

도시철도 개통과 주변지역 토지이용특성 및 계획에 대한 시론적 접근

A Preliminary Approach against a city railroad opening to traffic and a
neighboring area land use quality and a plan

오 은 열

김 진 백

(전남대학교 대학원 지역개발학과 박사과정)

(광주광역시청 감사관실)

목 차

I. 서론

III. 역세권별 토지이용특성 분석 및 토지이용계획의 접근

II. 대상지 선정 현황분석

IV. 결론 및 향후 연구과제

※ 참고문헌

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

소득증가와 산업구조의 고도화에 따라 급격히
진전된 도시화는 대도시, 특히 광주시의 교통문
제를 날로 심각하게 만들고 있다. 또한 도시권
의 광역화와 부도심을 중심으로 하는 다핵화가
추진되어 사회·경제·문화활동 등을 영위하기
위한 통행량은 더불어 증가하게 된다.

이러한 도시교통문제를 해결하기 위해 도심
중심으로 하는 방사형 간선도로의 건설과 대중
교통인 버스 중심의 교통투자에 집중하였으나
이는 오히려 승용차교통량을 증대시키는 영향
으로 나타나 도시교통난은 더욱 악화되고 있는
실정이다. 따라서 대도시의 교통문제를 완화하
기 위해 새롭게 등장한 대중교통수단인 도시철
도가 운행되면서 수송분담률이 증가되어 도시
교통의 혼잡이 다소 완화되고 있으나 출·퇴근
시 도시철도의 혼잡도는 여전하다.

광주시의 도시철도가 2004년 4월 개통·운행
됨에 따라 도시철도역 주변지역들은 상대적으
로 접근성이 개선되었으며, 이에 따라 통행인구
및 각종 상업활동들이 집적하여 발생하게 되었다.

따라서 본 연구의 목적은 광주시의 도시철도
가 개통됨에 따라, 가장 최근에 도시철도 이용
에 따른 수송수요가 가장 높은 역을 대상지로
선정하여 조사·분석한 결과를 토대로 역 주변
의 토지이용에 대한 특성과 토지이용계획에 접
근하는데 시론적으로 고찰하며 도시계획적 측
면에서의 대응방안을 강구하고, 향후 이를 토대
로 역 주변의 도시공간구조변화에 따른 실증적
연구를 통해 그 시사점을 도출하기로 한다.

2. 연구의 범위 및 방법

1) 연구의 범위

본 연구의 시간적 범위로는 광주광역시의 도
시철도가 2004년 4월에 개통·운행됨에 따라
개통이후 약3년이 경과된 가장 최근인 2007년
상반기인 6월까지로 하되, 자료 구득의 용이성
에 2007년 1월부터 6월까지의 자료를 이용하여

분석하였다.

공간적 범위는 가장 최근에 도시철도 이용에 따른 수송수요가 가장 활발하며 높은 역을 대상으로 선정하되, 현재 1호선 구간의 전체 14역 중 4개소(남광주, 문화전당, 금남로4가, 상무역)로 한정하여 현황분석 및 계획에 따라 시론적으로 접근하기로 하였다.

2) 연구의 방법

기존의 도시철도 역 주변인 역세권에 대한 연구로는 서울시를 대상으로 한 연구(김수규,1995 ; 이희연, 1996 ; 조경훈, 1998 ; 황정순,1998 ; 류창수,1997 ; 김동찬·임동민,1999)등이 있다. 또한 지방에서는 이영근·오덕성(1995), 그리고 김대웅·유영근·최한규(2002)등이 있다. 그러나, 도시철도 개통이후 토지이용특성 및 향후 토지이용계획 방향에 대한 연구는 미흡한 실정이며, 이에 최근에 개통·운영 중에 있는 광주광역시의 대표적인 역세권 지역에 대한 중심사례지역을 선정하여 연구하였다.

특히, 이들 대상지역은 최근의 수송수요를 조사 분석한 결과 수요가 높게 나타난 역세권에 한정하므로 대상지 전체에 대한 분석에는 한계가 따른다.

연구의 주요 내용은 역세권의 주요 개념 및 내용, 대상지역별 토지이용특성 및 향후 토지이용계획에 따른 도시공간구조에 의한 대응방안으로 분류하였다. 본 연구의 주요 방법으로는 기존 연구 문헌조사 및 현장조사방법을 사용하였으며 광주시의 도시계획도와 지적도 등의 관련 문헌을 조사하였다.

II. 대상지 선정 현황분석

광주시에서는 그간 상대적으로 낙후된 현실을 극복하고 새로운 동북아시아의 중심도시로 발돋움하기 위하여 쾌적한 환경 조성에 심혈을 기울여 왔다. 이를 위하여 현재 급격히 악화되고 있는 대도시의 교통환경을 획기적으로 해결할 수 있도록 광주시는 도시철도를 도입하여 도시규모에 걸맞는 선진대중교통 체계를 구축하였다. 지난 1996년 8월 28일 착공한 광주도시

철도 1호선은 동서선으로 동구 용산동에서 광산구 옥동까지 총 연장 20.1km로서, 2개 구간으로 나누어 건설공사를 추진하고 있으며 2007년 말 완공을 목표로 공사 중에 있다.

우선, 1구간은 동구 용산동에서 서구 마록동까지 11.96km로서 8개 공구 토목공사를 시작으로 2004년 1월부터 4월까지 영업 시운전을 거친 뒤, 2004년 4월 28일 역사적인 개통식을 갖고 운영을 시작하였다.

또한 2구간은 서구 마록동에서 광산구 옥동까지 8.14km로 토목공사는 4개 공구로 나누어 2000년 4월 착공과 더불어 2007년말 준공을 목표로 추진 중에 있다.

광주시의 도시철도 1호선에 대한 개요는 <표 1>과 같다.

<표 1> 광주도시철도 개요

노선명	단계별	구간	규모 (km)	공사기간
광주도시철도 1호선	1구간	동구용산동~서구마록동	11.96	1996~2003
	2구간	서구마록동~광산구옥동	8.14	2000~2007

또한 대중교통활성화 추진을 위해 도시철도의 네트워크 구축에 따른 도시철도 1호선·2호선·3호선 추진으로 도시철도망을 통한 대량수송체계를 확립하고, 도시철도 2호선(순환선)을 경량전철시스템으로 전환하고 장기적으로 3호선을 신설 추진계획에 있다. 광주시의 도시철도에 대한 구상은 <표 2>와 같다.

<표 2> 광주도시철도 구상

구분	1호선	2호선	3호선
구간	광산구 옥동~용산기지	순환선	백운광장~첨단지구
연장 (km)	20.10	27.4	19.1

본 연구에서는 광주시 도시철도 1호선 개통구간인 14개 역 중에서 월별 합계 및 일평균 수송수요가 비교적 높은 4개소 역만을 선정하였다. 남광주, 국립아시아문화전당, 금남로4가, 상무역이며, 이 중 남광주역은 화순방면 및 동서를 가로지르는 1차 순환로에 대한 결절점으로

서의 기능을 하고 있으며, 국립아시아문화전당은 구.전남도청이 이전함에 따른 도심공동화현상에 대한 대응책으로서의 기능 정립, 또한 금남로4가는 구.도심지의 핵으로서 역할을 충분히 하고 있으며, 상무역은 신도심의 다핵기능에 따른 중추적 역할을 하고 있는 바, 향후 토지이용계획 수립시 나머지 10개 역 주변지역에 대한 시사점을 제공하는데 그 의미가 크다 하겠다. 2007년 1월부터 6월까지 조사된 각 역별 수송인원 현황은<표 3>과 같이 조사되었다.

<표 3> 역별 수송인원 현황

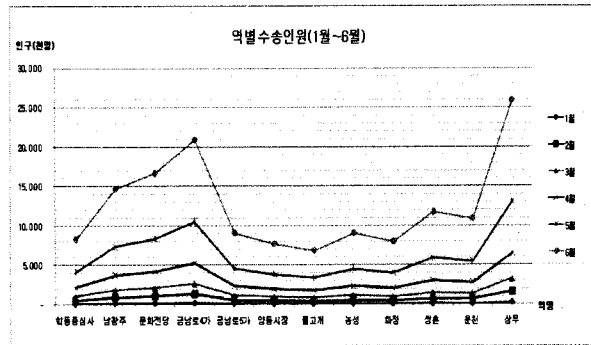
역별	1월		2월		3월	
	합계	일 평균	합계	일 평균	합계	일 평균
녹동	1,229	40	1,263	45	1,436	46
소태	67,965	2,192	58,533	2,090	62,485	2,016
중심사	63,861	2,060	55,733	1,990	68,979	2,225
남광주	119,381	3,851	98,387	3,514	119,481	3,854
문화전당	157,115	5,068	131,487	4,696	131,698	4,248
금남4	181,333	5,849	158,968	5,677	165,885	5,351
금남5	82,729	2,669	67,447	2,409	70,951	2,289
양동	67,964	2,192	57,181	2,042	58,123	1,875
돌고개	58,375	1,883	50,374	1,799	54,227	1,749
농성	79,557	2,566	65,226	2,330	69,874	2,254
화정	67,150	2,166	57,650	2,059	63,487	2,048
쌍촌	99,982	3,225	84,299	3,011	92,014	2,968
운천	89,215	2,878	76,777	2,742	89,397	2,884
상무	218,463	7,047	191,756	6,848	207,622	6,697

<표 3> 계속

역별	4월		5월		6월	
	합계	일 평균	합계	일 평균	합계	일 평균
녹동	1,408	47	1,415	46	1,411	47
소태	60,795	2,027	63,304	2,042	57,891	1,930
중심사	66,439	2,215	67,490	2,177	64,358	2,145
남광주	118,884	3,963	119,867	3,867	109,702	3,657
문화전당	117,927	3,931	127,066	4,099	109,226	3,641
금남4	153,301	5,110	165,778	5,348	147,988	4,933
금남5	66,366	2,212	68,812	2,220	62,527	2,084
양동	57,185	1,906	59,649	1,924	55,332	1,844
돌고개	51,024	1,701	52,668	1,699	50,747	1,692
농성	68,331	2,278	70,572	2,277	65,055	2,169
화정	60,839	2,028	62,996	2,032	59,040	1,968
쌍촌	87,380	2,913	94,382	3,045	86,829	2,894
운천	86,365	2,879	89,997	2,903	79,824	2,661
상무	200,122	6,671	207,331	6,688	187,604	6,253

주 : 광주광역시 내부자료, 2007년

이를 토대로 그 현황을 그래프로 도식하면 <그림 1>과 같이 나타난다.



<그림 1> 역별 수송인원 현황분석도

<표 4> 교통수단별 수송수요현황 및 예측(단위:%)

구분	2002	2003	2004	2005	2010	2015년
버스	45.4	42.7	37.3	37.5	44.5	41.1
지하철	-	-	1.8	1.7	9.6	12.6
승용차	16.4	19.3	24.6	27.3	33.1	34.2
택시	22.1	21.2	20.0	20.2	12.8	12.0
기타	16.1	16.8	16.3	13.3	-	-
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

주 : 2015년, 2020년 예측은 보도 및 기타 제외됨

<표 4>는 광주시의 교통수단별 수송수요현황 및 예측을 분석한 결과, 버스는 감소현상을 보이다가 2010년도, 2015년에는 다소 증가현상이 나타나며, 특히 도시철도인 지하철이 2004년에 개통·운영되면서 교통수단별 수송분담률이 다소 변화되는 양상을 보이고 있으며, 이는 도시철도운영으로 인한 통행의 접근성 및 이동성에 따른 역세권 주변지역의 도시공간구조의 변화와 향후 도시구조에 따른 토지이용계획수립에 있어 그 기틀을 제공하고 있다.

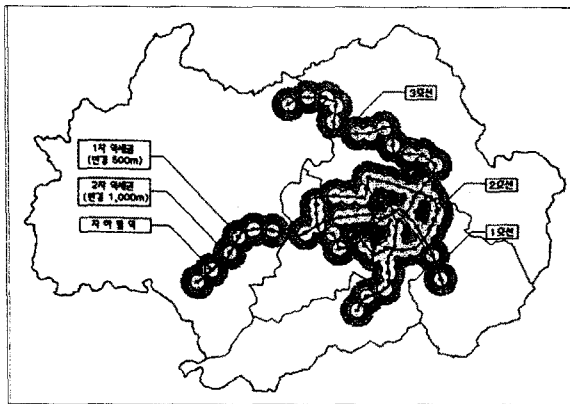
III. 역세권별 토지이용특성 분석 및 토지

이용계획의 접근

1. 역세권의 개념 및 범위

역세권(Impact area around station)을 간단히 정의하면 역의 세력권을 말하는 것으로서 어느 역의 역세권이라 함은 그 역을 도시의 일상생활에서 교통수단으로서 철도를 정기적으로 이

용하는 인구가 거주·분포하는 공간적 범역을 지칭하며, 각 철도노선의 철도역별 이용세력이 미치는 권역을 의미한다. 그리고 통근, 통학, 기타 통행을 목적으로 사용하는 사람이 포함된 범위를 말한다(교통개발연구원, 1990). 직접적인 영향권은 대개 역으로부터 250~300m까지로 볼 수가 있으며 역과 연계한 하나의 개발단위로 포함이 가능한 지역을 의미하며, 간접영향권은 역으로부터 500m까지의 도보권으로서 직접영향권과 연계한 개발의 영향을 받는 지역을 지칭한다. 따라서 역세권을 중심으로 지역의 소생활권에 근린상업기능을 정립하여 기존의 상업 및 업무지역에 대한 역세권을 강화하여 지역중심지로서의 역할을 활성화하여야 한다. 역을 중심으로 토지이용의 효율성을 증대시키고 역과의 연결교통체계를 정비하고 역세권의 이용효율을 제고하고 다양화시켜야 한다.



<그림 2> 광주시 지하철 역세권 선형연구에서 검토된 역세권의 개념을 살펴보면 <표 5>와 같다.

<표 5> 선형연구에 의한 역세권 개념

구분	내용
유통정보 연구원 (1994)	<ul style="list-style-type: none"> 보행자가 도보로 접근할 수 있는 최대 거리를 중심으로 설정하는 권역 역이 입주함으로써 지가나 주택가격등 부동산가치의 변화에 크게 영향을 받은 지역 당해 역을 이용하는 사람들이 거주하는 주거권역
송홍수 (1995)	<ul style="list-style-type: none"> 역의 지배력이 미치는 물리적 거리 역이 생김으로써 토지이용상의 변화가 나타나는 권역 역을 중심으로 형성될 수 있는 상업 시설군을 군집시켜 줄 수 있는 시설유치권

그리고 역세권의 공간을 설정하는 방법은 계획상의 법적 기준 및 이론적 모형을 사용하여 역 중심으로부터 반경을 설정하는 이론적 방법과 역을 이용하는 이용자를 직접 조사하여 역세권을 설정하고자 하는 실험적 방법으로 구분할 수 있다. 그리고 기존의 계획 및 연구방법에 의한 역세권 범위를 살펴보면 <표 6>과 같다.

<표 6> 역세권 범위

기존 계획 및 연구방법	범위
서울2000도시개발장기구상 중기계획(1980)	<ul style="list-style-type: none"> 1차역세권:500m 2차역세권:500~1000
서울시 도시기본계획(1990)	반경 1km
지하철 역세권 기본구상	역세권 200~800m
서울시 도시기본계획(1997)	반경 500m

- 이론적 방법
 - 반경 500m
 - 일상의 통근, 통학 기타 통행목적으로 지하철역을 이용하는 여객의 수요가 발생하는 권역
 - 토지이용의 영향권, 도시시설 유치권
- 실험적 방법
 - 설문집단별 접근시간 분리
 - 도로분담률과 도보접근시간분포의 산술평균값을 활용한 도보역세권
 - 역세권 실체를 파악하는 변수로서 통행시간 구성요소
 - 역간거리0.8~1.1km, 도보거리0.8km

2. 검토 내용

본 연구는 대상지역(4개역)에서 나타나는 모든 토지용도를 분류하는 것은 연구결과의 복잡성과 혼란을 가중시킬 수 있으므로 용도를 단순화하여 검토하였다.

토지이용에 대한 분류로는 건축법 시행령 별표1(용도별 건축물의 종류)에서 제시된 내용 <표 7>을 기준으로 검토하였다.

<표 7> 토지이용분류 및 세분

토지이용 분류	세 분
1 주거	▪ 단독주택, 아파트, 연립 등
2 일반판매	▪ 펜시점, 편의점, 사무기판매 등
3 음식판매	▪ 화관 등 음식판매점, 제과점 등
4 일반서비스	▪ 세탁소, 철물점, 보일러수리점 등
5 유흥·위락	▪ 주점, 호프, 노래방, 커피점 등
6 체육·여가	▪ 탁구장, 당구장, 헬스장 등
7 의류·패션	▪ 의류, 화장품, 신발, 헤어숍 등
8 교육·문화	▪ 서점, 학원, 문구센터, 고시원 등
9 보건·위생	▪ 약국, 한약방 등
10 금융·업무	▪ 일반사무실, 부동산소개소 등
11 숙박	▪ 여관, 여인숙
12 기타	▪ 주차장, 교회, 대피소, 공장 등

또한 대상 역주변의 토지이용 현황 및 건축물 현황을 파악하여 토지이용의 특성과 계획을 검토할 수가 있다. 이는 건축물관리대장 및 토지대장 목록을 검토하되 주요 항목으로는 다음 <표 8>과 같다.

<표 8> 토지이용특성별 주요 항목

구 분	주요 항목
토지이용 현황	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 도시계획상 토지이용계획 현황 ▪ 용도별(지목별) 토지이용 현황 ▪ 토지소유자별 현황 ▪ 토지구모별 현황
건축물 현황	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 구조별 건축물 현황 ▪ 규모별 건축물 현황 ▪ 경과년도별 건축물 현황 - 노후·불량 건축물 현황 ▪ 용도별 건축물 현황

3. 역세권별 토지이용특성 분석 및 토지이용계획의 접근

1) 현황 분석

광주광역시 총 행정구역의 면적은 501.44km²이며 국토의 계획 및 이용에 관한 법률상 도시지역은 478.37km²로 95.4%를 차지하고, 관리지역은 19.52km²(3.9%), 농림지역은 3.55km²(0.7%)를 점유하고 있으며, 시가화용지에 대한 용도별 구성비를 살펴보면 주거용지가 15.3%, 상업용지는 2.4%, 공업용지가 4.3%로서 공업용지의 면적이 다른 대도시에 비해 비교적 낮은 비중을 차지

하고 있다. 특히, 광주 도심은 건축물의 노후·불량화, 공간이용의 무질서, 그리고 녹지공간의 부족 및 환경악화, 교통체계의 혼잡 등 도심공간상의 문제점이 노정되어 있다. 이는 도시철도의 개통으로 도심으로의 접근성 및 도시의 체류에 대한 편리성이 증대될 것이다. 또한 상무신시가지의 발전으로 인한 도시의 관리기능 및 수요에 대한 기반이 되고 있다. <표 9>는 광주시의 시기별 도시형태 및 도시구조, 특히 도시철도인 지하철이 개통됨으로써 토지이용의 변화를 예측할 수가 있다.

<표 9> 시기별 도시공간구조 비교

연도 구분	1960년 이전	1960~1980	1980~1990	1990~현재
교통 수단	도보	버스	버스, 승용차	버스, 승용차, 지하철
도시 형태	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 중심부 집중 및 집적 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 동심원적 시가지 확대 ▪ 1차순환 도로인접 지역개발 ▪ 평면적 저밀 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 중심부 집중 및 국지적 분산 ▪ 1차순환 도로외곽 지역 개발 ▪ 기존도심 집중 지속 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 평면적 고밀 ▪ 중심기능의 분산 ▪ 부도심 개발 및 중심기능분담
도시 구조	단핵	단핵+지역 중심	단핵+지역 중심	단핵+부도심-다핵화

자료 : 2020년 광주도시기본계획, 광주광역시

2) 역세권별 토지이용특성 분석 및 토지이용계획의 접근

(1) 남광주역

남광주방면의 관문이자 역 주변으로 제1차순환도로가 동서로 관통하고 있으며 남으로는 화순 및 증심사로 가는 길목으로서 교통의 중심지 기능을 하고 있으며, 남광주 종합시장을 중심으로 주요 상권이 형성되어 교통수요가 빈번한 곳에 위치해 있다.

또한 역세권내의 전남대의대, 조선대, 조선간호전문대 등의 교육시설과 병무청, 동구청 등의

관공서가 밀집되어 있어 출·퇴근시 교통이 매우 혼잡하다. 도로 양쪽으로는 단독주택과 연립주택 등이 고르게 분포되어 있다.

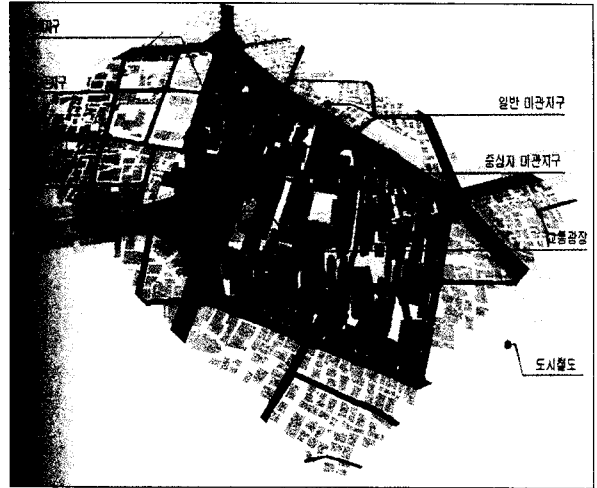
남광주역 주변은 남광주시장이 오랫동안 상설 재래시장으로서 1980년대까지 학동, 방림동, 양림동 등 주변지역의 중심상권의 역할을 수행하였다. 또한 구.남광주역으로 인해 소비자들에게 지명도가 높은 시장이고, 전통적으로 횡집이 유명하며 주변상가와 어울려 먹거리 문화가 잘 발달되어 있다. 역 주변은 시설의 노후화로 많은 점포가 폐업 중이나 최근에는 환경개선사업으로 시설환경이 개선되고 있으나, 인근에 대형 할인점의 성장과 편의시설 부족등으로 일반상인의 경영상 어려움과 생활환경의 곤란한 문제점이 노정되고 있다.

이를 위해서는 역세권개발을 위한 토지이용계획 수립시 역세권과의 연계 및 수용으로 인하여 도심공동화 방지대책과 주변 상인의 영업대책 마련을 위한 토대를 구축하여야 한다.

(2) 문화전당역(구.도청)

구.도청역인 문화전당역의 주변지역은 1984년부터 현재까지 충장동, 서남동, 동명동의 인구가 지속적으로 감소하다가 2006년에는 인구감소가 되지 않은 상태에서 현재는 1만9천명 정도로 광주시 전체 인구수의 약1.4%를 차지하고 있다. 특히 충장동, 서남동, 동명동 인구는 도심권 인구에 비해 상대적으로 감소율이 크다가 현재는 낮은 상태를 보이고 있다. 또한 현 문화전당 부지의 도시계획상 용도는 상업지역으로 업무, 방화지구, 주차장정비지구로 지정, 구성되어 있으며, 문화전당역 주변의 토지용도별 사업체수를 살펴보면 도매 및 소매업, 숙박 및 음식점, 제조업 순으로 나타났으며, 토지용도별 종사자수를 살펴보면 도매 및 소매업, 금융 및 보험업, 숙박 및 음식점 순으로 나타났다. 그리고 도매 및 소매업과 숙박 및 음식점이 전체의 50%이상을 차지하고 있어, 도심부의 산업구조가 소비위주의 구조로 형성되어 있음을 알 수 있다. 구.전남도청 부지를 중심으로 1차 및 2차 역세권에 대규모 상권 및 업무시설들이 발달되어 있으며 배후지역으로는 저층의 주거군과 중·소규모 집합의 주거단지 및 교육시설 등이

형성되어 있으며, 북동방향의 금남로 및 교차되는 중앙로가 주 도로축을 형성하고 있으며 광주천에 의한 도심도로축이 양분화 되어 있다.



< 그림 3> 구. 전남도청 주변 도시계획 현황도

향후 도심산업구조를 고려하여 생산위주가 가능한 도심산업을 구축할 계획을 수립할 것과 또한 도청이전 이후, 행정기관 관련자의 이동이 있음에 따라 도시구조의 틀을 변경시킬 도심의 생산산업을 재편할 수 있는 계기를 마련할 수 있는 계획을 문화전당 건립과 병행하여 수립될 수 있도록 그 토대가 구축되어야 한다.

(3) 금남로4가역

광주광역시 대표적 2개의 도심지 중 구.도심지역으로서 중심상업지역을 이루고 있으며 중·대형 건물군으로 이루어진 금융·업무 타운을 형성하고 있고 또한 지하상가가 개발되어 있으며, 토지이용상 획지의 형성이 부정형으로 이루어져 있고 도로와 연결된 부분을 제외하고는 필지규모가 작고 저층 건물이 밀집되어 있다. 그리고 주변지역은 1~2층 상가를 제외하고는 빈상가가 현저히 증가하고 있어 도심활성화를 저해하고 있으며 쾌적한 도심환경을 조성하여 도심 주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 토대가 구축되어야 한다. 또한 주변지역은 중심상업지역으로서 지가가 매우 높은 공간구조를 형성하고 있다.

따라서, 역세권 개발계획을 위해서는 주변에 대하여 복합용도개발계획으로 그 기능을 모색하여 도심활성화를 유도하고, 기존의 예술의 거

리와 자연스럽게 연결하여 예술의 거리 활성화에 기여하며 아시아문화전당 건립과 연계하여 새로운 발전축으로의 역할을 모색하여야 한다.

(4) 상무역

새로 조성된 상무 신시가지에는 행정기관 및 산하기관 그리고 정부투자기관 및 유관기관, 언론기관, 민간기업과 금융기관 등 상당수의 도심 기능이 이전한 상태이다. 이와 같은 기능들은 수반되는 인구와 함께 관련 업종의 이전을 야기하게 될 것으로 전망되므로 도심공동화의 주요 요인으로 대두되고 있다. 이는 도심의 중요성을 더욱 더 강화시킨다는 측면과 더불어 부도심으로의 기능이전을 가속화시키게 될 것이며, 역세권을 중심으로 분산적 개발을 촉진시키는 측면이 있다. 이를 바탕으로 도시철도 계획은 송정역-상무신도시-문화전당(구.도청)을 동서로 관통하는 1호선을 시작으로 도심지역의 장방형 경로와 외곽지역의 방사선 및 순환형 경로를 구성하게 되는 계기가 된다. 따라서 도시철도의 개통은 버스와 함께 대중교통의 주요 수단으로 자리매김하게 될 것이며 도심과 부도심 등 외곽지역과의 연계성을 더욱 강화시키게 될 것이다. 특히, 광주광역시의 2도심 중 새로운 도심으로 형성된 상무 신도심은 도시공간구조 변화에 지대한 영향을 미칠 것이며 그 중심에선 상무역에 대한 역세권 주변 토지이용계획은 주변지역에 대한 파급효과가 클 것이다.

IV. 결론 및 향후 연구과제

소득증가와 산업구조의 고도화에 따라 급격히 진전된 도시화는 대도시, 특히 광주시의 교통문제를 날로 심각하게 만들고 있다. 또한 도시권의 광역화와 부도심을 중심으로 하는 다핵화가 추진되어 사회·경제·문화활동 등을 영위하기 위한 통행량은 더불어 증가하게 된다.

이러한 측면에서 고려해 보면 도시철도가 개통·운영됨에 따라 도시철도가 관통되는 주변 도로의 정비로 교통소통이 원활해짐은 물론 역세권을 중심으로 한 주변상권의 개발로 도시가 활성화되는 사례가 대부분임을 살펴 볼 때, 광주광역시가 도시철도역을 중심으로 여러 가지

생활공간 및 문화공간이 개발될 수 있도록 토지이용계획수립이 필요하다.

이를 위해서는 첫째, 도심지역이 공동화되는 도시형태에서 탈피하여 도시철도역을 중심으로 도시공간구조가 상업 및 문화공간으로 재편될 때 구.도청인 문화전당역과 금남로역 주변역세권은 다양한 문화행사의 지역, 만남의 광장, 시민의 휴식처로서의 그 기능을 담당하게 될 것이다. 또한, 남광주역과 구.도청인 문화전당역을 중심으로 한 도심개발과 토지이용계획의 복합화를 통한 도시의 활성화를 유도하고, 이를 지원하기 위해서는 특히, 도시철도 1호선의 도심역사인 남광주, 문화전당, 금남로4가역의 역세권을 중심으로 대중교통중심의 대중교통중심지구(Transit mall)에 대한 토지이용계획을 수립하여야 한다.

둘째는, 상무역을 중심으로 한 상업 및 업무공간의 재편이 구축됨에 따라 이에 부응할 수 있는 역사연계시설과 주변공간의 조성계획이 필요하다.

셋째, 도시철도역인 역세권을 중심으로 한 도시공간구조의 재편을 위한 지자체·지역주민·전문가 등의 협조체제가 반드시 필요하다.

넷째, 역세권 개발범위내에 포함되어 있는 국공유지를 토지이용계획 측면에서 고려할 때 효율적으로 활용할 수 있는 방안을 마련하고 역세권정비사업에 투자재원으로 활용하는 방안을 강구하여야 한다.

다섯째, 도시철도 주변의 역세권의 토지를 입체적이고 효율적으로 활용하기 위한 입체적인 도시계획제도의 신설이 절대적으로 필요하며, 향후 토지이용계획 수립시, 도시철도 역세권 개발사업이 법적 근거를 기반으로 체계적으로 추진될 수 있도록 하여야 한다.

광주시의 경우 도시철도의 개통·운영기간이 짧음에 따라 그간의 도시철도 개통에 따른 주변지역에 대한 토지이용특성 및 변화를 조사·분석하는 데에는 한계가 있다.

따라서 본 연구에서는 시론적으로 접근하기로 하고, 향후 실증적으로 보완·연구·분석하여 그 분석결과를 도출함으로써 도시공간구조의 재편, 즉 토지이용계획 수립에 있어 그 시사점을 제공할 여건을 구축하는 데 있다.

참고문헌

1. 광주광역시(2007)“2007광주광역시 시정백서”. 광주광역시
2. 광주광역시(각년도)“광주시 통계연보”.광주광역시
3. 광주광역시(2004)“2020년 광주도시기본계획”. 광주광역시
4. 광주광역시(2003)“광주광역시 도심활성화 방안 연구”.광주광역시·국토연구원
5. 광주광역시(1995)“광주도시철도1호선 건설사업에 따른 교통영향평가”.지하철기획단
6. 광주광역시(1995)“도시순환전철건설”.
지하철건설본부
7. 김동찬·임동민(1999)“역세권의 토지이용 및 이용행태 분석에 관한 연구-미아삼거리 지하철역을 중심으로-”.대한국토·도시계획학회지, 국토계획 제34권 제4호
- 8.문화관광부·문화중심도시조성추진기획단(2005)“국립아시아문화전당 건립부지 환경조사 연구”.한국지역학회·광주대 도시건축문화연구센터
- 9.문화관광부·문화중심도시조성추진기획단(2007)“아시아문화중심도시 핵심문화지구 조성방안 연구”.한양대학교 산학협력단
10. 이견영·원제무(1997)“교통정책”.박영사
11. 이양재·유기룡(2001)“대학로 주변지역의 형성 과정 및 토지이용 특성에 관한 실증적 연구-원광대학교와 전북대학교를 중심으로-”.대한국토·도시계획학회지,국토계획 제36권 제1호
12. 이영근·오덕성(1995)“도시철도 역세권의 개발 방향에 관한 연구”.충남대학교 지역개발연구소, 지역개발논총
13. 이재영·송태수·박진희(2002)“수도권 신도시 역세권의 토지이용 특성 및 변화분석”.한국도시행정학보 제17집 제2호
14. 이태식 외5인(2006)“도시철도 역세권 개발방안”.한국철도학회논문집
15. 이희연(1997)“접근도의 변화에 따른 역세권의 토지이용변화와 개발방향에 관한 연구-건대역을 사례로 하여-”.대한지리학회지 제32권 1호
16. 여홍구·임병호(1998)“서울시 지하철역 주변지역의 가구분포 특성 분석”.대한국토·도시계획학회지,국토계획 제33권 제6호
17. 전성찬(1996)“지하철역 주변 상업지역 토지이용변화에 관한 연구”,서울대학교 환경대학원
18. 정봉현(1995)“광주시 첨단대중교통체계의 개발에 대한 시론적 접근-버스교통을 중심으로-”.지역개발연구
19. 정석희·신동진(2003)“철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구”.철도역세권개발제도 도입방안에 관한 공청회 자료(국토연구원)
20. 정승헌·이양재(2003)“대형할인점 입지에 따른 주변지역 토지이용 변화특성에 관한 실증적 연구”.대한국토·도시계획학회지,국토계획 제38권 제3호