

수도권 전철 역명의 지명학적 특성에 관한 연구*

송 호 열**

A Study on Toponymical Characteristics of Station Names of Seoul Metropolitan Railway System*

Song, Hoyul**

요약 : 본 연구는 수도권 전철 역명에 관한 일반 현황 분석을 바탕으로 전철 역명의 지명학적 특성을 파악하는 것이 목적이며, 주요 연구 결과는 다음과 같다. 2009년 말 현재 운영 중인 전철역은 508개이며, 환승역은 61개이고, 병기역명을 사용하는 역은 91개이다. 두 글자 역명이 61.99%로 가장 많으며, 세 글자 역명이 20.59%를 차지하고 있다. 역명으로 사용된 지명 유형별로는 행정지명이 가장 많은데, 그 중에서도 동명이 압도적으로 많다. 인문지명 중에서는 시설명이 가장 많았고, 자연지명 중에는 산명이 가장 많았다.

주요어 : 수도권 전철, 역명, 행정지명, 자연지명, 인문지명

Abstract : The purpose of this study is to reveal general features and toponymical characteristics of station names of Seoul metropolitan railway system. Principal results of this study are as follows. At the present time of December, 2009, the number of station which is run is 508, the number of transfer station is 61 and the number of station which has another name is 91. Two-letter station names are 61.99%, and three-letter station names are 20.59%. Geographical names used as station name are classified into three types : administrative, physical, and human placename. In the three types, administrative placename is the most and physical placename is the least. In the administrative placename, the name of 'Dong' is the most. In the physical placename, the name of mountain is the most. In the human placename, the name of facilities is the most.

Key Words : Seoul metropolitan railway system, station name, administrative placename, physical placename, human placename

1. 서 론

1974년 8월 15일 서울지하철 1호선이 처음 개통되어 운행을 시작한 지 벌써 35년이 지났다. 그 동안 14개 노선이 신설되어 운영될 정도로 수도권 전철은 비약적으로 발전하였다. 이제 전철은 수도권 주민의 가장 중요한 광역 대중 교통 수단이 되었으며, 대중 교통 분야에서 부동의 1위를 차지해 온 버스를 조만간 추월할 기세이다. 하지만 아직도 역명에 관한 지리학적 연구는 시도된 적이 없다.

역명은 시대 상황의 변화를 잘 반영하고 있다. 역명 제정 당시의 사회문화적 특성을 반영할 뿐만 아니라 행정 구역 변천 등에 따라서 역명도 변천해 왔다. 이제 수도권의 전철망이 어느 정도 자리를 잡은 상태에서 역명에 관한 연구를 하고 관련 정보를 체계적으로 정리하지 않으면 소중한 지명

유산이 사라질 수도 있다. 그래서 먼저 수도권 전철 역명에 관한 일반 현황을 정리·분석하고 이를 바탕으로 수도권 전철 역명의 지명학적 특성을 파악하였다.

본 연구를 위해서 각 노선별로 역명 및 관련 정보를 수집하여 DB를 구축하였다. 그리고 환승역명과 병기역명, 기존 국철 역명 등에 관한 정보를 별도로 정리하여 연구 대상 역명을 추출하였다. 연구 대상은 이미 완공되어 운영 중인 역 뿐만 아니라 2009년 말까지 완공하여 운영할 예정인 역을 포함하고 있다.

각 역명의 유형은 1차적으로 서울메트로에서 제공하는 정보를 바탕으로 구분하였으며, 각 동명과 관련된 역명의 경우 『한국의 지명 변천』(송호열, 2006)과 『서울지명사전』(서울특별시사편찬위원회, 2009)을 참조하여 재확인하였다.

* 이 논문은 2009학년도 서원대학교 학술연구비를 지원받아 연구한 것임.

** 서원대학교 사범대학 지리교육과 부교수(Associate Professor, Dept. of Geography Education, Seowon University) (shy6008@chol.com)

각 역명 유형 구분 기준은 「지명 표준화 방안 연구」(건설교통부 국토지리정보원, 2005) 보고서 및 김중혁(2008) 논문에 제시되어 있는 기준을 참조하되 본 논문의 특성에 맞게 수정하여 사용하였다.

병기 역명의 경우, 서울메트로 홈페이지에서 제공하는 자료와 각 노선을 관할하는 코레일, 서울메트로, 서울특별시도시철도공사에서 제공받은 문서 자료를 기본으로 조사하였으며, 직접 현지조사를 통해 확인하였고, 위키백과에서 재확인하였다.

기존 국철 역명의 경우, 각 노선의 건설지와 「철도주요연표」(철도청 홍보담당관실, 2002), 「신판 1:50,000 기본지도첩」(건설부 국립지리원, 1977)을 바탕으로 확인하였으며, 2002년 이후에 신설된 전철 역명의 경우에는 각 역의 연혁과 「1:100,000 전국도로지도」(성지문화사, 2008), 「미리보는 서울미래지도: 서울 1:7,500 도로지도」(성지문화사, 2008)를 통하여 확인하였다.

2. 수도권 전철 역명의 일반 현황

1) 각 노선별 역명 및 역수

본고에서 분석하고자 하는 수도권 전철 역명 및 역수는 <표 1>과 같다. 2009년 말 현재 운영 중인

역은 총 508개이다. 이 역수는 환승역을 별개의 역으로 간주하여 계산한 것인데, 노선별로 다른 역명을 부여하는 것이 아니기 때문에 역명을 연구할 때에는 환승역은 한 개의 역으로 계산해야 한다. 그래서 중복되는 역명을 제외하고 계산하면 2009년 말 현재 총 442개 역이 운영 중인 셈이다.

2) 전철화 이전부터 운영된 역

본 연구의 주목적은 수도권 전철 역명에 대한 고찰이기 때문에, 전철이 개통되기 이전부터 사용하던 기존 국철 역명은 지명학적 특성 분석 대상에서 제외하였다. 일반 철도의 경우에는 역간 거리가 길고, 전철의 경우에는 역간 거리가 짧기 때문에 역명을 정하는 기준과 방식이 서로 다를 수밖에 없다. 그래서 국철에서 사용하던 역명을 이후에 신설된 역명과 함께 분석하게 되면 역명 제정에 투영된 시대적 상황을 정확하게 분석하지 못할 수도 있기 때문이다. 여기에 해당하는 역들은 경부선, 경인선, 경의선, 경원선, 경춘선, 중앙선 등에서 전철 개통 이전까지 운영하던 것들이다(표 2).

특정 시기를 기준으로 그 이전부터 운영하던 역을 연구 대상에서 제외하는 것도 고려하였으나, 각 노선별로 전철화된 시기가 다르기 때문에 연구 목

표 1. 각 노선별 운영 중인 역명

(2009년 12월 말 기준)

| 노선명 | 운영 중인 역명 | 역수 |
|-----|--|----|
| 1호선 | 소요산, 동두천, 보산, 동두천중앙, 지행, 덕정, 덕계, 양주, 녹양, 가능, 의정부, 회룡, 망월사, 도봉산, 도봉, 방학, 창동, 녹천, 월계, 성북, 석계, 신이문, 외대앞, 회기, 청량리(지하), 제기동, 신설동, 동묘앞, 동대문, 종로5가, 종로3가, 종각, 시청, 서울역, 남영, 용산, 노량진, 대방, 신길, 영등포, 신도림, 구로, 구일, 개봉, 오류동, 온수, 역곡, 소사, 부천, 중동, 송내, 부개, 부평, 백운, 동암, 간석, 주안, 도화, 제물포, 도원, 동인천, 인천 (구로에서 분기하여 남쪽으로) 가산디지털, 독산, 금천구청, 광명, 석수, 관악, 인양, 명화, 금정, 군포, 의왕, 성균관대, 화서, 수원, 세류, 병점, 세마, 오산대, 오산, 진위, 송탄, 서정리, 지제, 평택, 성환, 직산, 두정, 천안, 봉명, 쌍용, 아산, 배방, 온양온천, 신창 | 96 |
| 2호선 | 시청, 을지로입구, 을지로3가, 을지로4가, 동대문역사문화공원, 신당, 상왕십리, 왕십리, 한양대, 뚝섬, 성수, 용답, 신답, 용두, 신설동, 건대입구, 구의, 강변, 성내, 잠실, 신천, 종합운동장, 삼성, 선릉, 역삼, 강남, 교대, 서초, 방배, 사당, 낙성대, 서울대입구, 봉천, 신림, 신대방, 구로디지털단지, 대림, 신도림, 도림천, 양천구청, 신정네거리, 까치산, 문래, 영등포구청, 당산, 합정, 홍대입구, 신촌(지하), 이대, 아현, 충정로 | 51 |
| 3호선 | 대화, 주엽, 정발산, 마두, 백석, 대곡, 화정, 원당, 삼송, 지축, 구파발, 연신내, 불광, 녹번, 홍제, 무악재, 독립문, 경복궁, 안국, 종로3가, 을지로3가, 충무로, 동대입구, 약수, 금호, 옥수, 압구정, 신사, 잠원, 고속터미널, 교대, 남부터미널, 양재, 매봉, 도곡, 대치, 학여울, 대청, 일원, 수서, 가락시장, 경찰병원, 오금 | 43 |

| | | |
|------|--|----|
| 4호선 | 오이도, 정왕, 신길온천, 안산, 공단, 고잔, 중앙, 한대앞, 상록수, 반월, 대야미, 수리산, 산본, 금정, 범계, 평촌, 인덕원, 정부과천청사, 과천, 대공원, 경마공원, 선바위, 남태령, 사당, 총신대입구, 동작, 이촌, 신용산, 삼각지, 숙대입구, 서울역, 회현, 명동, 충무로, 동대문역사문화공원, 동대문, 혜화, 한성대입구, 성신여대입구, 길음, 미아삼거리, 미아, 수유, 쌍문, 창동, 노원, 상계, 당고개 | 48 |
| 5호선 | 방화, 개화산, 김포공항, 송정, 마곡, 발산, 우장산, 화곡, 까치산, 신정, 목동, 오목교, 양평, 영등포구청, 영등포시장, 신길, 여의도, 여의나루, 마포, 공덕, 애오개, 충정로, 서대문, 광화문, 종로3가, 을지로4가, 동대문역사문화공원, 청구, 신금호, 행당, 왕십리, 마장, 답십리, 장한평, 군자, 아차산, 팽나루, 천호, 강동, 길동, 굽은다리, 명일, 고덕, 상일동, 둔촌동, 올림픽공원, 방이, 오금, 개롱, 거여, 마천 | 51 |
| 6호선 | 구산, 연신내, 독바위, 불광, 역촌, 응암, 새철, 증산, 디지털미디어시티, 월드컵경기장, 마포구청, 망원, 합정, 상수, 광흥창, 대흥, 공덕, 효창공원앞, 삼각지, 녹사평, 이태원, 한강진, 버티고개, 약수, 청구, 신당, 동묘앞, 창신, 보문, 안암, 고려대, 율곡, 상월곡, 들꽃이, 석계, 태릉입구, 화랑대, 봉화산 | 38 |
| 7호선 | 운수, 천왕, 광명사거리, 철산, 가산디지털단지, 남구로, 대림, 신풍, 보라매, 신대방삼거리, 장승배기, 상도, 송실대입구, 남성, 총신대입구, 내방, 고속터미널, 반포, 논현, 학동, 강남구청, 청담, 뚝섬유원지, 건대입구, 어린이대공원, 군자, 중곡, 용마산, 사가정, 면목, 상봉, 중화, 먹골, 태릉입구, 공릉, 하계, 중계, 노원, 마들, 수락산, 도봉산, 장암 | 42 |
| 8호선 | 압사, 천호, 강동구청, 몽촌토성, 잠실, 석촌, 송파, 가락시장, 문정, 장지, 북정, 산성, 남한산성입구, 단대오거리, 신흥, 수진, 모란 | 17 |
| 9호선 | 개화, 김포공항, 공항시장, 신방화, 마곡나루(현재 미개통), 양천향교, 가양, 증미, 등촌, 염창, 신목동, 선유도, 당산, 국회의사당, 여의도, 셋방, 노량진, 노들, 흑석, 동작, 구반포, 신반포, 고속터미널, 사평, 신논현 | 25 |
| 인천선 | 계양, 굴현, 박촌, 임학, 계산, 경인교대입구, 작전, 갈산, 부평구청, 부평시장, 부평, 동수, 부평삼거리, 간석오거리, 인천시청, 예술회관, 인천터미널, 문학경기장, 선학, 신연수, 원인재, 동춘, 동막, 캠퍼스타운, 테크노파크, 지식정보단지, 인천대입구, 센트럴파크, 국제업무지구 | 29 |
| 분당선 | 선릉, 한티, 도곡, 구룡, 개포동, 대모산입구, 수서, 북정, 경원대, 태평, 모란, 야탑, 이매, 서현, 수내, 정자, 미금, 오리, 죽전, 보정 | 20 |
| 중앙선 | 용산, 이촌, 서빙고, 한남, 옥수, 응봉, 왕십리, 청량리(지상), 회기, 중랑, 망우, 양원, 구리, 도농, 양정, 덕소, 도심, 팔당, 운길산, 양수, 국수, 아신, 양평, 원덕, 용문 | 25 |
| 경의선 | 디지털미디어시티, 수색, 화전, 행신, 능곡, 대곡, 곡산, 백마, 풍산, 일산, 탄현, 운정, 금릉, 금촌, 율릉, 파주, 문산 | 17 |
| 공항철도 | 김포공항, 계양, 검암, 운서, 공항화물청사, 인천국제공항 | 6 |

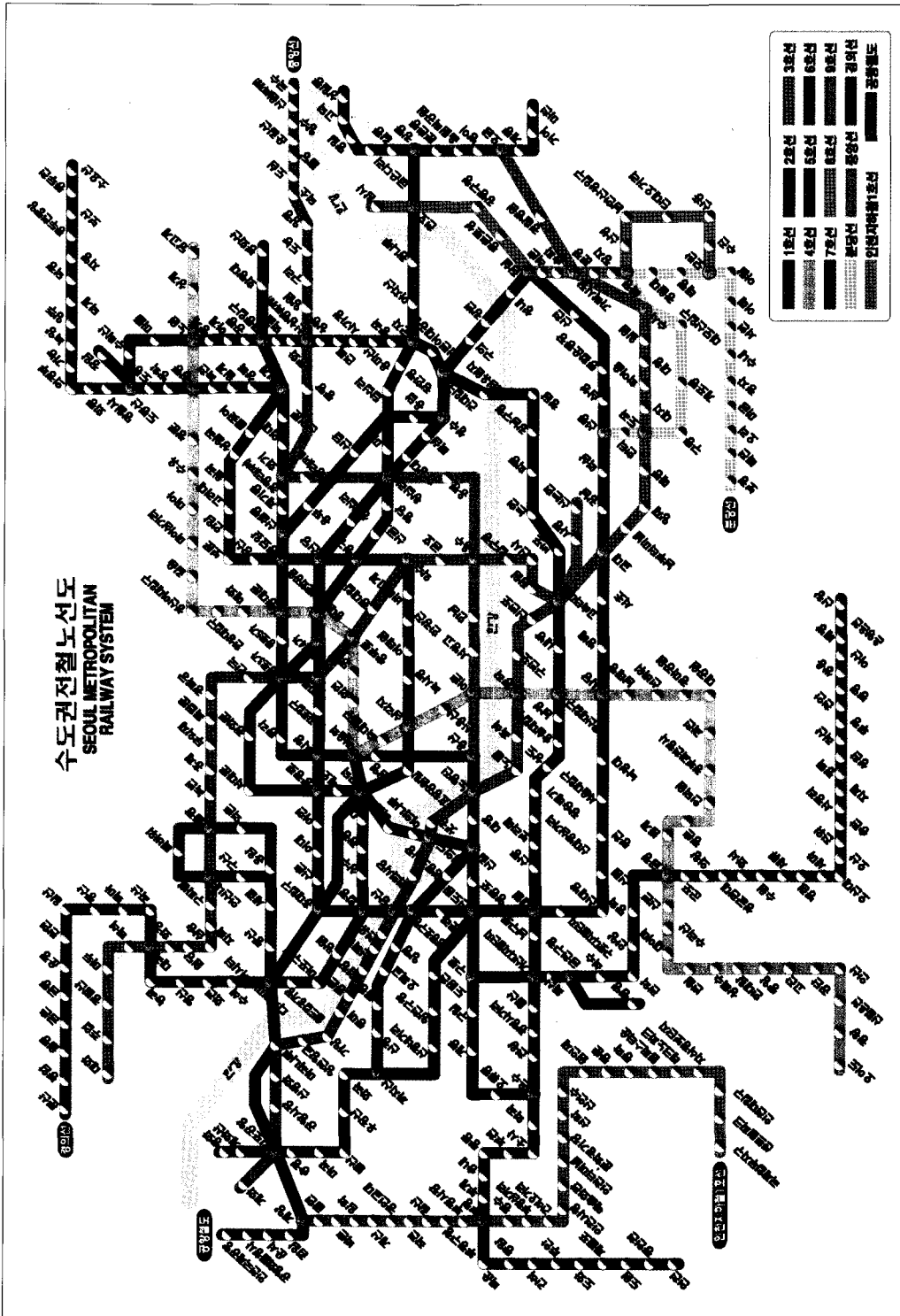
적상 전철 개통 이전까지 사용하던 역명은 모두 연구 대상에서 제외하였다. 하지만 표에 제시한 역 중에서 전철 개통과 함께 역명이 변경된 경우에는 역명이 새로 제정된 것이므로 분석 대상에 포함시켰다. 표에서 중복되는 역은 굵게 표시하였으며, 경춘선은 2010년 말에 개통될 예정이므로 함께 제시하였다.

3) 환승역

대중 교통 수단은 자가용 승용차에 비해 문전

연결성이 낮다. 그리고 적은 비용으로 최대의 고객을 만족시켜야 하기 때문에 이용자 개개인의 편의를 모두 만족시킬 수는 없다. 이런 상황에서 전철의 수송 능력을 극대화하기 위해서는 환승 체계를 잘 갖추어야 한다. 환승역이 많은 노선은 그만큼 연계 수송 능력이 높다는 것을 의미한다.

본 절에서 환승역을 별도로 구분하여 정리하고 분석한 이유는 환승역 자체의 일반 현황을 파악하는 것도 중요하고, 후반부에서 수도권 전철 역명의 지명학적 특성을 분석할 때 중복을 피해야 하기 때문이다. 각 노선별 환승역 현황은 <표 3>과 같다.¹⁾



(성지문화사 제공)

그림 1. 수도권 전철 노선도

표 2. 전철화 이전부터 운영하던 역들

| 노선명 | 해당 역명 |
|-----|---|
| 경부선 | 서울-용산-노량진-영등포-구로-시흥(금천구청으로 변경)-안양-군포-부곡(의왕으로 변경)-수원-세류-병점-오산-송탄-서정리-평택-성환-직산-두정-천안(이하 장항선)모산(배방으로 변경)-온양온천-신창 |
| 경인선 | 인천-동인천-제물포-주안-부평-부천-역곡-오류동-구로 |
| 경의선 | 문산-파주-월롱-금촌-운정-탄현-일산-백마-곡산-대곡-능곡-행신-강매(폐지)-화전-수색-가좌(디지털미디어시티로 변경) |
| 경원선 | 소요산-동안(동두천으로 변경)-동두천(동두천중앙으로 변경)-내행(지행으로 변경)-덕정-주내(양주로 변경)-의정부-망월사-창동-성북-청량리 |
| 중앙선 | 용산-서빙고-왕십리-청량리-망우-도농-덕소-팔당-능내-양수-신원-국수-아신-양평-원덕-용문 |
| 경춘선 | 춘천-남춘천-김유정(신남)-강촌-백양리-경강-가평-상천-청평-대성리-마석-평내-금곡-사릉-퇴계원-갈매-화랑대-신공덕-성북 |

표 3. 환승역 현황

| 노선명 | 총역수 | 환승역명 | 환승역수 | 환승역비율(%) |
|------|--------------|--|-------------|------------------|
| 1호선 | 96 | 도봉산(7), 창동(4), 석계(6), 회기(중), 신설동(2), 동묘앞(6), 동대문(4), 종로3가(3, 5), 시청(2), 서울역(4), 용산(중), 노량진(9), 신길(5), 신도림(2), 온수(7), 부평(인), 가산디지털단지(7), 금정(4) | 18 | 18.75 |
| 2호선 | 51 | 시청(1), 을지로3가(3), 을지로4가(5), 동대문역사문화공원(4, 5), 신당(6), 왕십리(5, 중), 신설동(1), 건대입구(7), 잠실(8), 선릉(분), 교대(3), 사당(4), 대림(7), 신도림(1), 까치산(5), 영등포구청(5), 당산(9), 합정(6), 충정로(5) | 19 | 37.25 |
| 3호선 | 43 | 대곡(의), 연신내(6), 불광(6), 종로3가(1, 5), 을지로3가(2), 충무로(4), 약수(6), 옥수(중), 고속터미널(7, 9), 교대(2), 도곡(분), 수서(분), 가락시장(8), 오금(5) | 14 | 32.56 |
| 4호선 | 48 | 금정(1), 사당(2), 총신대입구(7), 동작(9), 이촌(중), 삼각지(6), 서울역(1), 충무로(3), 동대문역사문화공원(2, 5), 동대문(1), 창동(1), 노원(7) | 12 | 25.00 |
| 5호선 | 51 | 김포공항(9, 공), 까치산(2), 영등포구청(2), 신길(1), 여의도(9), 공덕(6), 충정로(2), 종로3가(1, 3), 을지로4가(2), 동대문역사문화공원(2, 4), 청구(6), 왕십리(2, 중), 군자(7), 천호(8), 오금(3) | 15 | 29.41 |
| 6호선 | 38 | 연신내(3), 불광(3), 디지털미디어시티(의), 합정(2), 공덕(5), 삼각지(4), 약수(3), 청구(5), 신당(2), 동묘앞(1), 석계(1), 태릉입구(7) | 12 | 31.58 |
| 7호선 | 42 | 온수(1), 가산디지털단지(1), 대림(2), 이수(4호선 총신대입구), 고속터미널(3, 9), 건대입구(2), 군자(5), 태릉입구(6), 노원(4), 도봉산(1) | 10 | 23.81 |
| 8호선 | 17 | 천호(5), 잠실(2), 가락시장(3), 복정(분), 모란(분) | 5 | 29.41 |
| 9호선 | 25 | 김포공항(5, 공), 당산(2), 여의도(5), 노량진(1), 동작(4), 고속터미널(3, 7) | 6 | 24.00 |
| 인천선 | 29 | 계양(공), 부평(1) | 2 | 6.90 |
| 분당선 | 20 | 선릉(2), 도곡(3), 수서(3), 복정(8), 모란(8) | 5 | 25.00 |
| 중앙선 | 25 | 용산(1), 이촌(4), 옥수(3), 왕십리(2, 5), 회기(1) | 5 | 20.00 |
| 경의선 | 17 | 디지털미디어시티(6), 대곡(3) | 2 | 11.76 |
| 공항철도 | 6 | 김포공항(5, 9), 계양(인) | 2 | 33.33 |
| 합계 | 508 (442) | | 127 (61) | 25.00 (13.80) |

* 환승역명 뒤의 () 안에는 해당 노선에서 환승할 수 있는 다른 노선을 표시하였으며, 각 노선명의 첫 글자로 구분하였음. 합계란의 () 안에는 중복 역수를 제외한 역수를 표시한 것임.

환승역의 비율이 가장 높은 노선은 2호선으로 37.25%에 이르며, 2위는 33.33%의 공항철도, 3위는 32.56%의 3호선, 4위는 31.58%의 6호선, 5위는 29.41%의 5호선과 8호선이다. 환승역의 비중이 가장 낮은 노선은 6.90%의 인천1호선이며, 2위는 11.76%의 경의선, 3위는 18.57%의 1호선, 4위는 20.00%의 중앙선, 5위는 23.81%의 7호선, 6위는 24.00%의 9호선, 7위는 25.00%의 4호선과 분당선이다.

공항철도는 역이 6개뿐이라서 환승역 비율을 계산한다는 것 자체가 무리라고 볼 수도 있다. 하지만 2010년 1월에 2단계 공사가 완료되면 신설되는 디지털미디어시티(6호선, 경의선 환승), 홍대입구(2호선, 경의선 환승), 공덕(5호선, 6호선, 경의선 환승), 서울역(1호선, 4호선 환승)이 모두 환승역이기 때문에 환승역 비율이 가장 높은 60%가 된다. 현재는 2단계 구간이 아직 완공되지 않아서 승객 수가 예상보다 훨씬 적지만, 앞으로 이 구간이 마저 완공되면, 더 많은 노선과 연계되어 환승객을 많이 유인할 수 있을 것으로 예상된다.

경의선의 경우도 용산에서 디지털미디어시티 사이의 2단계 공사가 2012년에 완료되면 용산(1호선, 중앙선 환승), 공덕(5호선, 6호선, 공항철도 환승), 홍대입구(2호선, 공항철도 환승) 등 3개 역이 추가로 환승역에 포함되기 때문에 환승역 비율이 29.41%로 높아진다. 이렇게 되면 경의선은 경기 서북부와 서울 중심부를 연결하는 주요 노선으로 기능할 것이다.

3. 역명의 길이와 병기역명의 특성

1) 역명의 글자수

역명이 길면 사용할 때 불편하다. 일단 말하기, 듣기, 쓰기가 불편하고, 기억하기도 쉽지 않다. 최근 들어 전철이 주요 교통 수단이 되면서 약속 장소 등의 길 안내 시에 역이 중요 지표가 되고 있는데, 역명이 길면 정확한 의사 전달이 곤란해진다. 따라서 명칭은 간결한 것이 좋다.

하지만 명칭의 간결성과 효율성만 강조할 수는 없다. 명칭이란 상호간의 구분 기능도 중요하기 때문이다. 수도권 전철역의 경우 이미 400개가 넘었기 때문에 이들 상호간의 구분을 위해서는 역명이

어느 정도 길어지는 것은 불가피하다. 특히 유연적(有緣的)인 지명을 찾아보면 역명간 중복 가능성도 있기 때문에 이를 회피하기 위해서도 역명이 길어질 수밖에 없다.

명칭에는 전부 요소와 후부 요소가 있는데, 역명의 경우에는 후부 요소가 바로 '역'이다. 예를 들어 '구로역'의 경우 '구로'가 전부 요소이고, '역'이 후부 요소가 된다. 모든 전철 역명은 마지막에 '역'이라는 후부 요소가 붙는다. 후부 요소는 모두 동일하기 때문에 역명의 글자수를 논할 때 이를 제외하고 전부 요소의 글자수만을 논하도록 하자.

환승역을 고려하지 않고 각 노선별로 역명의 글자수를 조사하고 그 비율을 구해 보면 두 글자 역명이 60.63%이고, 세 글자 역명이 20.87%이며, 네 글자 역명이 7.68%, 다섯 글자 역명이 7.09%, 여섯 글자 역명이 2.17%, 일곱 글자 역명이 0.59%, 여덟 글자 역명이 0.39%, 아홉 글자 역명이 0.59%였다.

환승역을 하나로 보고, 글자수별 역명을 계산해 보면 두 글자가 274개 역, 세 글자가 91개 역, 네 글자가 32개 역, 다섯 글자가 30개 역, 여섯 글자가 11개 역, 일곱 글자가 2개 역, 여덟 글자 및 아홉 글자가 1개 역씩이다. 이를 전체 역 수 442개 역에 대하여 백분율을 구해 보면, 두 글자 역명이 61.99%, 세 글자 역명이 20.59%, 네 글자 역명이 7.24%, 다섯 글자 역명이 6.79%, 여섯 글자 역명이 2.49%, 일곱 글자 역명이 0.45%, 여덟 글자 및 아홉 글자 역명이 각각 0.23%였다.

여섯 글자 이상의 역명은 총 19개인데, 중복되는 환승역을 제외하면 15개이다. 1호선의 가산디지털단지(원래 가리봉역이었는데, 2005년에 역명을 변경하였음. 7호선 환승), 2호선의 구로디지털단지(원래 구로공단역이었는데, 2004년에 역명을 변경하였음.), 동대문역사문화공원(2009년 12월 변경, 4호선, 5호선 환승), 4호선의 정부과천청사(1998년 신설), 성신여대입구(1985년 신설), 6호선의 월드컵경기장(2000년 변경), 디지털미디어시티(2009년 변경, 경의선 환승), 7호선의 신대방삼거리(2000년 신설), 어린이대공원(1996년 신설), 8호선의 남한산성입구(1996년 신설), 인천1호선의 경인교대입구(2003년 변경), 지식정보단지, 국제업무지구(이상 2009년 신설), 공항철도의 공항화물청사, 인천국제공항(이상 2007년 신설) 등의 역들이다. 명칭이 긴 역들은 일

표 4. 노선별 역명의 글자 수

| 노선 | 글자수 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 합계 |
|------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|-----|
| 1호선 | 수 | 68 | 21 | 5 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 96 |
| | % | 70.83 | 21.88 | 5.21 | 1.04 | 0.00 | 1.04 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 2호선 | 수 | 29 | 9 | 4 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 51 |
| | % | 56.86 | 17.65 | 7.84 | 13.73 | 0.00 | 1.96 | 0.00 | 1.96 | 100 |
| 3호선 | 수 | 27 | 9 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 |
| | % | 62.79 | 20.93 | 9.30 | 6.98 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 4호선 | 수 | 24 | 15 | 3 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 48 |
| | % | 50.00 | 31.25 | 6.25 | 6.25 | 4.17 | 0.00 | 0.00 | 2.08 | 100 |
| 5호선 | 수 | 25 | 17 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 | 51 |
| | % | 49.02 | 33.33 | 7.84 | 7.84 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 1.96 | 100 |
| 6호선 | 수 | 19 | 13 | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 38 |
| | % | 50.00 | 34.21 | 7.89 | 2.63 | 2.63 | 0.00 | 2.63 | 0.00 | 100 |
| 7호선 | 수 | 24 | 6 | 4 | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 42 |
| | % | 57.14 | 14.29 | 9.52 | 11.90 | 4.76 | 2.38 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 8호선 | 수 | 12 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| | % | 70.59 | 0.00 | 17.65 | 5.88 | 5.88 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 9호선 | 수 | 11 | 8 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| | % | 44.00 | 32.00 | 16.00 | 8.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 인천선 | 수 | 12 | 2 | 4 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| | % | 41.38 | 6.90 | 13.79 | 27.59 | 10.34 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 분당선 | 수 | 17 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| | % | 85.00 | 10.00 | 0.00 | 5.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 중앙선 | 수 | 21 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| | % | 84.00 | 16.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 경의선 | 수 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 17 |
| | % | 94.12 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 5.88 | 0.00 | 100 |
| 공항철도 | 수 | 3 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | % | 50.00 | 0.00 | 16.67 | 0.00 | 33.33 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 100 |
| 합계 | 수 | 308 | 106 | 39 | 36 | 11 | 3 | 2 | 3 | 508 |
| | % | 60.63 | 20.87 | 7.68 | 7.09 | 2.17 | 0.59 | 0.39 | 0.59 | 100 |

반적으로 최근에 건설되었거나, 최근에 역명이 변경된 역들이다.

2) 병기 역명

각 노선별 병기 역명은 <표 5>와 같다. 환승역의 경우에는 앞 노선에서 한번만 표시하였다. 왜냐

하면 7호선 이수역(4호선 총신대입구역과 환승)을 제외하면 모두 동일한 역명을 사용하기 때문에 중복해서 분석할 이유가 없기 때문이다.

병기역명을 사용하는 역수를 노선별로 살펴보면 1호선이 28개이고, 2호선이 9개, 3호선이 5개, 4호선이 11개, 5호선이 9개, 6호선이 11개, 7호선이 4개, 8호선이 2개, 9호선이 1개, 인천1호선이 9개, 분

표 5. 병기역명 현황

| 노선 | 역명 | 병기역명 | 노선 | 역명 | 병기역명 |
|----|-------|----------------|----|--------|------------|
| 1 | 동두천중앙 | 한북대 | 4 | 동작 | 현충원 |
| 1 | 덕정 | 서정대학 | 4 | 이촌 | 국립중앙박물관 |
| 1 | 망월사 | 신홍대학 | 4 | 숙대입구 | 갈월 |
| 1 | 월계 | 인덕대학 | 4 | 회현 | 남대문시장 |
| 1 | 성북 | 광운대앞 | 4 | 한성대입구 | 삼선교 |
| 1 | 신이문 | 한국예술종합학교 | 4 | 성신여대입구 | 돈암 |
| 1 | 회기 | 경희대앞 | 4 | 미아 | 서울사이버대학 |
| 1 | 청량리 | 서울시립대입구 | 5 | 신정 | 은행정 |
| 1 | 종로3가 | 탑골공원 | 5 | 오목교 | 목동운동장앞 |
| 1 | 구일 | 동양공전앞 | 5 | 광화문 | 세종문화회관 |
| 1 | 개봉 | 한영신대 | 5 | 군자 | 능동 |
| 1 | 온수 | 성공회대입구 | 5 | 아차산 | 어린이대공원후문 |
| 1 | 역곡 | 가톨릭대 | 5 | 광나루 | 장신대 |
| 1 | 소사 | 서울신대 | 5 | 천호 | 풍납토성 |
| 1 | 부천 | 부천대입구 | 5 | 굽은다리 | 강동구민회관앞 |
| 1 | 부평 | 가톨릭대인천성모병원 | 5 | 올림픽공원 | 한국체대 |
| 1 | 주안 | 인하대학교 | 6 | 새철 | 신사 |
| 1 | 제물포 | 인천대앞 | 6 | 증산 | 명지대앞 |
| 1 | 독산 | 하안동입구 | 6 | 월드컵경기장 | 성산 |
| 1 | 명학 | 성결대앞 | 6 | 광흥창 | 서강 |
| 1 | 군포 | 한세대앞 | 6 | 대흥 | 서강대앞 |
| 1 | 의왕 | 철도대학 | 6 | 효창공원앞 | 용산구청 |
| 1 | 병점 | 한신대 | 6 | 안암 | 고대병원앞 |
| 1 | 오산대 | 물향기수목원 | 6 | 고려대 | 중앙 |
| 1 | 서정리 | 국제대학 | 6 | 월곡 | 동덕여대 |
| 1 | 성환 | 남서울대 | 6 | 상월곡 | 한국과학기술연구원 |
| 1 | 쌍용 | 나사렛대 | 6 | 화랑대 | 서울여대입구 |
| 1 | 신창 | 순천향대, 한국폴리텍4대학 | 7 | 송실대입구 | 살피재 |
| 2 | 용두 | 동대문구청 | 7 | 어린이대공원 | 세종대 |
| 2 | 구의 | 광진구청 | 7 | 상봉 | 시외버스터미널 |
| 2 | 강변 | 동서울터미널 | 7 | 공릉 | 서울산업대입구 |
| 2 | 잠실 | 송파구청 | 8 | 몽촌토성 | 평화의문 |
| 2 | 삼성 | 무역센터 | 8 | 남한산성입구 | 성남법원검찰청 |
| 2 | 교대 | 법원검찰청 | 9 | 후석 | 중앙대입구 |
| 2 | 서울대입구 | 관악구청 | 인 | 계산 | 경인여자대학 |
| 2 | 대림 | 구로구청 | 인 | 갈산 | 인천문예직업전문학교 |
| 2 | 충정로 | 경기대입구 | 인 | 부평구청 | 부평세립병원 |
| 3 | 대화 | 킨텍스 | 인 | 인천시청 | 한국방송통신대학교 |
| 3 | 삼송 | 농협대입구 | 인 | 예술회관 | 길병원 |
| 3 | 경복궁 | 정부중앙청사 | 인 | 인천터미널 | 푸른세상안과 |
| 3 | 남부터미널 | 예술의전당 | 인 | 문학경기장 | SK와이번스 |
| 3 | 양재 | 서초구청 | 인 | 신연수 | 가천의과대학 |
| 4 | 정왕 | 한국산업기술대 | 인 | 동춘 | 남동국가산업단지 |
| 4 | 평촌 | 한림대성심병원 | 분 | 이매 | 성남아트센터 |
| 4 | 대공원 | 서울랜드 | 분 | 죽전 | 단국대 |
| 4 | 충신대입구 | 이수 | | | |

당선이 2개이며, 총 91개(20.59%)이다. 이는 늦게 건설된 노선에서는 병기역명을 사용하는 환승역을 제외한 것이므로 각 노선별 병기역명 사용 비율을 파악하기에는 곤란하다.

중복을 허용하여 각 노선별 병기역명 사용 역수를 파악하고, 각 노선의 전체 역수 중 병기역명 사용 역수의 비율을 파악해 보면, 1호선은 28개(29.17%), 2호선은 9개(17.65%), 3호선은 6개(13.95%), 4호선은 11개(22.92%), 5호선은 11개(21.57%), 6호선은 11개(28.95%), 7호선은 7개(16.67%), 8호선은 4개(23.53%), 9호선은 1개(4.00%), 인천1호선은 10개(34.48%), 분당선은 2개(10.00%), 중앙선은 2개(8.00%), 총 102개(20.08%)이다.

병기역명의 글자수를 보면 두 글자는 8개인데, 대부분 동명이고, 세 글자는 11개인데, 대학명이 5개로 가장 많았다. 네 글자는 30개였고, 다섯 글자는 12개, 여섯 글자는 11개, 일곱 글자는 10개²⁾, 아홉 글자는 2개, 열 글자도 2개였으며, 열두 글자로는 '순천향대, 한국폴리텍4대학' 1개가 있다.

병기역명의 글자수를 분석해 보면, 본 역명에 비해서 전반적으로 길다는 것을 알 수 있다. 본 역명보다 병기역명이 한 글자부터 네 글자까지 더 짧은 경우는 14개였고, 같은 것은 6개였으며, 한 글자부터 열 글자까지 더 긴 것은 71개였다.

91개의 병기역명을 유형별로 구분해 보면, 행정지명은 9개(9.89%), 자연지명은 2개(2.20%), 인문지명은 80개(87.91%)로 인문지명이 압도적으로 많다. 행정동명 9개 중 7개는 동명이고, 나머지 2개는 옛지명이며, 자연지명은 고개 및 하천과 관련되어 있다. 인문지명은 시설명이 압도적으로 많은데, 교통 관련 지명은 2개이고, 문화재 관련 지명은 1개, 대학 관련 지명은 43개, 상업 관련 지명 1개, 관공서 관련 지명은 11개, 문화·위락시설 관련 지명은 14개, 병원 관련 지명이 6개, 지구명 관련 지명이 1개, 기타가 1개였다.

분석 결과 본 역명에 비해 대학 및 병원 관련 지명이 현저하게 많다는 것을 알 수 있다. 특히 대학의 경우 병기역명 전체의 절반에 가까운 43개(47.25%)를 차지하고 있는데, 그 이유를 규명해 볼 필요가 있다. 병기역명의 경우 그 수가 많지 않음에도 불구하고 제법 역명 변경이 잦았다.

4. 수도권 전철 역명의 유형별 특성

1) 역명의 유형별 분류

지명은 크게 자연지명과 행정지명, 인문지명으로 구분되며, 이들은 다시 2단계, 3단계로 세분할 수

표 6. 역명 유형 분류 기준

| 대분류 | 소분류 | 유형명 | 대분류 | 소분류 | 유형명 |
|-----------|-----|--------|-----------|-----|------------|
| 1 행정지명 | 101 | 시·도 | 3 인문지명 | 301 | 시설명(교통) |
| | 102 | 시·군·구 | | 302 | 시설명(문화재) |
| | 103 | 읍·면·동 | | 303 | 시설명(교육) |
| | 104 | 리·자연마을 | | 304 | 시설명(상업) |
| | 190 | 옛지명 | | 305 | 시설명(관공서) |
| | 199 | 기타 | | 306 | 시설명(문화·위락) |
| 2 자연지명 | 201 | 산 | | 307 | 시설명(기타) |
| | 202 | 고개 | | 311 | 지구명 |
| | 203 | 하천 | | 321 | 가로명 |
| | 204 | 평야 | | 331 | 인명 |
| | 205 | 섬 | | 341 | 소설명 |
| | 206 | 천정 | | 390 | 옛지명 |
| | 290 | 옛지명 | | 399 | 기타 |
| | 299 | 기타 | | | |

있다.(건설부 국토지리정보원, 2006. 김종혁, 2008) 역명을 유형별로 분류하기 위해서는 각 유형별로 코드 번호를 부여하여 DB화 하는 것이 좋다. 이를 위해 기존 논문에서 제안한 방식을 도입하되, 본 논문의 특성에 맞게 재분류하고 코드 번호도 필자 나름대로 정하여 사용하였다. 대부분류는 1에서 3까지 한 자리 숫자를 사용하였고, 소분류는 두자리 숫자를 부여하여, 총 3자리 숫자로 코드화하고 이를 이용하여 유형별로 분류하였다(표 6).

행정지명의 경우 동명에서 유래된 역명이 대다수를 차지하고 있는데, 그 중에는 작명 특성이 독특한 경우가 많다. 따라서 동명의 경우에는 작명 특성에 따라 유형을 다시 분류하고 그 특성을 밝혔다. 그리고 시설명의 경우 301부터 308까지의 유형을 하나의 유형으로 구분하여 분석할 수도 있지만 표에서는 상세하게 구분하여 제시하였다. 이런 식의 분류는 자칫 잘못하면 유형 분류의 위계를 혼란스럽게 할 수도 있기 때문에 표와 같이 구분하는 것이 합당하다고는 보지 않지만 분석의 편의상 세분하여 제시하였다.

김종혁(2008, 272-275)은 지명의 유형을 분류할 때 여러 가지 난점을 지적하고 있는데, 그 중 하나가 하나의 지명에 대해서 복수의 유형 분류가 가능하거나 유형 분류가 애매하다는 것이다. 본 연구에서도 이런 난점은 곳곳에서 발견되었다. 예를 들어 마포는 동명에서 유래한 것인가? 구명에서 유래한 것인가? 아니면 옛 포구인 마포에서 유래한 것인가? 이에 대한 명확한 기준을 제시하기 위해서 필자는 역명 제정 당시의 상황과 해당 역이 대표하는 지역 범위 등을 고려하여 유형을 결정하였다.

광범한 지역을 관할하는 기존 철도역과 달리 전철역의 역세권은 비교적 좁기 때문에 전철역명이 시·군·구명과 읍·면·동명 둘 다 해당되는 경우, 읍·면·동명으로 분류하였다. 동명의 경우 법정동명과 행정동명 모두를 동명으로 분류하였고, 지금은 사용하고 있지 않지만 예전에 동명으로 사용된 적이 있는 동명은 구동명으로 분류하였다.

옛지명은 과거에 사용되었지만 역명 제정 당시에는 사용되지 않았거나, 대다수 사람들은 사용하지 않고 특정 지역의 사람들만 제한적으로 사용하던 지명을 역명으로 되살린 경우로 한정하였다. 서

울의 경우 도시화가 진행되면서 많은 지역에서 옛지명이 사라졌는데, 서울특별시지명위원회 등에서 이들 지명을 되살리기 위해서 많은 노력을 기울인 덕분에 일부 옛지명들이 역명으로 채택되어 생명을 되찾게 되었다.

2) 유형별 역명 특성

전철화 이전부터 사용되던 역명과 환승역명을 제외하면 분석 대상 역명은 382개이다. 이 중에서 행정지명은 243개(63.61%), 자연지명은 37개(9.69%), 인문지명은 102개(26.70%)로 분류된다. 물론 이들 지명 중에는 분류 방법에 따라 다른 유형으로 구분할 수 있는 역명들도 있고, 여러 유형에 속한다고 판단할 수 있는 것들도 있다.

(1) 행정지명

행정지명은 다시 행정계층에 따라 시·도명, 시·군·구명, 읍·면·동명 및 리·자연마을명 등으로 세분할 수 있다. 세분 결과 시·도명에 해당하는 역명은 전철화 이전부터 사용되던 역명만 있고 전철화 이후에 새로 제정된 역명은 없었다. 시·군·구명에 해당하는 것은 총 11개인데 이 중 시명은 과천, 광명, 구리, 아산, 안산, 의왕, 양주 등 7개이며, 구명은 강남, 강동, 노원, 중랑 등 4개이고, 군명은 없었다.

앞에서 분류 기준을 설명하면서 읍·면·동명과 시·군·구명 모두에 해당하는 경우 읍·면·동명으로 분류했다고 하였는데, 이에 해당하는 역명을 보면 계양, 도봉, 동두천, 동작, 마포, 서초, 소사, 송파 등이 있다. 이 중에는 거의 시·군·구를 대표할 수 없는 위치에 있는 경우도 있지만, 일부는 시군구명으로 분류해도 손색이 없는 것들도 있다. 하지만 전철 역명의 역세권 등으로 판단했을 때 이들 역명이 좁은 범위를 대표한다고 판단되어 읍·면·동의 유형에 포함시켰다.

읍·면·동명에 해당하는 역명은 총 215개인데, 이 중에서 동명에 해당하는 것이 211개이고, 면명에 해당하는 것은 반월(옛 면명), 배방, 진위 등 3개, 읍명에 해당하는 것이 원당(옛 읍명) 1개로 동명이 압도적으로 많은 비중을 차지하고 있다. 동명이 압도적으로 많은 것은 이미 도시화가 진행된

표 7. 현 동명을 역명으로 사용하는 경우

| 유형 | 해당 동명 |
|----|--|
| 1 | 가능, 가양, 간석, 갈산, 개봉, 개화, 거여, 김암, 계산, 계양, 고덕, 고잔, 공덕, 공릉, 구산, 구의, 군자, 굴현, 금릉, 금정, 금호, 길읍, 남영, 녹번, 녹양, 논현, 답십리, 당산, 대림, 대방, 대야미, 대치, 대화, 대흥, 덕계, 도곡, 도봉, 도원, 도화, 독산, 동두천, 동작, 동춘, 등촌, 마곡, 마두, 마장, 마천, 마포, 망원, 면목, 명일, 문래, 문정, 미아, 박촌, 반포, 발산, 방배, 방이, 방학, 방화, 백석, 범계, 보문, 보산, 보정, 북정, 봉명, 봉천, 부개, 불광, 사당, 산본, 삼성, 삼송, 상계, 상도, 상봉, 상수, 상왕십리, 상월곡, 서초, 서현, 석수, 석촌, 선학, 성수, 세마, 소사, 송내, 송파, 수내, 수서, 수유, 수진, 신길, 신당, 신대방, 신도림, 신림, 신사, 신정, 신천, 신촌, 신흥, 쌍문, 쌍용, 아현, 안국, 안암, 암사, 압구정, 아담, 양재, 양정, 양평, 여의도, 역삼, 역촌, 염창, 오금, 옥수, 운수, 용답, 용수, 운서, 월계, 월곡, 을지로3가, 을지로4가, 응봉, 응암, 이매, 이촌, 이태원, 일원, 임학, 작전, 잠실, 잠원, 장암, 장지, 정왕, 정자, 종로3가, 종로5가, 주엽, 죽전, 중계, 중곡, 중동, 중화, 중산, 지제, 지축, 지행, 창신, 천왕, 천호, 철산, 청담, 충무로, 충정로, 태평, 평촌, 풍산, 하계, 한남, 합정, 행당, 혜화, 홍제, 화곡, 화서, 화정, 회기, 회현, 후석(179) |
| 2 | 길동, 명동, 목동, 개포동, 둔촌동, 상일동, 신설동, 제기동(8) |

이후에 인구 밀집 지역을 중심으로 전철이 부설되 있기 때문이다.

동명은 작명 방법에 따라 다시 7가지 유형으로 세분할 수 있다. 첫째, 현재 사용하고 있는 동명을 그대로 역명으로 사용하는 경우인데, 그 중 하나는 후부 요소인 ‘동’을 생략한 역명이고, 다른 하나는 후부 요소인 ‘동’을 포함한 역명이다. 전자에 해당하는 역명은 179개이고, 후자에 해당하는 역명은 8개이다(표 7).

둘째, 예전에 동명으로 사용했던 지명(구 동명)을 역명으로 사용하는 경우로 남성, 동수, 동암, 사평, 신평, 약수, 청구, 학동 등 8개가 있다. 셋째, 두 동명을 합성한 역명으로 대곡(대장동+내곡동), 미금(구미동+금곡동), 석계(석관동+월계동) 등 3개가 있으며, 넷째, 원래의 역명을 축약하여 역명으로 사용한 경우로 구일(구로1동)역이 있다. 다섯째, 동명에 접두어를 첨가하여 역명으로 사용하는 경우로 구반포, 남구로, 신탄골, 신논현, 신목동, 신반포, 신방화, 신연수, 신흥산, 신이문 등 10개가 있다. 여섯째, 접두어를 첨가하고, 동명을 축약하여 역명으로 사용하는 경우로 내방(내+방배동), 신답(신+답십리) 2개가 있다.

동명 중 인문지명에 속하는 가로명으로 분류할 수도 있는 역명으로는 을지로3가, 을지로4가, 종로3가, 종로5가, 충무로, 충정로 등이 있으며, 여의도 같은 경우에는 자연지명으로 분류할 수도 있다. 하지만 이들 모두 동명으로 분류한 것은 전철역명의

경우 특별한 사유가 없는 한 대부분 해당 지역의 동명을 취하고 있으므로 이들 역시 동명을 취했을 것으로 판단하여 이렇게 분류한 것이다.

리·자연마을명은 도심(리명)과 오리, 선바위(자연마을명) 3개가 있다. 선바위의 경우 자연지명으로 분류할 수도 있으나, 이곳에 있던 선바위가 없어졌다가 최근에 복제품을 만들어 다른 장소에 세운 집과 선바위의 명칭을 따서 마을, 개천, 다리 이름 등으로 사용한 점을 고려하여 행정지명으로 분류하였다. 옛지명으로는 개릉, 대청, 돌곶이(석관동), 동막, 마들, 떡골(목동), 명학, 새절(신사동), 송정, 양원 등 10개가 있다. 기타의 경우 2가지 이상의 유형을 합하여 역명으로 제정한 경우로, 가산디지털단지(동명+지구명), 구로디지털단지(동명+지구명), 동두천중앙(시명+동명), 신길온천(동명+시설명) 등이 있다.

행정지명 총 243개 중 시·도명은 없고, 시·군·구명은 11개(4.53%), 읍·면·동명은 215개(88.48%), 리·자연마을명은 3개(1.23%), 옛지명은 10개(4.12%), 기타 4개(1.65%)로 읍·면·동명이 압도적으로 많았으며, 그 중에서도 특히 동명이 가장 많았다. 하지만 동명을 사용한 역명 중 일부는 위치 등에 있어서 부적합성이 다수 발견되었다. 이에 대해서는 별도의 후속 연구를 진행할 예정이다.

(2) 자연지명

자연지명은 다시 산, 고개, 하천, 섬 등으로 세분

할 수 있으며, 옛지명과 기타 유형으로 분류가 가능하다. 산과 관련된 역명은 17개인데, 이들은 작명 유형에 따라서 다시 3가지로 구분할 수 있다.

첫째, '산'이라는 후부 요소를 생략한 산명을 사용한 역명은 관악, 구룡, 독바위³⁾, 매봉, 백운 등 5개이고, 둘째, '산'이라는 후부 요소까지 포함한 산명을 사용한 역명은 개화산, 까치산, 도봉산, 봉화산, 수락산, 수리산, 아차산, 용마산, 우장산, 운길산, 정발산⁴⁾ 등 11개이며, 셋째, 대모산입구처럼 후부 요소에 접미사까지 포함한 역명이 1개 있다.

고개명과 관련된 역명은 남태령, 당고개, 무악재, 버티고개 등 총 4개이다. 하천과 관련된 역명은 강변, 도립천, 셋강, 성내 등 총 4개이고, 섬과 관련된 역명은 노들⁵⁾, 선유도, 오이도 등 3개이다. 옛지명으로는 녹사평, 녹천, 애오개⁶⁾, 한티, 뚝섬, 연신내, 장한평⁷⁾, 증미(현재 지명은 증산), 학여울 등 9개가 있다.

자연지명 총 37개 중 산 관련 역명은 17개(45.95%), 고개와 하천 관련 역명은 각 4개(10.81%), 섬 관련 역명은 3개(8.11%), 옛지명은 9개(24.32%)이다.

(3) 인문지명

인문지명은 다시 시설명, 지구명, 가로명, 인명, 소설명, 옛지명 등 6가지로 세분할 수 있다. 시설명의 경우는 시설의 용도에 따라서 다시 교통, 문화재, 교육(대학), 상업, 관공서, 문화·위락, 기타 시설로 구분할 수 있는데, 여기에 해당하는 역명은 총 75개이다.

교통시설 관련 지명은 고속터미널, 공항화물청사, 김포공항, 남부터미널, 인천국제공항, 인천터미널 등 6개(8.00%)이고, 문화재 관련 지명은 경복궁, 광화문, 낙성대, 남한산성입구, 독립문, 동대문, 동묘앞, 몽촌토성, 산성, 서대문, 선릉, 양천향교, 원인재, 종각, 태릉입구, 효창공원앞 등 16개(21.33%)이다. 동대문과 서대문의 경우 구명으로 볼 수도 있지만, 구의 변두리에 있고, 이들 문화재와 역이 인접해 있기 때문에 인문지명으로 분류하였다. 남한산성입구, 동묘앞, 태릉입구, 효창공원앞 등은 접미사가 붙어 있다.

교육시설로는 대부분 대학명과 관련되어 있는데, 건대입구, 경원대, 경인교대입구, 고려대, 교대, 동

대입구, 서울대입구, 성균관대, 성신여대입구, 숙대입구, 숭실대입구, 오산대, 외대앞, 이대, 인천대입구, 총신대입구, 한대앞, 한성대입구, 한양대, 홍대입구, 화랑대 등 21개(28.00%)이다.

대학명의 경우 대부분 축약형인데, 그 중에서도 교대, 건대입구, 동대입구, 숙대입구, 외대앞, 이대, 한대앞, 홍대입구 등은 그 정도가 매우 심하다. 물론 관용적으로 널리 사용되어 왔기 때문에 큰 문제가 아니라고 볼 수도 있지만, 외지인들의 경우 그 의미를 제대로 파악하기 쉽지 않다. 11개의 역명에 '입구'라는 접미사를 붙이고 있는데, 이는 역과 멀리 떨어져 있는 대학과 관련지어 역명을 제정하다보니 발생한 문제점으로 보인다.

상업시설과 관련된 역명은 가락시장, 공방시장, 모란, 부평시장, 영등포시장 등 5개(6.67%)이다. 관공서와 관련된 역명은 강남구청, 강동구청, 경찰병원, 국회의사당, 금천구청, 마포구청, 부평구청, 시청, 양천구청, 영등포구청, 인천시청, 정부과천청사, 테크노파크⁸⁾ 등 13개(17.33%)인데, 이 중 구청 관련 역명이 7개로 절반 정도를 차지하고 있다.

문화·위락시설과 관련된 역명은 예술회관, 경마공원, 대공원, 동대문역사문화공원, 뚝섬유원지, 문학경기장, 보라매, 센트럴파크, 어린이대공원, 올림픽공원, 월드컵경기장, 종합운동장 등 12개(16.00%)이다. 이 외에 다리 이름을 사용한 오목교, 절 이름을 사용한 회룡 등이 있다. 시설명의 경우에도 다수 역명에서 부적합성이 발견되는데, 이 역시 별도의 후속 연구를 진행할 예정이다.

지구명은 공단, 국제업무지구, 디지털미디어시티, 중앙, 지식정보단지, 캠퍼스타운 등 6개인데, 대부분 역명의 적합성이 낮은 편이며, 특히 4호선의 공단과 중앙의 경우 해당 지역 역명으로서의 적합성이 낮아 개명을 심각하게 고려할 필요가 있다.

가로명으로는 간석오거리, 광명사거리, 단대오거리, 미아삼거리, 부평삼거리, 신대방삼거리, 신정네거리, 을지로입구 등 8개가 있는데, 대부분 명칭이 길다. 인명으로는 서거정의 호를 딴 사가정역이 있고, 심훈의 소설명을 딴 상록수역이 있다.

옛지명으로는 광나루, 광흥창, 구파발, 굽은다리, 마곡나루, 삼각지, 여의나루, 이수, 인덕원, 장승배기, 한강진 등 11개인데, 대부분 교통 관련 역명들이다.

인문지명 총 102개 중 시설명은 75개(73.53%), 지구명은 6개(5.88%), 가로명은 8개(7.84%), 인명과 소설명은 각 1개, 옛지명은 11개(10.78%)이다.

5. 결론

1974년 서울지하철 1호선이 처음 개통되어 운영을 시작한 지 35년이 지났다. 하지만 아직도 역명에 관한 지리학적 연구는 시도된 적이 없다. 소중한 역명 유산이 잊혀지기 전에 이를 체계적으로 정리하고 연구해야 한다. 그래서 ‘수도권 전철 역명의 일반 현황’, ‘역명의 길이와 병기역명의 특성’, ‘수도권 전철 역명의 유형별 특성’ 등으로 구분하여 살펴보았다.

먼저 일반 현황을 보면 첫째, 2009년 말 현재 운영 중인 역은 총 508개 역인데, 중복되는 환승역을 제외하면 총 442개 역이 운영 중이다.

둘째, 2개 노선 이상이 연결되는 환승역은 127개(실제로는 61개) 역이 있는데, 환승역의 비율은 2호선이 37.25%로 가장 높고, 공항철도, 3호선, 4호선, 6호선의 순서로 높다.

셋째, 역명의 글자수는 환승역을 제외한 442개 역 중, 두 글자 역명이 61.99%, 세 글자 역명이 20.59%, 네 글자 역명이 7.24%, 다섯 글자 역명이 6.79%, 여섯 글자 역명이 2.49%, 일곱 글자 역명이 0.45%, 여덟 글자 및 아홉 글자 역명이 각각 0.23%였다.

넷째, 병기역명을 사용하는 역수는 총 91개(20.59%)이고, 병기역명의 글자수는 본 역명에 비해서 전반적으로 길며, 유형별로는 인문지명이 압도적으로 많은데, 특히 대학 및 병원 관련 지명이 현저하게 많다.

역명의 유형별 특성을 분석하기 위해서 전철화 이전에 사용하던 역명과 중복 환승역명을 제외한 382개 역을 대상으로 3개 대분류와 27개 소분류 기준에 따라 유형 분류를 시도하였다.

대분류에 따른 유형별 역명을 보면, 행정지명은 243개(63.61%), 자연지명은 37개(9.69%), 인문지명은 102개(26.70%)로 분류된다. 행정지명 총 243개 중, 시·도명은 없고, 시·군·구명은 11개(4.53%), 읍·면·동명은 215개(88.48%), 리·자연마을명은 3개(1.23%), 옛지명은 10개(4.12%), 기타 4개(1.65%)

이다.

행정지명의 대부분을 차지하는 읍·면·동명의 경우, 211개가 동명으로 압도적인 비중을 차지하고 있다. 이것은 이미 도시화가 진행된 이후에 인구 밀집 지역을 중심으로 전철이 부설되었기 때문이다. 동명은 작명 방법에 따라 7가지 유형으로 세분할 수 있는데, 현 동명을 사용하는 경우가 대부분이었다.

자연지명 총 37개 중 산 관련 역명은 17개(45.95%), 고개와 하천 관련 역명은 각 4개(10.81%), 섬 관련 역명은 3개(8.11%), 옛지명은 9개(24.32%)이다.

인문지명 총 102개 중 시설명은 75개(73.53%), 지구명은 6개(5.88%), 가로명은 8개(7.84%), 인명과 소설명은 각 1개, 옛지명은 11개(10.78%)이다. 가장 비중이 높은 시설명 75개 중에는 대학, 문화재, 관공서, 문화·위락, 교통 시설 관련 역명이 많았다. 병기역명까지 포함하면 대학과 관공서의 비중이 매우 높다.

행정지명과 인문지명의 경우 역명 적합성이 낮은 경우가 많아서 이에 대한 후속 연구가 필요하다. 또한 공학적인 측면을 제외한 전철 전반에 관한 연구가 지속적으로 이루어져야 하는데, 이에 대한 정책적 지원이 절실하다.

주

- 1) 단, 1호선과 9호선을 연결하는 노량진역의 경우 현재 환승 시설을 건설 중에 있어서 2012년부터 환승이 가능하다. 하지만 양 노선 모두 개통되어 운영 중에 있기 때문에 분석에 포함시켰다.
- 2) SK와이번스는 발음 기준으로 8글자에 포함시켰다.
- 3) 독바위의 경우 이름만 보면 바위명이라고도 할 수 있으나, 역 뒤편에 있는 한 봉우리를 지칭하고 있기 때문에 산명에 포함시켰다.
- 4) 정발산의 경우 동명도 있지만, 동과의 거리는 멀고 산과의 거리가 더 가깝기 때문에 산명으로 분류하였다.
- 5) 노들의 경우 예전에 이 일대를 노들이라고 불렀으므로 행정지명 중 옛지명으로 분류할 수도 있지만, 그동안 행정지명으로는 거의 사용되지 않았고, 노들섬(한 때 중지도라고 불렀음)의 명칭은 존재해 온 상황에서, 최근에 9호선 전철역명으로 제정되었기 때문에 자연지명 중 섬이름으로 분류하는 것이 맞다고 판단하였다.
- 6) 애오개의 경우 아현의 옛이름이므로 구동명으로 분류할 수도 있지만, 아현동이 애오개동으로 불린 적은 없었기 때문에 자연지명으로 분류하였다. 한티의

- 경우에도 동일한 이유로 자연지명으로 분류하였다.
- 7) 뚝섬, 연신내, 장한평의 경우에도 역명 제정 당시에는 언중(言衆)에게 점점 잊혀져가던 지명이었고, 그 지역에 살던 일부 계층의 사람들만 사용하던 지명이므로 옛지명으로 분류하였다. 물론 역명으로 제정된 이후 지명으로 되살아났지만, 이 경우에는 역명으로 서 기능한 것이지 원래의 지명 속성을 지닌 채 사용되는 지명으로 볼 수는 없다.
 - 8) 테크노파크는 전국 17개 지역에 건설 또는 건설 중인 지역산업 육성, 발전의 거점기관이다. 이 중 테크노파크역이 있는 송도 테크노파크에는 넓은 면적에 미추홀타워, 갯벌타워, 시험생산동, 생물산업실용화센터, 한국생산기술연구원, 한국생활환경시험연구원, 3개 대학의 연구소, 30여 개의 기업연구소 등이 건설되었거나 건설 중에 있다. 이 역의 명칭은 테크노파크 단지 전체를 대상으로 명명된 지구명이 아니라 바로 인접한 미추홀타워에 있는, 테크노파크 관리를 담당하고 있는 기관인 재단법인 송도테크노파크(준공서)에서 연유하였다.

문헌

건설부 국립지리원, 1977, 신판 1:50,000 기본도 지도첩(1,2).

건설교통부 국토지리정보원, 2005, 지명 표준화 방안 연구.

김윤학, 1996, 땅이름 연구(음운·형태), 박이정.

김종혁, 2006, 한국 지명데이터베이스의 구조분석과 발전방향, 한국지도학회지, 6(1), 47-59.

김종혁, 2008, 디지털 시대 인문학의 새 방법론으로서의 전자문화지도, 국학연구, 12, 263-290.

도수희, 2003, 한국의 지명, 아카넷.

박영한 편, 2003, 서울 1:7,500 도로지도, 성지문화사.

백영현, 2000, 서울지하철 건설 연혁, 한국철도학회지, 3(4), 10-22.

서울특별시, 2003, (Hi Seoul) 서울지하철건설삼십년사.

서울특별시도시철도공사 고객서비스본부, 2009, 2009년 도시철도 수송계획, 금풍문화사.

서울특별시사편찬위원회, 2009, 서울지명사전, 경인

문화사.

서울특별시지하철공사, 1987, 서울지하철 3,4호선 건설지(상, 하).

서울특별시지하철공사, 1989, 서울지하철 1호선 건설지.

서울특별시지하철공사, 1989, 서울지하철 2호선 건설지.

성지문화사, 2008, 미리보는 서울미래지도: 서울 1:7,500 도로지도.

성지문화사, 2008, 1:100,000 도로지도(전국도로관광상세도).

송호열, 2006, 한국의 지명 변천, 성지문화사.

이영택, 1986, 한국의 지명 -한국 지명의 지리·역사적 고찰-, 태평양.

천소영, 2003, 한국 지명어 연구, 이회문화사.

철도청 홍보담당관실, 2002, 철도주요연표, 정문사.

한국문화역사지리학회, 2008, 지명의 지리학, 푸른길.

한국철도시설공단, 2005, 한국철도건설백년사(상, 중, 하).

공항공정, <http://www.arex.or.kr>

국토해양부, <http://www.mltm.go.kr>

국토해양부 국토지리정보원, <http://www.ngi.go.kr>

서울메트로, <http://www.seoulmetro.co.kr/> (서울1-4호선 관할)

서울시메트로9호선주식회사, <http://www.metro9.co.kr/> (서울9호선 관할)

서울특별시도시철도공사, <http://www.smrt.co.kr> (서울5-8호선 관할)

신분당선(주), <http://www.shinbundang.co.kr/>

인천광역시지하철공사, <http://www.irtc.co.kr/> (인천1호선 관할)

코레일, <http://www.korail.com> (중앙선, 분당선, 경의선, 경춘선 등 관할)

(접수: 2009.9.21, 수정: 2009.10.18, 채택: 2009.11.15)