

용산 국제업무 지구 역세권 개발사업을 위한 기초연구
- 해외사례를 중심으로 -

**A Study on Development Project for The Yongsan International Business
Station District : Focus on Foreign Example**

이태식* 장경수** 박은수*** 구자경****
Lee, Tai Sik Chang, Kyung Soo Park, Eun Soo Koo, Ja Kyung

ABSTRACT

The Yongsan International Business District development work is a 20 billion\$ project to raise facilities for national business, trade, residence, and culture. The project site is 566,800m² and it covers the railroad maintenance center and Dongbuichon-dong. Developing railroad station region used to be done by private investment. However, problems existed; simple function as a massive selling market, traffic jam caused by massive market users, inadequacy to transfer to other transportations, interruption of the pedestrian way and separation of zone of life by the station. To solve this problem it is important to consider developing cases of other countries and devise a plan that is applicable to our circumstances. In the study, we compared our station development case with foreign station development cases and analyze the element for the plan what we should consider in our station development. In addition, The results of the study can be used as a preliminary data in the future planning the Yongsan International Business District development.

1. 서 론

우리나라의 고속철도 및 지하철 등 교소통수단의 개발로 인해 전국의 생활권은 서울의 중심시가지에서 부산의 도심지까지 세 시간 소요되는 쿼터생활권을 형성하게 되었다. 이러한 개발에 편입하여 기존의 역세권 재개발이나 새로운 역세권이 개발이 활발하게 이루어지고 있는 실정이다. 하지만 기존의 역세권 개발은 민자역사를 중심으로 백화점의 대규모 상업시설 위주의 단일 기능의 개발과 이로 인한 교통혼잡과 기타 대중교통시설과의 환승체계 미흡 등의 계획적인 문제점뿐만 아니라 역사를 중심으로 보행동선의 단절과 생활권의 분리 등의 도시공간구조의 문제점이 제기되었다. 서울시와 코레일은 서울 용산 국제업무 지구와 서부이촌동 지역의 총 56만6000m²의 통합개발 방안을 확정하였고 사업공모 중에 있다. 이에 본 연구는 역세권 개발의 성공적인 사업 수행을 위하여 역세권의 개발 현황과 문제점을 분석하고 이러한 문제점을 해결하기 위하여 해외의 도시재생, 복합도시 및 역세권 개발 사례분석을 통하여 성공적인 사업수행을 위해 서울시에서 제시한 몇 가지 항목을 우리나라와 유사한 일본사례에서 벤치마킹하여 분석하였다.

2. 용산 역세권 개발 현황 및 사업의 필요성

* 이태식, 한양대학교, 토목환경공학과, 교수, 정회원, cmtsl@hanyang.ac.kr, (031)400-5145, (031)418-2974
** 장경수, 한양대학교, 토목공학과, 석사과정, 비회원, jks@hanyang.ac.kr, (031)400-4108, (031)418-2974
*** 박은수, 한양대학교, 토목공학과, 박사과정, 비회원, parkes11@hanyang.ac.kr, (031)400-4108, (031)418-2974
**** 구자경, 한양대학교, 토목공학과, 박사과정, 비회원, nalty@hanyang.ac.kr, (031)400-4108, (031)418-2974

2.1 기존의 용산 역세권 개발 현황 및 문제점

용산 역세권은 그 지역의 잠재력에 비해 상대적으로 낙후되어 있는 실정이다. 이러한 원인으로는 철도로 인한 동서지역의 양분, 생활권 분리, 철도 공착장 및 미군기지 등 대규모 장애시설의 장기적인 입지로 인한 시가지의 무계획적인 개발 등이 있다. 용산구의 현재 생활권은 서울시 도시 기본계획 및 서영중권, 한강중권, 한남중권의 4개 권역으로 구분된다. 용산구는 면적 21,862km², 20개의 행정동으로 이루어져 있고 94,534가구 268,689명이 거주하고 있다. 주택보급율은 58.7%이고 도로율은 18.1%이다. 용산지역의 토지 이용 현황을 살펴보면 <표 1>과 같다.

<표 1> 용산지역 토지이용 현황

지역	토지 이용 현황
문배동 지역	- 원효대로변을 따라 소규모 판매상업 시설 입지 - 인쇄, 기계 제작 등의 소규모 공업시설 입지 - 백범로변으로 소형 업무 및 상업시설이 산재
국제빌딩 주변	- 국제빌딩, 태평양 본사 등의 대형 업무시설과 소규모 노점상입지
한강로 주변	- 한강로 변으로 소규모 업무, 상업 시설 입지 - 블록 내부에는 근린상업시설 입지 - 미군부대 입지 - 불량노후 주택 밀집 - 용산 극장 주변으로 소규모 상·공업지역 입지
용산 전자상가	- 대형 전자유통건물 입지, 용호로 배후로 유통시설을 지원하는 주차장, 창고시설 입지
공착장, 이촌동	- 열차수리, 철도용 화물센터 등 철도관련시설 입지 - 아파트는 주거시설 입지

※ 권백규(2002), 역세권 재개발을 위한 복합 구성적 역사 계획안, 석사학위논문, 건국대학교

현재 용산역 주변은 한강로(10차선), 반포로(10차선), 이태원로(6차선), 서빙고로(8차선), 강변도로 등의 간선도로와 청파로, 용호로, 백범로, 이촌동길 등 보조도로가 형성되어 있다. 철도망의 경우 수도권 전철 4호선, 용산선 및 신공항 철도 등이 있어 고속철도 입지에 따른 유발교통 처리를 위한 교통시설 설치 여건이 유리하지만 많은 문제점들을 가지고 있다.

<표 2> 교통체계 및 지구현황의 문제점

항목별 현황	문제점
가로망 현황	- 미 8군 부지, 철도 및 지형상의 문제로 동서연결로가 부족하고 이로 인해 이태원로, 삼각지에 과도한 교통량이 집중 - 간선도로 외에는 지역 내의 집중 살로 및 국지도로 체계가 구성되어 있지 않아 노상 교통에 의한 접근성이 열악한 상태임
철도/지하철 현황	- 경부선, 경원선, 용산 선등의 국철과 전철 1호선이 한강로와 평행하게 그 서측에 설치되어 있어 시가지의 동서간의 연결을 차단하는 요인이 됨
건축물 현황	- 철도부지 및 용산역사 대부분이 일반 주거지역으로 지정되어 있고, 일부 상업지역이 선형으로 지정되어 있음 - 한강로변 10층이 상의 건물은 국제빌딩과 데이콤 빌딩 등 몇 개소에 불과 - 일부 5층 건물을 제외하고 3층이 하의 저층건물이 대부분임 - 개발밀도가 낮음

역세권 개발 역사와 철도역사의 문제점은 교통, 건설의 특수성에서 오는 역기능과 철로라는 도시 시설이 가지는 불가변성에 기인한다. 대부분의 역사가 도심에 위치하지만 상대적으로 매우 낮은 토지 이용률을 보이고 복수 블록에 접하게 된다. 이러한 문제점은 크게 동선의 단절, 소음, 공공 공간의 부재 등으로 분석된다. 이를 분석하면 다음 <표 3>와 같다.

<표 3> 현재 용산 역세권 개발의 문제점

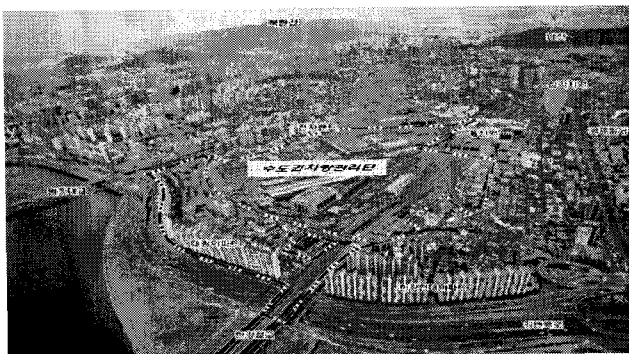
내용		문제점
동선의 단절	교통, 건축의 특수성으로 인한 단절	시설의 노후화, 도시 변화에 따른 적응성 결여 도시 차원에서의 기능요구를 수용하지 못함 기능해결에 급급한 실정 동선과 기능을 흡수하지 못하고 주변 블록을 연결하는 교가적인 역할만을 수행함
	철도의 불가변성에 의한 도시단절	도시의 물리적 확대는 철도로 인해 도심블록의 단절과 발전의 불균형을 초래
소음		철도에서 발생하는 소음과 사용자들에 의한 소음 역 선로 및 시설물에 의한 소음은 선로주변 시설물에 용도제한을 초래함
공공 공간의 부재		도시 내 문화시설, 주변시설물과의 연계성을 확보하지 못함 대량의 유동인구와 주변 블록에 원충공간의 기능을 수행하지 못함

2.2 용산 역세권 개발사업의 필요성

앞서 조사된 문제점을 개선하고, 국제 업무지구에 걸맞은 세계적인 명품도시 구현과 지속 가능한 입체복합 역세권 개발의 추진을 중심으로 서울시 한강 르네상스 프로젝트 연계개발을 통한 서울시민의 편익을 극대화하기 위하여 사업개발을 계획하고 공모 중에 있다. 이 사업은 국제업무 시설, 상업시설, 문화시설, 주거시설 등의 계획 및 건설을 포함하는 대단위 역세권 개발 사업이다. 사업 소재지는 서울특별시 용산구 한강로 3가 40-1번지로 계획되어 있으며, 사업규모는 20조원에 이를 것으로 예상된다.

<표 4> 계획면적

소유구분	면적(총 566,800㎡)
코래일	356,492㎡
건교부, 재정부	116,800㎡
서울시 용산구	30,337㎡
사유지	63,171㎡



<그림 1> 개발 대상지

기 조사된 문제점은 크게 입지적 측면, 토지이용 측면, 교통측면 등 3가지로 분석 되었다. 이러한 문제점들의 해결 보다는 역세권이 가져오는 간접적인 이윤만을 추구해 체계적인 계획을 가지고 개발을 수행하지 못했던 것이 사실이다. 또한, 개발계획의 미비는 역세권의 기능적인 측면을 효과적으로 수행하지 못한 결과를 초래하였다. 이러한 문제점을 해결하기 위해서 역세권자체의 개발뿐만 아니라 도시 재생적 측면, 복합도시의 기능적 측면 등 여러 가지 측면에서 고찰되어야 할 것이다. 용산 역세권 개발 사업은 이러한 욕구를 충족시키고, 용산 역세권뿐만 아니라 국내의 모든 역세권이 국제업무를 수행하고 지역의 발전을 위해 개발되어야 하는 측면에서 사업의 필요성을 강조 할 수 있다.

3. 해외 사례조사

본 연구는 한국과 유사한 도시개발 환경을 갖고 있는 일본의 역세권 개발 사례를 살펴보고 이를 통해 용산 역세권 개발 방향을 논의하고자 한다.

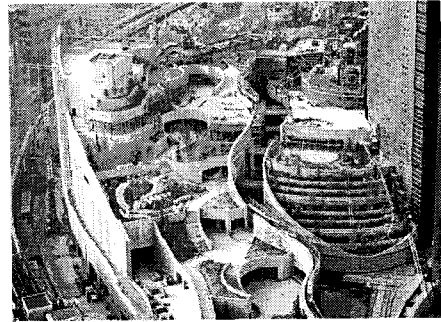
3.1 난바파크: 오사카구장의 재개발 프로젝트

4개의 철도전철이 교차하는 '난바역'이 자리한 교통의 요충지로 하루 평균 약 100만 명의 이용객이 왕래하는 대규모 터널기능을 가지고 있으며 도심부에 위치하고 있다. 녹지 조성 및 옥상녹화 등 환경

적인 측면을 강조하여 사업을 수행하였기 때문에 토지 이용률 및 도시경관 개선효과가 뛰어나고, 망치되기 쉬운 경계부 공간을 새로운 형태의 상업스트리트로 정비해 주변지구의 활성화에 기여하였다.

<표 5> 난바파크 사업개요

위치	오오사카 미나미 지구
개발면적	37,179㎡
사업주체	민간자본+지자체 자본
사업기간	17년
시설개요	연면적 297,000㎡ (점포, 사무소, 문화시설) 10,000㎡에 이르는 옥상정원 보유 자연구릉형상 계획, 235종 4만 그루의 나무와 화초의 배치



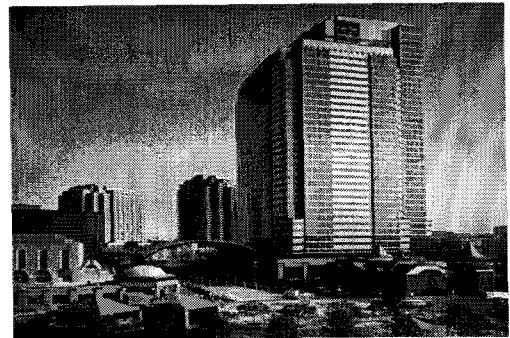
<그림 2> 난바파크

3.2 에비스 가든플레이스: 마을의 이미지를 바꾼 유럽풍 복합개발

개발용지를 폭 15m의 도로로 분할하여 북측지구에는 상업·업무, 문화시설을 중심으로 정비하고 남측 지구에는 주거시설, 호텔을 배치하였다. 전체 설계중 센터광장을 비롯하여 부지의 약 60%가 오픈 스페이스로 구성되었고 상업시설의 이용자의 2/3가 주변 3구로부터 방문하고 있으며, 재방문객이 많은 것이 특징이다. 또한 주거시설의 입주율이 97%이상으로 유지되고 있다.

<표 6> 에비스 가든플레이스 사업개요

위치	시부야구와 메구로구에 걸친 지역
개발면적	83,000㎡
사업주체	민간자본
총 사업비	2조 9천 5백억 원
사업기간	1984~1994(11년)
시설개요	연면적 476,000㎡ (주거, 상업, 업무, 문화) 주택 1030호(분양 290호, 임대 740호) 사진미술관, 다목적 홀, 영화관



<그림 3> 에비스 가든플레이스

3.3 록본기 힐스: 다수의 지권자 참가로 첨단적 도시공간을 실현

록본기 힐스는 TV 아사히 방송국 재건축과 연계하여 방송국 주변의 지진, 화재에 취약한 40년 된 목조 건축물 밀집 주거불량지역 550세대를 포함하여 개발한 공공시성과 병행 개발한 사례로서 주거와 상업, 업무의 복합도시건설로 도시공동화 현상을 방지하였다.

<표 7> 록본기 힐스 사업개요

위치	도쿄도 미나토구 록본기 6초메
개발면적	11,031㎡
사업주체	지역주민조합+모리부동산
총 사업비	2조 9천억 원
사업기간	1986~2003.4(17년)
시설개요	연면적 729,000㎡ (주거, 상업, 업무, 문화) 공동주택 837호(4개동) 모리타워(54층), 호텔 문화시설 등



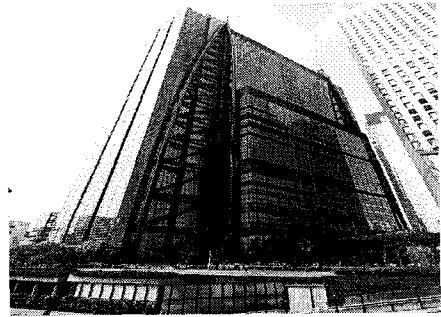
<그림 4> 록본기 힐스

3.4 시오도메 사이트

토지의 고도 이용과 거리풍경유도형 지구계획을 수행한 시오도메의 개발은 일본 최초의 철도 시발점의 역사적 상징성과 주변 긴자지역과 연계성을 고려한 개발을 수행하였다. 철도 역사박물관 설치 및 가든 설치 등으로 용적률 인센티브를 적용하였고 도로, 보행자데크, 지하철, 신교통의 복합에 의한 다층형 도시기반을 설치하였다. 상업 및 중공업 중심의 도심을 상업중심으로 통일하였다.

<표 8> 시오도메 사이트

위치	도쿄도 미나토구 히가시 심바시
개발면적	307,100㎡
사업주체	민간+지자체
총 사업비	1조 4천 6백억 원(건축비 제외)
사업기간	1995~2007(12년)
시설개요	업무, 주거, 편의시설을 혼합한 자연과 일체화 도시 상업, 업무, 문화, 전시실, 방송, 호텔, 공동주택 등



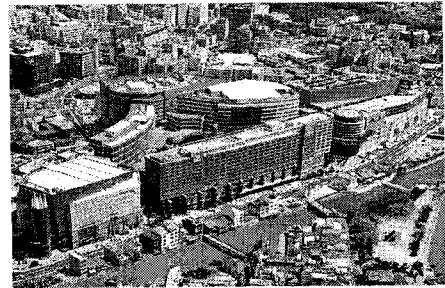
<그림 5> 록본기 힐스

3.5 호쿠오카 캐널시티: 대규모 공장이전적지의 계획적 도시재생

지역 환경과 연계된 중심상업시설로 폐쇄적인 상업블록이 아닌, 용도별 건축물의 매스분절을 통해 가로에서의 시각적 개방감과 다양한 레벨에서의 진입공간을 형성하였고 통일감 있는 건축물의 높이 계획과 특성 있는 건축물 색채 계획 등을 통해 지역의 랜드마크 시설이 되었다.

<표 9> 호쿠오카 캐널시티 사업개요

위치	호쿠오카
개발면적	350,000㎡
총 사업비	1조 4천 5백억 원
사업기간	1996년 4월 20일 완공
시설개요	연면적 265,000㎡, 대규모 1급 호텔, 상업시설, 복합영화관, 극장, 위락시설, 쇼룸, 오피스 등 다양한 도심상업시설 엔터테인먼트 기능을 강조



<그림 6> 캐널시티

4. 사례분석을 통한 개발방향 도출

앞서 살펴본 바와 같이 성공적인 사업의 수행을 위하여 계획 단계에서부터 테마를 정하여 사업을 진행하고, 역세권의 개발에 복합도시, 도시재생의 개념을 접목하여 수행해야 함을 알 수 있었다. 현재 용산 국제업무지구 역세권 개발계획은 조망축 구축, 랜드마크, 수변지역, 녹지축개선, 교통 혼잡 완화 등으로 구성하여 각각의 목적을 두고 있다. 이러한 목적에 맞는 사례를 벤치마킹하여 개발계획 및 개발 일정을 수립하여야 할 것이다.

4.1 주거지역

현재 사업에서 지정하고 있는 주거 비율은 지상개발 연면적의 33%까지 주거를 허용하고, 나머지는 상업·업무의 용도로 개발하도록 하고 있다. 이러한 주거의 형태는 에비스 가든플레이스에 초점을 두어야 한다. 에비스 가든플레이스는 부지내의 조명을 주변주민과 인접한 자연 교육원 생태계의 영향을 고려하여 발밀은 밝게 하고 무릎 위로는 어둡게 하고 부지의 60%를 오픈스페이스로 하는 등 주거자의 편의 증대를 위하여 계획되었다.

4.2 랜드마크

앞서 제시한 대부분의 사례는 대부분 랜드마크를 포함하고 있다. 이는 해당 역세권의 상징이라고도 할 수 있다. 사업계획에서는 랜드마크의 높이를 350m 이상 620m 이하로 규정하고 있으며, 합당한 설계가 가능할 경우 620m 이상도 고려하고 있다. 또한 대상지의 진입경관을 고려해 수변지역의 건물의 높이제한을 두어야 할 것이다. 이런 높이의 제한은 용적률과 함께 고려되어야 할 것이다.

4.3 수변지역

수변지역의 주위의 유람선 선착장, 한강시민공원 등과 연계할 수 있는 시설의 배치가 필요하며 이러한 배치는 시오도메 사이트의 사례에서 벤치마킹 할 수 있다. 시오도메는 해안가에 위치하였지만 도시계획 시 바닷물을 강이나 호수와 같은 경관으로 설계하였다. 이러한 이유로 시오도메 사이트는 보행도로 뺀 경관을 자랑한다. 또한 용산 국제업무지구 개발계획에 포함 되어있는 모노레일 또한 포함하고 있어 수변도시의 적절한 사례로 판단된다.

4.4 녹지축

서울시는 한강, 랜드마크, 용산역, 국제빌딩 주변, 민족공원을 녹지축으로 연결하여 걸어서 한강까지 접근할 수 있도록 계획 중에 있다. 이러한 녹지축은 난바파크의 사례에서 벤치마킹할 수 있다. 난바파크의 녹지축은 대상이 되는 건물을 복층으로 설계하여 옥상녹화를 실시하였다. 이러한 녹지축 및 옥상녹화는 도시의 열섬현상을 해결하고 사용자에게 쾌적함과 편안함을 제공하고 도심지 녹화에 이바지 할 것이다.

4.5 상업지역

상업지역은 캐널시티의 사례를 벤치마킹 할 수 있을 것이다. 상업지역은 주거지역의 영향력을 고려하여 설계되어야 한다. 캐널시티는 전철역과 대상지 사이에 중전의 상점가가 위치해 있는데, 기존 상점가 구조 변경 공사로 새롭게 아케이드상가가 단장되는 등 주변상점가와 일체적인 정비가 이루어졌다. 이러한 일체적인 정비 및 개발은 상업지역의 통일성을 가져왔다.

5. 결론

본 연구에서는 용산역세권을 분석하여 문제점을 도출하고 앞으로의 개발계획에 부합하는 개발방향 도출하고자 하는데 그 목적이 있다. 개발방안을 도출을 위해 해외사례를 통한 벤치마킹을 실시하였으며, 주거지역, 랜드마크, 수변지역, 녹지축, 상업지역에 초점을 두었다. 하지만 본 연구는 사례분석을 통해 결론을 도출하였기 때문에 추후 연구에서 전문가의 인터뷰 및 시민들을 대상으로 한 설문조사를 실시해 시민들의 욕구를 파악하고 이를 개발계획에 참고하여야 할 것이다. 이러한 대단위 역세권의 개발을 위해 코레일과 서울시는 계획단계에서부터 철저히 연구하고 기획하여 사업을 진행해야 할 것이다. 또한, 세부사업 기획을 위한 추가적인 연구가 필요할 것이다.

감사의 글

본 연구는 건설교통부의 건설핵심기술연구개발사업(CTRM)과 교육인적자원부의 2단계 두뇌한국 21(BK21)사업으로 이루어진 것으로, 연구비를 지원해 주신 해당기관에 감사드립니다.

참고문헌

1. 권백규(2002), 역세권 재개발을 위한 복합 구성적 역사 계획안, 석사학위논문, 건국대학교
2. 임서환 외(2006), 일본의 도시재생사례와 시사점, 주택도시연구원
3. 김도년(2005), “외국 철도 역세권 개발사례의 비교분석을 통한 계획적 의미에 관한 연구, 대한건축학회
4. 도시관리계획변경결정 자문집(2007), 서울특별시