

심포지엄 전문

□ 회의개요

- 일 시 : '16. 9. 1(목) 13:30 ~ 17:20
- 장 소 : 서울중앙우체국 10층 대회의실
- 참 석
 - 청 중 : 지역주민, 전문가, 학생 등 약 150여명
 - 발 제 자 : (역사·문화분야) 경기대 안창모 교수,
(철도·교통분야) 한국교통연구원 오재학 부원장
(도시계획분야) 서울대 최막중 교수
 - 토 론 자 : 한양대 구자훈 교수(좌장), 성균관대 윤인석 교수, 서울과기대
김시곤 교수, (주)미래E&D 백운수 대표, 세종대 김영욱 교수,
한국철도공사 역세권개발처장, 서울특별시 도시관리과장

□ 종합토론 (16:00~16:50)

- 성균관대 윤인석 교수
 - 지상의 시설물 재배치와 지하를 개발할 때 문제들이 무엇이고 주변에 있는 사람들이 도보로 걸어들 때 발길에 채이고 눈길에 들어오는 것이 무엇인지 가려볼 필요가 있음.
 - 동서의 단절을 이어주는 것을 고민한다면, 지상의 철로도 중요하지만 염천교에서 서울역을 지나 용산으로 가는 과정 속에 있는 것과, 남산, 남대문교회, 서울스퀘어 대우빌딩, 서울역 광장, 서울역사, 만리재길로 넘어가는 그 사이의 포인트가 될 만한 것들을 고민해야함.
 - 나대지에 새로운 건물을 건축하는 것과 역사·문화자원을 보전하는 것의 차이에 대해 고민해야함. 문화재청은 심의과정에서 논리전개의 프로세스가 뒤집히면 건잡을 수 없는 문제가 발생하므로 서울역과 그 주변의 역사문화자원에 대한 중요성을 상기해야함.
 - 또한, 4대문안에 비해 매장유물이 적을 것이라 생각되므로 지상의 문화재와 좌우간 분절되어있는 현 상황을 고려하였을 때 지하개발이 좋을것으로 사료됨.
 - 서울역 고가도로를 녹지화 하는 것도 좋지만 그 이전에 서울역의 조그마한 인도육교를 철거하기 전에 활용했다라면 더 좋은 환경이 마련될 수도 있었을 것이라는 후회를 함. 미래의 큰 그림도 중요하지만 도보로 골목길을 지날 때, 눈에 보이는 것들을 살려야하고 가지고 나가야 함.
 - 지상에 남아있는 것들을 다시 한번 검토하고 앞으로 나아갈 수 있으면 좋겠음.

○ 서울과기대 김시곤 교수

- 교통시설은 주변과 밀접한 관계를 가지고 있고 교통시설로 인해 소통이 이루어진다고 생각함. 철도가 빠진 서울역 미래비전은 불가능하며 그 중심에는 전용 KTX가 있음. 광명에서 서울역까지 전용 KTX노선이 직선노선으로 들어서야 함.
- 여러노선의 철도가 지상에 있다 보니 동서분리 등 소통의 문제가 발생함. 시설들 모두 지하로 넣어 동서지역간 소통이 이루어질 수 있도록 해야 한다고 생각함.
- 교통수단 및 노선별로 각각 따로 건설되고 관리되다보니 환승거리가 길고 소통이 없음. 하지만 서울역 노선은 모두가 남북방향으로 되어있기 때문에 한 곳으로 모은 후 관리되어야 함.
- 통합적인 관리 시 도로망과 새로운 연결체계가 구상되어야 하고 영동대로 통합 개발과 같이 사람이 오래 머무르고 쉽게 오갈 수 있는 서울역이 되어야 함.
- 국토부, 철도공사, 문화재청, 서울시, 시민, 시민단체 등 전문가들이 참여하는 서울역 미래비전 협의체를 만들어 논의가 필요할 것을 제안함.

○ (주)미래E&D 백운수 대표

- 70년대 이후 고속도로가 중심이었으나 KTX 개통 이후 철도와 공항이 중심이 되는 시점에서 앞으로 서울역의 경쟁력은 중요하다고 생각함.
- 서울역은 역사도심의 주변지역이면서 용산을 이어주는 출발지 역할을 수행할 수 있는 곳임. 시민, 관광객과 기술, 정보, 문화, 교류 등 중심기능이 존재하는 주변부의 거점으로 삼아야 함
- 단편적 개발이 아닌 주변부가 지닌 잠재력을 함께 고려한 통합적 개발의 가이드라인으로써 큰 그림의 서울역 개조계획을 구상해야함.

○ 세종대 김영욱 교수

- 서울역은 지금 서울역이라기 보다 롯데역으로 불러야 할 정도로 자본주의에 이용되고 있는데, 강남역, 삼성역, 홍대보다 이용객이 더 많고 청년층이 증가하는 추세에 서울역 가치를 어떻게 가져갈 것인지에 대한 고민이 필요함.
- 도시경쟁력이 곧 국가경쟁력이 되는 시대로서, 런던 같은 경우를 보면 구도심의 경쟁력이 곧 도시경쟁력, 국가경쟁력으로 이어졌음. 이런 사례를 보았을 때, 서울역 주변의 문화재들은 경쟁력을 가지고 있으며, 서울역과 함께 어떻게 정비해 나갈 것인지 고민이 필요한 시점이라고 생각함.
- 민자역사 내 롯데마트는 철거가 되어야 한다고 생각함. 롯데마트는 현재 동서 지역간 단절과 문화재를 잠식하는 문제를 초래함. 롯데마트의 점용기간은 2017년까지로 당장 철거가 안 된다면 롯데마트를 북부역세권으로 이전하고 북부역세권 완공 시점에 롯데마트를 철거한다는 합의라도 이루어져야 함.

- 서울역은 주변지역 재생에 중요한 역할을 함. 철도로 인해 동서지역이 단절되면서 다른 분위기가 형성이 되었는데 단절의 문제를 해결하고 소통의 역할을 한다면 서계동과 중림동의 구릉지와 문화재 등을 통해 문화와 역사를 고려한 서울역의 미래비전을 수립할 수 있을 것으로 생각함. 서계동, 중림동, 남대문, 회현, 서울역을 시민들의 삶과 연결되는 주변지역 재생이 미래비전의 큰 방향이 될 것이라 생각함.
- 서울역은 동경역의 사례를 벤치마킹하는것도 좋지만, 베를린 중앙역과 같은 문화와 공존하는 철도역의 사례를 벤치마킹 하는 것이 더욱 좋을 것이라 생각함.
- 국토부, 코레일, 서울시 등 이해관계를 가지고 있는 기관끼리 긴밀히 협력하는 것이 필요하며, 서울역 미래비전을 이루기 위해서는 모두가 함께 모여 고민할 수 있는 자리가 마련되어야 할 것임.

○ 한양대 구자훈 교수

- 역사는 죽은 것이 아니고 우리의 삶과 연결되는 것이며, 과거에서 현재까지 역사적 관점에서의 논의와 현재로부터 미래 교통학적인 관점에서 강론적인 논의가 이루어졌음.(철도 재배치, 지하통합환승, 환승체계 수준격상, 지상의 여유 공간 재배치 등)
- 산업화 및 민주화의 상징으로의 서울역 등 다양한 관점에서 집단적인 기억이 있던 장소임. KTX, 유라시아철도, GTX 등 다시 거점을 살리는 비전도 제시되었음.
- 서울의 관문도시인 서울역의 미래비전에 대해서 발제자 모두 각자 다른 관점에서 일관된 주장을 해주었음.

□ 질의응답 (16:50~17:15)

○ K.C 저널 김영주

- 서울역 주변에 고층건물이 무분별하게 들어서다보니 조망권 확보에 대한 문제가 많음. 조망권을 회복할 수 있는 공간확보 등의 대안이 필요함.
- 광명시에서 서울역까지의 철도 사업관련해서 철도에는 3가지 유형(지상, 벽 측면, 공중)을 모두 고려해 다양한 검토가 필요함.
- 물길, 수길이 없어 서울이 삭막함. 남산, 한강물을 유입하는 방안이 어렵다면 실내분수, 대형수족관 설치 등 장소성 회복방안이 필요함.
- 서울역의 큰 그림을 그리는 상황에서 다른 나라를 압도하는 한국만의 색이 있는 개성을 살려야함. 이번 기회에 종합적으로 검토가 되었으면 좋겠음.

○ 답변

- **한양대 구자훈 교수** : 굉장히 구체적으로 중요한 말씀을 해주셨는데, 서울역을 살리면서 역사도심으로 남산의 조망권을 회복하고, 다양한 철도체계에 대한 고민, 물길 및 수길 회복의 고민 등 종합적으로 모두 어우러져서 세계적인 랜드마크, 벤치마킹이 될 수 있는 큰 그림을 얘기해 주셨음. 지금의 단계는 서울역의 비전이나 위상, 앞으로의 역할, 기능을 중심으로 진행되고 있으며 말씀하신 내용의 상당부분은 그 다음 단계에서 구체적으로 담겨야 할 것 같아 답변이 어려울 것으로 보임.
- **세종대 김영욱 교수** : 현재 조망권을 회복할 수 있는 방안은 구릉지의 활용과 서울역의 지하화 등을 들 수 있음. 물길의 경우에는 만초천을 활용한 방안을 구상중이지만 복원은 어렵고 일부를 활용할 수 있는 방향으로 검토 중임. 세계적인 서울역을 구축하는 방법은 두 가지로 들 수 있는데, 고밀개발로 배후 거점지를 조성하는 방안과, 역사·문화자원과 구도심의 특징을 살리는 방법 등 여러 가지로 고민해 보겠음.
- **한국교통연구원 오재학부원장** : 고속철도는 우선 지하로 다니는 것이 가장 적합하며 정책적인 차원의 문제이기 때문에 차량선택에 있어서는 제한되어 있음. 하지만 기준은 변할 수 있으므로 열린 마음으로 검토하겠음.
- **한양대 구자훈 교수** : 세계적인 서울역의 입지를 다지기 위해 서울역의 철도 노선을 이용하며 용산의 개발가능지를 활용하는 방안도 구상 중이며 동시에 서울역~용산역~여의도를 연결하는 트램들도 고민 중에 있음.

○ (사)대한국토·도시계획학회 손시익

- 서울역의 미래를 어떻게 하면 좋을지 생각해보았을 때 첫번째는 을지로쪽의 나대지에 150층 건물 2동을 건축해 활성화하는 방안과 두 번째는 서울역 주변 연결을 백지상태에서 장기적으로 수용할 것은 수용하고 세계적인 랜드마크 건물을 올리면서 그 주변도 변화되었으면 좋겠음.

○ 답변

- **한양대 구자훈 교수** : 초고층건물을 지어 랜드마크적인 위상으로 개발되었으면 좋겠다는 말씀 해주셨음.

○ 국민대학교 건축학과 이연호

- 통일 관련 공모전을 통해 이 심포지엄을 알고 참여하게 되었으나, 어느날 갑자기 통일이 이루어질 수 있는 것임에도 서울역 미래비전에서 통일에 대한 대비나 구상이 많이 반영되어 있지 않다고 생각됨. 서울역이 한반도의 중심이 될 수 있고 요충지가 될 것인데, 주변 역사문화자원과의 연계만 고민하고 통일 대한민국에 대한 장기적인 고민과 구상은 없다고 생각됨. 다음 미래세대에게 통일은 화두이며 미래세대를 위한 통일에 대한 고민, 긍정적인 검토가 필요함.

○ 답변

- 한국교통연구원 오재학 부원장 : 교통관점에서 통일에 대한 고민은 많이 이루어지고 있으며, 세종시~서울~개성~평양 더 멀리서 시베리아까지를 고려한 다양한 구상들이 이루어지고 있음.
- 한양대 구자훈 교수 : 통일 후의 국토공간구상의 고민은 오늘의 주제가 아니며 내용을 일부만 담았던 것이고, 이미 상당한 연구가 되어있으니 걱정하지 않으셔도 될 것 같음. 또한 통일의 시점이 중요한 것이 아니라 어떻게 변화되어야 하는가에 대한 고민이 더 중요하며, 철도역을 중심으로 하나의 도시 또는 도심권을 만드는 것이 중요할 것임.

□ 추가 토론 및 폐회 (17:15~17:30)

○ 한국철도공사 역세권개발처장

- 철도가 산업화시대의 중요한 역할을 했었는데 도로중심으로 도시가 개발되면서 철도는 지역 단절과 슬럼화의 원인으로 인식되었음. 1986년 서울역 철도민자 역사사업 이후 KTX가 개통되면서 철도의 시대가 다시 열림.
- 향후 개발계획을 수립 할 때 본 토론에서 논의된 내용 등 검토할 부분이 많고 그런 것들이 전부 반영이 되어야 함. 이 경우 한화역사가 굉장한 걸림돌이며 토지주가 다르기 때문에 입장차를 잘 조정해야 함.
- 한국철도공사는 서울역 북부와 용산역세권을 중점으로 검토 중이지만 그 뿐만 아니라 서울역에서 용산까지 전체를 아우르는 방향으로 검토하겠음.
- 시간이 오래 걸릴지는 모르지만 본 토론에서 논의된 많은 구상들이 실제로 이행되어야 할 것임. 또한 통합적인 추진협의체 구성 등이 미래비전 수립에 있어서 실질적인 실행방안이 될 수 있음.

○ 서울특별시 도시관리과장

- 토지소유권을 가진 기관들과 머리를 맞대고 협의체 구성을 해야함. 현재의 서울역은 토지소유권자의 각각 다른 시점에서 개발을 하고 사업을 함으로써 연계성, 체계성 없이 이루어 졌기 때문이라고 생각함.
- 물론 서울시도 지금까지 서울역을 역사도심기본계획, 도시환경정비기본계획상에서 제외하였고 용산 지구단위계획구역 내 특별계획구역에서는 낮은 계획 체계로만 관리하고 있는 등 잘못된 부분이 있음
- 서울역은 그래도 강점이 많은 곳으로, 7017프로젝트, 도시재생활성화계획, 제3차 국가철도망기본계획 등을 종합해서 선제적으로 계획 수립이 필요함. 향후 관련기관들이 협의를 통해 계획을 수립해 나아가지 않는다면 지금과 같은 위상에서 벗어날 수 없을 것임.

○ 한양대 구자훈 교수

- 조선시대 성곽중심의 600년 역사도심 뿐만이 아니라 서울역, 서대문을 포함하는 근대역사의 중요성도 부각될 필요가 있음.
- 오늘 심포지엄의 발제내용이 모두 일관성이 있었고, 이는 이전부터 같이 논의하다보니 컨센서스가 만들어진 결과임.
- 앞으로 이러한 내용들을 어떻게 비전이라는 내용으로 담아내고 협의체의 형태로 발전되어야 할 것이며, 토지소유주의 관점에서 각각 보는 것이 아니라 시민과 서울시와 국가의 관점에서 같이 논의하고 지속적으로 발전시켜 나가야 할 것임. 그 발전의 초석이 오늘 이 자리에 놓여 졌다고 생각함.