

## 일본과 영국의 철도문화유산 보존제도 및 운영에 관한 비교연구

### A Comparative study of Railway Heritage Conservation System between Japan and UK

이용상 · 정병현\*

Yong-sang Lee · Byung-hyun Chung

**Abstract** Railway has been used as a transportation method since 18th century. Modern term of railway is defined as use of steam engine. Stockton & Darlington Railway in north western England firstly used steam engine. It was Manchester & Liverpool Railway which firstly ran systematized railroading system. Like this, railway had been developed in diverse forms in various countries, and these traditions are preserved well as time passes. Especially in UK, first country to run railway, has various methods to maintain railway cultural heritage. Japan also has organized railway culture protection system due to fast development of railway and many changes through privatization. In this research, railway cultural preservation systems of UK and Japan's are compared and lessons are looked for Korea. This paper chooses comparative and contrast method, and introduces laws, systems, and examples of two countries to find lessons.

**Keywords** : Railway culture, Railway heritage conservation, Railway heritage conservation system

**초 록** 철도는 육상수송수단으로서 18세기부터 사용되고 왔는데, 근대적 개념의 철도는 증기기관의 이용이 그 정의로 사용되며, 영국 북서부에서 Stockton & Darlington Railway가 증기기관차 운행을 개시한 것이 그 효시가 되었다. 체계화된 운행시스템을 가진 증기기관차 운행 전용철도로서는 영국의 Manchester & Liverpool Railway가 시작이다. 이러한 역사를 가진 철도는 각국에서 여러 가지 모양으로 발전되었고 시간이 지남에 따라 보존되고 있다. 특히 철도를 최초로 운영한 영국은 다양한 형태의 철도문화유산 보존체계를 가지고 있다. 또한, 아시아에서는 철도분야에서 가장 빠른 발전과 민영화 경험을 가진 일본도 체계적인 철도문화유산보존 시스템을 구축하고 있다. 본 연구에서는 영국과 일본의 양국 철도문화유산제도와 사례비교를 통해 우리나라에 주는 시사점을 살펴보고자 한다. 본 논문의 연구방법은 비교연구의 방식을 채택하였는데, 양국이 가진 법과 제도 및 운영사례 비교분석을 통해 비교와 시사점을 도출하는 방식으로 전개하였다.

**주요어** : 철도문화, 철도문화유산, 문화유산 보존제도

## 1. 서 론

철도는 육상수송수단으로서 18세기부터 사용되고 왔는데, 이는 주로 사람이나 우마에 의한 동력을 이용한 것이었다. 정확히는 1825년 영국 북서부에서 Stockton & Darlington Railway가 증기기관차 운행을 개시한 것이 그 효시가 되었다. 그런데 이 노선은 당초 기존의 마차철도처럼 시설만 보유하고 그 위를 일반 도로와 같이 아무나 차량을 가지고 주행할 수 있었기 때문에, 시각표도 운임체계도 갖추지 않고, 증기기관차와 우마차도 혼용되는 전근대적인 운영을 하고 있었다. 체계화된 운행시스템을 가진 증기기관차 운행 전용철도로서는 1830년의 Manchester & Liverpool Railway가 시작인데, 이미 이 때는 철도에 대한 신뢰성이 상당히 상승된 시점이라, 이후 국내외에서 폭발적으로 철도 건설이 이루어

졌다. 그 후 철도는 각국에서 근대화를 견인하고 산업을 발전시키는 동력으로 사회에 큰 영향을 끼쳤다. 철도는 운송수단일 뿐만 아니라 철도개통에 의해 도시와 지역이 변화하고, 시간이 지남에 따라 문화적 가치 또한 높게 평가받고 있다. 150년 이상의 역사를 가진 철도는 각국에서 여러 가지 모양으로 보존되고 있는데 특히 민영화의 경험을 가진 일본과 영국은 철도문화유산 보존을 위한 공통점과 함께 차이점도 함께 가지면서 철도문화유산을 보존하고 있다.

본 연구에서는 양국의 철도문화유산제도와 사례 비교를 통해 우리나라에 주는 시사점을 살펴보고자 한다. 이와 관련한 선행연구로는 다음과 같은 것이 있다. 우리나라 문화재관리제도에 관한 연구로는 송준(2009)[1]과 최오주(2009)[2] 등이 있으며, 철도문화유산에 대한 연구로는 이현정(2010)[3], 하은하(2009)[4], 장주은(2010)[5] 등의 연구가 있었는데, 주로 증기기관차, 급수탑 보존 등 단일 문화유산보존차원의 논의였다. 최근에 이용상(2011)은 일본과의 문화보존제도와 우리나라 철도문화유산 보존제도의 비교 연구를 통하여 우리나라 문화유산제도의 방향성을 제기하고 있다[6].

\*Corresponding author

Tel.: +82-42-630-9331, E-mail : bhchung@wsu.ac.kr

©The Korean Society for Railway 2012

<http://dx.doi.org/10.7782/JKSR.2012.15.4.394>

본 논문의 연구방법은 비교연구의 방식을 채택하였는데, 영국과 일본이 가진 법과 제도 및 운영사례를 통한 비교와 시사점을 도출하는 방식으로 전개하였으며, 구체적으로는 양국의 철도문화유산 보존 사례 분석을 통해 우리나라에 대한 시사점을 도출하였다. 특히 비교요소로서 제도와 법에 중점을 두고 분석 하였는데, 이러한 비교분석연구의 장점은 서로 다른 환경에서의 법과 제도, 기능의 분석을 통해 서로 다른 해석과 설명이 가능함과 동시에 발전적인 시각에서 분석이 가능하다. 이는 양국의 경우 다른 역사적 배경을 가지고 있고 철도발전과정도 다르기 때문에 서로 다른 투입요소와 과정 그리고 결과가 다를 수 있지만 상호간의 차이를 통해 시사점도출과 새로운 발전대안을 모색할 수도 있기 때문이다.

## 2. 문화유산 보존제도 및 운영

### 2.1 일본

#### 2.1.1 현황

국가와 지방자치단체에서는 「중요문화재」, 「사적」, 「등록유형문화재」 등의 제도로 철도유산을 지정보호하고 있다. 「중요문화재」는 일본에 소재하는 건축물, 미술공예품 등 유형문화재 중 문화사적 가치, 학술적으로 중요한 것으로 문화재보호법에 의해 문부과학대신이 지정하며, 철도와 관련하여는 주로 건축물 중심으로 2010년 현재 74개소가 지정되어 있다.

「사적」은 문화재 보호법에 의한 문화재의 분류중의 하나로 유형문화재, 무형문화재, 민속문화재, 기념물(사적, 천연기념물), 문화적 경관, 전통적 건축물 등이 있으며, 「등록유형문화재」는 1996년 문화재보호법의 개정에 의해 만들어진 문화재등록제도에 기초해 문화재등록원부에 등록된 유형문화재이다. 건축물이 주종을 이루고 있으며, 등록유형문화재는 국가나 지방자치단체에서 지정을 받지 않은 것을 대상으로 하며 지정을 받으면 등록이 말소된다. 2010년 현재 철도관련해서는 288개소가 등록유산으로 지정되어 있다.

또한 최근에는 경제산업성에서 지정한 「근대산업유산제도」가 있는데, 근대산업유산제도는 2009년 현재 66건의 근대화산업유산군과 1,115건의 인정유산이 지정되었는데, 이 중 철도는 도쿄역과 철도연락선, 철도시설, 산림철도, 사철연변문화권, 철교, 간사이철도 등이 지정되어 있다.

Table 1 Japan's railway heritage conservation system and law

구분	내용
법	문화재보호법에 의한 중요문화재와 등록유형문화재
제도	국유철도 기념물 제도(1958), 근대산업유산제도 철도회사의 철도기념물제도(서일본 철도주식회사, 북해도철도주식회사), 민영화 이후 기업지원의 박물관

철도 기관 내에서의 철도문화유산에 대한 보존의 역사를 살펴보면 처음으로 철도문화유산을 보호하는 움직임은 철도원(1908~1920)에서 시작되었다. 당시 내각직속의 철도원초대총독인 고토신페이(1857~1929)는 1911년에 철도박물관조

직이 만들었고, 1912년에 철도박물관 소장품으로 121점을 모았으며, 이 중에는 황실의 영구차도 포함되어 있었다[7]. 1922년에 일본철도 개통 50년을 기념한 사업은 그 후 철도성(1922~1943)으로 이관되었고, 1921년 도쿄역에서 전시품을 일반에 공개하였으며, 이 박물관은 1923년 관동대지진으로 폐관되었고, 1925년 간다역 부근의 고가 밑에 철도 박물관이 만들어져 다시 개관하였다. 1936년에 다시 교통박물관으로 개칭되어 운영되어 오다가 2006년에 폐관되었으며, 2007년에 오오미야에 철도박물관으로 다시 개관되었다. 한편 철도유산의 보존에 대해서는 국철이 1958년에 철도기념물제도를, 1963년에는 준철도기념물 제도를 만들었다. 철도기념물제도는 국철총재가, 준철도기념물제도는 지사장(철도관리국장)이 지정하도록 하였다. 구 국철시대부터 철도기념물 및 준철도 기념물의 지정, 해제 및 관리를 위하여 “철도기념물 등 보호규정”을 제정하여 운영하고 있으며, 현재는 민영화 이후 각 철도회사별로 기존 철도기념물 및 준철도기념물의 지정 및 관리를 위하여 보호규정을 운영하고 있다.

한편 준철도기념물 제도는 지방적으로 볼 때 역사적 문화적 가치가 높은 철도자료를 대상으로 미래에 철도기념물이 될 가능성이 있는 것을 각 지사나 관리국이 독자적으로 지정한 것이다. 또한 철도기념물보다 한 단계 낮은 단계인 준철도기념물은 철도기념물에 준하는 것으로 Table 2와 같이 규정하고 있다.

Table 2 Designation criteria for railway monument and quasi railway monument

구분	지정기준
철도 기념물	· 지상시설, 그 밖의 건조물, 차량, 고문서 등으로 역사적 문화가치가 높은 것 · 계복, 작업용구, 간판, 그 밖의 물건으로서 제제도의 추이를 이해하기위해 지속되지 않는 것 · 체시설의 발상이 되는 지점, 철도회사와 관련 있는 전승지, 철도의 발달에 공헌한 고인의 유적(묘비 포함) 등으로 역사적 가치가 있는 것
준철도 기념물	· 철도기념물로 지정된 것과 동일 종류의 것 · 현재 역사적가치가 인정되지 않았지만 장래에 그 가치가 생겨 철도기념물에 지정되기에 적당한 것 · 철도기념물로 지정되지 않았지만 지역적으로 볼 때 역사적 문화가치가 높은 것

이 규정에는 철도기념물의 지정 외에도 해제, 관리, 철도기념물의 임대, 보존시설의 관리 및 종류, 표식, 설명판, 주의표시, 경계표 등에 대하여 규정하고 있으며, 아울러 철도기념물 및 그 보족시설의 손실 및 손상의 경우에 대한 처치 내용도 포함하고 있다.

일본에서는 또한 “등록철도문화재보호규정”이 있는데, 이 규정은 철도문화활동의 보급을 도모하기 위해 철도기념물 등 보호규정에서 정한 철도기념물, 준철도기념물의 후보를 “등록철도문화재”로서 지정하는 것에 의해 귀중한 철도문화유산이 없어지는 것을 막고 양호한 상태로 보존 관리하는 것을 목적으로 제정되었다. 이 규정에서 등록철도문화재로는 장래 철도기념물, 준철도기념물로 지정될 가능성이 있는 것

으로 다음과 같은 것으로 규정하고 있다.

· 철도에 관련된 지상시설, 그 밖의 건조물, 차량, 고문서 등으로 기술사적 관점에서 철도의 발전에 중요한 성과를 나타낸 것

· 철도에 관련된 지상시설, 그 밖의 건조물, 차량, 고문서 등으로 사회사적 관점에서 국민생활, 문화, 경제, 사회에 대하여 막대한 공헌을 한 것

본 규정에서도 등록문화재의 지정 및 해제, 관리자 등의 범위, 문화재의 임대, 보존시설의 관리, 종류 등에 대하여 규정하고 있다.

또한 최근 서일본철도주식회사에서 지정된 등록철도문화재의 정의는 철도문화활동의 보급을 위하여 철도기념물, 준철도기념물의 후보를 등록철도문화재로 지정해 귀중한 철도문화유산의 손실을 막고, 양호한 상태로 보존 관리하는 것을 목적으로 하고 있다.

일본의 국철시대에는 철도기념물에 대해서 1972년에 6141 전동차를 지정한 것이 마지막이었으며, 철도기념물제도와 준철도기념물에 해당하는 것은 건축물, 차량, 고문서 등이 있다. 한편 1987년 민영화 이후에 JR서일본은 철도기념물 규정을 전수하여 현재 이를 사규화하여 계승 발전시키고 있다.

이를 기초해서 준철도기념물 4점을 철도기념물로 승격시켰으며 그리고 2006년에는 우메고지 증기관차군과 관련시설을 준철도기념물로 지정하였다.

이 제도에 따라 서일본철도주식회사는 관계전문가로 구성된 자문위원회의 검증을 거쳐 철도기념물과 준철도기념물을 지정하고 있다[8]. 또한 2008년 이후에는 철도기념물과 준철도기념물의 후보로서 등록철도문화재를 지정하여 보존관리하고 있는데 2008년에서 2010년까지 50건이 지정되어 있다.

한편 북해도철도주식회사도 2010년부터 구 국철시대의 철도기념물 1점과 준철도기념물 8점을 승계하고 2010년에 10개의 준철도기념물을 지정하였다.

2.1.2 기업지원형의 철도유산 보존 사례: 오사카교통박물관

서일본 최대 철도관련 박물관인 교통과학박물관은 1962년 일본국유철도의 도시철도노선인 오사카순환선의 고가화 정비를 통해 그 아래 남은 공지를 오사카시로부터 매입하여 설계한 박물관이다. 원래는 동일본의 교통박물관의 자매관으로서 개관하였지만 동일본에 있던 교통박물관이 2008년에 오미야 철도박물관으로 새롭게 개관함과 동시에 철도만을 다루는 철도전문박물관으로 전환함에 따라 일본 유일의 육해공 교통수단을 총괄 전시하는 박물관으로 남아 있게 되었다.

박물관 운영자는 현재 일본국유철도(이하 국철)의 계승사업자 중 하나인 서일본여객주식회사가 인수하여 국철시대의 일본교통공사의 위탁운영(1962년)에 이어 1971년부터 일본교통문화진흥재단의 위탁운영으로 박물관 운영 및 관련 사업전개를 추진하고 있다. 이는 단지 공공성을 강조하는 공공교통전문 박물관의 역할 뿐만이 아니라 철도민영화에 따른 민간기업박물관이자 근대문명유산이 남아 있는 산업유물 박물관의 역할을 수행하고 있다. 현재의 박물관 전시형태는 1990년 교통박물관에서 교통과학박물관으로 명칭을 변경한 후부터 구축된 시스템이라고 볼 수 있다.

오사카관은 야외전시시설을 제외한 실내공간시설 중 일반 공개시설은 크게 상설전시장과 기획전시장으로 나눌 수 있다. 상설전시장은 총 7실로 구성되어 있는데, 현재의 철도기술과 일본철도의 시작과 발전과정, 철도인프라 상부구조의 원리 등 다양한 내용으로 구성하고 있다. 더불어 특히 주목가는 공간은 기획물을 전시하는 기획전시장으로서 상설전시장과는 차별화된 전시물 개최이벤트, 기획 자료전, 관외 철도관련연구회 발표전, 체험학습교육이 실시되고 있다. 수장 자료는 오사카관 발표 2010년 기준으로 등록물수로 환산하면 59,552점이고 대부분은 박물관 소유사업자인 서일본철도주식회사 소유품이고 그 밖의 것들은 기증 또는 대여로 소장하고 있다. 등록물 구분은 자료부문 18종류와 도서부문 8

Table 3 Contents of a railway monument and quasi railway monument, registered cultural heritage railway at Japan

년도	철도기념물	준철도기념물	주요 내용	비고
19581959년	10건		고문서(1959, 철도기념물)	최초는 1호기관차 (1958, 신바시-요코하마 운행)
1960년대	24건	23건	- 방설림풍경(1960, 철도기념물) - 철도국유법 설명 초안 (1962, 철도기념물) - 이노우에 마사오묘지 (1964, 철도기념물)	1969년 국철버스 1호도 지정
1970년대	1건	13건		
1980년대		11건	철도발전외국인 묘지 6건 (1980, 준철도기념물)	
국철 시대 계	35건	47건		
20082010년	50건		코키100형 182호 제설차, 오하 46형 13호 객차, 고베역, 자동열차제어장치 및 연동장치	서 일본 철도주식회사에서 등록철도문화재로 신규 지정
2010년	10건		ED75 501호 전기기관차, 북해도철도기술관, 오타루역, 이와미 레일센터	북해도철도주식회사에서 10건을 준철도기념물로 신규지정

자료: 이용상외(2011), “한국 일본의 철도문화유산 보존제도 비교연구”, 한국철도학회논문집, 제14권2호, p.177를 보완해서 작성

종류로 나누고 있다. 또한 실물자료 수집에도 집중하여 핵심 전시물로 역사적·문화적으로 가치가 높은 실물(26점)을 선정하여 그 가운데 중요 실물을 철도기념물(9점)과 준철도기념물(4점)로 지정하여 보존하고 있다. 실물을 종류별로 나눠보면 보존실물은 증기기관차(5점) 디젤기관차(4점) 전기관차(7점) 기타철도차량(3점) 철도관련 물(3점) 타교통기관물(4점)로 구분된다.

Table 4 Osaka Transportation Museum Archives

구분	수량(점)	구분	수량(권)	
자료	미술공예류	574	앨범류	485
	지도류	780	교통기기류	1,658
	도면류	2,050	팸플렛류	4,077
	문서류	2,402	원부(장)류	464
	그림엽서류	2,261	사진류	9,788
	명판류	714	철도	11,632
	승차권류	8,983	선박/해운	1,019
	피복류	192	항공	997
	기념품류	102	육운	786
	시청각류	443	도로	291
	시각표류	2,580	일반교통	1,366
	도장 및 우표	2,295	박물관	217
	포스터류	618	기타	2,778

이 박물관의 관리인원은 14명이며 나머지는 자원봉사자와 아르바이트로 충당하여 운영하고 있다. 입장객과 운영현황을 보면 2008년에 31만 명, 2009년 27만 명이 입장하였는데 박물관 입장료 수입은 연간 약 8천만엔이지만 연간지출

비용은 2억엔으로 운영주체인 서일본철도주식회사에서 박물관 사업을 문화사업의 일환으로 연간 지출비용 중 약 60%를 지원하고 있다. 동일본철도주식회사에서 출연한 동일본철도 문화재단의 경우도 박물관 등의 지출비용 중 약 60%를 지원하고 있다.

## 2.2 영국의 철도문화유산 보호제도

### 2.2.1 현황

영국은 2차 대전 이후 철도가 일시 국유화되기까지 사설 철도가 수송의 중심을 이루어 왔다. 많은 사철들이 각자의 새로운 시장을 개척하려고 군소도시에까지 많은 지선들을 건설하였고, 수익성이 있는 간선루트는 복수의 회사가 경쟁적으로 비슷한 노선을 부설하였다. 그 결과, 영국 특히 잉글랜드는 세계에서 유례없이 철도노선 밀도가 높은 국가가 되었다. 국유화 이후, 전국적인 자동차교통의 신장은 이처럼 중복노선이나 비수지노선이 많은 영국철도망에 타격을 주었고, 1960년대에 철도 합리화 정책인 Beeching Axe가 실행된 이후 과소노선과 중복노선의 철거가 빠르게 이루어졌다. 동시에 다른 철도선전국보다 뒤졌던 시설의 근대화 즉, 무연화, 전철화, 자동신호화 등이 추진되었다. 이러한 변화는 철도에 대한 애착심이 많은 영국민들에게 철도를 문화유산으로 인식케 하는 계기를 제공하였으며, 나중에 설명하는 박물관 건설이나 보존철도 운행에 이어졌다. 대량 폐지 때문에 시설의 확보나 기술자의 영입이 비교적 수월했던 점, 정부가 각종 혜택을 마련한 점도 이런 움직임을 도와주었다.

영국 보존철도의 효시는 1951년 웨일즈의 Tallylyn Railway였다. 이 철도는 스트레이트 수송을 목적으로 광산과 항구 사이에 건설된 협궤노선인데, 수송수단이 자동차로 전환되면서 존재의의를 상실하여, 70명의 자원봉사자로 이루어진

Table 5 Overview of permanent exhibition in Osaka Transportation Museum

구분	구 성
제1실	- 철도고속화에 대한 역사를 소개하는 것을 주테마로 설정하여 과거 철도고속화를 위해 1970년대에 사용한 마그레브 ML-500 실물을 중심으로 신칸센과 최신의 마그레브 모형을 전시
제2실	- 철도탄생을 주테마로 설정하여 철도산업 창설기에 일본철도에 가장 많은 영향을 끼친 영국의 철도와 일본철도의 탄생을 전시함과 동시에 서일본이라는 지역성을 살려 간사이지역의 초기철도산업의 모습을 전시 - 일본철도 초기시대의 철도와 관련된 문화자료(회화, 문학작품, 걸개, 수공예품 등)를 전시
제3실	- 본격적인 일본철도의 발전과정을 역사적으로 전시 - 각종 실물과 모형 그리고 영상을 통해 구체적인 철도 역사과정을 설명하고 있음 - 여객·화물철도의 발전전개 과정, 철도사업관리기구의 변천 등 철도산업 기술의 발전전개 과정을 소개
제4실	- 열차운행에 관한 철도상부구조 시스템에 대한 전시를 주테마로 하고 있으며, 안전운행을 위한 열차시스템과 그 차량구조를 소상히 설명하고 있음 - 전시된 차량 또한 현재 이용 중인 전기 동력기관 차량뿐만 아니라 증기기관 차량에서부터 차량운전 원리에 대한 설명을 전개
제5실	- 철도인프라 하부시스템에 관한 물품을 전시하고 있으며 특히 철도에 관련된 과거에 존재하고 사라진 각종 하부인프라(항구 부상고 및 교량, 터널, 선로구조물 등)까지도 모형 및 영상을 통해 소개
제6실	- 철도와 사람이라는 주제로 철도가 사회에 미친 문화적 영향을 주테마로 전시 - 지역성을 살려 간사이권에서 특히 철도사업이 어떤 영향을 미쳤는가에 관한 내용도 충분히 설정하고 있어, 지역성을 살린 자료구비가 충실한 것이 박물관의 차별화에 있어 대단히 중요한 철도유물 전시의 핵심적 요소라 할 수 있음
제7실	- 철도이외의 육해공 교통수단의 발전과정을 주제로 특히 일본교통역사에 중요한 기점이 되었던 물품(선박 2, 항공기 44, 자동차 6, 기타 2)을 실물(9점) 및 모형 전시

사회법인에 인수되었다. 이후 보존철도는 꾸준히 증가하여, 현재 108개소의 보존철도 단체가 영국에 있으며 운행 가능한 총 보존차량 수는 7,279량, 노선 총연장은 640km에 달한다. 급고용자 수는 1330명, 자원봉사자 수는 13,550명이다. 유명한 관광지에 가면 보존철도가 없는 곳이 오히려 드물 정도이다. 그들 회원들 중심으로 영국 보존철도협회가 존재하였으며, 품질유지, 안전관리, 공동홍보 등을 하고 있다. 또 자원봉사를 중심으로 한 인력시장도 사업자간에서 유연하게 거래되고, 차량 역시 운행시범을 통해 교류가 이루어지고 있다.

한편 철도 관련 박물관도 국립철도박물관 외에도 다수 존재한다. 영국의 근대도시는 항구도시, 산업도시, 철도도시가 3대 생성요인인데, 철도도시라고 불리는 장소로 가면 어김없이 철도박물관이나 교통박물관이 존재한다. 그 외에도 철도가 있는 대도시로 가면 Manchester의 산업과학박물관처럼 철도 관련 전시코너를 별도로 크게 확보하는 경우가 많아서, 철도가 지역 정체성 형성에 큰 역할을 하고 있음을 알 수 있다.

영국철도유산 보존제도의 특징은 정부기구의 철도유산 위원회의 기능과 정부주도로 철도문화유산이 잘 보존되고 있다는 것이다. 철도유산위원회는 정부내의 조직으로 문화유산의 발굴과 지정기능을 수행하고 있다.

**2.2.2 교통부내 영국철도유산위원회(The Railway Heritage Committee : RHC)**

영국에서는 철도 역사에서 중요 증거의 보전을 확보하기 위해 1968년 교통법 63조와 1993년 철도법, 1994년 철도유산체계명령, 2000년 교통법 등을 통해 법적 체계를 확립해왔다. 철도유산위원회는 철도유산법(Railway Heritage Act 1996)에 근거하여 설립 운영되고 있는 조직이다. 그 후 철도법(Railway Act 2005)으로 개정된 이 조직은 영국 철도민영화 이후 역사적으로 중요하고 동시에 영구적으로 보존되어야 하는 기록과 유물을 지정 기능을 수행하고 있다.

철도유산위원회의 기능은 철도 사업 내의 다양한 것들 중에서 기록할 만한 가치가 있는 것을 발굴하고, 역사적 의미가 있는 유물에 대한 정보를 조사하거나 보존가치가 있는 것에 대해 지정업무를 수행하고 있다.

**Table 6 UK railway heritage conservation system and law**

구분	내용
법	1968년 교통법, 1983년 국가유산법, 1993년 철도법, 1994년 철도유산체계명령, 1996년 철도유산법, 2005년 철도법
제도	교통부내 철도유산위원회의 철도유산지정제도, 국립철도박물관운영

철도유산위원회는 법에 의해 규정된 권한 범위는 민영화 이전 영국철도위원회의 모든 자회사, 모든 공공 소유의 철도 회사, 이전에 공공 소유였던 철도 회사, 국무 장관, 국무 장관이 소유한 모든 회사, 모든 프랜차이즈 회사, 모든 프랜차이즈 운영자 등이다.

최근 기록 및 자료의 효과적인 관리의 중요성이 더욱 인

식되고 있는데 그 이유는 자료 보호와 같은 규제 증가, 회사 업무에서의 투명성의 확대, 기업의 사회적 책임 중요성 증가, 회사 자산으로서의 정보에 대한 인식 등이다.

철도 유산위원회의 주요 소관사항으로는 철도 기록이나 유물의 지정 또는 소유자에 대한 충분한 관심과 보존을 보증하고 통지, 폐기되어야 하는 지정 기록이나 유물에 대한 동의, 폐기 항목에 대한 동의 등이다.

철도유산 위원회는 지정을 위한 여러 가지 고려 항목을 고려하여 역사적 중요성을 판단하는 기준을 설정하였으며 그 기준은 첫째는 정책결정 및 구현, 조직 구조, 홍보 및 철도의 운영 측면과 관련된 기록 및 활동에 관한 것 두 번째는 철도 운영이 사회적 영향을 연상시키거나 대표할 수 있는 능력을 가진 것이나 유물의 유일성 등이다.

기록이나 유물을 보유하는 기관 동의에 의해 위원회는 항목의 장기적인 안전을 위해 철도 기록 및 유물의 현재 상태를 가능한 한 오랫동안 아무 문제없이 유지하는 것을 목표로 가능한 한 지정 분야에 공정하게 설정한 기준으로 유산을 결정하고 이를 최대한 공개하고 있다.

지정 절차를 보면, 정식으로 위원회는 일 년에 적어도 한 번은 개최되며, 정상적으로 3개월에 한 번씩 개최된다. 지정은 위원회에 의해 만들어진 개별 항목과 관련 분류 항목 별로 이루어진다. 예를 들어 기관차의 등급 등이 그 예이다. 정상적인 지정을 위해서는 위원회만이 유일한 절차는 아니며, 종종 더 적절한 검토나 관련 기관과의 협정으로도 조사가 가능하다[9].

**(1) 기록지정의 조건**

철도 유산 위원회는 일반적으로 기록을 통해 개별 항목에 대한 조사 이외에도 관할권을 가진 기업 에서 지정을 시도한다. 주요 지정 항목으로는 회사의 비망록 및 관련문서, 연간 보고서, 모회사 및 자회사의 이사회에 대한 자료, 조직 차트, 회사 부서 구조 및 주된 임원 표시, 법안 제정과 관련된 회사에서의 뉴스 레터, 신문, 또는 직원에게 배포할 잡지 파일 등이다. 위원회는 지정 시에 희귀성, 정보의 중요성을 고려하며, 모든 지정 결정에서 위원회는 역사적 중요성과 함께 기존 기록과의 일련의 연속성을 확인하고 있다.

**(2) 유물지정 조건**

공예품 지정을 위해 고려해야 할 것에 대한 조건은 다음과 같은데 이 중 하나를 만족해야 한다. 매우 희귀하여 분류중의 하나로서 마지막으로 남아있거나 건설유형의 유일성, 그룹 또는 보존 분류의 대표성, 보존되는 장점과 활동 유형을 설명하는 것, 철도의 중요한 기술 또는 운영 측면을 나타내는 것, 철도 사회적 영향 나타내는 것, 인정된 기관에서 수집된 부분 또는 시리즈의 일부, 중요한 개발 단계를 나타내는 것, 중요한 사람 또는 조직과 관련되어 중요한 사건이 포함된 것, 지역, 국가 또는 국제적으로도 중요성이 있는 것이다. 한 예로 표지판 지정의 기준을 보면 특정 문화 또는 역사적인 중요성의 임무를 수행한 열차에 의해 수송된 것, 증기기차시대의 철도 플레이트, 철도역사에서 중요한 이벤트나 사람들을 기념하는 것, 플레이트 디자인의 진화를 대

Table 7 UK Railway Heritage Status

연도	지정 개수	주요 목록
1995년	3	연차보고서, 법률초안
1996년	5	증기기관차, 철도 통표
1997년	29	도서관, 시계, 기관차 번호 판
1998년	24	종, 국철 본사의 가구, 무개화차
1999년	23	기록물자료, 국철기, 주요 편지
2000년	22	그림, 공기브레이크 무개화차, 책
2001년	8	그림, 화차, 디젤기관차와 객차, 기관차
2002년	19	화차, 그림, 번호판
2003년	9	전기기관차, 컨테이너 화차
2004년	11	신호기, 대차
2005년	15	컨테이너 화차, 번호판
2006년	27	객차, 철도역, 신호기
2007년	25	객차, 컨테이너 화차, 신호기, 사진
2008년	37	시계, 액자, 신호박스
2009년	281	포스터, 지도, 신호기
2010년	19	승차권판매대, 기관차 명패, 역신호기
2011년	19	기관차, 역표지판, 신호기
총계	323	

자료: Railway heritage committee 2012.3 (www.dft.gov.uk/rhc)

표하는 것, 표지 명 정책의 진화를 대표하는 것 등으로 매우 자세하게 문서화되어 있다.

주요한 지정물의 종류를 보면 종, 증명서, 시계, 객화차, 문장, 기록물, 컨테이너, 역사내 부속물, 그림, 기록물, 영화, 깃발, 시설물, 편지, 도서관, 기관차 세트, 이정표, 모델, 표지판, 그림, 사진, 포스터, 조각품, 신호장치, 제복, 통표, 무개화차 등이다. 1995년 이후 영국의 철도유산 지정현황을 보면 1995년에 3건으로 보고서와 법률초안이었으며 2009년에는 281점이 지정되었다. 이때에는 대부분 철도관련포스터와 지도 등이 지정되어 2012년 현재 323점이 지정되어 있다. 특히 2001년의 경우 지정번호 2001년 1번(2001/1)은 약 30건의 그림과 관련 유물이 함께 지정되었다. 2002년의 경우도 (2002/7)25개의 이상의 번호판이 함께 지정되었다. 따라서 실제로 개수는 이 보다 많다고 할 수 있다.

### 2.2.3 정부지원형의 철도유산 보존 사례: 요크 국립 철도박물관

영국철도문화의 보존제도와 관련하여 특징적인 사례의 하나는 바로 국립철도박물관의 운영이다. 국립철도박물관의 구상은 1968년의 교통법에서 처음 거론되었다. 철도박물관은 교육과학부 소속인 과학박물관(Science Museum)의 산하기관으로 규정되었다. 부지는 요크 역 북쪽에 인접한 차량기지 부지가 선정되었다. 공사는 1973년1월에 시작되었고 제 3 및 제4 원형기관고를 개조하여 메인 홀 (현재의 Great Hall) 즉 주 전시장으로 만들기로 하였다. 제3기관고는 1878

년에 준공된 것이며, 직경 60피트의 턴테이블을 가지고 있고, 제4기관고는 1915년 준공되었는데 턴테이블 직경은 70 피트였다.

1974년 10월까지 이들을 전시장으로 개조하는 공사가 진행되었는데, 국철의 전속 설계사에 의해서 당시의 기관고 분위기를 최대한 살리면서, 동시에 넓고 아늑한 환경을 만들려고 노력하였다. 전시장 정비와 병행하여, 예전 박물관들로부터의 전시품 이동작업도 시작되었다. 철도 창시 150주년인 1975년 9월27일에 개관시기를 맞추기 위해 계획은 진행되었다. 박물관은 필립왕세자의 참석 하에 예정대로 개관하였다. 입장료는 무료로 첫 년도에는 200만명 남짓한 입장자를 기록하였으며, 10년 뒤인 1985년에는 1천3백만명에 달하였다. 철도 애호가들 중에서는 문을 닫은 구 박물관들에 아쉬움을 느끼고, 새 박물관에 거부반응을 표명하는 사람들도 있었다.

국립철도박물관의 가장 중요한 개념은 살아 있는 박물관이다. 유물의 보관, 복원과 전시만 하는 죽은 박물관이 되기를 거부하고, 과거와 현재의 철도 과학에 매니아가 아닌 일반 관람객들에게도 관심을 가지게 만들기 위해서였다.

1968년 교통법에 의해 철도 관련 유물들을 교육과학부가 무상으로 인수할 수 있어, 투자 없이 필요한 전시품을 지속적으로 확보할 수 있었으며, 수선을 위한 부품 확보도 수월했다. 특히 1950년대 초반의 신호 관련 기기는 거의 유물수준이라 할 수 있다. 1984년 전년에 제정된 국가유산법의 규정에 따라, 국립철도박물관은 다른 과학박물관(Science Museum) 소속 박물관들과 같이 정부 산하기관으로부터 분리, 독립 법인화되었다. 이용자 현황을 보면 2010년에 본관에 653,198명, 별관에 198,697명이 관람하였다. 국립철도박물관 본관에 관해서는 지난 몇 년간 약간의 감소 추세에 있는데 이는 2008년 리먼 사태 이후 유럽지역 전체의 경기침체현상에 인한 것으로 생각된다.

한편 별관은 급격히 증가하고 있는데, 이는 별관 방문자의 대부분을 차지하는 단체교육수요의 증가에 의한 것으로, 입시생 관광객이나 도시 거주자가 쉽게 드나들 수 없는 환경 때문에 단체관광에 크게 의존한 결과라고 하겠다.

Table 8 National Railway Museum Admission Status (2010)

(단위 : 명)

연도	국립철도박물관 본관(요크)	별관(스월던)
전체	653,198	198,697
단체교육방문	41,687	75,709
16세이하	175,837	53,466
저소득층	106,821	23,949
소수민족	4,273	282
장애인, 질병자	51,274	12,679
해외방문객	37,824	5,961
60세이상	133,337	79,877

자료: NRM(2010), National Railway Museum REVIEW 2008~2010.

**Table 9** National Railway Museum fiscal balance (2010)

(단위 : 천파운드)

구분	항목	금액
수입	정부 보조금(DCMS)	40,153
	기타 보조 및 기부금	5,585
	복권수입	157
	판매수입	13,605
	스폰서	1,305
	임대료	627
	운용수익	136
	기타	1,786
	계	63,354
지출	고객지원	12,317
	교육활동비용	24,148
	수장품 연구 및 보수	16,256
	세금	3,361
	판매경비	12,087
	행정비용	450
	계	68,619

자료: NRM(2010), National Railway Museum REVIEW 2008-2010.

재정수지를 보면 2010년도(2010년4월2011년3월) 입장료를 무료로 하고 있는 대신 입장자수에 맞추어서 정부 보조금이 지급되고 있고 있다. 수지표를 보면 2010년도는 5,265천파운드의 적자였고, 결손액은 별도 조성된 기금에서 보충되었

다. 그 결과 기금의 잔고는 278,854천파운드로 감소되었는데, 이 표를 통해 수입의 약 63%가 정부 지원금인 것을 알 수 있다.

### 3. 비교 및 시사점

일본의 경우 철도문화유산제도는 1987년 민영화이전에는 국가의 등록문화재제도와 국철내의 보존제도가 주를 이루었고 민영화이후에는 민영화된 철도회사에서 철도문화재를 보존하고 있다. 반면, 영국은 민영화 이전부터 국가에서 철도문화재를 보호했고 민영화이후에는 정부지원형의 철도문화유산제도를 가지고 있으며, 철도문화유산을 제도적으로 보존하는 제도적인 장치로는 국립철도박물관이 있다.

양국을 비교해 보면 민영화 이후 일본의 기업지원형, 영국은 정부지원형으로 나뉘었고 박물관 또한 일본의 기업소유, 영국은 국가소유로 운영하고 있어 조금은 다른 형태의 철도문화유산 보존제도를 가지고 있다고 할 수 있다.

우리나라의 경우는 문화재 보호법의 등록문화재에서 철도문화유산을 보호하고 있으며 최근에 철도공사에서 문화재 지침을 마련하고 보존활동을 시작하고 있다. 박물관의 경우에도 우리나라는 철도공사소유의 의왕철도박물관이 있을 뿐인데, 현재는 위탁으로 운영되고 있는데 연간 약 2억원의 예산지원이 있을 뿐이다. 아울러 철도박물관 운영 및 유지를 위한 법 및 제도적 근거가 미흡한 형편이다.

양국비교를 통한 시사점은 첫째 철도문화유산에 대한 체계적인 법과 제도 그리고 운영을 하고 있다는 것이다. 영국과 일본 공히 철도유산을 보호하는 법과 제도를 가지고 있다. 영국은 철도유산법과 철도법에 철도유산보호를 위한 규

**Table 10** Compare of Railway Heritage conservation system between Japan and UK

구분	우리나라	일본	영국
법률	문화재 보호법 등록문화유산제도	문화재 보호법 등록문화유산제도	1983년 국가유산법, 1996년 철도유산법, 2005년 철도법
제도	철도공사 문화재 관리지침 (2011)	국유철도 국철철도기념물제도 (1958)	철도유산위원회 (정부기관)(1996)
특징	일반적인 문화재 보호차원에서 시행 중	국철시대에는 국유철도 민영화이후는 민간회사 주도, 민간차원노력(일본철도보존협회)	정부(교통성)에서 주도적으로 보존 활동과 민간활동 (영국철도보존협회)

**Table 11** Compare of national railway museums

박물관명	운영주체와 영업개시일	건설비 및 규모	특징
일본 오오미야 철도박물관	동일본철도주식회사 설립 20주년 기념사업 2007년 10월14일 영업개시 동일본철도주식회사소유	약 200억엔 부지면적 12,400평 건물면적 8,460평	차량기지를 개조 철도박물관, 산업박물관, 교육박물관
일본 오사카 교통박물관	1962년 오사카 환상선 개통기념 영업개시 서일본철도주식회사 소유	부지면적: 4,355평 건물면적: 2,737평	교통박물관, 산업박물관
영국 요크 국립 철도박물관	국립철도박물관 1925년	부지면적: 24,500평	연간 70만명 방문, 160명 근무, 300만점 유물보관
한국의왕 철도박물관	철도공사소유 1988년	부지면적 8,495평 건물면적 1,451평	연간 29만 명 방문 10,387점의 유물소장

정을 가지고 있으며 일본의 경우도 국유철도기념물제도와 민영화 이후 그 흐름이 민간회사에 계승되고 있다는 것이다. 두 번째로는 철도문화유산 보존을 위한 시설로 철도박물관이 잘 정비되어 있다는 것이다. 영국의 경우는 세계 최대의 요크 국립철도박물관을 비롯하여 주요지역에 철도박물관이 있으며, 일본의 경우도 각 지역별로 철도박물관이 있어 전국에 약 100개의 박물관이 있다. 세 번째로는 철도박물관 등에 대한 지원제도이다. 영국은 국가지원체계가 확립되어 있으며 일본의 경우는 기업지원체제로 거의 지원금에 의존하여 박물관을 운영하고 있다. 따라서 향후 우리나라의 경우도 철도 문화보존을 위한 법과 제도의 정비와 함께 체계적인 지원프로그램이 만들어져야 할 것이며, 이를 통해 등록문화재의 확충, 철도박물관의 건립, 문화유산의 보존활동이 더욱 활발하게 진행되어야 할 것이다.

#### 4. 결 론

향후 우리나라의 철도문화유산 보존을 위해서는 제도적인 보완, 철도박물관에 건립에 대한 정부투자자와 운영자의 지원 등이 필요할 것이다. 일본의 경우 운영회사의 전폭적인 지원, 중국과 영국은 국가예산으로 철도박물관을 건설하여 운영하고 있다. 운영회사의 지원에 관해서는 오사카 교통 박물관의 예를 보면 잘 나타난다. 이곳은 1962년 오사카 환상선을 완성한 기념으로 국유철도가 이 박물관을 개관하였지만, 1987년 일본 철도가 민영화가 됨으로 인하여 현재는 「서일본철도주식회사」가 소유하고 있으며, 교토역 근처의 우메코지 증기기관차박물관과 함께 「교통문화진흥재단」에서 위탁운영하고 있다. 한편 2007년에 개관한 사이타마에 있는 「철도박물관」은 「동일본철도문화재단」에서 위탁 운영하고 있다. 박물관의 입장료 수입은 연간 약 8천만 엔이지만 연간 총 유지관리비용은 2억엔을 넘어 운영주체인 서일본철도회사에서는 박물관 사업을 문화사업의 일환으로 지원하고 있어 향후 우리나라에게도 좋은 시사점을 주고 있다. 동일본철도문화재단의 경우도 자체수입이 약 40%, 나머지 60% 정도는 동일본철도주식회사에서 지원하고 있다.

영국의 경우에도 철도박물관의 운영은 연간 지원금이 약 90%로 정부가 지원하고 있으며 이용객은 무료로 이를 이용하고 있다. 철도운영자인 철도공사, 시설공단 등을 주축으로 한 일본과 같은 철도기념물제도, 철도준기념물 제도를 만들어 운영할 필요가 있으며 이의 지정을 위해 한국철도문화재단<sup>1)</sup>과의 협력을 통한 문화재 지정 위원회 등을 공동으로 만들어 운영할 필요가 있다.

향후 우리나라의 철도문화의 보존 방향은 문화재보호법의 등록문화재의 추가적인 지원과 함께 현재 철도관련법에 문

화재 보존조항을 추가하여야 할 것이다. 예를 들면 철도산업발전기본법에 “철도 문화 보존을 위한 행·재정적인 지원을 한다”등의 조항을 추가하고 이를 근거로 문화 보존 사업을 추진할 수 있을 것이다.

철도운영자의 경우 철도공사 차원의 철도보존노력과 함께 영국과 같이 정부 내의 철도문화재 보호제도 등의 마련 등도 검토해 보아야 할 것이다. 예를 들면 국토해양부 내에 철도문화재 위원회 등의 설치도 검토해 볼 만하다. 또한 국립해양박물관과 같은 국립철도박물관의 건립 등도 적극적으로 고려하여야 할 것이다.

#### 참고문헌

- [1] J. Song (2009) Development Plan of Korea's Intangible Cultural Assets, *PhD Thesis*, Korea University.
- [2] O.J. Choi (2009) The direction of administration and preservation policy of cultural properties toward the reunification of korea, *PhD Thesis*, Honam University.
- [3] H.J. Lee (2010) A Study on the Revitalization of Railway Station Water Tower, *Journal of the Korean Society for Railway*, 13(4), pp. 357-362.
- [4] E.H. Ha (2008) A Study on The Conservation of Korea's Modern Cultural Heritage Steam Locomotive at Jangdan Station on Gyeongui Line, *Master Thesis*, Kyonggi University.
- [5] J.E. Jang (2010) Reuse of Industrial Heritage relate to abandoned Railroad Transportation, *Master Thesis*, Kyungsung University.
- [6] Y.S. Lee, B.H. Chung (2011) A Comparative study of Rail heritage conservation system between Korea and Japan, *Journal of the Korean Society for Railway*, 14(2), pp. 174-180.
- [7] Ichiro Tsutsumi (2007) Significance of the Railway Heritage on the “Memorials in Mechanical Engineering, Railway Edition”, *Japan Society of Mechanical Engineers*, 110(1061), pp. 42-45.
- [8] West Japan Railway Company (2009) Regulation protective registration cultural assets.
- [9] The Railway Heritage Committee (2009) RHC Annual Report 2008-9, pp. 17-22.

접수일(2012년 7월 10일), 수정일(2012년 8월 6일),  
게재확정일(2012년 8월 8일)

**Yong-sang Lee** : yongsang@wsu.ac.kr

Department of Railroad Management, Woosong University,  
171 Dongdaejon-Ro, Dong-Gu, Daejeon 300-718, Korea

**Byung-hyun Chung** : bhchung@wsu.ac.kr

Department of Transportation and Logistics, Woosong University,  
171 Dongdaejon-Ro, Dong-Gu, Daejeon 300-718, Korea

<sup>1)</sup>한국 철도의 역사를 보존 관리하고, 철도 문화를 국민에게 널리 알리며, 철도가 국민생활에 보다 친근하게 다가갈 수 있도록 설립된 비영리 재단법인으로 2008년에 설립되어 철도문학상, 철도문화유산 등록 제안 등 철도문화와 관련된 다양한 활동을 전개하고 있음