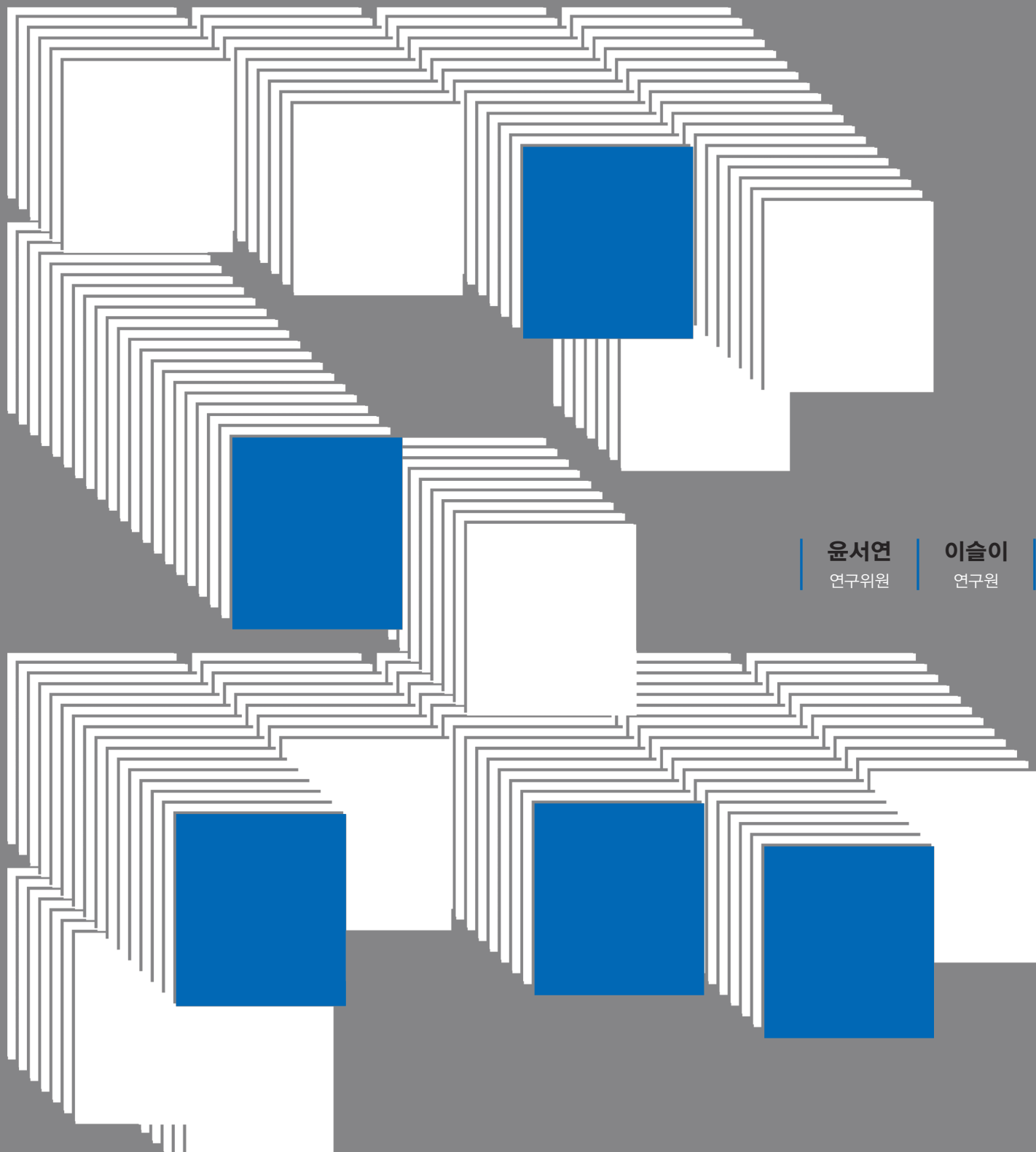


정책리포트

452호
2026. 8. 10.



윤서연
연구위원

이슬이
연구위원

지구중심 역세권 공공공간,
시민의 일상을 잇는 공간으로



지구중심 역세권 공공공간, 시민의 일상을 잇는 공간으로

윤서연 연구위원
02-2149-1079
sy7yoon@si.re.kr

이슬이 연구원
02-2149-1105
seulyi@si.re.kr

요약	3
Ⅰ. 지구중심 역세권 공공공간의 정책적 의미	4
Ⅱ. 서울 지구중심 역세권 공공공간의 이용행태와 유형	7
Ⅲ. 지구중심 역세권 공공공간의 구조적 특성	10
Ⅳ. 보행일상권 실현을 위한 정책제언	15

요약

보행일상권 실현을 위해 서울 지구중심 역세권의 공공공간 현황과 이용 특성을 분석한 결과, 지구중심 역세권은 배후 주거지와 역 주변 상업·공공서비스 기능이 결합된 생활거점으로서 일상적 공공공간 수요가 높은 것으로 확인되었다. 그동안 역세권 정책은 개발밀도와 교통 접근성에 주로 초점을 두어 왔으나, 시민의 일상 활동을 수용하는 공공공간의 구조와 운영체계에 대한 진단은 상대적으로 부족했다. 실제 지구중심 역세권에는 공원·가로·공개공지·상업시설 전면부 등 다양한 공적·준공공 공간이 분포하고 있음에도, 이들 공간이 연속적인 보행·체류 네트워크로 작동하는 데에는 한계가 있었다. 이에 지구중심 역세권 공공공간을 생활권 단위에서 통합적으로 계획하고, 공공과 민간이 함께 관리·운영하는 정책방향을 제안한다.

서울시, 지구중심 역세권을 보행일상권의 생활거점으로 재해석

서울시는 「2040 서울도시기본계획」에서 보행일상권을 핵심 공간전략으로 제시하고, 시민이 일상생활권 안에서 주거·일자리·여가·공공서비스를 이용할 수 있는 도시구조를 지향하고 있다. 이 과정에서 지구중심 역세권은 단순한 환승공간이나 개발사업 대상지가 아니라, 배후 주거지와 생활서비스 기능이 결합된 생활권 중심지로 볼 필요가 있다. 이 연구는 서울시 지구중심지를 절반 이상 포함하는 51개 역세권을 대상으로 토지이용, 건물 밀도, 생활인구, 가로구조 등을 분석하여 지구중심 역세권의 공간적 특성을 파악하였다.

지구중심 역세권 공공공간, 시민의 다양한 일상활동 뒷받침할 보행 연결과 통합 관리 필요

51개 지구중심 역세권은 도심·광역중심과 달리 주거 기능의 비중이 높고, 근린생활·상업·교통 기능이 중간 밀도로 결합된 생활밀착형 공간구조를 보였다. 또한 응암역, 합정역, 신림역, 노량진역, 고속터미널역 등 11개 사례지를 분석한 결과, 생활가로, 공개공지, 상업시설 전면부, 공공시설 외부공간, 지하공간 등 다양한 공공공간이 분포하고 있었다. 그러나 간선도로와 교차로, 철도, 대규모 시설 배치 등으로 인해 보행 흐름이 단절되고, 공공공간과 민간 외부공간은 실제 개방성·이용성·관리 수준에서 편차를 보였다.

개별 공간 조성 넘어 생활권 공적영역 통합·협력 운영으로 전환 필요

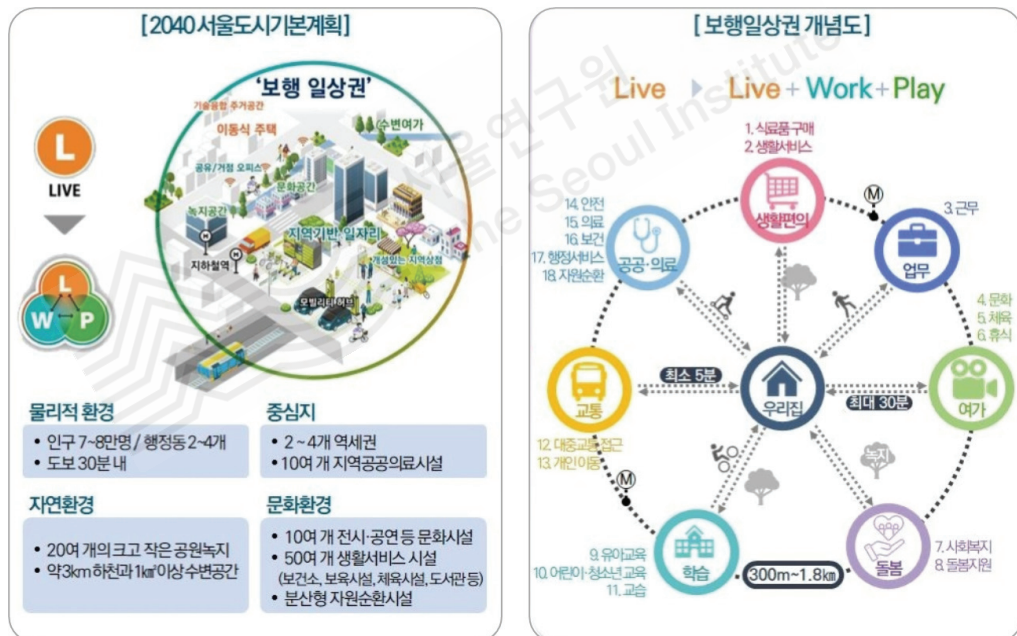
지구중심 역세권 공공공간 정책은 개별 공원이나 보행로를 조성하는 방식에 머물기보다, 생활권 안의 공적영역을 하나의 네트워크로 연결하고 운영하는 방향으로 전환해야 한다. 공원, 생활가로, 공개공지, 역사 내·외부 공간, 수변·녹지축을 연계하고, 지구단위계획·주거지 정비·역세권 개발·생활SOC 사업을 보행일상권 전략 아래 조정할 필요가 있다. 또한 공공이 모든 공간을 직접 조성·관리하는 데에는 한계가 있으므로, 공공·민간·지역 커뮤니티가 함께 참여하는 협력적 운영체계를 마련해야 한다.

I. 지구중심 역세권 공공공간의 정책적 의미

I 보행일상권 시대, 지구중심 역세권 공공공간 재정립 필요

서울시 보행일상권 정책, 역세권을 생활거점으로 재해석

- 서울시는 「2040 서울도시기본계획」에서 보행일상권을 핵심 공간전략으로 제시하고, 시민의 일상 생활권 안에서 주거·일자리·여가·교육·돌봄·공공서비스를 이용할 수 있는 도시구조를 지향
 - 보행일상권은 단순히 보행환경을 개선하는 정책이 아니라, 시민의 일상 활동이 도보권 안에서 연속적으로 이루어지는 생활권 기반 도시관리 전략
 - 이에 따라 역세권은 통근·통학을 위한 교통 결절점에 머물지 않고, 생활서비스·여가·소비·공공공간 이용이 집중되는 생활권 거점으로 관리될 필요
 - 특히 지구중심 역세권은 배후 주거지와 역 주변 상업·공공서비스 기능이 결합되어, 보행 일상권을 실제 공간단위에서 구현할 수 있는 핵심 대상



출처: 서울시 보도자료(2025. 4. 23.) 여가·교육·돌봄 모두 걸어서 30분 내... '서울형 보행일상권'

[그림 1] 보행일상권 개념도

- 서울은 도시철도망 확충에 따라 전역이 역세권 체계로 조직되었으나, 그동안 역세권 정책과 사업은 주로 대규모 업무·상업 기능이 집중된 도심·광역중심 등 상위 중심지에 초점
 - 지구중심 역세권은 배후 주거지, 생활가로, 근린생활시설, 소규모 공원 등이 결합된 일상 생활 기반 공간으로, 도심형 역세권과는 공공공간의 형성 조건과 관리 과제가 다름
 - 따라서 지구중심 역세권 공공공간은 도심형 역세권의 축소판이 아니라, 시민의 반복적 보행과 생활서비스 이용이 이루어지는 생활권 공적영역으로 별도 관리 필요



[그림 2] 도심 역세권과 지구중심 역세권의 공공공간 구조 비교(예시)

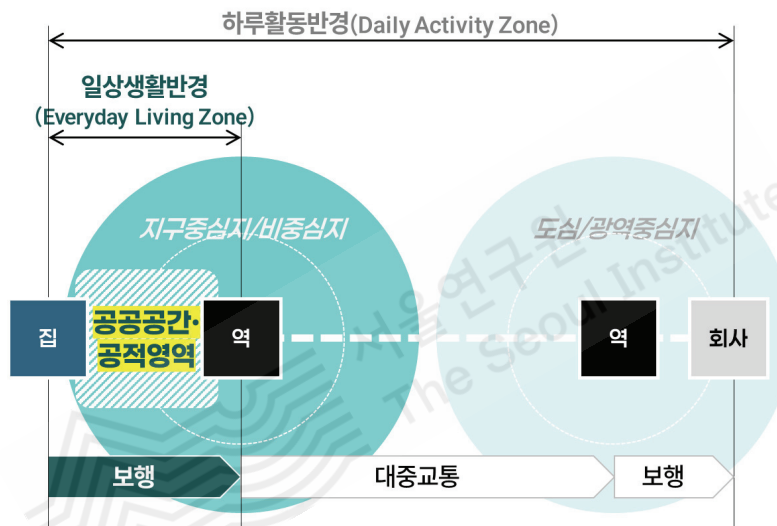
- 지구중심 역세권의 공공공간은 녹지·보행축·공공시설 간 연계가 충분하지 않고, 공개공지·상업시설 전면부 등 준공공공간도 실제 개방성·이용성·관리 수준에서 편차
 - 주거지 정비, 역세권 청년주택, 모아타운 등 개별 사업을 통해 공공공간이 부분적으로 공급되고 있으나, 생활권 차원의 연속성과 개방성을 확보하는 통합 전략은 부족
 - 보행일상권 실현을 위해서는 개별 공원이나 보행로 조성보다, 주거지-생활가로-역 주변 중심부를 연결하는 공공공간 체계로 접근할 필요

공공공간 개념, 시설 중심에서 생활권 공적영역으로 확장

- 공공공간은 공원·광장·가로 등 전통적인 공공시설을 넘어, 시민에게 개방되어 이동·체류·교류 활동을 수용하는 생활권 공적영역으로 확대
 - 최근 공공공간은 소유가 공공인 공간만을 의미하지 않고, 민간 건축물의 외부공간, 주거 단지의 개방공간, 복합시설 저층부, 공개공지 등 공적 기능이 증첩된 공간까지 포괄
 - 생활가로, 보행통로, 상업시설 전면부, 공공시설 외부공간은 일상적 이동뿐 아니라 대기, 만남, 휴식, 소비, 커뮤니티 활동을 수용하는 공간으로 기능
 - 이러한 변화는 도시공간을 단순한 이동 경로가 아니라, 시민의 생활경험과 사회적 관계가 형성되는 일상생활 무대로 이해해야 함을 의미
- ‘좋은 공공공간’은 규모보다 접근성, 연결성, 개방성, 편의성, 활동성을 함께 갖춘 공간
 - 생활권 공공공간의 질은 공원·광장의 유무뿐 아니라, 일상에서 쉽게 접근할 수 있는지, 주변과 연속적으로 연결되는지, 누구나 머무를 수 있도록 개방되어 있는지에 따라 좌우
 - 지구중심 역세권에서는 생활가도와 공개공지, 상업시설 전면부, 공공시설 외부공간의 질과 운영 수준이 시민이 체감하는 공공공간의 수준을 결정
 - 따라서 지구중심 역세권 공공공간 정책은 시설 공급 중심에서 생활권 공적영역의 연결·개방·운영을 함께 다루는 방향으로 전환할 필요

지구중심 역세권, 주거 기반 공공공간 관리 단위로 설정

- 지구중심은 서울 중심지 체계에서 도심·광역중심·지역중심보다 생활권에 밀착된 중심지이며, 배후 주거지와 역 주변 기능이 중첩되는 공간
 - 지구중심 역세권은 주거지, 근린생활시설, 상업시설, 공공서비스, 대중교통 기능이 중간 밀도로 결합된 생활권 중심지
 - 도심·광역중심 역세권이 대규모 업무·상업 기능과 광역적 이동 수요를 중심으로 작동한다면, 지구중심 역세권은 주민의 반복적 생활활동과 지역 기반 서비스 이용을 수용
 - 통근·통학, 장보기, 여가, 돌봄, 생활서비스 이용이 ‘집-가로-역’의 일상 동선 속에서 중첩되므로, 공공공간 관리도 역 주변 개별 공간이 아니라 생활권 네트워크 관점에서 접근할 필요



[그림 3] 연구범위 개념도

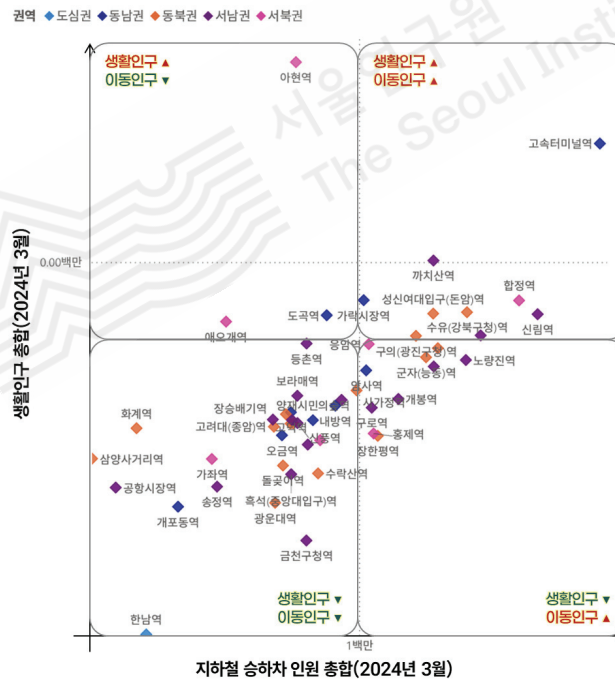
- 지구중심 역세권은 역 주변 개발권역이 아닌, 일상생활과 대중교통 이용이 결합되는 생활권 단위의 공공공간으로 이해할 필요
 - 반경 500m 도보권은 주거지 내부 생활가로, 역 주변 상업·공공서비스 기능, 대중교통 이용 동선이 중첩되는 범위
 - 이 범위에서는 통근·통학 이동뿐 아니라 장보기, 대기, 만남, 휴식 등 다양한 일상활동이 반복적으로 발생
 - 따라서 지구중심 역세권 공공공간은 역 출입구나 보행로에 한정되지 않고, 주거지-생활가로-역 주변 중심부를 연결하는 공적영역 전반으로 확장하여 접근할 필요

II. 서울 지구중심 역세권 공공공간의 이용행태와 유형

I 생활·이동인구와 이용행태에 따라 역세권 공공공간의 특성 차이 확인

생활·이동인구 밀도, 역세권별 활동 강도와 공공공간 수요 상이

- 51개 지구중심 역세권은 생활인구와 지하철 이용량의 결합 양상에 따라 서로 다른 활동특성 형성
 - 지하철 이용량과 생활인구가 모두 높은 역세권은 광역 교통 접근성과 상업·업무 기능이 결합된 고활동 생활거점 성격
 - 지하철 이용량은 높지만 생활인구가 상대적으로 낮은 역세권은 환승·통근·통학 등 이동 중심 활동이 두드러지는 경향
 - 생활인구는 높지만 지하철 이용량이 낮은 역세권은 주거 기능이 우세하고, 지역 내부의 반복적 보행활동이 상대적으로 중요
 - 지하철 이용량과 생활인구가 모두 낮은 역세권은 소규모 근린 단위의 생활활동을 중심으로 공공공간 수요 형성



[그림 4] 51개 지구중심 역세권의 생활·이동인구 밀도

- 생활·이동인구의 분포 차이는 역세권 공공공간을 동일한 기준으로 관리하기 어렵다는 점을 시사
 - 생활인구가 많은 역세권은 주민의 반복적 이용을 수용하는 생활가로, 소공원, 공공시설 외부공간의 질적 관리가 중요
 - 이동인구가 많은 역세권은 역 출입구, 환승동선, 대기공간, 보행 연결부의 혼잡 완화와 체류 편의 확보가 중요

- 생활인구와 이동인구가 모두 높은 역세권은 이동·소비·만남·휴식이 중첩되는 복합 공공 공간 관리 필요

이용행태, 이동·체류·교류가 시간대와 이용주체에 따라 중첩

- 지구중심 역세권 공공공간은 통근·통학 인구, 지역 거주민, 상업·서비스 종사자, 방문객이 함께 이용하는 다층적 공간
 - 주중 낮 시간대에는 외부 유입 인구를 중심으로 이동·소비 활동이 집중
 - 저녁과 주말에는 지역 주민을 중심으로 체류·교류·여가 활동이 증가
 - 하루 동안 이용 주체와 목적이 달라지며, 역세권 공공공간의 기능도 이동 중심에서 체류·교류 중심으로 순환
- 지하공간과 지상공간은 서로 다른 방식으로 공공적 기능 수행
 - 지하철역 내부와 연결통로는 이동과 환승을 위한 기능공간이지만, 전시·공연·홍보 등 일시적 문화활동을 수용하며 사회적 공공공간으로 확장
 - 지상부의 가로, 광장, 소공원은 머무름과 사회적 교류가 활발하게 발생하는 생활권 공공 공간으로 기능
 - 상업가로에서는 여가·사교·소비 활동이 혼합되고, 공공시설 전면부와 소공원에서는 주민 중심의 커뮤니티 활동 전개



이동 @고속터미널역 20171124



기다림 @합정역 20250104



휴식·소통 @합정역 20250519



쇼핑 @고속터미널역 20250503

[그림 5] 지하공간의 이용·기능



이동 @도곡역 4번출구 인근 20250623



휴식·소통 @내방역 8번출구 인근 20250731



축제 @신림역세권 새들어린이공원 20250626

[그림 6] 지상공간의 이용·기능

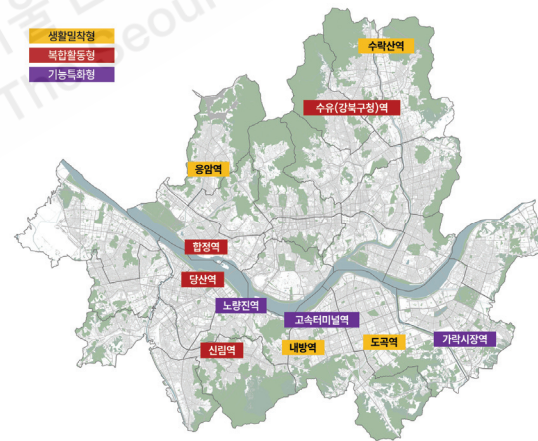
- 이동·체류·교류가 중첩되는 특성은 지구중심 역세권 공공공간을 단순 보행공간이 아닌 다기능적 공공영역으로 이해할 필요를 보여줌
 - 이동은 역 출입구, 환승동선, 주요 보행축을 중심으로 발생
 - 체류는 상업가로, 소공원, 공공시설 외부공간, 공개공지 등에서 발생
 - 교류는 생활가로, 지역 상권, 공공시설 주변, 소규모 열린 공간에서 반복적으로 형성

행태 특성에 따라 생활밀착형·복합활동형·기능특화형으로 구분

- 지구중심 역세권 공공공간은 생활인구, 이동인구, 토지이용, 공간구조, 이용행태의 결합 방식에 따라 세 가지 유형으로 구분 가능
 - 생활밀착형: 배후 주거지와 생활가로 중심의 일상적 이동과 근린 체류가 반복되는 유형
 - 복합활동형: 상업·교통·생활서비스 기능의 중첩으로 이동·소비·만남·휴식 활동이 함께 집중되는 유형
 - 기능특화형: 터미널·시장·교육시설 등 특정 기능 중심의 목적형 방문과 대기·환승 활동이 집중되는 유형

[표 1] 지구중심 역세권 공공공간의 유형별 대표 사례

구분	유형	역세권(역명)
1	생활밀착형	응암역
2		수락산역
3		내방역
4		도곡역
5	복합활동형	합정역
6		신림역
7		수유역
8		당산역
9	기능특화형	노량진역
10		고속터미널역
11		가락시장역



- 유형 구분은 지구중심 역세권 공공공간의 구조적 특성을 파악하기 위한 분석 기준으로 활용
 - 생활밀착형은 생활가로와 근린 공공공간을 중심으로 일상적 이용이 지속적으로 이루어지는 구조로, 생활권 내부 보행환경의 연속성과 소규모 체류공간의 질적 관리가 중요
 - 복합활동형은 이동·소비·만남·휴식 기능이 중첩적으로 작동하는 구조로, 보행 흐름의 안정적 유지와 혼잡 완화, 체류공간 확충 및 공개공지 등 민간 외부공간의 공공적 활용이 중요
 - 기능특화형은 대규모 시설을 중심으로 목적 지향적 이용이 집중되는 구조로, 시설과 주변 생활권 간 보행 연결성 강화와 대기·환승공간의 이용 편의성 및 공간 질 개선이 주요 쟁점

Ⅲ. 지구중심 역세권 공공공간의 구조적 특성

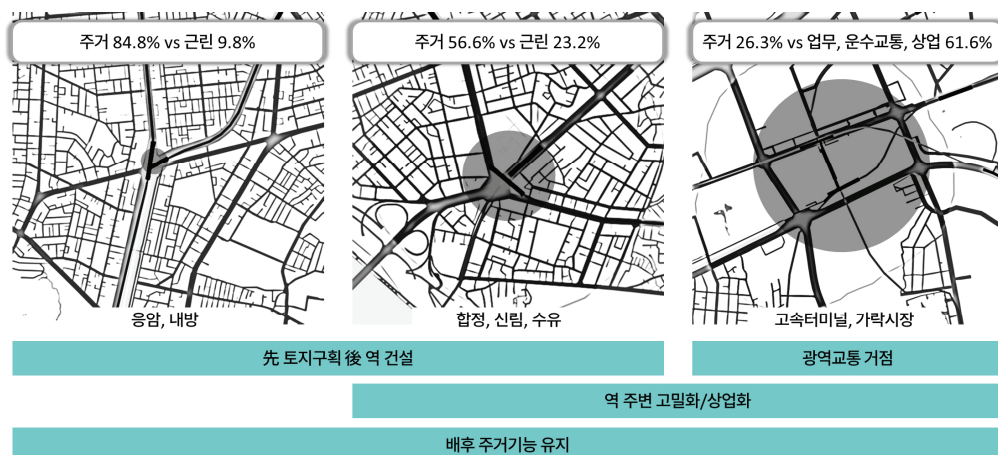
Ⅰ 역 주변 형성과정과 공간구조에 따라 공공공간의 작동방식 차별화

선 도시화·이후 역 건설 구조, 기존 생활조직 위에 교통거점 중첩

- 서울의 지구중심 역세권은 기존 토지구획과 주거지, 골목 기반 가로망이 형성된 뒤 지하철역이 들어서면서 생활 중심지와 교통 결절점이 중첩된 공간구조를 형성
 - 도심·광역중심 역세권이 업무·상업 기능과 광역 이동 수요를 중심으로 형성되는 것과 달리, 지구중심 역세권은 배후 주거지와 근린생활권을 기반으로 역 주변 기능이 결합
 - 선 토지구획·주거지 형성 이후 역이 조성된 지역은 생활가로, 근린시설, 소규모 공공공간이 주민의 일상적 이동과 체류를 수용하는 기반으로 작동
 - 역 주변의 고밀화·상업화가 진행되더라도 배후 주거기능은 유지되므로, 지구중심 역세권에서는 교통 접근성뿐 아니라 기존 생활조직과의 연결성이 중요

생활가로·상업축·대규모 시설 결합 방식에 따라 공공공간 역할 차이

- 역 주변 공간구조는 생활가로, 상업축, 환승공간, 대규모 시설의 결합 방식에 따라 다르게 나타나며, 이에 따라 공공공간의 역할과 이용방식도 차별화
 - 생활가로는 중심이 되는 지역은 주민의 반복적 보행, 장보기, 대기, 휴식 활동이 생활가로와 소규모 공공공간에서 이루어져 일상적 관리가 중요
 - 상업축과 환승기능이 강한 지역은 이동·소비·만남 활동이 집중되므로 보행혼잡 완화, 공개공지 활용, 중간 체류공간 확보가 필요
 - 터미널·시장·교육시설 등 대규모 시설이 결합된 지역은 목적형 방문과 대기·환승 활동이 강하게 나타나므로 시설 경계부와 주변 생활권을 연결하는 보행 접근성과 외부공간 개방성이 중요



[그림 1] 유형별 도시구조의 특징

I 다층적으로 분포하는 공공공간, 생활권 네트워크로 연계 잠재력 큰 편

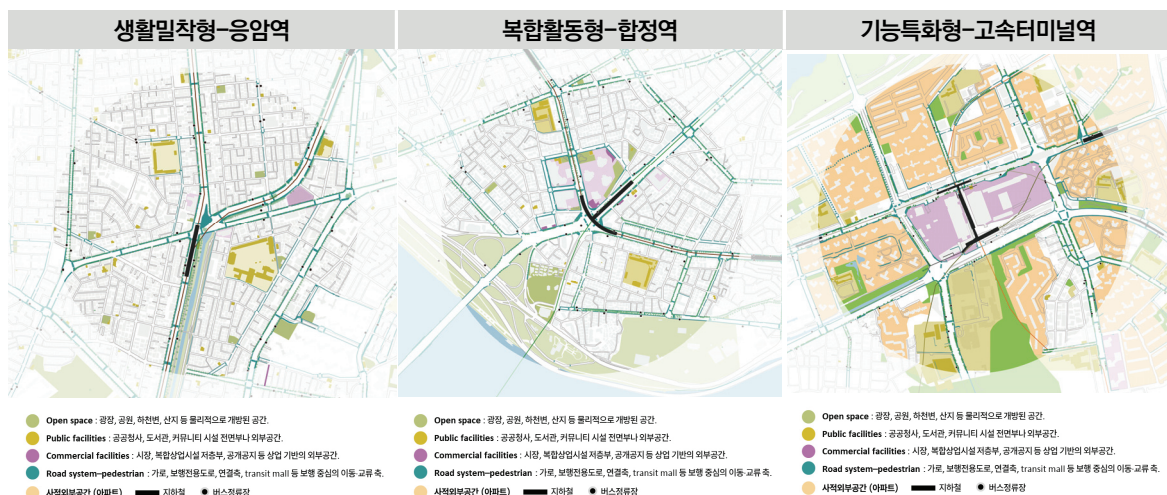
공공공간 구성, 생활가로·준공공공간·사적 외부공간이 혼재

- 지구중심 역세권의 공공공간은 공원·광장뿐 아니라 생활가로, 공개공지, 상업시설 전면부, 공공시설 외부공간, 공동주택 단지 내 외부공간 등으로 다층적으로 구성
 - 생활가로는 주거지와 역 주변 중심부를 연결하며 이동, 대기, 만남, 소비 활동을 수용
 - 공개공지와 상업시설 전면부는 민간 소유 공간이지만, 실제 이용 측면에서는 역세권 공적 영역의 일부로 기능
 - 공동주택 단지 내부 조경과 보행공간 등 사적 외부공간은 생활권 내 녹지·외부공간으로 시각적으로 크게 나타나지만, 접근성과 이용 가능성은 제한적

[표 2] 지구중심 역세권 공공공간의 구성

구분	내용
열린 공간(Open Space)	광장, 공원, 수변, 산지 등 물리적으로 개방된 외부공간
공공시설 외부공간(Public Facilities Space)	공공청사, 도서관, 커뮤니티시설 전면부나 외부공간
상업시설 외부공간(Commercial Facilities Space)	공개공지, 상업건물 저층부, 복합상업시설 외부공간
가로·보행 체계(Road&Pedestrian System)	가로, 보행전용도로, 연결축, transit mall 등 선형적 이동공간
사적 외부공간(Private External Space)	공동주택 단지 내부 조경, 보행공간 등 개방된 외부공간

- 대표 사례를 종합하면, 공공공간의 양적 분포보다 공간의 개방성과 연결성에서 차이가 나타남
 - 생활밀착형은 생활가로와 소규모 열린 공간이 주민의 일상활동을 수용하지만, 공동주택 단지 내부 외부공간의 비중이 클 경우 생활권 전체의 공공적 이용성은 제한될 수 있음
 - 복합활동형은 상업가로, 공개공지, 상업시설 전면부, 공공시설 외부공간이 결합되어 활동 잠재력이 높지만, 보행혼잡과 체류공간 부족이 동시에 발생

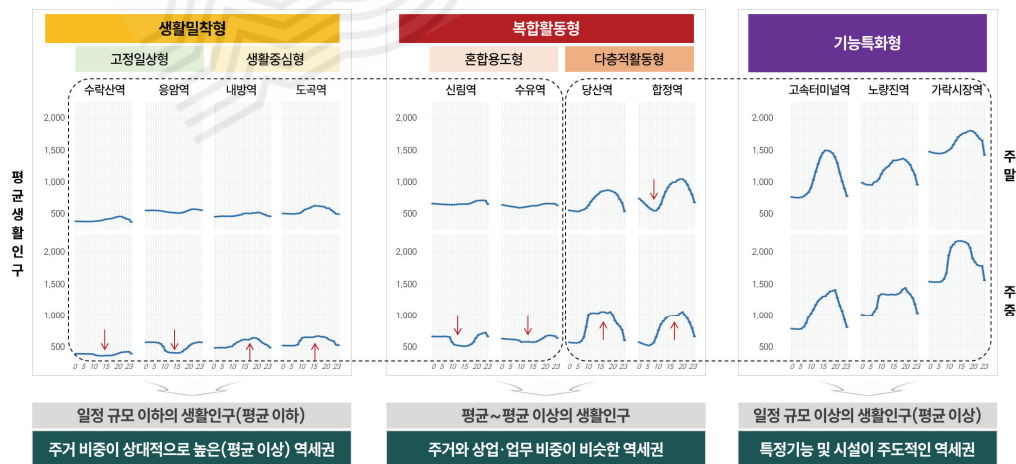


[그림 8] 유형별 대표 사례의 공공공간 구성 현황

- 기능특화형은 대규모 시설 외부공간과 환승·대기공간의 비중이 크지만, 시설 경계부와 주변 생활권 사이의 개방적 연결이 제한될 수 있음

이용활동, 이동·체류·교류가 중첩되지만 체류공간의 질은 편차

- 지구중심 역세권 공공공간은 이동·대기·만남·소비·휴식·교류가 함께 발생하는 생활공간이나, 유형별로 활동의 집중 방식은 다르게 나타남
 - 생활밀착형은 안정적인 생활인구 흐름을 보이며, 생활가로와 소규모 체류공간의 상시적 관리가 중요
 - 복합활동형은 주중·주말, 낮·야간 이용 변화가 커 혼잡관리와 체류공간 확충을 함께 고려할 필요
 - 기능특화형은 특정 시간대와 목적 활동에 이용이 집중되므로, 환승·대기공간의 수용력과 외부공간 개방성 확보가 중요
- 활동이 활발한 공간일수록 보행 흐름과 체류 기능을 함께 수용해야 하지만, 실제로는 혼잡, 단절, 체류공간 부족 문제가 병존
 - 보행량이 많은 역 주변 공간에서도 앓을 공간, 머무를 공간, 그늘, 휴게 요소 등 체류 인프라가 부족한 경우 발생
 - 상업가로와 공개공지는 활동 잠재력이 높지만, 공간의 개방성·가시성·관리 수준에 따라 이용 편차가 큼



[그림 9] 유형별 생활인구 패턴

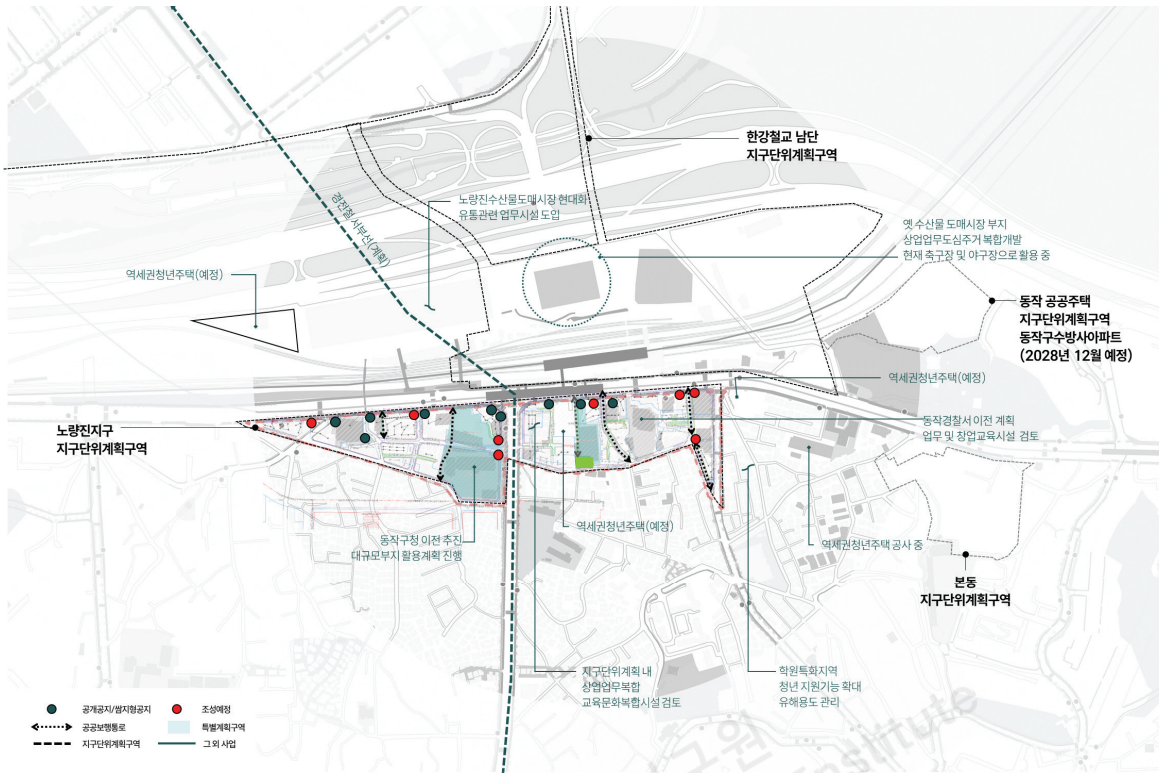
I 관련 계획·사업에서 공공공간 조성, 통합관리 체계 마련이 관건

지구단위계획·정비사업·역세권 개발, 공공공간을 부분적으로 구현

- 지구중심 역세권 공공공간은 지구단위계획, 정비사업, 역세권 개발사업, 생활SOC조성사업, 가로 정비사업 등을 통해 부분적으로 구현
 - 지구단위계획은 공개공지, 건축물 저층부, 가로환경 개선 등을 통해 공공공간 확보 유도
 - 정비사업과 역세권 개발은 공원, 보행통로, 공개공지, 공공시설 외부공간 등 일정 규모 이상의 공공공간을 공급하는 계기로 작동
 - 생활SOC와 가로정비사업은 주민 이용이 잦은 생활권 공공공간의 편의성과 접근성 개선에 기여
- 관련 계획과 사업은 개별 구역·사업 단위로 추진되므로 역세권 전체의 공공공간 네트워크의 통합적 조정 필요
 - 동일 역세권 안에서도 지구단위계획구역, 정비사업구역, 역세권 개발사업, 공공시설 사업이 서로 다른 기준과 일정으로 추진
 - 개별 사업을 통해 조성된 공공공간이 생활가로, 역사공간, 공개공지, 공원, 공공시설 외부공간과 연속적으로 연결되지 못하는 경우 발생
 - 조성 이후 개방시간, 유지관리 기준, 안내체계, 지역 프로그램 운영 여부에 따라 실제 이용성과 공공성 확보 수준도 달라짐

[표 3] 지구중심 역세권 계획·사업별 공공공간 구현과 한계

구분	도시구조·입지 특성	공공공간 구현 현황 및 과제	잠재력
합정역	대규모 복합개발 블록+특별계획구역 상업·문화축이 교차하는 고밀 중심지	- 대형 블록 중심으로 전면공지·공개공지·보행 통로 상당 부분 실현 - 소규모 필지 밀집 블록은 공공공간 확보 어려움 → 블록 여건변 차별화 접근 필요	기조성된 보행축 및 가로활성화 사업을 기반으로 연속성·도시 활동 확장 가능
신림역	고밀 상업지+비정형 소필지 구조 시장·상업가로 중심	- 공공가로 개선 중심(보도확폭·혼잡 완화 등) 으로 제한적 구현 - 소필지·점포 중심의 개별 개발로 공공공간 조성 여건 제약	생활가로 기반의 단계적 환경 개선 지속, 시장정비와 연계 가능
수유역	계획된 도시가로+비교적 정형 블록 상업축·생활가로 구분 뚜렷	- 상업축 중심의 가로환경 정비 일부 진행 (점진적 개선) - 내부 소필지 밀집으로 대규모 공공공간 확보 여건 제약	모아타운·정비사업 확대로 중·대규모 공공공간 창출 가능성 증가
당산역	대로·교량·고가가 교차하는 교통 결절지 업무·주거 혼합	- 민간개발을 통한 공개공지, 공원, 공공보행통로, 보행자전용도로 등 구현 - 한강변으로는 연속성 강화 필요	여의도·선유도 연계 선형 보행축 재편 가능성 큼
노량진역	수산시장·학원가·철도변 상업축 중첩 광역철도 결절	- 대규모 운동장·공공보행통로 등 일부 계획 구현 - 주거지정비사업 및 철도복합화 사업 등과 연계 강화 필요	수변복합개발·시장 재편·정비 촉진지구 연계 시 대규모 공공 공간 확충 가능



[그림 10] 노량진역 일대 지구단위계획 및 사업 현황

- 이러한 분절성은 지구중심 역세권 공공공간이 개별 사업을 통해 부분적으로 조성되고 있으나, 생활권 단위의 연결성·개방성·운영관리 측면에서는 통합적으로 작동하지 못하고 있음을 보여줌
 - 계획·사업별로 공개공지, 보행통로, 공원, 공공시설 외부공간이 확보되더라도 생활가로와 역사공간, 배후 주거지와 연속적 연결이 필요한 지점 발생
 - 조성 이후 관리주체와 운영기준이 분산되면서 공공공간의 실제 이용성과 공공성 확보 수준도 사업별로 달라짐

Ⅳ. 보행일상권 실현을 위한 정책제언

Ⅰ 생활권 공적영역을 연결·운영하는 통합관리체계 구축 필요

개별 공간 조성에서 생활권 공공공간 네트워크 관리로 전환

- 지구중심 역세권 공공공간 정책은 개별 공원·보행로를 조성하는 방식에서 벗어나, 생활권 안의 공적영역을 하나의 네트워크로 연결·관리하는 방향으로 전환 필요
 - 공원, 생활가로, 공개공지, 상업시설 전면부, 역사 내·외부 공간, 수변·녹지축을 생활권 공공공간 체계로 통합
 - 지구단위계획, 정비사업, 역세권 개발, 생활SOC조성사업, 가로정비사업 등 개별 사업을 보행일상권 전략 아래 연계
 - 공개공지와 민간 외부공간은 조성 여부보다 실제 개방 여부, 이용 및 관리가 유지되도록 운영체계 마련

해외 주요 도시, 역세권 공공공간을 통합 공공영역으로 관리

- 해외 주요 도시는 역세권 공공공간을 교통시설 주변 정비가 아니라 공공영역 네트워크로 관리
 - 토론토 Midtown in Focus는 보도, 광장, 공원, 커뮤니티 공간을 Public Realm Structure로 통합 관리
 - 런던 Station Public Realm Design Guidance와 Liverpool Street 계획은 역사 내·외부 보행동선, 환승공간, 가로환경을 하나의 설계·관리 대상으로 설정
 - 나고야 역세권 계획은 대중교통 중심 공간관리와 보행공간 재편을 연계하여 역세권의 접근성과 공공공간 질을 함께 개선

보행일상권 실현을 위한 주요 추진전략

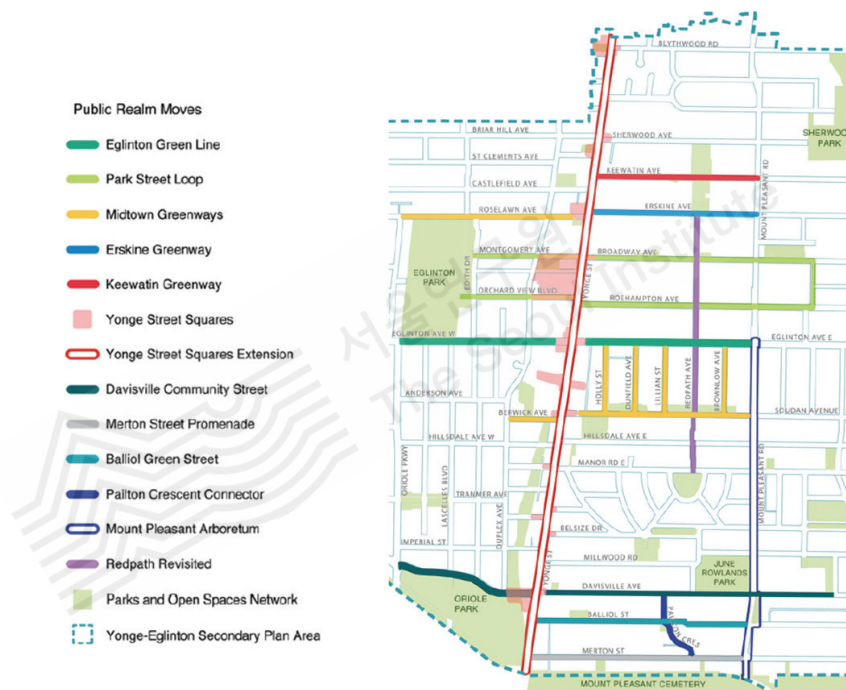
- 개별 공공공간을 넘어 생활권 단위의 통합적 계획·관리체계 마련을 위한 4가지 과제와 전략을 다음과 같이 제안

주요 과제	추진전략	주요 대상
생활권 공적영역 통합 프레임워크 도입	공원·생활가로·공개공지·역사공간·수변·녹지축을 하나의 공공공간 네트워크로 계획	51개 지구중심 역세권
유형별 공공공간 개선전략 적용	생활밀착형·복합활동형·기능특화형별 차별화된 공간개선 방향 마련	유형별 대표 역세권
역사 내·외부와 생활가로의 연결성 강화	지상·지하·환승·대기·체류공간을 통합한 역세권 설계·관리 지침 마련	역 출입구, 환승동선, 상업가로
협력적 운영체계 구축	공개공지·민간 외부공간의 개방성·활동성·관리성을 지속 관리	공공, 민간, 지역 커뮤니티

I 생활권 공적영역 통합 프레임워크 도입

지구중심 역세권별 공공영역 마스터플랜 수립

- 공원, 생활가로, 공개공지, 공공시설 외부공간, 역사 내·외부 공간, 수변·녹지축을 하나의 공공공간 네트워크로 설정
 - 토론토 Midtown in Focus처럼 역세권 보행권 안의 보도, 광장, 공원, 커뮤니티 공간을 통합 공공영역 구조로 관리
 - 서울도 지구중심 역세권별 공공영역 기본도를 작성하고, 주요 보행축·체류거점·공개공지·공공시설 외부공간을 함께 관리할 필요



출처: City of Toronto, Ready Set Midtown, 2022

[그림 11] 토론토 Midtown - Public Realm Moves

지구단위계획·정비사업·생활SOC를 하나의 보행일상권 전략으로 조정

- 지구단위계획, 정비사업, 역세권 개발, 생활SOC, 가로정비사업이 개별적으로 공공공간을 조성하는 데 그치지 않도록 사전 조정체계 마련
 - 공공기여, 공개공지, 보행통로, 저층부 계획, 공공시설 외부공간을 생활권 공공공간 네트워크와 연계
 - 사업별 조성 공간이 서로 단절되지 않도록 계획 단계에서 연결축과 운영기준을 함께 검토

I 유형별 공공공간 개선전략 적용

생활밀착형, 생활가로와 소규모 체류공간의 연속성 강화

- 생활밀착형 지구중심 역세권은 배후 주거지와 생활가로를 중심으로 일상적 이동과 근린 체류가 반복되는 유형으로, 대규모 공원·광장 조성보다 생활가로와 소규모 공공공간의 질적 관리가 중요
 - 주거지 내부 생활가로와 역 주변 중심공간이 단절되지 않도록 안전한 보행축과 소규모 체류거점을 연결
 - 주민의 장보기, 돌봄, 산책, 대기, 만남 등을 수용할 수 있도록 앉을 곳, 그늘, 조명, 안내 등 일상적 이용 편의 개선
 - 주민센터, 도서관, 공원, 시장, 학교 주변 외부공간을 생활권 공공공간 네트워크의 거점으로 활용

복합활동형, 보행혼잡 완화와 중간 체류공간 확보 병행

- 복합활동형 지구중심 역세권은 상업가로, 환승공간, 공개공지, 공공시설 외부공간에서 이동·소비·만남·휴식 활동이 동시에 발생하는 유형으로, 보행 흐름을 유지하면서 체류 기능을 보완하는 전략이 필요
 - 역 출입구와 상업가로의 보행혼잡을 완화하고, 대기·만남·휴식이 가능한 중간 체류공간을 확보
 - 공개공지와 상업시설 전면부가 공공적으로 활용될 수 있도록 개방성, 가시성, 접근성, 유지관리 기준 강화
 - 특정 시간대·특정 요일의 이용 증가에 대응해 조명, 안내체계, 안전관리, 거리활성화 프로그램 함께 운영

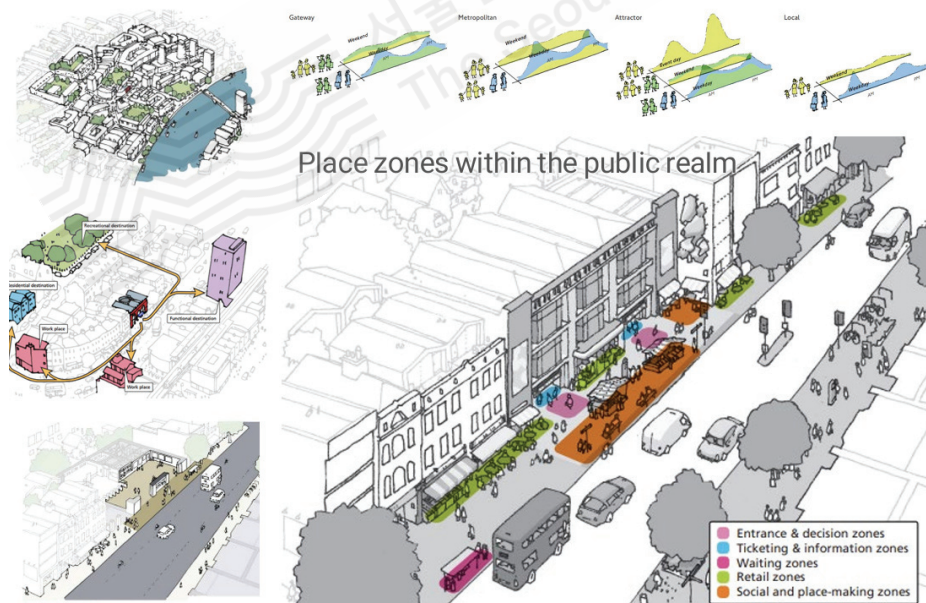
기능특화형, 대규모 시설과 주변 생활권의 개방적 연결 확보

- 기능특화형 지구중심 역세권은 터미널, 시장, 교육시설, 업무시설 등 특정 기능을 중심으로 목적형 방문, 환승, 대기, 집합 활동이 집중되는 유형으로, 대규모 시설과 주변 생활권의 점점 관리가 핵심
 - 시설 내부와 외부공간, 역 주변 보행공간, 배후 생활권이 단절되지 않도록 보행 접근성과 연결성 강화
 - 환승동선, 광장, 전면공지, 대기공간, 생활가로를 연계하여 이동과 체류가 분리되지 않도록 관리
 - 시설 운영주체와 자치구, 서울시가 역할을 분담하여 외부공간 개방성, 대기·환승공간 편의성, 공간 질을 지속 관리

I 역사 내·외부와 생활가로 연결성 강화

Station Public Realm 관점에서 역사 주변 공간을 통합 설계

- 지구중심 역세권의 공공공간은 역 출입구, 지하연결통로, 환승공간, 지상 보행공간, 상업가로는 연속적으로 작동해야 함
 - 역 내부와 외부가 분리되면 이동은 가능하지만 체류·대기·만남 기능은 약화
 - 지상과 지하, 대중교통과 보행, 환승공간과 생활가로는 끊기면 보행일상권의 체감 수준 저하
 - 역사 주변 공간은 단순 출입구 주변 정비만 아니라 생활권 공공공간의 핵심 접점으로 관리할 필요
- 런던 Station Public Realm Design Guidance는 역 주변 공간을 교통시설의 부속공간이 아니라 보행자 경험과 도시공간을 연결하는 공공영역으로 다룸
 - 역 출입구, 보도, 횡단, 환승, 대기, 안내, 안전, 가로환경을 하나의 설계 대상으로 설정
 - 서울 지구중심 역세권에서도 역사 내·외부 공간을 통합한 설계·관리 기준 필요
 - 역 출입구 주변 공개공지, 상업시설 전면부, 가로시설물, 보행안내 체계를 함께 조정



출처: <https://content.tfl.gov.uk/station-public-realm-design-guidance-15.pdf>

[그림 12] Station Public Realm Design Guidance(2015)

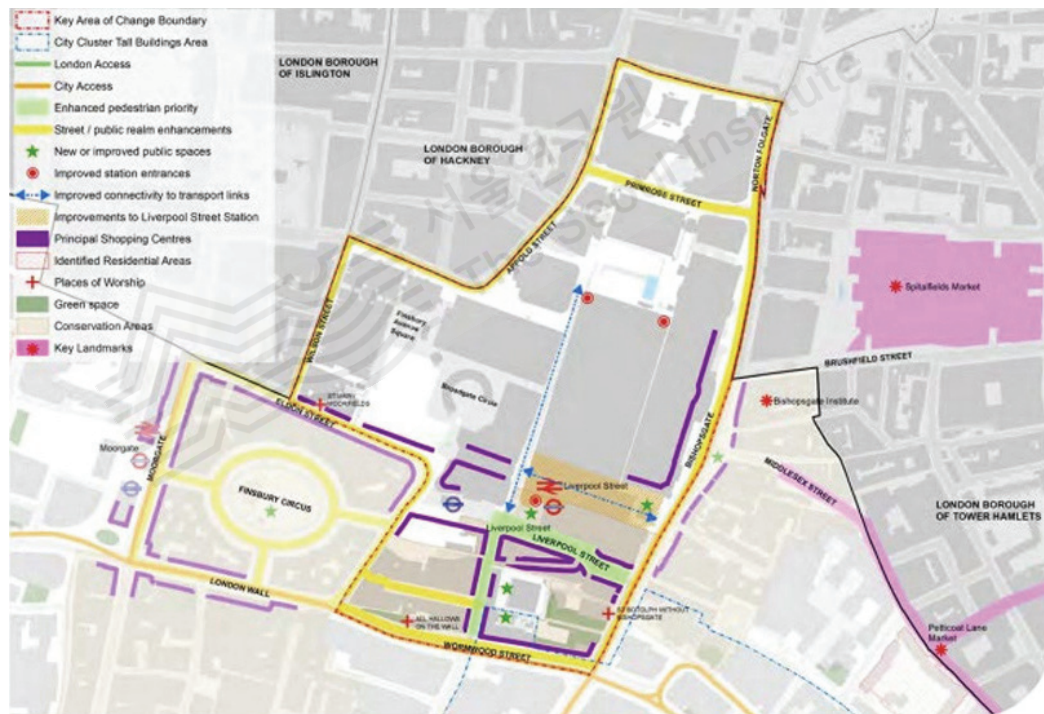
Healthy Streets 관점에서 보행환경의 질 관리

- 보행일상권의 실현은 보행거리 단축만으로 달성되기 어렵고, 걷고 머무를 수 있는 가로환경의 질이 중요

- 보행로의 폭, 횡단 편의, 그늘, 앉을 곳, 안내체계, 조명, 안전, 소음, 녹지 등 세부 요소가 공공공간 이용성을 좌우
- Liverpool Street 사례처럼 보행량이 많은 역세권에서는 이동성 개선과 거리 체류환경 개선을 함께 고려할 필요
- 나고야 사례처럼 대중교통 중심의 접근성과 저탄소 도시구조를 결합하면, 역세권 공공공간 개선이 보행·대중교통 전환과 연계 가능

○ 서울 지구중심 역세권에는 생활권형 공공공간 설계·관리 체크리스트 도입 필요

- 연결: 역, 생활가로, 공공시설, 상업시설 간 보행 연결성
- 개방: 공개공지와 민간 외부공간의 실제 이용 가능성
- 머무름: 앉을 공간, 그늘, 휴식, 대기, 만남 기능
- 안전: 보행 충돌, 야간 이용, 교차로·간선도로 횡단환경
- 운영·관리: 청결, 안내, 유지관리, 지역 프로그램 운영



출처: <https://www.cityoflondon.gov.uk/assets/Services-Environment/liverpool-street-hsp-final-may-2024.pdf>

[그림 13] Liverpool Street Spatial Priorities, Key Area of Change, City Plan 2040

I 공공·민간·지역 커뮤니티의 협력적 운영체계 구축

공개공지와 민간 외부공간을 생활권 공적영역으로 관리

- 지구중심 역세권은 공공이 직접 소유·조성한 공간만으로 충분한 공공공간을 확보하기 어려우므로, 공개공지·상업시설 전면부·복합시설 저층부·대규모 시설 외부공간을 생활권 공적영역으로 관리할 필요
 - 민간 소유 공간도 실제 이용 측면에서는 보행, 대기, 만남, 휴식 활동을 수용하는 생활권 공공공간으로 작동
 - 조성 이후 개방시간, 안내체계, 유지관리, 이용 프로그램이 부족하면 실질적 공공성이 저하되므로 운영협약과 관리기준 마련 필요
 - 건축허가·지구단위계획·정비사업 협의 단계에서 공개공지와 전면공간의 위치, 동선, 개방성, 휴게시설, 이용 프로그램을 사전 조정
 - 소규모 광장·공영주차장·도로 일부·수변 여유 공간을 계절·시간대별로 팝업 스토어, 문화행사, 시민 여가공간으로 전환하는 ‘공공공간 유연 활용’ 시범사업을 통해 표준 모델과 가이드라인 마련

지역 기반 프로그램과 상시 모니터링 체계 운영

- 공공공간의 질은 물리적 조성뿐 아니라 운영 프로그램과 관리주체의 지속성에 의해 결정되므로, 유형별 이용특성에 맞는 프로그램과 모니터링 체계 필요
 - 생활밀착형은 주민 주도 소규모 활동, 장터, 돌봄·학습 프로그램과 연계
 - 복합활동형은 상권, 문화행사, 보행안전 캠페인, 야간활성화 프로그램과 연계
 - 기능특화형은 시설 운영주체와 협력해 대기공간, 환승공간, 행사공간의 이용 질 개선
- 지구중심 역세권별 공공공간 관리협의체를 운영하여 유지관리, 프로그램 운영, 보행안전, 공개공지 관리 상태를 공동 점검
 - 서울시, 자치구, 교통기관, 시설 운영주체, 민간 건축물 관리자, 상인회, 지역 커뮤니티가 참여하는 협력체계 구축
 - 생활·이동인구 데이터, 현장조사, 주민 의견을 결합하여 공공공간 개선 우선순위와 관리 수준을 지속 갱신
 - 장기적으로는 공공공간 네트워크 도면, 유형별 개선전략, 사업 연계방식, 운영관리 기준을 포함한 ‘지구중심 역세권 공적영역 통합 프레임워크’로 제도화

정책
리포트

제452호

지구중심 역세권 공공공간,
시민의 일상을 잇는 공간으로

발행인 오균

편집인 이신해

발행처 서울연구원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

02-2149-1234

www.si.re.kr

ISSN 2586-484X

발행일 2026년 8월 10일

디자인 박진범

인쇄·제본 세일포커스

서울연구원 정책리포트는 서울시민의 삶의 질을 향상하고

서울의 도시 경쟁력을 강화하기 위해 도시 전반의 다양한 정책 이슈를 발굴하여 분석함으로써

서울시의 비전 설정과 정책 수립에 기여하고자 작성된 정책보고서입니다.

* 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로 서울특별시의 정책과 다를 수 있습니다.



06756
서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57
02-2149-1234
www.si.re.kr