

| 글. 송준환\_ Song, Jun-hwan  
• 동경대학 특임연구원

## 민간개발 유도를 통한 공공공간 정비와 도시구조 개편의 실현

Utilization of Private Development for Public Space Organization and Urban Restructuring

“도로 상하부에 건축물을 지을 수 있게 하는 제도로 공간의 입체적 활용 유도”

일본 동경은 초고층 도시로 변모하고 있다. 동경의 주요 3구인 치요다구(千代田区)·츠히오구(中央区)·미나토구(港区)의 2012년까지 완공된 60m 이상의 초고층 빌딩은 총 462동인데, 이 중에 2000년대 들어 완공된 빌딩은 230동으로 약 48.8%를 차지할 정도다.<sup>1)</sup> 1991년 버블경제 붕괴 속에서 도시개발이 정체되었으나, 2000년대에 들어서는 ‘도시재생’이라는 새로운 정책과 함께 도시재생특별지구 등 초고층 개발을 유도하는 새로운 제도들이 등장하였다. 또한 정부(행정)에 의존이 아닌 지권자들의 조직화를 통한 사업실행, 그리고 초고층 단일건물로서보다는 군(群)을 이룬 복수의 건물개발이 주를 이루고 있다.

대표적인 예로 치요다구의 마루노우치(丸の内)지구, 아키하바라(秋葉原)지구, 츠히오구의 하루미(晴海)지구, 미나토구의 록본기(六本木)힐즈, 시오도메(汐留)지구 등을 들 수 있다. 반면, 이번 2014년 7월에 오픈한 모리빌딩(森ビル) 부동산 개발회사와 약40여명의 지권자의 협의 속에서 완공된 「토라노몬(虎ノ門ヒルズ)힐즈」<sup>2)</sup>는 같은 초고층빌딩이지만 또 한번 진화한 새로운 특징을 보여주고 있다.

2002년부터 도입되어 최근 이슈가 되고 있는 도시재생특별지구제도는 개발부지 내 공개공지의 면적비율로 용적률 완화를 받아왔던 종래의 제도(종합설계제도 등)와는 다르게 ‘외부 공헌’이라는 명칭 하에 개발부지 외의 공공공간(도로 또는 지하연결통로 등)을 정비하는 조건으로 용적률 완화를 받는 제도다. 이로써 행정의 역할을 민간에게



토라노몬힐즈를 관통하는 간선도로 진출입구 및 상부광장

위임하여 질 높은 공공공간의 정비를 실시하는 사례가 늘고 있다. 토라노몬 힐즈에서는 한층 더 나아가 간선도로를 민간부지 내로 관통하게끔 하여 2020년 동경올림픽으로 발생할 도심부의 교통 체증 완화를 유도함과 동시에, 연안부(남부)와 동경 북부를 환상형으로 연결하는 동경의 도시구조재편을 시도하고 있다.

- 제도의 활용을 통한 도시만들기의 실현\_ 입체도로제도, 특정건축자제도  
토라노몬 힐즈의 가장 큰 특징은 초고층 빌딩 내부로 간선도로가 관통한다는 것이다. 간선도로구역은 종전 직후인 1946년에 도시계획결정이 된 도로정비 사업지구였으나, 지가가

높은 도심부에 위치한 것과 지권자가 많은 것 등으로 인해 오랫동안 정체되어 왔다. 이는 1989년 창설된 「입체도로제도」를 통해 해결의 실마리를 찾게 되는데, 토지 이용의 합리화를 도모하기 위한 사업의 일환으로서 도로의 구역을 입체적으로 정하고 필요한 공간 이외의 공간을 자유롭게 이용할 수 있게 하여 도로 상하부에 건축물을 지을 수 있게 하는 제도다. 이를 통해 민간부지 내에서도 도로 정비가 가능하게 되었다. 또 하나의 제도는 「특정건축자제도」인데, 시설건축물의 건축과 유보연면적의 처분을 시행자를 대신하여 다른 자(특정건축자)에게 실시하도록 하는 것이 가능한 특례제도다. 이 제도를 통해 민간 사업자의 자금력과 노하우 등을 적극적으로 활용하여 매력적인 공간 창출과 원활한 사업진행을 이룰 수가 있다. 즉, 재개발사업의 시행자였던 동경도가 2009년에 「특정건축자」 공모방식에 의해 모리빌딩이 채택, 관민일체형 도시만들기가 실현되었다.

■ 토목기술과 건축디자인의 콜라보레이션 (Collaboration)

상업, 컨퍼런스, 오피스, 주택, 호텔, 주차장 그리고 '녹지'와 '도로'를 혼합하여, 콤팩트시티의 수직형 축소판이라 할 수 있는 토라노몬 힐즈는 고도의 토목기술로 건물 아래 지하터널을 뚫었는데, 이를 유연하게 건축디자인과 연동하고 있다. 건물 진입구부터 지하터널이 상승하면서 지상부로 관통하게 되는데, 빌딩 저층부의 레벨을 상승하는 터널레벨에 맞추어 부드럽게 변화시키면서 간선도로의 기술적 문제를 해결함과 동시에 외부의 스텝가든과 내부 아트리움 로비공간은 계단식으로 독특함을 자아내며, 내 외부의 녹지공간을 바라보며 사람들이 여유를 즐길 수 있는 공간이 연출되고 있다. 뿐만 아니라 지상부로 연결되는 간선도로 진출입구의 상부공간에는 약 6,000㎡의 녹지광장공간이 조성되어 이벤트와 각종 어린이 놀이공간으로 활용되고 있다. 타워의 중심부에서부터 역삼각형으로 잘려진 듯한 입면 디자인은 간선도로의 중앙 분리대와 만나는 타워 남측 외주기둥을 드러나게 하여, 수직적 경

관형성과 함께 주위의 시선을 끌어드리는 역할을 하고 있다. 모노톤을 기조로 한 수직라인과 투명한 파사드는 건물의 생동감을 자아내며, 광장에 설치된 거대한 지붕은 바람막이 등 광장의 이용 및 활용 증진뿐만 아니라 도시 내 다양한 활동의 장으로서 랜드마크적 역할을 돋보이게 한다. 이렇듯, 토라노몬 힐즈는 품고 있는 간선도로와의 관계 속에서 기술적 제약을 적극적으로 활용하여 디자인을 시도하였고, 도시의 새로운 풍경을 자아내고 있다.<sup>3)</sup>

■ 동경의 상제리제거리를 조성하기 위한 에리어매니지먼트

사업은 초고층 빌딩의 완성에서 끝나는 것이 아니다. 지하터널 상부의 가로공간을 더 매력적이고 많은 사람들이 찾는 공간으로 만들어가기 위해서 2013년 7월부터 에리어매니지먼트 준비회를 설립, 본 가로를 「동경의 상제리제 거리」로 칭하고 가로공간의 이활용과 양호한 상태로 유지하기 위해 지역의 다양한 주체들과 협의를 추진하고 있으며, 카페거리 등의 사회실험을 검토하고 있다. **▲**



토라노몬힐즈 외부전경(좌)과 저층부 내외부 공간모습(우)

1) 出口 敦, 宋 俊煥의 2명, 群化する超高層の時代: 超高層建築の動向から見る21世紀初頭の東京都心, 日本都市計画学会 City planning review 63(1), pp.10~15, 2014  
 2) ① 설계: 니혼설계(日本設計) ② 부지면적: 17,068.95㎡ ③ 건축면적: 9,390.76㎡ ④ 연면적: 244,360.27㎡ ⑤ 층수: 지하5층~지상52층 ⑥ 구조: 철골조 일부 철골철근콘크리트조+철근콘크리트조 ⑦ 공기: 2011년 4월~2014년5월  
 3) 日本 新建築 2014년 7月号 pp.118~129