

국제화출장 결과보고서

용산양여부지 복합개발사업의 성공적 수행 및
용산권내 LH 참여사업 발굴을 위한 해외 선진사례 조사

2019.12.

미군기지본부

□ 배경

CEO 지시사항

- 양여사업의 방향을 수익성추구에서 벗어나 지역발전 기여로 전환한 것은 상당한 의미가 있으므로 관련부서와 협업하여 좋은 사례를 만들어 주시기 바람
- 용산국제업무지구의 사업 참여방안 등을 검토하고 용산권 개발에 대한 종합적·전략적 개발계획을 마련
- 전문가와 네트워크를 구축하여 LH와의 협업을 비롯해 포럼·옹역 등을 통한 사업실행력을 확보를 통해 공공디벨로퍼로서 핵심적 역할을 수행
- (공공역할강화) 용산도심과 개발여건이 유사한 해외 복합개발 선진사례조사를 통해 대규모 양여부지 복합개발사업(총사업비 6조) 및 공공디벨로퍼로의 역할을 성공적으로 수행하고,
- (사업영역확대) 이를 모태로 용산국제업무지구 등 용산권내 LH가 참여할 수 있는 용산도시재생 연계사업을 모색하여 사업영역 확대를 추진코자 함

□ 기간 및 출장자

- 출장일시 : 2019.11.03(일) ~ 2019.11.08(금)
- 출장지역 : 미국 (뉴욕, 보스턴)
- 출 장 자 : 미군기지본부장, 신승국 차장, 이승훈 차장
- 방 문 지 : (보스턴) 빅딕, (뉴욕) 록펠러센터,배터리파크시티, 허드슨야드, 허드슨야드릴레이티드, 센트럴파크

출장일정		출발지	도착지	방문기관	주요내용	이동수단 (비행편명)
월일	시					
11.03 (일)	09:30~09:00	인천	보스턴	-	09:30 인천출발 /11:00 뉴욕도착	KE 091
	14:00~16:00	보스턴		빅딕	고가 철도 정비를 통해 1단계 사업 지구예 2,558호 주거, 호텔, 오피스 등 민간개발사례	
11.04 (월)	08:16~12:30	보스턴	뉴욕	-	08:16 보스턴출발 /12:30 뉴욕도착	AMTRAK
	14:00~18:00	뉴욕		배터리파크시티	폐허 공장건물을 지역특성을 살려 대형 식품마켓 및 레스토랑,카페, 빈티지 샵이 모두 들어가 있는 뉴욕 최고의 트렌디한 복합 문화공간	임대차량
11.05 (화)	10:00~12:00	뉴욕		록펠러센터	철도차량 기지를 재개발하여 5,000 호 주거, 2만3000개 일자리 창출한 사례	임대차량
	센트럴파크			대규모 수변공간 재생을 추진한 워터프론트 프로젝트 사례조사		
11.06 (수)	10:00~12:00	뉴욕		허드슨야드	철도차량 기지를 재개발하여 5,000 호 주거, 2만3000개 일자리 창출한 사례	임대차량
	14:00~18:00			허드슨야드 릴레이티드	Anacostia Waterfront 프로젝트 등 에 배경, 진행과정, 시사점 등 인터뷰	
11.07 (목)	12:00~16:25	뉴욕	인천	-	· 22일 16:30 인천 공항 도착	KE 082
11.08 (금)						

1. [보스턴] The Central Artery/Tunnel Project (빅딕)

□ 개발배경

- 1950년대 초반 보스턴 도심에서 로건공항으로 연결되는 도로는 차량의 증가로 교통정체가 상습적으로 발생함에 따라, 해결책으로 보스턴 도심을 관통하는 8km에 이르는 Central Artery이라 불리는 고가 고속도로를 7년에 걸쳐 도심내에 건설
 - * 개통당시 일일교통량 7만5천대의 차량 통행 가능
- 차량증가율이 현저히 높아지면서 다시 교통정체가 발생하였고, 외관도 노후화하면서 도시 미관을 해치는 흉물이 되었으며, 항구도시인 보스턴의 수변공간과 도심을 분절시키고 도심의 물리적인 확장을 불가능하게 함
- 보스턴의 유서깊은 건물들을 그대로 보존하고, 도시의 기능을 해치지 않으면서 교통문제를 해결하기 위하여 The Central Artery/Tunnel Project(일명 Big dig)를 추진

□ 사업경과

- | | |
|-------------|-------------------------------------|
| ○ 1959 | 보스턴 도심 고가고속도로(Central Artery) 개통 |
| ○ 1972~1985 | 도심고가 지하화 개념화 작업 |
| ○ 1982 | 환경영향평가착수 |
| ○ 1991 | 지상공간 계획 및 상세 조닝 |
| ○ 1992 | 지상공간 공사 시작 |
| ○ 1995 | 테드 윌리엄스 터널 개통 |
| ○ 1996 | 지상공간 명칭 지정(Rose Kennedy Greenway) |
| ○ 1999 | 지상공간 건축물 개발업자 선정 |
| ○ 2000~2001 | 지상공간 건축물 마스터플랜 최종 완료 |
| ○ 2003 | 레너드 P자킵대교 및 93번 지하고속도로 개통 |
| ○ 2004~2005 | 지상공간 오픈스페이스 완료(고가도로 철거) 및 건축물 공사 진행 |
| ○ 2007 | 전체공사 완료(일일통행량 245,000대) |

□ 사업현황

- 사업명 : The Central Artery/Tunnel Project(CA/T)
 - * 빅딕(Big dig) : 거대한 땅파기 작업
- 위치 : 보스턴 93번 지하고속도로 일대 등
- 사업기간 : 1991년 ~ 2007년
- 총사업비 : 24조9천억원(이자비용 포함)
- 세부 개발내용
 - (93번 지하고속도로) 기존 6차로의 고가고속도로(Central Artery)를 지하화하여 8~10차선의 지하고속도로 건설(길이 5.6km)
 - * 지상공간은 로즈 케네디 그린웨이 조성(길이 2.3km)
 - (레너드 P자킴대교) 찰스강을 지나는 세계에서 가장 폭이 넓고(180피트) 유일하게 비대칭구조로 설계되어 케이블로 지탱하는 사장교
 - (테드윌리엄스 터널) 보스턴 시내 남쪽에서 끝나는 I-90(메사추세츠 터파이크의 보스턴 구간)을 로건공항까지 연결하는 수중터널



<사업개요>



<지하차도 시작부위>



<사업전>



<사업후>

□ 시사점

- 교통인프라 재생사업으로 상부도로에 의한 도시단절을 회복하고, 교통, 녹지 등 주민 삶의 질을 향상
- 지상부지(109만 m^2)의 75%는 도심녹지(공원) 조성, 25%는 상업개발 부지로 조성되어 일산화탄소 12%감소 효과
- 공사의 진행과정과 진척에 따른 교통노선의 변경 등 모든 세부사항들을 공개하고 동영상으로 미리 시민에서 홍보하여 시민들의 반발에 대하여 적극적으로 민원 대응 조치
- 당초 빅디그 건설시 28억달러(3조2000억원)를 예상하였으나, 실제 5배인 146억달러(16조8000억원) 소요, 향후 주정부가 2038년까지 부담해야 할 이자부담 70억달러를 더하면 총비용은 216억달러(약 24조9000억원)로 추정
- 1998년 완공을 목표로 1991년 착공하였으나, 실제로는 2002년부터 순차적으로 개통돼 2007년 최종 완공됨에 따라, 대규모 프로젝트 추진시 사업초기부터 준공시까지 총공사비 및 공사기간 관리가 중요

2. [뉴욕] Battery Park City (배터리파크시티)

- 위치: 뉴욕시 로어맨하튼 남서측 허드슨 강변 일대
- 면적: 37만5천m²
- 사업기간: 1968년~2004년
- 사업사행자: Battery Park City Authority(BPCA)
- 시설비율: 업무(9%), 주거(42%), 녹지(30%), 도로 및 기타(19%)



□ 개발배경

- 20세기 초중반, 세계대공황과 컨테이너의 발달 등으로 로어 맨하튼의 해운업이 점차 쇠퇴하면서 허드슨강을 따라 새로운 항만시설 건설, 인공매립지 건설 등의 개발 필요성 대두
- 1960년대 초, 뉴욕 주지사가 최초로 개발 계획을 제안하였고 뉴욕 시장이 미래도시의 개발을 제안함에 따라 노후한 부두와 창고 등의 재개발에 대한 마스터플랜 계획
 - * 야간인구를 끌어들이기 위하여 주거지와 직장을 근접시키는 도시개발 필요
- 도심지역의 거주기능 부활과 로어 맨하튼의 확장 그리고 보다 더 많은 오픈스페이스의 제공을 목표로 총 37헥타르의 면적에 1만4천개의 주택과 연상면적이 55헥타르의 업무기능을 제공하며, 전체의 30%가 공공공원, 광장, 수변산책로를 포함하는 오픈스페이스로 조성

□ 사업경과

- 1963년 뉴욕주지사의 의해 개발계획 창안
- 1968년 계획수행과 관리를 위해 BPCA(Battery Park City Authority) 설립
- 1969년 마스터플랜 발표
- 1972년 기존 부두시설 매립공사를 위한 채권 발행
- 1976년 12만2천여평의 토지조성(부두시설 매립, 조성공사 완료)
- 1977년 뉴욕시 재정 악화로 2년간 공사 중단
- 1979년 마스터플랜 수정
- 1980년 본격적인 개발착수
- 1987년 BPCA, 1억 8,700만 달러의 채권 추가 발행
- 1990년 BPCA, 1억 5,000만 달러의 채권 추가 발행

□ 사업현황



World Financial Center



공원(공공용지)



- ①North Residential ②World Financial Center
- ③Gateway Plaza Rector Place Residential
- ⑤Battery Place Residential

<토지이용계획(1979년 마스터 플랜)>

토지 용도		면 적	용 도 비 율
주거용지		154,188 m ² (약 46,641평)	42%
상업용지		35,208 m ² (약 10,650평)	9%
공공용지	계	113,314 m ² (약 34,277평)	30%
	산책로	24,686 m ² (약 7,467평)	
	공원/플라자	88,627 m ² (약 26,810평)	
도로		72,035 m ² (약 21,790평)	19%
합계		374,745 m ² (약 113,358평)	100%

○ 시설 현황

구분	세부내용
업무 시설	5개동 총 연면적 790,217m ² (약 239,040평)
상업 시설	52개 Shop과 서비스 시설 연면적 약 9,300m ² (약 2,813 평)
주거 시설	총 6,800호, 거주자 약 9,000명
교육 시설	초. 중. 고교 각 한 개씩 총 3개 공립학교
문화/오락 시설	박물관 2개, 기념비 2개, 요트 선착장, 영화관, Winter Garden 등
호텔	리츠 칼튼 호텔 (객실수 298개), 엠바시 스위트 호텔 (객실수 463개)
오픈 스페이스	강가 산책로와 공원

○ 재원마련

채권발행	부지매입비용충당, 인프라시설 확충, 기존의 부채상환
부동산세 징수(PILOT)	BPCA는 개발지역의 부동산세를 뉴욕시를 대신해 징수하여 개발 지역 내 공공시설 설치 및 유지 관리 비용으로 충당하고 그 나머지 금액을 뉴욕시에 납부
매매세 징수(PILOST)	BPCA가 개발구역내의 모든 공사현장을 관리하기 때문에 뉴욕주 법에 따라 공사에 사용된 자재의 매매와 인건비에 대한 세금을 개발자로부터 징수
토지장기임대	개발사업자에게 2069년까지 장기 임대하여 임대료 수입 발생

□ 시사점

- BPCA(배터리파크시티 개발공사)를 설립을 통해 개발계획, 공공환경 개발, 재정집행 및 사후관리 등 프로젝트 매니저 역할 수행 및 민간과 공공의 역할 분담을 통한 지속가능한 도시개발 추진
- 뉴욕시로부터 2069년까지 토지를 장기 임대하여 BPCA는 상업·주거용지는 개발업자에게 재 임대, 공원과 도로 등 공공용지(전체의 49%)에 대해서는 개발권을 소유하고 난개발 가능성을 차단
- 초기 공공투자의 재원 마련을 위해 장기 채권 발행 및 개발시 매각이나 분양이 아닌 임대방식을 도입하여 임대료 수입으로 채권의 원금과 이자 상환

3. [뉴욕] Rockefeller Center (록펠러 센터)

- 위치 : 뉴욕시 맨하튼 동서로 5번가~6번가
- 면적 : 89,000m²(21개동)
- 사업기간 : 1930년~1939년
- 사업시행자 : John D. Rockefeller Jr
- 건축가(마스터플랜) : Raymond Mathewson Hood
- 건물높이 : 최고높이 159m, 70층(GE빌딩)



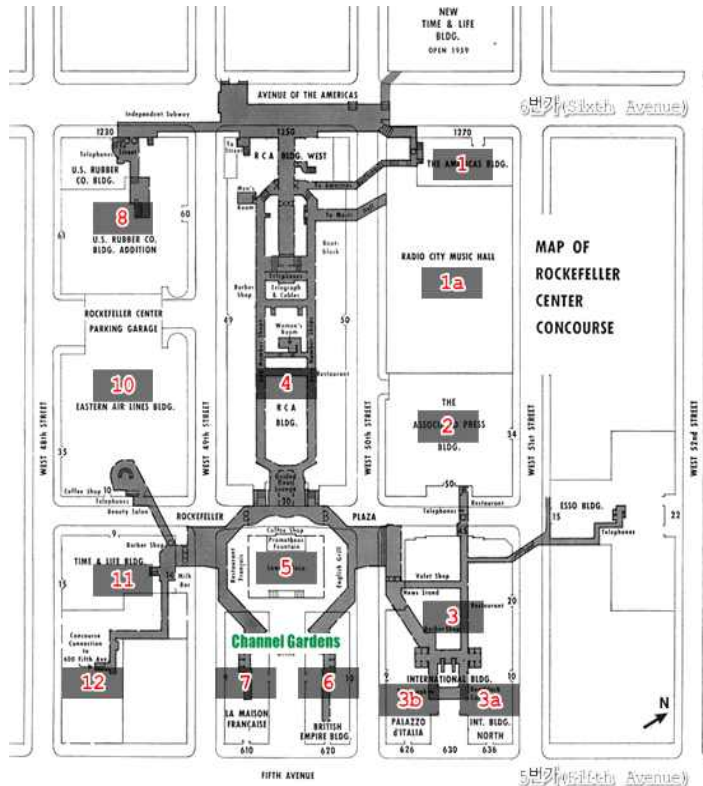
□ 개발배경

- 1928년 미국에서 손꼽히는 자선가로 알려졌던 존D,록펠러 2세는 컬럼비아 대학으로부터 넓은 토지를 빌려 매트로 폴리탄 오페라와 제휴하여 대규모의 오페라 하우스를 지을 예정이었으나,
- 대공황으로 계획이 무산되고 토지 처리문제로 고심하던 그는 상업의 중심지를 지을 것을 결심, '도시속의 도시'라 불리는 당대 세계 최대의 다기능 복합건물을 건설

□ 사업현황

- 70층의 GE빌딩을 중심으로 21개의 빌딩이 밀집되어 있으며, 6만5천명의 인원을 수용
- 식당, 은행, 쇼핑센터, 영화관, 학교 등 도시의 모든 기능이 갖춰져 있어 록펠러 센터로 들어가면 다른 일을 보러 밖으로 나올 필요가 없다라는 말을 만들어 냈다
- 1980년대 말 미국 경제 불황기에 일본의 미쓰비시가 2,200억 엔에 매수, 버블 붕괴 이후 미쓰비시사가 대부분 건물 매각 (현재는 타임&라이프빌딩과 맥그로힐 빌딩만 소유)
- 1996년 미국의 골드만 삭스에게 다시 팔렸고, 지금은 록펠러의 후손인 데이비드 록펠러의 절친한 친구들이 소유

□ 시설현황



- 1 - 1270 Sixth Avenue (1932)
- 1a - Radio City Music Hall
- 2 - Associated Press Building (1938)
- 3 - International Building (1935)
- 3a - International Building North
- 3b - Palazzo d'Italia
- 4 - GE Building (1933)
- 5 - Sunken Plaza
- 6 - British Empire Building (1933)
- Channel Gardens
- 7 - La Maison Francaise (1933)
- 8 - Simon & Schuster Building (1940)
- 9 - Underground parking entrance
- 10 - 10 Rockefeller Plaza (1939)
- 11 - 1 Rockefeller Plaza (1937)
- 12 - 600 Fifth Avenue
- 13 - Time Warner Building

□ 센터 활성화 계획

- (채널가든) 영국 빌딩인 브리티시 엠파이어(British Empire) 빌딩과 프랑스 빌딩인 라 메종 프랑세즈(La Maison Francaise) 빌딩 사이에는 정원 및 산책로 조성
 - (로어플라자) 채널가든 아래 쪽으로 여름에는 야외 카페가 열리고 겨울에는 아이스 링크가 열리는 로어 플라자(Lower Plaza) 설치
 - (전망대) 센터 내 빌딩들 가운데 가장 높고 중앙에 위치한 GE 빌딩 최상층에 전망대를 설치, 방문객 유도를 통한 센터 활성화
 - (예술작품) 미장합판, 벽화, 모자이크, 조각 등 여러 관련예술들이 건축과 통합되어 계획·시공되었으며,
처음에는 많은 비판을 받았으나, 도시개발의 본보기가 되고 있음
- * 로어 플라자의 중심에 있는 프로메테우스 황금 동상 등



<채널가든>



<조각상>



<로어플라자(하절기)>



<로어플라자(동절기)>

□ 시사점

- 대도시의 중심부에 자리잡고 있으면서도 값비싼 공간의 일부를 공공용도로 할애하여 도심의 오픈스페이스 기능을 할 수 있도록 배려
- 아트리움, 아케이드, 물, 테라스, 공중브리지와 같은 다양한 형태의 외부 공간을 가로에 면한 대지 전면부에 조성하여 가로의 보행활성화에 기여
- 이를 통해, 기업과 건물의 브랜드 가치가 높아지고 시민들이 좋아하는 뉴욕의 명소 및 도심을 되살리는 도시재생 기능 역할

4. [뉴욕] Central Park (센트럴 파크)

- 위치 : 뉴욕시 맨하튼
- 면적 : 3.41km²
- 크기 : (길이)4.1km, (둘레)11.2km
- 연간 방문자 수 : 3,500만명
- 1년 관리예산 : 33.9백만달러
- 운영관리 : 센트럴파크 관리위원회
- 설계자 : Frederick Law Olmsted
Calvert Vaux



□ 개발배경

- 1840년대 뉴욕 맨해튼의 급격한 도시화로 업무나 주거환경의 질이 저하되면서 공원녹지 공간의 필요성이 대두
- 공원이전에는 채석장으로 사용되었으며, 돼지농장과 무단 입주자의 판자촌들이 널려 있었던 땅이었으나, 1850년 W.C. Bryant:(New York Post 편집자)의 아이디어와 캠페인을 시작으로 공원 조성 여론이 높아짐
- 1858년 뉴욕주가 공원 부지를 매입하고 뉴욕시는 공원계획안을 현상 공모하여 Frederick Law Olmsted와 Calvert Vaux의 ‘Greensward Plan’ 당선
- 공원 소유권은 뉴욕주가 가졌지만 실제 공원 조성과 비용은 뉴욕시가 맡아 단계적으로 조성

□ 추진경과

- 1856년 공원부지 확보
- 1857년 공공설계경기 개최
- 1858년 Frederick Law Olmsted와 Calvert Vaux의 ‘Greensward Plan’ 당선
- 1873년 공원 개장
- 1880년대 Robert Moss에 의해 공원정화 사업 진행
- 1963년 미국 국가 사적지로 지정
- 1980년대 센트럴 파크 관리위원회(Central Park Conservancy) 설립

□ 공원현황

○ 설계 전략

① The Promenade(The Mall)

미국산 미rup나무를 양쪽에 심는 큰 길로서, 보행자들이 혼자서 조용히 걷거나 기쁠 때 많은 사람들의 즐거운 표정을 보면서 여럿이 걷는 분위기 필요

② Ha-Ha 기법

공원부지를 관통하는 4개 이상의 도로를 지면보다 낮게 통과시켜 공원 부지가 단절되지 않고 시각적으로 연계되도록 계획,기능이 다른 동선을 각각 그 기능발휘에 맞게 분리, 배치한 교통분리 시스템

③ 건축구조물의 최소화

산책로가 단절되지 않고 공원이 24시간 개방되도록 계획

○ 주요시설

- 수목 26,000그루, 벤치 9,000개, 다리 36개소, 놀이터 21개소
- 산책로 90km, 오픈스페이스 101ha, 호수 61ha
- 센트럴파크 동물원, 메트로폴리탄 미술관, 온실정원, 베데스다 분수 등



<벤치(기부)>



<산책로>



<오픈스페이스>



<호수>



<메트로폴리탄 박물관>



<베데스다 분수>

○ 센트럴파크 관리위원회(Central Park Conservancy)

- 1980년 센트럴파크 관련 시민그룹인 “Central Park Task Force와 Central Park Community Fund가 통합되어 설립된 NGO단체
 - 1970년대 뉴욕시 재정위기로 인한 공원예산 삭감과 지속적인 관리미비로 공원이 흉물화,우범지역화 됨에 따라 뉴욕시는 시민단체인 센트럴파크 관리위원회(Central Park Conservancy)에게 센트럴파크 복원 위탁
- * 1998 최초계약, 2006년 2차 계약, 2013년 3차 계약 (10년간)



<1970년대(복원전)>



<1980년대(복원후)>

- 설립 이래 550백만달러를 투자하였으며, 현재 민간조직이 센트럴파크 예산의 85%를 기여하고 있으며 공원직원의 80%를 고용
- 개인 기부를 통해 3억5천만불이상의 기금을 공원환경 개선에 투자

□ 시사점

- 공원 조성 후 15년이 지나 수목들이 어느 정도 성장한 후에 시민의 공원입장을 허용할 정도로 공원화사업을 신중하면서도 장기적으로 추진
- 도시공원 관리의 민관 거버넌스의 성공사례로서, 민간 비영리단체인 센트럴파크 관리위원회(the Central Park Conservancy)와 뉴욕시가 함께 관리
- 공원의 벤치 등은 시민들로부터 기부를 받아 설치(기부자의 이름표 부착)하는 등 공원운영 전반에 걸쳐 시민 참여 유도 및 재원 마련

5. [뉴욕] Hudson yards (허드슨 야드)

- 위치 : 뉴욕시 맨하튼 서쪽 허드슨강공원 일대
- 면적 : 11만3,300m²(MTA철도부지)
- 사업기간 : 2005년~2025년
 - * 1단계 준공(2019년), 2단계 준공(2025년)
- 총 사업비 : 250억달러(약28조원)
- 사업시행자:
 - 공공 HYIC(허드슨야드기반시설개발공사), HYDC(허드슨야드개발공사)
 - 민간 릴레이티드(부동산개발회사)



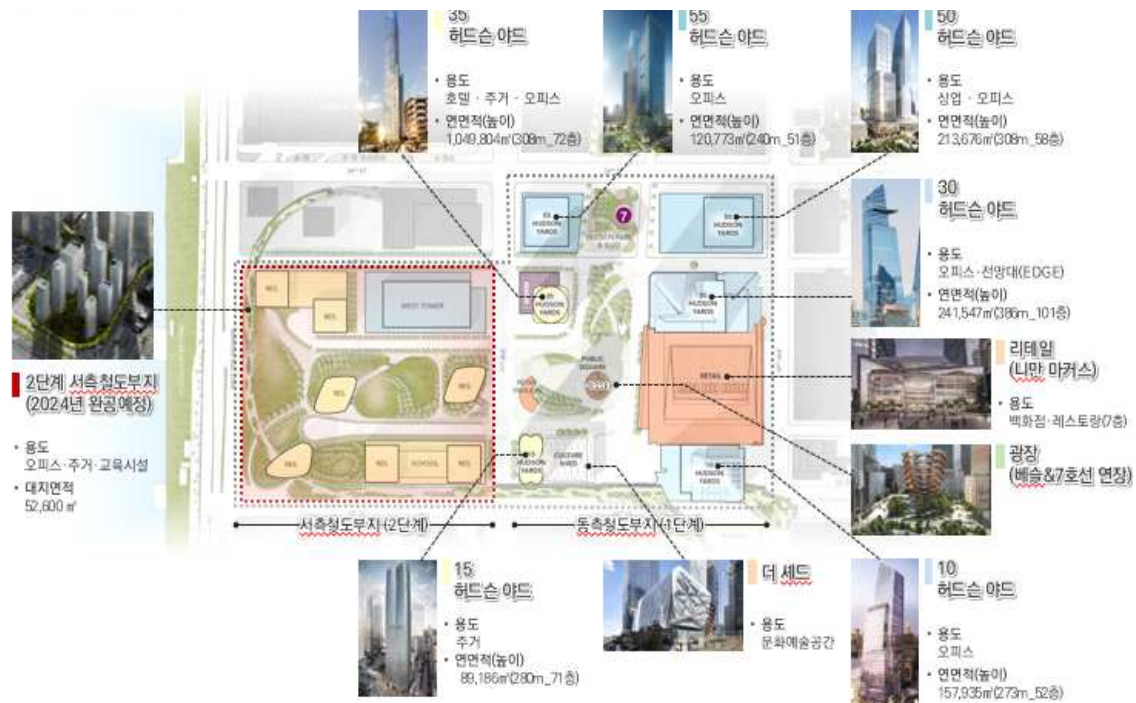
□ 개발배경

- 1990년대에 들어 맨해튼 미드타운과 다운타운은 업무공간시장에 대한 분담률이 지속적으로 줄어들고 있었고, 개발가용 부지의 부족으로 지역 내 수요증가를 감당하기에는 한계점을 보임
- 장기적으로 뉴욕의 도시성장을 지원할 수 없는 상황에 직면하였고, 업무공간증대를 위한 가용대지확장이 없다면 맨하튼의 경쟁력이 지속적으로 하락할 것으로 예상
- 업무 및 컨벤션 공간의 증가는 도시의 산업 및 경제를 성장시키기 위해 필연적 요구사항이라는 시대적 필요성이 대두
- 뉴욕시는 맨하튼 내 기존 상업의 중심인 미드타운에 근접하고 가장 큰 유일한 저개발 지역인 허드슨 야드에 대한 개발을 추진

□ 추진경과

- 1849년: MTA(Metropolitan Transportation Authority) 철도차량기지로 사용
- 1956년 : 533m높이의 “프리덤 타워” 건설 추진 및 실패
- 1980년대 : 뉴욕 양키스 구단이 홈구장 건설계획 추진하였으나, 뉴욕시 미승인
- 2001년 : 뉴욕시, MTA, 뉴욕주 합동으로 허드슨 야드 개발 프로젝트 시작
- 2005년 : 허드슨 야드 개발에 대한 조닝(zoning) 추진
- 2008년 : 뉴욕시, 허드슨 야드 개발사업 승인
- 2009년 : 서부 철도 부지에 대한 리조닝을 통해 개발계획 수정 변경
- 2012년 : 공사 착공
- 2019년 : 1단계 시설 준공

○ 허드슨야드 MTA(철도부지) 개발현황



○ 허드슨야드 MTA(철도부지) 디자인 가이드라인

건축물 용도

- ✓ 11번가 지상레벨 : 건축물 전면 70% 판매시설 요구
- ✓ 플랫폼 레벨 : 중앙 오픈스페이스 건축물 전면 70% 판매시설
- ✓ 30번가 이상의 하이라인 하부 : 건축물 전면 70%의 판매시설

건축물 배치

- ✓ 남북으로 건축물 배치 및 통서간 중앙 오픈스페이스 조성
- ✓ 허드슨강으로 30번가 통경축 보존 및 강화하는 공공을 위한 선형 오픈스페이스 제공
- ✓ 30번가 남북 하이라인과 동측부지 건물 및 오픈스페이스를 연결

건축물 높이

- ✓ 맨해튼 스카이라인을 위해 다양한 타워 높이 구성, 동쪽의 높은 건축물군과 서쪽 허드슨강 방향으로 낮아짐
- ✓ 허드슨 야드 특별계획자구의 11번가와 블럭내부가로 (Mid-Block Boulevard)의 기준과 동일하게 적용하여 연장된 개발 유도과 동일하게 적용하여 연장된 개발을 유도

[예시도]

건축물 형태 및 외관

- ✓ 건축물의 3차원적 강한 기준 제시를 통한 소지구별 건물간의 비례, 균형감, 리듬감, 통일성등을 고려한 계획
- ✓ 상업건축물 : 상부의 평면상의 길이 250' / 타워 상부 평면의 면적은 최대 3,019 m²으로 제한

[예시도]

○ 마스트플랜 주요 내용

(1) 대중교통과 접근성 향상

뉴욕시는 접근성 향상을 위하여 7번 지하철 노선 연장 및 용도지역제상의 인센티브 제도(Zoning Incentives)를 통해 펜실베이니아 역부터 개발지역을 연결

(2) 새로운 공원과 오픈스페이스 창출

주요개발부지들에 의해 둘러싸인 10가와 11가 사이에 공원화가로를 제공하여 지역의 녹지체계 구축 및 지역공원 공간 확충

(3) MTA 동측철도부지(MTA's Eastern Rail Yard) 개발

개발지역의 MTA 소유의 철도부지 중 동측 부지를 고밀도, 고층화를 통한 복합용도지역으로 개발하여 지역 내 중심사업의 핵심적 지구로 개발

* 오픈스페이스, 새로운 보행통로 연결, 보행자를 위한 가로상의 판매시설, 하이라인 공원과의 연결, 지하공공주차장 제공

(4) 제빗 센터(Javit Convention Center)의 증축

기존 제빗 컨벤션 센터 전시공간 및 회의공간 2배 확장, 연회실 및 호텔 증축 계획

* 재정적 부담으로 2배이상의 증축보다는 그린루프, 리모델링 중심으로 진행

(5) 새로운 용도지역제

용도지역제의 인센티브/보너스 제도(Zoning incentives/Bonus Program)를 활용한 추가적 밀도를 허용하여 지역 내 법적 허용 용적률(FAR) 이상의 개발이 가능하게 용도지역제 개정('05.1월)

□ 세제 인센티브를 통한 자원 조달

- 뉴욕시 산업개발청은 상업용 시설에 특화된 3가지 세제 인센티브 프로그램을 운영하여 혜택 제공
- 동 프로그램은 대상 부동산을 과세 목록에서 제외하여 세금 대신에 세금보다 낮게 약정한 비용(Payment)을 지불하는 방식으로 운영

- PILOT(Payment in Lieu of Taxes) : 재산세를 감면해 주는 제도
- PILOST(Payment in Lieu of Sales Taxes) : 판매 및 이용세를 감면해 주는 제도
- PILMRT(Payment in Lieu of Mortgage Recording Tax) : 모기지 등록세 감면 제도

□ 용적률 인센티브 활용

- 기본 FAR(Floor Area Ratio:바닥 면적비율을 말하며, 대한민국 용적률과 유사한 개념으로 FAR 1은 용적률 100%에 해당) 10인 상업시설에 대해서 최대 FAR33 까지 상향을 허용
- 상업용 시설은 개발권 이양, 공공에 현금 기부, 공원과 같은 공공 오픈스페이스 공급 등을 통해 최대 허용 용적률을 달성
- 주거용 건물의 최대 허용 용적률 확보는 중·저소득층을 위한 지불가능 주택공급을 통해 추가 용적률이 제공

- ◆ **지역발전 보너스** : 도시기반시설 확충을 위한 재정적 기부를 통해 획득할 수 있게 만들어진 제도
- ◆ **공중권 이전 보너스** : 변경된 용도지역제는 블록 내부가로 오픈스페이스 계획시 추가용적률을 허용
- ◆ **저렴주택제공 보너스** : 민간개발에 있어 중산서민층을 위한 주택공급을 장려하기 위한 제도로 새로이 공급되는 주택개발사업의 일정부분 이상을 시세보다 저가로 제공하도록 의무화하고, 그에 대해 사업자에게 용적률의 완화, 도시기반시설 지원, 금융지원 등을 지원하여 손실을 보전해주는 제도

□ 정부 인센티브

- 총 60억달러 제공
 - 7번 지하철 구간을 허드슨 야드까지 연장하여 접근성 제고(24억 달러)
 - 공원조성(12억 달러), 채권 발행이자(3억5900만 달러) 지불 등
- 입주 기업 혜택
 - 개발업자 세금 감면 10억달러 감면
 - 향후 20년간 40% 세금 경감혜택 제공
 - * 블랙록 2500만달러, 로렐USA 550만달러, 워너미디어 1400만달러 등

□ 시사점

- 공공이 개발주체로 적극적으로 참여하여 마스터플랜 수립, 도시 기반 시설에 대한 투자, 과감한 인센티브 제공 등을 통해 민간 참여 적극 유도
- 공공이 사업토대를 마련하는 선도적 역할을 수행함과 동시에 사업전반을 체계적으로 관리하여 장기적인 안정성과 공공성을 높임
- 민간에 사업 인센티브를 부여하고 도시계획규제를 사업을 제한하기보다는 성공률을 높이기 위한 도구로 활용함에 따라 민간과 공공의 win-win 구도 형성
- 개발에 따른 불가피한 주거 이전에 대해 직접적인 재정적 및 행정적 지원, 대체 주거지 임대, 비용 보전 등 공공 부문이 적극적으로 대응, 저·중소득층을 위한 지불가능 주택 공급
- 하이라인공원, 허드슨강 공원, 자빗컨벤션 센터, 메디슨 스퀘어 가든 등 허드슨 야드와 인접한 프로젝트와 연계·개발하여 시너지 효과 극대화
- 허드슨 야드 광장의 중심에 위치한 2,500개의 계단으로 이루어진 공공 조형물인 베슬을 통해 뉴욕의 새로운 랜드마크로서 방문 유도 등 사업 활성화에 큰 역할을 하고 있음



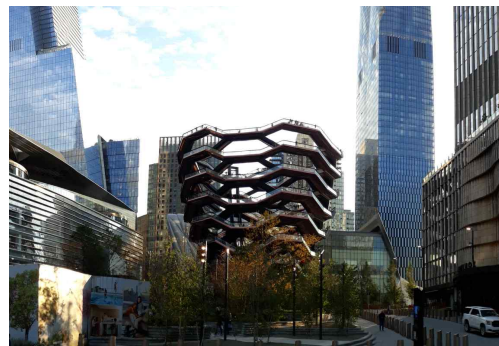
<제1단계 준공(동측부지)>



<제2단계(서측부지)>



<하이라인 연계>



<베슬>

6. [뉴욕] 릴레이티드() 방문

- 일 정 : '19.11.06(수)
- 면담자 : KYLE NIELSON (RELATED HUDSON YARDS CX manager)
- 목 적 : 허드슨야드 개발사업 구조
민간(릴레이티드) 및 공공(뉴욕시)의 역할, 공공기여사항

□ 허드슨 야드의 사업구조 및 릴레이티드의 역할

- 뉴욕시 도시계획국과 MTA(뉴욕시 산하 철도공사)는 마스터플랜 수립과 철도부지 제공
- 뉴욕시는 허드슨야드기반시설개발공사(HYIC)와 허드슨야도도시개발공사(HYDC) 등 특수목적의 개발업무 대행기관을 설립하여 개발총괄 및 인프라 등 환경 개선
 - 허드슨야드기반시설개발공사는 채권발행목적으로 설립하였으며, 채권발행을 통해 지하철 7호선 등 인프라 재원 조달
 - 허드슨야드 도시개발공사는 재무, 도시계획, 개발 및 건설 관련 기관 협업
- 릴레이티드는 MTA(뉴욕시 산하 철도공사)와 철도부지에 대한 99년 장기임대 공중권 사용계약을 체결하여 철도부지 복합용도 개발
 - 상가, 주거, 오피스 등 복합개발 추진
 - 건설용자 유치, 개발사 자본+제3자 투자 유치, 투자이민프로그램(EB5) 활용 재원 조달

□ 허드슨야드의 개략적인 건축물 특성 및 주요 공공기여항목

① 허드슨야드의 주요건축물 특성

- 허드슨야드의 대표적 건축물은 더 셰드로써 더 셰드는 건물을 감싼 특수유리지붕이 움직이며 각양각색의 공연장으로 바뀌는 창의적인 이동식 건축물
 - 레일 위에 올려져 있는 구조물은 접으면 8층짜리 건물을 감싸고 있다가 펴면 야외 공간을 실내로 바뀌게 됨

② 허드슨야드의 주요 공공기여사항

- 주요 공공기여사항은 허드슨야드로 관광객을 유입·집객시키는 지하철 7호선 연장, 공원, 광장(베셀 포함), 하이라인 연계 등

- 지하철 7호선 연장, 공원 등 인프라는 사업 초기 채권 발행을 통해 공공에서 조성하였고, 민간(릴레이티드 등)에게 세금보다 낮은 약정 비용을 회수하여 채권 원금 및 이자 상환
- 베셀은 154개 계단실, 2,500여개 이상의 계단으로 구성된 15층 규모의 타원형 조형물로서 관광객을 유입시키는 랜드마크 역할 수행
- 하이라인은 1930년대의 화물열차용 고차 철도를 공원(2.3Km)으로 조성 (공공의 예산과 민간의 적극적 기부 및 투자 유치)

□ 공공(뉴욕시)의 역할

- 사업 초기 공공은 마스터플랜 및 인프라 제공 등 주도적 역할 수행, 민간사업자에게 투자 유도
- 뉴욕시 도시계획국과 MTA(뉴욕시 산하 철도공사)는 뉴욕의 조닝계획 변경 및 마스터플랜 수립
- 지하철 7호선 연장(지하철역 신설), 공원 등 공공 인프라 설치
 - 사업 초기 채권 발행을 통해 공공인프라 설치

□ 면담사진



<허드슨 야드 설명>



<벽면 인테리어>

KYLE NIELSON
CX MANAGER

350 W 31st Street, 5th Floor, New York, NY 10001
+1.212.295.9041 Office +1.201.575.3577 Mobile
knielson@related.com

<명함사진>



이운영 (Tel 055-287-1911 , Fax 24시간 콜센터 02-2126-7777)
ley@sejoong.com / www.sejoong.com

전자항공권 발행확인서
e-Ticket Itinerary & Receipt
Provided by **TOPAS**



1543 / 24OCT19

승객성명 Passenger Name **BANG/JEONGMIN MR**
예약번호 Booking Reference **3986-6456**
항공권번호 Ticket Number **1809595531197**

신세계면세점 스마트선물 1만원 증정

동행당소 오프라인 직접 고객센터

• SKYPASS 멤버 시 사용가능, 회원가입필수
• 당일사용 한도, 일부 브랜드 제외
• 기타 문의사항 부속 QR코드 제공 게시물 참조



여정 Itinerary

편명 Flight **KE0091** (예약번호: **QPTSDY**) Operated by **KE (KOREAN AIR)**

* 대한항공은 인천공항 제2여객터미널에서 운항합니다.

출발 Departure	서울 (ICN/Incheon Intl)	03NOV19(일)	09:30 Local Time	Terminal No. : 2
도착 Arrival	보스턴(BOS/Boston)	03NOV19(일)	09:00 Local Time	Terminal No. : E
비행시간 Flight Time	13H 30M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	4933
예약등급 Class	Q (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.				
좌석 타입 Seat Type	-	Not Valid After	03NOV20	
예약상태 Status	OK (확약)	수하물 Baggage	2PC	
운임 Fare Basis	QLW7ZBYK	좌석번호 Seat No.	57F	
기종 Aircraft Type	BOEING 787-9			

편명 Flight **KE0082** (예약번호: **QPTSDY**) Operated by **KE (KOREAN AIR)**

출발 Departure	뉴욕 (JFK/John f kennedy)	07NOV19(목)	12:00 Local Time	Terminal No. : 1
도착 Arrival	서울 (ICN/Incheon Intl)	08NOV19(금)	16:25 Local Time	Terminal No. : 2
비행시간 Flight Time	14H 25M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	6879
예약등급 Class	K (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.				
좌석 타입 Seat Type	-	Not Valid After	03NOV20	
예약상태 Status	OK (확약)	수하물 Baggage	2PC	
운임 Fare Basis	KLX0ZKYK	좌석번호 Seat No.	40C	
기종 Aircraft Type	AIRBUS INDUSTRIE A380-800			

- * 할인 또는 무임 항공권의 경우 예약 등급에 따라 마일리지 적립률이 상이하거나 마일리지가 제공되지 않습니다.
- * 항공기 기종은 사전고지 없이 항공사 사정으로 변경될 수 있으며 탑승주최 시 재확인해 주시기 바랍니다.
- * 모든 정보는 항공사나 공항 사정에 의해서 변경될 수 있습니다.
- * 수하물 정책 - 미국을 여행하시는 승객은 아래 사이트를 방문해 주시기 바랍니다:
KOREAN AIR

항공권 운임정보 Ticket/Fare Information

연결항공권	Conj.Ticket No.	-
운임산출내역	Fare Calculation	SEL KE BOS520.08/-NYC KE SEL632.42NUC1152.50END ROE1201.730079 XF JFK4.5
산출운임	Fare Amount	KRW 1385000
지불파액	Equiv. Fare Paid	
세금/항공사 부과 금액	Taxes/Carrier-imposed Fees	Paid Amount KRW 179100
* 세금	Taxes	KRW 28000BP 4700XA 8300XY 7000YC 21900US 21900US 6600AY 5300XF
* 유류할증료	Fuel Surcharge	KRW 75400YR
부가수수료	Service Fees	0
총산출금액	Total Amount	KRW 1564100
지불수단	Form of Payment	CCV1 XXXXXXXXXXXX9686 / XXXX/00
발행일/발행처	e-Ticket Issue Date/Place	24OCT2019 / 17301130 / PUSKP3400

* 지불금액은 (Total Paid Amount)에 표기된 금액을 확인하시기 바랍니다.

- ▶ 본 e-티켓 확인증과 함께 제공된 법적 고지문을 반드시 참고하여 주시기 바랍니다.
- ▶ e-티켓 확인증은 탑승주최서, 입출국/세관 통과시 제시하도록 요구될 수 있으므로 반드시 전 여행 기간 동안 소지하시기 바랍니다. e-티켓 확인증과 이름과 여권상의 이름은 반드시 일치해야 합니다.
- ▶ 대부분의 공항에서 탑승주최 마감시간은 해당 항공권 출발 **40분 전**(미주, 구주, 중동, 아프리카, 인도 출발편은



이메일 (Tel 055-287-1911 , Fax 24시간 콜센터 02-2126-7777)
ley@sejoong.com / www.sejoong.com

전자항공권 발행확인서 e-Ticket Itinerary & Receipt

Provided by **TOPAS**



1543 / 24OCT19

승객성명 Passenger Name **SHIN/SEUNGGUK MR**
예약번호 Booking Reference **3986-6456**
항공권번호 Ticket Number **1809595531196**

신세계면세점 스마트선물 1만원 증정

충청남도 오프라인 직영 고객센터

• 130여개 면세점 시 상품가능, 직원지원가능
• 당일상품 환불, 동행 상품도 제공
• 기타 문의사항 무료상담 및 배송 서비스 제공



여정 Itinerary

편명 Flight **KE0091 (예약번호:QPT5DY) Operated by KE(KOREAN AIR)**

* 대한항공은 인천공항 제2여객터미널에서 운영합니다.

출발 Departure	서울 (ICN/Incheon Intl)	03NOV19(일)	09:30	Local Time	Terminal No. : 2
도착 Arrival	보스턴 (BOS/Boston)	03NOV19(일)	09:00	Local Time	Terminal No. : E
예상비행시간 Flight Time	13H 30M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	4933	
예약등급 Class	Q (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-	
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입 Seat Type	-		Not Valid After	03NOV20	
예약상태 Status	OK (확인)	수하물	Baggage	2PC	
운임 Fare Basis	QLW7ZBYK	좌석번호	Seat No.	57E	
기종 Aircraft Type	BOEING 787-9				

편명 Flight **KE0082 (예약번호:QPT5DY) Operated by KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	뉴욕 (JFK/John f kennedy)	07NOV19(목)	12:00	Local Time	Terminal No. : 1
도착 Arrival	서울 (ICN/Incheon Intl)	08NOV19(금)	16:25	Local Time	Terminal No. : 2
예상비행시간 Flight Time	14H 25M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	6879	
예약등급 Class	K (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-	
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입 Seat Type	-		Not Valid After	03NOV20	
예약상태 Status	OK (확인)	수하물	Baggage	2PC	
운임 Fare Basis	KLX02XK	좌석번호	Seat No.	40B	
기종 Aircraft Type	AIRBUS INDUSTRIE A380-800				

- * 할인 또는 운임 항공권리 경우 예약 등급에 따라 마일리지 적립률이 상이하거나 마일리지 제공되지 않습니다.
- * 항공기 기종은 사전고지 없이 항공사 사정으로 변경될 수 있으나 탑승수속 시 재확인해 주시기 바랍니다.
- * 모든 정보는 항공사나 공항 사정에 따라서 변경될 수 있습니다.
- * 수하물 정책 - 미국을 여행하시는 승객은 아래 사이트를 방문해 주시기 바랍니다:
KOREAN AIR

항공권 운임정보 Ticket/Fare Information

편명항공권	Comp.Ticket No.	-
운임산출내역	Fare Calculation	SEL KE BOSS20.08/-NYC KE SEL632.42NUC1152.50END ROE1201.730079 XF JFK4,5
전액운임	Fare Amount	KRW 1385000
지불확액	Equiv. Fare Paid	
세금/항공사 부과 금액	Taxes/Carrier-imposed Fees	Paid Amount KRW 179100
* 세금	Taxes	KRW 28000BP 4700XA 8300XY 7000YC 21900US 21900US 6600AY 5300XF
* 유류할증료	Fuel Surcharge	KRW 75400YR
부가수요료	Service Fees	0
총산출금액	Total Amount	KRW 1564100
지불수단	Form of Payment	CCVI XXXXXXXXXX9686 / XXXX/00
발행일 발행처	e-Ticket Issue Date/Place	24OCT2019 / 17301130 / PUSKP3400

* 지불금액은 (Total Paid Amount)에 표기된 금액을 확인하시기 바랍니다.

- ▶ 본 e-티켓 확인증과 함께 제공된 밀착 고지문을 반드시 참고하여 주시기 바랍니다.
- ▶ e-티켓 확인증은 탑승수속시, 입출국/재입국 시 제시하도록 요구될 수 있으므로 반드시 전 여행 기간 동안 소지하시기 바랍니다. e-티켓 확인증의 이름과 여권상의 이름은 반드시 일치해야 합니다.
- ▶ 대부분의 공항에서 탑승수속 마감시간은 해당 항공편 출발 40분 전 (미국, 구주, 중동, 아프리카, 인도 출발편은



이메일 (Tel 055-287-1911 , Fax 24시간 콜센터 02-2126-7777)
 ley@sejoong.com / www.sejoong.com

전자항공권 발행확인서 e-Ticket Itinerary & Receipt

Provided by **TOPAS**



1543 / 24OCT19

승객성명 Passenger Name **LEE/SEUNGHOO MR**
 예약번호 Booking Reference **3986-6456**
 항공권번호 Ticket Number **1809595531195**

신세계면세점 스마트선물 1만원 증정

여행장소 오프라인직접고객센터

• 130여개 면세점 사용가능, 회원가정할수
 • 당일사용 한도, 동부리조트 제외
 • 기타 문의사항 고객센터로 해당 게시물 참조



여정 Itinerary

편명 Flight **KE0091** (예약번호:QPT5DY) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

* 대한항공은 인천공항 제2여객터미널에서 운항합니다.

출발 Departure	서울(ICN/Incheon intl)	03NOV19(일)	09:30	Local Time	Terminal No. : 2
도착 Arrival	보스턴(BOS/Boston)	03NOV19(일)	09:00	Local Time	Terminal No. : E
예상비행시간 Flight Time	13H 30M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	4933	
예약등급 Class	Q (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-	
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입 Seat Type	-		Not Valid After	03NOV20	
예약상태 Status	OK (확인)	수하물	Baggage	2PC	
운임 Fare Basis	QLW7ZBYK	좌석번호	Seat No.	57D	
기종 Aircraft Type	BOEING 787-9				

편명 Flight **KE0082** (예약번호:QPT5DY) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	뉴욕(JFK/John f kennedy)	07NOV19(목)	12:00	Local Time	Terminal No. : 1
도착 Arrival	서울(ICN/Incheon intl)	08NOV19(금)	16:25	Local Time	Terminal No. : 2
예상비행시간 Flight Time	14H 25M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	6879	
예약등급 Class	K (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-	
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입 Seat Type	-		Not Valid After	03NOV20	
예약상태 Status	OK (확인)	수하물	Baggage	2PC	
운임 Fare Basis	KLX0ZKYK	좌석번호	Seat No.	40A	
기종 Aircraft Type	AIRBUS INDUSTRIE A380-800				

- * 할인 또는 우임 항공권의 경우 예약 등급에 따라 마일리지 적립률이 상이하거나 마일리지가 제공되지 않습니다.
- * 항공기 기종은 사전고지 없이 항공사 사정으로 변경될 수 있으며 탑승수속 시 재확인해 주시기 바랍니다.
- * 모든 정보는 항공사나 공항 사정에 따라서 변경될 수 있습니다.
- * 수하물 정책 - 미국을 여행하시는 승객은 여객 사마트를 방문해 주시기 바랍니다.
KOREAN AIR

항공권 운임정보 Ticket/Fare Information

항공권번호	Comp.Ticket No.	-
운임산출내역	Fare Calculation	SEL KE BOSS20.08/-NYC KE SEL632.42NUC1152.50END ROE1201.730079 XF JFK4.5
전송유량	Fare Amount	KRW 1385000
지불확대	Equiv. Fare Paid	
세금/항공사 부과 금액	Taxes/Carrier-imposed Fees	Paid Amount: KRW 179100 KRW 28000BP 4700XA 8300XY 7000YC 21900US 21900US 6600AY 5300XF
* 세금	Taxes	* 한국 출발 세금(BP)에는 국제여객공항공료(인천/김포 공항 17,000 원, 기타 12,000원), 출국납부금 10,000원, 국제항공보류비금 1,000원이 포함되어 있습니다.
* 유류할증료	Fuel Surcharge	KRW 75400YR
부가수수료	Service Fees	0
총산출금액	Total Amount	KRW 1564100
지불수단	Form of Payment	CCVI XXXXXXXXXX9686 / XXXX/00
발행일/발행처	e-Ticket Issue Date/Place	24OCT2019 / 17301130 / PUSKP3400

* 지불금액은 (Total Paid Amount)에 표기된 금액을 확인하시기 바랍니다.

- ▶ 본 e-티켓 확인증과 함께 제공된 별첨 고지문을 반드시 참고하여 주시기 바랍니다.
- ▶ e-티켓 확인증은 탑승수속시, 입출국/세관 통과시 제시하도록 요구될 수 있으므로 반드시 전 여행 기간 동안 소지하시기 바랍니다. e-티켓 확인증의 이름과 여권상의 이름은 반드시 일치해야 합니다.
- ▶ 대부분의 공항에서 탑승수속 마감시간은 해당 항공권 출발 40분 전(마주, 구주, 중동, 아프리카, 인도 출발전은