

국토정책 Brief

KRIHS ISSUE PAPER



KRIHS POLICY BRIEF • No. 794

발행처 | 국토연구원 • 발행인 | 강현수 • www.krihs.re.kr

역세권 도시재생 활성화를 위한 계획모델 및 사업화 방안

서민호 연구위원, 배유진 부연구위원, 박대한 연구원

주요내용

- 1 도시 내 철도역세권(철도역과 주변지역)은 인구구조 변화, 공간적 양극화, 철도망 확대 지속 여건으로 향후 지역 거점에 입지한 철도역세권의 발전 잠재력과 역할 확대가 예견됨
- 2 그러나 주요 도시의 구도심 입지 철도역은 신도심 형성이나 교외개발로 인해 도심으로서 기능을 상실하고 쇠퇴가 가속화되고 있으며, 철도역·부지 복합개발과 주변 도시재생사업 간 괴리라는 제약요인을 가짐
- 3 특히 철도역세권의 쇠퇴가 도시 평균에 비해 심각할 뿐만 아니라 도시공간 구조적 단절로 불균등한 대중 교통·보행 접근체계가 형성되어 있으며, 노후 건축물이 집적하여 에너지 소비효율은 크게 낮은 상황
- 4 해외 선진사례를 참고하면, 일본은 'Station-City' 개념에 기초해 역세권 도시재생계획과 사업 간 연계를 강화 중이며 홍콩은 'Rail+Property' 모델을 중심으로 역세권 도시재생 민간협력사업 추진에 주력
- 5 여기에서는 철도역세권 도시재생 활성화를 위한 대안으로 대도시 사례로는 대전역세권, 중소도시 사례로는 제천역세권을 중심으로 도시재생 계획모델과 사업화 방안을 제시
 - 민간 협력형 역세권 앵커사업과 기존 정비사업을 도시재생 관점에서 연계 추진하고, 대도시 및 중소도시 유형에 맞는 계획·사업기법 적용과 특화된 사업구조 및 거버넌스 마련 중요

정책제안

- 1 (대도시 및 중소도시 유형별 차별적 계획·전략 수립) 대도시는 철도역·부지 중심의 중규모 유희부지 공급과 기금 지원으로 민간 주도적 계획·사업 여건 조성, 중소도시는 공공시설 우선 공급·정비와 도시계획시설 및 대중교통체계 재배치로 도심 기능 회복 중심의 계획·전략 수립이 유효
- 2 (사업구조는 도시재생혁신지구와 리츠* 방식을 우선 활용) 민간 또는 지자체·공기업을 주 사업자로 기금이 출·용자한 도시재생 리츠를 형성·운영하고 도시재생혁신지구를 활용한 일괄·신속 추진 바람직
 - * 리츠(Real Estate Investment Trusts: REITs)는 다수의 투자자로부터 자금을 모집하여 부동산에 투자·운영하여 발생하는 수익(임대수입, 매각차익, 개발수익)을 투자자들에게 배당하는 부동산간접투자방식
- 3 (특정비영리활동법인NPO 중심 거버넌스로 기획-계획-시행-운영의 전 단계 통합 관리) 역세권의 타운매니지먼트를 위한 민간협력체·NPO 구성을 병행하고 사업협력자 제도 도입을 통해 민간 참여의 법적 지위 보장
- 4 (민간주도-공공지원형 혁신지구 유형 추가 도입) 민간 활용성 향상 및 공공성 레버지리(leverage) 확보 원칙에서 공기업 출자 의무 범위 축소와 민간 합의적 의결권한을 확보하는 민간주도형 혁신지구 모델 신설

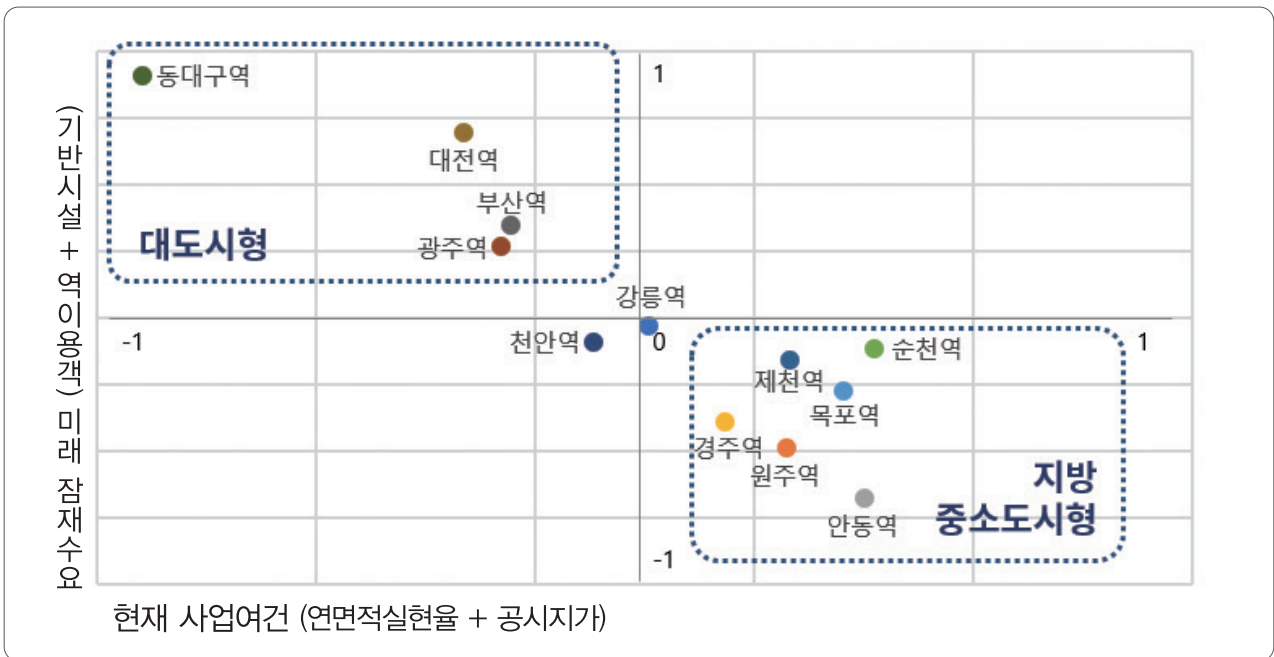
1. 국내 역세권의 현황 및 실태

역세권의 공간·기능적 여건과 잠재력

국내 구도심에 위치한 주요 역세권들은 공간·기능적 차원에서 고밀도 활용이 가능한 토지여건은 마련되어 있으나, 철도역과 주변 생활권의 쇠퇴가 매우 심각했으며 노후 건축물 비율도 높아 도시재생이 시급

- 2017년 기준 도시 차원의 평균 쇠퇴도는 77%이나 철도역세권의 쇠퇴도는 88.4%로 상대적으로 높은 수준이며, 노후 건축물이 다수 분포하고 대중교통 이용률도 낮은 상황임
- 사업화 측면에서 대도시에 입지한 철도역세권은 미래 잠재수요가 높은 특성을 보여 민간주도형 도시재생 전략을 고려할 필요가 확인됨
 - 반면 지방 중소도시 철도역세권은 현재 사업여건이 상대적으로 양호하나 미래 잠재수요가 낮아 민간이 참여하기 어려워 공공주도형 사업 추진이 더 적합할 것으로 판단

그림 1 주요 철도역세권(철도역 반경 1km)의 사업여건 및 잠재수요 분석 결과



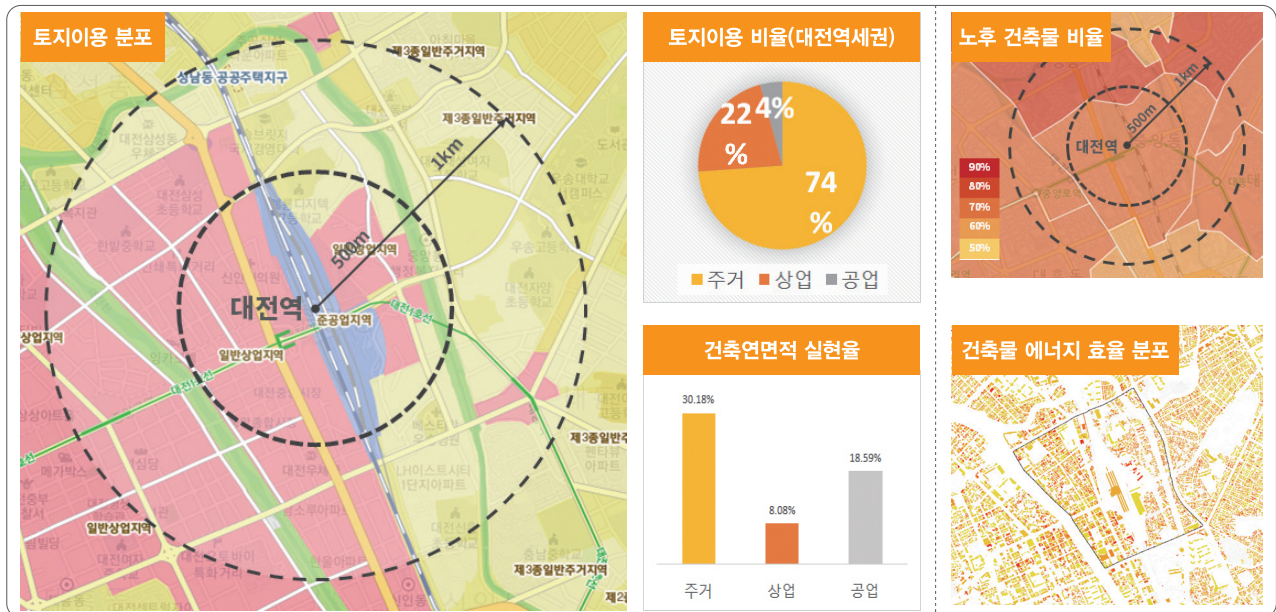
출처: 서민호 외 2019, 66.

역세권의 공간·기능적 현황·실태 분석

- 구도심 역세권은 지속적 인구감소와 노후 건축물 다수, 사업체·종사자 수의 지속 하락으로 도심 기능이 가속화되고 있어 도시재생 추진이 긴요한 지역
- 쇠퇴 원인으로는 신시가지 조성으로 인한 도심 기능 이전, 역세권 주변 저차 서비스업의 고도화 미진, 건축물 노후화 등 정주환경 악화, 대규모 철도역·부지로 인한 도시공간적 단절 등 복합적 요인이 작용

- 철도부지 복합화 및 앵커시설 도입 사업은 대규모 사업부지 내 단일사업 추진에 대한 민간 리스크 증가, 철도부지 활용조건(매각·임대 비율과 감정평가액 및 임대료 산정)의 시각차, 구역 내 사유지의 복잡한 소유 관계 등의 문제로 사업 추진이 본격화되지 못하고 있는 실정
- 반면 그간 사업의 장애요인이었던 기반시설 정비의 상당 물량을 대전시가 선투자로 시행하여 간선도로가 개설되고 트램(tram) 도입이 확정되는 등 사업여건이 개선되고 있어 잠재력은 높아진 상황

그림 2 대전역세권의 토지이용 및 노후 수준, 건축물 연면적 실현 및 에너지 효율 현황(2017년)



출처: 서민호 외 2019, 72-75를 바탕으로 재정리.

해외 선진사례와 시사점

일본 시부야역세권은 'Station-City' 계획 개념을 기반으로 역세권 도시재생 계획·사업의 연계 활성화

- 해당 지역은 철도역 복합개발을 도시재생사업으로 진화시킨 Station-City 계획을 토대로 사업 후 운영관리 까지 고려하여 철도부지 입체·복합화와 주변지역 재생사업을 연계하여 추진
- 개발사업 후 안정적 운영·관리 단계를 위해 앵커시설 사업자가 계획 초기부터 참여하는 특정비영리활동법인 (NPO) 주도 방식의 타운매니지먼트를 지자체·도시재생기구(UR)와 공동 운영

홍콩 쿨롱역세권은 'Railway+Property' 모델¹⁾을 중심으로 역세권 도시재생 민간협력 사업모델 추진에 주력

- 역세권 도시재생의 핵심자산인 토지를 보유·운영하는 철도회사가 주축이 되면서도 민간의 창의적 사업 콘텐츠 수용과 민간투자 유치를 위해 민간을 협력적 구조로 연계하여 사업성과 공공성을 동시 확보

1) R+P 개발모델은 계획과 운영·관리를 통합하기 위해 개발사업별로 홍콩의 광역철도공사가 관리하되 민간의 사업구상과 자본을 활용하는 통합적·협력적 개발모델임(강민이·이재수 2015).

2. 역세권 도시재생 계획 및 사업화 방안

역세권 도시재생의 원칙 및 방향

역세권 도시재생 활성화와 이를 통한 에너지 절약형 도시공간 구조 구현을 위해서는 다음의 9가지 원칙에 입각한 계획 수립 및 사업 추진 필요

- ① 철도역·부지를 포괄한 장소 중심적 통합 전략·계획 마련
- ② 철도역 복합개발 및 주변 도시재생 사업 간 연계·배분과 단계적 추진
- ③ 역세권 내 용도 복합 강화와 적정 주거 확보
- ④ 역세권 내·외 간 도시공간 구조적 연계 강화
- ⑤ 역세권 접근 및 내부 교류의 대중교통·보행 접근성 강화
- ⑥ 철도역·부지 중 유휴부지의 우선 활용과 도심 기능 도입·확충
- ⑦ 노후 건축물 및 기반시설 정비의 친환경성 강화
- ⑧ 중·소 규모 도시재생사업 중심으로 단계적 추진·연계 활성화
- ⑨ 민-관 합동 협의체 주도 거버넌스 구축·운영과 준(準) 공적 지위 보장

표 1 대도시 및 중소도시 역세권의 차별화 된 도시재생 계획·사업개념과 주요 이슈

구분	계획·사업 여건상 차별적 주요 특징	계획상 고려해야 할 주요 전략·이슈	사업추진상 고려해야 할 주요 전략·이슈
대도시 역세권	<ul style="list-style-type: none"> • 철도역·부지 복합개발의 민간수요 참여 가능성 • 대규모 주택재건축 및 도시정비사업 추진 가능성 • 대규모 대중교통체계(지하철, 트램, BRT 등) 연계 및 확충 가능 • 역세권 도심 기능 유지 경향과 고밀화 수요 상존 	<ul style="list-style-type: none"> • 철도역·부지 복합개발사업 부지 구획 세분화와 단계적 사업유도전략 마련 • 주택재건축 조합 결성 및 사업 추진을 고려한 도시재생 계획·사업 마련 • 민관 합동환승센터 설치 및 대중교통망 연계 계획 병행 • 공공 주도의 도심 기능 강화 앵커시설 도입과 민간 결합 	<ul style="list-style-type: none"> • 철도역·부지 복합개발사업의 민간 주도적 사업여건 조성(중규모 필지 분할, 자금 및 기반시설 설치 지원 등) • 역세권 중심으로 도심 내 산재한 공공·생활·산업 지원 앵커시설 도입사업 집약 • 역세권 내 노후 건축물 개보수 지원 강화 (그린리모델링 결합) 및 국공유지 민간 활용 지원
중소도시 역세권	<ul style="list-style-type: none"> • 공공(국가·지자체)의 철도 역사 정비 외 민간수요 열악 • 공공임대주택 공급 외 주택재건축 등 사업 어려움 • 기본적 대중교통노선 구성 외 버스터미널의 역세권 외곽 입지로 환승 기능 열악 • 역세권 도심기능 상실과 빈집·유휴부지 다수 상존 	<ul style="list-style-type: none"> • 철도 유휴부지 중 철도역사 연결부 공공 매입 활용 • 도심 내 청년·저소득층을 위한 공공임대, 공유주거 확대 • 버스터미널 이전 유치 및 철도역 연계 대중교통노선 확충 • 도심 차원의 공공·생활·복지 앵커시설 공공 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 공공이 확보한 유휴부지의 민간 활용 유도를 위해 매각보다는 장기 저렴 부지 임대, 결합개발을 통한 부지 교환 우선 고려 • 빈 집·점포를 활용한 소형 도심 공공주택·상가 및 녹지·여가 공간(공원·텃밭) 조성 • 국가 지원 및 지자체 자체 사업을 통한 자원 마련과 역세권 내 유휴 대형시설 우선 활용

출처: 서민호 외 2019, 129.

표 2 (철도역 중심) 역세권 도시재생 계획 개념 및 주요 이슈

구분	계획·사업 개념	계획·사업화 주요 이슈
역세권 개발 및 도시재생 (기존)		<ul style="list-style-type: none"> • 철도역·철도부지로 공간구조적 단절 • 노후 저층주거지, 빈집·유휴부지 다수 • 경제·사회적 변화에 부합한 기존 도시 핵심기능(시장·공업 지역)의 고도화 및 신규 기능 도입 부재 • 철도 역사·부지 복합개발, 재개발·재건축, 도시재생 계획·사업 개발 추진 • 상주·유동 인구 집적 및 확산에 필요한 앵커시설 및 보행 연계망 취약 • 이해갈등 조정이 필요한 대규모 계획·사업을 총괄 조정하는 거버넌스 부재
역세권 도시재생 (개선) 지구 차원		<ul style="list-style-type: none"> • 철도역·철도부지와 주변지역을 통합한 역세권 도시재생 전략·계획 마련 • 철도·유휴부지 복합화 및 기능 고도화, 도심 주거 충전 등으로 밀도 상향 • 역세권 앵커기능 도입과 보행망 연계 강화로 상주·유동 인구 집적·확산 • 철도역·부지로 인한 도시공간구조적 단절 해소와 대중교통·보행 접근성 강화 • 유휴부지 우선 활용을 통한 공공서비스 강화와 물리적 정비의 친환경성 강화 • 주택재건축 및 복합개발사업 병행과 중·소규모 개별사업 추진 활성화
역세권 도시재생 (개선) 도시 차원		<ul style="list-style-type: none"> • 도시 차원의 역세권 도심 기능 강화를 위한 도시계획시설 재배치 및 고도화 • 역세권 주요 앵커시설의 공공-사업성 레버리지 확보를 위한 주요 도시계획 시설 및 공공임대주택 결합개발 추진 • 역세권에 공급되는 주거 유형·규모를 우선 고려하여 도심 내 타 지역 공공임대주택 등 주거 공급 물량·시기 조정 • 철도역과 직결되는 대중교통 통합환승체계 구축과 철도역과 도시 주요 거점 간 연계를 위한 대중교통망 확충 • 역세권 주요 기능(MICE·상업·문화)의 경쟁력 확보를 위해 타 지역 도시재생·개발사업의 상충 최소화 및 특화 유도

출처: 서민호 외 2019, 128.

[대전역세권] 대도시형 역세권 도시재생 계획모델과 사업화 방안

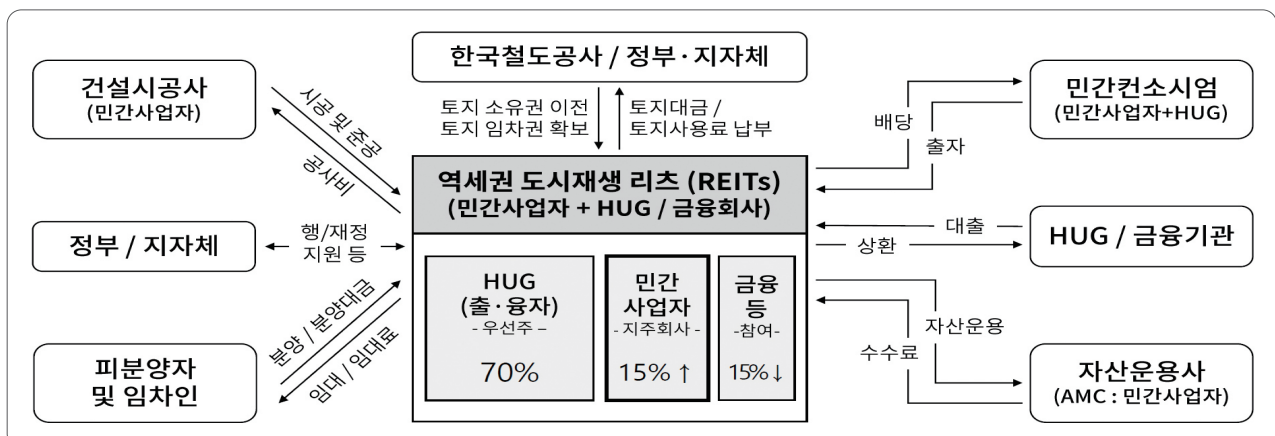
기존 도시재생 계획·사업과 철도역·부지 복합화 사업을 통합하고 철도역 및 연접지역 중심의 기능 고도화와 사업 간 연계 강화, 역세권 차원에서 상주·유동 인구의 접근·배분·확산을 지원할 계획·사업 모색이 중요

- 분절된 도시재생활성화 계획·사업과 재정비촉진지구 계획·사업이 철도역·부지 복합화를 중심으로 도시재생 단위사업과 주택재건축사업으로 통합하여 추진
- 산재된 신규 기능 및 앵커시설과 미약한 철도역 이용수요를 철도역 이용자와 생활권 정주민구를 중심으로 철도역 인근으로 집약하고, 이와 연계한 기존 상업 및 도심산업의 기능을 고도화
- 통행인구 외에 상주민구를 확보하기 위한 사업·시설과 부족한 청년·저소득층 주거를 확충하고 일부에 편중된 신규·노후 주거의 입지 재배치 유도
- 철도역·부지로 단절된 도시공간과 대중교통 기반시설을 철도역·부지 양측 및 보행·녹지 네트워크를 중심으로 연계·확충하여 역세권 주요 기능·활력 거점 간 연계 강화와 철도역 직결 환승·연계 거점 조성
- 단일·대규모 시설 건립을 지양하고 빈 집·점포를 활용한 청년·도심 산업 임대공간과 공공·복지서비스 시설 및 녹지공간이 조화된 타운형 주거단지 조성
- 그린리모델링사업 등 정부 지원사업과 연계한 노후 건축물 정비로 에너지 효율을 높이고 도시 내 열섬 현상을 완화할 보행·대중교통·녹지 기반시설 확충

사업은 주택도시보증금이 출·용자한 ‘도시재생 리츠’를 기반으로 하되, 대규모 민간사업자 참여를 통한 도시재생 활성화를 고려하여 민간사업자가 사업 기획·시행·운영·관리에 주도적 역할을 하는 구조로 추진 가능

- 민간사업자는 공기업과 함께 도시재생 리츠 지주회사에 출자하여 재무적 투자자 및 주도적 사업시행사 역할을 담당하고, 건설 시행 및 분양·임대와 리츠의 자산 운용·관리 등을 통해 수익을 창출
- 중앙정부와 지자체는 리츠 형성·운영 관련 민관협의체에 참여하여 사업계획 수립과 인허가 지원, 공공기여 및 유관사업 조정으로 공공성 및 사업성 관리, 지역 상생을 위한 협의·기금화 지원 등 수행
- 주택도시보증공사(HUG)는 총 사업비 중 일부를 저리 용자 및 추가 출자하여 사업구조상 우선주의 지위를 확보하여 민간사업자의 주도적 사업 기획·추진 및 자산운용을 보장
- 철도공사는 개발사업 주체인 리츠에 우선 토지 소유권을 전체 이전하고 일부 토지의 매각대금 회수 및 일부 토지 임차권을 확보하여 안정적이고 지속적인 수익을 확보

그림 3 대도시 역세권 도시재생 리츠 사업구조: 민간 주도 참여 및 운영·관리



출처: 서민호 외 2019, 168.

[제천역세권] 중소도시형 역세권 도시재생 계획모델과 사업화 방안

철도역 및 연접지역에 공공·생활·복지 서비스 기능을 집적하는 앵커사업을 추진하고, 대중교통 환승·연계 체계 확보로 광역·도시 교통 연계 허브 기능을 집적·강화하며, 상업·주거 고도화 계획·사업 연계 추진

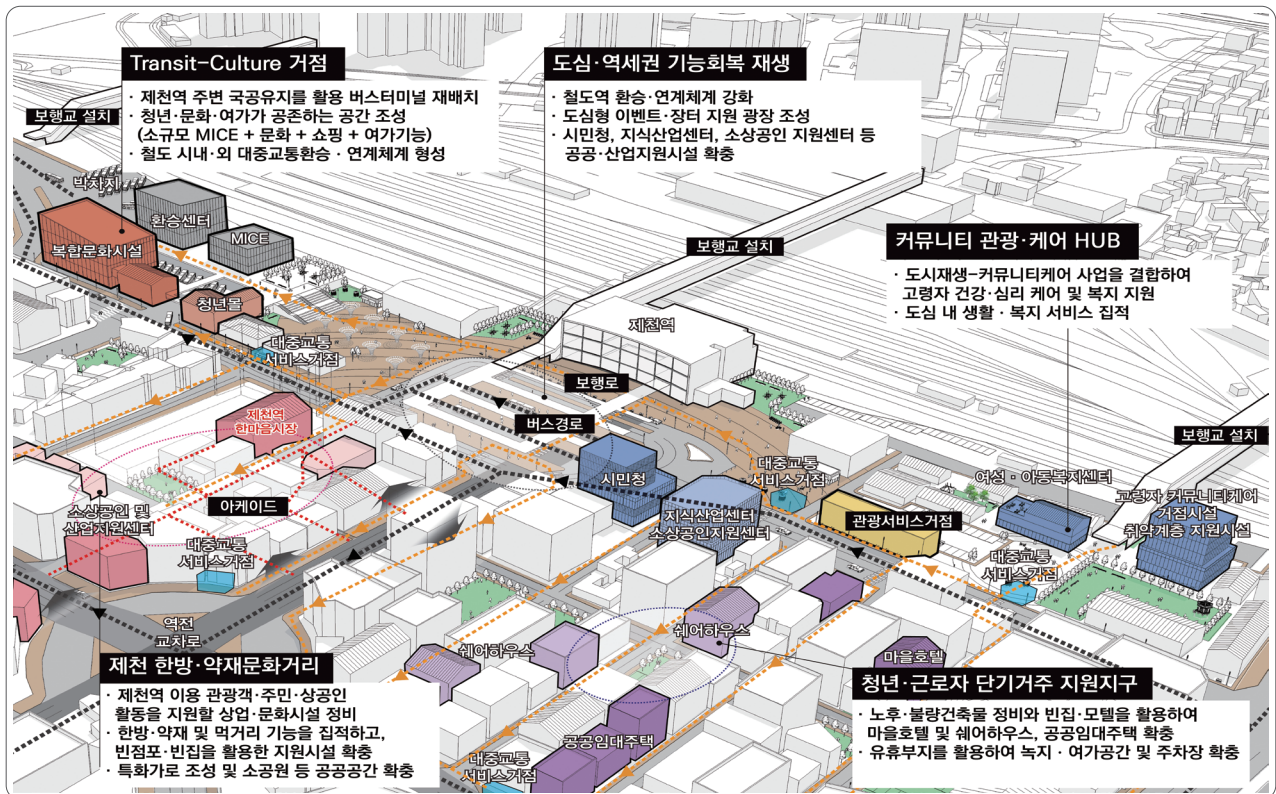
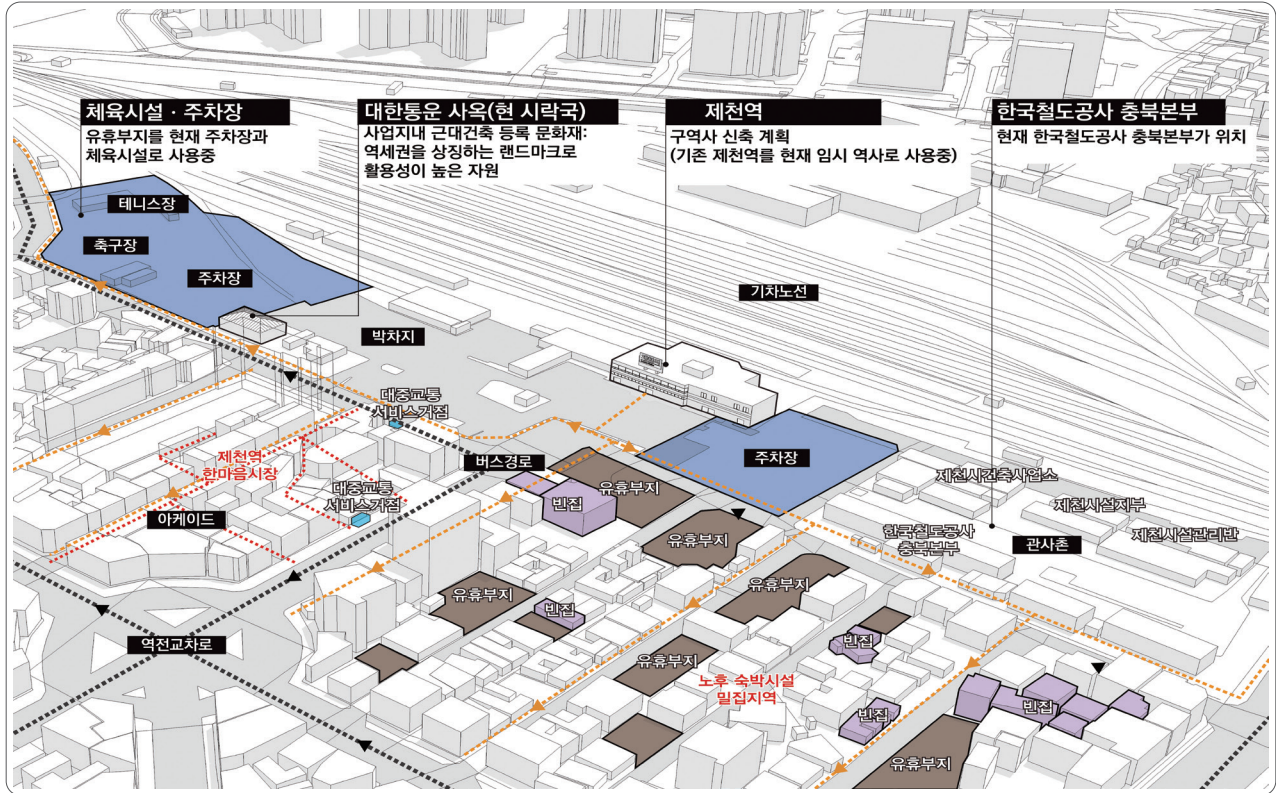
- 철도 유휴부지를 활용한 제천역 재구조화로 교통결절점 기능을 강화하고 공공의 투자·지원을 중심으로 버스터미널 등 공공 기능과 시설 재배치
- 철도 및 대중교통망 연계 강화로 제천시 공공·생활·복지서비스를 제공하고, 도시권(단양-영월-정선) 차원의 생활·문화 서비스를 지원하는 등 지역적 거점 기능 수행
- 지속 정주인구 확보를 위해 노후·불량 주거지를 철도·물류·상업 종사자 특화 주거지로 고도화하고 빈집·유휴부지를 활용해 공원과 여가공간 확충
- 관광객을 포함한 광역적 철도 이용자, 제천시민의 상업·문화·여가활동을 위한 집약거점을 조성하고 기능 특화로 유동인구 유입 확대 도모
- 철도역·부지로 단절된 지역 간 연계를 위해 보행로·차도를 확충·정비하고, 주요 거점들을 연결하는 순환·확산형 보행네트워크 조성
- 도시 전역에 분산된 기존 산업(상업·제조업·관광 등) 고도화 및 인큐베이팅-엑셀러레이팅 시설을 집적하여 동종 및 이종 산업 간 융·복합을 유도하고, 종사자 정주 지원을 위한 저렴 주거와 활동·여가 공간 확충

사업은 주택도시기금이 출·용자한 '도시재생 리츠'를 기반으로 공기업 주도 앵커시설 도입과 도시재생사업을 총합·연계하고, 도시계획시설을 보유한 민간사업자가 시설 이전 및 부분 사업을 운영하는 구조로 추진

- 철도공사는 지자체에 일부 토지를 매각하여 대금 회수, 앵커시설에 연접한 노후 철도역 정비·개축 및 철도 시설을 정리하여 사업을 간접적으로 지원
- 지자체는 리츠 형성과 갈등 관리를 위한 민관협의체를 사전에 주도적으로 구성·운영하고 철도공사 보유 유휴토지를 자체 자금을 통해 매입하며, 도시계획시설의 재배치와 소상공인지원센터·생활복지시설 등 공공시설 집적 병행
- 리츠 참여 공기업은 지자체 매입 토지를 재매입하여 공공주도형 개발사업을 추진하고, 토지 분할, 건설·시행 및 부대시설의 분양·임대, 자산운용 등을 주관
- 주택도시보증공사(HUG)는 총 사업비의 최대 50%를 저리로 용자하고 필요할 경우 일부 사업비를 출자하거나 금융주관사 역할을 담당하며, 부분적으로 한국토지주택공사(LH) 등 공기업이 조성하는 청년·상공인 대상 공공임대주택에 저리 용자 등 사업비 일부를 지원
- 민간사업자는 앵커시설 이전을 위해 도시계획적 행위에 협력하고 이전비용의 일부를 분담하며, 이전한 도시계획시설 외 일부 부대복지시설의 사업 운영·관리로 이전사업 투자에 대한 수익 확보

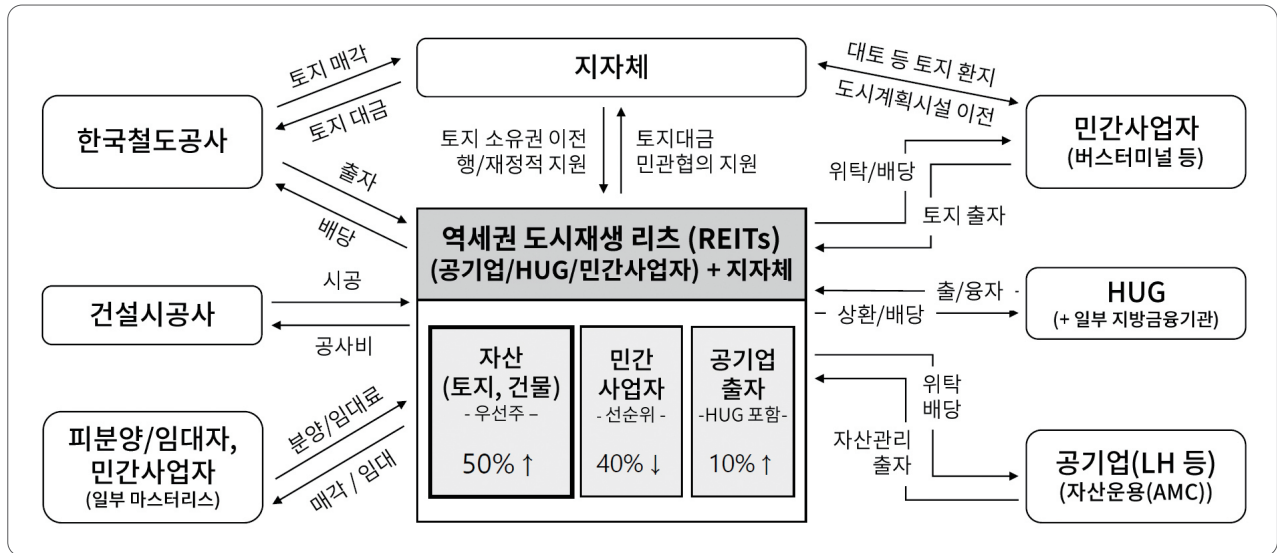


그림 5 제천역세권 도시재생 계획 및 주요 사업 공간 구상도



출처: 서민호 외 2019, 153.

그림 6 중소도시 역세권 도시재생 리츠 사업구조: 민간 주도 참여 및 운영·관리



출처: 서민호 외 2019, 174.

10

3. 단계적 거버넌스 구축 및 법·제도 개선방안

단계적 거버넌스 구축 및 운영방안

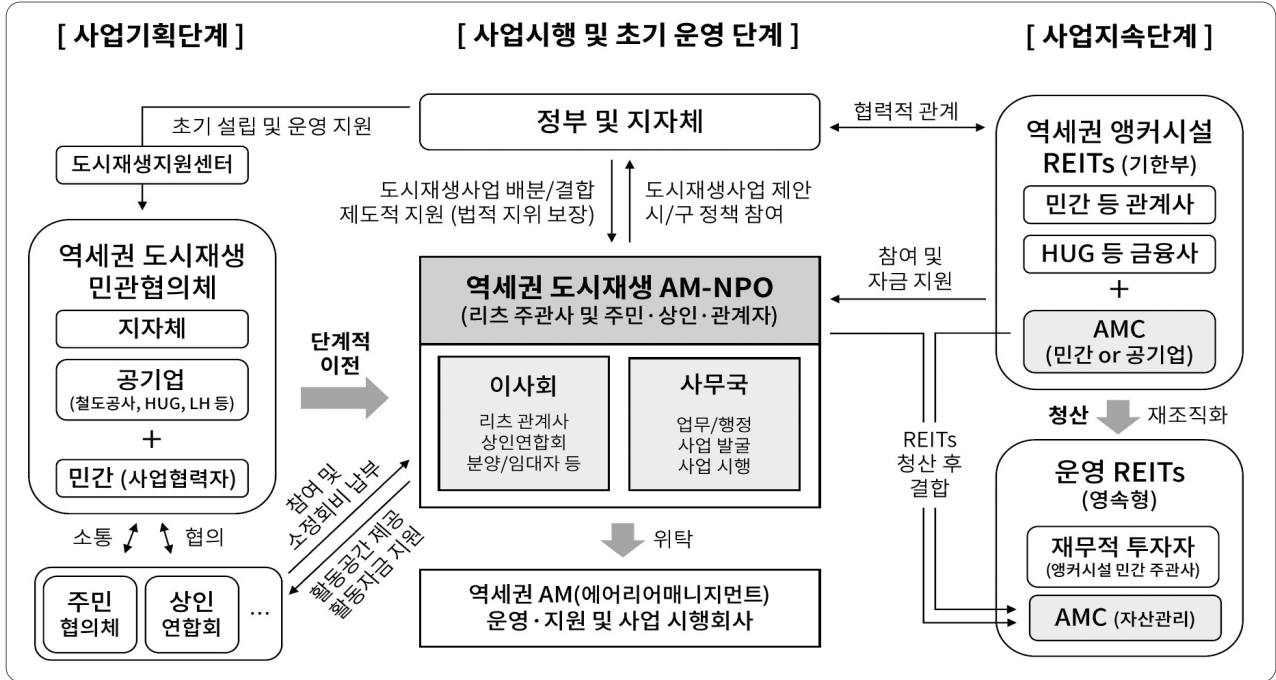
역세권 도시재생은 단계적 거버넌스에 기반하고, 도시재생 추진 과정에서 민간의 역할과 잠재력을 확대하기 위해 민관협의 협의체를 중심으로 사업 이해관계자들이 직·간접적으로 개입되는 구조 형성 필요

- 민관협의체는 민간공모 사전협의 방식보다 확대된 사업협력자들이 구성·참여해야 하며, 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」(이하 도시재생법) 및 개별 조례에서 민관협의체의 법적 지위를 보장
- 사업 본격화 과정에서는 민관협의체를 NPO 조직 형태로 단계적 재구조화해야 하는데, 법인격을 보장받으면서 수익에 영향을 덜 받는 NPO 형태가 도시재생사업 추진과 운영·관리에 있어 공공성을 담보하는 기제로 작동 가능
- NPO의 구성·운영은 설립 목적과 운영 효과 측면에서 리츠에 참여한 주 사업자들의 참여와 조직적 지원에 근간하고, 주민·상인들은 NPO에 참여·활동하면서 도시재생의 확대 및 활성화를 위한 활동의 주체로서 역할 수행

NPO 형태의 역세권 민관협의체는 역세권 도시재생사업 이후 리츠 출구전략과 역할분담 조직으로 활용 가능하며, 도시재생 리츠의 사업 운영·단계 정상화 후 민간사업자와 금융사 중심의 운영 리츠로 전환

- 대도시 역세권 앵커시설 사업의 경우 민간사업자의 핵심자산 외 소유권 이전으로 민관협의체 기능 약화 우려, 중소도시의 경우 공기업의 장기적 운영·관리와 지속 투자 어려움으로 경쟁력 유지 어려움 상존
- 따라서 NPO(민관협의체)와 도시재생 리츠 내 AMC(자산관리 및 업무위탁사)의 협력적 제휴관계를 사업 완료 후 NPO 중심 운영리츠로 전환하는 구조를 도입할 필요

그림 7 역세권 도시재생의 NPO 중심 단계적 사업 추진 거버넌스



출처: 서민호 외 2019, 187.

법·제도 개선방안

(민간주도-공공지원형 도시재생혁신지구 사업모델 신설) '도시재생혁신지구'의 적극적 활용을 위해 민간의 사업 참여를 확대하는 제도 개선

- 현행 도시재생법의 도시재생혁신지구에서는 민간사업자 출자가 일정 부분 허용되나 공기업 주도의 사업구조로 인해 사실상 대도시 앵커사업 추진에 효과적인 민간사업자의 실질적 참여는 제약된 상황
- 이에 민간참여 확대와 공공성 보장의 조화를 확보하는 차원에서, 도시재생법상 혁신지구의 '100분의 50 초과' 공기업 출자 범위를 완화하되 공공기관 이사회 참여와 합의적 의결 권한 확보를 명문화

(역세권 도시계획시설의 공유재산 처분·통합 간소화) 역세권 내 앵커사업 추진을 위해 버스터미널 등 도시계획시설 유치가 필요할 경우, 공유재산의 처분 절차를 간소화하거나 통합하여 사업 추진력 향상 필요

- 현재 도시계획시설 소유·운영 민간사업자들은 재정투입 규모로 리츠 출자가 어렵거나 제도적으로 기존 시설의 매매·전환 없이는 사실상 이전이 불가능한 상황
- 따라서 도시재생법 내 제49조 혁신지구 인가·허가 등 관련 사항에 도시계획시설 이전에 관한 사항을 명문화하고, 사업구역 결합을 통한 대토방식*의 환지 가능, 공적 목적의 이전의 경우 취득등록세 면제 등 적용 필요
- * 대토(代土)방식은 토지를 수용당한 사람이 수용토지 반경 20km 등 인근 허가구역 안에서 같은 종류의 토지를 구입 하하면서 취득, 등록세를 면제해 주는 것을 말함
- 또한 「공유재산 및 물품 관리법」 시행령 제38조의 수의계약의 매각할 수 있는 조건에 도시계획시설 활용 목적에 한정된 민간 소유 시설의 이전·재배치 포함

(민간의 실질적 참여를 담보할 사업협력자 제도 도입) 도시재생법 내 사업협력자 근거를 명문화하고, 사업협력자가 기획단계부터 참여한 경우 공모에 있어서도 가점을 부여하는 등의 실질적 인센티브 지원

- 역세권 도시재생 사업 기획과정에 민관협의체가 구성될 경우, 협의체의 동의하에 사업협력자 지정 및 사업 참여시 공모 가점 부여 등 지위 보장

(주택도시기금의 유연적 집행체계 마련) 역세권 도시재생 앵커사업 리츠 설립 용이와 민간 프로젝트파이낸싱(PF) 대비 경쟁력 확보가 가능하도록 내부수익률 설정 관련 주택도시보증공사(HUG)의 요구완충률 현실화 등 유연적 집행체계 마련

- 현재의 사업구조는 지자체나 공기업의 토지 중심 현물출자에 의존하는 경우가 많고 일부의 경우 채권에 의한 자금조달이 여의치 않은 경우가 많음
- 이에 주택도시기금의 적극적 활용 구조가 보다 체계화될 필요가 있으며, 이를 통한 부분적 민간 참여 사업성 보장 레버리지 구조를 형성할 필요
- 주택도시기금이 정한 내부수익률의 경우 대도시는 민간사업자 참여와 리츠 구성이 어렵거나 중소도시는 공기업 주도의 리츠가 형성되는 경우에 한해서 완화 조치 또는 조건에 따라 1~2%대 차등 적용 고려

12

참고문헌

강민이·이재수. 2015. 철도와 부동산개발을 연계한 복합개발 모델: 홍콩의 R+P 개발모델 사례. 서울도시연구 16권, 2호: 53-69.
국토교통부 건축데이터민간개방시스템. <https://www.eais.go.kr/> (2019년 6월 4~24일 검색).

※ 본 자료는 국토연구원에서 기본과제로 수행한 '서민호·배유진·박대한·이건원·서준석·김고은·이상훈·안수범·김진화. 2019. 에너지 절약형 도시 구현을 위한 역세권 도시재생 활성화 방안. 세종: 국토연구원'의 내용을 수정·보완해 정리한 것임.

서민호 도시연구본부 연구위원(mhseo@krihs.re.kr, 044-960-0379)

배유진 도시연구본부 부연구위원(yjbae@krihs.re.kr, 044-960-0649)

박대한 도시연구본부 연구원(dhpark1@krihs.re.kr, 044-960-0162)

