

서울, 도쿄, 베를린의 도시철도 순환선 계획과 도시재편 비교

Comparative Study about Urban Railway Circle line Planning in Seoul, Tokyo and Berlin

신예경[†], 표혜정*, 전해지*Yekyeong, Shin^{*†}, Heajung, Pyo*, Hyeji, Jeon*

초 록 서울의 지하철2호선, 도쿄의 야마노테선, 베를린 U-bahn의 경우 각 도시에 도시철도가 순환선으로 구축되어 있다. 이들 각 도시철도 순환선은 한 국가의 수도이면서도 각 도시가 처해있던 역사적, 사회적, 정치적, 도시 공간적 상황이 다름에 따라 매우 다른 계획과 부설과정을 거쳐 현재와 같은 형태로 운행되고 있다. 본 연구에서는 도시철도가 들어서기 이전 각 도시의 원형과 도시철도가 순환선으로 계획, 부설되는 과정을 비교하여 살펴보고, 이들 순환선이 도시구조를 어떠한 방식으로 재편했는지 살펴보고자 한다. 연구의 결과 전후 급격한 개발과 도시기능을 구축해갔던 서울의 경우 개발의 주체였던 서울시의 적극적인 정책결정에 따라 지하철 2호선이 순환선으로 부설되었고, 이는 도시기능을 남쪽으로 확장하는 역할을 하였다. 도쿄의 경우, 야마노테 선은 시대적 상황과 필요에 따라 철도의 역할이 증대되면서 수십 년에 걸쳐 순환선으로 자연스럽게 구축되었으며, 주요 역들이 도쿄의 각 부도심으로 기능하게 되는 역할을 하였다. 베를린의 경우, 화물 전용이었던 순환선이 근대도시화가 진전되면서 U-Bahn으로 구축되었으나, 분단-통일이라는 정치적 상황을 겪으면서 기존 노선에서 주요 철도역의 기능이 새로이 재편되었다.

주요어 : 서울, 도쿄, 베를린, 도시철도 순환선, 도시재편

1. 서 론

현재 서울의 지하철2호선, 도쿄의 야마노테선, 베를린 U-bahn의 경우 각 도시에 도시철도가 순환선으로 구축되어 있다. 이들 각 도시철도 순환선은 한 국가의 수도이면서도 각 도시가 처해있던 역사적, 사회적, 정치적, 도시 공간적 상황이 다름에 따라 매우 다른 계획과 부설과정을 거쳐 현재와 같은 형태로 운행되고 있다. 본 연구에서는 도시철도가 들어서기 이전 각 도시의 원형과 도시철도가 순환선으로 계획, 부설되는 과정을 비교하여 살펴보고, 이들 순환선이 어떠한 연관관계를 맺고 도시구조를 재편에 영향을 미쳤는지 살펴보고자 하였다. 서울의 지하철2호선, 도쿄의 야마노테선, 베를린 U-bahn을 사례로 하였으며, 시기적 범위는 철도도입 직전부터 현재에 이르기까지로 각 순환선의 구축 과정과 도시재편과정을 비교하여 살펴보았다.

2. 서울, 도쿄, 베를린 도시철도 순환선의 형성과 도시재편 비교

일본의 수도 도쿄의 야마노테선은 인구 밀집 지역이었던 시타마치 인근을 피하여 야마노테 지역을 중심으로 건설되었다. 1903년 일본철도가 현재의 조반선 방면(도쿄의 동북측)과 요코하마 항 방면(도쿄의 서남측)간 연결을 목적으로 이케부쿠로-다바타 구간을 건설하였고 이로 인해 야마노테선이 현재와 같은 순환선 형태로 경로가 완성되었다. 1923년에는 「제국도시부흥계획」에 의해 도쿄인근에 교외화가 진행되었고, 야마노테선 이용객 급증으로 우에노 역을 기점으로 이케부쿠로, 신주쿠 역, 시부야 역, 시나가와 역, 신바시 역을 거쳐 도쿄역 방면에 이르는 순환형 운행도 시작되었다.

한편, 베를린의 경우 철도가 도입되기 이전부터 다핵적인 도시구조를 형성하여 왔다. 시간이 흐르면서 본래 순환형으로 성장하였던 U-Bahn은 베를린 장벽으로 기형적으로 단절되었던 베를린 시가 통일을 기점으로 실시한 도심부 재생계획에서 '도시구조와 통합되

[†] 교신저자: 남서울대학교 건축공학과 부교수
(shinyekyeong@gmail.com)

* 남서울대학교 건축공학과 학생

는 철도역사의 개발' 이 추진되었다. 그것은 철도망의 재편, 철도역사의 재구축은 각 지점에서 밀도 높은 네트워크를 형성하는 중요한 역할을 수행하기 때문이었다.

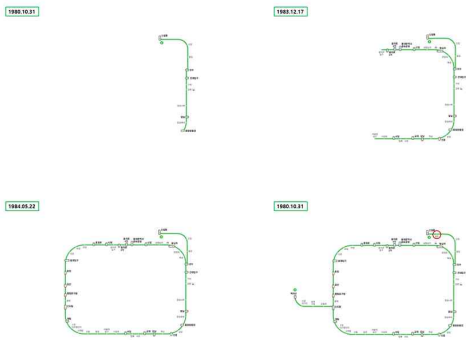


Fig. 1 The Change of Subway Circle line 2 in Seoul

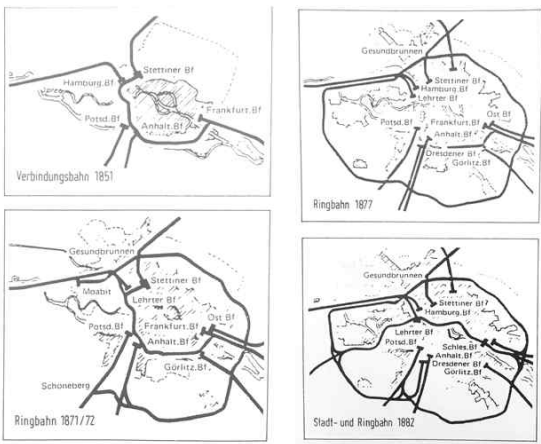


Fig. 2 The Change of U-bahn in Berlin

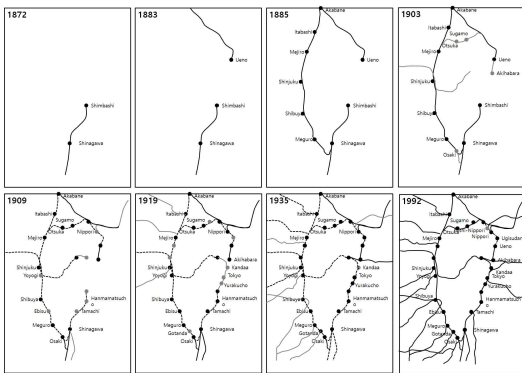


Fig. 3 The Change of Yamanote-sen in Tokyo

시간이 흐르며 순환형의 노선이 자연스럽게 형성된 두 도시와 달리, 서울 지하철 2호선은 처음 계획할 당시 영등포-시청-을지로-왕십리를 지나는 직선 노선으로 계획되었던 것을, 도심(강북) 및 영등포에 더하여 강남을 발전시키자는 당시 서울특별시장의 '서울 3핵 도시 구상'에 의해 순환선으로 급히 변경되어 부설되었다. 1984년 이후 순환선으로

완공되어 운영되고 있는 2호선은 현재 서울시 교통의 핵심적인 역할을 하고 있다.

3. 결론

연구의 결과 전후 급격한 개발과 도시기능을 구축해갔던 서울의 경우 개발의 주체였던 서울시의 적극적인 정책결정에 따라 지하철 2호선이 순환선으로 부설되었고, 이는 도시기능을 남쪽으로 확장하는 역할을 하였다. 도쿄의 경우, 야마노테 선은 시대적 상황과 필요에 따라 철도의 역할이 증대되면서 수십년에 걸쳐 순환선으로 자연스럽게 구축되었으며, 주요 역들이 도쿄의 각 부도심으로 기능하게 되는 역할을 하였다. 베를린의 경우, 화물전용이었던 순환선이 근대도시화가 진전되면서 순환형의 U-Bahn으로 구축되었으나, 분단-통일이라는 정치적 상황을 겪으면서 기존 노선에서 주요 철도역의 기능이 새로이 재편되었음을 확인하였다.

후 기

이 논문은 2016년도 한국연구재단 연구비 지원(과제번호:2016R1D1A1A09 919848)을 받아 수행한 연구결과의 일부임.

참고문헌

- [1] Seoul Development Institute (2010) A Comparative Study on the Operational System of the Master Plans in World Cities, p.157
- [2] Kenji Nakamura (2005) The Birth of the Yamanote Line - The History of the Tokyo Railway Connecting a Circular Line Over a Half Century, Ikaros Publishing
- [3] Alfaro d'Alencon, P. (2010) The Production of Urban Space through mobility: The case of the Stadtbahn in Berlin, genehmigate Dessertation, Technischen University Berlin
- [4] Yekyeong, Shin; Soohyun, Kim(2014) Research on Berlin's Urban Spatial Strategy through the Redevelopment of Berlin Central Station after Germany's Reunification, Journal of AIK Proceeding 34(2), pp.41-42