

고속철도 역사(驛舍) 실내공간 구성과 표현에 관한 연구

A Study on Interior Space Programming and Spatial Cognition of the High-Speed Train Station

오인욱 / Oh, In-Wook

Abstract

The purpose of this research is to suggest the ultimate solution to the interior elements and ways to express specific function within interior design of the new high-speed train station in Korea through careful studies based on the characteristics of each areas in the stations. During the research, it became very clear that the most important points in designing of the high speed train station's interior space can be found from close examination on whether each space allocation was thoughtfully organized to provide enough space to accommodate various activities of the users. Another point is to realize, within the space program, that there should be a clear understanding of the future expansion plan and reserving sufficient areas for the future growth. Also the problem of requiring larger floor areas to accommodate various functions divided by separate units must be recognized simultaneously during the programming.

The new high-speed train station must be able to function as a multi service facility of the future. In summary this research is to present datas and suggestion to various areas in the station and redefine its new meaning of train station space program with much broader concept which can be adopted to the process of better space programing.

키워드 : 고속철도 역사, 실내공간 구성

1. 서론

1.1. 연구의 목적 및 의의

우리가 경험하고 체험한 철도 역사들은 단지 교통의 결절점과 이동의 장으로 수송의 개념만이 인지될 뿐이었다. 따라서 현재 역사들은 교통연결의 결절점이면서도 교역과 정보 교환이라는 산업문화 교류의 장이라는 측면에서는 이해하기 힘든 구성을 하고 있다. 이는 기본적인 역사의 기능과 역할에도 문제가 있지만 역의 문화에 대한 인식이 부재 되어 있기 때문이다. 또한 오늘날의 역은 지역사회의 중심의 역할까지도 담당하기에 이르고 있다. 이는 역세권 주변의 건축환경과 도시 자체와 접목된 공공시설로서의 역할을 기대하기 때문이다.¹⁾

더욱이 우리가 경험하지 못한 고속철도시대에는 고속화와 대량화로 인한 많은 물동량의 이동으로 국민을 위한 문화, 정보, 산업, 숙박 등의 기능을 제공하는 도시의 새로운 중심공간의 역할을 수행하게 될 것이다. 이러한 복합적이고 다양한 기능을 가진 고속철도역

사를 계획할 때는 실내디자인에 관한 분야도 동시에 연구 검토되어야 한다.

본 연구의 목적은 고속철도역사가 앞으로 현대적 철도역사의 공공시설로서의 역할을 수행하기 위해 실내공간구성에서 추가로 설치되어야 할 시설들의 종류와 기능, 공간구성에 따른 표현을 연구함으로써 앞으로 건립될 고속철도 역사의 실내건축 계획의 기본인 실내공간 구성과 표현방법을 제시하는데 있다.

1.2. 연구의 범위 및 방법

모든 건물의 실내공간 구성은 앞으로 그 건물이 어떤 역할을 할 것인가에서부터 출발하게 된다. 때문에 고속철도 역사가 어떤 역할을 할 것인가를 사회적 측면에서 환경변화에 따른 변동요소를 추출해보고, 우리의 기존 역사를 살펴보는 것이 도움이 될 것이다. 따라서 역의 성격 및 개발 방향을 문헌고찰과 현장조사를 통한 선진 각국의 자료를 조사 분석하고 관련자료의 비교 검토를 통한 고속철도 역사의 실내공간구성의 요소와 표현을 유추하도록 한다.

¹⁾ 회장, 경원대학교 실내건축학과 교수

1) 고속철도 역사선 기준 연구, 대한건축학회, p.15

2. 고속철도 역사(驛舍)의 개념

2.1. 한국의 고속철도

우리나라에서 처음으로 건설되는 서울-부산간의 고속철도 사업은 규모와 중요성에서 범국가적으로 사회적, 경제적 영향을 가져올 것이며 교통체계의 변혁으로 우리들의 일상생활 방식에도 획기적인 변혁을 초래할 것으로 예상된다. 이러한 우리나라 고속화 사업의 건설은 첫째, 고속열차가 최고속도로 안전하게 대량 수송할 수 있고, 둘째, 유사시 기존 철도와의 연결운항과 셋째, 장차 남북철도 및 유라시아 철도와 연결하여 운행할 수 있는 설계 기준을 마련하고 있다.²⁾ 따라서 세계 각국의 고속철도 기술 발전 추세를 감안하여 선로를 건설하도록 하고 있다. 이에 경부고속철도 사업중의 주요 역사와 연장 구간을 보면 서울→부산간 430.7km중에 중간역은 5개소로 남서울, 천안, 대전, 대구, 경주역이고 시발역 서울역과 종착역 부산역을 합하면 모두 7개소의 역사를 갖게 된다. 이러한 역사들은 모두 각 지역의 도시의 입구 역할과 앞으로의 세계화에 따른 교통의 결절점 역할을 담당할 것이다. 고속철도 역이란 대량수송, 안전, 신속, 정확, 환경 보호 등의 요소를 갖춘 전국을 반일 생활권으로 이끌 21세기 대중 수송 수단이며 이의 역사는 기능성, 밝음, 안전성, 편리성, 가독성 등이 요구된다.

2.2. 고속철도 역사

고속철도 역사는 현대 문명의 가장 첨단적인 시설의 칼비노(Italo Calvino)가 지적하는 미래의 시설이 가져야 하는 6가지의 지원 즉 경량성(lightness), 신속성(quickness), 정확성(exactitude), 가시성(visibility), 다중성(multiplicity)과 일관성(constancy) 등이 표현되어야 하며 특히 이중 밝음의 요소를 중요시해야 한다고 밝혔다.³⁾

(1) 역의 개념

역은 우리 모든 사람들의 마음이 새겨진 이정표(land mark)이면서도 국위와 체제를 양양시키는 장소이기도 하다. 또한 「역이라는 것은 철도라고 하는 19세기 종교가 모양을 바꾸어 건물모습으로 나타난 근대산업의 궁전이다」⁴⁾ 하고 표현할 정도로 역은 기념비적이어야 한다고 역설하고 있다. 또 역은 철도 승강장이고 도시로의 출입구 역할을 하고 철도와 자동차, 버스, 비행기 등 다른 교통수단을 환승하는 장소이기도 하다. 즉 도시로의 문, 교통의 결절점으로서의 역할이 역의 가장 기본적인 기능이다.

「철도가 철도로서의 자격을 갖추기 위해서는 차량과 궤도, 그리고 역이 있어야 비로소 종합적으로 철도가 완성된다. 그리고 철도시스템과 철도가 속한 사회와 문화를 연결시켜주는 것이 역이기 때문이다」.⁵⁾ 이제 역은 지금까지 수십년간 승강이라는 기능에 치우쳤던

상태에서 본래의 역의 모습인 다기능화된 생활 스테이션으로 변모하고 있다. 즉 생활의 장소라는 모습과 철도라고 하는 문명의 이기와 지역의 문화를 연결시키는 상징성을 역이 갖고 있기 때문이다.

(2) 현대적 역의 개념

철도의 초창기에 있어서 역은 근대 문명의 상징이었다. 그러나 시대와 도시는 다시 크게 변화하게 되고 가치관의 다양화, 정보화, 국제화 등의 움직임은 역에 대하여 다양한 기능을 요구하게 된다. 따라서 오늘날의 역은 예전에 비해 그 내부의 공간이 바뀌게 되고 그 내부에서 움직이는 교통수단이 변화하였으며 그 속에서 이루어지는 서비스의 내용도 달라지게 되었다. 특히 생활에 관한 여러 가지 기능을 균형있게 유기적으로 배치, 풍부한 공간과 문화적 설비, 주변의 환경과 역사와의 조화 등을 고려하지 않으면 안된다. 「역」이 「도시」로 넓어져 가고, 「도시」가 「역」속으로 들어온다고 하는 이러한 변화는 물론 도시, 생활공간의 변화와 또한 이용하는 고객들이 달라졌기 때문일 것이다. 이러한 변화속에서 오늘의 현대적 역사의 개념을 몇가지로 정리해 보면

① 역은 다기능화된 대형역(Station Complex)

철도역은 그 발생 당시부터 많은 기능을 내포하고 있었다. 그로부터 수십년동안 대부분 수송기능에만 중점을 두고 있었지만 요즘 또 새로운 시대에 대응하기 위한 스테이션 콤플렉스 가 되어야 한다. 역이 아무리 다기능화 되어 있어도 그 해결책이 단순하고 명확하며 쉬워야 할 것이다. 역객들의 움직임에 필수적인 단순하고 쾌적하여 쉽고 명료하고 동시에 친숙한 공간을 제공하기 바라고 있다.

② 역은 생활 스테이션 (life station)

철도역은 지역에 개성을 주는 가장 중요한 곳이기도 하다. 역은 시청사, 미술관, 박물관, 중앙도서관, 학교 등과 같은 공공시설과 기능이 생기 넘치는 지역사회의 모습을 구성하는데 중요한 요소가 된다. 생활의 장소라는 모습과 철도라고 하는 문명의 이기와 지역의 문화를 연결시키는 상징성을 역이 갖고 있다고 말할 수 있다.

③ 기술의 기념성을 위한 전위적 테크놀로지의 활용

역사건물은 더 이상 기능이나 여행의 서비스의 변화뿐만 아닌 기념성을 강조한 뛰어난 디자인에 의해서도 이루어진다. 기념성은 첨단기술로서 시대를 앞질러 가는 선견성을 가진 매력적인 것으로 건축함으로써 철도에 대한 이용자의 인지도를 높이며 철도 경영에 좋은 결과를 가져오게 하는 경영의 수단으로 이용되고 있다.

3. 고속철도 역의 역할

21세기는 국민의식의 고도화와 다양한 인구추이의 변화, 무역 구조의 변화, 남북한간의 통일, 국제화 진전 등에 의해 한국의 제반상황은 크게 변모하게 될 것이라고 예상된다. 그러한 관점에서 국민생활의 향상과 경제사회발전에 커다란 역할을 수행하고 있는 교통문제

5)고속철도 남서울 역사 설계 경기 지침서, 한국고속철도건설공단, p.80

2)고속철도 남서울역사 설계경기 지침서, 한국고속철도건설공단, p.80

3)1995년 7월 11일 한국프레스센터에서 고속철과 '역세권 개발 심포지엄'의 '다기능 복합 역사의 효율적 개발' 발표자 이 현호 교수의 발표내용

4)19세기 문인들이 역건축에 대해 예찬한 글로서 때오필 고평에의 예찬

에 대해서 우리는 현재 안고 있는 제반 변화에 정확하게 대응해 갈
과 아울러 미래의 전망을 통해서 분명한 방향을 설정해야 할 필요가
있다. 그래서 보다 예견적으로 장차 일어날지도 모를 사회의 변화상
황을 어느 정도 정확하게 파악하게 된다면 21세기의 사회적 변화에
대응한 철도역의 역할과 그에 따른 기능적 대처가 가능하게 될 것이
다.⁶⁾

3.1. 사회변화와 가치관에 따른 역사의 역할

(1) 인구지표와 인구 구조의 변화

① 고령화를 위한 역사

인구지표에 따른 인구 구조의 변화에서 우리나라 전체 인구는 점
차적인 증가 추세의 둔화와 더불어 고령인구의 비중이 크게 증대할
것으로 전망하고 있다. 1990년에 65세 이상인 고령인구의 비중은
총인구의 5% 수준이나 2001년에는 7%로 그리고 2021년에는 13%로
증가하여 선진국 수준에 접근할 것으로 전망하고 있다.⁷⁾ 이러한
인구 추이에 따라 21세기 한국의 인구 구조는 급속한 고령화 현상을
보일 것이다. 따라서 고령자라는 특정 수용계층이 역사를 이용하는
빈도가 증대할 것으로 예상하여 이들에 대한 역사시설의 역할이 요구
되어진다.

② 여성을 위한 역사

전체인구의 추이 중에서 경제활동에 참여하는 인구는 1990년에
전체인구의 43.1%에 해당하는 18,487천명이었지만 2001년에는 전체
의 49.8%에 해당하는 23,472천명에 이를 것으로 전망하고 있다. 이
러한 1990년 경제활동인구중 59.6%인 11,103천명이 남성으로 구성되
어 있고 40.4%인 7,475천명이 여성으로 나타났다.⁸⁾ 이러한 조사내
용은 장래에 여성의 실제 노동력 인구가 남성의 노동력에 비해 증가
를 나타내고 있으므로 여성의 사회 참여율이 많을 것으로 예측되고
있다. 따라서 여성 수요계층에 대한 역사의 이용 빈도 역시 증대할
것으로 예상되어진다.

(2) 세계 산업사회의 구조적 변화

① 고도산업을 위한 역

21세기 정보화 사회로의 이행은 통신기술의 발달로 새로운 기술
에 의한 생산성 향상은 생산과 소비의 증대에 재투자 된 것이다. 따
라서 역은 도시의 핵으로서 업무와 상업시설의 중심에 위치하여 교
류의 중간매개 역할을 담당할 것이다. 나아가 고속화 경향으로 지역
간 시간 거리 단축의 효과로 새로운 도시의 첨단거점의 역할을 담당
할 것이다. 또한 역은 산업, 업무, 정보 교류의 센터로서의 역할을
담당하게 될 것이다. 이러한 현상은 지역간의 활발한 교류와 상호
보완적인 균형 발전을 가져올 수 있다. 또한 산업적으로 낙후되어있
는 지역의 관광위락사업의 활성화로 지역적 특성화 현상이 나타날

수 있다. 이는 바로 미래의 역이 갖추어야 할 근간을 말한다.

② 커뮤니케이션을 위한 역

첨단기술의 고부가가치 산업의 발달과 함께 산업구조의 고도화와
정보 가치의 증대로 정보통신시설의 첨단화로 정보 통신망에 의한
커뮤니케이션의 의존도가 높아지게 마련이다. 역에 있어서도 급후
고도의 정보 서비스를 제공하는 일이 요구되고 있다. 역에서의 정보
서비스는 여행에 관한 관광 정보를 비롯하여 생활정보, 문화정보와
같은 역이용객에게 제공되어지는 정보 수신 거점의 서비스와 비즈니스
와 세일즈 등의 산업 업무 교류 등의 정보를 보내기 위한 발신 거
점의 서비스를 갖추어야 한다.

③ 국경 없는 역

세계 속에 동북아 지역과 황해 연안의 중요성 부각으로 한국의
국가적 위상이 고양되어 2020년경이후에는 한반도의 남북 공동 생
활권화로 예상할 수 있으며 이 경우 만주 및 시베리아 지역을 통한
유럽 등의 대륙과도 교류가 활발해 질 것이다. 따라서 보다 증대된
물량을 처리하기 위해 대륙간 연결 철도가 건설되면 한국의 고속철
도는 유라시아 철도 교류의 시발로서 엄청난 인적 물적 수송을 담당
할 것이다. 특히 아시아 태평양 지역의 경제 협력체계를 구축하려는
일본과의 보다 긴밀한 협력체제가 이루어진다면 해저터널을 통한 연
결 철도로 예상할 수 있어⁹⁾ 대륙과 일본을 잇는 중간매체로서 국
경없는 역으로의 역할을 가져 올 것이다.

(3) 인간의 가치관의 변화

① 다양화를 위한 역

경제, 사회의 변화속에서 국민소득의 증대, 복잡한 사회생활에서
생활의 질적 충실과 사람에 따라 역을 이용하는 목적도 가지각색이
고 기대하는 가능성도 결코 획일적인 것이 아니라 이렇게 이용자의 필
요성에 대응하기 위해서는 역이 다기능화 함과 동시에 극히 작은 서
비스라도 충족시킬 수 있는 다양한 시설이 요구되어진다. 가치관의
다양화는 한편 사람들에게 생활의 습관의 변화를 가져다 줄 수 있
다. 즉 현대사회의 생활은 생활패턴이 다양해지고 24시간동안 활동
이 지속되는 현상을 볼 수 있다. 따라서 역은 그 서비스 시간대가
하루종일이라고 가정하여 밤과 낮의 경계가 없는 공간을 요구한다.

② 지역문화를 위한 역

1990년대에 시행되기 시작한 지방자치제의 정착으로 지역에 대한
특이성에 대한 요구와 각 지방산업과 문화에 대한 자의식이 팽배해
지기 마련이다. 따라서, 지역의 문화 양성을 위한 각종 이벤트 기획
이 확충되고 생활 수준의 향상과 자유시간의 증가와 함께 정신적인
충실함이 요구됨으로서 지적 활동과 예술 등 문화적 요구가 커져가
는 것을 볼 수 있다. 따라서 지역 문화 활동의 거점으로서의 기능은
역에 기대하는 현상이 늘어갈 것이다.

6)고속철도 역사설 기준 연구, 1993, 대한건축학회, p.31

7)동아일보 1999.2.3일자기획기사 노인인구변화전망 자료.

8)동아일보 1999.2.3일자기획기사 노인인구변화전망 자료.

9)고속철도 역사설 기준 연구, 1993, 대한건축학회, p.30

3.2. 고속철도 역사의 역할에 따른 공간구성의 대응

역은 단순한 승강장이 아니라 많은 승객들의 사연과 애환을 수용하는 인간활동의 장이며 그 활동을 가능하게 할 여러 가지 시설과 넉넉한 공간이 있고 시대를 앞서가는 선진성을 가져 하나의 건물로서의 존재를 초월한 상징성을 가지고 있다. 또 역이 가진 다양한 기능과 규모, 도시시설과의 복합적인 관계를 종합해 보면 역은 도시 그 자체라고도 말할 수 있다. 이러한 역의 기능과 역할 등은 사회적 변화와 인간의 가치관에 따라 역사의 역할도 달라지기 마련이다. 따라서 사회적 변화와 인간의 가치를 예측하여 생길 수 있는 모든 가능성을 담아 장래의 역사의 역할에 지장이 없어야 할 것이다. 즉 수송기관으로서의 단순한 기본 기능의 충족에 부가하며 다양한 철도 서비스를 담당하여야 할 역사의 공간 구성을 광의적으로 해석하여 <표 1> 대응되는 모든 공간구성을 계획에 반영해야 한다.

<표 1> 역사의 역할에 따른 공간 구성 대응

외부적 변화	역의 역할	대응공간	역할에 따른 소요공간
인구지표와 인구구조의 변화	노인을 위한 역	사회공간	의료문화서비스, 통로의 자동화
	여성을 위한 역		탁아시설, 여성 드레스 룸
세계산업사회의 구조적 변화	산업기지를 위한 역	정보공간	간이업무공간, 정보교류 센터
	커뮤니케이션을 위한 역		정보수신센터, 정보회의실, Tel Center
	국경 없는 역		각종 국제회의장, 상업시설, 숙박시설, 환전, 상공회의소, 통관소
인간의 가치관의 변화	다양화를 위한 역	문화공간	24시간 편의점, 렌트카, Coin Shower
	지역문화화를 위한 역		미술관, 향토자료관, 이벤트장, 기획전시장, 커뮤니티시설 (공공시설), 시민문화센터

4. 고속철도 역사의 공간구성과 표현

역은 어떤 사람과 어느 시간대에 어떤 목적으로 역을 이용하는가에 따라 역사의 시설에 차이를 나타내겠지만, 그보다 중요한 사회환경의 다양한 변화에 적극적으로 대응하기 위해서는 고속철도 역사의 역할을 예상하여 공간적 구성으로 기능적 대처가 가능해 질 것이다. 그리고 역은 서로 다르지만 연속적인 관계에 있는 기능들을 수행하는 구조체들의 집산지이다. 따라서 역사의 기능은 대부분이 하나의 지붕으로 덮여있는 단일 건물 아닌 철도 주변의 여러 가지 기술적 건축적 요소들로 구성되어진다.

4.1. 고속철도 역사의 기능적 요소

고속철도 역은 시스템 상호간의 교환수로서의 역할을 한다. 따라서 여행객들은 열차와 다른 세계(도시, 버스나 택시, 같은 교통수단과 혼합한 도로)와의 전이를 경험한다.¹⁰⁾ 즉, 고속철도 역사의 실내공간 조직은 시내에서부터 열차까지 공간이나 빌딩의 논리적인 진행

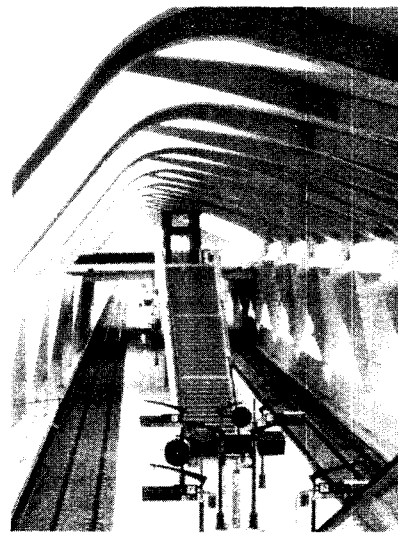
을 갖는다. 기존 역조직의 체계에 추가된 다양한 역기능을 각 공간과 각 시설이 갖는 기능의 성격에 따라 철도 기술자와 디자이너의 관점에서 역은 6개의 주요소로 이루어짐을 알 수 있다.

- 철로와 신호표시 (Railway track and Sign)
- 플랫폼 (the Platforms)
- 순환구역 (circulation areas)
- 매표와 소매상 (ticket sales and retail space)
- 우편과 소화물 분야(post and parcel areas)
- 역 광장 (station forecourt)

① 철로와 신호표시는 고속철도 역사 역시 공항처럼 입구와 출구를 접하는 도시의 문과도 같다. 위 6개의 요소에서 공통으로 각각은 표지판과 좋은 디자인과 연계되어 안전과 순환의 용이함이 명백해야 한다. 이러한 명백성은 철도 근무자에 대해서는 열차, 플랫폼, 그리고 소화물 창고가 똑같이 중요하기 때문이다. 일반적으로 철도와 신호 시스템은 역사 디자이너가 손대기 어려운 부분이다. 그러나 철로 증설을 하기 위해서는 플랫폼의 패턴 변화나 확장이 필요해진다. 이것이 바로 디자인의 한 요소가 된다. 그러나 보통 디자이너들은 철로를 플랫폼의 형태에 의해 자연스럽게 고정되어 버린 것으로 생각한다. 플랫폼의 수와 길이는 그 역의 운영형태에 의해 결정된다. 또한 많은 양의 열차는 많은 여행객들이 역안의 상점이나, 카페를 이용한다는 말이고 순환지역을 지나간다는 말이다.

② 플랫폼은 열차의 도착과 발차가 이루어지는 곳으로 열차에 직접 접촉하는 장소이므로 여객이 열차에 안전하게 타고 내릴 수 있는

한 공간이므로 적지 않은 주의가 요구된다. 플랫폼과 역의 다른 부분을 연결하는 수직 연결 시스템, 플랫폼에서 제공되는 서비스 그리고 방해받지 않는 동선과 안전유지 등이 필요하다. 이 플랫폼에는 독립적으로 비품(POG)들이 구성되어 승객의 편의를 도모해야 하는데 가능한 시각 장애 요소가 없도록 설치되어야 한다. 플랫폼의 POG는 고속철도



<그림 1> SATOLAS 역사의 플랫폼

도 전체의 정체성을 위해 전체 시스템화하는 것이 중요하고 표준 설계에 의해 통일성을 가져오는 요소로 작용된다.

- ③ 순환구역의 조닝은 사용빈도, 매표와 제어 시스템, 승객들의

10) The Modern Station, New approaches to railway architecture, Brian Edwards, 1997, p.59

짐을 반. 출입, 피크타임의 왕래, 장애인들의 진입에 따라 다음과 같다. 매표와 안내, 대기실(만남의 장소), 탑승 대기실, 카페, 바, 신문 매점, 화장실, 공중전화와 사무실 시설(FAX), 여행정보 안내판, 이러한 리스트는 각 부분사이의 연관성을 보여준다. 즉 승객들은 보통 표를 산후에 신문을 사고, 여행객을 만날 사람은 도착 안내판을 본다. 카페와 화장실 사이에도 비슷한 연계성이 있고 공중전화와 여행 정보도 마찬가지이다. 그리고 역이 다른 교통수단과 만나는 곳에는 순환구역이 수직 수평으로 연결된다. 계단, 에스컬레이터, 승강기, 경사로들이 층 이동을 위한 수직적인 요소이다. 여기에는 순환구역의 디자인과 조닝, 그리고 1층에서 다른 층으로의 이동방법에 대한 이해가 아주 중요하다. 역에서 방향을 바꾸는 것은 층을 바꾸는 것만큼 필수적이다. 구조, 재료, 빛은 순환로의 변화감을 강조하는데 뿐만 아니라 편복도나 진입계단의 위치를 알리는데 중요한 요소가 된다.

④ 매표소와 소매점들은 대부분의 역에서 주된 순환구역을 점유한다. 이러한 소매점(약국, 서점, 화원, 잡지 등)들의 배치는 여행객들에게 이롭고 철도세입에는 일조를 하나 점점 더 많은 일반 소매상들이 역안으로 들어오게 된다. 그 영향은 역의 성격을 바꾸고 인근 주민들로 하여금 가까운 쇼핑센터처럼 여기게 된다.

⑤ 역은 우편과 소화물 서비스의 중심의 된다. 일정이 급한 철도 서비스는 우편배달의 상당량을 수행한다. 역에서의 소화물 운반과 승객의 동선과 겹쳐지기 때문에 순환구역과 업무구역의 마찰을 최소화하는데 중점을 두어야 한다.

⑥ 역 광장은 개인 차량, 대중교통, 운반 그리고 무엇보다도 걸어서 오는 승객들을 위한 진입로가 필요하다. 역 출입구는 버스나 택시를 기다리는 사람들 또는 누구를 만나기 위해 기다리는 사람들의 은신처가 된다. 광장, 차양지붕, 출입구는 시내에서 열차까지의 배개체적인 요소가 된다.

4.2. 고속철도 역사의 실내공간 구성

기존 역조치의 체계에 추가된 다양한 기능을 각 공간과 각 시설이 갖는 기능의 성격으로 체계적으로 세분, 시설의 위계와 시설간의 관계를 설정한 고속철도 종합역 시설 조직표¹¹⁾에서 나타난 역시설은 다음과 같다.

<표 2> 시설 분류별 공간구성

정거장 → 승강장, 선로, 열차 운행 설비	→	철로와 신호표시
	→	플랫폼
역시설 → 여객부분시설 → 여객시설	→	우편과 소화물
	→	여객서비스시설 → 순환구역
	→	업무부분시설 → 접객시설 → 매표와 소매상
	→	역무시설
광 장	→	광 장

11) 고속철도 역시설 기준 연구 요약본, p.20

<표 2>에 나타난 시설의 분류에 따라 공간구성과 그 동선체계를 보면 크게 여객공간과 업무공간 그리고 환승공간으로 크게 3공간으로 대별할 수 있다.

1) 여객공간 - 여객공간은 이용객이 역시설 이용을 위해 접근하는 광장으로부터 실내의 각종 서비스 및 공공시설을 포함한다.

2) 업무공간 - 업무공간은 접객공간과 역무공간으로 나눌 수 있고 접객공간은 이용객과 직접 접하는 공간이고 역무공간은 생활공간으로서의 입지가 요구되며 보다 적극적인 후생복지공간에 대한 배려가 필요하다.

3) 환승공간 - 지역간 도시내의 접근과 집산을 위한 타교통수단에서의 접근공간이다. 이 공간은 연속적이고 편리한 연결공간으로 인식하여 환승시 안락한 준비공간이 필요해진다.

상기의 공간들은 역의 4가지 주된 구역 진입부와 입구, 매표와 정보, 대기실, 플랫폼과 열차라는 명제가 명백하게 정의되어야 한다.

4.3. 고속철도 역사 실내공간의 표현

고속철도 역사의 실내공간의 표현에 대한 개념들은 우선 고도의 속도감, 첨단과학기술, 쾌적성, 편리성, 안전성, 통일성, 차별성(상징성)을 함께 표현해야만 한다.¹²⁾ 그리고 고속철도 역사의 실내공간은 여러 가지 요소가 순환하는 거대한 스케일의 공공공간으로 해석될 수 있으며 사회적, 경제적 측면에서 파악하는 것이 아니라 일반 대중이 그것을 스스로 이용하고 진실한 필요에 바탕을 두고 운용되는 것이다. 따라서 그 실내공간의 표현은 정해진 목적에 맞는 효과적인 표현이 이루어져야 하며 승객의 욕구를 진지하게 고려해야 한다.

각 공간별 표현성을 보면 역무공간, 접객공간은 업무환경에 중점을 둔 기능적, 인간공학적 디자인 표현이 전개되어야 한다. 여객공간과 환승공간은 여행객을 위한 안전성과 편리성에 기초한 표현이 전개되어야 한다. 지역주민의 생활환경을 이끌어 갈 수 있는 중심공간으로서 지역사회의 상징성을 표출할 수 있는 표현이 필요하다.

<표 3> 역사의 실내공간구성과 표현

구분	내용	구성공간	표 현	공간의 특성	비 고
여객공간	출입홀 콘코스 대합실 연결통로 공공시설		인지성, 상징성 상징성, 쾌적성 쾌적성, 안정성 방향성, 인지성 편의성, 기능성	군집성 인내성	개방형, 반개방형 폐쇄형
업무공간	접객공간 역무공간		상징성, 기능성 기능성, 정서성	시대성	
환승공간			인지성, 방향성	연속성	

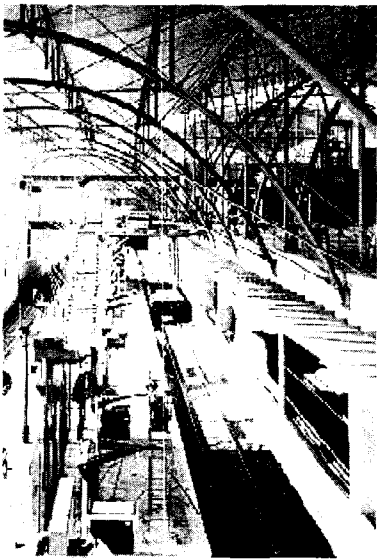
12) 고속철도 역시설 환경선계 연구, 국토개발연구원, 1995. 4. p.9

4.4. 외국 고속철도 역사의 실내공간과 표현방법

(1) 외국 고속철도 역사의 사례

고속철도 건설로 인한 도시밖에서의 단거리 통근이 활성화되어 교통의 중추 역할을 담당하는 역사 자체에 지역성을 강조하게 된다. 또한 지역의 이벤트 사업을 추진하려는 노력과 문화의 인식을 고취시키려는 의도적인 문화적 행태를 역사 환경디자인에 도입하려는 노력이 강하다. 더욱이 생활의 다양한 행위자체의 단순화와 간결성을 강조하기 위해 역사 자체의 디자인을 표피적으로 생각하지 않고 구조체 자체에서 얻어지는 기능적 미를 더욱 강조할 수 있는 실내공간의 표현방법을 모색하고 있다. 특히 새로운 역사를 건립하는 경우에는 기념적인 공간을 창출하여 단순화시킨 가운데에도 실내 분위기는 매우 매력적인 요소(색, 가구, 사인, 예술품)들을 동원하여 현대성을 표현하려 노력한다.

① LILLE 역사



<그림 2> LILLE 역사

LILLE 역사는 단순한 기본 기능의 충족을 벗어나 개성과 문화와 쾌적한 설비로 가득한 역이다. 건축 자체에서 보여지는 모든 구조물을 노출시키면서도 육중하지 않는 경쾌한 이미지를 느낄 수 있다. 트러스 자체의 구조미와 환경시설물들과의 결합된 조화미가 특이하고 조명의 효과를 중시하고 사인물들의 디자인들이 여행객들로 하여금 현대의 첨단화를 느끼게 하고 있다.

② ROISSY-CHARLES DE GAULLE 역사



<그림 3> ROISSY-CHARLES DE GAULLE 역사

ROISSY 역 자체도 유럽에 신설된 역과 마찬가지로 구조미를 나타내면서 공간의 투명성을 강조하고, 재료의 단일화와 색상의 통일성으로 밝고 명랑한 분위기를 표현하고 있다. 특히 역 콘코스에서 승강장까지의 간결한 공간구성의 표현은 시각을 다변화시킨 좋은 예이다. 또한 실내의 포인트 요소를 POG를 활용하여 정체

성이 나타나도록 시스템화된 통일성을 보이도록 한다.

③ LYON - SATOLAS 역사

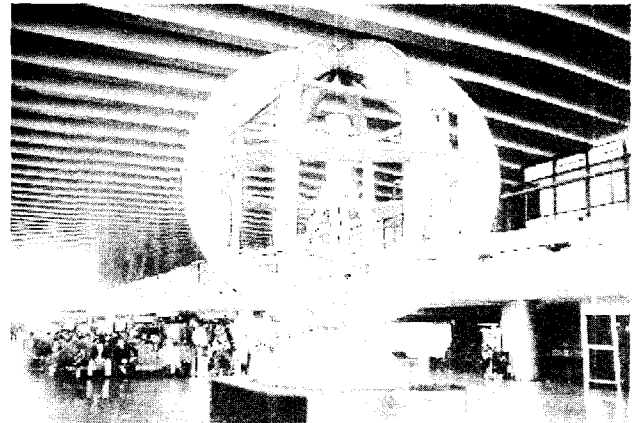


<그림 4> LYON-SATOLAS 역사

SATOLAS 역사의 실내공간구성의 질적인 핵심내용은 승객들의 움직임에 대한 충분한 공간의 준비와 특별한 구조의 마감처리, 디테일 디자인과 외부환경 디자인 시설물과 실내의 POG 모두 건축의 표현에서 추출된 요소를 바탕으로 완벽한 통일성을 이루고 있다는 점이다.

④ ROMA 역사

중앙홀의 대형 환경 조형물 설치로 광활한 홀의 동적인 이미지를 순화시키고 문화적 유산을 상징케하는 표현을 과감히 하고 있다.



<그림 5> ROMA 역사

⑤ WATERLOO 역사

실내공간 표현이 하이테크놀로지를 바탕으로 한 상징성을 중요시하고 장애인들의 배려를 위한 디자인 태도를 보이고 있다.



<그림 6> WATERLOO 역사

(2) 고속철도 역사 실내공간 표현의 방향

현대 외국의 고속철도 역사의 실내 공간의 표현은 하이테크놀로지(High-technology)를 바탕으로 한 구조체 자체의 솔직한 표현과 그 단순미에 의해 극도의 명료성을 보여주고 있다. 실내디자인에 있어서는 재료와 색채와의 절제된 사용, 전체 이미지와 부합되는 조명 형태와 연출, 사인시스템의 간결한 표현과 건물 전체의 이미지를 최대한 반영하는 디자인 태도를 보이고 있다. 이러한 표현방법을 실내 디자인의 요소별로 보면 공간형태에서는 구조체 자체에 오는 형태미를 그대로 실내디자인 요소로 활용한다. 기능면으로는 동선의 원활한 유통을 위해 실내 기본 요소와 조명패턴, 색채패턴 등을 적극 활용하고 있다. 특히 공간적으로는 전시시설, 정보이용시설, 커뮤니케이션 홀 등 커뮤니케이션센터로서의 역할을 수행할 수 있는 새로운 기능의 내용을 추가하고 있다. 결국 역사 전체가 건축형태와의 긴밀한 연계성을 유지하면서 명료성과 단순성에 기초한 통일된 이미지를 표출하는 것이 고속철도 역사 실내공간 표현의 새로운 방향이라고 할 수 있다.

5. 결론

실내공간구성을 한정하는 요소와 그 공간의 표현성은 디자인의 의도에 따라 어떻게 실내공간에 질서감을 부여할 것인가 하는 작업에서부터 출발하게 된다.

고속철도 역사도 이용객들에게 쾌적한 공간을 제공하기 위한 환경적, 기능적, 정서적 조건을 종합, 분석하여 실내외에 자연적, 인위적인 환경 요소의 조절을 통하여 시각적, 물리적 안정감과 편안함을 제공하는데 주안점을 두어야 할 것이다.

특히 장래에 세워질 한국의 고속철도 역사는 사회변화와 가치관에 따른 역사의 역할에 따라 다양한 기능을 요구하게 된다. 그리고 인구지표와 인구구조의 변화에 따른 노인을 위한 역과 여성을 위한 역은 사회공간과 개인적 공간 확충을 요구하고, 세계산업사회의 구조적 변화에 따라 산업기지화를 위한 역과 커뮤니케이션을 위한 역, 국경없는 역은 정보공간과 서비스공간의 확장을 요구하게 된다. 또한 인간의 가치관의 변화에 따른 다양화를 위한 역과 지역문화화를 위한 역은 문화공간과 생활공간의 확장을 요구한다. 이러한 요구된 역사 공간의 특성은 균질성, 연속성, 인내성, 시대성에 적합한 재료와 색채 및 질감이 이용객에게 주는 심리적 영향과 토탈디자인에서의 통일성과 유지관리의 용이성에 영향을 미치게 된다.

역사의 실내공간의 표현은 정해진 목적에 맞는 효과적인 표현이 이루어지기 위해서는 역사에서부터 열차에 이르기까지 여행객의 인식을 최우선권으로 생각되어야 하며 여행객의 욕구를 진지하게 고려해야 한다. 고속철도 역사의 공간별 표현성에서 역부공간, 접객공간, 업무환경에 중점을 둔 기능적, 인간공학적 디자인 표현이 전개되어야 한다. 여객공간과 환승공간 여행객을 위한 안전성과 편리성에 기

초로 한 방향성의 표현이 되어야 하고 지역주민의 생활환경을 이끌 어갈 수 있는 중심공간으로서 지역사회의 상징성을 표출할 수 있는 표현이 필요하다. 따라서 고속철도 역사만이 갖는 실내·외 공간의 전체적 이미지를 통합할 수 있는 통일된 표현성으로 고속철도가 갖는 신속성, 정확성, 안전성을 갖추는 차별성으로 투명성 표현과 속도감 표현이 건축과의 연계성을 통해 표출되어 질 수 있고 공간의 융통성 확보와 업무변화에 대비한 가변성 확보에 관심을 가져야 한다. 각 공간의 표현에 관련하는 실내디자인에 있어서는 간결한 표현과 역사 건물 전체의 이미지를 최대한 반영하는 연속적 디자인의 태도가 필요하다. 결국 역사 전체가 건축형태와 긴밀한 연계성을 가지면서 동선의 원활한 유통을 위해 명료성과 단순성에 기초를 둔 연속적 표현성이 필요하다.

참고문헌

1. The Modern station, Brian Edwards, 1997
2. Von Gerkan, Marg und Partner, Architecture, 1995-1997
3. Architecture for Transportation, Meinhard von Gerkan, 1997
4. 驛の新しい機能 廣場化 情報化, 上下 卷, 岡並木
5. 외국 고속철도역 및 역세권 개발 사례집, 한국고속철도건설공단, 1995
6. 高速鐵道 驛施設 基準 研究, 대한건축학회, 1993
7. 고속철도 역사설 환경설계연구, 국토개발연구원, 1995
8. 고속철도 남서울 역사 설계경기 지침서, 한국고속철도건설공단, 1995

< 접수 : 1999. 2. 1 >