

“일본 국토기술정책종합연구소와의 제3차 공동세미나” 참석 관련

일본 출장 보고서

2014. 6. 23

국토연구원 국토관리·도시연구본부

목 차

I. 출장 개요

1. 출장목적	1
2. 출장 배경	1
3. 출장기간 및 국가	1
4. 출장자	1
5. 출장일정	2

II. 제3차 공동세미나 개요

1. 공동세미나 발표 주제	3
2. 공동세미나 회의내용	4
3. NILIM 세미나 관련 자료	10

III. 지방도시 시찰 주요 내용

1. 후쿠이(福井)시 도시교통정비사업	12
1) 후쿠이시 개요	12
2) 후쿠이시 도시교통의 특징	13
3) 『후쿠이시 도시교통전략』의 주요 내용	14
4) 후쿠이시 시찰관련 자료	16
2. 도야마시 콤팩트 도시 정책과 LRT사업	18
1) 도야마시 개요	18
2) 도야마시의 과제	19
3) “컴팩트 마츠스쿠리”의 주요 내용 (도야마시 마츠스쿠리 기본방침 중)	20
4) LRT 네트워크 형성	23
5) 후쿠이시 시찰관련 자료	24

1. 출장 개요

1. 출장목적

- NILIM-KRIHS 공동 국제세미나 참석 및 발표
- 후쿠이시, 도야마시 등 지방중소도시 도시재생정책 및 사례 관련 면담 및 시찰

2. 출장 배경

- 2012년 MOU를 체결한 일본 국토정책종합연구소(NILIM)과의 우호협력 및 연구결과 공유를 위하여 연례적으로 실시하는 공식회의로, 금년은 일본이 합동세미나를 개최하고 국토연구원이 참여함

3. 출장기간 및 국가

- 출장기간: 2014년 5월 27일 (화) ~ 30일 (금)
- 출장국가: 일본 (쓰쿠바시, 후쿠이시, 도야마시)

4. 출장자

- 김태환 국토관리·도시연구본부장
- 조판기 연구위원 (국토관리·도시연구본부, 이하동일)
- 박세훈 연구위원
- 임상연 책임연구원
- 김재철 책임연구원

5. 출장일정

o 전체일정

일시		방문기관	업무수행내용
27일 (화)	8:40~10:45	-	김포 출발, 일본 하네다 도착
	11:00~14:00	-	하네다 출발, 쓰쿠바시 도착
	14:30~18:00	NILIM	공식회의
28일 (수)	8:00~12:00	-	도쿄 출발, 후쿠이시 도착
	13:00~15:00	후쿠이시청	후쿠이시 도시재생정책 관련 설명
	15:00~17:00	후쿠이시 일원	후쿠이시 도시재생지역 시찰
29일 (목)	11:00~12:00	-	후쿠이시 출발, 도야마시 도착
	14:00~15:00	도야마시청	도야마시 도시재생정책 관련 설명
	15:00~18:00	도야마시 일원	도야마시 도시재생지역 시찰
30일 (금)	10:00~14:00	-	도야마시 출발, 인천 도착

II. 제3차 공동세미나 개요

1. 공동세미나 발표 주제

○ 한국 국토연구원

1) 삶의 질 제고를 위한 생활인프라 확충과 그린 인프라 공급방향

- 발표: 조판기 연구위원, 김재철 책임연구원
- 토론: 카네코 히로시 도시연구실장

2) 한국의 국가도시재생 정책 추진 방향

- 발표: 유재운 도시재생지원센터장
- 토론: 아카시 타츠오 도시생활학부 교수(동경도시대학)

3) 한국의 교통관련 계획 및 광역기반 정비 현황

- 발표: 임상연 책임연구원
- 토론: 후지오카 케이타로 도시인프라실장

○ 일본 국토정책종합연구소

1) 콤팩트시티 정책에 대하여(도시재생법 개정, 도시쇠퇴 등)

- 발표: 키우치 노조무(木内望) 도시계획연구실장
- 토론: 박세훈 도시재생지원단장

2) 도시내 주거환경정비에 대하여(밀집시가지 정비, 건축기준법 운용 등)

- 발표: 카츠마타 오사무(勝又 濟) 도시개발연구실장
- 토론: 이왕건 도시재생연구단장

3) 광역교통기반에 관하여 (올림픽을 위한 수도권 정비, 정비신간선과 연동한 지방도시 정비 등)

- 발표: 요시다 준도(吉田 潤土) 도시시설연구실 주임연구관
- 토론: 김태환 국토관리·도시연구본부장

※ 제목은 향후 변경 가능.

2. 공동세미나 회의내용

* 동일한 내용이 월간 국토 2014년 6월호, KRIHS Focus에 게재됨

<Session 1> 도시재생네트워크 세미나

[주제1] 한·일 양국의 도시재생 정책과 과제

1. 한국의 도시재생 정책방향(박세훈 연구위원)

도시는 사회·경제·문화활동의 중심이자, 삶의 터전으로, 한국의 도시들은 고도성장기에 양적으로 빠르게 성장하였다. 그러나, 인구정체 및 저성장시기에 진입함에 따라 외곽개발 위주의 양적 도시 확장은 한계에 달하게 되었다. 이와 아울러 '삶의 질'과 문화·환경 등 다양한 가치에 대한 수요도 증대하고 있으나 기존 국내 도시는 이를 수용하지 못하는 실정이다. 21세기는 산업화시대에서 창조경제 시대로 전환되는 시점이므로, 도시 내부공간의 재생 및 융·복합이 보다 중요하다.

현재 한국 도시들의 2/3에서 인구감소·산업침체 등 쇠퇴가 진행 중으로, 특히 도시외곽 위주 개발이 지속되면서 인구 유출 등으로 구도심 공동화가 심각한 상황이다. 쇠퇴도시 지역의 실태를 살펴보면, 도시경제 활력이 침체되고, 고용 및 세수가 감소하는 등 도시경제 기반이 상실되고 있으며, 주택 노후·불량화, 공·폐가 발생 등으로 서민들의 주거환경 악화가 지속되고 있다. 그러나, 현행 정책대응은 신시가지 개발 위주의 도시정책 기조가 지속되고, 도시쇠퇴에 대한 공공차원의 체계적인 정책·지원제도도 미흡한 실정이다. 따라서, 기성시가지 재생 위주로 도시정책 패러다임을 전환하고, 국가 차원의 종합적인 도시재생 지원체계를 마련할 필요가 있다. 참고로 영국, 일본, 미국 등 해외의 도시재생 정책들은 도시쇠퇴를 국가차원의 문제로 인식하고, 내각차원에서 적극적으로 대응하고 있는 것으로 나타났다.

현재 한국에서 진행되고 있는 도시재생 정책은 '국민이 행복한 경쟁력 있는 도시 재창조'를 비전으로, 일자리 창출 및 도시경쟁력 강화, 국민 삶의 질 향상 및 생활복지 구현, 쾌적하고 안전한 정주환경 조성, 지역 정체성 기반의 문화가치와 경관 회복, 주민역량 강화 및 공동체 활성화를 목표로 삼아, 도시재생 패러다임의 전환, 도시재생사업 재정 지원 확대, 민간 활력 유입을 위한 금융지원 및 규제완화, 지역역량 강화 및 공동체 활성화 등의 중점 시책을 추진 중이다.

2. 일본의 도시재생 및 도시계획에 관한 최근 전략과 과제(키우치 노조무 도시계획연구실장)

일본의 지방도시는 교외화와 인구감소 문제, 시가지 확산에 따른 행정비용 증가라는 과제를 안고 있다. 일본 아오야마시의 경우, 지난 30년간 교외화로 인하여 약 350억 엔의 추가 투자가 이루어졌으며, 도야마시는 향후 20년간 시가지 확산에 따라 약 177억 엔의 추가 재원이 소요될 전망이다. 따라서 일본의 콤팩트 시티 정책도 이러한 과제 안에서 그 명분을 찾고 있다. 이외에도 지구 온난화가스의 배출 삭감, 중심시가지 활성화, 삶의 질에 대한 고려, 교통약자의 이동성 증대 등이 일본에서 중소도시를 둘러싼 주요 도시 정책들이다.

이러한 가운데 2002년에 도시재생특별조치법이 국가경쟁력 강화를 위한 대도시의 거점 인프라 정비를 목적으로 제정되었다. 본 법은 도시기능 집약화를 위하여 특정 도시재생 긴급정비지역을 지정하거나, 도시의 매력 향상을 위하여 도로점용허가를 특별로 인정하고, 민간협정제도를 신설하였고, 도시재생정비추진을 위한 법인제도의 확충을 모색하고 있다. 이러한 도시재생특별조치법이 2014년 5월 개정되었는데, 개정법은 지방도시 재생과 집약도시 구조화를 위하여

생활서비스 기능의 계획적 배치를 도모하는 도시기능유도구역과 집약적 거주를 장려하는 거주유도구역을 지정하도록 하고 있다.

이에 국토기술정책종합연구소에서는 “시가지 축소와 행정비용에 관한 연구”를 통해 도시관리 비용 절감을 위해서는 도시구조 집약화가 전제되어야 한다는 연구결과를 도출하였다. 유바리시와 같이 계획적으로 시가지 축소정책을 추진한 사례들을 살펴본 결과, 시가지 축소정책은 구체적인 정책의 이미지 구상이 어렵기 때문에 어느 단계에서 이 정책들이 적용되어야 하는지가 어려운 문제였다. 시가지 면적과 행정비용의 관계는 비가역적이기 때문에 중심시가지 축소를 통해 어느 정도의 비용절감이 가능한지를 먼저 파악할 필요가 있었다. 또한 인프라의 유지관리 비용은 시가지마다 다르기 때문에 시가지의 성격에 따른 정책의 적용이 필요하다는 입장이다. 따라서, 계획적 시가지 정비를 위한 방안으로 “계획적 시가지 축소 시나리오”를 검토하여 제안하였고, 그 과정은 합의형성-전출처 정비-이동-적지 처리 등의 순으로 각 단계에 따라 시가지 축소 방법, 추진방향 등을 제안하였다. 본 연구에서는 인구감소와 관계없이 유지관리(또는 갱신)가 불변하는 시나리오, 인구감소에 대응하여 유지관리(또는 갱신)를 줄이는 시나리오, 계획적 시가지 축소 시나리오 등 총 3개의 시나리오를 설정하였다. 시나리오 1과 비교하여, 시나리오 2에서는 지출감소효과가 일정 수준에 머무르고 있었으며, 주민들의 삶의 질 수준이 낮아지는데 따른 해결방안이 필요했다. 시나리오 3은 주민들이 강제전출을 할 경우, 초기에 주민들의 전출비용이 발생하지만 20년 간의 비용 누적값은 시나리오 2와 유사한 반면, 주민들이 자발적으로 전출할 경우, 각 시점별로 시나리오 2보다 행정비용 절감에 성공적인 효과를 보였다. 향후 시가지 축소를 위해서는 다음과 같은 과제들을 중심으로 연구가 추진되어야 한다. 첫째, 중심부와 교외지역간 인프라 유지관리비용의 차이에 대한 데이터를 수집할 필요가 있다. 둘째, 학교구, 상권의 규모가 넓어지고 있는 상황에서 시가지의 범위를 10배~100배 정도까지 확대할 필요가 있다. 이를 통해, 시설들이 중심부로 이전하는데 따른 혜택의 검증이 가능할 것이다. 셋째, 생활의 질 산정 항목을 현재의 항목에서 추가하고 산정기법을 개선해야 한다. 넷째, 인구가 감소하고 있는 교외시가지와 해당 지역의 인프라에 대한 관리 실태를 구체적으로 파악해야 한다. 마지막으로 시가지의 계획적 축소의 실현 가능성을 제고하기 위하여 주민과의 커뮤니케이션 수법을 검토해야 한다.

[주제2] 한국의 생활인프라 정책과 일본의 형태규제 운용

1. 시민의 삶의 질 제고를 위한 생활인프라 정책방향 · 김재철 책임연구원)

(1) 시민의 삶의 질 제고를 위한 생활인프라 정책 방향 (조판기 연구위원)

한국의 도시는 고도성장에서 저성장의 시대로, 확장단계에서 성숙단계로 들어서면서 그 동안 소홀히 다루어져 왔던 도시 내부의 낙후지역, 쇠퇴지역에 대한 물적 환경을 개선하는 단계에 이르렀다. 그 동안 우리 도시는 경제기반 인프라와 국토보전 인프라에 공공투자가 집중되어 생활인프라는 전반적으로 취약한 상황이다. 본 연구에서는 생활인프라 시설유형의 범위와 충족요건을 설정하기 위해 전문가를 대상으로 계층화분석(Antalytic Hierarchy Process: AHP)을 실시하였다. 분석 결과 생활인프라 개념의 가장 중요한 요건은 삶의 질 충족성으로 나타났으며, 그 다음으로 접근성, 이용빈도, 공공성 확보 순으로 나타났다. 생활인프라 시설 유형별 중요도를 살펴본 결과, 보육, 공원, 교통, 의료, 복지, 문화, 체육, 행정, 상·하수도, 방재, 소비편익, 유통·공급 순으로 나타났다. 상대적으로 주민의 일상생활, 특히 개인의 자아실현 욕구를 충족시키는 시설들이 상위에 기록되었으며, 사회집단의 사회적 욕구를 충족시키는 시설들이 하위에 기록되었다. 향후 시민들의 생활수준에 대한 욕구 증대에 따라 시민들의 생활에 대한 관심이 증대되어 생활인프라의 수요는 증가할 것이다. 따라서 사회 환경 변화에 따른 시민들의 물적·정서적 환경수준의 향상을 위해서는 생활환경 수준에 대한 평가, 평가지표 개발, 중앙정부 및 지방정부의 생활인프라 공급 및 정비방안 마련 등이 필요하다.

(2) 선형 공원 조성을 통한 사람 중심의 도시 구현 (김재철 책임연구원)

현재 한국에서는 생활수준 향상에 따라 시민들이 실제로 체험할 수 있는 도시환경 개선에 대한 요구, 공원과 관련하여 일상적으로 쉽게 이용할 수 있는 생활권 공원에 대한 요구가 증대하는데 반하여, 국내의 생활권 공원 공급은 전반적으로 미흡한 실정이다. 특히 보행으로 공원에 접근하기 어려운 공원서비스 소외지역들의 접근 형평성 문제 해결이 시급하다. 그리고 시민사회 성숙에 따라 복지 차원에서 어린이, 장애인, 노인 등 교통약자들의 공원 접근성 제고가 요구되는 현실이다. 이와 더불어, 건강에 대한 관심 증대로 인하여 걷기, 달리기, 자전거 등 선적 신체활동에 적합한 도시환경 조성이 필요하다.

이러한 관점에서 선형공원은 시민들의 다양한 일상공간들과 유기적 관계를 가지는 도시공원으로 이용자의 시각에서 선형으로 인식되는 공원이다. 즉 '도시공간과의 근접성'과 '공간체험의 연속성'이 선형공원의 핵심이다. 선형공원은 체험적 일상공간으로서 행태적 특성을 지니며, 기능성, 접근성, 공급용이성 측면에서도 잠재력이 크다. 한국에서는 하천, 강·항만 등 수변공간 활용형, 가로공원, 폐철도 부지, 고가도로 하부공간, 도로 지하화 부지 등 교통기반시설 활용형 등 다양한 유형의 선형공원의 추진되고 있다. 선형공원 조성효과에 관한 비교사례 연구 결과, 선형공원은 공원의 기능 차원에서 면형 근린공원의 기능을 대체 또는 보완할 수 있는 것으로 나타났다. 또한, 선형공원은 보다 많은 시민들이 도보로 이용할 수 있으며, 신체적·사회경제적 약자의 공원접근성 제고에 기여할 수 있는 것으로 나타났다. 따라서, 향후 사람중심의 도시공간 개편을 위하여 적극적으로 선형공원을 공급하고 공원네트워크를 구축하여야 한다. 도시내 공원네트워크 구현을 위해서는 면형공원, 선형공원, 소공원 등 다양한 규모와 형태의 공원들을 연계하는 통합적 계획 수립이 필요하다.

2 시가지 환경성능에 근거한 건축기준법의 형태규제 운용에 관한 연구(카츠마타 와타루 도시개발연구실장)

일본은 도시계획법에서 12종류의 용도지역에 대한 조닝을 실시하고, 건축기준법에서는 도시계획의 목표를 실현하기 위하여 각각의 건축물을 규제하고 있다. 다만, 건축기준법의 집단규정에서는 건축물간 이웃이 되는 환경악화를 방지하는 규제로, 건축물의 규모·형태·배치 등을 규제하는 형태규제와, 건축물의 바다 이용을 규제하는 용도규제를 용도지역마다 일률적으로 적용하고 있다. 건축기준법상 형태규제란 시가지의 환경(교통, 피난 안전, 방화, 일조·통풍 등)을 지키기 위하여 지역특성에 따라 정해져 있는 건축규정으로써 접도규정, 사선규제(도로사선, 근지사선, 복측사선), 용적률 규제, 전면도로 폭 용적률 규제, 건폐율 규제, 외벽 후퇴거리, 높이규제, 음지규제, 방화지역제도 등을 제안하고 있다.

현행 형태규제의 대부분은 용도지역마다 외형기준에 따른 일률적 규제이기 때문에, 용도지역 내 블록이나 부지 상황에 따라, 형태규제가 건축 활동의 제약이 되는 경우도 왕왕 발생하였다. 건축기준법에는 지방공공단체의 허가·인증에 따라 형태규제가 완화 또는 적용 제외가 되는 특례제도가 마련되어 있지만, 지방공공단체는 활용을 주저하고 있는 현실이다. 따라서 용도지역이 목표로 하는 시가지환경 개선효과를 객관적으로 확인할 수 있다면, 특례제도에 따른 로컬룰(local rule)을 인정해도 좋은 것이 아닐까라는 생각이다. 이에, 국토기술정책종합연구소 도시연구본부에서는 성능에 근거한 형태규제의 운용에 관한 기술적 연구·개발을 지속적으로 추진하고 있다.

이러한 연구의 일환으로 시가지환경성능 간이예측·평가 툴의 개발하였다. 이 시스템은 3차원 데이터를 입력하여 로컬룰(local rule)에서 확보되는 시가지 환경성능(방화, 피난, 일조, 채광, 환기, 통풍 등 6개 항목)을 계산하고, 건축 기준법 원칙상 동등 이상의 시가지 환경성능이 확보 가능한지 아닌지를 용이하게 평가할 수 있는 PC소프트웨어이다. 6개 평가항목은 전문가, 행정 담당자와 논의를 거쳐 선정하였으며, 해당 항목들은 모두 간이예측·평가 툴로 계산·평가가 가능하다. 향후에는 「용도지역이 목표로 하는 시가지환경」의 절대적 성능수준의 설정 방법, 오늘 발표에서는 다루지 않은 성능항목(조망, 프라이버시 등) 등에 대한 연구도 추진할 예정이다.

[주제3] 한·일 양국의 광역교통기반 정비 현황

1. 한국의 교통관련 계획 및 광역기반 정비 현황(임상연 책임연구원)

한국의 광역교통기반 정비 현황을 살펴보기 위하여, 제2차 도로정비기본계획, 제2차 국가철도망구축계획을 살펴보고, 광역교통기반 정비사례로 세종시의 광역교통개선대책과 서울시의 고도로 철거 및 정비현황을 소개하겠다.

한국의 시대별 도로정책 변화를 살펴보면, 1960년대 후반부터 1970년대에 본격적으로 개발된 고속국도망은 1970년대 고도 경제성장을 위한 기반시설로서 크게 기여하였다. 1980년대 초반에는 국가경제의 안정적 운용에 따라 도로 투자 규모가 크게 위축되었다. 이후 1998년 「도로정비기본계획(1999~2011)」, 2005년 「도로정비기본계획 수정계획(2006~2010)」 등 도로부문 종합계획이 수립되었다.

가장 최근에 수립된 제2차 도로정비기본계획(2011~2020)은 국토해양부의 도로정책 및 간선도로 정비에 관한 도로정비기본계획으로 지방도 등 하위도로 계획수립의 기본이 되는 계획이다. 본 계획은 “사람을 위한 도로, 이용하는 도로, 가치있는 도로”를 비전으로 제시하고 있으며, 전국 어디서나 30분 이내 고속도로 접근 가능한 국토간선도로망 조기 확충, 혼잡구간·효율적 시설운영 및 개량을 통한 도시부 교통난 해소정비, 환경과 인간이 조화된 안전한 도로 구축, 첨단기술 활용 및 정보화를 통한 교통효율 향상 등 이용자 서비스 강화를 정비목표로 삼고 있다. 특히 국토간선도로망 구축과 관련하여, 국토간선도로망(7×9)과 수도권고속도로망(7×4+3R)의 통합 관리, 전국간선도로망 계획을 근간으로 수도권고속도로망을 지선화하여 통합 운영하는 방안 등을 제시하고 있다.

제2차 국가철도망 구축계획(2011~2020)은 전국 주요거점을 일상 통근시간대인 1시간 30분대로 연결하여, 하나의 도시권으로 통합하는 것을 계획목표로 삼고, 전국 주요거점을 고속 KTX망으로 연결, 대도시권 30분 대 광역·급행 철도망 구축, 녹색 철도물류체계 구축, 편리한 철도 이용환경 조성을 추진과제로 제시하고 있다. 경부고속철도 대전·대구 도심구간, 호남고속철도 오송~광주 구간은 2014년, 광주~목포구간은 2017년 완공을 목표로 하고 있다. 향후 철도시설 확충에 총 88조 원(국고 59조 원, 지방비 3조 원, 민자유치 및 기타 26조 원)이 소요될 전망으로, 부문별 투자 규모는 고속철도 16조 원, 일반철도 46조 원, 광역철도 26조 원 등이다.

세 번째로 행정중심복합도시(이하 행복도시) 광역교통개선대책 및 광역교통기반 현황을 소개하겠다. 행복도시 국가간교통망체계 구축방안에 따르면, 전국 주요도시 및 혁신도시에서 2시간 내외에 접근할 수 있도록 국가간선교통체계를 정비하여 전국적 접근성 제고를 도모하고 있다. 이를 위하여, 청주국제공항, 고속철도(오송역 등)와 연계교통체계 확충, 도심공항터미널 설치, 충청권 주요도시와의 효율적 연결을 위한 교통체계 및 환승시설 배치, 지역간 교통량의 도시내 통과를 감소시키기 위하여 방사·순환형 교통망 구축방안 등을 제시하였다. 광역교통망 구축사업 추진현황을 살펴보면, 13개 광역도로 중 3개 노선(유성·오송·정안IC 연결도로)이 2013년 적기 완공되었으며, 전체 공정률은 2014년 말까지 46.7%로 예상된다.

마지막은 서울시 고가도로 철거 및 정비현황이다. 서울시는 2008년 도시경관 및 지역발전 저해요인으로 지적되어 온 노후 고가차도 12개를 선정하여(서울시내 고가차도 수 총 89개) 종합관리계획을 수립하여 단계적으로 철거하기로 결정하였다. 2010~2011년 사이 화양, 문래, 노량진, 아현, 서대문, 홍제 고가차로가 우선 철거되었다. 최근에는 서울역 고가차로를 서울시가 산책로, 자전거로 등으로 활용할 수 있는 공원으로 바꾸는 방향을 검토 중이라는 내용이 언론 기사로 소개되기도 하였다. 서울역 고가도로가 공원이 된다면 명동과 서울역이라는 강북의 대표 명소를 연결한다는 상징성에, 인근 남산, 용산 공원과도 이어질 수 있는 장점이 있고, 역사적 건축물인 서울역사와 압축성장기의 상징인 옛 대우빌딩, 지금의 서울 스퀘어 같은 풍부한 볼거리를 제공할 것이다.

2. 일본의 광역교통 기반에 관한 최신 이슈(요시다 준도 도시설계연구실 연구관)

최근 일본의 광역교통 기반을 둘러싼 최신이슈를 도쿄 올림픽을 대비한 수도권의 종합적 교통기반 정비현황과 고규

격 간선도로, 정비신칸센 및 중앙 리니어 신칸센을 핵심으로 하는 국토 전체 광역교통기반 정비 이슈를 중심으로 소개하겠다.

첫 번째 이슈는 수도권 제3순환도로 정비이다. 수도권 도로는 방사방향과 비교하여 순환방향의 정비가 늦어지고 있다. 2014년 4월 현재 제3순환도로의 정비율은 약 61%로 2020년 도쿄 올림픽 개최 이전까지는 전 노선 개통을 목표로 하고 있다. 순환2호선은 올림픽 메인 스타디움과 선수촌, 각종 경기장을 연결하는 도로로, 정비가 완료되면 도심부의 정체 완화, 임해부와 도심부의 연계강화가 기대된다. 이와 아울러 수도권고속도로 재생정책을 추진 중에 있다. 도쿄 도심부의 수도권고속도로는 1964년 도쿄 올림픽에 맞추어 긴급 정비된 구조물로 경과연수 40년 이상의 구조물이 약 30%, 경과연수 30년 이상의 구조물이 약 50%에 달함에 따라, 수도직하지진 등 재해에 따른 피해 발생도 우려되는 상황이다. 2014년 현재 수도권고속도로 재생에 따른 사업비는 약 9조 엔 정도로 추산된다. 부분적으로 추진되고 있는 수도권고속도로 재생의 대표적인 사례로 니혼바시(日本橋)를 들 수 있다. 에도(江戸) 시대에 상징적 지역이었던 니혼바시 지구 구상에 따라, 수도권고속도로 주변 토지는 저용적화·저층화로 오픈 스페이스를 확보하고, 해당 지역의 용적률을 인접 오피스빌딩에 이전하여 다양한 기능을 집적시킨 지구로 재생한 바 있다.

두 번째 이슈는 공항 관련 기반 정비이다. 하네다 공항(羽田空港), 나리타 공항(成田空港)의 정비를 통해 최근 5년간 공항용량을 1.5배로 확대하였다. 하네다 공항은 2010년10월 D활주로의 운용을 시작으로 국제선 신여객 터미널 빌딩을 개장하였다. 나리타공항은 2013년 3월 새로운 공항 진입도로를 오픈하였고, 2014년에는 LCC(Low-cost carrier) 전용 터미널 빌딩을 개장할 예정이다.

세 번째는 정비 신칸센과 중앙 리니어이다. 홋카이도 신칸센(北海道新幹線) 신아오모리(新青森)~신하코다테(新函館) 구간이 2015년 개통 예정이며, 호쿠리쿠 신칸센(北陸新幹線) 나가노(長野)~도야마(富山)~가나자와(金澤) 구간은 2014년, 가나자와(金澤)~후쿠이(福井)~쓰루가(敦賀) 구간은 2024년 개통을 목표로 하고 있다. 그리고, 도쿄에서 오사카를 관통하는 중앙 리니어는 도쿄~나고야(名古屋) 구간이 2027년, 나고야~오사카(大阪) 구간이 2045년도 개통을 목표로 하고 있다.

○ 자유토론

- 카네코 히로시(국토기술정책종합연구소) : 한·일 양국의 발표자료를 살펴보면 역시 양국에서 가장 중요한 과제는 고령화라고 판단된다. 따라서, 우리는 국가의 활력을 유지하기 위하여 고령화에 대한 대처를 보다 적극적, 정량적으로 해나갈 필요가 있다. 앞으로도 양 기관간 연구결과 공유 및 과제교환을 통해 상호의 문제해결에 좋은 계기가 되기를 바란다.
- 아카시 타츠오(도쿄도시대학) : 한·일 양국의 “도시재생”은 동일한 용어를 사용하지만 그 배경은 매우 다르다. 한국의 도시재생은 수도권의 일극집중에서 벗어나, 국토전체의 균형발전을 이루기 위하여 시작된 반면, 일본의 도시재생은 2001년 균형발전의 문제를 지적하고 이를 전환하기 위한 방안의 하나로 도시재생특별법을 제정함에 따라 추진되었다. 다시 말해, 당시 일본에서는 국토의 균형발전을 위하여 전국적으로 비효율적인 투자가 많이 이루어졌고, 이를 지양하자는 반성에서 패러다임 전환을 위한 도시재생 정책이 새롭게 도입되었던 것이다. 그러나, 한국은 많은 지방 도시들이 쇠퇴하고 있기 때문에 이에 대한 해결책을 모색하기 위한 방안의 하나로 도시재생법의 제정이 이루어졌다. 따라서, 양국의 도시재생은 태어난 배경이 완전히 다르다고 생각된다. 지금은 일본도 지방도시에 포커스를 맞추고 있기 때문에 최근의 일본상황을 살펴보면, 한국의 지방도시 재생에 필요한 시사점을 발견할 수 있다. 이러한 관점에서 조

판기 연구위원회에 질문이 있다. 2년 전 세미나에서 한국의 혁신도시정책에 대하여 설명을 해 주신 적이 있다. 혁신도시는 지방의 도시들을 선정하여 공공기관을 이전하는 지방도시 개발계획이다. 오늘 박세훈 연구위원이 발표하신 도시재생법은 지방도시의 중심시가지 재생과 관련된 내용으로 이해되는데, 혁신도시와 도시재생과의 관련성에 대한 추가 설명을 부탁드립니다.

- **조판기(국토연구원):** 한국의 공간정책 중 노무현 정부에서 수도권 인구·기능분산 정책을 실시했다. 공간정책의 연대를 살펴보면 일본이 우리보다 몇 십년 앞서가기 때문에 잘 아시겠지만 수도권에 공장, 산업단지, 대학교 등이 진입하지 못하도록 하는 시책이 한국에도 있었다. 그러나, 수도권 집중의 문제를 해결하지는 못했다. 이를 해결하기 위하여 중앙정부기관을 다른 지역으로 이전하자는 제안이 있었다. 이것이 현재의 행정중심복합도시, 즉 세종시이다. 또 하나는 민간 기업들에게 도시개발의 기회를 주는 기업도시 정책이다. 마지막으로 클러스터이론에 기반을 두어 혁신도시를 만들자는 안이 있었다. 다 아시겠지만, 혁신도시는 사람이 중심이 되는 도시이다. 혁신도시와 지방도시 재생이 관련성이 있는지를 물어보셨는데, 물론 관련이 있다. 간단히 말씀드리면, 혁신도시를 정할 때 기존시가지로 들어가느냐 신시가지로 하느냐에 대한 논의가 사전에 이루어졌다. 결국 뉴타운 형태로 결정된 부분이 많지만, 현 시점에서 도시 연구자들이 봤을 때는 기존시가지의 문제가 부각되고 있다.
- **박세훈(국토연구원):** 카즈마타 실장님의 발표내용 중 ‘로컬 물’에 대한 내용이 아주 흥미로웠다. 핵심은 역시 시가지 성능을 어떻게 계량적으로 평가할 수 있을 것인가로 보여진다. 경관문제, 시가지 성과를 평가할 때 주변시민들의 의견은 어떻게 고려해야 하는지, 성능평가에 아무런 문제가 없지만 시민들이 반대하는 경우는 이러한 의견들이 어떻게 고려되는지 알고 싶다.
- **카즈마타 (국토기술정책종합연구소):** 이번에는 평가항목 중 특히 6개를 추출해서 말씀드렸다. 평가항목에는 포함되지 않지만 말씀하신대로 경관에 대한 반대도 생각할 수 있다. 그러나, 금일 발표한 내용은 건축기준법에 따른 특례와 이에 따른 지자체의 평가에 관한 내용이다. 경관기준법에 따라 주민의견을 고려할 수도 있지만 현재의 근거에서는 조금 벗어난 이야기이다. 다만, 평가항목에 방금 말씀하신 경관 관련 내용을 포함하는 방안을 고려하는 것도 좋다고 생각된다.
- **조판기(국토연구원):** 니혼마시의 도시재생사례에서 TDR 기법이 활용된 부분이 아주 인상적이었다. 한국에서도 TDR 관련기법들이 30-40년 전부터 많이 연구되어 왔는데, 이 기법들이 도시계획적으로 가능하다는 데는 인식이 모아진 반면, 민법적으로는 적용이 어렵지 않느냐는 의견이 많다. 용적률을 보전받는 방법이 일본에는 특별히 있는지 알고 싶다.
- **카즈마타 (국토기술정책종합연구소):** 일본에서는 등기부에 개발권 이양에 관한 내용을 명시하여 민법적으로 문제없도록 처리를 하고 있다. 한국에서도 이러한 방식이 가능할지는 불확실하다. 보다 자세한 내용은 이 분야 전문가인 아카시 교수와 추후 논의를 할 수 있을 것이다.
- **김태환(국토연구원):** 국토연구원과 국토기술정책종합연구소가 MOU를 체결한 이후, 세 번째를 맞이하는 공동세미나를 성황리에 마칠 수 있도록 도와주신 국토기술정책종합연구소 가네코 소장 이하 연구진들의 노고에 다시 한번 감사드립니다. 특히 이번 공동세미나는 한일 양국의 중소도시 재생을 주제로 양

기관의 연구결과를 공유함으로써 향후 한일 도시분야 연구의 중요이슈들을 파악하고 현안문제 해결의 계기를 발견할 수 있는 아주 소중한 자리였다. 오늘까지 양 기관은 MOU 체결, 공동세미나 및 공식·비공식적 방문을 통해 상호 이해의 폭을 넓혀왔다고 생각된다. 이렇게 구축된 양 기관간 상호신뢰를 바탕으로 앞으로는 공동연구, 연구 테마별 연구진간 네트워크 구축 등 보다 적극적이고 활발한 연구교류가 이루어지길 바라마지 않는다. 내년도 한국에서 개최될 제4차 공동세미나 역시 성공적으로 개최할 수 있도록 국토연구원도 최선의 노력을 다 하겠다. 끝.

3. NILIM 세미나 관련 자료

○ 참석자

副所長 Deputy Director-General ・金井 昭典 Akinori Kanai		都市研究部長 Head of Urban Planning Department ・金子 弘 Hiroshi Kaneko	
都市計画研究室 Urban Planning Division ・木内 望 (室長) Nozomu Kiuchi (Head) ・大橋 征幹 (主任研究官) Masamiki Ohashi (Senior Researcher)	 	都市施設研究室 Urban Facilities Division ・藤岡 啓太郎 (室長) Keitaro Fujioka (Head) ・吉田 純士 (主任研究官) Jundo Yoshida (Senior Researcher)	 
都市防災研究室 Urban Disaster Mitigation Division ・竹谷 修一 (室長) Shuichi Takeya (Head) ・吉岡 英樹 (主任研究官) Hideki Yoshioka (Senior Researcher)	 	都市開発研究室 Urban Development Division ・勝又 済 (室長) Wataru Katsumata (Head) ・平光 厚雄 (主任研究官) Atsuo Hiramitsu (Senior Researcher)	 

○ 현장사진



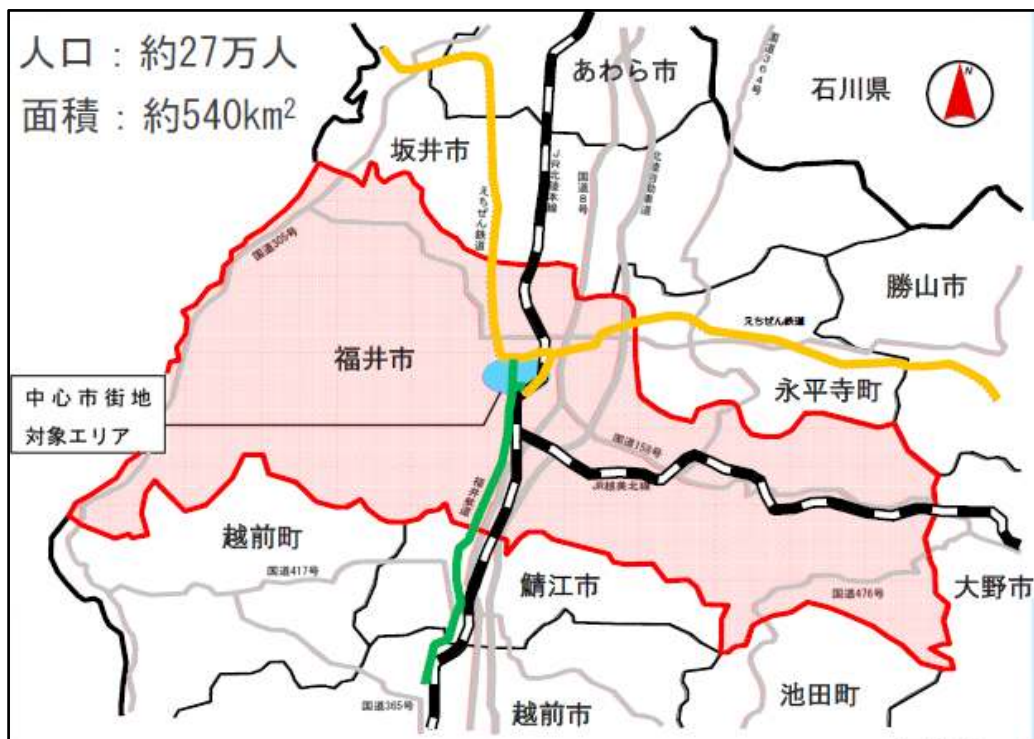
Ⅲ. 지방도시 시찰 주요 내용

1. 후쿠이(福井)시 도시교통정비사업

1) 후쿠이시 개요

- 일본 주부지역, 호쿠리쿠지방에 위치한 인구 27만, 면적 540km²의 도시
 - 후쿠이시는 후쿠이현의 현청소재지이며, 후쿠이현은 이시카와현 및 도야마현과 인접하고 있음
 - 시정촌 합병으로 인해 기존 340.6km²의 시역이 540km²으로 확대된 바 있음
 - 인구는 지속적으로 감소경향에 있으며, 고령화율은 21.4%(2005년)

<그림> 후쿠이시의 시역



- 후쿠이시의 도시계획적 과제 (후쿠이 도시계획마스터플랜(2010) 참조)
 - 본격적 인구감소시대, 고령화사회에의 대응

- 현의 얼굴을 재생(중심시가지활성화)
- 지속적으로 살고 싶은 개성이 풍부한 지역 육성
- 자연환경과 공생하는 안전·안심 도시형성
- 사계절의 색깔을 느낄 수 있는 아름다운 경관 형성
- 광역적인 교류·연계를 촉진하는 매력과 기반의 형성
- 현재의 자원을 유효하게 활용하고 적정하게 관리
- 다양한 주체에 의한 협동의 조직 육성

2) 후쿠이시 도시·교통의 특징

- 시가지의 확산과 자동차 이용의 증가
 - 전국 1위의 자동차보유율(1.73/세대)
 - 시가지의 80%가 구획정리사업에 의해 정비됨

- 북북신간선 2025년 후쿠이 개통 예정

- 현재 나가노까지 건설된 신간선이 2014년말 가나자와까지 연결될 예정으로 있으며, 이어서 2025년 후쿠이 개통 예정

- 신간선 개통에 따라 도시변화가 가속화될 것으로 예상되며 철도역과 일체화된 도시개발전략 추진 필요

<그림> 신간선 개통예정도

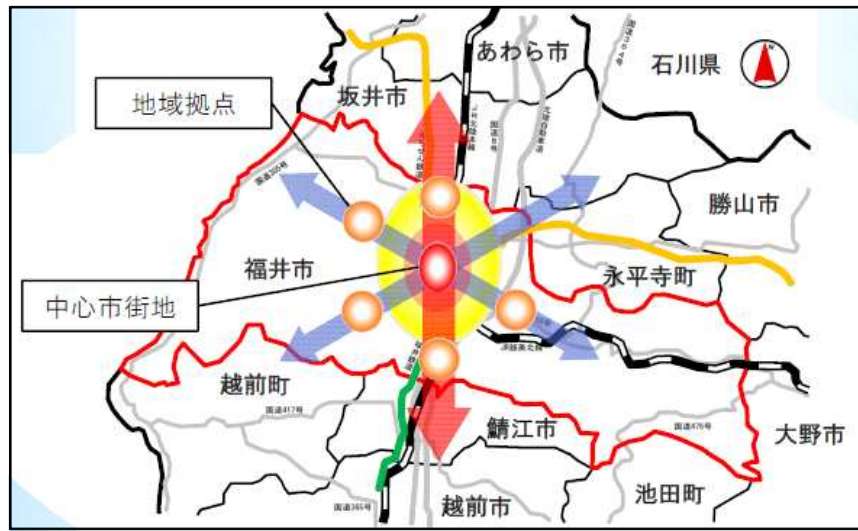


→ 이에 따라 후쿠이시는 『후쿠이시 도시교통전략(2009)』 수립

3) 『후쿠이시 도시교통전략』의 주요 내용

- 지역의 축을 거점으로 연계하는 「지역교통네트워크」의 구축
 - 남북 2개, 동측 2개 방향의 기존의 철도를 강화하고, 서측의 2개 축은 기존의 버스노선을 활용·강화

<그림> 후쿠이시 도시교통 목표상



- 후쿠이역 서출구 교통광장 등 정비사업 추진
 - 재개발빌딩, 교통광장(버스터미널, 후쿠이 철도정차장) 등을 일제화하여 정비
 - 2013년 착공, 2016년 완공예정이며, 국가, 현, 시의 보조금으로 추진

<그림> 후쿠이역 서출구 정비사업도



○ 후쿠이 동출구 교통광장 정비사업 추진

- 단체손님등에 대응할 수 있는 시의 현관으로서 광장 정비
- 택시 승강장, 자가용 단기주차장, 고속버스 및 관광버스 승강장, 후쿠이시지역 교류플라자 등 조성

<그림> 후쿠이역 동출구 정비사업도



○ 후쿠이시 LRT 프로젝트

- LRV를 도입 : 초저상차량으로 신형차량 도입(2013년부터 도입)
- 철도의 운행정시성 확보 및 배리어프리, 교통연계를 위하여 철도 정류장 정비
- 에치센철도 등 민간 철도의 서비스 개선 및 철도간 연계 강화

<그림> 후쿠이시 LRV



<그림> 후쿠이 LRT 프로젝트



4) 후쿠이시 시찰관련 자료

○ 면담인사

- 겐야 나카니시 (후쿠이시 특명간)
- 오카다 (에치젠 철도 홍보영업·신규사업부 담당)



Fukui City

Kenya NAKANISHI
Senior Executive Director



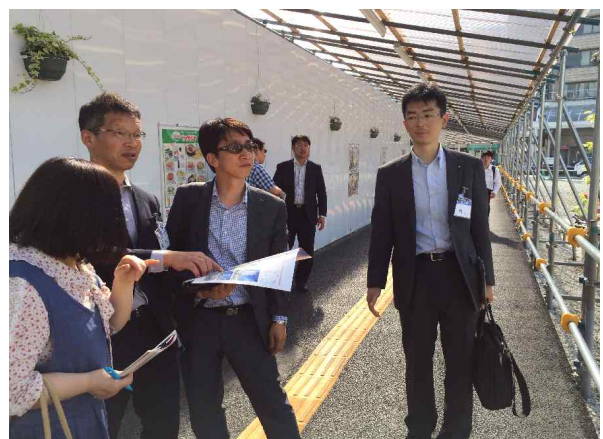
3-10-1 Oote, Fukui, 910-8511, Japan
T E L : +81-776-20-5111
F A X : +81-776-20-5764
E-mail : k.nakanishi-ud@ma.city.fukui.lg.jp



広報営業・新規事業開発部
新規事業副担当
岡田 郁美

えちぜん鉄道株式会社
〒910-0000 福井県福井市松本上町 15-3-1
TEL 0776-52-7788 FAX 0776-52-8855
E-mail:okada-i@echizen-tetudo.co.jp
<http://www.echizen-tetudo.co.jp/>

○ 현장사진

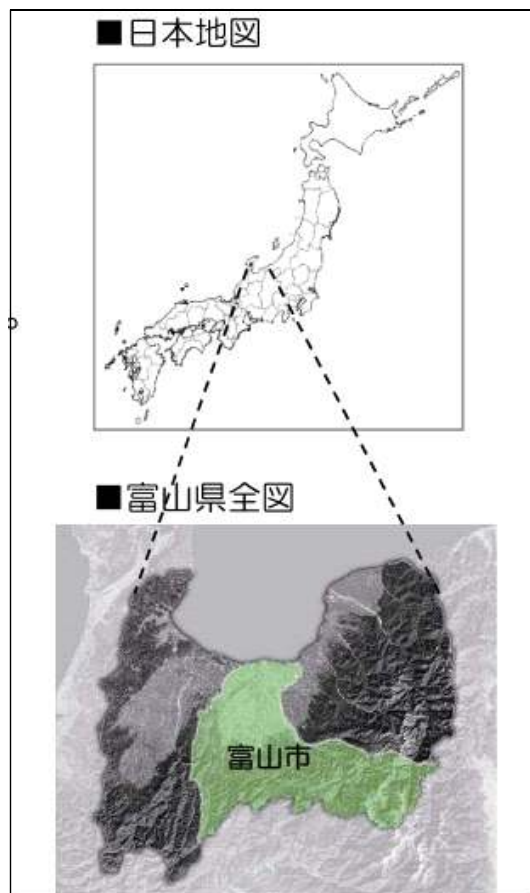


2. 도야마시 컴팩트 도시 정책과 LRT사업

1) 도야마시 개요

- 도야마시는 도야마현의 중앙에서 남동부 일대에 위치하며, 도야마만에서 다테야마 연봉(수심 1,000m에서 3,000m)에 이르는 고도를 아우르는 도야마현 핵심 도시임
 - 인구는 도야마현 전체의 약40% (421,953명, 2010년 인구조사)이며, 면적은 도야마현 전체의 약 30%(1,241.85km²)임
 - 옛부터 마에다번(前田藩)에 속한 도시로, 도야마 약 판매 등 독자적 산업 및 물자교류로 번성하였고, 현재는 호쿠리쿠지방 최대의 공업도시임
 - 2005년에 구 도야마시 주변 6개 촌이 합병하여 새로운 도야마시를 구성하게 되었으며, 2014년 일반회계 예산은 약 1,562억 엔에 이름

<그림> 도야마시의 위치



2) 도야마시의 과제

① 인구감소와 고령화

- 총인구는 2010년을 정점으로 감소하기 시작하여, 2045년에는 2010년 기준 약 23%의 인구가 감소할 것으로 예상됨
- 고령인구 증가로 2030년에는 전인구의 약 30%가 고령자가 될 것임
- ⇒ 생산연령인구의 감소에 따라 경제규모 축소, 사회보장비 증대 등

② 과도한 자동차 의존과 대중교통 쇠퇴

- 도야마시의 자동차 보유대수는 전국2위로, 중핵도시 중에는 최고의 자동차 분담률을 보이며, 이와 함께 대중교통의 이용도 역시 지속적으로 쇠퇴 일로임
- ⇒ 과도한 자동차 의존은 대중교통의 쇠퇴를 촉진하여, 노선버스 등 생활과 밀접한 근린 대중교통 관련 이용자가 대폭 감소함

<그림> 도야마시 대중교통 이용자 수 추이 (자료: 도야마시 통계연보)



③ 중심시가지 공동화와 활력 저하

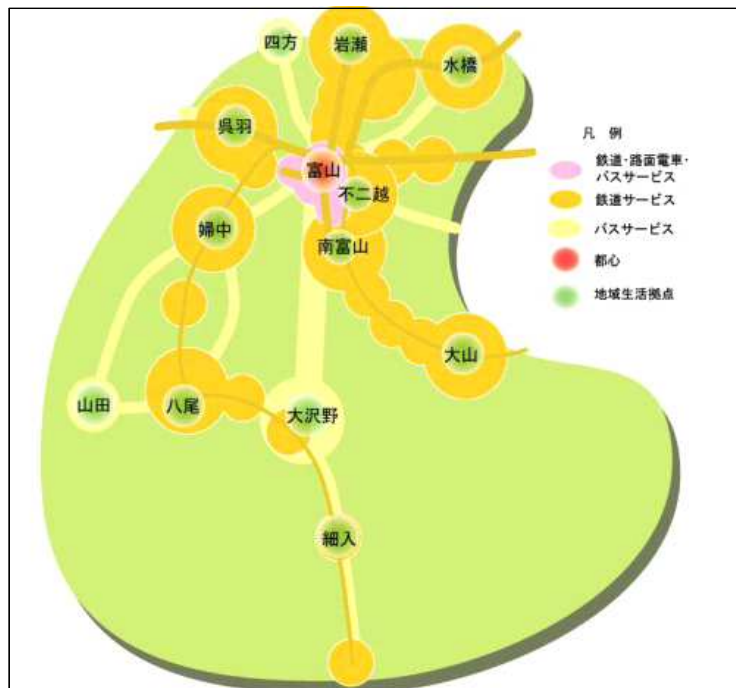
- 도야마시 도심지구(약 436ha)는 과거 40여 년간 야간인구가 절반 이하로 감소하였고, 주차장 등 저밀이용지가 대폭 증가함

3) “컴팩트 마치즈쿠리”의 주요 내용 (도야마시 마츠즈쿠리 기본방침 중)

○ 철도를 비롯한 대중교통 활성화와 연선지역 개발

- 철도 연선(철도 주변지역)에 거주, 상업, 업무, 문화 등 도시기능을 집적시킴으로써 대중교통을 축으로 한 “거점집중형 컴팩트 마치즈쿠리”의 실현 도모
- 이를 위하여, ① 대중교통 활성화, ② 대중교통 연선지구에의 거주 촉진, ③ 중심시가지 활성화 등을 3대 목표로 설정

<그림> 도야마시 마치즈쿠리 기본방침상 구상도

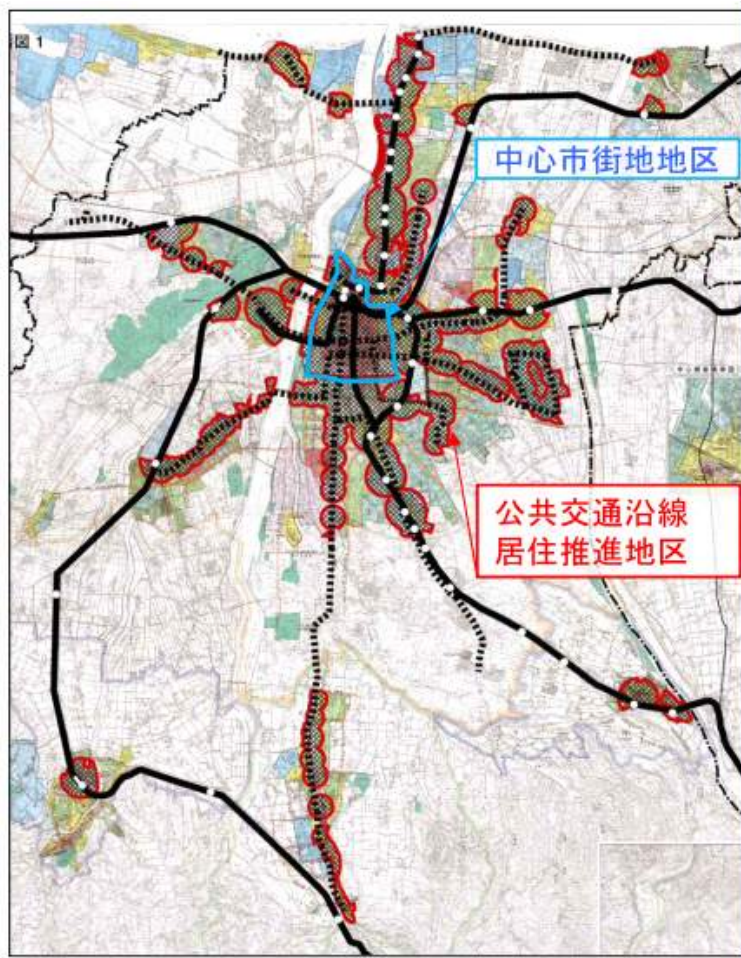


① 규제 강화가 아닌 유도기법이 기본

- 선긋기 도시계획구역 확대와 같은 규제강화수법은 취하지 않음(중심상가와 공존 할 수 없는 초대형 쇼핑센터, 교외주택 건설 등 규제)
- 규제에 의한 도시 계획은 도시가 확대 성장하는 시대에 사용하는 것

- 인구가 감소하고 도시가 축소하고 있는 현시점에서는 유도기법이 기본임
- 지금부터는 도심부의 매력을 높이기 위한 유도적 수법을 통해 지역주민들이 참여할 수 있는 방법을 모색하는 것이 기본임

<그림> 대중교통 연선 거주촉진지구 설정

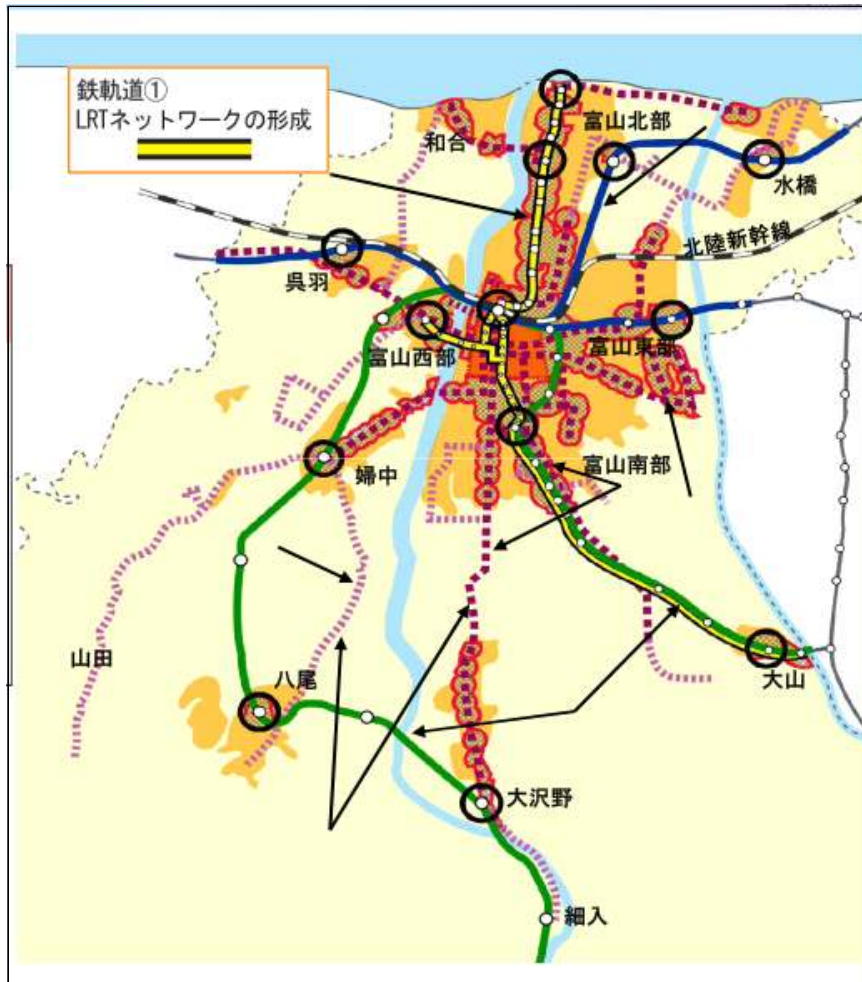


- ② 시민이 마을 중심(마치나카)에 거주하거나, 교외거주 여부를 선택할 수 있도록 함
- 교외거주도 좋다는 점은 부정하기 어려움(문제가 되는 것은 산발적인 주택단지 개발임)
 - 현재는 도심부에 매력적인 상업시설, 양질의 집합주택, 쾌적한 생활 등이 부재하기 때문에 도심부 주민들이 교외거주와 비슷한 수준에서 양자택일이 어려움
 - 장기적으로는 도심부를 선택하는 시민이 늘고 도시가 콤팩트화하는 방향으로 유도하기 위한 전략이 필요함

③ 대중교통 활성화를 통하여 콤팩트한 마을만들기를 추진해나가야 함

- 철도, 버스 등 대중교통을 활성화시키고, 역이나 정류장 등 보도권(500m 정도의 범위)에 거주 및 생활에 필요한 기능을 집적시켜 나가야 함
- 풍부한 철도망 활성화를 콤팩트 마치즈쿠리 구현의 핵심 기반으로 삼아 도야마시의 정책을 집중해나갈 방침임

<그림> 도야마시 대중교통 활성화 계획 (2007년 수립)



④ 지역거점 정비로 시 전체 차원(全市的)의 콤팩트 마치즈쿠리 추진

- 콤팩트 마치즈쿠리는 도야마시 도심부만이 아닌, 철도를 중심으로 한 대중교통 연선지역이 지나가는 시정촌의 모든 마을들에 적용하도록 함

4) LRT 네트워크 형성

- LRT 네트워크 형성을 통해, 과도한 자동차 의존 라이프스타일을 개선하고, 걷기 편한 살기 좋은 마을 실현을 목표로 하고 있음
- 운행서비스 향상: 노선전차화와 함께, 노선편수 증편, 출발·도착시스템 개선으로 이용자 편리성 개선
- 토탈 디자인 도입: 차량, 정거장, IC카드, 제복, 심볼마크 등 통일화된 디자인 도입

<그림> 도야마시 LRT의 토탈디자인



- 차량 저층화 및 정거장 메리어프리화
- 승무원 배치(2010~): 차내 서비스 향상을 위해서, 일중 1시간에 1차량에 승무원이 탑승하여, ① 고령자, 장애인 승하차 보조, ② IC카드 승차권 이용 안내, ③ 연선 관광 안내 등을 시행

<그림> 도야마시 LRT의 승무원 배치



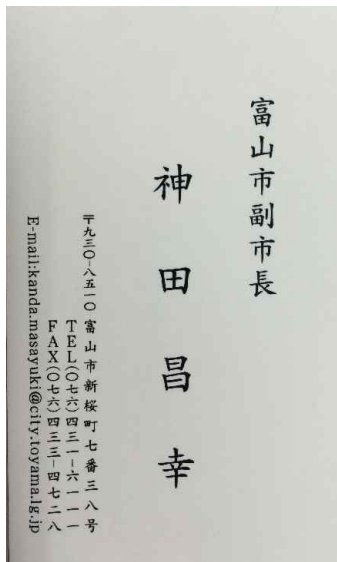
<그림> 도야마시 LRT 네트워크 조감도 및 실제 차량의 모습



5) 후쿠이시 시찰관련 자료

○ 면담인사

- 간다 마사유키(神田 昌幸) 부시장
- 타카마츠 신타로우(高松信太郎) 도시정책과장



○ 현장사진

