

# ‘강남권 광역복합환승센터 스마트 통합운영시스템’ 연구

## 관련 현장 조사 및 자료 수집

부서 : 도시경영연구실  
자료제공 : 황민섭  
작성일 : 2019년 6월 27일  
게시요망일 : 2019년 6월 27일

### 제목 : [해외출장노트] ‘강남권 광역복합환승센터 스마트 통합운영시스템’ 연구 관련 현장 조사 및 자료 수집

※ 서울연구원은 2012년 10월부터 해외출장보고서를 발췌, 요약하여 공개하고 있습니다.

#### 1) 출장 배경

- 수탁과제로 진행 중인 「강남권 광역복합환승센터 스마트 통합운영시스템」 연구의 일환으로 홍콩의 MTR과 공항철도, 고속철도, 대중교통 환승장 및 복합쇼핑몰이 함께 조성되어 있는 가우룽(九龍)역과 홍콩역을 방문하여 관련 자료를 수집함

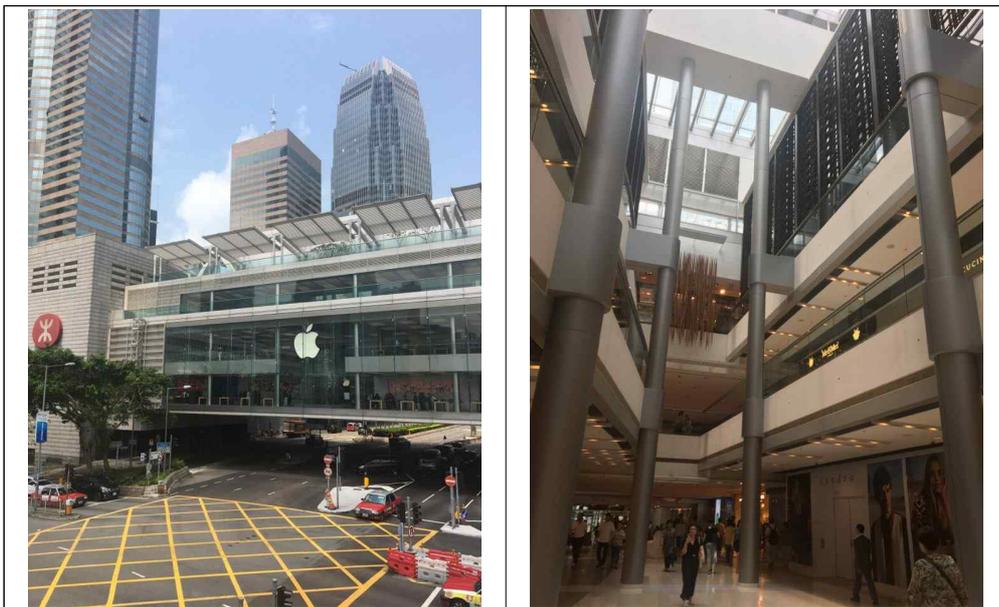
#### 2) 홍콩 복합환승센터 주요 현황

- 가오룽(Kowloon)역
  - Kowloon역은 Kowloon반도 서쪽 매립지역에 주거 및 상업시설과 함께 조성된 복합환승센터임
  - 대지면적 13.5ha에 조성되었으며, 홍콩공항과 연결되는 공항철도, 중국 본토와 연결되는 고속철도, MTR 지하철 노선 및 버스와 택시 등 지상과 지하에 걸쳐 여러 교통 플랫폼이 함께 공존함
  - 지상에는 복합환승센터와 바로 인접하여 대규모 주거시설과 호텔이 함께 개발되었고, 복합환승센터 내에는 교통환승시설 외에 별도의 상업시설이 조성되어 있음
  - 특히, 복합환승센터 개발 당시 주요 기능을 7개로 구분하여 패키지화 하였으며, 패키지 1번부터 4번까지는 주거 및 호텔 기능, 패키지 5번부터 7번까지는 쇼핑센터 중심으로 개발함
  - 각 패키지에 대해 개발업자들이 각기 사업이 가능하도록 구분하여 개발함으로써 효율적 개발이 가능하게 하였으며, 이 중 일부는 홍콩 MTR이 직접 운영하고 있음



- 홍콩(Hong Kong)역

- 홍콩공항 계획이 수립될 당시 홍콩 정부가 홍콩섬 북서쪽 해안에 약 20ha를 매립하였고, 이 매립지에 홍콩역과 IFC 콤플렉스 등이 함께 개발되었음
- 홍콩역은 부지면적이 5.7ha로 조성되었고, 남북 2개 지구로 구분되어 있는 인근 IFC 콤플렉스와 수변공간을 통합할 경우 총 74.7ha의 부지면적을 차지하고 있음
- 홍콩역은 공항노선의 동쪽 종착지점이며, MTR 노선뿐만 아니라 버스노선(Public Light Minibus Terminus)의 종착지, 택시, 인근의 페리(The Star Ferry) 선착장까지 연계되어 대중교통의 복합환승센터 역할을 하고 있음
- 홍콩역의 전체 연면적은 41.6ha이며, 이 중 업무시설이 54%를 차지하고 상업시설 22%, 호텔은 24%를 차지하며 주거시설은 없음



### 3) 주요 시사점

- 홍콩의 복합환승센터 개발 방식
  - TOD(Transit Oriented Development)로 불리는 대중교통 중심의 개발 모형은 개인 소유의 자동차 이용을 줄이기 위한 지속가능 도시개발의 한 유형으로 고안되었고 홍콩의 복합환승센터 개발 모형은 TOD의 가장 전형적이고도 성공적인 사례로 거론되고 있음(Dunphy et al., 2004)
  - 홍콩의 복합환승센터 개발방식은 MTR공사가 홍콩 정부로부터 토지에 대한 개발권한을 개발하기 이전 가격으로 매입한 뒤 이를 개발업자들에게 개발 이후의 가치로 판매하는 방식으로 이루어짐
  - 따라서 개발 이전과 이후 가치 차액에 기인하기 때문에 개발에 따른 이윤이 확실히 보장된다는 측면에서 MTR 공사의 재정적 지속가능성을 제고할 수 있음
  - 민간과의 이러한 파트너십 개발 방식은 개발에 따른 이익을 공공으로 환수하여 시민들에게 돌려줄 수 있는 대안 중 하나로 볼 수 있으며, 향후 서울시의 복합환승센터 개발과 개발이익의 공공화에 기여할 수 있는 모델로 평가할 수 있음
- 홍콩의 복합환승센터 운영 방식
  - 개발된 복합환승센터의 운영에 있어서는 패키지 방식으로 개발권을 분할하여 판매하기 때문에 다양한 주체가 참여하게 되며 해당 패키지 영역에 대해서는 개별 개발권자들이 관리 운영의 주체가 되며, 입찰 과정에서 관리능력도 평가의 주요 요소가 됨
  - 다만, 전체 복합환승센터의 메인 운영 및 공동시설, 연계시설, 시설간 조정 역할 등은 MTR이 직접 맡게 되며, 복합환승센터마다 MTR의 하부 조직으로 적절한 직원이 배치됨
  - 복합환승센터에 대한 운영조직 측면에서는 'on-site presence'원칙, 즉 조직과 직원이 늘 복합환승센터에 상주하는 것을 원칙으로 삼고 있기 때문에 이를 중심으로 다양한 운영주체들이 거버넌스를 이루어 이해당사자들의 의견을 반영하고 있음
  - 홍콩 MTR을 중심으로 하는 이러한 운영체계와 방식은 공공성을 중심으로 하되, 사업성을 동시에 추구하여 대중교통체계뿐만 아니라 도시 전체의 지속가능성 제고에 기여하고 있으며, 강한 사업성으로 인해 이해당사자들 간의 갈등이 발생할 수 있음에도 불구하고 MTR 공사를 중심으로 한 확고한 운영체계 구성으로 갈등을 조정해 나간다는 측면에서 서울시의 복합환승센터 운영에 적용 가능성이 높다고 판단할 수 있음