및 프로그램 중요도 분석결과 종합

상위항목	부문별 중요도	세부 계획요인	부문별 중요도	부문별 순위	도표
물리적 시설	0.375	교통기능	0.237	2	
		정보교류기능	0.109	5	
		상업업무기능	0.284	1	
		주거기능	0.157	4	
		어메니티기능	0.213	3	
시스템 지원	0.294	환승시스템 지원	0.242	2	
		설계 및 디자인 지원	0.117	5	
		복합용도개발 지원	0.312	1	
		법 및 제도 개선	0.151	4	
		마케팅 지원	0.178	3	
복합기능 시설	0.331	기업 및 산업단지	0.269	1	
		정부부처 및 공공기관	0.237	2	
		교육시설 및 연구원	0.167	4	
		지역커뮤니티시설	0.193	3	
		종합의료시설	0.134	5	

3개 기업지원기능(상위항목)간 중요도 분석결과, 지역 활성화 측면에서 보다 중요하게 고려되어야 할 도입기능은 '물리적 시설'항목의 중요도가 0.375로 가장 높게 나타났다. 다음으로 '복합기능 시설'항목의 중요도가 0.331, '시스템 지원'항목의 중요도가 0.294로 나타났다. '물리적 시설'과 '복합기능 시설'항목들의 중요도가 비교적 높게 나타난 반면 '시스템 지원'은 상대적으로 그 중요도가 떨어지는 것으로 나타났다.

이는 전체적으로 지역주민들은 소프트웨어나 네트워크 같은 비물리적 지원보다는 물리적 시설이 개발되어야 지역활성화에 기여할 수 있다고 판단하는 것을 알 수 있다.

'물리적 시설' 관련 세부 도입기능 및 프로그램 항목은 총 5개(교통기능, 정보교류기능, 상업업무기능, 주거기능, 어메니티기능)로 5개 요인들 간 중요도 분석결과를 살펴보면 다음과 같다.

분석결과 5개 세부 구성요소 중 교통기능의 중요도가 0.237, 정보교류기능의 중요도가 0.109, 상업업무기능 0.284, 주거기능 0.157, 어메니티기능 0.213으로 도출되었다. 상업업무기능의 중요도가 가장 높게 나타났고 그리고 교통기능 그 다음으로 어메니티기능의 중요도가 높게 분석되었다. 이에 비해 상대적으로 주거기능이나 정보교류기능의 중요도는 떨어지는 것으로 나타났다.

'시스템 지원' 관련 세부 도입기능 및 프로그램 항목은 총 5개(환승시스템 지원, 설계 및 디자인 지원, 복합용도개발 지원, 법 및 제도 개선)로 5개 요인들 간 중요도 분석결과를 살펴보면 다음과 같다.

분석결과 5개 세부 구성요소 중 환승시스템 지원 중요도 0.178, 설계 및 디자인 지원 중요도 0.242, 복합용도개발 지원 중요도 0.312, 법 및 제도 개선 중요도 0.151, 마케팅 지원 중요도 0.117로 나타났다. 복합용도개발지원의 중요도가 가장 높게 나타났고 그리고 설계 및 디자인 지원의 중요도가 높게 나타났다. 이에 비해 상대적으로 환승시스템 개선이나 법 및 제도개선, 마케팅 지원 등의 중요도는 떨어지는 것으로 나타

났다.

'복합기능 시설' 관련 세부 도입기능 및 프로그램 항목은 총 5개(기업 및 산업단지, 정부부처 및 공공기관, 교육시설 및 연구원, 지역커뮤니티 시설, 종합의료시설)로 5개 요인들 간 중요도 분석결과를 살펴보면 다음과 같다.

분석결과 5개 세부 구성요소 중 기업 및 산업단지의 중요도가 0.269, 정부부처 및 공공기관 중요도 0.237, 교육시설 및 연구원 중요도 0.167, 지역커뮤니티시설 중요도 0.193, 종합의료시설 중요도 0.134로 나타났다. 기업 및 산업단지에 대한 중요도가 가장 높게 나타났고 그 다음으로 정부부처 및 공공기관의 중요도가 높게 나타났다. 이에 비해 상대적으로 지역커뮤니티시설, 교육시설 및 연구원, 종합의료시설 등의 중요도는 떨어지는 것으로 나타났다.

2. 중요도 분석결과 종합

역세권 복합개발 시 지역활성화 측면에서 중요한 도입 기능 및 프로그램 분석결과를 종합해 보면, 다음 <표 5>와 같다.

<표 5> 중요도 분석결과 종합

상위항목	세부 계획요인	전체중요도	전체순위
물리적 시설	교통기능	0.089	4
	정보교류기능	0.041	14
	상업업무기능	0.107	1
	주거기능	0.059	9
	어메니티기능	0.080	5
시스템 지원	환승시스템 지원	0.052	11
	설계 및 디자인 지원	0.071	7
	복합용도개발 지원	0.092	2
	법 및 제도 개선	0.044	12
복합기능 시설	마케팅 지원	0.034	15
	기업 및 산업단지	0.089	3
	정부부처 및 공공기관	0.078	6
	교육시설 및 연구원	0.055	10
	지역커뮤니티시설	0.064	8
	종합의료시설	0.044	13

도출된 전체 중요도 값을 기반으로 전체 15개 지표들을 중요도(값) 순서대로 나열해보면, 상업업무기능 0.107, 복합용도개발 지원 0.092, 기업 및 산업단지 0.089, 교통기능 0.089, 어메니티기능 0.080, 정부부처 및 공공기관 0.078, 설계 및 디자인 지원 0.071, 지역커뮤니티시설 0.064, 주거기능 0.059, 교육시설 및 연구원 0.055, 환승시스템 지원 0.052, 법 및 제도 개선 0.044, 종합의료시설 0.044, 정보교류기능 0.041, 마케팅 지원 0.034 순으로 중요도가 높은 것으로 나타났다.

전체 15개 도입기능 및 프로그램 중에서 중요도 값이 높게 나온 우선순위 1위부터 7위까지는 지역주민 측면에서 지역활성화를 위해서 역세권 복합개발에 우선적으로 도입될 필요성이 높다고 판단하는 것으로 볼 수 있다.

V. 결론

1. 연구결과의 요약 및 시사점

본 연구는 지역주민 입장에서 지역활성화 측면에서 개발효과를 높일 수 있는 역세권 복합화 개발방향과 도입 프로그램의 중요도 분석을 실시하였다. 분석방법은 구축한 역세권 도입기능 및 프로그램에 대해 AHP분석을 실시하여 지역활성화 측면에서 우선적으로 중요한 도입기능과 프로그램에 대해 도출한 뒤 향후 역세권 복합개발에 대한 정책적 시사점 및 개선 방안을 도출하였다.

분석결과, 지역주민들은 지역활성화 측면에서 역세권 복합개발시 물리적 시설 측면에서는 음식점, 대형할인점, 전문상가, 백화점 등과 같은 상업업무시설과 복합 환승센터, 환승주차장, 보행로 등의 교통기능시설, 광장, 공원 등과 같은 어메니티시설이 개발되는 것을 중요하다고 판단함을 알 수 있었다. 이는 역세권 복합개발이 가장 기본적으로 본래의 개발취지에 맞게 교통기능 외에 주거 및 상업, 업무기능을 복합하고 소비·문

화·여가 활동을 할 수 있는 복합공간으로 개발되기를 희망하는 것으로 볼 수 있다.

다음으로 복합기능적 측면에서는 역세권 복합개발과 더불어 기업 및 산업단지의 입지와 정부부처나 공공기관의 입지가 지역경제 활성화를 위해서 가장 효과적일 것으로 보았으며, 상대적으로 교육시설 및 연구원, 지역 커뮤니티 시설, 종합의료 시설 등으로 인한 지역경제 활성화 효과는 크게 기대하지 않는 것으로 나타났다. 이는 기존 도심 내 역세권 복합개발시에는 적용하기 어렵겠지만, 역을 중심으로 택지개발 혹은 도시개발사업과 연계해 개발되는 신규개발시에는 역과 주변지역을 연계하는 통합개발형태로 개발해 우선적으로 기업 및 산업단지, 공공기관 입지를 고려할 필요가 있음을 의미한다.

마지막으로 시스템적(제도적 지원) 측면에서는 복합용도 개발을 지원해주는 것과 설계 및 디자인 지원이 지역활성화 측면에서 중요하다고 나타났다. 이는 역세권 복합개발시 교통기능을 중심으로 다양한 용도들이 복합될 수 있도록 지원하는 것을 의미하므로 자치조례 등을 통해 다양한 기능들이 혼합되어 개발될 수 있도록 유도하고 지역 내 고유한 역사, 문화가 존재하는 경우 지역 고유의 디자인을 활용하고 취약계층(노인, 장애인 등)도 불편하지 않게 사용할 수 있는 유니버설 디자인을 적용한 개발을 중요하게 판단하고 있었다.

2. 연구의 한계와 과제

본 연구의 한계와 향후 연구과제는 다음과 같다.

첫째, 분석에 보다 다양한 변수를 고려하지 못하였다. 역세권 복합개발과 관련하여 도입될 수 있는 기능이나 프로그램이 본 연구에서 고려한 것 외에 존재할 수 있으나 반영하지 못한 변수들이 존재할 수 있다. 따라서 향후 연구는 보다 다양한 변수들을 확보하여 연구를 진행해볼 필요가 있다.

둘째, 본 연구는 지역별 연구에 초점을 둔 연구가 아니라 포괄적인 측면에서 지역주민 관점에서 역세권 복합개발시 도입기능 및 프로그램에 대한 선호도를 연구하였다. 하지만 지역별로 역세권 복합개발에 대한 의견과 생각이 다를 수 있다는 점에서 향후 지역별 연구가 추가적으로 이루어질 필요가 있다.

셋째, AHP기법을 지역주민을 대상으로 분석하였다는 한계가 존재한다. 일반적으로 AHP 기법은 전문적인 지식과 경험 등을 기초로 하는 분석방법이라는 점에서 전문가들을 설문대상으

로 한다. 그러나 본 연구에서는 역세권 복합개발에 대해 지역주민들의 인식과 복합개발방향에 대해서 어떻게 판단하는지 분석하기 위해 설문대상을 전문가가 아닌 지역주민에게 적용한다는 점에서 한계가 존재하하다. 이로 인해 다소 전문적인 설문내용으로 인해 151부의 설문에서 109부의 설문만 유효하게 도출되는 한계를 보이기도 하였다. 다만 하향식(TOP-DOWN)으로 정해지는 개발방향에서 벗어나 BOTTOM-UP 관점에서 지역주민측면에서 역세권 복합개발에 대해 분석을 시도하였다는 점에서 의미가 존재한다.

參考文獻

- 김영진, “역세권개발 활성화에 관한 연구”, 우송대학교 대학원 석사학위논문, 2011
- 김진수·이정은, “도시및주거환경정비사업의 공공관리제도 개선방안 연구”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제62집.
- 박재홍·최기주, “고속철도 역세권 도입기능 및 연계교통수단에 관한 연구”, 국토계획, 대한국토도시계획학회, 2012, 제47권, 제1호.
- 박용덕·정재호, “AHP를 이용한 개업공인증개사의 책임 중요도 및 개선방안”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제63집.
- 신상훈·이재우, “철도역세권 개발에서 자금조달 방안의 중요도 분석”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 제61집.
- 성현곤, “KTX역 중심 고밀복합개발 전략과 추진방안”, 녹색성장과 철도정책세미나, 한국교통연구원, 2008.
- 신동준, “부동산개발사업을 위한 토지매수시 한정가격의 성립과 결정요인에 관한 연구”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2015, 60집.
- 신예철·김태호·장명운, “도시 및 교통계획의 합리적 연계를 위한 서울시 역세권의 개발특성과 대중교통서비스 여건의 영향관계분석”, 한국도시설계학회지, 한국도시설계학회, 2013, 제14권, 제2호.
- 이수기·성현곤·최막중, “고속철도 역세권 복합용도개발을 위한 이용자의 시설 선호도 분석”, 국토계획, 대한국토도시계획학회, 2014, 제49권, 제6권.
- 장시찬, “역세권 입체도시계획 개발사례의 건축적 공공성에 관한 연구”, 홍익대학교 대학원 석사학위논문, 2010.
- 진태화, “대도시 전략자산으로서 도심 복합역사의 사회적 공간이용만족도에 관한 연구”, 경기대학교 대학원, 박사학위논문, 2016.
- 최수범·이주형, “철도역세권 복합개발과 지역 활성화의 구조적 관계”, 한국콘텐츠학회논문지, 한국콘텐츠학회, 2016, 제16권 4호.
- 최명섭·변세일, “지역 간 산업연계 활성화를 위한 KTX 정차도시 중점선도산업 분석”, 국토연구, 국토연구원, 2011, 제68권.
- 최형선·김태호·이주형, “서울시 지하철 역세권의 TOD 계획요소별 공간적 특성 분류”, 한국지리정보학회지, 한국지리정보학회, 2013, 제16권, 제2호.
- 최형석 “도심형 복합상업시설의 주변지가 파급효과에 대한 실증분석”, 부동산학보, 한국부동산학회, 2014, 제58집.
- Cerin, E., E. Leslie, L. du Toit, N. Owen and L.D. Frank. ‘Destinations that matter: associations with walking for transport’. *Health and Place*, 2007, Vol.13.
- Patnayakuni,R. Rai,A. and Seth,N, “Relational Antecedents of Information Flow Integration for Supply Chain Coordination”, *Journal of Management Information Systems*, 2006, Vol. 23, No.1.
- Rai,A. Patnayakuni,R. and Seth,N, “Firm Performance Impacts of Digitally Enabled Supply Chain Integration Capabilities”, *MIS Quarterly*, 2006, Vol. 30, No.2.