

경의선 신촌역사의 변천 과정에 관한 연구

The Change of Shinchon Railway Station in Kyungui Line

김중헌†

Jong-Hun Kim

Abstract This study examines the change of Shinchon railway station in Kyungui Railway from 1920 up to now. Kyungui Railway was constructed in order to prepare the war against Russia by Japan in 1905. Shinchon station was constructed in 1920 for the sake of convenience of people who lived near Seoul. Recently the development of Shinchon station was demanded because of the possibilities of economic development and the location of Shinchon station. But at the same time there are many opinions against the development of Shinchon station because it has many great memories and it is a kind of symbol of modern life in Shinchon. Even though Shinchon station has developed for a shopping center, the location of the old station has been kept. But the shape had changed because of the new railway station. So the purpose of this paper is considering how to solve the conflicts between the development and the preservation of historic places in the cities which is one of the most serious pending issues.

Keywords : Railway, Railway Station, Development, Preservation, Kyungui Line

요 지 본 연구에서는 1920년 신촌되어 등록문화재 제 136호로 등록된 경의선 신촌역사의 건축적 특징을 중심으로 1920년 개설이후 현재에 이르기까지의 변천과정을 살펴보고자 한다. 신촌역사는 서울에서 현존하는 가장 오래된 역사로 역사적, 문화적 가치를 지니고 있고 그와 동시에 개발에 대한 가능성을 동시에 지니고 있었다. 이에 따라 신촌역사는 도심지 내 개발과 보존에 대한 갈등의 성격을 그대로 보여주고 있다. 본 연구는 신촌역사를 중심으로 철도관련시설의 개발과 보존에 대한 현상과 문제점을 진단하고 이에 대한 방향을 찾고자 하였다.

주 요 어 : 철도, 철도역사, 신촌역사, 개발, 보존, 경의선

1. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

1906년 경의선 부설이후 경성으로의 진출입을 보다 편리하게 하기 위해 1920년 신촌역사가 세워졌다. 그 후 민간 자본을 끌어들이어 신촌역사 주변을 개발하기 위한 구상이 1996년 5월 22일 철도청의 발표를 계기로 본격화되기 시작하였다. 철도청은 그해 10월 24일 컨소시움(consortium)을 구성하여 신촌민자역사 사업자를 선정하였다. 그러나 주변의 교육환경을 해친다는 이유로 신촌역사의 개발에 대하여 반대하는 등 많은 논란이 일어나게 되었다.

그 후 신촌 민자역사 사업은 원활히 진행되지 못하다가, 2003년 11월 지상 5층, 20,900 여 평의 새로운 서울역사가 준공되면서 청량리역, 창동역, 왕십리역, 노량진역, 신촌역 등의 민자역사 개발 계획이 발표되었다. 그러나 신촌역은 70년대부터 대학생들이 서울 근교로 M.T.를 가기 위해 많이 이용하였고, 서강대, 연세대, 이화여대, 그리고 홍익대 등이 밀집되어 대학촌의 지역적 분위기를 간직하는 등 문화적 가치를 지니고 있음이 인식되기 시작하였다. 또한 신촌역이 1920년 12월에 준공되어 당시 서울에서 가장 오래된 철도역사라는 역사적 가치가 알려지면서 신촌역사 보존운동이 전개되었다. 특히 도쿄모모 코리아(Docomomo Korea)에서는 신촌역사의 도시 맥락적 가치를 시민들에게 알리기 위하여 신촌역사 보존을 위한 공모전을 개최하였고, 그 결과를 15일 동안 전시하였다.

† 책임저자 : 정희원, 배재대학교, 건축학부, 부교수
E-mail : kjh628@pcu.ac.kr
TEL : (042)520-5634 FAX : (042)525-7486

이렇듯 도코모모 코리아(Docomomo Korea)¹⁾ 등 시민들의 다양한 움직임으로 말미암아 신촌역은 근대문화유산으로서의 가치를 인정받아 2004년 12월 31일 등록문화재 제 136호로 등록되었다. 이에 신촌 민자역사 개발 계획은 재검토하기에 이르렀다. 그럼에도 불구하고 이미 민자역사로의 전환에 대한 설계안이 완성된 다음 등록문화재로 등록이 된 신촌역사는 새로운 민자역사의 출입구가 신촌역사의 위치에 놓이게 되어 계획을 전면 수정하지 않는 한 온전하게 보존하기가 어려웠다. 민자역사의 계획안을 완전히 취소하고 처음부터 새로 계획을 하는 안과 신촌역사의 위치를 옮기는 안, 그리고 일부 변형이 되더라도 신촌역사 원래의 위치를 유지하는 안에 대한 선택이 불가피하였다. 결국 신촌역사 원래의 위치를 보존하는 것이 중요하다고 판단되어 대합실 왼쪽에 있었던 역무실공간은 대합실 오른쪽으로 옮겨지게 되었다. 이로 인하여 신촌역사는 원래의 위치를 어느 정도 유지하기는 하였지만 역무공간의 위치가 바뀔에 따라 이전과는 다른 형태의 이미지를 갖게 되었다.

이에 본 연구는 신촌역사의 변천과정을 살펴봄으로써 신촌 민자역사의 개발과정에서 나타난 개발과 보존에 대한 문제점을 진단함으로써 철도역사 등 철도관련시설의 향후 개발과 보존에 대한 바람직한 방향을 찾아보고자 한다.

1.2 연구의 내용 및 기대효과

철도역사는 다른 곳으로 이동을 위하여 사람들이 모여든다는 측면에서 개발에 대한 가능성이 매우 높다. 한편 신촌역사에서 보는 바와 같이 철도역사는 그 지역의 역사성과 밀접한 관련을 지니고 있기 때문에 개발 욕구와 함께 보존하려는 움직임 또한 크다. 한편 문화재청은 근대문화유산을 보존하기 위해 2001년 등록문화재 제도를 도입한 이후 2007년 10월 현재 23건의 철도역사를 비롯 41건 정도의 철도관련시설을 등록문화재로 등록하고 있다. 철도관련시설이 우리나라 근대 산업과 밀접한 관련을 지니고 있기 때문에 점차 등록문화재로 등록은 더욱 더 많아질 것이다. 따라서 철도역사를 비롯한 철도관련시설의 개발과 이의 보존에 대한 문제는 지속적으로 문제가 제기 될 것이다.²⁾

1) Docomomo는 Documentation and Conservation of buildings, sites and neighborhoods of the MObem MOvement(근대운동에 관한 건물과 환경의 기록 조사 및 보존을 위한 조직)를 줄여서 부르는 말로서 1990년 아인트호벤 공과대학에서 Docomomo International 이 정식으로 발족되었으며 현재 45개국에 참여하고 있다. 우리나라에서는 Docomomo Korea가 2003년 5월 2일 출범하였고, 2004년 9월 26일 Docomomo International에 정식으로 가입하였다.

2) 2004년 12월 31일 등록문화재136호로 등록된 신촌역사는 1920년에 준공된 서울시에 현존하는 가장 오래된 철도역사이다. 신촌역사의 보존 운동은 다른 철도역사, 특히 간이역 보존에 대한 시민들의

이에 본 연구는 2장에서 경의선부설의 의미와 일제강점기 신촌역사가 지닌 역할을 살펴보고, 3장에서는 신촌역사의 건축적 특성을 살펴보고자 한다. 4장에서는 1945년 이후 신촌역사의 변천과정에서 나타난 보존과 개발에 대한 갈등 그리고 이에 대한 대책을 찾아보고자한다. 이를 바탕으로 결론에서는 철도관련시설의 향후 개발과 보존에 대한 바람직한 방향을 제시하고자 한다. 이는 향후 역사적 가치를 지닌 역사(驛舍) 및 철도관련시설을 개발함에 있어 다양한 방법론을 찾아보는데 도움을 줄 수 있다[1].

2. 경의선 부설과 신촌역

2.1 경의선 부설과 신촌역

1899년 9월 18일 제물포 ~ 노량진 간 32km의 경인 철도가 개통된 이후, 1905년 서울 ~ 부산간의 경부선이 개통되었다. 그해 10월에는 마산 ~ 삼랑진간의 마산선이, 또 1906년에는 용산 ~ 신의주간의 경의선이 개통되었다. 특히 경의선은 남으로 경부선과 접속하고 북으로는 압록강을 건너 중국의 안봉철도(安東 ~ 奉川)와 연결됨으로서 한국을 매개로 하여 일본과 아시아 대륙을 최단거리로 연결시켜주는 교량적 성격을 지닌 철도이다. 일본은 경의선 부설을 통해 한반도 진출과 대륙침략을 본격화 할 수 있었다[2].

경의철도의 이러한 성격 때문에 경의선 부설은 일찍부터 열강들의 표적이 되었다. 프랑스의 희브릴르(Fives Lile) 상사로부터 경의철도부설권을 다시 인수한 한국 정부는 1900년 9월 공내부 내장원에 서북철도국(西北鐵道局)을 설치하여 경의철도를 직접 건설하기로 방침을 세웠다. 서북 철도국 총재 이용익은 1년에 1마일이라도 자력으로 건설하겠다는 의지를 천명하고, 1901년 7월 서울 ~ 개성의 노선 측량을 완료하였다. 초기 경의선 선로는 이때의 측량을 기반으로 한 것으로 1902년 5월에는 주한 외국인들을 초청하여 성대한 기공식을 올렸다. 이는 경의선을 한국정부 자력으로 건설하겠다는 의지를 대내외에 천명한 것이다[3].

그러나 경의선 부설은 일본의 방해로 다시 난항을 겪게 되었다. 그럼에도 불구하고 1903년 3월 13일 이용익이 다시 서북철도국 총재로 취임하여 중단되었던 서울 ~ 개성 간의 공사를 진행하였다. 그러나 결국 일본은 대한철도회사에 자본을 대부하여 실질적인 경의선 부설권을 확보하였다. 이를 계기로 일본과 러시아와의 갈등을 촉발시키게 되어 러일전쟁이 일어나게 되었다. 일본은 러시아와의 전쟁을 위하여 1904년 2월 6일 경의선을 일본군용철도로 부설할 것을 결정하고, 23

관심을 불러일으켜 23건의 철도역사가 등록문화재로 등록되는 계기가 되었다.



Fig. 1. YongSan Railway Station on the Kyungui Line³⁾



Fig. 2. Old Sineuiju Railway Station on the Kyungui Line⁴⁾

일 한일의정서를 강압적으로 체결하였다[4]. 일본은 “경의 철도는 제국 군대에 의해 부설하지 않으면 안 되는 불가항력이 생겼기 때문에 경성(京城)과 의주(義州)간의 사설철도를 부설하는 것은 불가능한 일” 이라고 하며 사설철도 부설을 금한다는 내용을 일방적으로 조선 정부에 통보하였다. 또한 대한 철도회사가 갖고 있던 경의선 부설권을 무효화시키기 위해 <경의선철도차관계약(京義線鐵道借款契約)> 조차 파기시켜 버렸다[3]. 이로서 경의선 시발역이 되었던 용산역은 러일전쟁을 위하여 일본 부대 및 군수품을 위한 병참기지가 되었다.

당시 신촌역은 경의선 선로에 포함되지 않았다. 1908년 총독부철도관리국(總督府鐵道管理局)에서 펴낸 「한국철도선로안내(韓國鐵道線路案内)」에서 신촌역은 나타나지 않는다. 전통적으로 중국과의 교역을 위한 통로는 지금의 독립문을 거쳐 홍제원을 지나게 되는데, 경의선 선로는 이 길을 택하지 않고 서쪽으로 치우치게 된다. 이 길을 이용하게 될 경우 도성의 성곽이 크게 훼손이 될 것을 우려했기 때문이다. 경의선 선로계획을 주도한 서북철도국은 서울 성곽을 보호하기 위하여 성곽 외곽으로 우회시킨 것이다. 당시 경의선 부설을 통한 일본의 토지 확보는 상상을 초월할 정도로 광범위하여 정거장 및 선로의 부지면적이 경부선의 3배에 달한다. 만약 처음부터 경의선 부설이 일본에 의해 이루어졌다면 경의선 선로 자체가 바뀌었을 것이다. 서북철도국의 측량과 초기 공사로 말미암아 경의선 선로는 초기 신촌 지역을 통과하지 않고 용산역에서 수색역을 통과하여 신의주로 향했다[1].

3) 孫禎陸, 日帝强占期 都市化過程研究, 一志社, 1996, p18. 용산역은 경의선의 시발역으로 유럽건축양식으로 지었다.
4) 朝鮮總督府鐵道局, 朝鮮鐵道史 創始時代, 1925, 신의주역은 경의선의 종착역으로 처음에는 일본목조건축양식으로 축조했다가 1912년 서양의 르네상스 풍으로 다시 신축하였다. 사진자료참조

Table 1. The Size of Stations in Kyungui Line⁵⁾

역명	면적 (평)	역명	면적 (평)	역명	면적 (평)	역명	면적 (평)
* 龍山	504,935	物開	47,771	* 平壤	352,26	* 路下	79,860
* 水色	72,600	* 新幕	74,708	* 西浦	8	* 宣川	81,824
* 一山	72,600	* 瑞興	39,343	* 順安	75,361	東林	72,600
金村	44,546	* 興水	118,54	* 漁波	78,375	*	72,600
* 汶山	74,196	清溪	2	* 肅川	89,169	車輦館	27,335
長湍	76,787	馬洞	75,651	* 萬城	71,429	* 南市	73,400
* 開城	132,253	*	68,604	*	76,722	良策	72,600
* 土城	141,607	沙里院	75,651	新安州	85,318	* 枇峴	136,125
鷄井	87,887	沈村	75,651	* 嶺美	65,340	白馬	72,600
金郊	40,552	* 黃州	113,157	* 雲田	78,045	石下	621,879
* 汗浦	76,739	黑橋	55,176	* 古邑	40,535	*	
* 南川	152,692	* 中和	86,626	* 定州	110,905	新義州	
		力浦	49,590	* 郭山	78,892		
역 부지의 합계 4,871,046평				각 역부지의 평균 105,892평			

2.2 일제 강점기의 신촌역

경의선을 이용하여 서울역(경성역)에 직접 연결하기 위해서는 용산역을 거쳐야 하기 때문에 이의 불편함을 해결하기 위해 설치된 역사가 신촌역이다. 즉 러일전쟁을 위한 군사적 성격으로 시작한 경의선이 점차 일상적인 생활을 위한 선로로 바뀌면서 경성과의 직접적인 연결이 필요함에 따라, 새로운 선로가 만들어지게 되었다.

이에 따라 신촌역은 1920년 12월 1일 보통역으로 영업을 개시하였다. 당시 신촌역의 개설 이유는 「朝鮮鐵道沿線要覽(1927)」을 통해서 알 수 있다. 이 기록에 따르면 “경성 서쪽으로 약 반 리(里)의 거리에 신촌역이 위치하는데, 마포의 전차와 직접 연결되고 경성과의 교통은 최고로 편리하다.”라고 기록하고 있다. 또 “경성에서 우마차가 신촌역에 이르기까



Fig. 3. Kyungui Line from Kyung Sung to Shinchon Station⁶⁾

5) 朝鮮總督府鐵道局, 京義線工事概況, 1913, pp.28~36
* 표시역은 경의선 개통당시의 역으로 후에 西井, 餅店, 金川, 桂東, 中湍, 兼二浦 등의 6개역을 합쳐 38개역이 개통되었다. 후에 1927년 당시 경의선은 56개의 역에 이르게 된다.
6) 朝鮮總督府, 一萬分一 朝鮮地形圖集成, 柏書房, 1921

지 빈번하게 다니고 여행객은 서강(西江), 동막리(東幕里)와 아현리(阿峴里)에서 모여들어 경성에 왕복하는 손님이 가장 많다.”라고 쓰여 있다. 따라서 신촌역이 경성에 이르는 주요 교통로 기능을 담당했음을 알 수 있다. “수색, 일산에서 모여드는 발송화물은 철도보다는 우마차를 이용하는 것이 더 많다.”라고 하여 철도와 우마차가 신촌역에서 유기적으로 연계됨을 알 수 있다[5]

신촌역의 도착화물로서 주요한 것은 약, 과일, 시멘트, 쌀 등이고, 이 지역에서는 벽돌, 기와 등이 만들어지고 야채 등이 생산되었다. 당시 일본인은 110호의 325인, 조선인은 2,389호에 3,178인이 살고 있었고 전등과 전화시설이 있었다. 역의 상황을 살펴보면 발송화물이 426톤, 도착화물이 2,522톤이고 승차인원은 70,197명, 하차인원은 63,683명에 달하였다. 화물 수입으로는 1,493원, 여객수입은 24,569원으로 역무원 7인이 근무하였다. 당시 인접 역이었던 수색역 역시 역무원 7인이 근무하였는데, 발송화물이 157톤, 도착화물이 820톤, 승차인원이 37,919인, 하차인원이 36,295인으로 이와 비교하면 신촌역은 비교적 상당히 큰 역에 해당한다. 그것은 경성과의 거리가 가깝고 교통 연계가 편리했기 때문이다. 여객인원만을 비교하면 경부선의 안양역과 비슷했다[5].

일제 강점기 신촌역의 중요성은 그림 4의 선로도를 통해서도 살펴볼 수 있다. 즉 신촌역은 경의선에서 서울로의 진출입에 있어서 중요한 분기역으로 사용되었다. 경의선 선로 중 신촌이 경성에 이르는 교통과 철도이외에 우마차의 이용이 편리했기 때문이다. 또한 철도는 운행시간이 정해져 있는 반면 우마차는 수시로 이용이 가능하고, 수용비용에 있어서도 차이가 있었다. 즉 신촌은 경의선 부설이후 일제강점기부터 이미 경성 성곽 안으로 사람들과 화물들의 연결을 시켜주는 부도심으로서의 기능을 충실하게 수행하고 있었다[5].

그림 5는 일제강점기 경성부에서 1940~1942년에 걸쳐 신촌 일대 7만평의 부지에 주택지를 개발한 것이다. 이 지도에

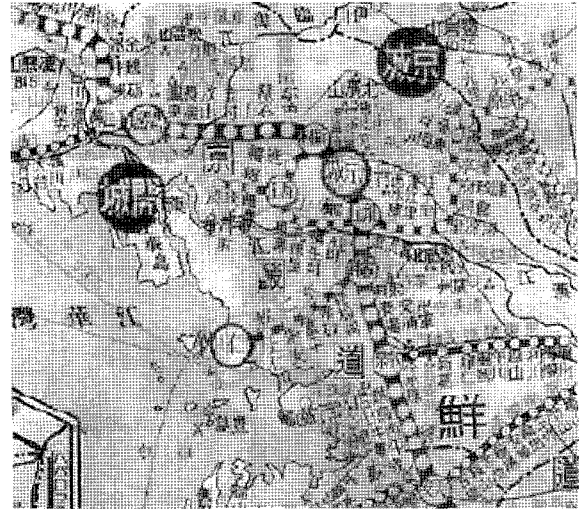


Fig. 4. Railways near Shinchon in Japanese Imperial Periods



Fig. 5. Housings around Shinchon Station in 1940-42⁸⁾

서 철도 밑에 그린 그림이 신촌역사로 이화여자전문학교 보다도 크게 그려져서 주택지 개발에 있어서의 신촌역사의 비중과 역할을 충분히 파악할 수 있다[6].

Table 2. Shinchon Station and Other Stations in 1927⁷⁾

	발송 화물	도착 화물	승차 인원	하차 인원	화물 수입	여객 수입	종업 원수
신촌역	426톤	2522톤	70197인	63683인	1,493원	24569원	7인
수색역	157톤	820톤	37919인	36295인	391원	8767원	7인
중화역	4626톤	3067톤	63443인	63925인	13759원	27820원	8인
영미역	12835톤	11070톤	64469인	61930인	45675원	37496원	8인
안양역	8392톤	3138톤	68438인	65333인	10529원	22156원	8인

7) 龜岡榮吉, 朝鮮鐵道沿線要覽, 越智商店, 1927, pp.311~477

8) 잡지 京城彙報, 1942 10~12월 호 뒷표지, 孫禎陸, 『帝強占期都市計劃研究』, 一志社, 1994, p.309 재인용

3. 신촌역사의 건축적 특성

3.1 표준형 역사로서의 신촌역사

신촌역사가 세워진 1920년대는 러일전쟁으로 말미암아 황급하게 급조된 경의선 역사가 정비된 시기로 갑형, 을형, 병형, 정형 등 4종류의 표준설계에 의하여 축조되었다. 각 역사의 표준평수는 지역에 따라 다르지만, 갑형 역사의 경우 50평에서 60평, 을형은 48평, 병형은 38평, 정형은 30평 정도에 이른다. 갑형 역사는 개성역사, 신막역사, 사리원역사 등이 포함되는데 주로 기관고를 갖고 있다. 황주역사, 신안주역사, 선천역사 등은 을형으로 축조하였다. 중화역사와 영미역사 등은 병형역사에 해당한다.

중화역은 승차인원이 63,443인, 하차인원이 63,925인, 화물수입이 13,759원, 여객수입이 27,820원이고 역무원 수가 8인이었다. 또 영미역은 발송화물이 12,835톤, 도착화물이 11,070톤, 승차인원이 64,469인, 하차인원이 61,930인, 화물수입이 45,675원, 여객수입이 37,496원이고 역무원수가 8인으로 신촌역과 비슷하기 때문에 신촌역 역시 병형에 해당한다고 볼 수 있다. 다만 신촌역사의 규모가 153.6 m²(46.5평)으로 면적으로만 보면 다른 병형 역사에 비하여 규모가 다소 크다[7]. 그리고 남포역사와 서포역사 등은 정형(丁型)의 역사에 해당한다. 1914년 건립되어 현존하는 가장 오래된 춘포역사가 정형 또는 병형의 역사에 해당된다.11) 이를 통해 표준형 역사가 각 유형에 따라 다양한 형태를 지니기 보다는 일정한 형태에 크기를 기준으로 나누는 것으로 생각한다. 다만 갑형 역사의 경우는 대도시에 세워지기 때문에 다른 유형의 역사 보다는 독특한 형태를 지니게 되었고, 지역적 성격에 따라 다소간의 변화를 허용한다.



Fig. 6. Chunpo Station which is the oldest station (문화재청)

9) 도면출처 : 신촌역, 운수운전설비카드 (1977년, 미간행)
 10) 신촌역사의 면적은 기록마다 다소 차이를 보이고 있는데 1977년 운수운전설비카드에는 50.2평으로 기록되어 있다.
 11) 1914년 건립되어 대장역이라 명명된 역사 건물로 1996년 춘포역으로 개칭되었다. 등록문화재 제210호이다.

3.2 신촌역의 건축적 특성

신촌역사는 전라선의 춘포역사와 동해남부선 불국사역(1918년)에 이어 현재 남아있는 역사 중 3번째로 오래된 역사이다. 구조는 목조로 되어 있고 벽면은 나무면에 시멘트 뽀칠을 하였다. 평면은 대합실공간과 역무공간으로 크게 양분된다. 이러한 신촌역사의 공간구조는 입면에서도 그대로 나타난다. 대합실부분은 삼각형 박공면이 주출입구 기능을 담당하면서 지붕이 높이 솟아 있어 역사의 상징적 기능을 담당하고 있다. 역무공간은 박공면과 직각으로 교차하여 지붕면이 가로면에 행하게 하고 있다. 이는 대합실 공간이 도시의 가로면과 철로면을 연결하는 방향성을 지닌 반면 역무실공간은 철로면과 평행하여 기차를 통제하는 기능을 지니고 있기 때문이다. 이를 통해 평면구조와 입면형태와의 상관성을 이해할 수 있다.

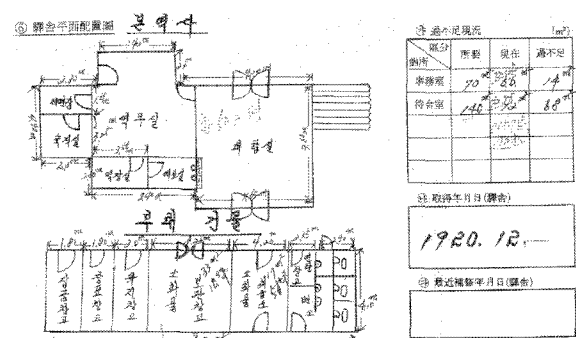


Fig. 7. Documentations of Shinchon Station 9)



Fig. 8. Old Shinchon Station from the street (1982)



Fig. 9. Old Shinchon Station from the railway (1982)

역무공간은 다시 기차를 통제할 수 있는 통제실과 일반 역무를 보는 공간, 역장실, 매표실, 숙직실과 세면장을 두고 있다.

이러한 기본적 평면구조와 입면구조는 이후에 지어지는 중소도시 역사(驛舍)에 그대로 적용된다. 신촌역사가 이들 역사와 다소 차이를 갖는 것은 대합실 출입구 박공면의 지붕이 삼각형 정점에서 면이 접혀져 다소 날카로움을 완화시키고 있고 지붕이 함석지붕이 아닌 기와 기붕으로 되어 있고, 굴뚝이 구조체와 연결되어 설치되고 있는 것이다. 이는 초기 일본목조양식과 삼각형의 박공만을 강조하여 단순한 입면을 구성하고 있는 1930년대의 중소도시 역사와의 사이에서 과도기적 성격을 나타낸 것이다[7].

4. 신촌역사의 개발과 역사성 보존

4.1 1945년 이후 신촌역사의 변화

해방 이후 신촌역사의 이용은 오히려 축소된다. 그것은 6.25 한국전쟁으로 경의선이 장단역에서 끊어졌기 때문이다. 70년대에 이르기까지 남북한의 격심한 이데올로기 대립은 경의선이 활발하게 이용되는데 부담이 되었다. 도심지에 위치하면서도 원래의 역사가 잘 유지될 수 있었던 것도 이와 관련된다. 1970년대에 이르러 대학생의 문화가 신입생 오리엔테이션 및 M.T.를 진행하면서 기차를 이용하여 서울 근교의 교외로 나가게 되는데, 이를 계기로 신촌역은 대학생들의 교외 나들이를 위한 낭만적인 장소로 자리매김을 하게 된다. 실제로 신촌역의 영업실적에 대한 기록을 보게 되면 이러한 변화를 잘 알 수 있다.

1975년과 1976년을 계기로 정기승객은 41,026명에서 47,110명으로, 비정기 승객은 1975년 1,475,480명에서 1976년 2,108,952명으로 급격히 증가하게 된다[7]. 그러나 이러한 양상은 1990년대에 이르러 다시 이용이 축소된다. 또 신촌역의 1990년대 영업기록을 보면 1992년 승차인원이 742,000명에서 1993년 684,000명으로 줄어들고 하차인원도 814,000명에서 714,000명으로 줄어든다[7]. 이는 대학생들의 여행에 대한 흡수가 기차에서 자동차로 바뀌어졌기 때문이다.

신촌역의 이러한 변화는 신촌이 갖고 있는 독특한 상업적 가치로 말미암아 역사의 기능과 상업적 기능을 점목시키려는

생각을 하게 되었다. 신촌역사를 민간 자본을 끌어들이 민자 역사를 만들면서 주변 개발을 하기 위한 구상은 1996년 5월 22일 철도청의 발표를 계기로 본격화되기 시작하였다. 이후 철도청은 그해 10월 24일 (주)유화와 동양백화점(주)의 컨소시엄(consortium)을 신촌민자역사 사업자로 선정하였다. 이에 11월 26일에는 이화여자대학교 총학생회에서는 교육환경을 해친다는 이유로 반대시위를 하였다. 이를 계기로 신촌역사의 개발은 주변으로부터 많은 논란을 불러일으키게 되었고 민자역사화 사업은 순조롭게 진행이 되지 못하였다. 그후 고속철도의 개통을 위하여 2003년 11월 지상 5층, 20,900여평의 새로운 서울역사의 준공되었는데, 이를 계기로 청량리역, 창동역, 왕십리역, 노량진역, 신촌역 등의 민자역사 개발 계획이 발표가 되기에 이르렀다.

4.2 신촌역사의 보존과 개발에 대한 갈등과 대책

신촌역사 주변은 연세대, 이화여대, 서강대, 홍익대 등 여러 대학이 모여 있고 비교적 교통이 편리함에도 불구하고 주변의 다른 지역에 비하여 발달되지 못하였다. 따라서 개발에 대한 필요성이 지속적으로 제기되어 왔다. 특히 철도청이 철도공사로 전환이 되면서 수익성에 대한 요구가 많아졌다. 이에 따라 교통이 편리한 지역을 중심으로 민자역사의 개발에 대한 요구가 많아지고 있었다. 그러나 신촌역이 70년대부터 대학생들이 서울 근교로 M.T.를 가기 위해 많이 이용하였고, 여러 대학이 밀집되어 대학촌의 지역적 분위기를 간직하는 등 문화적 가치가 인식되기 시작했다. 또 1920년 12월에 준공된 신촌역이 당시 서울에서 남아있는 철도역사 중 가장 오래되었다는 역사적 가치가 알려지면서 신촌역사 보존운동이 전개되었다. 특히 도코모모 코리아(Docomomo Korea)는 신촌역사의 도시맥락적 가치를 시민들에게 알리기 위하여 공모전을 개최하여 2004년 6월 20일에서 7월 5일에 이르기까지 전시회를 개최하였다[8].

시민들의 이러한 다양한 움직임에 힘입어 신촌역사는 근대 문화유산으로서 가치를 인정받아 2004년 12월 31일 등록문화재 제 136호로 등록되었다. 등록문화재는 주로 우리나라 근대화 시기의 문화유산을 대상으로 하는 것으로 지정문화재가 문화재의 동결보존을 원칙으로 하는 것과는 달리 등록문화재가 주로 도심지에 위치하고 있다는 점에서 어느 정도의 활용은 가능하다. 2007년 10월 현재 357건의 등록문화재가 등록되어 있는데 철도역사는 신촌역사, 춘포역사 등을 비롯해서 23건이 등록되어 있다. 표 4는 등록문화재로 등록된 23개소의 철도 역사를 정리한 것이다. 주로 각 지역의 문화와 직접적인 연결을 가져왔던 간이역이 주 대상으로 되었다. 철도역사를 비롯한 철도관련시설은 우리나라 근대화와 밀접한 관련

Table 3. The Change of Guests of Shinchon Station in 1970s

	1974년	1975년	1976년	1977년	1978년
정기 승객 (명)	40,646	41,026	47,110	35,990	40,048
비정기 승객 (명)	1,392,552	1,434,454	2,061,842	2,142,371	2,150,889
계	1,433,198	1,475,480	2,108,952	2,178,361	2,190,937

을 지니고 있기 때문에 앞으로 등록문화재는 지속적으로 늘어날 예정이다.

신촌역사가 등록문화재로서 등록됨에 따라 첫째, 계획을 전면적으로 변경하는 안과 둘째로 신촌역사를 다른 곳에 이축하는 안 그리고 셋째, 역무실 공간을 대합실 공간 오른쪽으로 옮겨 부분적으로나마 원래의 위치를 유지하는 안 등을 고려할 수 있었다. 우선 신촌 민자역사 계획을 전면적으로 수정하는 안은 신촌역사를 온존하게 보존할 수 있다는 측면에서 바람직하다. 그러나 이미 민자역사 사업이 전면적으로 검토할 수 밖에 없다는 이유로 깊이 있게 고려되지 않았다. 그러나 민자역사의 출입구 위치와 구 신촌역사의 위치가 같았기 때문에 구 신촌역사를 주출입구로 사용하여 구 역사를 활용하면서도 민자역사를 개발할 수 있었을 것으로 생각한다. 이러한 현상은 옛 서울역사의 경우에 있어서도 동일하다. 옛 역사를 활용하기보다는 사용하지 못하는 문화재라는 생각이 우선되어 구역사와 신역사가 유기적으로 연계되지 못하였다.

둘째 신촌역사의 이축에 대한 논의는 신촌역사의 원형을 보존할 수 있다는 측면에서 제기되어 가장 손쉬운 해결책으로 여겨졌다. 그러나 신촌역사가 갖고 있는 장소적 의미를 훼손한다고 하여 고려대상에서 제외되었다. 결국 신촌역사가 지닌 장소적 성격을 보존하는 것이 중요하다고 판단되어 3번째 안이 채택되었다.

이로 인하여 민자역사의 출입구와 겹쳐지는 구신촌역사의 역무실을 대합실을 중심으로 왼쪽에서 오른쪽에 붙이기로 결정을 하였다. 그러나 완성된 현재의 상태에서 볼 때, 대합실 왼쪽에 있었던 역무실공간은 대합실 오른쪽으로 옮겨지게 되어 전혀 다른 역사의 이미지를 갖게 되었다.



Fig. 10. old Shinchon Station (대연건축 자료 제공 도면)



Fig. 11. new Shinchon Station (대연건축 자료 제공 도면)

Table 4. Railway Stations (the Registered Cultural Heritage)

역사의 개요			역사의 특징	사진	
1	울산 남창역사	등록번호	105	건물 후면 중앙부에 두개의 박공을 중첩처리	
		준공년도	1935		
2	구 곡성역사	등록번호	128	표준형역사 형태로 주변건물이 잘 보존됨	
		준공년도	1933		
3	원창역사	등록번호	128	일본식의 우진각 지붕이 중첩된 모습	
		준공년도	1936		
4	신촌역사	등록번호	136	맞배지붕에 삼각형의 박공면이 강조됨	
		준공년도	1920		
5	원주 반곡역사	등록번호	165	1930년대 대합실의 박공면이 강조된 역사	
		준공년도	1941		
6	진해역사	등록번호	192	삼각형 박공면이 강조된 전형적인 표준형 역사	
		준공년도	1926		
7	군산 임피역사	등록번호	208	삼각형 박공면이 강조된 전형적인 표준형 역사	
		준공년도	1936		
8	익산 춘포역사	등록번호	210	현존하는 최고의 역사로 중앙에 삼각형 박공지붕	
		준공년도	1914		
9	반야월역사	등록번호	270	한쪽에 삼각형의 대합실이 크기와 높이에서 강조됨	
		준공년도	1932		
10	고양 일산역사	등록번호	294	중앙부 대합실의 박공지붕이 높이에 비해 폭이 넓은	
		준공년도	1933		
11	남양주 팥당역사	등록번호	295	철로사이의 플랫폼에 일자형 역사로 지붕이 맞배지붕	
		준공년도	1939		
12	양평 구둔역	등록번호	296	출입구 부분은 박공지붕 박공지붕 밑에 캐노피 설치	
		준공년도	1940		
13	영동 심천역	등록번호	297	일자형 평면에 출입구부분을 박공지붕으로 처리	
		준공년도	1934		
14	삼척 도경리역	등록번호	298	일자형 평면에 지붕은 일자형 지붕으로 되어 있음	
		준공년도	1939		
15	나주 남평역	등록번호	299	여순 반관사건으로 소실 일자형 평면 구조	
		준공년도	1956		
16	화랑대역	등록번호	300	서울에 위치한 근대간이역으로 박공면 출입구 강조	
		준공년도	1939		
17	여수 울촌역사	등록번호	301	평면이 일자형으로 기능적 공간구조, 우진각지붕	
		준공년도	1930		
18	부산 송정역	등록번호	302	측면에 삼각형 박공지붕을 갖는 대합실 설치	
		준공년도	1934		
19	대구 동천역	등록번호	303	중앙부 대합실 박공면의 높이가 특히 강조된 역사	
		준공년도	1930		
20	문경 기은역	등록번호	304	역무실과 대합실의 방향이 엇갈리게 되어 삼각형의 박공지붕이 강조됨	
		준공년도	1955		
21	보령 청소역	등록번호	305	장항선 역중 가장 오래된 역으로 벽돌조 역사	
		준공년도	1961		
22	문경 구불정역	등록번호	326	숙소와 역무실이 결합, 하부 파강석, 상부 강자갈을 이용한 석조 역사	
		준공년도	1955		
23	삼척 하고사리역	등록번호	336	주민들 스스로 목조와 슬레이트로 역사를 구축하고 스스로 보존운동을 한 역사	
		준공년도	1966		

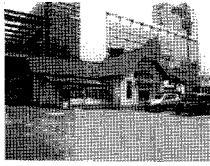


Fig. 12. before construction
 (대연건축제공 공사전 사진)



Fig. 13. after construction
 (대연건축 제공 공사후 사진)

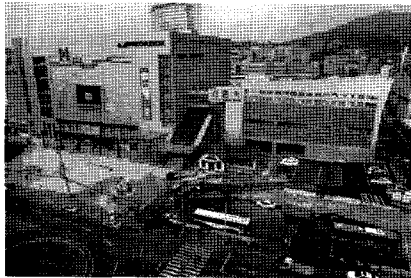


Fig. 14. new Shinchon station and old one (대연건축제공)

또 변화한 신촌의 분위기 속에서도 한적함과 대학 캠퍼스 타운의 낭만적 분위기를 간직하던 신촌역사는 지상 6층 지하 2층 연면적 9000평이 주는 웅장함으로 움추려 들고 말았다. 결과적으로 옛 신촌역사의 반쪽이 잘려져서 반대쪽으로 붙여 지고 주변의 웅장함에 위축되어 천덕꾸러기가 될 바에야 차라리 1800여평의 신촌역 광장계획과 연계되어 활발하게 이용될 수 있게 하는 것도 하나의 방안이 될 수 있다고 생각한다.

5. 결론

신촌 역사의 변천과정을 통해 신촌 민자역사의 개발과정에서 나타난 개발과 보존에 대한 문제점을 진단함으로써 철도 관련시설의 향후 개발과 보존에 대한 바람직한 방향을 찾아 보고자 한 본 논문의 결과는 다음과 같다.

- (1) 서북철도국을 통하여 한국정부 자력으로 부설하고자 했던 경의선 철도는 일본의 끈질긴 공작으로 실질적인 부설권이 일본으로 넘어가게 되었다. 그와 동시에 러일전쟁을 계기로 경의선은 한반도 침략과 중국 만주의 진출을 위한 중심축이 되었다. 이후 일본은 경의선 선로와 경성과의 연결을 원활하기 위해 1920년 12월 신촌역을 설치하여 보통역으로 영업을 시작하였다. 이를 계기로 신촌은 경성을 연결하는 부도심의 기능을 신촌역을 중심으로 수행해왔다.
- (2) 해방이후 신촌역은 한국전쟁으로 말미암아 경의선이 끊기게 되면서 서울과의 연결을 위한 교외선의 기능만을 충족시키고 있었다. 1970년대에 이르러서는 서울 근교로 여행을 떠나는 낭만적인 장소로서, 또 화려한 신촌의 상

업 문화에 대하여 1920년대 철도역사의 분위기를 간직하고 있는 역사적 장소로서 의미를 지니고 있었다. 그러나 신촌역사 주변의 상업적 가치로 말미암아 지상 6층 지하 2층의 연면적 9000평의 민자역사로 바뀌게 되었다. 이러한 과정에서 신촌역사는 역무실이 잘려, 대합실 반대방향에 이식되면서 보존과 개발의 갈등에 의한 상처가 그대로 남게 되었다. 결국 웅장한 민자역사로 말미암아 1920년 축조되어 서울에서 가장 오래된 신촌역사의 역사적 가치와 70년대 80년대 대학문화를 상징적으로 나타내는 낭만적 분위기의 문화적 가치는 상실되어 문화재적 가치와 자긍심이 상당히 위축되었다.

- (3) 역사적 가치를 지닌 철도관련시설의 개발에 있어서는 개발 초기부터 구역사의 기능을 살리면서 조화롭게 개발하는 지혜가 필요하다. 옛 서울역사와 마찬가지로 신촌역사의 문화재적 가치는 원래의 기능을 지니게 될 때 보존 효과가 크다. 원형을 완전하게 보존하기가 어려울 경우 있어서는 이축을 하더라도 원형을 유지하는 것이 좋을지 혹은 장소성을 유지하고 형태적 변형을 어느 정도 감수하는 것이 좋은지는 새로운 시설의 준공 이후 나타나는 현상에 대한 고려가 필요하다. 보존에 대한 가치 평가는 개발되는 양상에 따라 크게 달라지게 된다는 것이 신촌역사를 통해 얻어진 중요한 교훈이다. 현재 상태에서는 구신촌역사가 다소 위치가 변경된다하더라도 향후 개발되는 1600평의 공원과 연계되어 원래의 형태가 그대로 복구되어 시민들에게 활발하게 이용되어 문화적 자긍심이 살아나기를 기대한다. 향후 남북한을 연결하는 경의선이 재개통되면서 신촌역사의 역사적 가치는 더욱더 커질 것이라고 생각하기 때문이다.

참고문헌

1. 신촌역사(주), 신촌역사 이전 공사보고서, 2006, pp.21-29 정리.
2. 김종현, 驛畵의 歷史, 배재대학교 출판부, 2004, pp.207-210.
3. 정재정, 일제의 한국철도침략과 한국인의 대응, 서울대 박사논문, 1991, p.61.
4. 철도청, 한국철도100년사, 1999, pp.77-84.
5. 龜岡榮吉, 朝鮮鐵道沿線要覽, 越智商店, 1927년, pp.311-477.
6. 孫禎睦, 日帝強占期 都市計劃研究, 서울:일지사, 1990, p.309.
7. 신촌역, 운수운전설비카드(1977년) (미간행).
8. <http://info.cha.go.kr> (2007.10.16일 현재).
9. 社團法人 鮮交會, 朝鮮交通史, 東京:三信圖書, 1986.
10. 도쿄모모코리아, 제1회 공모전 작품집, 기문당, 2004.
11. 손정목, 일제강점기 도시화과정연구, 서울:일지사, 1996, p.19.
12. 總督府鐵道管理局, 韓國鐵道線路案内, 日韓印刷, 1908.

(2007년 10월 15일 논문접수, 2007년 11월 15일 심사완료)