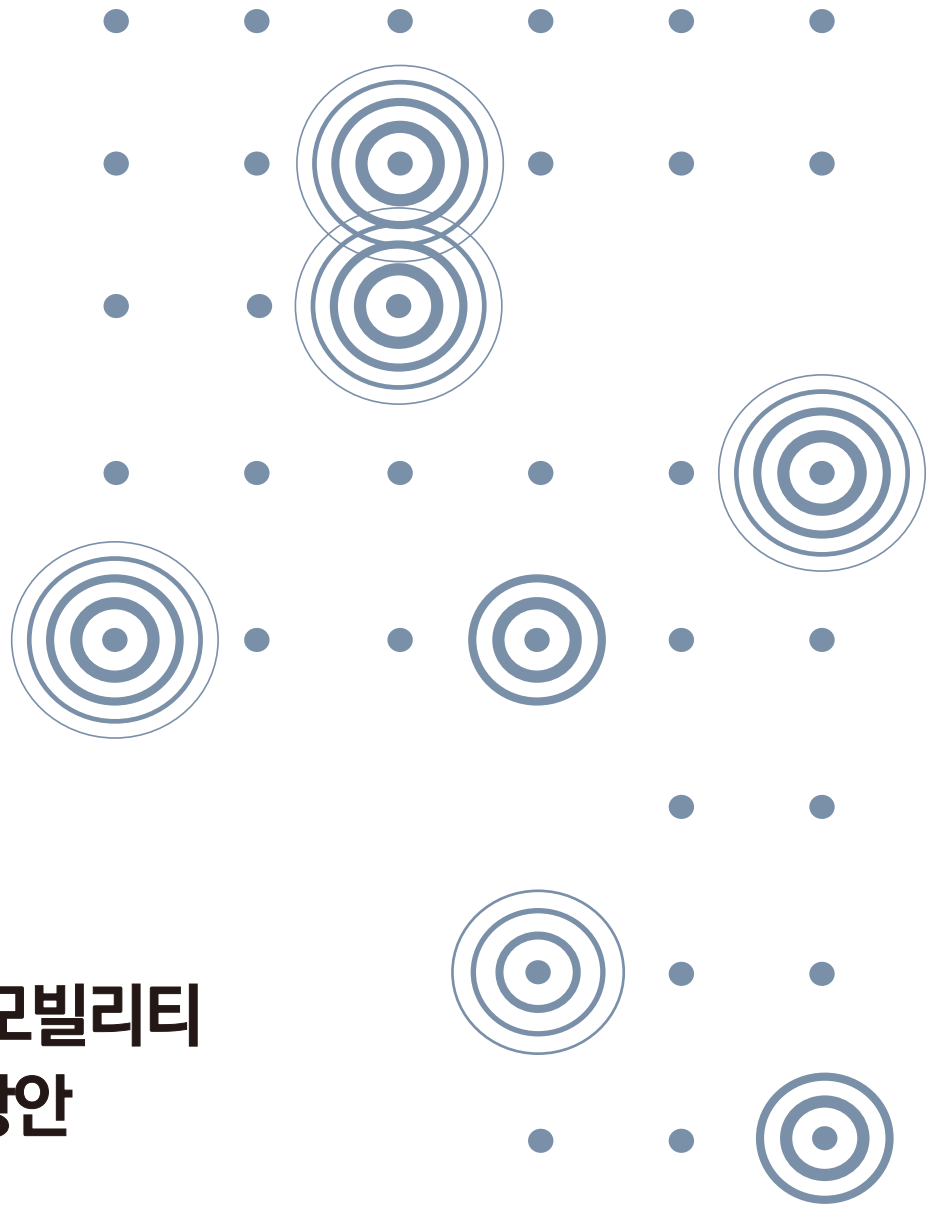


정책리포트

제358호 2022. 8. 29



—  
**서울시 스마트 모빌리티  
거점시설 도입방안**

**홍상연**

연구위원

**김영범**

연구위원

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.

#### 제358호

서울시 스마트 모빌리티 거점시설 도입방안

**발행인** 박형수  
**편집인** 양재섭  
**발행처** 서울연구원  
06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57  
02-2149-1234  
www.si.re.kr  
**ISSN** 2586-484X  
**발행일** 2022년 8월 29일

---

※ 이 정책리포트는 서울연구원의 연구보고서 「서울시 스마트 모빌리티 거점시설 도입방안」을 바탕으로 작성되었습니다.  
※ 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로 서울특별시의 정책과 다를 수 있습니다.

## 서울시 스마트 모빌리티 거점시설 도입방안

홍상연 연구위원      김영범 연구원  
02-2149-1484      02-2149-1421  
hongsy@si.re.kr      kybgood003@si.re.kr

요약	3
I. 서울의 다양한 변화와 모빌리티 거점시설의 필요성	4
II. 스마트 모빌리티 거점시설 정의와 유형	10
III. 서울시 스마트 모빌리티 거점시설 도입방안	15

## 요약

서울시를 중심으로 한 수도권의 빠른 고령화와 1인 가구의 증가, 코로나19로 가속화된 언택트(Untact)화와 새로운 기술과 제도에 대한 사회적 수용성 증대가 사회 전반에서 나타나고 있다. 또한, 서울 공간구조의 다핵·분산화와 신도시 개발 등 광역화가 함께 진행되고 있다. 이에 따라, 이동수단과 교통서비스의 패러다임이 빠르게 변화하고 있으며, 교통 플랫폼 서비스의 상용화와 도심 항공교통(UAM), 자율주행, 개인형 모빌리티 등 다양한 신규 교통수단이 등장하면서 서울시 교통체계도 혁신적인 변화가 이루어지고 있다. 특히, 이러한 변화 과정에서 이동(Mobility)에 대한 시민의 시각과 요구도 보다 다양해지고 있어, 물리적 측면에서 기존 교통시설의 유연한 활용방안에 대한 준비가 필요한 실정이다. 교통시설 본연의 기능 향상과 함께 도시 활동의 거점이 될 수 있도록 기존 시설의 입체·복합적 고도화 방안에 대해 검토하고, 생활권 내 지하철역 공영주차장 등을 우선 대상으로 관련 법제도 정비와 시범사업이 수행되어야 한다.

---

### 2040년 서울은 초고령·1인 가구 중심의 다핵도시로 근린통행(5km 미만) 증가 전망

2040년 서울시는 도보 30분 내에서 사회·경제활동이 이루어지는 보행 일상권의 다핵 도시가 될 전망이다. 현재의 빠른 고령화와 1인 가구 증가로 65세 이상 고령인구는 전체 거주인구의 약 38%, 1인 가구는 전체 가구의 약 37%를 상회할 것으로 예상된다(통계청, 2020). 인구는 지속적으로 감소하지만, 총 통행량은 현재 수준을 유지할 것으로 전망된다. 도시구조의 변화와 생활권역의 분산화, 인구구조의 변화로 중장거리 통근통행의 감소, 근거리 여가통행의 증가 등으로 향후 근린통행의 중요성이 높아질 것이다.

### 기존 교통시설은 모빌리티 패러다임 전환, 통행 변화, 신교통수단 도입에 유연한 대응 필요

4차 산업혁명시대의 진입과 2020년 코로나19 확산 이후 비대면 사회로의 전환이 이루어지면서 새로운 기술에 대한 수용성이 가속화되는 생활의 변화가 나타나고 있다. 교통에서는 이동의 자유와 같은 모빌리티 패러다임 전환, UAM, GTX 등 3차원 공간에서의 신교통수단 도입 등 변화가 활발하게 진행되고 있다. 서울시 도시공간의 약 28%를 차지하는 기존 교통시설은 미래 변화된 교통체계에서 본연의 기능 향상을 위한 고도화와 함께 도시 내 활동거점으로 이용될 수 있도록 유연하게 대응할 필요가 있다.

### 제도 개선과 시범사업을 통해 도시철도역, 공영주차장 등 근린 생활권에서 우선 도입되어야

서울의 부족한 공간문제를 해소하기 위해 인프라의 입체적, 복합적 활용에 대한 사회적 요구는 증가하는 반면, 이를 실현하고 운영하기 위한 관련 제도 및 실행방안에 대한 준비는 미흡한 상황이다. 향후 근린 통행의 증가와 보행 일상권 중심의 일자리, 여가문화 등이 이루어지는 자립적 생활권을 지원하기 위해서는 기존에 구축된 도시철도역과 공영주차장 등의 유휴공간을 복합적으로 유연하게 활용해야 할 것이다. 이를 위해 기능 구분의 제약을 뛰어넘는 교통시설의 복합화 지원 법제도 정비와 민관협력 등 공공성 확보뿐 아니라 사업성을 담보하도록 다양한 사업방식을 검토해 시범사업을 추진하여야 할 것이다.

---

# I. 서울의 다양한 변화와 모빌리티 거점시설의 필요성

## I 2030, 2040년까지 서울교통은 이전과 차별화된 다양한 변화 예상

### 앞으로 20년 동안 서울은 공간, 인구·가구, 생활방식의 전환 시기

- 코로나19를 계기로 사회·경제·기술의 변화가 과거 어느 시점보다 빠르게 진행되고 있고, 수용성 향상으로 생활방식에 큰 영향을 미침에 따라 파생적으로 교통체계의 패러다임 전환과 통행의 변화를 가져옴
- 서울시와 시민의 삶은 2020년 코로나 발생 이전과 구분된 다양한 변화 속에서 새로운 기준의 시대, 포스트 코로나의 '뉴노멀 시대'가 시작되고 있음



[그림 1] 서울시 관련 주요 변화사항

- 한국교통연구원(2016)에서는 향후 주요 환경변화 요인별 도시 내 교통수요 변화 방향을 다음과 같이 예측함

[표 1] 미래 환경변화 요인별 세부요소와 교통수요 변화 방향

구분	세부 요소	영향통행	변화 방향
인구구조 변화	인구 감소	목적통행	총 통행량 감소
	고령화	목적통행	총 통행량 감소
		수단통행	승용차 통행 감소, 대중교통 통행 증가
	1·2인 가구의 증가	수단통행	승용차 통행 증가, 대중교통 통행 감소
신교통수단 도입	자율주행차량 도입	수단통행	승용차 통행 증가, 대중교통 통행 감소
공간구조 변화	광역도시화(도시권)	수단통행	승용차 통행 감소, 대중교통 통행 증가
통행환경의 변화	재택근무	목적통행	출퇴근 통행 감소
	전자상거래	목적통행	쇼핑 통행 감소
	스마트워크, 화상회의	목적통행	업무 통행 감소

자료: 한국교통연구원(2016), 미래 교통수요의 변화 예측, p.124

## 장래 서울시 인구 감소 및 유출로 관련 총 통행량은 소폭 감소 예상

- 국가교통DB<sup>1)</sup>에서는 장래 서울시 관련 통행량에 대해 서울시 인구감소로 인해 내부 통행은 2040년까지 지속적으로 감소하고, 광역 통행은 2030년까지 증가하다 이후 감소할 것으로 예측
  - 1인당 통행 횟수가 지속적으로 증가함에 따라 총 통행량은 유지될 것으로 전망
  - 주요 세부 통행의 특성으로 5km 미만의 단거리 통행은 감소하는 반면, 광역 통행의 증가로 5km 이상의 중장거리 통행이 증가할 것으로 전망

[표 2] 장래 서울시 관련 통행 예측

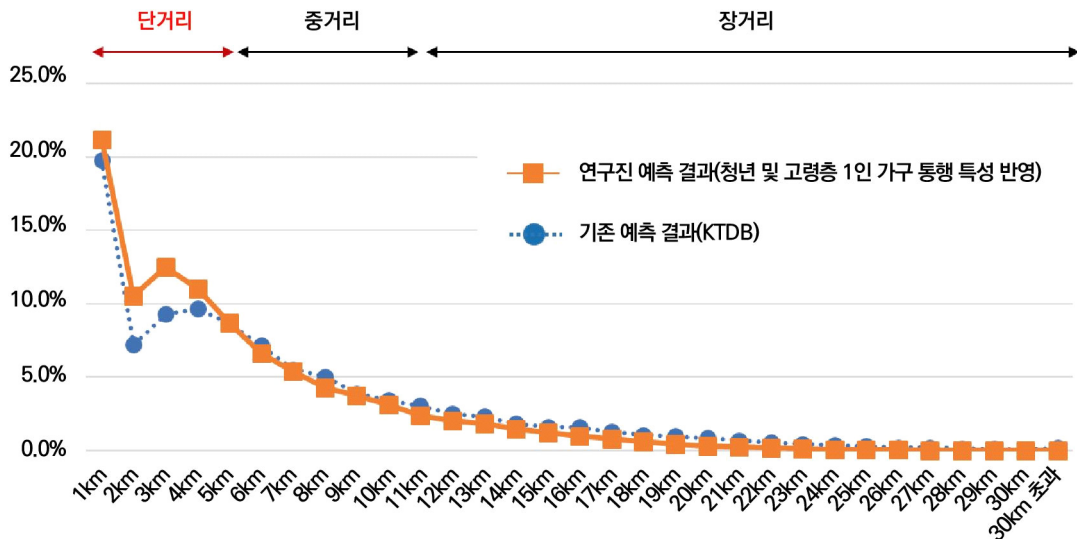
(단위: 통행/일)

구분	2019년	2030년	2040년
소계	29,897,040	28,920,749	27,860,135
내부	21,727,341	20,732,723	19,979,412
유출입(광역)	8,169,699	8,188,026	7,880,723

자료: 서울시·인천시·경기도(2020), 2020년도 수도권 여객 기·종점통행량(O/D) 현행화 공동사업

## 연령·가구형태별 변화된 통행 특성 고려 시, 향후 단거리 통행의 비중은 증가 예상

- 기존의 장래 예측 과정에서 고려되지 않은 고령층과 1인 가구의 영향으로 통근 통행이 감소하고 여가 및 기타 통행은 상대적으로 증가하여 중장거리 통행이 줄어들고, 5km 미만의 단거리 통행(생활권내 통행)이 상대적으로 증가할 것으로 전망
  - 재택근무, 화상회의, 온라인 쇼핑 등 언택트(Untact) 수요 증가에 따른 통행 목적 및 수단의 변화 가속화와 함께 생활권 내 택배와 배달 차량 등 생활물류로 인한 통행은 증가 예상



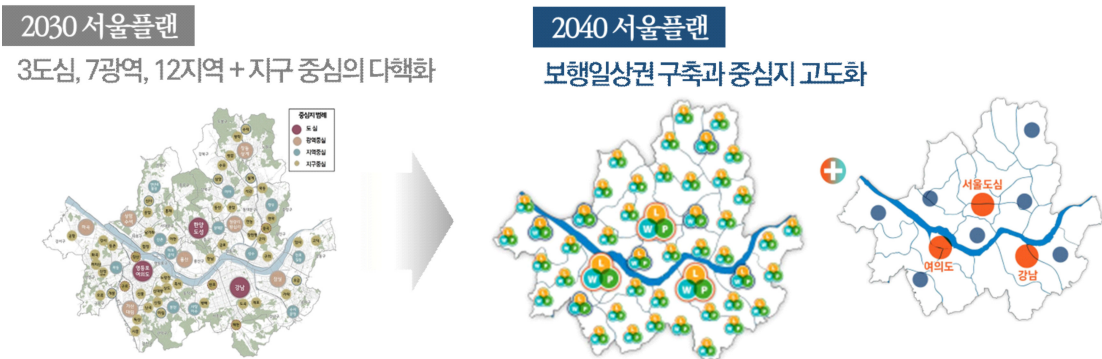
자료: KTDB, 장래 통행 예측 2030년 예측치

[그림 2] 장래 서울시 통행 특성 변화 전망: 단거리 통행 증가

1) 국가교통DB(KTDB)에서는 토지이용계획 및 사회경제지표(인구, 종사자, 취업자, 학생 수)를 기반으로 장래 통행을 예측·배포함

## 서울시 도시공간 구조는 다핵·분산화 중심지에서 전역을 ‘보행 일상권’으로 개편

- 2030 서울도시기본계획(2014)에서 과거 단핵 위계에서 다핵 기능 중심 구조를 위해 ‘3도심-7광역 중심-12지역중심’ 체계를 제시, 지역별 균형발전 및 자족기반 강화를 위해 생활권계획(5개 권역, 140개 지역생활권)을 수립
- 최근 발표된 2040 서울도시기본계획(안)(2022)에서는 향후 2040년 서울의 공간구조를 기존 주요 중심지에서 변화된 생활 변화를 반영하여 서울시 전역을 도보 30분 내 ‘보행 일상권’으로 개편하여 생활권 내 자족 기능 강화를 도모
  - 보행 일상권이란 시민 개개인의 생활환경 안에서 손쉽게 업무, 쇼핑, 여가 등 다양한 도시 기능 이용 가능한 권역



자료: 서울시(<https://mediahub.seoul.go.kr/>)

[그림 3] 도시기본계획에 따른 장래 서울시 공간구조

## 미래 서울시 ‘보행 일상권’의 핵심 인프라는 스마트 모빌리티 허브

- 스마트 모빌리티 허브는 미래교통인 도심항공교통(UAM)과 수도권광역급행철도(GTX), 개인형 이동수단(PM) 등을 연계하는 복합환승센터로서, 교통 기능과 함께 복합적 기능 배치를 통해 보행 일상권 내 생활의 거점으로 활용



자료: 서울시(<https://mediahub.seoul.go.kr/>)

[그림 4] 2040 서울도시기본계획(안)에서 제시한 보행 일상권



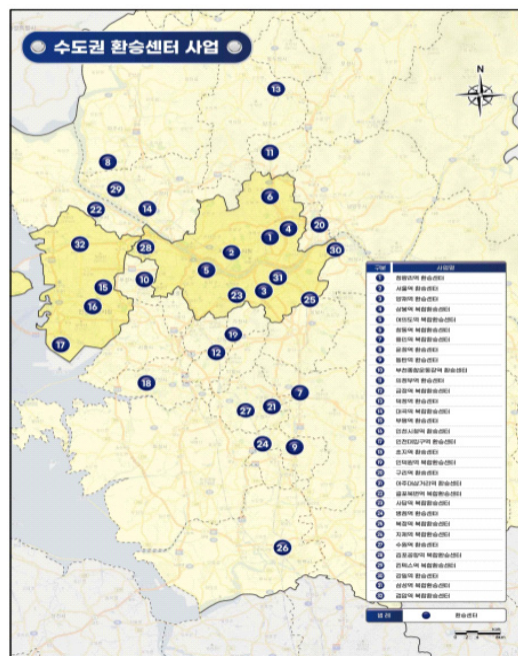
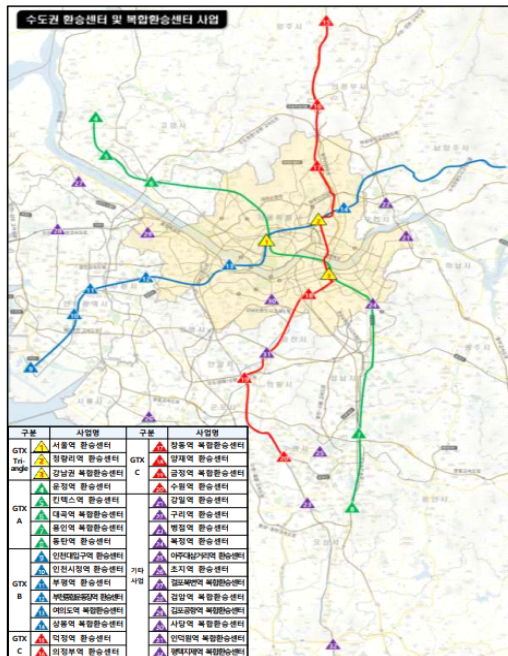
# I 기존 교통거점시설은 미래 서울의 교통을 대비하기엔 다소 미흡

## 서울시의 기존 교통거점시설은 주로 대중교통 중심의 환승 기능에 집중

- 서울시 도시계획시설은 2018년 1월 기준 37종으로 총 62,897개소, 약 370.64km<sup>2</sup>로 이 중 교통 시설은 55,016개소, 약 105km<sup>2</sup>로 개소 수로는 약 87.5%, 면적으로는 약 28.4%를 차지
  - 교통시설은 ‘교통수단의 운행에 필요한 도로·주차장·여객자동차터미널·화물터미널·철도·도시철도·공항·항만 및 환승시설 등’을 지칭
- 기존 교통시설에서 대중교통 중심 연계를 목적으로 공유 모빌리티, 전기·수소차, 자율주행차, 개인 교통수단(PM), 도심항공교통(UAM) 등 신규 교통수단과 필요 시설에 대한 고려가 미흡한 실정

## 대규모 복합환승센터 중심의 사업방식으로는 장래 서울시 통행 변화에 대응 어려움

- 국가통합교통체계효율화법에 근거하여 국가·광역 중심의 고속철도역 등 대규모 교통결절점에 중앙정부의 계획에 따른 환승센터 및 복합환승센터에 국한하여 교통(환승)시설 구축
- 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법에 따른 광역교통시행계획에서는 향후 5년(2021~2025) 동안 32개 환승센터(신규 22개, 계속 10개)를 추가적으로 추진할 계획을 수립
  - 서울시에서는 이 중 GTX 연계 복합환승센터 7곳(청량리역, 삼성역, 양재역 등)과 광역 BRT 연계 환승센터 5곳(당산역, 강변역, 북정역 등)이 포함



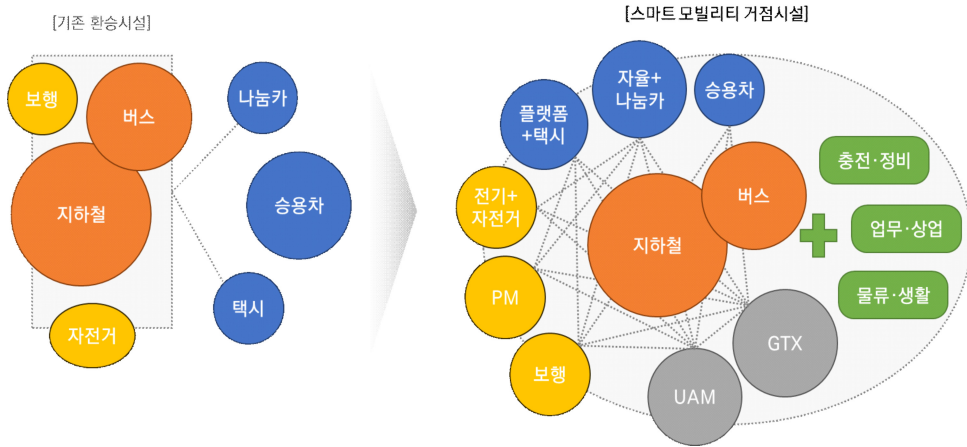
자료: 국토교통부(2021), 제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획(2021-2025)

자료: 대도시권광역교통위원회(2021), 제4차 대도시권 광역교통 시행계획(2021-2025)

[그림 기] 향후 수도권 환승센터 및 복합환승센터 사업 대상지

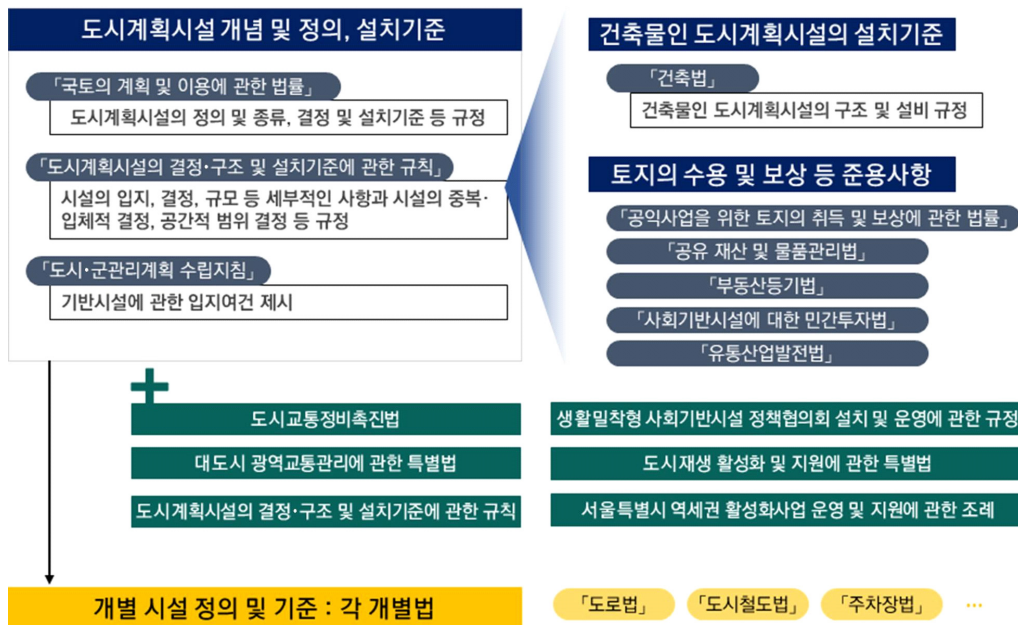
## 기존 교통거점시설로는 다양한 모빌리티 연계와 효율적이고 유연한 인프라 활용에 제약 존재

- 부족한 도시공간의 유연한 활용과 장래 보행 일상권을 뒷받침하기 위해서는 우수한 교통 기능을 바탕으로 업무, 상업, 물류 등 다양한 도시기능을 제공하는 활동의 거점으로 활용되어야 함



[그림 8] 기존 교통거점시설의 개선방향

- 기존 교통거점시설은 단일 교통수단 지원 기능을 바탕으로 대중교통 등 대용량·중장거리 통행 및 운영자 중심의 시설로 관련 법에서 제시하고 있는 기존 수단만을 고려하여 연계함
  - 향후 상용화될 다양한 신교통수단과의 연계와 주차, 충전, 관리를 포괄적으로 지원하기 위한 시설에 대한 고려는 부족한 실정
  - 교통거점시설의 유연한 활용과 다양한 모빌리티를 연계하기 위해서는 개별법과 관련 상위법, 건축법 등에서 본연의 기능 유지를 위한 유연한 활용이 가능하도록 개정이 필요<sup>2)</sup>



[그림 9] 교통거점시설 관련 법제도

2) 현재 도시계획시설의 중복·복합화를 일부 허용하고 있으나, 상위법과 각 시설별 개별법, 건축법에 따라 유연한 활용에 제약이 발생

## II. 스마트 모빌리티 거점시설 정의와 유형

### I 해외에서는 교통 결절점을 중심으로 다양한 생활SOC 구축·제공

국내 환승센터는 철도와 버스 중심 대중교통수단의 주요 권역 간 대용량 환승 연계에만 중점

- 국내 환승시설은 통합교통체계법에 따라 이용 수요가 많은 대형 교통 결절점에 대중교통만을 고려
- 도시 내부 다양한 수단 간 연계 차원에서 복합환승센터의 기능은 제한적



[그림 10] 국내 주요 복합환승센터 현황

기존 도시 내 대규모 교통거점시설인 복합환승센터는 국내 복합환승센터와 유사한 형태

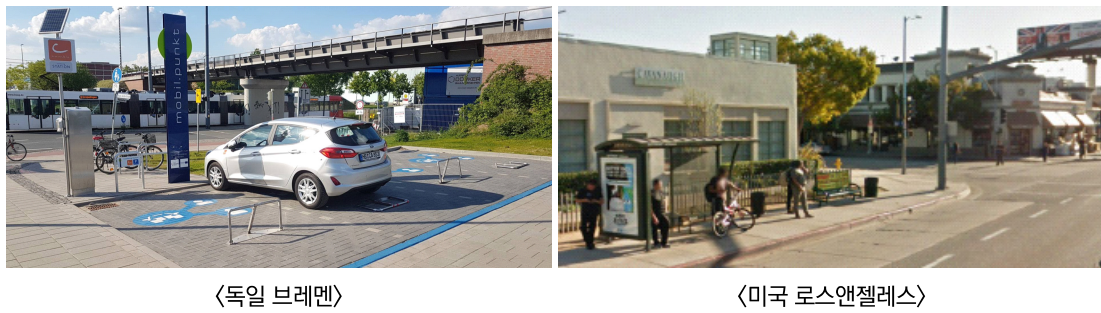
- 도시 내 주요 교통 결절점을 중심으로 각 수단 이용과 환승 편의 등 연계성이 우수하고, 기반시설과 다중 편의시설을 제공



[그림 11] 국외 대규모 복합환승센터 현황



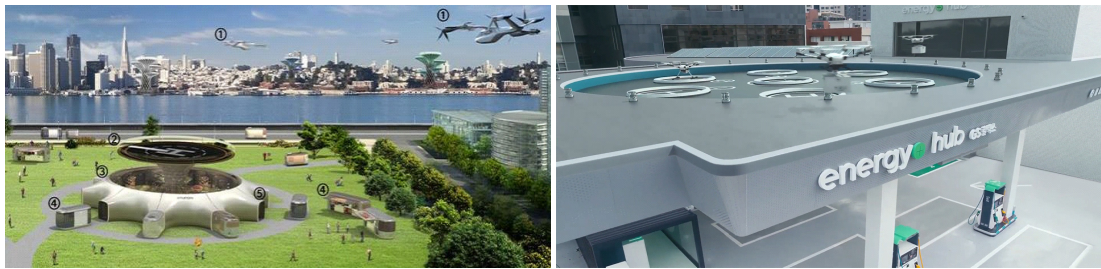
- 초기 공유차와 자전거 등 일부 교통수단에 초점을 맞춘 모빌리티 허브는 점차 다양한 교통수단과 서비스를 단절 없이 연계하고 보관소, 충전소 등 다양한 커뮤니티 시설 등 생활SOC까지 제공



[그림 13] 국외의 근린형 모빌리티 허브

### 국내에서도 민간부문을 중심으로 다양한 모빌리티 허브 도입 검토 단계

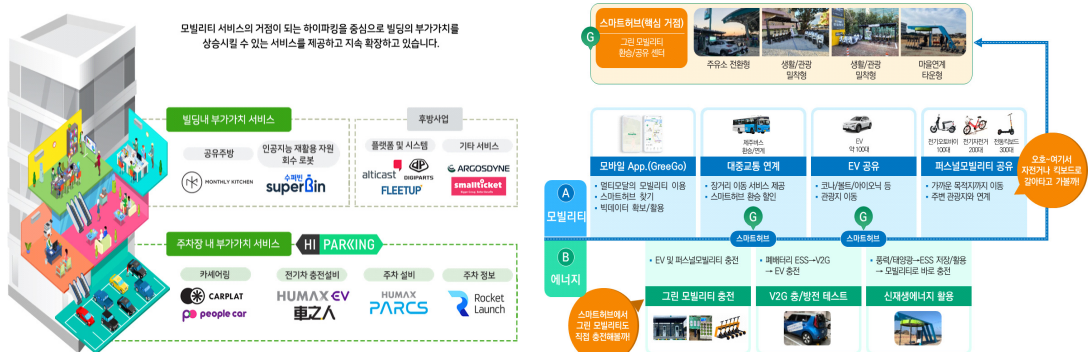
- 국제 전자제품 박람회(Consumer Electronics Show, CES)에서 2020년 현대자동차는 'UAM-PBV-Hub 모빌리티 솔루션', 2021년 GS칼텍스의 '미래형 주유소'를 발표



자료: 현대차그룹(<https://tech.hyundaimotorgroup.com/>), GS칼텍스(<https://www.gsclatex.com/>)

[그림 14] 현대차와 GS칼텍스의 모빌리티 허브 개념도

- 이외에 기존 주차장을 기반으로 한 복합화와 주유소 전환을 통한 생활SOC 공급, 신규 교통수단(GTX)에 따른 복합환승센터에 이르기까지 다양한 형태의 모빌리티 허브에 대한 검토·계획이 이루어지고 있음



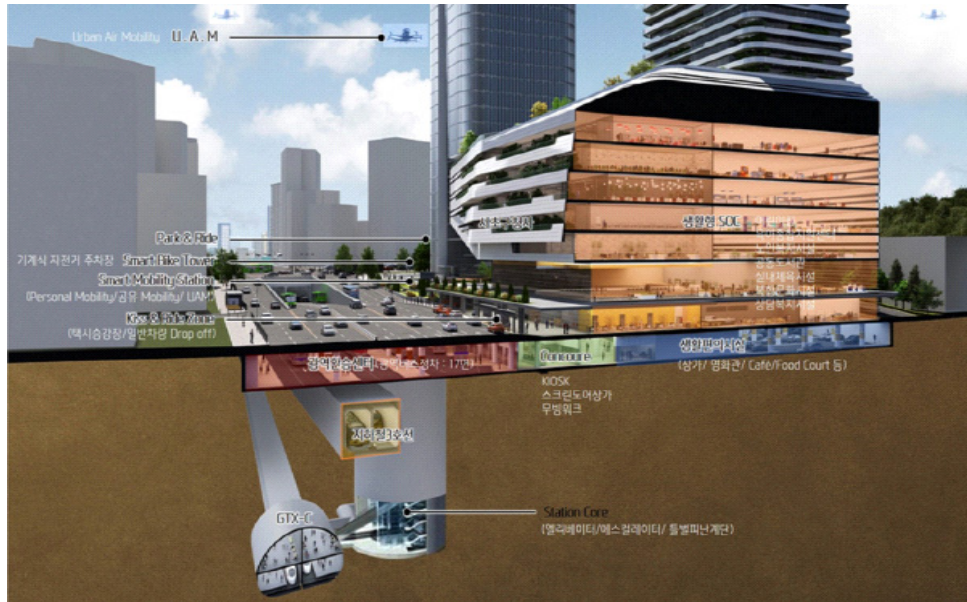
자료: HUMAX(휴맥스)

<주차장 기반 모빌리티 허브(휴맥스)>

자료: 제주도청

<주유소 전환형, 생활 밀착형 스마트 허브(제주도)>

[그림 15] 국내 민간·공공에서의 모빌리티 허브 관련 추진 동향



자료: 서초구청, 수도권광역급행철도(GTX)역사 환승센터 시범사업 공모전

<양재역 광역환승센터(서초구)>

[그림 15 계속] 국내 민간·공공에서의 모빌리티 허브 관련 추진 동향

### 서울시도 향후 교통비전과 도시계획에 모빌리티 허브 도입을 구체화

- 2021년 9월 ‘서울비전 2030’에서 2030년까지 스마트 입체 교통도시를 위한 32개소의 모빌리티 허브 구축계획을 발표
  - 서울시는 향후 UAM과 자율주행차, PM 시대에 대비하여 서울시 곳곳에 모빌리티 허브를 만들려는 계획을 수립 중

하늘길, 물길, 지하도로로 입체 교통도시를 조성합니다

<p><b>모빌리티 허브</b> 2030년 32개소 구축</p> <p>물류 센터    신교통 수단    커뮤니티 시설</p> <p>자율주행차, UAM, PM</p>	<p><b>한강물길 회복/ 접근성 개선</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 수상 관광 플랫폼시 이용활성화</li> <li>• 수상교통, 관광, 레저 '물' 조성, 물길회복추진</li> <li>• 한강공원 보행 접근시설 종합개선 (나들목등 15개 산설, 리모델링 32개소)</li> </ul>	<p><b>철도, 간선도로 입체적 활용</b></p> <p>지상철도 지하화 및 간선도로 입체적 활용을 통한 공간구조 개선</p>
---	---	---

자료: 서울시(<https://mediahub.seoul.go.kr/>)

[그림 16] ‘서울비전 2030’의 모빌리티 허브 조성 계획

- 최근 발표된 서울시 최상위 공간계획인 ‘2040 서울도시기본계획(안)’에서도 UAM 등 미래교통 수단과 GTX, 개인이동수단(PM) 등 다양한 교통수단을 연계하는 복합환승센터 개념의 ‘모빌리티 허브’를 서울 전역에 조성하려는 계획을 제시

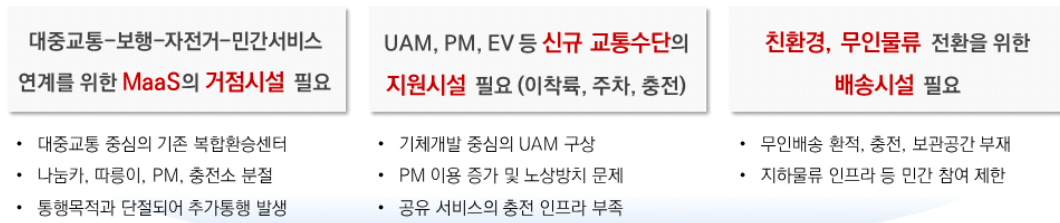


자료: 서울시(<https://mediahub.seoul.go.kr/>)

[그림 17] ‘2040 서울도시기본계획(안)’의 모빌리티 허브 추진 계획

### 모빌리티 거점시설은 장래 다양한 교통수단과 서비스를 연계하여 사회경제 활동을 지원<sup>3)</sup>

- 서울시 스마트 모빌리티 거점시설은 크게 광역·지역 중심형, 근린형의 2가지 유형으로 구분
  - 광역·지역 중심형은 중앙정부의 복합환승센터 계획을 확장하여 미래 교통수단과 서울 시민의 생활공간으로서 기능을 추가적으로 부여
  - 근린형은 소규모 시설로서 향후 보행 일상권을 지원하기 위한 생활권역 내 이동(First/Last mile) 서비스와 추가 편의시설을 추가 공급
- 주요 도입 방향으로는 도시 내 다양한 모빌리티 서비스 연계(MaaS) 기능 수행과 함께 UAM 등 신규 교통수단의 이용과 충전·관리 지원, 친환경 수단 전환과 증가하는 도시 물류를 지원



[그림 18] 서울시 모빌리티 거점시설의 도입 방향

3) 서울시(2021), 지속가능한 서울시 스마트 모빌리티 체계 구축방안 연구, p.104

### Ⅲ. 서울시 스마트 모빌리티 거점시설 도입방안

#### Ⅰ 기존 교통시설에서 장래 생활 중심으로의 역할 확대 필요

##### 미래 도시교통체계를 대비한 서울시 모빌리티 거점시설 도입 시 고려사항

- 첫째, 교통수단과 모빌리티 서비스 간의 경계를 최소화
  - 기존 대중교통체계와 경계 없이 연계함으로써 현재 대중교통체계를 한 단계 발전시켜 대중 교통 중심의 이동성, 편의성, 공공성을 강화하는 계기로 활용
- 둘째, 교통의 거점과 시민생활의 중심 일치
  - 교통 측면에서는 불필요한 라스트마일 통행을 최소화할 수 있으며, 도시기능 측면에서는 지역 생활권 내에서의 자족적인 도시기능을 강화
- 셋째, 부족한 도시 인프라의 유연한 활용
  - 한정된 도시공간 내에서 변화하는 사회 여건에 대응하기 위한 필수 시설을 기존 단일 목적 시설을 복합화하여 다양한 활동을 수용하는 방향으로 전환
- 넷째, 스마트 모빌리티 거점시설의 입지와 위계에 따라 특화된 기능 부여
  - 교통 측면에서는 광역통행(GTX, 광역버스 등 연계), 간선통행(환승역, 공영주차장 중심), 근린통행(주요 도시철도역)으로 구분하여 도시활동과 연계한 필수 기능을 제공

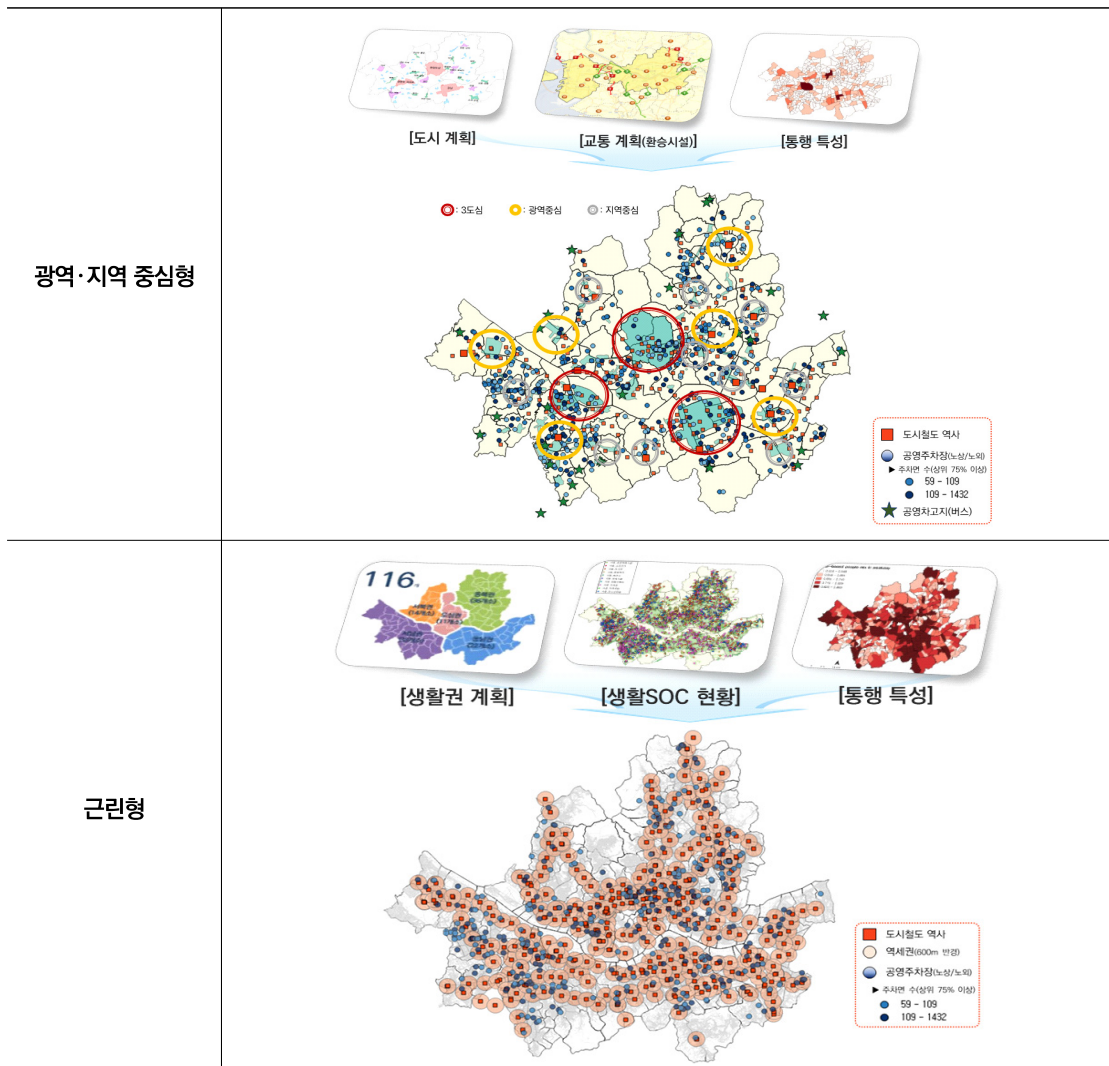
##### 주요 추진전략

주요 과제	추진전략
서울시 내부 교통·생활의 거점으로 집약적 도시공간의 역할 수행	- 다양한 모빌리티 연계와 서비스를 제공하고 업무·상업, 물류지원 등 효율적인 인프라 구축
기존 서울시 교통시설을 활용한 모빌리티 거점시설 도입	- 광역·지역중심형 거점시설: 기추진 환승센터 및 복합환승센터와 녹색 교통진흥지역 연계 - 근린형 거점시설: 기존/신규 도시철도역, 공영주차장을 활용한 생활권역 연계
모빌리티 허브 도입을 위한 제도적 지원 방안 마련	- 변화하는 수요에 대응가능하도록 기존 도시계획시설의 입체적, 복합적 활용 범위 확대 - 실질적 모빌리티 거점시설 공급을 위한 시범사업, 사업성 확보와 피드백 과정 선행

# 서울시 내부 교통·생활의 거점으로 집약적 도시공간의 역할 수행

## 다양한 모빌리티 연계와 서비스를 제공하고 업무·상업, 물류지원 등 효율적인 인프라 구축

- 향후 서울시에서는 새로운 교통수단이 점차적으로 확대·도입되고, 기존 제한된 서울 내부 공간의 제약을 극복하기 위해 지하-지상-공중 공간이 활용될 전망
- 대중교통 연계 중심의 교통시설 기능뿐만 아니라 변화하는 서울시민의 생활을 지원할 수 있는 생활 SOC 제공과 도시물류의 허브 역할까지 수행하는 생활권 내 맞춤형 도시시설로 전환 필요
  - 광역·지역 중심형은 기존 복합환승센터 계획에 미래 교통수단과 서울시민의 생활공간으로서 추가적인 기능을 부여하는 개념으로 간선·지역 간 통행과 도시물류의 거점시설
  - 근린형은 소규모 시설로 향후 보행 일상권을 지원하기 위한 생활권 내 이동(First/Last mile) 서비스와 부족한 편의시설 등 추가적인 생활SOC를 공급



[그림 19] 서울시 내부 모빌리티 거점시설 대상지역

## I 기존 서울시 교통시설을 활용한 모빌리티 거점시설 도입

### 광역·지역 중심형 거점시설: 기추진 환승센터 및 복합환승센터와 녹색교통진흥지역 연계

- 광역·지역 중심형 모빌리티 거점시설은 규모가 상대적으로 큰 시설로서 서울 내부 주요 환승 역사, 공영차고지, 공영주차장(상위 75% 이상 부지)의 복합적 활용
  - 향후 도시 및 교통계획, 토지 이용 및 개발여건, 통행특성과 수도권광역철도(GTX)와 도심 항공교통(UAM) 등 신규 모빌리티 도입에 따른 연계시설 개선
  - 전기차 충전시설 및 개인형교통수단 보관·관리시설 제공
  - 생활권역의 거점 시설로서 지자체별 행정분원, 병원, 약국, 은행 지점 등과 같은 행정시설과 MICE, 공유오피스, 판매시설 등 업무·상업 등 추가적인 편의시설 확충

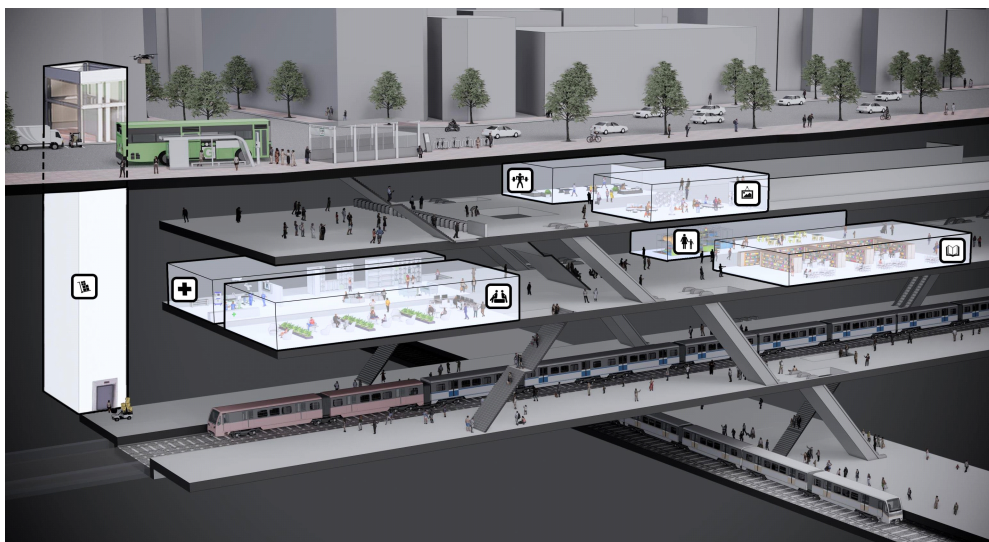
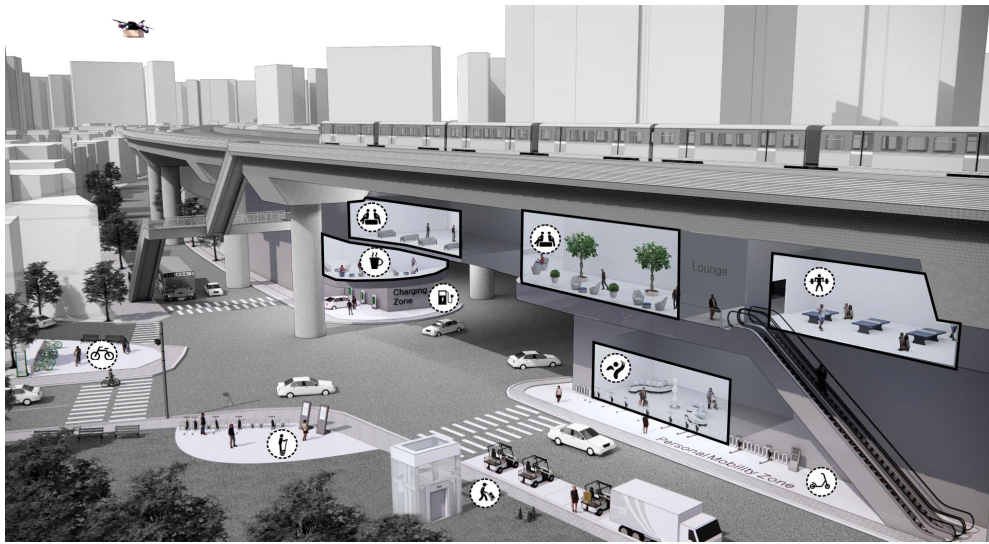


자료: 서울시(2021), 지속가능한 서울시 스마트 모빌리티 체계 구축방안 연구, p.112, p.102

[그림 20] 광역·지역 중심형 스마트 모빌리티 거점시설 구상안

## 근린형 거점시설: 기존/신규 도시철도역, 공영주차장을 활용한 생활권역 연계

- 기존 대중교통과 PM 등 개인교통수단의 연계성 향상과 관리 및 지원시설 확충을 목표로 전기차 충전시설 및 개인형교통수단 보관·관리시설을 제공하며, 각 생활권의 중심 역할을 수행
  - 소규모 무인 민원발급기, 보건소, 의원, 약국, 은행 출장소 등과 같은 행정시설과 소규모 공유오피스, 판매시설 등 업무·상업 시설 공급을 통한 생활의 중심지화
- 서울시의 도시철도역은 지역별로 분산되어 있고, 이용 수요가 확보됨에 따라 지상구간과 지하 공간을 활용하여 생활권 내 부족한 SOC시설과 생활편의시설, 도시물류지원시설이 가능하여 지역 생활권의 거점 역할을 우선적으로 수행
  - 서울시의 도시철도역은 현재 약 373개(중복 포함)로 주요 생활권역에 위치하고 있으며, 향후 동북선, 위례신사선, 서부선 등 경전철 추가 공급으로 연계 가능 대상지 확대



자료: 저자 작성

[그림 21] 근린형 스마트 모빌리티 거점시설 구상안(도시철도역 활용방안)

## I 모빌리티 허브 도입을 위한 제도적 지원 방안 마련

**현재 교통거점시설(환승시설)은 빠르게 변화하는 미래교통에 충분히 대응하기엔 부족**

- 도시교통 인프라의 개선과 입체적, 복합적인 활용에 대한 사회적 요구는 지속적으로 증가
- 반면, 실질적 추진과 운영을 위한 법제도 기준 및 세부 운영방안에 대한 검토는 다소 미흡한 상황
  - 기존 교통 분야의 법제도는 대체로 단일 기능의 인프라 단위로 구성되어 있으며, 실제 인프라의 구축과 운영도 단일한 기능 중심에 국한
  - 개선 필요 부분에 대해서는 법제도 개정사항을 도출하여 건의하는 과정이 병행

**변화하는 수요에 대응가능하도록 기존 도시계획시설의 입체적, 복합적 활용 범위 확대**

- 교통시설 본연의 기능뿐 아니라 도시 내 거점시설로서의 중복적 기능 수행을 위한 관련 법 개정 논의가 활성화되어야 함
  - 평면적인 도시계획시설 기준에서 입체적인 도시계획시설로의 복합적 활용을 위한 관련 법 규정에 대한 재검토가 필요한 시점

**실질적 모빌리티 거점시설 공급을 위한 시범사업, 사업성 확보와 피드백 과정이 선행되어야**

- 모빌리티 거점시설의 추진 계획을 보다 세분화하고 근린형 거점시설 우선 추진 필요
  - 대표적인 교통수단인 도시철도의 유휴공간(역사공간)을 복합적으로 활용하는 방안 필요
  - 이용자 측면의 추가 생활시설 공급을 통해 도보, 버스 등 교통수단과 행정·편의·의료·상업시설 등 편의시설을 서울 전역에 확보되어 있는 지하공간에서 이용 가능
- 시범사업 구상과정에서 민관협력 등 다양한 사업추진 방식을 검토, 실제 지속가능한 운영방안에 대한 가이드라인을 도출
  - 공공의 인프라를 활용하여 대중교통과 민간의 다양한 서비스를 연계하는 방안 논의



[그림 22] 서울시 스마트 모빌리티 거점시설 도입 활성화 방안

---

06756

서울특별시 서초구  
남부순환로 340길 57

02-2149-1234  
[www.si.re.kr](http://www.si.re.kr)