

철도역사 급수탑 주변 활성화에 관한 연구

A Study on the Revitalization of Railway Station Water Tower

이현정[†]

Hyun-Jeong Lee

Abstract The railroad that represents modern industry began appearing in 1899. However, after the steam locomotive that provided water stopped the service, the water towers within the railroad station were useless. Suggestions presented in this study for activating the environment around the water towers that are designated as the cultural properties results are as followed: 1) The place where people can experience the vestiges of Korean War and the region that different novels accommodated. 2) A plaza 3) A facility for exhibition of industry inheritance and local products 4) A local landmark 5) Reproduction of the historical steam locomotive and water tower Local residents should participate in the activation process. And the designer should consider the environmental context. In addition, the activation of water towers should be designed under an urban plan.

Keywords : Cultural Properties, Revitalization, Registered Cultural Properties, Railroad, Water Tower

초 록 1899년에 철도가 부설된 이후 철도관련시설은 근대화의 상징이다. 그러나 증기기관차의 운행이 중단된 후 급수탑은 방치된 시설이었다. 근대문화유산의 가치를 살린 급수탑 주변 요소에 따른 활성화 방안은 다음과 같다. 1) 근대사의 현장성과 예술 작품의 배경 지역을 이용 2) 주변 장소와 연계한 공원화 3) 산업유산의 전시시설 4) 지역의 역사유적 5) 급수설비의 재생이 필요하다. 지방 자치단체의 기획 단계부터 전문가 집단의 조언과 지역 주민의 활발한 참여가 필요하며, 급수탑 활성화가 도시정비차원에서 이루어져야 한다.

주요어 : 근대문화유산, 활성화, 등록문화재, 철도, 급수탑

1. 서 론

1899년 경인선이 개통하면서 철도에 관련된 산업 시설이 등장하였다. 기차역, 철도 교량, 증기기관차, 급수탑 등은 산업유산(産業遺産-Industrial Heritage)이며, 근대화에 공헌한 근대문화유산이다.

증기기관차는 적당한 거리마다 급수를 하는 교통수단이다. 그러므로 일정한 거리에 급수탑을 설치하거나 지형·지세에 맞춰 경사지역에 급수시설을 하였다. 보통 주요역 및 중간역 상·하행 본선 승강장 끝이거나 기관차고 부근, 정비창 조차장 출고선 부근에 위치하며, 철도 궤도의 중심에서 2.97m 정도 떨어진 거리이다.

급수탑이 배치된 역은 기관차 뒤의 탄수차(炭水車) 한 쪽에서 석탄을 넣거나 탄재를 꺼냈으며, 다른 한 편에서 물을 넣고 연료 탱크를 닦거나 지역민과 기차 승객이 모여 물물교환을 하였다.

철도역 급수탑에 대한 오래된 기억은 지역주민에게 특정 장소에 관한 지역의 미시사(微視史)를 제공한다. 이러한 근대산업유산의 활성화는 시간의 흔적을 기록하고 가치를 재조명하는 작업이다.

본 연구는 등록문화재로 선정된 급수탑의 관련 자료를 정리하여 그 주변 활성화 방안을 제시하는데 목적이 있다.

비슷한 규모와 형상을 갖는 철도역사 급수탑의 가치를 부각하여 근대산업유산으로 활성화 가능성을 제시하는 것을 연구 목표로 한다.

2. 근대산업유산의 가치와 활성화

근대산업유산은 근대사회의 변화와 기술 발전을 보여주는 결과물이다. 산업시설은 필요한 기능에 충실하며, 건물의 형태는 기하학적이거나 기계적 형상이 많은 편이다. 또한 산업화 과정에서 생산된 신재료로 구성되어 가치가 높다. 근대문화유산은 당시의 사회, 경제, 문화를 보여주는 것으로, 역사적 흐름과 시간의 흔적이 나타나는 기록으로 가치가 있다.

그러나 산업구조가 변화하여 지역산업과 경제가 쇠퇴하면 기존의 산업시설은 쓸모없는 시설이 된다. 오래된 산업시설은 가치를 평가하는 구체적 대안이 없으면, 인식 부족과 개발논리로 철거와 방치된 후 멸실될 우려가 크다. 산업유산을 근대문화유산으로 재조명하고, 가치를 부여하는 것이 중요하다. 그 결과로 문화유산을 보호하고, 적극적인 관리와 적절한 활성화가 실시될 수 있다.

산업사회가 빨랐던 서구국가들은 근대산업유산을 문화예술로 재창조하는 지역활성화를 진행하였다. 지역의 역사성

[†]교신저자 : 성균관대학교 건축학과
E-mail : hjeonglee@gmail.com

과 장소성에 맞춰 창의력을 배경으로 지역의 사회, 문화, 경제를 활성화하는 방안 등이 시행된다. 이 방법은 지역을 전체적 맥락으로 평가하여 보전의 가치를 높이는 방법이다.

근대문화유산을 기록, 보존, 활용하는 운동은 1964년 ‘역사적 기념물에 관한 건축가와 기술자 국제회의(베니스헌장)’이 발단이 된다. 이후 1985년에 조직된 ICOMOS(International Council on Monuments and Sites-국제기념물유적협의회), DOCOMOMO (Documentation and CONservation of buildings, sites and neighborhoods of the MODern Movement-근대운동에 관한 건물과 환경형성의 기록조사 및 보존을 위한 조직)은 문화유산의 보존을 위한 국제단체이다. 이 단체들은 유적복구와 보호를 위해 자료 파괴와 훼손을 저지하고 보존하는 의도를 표명한다. 국내는 2003년에 DOCOMOMO Korea가 결성되어, 근대유산의 가치에 적합한 보존과 활성화를 확산하는 방안이 시작하였다. 이들은 건조물의 정체성이 훼손되는 것을 막기 위해 설부분 원형 복원계획보다 폐허가 되는 것을 막는 것을 주력하고 있다.

3. 철도역사 급수탑의 현황

국내에서 철도역사의 급수탑은 건립 시기에 따라 형태가 변화하였다. 철도가 부설된 초반에는 형태와 재료가 개별적으로 설계되었으나, 1930년대부터 표준도면에 따른 철근콘크리트 급수탑이 등장하였다. 한편 해당 지역의 상황과 여건에 맞춰 급수탑의 규모와 높이가 변경되었다. 본 논문에서 고찰하는 급수탑은 문화재청에서 등록문화재로 선정하기 이전에 작성한 전문가 소견과 현장 답사에 따른 현황을 건립연대에 따라 서술하면 다음과 같다.

1) 연산역 급수탑 (1911년)

국내 급수탑중에서 건립연대가 가장 오래된 것이다. 화강석을 벽돌 형태로 다듬어 쌓고, 상부로 갈수록 채감되는 외관이다. 급수탑 상부의 물탱크 흔적 등 급수탑의 보전 상태가 좋은 편이다. 철도를 무단 횡단하던 주민들이 사고가 빈번하여 철로 위에 육교가 설치되었다. 철도역에 설치된 육교시설도 새롭게 등장한 산업유산으로 분류할 수 있다.

2) 연천역 급수탑 (1914년)

연천역은 북위 38°에 위치한다. 한국전쟁 이전에 북한의 최남단 지역으로, 서울에서 함경북도를 연결하는 경원선의 중간 지점이다. 연천역은 한국전쟁 폭격으로 무너졌지만 급수탑은 원형이 남아있다. 연천역 급수탑은 상하행선에 사각형과 원통형으로 2개의 급수탑이 있다.

연천역사의 오른편 진입로 끝에 원통형 급수탑이 있으며, 공원 안에 사각형의 급수탑이 있다. 특히 사각형 급수탑은 콘크리트 구조에 줄눈을 표시하여 조적조처럼 보이게 한 기법이다.

3) 옛학다리 급수탑 (1921년)

1910년에 착공한 호남선 구간중에서 옛학다리역 급수탑은 호남 서남부권 평지에 유일한 급수탑이다. 학다리역 급수탑은 1913년에 개통되어 1955년까지 34년 동안 급수를 담

당하였으며, 석조 원형탑은 침성대가 연상되는 형태이다.

일제강점기에 함평군 학교리는 교통의 중심지로, 교통사(交通史)의 기념비적 가치가 있다. 호남선의 복선화 사업으로 옛학다리역은 2001년에 폐쇄된 후 철로는 2002년에 철거되었다. 그러나 옛학다리역 급수탑은 원래 위치에 남아 있다.

4) 삼랑진역 급수탑 (1923년)

삼랑진역 급수탑은 석조 유형의 급수탑에서 철근 콘크리트조로 넘어가는 과도기 모습이다. 삼랑진역 급수탑은 특이한 진입 형식이다. 삼랑진역 급수탑은 지하로 진입하는 독특한 구조이다.

지하계단은 폭2m, 길이 8m로 목조 트러스에 골합석 지붕으로 덮여있으며, 지면에서 6.49m 정도 내려가면 기계실 내부이다.

아치형 출입구 상부는 화강석 흑두기 쌓기이며, 지면 상부의 철근콘크리트조를 줄눈으로 처리하여 석조처럼 보이게 하였다. 일제 강점기의 목조 가구 지붕틀과 출입문은 2003년 태풍 『매미』의 피해로 원형이 부서졌다.

5) 영천역 급수탑 (1937년)

영천역 급수탑은 철근콘크리트 문틀내부에 목재를 사용하였다. 반원형 창에 쌓여단위로 문을 설치한 것으로, 건립초기 목재창과 문이 보존되었다.

기계실 출입구의 진입 부분은 급수가 용이하도록 세심하게 처리하였다. 기계실 몸통부의 환기창도 독특한 모습으로 상부와 중부, 하부에 총 6개의 환기 및 채광을 위한 창이 있다. 영천지역은 탄약 창고가 있는 곳으로, 한국전쟁 때 심한 충격전이 있던 곳이다. 급수탑에 총탄 흔적이 있으며, 급수탑 옆으로 영천역내에서 육군3사관학교와 탄약 창고로 가는 철도가 있다.

6) 추풍령역 급수탑 (1939년)

추풍령은 충북과 경북의 경계를 이루는 금강과 낙동강의 수계 분기점으로 주변 지역을 연결하는 중요 역으로 화물 열차의 왕래가 빈번하였다.

해발 235m에 위치한 곳으로 경부선에서 가장 높은 산악 지대이다. 옛 추풍령 역사는 1941년에 건립하여, 연면적 148m² 정도의 1층짜리 목조 기와집이었으나, 2002년에 신축역사가 건립되었다.

옛 기차역사는 철거되었지만, 급수탑은 남아있다. 추풍령역 급수탑의 벽두께는 다른 급수탑 벽두께의 2배에 해당하며, 표준화 이전의 과도기적 형태이다. 급수탑 상부는 한국전쟁의 총탄 흔적이 있고 기계실 옆에 덧붙은 벽면의 표면은 시멘트 뽕칠판 붙임 마감으로 독특한 형태이다. 현재는 시멘트 뽕칠판의 모서리가 심하게 훼손되었으며, 급수탑 입구를 철판으로 용접하여 폐쇄하였다.

7) 안동역 급수탑(1940년)

안동역 급수탑은 12각형의 독특한 형태로, 기계실 천정이 돔형으로 처리된 원형 평면의 형태이다. 현재는 급수탑의 물탱크실을 사용하지 않지만, 설비 배관이 남아 있고 보존 상

Table 1 Railway station water tower of japanese ruling period (Registered cultural properties)

관할 사무소	급수탑 명칭	소재지	건축 연대	높이 (m)	규모 (m ²)	용량 (톤)	구조	특징	기차역 현황	급수탑
대전	연산역	충남 논산시 연산면 청동리 127-74	1911	16.2	16.6	30	석조	현존하는 가장 오래된 급수탑 화강석쌓기		
	추풍령역	충북 영동군 추풍령면 추풍령리 336-1	1939	15.5	62.4	40	콘크리트조	표준화 유형 이전의 과도기적 형태, 정방형평면, 평슬라브의 두꺼운 보, 60cm의 벽두께		
영주	안동역	경북 안동시 운흥동 214-3	1940	25	49	30	콘크리트조	12각형형태, 기단, 몸통, 물탱크실구성,		
	도계역	강원 삼척시 도계읍 전두리 123	1940	8	14.2	26	콘크리트조	강원도에 유일한 급수탑, 지형지세에 맞춰 급수탑의 높이 조절 낮은 급수탑		
순천	(옛) 학다리역	전남 함평군 학교면 학교리 878-30	1921	-	-	-	석조	학다리역 신축 이전으로 옛 기차역 폐쇄, 호남유일의 급수탑이었음		
서울	연천역	경기 연천군 연천읍 차탄2리	1914	23	18	100	철근 콘크리트조	동일부지내에 원형, 사각형급수탑 2기 현존 사각형 급수탑은 콘크리트를 줄눈 처리하여 조적조처럼 보임, 기단, 몸통, 처마의 구성, 한국전쟁중탄흔적		
부산	영천역		1937	18	-	50	철근 콘크리트조	기계실출입문, 창문틀의 목재원형보존 우수		
	삼랑진역		1923	15	29.2	50	철근 콘크리트조	하부석조, 상부철근콘크리트조 석조무늬줄눈설치, 과도기적형태, 지면에서 6.5m 정도 내려가 기계실진입		

태가 양호하다. 빈번하게 기차가 다니는 급수탑 주변의 공터는 지역 어린이의 놀이 공간이다. 철도역사의 철책 옆까지 도시화가 되어 인근 지역의 소공원의 역할이 가능하다.

8) 도계역 급수탑 (1940년)

도계역 급수탑은 다른 급수탑보다 낮은 높이이다. 이 급수탑은 철로보다 약 4m정도 높은 지형에 위치하여 급수탑

높이가 8m 정도로 낮아도 적정 수압 유지가 가능한 곳이다. 이러한 형태는 주변의 지형을 고려한 사례이다. 보통 급수탑은 철도역 내부에 설치되어 인근 마을과 격리되고 주민 접근이 쉽지 않으나 도계역 급수탑은 철도역 철책 외부의 마을로 진입하는 삼거리에 위치하여 급수탑 주변은 주민의 모임 장소였다. 또한 급수탑 뒤편에는 일제 강점기의 철도원 숙소와 급수탑 관리실이 남아 있다.

4. 급수탑 주변 활성화 방안

4.1 급수탑 활용을 위한 기본 방향

철도역 급수탑은 증기기관차의 운행이 중단된 이후 용도가 폐기되었다. 몇 개의 급수탑이 역구내 화장실과 기관차 세차용으로 이용되는 실정이다. 근대산업유산은 동결보존하거나 박제된 전시물로 보호하는 것보다 다양한 활용 방법이 필요하다. 급수탑은 철도역과 주변의 변화에 따른 활성화 방안이 필요하다. 급수탑의 현황과 위치, 특성을 고려하여 지역민을 위한 시설로 용도변경을 하거나, 증기기관차와 급수탑의 기능을 복원하여 가까운 과거를 알 수 있는 관광자원으로 활용하는 방안이 있다. 구체적으로 서술하면 다음과 같다.

1) 용도변경형

철도 역사를 신축하거나 개보수를 할 때 장소성을 부각하는 방안이다. 지역의 역사와 문화가 남아 있는 급수탑을 이용하여, 급수탑과 주변 부지가 기념관의 중심이 되거나 옥외 조형물로 전환하는 것이다. 이러한 시도는 지역의 문화 시설, 커뮤니티 장소, 주변 경관 조망대, 마을의 홍보용 입간판으로 활용될 수 있다. 급수탑의 외관은 주간에는 벽화와 슈퍼 그래픽, 야간은 경관조명, 전광판을 이용한 홍보 등이 가능하다. 아울러 향토사료, 철도 관련 자료, 지자체 자료 등을 전시하는 것도 가능하다.

2) 용도복구형

현장성을 살린 철도 박물관의 방안이다. 증기기관차에 급수장면을 재현하기 위해 배관 설비와 건축 구조물 등을 복구 및 복원하는 것이다. 급수 장면을 재현하여 증기기관차를 운행하는 이벤트와 관광상품을 개발할 수 있다. 이 방안은 급수탑 근처의 선로 상태와 주변 여건이 충족되어야 가능하다. 일부 철도역에서 채택할 수 있으며, 기차에 관련된 교육적 효과와 가치가 배가된다.

4.2 급수탑의 활성화 요소

4.2.1 지역 특성

지역의 역사가 나타나는 장소성이나 예술 작품의 배경 지역을 이용한 활성화이다. 대상지의 규모와 주변 상황을 고

려하여 기차역 주변의 공공시설로서 주민 광장이나 공원 등으로 활용할 수 있는 방안을 모색해 볼 수 있다.

일제 강점기부터 존재한 전국의 급수탑은 전국 전역에 걸쳐 한국전쟁의 흔적이 있다. 연천역은 경원선의 중간으로 한국전쟁이 치열한 지역이었으며, 분단 상황의 대표적인 곳이다.

일제 강점기의 연천역사는 한국전쟁 중 미군의 폭격으로 사라졌고 급수탑만 남아있다. 연천역은 전쟁 발발당시 북한의 최남단역이다. 경원선을 통한 북한의 군사물자를 하역한 곳이다. 한국 전쟁에 연천역의 급수탑을 좌표로 폭격하기 위해 급수탑이 남겼을 정도이다.

연천은 이태준의 자전적 소설 “해방전후”의 무대이다. 넓게 보면, 안현면의 옛)철원 지역, 노동당사, 철의 삼각지 전망대, 철새 도래지, 월정리역등 철원지역과 민통선내 분단의 현장을 연계하여 활성화할 수 있다. 한편 연천역은 철도역사에 공간 활용도가 낮고, 유희부지가 넓어 주민 광장이나 공원 등으로 개발이 가능하다. 특히 연천역 급수탑주변은 일제강점기부터 증기기관차 탄수차(炭水車)에 물을 공급하는 동안 공터에서 물물교환이 일어날 정도로 번창하였으므로 소규모 장터와 주민 모임 장소로 재현할 수 있다.

문학 작품의 배경지는 삼랑진역이다. 지역의 역사성과 문학 작품을 기릴 수 있는 급수탑이다. 이광수가 「무정」을 쓰던 당시 남도의 철도 종착지는 삼랑진으로 무정 속의 영체가 기차로 갈 수 있던 종착지이다. 소설과 철도역의 급수탑을 연계한 문학관등과 연계가 가능하다.

도계역 급수탑은 철도역사 경계에서 벗어난다. 마을 입구에 위치하여 주민들이 급수탑 주변에 모이는 장소이다. 도계역 급수탑에 인근 마을은 채굴작업을 하는 탄광촌 지역으로 고유의 골목길 분위기와 일제 강점기의 철도원 숙소가 남아 있다. 이러한 지역은 시간의 흐름이 나타나는 탄광촌과 연계된 지역활성화가 가능하다. 주변 나한정역과 흥진역의 스위치백 시스템과 철로 모노레일을 연계할 수 있다.

지역의 역사, 문화, 환경 유산을 보존 및 전시하는 방안으로 야외박물관을 적용할 수 있다. 급수탑 주변 활성화로 쇠퇴해가는 지역을 살리는 ‘마을만들기’와 생활의 기억을 갖는 “장소”로 보전할 수 있다.

4.2.2 근대문화유산의 가치

근대 산업 유산의 가치와 교육적 효과를 고려한 계획이 필

Table 2 Revitalization of railway station water tower by regional characteristics & activated factors

구분	급수탑 명칭	특징	제안
용도변경	연산역	현장성, 예술작품배경지, 역사유적, 교육가치	자료전시관, 문학관
	추풍령역	주변연계, 관광요소	경관조망대, 지역홍보입면
	안동역	규모, 주변연계, 지역주민관심	자료전시관, 지역커뮤니티시설
	학다리역	현장성, 지역주민관심, 관광요소	지역커뮤니티시설, 경관조명
	영천역	주변연계, 장소성, 역사유적, 산업가치, 지역주민관심	전시시설, 소규모광장
용도복구	삼랑진역	예술작품배경지, 가치, 관광요소	전시시설, 문학관
	도계역	주변연계, 지역주민관심, 관광요소	급수재현, 야외박물관
	연천역	규모, 가치, 관광요소	급수재현, 교육시설

요하다. 급수탑의 특징과 가치를 강조하기 위해 증기 기관차와 급수탑을 재현하는 방안이다. 증기기관차가 운행하던 당시의 설비가 남은 곳은 증기기관차와 기적 소리의 풍경을 연출할 수 있는 장치를 복원 및 복구하여 급수 상황을 재현하는 이벤트를 연출하거나 전시할 수 있다. 연산역, 안동역, 영천역은 원래의 상태로 복구할 수 있는 설비가 남아 있다. 또한 지역 관할 사무소에 보존된 일제강점기 급수체계도와 각종 설비배관도면으로 설비를 복원하여 급수상황을 재현할 수 있다.

한편 한국철도공사가 보유한 일제 강점기 도면 및 기록물을 전시하여 자료의 가치를 높이는 방안이 있다. 일제강점기에 작성한 철도역 배치와 급수탑의 도면 자료는 각 관할 사무소가 보유하고 있다.

한국철도공사의 관할사무소는 일제강점기의 도면을 보관할 뿐 자료적 가치까지는 인식하지 않는다. 자료를 창고에 보관하는 정도이며, 철거된 급수탑도 도면을 보존하는 경우가 있다. 급수탑 관련 도면은 당시의 건축 기술을 알 수 있는 산업화 유산이다. 근대화 과정의 자료로 철도 관련 아카이브로 보존 대상이다. 특히 영천역은 기차역사가 개통된 후 초대역장부터 작성한 일지가 남아있다.

일제 강점기의 도면과 기록 자료를 활용한 전시와 홍보 책자 발행 등이 가능하다. 이러한 활동이 관련 건축물인 급수탑과 연계되어 있다면 서로 상승효과가 나타날 것이므로 일제 강점기의 도면과 기록을 이용한 급수탑 활용을 제안한다.

4.2.3 관리단체의 성향

지방자치단체와 주민의 관심, 관련 기관, 전문가 집단이 협력하여 관광 산업과 연계하는 적극적인 방안이다.

급수탑의 활용을 한국철도공사가 독자적으로 보전, 활용 사업을 펼치면 균형을 잃은 사업이 될 수 있다. 본 조사에 따르면, 철도 직원이 순환근무를 하여 소속 역에 대한 정보가 빈약하였다. 또한 근무자에 따라 급수탑의 활용에 관한 입장 차이가 컸다. 지방 자치단체가 주도하는 지역 활성화 방안은 단시간에 가시적인 성공효과를 추구하지만, 오랜 시간에 걸쳐 여러 집단이 심사숙고한 결과에 따라 성공 가능성이 높아진다. 따라서 급수탑을 관리하는 한국철도공사, 지역 자치단체, 전문가 집단의 협력이 필요하다. 이 때 가장 중요한 요소는 주민의 참여이다. 주민의 동의가 없는 급수탑의 활성화는 활용도가 떨어지는 전시 행정이 된다.

영천시의 철도를 이용한 영천시 장기 발전안과 함평군청의 학다리 급수탑 부지의 활용 방안은 재원 확보, 주민 동의와 합의가 무시되어 향후 문제점을 내포한다. 영천은 육군3사관학교, 공병대, 탄약창 등으로 도시 발전이 더딘 편이다. 이제 철도역을 중심으로 물류 중심과 대구의 배후도시로 개발하려 한다. 철도 및 교통 수단이 교차하는 영천역 급수탑이 위치한 역 주변과 인접한 논 농지를 연계하여 개발할 수 있다. 영천역 급수탑 관리자는 급수탑에 대한 애착이 대단하여 등록문화제가 되기 위해 급수탑을 조사하고, 폐허였던 급수탑 주변을 정리하였다. 또한 지역신문에 급수탑에 관한 기사를 게재하며 홍보와 주민의 애착심 고취를 고민하였다. 주민, 영천역 관계자, 지방 자치단체의 의지가 건



Fig. 1 Place of Do-Gye water tower

축 전문집단과 연계하여 계획 수립과 지역 주민을 위한 활성화 방안이 필요한 때이다.

함평군청의 경우는 학다리역의 부지를 활용하여 집단 시설을 유도하였다. (옛)학다리역이 매각되어 한국철도공사의 자산이 아니므로 지방 자치단체의 계획안이 활발하게 논의되었다. 학다리역은 광주광역시와 목포시의 중간으로 광주, 목포, 남악신도시 등 주요 소비 도시민의 접근이 용이하다. 또한 서해안고속도로, 광주-무안간 고속도로, 무안국제공항 인접하여 최적의 교통 여건이다. 국도1호, 22호, 23호, 24호선이 통과함으로써 영암·해남·강진·나주시·영광·진도 군등 전라남도 서남권 8개시군의 농산물 집하가 용이하고 물류비를 최소화되는 장점이 있다. 이러한 상황을 근거로 함평군은 학다리 급수탑 주변을 전남의 친환경농산물 공급터로 계획하고 있다. 또한 함평 나비 축제 등의 생태학습 관광과 레저를 연계한 소득 다원화를 유도하고 있다. 다른 시군에 비해 함평군의 지역내 문화 유산을 살릴 수 있는 지방자치단체 계획안은 의욕적이다. 그러나 자칫 경제성만을 추구하여 근대문화유산이 훼손이 될 수 있다. 지방 자치단체의 기획 단계부터 전문가 집단의 조언과 실질적인 참여로 지자체의 의욕과 현실 생활이 반영된 계획으로 다듬어야 할 것이다.

5. 결 론

본 논문은 철도역사 급수탑의 지역별 현황과 해당 도시의 특성을 객관화하여 지역성, 근대문화유산의 가치, 관리단체의 성향을 파악하였다.

지역 고유의 지역성은 주변의 현장성, 대상지의 규모, 예술작품의 배경지역, 주변과 연계한 공원과 구상이 가능한 곳으로 급수탑을 구분하였다. 또한 장소성 및 역사성, 역사유적, 산업시설적 가치, 교육적 가치 등 근대문화유산의 가치를 부각할 수 있는 곳과 지역주민의 관심을 유도하여 관광 요소를 도입하려는 의지가 있는 관리단체의 성향으로 나누었다.

각 활성화 근거에 따라 활성화 요소로 급수탑의 활성화 방안을 <Table 2>이다. 지역성, 근대문화유산의 가치, 관리단체의 성향을 파악하면 연산역, 추풍령역, 안동역, 학다리역,

영천역, 삼랑진역은 자료전시관, 박물관, 경관조명대, 지역홍보입면, 커뮤니티시설, 전시시설, 소규모광장 등으로 용도변경을 시도할 수 있다.

또한 급수시설의 설비와 배관이 남아있거나 인근 마을과 인접하여 관광요소가 있는 도계역과 연천역은 증기기관차의 급수방식 재현으로 증기기관차 운행의 재현 행사를 비롯한 교통 관련 교육시설이 가능하다.

특히 도계역은 마을 권역을 야외박물관으로 개발하는 방안으로 지역활성화가 가능하다.

볼거리, 소광장 활성화, 산업 유산의 가치, 해당 시대의 사회, 경제, 문화가 연계되어 고유의 지역성이 반영된 자발적인 지역의 활성화가 이루어져야 할 것이다.

20세기를 대표한 근대문화유산 및 산업유산으로 철도역사 급수탑이 점단위 요소가 아닌 도시정비적인 면단위로 활성화 계획을 하는 매개 역할이 되도록 지역민과 한국철도공사, 지방자치단체, 전문가 집단이 지혜를 모아야 할 시점이다.

참고문헌

- [1] J.H. Kim, U.S. Yoo, D.S. Woo (2006) Architectural Characteristics of Railway Station Water Towers in Korea - Focused on the Existing Railway Station Water Towers-, *Architectural History Journal*, 15(2), pp. 7-22
- [2] J.H. Kim (2006) Influence of Railway on Korean City Structure in the Early 20th Century, *Journal of the Korean Society for Railway*, 9(4), pp. 379-387
- [3] D.J. Kang, S.H. Lee, D.S. Choi (2003) An Analysis of Concept and Conservation Methods for Industrial Heritage, *Korea Planners Association Journal Land Planning*, 38(2), pp. 7-20
- [4] J.D. Kim (2002) Korea Science and Engineering Foundation Oriented Basic Research (A Study on the Application and Conservation) Conference. Seoul, p. 12.
- [5] N.U. Baeg (1999) *Railway Rolling Stock Handbook*, Gijeon, Seoul, pp. 206-207.
- [6] S.J. Choe (2000) A Study on Conservation of Modern Architecture in Japan, Seoul Development Institute
- [7] Yasuhiko Tanaka (2000) Cultural Affairs and the Minister Authority Structures. *Monthly Cultural*, 440
- [8] Japanese Agency for Cultural Affairs (1999) Important Cultural Properties (Buildings) Plans for Conservation Guidelines.
- [9] Yeong cheon (2003) Yon chon long-term development plan, Korea Planners Association Conference.
- [10] Ham pyeong (2000) Ham pyeong General Development Plan.
- [11] Taisho 12years (1923) Sam Rang Jin Station plan, section, and other drawings.
- [12] Showa 12years (1937) Young Cheon Station Water Tower drawings (type1, type2 tables).

접수일(2009년 12월 16일), 수정일(2010년 1월 19일),
 게재확정일(2010년 6월 18일)