

# 현존하는 간이역의 평면 및 입면 유형별 특징에 관한 연구

-중앙선, 동해남부선 및 경전선을 중심으로-

## A Characteristics of Plan and Elevation Types of Existing Way Stations built in the Early 20th Century Korea

권순오\* 손한울\*\* 김태영\*\*\*

Kwon, Soon-Oh Son, Han-Ui Kim, Tai-Young

### Abstract

This aim of the study is to investigate the plan and elevation types of existing way stations built in the early 20th century Korea, focused on Choong-ang, Donghae-nambu, and Kyung-jeon line of the railroad tracklines. The plans and elevations are drawn up and analyzed based on literature data and aerial photographs through the survey. These way stations are classified into various types by room layout and front elevation. The basic plan types are composed of waiting room, station service room, and administration. The station service room has a train operation room in the projecting part of corner. This room has windows on every side to see in and out of train. There are the enlarged, extended waiting room types, and linear types in the other plan types.

The waiting room is lied on the right side, and has a gable roof in elevation. The elevation types are classified with side and centralized, and so on by the placement and shape of gable roofs. The basic elevation types have gable roofs in sides lied on the waiting room, and these types are transformed into centralized types by extension of waiting room. The others are the linear types without gable roofs and the unusual roof types in appearance.

키워드 : 간이역, 평면유형, 입면유형, 박공지붕, 근대화유산

Keywords : Way Station, Plan Type, Elevation Type, Gable Roof, Modern Architectural Properties

### 1. 서론

역사(驛舍)는 도시로 들어오는 사람들에게 있어서 처음으로 대하게 되는 곳이며, 도시를 떠나는 사람들에게는 마지막으로 머무르는 곳이다. 이처럼 도시의 출입구 역할을 하는 역사는 사람들의 기억에 강하게 남는 도시의 상징적 장소이면서 동시에 사람과 사람 사이의 만남과 헤어짐이 이루어지는 장소이기도 하다.

이와 같이 역사가 지니고 있는 다양하고 복잡한 성격에도 불구하고, 간이역은 매우 단순한 출입구의 역할을 하고 있다. 기능상으로도 형태상으로도 한 눈에 파악되는 간이역은 어떤 역사보다도 서정적·역사적 및 상징적 이미지를 강하게 내포하고 있는 것이 특징이다.

이러한 간이역이 현재 선로의 이설이라든가, 역세권의 개발이라는 명분 아래 파괴되거나 방치되면서, 기억 저편으로 사라질 위기에 처해 있는 것이다.

이에 따라 본 연구에서는 이들 현존하고 있는 간이역을 대상으로 조사하여 기록으로 남기는 것을 일차적인

목적으로 하고, 또 하나는 간이역의 단순한 기능과 형태 간의 상관관계를 풀어보고자 이들의 평면과 입면상의 유형별 특징을 밝히고자 하는 것이다.

본 연구 대상을 선정함에 있어서, 철도 전 노선별로 일제강점기부터 1960년대에 이르기까지 현존하는 목조 간이역 현황을 조사한 뒤, 가장 많이 분포하고 있는 중앙선 11건, 동해남부선 9건, 경전선 10건 총 30건으로 하였다. 이들을 대상으로 내부 평면실측과 외부 4면 사진실측조사가 이루어졌고, 이어서 1층 및 지붕평면도와 사진실측 조사내용을 토대로 박공부를 드러내고 있는 입면도를 작성하였다.<sup>1)</sup>

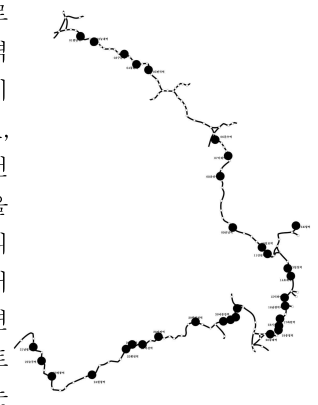


그림 1. 조사대상 역사의 분포

\* 정회원, 청주대학교 대학원 석사과정

\*\* 정회원, 청주대학교 대학원 석사과정

\*\*\* 정회원, 청주대학교 건축학과 교수

1) 본 조사는 2010년 7월 19일(월)부터 22일(목)까지 4일 동안 3개 팀으로 진행되었다. 이어서 도면 및 조사내용 정리, 보완조사를 거쳐 2010년 9월 실측조사보고서가 간행되었다. 간이역 실측조사보고서, 청주대 건축학과 유재 근현대건축사연구실, 연구보고30, 2010. 9

표 1. 근대건축문화재인 역사 25건

번호	명칭 (구명칭)	종목	노선	건축년대/ 증·개축	소재지			대지면적 (㎡)	건축 면적 (㎡)	구조	규모	기록화조사 보고서
					시·도·군	구·읍·면	동리					
1	남양주팔당역	등록295	중앙선	1939	경기	남양주시	와부읍 팔당리98-1외		87	목조	지상 1층	
2	양평구둔역	등록296	중앙선	1940	경기	양평군	지제면 일신리1336-2외		114	목조	지상 1층	
3	원주반곡역사	등록165	중앙선	1952	강원	원주시	반곡동 154	538	153	목조	지상 1층	
4	원창역사	등록128	경전선	1930	전남	순천시	별량면 동송리556-1		112	목조	지상 1층	
5	나주남평역	등록299	경전선	1930	전남	나주시	남평읍 광촌리568-1			목조	지상 1층	1956년 증축
6	송정역	등록302	동해남부선	1940	부산	해운대구	송정동 299-2외		122	목조	지상 1층	
7	울산남창역사	등록105	동해남부선	1935	울산	울주군	온양읍 남창리 42-1		96	목조	지상 1층	
8	서울역사	사적284	경부선	1925	서울	중구	봉래동 2가 122	6,631	3,089	벽돌조+RC	지상2층, 지하1층	정밀실측보고서
9	영동삼천역	등록297	경부선	1934	충북	영동군	삼천면 삼천리318-43외			목조	지상 1층	이전신축
10	화랑대역	등록300	경춘선	-1958	서울	노원구	공릉동 29-51			목조	지상 1층	
11	삼척도경리역	등록123	영동선	1939	강원	삼척시	도경동 산 37-3외			목조	지상 1층	
12	삼척하고사리역	등록336	영동선	1966	강원	삼척시	도계읍 고사리 60	3,398	32	목조	지상 1층	
13	반야월역사	등록270	대구선	1932	대구	동구	신기동 5-1		80	목조	지상 1층	2008
14	대구동촌역	등록303	대구선	1938	대구	동구	검사동 990			목조	지상 1층	
15	익산춘포역사	등록210	전라선	1914	전북	익산시	춘포면 덕실리 508			목조	지상 1층	
16	여수울촌역	등록301	전라선	1930	전남	여수시	울촌면 조화리58-2			목조	지상 1층	
17	구 곡성역	등록122	전라선	1933	전남	곡성군	오곡면 오거리770-5	30,856	100	조적조	지상 1층	
18	신촌역사	등록136	경의선	1930년경	서울	서대문구	대현동 74-12		199	목조	지상 1층	
19	고양일산역	등록294	경의선	1933	경기	고양시	산구일산2동655-35,628			목조	지상 1층	
20	광주학생독립운동 진원지나주역사	시도기념물 183	호남선	1913	전남	나주시	죽림동 601외	18,281	98	목조	지상 1층	
21	문경가은역	등록304	문경선	1955	경북	문경시	가은읍 왕능리 536외		123	목조	지상 1층	
22	문경구불정역	등록326	문경선	1955	경북	문경시	불정동 418번지		144	석조	지상 1층	
23	보령청소역	등록305	장항선	1961	충남	보령시	청소면 진족리341-3외			목조	지상 1층	
24	군산임피역사	등록208	장항선	1936-	전북	군산시	임피면 술산리 230			목조	지상 1층	
25	진해역사	등록192	진해선	1926	경남	진해시	여좌동 761,760-42	36,449	338	목조	지상 1층	

## 2. 현존하는 간이역 현황

### 2.1 근대문화유산으로서의 간이역 현황

2009년 12월 현재 문화재로 지정되어 있는 역사(驛舍)는 총 25건이다. 이외에 2003-2006년 사이에 조사된 각 지역별 「근대문화유산 목록화조사보고서」<sup>2)</sup>에 수록된 미지정 역사 76건을 더하여 총 101건의 역사가 근대문화유산 목록에 수록되어 있다.

이들 101건의 역사들을 철도 노선별로 분류하여 보면, 중앙선 19건, 동해남부선 13건, 경전선 14건, 경부선 12건, 경춘선 5건, 영동선 5건, 대구선 4건, 전라선 4건, 경원선 3건, 경의선 3건, 호남선 3건, 문경선 2, 장항선 2, 경인선 1, 광주선 1, 진해선 1, 태백선 1건, 노선미확인 8건으로 분포되어 있다.

근대건축문화재인 역사 총 25건은 중앙선 3건, 경전선

2건, 동해남부선 2건, 경부선 2건, 경춘선 1건, 영동선 2건, 대구선 2건, 전라선 3건, 경의선 2건, 호남선 1건, 문경선 2건, 장항선 2건, 진해선 1건으로 철도 노선별로 1-3건으로 균일하게 분포되어 있다. 건립연도를 살펴보면, 1910년대 1건, 1920년대 2건, 1930년대 11건, 1940년대 2건, 1950년대 3건, 1960년대 1건, 미확인 4건으로 주로 1930년대에 지어졌다. 벽돌조와 철근콘크리트조인 서울역사와 조적조인 구)곡성역을 제외한 23건 역사는 모두 목조이며, 규모 역시 서울역을 제외하고는 모두 1층이다.

### 2.2 조사대상 간이역의 선정

근대문화유산으로서의 101건의 대상 중 조적조 건축물인 서울역사, 대전역, 김천역, 개태사역, 구)광주역, 인천역, 영월역, 그리고 광주학생독립운동진원지 나주역사 총 8건을 제외하면, 목조 간이역 및 보통역<sup>3)</sup>으로는 근대건축

2) 문화재청에서는 2003년부터 2006년에 사이에 전국에 걸쳐 근대문화유산목록화조사를 시행하였으며, 이들 결과물로 <근대문화유산 목록화 조사보고서>를 간행하였다.

3) 실측조사의 주 대상은 간이역이지만 간이역과 보통역의 차이는 역장의 배치에 따라 구분됨으로, 건축적인 구분(규모, 형

표 2. 중앙선, 동해남부선, 경전선의 간이역 분포현황 - 30건 (  : 근대건축문화재 7건,  : 미지정대상 23건 )

구분	번호	명칭 (구명칭)	노선	개시 등급	건축년대 /중·개축	소재지			대지 면적 (㎡)	건축 면적 (㎡)	구조
						시도 군	구읍면	동리			
중앙선 11	01	팔당역	중앙선	간이역	1939	경기	남양주시	와부읍 팔당리98-1외		87	목조
	02	능내역	중앙선	간이역	1939	경기	남양주시	조안면 능내리 590-8		164	조적조
	03	구둔역	중앙선	보통역	1940.04.01	경기	양평군	지제면 일신리1336-2외		114	목조
	04	동화역	중앙선	보통역	1956	강원	원주시	문막읍 동화리 3리 6번지		83.54	조적조
	05	반곡역	중앙선	보통역	1952	강원	원주시	반곡동 154	538.29	153.45	목조
	06	문수역	중앙선	보통역	1939	경북	영주시	문수면 적동리 441		122.4	목조
	07	이하역	중앙선	보통역	1940	경북	안동시	와룡면 이하리 398		113.9	목조
	08	운산역	중앙선	보통역	1939	경북	안동시	일직면 운산리 368-9	29,856	122.40	목조
	09	신령역	중앙선	보통역	1937	경북	영천시	신령면 완전리 607		80.25	목조
	10	임포역	중앙선	보통역	1958.08	경북	영천시	북안면 임포리 40-2	56,180	78	조적조
	11	건천역	중앙선	간이역	1939.06	경북	경주시	건천읍 친포리315-4		165.85	목조
동해 남부선 9	12	포항역	동해남부선	보통역	1945.07	포항	북구	중앙동 604		712.93	목조외
	13	입실역	동해남부선	보통역	1936.12	경북	경주시	외동읍 입실리 1009		122.436	목조
	14	호계역	동해남부선	보통역	1958.06.25	울산	북구	호계동 831-2		105.98	조적조
	15	덕하역	동해남부선	보통역	1941.5	울산	울주군	청량면 상남리 523-1		104.62	목조
	16	남창역사	동해남부선	보통역	1935	울산	울주군	온양읍 남창리 42-1		96	목조
	17	좌천역	동해남부선	보통역	1934.11	부산	기장군	장안읍 좌천리 211-1		116.37	목조
	18	기장역	동해남부선	보통역	1934	부산	기장군	기장읍 청강리 54			목조
	19	송정역	동해남부선	간이역	1940.12	부산	해운대구	송정동 299-2외		122.4	목조
20	동래역	동해남부선	보통역	1934.08	부산	동래구	낙민동 123		331.77	목조	
경전선 10	21	나주남평역	경전선	보통역	1930	전남	나주시	남평읍 광촌리568-1			목조
	22	능주역	경전선	보통역	1957.01.10	전남	화순군	능주면 관영리 230		128.76	조적조
	23	명봉역	경전선	보통역	1958.12.25	전남	보성군	노동면 명봉리 93		117.4	조적조
	24	원창역	경전선	보통역	1930	전남	순천시	별량면 동송리556-1		112.04	목조
	25	황천역	경전선	간이역	1967.10	경남	하동군	북천면 직전리 586	42,574	102.76	조적조
	26	북천역	경전선	보통역	1967.10	경남	하동군	황천면 황천리 425-2	41,068	92.6	조적조
	27	덕산역	경전선	간이역	1931.04	경남	창원시	동읍 용자미 1153-11	47,003	147.44	목조
	28	진영역	경전선	보통역	1943.03	경남	김해시	진영읍 진영리 275	37,820	136.14	목조
	29	한림정역	경전선	간이역	1960.05	경남	김해시	한림면 장방리 1253-1	175,803	83.1	조적조
	30	낙동강역	경전선	보통역	1962.12	경남	밀양시	삼랑진읍 삼랑리 15-1	64,537	81.7	조적조

문화재 23건, 미지정 70건 총 93건이다.

이들 93건의 간이역을 철도 노선별로 살펴보면, 중앙선 19건, 경전선 14건, 동해남부선 13건, 경부선 9건, 경춘선 5건, 영동선 5건, 대구선 4건, 전라선 4건, 경원선 3건, 경의선 3건, 호남선 1건, 광주선 1건, 문경선 2건, 장항선 2건, 진해선 1건, 노선 미확인 9건으로 중앙선, 동해남부선, 경전선에 총 46건이 분포하여 93건의 간이역 중 49.46%로 절반가량 차지하고 있다.

중앙선, 동해남부선 및 경전선에 분포한 46건의 간이역 중 신축 혹은 폐역된 덕소역, 아신역, 용문역, 원덕역, 석불역, 지평역, 양동역, 경주역, 부산진역, 거제역, 사방역,

개양역 12건, 철근콘크리트조인 함안역과 하동역 2건, 그리고 한옥 형태의 불국사역과 미 조사된 진주역 2건을 포함하여 16건이 제외되었으며, 총 30건의 대상 중 중앙선은 총 11건으로 청량리-경주 사이에 분포하고 있고, 동해남부선은 총 9건으로 부산진-포항 사이에 분포하고 있으며, 그리고 경전선은 총 10건으로 삼랑진-광주송정 사이에 분포하고 있다.

이들 조사대상으로 선정된 간이역 30건 중 근대건축문화재는 팔당역(01)을 비롯하여 7건에 해당되고, 미지정대상은 총 23건이다. 이들을 구조별로 살펴보면, 대부분 목조이나, 1950년 말부터 1960년대에 증개축, 혹은 신축된 건축물들은 조적조이다. 이들은 중앙선의 능내역(02), 동화역(04), 임포역(10), 동해남부선의 호계역(14), 경전선의 능주역(22), 명봉역(23), 황천역(25), 북천역(26), 한림정역(29), 낙동강역(30)이다. 경전선에서 가장 많은 수의 역사가 조적조로

태)은 없다고 할 수 있다. 또한 간이역으로 영업을 개시한 역 중에서 보통역으로 규모변경 없이 승격된 사례도 있으며, 보통역으로 개시를 하여 간이역으로 격하된 사례도 있다. 이에 따라 보통역으로 개시한 대상도 포함하였다.

증개축 및 신축되었다. 이들 조적조 간이역 역시 예전의 규모와 모습을 그대로 지닌 채 변경되었다.

이들 간이역의 규모는 대체로 100㎡(약 30평) 전후로 나타나고 있다. 비교적 소규모로는 중앙선의 팔당역(01), 동화역(04), 신령역(09), 임포역(10), 동해남부선의 남창역사(16), 경전선의 북천역(26), 한림정역(29), 낙동강역(30) 이 있다. 포항역과 동래역은 잦은 증축과 별동 신축으로 말미암아 간이역의 규모를 훨씬 웃돌고 있다.

### 3. 평면상의 특징

#### 3.1 기본 평면형

기본적인 평면<sup>4)</sup>의 형태는 역무실을 중심으로 대합실<sup>5)</sup>과 역무실, 숙직실을 비롯한 관리실, 역무실에서 철로방향으로 돌출된 운행실, 그리고 배면의 플랫폼으로 구성되어 있다. 대합실 정면과 배면의 출입

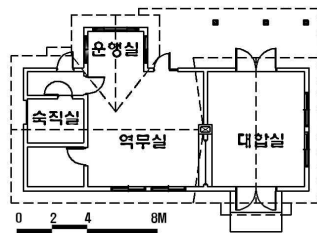


그림 2. 기본 평면형(구둔역,03)

구는 정면 출입구에서부터 철로까지 같은 축 상에 위치하여 있으며, 대합실의 매표창구는 역무실과 연결되어 있다.

대합실은 간이역에서 가장 커다란 공간으로, 원형 부분이 가장 많이 남아있는 곳이기도 하다. 오가는 철도 고객들에게 휴식을 주기 위하여 내부에 게시판과 서적, 안내판, 벤치와 의자, 그리고 지역을 소개하는 알림판 등을 갖추고 있다.

간이역의 사무공간인 역무실의 가장 큰 특징은 역무실에서 철로방향으로 운행실이 돌출되어 있는 것인데, 운행실의 돌출된 이유는 열차의 진출입을 역무원이 확인해야 하기 때문이다. 따라서 돌출된 운행실의 3면에는 창문이 설치되어 있다. 또한, 철로로 직접 출입할 수 있으며, 역무실에 관련된 부속실과도 내부에서 출입할 수 있도록 되어 있다.

이외에도 기본 평면형에는 대합실에서 철로 쪽으로 나가는 곳, 철로에서 대합실로 들어오는 곳에는 목재 혹은 철재 기둥으로 지지된 플랫폼이 있다. 반 내외부공간인 이곳은 여객의 만남과 헤어짐이 최종적으로 이루어지는 진이적 성격을 지닌 공간이며, 간이역의 배면부를 특징짓는 가장 중요한 요소이다.

#### 3.2 대합실 확장형

기본적인 평면형에서 대합실 공간이 측면으로 확대된 형태가 대합실 확장형이다. 이는 기본형태의 간이역에서 열차 이용객의 기다림 공간을 증가시키기 위한 데 연유한 것이다. 대합실의 공간이 측면으로 확대된 형태의 간이역은 정면과 배면의 주출입구의 축이 대합실의 중심에서 역무실 방향으로 치우쳐져 있으며, 이로 인하여 우측 끝단에

4) 모든 도면의 스케일은 동일하게 하였다.

5) 현재는 '맞이방' 이란 용어로 불리고 있음

위치한 대합실 박공지붕의 위치가 변경된다.

간이역 정면의 박공지붕 크기는 기존 대합실의 전면 폭에서 구성되어 있다.

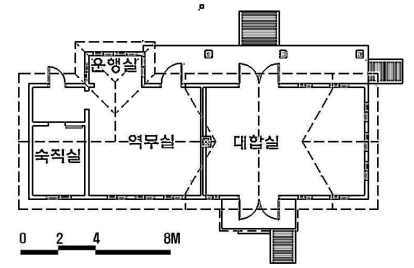


그림 3. 대합실 확장형(신녕역,09)

확장으로 인하여 기본형에 비하여 한편으로 기다란 장방형 대합실의 전면 폭에 박공의 크기를 맞추기 위해서는 박공의 크기가 비울적으로 커져야 한다. 비울적으로 크기를 맞추면 박공의 크기가 너무 비대해지기 때문에 기본형의 정면 박공지붕 크기를 그대로 두게 되는데, 이로 말미암아 정면 박공부분은 건축물 중앙부에 형성된 것으로 보이게 된다. 이러한 역으로는 중앙선의 신녕역(09)과 건천역(11), 그리고 동해남부선의 동래역(20)이 있다.(표4 참조) 이들 중 대합실의 규모는 동래역이 가장 크다.

#### 3.3 선형 및 기타 유형

선형은 대합실, 역무실, 그리고 관리실과 부속실들이 일렬로 배치되어 있는 것이다. 기본

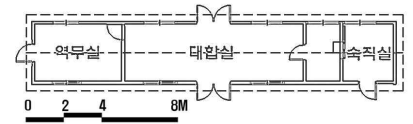


그림 4. 선형(팔당역,01)

평면형과는 달리 운행실이 없다. 이는 열차의 운행 횟수가 적고, 간이역 주변의 시야가 훤히 트여 있다는데 연유한 것으로 보인다. 또한 역무실에서 외부로 직접 진출입이 가능하여 열차의 진출입을 쉽게 파악할 수 있었기 때문일 것이다. 이러한 선형에 해당하는 역으로는 중앙선의 팔당역(01)과 능내역(02)이 있다.

팔당역은 보통 역사와 달리 철로 가운데 위치하고 있으며, 폭이 좁고 길이가 기다란 선형의 건축물로, 고객의 승터 보다는 단순히 표를 사기 위한 매표소의 역할을 하고 있다. 능내역은 대합실, 역무실 및 관리실 바로 옆으로 창고가 위치하여 기다란 장방형 형태를 하고 있다.

이외에 기타 유형으로, 원창역(24)과 덕산역(27)이 있다. 대부분의 간이역이 기다란 선형을 띠고 있는 반면에 원창역은 'ㄱ'자형을 띠면서, 지붕형태도 박공지붕이 아닌 모임지붕이다. 덕산역 역시 기다란 장방형 보다는 군집형태를 띠고 있으며, 역 출입구가 돌출되어 있는 것이 특징이다.

#### 3.4 기본형의 증개축 양상

기본적인 평면의 형태에서 증개축되는 경우, 대부분의 간이역들이 외부

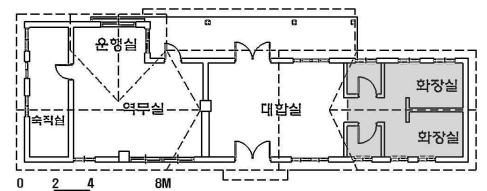


그림 5. 화장실 증축형(입실역, 13)

표 3. 평면 구성상의 유형 분류 -[W(대합실),S(역무실),A(관리실),O(운행실),W.C(화장실)]

기본형			대합실 확장형
중앙선	동해남부선	경전선	
 구둔역 (03)	 덕하역 (15)	 한림정역 (29)	 신녕역 (09)
 동화역 (04)	 남창역 (16)	 나동강역 (30)	 건천역 (11)
 반곡역 (05)	 송정역 (19)	 남평역 (21)	 동래역 (20)
 문수역 (06)	 포항역 (12)	 능주역 (22)	 관당역 (01)
 이하역 (07)	 입실역 (13)	 명봉역 (23)	 능내역 (02)
 운산역 (08)	 호계역 (14)	 횡천역 (25)	 원창역 (24)
 임포역 (10)	 좌천역 (17)	 북천역 (26)	 덕산역 (27)
	 기장역 (18)	 진영역 (28)	

에 별도로 독립되어 있던 화장실을 대합실 이용자의 편의를 위해 대합실과 인접하여 설치하고 있다. 이로 말미암아 우측 끝단에 위치한 측면의 박공지붕이 자연스럽게 건축물의 중앙에 위치하는 모습으로 변하게 되었다. 이와 같은 사례들은 현재까지도 간이역들이 빈번하게 이용되는 동해남부선과 경전선 대부분의 역에서 많이 나타나고 있으며, 중앙선에서는 임포역(10)에서만 보인다.

또한, 많이 나타나고 있지는 않지만, 기계의 발달로 운행실에서 컴퓨터로 열차를 관리할 수 있게 됨에 따라 3

방향으로 트여야 하는 운행실의 측면 부분에도 증축이 이루어져, 숙직실 및 부속실과 연결되고 있다. 이러한 경향은 동해남부선 전 역에서 나타나고 있는데, 해안선을 달리고 있는 노선상의 성격에 연유한 것으로 보인다.

이외에 관리실의 경우, 역무원들의 편의를 위하여 기존의 숙직실을 유지한 상태에서 식당 및 창고, 또 다른 숙직실이 증축되어 설치되는 경우가 있다. 이때는 관리실 영역에 외부로 통하는 별도의 동선을 두어 비상시 신속한 대응을 할 수 있도록 하고 있다.

이와 같이 3기능으로 이루어진 기본 평면형에서 기다란 선형의 모습으로 증축된 것과 달리, 경전선의 원창역(24)과 덕산역(27)은 기본적인 평면형에서 화장실 및 부속기능이 군집형태를 띠면서 증축된 것이 특징이다.

#### 4. 입면상의 특징

##### 4.1 기본 입면형

간이역의 가장 주된 입면의 특징은 정면에 설치된 박공지붕이다. 정면에서 주출입구의 위치를 인지시키는 박공지붕은 간이역의 정면성을 부각시킴과 동시에 서구의 이국적인 풍을 연상시키고 있다. 정면에서 보아 우측 맨가장자리에 위치한 대합실 상부를 박공지붕으로 처리하면서, 전체적으로는 비대칭적 형태를 띠고 있다. 대합실의 증축이 이루어지지 않은 간이역들은 대부분 여기에 해당된다.

대합실 주출입구 박공의 처마선과 역무실 지붕의 처마 선은 동일한 높이에서 시작되는 경우가 많으나, 대합실의 박공지붕이 역무실 지붕보다 구배가

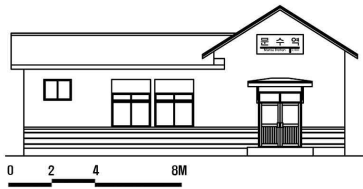


그림 6. 기본적인 입면형(문수역,06)

심하여 높아 보인다. 주출입구에 차양을 두고 있으며, 상부에 역명이 있는 현판이 설치되어 있다. 역무실에 설치된 창들의 상단의 높이는 주출입구의 높이와 유사한 위치로 되어 있으며, 숙직실의 창문은 역무실 창문의 절반 정도의 크기이다.

기본 입면형에 비해 대합실 내부공간의 높이가 높거나, 혹은 박공지붕 구배가 심하여 박공지붕이 뚜렷하게 강조되어 있는 유형이 있다. 박공지붕



그림 7. 박공지붕의 강조(반곡역,05)

이 강조된 유형은 높은 박공지붕 형태를 취하면서, 정면의 주출입구 차양 상부에 별도의 고창을 두고 있어 다른 간이역에 비하여 사방에서 잘 보인다. 이러한 사례로는 중앙선의 구둔역(03)과 반곡역(05) 2곳뿐이다. 경기도 양평군과 강원도 원주시에 위치하고 있는 이들 각각의 간이역들은 주변에서 빼어난 경관을 띠면서, 오랫동안 지역의 랜드마크 역할을 하고 있다.

이들 역은 대합실의 뚜렷한 박공지붕이외에 플랫폼음이 있는 후면부에도 전면부와 동일한 박공지붕 형태를 취하면서, 동시에 돌출한 운행실 역시 박공지붕 형태를 갖추고 있어 이들을 더욱 강조하고 있다. 이외에 역무실과 숙직실 및 기타 부속실 개구부(창문)의 크기 및 위치는 기본적인 입면형과 동일한 모습을 띠고 있다.

##### 4.2 중앙 박공지붕

기본 입면형에 있어서 한쪽에 치우친 대합실 공간의 박공지붕의 위치는 대합실의 확장 및 증축으로 인하여 중앙에 위치하게 된다.



그림 8. 대합실의 확장으로 중앙에 위치한 박공지붕(신녕역,09)

건립될 당시부터 대합실이 확장되어 설치된 예로서, 앞서의 기본 평면형에서 박공지붕이 한쪽에 쏠려 있는 것과는 달리 대합실의 박공지붕이 간이역 몸체 안쪽으로 위치한다. 기본 평면형에서 박공지붕의 중심이 대합실의 중심축과 동일한 축 상에 위치하고 있는 반면에, 대합실의 규모가 확장된 경우에는 박공지붕과 대합실의 중심이 일치하지 않게 된다.

확장된 대합실 폭에 맞추어 박공을 설치하게 되면, 박공의 크기가 너무 비대해져, 박공지붕의 크기는 기존 대합실의 폭의 크기와 동일하게 설치된다. 따라서, 박공의 위치 및 크기는 기본 입면형을 따라가게 되며, 확장된 부분만큼 역무실과 동일한 형태의 지붕이 설치된다. 확장된 부분에는 박공지붕의 중심을 기준으로 좌우의 개구부 또한 대칭적으로 설치된다.

이러한 역으로는 대합실이 확장된 중앙선의 신녕역(09)과 건천역(11), 그리고 동해남부선의 동래역(20)이 있다. 신령역과 동래역이 건립 당시의 모습과 동일한 것과는 달리, 건천역에는 우측으로 일부 증축한 화장실이 설치되어 더욱 확장된 것처럼 보인다. 이들 역시 박공지붕을 강조한 구둔역(03) 및 반곡역(05)과 마찬가지로 정면의 주출입구 상부에 고창을 두거나, 동래역(20)과 같이 목재 문양으로 처리하기도 한다.





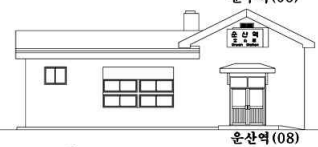

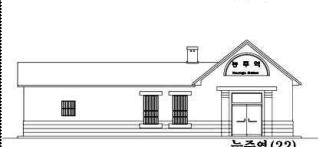




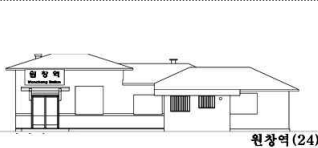
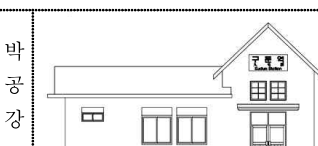
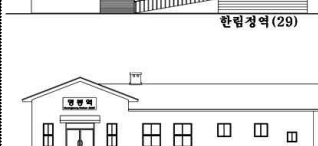







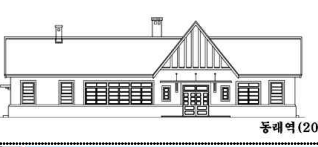





이외에도 증축으로 인하여 박공지붕이 중앙에 위치하게 되는 경우가 있다. 건축물을 이용하는 이용객 및 역무원들의 편의를 위하여 대합실에 인접하여 화장실을 증축한 사례들이다. 이로 말미암아 우측 한쪽 끝단에 위치하였던 기본 입면형의 박공지붕은 자연스럽게 중앙에 위치하면서 전체적인 입면 형태는 좌우 대칭적 모습을 띠게 된다.



그림 9. 증축으로 인한 중앙의 박공지붕(형천역,25)

이와 같은 형태는 중앙선과는 달리 동해남부선과 경전선에서 많이 보인다. 중앙선에서는 임포역(10)이 그 예이고, 동해남부선에는 포항역(12), 입실역(13), 호계역(14),

표 4. 입면형태상의 분류

기본 입면형			기타 유형
중양선	동해남부선	경전선	0 2 4 8M
 문수역 (06)	 덕하역 (15)	 남평역 (21)	 남창역 (16)
 운산역 (08)	 송정역 (19)	 농주역 (22)	 좌천역 (17)
 이하역 (07)	 반곡역 (05)	 한림정역 (29)	 원창역 (24)
박공강조	 구둔역 (03)	 명봉역 (23)	 덕산역 (27)
	중양 박공지붕		
대합실의 확장	대합실의 증축		
 신녕역 (09)	 임포역 (10)	 기장역 (18)	
 진천역 (11)	 포항역 (12)	 횡천역 (25)	
 동래역 (20)	 일실역 (13)	 북천역 (26)	
 동래역 (20)	 호계역 (14)	 진영역 (28)	

그리고 기장역(18)이 있다. 경전선에는 횡천역(25)을 비롯하여 북천역(26)과 진영역(28)이 그 예이다. 횡천역의 입면에서 볼 수 있듯이 대합실의 주출입구 양옆에 설치된 창, 역무실에 설치된 창이 좌우 대칭적으로 동일하게 구성되어 있으며, 또한 동일한 재료를 사용하고 있다.

### 4.3 기타 유형

기본적인 평면 및 입면형에서 박공지붕은 대합실에 위

치하고, 대합실과 정면과 동일한 폭으로 구성된다. 하지만 동해남부선의 남창역(16)과 좌천역(17)의 경우에는 대합실의 위치에 박공이 설치되지 않고, 역무실에 위치에 박공이 설치되면서, 건축물의 전체적인 형태는 박공지붕을 중앙에 둔 좌우 대칭적 모습을 띠게 된다.

박공지붕의 위치와 주출입구의 위치가 어긋나게 되지만, 박공의 형태를 중앙에 두고 있어서, 시지각적으로는 기본 입면형과 동일하게 인지된다. 역무실에 면한 배면의

운행실 쪽으로 크고 작은 두 개의 박공지붕이 중첩되어 있는 형상을 하고 있는데, 이는 대합실의 부분에 박공이 설치된 기본형의 간이역과는 달리 역무실에 박공이 설치되어 있기 때문이다. 이미 박공이 설치된 역무실에서 돌출된 운행실의 지붕을 박공으로 구성함으로써 두 개의 박공이 중첩되어 보인다.

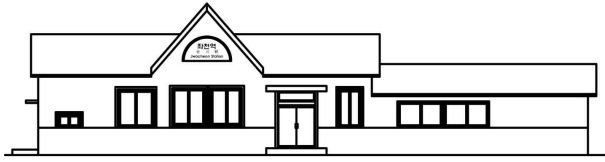


그림 10. 역무실에 위치한 박공지붕의 정면(좌천역,17)

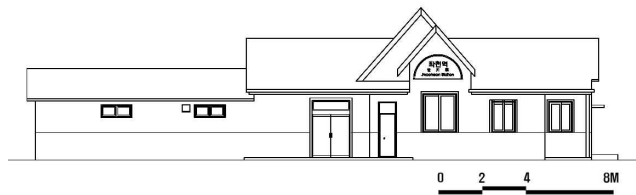


그림 11. 역무실에 위치한 박공지붕의 배면(좌천역,17)

또 다른 유형으로, 박공지붕이 없는 형태의 간이역이 있다. 이들 유형에는 중앙선의 팔당역(01)과 동화역(04)을 비롯하여 경전선의 낙동강역(30)이 있다. 기본적으로 간이역 대합실의 정면과 배면의 출입구는 박공으로 구성되어 있으나, 동화역과 낙동강역의 정면부는 박공으로 구성되어 있지 않다. 박공이 없음으로 인하여 기다란 선형의 단순한 형태의 입면 구성으로 이루어지고 있다.

이들 중 낙동강역은 선형의 모습을 띠고 있으나, 평면상으로는 기본 평면형을 하고 있으며, 역무실 후면에 역무실과 동일한 커다란 규모의 운행실이 돌출하여 있다. 운행실은 전면과 우측 2방향으로만 개구부를 두고 있으며, 박공지붕을 갖고 있는 것이 특징이다.



그림 12. 박공이 없는 형태(팔당역, 01)

경전선의 원창역(24)과 덕산역(27)은 기본 입면형과는 다른 형태를 띠고 있다. 원창역의 경우, 대합실 부분이 역무실에 비하여 약간 높지만, 박공지붕 없이 우진각지붕 형태를 하고 있는 것이 특징이다. 등록문화재 301호인 여수 울촌역과 규모 및 평면형태에서 유사하다. 다른 역사들이 기다란 선형 방향을 취한 것과 달리 'ㄱ'자형을 취하고 있다.

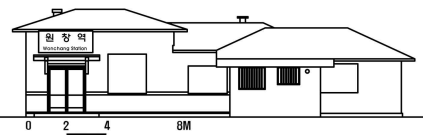


그림 13. 원창역(24) 정면도

덕산역의 경우, 기본 입면형의 박공지붕에 비하여 지붕 구배가 매우 급하여 거의 뽕족지붕의 모습을 취하고 있

다. 돌출한 박공지붕의 출입구를 중심으로 좌우로 대합실과 역무실이 확연히 구분되고, 대합실 왼쪽으로 화장실이 증축되어 있다. 지붕 전 후면으로 도머창(dormer window)을 두고 있다.



그림 14. 덕산역(27) 정면도

## 5. 결론

이상과 같이 중앙선, 동해남부선, 경전선 일대에 현존하는 간이역 30건을 대상으로 평면과 입면상의 유형분류 및 특징을 살펴본 바, 다음과 같은 내용을 끌어낼 수 있었다.

간이역의 기본 평면형은 대합실, 역무실 및 관리실의 3기능으로 이루어졌으며, 역무실에서 철로방향으로 돌출된 운행실과 플랫폼 등으로 구성되어 있다. 이러한 기본 평면형은 운행실과 관리실의 많은 개축과 동시에, 간이역의 중심공간인 대합실의 확장 및 증축을 통하여 변경되었다. 간이역의 특성상 작은 규모일 수밖에 없었던 대합실 공간의 확장 및 증축은 자연스럽게 입면상의 변화를 수반하였다.

간이역의 입면상의 특징으로, 우측 끝단에 위치한 대합실의 박공지붕은 지역을 오가는 사람들에게 출입구의 상징으로, 혹은 서정적 이미지의 대상이었다. 그리하여 간이역 중에는 기본 입면형에서 박공지붕을 더욱 강조하기도 하고, 혹은 과감하게 생략하고 있는 유형도 보인다.

외관 상 한편에 치우쳐 비대칭적 모습을 띤 박공지붕은 평면상의 변화에서와 같이 대합실 규모의 확장 및 내부 화장실의 증축으로 점차 중앙에 위치하면서, 간이역의 좌우 대칭적 모습을 더욱 뚜렷하게 하였다.

## 참고문헌

1. 임석재, 한국의 간이역, 인물과 사상사, 2009. 6
2. 김종현, 역사(驛舍)의 역사(歷史), 배재대학교출판부, 2004. 3
3. 한국철도시설공단, 한국철도건설백년사, 2005
4. 박재명, 우리나라 철도역사 건축의 규모별 특성에 관한 연구, 단국대학교 대학원 석사논문, 1991
5. 석희역, 한국 근대기 철도역사의 건축양식에 관한 연구, 경남대학교 산업대학원 석사논문, 2000
6. 청주대학교 유재·근현대건축사연구실, 간이역 실측조사보고서, 2010. 9
7. 근대문화유산 목록화 조사보고서, 문화재청, 2004-2006

(접수: 2010.10.10, 심사완료: 2011.01.20)