

# 고속철도 역세권 개발 방향에 관한 사례연구

## A Case Study on the High Speed Railway Station Zone

추준섭\*

Choo, Jun-Sup

김신\*\*

Kim, Shin

신태현\*\*\*

Shin Tack Hyun

---

### ABSTRACT

The newly established high speed railway station may function not only just as a traffic convergence but also as an energizing force with multiple roles in the context of municipal environment. As a result, the development of high speed railway station zone will be considered as great opportunities as well to enhance quality of life of the neighboring inhabitants, as to develop new footholds for the inner-municipal growth and mobilization.

The main purpose of this article is to offer guidelines about the effects of development of the high speed railway station zone seen from multiple aspects of municipal lifes and functions. To attain this purpose, the definition of high speed railway station zone, its characteristics, and its roles will be handled with the case of advanced countries such as Japan and France. And some lessons will be proposed based on them.

---

### 1. 연구의 개요와 목적

#### 1.1 연구의 개요

근대화, 산업화에 따른 도시화는 인간생활에 많은 변화를 가지고 왔으며 특히 도시로의 집중은 도시의 발달을 급속히 진행시키게 되었다. 이러한 도시의 발달은 그 활동이 집중되는 곳을 중심으로 활발히 진행 되었으며 특히 도시와 도시간의 교류가 시작되는 철도역과 그 주변 지역들은 더욱 그러하다고 할 수 있다. 이에 역사와 역세권은 도시들을 연결하는 각 도시의 관문인 동시에 도시형성 및 발달의 시점을 형성하는 중요한 잠재력을 지닌 곳이라 할 수 있다. 또한 신개념 교통수단인 고속철도의 도입으로 인한 역사개발과 그 주변지역에 대한 개발 잠재력이 증대되며, 이는 도시공간 구조의 커다란 변화를 불러일으킬 것이다.

#### 1.2 연구의 목적

본 연구에서는 선행자료 및 기존자료 조사 등을 통해서 고속철도 역세권 개발 및 그에 따른 파급효과와 고속철 개통후 역 주변의 생활변화 및 역세권 개발에 초점을 맞추어 이에 따른 국내·외 고속철도역(일본, 프랑스 등) 역세권 변화의 선진사례 연구를 통하여 국내 역세권 개발을 진보시키는데 그 목적을 두었다.

---

\* 한국철도시설공단 기술연구소 정회원

E-mail : 5004choo@hanmail.net

TEL : (042)607-3123 FAX : (042)607-3399

\*\* 한국철도공사(코레일) 안산시설사업소

\*\*\* 서울산업대학교 철도경영정책학과교수

### 1.3 역세권 개발의 문제점 및 필요성

역 및 역세권 개발을 통해 도시기능을 활성화하고 도시정비를 촉진하기 위하여 개선해야 할 문제점을 현 실태를 중심으로 분석하여 보면 다음과 같다.

첫째 : 계획 및 개발방식에 관한 제도의 다원화로 산발적 개발이 우려됨.

둘째 : 국한 주변지역과의 연계성이 결여된 불균형적인 개발이 일어나고 있으며

대중교통과의 연계성부족 및 환승주차 시설이 교통량의 증가추세를 따르지 못하여 도심내 교통체증 등의 이유로 교통난이 심화되고 있음.

셋째 : 전문기술영역으로서 기술적인 기법이 체계적으로 확립되어 있지 못한 실정임.

### 1.4 연구의 진행

[표 1] 연구의 범위 및 세부 연구내용

| 연구의 단계   | 연구의 과정   | 연구방법            |
|----------|--|-----------------|
| 1.서론     | -연구의 개요 및 목적<br>-역세권개발의 문제점 및 필요성                          | 문헌연구 및 선행조사     |
| 2.이론적 배경 | -역의정의 및 역할<br>-철도역의 변화추세<br>-역세권의 정의, 기능요소<br>-역세권개발의 결정요소 | 선행연구고찰 및 문헌자료조사 |
| 3.사례분석   | -일본사례, 프랑스사례<br>-외국 고속철도역 개통현황 및 역세권의 영향<br>-한국 역세권 개발방향   | 현황조사<br>관련자료분석  |
| IV.결론    | 결론 및 시사점 도출, 제언  | -               |

## 2. 이론적 배경

### 2.1 역세권 정의 및 특성

역세권 이라함은 역의 이용세력이 미치는 공간적 영역, 즉 역을 중심으로 발생하는 여객이동에 의해 형성되는 공간적 영역뿐만 아니라 역 주변 시설물을 이용하는 이용객에 의해 형성된 공간적 영역 등 도시의 일상생활에서 역 주변 시설물이나 교통수단으로서 철도를 이용하는 인구가 거주하는 지역을 말한다.

역세권 지역은 한 지역에 있어서 활동의 강렬한 결절점이 형성되고 지가의 상승을 유발하므로 지하공간을 적극적으로 활용하거나 상업 및 업무시설과 주거시설의 복합화를 통한 도시공간의 활성화를 유도할 필요가 있다.

### 2.2 역세권 기능요소

#### 2.2.1 산업교류의 기능

도시 내·외의 기업간 교류기능이나 정보화시대의 시장창출, 상품전시 유통 기능 등을 의미한다.

## 2.2.2 기술연구, 교육기능

지역 산업의 고도화를 위한 인재교육 기술연구 기능을 촉진하는 기능군으로 모험 기업육성시설(venture business incubator), 개방공동 연구시설(open laboratory), 재교육 기관 등이 있다.

## 2.2.3 문화교류기능

사람간의 자유로운 교류의 장으로 도시 독자문화의 양산, 인재교육의 장, 이벤트, 스포츠 등 고도의 다목적 연합 기능을 말한다.

## 2.2.4 고도의 정보기능

국내·외 정보를 필요에 따라 수집, 가공하여 사람과 기업에 제공하기 위한 시스템을 의미한다.

## 2.2.5 역세권 개발의 결정요소

역세권의 개발에는 다음과 같은 요소가 고려되어야 한다.

첫째 : 공간구조 개편을 도모하는 고속철도 역사입지여야 한다.

둘째 : 고속철도 이용객 분산 극대화가 가능 하여야 하며, 국제화를 위한 도시공간구조 개선전략 수행에 효율적인 지역이어야 한다. 즉, 편리한 대중교통체계를 갖추고 추가교통시설 설치비용 최소화가 가능한 지역인 동시에 역세권 개발 파급 효과가 크고 개발 잠재력이 높은 지역이어야 한다.

셋째 : 기존 철도부지, 도로하부 등 공공부문 소유 토지를 최대한 활용하여 고속철도건설에 따른 민원이 최소화될 수 있어야 한다.

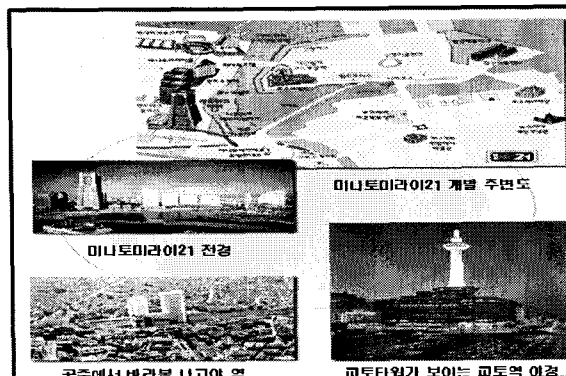
## 3. 선진외국 사례와 한국 역세권 개발방향.

### 3.1 일본사례

#### 3.1.1 일본 역세권 개발의 개요

일본의 역사 및 역세권 개발은 과거 10년 동안 국철 및 사철(JR)운영 경험을 활용하여 이루어졌으며 역사는 각 역이 입지한 지역특성을 살리도록 다양한 형태로 건설되었다. 대표적으로 미나토미라이 역은 동경의 도시 집중을 분산시키기 위해 동경만을 매립하여 조성한 마꾸하리 신도심의 중앙에 위치한 역이다.

개발내용: ①요코하마 자립성장화 ②동경에 집중되는 업무기능 일부담당 ③요 코하마 항만의 국제기능강화(21세 정보도시) ④시민을 위한 취업의 장 창출 및 풍요로운 시민생활 실현.



참고: 철도청, 일본귀국 보고서, 2003, 철도경영연수원

[그림1] 미나토미라이 역

### 3.1.2 일본의 역세권 개발의 시사점

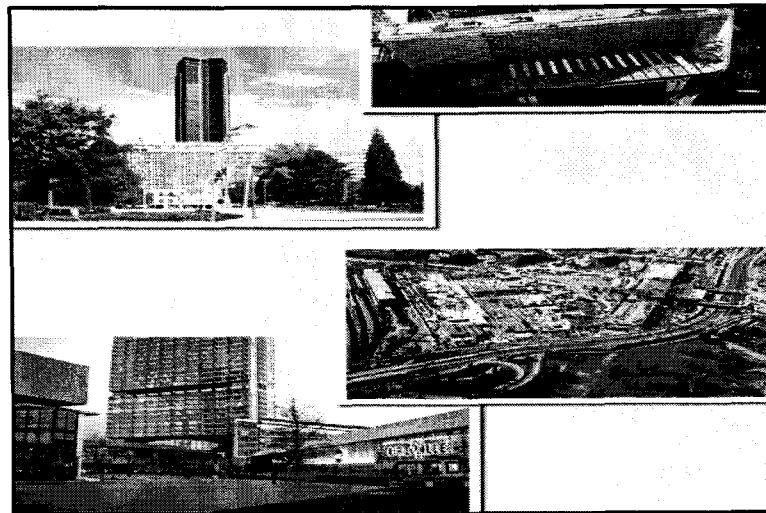
일본 고속철도역은 대개 기존 재래선 역을 함께 사용하여 환승이 가능하고 집객 가능성을 높였으며 역세권 개발의 기본 여건인 여객수요를 확보한 것으로 여겨진다. 신칸센 개통은 1964년 도쿄 올림픽 시점이지만 역세권 개발이 본격적으로 이루어진 것은 1986년 JR시대로 수익성을 높이고자 새로운 부동산 개발형태로 역세권 개발을 추진한 것으로 판단된다.

## 3.2 프랑스 사례

### 3.2.1 프랑스 역세권 개발의 개요

프랑스 역세권 개발의 특징으로는 역세권 개발을 위해서 협의정비구역 제도(ZAC)를 추진하고 있다는 점이다. ZAC는 시가화 수법 및 기존시가지 정비수법으로 이용하는 것이 가능하여 실제로 도시정비 수법으로 폭넓게 사용되고 있으며 그 수법의 하나로 역세권 개발에서도 이용되어지고 있다.

대표적 역세권 개발 사례로는 릴르-유럽(TGV)역을 들 수 있다. 이 사업의 특징으로는 프랑스 정부가 릴르시를 TGV북부선의 거점도시로 지정하여 릴르역 주변의 역세권을 활성화시킨 점을 거론할 수 있다.



[그림2] 릴르역 주변경관

(참고 : 철도청, 프랑스 귀국 보고서, 2003, 철도경영연수원)

개발내용: ①구도심에 근접한 미래의 도시 중심으로 개발함. ②지하에 대규모 주차공간을 개발하고 상부에 상업건물 개발함.

역세권 개발시설: 오피스텔, 호텔, 백화점, 공공행정기관, 회의장, 극장, 주차장 등

### 3.2.2 프랑스 역세권 개발의 시사점

첫째 : 고속철도 역세권 정비를 도시의 이미지에 크게 반영함.

둘째 : 역세권 개발을 통해 산업이나 경제를 활성화하여 도시의 경쟁력을 크게 제고하였음.

셋째 : 역세권 개발시 도시공간구조 재편의 계기로 활용

### 3.2.3 한국 역세권의 개발방향 및 기대효과

#### 3.3.1 한국 역세권 개발의 방향

선진 외국의 역세권 개발사례를 통하여 향후 우리나라 역세권 개발의 나아가야할 방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째 : 역세권 개발은 역의 입지적 구분에 따라 대처할 필요가 있다.

둘째 : 역세권의 정비 목표를 거시적으로 설정하여야 한다.

셋째 : 역세권 개발시 선도사업을 활용할 필요가 있다.

넷째 : 역세권 개발시 역사관련 시설의 종합적 일체적 정비에 의한 보행의 네트워크(Net work) 강화를 도모할 필요가 있다.

다섯째 : 역세권 정비의 활성화 방안을 마련할 필요가 있다.

#### 3.4.3 한국 역세권 개발의 '삶의 질'에의 기대효과

첫째 : 벤처시설에 따른 취업기회 확대

둘째 : 지역주민의 정보, 지식 역량 증대

셋째 : 국민 생활 패턴의 변화를 초래

넷째 : 지역주민 및 지역사회 경제성장 과급효과

다섯째 : 지역사회 문화혜택 및 교통체증 완화효과

## 4. 결론 및 시사점

고속철도역은 유동인구가 많이 모이고 흩어지는 결절지이고 연계교통의 요충지이므로 도시인구 활동의 거점으로 지역경제 중심으로 자리 잡을 가능성이 크다. 역이 소재한 도시의 상주인구와 역을 이용하는 유동인구의 교류를 통하여 도시 활동이 크게 활성화 될 것으로 전망되며 역세권에 거주하는 시민들의 '삶의 질'(quality life)도 크게 높아질 것으로 기대된다. 따라서 고속철도 역세권 개발은 해외연구 비교사례 연구를 통해 알 수 있었던 우리의 역사기능 위주의 개발방식 보다는 일본, 홍콩 등의 경우와 같이 역무, 상업, 업무, 숙박, 레저 등의 다양한 기능들이 복합적으로 수용하는 역세권개발이 함께 이루어져야하며 최근 한국도 이러한 개발방향을 도입 점차 바뀌어가고 있는 점은 매우 바람직하다 하겠다. 특히 홍콩의 메트로 등 외국의 경우 철도의 영업운영수익이 차지하는 비율과 함께 역세권개발에 따른 개발이익과 오피스텔, 아파트임대 수익등 기타 부대수익 비중이 매우 증대되고 있는 추세이다.

고속철도 시대의 역세권 개발계획을 수립중인 정부와 지방 자치단체들은 기존의 지역개발 차원에서만 접근하거나 역세권 개발방향을 공익적인 측면에서 수익에 많은 제한을 받는 철도운영수익에만 의존하기보다는 그 지역주민의 창업과 교육, 정보가 함께 공유될 수 있는 부대수익사업이 가능한 복합적인 역세권 개발을 수립하는 것이 바람직하다 하겠다. 그럴 경우 고속철도 시대의 역세권 개발은 새로운 경제성장의 원동력으로서 중요한 역할을 수행할 수 있는 기회를 제공하게 될 것이다.

## 참고문헌

1. 이지석, 고속철도 역세권 개발과 지역경제 활성화, 월간논단 11호, 2005
2. 정석희, 고속철도 역세권 개발방향, 대한지방행정공제회, 1996
3. 조남건·진시현, 일본의 고속철도 역세권개발사례, 국토개발 9월호, 2005
4. 서울특별시 지하철건설본부, 7호선(장암-온수)간 사후평가. 2004
5. 김인수, 세계의 고속철도 역, (한국철도공사)철도인력개발원. 2003
6. 철도청, 프랑스 고속철도 귀국보고서, 2003
7. 고속철도건설공단, 고속철도 역시설 환경설계지침. 1995
8. 국토연구원, 고속철도 개통에 따른 국토공간구조의 변화전망 및 대응방안 연구, 국토연구. 2000
9. 철도청 사업개발본부, 일본·홍콩 철도현황 출장보고서. 2000
10. 한승희, 고속철도 역세권 복합용도개발 방향에 관한 연구, 충남대학교 석사논문, 2006
11. 이용복, 역세권 개발의 활성화 방안에 관한 연구, 인하대학교 석사논문, 1997
12. 정재령, 철도역 및 역세권의 효율적 개발에 관한 연구, 부산대학교 석사논문, 2001
13. 강길현, 한국고속철도의 개통과 운영준비, 한국철도학회, 2002. 12
14. 유형식, 역세권개발 개발개념을 도입을 통한 시가지정비, 개발계획안. 서울대학교 환경대학원 석사논문, 1996
15. 오현섭, 역세권개발정책의 경제적 타당성 분석, 동국대경영대학원, 1996
16. 하헌구, 교통시설의 경영혁신방안, 교통개발원, 1997