

지역활성화를 위한 철도 및 역세권 정비방안 연구 (인천광역시 동인천역을 중심으로)

신예경^{1*}

¹남서울대학교 건축공학과

A Study on the Improvement Plan of Railway Station & Surrounding Area for Regional Refurbishment (Focused on Dongincheon Railway Station)

Shin, Ye-Kyeong^{1*}

¹Department of Architectural Engineering, Namseoul Univirsity

요 약 본 논문은 원인천의 중심이었던 경인선 동인천역 및 동인천역세권을 대상으로 20세기 도시성장에 따른 원인천의 쇠퇴와 함께 불합리한 민자역사 개발로 낙후된 지역을 재활성화하기 위하여, 철도에 의해 양분된 지역생활권의 단절 해소 및 철도시설 연변부지의 효율적 토지이용을 통한 입체적인 철도 환승시스템을 제안함과 동시에 철도 이용객의 편의를 도모하며 기존 지역상권의 복원 및 활용을 통한 지역활성화 방안을 모색하는 것에 있다.

Abstract This paper suggests some strategies for the regional regeneration of Dongincheon Railway station and surrounding area. One is the reduction of the regional unbalance in those divided into two parts, the other is multi-dimentional plan through the efficient land-use on the side area of railway. For these regional refurbishment Plan, organizing the integrated transit system for the passenger's convenience, connecting existing commercial area and existing northen station square, modernization and improvement of environment are suggested.

Key Words : Dongincheon Railway Station, Station-Surrounding Area, Regional Refurbishment Improvement Plan

1. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

과거 인천의 철도는 번영과 문명의 상징이었으며 한반도 경제의 주축이었다. 즉 인천항의 개항과 더불어 9천여명에 불과했던 도시민의 수는 기하급수적으로 늘었고 더불어 도시의 발전이 가속화되었고, 경제 성장만이 주요 관심사였던 사회적 분위기에 인천은 외국의 문물을 최초로 접할 수 있는 국제적인 도시로 성장 하였으며 그 중심에 철도가 있었다. 그러나 경인선의 부설은 인천의 전통적 무역기능을 급속히 쇠퇴시키며, 기존 인천-용산/마포 간의 조운업이 타격을 받게 되어 인천이 전국적인 수송 중계항으로서의 역할이 크게 감소되었으며, 한적한 농

촌지역이었던 원인천의 도시 구조는 철도부설로 경인선을 따라 취락이 확산되었고, 개항장 및 철도역사 인접지역에 인구증가가 급격히 이루어져 택지변환이 이루어지는 등 경인지역의 지역 구조를 급격하게 변화시키는 계기가 되었다.

인천광역시 경인선의 동인천역은 이러한 변화와 함께 기존 원도시 인천의 중심지였던 것이 점차 쇠퇴하게 되었다.[1]

따라서 본 연구는 경인선의 동인천역을 대상으로 20세기 도시성장에 따른 원인천의 쇠퇴와 함께 불합리한 민자역사 개발로 낙후된 지역을 재활성화하기 위하여, 철도에 의해 양분된 지역생활권의 단절 해소 및 철도시설 연변부지의 효율적 토지이용을 통한 입체적인 철도 환승시스템을 제안함과 동시에 철도 이용객의 편의를 도모하

*교신저자 : 신예경 (shinyekyeong@gmail.com)

접수일 11년 12월 20일

수정일 12년 01월 03일

게재확정일 12년 01월 05일

【표 1】 연구대상 사례 및 개요

【Table 1】 the Summary of Donginchen Railway Station

구 간	내 용
철도 부지	인천광역시 경인선 동인천역 구간 화평운교 ~ 동인천역 ~ 배다리철교 L=970m
직접역세권	동인천역사(철도 시설), 엔조이쇼핑몰 (구 인천백화점), 북광장 계획 부분
간접역세권	인접 재정비구역, 동인천역주변 재정비촉진지구 등
위치	인천광역시 중구 인현동 1-1
동인천역 현황사진	

며 기존 지역상권의 복원 및 활용을 통한 지역활성화 방안을 모색하는 것에 있다.

1.2 연구의 대상 및 방법

본 연구의 대상은 경인선의 동인천역 및 동인천역세권 [2]을 대상으로 한다. 즉 인천광역시 경인선 동인천역 구간으로 화평운교에서 동인천역, 배다리철교에 이르는 구간(L=970m)에 해당되며, 지역으로는 동인천역 일대 역세권으로 현재 북광장계획 부분과 인접 재정비구역(화수화평구역, 전동구역, 내리교회주변구역, 용동구역, 경동구역, 송림초교구역)과 동인천역주변 재정비촉진지구를 포함한다.

연구의 방법은 계획대상지에 대한 물리적 환경, 사회·역사적 환경 등의 조사를 위한 문헌자료, 도면자료, 통계자료, 항공사진, 일간지 등의 조사를 행하였으며, 해당 지역 답사를 함께 시행하였다. 특히 단순히 현황에 대한 조사 뿐 아니라 동인천역이 들어서기 이전 원인천의 도시 성장연혁 및 인천광역시 내 지정학적 위치, 도시 공간적 위상, 역사적 변모과정을 분석하였으며, 현 민자역사로 운영되고 있는 동인천역의 변화를 인접지역의 상권과 함께 복합적으로 분석하는 것을 선행하였다. 이후 도시성장의 과정과 철도수요의 변화를 바탕으로 분석결과를 교차 분석하여 현재 동인천역 인접지역의 여건 및 문제점을 밝힘으로써 계획의 기본적인 전략을 수립하였다.

2. 대상지 현황조사 및 분석

2.1 대상지 개요

현재 동인천역이 위치한 지역은 일본 조계지였던 남사면 일대에 식민지 통치를 위한 각종 업무시설이 밀집해 있었고, 그 주변에 주거지가 형성되어 있는 등 20세기 초반 인천의 중심지 역할을 하였다. 동인천역을 잇는 도로를 따라 자리 잡은 신포, 인현, 내경동 일대는 상업기능이 특화되어 인천의 중심지가 되어 왔으나, 1970년대 이후 주안 및 간석, 구월동 지역이 새로운 중심지가 되면서 중심기능이 이전되고 인구가 감소하는 등 상대적으로 쇠퇴해갔다.[3] 동인천역은 1899년9월18일 인천-노량진 경인선 철도 개통당시부터 건립된 역으로 다음의 표 1에서와 같이 역명의 변화를 거쳤으며, 철도역사의 위치도 일정부 분 변경되어왔다. 기존의 동인천역사는 1987년 12월에 (주)동인천역쇼핑센터가 설립 인가를 받아 1989년 4월 민자 역사로 건립된 동인천역은 주변지역과의 부조화, 기존 지역상권의 배제 등 대표적인 실패사례로 인식되고 있다. 남부광장의 대부분을 잠식한 상업시설과 구석에 위치한 주차시설, 분산되어 있는 역사 출입구, 역무시설 등은 동 인천 민자 역사를 이용하는 승객들의 불편을 가중시킬 뿐 아니라 도시환경을 해치는 저해요인이 되고 있다. 또한 동인천 민자 역사의 공간구성을 살펴보면 상업시설 94.2%, 역무시설은 5.8%에 불과하다. 2011년 건설 중인 민자 역사 역무시설이 11%대 인 것을 감안하여도 승객을 위한 역무비중이 현저히 떨어진다는 것을 알 수 있다.

[표 2] 동인천역사의 연혁

[Table 2] The history of Donginchen St.

역명	시기	역사의 변천	기타
축현역	1899 ~ 1926	- 현재 동인천역 앞에서 서을 가는 자동차길 바로 옆인 옛날 청과물시장 자리- 승객 전용 - 1908년 12월 현재 위치로 역사 확장 이전 - 응봉산 관통 홍예문 개설	- 현 동인천역에서 남동쪽 200m 지점, 여객전용 - 선로변경 - 화물, 여객
상인천역	1926 ~ 1947	- 조선매일신문사 현상공모 1등안	
축현역	1947 ~ 1955		
동인천역	1955~ 현재	- 2011년 민자역사 사업 진행중(소평몰) - 북부광장조성사업 진행중	

2.2 대상지 주요 현황 및 진단

2.2.1 대중교통 환승 및 도로체계

동인천역 북측의 주 간선도로(화도진로)는 동인천역을 중심으로 100m 이상 떨어져서 조성이 되어 있다. 이는 동인천역 이용 승객의 도시 내부 진입과, 버스, 택시 등의 대중교통 환승에 심리적 거리감을 조성하고 있다.



[그림 1] 환승 및 도로체계
[Fig. 1] Circulation and Road System

2.2.2 녹지 및 공원시설 분포

동인천역 주변은 화도진공원, 자유공원, 울목공원, 송현근린공원 등 4개의 공원이 있으나, 동인천역에 연결한 지역은 녹지의 확보가 어려운 곳으로 도로의 완충녹지나 신축 건물의 녹지면적 확보 및 경관녹지 혹은 자투리땅을 이용한 쌈지 공원 등의 보완책 강구가 필요한 곳이다.



[그림 2] 녹지 및 공원 분포
[Fig. 2] Distribution of Park and Green Zone

2.2.3 인접지역 유통상권 분포

동인천역 주변 유통상권은 인천시의 지역별로 형성된 3개의 커다란 상권(동인천역세권을 끼고 있는 중구의 상업지구와 부평역세권을 끼고 있는 부평의 상권, 그리고 주안/제물포 역세권을 끼고 있는 남구 주안동 상권) 중 하나로, 외국인 조차지 상권에서 구도심의 근린 상권을 형성하였다. 동인천역의 북부(동구)는 송현시장, 송현자유시장, 중앙시장이 있으며 냉면골목과 순대골목 그리고 배다리 헌책거리로 이어지는 재래시장의 상권이 형성되어 있고, 동인천역의 남부(중구)는 광장을 중심으로 자리한 동인천지하도상가 및 새동인천지하도상가 그리고 참외진로 상에 위치한 인현지하도상가가 있으며 동인천역의 주요 도로인 우현로 상에는 신평지하도상가와 중앙지하도상가, 지상의 근린상가들이 동인천역 주변상권을 형성하고 있다.

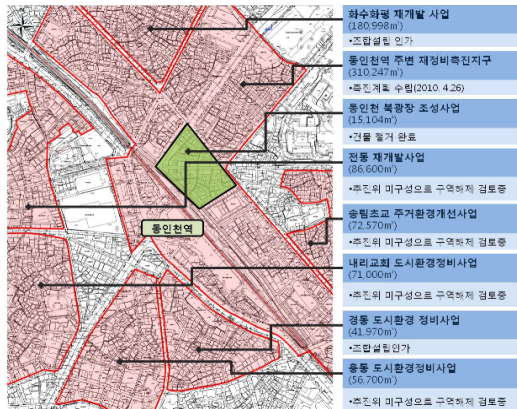


[그림 3] 동인천역 주변 유통상권 분포
[Fig. 3] Distribution of Commercial Area

2.2.4 동인천역 주변 도시재생 사업현황

동인천역 주변의 도시재생 사업은 도정법(도시및 주거환경정비법)과 도촉법(도시재정비촉진을 위한 특별법)을 적용하여 주거환경개선사업 1건, 주택재개발사업 2건, 도시환경정비사업 3건을 비롯한 동인천역주변 재정비촉진지구의 지정을 통한 도시개발사업 1건이 추진 중이다. 그러나 이들 사업 중 전동 주택재개발구역과 내리교회주변

및 용동 도시환경정비사업 구역, 송림초교 주거환경개선 사업구역은 추진위가 구성되지 않아 2011년 10월 현재 구역의 해제가 검토 중이다. 각 사업들은 역세권 개발사업, 동인천역 북광장조성사업, 시장 정비사업, 민자 역사 개발사업 들로 크게 구분될 수 있으나, 서로 혼재되어 있어 연계되지 못하고 진행 중이다.



[그림 4] 동인천역 인접지역 재개발 현황
[Fig. 4] The present Condition of Redevelopment Area

2.2.5 동인천역의 현황 및 위상

동인천역은 1990년 이후 2005년 까지 여객 및 여객수입이 전반적으로 감소하였으며, 2005년 이후부터는 점차적으로 증가하고 있다. 인근의 인천역과 도원역에 비교하여 볼 때, 상대적으로 동인천역의 여객수송능력이 월등히 크다. 특히 여객전용역으로 여객 수송인원은 2011년 현재 경인선 각 역중 4번째를 차지하고 있다. 그러나 최근 인천광역시의 도시중심이 부평역으로 이동되면서 여객, 화물 운송수송이 부평에 집중되고 있으며, 동인천역의 수송능력은 상대적으로 약화되고 있다.[4]



[그림 5] 동인천역세권 여객 및 수입 변화
[Fig. 5] Present Condition of Passenger

3. 계획 방향 및 전략

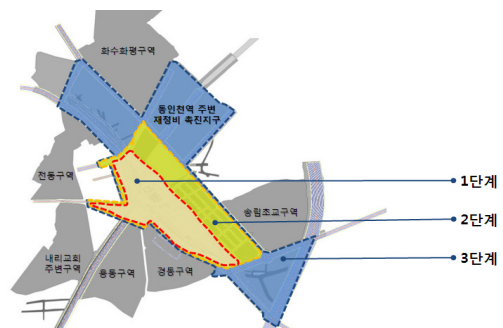
앞서 제시된 분석 결과 및 SWOT분석을 통하여 다음과 같은 계획방향 및 전략을 세웠다.

[표 3] 동인천역세권 SWOT분석

[Table 3] SWOT Analysis

Strength	Weakness
역사적 관광문화 요소 산재 재래상권, 지하도상가, 테마거리 등 특색별 상권밀집 인천시의 여객중착역	주거지의 노후화 동인천역의 쇠퇴 환승체계 부재 인접 녹지 빈약
Opportunity	Threat
인천의 Identity 및 역사적 상징성 큼	철도로 인한 인접지역 단절 비대한 민자역사 경관

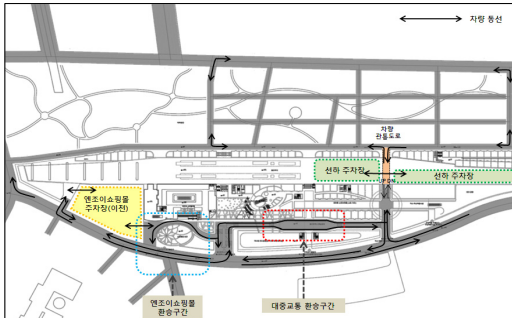
동인천역은 인천의 대표적인 장소성과 문화적 정체성을 지녔으며, 재래시장과 지하도 상가의 상권이 발달하여 불거리, 먹을거리가 풍부하고, 자유공원을 중심으로 하는 근대문화유산이 풍부한 곳이다. 따라서 동인천역과 그 주변의 개발은 지역의 정체성을 확보하고 재생하는 과정이 필요하다. 따라서 일괄적인 대규모 개발의 방식은 가능한 배제하고 사업의 우선순위를 정하여 순차적인 방식을 택하고 인근 상인 및 이해관계자들의 생계를 위협하지 않는 범위의 순환개발방식을 통한 단계적 개발로 진행하는 것이 타당할 것이다.[5] 따라서 다음 그림과 같이 단계적 개발계획을 제시하고자 한다.



[그림 6] 동인천역세권 단계별개발계획도
[Fig. 6] The Phased Development Plan of Dongincheon Railway Station

동인천역 및 역세권 개발계획은 기존 재정비촉진지구 내에서 시작하며, 1차적으로 동인천역을 중심으로 자동차, 보행자의 교통 및 환승계획, 특색별 상권의 통합 및 재정비계획, 경관계획을 제시하고자 한다.

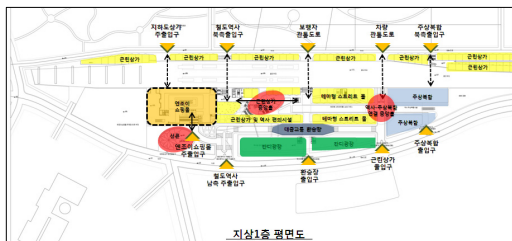
교통흐름을 철도역사 이용객과 민자역사 이용객의 두 부분으로 구분하도록 하였다. 이러한 보행동선 및 교통흐름 계획과 시설별로 구분되어 정비된 환승시스템은 현재 동인천 역사의 긴 환승동선을 심리적, 물리적으로 짧아지도록 개선하는 효과가 있으며, 참외진로와 화도진로, 중앙로를 관통하는 통과동선을 계획하는 것은 기존의 남북으로 단절된 역사시설의 긴밀한 연계가 가능하다.



[그림 9] 동인천역세권 차량동선계획
[Fig. 9] The Plan of Traffic Circulation

4.2 상업공간 통합공간 구축 및 현대화된 스트리트 몰 조성

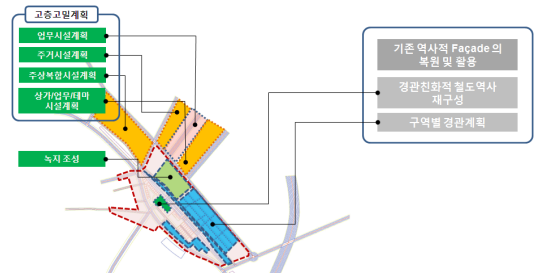
동인천 역세권의 상권은 재래시장, 지하도상가, 민자역사, 대형할인점, 테마거리 등 각 상권의 특성 및 지역이권이 분명하게 설정되어 있기 때문에 이를 전면재개발하는 것은 무리가 있다고 판단된다. 따라서 각 상업공간 및 상업공간이 위치했던 기존 도시조직을 대부분 존치하되 낙후하고 열악한 환경을 정비하여 현대적으로 개선하는 것이 필요하다. 이는 존치된 기존의 상권을 효율적으로 활용하는 방안으로, 동인천역사를 중심으로 편리한 이동동선을 확보하여 역사에서 내리는 승객들이 쉽게 이용 가능하도록 연결동선을 배치하고, 현 민자역사 지하, 지상공간에 지하도 상가와 지상의 Street Mall, 민자역사의 대형할인점이 하나로 연결되는 중심허브공간을 배치함으로써 가능하다.



[그림 10] 동인천역세권 상업공간 계획
[Fig. 10] the Plan of Commercial Area

4.3 도시밀도 조절 및 경관계획

세 번째로 현 동인천역사 및 역세권을 중심으로 역사적 상징성이 큰 인천 원도심의 아이덴티티를 확보하기 위해서는 전면 신축개발 보다는 기존 역사적 도시조직에서 나타나는 입면을 복원하거나 거리별, 개발 구간별로 입면의 특성을 주제화하여 통일된 입면 구성을 하고, 현재의 단조로운 높이계획을 보다 다양성을 주어 계획하는 등 기존의 도시입면을 최대한 활용하는 방안이 필요하다. 또한 현재 시각적으로 불편한 스카이라인을 구성하고 있는 민자역사의 형태를 역사적 상징성을 표현하는 경관친화적 철도역사로 입면계획이 필요하다. 특히 업무시설, 주상복합시설, 상가시설 등 MXD 형태로 계획될 구간들로 동인천역 북측지역은 고층고밀로 계획하고, 기존의 민자역사는 그대로 현재의 7층높이를 유지하되, street mall로 계획될 동인천역사 우측의 근린상가는 저층으로 계획하고자 한다. 이러한 밀도 계획 및 스카이라인의 구성은 대상지의 지형적 고저차, 도시공간적 현황을 고려한 것으로, 무리한 전면적 고층고밀보다는 지역에 알맞은 시설의 확충과 도시개발과 연계한 부분적 개량의 방식을 단계적으로 적용하여 주변 상황의 변화에 유연하게 대응할 수 있는 방안이 될 것이다.



[그림 11] 동인천역세권 경관계획
[Fig. 11] The Guideline of Skyline and the Density of Population

5. 결론

동인천민자역사는 근대 조계지 및 개항장으로부터 출발하여 20세기 전반에 걸친 성장과 변화의 과정에서 인천시 원도심의 쇠퇴현상, 철도로 인한 지역적 단절, 역세권의 슬럼화 진행, 방치된 근린상권 및 포화된 도시 인프라 등 철도역사의 정체 및 쇠퇴현상을 겪고 있으며, 최근 부평상권의 발달과 부평으로의 중심지 이동이 극대화되며 이러한 문제점은 더욱 심화되고 있음을 알 수 있다. 본 연구를 통해 동인천역은 역사적 상징성과 더불어,

기존 지역적 특성이 큰 여러 상권들이 인접지역에 산재하여 있어, 이를 최대한 활용하면 지역에 알맞은 긴밀한 연계개발이 가능할 것으로 판단되었다. 따라서 현재 승객의 편의를 확보하는 환승시스템의 정비를 기본으로 하되 여기에 지역의 정체성 획득 및 지역주민을 위한 지속적인 발전의 가능성 획득에 도움이 될 수 있도록 기존지역의 성격을 활용, 복원, 현대적 정비와 같은 방식을 적용하는 등 차별화된 계획적 접근을 시도하였다. 이러한 접근 방식은 개발 대상지의 면밀한 검토와 그에 특화된 전략 및 계획안을 도출함으로써 지역의 특성과 장점을 극대화하고 단점을 최소화하는 개발 방향이 제시되었다고 할 수 있다.

그러나 본 연구에서 제시된 동인천역사 및 역세권의 개발계획은 보존, 재생, 개발 구간의 선정하고 지역별 우선순위 설정 및 주민 참여를 유도하는 순환 개발방식에 대한 구체적 제안이 미흡하며, 실패한 민자역사로 대표되는 현 민자역사의 투자수익을 확보하기 위한 지속적인 재원의 마련방안에 대한 문제를 면밀하게 다루고 있지 못하다는 면에서 한계를 지니고 있다.

신 예 경(Ye-Kyeong Shin)

[정회원]



- 2005년 2월 : 서울대학교 대학원 건축학과 (공학석사)
- 2010년 2월 : 서울대학교 대학원 건축학과 (공학박사)
- 2010년 3월 ~ 현재 : 남서울대학교 건축공학과 교수

<관심분야>

도시재생, 도시시설, 입체복합건축

References

- [1] Lee, Young-Min, Historical Geography of the Kyungin Region and the Kyungin Railroad since the Late 19th Century, Journal of Geographical Education 49, pp.285-299, 2005
- [2] Yang, Jae-ho, A Study on the Model of Development Direction of Station Area, Sungkyunkwan University, 2000
- [3] Jo, Sang-woon, A Study on the Improvement of Surrounding Area on Gyeong-in Railway, Incheon Development Institute, 2005
- [4] Statistical Yearbook of Railroad, Statistics Korea
- [5] Park, Young-Tae, A Study on the Railway Station Development for Urban Growth, Woosong University, 2010, p.16