

# 철도 역시설의 입지와 규모에 관한 기초 연구

*A Primary Study on the Location and Size of Railway Station Facilities*

문대섭\*                      이경철\*\*                      정병현\*\*\*  
*Moon, Dae-Seop    Lee, Kyung-Chul    Chung, Byung-Hyun*

---

## ABSTRACT

This primary study has some bounds and limits owing to the descriptive reviews but not detailed analyses. However, I tried to do the comparative analyses and case studies about location and size of rail station for future efficient use of spatial structure.

Therefore, I reviewed the location of railway station and some design standards of railway station facilities by type (high speed rail, conventional rail and urban rail), and also, suggested future direction for rail station as the core of city development relating with urban structures and human settlement system reformation.

---

### 1. 머릿말

과거 도시생성 초기 도시개발의 목적과 도시발전축으로서 도시성장에 큰 역할을 담당하던 철도역은, 도시의 공간적 확산에 따라 인접하는 지역간 토지이용에 긍정적인 효과가 발생하여 공간적 친밀성이 강화되기보다는 인위적 분단을 야기하여 배타적으로 분리되는 경향을 보이게 됨에 따라, 도시발전의 제한이나 장애를 넘어 도시의 외연적 확산에 대한 왜곡효과까지 나타나게 되어 비선호시설(nimby)로 까지 간주되는 경향을 초래하였다<sup>1)</sup>. 특히 철도는 다른 인위적 장애물보다 이전(移轉)이 어렵고, 도시의 공간구조에서 차지하는 비중이 크기 때문에, 자동차 산업과 육상교통이 발달하기 시작한 1960년대 이후 도시발전에 기여하던 효용가치마저 잃게 되었다.

최근 유럽, 일본 등 선진 외국사례에서 고속철도의 성공적인 운영을 통하여 환경·안전 등의 이유와 철도교통의 중요성에 대한 인식의 변화로 도심에 위치하는 철도역들이 고속철도 운영을 계기로 역사 개량 및 역 주변 지역의 재개발을 통하여 다시 해당 도시의 중심핵으로서 등장하고 있음을 볼 수 있다. 즉 철도역은 다른 교통시설에 비하여 그 개발 파급효과가 상대적으로 크기 때문에 통상적인 방법으로는 정비하기 어려운 지역에 개발기회를 제공해 줄 수 있으며, 특히 그 기능이 퇴조하고 있는 도심인접 공업지역에 철도 역사가 입지할 경우, 도시는 도시 전체에서의 기능을 효과적으로 재배치할 수 있는 기회를 얻게 될 것임을 명심해야 한다.

이제 철도역은 2004년 고속철도의 개통과 함께, 시간과 공간(거리)적 제약요소를 극복하기 위한 이동의 O/D 매개체로서 뿐만 아니라, 도시생활권의 쇄신적 형성을 통하여 새로운 도시 이미지를

---

\* 한국철도기술연구원 책임연구원, \*\* 한국철도기술연구원 선임연구원, \*\*\* 한국철도기술연구원 주임연구원

1) 이와 유사하게 환경형오시설에 대한 입지저항은 역시 다양한 요인에 의해 발생하는데, 발생 사례에 따라 그 원인이 각기 달리 나타나지만, 공통적인 점들은 시설의 입지과정이나 설치계획에 있어서 주민참여가 이루어지지 않았고, 시행과정에서 지역주민들을 무시하는 행정편의주의적 관행이 주민들의 감정을 자극했다 것이다. 특히 구체적인 민원내용 중 환경오염피해에 대한 우려가 가장 큰 요인이고, 지가하락 등의 경제적 피해 및 기존 지역특성을 고려하지 않았다는 점도 그 주요 원인이 되고 있다.

피함은 물론, 나아가 반드시 필요한 인간 정주공간체계로써 재조명되어야 하고, 새로운 사회적·문화적 결절점으로서 지역의 거점과 발전의 인큐베이터적 역할을 기대할 수 있는 창조적 공간으로 거듭나야 할 것이다.

## 2. 철도 역시설의 입지

철도역의 입지는 다른 교통시설과 마찬가지로 직접적으로는 역을 이용하게 될 이용자와 역을 건설하고 운영하게 될 운영주체, 그리고 역의 건설과 철도운행으로 영향을 받는 주변지역 주민들에게 직접적인 영향을 미치게 되고, 사회·경제적, 환경적인 영향을 간접적으로 받는 지역사회, 즉 해당도시 전체에 간접적인 영향을 끼치게 된다.

또한 철도 역세권의 개발은 개발 가능규모, 가용지 면적, 기존 도시구조와의 관계, 인접도시와의 관계, 교통문제, 기반시설 및 개발경제성<sup>2)</sup> 등을 결정요인으로 하여 종합적으로 분석되어야 한다. 특히 고속철도가 도입됨에 따라 이러한 철도역은 기존의 도시공간구조가 유기적·혁신적으로 변화하게 하는 촉매제 역할을 하고, 시간단축으로 인하여 사회·문화지리적 측면에서 신속한 정보전달이 가능하게 되어 전국이 동시공간적인 생활패턴을 향유하게 하며, 도시내에서도 독립적인 별도의 정주생활권으로서 자리하며 공간구조의 재배치를 유도할 수 있게 할 것이다. 따라서 도시 전체적인 관점에서 정주생활권의 재정립이 가능하게 되어 계획적 측면에서 자원의 지리적 재분배와 토지이용의 최적 활용 등이 주된 관심사로서 다루어져야 할 것이다.

한편, 신설 철도역사의 개발은 대부분 도심과 떨어진 새로운 부지에 이루어지게 되어 지역발전의 촉진제 역할을 담당할 수 있고, 그 지역 및 도시 전체의 성격에 따른 복합기능, 특히 지역특성에 맞는 독자적인 특성화 개발이 가능하다. 즉 신도시 개발, 공항, 대규모 위락단지와의 연계하여 신설되고, 기존 역사의 재개발이나 역할의 확대강화에 비하여 상대적으로 그 투자규모가 작은 것으로 분석되고 있다. 다만, 기존 도심과의 연계를 위하여 연계교통체계를 구축하는 등 추가적 교통시설 투자가 필요한 것이 단점으로 지적될 수 있다.

참고로, 우리나라 고속철도역의 경우 서울, 부산, 대구, 대전이 기존역사의 증축 등을 통하여 역세권개발을 추진중에 있으며, 천안과 경주는 각각 기존역이 아닌 미개발지구에 신설역사를 건설하도록 계획되어 있다. 경주와 같이 기존역의 확장이 아닌 새로운 역을 건설할 경우 기존역 및 구시가지의 경제활동의 상대적 둔화와 신설역 주변의 급속한 성장은 일본의 경험을 통하여 알 수 있다. 즉 일본 도카이도 신간선의 12개역 중에서 9개가 기존역과 통합하였고, 신요코하마, 신오사카, 기후하네지마 등 3개역은 신설역의 경우이다. 기존역을 재개발한 경우에는 도시전체로서 구조적 변화는 크게 없었으나 기존역의 반대쪽의 재개발을 통한 시가지 정비와 기존역의 이용인구 및 주변의 경제활성화에 커다란 변화를 초래하였다. 반면, 일본의 신간선 개통 이후 중간역 도시의 경험을 통하여 살펴본다면 역이 입지한 후 현저한 지역경제의 활성화가 나타났다. 일부 중간역 도시의 공중분해론이란 우려에도 불구하고 걱정했던 만큼의 동경이나 오사카와 같은 대도시 집중현상은 일어나지 않았으며, 일부 관리중추기능의 감소가 있었으나 호텔, 요식업 및 생활서비스 기능은 긍정적인 파급효과를 나타낸 것으로 분석하고 있다.

최근 우리의 생활패턴은 환경과 안전을 강조하여 대중교통 중심의 지속가능한 도시개발과 인간의 쾌적성(amenity)을 추구하는 가치관의 변화와 생활양식의 변천에 따라 공간적 거리 극복에 있

2) 권일(1995)은 물리적(획지의 점도상황, 면적 등), 지리적(도심에서 거리, 간선도로에서 거리 등), 제도적(zoning 등) 조건에 따라 연구하였는데, 주거용도의 경우 전철역에 가까울수록 토지의 잠재가치가 상승하고, 전철역으로부터 750-1,000m 떨어진 지역부터는 주거의 점유비가 다시 감소하고 있는 양상을 보이는 것으로 분석하였다.

어 비용을 절감하려는 차원에서 시간을 절약하고 편리성을 중시하는 것으로 무게 중심이 이동하고 있다. 따라서 철도역사는 도시 및 토지이용, 교통계획 등과 어우러지는 입지선정을 위하여 우선 표2와 같이 철도역사의 성격과 개발유형 등을 사전에 규정하여 이에 따라 표1과 같이 입지에 따른 고려사항과 영향인자 등을 구분·적용하여야 할 것이다.

표1 역사입지의 고려사항 및 영향인자

구분	주요 내용
고려사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주변 입지환경과의 친화적 개발               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기존역사 활용, 부지확보가 용이한 지역(기종점역에서는 차량기지 포함)</li> <li>- 주변지역과 친화적 개발, 환경피해 및 도시생활권 분리현상을 최소화할 수 있는 지역</li> <li>- 소음·진동 등 환경침해가 크지 않은 지역, 정차역간 적정 거리 유지</li> </ul> </li> <li>• 교통관련 계획과의 연관성을 고려한 복합역사 개발               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주요 간선도로 및 지하철 등 타교통수단과의 유기적인 연계가 최대한 반영될 수 있는 지역</li> <li>- 일정수준 이상의 승객수요를 가진 이용자의 접근이 용이한 지역</li> </ul> </li> <li>• 도시 및 지역계획에 부응하는 역사의 개발               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도시성장에 따른 여건변화와 주변지역 개발계획 및 도시발전 방향 등 장래 도시계획을 최대한 수용·반영할 수 있는 지역</li> <li>- 장래 광역도시권을 고려하여 주변지역과의 연계성이 용이한 지역</li> </ul> </li> </ul>
영향인자	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 정차역 이용수요</li> <li>• 건설비 및 용지보상비</li> <li>• 운행시간 및 운행비용</li> <li>• 관련시설물의 이전비용</li> <li>• 도시개발에 대한 기여도</li> <li>• 연계체계 건설비용</li> <li>• 역세권 개발이익</li> <li>• 주변에 미치는 환경영향</li> </ul>

표2 철도역사의 구분(예)

구분	취급유형	역사 개발유형	역세권개발유형	역의 승강인원 및 열차회수			기타
				소역	중역	대역	
내용	▶ 여객 ▶ 화물 ▶ 혼합	▶ 기본형 ▶ 고층복합형 ▶ 재개발형 ▶ 신시가지형	▶ 도시역(터미널역) ▶ 주택지역(근교역) ▶ 지방역(지선역) ▶ 관광지역	소역	2,000명/일 이상	8~24회	간이역(소도시) 도시거점역, 교통중심지역 대도시거점역
				중역	6,000명/일 이상	24~120회	
				대역	15,000명/일 이상	120~160회	

### 3. 철도 역사시설의 규모

일반적으로 철도역사의 시설규모 산정은 철도역사의 성격(여객전용역 또는 화물취급역), 역사주변 연계교통체계 및 열차운영계획(1일 발착횟수) 등에 따라 결정되며, 해당지역의 토지이용계획, 시설계획, 교통계획에 따른 현재 및 미래 상황의 평가와 기존자료 및 실태조사를 통해 역세권의 인구, 승강인원, 광장의 이용자수, 발생집중교통량, 교통수단별 이용도 등의 장래 예측을 통하여 보행자<sup>3)</sup>, 철도, 자동차 등과의 환승시설과 역전광장 등의 규모를 산정하고 있다.

적정한 역사규모의 계획은 장래의 시설 증진·활용을 고려하고, 혼잡시간 동안의 혼잡교통량이 완화되도록 하며, 이에 더하여 특별수송의 경우에도 대비하여 수립되어야 한다. 또한 최근에는 교통이용 성향의 고급화와 이용서비스 개선 등을 위하여 시설의 질적, 양적 수준향상이 필요함에 따

3) 보행자의 보행거리는 사람이 통행시간과 불편을 최소화하려는 욕구를 반영한다. 이는 도시규모에 따라 달라지고 일반적으로 철도나 지하철역, 버스정차장, 그리고 주요 상점과 사무실에 인접한 주차장의 입지를 반영하게 된다. 김성탁(1990)은 역세권 주차장의 시설규모가 200대 이상 대규모일수록 이용율은 80% 이상을 상회하는 것에 비하여, 100대 미만의 소규모 주차장은 그 이용율이 30% 미만인 것으로 분석한 바 있다.

라 역사시설 설계기준은 수송능력과 서비스 수준을 고려하여 계획하고 있다.

철도역사의 시설은 이용객과 역무원들이 역사시설을 이용할 때 편의와 안전을 도모하고, 그들에게 쾌적한 장소를 제공하여야 한다. 현재 우리나라는 역사시설의 규모산정이나 환경기준을 정할 때 대체로 일본의 기준을 근거로 참고하고 있으나, 기존 철도역의 현황을 표3에서 살펴보면, 도시 인구 규모나, 수송수요, 열차운영특성 등 특정 기준을 통하여 규모를 산정하기 보다는 해당 도시에서의 부지확보 상황에 따라 결정된 것으로 분석할 수 있다. 반면, 우리나라 고속철도 건설시에는 역의 시설규모를 표4와 같이 산정한 바 있다<sup>4)</sup>.

표3 도시별 철도역사현황 비교

구분	서울	부산	동대구	목포	광주	여수	춘천	창원	익산	김천	
인구(천명)	9,798	3,578	2,093	243	930	173	172	188	195	77	
열차회수(회)	223	132	178	30	42	28	36	24	99	103	
부지(㎡)	232,707	199,881	222,945	190,414	203,495	281,353	205,174	225,983	215,000	254,223	
광장(㎡)	12,500	12,000	-	4,950	3,317	1,678	1,457	1,340	13,900	4,884	
역사(㎡)	17,269	19,447	18,027	2,020	4,883	1,865	539	186	4,775	1,437	
동시대합(명)	1,356	686	622	358	319	198	196	102	588	311	
승강인원	인/일	66,020	33,330	28,418	6,922	6,733	3,308	4,100	1,682	14,600	10,960
	인/회	358	259	193	358	209	198	135	102	263	136
열차회수대비 인구수	43,937	27,106	11,758	8,100	22,143	6,179	4,777	7,833	1,970	748	
인구대비 승강인원	148	107	74	35	138	52	42	112	13	7	

표4 우리나라 고속철도 역사시설 기준산정 항목('95)

구분	대합실	콘코스	승강장
기준항목	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대합실 및 1인당 점유면적</li> <li>• 열차 최대발차회수</li> <li>• 피크시 열차당 승차인원</li> <li>• 피크시 열차시격</li> <li>• 역내 체제시간(콘코스/대합)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 콘코스 면적(유동/체류) 및 인원</li> <li>• 피크시/일평균승강인원 (인/일)</li> <li>• 역내 체제시간(콘코스/대합)</li> <li>• 콘코스내 평균 보행거리</li> <li>• 피크시 1시간 강차인원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승강장 면적, 폭원 및 길이</li> <li>• 열차운전시격(초)</li> <li>• 안전 통행폭(1.8m)</li> <li>• 차량 길이 및 편성차량수</li> <li>• 차량의 한쪽 출입문수</li> </ul>

표5 고속철도 도시별 역사규모 비교

구분	대지면적	건축면적	연면적	입체적 규모	토지이용(지역·지구)
서울역	67,660	38,875	94,974	지하2-지상5	일반주거/상업, 지구단위계획구역, 중심지미관지구 등
용산역	126,931	55,220	270,269	지하3-지상9	일반상업지역(상세계획구역)
대전역	193,462	12,825	16,767	지하1-지상4	일반공업지역, 고도제한지구, 방화지구
동대구역	56,942	16,975	26,473	지하1-지상5	중심상업지역, 최저고도지구, 방화지구
부산역	134,644	21,446	34,743	지하1-지상5	일반상업/준공업지역, 최저고도/주차장설치제한구역 등

자료: 각 역별 교통영향평가서, 단위는 ㎡

4) 이에 따라 역사 1인당 점유면적은 경부고속철도의 경우 0.18㎡/인으로 산정된 바 있다.

일본의 경우 역사시설 규모산정은 여객의 유동이나 체류의 행동특성에 관한 조사와 예측수법의 개발을 통하여 적절한 기준식을 작성·사용하여 오다가, 최근 급격하게 달라진 역사시설의 요구·변화에 미처 부응하지 못하고 있어 지금은 단지 시설계획의 참고자료 정도의 역할만을 하고 있다. 한편, 구미에서는 본래 몇몇 시설에 대한 단위면적 기준의 지침만이 있을 뿐 형식을 갖춘 시설기준식은 없었고, 단지 처음부터 여유있게 역사를 설계하여 왔으며, 최근 다기능적 세계정세의 변화에 대한 대응으로 대규모 개발계획을 시도하고는 있으나, 그들의 풍부한 경험의 축적으로 새로운 시설기준식에 대한 필요성은 느끼지 못하고 있다. 다만, 도시철도(지하철)의 경우에는 다음 표6과 같이 승객의 안전과 보다 경제적이고 비용효율적인 역사 공간의 계획 및 설계를 위하여 표준화된 지침을 수립하여 활용하고 있다.

표6 도시철도 승강장시설 설계개념 및 기준(안) 비교

구분	기본개념	설계기준(안)
서울(8/9호선) 및 인천	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기능성/편리성/경제성 강조</li> <li>• 역무기능 집중화 및 운영요원 최소화</li> <li>• 이용편의성과 유지관리 효율성 도모</li> <li>• 쾌적한 지하 문화공간 기능</li> <li>• 연결 대형건물과의 겸용 출입구 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 계단확폭부는 screen door 내측에서 3m 확보</li> <li>• 승강장별 계단이 2개 이상인 경우, 계단간 순간격 10m 이상 이격하고, 계단 정면공간 25m 이상 확보(서울-8/9호선)</li> <li>• 승강장 계단폭은 최소폭 3m 이상 확보(인천)</li> <li>• 상대식: 최소 3.7m이상, 섬식: 8m이상(인천)</li> </ul>
런던지하철	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승객의 혼잡회피, 원활한 열차서비스, 충분한 역무시설의 확보 목적</li> <li>• 승강장 대기공간의 승객흐름저해 방지</li> <li>• 정거장 진출입 승객의 동선중복 배제</li> <li>• 편의시설은 지하철 이용욕구 유도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6량 열차 기준</li> <li>• 상대식: 최소 3m 이상, 섬식: 6m 이상</li> <li>• 피크시간 승객수, 배차간격 등으로 결정</li> <li>• 대기공간밀도: 0.8m<sup>2</sup>/인</li> </ul>
싱가포르 (복동선)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 혼잡방지, 승객처리능력 확보</li> <li>• 초과수요시 복원력, 타교통수단과의 연계</li> <li>• 동선과 목적지 표시 명확화</li> <li>• 정거장 구역 세분화(paid area/free area 등)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6량 열차 기준</li> <li>• 일반적으로 11.8m</li> <li>• 승객수, E/S, 기둥, screen door 등에 의해 결정</li> <li>• 대기공간밀도: 1.0m<sup>2</sup>/인</li> </ul>
프랑스 (Meteor)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승객 안전 및 위치인식⇒개방형 통로 적용</li> <li>• 출입구와 E/V는 한 곳에 집중배치</li> <li>• 역사 재광성 확보 및 화단조성 등으로 자연친화적 공간 유도</li> <li>• 범죄 및 보안예방을 위하여 화장실 배제</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승강장, 계단, 통로는 보행공간으로 간주</li> <li>• 보행공간밀도: 0.5m<sup>2</sup>/인</li> <li>• 대기공간밀도: 1.0m<sup>2</sup>/인</li> </ul>

자료: 한국철도기술연구원, 도시철도 선로시스템 표준화, 2001.12, pp.50-51 등에서 제작됨

#### 4. 맺음말

세계의 철도<sup>5)</sup>는 철도역사(驛舍)를 획일적이며 표준화된 개성없는 것이 아니라, 한 문화권의 중심으로서 상징적이고 기능적인, 그러면서도 독자성<sup>6)</sup>을 발휘할 수 있는 형태를 추구하고 있다. 따라서 과거의 기능적 편향을 벗어나 기본적인 역사기능(여객의 승강)의 충족과 더불어, 역사건물의 공간적 구성은 시각적으로 이해하기 쉽고, 이용객에 대한 쾌적감을 줄 수 있는 역(최근의 교통약

5) TGV-Atlantic의 건축현장에서는 이용객의 꿈을 실현하고, TGV-A의 특성을 반영하며, 도시와 조화를 이루고, 규모와 기능이 연계되는 "철도역의 image가 살아있는 철도건축물의 건설"을 주장하고 있다.

6) 철도역의 기능적·공간적 시설배치와 활성화를 위한 역별 특성화 전략은 JR-동일본의 Station Renaissance, 스위스 SBB의 Station 2000 등에서 추진되고 있다.

자에 대한 barrier-free station, adaptive station, trans-generation station design 개념을 포함), 그리고 복합기능의 문화적이고 정보화에 기반을 둔 역, 개성이 가득한 이정표가 되는 역, 지역간 교류의 시·중점과 도시관문(gate/front door) 기능<sup>7)</sup>의 상징적 터미널로서의 image 구축(이는 universal design으로 통합하여 총칭하여 각종 시설·산업은 물론, 시간[역사성]과 공간[지역성]을 초월<sup>8)</sup>하는 transitional space 개념까지 포함)에 노력을 기울여야 하는 것이다.

따라서 다기능 복합역사, 시설연계(버스터미널, 주차시설 등을 포함한 교통센터로서의 기능)를 통한 효과적인 통합역사가 되기 위해서는 각각의 도시의 규모와 기능, 그리고 특성 등에 따라 효율적인 철도역사의 개발이 되어야 하며, 특히 경부고속철도의 역들은 인천 신공항과 연계되고, 나아가 대륙철도가 연결될 경우 국제정보교류거점으로서의 발전가능성을 인지하여 미래지향적 철도역사 개발이 재검토되어야 할 것이다.

이러한 인식변화의 근원은 다음 표7과 같이 철도의 모든 기능이 집합되어 있는 철도역의 개념 정립에서 출발하여야 하고, 철도교통 서비스의 목표와 기준<sup>9)</sup>을 명확히 하여 본 연구와 같은 철도역의 입지와 규모는 물론, 이를 통한 운영효율화 기준의 설정 등을 위한 기초·기본 연구가 보다 충실하게 선행되어야 하며, 향후 이와 관련하여 심층 조사·연구가 뒤따라야 할 것으로 판단된다.

표7 미래 철도역의 입지 및 규모 결정요소

구분	도시계획측면	이용자측면	운영자측면	기타
목표	도시의 균형발전 도시계획과 조화	경제성 접근성 편리성	자원의 효율적 활용 영업수익 극대화	효율성 안전성 환경성
계약조건	사업예산 활용 (재무적 타당성)	통행비용 통행시간 통행거리	운영비용 영업수입	편의 및 비용
역의 규모설정 및 입지결정 요소	도시개발촉진 원활한 소동 도로개설	접근 보행로 열차운행간격 역시설의 쾌적성	Network Effect 기존선로 활용 복합역사개발	철도운영효율화 및 연계교통체계 구축
기타	이용자의 NEEDS와 도시계획에 부합하는 철도 역시설			공익 극대화

### 참고문헌

1. 한국고속철도건설공단, 고속철도 역 시설기준 연구, 대한건축학회, 1995
2. 한국고속철도건설공단, 경부고속철도 정차역 교통연계방안, 1995
3. 한국철도기술연구원, 도시철도 선로시스템 표준화, 2001.12
4. 국토연구원, 고속철도 역 및 역세권개발 기본구상(각역), 1996
5. EJRCF, Japan Railway & Transport Review, 1995~2001년 각년각월호 참조

7) from towns to stations, from stations to towns의 개념을 포함함

8) 다소 현학적인 논리의 비약(飛躍)일 수 있으나 철도의 위상강화 측면에서 본다면, 지리학 분야에서 많은 연구가 진행중인 the global과 the local의 개념과 세계화 과정에서 나타나는 place와 region, territoriality의 개념, cosmopolis를 넘어서 global paradigm에서 나타나는 transnational system의 등의 시중점으로서의 기능과 역할은 어떤가!

9) 예를 들면, 철도역까지의 접근시간과 거리를 도보 10분과 500m, 각 정차역 열차 출발/종착시간은 06:30과 23:30, 배차 및 열차운행시격은 20분, 철도역까지의 환승회수 1회, 통합요금, 정시성, 혼잡도, 보행환경 등에 대한 전략적 목표치의 최저 기준을 설정하여 서비스의 개선과 이용자 만족도의 극대화를 통한 수익성 확보에 노력하는 것을 의미한다.