

문화 공간과 실내 디자인의 관계에 관한 연구

A Study on the relationship between the culture space and interior design

이소라

KAIST 산업디자인과

Lee, Sora

Dept. of Industrial Design, KAIST

이병종

KAIST 산업디자인과

Lee, Byeong-Jong

Dept. of Industrial Design, KAIST

• Key words: Cultural form, railway vehicle, Interior design

1. 서론

문화는 인간 공동체에 의해서, 인간 공동체 내에서 생성되므로 문화의 산물인 유용성의 산출(사물)은 공동체의 필요를 반영하여 생성된다. 또 역으로 만들어진 유용성의 산출이 인간 생활에 영향을 미쳐 그들의 문화를 특성 짓기도 한다.



표1. 문화와 사물의 관계

하지만 한국의 경우 근대에 들어서는 시기의 역사적 특수성(식민지 시대)으로 인해 자체적인 문화의 필요에 의한 유용성의 산출이 이루어지지 못하고 외부에 의해 모든 근대화가 시작됨으로 다른 문화에 의한 유용성의 산출이 조건 없이 받아들여졌고 지금까지 이어져 왔다. 마찬가지로 한국 철도 차량의 경우, 철도 개발의 필요성에 대한 자각과 자본력, 기술력이 갖추어지기 전에 일본의 대륙 정책의 강한 압력에 의해 철도 개발이 이루어졌다. 다시 말하면 한국의 철도 차량은 일본의 철도 차량을 그대로 도입한 것으로 자신들의 이동 문화의 자연스런 변천과 고려와 함께 발달한 유럽이나 미국과 같은 나라와는 달리 수동적인 철도 문화가 형성되어왔다. 그러므로 본 연구에서는 이동 수단으로서의 장거리 철도 차량을 중심으로 하여 한국의 이동 문화를 관찰하여 그 일반성, 특수성의 요소와 요인, 경계 영역을 규명하고 더 나아가 한국적 여행 문화에 합리적인 철도 차량의 실내 디자인을 위한 가이드라인을 제시하는 것을 목적으로 한다.

2. 문화의 정의

문화 개념에는 인간에 의해 산출된 물질적, 정신적 가치(이는 계속적인 사회의 진보의 전제와 기초가 된다)와 아울러 인간의 활동의 형식 및 그 가치들을 산출하는 인간의 사회적 활동의 잠재성과 능력이 포함된다. 그리고 이 개념은 이러한 가치들이 획득하는 과정도 포괄하는데, 이 과정은 개인의 정신적 생산력의 발전 속에서 개인들이 자신의 욕구를 충족시키는 방식에서 또 개인의 사회적 행동과 관습 속에서 표현된다. T.홀은 이렇게 인간에 의해 문화로 정교화된 행동을 기층문화(infra-culture)라고 정의한 바 있으며 문화는 배워서 습득된

것이므로 따라서 가르칠 수도 있다고 주장했다. 또한 문화의 기본 요소로 10가지의 PMS(Primary Message System)를 이야기한다. 반면 홀스테드는 문화를 정신의 소프트웨어라고 이야기하며 각각의 문화의 특성을 설명하기 위한 방안으로 권력의 거리, 집합주의 대 개인주의, 여성성 대 남성성, 불확실성 회피정도, 장기지향문화와 단기지향문화의 다섯 가지 요소를 들었다. T.홀이 말한 문화의 요소들을 기본으로 하며 홀스테드의 다섯 가지 성향을 통해 운송 수단의 공간문화에 대한 설명을 꾀했다.

3. 문화 요소를 통해 본 운송수단 문화

3-1. 상호작용

“나를 꼼짝없이 가두어버리는 이 이동 상자. 내가 나갈 수도 없고, 누군가 들어올 수도 없다.” -외젠느 마뉘엘, 1881
이동 수단 내부의 공간은 닫혀진 환경이다. 먼 거리에 있던 공간과 공간을 이어주는 매개로서 새로운 공간이 만들어졌으나 떨어져 있던 두 공간을 가로지르기 위해서 이 새로운 공간은 닫혀진 공간이 되어야만 했다. 이동 수단 내에서는 활동이 특정 단위의 공간 내로 제한되어 버린다. 사람들은 닫혀진 공간의 환경과 상호작용 한다. 운송 수단 내에서는 환경과의 상호작용 외에 같은 환경에 처해진 다른 구성원과의 상호작용도 있다. 어떤 문화에서는 이 상호작용이 매우 활발하게 일어나고 또 다른 문화에서는 이 상호작용이 거의 일어나지 않을 수 있다. 이러한 상호작용의 정도에 따라 각 문화마다 좌석 배치의 형태나 간격 등이 다르게 나타난다. 한국의 경우 옆 좌석의 다른 승객과는 상호작용이 거의 일어나지 않는다. 야는 사람과 닮을 경우에는 대화를 나누기도 하나 대부분의 여행은 혼자 가는 경우가 많고 처음 만난, 그리고 곧 헤어지고 나면 다시 볼 기회도 없을 옆 사람과의 대화를 즐기지 않는 특성이 있었다.

3-2. 연합

운송 수단은 그 운행 속도에 따라 나누어지기도 하며 개인 공간 영역의 크기에 따라 여러 가지 등급으로 세분화되고 차별지어지기도 한다. 이렇게 나뉘어진 각각의 연합은 서로 동떨어져서 작용하며 서로에게 영향을 미치지 않는다. 이 외에도 같은 운송 수단 내에서도 연합의 모습들이 존재하는데 좌석의 배치나 좌석 간 거리에 따라 연합되어지기도 하며 특정 나이대나 양성성과 관련하여 연합되어지기도 한다. 한국인이 무궁화호를 타는 이유는 가격이 저렴하고 좌석이 가장 많이 제공

되고 학생 할인 적용이 되기 때문이다. 반면 새마을호를 선호하는 이유는 입석이 없고 빠르고 자리가 넓기 때문이다. 입석이 많을 시기이거나 편하게 가고 싶을 경우 새마을호를 이용하고 무난하게 갈 때나 시간이 맞을 때 무궁화호를 타는 경향이 있다.

3-3. 생계

기차의 경우 생계를 위한 수단으로 각각의 전문화된 공간들이 그 내부에 마련된다(식당칸, 화장실, 침대차, 어린이용 객차 등). 하지만 한국의 경우에는 최대 6시간의 여행을 하기 때문에 침대차가 거의 필요하지 않으며 카페테리아는 음식물 섭취의 공간으로보다는 입석 승객의 자리 제공의 의미가 더 강한 특성이 있다.

3-4. 양성성

양성성의 구분이 별로 없는 문화에 비해 양성성의 구분이 뚜렷한 문화에 속한 구성원들은 밀접한 공간 내로 이성이 없을 경우 불편함을 느끼게 된다. 한국의 경우에도 이성이 없을 경우 더 불편함을 호소, 동성이 옆에 있을 경우 안심하고 자는 경우가 많았다.

3-5. 영토권

운송 수단 내의 공간은 모든 사람에게 열려있는 공공 공간인 동시에 승객이 선택한 시간동안은 요금의 대가로 한 특정 좌석이 소유되어지는 개인공간이기도 하다. 특히 한국인의 경우 조용하고 침범 당하지 않는 개인적인 공간의 요구가 강했으며 자신의 자리를 거의 떠나려 하지 않았다. 또한 옆 사람이 자면서 기댈 때나 옆 사람이 자신의 자리에서 자고 있을 때 불편함을 느끼는 경우도 많았다.

3-6. 시간성

운송 수단의 시간성은 버스와 같이 시간대별로 달라지는 것이 있는가 하면 기차와 같이 정해진 시각을 가지고 운행되는 것도 있다. 운송 수단 내의 시간에 대한 생각도 문화마다 나라마다 다르다. 이러한 시간성의 문제는 운송 수단의 실내 형태에 따라 길게 느껴지기도 하며 짧게 느껴지기도 한다. 시간성에 대해서 느끼는 정도나 성향은 '놀이'와도 깊은 관계가 있을 수 있다. 한국 사람들이 기차를 선호하는 것에는 기차가 시간을 지킨다는 이유가 강했으며 기차 내에서의 시간은 자투리 시간으로 생각하여 낮잠을 자거나 독서, 음악 등을 듣는 것을 많이 하는 것을 발견할 수 있었다.

3-7. 학습과 습득

운송 수단 내의 올바른 행동을 유도하기 위한 학습과 습득은 그 문화에 속한 구성원들의 생활 행태를 반영한 공간의 배치로 해결될 수 있다. 또한 운송 수단 내 이용 가능한 시설물의 종류나 위치, 배치 등도 문화마다 다른 형태를 띄어야 할 것이다. 한국은 홉스테드가 말한 불확실성 회피 정도가 강한 나라인 만큼 좌석에 대한 정보나 시설물의 사용정도에 대한 피드백, 기차 운행 위치나 정차역에 대한 정보 등이 정확하게 제공되어야 할 것이다.

3-8. 놀이

여행 중 승객들이 할 수 있는 행동은 매우 제한적이다. 한국의 철도 실내는 놀이할 거리가 거의 제공되지 않고 있으며 2시간 이상의 여행을 하는 승객들은 지루함을 강하게 느꼈다. 그래서 한국 승객들의 경우 시간을 보내기 위해 읽을 거리나

들을 거리 등을 가지고 타는 경우가 매우 많았다. 운송 수단 내에서 가능한 놀이의 개발이 필요하다.

3-9. 방어

자신의 영역을 지키기 위한 끊임없는 투쟁을 방어라고 말한다면 방어는 영토권과 매우 밀접한 관계를 맺고 있다. 한국과 같이 방어의 특성이 강한 문화의 운송 수단 실내에는 각각의 자리 구분이 확실한 좌석 디자인이 필요하다. 또한 방어와 관련하여 보호의 개념을 들 수 있다. 운송 수단의 경우 날씨의 영향을 실내에 있는 동안에는 별로 받지 않는 특성이 있다.

3-10. 개발-안락함의 개념

생물체에게는 환경을 이용하기 위해 특수화된 주변 조건에 대처할 수 있는 적응이 필요하다. 주변 환경이 생물체에게 적합한 환경일 때 또는 역으로 생물체가 특수화된 주변 조건에 적응이 되었을 때 안락하다는 개념이 있다. 승객이 안락하다고 느끼는 개념 밑에는 운송 수단 실내가 승객의 필요에 따라 제대로 디자인되었는지 역으로 승객이 기차 실내 공간에 어느 정도 적응이 되었는지를 말해준다.

4. 결론

문화의 요소들을 통해 운송 수단 내 공간 문화를 살펴보았다. 현재 진행되고 있는 한국 장거리 철도 차량 실내 문화의 일반적인 모습과 한국 장거리 철도 차량 실내 문화의 특수성을 밝혀내고 그 요소와 요인, 경계 영역을 밝혀냄으로서 한국 문화에 합당한 장거리 철도의 실내 디자인 가이드라인을 제시하는 것을 이 연구의 끝으로 하고자 한다.

참고문헌

- Edward T. Hall, *The Silent Language*, Random House, 1990.08
- Edward T. Hall, *The Hidden Dimension*, Random House, 1990.09
- Geert Hofstede 저, 차재호, 나은영 역, *세계의 문화와 조직*, 학지사, 1995
- 볼프강 슈벨부쉬, 박진희 옮김, *철도 여행의 역사*, 궁리, 1999
- 김진송, 서울에 탄스홀을 허하라-현대성의 형성, *현실문화연구*, 1999
- 정재정, *일제침략과 한국철도(1892~1945)*, 서울대학교출판부, 1999
- 베른트 뢰바하 저, 이병종 역, *인더스트리얼 디자인*, 조형교육, 2000.05
- Donald A. Norman 저, 이창우·김영진·박창호 역, *디자인과 인간심리*, 학지사, 1996.02
- 한국 철학 사상연구회 편, *철학 대사전*, 동녘, 1980.03
- 권영걸, *공간 디자인 16강*, 도서출판국제, 2001.10
- 강내희, 유사도시, 역공간, 사이버 공간-결연의 실험장, *문화과학* 1995 봄 7
- 최준식, *한국인에게 문화는 있는가*, 사계절, 1997
- 울리히 벡, *위험사회-새로운 근대(성)을 향하여*
- 김용운, *한국인과 일본인-칼과 붓*, 한길사, 1994