

일본 도로·철도시설의 복합적·입체적 활용관련  
담당기관 방문 및 사례답사

일본 동경, 요코하마, 쓰쿠바 국외출장  
2012.7.9~2012.7.11

차주영 부연구위원  
임강륜 연구원

건축도시공간연구소

(auri



## 목 차

I. 출장 목적 및 일정 .....	1
1. 출장개요 .....	1
2. 출장일정 및 업무수행내용 .....	1
II. 주요 기관 방문 면담내용 .....	3
1. 타이토구 2K540 운영센터 방문 .....	3
2. 코가네쵸 에리어 매니지먼트 센터 방문 .....	6
3. 재단법인 도로공간연구소 방문 .....	11
4. 국토기술정책종합연구소 방문 .....	17
III. 주요사례답사지 .....	23
1. 타이토구 2K540 사례 .....	23
2. 요코하마 코가네쵸 사례 .....	26
IV. 구독 자료 목록 .....	31

# I. 출장 목적 및 일정

## 1. 출장개요

### □ 출장명

- 일본 도로·철도시설의 복합적·입체적 활용관련 담당기관 방문 및 사례답사

### □ 출장목적

- 일본의 도로철도하부공간 활용관련 제도 담당기관 및 담당자 면담
  - 일본 국토교통성 국토기술정책종합연구소의 관련 연구 및 진행현황 파악
  - 재단법인 도로공간연구소의 도로하부공간 활용 사례 및 제도 등 실질적 진행현황 파악
- 도로철도하부공간 활용관련 소유기관 및 NPO조직 면담
  - 코가네쵸·히노데 스튜디오 사례면담을 위한 코가네쵸 에리어매니지먼트센터 방문
  - 타이토구 2k540 AKI-OKA ARTISAN 사례면담을 위한 2K540 운영센터 방문
- 도로철도하부공간 활용사례 답사
  - ‘코가네쵸·히노데 스튜디오’ 사례
  - ‘타이토구 2k540 AKI-OKA ARTISAN’ 사례

### □ 출장기간

- 2012.7.9.~2012.7.11.(2박 3일) / 출장자 : 차주영 부연구위원, 임강륜 연구원

## 2. 출장일정 및 업무수행내용

### □ 일본의 SOC시설의 입체·복합화 관련 법제도 파악

- 일본 국토교통성 국토기술정책종합연구소의 관련 연구 및 진행현황 파악
  - 전문가와의 면담을 통해 도로하부공간 활용 관련한 세부적인 법규 및 제도적
  - 시스템을 파악하고, 국토기술정책종합연구소에서 보유하는 관련 자료를 수집
- 재단법인 도로공간연구소의 도로하부공간 활용 사례 및 제도 등 실질적 진행현황 파악
  - 실제 조성 및 운영·관리가 가능할 수 있었던 하여 국내의 적용 가능성을 모색



□ 일본의 SOC시설의 입체·복합화 관련 조성사업 및 운영·관리현황 방문

- 코가네쵸·히노데 스튜디오 사례면담을 위한 코가네쵸 에리어매니지먼트센터 방문
  - 코가네쵸·히노데역 하부 도로활용 시설의 조성과정 및 설치·관리·운영 현황 조사
- 타이토구 2k540 AKI-OKA ARTISAN 사례면담을 위한 2K540 운영센터 방문
  - 야마토테선 아키하바라역과 오카치마치역 사이의 고가하부 활용 시설의 설치·관리·운영 현황 조사
  - 민간운영주체와의 면담을 통해 민간차원에서의 문제점 및 운영노하우를 파악

일 자	시간	지역	방문지 및 업무수행 내용
7/09 (월)	08:40 10:45	하네다 공항	◦김포공항 출발 ◦동경 하네다공항 도착
	13:00	하쵸보리역	◦숙소도착(Hotel Sardonyx Tokyo) 및 김영아씨(통역원) 미팅
	14:00 18:00	오카치마치역 (JR LINE)	◦타이토구 2K540 방문 및 담당자 면담 - 2k540 운영추진센터 담당자(미야모리) 면담 - 2k540 및 주변 고가철도 하부공간 활용현황 조사
7/10 (화)	10:00 12:00	코가네쵸역	◦코가네쵸에리어매니지먼트센터 방문 - 요코하마 코가네쵸 운영 NPO법인 담당자(야마노, 이지혜) 면담
	14:00 15:00	코가네쵸역	◦코가네 & 히노데 스튜디오 답사
	15:00 16:00	동경역	◦숙소로 이동
7/11 (수)	09:30 11:00	동경도 고토구 카바	◦재단법인 도로공간연구소 방문 및 면담 - 미야케, 나미카 연구원
	14:00 16:00	쓰쿠바시	◦국토기술정책총합연구소 도시연구부 방문 및 면담 - 와타나베, 다카야나기, 후지오카, 나미카와 연구원
	16:00 17:30	동경	◦하네다공항으로 이동
	20:15 22:35	김포공항	◦동경 하네다공항 출발 ◦김포공항 도착

## II. 주요 기관 방문 면담내용

### 1. 타이토구 2K540 운영센터 방문 및 현장설명

일 시 : 2012년 7월 9일(월) 14:00~15:30(회의시간), 15:30~17:00(현장설명시간)  
면담장소 : 2k540 운영센터 사무실(東京都台東區上野5 - 9)  
참 석 자 : 2k540(JR소속)-미야모리(宮森, 토달매니저)  
AURI-차주영 부연구위원, 임강륜 연구원  
통 역-김영아(동경대 신영역창성과학연구과 박사과정)



#### □ 제이알과 제이알동일본개발그룹의 소개

- 제이알은 제이알홋카이도, 제이알동일본, 제이알서일본, 제이알동해(센터), 제이알큐슈, 5개로 나뉘어져 있고 1989년에 국가소유에서 민영화 됨
- 2k540의 개발주체인 동일본개발그룹은 제이알동일본의 자회사로 수도권을 중심으로 노선의 거리 약2800km의 고가하부공간, 역주변지역의 개발/관리를 맡고 있음. 크게 개발관리사업, 쇼핑센타사업, 오피스주택사업, 물관음식사업으로 나뉘어 사업을 진행함
- 2k540은 이러한 개발사업의 일환으로 고가하부에 2010년 12월 10일에 1차로 30개 점포를 오픈하고 2011년 9월 17점포가 2차로 오픈함

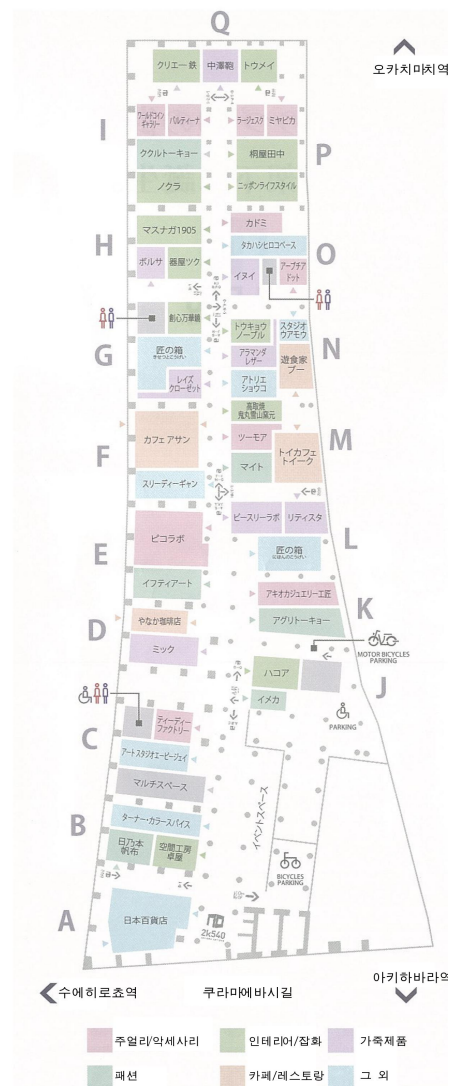
#### □ 조성 프로세스

- 2k540의 개발동기는 크게 두 가지로 볼 수 있음
  - 첫째는 고가하부공간에 사람들의 이동을 만드는 것임
  - 둘째는 지역활성화를 위해 개발을 하고자 함
- 이곳은 지역특성상전자상가로 유명하여 외부로부터의 인구이동이 활발한 아키하바라역과 아메요코시장의 활발한 상권이 조성된 우에노역/오카치마치역에서 가까이 위치하나 주로 창고와 주차장으로 사용되어 주변역에 비하여 통행인구가 많지 않았음. 따라서 흥미로운 시설을 위치시켜 우에노역에서 이곳까지, 아키하바라역에서 이곳까지 인구이동의 흐름을 만들고자 함

- 오래전부터 가죽과 주얼리 산업을 위주로 한 수공예 직공인이 많이 모여 있었음. 따라서 공방과 솜이 어우러진 공간을 제공하여 단순히 물건을 판매하는 백화점/상점과 다른 수공예품을 테마로한 점포 만들기에 힘을 쏟음. 현재는 국립미술관과 타협하여 미술관내 판매 상품을 직공인이 직접만들어 제품을 납품하고 2k540내에서도 판매하고 있음
- 제이알동일본개발그룹은 개발기획에서부터 상점주의 모집까지 전부 담당하였는데, 개발 초기 점포의 세입자를 모으는 것이 가장 어려웠음. 이곳은 아키하바라에 비해 이동인구가 없었기 때문에 상품판매가 용이하지 못할 것이라는 불안요소와 고가의 임대료라는 두 가지 결점이 있었음. 이곳은 방화지역으로 건물을 중량철골조로 건설해야했기 때문에 약 5억엔 이라는 높은 조성비용이 소요되었기 때문임
- 세입자 모집에서 가장 큰 역할을 한 것은 인터넷과 지인의 소개로 모집하였으며 미디어를 통한 노출이었음
- 이 주변지역의 중심 터미널인 동경역을 기준으로 이곳은 2540m 떨어져 있어서 2k540은 간격거리를 그대로 사용하여 지어진 이름임
- 외부건축가에 의한 설계를 도입하여 공방으로써 가장 최선의 장소를 만들고자 하였으며 기업이나 직공인을 상대로 앙케이트조사를 실시하여 아틀리에형 상점을 설계함

#### □ 성과(파급효과)

- 조성비용으로 5억엔이 소요되었는데 장기적으로 투자 회수를 예상하고 있기 때문에 적자라고 판단 할 수는 없음
- 2k540주변으로 수개의 점포가 생겨났고, 주변상가들이 같이 협업해서 이벤트를 열거나 하고 있음. 또한 많은 일자리도 창출되었다. 이전보다 보행자 수가 늘어났고, 지역이미지도 많이 좋아짐. 고가하부공간의 이미지인 어둡고 더럽고 시끄러운 이미지가 밝고, 오가는 사람 수가 늘어 안심할 수 있는 공간으로 변함



[그림 1] 2k540 내부구성도

\*인터뷰자료 인용

#### □ 협력체제

- 용지는 제이알 철도회사가 소유하고 있고 그 용지를 빌려 제이알동일본개발그룹이 임대료를 지출하고 제이알동일본개발그룹이 중간영역으로써 세입자로부터 임대료를 받고 있음. 고가하부공간의 활용은 수요를 고려하여 제이알동일본개발그룹이 제안하고 제이알 철도회사에서 판단하고 공간의 기능을 결정함
- 지자체의 특별한 협력은 없었으나 고가하부공간활용과 관련한 지자체의 건축허가가 필요했고 지역주민의 이해를 돕기 위한 설명회를 열었음

#### □ 관리·운영

- 현재 제이알동일본개발그룹이 관리하는 면적은 5000평방이고 이곳의 장점등을 선전하고 이벤트 공간의 정보발신을 맡고 있음. 관리자는 2명으로 한명은 토탈 메니지먼트를 맡고 있고 다른 한명은 이벤트기획과 선전에 관련한 일을 맡고 있다. 세입자와의 교섭은 이곳 관리자와 이루어지지만 본사에서 계약하고 있음
- 제이알동일본개발그룹과 세입자 각자가 매일같이 체크리스트를 작성하여 화재방지를 위해 체크를 하고 있으며, 화재시에는 제이알동일본개발그룹이 모든 책임을 지며 화재를 발생시킨 세입자는 탈퇴됨
- 소음이나 안전에 관한 세입자의 불평불만은 없음. 직공인들은 소음에 전혀 신경쓰지 않으며 오히려 소리를 만들어 내면서 물건을 만들고 있기 때문에 문제가 되지 않음. 공방의 역할과 고가하부공간의 활용을 적절하게 매치했다고 볼 수 있음

## 2. 코가네초 에리어 매니지먼트 센터 방문 및 현장설명

일 시 : 2012년 7월 10일(화) 10:30~12:00(회의시간), 13:00~14:30(현장설명시간)  
 면담장소 : 코가네초 에리어 매니지먼트 센터 사무실(横浜市中区日ノ出町2-158)  
 참석자 : 코가네초-야마노(山野 眞悟, 사무국장), 이지혜(아트팀 사무직원)  
 AURI-차주영 부연구위원, 임강륜 연구원  
 통역-송준환(동경대 신영역창성과학연구과 박사과정)



### □ 조성 프로세스 및 각 주체의 역할

- 먼저, 어떠한 주체가 있는 지를 보면, 크게 지역주민, 케이큐 민간철도회사, 지자체(요코하마시)의 3단체가 협력하고 있으나, 기본적으로 고가하부의 토지는 철도회사의 소유이고 지자체가 가지고 있는 토지는 없음
- 지금은 거의 건물이 없지만, 예전에는 건물로 매워져 있었으나 화재로 전소됨. 1945년을 전후하여 오오오카강 반대편에는 미군기지들이 존재했었고, 그 지역에 살던 사람들이 점점 밀려내려와 고가하부이 주거공간으로서 역할을 하게 됨. 이는 불법이었으나, 주거공간 부족이라는 시대적 상황에 따라 시에서는 묵언할 수밖에 없었음
- 이 와중에 경제적으로 생활이 힘든 사람들이 매춘행위를 하기 시작하였고, 이 상황이 악화되면서 매춘을 하는 동네로 전락해버리게 됨. 1960년에는 「천국과 지옥」이라는 일본 영화가 있는데, 그 영화에서의 지옥이 이 지역을 배경으로 하고 있음
- 1995년에 한신 대지진이 있었는데, 이에 대응하여 내진을 위한 고가하부 보강공사가 진행됨. 그 시기를 이용하여 지자체와 경찰이 협력하여 고가 하부에 존재하는 매춘점포를 모두 추방시킴. 이에 고가 하부에는 모두 없어졌으나, 주변으로 전이되어 매춘점포의 범위는 더욱 확대되어 버리는 역효과를 가져옴. 특히, <그림2>의 지구재생 마치즈쿠리 중점대처 지구의 안쪽이 매춘행위를 하는 주요 지역이 되어 버렸는데, 이 당시에는 일본인이 아닌 외국인들이 매춘행위를 하는 장소가 되어버림
- 2005년 1월에는 행정과 지역주민, 그리고 경찰이 연계하여, 지역의 매춘 점포를 전부 없애버렸는데, 이것이 바이바이작전임. 그 후, 코가네-X(Kogane-X)라는 지역주민이 주체하는 환경정화추진협의회를 만들게 됨. 그 결과, 매춘 점포는 모두 사라졌지만, 반대로

빈 점포들은 매우 늘어나게 됨. 그대로 방치해 두면 다시 매춘 장소가 되어 버리는 것을 방지하기 위해 요코하마시가 임대료를 내고 점포를 구매하는 형식을 취하여 점포를 모두 매수함

- 지역 토지 및 건물의 소유자는 일반적인 맨션처럼 매우 복잡하기 때문에, 먼저 알아보기 쉬운 장소부터 하나씩 3년을 계약기간으로 임대를 해 나갔는데, 3년이 만기되면 다시 3년을 계약을 하는 방식으로 진행하고 있음
- 빌린 장소의 활용에 있어서는 최초에는 방법 시설 등으로 활용하였으나, 계속 늘어나게 되면서, 다른 판매시설로 활용하려 하여도, 건물 공간이 너무 작고 지역 이미지 또한 안 좋기 때문에, 좀처럼 사람들이 잘 방문하지는 않음
- 그래서, 2008년에 아티스트나 크레이티브 활동을 하는 사람들을 이곳에 모으자는 생각을 지자체에서 하게 되고, 「재생」이란 차원에서 고가아래에 새로운 건물을 2개 짓게 됨. 이 2개의 TM튜디오로 사용하고자 하였는데, 소음과 진동 등의 문제 때문에, 좀처럼 잘 활용되고 있지는 못하는 상황임
- 2008년에 매춘했던 공간과 고가하부에 새롭게 지은 공간을 활용해서 전시회를 하게 되었는데, 그것이 『제1회의 코가네초 바자르』임. 이 바자르는 2012년까지 4회에 걸쳐 성공적으로 개최되고 있으며, 이는 지역이미지개선에 큰 영향을 주고 있는 것으로 판단됨





자르 행사를 기획하고 운영하는 일을 담당하는 것이고, 부수적으로 주변 시설을 관리하거나, 코가네-X의 정화환경추진협의회와의 활동방안 등을 논의하고 있음

- 운영비용은 약 70%는 요코하마 시에서 보조금을 받고, 요코하마 시에서 시설관리 운영을 위탁받고 있기 때문에 이에 대한 임대료 등을 받고 있음. 그리고 이외에 정부지원금, 요코하마시에서 3년에 한번하는 트리엔날레를 지원하는 데에 따른 수익금 등으로 운영됨
- NPO조직은 이사회와 사무국이 있는데, 이사회는 대부분이 지역주민들로서 13명이 존재함. 그리고 사무국은 12명이 존재함. 이사회에서는 1달에 1번 회의를 열어 NPO활동 및 비용들을 체크를 하고 있음. 사무국은 또한 4개로 분류되는데, 아트팀, 마치즈쿠리팀, 총무팀, 공보(프로모션)팀으로 나누어져 있음. 이외에도, 직영적으로 책 또는 아티스트 상점을 경영하는 팀이 존재함. 일상적으로는 시설의 관리 및 운영을 한다고 볼 수 있으며, 시설관리 또한 장기적인 것과 단기적인 것으로 나누어지는데, 장기적으로는 3년~5년도 있고 단기적으로는 1달에서 하루 또한 존재함. 사무국의 12명은 상주하고 있는 NPO 단체 내에서는 큰 조직이라 할 수 있음

#### □ 고가하부 스튜디오의 활용, 건설비용 및 발주계약관계

- 2개의 스튜디오의 건설비용에 대해서 형태적으로는 철도회사가 비용을 하는 형태이지만, 공사비의 약 5000만엔을 10년으로 나누어 연간 500만엔을 지자체가 임대료로서 지불하는 형식을 취하고 있음. 결과적으로는 지자체인 요코하마시가 전부 지불하는 형태가 되고 있음
- 철도회사도 이 지역의 이미지가 안 좋은 것에 대해서는 같은 인식을 하고 있었고, 이에 요코하마시의 건의를 통해 계획되었는데, 이는 요코하마시의 역할이 매우 컸다고 볼 수 있음
- 스튜디오가 만들어진 당시에 건설에 대해서는 공간활용 등에 대해서는 지역주민들의 워크숍으로 이루어졌고, 이 시설의 건설발주 등은 철도회사가 행하지만, 지자체가 부담하는 형식이기에 한국에서는 좀처럼 볼 수 없는 형식이지만, 전체적인 공사에 대한 책임은 요코하마시에서 지고 행하였다고 볼 수 있음
- 문제점은 10년 계약이 되어 있는데 5년이 지난 현재, 5년이 지나버리면, 무료로 철도회사가 스튜디오를 소유하게 되어버림. 민간철도회사가 이를 좋은 시설로 활용할지에 대한 문제점, 요코하마시가 재운영계약을 하려면 막대한 임대료를 다시 지불해야 되는 문제점이 있음



#### □ 지역이미지 개선 효과 및 시설운영의 독립성

- 2008년부터의 활동으로 보면, 큰 성과를 가져왔다고 판단됨
- 향후, 문제점으로는 매춘점포들이 현재 NPO단체에 의해서 관리되고 있는 점포가 전체의 3분의 1밖에 되지 않으며, 이외의 부분들은 아직도 여러 방식으로 악용되고 있는 것이 사실임. 예를 들면, 생활보호대상자들을 끌어들여 복지금을 타내는 사람들이 있는 등 문제가 많은 것이 사실이며, 이를 어떻게 해결해 나갈지가 숙제임
- 한편, 시설의 운영에 있어서, 실질적으로 2개의 스튜디오 모두 적자인 것이 사실임. 주변도 아직 상점지역화되어 있지 않기 때문에, 조성되고나면 독립시키는 것을 목적으로 하고 있음. 새롭게 만들어 지는 스튜디오에는 지역주민들이 일상적으로 모일 수 있는 카페와 작업을 할 수 있는 넓은 공방을 만들 예정임. 시에서 비용을 부담해서 만들어내는 프로젝트는 이것이 마지막임
- 이 지역이 독립적으로 자생하기 위해서는 지자체가 임대를 하는 것보다는 전체를 매매해 버리는 게 바람직하다고 보임. 지역 마치즈쿠리를 통해 도시재생을 하게 되면, 전체적으로 지가가 오르게 되고, 이는 바로, 지자체의 세수증가로 이어지기 때문에 경제적으로는 큰 가치를 가져온다고 볼 수 있음. 하지만, 전체적인 부동산 임대가격은 높아져 버리기 때문에 지자체에서의 임대는 불가능하게 될 뿐만 아니라, 저가로 임대하여 살고 있는 아티스트들의 공간도 사라지게 됨. 반면에, 높은 임대에도 불구하고 임대하여 들어올 수 있는 상점은 지역적 특성상 주변(강 반대편)에 산재하고 있는 매춘업자들이기 때문에, 결론적으로는 다시 매춘의 지역으로 전락해버릴 위험이 존재함. 따라서, 부동산 가치가 오르기 전에 공공의 부담으로 지역 부동산을 전수매매를 하고, 가치상승분을 시가 환원하는 식의 형태가 장기적으로는 필요하다고 판단됨. 비록 마을을 깨끗하게 하고 싶다는 지역주민의 의지 강하지만, 지자체와 경찰이 엄청난 비용으로 지원을 하고 있는 상황이기 때문에 이들 또한 하루빨리 부담을 덜고 싶은 것이 사실임. 요코하마시의 최종적인 목적은 세수로 정상적으로 돌아오는 마을을 만들고 싶은 것임

#### □ 법적인 구속력의 부재

- 본 지역은 마치즈쿠리 협의지구로 채택되어 있어, 건축사전심사를 받기 전에 협의를 하게 되어 있으나, 법적 강제력이 없고 다만, 충고에서 그치는 것이 사실임. 협의는 반드시 하게 되어 있지만, 결과에 대해 따르지 않아도 되기 때문에 이에 대한 강제력을 가질 수 있도록 하고자 하는 것도 본 센터의 임무라고 할 수 있음. 그리고 30㎡이하의 방을 만들어서는 안 되도록 하고 있는데 이 또한 강제력이 없음. 법적인 구속력이 없다는 게 가장 큰 문제점임

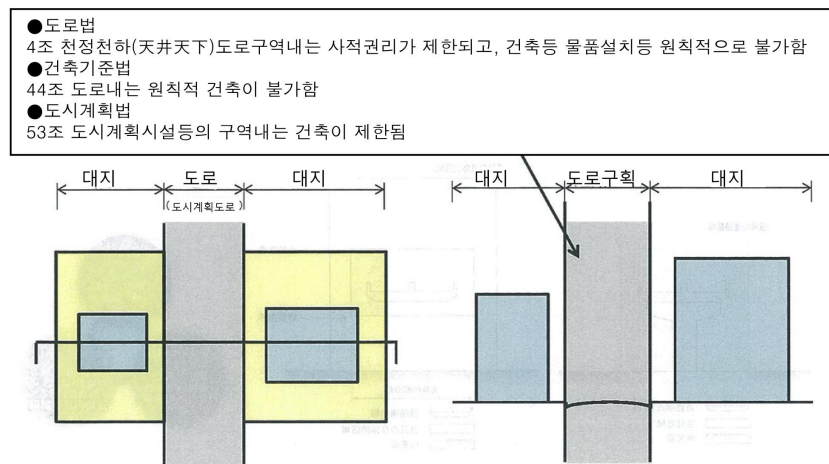
### 3. 재단법인 도로공간연구소 방문

일 시 : 2012년 7월 11일(수) 09:30~12:00  
 면담장소 : 도로공간연구소 회의실(東京都江東區木場2-15-12 MAビル 3階)  
 담 당 자 : 도로공간연구소-나미카와(並河 良治 연구이사), 미야케(見明 孝徳 조사부소속)  
 AURI-차주영 수석연구위원, 임강륜 연구원  
 통 역-송준환(동경대 신영역창성과학연구과 박사과정)  
 김영아(동경대 신영역창성과학연구과 박사과정)



#### □ 입체도로제도의 개요와 창설배경

- 일본의 도로의 제도를 설명하기 앞서 일본의 토지는 건물이 세워지는 땅, 강·해안·산·논과 같은 건물이 세워질 수 없는 공간, 도로, 세가지로 나뉘질 수 있음. 예를 들어 도로와 건물이 세워지는 대지가 있다면 도로법은 도로의 위의 천공에서부터 도로 아래의 지구 중심부까지 도로법이 적용되어 짐

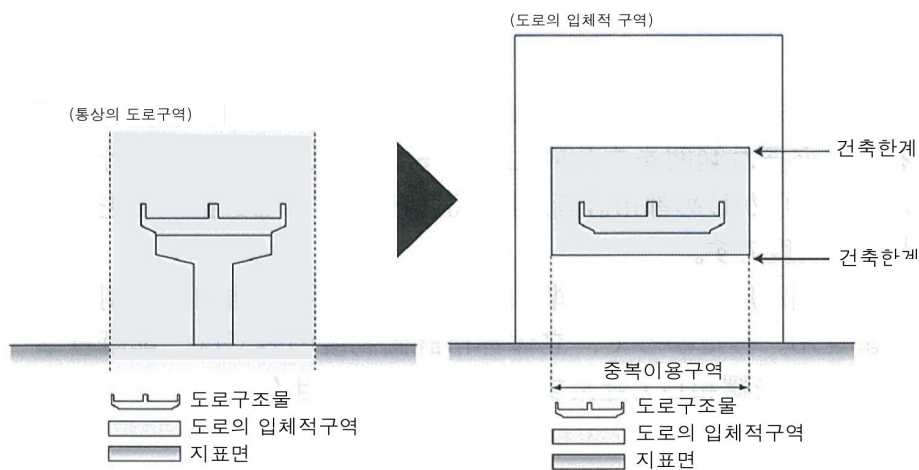


[그림 3] 도로공간의 입체적정비에 관한 주요한 법률

\*인터뷰 자료 인용

- 1985년, 일본의 버블기에 필요한 도로를 만들기 위해 토지를 구입해야했으나 지가상승으로 인해 토지를 구입할 수 없었음. 따라서 도로구역으로서 토지를 전부 사는 것이 아니라 공간을 사서 건물까지 함께 정비할 수 없을까라고 궁리할 수 밖에 없었음. 그 결과, 1998년에 이 제도가 생겨나게 됨

- 도로구역은 자동차, 사람의 이동을 가능한 한 가장 원활하게 소통시키는 것을 의미하기 때문에 여러 가지 소통에 방해되는 물건을 올려 두거나 건물을 짓는 것은 불가능 하였으나 도로의 상하를 이용하여 건물을 짓는 것이 가능하다는 제도가 1998년에 만들어짐. 그것이 도로법상 컨트롤 되는 [점용]이라는 제도임
- 점용이란 도로법상 특별히 물건을 두어도 된다는 인정하는 제도로 도로 위에 버스정류장이나 벤치 등의 설치가 가능하고 도로 아래에는 생활하는데 필요한 전기나 케이블, 하수도 등은 기본적으로 인정함. 그러나 도로위에서 이벤트를 하거나, 물건을 판다던가, 작은 박스를 설치한다든지, 신문이나 햄버거를 팔기 위해 작은 컨테이너 등을 설치하는 것 등은 사람이나 자동차를 통과를 방해하기 때문에 인정하지 않음
- 고가하부공간은 도로위에 구조물이 있고 그 아래의 하부공간을 말하는데, 1965년까지는 도로의 입체사용은 불가능 하였으나 1972년부터 모처럼 건설되고 비에도 젖지 않는 공간으로써 활용하고자하여 1983년, 2005년, 2009년에 걸쳐 제도가 완화된. 고가상하부공간은 도로를 지키고 관리하기 위해 도로 공간으로서 필요한 것으로 사용은 불가능하다는 것이 점점 유연해져서 관리는 자주하는 것도 아니고, 또한 관리라는 것은 교각을 둘러보거나 그 외에 필요 없는 공간은 사용하고 싶으면 활용하게 하자라는 것으로 2005년 가장 크게 변화 함



[그림 4] 도로의 입체적 구역의 이미지  
\*인터뷰 자료 인용

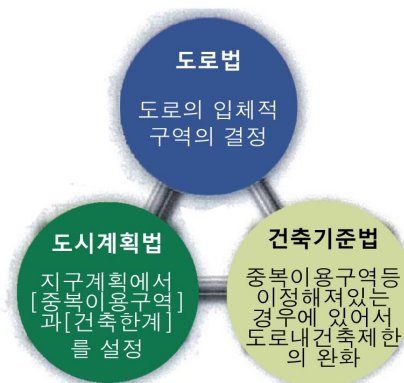
#### □ 고가하부공간이용도검토회를 통한 입체도로제도의 이용

- 제도의 이용방법은 도로관리자, 도시계획 전공 대학교수, 지역 지자체가 대체로 구성된 고가하부공간계획을 책정하기 위한 위원회, 기본적으로 [고가하부공간이용도검토회]로 이름지어진 검토회를 구성하고 회의를 통해 사용하고 싶은 이가 어떤 것을 어떤 목적으로

어떻게 사용하겠는지를 의견을 전하고 위원회와 어떤 공간으로 사용되어야 하는지 의논하는 회의를 갖음. 보통 그 지역에 필요한 공간, 이벤트등, 지역활성화를 위한 공간으로 사용됨. 도로관리에 문제가 없게 하기위해 예를 들어 폭발물 등의 사용 등은 도로사용법에 상세하게 규제하고 있음. 그러나 현재 검토회를 거친 입체도로제도에 실제로 사용된 예는 전국적으로 없고, 이제부터 이러한 검토회를 거쳐 이용되어야 한다는 의견이 거론되어질 뿐이다. 오카야마의 우회도로의 고가하부공간이용에 관한 검토회가 진행 중에 있음

#### □ 입체도로제도에 관련한 세 가지 법

- 도로의 점용제도는 도로법, 도시계획법, 건축기준법에 영향을 받는다. 간단히 설명하면, 도로법에서 도로를 새롭게 건설하거나 개축을 하면 도로공간을 다음과 같이 정해도 된다고 정의하고 있음. 도로법 47조항에 관련된 내용임. 건축기준법에서는 원칙적으로 도로 밖으로 건축물을 지어서는 안 되는 것이 원칙임. 도로내건축제한완화 라는 제도를 통해 건축기준법 44조에 관련된 내용임. 입체도로 사용을 인정하고 있음. 도시계획법에서는 건물이 도로에 걸리는 경우나 바람의 통풍을 방해하는 등으로 인해 오픈스페이스로의 기능이 없어져 버리는 것을 컨트롤 하기위해 도시계획법 12조 11항에서 정하고 있음. 따라서 이와 같이 세 개의 법률로 정하고 있기 때문에 예를 들어 입체도로법이라는 법이 존재하는 것은 아님



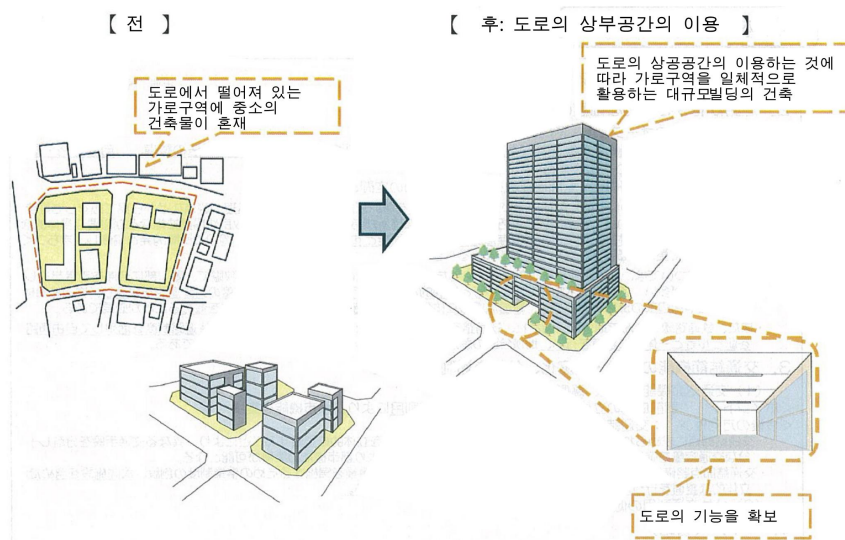
[그림 6] 입체도로제도의 틀  
\*인터뷰 자료 인용

#### □ 기존도로에 적용되지 않는 입체도로제도

- 1989년 일본의 버블기에 창설된 이 제도는 기존도로에는 이 제도가 적용되지 않는다는 것을 의미함. 그 이유를 말하자면 도로건설시, 도로건설용 토지를 구입할 수 없어 이와 같은 제도를 만들게 되었기 때문임. 용지매매시, 토지를 살 경우에 위/아래 전부 권리를

갖기 때문에 기존도로에 입체도로제도를 사용할 경우 도로 구역의 소유가 공지화 되어버림. 원래 도로는 국가나 현이나 시의 소유로 관리하는데 국가여도 공지화 되어버린 공간을 맘대로 사용할 수 있는 법은 없음. 만들어진 당시의 만든 이에겐 권리가 있기 때문에 함부로 건드리는 것을 불가능함

- 또한 일본의 법률 안에서 국유재산법이 있음. 재무성이 책정한 법률로서 도로, 특히 국도는 국유재산법의 대상으로 지정되어 있음. 국유재산을 함부로 매매하거나 처분해서는 안 된다고 정해져 있음. 절차로서 국유재산을 보통재산으로 바꾸어서 해지시키는 방법도 있으나 그것은 전국적으로 그 예가 없음. 도로란 국가를 위한 재산으로 국민의 세금으로 샀기 때문에 공간적으로 처분해서 민간화 하는 것은 기본적으로 해서는 안 된다고 정해놓고 있음
- 그러나 필요 없어진 도로를 해지하는 행위, [폐도]라고 하는 데, 도로법 안에서 보통재산으로의 변경이 가능함. 가운데 도로가 있었고 재개발하려는 장소는 이러한 건물을 지으면 이 도로는 사용되지 않기 때문에 필요가 없어진 도로는 폐지되고 주변의 좁은 도로로 면적이 배분되어 같은 면적만큼 주변도로가 넓혀짐
- [그림 7]과 같은 사례의 경우는 재개발을 해도 현 도로를 계속해서 사용하고자 하는 이들을 위해서 2011년에 내각부에서 도시재생특별착치법을 일부 개정해서 정한 사례임. 도시재생특별지구로 지정하여 입체도로구역의 공간을 개발하여 사용할 수 있게 완화 되었음. 민간사업자가 신청하여 지역활성화를 추진하는 내각부가 지역을 검토하고 최종결정함



[그림 7] 도로의 상공이용을 위한 규제완화 .

\*인터뷰 자료 인용

□ 입체도로제도의 이용이 더욱 증가할 것으로 예상

- 국가에서 계속 진행 중인 도로에 관한 연구의 내용으로 건물의 1층 부분에 역 앞 광장의 역할을 일부 넣는 디자인에 있어서 역 앞 광장의 토지를 전부 사지 않아도 되는 방법이나 역의 철도를 사이로 양 옆을 건널 수 있는 통로 자유통로라고 하는데, 이것을 입체도로제도를 사용해 더 만들기 쉽게 하자라는 방법이 의논되고 있음
- 도로교통성은 도로의 결절점을 만드는데 초점을 두기 때문에 역 앞 광장의 이용을 더욱 용이하게 하기위해 정비하고, 시가지가 분단을 없애기 위해 자유통로를 더욱 건설하고자 함. 도로 교통성 뿐만 아니라 5개의 제이알, 사철 오다큐, 케이오등 여러 철도회사들 또한 자유통로를 만들고자 하는 주체의 하나임. 따라서 전국으로 수 백개의 자유통로가 국내 생겨날 것으로 예상됨. 철도회사는 키오스크라던가 매점이라던가 하는 판매행위를 하고자 입체도로제도를 사용하고 싶어함.
- 고가하부공간의 활용제도는 도로 밑 공간을 사용해도 된다는 것이 기본이고 활용에 따른 이익은 없음. 점용비용료는 국고의 수입이 되는데 현재 매우 낮은 점용료를 받고 있기 때문에 점용료 제도를 재검토하고 있음

□ 고가하부공간의 구조물에 관련한 기준

- 구조물의 경우 하부공간의 구조적인 기준은 존재하지 않지만 건축구조물로서 방화구조물이 되어져야 함. 도로법에도 고가하부공간에 건설되는 건물은 도로의 조명 교환 등을 위해 도로관리자가 작업할 수 있을 정도로 기본적으로 50cm 이격되어져야 함

□ 5년의 갱신이 필요한 입체도로제도

- 일본의 도로점용제도는 기본적으로 5년간이 기한 있고 갱신을 기본적으로 인정하지 않음. 실제적으로는 갱신이 되는 경우가 많지만, 점용제도가 이용된 지역에 건물을 다시 짓고자 하는 사람들 또한 거의 없음. 따라서 부동산 투기가 불가능하며, 도로관리자는 건물의 존폐를 결정한다. 도로점용제도 안에서 함부로 건물을 지어서는 안됨

□ 인터뷰 담당자의 갱신기간의 연장과 방재관련 법률에 대한 입장

- 입체도로제도의 갱신기간을 5년이상 10년으로 늘리는 장치나 방법이 존재하거나, 통상의 도로위에 물건을 두는 일정기간을 늘리는 것은 있을 수 있다고 생각함. 그러나 5년이라는 기간이 어떤 여러가지 일을 하기에는 시간적으로 적절한 기간이라고 생각하며, 5년간에 재검해볼 수 있는 시스템이라고 생각함. 처음 5년간 모두가 납득할 수 없는 용도로 사용

되었을 경우에는 5년만의 재검 때 사용이 불가능한 시스템을 유지해야한다고 생각함

- 도로고가하부공간의 주차장에 큰 화재가 일어나 도로가 소각 될 위험이 있다면 고가하부 공간의 사용을 제한하는 것보다 방화문의 설치나 스프링클러등의 시설정비제도가 엄격해져야 할 것임
- 고가하부공간의 이용의 시민의 인식은 이런 공간의 비워두는 것보다 축구나 게이트볼을 할 수 있는 공간으로의 사용이나 프레하브의 음식점이 들어가면 좋겠다 라는 의견이 있음. 주차장이나 자전거주차장이나 마을의 관광안내소 등으로 사용했으면 하는 의견 등 수요가 매우 높음



#### 4. 국토기술정책종합연구소 방문

일 시 : 2012년 7월 11일(수) 14:30~16:00

면담장소 : 국토기술정책종합연구소 회의실(茨城縣つくば市立原1)

참 석 자 : 국토기술정책종합연구소-아카시(明石 達生, 도시계획연구실장)

후지오카(藤岡 啓太郎, 도시계획시설연구실장)

타카야나기(高柳 百合子, 도시계획시설 주임연구관)

와타나베(渡辺 春彦, 국제연구추진실)

AURI-차주영 부연구위원, 임강륜 연구원

통 역-송준환(동경대 신영역창성과학연구과 박사과정)

김영아(동경대 신영역창성과학연구과 박사과정)



##### □ 기존 도로의 상하부 복합이용을 위한 일본의 제도적 특성

- 일본의 경우, 같은 도로 또는 철도라 하더라도, 상부인지 하부인지, 그리고 도로인지 철도인지에 따라서 그 제한 규제가 매우 다름
- 철도의 하부는 특별히 제한이 없기 때문에 협의를 통해서 이루어질 수 있음. 이 경우, 토지를 누가 소유하고 있는지가 매우 중요하고, 시설의 고유의 법률적 제한이 있는지에 대한 것도 매우 중요함
- 도로의 경우는 공공의 것으로 규제가 매우 강하기 때문에 간단히 이용되지 않지만, 철도의 경우는 대부분 민간이 철도사업자이기 때문에 민간시설을 만드는 것에 대해서는 옹호적임
- 현존하는 철도의 하부를 활용할 경우는 일반 건축물을 짓는 것과 같은 법률이 적용됨. 건축물 부지, 용도 등에 따라 일반적인 건축물을 계획하는 것과 같음. 반면에, 철도를 고가화 계획을 하여 하부를 활용할 경우에는 도로정비비가 들어가기 때문에 비율로 보면 90%가 도로정비비, 10%가 민간철도사업자가 부담을 하게 되어 있음. 즉, 철도를 고가로 만들 경우에는 철도사업자는 거의 무상으로 만들 수 있게 되어 있음. 고가화의 주된 목적이 평면상에서 도로와 교차되는 것을 막는 것이고, 이에 향후 만드는 철도에 대해서는 원칙적으로 평면에서 교차되는 것을 금지하고 있음.
- 도로가 너무 많을 경우에는 철도만을 고가하는 것이 효율적이기 때문이, 연속입체교차사



업이라는 이름으로 철도 고가화하고 있음. 이렇게 되면, 철도 고가 아래부분의 활용할 수 있는 공간이 생기고, 주변 전체 시가지 또한 정비 및 개선할 수 있는 기회가 됨. 따라서, 연속입체교차사업을 할 경우에는 철도만이 아니라, 시가지 전체를 함께 정비하는 식으로 고려하는 것이 옳바르다고 볼 수 있음.

- 일본에서는 이를 구획정리사업과 함께 패키지화하여 행하는 것이 일반적이라 할 수 있음. 구획정리사업을 통해 지역파급효과를 크게 가질 수 있는 곳을 먼저 채택하여 시가지와 철도사업을 함께 행하도록 하고 있음.
- 우선사업 채택은 국토교통성에서 프로젝트의 경제효과를 평가하고, 정해진 예산을 적절히 활용할 수 있는 사업으로 책정하게 됨. 채택된 사업을 통해서 도로, 토지, 철도 등의 변화에 의해 전체적인 도시의 모습이 변화하는데, 이를 통해 재미있는 공간이 만들어 질 수 있는데, 철도고가의 아래공간 또한 이 계획 속에서 자리잡혀 있다고 볼 수 있음. 즉, 일본에서는 철도 고가사업을 전체 시가지 정비사업의 하나의 일환으로서 활용하는 것이 일반적이라 볼 수 있음

#### □ 일본의 철도 및 도시계획의 패키지화

- 일본의 약 100년전부터 철도의 역사를 보면, 철도만이 아니라 주변과 함께 개발하는 것이 간사이를 시작으로 비즈니스 모델로 발전되어 왔음. 동경 또한 이와 같다고 할 수 있는데, 역에 있는 백화점은 대부분 민간 철도회사의 백화점임. 2005년에 개통된 츠쿠바 익스프레스 또한 철도회사는 민간사업자인 제3섹터가 담당하고 연선이 통과하는 각 지자체와 함께 연계하여 구획정비사업을 진행하고 있음
- 철도역에 가까운 부분의 고가아래공간은 수요가 높기 때문에 민간에 의한 상점으로 이용되거나, 지자체에 의해서는 자전거 주차장으로 활용하려는 수요가 높고, 이외의 역에서 떨어진 지역에 대해서는 주차장으로 활용되는 것이 일반적임

#### □ 도로 상하부 공간의 활용실태

- 도로의 상하부활용은 매우 복잡함. 원칙적으로 도로의 상부공간을 활용하는 것은 불가능하다. 상부는 건물 등으로 활용하지 못하는 것이 필수적인데, 그 이유로는 제도의 구속력 과도 상통한다고 볼 수 있음. 예를 들어 상부공간을 활용할 수 있는 예외적 틀이 만들어져 버리면, 너나 할 것없이 그 예외적 틀을 활용하여 법을 통과할 수 있도록 계획하게 되고 결국 도로 위의 공간이 모두 건물로 지어져버리게 될 수도 있기 때문에, 이동을 주목적으로 하는 도로를 지켜야 하고, 통풍, 채광 등을 최저한으로 보장하기 위해 사전에 미

리 방지하는 것으로 볼 수 있음

- 입체도로제도 또한 좀처럼 실현되지 않는 제도인 것이 사실임. 반면에 도로 아래를 활용하는 것은 다양한 방법이 있음
- 도로 하부를 활용하는 것이 그게 두 가지가 있는데, 도로 하부를 도로 이동의 확보를 위한 주차장등, 도로 그 자체로서의 기능과 건축물로서의 활용방안이 있음. 도로 그 자체의 기능으로서의 활용에는 크게 문제가 없으나, 건축물 등으로의 활용에 있어서는 도로를 관리하는 도로관리자의 허가가 필요함. 즉, 도로관리자가 아닌 자가 활용하고자 할 경우에는 도로전용허가를 받지 않으면 안됨. 허가를 받으면 건축물 등으로 이용되기는 하지만 그리 쉽지는 않음. 매우 예외적이라 할 수 있음. 대표적인 예로서, 현재는 좀처럼 만들지 않도록 하고 있는데, 지하상가가 그렇다고 할 수 있음. 약 30년 정도 전에 사고로 인한 가스 폭발이 있어서 현재는 지하상가를 만들려고 하지 않고 있음. 역 앞 광장은 실제로 도로관리자가 관리하는데, 역앞광장의 아래를 지하상가로 활용하면 유효적이라고 할 수 있는데, 이것이 대표적인 예라고 할 수 있음

#### □ 도로 하부공간의 활용의 완화제도도입

- 전통적으로 도로 하부공간을 규제가 엄격한 것은 사실이나 민간이 활용을 할 수 있는 공간이기 때문에 완화방침을 세우고 있음. 정부의 공문(2005년)으로, 도시계획상에 문제가 없으면 정부에서는 건축물 계획 등을 허가한다고 제시하고 있음. 즉, 법률상에서는 지을 수 있는 건축물의 제한은 없지만, 도시계획과의 조정, 도로관리자와의 협의 등은 필요하고, 안전성에 문제가 없으면 지을 수 있도록 되어 있음. 하지만, 실질적으로 안전성의 문제, 공평성의 문제등 때문에 좀처럼 실현화 되지 않는 실정임

#### □ 도로의 관리책임소지 등의 문제

- 도로관리자가 관리를 하고 있는데, 이를 민간에 빌려주게 되면 임대하는 형식이 될 것인데, 일본 또한 한국과 유사하게, 일본의 도로관리자 또한 되도록 도로의 기능을 지키기 위해서 최대한 복잡한 권리관계를 만들지 않으려고 하고 있음. 입체도로 또한 토지의 가치가 매우 높아져서, 만들어져버린 도시 내 도로를 만들지 않으면 안되는 상황에서, 현존하는 건물을 이동시키는 것이 매우 힘들기 때문에, 이 제도가 어쩔 수 없이 만들어진 것임. 즉, 도로가 있는데 그 곳에 건물을 짓는 예는 없다고 볼 수 있음
- 입체도로제도에서 구분지상권으로 지하 도로를 만들고 그 위에 건물을 짓거나 하는 경우는 있으나, 지상도로의 상부에 구분지상권으로 통해서 건물이 생기는 경우는 매우 부분적

으로 존재함

- 최근 새로운 제도로써 도시재생특별지구가 있음. 이를 통해 2010년에 제정된 도시재생 특별장치법을 활용할 수 있는데, 동경의 긴자 등의 마츠자카야 백화점의 재개발에서 활용하고 있으나 이 또한 정치적인 배경이 크다고 할 수 있음

#### 입체도로:동경도 환상2선 신바시·도라노몬지구

##### 개요

- 1946년에 환상2호선 도시계획결정이 되어 (통칭 맛카사도로), 장기미정비의 상황
- 1998년에 입체도로제도를 활용한 환상 2호선의 도시계획변경(지하화)와 도시재생개발 사업(제 2종)의 도시계획 결정
- 도라노몬지구에 있어서, 도로와 건축물등을 복합이용해야하는 구역(중복이용구역)을 지정하여, 환상2호선의 구역의 상하공간에 재개발 건물을 건설
- 환상 제2호선의 정비와 함께, 블록내의 접근을 위한 부(副)도로 및 지구간선도로를 함께 정비



[그림 11] 도로상하 공간의 활용1

#### □ 인터뷰 담당자의 도로 또는 철도 상하부공간의 활용에 대한 입장

- 행정인으로서 법률적인 입장과 어반 디자이너로서의 입장이 있음. 어반디자이너의 입장에서는 많이 이용되는 역 주변 등에 대해서는 더욱 고도로 이용하는 공간 그리고 더욱 재미있는 공간을 만드는 것이 좋다고 생각하고 이에 철도 도로 등의 상하부공간을 활용하는 게 필요하다고 생각함
- 반면에, 법률적 입장에서 보면, 이는 어디까지나 예외적인 것이기 때문에, 이 예외적인 사례에 어떻게 가능하도록 하는지가 매우 어려움. 이를 가능하도록 하는 것이 도시계획결정이라고 생각하는데 지구계획제도 또는 도시재생특별제도 등, 특별한 도시계획결정이 없으면 활용이 안되도록 하는 제도 구성을 통해, 예외적이지만 도시를 위한 공간이 될 수 있도록 하는 것이 필요하다고 생각함
- 철도 고가화에 대해서는 세금의 투입이 되기 때문에, 그 이익을 철도회사가 가져가버리는 경우가 많은 것이 사실임. 그래서 이러한 개발업자들에게 어떻게 공공성을 확보하도록 해야 하는가가 큰 테마임. 도로의 경우, 열외적인 경우에 대해서만 완화를 할 수 있는 체제를 만들어야 된다고 생각함. 일본의 토지이용에 대한 법률은 별로 엄격하지 않기 때

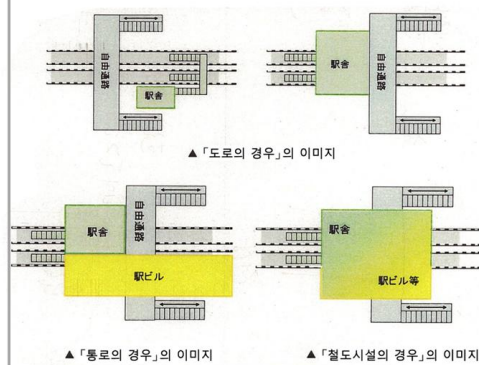
문에, 도로법 또한 그렇게 되면 문제가 될 수 있다고 생각함. 결국, 철도 및 도로의 상하부공간의 이용에 대한 공공성에 대해서 검토하지 않으면 안 될 것임

### 자유도로의 정비·관리의 요강(안)

- 도로·도시공간을 적극적으로 활용하기에는, 사업실시주체(도로관리자, 사업설계사업자)와 철도사업자들의 관계기관에 의한 정비·관리에 관한 룰 만들기가 중요
- 현재, 자유 통로의 정비추진에 있어서, 정비·관리에 관한 룰화를 위한 협의 중

#### 요강(안)의 포인트

- ◆자유통로의 정비에 있어서의 과제
  - 자유통로의 시설의 특성, 비용부담의 물이 불명확
- ◆자유통로의 분류
  - 도로 : 도로법 상의 도로
  - 통로 등 : 도시계획법상의 도시시설 등
  - 철도시설 : 철도사업법의 역사(驛舎)등
- ◆비용부담 및 유지관리
  - 자유통로의 특성에 맞추어 비용부담등을 조정 중
- ◆법적인 제약등
  - 도로 : 사권제한, 점용허가 등
  - 통로 등 : 건축제한 등
  - 철도시설 : 특별한 제한 없음



[그림 12] 도로상하 공간의 활용2

[표 8] 입체 도로의 패턴

구조 형식	개념도	사례
고속도로		 칸사이 국제공항선 린쿠타운
		 한신 고속미나토마치 남출로(OCAT)



	분리구조		  <p>한신 고속우메다 출로</p>
지하도로	분리구조		 <p>※당해 사업에 있어서는, 지하도로, 고가도로에 있어서, 일체도로제도를 적용</p> <p>수도고속 다이바시JCT</p>
SA·PA	일체구조		  <p>한신 고속이즈미오츠PA</p>
모노레일	일체구조		  <p>키타큐슈 도시모노레일</p>
주차장	일체구조		  <p>고베시 나가타 키타쵸 주차장</p>

출처: 일체도로사례집(2000), 재단법인 도로공간고도화기구

### Ⅲ. 주요 사례 답사지

#### 1. 타이토구 2k540 사례

□ 2k540 주변 현황(오카치마치역 부근, 아키하바라역 부근)



- 고가철도 주변으로 통행인구가 많고 활발한 상권
  - 주변에 아키하바라 전자상가와 아메요코시장 등이 위치함
- 다양한 종류의 상점이 위치
  - 고가철도 하부에 2k540뿐만 아니라 일반 음식점 및 헬스장, 사무용품점 등이 입지함
- 아키하바라역 부근의 고가철도 하부에는 주차장이 주로 설치되어 있어 주변 전자상가의 수요에 대응한 시설이 위치함
- 경관적으로 단정한 느낌은 주지 않지만 보행자가 많고 활기 있는 모습을 띄고 있음

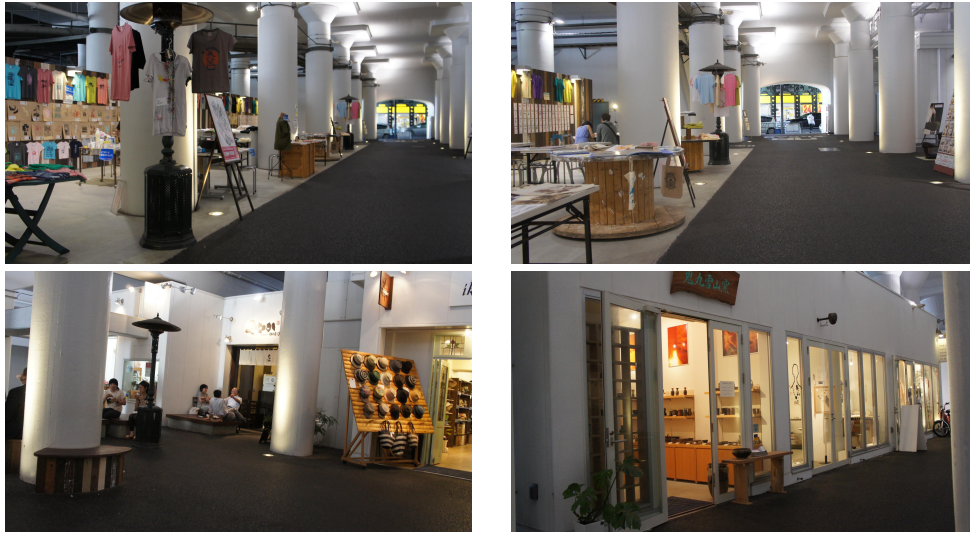
□ 2k540 외부 및 출입구 전경



- 고가철도 주변 보행전용도로의 확보
  - 고가철도 주변으로 보행전용도로가 설치되어 있어 쾌적하고 안전한 보행이 가능함
  - 보행로에 잠깐의 차량주차는 허용하나 장기적인 주차는 금지됨
- 보행전용도로는 비상시 진입로로 사용됨



## □ 2k540 내부 공방 및 상점



- 철도하부공간의 특성을 살린 공간적 구성
  - 철도하부공간이라는 장점을 살려 아늑한 분위기를 형성
  - 조명을 이용하여 편안한 느낌을 연출
  - 길의 결절점(node)에 사람들이 쉴 수 있는 편의시설과 작품전시공간을 조성
- 다양한 예술가들을 유치하여 개성있는 상점 형성
  - 다양한 예술가들의 작품활동에 의해 개성있고 재미있는 물건들이 전시
  - 예술가들의 작업과 상행위가 동시에 이루어진다는 특성이 있음

## □ 고가철도 구조물과 건축물간의 처리



- 법적으로 소방시설만 갖추어지면, 고가철도 하부에 개별적인 건축물의 건축이 가능함
- 고가철도 구조물과 개별건축물 천장 간에 일정거리가 이격되어 있음
- 국내와는 다르게 지붕이 있는 완전한 건축물이 설치됨으로써 소음과 진동, 먼지로부터 보호됨

#### □ 키오스크 및 자전거주차장



- 2k540의 통합적인 디자인에 의해 상점 위치 및 상호명이 주출입구에 깔끔하게 정리되어 있음
- 주변 고가철도 하부의 상점들이 외부로부터 개별적으로 접근할 수 있는 것과 다르게 내부 아케이드를 통해 진입하여 햇빛과 비를 피하면서 편하게 쇼핑이 가능
- 자전거 주차장을 따로 마련하여 주변 주거지에서 자전거를 타고 접근하여 쇼핑이 가능



## 2. 요코하마 코가네쵸 사례

### □ 마을진입로 및 마을공동체 야외 작업장



- 낙후지역에서 지역주민, 요코하마시, 경찰의 연계에 의한 지역재생이 진행 중
  - 제2차 세계대전 이후 주변 미군기지가 들어서면서 불법적인 매춘행위가 성행하고 지역적으로 굉장히 낙후되었음
  - 지역주민이 주체가 된 코가네-X(Kogane-X)라는 환경정화추진협의회와 요코하마시의 지원을 통해 기존의 매춘공간을 예술가들을 위한 스튜디오로 재활용
  - 일부 불법적인 주택임대가 남아있지만 공공과 지역주민의 지속적인 협업을 통해 바뀌어나가고 있음
- 지역의 중심을 관통하는 고가철도를 중심으로 주민작업장, 히노데스튜디오 등의 시설들을 배치
  - 마을(지역)로 진입하는 입구의 고가철도 하부에 주민들의 야외 공동작업장이 설치되어 있음

○ 고가철도와 주변 건축물들간의 유기적인 연계

- 고가철도 양옆이 마주한 건축물과의 거리가 굉장히 짧으나 유기적인 연계가 가능하다는 장점이 있음 → 지역단위에서 고가철도하부와 주변 건축물을 동시에 활용가능

○ 평일임에도 불구하고 주민들간의 활발한 왕래와 활동이 있었음

□ 히노데스튜디오 및 Artbook Bazaar



○ 히노데스튜디오는 지역주민들을 위한 문화·예술체험의 공간이자 예술가들의 작업공간

- 예술가들의 다양한 작업 활동들이 이루어지고 있음
- 작업과정에서의 소음은 고가철도 소음과 함께 상쇄됨



- Artbook Bazaar는 지역주민들의 문화소비와 휴식의 공간으로 활용
  - 헌책을 포함하여 다양한 분야의 서적들이 판매되고 있음
  - 지역주민들이 찾아와 독서 및 서적을 구입함
- 스튜디오와 Artbook Bazaar을 이용하고 시설 중간의 빈 공간에서 지역주민들이 더위를 피해 휴식을 취함

#### □ 고가철도 건너편 개인 작업실



- 기존 불법적인 매춘점포의 재활용
  - 고가철도 건너편의 건축물에 예술가들을 위한 스튜디오를 마련
  - 저렴한 임대료와 유동적인 임대기간 조절이 가능하여 젊은 작가들의 인기가 높음
  - 1인이 작업하기에 적당한 크기로 화가, 설치미술가, 작가 등 다양한 예술가들이 작업을 진행하고 있음
- 창작 욕구는 높으나 금전적으로 여유롭지 못한 예술가들에게 인기가 높음

## □ 주민작업공간



- 마을(지역)로 들어오는 입구로 지리적으로 중요한 장소에 주민들을 위한 작업공간이 위치
- 주민들이 모여 다양한 활동들을 진행하고 있음
- 비교적 저렴한 비용에 주민들을 위한 효율적인 공간창출이 이루어짐

## □ Kogane-X Lab



- 2층으로 이루어진 건축물로 지역대학의 수업 등 생산적인 활동들이 이루어짐



□ 공사 진행구간



- 조성된 공간을 제외한 나머지 고가철도구간도 다른 시설조성이 진행되고 있음

## Ⅵ. 구독 자료 목록

1. 재단법인 도로공간고도화기구, 「개정판 입체도로사례집」
2. Koganecho Area Management Center, 「Koganecho Bazaar Guidebook」, Koganecho Area Management Center, 2008
3. Koganecho Area Management Center, 「Koganecho Annual Report 2009」, Koganecho Area Management Center, 2011
4. Koganecho Bazaar Office, 「Koganecho Bazaar Report」, Committee for Koganecho Bazaar, 2008
5. Koganecho Area Management Center, 「Koganecho Annual Report 2010」, Koganecho Area Management Center, 2012

기타

- Kogane-X 브로셔
- Koganecho Art School 브로셔
- Koganecho Bazaar 2011 브로셔
- 2k540 AKI-OKA ARTISAN 브로셔
- 입체도로제도(立体道路制度の概要)