

국외출장노트(일본 도쿄)

부서 : 도시공간연구실

과제코드 : 2023-ER-35

과제명 : 100년 서울 도시비전 및 미래공간 추진전략 수립 용역

출장자 : 정상혁, 진화연, 이지선

작성일 : 2024. 04. 01.

게시요망일 : 2024. 04. 01.

제목 : [해외출장노트] 일본 도쿄 도시개발 사례

※ 서울연구원은 2012년 10월부터 해외출장보고서를 발췌, 요약하여 공개하고 있습니다.

1. 출장목적

- 수탁과제로 수행 중인 「100년 서울 도시비전 및 미래공간 추진전략 수립」 용역과 관련하여, 일본 도쿄에서 도시기반시설 입체활용과 연계하여 활발히 추진 중인 개발사업 현장조사를 통해 미래공간 개선전략 구상에 활용하고자 함.
- 신규 철도 노선 계기 역사 복합 및 주변 일체적 개발 사례
- 역 주변 대규모 고밀 복합재개발 사례
- 철도 연선과 신도시 개발 사례
- 도시계획시설(환경기초시설) 지하화·현대화 사례
- 교통 기반 시설 일체화 및 입체 보행 네트워크 조성 사례

2. 출장 내용

1) 신규 철도 노선 계기 역사 복합 및 주변 일체적 개발 사례

(1) 시부야역 일대 철도 노선과 연계한 일체적 개발사업

- 2005년 도시재생긴급정비지역으로 지정, 2012년 특정도시재생긴급지역으로 변경 지정하여 21세기 국제비즈니스 거점을 목표로 2027년까지 순차적으로 계획된 도시개발이 진행 중
- 도시기반시설의 노후화 · 시설의 부족함으로 새로운 도시기능을 창출하고자, 철도정비사업, 구획정리사업 및 기반시설정비, 민간개발사업을 단계별로 추진하여 국제비즈니스거점 조성



그림 1 시부야 히카리에 전망대



그림 2 시부야천 지하 보행통로



그림 3 긴자선 하부



그림 4 시부야 일대 개발사업 모형

① 철도사업자 주체 철도정비사업 (1단계)

- 2000년 후쿠토신선과 토요코선의 상호 운행 결정이 계기로 시부야역 위치 적정화 계획이 수립되기 시작하였고, 이후 긴자선, 사이쿄선 이설 등 연쇄형 철도역 개량으로 가용부지를 확보하며 교통광장을 형성

- 주요 철도 정비 내용

- 철도 시설 지하화 및 역 개선 : 안전성 및 운영 효율성을 높이고, 접근성 개선
- 2000년 후쿠토신선 신규노선이 결정되었으며, 이는 시부야역 개발사업의 계기
- 2013년 토요코선 이전계획은 후쿠토신선과 직렬화 및 상호운행
- 2019년 긴자선을 이설하여 후쿠토신선, 토요코선과 교통광장 형성
- 2020년 사이쿄선을 이설하여 아마노테선과 병렬화

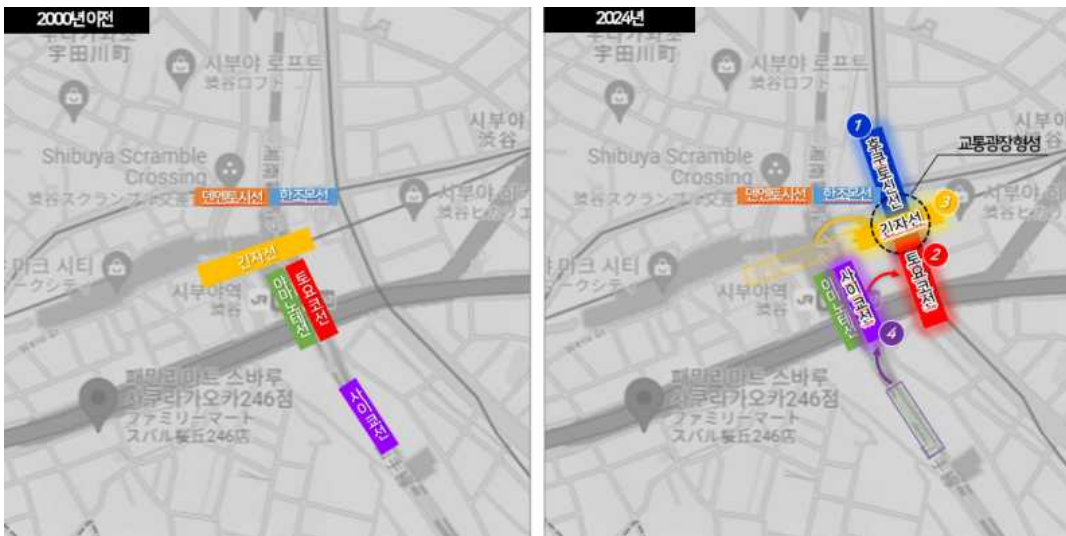


그림 5 시부야역 철도 정비 전후 비교

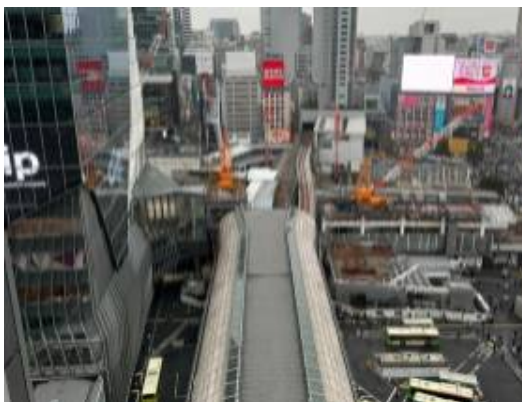


그림 6 긴자선 상부 보행데크



그림 7 긴자선 하부 보행공간

② 행정/공공 주체 구획정리사업 및 기반시설정비 (2단계)

○ 토지구획정리사업을 통해 보행로, 광장 등 도시기반시설을 건설하고, 철도역에서 연결되는 출입구에 어반코어를 통해 지역 내 수직·수평 보행 네트워크를 형성하여 다층 공간을 전개

- 토지구획정리사업을 통해 도시기반시설 구축

- 동쪽 및 서쪽 출구 교통광장 조성, 지하광장 조성, 침수 재난에 대비하기 위한 지하 빗물 저장 탱크 조성

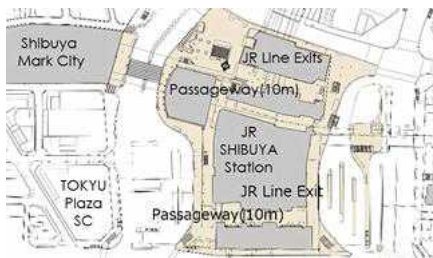


그림 8 시부야역 일대 토지구획정리사업 이전



그림 9 시부야역 일대 토지구획정리사업 이후

- 새로운 공공공간 및 공공보행로 어반 코어(Urban core) 조성

- 계곡형태의 지형이 가진 문제점을 극복하기 위해 건축물 내 수직적인 공개 공간 및 연결 데크인 ‘어반 코어’를 부지별 계획에 반영, 수직-수평 네트워크가 형성될 수 있도록 함.
- 유지관리부담을 줄이기 위해 외기에 노출된 형태를 허용

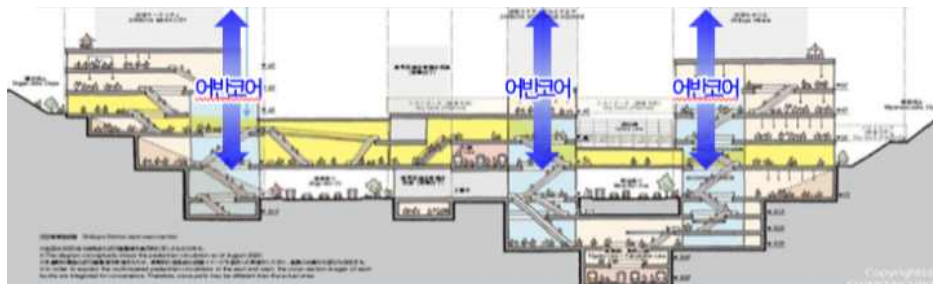


그림 10 어반코어 단면 개념도



그림 11 시부야 히카리에 어반코어



그림 12 시부야 스트림 어반코어

③ 민간개발자 주체 민간개발사업 (3단계)

- 철도역 개량 사업으로 지하화 및 이설된 부지에 20년 이상 장기 개발계획을 세워 5개 메인 프로젝트를 추진하여 상업·문화 복합도시 완성



그림 13 시부야역 일대 단계적 개발 1



그림 14 시부야역 일대 단계적 개발 2



그림 15 시부야역 일대 단계적 개발 3



그림 16 시부야역 일대 단계적 개발 4



그림 17 시부야 일대 재개발 조감도 전경

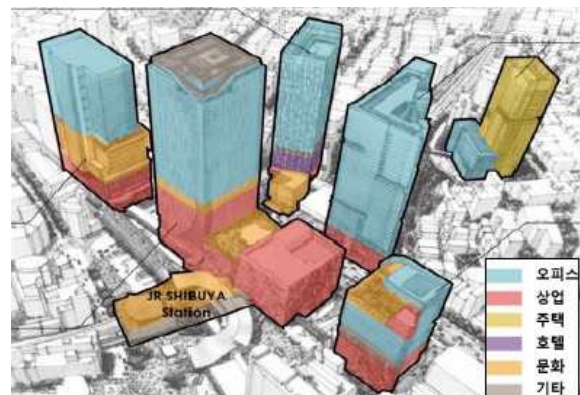


그림 18 시부야역 일대 용도별 개념도

- 시부야 히카리에 (2012)
 - 부지 주변 비탈 형태의 지형을 살려 거리의 개성을 연출
 - 5개의 각 층에서 진입할 수 있는 보행자 네트워크를 형성
 - 수직방향의 동선이 용이하도록 지하 3층에서 지상 4층을 잇는 어반코어 정비
 - 도시재생특별지구 제도를 활용하여 공공기여를 통해 기존 용적률 800%~900%에서 최대 용적률 1,370%로 상향
 - 공공기여는 보행네트워크 조성, 문화교류공간조성, 환경부하 저감, 안전한 도시개발 추진, 인프라 개선과 도시개발의 통합적 추진
- 시부야 스크립 (2018)
 - 도시재생특별지구 제도를 활용하여 공공기여를 통해 기존 용적률 600%~900%에서 최대 용적률 1,350%로 상향
 - 공공기여는 시부야 강 복원 및 산책로 조성을 통한 수변 공간 주변 환경 개선, 어반코어 조성(지하철과 시부야 스트림을 연계)
- 시부야 스크램블 스퀘어 (2019)
 - 도시재생특별지구 제도를 활용하여 공공기여를 통해 기존 용적률 1000%에서 최대 용적률 1,500%로 상향
 - 공공기여는 철도 개선 사업과 연계한 지하철역 교통망 기능 강화(지하철역과 연결), 수직+수평 보행자 네트워크 조성(어반 코어), 입체교통광장 조성, 지하 주차장을 연결하는 지하차선 네트워크, 국제경쟁력을 높이기 위한 도시 기능 도입, 방재 기능
- 시부야 후쿠라스 (2019)
 - 복합기능의 건축물로, 상업, 오피스, 버스터미널 확장 지원시설(공항 연결 버스터미널 제공 등), 야외 옥상 식당 등으로 구성
- 시부야 파르코 (2019)
 - 기존 파르코 건물(1973)은 시부야 문화를 상징하였고, 새로운 시부야 파르코(2019) 역시 기존의 파르코 정신을 계승
 - 최신 문화 소개 및 새로운 하위문화를 제안했던 기존의 용도에 상업기능인 파르코 백화점, 오피스, 극장을 복합하고, 입체복합 연결통로인 외부 보행 데크를 조성하여 파르코빌딩 층을 연결

(2) 입체도시공원 복합개발사업

① 미야시타 파크

- 입체도시공원 제도를 활용하여 공원·주차장 등 기존 도시기능에 상업과 숙박시설을 포함하여 일체화된 복합개발방식
 - 기존 공원 안에 수익 시설 운영이 불가능했으나, 입체도시공원 제도 활용하여 공원과 상업시설을 입체 조성
 - 시부야역 역세권에 입지한 상업지역이자 선형공원의 특성으로 유동 인구가 많아 지역 환경 개선과 경제 활성화에 기여
 - 공원은 시부야구에 기부채납하여 민간위탁 방식으로 관리
 - 숙박시설은 공원과 연결되어 로비에 설치된 예술작품을 관람할 수 있도록 오픈스페이스로 조성



그림 19 미야시타파크 남측



그림 20 미야시타파크 옥상

2) 역 주변 대규모 고밀 복합재개발 사례

(1) 도쿄역 주변에서 계획되고 있는 주된 대형재개발 계획

- 치요다구 마루노우치·오테마치, 중앙구 야에스·교바시·니혼바시의 오피스 지역

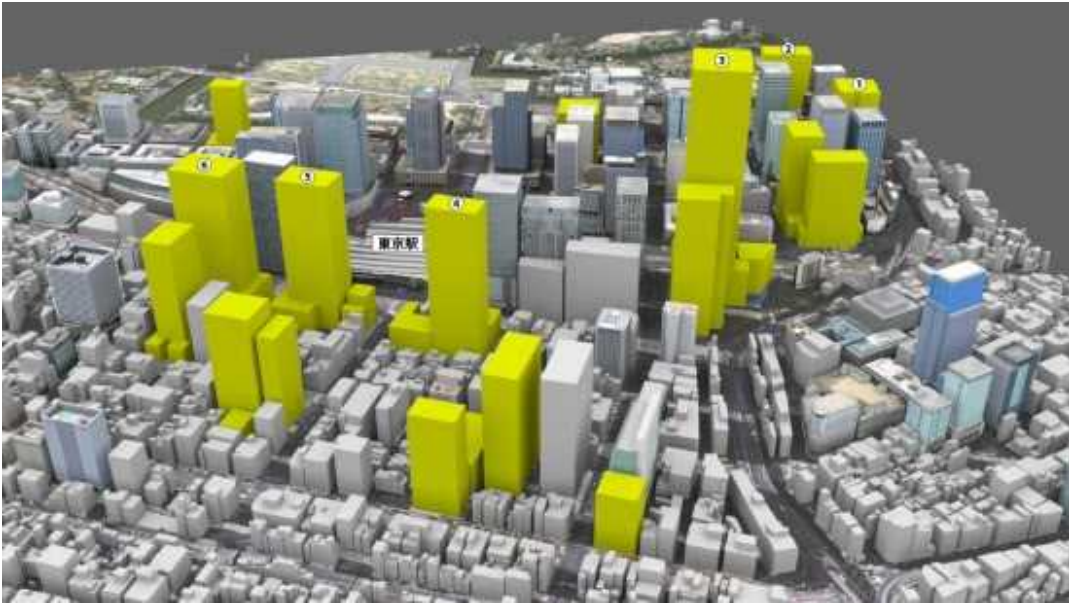


그림 21 도쿄역 주변 대형 재개발 계획안

- 도쿄도는 오래된 역사 건물을 철거하지 않고 건물이 갖고 있던 용적률을 주변 건물에 팔 수 있는 특례용적률적용지구 제도를 통해 주변 건물을 고층 고밀개발 하였고, 역 앞쪽과 뒤쪽에 탁 트인 광장을 조성



그림 22 도쿄역 앞쪽 마루노우치 전경



그림 23 도쿄역 뒤쪽 야에스지구 전경

① 마루노우치 지구재생 프로젝트

○ 2002년 도쿄역, 유락초역 주변 지역이 도시재생긴급정비지역으로 1차 지정, 국제적인 비즈니스 중심지의 경제기반 구축을 목표로 특례용적률적용지구 제도를 적극적으로 활용

- 도쿄도 치요다구에 있는 비즈니스 거리이자 상업 지구인 마루노우치 지구는 금융, 언론사 등 약 4,000개 이상의 사무소가 입지하여 약 24만 명의 취업인구를 포함하는 명실상부한 세계적인 비즈니스 센터
- 1988년 초, 마루노우치 지구 전체를 전면재개발하여 업무 중심의 도심 재구축을 제안하는 '마루노우치 맨해튼 계획'을 발표하였으나, 버블경제의 붕괴로 재개발계획 전면 수정
- 1990년대 중반 들어 일본의 국제경쟁력 제고 차원에서 도심부의 집중 재생이 논의되기 시작했고 '업무시설의 집중'에서 탈피해 다양한 도시기능 유치
- 오피스 건물을 주거로 전용하기보다 업무지구를 특화한 복합지구로 개발하는 구상 제안

○ 마루노우치 지구는 도쿄도의 도시계획 결정(2002년 6월)에 따라, 같은 구역내 인접하지 않은 부지 간 용적률 이전이 가능한 '특례용적률적용구역' 적용

- 도쿄역의 미이용 용적률을 도쿄빌딩, 신축 신마루빌딩 등 주변 건축물로 이양
- 지구 내 육성 용도(권장 용도로서 오피스 이외의 용도)의 집약을 위해 건축물 간의 용도 교환이 가능
- 2006년 완공된 도쿄빌딩과 2007년 완공 예정인 페닌슐러 도쿄빌딩은 상호 용도 교환



그림 24 마루노우치 전경

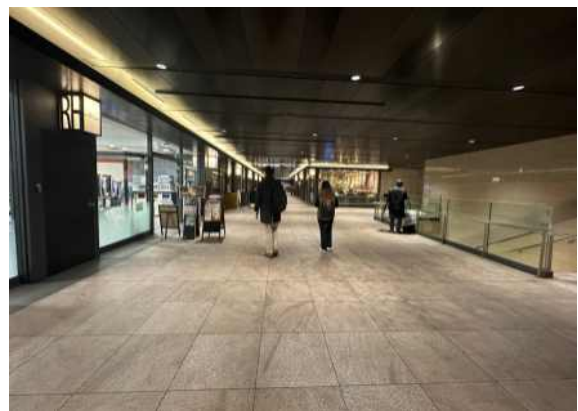


그림 25 마루노우치 지하 보행공간

② 야에스 지구 대규모 고밀복합재개발

○ 도쿄역 동쪽을 변화시키는 대규모 고밀복합재개발 사례로 ‘국가전략특구’로 지정

- 토지구획정리사업과 시가지개발사업을 통해 광역적 도시 기반 정비, 보행자 네트워크 광장 등을 정비하였고, 도쿄역의 용적률을 이양하여 초고층 빌딩 개발
- 도쿄역 야에스구치 역전광장의 정비와 지상 및 지하 보행공간 네트워크를 조성하여 회유성과 교통 결절 기능을 강화하고, 주변 가구의 기능 변화에 맞춰 도쿄의 품격 있는 가로 형성



그림 26 야에스지구 그랑루프



그림 27 도쿄 미드타운 야에스



그림 28 야에스 지구 그랑루프

(2) 니혼바시 지구 재개발

① 니혼바시 지구 재개발사업

○ ‘니혼바시 재생계획’은 기존 상업중심지로서의 도심경쟁력 재생을 목표로 민간 기업 주도 재생사업을 진행한 복합개발 사례로, 단순한 건물 재개발 프로젝트를 넘어 지역 전체의 라이프 사이클을 고려한 지속 가능한 도시 개발 프로젝트

- 100년이 넘는 노포가 많이 남아 있어 일본의 역사와 전통이 있고, 이 지역을 기반으로 성장한 미쓰이부동산은 지역 활성화를 위해 도시재생사업을 도입하되 단순한 개발이 아니라 에도시대 문화적 정취를 간직한 지역의 장점을 결합하여 개발하는 ‘니혼바시 재생 프로젝트’를 도입
- 역사적 건축물 보존을 위해 ‘남기면서 살리고 또 창조한다.’라는 콘셉트로 건축물의 저층부는 역사적인 형태로 보존하고, 상부는 현대적인 고층 건축물로 개발



그림 29 니혼바시강 주변, mixed-use형 수변 개발
출처 : 미쓰이부동산 / 대신증권 research center



그림 30 니혼바시와 도쿄역을 잇는 도보지향형 네트워크
출처 : 미쓰이부동산 / 대신증권 research center

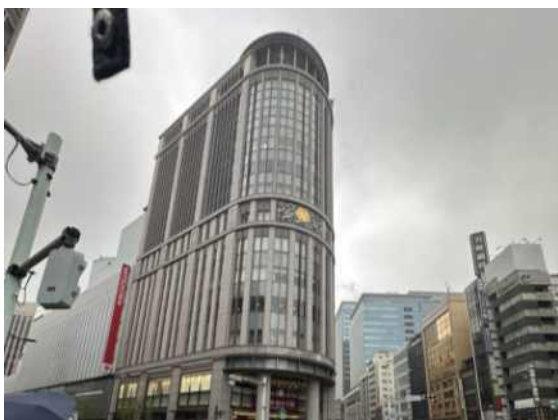


그림 31 니혼바시 무로마치 백화점



그림 32 니혼바시 지구 건축물 모습

② 니혼바시 갤러리아 (니혼바시역 지상부)

- 2018년, 두 블록 간 통합 정비를 통해 블록 사이 도로를 보행자 전용도로로 재편하고, 주차장 입구를 단일화하여 보행성을 강화
 - 니혼바시의 중요문화재로 지정받은 [니혼바시 다카시마야 S.C본관과 [신관을 포함한 니혼바시 다카시마야 미츠이빌딩]의 신설이 개발의 계기
 - 주차장 출입구의 통합과 도시 구간 연계를 통해 수화물 반·출입 공간과 차량 동선을 정리하여 지하에 설치하는 등 자동차 교통을 계획적으로 처리
 - 보행자 전용도로는 유리 지붕으로 덮어 신구건물의 일체감 형성



그림 33 니혼바시 갤러리아 유리 덮개 지붕



그림 34 니혼바시 갤러리아 보행자전용도로

③ 니혼바시역 지하보도 (니혼바시역 지하부)

- 2018년, 니혼바시역은 도로관리자, 철도관리자, 행정 등 다수의 개발자 간의 조정 및 연계를 통해 지하철역과 도시가 일체화되는 도시공간 실현
 - 개찰구 내의 환승 동선 공간 확대, 역 개찰기 증설 등으로 역 내 혼잡 개선 및 지상/지하를 연결하는 역광장 배리어프리 동선 확보 등을 통해 도시를 연결



그림 35 니혼바시역 지하보도 개념도
출처 : 니켄세케이 [58 퍼블릭스페이스]

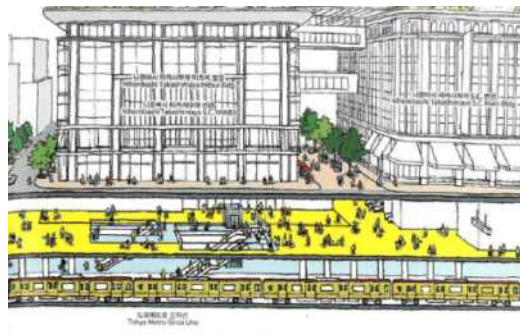


그림 36 니혼바시역 지하보도 개념도 2
출처 : 니켄세케이 [58 퍼블릭스페이스]

(3) 신주쿠역 일대 고밀 복합개발 사례

- 기존 대규모 철도시설로 인한 동-서간의 단절 문제를 해결하기 위해 2001년부터 선로 상부에 약 1만 4,000㎡의 인공지반 설치하여 지역 연계 강화
- 선로 위 2층은 보행자를 위한 공간으로 활용하고 3층은 택시 정류장, 4층은 고속 버스 터미널을 설치하여 환승 체계를 구축
 - JR 동일본 등 5개 회사가 운영, 11개 노선이 환승, 1일 이용객이 약 350만 명으로 2011년에 세계에서 가장 이용객이 많은 철도역으로 기네스북 등재
 - 많은 유동 인구와 업무, 상업 시설이 고밀도로 개발되면서 교통이 포화상태에 이르고 이에 대한 대책이 필요
 - 인공지반뿐 아니라 국도의 재건축을 포함하여 기존 열차 운행과 보행자 통행을 확보하면서 시공함에 따라 약 12년이라는 장기간이 소요
- 역을 개발하면서 시민들을 위한 광장, 녹지 공간과 문화 시설 등 퍼블릭스페이스를 충분히 확보
 - 인공지반 위에 조성된 suica 펭귄 광장은 시민들의 출근과 통학을 위한 넓은 광장과 보행자 동선을 확보
 - 다양한 레벨 차이를 통한 단조로움의 해소, 녹화 등 휴먼스케일을 고려한 디자인을 구현

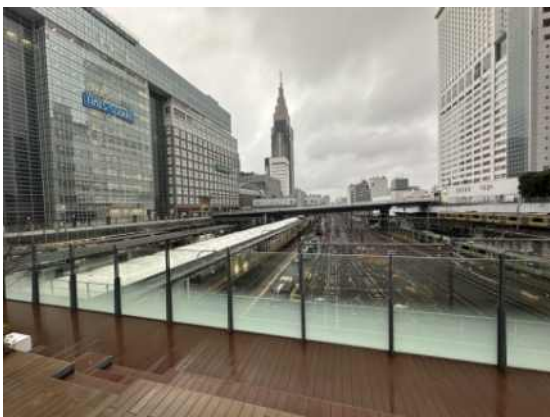


그림 37 신주쿠역 선로 위 광장에서 본 전경

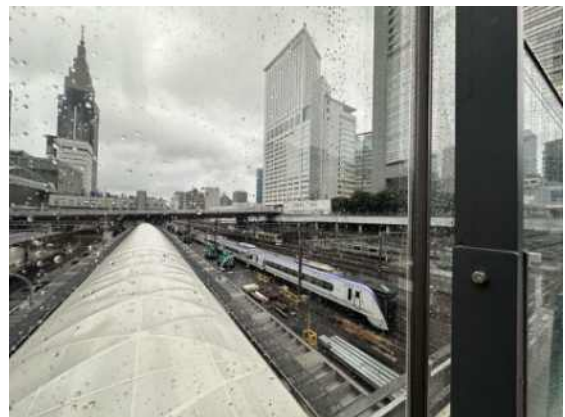


그림 38 신주쿠역 선로 위 광장에서 본 전경

(4) 미드타운 히비야역 토지구획정리사업을 통한 민관 일체 개발

① 미드타운 히비야 스텝 광장 (히비야역 지상부)

- 2018년, 토지구획정리사업을 통해 정부 소유지와 민간 소유지가 일체적으로 정비하여 도로였던 공간이 보행자 전용 공간으로 재편
- 개발을 통해 구도 131호 보도의 확장과 히비야 나카도오리가 보행자 전용도로가 됨으로써, 기존 광장과 일체화



그림 39 히비야 스텝 광장 전경



그림 40 히비야 스텝 광장 전경

② 미드타운 히비야 아케이드 (히비야역 지하부)

- 2018년, 지구계획정리사업으로 구가 소유한 공유지와 민간 공유지의 지하를 활용하여 정비
- 민간개발에 의한 지하철역의 기능확충이 실현된 사례
- 광장을 사이에 두고 북쪽에는 공유지에 점포 등이 배치, 남쪽에는 민간 부지 내에 점포가 배치되어 민관 쌍방의 활기를 띠는 공간으로 개발

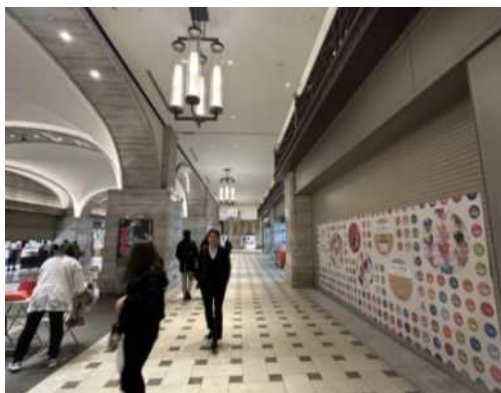


그림 41 히비야 아케이드 전경

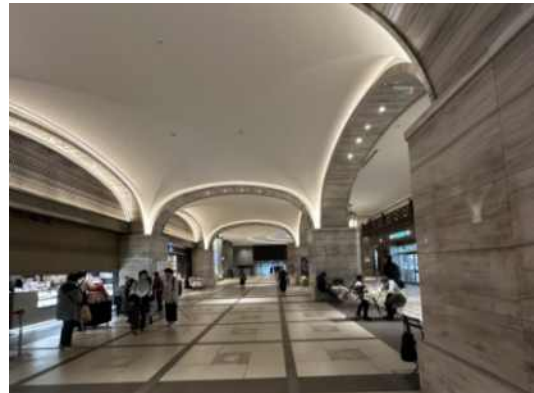


그림 42 히비야 아케이드 전경

3) 철도 연선과 신도시 개발 사례

(1) 후타고 타마가와

- 1999년 오이마치선 운행 및 신역 조성을 계기로 역주변지역을 교외 신도시로 조성
 - 1960년대 도쿄 도심의 인구 밀집과 교통 문제 심화, 1969년에 도쿄도 도시계획 구상에서 후타코타마가와 지역을 신도시 후보지로 선정
 - 민간 재개발로 조성된 첫 번째 교외 주거지로 철도역 주변의 택지 개발과 함께 도시 환경 개선과 지역 활성화
 - 신규 철도노선과 신도시 조성의 동반 계획 개발 사례로, 신도시 조성 부지 규모는 17.5만 m^2 (상업, 업무, 버스터미널 11.2만 m^2 , 주거 6.3만 m^2)
 - 2005년에 사업 승인, 2010년 4월 상업 시설인 "후타코타마가와 라이즈 버즈몰"과 "후타코타마가와 라이즈 오크몰" 집객시설이 선도적으로 운영 시작, 이후 단계적으로 고층주택의 입주와 업무 시설인 "후타코타마가와 라이즈 오피스" 등이 오픈하며, 2015년 6월 부지 내 모든 시설의 개발이 완료



그림 43 기존 철도 노선 및 신규 노선과 신도시 개발 범위



그림 44 후타고타마가와 배치 및 단면 개념



그림 45 후타고타마가와역 보행 공간



그림 46 타카시마야 S.C 백화점

4) 도시계획시설(환경기초시설) 지하화·현대화 사례

(1) 시바우라 물재생센터 지하화 및 지상부 복합개발

○ 도쿄도 하수도국의 물재생센터 지하화를 통해 확보된 지상 공간에 녹지, 체육 시설 등 조성

- 1931년에 가동을 시작한 시바우라 물재생센터는 도쿄에서 3번째로 오래된 시설로, 대규모 시설의 노후화 문제 제기
- 약 49,548㎡의 부지에 지하 2층, 지상 32층 규모의 시설을 건립 계획
- 사업성을 높이기 위해 민간사업자 선정 시 용적률을 400%로 상향, 업무시설을 추가할 수 있도록 지원
- 하부 물재생센터는 도쿄도 하수도국에서 재정비를 담당하고, 상부 상업 시설에 대해서 민간사업자를 모집
- 공원과 오피스는 레벨을 맞춰 설계되어 공원과 자연스럽게 연결되어 있으며, 이는 직원들에게 휴식 공간을 제공하고, 시민들에게 쾌적한 도시 환경을 제공
- 지하에 있는 물재생센터는 상부 공원과 시각적으로 분리되어, 공원 이용자들이 물재생센터의 존재를 인지하지 못하도록 설계
- 저류지 상부에 건설된 시나가와 시즌 테라스는 시바우라 물재생센터의 하수열이나 재생수가 공급되어 빌딩 전체의 공기용 열원, 화장실 세정용 등으로 이용



그림 47 시바우라 추오파크 시나가와 시즌 테라스 전경



그림 48 시바우라 추오파크 물재생센터 지하화

(2) 타카나와 게이트웨이역 주변 재개발

① 타카나와 게이트웨이역

○ 도쿄 종합차량센터 타마치센터의 시설 변경으로 남는 부지에 역 건설

- 야마노테선의 타카나와 게이트웨이역은 2024년에 완공 및 정식 개통계획이나, 2020 도쿄 올림픽 기간에 맞춰 2020년 3월에 편의를 위하여 선개통

② 타카나와 게이트웨이 시티

○ 타카나와 게이트웨이역 주변 재개발계획의 일환으로 개발되었으며, 도쿄의 핵심 시설이 총 집화하여 지역 주민들과 상생하며 새로운 비즈니스 문화 거리를 만들어 내는 것을 목표로 2024년 말 오픈 예정

- JR동일본은 '글로벌 게이트웨이'를 콘셉트로 정하고, "100년 앞을 내다본 풍요로운 생활 만들기"를 목표로 2024년까지 마을을 조성할 예정
- 가장 핵심 랜드마크로 떠오를 건물은 '문화창조동'으로 나무로 덮인 스파이럴 파사드를 도입해 일본의 사계절을 표현



그림 49 타카나와 게이트웨이역 외부 전경

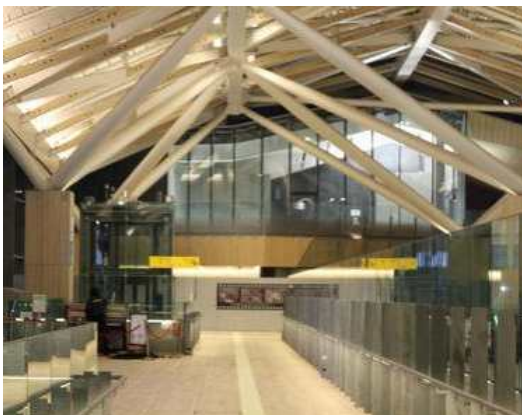


그림 50 타카나와게이트웨이역 내부 전경



그림 51 타카나와 게이트웨이 시티 개발계획

(3) 시나가와역 일대 개발사업

- 철도 화물장 및 차량기지로 이용되었던 곳을 1984년 4월 쿄오부동산이 취득하였고, 재개발 지구계획제도를 적용하여 보행자 공간, 공원, 지역 냉난방 등 일체적 정비를 목표로 재개발
 - 1992년 6월「시나가와역 동쪽 출입구지구 재개발지구계획제도」의 결정에 의한 재개발이 시행
 - 시나가와 역은 도쿄도의 주요 교통 중심지이지만, 노후화된 철도 시설 및 주변 환경 개선 필요성이 제기되어 교통망 개선, 상업 활성화, 녹지 공간 확보 등을 통한 도시기능을 향상

- 지구 전체에 토지의 고도 이용 추진과 공개공지나 부지 내 공지를 일체적으로 계획하여 안전하고 쾌적한 녹지 공공공간을 창출
 - 보행자 동선과 차량 동선의 분리, 지역 공급처리시설 공간 등의 확보를 위해 지하 공간의 유효한 활용



그림 52 시나가와역 동쪽 일대 지구별 구역
출처 : google 검색

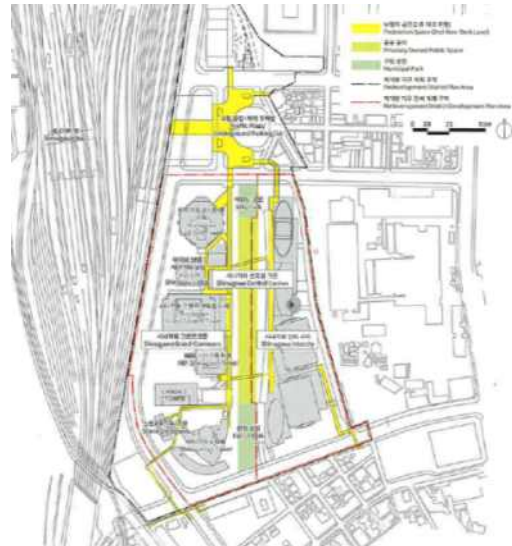


그림 53 시나가와역 센트럴가든 보행 공간
출처 : 니켄세케이 [58 퍼블릭스페이스]

5) 교통 인프라 일체화 및 입체보행 네트워크 조성 사례

(1) 토라노몬 힐즈(Toranomon Hills)

- 도쿄 중심부에 위치하며, 국제 신도심과 글로벌 비즈니스 센터 육성을 목표로 국가 전략특구제도를 활용하여 10여 년간 도시 재개발 사업을 진행
 - 2014년, 토라노몬 힐즈의 개별 프로젝트(모리 타워 제외) 모두 도쿄 도심권 재생에 이바지하는 국가전략특구 사업으로 지정
 - 10여 년간의 도시재개발사업으로 확대·진화하며 단계적으로 개발
- 2014년에 완공된 토라노몬 힐즈 모리타워는 도시계획도로를 지하화하여 지상부를 개발한 도로 입체복합개발의 대표적인 사례로, 단순히 건물을 짓는 것을 넘어 지역을 활성화하는 촉매제 역할
 - 과거 도쿄 임해 부도심과 도쿄 간다사쿠마초우에 이르는 도쿄 환상 제2호선 14km 도시계획도로가 지상으로 지나면서 지역 간 단절과 저층 노후 건축물로 인해 쇠퇴를 경험하며, 도시 재개발 및 도로 재편 사업의 필요성이 제기

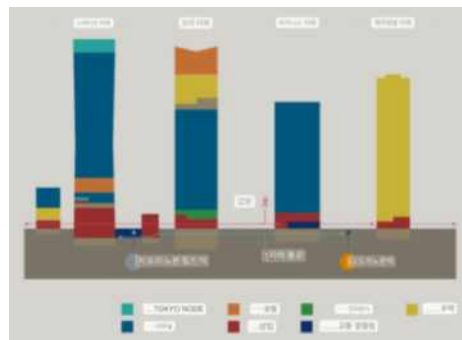


그림 54 토라노몬 힐즈 사업지구 단면도

출처 : https://www.morico.jp/en/projects/toranomon_azabudai/



그림 55 토라노몬 힐즈 중앙공원



그림 56 토라노몬 힐즈 도로에서 본 전경

(2) 아자부다이 힐즈(Azabudai Hills)

- 도시재개발법에 근거하는 제1종시가지재개발사업에 의해 교통 인프라 일체화와 입체 보행 네트워크 조성 및 도쿄의 새로운 랜드마크를 지향하는 도시개발의 새로운 모델로, 2023년 11월에 개관한 다목적복합개발 지구
 - 도쿄 도심 속에서 자연과 공존하는 삶을 추구하는 ‘모던 어반 빌리지(Modern Urban Village)’라는 계획 개념과 녹색으로 둘러싸여 사람과 사람을 연결한다는 ‘그린 앤드 웰니스 (Green&Wellness)’라는 라이프스타일 테마
 - 다양한 도시기능을 보행권 내에 집약하여 도시 속의 도시 - 콤팩트 시티(compact city)를 구현하고, 중앙 광장과 녹지를 중심으로 시설 배치 및 연계를 통해 새로운 커뮤니티 형성을 지원
 - 주변 단지에는 고급 주택가가 있으며, 이와 시각적 연결 및 조화를 위해 타워 높낮이 조절, 디자인 및 색 조화 등을 고려하여 지역 이미지 개선
 - 약 8.1헥타르의 부지 면적에 총 연면적 861,700㎡의 광대한 규모로, 대학병원과 국제학교를 동시에 유치한 첫 사례
 - 아자부다이 힐즈 재개발 사업은 도로 확장, 지하철역 신설, 지하도로 및 보행자 통로 조성 등을 통해 인프라를 크게 개선

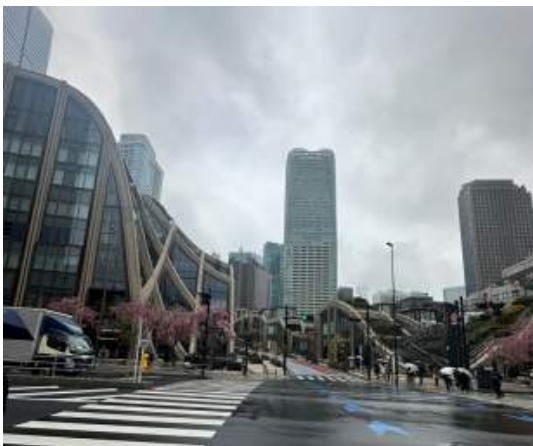


그림 57 아자부다이 힐즈 전경



그림 58 아자부다이 힐즈 중앙 광장

3. 시사점

- 도심 역세권 일대 재정비를 위해 철도계획과 개발계획을 함께 수립
 - 철도 노선과 역사 재정비계획을 기회로 적극 활용하여 역세권 일대 공간 대개조 실현
 - [철도개량→토지 정형화→민간 개발]의 단계적 개발을 통해 안정적으로 장기사업 추진
 - 전략거점 정비를 위한 특례제도를 바탕으로 지역 일대 발전 목표와 전략을 분명히 한 통합적 정비계획 수립 필요
 - 특히, 토지구획정리사업을 통해 지상 공간은 물론 지하공간에 대해 일체적으로 개발할 수 있는 기반을 구축

- 중심지 외곽도 신규 철도 노선과 신도시를 동시 계획
 - 도시 연결 지역에 철도 노선 연장에 따른 신역 조성이 확정되면서, 신도시 조성계획 수립
 - 근교 주택지 확장 개념이 아닌, 업무·문화기능을 복합적으로 조성하여 자체적으로 도시기능을 확보하고, 더 나아가서는 방문수요까지 창출하는 집객시설도 조성

- 도시계획시설(환경기초시설)의 적극 활용을 통해 기존 도시공간의 확장 실현
 - 기반 시설을 현대화하여 규모를 축소하고 지하화하여 확보한 지상부 공간을 인접 업무공간과 자연스러운 공간 연계 실현
 - 민간 자본을 활용하고 외국 기업의 유치를 고려한 제도적 장치를 함께 마련

자료제공 및 문의처 :

도시공간연구실 연구위원 정상혁(02-2149-1093)
도시공간연구실 연구원 진화연(02-2149-1218)
도시공간연구실 연구원 이지선(02-2149-1104)