

글. 송준환_ Song, Jun-hwan

아마추치국립대학 대학원이공계연구과 건축디자인공학분야 조교

역공간 재편과 일체화된 도시재생프로젝트

_시부야 히카리에(渋谷ヒカリエ)

Urban Regeneration Project integrated with Station's Realignment Improvement
_Shibuya Hikarie

2020년 도쿄올림픽개최에 발맞추어 도쿄의 도시공간이 하나둘씩 재편되고 있다. 56년 만에 재실시되는 이번 올림픽을 도쿄의 새로운 엔진동력으로 활용하기 위한 적극적인 계획들이 도쿄주변 각 지구에서 검토·실시되고 있다. 도쿄도에서도 도쿄의 전체 미래상에 대해서 올림픽 개최 유무에 따른 서로 다른 2개의 그림을 지니고 있었고, 개최지 선정과 함께 「인간스러움의 회복」이라는 새로운 캐치프라이즈로 「도쿄 2020계획」을 공표하였다. 주요 프로젝트 내에는 작년(2014년) 8월호에 소개했던 하네다(羽田) 도쿄국제공항과 도쿄 전체를 순환하는 환상2호선 도로의 연결을 위해 민간부지 내 지하도로를 도입한 「토라노몬 힐즈(虎ノ門ヒルズ)」를 비롯하여, 도쿄 임해부(臨海部)의 LRT(Light Rail Transit) 구상, 외국인 관광객유치를 위해 역사적으로도 유명한 니혼바시(日本橋)의 재생계획, 하네다 도쿄국제공항과의 접근성 향상에 주요 거점지구의 재생계획 등이 순차적으로 진행예정인 것으로 2020년의 도쿄는 지금과도 사뭇 다른 모습으로 변해있을 것으로 예상된다. 이번에 소개하고자 하는 프로젝트 또한 도쿄 2020계획의 일환으로서 시부야(渋谷)역 주변지구의 재편계획에 대해서 설명하고자 한다.

시부야역은 6개의 역과 8개의 노선으로 이루어져 있고, 하루 300만 명이 이용하는 일본의 2번째로 큰 규모의 터미널(신주쿠역 360만 명)로서, 도쿄 내 최대 규모의 터미널이라고 할 수 있으며, 도쿄를 관광하게 되면 한번쯤은 가보는 곳으로 음악, 패션, 영상 등의 크리에이티브 콘텐츠 산업의 집적지라고도 말할 수 있는 젊은 도시이다. 하지만 1930년대부터 계속적으로 철도노선의 복잡함이 문제로 대두되어 왔는데, 2020 도쿄올림픽 개최와 함께 철도환승의 편의성 증진, 보행네트워크형 가로공간구성과 베리어 프리(barrier-free)계획, 노후화된 세장형 건물들의 지진/방재 문제 해결 등을 역 주변 지구전체를 대상으로 한 재생계획이 탄력적으로 움직이고 있다. 구체적으로 서로 다른 2개의 노선을 상호직통으로 연결하거나 여러 노선의 플랫폼을 이전하는 「철도개량사업」과 「도시기반정비사업」 등의 인프라정비사업과 「민간 개발사업」이 일체적으로 실시되고 있다.

■ 민간 대규모개발사업과 일체적으로 추진되는 인프라 재편사업

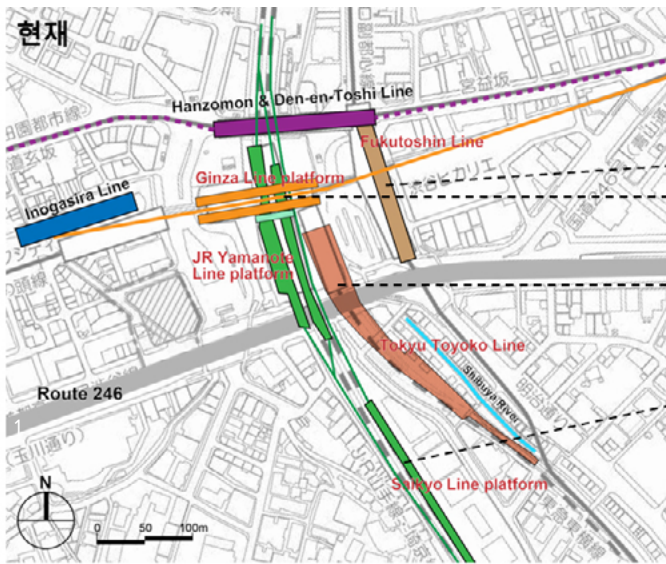
시부야 지구를 재생하는데 있어서, 철도노선 및 플랫폼의 평면적 재편뿐만 아니라 도심부의 한정된 도시공간 속에서 하루 300만 명의 역 이용객의 유연한 동선흐름을 위해서는 역시설과 역 앞광장 등의 입체적인 재편이 요구되었고, 이에 '어반 코어(Urban Core)'의 개념을 도입하여, 주변 민간부지와 역과의 수직적 연결을 통해 보행네트워크를 조성하고 있다. 앞으로 약 5년에 걸쳐 여러 개의 어반 코어가 조성될 예정인데, 첫 프로젝트가 「시부야 히카리에(渋谷ヒカリエ)」¹⁾이다.

이렇듯, 시부야의 도시재생은 먼저 「토지구획정리사업」을 통해 역 앞 광장과 하천 등의 도시기반의 재정리함과 동시에 건물부지와 철도용지의 집약화를 통한 공간 확보를 실시하였고, 다음으로 「개발사업과 철도개량사업」을 통해 철도상부 건물의 건설과 「도시재생특별지구」제도를 활용한 개발사업 내의 동서쪽 역 앞 광장 조성 및 이들을 연결하는 자유통로의 개량과 콘코스(Concourse)의 확충 등을 동시에 실시하고 있다. 인프라의 재편과 이를 통해 생겨나는 민간부지의 입체적 활용을 연쇄적으로 실시하여 파급효과를 극대화하고 있다.

■ 「도시재생특별지구」 제도를 활용한 시부야 히카리에

일본의 건축계획 및 도시계획법, 도시재개발법에 근거한 도시개발 제도에는 특정가구제도(1961년), 고도이용지구제도(1969년), 종합설계제도(1970년), 재개발촉진구 지구계획제도(1988년)가 존

1) 소재지 : 도쿄도 시부야구 시부야2초매 21번외 (東京都渋谷区渋谷2丁目21番外)
사업주체 : 도쿄 급행전철주식회사 및 도쿄문화회관 이적지 근접블록 권리자
용도 : 사무소, 점포, 문화시설, 주차장 등
부지면적 : 약 9,640㎡
연면적 : 약 144,000㎡
높이 : 약 182.5m
도시계획결정일(도시재생특별지구) : 2008년 3월
개업일 : 2012년 4월



시부야역 구조재편 방침(출처: 참고문헌#1 p.117 인용 제작생)

재하는데, 이들 제도는 민간부지 내에 확보한 공개공지의 면적 대비 용적을 완화하는 큰 틀에서 활용되어 왔고, 경우에 따라서는 사람들에게 개방되지 않아 활용되지 못하는 공개공지를 양산하는 등의 문제점을 지니고 있었다. 반면, 2002년 도입된 도시재생특별조치법에 근거한 도시재생특별지구제도는 민간부지 내 공개공지를 확보해야 할 의무는 없어졌고, 대신 외부 공헌이라는 개념으로 좀 더 다양해진 메뉴를 통한 도시재생이 가능하게 되었다.

시부야 히카리에의 경우, ①부지 내 다층적 보행네트워크의 형성 ②시부야에서 시작하는 생활문화의 교류공간 만들기 ③자연 에너지 활용에 의한 환경부하 저감 ④안전/안심한 마을만들기 추진 ⑤연쇄적기반개량과 지구계획의 일체적 정비의 추진의 5가지 메뉴에 근거한 외부공헌을 인정받아 계획되었다. ①은 상술한 어반 코어를 건물내부에 도입하여 역과 건물간의 수직적 연결 네트워크를 확보하고 있다(그림 참조). ②의 경우, 히카리에의 8~16층을 크리에이티브 스페이스와 홀 그리고, 영화관 등을 배치하여 시부야가 문화 콘텐츠의 거점이 될 수 있는 시설을 완비하고 있으며, 실제로 이외 3개의 도시재생특별지구제도에 의한 개발 사업에 있어서도 ②의 내용에 근거한 시설을 배치하도록 하고 있다. ③과 ④는 2011년 동일본대지진의 영향으로 더욱 강화된 내용으로, 내진설계 및 이산화탄소 배출량 감소를 위한 설비구축 뿐만 아니라, 지진 등 재해에 따른 귀책곤란자 등을 위한 일시적 수용소를 제공하는 지역방재 기능과 재해 시 혼란을 방지하는 정보발신 및 재해지원활동

시부야 히카리에 전경 및 내외부 모습(필자촬영)

등을 실시하는 운영체제를 구축하고 있는데 특히, 8층에는 시부야 구 방재센터 및 구민 서비스센터가 설치되어 있어, 재해지 관계 관청 및 지역재해조직과 직접적으로 연계·컨트롤하는 시스템이 구축되어 있다.

이렇듯, 공공기반시설의 정비와 민간 활력을 활용한 민간부지의 개발사업이 서로 연계·일체화하여 실시됨으로써 시부야 거점지구의 재생계획이 효율적으로 실시되고 있다. 또한, 민간부지의 건물 내부에 공공의 방재센터와 구민 서비스 시설 등이 설치되는 것은 우리나라에서는 좀처럼 보기 드문 개발계획이긴 하나, 앞으로 민간 활력을 이용한 효율적 공공자금의 운용이라는 측면에서는 참고 사례라고 볼 수 있다. 2012년 4월에 시부야 히카리에가 오픈하고 1년 만에 약 2,000만 명이 방문하였고, 이에 새로운 개발 사업이 더욱 탄력을 받아 추진되고 있다. 도쿄 올림픽이 개최되는 2020년, 시부야 지구를 방문하는 것도 좋은 관광 포인트가 될 것으로 판단된다.

<참고문헌>

1. Nikken Sekkei ISCD Study Team, Integrated Station-City Development-the Next Advances of TOD, a+u Publishing Co., Ltd, 2013
2. 東京都都市計画研究会, 東京2020計画地図, かんき出版2014

