

국유철도 민자역사 개발에 대한
서울시 정책대응방안

남 진 · 김광중

시 정 연
2002-R-03

국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 정책대응방안

Proposed Policy Guidelines for
National Railroad Station Development

2002



서울시정개발연구원
Seoul Development Institute

연구진

연구책임	남진	• 도시계획설계연구부 초빙부연구위원
	김광중	• 도시계획설계연구부 선임연구위원
연구원	김경철	• 도시교통연구부 연구위원
	오미영	• 도시교통연구부 위촉연구원

이 보고서의 내용은 본 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약 및 정책건의

I. 연구개요

1. 연구배경 및 목적

- 최근 철도청에서는 서울시내 철도역에 대하여 철도이용객 편의시설이 아닌 대규모 상업시설 위주의 민자역사 개발을 추진함으로써 심각한 교통체증유발과 철도이용객의 통행공간 확보 미흡, 주변지역과의 부조화 등 각종 도시문제 발생으로 인한 서울시의 사회비용 부담요인이 될 수 있어 이에 대한 서울시 차원의 대응방안 마련필요가 대두됨.
- 기존의 민자역사의 문제점 및 잠재력을 파악하고, 공익성과 사업성의 조화를 어렵게 하는 개발방식의 메커니즘 규명을 통하여 철도청이 추진하는 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 차원에서의 대응방안을 마련함.
 - 민자역사 개발에 대한 서울시의 정책방향(목표와 원칙) 설정
 - 민자역사의 개발을 합리적으로 유도하기 위한 정책지침 작성
 - 법제도 개선 및 개발방식의 개선방안 제시

2. 연구의 범위

- 이 연구는 서울시뿐만 아니라 수도권내에서 국가기관인 철도청이 소유하고 있는 철도(국유철도)의 역사 가운데서 민자역사 개발이 이루어졌거나 현재 진행중인 역사를 대상으로 함(현재 인허가중인 창동역과 청량리역은 제외함).
 - 운영중인 민자역사 : 서울역, 영등포역, 부천역, 부평역, 동인천역, 안양역
 - 공사중인 민자역사 : 서울통합역, 용산역, 왕십리역, 수원역
 - 철도청이 개발고려중인 역사 : 신촌역, 노량진역
- 서울시내 국유철도 역사현황을 파악하기 위해서 현재 서울시내에 운행중인 경부선, 경인선, 경의선, 경원선, 중앙선, 경춘선 등 77.7km에 달하는 6개의 노선이 경유하는 40개 역사도 연구대상에 포함함.

- 이 연구는 다음과 같은 주요내용과 흐름에 따라 수행됨.
 - 민자역사의 개념 및 개발 메커니즘 파악
 - 국내외 민자역사 개발제도 연구
 - 서울시와 수도권 일대의 민자역사 분석 및 평가
 - 장래 민자역사 개발의 가능성이 있는 철도역 파악
 - 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시의 정책방향 정립

II. 주요 연구내용

1. 서울시의 국유철도와 역사(驛舍)

- 서울시내 국유철도 역사현황
 - 서울시내에는 경부선(19.6km), 경인선(5.6km), 경의선(8.2km), 경원선(25.9km), 중앙선(4.6km), 경춘선(4.4km) 등 총 77.7km에 달하는 6개의 노선이 운행중에 있으며, 이들 노선이 경유하는 40개 역사가 있음(이중 민자역사로 개발되었거나 진행중인 역사는 10개임).
 - 서울시 도시기본계획상의 중심지체계에서 도심과 부도심은 서울역, 용산역, 영등포역, 청량리역, 왕십리역 등 5개역이며, 지역중심은 신촌역, 창동역, 망우역 등 3개역에 불과함. 지구중심은 가좌역, 구로역, 노량진역, 신길역 12개역, 나머지 20개역은 중심지로 지정되어 있지 않음.
 - 철도역사부지의 용도지역현황은, 전체 40개 역사중 19개 역사부지가 일반주거지역이며, 준공업지역이 10개, 자연녹지지역이 8개 역사부지에 지정되어 있으며, 일반상업지역은 남영역, 용산역, 성북역 등 3개 역사에 불과함.
 - 국유철도(수도권전철, 국철)의 시·종착역으로는 서울역, 청량리역, 성북역 등 3개역이며, 정차역은 23개역(전철 17개, 국철 6개)이며, 국유철도와 지하철 등이 환승하는 환승역은 17개역으로서 전체의 42%를 차지함.
- 서울시내 국유철도 이용객 현황
 - 서울시내에 국유철도역 중 전철 이용객이 가장 많은 역은 영등포역으로 1

일 이용객이 승차 62,829명, 하차 62,937명으로 서울시 평균의 4배를 상회하는 한편, 국철 이용객은 서울역(1일 승차 36,016명, 하차 39,544명)이 가장 많으며, 그 다음이 영등포역과 청량리역임.

- 전철과 국철 이용객수를 합치면 영등포역(1일 승차 84,050명, 하차 81,194명)이 가장 많으며, 그 다음이 서울역, 개봉역, 노량진역, 용산역 순임.

2. 국유철도 민자역사의 개발 메커니즘

- 민자역사의 추진배경
 - 협소하고 노후화된 역사를 현대화하기 위해 민간자본 유치
 - 점용허가한 철도부지에 대한 점용료 징수, 자본금 출자지분에 대한 이익배당 등 철도경영개선
- 민자역사 개발의 법적근거
 - ‘국유철도의 운영에 관한 특례법’
 - 철도청의 재정지원과 철도시설의 확충을 위한 “특례법”
 - 민간의 관리·운영 내용과 철도청의 출자에 관한 사항, 국가시설 귀속, 점용허가 등을 주 내용으로 담고 있음.
 - ‘출자사업업무처리규정’(철도청 고시)
 - 사업의 추진절차(계획수립 ~ 준공 후 운영·관리단계)별 조건제시
 - 역무시설의 의무비율(민자역사 총연면적의 10%이상) 및 산출방식
 - 점용허가에 관한 사항 및 점용료 산출방식 등을 주 내용으로 함.
 - ‘고속철도건설촉진법’ : 고속철도의 민자역사를 대상으로 절차 간소화 규정
- 민자역사개발의 추진절차
 - 민자역사의 개발절차는 사업주관자를 선정하여 출자회사를 설립하기까지의 철도청과 사업주관자가 주체가 되는 단계와, 그 이후에 출자회사(민자역사(주))가 서울시에 사업인허가를 받는 단계로 되어 있음.

- 철도청과 사업주관자 또는 민자역사(주)에 의한 사업추진절차는 ①경영개선 계획수립 및 개발대상역 선정단계 → ②사업주관자 모집 및 선정단계 → ③사업추진 협약체결 및 출자회사 설립단계 → ④점용허가 및 착공/시설물 운영 및 출자회사 경영단계로 이루어짐.
- 민자역사(주)가 설립이 되어 서울시에 인허가를 받는 절차는 크게 ①건축기본계획 작성단계 → ②건축계획심의 → ③교통영향평가 및 도시계획사업 실시계획인가 단계 → ④시공자 선정단계로 이루어짐.

• 민자역사의 개발방식 및 참여주체

- 국내 민자역사사업은 모두 BOT방식으로 시행되고 있으며, 철도청(출자지분 25%이하)과 사업주관자(출자지분25%내외)와 일반출자자(출자지분 50%내외)로 구성된 제3섹터방식임.
- 민자역사개발의 참여주체는 철도청, 사업주관자, 민자역사(주), 서울시 등임.
 - 철도청 : 철도부지 제공, 하고 출자회사에 대한 출자
 - 서울시 : 재정적 참여는 하지 않고, 민자역사 관련계획들에 대한 인허가를 결정하는 역할
 - 사업주관자 : 재원조달과 경영기법을 지원하고, 민자역사 완공 후 운영과 관리 담당
 - 일반출자자 : 지분참여만 할 뿐 사업주관자로서의 역할은 하지 않음.
 - 민자역사(주) : 민자역사개발사업에 관한 계획수립 주도, 인허가 신청 및 지자체와의 협의, 철도청에 점용허가를 받고 시공자를 결정하는 등 사업시행 주도

• 민자역사개발의 재원조달

- 철도청의 철도부지제공 및 출자지분참여 이외에 국가에서의 지원이 없는 상황하에서 민자역사 착공단계에서는 초기공사비용으로 막대한 재원이 필요하게 되는데 재원조달은 일방적으로 사업주관자에 의해 이루어지게 됨.
- 사업주관자는 이런 과도한 재원조달을 위해 사전분양(분양수입, 임대보증

금), 후불공사, 은행대출 등을 이용하고 있으나 재원조달에 어려움을 겪음.

- 특히, 은행대출은 공사초기비용을 감당하기 위해서 재원조달을 하는 방식으로 크게 기업금융과 프로젝트금융으로 나누어 지는데, 기업금융방식은 대부분 민자역사((서울역, 동인천역, 영등포역, 부평역, 부천역, 왕십리역) 개발 초기에 사용되었던 재원조달방식이며, 최근에 건설되고 있는 수원역, 용산역 등은 프로젝트금융방식으로 재원조달이 이루어지고 있음.
- 이와 같이 사업주관자에게 일방적으로 의존하는 재원조달방식으로 인해 사업주관자는 보다 많은 재원확보를 위해 분양 및 임대 연면적을 확대시키고 입지선호시설인 상업시설위주로 개발하게 되는 구조를 가지고 있음.

• 민자역사의 규모산정 및 설계

- 출자업무처리규정에서는 민자역사의 시설규모를 역무시설과 영업시설로 분류하여 정의하고 있으며, 특히 역무시설(여객이용 역무시설+역무지원시설)의 규모는 민자역사 전체 연면적의 10%를 넘도록 하고 있음.
- 따라서, 역무시설의 규모에 따라 민자역사의 전체규모가 결정되는 구조. 즉, 역무시설(특히, 역무지원시설)의 규모가 커질수록 영업시설의 규모가 커지게 되어 민자역사의 개발규모가 커지게 되는 구조를 가지고 있음.
- 실제로 대부분의 민자역사의 역무시설 비율은 전체의 10% 수준이며, 상업시설 비율은 전체의 50%를 상회하고 있음.
- 민자역사의 건축설계에 대해서는 특별한 규정이 없으며, 사업주관자 선정항목에서 건축설계는 중요하게 다루고 있지 않아 실제로 저투자가 이뤄짐.

3. 민자역사 개발의 문제점

• 사업성 위주의 개발 - 과도한 규모

- 민간부문인 사업주관자뿐 아니라, 공공부문인 철도청의 입장도 사업성에 따라 이익배당금을 받게 되어 있어 사업성에 큰 비중을 두고 있기 때문에 사업성위주의 과도한 규모의 상업시설 확보

- 제도적 측면에서의 문제
 - 역무시설 면적 10%이상 확보 규정의 역이용, 특히 역무지원시설의 과대공급
 - 사업주관자 선정단계에서의 평가항목 및 배점기준이 운영 및 사업성에 높은 비율을 주고 있어 근본적으로 공공성이 배제됨.
- 사업주관자는 막대한 개발초기 공사비용을 스스로 감당해야 하는 부담을 해결하고, 자금의 건실함을 위해서는 테넌트들이 선호하는 시설들을 민자역사내에 도입해야하며, 또한 이러한 테넌트들을 많이 확보해야 하는 실정임.

• 승객편의 공간의 양적/질적 미흡

- 대합실과 콘코스는 역이용객이 가장 많이 이용하는 공공공간이나 역이용객의 특성(국철과 열차이용객)을 고려하지 않은 규모산정과 상업시설 이용객과 보행자간의 동선 상충 등 공간배치의 문제
- 승하차시 이용객을 소화할 수 있는 통로 확보 미흡 등
- 역사 전·후면 광장(오픈스페이스)의 양적/질적 미흡

• 주변 교통혼잡 및 대중교통연계(TOD개념) 미흡

- 대규모 상업시설의 입지에 따른 주변 교통 혼잡 가중
- 주차장 진출입동선이 간선도로에서 직접 진출입하도록 배치되어 있어 간선도로의 차량흐름을 방해하고 이로 인해 주변 교통혼잡 가중
- 또한, 주말이나 세일기간에는 주차장 진입을 위한 차량 대기행렬(Queue)로 인해 주변 교차로의 교통을 차단하고, 보행동선과 주차장 진출입 차량동선의 상충으로 보행환경 저해
- 민자역사는 대중교통의 접근이 상당히 양호함에도 불구하고, 법정주차대수 이상의 많은 주차장이 확보되어 있어 승용차 통행을 유발하는 결과 초래
- 버스정류장이나 택시승강장 등을 민자역사공간계획에 포함시키지 않아 대중교통과의 연계강화를 통한 환승센터로서의 역할을 수행하지 못하고 있음.

- 서울시 도시계획과의 정합성 고려 소홀

- 서울시의 공간에 영향을 미치는 요소(건축물규모, 배치, 주변 도시계획과의 적정성 여부, 주변 환경과의 조화여부)들에 대한 비중은 9%(1000점 만점중 90점)에 불과하며, 서울시의 의견을 사전에 반영하거나 개발 초기부터 서울시가 참여할 제도적 틀을 가지고 있지 않음.
- 서울시의 심의 및 허가절차상에서는 도시계획적인 종합검토가 이루어지고 있지 않아 서울시 상위계획과의 정합성을 고려하기 어려우며, 또한 민자역사개발에 따른 주변지역에 미치는 영향에 대한 검토도 미비하여 사후대응적인 소극적 개선조건 제시에 그치고 있음.

- 지역사회에의 기여 미흡

- 민자역사 개발은 철도로 인한 지역간 단절을 극복할 수 있는 좋은 기회이나, 현재 민자역사는 역사내 자유통로나 외부통로 등을 통한 소극적인 지역연계에 그치고 있어 주변지역과 연계한 역세권개발 등을 통한 지역간의 보행축 연결, 쾌적한 보행환경조성 등 지역단절을 극복하려는 노력이 부족함.
- 현재 운영중인 민자역사는 지역주민을 위한 편의시설보다는 상업시설 이용객을 위한 편의시설이 주류를 이루고 있음.
- 서울역사를 제외하고는, 민자역사는 지역의 상징물로서의 이미지를 찾아보기 힘들며, 역사로서의 이미지보다는 상업시설의 이미지가 강함.

Ⅲ. 정책제언

1. 공익성 있는 역사개발을 위한 정책목표 및 지침

- 정책목표

- 정책목표 1: 이용객의 편의와 공공성을 높이는 역사개발
- 정책목표 2: 개발로 인한 사회적 비용의 최소화
- 정책목표 3: 서울시 공간구조계획에 부합하는 역사개발

- 정책지침

- 개발규모에 대한 원칙
- 충분한 여객이용공간의 확보와 역사의 매력을 높일 수 있는 편의시설 유치
- 교통처리 및 주차장 설치에 대한 원칙
- 대중교통지향적인 개발을 위한 대중교통과의 환승공간 정비에 대한 원칙
- 지역사회에의 기여를 위한 원칙
- 철도청과의 사전협의를 포함한 서울시의 심의 및 허가절차상의 원칙

2. 민자역사 개발가능여부를 판단하는 기준

- 서울시에 위치하고 있는 40개의 국유철도 역사를 대상으로 민자역사의 개발가능 여부를 판단하는 기준을 제시함.
 - 서울시 도시기본계획상의 공간구조계획에서 “지역중심” 이상인 역일 것.
 - 2개 이상 노선의 환승기능을 담당하는 역일 것.
 - 역의 1일 평균 이용객수가 서울시 평균이상 일 것.
 - 위의 세가지 기준을 민자역사 개발가능여부를 선정하는 우선 기준으로 하고, 아울러 교통현황, 용도지역, 개발잠재력, 인접 역의 민자역사개발 여부 등을 고려하여 민자역사의 개발을 면밀히 검토해야 할 역을 선정함.
- ① 민자역사 개발가능역: 민자역사의 개발이 가능한 역
- ② 민자역사 검토가능역: 민자역사 개발을 면밀히 검토하여 가능여부 결정할 역
- ③ 순수역사개발필요역: 민자역사 개발보다는 순수한 역사시설로서 개발이 바람직한 역

3. 법·제도 및 운영개선

- 주차장법 개정 및 주차상한제의 확대적용

- 민자역사내 상업 및 판매시설은 대중교통의 접근이 상당히 양호한 장점을 가지고 있음에도 불구하고 현행 주차장 규모 산정법은 주변의 주차장 공급이나 시설의 입지적 특성을 고려하지 않고 단지, 용도시설별 면적에 따른 원단위 산정법에 의해 일률적으로 주차장 규모를 산정하고 있음.

- 따라서 민자역사내 상업 및 판매시설에 대해서는 「교통수단분담율」을 적용한 주차장 규모산정과 주차상한제 구역을 확대 적용하여 주차장 설치를 축소시켜 자동차 이용을 제한하고 대중교통 중심으로 이용자를 유도하여 민자역사개발에 따른 주변지역의 교통혼잡을 완화하도록 해야 함.
- 장기적으로는 민자역사내 상업시설의 주차장 설치를 배제하는 방향으로 주차장법 개정을 검토해야 함.

• 역사개발규모 산정시 여객이용 역무시설이 민자역사 전체규모의 10%이상 확보

- 철도청의 출자업무처리규정에서는 역무시설 규모를 전체 민자역사 연면적의 10%이상으로 규정하고 있는데, 이는 오히려 역무시설의 규모를 확대시켜서 민자역사의 전체규모를 확대시키기 위한 수단으로 역이용되고 있음.
- 여객이용 역무시설은 역사를 이용하는 시민들을 위한 공간으로서 그 규모가 확대되는 것은 바람직하다고 할 수 있으나 역직원이 이용하는 역무지원 시설은 그 규모산정에 대한 별도의 기준이 없어 필요 이상으로 규모를 확대해서 확보함으로써 민자역사의 전체 규모를 확대시키는 원인이 됨.
- 따라서 민자역사의 개발규모는 주변 교통환경에 부정적인 영향을 초래하지 않거나 그 영향을 완화할 수 있는 범위내에서 결정되어야 함은 물론이고, 역무지원시설을 제외한 여객이용 역무시설이 전체 규모의 10%이상 되도록 하는 원칙을 적극 검토하여 역사의 공공성을 담보할 수 있도록 하여야 함.

• 서울시와 철도청의 사전협의 방안 마련

- 서울시는 철도청과의 민자역사개발 협의회를 설치하여 사업주관자 선정에 서부터 사업인허가 단계까지 적극적으로 참여하여 해당 역사에 대한 사전조사 등을 실시하여 민자역사의 개발가능성, 개발규모, 개발방향, 개발원칙 등에 대해서 의견을 제출하여야 함.
- 또한, 서울시는 민자역사 개발을 역사주변의 기반시설 및 환경정비나 중심지기능 강화 등의 기회로 활용할 경우, 사업주관자에게 기반시설설치 부담까지 지워 상업시설의 규모 확대를 구조적으로 부추기지 말고, 철도청과 민

자역사(주)와 비용분담 및 정비내용에 대하여 협의하여 재정지원을 적극적으로 행하여야 함. 그래서 민간자본이 보다 공공의 목적과 이익을 위해 반영될 수 있도록 유도하여야 함.

- 그리고 전략적으로 중요한 역사(국철 시발역 등)에 대해서는 철도청과의 공동개발도 적극 검토하여야 함.

- 서울시 인허가단계에서의 도시계획적 검토 선행

- 현행 건축계획심의를 선행한 후 교통영향평가를 실시함으로써 이미 민자역사의 개발규모, 설계 등이 결정되어 있는 상황에서 교통영향평가에서는 사후대응적인 소극적 개선조건 제시에 그치게 되며, 또한 도시계획적 검토를 통한 상위계획과의 정합성 고려가 어려우며, 주변지역에 미치는 파급효과 등에 대한 검토가 미비할 수밖에 없는 체계를 가지고 있음.
- 따라서, 서울시의 심의 및 허가절차에 있어서 민자역사 개발구상의 초기단계에서부터 철도청과 서울시가 사전협의를 하고, 그 후에 도시계획적 검토와 교통영향평가를 통합하여 수행함으로써 민자역사 개발이 서울시 도시계획에 적합한지에 대한 면밀한 검토와 더불어 주변지역에의 영향정도를 면밀히 검토하여야 하며, 필요한 경우에는 건축계획심의도 통합하여 일괄적으로 수행할 수 있게 하여야 함.

- 민자역사 개발지역을 지구단위계획구역으로 지정(서울시 도시계획조례 개정)

- 민자역사개발을 주변지역과 연계시켜 상세한 개발을 유도하거나 대중교통지향적인 개발(TOD)을 위한 대중교통과의 환승공간의 정비를 도모하거나, 또한 주변지역의 기반시설정비와 중심기능강화 등을 위한 역세권개발이 필요한 경우에는 역사를 포함한 그 주변지역을 지구단위계획구역으로 지정하여 민자역사개발이 합리적인 개발지침에 의해 시행되도록 하여야 함.
- 이를 위해서는 서울시 도시계획조례 제16조 지구단위계획구역의 지정대상에 ‘민자역사를 개발하고자 하는 지역’을 추가하여 개정할 필요가 있음.

목 차

제1장 연구의 개요	3
제1절 연구의 목적	3
제2절 연구의 범위	4
제3절 연구의 체계	7
제2장 서울시의 국유철도와 역사(驛舍)	11
제1절 서울시내 국유철도 역사현황	11
1. 국유철도 노선 및 역사(驛舍)	11
2. 역사부지의 용도지역 현황	13
3. 서울시 도시공간구조계획상의 위치	15
4. 역사의 기능(환승여부)	15
제2절 서울시내 국유철도 이용객 현황	19
제3장 국유철도 민자역사의 개발 메커니즘	25
제1절 민자역사의 추진배경 및 법적 근거	25
1. 추진배경	25
2. 법적근거	27
제2절 민자역사개발 추진절차	32
1. 철도청이 주관하는 경우	32
2. 민자역사주식회사가 주관하는 경우	37
3. ‘고속철도촉진법’에 의한 민자역사 개발사업 추진절차	40
제3절 민자역사의 개발방식 및 참여주체	41
1. 민자역사의 개발방식	41
2. 민자역사 개발의 참여주체	43
3. 재원조달	45
제4절 민자역사의 규모 산정 및 설계	51
1. 규모산정	51
2. 민자역사의 설계	57
제4장 기존 국유철도 민자역사의 평가	61
제1절 운영중인 역사	61
1. 서울민자역사	61

2. 영등포민자역사	74
3. 부평민자역사	86
4. 부천민자역사	97
5. 동인천민자역사	106
6. 안양민자역사	114
제2절 공사중인 역사	124
1. 서울통합민자역사	124
2. 용산민자역사	130
3. 왕십리민자역사	140
4. 수원민자역사	149
제5장 민자역사 개발의 문제점 및 개선방향	161
제1절 사업성 위주의 개발 - 과도한 규모	161
제2절 승객 편의공간의 양적/질적 미흡	164
제3절 주변 교통혼잡 및 대중교통연계(TOD개념) 미흡	167
제4절 서울시 도시계획과의 정합성 고려 소홀	171
제5절 지역사회에의 기여 미흡	173
제6장 민자역사 개발의 정책 제언	179
제1절 정책 지침	179
1. 정책목표	179
2. 민자역사 개발가능여부 판단기준	180
3. 개발지침	185
제2절 사례지역 검토	191
1. 신촌역사	191
2. 노량진역사	200
제3절 법·제도 및 운영개선	207
참고문헌	213
부 록	219
부록 1. 철도청·사업주관자 주도의 민자역사 개발사업추진절차 종합정리	
부록 2. 민자역사 역무시설 규모산출 기준(제5조제3항관련)	
부록 3. 민자역사개발에 대한 동경도의 기준과 대응 요약	
부록 4. 동경도 도시계획국 면담내용 요약정리	

- 부록 5. JR東日本(주), 東京急行電鐵(주), 小田急電鐵(주)의 면담내용 요약
- 부록 6. 철도역 구내 등 개발계획에 관한 지도기준(동경도)
- 부록 7. 철도역 구내 등 개발계획에 관한 지도기준 운용(동경도)
- 부록 8. 철도역 구내 등 개발계획 검토위원회 요강(동경도)
- 부록 9. 역사 건물의 Design Concept(JR동일본)

〈표차례〉

[표 2-1] 서울시내 철도 연장 및 역명	12
[표 2-2] 서울시 민자역사의 현황	12
[표 2-3] 역사부지별 용도지역현황	14
[표 2-4] 서울시 철도역사의 도시공간구조계획상의 위치	15
[표 2-5] 노선수와 노선형태에 따른 역사기능분류	17
[표 2-6] 서울시 국철 1일 평균이용객	20
[표 2-7] 서울시 전철 1일 평균이용객	20
[표 2-8] 역별 국철 및 전철 이용객수	21
[표 3-1] 재산료와 영업료 산출의 세부 기준	30
[표 3-2] 민자역사 사업주관자 선정의 평가항목 및 요소별 배점 기준	34
[표 3-3] 민간유치에 의한 개발방식	41
[표 3-4] 민간부문의 참여유형	42
[표 3-5] 사업주관자의 재원조달 방식	46
[표 3-6] 국내 민자역사별 재원조달 방식	48
[표 3-7] 출자사업업무처리규정내 민자역사 시설규모조항	51
[표 3-8] 민자역사 역별 용도시설 규모(연면적) 및 비율	53
[표 4-1] 층별 용도시설 현황 및 규모	63
[표 4-2] 서울민자역사개발 추진경위	64
[표 4-3] 층별 용도시설현황 및 규모	76
[표 4-4] 영등포민자역사 개발 추진경위	76
[표 4-5] 법정, 수요, 계획별 주차장 대수	83
[표 4-6] 층별 용도현황	88
[표 4-7] 사업추진경위	88
[표 4-8] 층별 용도현황	98
[표 4-9] 사업추진경위	99
[표 4-10] 층별 용도시설현황	107
[표 4-11] 동인천민자역사 개발사업 추진경위	108
[표 4-12] 층별 용도시설현황	116
[표 4-13] 안양민자역사 개발사업 추진경위	116
[표 4-14] 층별 용도시설 현황	126
[표 4-15] 서울통합민자역사 개발 추진 경위	126
[표 4-16] 층별 용도시설현황	132
[표 4-17] 용산민자역사 개발 추진경위	133

[표 4-18] 층별 용도시설현황	141
[표 4-19] 왕십리민자역사 개발사업 추진경위	142
[표 4-20] 층별 용도현황	150
[표 4-21] 사업추진경위	151
[표 5-1] 철도청이 받은 이익배당금	161
[표 5-2] 역별 법정/계획주차대수	168
[표 5-3] 일본의 주차장면적 산정식	169
[표 6-1] 서울시 40개 철도역사의 도시계획적 사항	184
[표 6-2] 주요 가로망 현황	196
[표 6-3] 주요 가로망 현황	203

<그림차례>

[그림 2-1] 서울시내 철도역사 위치도	13
[그림 2-2] 철도역사부지별 용도지역현황	14
[그림 2-3] 철도역사별 중심지 체계	16
[그림 2-4] 철도역사별 환승여부	18
[그림 3-1] 철도청·사업주관사 또는 민자역사(주) 주도의 사업추진절차	32
[그림 3-2] 사업인허가를 위한 민자역사(주)의 사업추진절차	38
[그림 3-3] 민자역사 개발의 참여주체간의 관계	43
[그림 3-4] 기업 금융방식 개념도	47
[그림 3-5] 프로젝트 금융방식 개념도	48
[그림 3-6] 민자역사별 전체 개발규모 비교	54
[그림 3-7] 민자역사별 역무시설 비율	54
[그림 3-8] 민자역사별 판매시설 비율	55
[그림 3-9] 민자역사별 문화·집회시설 비율	56
[그림 3-10] 민자역사별 주차시설 비율	56
[그림 3-11] 추진절차상 건축설계가 이뤄지는 부분	57
[그림 4-1] 서울역 위치도	62
[그림 4-2] 서울역사의 모습(정면(좌), 측면(중), 후면(우))	62
[그림 4-3] 서울역 1, 2층 주요시설 개념도	65
[그림 4-4] 서울역 주변현황	66
[그림 4-5] 서울역사의 주변(북쪽(좌), 동쪽(중), 서쪽(우))모습	66
[그림 4-6] 서울역 주변 도로망 체계	67
[그림 4-7] 전면부 주차장 출입구	69
[그림 4-8] 후면부 주차장 진출입 및 동선의 상층	70
[그림 4-9] 협소해진 전면 광장(좌)과 후면 보행로(우)	71
[그림 4-10] 역사내 편익시설	71
[그림 4-11] 서울역과 주변과의 조화	72
[그림 4-12] 영등포역 위치도	74
[그림 4-13] 지하1층 콘코스	77
[그림 4-14] 지하3층 콘코스 및 대합실	78
[그림 4-15] 영등포역 주변현황	79
[그림 4-16] 영등포역 주변 모습	79
[그림 4-17] 영등포역 주변 도로망 체계	80

[그림 4-18] 환승통로 및 출근길 혼잡	81
[그림 4-19] 주차장 진출입동선 및 서쪽출입구(상), 후면출입구(하)	82
[그림 4-20] 자유통로(상), 역전면광장(좌), 이벤트광장(중), 역후면광장(우) ..	83
[그림 4-21] 이용되지 않는 옥상공원과 문화전시관	84
[그림 4-22] 부평민자역사 위치도	86
[그림 4-23] 부평역사의 모습(전면(좌), 후면(우))	87
[그림 4-24] 3층 대합실	89
[그림 4-25] 부평역 주변현황	90
[그림 4-26] 부평역 주변 도로망 체계	91
[그림 4-27] 부평로와 신촌로	91
[그림 4-28] 부평역 주차장 진출입구 및 차량동선	93
[그림 4-29] 부평역 광장	94
[그림 4-30] 역광장(청소년 놀이공간)	94
[그림 4-31] 부천민자역사 위치도	97
[그림 4-32] 부천역 주변현황	101
[그림 4-33] 부천역 주변 도로망 체계	102
[그림 4-34] 부천역 접근 도로 체계	103
[그림 4-35] 서쪽 주차장 출입구	103
[그림 4-36] 동인천민자역사 위치도	106
[그림 4-37] 대합실 (지상(좌), 지하(우))	108
[그림 4-38] 동인천역 주변현황	109
[그림 4-39] 동인천역 주변 도로망 체계	110
[그림 4-40] 역 전면 공개공지	112
[그림 4-41] 안양민자역사 위치도	114
[그림 4-42] 안양역 3층 주요시설 개념도	117
[그림 4-43] 안양역 주변현황	118
[그림 4-44] 역전면 변화가(좌-안양역 1번지), 지하상가(우)	118
[그림 4-45] 안양역 주변 도로망 체계	119
[그림 4-46] 안양역 주차장 진출입구	121
[그림 4-47] 역사로의 접근 (전면접근(좌), 후면접근(중), 자유통로(우))	122
[그림 4-48] 주변 아파트와 가까운 골프장	122
[그림 4-49] 서울통합민자역사 위치도	124
[그림 4-50] 공사중인 서울통합역 모습	125
[그림 4-51] 용산역 위치도	130
[그림 4-52] 용산역 주변현황	134
[그림 4-53] 용산역사 주변 모습(한강로변 업무시설(좌), 역앞 윤락업소(우))134	
[그림 4-54] 용산역 주변 도로망 체계	135
[그림 4-55] 주차장 진출입동선	137

[그림 4-56] 지역연결통로	137
[그림 4-57] 용산역 주변 전경	138
[그림 4-58] 왕십리역 위치도	140
[그림 4-59] 왕십리역 주변현황	143
[그림 4-60] 왕십리역 주변 도로망 체계	144
[그림 4-61] 왕십리 로터리 전경	144
[그림 4-62] 복잡하고 좁은 환승통로	145
[그림 4-63] 역사내 지하통로(좌), 전면교통광장(중), 역후면 소광장(우)	146
[그림 4-64] 역주변 전경	147
[그림 4-65] 수원민자역사 위치도	149
[그림 4-66] 수원역 대합실	152
[그림 4-67] 수원역 주변 현황	153
[그림 4-68] 수원역 주변현황(역전면(좌), 역후면 공장들(우))모습	153
[그림 4-69] 수원역 주변 도로망 체계	154
[그림 4-70] 수원역 주변 버스 정류장	155
[그림 4-71] 수원역 광장	156
[그림 5-1] 3층 국철 대합실(영등포역)	164
[그림 5-2] 안양역의 한산한 전철대합실(좌)과 영등포역의 동선상충지역(우) ..	165
[그림 5-3] 민자역사의 전면 광장(오픈스페이스)	165
[그림 5-4] 역사별 전·후면 주차장 진출입구	167
[그림 5-5] 역별 법정/계획 주차 비교	168
[그림 5-6] 단계별 주요 사항	171
[그림 5-7] 철로로 인한 지역단절과 연결통로	173
[그림 5-8] 민자역사내 주민편의시설	174
[그림 5-9] 대형골프장으로 인한 주변과의 부조화(안양역)	175
[그림 5-10] 민자역사의 이미지	176
[그림 6-1] 민자역사의 개발가능여부 판단기준의 개념도	181
[그림 6-2] 신촌역 위치도	191
[그림 6-3] 신촌역과 역부지	192
[그림 6-4] 신촌역 주변 현황	194
[그림 6-5] 패션의류·식음거리(좌), 세브란스병원(중), 이화여자대학교(우) ..	194
[그림 6-6] 가로망 및 주요 교차로 서비스 수준	195
[그림 6-7] 연세대와 현대백화점 방향의 차량정체(좌,중), 신촌역입구 불법주차(우) ·	196
[그림 6-8] 대중교통 동선과 버스정류장	197
[그림 6-9] 신촌역 주변 보행환경	198
[그림 6-10] 노량진역 위치도	200

[그림 6-11] 노량진역(좌) 및 역전면광장(중), 1층 출입구(우)	201
[그림 6-12] 노량진역 주변 현황도	202
[그림 6-13] 노량진수산물시장(좌), 역전면 상업시설(중), 주변학원 및 고시촌(우) ..	202
[그림 6-14] 주변 가로망 현황	203
[그림 6-15] 대중교통 현황	204
[그림 6-16] 노량진역 주변 보행환경	205
[그림 6-17] 민자역사 개발에 대한 서울시 인허가절차의 개선	209

제 1 장 연구의 개요

1 연구의 목적

2 연구의 범위

3 연구의 체계

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 목적

18세기 철도가 발달한 이래 철도역사(驛舍)는 도시의 관문이자 상징적 공공시설로 자리잡아 왔으며, 오늘날은 도시철도의 발달로 지역간 이동에 있어서 뿐만 아니라 도시내 이동의 편의성과 쾌적성에 밀접히 연관된 중요한 공공시설이 되고 있다. 도시의 관문으로서, 승차 및 환승공간으로서, 만남과 대기의 장소로서 철도역사는 시민들의 일상적 도시생활의 중요한 일부가 되고 있다.

철도청에서는 역사부지의 상업적 개발기회를 활용하여 민간자본을 유치함으로써 국유철도의 역사개발 비용을 조달함과 동시에 점용료 및 이익배당금의 징수를 통한 재정적 수입증대를 도모하고 있다. 국가가 철도청의 재정문제를 지원해 주기 위한 “국유철도 운영에 관한 특례법”에 의하여 뒷받침되는 이와 같은 철도부지의 상업적 이용은 서울역, 영등포역, 용산역, 왕십리역, 청량리역 등 서울시내의 주요 국유철도역사의 개발에 적용되어 오고 있으며, 향후 신규역사 개발에도 적용되어 질 것으로 전망된다.

그러나 대규모 상업시설을 동반하는 이와 같은 민자역사들은 경제적 타당성을 확보해야 하는 개발방식의 속성상 철도역사로서의 공익성보다는 사업성 위주로 추진되어 오고 있다. 민자역사 개발로 인한 역사공간의 개선 및 편의시설의 확충이라는 긍정적 측면에도 불구하고 교통혼잡의 유발, 도시경관의 저해, 일조 및 통풍 차단 등 주변환경에 대한 부정적 영향을 초래하고 있으며, 역사공간 자체도 충분한 공익성을 확보하지 못하고 있다. 그리고 이와 같은 도시환경에 대한 부정적 효과는 서울시의 부담으로 전가되고 있다.

이 연구는 공익성과 사업성의 균형잡인 공존을 어렵게 하는 기존 민자역사 개발의 메커니즘을 규명하고, 기존의 개발사례를 평가하여 기존 개발방식의 문제점을 파악하며, 이를 토대로 철도청이 추진하는 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시 차원에서의 대응방안을 마련하기 위함이다. 즉 철도청의 민자역사 개발에 대한 서울시의 정책방향(목표와 원칙)을 설정하고 이에 따라 민자역사의 개발을 합리적으로 유도하기 위한 정책지침을 작성하려는 것이다.

제2절 연구의 범위

이 연구는 서울시뿐만 아니라 수도권내에서 국가기관인 철도청이 소유하고 있는 철도(이하 국유철도)의 역사 가운데서 민간자본을 유치하여 개발하는 역사(이하 민자역사)를 대상으로 한다. 구체적으로 언급하면, 기존 운영중인 민자역사는 서울역, 영등포역, 부천역, 부평역, 동인천역, 안양역 등 6개 역사와, 현재 공사중인 민자역사는 서울통합역, 용산역, 왕십리역, 수원역 등 4개 역사이다. 그리고 현재 철도청에서 민자역사 개발을 고려하고 있는 신촌역, 노량진역도 연구대상에 포함한다. 그러나 현재 인허가단계에 있는 창동역과 청량리역은 연구대상에서 제외하였다.

그리고, 서울시내 국유철도 역사현황을 파악하기 위해서 현재 서울시내에 운행중인 경부선, 경인선, 경의선, 경원선, 중앙선, 경춘선 등 77.7km에 달하는 6개의 노선이 경유하는 40개 역사도 연구대상에 포함한다. 이들 6개노선은 지역간 이동의 교통수단으로써 뿐만이 아니라 일부 노선은 서울시내 및 수도권의 여객이동 수단으로 활용되고 있다.

이 연구는 다음과 같은 내용과 흐름에 따라 수행된다.

(1) 민자역사의 개념 및 개발 메커니즘 파악

민자역사의 개념을 정의해 보고, 형태적 유형을 살펴본다. 철도역사는 개발주체에 따라 공공주도형 및 민간주도형으로 구분할 수 있으며, 개발형태에 따라 크게 순수역사형과 상업시설을 합병한 복합형으로 구분할 수 있다. 또한 역사개발의 공간적 범위에 따라 역사중심형과 역세권 개발형으로도 구분할 수 있다. 민자역사의 개발 메커니즘은 BOT, BTO, BOO, ROT, ROO, BLT 등 다양한 형태를 적용할 수 있으며, 민간자본의 참여유형도 직접참여, 간접참여, 위탁참여, 분담참여, 제3섹터 등 다양한 방식으로 이루어 질 수 있다. 이 연구에서는 우리나라의 철도청에서 활용하고 있는 민자역사 개발방식 및 절차에 초점을 맞추어 살펴보고, 어떤 개발 메커니즘의 속성이 철도역사의 공공성 확보 및 도시환경에의 긍정적 영향에 제약을 가하는지를 밝히고, 이를 개선하기 위하여 서울시가 관여해야 할 부분이 어디인가를 밝힌다.

(2) 국내외 민자역사 개발제도 연구

민자 역사에 관련된 국내의 관련 제도를 살펴봄으로써 민자역사 개발의 법적 근거, 사업자의 선정요건, 사업진행 절차, 역사규모 산정기준, 역사시설 설치 기준 등을 파악한다. 우리나라의 민자역사의 근거가 되는 법은 정부에서 철도청의 재정적자 문제 해결을 지원하기 위해 제정한 “국유철도 운영에 관한 특별법”으로, 이 법률 및 시행령, 그리고 철도청의 내부규정에서 담고 있는 각종 규정을 살펴보고 민자역사 개발의 공익성과 상반될 여지가 있는 조항이 어떤 것인지를 파악한다. 또한 외국의 민자역사개발에 관련된 법·제도를 민자역사 개발이 활발히 진행된 일본을 중심으로 살펴보고 우리나라에 대한 시사점을 도출한다.

(3) 국내 민자역사 분석 및 평가

철도청에서 개발한 국내의 민자역사를 평가하여 문제점을 평가한다. 국내 역사는 서울시 행정구역에 국한시키지 않고 수도권 일대의 민자역사를 대상으로 한다. 역사자체의 공공성 및 편의성과 함께 민자역사 개발이 주변 환경에 미친 영향을 중심으로 조사하여 평가한다. 문제점을 도출하면서 그러한 문제점이 법제도에서 유례하는 문제점인지, 역사의 계획 및 설계에서 연유하는 문제인지를 규명하며, 민자역사개발의 속성상 피할수 없는 문제인지 아니면 기존의 개발속성하에서도 개선할 수 있는 문제점이 무엇인지를 규명해 본다.

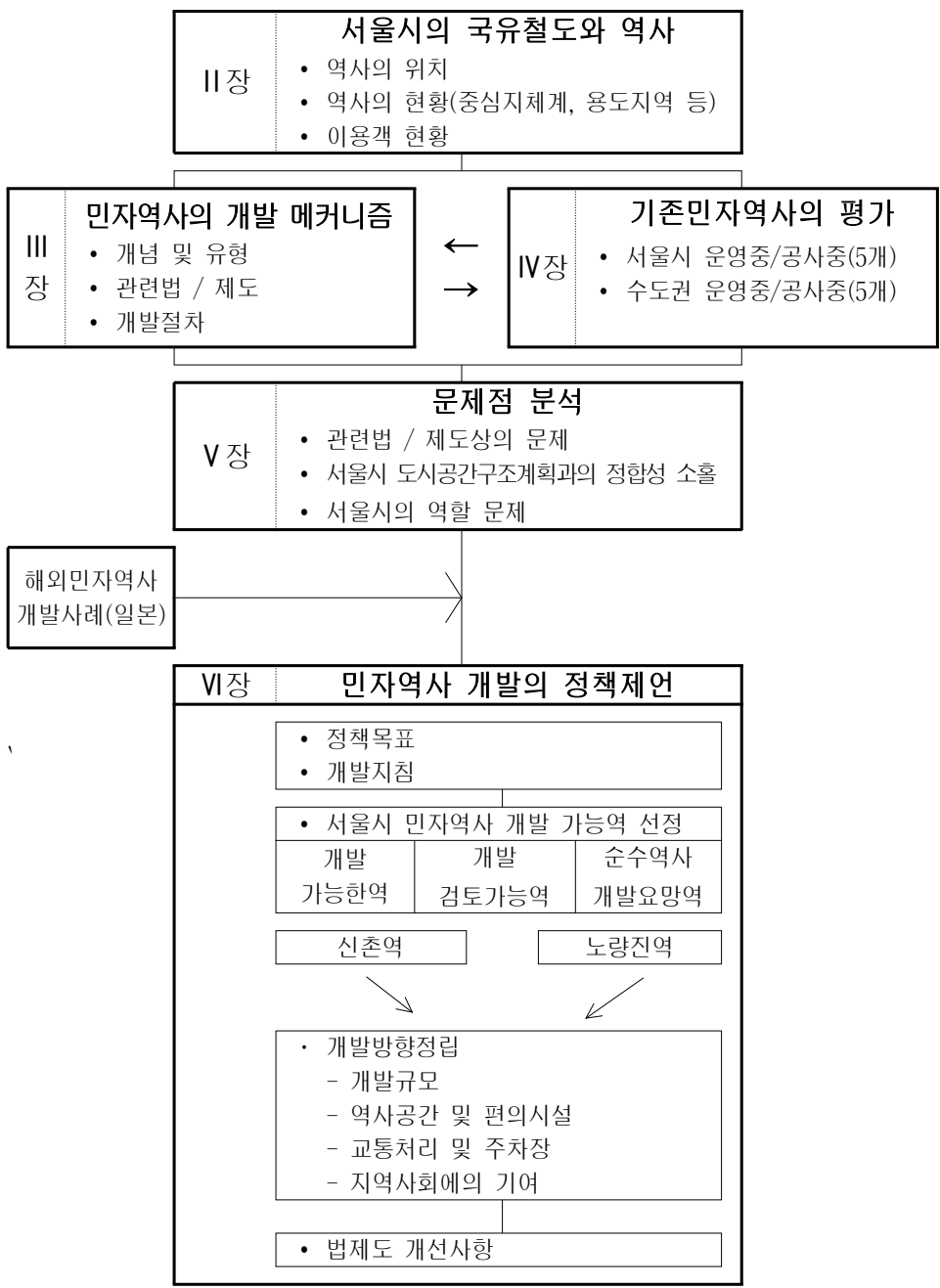
(4) 장래 민자역사 개발 가능 철도역 파악

서울 시내 40개의 국유철도 역사를 대상으로 민자역사의 개발 가능여부를 판단하는 기준을 제시한다. 그리고 장차 민자역사 개발을 면밀히 검토하여 가능여부를 결정하여 할 역과 민자역사 개발보다는 순수한 역사시설로서 개발이 바람직한 역을 파악한다. 철도청이 현재 구체적인 계획을 가지고 있지 않지만 장차 민자역사로 개발하려는 움직임이 있는 역사를 대상으로 철도역사의 성격, 주변의 토지이용 및 교통환경의 특성, 개발방향 등도 검토한다.

(5) 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시의 정책방향 정립

이상과 같은 분석을 토대로 국유철도 민자역사 개발에 대한 서울시의 정책을 제안한다. 정책제안은 크게 일반적인 정책지침과 법·제도 및 운영개선사항으로 나누어 연구한다. 일반적인 정책지침으로는 서울시가 국유철도 민자역사개발에서 추구해야 할 정책목표와 개발규모, 여객이용공간 및 편의시설, 교통처리 및 주차장설치, 대중교통과의 환승공간정비, 지역사회에의 기여, 서울시의 심의 및 허가절차 등에 대한 원칙이 제시된다. 그리고, 법·제도 및 운영개선사항으로는 민자역사 개발이 초래하는 문제점을 개선하기 위해 필요한 철도청 내규의 개선과 민자역사 개발에 있어 서울시의 역할에 대한 일반적인 방향 및 원칙이 제시된다.

제3절 연구의 체계



제 2 장

서울시의 국유철도와 역사(驛舍)

1 서울시내 국유철도 역사현황

2 서울시내 국유철도 이용객현황

제2장 서울시의 국유철도와 역사(驛舍)

제1절 서울시내 국유철도 역사현황

1. 국유철도 노선 및 역사(驛舍)

서울시의 철도역사는 우리나라 최초의 노선인, 경인선(노량진-제물포)이 1899년 개통되면서 시작되었으며, 그 후 연이어 경부선(서울-부산, 1905년), 경의선(서울-신의주, 1906년), 경원선(용산-원산, 1914년), 경춘선(성동-춘천, 1939년), 중앙선(청량리-경주, 1942)이 개통되었다. 서울을 중심으로한 각 지역간의 연결 노선이 개통된 후 1943년 경의선을 시작으로 각 노선별로 복선화 작업이 이루어졌으며, 경부선과 경인선 일부구간은 복복선 전철이 개통되었다.

화물수송만 담당하는 용산선(용산역~수색역)을 제외하면, 서울시에는 경부선, 경인선, 경의선, 경원선, 경춘선, 중앙선 등 6개의 국유철도 노선이 있으며, 그 연장은 총 77.7km이다.

서울시내 경부선은 서울역부터 석수역사이의 19.6km로 서울역을 시점으로 용산역, 노량진역, 영등포역, 신도림역 등 총 13개역이 있다. 경인선은 경부선에서 분기되는 구로역부터 온수역까지의 5.6km로 구로역을 시점으로 구일역, 개봉역 등 5개역이 있으며, 서울시내를 벗어나면 부천역, 부평역 등을 거쳐 인천까지 연결된다. 경원선은 용산역을 시점으로하여 서울의 동부권을 관통하는 노선으로 25.9km로 가장 긴 노선이다. 중앙선의 시·종점역인 청량리역, 경춘선의 시·종점역인 성북역 등을 거쳐 도봉산역까지 연결된다. 경의선은 서울역부터 수색역까지 8.2km, 경춘선은 성북역부터 화랑대역까지 4.4km, 중앙선은 청량리역부터 망우역까지 4.6km로 서울시내에서의 노선은 짧은 편이다.

서울시내에 있는 국유철도 역사는 총 42개이나 이 가운데 경의선(용산역~수색역)상의 효창역과 서강역은 여객운송이 아닌 화물운송만을 담당하고 있는 역으로, 이 2개역을 제외하면 6개 노선, 77.7Km의 국유철도에는 40개 역사가 여객운송을 담당하고

있다. 이들 철도역사는 철도청에서 관리하는 역으로서 국철과 수도권 전철(이하 「전철」이라고 함)이 정차하는 역을 말한다¹⁾.

[표 2-1] 서울시내 철도 연장 및 역명

노선명	대상구간	연장(km)	역수	역명
경부선	서울역 - 석수역	19.6	13개역	서울, 남영, 용산, 노량진, 대방, 신길, 영등포, 신도림, 구로, 가리봉, 독산, 시흥, 석수
경인선	구로역 - 온수역	5.6	5개역	구로, 구일, 개봉, 오류동, 온수
경의선	서울역 - 수색역	8.2	4개역	서울, 신촌, 가좌, 수색
	용산역 - 수색역	9.4	4개역	용산, 효창, 서강, 수색
경원선	용산역 - 도봉산역	25.9	19개역	용산, 이촌, 서빙고, 한남, 옥수, 응봉, 왕십리, 청량리, 회기, 외대앞, 신이문, 석계, 성북, 월계, 녹천, 창동, 방학, 도봉, 도봉산
경춘선	성북역 - 화랑대역	4.4	3개역	성북, 신공덕, 화랑대
중앙선	청량리역 - 망우역	4.6	2개역	청량리, 망우
합계		77.7	42개역	

자료 : '2001년 철도통계연보, 2001, 철도청' 재구성

* 효창역과 서강역은 화물만 운행

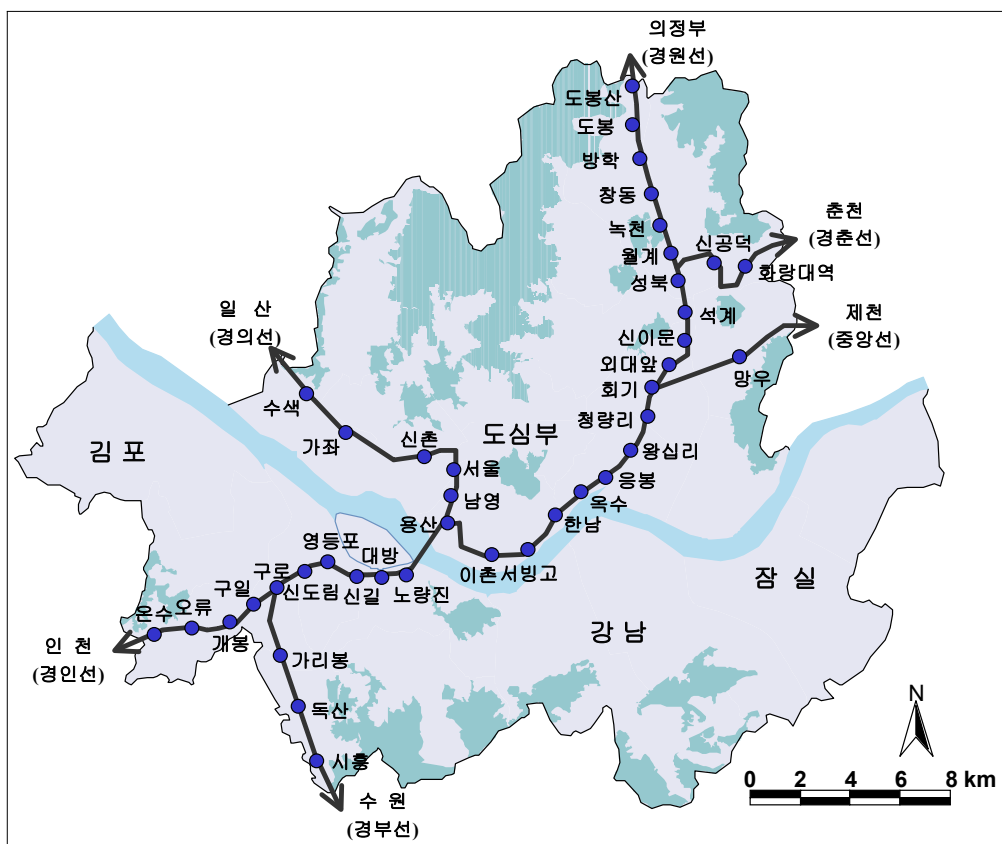
40개의 역사중에서 민자역사는 운영중인 2개의 역사이외에 공사중인 3개 역사와 인허가중인 5개의 역사가 있으며, 이는 전체 역사중에서 25%를 차지하고 있다.

[표 2-2] 서울시 민자역사의 현황

운영중	2개	서울역, 영등포역
공사중	3개	서울통합역, 용산역, 왕십리역
인허가중/ 개발고려	5개	창동역, 청량리역 성북역, 노량진역, 신촌

단, 신촌역, 성북역, 노량진역은 철도청에서 개발을 고려하고 있음.

1) 출자사업업무처리규정 별표1에서 여객역무시설 규모산정시 국철역과 수도권전철역을 구분하여 산정하고 있다.
따라서, 본 연구에서는 광역철도를 국철, 수도권 전철을 전철이라고 하기로 한다.



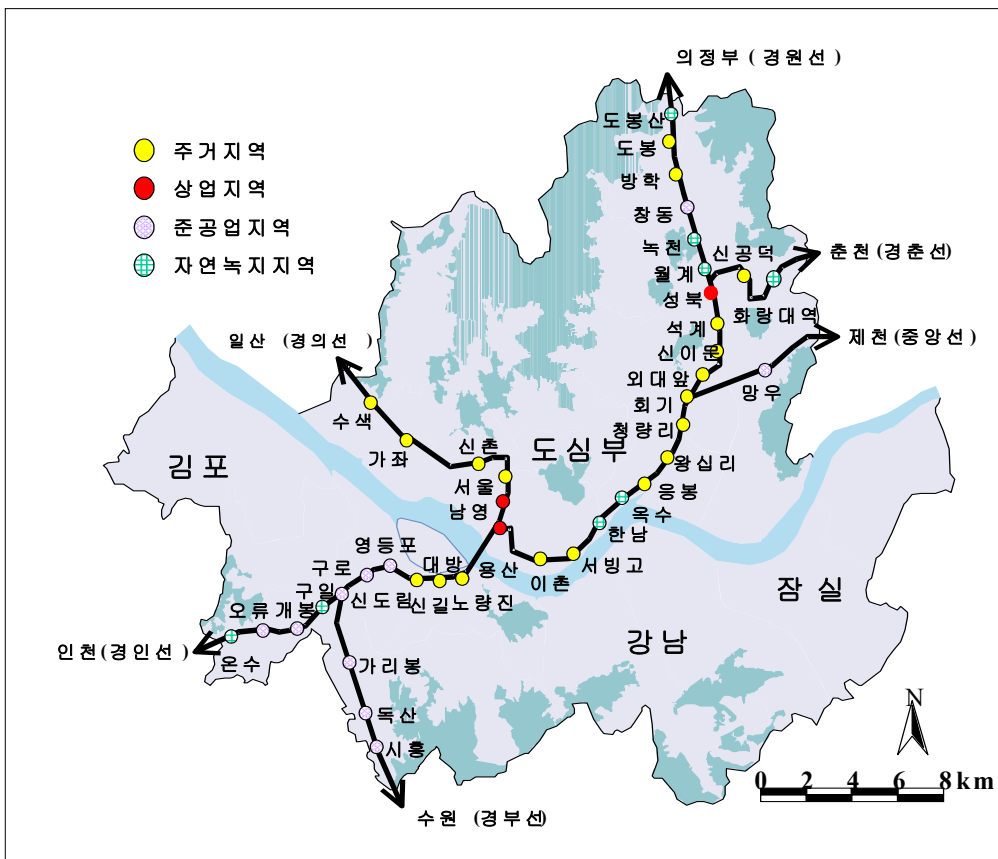
2. 역사부지의 용도지역 현황

철도역사부지의 용도지역현황을 살펴보면, 전체 40개 역사중 약 50%인 19개 역사 부지가 일반주거지역이다(표 2-3 참조). 그 다음으로는 준공업지역과 자연녹지지역이 각각 10개와 8개 역사부지에 지정되어 있으며, 준공업지역의 경우에는 서울의 대표적인 준공업지역인 서남권을 통과하는 경부선과 경인선 상의 역사부지에 많이 지정되어 있다. 상업지역으로 지정되어 있는 역사는 남영역, 용산역, 성북역 등 3곳에 불과하여 향후 철도청이 민자역사개발을 위한 용도지역변경 요청의 가능성을 예상할 수 있다.

[표 2-3] 역사부지별 용도지역현황

구분	역수	역명
일반주거지역	19개역	가좌역, 노량진역, 대방역, 도봉역, 방학역, 서빙고역, 서울역, 석계역, 수색역, 신공덕역, 신길역, 신이문역, 신촌역, 왕십리역, 외대앞역, 응봉역, 이촌역, 청량리역, 회기역
상업지역	3개역	남영역, 용산역, 성북역
준공업지역	10개역	가리봉역, 개봉역, 구로역, 독산역, 망우역, 시흥역, 신도림역, 영등포역, 오류동역, 창동역
자연녹지지역	8개역	구일역, 녹천역, 도봉산역, 옥수역, 온수역, 월계역, 한남역, 화랑대역

자료 : 서울특별시, '서울특별시 도시계획현황도', 1997



[그림 2-2] 철도역사부지별 용도지역현황

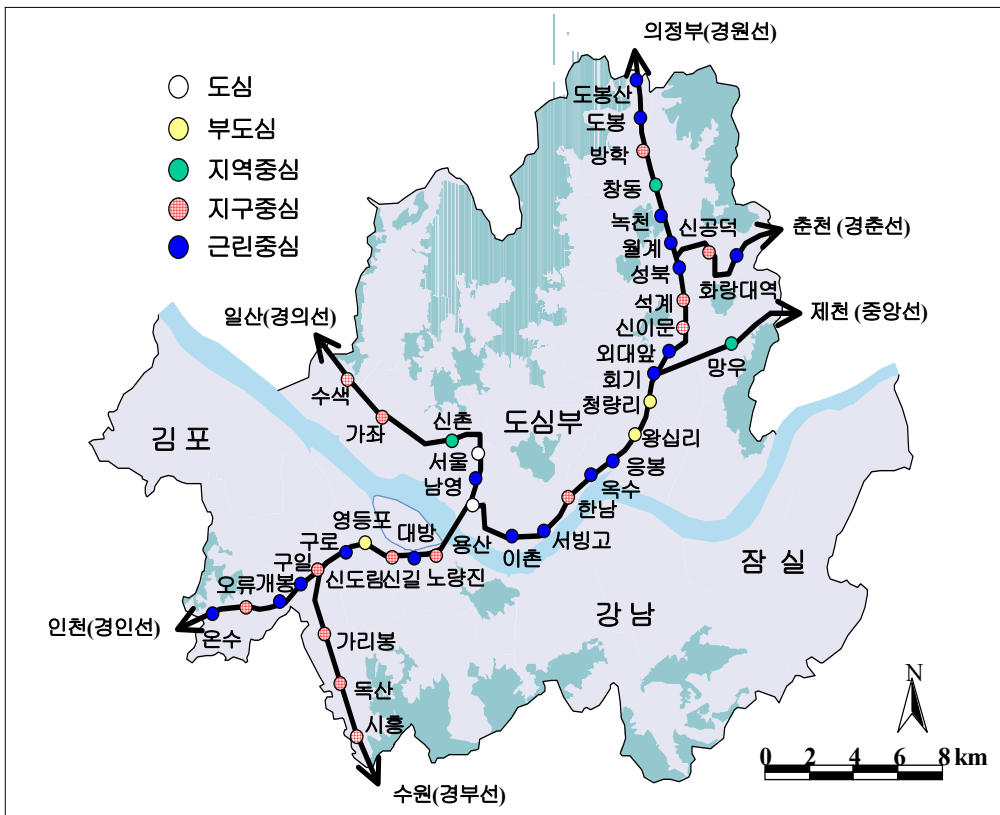
3. 서울시 도시공간구조계획상의 위치

「2011 서울시 도시기본계획」에 의하면, 중심지체계를 1도심 4부도심 11지역중심 54지구중심으로 분류하고 있으며, 중심지체계는 역세권을 중심으로 지정되어 있는 경우가 많다. 서울시의 철도역사 40개를 서울시 도시공간구조계획상 위치에 대비하면 [표 2-4] 및 [그림 2-3]과 같다.

[표 2-4] 서울시 철도역사의 도시공간구조계획상의 위치

구분	역수	역명
도심	1개	서울역
부도심	4개	용산역, 영등포역, 청량리역, 왕십리역
지역중심	3개	신촌역, 창동역, 망우역
지구중심	12개	가좌역, 독산역, 한남역, 가리봉역, 구로역, 노량진역, 방학역, 석계역, 시흥역, 오류동역, 신길역, 수색역,
중심지로 지정되어 있지 않은 곳	20개	구일역, 신공덕역, 신도림역, 신이문역, 외대앞역, 응봉역, 화랑대역, 개봉역, 남영역, 녹천역, 대방역, 도봉산역, 도봉역, 서빙고역, 성북역, 옥수역, 온수역, 월계역, 회기역, 이촌역

중심지 체계상에서 도심과 부도심은 서울역, 용산역, 영등포역, 청량리역, 왕십리역 등으로 총 5개역이며, 지역중심은 신촌역, 창동역, 망우역 등 3개 역이다. 지구중심은 가좌역, 구로역, 노량진역, 신길역 등 12개역이며, 나머지 20개 역은 중심지로 지정되어 있지 않은 곳에 입지하고 있다. 이처럼 지역중심 이상의 중심지체계를 가진 역사는 8개(전체의 20%)에 불과하다. 이는 서울시의 중심지 체계가 역세권을 중심으로 이루어져 있지만, 역세권 대부분이 철도역보다는 지하철역을 중심으로 이루어져 있기 때문인 것으로 판단된다.



[그림 2-3] 철도역사별 중심지 체계

4. 역사의 기능(환승여부)

서울시내 철도역사를 기능별로 살펴보면, 첫 번째로 국철의 시종착역의 기능을 수행하는 역을 들 수 있다. 시종착역으로는 서울, 청량리, 성북역 등 3곳으로서 서울역은 경부선, 경의선, 청량리역은 중앙선, 성북역은 경춘선의 시종착역이다. 두 번째로는 국철, 전철, 지하철간의 환승역과 1개 노선이 정차하는 정차역을 들 수 있다. 환승역중 개노선이 환승되는 역은 서울역, 청량리역, 왕십리역 등 3곳이며, 2개 노선이 환승되는 역은 영등포역, 구로역 등 14개역이다. 2개 노선이 환승되는 역중에서는 전철과 지하철간의 환승이 이루어지는 역이 9개역로 가장 많다. 정차역은 23곳으로 그중 국철만 정차하는 역은 신촌역, 가좌역 등 6개역, 전철만 정차하는 역은 노량진역, 개봉역 등 총 17개역이다.

환승여부로 보았을 때 가장 많은 형태는 환승역에서는 전철과 지하철 2개 노선이 환승되는 역이 9개역으로 가장 많으며, 정차역에서는 전철만 정차하는 역이 17개역으로 가장 많다.

[표 2-5] 노선수와 노선형태에 따른 역사기능분류

역사 기능	노선수	노선형태	역수	역명
정차역	1	국철	6	신촌역, 가좌역, 수색역, 망우역, 화랑대역, 신공덕역
		전철	17	노량진역, 개봉역, 대방역, 외대앞역, 오류역, 남영역, 신이문역, 독산역, 시흥역, 방학역, 월계역, 한남역, 구일역, 녹천역, 도봉역, 서빙고역, 응봉역
환승역	2	국철+전철	2	영등포역, 성북역
		전철+전철	3	구로역, 용산역, 회기역
		전철+지하철	9	이촌역(지하철 4호선), 옥수역(3), 석계역(6), 창동역(4), 도봉산역(7), 신길역(5), 신도림역(2), 운수역(7), 가리봉역(7),
	3	전철+지하철2+지하철5	1	왕십리역
		국철+지하철1+지하철4	1	서울역
		국철+전철+지하철1	1	청량리

고딕 : 노선별 시종착역을 표시한 것임. 국철 : 지방행 열차(광역철도), 전철 : 수도권 전철



[그림 2-4] 철도역사별 환승여부

제2절 서울시내 국유철도 이용객 현황

서울시내 국유철도 이용객 현황을 살펴보면, [표 2-6], [표 2-7]과 같다. 이용객 현황은 우선 지난 10년 간(1992년~2001년)의 서울시 전체 국유철도역사를 이용한 이용객의 변화를 국철과 전철로 나누어 살펴보고, 다음으로 각 역사별 이용객 현황을 살펴 보았다.

우선 서울시 전체의 국철과 전철의 이용객 변화를 보면, 국철이용객의 경우 1992년 이후로 매년 감소추세를 보이고 있다. 전철이용객의 경우에는 1996년을 정점으로 하여 감소하다가 최근에는 다시 증가하는 경향을 보이고 있다. 다음으로 철도역사별 이용객 현황을 살펴보면 [표 2-8]과 같다. 전체이용객현황(국철이용객 + 전철이용객)을 보면, 영등포역이 1일 평균 165,244명(승차 84,050명, 강차 81,194명)으로 가장 많으며, 다음으로 서울역으로 98,802명(승차 46,484명, 강차 52,318명)이 이용하고 있다.

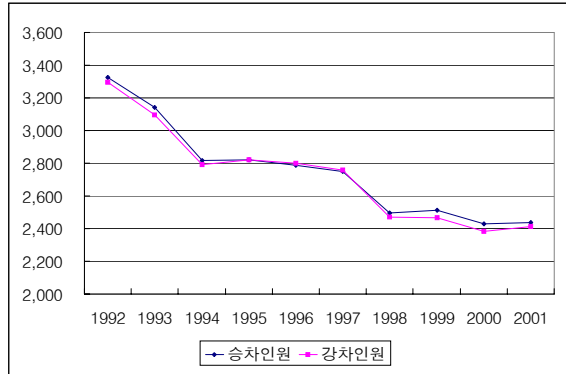
이용객 현황을 국철과 전철로 나누어 보면 다음과 같다. 국철이용객은 서울역, 영등포역, 청량리역에 집중되어 있는데, 그중 서울역은 서울의 중심관문 역으로서 1일 이용객 75,560명(승차 36,016명, 강차 39,544명)으로 가장 많으며, 다음으로 영등포역, 청량리역 순이다. 국철이 정차하는 역은 위에서 언급하였듯이 10개 역이지만, 대부분 서울, 영등포, 청량리역 등에 이용객이 집중되어 있으며, 나머지 역의 경우 이용객이 적은 편이다. 전철이용객 현황을 보면, 영등포역이 1일 이용객 125,766명(승차 62,829명, 강차 62,937명)으로 가장 많이 이용되고 있으며, 다음으로는 노량진역으로 68,874명(승차 34,959명, 33,915명)이 이용하고 있다. 기타 개봉, 용산, 구로, 회기역 등도 서울시 평균(27,757명: 승차 14,597명, 강차 13,160명)을 상회하고 있다.

[표 2-6] 서울시 국철 1일 평균이용객

단위 : 명

구분	승차인원	강차인원
1992	3,326	3,297
1993	3,141	3,097
1994	2,817	2,794
1995	2,821	2,819
1996	2,789	2,799
1997	2,750	2,759
1998	2,496	2,470
1999	2,511	2,467
2000	2,431	2,382
2001	2,439	2,411

자료 : 91-2002, 철도통계연보, 철도청

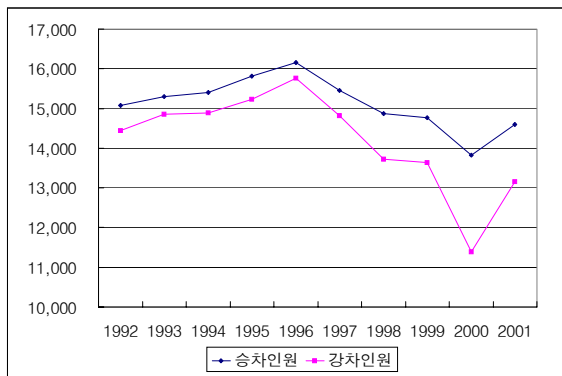


[표 2-7] 서울시 전철 1일 평균이용객

단위 : 명

구분	승차인원	강차인원
1992	15,083	14,436
1993	15,301	14,849
1994	15,401	14,888
1995	15,812	15,226
1996	16,152	15,763
1997	15,460	14,824
1998	14,871	13,726
1999	14,762	13,642
2000	13,826	11,319
2001	14,597	13,160

자료 : 91-2002, 철도통계연보, 철도청



[표 2-8] 역별 국철 및 전철 이용객수

단위 : 명

역명	전 철		국 철		계	
	승차	강차	승차	강차	승차	강차
평균	14,597	13,160	2,439	2,411	17,036	15,571
영등포역	62,829	62,937	21,220	18,257	84,050	81,194
서울역	10,467	12,774	36,016	39,544	46,484	52,318
개봉역	35,063	32,269	-	-	35,063	32,269
노량진역	34,959	33,915	85	72	35,044	33,988
용산역	29,718	29,231	536	60	30,254	29,290
회기역	28,545	23,405	-	-	28,545	23,405
구로역	25,348	24,032	-	11	25,348	24,043
대방역	21,289	21,352	-	-	21,289	21,352
성북역	18,223	13,651	1,379	1,015	19,603	14,666
청량리역	5,493	11,099	13,889	13,553	19,382	24,652
외대앞역	19,103	15,328	-	-	19,103	15,328
석계역	19,037	17,866	-	-	19,037	17,866
오류역	17,466	13,922	8	8	17,474	13,930
신도림역	15,444	4,602	-	-	15,444	4,602
신이문역	14,579	11,542	-	-	14,579	11,542
남영역	14,023	15,139	-	-	14,023	15,139
독산역	12,248	10,626	-	-	12,248	10,626
시흥역	11,785	9,957	1	1	11,786	9,958
창동역	10,077	6,513	7	0	10,084	6,513
방학역	9,905	8,778	-	-	9,905	8,778
월계역	9,653	8,429	-	-	9,653	8,429
온수역	8,889	8,659	-	-	8,889	8,659
신길역	8,755	5,884	-	-	8,755	5,884
가리봉역	8,215	8,163	-	-	8,215	8,163
녹천역	7,758	5,970	-	-	7,758	5,970
한남역	7,606	8,037	-	-	7,606	8,037
구일역	7,467	7,613	-	-	7,467	7,613
도봉역	7,254	4,934	-	-	7,254	4,934
도봉산역	4,652	4,231	-	-	4,652	4,231
왕십리역	2,835	870	1	1	2,836	871
서빙고역	2,756	2,410	4	45	2,760	2,455
응봉역	1,858	1,322	-	-	1,858	1,322
신촌역	-	-	1,764	1,577	1,764	1,577
옥수역	1,535	1,449	-	-	1,535	1,449
이촌역	1,467	532	-	-	1,467	532
가좌역	-	-	415	449	415	449
수색역	-	-	219	111	219	111
망우역	-	-	58	32	58	32
화랑대역	-	-	17	16	17	16
신공덕역	-	-	-	3	-	3

자료 : 철도통계연보, 2002, 음영부분은 서울시 평균이상인 역

제 3 장

국유철도 민자역사의 개발 메커니즘

1 민자역사의 추진배경 및 법적근거

2 민자역사 개발 추진절차

3 민자역사의 개발방식 및 참여주체

4 민자역사의 규모 산정 및 설계

제3장 국유철도 민자역사의 개발 메커니즘

제1절 민자역사의 추진배경 및 법적 근거

1. 추진배경

70년대 이후 급격한 경제성장과 도시팽창이 되어왔지만, 과거의 철도역사는 현재 늘어난 역이용객의 수요를 충족시키기에는 그 규모가 협소하고 역시설도 노후하여 현재의 역이용객들의 욕구를 충족시키기에는 한계가 있다는 문제가 제기되었다.

이런 문제를 해결하기엔 철도청은 재무구조상 열악하였고, 또한 역사건립 후 역이용객 욕구에 맞는 서비스를 제공하기 위한 관리 및 운영에 대한 노하우도 부족하였기 때문에 이것들을 충족시킬 수 있는 방안으로 민간자본의 유치를 통한 민자역사 개발의 필요성이 등장하게 되었다.

철도청은 1977년 대구역과 성북역을 민자역사화하기 위해서 당시 국유재산법의 범위내에서 민자역사 건립을 추진하였다. 그러나, 국유재산법의 사권설정 및 출자금지 규정(국유재산법 20조²⁾)과 예산회계법상 특별법에 의하는 외(外)의 출자금지규정(예산회계법 8조³⁾)으로 민자역사 건립이 추진되지 못하였다. 이에 1981년 하위법인 기업예산회계법의 개정을 통하여 민자역사 건립을 추진하려고 하였다. 개정(안)의 주요내용은 1)정부기업은 사업의 운영에 필요한 경우 관련사업에 출자가 가능하도록 하고, 2)국유재산(행정재산포함)의 현물출자 및 사권설정이 가능하도록 하는 것이었다. 그러나, 당시 재무부, 경제기획원 등의 반대로 인해 법의 개정은 유보되었다.

법 개정을 통한 민자역사 개발이 유보되면서, 철도청은 특별법을 제정하기로 방침을 정하고, 1983년, ‘민자역사건립추진위원회’를 구성하였고, 가칭 ‘국유철도의 민자역사 건립에 관한 법안’을 교통부에 제출하였다. 그후, 몇 차례의 수정을 거쳐 1984년 1월

2) 제20조 (처분등의 제한) 행정재산과 보존재산은 이를 대부·매각·교환 또는 양여하거나 출자의 목적으로 하거나 이에 사권을 설정하지 못한다.

3) 제8조 (재산의 처분과 정의)

①국가의 재산은 법률에 의하지 아니하고는 교환·양여·대부·출자 또는 지급의 수단으로 사용할 수 없다.

②제1항의 재산은 현금을 제외한 일체의 재산으로 한다.

‘국유철도 재산의 활용에 관한 법률’이 제정되었다. ‘국유철도 재산의 활용에 관한 법률’이 제정된 후, 같은 해 8월 서울민자역사 개발계획이 수립되어 1989년에 서울민자역사가 우리나라 최초로 준공되었으며, 영등포역, 동인천역 등이 차례로 개발되었다.

그 후, 1995년 ‘국유철도 재산의 활용에 관한 법률’이 폐지되고, ‘국유철도 운영에 관한 특례법(이하 「특례법」 이라함.)’이 제정되어 현재 민자역사 개발은 특례법을 따르고 있다. 이 특례법은 철도청 공사화(公社化)에 대한 검토가 1989년 한국철도공사법의 제정을 통해 추진되었으나, 공사화를 위한 여건을 갖추지 못하여 1995년 ‘한국철도공사법’을 폐지하고, 대신 철도청이 행정기관으로서 존속하면서 경영합리화를 추진하기 위해 제정된 것이다. ‘국유철도 재산의 활용에 관한 법률’이 철도재산에 대한 활용, 점용허가제도, 철도관련산업에 관련된 사업에 대한 출자제도의 근거를 제시한 법이라면, ‘국유철도 운영에 관한 특례법’은 철도청에 좀더 자율적이고 효율적인 경영을 유도하고, 국유철도사업에 있어서 특례의 근거를 제시한 법이라고 할 수 있다.

구분	국유철도 재산의 활용에 관한 법률	국유철도 운영에 관한 특례법
목적	• 철도사업특별회계의 소관에 속하는 국유재산을 효율적으로 활용하게 함으로써 국유철도역사시설의 개선을 촉진 • 철도이용의 편의를 도모하며, 철도수익을 증대함과 아울러 공공복리의 증진에 이바지	• 국유철도사업의 운영·조직 및 예산 등에 관한 특례를 규정함 • 자율적이고 효율적인 경영을 도모하여 국민의 교통편의를 증진하고 국민경제의 건전한 발전에 이바지
제정 이유	• 철도사업특별회계에 속하는 국유재산을 활용하여 철도역사를 현대화하고 여객편의시설을 확충·개선 • 철도재산에 대한 점용허가제도와 철도와 관련된 사업에 대한 출자제도를 마련하여 철도이용의 편의를 도모하려는 것	• 만성적 적자상태에 있는 국유철도사업에 대한 경영을 획기적으로 개선하고, 낙후된 철도기술의 진흥을 위한 특례를 규정 • 국유철도사업의 재정자립을 도모하고, 철도시설의 확충과 철도기술 수준을 향상시켜, 국민의 교통편의 증진 및 국가경제발전에 이바지하려는 것.

‘국유철도 운영에 관한 특례법’이 제정된 이후, 부천, 부평, 안양역 등이 개발되었으며, 현재에도 서울통합역사, 용산, 왕십리, 수원역 등이 공사중에 있고, 청량리, 창동역은 인허가단계에 있다.

철도청에서는 이러한 민자역사개발에 따른 장점을 다음과 같이 정리하고 있다.

첫째, 철도청이 제공하는 공공성으로 급증한 역이용객의 수요량을 감당한 운행서비스제공, 역사시설의 현대화, 여객편의시설 확충, 지역주민들을 위한 주민편익시설을 제공한다.

둘째, 철도경영개선이 국민의 역이용서비스와 직접적인 연관이 있음을 전제로 했을 때 점용허가한 철도부지에 대한 점용료 징수, 자본금 출자지분에 대한 이익배당 등으로 철도경영개선에 기여한다.

셋째, 역주변의 상권, 문화권 형성으로 여객수요 창출을 유도하고, 그 밖에 효율적인 토지이용(입체적 토지이용), 지방세수 증대 등이다.

그러나 이런 장점들이 있음에도 불구하고, 민간자본 유치라는 특성상 민자역사는 철도이용객을 위한 편의시설이 아닌 대규모 상업시설 위주의 민자역사 개발을 추진함으로써 심각한 교통체증유발과 철도이용객의 통행공간 확보 미흡, 주변지역과의 부조화 등 각종 도시문제 발생으로 인한 해당 자치단체의 사회비용 부담요인이 되고 있다.

2. 법적근거

민자역사 건립을 위한 법적 추진 근거는 기본법으로 ‘국유철도의 운영에 관한 특례법(령)’이 있으며, 철도청 규정으로 ‘출자사업업무처리규정’이 있다. 단, 국가주도사업인 고속철도사업을 원활하고 신속히 수행하기 위해 고속철도의 역사기능을 수행하는 민자역사(서울통합역사, 용산역사 등)는 ‘고속철도건설촉진법’에 의해 민자역사 인·허가절차를 간소화하고, 사업의 효율적인 추진 및 공사의 품질확보를 위한 특례 등을 적용 받는다.

법 및 관련규정의 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

1) 국유철도의 운영에 관한 특례법 및 시행령

특례법은 국유철도 사업에 대한 경영의 개선과 낙후된 철도기술의 진흥을 위한 특례를 규정함으로써 국유철도사업의 재정자립을 도모하고, 철도시설의 확충과 철도기술 수준을 향상시켜, 국민의 교통편의 증진 및 국가 경제발전에 이바지하기 위해 제정되었으며, 특례법에서는 민자역사에 관련하여 사업대상의 역사는 특례를 적용 받아 민간이 관리·운영할 수 있다는 내용과 철도청의 출자에 관한 사항, 국가시설귀속, 점용허가 등을 주 내용으로 담고 있다.

주요 내용을 살펴보면, 경영의 자율성에 있어서 국가는 국유철도를 공공성과 기업성이 조화를 이루도록 운영해야하고, 이를 위해 국유철도사업이 자율적·합리적으로 운영되도록 해야 한다고 되어 있다. 또한, 철도청장이 출자한 상법상의 주식회사에 대하여 소속직원 또는 관계전문가로 하여금 검사하게 할 수 있도록 철도청장의 감독권한을 명시하고 있다. 점용허가기간은 시설물의 종류와 경영하고자 하는 사업이 국유철도사업에 지장을 주지 않는 범위 하에서 시설물의 종류 및 기간을 정하여 점용허가를 할 수 있으며, 철도재산의 점용허가기간은 연장 할 수 있다. 이 경우 연장기간은 연장할 때마다 일정기간⁴⁾을 초과할 수는 없다. 시설물의 국가귀속은 민자역사 건립 후 국유철도사업에 직접 필요로 하는 부분이 있는 경우에는 그 부분은 준공과 동시에 무상으로 국가에 귀속되며, 이러한 사항에 대해서는 점용허가를 할 때 명시해야 한다고 규정되어 있다.

2) 출자사업업무처리규정

출자사업업무처리규정은 특례법에 의하여 철도청장이 출자하는 사업의 추진과 관리 및 운영을 원활하게 하기 위하여 필요한 사항을 정하는 것을 목적으로 하고 있으며, 민자역사추진에 있어 가장 밀접한 규정이다. 규정에서는 민자역사사업의 추진절차(사업추진계획수립단계~준공 후 운영·관리단계)별 조건, 전체민자역사 개발규모에서

4) 철골조·철근콘크리트조·석조 또는 이와 유사한 견고한 건물의 축조를 목적으로 하는 경우 : 30년

위의 사항외의 건물축조를 목적으로 하는 경우 : 15년

건물외의 공작물의 축조를 목적으로 하는 경우 : 5년

의 역무시설 의무비율 지정 및 산출방식, 점용허가에 관한 사항(BOT방식⁵⁾을 언급함), 공사 시행시 비용부담, 점용료 산출방식 등을 주 내용으로 하고 있다

주요내용을 살펴보면, 민자역사사업의 추진절차에 있어서는 철도청이 주관하는 경우와 민자역사주식회사가 주관하는 경우로 나눌 수 있는데, 전자는 민자역사 개발사업의 사업주관자를 선정하고, 개발계획을 수립하는 단계이며, 후자는 교통영향평가, 건축계획심의 등 서울시와의 인·허가 절차라고 할 수 있다. 그에 대한 자세한 사항은 제2절 민자역사 개발추진절차에서 다루기로 한다. 역무시설의 의무 비율은 전체 민자역사 총 연면적의 10%이상으로 규정하고 있다. 역무시설이라함은 여객이용객들이 이용하는 여객이용역무시설(콘코스, 대합실 등)과 역직원들이 이용하는 역무지원시설(역장실, 매표실 등)로 나눌 수 있는데, 전자는 향후 30년후의 여객수요추정을 통해 산정하도록 규정하고 있으나, 후자는 별도로 규정되어 있지 않다. 비용부담에 있어서는 출자회사와 철도청이 부담하는 것으로 하고 있는데, 출자회사는 공사를 시행함에 있어 지장물(건물, 궤도, 전력·전철, 통신 및 신호설비 등을 말함)의 철거나 이설에 소요되는 비용을 부담하며, 철도청은 사무용집기 및 철도청의 계획에 의한 선로의 신설·개량·신호·통신설비(역무자동화기기, 통신기기 등을 말함)와 승강장의 설치 등에 소요되는 비용을 부담하는 것으로 규정하고 있다.

점용료 산출은 본 규정 제37조, 제38조의 내용에 해당되며, 이에 대한 내용을 간략히 정리하면 다음과 같다. 점용료는 재산가액을 기준으로 산출하는 재산료와 사업별 연간매출액을 기준으로 산출하는 영업료로 구분하여 산출한다. 점용료는 재산료와 영업료를 합한 금액을 산출평균한 금액으로 하되, 그 산출된 금액이 재산료에 미달할 때에는 재산료를 점용료로 한다. 다만, 화물 취급을 목적으로 하는 출자사업에 대해서는 재산료를 점용료로 한다. 재산료와 영업료의 산출에 대한 자세한 사항은 [표 3-1]에서 정리한 바와 같다.

5) BOT방식이란 공공사업에 대한 민자유치를 할 때 민간에게 일정한 수익을 보장하기 위해 주로 사용하는 방식으로 정부와 일정 기간의 계약을 맺고 채원조달, 건설, 운영 등을 책임지고 일정기간 동안 사용료를 징수하여 투자수익을 실현한 후 정부에 그 시설에 대한 모든 권리를 양도하게 됨. 기분체납된 이후에도 시설물의 양도 및 관리를 재계약할 수 있으나, 이 경우 시설물이 자기 소유가 아니므로 시설 이용료를 지불하여야 함.

[표 3-1] 재산료와 영업료 산출의 세부 기준

구분	산출 방법
재산료	• 재산료의 단위(㎡)당 가액 = 점용허가 부지의 총 재산가액 / 전체면적 • 위의 평균가액을 재산료 산출의 기초로 함. • 재산가액은 2개 이상의 감정평가법인의 감정평가액을 산술평균하여 산출함 • 용도별 재산료 = 단위(㎡)당 가액 × 『별표3』의 재산료 요율표에 의한 용도별 면적(단, 동일건물에 소유자가 2인일 경우에는 용도별 면적에 점유비율을 곱한 값 × 그에 해당하는 요율) • 위 식으로 구한 용도별 산출 금액을 모두 합한 금액을 전체의 재산료라 함. • 점유비율 = 건물소유 연면적 / 건물 연면적 • 지상건축면적 : 지상건물의 수평투영면적의 지적범위로 • 선상건축면적 : 선로위 공간에 축조한 건물의 수평투영면적의 지적범위 • 지하시설 부지면적 : 지상 및 선상 건축면적 이외의 부지 지하에 축조한 시설중 가장 넓은 층의 면적으로 함. • 재산료의 산출기간은 시설물의 공사착공일부터 준공일까지를 공사기간으로 하고, 준공일 다음날부터는 영업기간으로 함.
영업료	• 사업별 영업료 산출 = 전년도 손익계산서상의 연간매출액 × 「별표4」의 사업별로 구분한 것의 해당사업요율 (단, 여기서 연간 매출액은 기업회계기준의 관련 규정을 준용한 것) • 위의 식으로 사업별로 구한 금액을 모두 합한 금액을 민자역사의 전체영업 시설에 대한 영업료 산출로 봄. • 임대운영 영업시설에 대한 영업료 산출은 월세임대, 전세임대, 장기임대의 경우에 해당하는 식에 임대사업의 요율을 곱해줌(출자사업업무처리규정 제38조 2항).

3) 고속철도건설촉진법 및 시행령

고속철도건설촉진법은 국가 주도사업인 고속철도 건설사업을 신속하게 진행시키기 위하여 고속철도를 신속하게 건설하는데 있어 필요한 사항을 규정하기 위해 제정되었

다.

이 법에서는 절차상 복잡한 민자역사사업의 인·허가단계를 국가가 나서 ‘실시계획 승인’으로 사업에 필요한 모든 인·허가를 결정한다는 사항과, 건교부장관의 권한, 실시계획 승인 등을 주 내용으로 하고 있다.

주요내용을 살펴보면, 건교부장관의 권한은 고속철도 건설이 필요하다고 판단될 때 사회간접자본건설추진위원회의 심의를 거쳐 고속철도건설기본계획(이하 “기본계획”이라 함)을 수립 또는 변경 할 수 있고, 심의위원회 또는 전문가들의 심의를 거쳐 환경영향평가, 교통영향평가 등의 결과가 반영된 고속철도건설사업실시계획(이하 “실시계획”이라 함)을 승인 할 수 있다. 실시계획승인과 타 법률과의 관계에 있어서는 건교부장관이 실시계획을 승인하면 민자역사 개발사업과정중 지자체에게 승인을 받아야 하는 교통영향평가(고속철도건설촉진법 제7조2항), 건축허가(동법 제8조1항16호), 도시계획시설인가(동법 제8조1항1호)등에 대해 인허가가 있는 것으로 한다.

제2절 민자역사개발 추진절차

제1절에서 검토한 법령에 근거하여 민자역사개발을 추진함에 있어 누가 민자역사 개발을 주관하느냐에 따라 사업추진 절차가 크게 두 부분으로 나누어지는데, 철도청이 주관하는 경우와 민자역사 주식회사가 주관하는 경우로 나누어 살펴볼 수 있다.

1. 철도청이 주관하는 경우



[그림 3-3] 철도청·사업주관사 또는 민자역사(주) 주도의 사업추진절차

[그림 3-1]은 철도청과 사업주관자 또는 민자역사(주)에 의한 사업추진절차를 간단히 도표화한 것으로 각 추진절차단계와 단계별 주체를 언급하고 있다.

(1) 경영개선계획수립 및 개발대상역 선정 단계

경영개선계획수립단계에서는 철도청장 주도하에 철도경영개선추진위원회를 거쳐 경영개선계획을 수립·시행하게 됨. 위원회구성은 위원장이 건설교통부차관, 위원은 국

유철도운영에 관한 법률의 시행령 제3조⁶⁾에 언급된 바와 같다. 계획내용⁷⁾에서는 철도청의 수송능력, 업무의 전산화·기계화, 경영관리 등을 담고 있고, 또한 매년 경영개선계획의 추진상황을 검토하여 경영개선계획에 이를 반영함으로써 민자역사사업 추진결정의 시발점이 되고 있다. 이러한 경영개선계획에서 역사에 대한 개선이 필요하다고 결정되면 개발대상역에 대한 제안서 모집단계에서 철도청이 역을 지정하지 않고 경제신문에 개발 제안서를 공개 모집하게 된다. 그러면 사업주관자로 참여를 희망하는 기업들이 자체로 역을 선정하여 여기에 대한 분석내용을 담은 개발 제안서를 제출하게 된다. 여기서 제출된 개발제안서는 철도청이 차후에 대상역을 결정할 때 주요참고자료가 된다. 또한 개발제안서를 제출한 기업이 사업주관자 모집에 신청할 경우에는 1000점 중 3%에 해당하는 가산점을 받게 된다. 그런 후, 사업추진계획수립 및 대상역 결정 단계에서는 위의 단계에서 언급한 민간기업이 제출한 개발제안서들을 검토하여 사업성이 있다고 판단되는 역을 대상역으로 선정하게 된다.

따라서 민자역사의 위치선정은 서울시와 아무런 협의절차 없이 결정되고 있으며, 결과적으로 서울시의 장단기적 도시계획이나 공간구조정책과의 정합성을 가지기 어려운 구조로 되어 있다.

(2) 사업주관자 모집 및 선정 단계

6) 국유철도의운영에관한특례법 시행령 제3조 (위원회의 구성) 위원회의 위원장은 건설교통부차관이 되고, 위원은 다음 각호의 자로 한다.

1. 재정경제부·행정자치부·건설교통부·기획예산처 및 철도청 소속의 1급 공무원(1급상당의 별정직 공무원을 포함한다)중 소속기관의 장이 지명하는 자 각 1인

2. 대통령비서실의 건설교통 관련업무를 담당하는 비서관 및 국무조정실의 건설교통 관련업무를 담당하는 조정관

3. 철도에 관한 학식과 경험이 풍부한 자중에서 건설교통부장관이 위촉하는 자

7) 국유철도의 운영에 관한 특례법 제4조 (경영개선계획등)

②경영개선계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 경영개선목표 및 기본방침에 관한 사항
2. 사업량·직원수등 경영규모에 관한 사항
3. 수송수요에 적합한 수송력 확보 및 수송의 현대화에 관한 사항
4. 업무의 기계화·전산화등 업무의 능률적인 운영에 관한 사항
5. 운임·요금의 적정화등에 관한 사항
6. 조직운영의 효율화 및 경영관리의 개선에 관한 사항
7. 기타 국유철도의 경영개선에 필요한 사항

대상역이 선정된 다음에는 사업주관자 모집 및 선정단계에서 철도청이 경제지나 인터넷을 활용하여 사업주관자 공개모집을 공고하고, 신청한 업체들에 대해서 철도청 자체가 가지고 있는 사업주관자 선정기준(1000점)에 의해 사업주관자를 선정하게 된다 [표 3-2 참조].

[표 3-2] 민자역사 사업주관자 선정의 평가항목 및 요소별 배점 기준

평가분야	평가항목 및 요소	배점
역사시설 및 건축계획분야 (300점)	○ 여객 이용시설 계획 - 장래 여객수요 추정의 적정성 여부 - 여객 이용시설 배치 및 규모의 적정성 여부 - 대합실 공간의 쾌적성 여부 - 여객동선 계획의 적정성 여부	90
	○ 역무시설 및 현업사무실 계획 - 역무기능수행의 독립성 여부 - 역무시설 및 현업사무실 배치와 규모의 적정성 여부 - 근무환경 및 업무기능 고려 여부	60
	○ 토지이용 및 건축계획 - 건축물 규모 및 배치가 주변 도시계획과의 적정성 여부(역사 위치의 적정성 포함) - 평면, 입면 및 구조계획의 우수성 여부 - 건축물 형태가 주변 환경과의 조화 여부	90
	○ 보행 및 차량 동선계획의 적정성 여부 - 역 전후면에서의 역사이용의 편리성 - 타 교통수단과의 환승시설의 적정성	30
	○ 공사중 철도운행의 안전성 및 시공 용이성 여부	30
소요자금 산출 및 자금조달분야 (400점)	○ 소요자금 산출의 타당성 - 시설별 평당 건축비의 타당성 - 총투자비 산정의 적합성	100
	○ 재원조달계획 - 재원조달계획의 적정성 - 자기자본조달의 가능성 - 차입금 및 임대보증금 조달계획의 가능성 - 일반주주 모집계획의 합리성	100
	○ 사업주관자의 재무능력 - 수익성, 안정성, 활동성, 성장성 등	200
경영능력 및 경영계획 (300점)	○ 상권분석 및 업종 설정과 시설계획의 합리성 - 상권분석 및 업종, 시설배치의 타당성 - 직영 또는 임대계획의 적정성	70
	○ 사업주관자의 능력 - 사업계획서의 주된 업종에 대한 경영노하우(과거의 실적 등)	150
	○ 매출 및 수익계획 - 매출액 및 손익추정의 적정성 - 경영전략의 타당성	80

그러나 사업주관자에는 자격제한조건이 있으며, 경영에 관한 사항과 재정능력에 관한 사항이 있다. 경영에 관한 자격조건으로는 유통·레저스포츠·호텔업 등 사업계획서의 주된 업종에 대한 경영에 경험이 있는 기업체로 하여야 하고 기존에 사업주관자로 참여하여 착공이 안된 역이 2개 이상인 기업체는 제외하게 되어 있다. 재정능력에 관한 사항은 사업주관자로 선정된 이후 은행에서 대출을 받기 위한 사업주관자의 자격요건으로 2개 신용평가 전문기관(예, 한국신용평가위원회)이 발행한 기업어음 신용등급이 B등급 이상이고 재무능력이 100억원 이상인 기업체이어야 한다(단, 사업주관자가 컨소시엄으로 구성되어 있을 경우는 구성업체별 회사의 재무능력이 각각 100억원 이상이 되어야 하고 컨소시엄은 최대 구성업체를 3개 업체 이내로 한정하고 있음).

이런 자격조건을 만족하는 업체에 한해서 철도청내에 있는 사업주관자선정 심의회(위원장인 철도청 차장과 위원인 철도청 4급 이상 공무원 중 청장이 지명한 자로 구성됨)에서 사업주관자선정기준의 평가항목 및 요소별 배점기준[표 3-2 참조]을 바탕으로 심의를 하게 되지만, 주로 심의과정에서 별첨의 착안사항 분야별로 전문가의 자문을 얻어 평가 의뢰를 하고 있다는 것을 고려해 볼 때 사업주관자 평가는 전문성을 가지고 이뤄지고 있다고 판단된다.

그러나, 사업주관자선정기준의 평가항목 및 요소별 배점기준을 보면, 총 배점 1000점 중 700점이 수익성과 관련된 항목이고, 공공성과 관련 있는 역사시설 및 건축계획에 관한 사항이 300점으로 배점되어 있어, 사업주관자 선정에서의 철도청이 갖는 주관심 사항은 안정적인 수익창출이 되고 역사가 가져야 할 공공성에 대해서는 상대적으로 소외되고 있음을 볼 수 있다. 더욱이 300점 배점항목 중 실제 역사의 공공성을 측정하는 항목만을 보면 총배점에서 공공성이 차지하는 배점비율이 보다 적어지게 된다.

따라서, 공공성을 제공해야 할 역사가 수익성 위주의 개발이 되고 있는 근본적인 이유는 철도청 자체가 가지고 있는 사업주관자 선정기준의 평가항목 및 요소별 배점기준에서 공공성에 대한 평가항목이 미흡하고 이에 대한 배점 비중이 낮기 때문이라 판단된다.

(3) 사업추진협약체결 및 출자회사 설립 단계

사업주관자가 선정되고 나면 사업추진 협약체결단계에 접어드는데 이 단계에서는

사업주관자로 선정된 기업과 철도청간에 민자역사의 사업추진에 필요한 협약을 체결하여 공증을 하게 된다(선정결과를 통보받은 날부터 15일 이내에 해야 함). 이 경우 연대보증인의 연대보증을 포함하게 되어 있고, 사업주관자로 선정된 기업이 사업진행과정 중에 자격박탈을 당하게 되면 사업주관자 대리역할이 가능하다.

협약 체결에 관한 주요내용은 사업주관자 선정시에 제출된 설계내용 중 상업시설 및 역무시설의 연면적 산정에 대한 재협의, 민자역사건립 후 국가에 귀속되는 시설에 관한 사항, 사업주관자의 책임과 의무에 관한 사항(공공과 민간의 역할분담규명)이다.⁸⁾ 이중 사업주관자의 책임과 의무에 관한 사항에서는 사업진행과정상 과도한 업무를 민간에 전적으로 의존하고 있어 본래의 '제3섹터방식' 의미와는 다소 다른 경향을 띠고 있다.

사업시행자로서의 역할을 하게되는 출자회사(민자역사(주))의 설립단계에서는 철도청(보통 출자지분 25%이하), 민간부문(사업주관자 + 일반투자자 : 보통 출자지분 75% 이상)이 공동출자하여 상법상 법인형태를 건립하게 되는데, 이 때의 설립자본금은 보통 20억으로 하고 있지만, 민자역사의 시설규모와 철도청의 예산 등을 감안하여 변경이 가능하다. 또한 철도청장이 제1주주로 정한 자는 출자회사의 설립에 관한 모든 사항을 청장과 협의하여 추진하도록 규정하고 있다.

(4) 점용허가 및 착공/시설물 운영 및 출자회사 경영 단계

점용허가 및 착공단계는 민자역사 관련계획(도시계획(변경), 교통영향평가, 건축계

8) 출자사업업무처리규정 제13조 (사업추진 협약)

② 제1항의 규정에 의한 협약서에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 사업주관자의 책임과 의무에 관한 사항
2. 출자회사의 설립에 관한 사항
 - 가. 일반출자자 모집시 재무구조가 건설한 2개 이상의 법인을 포함한 지역상공인의 참여 유도에 관한 사항
 - 나. 사업주관자 보유주식 양도제한에 관한 사항
 - 다. 출자회사의 임직원 구성에 관한 사항
3. 공공시설물(역무시설 포함)의 국가귀속(준공과 동시에 무상귀속)에 관한 사항
4. 제3자의 연대보증에 관한 사항
5. 사업주관자의 권리, 의무에 대한 출자회사의 승계에 관한사항
6. 사업주관자의 자격취소에 관한 사항
7. 상업시설 및 역무시설의 기본설계와 실시설계에 관한 사항
8. 기타 당해 사업의 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 사항

획, 도시계획사업 실시계획)에 대한 지자체의 인·허가가 결정된 후의 단계로 출자회사는 국유철도재산에 대한 점용허가를 철도청에 신청 및 허가를 받으면 착공에 들어가게 된다.

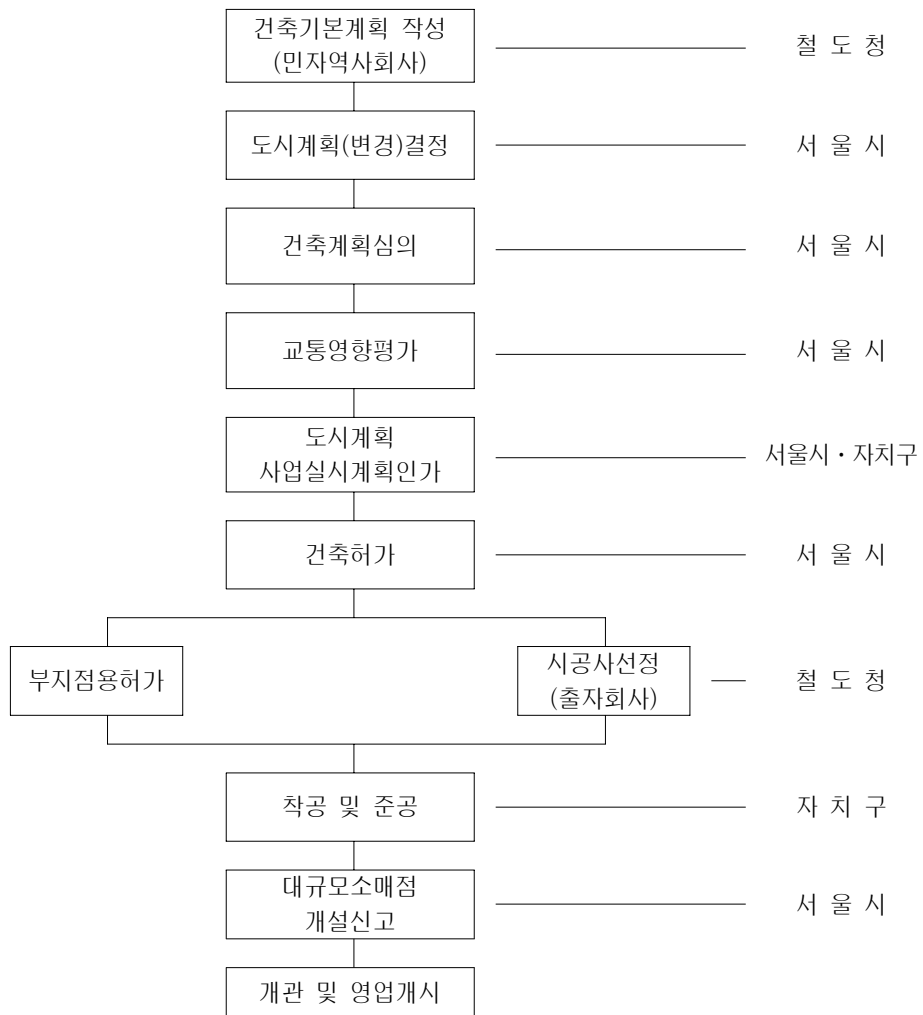
점용허가를 할 때는 허가면적 및 기간, 시설물의 종류 및 국가귀속시설, 허가조건 등을 명확히 해야 하고, 착공에 들어가기에 앞서 사업주관자는 출자회사 명의로 은행으로부터 건설자금을 조달하게 되며, 차입된 건설비는 기존역사 철거, 궤도이설, 민자역사신축 등에 쓰이게 된다.

마지막으로 시설물 운영 및 출자회사 경영단계에서는 민자역사 준공 후 사업추진 협약체결단계에서 협의한 대로 국가귀속시설과 출자회사 소유시설을 구분하여 시설내역과 준공금액 등을 포함한 준공조서 및 준공도를 제출하여 준공확인을 받아야 한다. 시설물이 준공되면 출자회사는 국가귀속처리에 필요한 서류 및 관계도면을 청장에게 제출하고, 청장은 이를 검토하여 국가귀속결정을 한다(출자회사와 철도사업특별회계사무처리규칙시행세칙의 규정에 의해 국가에 귀속시킴).

시설들에 대한 각 소유권이 결정되고 나면 회사경영은 상법을 토대로 출자회사의 책임하에 운영하게 되고 영업이익이 발생시 이익배당을 지분소유자들에게 하게 되며, 또한 민자역사 시설의 원활한 관리운영을 위하여 역과 출자회사가 추천한 동수의 위원으로 구성된 민자역사관리협의회를 당해역에 두게 된다.

2. 민자역사주식회사가 주관하는 경우

출자회사인 민자역사주식회사가 설립이 되어 민자역사 개발사업을 추진하기 위해 지자체(서울시)에 인허가를 받는 절차가 필요한데, [그림 3-2]는 이러한 사업추진 절차를 간단히 도표화시켜 정리한 것이다.



[그림 3-2] 사업인허가를 위한 민자역사(주)의 사업추진절차

(1) 건축기본계획 작성단계

건축기본계획 작성단계에서는 민자역사 전체개발규모(총 연면적), 역내시설별 연면적 및 구성비, 광장, 역내 이용객을 위한 동선계획 등이 계획된다. 그 중 지자체의 인허가 단계에서 주관심 사항인 전체개발규모와 역내시설별 연면적 및 구성비는 민자역사(주), 철도청, 설계사무소, 해당역 장들간의 협의를 통해서 결정을 한 후 건축기본계획을 작성하게 된다.

(2) 건축계획심의 및 교통영향평가/도시계획사업 실시계획인가 단계

도시계획(변경)결정단계에서는 사업부지로 결정된 토지의 범위가 철도청 소유지를 벗어나 다른 이해관계자의 토지를 포함하는 경우 도시계획용도변경을 하게 된다. 통상 도시계획(변경)결정의 경우 장시간이 소요됨으로서 도시계획(변경)결정이 필요한 민자역사의 경우 사업기간이 장기화되는 요인으로 작용하고 있다.

또한, 건축계획심의 / 교통영향평가심의 단계는 도시계획(변경)결정이 끝난 상태이거나, 사업부지가 철도청부지여서 도시계획(변경)결정이 필요 없는 경우에 실시하게 된다. 과거에는 민자역사(주)가 사업시행상 편의에 따라 건축계획심의와 교통영향평가의 우선순위를 선택하였지만, 현재에는 서울시 자체 지침에 따라 건축계획심의를 먼저 받도록 규정하고 있다. 이것은 건축의 규모가 어느 정도 확정된 것을 바탕으로 교통영향평가를 받아야 한다는 의도에서 결정된 것이다.

민자역사의 연면적과 층수에 따라 민자역사에 대한 건축계획 심의 및 허가를 서울시 또는 해당 자치구에서 받는다.

- 서울시에서 건축계획 사전심의를 받을 경우 : 연면적 100,000㎡ 또는 21층 이상
- 자치구에서 건축계획 사전심의를 받을 경우 : 연면적 100,000㎡ 또는 21층 이하

도시계획사업 실시계획 인가단계에서 인가권은 서울시와 자치구 모두 권한이 있다. 서울시의 위임사항으로 구청에서도 도시계획사업 실시계획인가가 가능하나, 구청에서 할 수 없는 경우 서울시와의 협의를 통해서 도시계획사업 실시계획인가가 가능하다.

(3) 시공자 선정 단계

부지점용허가, 시공사 선정, 착공 및 준공 단계는 앞에서 설명했듯이 철도청과 민자역사(주)간에 이루어지는 단계이며, 시공사 선정은 민자역사(주)에 의해 이루어진다.

마지막으로 대규모 소매점 개설신고는 과거에는 사전승인을 받도록 되어 있었으나, 타 판매시설의 경우 허가제가 아닌 신고제를 적용받고 있어 민자역사내 대규모 소매점에 대해서도 동등한 대우를 받도록 하기 위해 5년전 규제완화를 통해서 신고제로 바뀌었다.

3. ‘고속철도촉진법’에 의한 민자역사 개발사업 추진절차

국가주도사업과 관련 있는 ‘고속철도건설촉진법’을 적용 받는 민자역사는 이상에서 살펴본 사업추진 절차와는 다소 다른 절차를 적용받게 된다.

‘고속철도건설촉진법’ 및 시행령과 서울통합민자역사와 용산민자역사의 사업추진경위를 참조하여 앞에서 언급한 민자역사 개발사업 추진절차와 다른 내용을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 고속철도건설 기본계획수립 및 변경 단계를 통해 사회간접자본 건설위원회가 민자역사로 건설할 대상역을 결정한다.

둘째, 출자회사 설립 후 단계에서 특이할 만한 사항으로 업무협의회라는 철도청과 서울시의 협의체를 일정기간 동안 운영하게 되는데, 이 때 두 기관들은 서울시 관련 계획(서울시 도시기본계획, 지구단위계획 등)과 고속철도사업 추진내용이 부합되는지를 협의과정을 통해 조정한다(예, 용산역세권부지에 대한 토지이용계획, 용적률, 도로 등 도시계획사항협의).

셋째, [그림 3-2]의 추진절차와는 달리 민자역사(주)는 실시계획을 승인 신청을 하게 되는데 실시계획 승인이 있으면 교통영향평가(고속철도건설촉진법 제7조2항), 건축허가(동법 제8조1항16호), 도시계획실시인가(동법 제8조1항1호) 등이 동시에 통과하게 되므로 사업추진절차가 ‘국유철도의 운영에 관한 특례법’을 적용 받을 때보다 간편하다. 실제로 용산민자역사 사업추진경위를 보면 실시계획 승인신청부터 실시계획승인까지 5~6개월(2000. 7~2000.12.30) 정도의 기간이 소요되었다. 이는 지자체에 사업인허가권이 있을 때와는 달리 단기간에 사업이 추진됨을 보여주고 있기 때문이며, 결국 고속철도건설촉진법을 적용받는 민자역사사업에서는 지자체의 입장이 인허가권자에서 협의자로 변하게 된다.

제3절 민자역사의 개발방식 및 참여주체

1. 민자역사의 개발방식

민자역사와 같이 민간자본 주도에 의한 개발방식에는 [표 3-3]에서 보는 바와 같이 여러 가지 형태가 있는데, 국내에서는 민간투자법 제4조에 의해 BTO, BOT, BOO방식과 주무관청이 시설사업기본계획으로 제시한 방식(ROT, ROO, BLT 등)으로 사업을 시행할 수 있도록 법적 근거를 마련해 두고 있다.

[표 3-3] 민간유치에 의한 개발방식

사업방식	내 용
BTO (Build-Transfer-Operate)	준공과 동시에 당해시설의 소유권이 국가 또는 지자체에 귀속되며 시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정
BOO (Build-Own-Operate)	준공과 동시에 시행자에게 당해시설의 소유권이 인정
ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer)	국가 또는 지방자치단체 소유의 기존시설을 정비한 시행자에게 일정기간 동시설에 대한 운영권을 인정
ROO (Rehabilitate-Own-Operate)	기존시설을 정비한 시행자에게 당해시설의 소유권을 인정
BLT (Build-Lease-Transfer)	준공 후 제3자에 일정기간 임대 후 양도
BBO (Buy-Build-Operate)	기존의 시설물을 정부로부터 구매하여 민간이 보수, 확장 공사를 한 후 정부의 규제하에 운영
LBO (Lease-Build-Operate)	기존의 정부소유 시설물을 일정기간 임차하여 민간이 보수, 확장공사를 한 후 운영하는 기법

국내 민자역사 개발사업의 관련 법 및 규정(국유철도의 운영에 관한 특례법 제24조⁹⁾, 출자사업업무처리규정 제22조¹⁰⁾)에서는 신규시설의 건설, 소유권을 민간투자자가

9) 국유철도운영에관한특례법 제24조 (점용허가)

①철도청장은 철도재산에 건물 기타의 시설물(이하 "시설물"이라 한다)을 설치하고자 하는 자에게 국유재산법

점용기간 동안 보유하고 사업시설을 운영한다는 내용을 담고 있어 BOT방식임을 알 수 있고, 실제로 국내 민자역사사업이 모두 BOT방식으로 시행되어 오고 있다.

또한 위와 같은 다양한 개발방식으로 민자유치사업에 민간부문이 참여하는 유형으로는 직접참여, 간접참여, 위탁참여, 분담참여, 제3섹터 등이 있다.

[표 3-4] 민간부문의 참여유형

참여유형	내 용
직접참여	민간부문이 사업주체가 되어 계획입안, 재원조달, 건설, 관리운영 등 전체 사업시행
위탁참여	공공부문이 사업주체가 되어 사업시행상의 일부 및 전부를 민간부문에 위탁
간접참여	민간부문이 재원조달만을 담당
분담참여	단일사업을 공공부문과 민간부문이 분담하여 시행
제3섹터	민간과 공공이 공동으로 참여하여 동일한 역할을 수행

이 중에서 국내 민자역사 개발사업을 위한 민간부문의 참여형태는 제3섹터방식¹¹⁾을 취하고 있지만, 본래의 제3섹터와는 다른 형태를 띠고 있다. 즉, 사업시행을 위해서 철도청(출자지분 25%이하)과 사업주관자(출자지분25%내외)와 일반출자자(출자지분 50%내외)로 구성된 상법상의 법인형태인 민자역사(주)가 설립되는 것까지는 일치하지만, 이 후의 사업단계인 시공자선정, 재원조달, 건축계획수립, 교통영향평가 보고서작성

제24조제3항의 규정에 불구하고 대통령령이 정하는 바에 의하여 시설물의 종류 및 기간등을 정하여 점용허가를 할 수 있다.

②제1항의 규정에 의한 점용허가는 출자회사와 제21조제1항의 규정에 의하여 철도청장이 출자·보조 또는 출연한 사업을 경영하는 자에 한하며, 시설물의 종류와 경영하고자 하는 사업이 국유철도사업에 지장을 주지 아니하여야 한다.

10) 출자사업업무처리규정 제22조 (점용허가)

①청장이 법 제24조의 규정에 의하여 국유철도재산에 대한 점용허가를 하고자 할 때에는 허가면적 및 기간, 시설물의 종류 및 국가귀속시설, 허가조건 등을 명확히 하고, 도면에는 역무시설과 영업시설을 구분 표시하도록 한다. 다만, 공사기간중의 점용허가에 대하여는 그러하지 아니할 수 있다.

②제21조제2항 단서의 규정에 의하여 사전에 청장의 승인을 받아 공사에 착수한 경우 청장은 소급하여 국유철도재산에 대한 점용허가를 할 수 있다.

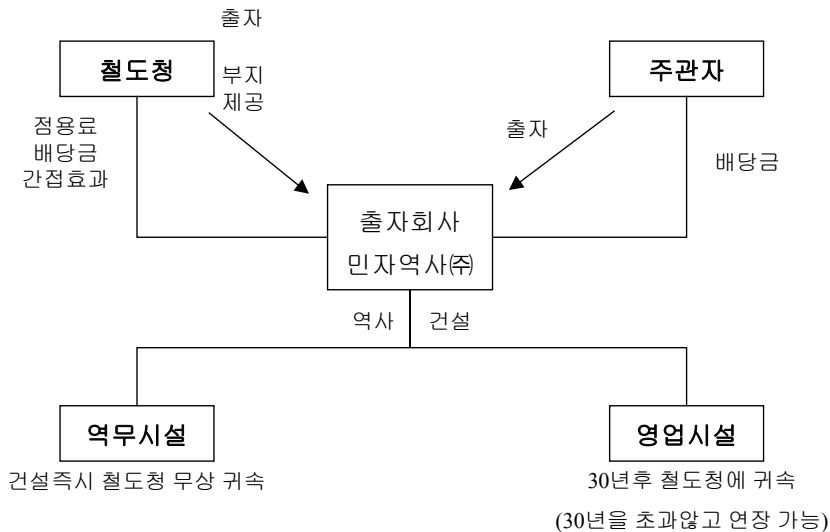
11) 제3섹터란 공공부문과 민간부문이 공동출자하여 상법이나 민법상의 법인형태를 말하며(민자역사사업에서는 민자역사(주)가 여기에 해당됨), 이 법인이 사업주체가 되어 사업을 시행하게 됨. 이 형태는 공공과 민간이 별도의 역할을 수행한다기 보다 공공부문과 민간부문이 공동으로 참여하여 동일한 역할을 수행하게 됨.

등 민자역사관련 사업시행이 모두 민간 주도하에 이뤄지고 있다는 점에서 제3섹터의 본 의미와 다른 형태를 띠고 있는 것이다.

2. 민자역사 개발의 참여주체

여기에서는 국내 민자역사 개발사업에 적용되는 제3섹터방식을 이해하기 위해 개발주체별 역할에 대해서 알아보고자 하며, 개발주체로는 철도청, 지자체, 사업주관자, 민자역사(주)가 있다.

민자역사의 개발주체 및 참여방식은 [그림 3-3]과 같다.



[그림 3-3] 민자역사 개발의 참여주체간의 관계

(1) 철도청의 역할

철도청의 역할은 민자역사사업에 국유재산인 철도부지를 제공하고 출자회사에 대한 출자를 하게 되는데, 현물출자가 필요하다고 인정되는 경우에는 철도재산을 현물로 출자할 수 있도록 특별법 및 규정에 의해 언급되어 있다.

그러나, 철도청 관계자 말에 의하면, 실제 일어나는 출자는 현물이 아닌 자본금으로 이뤄지고 있다고 한다.

(2) 지자체의 역할

지자체는 다른 참여자들처럼 재정적 참여는 하지 않고, 민자역사 관련계획들에 대한 인허가를 결정하는 역할을 하고 있는데 여기서 말하는 민자역사 관련계획들이란 도시계획(변경)결정, 교통영향평가, 건축계획, 도시계획사업실시계획을 말한다.

(3) 사업주관자의 역할

사업주관자는 민자역사개발사업을 함에 있어 재원조달과 경영기법(노하우) 등을 실질적으로 지원하는 역할을 하게 되고, 실질적으로 민자역사(주)에 대주주로 참여하기 때문에 민자역사가 완공을 하게 되면 운영과 관리를 맡는 경향을 보이고 있다.

이와 같이 민자역사개발사업에서 사업주관자가 차지하는 비중이 크기 때문에 사업주관자의 자격 요건을 두어 사업진행과정상 안전성을 도모하고 있다.[2절 민자역사 개발추진절차 참조]

(4) 일반출자자의 역할

그밖에 민자역사(주)의 지분소유자로 참여하는 일반출자자는 사업주관자과 철도청장이 협의하여 모집하되 금융기관 및 지역상공인과 지방자치단체가 참여토록 권장되고 있다(주관사업자 모집지침서에서 언급됨).

또한 민자역사(주) 인터뷰에 의하면 일반출자자는 단순 지분참여만 할 뿐 사업주관자로서의 역할은 하지 않는다고 한다(부천민자역사와 같이 일반출자자로 참여한 지역상공인이 운영과 관리를 맡는 경우도 있음).

(5) 민자역사(주)의 역할

민자역사(주)는 민자역사개발주체인 철도청(지분 25%내외), 사업주관자(지분범위 25%내외), 일반출자자(지분범위 50%내외)의 공동출자로 만들어진 설립자본금에 의해 설립이 되고(개발 참여자들의 출자제한에 관한 규정은 없음¹²⁾), 이들의 역할은 다음과

12) 95년 12월 '국유철도의운영에관한특별법' 이 제정되기 전에는 일반출자자로 주관사업자의 계열사가 참여해

같다.

첫째, 민자역사(주) 설립 후 설계사무소 및 용역회사에 하청업무를 주어 민자역사 개발사업에 관한 계획수립을 주도하는 역할을 한다.

둘째, 이렇게 수립된 계획들에 대해 인허가 신청을 하게 되고 지자체로부터 인허가 결정이 나기까지 지자체와 지속적인 협의를 통해 계획들을 수정 보완한다.

셋째, 지자체로부터 인허가 결정을 받고 나면 철도청에 점용허가를 받고 시공자를 결정하여 착공에 들어가도록 사업시행을 주도한다.

넷째, 민자역사가 준공되고 나면 민자역사(주)는 바로 국가귀속시설로 정한 것들을 국가로 귀속시키기 위한 서류절차과정을 하게 되며, 역내 상업시설 및 판매시설에 대해 점용기간동안(점용기간은 주로 30년이고 점용기간이 끝난 후 재협의를 통해 점용기간 연장이 가능함) 운영 및 관리를 하게 되고, 매년 철도청에게 점용료를 납부하게 된다.

3. 재원조달

민자역사개발사업이 착공단계에 들어가면서부터 기존역사 철거, 궤도이설, 민자역사 신축 등에 필요한 막대한 재원조달이 요구되는데 이와 같이 재원조달이 필요한 시점에 적절히 이뤄지는 것이 사업성패에 주요한 요인으로 작용하게 된다. 따라서 원활한 재원조달을 위해선 어느 한쪽에 의존하기보다는 다른 한쪽의 적절한 지원이 병행되어야 이로부터 발생하는 문제를 최소화시킬 수 있을 것이다.

실제 국내 민자역사 개발사업에서 철도청(국가)과 사업주관자가 재원조달에 어떻게 참여하고 있는가를 알아보면 다음과 같다.

(1) 철도청의 재원지원

철도청(국가)차원의 지원에 관한 사항은 다음과 같이 법조항(국유철도의 운영에 관

서 특정기업이 60%이상의 지분을 가지는 참여형태를 보였지만(서울민자역사 : 한화그룹계열이 총 69%, 영등포민자역사 : 롯데그룹계열이 총 67.3%), 이 특례법이 제정된 이후에는 동일인의 25%이상 주식소유가 제한되었음. 그러나, 1999.2.8 일부개정에서 민자유치의 활성화를 위해서 출자의 제한에 대한 항목을 삭제하였음.

한 특례법)에서 언급하고 있다.

- 사업시행자를 위해 사업 일부를 타인에게 위탁이 가능하도록 하고 있으며 출연·보조·출자한 사업자에 한해 철도재산의 점용을 허가하고 있고(법 제8조), 철도청의 출연·보조·출자와 철도청에 의한 철도재산의 현물재산과 같은 금융·재정지원을 하고 있다(법 제21조).

그러나, 이런 내용들은 국가차원의 지원이라기 보다는 철도청이 출자회사에 지분참여자로 참가하기 위한 내용에 불과하다고 판단된다. 실제로 철도청 관계자 말에 의하면 철도부지제공 및 출자지분참여 외에 국가에서의 지원은 없다고 하고, 서울시 관계자는 고속철도건설사업에는 막대한 국가적 지원을 하면서 그 철로상에 건립되는 민자역사에 대해서는 정부지원이 없다는 것에 문제를 제기하고 있다.

(2) 사업주관자의 재원조달

이렇게 국가의 지원이 없는 상황에서, 민자역사 착공단계에서는 초기공사비용으로 막대한 재원이 필요하게 되는데 재원조달은 일방적으로 사업주관자에 의해 이루어지게 된다. 사업주관자는 이런 과도한 재원조달 역할을 수행하기 위해서 사전분양(분양수입, 임대보증금), 후불공사방식, 은행대출 등을 이용하고 있으나 재원조달이 쉽게 이뤄지고 있지 않는 실정이다.

사업주관자의 재원조달방식을 살펴보면, [표 3-5]와 같다

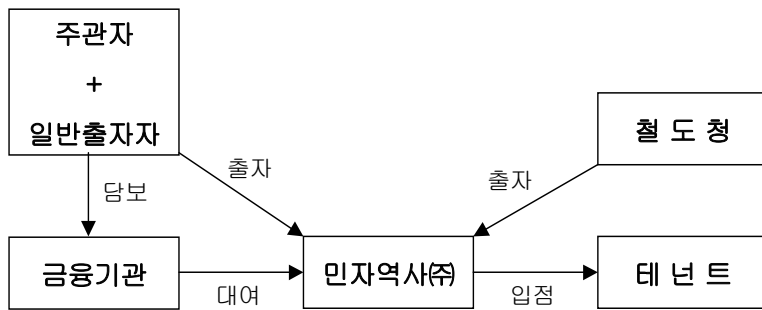
[표 3-5] 사업주관자의 재원조달 방식

재원조달방식	내 용
사전분양방식	- 사업주관자가 재원조달에 가장 많이 의존하는 방식 - 공사초기단계에서 사전분양 및 임대자 유치가 다수 이뤄질 것이라는 보장이 없기 때문에 공사초기에 필요한 재원조달 또한 보장하기에 어려움
후불공사방식	- 공사비용이 크고 사업주관자의 재정적 한계 때문에 공사비용에 대한 지불시기를 늦춰 사전분양방식에 의해 발생한 수익금으로 공사비용을 대처하는 방식
은행대출방식	- 공사초기비용을 감당하기 위해서 재원조달을 하는 방식 - 기업금융과 프로젝트금융으로 나누어 짐

위의 [표 3-5]의 채원조달방식들은 각각이 별개의 것이 아니라, 모두 맞물려 있는 것인데, 특히 은행대출방식에 있어서는 기존의 기업금융방식에서 프로젝트금융방식으로 바뀌고 있다. 기업금융방식과 프로젝트금융방식을 간단히 살펴보면 다음과 같다.

① 기업금융

기업금융이란 금융기관에서 대출을 원하는 자가 리스크에 대한 대가로 담보물 또는 보증인의 보증을 제공해야 하는 제약조건이 있어 채원조달을 원하는 모든 자가 대출을 할 수 있는 것은 아니다. 그렇기 때문에 재무구조가 건실한 대기업들이 사업주관자로 참여를 해왔으며 재무구조가 열악한 중소기업이 양호한 사업성을 가지고 있다고 하더라도 사업주관자로서 참여하기가 어렵다.



[그림 3-4] 기업 금융방식 개념도

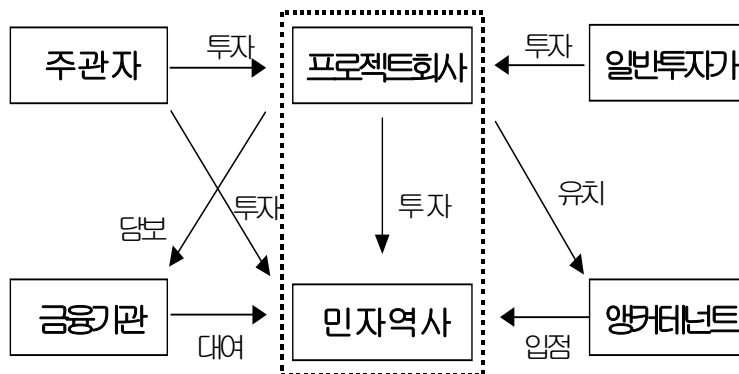
실제로 기업금융방식으로 채원조달을 한 국내 민자역사들을 살펴보면 대개 운영중인 역사들로 해당 역으로는 서울역, 동인천역, 영등포역, 부평역, 부천역, 왕십리역이 있는데, 이러한 해당 역들을 볼 때 기업금융방식은 대부분이 민자역사 개발초기에 사용되었던 채원조달방식임을 알 수 있다.

[표 3-6] 국내 민자역사별 재원조달 방식

민자역사		재원조달방식
운영중	서 울	기업금융
	영 등 포	기업금융
	부 천	기업금융
	부 평	기업금융
	동 인 천	기업금융
	안 양	롯데그룹
공사중	용 산	프로젝트금융
	왕 십 리	기업금융
	수 원	프로젝트금융
	서울통합	기업금융

② 프로젝트 금융방식

프로젝트금융방식은 프로젝트 사업성을 담보로 은행에서 자금대출을 해주는 방식으로 대기업이 아니더라도 양호한 사업성만을 가졌다면 중소기업도 참여할 수 있다는 장점을 가지고 있지만, 이 방식이 가지고 있는 무담보·무보증이라는 특징 때문에 리스크 관리가 여기서는 매우 중요하고 이에 대한 방안으로 사업참여자들간의 계약 및 보험이 필수적으로 요구되고 있어 사업구조가 복잡하다는 단점을 가지고 있다.



[그림 3-5] 프로젝트 금융방식 개념도

반면에, 프로젝트 금융방식은 기업금융방식과 비교했을 때 다음과 같은 장점들을 가지고 있다.

첫째, 회계처리상 장점이 있다. 프로젝트의 수혜자 혹은 사업주는 자신의 신용상태 혹은 대차대조표상에 아무런 영향도 주지 않고 소구권(recourse financing)이 없는 조건의 자금조달이 가능하여 프로젝트의 신용위험을 사업주와 프로젝트간에 정확히 구분해주는 역할을 담당한다.

둘째, 이해관계자에 할당되는 위험 분담을 들 수 있다. 프로젝트가 실패할 경우에도 각 이해관계자의 비용부담은 제한적이 되고, 해외 진출시 국제기업과 합작 투자할 경우 투자위험이 감소된다.

셋째, 사업주의 각종 제약 회피수단으로 이용된다. 자금공여 기관이 요구하는 법적 요건을 사업주가 충족하지 못하더라도 프로젝트 자체에 의해서 충족시킬 수 있고, 사업주 혼자서 조달하기 어려운 각종의 자금원천에서 자금조달이 가능하여 결과적으로는 사업주의 신용이 취약할 경우에도 보다 장기적이고 저렴한 이자비용으로 자금조달이 가능하고 적은 자기자본으로 높은 레버리지(leverage) 효과를 취득할 수 있다.

프로젝트금융은 이미 선진국에서 도시개발 및 공공서비스 등을 개선하기 위하여 사용되고 있으며, 국내에서는 상업용 부동산, 주택금융, SOC사업 등에 ABS(자산유동화증권)와 더불어 그 활용도가 점점 높아지고 있는 추세이다. 또한 향후 국내의 대규모 개발사업에 주요 재원조달 방식으로 사용하게 될 것이라 판단된다.

하지만, 국내에서 사용되고 있는 방식은 선진국에서 사용하는 방식과 다소 다른데, 국내 프로젝트금융방식 특징은 자금을 대출해주는 금융기관(은행)이 위탁관리계좌(escrow account)를 활용하여 사업주와의 약정에 따라 선분양을 통해 들어오는 자금을 관리하도록 되어 있다는 것이다. 금융기관은 신디케이트 형태를 취하게 되고, 주은행이 자금관리를 하게 된다. 민자역사(주) 관계자 말에 의하면 사업주관자는 공사초기비용으로 프로젝트금융을 사용하고 앵커테넌트와 다른 테넌트들에게 받은 선분양금들을 주은행 계좌에 입금시키면 시공자에 대한 지불도 주은행 계좌를 통해 이뤄진다고 한다. 즉, 금융기관이 자금상환에 대한 리스크를 줄이기 위해 프로젝트에서 발생하는 현금유출입을 해당 은행계좌를 통해 직접 관리를 하고 있다.

또한 프로젝트금융방식을 이용한 민자역사 개발사업에서 중요시되는 것으로 앵커

테넌트 유치를 들 수 있는데 이는 인지도 있는 앵커테넌트를 유치함으로써 다른 임대차 또는 분양자를 유치시키는데 보다 유리한 것으로 나타났기 때문이다.

실제로 프로젝트금융방식으로 재원조달을 계획하고 있는 민자역사들을 살펴보면[표 3-6 참조], 현재 공사 중인 수원역, 용산역이 여기에 해당된다. 최근 건설되거나 건설 예정인 민자역사에 사용되는 재원조달방식임을 알 수 있다.

재원조달 방식에서의 가장 중요한 것은 사업주관자에게 일방적으로 의존하는 방식으로 인해 상업시설위주의 민자역사 개발에 영향을 미치고 있다는 것이다. 공사완공까지의 자금조달이 원활히 되지 않으면 은행에 의해서 사업주관자의 권한 박탈까지 당할 수 있는 입장이라 사업주관자로서는 자금확보가 매우 중요하고 이를 위해 선분양금 및 임대금에 의존할 수밖에 없는 상황이며, 또한 보다 많은 재원확보를 위해 분양 및 임대 연면적을 비대화시키고 입지시설도 선호하는 상업시설 위주로 개발되는 것이라 할 수 있다.

제4절 민자역사의 규모 산정 및 설계

민자역사의 개발에 있어서 중요한 요소 중에 하나가 개발규모이다. 규모는 역이 입지하고 있는 지리적 위치와 지역의 특성, 역의 역할 등에 따라 달라질 수 있으며, 민자역사의 적정한 규모산정은 차후 과다 또는 과소로 개발된 역사로 인한 불필요한 비용의 낭비를 줄이고, 이용객의 불편을 최소화 할 수 있다는 점에서 신중히 고려되어야 할 것이다.

1. 규모산정

1) 법적근거

민자역사의 개발규모 산정은 민자역사 관련법률(출자사업업무처리규정)에서 정하고 있는데 그 내용은 다음과 같다.

[표 3-7] 출자사업업무처리규정내 민자역사 시설규모조항

제5조 (시설규모)

- ① 민자역사의 시설규모는 당해역의 장래 수송수요를 감안한 역무시설과 사업성을 고려한 영업시설 등을 산정하여 정한다.
- ② 역무시설의 규모는 전체 연면적의 100분의 10이상으로 한다. 다만, 청장의 승인을 얻은 경우에는 그러하지 아니할 수 있다.
- ③ 역무시설중 대합실, 화장실 등 여객이용시설의 규모는 30년후의 당해역 이용여객의 추정치를 기준으로 별표 1의 민자역사 역무시설 규모산출 기준에 따라 산정하여야 한다.

출처 : 출자사업업무처리규정, 3항의 [별표1]은 부록을 참조

출자사업업무처리규정에서는 민자역사의 시설규모를 역무시설과 영업시설로 분류하여 정의하고 있으며, 특히 역무시설¹³⁾의 규모는 민자역사 전체 연면적의 10%를 넘도록 하고 있다.

역무시설중 대합실, 콘코스, 화장실 등 여객이용시설의 규모는 30년 후의 당해역 이

13) 본 연구에서는 역무시설을 여객이용객들이 이용하는 여객역무시설과 직원들이 이용하는 역무지원시설로 나누기로 한다.

이용여객의 추정치를 기준으로 산정하도록 하고 있다. 매표, 개집표 등 접객시설의 규모는 공신력 있는 자료(설계자료집)이나, 철도 이용객의 특수성(대기시간 소요) 및 역사의 입지적 여건(지역주민이용)을 고려하도록 하고 있다.

출자사업업무처리규정에 있어서 민자역사의 개발규모산정은 역무시설에 대한 규모산정에 대해서만 명시되어 있고, 영업시설에 대한 면적은 민자역사 주변의 상권과 여러 가지 요소들을 고려하여 산출하는 것으로 되어 있으나, 실제로는 출자사업업무처리 규정(제5조 시설규모)을 통한 역무시설의 규모산정을 토대로 영업시설의 면적이 산정될 수도 있다.

즉, 역무시설의 규모에 따라 민자역사의 전체규모가 결정되는 구조를 가지고 있다고 할 수 있는데, 즉, 역무시설의 규모가 커질수록 영업시설의 규모가 커지게 되어 민자역사의 개발규모가 커지게 된다.¹⁴⁾

역무시설은 여객이용 역무시설과 직원이용을 위한 역무지원시설로 구분할 수 있다

- 여객이용 역무시설(대합실, 콘코스, 화장실 등) : 30년후의 당해역 이용여객 추정치를 기준으로 함(출자사업업무처리규정 【별표1】)

【민자역사 역무시설 규모산출 기준(제5조제3항관련)】

$$P = A\sqrt{4\gamma y} \times \alpha$$

P : 설계시점으로부터 30년 후의 여객수요 추정치(승강인원)

A : 설계시점의 승강인원

γ : 설계시점으로부터 이전 10년간의 여객추세에 근정한 승강객 증가율

y : 여객수요추정 목표년도(30년)

α : 조정계수(역 입지여건, 여객수요에 영향을 미치는 요인의 변동등 감안)

- 위의 여객 수요 추정치를 기준으로 하여 콘코스 및 대합실 면적, 매표창구수, 개집표구수, 매표실 면적, 화장실 면적을 산출하게된다.

14) 출자사업업무처리규정에 의하면 민자역사의 역무시설은 아래와 같이 표현 될 수 있다.

TS = PS/0.1(단, TS:총 개발규모, PS:역무시설)

위 식에 의하면 PS와 TS는 서로 비례하므로, 역무시설의 규모가 커질수록 총개발규모는 확대된다

(총개발규모 = 역무시설 + 영업시설)이므로 총개발규모가 커질수록 영업시설 또한 확대된다.

결국, 역무시설의 규모가 커질수록 영업시설의 규모가 커지게 되어 민자역사 개발규모는 확대된다.

- 역무시설지원(역장실, 회의실, 사무실 등) : 별도의 기준 없음

- 철도청내에 ‘건축설계지침서’가 있으나, 단지 참고사항일 뿐 철도청내의 각 부서와 해당역사와의 협의에 의한다.

여객이용역무시설(대합실, 콘코스, 화장실 등)은 기준이 있으나, 역무지원시설과 영업면적에 대한 별도의 기준이 없어, 역무지원시설의 규모가 확대되면 전체 규모가 증가될 우려가 있다.

2) 민자역사의 규모현황

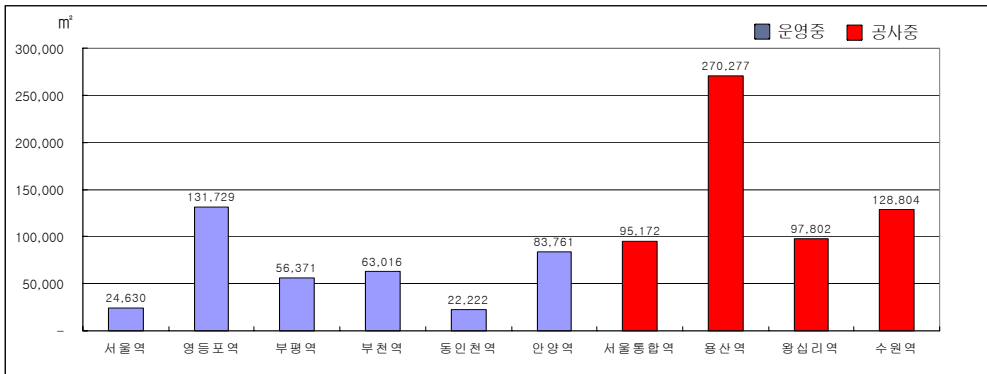
현재 수도권에서 운영 및 공사중인 민자역사에 대한 개발규모 현황을 보면 [표 3-8]과 같다.

(1) 민자역사 전체 연면적 비교

[표 3-8] 민자역사 역별 용도시설 규모(연면적) 및 비율

(단위 : m², %)

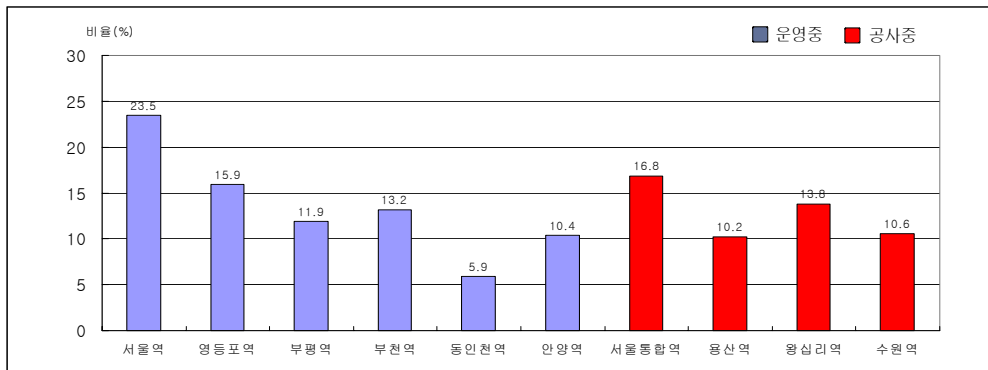
구 분		합 계	역무시설	판매시설 근린생활	업무 시설	운동 시설	문화 집회	주차 시설	기타
운 영 중	서 울 역	24,630	5,800 (23.5)	17,029 (69.1)	-	-	-	130 (0.5)	1,671 (6.8)
	영등포역	131,729	20,942 (15.9)	57,182 (43.4)	-	-	6,942 (5.3)	46,663 (35.4)	-
	부 평 역	56,371	6,695 (11.9)	40,724 (72.2)	777 (1.4)	2,366 (4.2)	-	1,327 (2.4)	4,482 (7.9)
	부 천 역	63,016	8,318 (13.2)	44,351 (70.4)	801 (1.3)	-	-	9,546 (15.1)	-
	동인천역	22,222	1,303 (5.9)	20,919 (94.1)	-	-	-	-	-
	안 양 역	83,761	8,751 (10.4)	53,077 (63.4)	-	1,785 (2.1)	-	20,148 (24.1)	-
공 사 중	서 통 합 역	95,172	15,992 (16.8)	58,500 (61.5)	-	-	-	20,680 (21.7)	-
	용 산 역	270,277	27,527 (10.2)	139,737 (51.7)	235 (0.1)	-	11,729 (4.3)	69,296 (25.6)	21,753 (8.0)
	왕십리역	97,802	13,477 (13.8)	26,602 (27.2)	10,583 (10.8)	-	16,038 (16.4)	31,103 (31.8)	-
	수 원 역	128,804	13,633 (10.6)	75,848 (58.9)	736 (0.6)	-	8,624 (6.7)	29,963 (23.3)	-



[그림 3-6] 민자역사별 전체 개발규모 비교

운영중인 민자역사 중에서는 영등포역이 131,729m²로서 가장 큰 규모의 민자역사이며, 동인천이 22,222m²로서 가장 작은 규모의 민자역사이다. 공사중인 민자역사인 서울통합역, 용산역, 왕십리역, 수원역 등은 모두 10만m²를 넘거나, 근접한 규모로서 민자역사의 규모가 최근에 대규모화되는 경향을 알 수 있다.

(2) 역무시설의 비율



[그림 3-7] 민자역사별 역무시설 비율

운영중인 민자역사 중 서울역의 경우 역무시설의 비율(민자역사 전체 연면적 대비)이 23.5%를 차지하고 있어 운영중인 민자역사중 가장 비율이 높으며, 영등포역도 15.9%로서 출자업무처리규정에서 정하고 있는 10%를 초과하고 있다.

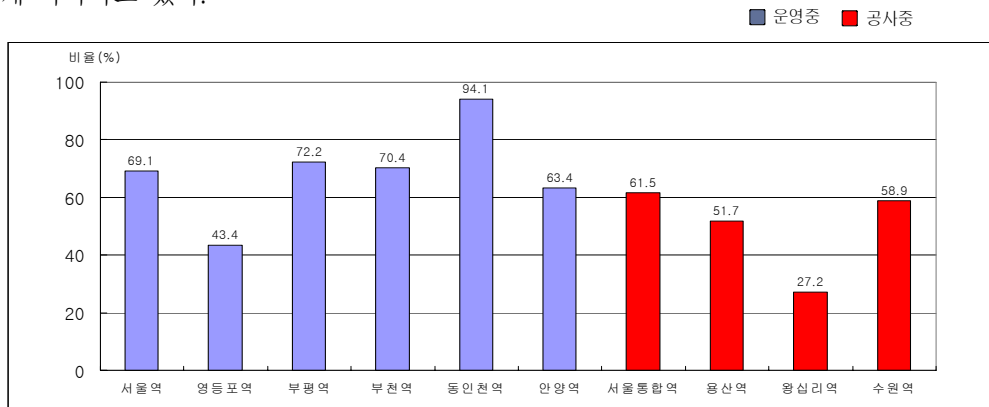
그러나, 현재 공사중인 민자역사의 경우(서울통합역 제외)는 대부분 역무시설의 비

율이 10% 수준을 보이고 있으며, 최근 준공한 안양역(2002년 5월 11일)의 경우에도 10.4%로서 10%에 근접한 것을 알 수 있다.

(3) 판매 및 영업시설의 비율

판매시설은 민자역사내 시설들중 가장 비중을 많이 차지하고 있는 시설이다. 운영 중인 민자역사 중에서는 부천역이 70.4%로서 가장 높은 비율을 나타내고 있으며, 서울역과 부평역도 각각 69.1%와 62.3%로서 높은 비율을 나타내고 있다. 최근 개장한 안양역의 경우도 62.6%의 비율로 높은 편이다.

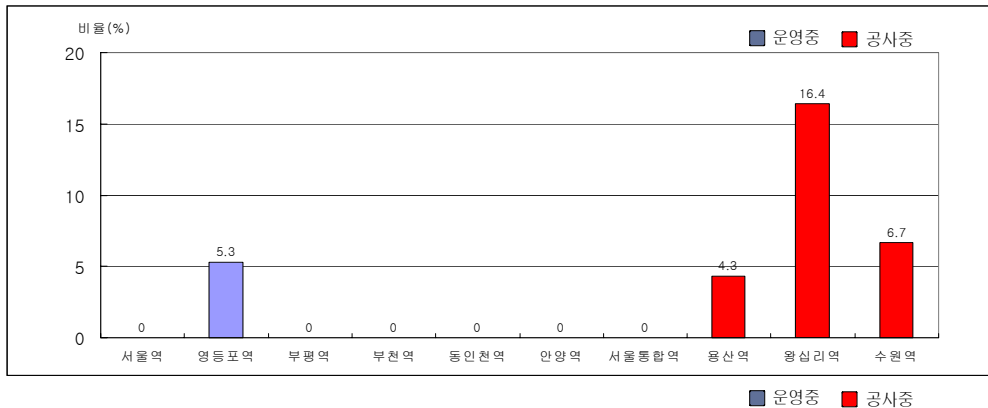
공사중인 역사의 경우에도 벤처 업무시설 등이 많이 공급되는 왕십리역을 제외하면, 서울통합역이 61.5%, 용산역이 56.2%, 수원역이 58.9%로서 모두 50%이상으로 높게 나타나고 있다.



[그림 3-8] 민자역사별 판매시설 비율

(4) 문화·집회시설의 비율

역이용객이나 지역주민을 위한 시설들로서 문화·집회시설 등을 들 수 있는데, 기존의 운영중인 민자역사중에서는 영등포역만 5.3%를 차지하고 있을 뿐이며, 현재 공사중인 역들의 경우에도 용산역과 수원역에서 각각 3.9%와 6.7%로 문화 및 집회시설에 대한 고려가 부족한 것으로 나타났다.

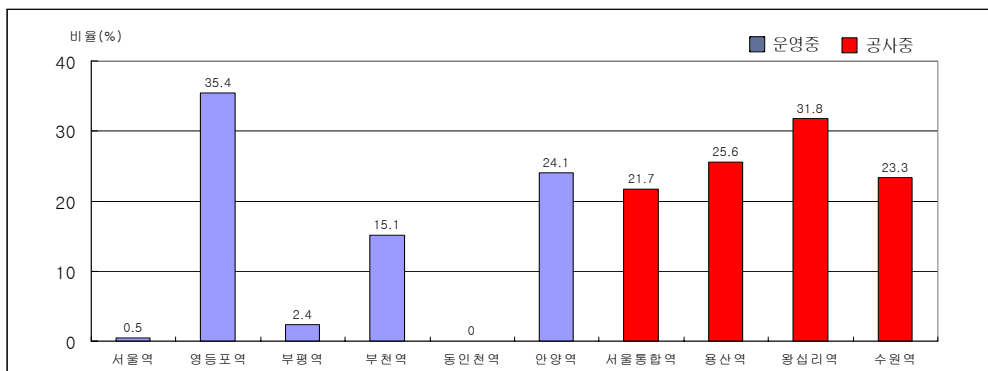


[그림 3-9] 민자역사별 문화·집회시설 비율

(5) 주차시설의 비율

주차시설은 대부분 판매시설 등의 이용객들을 위한 시설로서 주변교통혼잡을 가중시키는 중요한 요인이 되고 있다.

운영중인 민자역사중 영등포역이 35.4%로서 가장 높은 비율을 보이고 있으며, 최근에 개장한 안양역을 포함한 공사중인 민자역사(서울통합역, 용산역, 수원역)의 경우 모두가 전체 연면적의 20%이상의 비율을 보이고 있어, 현재 운영중인 민자역사내의 주차면적보다 많이 확보하는 경향을 보이고 있는데, 이는 민자역사가 가지고 있는 입지적 특성을 고려할 때 바람직하지 못하며, 대중교통지향적인 민자역사의 개발이 필요하다고 판단된다.

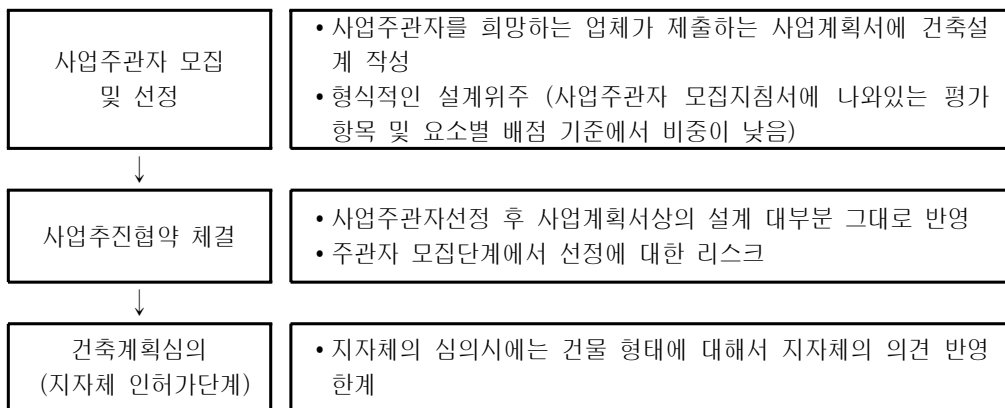


[그림 3-10] 민자역사별 주차시설 비율

2. 민자역사의 설계

민자역사개발사업에 관련된 법 및 규정에서는 민자역사설계에 관한 특별한 사항은 없고, 단지 역무시설이 기본적으로 갖춰야 할 시설비율(전체 연면적의 10%이상)만을 언급하고 있어 건축설계에 대한 특별한 규정은 없다.

추진절차상 건축설계가 이뤄지는 부분은 앞에서 살펴본 바와 같이 추진절차 중에서 사업주관자 모집 및 선정단계와 사업추진협약 체결단계, 건축계획심의 단계로 나눌 수 있다[그림 3-11 참조].



[그림 3-11] 추진절차상 건축설계가 이뤄지는 부분

사업주관자 모집 및 선정단계에서는 사업주관자를 희망하는 업체가 제출하는 사업계획서에 건축설계도면을 제시하지만 이것은 실질적인 설계도면이라기 보다 심사과정을 통과하기 위한 형식적인 성격이 강하다. 사업주관자 모집지침서에 나와있는 평가항목 및 요소별 배점 기준에서 사업주관자의 재정능력측면이 사업주관자로 선정되는 주요사항이므로 건축설계 측면은 중요하게 다루고 있지 않다.

그 다음으로 이뤄지는 사업추진협약체결단계에서는 서울시에 건축계획심의를 받기 위해 건축계획작성이 이루어지는데, 건축계획이 작성되기까지 사업주관자로 선정된 자, 철도청, 해당 역장, 설계사무소와의 협의에 의해서 역무시설에 필요한 규모를 결정하고 재설계하여 서울시 건축계획심의를 제출하게 된다.

민자역사(주) 관계자 말에 의하면 사업주관자가 선정될지도 모르는 상황에서 설계에 대한 높은 투자가 이뤄지는 것은 리스크가 있어 실제로 설계부분에 저투자를 하는

경향이 있고, 사업주관자선정전에 민자역사설계 용역 일을 맡은 설계사무소는 지자체 인허가단계까지 지속적으로 업무를 수행하기 때문에 처음 도면에서 규모적인 것과 동선체계가 바뀔 뿐 건물의 형태와 같은 거시적인 면은 잘 변경되지 않는다고 한다. 이것은 역사가 지역상징물로서 역할을 하지 못하는 직접적인 원인을 제공하고 있다.

서울역의 경우는 독일의 설계가가 설계한 것으로 고전적인 분위기를 내며 다른 민자역사들이 보여주는 대형상업시설건물과 같은 분위기와는 다른 차별성을 보여주고 있는데, 실제로 철도청에서 발송하는 민자역사 사업주관자모집지침서에서는 공공적 특성과 건축예술성이 가미된 지역상징물(Land Mark)적인 건물이 되도록 설계하여야 한다고 언급하고 있다. 그러나, 사업주관자 선정의 『평가항목 및 요소별 배점 기준』을 보면 건축계획과 관련된 항목인 『토지이용 및 건축계획』에서는 공공성과 예술성을 갖춘 지역상징물적인 건물이나 보다는 건물의 규모, 배치, 평면·입면의 구조계획에 관심을 두고 있어 이 부분에 대한 평가항목 및 배점 비중이 낮아 소외될 가능성이 높다고 판단된다.

마지막으로 건축계획심의단계에서는 민자역사(주)가 최종적으로 올린 건축계획을 지자체가 심의하는 단계로 여러 차례를 거쳐 심의된 내용을 바탕으로 수정보완을 하는 단계이다. 그러나, 이미 건축규모나 건물형태 등이 결정되어서 심의를 받기 때문에 수정보완을 요구하는 데에는 한계가 있고, 건축계획을 작성할 때에는 초기단계부터 철도청과 서울시 등 사업주체별 뿐만 아니라 해당역 이용객, 지역주민들의 의견이 건축계획요소에 반영되어야 할 것이다.

제 4 장

기존 국유철도 민자역사의 평가

1 운영중인 역사

2 공사중인 역사

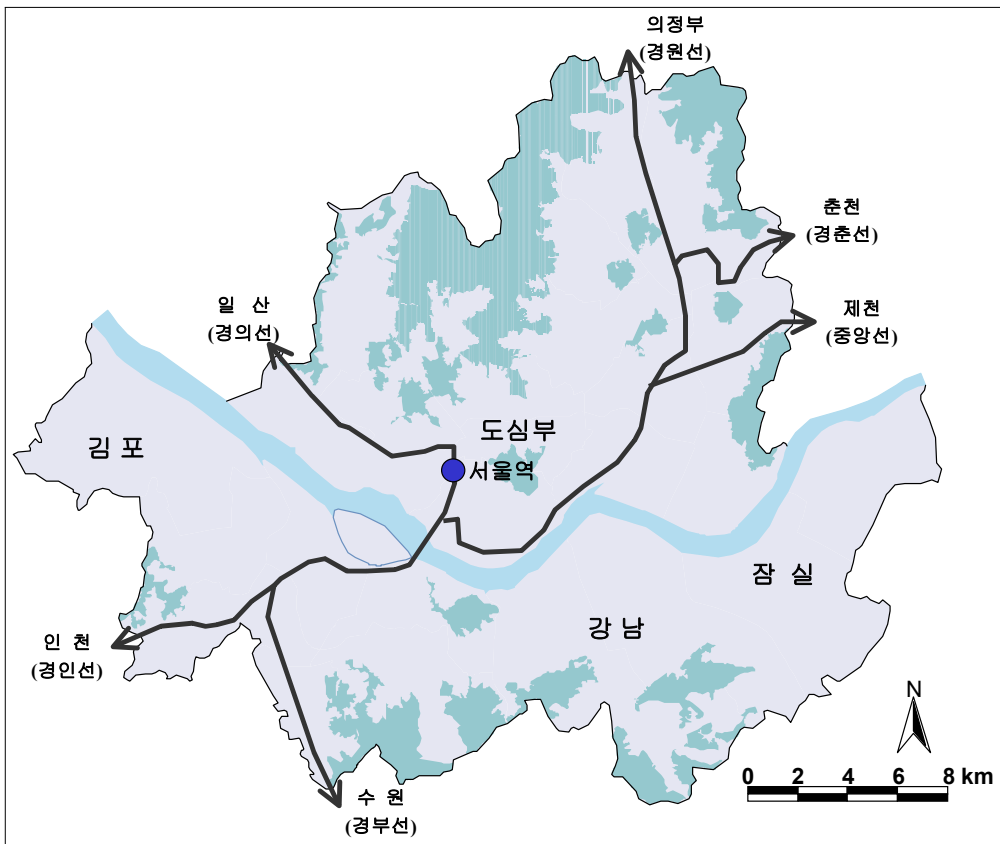
제4장 기존 국유철도 민자역사의 평가

제3장에서 살펴본 바와 같이 서울에는 총 77.7km에 달하는 국유철도(이하 국철이라고 함)가 있으며, 여기에는 40개의 역이 있다. 이들 역 가운데는 민자를 유치하여 역사(민자역사)를 이미 완공하여 운영중에 있는 역이 2개소, 민자역사를 건설중인 역이 3개소이다. 여기서는 1) 이미 완공하여 운영중인 민자역사와 2) 공사중인 민자역사로 나누어 국유철도 민자역사의 현황과 실태를 살펴보고, 그것의 장단점을 평가하고자 한다.

제1절 운영중인 역사

1. 서울민자역사

서울역은 경부선, 호남선, 경의선, 경원선의 기종점으로서 우리나라 철도망의 중심 역사이다. 일제시대에 건립된 서울역사는 사적 284호로 지정되어 있으며, 지방으로부터 철도를 통해 서울도심으로 들어오는 진입관문의 역할을 하고 있다. 서울민자역사는 철도에 의해 동서측으로 양분되어 있던 서울역 본역과 서부역 사이의 철도 상부에 대합실(약 170미터 길이)을 설치하여 양분된 역사기능을 하나로 통합하면서 이용객에게 보다 편리하고 규모있는 역사공간을 제공하기 위해 건립되었다. 이러한 통합의 결과로 서부역은 자연적으로 없어지고, 철도상부에 매표, 개찰, 대기를 위한 공간과 다양한 편의시설이 대폭적으로 확충되었다. 신축된 민자역사 건물의 높이와 외관은 역사적 건축물인 서울역사와의 조화가 고려되었다.



[그림 4-1] 서울역 위치도



[그림 4-2] 서울역사의 모습(정면(좌), 측면(중), 후면(우))

• 서울역 민자역사 개요

- 사업주관자 : 한화그룹(철도청 25%, 한화그룹 69%*, 기타에 의한 출자)
- 사업기간 : 1984년 계획 착수 - 1987년 기공 - 1989년 완공

- 도시계획사항 : 일반주거지역, 일반상업지역, 주차장정비지구, 2종 미관지구**
- 용도 : 역무시설, 판매시설 교수
- 건설규모 : 지상 3층, 지하 2층
- 대지면적 : 9,457평
- 연면적 : 9,602평
 - 역무시설: 1,790평 (23.5%)
 - 판매시설: 5,256평 (69.1%)
 - 주차: 40평 (0.5%)
 - 기타: 516평 (6.9%)
- 건폐율 : 40.87%
- 용적률 : 72.8%
- 주차시설 : 전면부 130대, 후면부 380대 (지상 90대, 옥상 290대)

주) *최진우, 「민자역 건설의 경제적·계획적 분석 및 평가-서울역, 영등포역, 부천역을 사례로-」, 서울대 환경대학원 석사논문, 1992. p.72의 내용을 바탕으로 서울역 홈페이지 내용에 따라 부분적으로 보완함.

**한화그룹계열사인 한화에너지(25%), 한화종합화학(25%), 한국종합기계(15%) 등

***도시계획법 전면개정(2000.7.1시행)에 따른 미관지구 정비(시행령 제30조)를 근거로 하여 당시 1종, 2종 미관지구는 현재 중심지미관지구로 명칭이 변경되었음.

1) 층별용도구성

서울민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 [표 4-1]과 같다.

[표 4-1] 층별 용도시설 현황 및 규모

층수	면적(평)	유치시설명	직영 및 임대현황
지하2층	516	부대시설	국가귀납
지하1층	606	사우나, 오락실, 노래방, 호프, 레스토랑	5개 점포 모두 임대
지상1층	734	슈퍼마켓(한화store), 서점, 자동차소류, 의류매장, 패스트푸드	4개 점포 임대 2개 점포 직영
지상2층	3,162	대합실, 은행, 볼링장, 커피숍, 약국, 화원, 패스트푸드, 스넥	29개 점포 모두 임대
지상3층	2,555	백화점, 관광식당가	관광식당가 11개 점포 임대 백화점 직영률:89%

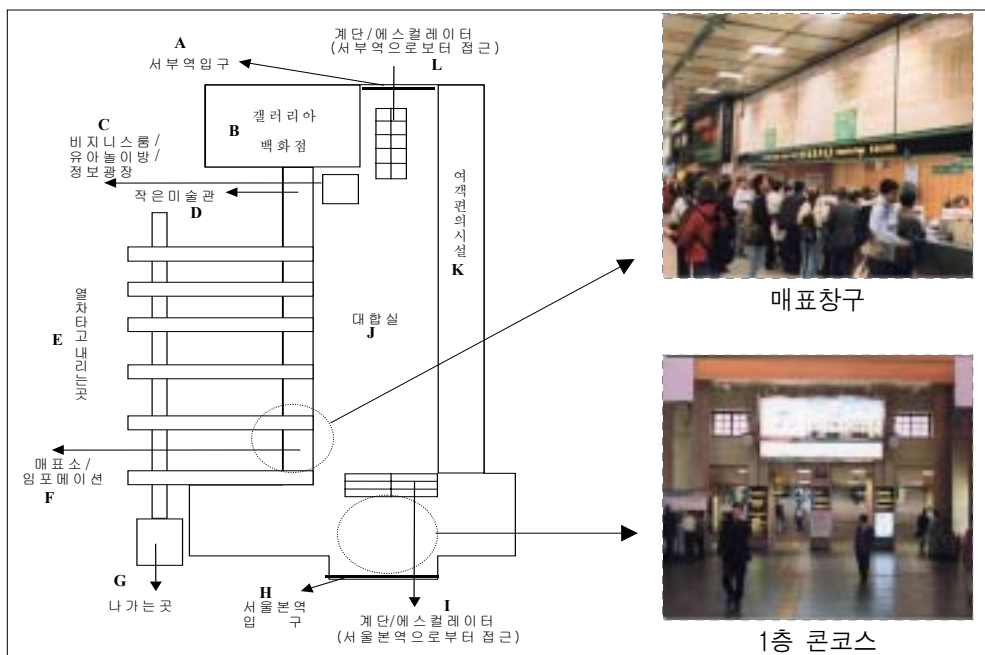
2) 추진경위

[표 4-2] 서울민자역사개발 추진경위

일 자	사 업 추 진 내 용
1984. 8. 6	서울민자역사 개발계획
1984.11. 5	서울민자역사 계획설계 및 타당성조사 의뢰
1985. 3.22	출자안내 설명회
1986. 2.21	투자유치 안내(선상대합실 및 판매시설)
1986. 3.18	서울민자역사 출자자 모집
1986. 3.20	출자신청 접수 : (주)대우, 고려개발(주)
1986. 4. 8	사업주관자 선정 : (주)대우
1986. 7.11	사업주관자 선정 취소(사유:신규출자 여신 관리상 불가)
1987. 7.31	착공
1987. 8. 5	교통부 출자승인
1987. 8.14	문화재 관리국과 협의
1987. 9. 9	서울시 건축심의(3차:통과)
1987. 9.14	회사설립 - 회사명:서울·청량리역사(주), 자본금:10억원(철도청 2.5억원)
1987.12. 1	서울시에서 도시계획사업 시행허가
1987.12. 3	서울시와 건축협의(운수시설 및 근린생활시설)
1987.12. 10	자본금 1차 증자 : 10억원→20억원(철도청 5억원)
1987.12. 28	자본금 2차 증자 : 20억원→80억원(철도청 20억원)
1988. 1.26	서울시 교통영향평가 심의
1988. 2.26	서울시 교통영향평가 재심(통과)
1988. 7.13	서울시에서 도시계획사업(철도) 시행 변경허가
1988. 8.26	건설부 수도권정비심의 실무위원회 심의(통과)
1988. 9. 5	서울시와 건축용도 변경 협의(근린생활시설→판매시설)
1988. 9.12	서울시에서 대규모소매점개설허가 사전승인
1988. 9.14	88서울올림픽에 맞추어 역무시설 및 2층 상가일부 사용개시
1988.11.22	건설부 수도권정비심의 본위원회 심의(통과)
1988.12.27	자본금 3차 증자 : 80억원→100억원(철도청 25억원)
1989. 1.26	관광식당가(3층) 사용개시
1989. 3.11	준공
1989. 3.25	서울민자역사 전면 개관(최초의 민자역사)

3) 역무시설

서울역의 역무시설에는 매표소와 콘코스(1층, 2층) 등이 있으며, 역무지원시설로는 귀빈실, 문화관, 미술박물관 등이 있다([그림 4-3] 참조). 서울역 주출입구에 들어서면 1층 콘코스가 있으며 대합실로 올라가기 전에 목적지별 국철안내에 대한 알람판이 있다. 그리고 2층 콘코스는 장변의 길이가 170m정도이고, 장변을 따라 매표소들이 많이 배치되어 있다. 역무지원시설중에서 일반 이용객들을 대상으로 한 문화관이나 미술박물관은 이용되지 않거나 이용객들에게 외면을 받고 있다.



[그림 4-3] 서울역 1, 2층 주요시설 개념도

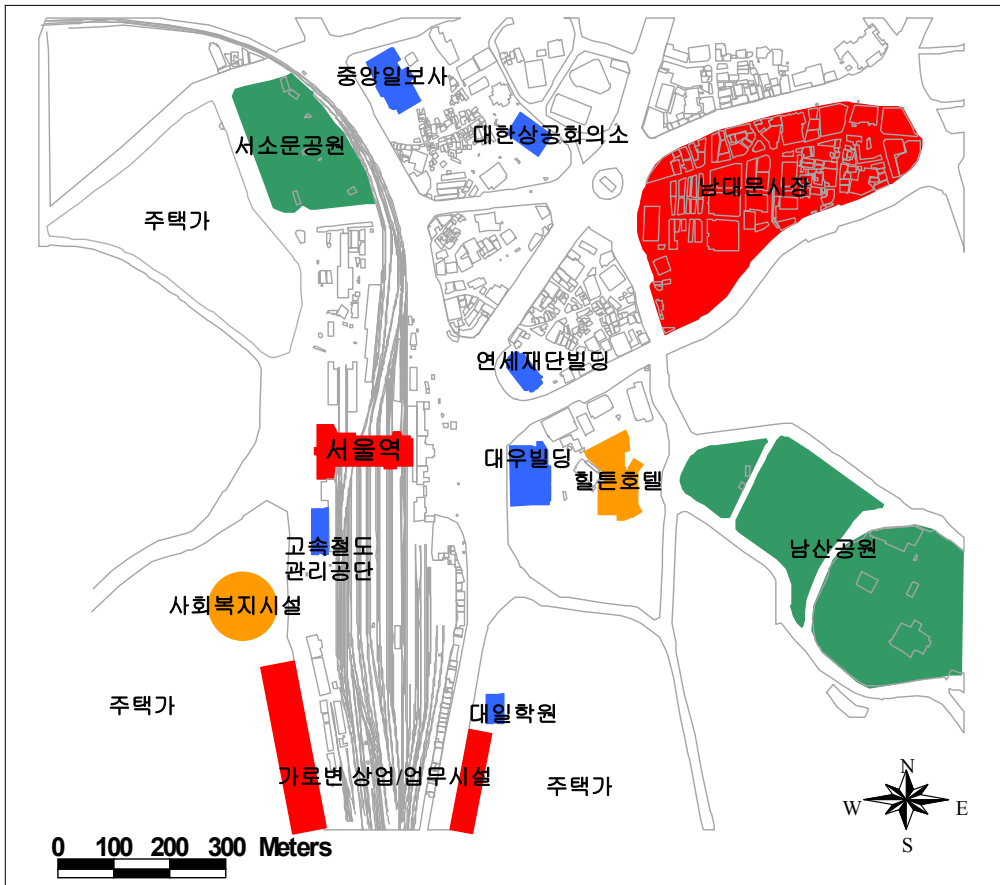
4) 역사주변현황

서울역사 주변지역은 도심으로서 도로망과 지하철망의 집결점인 교통의 중심지이며, 용산지구단위계획에서는 서울역이 속한 부지를 '서울역특별계획구역¹⁵⁾'로 지정하고 있다.

15) 특별계획구역은 지구단위계획구역 중 현상설계 등에 의한 민간의 개발계획(안)을 수용할 필요가 있거나, 계획(안)을 작성하는 데에 상당한 기간이 소요될 것으로 예상되어 충분한 시간을 가질 필요가 있을 때, 별도의 개발(안)을 작성하여 지구단위계획을 수용, 결정하기 위한 것을 말함.

(1) 주변시설현황

서울역 주변지역의 주요건물의 현황은 [그림 4-4]과 같다.



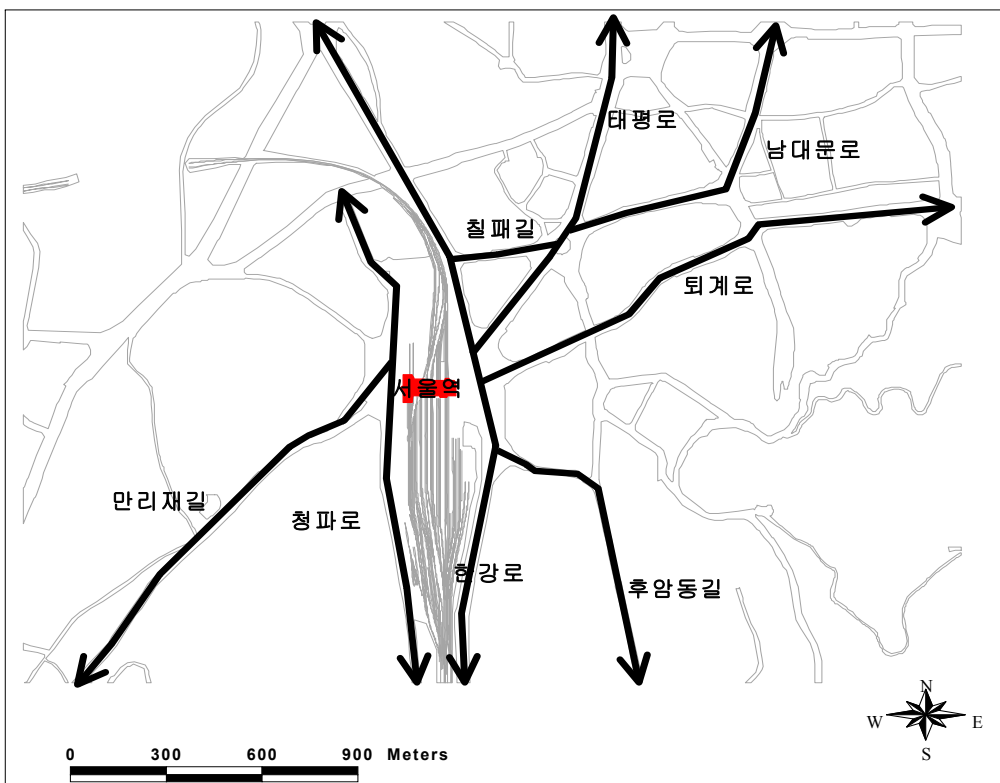
[그림 9-4] 서울역 주변현황



[그림 12-5] 서울역사의 주변(북쪽(좌), 동쪽(중), 서쪽(우)) 모습

서울역의 북쪽으로는 공원, 언론사, 병원, 금융기관, 업무빌딩 등이 입지하고 있으며, 동쪽으로는 호텔, 대우빌딩, 학원, 남대문시장 등이 있고, 남쪽으로는 숙대를 중심으로 한 상업시설과 위락시설, 서쪽으로는 봉래극장, 근린상업시설들이 다수 입지하고 있다. 그리고 북동쪽으로 다소 떨어진 을지로1가와 명동에는 롯데백화점, 메트로미도와 백화점, 코스모스프라자, 유투존과 같은 대형판매시설이 입지하고 있다.

(2) 교통현황



[그림 4-6] 서울역 주변 도로망 체계

서울역 주변의 가로망현황을 살펴보면([그림 4-6] 참조), 서울역의 전면에서 남으로는 폭40m의 한강로가 시작되어 한강대교에 이르고, 북으로는 폭40m의 의주로가 서대문쪽으로 뻗치고 있으며, 동으로는 폭35m의 퇴계로와 폭50m의 남대문로 및 남대문경찰서에서 시작되는 후암동 길이 열려 있어 전면에는 오거리를 형성하고 있다. 그리고

철로를 사이에 두고 서쪽인 역사후면(서부역사)에는 25m의 청파로가 남측에는 폭30m의 만리재길과 35m의 칠패길이 각각 남서쪽과 서북쪽에 위치하고 있다. 또한, 서울역사 옆 상공으로는 고가도로가 지나고, 북쪽 약 350m지점에는 염천교가 놓여있어 각각 철도위를 통한 동서간의 교통을 연결시켜주고 있다.

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

서울역은 국철이용객을 위한 역으로서 역사내에서 국철과 지하철4호선으로의 환승체계는 없다. 국철이용객이 전철이나 4호선으로 환승하기 위해서는 서울역외부 광장을 통해 전철 및 4호선 출입구를 이용하여 지하로 내려가야 한다. 전철의 1일 평균이용객은 23,241명(승차 10,467명, 강차 12,774명)이며, 국철이용객수도 1일 평균이용객이 약 7만5천명(승차 36,016명, 강차 39,544명)에 이르고 있으며, 이들 이용객의 64%가 대중교통수단인 전철과 지하철, 버스를 이용하고 있다¹⁶⁾.

서울역의 주변가로는 일반버스 71개 노선, 좌석버스 24개 노선, 심야좌석버스 6개 노선, 고급좌석버스 4개 노선, 직행버스 5개 노선 등 총 110개의 노선버스가 지나가고 있으며, 이들 대부분은 강북(은평구, 성북동), 강서(영등포구, 마포구, 서대문구), 강남(동작구, 관악구, 강남구)방향과 분당, 일산, 하남시를 운행하는 버스이며, 좌석버스나 심야버스들도 대부분 서울과 인근 수도권 지역의 도시들을 운행하고 있다.

한편, 택시승차장은 서울역 전면과 후면부의 정면에 위치하고 있다. 서울역 전면에 있는 택시승차장은 지하철 지상출입구 앞에 있는데 한강로의 통행차량에 지장을 주지 않기 위해서 택시승차장을 광장부지 안쪽으로 끌어들였지만 택시의 수가 많아 한강로의 통행에 지장을 주고 있다.

이와 같이 서울역은 국철과 지하철이외에도 대중교통수단으로 버스와 택시가 집중되어 있는 곳으로 국철이용객들이 이들 대중교통수단을 보다 용이하게 환승할 수 있는 배려가 부족한 것으로 판단된다.

16) (주)송현알앤디, 「서울통합민자역사 건립공사 교통영향평가」, 2000.7

6) 주차장

서울민자역사에는 전면부(서울본역)의 지상주차장과 후면부(서부역)의 옥상주차장이 설치되어 있으며, 이들은 모두 유료이고, 운영주는 각각 (주)파발마, 갤러리백화점으로 다르다.

전면부의 주차장은 면적이 3,285㎡이고 주차수용능력은 130대로 과거의 광장면적 중 일부분(광장전체면적의 약 1/3정도)을 사용하고 있으며, 한강로에서 바로 진입이 가능하도록 되어 있다. 주차장 이용객들을 대상으로 한 인터뷰조사 결과에 의하면, 전면부 주차장은 주로 지방에서 올라오는 가족 또는 개인용무로 사람들을 마중 나온 차량들이 이용하고 있는 것으로 나타났다.



[그림 15-7] 전면부 주차장 출입구

그리고, 후면부의 주차장은 면적이 6,449㎡이고 주차수용능력은 380대(서부지상주차장 90대, 옥상주차장 290대)이며, 주차장 출입구는 과선교 쪽에서 옥외주차장으로 접근할 수 있는 2개 차선이 있다. 이 중 한 차선은 마을버스가 유턴하여 나가고, 나머지 한 차선은 램프를 통해 옥상부 주차장으로 갈 수 있게 되어 있다. 그러나 이 두 차선은 마을버스의 유턴과 옥상부 주차장으로의 진입이 동시에 일어나기에는 부족한 공간이다 ([그림 4-8] 참조).



[그림 17-8] 후면부 주차장 진출입 및 동선의 상층

7) 보행동선

서울민자역사로의 보행접근은 지하도 또는 한강로 인접 보행로를 통하여 이루어지고 있으며, 지하도는 서울역 전면 광장에 있는 2개의 지하철 출입구와 계단으로 연결되어 있다. 역사 전면광장에는 나무, 벤치, 조형물 등이 설치되어 있으며, 또한 판매시설과 주차장 등이 입지하고 있어 쾌적하고 넓은 보행공간을 오히려 제약시키고 있다. 서울역은 영등포역과 같이 국철이용객이 많고, 특히 국철이용객들은 짐을 가지고 보행하기 때문에 이동을 자유롭게 할 수 있는 폭넓은 보행공간이 필요하다고 판단된다.

한편, 서울역 후면부에서 역사로의 보행접근은 깨끗하고 넓은 보행도로가 깔려 있어 양호한 보행환경을 제공하고 있으며, 역사 후면부로부터 접근하는 보행자수는 전면부에 비교해서 적은 편이다.

그리고, 지상을 달리는 철도노선에 의해 단절된 동서지역을 연결하는 통로는 역사내 2층 콘코스를 통하는 것과 역사외부에 있는 과선교를 이용하는 2가지가 있다. 그러나 역사내부는 24시간 개방공간이 아니며, 과선교는 야간에 어둡고 홈리스들이 상주하고 있는 한계를 가지고 있다.



[그림 19-9] 협소해진 전면 광장(좌)과 후면 보행로(우)

8) 주민편익시설

서울민자역사내 주민편익시설로는 컴퓨터 이용장, 어린이 놀이방, 갤러리 백화점 등이 있다. 컴퓨터 이용장은 비즈니스맨들과 열차를 기다리는 젊은이들이 많이 이용하고 있으며, 갤러리아 백화점은 서울역 주변지역에 대형상업시설이 없기 때문에 지역주민들과 국철이용객들이 주로 이용하고 있으며, 세일시에는 타지역주민들도 이용하고 있는 것으로 나타났다.



미술박물관



인터넷 공간



놀이방



갤러리아 백화점

[그림 4-10] 역사내 편익시설

9) 역사주변에의 영향

서울민자역사 주변지역에는 대규모 업무빌딩과 상업시설들이 높게 들어서 있어 상대적으로 서울역사는 낮은 건물로서 조망권을 확보해 주는 역할을 하고 있다. 그리고 용산지구 단위계획(2001)에서도 남산지역 경관보호와 연계하여 후암동지역 최고 높이 제한과 한강로



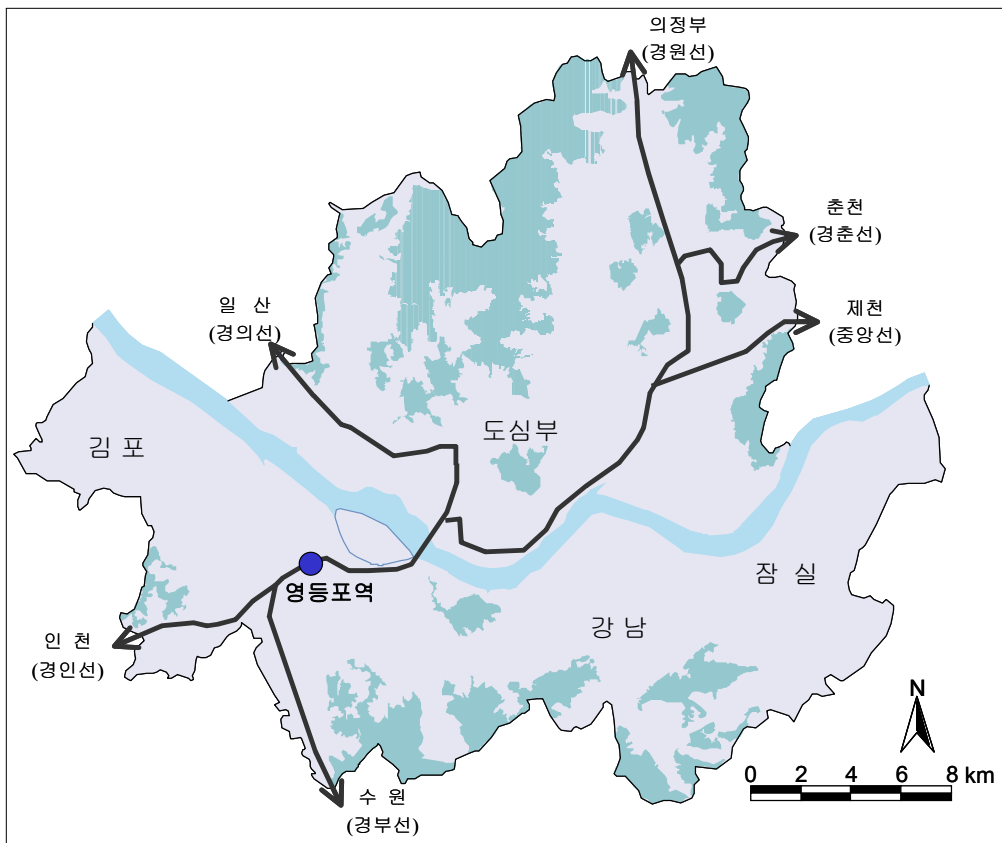
[그림 4-11] 서울역과 주변과의 조화
에서의 남산경관을 고려한 건물배치 및 형태/높이의 제한을 기본방향으로 설정하고 있다.

10) 긍정적 / 부정적 평가

구 분	평 가 내 용
공간위계	• 서울의 관문역이며, 도심지역으로서 서울전체의 이미지를 부여할 수 있는 지리적 이점을 가지고 있음. • 서울시의 교통중심지역으로서 국철 이용객의 수요가 가장 많으며, 역사개발을 통한 지역주민 및 국철 이용객에 대한 양질의 서비스를 제공하는데 있어서 충분한 당위성을 가지고 있음.
주변 시설현황	• 업무 및 상업시설과 함께 대기업 본사, 호텔, 남대문시장 등 광역적인 서비스시설 등이 입지하고 있으며, 전시, 관람, 극장 등 문화시설 등도 다수 입지하고 있음.
교통현황	• 서울역 이용시 대중교통 수단 부담율이 약64%로 나타나, 민자역사로 인한 주변교통의 영향은 크지 않은 것으로 분석되었으나, 주변 교차로의 경우 평일 서비스수준이 E~F로 소통상태는 열악한 것으로 나타남. • 역사 주차장 이용율은 그리 높지 않으며, 주차장 이용객들은 상업시설 이용보다는 역이용객을 마중나온 사람들이 많은 비중을 차지하는 것으로 나타남.
보행동선 및 환승체계	• 역 후면보다는 전면에서의 보행접근이 활발하며, 지하철1, 4호선 이용객의 지하에서 서울역사로의 접근이 불가능하여 모두 광장을 통해 접근을 하고 있음. • 타 교통수단과의 환승에 있어서 버스, 택시로의 환승도 광장을 통해서 이루어지게 되어 있어 통합적인 환승센터로서의 체계는 미흡함. • 택시는 별도의 택시 Bay를 설치하였으나, 대기하고 있는 택시가 많아 주변 가로(한강로)에 영향을 주고 있음. • 동서간의 지역연결을 위해서 역사내 자유통로와 외부 통로(과선교)가 설치되어 있으나, 역사내 통로는 24시간 개방이 안되고 있으며, 과선교는 조명시설이 부족하고, 홀리스 등으로 인해 보행환경이 쾌적하지 못함.
역사의 공공성	• 서울의 관문역으로서 알림판, 게시판 등 국철 이용객을 고려한 서비스로 역사의 공공성을 반영하고 있으며, 역사다운 면모를 갖추고 있으나, 전면광장은 판매시설, 주차장, 조경 및 조형물 등의 설치로 인해 순수광장으로서의 규모를 축소시켜 국철 이용객들의 휴식공간과 이동공간으로서의 역할을 제한시키고 있음.
주민 편익시설	• 국철 이용객을 위한 편의시설은 대부분 음식점이며, 그밖에 컴퓨터 이용장, 어린이 놀이방 등을 확보하고 있음. • 역사내 상업시설(갤러리아 백화점)도 광역적인 서비스보다는 지역주민과 국철 이용객 위주로 이용되고 있어, 주민편익시설의 역할을 하고 있음.
주변과의 조화	• 주변의 고층 빌딩에 비해 낮은 건물로 남산에 대한 조망권을 살리고 있음. • 또한, 상업시설위주의 이미지보다는 역사로서의 이미지(서울역 기존역사는 사적284호로 지정됨)를 가지고 있음.

2. 영등포민자역사

영등포역은 경부선, 호남선의 정차역으로서 서울역과 함께 우리나라 철도망의 중심역사이다. 1899년 노량진에서 제물포까지 경인선의 개통에 맞춰 건립되어 서울도심으로 들어오는 관문역할을 수행하고 있다. 1991년 민자역사로 건립되면서 기존에 국철과 전철이 정차하는 교통의 요지로서의 이미지뿐만 아니라 영등포부도심의 중심지역으로서의 입지를 강화하고 있다.



[그림 4-12] 영등포역 위치도

- 영등포 민자역사 개요

- 사업주관자 : (주)롯데(철도청 25%, 롯데쇼핑 25%, 롯데제과 8.9%, 롯데전자 0.2%, 롯데삼강 7.5%, 대흥기획 2.9%, 상남장학회 5.3%, 신동주 6.7%, 신동빈 6.7%, 기타 5%)
- 사업기간 : 1987 ~ 1991년
- 도시계획사항 : 준공업지역, 일반상업지역, 제1, 2종 미관지구, 주차장설치 제한지역
- 용도 : 판매시설, 운수시설, 문화집회(영화관)*
- 건설규모 : 지하5층, 지상9층(9층은 옥상층)
- 대지면적 : 17,530평
- 연면적 : 39,918평
 - 역무시설: 6,346평 (15.9%)
 - 판매시설: 17,328평 (43.4%)
 - 문화집회: 2,104평 (5.3%)
 - 주차시설: 14,140평 (35.4%)
- 건폐율 : 50.41%
- 용적률 : 113.83%
- 주차시설 : 차주식 1,225대, 장애인주차 26대

주) * (주)한백종합기술공사, 영등포민자역사증축(재심의), 2000. 현재 영화관은 없음

1) 층별용도구성

영등포민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 다음과 같다.

[표 4-3] 층별 용도시설현황 및 규모

층수	면적(평)	유치시설명	적영 및 임대현황
지하1층	3,911	식 품	임대
지상1층	1,435	잡 화	임대
지상2층	1,820	숙녀 캐주얼	임대
지상3층	4,525	숙녀 정장	임대
지상4층	2,865	신사의류	임대
지상5층	1,489	아동, 스포츠센터	임대
지상6층	1,408	전기. 가정용품	임대
지상7층	1,427	식 당 가	임대
지상8층	748	문화센터	임대

2) 추진경위

[표 4-4] 영등포민자역사 개발 추진경위

일 시	사 업 추 진 내 용
86. 7	사업주관자 선정 : 롯데쇼핑(주)
86. 9	출자회사 설립 : 롯데영등포역사(주), 자본금 10억원(철도청 2.5억원)
86. 10	서울시 도시계획소위원회심의(통과)
86. 12	서울시 교통영향평가심의(통과)
87. 9	착공
87. 9	서울시에서 도시계획사업 시행 허가
88. 5	서울시에서 대규모소매점 개설허가 사전승인
90. 3~7	역무시설 사용 개시
91. 4	준공

3) 역무시설

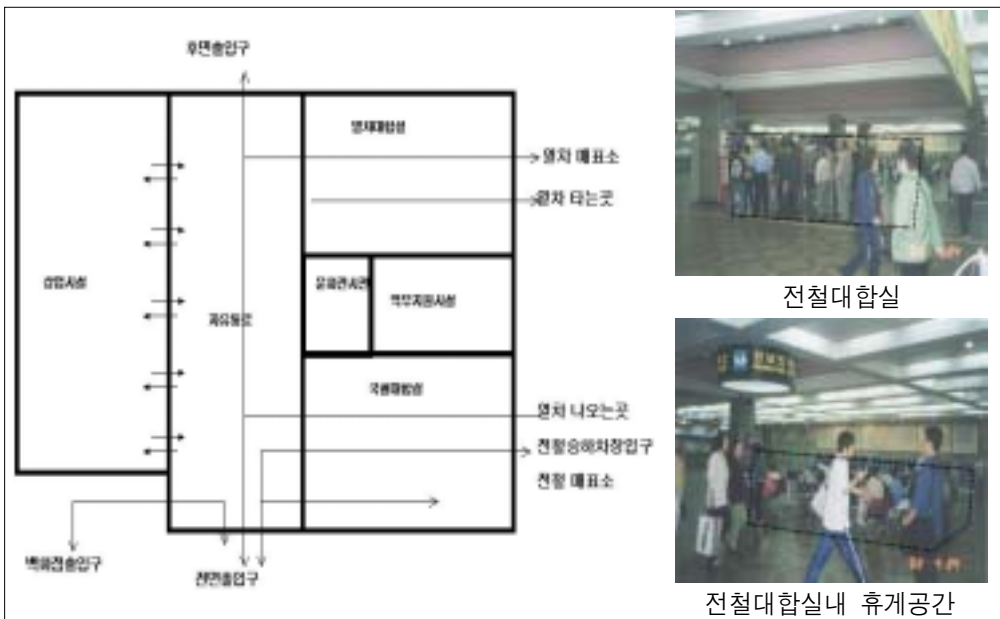
영등포역의 역무시설은 대합실과 콘코스가 있는데, 3층에는 대합실과 콘코스가 있으며, 지하1층에는 콘코스만 있다. 지하1층은 백화점, 매표소, 지하상가와 콘코스의 역할을 하고 있는 A공간과 국철 승객들의 이동통로로 사용되는 B공간으로 구분된다. A공간은 백화점, 매표소, 개찰구의 이용으로 항상 붐비고 있으나, B공간의 경우는 국철이 도착하였을 경우에만 일시적으로 사람들이 몰리고 있다. 특히 B1은 역사의 후면과 직접 연결되는 통로로서 이용객이 거의 없고, 역사 전면으로 나오는 B2는 이용객이 집중되는 모습을 보이고 있다[그림4-13 참조].



[그림 4-13] 지하1층 콘코스

3층은 상업시설, 국철 및 전철대합실과 역사의 전·후면을 연결하는 유일한 통로인 자유통로로 구성되어 있다([그림 4-14] 참조). 자유통로는 유동인구가 가장 많은 곳 중에 하나로 국철과 전철, 백화점 이용객이 모두 이용하고 있으며 특히, 백화점에서 개최하는 바자회 행사기간에는 자유통로의 공간이 좁아져 이용객들에게 불편을 주기도 한

다. 국철대합실과 전철대합실은 동일한 규모이나, 전철의 도착시간에만 이용객들이 집중하는 전철대합실에 비해 국철대합실은 항상 이용객들로 붐비고 있으며, 특히 국철이용객이 집중하는 주말에는 더욱더 혼잡하다.



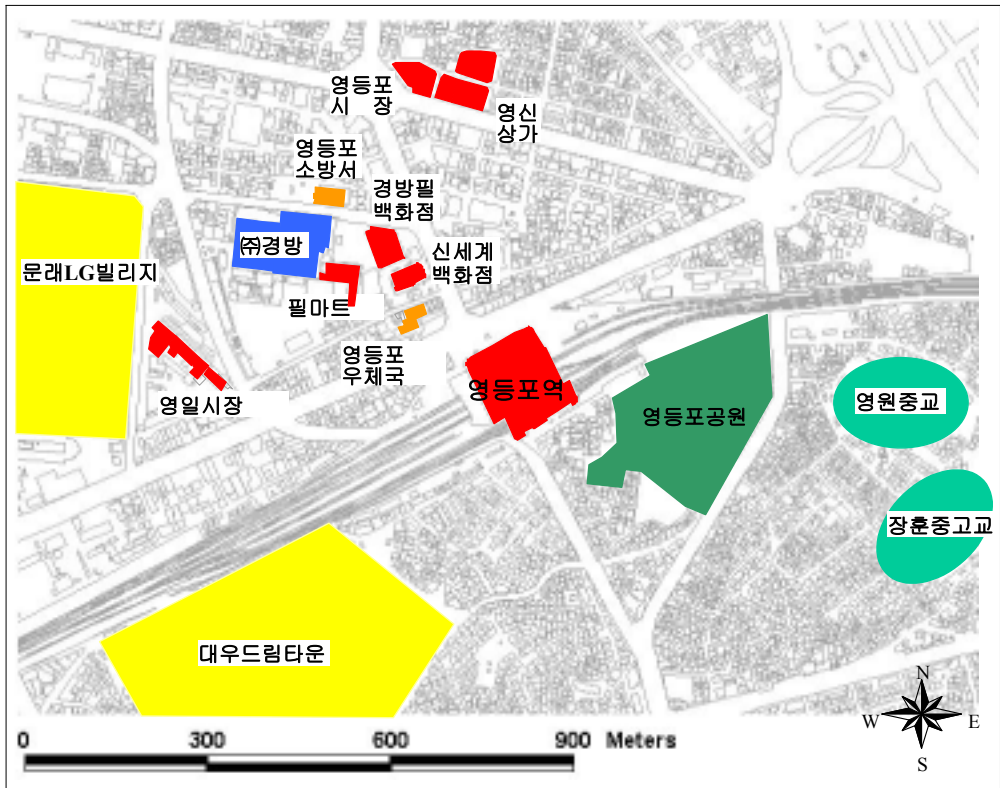
[그림 4-14] 지하3층 콘코스 및 대합실

4) 역사주변현황

영등포역 주변지역은 부도심으로서 국철 및 전철이 정차하는 교통의 요지이며, 영등포부도심 지구단위계획구역으로 지정되어 있다.

(1) 주변시설 현황

영등포역 주변지역의 주요건물 현황은 [그림 4-15]와 같다.



[그림 4-15] 영등포역 주변현황



영등포전면



후면상가



영등포후면 고가도로



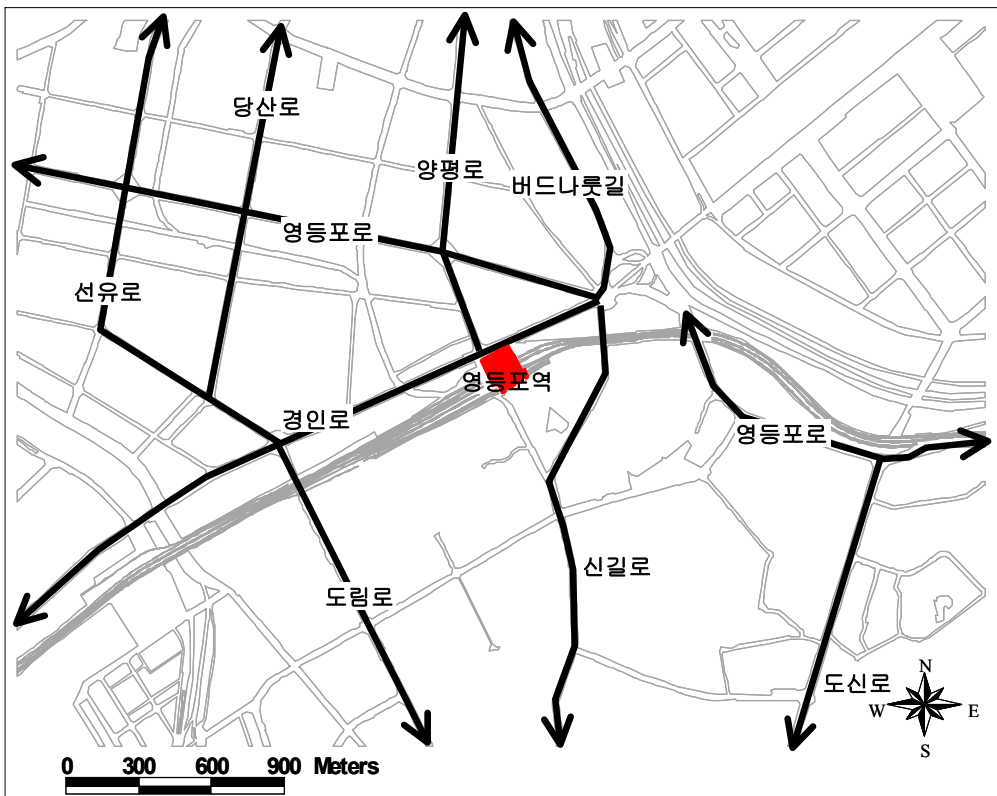
영등포공원

[그림 4-16] 영등포역 주변 모습

영등포역의 북쪽으로는 신세계, 경방빌 백화점, 영등포우체국 등이 입지하고 있으며, 서쪽으로는 영등포 공원이 위치하고 있고, 남쪽으로는 아파트 단지와 주택가가 입지하고 있다.

(2) 교통현황

영등포역 주변의 가로망현황을 살펴보면([그림 4-17] 참조), 영등포역의 전면으로 폭 35m의 경인로가 온수동 방향으로 지나지고, 양평교 방향으로 폭 25~30m의 양평로가 이어져 전면에는 삼거리를 형성하고 있다. 영등포로터리에서 시작하는 폭 30m의 영등포로가 오목교까지 이어져 있으며 폭 25~30m의 당산로와 선유로가 북쪽으로 영등포로와 만나고 있다. 그리고 영등포로터리에서 시작하는 폭 25m의 신길로를 통해 역사후면으로의 접근이 가능하다.



[그림 4-17] 영등포역 주변 도로망 체계

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

영등포역은 국철(경부선, 전라선 등)과 전철(의정부-수원/인천)이 정차하고, 지하상가를 통해 지하철 5호선 영등포시장역까지 연결되어 있어 수도권 교통과 광역교통망이 함께 갖추어진 역사이다. 전철의 1일 평균이용객은 125,766명(승차 62,829명, 하차 62,937명)이며, 국철이용객수도 1일 평균이용객이 약 39,477명(승차 21,220명, 하차 18,257명)에 이르고 있다.

국철과 전철의 환승은 모두 3층에서 이루어지고 있으며, 국철에서 전철로의 환승 및 전철에서 국철로의 환승 모두 어려움은 없다. 그러나, 플랫폼에서 개찰구까지 이동 통로의 폭이 약 2m정도 밖에 되지 않아 이용객이 집중하는 출근시간의 경우에는 혼잡이 발생한다.



[그림 15-18] 환승통로 및 출근길 혼잡

영등포역의 주변가로에는 일반버스 53개 노선, 좌석버스 16개 노선, 마을버스 1개 노선 등 총 70개 노선이 지나가고 있으며, 평균적으로 약 5분 정도의 배차간격을 보이고 있다. 한편, 택시승차장은 영등포역 전면에 위치하고 있으며, 택시의 대기행렬을 위한 차로가 1차로 확보되어 있으나, 택시의 대기행렬이 1차로를 넘어 있어, 경인로의 통행에 지장을 주고 있다.

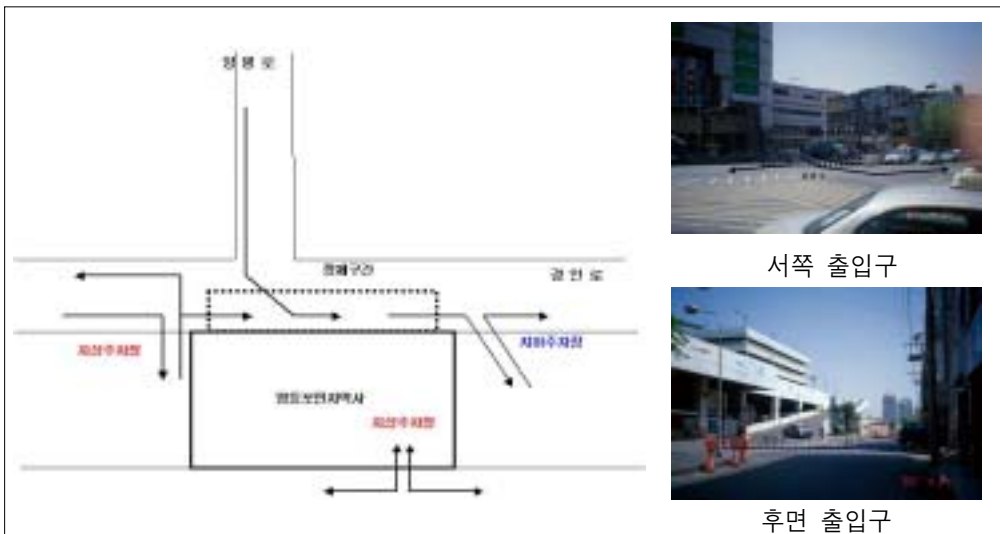
이와 같이 영등포역은 국철과 전철 이외에도 버스와 택시 등 다양한 교통수단에 의해 접근이 가능하지만, 국철이용객들이 이들 대중교통수단을 보다 용이하게 환승할 수 있는 배려가 부족한 것으로 판단된다.

6) 주차장

영등포역에는 지상주차장과 지하주차장이 설치되어 있는데, 지상주차장으로의 접근은 역사 전면의 서쪽출입구와 역사 후면을 통해 가능하고, 지하주차장은 역사 전면의 동쪽출입구를 통해 진입할 수 있다([그림 4-20] 참조).

전면의 서쪽출입구는 경인로에서 바로 진입이 가능하도록 되어 있으며 주차장까지 약 100m의 진입로를 확보하고 있으나, 동쪽 지하주차장 출입구의 경우에는 진입로가 충분히 마련되어 있지 않아 경인로 통행에 지장을 주고 있다. 후면의 출입구는 이용객이 많지는 않으나, 주민들을 대상으로 한 인터뷰조사 결과에 의하면, 차량 진출입시 엇갈림현상이 발생하여, 사고의 위험성이 존재하는 것으로 나타났다.

주차장의 이용에 있어서는 평일의 경우 주차장의 부족현상은 발생하지 않고 있으나, 주말과 세일기간의 경우에는 이용객의 증가로 주차장 진출입 차량의 대기행렬(Queue)로 인하여 주변 도로의 통행에 지장을 주고 있다.



[그림 4-19] 주차장 진출입동선 및 서쪽출입구(상), 후면출입구(하)

주차시설현황을 보면 법정과 수요대비비에 비해 계획대수가 과다한 것을 알 수 있다. [표 4-5]에서 보면 계획대수 1,254대는 수요대비 102.37%, 법정대비 140.11~141.22%

로 이 같이 과다한 주차장 확보는 비효율적인 토지이용과 대중교통 이용을 저해하는 요소로서 기존 간선도로의 교통상태를 악화시키는 요인으로 작용하고 있다.

[표 4-5] 법정, 수요, 계획별 주차장 대수

구 분	법 정	수 요	계 획
대 수	888~895	1,225	1,254

7) 보행동선

영등포역사로의 보행접근은 지상과 지하로의 접근이 가능하며, 지하로의 접근은 전면부의 지하상가를 통해서 이루어진다. 지상전면접근의 경우에는 백화점과 역사로의 접근이 가능하며, 국철 및 전철이용객은 3층으로 올라가서 이용할 수 있다.

역사 전면광장에는 이벤트를 위한 공간이 마련되어 있지만, 지하주차장 출입구와 인접하고 있어 이용객이 집중되는 시간에는 오히려 혼잡을 야기하고 있으며, 후면에 설치된 오픈스페이스는 노점상들과 홈리스들에 의해 쾌적한 공간이 되지 못하고 있다.

그리고, 철도노선에 의해 단절된 남북지역을 연결하는 통로는 역사내 3층 자유통로를 이용하는 방법이 있는데, 국철대합실과 연계되어 콘코스의 역할도 하고 있고, 일부 기간에는 바자회 등의 행사장으로 이용되는 등 혼잡이 발생하는 한계를 가지고 있다.



[그림 4-20] 자유통로(상), 역전면광장(좌), 이벤트광장(중), 역후면광장(우)

8) 주민편익시설

영등포역사내 주민편익시설로는 컴퓨터 이용장과 문화전시관 등이 있다. 컴퓨터 이용장은 국철을 기다리는 젊은이들이 많이 이용하고 있으나, 3층에 위치한 문화전시관은 이용객이 거의 없는 형편이다. 또한, 역 옥상에는 공원이 마련되어 있으나, 이용객이 거의 없으며, 백화점 직원들만 일부 이용하고 있다.

이처럼 역사 내에는 역 이용객들과 주민들이 실질적으로 이용할 수 있는 편익시설이 거의 없으며, 기존의 시설에 대한 활용도도 낮다고 할 수 있다. 주민의 의견을 수렴한 실질적인 편익시설 도입이 요구된다.



[그림 24-21] 이용되지 않는 옥상공원과 문화전시관

9) 역사주변에의 영향

영등포역사는 영등포부도심의 중심지역으로 주변지역에는 주거, 상업, 공업시설이 혼재되어 있다. 주변의 건축물에 비해 크게 높지 않아, 주변건축물에 대한 경관훼손 등의 우려는 없으나, 역으로서의 이미지보다는 롯데백화점으로 대표되는 대형 상업시설로서의 이미지가 강하다.

10) 긍정적/ 부정적 효과

구 분	내 용
공간상의 위계	영등포역은 영등포 부도심의 중심지역에 위치하고 있으며, 서남생활권의 중심적 역할을 수행하고, 전철 및 국철이 정착하는 교통의 요지임.
주변시설	역 전면은 기존 상권(백화점 2곳, 지하상가, 재래시장)과 물류센터, 유통 시설 등이 입지하고 있으며, 후면으로 공원, 주택가 등이 입지하고 있음.
교통현황	- 택시는 역의 전면에 승차장이 위치하고 있으나, 택시의 대기행렬로 인해 주변 교통흐름을 방해하고 있음. - 역사내 입점한 롯데백화점으로 인해 주말과 세일기간에 많은 승용차 이용객이 몰려 주변 교통혼잡을 가중시키고 있음. - 그리고 전면 주차장은 간선도로에서 직접 진출입하도록 되어 있어 주차장 진입에 따른 대기행렬(Queue)로 인해 간선도로의 교통흐름을 방해하고 있음.
보행동선 및 환승체계	- 지상과 지하에서 보행접근이 모두 가능하며, 특히 영등포시장역(5호선)과 지하상으로 연계되어 있는 지하에서 접근하는 보행량이 많음. - 역사내에서 국철과 전철간의 환승은 편리하게 이루어지나, 타 대중교통수단인 버스와의 환승은 원활히 이루어지고 있지 않음. - 철도노선으로 단절된 지역간의 연계를 위해 역사내 3층에 자유통로를 설치하였으나, 전면과 달리 후면에는 에스컬레이터가 설치되어 있지 않으며, 자유통로상에서 부정기적으로 이루어지는 각종 행사는 보행에 지장을 주고 있음.
역사의 공공성	- 전철 대합실에 비해 국철 대합실의 경우는 이용객에 비해 그 규모가 작아(평일에도 휴식의자가 부족할 정도임), 상당수의 이용객이 서서 국철을 기다리고 있음. - 지하와 지상의 콘코스 및 대합실은 이용율에 있어 차이가 큼(한산한 곳과 혼잡한 곳의 차이가 큼). - 공개공지 형태의 광장은 전면에 이벤트 공간이 있으나, 주차장 동선과 근접해 있으며, 후면은 홀리스, 노점상, 영등포 고가차도 등으로 인해 쾌적한 공간이 되지 못하고 있음.
주민 편의시설	- 역사내 편의시설로는 백화점 이용객을 위한 시설이 대부분이며, 국철이용객과 지역주민을 위한 편의시설은 거의 고려되어 있지 않음. - 문화전시관은 이용객이 거의 없으며, 옥상공원은 이용하는 시민이 없어 백화점 직원들의 휴식공간으로 이용되고 있음.
주변과의 조화	주변의 건축물에 비해 크게 높지 않으나, 역으로서의 이미지보다는 롯데백화점으로 대표되는 상업시설로서의 이미지가 강함.

3. 부평민자역사

부평민자역사는 경인선 전철과 인천지하철 1호선이 환승되는 역으로서, 인천국제공항, 송도미디어밸리 등과 연결되는 교통망이 계획되어 있다. 특히, 인천 유일의 환승역으로서 대규모 지하상가를 비롯하여 주변 상권이 발달해 있어, 인천 북부권의 제1의 상권으로 성장하고 있다.



[그림 4-22] 부평민자역사 위치도



[그림 4-23] 부평역사의 모습(전면(좌), 후면(우))

• 부평 민자역사 개요

- 사업주관자 : (주)대아개발
- 사업기간 : 1990년~2000년
- 도시계획사항 : 일반상업지역, 준주거지역, 방화지구
- 용도 : 판매시설, 업무시설, 운수시설
- 건설규모 : 지하3층, 지상8층
- 대지면적 : 8,539평
- 연면적 : 17,082평
 - 역무시설: 2,028평 (11.9%)
 - 판매시설: 10,645평 (62.3%)
 - 업무시설: 235평 (1.4%)
 - 운동시설: 717평 (4.2%)
 - 근린시설: 1,695평 (9.9%)
 - 주차시설: 402평 (2.4%)
 - 기타시설: 1,358평 (7.9%)
- 건폐율 : 36.99%
- 용적률 : 134%
- 주차시설 : 926대

1) 층별용도구성

부평민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 [표 4-6]과 같다.

[표 4-6] 층별 용도현황

구 분	용 도
8층	기계실
7층	근린생활시설
6층	판매시설, 업무시설, 운동시설
5층	판매시설, 근린생활시설, 운동시설
4층	판매시설, 업무시설, 운동시설
3층	판매시설, 판매시설, 운동시설
2층	운수시설, 판매시설, 선상역사, 운동시설
1층	운수시설, 판매시설, 근린생활시설
지하1층	운수시설, 판매시설, 업무시설
지하2층	운수시설, 판매시설
지하3층	운수시설

2) 추진경위

[표 4-7] 사업추진경위

일 시	사 업 추 진 내 용
89. 6	사업주관자 선정:(주)대아개발
89.12	출자회사 설립 부평역사(주) : 자본금 20억원(철도청 5억원)
90. 4	인천시에서 대규모소매점 개설허가 사전승인
90. 7	인천시에서 도시계획시설변경결정
91. 2	인천시에서 도시계획시설(철도)사업시행 변경 허가
91. 5	인천시 건축위원회 심의 통과
91.11	인천시에서 건축허가
92. 7	착공

3) 역무시설

부평민자역사의 대합실은 지하1층과 지상 3층에 각각 위치하고 있으며, 지하 1층의 대합실은 역 주변 지하상가 및 역사내 마그넷과 직접 연결이 가능하고, 3층의 대합실은 역의 전후면을 연결하는 자유통로와 연계되어 있다. 대합실의 이용에 있어서는 3층보다 지하1층의 대합실이 더 많이 이용되고 있는데, 이는 역이용객의 대부분이 지하상가를 통해 역으로 진입하기 때문이며, 지하철과의 환승이 지하에서 이루어지기 때문으로 판단된다.

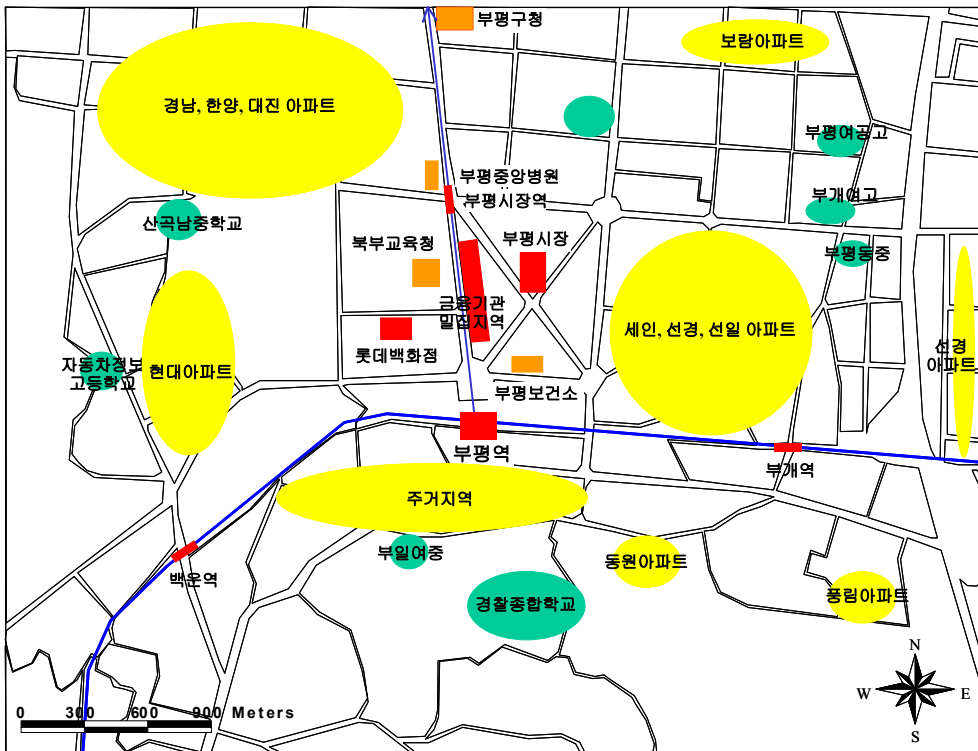


[그림 4-24] 3층 대합실

4) 역사주변현황

(1) 주변시설현황

부평역 주변지역의 주요건물 현황은 [그림 4-25]와 같다.



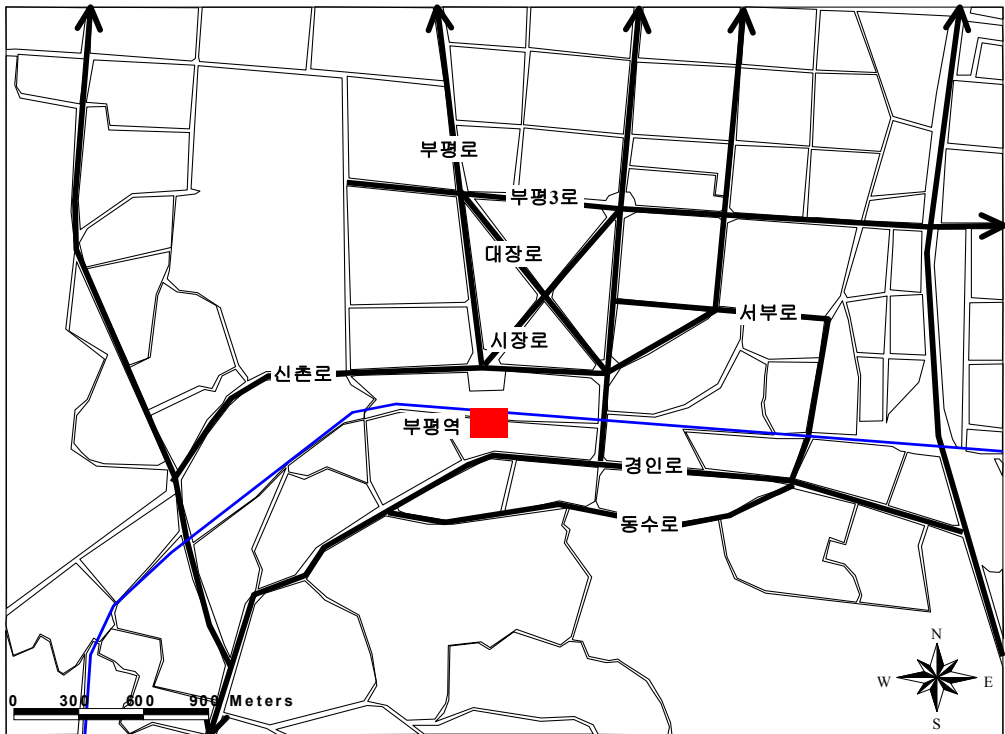
[그림 4-25] 부평역 주변현황

부평민자역사의 주변지역은 전면의 상권형성지역과 후면의 주거밀집지역으로 나눌 수 있다. 전면은 광장과 함께 부평로를 따라 금융기관(은행)이 밀집해 있고, 롯데백화점이 입지하고 있다. 시장로와 부평로의 중간지역에는 재래시장(부평시장)이 입지하고 있으며, 역의 서쪽으로는 전자백화점이 입지하고 있다. 역 전면의 광장부터 부평로를 따라 대규모 지하상가가 형성되어 있는데, 지하상가는 부평을 대표하는 상권형성지역으로, 평일부터 주말까지 활발히 이용되고 있으며, 다양한 계층을 확보하고 있다. 후면은 전면과 달리 저층의 주거지역을 형성하고 있다.

(2) 교통현황

부평역 주변의 가로망 현황을 살펴보면([그림 4-26] 참조) 동서로 각각 폭 35m와 30m의 신촌로, 경인로가 지나가고 있으며, 부평역 광장으로부터 북쪽으로 폭 40m의 부평로가 지나가고 있다.

부평역으로의 진입은 부평로, 신촌로, 시장길을 통해서 진입이 가능한데, 대로변에서 직접 진입하는 것이 아니라, 부평역 광장을 우회하는 Loop형태의 도로를 통해 진입하도록 되어 있어, 전면도로에서 직접 진입하는 역이용차량의 대기행렬에 따른 기존 도로의 혼잡을 최소화하고 있다.



[그림 4-26] 부평역 주변 도로망 체계



[그림 4-27] 부평로와 신촌로

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

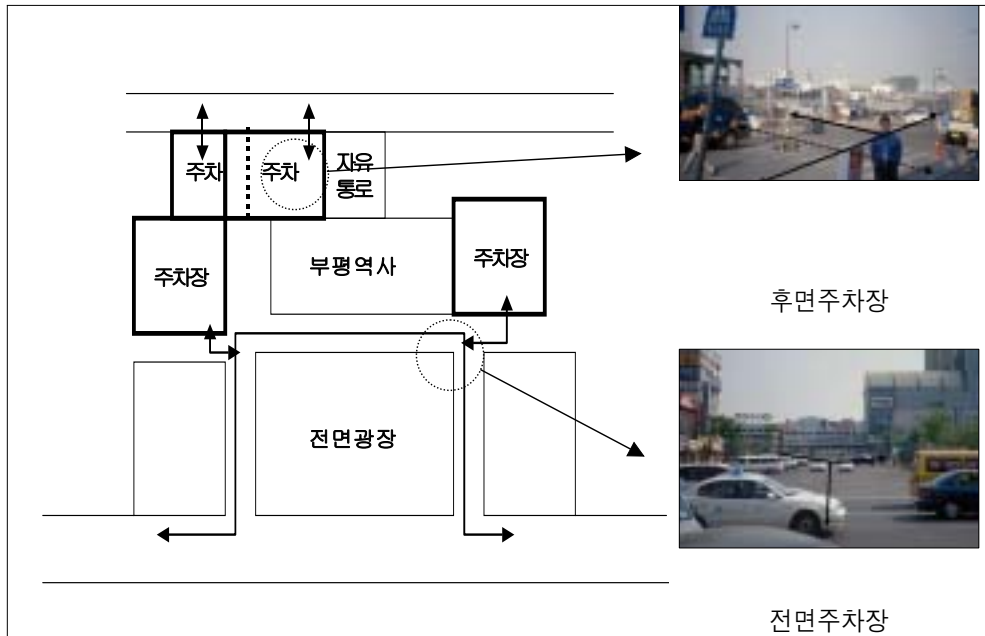
부평민자역사는 환승역(경인선 전철과 인천지하철1호선)으로서 철도의 접근이 양호한 지역이다. 환승은 지하 환승통로를 통해 이루어지고 있으며, 환승에 따른 역이용객들의 불편은 없는 것으로 판단된다.

대중교통과의 연계에 있어서는 일반버스 뿐 아니라 시외버스(삼화고속)를 통해 서울과 연계가 가능하도록 되어 있으나, 일반버스의 경우 부평역까지 직접 접근이 이루어지지 않는다고 있다. 위에서도 언급하였듯이 부평역 광장을 우회하는 진입로에는 승용차와 택시의 접근만이 가능하도록 되어 있어 버스를 이용한 연계는 철도나 택시에 비해 상대적으로 접근성이 떨어진다.

6) 주차장

부평민자역사의 주차장은 지상에 설치되어 있으며, 역사를 중심으로 동서측(역전면)의 주차장과 남쪽(역후면)의 주차장이 확보되어 있다. 역사의 동쪽주차장은 역사내 마그넷 이용객을 위한 주차장이며, 서쪽주차장은 웨딩홀 이용객을 위한 주차장으로서 출입구는 동서로 분리되어 있다. 주차장으로의 진입은 전면의 간선도로에서 직접 진입하는 것이 아니라 Loop형의 진출입로가 확보되어 있어 주차장 진입으로 인한 대기행렬을 진입로내에서 소화할 수 있으므로 주변 교통에는 크게 영향을 미치지 않고 있다. 남쪽의 주차장은 2곳이 있는데, 각각 마그넷 이용객과 직원을 위한 주차장으로 나누어져 있으며, 마그넷 이용을 위한 주차장의 경우 보행 출입구와 인접하여 주차장 출입구가 설치되어 있어, 보행동선과 차량동선이 상충하여 보행환경에 악영향을 주고 있다.

주차장의 확보에 있어서는 법정대수 406대에 비해 실제 확보대수는 926대로서 2배 이상의 주차장을 확보하였다. 결국, 주차장의 과다확보는 접근성에 있어서 환승역이라는 이점에도 불구하고 차량이용객을 증가시키는 요인이 되고 있는 것으로 판단된다.



[그림 4-28] 부평역 주차장 진출입구 및 차량동선

7) 보행동선

부평역사로의 접근은 전면에서는 지상과 지하를 통해 접근이 가능하며, 후면으로는 지상에서의 접근만 가능하다. 전면에서 지상으로의 접근은 역사 전면 공개공지를 통해서 접근이 가능하며, 지하에서의 접근은 기존지하상가에서 접근이 가능하도록 되어 있다. 지상과 지하 모두 마그넷 및 전철로 접근이 가능하도록 되어 있다. 후면에서의 접근은 지상으로의 접근만 가능하다. 출입구는 2곳이 설치되어 있는데, 한곳은 역사를 관통하는 자유통로로의 접근이며, 다른 한곳은 전철전용출입구이다. 역으로 진입하는데 어려움은 없으나, 부평역 교차로 건너편에서 부평역으로 진입하기 위해서는 반드시 지하도를 통해야함으로 광장의 활용면이나, 역이용객의 접근성에 있어서는 불편을 초래하고 있다.

철도로 인해 단절된 지역간의 연결은 부평민자역사내 자유통로를 통해 이루어지고 있다. 자유통로는 부평역사내 3층에 위치하고 있으며, 자유통로상에는 국철대합실과 주변 상업시설이 위치하고 있다.

부평역은 역 앞 공개공지와 함께 역사 전면에 대규모 광장을 확보하고 있다. 전면의 광장은 기존의 주차장을 활용한 것으로, 역이용객뿐 아니라 지역주민들의 휴식공간, 인근 학생들의 놀이공간으로도 활용되고 있으며, 광장을 우회하는 Loop형의 진입로 확보를 통해 역사로 접근하는 차량에 의한 주변 도로의 교통 혼잡을 줄여주고 있다. 광장과 연계된 역 앞 공개공지는 역이용객 뿐 아니라 지역주민들의 만남의 장소, 휴식터, 이벤트 공간 등으로 다양하게 이용되고 있으며, 오히려 광장보다 이용객이 많다.



[그림 4-29] 부평역 광장



[그림 4-30] 역광장(청소년 놀이공간)

8) 주민편익시설

부평역사내에는 마그넷을 비롯하여 다양한 시설들이 입점하고 있다. 특히, 7층에 입점한 영화관은 지역주민들의 문화공간으로 활용되고 있다. 영화관 관계자의 인터뷰에 따르면, 주말을 비롯하여 평일에도 영화관을 찾는 이용객이 많다고 하였다. 역사를 활용하여 지역주민이 이용할 수 있는 문화공간을 제공함에 따라 공공성을 확보하는 취지에서 바람직하다고 볼 수 있다.

9) 역사주변에의 영향

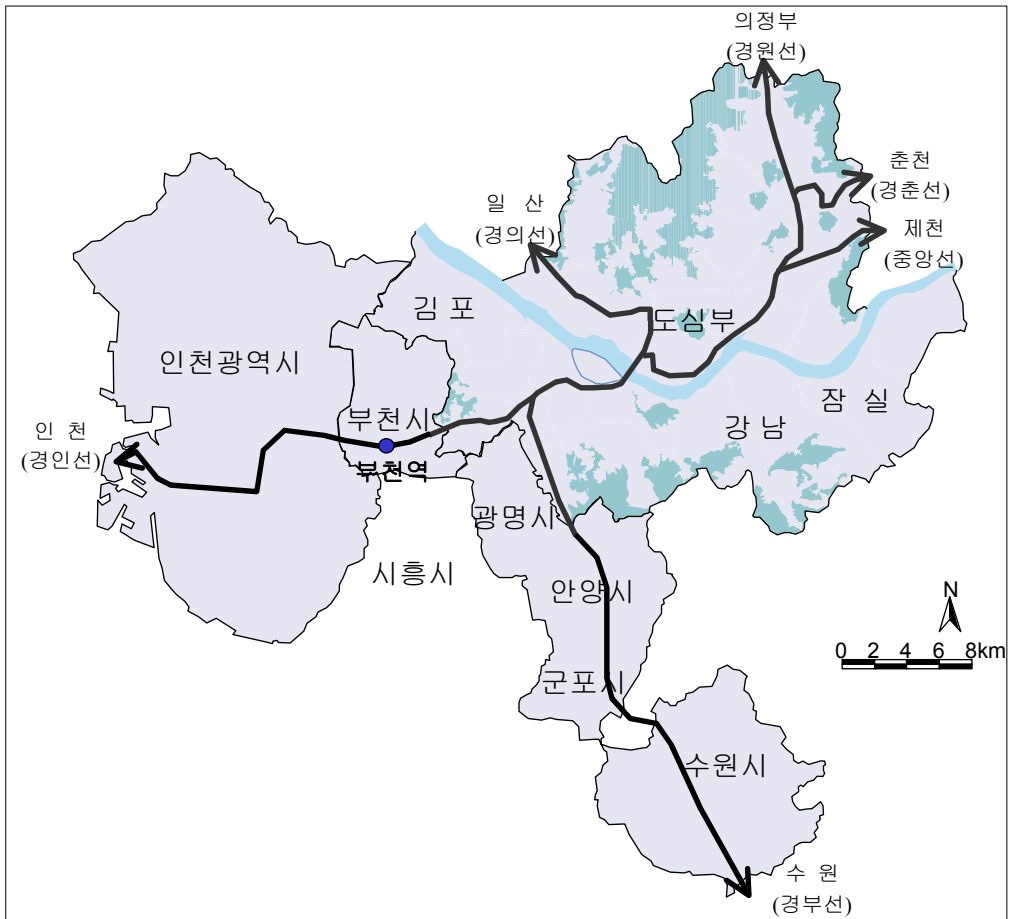
부평민자역사는 전면에 공개공지와 함께 대규모 광장을 확보하고 있어, 오픈스페이스 확보를 통한 개방감을 주고 있으며, 지역의 랜드마크적인 역할 또한 담당하고 있다. 하지만 다른 민자역사들과 마찬가지로 상업시설위주의 개발로 인해 쇼핑시설로서의 이미지가 강하여 역으로서의 이미지를 창출하지 못하는 문제점을 가지고 있다.

10) 긍정적 / 부정적 평가

구 분	평 가 내 용
공간위계	• 인천 유일의 환승역(경인선과 인천지하철 1호선)으로 교통의 중심지이며, 역주변에 기존 상권이 발달해 있는 지역으로서 인천광역시의 부도심 역할과 부평구의 중심기능을 수행하고 있음.
주변 시설현황	• 역사의 전면으로는 광장과 함께 부평로를 따라 금융기관(은행)이 밀집해 있고, 롯데백화점이 입지하고 있음. 시장로와 부평로의 중간지역에는 재래시장(부평시장)이 입지하고 있으며, 역의 서쪽으로는 전자백화점이 입지하고 있음.
교통현황	• 전면의 간선도로에서 직접 진입하는 것이 아니라 Loop형의 진출입로가 있어 차량 이용객의 주차장 진입시 발생하는 대기행렬로 인해 전면도로의 정체현상은 발생하지 않음. • 주차 대수 확보에 있어서는 406대의 법정대수에 비해 926대를 확보하고 있어 법정대수보다 2배이상의 주차장을 확보하고 있는 실정임. .
보행동선 및 환승체계	• 부평역사로의 접근은 전면에서는 지상과 지하를 통해 접근이 가능하며, 후면으로는 지상에서의 접근만 가능함. • 철로로 인해 단절된 지역간의 연결은 부평민자역사내 자유통로를 통해 이루어지고 있음. 자유통로는 부평역사내 3층에 위치하고 있으며, 자유통로상에는 국철대합실과 주변 상업시설이 위치하고 있음.
역사의 공공성	• 부평역은 역 앞 공개공지와 함께 역사 전면에 대규모 광장을 확보하고 있어 역이용객뿐 아니라 지역주민들의 휴식공간, 인근 학생들의 놀이공간으로도 활용되고 있음.
주민 편익시설	• 부평민자역사에는 영화관이 입지하고 있어 주말뿐 아니라 평일에도 지역주민들의 이용이 많은 편임.
주변과의 조화	• 부평민자역사는 전면에 공개공지와 함께 대규모 광장을 확보하고 있어, 오픈스페이스 확보를 통한 개방감을 주고 있으며, 지역의 랜드마크적인 역할 또한 담당하고 있음. • 다른 민자역사들과 마찬가지로 상업시설위주의 개발로 인해 역으로서의 이미지보다는 쇼핑시설로서의 이미지가 강함.

4. 부천민자역사

부천민자역사는 경인선 전철이 정차하는 역으로서, 「부천비전 2010」에 의해 역세권 상권개발지역으로 지정되어 있다.



[그림 4-31] 부천민자역사 위치도

• 부천 민자역사 개요

- 사업주관자 : 부천역사(주)
- 사업기간 : 1992년~1998년
- 도시계획사항 : 일반상업지역, 주차장정비지구

- 용도 : 판매시설, 업무시설, 운수시설
- 건설규모 : 지하2층, 지상9층
- 대지면적 : 9,349평
- 연면적 : 19,095평
 - 역무시설: 2,520평 (13%)
 - 판매시설: 13,440평 (71%)
 - 업무시설: 243평 (1%)
 - 주차시설: 2,893평 (15%)
- 건폐율 : 64.73%
- 용적률 : 126.2%
- 주차시설 : 779대

1) 층별용도구성

부천민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 [표 4-8]과 같다.

[표 4-8] 층별 용도현황

층수	유치시설명
지하2층	기계시설
지하1층	지하쇼핑몰, 먹거리, 전철매표소(2군데), 만남의 광장(지하광장)
지상1층	대형게임장
지상2층	커피숍
지상3층	신세계이마트 매장, 콘코스, 행정서비스지원시설, 콘코스, 주차장(동·서쪽), 매표소(열차(티켓팅만 가능), 전철)
지상4층	신세계이마트 매장, 주차장(동·서쪽)
지상5~6층	신세계이마트 매장, 교보문고
지상7~8층	대규모 TV경륜장
지상9층	웨딩부페

2) 추진경위

[표 4-9] 사업추진경위

일 자	사업추진내용
1990. 2.27	민자역사 건립 신청 접수 : 현대비철공업(주) 및 센츄리시티오피스텔(주)
1990. 3. 8	사업주관자 선정 : 현대비철공업(주)외 1인
1990. 4.26	사업추진협약 체결
1990 5.28	교통부 출자승인
1990. 9.29	회사설립 -회사명 : 부천역사(주), 자본금 : 10억원(철도청 2.5억원)
1991. 2.20	부천시 도시계획위원회에서 도시계획변경 심의(통과) (자연녹지→상업지역 변경)
1991. 5.30	부천시 의회 도시계획변경 심의
1991. 6.14	서울시 교통영향평가심의위원회 심의
1991. 7. 5	서울시 교통영향평가심의위원회 재심의(통과)
1991. 7.20	부천시 의회 도시 도시계획변경 재심의
1991.10.18	부천시 의회 도시계획변경 3차심의(통과)
1991.11. 6	경기도 지방도시계획위원회 도시계획변경 심의(통과)
1991.12.30	자본금 1차 증자 : 10억원→20억원(철도청 5억원)
1992. 3.17	부천시 건축심의위원회 심의(통과)
1992. 4. 3	경기도에서 대규모 소매점 개설허가 사전승인
1992. 6.13	부천시에서 도시계획사업 시행허가
1992. 8. 3	부천시에서 건축허가
1992.10.13	사업시행협약체결
1993. 6.15	착공
1993. 6~1994.1	가설 및 1단계 철도지장물 공사
1994. 7. 1	1단계 공사부분(가설역사 및 종합분소) 철골공사중
1999. 1.28	건물완공 및 사용승인
1999. 2. 1	영업개시

3) 역무시설

부천민자역사의 역무시설로는 콘코스, 매표소가 있으며, 콘코스는 3층에 있으며, 매표소는 지상 3층에 1개와 지하1층에 2개가 각각 마련되어 있다. 3층 콘코스의 경우 전철의 개찰구를 나오는 역이용객들과 이마트 개찰구를 나오는 이마트 이용객들 그리고 지역통과를 위한 지역주민들의 동선이 크게 상충되는 모습은 볼 수 없었다. 때문에 부천민자역사의 콘코스는 이용객들의 동선이 상충하지 않고 분산될 수 있는 규모를 가졌다고 판단된다.

4) 역사주변현황

(1) 주변시설현황

부천역 주변지역의 주요현황은 [그림 4-32]와 같다.

부천민자역사 북쪽으로는 중앙로를 따라 주요관공서와 시장, 상가, 업무시설 등이 입지하고 있고, 서쪽으로는 공공기관, 교육시설, 아파트, 등이 있으며, 남쪽으로는 구청, 병원, 호텔, 시립도서관, 상업·업무시설 등이 입지하고 있다. 그리고 동쪽으로는 은행, 호텔, 교육시설, 아파트 등이 입지하고 있다.

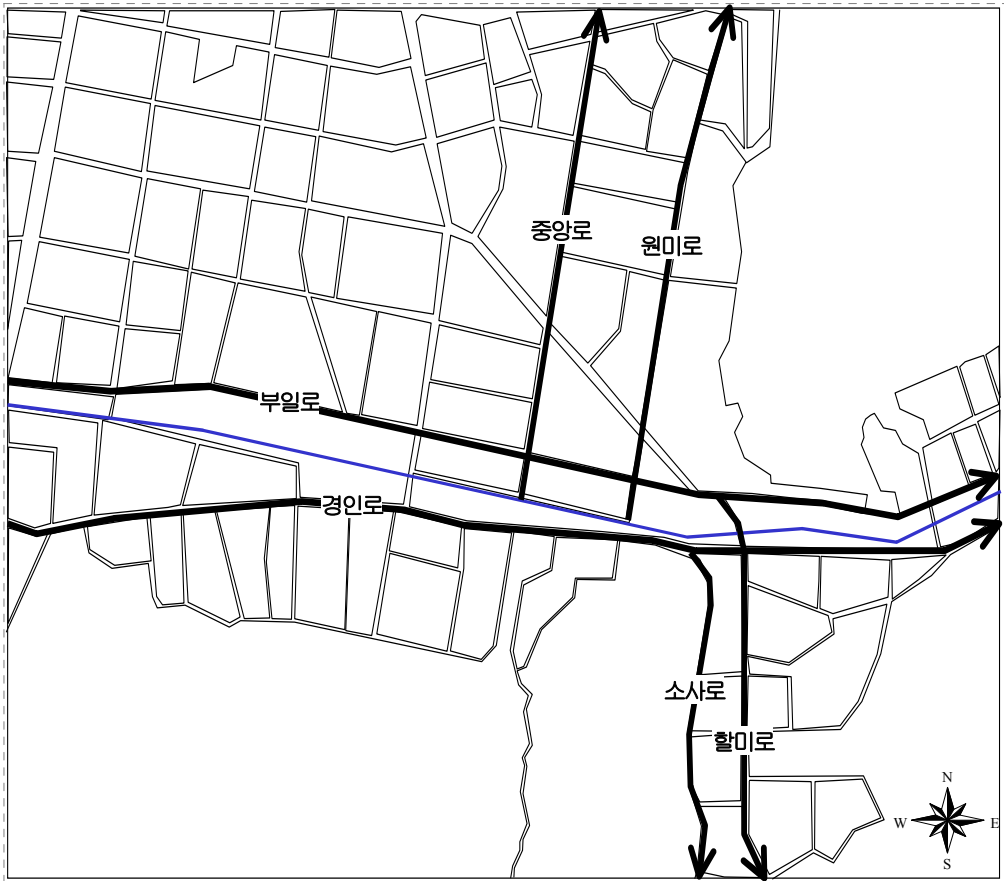
부천민자역사 주변상권은 북부광장과 남부광장 방면으로 형성되어 있는데, 북부광장 방면으로는 대형 유통점과 의류 브랜드가 밀집한 중심상권이 형성되어 있고, 역 앞 사거리를 중심으로 지하상가가 광범위하게 형성되어 있다. 남부광장 방면으로는 지역주민들이 많이 이용하는 재래시장과 저층의 영세판매시설이 인접해 있지만, 사거리에는 북부광장방면의 사거리와 유사한 분위기를 갖는 업무지역이 형성되어 있다.



[그림 4-32] 부천역 주변현황

(2) 교통현황

부천역 주변의 가로망 체계를 살펴보면([그림 4-33]참조) 동서축으로 역곡로가 부천시 동서간을 연결하고 있고, 남측에는 폭 35m의 경인국도가 서울-인천권을 연결하고 있으며, 남북축으로는 부천역에서부터 도심을 가로질러 경인고속도로까지 연결되는 폭 30m의 중앙로가 지나고 있다.



[그림 4-33] 부천역 주변 도로망 체계

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

부천민자역사 주변에는 시내버스 11개 노선, 시외버스 4개 노선, 직행버스 2개 노선이 운행중인데, 부평, 역곡, 소사 등 부천시와 화곡동, 문래동, 영등포, 구로공단, 노량진, 사당, 강남고속터미널 등 서울방향으로도 많은 버스노선이 운행중이다. 그러나, 버스 정류장이 부천역과 떨어진 사거리에 위치하고 있어 버스를 이용하여 역으로 진입하는 이용객들의 환승에 있어서 접근성은 다소 떨어진다.

북부광장측면의 역 앞 도로는 택시와 자동차 접근을 위해 민자역사 건립시 정비된 것으로 택시는 U턴하여 돌아나가는 체계를 가지고 있다. 그러나, 그곳에 택시승차장이 위치하고 있어 승객을 태우려는 택시행렬과 U턴하여 나가는 택시들이 많아 혼잡이 발

생하고 있다. U자형 도로체계의 바깥쪽은 자동차, 안쪽으로는 택시가 돌아가도록 동선을 분산시키고 있으며, 특히 자동차 동선의 바깥 차선은 서쪽주차장으로 들어가는 차량과 동쪽주차장에서 나오는 차량으로 인해 혼잡이 발생하고 있다.



[그림 4-34] 부천역 접근 도로 체계

6) 주차장

부천역 주차장의 출구와 입구는 동서쪽으로 따로 분리되어 있고, 북부광장과 남부광장 측면에 각각 1개씩 있다. 각 광장측면에 설치된 진출입구는 부천역과 접해 있는 이면도로를 통해 사거리로 접근이 가능하다. 신세계 이마트를 기준으로 동·서쪽 주차장이 3, 4층으로 분리되어 있다.

북부광장 쪽에서 주차장으로 접근하기 위해서는 진입로를 통해 서쪽 주차장 입구로 접근하여 3층 서쪽주차장 또는 4층 동·서쪽주차장으로 진입가능하고, 남부광장 쪽에서 주차장으로 접근하기 위해서는 이면도로(2차선)를 지나 동쪽주차장 입구로 접근하여 3층 동쪽주차장 또는 4층 동·서쪽주차장으로 진입이 가능하다.



[그림 4-35] 서쪽 주차장 출입구

주차장의 이용에 있어서 경륜장(지상 7~8층)을 찾는 이용객이 몰리는 주말의 경우 과포화를 이루고 있다. 주차장의 포화상태에서 주차장으로 들어가려는 차량대기행렬이 역사로 진입하는 이면도로에서 발생하여 교통체증이 발생하고 있다.

7) 보행동선

부천민자역사의 남부광장쪽은 보행도로의 부분 파손, 차량과 재래시장 이용객들로 인한 혼잡으로 보행환경이 좋지 않다. 반면에 북부광장쪽은 평일에는 양호한 편이지만, 주말에는 많은 인파로 매우 혼잡하여 역이용객들에게 다소 불편감을 주고 있다. 부천민자역사로 접근하기 위해서는 북부와 남부광장측에 각각 설치되어 있는 에스컬레이터 또는 계단을 이용하여 3층 콘코스로 접근하게 된다.

부천역 주변지역의 남·북지역간 연결은 부천역 3층 콘코스와 지하쇼핑몰에 의해 이루어진다. 3층의 콘코스는 지역연결을 위한 주된 통로 역할을 하고 있고, 지하쇼핑몰을 통해서도 중앙에 위치한 만남의 광장을 지나 지역간 왕래가 가능하다. 그러나 지하쇼핑몰에는 판매시설이 밀집되어 보행자들에게 혼란스러움을 주는 등 보행환경이 좋지 않다.

부천민자역사에는 역사외부의 북부광장과 역사내부의 광장(지하1층)이 있다. 그러나, 북부광장은 이용객이 실제로 이용하는 광장보다는 교통광장으로서의 역할을 하고 있으며, 역사내부광장은 역이용객과 판매시설 이용객이 주로 이용하는 곳으로서 지역주민들을 위한 공간은 부족한 것으로 보인다.

8) 주민편익시설

부천민자역사내에는 대형유통시설(신세계이마트)와 함께, 극장과 대형서점(교보문고) 등이 입점하고 있다. 극장과 대형서점의 경우 부천시민들의 호응을 받고 있다는 것을 감안할 때 지역적 요구에 부합되는 주민편익시설이라고 판단된다.

9) 역사주변에의 영향

부천민자역사는 부천의 중심지로 인접건물인 해태, 채림웨딩부페, 영화관 등과 비슷

한 건물높이를 가지고 있어 스카이라인상으로 조화를 이루고 있고, 주변건물의 입지시설과의 조화에서도 유사업종들이 입지하고 있어 부천시의 인지도 있는 만남의 장소로 성장하였다고 판단된다.

10) 긍정적 / 부정적 평가

구 분	평 가 내 용
공간상의 위계	부천역은 부천시의 중심상권지역으로서 「2010부천비전」에서 역세권 상권개발지역으로 지정되어 있음
주변 시설현황	북쪽으로 중앙로를 따라 주요관공서와 시장, 상가, 업무시설 등이 입지하고 있으며, 서쪽으로는 공공기관, 교육시설, 아파트 등이 있고, 남쪽으로는 구청, 병원, 호텔, 시립도서관, 상업·업무시설 등이 입지하고 있음. 그리고 동쪽으로는 은행, 호텔, 교육시설, 아파트 등이 입지하고 있음.
교통현황	- 주차장의 위치는 기존 서울역과 서울통합역사의 연결부에 있고, 주차장 옆으로는 보행광장이 있어 주차를 한 후 서울역 또는 서울통합민자역사로 접근이 가능. - 지상 7~8층은 경륜장이 들어서 있어 주말에 이곳을 찾는 사람들로 주차상태는 과포화를 이룸. 만차상태에서 주차장으로 들어가려는 차량대기열이 역사에 인접해있는 이면도로들에서 발생하기 때문에 교통체증이 발생함.
보행동선 및 환승체계	3층의 콘코스는 지역연결을 위한 주통로 역할을 하고 있고, 지하쇼핑몰을 통해서도 중앙에 위치한 만남의 광장을 지나 지역간 왕래가 가능함. - 버스정류장이 역과 떨어진 사거리에 위치하고 있어 대중교통에 의한 역접근성은 다소 떨어진다고 할 수 있음. - 외부 광장이 없는 대신에 내부 광장이 지하1층에 마련되어 있음. 북부광장은 교통광장으로 실제 지역주민들이 이용되는 공간이 마련되어 있지 않고, 남부광장 역시 주민공간이 전혀 없음.
역사의 공공성	- 부천역 주변에는 광장개념의 오픈스페이스가 없음. 그럼에도 불구하고 외부광장이 아닌 내부광장을 만들어 지역실정을 반영하지 못하고 있음. - 광장이란 개념이 교통광장으로 사용됨. 주민들과 이용객들을 위한 광장이 필요함.
주민 편의시설	부천민자역사내에는 신세계이마트와 대형서점, 그리고 영화관 등 주민들을 위한 편의시설이 갖추어져 있음.
주변과의 조화	인접한 건물들과 비슷한 건물높이를 가지고 있어 스카이라인상으로 조화를 이루고 있고, 주변건물의 입지시설과의 조화에서도 유사업종들이 입지해 있음.

5. 동인천민자역사

동인천역은 인천시의 중심지역으로 과거 상권이 크게 발달했던 곳이며, 항만도시인 인천의 관문으로서 경인선 전철이 통과하는 역이다. 1989년 민자역사로 개발되었으나 현재 운영중인 민자역사들 중 가장 작은 규모로 역사내 상업시설이 활성화되지 못해 상권의 범위 및 규모가 많이 축소되었고, 중심지역으로서의 기능을 제대로 수행하지 못하고 있는 실정이다.



[그림 4-36] 동인천민자역사 위치도

• 동인천 민자역사 개요

- 사업주관자 : (주)동인개발
- 사업기간 : 1987-1989
- 용도 : 역무시설, 판매시설, 주차시설
- 건설규모 : 지하3층, 지상5층
- 대지면적 : 3,868평
- 연면적 : 6,737평
 - 역무시설: 395평 (5.9%)
 - 판매시설: 6,342평 (94.1%)
- 용적률 : 174%
- 주차시설 : 220대

1) 층별용도구성

동인천 민자역사의 층별 용도구성을 살펴보면 다음과 같다.

[표 4-10] 층별 용도시설현황

구 분	용 도
지하2층	종합상품부
지하1층	스넥, DC마트
1층	숙녀복
2층	남성복/아동복/유니섹스 캐주얼
3층	패션잡화, 피혁, 악세사리
4층	공사중
5층	공사중(지상6층 웨딩홀)

2) 추진경위

[표 4-11] 동인천민자역사 개발사업 추진경위

일 자	내 용
86.12	회사설립 -회사명(주)동인천역쇼핑센터, 자본금 12억원(철도청 3억원)
87. 5	인천시에서 도시계획사업시행 허가
87. 6	인천시에서 건축허가
87. 6	착공
87.10	인천시에서 도시계획사업시행 변경 허가
88.12	인천시에서 대규모 소매점 개설허가 사전승인
89. 4	준공
93. 6	역무시설 확장

3) 역무시설

동인천역은 역무시설의 규모가 5.9%로서 현재 운영중이거나, 계획중인 민자역사들 중 역무시설의 비율이 가장 낮은 민자역사이다. 대합실은 지하1층과 지상1층에 위치하고 있는데, 지상대합실은 동인천 민자역사의 측면에 위치하고 있으며, 건물내부가 아닌 외부에 위치하고 있다. 지하대합실은 지하상가와 연계되어 있으며, 동인천역 로터리 전면에서 접근하려면, 지하출입구를 통해 접근하여야 한다. 두 대합실 모두 매표창구 전면에 기본적으로 확보되는 공간으로서 별도의 휴식공간은 마련되어 있지 않으며, 역이용객을 위한 대합실로서의 역할을 하기에는 부족한 것으로 판단된다.

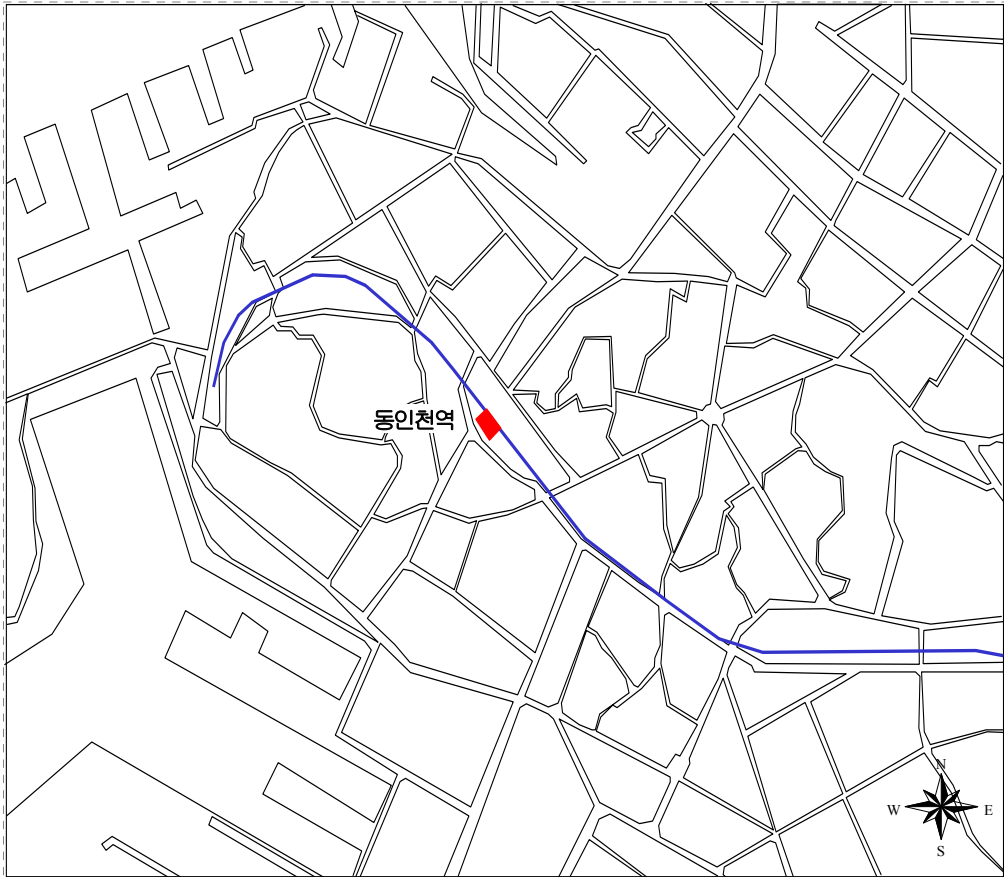


[그림 4-37] 대합실 (지상(좌), 지하(우))

4) 역사주변현황

(1) 주변시설 현황

동인천역 주변지역의 주요건물의 현황은 [그림 4-38]과 같다.

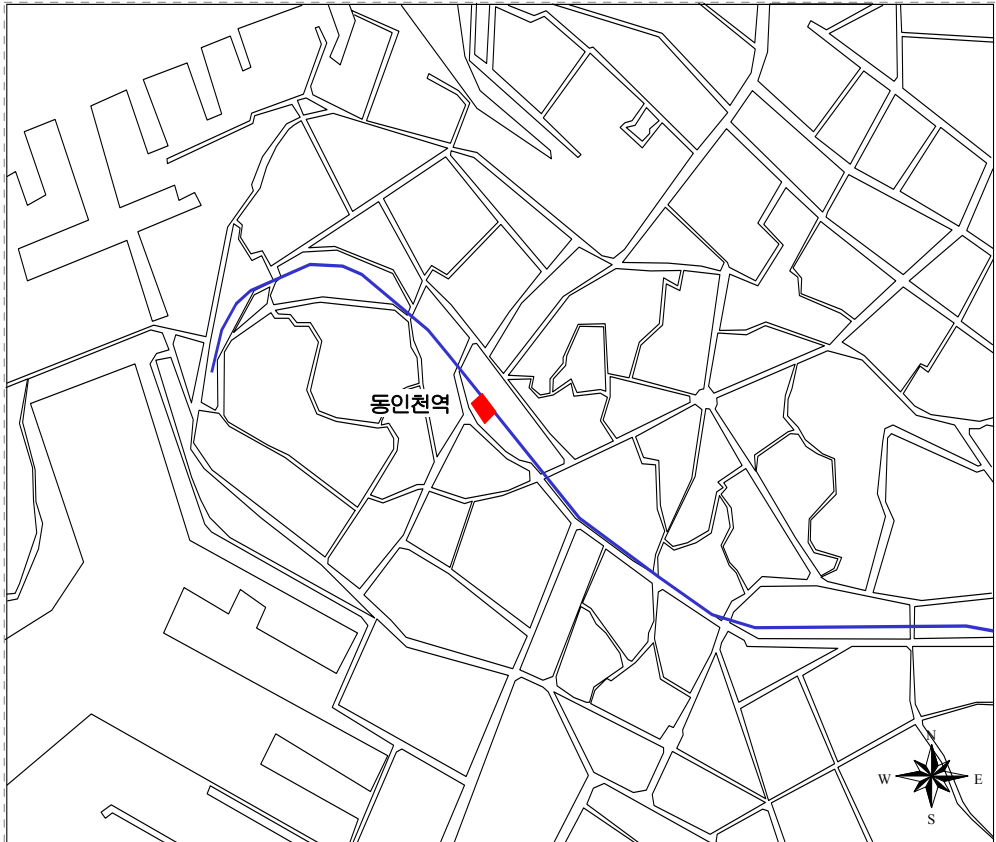


[그림 4-38] 동인천역 주변현황

동인천역의 전면은 기존의 상권지역이며, 후면은 주택가가 형성되어 있고, 제물포고, 인일여고 등 다수의 고등학교가 존재하고 있어 학생들의 유동인구가 많다. 우현로 북측으로는 브랜드의류점, 보세의류점, 미용잡화, 호프등 청소년을 대상으로 하는 시설들이 분포되어 있으며, 남측으로는 음식점과 금융기관 등 중년층을 대상으로 하는 시설들이 위치하고 있다. 그러나, 주변 상권은 그리 활성화되지 못하고 있으며, 점차 침체되어 가는 모습이다.

(2) 교통현황

동인천역 주변의 가로망 현황을 보면([그림 4-39] 참조), 역의 전면으로 폭 35m의 참외전길과 폭 30m의 중앙로가 만나 로터리를 형성하고, 후면으로는 폭 20m의 화도진길, 측 30m의 수문동길, 폭 20m의 송현로가 지나가고 있다.



[그림 4-39] 동인천역 주변 도로망 체계

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

동인천역은 경인선 전철이 정차하는 역으로서 1일 평균이용객은 40,798명(승차 21,695명, 강차 19,103명)이다. 동인천역은 다른 민자역사에 비해 버스의 접근성은 높은 편이다. 버스정류장이 역 전면에 위치하고 있어 버스를 이용하여 역으로 진입하는 이

이용객들의 접근성은 높다. 그러나, 버스정류장이 전면 교차로에 인접하여 설치되어 있으며, 별도의 버스 bay(베이) 등을 확보하지 못하여 버스 정차로 인한 차량정체현상이 발생하고 있다.

6) 주차장

주차장은 동인천역의 서쪽부근에 지상주차장이 확보되어 있다. 주차장의 진출입은 역의 전면도로인 참외전길에서 진출입이 가능하며, 주차장 출입구까지는 약 150여 미터 정도의 진입로가 확보되어 있다. 주차장 출입구까지 진입로를 확보함으로써 차량대기행렬을 진입로에서 일정부분 소화하여 전면도로의 교통소통에 영향을 최소화하고 있다. 또한, 최근 동인천 민자역사내 상권의 침체로 인해 주차장의 이용율이 높지 않아 주차장 이용에 따른 교통혼잡은 거의 발생하지 않고 있다.

7) 보행동선

역사로의 접근은 지하에서의 접근과 지상에서의 접근이 모두 가능하나, 동인천역 로터리 건너편에서는 지하를 통해서만 접근이 가능하도록 되어 있다. 지상출입구는 역의 전면출입구와 측면출입구가 있다. 전면출입구는 상업시설과 직접 연결이 되고, 측면출입구는 매표소를 통해 개찰구로 직접 연결이 가능하여 상업시설이용과 역이용객간의 동선을 분리하였다. 그러나, 역의 전면출입구를 상업시설이용과 직접 연계시킴으로서 역이용객보다는 상업시설이용객에 더 큰 비중을 두고있다고 판단된다. 지하출입구는 지하상가와 연계되었다. 지하상가와 연계되어 동인천역 건너편으로 접근이 가능함에 따라 지상보다는 이용객이 많은 편이다.

역사 전면의 광장은 광장이라기 보다 공개공지의 형태로 이루어져 있으며, 측면으로 작은 이벤트 공간이 마련되어 있다. 공개공지는 휴식을 할 수 있는 공간은 아니며, 이용객들의 이동공간으로만 활용되고 있다. 공개공지 전면에는 소규모 교통광장의 형태를 띤 차량 진입공간이 확보되어 있어, 주차장에서 나온 차량들이 잠시 대기하는 공간으로 활용되고 있다. 차량의 진입공간이 확보됨으로써 차량 진출입 대기에 따른 교통정체를 줄일 수 있다.



[그림 4-40] 역 전면 공개공지

8) 주민편익시설

동인천 민자역사에는 역무시설이외의 공간이 모두 상업시설로 활용되고 있다. 따라서, 주민편익시설은 거의 전무한 상황이다. 기존의 인천백화점에서 현재는 쇼핑몰(엔조이 쇼핑몰)의 형태로 용도가 변경되었지만, 주민편익시설이나 문화공간 등은 확보되어 있지 않다.

9) 역사주변에의 영향

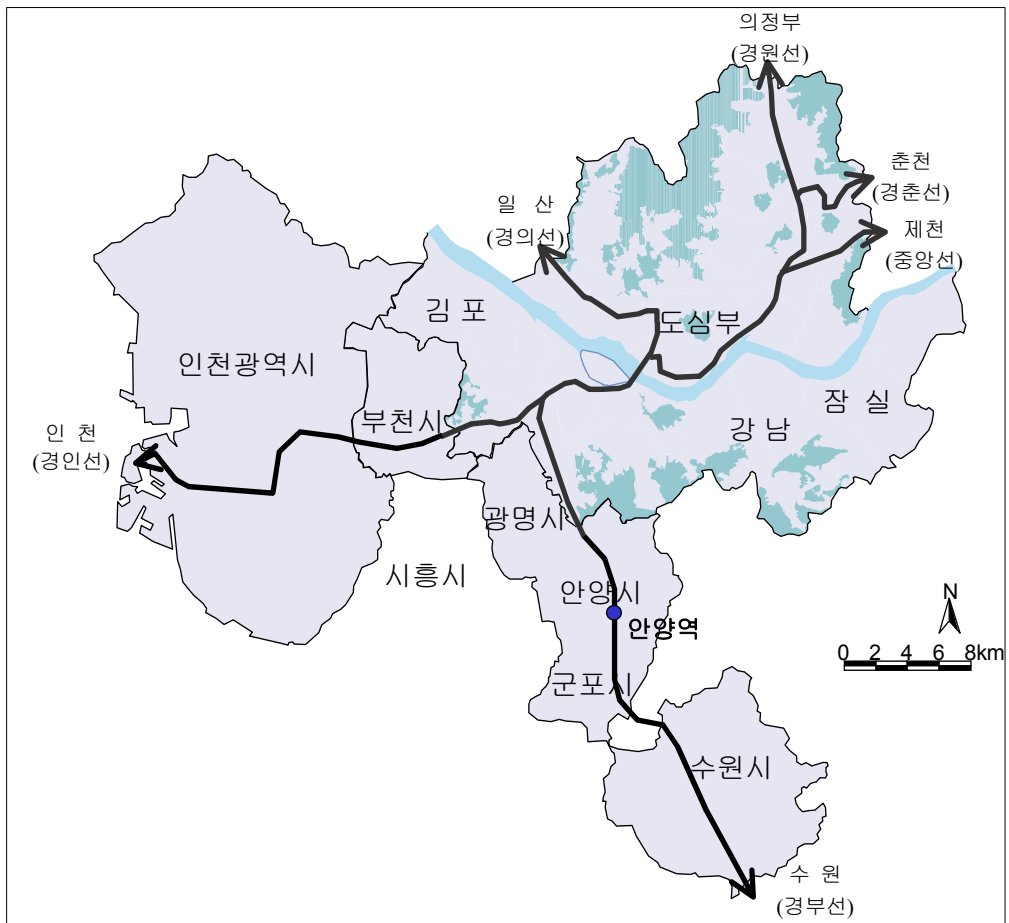
현재 운영중인 민자역사 중 가장 작은 규모의 민자역사로서 높이나 규모에 따른 주변과의 부조화는 찾아볼 수 없다.

10) 긍정적/ 부정적 효과

구 분	내 용
공간상의 위계	• 동인천역은 인천지역의 중심으로서 과거 인천항만과 연계하여 상권이 크게 발달하였으나, 현재에는 상권의 규모가 점차 축소되고 있음. 따라서 민자역사의 규모와 입지가 타당하지 않은 것으로 판단됨.
주변시설	• 동인천역의 전면은 기존의 상권지역이며, 후면은 주택가가 형성되어 있고, 제물포고, 인일여고 등 다수의 고등학교가 존재하고 있어 학생들의 유동인구가 많음.
교통현황	• 동인천역은 다른 민자역사들과 달리 버스가 역사전면까지 접근하여 버스이용객의 접근성이 높은 편이나, 버스정류장이 동인천역 교차로와 거리상 가깝게 위치하고 있어 버스정차시 대기행렬로 인해 주변교통에 혼잡을 야기하고 있음. • 주차장은 지상주차장만 있으며, 주차장으로의 진출입은 역의 전면도로인 참외전길에서 직접 가능하며, 주차장 출입구까지는 약 150여 미터의 진입로를 통해 접근이 가능함.
보행동선 및 환승체계	• 역사로의 접근은 지하에서의 접근과 지상에서의 접근이 모두 가능하나, 동인천역 로터리 건너편에서는 지하를 통해서만 접근이 가능하도록 되어 있음. • 공개공지 전면에는 공개공지와 연계되어 소규모 교통광장의 형태를 띤 차량 진입공간이 확보되어 있어, 주차장에서 나온 차량들이 잠시 대기하는 공간으로 활용되고 있음
역사의 공공성	• 민자역사내에 역이용객을 위한 시설이 부족하며, 역전면의 공개공지도 휴식공간이라기 보다는 이동통로로 이용되는 등 역사의 공공성을 확보하지 못하고 있음.
주민 편익시설	• 동인천민자역사에는 주민편익시설이 거의 전무한 상황이며, 현재 민자역사는 기존의 인천백화점에서 쇼핑몰(엔조이 쇼핑몰)의 형태로 용도가 변경된 상황이나, 영업이 잘 되지 않아 점포의 임대도 원활하지 않은 상태임.
주변과의 조화	• 중심지역으로 높이나 규모에 따른 주변과의 부조화는 찾아볼 수 없음.

6. 안양민자역사

안양역은 국철과 전철이 모두 정차하는 역으로서 국철의 경우 경부선, 장항선, 전라선 등이 정차하고, 전철은 경부선(수원행 전철)이 정차함에 따라 수도권지역과 서울 뿐 아니라 광역적인 접근이 가능한 지역이다.



[그림 4-41] 안양민자역사 위치도

• 안양 민자역사 개요

- 사업주관자 : (주)롯데
- 사업기간 : 1997-1999
- 도시계획사항 : 일반상업지역, 자연녹지지역
- 용도 : 역무시설, 판매시설, 운동시설, 근린생활시설
- 건설규모 : 지하3층, 지상8층
- 대지면적 : 8,355평
- 연면적 : 25,382평
 - 역무시설: 2,652평 (10.4%)
 - 판매시설: 15,887평 (62.6%)
 - 운동시설: 541평 (2.1%)
 - 근린시설: 197평 (0.8%)
 - 주차시설: 6,105평 (24.1%)
- 건폐율 : 72.70%
- 용적률 : 181.9%
- 주차시설 : 847대(지상 818대, 지하 29대) - 법정대수 : 768대

출처 : 철도청, 안양민자역사 설계변경에 따른 교통영향평가(재심의 보고서), 1997, (주)도시발전연구원

1) 층별용도구성

안양민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 다음과 같다.

[표 4-12] 층별 용도시설현황

구분	면 적(㎡)	용 도
8층	5,775.05	SKY PARK옥상공원)
8층	5,775.05	롯데시네마(영화관)
7층	5,973.46	식당가, 문화센터
6층	5,375.33	판매(가전, 가구, 생활용품)
5층	11,560.68	판매(골프, 스포츠, 아동
4층	12,890.82	판매(남성의류)
3층	17,583.07	판매(명품, 디자이너)
1층	3,486.85	판매(롯데리아)
지하1층	4,723.34	판매(숙녀, 캐주얼)
2층	3,270.15	판매
3층	7,346.61	판매

2) 추진경위

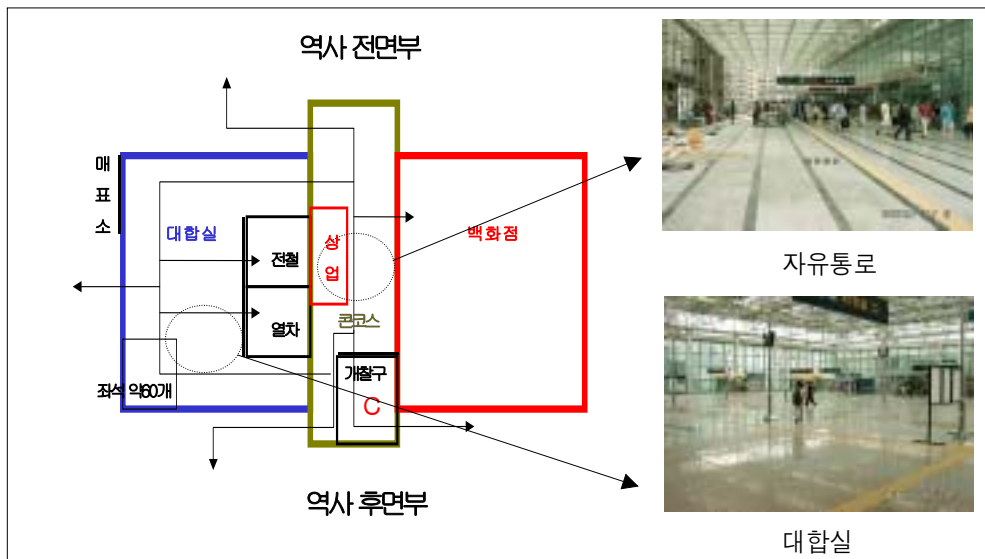
[표 4-13] 안양민자역사 개발사업 추진경위

일 시	사 업 추 진 내 용
92.11	사업주관자 선정(주)성일개발
92.12	출자회사 설립 안양역사(주), 자본금 17억원(철도청 2억원)
93. 8	안양시 도시계획위원회 심의 통과
94. 2	경기도 도시계획위원회 심의 통과
94.12	안양도시계획시설(철도, 안양민자역사) 실시계획 인가
95. 1	안양민자역사 건축허가
95.12	안양민자역사 신축 착공 신고
01.12	안양민자역사 역무시설 개관
02. 5	안양민자역사 판매시설 개관

3) 역무시설

안양민자역사의 역무시설은 3층에 대합실과 자유통로가 있다. 역사의 이용객이 가장 많은 지상 3층을 보면 다음과 같다.

자유통로는 대합실과 백화점의 중앙에 위치하고 있어 콘코스의 역할도 대신하고 있다. 자유통로는 역이용객과 백화점 이용객이 모두 이용하는 공간이어서 유동인구가 많은 곳인데도 불구하고, 상업시설이 위치하고있어 역이용객에게 불편함을 주고 있다. 대합실에는 국철 및 전철매표소와 국철이용객을 위한 공간이 확보되어 있다. 전철 이용객들은 대합실을 거치지 않고 대부분 자유통로를 통해서 개찰구로 이동하기 때문에 대합실은 항상 한산한 모습을 보이고 있다.



[그림 4-42] 안양역 3층 주요시설 개념도

4) 역사주변현황

(1) 주변시설 현황

안양역 주변지역의 주요건물의 현황은 [그림 4-43]과 같다.



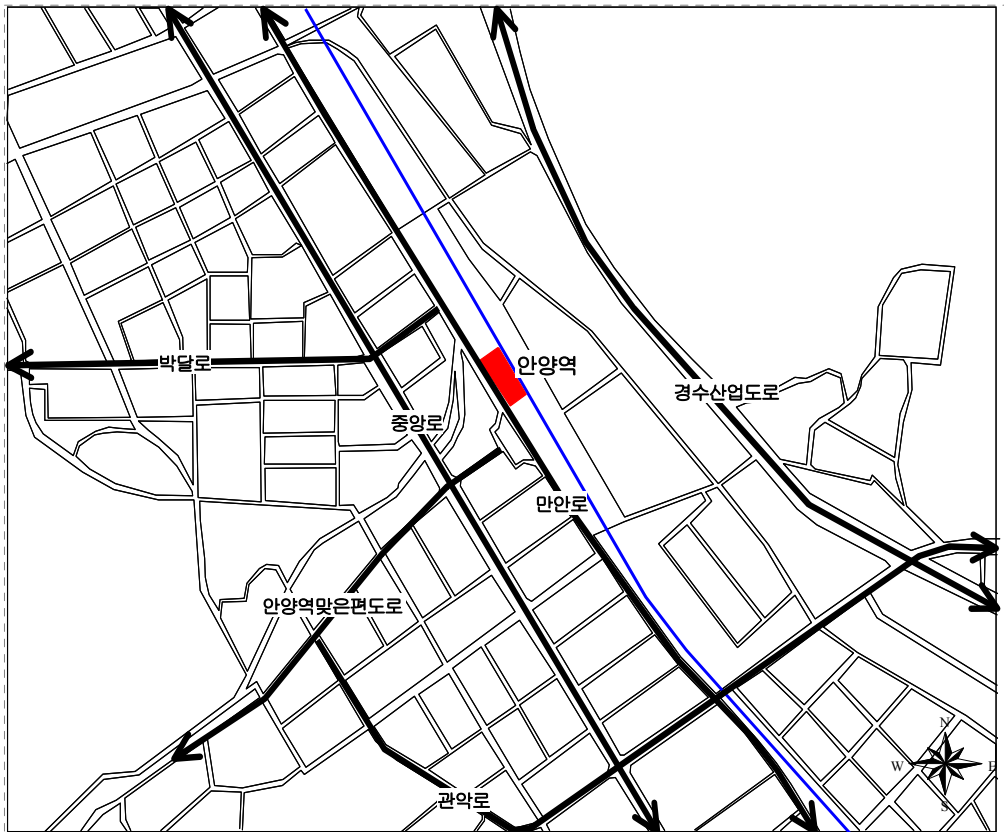
[그림 4-43] 안양역 주변현황



[그림 4-44] 역전면 변화가(좌-안양역 1번지), 지하상가(우)

안양역의 전면은 안양1번지라고 불리는 기존의 상권과 2곳의 백화점(안양백화점, 본백화점), 재래시장이 분포하고 있어 다양한 상권이 형성되어 있다. 특히 안양1번지는 극장, 패스트푸드, 호프집 등 주로 젊은층을 중심으로 하는 상권이 형성되어 있어 젊은 층의 유동인구가 많다. 또한, 현재는 공사가 중단된 상태이지만, 현대코아(지하8층, 지상12층)가 공사중에 있어 향후 유동인구는 더욱 늘어날 것으로 전망된다. 역의 후면은 전면과 달리 주거지역으로서 아파트 단지(삼성아파트)와 초등학교가 위치하고 있다.

(2) 교통현황



[그림 4-45] 안양역 주변 도로망 체계

안양역 주변의 가로망 현황을 보면([그림 4-45] 참조), 안양역 전면을 따라 폭 20m의 만안로가 석수동까지 이르고, 폭 15m의 도로가 안양역 앞까지 연결되어 로터리를 형성하고 있다. 안양역 후면으로는 폭 50m의 경수산업도로가 안양천을 따라 서울시경계까지 이어져 있고, 폭 25m의 관악로가 안양역 남쪽을 지나가며 경수산업도로와 만나고 있다. 폭 35m의 중앙로가 만안로와 나란히 평행을 이루고 있으며, 폭 20m의 박달로가 중앙로와 만안로를 연결시켜 주고 있다. 중앙로와 만안로는 안양의 남북축을 연결하는 주요 도로로서 특히 중앙로는 교통량이 가장 많은 간선도로이다.

안양역 전면의 로터리는 무신호 교차로로서 신호를 받지 않고, 각 방면으로 진출입할 수 있는 장점이 있다. 그러나, 교차로와 인접하여 시외버스터미널, 주차장 등이 위치하고 있어 혼잡이 발생하며, 교통량의 증가에 따른 무질서함이 보여 사고의 위험을 가지고 있다.

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

안양역은 국철(경부선, 전라선, 장항선)과 전철이 정차하는 역으로서 교통의 중요한 역할을 하는 역사이다. 전철의 1일 평균이용객은 44,868명(승차 21,538명, 강차 23,330명)으로서 특히, 인근 대학의 학생들이 많은 편이다.

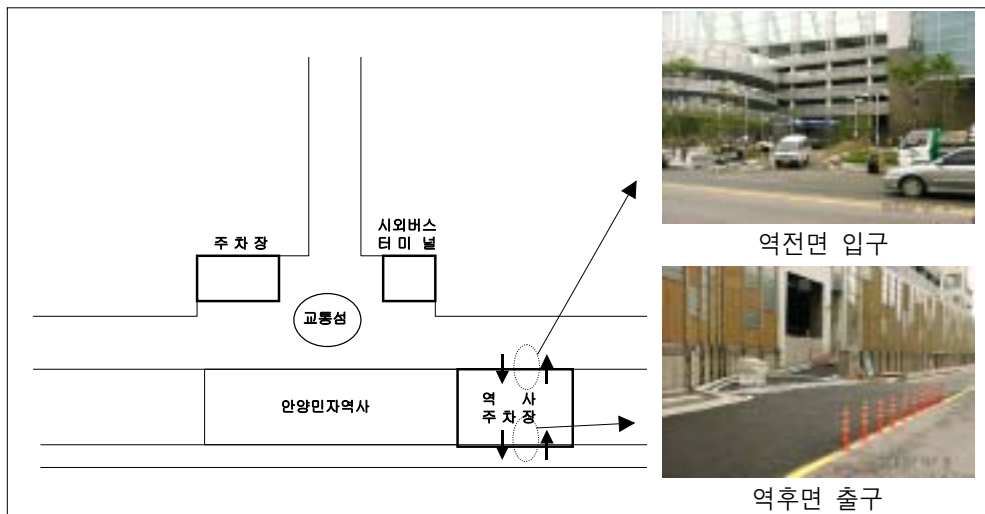
국철과 전철의 환승이 가능한 역으로서 국철이용객은 그리 많지 않으며, 환승시 어려움은 없는 것으로 판단된다. 안양역 전면에 위치한 시외버스터미널은 경기, 충청, 전라, 경상도까지 연결이 가능한 노선이 확보되어 있으며, 좌석버스와 일반버스, 마을버스 등이 운행중에 있다. 또한, 인근 3개 대학(안양대학교, 안양과학대, 대림대학)의 통학버스가 안양 로터리를 기점으로 각 학교와 안양역을 연계하고 있다. 위와 같이 철도의 환승과 대중교통의 접근이 양호함에도 불구하고, 전면도로폭의 협소(20m)와 신호체계 등으로 인해 차량들간의 동선이 상충하여 혼잡이 발생하고 있다.

6) 주차장

안양역의 주차장은 역의 측면에 위치하고 있으며, 주차장 진출입구는 전후면 총 4곳(진입구2, 출구2)이 있다. 다른 민자역사와 달리 진입구와 출입구를 분리한 것이 특

정이다. 전면의 입구는 만안로에서 직접 진출입이 가능하도록 계획되어 있어, 주차장 진출입에 따른 대기행렬로 안양역 로터리 교통 혼잡을 가중시키고 있다. 후면의 출입구는 기존의 비포장 이면도로를 포장하여 출입구를 계획하였다.

주차시설현황을 보면 법정대수가 768대이며, 수요가 756대인것에 비해 실제계획은 847대를 하여 주차장이 과다로 확보되어 있는 것을 알 수 있다. 이 또한 설계변경과정에서 당초의 전시시설 및 관람집회시설 등이 없어지고, 근린생활시설이 추가되어 법정 주차대수가 300대에서 768대로 증가하였다. 특히, 수요대수가 적음에도 불구하고 법정대수를 훨씬 초과하는 주차대수를 계획함으로 인해 안양역 전면 로터리의 차량 지체를 가중시키는 결과를 낳고 있다.



[그림 4-46] 안양역 주차장 진출입구

7) 보행동선

안양역사로의 보행접근은 전면으로는 지상으로 접근하는 방법과 지하상가와 연계된 지하통로를 이용하는 방법이 있고, 후면으로는 지상 3층의 자유통로를 통해서 접근하는 방법이 있다. 철로로 단절된 지역을 연계하기 위해 역사내에 자유통로를 설치하였다. 전면의 접근은 에스컬레이터와 계단이 함께 확보되어 있으나, 후면은 계단만 확보되어 있다.



[그림 4-47] 역사로의 접근 (전면접근(좌), 후면접근(중), 자유통로(우))

8) 주민편익시설

안양민자역사에는 대규모 백화점(롯데백화점)과 함께, 복합영화상영관, 문화센터 등이 입점하고 있다. 영화관 및 문화센터는 주민들에게 문화공간을 제공하는 역할을 하며, 지역 주민들의 여가 생활 증진과 문화수준향상에도 기여하고 있다. 그러나, 주민들의 반대에도 불구하고 골프장을 입점시켜 지역주민을 위한 편의시설이 아닌 사업성을 위한 편의시설을 도입하였다는 평가를 받고 있다. 민자역사가 공공성을 가지는 시설이라는 측면에서 볼 때, 주민편익시설의 도입에는 지역주민의 의견을 반영할 수 있는 제도적 절차가 마련되어야 할 것으로 판단된다.

9) 역사주변에의 영향

안양역사 후면에는 아파트 단지(삼성아파트)가 12m 도로를 두고 입지하고 있으며. 특히 아파트 103동과는 직선거리로 25m 밖에 떨어져 있지 않다. 때문에 소음과 야간조명으로 아파트 주민들의 피해가 예상되며, 실제로 아파트 주민들의 민원이 발생하고 있다.



[그림 4-48] 주변 아파트와 가까운 골프장

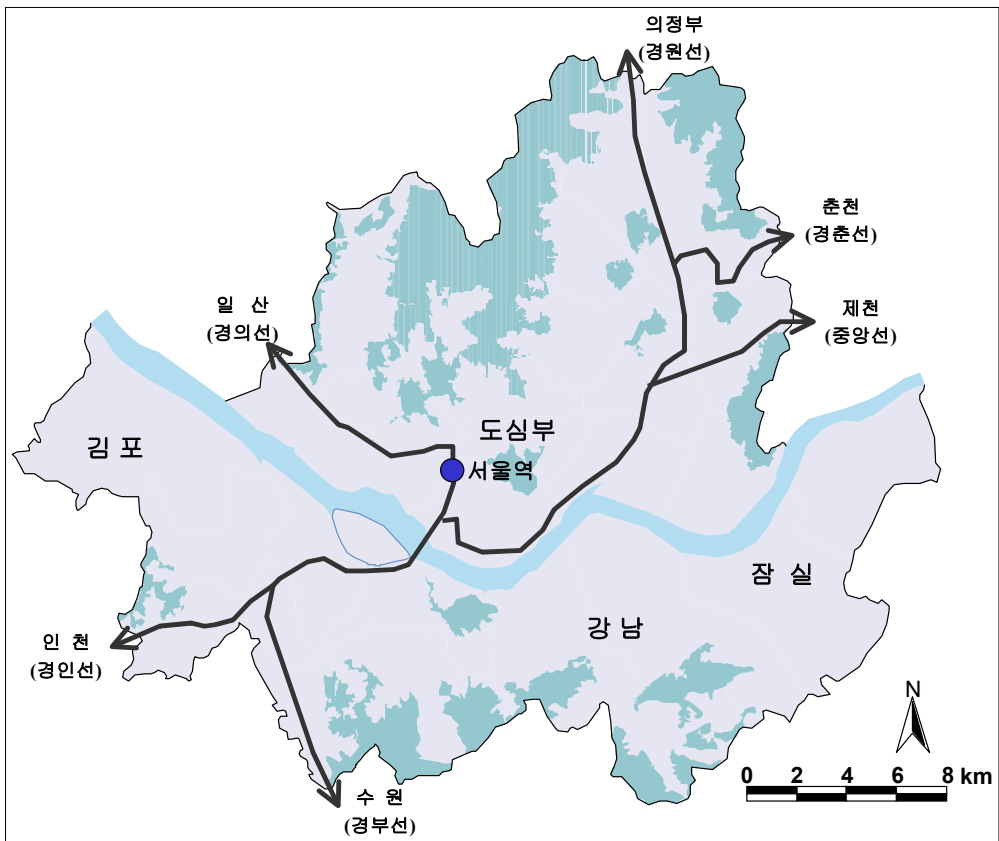
10) 긍정적/ 부정적 효과

구 분	내 용
공간상의 위계	안양역은 안양시 상권의 중심지이며, 수도권에서 서울로 진입하는 교통의 중심 역할을 하고 있는 지역으로 공간상의 위계로 보면 민자역사의 입지가 타당하다고 할 수 있으나 주변지역의 교통환경과 도로체계를 볼 때 대규모 민자역사가 입지하기엔 부정적인 영향이 크다고 할 수 있음.
주변시설	- 안양역의 전면으로는 안양 1번지라 불리는 기존의 상권과 함께 2곳의 백화점(안양백화점, 본백화점), 재래시장이 분포하고 있으며, 후면으로는 아파트 단지(삼성아파트)와 초등학교가 위치하고 있음. - 안양일번지는 극장, 패스트푸드, 호프집 등 주로 젊은층을 중심으로 하는 상권이 형성되어 있어 젊은층의 유동인구가 많은 편임.
교통현황	- 대중교통수단을 통한 역으로의 접근은 양호하지만, 중앙로와 만안로의 교통 상황이 항상 정체를 보이고 있음. - 주차장은 전후면 총 4곳(진입구2, 출구2)이 계획되어 있는데, 다른 민자역사와 달리 진입구와 출입구를 분리함. - 전면의 입구는 만안로에서 직접 진출입이 가능하도록 계획되어 있어, 주차장 진출입에 따른 대기행렬로 안양역 로터리 교통 혼잡을 가중시킴.
보행동선 및 환승체계	- 안양역사로의 보행접근은 전면으로는 지상으로 접근하는 방법과 지하상가와 연계된 지하통로를 이용하는 방법이 있고, 후면으로는 지상 3층의 자유통로를 통해서 접근하는 방법이 있음. - 철로로 단절된 지역을 연계하기 위해 역사내에 자유통로를 설치하였으나, 자유통로상에 상업시설들이 입지하고 있어 보행에 지장을 주고 있음. - 국철에서 전철로의 환승이 가능하지만, 환승인원은 그리 많지 않음. 국철과 열차대합실이 한곳에 위치하고 있어 환승에 따른 어려움은 없음.
역사의 공공성	민자역사내에 역이용객을 위한 대합실과 콘코스 등이 설치되어 있고, 역전면의 광장을 통해 역사의 공공성을 확보하고 있음
주민 편의시설	- 주민편의시설로 복합영화상영관인 롯데시네마와 문화센터 등이 입지하고 있어 주민들에게 문화공간을 제공하는 역할을 하고 있음. - 주민들의 반대에도 불구하고 골프장을 입지시켜 지역주민을 위한 편의시설이 아닌 사업성을 위한 편의시설을 도입함.
주변과의 조화	안양역사 후면의 아파트 단지와 인접해 있어 소음과 야간 조명에 대한 아파트 주민들의 피해 발생.

제2절 공사중인 역사

1. 서울통합민자역사

서울통합민자역사는 고속철도의 개통으로 더욱 수요가 늘어날 것에 대비해 기존의 서울민자역사와 연결하여 이용객에게 보다 편리하고 규모 있는 역사공간을 제공하기 위해 공사중에 있다.



[그림 4-49] 서울통합민자역사 위치도



[그림 3-50] 공사중인 서울통합역 모습

• 서울통합 민자역사 개요

- 사업주관자 : (주)한화민자역사
- 사업기간 : 2000년~2003년
- 도시계획사항 : 일반주거지역, 일반상업지역, 지구단위계획구역, 중심지미관지구*, 방화지구
- 용도 : 영업(역무)시설, 판매시설
- 건설규모 : 지하2층, 지상5층
- 대지면적 : 20,503평
- 연면적 : 28,840평
 - 역무시설: 4,846평 (16.8%)
 - 판매시설: 17,727평 (61.5%)
 - 주차시설: 6,267평 (21.7%)
- 건폐율 : 55.52%
- 용적률 : 130.67%
- 주차시설 : 차주식 813대

주) *도시계획법 전면개정(2000.7.1시행)에 따른 30조를 근거로 하여 종전 1종, 2종 미관지구를 중심지미관지구로 변경함.

1) 층별용도구성

서울통합민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 [표 4-14]와 같다.

[표 4-14] 층별 용도시설 현황

층 수	유치 시설명
지하2층	백화점, 영화관, 할인점
지하1층	백화점, 할인점
지상1층	역무시설, 백화점, 주차장, 할인점
지상2층	역무시설, shop, 편의시설, 백화점, 영화관, 주차장, 할인점
지상3층	역무시설, shop, 편의시설, 백화점, 주차장, 할인점
지상4층	역무시설, shop, 백화점, 주차장
지상5층	역무시설, shop, 영화관, 주차장
지상6층	영화관, 주차장
옥 상	역무시설, 백화점, 주차장, 할인점

2) 추진경위

[표 4-15] 서울통합민자역사 개발 추진 경위

일 자	사업추진내용
1998. 8. 16	경부고속철도 건설 기본계획 변경고시(건교부) - 역사시설 : 기존 서울역과 용산역 확장 이용
1999. 3. 20	용산지역 상세계획수립 관련 서울시, 철도청 업무 협의회 구성 - 개발규모 제시 : 약 10만평
1999. 6. 24	철도청, 서울시 업무협의회 개최(1차) : 개발규모 제시(10만평)
1999. 7. 10	철도청, 서울시 업무협의회 개최(2차)
1999. 10.	개발규모 조정 : 약 58,600평(기존 민자역사 7,600평 제외)
2000. 1. 24	고속철도 건설사업 시행자 지정(건설교통부 → 한화)
2000. 1. 28	현상설계 공모
2000. 7.	고속철도건설사업 실시계획승인 신청 - 개발규모 조정 : 26,000평(기존 민자역사 7,600평 제외)
2000. 10. 25	서울시 교통영향심의위원회 보고(1차) - 개발규모 : 26,000평(기존 민자역사 7,600평 제외)
2000. 11. 9	서울시 보고(부시장) - 개발규모 : 26,000평(기존 민자역사 7,600평 제외)

일 자	사업추진내용
2000. 11. 10	서울시 교통영향심의위원회 보고(2차) - 개발규모 : 26,000평(기존 민자역사 7,600평 제외)
2000. 11. 22	서울시 도시교통정책심의(1차) - 개발규모 : 26,000평(기존 민자역사 7,600평 제외)
2000. 12. 6	서울시 도시교통정책심의(2차) - 개발규모 : 26,000평(기존 민자역사 7,600평 제외) - 동서 연결도로 및 건물내 환승센터 설치방안 강구
2000. 12. 14	관계부처 협의(서울시장, 철도청장, 고속철도건설기획단장, 기획예산처) - 개발규모 축소 : 21,000평(기존 민자역사 7,600평 제외)
2000. 12. 26	고속철도건설심의위원회 심의
2000. 12. 30	경부고속철도 서울 민자역사 건설사업 실시계획 승인(조건부)

3) 역무시설

서울통합역사건립계획에는 기존 서울민자역사의 역무시설면적(1,700평, 23.5%) 보다 넓은 면적(4,846평, 16.8%)을 확보하여 콘코스과 대합실이 크게 계획되어 있다. 지상4층에는 역 직원들을 위한 청장집무실, 체력단련실, 침실, 회의실, 승차권 창고, 중앙통제실 휴게실 등이 있고, 지붕층에는 기계실과 공조실이 계획되어 있다.

4) 역사주변현황

주변시설현황과 교통현황은 [4장 1절의 서울민자역사] 현황과 동일하여 앞절을 참조하기로 한다.

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

서울통합역사건립계획에서는 서울역 북쪽 측면에 위치해 있던 버스·택시승차장을 서울통합민자역사 지상층으로 이전시키고, 버스 Bay와 택시 Bay를 설치하여 역주변 교차로 및 도로의 혼잡을 최소화시키는 대중교통접근체계를 계획하고 있다. 또한, 국철과 신공항철도 그리고 고속철도의 개찰구를 지상2층에 설치하였고, 또한 타교통수단과

연계되는 환승센타도 같은 층에서 이뤄지도록 계획되어 있다.

6) 주차장

서울민자역사 건립당시 주차장은 총 연면적의 0.5%(40평)에 불과했으나, 지속적인 확장으로 현재 주차대수는 증가했다. 서울통합민자역사 증축에서는 주차장 연면적을 6,267평(21.7%)으로 계획하고 있어 역주변 교차로 및 도로에 교통체증이 예상된다.

주차장 진입로는 한강로와 청파로에서 서로 마주보는 위치에 있으며, 한강로에서의 접근은 ‘ㄱ’자 램프를 통해 이루어지고, 청파로에서의 접근은 원형 램프를 타고 수직으로 이동하게 되어 있다. 주차장의 위치는 기존 서울역과 서울통합역사의 연결부에 있고, 주차장 옆으로는 보행광장이 있어 주차를 한 후 서울역 또는 서울통합민자역사로 접근이 가능하게 되어있다.

7) 보행동선

지역간의 연결동선 계획은 기존의 서울역 내부 연결통로와 과선교(역외 연결통로)를 그대로 이용하고, 서울역과 서울통합역사사이에 신설된 지역연결통로를 마련해 주는 정도에 그쳐 청파로·한강로에 의한 단절까지는 해결해 주지 못하고 있다.

광장은 기존 서울민자역사 광장의 판매시설과 주차장을 서울통합역사내로 수용함으로써 기존광장의 문제점을 해결하고, 서울통합역사 앞 공간에 새로운 광장을 추가로 계획하고 있다.

8) 주민편익시설

서울통합역사건립계획에서는 지하2층, 지상2층, 지상5층에 영화관을 계획하고 있고, 그 외에 여객편의시설 등의 편익시설을 계획하고 있다.

9) 역사주변에의 영향

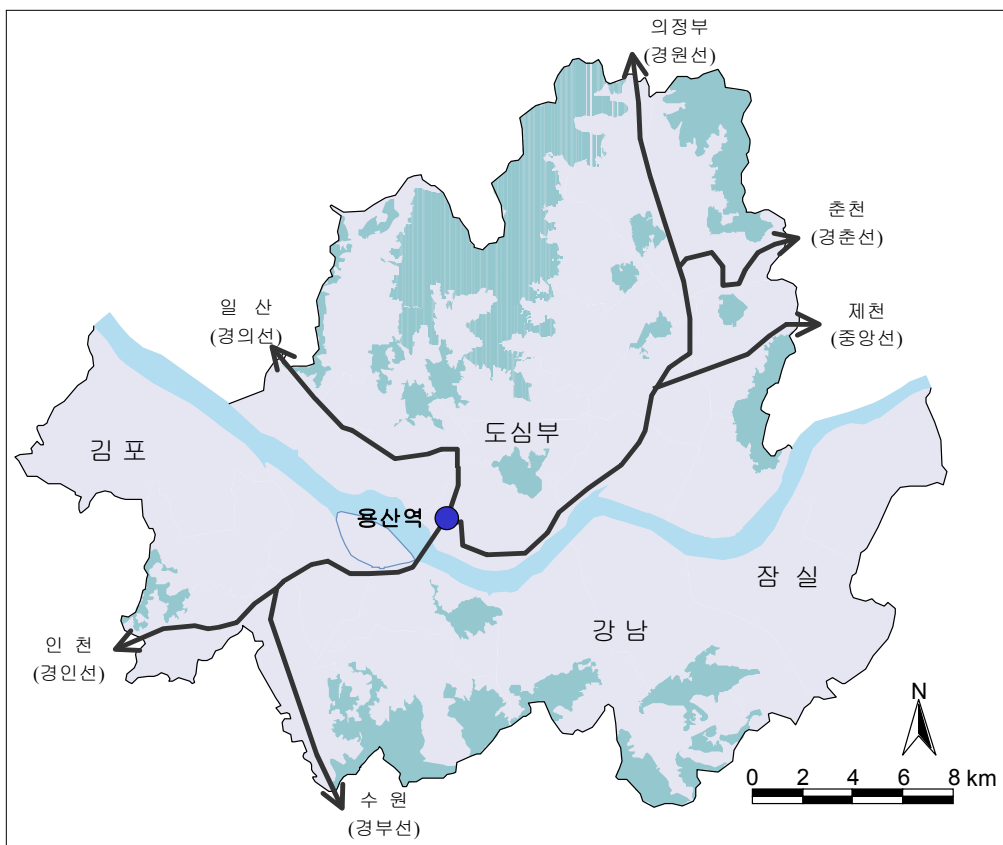
서울통합역사부지는 용산지구단위계획에 의해 '서울역특별계획구역'으로 지정되어, 기존 서울민자역사 돔 하단부 높이 이하로 건물의 높이를 규정하고 있다. 공사중인 서울통합역사의 높이는 지상 5층으로 기존의 역사보다 큰 건축규모를 가지고 있지만, 남산에 대한 조망권에는 큰 영향을 미치지 않을 것이라 판단되며 서울민자역사보다 남쪽에 위치해 있어 주변의 저층건물들과 조화를 이룰 것으로 판단된다. 그러나, 서울통합민자역사의 건물모습이 현대적이고 규모 또한 크기 때문에 기존의 서울민자역사가 가지는 상징적인 이미지가 훼손될 가능성이 있다고 판단된다.

10) 긍정적 / 부정적 평가

구 분	평 가 내 용
교통현황	주차장의 위치는 기존 서울역과 서울통합역사의 연결부에 있고, 주차장 옆으로는 보행광장이 있어 주차를 한 후 서울역 또는 서울통합민자역사로 접근이 가능함.
보행동선 및 환승체계	- 지역간 연계를 위해 기존의 서울역 내부 연결통로와 과선교를 그대로 이용하고, 서울역과 서울통합역사사이에 신설된 지역연결통로를 마련함. - 버스·택시승차장을 서울통합민자역사 지상층으로 이전시키고, 버스 Bay와 택시 Bay를 설치하도록 계획. - 서울통합역사건립계획에서는 국철, 신공항철도, 고속철도의 개찰구를 지상2층에 설치하였고, 또한 타교통수단과 연계되는 환승센터도 같은 층에서 이뤄지도록 계획.
역사의 공공성	- 서울통합역사건립계획에는 기존 서울민자역사의 역무시설면적(1,700평, 23.5%) 보다 넓은 면적(4,846평, 16.8%)을 확보하여 콘코스와 대합실을 크게 계획함. - 기존 광장의 판매시설과 주차장을 서울통합역사내로 수용함으로써 기존광장의 문제점을 해결하고, 서울통합역사 앞 공간에 새로운 광장을 추가로 계획함
주민 편의시설	서울통합역사건립계획에서는 지하2층, 지상2층, 지상5층에 영화관을 계획하고 있고, 그 외에 여객편의시설, 백화점 등의 주민편의시설을 계획하고 있음.
주변과의 조화	- 지상 5층으로 기존의 역사보다 큰 건축규모를 가지고 있지만, 남산에 대한 조망권에는 큰 영향을 미치지 않을 것이라 판단됨. - 서울통합민자역사의 건물모습이 현대적이고 규모 또한 크기 때문에 서울민자역사가 가지는 상징적인 이미지(개체성)가 훼손될 가능성이 있음.

2. 용산민자역사

용산역은 1905년 서울-부산간 경부선의 개통과 함께 건립되었다. 현재 전철이 정차하고 있고, 국철은 군인열차만 정차하고 있으며, 용산-성북간 전철의 기종점으로서 역할을 하고 있다. 용산민자역사는 용산역세권 개발과 함께 현재 진행중인 고속철도사업과 관련되어 진행되고 있으며, 민자역사가 완공되면 고속철도, 전철, 공항철도의 통합역사기능을 하게될 것으로 보여 광역교통체계의 집결지가 될 것으로 보인다.



[그림 4-51] 용산역 위치도

- 용산 민자역사 개요

- 사업주관자 : 현대역사(주) (철도청 25%, 현대산업개발 20%, 금강개발산업 5%, (주)대우 20%, 홍익회 5%)
- 사업기간 : 2000년말~2003.9(고속철도 1단계 개통일정 - 2003.12)
- 도시계획사항 : 일반상업지역
- 용도 : 운수시설, 판매시설, 업무시설, 관람집회시설, 근린생활시설
- 건설규모 : 지하4층, 지상10층
- 대지면적 : 38,464평
- 연면적 : 83,651평
 - 역무시설: 8,341평 (10.18%)
 - 판매시설: 50,686평 (61.89%)
 - 업무시설: 71평 (0.09%)
 - 문화집회: 3,554평 (4.34%)
 - 주차시설: 20,999평 (25.64%)
- 건폐율 : 43.8%
- 용적률 : 131.8%
- 주차시설 : 지상 1,416대, 지하 724대

1) 층별용도구성

용산민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 다음과 같다.

[표 4-16] 층별 용도시설현황

층 수	유치시설명
지하3층	역무시설, 기계전기실
지하2층	역무시설, 할인점, 의류전문점, 주차장, 공용
지하1층	역무시설, 전자전문점, 할인점, 리테일, 주차장, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상1층	역무시설, 전자전문점, 할인점, 의류전문점, 리테일, 업무시설, 기계전기실, 주차장, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상2층	역무시설, 전자전문점, 의류전문점, 리테일, 기계전기실, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상3층	역무시설, 전자전문점, 의류전문점, 리테일, 문화/집회시설, 주차장, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상4층	역무시설, 전자전문점, 의류전문점, 리테일, 문화/집회시설, 주차장, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상5층	역무시설, 전자전문점, 의류전문점, 리테일, 문화/집회시설, 주차장, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상6층	전자전문점, 의류전문점, 리테일, 문화/집회시설, 공용, 건설사업소, T.M.O
지상7층	전자전문점, 의류전문점, 리테일, 문화/집회시설, 건설사업소
지상8층	전자전문점, 리테일, 문화/집회시설
지상9층	전자전문점, 리테일, 창고, 문화/집회시설

2) 추진경위

[표 4-17] 용산민자역사 개발 추진경위

일 자	사업추진내용
1998. 7	『사회간접자본추진위원회』에서 서울, 용산역은 민자역사로 건설결정
1998. 7	용산민자역사 사업주관자 선정
1999. 1	사업추진을 위한 출자회사 설립『현대역사(주)』
1999. 5~7	서울시와 업무협의회 구성·운영 - 용산역세권부지에 대한 토지이용계획, 용적률 도로 등도시계획사항협의
2000. 1	고속철도건설촉진법에 의한 사업시행자 지정(건교부)
2000. 1	용산2지역 상세계획에 대한 교통영향평가 심의 의결
2000. 8	건설교통부에 실시계획 승인요청
2000. 10~현재	실시계획 협의(건교부에서 관계부처 의견수렴 중) 서울시와 실시계획 승인도서 협의 - 2000.10.24 : 서울시 각 부서, 경찰청 자료제출 및 협의 - 2000.11.1 : 용산구청협의 - 2000.11.2 : 서울시 교통관리실장, 교통운영개선기획단장, 교통기획과정협의 - 2000.11.9 : 서울시 행정2부시장 보고 - 2000.11.10 : 서울시 교통영향심의위원회 보고 - 2000.11.14 : 용산구의회, 구발전위원회, 구도시계획 위원회보고
2000. 11	서울시 도시교통정책 심의보고
2000. 12	건교부실시계획 승인

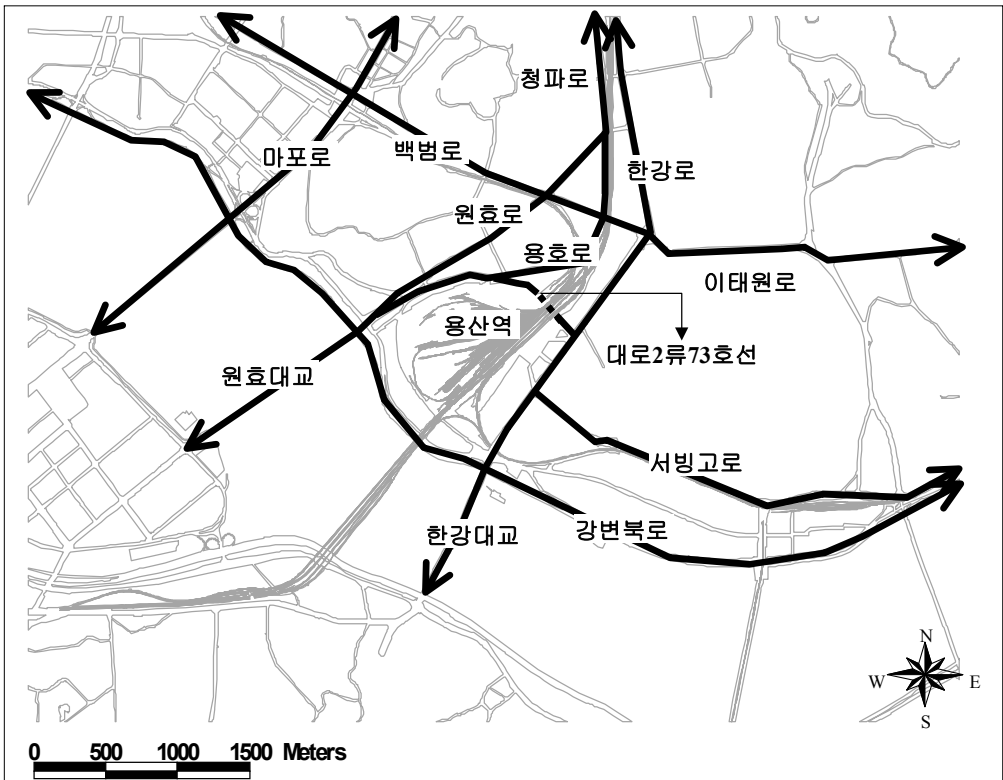
3) 역무시설

현재 용산역의 역무시설에는 매표소와 화장실 등이 있지만, 역이용객과 관련있는 콘코스나 대합실 등의 공간은 없다. 용산민자역사계획에서는 콘코스(4층), 대합실(3층), 철도홍보관(4층) 등을 입지시켜 역무시설을 상당 부분 확보하고 있다.

고, 동쪽으로는 업무시설, 공공기관 등이 한강로를 따라 입지해 있다. 남쪽으로는 한강로변을 따라 아파트들이 넓게 입지하고 있다. 위와같이 다양한 시설들이 입지하는 곳이며, 특히 전자상가가 활성화됨에 전자상가를 이용하는 유동인구가 많다.

(2) 교통현황

용산역 주변의 가로망 현황을 살펴보면([그림 4-54] 참조), 용산역의 동쪽으로 폭 40m의 한강로가 서울역에 이르고, 삼각지로터리에서 폭 28m의 백범로가 한강로와 만나 공덕로터리까지 이어지며, 역 후면의 전자상가들을 경유하는 폭 20m의 용호로가 원효대교까지 이르고, 용산지역의 단절을 잇는 신용산지하차도와 연결되는 대로2류 73호선이 용호로와 교차하고 있다.



[그림 4-54] 용산역 주변 도로망 체계

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

용산역은 전철이 환승하며, 도보권내에 지하철 4호선 신용산역이 위치하고 있어 수도권 교통과 광역교통망이 함께 갖추어진 역사이다. 전철의 1일 평균이용객은 58,949명(승차 29,718명, 하차 29,231명)이다.

용산역의 주변가로에는 일반버스 28개 노선, 좌석버스 5개 노선, 마을버스 2개 노선 등 총 35개 노선이 지나가고 있으며, 이들 대부분이 강남-강북지역을 관통하는 노선이다. 하지만 버스정류장이 용산역과 다소 떨어진 한강로상에 위치하고 있어 버스를 이용하는 역이용객들의 접근에 어려움을 주고 있다. 한편, 용산역 앞 인접도로에는 택시승차장이 설치되어 있지 않으며 택시들이 불법으로 정차하고 있는 경우가 많아 한강로 통행에 지장을 주고 있다.

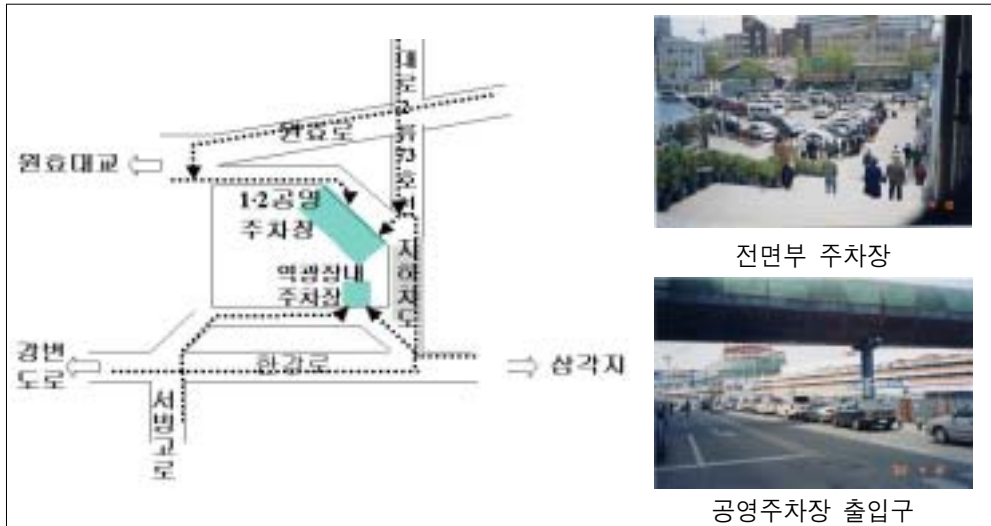
이와 같은 대중교통수단과의 환승체계의 문제점을 개선하기 위해 용산민자역사건립계획에서는 타대중교통수단들이 역으로 직접 접근하도록 지상3층에 택시승차장, 대중교통환승센터를 마련하였다.

6) 주차장

용산역에는 전면부의 지상주차장과 후면부에 2개의 공영주차장이 설치되어 있는데, 지상주차장으로의 접근은 역사 전면의 인접도로를 통해 가능하고, 공영주차장은 역사 후면의 용호로와 원효로, 대로2류 73호선을 통해 진입할 수 있다([그림 4-55] 참조). 그러나, 용산민자역사교통영향평가(2001.12)에 의하면 신용산지하차도와 대로2류 73호선 구간의 가로구간서비스수준이 'D'로 용산역 주변도로 중에서 가장 안 좋은 것으로 나타났기 때문에 보다 용이하게 주차장으로 접근할 수 있는 교통개선방안의 마련이 필요할 것으로 판단된다. 용산민자역사건립계획에서는 이를 감안하여 역사로의 진출입을 보다 원활하게 하기 위해 교통도로개선책으로 철도정비창부지에 폭8~10m의 도로를 신설할 계획을 가지고 있다.

주차장 출입구는 용산민자역사 부지 좌우측에 각각 1개씩 두고, 주차장은 지하2층~지상1층, 지상3~5층에 위치시키고 있으며, 할인점에 인접시켜 이용객들의 이동동을 짧게 해주고 있다. 또한, 지상5층에 있는 주차장에서 주차차량이 남북방향으로 왕

복할 수 있도록 차량연결통로를 마련해주고 있다.



[그림 4-55] 주차장 진출입동선

7) 보행동선

용산역사로의 보행접근은 역 전면광장을 통하거나 용산관광버스터미널 전자상가를 통해 후면으로부터 이루어지고 있다. 역사 전면광장은 대부분이 주차장으로 이용되고 있으며 나머지 공간도 홈리스들에 의해 점유되고 있어 역 이용객들에게는 단순히 역사로 진입하는 통로의 기능만을 제공하고 있다.

그리고, 철도노선에 의해 단절된 남북지역을 연결하는 통로는 신용산지하차도의 보행로가 있지만 지하차도내에 있어 어둡고 시끄러우며 노점상들에 의해 보행공간이 침해당하는 등의 문제를 안고 있다.



[그림 4-56] 지역연결통로

8) 주민편익시설

용산역사내에는 주민편익시설이 없고, 역무시설만이 들어서 있다. 특히, 용산역 주변지역은 윤락업소가 밀집되어 있어 지역의 이미지가 좋지 않을 뿐만 아니라, 아이들 교육상에도 적합하지 않은 생활환경을 가지고 있다. 따라서 용산민자역사에 들어서는 주민편익시설로는 지역 분위기를 밝은 방향으로 개선시킬 수 있고 남녀노소 구분없이 누구나 이용할 수 있는 시설(예: 영화관, 콘서트 홀 등)이 필요하다고 판단된다. 현재 용산민자역사건립계획에서는 주민편익시설로 4층에 서점, 정보센터, 5층~8층에 시네마 홀, 옥상정원 등을 계획하고 있다.

9) 역사주변에의 영향

용산역사는 주변의 대형 업무·상업시설들과 비교했을 때 영세하고 낡아서 부도심의 중심지역으로서 위상이 많이 떨어진다고 판단된다. 때문에 용산민자역사가 개발되면 주변의 대형건물들과 함께 지역의 분위기 개선에 큰 영향을 미칠 것으로 판단된다.



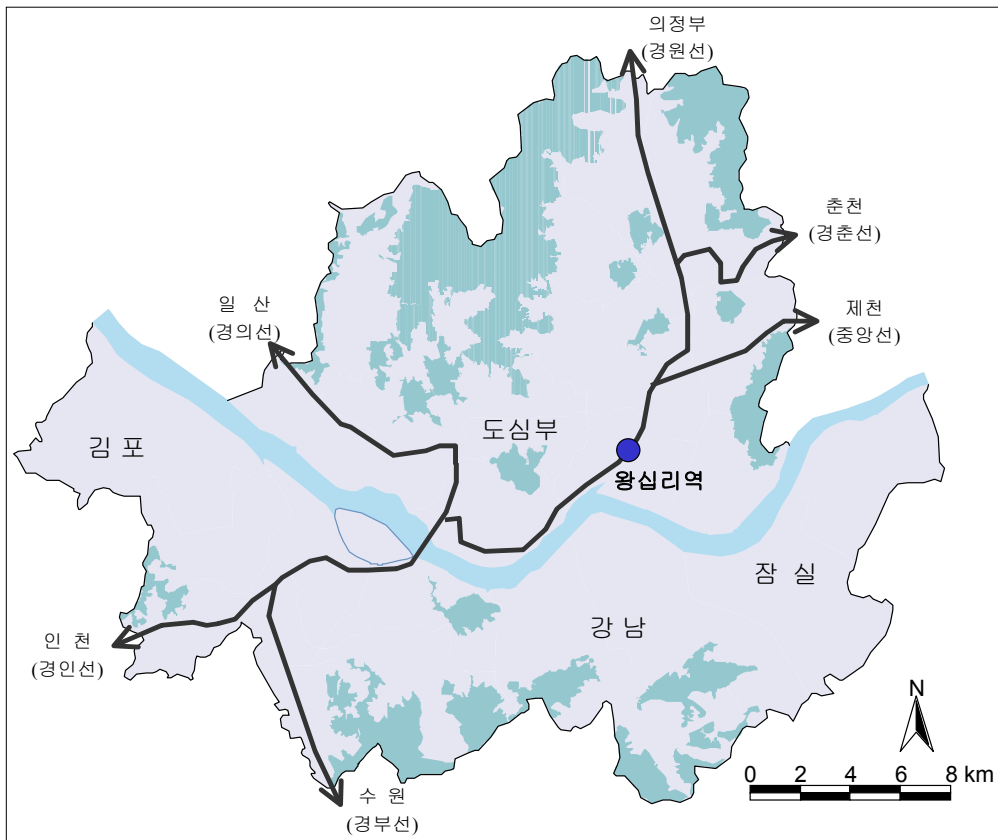
[그림 4-57] 용산역 주변 전경

10) 긍정적/ 부정적 효과

구 분	내 용
공간상의 위계	• 용산역은 용산 부도심의 중심지역으로서 중심성을 제고하고 고속철도의 환승역으로서 민자역사의 입지가 타당하다고 판단됨.
주변시설	• 역 전면은 한강로변을 따라 업무시설들이 입지해 있고, 후면으로 전자·전기상가들이 입지하고 있음.
교통현황	• 용산민자역사계획에서는 버스와 택시승차장을 지상층에서 환승이 가능하도록 하고 있고, 각 승차장 위치가 역 동서쪽으로 되어 있어 접근동선이 분리되어 있음. • 주차장이 전체 연면적의 25.6%를 차지하고 있기 때문에 교통유발 가능성이 높으나 도로의 확장 등 별도의 교통대책은 부족하다고 판단됨.
보행동선 및 환승체계	• 전면광장을 통한 접근과 용산관광버스터미널 전자상가를 통해 후면으로 접근하는 방법이 있음. • 역사의 남북지역을 연결하는 통로가 신용산지하차도내에 있어 어둡고 시끄러우며, 노점상에 의해 보행공간을 침해당하는 등 열악한 환경을 보이고 있음. • 용산민자역사간립계획에서는 지상3층에서 지역연결통로를 마련하여 지역간 상호왕래를 위한 서비스를 계획하고 있음 또한 용산지구단위계획 지침에 의하면 연결통로의 24시간 개방을 주장하고 있음.
역사의 공공성	• 역사 전면의 광장은 대부분 주차장으로 사용되고 있으며, 열차 이용객을 위한 대합실 등의 역무시설도 부족함. • 용산민자역사간립계획에서는 역 이용객들을 위한 대합실, 콘코스, 철도홍보관 등의 설치로 공공기능을 확충하고 있음.
주민 편익시설	• 역사주변에는 상업·업무시설들이 밀집되어 있고, 주거지역은 다소 적기 때문에 대규모의 주민편익시설은 필요하지 않다고 판단됨. • 용산민자역사계획에서는 주민편익시설로 극장, 옥상정원을 도입시키고 있으며, 특히 역내 극장을 도입하는 것은 기존 용산역 앞의 율악업소로 인한 지역이미지 개선을 위해 긍정적이라 판단됨.
주변과의 조화	• 현재의 용산역사는 주변 건물들에 비해 협소하고 노후화 되어 부도심 중심지역으로서의 이미지에 적합하지 않다고 판단됨. • 용산민자역사의 개발이 완성되면 주변 대형 업무빌딩들과 조화를 이루어 지역분위기 개선에 영향을 미칠 것으로 판단됨.

3. 왕십리민자역사

왕십리역은 1914년 용산-원산간 경원선 개통에 맞춰 건립되었으며, 1978년부터는 용산-성북간 전동차의 운행이 이루어지고 있다. 현재 전철과 지하철 2호선, 5호선의 환승이 이루어지고 있으며 향후 분당선이 추가로 개통되면 수도권과 서울 동북지역을 연결하는 교통의 요충지로 자리잡을 것으로 보인다.



[그림 4-58] 왕십리역 위치도

- 왕십리 민자역사 개요

- 사업주관자 : (주)비트플렉스
- 도시계획사항 : 일반주거지역, 주차장 정비지구
- 용도 : 운수시설, 판매시설, 업무시설, 관람집회시설, 숙박시설, 운

동시설

- 건설규모 : 지하3층, 지상8층
- 대지면적 : 13,232평
- 연면적 : 26,611평
 - 역무시설: 4,084평 (13.8%)
 - 판매시설: 7,079평 (23.9%)
 - 업무시설: 3,207평 (10.8%)
 - 관람집회: 4,860평 (16.4%)
 - 근린시설: 982평 (3.3%)
 - 주차시설: 9,425평 (31.8%)
- 용적률 : 228%
- 주차시설 : 지상 1,416대, 지하 724대

1) 층별용도구성

왕십리민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 다음과 같다.

[표 4-18] 층별 용도시설현황

구 분	면적(평)	계 획
지상10층	500	헬스,사우나,회원제클럽
지상9층	500	인큐베이팅 센터
지상8층	500	인큐베이팅 센터
지상7층	500	인큐베이팅 센터
지상6층	1,020	영화관, 인큐베이팅 센터
지상4층	6,200	엔터테인먼트 시설,인큐베이팅 센터
지상3층	6,390	마트, 전시 및 행사장
지상2층	7,080	마트, 근린시설
지상1층	1,550	패션몰, 로비, 금융기관, 역무시설
지하1층	2,180	패션몰/스넥, 역무시설
지하2층	1,560	기계/ 전기실
지하3층	110	환승통로
지상5층	2,100	영화관, 인큐베이팅 센터

출처 : 왕십리민자역사 사업주관자 비트플렉스 홈페이지 <http://www.bitplex.co.kr/>

2) 추진경위

[표 4-19] 왕십리민자역사 개발사업 추진경위

일 자	내 용
1992. 4	왕십리역사(주) 설립
1995. 2	사업주관사 변경 (삼미유통 → (주)청구)
1995. 9	교통영향평가 심의 통과 (주차심의대수 : 1,256대)
1996. 8	건축허가 취득 (연면적 : 26,201평)
1997. 11	공사착공 신고
1999. 12	신규 사업주관자 선정 (비트컴퓨터 외)
2000. 2	민자사업 협약체결 (철도청 - 비트컴퓨터)
2000. 4	상호 변경 (주식회사 비트플렉스)
2000. 4	사업목적 변경 (벤처 인큐베이팅, 인터넷 사업, 전자상거래 등)

출처 : 왕십리민자역사 사업주관자 비트플렉스 홈페이지 <http://www.bitplex.co.kr/>

3) 역무시설

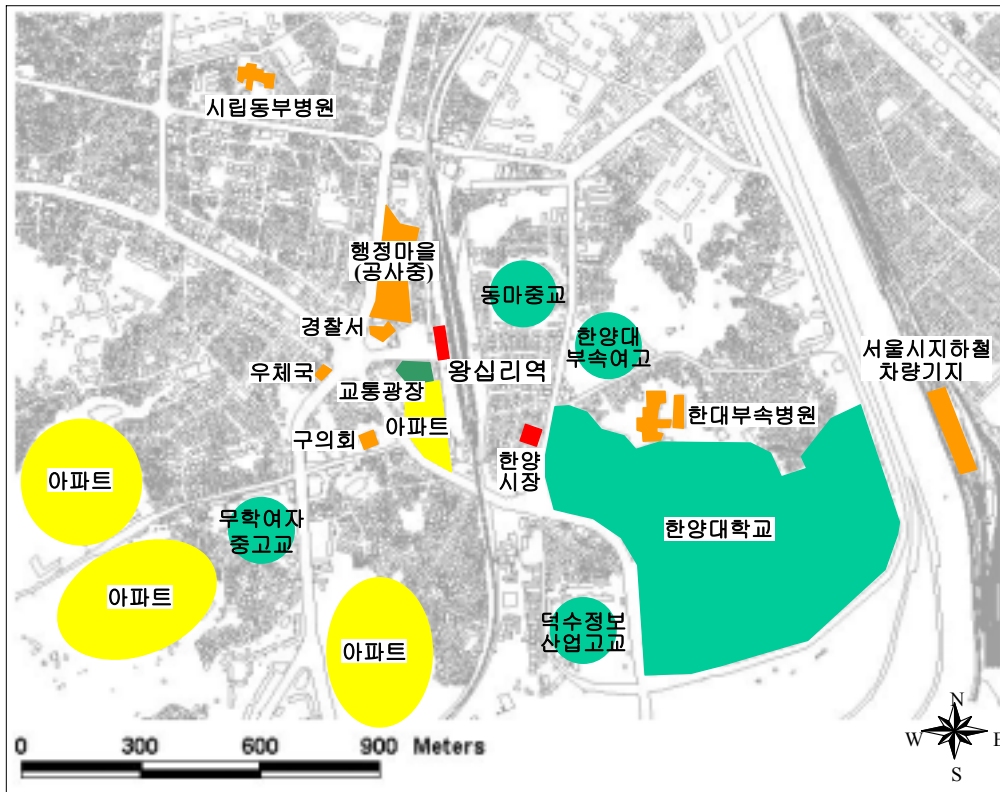
현재 왕십리역의 역무시설은 자유통로와 환승에 따른 통로가 대부분이며, 자유통로는 보행량이 많지 않아 한산한 편이나, 환승통로의 경우 통로의 규모에 비해 환승이용객이 많아 복잡하다. 따라서, 향후 민자역사 개발시에는 이용객 수요가 충분히 고려된 역무시설의 확보가 필요하다고 판단된다.

4) 역사주변현황

왕십리역 주변지역은 청량리와 함께 동북생활권의 중심지이며 왕십리부도심의 중심지역이다. 전철과 지하철 2, 5호선의 환승이 이루어지는 교통의 요지로서, 왕십리부도심 지구단위계획구역으로 지정되어 있다.

(1) 주변시설 현황

왕십리역 주변지역의 주요건물의 현황은 [그림 4-59]와 같다.

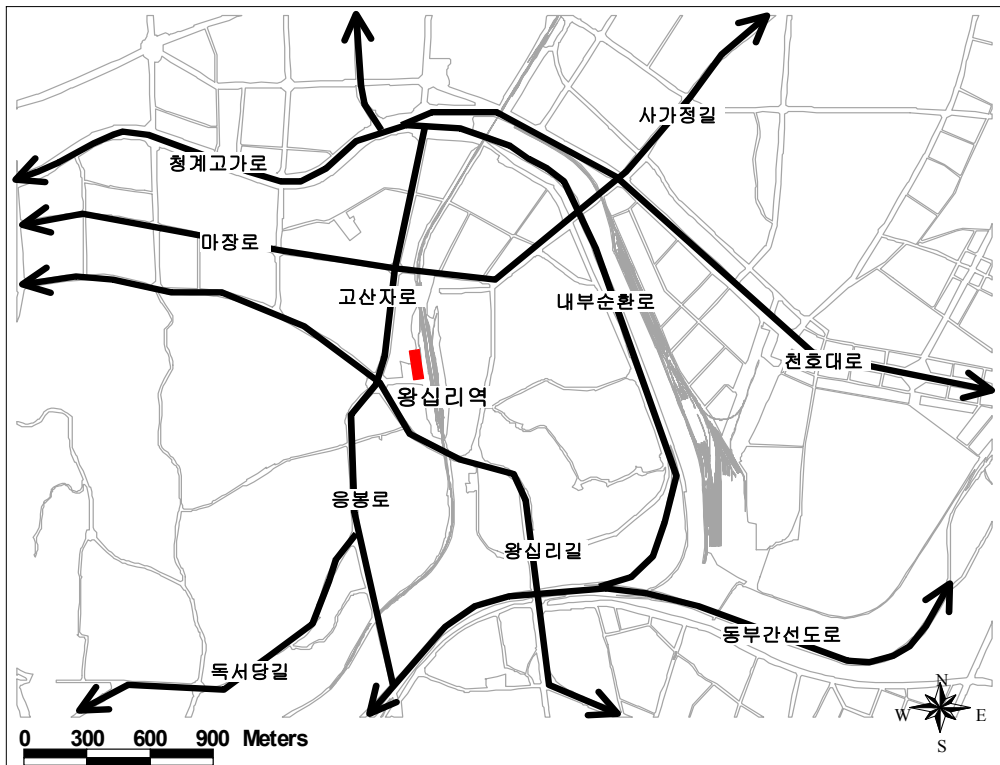


[그림 4-59] 왕십리역 주변현황

왕십리역의 전면으로는 성동구 경찰서·소방서·의회 등 공공시설들이 분포하고 있으며, 후면으로는 한양대학교 상권과 연계된 소규모 판매시설들과 주택가들이 입지하고 있다. 특히, 역 전면에 공사중인 성동구행정마을은 완공 후 성동구청, 성동구의회 등 관공서가 입지할 예정이며, 지리적으로 민자역사가 가까워 민자역사 건립시 연계하여 개발이 가능하다고 판단된다. 따라서, 행정마을과 연계를 통해 오픈스페이스, 보행공간 등을 충분히 확보할 수 있으며, 지역의 랜드마크적인 장소로 계획이 가능하다고 판단된다.

(2) 교통현황

왕십리역 주변의 가로망 현황을 살펴보면([그림 4-60] 참조), 왕십리역 남쪽을 지나가는 폭 30m의 왕십리길이 동대문운동장까지 이르고, 응봉삼거리에서 역 전면까지 폭 30m의 응봉로가 이어져 로터리를 형성하고 있다. 역 북쪽을 각각 폭 20m와 30m인 마장로와 청계천로가 지나가고 있으며, 왕십리로터리에서 제기동까지 폭 30m의 고산자로가 이어지고 있다.



[그림 4-60] 왕십리역 주변 도로망 체계



[그림 4-61] 왕십리 로터리 전경

왕십리 로터리는 강북으로 들어오는 관문 로터리로서 차량통행이 많은 편이다. 그러나, 평일에는 교통소통이 원활한 상황하며, 단지 출퇴근시에만 차량의 정체현상이 발생하고 있다. 교통경찰관 인터뷰에 따르면, 현재 교통소통수준은 전체를 A, B, C, D로 보았을 때 B정도를 유지하는 것으로 보인다고 한다.

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

왕십리역은 전철, 그리고 지하철 2호선과 5호선이 통과하는 역으로서 교통의 중요한 역할을 하는 역사이다. 전철이용객수는 1일 평균이용객이 약 3,715명(승차 2,835명, 강차 870명)이다. 전철과 2호선간의 환승거리는 적당한 편이나, 5호선간의 환승거리는 다소 멀다. 그러나, 5호선과의 환승시에는 에스컬레이터를 사용하게 되어 있어 환승은 편리하게 이루어지고 있다.

환승통로의 경우 이용객이 일시에 집중하는 경우 충분히 소화하지 못하는 것으로 나타났는데, 전철에서 2호선으로 환승하는 경우 전철에서 하차한 승객이 환승 계단에 진입하는 시간만 약 5-7분정도가 소요되는 것으로 나타났다(계단에서 가장 먼 곳에서 내린 승객을 기준, 현지 조사). 따라서, 민자역사 개발시 기존의 2, 5호선과의 환승거리, 편리성 및 충분한 환승통로 등을 확보하여 이용객의 환승시 지체를 최소화 할 수 있어야 한다.



[그림 6-62] 복잡하고 좁은 환승통로

왕십리역의 주변 가로에는 일반버스 15개 노선, 좌석버스 2개 노선, 마을버스 3개

노선 등 총 20개 노선이 지나가고 있으며, 이들 대부분이 강남-강북지역을 관통하는 노선이다. 버스가 대부분 왕십리역 로터리에서 정차함으로 버스 하차후 왕십리로터리 역에 있는 역출입구로 진입하도록 되어 있다. 그러나, 실제 매표소는 입구에서 상당히 멀리(150여미터) 떨어져 있어 이용객의 측면에서 불편이 예상된다.

6) 주차장

현재 왕십리역내에 이용객이 이용할 수 있는 주차장은 없으며, 왕십리역 전면에 왕십리로터리에서 진입하여 이용할 수 있는 유료주차장만 있다.

7) 보행동선

왕십리역사로의 접근시 전면은 왕십리로터리부터 지하철입구를 통하여 접근하며, 후면은 주택가내에 1개의 출입구를 통해 접근한다. 왕십리로터리로부터의 접근은 로터리에서 계단을 이용하여 접근한 후 역 개찰구까지 100여 미터 이상을 걸어서 접근하도록 되어 있다. 반면, 후면주택가에서는 계단을 내려오면 바로 개찰구를 통해 접근이 가능하다.

지역간의 연결동선은 지하통로를 통해서 이루어지나, 거리가 멀고, 에스컬레이터 등 편의시설이 확보되어 있지 않아 통행에 불편을 주고 있다. 민자역사 개발시 역으로의 진입이 좀더 편리해야 할 것이며, 지역간 연결시에도 소극적인 연계가 아닌 좀더 적극적인 연계방안이 강구되어야 할 것이다.



[그림 4-63] 역사내 지하통로(좌), 전면교통광장(중), 역후면 소광장(우)

8) 주민편익시설

왕십리역사내에는 현재 주민편익시설은 전혀 없다. 지하철 5호선이 들어서면서 일부 구간에 소규모 휴게시설 등이 설치되어 있으나, 이는 지역주민보다는 여객이용객을 위한 편익시설이다. 민자역사의 개발시 단순한 여객편익시설 뿐만 아니라 지역성을 가지는 시설로서 지역주민을 위한 편익시설의 확보가 필요하다고 판단된다.

9) 역사주변에의 영향

왕십리역사는 왕십리 부도심의 중심성을 가지는 랜드마크적인 역할을 할 수 있는 곳이다. 그러나, 현재는 역사보다는 왕십리로터리가 중심으로서 인식되고 있으며, 향후 성동구행정마을과 민자역사가 연계되어 중심성을 가지는 이미지를 가질 필요가 있다. 또한, 상업시설의 이미지보다는 대규모 환승역이라는 역사의 이미지에 부합할 수 있는 개발이 이루어져야 할 것이다.



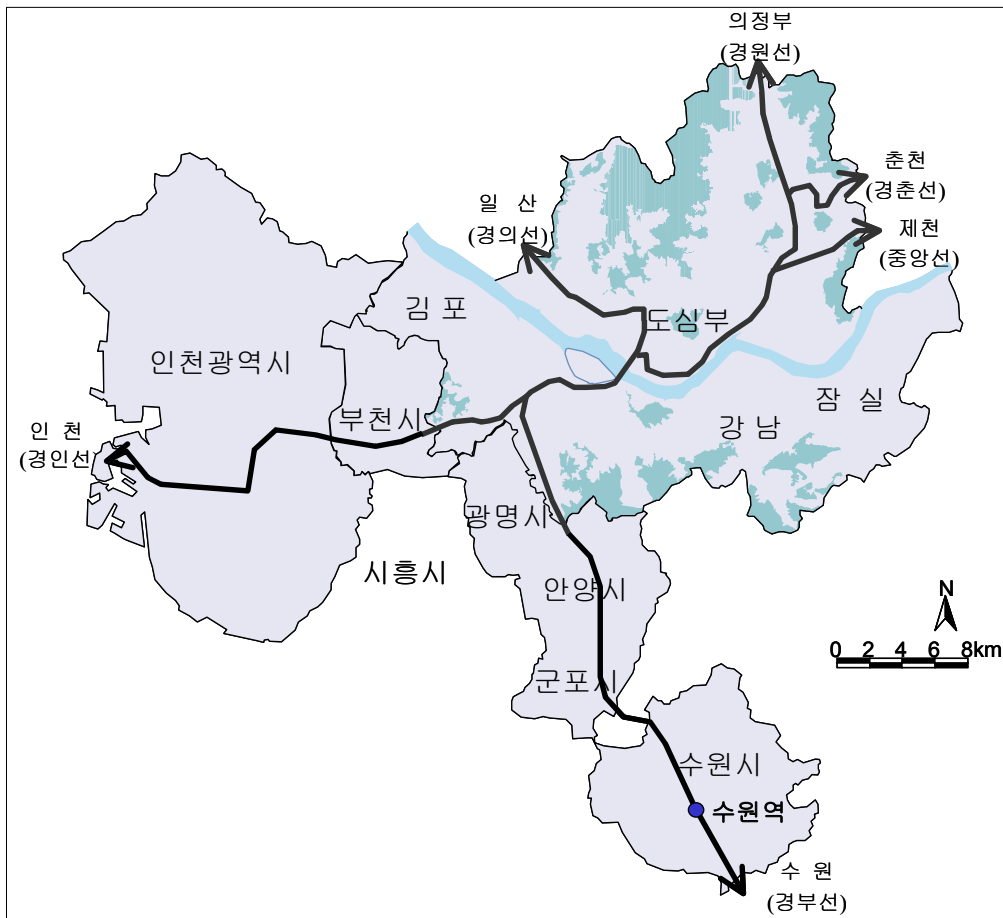
[그림 4-64] 역 주변 전경

10) 긍정적/ 부정적 효과

구 분	내 용
공간상의 위계	왕십리역은 서울의 도시공간체계상 부도심으로 지정되어 있으며, 현재 역 주변 왕십리 로터리를 중심으로 왕십리지구단위계획이 지정되어 있음.
주변시설	- 역 전면은 성동구 경찰서·소방서·의회 등 행정시설들이 입지해 있고, 후면으로는 한양대학교 상권과 연계된 소규모 판매시설들과 주택가들이 입지하고 있음. - 현재 부근에 성동구청, 성동구의회 등이 입지할 성동구청정마음이 공사중이며, 왕십리 역과 지리적으로 가까워 연계된 개발이 가능함
교통현황	- 왕십리 역사는 왕십리 로터리에 직접 면하지 않지만, 일정거리의 진입로를 확보하고 있어 민자역사 개발시 주변교통에 영향을 줄일수 있는 개발계획이 가능함. - 역사전면으로 진입로와 함께 교통광장부지가 확보되어 있음.
보행동선 및 환승체계	- 왕십리역으로의 보행접근은 왕십리 로터리로부터 지하철입구를 통하거나 후면 주택가 를 통해 이루어지고 있음. - 역사의 전면과 후면의 연계는 지하통로를 통해서 이루어지나, 지하통로의 거리가 멀 고, 에스컬레이터 등 편의시설이 확보되어 있지 않아 통행에 불편을 주고있음. - 전철에서 지하철 2호선과 5호선으로의 환승은 좁은 통로와 많은 환승객으로 어려움을 겪고 있으며, 특히 출퇴근시간에는 심각한 혼잡을 보이고 있음.
역사의 공공성	역사 전면의 기존 시설들을 활용하여 대규모 광장을 확보하고 후면에 있는 소규모 오픈스페이스를 활용해 역이용객과 주민들을 위한 휴식공간을 확보함으로써 역사의 공공성을 높일 수 있음.
주민 편의시설	- 유동인구와 환승인구가 많은 역으로서 역사내 이용객을 위한 편의시설이 충분히 갖추어져야 함. - 민자역사가 가지는 지역성에 맞게 지역주민들을 위한 편의시설도 고려되어야 함.
주변과의 조화	왕십리부도심의 중심지역으로서 중심성을 가지는 랜드마크적인 역할과 함께, 대규모 환승역이라는 역사의 이미지에 부합할 수 있는 역사디자인이 요구됨.

4. 수원민자역사

수원민자역사는 국철(경부선, 호남선, 전라선 등)이 정차하는 역이며, 수원행 전철의 시종점으로서 수도권진입의 관문역할을 수행하고 있다. 경기도 남부의 중추도시로서 특히 고속철도가 개통되고, 민자역사가 완공되면 광역적 교통의 중심지로 거듭날 것으로 예상된다.



[그림 4-65] 수원민자역사 위치도

- 수원 민자역사 개요

· 사업주관자 : 수원역사(주), 철도청

- 사업기간 : 1999년~2002년 12월 31일
- 도시계획사항 : 준주거지역
- 용도 : 판매시설, 업무시설, 관람·집회시설
- 건설규모 : 지하3층, 지상6층
- 대지면적 : 20,450평
- 연면적 : 39,305평
 - 역무시설: 4,131평 (10.58%)
 - 판매시설: 22,984평 (58.89%)
 - 업무시설: 223평 (0.57%)
 - 관람·집회시설: 2,613평 (6.7%)
 - 주차시설: 9,080평 (23.26%)
- 건폐율 : 49%
- 용적률 : 109%
- 주차시설 : 1135대

1) 층별용도구성

수원민자역사의 층별용도구성을 살펴보면 [표 4-20]과 같다.

[표 4-20] 층별 용도현황

층 수	유치시설명
지하3층	역무시설, 소매시장, 주차시설
지하2층	역무시설, 소매시장, 주차시설
지하1층	역무시설, 소매시장, 주차시설
지상1층	역무시설, 소매시장, 관람·집회시설
지상2층	역무시설, 소매시장, 관람·집회시설, 주차시설
지상3층	역무시설, 소매시장, 관람·집회시설, 업무시설, 주차시설
지상4층	소매시장, 관람·집회시설, 주차시설
지상5,6층	소매시장, 관람·집회시설,

2) 추진경위

[표 4-21] 사업추진경위

일 자	사업추진내용
1995.5.18	수원역사주식회사 설립
1995.6.15	수원역사 개발계획 통보
1995.6.16~7.19	수원지역 소비자 조사
1995.8.10	수원역사 신추계획 협의(1차)
1995.8.18	수원역사 신축계획 협의(2차)
1995.9.2	수원역사 사업계획 통보
1995.11.13	수원역사 건립계획 설명회
1996.2.7	교통영향평가 접수
1996.2.29	교통영향평가 1차 심의
1996.3.5	도시계획(용도지역)변경 신청(1차)
1996.3.27	도시계획(용도지역)변경 신청에 따른 1차 회신
1996.4.25	교통영향평가 2차 심의
1996.8.7	수원역사 가설 사무실 개설을 위한 국유재산사용 획득
1996.9.25	수원역사 건립협의 설명회 실시
1996.11.20	도시계획(용도지역)변경 신청(2차)
1996.12.16	도시계획(용도지역)변경 공람 공고
1997.2.20	수원시 의회 의견 청취
1997.2.27	수원시 도시계획 위원회 연결
1997.4.11	도시계획(용도지역) 변경 확정
2000.2.24	교통영향평가 3차심의
2000.6.8	교통영향평가 4차심의
2001.9.25	교통영향평가 재협의 평가서초인 접수
2001.11.13	주민설명회 개최
2001.11.13~2001.12.2	설명회 결과 주민 공람 공고
2001.12.3	공람공고 결과 통보(공청회 미개최)
2001.12	교통영향평가 재협의 보고서 작성, 접수

3) 역무시설

수원역의 역무시설에는 매표소와 대합실이 있다. 수원역 주출입구에 들어서면 종합 안내창구와 대합실이 있고, 7개의 매표소들이 배치되어 있다. 수원역은 대합실과 매표소의 이용객들로 항상 혼잡하여, 많은 역이용객들이 역 앞 광장까지 나와있을 정도로 공간이 매우 부족한 상황이다.



[그림 4-66] 수원역 대합실

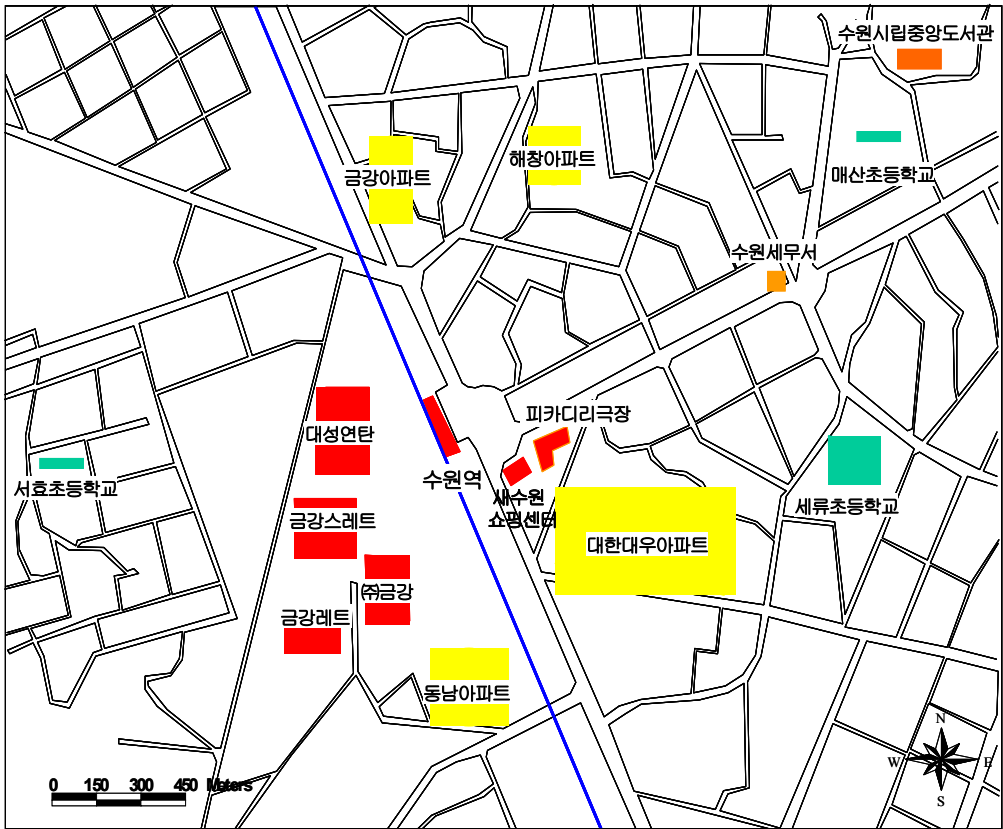
4) 역사주변현황

수원민자역사는 국철과 수원행 전철이 정차하는 역으로서, 역 전면의 로터리를 중심으로 기존 상권이 넓게 분포되어 있다.

(1) 주변시설현황

수원역 주변지역의 주요건물의 현황은 [그림 4-67]과 같다.

수원민자역사의 주변지역은 역 전면으로는 지하상가, 새수원 쇼핑센터, 피카디리극장, 저층상가들이 위치하고 있으며, 매산로를 따라 가면 시민백화점, 뉴코아백화점 등 팔달문을 중심으로 한 상권과 연결되어 있다. 반면, 역 후면으로는 (주)금강수원공장, 대성연탄 등 공장들과 낙후된 주택가, 하천, 건설중인 고가도로가 있어 역 전면과 뚜렷한 차이를 보이고 있다.

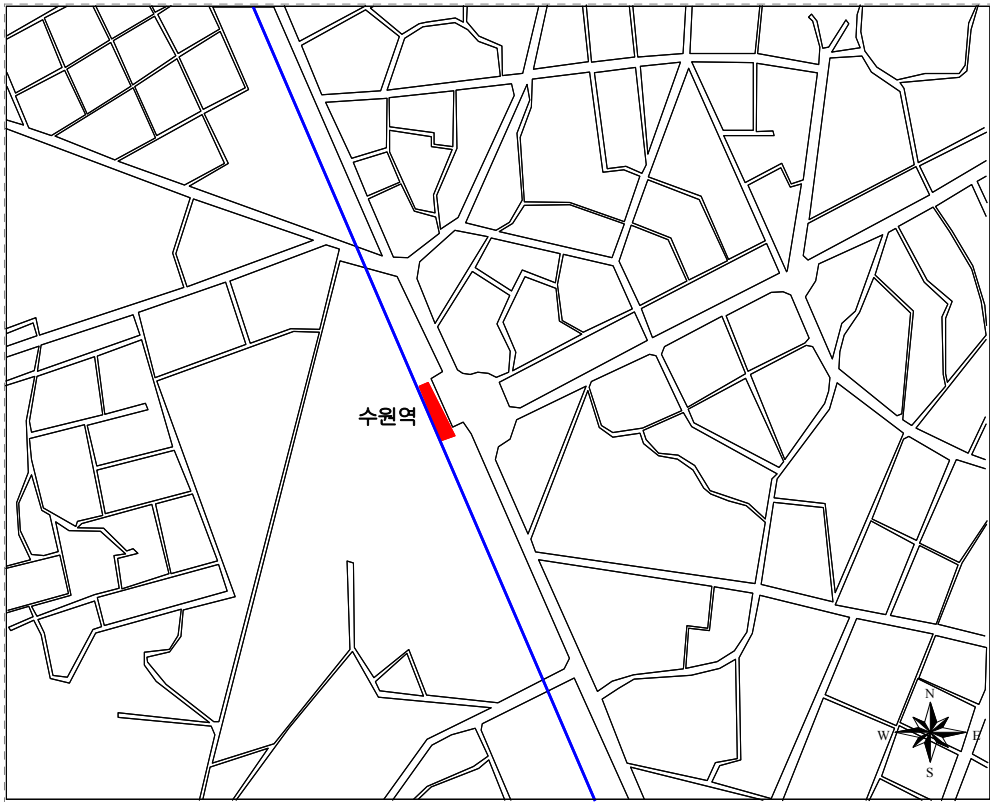


[그림 4-67] 수원역 주변 현황



[그림 4-68] 수원역 주변(역전면(좌), 역후면 공장들(우))모습

(2) 교통현황



[그림 4-69] 수원역 주변 도로망 체계

수원역 주변의 가로망현황을 살펴보면([그림 4-69] 참조), 북쪽으로 폭 25m의 서문로, 서쪽으로는 인천, 안산을 연결해주는 폭 25m의 수인산업도로가 지나고 있다. 역사 전면으로는 폭 25m의 유신로가 지나가며, 폭 25m의 매산로와 폭 20m의 세권로가 유신로와 만나 역사 전면에서 로터리를 형성하고 있다.

5) 환승체계 및 대중교통과의 연계

수원역사는 전철과 국철이 정차하는 역으로 1일 평균이용객이 전철은 약 80,000명, 국철은 약 40,000명이 이용하고 있다. 전철이용객들이 국철로 환승하기 위해서는 개찰구 밖으로 나와 1층에 있는 광장을 통해 국철대합실로 들어가야 한다.

수원역사 주변에는 20여 개가 넘는 시내·시외버스가 운행중이며, 주변 대학교의

스쿨버스가 정차하고 있어 수원역 앞 로터리의 혼잡을 야기하고 있다. 택시승차장은 유신로변에 위치하고 있으며, 정차하고 있는 택시들이 1개 차선을 점유하고 있어, 교통체증을 가중시키고 있다. 수원민자역사건립계획에서는 택시승차장을 주차장과 같은 평면상에 위치시켜(동·서쪽 각각 1개씩) 유신로의 교통체증을 감소시키는 방안을 마련하고 있다.

수원민자역사교통영향평가에 의하면 수원민자역사 주변가로의 평균통행속도는 평일 15.1km/h~17.9km/h, 일요일 12.2km/h~26.5km/h로 나타났다. 수원민자역사 앞 구간인 육교삼거리→수원역광장은 평일 17.9km/h 서비스수준 E, 일요일 16.2km/h 서비스수준 E, 수원역광장→대우아파트앞은 평일 15.8km/h 서비스수준 F, 일요일 26.5km/h 서비스수준 D로 나타날 정도로 유신로는 항상 정체가 발생하며, 민자역사로 인해 교통상황이 더욱 악화될 것이므로 합리적인 교통개선 대책에 필요하다고 판단된다.



[그림 4-70] 수원역 주변 버스 정류장

6) 주차장

수원민자역사건립계획에서는 기존의 수원역에 없었던 주차장이 민자역사 건립으로 인해 총 연면적의 23.26%를 차지하고 있다. 역사로의 진출입은 고가도로에서 수원민자역사 4층으로 진입할 수 있는 2개의 진출입구와, 역사 양쪽 끝에 각각 위치하고 있는 진출입구를 통해 이루어지며, 주차장진입로를 길게 ‘ㄴ’자로 돌아 들어가도록 하여 주변교통에 영향을 최소화하고 있다.

7) 보행동선

수원역을 기준으로 전후면을 연결시켜주는 통로는 두개가 있다. 하나는 개천 옆으로 어둡고, 악취가 심하게 나는 통로가 있으며, 다른 하나는 수원역 좌측으로 돌아가 수원육교를 통해 오는 길로 멀리 우회하게 되어있다. 수원민자역사건립계획에서는 지역연결보행통로 1개를 지하1층 중앙부분에 전철콘코스와 연결시켜서 마련해 놓고 있고, 지상1층에는 8m의 이면도로와 남북연결도로를 계획하고 있다.

현재 국철대합실과 전철대합실 입구 앞에 가로로 광장이 있으나, 주로 역이용자들의 보행로로 이용되고 있어, 휴식공간이나 집회공간으로서의 기능을 제대로 수행하지 못하고 있다. 또한 대합실이 비좁아 광장으로 나와있는 역이용객들과 종교 집회를 하는 사람들로 인해 통행에 불편을 주고 있다. 수원민자역사건립계획에서는 광장의 형태가 긴 직사각형으로 되어 있어 현재의 광장형태와 유사하여, 휴식공간으로서의 광장에 대한 고려가 소극적으로 이루어졌다고 판단된다.



[그림 4-71] 수원역 광장

8) 주민편익시설

현재 수원역에는 주민편익시설이 없으나 공사중인 수원민자역사에서는 주민들을 위한 관람시설 및 엔터테인먼트 기능들을 계획하고 있다.

9) 역사주변에의 영향

수원민자역사는 수원시의 중심지역으로서 주변지역에 주거, 상업, 공업시설이 혼재되어 있다. 주변의 건축물에 비해 크게 높지 않아 경관훼손 등의 우려는 없으나, 민자역사의 건립으로 열악한 유신로의 교통상황이 더욱 악화될 것으로 보여 이에 대한 대책이 필요할 것으로 판단된다. 민자역사건립을 통해 역사 후면지역의 도로개선과 지역간 연결통로의 확보 등 낙후지역에 대한 배려도 하고 있으나, 차량문제, 소음, 조망권 등의 직접적인 피해도 있을 것으로 판단된다.

10) 긍정적 / 부정적 평가

구 분	평 가 내 용
공간상의 위계	수원민자역사는 수원시의 중심지역에 위치하고 있고, 국철과 전철의 환승역으로서 수도권 진입의 관문역할을 수행하고 있으며, 고속철도가 개통되면 광역적 교통의 중심성이 더욱 강조될 것임.
주변 시설현황	- 역 전면으로 지하상가, 새수원 쇼핑센터, 피카디리극장, 저층상가들이 위치하고 있으며, 매산로를 따라 가면 시민백화점, 뉴코아백화점 등 팔달문을 중심으로 한 상권과 연결됨. - 반면, 역 후면으로는 (주)금강수원공장, 대성연탄 등 공장들과 낙후된 주택가, 하천, 건설중인 고가도로가 있어 역 전면과 뚜렷한 차이를 보임
교통현황	- 현재 유신로는 항상 교통혼잡이 발생하고 있으며, 민자역사로 인해 교통상황이 더욱 악화될 것이므로 합리적인 교통개선 대책이 필요함. - 수원민자역사건립계획에서는 고가도로에서 수원민자역사 4층 높이의 주차장으로의 진입이 가능하도록 2개의 진출입구를 마련하였고, 지상1층 레벨에서 역사부지내로의 진입할 수 있게 계획하고 있음.
보행동선 및 환승체계	- 수원역을 기준으로 전후면을 연결시켜주는 통로는 두개가 있다. 하나는 개천 옆으로 어둡고, 악취가 심하게 나는 통로가 있으며, 다른 하나는 수원역 좌측으로 돌아가 수원육교를 통해 오는 길로 멀리 우회하게 되어있음. - 현재 국철대합실과 전철대합실 입구 앞에 가로로 광장이 있으나, 주로 역이용자들의 보행로로 이용되고 있어, 휴식공간의 기능을 제대로 수행하지 못하고 있음. 또한 대합실이 비좁아 광장으로 나와있는 역이용객들과 종교 집회를 하는 사람들로 인해 통행에 불편을 주고 있음.
역사의 공공성	수원역은 대합실과 매표소의 이용객들로 항상 혼잡하여, 많은 역이용객들이 역 앞 광장까지 나와있을 정도로 공간이 매우 부족한 상황임.
주민 편익시설	현재 수원역에는 주민편익시설이 없으나, 공사중인 민자역사에서는 주민들을 위한 관람 및 엔터테인먼트기능을 계획하고 있음
주변과의 조화	- 주변의 건축물에 비해 크게 높지 않아 경관훼손 등의 우려는 없을 것으로 판단됨. - 역사 후면지역의 도로개선과 지역간 연결통로의 확보 등 낙후지역에 대한 배려도 하고 있으나, 차량문제, 소음, 조망권 등의 직접적인 피해도 있을 것으로 판단됨.

제 5 장

민자역사 개발의 문제점 및 개선방향

1 사업성 위주의 개발 - 과도한 규모

2 승객 편의 공간의 양적/질적 미흡

3 주변 교통혼잡 및 대중교통연계(TOD개념) 미흡

4 서울시 도시계획과의 정합성 고려 소홀

5 지역사회에의 기여 미흡

제5장 민자역사 개발의 문제점 및 개선방향

제1절 사업성 위주의 개발 - 과도한 규모

민자역사는 공공성이 강한 시설물로서 역이용객과 지역주민을 위한 편익시설의 확보는 필수적이라 할 수 있다. 그러나, 역이용객과 지역주민을 위한 편익시설보다는 상업 및 판매시설이 과다하게 확보되고 있다.

이처럼 민자역사개발이 사업성(수익성) 위주로 이루어지고 있는 것은 민자역사의 주요 개발주체라고 할 수 있는 사업주관자와 철도청 모두 공공성보다는 사업성에 더 큰 비중을 두고 있기 때문이다. 특히, 공공부분인 철도청의 경우에도 민자역사 개발을 철도경영개선에 대한 하나의 수단으로 인식하고 있으며, 실제로 현대화된 역무시설의 무상취득 및 관리비 절감은 물론이고 [표 5-1]에서 보는 바와 같이 철도부지 점용료 수입과 더불어 상업 및 판매시설의 사업성에 따라 이익배당금을 받고 있다.

따라서 민자역사 개발에 있어서 사업성은 민간사업주관자에게는 당연히 가장 중요하게 고려해야 할 요소이지만, 공공인 철도청 입장에서도 가장 중요한 요소가 되고 있어 사회간접자본시설로서의 의의가 무시되는 경향이 있다.

[표 5-1] 철도청이 받은 이익배당금

단위 : 백만원

구분	계	서울역	영등포역	동인천역
1996년까지	1,535	50	1,440	45
1997년	815	50	720	45
1998년	720	-	720	-
1999년	720	-	720	-
2000년	723.6	3.6	720	-
2001년	720	-	720	-
계	5,233.6	103.6	5,040	90

출처 : http://www.korail.go.kr/organi/html/busi_index.html 철도청 홈페이지 참조

이상에서 살펴본 민자역사개발에 대한 철도청과 사업주관자가 가지고 있는 근본적인 인식이외에도 사업성위주의 과도한 개발을 부추기는 요인으로 제도적 문제와 민간의 재원조달 문제를 들 수 있다.

- 역무시설 10%이상 확보규정의 역이용에 따른 전체 역사개발 규모 증가

제3장에서 살펴본 바와 같이 철도청의 출자업무처리규정에서는 역무시설 규모를 전체 민자역사 연면적의 10%이상으로 규정하고 있는데, 이러한 규정의 설치 목적은 여객이용객의 편리함과 쾌적함 뿐 만 아니라 역직원들의 복리증진을 위하여 공공공간을 충분히 확보하기 위한 규정이지만, 오히려 역무시설의 규모를 확대시켜서 민자역사의 전체규모를 확대시키기 위한 수단으로 역이용되고 있다.

역무시설중에서도 대합실이나 콘코스 등과 같은 여객이용 역무시설은 역사를 이용하는 시민들을 위한 공간으로서 그 규모산정도 출자업무처리규정에서 30년 후의 역이용여객 추정치를 기준으로 산출하는 것으로 되어 있어 규모 확대에 대해서는 문제가 되지 않는다. 그러나 역무실, 직원식당, 교육시설 등과 같은 직원들이 이용하는 역무지원시설의 경우에는 그 규모산정에 대한 별도의 기준이 없어 필요 이상으로 규모를 확대해서 확보함으로써 민자역사의 전체 규모를 확대시키게 되고, 이러한 것은 결국 역사내의 과도한 상업시설의 확대로 이어지는 원인이 되고 있다.

- 사업자 선정단계에서의 공공성 배제

사업주관자 선정 단계에서의 평가항목 및 배점기준이 공공성보다는 운영 및 사업성에 높은 비율(공공성을 포함하는 요소 30%, 운영 및 사업성을 포함하는 요소 70%)을 주고 있기 때문에 사업주관자 선정단계에서부터 근본적으로 공공성은 배제되고 수익성 위주의 개발이 이루어지고 있다고 할 수 있다.

따라서, 철도청 자체가 가지고 있는 사업주관자 선정기준의 평가항목 및 요소별 배점기준에서 공공성에 대한 평가항목의 배점비율 강화와 다양한 평가항목의 개발이 필요하다고 판단된다.

- 민간의 과다 출자로 인한 자원조달 문제

민자역사 개발은 공공과 민간이 함께 공동으로 출자하는 사업이지만, 공공(철도청)의 출자규모는 25%이내이고, 나머지 75%이상을 민간(사업주관자+일반출자자)이 출자함으로서 민간중심의 개발이 이루어지고 있다. 그러므로 사업주관자는 막대한 개발초기 공사비용을 스스로 감당해야 하는 부담을 해결하고, 자금의 건실함을 위해서는 테넌트들이 선호하는 상업시설 위주의 시설들을 민자역사내에 도입해야 하며, 또한 이러한 테넌트들을 많이 확보해야 하는 실정이다.

따라서 민자역사개발에 있어서 철도청의 철도부지 제공 및 출자지분 참여 외에는 국가에서의 각종 세제 및 금융지원 등은 없으며, 서울시에서는 민자역사 개발을 역사 주변환경정비나 중심지기능을 강화하는 기회로 활용하기보다는 사업주관자에게 기반시설설치 부담까지 지우고 있어 민간 사업주관자는 자원확보에 어려움을 겪을 수밖에 없으며, 이는 곧 상업시설의 규모 확대로 이어지고 있다.

제2절 승객 편의공간의 양적/질적 미흡

- 대합실, 콘코스 등의 규모 및 배치 문제

대합실과 콘코스는 역이용객이 가장 많이 이용하는 공공공간으로서 규모나 공간상의 배치는 신중히 고려되어야 한다. 특히, 역이용객 중 국철과 전철이용객의 경우 대합실에서 대기하는 시간이 이용특성상 다르다. 국철이용객이 전철이용객에 비해 대기시간이 길지만, 영등포역의 경우 두 공간의 규모가 같으므로, 국철대합실은 평일에도 혼잡한 반면, 전철대합실은 전철도착시간을 제외하고는 한산한 모습을 보이고 있다. 또한, 대합실과 콘코스는 승하차시 이용객이 집중되는 공간으로서 공간특성상 많은 승객을 한꺼번에 소화할 수 있는 통로가 확보되어 있지 않아 승하차시 이용객의 불편이 가중되고 있다.



[그림 5-1] 3층 국철 대합실(영등포역)

그리고, 현재 운영중이거나 계획중인 민자역사는 대합실과 콘코스가 함께 연계되어 있어 공간의 활용면에서 상승효과를 가져오고 있으나, 콘코스의 경우 상업 및 판매시설의 전면과 연결되어 있을 뿐 아니라 지역연계를 통한 자유통로로서의 역할까지 하고 있어 다양한 목적의 보행자간의 상충이 발생하고 있어, 대합실 및 콘코스의 배치계획시 상업시설 이용객과 역이용객간의 동선을 충분히 고려하여야 한다.



[그림 5-2] 안양역의 한산한 전철대합실(좌)과 영등포역의 동선상충지역(우)

- 역사 전면의 광장(오픈스페이스) 부족



서울역



영등포역



동인천역



부평역

[그림 5-3] 민자역사의 전면 광장(오픈스페이스)

민자역사의 광장은 광장이라기보다 대부분 역사전면 공개공지의 역할을 하고 있는데, 서울역의 경우 광장부지에 주차장이 설치되어 있으며, 기타 시설물로 인해 실제 이용가능한 광장은 협소하고, 영등포역, 동인천역도 민자역사의 규모에 비해 광장의 규모

가 충분하지 않다. 그러나, 부평역의 경우 공개공지 뿐 아니라 일정규모의 광장 확보를 통해 지역주민이나 역이용객의 휴식공간으로서의 역할을 하고 있으며, 또한 광장과 역사사이에 진입도로를 확보하여 역사시설 이용 차량에 의한 주변 교통혼잡에도 영향을 최소화하고 있다.

이와 같이 민자역사에서 전면 광장(오픈스페이스)의 확보가 어려운 것은 민자역사 개발이 주변지역을 포함하여 연계성을 가지고 개발되는 것이 아니라 철도부지에서 대부분의 개발이 이루어짐으로서 광장을 확보할 공간이 여유롭지 않기 때문이다. 민자역사개발이 단일 철도부지 내에서만의 개발이 아닌 주변지역과 연계된 역세권개발이 되어야 하며, 이를 통해 역이용객과 주민들이 이용할 수 있는 광장(오픈스페이스)과 같은 공공공간을 충분히 확보할 필요가 있다.

그리고, 오픈스페이스의 양적인 확보뿐만 아니라 질적인 면도 함께 고려되어야 할 것이며, 영등포역의 경우 역 후면에 오픈스페이스가 있지만, 단지 공간만 확보되어 있을 뿐, 이용객들을 위한 휴식공간과 같은 질적인 면이 고려되어 있지 않아, 홈리스 등이 자리를 잡고 있어 침체된 분위기를 보이고 있다. 또한 영등포역 옥상의 경우 조경 시설과 함께 휴식공간이 마련되어 있으나, 일반인의 접근이 용이하지 않아 사용이 거의 안되고 있는 상황이다.

제3절 주변 교통혼잡 및 대중교통연계(TOD개념) 미흡

민자역사는 역무시설과 함께 대규모 상업 및 판매시설이 입지함에 따라 주변 교통 혼잡을 가중시키고 있다. 이러한 교통혼잡의 원인으로서는 주차장 진출입 동선문제, 주차장 규모의 과대, 대중교통과의 연계 미비 등을 들 수 있다.

- 주차장 진출입 동선 문제

주차장 진출입동선은 주변간선도로의 교통에 영향을 최소화하도록 위치되어야 한다. 그러나, 현재 운영중이거나 계획중인 민자역사 대부분의 경우 진출입동선이 전면과 후면으로 나뉘어져 있으며, 후면은 이면도로, 전면은 간선도로에서 직접 진출입하도록 주차장의 진출입구가 배치되어 있어, 간선도로의 차량흐름을 방해하고 이로 인해 주변 교통혼잡을 가중시키고 있다.



영등포역 택시대기행렬



보행자와 주차장 진출입 동선상충(부평역)



주차장 출입구 노상주차(부천역)



주차장 진입로 확보(부평역)

[그림 5-4] 역사별 전·후면 주차장 진출입구

또한, 간선도로에서 주차장 진출입을 유도하기 진출입도로를 확보하지 않아, 주말이나 세일기간에 주차장 진입을 위한 차량 대기행렬(Queue)로 인하여 주변교차로의 교통을 차단하고 있어 주변교통혼잡을 가중시키고 있다. 그리고 역사로의 보행동선과 주차장 진출입 차량동선과의 상충으로 보행환경을 저해하고 있다.

반면, 부평역의 경우에는 주차장 진출입동선에 있어 전면의 광장을 우회하는 진입로를 설치하여, 주차장으로의 진출입시 발생하는 대기행렬(Queue)을 진입로내에서 소화하고 있어 주변 간선도로의 교통흐름에 영향을 최소화하고 있다.

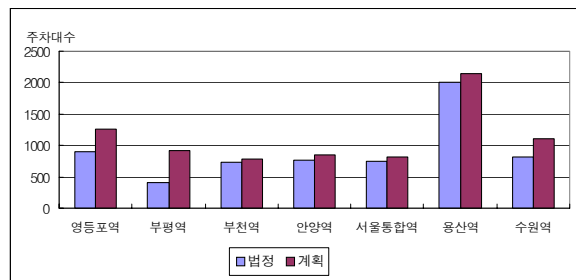
따라서 민자역사 개발시 주차장 진출입동선은 간선도로변이나 교통량이 많은 곳에서 직접 차량이 진출입하는 것은 지양되어야 하며, 또한 주차장으로의 진입을 위한 대기행렬(Queue)을 충분히 담을 수 있는 진입로를 확보하여 주변 교통환경에 영향을 최소화하도록 계획되어야 한다.

• 과도한 주차장 규모

일반적인 상업 및 판매시설의 경우 간선도로변에 위치하여 승용차의 통행을 유발하기 쉬운 반면, 민자역사내 상업 및 판매시설은 기존의 전철뿐 아니라 지하철, 국철 등이 환승하는 역도 있어 대중교통의 접근이 상당히 양호한 장점을 가지고 있다. 따라서 승용차 위주의 접근보다는 대중교통 접근을 중심으로 하는 민자역사개발이 이루어져야 한다.

[표 5-2] 역별 법정/계획주차대수

구 분	법정	계획	비율(%)
영등포역	895	1,254	140.1
부 평 역	406	926	228.1
부 천 역	735	779	106.0
안 양 역	768	847	110.3
서울통합역	745	813	109.1
용 산 역	2,000	2,140	107.0
수 원 역	824	1,110	134.7



[그림 5-5] 역별 법정/계획 주차 비교

그러나, 현재 운영중이거나 공사중인 민자역사내에는 기존 가로변 상업 및 판매시설과 동일하게 법정주차대수이상의 과도한 주차장이 확보되어 있어 공간의 낭비와 함

게 민자역사라는 대중교통의 접근이 뛰어난 시설의 특성을 살리지 못하고 승용차 통행을 유발하는 결과를 초래하고 있다[표 5-2참조].

현행 우리나라의 주차장 면적산정은 주변의 주차장 공급이나 시설의 입지적 특성을 고려하지 않고 단지, 건물내에 입지하는 용도시설별 면적에 따른 원단위를 적용하여 산정하고 있으며, 이는 민자역사개발에 있어서도 동일하게 적용되고 있다. 따라서 사업주관자는 민자역사내 상업시설 이용자의 주차편의가 수익성과 관련이 깊다고 판단하여 법정주차대수 이상의 과도한 주차시설을 확보하고 있다. 즉 주차용량이 충분할수록 승용차 이용자들의 이용 확률이 크다고 보는 것이다.

반면, 일본의 주차장 면적산정은 우리와 다른 방식으로 계산되는데, 주목할 만한 사항은 주차장 필요대수 산정시 「교통수단분담율」 개념을 도입하여, 주차장 규모를 줄이고 대중교통 중심으로 이용자를 유도하고 있다는 것이다.

[표 5-3] 일본의 주차장면적 산정식

사업주는 평균적인 축제일(평일의 이용인구가 축제일보다 많은 경우 대규모 소매점포의 이용인구가 가장 많은 요일)의 첨두시 한시간 동안 예상될 유입 자동차대수를 기준으로 필요한 주차면수(다른 주차장에서 충당하거나 공공주차장 이용을 포함)를 계산한다.

$$\begin{aligned} \text{「필요주차대수」} &= \text{소매점포가게 비율 1시간의 자동차출입대수} \times \text{평균주차시간계수} \\ &= \text{「하루유입인구수(인)」} \times \text{「A : 점포면적하루유입인구 원단위(인/천㎡)」} \times \text{「대상 점포의 면적」(천㎡)} \times \text{「B : 첨두시 분담율(%)」} \times \text{「C : 자동차분담율(%)」} \div \text{「D : 평균 승차인원(인/대)」} \times \text{「E : 평균주차시간계수」} \end{aligned}$$

출처 : 동경도도시권 지역구조·계획의 전개·장래전망, 일본도시계획학회편, 장국사, 1992년, 『대규모소매점포설치자가 고려해야할 사항에 대한 지침』

한 예로, 동경도청사가 입지하고 있는 동경의 신주쿠(新宿)부도심의 관문역할을 하고 있는 신주쿠역은 케이오(京王)백화점 등과 같은 대규모 백화점이 다수 입점하고 있으나, 백화점 이용객을 위한 전용 주차장은 설치되어 있지 않으며, 주변에 입지하고 있는 주차장을 이용하도록 유도하고 있다.

따라서, 민자역사개발은 시설의 특성과 타대중교통과의 연계의 활성화를 도모하기 위해 대중교통지향적인 개발(TOD)이 적극적으로 도입되어야 하며, 이를 위해서는 서울시가 시행하고 있는 주차상한제¹⁷⁾의 확대 적용 및 민자역사와 같은 특정시설에 대해

17) 주차상한제는 교통수요가 집중하는 도심 및 부도심지역의 주차수요를 억제함으로써 교통혼잡을 완화하고 대

서는 대중교통분담을 등을 고려한 현재의 주차장 면적산정 규정을 개선하여 자동차 유발을 최소화하고 대중교통 이용을 유도할 필요가 있다고 판단된다.

- 대중교통과의 연계 미비

민자역사는 전철뿐 만 아니라 국철(서울역, 영등포역, 수원역, 안양역), 지하철(서울역, 부평, 왕십리역)과의 환승이 이루어지고 있으며, 타대중교통에 의한 접근이 용이한 곳에 위치하고 있다. 그러나 민자역사개발은 타대중교통과의 연계강화를 위하여 버스정류장이나 택시승강장 등을 역사공간계획에 포함시키지 않고 이루어짐으로서 민자역사가 환승센터로서의 역할을 수행하지 못하고 있으며, 역이용객에게도 많은 불편을 주고 있다.

예를 들면, 대부분의 민자역사는 일반버스와 마을버스의 정류장이 민자역사 전면에 위치하지 못하고, 일정거리를 두고 이격되어 위치하고 있으며, 이들을 환승하기 위한 보행동선은 복잡하게 되어있다. 그리고 택시의 경우 승강장이 전면에 위치하고 있어, 역이용객이 역광장(오픈스페이스)를 지나 편리하게 이용할 수 있으나, 간선도로의 한차선을 택시 대기행렬이 차지함으로 인하여 간선도로변의 교통흐름을 방해할 뿐 아니라, 주변교통 혼잡을 가중시키고 있다.

이와 같은 문제는 사업주관자 선정단계에서부터 대중교통과의 연계에 대해 중요하게 고려하지 않고 있기 때문이라 할 수 있다. 실제로 민자역사 사업주관자 선정의 평가항목 및 요소별 배점기준에서 대중교통과의 환승 등에 해당하는 보행 및 차량동선계획의 적정성여부에 대해서는 약 3%(1000점 만점중 30점)의 비중을 두고 있는데, 이는 역무시설 및 현업사무실 계획에 부여하는 비중 6%(60점)의 절반에 해당하는 수치이다.

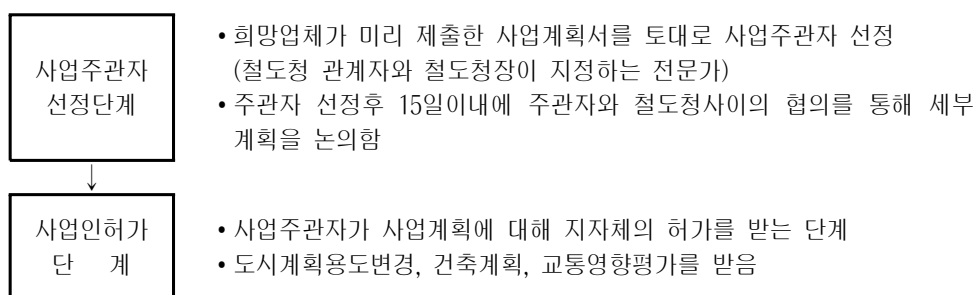
따라서, 민자역사는 지하철 및 국철과의 원활한 환승을 위한 역사내 충분한 이동공간과 효율적인 동선체계를 마련하는 것도 중요하며, 아울러 대중교통과의 연계강화를 위하여 버스정류장과 택시승강장을 역사공간계획에 포함시켜서 환승공간을 정비하고 또한 버스나 택시베이(Bay) 등의 설치를 통해 주변 교통환경을 개선할 필요가 있다.

중교통 중심의 교통체계정착을 위하여 4대문안을 포함한 도심 및 부도심지역(엄밀하게는 공영주차장 요금표상의 1급지)가운데 상업지역에 설치되는 시설물에 대하여 부설주차장의 설치를 제한하는 제도임

제4절 서울시 도시계획과의 정합성 고려 소홀

• 서울시의 적극적인 의견 반영 미비

민자역사의 개발절차는 크게 두 가지 단계로 나눌 수 있다. 첫 번째 단계는 사업자 주관자 선정단계로서 철도청과 민간이 주체가 되는 단계이고, 두 번째 단계는 사업허가 단계로서 사업주관자와 지자체(서울시)가 주체가 되는 단계이다.



[그림 5-6] 단계별 주요 사항

사업주관자 선정은 일정한 기준을 통해서 평가가 이루어지고 있으나, 서울시의 공간에 영향을 미치는 요소(건축물규모, 배치, 주변 도시계획과의 적정성 여부, 주변 환경과의 조화여부)들에 대한 비중은 9%(1000점 만점중 90점)에 불과하며, 서울시의 의견은 사전에 반영되지 못하고 있다. 또한, 사업주관자 선정 후 15일 이내에 있는 사업주관자와 철도청간의 세부계획 협의에서도 서울시의 의견은 반영되지 못하고 있다.

서울시는 사업인허가단계에서 건축계획심의와 교통영향평가 등을 통해 서울시의 의견을 반영하는 수준에 그치고 있으나, 이 단계에서는 건축계획과 규모가 대체로 확정되어 있어서 서울시 도시계획과의 정합성을 고려한 근본적인 민자역사의 개발계획을 수립하는 데는 한계가 있다.

결국, 사업주관자 선정부터 사업인허가 단계까지 민자역사 개발추진절차에 있어서 서울시가 리더쉽을 가지고 적극적인 참여를 통해 민자역사개발을 주변지역의 기반시설

이나 환경을 정비하는 기회로 활용하거나 지역중심기능을 강화하는 기회 등으로 활용하여 서울시 도시계획과의 정합성을 고려한 개발로 유도해 나갈 필요가 있다.

- 서울시의 심의 및 허가절차상의 문제

민자역사개발시 민자역사 주식회사는 건축기본계획을 작성하여 서울시에 대해서 건축계획심의, 교통영향평가, 도시계획사업실시계획인가를 순차적으로 거치도록 되어 있다. 위와 같은 절차상에서는 도시계획적인 종합검토가 이루어질 수 없어 서울시 상위계획과의 정합성을 고려하기 어려우며, 또한 민자역사개발에 따른 주변지역에 미치는 영향에 대한 종합적인 검토도 미비하기 마련이다.

그리고, 건축계획심의를 선행한 후 교통영향평가를 실시함으로써 이미 민자역사의 개발규모, 건축설계 등이 결정되어 있는 상황에서 교통영향평가에서는 사후대응적인 소극적 개선조건을 제시하는 수준에 그치고 있다.

따라서, 서울시의 심의 및 허가절차에 있어서 도시계획적 검토를 건축계획심의 이전에 교통영향평가와 통합하여 수행함으로써 민자역사 개발이 서울시 도시계획에 적합한지에 대한 검토와 더불어 주변지역에의 영향정도를 면밀히 검토할 수 있을 것이다. 또한, 필요한 경우에는 건축계획심의도 도시계획적 검토와 교통영향평가와 같이 통합하여 일괄적으로 수행할 수 있도록 하여야 할 것이다

제5절 지역사회에의 기여 미흡

• 철도로 인한 지역단절 극복 노력 미흡

국유철도는 지하철과 달리 철도가 모두 지상을 관통하고 있어 지역간의 연계를 단절시키는 원인이 되고 있으며, 철도로 인한 지역의 단절은 단순히 물리적인 단절이 아니라, 지역내의 생활권을 분리시켜, 지역주민들에게 불편함을 주고 있다.

민자역사 개발은 철도로 인해 단절된 지역간의 연계를 도모할 수 있는 좋은 기회이나, 현재 운영중이거나 계획중인 민자역사는 이러한 기회를 적극적으로 활용하는데 있어서 부족하다. 현재 운영중이거나 계획중인 민자역사가 지역간의 단절을 극복하기 위한 방법으로 사용하고 있는 것은 대부분 역사내 자유통로의 설치나 역사 외부의 자유통로를 설치하는 것이다.



외부통로(과선역)(서울역)



철도로 인한 지역단절(부평역)

[그림 5-7] 철도로 인한 지역단절과 연결통로

그러나, 역사내 자유통로의 경우 대규모 상업시설을 반드시 통과하게 되어 있기 때문에, 상업시설을 이용하지 않아도 되는 인근주민들에게 불편함을 주고 있다. 안양역의 경우 자유통로상에 상업시설이 위치하고 있어 통행에 불편을 초래하고 있으며, 영등포역의 경우에는 바자회 등 기타 이벤트를 벌일 경우가 있어 혼잡이 발생되고 있다. 한편, 역사내 자유통로와 함께 외부통로가 확보되어 있는 서울역의 경우 그 활용에 있어서 단순히 지역간 연결만을 위한 공간이 되고 있으며, 야간에는 어둡고, 홈리스들이 자

리를 잡고 있어, 보행환경이 좋지 않다.

자유통로만을 통해 지역간의 연계를 도모하는 기존의 민자역사는 지역의 단절을 소극적인 방법으로만 해결하고자 하는 것으로 민자역사 개발은 지역의 단절을 극복할 수 있는 좋은 기회로서, 주변지역과 연계한 역세권개발을 통해 단절된 지역간의 보행축 연결, 쾌적한 보행환경의 조성 등이 적극적으로 이루어져야 할 것이다.

- 지역주민을 위한 편의시설 부족

민자역사는 역 이용객뿐 아니라 지역주민들을 위한 공간이 되어야 하지만, 현재 운영중인 민자역사는 문화센터(여성문화센터)나, 스포츠센터와 같이 지역주민을 위한 편의시설의 공급이 부족한 실정이다. 오히려, 지역주민을 위한 편의시설보다는 민자역사내 상업시설 이용객을 위한 편의시설이 주류를 이루고 있다.



골프장(안양역)



문화전시관(서울역)



사용되지 않는 옥상공원(영등포역)



영화관(부평역)

[그림 5-8] 민자역사내 주민편의시설

그나마 존재하는 소규모의 문화전시관 등은 주민을 위한 다양한 프로그램의 개발

이 이루어지지 않고, 단지 형식적인 시설로 운영되다 보니 주민이용률이 낮은 편이며 (서울역 문화전시관), 또한 안양역의 경우에는 기존의 볼링장이 사업성의 이유로 골프장으로 용도가 바뀌면서 지역주민의 불만을 사고 있다.

이처럼 민자역사는 보다 지역주민에게 편의를 제공할 수 있는 다양한 시설들의 도입을 지역주민들의 의견을 공청회 등을 통해서 적극적으로 반영하여야 할 것이다.

• 주변지역과의 부조화

민자역사의 개발이 점차 대형화, 사업성 위주가 되면서 대형 건물의 입지에 따른 주변의 경관훼손 등의 문제가 나타나고 있다. 대규모 기계식 주차장의 설치와 안양역의 경우 기존의 볼링장이 사업성의 이유로 골프장으로 용도가 바뀌면서 인근 아파트 단지 주민들의 불만과 골프장으로부터의 소음에 따른 인근 주민들의 민원이 발생하고 있다.



[그림 5-9] 대형골프장으로 인한 주변과의 부조화(안양역)

• 지역 랜드마크로서의 역할 미흡

현재 운영중이거나 공사중인 민자역사는 서울역을 제외하고는 지역의 상징물로서의 이미지를 찾아보기 힘들다. 민자역사 대부분이 상업시설 위주의 개발이 이루어지면서 역사로서의 이미지보다는 상업 및 판매시설의 이미지가 더욱 부각되고 있다.

영등포역의 경우 영등포역이라는 이미지보다는 영등포롯데로서의 이미지가, 부평역의 경우에도 부평 마그넷이나 쇼핑몰로서의 이미지가 더욱 강하게 나타난다.

이와 같이 지역의 상징물로서의 역사의 이미지를 창출하는데는 근본적으로 사업추진절차상에 사업자선정기준에 문제가 있다고 판단된다. 민자역사의 건축설계는 사업주관자에 의해 시행되는데, 사업주관자의 인터뷰 조사에 의하면 사업주관자는 사업계획서 작성시 주관자로 선정될지, 안될지 불분명한 상황에서 건축계획보다는 운영방식과

재원조달방식 등 철도청의 사업주관자 선정시 중요하게 고려되는 요소에 중점을 두게 된다고 한다.

사업주관자 선정후에는 사업주관자에 의해 민자역사 사업이 진행되고, 사업주관자는 유명한 건축가에 역사설계를 맡기는데 따른 비용적인 측면 등을 들어 기존의 건축계획을 대부분 그대로 반영하고 있다.

따라서 역사 디자인의 문제를 개선하기 위해서는 역사설계를 사업자선정 후 설계공모를 활용하여 선정하는 방안이 필요하며, 아울러 지역상징물로서의 이미지 부각을 위해서 건축설계이전에 도시설계수립을 고려할 필요가 있다.



롯데마그넷의 이미지(부평역)



신세계 이마트의 이미지(부천역)

[그림 5-10] 민자역사의 이미지

제 6 장

민자역사 개발의 정책제언

1 정책 지침

2 사례지역 검토

3 법·제도 및 운영개선

제6장 민자역사 개발의 정책 제언

제1절 정책 지침

서울시내 철도역사에 대한 민자역사 개발이 지속적으로 이루어지고 있으며, 가장 최근에 노량진역이 사업주관자 모집 공고를 내는 등 향후에도 계속해서 민자역사 개발은 늘어날 전망이다. 지금까지 살펴본 바와 같이 기존의 민자역사 개발은 철도청의 재정지원과 철도시설의 확충을 위한 특별법(국유철도의 운영에 관한 특례법)을 통해서 이루어지고 있기 때문에 구조적으로 상업시설 위주의 개발이 불가피하고, 주변교통혼잡 및 역사공간에 대한 공공성의 배려가 어려운 실정이다. 그럼에도 불구하고 서울시내의 민자역사 개발은 철도망이 발달한 동경보다도 적극적인 개발 움직임을 보이고 있다. 동경이 동경역과 신주쿠역 등 주요 부도심에 한정되어 민자역사가 발달해 있는데 반해, 서울의 경우는 도시공간구조와 관계없이 상업성이 있는 부지를 찾아 민자역사 개발이 이루어지고 있다. 더욱이 일본의 경우 민자역사는 주차장을 설치하지 않거나 최소한에 그치고 있음에 반해, 서울의 경우는 대단위 주차장을 포함하고 있어 교통혼잡문제를 야기하고 있다. 그러나 이러한 문제에도 불구하고 역사 공간은 시민이용의 핵심시설이므로 역사시설을 현대화하고 개선하는 것의 필요성을 부정할 수는 없다. 따라서 본 절에서는 서울시내 국유철도 역사의 개발에 대하여 서울시가 지향해야 할 정책목표를 설정하고, 민자역사 개발의 가능여부를 판단할 수 있는 기준을 설정하며, 민자역사 개발시 준수해야할 개발원칙을 제시한다.

1. 정책목표

정책목표 1: 이용객의 편의와 공공성을 높이는 역사개발

철도역사는 공공의 편의를 위한 공공시설이기 때문에 민자역사개발에 있어 가장 우선시 되어야 할 것은 개발의 상업성보다도 이용객의 편의와 공공성임을 분명히

한다. 역사 이용객의 열차이용을 위한 충분하고 쾌적한 대기, 환승, 매표, 이동공간을 확보하는 역사개발을 추구한다.

정책목표 2: 개발로 인한 사회적 비용의 최소화

국유철도의 민자역사 개발이 민간자본을 유치하여 역사를 개선하는 것인 만큼 상업시설의 포함을 전적으로 배제할 수는 없다. 그러나 상업시설의 규모와 종류는 그 개발로 인해 주변교통 및 환경에 부정적 영향을 초래하지 않는 범위 내에서 이루어져야 한다. 철도청의 재정문제를 보전하기 위해서 서울시민의 공익적 도시환경을 희생하는 것은 바람직하지 않다.

정책목표 3: 서울시 공간구조계획에 부합하는 역사개발

국유철도 민자역사의 개발은 서울시의 장단기적 도시계획의 골격에 부합되는 범위 내에서 이루어져야 한다. 서울시의 장기적인 공간구조정책이나 토지이용 및 교통정책과 위배되지 않고, 오히려 그러한 정책에 부합되도록 민자역사 개발을 추구하도록 한다. 이를 위해 민자역사 개발이 가능한 역을 서울시의 정책으로 미리 선정한 다.

2. 민자역사 개발가능여부 판단기준

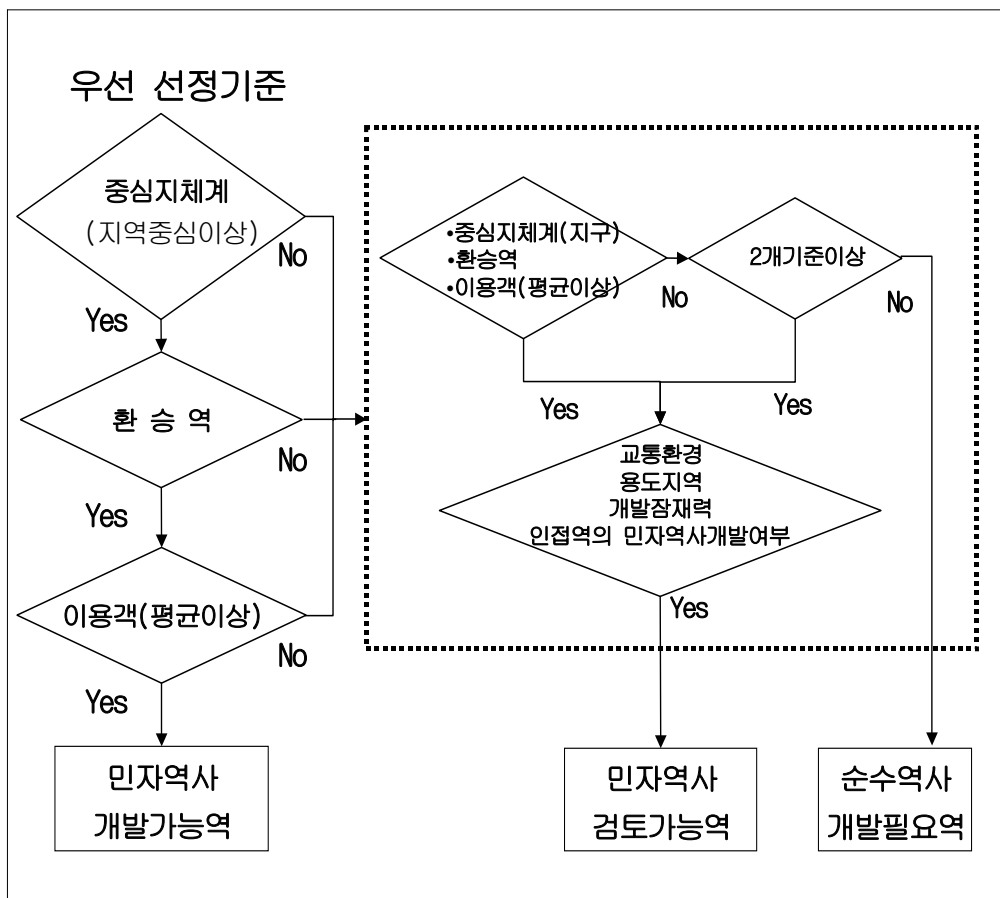
서울시에 위치하고 있는 40개의 국유철도 역사를 대상으로 민자역사의 개발가능여부를 크게 3가지로 분류하였다.

- 1) 민자역사 개발가능역: 민자역사의 개발이 가능한 역
- 2) 민자역사 검토가능역: 민자역사의 개발을 검토하여 가능여부를 결정할 역
- 3) 순수역사 개발필요역: 민자역사 개발이 바람직하지 않고, 순수한 역사시설로서 개발이 바람직한 역

이들을 판별하는 기준으로는 다음과 같은 사항을 선정하였다.

- 서울시 도시공간구조 정책상 중심지체계
- 환승기능 수행 여부

- 역의 1일 평균 이용객수
- 철도부지의 용도지역
- 역 주변 교통현황
- 역일대의 개발잠재력
- 인접 역의 민자역사로의 개발여부 등



[그림 6-1] 민자역사의 개발가능여부 판단기준의 개념도

이러한 기준을 가지고 [그림 6-1]에서 보는 바와 같은 흐름을 따라 민자역사의 개발가능여부를 판단하였다.

1) 민자역사 개발가능역

다음과 같은 세가지 조건을 모두 만족시키는 경우, 민자역사의 개발이 가능한 역으로 선정하였다.

- 서울시 도시기본계획상의 공간구조계획에서 “지역중심” 이상인 역일 것.
- 2개 이상 노선의 환승기능을 담당하는 역일 것.
- 역의 1일 평균 이용객수가 서울시 1일 평균이상인 역일 것.

민자역사 개발가능역으로는 서울역, 영등포역, 용산역, 청량리역, 왕십리역이 해당되었다. 서울역과 영등포역은 현재 민자역사 운영중(서울통합역은 공사중)에 있으며, 용산역, 왕십리역은 공사중이며, 청량리역은 인허가단계에 있어 여기에 속한 모든 역들은 민자역사개발이 완료되었거나 진행중인 상태이다.

2) 민자역사 개발 검토가능역

원칙적으로는 위의 3가지 기준이 민자역사 개발이 가능한 역을 판단하는 사항으로 가장 적합하다고 판단되나, 위에서 제시한 선정기준에 부합되지 못하는 역들로서 다음과 같은 조건을 만족시키는 경우 민자역사 개발을 신중히 검토할 수 있는 “검토가능역”으로 판단하였다.

- 서울시 도시기본계획상의 공간구조계획에서 “지구중심” 이상인 역일 것.
- 2개 이상 노선의 환승기능을 담당하는 역일 것.
- 역의 1일 평균 이용객수가 서울시 1일 평균이상 일 것.

이상의 3개의 조건을 모두 만족하는 역과 더불어, 2개 이상의 조건을 만족하는 역 중에서 교통현황(주변 도로의 피크시 속도, 도로폭원 등), 용도지역, 개발잠재력, 인접역의 민자역사로의 개발여부 등을 고려하여 민자역사 검토가능역으로 분류하였다.

개발검토가능역으로는 수색역, 구로역, 노량진역, 창동역 등이 해당되며, 이중 창동역은 지역중심이며, 환승역이나 1일 평균이용객수가 서울시 평균에 못미치고, 주변 교통상황도 나쁘지만, 현재 민자역사개발의 인허가단계에 있으며, 동북부지역의 자족기능

강화와 도심으로의 쇼핑통행을 차단한다는 측면에서 개발검토가능역으로 분류하였으며, 노량진역은 현재 철도청에서 민자역사개발을 위해 사업주관자를 모집하고 있다. 한편, 수색역은 현재 1일 평균 이용객수가 서울시 평균에 미치지 못하는 등 우선 선정기준에는 미치지 못하나, 서울 도시기본계획에서 향후 부도심으로 육성하고자 하고 있으며, 상암지구의 개발계획과 맞물려 역주변의 개발 잠재력이 크다고 판단되어 민자역사 개발의 신중한 검토가 가능한 역으로 분류하였다.

3) 순수역사 개발 필요역

위의 두 가지 분류에 속하지 않는 나머지 대부분의 역사들(이촌, 서빙고, 한남, 옥수, 응봉역 등)은 우선 선정기준과 용도지역, 교통현황, 개발잠재력 등을 종합적으로 고려해볼 때 민자역사의 개발보다는 순수역사로 개발하는 것이 바람직하다고 판단된다.

이상과 같이 민자역사 개발 가능여부를 7개의 판단기준에 의해 검토해 보았으나, 이러한 판단기준은 입지적 여건변화나 장래 철도이용 여건의 변화, 그리고 주변지역과 연계한 역세권개발로 인한 지역주민의 편익증진 여부 등을 충분히 반영하지 못하고 있기 때문에 이러한 기준을 민자역사의 개발가능여부를 판단하는데 단순히 적용하기에는 많은 한계를 가지고 있다. 따라서 위에서 제시한 기준과 더불어 당시의 서울시 도시계획정책을 바탕으로 서울시와 철도청간의 사전협의를 통해 민자역사의 개발가능여부를 판단하여야 할 것이다.

[표 6-1] 서울시 40개 철도역사의 도시계획적 사항

역명	중심지 체 계	환승 여부	이용객 수(명)	용도 지역	교통현황(피크시 속도)		인접지역 지구단위계획 지정여부	잠재력요인
					(오전/오후)	18km/h 이상여부		
영등포역	부도심	○	165,244	공업	13.9 / 13.8	×	○	운영중
서울역	도심	○	98,802	주거	23.6 / 17.9	○	○	운영중
노량진역	지구	×	69,032	주거	25.8 / 20.2	○	○	개발고려중
개봉역	근린	×	67,332	공업	13.8 / 13.8	×	○	×
용산역	부도심	○	59,544	상업	23.4 / 14.0	○	○	공사중
회기역	근린	○	51,950	주거	20.0 / 14.0	○	○	×
구로역	지구	○	49,391	공업	13.9 / 13.8	×	○	×
청량리역	부도심	○	44,034	주거	20.0 / 14.0	○	×	인허가중
대방역	근린	×	42,641	주거	25.8 / 20.0	○	×	×
석계역	지구	○	36,904	주거	16.9 / 16.4	×	○	×
외대앞역	근린	×	34,431	주거	20.0 / 14.0	○	○	×
성북역	근린	○	34,268	상업	16.9 / 16.4	×	○	개발고려중
오류동역	지구	×	31,404	공업	13.9 / 13.8	×	×	×
남영역	근린	×	29,163	상업	23.6 / 17.9	○	○	×
신이문역	근린	×	26,121	주거	16.9 / 16.4	×	○	×
독산역	지구	×	22,874	공업	18.4 / 15.0	○	×	×
시흥역	지구	×	21,745	공업	18.4 / 15.0	○	×	×
신도림역	근린	○	20,046	공업	13.9 / 13.8	×	○	준공업이전
방학역	지구	×	18,683	주거	16.7 / 16.7	×	○	×
월계역	근린	×	18,083	녹지	15.1 / 13.1	×	×	×
온수역	근린	○	17,549	녹지	13.9 / 13.8	×	×	×
창동역	지역	○	16,597	공업	16.9 / 16.4	×	×	인허가중
가리봉역	지구	○	16,378	공업	19.8 / 17.6	○	×	×
한남역	지구	×	15,643	녹지	23.1 / 13.1	○	○	×
구일역	근린	×	15,080	녹지	13.9 / 13.8	×	×	×
신길역	지구	○	14,639	주거	25.8 / 20.2	○	×	×
녹천역	근린	×	13,728	녹지	16.9 / 16.4	×	×	×
도봉역	근린	×	12,188	주거	16.7 / 16.7	×	×	×
도봉산역	근린	○	8,883	녹지	16.7 / 16.7	×	×	개발제한구역
서빙고역	근린	×	5,215	주거	26.6 / 26.0	○	×	×
왕십리역	부도심	○	3,707	주거	14.2 / 22.9	○	○	공사중
신촌역	지역	×	3,341	주거	21.7 / 21.9	○	×	개발고려중
응봉역	근린	×	3,180	주거	14.2 / 22.9	○	×	×
옥수역	근린	○	2,984	녹지	15.7 / 15.7	×	×	×
이촌역	근린	○	1,999	주거	26.6 / 26.0	○	×	×
가좌역	지구	×	864	주거	15.7 / 16.6	×	○	×
수색역	지구	×	330	주거	15.7 / 16.6	×	○	부도심 구상
망우역	지역	×	90	공업	20.0 / 14.0	○	○	×
화랑대역	근린	×	33	녹지	19.1 / 16.1	○	×	×
신공덕역	근린	×	3	주거	19.1 / 16.1	○	×	×

출처 : 중심지체계(2011 서울도시기본계획), 이용객수 (철도통계연보, 2002)

용도지역현황 (서울특별시 도시계획현황도), 교통현황(서울시 정기속도조사자료, 2001)

3. 개발지침

민자역사 개발을 추진함에 있어서는 다음과 같은 개발원칙을 준수할 것이 요망된다. 여기서 제시되는 개발원칙은 서울시가 철도청과 민자개발을 협의하고 허가함에 있어 지켜야 할 원칙들이며, 따라서 철도청이 민자역사 개발을 추진하고자 할 때 서울시와의 협의를 위해 민자역사 계획에 반영해야 할 사항들이다.

3-1. 개발규모에 대한 원칙

- 3-1-1. 민자역사의 상업시설규모는 주변 교통환경에 부정적인 영향을 초래하지 않거나 그 영향을 완화할 수 있는 범위내에서 결정되어야 한다.
- 3-1-2. 민자역사의 건물규모는 주변환경과 경관적으로 조화되어야 하며 중요한 조망을 차단하거나 역사이용객이나 지역주민에게 심리적인 위압감을 주지 않아야 한다.
- 3-1-3. 여객이 이용하는 역무시설 공간은 시민이용 공간으로서 현재 및 장래의 이용객, 환승여부를 고려하여 혼잡을 제거함은 물론 쾌적성을 느낄 수 있는 만큼의 충분한 규모를 확보한다.
- 3-1-4. 역무시설이 전체 역사개발규모의 10% 이상이어야 한다는 규정에 따라 상업시설의 규모를 늘리기 위한 방편으로 필요 이상의 역무지원시설을 도입하는 것을 지양하며, 따라서 역사 개발규모를 산정함에 있어 역무지원시설을 제외한 “여객이용 역무시설”이 전체의 10%이상이 되도록 함을 원칙으로 한다.
- 3-1-5. 개별 민자역사의 구체적인 규모는 이 개발지침에서 정한 원칙 및 당시의 서울시 도시계획 정책을 바탕으로 개별 민자역사 개발시에 서울시와 철도청간의 협의를 통해 결정하도록 한다.

3-2. 여객이용공간과 편의시설

- 3-2-1. 철도역사는 일차적으로 철도이용객을 위한 공공시설로서 철도이용에 불편이 없도록 기능별로 충분한 공간과 편의시설이 마련되어야 한다.
- 3-2-2. 대합실과 콘코스는 현재 및 장래 이용객, 환승기능 및 대기시간을 고려하여 적정규모가 확보되어야 한다.
- 3-2-3. 대합실은 출입구, 매표공간, 대기공간, 개찰공간, 승객이동공간, 편의시설 공간이 상호간에 상충되지 않고 혼잡없이 사용될 수 있도록 각 기능별로 충분한 공간을 확보한다.
- 3-2-4. 대합실의 천장의 높이는 가능한 6m이상으로 하도록 하고, 가능한 자연채광을 많이 받도록하여 개방감을 확보하도록 한다.
- 3-2-5. 역사의 이용 및 환승을 위해 수직이동을 해야하는 경우에는 에스컬레이터를 설치함을 원칙으로 하며, 에스컬레이터의 수량과 용량은 이용객의 규모를 고려하여 결정하도록 한다.
- 3-2-6. 역사의 외부에는 이용객 규모에 따른 인파처리를 위한 공개공지를 확보하도록 하며, 가능한 역이용객과 주민들의 휴식공간으로서의 역할을 수행할 수 있을 정도로 충분한 공간을 확보하도록 한다.
- 3-2-7. 역사에는 이용객 편의와 역사의 매력을 높일 수 있는 편의시설 업종을 유치하도록 한다. 이용객의 편의에 부응하면서도 시각적, 후각적으로 역사의 매력을 높일 수 있는 커피점, 빵집, 서점, 정보발신 스페이스, 기념품가게, 잡화점, 레스토랑, 스넥·도시락, 꽃가게 등을 권장한다.
- 3-2-8. 이용객들이 역사건물을 이용하는데 있어서 쉽게 방향성을 찾을 수 있어야 하고, 상업시설의 동선과 안내표시는 승객이용 동선에 혼란을 주어서는 안 되며, 비상시 안전하게 대피할 수 있는 안내판 등에 대해서도 충분히 배려하여야 한다.

3-3. 교통처리 및 주차장

- 3-3-1. 민자역사내 상업시설로 인해 주변 교통상황에 부정적 영향을 주지 않아야 하며, 부정적인 영향이 있을 경우 이를 완화할 수 있는 수준이어야 한다.
- 3-3-2. 부정적인 영향에 대한 완화대책은 민자역사 개발주체가 부담함을 원칙으로 하며, 그 완화조치는 민자역사개발의 완료와 동시에 이루어져야 한다.
- 3-3-3. 민자역사의 주차장 진출입구는 간선도로의 교통흐름에 영향을 주지 않도록 배치하여야 하며, 주차장 진출입을 위한 대기행렬(Queue)이 간선도로의 교통에 영향을 미치는 경우에는 대기행렬을 흡수할 수 있는 진출입 도로를 확보하여야 한다.
- 3-3-4. 주차장 이용 차량동선은 여객이용 보행동선과 상충되지 않도록 계획되어야 한다.
- 3-3-5. 민자역사는 철도를 통한 대중교통의 접근이 매우 양호한 곳이므로, 우선적으로 현재 시행되고 있는 주차상한제구역의 확대 적용을 통해 주차장 설치를 축소하고, 장기적으로는 교통수단분담율과 주변 주차장 공급상황을 고려하여 주차장규모를 산정하거나 주차장 설치를 면제하는 방향으로 주차장법 개정을 검토한다.

3-4. 대중교통과의 환승공간 정비

- 3-4-1. 민자역사 개발은 대중교통 수송분담율을 제고하기 위하여 교통수단간의 연계성을 강화하는 방향으로 계획되어야 한다.
- 3-4-2. 민자역사개발은 버스정차장 및 택시승강장을 포함한 역사공간계획이어야 하며, 이를 통해 역사외부공간에서 이용객들이 버스 및 택시로의 편리한 환승이 이루어질 수 있도록 동선계획을 수립하여야 한다. 그리고 역광장(오픈스페이스) 전면의 버스·택시정류장에 베이(Bay)를 확보하여 간선도로의 교통흐름을 방해하지 않도록 하고, 필요시 역사내의 지하공간을 통해서 버스 및 택시로의 환승동선이 이루어지도록 한다.

3-4-3. 지하철 및 국철과의 원활한 환승을 위한 역사내 충분한 이동공간과 효율적인 동선체계 마련하고 효율적인 환승을 위해서는 수직이동을 위한 에스컬레이터를 설치함을 원칙으로 한다.

3-4-4. 대중교통이용을 제고하기 위하여 환승의 편의성을 높이는 것은 서울시의 정책목표이기도 함으로 버스, 택시, 환승주차장과 국유철도 민자역사간의 편리한 연계를 도모하는 사업은 서울시도 필요에 따라 비용과 노력을 분담하도록 한다. 이에 대한 구체적인 분담의 내용은 개별 민자역사 개발시 계획내용에 따라 협의를 통해 결정하도록 한다.

3-4-5. 서울시는 민자역사 개발을 계기로 주변 버스, 택시 및 환승주차장과 민자역사와의 편리한 연결을 적극적인 추진하여 대중교통지향적인 역사개발이 이루어지도록 한다.

3-5. 지역사회에의 기여

3-5-1. 민자역사 개발은 철도 이용객 뿐 만 아니라 가능한 지역주민의 편익을 증진시킬 수 있는 방향으로 추진되도록 한다.

3-5-2. 민자역사에는 지역주민과의 협의(공청회 등)를 통해 지역주민이 필요로 하는 용도를 도입하도록 한다.

3-5-3. 철도부지와 역사는 공공시설이므로 민자역사개발로 인해 기존의 주변 상권과의 경합이 최소화 될 수 있도록 상권분석을 통해 도입용도를 결정하도록 한다.

3-5-4. 민자역사의 개발은 철도로 단절된 지역생활동선을 연결시킬 수 있는 기회가 되므로 적극적인 지역연계가 가능토록 하며, 민자역사 건물내 확보된 지역연결 개방통로는 24시간 개방되도록 해야 한다. 또한 필요한 경우 선로상공에 육교 및 쾌적한 지하통로를 통한 지역간 연결을 도모한다.

- 3-5-5. 민자역사 개발로 인해 주변지역의 조망권을 훼손하지 않도록 하며, 스카이라인이나 경관과의 조화를 이루도록 한다. 주변지역의 근린환경을 저해하지 않는 시설을 도입하며, 특히 주거지역에서는 프라이버시를 침해하지 않도록 한다.
- 3-5-6. 민자역사의 건물은 지역의 이미지를 높일 수 있는 우수한 건축설계를 통해 건립되도록 권장한다.

3-6. 서울시와 철도청의 사전협의

- 3-6-1. 민자역사의 개발가능성, 개발규모, 기타 개발원칙에 대하여 개발구상의 초기 단계에서부터 철도청과 서울시는 사전협의를 함으로써 효율적으로 민자역사 개발의 추진을 도모한다.
- 3-6-2. 서울시는 민자역사 개발이 역사일대의 기반시설정비 및 주변환경 정비의 기회로 활용할 수 있는 경우에는 초기단계부터 철도청과 민자역사 주식회사와 비용 및 정비내용 분담에 관하여 협의하도록 한다.
- 3-6-3. 전략적으로 중요한 역사(국철 시발역 등)에 대해서는 철도청과의 공동개발도 적극 검토하도록 한다.

3-7. 서울시의 심의 및 허가

- 3-7-1. 철도청의 민자역사 개발계획을 심의함에 있어서 우선적으로 도시계획적 검토와 교통영향평가를 수행한 후 건축계획심의를 거치도록 한다. 이는 도시계획적 검토를 통하여 상위계획과의 정합성 및 주변지역을 포함한 도시계획적 검토를 하기 위해서이며, 필요한 경우에는 건축심의를 통합하여 일괄적으로 수행할 수도 있다.
- 3-7-2. 민자역사 개발을 계기로 주변지역과 연계하여 계획할 필요가 있거나 (주변의 기반시설 정비가 필요한 경우 등) 보다 상세하게 개발을 유도할 필요가 있을 경우, 그리고 환승체계정비, 역세권개발 등이 필요할 경우에는 지구단

위계획구역으로 지정하여 관리한다.

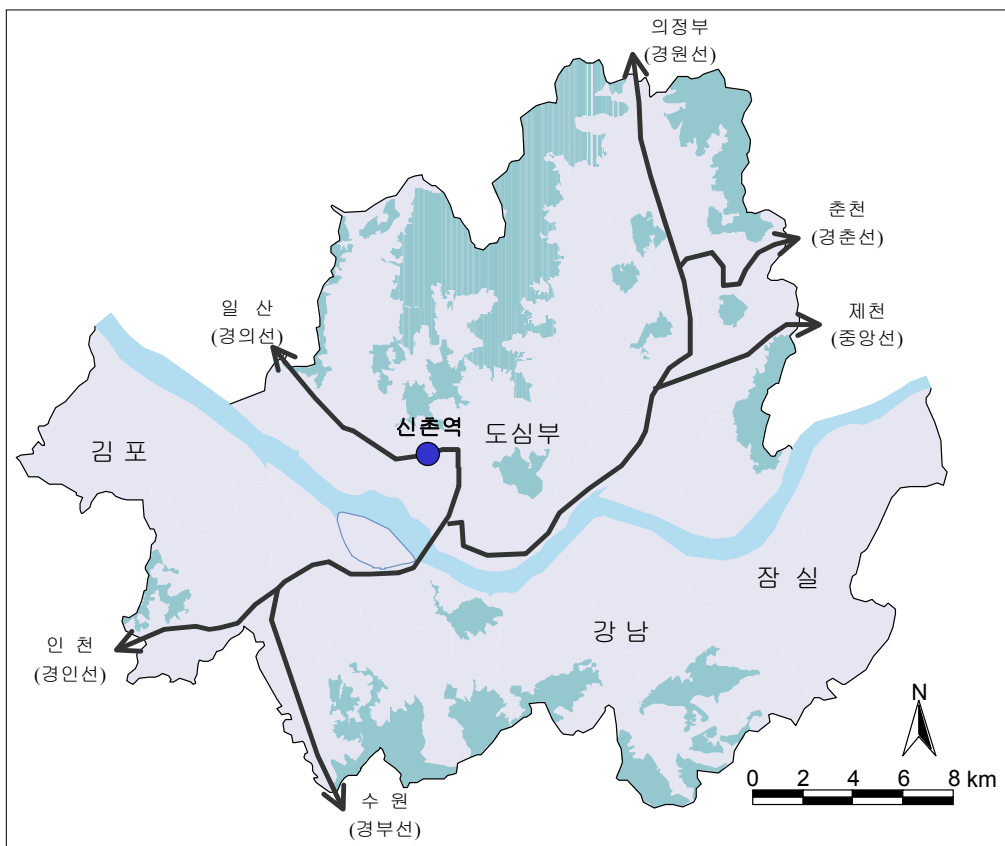
- 3-7-3. 서울시는 위와 같은 개발목표와 개발원칙 하에서 허가절차 및 기간을 가능한 단축시키고 민자역사개발의 공공성을 극대화 할 수 있도록 규제와 협력을 동시에 병행한다.

제2절 사례지역 검토

1. 신촌역사

1) 개요 및 성격

신촌역은 경의선(서울-신의주, 현재는 서울-문산)이 통과하는 역으로서 경의선이 개통(1906년)되고 14년 후인 1920년부터 역업무가 개시되었으며, 서울시내 국철 역사(驛舍)중 역사성(歷史性)을 가지고 있는 역중에 하나이다. 신촌역은 1일 평균 3,341명(2001년 기준: 승차 1,764명, 하차 1,577명)이 이용하고 있으며, 이 중에는 일부 파주·문산방면의 군장병들이 포함되어 있다.



[그림 6-2] 신촌역 위치도



[그림 6-3] 신촌역과 역부지

• 신촌역 현재 개요

- 건립년도 : 1920년 역업무 개시
- 도시계획사항 : 중심지체계상 지역중심, 용도지역상 일반주거지역
- 건축규모 : 건축물 8동 656㎡
- 대지면적 : 55,707㎡

• 신촌민자역사 개발계획 개요

- 건축계획 : 지하2층, 지상8층, 연면적 74,424㎡(22,513평)
(역무시설 : 2,350평, 영업시설 20,163평)
- 사업시행자 : 신촌민자역사(주) - 철도청(25%), 대우건설(75%)
- 용도별 규모 및 유치시설

구분	면적(평)	비율(%)	유치시설명
계	22,500	100	
역무시설	2,350	10.4	대합실, 역무실(B1, 1, 2, 3, 4층), 주차장
판매시설	8,170	36.4	백화점, 근린상가(B1, 1,2,3,4,5층)
근린생활시설	3,000	13.3	은행, 전문식당 등(B1, 1, 6층)
문화시설	2,910	12.9	영화관, 갤러리, 문화관, PC방(7,8층)
주차장	5,350	23.8	주차장(2~6층) - 670대
기계·기타	720	3.2	기계, 전기실(B2층)

· 사업추진경위

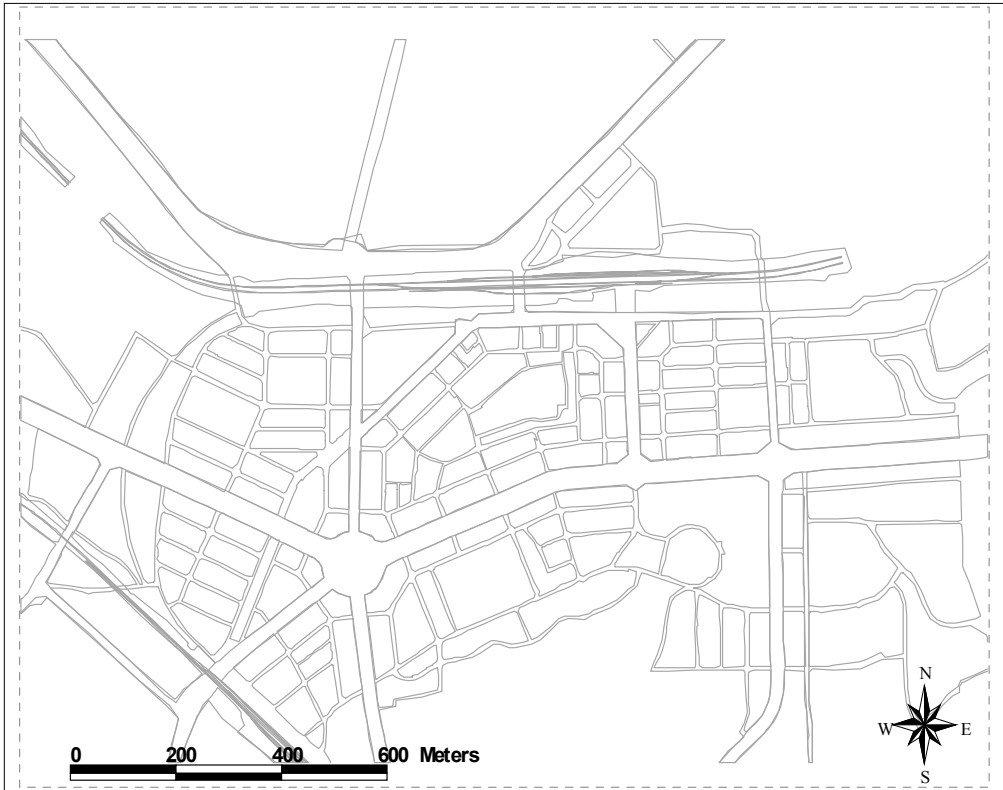
일 자	사 업 추 진 내 용
2000. 7. 4	도시계획시설 결정 요청(서대문구 → 서울시)
2000. 7.18	관련부서 협의(도시계획과 외 3개 부서)
2000. 7.27	도시계획시설 결정요청건 반려(서울시 → 서대문구) - 주변개발 계획과의 부조화 및 교통혼잡 심화가 예상됨.
2001. 4.20	도시정책회의 자문결과 통보(서울시 → 철도청) - 백화점 건립 위주의 민자역사 추진은 재고
2002. 7.12	도시계획시설 결정 입안 해제(서대문구)

2) 주변현황

(1) 토지이용현황

신촌역은 지하철 2호선 신촌역과 이대입구역을 중심으로 형성되어 있는 상권의 주변에 위치하고 있으며, 신촌로터리에 현대백화점, 그랜드마트가 입지하고 있으며, 주변 가로를 따라 대규모 상권이 형성되어 있다.

이대입구역에서 이화여대 정문까지의 골목에는 보세의류점, 화장품점, 신발, 액세서리점, 미용실 등의 패션의류시설과 분식점, 패스트 푸드점 등 젊은 여성들을 위한 음식점 등이 입지하고 있으며, 역 후면으로는 이화여자대학교, 이대부속 중·고교, 연세대학교와 연세대 세브란스 병원이 입지하고 있다.



[그림 6-4] 신촌역 주변 현황

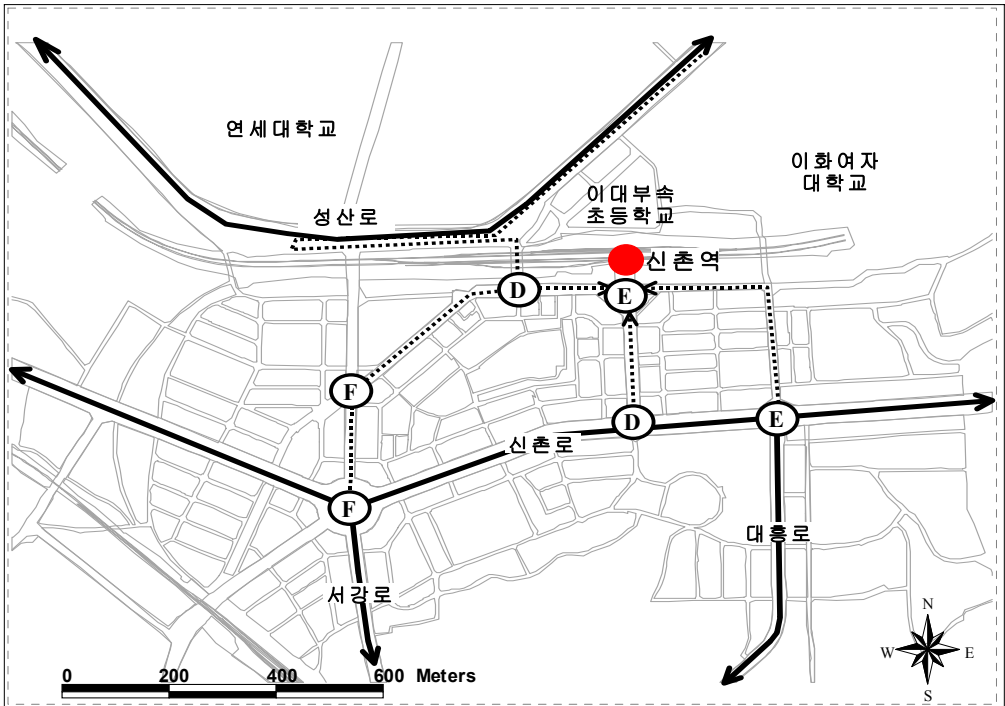


[그림 6-5] 패션의류 · 식음거리(좌), 세브란스병원(중), 이화여자대학교(우)

(2) 교통현황

주변의 주요 가로망으로는 역 남측으로 신촌로, 북서측으로 성산로가 있으며, 신촌 로터리에서 연결되는 서강로와 이대입구역에서 연결되는 대흥로 등이 있으며, 그 내부

를 연결하는 집분산도로 등이 있다. 역으로의 진입은 이대입구역교차로, 신촌역입구교차로, 신촌로터리를 통해 가능하고, 성산로 금화터널방향에서 접근시 연대정문을 지나 U-턴하여 진입이 가능하도록 되어 있다. 이대입구역에서 신촌역앞 까지의 구간은 일방통행으로 지정되어 있다.



[그림 6-6] 가로망 및 주요 교차로 서비스 수준

주요 교차로의 서비스 수준을 보면 평일 18:00와 19:00사이 신촌굴다리 앞과 신촌역입구 교차로는 서비스 수준이 D, 이대입구역과 신촌역 앞 교차로는 E, 신촌로터리와 나이키앞 교차로의 경우 F수준을 보이고 있어 신촌역 주변 대부분의 교차로는 서비스 수준이 D~F로서 열악한 것으로 나타났다¹⁸⁾.

18) 철도청·신촌역사주식회사, 「신촌민자역사신축 교통영향평가」, 1999.11.

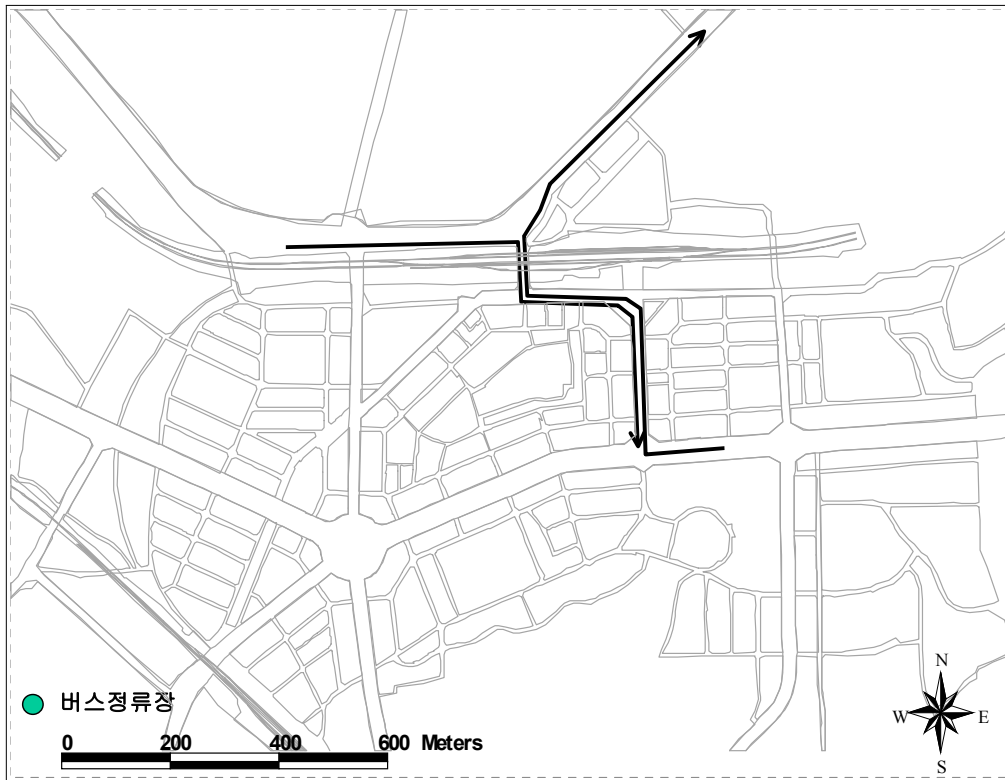
[표 6-2] 주요 가로망 현황

가로명	구 간	폭원	차로수(왕복)
신촌로	아현삼거리 - 신촌로터리	30~40m	8차로
성산로	독립문 - 목동교	30~40m	8차로
서강로	공덕로터리 - 신촌로터리	30m	6차로
대흥로	합정로터리 - 이대입구	25~30m	4~6차로



[그림 6-7] 연세대와 현대백화점 방향의 차량정체(좌,중), 신촌역입구 불법주차(우)

타대중교통 수단과의 연계에 있어서는 지하철 2호선으로 보행접근이 양호하며, 일반버스 및 마을버스 22개노선과 좌석 및 공항버스 11개노선이 운행하고 있으며, 이들 버스정류장으로의 보행접근도 용이한 것으로 나타났다. 그러나 [그림 6-8]과 같이 버스정류장이 조밀하게 위치하고 있어, 교통정체가 심하다.



[그림 6-8] 대중교통 동선과 버스정류장

(3) 보행현황

신촌역 주변은 서울의 대표적인 상권지역이며, 연세대, 이화여대가 입지하고 있어 보행량이 많은 곳이다. 또한, 호프집 등의 유흥시설 뿐 아니라, 패션의류점, 악세사리점 등 쇼핑수요를 발생시키는 용도들이 밀집되어 있어 유동인구가 많다. 그러나, 대부분 보행공간이 협소하고, 불법주차 등으로 인해 보행환경은 열악하다.

그리고 신촌역 광장은 주차장으로 이용되고 있어 역으로 진입하는 이용객의 보행 동선과 상충되며, 역광장으로 진입하는 보도도 보행량에 비해 협소하다. 또한, 지역간의 연계에 있어서 두지역을 연결하는 통로는 이화여대를 관통하는 길과, 신촌역 서쪽의 굴다리로서, 신촌역으로부터 모두 200여미터정도 떨어져 있다.



[그림 6-9] 신촌역 주변 보행환경

3) 개발지침

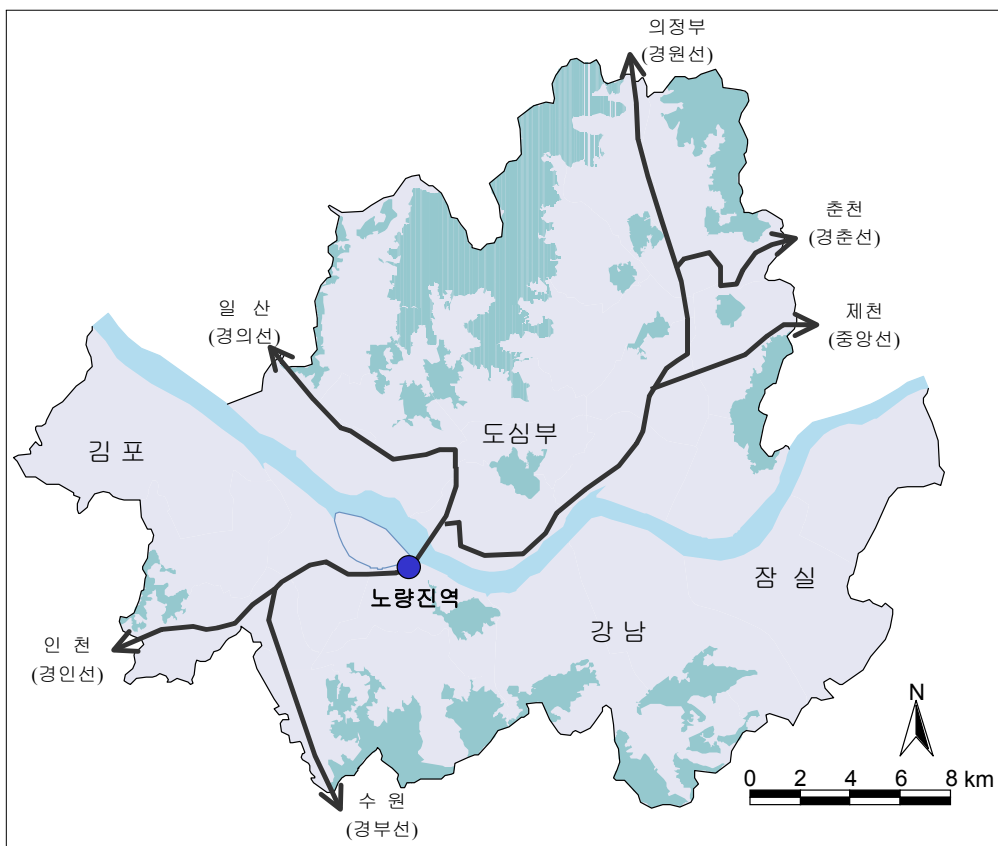
신촌역은 지역중심에 위치하고 있으나 신촌로터리를 중심으로 한 기존 상권이 이미 형성되어 있으며, 교통이 혼잡하고 소규모 소매점이 밀집되어 있어 보행밀도가 높은 지역적 특성을 가지고 있다. 또한 국철인 경의선만이 정차하는 역으로 환승역도 아니며, 1일 평균 이용객수도 3천3백여명으로 적은 편이다. 그리고 국유철도 연관사업(신

공항고속철도, 용산선 전철화, 경의선 전철화 등)에 대한 구체적인 철도운영계획이 정립되지 않아 경의선 전철화시 급격한 이용객 수요의 증가도 기대하기 힘들며, 또한 백화점 위주의 수익사업을 주된 목적으로 한 민자역사 개발은 주변지역과의 부조화 및 교통혼잡을 심화 시킬 것으로 예상된다. 따라서, 지금까지 분석한 신촌역 주변현황 등을 종합적으로 살펴본 바에 의하면, 신촌역은 민자역사보다는 순수역사형으로의 개발이 바람직하다고 판단된다.

2. 노량진역사

1) 개요 및 성격

노량진역은 우리나라 철도역사에서 중요한 역할을 담당했던 역이다. 최초 경인선이 개통되었을 때(1899년 9월 18일, 노량진~제물포) 노량진역은 경인선의 시·종점역으로서 경인선 개통식이 거행되기도 하였다. 경인선이 전철화되고, 영등포역 등이 중요 역으로 부각되면서, 그 역할이 줄어들고 있으나, 여전히 많은 이용객(1일 평균 68,878명(2001년 기준: 승차 34,959명, 하차 33,915명)이 이용하고 있다. 그리고 현재 추진되고 있는 9호선이 노량진역을 통과할 것으로 예상되어 환승역으로서의 역할이 기대된다.



[그림 6-10] 노량진역 위치도



[그림 6-11] 노량진역(좌) 및 역전면광장(중), 1층 출입구(우)

• 노량진역 개요

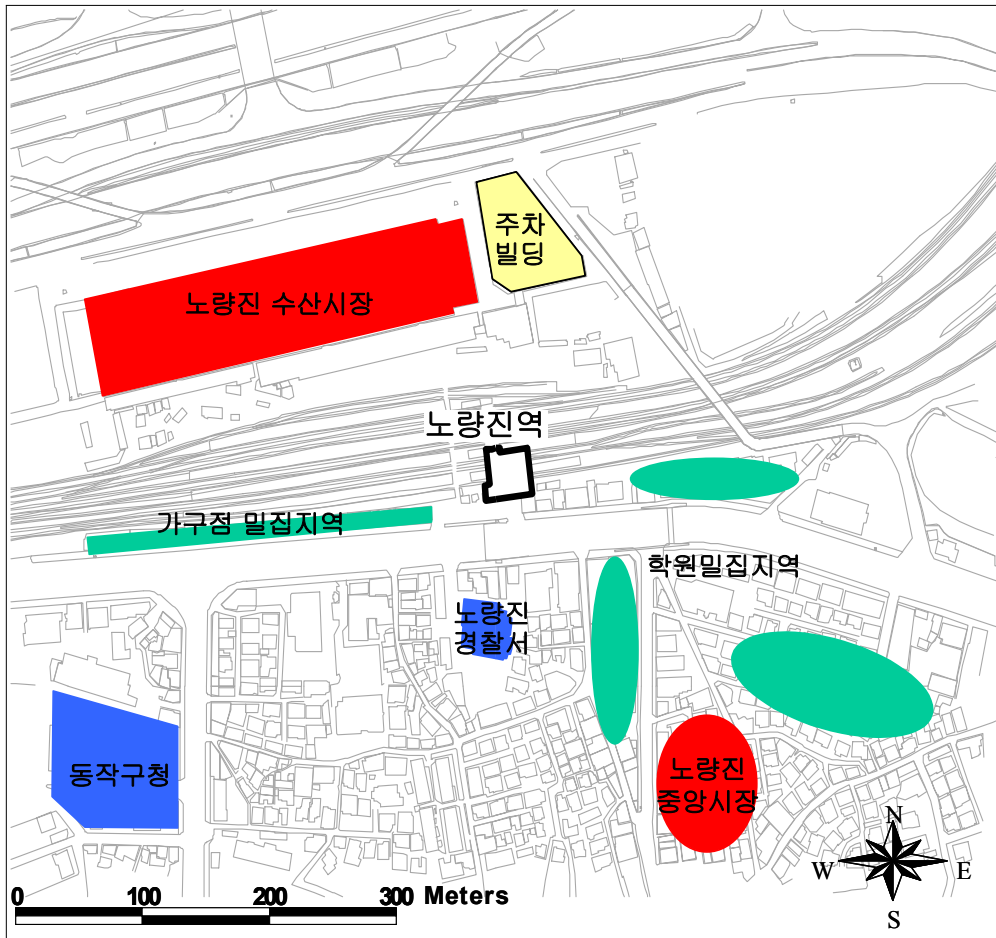
- 건립년도 : 1899년
- 도시계획사항 : 주거지역
- 건축규모 : 건축물 12동 4,255m²
- 대지면적 : 78,242m²
- 2003. 1월 : 민자역사 사업주관자 선정예정(철도청)대지면적

2) 주변현황

(1) 토지이용현황

노량진역은 서울의 대표적인 수산시장과 학원가라는 이미지를 가지고 있는 곳으로서 노량진로 가로변을 따라 노선상가가 입지해 있고, 지구내부는 점차 주거기능에서 상업 및 근린생활시설 기능으로 변화되는 양상을 보이고 있다. 역 북쪽으로는 서울의 대표적인 채래시장인 노량진 수산시장이 위치하고 있고, 남쪽 노량진로 변에는 자격증이나 고시전문학원들이 입지해 있으며, 이면도로에는 유명입시학원이 위치하고 있다.

노량진역 주변 상업시설은 젊은이들을 위한 먹거리 중심의 업종, 보세 의류점, 팬시점, 패스트푸드점 등과, 노량진 수산시장을 중심으로 하는 도소매업이 활기를 띄고 있지만, 중심성을 갖춘 대형 판매시설이나 유통시설은 없다.

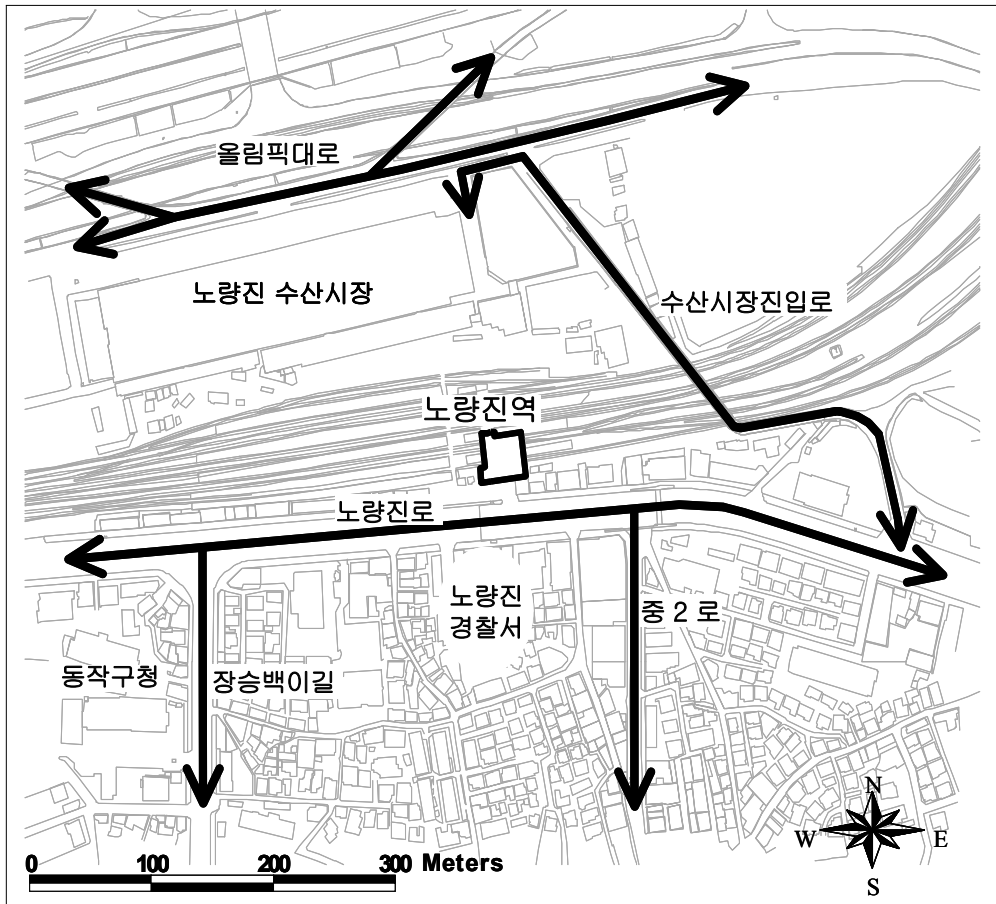


[그림 6-12] 노량진역 주변 현황도



[그림 6-13] 노량진 수산시장(좌), 역전면 상업시설(중), 주변 학원 및 고시촌(우)

주변의 주로 가로망으로는 남측의 노량진로(30~35m)와 장승백이길(25m)이 간선도로의 역할을 하고 있으며, 동쪽으로는 노량진 수산시장 진입로가 있으며, 역으로의 진입은 장승백이길과 중2로(15m)에서 노량진로로 진입하여 접근할 수 있다.



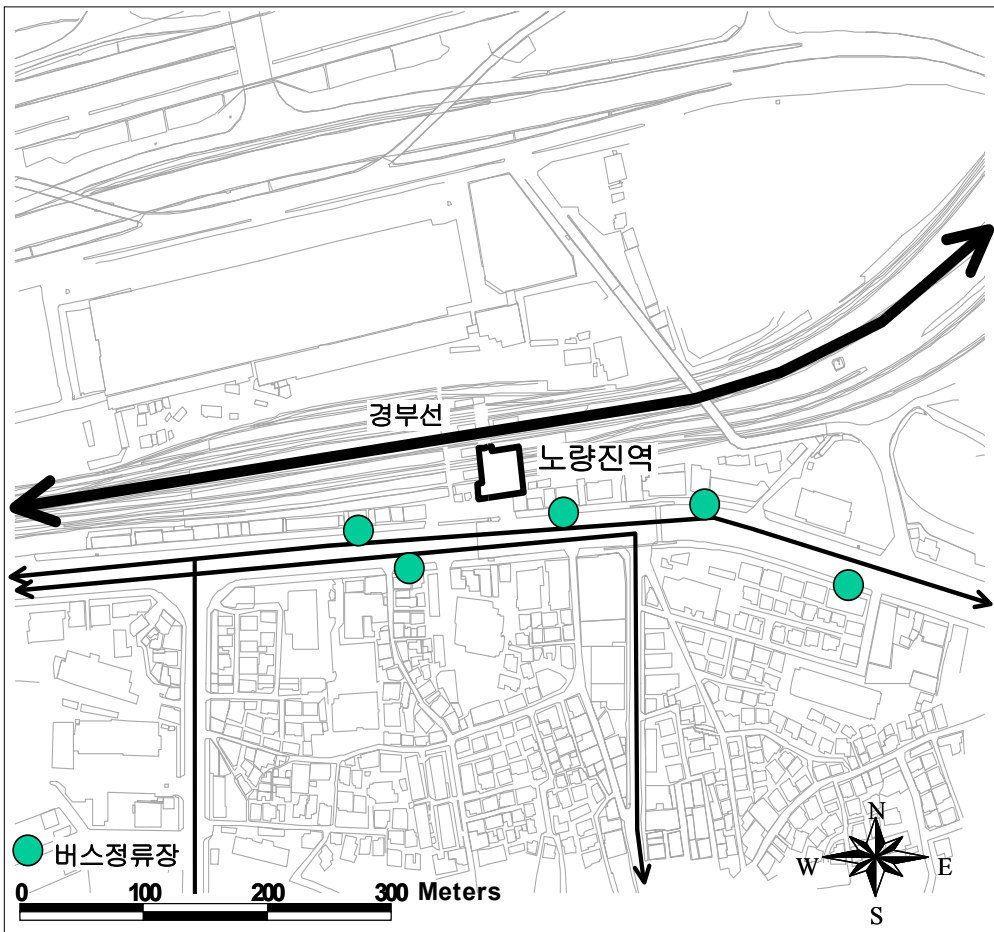
[그림 6-14] 주변 가로망 현황

노량진역사의 전면도로인 노량진로는 첨두시 평균 시속이 각각 25.8km/h, 20.2km/h로서 교통소통이 원활한 편이다.

[표 6-3] 주요 가로망 현황

가로명	구 간	폭원	차로수(왕복)
노량진로	대방역 - 한강대로 남단	30~35m	6차로
장승백이길	장승백이 - 노량진 삼거리	25m	4차로
중2로	노량진역 - 상도동 우체국	15m	2차로

타대중교통 수단으로 역전면에 일반 및 마을버스 27개 노선, 좌석버스 2개 노선이 운행하고 있어, 전철과 대중교통의 접근은 양호하며, 향후 지하철 9호선의 통과가 예상되어 역으로의 대중교통의 접근성은 더욱 향상될 것으로 예상된다.



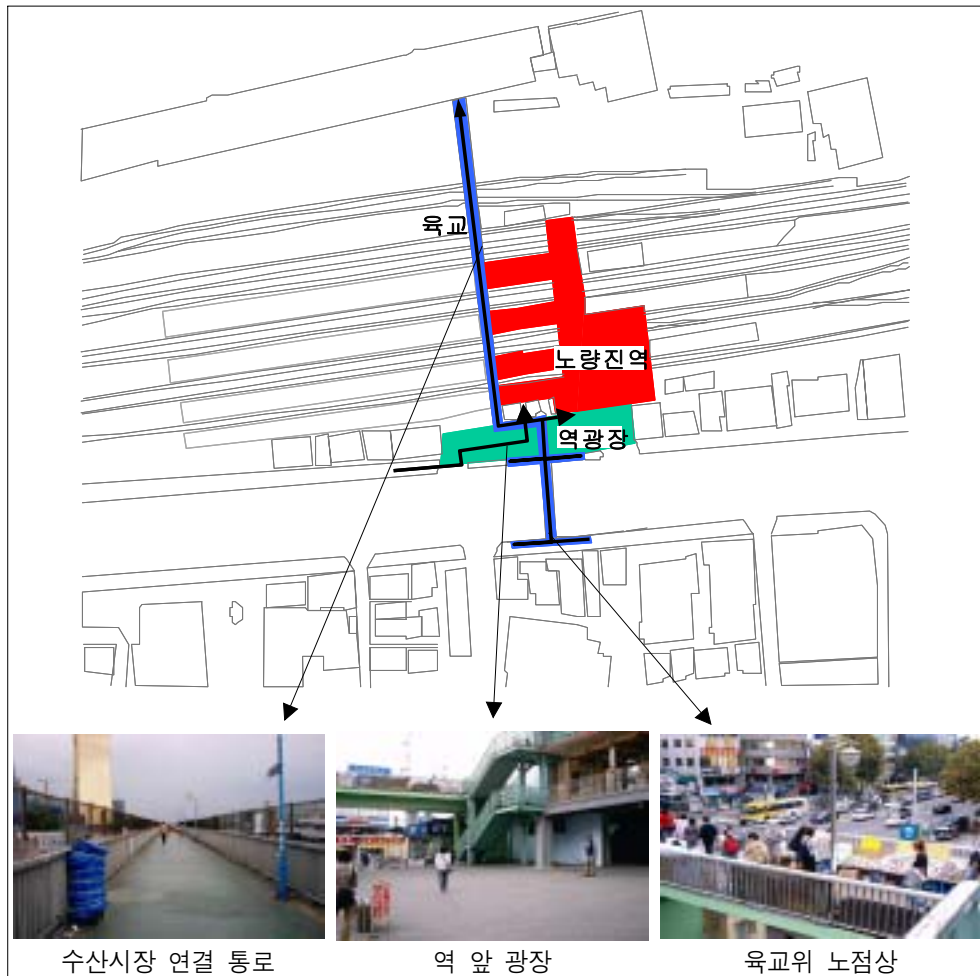
[그림 6-15] 대중교통 현황

(3) 보행현황

역을 이용하는 이용객들은 전면의 광장과 육교, 노량진 수산시장에서 연결되는 육교를 통해 역으로 보행접근이 가능하다. 전면 광장을 통한 1층 개찰구는 주로 부평행

직통 국철을 이용하는 승객들이 이용하고, 대부분의 사람들은 육교를 통해 3층 개찰구를 이용하고 있으나, 육교 노점상으로 인해 보행에 지장을 주고 있다.

현재 역 광장은 화물창고로 들어가는 차량의 진입을 위한 공간으로 이용되고 있으며 이용객의 편의시설이나 휴식을 위한 공간으로서의 기능은 하지 못하고 있다.



[그림 6-16] 노량진역 주변 보행환경

3) 개발지침

• 개발방향

1일 이용객수가 69,000명으로서 전체 국유철도중에서 4번째로 이용객수가 많으며, 향후 계획중인 지하철 9호선이 통과하면 환승역으로 이용객수는 보다 많이 증가할 것으로 판단된다. 그러나 노량진역 주변일대는 서울의 대표적인 수산시장과 학원가가 입지하고 있으며, 주변 간선도로변에 소규모 소매점들이 밀집되어 있어 보행밀도가 높은 지역특성을 가지고 있다. 또한 역사전면의 노량진로와 장승백이길 등 주변 간선도로의 교통혼잡은 심한 상황이다. 따라서 이러한 보행환경과 교통환경에서 교통유발형 대형 판매시설 위주의 민자역사개발은 노량진역 주변 일대의 교통혼잡과 보행밀도를 더욱 가중시킬 것으로 판단되므로, 주차장법 개정시까지 교통유발형 민자역사의 개발을 유보하는 것이 바람직하다고 판단된다.

장래에 위에서 제시한 주차장법이 개정된다면, 아래와 같은 개발지침을 구상해 볼 수 있다.

• 장래 개발지침

개발원칙	장래 개발지침
개발 규모	민자역사 개발 검토가능역으로 주변 교통환경에 부정적 영향을 주지 않는 범위에서 서울시 도시계획정책을 바탕으로 철도청과 협의
여객이용공간	- 이용객 규모(1일 69,000명)가 전체 국유철도역사중 4번째로 많으며, 또한 향후 9호선과의 환승으로 보다 많은 이용객과 주변 인파를 원활히 처리 할 수 있는 역사외부의 충분한 오픈스페이스 확보 - 지하철 9호선과의 짧은 환승동선이 가능하도록 수직이동을 위한 에스컬레이터와 엘리베이터의 설치 - 환승이동의 원활화를 위한 충분한 이동공간의 확보
교통처리 및 주차장	- 노량진로에서의 직접 진출입하는 주차장의 배제 - 주차장 진출입로를 수산시장으로의 진입로와 함께 이용도록 하거나 철도부지내에 확보하여 설치 - 역전면 버스정류장으로의 접근이 용이하도록 보행동선 배려
지역사회에의 기여	- 주변 소규모 소매점 등 근린상업시설의 상권고려 - 노량진 수산시장의 유통기능과 연계한 주민편의시설 도입 - 노량진 수산시장으로 연결되어 있는 지역연결 육교의 보행환경개선과 역사로의 진출입이 가능하도록 계획 - 최초 경인선의 시종점역으로서의 역사성을 살린 역사설계 권장

제3절 법·제도 및 운영개선

(1) 주차장법 개정 및 주차상한제 확대적용

민자역사내 상업 및 판매시설은 전철뿐만 아니라 지하철, 국철 등이 환승하는 역도 있어 대중교통의 접근이 상당히 양호한 장점을 가지고 있다. 그럼에도 불구하고 현행 주차장 규모 산정법은 주변의 주차장 공급이나 시설의 입지적 특성을 고려하지 않고 단지, 용도시설별 면적에 따른 원단위 산정법에 의해 일률적으로 주차장 규모를 산정하고 있다. 따라서 대중교통의 접근성이 매우 양호한 민자역사내 상업 및 판매시설에 대해서는 「교통수단분담율」을 적용한 주차장 규모의 산정으로 주차장 규모를 축소하여 자동차 이용을 제한하고 대중교통 중심으로 이용자를 유도해야 한다. 그리고 현재 서울시가 시행하고 있는 주차상한제 구역을 민자역사 개발지역에까지 확대 적용하여 주차장 설치를 축소시켜 민자역사 개발에 따른 주변지역의 교통혼잡을 완화해야 한다. 아울러, 장기적으로는 민자역사내 상업시설의 주차장 설치를 배제하는 방향으로 주차장법 개정을 검토해야 할 것이다.

(2) 역사개발규모 산정시 여객이용 역무시설이 민자역사 전체규모의 10%이상 확보

철도청의 출자업무처리규정에서는 역무시설 규모를 전체 민자역사 연면적의 10%이상으로 규정하고 있는데, 이러한 규정의 설치 목적은 여객이용객의 편리함과 쾌적함뿐만 아니라 역직원들의 복리증진을 위하여 공공공간을 충분히 확보하기 위한 규정이지만, 오히려 역무시설의 규모를 확대시켜서 민자역사의 전체규모를 확대시키기 위한 수단으로 역이용되고 있다.

역무시설중에서도 대합실이나 콘코스 등과 같은 여객이용 역무시설은 역사를 이용하는 시민들을 위한 공간으로서 그 규모산정도 출자업무처리규정에서 30년 후의 역이용여객 추정치를 기준으로 산출하는 것으로 되어 있어 그 규모가 확대되는 것은 바람직하다고 할 수 있다. 그러나 역무실, 직원식당, 교육시설 등과 같은 직원들이 이용하는 역무지원시설의 경우에는 그 규모산정에 대한 별도의 기준이 없어 필요 이상으로 규모를 확대해서 확보함으로써 민자역사의 전체 규모를 확대시키게 되고, 이러한 것은

결국 역사내의 과도한 상업시설의 확대로 이어지는 원인이 되고 있다.

따라서 민자역사의 개발규모는 주변 교통환경에 부정적인 영향을 초래하지 않거나 그 영향을 완화할 수 있는 범위 내에서 결정되어야 함은 물론이고, 역무지원시설을 제외한 여객이용 역무시설이 전체 규모의 10%이상 되도록 하는 원칙을 적극 검토하여 상업시설 위주의 역사개발에서 역사의 공공성을 담보할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

(3) 서울시와 철도청의 사전협의 방안 마련

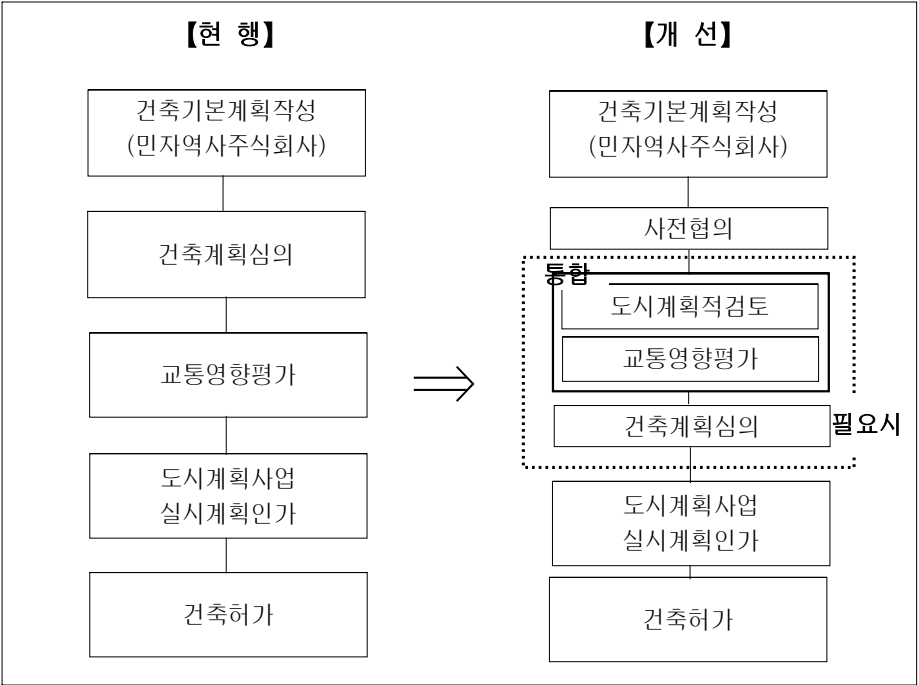
현재 서울시는 민자역사개발에 있어서 사업인허가단계에서 의견이나 조건을 제시하는 수준의 소극적인 참여에 그치고 있으나, 서울시와 철도청간의 민자역사개발 협의회를 설치하여 사업주관자 선정에서부터 사업인허가 단계까지 적극적으로 참여하여 해당역사에 대한 사전조사 등을 실시하여 민자역사의 개발가능성, 개발규모, 개발방향, 개발원칙 등에 대해서 의견을 제출하여야 한다.

또한, 민자역사개발에 있어서 철도청의 철도부지 제공 및 출자지분 참여 이외에는 국가에서의 각종 세제 및 금융지원 등은 없으며, 서울시에서도 민자역사 개발을 역사 주변환경정비나 중심지기능을 강화하는 기회로 활용하기보다는 사업주관자에게 기반시설설치 부담까지 지우고 있어 사업주관자는 재원확보에 어려움을 겪을 수밖에 없으며, 이는 곧 상업시설의 규모 확대로 이어지고 있다. 따라서 기반시설의 정비나 주변환경정비 등의 기회로 활용할 경우에는 서울시는 철도청과 민자역사 주식회사와 비용분담 및 정비내용에 대하여 협의하여 재정지원을 적극적으로 행하여야 한다. 그래서 민간자본이 보다 공공의 목적과 이익을 위해 반영될 수 있도록 유도하여야 한다. 그리고 전략적으로 중요한 역사(국철 시발역 등)에 대해서는 철도청과의 공동개발도 적극 검토하여야 한다.

(4) 서울시 인허가단계에서의 도시계획적 검토 선행

현행 건축계획심의를 선행한 후 교통영향평가를 실시함으로써 이미 민자역사의 개발규모, 설계 등이 결정되어 있는 상황에서 교통영향평가에서는 사후대응적인 소극적

개선조건 제시에 그치게 되며, 또한 도시계획적 검토를 통한 상위계획과의 정합성 고려가 어려우며, 주변지역에 미치는 파급효과 등에 대한 검토가 미비할 수 밖에 없는 체계를 가지고 있다. 따라서, 서울시의 심의 및 허가절차에 있어서 민자역사 개발구상의 초기단계에서부터 철도청과 서울시가 사전협의를 하고, 그 후에 도시계획적 검토와 교통영향평가를 통합하여 수행함으로써 민자역사 개발이 서울시 도시계획에 적합한지에 대한 면밀한 검토와 더불어 주변지역에의 영향정도를 면밀히 검토할 수 있으며, 필요한 경우에는 건축계획심의회도 통합하여 일괄적으로 수행할 수도 있다.



[그림 6-17] 민자역사 개발에 대한 서울시 인허가절차의 개선

(5) 민자역사 개발지역을 지구단위계획구역으로 지정(서울시 도시계획조례 개정)

민자역사개발을 주변지역과 연계시켜 상세한 개발을 유도하거나 대중교통지향적인 개발(TOD)을 위한 타 대중교통과의 환승공간 및 환승체계의 정비를 도모하거나 또한, 주변지역의 기반시설정비와 중심기능강화 등을 위한 역세권개발이 필요한 경우에는 역

사를 포함한 그 주변지역을 지구단위계획구역으로 지정하여 민자역사개발이 주변지역과 연계한 합리적인 개발지침에 의해 시행되도록 하여야 한다. 이를 위해서는 서울시 도시계획조례 제16조 지구단위계획구역의 지정대상에 ‘민자역사를 개발하고자 하는 지역’을 추가하여 개정할 필요가 있다.

참고문헌

【 참고문헌 】

<학위논문>

- 백경무, “대중교통위주의 개발 계획에 관한 연구 - TOD 개념을 활용한 평가를 중심으로”, 성균관대학교 박사학위논문, 2001.
- 민완기, “민자역사 개발전망 및 타당성에 관한 연구 - 인천지역 역세권 개발을 중심으로”, 동국대학교 석사학위논문, 1999.
- 박윤태, “다층적 공간구성을 고려한 철도역사 계획안 및 연구 - 영등포 민자역사를 중심으로”, 홍익대학교 석사학위논문, 1999.
- 이진수, “민자역사의 수익성 평가 - 서울역과 영등포역을 사례로”, 서강대학교 석사학위논문, 1995.
- 김용화, “철도역사의 규모산정에 관한 연구 - 수도권 전철역사의 여객공간을 중심으로”, 한양대학교 석사학위논문, 1994.
- 권혁건, “공공·민간 협력에 의한 역세권 모형개발 설계연구 - 왕십리 민자역사지구를 중심으로”, 명지대학교 석사학위논문, 1994.
- 최진우, “민자역 건설의 경제적·계획적 분석 및 평가-서울역·영등포역·부천역을 사례로”, 서울대학교 석사학위논문, 1992.
- 이재민, “정책의제형성에 관한 사례연구 - 민자역사 건립정책을 중심으로”, 한성대학교 석사학위논문, 1991.
- 진여훈, “민자역사 사업의 수익성분석에 관한 연구 - 용산민자역사 개발사업을 사례로”, 건국대학교 석사학위논문, 1991.
- 곽노상, “철도역의 공공공간계획에 관한 연구”, 서울대학교 석사학위논문, 1989.

<연구논문>

- 신기철, “공간도시건축의 방법 : 철도역사의 유형정의와 모형설계를 중심으로”, 「국토계획」 제31권 6호(통권86호), 1996.
- 원제무·류시균, “경부고속철도 역사내 여객시설의 면적산정을 위한 모형개발에 관한 연구”, 「국토계획」 제30권 제1호(통권75호), 1995.

최재민·원제무, “지하철역에서의 승객지체예측을 위한 규모개발에 관한 연구”, 「국토계획」 제28권 제2호(통권68호), 1993.

<정기간행물>

최지훈, 「민자역사 개발이 지니 한계와 그 정책적 대안」, 공간과 사회 통권제1호, 1999.

김석주, 「민자역사 사업현황과 향후계획」, 한국철도, 1992.

허재완, 「우리나라의 민관협력사업 사례분석-민자역사를 중심으로」, 자치행정, 1991.

김세호, 「유통과 철도의 발달 - 민자역사 추진현황과 전망을 중심으로」, 백화점협회보, 1990.

전원재, 「역사백화점의 Marking 전략」, 백화점협회보, 1990.

정수봉, 「민자역사의 Marking 특성과 향후 전망」, 백화점협회보, 1990.

김규성, 「90년도 민자역사 건립계획」, 한국철도, 1990.

장호선, 「민자역사 백화점 출범 및 향후 전망」, 백화점협회보, 1990.

김석주, 「민자역사는 왜 건립해야 하는가」, 한국철도, 1988.

윤성변, 「민자역사 개발에 의한 역시설의 현대화」, 한국철도, 1988.

<보고서>

철도청, 「수원민자역사 개발계획 교통영향평가(사전검토의견보완서)」, 2002.

철도청, 「수원민자역사 개발계획 교통영향평가(조건이행계획서)」, 2002.

현대역사주식회사, 「용산민자역사 교통영향평가」, 2001.

철도청, 「수원민자역사 개발계획 교통영향평가(재협의)」, 2001.

부천역사(주), 「부천민자역사 증축에 따른 영향 저감 방안 검토」, 2001.

서울특별시, 「용산지구단위계획」, 2001.

한화역사(주), 「서울통합민자역사 건립공사 교통영향평가(최종보고서)」, 2001.

한화역사(주), 「서울통합민자역사 건립공사 교통영향평가」, 2000.

한화역사(주), 「서울통합민자역사 건립공사 교통영향평가(검토의견보완서)」, 2000.

롯데역사주식회사, 「영등포민자역사 증축 교통영향평가(재심의)」, 2000.

부평역사(주), 「부평민자역사 건립에 따른 교통영향평가(재심의)」, 2000.

중구, 「비전중구 2020 장기발전계획」, 1998.

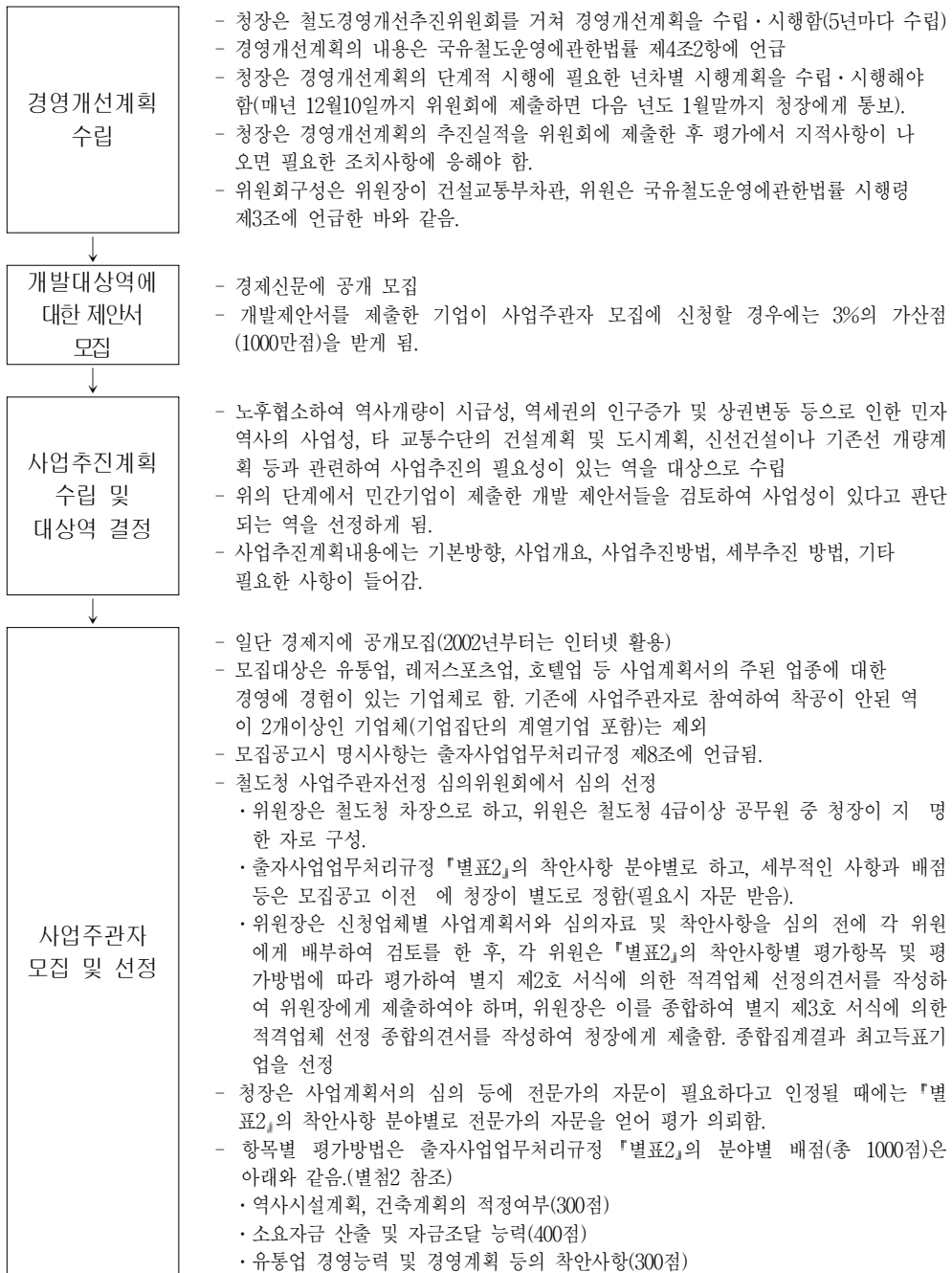
현대산업(주)·금강개발산업(주), 「용산민자역사 사업계획서」, 1998.

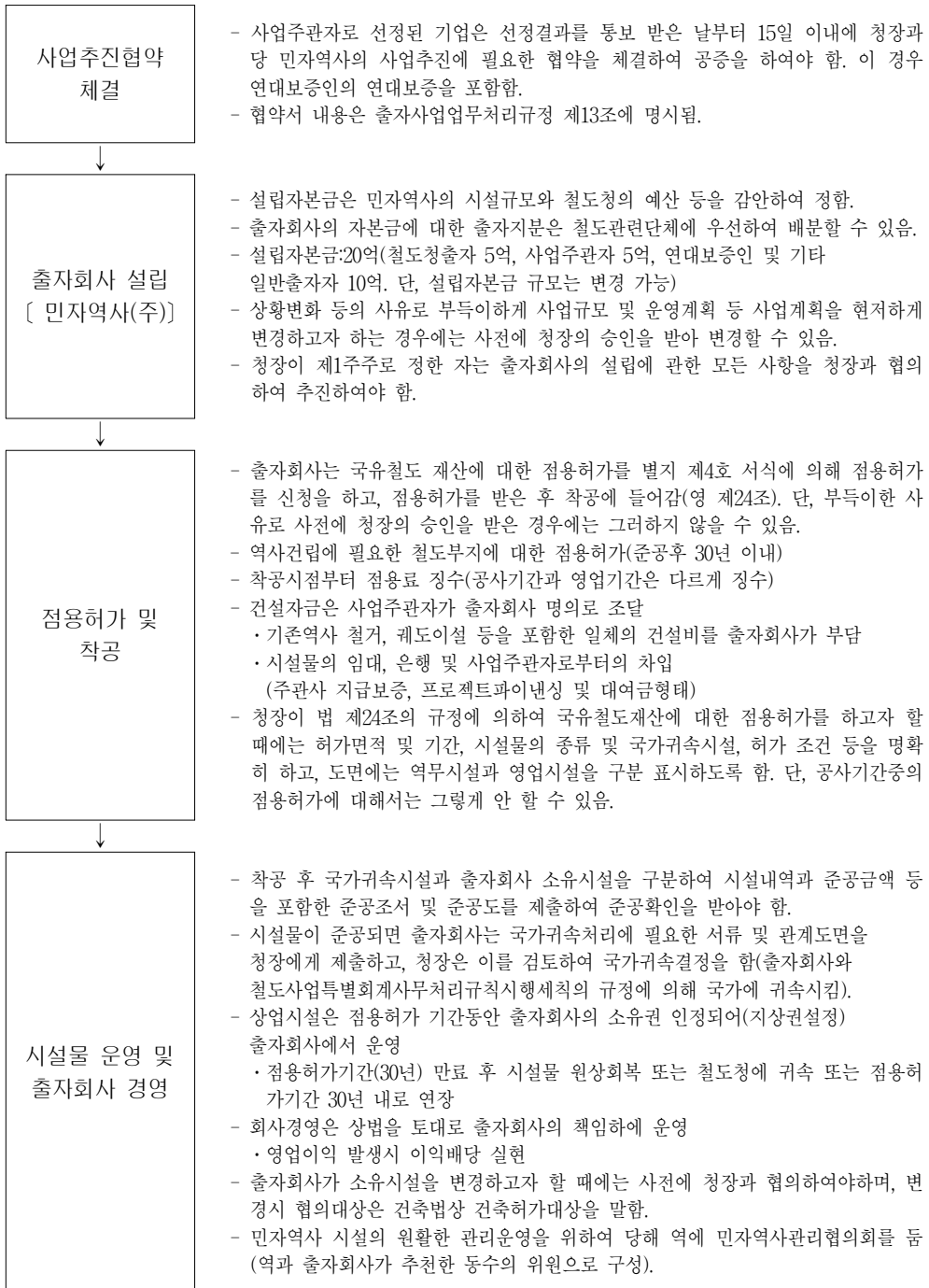
부천역사(주), 「부평민자역사 용도변경에 따른 교통영향평가 대상여부 판단보고서(1·2차)」, 1997.

유통정보연구원, 「서울특별시 역세권 상권입지분석과 상권세력도 연구보고서(5권)」, 1994.

애경유지공업(주)·애경백화점, 「수원민자역사 사업계획서」, 1992.

【부록1】 철도청사업주관자 주도의 민자역사 개발사업추진절차 종합정리





【 부록2】 민자역사 역무시설 규모산출 기준(제5조제3항관련)

○ 콘코스 및 대합실 면적(A : m²)	
$A = U + T + S$	
• U = 매표창구앞면적 = $B_1 \times L_1$ B_1 : 매표창구 연폭 N : 매표구수 L_1 : 매표창구 앞길이 $B_1 = 1.5 \times N$ $L_1 : 20 \sim 30\text{m(국철)}$ $: 15 \sim 20\text{m(전철)}$ • T = 개집표구 앞면적 = $B_2 \times L_2$ N : 개집표구수 B_2 : 개집표구연폭 L_2 : 개집표구앞길이(최소7m) $B_2 = 1.3 \times N(\text{국철})$ $B_2 = 0.8 \times N(\text{전철})$ $L_2 = 0.7 \times B_2 + 5(\text{국철})$ $L_2 = 0.7 \times B_2 + 2(\text{전철})$ • S : 체류면적 = $C \times W$ C : 1인당 체류면적 W : 동시대합인원 P_1 : 최대혼잡시 1Hr의 승차인원 Q : 동시체류계수(별도표 참조, 초소1%) $\square$: 할증계수(국철 2~3, 전철 1) $C = 0.8\text{m}^2/\text{인}$ $W = P_1 \times Q \times \square$ ※ 역별여건(승강 인원수) 및 자유통로 유무에 따라 조정 ※ 체류면적은 대합실 주변의 여객편의시설을 활용 가능	
○ 대합실 천정 높이	
국철역 : 4.5m 이상 전철역 : 3.6m 이상	

○ 매표창구 수(N개)

1. 국철역 매표창구수

$$\bullet \text{ 단말기 수 } N = (P_3/m)\Phi + A$$

P_3 : 혼잡일 1일 승차인원

m : 단말기 1대당 발매매수

2,200매 (행선별 일대)

1,180매 (1대 일때)

1,700매 (2대 일때)

1,870매 (3대 일때)

Φ : 승차권자동발매기 설치장소에 따른 조정계수(1~0.75)

A : 예비개수(10%)

※ 전화예약제 및 카드매표제 실시에 따라 조정 가능

2. 전철역 매표창구수

$$N = N_1 + N_2 + N_3$$

가. 발권기 창구수

$$\text{발권기(TOM)수 } N = N_1 + N_2$$

$$\text{보통권 } N_1 = (P_1 \times 0.3) / m_1 + A$$

$$\text{정액권 } N_2 = (P_1 \times 0.5) / m_2 + A$$

나. 자동발매기 (POM)수

$$\text{발매기(POM)수 } N_3 = (P_1 \times 0.2) / m_3 + A$$

P_1 : Peak시 1Hr의 승차인원

m_1 : 발권기 1대당 1Hr보통권 발매매수 (450매)

m_2 : 발권기 1대당 1Hr정액권 환산발매수 (2,700매)

m_3 : 발매기 1대당 1Hr보통권 발매매수 (240매)

A : 예비개수(10%)

※ 정액권의 발매율 및 금액별 비율에 따라 조정

○ 개표표구수 (N 개)	
1. 국철역 매표창구수	$N = \frac{10 \times P}{(P/3) + \gamma} + A$ P : $0.001 \times P_c$ P_c : 혼잡일 승강인원 A : 예비율(10%) 개표구 수 : 집표구 수 = 3 : 2 ※ ㉠ : 역별 특성(열차회수, 혼잡도)에 따라 상수조정(12~15)
2. 전철역	$N = 1/T (P_1/n_1 + P_2/n_2) \times \text{㉡} + A$ T : 1Hr(3,600sec) P_1 : 최대혼잡시 1Hr의 승차인원 P_2 : 최대혼잡시 1Hr의 강차인원 n_1 : 승차객의 단위시간당 개표구 통과인원 0.25인/초(전철) n_2 : 강차객의 단위시간당 개표구 통과인원 0.25인/초(전철) ㉡ : 검용환산계수 (1~0.75) A : 예비율(10%) 개표구수 : 집표구 수 = 2 : 3 ※ 역별 승강인원 구성비율에 따라 환산계수 적용
○ 매표실면적 = $B_1 \times L_3$	
B_1 : 매표창구 연폭	
L_3 : 안쪽길이(사무공간 필요시 6.5m, 불필요시 3.5m~4.0m)	
※ 매표실 인원 및 감독자 유무에 따라 조정 가능	
※ 혼잡일 승강인원 : 1일 평균 승강인원 $\times$ (1.2 ~ 1.5) 혼잡시(1Hr) 승강인원 : 혼잡일 승강인원 $\times$ (0.08 ~ 0.12)	

【부록3】 민자역사개발에 대한 동경도의 기준과 대응 요약

- 동경도는 23개의 특별구와 주변의 27개의 市, 3개의 町, 1개의 村으로 구성되어 있으며, 23개 구부지역의 면적은 2000년 현재 약 618km²로서 인구는 796만명 정도이고, 주변의 타마(多摩)지역까지 합치면 면적은 2,186km²(일본 전체의 약 0.6%)이며, 인구는 1,178만명(일본 전체 인구의 약 10%)임.
- 동경도는 대중교통이 굉장히 발달되어 있으며, 그 대표적인 수단이 철도와 지하철(JR, 都營지하철, 營團지하철, 私鐵) 임. 주요 노선으로는 JR은 東海道線 등을 포함한 25개 노선, 都營지하철은 4개 노선(淺草線, 三田線, 新宿線, 大江戶線), 營團지하철은 8개 노선(銀座線, 丸の内線, 日比谷線, 東西線, 千代田線, 有樂町線, 半藏門線, 南北線), JR 신칸센, 요코하마 市營 1, 3호선, 그 외 사철 등 모두 60여 개의 주요 노선이 개설·운영되고 있음.

1) 동경도의 민자역사개발 추진의 배경

- 지금까지 역공간, 철도부지는 어디까지나 교통시설용지로서 기능하며, 역사 등은 어디까지나 부수적인 기능이었음. 도시공간의 고도이용화에 대한 사회적인 요청에 부응하기 위해서는 방재성, 교통기능, 도시시설로서의 역할, 경관 등에 유의하면서 적절한 공공성 유도를 전제로 해서 역사개발을 추진해야 할 시대에 왔다는 인식이 확산됨.
- 산업구조의 전환에 의해, 산업용지가 갱신되어 고도이용되고 있는 동시에 역이라는 귀중한 도시공간을 복합적, 중층적으로 이용하는 것이 1970년대 이후 도시개발의 조류이며, 역사개발도 그러한 입체적 도시개발의 흐름에 있다는 인식함.

2) 역사개발을 컨트롤할 지도기준이 필요한 이유

- 선로상공이라는 특별한 상황에서 역은 이용객들을 위한 공간으로 일반부지에서의 건축물과는 다르며, 도시계획의 관점, 방재의 관점에서 신중히 고려해야 할 필요가 있음. 또한 건축기준법의 적용만으로는 도시방재의 확보를 도모하기 어려움.

- 철도 역사개발은 상부건물의 규모조건, 교통조건 등에서 일반적인 부지에서의 개발에 비해서 관련 도시기반이나 주변지역 등에 미치는 영향이 크기 때문에 일반부지에서보다도 개발에 대한 규정을 명확히 할 필요가 있음.
- 건축부지내, 건축부분이외의 부지에 대해서는 통상은 오픈스페이스로서의 효과를 기대할 수 있지만, 철도용지에 한해서는 당해 부지에서 환경면에서의 기여를 기대할 수 없기 때문에 통상의 오픈스페이스를 대체할 수 있는 환경을 형성할 수 있도록 조건을 제시할 필요가 있음.
- 日影규제, 사선제한에의 대응, 개발규모의 적정화(용적)를 근거로 한 부지제한 등의 컨트롤이 필요함.

3) 동경도의 지도기준

- 기본적으로 건축기준법에 위배되지 않고, 도시계획적 고려사항(역사별로 다름)을 동경도와의 협의에 의해 반영하여야 함.
- 동경도는 민자역사 개발에 대한 원칙적인 허가는 1989년 7월에 수립하여 1990년 4월부터 시행된 「철도역구내 등 개발계획에 관한 지도기준」(이하 「지도기준」이라고 함.)에 의해서 이루어지고, 이 기준의 시행에 필요한 사항에 대해서는 별도의 「철도역구내 등 개발계획에 관한 지도기준 운용」(이하 「지도기준 운용」이라고 함.)에서 정하여 민자역사개발에 대해서 대응하고 있음.
- 그리고, 「지도기준」 제11에서 정하는 위원회의 조직 및 운영에 관해서는 「철도역 구내 등 개발계획 검토위원회 요강」(이하 「검토위원회 요강」이라고 함.)을 두어 시행하고 있음(부록8 참조).
- 「지도기준」과 「지도기준 운용」의 주요내용을 정리하면 다음과 같음.
 - 민자역사 개발에 있어서 건축물의 부지, 구조, 형태 및 규모의 제한, 그리고 공공시설의 정비에 관한 사항들을 정하여 도시기능 및 도시방재의 확보를 도모하는 것을 목적으로 하고 있음.
 - 적용건축물 : 적용기준내의 연면적 10,000㎡를 넘는 건축물에 적용
 - 부지 : 건축기준법에서 규정하는 것(선로부지중 第1場內 신호기기의 내측을

부지로 인정)으로, 단 선로부지 상공부분에 있어서는 인공지반을 설치한 부분을 말함. 이렇게 부지범위를 정함으로서 도시계획법의 용적률 적용과 일반 건축기준법의 적용이 가능함.

- 도로폭원 및 접도의 길이 : 부지조건으로서 일정폭원의 도로 등(30m이상의 도로, 광장)에 접하거나 부지경계선의 길이의 합계의 1/3이상이 도로 등에 면하여야 함.
- 계획조건에 맞는 적절한 방재계획 작성 : 고층건축물 등의 방재대책에 대해서는 건축기준법, 소방법 등 개개의 규정과의 적합성뿐만 아니라, 각각의 건축물의 계획조건에 맞는 종합적인 방재계획을 작성해야함. 도로에 면하지 않은 건축물은 외벽의 후퇴거리를 건축물의 높이에 따라 4m~8m이상으로 하여야 함.
- 공공공익시설의 정비 : 주변 시가지에 영향을 검토한 후 관계기관과 협의해서 도로, 교통광장, 주차장, 지하철출입구 등의 교통시설과 지역냉난방, 배수조정 등의 공급처리시설, 시가지환경을 위한 옥내 공개광장, 랜드마크 시설, 그 외 공공시설의 정비를 도모하여함.
- 교통계획 : 사전에 교통영향조사 실시, 부정적 효과를 사전에 방지함. 여기서 눈여겨볼 사항은 차량뿐만 아니라 사람의 보행량과 발생량을 등을 조사하여 보행공간이나 보행동선계획에 반영함.
- 환경 : 근린환경(일조의 저해, 풍해 등의 환경, 건축물, 광고물 등의 경관)의 유지향상에 기여
- 협의 : 토지이용계획, 건축계획, 용적률, 건폐율, 각종 첨부도면으로 구성된 사전협의서를 제출하여 사전에 도시계획국과 협의하여야 함.

---> 이러한 일반적인 지도기준에 의한 체크리스트를 토대로 계획을 평가함.

그러나 역사규모나 역무시설 등에 대한 기준은 담고 있지 않으나 역사규모를 포함한 민자역사개발에 대한 전체적인 평가는 앞에서 언급한 체크리스트에 의해 적부를 판단하고 아울러 「위원회 요강」에 의한 위원회의 사전 협의에 관련한 심사와 개발계획에 대한 기술적 기준검토 등 의해서 이루어지는 2중 구조를 가지고 있다고 할 수 있음.

- 역사 디자인에 대해서는 동경도의 요망을 반영하면서 민영 철도회사의 내부지침에 의해서 이루어 짐.

4) 동경도 환경영향평가조례에 의한 평가

- 동경도의 환경영향평가제도는 1980년 조례제정이후에 200건이 넘는 안전에 적용되어 왔음. 현재는 계획단계부터 환경영향평가를 보다 효율적으로 적용하기 위하여 조례가 개정중에 있으며 내년 1월부터 시행될 예정임.
- 환경영향평가 대상사업규모는 높이 100m 또는 연면적 10만㎡(약 3만평)이상이며, 주택단지의 경우 1000호 이상임.
- 新宿驛南口 등 주변지역까지 동시에 고려한 역사개발의 경우, 위에서 언급한 조례대상규모가 아니더라도 주변지역과 도시계획에 큰 영향을 미치기 때문에 대부분 환경영향평가의 절차에 의해서 이루어지고 있음.
- 환경영향평가조사 위원회는 전문가와 동경도 도시계획국 종합계획부, 시설계획부, 건축지도부와 건설국 도로건설부, 교통부 도시교통대책과, 해당지자체의 도시정비부와 토목부, 민영철도회사, 경찰청, 건설성 동경국도 공사사무소, 관동지방건설국 도로부의 장들로 구성되며, 위원회에서는 역광장의 공간배치와 규모, 보행자동선 네트워크의 정비, 역사로의 접근 도로의 정비, 상위계획과의 정합성, 교통문제 등에 대해서 검토함. 위원회의 검토기간만도 보통 1, 2년이 소요되며, 이 과정에서 일반시민에게서보다 엄격한 조건을 제시하여 사업자와 협의를 통하여 해결함.

---> 결론적으로 동경도에서 민자역사개발에 대한 대응은 3. 동경도의 지도기준과 4. 동경도 환경영향평가조례에 의해서 이루어지고 있음.

5) 향후 동경도의 정책

- 기본적으로는 민자역사개발에 대한 대응의 변화는 없음. 그런데 정부내각에서 경기활성화를 이유로 과도한 공공시설부담과 엄격한 건축심의를 완화하는 것을 긍정적으로 검토할 것을 권유하는 방침이 동경도에 전달되었다고 함.

【부록4】 동경도 도시계획국 면담내용 요약정리

- 민자역사개발과 관련된 제도와 지침에 대해서
 - 기본적으로는 도시계획법과 건축기준법을 클리어해야 하며, 철도역사개발계획에 대한 「지도기준」과 「지도기준의 운용」, 「위원회요강」에 의한 협의와 체크를 받음.
 - 그리고 높이 100m 또는 10만㎡이상인 개발사업, 그러나 철도역사개발사업은 규모에 관계없이 동경도 환경영향평가조례에 의한 절차를 밟게 됨.
 - 도시계획적으로 고려해야 할 교통, 철도이용객, 보행동선 및 공간 지진에 대한 안전성 등에 대한 검토를 환경영향평가 위원회에서 1, 2년간 검토함. 이 경우 역사의 주변여건이나 교통환경 등에 따라 case by case로 진행됨.
 - 新宿驛이나 目黒驛 등과 같이 선로상공을 인공지반을 건설하여 이를 부지로 간주하고, 종합설계제도 등의 적용에 의해 공개공지나 역광장 등을 확보하여 공공성을 극대화하고 있음.
- 역사개발시 부지의 범위에 대해서
 - 역사개발시 부지는 건축기준법에 의하며, 선로부지중, 第1신호기기와 제2신호기기의 내측으로 하고 있음. 또한 선로부지의 상공부에 있어서는 인공지반을 설치한 부분을 부지로 봄.
- 민자역사개발에 대한 동경도의 허가절차에 대해서
 - 앞서 언급한대로 민영철도회사나 민간회사와 지속적인 협의를 거치며, 동경도 도시계획국뿐만 아니라 건설국, 경찰청, 자치구도 참여함. 기본적으로는 일반 시가지에서의 건축물보다는 교통환경이나 기반설비 등 엄격한 기준이나 조건을 제시하고 있음.
 - 사전협의제도가 민자역사의 개발에 있어서 각 전문가의 의견을 반영하는데 유용하게 작용하고 있다고 할 수 있음.
- 동경도가 출자한 역사개발에 대해서
 - 동경도가 출자한 역사개발은 없으며, 철도가 민영화되어 있기 때문에 민영철도회사가 자기의 부지에 개발하는 시스템임. 그러나 都営 지하철이나 營

團지하철과 환승하는 역사의 경우에는 동경도 도시계획국이 리더쉽을 가지고 민영철도회사(JR, 小田急, 東京急行)와 관련 책임자와 협의를 하여 주변 지역주민과 역이용객을 위한 보행자공간이나 기존도로로부터의 접근성 제고 등 여러 가지 조건을 제시함.

- 역사를 포함한 역세권 개발이 이루어질 수 있도록 동경도가 가진 토지의 용적을 민영철도회사에 이전한다든지, 역광장을 개발할 때 재정적 지원을 해준다든지, 재개발사업과 연계하여 역사개발이 이루어지도록 여러 가지 인센티브를 제공하고 있음.
- 그러나 최근 경기가 좋지 않아 민간사업을 활성화하는데 초점을 맞추어 달라는 정부내각의 지시도 있고 해서 민자역사개발에 있어서 과도한 조건 등은 제시하지 않을 방침임.

○ 민자역사의 개발규모와 건축물의 디자인에 대해서

- 원칙적으로 교통이나 주변환경, 보행환경에 문제가 있는 역사개발은 허용하지 않음. 차량통행량뿐만 아니라 보행통행량에 대해서도 피크시의 유발량과 필요공간 등에 대한 심도있는 검토가 이루어지기 때문에 개발규모는 당연히 제어될 수밖에 없음. 그리고 각 지역별로 존닝과 지구계획에서 정하는 용적률과 건폐율이 있기 때문에 역사도 예외일 수는 없음.
- 역사의 디자인에 대한 엄격한 조건은 제시하지 않고 있으나, 지역의 현관으로서의 심볼성이나 지역의 독자성을 충분히 표현할 수 있도록 「사전협의」의 단계에서 동경도와 자치구의 의견을 제시함. 그러나 동경도 차원에서 매뉴얼화 된 디자인수법은 없으며, 민영화되었기 때문에 민영철도회사들이 디자인에 대한 내부방침을 정하고 있으며, 유명한 건축가들이 참여하는 것으로 알고 있음.

○ 민자역사개발에 대해서 동경도가 보다 노력하고 있는 사항에 대해서

- 보행동선과 보행공간, 그리고 환승체계 등과 같은 대중교통과의 연계성이 중요함. 지금까지도 역광장 전면에는 대규모로 버스정류장을 확보하고, 택스정류장도 확보하여 간선도로의 교통흐름엔 전혀 지장을 주지 않지만, 여기에 그치지 않고, 보다 역을 이용하는 사람과 주민들이 쉴 수 있는 공간

과 보행공간의 확보를 위해 노력할 것임. 인공지반을 설치하면 더욱 많은 오픈스페이스와 보행공간이 확보될 것임.

- 新宿驛南口の 역사를 포함한 주변지역 기반정비계획에서는 인공지반을 선로위에 설치하여 동서쪽 역사 출입구와 보행동선과 주민생활동선이 이어질 수 있게 하였으며, 3층 레벨에 택시 승강장과 4층에 고속버스터미널 시설을 설치하여 대중교통과의 연계성을 강화하였음.
- 지하공간에 대해서는 지진 등의 재난에 많은 역이용객을 피난시킬 수 있도록 하기 위해 주변 건축물과의 연계를 고려하여 동경도가 직접 컨트롤함.
- 1990년대부터 철도노선 계획정비와 맞물려서 역사주변의 기반시설정비와 철도와 지하철 등 노선간의 환승체계 등을 강화하기 위해 都營지하철과 민간사철과의 연계를 활발히 도모하고 있음(최근 예, 目黒驛는 도영지하철과 JR를 연계하여 역사건설).

○ 민영철도회사와의 협의상 문제 등에 대해서

- 1990년대 초까지의 버블 경제기에서는 민영철도회사가 역사개발에 있어 공공시설 등의 확보를 적극적으로 하였음. 예를 들면 넓은 전면도로에 면한 역사건물일지라도 역사개발시 도로를 더 넓게 한 경우도 있음.
- 버블 경제기 이후에는 협의에 의해 도로 등 공공시설 부담을 민영철도회사에게 지우더라도 공공의 목적대로 효율적으로 유도하기 위해서 종합설계제도 등과 같이 여러 가지 조건을 붙여서 인센티브를 제공해 주고, 또한 행정능력을 발휘하여 허가기간을 줄여준다든지 하여 민간의 부담을 줄여주는 노력도 동시에 하고 있음.

【부록5】JR東日本(주), 東京急行電鉄(주), 小田急電鉄(주)의 면담내용 요약

- 민영철도회사에서 역사개발의 의미
 - 민자역사개발은 민영철도회사 입장에서는 「역빌딩 개발」이라고 하며, 생활서비스사업의 중핵을 담당하고 있는 사업임.
 - 즉, 역사개발은 철도수송사업에 직결되는 장소이며, 이들을 유효하게 활용한 생활서비스사업은 교통서비스 사업과 일체가 된 활력 있는 서비스의 전개가 가능하며, 보다 큰 효과를 낼 수 있는 사업임. 이들 장소의 입지성을 활용한 수익성이 높은 사업을 앞으로 더욱 적극적으로 전개할 필요가 있음.
 - 역사의 입지와 이용자층에 맞춰서 입점시설을 결정하고 있으며 요즘에는 생활밀착형 역사개발을 추진하고 있음.
- 민자역사개발추진 시스템이나 절차에 대해서
 - 역개발에 대한 전체 프로세스
 - 각 역의 특성에 맞게 역사규모 및 시설을 설정함. 최근에는 규모를 작게 하고 있는 추세임.
- 역사개발에 있어 고려해야 할 제도
 - 기본적으로 동경도나 자치구의 상위계획에 맞게 역사개발을 해야 하며, 마찌즈쿠리의 기본방침에 맞추지 않으면 안됨. 그리고 지역주민의 요구나 의견을 반영하지 않으면 안됨.
 - 역사개발에 있어 「도시계획법」, 「건축기준법」은 물론이고, 교통정체나 주차장문제, 폐기물의 처리 등을 지역주민들과 조정하여야 하는 「대점포 입지법」이나 지자체에 의한 「환경영향평가제도」, 「부치의무 주차장」, 「부치의무 주류장」, 「부치의무 주택」의 조례도 저축을 받음. 또한 특히, 동경도에 한해서는 「철도역구내 등 개발계획에 관한 지도기준」 등이 있어 특별한 규제를 받고 있음.
- 역사개발을 위한 대상역의 선정기준
 - 토지형상이나 점도조건에도 충분히 주의를 기울여 대상역을 결정하지 않음

면 안되며, 건폐율, 용적률 등에 대한 법규제에 대해서도 사전에 충분히 조사할 필요가 있음.

- ① 동경도의 자유통로 확보 요청에 대응할 수 있으며, 선로상공의 유효이용이 가능한 역.

: 행정측의 요청에 대한 협의가 선행하고, 이러한 협의에 의해 제시된 조건을 충당할 수 있는지를 검토하면서 입지조건의 잠재력을 검토함. 동경도뿐만 아니라 상공회의소나 지역주민이나 시민단체를 포함한 「각서」나 「협정서」 등을 체결해서 역사개발에의 협력을 담보할 수 있어야 함.

- ② 회사 소유지내에 차량기지, 사무소, 변전소, 사택, 공장 등의 집약화 및 효율화에 의한 적지개발

: 개발사업본부를 비롯한 사내 각 부서와의 정보교환과 조정에 의해 부지의 중요성을 검토하고, 각 시설의 노후도나 장래계획을 포함함 개발플랜을 책정함.

○ 역사개발규모의 결정에 대해서

- 영업시설 규모결정에 있어서는 두가지 측면이 있음.

- ① 소프트면에서의 검토임. 이는 규모의 최대한 가능한 면적이 어느 정도인지에 대해서 검토하지만, 역으로 최소한 필요한 면적에 대해서 고려함.
- ② 기존 법제도에 의한 검토임. 법규상 어느 정도까지의 규모가 가능한지에 대한 검토임.

- 영업시설의 업종(쇼핑센터, 호텔, 오피스, 주택, 스포츠, 레저사업 등)의 결정방법

- ① 입지특성을 광범위하게 파악하고 현황과 함께 장래의 동향도 충분히 조사
- ② 수익성은 중요한 포인트이지만, 지역주민들에게 주는 기업의 이미지, 사원의 고용 등을 고려
- ③ 전체적으로 봐서, 특정 업종에 편중된 개발은 피하며, 밸런스를 유지한 개발을 행하고 있음.

- 역무시설에 대해서는 한국처럼 10%규정은 두고 있지 않으며, 내부기본방침

이 있어서 건축기준법에 맞으면 그대로 행하고 있으며, 신용을 얻고 있기 때문에 이 부분에 대해서는 크게 문제될 것이 없음.

○ 역사개발에 있어 재원조달

- 역사개발은 민영철도회사와 그룹 자회사의 공동개발형식이 중심이 되어 있기 때문에 재원도 양쪽에서 자기자금을 출자하는 것으로 되어 있음.
- 영업시설 등은 임대해서 재원을 확보하고 자유통로를 포함한 공공시설 등은 사업수법, 재산의 귀속 등에 따라 동경도와 협의하여 비용부담방식을 결정함.

○ 역사의 디자인에 대해서

- 역사의 디자인에 대해서는 동경도와 지자체로부터 요망은 있으나 규제는 없음. 지역의 랜드마크적인 성격이 강하고, 지역의 특성을 살릴 수 있는 설계가 되도록 배려하고 있으며, 민영철도회사 자체적으로 역사 디자인에 대한 방침은 가지고 있음.

○ 주민 및 역이용객의 의견반영에 대해서

- 일정규모이상의 개발에 대해서는 앞에서 언급한 바와 같이 동경도의 환경영향평가조례에 근거하여 지역주민의 의견청취와 설명회를 행함. 또한, 대점포입지법에 의한 주역주민의 설명회도 개최하여야 함.
- 지자체가 주민을 위한 시설을 확보하기 위해 건물의 테넌트로서 입점한 사례가 지방에는 있음(八戸驛).
- 역이용객의 의견반영에 대해서는 역이용자가 역사의 고객이기 때문에 마케팅단계에서 의견을 반영하도록 되어 있음.

○ 철도에 의한 지역간 단절을 극복하기 위한 노력에 대해서

- 동경도와 자치구의 요구에 의해서 철로선상 레벨에서 두 지역을 연결하거나, 역사건물에서 주변 건축물이나 지반과 연결할 수 있도록 자유통로를 설치함.
- 또한, 연속입체 교차화 사업이나 단독입체 교차화 사업에 의해 철도에 의한 지역단절을 극복하려고 노력하고 있음. 그리고 인공지반을 설치하고 확보된

공개공지는 24시간 개방함으로서 지역단절은 극복하고 있음.

○ 역사의 관리 및 운영

- 토지와 건물은 민영철도회사에서 제공하거나 짓고, 건물의 운영 및 관리는 그룹내의 자회사가 행하고 있으며, 영업시설은 테넌트에게 임대함. 그러나 역사시설에 대한 운영 및 관리는 민영철도회사가 직접 하고 있음.

○ 그 외 사항에 대해서

- 일본은 철도가 민영화되어 철도회사는 철도사업이나 생활서비스사업에 관계없이 역이용객의 요구에 잘 대응하는 것이 가장 중요함. 즉 역이용고객의 만족을 최고로 생각하고, 역이용객에게 최상의 편의를 제공하는 것을 가장 배려하는 부분이기 때문에 역사개발도 이러한 생각에서 예외일 수 없음.
- 최근에는 민영철도회사들이 동경도나 자치구의 요구에 대응할 수 있도록 특례용적률 적용구역제도가 신설되어 역사개발에 있어 용적이전도 가능해져 공공성을 강화하면서도 민영철도회사가 역사개발에 적극적으로 참여할 수 있게 되었음.

【 부록6】 철도역 구내 등 개발계획에 관한 지도기준(동경도)

(목적)

제1 이 지도기준(이하 「기준」이라고 한다.)은, 철도역구내 등의 개발에 있어서, 건축물의 부지, 구조, 형태 및 규모의 제한 그리고 공공공익시설의 정비에 관한 사항을 정함으로써 도시기능 및 도시방재의 확보를 도모하는 것을 목적으로 한다.

(정의)

제2 이 기준에서 다음의 각 호에 열거하는 용어의 정의는, 각각 당해 각 호에서 정하는 것으로 한다.

1. 역 구 내 : 역부지 및 선로부지중, 第1場內 신호기기의 내측을 말함.
2. 건 축 물 : 건축기준법 제2조 제1항 제1호에 의한 건축물을 말함. 단, 역사 등 철도용에 공통인 부분은 제외하는 것으로 한다.
3. 부 지 : 건축기준법시행령 제1조 제1항 제1호에 규정한 것에 의한다. 단, 선로부지의 상공부에 있어서는 동령에 규정하는 일단의 토지란 인공지반을 설치한 부분을 말한다.
4. 관통통로 : 부지내의 옥외공간 및 건축물내를 자유로이 통과하며, 또한 도로, 공원, 광장, 그 외 이들에 속하는 공공시설 상호간을 유효하게 연결하는 보행자 통로를 말한다.
5. 공개공지 : 건축물의 획지내 공지상 일반적으로 공개되는 부분을 말한다.

(적용구역)

제3 이 기준은 역구내 및 그것과 일체의 철도사업자가 소유 또는 借地하는 토지의 구역 중, 역구내에 건축되는 하나의 건축물 또는 용도상 불가분의 2이상의 건축물이 있는 일단의 토지구역에 적용한다.

(적용건축물)

제4 이 기준은 적용구역내의 연면적 10,000㎡를 초과하는 건축물에 적용한다(이하, 「적용건축물」이라고 한다.)

(도로폭원 및 접도길이)

제5 적용건축물 부지는 일정폭원의 도로 등에 접하고, 또는 부지경계선의 길이의 합계의 3분의 1이상이 도로 등에 접하는 것으로 한다. 단, 도로에 면해서 공개공지 또는 건물내부에 통과통로를 설치하는 것으로, 교통 및 안전상 지장이 없다고 인정되는 것은 제한하지 않는다.

(방재계획)

제6 적용건축물에 대해서는, 계획조건에 맞추어 적절히 방재계획을 작성하지 않으면 안된다. 이 경우 다음의 각 호에 유의할 것

1. 적용건축물이, 교통결절점인 역구내에 존재하는 점을 감안해서, 주변의 도로, 광장 등의 관계에 대해서도 충분히 배려할 것.
2. 적용건축물은, 인공지반을 설치하고, 그 先端에서 건축물의 외벽을 후퇴시키는 등, 피난의 안전 및 낙하물에 대해서 배려할 것

(공공공익시설의 정비)

제7 적용건축물의 건축계획에 있어서는, 당해 건축물의 계획이 주변 시가지에 미치는 영향을 검토한 후, 관계기관과 협의하고, 필요에 따라서 다음에 열거하는 시설의 정비를 도모하는 것으로 한다.

1. 도로, 관통통로, 교통광장, 주차장, 주류장, 지하철 출입구, 기타의 교통시설
2. 잡용수 이용시설, 지역냉난방시설, 지역변전소, 배수조정조 기타의 공급처리시설
3. 시가지 환경의 향상에 기여하는 옥내 공개공지, 랜드마크, 기타의 시설
4. 전 각 호에서 열거하는 이외의 공공공익시설

(교통계획)

제8 적용건축물의 건축계획에 있어서는, 사전에 교통영향조사 등을 실시하고, 건축 후에 있어서도 지장이 없는 계획으로 한다.

(환경)

제9 적용건축물의 건축에 있어서는, 근린환경 유지향상에 노력하는 것으로 한다.

(협의)

제10 적용건축물을 건축하려는 자는, 사전에 도시계획국과 협의하는 것으로 한다.

(검토위원회)

제11 제10의 협의에 대해서, 이 기준에서 정하는 사항에 대해서 심사, 검토하기 위해 철도역 구내 등 개발계획 검토위원회(이하「위원회」라고 한다.)를 설치한다.

(특례)

제12 이 기준에 의하기 어려운 것, 또는 정하지 않는 것에 대해서는 위원회에서 검토한다.

(시행)

제14 이 기준은 1989년 7월 15일부터 시행한다.

(부칙)

- 1 이 기준의 시행에 필요한 사항에 대해서는 별도운영에서 정한다.
- 2 이 기준은 1990년 4월 2일부터 시행한다.
- 3 이 기준은 2001년 4월 1일부터 시행한다.
- 4 이 기준은 2001년 6월 5일부터 시행한다.

【 부록7】 철도역 구내 등 개발계획에 관한 지도기준 운용(동경도)

1. 제2에 있어서, 第1場內 신호기기가 없는 경우는, 구역표시의 내측으로 한다.
2. 제2의 3에 있어서 인공지반은, 내화구조 등으로 그 구조가 견고한 것이며, 지상면과 고저차가 있는 경우에는, 보행자의 통행 등을 충분히 고려하고, 일반 지상부지와 동등한 기능을 수행하는 것으로 한다. 선로상공부분에 있어서는 인공지반을 지반면으로 한다.

2 제5에서

- (1) 일정폭원의 도로등이란 30m이상의 도로, 광장으로한다.
- (2) 교통상, 안전상 지장이 없는 것이란, 사전에 교통량 예측조사를 하고, 안전성을 확인한 것으로 한다.

4 제6의 2에서

- (1) 외벽의 후퇴거리는 도로 등에 면하는 부분에는 적용하지 않는다.
- (2) 외벽의 후퇴거리는 다음 표와 같이 한다. 단, 건축물내부에 명확하게 구획된 피난통로를 설치한 경우는 ()내의 수치에 따르는 것으로 한다.

건축물 내 고도(H)	외벽의 후퇴거리
$H < 50m$	4 (3) m이상
$50m \leq H < 100m$	6 (4) m이상
$100m \leq H$	8 (5) m이상

5 제9에서 근린환경이란 다음의 사항을 말한다.

- (1) 일조의 침해, 풍해, 기타의 환경
- (2) 건축물, 광고물, 기타의 경관

6 제10에서 협의란 별지와 같은 것으로 한다.

별 지

사 전 협 의

철도역 구내 등 개발계획에 관한 지도기준 제10의 규정에 근거해서, 아래의 건축 계획에 대해서 협의합니다.

건축장소					
주요용도				역 명	
토 지 이 용 계 획	부 지 면 적	m ²	전면도로 등의 폭원		
	역 구 내 면 적	m ²	주 차 장 면 적		
	선로상공부분면적	m ²	공 개 공 지		
	인 공 지 반 (테크)		관 통 통 로		
	인 공 지 반 고 도		기 타 공 공 시 설		
건 축 계 획	건 축 면 적	m ²	건 폐 율		
	연 면 적	m ²	용 적 율		
	역 사 내 부 면 적	m ²	건 물 고 도 · 층 수		
	공 사 종 별		구 조		
용도지역		지역	용적	%	방화 · 준방화지역
그기타지역지구		제 종 고도지구			
건축주주소/성명		주소		성명	
설계자주소/성명		주소		성명	
담당자성명		성 명 연락처:			
첨부도서		위치도 주변현황도 배치도 부지구적도 각층평면도 입면도 단면도 기타			

【 부록8】 철도역 구내 등 개발계획 검토위원회 요강(동경도)

(취지)

제1 이 요강은 철도역 구내 등 개발계획에 관한 지도기준(이하 「지도기준」이라고 한다.) 제11에 정한 위원회의 조직 및 운영에 관한 사항을 정하는 것으로 한다.

(소장)

제2 위원회의 소장 사항은 다음과 같이 한다.

- 1 지도기준에 근거하는 사전의 협의에 관한 심사
- 2 역구내 등 개발계획에 대해서 기술적 기준의 검토

(구성)

제3 위원회는 별표1에 열거한 직책에 있는 자로 구성한다.

(위원회)

제4 위원회에 위원장을 둔다.

- 1 위원장은 도시계획국 기반을 가지고 있는 것으로 충분하다.
- 2 위원장은 위원회를 소집하고 주재한다.
- 3 위원장에게 사고가 있을 때는, 사전에 위원장이 지정하는 자가 그 직무를 행한다.

(간사회)

제5 위원회의 아래에 간사회를 설치한다.

- 1 간사장은 도시계획국 건축지도부장으로 한다.
- 2 간사회는 별표2에 열거한 직책에 있는 자로 구성한다.
- 3 간사회는 위원회에 관한 검토 사항에 대해서, 조사, 검토 및 조정을 한다.
- 4 간사회는 필요에 따라서 관계하는 자의 출석을 요구 할 수 있다.

(사무)

제6 위원회의 사무는 건축지도부조사에 관해서 처리한다.

(그 외 기타)

이 요강에 정한것 외 기타, 위원회의 운영에 관한 필요한 사항은 위원장이 정한다.

(부칙)

- 1 이 요강은 1989년 7월 15일부터 시행한다.
- 2 이 요강은 1990년 4월 2일부터 시행한다.
- 3 이 요강은 1990년 8월 1일부터 시행한다.

별표1

위원장	技監
위 원	종합계획부 개발기획 담당과장, 지역계획부장 시설계획부장, 개발계획부장, 건축지도부장

별표2

간사장	건축지도부장
간 사	종합계획부 개발기획실개발기획담당과장 지역개발부 토지이용계획과장 시설계획부 교통기획과장, 가로계획과장, 시설계획과장 개발계획부 재개발과장 건축지도부 감리과장, 조사과장, 건축지도과장

【 부록9】 역사 건물의 Design Concept(JR동일본)

