

韓屋鐵道驛舍의 建立을 위한 對象敷地의 選定과 그 妥當性 考察

鐵道廳 事業開發本部 民資開發課長
郭 魯相

1. 鐵道の 發展過程

1899년 노량진~제물포가 33.2km건설을 효시로 하여 우리나라에 철도가 도입된 이래 대중교통시설로서 지역간의 인적·물적 교류를 넓혀 주고 지역의 잠재력 개발과 산업성장을 이끄는 역할을 하였다.

교통부문의 시설투자로 60~70년대부터 도로 위주의 투자정책으로 인하여 상대적으로 철도 투자가 빈약하게 되었고, 결국 도로 투자는 소음, 공해 등과 교통체증과 도로건설 보다 교통량의 증가속도가 빨라 도로 포화상태로 인하여 대중 교통 수단으로서 철도시설에 대한 투자의 필요성이 증대되었다.

이에 따라 수송부담율이 낮아져 철도부문의 수송능력 증대를 위하여 1990년부터는 점차 철도투자 비중이 증대하게 되었고 고속철도 도입과 철도시설의 복선화, 전철화 투자를 지속적으로 추진하여 철도시설의 현대화를 위한 도약의 발판을 마련하게 되었다.

2004.4월 부터는 350km/h 속도의 고속철도가 영업운행을 시작하므로써 우리나라가 철도 선진국 대열에 들어서게 되며, 영·호남 등 적국의 생활권이 3시간 이내로 공간적 범위가 단축되어 지역간 교류 및 산업발달을 촉진시키게 될 것이다.

2. 鐵道 驛舍建築에 대한 考察

우리나라에 철도가 100여년 동안 국가의 대동맥으로서의 역할을 하여 왔으며 초기에는 일제의 정치적, 경제적 필요에 의해 식민정책의 일환으로 건설된 것으로 보여 진다. 이 시기에는 우리산업의 규모가 적고 기술력이 열악한 형편이었으므로 철도건설, 역사건축, 전기 통신시설 등은 그 시대 상황에 비하여 상당히 발전된 기술력으로 철도시설을 건설하였다.

선로노선 선정에서도 알 수 있듯이 경부철도 노선은 상공업이 번창한 지역, 평야지대의 농산물 반출구상 등 조선 인구의 70%를 포함하는 지역으로 선정 하였다.

즉 정거장을 유통경제의 중심지인 시장을 많이 포함하였으며, 결국 시장규모, 즉

인구 및 산업의 규모에 따라 역사규모를 결정하였다.

역사 건축양식에 있어서도 대부분이 일본의 건축양식이며, 서울역사는 대표적으로 서구의 절충식 르네상스 양식으로 건축되었다. 역사는 대부분 목조건물로서 규모에 있어서는 왜소한 단층 건물로 건축되었으나 그 기본 기능을 충실히 수용하도록 공간계획을 하였다.

근대에 들어와 벽돌, 철근콘크리트조 건축물이 역사건축에 점차로 도입이 확대되고, 초기의 목조건축물이 내구연한 경과와 역규모 증가 등 사회적 수명이 다하여 조적조 및 RC조 건물로 점차로 대체되었고, 지방의 중소 역사는 그 규모나 기능이 비슷하여 역사표준화 하는 등 system화 건축을 도입하기도 하였으나, 지역적 특색, 정서 등을 반영하지 못하고 획일적인 시도로 인하여 표준화에 따른 효과를 발휘하는 데는 부족한 일면이 많았다.

정거장 및 철도가 도심의 중요한 대중교통 역할과 상권발달의 핵심으로 기능을 하여 왔으나 최초 철도 개량사업과 철도건설을 추진하는 과정에서 지자체가 도시개발 및 도시계획시설 설치에 지장 등 도시계획 편의를 위주로 하여 철도를 외곽으로 이전요구로 정거장이 시외곽으로 이전하여 신도시를 형성하기도 하였으나 오히려 외곽이전에 따른 2차 교통수요 발생으로 교통부담 증가, 교통 편리도 저하 등 부작용이 발생하는 측면이 있다.

철도 정거장은 많은 대중이 공간적 이동하는 중요한 공간일 뿐 아니라 지역 중심지 및 교류의 중심지 또는 도심의 핵으로서 지역 생활문화공간의 기능도 한다.

그러므로 역사는 지역의 상징성을 부각하고, 주변환경과 조화되고, 지역의 향수 및 정서를 담은 그릇으로서 건축계획 되어야 하고, 역광장을 주축으로 도시의 행사공간, 문화공간, 만남의 광장 역할을 갖는 활기차고 생동감 있는 역공간을 창출할 수 있도록 건설할 필요성이 있다.

3. 鐵道 韓屋驛舍

철도 건축물은 RC조, 조적조가 대부분이고 점차 공간이 대형화, 대스판으로 시원스럽게 계획 건설되고 있으며, 목조건축 및 한식역사는 점차 사라져 가고 있는 실정이다.

철도역사의 장소성, 지역성이 갖는 중요도 때문에 역사성이 있는 고도시, 관광지 역사 등에 한옥역사를 건축하였다.

우리나라 한옥역사는 전주역사, 청주역사, 영월역사, 남원역사, 구례구역사, 벌교

역사, 경주역사 등이 있다.

- 고도시 : 경주, 전주,
- 관광지 : 구례구, 곡성,
- 지역특성 : 청주, 마산, 벌교,

한옥역사는 유지관리, 내구성 측면 등으로 목조의 전통양식이 아닌 RC조로 건축양식을 표현하여 설치하고 있으며, 중소규모의 단층 건물로서 건축양식으로는 의미가 있으나 공간구성, 활용측면에는 일부 비효율적인 면도 간과할 수 없다. 역사 건축시에 역사가 갖는 장소적 의미, 도시적 입지 및 역할, 지역적 발전축 주변의 환경 등 공공적 요소를 반영하여 지역 상징성을 갖도록 계획이 요구된다.

따라서 우리나라의 전통건축의 한식을 도입한 한옥역사를 건립하여 우리 건축양식의 자부심과 고유의 멋을 창출할 수 있는 계기를 마련하고자 한다.

4. 韓屋驛舍의 立地檢討

한옥역사의 입지는 앞에서 살펴본 바와 같이 장소성에 따라 고도시, 관광지, 지역특성이 있는 곳에 건축되었다.

대표적인 한옥역사를 규모 있게 설치를 검토하기 위해 지역적 입지 특성이 있고 이용자가 많은 역을 중심으로 검토하였다. 그리고 현 부지여건 및 개발여건을 감안하고 실제 한옥역사 건립 적용가능성을 검토해 보기로 한다.

장소적 매력 및 이용여객을 감안한 서울역, 부산역과 역규모 및 도심을 감안한 청량리역, 수원역, 용산역 그리고 역사성과 관광특성을 감안한 인천역을 대상으로 입지 검토한다.

5. 停車場의 立地分析

1) <서울역>

서울지역은 1900.07월 일본에 의해 르네상스 양식으로 5,221평 규모로 경부선, 호남선 등 주요 간선노선의 시발역으로서 1일 이용여객이 85,000 명에 이르며, 2004년부터 고속철도가 운행될 경우도 경부축의 주요 물동량 처리의 중심지

기능을 할 뿐 아니라 서울시의 도심중심부에 위치하여 지하철 1호선, 4호선 환승되어 대량의 여객수송을 담당하고 있으며, 역 전면의 남대문로를 중심으로 한 중심상업시설과 후면의 청파로 주변 군소상가 및 불량주거지 등 역전후면의 토지이용의 차이가 크며, 고속철도의 운영을 계기로 지역개발 여건개선 및 개발 활성화가 기대된다.

서울역은 개발여건이 양호하여 1989.3월 최초로 건립된 민자역사로서 7,502평 규모(지상 3층, 지하 2층)로 건립하였으며, 고속철도 운영에 대비하여 지상 4층의 연면적 11,500평 규모로 증축을 2003년 준공목표로 시공 중에 있으며, 장래는 염천교에서 남영역 부지를 대상으로 도심권 개발 측면에서 대규모 개발계획 수립이 필요하며(미국 용역사의 기술검토), 서울시의 도시계획 정책을 협의 조정하여 도심 활성화 방안으로 개발을 추진할 수 있는 개발 잠재력이 큰 부지이다. 따라서, 서울역은 철도의 중심성, 고속철도운영의 핵심으로서 민자역사 방식으로 통합역사를 건설 추진하고 있으며, 구 서울역사가 사적으로 지정되어 있어, 역 주변은 한옥역사 건립이 곤란하고 적정부지 선정도 어려운 실정이다. 또한, 역북쪽 소화물 부지(2만평)는 도심 요충지에 입지하여 장래 역세권 개발사업 부지로 활용이 도심권 활용이 바람직하고 주변 여건상 한옥역사로 추진보다 도심권 개발시설 부지로 활용이 바람직하다.

2) <용산역>

용산역은 1900.7월 영업개시하여 1978.12부터 전철역사를 준공하여 2004년 고속철도 운영에 대비 82,327평 규모로(지상 9층, 지하 3층) 사업비 5,000억원을 투입하여 2005.9월 완공목표로 민자역사 건립을 추진 중이다.

용산역은 전철승객이 대부분이고, 앞으로 고속철도가 운행되면 호남, 전라선 장항선 노선의 시발역으로서 위상이 강화되고, 경의선, 신공항철도 연결 및 지하철 4호선과 환승연계 되어 여객 접근도가 향상될 것으로 기대된다.

용산역은 역구내 및 서울차량 정비창 부지가 21.5만평이 있어 주변 지역에 대한 서울시의 국제 업무단지로서의 지구단위계획과 함께 대단위 역세권 개발이 가능할 뿐 아니라 철도부지가 서울시 개발계획의 주체로서 선도적 역할이 가능하고, 서울시 공간구조상으로도 국제 업무단지로 개발과 조화되도록 현 민자역사의 개발시설을 설치하고 있다.

현 개발계획 부지 및 국제업무단지 계획부지를 제외한 역사 북서쪽 부지를 활용하여 한옥역사 개발을 검토할 수 있으나, 현 민자역사와 국제업무단지의 초현대적 개발시설 건축군과 조화가 어렵고, 입지상 여객시설로 활용도 곤란한 것으로

판단된다.

3) <수원역>

수원역은 당초 한옥역사로 건립되었으나, 1975.6월 전철운행을 계기로 RC조로 1,133평 규모로 신축하였으며, 2003.2월 38,551평 규모의 민자역사를 건립하여 운영 중에 있다.

수도권의 외방에 위치하여 인근 화성성곽이 조선조 후기인 1796년 완공되었으며 과학적 기법으로 축성된 유적이 있고, 앞으로 분당선 연장선, 수인선 연결 등으로 전철망이 구성되면 역세권이 더욱 확장될 전망이다.

수원역에는 민자역사가 철도부지 20,450평을 점유한 대형시설로 건립되어 있어 역구내에 추가적인 개발여지가 없으므로 개발검토가 곤란하다.

4) <부산역>

부산역은 경부선의 종착역으로 부산항과 인접한 항구역으로 6,585평의 RC조 건축되었으며, 부산시의 특성상 해안지역을 따라 시가지가 형성되어 도로교통 접근에 상당한 애로가 있으며 지하철 노선과 광장에서 환승체계를 갖추고 있다. 2004.4월 고속철도 개통시기에 맞추어 고속철도 역사를 10,810평 규모로 철골과 유리를 소재로 외관을 구성한 현대적 건축물로 신축공사 중에 있으며, 부산역 주변의 부산항과 구봉산의 경관, 신설되는 고속철도 역사의 외관 및 위치 등으로 한옥역사 설치가 곤란하고 환경과 조화도 어려울 것으로 판단된다.

5) <청량리역>

청량리역은 경원선에 있는 중앙선의 시발역으로서 중앙선(제천, 영주 강릉)과 경춘선(가평, 춘천), 경원선(의정부, 신탄리)방향의 풍부한 관광지역으로 여행 중심지역이기도 하다.

현 역사: 58,500평 부지에 694평의 RC조 건물로서 중앙선 및 경춘선 전철화 사업을 추진에 있어 개량이 시급하여 53,936평 규모로 민자역사 개발을 추진 중에 있으며, 서울시의 청량리역 주변 재개발 추진, 역세권 개발계획 등과 역구내에 진입 도로망 설치 등으로 청량리역에 한옥역사 도입검토는 어려운 실정이다.

6) <인천역>

인천역은 경인선의 종착역으로 394평 규모의 역사로 수도권 전철을 취급하고

있으며, 앞으로 경인선 2복선사업, 수인선 복선 전철화사업이 완료되면 역세권이 크게 신장될 것으로 보인다.

역 부지는 30,900평으로 역사는 철도 개량사업 추진시에 신축할 계획으로 추진 중에 있으며 경인선과 수인선간 연계처리도 인천역에서 원활한 동선이 처리될 수 있는 방안으로 강구하고 있다.

역사적으로 보아 1899년 9월 18일 경인선이 개통되어 우리나라 철도시작의 역사를 간직하고 있으며, 앞으로 서해안 시대를 맞이하여 한문명의 발상지인 중국과 교역의 관문역할을 할 수 있는 중요한 역으로도 의미가 자못 크다 할 수 있다.

현 인천역사는 1960년에 신축된 노후 협소한 건물로서 개량이 시급한 실정이고 수인선 복선전철화사업이 역구내에서 직접 환승연계되게 계획하고 있어 경인선과 수인선의 여객을 복합 취급할 수 있는 역사건립이 필요하며, 역구내 부지여건상으로도 경인선의 종착역으로서 개발부지로의 활용여건도 양호하다.

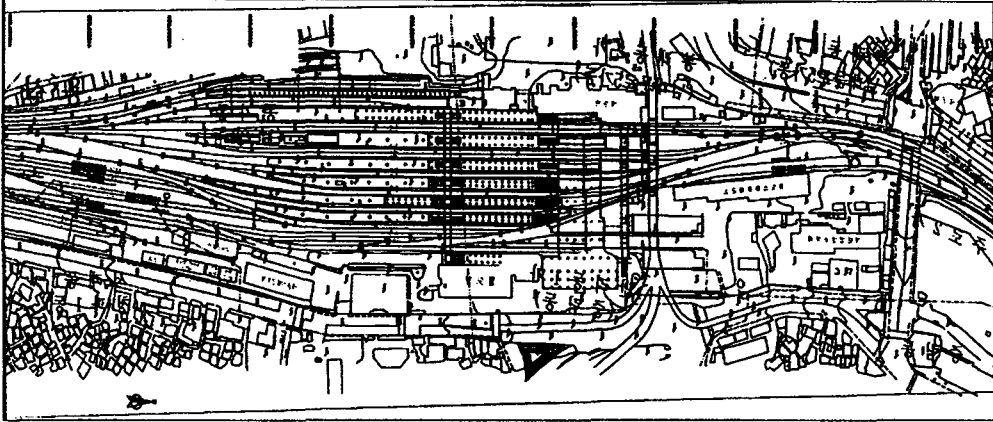
따라서, 인천역은 경인선의 역사성, 철도 개량사업의 추진, 시설 노후화, 개발여건 구비 등을 종합한 검토한 결과 개발조건이 가장 양호한 것으로 나타났다.

○ 立地分析 比較表

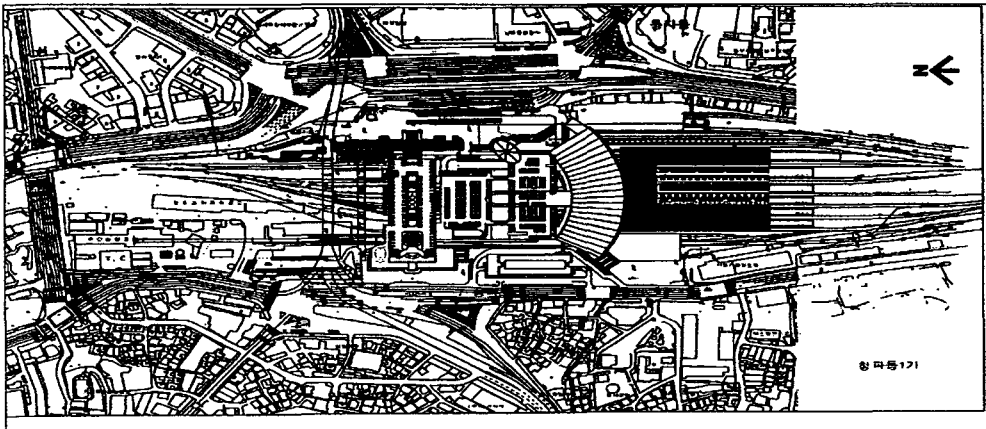
역 별	부지(평)	1일 승강인원 (2002/목표년도)	역시설(평)		개발계획	주요 입지특성	비 고
			현시설	개발시설			
서 울	70,392	85,000/220,000	12,723	28,790	1단계 통합역사 (민자역사) 2단계 역세권개발 (소화물 부지) 주변 지구단위계획	간선철도의 중심지 국철, 고속철도, 공항 철도역과 지하철 1, 4 호선 연계 서울시 도심	
용 산	215,000	55,000/410,000	569	82,327	1단계 통합역사 (민자역사) 2단계 역구내개발 (차량정비창 부지) 주변 지구단위계획	호남선, 전라선 방향 고속철도역 국제업무단지 육성 (21.5만평)	
부 산	60,464	45,000/228,000	6,585	10,810	고속철도역사 (1, 2단계) 항만연계 검토	고속철도 종착역 항만역	
수 원	39,800	27,000/184,000	694	38,551	민자역사 건립 철도망 연계	분당선 연장 수인선 환승연계	
청량리	58,386	42,000/186,000	694	53,936	민자역사 개발 주변 지구단위계획	중앙선의 시발역 민자역사 개발 추진중	
인 천	30,938	11,600 / -	394	-	수인선 연계	경인선 종착역 철도개발사업 추진중	

□ 서울역 관련 도면

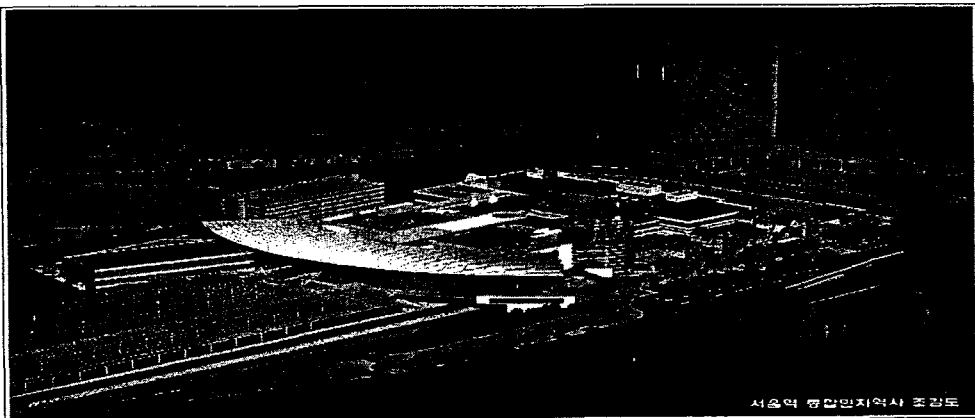
현재배치도



시설배치도/입지검토

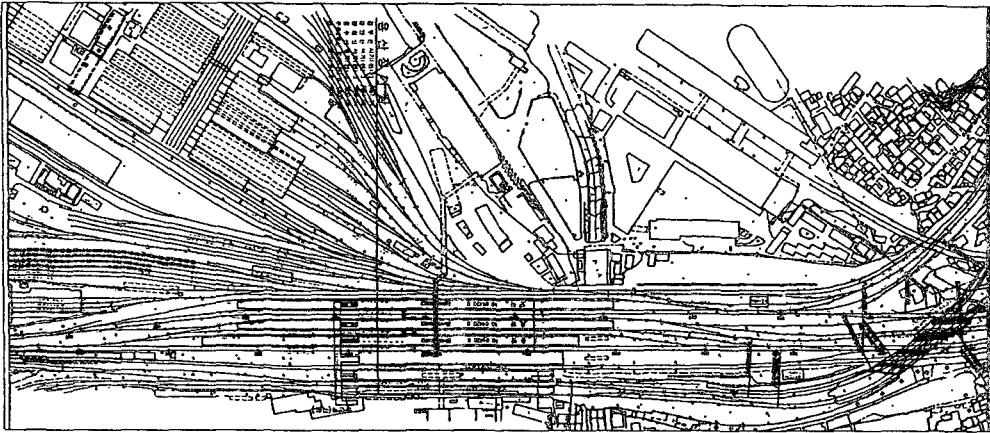


역사 조감도

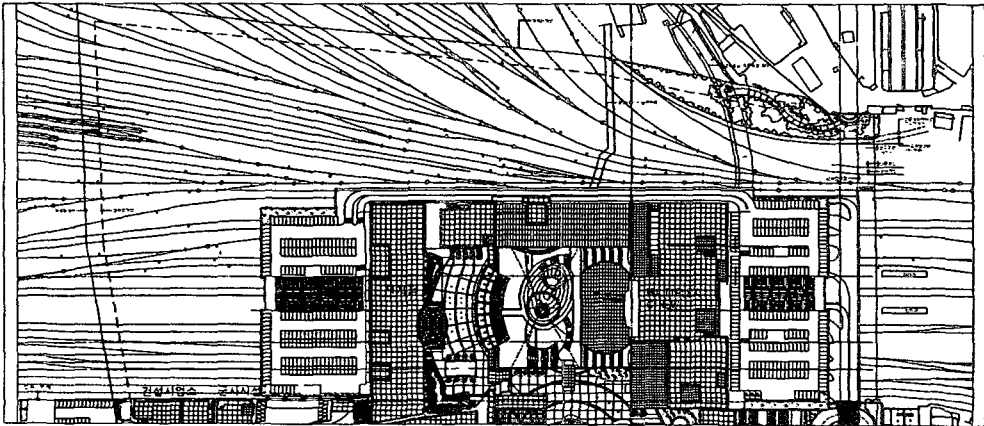


□ 용산역 관련 도면

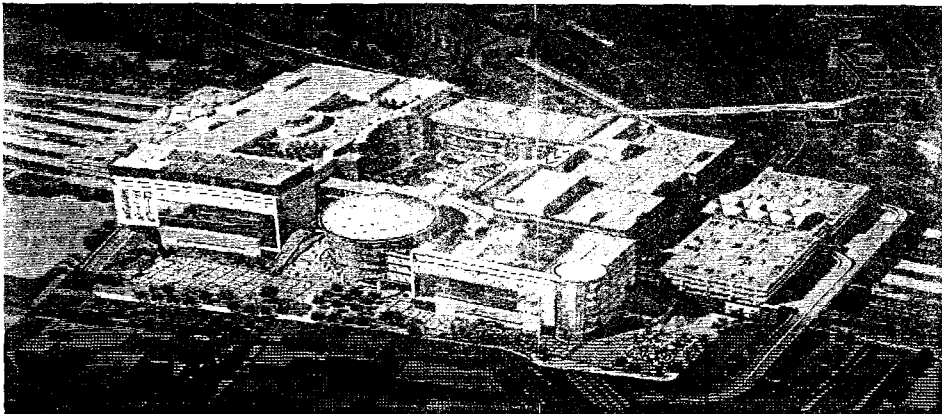
현재배치도



시설배치도/입지검토

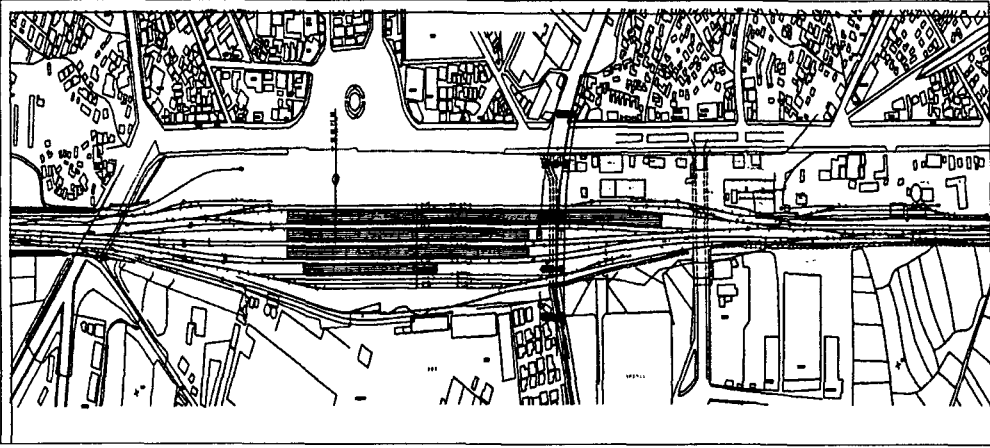


역사 조감도

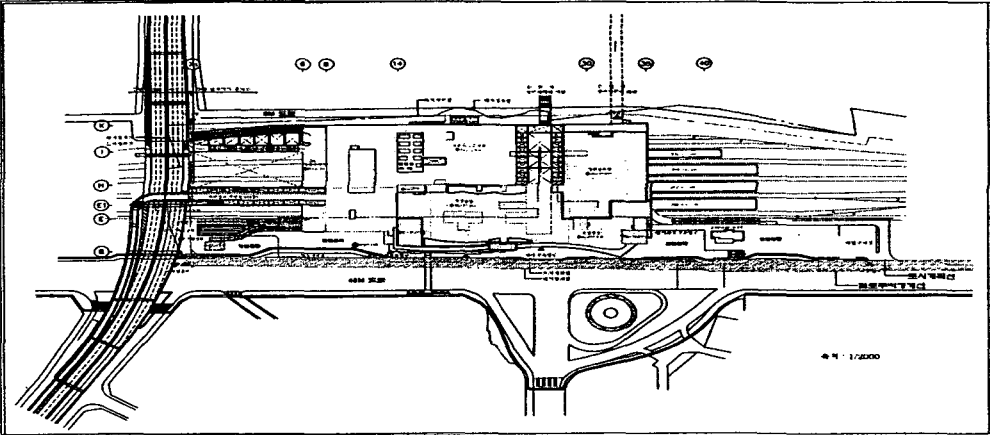


□ 수원역 관련 도면

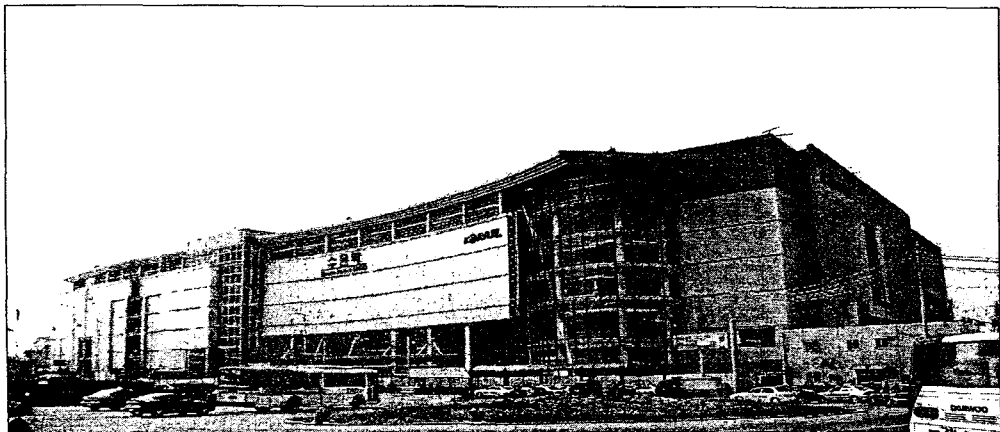
현재배치도



시설배치도/입지검토

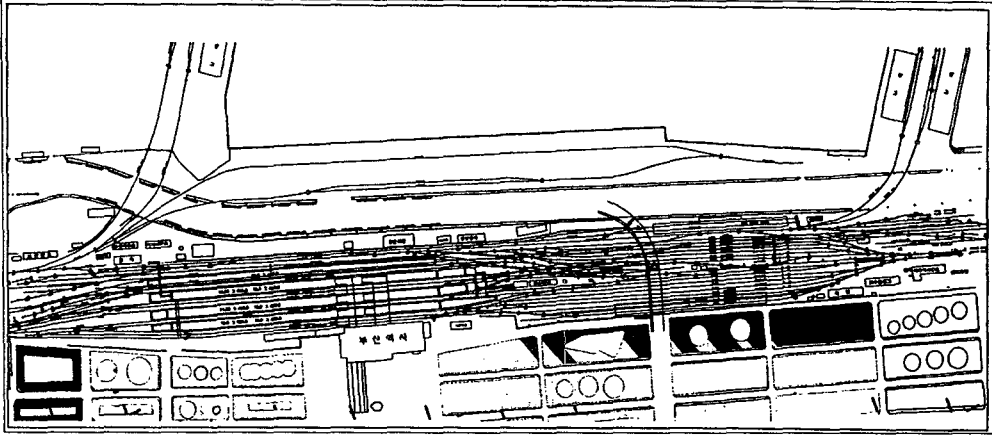


역사 조감도

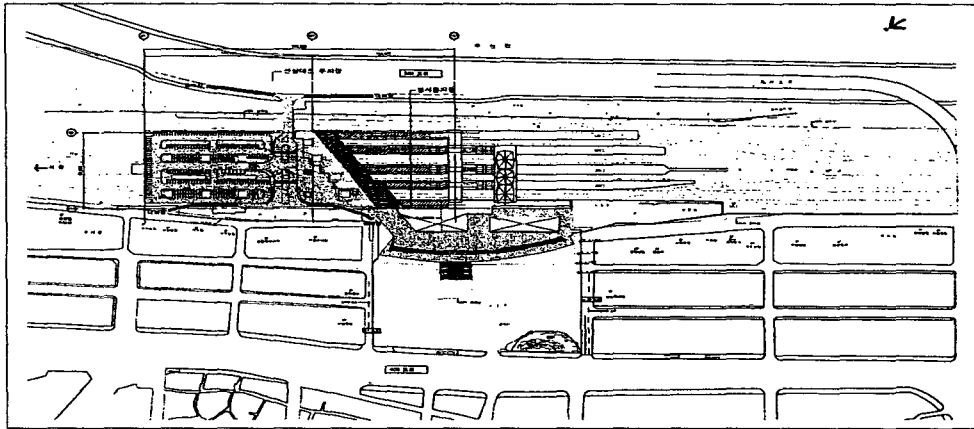


□ 부산역 관련 도면

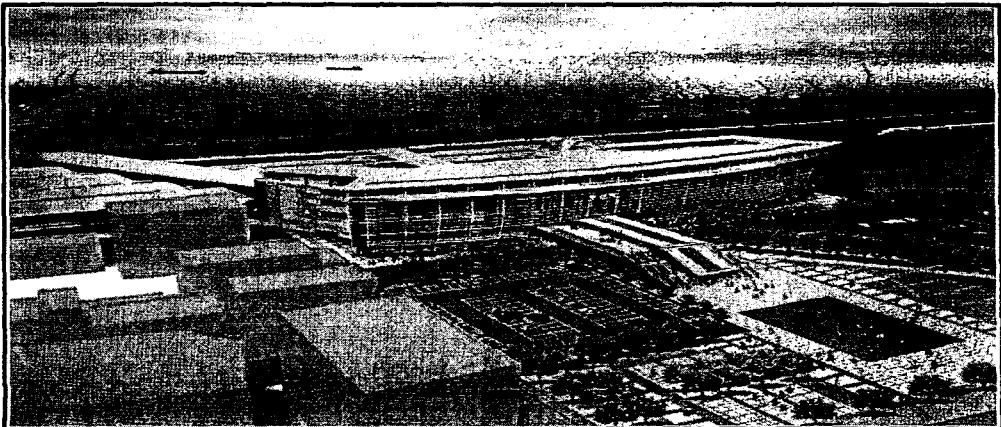
현재배치도



시설배치도/입지검토

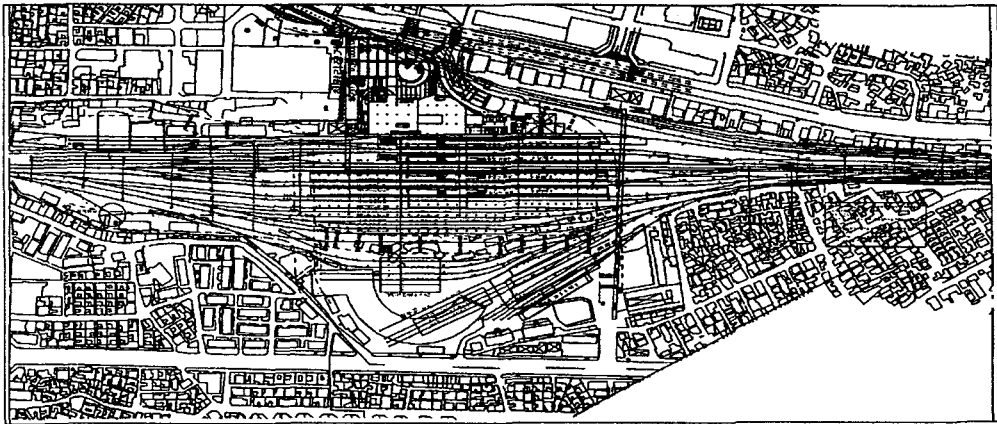


역사 조감도

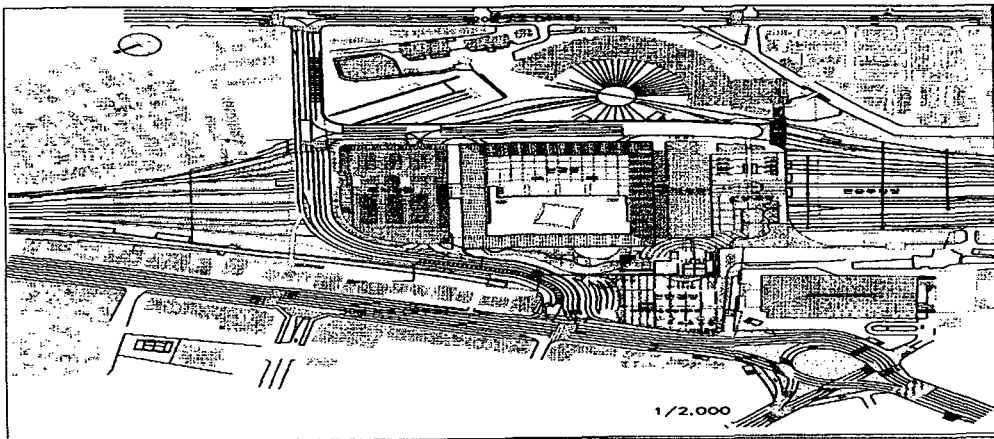


□ 청량리역 관련 도면

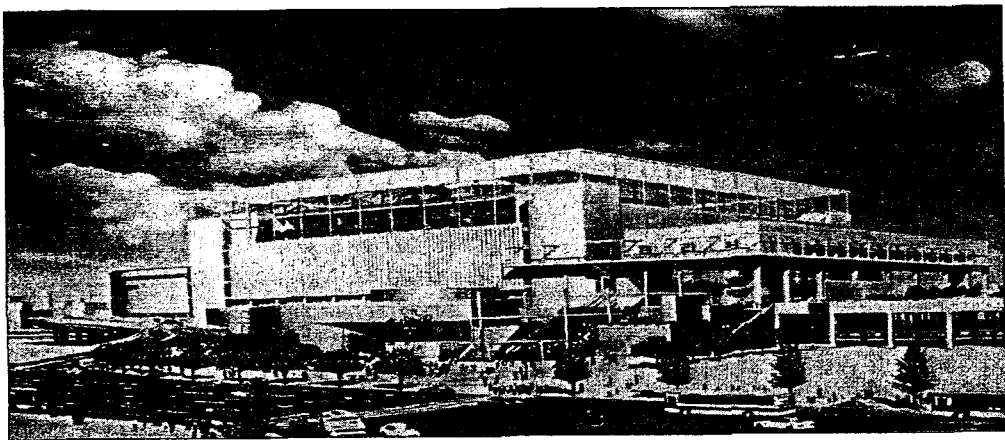
현재 배치도



시설 배치도/입지검토

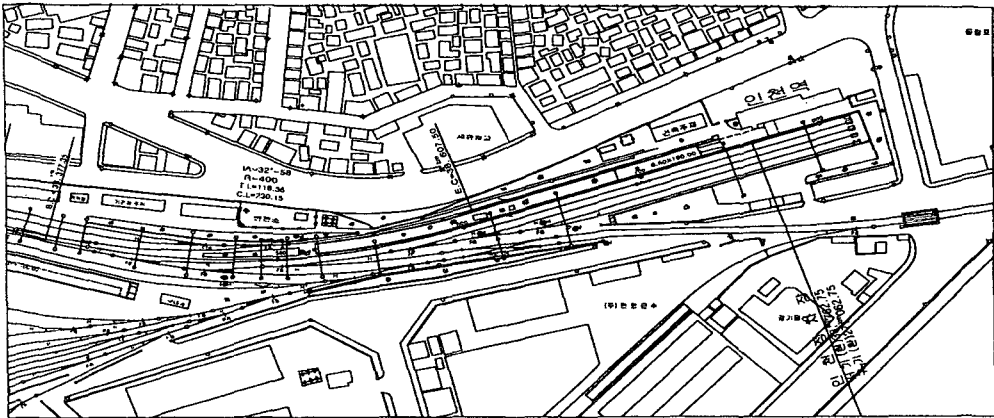


역사 조감도

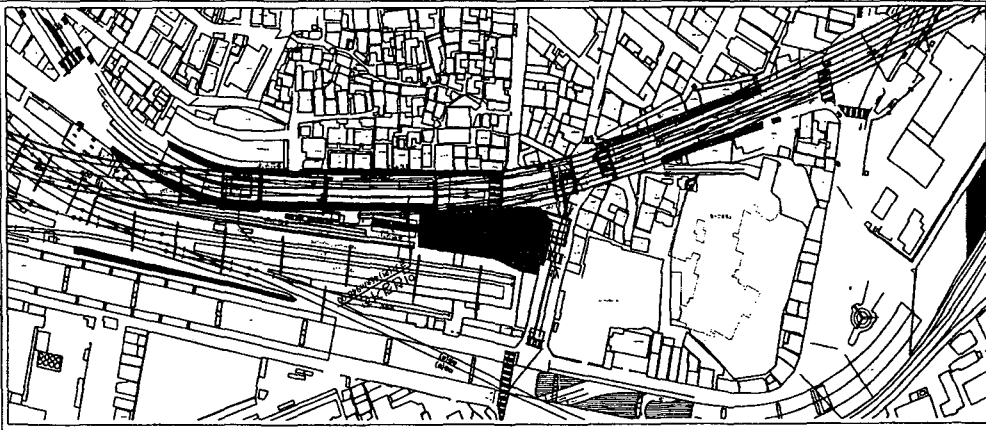


□ 인천역 관련 도면

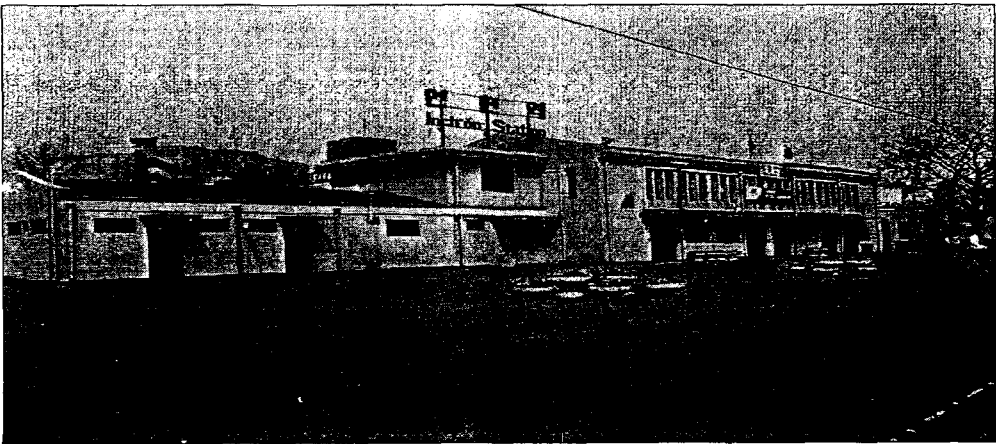
현재배치도



시설배치도/입지검토



역사 사진



6. 立地 分析結果

철도역사에 한옥역사 도입은 대중 교통시설로서 공공성을 갖는 철도에 우리나라 전통양식을 도입하여 역사적 전통을 찾고, 명소화 하여 지역 상징성을 높이는 차원에서 의미가 깊다.

다만, 공간적 활용이나 경제성 측면에서 일부 비효율성이 적시되기는 하지만 전통적 한옥역사를 훌륭하게 계획·설계·시공하여 한식 건물의 우수성을 널리 알리는 계기가 되면 하는 바램이다.

전국의 철도부지중 장소성, 실현 가능성 등을 감안 주요역을 대상으로 한옥역사 입지를 고찰한 결과 개발계획이 수립되거나 완료된 정거장이 많아 추가적으로 한옥역사를 개발할 여지가 적으며, 인천역의 경우 철도개량사업으로 역사신축을 추진 중에 있고, 역사적으로도 의미가 있으므로 위 6개 검토부지 중 개발 가능성이 있는 것으로 나타났다.

한옥 철도역사를 도입하기 위하여 구체적인 시행방안 등은 앞으로 설계 및 추진과정에서 심도 있게 검토하여 시행할 필요성이 있다

7. 仁川驛舍 開發方案에 대한 提言

1) <場所性>

- 최초의 철도로서 경인선의 역사적 의미
- 중국과 교류의 관문역할을 담당하는 역
- 경인선과 수인선의 환승연계 역
- 서해안 시대에 부응한 전통양식 도입

2) <事業側面>

- 경인2복선 사업 시행 중
- 수인선 복선전철화 추진 중

3) <建設 및 施行 檢討>

- 경인선과 수인선의 환승연계 처리를 위해 역사신축 필요
 - 수인선의 역사건축에 대한 설계추진을 검토 중
 - 경인선의 지상역, 수인선의 지하역
- 철도개발사업의 역무시설과 아울러 개발시설의 도입도 검토필요
 - 장래 확장성 반영
 - 민자유치 등

4) <將來의 役割>

- 최초 철도노선의 역사적 의미를 공간적 표현
- 인천항만과 연계된 역사 공간계획
- 철도 상징성, 명소화 구현
- 인천시의 개발방향, 공간구조개편 등
 - 도시계획 정비