

프랑스 공영 기업 SNCF의 역사건축을 통한 기업 이미지 전략에 관한 연구

A Study on the Architectural Strategy of SNCF in Station Design

이은석 / Lee, Eun-Seok

전동훈 / Chun, Dong-Hoon

Abstract

In contemporary architecture, "Function" should be required reconsideration and overall observation in architectural design. Especially, the architecture of the enterprise purely based on the increment of productivity and profits need to concern new implication of function in contemporary architectural design.

The architectural strategy of three major European enterprise SNCF present its crucial role of architecture concerning the presentation and enhancement of the company images.

In the process of the numerous construction of the super fast train (T.G.V) station, SNCF emphasis the technology of the company through the expression of High-Tech in the building design.

This study clearly explains new implication of function required in relations between the contemporary architecture and the enterprise.

키워드 : 기업 이미지 전략, 기능성의 확장, SNCF

1. 서론

오늘날 건축의 '기능성'은 재고되어야 하며 보다 광의의 입장에서 관찰되어야 한다.¹⁾

건축의 기능성은 종래와 같이 조형적이고 기술적이며 경제적인 척도만으로 이해되기보다는 정신적이고 미학적이며 상징적인 의미를 포함한 것으로 전환하여 이해되고 있다.²⁾ 특히 순수한 생산의 증대와 이윤추구의 측면으로만 건설되었던 기업의 건축활동은 새로운 의미에서의 기능성에 관심을 기울여야 할 시기가 되었다. 이러한 상황에서 오늘날 기업의 작업공간과 사무공간에서는 생산에 필요한 기술의 진보와 더불어 기업과 노동자, 기업과 소비자들간의 상징적 교류를 가능케 하는 건축적 장치들까지 요구되고 있는 것이다. 기업 활동 중에서는 건축물에 의해서 새로운 공동체성이 형성될 수 있으며 건축물이 매개체가 되어 더욱 수월하게 주변 사회에 정착하게 되는 것이다. 그러므로 기업을 둘러싸고 있는 사회를 향하여 기업의

의지를 전달할 수 있는 상징적 도구로서의 건축적 역할이 기대되는 것이다. 기업에서 일어나는 주요 건축활동은 직접적으로 경제적 이윤에 근거하여야 하지만 총체적인 면에서 건축적 이미지 그 자체만으로도 기업에 공헌할 수 있다. 우선 기업의 건축은 도시와 인간들을 향하여 균형 있는 봉사를 할 수 있는데, 이 분야의 전문가인 Eric Vatteville은 기업의 총체적 환경과 인관 관리의 측면이 기업의 경제성과 관계한다고 보는 관점에서 이미 언급한 바 있다. 그에 따르면 "기업은 인간적이고 혁신적이며 오래 지속되는 하나의 그룹이며, 자치적인 유산이다. 기업은 공동의 위신에 의하여 물건을 생산하고 교환하며 봉사하는데, 바로 이 위신에 의해서 경제적인 가치가 유발되는 것이다."³⁾ 전통적인 입장에서는 기업활동에서 커뮤니케이션(Communication)의 역할을 '기업과 소비자'라는 협의의 관

1) 여기서 '기능성 Functionality'이라 함은 문자적인 해석에 따른 건축의 기능성과는 차이를 갖고 있다. 특히 역사 속에서 언급되었던 20 세기초의 '기능주의 Fonctionnalism'와는 오히려 정반대의 의미마저 가질 수 있다고 보아야 한다.

2) A. Roth, Critique sur l'Architecture Moderne, A+U, March, 1980, p.115.

3) Eric Vatteville, Mesure des ressources humaines et gestion de l'entreprise, Economica, 1985, Paris, p. 6.

* 정회원, 경희대학교 건축공학과 전임강사

** 정회원, 경희대학교 건축공학과 교수

계에서만 바라보았지만 이처럼 오늘날은 '기업의 문화적 이미지'로서 확장 되가는 면을 간과할 수 없는 것이다.⁴⁾

이러한 현대 기업의 전반적 분위기 속에서 본 연구는 유럽을 대표하는 세계적 철도 기업인 SNCF를 중심으로 그들의 건축을 통한 기업 이미지 전략의 유형을 살펴볼게 된다. 그리고 건축물이 어떻게 기업의 상징적 기능을 감당하며 공헌하고 있는지를 논증하려한다.

2. S.N.C.F (Société Nationale des Chemins de fer Francais) : Image로서의 역사

에스엔세에프(S.N.C.F : 프랑스 국립 철도 공사)의 기업 건축정책에서는 기업의 이미지 전략을 위해 사용되는 건축사업으로 3가지 측면에서의 분석이 가능한데, 이 모두가 기차역(station)의 건축과 관계되는 것이다.

첫째, 19세기부터 역사의 건축은 산업건축의 가장 진보적인 면모를 나타내는 모델로서 주목받아 왔다는 사실로서 오늘날도 에스엔세에프는 산업적 건축의 본모습을 생산하는 전통을 새롭게 하고 있다.

둘째로는 역사들을 살펴볼 때 강력한 형태적 가치를 확인할 수 있으며 도시의 관문으로서 상징적 역할을 수행한다.

그리고 마지막으로 떼제베 (T.G.V : Train à Grande Vitesse)의 도착지로서의 인프라 스트럭처를 갖춘 초현대적 역사의 기술적 측면이 있다.

특히, 세 번째의 사항은 현대 철도 분야의 최첨단 기술과 그 기술의 표현, 그리고 기업의 이미지 전략 차원에서 필요한 새로운 요구들과 깊은 관계를 맺는 면이다. 사실 1985년을 전후로 해서 떼제베 노선의 확장과 더불어 건설되고 있는 새 역사는 에스엔세에프의 기존 역사들과 이미지로 상호 연결되어있는 물론 각 역사가 지녀야 할 새로운 형태적 정체성을 결정짓기 시작한다.⁵⁾

2.1 T.G.V.(초고속 전철)와 기술의 표현

역사 건물은 더 이상 기능에 의해서만 결정되어지는 않으며, 그 기능적 구성까지 증대한 변모를 겪고 있다. 사용자들을 수용해야 하는 볼륨의 규모는 날이 커져가며, 내부의 동선도 모든 방향으로 복잡하게 뻗어가고 있다. 접근방식은 수평적으로만 이루어지는 것이 아니라 수직적으로도 생기며 여러 가지 서로 다른 교통수단들이 복합적으로 한 역사 건물 내에서 중첩되어지고 있다. 동선체계도 변화하고 있는데, 화물의 수납이나 대합실의 기능은 확장될 수 있는 유연성을 지녀야하며, 장거리 노선과 위성도시 노선의 효과적인 연속성을 배려해야 한다. 이처럼 떼제베를 수용하게 되면서 에스엔세에프는 기존의 역사 건물을 재구성할 기회를 얻게 되고 추가로 새로운

역사의 건설이 불가피하게 되었다.

이러한 변화는 역사의 종합적인 기능을 새로이 분석하는 계기가 되고, 기술과 용도의 발전에 따른 세밀한 조화를 이루게 하고 있다. 우선적으로 운송의 기능, 여행객 수송의 기능, 도시와의 관계, 자연환경과의 관계, 주 출입구의 용이성 등이 엄밀히 검토되고 있다. 그리고 급기야 역사 홀의 기념적이고 상징적인 기능이 재 검토 되는데, 과거의 전통적인 건축철학이 다시금 강조되었음에도 불구하고 여러 가지 면에서 완전히 새로운 것들로 구성되고 있다. 에스엔세에프의 건축 프로젝트의 책임자 Jean-Marie Duthilleul에 따르면, " 떼제베의 대서양 노선을 개발하면서 우리는 유럽 전체를 대상으로 한 스케일의 건설을 예상하여야 했으므로 이 새로운 노선은 역사의 건축으로부터 시작되어야 했고 그것은 그 지역 전반을 대변하는 거대 프로젝트가 되어야 했다. 이러한 상황에서, 우리는 부분적인 리노베이션 작업만으로 전반적인 문제들을 해결하기 어려웠고 인프라 스트럭처를 비롯한 전위적 테크놀로지의 활용이 불가피하게 되었다."⁶⁾ 이는 유럽대륙 스케일의 떼제베 노선을 확장해 감에 있어서 가장 우선적인 사업이 바로 신 역사 건설임을 강조하는 대목이다. 그러나 에스엔세에프측에서의 어려움은 각각의 역사가 독특성을 가지도록 나름대로 새로운 시도를 하지만 전체 역사의 일관된 이미지를 유지하여야 하는 난제에 봉착하게 된다. 이러한 일관성을 유지하면서 떼제베 역사의 새로운 정체성과 이미지를 확보하기 위해서는 다음의 세가지 판별기준을 확보해야만 하였다.⁷⁾

- 1.운동력의 표현 : 떼제베의 기술과 속도를 상징화하기 위한 새로운 건축기술의 모색
- 2.투명성의 확보 : 건축의 기능적 효과로써 접근이 용이하고 넓고 복합적인 역사 내 여행객들의 용이한 공간 이해를 위한 배려
- 3.일관성과 정연성을 가진 형태 : 조건이 서로 다른 역사임에도 불구하고 에스엔세에프 기업만의 일관된 방식의 형태 추구

2.2 기술적 이미지와 역동적 표현

새로운 떼제베 역사들은 건축적 이미지에서 일관되게 떼제베의 기술과 속도를 상징화한 하나의 공통점을 가지고 있다. 1990년 이후 건설된 Lille, Roissy 그리고 Lyon-Satolas 역사를 서로 비교해 보면 그 효과는 더욱 뚜렷이 드러난다.

(1) 릴르 역사와 '나르는 용단'

릴르 (Lille) 역사에서는 긴 지붕이 마치 '나르는 용단'의 형상을 하고 있으며 같은 시기에 개발된 신도시 유라릴르 (Euralille)⁸⁾을 향

6)Jean Marie Duthilleul과의 대담, Architecture & Images d'entreprises. Mardaga, Paris, 1990, p.107.

7)역사와 역세권 (Gares et quartiers de gares), Architecture Intérieure Créé, Déc. 94 Janv. 95, pp. 24 67.참조

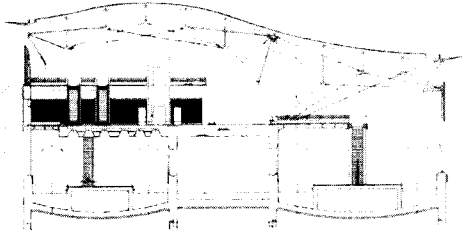
8)Euralille 은 프랑스 북부도시 Lille과 Europe을 연결한다는 의미의 조성어로 Lille과 북부 유럽의 Flandre 지역을 잇는 통과 노선의 역사가 건설되는 삼각형 대지의 신도시 지역을 지칭하는 것이다. 19세기에 종착역으로 건설된 역사와 새로운 동쪽 역사 사이에 건설되는 이 신도시는 Rem Koolhaas 와 Jean Marie Duthilleul을 비롯한 저명한 도시계획가와 건축가들에 의해

4)Marc Martin, Trois siècles de publicité en France. Odile Jacob, Paris, 1992.

5)L'Architecture d'Aujourd'hui Mai. 1994. S.N.C.F 특집호 참조.

하여 열려 있고 철로를 평행하게 덮으며 길게 뻗어있다. 단순하고 부드러운 외부는 내부의 가벼운 철제 아이치틀 감싸고 있으며 철과 유리로 덮힌 내부공간에는 언제나 밝은 빛이 풍성하게 유입되고 있다. <그림 1>

이처럼 경량의 효과를 내기 위해 금속재 구조체는 자체만의 안정감과 극단적인 정밀성을 지니고 있다. 그리고 상대적으로 구조체는 땅에 기초를 두고 있지 않고 콘크리트 파일 위에 더욱 안정감을 있게

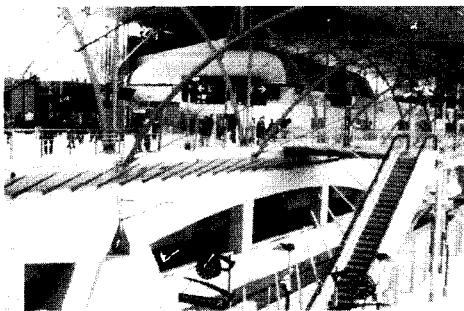


<그림 1> 릴르역사 단면에서 나타난 지붕 구조형태

두고있다. 종단면을 살펴보면 지붕을 지지함에 있어서 이음보와 인장구조를 적극 사용하고 있는데, 이는 지붕과 지지 보의 표현을 최소화하며 경량화 하려는 의도를 보여주고 있다.<그림 2>

지붕과 지지 보의 관계에서 지붕이 날아오를 수 있도록 잡아주는 재료로 가는 철선을 이용하고 있는데, 결국 궁륭형 유리와 연속된 지붕의 곡면이 가는 철재 위에 떠 있는 듯한 이미지를 형성하도록 하는 것이며, 여기서 그 경량감은 최고조를 이룬다.

특히 여기의 구조체들은 Ove Arup의 지원을 받아서 디자인되었는데 주로 금속관과 4000개의 특수 부품들에 의해서 조립되었다. 섬세함과 불륨의 표현, 그리고 High-Tech적 이미지의 복합성은 페제베의 이미지와 그 표현에 있어서 긴밀한 관련이 있다.



<그림 2> Jean - Marie Duthilleul의 릴르역사 내부

(2) 르와씨 역사와 '구조의 세계'

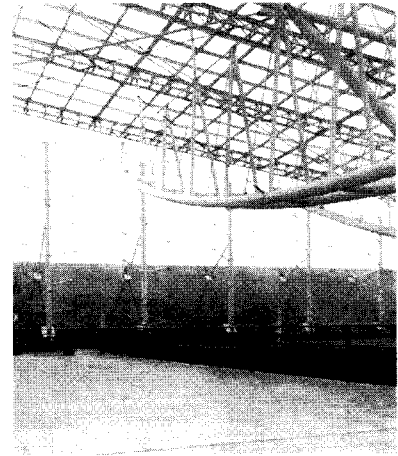
르와씨 (Roissy) 페제베 역사에서는 이 역사에서 환승하게 되는 여러 교통수단의 기능으로부터 유발된 형태적 효과를 경사진 지붕의 형태로까지 끌어다가 있다.⁹⁾ 그리고 이 페제베 선로를 덮고 있는

여 개발되고 있다. 이러한 계획의 착상은 Lille 출신의 건축가인 Jean과 Martine Pattou에 의해 시작되었다.

9)이 Roissy 역사의 혼용 플랫폼 포유은 제2공항의 동서측과 남북으로 연결된 고속 지하철인 RER B선의 교차점에 위치한다. 이 전철선과 직각으로

유리지붕을 지지하는 거대한 구조<그림 3>의 강력한 형상에 의해서 역사의 이미지는 결정되어지고 있다.

구조와 지붕은 Peter Rice에 의해서 디자인되었는데 그 지붕을 가능한 한 가볍게 보이도록 하기 위하여 역트리스를 사용하면서 하부는 캔틸레버 효과로 계획하고 있다.



<그림 3> Peter Rice에 의해 디자인된 르와씨 고속전철 역사의 구조와 지붕

이 역사를 이용하는 여행객은 구조의 복합성과 중심 홀로 서서히 하강하는 구조골격의 표현적 효과에 놀라게 된다. 구조의 복합성은 마치 "철 구조물의 세계"를 연상시키고 동시에 주변 비행장보다도 더 뚜렷한 개성을 지닌 역사의 이미지를 통하여 페제베의 기술을 상징적으로 연상하게 된다. 반복되는 곡면의 역트리스는 중앙 홀에서부터 철로에까지 연속적으로 하강하고 있는데 그 역동적 효과는 페제베 열차의 속도감을 결정적으로 유추해 내고 있다.

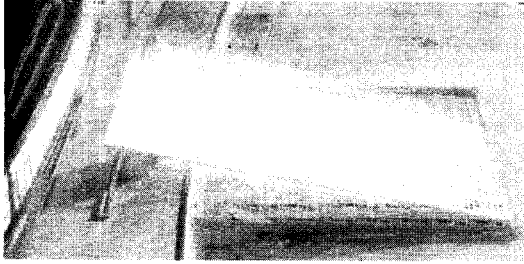
특히 기술의 기념성은 지붕면의 착상에서도 잘 나타나고 있는데, 지붕의 유리판 위에 전사된 흰색의 반투명한 선은 위로 올라갈수록 20%에서 80%까지 유리면을 가리면서 서서히 불투명한 효과를 만들어 가고 있다. 이러한 조작은 실용적인 반사의 효과를 기대한 것으로써 주간에는 태양광을 걸러내기 위한 장치가 되며 야간에는 외부로 직접적이지 않게 분산된 빛을 발광하기 위한 방식인 것이다.

<그림 4> 착륙하거나 이륙하는 공중의 비행기에서 바라볼 때 비행장 위에서 떠 있는 역사 지붕의 신비한 효과는 페제베가 갖는 극단적 기술의 효과를 상징적으로 잘 대변해 내고 있다.

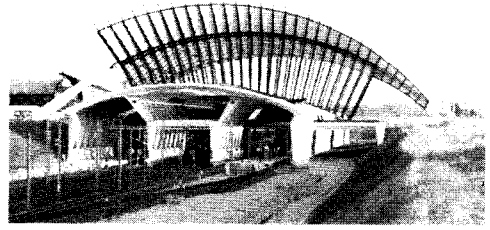
(3) 리옹-사톨라스 역사와 '표현주의적 이미지'

리옹-사톨라스 (Lyon-Satolas)역사는 건축가 산티아고 칼라트라바 (Santiago Calatrava)의 표현주의적 경향이 가장 잘 강조된 건축물로서 비행장에 대칭축에 놓여져 있으며 백색 노출 콘크리트로 건설

만나는 점에 가장 복잡한 홀이 형성되고 있다. 여기는 동서의 복합성 뿐 아니라 기계설비가 집중되는 곳이기도 하다.



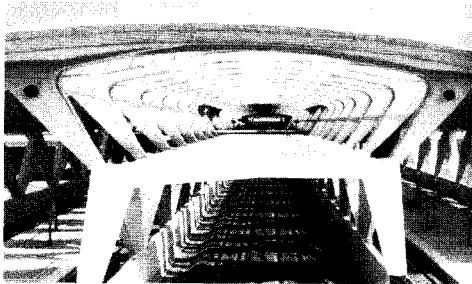
<그림 4> 야간에 비행기에서 내려다 본 르와씨 역사의 지붕 스케치



<그림 6> Santiago Calatrava의 리옹 사토마스 역사의 역동적 전경

되었다. 여기서도 르와씨 역사의 역사처럼 복합적인 환승체계의 기능을 해진 짓고 있으며, 특이한 점은 열차가 만들어내는 열차 풍을 막기 위해 역사의 중심 홀과 플랫폼의 사이에는 유리문으로 차단되어 있고 홀의 전후면 입구에는 대로가 면해 있다.

건물 전체에서 사용되는 콘크리트는 상대적으로 전통적인 재료에 속하며 기술적으로도 비교적 진부한 이미지를 가진다. 그러나 건축가는 기대하고 기념적이며 역동적인 질서콘크리트 구조를 독특하게 구사하면서 그 재료에 대한 선입견을 극복하고 있다.<그림 5> 이 역사에서의 건축적 효과는 금융주의적 형태와 자유로움이 기묘하게 섞여 있는데, 자유로운 것은 외부의 형태가 다양하고 복합적인 디자인으로 조립되어 있는 면이며, 금융주의적 형태는 철저하게 대칭적이고 질서정연한 구조에 의한 궁륭과 아아치가 반복되고 있다는 사실이다.



<그림 5> 리옹 사토마스 역사의 홀에서 나타난 역동적 구조미

이 역사는 전통적 재료를 사용하며 대칭적 형태로 이루어져 있지만 강렬한 구조미의 반복적 효과를 통하여 폐쇄배의 속도감과 진보적 기술을 상징적으로 드러내는데 부족함이 없다.

길이 120m 최고 높이 40m규모의 역사를 멀리서 바라볼 때 마치 새가 날아 오르려하는 듯한 기념비적 조각인데, 이것이 바로 에스엔세에프 회사가 기대하는 폐쇄배의 역동적 이미지를 표현주의적으로 나타내는 단적인 면이다.<그림 6>

그림에도 불구하고 이 지붕의 강력한 복합성은 섬세하게 절제된 내부공간과는 아주 대조적이다. 일례로 빛의 근원들을 살펴보면 가변적인 채광창을 비롯하여 과잉의 빛과 반사를 방지하기 위한 섬세한 장치들이 발견된다. 그리고 거대한 유리문의 자동적 움직임은 역사의 환기와 긴밀하게 관련되어 있어서 첨단 기술의 효과를 발견하게 되는 것이다. 이러한 기술적인 이미지 역시 폐쇄배의 새로운 고도의 기술을 상징적으로 보여주는 것이다.

2.3 투명성과 기능 읽기

에스엔세에프사에서 추구하는 모든 역사건축에서 해결해야 할 공통적이고도 우선적인 개념은 공간과 기능을 쉽게 이해할 수 있어야 하고 짧은 시간 내에서 자신들이 진행해야 할 공간을 확인하고 추정할 수 있어야 한다는 사실이다. 동시에 판단해야 할 여러 층의 기능적 변화에 대한 이해와 접근의 용이성은 여행객들로 하여금 안도감을 주며 역사 전체에서의 부드러운 동선흐름과 직접적인 관련이 있는 것이다. 이러한 목적에 도달하기 위하여 건축가는 빛에 대하여 세밀하게 연구하고 원거리에서의 판단 준거가 될 재료의 선택에 관심을 갖게된다.

역사내부의 설계는 하나의 도시개념으로 이해되어 시작되어야 하며 그 일반적 기능은 입구에서부터 즉시 읽혀야만 편리한데, 특수한 경우를 제외하고 열차가 즉각적으로 보여야 하기 때문에 투명한 효과나 건물을 관통해서 열차가 보이는 방법을 선택해야 했다. 그래서 가능한 한 내부공간은 독특성을 지녀야 하며 선광판이나 시계는 분주한 군중들이 쉽게 발견될 수 있도록 고안되어야 한다.

리옹 역사<그림 2>에서 살펴보면 파사드를 두가지 방식으로 해결하고 있는 것을 볼 수 있는데, 한쪽은 벽 전체를 투명하게 함으로써 도시에서 바라볼 때 역사내부가 완전히 노출되도록 하였으며, 반대편은 흰 콘크리트 회랑의 거대한 기단이 열차의 배경으로 보이도록 해 놓았는데 도시쪽에서 바라볼 때 고속열차의 푸른 선이 보이거나 기차가 없을 경우에 남아있는 배경의 흰선을 구별할 수 있도록 차별화하고 있다. 에스엔세에프사가 새로운 역사건축들을 건설함에 있어 콘크리트와 철과 유리라는 몇 가지 주요재료가 반복되어 사용되고 있지만 이 재료들은 실로 다양하게 사용되고 있으며 에스엔세에프사의 실험정신과 깊이 관계한다. 특히 진부한 재료인 백색 콘크리트의 전위적 활용은 이러한 사실을 강력히 지원하고 있는 면이다. 역사의진입부는 특별히 신중한 처리를 요구하고 있는데 동선의 단계적인 분절, 내 외부의 전환 그리고 서로 다른 층을 연결짓는 행로가 뚜렷이 드러나도록 디자인되었다. 동선의 자연스러운 흐름을 유도하기 위하여 조직적인 방식으로 모든 공간을 서로 관통하여 보도록 배려했다. 도시에서 기차를 타기까지의 동선은 빛의 수용과 반사를 이용하거나 바닥 재료의 맑은 효과들에 의하여 쉽게 유도된다. 그리고 수직동선의 배열을 3차원의 빈 공간 속에서 배열함으로써 층의 변화에

따라 즉시 읽을 수 있도록 시각적으로 배려하고 있다.

역사의 공간은 출발도시 에스엔세에프사 즉의 공간조작, 기능의 해결 그리고 동시에 여행에 대한 안도감과 설레임을 위한 상상력까지를 레일의 세계에서 보여주어야 한다. 것처럼 Roissy에서 출발하는 여행객들은 열차가 출발할 때 유리로 된 지붕아래의 밝은 빛 속에서 여행에 대한 기대를 갖게 되는 것이며 선형의 지붕은 수평으로 거대하게 펼쳐져 철도의 진행방향을 강력하게 지시한다. 그리고 빛과 공간의 특성을 활용한 건축적 표현의 가장 중요한 역할을 이 역사의 지붕은 기꺼히 감당해내고 있다. 이는 르와씨 역사의 상징적 표현에서 가장 중요한 것으로서 릴르 역사에서의 '나르르는 용단' 또는 사볼라스 역사의 콘크리트 뼈대로 된 날개지붕 더불어 고속전철 역사 건축의 공통적 주제를 결정짓는다. 그리고 이들 프로젝트들에서 드러나는 공통적인 특징은 공동의 목표를 향하면서 건축적 표현이나 지역적 독특성을 잘 나타내면서도 기본적인 기능에는 아무런 저해가 없어야 한다는 사실이다. 이는 건축을 통한 이미지 전략이 건축의 기능과 공존하여야 함을 의미한다.

3. SNCF 3개 역사 이미지의 공통적 특성

이상에서 살펴본 바와 같이 SNCF에서 건설한 떼제베 역사인 릴르 역사, 르와씨 역사, 리용 사볼라스 역사는 서로 다른 건축가에 의한 각각의 특수성을 지닌 건축물임에도 불구하고 상호 일관된 공통성을 지니고 있음이 발견된다. 이는 유럽과 세계는 이들 기업의 무대를 넓히려는 SNCF사의 용의주도한 이미지 전략에서 비롯된다.

즉, 건축물의 형태와 기능이 기업의 기술 수준과 지향하는 특성을 드러내고 있다는 사실이다. 결과적으로 세 개의 기념적인 역사는 전세계에 SNCF의 수준을 알리는 철도 역사가 되었고, 실제적으로 아시아권을 향한 떼제베 열차 수출과 더불어 건축적 기술까지 함께 수출하는 데에까지 이르게 되었다.

3개 역사에서 드러난 공통된 건축의 특성들을 도표로 정리해서 보면 <표 1>과 같다.

4. 결론: 기업의 이미지 전략으로서 건축사업

현대를 유럽을 대표하는 기업들 가운데 철도산업의 대표적인 SNCF사에서 실시하는 건축정책을 살펴보면 건축이 기업의 이미지를 대변하고 개선하는 역할을 해 내고 있음이 확인되었다. 동시에 건축가들의 독창적인 착상이 기업의 전략적 건축사업에도 큰 영향을 주고 있음도 확인할 수 있다.

프랑스와 유럽은 물론 아시아와 북미 지역에까지 기업의 기술과 영향력을 뻗치고 있는 프랑스 국유 철도 공사인 S.N.C.F의 경우는 그들이 주요 사업으로 전개하고 있는 고속전철과 더불어 이 열차를 수용하는 역사를 건축하고 있는데, 이 역사의 건설에서 기업이 드러

<표 1> SNCF사 소속 3개 역사의 공통적 특성

역사 공통적 특성	Lille역사	Roissy 역사	Satolas 역사
운동력의 표현	<ul style="list-style-type: none"> · high-tech 건축적 접근 · 나르르는 용단형태의 지붕 · 반복된 구조체 강조(철골구조) 	<ul style="list-style-type: none"> · high-tech 건축적 접근 · 얇고 가벼운 날개형의 지붕 · 반복된 구조체 강조(철골구조) 	<ul style="list-style-type: none"> · 표현주의적 형태 · 나르르는 새 또는공중의 형태 · 회랑에서 반복된 구조체 강조(철근 콘크리트 구조)
투명성의 확보	<ul style="list-style-type: none"> · 유리재료의 지배적 사용 · 3개층이 완전히 열림 · 도시를 향하여 내부가 노출되도록 개방된 벽 	<ul style="list-style-type: none"> · 유리재료의 지배적 사용 · 2개층씩 열리고 3개층이 시각적으로 열림 · 개방된 벽의 중앙홀 	<ul style="list-style-type: none"> · 유리 재료의 지배적 사용 · 2개층씩 열리고 3개층이 시각적으로 열림 · 개방된 벽의 중앙홀
공통적 이미지	<ul style="list-style-type: none"> · 자연광의 적극적 도입 · 천 구조물 · 도시 교통체계와 적극적 연계성 · 경량감을 더해주는 백색 콘크리트 	<ul style="list-style-type: none"> · 자연광의 적극적 도입 · 천 구조물 · 공항과의연계를 위한 입체적 동선체계 · 백색 콘크리트 	<ul style="list-style-type: none"> · 자연광의 적극적 도입 · 천 구조물 · 공항과의 연계를 위한 입체적 동선체계 · 백색콘크리트

내고자 하는 내면의 이미지를 강력하게 표현하고 있다. 건축의 기술적 수준은 기업의 High Tech한 기술 수준을 대변하며, 내 외부에서 드러나는 건축의 투명한 효과는 복잡한 동선과 기능을 지닌 종합 역사의 공간 이해가 용이하도록 방문객을 유도하고 있다. 그리고 건축을 통하여 기업의 일관된 속도감 표현의 이미지를 유지하고 있다.

산업시대를 지나 정보화 사회로 내닫고 있는 오늘날의 건축 활동은 더 이상 일차적인 건축의 기능만으로는 충분치 않으며 건축으로 전달되는 현대적 상징성의 효과가 새로이 요구된다. 이는 오늘날 기업의 활동 중에서 커뮤니케이션의 영역이 가장 중대한 기능으로 대두되고 있고, 이 역할을 건축이 담당할 수 있음을 의미한다. 그리고 미래의 기업 건축 분야가 새로이 가질 관심의 목표를 지시해 주고 있기도 하다.

참고문헌

1. BANHAM, Reyner, Theory and design in the first machine age, Butterworth Architecture, London, 1992
2. BOISSIERE, Olivier, <L'architecture projetée votre image de marque> in Espace Bureau N° 2 Mars, 1990
3. BURKGARDT, Francois, Lieux? Travail, Catalogue d'exposition C.C.I. Editions du Centre Pompidou, Paris, 1986
4. CONTAL, Marie Helene, <Un passage industrielle>, in Archi CRIEE, N° 219, le 8 Sep. 1987
5. COUVAL, Didier, <Reviser ses classiques: repères historiques>, Architecture et images d'entreprises, Mardaga editeur, Liege 1990
6. DAVIES colin, Higt tech Architecture, Thames and Hudson, Londres, 1988
7. DUROY, Liyel, <<Images industrielles>>, in Le Moniteurs, N° 4439,

- le 23 Dec. 1983.
8. EDELMANN, Frederic, <<Vitrines d'entreprises>>, in Le Monde, Mardi le 14 Janv. 1992
 9. FERRIER, Jacques, USINES (Architecture thematique), Electa France, Paris, 1987
 10. FILLION, Odile, <Les strategies visuelles de Renault>, in CREE, N° 190, Oct. 1982
 11. GRENIER et BENEDETTI, les Chateaux de l'industrie, AAM, Bruxelles, 1979.
 12. JOFFROY, Pascale, <L'architecture a l'heure du marketing>, in Architectes, N° 175 Mars 1987.
 13. 이은석, <Jean Nouvel and his extreme image>, Plus, Seoul, N° 90, Oct. 1994

<접수 : 1998. 10. 31>