
군산근대문화유산의 철도관광 활용

주 최 : 군산근대역사박물관

일 시 : 2015년 12월 11일(금) 14:00~18:00

장 소 : 군산근대역사박물관 규장각실

2015 박물관 정책세미나

군산근대문화유산의 철도관광 활용

- 일 시 : 2015. 12. 11(금) 14:00 ~ 18:00
- 장 소 : 군산근대역사박물관 규장각실
- 주관·주최 : 군산근대역사박물관

♣ 세미나 일정표 ♣

구 분	내 용
14:00 ~ 14:30	개회사 : 군산시장
14:30 ~ 16:30	주제① : 철도시스템의 역사문화관광 활용 발표자 : 문대섭 박사(한국철도기술연구원)
	주제② : 한국의 철도박물관 현황과 개선방안 발표자 : 손길신 관장(前. 한국철도박물관 관장)
	주제③ : 군산철도의 역사적 조명 발표자 : 김민영 교수(군산대학교)
	주제④ : 군산시 폐선 철도관광자원 활용방안 발표자 : 서주환 박사(코레일관광개발)
16:30~16:45	휴식
16:45~17:45	종합토론 심인보 교수(호원대학교 관광과), 문창현 박사(광주전남연구원) 인봉호 본부장(전북일보군산본부), 이진원 원장(군산문화원)
17:45~18:00	폐 회

축 사



한 해를 마무리하는 계절에 “군산근대문화유산의 철도관광 활용”을 주제로 한 세미나를 개최하게 되어 기쁘게 생각합니다.

우리 군산시는 2007년 부터 전국 최고의 근대문화유산을 활용한 문화 관광사업을 추진해 왔고, 그 결과 박물관의 경우 개관 이후 5년 만에 전국 국립박물관 중 5대 박물관에 선정되었습니다. 또한 금년 한 해 동안 관람객 80만 명이 방문하는 성과를 거두고 있습니다. 이처럼 근대문화유산이 전국적으로 각광 받고 있는 시점에서 군산 근대문화유산 및 폐 철도를 활용한 새로운 관광패러다임을 개발하고자 철도 관광 분야 전문가를 모시고 세미나를 개최함은 너무도 의미 있는 일입니다.

오늘 이 세미나를 통하여 우리 군산시의 근대문화 유산을 철도를 이용하여 전주 한옥마을 및 진라북도의 관광자원과 연계하고 또한 군산선의 폐 철도를 어떻게 활용 할 것인가에 대한 좀 더 체계적인 정책마련의 계기가 되길 바랍니다.

우리시에서는 전문가들의 조언과 다양한 의견을 경청하고 자료화하여 근대역사교육의 도시 군산이 새롭게 거듭날 수 있는 기회로 삼고자 노력 하겠습니다. 다시 한번 발표자와 토론자 그리고 참석자 여러분께 감사드립니다. 감사합니다.

2015. 12. 11

군산시장 문동진

[목 차]

1. 철도시스템의 역사문화관광자원 활용 문대섭 박사 01
2. 한국의 철도박물관 현황과 개선방안 손길신 관장 18
3. 군산 철도의 역사적 조명 김민영 교수 32
4. 군산시 폐선 철도관광자원 활용방안 서주환 박사 43

철도시설의 역사문화관광자원 활용



문대섭

목 차

1. 개요
2. 철도시설과 역사문화관광 융복합
3. 역사문화관광과 철도교통기술 융복합
4. 국내외 철도시설 관광자원화 사례
5. 제언

1. 개요 : 철도관광

- ◆ 곡성 섬진강 ‘기차마을’
 - ✓ 폐선구간내 증기기관차 (디젤) 및 rail bike
- ◆ 제주 ‘에코랜드’
 - ✓ (소형) 증기기관차 운행 등 복합위락단지
- ◆ 중부내륙 vs. 남도해양 관광열차
 - ✓ 일반 열차 운행과 운행노선 개발 (V,O,S)
 - ✓ V : 전 객차 창문형 개방식 형태
- ❖ 패키지형 관광
 - ✓ 해량을 비롯한, 다양한 패키지 열차 프로그램
 - ✓ 바다열차 : 삼척 시티투어버스 등 지역 연계
- ❖ CAR-Rail ...



1. 개요 : 관광철도

국내 운행중인 관광 철도 사례 비교

구 분	희암동굴 모노레일	섬진강 기차마을	땅끝 모노레일	피주영어캠프 노면전차	부천영상단지 노면전차	롯데월드 모노레일
차량 사진						
운행 구간 노선 연장	희암관광단지 517m	기차마을-가정역 10km	땅끝마을-전망대 355m	영어캠프내 1.2km	영상단지내 650m	롯데월드순환 1,320m
형식	모노레일	증기기관차	모노레일	노면전차	노면전차	모노레일
편성/ 정원	2량 1편성/40명	5량 1편성/312명	2량 1편성/40명	1량 1편성	1량 1편성	3량 1편성/18명
차량수	1편성	1편성	1편성	2편성	2편성	7편성
운행 시간	수시운행	약 70분	약 13분	수시운행	평일12/주말16	수시운행
최고 속도	60m/min	30~40km/h	60m/min	45km/h	15km/h	9.72km/h
운영 방식	삼척시	곡성군	해남군&한국모노레일 공동투자	경기영어마을	부천문화재단	롯데월드
개통 시기	2004.4.25	2005.2.10	2005.12.19	2006.03	2002	1986
요금	2,000원	5,000원	5,000원	2,000원 (캠프입장료)	2,000원	4,000원 (입장권 필수)
비고	레크피니언 방식	폐선활용 /테마공원	레크피니언 방식	현대식/고전식 복합운영	관광 및 촬영용	스위스 Intamin사 차량

1. 개요 : 관광삭도



구분	위치	거리 (m)	인원	소요 시간
웰리힐리 관광곤돌라	강원도 횡성군 둔내면	1,302	8	4분45초
덕유산 관광곤돌라	전라북도 무주군 설천면 만선로	2,659	8	15분
통영 관광케이블카	경상남도 통영시	1,975	8	10분
남산 케이블카	서울시 중구 회현동	605	38	3분
설악 관광케이블카	강원도 속초시 설악산로	1,128	50	5분
두륜산 케이블카	전라남도 해남군	1,600	51	8분
대둔산 케이블카	전라북도 완주군	927	50	5분

2. 철도시설과 역사문화관광 융복합

- ◆ **관광교통계획의 부재 (94)**
 - ✓ 관광계획 vs. 교통계획 (조사/수요예측,연계)
 - ✓ 도시계획 vs. 교통계획 ; 철도계획
 - ✓ 비즈니스 모델개발 부재
- ◆ **관광자원으로서의 교통수단 인식부족**
 - ✓ 기존체계 활용 vs. 네트워크 자원 부재
 - ✓ 접근교통수단 vs. 단지내 이동수단
 - ✓ 도시교통 vs. 관광교통



3. 역사문화관광과 철도교통기술 융복합 1

- ◆ 북한산 산악철도 개발을 위한 기획연구 (08)
 - ✓ 과거 군사도로 (680121) 일부 활용, 지하철 노선 (3-4)간 연계활용 제안
- ◆ 평창순환 대중교통망 노선선정 전략 (11)
 - ✓ 동계올림픽 선수촌과 단지연결, 2개 순환노선 제안
- ◆ 남원 / 지리산 산악철도 구축방안 (13)
 - ✓ 지리산 국립공원 산악철도 2개 노선 제안
- ◆ 봉화 증기기관 관광열차 운영 기본구상 및 타당성 조사 (13)
 - ✓ 증기기관차 / 영업선 관광열차 도입 운영방안 수립
- ❖ 정선군 철도관광사업 타당성 및 기본계획 (07, 97) : 활용 & 폐선
- ❖ 월미관광특구 관광전차사업 운영 타당성조사 (07, 12, 은하레일) : 기술 재검토



3. 역사문화관광과 철도교통기술 융복합 2

안정건물 **녹지 (2m)** **산책로 / 자전거길 (4m)** **녹지 (2m)** **안정건물**
계도부지 (8m)

정책연구
 남양원 연구위원(교통연구실)

페철도 따라 달리는 남북한강 자전거도로, 여행의 아이템으로 부상

자전거도로 이용자 조사

얼마나 만족 하십니까?

- 방문객 이용도
 - 충족치 > 부족·연민 > 가혹충만
- 방문객 만족도
 - 가혹충만 > 충족치 > 부족·연민

- 만족도 ★★★★★ 4.0점
 - 추천도 ★★★★★ 4.5점

이용 시 불편한 점은?

- 자전거도로시설 미흡
- 대피공간 부족
- 자전거 대여소 부족

※조사기간: 2014. 10. 14. ~ 10. 21. (7일간) 조사 결과

남북한강 자전거도로 특색

- 과거철도 노선을 지나는 특색있는 풍경
- 도봉머리, 서대원, 정안동 성곽 등 관광명소
- 산과 강이 어우러지는 수려한 자연경관

자전거도로 활성과 방안

- 어린이 참여형 프로그램 발굴 - 어린이 자전거 클럽 연계
- 자전거대여 교차만남서비스 도입
- 지역축제와 연계
- 자전거도로운영 마을기업 육성
- 소셜미디어를 활용한 서비스 제공

자전거도로 접근수단은?

- 자전거 25.54%
- 전철 28.62%
- 기타 45.84%

GRI 한국철도기술연구원

3. 역사문화관광과 철도교통기술 융복합 3



3. 역사문화관광과 철도교통기술 융복합 4

◆ 무가선트램

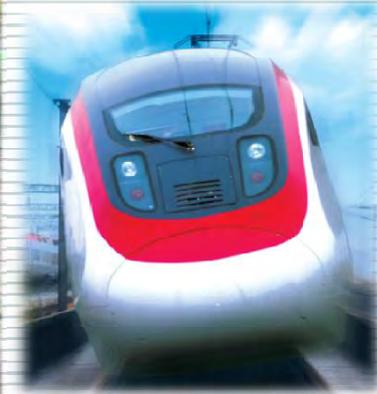
◆ 틸팅트레인

◆ 바이모달트램

◆ 산악철도

❖ 모노레일

❖ PRT 등 수요응답형 대중교통시스템 기술개발



3. 역사문화관광과 철도교통기술 융복합 5

Mandalay Bay Tram
Las Vegas, USA



Application: Casino
Start operation: 1999
Length: 838 m
Capacity: 3,200 pphpd*
Stations: 4

Air-Rail Link
Birmingham, UK



Application: Airport
Start of operation: 2003
Length: 585 m
Capacity: 1,600 pphpd*
Stations: 2

International Airport Link
Toronto, Canada



Application: Airport
Start of operation: 2006
Length: 1,473 m
Capacity: 2,150 pphpd*
Stations: 3

International Airport Shuttle
Mexico City, Mexico



Application: Airport
Start of operation: 2007
Length: 3,025 m
Capacity: 600 pphpd*
Stations: 2

MGM CityCenter Tram
Las Vegas, USA



Application: Casino
Start of operation: 2009
Length: 650 m
Capacity: 3,000 pphpd*
Stations: 3

Venezia People Mover
Venice, Italy



Application: Urban
Start of operation: 2010
Length: 870 m
Capacity: 3,000 pphpd*
Stations: 3

* People per hour per direction

4. 국내외 철도시설 관광자원화 사례 : 일본

- ❖ 와카사 철도의 인프라는 철도가 통과하고 있는 자치단체가 소유하고 있으며 와카사 철도주식회사 주주는 야즈 쇼(면에 해당) 39.4%, 와카사 쇼 27%, 돗토리 시 15%, 돗토리 현 9.6%, 기타 지역의 금융기관 10%를 소유
- ❖ 자본금은 1억 엔, 직원은 15명이며, 사장은 일반 공모에 의해 민간인 사장이 운영. 운임은 기본구간에서 100엔으로 매우 저렴



- ❖ 하야부사 역은 현재 무인역으로 운영되고 있으나 예전 역의 모습을 지키는 약 200명의 모임을 중심으로 철도자료관을 만들어 운영
- ❖ 철도자료관에는 1932년 만들어진 이후, 하야부사역의 흐름을 알 수 있도록 운임표, 시각표 등 자료와 지오라마 등으로 철도와 지역홍보
- ❖ 철도화물과 수화물 취급시 무게를 계량하는 예전 모습 그대로의 계량기 보존

4. 국내외 철도시설 관광자원화 사례 : 중국

中国数字科技馆
China Digital Science and Technology Museum

铁路博览馆

首页 | 铁路史话 | 运行基地 | 通信信号 | 铁路运营 | 机车车辆 | 高速列车 | 铁路人物 | 文物欣赏 | 术语词典 | 互动精品版

中国铁路的开创 (1876—1911年)

中国第一条铁路是1876年英商在上海至吴淞间修建的，较世界上第一条正式营业的铁路落后了51年。1881年清政府准许修建一条自唐山矿区至胥各庄10公里铁路，掀开了中国铁路建设的序幕。

1876年至1911年，清政府时期总共建成铁路9100公里，其中，京张铁路（北京至张家口）是第一条由中国人主持修建的干线铁路。

1876—1911年35年间，新增铁路9100公里，平均每年增加铁路260公里。

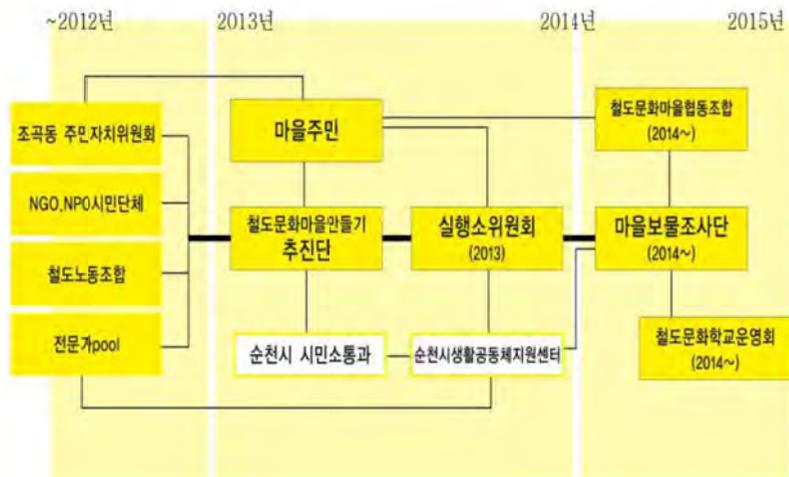
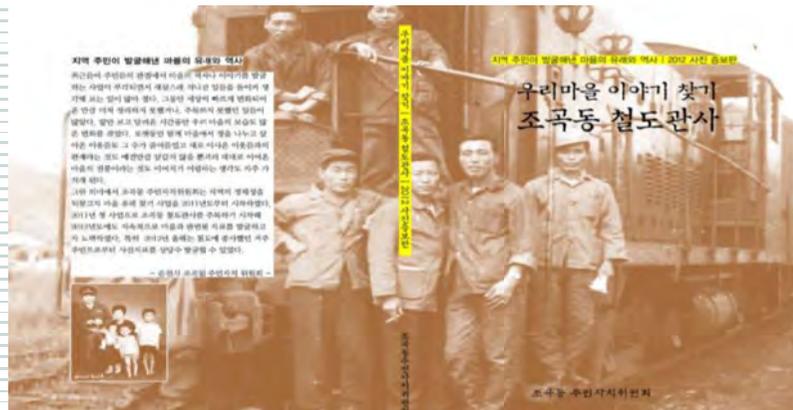
- 中国土地上第一条营业铁路——吴淞铁路
- 运行在吴淞铁路上的“先导号”蒸汽机车
- 中国自建的第一条铁路——唐胥铁路（1881）
- 滦河铁桥的“气压沉箱法”（1894）
- 火车邮政的开通（1895）
- 中东铁路“T”型铁路的修建（1897）

互动精品版

웹문서와 동영상
방식으로 접근

중국의 철도 기술을
각 분야별로 소개

4. 국내외 철도시설 관광자원화 사례 : 순천



세부사업명	사업기간	사업지역	주요사업 내용	추진주체
철도관사 게스트하우스, 철도마을박물관 조성	2013년 ~ 2015년	조곡동 철도관사 2채 (공가매입)	<ul style="list-style-type: none"> 철도관사 게스트하우스, 철도마을박물관 계획수립(2013) 관사매입/리모델링(2014) 마을주민 자율운영(2015~) 	철도문화 마을 추진단, 순천시
철도문화 아카데미, 마을보물 조사단 운영	2013년 ~ 2014년	철도마을 일원	<ul style="list-style-type: none"> 마을자원조사발굴(2013) 주민생애사발굴(2013) 마을보물지도/백서제작(2014) 	철도문화 마을 추진단, 마을보물 조사단
마을여행센터 운영, 마을해설사 육성	2013년 ~ 2015년	철도노조 사무실 (공간확보)	<ul style="list-style-type: none"> 마을사랑방조성 운영(2013) 여행자 센터화(2014) 마을여행안내디자인(2014) 마을여행해설사, 박물관 도슨트, 게스트하우스 운영자 육성(2014) 	철도문화 마을 추진단
바우하우스-마을예술학교, 문화돌봄 프로그램	2014년 ~ 2015년	철도마을 일원, 지역아동센터	<ul style="list-style-type: none"> 참여미술로마을가꾸기(2013) 마을예술학교개교(2014) 마을공방프로그램(2014,2015) 문화돌봄프로그램(2014,2015) 	마을예술 학교운영회 +지역아동 센터

4. 국내외 철도시설 관광자원화 사례 : 대만



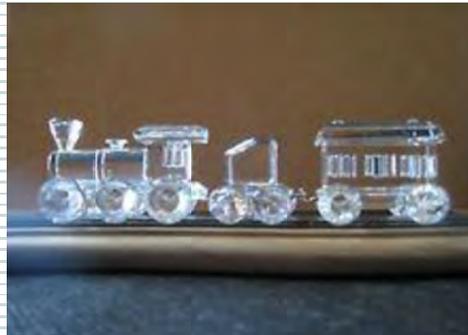
- ❖ 박물관으로 새로 태어난 일제시대 화물철도역, 다거우!
- ❖ 최초의 철도 중심지, 2008년에 폐쇄된 가오승항 철도역 위치
- ❖ 전통 일본식 외관, 일제시대 증기기관차



5. 제언

- ◆ 시설활용 판단, 역사문화와 수익성 균형 가능 판단
- ◆ 관광객 접근성 측면에서 개선된 관광교통 시스템 구축 필요성
- ◆ 관련 중심지 도로 (주변, 내부) 및 주차장과 대중교통 이용객을 위한 연계교통 등 관광안내의 매력도를 확보한 관광교통수단의 부족
- ◆ 역사문화관광 네트워크 수립, 친환경 보행네트워크 구축, 쉼터 및 볼거리 제공, 뱃길 네트워크 조성을 통해 녹색교통 네트워크와 연계
- ◆ 관광 노선의 정비와 관광교통환승센터로서의 기능을 추가한 환승센터의 건설, 고도의 특성과 매력을 강화시킬 수 있는 투어트램 등 운영

감사합니다!



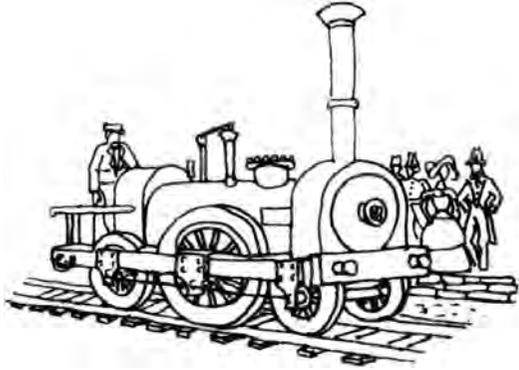
dsmoon@krri.re.kr

한국의 철도박물관 현황과 개선방안

2015. 12.



한국철도교통문화협회



목 차

- I. 한국철도박물관의 역사
- II. 한국철도박물관의 운영현황
- III. 한국철도박물관의 전시현황
- IV. 한국철도박물관의 역할과 문제점
- V. 외국의 철도박물관
- VI. 한국철도박물관의 개선방안
- VII. 군산시 철도박물관 개설과 운영 검토



1954년 군산초등학교졸업



1957년 군산중학교 졸업



1958년 군산역 통학시절



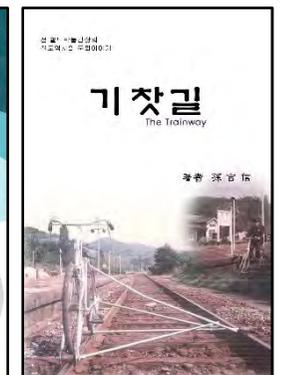
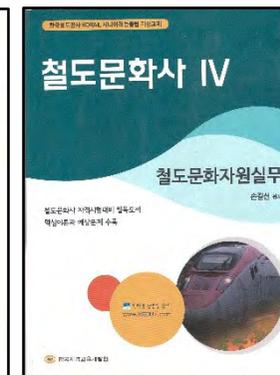
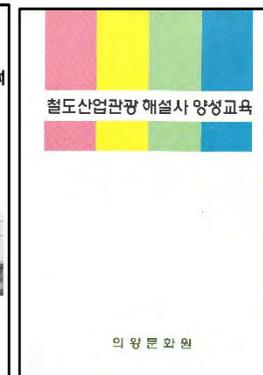
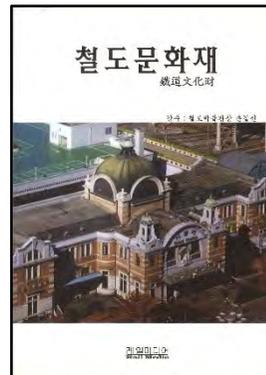
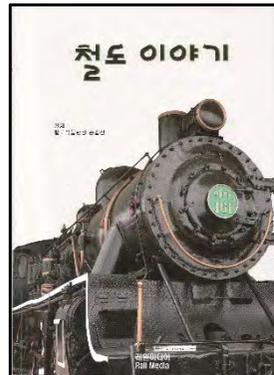
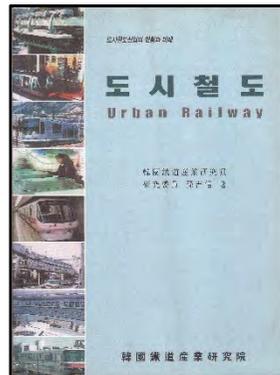
1988년 정읍역장 시절



교통카드개발 위한 호주출장



철도박물관학교 강의



각종 저서

I. 한국철도박물관의 역사

- 1935년10월 1일 남만주철도(주) 위탁경영 해제 조선총독부 직영 10주년 기념사업으로 철도종사원양성소 건물의 일부에 설치 개관

철도 창설 이후 각종 기념품, 사진, 서진, 전화기, 통표폐색기, 전호등, 신호등, 설계도면, 기관차 모형, 역사 유물 자료 등 700여점 전시

- 1945년 8월15일 해방으로 철도운영 담당 미군정청 운수부에서 관리
- 1948년 8월15일 대한민국 정부수립 교통부에서 인수 운영
- 1950년 6월25일 한국전쟁으로 전시품 대부분 소실 및 인멸되어 폐관
- 1980년 9월18일 철도창설 81주년 철도박물관 건립 필요성 제기
- 1981년 4월 7일 철도청 산하 단체 흥익회 사옥 5층 건립 1, 2층 철도 박물관 활용 계획→ 예산부족으로 3층 건축→ 박물관 설립 무산
- 1981년10월15일 용산소재 교통공무원교육원 내 철도고교 실습장 4층 103평에 전시장 설치하여 철도기념관 개관, 495점 전시
- 1984년 6월 건립 추진위원회 구성 경기도 의왕시에 신축계획 수립
- 1986년12월 4일 착공→ 1987년12월31일 완공

부지28,083m², 본관2,857m² : 지하1층, 지상2층 철근콘크리트, 2,377백만원 소요

○ **1987년 3월 철도박물관 건립 추진 위원회 구성**

위원회→ 철도유물 발굴 및 수집과 전시실 배치, 내부시설 담당
실무반→ 전시자료 범위 선정, 전시물 제작 및 구입에 관한 사항 담당
전담반→ 전시규모와 전시시설 등에 관한 사항 담당

○ **1988년 1월26일 개관**

철도역사실1,051점, 철도차량실510점, 전기·신호·통신실295점, 보선·건설·건축실168점, 운수·운전실860점, 미래철도실65점, 기관차 모의운전실, 모형철도 파노라마실, 시청각실과 각종 실물차량 전시 옥외전시장 등 총 3,569점 전시

○ **1993년 8월 도심에서 떨어져있어 여객접근 용이한 서울역에 박물관 건립 여론→ 열차사소 이전 공간 활용 서울역문화관 설치방침 결정**

○ **1994. 9.15일 서울역문화관 내부공사 착공 1995년 5월31일 완료**

예산 문제로 1996년 내부 전시 설계, 전시대 등 내부 구조 시공
(주)시공테크 시공과 전시품 제작 담당, 액자 및 패널제작 예성기획 담당

○ **1997년 4월 1일 서울역문화관 개관**

전시관236평 / 전시실139평(안내실, 운수·전기실, 역사실, 차량실, 시설실), 고속철도홍보관 58평, 휴게실 8평, 시설실 31평, 공사비 224천만원 소요

○ **2003년말 서울역문화관 폐관 의왕시 철도박물관으로 통합**

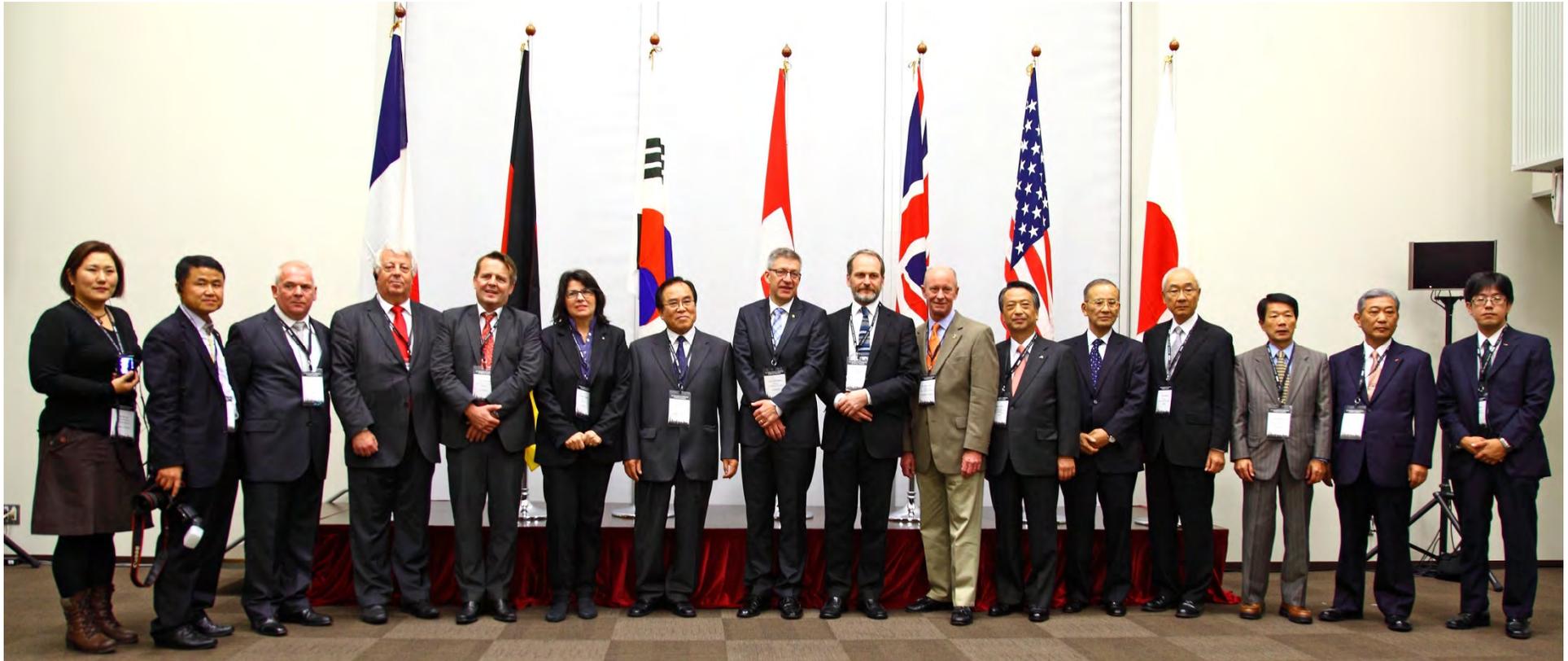
II. 한국철도박물관의 운영현황

- 1988.01.26.~2000.12.31. 철도청직원 배치 운영
- 2001.01.01.~2003.12.31. 운영위탁 : (주)한국철도신문
- 2004.01.01.~2014.12.31. 운영위탁 : (사)철우회
운영인력 : 14명(관장1, 사무1, 학예4, 매표1, 경비3, 야외청소2, 본관청소1, 기념품점1)
- 2008.10.17. 등록문화재 지정 '대통령전용객차 외 8점'
- 2010.02.01. 1종(전문) 박물관 등록
- 2013.01.01.~운영위탁 : (주)이브릿지
운영인력 : 12명(관장1, 사무1, 학예3, 매표1, 경비2, 야외청소2, 본관청소1, 기념품점1)
- 2013.11.06.~11.08. 제1회 세계철도박물관회의(도쿄) 참석

Ⅲ. 한국철도박물관의 전시현황

구분	실명	수량	비고
1 층	역사실	1,349	각종 사진자료, 모형, 최초사용 레일 등
	차량실	477	각종차량모형, 모형, 차량의 변천모형 및 사진 등
	운전체험실		가상 기관차 운전 체험장비
	모형 파노라마실		증기열차부터 고속열차모형 주야간 운행
2 층	전기·신호·통신실	574	신호기, 폐색기, 건널목설비, 교환기, 무전기 등
	시설·보선실	240	레일, 침목, 보선장비, 건축물설계도, 건물사진 등
	운수·운전실	1,738	승차권류, 제복, 날자기계, 전호등, 승무원비품 등
	미래철도실	54	각종 고속철도 모형, 고속철도역사 사진 등
옥외 전시장		68	증기기관차, 디젤기관차, 객차, 화차 등 실물
합 계		4,500	

V. 외국의 철도박물관(제1회 세계철도박물관회의 소개)



1911년 : 일본철도박물관기획

1913년 : 11.6~11.8 일본철도박물관주관 제1회세계철도박물관회의 개최

참가 : 독일철도박물관장, 미국Baltimore & Ohio철도박물관장, 스위스교통박물관장, 영국 국립철도박물관장, 프랑스철도박물관장, 일본철도박물관장, 일본교통과학관장, 일본 규슈철도기념관장, 일본리니아철도관장, 한국철도박물관장 등 **7개국 10개 박물관장**



주요 발표내용

독일 : 1899년 개관한 세계 最古 철도박물관으로
철도직원 출신 30만명 회원가입 운영지원

미국 : 연간 운영비 1,000만달러 1/3 입장료 총당,
1/3 기관보조금, 1/3 기부금으로 총당

스위스 : 인구의 10% 방문, 운영예산 - 50% 입장료, 10% 정부보조, 40% 기업 지원

영국 : 런던 부지 부족, 1975년 요크에 설립, 연간 입장인원 700만명,
세계 最古의 기관차(Puffing Billy) 보유

프랑스 : 1971년 철도경영인협회 설립하여 프랑스 국철의 문화유산 위탁관리,
철도차량 100여대 전시 유럽 최대 철도박물관,
운영비 - 수입금 60%, 정부 및 지자체 지원 40%

사이타마市 시우미주(清水勇人)시장 : 오미야(大宮)구 철도박물관 건립지원
한국 철도박물관 방문 2시간 벤치마킹

규슈철도기념관장 : 시에서 철도기념관 건립 지원, 시예산으로 운영 및 관리 담당

※ 제2차 대회 : 2015년 독일철도박물관 개최 합의

공동 테마 : ① 차량의 전비방법 ② 자원봉사자의 활용 ③ 관람객 확충
방안 ④ 철도박물관의 미래 ⑤ 재정문제 해결방안 ⑥ 미래
철도 발전방안 ⑦ 홍보에 소셜미디어 활용

VI. 한국철도박물관의 개선방안

설립주체

국가 또는 지방자치단체
기업(영리목적 설립 제외)

운영주체

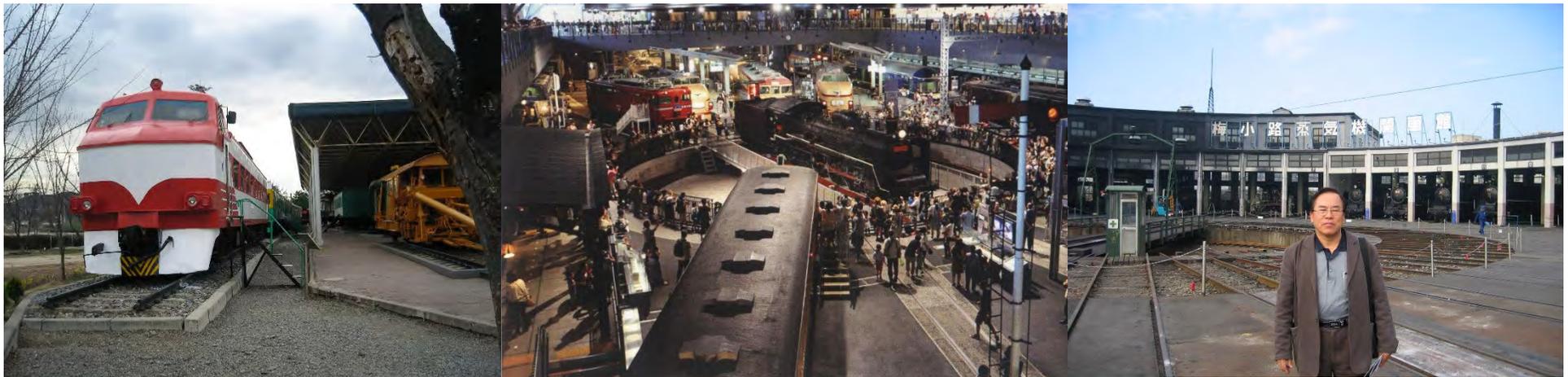
설립기관
학교, 관련 연구기관 또는 전문인 단체

설립위치

접근 편리성 및 지역별 분산 필요

전시내용

전문 특수 박물관으로서의 기능



Ⅶ. 군산시 철도박물관 개설과 운영 검토

철도역사

1912. 3. 6. 군산~익산간 개통

1931. 7.12. 군산항역 개통(충남선 도선연락)

1955. 6.11. 군산~비행장간 옥구선개통

2008. 1. 1. 장항선 연장 개통, 역사이전



설립위치

철도박물관 특성상 기존 철도와 연결 가능지역 필요 : **국립철도테마랜드** 예상지

접근수단

각종 교통수단 이용 가능 및 충분한 주차공간 확보 필요

장항선 KTX운행 등 철도 고속화 추진 필요

용산~군산간 226.4km 새마을호 **3시간** 소요

용산~익산간 248.9km KTX **1시간15분** 소요

송산~홍성간 서해안선 고속복선전철 신설

⇒ 수도권 아닌 지방 도시간 노선으로 기대효과 미흡 예상

국립철도테마랜드 조성 국립철도박물관 유치 추진

지방 도시간 유치경쟁 심화 : 17개 도시 후보지 선정 신청 중

⇒ 시립 철도테마랜드 조성 운영 검토 필요 : 삼척시 레일바이크 운영 사례

※ 정동진 시간박물관 설치 운영사례



감사합니다

1882년 말이 끌었던 궤도객차

군산지역 철도의 역사성과 사회경제사적 의의

김민영(군산대)

1. 글을 시작하며

근대로의 이행기, 한국의 전통적인 경제사회구조에 변화를 가져다준 직접적인 요인은 한편에서는 개항과 무역에 따른 세계자본주의 시장경제체제로의 편입이며, 다른 한편에서는 철도 등 새로운 운송수단의 출현이었다. 그리고 그 전제가 개항장 및 개시장을 설치함으로써 시작되었다면, 후자는 철도부설을 의미한다. 그러한 측면에서 바라볼 때, 군산은 1899년 5월 1일에 개항한 호남 및 중부권의 대표적인 항구이다. 또한 1912년 호남선과 함께 군산선이 개통되었고, 1931년에는 금강 건너편에 장항선까지 이어진 역사적인 장소이다.

군산이 개항을 한 바로 그 해, 1899년 9월 18일 경인선의 노량진-제물포간에 33.24km가 개통된 이래 이미 1세기의 역사를 훌쩍 넘긴 한국철도. 그간 철도가 야기한 교통혁명은 가히 팔모할만한 것이었다. 한마디로 한국의 근현대경제사의 영육을 싣고 민족의 애환과 환희를 함께 해왔다고 할 수 있다.

때론 만주를 비롯한 일본 등지로의 인력동원과 식량반출을 비롯하여 대륙침략을 위한 자원 동원 등 인적·물적수송의 파이프라인으로 이용되었다. 그런가 하면 해방 이후에는 복구물자의 수송에, 그리고 경제개발기에는 성장의 견인차 역할을 해왔다. 그러한 가운데 2004년 4월 1일에 출범하여 한국철도사의 신기원을 열었던 고속철도(KTX)도 이미 10주년을 넘어섰다. 이후 TCR, TSR 등 유라시아 이니셔티브와 중국의 일대일로 등과 연계되는 글로벌시대를 맞이하며 고속 주행중이다.

물론 1999년 한국철도 100년을 기념하며 책지와 연구논문 등이 나왔으나, 이는 어디까지나 전체사 내지 중앙사 중심에 치우쳐 있었다. 따라서 철도 특히 각 지선과 그 지역의 사회경제사를 접맥시켜 ‘지역에서 바라본 철도’를 연구하는 것은 글로벌시대를 맞이한 지금 더욱 중요한 과제라 생각된다.

이미 십여 년 전 이러한 연구 기획에 관심을 갖게 되었던 것도 개통 100년을 넘고 있는 한국철도의 역사 가운데 지역에서 바라본 철도의 사회경제사적 의의를 정립하고, 나아가 철도와 지역의 사회경제적 변동과정을 살펴, 철도를 지역사회경제사와의 접맥 속에서 재검토하고자 하는 뜻에서였다.

이러한 연구의 모티브를 제공하고 있는 군산선은 비록 익산에서 군산에 이르는 24.7km의 비교적 짧은 지선이지만, 1912년 3월 6일 호남선 강경-이리와 동시에 개통되어 이미 1899년에 개항한 군산항의 쌀 등 방대한 물동량과 여객 수송에 지대한 역할을 수행했다. 따라서 중요한 지역사회경제사적 의의를 지니고 있다.

또한 경부선 천안역을 기점으로 충청남도 서부 해안가로 남하하여 전라북도 군산의 대안인 장항에 이르는 장항선은 1931년에 개통된다. 이 철도는 충청남도를 종단하여 넓은 농지와 곡곡이 많은 해안선을 지나며 서해안의 해륙산업발전에 중요한 역할을 하였다.

1910년대와 1930년대라는 서로 시기를 달리하여 개통된 이 두 철도가 금강하구둑 철교를 통해 2008년 연결되었다. 그런데 이에 대한 계획이 이미 1930년대에 논의되고 있었음을 상기하면 새삼 역사의 유구함이 느껴진다.

목록히 철도의 안전운행을 위해 노고를 아끼지 않고 있는 구 군산선과 장항선 각 역의 역무

원, 특히 귀중한 역사(驛史)를 흔쾌히 제공해 주신 군산역 관계자 여러분께 새삼 깊은 경의를 표하고 싶다(<사진 1> 및 <표 1> 참조). 100년의 역사(歷史)를 넘긴 군산선의 발자취를 고스란히 담고 있는 자료와 그 흔적만 남기고 있는 간이역의 역사(驛舍)와 지역에 산재한 폐철도의 활용 역시 중요한 과제라 생각된다.¹⁾

<사진 1> 群山驛史의 표지와 역대역장



<표 1> 군산역의 역대 역장 및 재직기간

재직기간	신분	성명	재직기간	신분	성명
1902. 3. 6 ~ 1912. 11. 19	서기	岡村 孝	1912. 11. 19 ~ 1915. 3. 15	서기	河本國三郎
1915. 3. 15 ~ 1917. 5. 31	서기	瀧野一道	1917. 5. 31 ~ 1919. 5. 13	직원	楠舊一
1919. 5. 13 ~ 1923. 11. 9	직원	吉川藤平	1923. 11. 9 ~ 1928. 12. 1	서기	間瀬正治
1928. 12. 1 ~ 1931. 3. 23	서기	落合一	1931. 3. 23 ~ 1935. 3. 9	서기	渡邊金記
1935. 3. 9 ~ 1941. 2. 19	서기	森川貞三	1941. 2. 19 ~ 1942. 4. 27	서기	藤原龍一雄
1942. 4. 27 ~ 1945. 11.	서기	村上義彦	1945. 12. 1 ~ 1947. 10. 18	6-4 사무 관	최재봉

II. 지역의 사회경제사연구와 철도

1. 지역의 사회경제사 연구의 의의

최근 들어 인문사회과학의 연구에 있어서 구체적인 삶의 장으로서의 '지역사회'(地域社會)에 대한 관심이 고조되고 있다. 본 연구 역시 기본적으로는 '지역사회'에 대한 관심으로부터 출발한다. 지역사회는 역사적 상황에 의해서 구조화된 공간이므로, 지역사회 그 자체로 설명되는

1) 그동안 없어진 개정역, 군산항역은 물론 그 기능이 다한 임피역사, 구 대야역사의 다양한 활용도 향후의 과제라 생각된다.

것이 아니라 시간의 변화에 따른 지역사회 내의 사회경제적 관계의 변화를 중심으로 설명되어야 한다.

일반적으로 지역연구는 세 가지 차원으로 나눌 수 있다. 첫째 새로운 계급관계를 만들어내는 노동-지분관계 중심의 분석, 둘째 이의 사회적 관계 형태인 산업과 제도, 사회조직 중심의 분석, 셋째 문화, 정치, 이데올로기와 같은 상부구조 중심의 분석이 그것이다. 그러나 지역사회는 이들 분석의 차원을 상호 연관시켜 분석함으로써 총체적으로 바라볼 수 있다고 생각한다.

즉 지역사회에 대한 이해는 결국 이러한 변수들로 구조화된 전체 사회의 실체에 대한 이해로부터 도출되어야 할 것이다. 이러한 지역사회에 대한 연구를 근대의 형성기에 맞추었을 때, 이는 국가라고 하는 전체적 수준에서의 근대 형성 논의로부터 지역사회 수준으로 확산시켜야 함을 의미하며, 이는 지역적 특수성을 바탕으로 19세기말부터 20세기에 걸쳐 근대의 형성 및 그 수용에 대한 새로운 이해를 가능하게 할 수 있을 것이다.

돌이켜보면 특히 1980년대 이후 지방차, 지역사 혹은 향토사에 대한 관심이 고조되기 시작했다. 이 같은 현상은 무엇보다 그간 중앙사 중심의 역사 서술에 대한 반성, 지방자치제의 실시에 따른 지역의 재조명에 대한 지역차원의 관심의 고조, 더욱이 21세기 특히 새천년을 맞이하며 그간의 산업사회로부터의 탈출구조서 우리가 공통적으로 갖게 되는 하나의 사고와 방향, 이른바 '회고적 미래(retro- future:옛날을 그리워하는 미래)의 경향' 등에서 찾을 수 있지 않을까 생각된다.²⁾

이 같은 조류는 학계에도 연계되어, 이른바 지방사연구의 방법론이나 문제의식 등을 정리하기 위한 다각적인 시도가 이루어지고 있는 실정이다. 이 가운데 본 연구와 관련하여 군산지역의 경우를 보더라도 꾸준한 연구가 진전되고 있었다고 할 수 있다.

바로 이러한 배경에서 근래 지방사연구의 촉진과 함께 다음과 같은 문제의식이 제기되고 있다. 즉 지역의 사회경제사 연구는 현재적인 관점에서 과거를 대상으로 인간의 사회경제생활을 탐구하는 학문이지만, 이 때 인간은 고립무원의 존재가 아니라 '일정한 공간'·'지역'에 기반을 두고 생활하는 사회적 존재이고, 또한 여기에서 '지역'이란 인간이 생활하고 변화시키는 '현장'이므로, '경제사회와 생활의 공간=현장으로서의 지역'을 항상 시야에 넣어야 한다는 것이다. 시간과 인간과 공간을 중심으로 한 로컬리티 인문사회과학이라 할 수 있겠다.

요컨대 현재 지방사 연구의 수준은 민족 전체사의 구체적이며 사실적인 재구성을 위한 지역적 차원에서의 사례와 자료의 발굴·정리 수준에 이르고 있다. 따라서 향후 개항기, 일제 강점기는 물론 20세기 전반에 걸쳐 지역사회 단위에서의 토대(economic base)에 관한 연구의 방향은 단순히 있었던 '사실의 발굴'에 그치지 않고, 지역사회 및 지역주민이 어떻게 변동·변화해왔는가를 더욱 심도 깊게 분석해야하는 것이 요구되고 있다.

2. 지역의 근대성 수용과 사회간접자본, 철도

근대시기를 중심으로 지역의 사회경제사에 관한 연구를 살펴보면, 대체로 사회경제적 변동과 민중생활 그리고 사회운동의 전개에 관한 연구에 집중되어 왔음을 알 수 있다. 또한 시기별로는 개항 관련 연구에서 시작하여 근·현대 지역의 사회경제 실태 및 구조변동에 관한 연구

2) 즉 공업사회의 폐해에 찌든 인부가 그들 생명의 원천이요, 고향인 지역에 대한 동경과 그리움을 갖는 것을 말한다. 이러한 경향은 확립화된 근대사회에의 반별, 미래에 대한 불안, 뿌리가 없는 것에 대한 자기반성 등과 같은 동기에서 지역, 역사, 문화유산 등에 대한 관심의 고조로 연결되고 있다.

가 진행되었다.

특히 근·현대 호남지역과 관련된 최근의 연구동향은, 지역의 사회경제사를 민족사회운동의 기반이라는 관점에서 정리하는 추세였다고 생각된다. 즉 그간 호남지역의 사회경제사 연구는, 우선 주제별로 보았을 때 한편에서는 지역사회의 변동과 민중생활, 다른 한편에서는 지역의 민족사회운동의 전개로 요약할 수 있을 것이다.

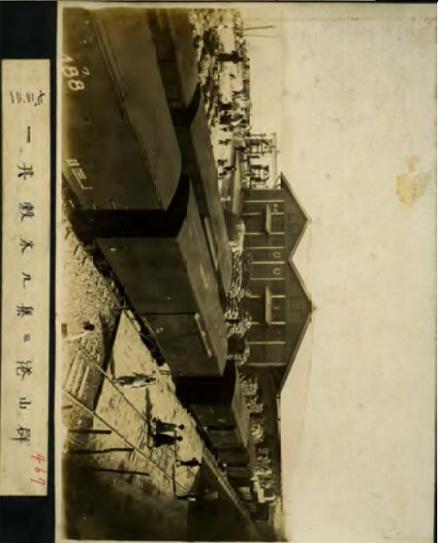
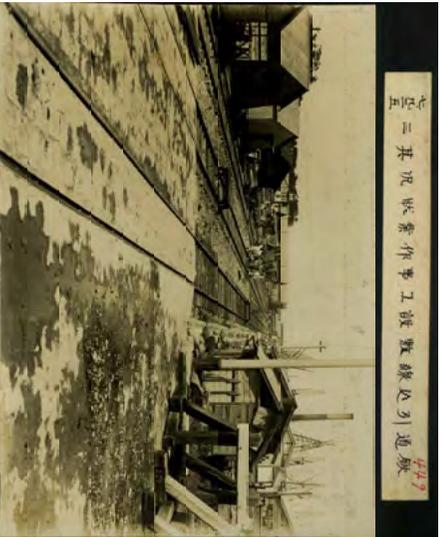
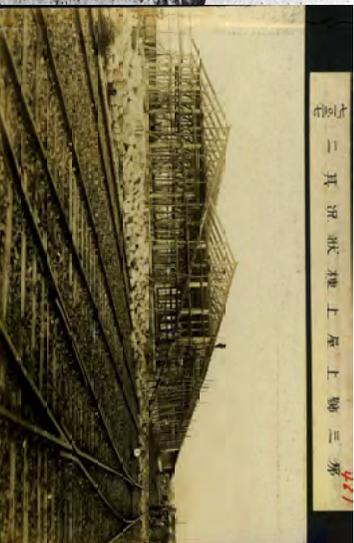
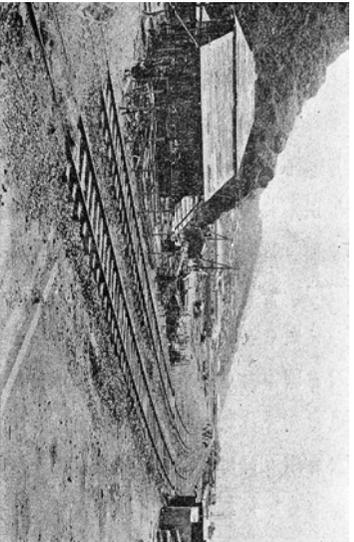
이를 보다 구체적으로 살펴보면, 우선 지역사회경제의 변동 및 민중생활사와 관련해서는 일제의 식민지 수탈기구와 일본인 이민촌, 일제의 토지 및 미면 약탈, 일제 식민지 수탈정책의 지역적 전개, 일본 독점자본의 진출, 농업생산 및 농지 소유구조의 변동, 지주제와 농민생활, 도시변동 등으로 분류할 수 있다.

또한 민족사회운동사와 관련해 보았을 때에는 군산 및 목포항의 개항 관련 연구에서 시작하여 이후 농민운동, 노동운동, 신간회운동, 기타의 민족사회운동에 대한 연구로 확산되어 갔으며, 금후 이에 대한 심화연구가 절실히 필요한 시점이라 생각된다.

그러나 이와 같은 지역사회의 사회경제적 토대에 관한 연구가 정작 지역사회의 근·현대의 형성을 총체적으로 해명하려는 기초 작업으로 진행되는 경우, 실제로는 철도, 항만, 도로 등 근대적 시설 및 사회간접자본의 형성과 그 수용, 나아가 이에 따른 사회경제의 변동 과정 등에 대한 총체적 연구가 불가피하다고 할 수 있다.

특히 근대시기 한국의 철도는 한일 양국간에 존재했던 침략과 저항, 지배와 동화, 개발과 수탈, 억압과 성장 등의 상극관계를 한 몸에 간직하고 있었던 민족모순의 핵심 고리 가운데 하나로 인식될 수 있기 때문이다(정재정, 1999).

<사진 2> 군산선과 군산항 철도 연결공사 과정



우선 군산선은 비록 이리(현재의 익산)에서 군산에 이르는 24.7 km의 비교적 짧은 지선이지만 1912년 3월 6일 호남선 강경에서 이리에 이르는 구간과 동시에 개통되어, 이후 군산항의 쌀 등 물동량과 여객 수송에 지대한 역할을 수행하여 독특한 지역사회경제사적 위치를 차지하고 있다.

또한 장항선은 충남의 교통요지인 천안과 금강하구의 장항을 잇는 서해남부의 종관철도로 총연장 144.2km이다. 본래 국철이 아니라 조선경남철도주식회사에 의하여 충남선이라는 이름으로 1931년에 건설된 사설 철도선이었다.³⁾ 1945년 5월 사설철도 및 부대사업 일체에 대한 국유화조치(1945. 5. 10)로 국유화되었다.⁴⁾

그간 한국의 철도에 대해서는 일본의 철도정책(부설권 탈취, 노선과 궤간의 선정, 간선철도망의 선정), 철도부설과정(토건업의 활동, 토지수용, 노동자동원) 등이 중심적으로 연구되었으나, 상대적으로 철도 연선의 사회경제적 재편(소문송업 등) 과정에 대해서는 연구가 부족한 실정이었다. 즉 철도의 개통으로 종래 강운과 장시를 중심으로 형성되었던 상품의 이동로가 철도 연선을 기축으로 하여 재편성되고,⁵⁾ 또 철도 정거장이 일본인의 이민과 일본 상품의 침투 거점으로서 확립되어가는 과정에서 철도의 개통과 각 지역에서의 근대성 수용 및 그 사회경제적 변용에 대해서는 과제로 남아 있는 것이다.

이처럼 19세기말에서 20세기 전반기에 걸친 시기, 지역을 중심으로 하는 ‘근대성의 지역적 수용과 전개’에 대한 논의는 극히 부족한 실정이었으며, 특히 ‘철도와 지역의 사회경제사’라는 측면에서의 논의는 아직 불충분한 상황이다. 즉 이를 지역사회의 발전과의 관계에서 총체적으로 해명하려는 종합적 연구가 절실히 요망된다고 하겠다.

III. 군산선 개통의 사회경제사적 의의

1. 호남선 개통과 그 의의

호남선의 건설이 화제에 오르기 시작한 것은 1896년 포랑스가 한국 정부에 대해 경의, 경원 철도와 함께 이 철도의 부설권을 요구한 때부터이다. 당시에는 서울에서 목포 사이를 연결한다 하여 ‘경목철도’라 불렀다. 이러한 포랑스의 요구에 대항해 다른 열강들도 이 철도에 관심을 기졌으나 일본이 가장 적극적이었다.

그러나 한국 정부는 열강의 경목철도 부설권 요구를 거절하였다. 그리고 1898년 6월 이 철도를 정부가 직접 건설할 것을 결의하고, 이를 포·영·일 등 각국 공사에 동보했다. 일본 정부와 호남지방의 일본인들은 이에 대해 맹렬히 공작을 펴는 등 부설권을 획득하기 위한 공작을 전개했다.

한국 정부는 경인철도가 기공될 즈음인 1899년 봄 경목철도의 자력건설계획을 거듭 확인하였다. 그리고 1904년 5월 호남철도주식회사를 설립하여, 충청남도 직산에서 강경·군산에 이

3) 이후 정항선으로 그 명칭에 바뀌게 된다.

4) 이 철도는 천안에서 온양을 거쳐 정항까지 충청남도의 평야지대를 남북으로 가로질러 가면서 예산, 홍성, 광천, 대천 등이 지방의 주요한 도시들을 거의 지나고 있어 충청남도 남서부지역 특히 현황해편 서해안시대의 매우 중요한 교통축으로 되고 있다.

5) 철도 주변 지역은 일본인이 집중적으로 거주하는 곳이였다. 1913년 국내 거주 일본인은 27만 2,000명이었고, 이 중 70%인 19만명이 철도 연변에 거주했다. 일본인들은 역세권의 요지에 지리 잡고 상업의 실권을 장악해 나갔다.

르는 철도와 공주-목포사이의 철도 부설권을 철도원에 청원하였다.

한편 일본은 한국인이 이 철도를 건설하려 해도 거대한 자본이 소요되는 대사업이기 때문에 도저히 불가능할 것이라 판단하고, 자본을 빌려주어 부설권을 매수하려는 계획을 구사하였다.

6) 일본이 호남선에 착각했던 이유는 이 철도가 정부선과 경영상 경쟁의 위치에 있기 때문에 자신의 이익을 극대화하기 위해서는 아무래도 호남선을 정부선과 연결시키는 것이 좋다고 판단했기 때문이다.

결국 호남철도를 자력으로 건설하려는 꿈은 일제의 압력에 의해 물거품이 되고 만다.⁷⁾ 일제는 한국 정부를 위협하여 을사조약을 맺고 한국에 통감부를 설치하여 외교는 물론 내정까지도 심하게 간섭하였다. 일제는 군사상 중대한 의미를 가지고 있는 철도 건설을 개인에게 허가할 수 없다고 판단하니 그 인가를 취소하라고 한국 정부에 압력을 가하였다. 한국 정부는 일제의 경고를 무시하지 못하고, 호남철도주식회사에 대한 특허를 취소하였다. 그리고 1909년 5월 호남철도 주식회사에 대한 보상으로서 129,000여圓을 지불하였다.

호남선은 경부선 대전 정거장에서 시작하여 가수원, 두계를 거쳐 논산·강경 평야를 관통하여 금강변의 망망한 전주 평야를 동쪽으로 휘감아 돌아 이리에 이른다. 이곳에서 넓은 평야를 횡단하여 김제 평야의 동쪽으로 나아가 전라남북도 경계에 솟은 노령산맥을 뚫고 광주 평야를 지나 송정리로 나아간다. 그리고 나주·영신포·학교 등지를 거쳐 목포에 이른다. 본선은 161.3마일, 지선은 이리 정거장에서 분기하여 군산항에 이르는 14.3마일, 합계 175.6마일이다. 본선이 통과하는 지역은 충남·전북·전남의 3도에 걸치고 전주 평야를 비롯하여 수많은 기름진 들판을 아우른다. 이 평야들은 금강, 만경강, 동진강, 영신강 등의 유역에 속하여 한국의 곡창 지대를 이룬다.⁸⁾

2. 군산선과 지역의 사회경제적 변화

군산선은 비록 이리(현재의 익산)에서 군산에 이르는 24.7km의 비교적 짧은 지선이지만 1912년 3월 6일 호남선 강경에서 이리에 이르는 구간과 동시에 개통되었으며, 이후 군산항의 쌀 등 물동량과 여객 수송에 지대한 역할을 수행하는 등 독특한 지역사회경제사적 의미를 지닌다.⁹⁾

- 6) 한국인이 열렬하게 철도 자력 건설 운동을 전개한 것과 비례하여 이를 저지하려는 일본측의 방해 공작도 치열하게 전개되었다. 1906년 겨울 일본측은 조치원에서 목포까지 선로 측량에 나섰다. 그리고 1907년 9월부터 1908년 5월까지 2개 반으로 나누어 다시 선로 답사를 실시했는데, 하나는 군산에서 목포까지, 다른 하나는 군산에서 조치원까지 측량을 끝마쳤다. 이 답사 노선은 조치원에서 연기, 태교를 거쳐 공주 동쪽 1마일 지점에서 금강을 건너 노성을 지나 목포 및 군산에 이르는 것으로서, 조치원·목포 사이 161마일, 군산지선 13마일 합계 174마일 반의 노선이었다.
- 7) 군산·목포 지방의 일본인 거류민들은 기성동맹회 또는 목포변영회 등을 만들어 거류민단, 상업회의소, 전남농회 등에 압력을 가해 호남철도기성회를 조직하였다. 그리고 서울·인천·용산·군산 등 각 지방의 거류민단과 합세하여 일본에 의한 호남철도 건설을 강력하게 요구하였다. 그 결과 한국인에 의한 호남철도 자력 건설은 좌절되고, 일본에 의해 호남철도가 건설 건설되게 되었다.
- 8) 1910년 5월, 261.3km에 달하는 대전-가수원-두계-연산-논산-강경-함열-황등-이리-(지경-군산)-부용-김제-태인-정읍-사기리-신흥리-장성-임곡-송정리-나주-영산포-고막원-학교-몽탄-삼향-임성리-목포의 간선(161.3마일)과, 24.8km의 이리-군산의 지선(14.8마일)을 선정하였다. 그리고 조선총독부가 설치된 직후인 1910년 10월부터 공사에 착수하여 1914년 1월에 완공하였다. 이 공사에 투입된 자본은 모두 988만圓이었다.
- 9) 또한 당시 군산부에서는 경영사업으로 국철 군산항역에서 해방정에 이르는 구간의 임시철도 연장 1km 구간

그렇다면 군산선의 개통은 지역경제사회에 어떠한 영향을 끼쳤을까. 첫째 무엇보다 여객수송에 중요한 역할을 수행한다. 물론 당시 군산에서 전주까지는 지방에서는 보기 드물게 신작로인 전군도로가 있었지만 군산역은 여객수송에도 지대한 역할을 담당한다. 당시 객차는 1등에서 3등칸이 있었다. 1912년 군산역 개통 이후 여객수송의 추이를 살펴보면, 전체적으로 승차인원과 하차인원이 비슷한 수를 나타내고 있다. 이는 철도가 군산을 중심으로 하는 지역민들의 생활상에 깊숙이 자리 잡아가고 있었던 것을 알 수 있다. 뿐만 아니라 대부분 3등칸을 이용하고 있어 일반인들의 중요한 수송 수단이었음을 짐작할 수 있다. 더욱이 1912년 개통 당시 각각 6만명을 상회했던 승하차 인원은 10년 뒤인 1922년에는 연인원 각각 20만명을 넘는다. 특히 태평양전쟁 시기인 1943년에는 승하차 연인원이 각각 60만명을 넘어 군산선 개통 이래 가장 많은 승하차인원으로 기록된다. 이러한 여객수송은 해방이후에도 크게 줄지 않아 승하차 연인원은 각각 50만명을 넘나드는 숫자였다.

둘째 군산선의 화물 수송의 역할이다. 같은 기간 수하물의 도착과 발송도 누증하여 1940년 경에 최고치에 이른다. 또한 도착과 발송 화물은 1912년 3만톤을 시작으로 전시하인 1940년 경에 합계 40만톤을 상회하여 절정에 달했음을 알 수 있다.

주요 발송화물과 도착화물은 시대별로 편차를 나타내고 있는데, 우선 발송화물을 보았을 때, 전체적으로 1920년대까지는 소금과 면포, 콩깻묵, 석탄이 우세하다. 1930년대에 들어와서는 발송 화물 가운데 비료가 늘고 있어 주목된다. 전쟁이 치열해지기 시작한 1930년대 후반이후에는 군용품이 늘고 있다. 한편 군산선의 공산품 발송 화물 등은 외지에서 군산항으로 전적되어 왔던 것으로 당시 군산지역의 물동량을 알기 위해서는 군산역 뿐 아니라 군산항역은 물론 군산항과 장항역 등도 함께 살펴야 함을 알 수 있다. 즉 1899년 개항된 군산항과 1912년 개통된 군산선의 군산역 및 군산항역, 그리고 1931년에 개통된 금강 건너의 장항선은 하나의 세트로서 이 지역의 물류를 담당하고 있었기 때문이다.

특히 당시 비료의 수송은 산미증식을 위해 매우 중요했다. 비료의 수송 방향은 크게 보아 두세 갈래로 나뉘어졌다.¹⁰⁾ 그 가운데 가장 중요한 것은 각 철도의 종단방향인 군산을 비롯하여 인천·목포·부산 등으로부터 상륙하여 철도 연선의 농촌으로 파급되는 길이었다. 여기서 수송되는 것은 일본산과 기타 국산의 인조 비료나 콩 지게미, 깻묵, 생선 지게미가 주류였다. 군산으로 부터는 신태인 김재 이리 정음 함열 논산 전주 삼례 등지로, 인천으로부터는 충북선 철원 경성 수원 경남선 경동선 평택 등지로, 목포로부터는 담양 광주 장성 송정리 학교 충북선 등지로 운반되었다.

각 지역의 비료 발송량은 시기에 따라 차이가 있었지만, 1934~38년에 군산 4만-7만톤, 인천 4만-5만 5천톤, 진남포 4만 2천-5만톤, 신의주 2만 6천-3만 6천톤, 목포 2만 5천톤의 순이었다.¹¹⁾ 한국에서 이처럼 화학 비료의 수요가 늘어난 것은 1929, 30년 이후였다. 특히

1,435m의 철도부설 면적을 얻었다. 이 철도는 1922년 5월 11일 개통되었는데, 이후 국기에 임대하여 국철선의 일부로 영업하였다. 기타 군산역의 지선에 대한 연구는 다음 기회로 미루며, 다만 군산항역에 대해서는 김민영(2006)이 참고로 된다. 그밖에 군산에는 해방 이후 건설된 옥구선이 있다. 이는 유엔군의 주관 하에 군산 비행장에 보급품을 수송하기 위해 건설한 군사선이었다. 군산선의 종점인 군산역에서 남쪽으로 11.8km에 있는 시설로 옥구역에 이르는 철도였다. 1952년 5월 20일 착공하여 1953년 2월 25일에 준공하였다. 옥구선의 건설에서 토공은 유엔군이 담당하고, 궤도부설은 이리보신사무소에서 담당하였다. 본선 11,742km와 측선 10,339km를 건설하는데 소요된 경비는 공비 962,967,740원, 재료비 2,007,328,860원, 계 2,970,296,600원이었다.

- 10) 그밖에 신의주에서 발송한 만주산 콩 지게미의 수송과 흥남에서 발송한 유안 등 화학 비료의 수송이었다.
- 11) 물론 흥남의 발송량이 23-26만 톤으로 단연 많았다.

1936년부터 석회질소의 생산이 한국의 수요를 70%나 초과하였다.

셋째 군산선은 당시 쌀(벼 포함)의 운송과 관련해 가장 큰 역할을 수행하고 있었다. 물론 당시 군산역의 도착화물은 쌀을 위시하여 가마니, 목재, 석재류였지만, 쌀은 전국적으로 유명하여 한 때 전국 쌀의 25%가 군산항에 집결되어 일본 등지로 반출되었기 때문이다.

당시 우리나라 국유철도 전체의 쌀의 발송량은 1911년 76,759톤, 1919년 345,444톤, 1929년 695,180톤, 1938년 1,087,383톤으로, 1911년에 비해 각각 4.5배, 9.1배, 14.2배씩 증가한다. 도착량과 그 증가 추세도 이와 아주 유사했다. 1942년의 쌀 수송량이 1,068,002톤, 1944년의 그것이 844,964톤이었음을 감안하면, 식민지시대 전반을 통하여 쌀의 수송은 비교적 일정하게 증가하였음을 알 수 있다.

식민지 시대 말기의 미국 수송은 식민지시대 초기 보다 14배 정도 늘어났다. 그 중에서도 증가 폭이 특히 컸던 시기는 1915, 1919, 1927, 1931, 1933, 1937년의 전후였다. 그만큼 이 시기에는 일본으로의 미국 반출이 급격하게 늘어났기 때문이다. 각 시기의 매년 평균 반출량은 1915~19년 194만석(생산고의 14%), 1925~29년 585만석(39%), 1930~34년 776만석(46%)이었다.

그러므로 각 연도의 미국 수송량의 증가는 대부분 일본 시장의 미가 양등과 수요 증대로부터 촉발된 것이었다고 할 수 있다. 특히 1910년대의 전 기간은 일본 내의 쌀값이 지속적으로 폭등하여 철도를 통한 미국의 반출이 해마다 급격하게 증가하였다. 철도국은 쌀 반출을 장려하기 위해 195마일 이상 떨어진 내륙으로부터 군산·초량·인천·부산·진남포·신의주 등의 해항지에 도착하는 곡류에 대해서는 특정 할인 운임 제도를 실시한 적도 있었다.

특히 일본으로의 미국 반출 루트로서 군산은 부산에 필적할 만한 수준이었다. 철도편으로 군산에 도착하는 미국의 양은 1916년 4만톤을 넘어, 1927년에는 15만톤, 1933년에는 20만톤을 넘기며 최고에 이르렀다. 특히 산미증식계획 기간에 미국이 대거 군산에 집중하였음을 알 수 있다. 그 까닭은 일본으로의 미국 반출이 그만큼 왕성했기 때문이었다.

군산으로의 미국 집중은 종래보다 좀 약화되기는 하였지만, 인천과 진남포와는 달리 1930년대 후반에도 지속되었다. 이것은 미국 반출항으로서의 군산의 특수성을 보여주는 좋은 예라고 할 수 있다. 군산에 미국을 다량으로 출하한 지역은 호남선 연선의 이리·논산·김제·태인·정읍·함열·부용·전주·삼례·동산 등이었다.¹²⁾

넷째 군산역의 도착화물 가운데 쌀과 함께 이를 담을 가마니의 양도 늘어난다. 또한 1930년대에 이르러 쌀에 이어 시멘트, 연와, 콩 등이 증가하다가, 전쟁이 고조되는 1930년대 후반 이후에는 군용품 등이 증가한다.

다섯째 이러한 군산역의 발착화물은 해방직전에 이르러 그 양상에 약간의 변화가 온다. 우선 전체적으로 쌀의 도착량이 현저하게 줄어들게 되며, 앞에서도 언급했듯이 발송 화물 가운데 비료의 비중이 상대적으로 커지게 된다. 그밖에 도착화물로는 펄프나 목재 등이 증가하고 있다.

여섯째 군산선의 개통으로 군산은 점차 그 역세권을 확대해 나가기 시작한다. 군산선 역세권의 인구를 보면 개통 이래 20년만인 1932년에 10만명을 상회하게 된다. 당시 군산의 인구를 감안한다면 새삼 그 역세권에 놀라지 않을 수 없다. 또한 역세권의 직업을 보더라도, 물론 농업이 대종을 이루고 있었지

12) 군산이 전북 지역을 배후지로 갖고 있었음에 비하여, 목포는 전남의 나주·송정리·장성·담양·학교·광주 등을 배후지로 삼고 있었다. 그러나 철도편으로 목포에 도착하는 미국의 양은 1914년 6,071톤, 1918년 11,576톤, 1936년 46,453톤, 1938년 51,668톤으로서 군산에는 훨씬 미치지 못하였다. 그렇다고 하여 미국 반출지로서의 목포의 역할이 부정되는 것은 아니다.

만, 상업과 도시 서비스업 및 공업의 비중이 상당하였음을 알 수 있다. 군산선 역세권의 공장 및 자본금 추이를 보면, 이미 1920년대 중반기에 공장수가 40개를 넘고 있으며, 그 가운데 정미업이 12개를 차지하고 있어 당시 군산지역 공업의 추이를 엿보기도 남음이 있다.

일곱째 당시 철도의 개통은 일반적으로 모든 노선 각 역에서 철도를 보좌하는 새로운 운송 기구로서 소운송업의 발달을 촉진하였다. ‘소운송업법’에 의해 소운송업을 개관하면 다음과 같았다. 우선 철도.궤도 혹은 자동차운수사업이 행하는 물품운송 또는 이들의 운송기관과 통운송을 행하는 운송 기관에 의한 통물품 운송의 운송 취급업 또는 운송 대변업을 들 수 있다. 다음으로 철도.궤도 또는 자동차 운수사업에 부수하여 또는 이것을 이용하여 행하는 육상의 물품 운송업이 바로 그것이다.

이를 구체적으로 알아보기 위해 1925년경 각 역의 운송점 분포 상황을 소개하면 다음과 같다. 우선 경부선에서 가장 많은 운송점을 거느리고 있던 곳은 역시 지금의 서울역인 경성역(37개)이었다. 경의선에서 가장 많은 운송점이 분포되어 있는 역은 신의주였고, 호남선은 군산이 가장 많았으며, 그 다음이 목포, 강경, 이리, 정읍, 송정리, 영산포 등이었다. 장항선은 삼교, 예산 등이 비교적 많았다.

그리고 이처럼 운송점이 많이 분포되어 있었던 철도 정거장의 지역적 특징을 열거하면 다음과 같다. 즉 전통적으로 정치.경제의 중심도시, 대일무역의 거점인 개항장, 쇠퇴하고는 있지만 아직 장시.포.진으로서의 위력을 발휘하고 있는 곳, 철도의 개통에 의해 교통의 요지로 새롭게 부상한 도시, 미곡 등의 집산지로서 급격히 성장한 곳 등이라는 것이다.

이 가운데 군산은 충남을 포함한 전북지역의 최초의 개항장으로서 장시의 발달과 포 및 진으로서의 위력이 강했고, 철도의 개통과 함께 새롭게 부상한 도시였으며, 특히 미곡의 집산지였다는 특징을 지닌다.

여덟째 당시 개통된 역들의 역사(驛舍)들을 검토하는 것도 의미가 있는데, 군산역을 비롯하여 대표적인 역사들은 표준 설계에 의한 일본의 전통적인 양식을 취하고 있었다.¹³⁾ 즉 평면 형태는 대개 직사각형으로 일본 전통적인 평면 구조와 유사하다. 군산 역사(1912년 3월 준공)를 비롯하여 목포 역사(1913년 5월 준공)와 그리고 경원선의 청량리 역사, 원산 역사(1914년 중공)가 이러한 역들에 해당된다. 1914년에 완전 개통된 호남선과 경원선의 경우 임시군용철도감부(臨時軍用鐵道勘辦)에 의해 개통된 마산선과 같이 대부분의 역사가 일본의 전통적 목조 양식의 단층으로 구축된다.¹⁴⁾

아홉째 1931년 장항선이 개통된 이후 군산과 장항의 연결이 시도되고 있어 주목된다. 즉 군산지역 일인들은 ‘군산항을 거점으로 대륙에 뻗어 나가는 길을 이어 만들고자’ 하는 마음에 1931년 군산부와 전라북도가 총독부에 철교 건설을 청원하였다. 군산에서는 금강철교 건설운동이 활기 있게 추진되었는데 그 청원장의 요지를 옮겨보면 다음과 같다.

“군산은 근년 눈부신 발전을 했으며 대인인 정항 또한 경남 철도의 개통에 의해 시기가가 형성되고 있다. 이후

13) 이에 대해서는 책 앞의 각 철도역 사진 참조. 김종현, 『역사의 역사』, 배재대학교출판부, 2003 참조.

14) 한편 호남선의 이리역은 군산지선과 경원선의 분기역으로서 여러 번의 증개축을 거쳐 1936년 11월 9일 대개축을 단행하여 1937년 7월 10일 준공하기에 이르렀다. 설계는 철도국 공무과 건축계가 맡았으며 시공은 영등포 역사를 시공한 경성토목합자회사(京城土木合資會社)가 담당하였다. 건축 면적 556m²에 벽돌 및 철근 콘크리트로 외장은 타일로 붙이고 대합실 벽면은 테라조를 발랐다. 이리 역사는 단순한 박스형의 여러 매스들이 수직 수평의 구성을 통해 결합되어 있으며 매끄러운 벽면은 장식이 배제된 채 수직 창에 의해 깊게 파진다. 시기가상으로 볼 때 상당히 앞서간 작품이라고 볼 수 있으며, 매스의 구성이 훌륭하다고 하겠다.

두 곳은 밀접한 관계를 갖지 않을 수 없다. 생각컨대 10년 후 군산은 정형을 보태서 인구 10만에 달하는 대도시가 될 것은 명약관화하다. 그러므로 경남철도 종단인 정항역과 호남선의 지선 군산선의 종단인 군산역과의 철도를 잇는 일대 철교를 건설하고 운수교통의 편의를 도모 하는 것은 전북, 전남, 충북, 충남의 산업발전에 큰 영향을 끼칠 것이다. (후략)”

이리하여 1932년 10월 전라북도 내무국 토목과에서 현지조사를 했는데 그 위치는 현재의 군산시 구암동 화력 발전소 위쪽이었고 정항은 화양으로 우뚝 솟은 곳이었다. 그러나 이 계획은 예산이 너무 많이 들고 시급한 사항이 아니라서 이유로 실현되지 못했다.¹⁵⁾

IV. 지역에서 바라본 철도의 전망 : 결론을 대신하여

1899년 군산의 개항과 1912년 구 군산선의 개통으로부터 100년이 넘어가는 사이 군산 지역에는 다시 커다란 변화가 일고 있다. 일제강점기부터 있었던 군산공항은 물론 1주일에 세 번씩 왕래하는 대중국 카페리항로 등 군산 및 서해안지역을 중심으로 철도, 고속도로 등 사회간접시설의 확충이 빠른 속도의 진척을 보였기 때문이다.

정항선과 호남선, 전라선은 물론 서해안선이 서로 연계되고 군산국가산업단지 인입철도의 화물수송이 새만금까지 연결되면 국가 및 지역발전이 더욱 큰 도음을 줄 것으로 기대된다. 즉 이미 완공된 서해안 고속도로 등과 함께 중장기적으로 서해안의 산업벨트 및 새만금까지 이어질 경우 군산은 명실 공히 동북아 환황해권의 물류중심지로 부상할 수 있을 것으로 생각된다.

더욱이 KTX와 연계된 교통망의 구축으로 이 지역은 100년 전 개항과 철도의 개통에 버금가는 큰 변화가 기대되고 있다. 이제 지역에서 바라보는 철도를 넘어 통일의 관점에서 대륙을 연결하는 ‘철의 실크로드’ 구상과 중국을 잇는 열차페리와 공항 등 육해공 운송기능의 연계와 통합을 통해 향후 더욱 큰 발전이 이루어질 것으로 기대를 모으고 있다.

1912년 구 군산선이 호남선의 지선으로 개통된 지 100년이 지났다. 정항선이 개통된 것도 어느덧 80여년을 넘어섰다. 그 사이 전북의 신군산역에서 충남의 신정항역을 잇는 군산-정항간 철도공사도 완공 되지 5년이 지났다.

한편 군산지역에는 유류철도가 많다. 구 군산화물선의 일부(대야-시내)와 군옥선(일명 비행장선), 페이퍼코리아선, 그 밖에 구군산화물역의 인입선과 구 군산항역의 복원, 입피역, 대야역 등도 환경적으로 건전하고 지속가능한 활용이 이루어지도록 지혜가 모아져야 할 것이다.

15) 김중규, 『군산역사이야기』, 나인, 2001 참조.

[참고문헌]

- 군산역, 群山驛史(필사본) 자료.
김민영 김양규, 『철도, 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용 - 군산선과 정항선』, 2006.
김종현, 『역사(驛舍)의 역사(歷史)』, 배재대학교출판부, 2003
김중규, 『군산역사이야기』, 나인, 2001 참조.
정재정, 『일제침략과 한국철도』, 서울대학교 출판부, 1999.

군산시 폐선철도 관광자원 활용방안



2015년 12월 11일

서 주 환

(목 차)

서론

- 1 군산시 폐선철도와 철도 관광자원 현황

본론

- 1 군산시 철도 관광사업 환경여건
- 2 전국 철도 유휴부지 활용 관광사업 추진현황
- 3 간이역 철도 관광활용 사례
- 4 군산시 철도관광
- 5 군산시 관광자원
- 6 외국철도 관광사례 및 철도유휴부지 활용 사례

결론

- 1 군산시 폐선철도 및 철도 유휴부지 활용 관광활성화 방안

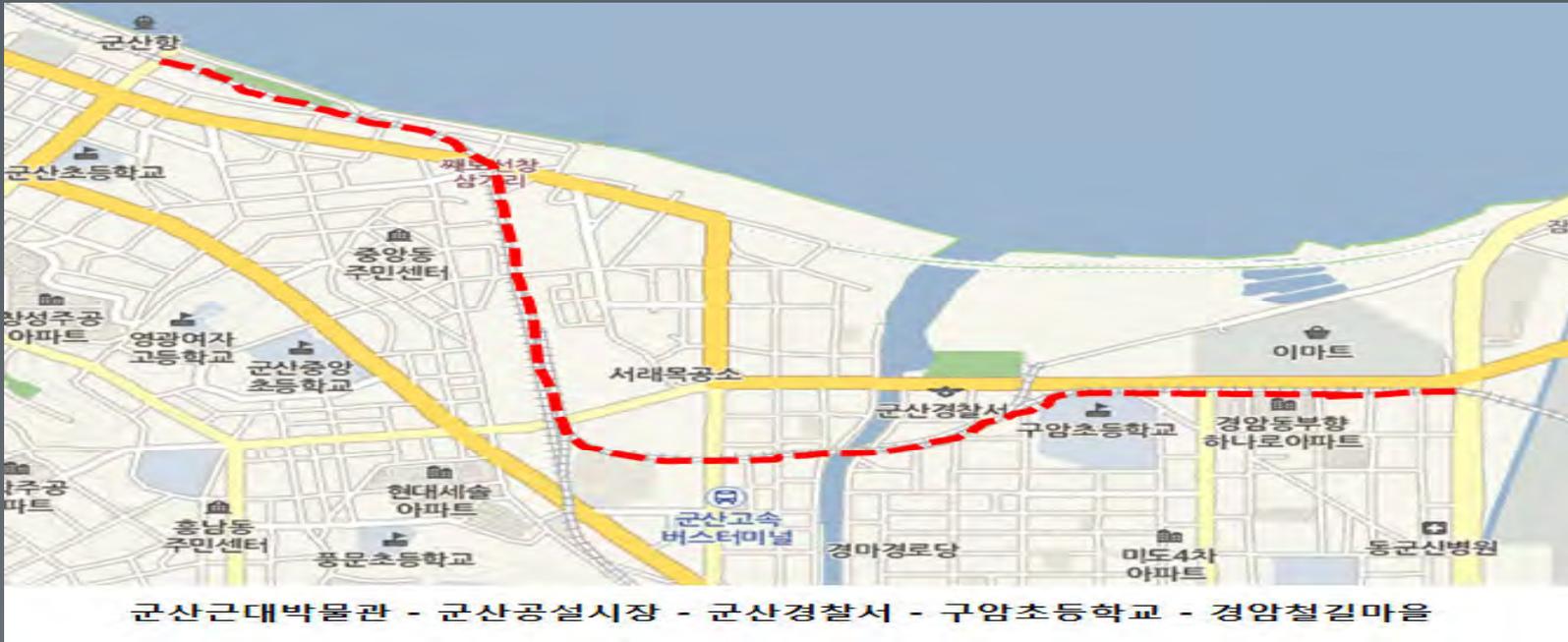
□ 군산시 폐선철도와 철도 관광자원 현황

경암동 폐선철도 마을

경암동 철길마을은 건축물이 1970년대 후반에서 80년대 초라는 시간의 한 지점에 멈춘 독특한 마을이다. 길이가 2.5km밖에 안 되는 짧은 철길이지만, 과거에는 크고 작은 건널목이 열 개가 넘었고, 교량도 경암동과 구암동에 하나씩 있었다. 하지만 지난 2009년 대명동에 위치해 있던 군산역이 내흥동으로 이전하면서 이 노선이 폐선됐고, 전체 구간 2.5km 중 경암동을 지나는 1km 남짓한 구간의 독특함이 영화와 CF 등에 소개되면서 관광객의 발길이 이어지고 있다. 실제로 영화 황정민 주연의 <남자가 사랑할 때>, 화투를 다룬 영화 <타자 신의손>을 비롯해 많은 영화와 CF 등이 이곳에서 촬영됐다.

임피역 - 등록문화재 208호 (장항선/전라북도 군산시 임피면 술산리 소재)장항선에 있는 역으로, 장항-군산 철도연결이 되기 전에는 군산선으로 분류되어 통근열차가 정차했습니다. 꽤 많은 철도 관련 다큐멘터리에 단골로 등장한 인지도 있는 역입니다. 지금은 정차하는 열차가 없다,

- 군산시 철도 관광자원 현황
- 폐선로 현황 : 약 3Km(근대역사박물관 ↔ 경암동 철길마을)



구분	소재지	폐선시기	비고
군산내항	장미동	1945. 08	
군산화물역	대명동	2010. 08	

현 이용현황 : 폐선 이후 장기간 방치되어 일부 구간 레일 및 침목유실, 인근 주민의 가설물 선로 점유구간 다수 존재

□ 레일바이크 사업성 검토

(인허가사항) 「관광진흥법」의 “유원시설업(일반유원시설업)” 허가 혹은 「궤도운송법」의 “궤도사업” 허가 필요, 허가 주체인 해당지자체에서 허가 가능여부 사전 검토 필요

-사업추진의 장애물

① 주요 간선도로 횡단구간 다수

- 주요 간선도로 횡단 3개소 : 궤보선창삼거리, 구역전종합시장, 경암동 우체국 인근(이면도로 횡단구간은 13개소)

☞ 레일바이크 사업시 별도의 신호등, 차단기 설치 및 안전요원 배치

② 인근 주민 민원발생 가능성

- 레일 이음구간 레일바이크 통과시 소음발생, 선로주변 민가 및 아파트 등 다수 존재하여 소음에 의한 민원 발생 예상

③ 선로 주변 환경

- 기존 레일바이크 사업지는 대부분 계곡, 바다 등 자연환경이 우수한 곳에 위치, 도시 관통의 특수성을 제외하곤 단점으로 부각

-추가 검토 사항

장미동(진포해양테마공원 인근) 철도 유희부지(약 13,000㎡) 개발

- 폐선로를 활용한 선형개발의 한계 극복, 정주형 테마파크 조성

- 인근 근대문화 유산 관광지 연계 사업개발 가능

-향후 계획

군산시 인허가 사항 검토 결과 확인 및 철도자원 활용한 관광사업 개발 지속 협의 진행

□ 경남 철길마을 전경그림



경남철길마을 인근



경남 철길마을 표지판



일부철로 유실



아파트 인근 도로 횡단



공설시장 인근 철도 현황

□ 폐선철도 부지 지하 레일바이크 변신효과



□ 임피역 현황



임피역 전면



임피역 후면



임피역 전경



임피역 전경

□ 군산시 철도 관광사업 환경여건

신정부 국정 과제

✓ 140대 국정과제 중 철도 관광사업 관련 이행과제 5개 과제

- 철도중심 관광벨트 구축으로 창조경제 실현
- 전통시장등 지역상권활성화를 위한 관광상품개발
- 순천민 국제정원박람회 등 국가행사 지원
- 지역축제 및 관광지 등과 연계한 관광상품 개발
- MIKE 한류, 중국관광객 유치 등 인바운드 활성화

지역발전위원회 실천과제

✓ 지역발전위원회 17개 실천과제 중 철도 관광사업 관련 3개 실천과제

- 폐산업시설 등 문화 공간화
- 보전가치가있는 건축물복원및활용지원
- 지역간 연계 교통망 확충

관광진흥확대회의 실천과제

✓ 제1차관광진흥확대회의 51개 추진 과제 중 철도 관광사업 관련 1개 실천과제

- 체류형 자전거 레저관광 확산

정부부서별 추진과제

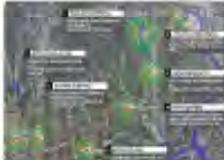
✓ 2014년 예산안 중 100여 가지 세부사업 중 철도 관광사업 관련 3개 사업

- 주요 국가기간망 완공 및 국책사업 중점 투자
- 노후철도시설개량등 안전투자강화
- 생활 속 문화공간(20개소) 조성

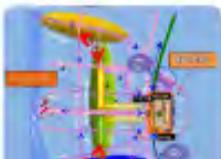
□ 전국 철도 유희부지 활용 관광사업 추진현황

		연계 검토 사업						
구분	관련지자체	사업내용	사업개념화	구상/계획	예산편성	인어가/설계	사업운영	
5대 벨트	평화 생명 벨트	파주시	도라산역 철도 이용 관광객 지원	○	○	○	○	○
		동두천시	레선 활용 계획	○				
			레일바이크(비용문제로 중단)	○	○	○	○	○
		철원군	관광열차	○				
	백마고지역 철도 이용 관광객 지원 사업		○	○	○	○	○	
	서해 골드 벨트	천안시	철도 관광	○				
		보령시	대전 레일바이크(옥동역-옥마역)	○	○	○	○	○
			레선 부지 활용 계획	○				
		서천군	서천 소도 육성사업	○	○	○	○	
			미디어센터 조성	○	○	○	○	○
			문화관광 공원 조성	○	○	○	○	○
			선셋수변 랜드마크 조성	○	○	○	○	
			송림 어뮤즈 스카이 워크	○	○	○	○	
		익산시	레선 부지 활용 계획	○				
			동익산 역 활용 방안	○	○			
	춘포역 활용 방안		○	○				
	전주시	동익산-춘포역 레선 부지 활용 방안	○	○				
		철도 레선부지 활용	○					
	남도 해양 벨트	여수시	철도상품 개발	○	○			
			전라선 레선부지 공원과 사업(여수역-울촌역)	○	○			
순천시		연양 편백숲 조성사업	○	○	○	○		
하동군		코레일과 S-train 협업	○	○	○	○	○	
	남도 순례길 조성	○	○					

□ 전국 철도 유휴부지 활용 관광 사업 추진현황

지역	사업명	사업세부내용	관련사진
익산	동익산역 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치:전라북도 익산시 동산동 • 사업비: 88억 원 • 사업내용(주요시설): 공원, 공영차고지, 도시형보건지소, 	
	춘포역 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 전라북도 익산시 춘포면 덕실리 • 사업비: 7억 원 • 사업내용(주요시설): 춘포역과 근대역사를 주제로한 교육, 철도안전교육시설 광장 	
	폐선부지 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 동춘교~대장건널목 • 사업비: 6억7천만 원 • 사업내용(주요시설): 자전거 도로 및 경관농업 구간 설치 	
광양	광양역 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 광양시 광양읍 도월리 • 사업비: 108억 원 (예산확보x) • 사업내용(주요시설): 공원 조성, 창고 활용, 공동체 복합시설 	
	폐선 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 광양역~하동군 경계 • 사업내용(주요시설) : 녹지, 스틸뮤지엄, 자전거공원, 철도박물관, 숙박시설, 산림욕장, 광양 파빌리온 등 	

□ 전국 철도 유휴부지 활용 관광 사업 추진현황

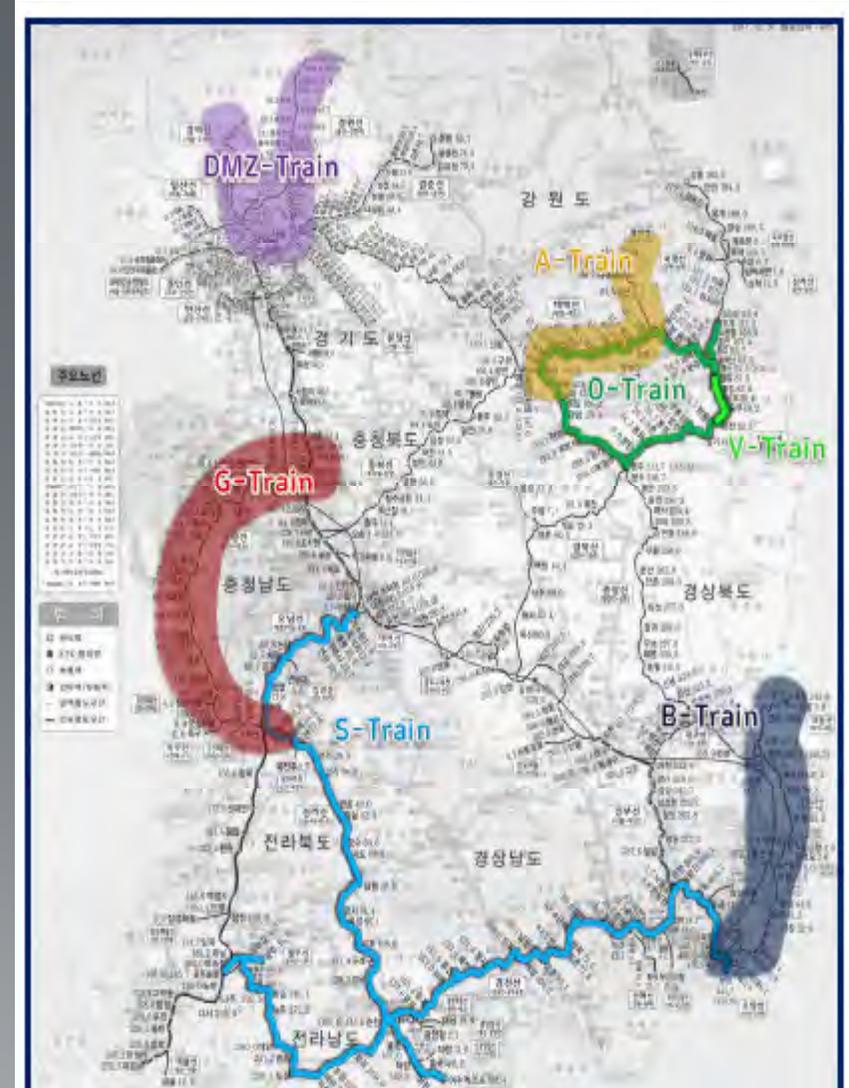
지역	사업명	사업세부내용	비고
제천	종양선 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 연교역 ~ 구학역 • 사업비: 40억 원 • 사업내용(주요시설) : 레일바이크, 이색터널, 심터카페, 주차장 등 	
	태백선 활용방안 (1)	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 제천역 ~ 동현동 공원 • 사업비: 185억 원 • 사업내용(주요시설): 미니증기기관차, 철도호텔, 세계철도문화공원, 미니어처, 철도박물관 	
	태백선 활용방안 (2)	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 제천역 ~ 장락역 • 사업비: 10억 원 • 사업내용(주요시설) : 자전거도로, 대여소, 테마가로수, 자전거조형물, 자전거모형 	
경주	경주역 활용방안 (1)	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 구 경주역사 • 사업내용(주요시설) : 행정복합타운, 신라테마거리, 한옥지구, 문화지구 	
	경주역 활용방안 (2)	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 건천역~부조, 경주역~모화역 • 사업내용(주요시설) : 철도자전거, 자전거도로, 녹지대 	

□ 전국 철도 유휴부지 활용 관광 사업 추진현황

지역	사업명	사업세부내용	비고
영주	철도관사 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 영주시 영주 1동 관사골 일대 • 사업비: 13억 원 • 사업내용(주요시설): 도시건축 박물관, 건축역사 전시 교육 프로그램 	
정선	페션 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 구절리역, 여량역, 정선역 등 • 사업비: 194억 원 • 사업내용(주요시설) 레일바이크스토리파크, 사랑의정원간이역공원아리랑전통놀이마당, 신규탑승놀이시설 	
원주	페션 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 판대역~ 신림역 • 사업내용(주요시설): 레일바이크, 공원, 철도 박물관 등 	
의왕	철도 특구지정	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 의왕시 부곡동 일대 • 사업비: 192억 원 • 사업내용(주요시설): 왕송호수 일대 레일바이크 	
봉화	관광열차 활용방안	<ul style="list-style-type: none"> • 위치: 봉화역 ~ 석포역 • 사업비: 229억 원 • 사업내용(주요시설): 증기기관 관광열차, 간이역사 리모델링 	

□ 5대 철도관광 벨트

개발권역	운행구간	특성 및 환경
중부내륙 벨트 (O, V, A-Train)	서울수원~제천~태백~ 분천~영주	<ul style="list-style-type: none"> • 천혜의 자연환경 및 생태 • 침체된 산업철도 (중앙·태백·영동선)
	영주~분천~철암	
	제천~민동산~아우라지	
남도해양 벨트 S-Train	부산~하동역~순천역~ 여수엑스포 광주~순천역~하동역~마산 서대전~전주~남원~순천	<ul style="list-style-type: none"> • 남도의 특화된 문화 및 해양레저 • 동서화합의 경전선 철도 역할 (영남~호남)
평화생명 벨트 DMZ-Train	서울~도라산~청량리 ~백마고지, 교외선	<ul style="list-style-type: none"> • 분단의 아픔이 있는 DMZ, 생태의 보고 • 통일가교로서의 철도역할 (경의·경원선)
서해골드 벨트 G-Train	천안~익산~전주	<ul style="list-style-type: none"> • 갯벌로 대표되는 생태 해안, 어촌 문화 • 산업철도로서의 역할 쇠퇴 (장항·군산선)
동남블루 벨트 B-Train	부산~경주~포항	<ul style="list-style-type: none"> • 경주 등 전통문화, 해양자원 • 동해안발전 축으로의 역할 (동해남부선)



□ 간이역 철도관광 활용사례

간이역 문화예술공연 제공

- 문화예술위원회와 연계하여 지역 문화예술단체를 섭외, 간이역에서 문화예술공연 제공



□ 군산시 철도관광



□ 군산시 관광자원



근대역사박물관



옛 군산세관



새만금 방조제



군산 철세조망대

□ 외국 철도관광 사례

철도 이용객(매니아층) 및 지역민들이 주축이 되어 철도에서 새로운 콘텐츠 창출

야마가타 철도

▶ 잡지 발행, 주민주최 사업 실시 등

- 철도 이용객(JR 매니아층)이 직접 지역 및 철도 홍보를 위한 잡지 '플라워 속보'를 발행
- 지역 주민이 직접 철도 촉진 지원 사업 주최, 주로 역사 환경 정비(조명 설치)와 같은 활동이 이루어짐



와타라세 협곡철도

▶ '야마토 돼지 도시락' 개발 및 판매

- 지역의 돼지목장에서 생산된 재료로 도시락 메뉴 구성
- 지역 레스토랑들과도 판매 연계



아케치 철도

▶ 지역주민이 직접 철도 폐선 경영에 참여

- 국철 아케치선이 폐선되는 것에 대한 우려
- 이러한 폐선을 이용하여 **지역 특산물을 테마로 하는 음식열차**('구루메 열차') 개발
- **음식열차와 관광버스가 연계한 투어까지** 호재, 2년 만에 경상후자 기록



□ 뉴욕 시 폐 철도부지 활용 및 도심공원사례

폐 고가철도부지 활용



센트럴 파크



□ 군산시 폐선철도 및 철도 유희부지 활용 관광활성화 방안

- Slow City 군산 image 관광Marketing 전략화
- 조선 3대 시장으로 꼽혔던 금강하구 위치 강경장
군산 전성기는 일제강점기 등 환경적 여건을 활용한 득량역
같은 Cosplay 사례를 접목한 이색 도시체험 item관광 실현
- 일본식 사찰인 동국사와 도시건축물 등 도시문화 Contents를
적극 활용한 관광Marketing
- 경암동 철길마을 레일바이크 접목 , 임피역 및 철도유희부지 개발
- 국토부는 한국철도박물관 이전 부지확정을 금명간 용역업체를 선정, 용역
결과를 토대로 최종 입지를 수의계약으로 선정할 예정이다. 국토부는 지난
해 10월 후보지를 공모했으며 이에 군산을 비롯해 의왕, 대전, 세종, 청주,
부산, 울산, 원주, 오송 등 17개 도시가 신청하면서 치열한 경쟁전선 형성.



감사합니다

- 자료명 : 2015 박물관 정책세미나-3
군산근대문화유산의 철도관광 활용
- 발행처 : 군산시
- 주 최 : 군산근대역사박물관