

철도역 사진기록화를 위한 영역설정에 관한 연구*

김정현**

1. 연구의 목적과 범위
2. 철도역 사진기록화의 개념 및 필요성
 - 1) 철도역 사진기록화의 개념
 - 2) 철도역 사진기록화의 필요성
3. 철도역의 가치
 - 1) 업무적 가치
 - 2) 역사적 가치
 - 3) 문화적 가치
4. 철도역 사진 기록화의 영역 설정
 - 1) 기록화 시기 및 공간의 설정
 - 2) 철도역 사진 기록화를 위한 영역 설정
 - 3) 철도역 기록화를 위한 세부대상의 고려사항
5. 철도역 사진 기록화의 각 영역별 하위영역과 세부대상
 - 1) 건축영역
 - 2) 시설물 영역
 - 3) 역무원영역
 - 4) 행사 및 사건 영역
 - 5) 기념 및 추모시설 영역
 - 6) 문학 및 영상작품 영역
6. 기록화 영역설정의 분류체계 적용
7. 결론

* 이 논문은 2010년도 정부재원(교육과학기술부 인문사회연구역량강화사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2010-330-H00006)

** 부산대학교 일반대학원 기록관리협동과정 석사 졸업. 현 안사역 명예역장.

[국문초록]

한국에서 철도역은 열강의 수탈 및 대륙침략을 위한 목적으로 설치되었으나 한편으로 역이 설치된 지역에 있어서 교통수단의 중심이자 지역사적 사건의 무대로 기능해왔다, 그러나 지속되는 구조조정과 철도개량으로 기존의 철도역은 큰 변화를 겪고 있다, 철도역의 지역사적 위상과 기억을 재현하기 위한 수단으로 사진은 여러 유용성을 지니고 있으나 다른 매체에 비하여 기록 관리가 이뤄지지 못하고 있으며, 분단국가라는 특수성으로 인하여 사진으로 이를 남기는 작업도 어려운 상황이었다.

본 연구는 이러한 상황에서 철도역을 사진으로 기록하기 위한 방안을 제안하기 위하여 우선 무엇을 기록할 것인가에 대한 접근을 시도했다. 선행 기록화 연구에서 주로 활용된 업무 및 기능의 분석으로는 철도역과 직·간접적으로 연관을 가진 행위 및 시설물을 재구성하기 어려운 한계를 극복하기 위해 철도역의 가치를 분석하고, 이러한 가치를 기반으로 각각의 기록화 영역을 설정하여 각각의 기록화 영역별로 어떠한 세부대상이 기록화 될 수 있는지를 구체적인 사례로 제시했다. 또한 기록화 영역의 설정 과정에서 만들어진 계층성을 기반으로 분류체계에 적용하고, 세부대상의 변화에 따른 분류체계의 추가 및 수정에 대한 사례를 제시했다.

주제어: 사진기록화, 기록화 영역, 분류체계, 철도역, 세부대상

1. 연구의 목적과 범위

한국에서 철도교통은 일본을 비롯한 제국열강의 의도에 따라 건설되어 대륙침략 및 자원수탈을 위한 전진기지의 역할을 수행해왔다. 그러나 한편으로 철도교통은 근대교통의 총아로서 기존의 교통수단보다 빠른 속도와 정시성, 대량수송을 바탕으로 오늘날까지 여객 및 화물수송에 큰 기여를 해왔으며, 타 교통수단에 비하여 상대적으로 환경오염이 적다는 이점으로 오늘날 다시 주목받고 있다.

여객 및 화물의 수송을 목적으로 설치되기 시작한 철도역¹⁾은 부산, 군산, 신의주 등의 사례에서 나타나듯 새로운 중심지를 형성케 하는 계기가 되었고 1970년대 까지 외지로 나아가는 주민들에게는 거의 유일한 교통수단으로 기능해왔다. 오늘날에는 철도역은 여객 및 화물 수송업무 이외에도 철도역의 역사적 맥락과 서정성 등으로 인하여 문화재로 지정되거나 영상작품의 무대로 활용되는 사례도 있다.

2000년대를 전후하여 철도역에는 큰 변화가 도래하기 시작했다. 주요한 요인은 철도개량사업과 구조조정이었다. 전라선, 경전선, 중앙선 등의 주요 간선을 대상으로 복선화 및 전철화 사업을 전개하면서 기존 철도역이 이설되거나 폐지되는 결과를 가져왔기 때문이다²⁾. 또한 철도건설에 따른 부채, 선로사용료, 적자노선 등으로 인한 부채를 타개하기 위한 구조조정으로 인해 수익성이 낮은 철도역에 대하여 여객

-
- 1) 본 연구에서 철도역은 철도역사(驛舍) 본체를 비롯하여 부속 건물, 여객 및 화물, 운전취급을 실시하는 공간 및 역 광장으로 정의하였으며 일반열차(KTX, 새마을, 무궁화호, 통근열차 등)가 운행되는 곳에 설치된 정차시설로 한정했다.
 - 2) 일례로, 2010년 12월 15일 완료된 경전선 삼랑진~마산 간 복선전철화 과정으로 6개역 중 3개역(낙동강, 한림정, 창원역)은 역사 철거, 2개역은 영업중지 및 이설(덕산, 진영역)된바 있으며, 2012년 12월 완공예정인 마산~진주 간 복선전철화에 따라 해당구간의 13개역 중 8개역은 폐역 되고 나머지 5개역도 이설될 예정이다.

열차를 완전히 통과시키거나 역무원을 철수하는 방식을 취하고 있다³⁾.

철도개량과 구조조정은 역이 위치한 지역에 큰 영향을 미치고 있다. 교통수단의 단절 뿐 아니라 호남선 영산포역의 사례처럼 폐역이후 지역의 상권이 붕괴하는 사례가 나타나기도 하며, 충주댐 수몰로 사라진 단양역의 사례처럼 지역주민에게 그리움이라는 감정을 남기기도 한다. 철도역에 대한 기록화는 지역에서 주요한 교통수단이자 중심지 형성에 기여했던 철도역의 위상을 재조명하고, 철도역을 이용해온 사람들의 기억을 보존하여 한 시대의 모습을 후세에 전하고자 하는 시도로 볼 수 있으며, 각 지역에 소재하고 있는 철도역에 대한 기록화 논의를 확장시킬 수 있는 기회가 될 것이다.

사진은 기록화의 수단으로서 시각적인 정보를 제공하는 유용성으로 주목받고 있다. 2010년 안양공공예술프로젝트의 일환으로 뉴타운으로 재개발 될 예정인 만안구 일대의 도시경관을 사진으로 남긴 사례⁴⁾는 대표적이다. 특히 디지털 카메라의 보급이 확산되면서 누구나 쉽게 사진기록을 남길 수 있게 된 점 때문에 기록화 사업에서 사진은 널리 활용되고 있다.

그 동안 철도역의 기록화는 관할기관인 코레일의 무관심과 국가보안시설이라는 특수성으로 인해 오랫동안 논의되어 오지 못한 실정이다. 때문에 기록화의 첫 단계인 무엇을 기록할 것인가에 대한 논의도 미진한 상황이다. 이러한 상황에서 철도역은 철도개량과 구조조정 과정에서 원래의 모습을 상실해가고 있다.

따라서 본 연구는 철도역에 대한 사진기록화를 촉구하는 관점에서 우선 철도역이 사진으로 기록화 되어야 하는 당위성을 밝혔다, 이어

3) 2004년부터 2010년 말까지 각각 195개, 105개역을 대상으로 여객열차를 통과시키거나 무인화가 진행되었다.

4) 안양 만안구 일대의 사진기록화에 관해서는 안양공공예술재단, 『2010 만안의 이미지-기록과 기억』, 2010을 참조.

철도역이 가지는 가치를 분석하고, 기록화의 영역설정에서 활용된 선행연구를 기반으로 철도역 사진 기록화에서 활용될 수 있는 기록화 영역과 세부대상을 분석했다. 그리고 이러한 기록화 영역과 세부대상을 토대로 분류체계와의 연계를 시도했다. 기록화 방법에서 영역설정은 체계적인 기록화를 위한 기초적인 작업이며 분류체계와의 연계를 통하여 체계적인 영역설정을 가능케 할 수 있기 때문이다. 단, 본 연구에서는 사진을 통한 기록화의 실무적인 방법론 및 이용자 서비스영역은 연구대상에서 제외했다.

기록화 영역 설정과 관련한 선행연구는 기록화 대상의 조직이나 행사에 대한 업무 프로세스 및 기능을 분석하는 방식⁵⁾을 주로 활용하여 어떠한 기록이 생산될 수 있는지를 도출해내고 각 기록의 수집 및 생산을 제안하고 있다. 업무 및 기능 분석은 특정 행사나 조직에서 발생하는 기록을 선별하고, 무엇을 기록할지에 대한 기록화 방식에서는 유용한 수단이 될 수 있다. 그러나 이러한 방식은 기능 및 활동에는 속하지 않지만 대상에 대한 다양한 시각을 보여줄 수 있는 영역 및 세부 대상에 대한 고려에는 실패한 한계가 있다. 본 연구는 사진이라는 기록매체에 주목하여 기록화 방법을 모색한 점에서 특징을 가지며, 기존의 기능 및 업무 분석에서는 포괄하기 어려운 대상까지 기록화의 영역을 확장한 점에서 의미를 가진다.

5) 해당 방법을 채택한 연구로 김은실, 「지역 축제기록의 기록화 방안 연구」, 한남대학교 일반대학원 기록관리학과 석사학위논문, 2010, 53~55쪽; 박기태, 「연등축제 기록화 방안: 한마음 선원의 장엄등 제작과정을 중심으로」, 한신대학교 대학원 기록관리학협동과정 석사학위논문, 2010, 27~33쪽; 권소현, 「무형문화재의 기록화 방안에 관한 연구: 강릉단오제를 중심으로」, 명지대학교 기록정보과학전문대학원 석사학위논문, 2010, 55~74쪽; 최윤진, 「성미산 마을 아카이빙 체계방안에 관한 연구」, 명지대학교 기록정보과학전문대학원 석사학위논문, 2011, 33~56쪽 등이 있다.

2. 철도역 사진기록화의 개념 및 필요성

1) 철도역 사진기록화의 개념

사전적 정의로 기록화(documentation)는 ‘생산자, 사건 또는 활동의 증거를 제공하기 위해 기록의 생산 또는 수집⁶⁾’ 또는 ‘활동, 사건을 입증하기 위해 모아진 자료 일체⁷⁾’을 의미한다. 문화재청의 『근대건축물 기록화 지침서(이하 기록화 지침서)』에서는 기록화를 “역사적 건조물의 중요성과 건물 정보를 실측도면, 사진, 보고서 혹은 다른 미디어들을 통하여 남기는 작업⁸⁾”으로 정의했다. 사전적 정의와 기록화 지침서의 이러한 정의는 기록화를 방법론적 측면으로 접근한 것으로 본 연구와 직접적으로 관련성을 가진다. 여기에 기록화는 체계적인 계획을 요구하는데, 체계적인 계획이란 특정 주제를 대상으로 기록화가 충실하게 이뤄질 수 있도록 공간과 시간의 범위, 선별, 실행 방법의 설정, 충분한 배경정보를 제공하고, 이러한 활동이 지속적으로 이뤄질 수 있도록 하기 위한 활동을 포함한다.

또한 사진은 “물체로부터 발사 또는 반사된 빛을 렌즈 등에 의해 물리적으로 상(像)을 맺게 하고, 그 상을 화학적으로 처리시킨 것⁹⁾”을 말한다. 이러한 정의는 빛을 통하여 맺힌 어떠한 형상을 화학적으로 처리시켜 나타난 모든 결과물을 의미한다. 여기에는 흑백필름, 네거티브,

6) Lewis J.Bellardo and Lynn Lady Bellardo, A Glossary for Archivists, Manuscript Curators, and Records Managers, The Society of American Archivists, 1992, p.12.

7) 한국기록학회, 『기록학 용어사전』, 역사비평사, 2009, 85쪽.

8) 문화재청, 『근대문화유산 기록화 지침서: ICOMOS Principles for the Recording of Monuments, Groups of Buildings and Sites와 US Historic American Building Survey를 참고로』, 문화재청, 2004, 8쪽

9) 유정선, 박재건 외 엮음, 『사진용어사전』, 미진사, 2001, 161쪽.

포지티브 필름 이외에도 인쇄지(print), 청사진(blueprint), 적외선 사진 및 디지털 사진 또한 포함될 수 있다. 그러나 기록화에서 사진은 대상의 시각적 정보를 잘 제공하는 것을 목적으로 한다. 따라서 청사진이나 적외선 사진의 사례처럼 대상의 디테일이나 외형을 알 수 있는 시각적 정보를 제공하는데 부적합한 대상은 제외되어야 한다.

따라서 철도역 사진 기록화는 “대상의 선별 및 기록화의 실행, 기술을 포함한 대상에 대한 시각정보를 잘 제공할 수 있는 사진을 활용하여 철도역과 관련을 가지는 기록을 생산하거나 수집하기 위한 제 과정”으로 정의할 수 있다.

2) 철도역 사진기록화의 필요성

한국에서 철도역이 설치된 지 100여년이 넘었음에도 불구하고 그 동안의 활동 및 역할을 알 수 있는 기록은 드문 상황이다. 이는 다른 공공기관에서도 공통적으로 나타나는 문제이나 철도역의 경우 이러한 문제가 더욱 부각되는 실정이다. 2000년대 이후 구조조정 및 철도개량으로 인하여 무인역이 급증하고, 역사가 다른 곳으로 이전되는 과정에서 과거의 기록들이 무단으로 폐기되는 사례가 나타났기 때문이다.

특히 사진기록은 그 문제가 더욱 심각하다. 문서기록은 코레일 본사를 중심으로 뒤늦게나마 기록관리가 이뤄지고 있으나¹⁰⁾ 사진기록은 사각지대에 놓여있는 상황이다. 현재 철도역과 관련한 사진기록의 대부분은 코레일 홍보실 및 각역에서 자체적으로 관리되는데, 이는 외부인이 자유롭게 철도역을 촬영할 수 있게 된 것은 2000년대에 접어들어서였으며, 그 이전의 사진은 철도 관할기관 주도로 촬영한 경우가 많았기 때문이다. 코레일 홍보실은 담당자의 노력으로 사진 목록이 구

10) 다만, 기록연구사 등이 배치된 것은 아니며, 외부위탁을 통하여 기록관리가 이뤄지고 있다.

축되고 및 보존 시설이 갖춰져 있으나¹¹⁾ 소장기록 20여 만 건의 대부분은 철도청 청장 및 코레일 CEO의 활동 동정을 담은 것으로 구성되어 있으며, 이러한 사진 중에서 철도역과 관련한 사진이 "숨어있는" 실정이기 때문에 철도역과 관련한 사진을 찾는 것이 쉽지 않은 실정이다.¹²⁾ 철도역 사진을 다수 보유하고 있는 일선 철도역의 상황은 더욱 열악한 실정이다. 구조조정에 따라 직원 감소 및 장기근무자의 퇴직으로 인하여 과거부터 전해오던 사진기록에 대한 관리가 소홀해지고 있다. 때문에 직원들이 사진의 존재를 모르거나 무인화로 기록이 관리역으로 이관되는 과정에서 사진기록이 무단으로 파기되는 경우도 발견할 수 있었다. 이러한 상황은 구조조정으로 인하여 지속될 가능성이 높다. 철도역의 기록화가 당대의 모습을 기록하는 것을 넘어서 과거의 시점까지 포괄하기 위해서는 사진은 중요한 자료가 될 수 있는데, 다른 매체보다 취약한 상황에 놓인 사진 기록에 대한 기록화가 선행되어야 하는 것이다. 철도역이 처한 특수성 뿐 아니라 사진은 다른 매체와 달리 피사체에 대한 시각적인 정보를 제공해 주는 특징으로 기록화의 필요성을 가진다. 때문에 피사체가 시간이 경과되어 완전히 사라지거나 모습이 변모한 이후에도 피사체가 촬영된 시점의 시각적 정보를 얻을 수 있다. 이러한 특성으로 인하여 철도역에서 사진을 통한 기록화는 다음과 같은 이점이 있다.

첫째, 사진의 복제성이라는 특징이 갖는 신뢰성이다. 사진을 통한 대상의 복사는 피사체가 그 자리에 존재하는 것을 전제로 하는 현장성을 포함한다. 때문에 오랫동안 사람들은 사진은 있는 그대로의 사실을 담고 있다는 믿음을 가지게 할 수 있었다.¹³⁾ 철도역에서 이러한 신

11) 국가기록원 등의 자문 등을 거쳐서 보존상자, 사진 수납 방법 등을 자체적으로 마련했으며, 2011년 현재 철 단위까지 목록화를 완료한 상황이다 (2011년 8월 4일 코레일 홍보실 파트장 A씨 면담)

12) 2011년 8월 4일 코레일 홍보실 배은선 파트장 면담 중에서 발췌

13) 김소영, 「사진기록물에 대한 연구-기록학적 측면에서」, 충남대학교 일반대

퇴성은 특정한 시점의 철도역의 경관 등을 담아낸 사진으로 하여금, 당시에 그것이 있었다는 믿음을 가지게 만들 수 있다. 일례로 2006년에서 2008년까지 진행된 함백역사 복원 과정에는 철도동호인이 제공한 함백역사가 담긴 사진 및 함백역 복원을 주도한 진용선 정선아리랑연구소 소장이 촬영한 사진을 활용, 인근의 연하역사와 동일한 양식임을 확인하여 역사 복원에 도움을 받았다고 밝힌 바 있다.¹⁴⁾

둘째, 사진기록은 인물, 경관, 사회의 사건 등에 대한 시각적인 정보를 직접적으로 제공하여 대상에 대한 이해를 높임과 동시에 새로운 콘텐츠를 만들어 낼 수 있다. 이러한 특성은 철도역에 대한 서사에도 유용하게 활용될 수 있는데, 일례로 지방 소읍에 소재한 철도역 인근에는 철도역의 설치에 도움을 준 사람을 기린 송덕비가 세워진 경우가 있다. 이러한 송덕비는 설치된 지 수십 년이 경과한 경우가 많으며, 관련인물이 대부분 세상을 떠나면서 그 설치배경을 알기 어려워진 경우가 많다. 사진기록은 송덕비를 시각적으로 묘사함으로써 대상에 대한 관심을 환기하고 새로운 콘텐츠를 만들어내는 기회가¹⁵⁾ 될 수 있고 궁극적으로 철도역에 대한 맥락정보를 더욱 확장할 수 있는 것이다.

셋째, 사진은 과거와 현재를 잇는 정서적인 연결고리로서의 기능을 할 수 있다. 특히 지역이나 주요 기관을 기록한 사진은 개인 뿐 아니라 여러 집단이 공유할 수 있는 기억을 형성할 수 있고 기록화의 가치를 가지게 된다.¹⁶⁾ 단양군청 홈페이지에서 제공하는 ‘옛 단양 영상서비스¹⁷⁾’의 사례는 이를 잘 보여준 사례다.

학원 기록관리학과 석사학위논문, 2005, 15~17쪽.

14) 2010년 2월 6일 정선아리랑연구소장 J씨와의 대면 면담.

15) 허만옥, 「문화콘텐츠에서의 디지털스토리텔링 양상과 방향 연구」, 『우리문학연구』 제 23집, 우리문화회, 2008, 307~309쪽.

16) 박주석, 「만안구 재개발과 도시기록 아카이빙의 필요성」, 『2010 만안의 이미지-기록과 기억』, 2010, 3쪽.

넷째, 생산 및 상호 공유가 용이하다는 점이다. 2000년대 이후 디지털 카메라의 보급이 확산되면서 필름사진과 달리 촬영에 물리적인 제약 없이 다량의 사진 생산이 가능해졌다.¹⁸⁾ 이로 인하여 과거에는 필름의 물리적 제약으로 담기지 못했던 피사체가 사진으로 담길 수 있게 되었으며, 기록화 사업에서도 디지털 사진의 활용이 증가하고 있다. 철도역에서도 이는 유용성을 가지는데, 특히 철도역 촬영이 상대적으로 자유로워진 2000년대 이후 디지털 카메라의 보급 확산과 맞물려 철도역을 디지털 사진으로 담는 사례가 급증했으며, 온라인 커뮤니티를 통하여 촬영한 사진을 다른 네티즌들과 공유하는 사례도 증가하고 있다,

3. 철도역의 가치

기록화의 영역설정과 관련하여 류한조는 “가치측정을 통하여 그 대상과 방법을 구별할 수 있고, 가치의 측정은 대상에 따라서 방식에 차이를 보일 수 있다”¹⁹⁾고 밝힌바 있다. 가치는 “개인이나 조직 등에 대해 무언가가 가지는 유용성, 중요성 등을 포괄”²⁰⁾한다는 의미로, 철도

17) 1985년 충주댐 수몰로 인해 고향을 떠나야 했던 실향민과 네티즌을 대상으로 수몰 이전의 단양읍(지금의 단성면 일대)의 모습을 담은 사진과 동영상을 편집하여 인터넷방송국(<http://itv.dy21.net>)을 통해 제공하고 있다.

18) 강홍규, 「N세대 디지털 사진 문화에 관한 연구 - dcinside.com의 사례분석연구 -」, 『한국콘텐츠학회 2003 춘계 종합학술대회 논문집』 제1권 제1호, 한국콘텐츠학회, 2003, 128~129쪽.

19) 류한조·이희숙, 「재현 중심의 기록학-담기,관리하기,보기」, 『기록학연구 24』, 한국기록학회, 2010, 9쪽.

20) SAA, “A Glossary of Archival and Record's Terminology Value” <<http://www.archivist.org/glossary/index.asp>> [Cited 2010.11.30]

역이 가지는 유용성이나 중요성을 파악함으로써 기록화에 포함할 수 있는 대상을 파악할 수 있는 근거를 제공할 수 있다.

국내에서 철도역의 가치를 파악할 수 있는 종합적인 연구는 거의 없는 실정이며 역사학²¹⁾ 및 건축학계²²⁾에서 개별적으로 진행한 연구가 존재하는 형편이다. 다만, 2006년 9월 문화재청에 의해 생산된 『간이역 관계전문가 조사보고서(이하 간이역 조사보고서)』는 철도역의 가치를 탐색하는데 참고가 될 수 있다. 『간이역 조사보고서』는 당시 화랑대역을 비롯한 12개 철도역을 대상으로 등록문화재 지정 여부를 판단하기 위해 해당 철도역을 방문한 전문가²³⁾들이 철도역의 개요, 건축적 특징, 역사적 맥락 등을 기술하면서 철도역이 가지는 다양한 가치를 제안한 바 있기 때문이다.

『간이역 조사보고서』에서는 철도역의 가치를 경관적 가치, 역사적 가치, 건축적 가치로 구분했다. 경관적 가치는 철도역의 주변 경관, 시설물, 서정적 조건, 지역 주민 및 근무자의 의견을 포괄한 것이다, 역사적 가치는 철도역 설치가 가진 역사적 맥락을 중심으로 반영한 것이며, 건축적 가치는 철도역사(驛舍) 및 부속건물을 중심으로 건축양식, 구조 등의 특성을 반영한 것이다. 즉, 경관적 가치는 철도역의

-
- 21) 역사학에서 철도에 관한 대표적 연구로는 정재정, 『일제침략과 한국철도』, 서울대학교 출판부, 1998; 김양규·김민영, 『철도 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용』, 선인, 2005; 허우궁·도도로키 히로시, 『개항기 전후 경상도의 육상교통』, 서울대학교출판부, 2007 등이 있다.
 - 22) 건축학에서 철도역에 관한 대표적 연구는 김종현의 『역사의 역사』(2004), 임석재의 『한국의 간이역』(2009) 정도이며, 논문으로는 김종현의 「한국철도역사의 건축학적 연구」(1998), 「경의선 신촌역사의 변천 과정에 관한 연구」(2007)이 있으며 학위논문으로는 석희역의 「한국 근대기 철도역사의 건축양식에 관한 연구」(경남대학교 산업대학원 석사학위논문, 2000), 김승희의 「1920~40년대 경성역사 건축에 관한 연구」(서울시립대학교 건축공학과 대학원 석사학위논문, 2003) 정도다.
 - 23) 전문가로 참여한 집단으로는 문화재청 근대분과, 제도분과 위원 및 철도동호인(열차사랑 운영자)이 있었다.

서정성과 관련한 유용성을 포함 것이며, 역사적·건축적 가치는 지역사 및 건축사적 유용성을 포함한 것이다. 『간이역 조사보고서』는 철도역 중 철도역사(驛舍)를 중심으로 가치를 판단한 한계가 있으나 서정성 및 역사적 맥락을 다양하게 포괄한 최초의 시도라는 의의가 있다.

본 연구에서는 선행 연구들을 참고하여 철도역이 가지는 가치를 업무적 가치, 역사적 가치, 문화적 가치로 구분하여 설명하고자 했다. 업무적 가치는 선행연구에서 포함된 것은 아니지만, 철도역의 업무가 시간이 흐름에 따라서 역사적 맥락을 갖는 점에 주목했기 때문이다. <표 1>은 철도역의 가치와 정의를 정리한 것이다.

<표 1> 철도역의 가치 및 정의

가치	정의
업무적 가치	철도역이 수행하는 업무 수행과정에서 부여된 가치
역사적 가치	철도역이 시간이 경과하면서 일어나는 변화와 철도역에 직·간접적으로 영향을 주고받은 사건으로 인하여 축적되는 가치
문화적 가치	철도역이 문학작품이나 영상작품 등의 배경이나 무대로 활용되면서 부여된 가치

1) 업무적 가치

업무적 가치는 철도역의 업무, 즉 역무를 수행함에 따라 형성된 가치를 말한다. 역무는 여객수송, 화물수송, 운전취급을 수행하기 위한 관련활동 일체를 포괄하는 것이다. 이러한 업무적 가치는 시대에 따라서 철도역이 어떤 업무를 수행했으며 어떤 중요성을 가지고 있는지를 보여준다. 또한 업무적 가치가 축적되면서 역사적 가치를 동시에 가질 수 있다. 가령 일제강점기에 철도역에서 미곡 등을 수송한 것은 그 당

시에는 화물 수송이라는 하나의 업무였지만 시간이 경과된 오늘날 역사적으로는 일체의 수탈을 보여주는 사례로 평가받는 것과 동일한 맥락이다.

2) 역사적 가치

역사적 가치는 시간이 경과하는 과정에서 철도역의 건축양식 및 시설물 및 활동, 제도, 인식 등에 나타나는 변화, 그리고 철도역과 직·간접적으로 영향을 주고받은 사건으로 인하여 축적되는 가치를 의미한다.

역사적 가치는 건축적 맥락과 지역사적 맥락으로 구분할 수 있다. 건축적 맥락은 철도역의 건축물, 곧 역사본체나 부속건물 등이 가지는 가치를 의미한다. 철도역은 공공기관으로서 일제 강점기의 건축물부터 2000년대에 건축한 그것까지 다양한 시기의 건축물이 남아있는 특성으로 인해 동시대의 다른 공공건축물의 건축양식을 파악하는데 참고가 될 수 있는데²⁴⁾ 이는 공공기관 건축물 중에서는 드문 사례다.²⁵⁾ 이러한 특성을 인정받아 철도역 중 23곳이 등록문화재로 지정되어 보존되고 있다.

지역사적 맥락에서 철도역은 열차가 정지하여 여객 및 화물을 취급하고 열차의 정비 및 급유, 급수 등의 기능을 갖춘 시설로 이를 위한 많은 인력을 필요로 했다. 이러한 특징으로 인해 철도역의 설치를 계기로 철도직원을 비롯하여 일본인들이 거주하면서 새로운 도시를 형성케 하는 사례가 곳곳에서 나타났다. 대전, 부산, 신의주, 군산, 김천

24) 김종현, 『역사의 역사』, 배재대학교 출판부, 2004, 319~320쪽.

25) 2010년 2월 현재 전국에 소재하는 철도역사 567곳 중 일제 강점기에 건축된 역사는 48곳, 해방 후 1960년까지 건축된 역사는 43곳, 1960년에서 1980년까지 지어진 역사는 115곳으로 전체의 약 36%를 차지하고 있다.

시는 철도부설 및 철도역 설치를 계기로 급격히 발전한 대표적 사례다.

개화기까지 주요 교통로였던 도로망 및 교통수단은 극도로 열악했으며²⁶⁾ 1970년대 전국적으로 고속도로 및 국도가 건설 및 개량되기 전까지 철도역은 오랫동안 지역의 교통 중심지 역할을 수행했으며, 철도역이 위치한 인근지역에서 철도교통은 절대적인 지위를 누리고 있었다.²⁷⁾ 지방 소읍에 위치한 철도역 곳곳에 철도역설치를 기리는 송덕비가 설치²⁸⁾된 것은 이와 무관치 않다.

3). 문화적 가치

지방 소도시에 소재하는 철도역은 철도역이 가지고 있는 고유의 서정성 등으로 인하여 과거부터 드라마나 영화 등의 배경장소, 문학작품의 소재로 활용되기도 했다. 이는 시골 소읍에 위치한 철도역 대부분이 아직까지 옛 건축물이 잘 남아있고 주변 경관과의 조화로 영상작품에서 1960~1970년대의 배경이나 서정적인 분위기의 작품을 묘사하기에 적합하기 때문이다.²⁹⁾

문학작품에서 철도역을 소재로 한 작품은 오래전부터 다수 존재했다. 일제 강점기에도 철도를 이용하여 여행하던 수필에서 철도역에 관

26) 조선후기의 대로와 도로상황에 관해서는 김중혁, 「조선후기의 대로」, 『역사비평』 69, 역사비평사, 2004, 359~383쪽을 참고.

27) 일례로, 중앙선 죽령역이 소재한 충북 단양군 대강면 용부원 4리의 비문에는 “중앙선 철도가 시설되고 죽령역이 생기고부터는 대강면 일대의 교통중심지가 되기도 하였으며(이하 생략)”라고 표기되어 있다.

28) 경부선 지탄역, 호남선 용동역, 진해선 용원역(지금의 신창원역)앞에는 역설치를 도왔던 지역인사를 기리는 송덕비가 설치되어 있다.

29) 경북일보, 『아름다운 군위 화본역, 방송 탄다,』 2010년 9월 6일
<http://www.kyongbuk.co.kr/main/news/news_content.php?id=505157&news_area=110&news_divide=&news_local=25&effect=4>

한 감상 등을 기록한 사례는 흔히 볼 수 있었고, 1981년 박재구 시인이 쓴 「사평역에서」를 비롯하여 다수의 소설 및 시에서 간이역은 배경 및 소재가 되었다.

방송에서도 이른바 지방의 간이역³⁰⁾을 영상작품³¹⁾의 소재로 활용하는 사례가 증가했다. 2005년 9월 18일 추석특집으로 KBS1에서 방송했던 “영상포엠 간이역”은 대표적인 사례였다. “영상포엠 간이역”은 국내에서는 사실상 처음으로 철도역을 주제로 방송된 다큐멘터리로 정서적인 측면을 부각하여 시청자들의 공감을 이끌어냈다. 이는 고향을 떠난 도시인들에게는 향수와 그리움을, 처음으로 간이역을 접한 어린이들에게는 호기심을 불러넣기에 충분했기 때문이다. 이외 드라마 모래시계에서 등장한 정동진역 등의 사례에서 나타나듯 드라마 및 영화에서도 철도역은 좋은 소재가 되고 있다. 서정성으로 대표되는 철도역의 문화적 가치는 일반 시민들에게도 받아들여져 간이역 보존운동으로 이어지기도 했으며, 간이역을 전문적으로 탐방하는 철도동호인이 나타나게 하는 계기가 되기도 했다.

4. 철도역 사진 기록화의 영역 설정

사진기록화의 영역설정을 위해서는 시기 및 공간의 설정, 기록화 영역 및 세부대상의 설정이 고려될 수 있는데, 시기 및 공간의 설정은

30) 여기서 간이역의 의미는 코레일에서 규정하는 역무원이 없는 역을 말하는 개념이 아닌 통상적으로 인식하는 소도시에 위치해 있고 이용객이 적으며 오래된 역사나 간이건물만 존재하는 역을 지칭한다.

31) 영상작품이란 영화, TV, 비디오, 광고, 사진과 같이 렌즈라는 매체를 통해 형성된 이미지를 통해 예술·창작 활동으로 얻어진 제작물을 의미하나 본 연구에서는 TV, 영화, 광고 등으로 이를 한정했다.

기록화의 목표와 여건에 따라 기록화의 범위를 설정하는 작업이며, 영역 설정은 철도역의 가치를 기반으로 사진으로 담을 수 있는 세부대상을 설정하고 비슷한 특성을 가진 세부대상을 일관된 기준으로 묶을 수 있도록 하는 작업이다. 여기서 세부대상이란 철도역의 가치를 재현할 수 있는 활동³²⁾이나 시설물 중 사진으로 담을 수 있는 피사체를 의미한다.

본 연구에서는 기록화 영역설정의 편의를 위하여 영역-하위영역-세부대상이라는 개념을 사용했다. 여기서 세부대상은 철도역이 가지고 있는 특성을 나타내 주는 유동적인 활동과 고정되어 있는 사물을 아우르는 것이며, 영역 및 하위영역은 유사한 특성을 가진 세부대상을 묶어주기 위한 논리적인 개념이다. 한편으로 이러한 영역설정을 위해서는 철도역 사진 기록화의 시기 및 공간의 설정이 요구되는데, 특히 시기의 설정에 따라서는 기록화의 영역설정에서도 큰 차이를 보일 수 있다.

1) 기록화 시기 및 공간의 설정

기록화 시기의 설정은 기록화의 시간적 범위를 결정하는 것이다. 시간적 범위 설정에 따라 기록화의 영역설정 및 방법에는 차이가 나타날 수 있다. 가령 기록화 시점 당대의 모습만을 기록화 할 경우 현재 존재하는 활동 및 시설물을 기반으로 영역설정이 이뤄지고, 수집 및 생산이 병행될 것이다. 반면, 과거 시점까지 포괄할 경우 과거에 존재했던 시설물 및 활동에 대한 추적이 요구되고, 수집위주의 활동이 전개될 것이다.

철도역의 사진 기록화는 사라질 위험에 처한 철도역의 당대의 모습

32) 본 연구에서 활동이라는 의미는 사전적 의미인 “사람이나 기계 등이 움직여서 행동하는 것”으로 쓰였다.

을 담아내는 것으로도 의미가 있다. 그러나 철도역 기록화가 가지는 대상의 재현과 지역사적 위상의 재조명을 위해서는 가능한 범위 내에서 철도역이 존재한 전 시기를 포괄하고, 미래에도 이를 지속적으로 기록화 할 필요가 있다.

다만, 과거의 활동 및 시설물의 기록화에는 현실적인 어려움이 존재한다. 이는 과거 시점의 철도역 시설물 및 활동을 설명해 줄 수 있는 관련 자료가 부족한 것과 관련이 있다. 일례로 부산지역의 철도역을 대상으로 소장기록을 분석한 연구에서도 역사(驛史), 역세보고서, 운수 운전설비카드 등 철도역의 역사 및 시설물 현황 등을 잘 설명해 줄 수 있는 자료들은 역별로 그 잔존양태의 편차가 심하며, 1960년대에서 1990년대에 편중되어 있는 약점³³⁾이 드러난 바 있는데, 이는 구조조정으로 폐역 및 역사이전, 무인화가 가속화됨에 따라 해당 자료가 이관되는 과정에서 무단으로 폐기되거나 근무자들이 해당 기록의 존재자체를 모르게 된 상황과 무관치 않다. 따라서 기록화 영역 설정에 있어서 과거시점의 기록화 세부대상 및 시점은 관련 기록이 발견될 때마다 새롭게 추가되거나 수정될 가능성이 높다.

기록화의 공간 설정은 기록화의 대상이 되는 공간을 설정하는 작업이다. 철도역은 사전적 의미로 철도역사 외에도 여객 및 화물, 운전취급을 위한 시설물 및 활동이 이뤄지는 공간 및 역 광장을 포괄하는 개념이다. 기본적으로는 사전적 의미의 철도역을 기록화의 공간으로 설정할 수 있으나 과거 시점이 기록화 대상에 포함되는 경우 그 범위는 더욱 확대될 수 있다. 이는 오늘날에 비해 철도관련 시설물이 더 많이 요구되었고, 공장 및 항만 등으로 분기한 전용철도 등이 다수 존재했기 때문이다. 다만, 폐역의 경우 공간설정이 유동적으로 변화할 수 있는데, 폐역은 그 흔적이 도로개설이나 도시개발에 따라 없어지는 경우

33) 이주연·김희영, 「부산지역 철도역 소장 기록의 잔존양태 분석」, 『한국기록관리학회지 제11권 제1호』, 한국기록관리학회, 2011, 317~319쪽.

가 많기 때문에 정확한 공간의 설정이 어렵기 때문이다.

2) 철도역 사진 기록화를 위한 영역 설정

철도역 사진 기록화의 영역설정은 사진 기록화가 가지는 목표. 특히 세부대상의 구체적인 설정은 향후 철도역은 규모나 역할의 빈도에서 각역별로 차이는 있으나 거의 동일한 업무·여객·화물·운전취급-와 시설물을 가지고 있다는 고유의 특징을 가지고 있는데, 이는 다른 기록화와 달리 구체적인 세부대상의 설정이 용이한 이점이 있다. 이를 토대로 일정한 영역으로 묶어주는 작업이 용이하다는 이점이 있다. 사진 기록화에서 이러한 특징은 큰 의미를 가지는데, 지역 및 특정주체를 기반으로 한 대부분의 사진기록화 프로젝트는 구체적인 기록화 대상을 선정한 경우가 드물기 때문이다. 일례로 2010년 안양 만안구 공공 프로젝트의 사진기록화에서는 실제로 사진기록화를 실시할 때, 지역의 학생과 사진작가를 중심으로 사진을 촬영했는데, 이는 지역주민의 시각을 반영할 수 있다는 이점을 가지지만 동시에, 기록화의 대상설정에서 일관성이 떨어지는 약점을 동시에 가진다.

철도역 사진 기록화의 영역설정과 관련하여 문화자원세트에서 활용된 정보자원의 개념을 참고할 수 있다. 문화자원세트란 문화자원을 본 자원, 연관자원, 서사자원, 해석적자원 등으로 구분하여 일정한 맥락으로 자원객체를 집합적으로 구조화시킴으로서 기록정보를 서비스하는데 적합하도록 하는 것을 목표³⁴⁾로 하는 주제별 컬렉션으로 문화자원세트의 구성은 <표 2>³⁵⁾와 같다.

문화자원세트에 속하는 각 자원은 철도역 사진기록화에서 다음과

34) 송영량, 「기록정보의 새로운 서비스 모형-문화자원세트를 중심으로-」, 『제 3회 기록인대회: 기록관리의 사회적 책임』, 한국기록관리학회·한국기록학회, 2011, 182~183쪽.

35) 송영량, 「기록정보의 새로운 서비스 모형-문화자원세트를 중심으로-」, 183쪽.

같이 적용될 수 있다. 일례로 과정자원 및 연관자원, 해석적 자원, 서사자원은 사진의 수집 및 생산이후 사진에 대한 기술을 실시할 때 배경자료로서 활용될 수 있다. 다만, 기록화 영역설정에서 적용하는 것은 한계가 있는데. 문화자원세트는 궁극적으로 기록정보 서비스에 적합하기 위한 모델로 개발된 것이고 사진기록 뿐 아니라 다양한 매체를 활용하는 것을 전제로 하기 때문이다. 가령 연관자원이나 해석자원, 과정자원의 자료는 기록화의 영역설정이 아닌 사진 기록화 과정에서 수집 및 생산된 사진에 대한 배경정보를 제공할 수 있는 수단으로 활용될 수 있을 수 있으나 영역설정에서 직접적으로 영향을 미치지 못하는 못한다.

<표 2> 문화자원세트 구성요소의 정의와 사례

자원세트	정의	사례
기본자원	해당 문화대상을 재현 가능케 하는 자원	동영상, 사진, 계승정보 등
과정자원	생산 및 수집과정에서 발생하는 자료	시나리오 콘티, 관람후기 등
서사자원	해당 문화자원에 대한 기원 및 유래에 관한 이야기 자료	관련설화, 구전기록, 고문헌 등
연관자원	해당자원에서 파생되는 콘텐츠 자원	다큐, TV프로그램 등
해석적자원	문화자원에 담긴 해석적 의미를 설명해 주는 자료	세미나 자료, 논문, 학술저널, 관련서적 등

반면, 자원세트 중 서사자원의 개념은 기록화 영역설정에서 참고할 여지가 있다, 이는 철도역의 구성원을 기반으로 이뤄지는 활동과 시설물 뿐 아니라 철도역과 간접적인 연관을 가지는 구성원에 의한 활동 및 시설물 또한 기록화에 포함시켜야 하는 시사점을 제공하는 것이기 때문이다. 앞에서 탐색한 철도역의 가치 중 역사적·문화적 가치가 존재하는 것은 철도역이 지역 사회 및 주민과 관련을 가진 역할 및 사건이 다수 존재하고, 특유의 서정성을 가지고 있었기 때문이다.

일례로 주민들에 의해 철도역이 마을에 설치된 이후 이를 기려 설치한 기념비나, 철도 사고로 인한 추모비는 전국 곳곳에서 다수 발견할 수 있는데, 이러한 시설물들 대다수는 철도역에 속하지 않은 사람들에 의해 자체적으로 세워진 경우가 많다. 이러한 시설물들은 기능 및 조직분석에서는 기록화 영역에서는 포함되기 힘들지만 철도역의 기록화에서는 철도역이 지역사(地域史)에서 가지는 위상을 보여주는 좋은 사례가 될 수 있으며, 철도역과 관련한 문학시설물이나 영상 작품은 마찬가지로 철도역의 업무와는 직접적으로 관련성을 가지지 않으나 철도역이 가지는 서정성을 잘 보여준다. 위의 사례는 서사자료에서 포괄하는 개념과 연관성을 가지며, 기록화 영역에서도 충분히 포괄 가능하다.

따라서 본 연구에서는 철도역의 가치 및 문화자원세트에서 말하는 서사자원을 기반으로 철도역의 기록화 영역으로 건축, 시설물, 역무, 행사 및 사건, 기념 및 추모시설, 문학 및 영상이라는 6가지 영역을 설정했다. 각 영역의 정의와 사례는 <표 3>과 같다.

<표 3> 철도역 기록화의 세부대상 설정을 위한 영역

영역	정의	사례
건축	역사본체, 부속건물, 관사 등과 같은 건축물의 상세와 관련된 기록화 영역	역사전경, 박공(Pediment), 천장 등
시설물	역무와 관련하여 이를 지원하기 위한 고정된 설치물과 관련된 기록화 영역	역명표, 안내표지, 신호기 등
역무	철도역에서 수행하는 주요 업무 활동의 기록화와 관련된 기록화 영역	여객, 화물, 운전취급 등
행사 및 사건	철도역에 영향을 미쳤거나 무대로 발생하거나 전개된 활동에 대한 기록화 영역	집회, 시위, 기념식 등
기념 및 추모시설	철도역과 관련된 사건의 기념 및 추모시설과 관련된 기록화 영역	개통기념비, 추모비 등
문학 및 영상	철도역을 소재나 배경으로 한 문학 및 영상작품과 관련된 대상의 기록화 영역	시비, 동상, 드라마 및 영화

3) 철도역 기록화를 위한 세부대상의 고려사항

철도역에 대한 영역 설정의 기반이 되는 세부대상은 각 영역에서 설정된 특성을 바탕으로 기록화 할 수 있는 활동이나 시설물을 포괄하는 것이다. 이는 사진이라는 매체를 통해서 기록되는 것이기 때문에 시각적으로 나타나는 세부대상만이 기록화에 포함될 수 있다.

세부대상의 설정과 관련한 고려사항으로 설문원은 시급성, 편향성, 가능성, 연대가능성을 제시한 바 있다. 시급성은 훼손 및 멸실, 망각이 우려되는 영역에 대한 기록화를 주장한 것이며, 편향성은 공공기록에는 남겨져 있지 않거나 편향된 기억만이 남겨진 영역에 대한 기록화, 가능성은 시간적으로 가능한 범위의 기록화, 연대가능성은 전문가 집단의 참여가능성과 관련한 것³⁶⁾을 말한다. 설문원의 주장은 지역 기록화를 위한 선별의 방법론 차원에서 제시된 것이지만 시급성과 편향성은 철도역 기록화에서 의미를 가진다. 일례로 철도역은 철도개량 및 구조조정으로 인해 빠른 속도로 기존의 철도역의 시설물 및 활동이 멸실되어 가고 있으며, 이러한 변화상에 대한 기록화는 시급성의 원칙과 부합한다. 또한 철도역을 관리하는 기관 이외에 지역사회의 구성원 등에 의해 이뤄진 활동이나 시설물을 기록화 대상에 포함하는 것은 철도역의 다양한 가치를 포괄할 수 있는 좋은 방법이 될 수 있다. 따라서 철도개량 및 구조조정으로 인해 빠른 시일 내에 사라질 수 있는 세부 대상에 대한 고려가 필요하며 철도역의 다양한 가치를 포괄할 수 있는 대상의 선별이 요구된다.

한편으로 철도역은 국가보안시설물이라는 특수성으로 인하여 사진 촬영이 여전히 제약을 받는 상황이다. 철도역은 일제강점기에도 부산,

36) 설문원, 「지역 기록화를 위한 도큐멘테이션 전략의 적용」, 『기록학연구』 26, 한국기록학회, 2010, 136~137쪽.

인천, 원산 등 주요한 항만 소재지를 중심으로 요새지대법, 군기보호법 등으로 촬영에 제약이 가해진바 있으며³⁷⁾ 남북한 분단 및 한국전쟁 이후 국가중요시설물로 취급되어 일반인의 촬영이 극도로 제한되어왔다. 이러한 촬영제한은 2000년대 접어들어서야 점차 완화되기 시작했다. 이러한 변화는 존재해왔으나 현재는 여행 도중에 기념 목적으로 철도역을 촬영하는 것에 대해서는 별다른 제약을 두지 않고 있다.³⁸⁾ 그러나 여전히 시설물 촬영은 「코레일 시설물 촬영승인 기준(안)」 및 「철도공사 보안업무취급규정(이하 보안업무 취급규정)」을 통해서 촬영금지 시설물을 지정하고 있다. 이러한 활동을 기록한 사진들은 외부유출시 법적 문제가 발생할 위험이 있으며, 따라서 이러한 시설물 및 활동에 대해서는 사전에 세부대상에서 배제할 필요가 있다.

5. 철도역 사진 기록화의 각 영역별 하위영역과 세부 대상

1). 건축 영역

건축 영역은 철도역 건축물의 상세를 대상으로 세부대상을 설정하는 것이다. 여기서 건축물은 역사본체, 화장실, 창고, 사무소(시설, 건축, 전기, 선로, 승무 등), 기관차고, 급수탑, 관사 등 철도역내에 설치

37) 일례로 192~30년대에 발행된 사진엽서에는 “OO요새사령부검열”이라는 글자를 볼 수 있는데, 이는 요새지대법으로 인하여 요새지대에서 촬영한 사진은 촬영 후 요새사령부에서 검열을 거쳐야만 했기 때문이다. 이경민, 『경성, 사진에 박히다』, 산책자, 2008, 37~45쪽.

38) 코레일 고객의 소리에서 발췌.

된 건축물 일체를 말한다.

건축 영역의 세부대상을 설정하기 위해 고려할 수 있는 특성으로 첫째, 표준설계도에 기반을 두어 철도 역사(驛舍)가 건축됨에 따라 유사한 건축양식의 역사가 다수 존재하는 특성이 있기 때문에 이를 기반으로 세부대상의 설정이 가능하다는 점이다. 철도역사는 1930년대부터 표준설계도를 바탕으로 일정한 양식을 지닌 역사(驛舍)가 전국에서 건축³⁹⁾되었고 해방이후에도 대부분의 철도역사에 적용되었다. 이러한 특징으로 인하여 비슷한 시기에 건축된 철도건축물은 유사한 건축양식을 지니고 있는 특징이 있다.

둘째, 세부대상 설정에 참고할 수 있는 관련 근거자료가 특정 시대에 편중되어 있다. 철도역사의 세부대상을 도출할 수 있는 근거자료로는 철도 건축 관련 선행연구, 문화재청에서 간행한 『등록문화재 보고서』가 있는 실정이다. 철도 건축물 관련 선행 연구⁴⁰⁾는 일제 강점기에 건축된 건축물에 관한 건축 양식에 집중되어 있는 형편이다. 『등록문화재 보고서』는 철도역의 건축적 특징을 이해하는데 도움을 줄 수 있으나 관련연구자들이 보고서 형식으로 문화재의 선정근거 등을 제시한 수준이며, 등록문화재로 지정된 철도역사 23곳 모두 1961년 이전에 건축된 것이다. 따라서 1960년 이후에 건축된 역사의 세부대상 설정에 어려움이 있을 가능성이 높다. 따라서 현실적으로는 1960년대 이전에 건축된 역사의 세부대상을 참조하되, 건축적 특징에서 차이를 보이는 세부대상을 별도로 설정하는 방법을 활용할 수 있다.

39) 김종현, 『역사의 역사』, 배재대학교 출판부, 2004, 235~237쪽.

40) 단행본으로는 김종현의 『역사의 역사』(2004), 임석재의 『한국의 간이역』(2009) 정도이며, 논문으로는 김종현의 「한국철도역사의 건축학적 연구」(1998), 「경의선 신촌역사의 변천 과정에 관한 연구」(2007)이 있으며 학위논문으로는 석희역의 「한국 근대기 철도역사의 건축양식에 관한 연구」(경남대학교 산업대학원 석사학위논문, 2000), 김승희의 「1920~40년대 경성역사 건축에 관한 연구」(서울시립대학교 건축공학과 대학원 석사학위논문, 2003) 등이 있다.

셋째, 구조조정의 일환으로 비용 절감을 위해 역사를 새로 신축하는 대신 리모델링을 실시하는 사례가 급증하고 있다. 2005년 철도청의 공기업 전환 이후 비용절감을 위해 역사신축을 대신하여 실시되고 있다.⁴¹⁾ 리모델링은 지붕 및 벽체, 천장 및 출입문, 창문, 내장재의 교체에서 역사를 증축하는 형태까지 다양하며 역사 자체가 없어지는 것은 아니나 원형을 상당히 변화시키는 경우가 많다. 따라서 세부대상 설정에서 리모델링에 따라 변화하는 세부대상에 관한 기준이 요구된다. <표 4>는 위의 특성을 반영하여 제시한 건축 영역에서 하위영역의 정의, 세부대상의 사례를 나타낸 것이다.

<표 4> 건축 영역에서 하위영역의 정의, 세부대상의 사례

하위 영역	정의	세부대상 사례
1960년대 이전	표준설계도 및 선행연구 등이 존재하여 세부대상의 설정이 용이한 시기에 준공된 건축물에 대한 세부대상 설정	박공부, 지붕, 차양(遮陽), 광창, 천장부, 창틀, 벽면의 상세 등
1960년대 이후	표준설계도의 활용이 여전히 지속되고 있으나 선행연구 등이 드물어 세부대상의 설정이 상대적으로 어려우며, 독창적인 역사건축이 본격적으로 나타난 시기에 준공된 건축물에 대한 세부대상 설정	중앙선 탐리역, 전라선 곡성역사 등
리모델링 역사	역사의 리모델링으로 인해 원형이 바뀐 역사 상세에 대한 세부대상 설정	리모델링된 지붕, 천장, 창틀, 출입문 등

건축영역에서 존재하는 세부대상은 건물의 규모 등에 따라서 사진으로 기록할 때 제한점이 존재한다. 대표적인 이슈는 안전사고 및 광학적 왜곡이다. 특히 역사전경 및 박공부, 지붕과 같이 건축물 상부에

41) 일례로 경부선 이원역과 사상역은 각각 2005년, 2006년에 역사신축 계획이 있었으나 구조조정 등으로 역사 신축이 취소되고 리모델링으로 이를 대신했음을 확인할 수 있었다. (2005년 9월 23일 이원역장과의 면담)

위치한 세부대상은 촬영과정에서 감전사고⁴²⁾ 및 추락사고가 발생할 위험이 다수 존재하기 때문이다. 또한 역사의 건축물규모가 커지면서 광각렌즈의 활용이 증가하고 있는 실정인데, 광각렌즈 등으로 건축물을 촬영하는 과정에서는 피사체가 불룩하게 왜곡되어 촬영되는 배럴 디스토션(Barrel Distortion)이나 뒤로 누운 것처럼 촬영되는 수렴현상(Convergence)이 나타나기 쉽다. 이러한 이슈에 대한 대응책으로는 안전 도구(안전로프, 사다리) 등의 활용, 틸트&시프트(Tilt&Shift) 렌즈⁴³⁾, 대형 카메라와 같은 광학적 왜곡을 억제하는 촬영도구 등을 활용할 수 있다. 또한 문화재청에서 발간했던 『근대문화유산 기록화 지침서』 등과 같은 기록화 지침서도 참고가 될 수 있다.

2) 시설물 영역

시설물은 철도역에서 여객 수송, 화물 수송, 운전취급과 같은 역무 수행 및 운영주체의 정체성확립⁴⁴⁾을 목적으로 코레일의 내규⁴⁵⁾에 근거하여 설치되는 구조물이다. 시설물 영역에서 세부대상 설정을 위한

42) 철도 전철화가 점점 확대되면서 이러한 이슈는 기록화 과정에서 고려되어야 하는데, 높은 곳에서 촬영하던 중 감전으로 인한 안전사고가 발생할 수 있기 때문이다. 특히 감전사고 이후에는 해당 역에서의 촬영이 제한되는 사례가 다수 존재(중앙선 망우, 팔당, 원덕역 등)하기 때문에 특히 주의해야 한다.

43) 이는 렌즈제작사에 따라서 다른 명칭으로 쓰이기도 한다.

44) 이는 2003년 1월 24일자로 철도청이 새로운 CI(corporate Identity)를 발표하면서 검은톤에 노란색 글씨를 사용하던 역명표 및 안내표지를 파란색 또는 노란색 바탕에 흰색과 검은색글씨로 교체한 것이 대표적이다.

45) 코레일에서 규정한 철도역사 시설물과 관련한 규정으로는 역객시설로 『여객운송약관』, 『여객안내시행 세칙』, 물류시설과 관련해서는 『건축시설물 유지보수규정』, 『건축시설물 유지보수지침』, 『역무지원설비유지보수기준』, 『건축물 설계규정』, 전기/신호 시설과 관련해서는 『철도신호설비시설지침』, 『철도신호제어설비유지보수지침』, 선로관련해서는 『선로정비지침』, 『국유철도 건설규칙』이 있다.(코레일 고객의 소리 답변에서 인용)

고려사항으로는 첫째, 철도역의 화물 및 여객 업무 등이 중단되더라도 해당 업무를 위해 설치된 시설물 자체가 철거되는 경우는 드물다는 점이다. 특히 구조조정이 전국 곳곳에서 진행되면서 여객 및 화물업무가 중단되었으나 철거되지 않은 채 방치되는 시설물이 증가하고 있는 실정이다. 이는 폐역된 이후에도 남아있는 시설물에서도 적용할 수 있는데, 폐역된 시설물이라 하더라도 비용문제 등을 이유로 시설물을 그대로 방치하는 경우가 많기 때문이다.

둘째, 철도개량 및 기술향상으로 인하여 철도건설 초창기에 활용되었던 시설물이 존재하는 경우가 있다. 이는 철도기술의 발전으로 대부분 사라졌으나 개량에 따른 비용대비 효용성 등의 문제로 인하여 여전히 오래된 시설물들이 일부 노선이나 철도역에 남아있는 것이다.

셋째, 촬영제한 시설과 관련된 것이다. 코레일은 「코레일 시설물 촬영승인 기준(안)」 및 「보안업무취급규정」을 통하여 출입 및 촬영을 제한하는 시설물을 규정하고 있다. 이러한 시설물들은 촬영시 법적인 재제가 가해질 수 있으므로 세부대상 설정시 이들 시설물을 배제해야 한다.

따라서 시설물 영역의 하위요소로 여객 시설물, 화물 시설물, 운전취급 시설물, 방치된 시설물, 회귀 시설물 및 폐역시설물, 촬영 제한 시설물을 설정했다. 여객, 화물, 운전취급은 역무활동의 핵심으로 시설물이 역무활동을 뒷받침하기 위해 설치된 특성을 반영한 것이다. <표 5>는 시설물 영역에 대한 하위영역의 정의, 그리고 세부대상의 사례를 열거한 것이다.

<표 5> 시설물 영역에서 하위영역의 정의, 세부대상의 사례

하위 영역	정의	세부대상 사례
여객 시설물	철도역의 여객 서비스와 관련하여 설치된 시설물	매표소, 역명표(1~7종 ⁴⁶⁾), 여객 플랫폼(저상홈), 여객관련 안내표지(매표소, 맞이방, 화장실, 출입구, 나가는곳, 목적지 방향표시 등),역 광장
화물 시설물	철도역의 화물 발송과 도착을 지원하기 위하여 설치된 시설물	화물 플랫폼, 컨테이너 야드, 화물 상옥, 시멘트 사일로, 선탄시설 등
운전취급 시설물	열차의 폐색 ⁴⁷⁾ , 도착열차의 정지 또는 출발, 진입선로 지정 등 열차의 안전운행을 위해 설치된 시설물	신호기(3색, 5색 신호기 등), 진로 표시기, 입환신호기, 중계기, 전철기, 선로분기기, 전차대, 천차대, 기관차고 등
방치된 시설물	구조조정 등으로 인해 여객 및 화물취급이 중지된 이후에도 철거되지 않고 그대로 방치된 시설물	여객 및 화물취급이 중지된 시설물 일체
회귀 시설물	기술의 발전으로 오늘날에 들어서면서 회귀해진 시설물	피난선, 완목신호기, 통표걸이 등
폐역 시설물	철도역이 폐지된 이후에도 남아있는 철도 시설물	삼천포역 여객플랫폼, 죽림역 화물 플랫폼 등
제외 시설물	코레일 내규 및 군용시설 등으로 인해 세부대상 설정에서 제외된 것	유류 탱크, 철도관제소, 국군장병여행안내소(TMO) 등

여객 시설물은 철도역의 여객 서비스와 관련되어 설치된 시설물의 기록화 대상과 관련된 것을 말한다. 구체적으로는 여객의 승강에 필요

46) 철도청 여객안내표지규정에 따르면 1종에서 7종까지는 역명표의 설치위치에 따라 차이를 보이는데 1종은 역광장, 2종은 역사상부, 3종은 타는 곳(입식), 4종은 타는 곳 끝, 5종은 타는곳(현수형), 6종은 타는곳(기둥 및 벽면에 설치), 7종은 역진입로에 설치하는 것으로 규정되어 있다. 역의 규모에 따라 설치되어 있지 않는 경우도 있다.

47) 폐색이란 역과 역사이의 선로가 하나인 단선에서는 여러 열차가 있을 수 없기 때문에 다른 열차가 들어오지 못하도록 차단하는 것을 말한다.

한 시설과 여객에 부대되는 시설로 역명표, 매표소, 안내표지, 여객플랫폼 등이 이러한 범주에 해당한다.

화물 시설물은 화물의 발송과 도착을 지원하기 위한 시설물을 말한다. 화물플랫폼, 양회화물 적재장치 등이 이러한 범주에 해당한다. 운전취급 시설물은 열차의 폐색, 도착열차의 정지, 출발, 진입선로 지정 등 열차의 운행과 관련된 시설물을 말한다. 열차의 정지 위치를 알리는 정지신호 표시, 열차의 출발 및 정지를 알리는 폐색신호기, 중계기, 접촉한계표시, 전철기⁴⁸⁾ 등이 이러한 사례에 해당되며 여객열차 또는 철도노선의 시종착역 등에 설치되는 특수 시설물도 운전취급 시설물의 범주에 포함된다. 대표적인 사례로 기관차의 방향을 앞뒤로 전환시켜 주는 전차대, 선로 간 이동을 가능케 해주는 천차대, 기관차의 정비 등을 담당하는 기관차고 등을 들 수 있다.

방치된 시설물은 구조조정에 의하여 여객 또는 화물취급이 중지된 이후에도 철거되지 않고 그대로 방치된 시설물을 의미한다. 대표적인 사례로는 과거 진삼선 여객열차(진주~삼천포) 운행당시 진삼선 상하행 열차의 여객승하차가 이뤄졌으나 1982년 진삼선 여객열차 폐지 이후 2011년 현재까지 철거되지 않고 그대로 방치되고 있는 경전선 개양역 여객플랫폼이 있다. 이러한 시설물은 과거 여객 및 화물취급이 이뤄졌음을 보여주는 직접적인 증거라는 가치를 가질 수 있다.

회귀 시설물은 여객, 화물, 운전취급과 관계되는 시설물 중 기술의 발전 등으로 현대에 들어서면서 회귀해진 시설물을 말한다. 회귀 시설물은 피난선⁴⁹⁾과 통표결이⁵⁰⁾가 대표적이다. 회귀 시설물은 과거 시점

48) 선로를 전환하기 위한 기계장치.

49) 급격한 내리막길 경사(약 20퍼밀 이상)로 인해 열차가 제동 되지 않아 발생하는 대형사고를 막기 위해 역 진입 직전에 열차가 자력으로 올라갈 수 없는 경사의 선로를 설치하여 스스로 속도를 감소시켜 열차를 제동할 수 있도록 하는 시설물을 말한다. 피난선은 전국적으로 중앙선 단성역, 경전선 산인역, 횡천역, 영동선 동점역, 전라선 남관역, 태백선 예미역 등에 설치되어 있었으나 현

까지 기록화 범위에 포괄할 경우 과거에 존재했던 시설물의 양태를 잘 보여줄 수 있기 때문에 그 중요성을 가진다고 볼 수 있다.

폐역 시설물은 철도역이 폐지된 이후 남아있는 시설물에 대한 것이다. 코레일 재산으로 남아있는 폐역시설물은 역 자체만 폐역하고 선로 등은 그대로 사용하거나 기타 활용목적을 위해 방치하는 경우가 대부분이다. 이 경우 세부대상 설정은 여객, 화물, 운전취급 시설물과 동일한 적용이 가능하다. 반면 민간에 매각된 폐역 시설물 대부분은 사적 공간으로 전용됨에 따라 그 원형이 사라지는 경우가 많다. 일례로 1982년 폐역 된 진삼선 죽림역에 남아있는 화물 플랫폼은 죽림역사가 민가로 개조된 이후 인근이 텃밭으로 바뀌면서 원형을 크게 상실한 모습을 보여주고 있다. 다만 민간재산에 속한 철도 시설물이 기록화 대상에 포함되기 위해서는 소유주와의 협의를 전제로 한다.

기록화 제외 시설물은 법적인 문제 등으로 촬영을 금지하는 시설물을 말한다. 코레일의 보안업무취급규정 및 촬영기준안에서는 출입통제구역 및 사진촬영 금지구역을 지정하고 있다. 이외 군용으로 쓰이는 시설물도 기록화 대상에서 제외되어야 한다. 일례로 군전용선, 국군장병여행안내소(TMO) 등이 해당된다.

시설물 영역에서 존재하는 세부대상과 관련해서는 시설물의 역할에 대한 이해부족으로 인한 부실한 기술, 촬영과정에서의 문제가 이슈가 될 수 있다. 철도역에 존재하는 시설물은 각각 역무수행에 있어서 필요한 역할을 수행하나, 기록화 실행과정에서 각 시설물이 가지는 역할을 잘 모르는 경우 기록화 대상에서 제외를 하거나, 해당 시설물을 담

제는 기관차 제동기술 등의 발달로 사실상 필요성이 없어져 영동선 동점역을 제외하고는 사용 하지 않는다.

- 50) 통표폐색식의 운전취급에서 활용되는 시설물이다. 철도 초창기부터 활용되었던 운전취급 방식이나 철도개량 등으로 주요 간선에서는 통표폐색방식이 사라졌으며 2011년 현재 통표폐색식은 삼화선(동해~삼화), 정선선(정선~아우라지), 문경선(점촌~주평)과 같은 일부 지선에만 활용되고 있는 실정이다.

은 사진에 대한 기술이 부실하게 작성될 가능성이 높다. 또한 무인역이 증가하고 근무인원이 감소함에 따라 안전문제 등으로 촬영에 비협조적인 역이 증가하고 있는 실정이다. 따라서 전·현직 역무원 및 철도 전문가와의 인적 관계구축을 통하여 필요한 경우 자문 및 협력을 구할 수 있도록 하고, 철도관련 자료 등의 활용을 통하여 기록화를 실행하는 단체 또는 기관의 전문성을 높이는 것이 요구된다. 또한 촬영실행시 코레일 등에 촬영허가서를 공식으로 제출하여, 향후 시설물 촬영에 따른 법적문제가 발생하지 않도록 할 필요가 있다.

3) 역무 영역

역무는 역의 주요 업무 및 이를 뒷받침하기 위한 행정업무까지를 포괄하는 개념이라 할 수 있다. 여기서 주요 업무는 여객, 화물, 운전취급을 의미하며, 행정업무는 철도역의 관리, 유지 등을 위한 업무를 의미한다. 행정업무는 대부분 문서로 처리되어 관리되기 때문에 사진으로 담기 어려운 반면 주요업무는 역무원 및 철도역의 이용자에 의해 휘발성을 가지는 활동으로 나타난다. 다만, 이러한 활동 대부분은 일상적으로 반복되는 특징이 있다. 따라서 세부대상의 설정이 용이한 것이다. 따라서 역무 영역의 세부대상 설정을 위한 하위요소로 여객업무, 화물업무, 운전취급, 제외되는 업무를 설정할 수 있으며 <표 6>은 이러한 특성을 바탕으로 마련한 역무영역에서 하위영역의 정의, 그리고 세부대상의 사례를 열거한 것이다.

<표 6> 역무영역에서 하위영역의 정의와 세부대상 사례

하위 영역	정의	세부대상 사례
여객업무	여객열차의 운행과 관련하여 발생하는 일련의 활동	승차권 구입, 열차 대기, 검표 및 집표, 플랫폼으로 나가는 장면, 열차 도착장면, 여객의 승·하차, 열차 출발장면, 검표 및 출입문 개방, 여객안내, 관광열차 홍보활동 및 캠페인 등
화물 및 소화물업무	역내에서 화물 및 소화물의 발송 및 도착과 관련하여 발생하는 일련의 활동	화차에서 화물을 하화하거나 적재, 트럭으로 화물을 하화하거나 적재하는 것,
운전취급 업무	철도역에서 수행하는 열차의 안전운행을 위한 일련의 활동	열차교행, 열차출발신호, 수기신호, 차량연결 및 분리, 통표 교환 등
제외되는 업무	역무 영역에서 세부대상에서 제외되어야 하는 영역	건설 여객열차의 승·하차 도착, 출발, 건설화물의 적재, 하화, 열차관제활동 등

여객업무는 여객열차의 운행과 관련되어 발생하는 일련의 활동을 말한다. 이는 이용자와 역무원과의 상호작용으로 발생하는 활동과 여객확보를 위한 홍보활동을 포함한다. 전자의 사례로는 승차권 구입, 맞이방 대기, 플랫폼으로 나가는 모습, 플랫폼에서 열차를 기다리는 모습, 여객열차의 도착 및 출발, 열차 승하차, 승차권의 검표 및 집표⁵¹⁾, 출입문 개방, 여객안내 및 역내 질서유지 활동이 있으며 후자의 사례로는 관광열차 모객활동이나 글로리 코레일 캠페인 등이 이에 해당한다.

화물업무는 철도역에서 수행하는 화물의 발송 및 도착과 관련된 것이다. 화물의 수송은 과 같이 차량 등을 통해 화물적하장이나 화물 플랫폼 등으로 화물을 수송하고, 이러한 화물을 화물차량에 적재, 발송

51) 2010년 현재 역내의 승차권 검표 및 집표는 폐지되었다.

하며 반대로 화차에서 화물을 내리고, 이를 다른 곳으로 수송하는 방식이다. 이러한 화물 수송은 철도역 구내 또는 별도의 전용선을 통하여 공장이나 군부대, 채석장 등에서 이뤄지고 그 과정에서 나타나는 화물적재, 발송, 하화 등의 업무가 포함된다.

운전취급 업무는 철도역에서 열차의 안전운행을 위한 일련의 활동을 말한다. 이는 운전폐색, 교행 등의 열차 운행에서부터 역구내의 객화차의 연결 및 분리 등을 포괄한다. 운전취급 업무는 역의 중요도에 따라서 차이를 보이며, 일부업무는 생략되거나 무인역과 같이 운전취급 업무 자체가 없는 경우도 존재한다. 운전취급의 사례로는 역 구내에서 열차가 상호 교차하여 이동하는 열차교행, 통표 수수를 비롯하여 수기 및 전호등⁵²⁾을 통해 열차의 출발 및 정지를 알리는 행위, 역무실에 설치된 운전취급 장치를 통한 취급 조작, 선로분기, 열차의 결합 및 분리 등이 해당된다.

역무영역에서도 기록화 대상에서 제외되는 경우도 존재한다. 코레일 내규 및 철도안전법 등을 통해 제한된 공간에서 이뤄지는 역무활동, 군 관련 역무활동이 이에 해당된다. 대표적으로는 군인수송을 위한 건설새마을, 건설무궁화호⁵³⁾의 운행, 병원차량⁵⁴⁾을 통한 환자 수송, 군부대내에 소재한 화물의 적재 및 하화, 국가산업단지내의 화물수송과 같이 국가중요시설 내에서 이뤄지는 화물수송, 중앙관제소나 지방본부 소재 관제실에서 수행하는 열차운행관제활동 등이 대표적이다.

역무영역에서 존재하는 세부대상은 휘발성을 가지는 활동이지만, 매일 또는 일정한 주기별로 반복적으로 전개되는 경우가 많다. 다만, 역의 규모가 작거나 열차운행이 적은 곳의 경우 이러한 활동을 기록

52) 수기(手旗)를 대신하여 야간에 붉은색, 녹색 불빛으로 정지 및 출발신호를 보내는 장치.

53) 군용열차에는 건설이라는 접두어가 붙는다. 가령 군용으로 새마을, 무궁화호 열차를 운행 시에는 건설새마을, 건설무궁화호라는 명칭이 붙는 것이다.

54) 병원객차는 국군병원에 입원한 환자를 수송하는 목적으로 활용되는 객차다.

화 하는데 어려움을 겪을 수 있는 가능성이 있다. 특히 비정기적으로 운행되는 화물열차나 임시열차, 운전취급은 정확한 시점의 파악이 어려운 경우가 많다. 따라서 역무영역과 관련한 세부대상 기록화시에는 특정한 역무활동이 이뤄지는 시점을 제공하는 정보원⁵⁵⁾등을 확보하거나 시설물 영역과 마찬가지로 전·현직 역무원간의 인적관계 구축이 요구된다.

4) 행사 및 사건 영역

행사 및 사건 영역은 철도역을 무대로 발생한 행사 및 사건과 관련된 것이다. 여기서 행사의 범주로는 철도노선 또는 역의 착공 및 개통식, 영업 종운식과 같은 철도 관련 행사를 말하며, 사건은 지역이나 철도역에서 발생한 집회 및 선거유세, 시위, 사고 등을 포괄한다.

오랫동안 철도역을 중심으로 유동인구가 다수 존재했고 넓은 공간이 있는 역 광장은 많은 사람들이 모이기에 유리한 조건을 가지고 있었다. 이러한 특성으로 지역에서 주요한 사건이 발생할 때마다 시장 및 역 광장을 중심으로 사람들이 집결하고 집회 및 시위가 벌어졌다. 오늘날에 이르러 역세권의 인구감소가 두드러지는 지방 소읍의 철도역은 그 역할이 축소되었으나 대도시 철도역에서는 여전히 이러한 기능이 지속되고 있다.

행사 및 사건 영역의 세부대상 설정을 위해 착공 및 개통·종운행사, 지역에서 일어난 집회 및 사고라는 하위영역이 설정될 수 있다. <표 7>은 행사 및 사건영역에서 하위영역의 정의, 그리고 세부대상의 사례를 열거한 것이다.

55) 대표적으로는 코레일에서 운영하는 철도물류정보서비스(<http://logis.korail.go.kr>)가 있다. 해당 사이트를 통해서 특정역의 여객 및 화물열차 등의 운행시각 정보를 제공받을 수 있다.

<표 7> 행사 및 사건영역에서 하위영역의 정의와 세부대상 사례

하위 영역	정의	세부대상 사례
착공 및 개통·종운 행사	철도 노선 또는 역사 착공, 개량, 개통, 역 영업개시, 열차종운, 폐지 등을 기념하는 행사에 관한 것	경전선 전통식, 충북선 전철화 완료 기념식, 수인선 고별열차 운행 등
지역에서 발생한 집회 및 사고	지역에서 발생한 집회 및 시위, 사고 등을 포함하는 것	부산역 대통령 유세, 익산역 폭발사고 등

철도 착공 및 개통·종운 행사는 철도노선의 개통, 역사 신축, 영업개시, 열차 종운 이나 폐지 등을 기념하는 행사를 포괄한다. 사례로는 철도노선 착공공사, 특정 노선의 일부구간 또는 전구간의 개통행사, 개량사업 준공행사, 수인선 열차 종운 및 역 폐지 행사가 대표적이다.

지역에서 발생한 집회 및 사고는 지역에서 일어난 시위 및 집회, 사고 중 철도역에서 발발했거나 중간과정에서 이뤄진 사건을 포괄하는 것이다. 가령 독립만세운동, 노동쟁의, 대통령 및 국회의원, 지자체장 등의 선거 유세 등의 집회장면, 화재 및 사상사고 등이 이러한 범주에 포함된다.

행사 및 사건 영역은 행사와 사건이 일어났을 때의 활동을 기록화하는 것이다. 때문에 휘발성이 강한 활동이 주를 이루며, 기록화를 실시하는 단체나 기관에 따라 기록화에 제한을 받을 수 있는 가능성을 가지고 있다. 가령, 비공개로 개통식이나 추모행사가 이뤄질 경우에는 사진을 통한 기록화는 관계자가 아닌 이상 어려울 가능성이 높다. 이외 사고를 사진으로 담는 과정에서는 접근 위험성, 출입제한 등의 이유로 제한될 수 있다. 따라서 실제 사진 기록화를 실시할 경우 언론사, 코레일 홍보실 등 다양한 출처를 대상으로 행사 사진의 수집활동을

전개하는 경우가 많으며, 해당 행사가 가지는 의미 등을 기술에 반영할 수 있도록 관련 정보원의 확보가 요구된다.

5) 기념 및 추모시설 영역

기념 및 추모시설 영역은 철도노선의 개통 및 개량완공, 역설치, 지역에서 발생한 사건, 또는 이와 관련한 희생자 등을 기리거나 추모하는 시설물에 관한 것이다. 기념 및 추모시설 영역의 세부대상은 기념비 등의 고정된 시설물인 경우가 대부분이므로 상대적으로 기록화가 용이한 이점이 있다. 그러나 플랜카드 및 벽보 등과 같이 일정한 기간만 게시되고 철거되는 시설물도 존재하는 경우가 있기 때문에 실제로 기록화 수행시 해당 세부대상의 기록화 전략이 요구된다. 또한, 기념 및 추모시설은 철도노선 개통, 송덕비, 폐역의 위치표시, 추모 등 다양한 특성을 가지고 있다.

이러한 특성을 반영하여, 기념 및 추모시설영역에서는 하위영역으로는 철도역의 설치 및 역사기증 시설물, 폐역의 위치를 알리는 시설물, 철도노선 개통기념 시설물, 시위 및 참사를 추모하는 시설물, 철도역 사고로 인한 추모시설물, 플랜카드 및 게시물을 설정했다. <표 8>은 위의 특성을 반영하여 기념 및 추모시설 영역에서 하위영역의 정의와 세부대상 사례를 제시한 것이다.

**<표 8> 기념 및 추모시설 영역에서 하위영역의 정의와
세부대상 사례**

하위 영역	정의	세부대상 사례
철도역의 설치 및 역사기증 시설물	철도역의 설치 및 역사(驛舍)를 기증한 사람을 기려서 설치한 기념물	전의이공교열승적비 ⁵⁶⁾ (신창원역), 밀성박공계도송덕비(원북역) 등
폐역의 위치를 알리는 시설물	철도역 폐지이후 폐지된 철도역의 위치를 알리기 위해 설치한 기념물	창원시 구마산역터 표지석, 서울 성동역터 표지석 등
철도노선 개통 기념 시설물	특정구간의 철도노선의 개통을 기념하는 시설물	경경선전통비(단성역), 경전선전통비(하동역), 영암선전통비(승부역) 등
시위 및 참사를 추모하는 시설물	지역 및 철도역에서 발생한 집회 또는 참사, 사고를 비롯하여 이로 인한 희생자 등을 기리는 기념 또는 추모시설.	기미독립만세운동기념비(이원역), 이리역 폭발사고 추모비(익산역), 고 최규명, 방사연 역장순직위령비 ⁵⁷⁾ (일산역) 김행균 역무원기념비 ⁵⁸⁾ , 윤태영 추모비 등 ⁵⁹⁾
플랜카드 및 게시물	철도역의 변화 및 지역 내 사건 등을 알리기 위해 설치한 게시물	고속철도 2단계구간 개통 기념, 여객열차 통과 알림, 선거유세, 합격기념 플랜카드 등

- 56) 창원군 창원면 사화리에서 출생한 이교열씨는 농촌계몽운동을 전개했으며 교동이 불편하여 주민들이 고통을 겪자 물심양면으로 노력하여 진해선 용원역(현 신창원역)을 설치했다. 1966년 지역유지를 중심으로 이를 기리는 송적비를 세웠다.
- 57) 최규명 역장은 1978년 8월 19일 경기도 고양군 소재 일산역구내에서 아기를 업고 건너던 40대 여성을 구출하고 순직했으며, 후임으로 부임했던 방사연 역장은 1979년 3월 25일 오후 5시경 열차가 오는 줄 모르고 철길을 건너던 여객을 구하고 자신은 열차에 치여 부상을 입고 같은 달 27일에 사망했다.(동아일보, 『역장이 여객구하고 또 순직』, 1979년 3월 28일) 이를 기려 1979년 8월 31일에 추모비를 일산역 구내에 설치했다.
- 58) 2003년 7월 25일에 영등포역 승강장으로 진입하던 새마을호에 10세가량의 어린이가 선로에 뛰어드는 것을 김행균 열차운용팀장이 구출하였으나 자신은 선로에 떨어져 양발이 절단되는 사고를 당했다.(동아일보, 『몸던진 역무원...

철도역의 설치 및 역사기증 시설물은 지역에서 철도역의 설치나 역사기증에 큰 역할을 한 인물을 기념하여 지역주민들의 힘으로 설치한 기념물을 말한다. 대표적으로 지탄역 설치과정에 도움을 제공했던 박인보씨를 기린 “밀성박공인보송덕비”, 원북역 건물신축을 위한 자금을 제공했던 박계도씨를 기린 “밀성박공계도송덕비”가 있다.

폐역의 위치를 알리는 시설물은 폐역이나 역이 이설된 이후 옛 역의 위치를 알리기 위해 설치한 시설물을 말한다. 대표적으로는 문경선 신현역 폐지⁶⁰⁾이후 이곳에 역이 있었음을 알리는 신현역터 표지, 1977년 구마산, 신마산, 북마산역을 통폐합하면서 폐지된 구마산역의 위치를 알리는 비석, 1971년 도시 확장으로 경춘선 성동~성북 구간이 폐선 되면서 폐지된 성동역의 위치를 알리는 표지가 있다.

철도노선 개통 기념 시설물은 철도노선이 완전히 개통되었거나 부분 개통, 개량이 완공되었을 때 이를 기념하여 설치한 시설물을 의미한다. 대표적으로는 단성역 앞에 설치된 경경선(지금의 중앙선) 전통비와 하동역 앞에 설치된 경전선전통비가 대표적이다.

시위 및 참사를 추모하는 시설물은 철도역을 무대로 발생했던 시위 또는 참사를 추모하고, 이로 인한 희생자를 기리기 위해 설치된 시설물을 의미한다. 대표적으로는 호남선 익산역 광장에 설치된 1950년 미군의 이리폭격 희생자 위령비, 이리역 폭발사고 추모비, 경부선 이원역 광장에 설치된 기미삼일운동기념비 경의선 일산역 최규명, 방사언

영등포역 구내 어린이 구하고 두발 잃어』, 2003년 7월 25일) 2003년 11월에 철도청에서 영등포역 승강장에 이를 기리는 비석을 세웠다.

59) 1968년 경기도 파주군 위전리에 거주하던 윤태영씨가 위전리에 역을 설치하기 위해 철교에 자신의 발을 묶고 다가오는 열차를 세우다가 열차에 치여 사망한 사고가 있었다. 같은 해 9월에 위전리 인근 봉암리에 파주역이 설치되었으며 1998년 위전리에 월롱역이 설치되면서 월롱면민들이 추모비를 월롱역 앞에 설치했다.

60) 1995년 4월 1일자로 문경선 여객취급 중단과 함께 사실상 역의 기능을 상실했으며 2008년 1월 1일 공식적으로 폐역 되었다.

역장 추모비를 비롯하여 영등포역 김행균 역무원 기념비, 경의선 월롱역에 설치된 윤태영 추모비 등이 있다.

플랜카드 및 게시물은 철도역의 변화와 관련된 사실을 알리는 내용, 철도역과는 무관하나 역광장 등에 설치된 게시물을 의미한다. 전자는 특정노선의 개통, 열차시각표 개정, 역 이설 및 폐지 등 철도역과 관련된 주요한 변화를 주민들에게 알리기 위한 플랜카드나 게시물을 말하며 후자의 사례로는 선거유세 플랜카드, 대학 합격 등 축하 플랜카드 등이 포함될 수 있다.

기념 및 추모시설물에 존재하는 세부대상은 앞에서 언급되었듯이 철도관련 기관이 아닌 지역주민이나 단체 등에 의해 설치된 경우가 다수 존재한다. 특히 설치시기가 오래된 시설물의 경우 해당 시설물을 설치한 관계자가 사망하거나 언어 등의 문제로 인하여 설치배경이나 내용의 파악이 어렵기 때문에 기술 작업에 어려움을 겪을 가능성이 있다. 따라서 해당 영역의 기록화 과정에서는 전·현직 역무원 뿐 아니라 향토사학자 등의 협조가 필수적이다.

6) 문학 및 영상작품 영역

문학 및 영상작품 영역은 철도역이 가지고 있는 서정성 등으로 인하여 문학 또는 영상작품의 소재로 활용된 역을 대상으로 세부대상을 설정하기 위한 것이다. 여기서 문학작품은 철도역이 배경이나 무대로 등장한 시, 소설, 수필 등을 말하며 영상작품은 드라마, 영화, 다큐멘터리 등을 지칭한다. <표 9>는 문학 및 영상작품 영역의 특성을 반영하여 하위영역의 정의와 세부대상의 사례를 제시한 것이다.

**<표 9> 문학 및 영상작품영역에서 하위영역의 정의와
세부대상 사례**

하위 영역	정의	세부대상 사례
문학작품	철도역을 소재로 하거나 작중 배경으로 등장한 작품을 기념하는 비석 및 상(像), 액자 등	화본역, 화산역, 지천역, 직지사역 시비, 김유정 동상(김유정역) 등
영상작품	철도역을 소재로 했거나 배경으로 한 영상작품 및 관련 세트, 연기 장면 등	배우의 연기 장면, 소품(의자, 팻말, 의복 등), 세트장, 촬영 필름, 스틸컷 등

문학작품의 범주로는 철도역을 소재로 했거나 작중 배경으로 등장하는 작품을 기념하여 설치한 비나 형상, 액자 또는 특정 작가를 기념하여 세운 동상이나 비석이 있다. 전자의 사례로는 경부선 직지사역 및 중앙선 화본역을 소재로 역 앞에 세운 시비나 남광주역을 소재로 했던 곽재구 시인의 「사평역에서」 시비 등을 들 수 있다. 후자의 사례로는 철도역을 소재로 문학작품을 저술한 적이 없으나 지역에서 특정작가를 기념하는 동상이나 비석 등을 설치한 것으로 춘천시에 위치한 김유정역 광장에 설치된 김유정동상이 대표적이다.

영상작품은 철도역을 소재로 했거나 배경으로 등장하는 영상작품을 말한다. 일례로 KBS 영상포엠 간이역, 아침드라마 고향역, MBC 주말드라마 간이역(경춘선 김유정역) 등이 이러한 사례에 포함된다.

영상 작품 내에서 사진을 통해 기록화에 포함될 수 있는 범주로는 철도역에서 영상작품을 촬영하는 장면, 그리고 촬영과정에서 설치된 소품 등이 포함될 수 있다. 영상작품의 촬영과정에는 극 중 배우의 연기 장면, 촬영을 위해 무대를 꾸미거나 스태프들이 준비하는 장면 등이 해당된다. 소품으로는 극 중 분위기를 묘사하기 위해 역에 새로 설치한 의자, 현수막, 안내판 등의 도구를 의미한다. 세트장에는 극 중 배경을 묘사하기 위해 기존의 시설-가령 맞이방-을 시대에 맞게 고친

장면이 해당된다. 일례로 2008년 방영된 MBC드라마 에덴의 동쪽 초반부에 황지역이 배경으로 등장한 바 있는데, 당시 중앙선 평은역에 황지역 역명표, 매표소 등의 소품 및 세트를 꾸민 것이 대표적이다.

영상작품을 촬영하는 과정에서 이뤄지는 활동 및 사물들은 철도역의 문화적 가치를 직접적으로 보여줄 수 있는 대상으로 볼 수 있는데, 『간이역 관계전문가 조사보고서』에서도 조사대상의 철도역 중 화랑대역, 남평역을 사례로 TV, 영화 등의 촬영 장소로 활용되는 등 문화적 가치가 있다는 의견⁶¹⁾을 제시한 바 있다.

문학 및 영상작품영역에 속하는 세부대상 중 역내에서 액자형태로 게시되거나 비석의 형태로 존재하는 경우 상대적으로 기록화가 용이하나, 영상작품 촬영의 경우 정확한 촬영일정이 불분명하고, 부정기적으로 존재하기 때문에 이를 기록화 하는 것은 어려움이 있다. 따라서 방송관계자 및 전·현직 역무원과의 인적 네트워크를 활용하거나 언론사 등에서 소장하는 사진을 수집하는 방식으로 기록화 하는 방식을 취할 수 있다.

6. 기록화 영역설정의 분류체계 적용

철도역 사진기록화에서 영역설정을 위해 활용된 “영역-하위영역-세부대상”은 일정한 계층성을 가지는 특징이 있다. 이러한 계층성은 철도역 사진 기록화를 위한 분류체계의 적용에서도 활용될 수 있다. 다만, 철도역 사진기록화에서의 분류체계는 특정한 조직의 기능 및 활동에 대한 분석을 통해 만들어내는 기능분류체계와는 차이가 있는데, 철도역 사진기록화의 분류체계는 철도역이 가진 가치를 기반으로 설정

61) 문화재청, 『간이역 관계전문가 조사보고서』, 문화재청, 2006, 8쪽.

된 영역 및 세부대상을 기준으로 하는 것으로, 분류체계의 적용을 통해 기록화의 범주를 체계적으로 정리하여 무엇을 기록화하고 있는지를 안내하고, 이용자가 기록화에 참여할 경우 가이드라인을 제공하며, 향후 기록화 과정에서 기록의 구축수준을 파악하는 것이 용이하여 취약한 영역의 기록화를 보완하기 위한 전략을 마련하기 위한 목적으로 만드는 것이다. 특히 철도역 기록화 영역설정에서 활용한 영역설정 및 분류체계의 연계는 쉽게 변화하는 세부대상의 변화를 빠르게 잡아내어 수정 및 추가가 용이한 이점이 있다.

실제로 분류체계를 적용할 경우, 분류체계를 통한 안내 및 관리의 효율성을 더욱 높이기 위하여 “영역-하위영역-세부대상”의 체계를 더욱 세분화하고, 시기범주를 새롭게 추가할 수 있다. 과거의 시점을 비롯하여, 미래시점까지 지속적으로 기록화의 범주에 포함할 경우 시기범주는 이용자에게 해당 활동 및 시설물이 언제까지 존재했는지를 안내해 줄 수 있고, 어느 시기까지를 기록화에 포괄하고 있는지를 안내해 줄 수 있기 때문이다.



1단계 조직, 2단계 기록화 영역, 3단계 하위 영역, 4단계 세부 대상, 5단계 하위세부대상, 6단계 시기

<그림 1> 철도역 기록화를 위한 분류체계도

<그림 1>은 철도역 기록화의 영역설정을 기반으로 제안한 분류체계도를 나타낸 것이다. 1단계는 조직으로 철도역을 말한다. 2단계는 기록화 영역으로 철도역의 기록화 영역 설정에 활용된 6개의 주제 영역을 활용했다. 3단계는 기록화 영역에서 세부대상 설정을 위해 활용된 하위 영역이다. 4단계는 세부대상으로 각 주제별로 존재하는 활동이나 고정된 시설물이 그 사례가 될 수 있다. 일례로 시설물 영역에서는 역명표, 여객플랫폼, 화물 플랫폼, 매표소, 신호기 등이 세부대상이 될 수 있는데, 이러한 세부 대상들은 기록화에 참여하는 이용자들에게 실제로 자신들이 제공할 수 있는 사진기록이 무엇인지를 직접적으로 안내해주기 때문에 가장 중요하다. 5단계는 세부대상을 더욱 상세하게 구분한 것으로 가령 화물 적재의 경우 컨테이너 화물, 무연탄화물, 양회화물 등의 유형으로 구분하는 것이다. 이 단계는 역에 따라서는 적용되지 않을 수 있다. 6단계는 대상의 존재 시점을 나타내는 시기로 철도역의 변화상을 제시함에 있어 시점정보를 제시할 수 있는 기점이 된다. 이는 대상 시설물의 설치, 개량, 폐지 시점, 또는 특정한 연대를 기준으로 설정되며, 이용자가 어느 시기에 속한 기록을 제공할 수 있는지 안내하는 역할을 한다. <표 10>은 동해남부선 수영역을 대상으로 적용한 분류체계의 일부분이다.

<표 10> 수영역의 분류체계 사례

조직	주제	하위주제	세부대상	하위 세부대상	시기범주
수영역	시설물	여객	매표소	구 역사-매표소	1934~1984
				임시역사-매표소	1984~1996
				현 역사-매표소	1996~2004.11.30
				현 역사-매표소(폐쇄)	2004.12.1~현재
			맞이방	구 역사-맞이방	1934~1984
				현 역사-맞이방	1996~2004.11.30
				현 역사-맞이방(폐쇄)	2004.12.1~현재
			개찰구	구 역사-개찰구	1934~1984

		여객플랫폼	현 역사-개찰구	1996~현재	
			1번 플랫폼	1934~현재	
		역명표(2종)	2번 플랫폼	1996~현재	
			구 역사 상부	1934~1984	
		역명표(4종)	현 역사 상부	1996~현재	
			플랫폼 역명표	1934~1996	
			플랫폼 역명표 (구 한국철도 CI)	1996~2009	
			플랫폼 역명표 (코레일 CI)	2009~현재	
		시각표	열차시각표	1934~현재	
		운임표	운임표	1934~현재	
	화물	화물플랫폼	화물플랫폼	1934~1994	
		화물상옥	화물상옥	1934~1994	
	운전취급	통표	통표걸이	1934~1989	
			완목신호기		완목신호기 본체
			완목신호기 와이어		
			수동전철기		
		완목신호기 표시기			
	폐색신호기	신호기	1989~현재		
	전철기	전철기	1934~현재		
	역무	여객	승차권구입	승차권구입	1934~2004.11.30
			열차 대기	열차 대기(맞이방)	1934~2004.11.30
				열차 대기(플랫폼)	1934~현재
			열차 승하차	열차 승하차	1934~현재
		개집표	개집표	1934~2004.11.30	
		화물	(소)화물적재	(소)화물적재	1934~1994
			(소)화물 하화	(소)화물 하화	1934~1994
		운전취급	열차교행	열차교행	1934~현재
			통표교환	통표교환	1934~1989
			운전전호	전호	1934~2004
	차량입환		차량연결	1934~1994	
	차량유치		차량유치	1934~1994	
	행사 및 사건	사고	여객 및 운전사고	수영건널목 사고	1934~현재
역내 열차탈선				1934~현재	
역내 사상사고				1934~현재	
재해사고		침수	1934~현재		
		시설물 붕괴	1934~현재		

철도역 사진기록화가 과거시점부터 미래까지 지속적으로 전개되는 과정에서는 철도개량 및 구조조정, 그리고 과거의 기록이 새로 발견되는 등 다양한 이유로 분류체계에서 설정된 세부대상 및 시기범주에 변화가 발생하게 된다. <표 11>은 이러한 분류체계의 추가 및 수정요인을 정리한 것이다.

<표 11> 분류체계의 추가 및 수정 요인

기록화 영역	분류체계의 추가 및 수정 요인
건축	역사 및 부속건물의 신축 및 철거, 리모델링
시설물	시설물 신설, 시설물 교체, 시설물 철거
역무	여객, 화물, 운전 취급 중지, 재개
행사 및 사건	행사 및 사건 발생
기념 및 추모시설물	기념 및 추모시설물 추가 또는 철거
문학 및 영상작품	문학 및 영상기념 시설물 설치 또는 철거, 영상작품 촬영
기타요인	철도역 신설 및 폐지, 역명 변경, 새로운 자료(사진 및 문서 등)의 발견 등

분류체계의 빠른 수정 및 추가가 가능하기 위해서는 철도역의 변화를 빠른 시점에 확인할 수 있는 정보원(가령 철도역 근무 종사자와의 연락망 구축 등)이 전제가 되어야 한다. 이를 통하여 철도역에 존재하는 세부대상의 변화에 빠르게 대응 할 수 있다.

<표 12>는 1957년에 건축된 철도역사가 2010년 8월 11일 철거되어 새로 임시역사가 건설된 상황으로 인하여 분류체계가 새롭게 추가된 것을 가정한 사례다. 1957년부터 건축되어 현재까지 이어지던 “역사본체-현역사”라는 세부대상은 역사철거 및 신역사로 이전되면서 “역사본체-역사”로 명칭이 바뀌고 시기가 조정되었다. 이와 함께 새롭게 건설된 역사에 대한 세부대상 및 하위세부대상, 시기가 추가된 것을 확인할 수 있다.

<표 12> 분류체계의 변화 사례

분류체계 변화 전			분류체계 변화 후		
세부대상	하위세부대상	시기	세부대상	하위세부대상	시기
역사본체- 현 역사	역사상세-지붕	1957~현재	역사본체- 구 역사	역사상세-지붕	1957~2010.8.11
	역사상세-벽체	1957~현재		역사상세-벽체	1957~2010.8.11
	역사상세-박공부	1957~현재		역사상세-박공부	1957~2010.8.11
			역사본체- 현 역사	역사상세-지붕	2010.8.11.~현재
				역사상세-벽체	2010.8.11.~현재
				역사상세-창틀	2010.8.11.~현재
			역사상세-내부천장	2010.8.11.~현재	

7. 결론

본 연구는 향후 추진될 철도역 사진 기록화가 체계적으로 진행되기 위한 방법으로써 철도역의 기록화 영역을 설정하고, 각 기록화 영역별로 무엇이 기록될 수 있는지 구체적인 세부대상을 제시하는데 초점을 맞췄다. 이를 통하여 철도역의 사진기록화에서 철도역의 구성원에 의해서 수행되는 업무 및 기능과 직접적인 관련을 가지는 고정된 시설 및 유동적인 활동(역무, 시설물 영역) 뿐만 아니라 지역주민 및 외부인과 관련을 가지는 활동 및 시설이 다수 존재함을 확인할 수 있었다. 이렇게 설정된 기록화 영역 및 세부대상을 기반으로 분류체계에 연계를 시도하여 향후 기록화를 실시하는데 있어 지침이 될 수 있도록 하였다.

기록화 영역의 확대는 기록화의 비용을 증가시키고, 기록화의 계획에 있어 현실적인 어려움을 배가시킬 수 있는 약점이 존재한다,⁶²⁾ 그

62) Doris J.Malkmus, "Documentation Strategy: Mastodon or Retro-Success?", The

러나 이러한 기록화 영역의 확대는 다양한 시각과 풍부한 배경정보를 확보할 수 있는 기회가 될 수 있다, 철도역은 철도종사자, 지역주민 등 다양한 사람들이 상호관계를 맺어왔으며, 그 과정에서 철도종사자 또는 지역주민 등에 의한 활동 및 관련 시설물이 나타나게 되었다. 이러한 다양한 활동 및 시설물을 일정한 질서에 따라 기록화 영역에 포함 시킴으로써 그 동안 조명 받지 못했던 철도역과 관련한 활동, 시설물을 비롯하여 사건 등을 후세에 전수하고, 이해를 높일 수 있는 기회가 될 수 있다.

본 연구는 사진이라는 매체에 주목하여 기록화 영역을 제시하였으나, 배경정보를 직접적으로 제공할 수 있는 문서 등의 다른 매체와의 연계가 고려되지 못한 한계를 가지고 있으며, 또한 철도역을 사진으로 기록할 때 고려되어야 하는 실행 방법론이 구체적으로 고려되지 않은 한계점이 있다. 따라서 차후 연구에서는 기록화 영역의 설정에 따라 생산 또는 수집된 사진기록과 맥락정보를 제공할 수 있는 기타 정보 원과의 연계 및 사진기록화에서의 실행방법론이 고려될 필요가 있다.

참고문헌

- 강홍규, 「N세대 디지털 사진 문화에 관한 연구 - dcinside.com의 사례 분석연구 -」, 『한국콘텐츠학회 2003 춘계 종합학술대회 논문집』 제1권 제1호, 한국콘텐츠학회, 2003, 128~129쪽.
- 권소현, 「무형문화재의 기록화 방안에 관한 연구: 강릉단오제를 중심으로」, 명지대학교 기록정보과학전문대학원 석사학위논문, 2010, 55~74쪽
- 김소영, 「사진기록물에 대한 연구-기록학적 측면에서」, 충남대학교 일반대학원 기록관리학과 석사학위논문, 2005, 15~17쪽.
- 김양규·김민영, 『철도 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용』, 선인, 2005
- 김은실, 「지역 축제기록의 기록화 방안 연구」, 한남대학교 일반대학원 기록관리학과 석사학위논문, 2010, 53~55쪽.
- 김종현, 『역사의 역사』, 배재대학교 출판부, 2004, 235~237쪽.
- 김종혁, 「조선후기의 대로」, 『역사비평』 69, 역사비평사, 2004, 359~383쪽. 문화재청, 『간이역 관계전문가 조사보고서』, 문화재청, 2006, 8쪽.
- 문화재청, 『근대문화유산 기록화 지침서: ICOMOS Principles for the Recording of Monuments, Groups of Buildings and Sites와 US Historic American Building Survey를 참고로』, 문화재청, 2004, 8쪽
- 박기태, 「연등축제 기록화 방안: 한마음 선원의 장엄등 제작과정을 중심으로」, 한신대학교 대학원 기록관리학협동과정 석사학위논문, 2010, 27~33쪽
- 박주석, 「만안구 재개발과 도시기록 아카이빙의 필요성」, 『2010 만

- 안의 이미지-기록과 기억』, 2010, 3쪽.
- 설문원, 「지역 기록화를 위한 도큐멘테이션 전략의 적용」, 『기록학 연구』 26, 한국기록학회, 2010, 136~137쪽.
- 송영량, 「기록정보의 새로운 서비스 모형-문화자원세트를 중심으로-」, 『제3회 기록인대회: 기록관리의 사회적 책임』, 한국기록관리학회·한국기록학회』, 2011, 182~183쪽.
- 유정선, 박재건 외 엮음, 『사진용어사전』, 미진사, 2001, 161쪽.
- 이경민, 『경성, 사진에 박히다』, 산책자, 2008, 37~45쪽.
- 정재정, 『일체침략과 한국철도』, 서울대학교 출판부, 1998.
- 최윤진, 「성미산마을 아카이빙 체계방안에 관한 연구」, 명지대학교 기록정보과학전문대학원 석사학위논문, 2011, 33~56쪽.
- 한국국가기록연구원, 『국악아카이브 구축 전략 수립 연구 최종보고서』, 국립국악원, 2010, 111~117쪽
- 허만옥, 「문화콘텐츠에서의 디지털스토리텔링 양상과 방향 연구」, 『우리 문학연구』 제 23집, 우리문화회, 2008, 307~309쪽.
- Doris J.Malkmus, “Documentation Strategy: Mastodon or Retro-Success?”, The American Archivist, Vol. 71, 2008, pp.390~391.
- 경북일보, 『아름다운 군위 화분역, 방송 탄다,』 2010년 9월 6일
- 동아일보, 『역장이 여객구하고 또 순직』, 1979년 3월 28일
- 동아일보, 『몸던진 역무원...영등포역 구내 어린이 구하고 두발 잃어』, 2003년 7월 25일
- 해럴드경제, 『옥정신도시 옛모습 담은 사이버 고향전시관 개관』, 2009년 5월 14일
- SAA, “A Glossary of Archival and Record's Terminology Value”
 <<http://www.archivists.org/glossary/index.asp>>
- 2005년 9월 23일 이원역장과의 면담
- 2010년 2월 6일 정선아리랑연구소장 면담

2011년 8월 4일 코레일 홍보실 파트장 A씨 면담

ABSTRACT

A Study on a documentation Area for photography documentation of railway station.

Kim Jeong Hyeon

Railway Station in Korea built for purpose to plunder resource and invade China 19 and 20 century early, It functioned as main transportation and important role in local history. However, Since the late 1990s, Railway Station in Korea is facing major changes due to Railroad Improvement and Restructuring plan. Photography is useful way to represent memory and local history about railway station, but Photography Documentation on railroad station were not discussed until now due to indifference of the KORAIL and peculiarities of national security facilities for a long time.

This study suggest what is document activities and facilities of railway station, use value analysis about railway station's value firstly. next, this study set each documentation area with value analysis for a basis and present concrete example. finally, this study adapt documentation area and detail to classification scheme and apply activities and facilities of supplement or revision to classification scheme.

Key words: Photography documentation, documentation area, classification scheme, railway station, detail object.