

차례

I	연구의 개요	20
1	연구의 배경 및 목적	20
2	연구의 범위	21
3	주요 연구내용 및 연구방법	22
II	대규모 복합교통시설의 체계 정립	26
1	대규모 복합교통시설과 도시재생	26
2	대규모 복합교통시설의 분류와 보행 활성화 권역	29
2 1	대규모 복합교통시설의 분류	29
2 2	대규모 복합교통시설에서의 보행 활성화 권역	32
2 3	대규모 복합교통시설에서의 보행 활성화 중요성	33
3	대규모 복합교통시설에서의 보행 인프라 체계 정립	35
III	대규모 복합교통시설에서의 보행 인프라 정비수준 평가	40
1	서울 및 도교의 대규모 복합교통시설 보행 인프라 정비수준 평가	40
2	대규모 복합교통시설의 보행 인프라 정비수준 평가에 따른 시사점	44
IV	대규모 복합교통시설에서의 보행 인프라 체계의 효율적 정비를 위한 구축전략 개발	50
1	WalkIm 모형 개발 배경	50
2	WalkIm 모형의 구조	50
2 1	보행 수요	51
2 2	네트워크 표현	52
2 3	보행 불편도에 의한 최적경로 탐색	53

2 4	유사경로 도출	54
3	전략 개발 정비 시나리오	55
3 1	현황	55
3 2	정비안 1 : 기반 콘코스(concourse) 수직 연결시설의 정비	57
3 3	정비안 2 : 기반 콘코스(concourse) 수평 연결시설의 정비	59
3 4	정비안 3 : 기반 콘코스(concourse) 수직/수평 연결시설의 정비	60
4	WalkIm 모형 입력자료	61
5	모형 평가결과	64
5 1	총괄결과 : 직선거리 보행 불편도 대비 실제 보행 불편도의 비교	64
5 2	O-D별 결과	65
5 3	보행 인프라 시설별 통행량 비율	67
5 4	모형 분석결과와의 시사점	67
V	사례 연구 : 서울역 주변 입체복합 개발을 반영한 보행 인프라 체계 정비방안	70
1	서울역 주변 개발계획	70
2	서울역 주변 보행 인프라 체계 정비안	72
VI	보행 인프라 구축을 위한 구현방안	76
VII	결론 및 정책건의	82
1	결론	82
2	정책건의	82
	참고문헌	84
	부 록	86
	Abstract	92

표차례

표 1-1	대규모 복합교통시설의 분류	21
표 2-1	일본의 전국 도시재생을 위한 당면 검토테마	27
표 2-2	일본의 자유통로 등 교통결절점에 관한 제안내용	27
표 2-3	국토통합교통체계 효율화법상 환승센터의 분류	29
표 2-4	대규모 복합교통시설의 분류	30
표 2-5	불편계수 산정을 위한 설문조사 대상	34
표 2-6	불편계수 산정을 위한 설문조사 분석결과	34
표 2-7	대규모 복합교통시설의 보행 인프라 체계	36
표 3-1	서울역의 보행 인프라 정비수준 평가	41
표 3-2	오사키역의 보행 인프라 정비수준 평가	43
표 3-3	서울역의 보행 인프라 상세 분석	47
표 4-1	가상 네트워크 현황에 포함된 보행 인프라 시설	57
표 4-2	가상 네트워크 정비안 1에 포함된 보행 인프라 시설	58
표 4-3	가상 네트워크 정비안 2에 포함된 보행 인프라 시설	60
표 4-4	가상 네트워크 정비안 3에 포함된 보행 인프라 시설	61
표 4-5	보행 인프라 시설별 이동속도	61
표 4-6	보행 인프라 시설별 대기시간	62
표 4-7	보행 인프라 시설별 불편계수	62
표 4-8	보행 인프라 시설별 대기 불편계수	62
표 4-9	O-D 통행량	63
표 5-1	서울역 주변 보행 인프라 체계 정비안 평가	73

그림차례

그림 1-1	보행 활성화 권역의 공간적 범위	22
그림 1-2	연구 수행 절차	23
그림 2-1	도쿄의 도시재생사업	26
그림 2-2	베를린 중앙역사의 콘코스(concourse)	28
그림 2-3	전국차원 복합교통시설	30
그림 2-4	수도권 복합교통시설	31
그림 2-5	서울시의 대규모 복합교통시설 현황	31
그림 2-6	보행 활성화 권역의 공간적 범위	32
그림 2-7	대규모 복합교통시설에서 보행의 중요성	34
그림 2-8	보행 네트워크 기반시설(concourse)	37
그림 2-9	콘코스 수평 연결시설	37
그림 2-10	콘코스 수직 연결시설	38
그림 3-1	서울역의 보행 인프라 정비수준 평가	41
그림 3-2	오사키역의 보행 인프라 정비수준 평가	42
그림 3-3	오사키역의 보행 인프라	43
그림 3-4	영등포역의 보행 인프라 정비수준 평가	45
그림 3-5	강남역의 보행 인프라 정비수준 평가	46
그림 3-6	서울역 주변 보행서비스 수준 평가를 위한 네트워크 구축	47
그림 4-1	WalkIm 모형의 구조	51
그림 4-2	무방향링크(Undirected Link)와 복사링크(Duplicated Link)	52
그림 4-3	복사링크(Duplicated Link)의 연계	52
그림 4-4	링크표지 기반 최적조건의 재귀식	53
그림 4-5	보행 불편도의 개념	54

그림 4-6	유사경로의 판정	54
그림 4-7	전략 개발을 위한 정비 시나리오의 설정	55
그림 4-8	가상 네트워크의 현황 평면도	56
그림 4-9	가상 네트워크의 현황 입체도	56
그림 4-10	가상 네트워크의 정비안 1 입체도	58
그림 4-11	가상 네트워크의 정비안 2 입체도	59
그림 4-12	가상 네트워크의 정비안 3 입체도	60
그림 4-13	대안별 직선거리 보행불편도 대비 실제 보행 불편도	65
그림 4-14	현황 및 정비안 3의 보행 불편도 비교	65
그림 4-15	현황과 정비안 3의 지상레벨 개찰구에서 평면레벨 전통시장까지의 경로 비교	66
그림 4-16	현황 및 정비안 3의 보행 인프라 시설별 통행량 비율	67
그림 5-1	서울역 북부역세권 개발계획 중 토지이용 및 공원녹지 구상	71
그림 5-2	서울역 북부역세권 개발계획 중 토지이용 및 공원녹지 구상	71
그림 5-3	서울역 북부역세권 개발계획 중 토지이용 및 공원녹지 구상	72
그림 5-4	서울역 주변 보행 인프라 체계 정비안	73
그림 6-1	대규모 복합교통시설 주변 일체개발을 위한 관련 제도 도입	77
그림 6-2	대규모 복합교통시설 정비유도지구의 지정(서울역 사례)	78
그림 6-3	차별화된 지구단위계획의 적용(추가 인센티브 제도 도입)	78
그림 6-4	전담기구 및 가이드라인, 관련 매뉴얼, 조례 제정	79
그림 6-5	선제적 교통계획(보행 인프라 확충)을 위한 심의/협상 절차 구축	79