



일본 역세권 개발의 시사점

최석환 수원시정연구원 연구위원
엄상근 수원시 도시총괄기획단장
csh@suwon.re.kr

개요

I 일본 역세권 개발 배경

- 2002년 도시경쟁력 강화를 위해 '도시재생특별조치법'을 제정하고 도교 곳곳을 특구로 지정하여, 역 중심의 주변지역 통합개발을 추진하기 위해 용적률을 대폭 완화
- 특히 도교역 주변의 마루노우치 일대와 아에스 지구, 시부야역 주변의 대개조 등은 역세권 개발을 통해 주변 지역의 공공성과 매력도, 브랜드 가치를 어떻게 향상시키는지 보여주는 대표적인 사례
- 후타고타마가와역의 경우 도교의 주변 대도시로서 수원과 비슷한 위상을 지녔고, 중간 거점역의 역세권 개발 사례로서 살펴봄

시사점

I 주요 시사점

- 역세권 개발을 통한 공공공간의 도시환경 매력도 증진 : 국제적인 도시경쟁력 향상 및 지역의 가치를 높이기 위해 도시재정비 추진
- 관련 법제도의 제·개정을 통해 민간의 적극적 개발 유도 : 지역특성을 고려한 매력적인 공공공간 및 기반시설 창출을 위해 다양한 인센티브 제도 도입
- 공공과 민간의 지속적인 협력체계 구축 : 공공(행정)-철도회사-민간개발사업자 및 지역 도시만들기 협의회와의 지속적인 협력
- 지역 매니지먼트 도입으로 사람들의 다양한 활동이 이루어지도록 이벤트 등 다양한 프로그램 마련

1

도쿄역 주변 : 마루노우치 일대 및 야에스 지구

□ 개요

- (일본 최대의 중심업무지구) 마루노우치 지구(일명 다이마루유 지구)는 도쿄도 치요다구에 속하는 오오테마치(大手町) 마루노우치(丸の内), 유라쿠초(有楽町) 이상 3개 권역을 아울러 가리키는 명칭으로서 대기업 본사 빌딩이 밀집한 일본 최대의 중심업무지구를 형성
 - 도쿄도를 중심으로 치요다구, 다이마루유 도시조성협의회, JR동일본이 함께 만든 도시조성 가이드라인을 중심으로 도시의 하드웨어 및 소프트웨어 정비, 지역 매니지먼트를 진행
- (국제적 도시경쟁력 강화를 위한 재개발 추진) 지진 이후에 전체 높이를 31미터로 하는 정형화된 서양 도시계획을 따랐으나, 국제적인 도시경쟁력 강화를 위해 용적률 등 밀도를 높여야 한다는 필요성이 대두되어 마루노우치, 야에스 지역을 묶어서 재개발이 진행 중
 - 마루노우치 지역과 야에스 지역은 필지 모양이 완전히 다른 형태로 도시가 발달한 지역으로서 각각의 형태에 맞게 가이드 라인을 설정하고, 지역의 성격에 맞춘 개발 비전을 수립하여 추진

<마루노우치(다이마루유) 및 야에스 지구 위치 및 전경>



□ 주요특징 : 마루노우치 지구

- (마루노우치 지역의 가장 큰 미션) 도쿄역에서 황궁을 잇는 도시 중심축을 상징적으로 재정비하는 것으로
 - ①도쿄역 복원, ②광장 재정비, ③상징거리 조성의 3가지 사업을 함께 추진

<마루노우치 지역의 주요 미션>

미션	도쿄역-황궁을 잇는 도시 중심축의 상징적인 재정비
도쿄역 복원	• 도쿄역 자체를 리노베이션해서 화재 전의 도쿄역으로 복원
광장 재정비	• 역 앞에 있는 광장을 자동차 중심에서 보행친화적으로 재정비
상징거리 조성	• 도쿄역-황궁으로 이어지는 스트리트를 상징 심볼로 정비

○ (사업에 필요한 자금은 용적률 이전을 통해 민간사업자가 부담) 용적률 1,300%에서 3가지 사업을 추진하기 위한 자금을 마련하기 위해 1,500%로 용적률 상향

- 이는 도쿄역의 미이용 용적률을 이전하는 미국의 TDR¹⁾ 방식으로서, 일본에서는 사용한 예가 없었던 사례지만 도쿄역 주변에 한정하여 적용
- 도쿄역은 문화재가 아니기 때문에 1,500%라는 매우 높은 용적률의 건물을 지어도 문제되지 않으며, 저층부(20미터 이하)의 경관관리 외에는 높이에 있어 자유로움

<도쿄역의 미이용 용적 이전(좌)과 미쓰비시 1호관(우)>



| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

○ (복합용도개발로 인한 도심공동화 방지) 예전에는 업무빌딩 위주로 되어 있었으나, 저층부를 상업·문화시설로 조성함으로써 도심의 활기를 복돋을 수 있도록 함

- 문화재에 가까운 미쓰비시 1호관 안쪽을 미술관 등으로 리노베이션하는 자금을 개발비용에서 충당하여 복원
- 전시시설, 상업시설 등 도시에 활력을 넣는 용도를 도입할 경우 그에 따른 면적을 계산하여 용적률 인센티브 부여
- 7미터의 공공보도를 22미터 폭으로 넓히고 그에 따른 용적률 인센티브 부여

○ (민간주도의 도시재정비) 마루노우치 지역은 행정뿐만 아니라 지역 전체를 소유하고 있는 민간 디벨로퍼(미쓰비시)가 큰 획을 담당하면서 역할을 수행

- 대부분의 토지와 건물을 미쓰비시가 소유하고 있었기 때문에 강력한 민간기획과 행정의 협력으로 가이드라인 수립 및 다양한 도시계획적 수단을 사용하면서 도시를 재정비

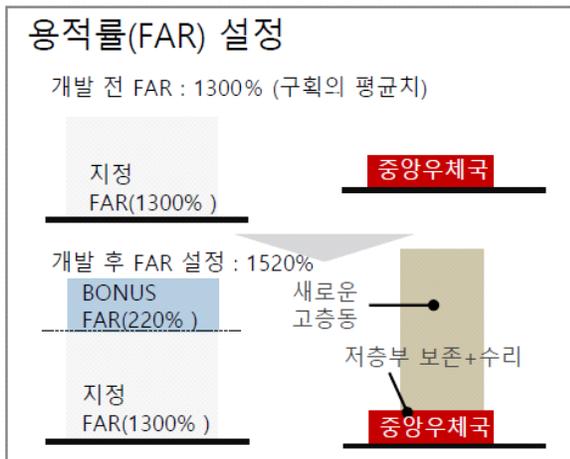
<나카도오리 거리의 차 없는 거리 모습>



1) TDR(Transfer of Development Right, 개발권 양도제)은 개발권과 소유권을 분리시킨 개념으로서 관련 법제도에 의해 개발이 제한되는 지역의 개발권을 고밀 개발이 가능한 지역으로 매매 또는 양도할 수 있도록 하는 제도를 말함

- **(지역 매니지먼트를 통한 매력적인 공간 관리)** 건물주는 대부분 미쓰비시로서 미쓰비시가 운영하는 지역 매니지먼트 조직을 만들어 주말에 차없는 거리 축제 등을 통해 다양한 이벤트 진행
 - 마루노우치 나카도오리 거리를 벽면 후퇴로 공간을 마련하여 기능을 새롭게 바꾸고 연중 각종 행사를 마련하여 지역 상권에 일조
- **(특례용적률 적용지구 제도 등 다양한 도시계획기법 도입)** 특례용적률 적용지구 제도²⁾를 통해 용적률 이전을 통한 미이용 용적의 활용과 경관 형성을 비롯해 「도시재생특별조치법」³⁾에 따른 도시재생 추진(특구) 등 지구 특성을 고려한 제도 개정 및 도시계획 결정이 다수 존재
 - 용도 변경을 통한 육성 용도 집약
 - 특례용적률 적용지구 제도 마련 : 용적률 이전을 통한 미이용 용적의 활용과 경관 형성
 - 도쿄역 주변 광장 및 보행자 공간 정비
 - 퍼블릭 스페이스의 정비(도쿄역 마루노우치 지하 광장, 교코도오리 지하 통로, 마루노우치 나카도오리 등)
 - 부설 의무 주차장 대수 완화에 관한 지역 규칙의 책정 및 운용
 - 국가 전략 도로 점용 사업 특례지역 인정을 통한 도심형 MICE 및 도시 관광 추진

<JP 타워(KITTE)의 용적률 설정 사례>



| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

□ 주요특징 : 아에스 지구

- **(새로운 지역교통 결절점 만들기)** 도쿄역 아에스 출구에 접한 3지구에는 도쿄역 앞 지구 도시만들기 가이드라인에 의해 지하도를 통한 도쿄역과 지하철을 연결하는 보행자 네트워크를 정비하는 도시계획이 결정되어 있었음
 - 혼잡했던 버스터미널을 정비하기 위해 세 블록을 연계하여 개발함으로써 대상지 내에 버스터미널을 정비하는 방안도 도시 계획으로 결정
 - 국제도시 도쿄의 관문으로 계속 증가하는 교통 수요에 대응하기 위해 도시재생기구(UR)와 게이오 전철 버스 주식회사가 주체가 되어 미드타운 아에스를 포함한 3개동의 재개발 빌딩 지하에 버스터미널의 정비를 단계적으로 진행 중

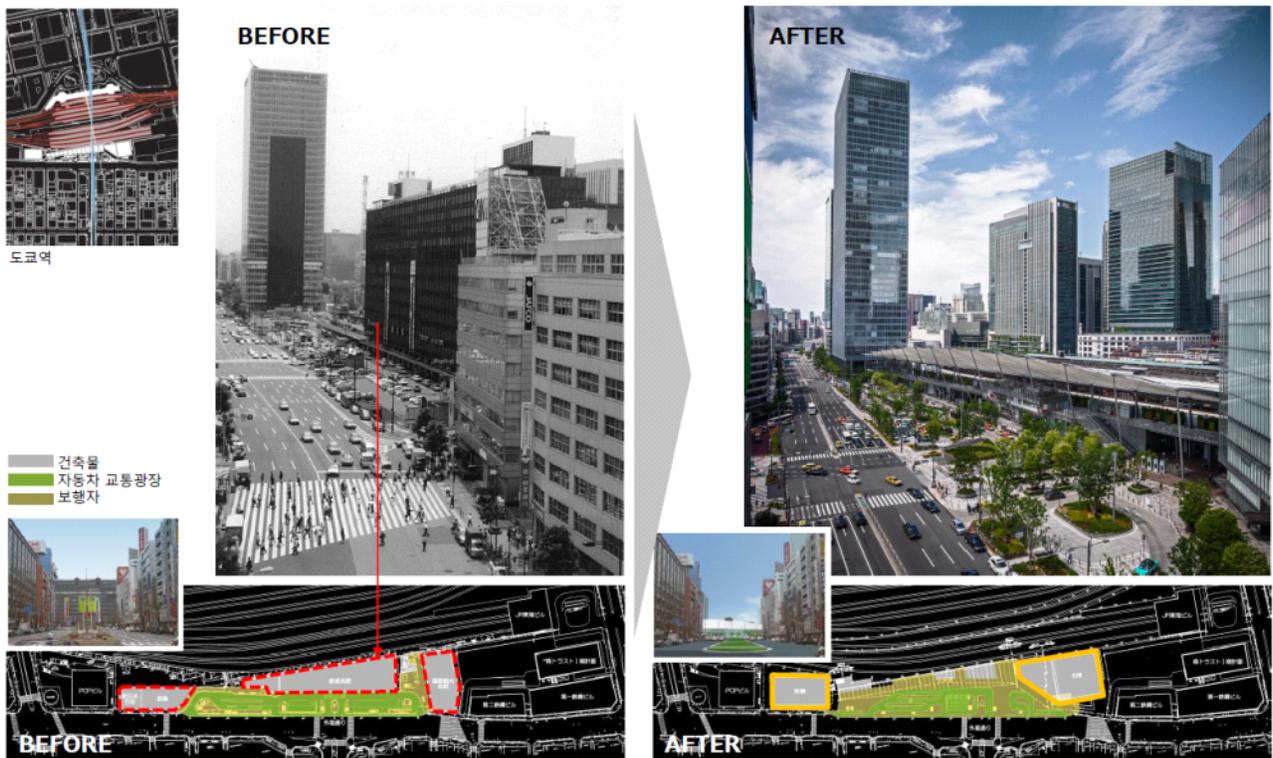
- 2) 일본에서 경제회생 수단으로 도시재생을 추진하면서 역사적 유물의 관광자원으로서의 보존을 위한 비용 조달수법으로 활용된 제도. 도쿄역의 복원과 주변 광장 및 보행자 공간 정비를 위해 필요한 자금을 TDR을 통해 용적률 인센티브로 마련하였음
- 3) 일본은 2002년 「도시재생특별조치법」을 제정하여 도시재생사업을 실행해 오고 있으며, 주요 내용으로는 경제재생을 목표로 민간 사업자에게 다양한 인센티브를 제공하는 '도시재생긴급정비지역'의 지정과 교부금 확보를 목적으로 지자체에서 작성하는 '도시재생정비계획'을 기반으로 도시재생사업이 전개되고 있음

- (21세기 새로운 심볼로서 아에스 지역 개발거점으로 조성) 업무, 상업, 교류기능을 재정비하고, 사람과 지역, 사회, 환경, 역사, 비즈니스를 연결하는 거점으로 지역의 새로운 심볼을 창출하고, 향후 아에스 지역의 개발거점이 될 수 있도록 도시재생특별지구로 지정하여 추진
- (그랑루프와 녹지로 둘러싸인 역 앞 광장 조성) 역 앞 광장과 소유주가 다른 3곳의 건축 부지를 일체적으로 계획하여 상징적인 그랜드 루프와 풍부한 녹지, 대규모 보행자 공간 마련
 - 개발 전에는 역 광장에 빌딩이 있었는데, 아에스 쪽에서 바라봤을 경우 도쿄역 정면을 막아서는 상황이었음
 - 용적률 이전을 통해 현재 1,500%로 2개 건물(트윈 타워)이 조성되었고, 이로 인해 좁고 협소했던 광장을 정비하고 황궁을 향해 막혀있던 시야를 확보하게 됨

<미드타운 아에스 지역 버스터미널 정비>



<아에스 그랑루프 조성 계획>



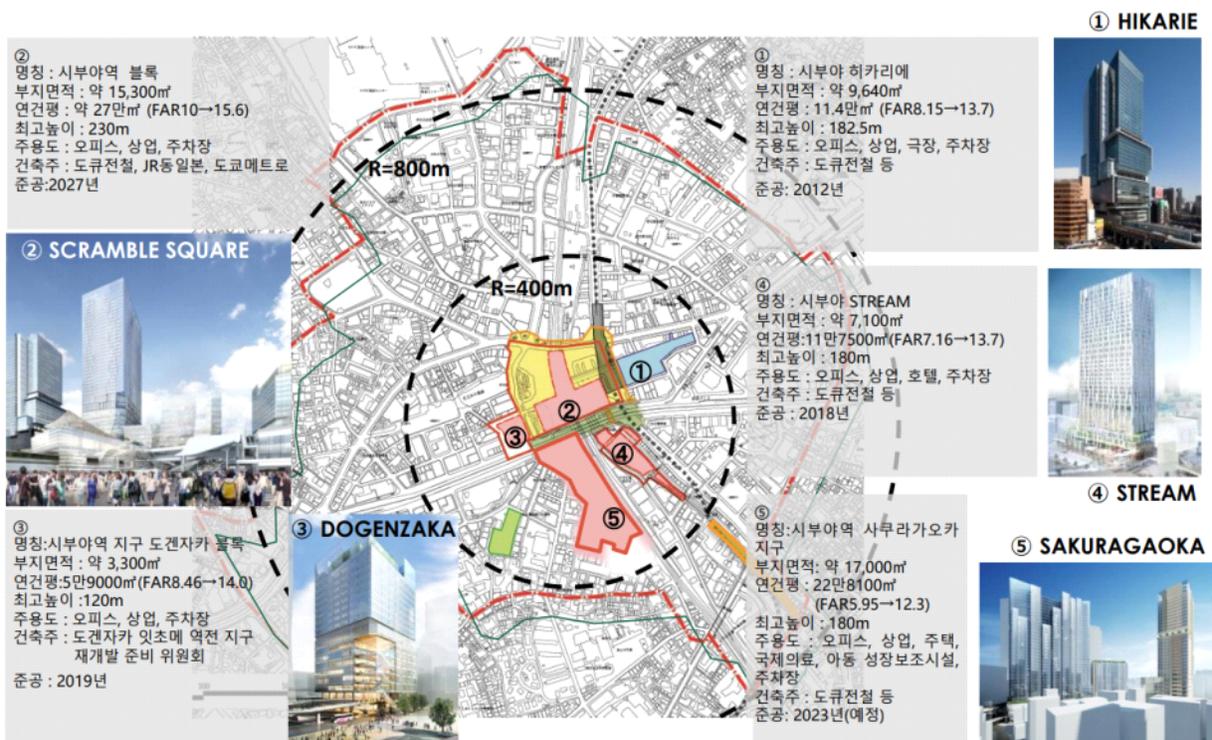
| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

2 시부야 지구

□ 개요

- (시부야 대개조계획의 시작) 2000년대 초 도요코선(시부야-요코하마) 지하화 결정으로 활용 가능한 토지가 생겨났고, 가용토지를 중심으로 지역을 어떻게 개편할 것인가를 고민하면서 주변 지구까지 연계
 - 시부야역의 경우 50~60년 이상 된 시설로서 지금의 유동인구를 감당해낼 수 있는 여건이 아니었으며, 철도선과 고가도로로 4등분 된 지역을 하나의 지역으로 묶을 수 있도록 하는 기반 정비사업으로 진행
- (주변지구 까지 연계한 입체적 개발) 도시재생 특별조치법을 적용하여 철도의 개량과 재편에 맞춘 거점지역의 개발을 추진하고 있으며, 민간과 공공토지 소유자들의 상호 협력으로 통합계획 수립
 - 주변 지구까지 연계한 역세권 개발을 공동으로 협력하여 진행하고, 주변의 건물까지 연계된 보행 데크 및 광장 등을 정비하는 등 입체적 개발을 실시
 - 역세권 주변으로 시부야 히카리에(2012), 시부야 캐스트(2017), 시부야 브릿지(2018), 시부야 스트림(2018), 시부야 소라스타(2019), 시부야 후쿠라스(2019), 시부야 스크램블 스퀘어(2019), 미야시타공원(2020) 등의 개발이 진행

<시부야 일대 도시재생 긴급정비구역 지정>

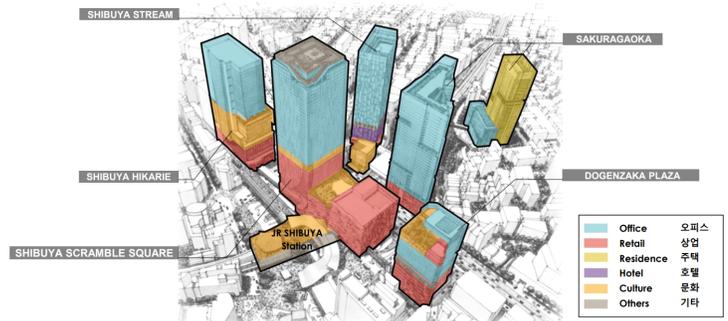


| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

□ 주요특징

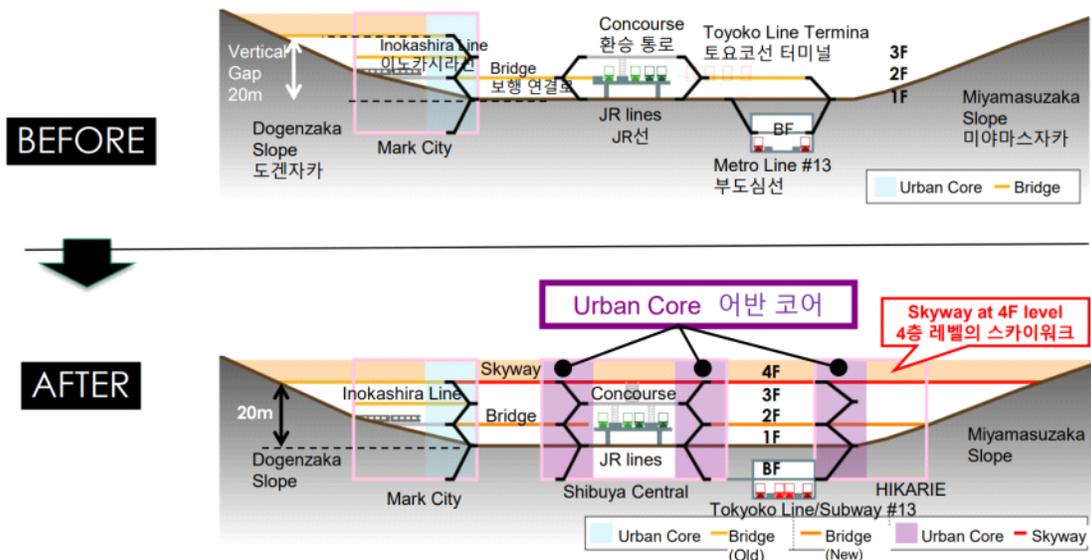
- (최대용적률 적용으로 광장공원 등 공공성 증대) 개발이익의 상당한 부분이 시부야 역세권의 많은 유동인구를 위한 입체광장 및 공원(미야시타 파크) 조성 and 건물에 있는 연계 브릿지, 지하 보행 네트워크 조성에 투입
 - 1,800%의 최대용적률 적용을 통해 공공기여를 극대화하였으며, 주변 지역에 청년-예술가들이 문화예술-IT 기업과 결합하여 새로운 산업 생태계를 형성할 수 있는 공간 조성을 통해 장소적 경쟁력과 지역경제 활성화에 기여

<시부야역 지구(2027)와 상업-문화 중심의 복합용도>



- (복합용도계획과 단절된 공간을 연결하는 어반코어 설치) 오피스 용도 뿐 아니라 지역 전체의 활성화를 위해 저층부는 상업, 문화시설(극장 등)을 배치함으로써 공동화 현상을 막고, 철도와 고가도로로 단절된 공간을 연결하기 위해 수직-수평의 어반코어를 설치하여 획기적으로 보행네트워크 연계
 - 시부야 지역은 주택이나 문화시설의 가치보다 업무상업시설의 가치가 더 높기 때문에 주택, 문화시설 도입에 따른 인센티브가 부여됨 → 도쿄의 관광, 문화 중심지로 발돋움하여 라인, 구글, 아마존 등 글로벌 기업 등을 다시 유치
 - 철도를 지하로 이전하면서 수평적-수직적으로 전부 연결될 수 있는 보행네트워크를 만들어서 각각의 민간 개발에서 반영할 수 있도록 가이드라인을 제시하였으며, 가이드라인은 시부야 행정구와 도쿄도 주도로 니켄과 함께 만들

<민간-공공 토지를 통합한 다층 공공 공간 마련>



| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

- **(3개 주체가 만든 협의체가 20년 이상 추진)** 시부야의 경우 인허가 및 기반정비를 담당하는 행정과 철도부분의 정비를 위해 철도회사, 주변 지역 개발을 위해 민간개발사업자 등 3개 주체가 참여하여 20여 년 동안 같은 비전과 목표를 가지고 역할을 분담하여 진행
 - 철도정비와 민간도시개발, 공공(기반시설) 정비 등을 통합하여 사업을 추진하였으며, 도큐, 케이오 등 3군데 철도회사와 각각이 갖고 있는 부동산회사가 함께 정비하는 등 매우 복잡한 과정을 거쳤으며, 앞으로도 10년 정도 소요 예정
 - 이해관계가 너무 복잡했기 때문에 2000년에 협상테이블이 만들어졌고, 2007년 가이드라인을 마련하여 사업 추진
- **(철도의 지속적인 운영과 개발의 공존)** 개발에 필요한 자금은 철도회사에서 부담해야 했기 때문에 철도가 계속 운영될 수 있도록 하여 개발사업과 철도운영을 공존시키는 것으로써 지금의 결과가 도출
 - 철도회사는 철도의 운영이 수익구조와 연계되어 있기 때문에 철도를 멈추지 않고 사업을 진행시키는 것이 매우 중요했으며, 철도를 계속 운영하면서 주변 지역을 정비하기 위한 최선의 방법을 찾기 위해 노력하였음
 - 비용대비 효과 측면에서 가장 합리적으로 정말 필요한 부분만으로 개발 사업을 최소화함으로써 7개의 철도노선이 20여 년 동안 한 번도 멈추지 않고 개발 진행

3 후타고타마가와역 'RISE' 프로젝트

□ 개요

- **(동-서 지역의 단절과 동측지역의 쇠퇴)** 후타고타마가와는 도쿄 근교의 리조트 지역으로 발전하였으며, 역의 서측에 다카시마야 백화점이 개업해 상업지역으로 변화하는 동안 동측 지역은 쇠락한 유원지로 잔존
- **(지역-행정의 협력을 통한 재개발 추진)** 1982년 재개발을 검토하는 조직 발족으로 세타가야구가 후타고타마가와를 광역생활 거점으로 지정한 것을 계기로, 지역과 행정이 협력해 재해에 강한 활기 넘치는 도시만들기를 목표로 재개발 진행
- **(동측지역의 안전, 방재, 기반시설 부족 문제 해결)** 동측은 도로정비의 불충분으로 인한 도로정체, 방재, 안전 등의 문제를 안고 있었으며, 이를 해결하기 위해 역세권 개발 시작
- **(허브 스테이션 개발을 통한 비즈니스 모델 제시)** 거점 개발의 추진 및 확충을 통한 연선 지역의 브랜드 가치 및 이미지 제고, 또한 지역 내 집객 시설 확대를 통한 인구이동 촉진 및 수익 확대 도모
 - 도큐전철(사유철도)의 연선 개발을 통해 인구이동 촉진을 통한 티켓 수요 증대, 터미널 복합개발을 통한 상권 활성화 등

<도큐전철의 허브스테이션 개발 모델>

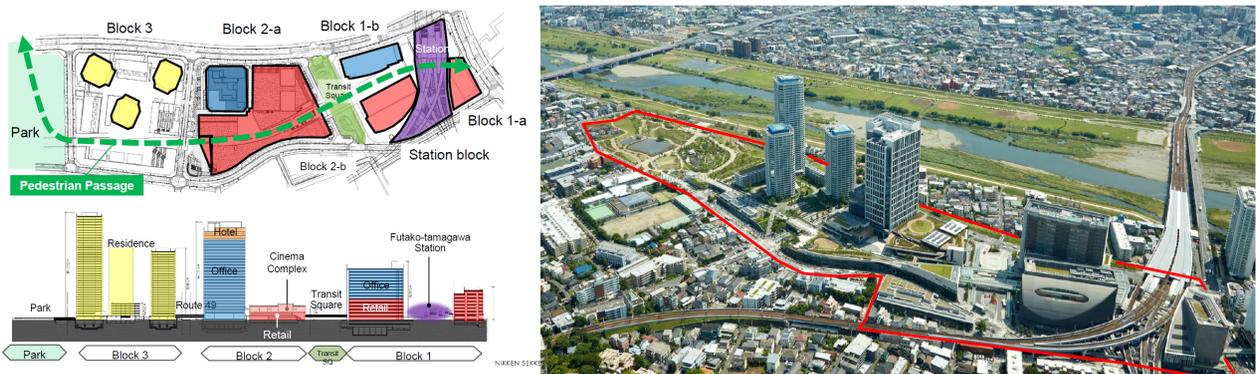


| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

□ 주요특징

- **(베드타운화를 막기 위한 주거-상업 복합 개발)** 후타고타마가와가 속한 세타가야구는 도쿄 교외 주택지로서 고급 주택지에 해당하는 곳으로서, 대부분 도심(도쿄)으로 출근하는 현상을 막기 위해 이 지역에 필요한 상업·업무시설을 배치하도록 복합용으로 개발
 - 후타고타마가와 프로젝트의 경우 역을 중심으로 상업·업무 시설을 약 400미터 내에 조성하였으며, 이는 일본의 교외 지역에서는 400미터가 상업·업무시설 배치의 한계선으로 인식하고 있음

<대상지 및 복합개발 개념도>



| 출처 : NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

- **(전철역-버스승강장 두 개의 허브를 있는 상업시설의 활성화)** 전철역과 버스승강장이라는 두 가지 교통 허브를 거리를 뒤편 배치한 결과 실질적으로 걸어가면서 사용할 수 있는 상업시설이 되도록 유도한 것이 지역 활성화 측면에서 좋은 결과 도출
 - 일본의 역들은 전부 교통광장(택시 승강장, 버스 승차장 포함)을 갖고 있으며, 이 프로젝트의 경우 국도와 너무 가깝다는 이유로 교통광장을 어느 정도 이격하여 배치
 - 그 결과 교통이용자가 주변의 상업시설에 흡수될 수 있는 여건이 발생 : 역에서 나온 사람들이 교통광장까지 이어지는 부분에서 활동적인 공간이 되게 함으로서 공간을 전체적으로 활용 가능하도록 계획
- **(서측 상업시설-동측 공원의 유기적 연결)** 주변의 풍부한 자연을 살려 동측에는 공원을 배치하고, 서측으로 상업, 업무, 주택, 광장 등을 배치하였으며 철도에 의한 분단을 해소하고 자연스럽게 이동할 수 있는 동선을 마련함으로써 고밀도의 도심과는 다른 워크&라이프스타일 실현
- **(용적률 인센티브를 통한 기업유치)** 당초 저층주거만 지을 수 있는 200%의 용도지역이었으나, 복합용도(업무, 상업 등)와 교통광장 정리, 공원녹지 조성 등을 통해 300%에서 약 2배 가까이 600%의 용적률 인센티브를 부여
 - 라쿠텐이라는 회사를 유치하여 업무지역을 넣어 당초 용적률 200%를 520%까지 확대 적용하였으며, 주택지역은 당초 200%에서 370%로 용적률이 상향
 - 3개 블록의 개발로 공원정비 비용, 교통기반 개선비용 등 부담

4 시사점

□ 역세권 개발을 통한 공공공간의 도시환경 매력도 증진

- 일본 역세권 개발은 사람들이 걷기 좋은 환경, 매력있는 공공공간의 창출에 초점
- 국제적인 도시경쟁력 향상을 위해, 지역의 가치를 높이기 위한 도시재정비 추진
- 역을 중심으로 주변 지역과의 입체적인 보행네트워크 구축과 대중교통의 연계, 도심 속의 쾌적한 공공공간, 시민들이 즐길 수 있는 이벤트 프로그램 마련 등 살기좋은 도시환경 구축을 가장 중요한 핵심가치로 생각
 - 마루노우치 지역 : 도쿄역의 복원과 보행광장, 상징거리 조성, 문화·상업용도 유도를 통한 지역 활성화
 - 야에스 지역 : 그랑루프와 역 앞 광장의 상징화, 경관축 조성, 버스터미널 등 쾌적한 대중교통 이용환경 조성
 - 시부야 지역 : 상업·문화 복합용도를 통한 관광·문화중심지 조성, 입체복합공원, 보행 연결 브릿지 구축 등
 - 후타고타마가와 : 전철역-버스승강장의 연결, 매력적인 공원 및 쾌적한 상업/녹지/업무공간 마련 및 연계

□ 관련 법제도의 제개정을 통한 민간의 적극적인 개발 유도

- 공공공간(기반시설)을 모든 시민들이 이용할 수 있는 매력적인 공간으로 조성하기 위해서는 많은 자금이 필요하며, 이를 충당하기 위해서 다양한 도시계획적 수단을 동원하여 민간의 적극적인 개발 유도
- 특례용적률 적용지구 제도를 통해 용적률 이전을 통한 미이용 용적의 활용과 경관 형성을 비롯해 도시재생 특별 조치법에 따른 도시재생 추진(특구) 등 지구 특성에 맞게 다양한 도시계획적 수단 활용
 - 지역 특성에 맞게 지역의 브랜드 가치, 매력적인 공간 창출을 하기 위해서 필요한 자금은 우리로서는 파격적인 용적률 인센티브를 최대한 활용
 - 복합고밀 개발로 기능을 활성화하고, 민간의 이익을 통해 주변 기반시설(공원조성, 교통기반시설, 보행시설, 문화시설 등) 마련
 - 2002년 '도시재생특별조치법'을 제정으로, 도쿄 곳곳을 특구로 정하여 전철역을 중심으로 지하화 및 주변지역을 통합하는 일체형 개발을 추진(특구로 지정되면 고도, 용적률 등 규제를 대폭적으로 완화할 수 있음)
 - 도쿄역 주변은 특히 일본에서는 한 번도 사용하지 않았던 TDR(용적률 이전)을 적용하기 위해 특례용적률 적용지구 제도를 마련하였으며, 주차장 완화 등 사업추진을 위해 필요한 제도 개선

□ 공공과 민간의 지속적인 협력체계 구축

- 일본의 TOD⁴⁾ 역세권 개발의 경우 인허가 및 기반정비를 담당하는 ①행정과 철도부분을 중심으로 정비를 진행하기 때문에 ②철도회사, 주변지역의 개발을 위해 ③민간개발사업자가 참여하게 되며, 각자의 이익이나 방향성이 다르므로 같은 방향을 향해서 협의를 해나가는 것이 사업성공의 중요한 열쇠
- 공공(행정)-철도회사-민간개발회사의 협의체를 운영하면서 중간 결절점에서 합의된 상황을 결론내 놓고, 이를 바탕으로 지속적으로 협의가 이어지도록 진행
 - 각각의 담당자가 바뀌더라도 중간에 합의된 상황을 바탕으로 지속적인 논의가 가능
- 지역의 명확한 목표를 설정하여 행정에서는 사업이 진행될 수 있도록 공격적인 도시계획을 시행하고, 민간사업자는 도시 활력을 높이기 위해 각종 이벤트와 도시이미지 제고를 위한 노력 추진

4) TOD(Transit Oriented Development)는 대중교통(철도역 등)에 대한 접근성을 극대화하기 위해 설계된 복합용도 개발(주거, 업무, 상업 등)이며, 대중교통 이용자들의 편의성을 주목적으로 하는 개발을 말함

□ 지역 매니지먼트를 활용한 공간관리

- 일본의 경우 도시에 사람들의 활동이 지속적으로 이루어질 수 있도록 이벤트 등을 통한 소프트적인 지원을 마련을 위해 지역 매니지먼트, 타운 매니지먼트 개념이 발달
 - 대표적으로 미쓰비시의 마루노우치와 록본기 힐즈는 모리빌딩, 미드타운은 미쓰이 부동산이 담당
 - 상가가 오픈하면 지속적인 관리가 매우 중요하며, 디벨로퍼로서 자신이 담당한 지역 매니지먼트를 끝까지 책임져 지역의 브랜드를 확실하게 만들어 놓는 것을 최고의 가치로 생각
- 단순히 부지에 있는 상업시설 뿐 아니라 공공공간 정비를 민간이 자금을 마련해서 관리하기 때문에 공공공간을 활용할 수 있도록 협상이 되어 있으며, 행정의 입장에서는 공공공간에 대한 관리 부담을 덜고 민간에서는 공공공간을 활용한 가치 상승을 기대할 수 있는 윈윈 전략
 - 지역 매니지먼트를 통해 지역 전체의 가치를 높이고, 토지가격의 상승, 공실률 감소 등의 효과를 기대

□ 수원의 역세권개발 시사점

- 일본 역세권 개발의 경우 우리나라와 제도적 여건과 사회적 환경의 차이로 직접적으로 적용하기는 어려움
 - 「도시재생특별조치법」에 의한 '도시재생긴급정비지역'으로 민간 사업자에게 파격적인 용적률을 주고 있으며, TDR을 통한 용적률 이전 제도 등을 활용하고 있으나 현재 우리나라에서는 법적으로 어려운 상황
 - 도쿄의 경우 주거 및 문화시설 보다는 업무에 대한 수요가 더 많고, 임대료도 비싸기 때문에 업무용도 대신 주거, 문화, 상업용도를 권장하고 이에 대한 인센티브 부여가 가능
 - 미쓰비시, 철도회사 등 대규모 자본의 투입으로 분양수익보다는 지역 매니지먼트를 통한 임대수익, 자산의 가치 증대에 초점을 두고 있는 점도 우리나라와는 다른 상황
- 이러한 여건에도 불구하고 수원의 역세권개발에 적용할 수 있는 시사점은 다음과 같음
 - ① 역세권 개발을 통한 매력적인 도시공간 창출 및 주변 지역과의 연계 고려 필요
 - 단순한 도시재정비 차원에서 접근이 아니라, 향후 도시의 가치를 높이기 위한 도시공간 디자인과 공공공간 창출이 목표가 되어야 하며, 활용한 가능한 도시계획적 수단을 통해 민간사업자가 사업을 추진할 수 있도록 인센티브 마련 필요
 - 특별건축구역, 입지규제최소구역 등 현재 도시계획 제도에서 적용 가능한 다양한 수단 검토 필요
 - ② 베드타운화를 막기 위한 역세권 복합개발과 기업유치
 - 도쿄인근 역세권으로서 수원시와 비슷한 위상을 갖는 후타고타마가와 같이 베드타운화를 막기 위한 주거-상업-업무 복합개발을 수원의 더블-트리플 역세권에 도입하여 기업유치와도 연계 필요
 - ③ 공공-민간의 지속적인 협력구조 마련
 - TOD 중심의 역세권 개발 추진 시 매력적인 도시 공공공간 창출 및 인프라 마련을 통해 지역의 가치를 높이기 위한 공동의 목표와 가이드라인을 설정하고, 이를 실현하기 위한 지속적인 공공-민간의 협업이 중요
 - ④ 지역 매니지먼트 개념 도입을 통한 가치 향상
 - 개발 이후에도 공공공간(광장, 보행로, 도로 등)을 활용한 다양한 이벤트 활동과 경관관리 등을 통해 지역의 가치를 높일 수 있도록 지역 매니지먼트 개념 도입 : 관련 제도 개선 및 적용 방안 검토

■ 참고문헌

- 니켄세케이 역·도시일체개발연구회 편저, 2020, 역·도시일체개발 TOD 46의 매력, 도서출판 대가.
 니켄세케이 역·도시일체개발연구회 편저, 2022, 58 퍼블릭 스페이스 in 도쿄, 도서출판 대가.
 수원시 도시총괄기획단, 2023, 역세권 복합개발 관련 일본 벤치마킹 보고서.
 NIKKEN, 2023, 내부 발표자료.

SRI 정책 Brief

※ 본 간행물은 집필자의 개인이견으로 수원시정연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있습니다.