

# 철도역의 역할 재정립에 관한 연구

## A Study of the Roles of Railway Station

김현웅\*                      문대섭\*\*  
Kim, Hyun-Woong      Moon, Dae-Seop

---

### ABSTRACT

Railway stations are functional buildings. Their primarily role is to help passengers or freights complete their trip safely, easily, comfortably, and to improve the railway operating system. However, some urban stations are lately taking the form of what is called a station complex, and some regional stations are being constructed together with local public facilities. Roles of railway station are changing. Therefore, meeting user, railway operator, local resident, and government needs, roles of railway station would include multi-functional complex, high quality terminal, community center.

---

## 1. 서론

철도가 먼저 운행되어 온 유럽과 일본에서는, 철도역을 종종 ‘도시의 관문’, ‘핵심’, ‘지역의 얼굴’, ‘지역의 현관’, ‘지역의 생활공간’으로 불린다. 이는 철도가 발전하고 성숙하는 과정에서 철도를 계획하는 정책가나 설계자, 그리고 철도역이 입지하는 도시나 지역에게 철도역이 공통적인 의미를 지니고 있음을 알게 한다. 우리나라에서는 2004년 4월 고속철도의 개통을 계기로 하여 철도역의 보다 진일보한 모습을 보여주고 있는데, 대규모 투자<sup>1)</sup>를 통해 여객편의시설, 상업시설, 문화공간, 환승주차장, 보행통로 등을 확보하고 외관을 서구식으로 건축하여 도시의 이미지를 제고시키는 도시의 관문으로의 역할을 기대하게 되었다. 이러한 철도역의 역할은, 철도의 발전을 위해 전통적인 전략으로 인식되어 온 고속화, 운행빈도 증대, 쾌적성 향상 등 철도시스템의 경쟁력 제고 못지 않게 그 중요성이 제기되고 있는데, 이는 철도역이 철도이용자가 시스템을 접하는 시작점이자 마지막 점이기 때문이다. 따라서 철도의 발전을 위한 철도역의 역할을 정립하는 것은 매우 중요한 일이라 하겠다. 본 고에서는 지역간 철도역을 중심으로 우리나라 철도역이 수행하고 있는 역할의 현재 위치를 살펴보고 철도역의 의미를 이용자 측면, 운영자 측면, 지역사회 측면에서 조명한 후 새로운 고려하여야 할 역할을 모색하여 철도역의 역할을 재정립하고자 한다.

## 2. 우리나라 철도역의 기존 역할

### 2.1. 철도역의 고유 기능

우리나라 철도역이 수행하고 있는 주된 역할은 크게 두 가지로 파악된다. 우선 철도역의 기본적인 역할로서, 철도가 수송수단으로서 여객이나 화물을 이동시키는 수송기능의 역할이 있고, 철도

---

\* 한국철도기술연구원 선임연구원, 정회원

\*\* 한국철도기술연구원 책임연구원, 정회원

1) 서울역 등 7개 고속철도 역사의 신축·증축에 8,800억원의 사업비가 소요되었음.(건설교통부 내부자료, 2003)

운영을 보다 효율적으로 하기 위해 열차운전을 관리하는 열차운영의 역할이 있다.

## 2.2 수송기능 역할

수송기능의 역할은, 철도역이 여객을 승하차시키고 또는 화물을 상하역하는 공간으로 활용되어 철도운송 네트워크로 여객이나 화물을 수송하는 시발점 또는 종착점이 되는 것이다. 즉, 철도교통의 결절점 역할인데, 이를 위해 철도역 내에 매표소, 안내소, 대합실, 콘코스, 여객통로, 출입홀, 승강기, 편의점, 상업시설, 기타 여객설비, 화물취급소, 하역장, 화물통로, 기타 화물설비, 역무실, 승강장, 선로, 기타 열차운행시설 등을 구비하게 된다.

## 2.3 열차운영(운전) 역할

우리나라 기존 역이 수행하고 있는 다른 하나의 역할은 철도운영자의 입장에서 필수적인 부분으로, 열차의 운행을 원활하기 위한 운전취급의 역할이다. 정차열차 이외의 열차에 대한 안전한 출발과 정차, 대기, 통과 등을 제어하는 기능은, 앞서 서술한 첫 번째 역할인 여객이나 화물 수송 역할과 함께 근본적으로 철도가 여객이나 화물을 수송하기 위한 중요한 역할이다.

## 3. 역할 재정립

### 3.1 재정립 방향

#### (1) 철도역의 개념

##### ① 네트워크의 결절점

철도역은 철도 네트워크를 이용하는 장소임과 동시에 다른 교통수단과의 네트워크가 형성되는 지점이다. 즉, 교통 네트워크<sup>2)</sup>가 시작되거나 집중되는 node이다. 그래서 철도만의 통행이 발생하는 곳이 아니라 타교통수단인 승용차, 택시, 버스, 도시철도, 지역간 철도의 통행이 철도통행과 연결되며, 사회경제활동이 이루어지는 곳이다. 이런 점에서 철도역은 지역의 거점의 의미를 지닌다.

##### ② 도시의 장소

철도역은 필연적으로 도시 또는 지역의 물리적 공간이다. 즉, 도시 또는 지역 구조의 일부이지 전혀 독립적인 공간이 아니다. 따라서 역이 소재한 도시로부터 사회경제적 영향을 받고 또한 영향을 끼치기도 하여, 상호 이질적이거나 배타적인 존재가 아니라 하나의 구성원적 존재의 의미를 갖는다. 따라서 도시전체 측면이나 주변 지역과 조화측면에서 계획적으로 기능이 부여되기도 한다.

#### (2) 사회경제적 변화 반영

##### ① 이용자 측면

철도가 존재하는 사회경제적 환경이 변모함에 따라 철도역의 역할도 변모하여야 한다. 우선, 철도 이용자 측면에서 개인소득 증가 및 가치 변화에 따른 이용자의 욕구 변화에 대응하여야 하는데, 교통수단의 고속·고급화, 접근(환승) 및 이동 편리, 통행목적 이외의 부수시설(상업시설, 편의시설, 화물정보시스템 등) 요구에 대한 감안이 필요하다.

##### ② 지역사회 측면

교통시설의 공공성 증대 또한 간과해서는 안될 부분이다. 철도역을 철도이용자나 운영자만의 관점에서 관리하고 발전시키는 것이 아니라 철도역 소재 도시 또는 지역사회 측면에서, 그리고 철도 이용 의사가 있으나 이용에 어려움을 갖는 이동제약자<sup>3)</sup>의 관점에서, 도시지역에서의 지역단절 해소, 교류 활성화를 위한 공간(커뮤니티공간, 보행로, 관통도로) 배치, 공공시설의 설치, 지역내 교통수단과의 용이한 환승, 철도역사 외관 개선·재건축, 철도시설의 개선이 요구된다.

2) Luca Bertolini(1998)에 의하면, 네트워크는 시설적 측면(운송네트워크인 도로망, 철도망, 교통망)과 추상적 측면(사회경제적 네트워크인 활동, 교류, 통행)의 의미를 모두 지니고 있음.

3) 신연식(2000)에 의하면, 도보를 포함하여 교통수단을 이용하여 이동할 때 신체적 이유에 의해 이동을 제약당하는 사람들을 지칭하며, 고령자, 장애인, 임산부, 일시적 장애인, 유아동반자, 무거운 짐을 지닌 사람들을 포함하는 광의의 교통약자 개념임.

### ③ 운영자 측면

철도의 공공성에 근거하는 철도운영자의 경제성 확보는 철도서비스를 지속하게 하는 원동력이 된다. 이를 위해 철도이용자가 지속적으로 철도를 이용하고 비이용자에게는 철도이용을 유인할 수 있는 서비스수준 제공과 함께, 철도수송사업 이외의 사업, 즉 부대사업의 추진가능성을 모색하여야 한다. 즉, 지역활동의 활성화와 철도운영자의 수입 창출을 동시에 도모할 수 있는 다양한 방법의 모색이 필요하다.

### ④ 정부 측면

정부는 교통체계 효율화를 위해 각 교통수단의 역할을 정립하여 교통정책을 추진하고 있다. 특히 철도가 지니는 환경친화성이나 토지이용 효율성, 안전성의 강점으로 인해 철도건설사업이 증가하고 있는데, 철도이용 유도 정책이 실제적 효과가 나타나도록 철도역이 그 기능을 담당해야 한다. 또한 근래 우리나라는 동북아 물류 중심국 실현이라는 주요 정책을 추진하고 있다. 이에 따라 철도화물의 중요성이 부각되고 있고, 화물고속화노선 개발, 주요 산업단지 및 항만에서의 인입선 설치 등이 제시되고 있다. 물류체계 안정성, 물류비 절감을 위해서는 철도역에서의 철도운송이 보다 용이하도록 복합운송터미널화, 화물거점역 재배치 등이 검토되어야 한다.

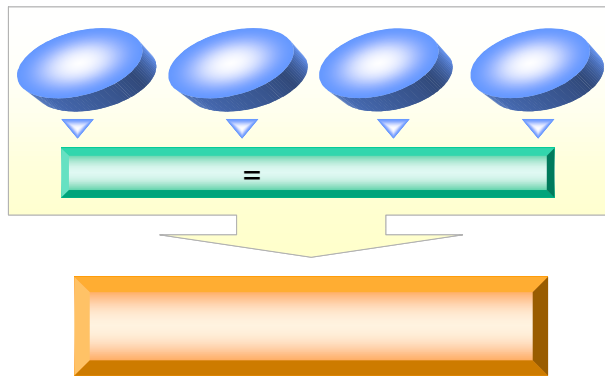


그림 1. 철도역할 재정립시 고려사항

## 3.2 철도운송 지원 역할

앞에서도 언급한 바와 같이 철도수송을 위한 기본적인 역할들인, 수송기능 역할과 열차운영(운전) 역할을 의미한다. 이용자 측면과 운영자 측면의 요구를 반영한 역할수행이 필요하고, 이용자 편의 제공과 운영자의 시설운영 효율화를 위해 각종 편의시설 및 자동화 설비의 도입을 철도역의 여건에 맞게 검토되어야 할 것이다.

## 3.3 도시활동 지원 역할

### (1) 복합기능 제공

도심에 입지한 철도역의 경우, 역사를 복합역사화하여 도시전체적 또는 주변 지역의 사회경제활동을 지원하는 시설의 설치를 고려할 수 있다. 특히 도시의 중심이나 부도심에서 중심상업시설, 근린상업시설, 행정시설, 업무시설, 문화시설의 개발이 필요하지만 토지이용의 활용이 용이하지 않다면, 이곳에 입지한 철도역을 주변 지역과 재개발하여 도시활동을 촉진시킬 수 있을 것이다. 이러한 역할은 유럽과 일본에서 꾸준히 시도되고 있고, 우리나라의 경우에도 고속철도 역들을 비롯하여 영등포역, 수원역, 안양역 등 근래 건설된 대형 민자역사를 중심으로 부여되고 있다.

지방에 입지한 철도역의 경우, 역사의 공공시설화를 고려할 수 있다. 미국이나 유럽에서처럼, 우리나라도 도시의 외곽이나 비도시지역의 철도역은 인구감소, 자동차 보급 증가로 인해 이용객이 감소하고 있다. 일본에서는 지방자치단체와의 협력을 통해 공공시설을 역사와 결합시키려는 노력

을 기울이고 있는데, 마을회관, 특산물 전시장, 도서관 등을 포함하는 역사들이 건설되었다. 이는 기존 철도역의 위치가 지리적으로 지나는 이점에 기인하였는데, 철도역이 도시시설로서 역할을 수행하는 방안이 되고 있다.

이러한 복합기능역의 개발은 이용자, 운영자, 지역사회, 정부의 다양한 요구가 서로 통합되어 실현되는 것이 바람직하겠다.

#### (2) 체재형 공간 제공

철도역이 통과형 공간에서 체재형 공간의 성격을 지니게 됨에 따라 식당, 커피점, 극장, 호텔, 사무실, 대형 회의공간, 소공원에 대한 수요가 발생하고 있다. 특히 역사 내부공간 뿐만 아니라 외부공간을 활용하여 도시활동의 연속적 측면에서 이 공간이 활용되도록 해야 할 것이다.

#### (3) 국제 교통터미널의 접근성 제공

국제공항, 국제항만(여객, 화물)과 같이 국제간 통행이 발생하는 터미널은 대부분 시외곽에 입지하는 경우가 많아 이를 도시로 이동시키는 수단이 요구되며, 철도가 그 기능을 담당하기 위해 철도역을 공항이나 항만과 연계하여 건설하기도 한다. 프랑스의 드골공항이나 생텍쥐베리공항은 각각 TGV 역이 연결되어 있다.

### 3.4 종합교통센터 역할

#### (1) 타교통수단 중심 고려

철도를 통행의 일부라는 개념을 갖고, 철도가 교통의 중심이 된다는 접근보다 타교통수단의 편리한 통행이 지속될 수 있게 하는 접근이 필요하다. 철도는 접근성에서 취약점을 지니고 있기 때문에 환승이 필수적인데, 이용자가 최초의 출발지에서 철도역까지 이용한 연계교통수단(지선교통수단 또는 말단교통수단)의 승강장으로부터 철도승강장까지 접근편리성을 확보해 주지 않는다면 교통서비스의 저하로 인한 이용자 감소가 발생된다.

#### (2) 종합교통센터화

철도역을 철도교통의 결절점 뿐만 아니라, 도시 및 지역 교통수단과 바로 연결되도록 하는 공간 배치가 요구된다. 이를 위해서는 교통수단간 환승 및 화물 운송이 용이하도록 접근성을 확보하는 환승체계 구축이 중요하다. 기본적으로 철도와 교통수단간의 연계를 강화하도록 역사에 근접하여 버스정류장, 택시정류장 등 환승시설을 설치하고, 필요시 엘리베이터, 에스컬레이터, 환승통로 등을 설치하여 역사로의 접근성을 향상하여야 할 것이다. 특히 연계교통계획은 공간적 환승(택시 및 버스 승강장, 환승주차장, 보행통로 등), 시간적 환승(수단간 대기시간 최소화), 운영적 환승(통합 운임제도 등)의 측면을 모두 고려하여야 한다. 그리고 장기적으로 동일 건물 내에서 교통수단간 환승이나 환적이 이루어지도록 철도역을 종합교통센터화하기 위해 부지의 확보가 요구된다.

다만, 대도시에 있어서는 교통결절점의 특성으로 인해 교통량이 집중되므로, 혼잡, 사람과 교통수단간 동선 상충, 환승거리 장거리화, 정보의 혼란, 범죄 발생 등에 대한 대책 마련도 요구된다.

#### (3) 도시의 관문 역할

철도역이 도시의 관문이 되도록 철도역이 소개하는 지역의 각종 교통, 관광 관련 정보를 제공하고, 상징적 거점 역할 수행을 위해 지역사회와 연계된 외관의 구축과 조형시설 구비가 필요하다.

#### (4) 교통약자의 교통권까지 제공하는 접근성 확보

철도역이 공공교통시설로서 여행을 희망하는 사람들에게 접근성을 제공하기 위한 노력은 유럽과 일본의 사례를 통해 발견할 수 있다. 유럽에서는 step-free 접근, 일본에서는 barrier-free 접근을 제공하는 새로운 개념의 철도역 시설을 제공하고 있는데, 휠체어 사용자, 시각장애인, 청각장애인, 기타 신체장애인, 일시적 신체장애 환자, 무거운 수화물을 지닌 사람, 어린아이를 동반한 사람,

노인층을 고려하여, 계단, 연석, 열차와 승강장 간격, 긴 보행동선, 가파른 경사로, 협소한 출입구, 비침두시간대에 폐쇄되어 있는 보조 출입구 및 비상구, 승차권 자동검표기 등 통행장애 시설을 개선하고, 엘리베이터, 에스컬레이터, 장애인 리프트, 시각장애인 유도블럭, 장애인 화장실 등을 설치하고 있다. 우리나라도 고속철도 역사 및 신축 역사를 중심으로 이러한 개념을 도입하고 있다.

표 1. 철도역의 역할

구 분	수송기능	열차운영	도시활동 지원	종합교통센터
이용자	편리·안전한 통행	-	통행 편리성	편리한 환승
운영자	원활한 수송	-	수입 증대	이용객 증대
지역사회	-	효율적 열차운영	도시활동 촉진	원활한 교통 처리
정부	효율적 교통체계	-	국제교통 연결	원활한 교통 처리

#### 4. 철도역 개발시 유의사항

##### 4.1 역의 특성 감안

변화하는 시대적 환경으로 인해 철도역이 그 역할을 수행하기 위해서는 기존 역사를 개량하거나 신축하는 등 역사 개발 필요가 발생한다. 이때 도시 특성, 지리적 특성(도심/시외곽/농촌, 주변 토지이용 및 상권, 대규모 교통유발시설의 인접여부), 지형적 특성(고지대, 평지 등), 철도운영 특성(환승역, 시종착역 등), 수요, 유동인구, 개발잠재력, 지역사회의 개발요구 등 철도역의 특성을 종합적으로 감안하여야 한다.

##### 4.2 개발규모 판단

철도역의 특성과 개발 여건을 감안하여 적합한 규모에 따라 역개발이 추진되어야 할 것이다. 사실 철도역 전체를 동일한 수준으로 개발하는 것은 무의미하다. 영국의 경우 16개역(이중 8개역이 런던에 소재)을 거점역으로 선정하여 철도역 개발을 시행하고 있다.

우선 역사시설의 현대화가 가장 기초적으로 시행될 수 있고, 그 다음으로 역사내 개발, 역주변 개발, 역중심 지역개발이 시행될 수 있다. 역주변 개발 유형은 도시의 규모와 기능, 그리고 특성, 토지이용 등에 따라 지역간 교류 및 관광, 지역내 문화, 체육, 상업 활동을 지원하는 시설을 기존 역사와 동시에 개발하는 형태로서 재개발계획을 통해 지역 발전을 촉진하는 효과가 있고, 역중심 지역개발은 신도시개발이나 토지구획정리사업을 통해 신규 부지를 개발하면서 철도역을 신설하는 형태이다.

#### 5. 결 론

철도역은 사회경제적 요구에 따라 그 역할이 변천해 왔고, 앞으로도 꾸준한 변모가 요구된다. 그동안 철도역은 수송기능 역할, 열차운영 역할을 중심으로 수행되어 왔는데, 근래에 도시활동 지원 역할, 종합교통센터 역할에 대한 요구가 이용자, 운영자, 지역사회, 정부로부터 생성되어 역할이 재정립되고 있다. 미래사회의 고도기술, 운영회사의 재산성, 환경중시, 공공성을 감안한다면, 철도역은 기술집합적(특히 정보분야)이고, 다기능적이며, 친화적이며, 지역공동체 중심적인 방향으로 발전되어야 할 것이다.

#### 참고문헌

1. 문대섭(2002), “향후 철도역의 기능 및 역할”, 한국철도기술 37호
2. 신연식(2000), “교통약자를 고려한 교통수단제공 및 시설정비지침 연구”, 교통개발연구원
3. 이경철(2002), “외국 고속철도 역의 기능과 역할”, 한국철도기술 37호
4. 한국철도기술연구원(2003), “경부고속철도 연계교통체계 구축 기본계획 수립 연구”

5. Bob Hill(1995), "Changing Stations", JRTR No.6
6. Corinne Tiry(2001), "Stations Help Define Urban Image Kyoto and Lille-Europe", JRTR No.28
7. Julian Ross(2000), "Railway Stations", Architectural Press
8. Kuniaki Ito·Masatsugu Chiba(2001), "Railway Stations and Local Communities in Japan", JRTR No.28
9. Luca Bertolini·Tejo Spit(1998), "Cities on rails", E&FN Spon