

한국 철도자산의 문화적 가치와 활용 가능성 연구

강원지역을 중심으로

A Study on the Cultural Value and Utilization Potential of Korean Railway Heritage
: Focusing on the Gangwon Region

오준호*

국문초록 이 글은 한국 철도자산의 문화적 가치와 활용 가능성을 고찰하고, 강원 지역을 중심으로 한 문화적 활용 사례를 분석하여 지역 관광 및 경제 활성화와의 연계 방안을 모색하는 것을 목적으로 한다. 철도자산은 근대화와 산업화의 역사, 그리고 지역 공동체의 정체성을 반영하는 상징적 문화유산으로서, 이를 기록화하고 디지털 아카이브로 구축하는 작업은 교육 및 연구 자료로서의 활용뿐만 아니라, 문화유산의 지속 가능한 보존을 위한 전략적 수단이 된다. 따라서 이러한 자산을 적극적으로 활용할 필요가 있다.

강원 지역의 대표적인 철도자산 활용 사례로는 화천 열차펜션, 동해 바다열차, 태백 오로라파크, 정선 레일바이크 등이 있으며, 이들 사례를 중심으로 철도자산이 문화관광자원으로서 지닌 가능성과 한계를 분석하였다. 체류형 관광지로의 전환, 지역 주민 참여 확대, 디지털 콘텐츠 개발 등의 실천 방안이 필요하다. 아울러, 철도자산의 지속 가능한 보존과 효과적인 활용을 위해 정부, 지방자치단체, 민간 부문 간의 협력 체계 구축과 정책 및 제도 정비가 필수적임을 강조하였다.

결론적으로 철도자산의 문화적 재편은 지역 정체성 강화와 관광 활성화를 이끄는 전략적 수단으로 작용할 수 있으며, 특히 강원 지역과의 연계를 통해 지속 가능하고 실질적인 지역 발전을 도모할 수 있다. 나아가 철도자산은 미래 세대에게 역사적 경험을 전달하는 공공 자산으로서의 가치도 지니고 있다.

핵심어 강원지역, 철도자산, 문화적 재편, 지역 연계 방안, 문학-문화자원으로서의 철도자산

- 차례**
1. 서론
 2. 철도자산의 현황 및 주요 시설
 3. 철도자산의 문화적 재편 사례: 강원지역의 사례
 4. 마무리와 과제

1. 서론

이 글은 한국 철도자산의 문화적 가치와 활용 가능성을 고찰하고, 강원지역을 대표 사례로 하여 철도자산의 문화적 재편을 통한 지역 관광 및 경제 활성화 방안을 모색하는 데 목적이 있다.

철도는 근대화와 산업화를 이끈 핵심 기반시설이자, 한 사회의 기술 발전과 공동체 정체성을 반영하는 상징적 존재이다. 특히 철도문화시설은 당대의 건축 양식과 기술적 특징을 고스란히 간직하고 있으며, 다양한 세대가 역

* 강원대학교 국어국문학과 박사과정

사적 경험을 공유할 수 있는 교육적·문화적 자산으로서의 잠재력을 지닌다.

그러나 최근 급격한 도시화와 개발로 인해, 다수의 철도 유산이 훼손되거나 철거 위기에 처해 있다. 이것은 물리적 공간의 손실을 넘어 공동체가 공유해온 역사와 기억의 단절을 초래할 수 있다. 따라서 철도자산의 보존은 과거를 단순히 유지하는 데 그치지 않고, 이를 지역 정체성과 역사 인식, 교육 자원으로 전환하는 전략적 접근이 필요하다.¹

강원 지역은 교통 기반시설이 확충되면서 기존 철도 시설이 철거되거나 새롭게 조성되는 변화가 진행되고 있다. 그러나 이러한 폐철도와 같은 유휴 공간을 활용한 지역 재생의 잠재력은 점차 주목받고 있다. 특히 춘천-속초 동서고속화철도와 동해안 고속철도 건설로 수도권과의 접근성이 획기적으로 개선되면 관광 수요가 크게 증가할 것으로 예상되며, 이와 함께 철도자산을 문화적 자원으로 활용할 수 있는 기회도 확대될 것이다. 따라서 철도자산의 보존과 활용은 단순한 역사 유산 관리에 그치지 않고, 지역 경제 활성화와 관광 산업 발전의 핵심 전략으로 자리매

김할 가능성이 크다.²

강원 지역에는 화천 열차펜션, 동해 바다열차, 정선 레일바이크, 태백 오로라파크 등의 지역 내의 철도 활용 사례가 있었다. 이 글에서는 먼저 이의 문화적 재편 방식과 한계를 분석한다. 그리고 체류형 관광지 전환, 디지털 콘텐츠 개발, 지역 주민 참여 확대 등 구체적인 활용 전략을 제안하며, 중앙정부와 지방자치단체, 민간 부문 간의 협력을 통한 정책적 지원과 제도적 기반 마련의 필요성을 강조할 것이다. 이를 통하여 철도자산의 지속 가능한 보존과 활용 체계 구축이 지역 발전에 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

강원 지역에는 화천 열차펜션, 동해 바다열차, 정선 레일바이크, 태백 오로라파크 등 철도자산을 활용한 다양한 사례가 있다. 이 글에서는 먼저 이러한 사례들이 문화적 자원으로 어떻게 재편되었는지와 그 한계를 분석한다. 아울러, 중앙정부와 지방자치단체, 민간 부문 간의 협력을 통해 정책적 지원과 제도적 기반을 마련하는 것이 매우 중요함을 강조한다. 이를 통해 철도자산의 지속 가능한 보존과 활용 체계 구축이 지역 발전에 기여할 것으로 기대한다.

1 철도자산과 관련된 선행연구를 살펴보면, 강원지역에 대한 언급은 거의 없고, 철도와 관련된 국가등록문화재 보존에 대한 연구나 폐역 부지를 도시재생과 건축학의 관점에서 바라본 연구들이 대부분이다. 이용상 외, 「폐쇄철로 및 간이역 관광자원화에 관한 연구」, 『한국철도학회 학술발표대회 논문집』, 한국철도학회, 2009; 강성중, 「도시재생을 위한 뉴욕 하이라인 공원의 산업유산 활용 사례 연구」, 『한국디자인문화학회지』 17(4), 한국디자인문화학회, 2011; 이길제·공순구, 「철도역사시설(驛舍施設)을 활용한 지역문화공간 건축계획에 관한 연구」, 『한국청소년시설환경학회 학술대회』 2012(1), 한국청소년시설환경학회, 2012; 신동혁·이영란, 「등록문화재 철도 역사의 지역청소년 문화공간으로의 활용 방안에 관한 연구」, 『한국청소년시설환경학회 학술대회』 2015(5), 한국청소년시설환경학회, 2015; 권기창, 「도시재생을 위한 철도폐선 부지의 효율적 활용 방안」, 『지역과 문화』 3(2), 지역과 문화학회, 2016; 김동완·윤종국, 「도심 폐역을 활용한 문화전시시설 기본계획 연구」, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』 36(2), 대한건축학회, 2016; 김민경, 「철도폐선부지의 효율적 활용을 위한 평가기준 개발」, 『Ecology and Resilient Infrastructure』 4(2), 응용생태공학회, 2017; 석민재, 「KORAIL 철도박물관의 문제점 및 개선방안 연구」, 『박물관학보』 40, 한국박물관학회, 2021; 홍지나, 「도심지 철도폐선부지를 활용한 문화전시시설로의 재생방안 연구: 부산 구(舊) 해운대역을 사례로」, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』 41(1), 대한건축학회, 2021.

2. 철도자산의 현황 및 주요 시설

국내에는 철도박물관, 철도공원, 철도기념관, 철도 폐역사(驛舍), 간이역 등 다양한 형태의 철도자산이 분포되

2 철도 문화유산의 기록, 수집, 보존, 활용 방안에 대한 주요 논의는 다음과 같다. 문화재청, 『근대문화유산 교통[철도]분야 목록화 조사 보고서』, 문화재청, 2007; 박기춘, 『철도문화유산의 수집·보존 및 활용을 위한 연구: 철도문화유산보존과 박물관 구상』, 박기춘 의원실, 2013; 석민재, 「철도 문화유산의 보존 실태와 향후 관리방안 연구: 철도차량을 중심으로」, 부경대 석사학위논문, 2015; 윤설희, 「한국 철도문화유산의 가치 제고를 위한 제도 개선 및 활용방안」, 고려대 석사학위논문, 2018; 최병하, 「근대 철도 문화유산의 보존과 활용」, 『문화재사랑』 16, 2006; 최은미, 「철도문화유산 보존의 체계적 관리방안 연구: 철도박물관 소장품을 중심으로」, 한국 교통대 석사학위 논문, 2020.

어 있다. 대표적인 사례로는 의왕 철도박물관, 서울 화랑대역사전시관, 노원 철도공원, 춘천 김유정역 등이 있으며, 이들 시설은 현재 문화시설로서 보존되며 각 지역을 상징하는 랜드마크로 자리매김하고 있다.³

하지만 일부 잘 알려진 철도자산들이 존재하는 반면, 지역 사회의 무관심으로 인해 보존과 관리가 제대로 이루어지지 않아 소멸 위기에 직면한 시설들도 적지 않다. 더불어 현존하는 철도자산 역시 관리 예산과 전문 인력의 부족으로 인해 원형 보존과 안정적인 운영에 어려움을 겪고 있는 실정이다.

철도자산은 단순한 물리적 대상에 그치지 않고, 문화유산이자 지역사회의 중요한 문화자산으로 인식되어야 한다. 이를 위해서는 철도 관련 자산이 무엇인지 명확히 파악하고, 이를 체계적으로 기록·보관하는 방안을 마련하는 것이 필수적이다.

가장 먼저 추진되어야 할 과제는 철도자산에 대한 기록화 작업이다. 기록화는 철도 시설의 역사적 가치와 건축적 특징을 문서화하거나 디지털화하여 원본 훼손 없이 그 가치를 보존하고 후대에 전승할 수 있는 중요한 수단이다. 이러한 기록화 작업은 시설의 장기 보존과 활용뿐만 아니라, 연구 및 교육 자료로도 활용 가능하며, 향후 필요한 예산 지원 시 효과적으로 활용될 수 있다. 따라서 기록화 작업을 진행할 때는 대상 선정부터 활용 방안이 이르기까지 각 단계별 절차와 요소를 면밀히 검토하고 체계적으로 수행해야 한다.⁴ 다음에 제시한 <표>는 이러한 ‘철도자산’ 기록화 작업의 전반적인 과정을 잘 보여준다.

철도유산의 기록화란 다양한 철도 관련 문화유산의 현황과 변천을 다양한 매체를 통해 문서화·시각화·디지털화하는 일련의 과정을 의미하며, 이는 보존, 복원, 연구, 교육, 관광 등 다각적인 활용을 위한 기초자료 구축을 목표로 한다.

<표1> ‘철도자산’ 기록화 작업의 범위 설정 방법

| 번호 | 방식 | 구분 | 내용 |
|----|--------------------|-------------|--------------------------------------|
| 1 | 기록화 대상의 선정 | 건축물 | 역사적 가치가 있는 건물, 철도 역사, 터널, 교량 등 |
| | | 설비 및 구조물 | 철도 신호기, 승강장, 기관차 및 객차 등 |
| | | 자연환경 및 경관 | 주변 환경과의 조화, 철도와 연계된 자연경관 |
| | | 무형적 요소 | 시설의 운영 방식, 철도 노동자의 생활 및 구술 기록 등 |
| 2 | 기록화의 목적 설정 | 보존 및 복원 목적 | 원형을 유지하기 위한 세부 도면, 재료 분석 등 포함 |
| | | 연구 및 학술 목적 | 철도문화사, 기술사적 가치 분석, 비교 연구 자료 |
| | | 관광 및 활용 목적 | 전시 자료, 홍보 콘텐츠, 관광 코스 개발 |
| 3 | 기록화 방식 결정 | 문서 기록 | 역사적 문헌 조사 |
| | | 사진 및 영상 기록 | 현재 상태 촬영, 운영 과정 기록, 드론 영상 활용 |
| | | 도면 및 3D 스캐닝 | 구조물 보존을 위한 상세 도면 제작, 디지털 모델링 |
| | | 구술 자료 수집 | 철도 관련 근무자 및 지역주민의 구술 채록 |
| 4 | 기록화 작업의 공간적 범위 | 개별 시설 중심 | 특정 역사, 터널, 철도 차량 등 개별 문화재 기록 |
| | | 노선 중심 | 폐선부지, 기존 노선 전체를 포함한 철도망 기록 |
| | | 지역연계 | 철도와 연계된 산업시설, 역사적 유적, 지역 공동체 생활상 포함 |
| 5 | 기록화의 시기 및 변화 과정 반영 | 현재 상태 기록 | 현존하는 시설물과 환경에 대한 정밀 조사 |
| | | 과거 자료 활용 | 역사적 변천 과정 문헌 조사, 기존 사진 및 기록 비교 |
| | | 미래 활용 고려 | 재생 및 활용 방안 모색, 복원 계획에 활용될 수 있도록 기록 |
| 6 | 기록화 결과물의 활용 방안 | 보존 및 관리 | 철도문화재 데이터베이스 구축, 공공기관 및 박물관 보관 |
| | | 연구 및 교육 | 학술 연구, 교육 자료 활용, 전시 및 출판 |
| | | 관광 및 홍보 | 디지털 아카이브 구축, VR/AR 콘텐츠 제작, 관광 콘텐츠 개발 |

기록화 작업을 수행하기에 앞서, 기록의 대상이 되는 자산의 유형을 명확히 정의하는 과정이 선행되어야 한다. 철도유산의 경우, 역사 및 승강장과 같은 건축물, 급수탑 및 철교 등의 설비 및 구조물, 철도 노선이 지나가는 자연 환경, 철도 운행 및 관련 직업군의 무형적 요소 등으로 대상이 매우 다양하다. 따라서 기록화의 범위를 설정할 때에는 이러한 복합적인 특성을 고려하여 유형별 분류와 우선 순위가 필요하다.

3 박흥수, 『달리는 기차에서 본 세계』, 후마니타스, 2015.
 4 이<표>는 각주 2번에서 밝힌 연구 성과를 참조하며 만든 것이다.

또한 기록화는 목적에 따라 작업의 강도와 범위가 달라져야 한다. 예를 들어, 문화재 보존 및 복원을 위한 기록화는 정밀한 측량과 도면, 3D 모델링 중심의 기술적 자료 축적이 요구되는 반면, 관광 및 콘텐츠 개발 목적이라면 역사적 배경과 서사적 요소를 강조한 시각자료와 스토리텔링 중심의 기록이 요구된다. 학술 연구 목적의 경우에는 문헌 조사와 구술 자료 확보가 병행되어야 한다.

기록 방식의 선택도 매우 중요하다. 문헌 조사, 사진 및 영상 촬영, 도면 작성, 3D 스캐닝, 드론 촬영, 구술사 수집 등 다양한 기록 방식 중, 대상의 특성과 기록 목적에 부합하는 방법을 적절히 조합하여 활용해야 한다. 특히 최근에는 디지털 기술의 발전으로 인해 고해상도 3D 스캐닝과 VR 콘텐츠 개발을 통해 몰입형 기록화도 가능해지고 있다.

그리고 기록화 작업의 공간적 범위 설정 또한 중요한 요소다. 하나의 폐역이나 급수탑 같은 개별 시설에 집중할 것인지, 또는 특정 철도 노선 전체, 더 나아가 해당 노선과 연계된 지역 산업 및 생활문화권까지 포함할 것인지에 따라 작업의 구조와 리소스가 크게 달라진다. 이때 지역 사회와의 협력도 함께 고려해야 한다.

아울러, 기록화의 시간적 범위, 즉 기록의 시점과 변화 과정 반영 여부도 신중히 결정해야 한다. 현재 상태만을 기록할 것인지, 과거 자료를 조사하여 변천사를 추적할 것인지, 혹은 향후 복원이나 재현을 전제로 한 미래지향적 기록 설계를 포함할 것인지에 따라 기록화 전략이 달라진다. 특히 철도유산은 시대별 기능과 물리적 변화가 명확한 만큼, 시간의 흐름에 따른 비교 기록이 중요하다.

마지막으로, 기록화의 결과물은 단순한 보관에 그쳐서는 안 되며, 활용 방안을 사전에 체계적으로 수립할 필요가 있다. 축적된 기록은 학술 연구, 정책 수립, 교육 자료로의 활용뿐만 아니라, 디지털 아카이브 구축, 박물관 전시, 지역 기반 관광 콘텐츠 개발, 도시재생 사업 등 다양한 분야와 연계될 수 있다. 특히 디지털 기술과 융합된 기록화

는 철도유산의 새로운 문화콘텐츠화 가능성을 열어주고 있다.

특히, 철도유산의 기록화는 단순한 시설물의 보존을 넘어, 그와 관련된 다양한 자산의 통합적 관리로 확장되어야 한다. 이러한 점에서 국가유산청(구 문화재청)이 제시한 철도 관련 문화유산 등록 현황은 중요한 참고자료가 된다. 최근 등록 현황을 보면, 철도 운행시설뿐만 아니라 차량 정비창, 급수탑, 열차와 객차, 전차 및 각종 운용기기 등 철도 운영과 관련된 광범위한 자산이 포함되어 있다.

이는 철도유산이 단일 구조물에 머무르지 않고, 다양한 유형의 자산이 복합적으로 얽혀 있는 문화적 총체임을 보여준다. 따라서 기록화 작업 또한 이러한 다양성을 반영하여, 단편적 기록이 아닌 철도유산 전체의 통합적 관리 및 활용을 위한 체계적인 접근이 필요하다.

이러한 작업을 염두에 두고 국가유산청에서는 <표2>에서 볼 수 있듯이 주요 철도 관련 문화유산을 등록화하는 작업을 진행하고 있다.

<표 2> 국가유산청(구 문화재청)에서 제시한 철도 관련 문화유산 등록 현황⁵

| 연번 | 등록 일자 | 등록 번호 | 국가유산명 | 소재지 | | 비고 |
|----|----------|-------|----------|-----|------|-----|
| | | | | 시도 | 시군구 | |
| 1 | 04.90.04 | 105 | 울산남창역사 | 울산 | 울주군 | 역사 |
| 2 | 04.12.31 | 122 | 구곡성역사 | 전남 | 곡성군 | " |
| 3 | 04.12.31 | 128 | 순천구원창역사 | 전남 | 순천시 | " |
| 4 | 04.12.31 | 136 | 서울구신촌역사 | 서울 | 서대문구 | " |
| 5 | 05.4.15 | 165 | 원주구반곡역사 | 강원 | 원주시 | " |
| 6 | 05.9.14 | 192 | 진해역 | 경남 | 창원시 | 간이역 |
| 7 | 05.11.11 | 208 | 군산구임피역 | 전북 | 군산시 | " |
| 8 | 05.11.11 | 210 | 익산구춘포역사 | 전북 | 익산시 | 역사 |
| 9 | 06.09.19 | 270 | 대구구반야월역사 | 대구 | 동구 | " |
| 10 | 06.12.04 | 294 | 고양구일산역사 | 경기 | 고양시 | " |
| 11 | 06.12.04 | 295 | 남양주구팔당역 | 경기 | 남양주시 | 간이역 |
| 12 | 06.12.04 | 296 | 양평구구둔역 | 경기 | 양평군 | " |
| 13 | 06.12.04 | 297 | 영동 심천역 | 충북 | 영동군 | " |
| 14 | 06.12.04 | 298 | 삼척구도경리역 | 강원 | 삼척시 | " |
| 15 | 06.12.04 | 299 | 나주구남평역 | 전남 | 나주시 | " |

⁵ 문화재청, 『근대문화유산 교통[철도]분야 목록화 조사 보고서』, 문화재청, 2007.

| 연번 | 등록 일자 | 등록 번호 | 국가유산명 | 소재지 | | 비고 |
|----|-----------|-------|-----------------------|-----|------|-----------|
| | | | | 시도 | 시군구 | |
| 16 | 06.12.04. | 300 | 서울 구 화랑대역 | 서울 | 노원구 | '' |
| 17 | 06.12.04. | 301 | 여수 구 율촌역 | 전남 | 여수시 | '' |
| 18 | 06.12.04. | 302 | 부산 송정역 | 부산 | 해운대구 | '' |
| 19 | 06.12.04. | 303 | 대구 구 동촌역사 | 대구 | 동구 | 역사 |
| 20 | 06.12.04. | 304 | 문경 구 가은역 | 경북 | 문경시 | 간이역 |
| 21 | 06.12.04. | 305 | 보령 청소역 | 충남 | 보령시 | '' |
| 22 | 07.04.30. | 326 | 문경 구 불정역사 | 경북 | 문경시 | 역사 |
| 23 | 07.07.03. | 336 | 삼척 구 하고사리역사 | 강원 | 삼척시 | '' |
| 24 | 19.06.05. | 753 | 부산 구 동래역사 | 부산 | 동래구 | '' |
| 25 | 03.01.28. | 45 | 연천역 급수탑 | 경기 | 연천군 | 급수탑 |
| 26 | 03.01.28. | 46 | 삼척 도계역 급수탑 | 강원 | 삼척시 | '' |
| 27 | 03.01.28. | 47 | 영동 추풍령역 급수탑 | 충북 | 영동군 | '' |
| 28 | 03.1.28. | 48 | 논산 안산역 급수탑 | 충남 | 논산시 | '' |
| 29 | 03.1.28. | 49 | 안동역 급수탑 | 경북 | 안동시 | '' |
| 30 | 03.1.28. | 50 | 영천역 급수탑 | 경북 | 영천시 | '' |
| 31 | 03.1.28. | 51 | 밀양 삼랑진역 급수탑 | 경남 | 밀양시 | '' |
| 32 | '03.6.30. | 63 | 함평 구 학다리역 급수탑 | 전남 | 함평군 | '' |
| 33 | 04.12.31. | 138 | 원주역 급수탑 | 강원 | 원주시 | '' |
| 34 | 05.4.15. | 160 | 철원 수도국터 급수탑 | 강원 | 철원군 | '' |
| 35 | 20.5.4. | 780 | 수원역 급수탑 | 경기 | 수원시 | '' |
| 36 | 05.4.15. | 168 | 구 철도청 대전지역사무소 보급창고 3호 | 대전 | 동구 | 부대건축물 |
| 37 | 05.9.14. | 202 | 진주역 차량정비고 | 경남 | 진주시 | '' |
| 38 | 06.9.19. | 269 | 서울 청량리역 구 검수차고 | 서울 | 동대문구 | '' |
| 39 | 04.2.6. | 77 | 파주 경의선 구 장단역터 | 경기 | 파주시 | 유적 시설물 기타 |
| 40 | 04.2.6. | 79 | 파주 경의선 장단선 죽음의 다리 | 경기 | 파주시 | '' |
| 41 | 04.9.4. | 112 | 철원 금강산 전기철도교량 | 강원 | 철원군 | '' |
| 42 | 05.9.14. | 204 | 밀양 상동터널 | 경남 | 밀양시 | '' |
| 43 | 06.6.19. | 250 | 서울 한강철도교 | 서울 | 용산구 | '' |
| 44 | 06.12.4. | 285 | 칠곡 구 왜관터널 | 경북 | 칠곡군 | '' |
| 45 | 08.10.1. | 406 | 칠곡 왜관철교 | 경북 | 칠곡군 | '' |
| 46 | 08.10.27. | 428 | 서울 구 용산철도병원 본관 | 서울 | 용산구 | '' |
| 47 | 13.12.20. | 579 | 구 만경강 철교 | 전북 | 완주군 | '' |
| 48 | 18.8.6. | 720-1 | 구 영주역 5호관사 | 경북 | 영주시 | '' |
| 49 | 18.8.6. | 720-2 | 구 영주역 7호관사 | 경북 | 영주시 | '' |
| 50 | 19.6.5. | 719-3 | 군산 내항 철도 | 전북 | 군산시 | '' |
| 51 | 04.2.6. | 78 | 경의선 장단역 증기기관차 | 경기 | 파주시 | 차량 |
| 52 | 08.10.17. | 414 | 미카형 증기기관차 304호 | 제주 | 제주시 | '' |
| 53 | 08.10.17. | 415 | 미카형 증기기관차 129호 | 대전 | 대덕구 | '' |
| 54 | 08.10.17. | 416 | 디젤전기기관차 2001호 | 부산 | 부산진구 | '' |
| 55 | 08.10.17. | 417 | 파시형 증기기관차 23호 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 56 | 08.10.17. | 418 | 협궤 증기기관차 13호 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 57 | 08.10.17. | 419 | 대통령 전용 객차 | 경기 | 의왕시 | '' |

| 연번 | 등록 일자 | 등록 번호 | 국가유산명 | 소재지 | | 비고 |
|----|-----------|-------|-----------------|-----|-----|------|
| | | | | 시도 | 시군구 | |
| 58 | 08.10.17. | 420 | 주한 유엔군사령관 전용 객차 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 59 | 08.10.17. | 421 | 협궤무개화차 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 60 | 08.10.17. | 422 | 협궤유개화차 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 61 | 08.10.17. | 426 | 전차 363호 | 서울 | 종로구 | '' |
| 62 | 10.8.24. | 467 | 전차 381호 | 서울 | 종로구 | '' |
| 63 | 12.4.18. | 494 | 부산 전차 | 부산 | 서구 | '' |
| 64 | 22.4.7. | 827 | 터우5형 증기기관차 700호 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 65 | 22.4.7. | 828 | 대통령 전용 디젤전기동차 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 66 | 22.4.7. | 829 | 협궤 디젤동차 163호 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 67 | 22.4.7. | 830 | 협궤 객차 18011호 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 68 | 08.10.17. | 423 | 대한제국기 철도 통표 | 경기 | 의왕시 | 유물기타 |
| 69 | 08.10.17. | 424 | 대한제국기 경인철도 레일 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 70 | 08.10.17. | 425 | 쌍신폐색기 | 경기 | 의왕시 | '' |
| 71 | 13.2.21. | 540 | 영암선 개통 기념비 | 경북 | 봉화군 | '' |
| 72 | 24..2.15. | 852 | 디젤난방차 905호 | 경기 | 의왕시 | 차량 |

국가유산청이 선정한 철도유산은 유적 시설물 50건과 동산 22건 등 총 72건에 이른다. 이 철도유산들은 한국 근대 교통사 및 산업화 과정을 생생하게 증언하는 물리적 증거로, 기술적·역사적·사회문화적 가치가 복합적으로 내재된 중요한 문화유산이다.

이들 72건의 철도유산은 크게 ▲구 역사(舊 駅舍) ▲급수탑 ▲철도 관련 시설물 ▲철도차량 및 열차 ▲철도 관련 기념비 및 운용기기 ▲기타 철도 기념 자료 등으로 유형화할 수 있다. 이 가운데 가장 큰 비중을 차지하는 유형은 ‘구 역사’로, 일제강점기 및 산업화 시기에 건설되어 각 지역의 교통 거점이자 도시 성장을 견인했던 핵심 시설들이다. 대표적으로 구 신촌역, 구 화랑대역, 구 남평역 등이 있으며, 이들 대부분은 현재 본래의 철도 기능은 중단되었으나 철도공원이나 전시관 등으로 재활용되어 과거와 현재를 연결하는 장소로 기능하고 있다. 이로써 구 역사는 역사성과 활용성을 동시에 지닌 복합유산의 성격을 갖는다.

또 다른 주요 유형인 급수탑 유산은 증기기관차가 주요 운송 수단이던 시기의 기술 기반을 보여주는 구조물이다. 수원역, 추풍령역, 안동역 등에 위치한 급수탑은 과거

물 보급을 위한 핵심 설비였으며, 현재는 구조적 희소성과 독특한 외형으로 인해 높은 보존 가치를 지닌다. 급수탑은 철도 시스템의 숨겨진 운영 구조를 드러내는 상징적 유산이기도 하다.

이외에도 한강철도교, 상동터널, 동래역사 차량정비고 등 다양한 철도 관련 시설물들이 유산 목록에 포함되어 있다. 이들은 철도망의 유지·보수와 운영을 위해 구축된 기반 구조로, 철도 기술의 체계성과 산업 기반을 실증적으로 보여주는 중요한 자산이다.

한편, 증기기관차, 협궤 열차, 대통령 전용 객차 등 철도차량 및 열차 유산은 단순한 기술 장비를 넘어, 당시 정치·사회적 맥락과 국가 운영 체계를 반영하는 상징적 문화요소를 내포한다. 특히 경기도 의왕시에 위치한 철도박물관은 다양한 유형의 증기기관차, 협궤 열차, 디젤기관차 등을 집중 보존하고 있으며, 이를 통해 철도 기술의 역사적 연속성과 철도문화의 정체성을 체계적으로 전시하는 전문 공간으로 기능하고 있다.

지역별 분포를 보면, 경기도, 강원도, 전라남도, 서울특별시, 경상북도 등이 주요 철도유산 보존지역으로 나타난다. 특히 의왕시는 차량 및 장비류 중심의 철도유산이 집중된 대표적인 보존 거점이며, 이는 이 지역에 철도 전문 인력을 양성하는 한국교통대학교가 위치해 있기 때문이다. 반면, 삼척시, 문경시, 철원군 등은 다수의 구 역사와 급수탑이 분포되어 있어, 지역 기반 산업철도사의 흔적을 간직한 장소로서 역사적 가치가 크다.

결론적으로, 한국의 철도유산은 단순한 교통 기반시설의 잔존물이 아니라, 근대화의 물리적 상징이자 기술사적 기록물이며, 동시에 지역 정체성을 담은 문화유산으로서 다층적인 가치를 지닌다. 이들 유산은 교육 자원, 관광 콘텐츠, 도시재생의 매개체로도 활용 가능성이 크다. 이를 실현하기 위해서는 국가 차원의 통합적 관리체계를 구축하고, 지역사회의 참여를 적극 유도할 수 있는 정책적 기반 마련이 필수적이다.

특히, 강원도 지역은 철도유산의 보존과 활용 가능성이 매우 높은 지역으로 평가된다. 삼척의 구 도경리역, 구 하고사리역사, 도계역 급수탑, 철원 수도국 터 급수탑 등은 과거 산업철도와 생활철도가 공존하던 시기의 흔적으로, 단순한 물리적 유산을 넘어 지역 주민의 기억과 문화적 정체성을 담고 있는 상징적 자산이다. 그러나 현재 이들 유산의 활용은 주로 정체된 관광지 기능에 국한되어 있으며, 지역사회와의 연계성 또한 미흡한 실정이다.

따라서 강원도 철도유산의 보존과 활용은 단순한 물리적 복원이나 관광 상품화에 그치는 것이 아니라, 지역 주민의 일상과 접점을 형성하는 생활 기반형 문화재 활용 전략으로 전환될 필요가 있다. 예를 들어, 폐역 공간을 지역 커뮤니티 공간이나 창작문화 거점으로 재구성하거나, 급수탑과 협궤 철로를 중심으로 한 교육·체험 프로그램을 개발하여 주민과 방문객이 함께 활용할 수 있는 방향을 모색해야 한다.

나아가 철도유산을 중심으로 한 지역 재생 프로젝트는 강원도 내 인구 감소 지역이나 구도심의 활성화와도 긴밀히 연계될 수 있으며, 이는 장기적으로 지역 경제에 실질적인 기여를 할 수 있는 중요한 기반이 될 수 있다.

이러한 관점에서, 다음 장에서는 강원 지역 철도자산이 지닌 구체적인 특성과 역사적 맥락을 고찰하고, 이를 바탕으로 해당 유산들이 지역의 문화적 정체성을 강화하고 경제·사회적 변화를 유도할 수 있는 실질적인 활용 전략을 제시하고자 한다.

3. 철도자산의 문화적 재편 사례: 강원지역의 사례

강원지역은 지리적, 역사적, 산업적 특수성으로 인해 철도와 오랜 시간 긴밀한 관계를 맺어온 지역이다. 산업화 시기에는 석탄을 비롯한 주요 자원의 수송을 담당하며 철도가 지역 발전의 중추적 역할을 수행했다. 이러한 철도

인프라는 단순한 교통수단을 넘어 지역 주민들의 삶과 문화, 정체성에 깊숙이 뿌리내렸고, 오늘날까지도 그 유산이 다양한 형태로 남아 있다.

하지만 산업의 쇠퇴, 인구 감소, 경제 침체 등 구조적인 위기가 이어지면서 많은 철도 기반시설은 본래의 기능을 상실하거나 방치되고 있다. 이러한 현실 속에서 철도 유산을 문화적·관광적 자원으로 재해석하고 이를 지역 재생의 동력으로 삼으려는 시도가 점차 주목받고 있다.

이러한 변화의 흐름 속에서 강원지역의 주요 철도 자산 활용 사례로는 화천열차펜션, 동해 바다열차, 태백 오로라파크, 정선 레일바이크 등을 들 수 있다. 이들은 철도 유산을 단순히 보존하는 데 그치지 않고, 관광 자원으로 전환함으로써 문화와 경제를 결합한 성공적인 운영 모델로 평가된다.

먼저, 화천열차펜션은 과거 새마을호 열차를 개조하여 숙박시설로 활용한 사례로, 철도와 지역 관광을 융합한 체험형 문화 공간으로 운영되었다.⁶ 기관차는 특산물 판매장과 관리동으로, 객차는 다양한 규모의 객실로 재구성되어 가족, 연인, 친구 단위의 관광객 수요를 만족시켰으며, 저렴한 요금 체계를 통해 철도 문화에 대한 접근성을 높였다. 그러나 현재는 운영상의 제약과 유지 비용 부담 등의 문제로 휴업 상태에 있으며, 이는 지역 관광 활성화 측면에서 아쉬운 손실로 작용하고 있다. 그럼에도 불구하고 화천열차펜션은 여전히 철도문화 자산으로서의 가치를 지니고 있으며, DMZ 연계 콘텐츠 개발, 철도 역사 체험 프로그램 운영, 지역 특산물과 연계한 상품화 전략 등을 통해 재개될 경우 지역 경제와 문화관광의 중요한 동력으로 기능할 수 있다.

동해 바다열차는 강릉에서 삼척까지 약 56km의 해안선을 따라 운행되던 관광열차로, 해양 경관과 철도 체험을 결합한 대표적인 콘텐츠였다.⁷ 다양한 좌석 구성과 해

안 경관을 감상할 수 있는 창가 좌석, 실내 오락 프로그램 등을 통해 여행의 즐거움을 극대화하였으며, 누적 이용자 135만 명을 기록하며 지역 생산 유발 효과와 고용 창출 등 실질적인 경제적 성과를 거두었다. 그러나 차량 노후화와 운영 예산 부족 등의 이유로 2023년 운행이 중단되었고, 이는 동해안 관광 산업 전반에 부정적인 영향을 미치고 있다. 다만 고속철도 개통으로 접근성이 향상되고 있는 만큼, 동해 바다열차의 재운행은 더욱 시급하고 현실적인 과제로 부상하고 있다. 차량 현대화, 콘텐츠 다양화, 지자체와 중앙정부 간 협력을 통해 바다열차는 동해안 관광의 대표 브랜드로 다시 자리매김할 수 있으며, 이는 철도관광의 가능성을 확장하는 데 중요한 전환점이 될 수 있다.

태백 오로라파크는 과거 석탄산업 중심지였던 태백의 철도 및 산업 유산을 창의적으로 재구성한 복합문화공간이다.⁸ 폐역과 폐선 구간을 활용해 철도와 자연, 우주, 별자리를 주제로 한 다양한 콘텐츠를 운영하며, 단순한 산업도시 이미지를 벗고 체험형 관광지로서의 새로운 정체성을 구축하였다. 철도 역사의 보존과 재해석, 세계 철도 문화를 전시한 콘텐츠, 별빛전시관과 눈꽃전망대 등의 공간은 태백 고유의 자연과 철도 유산이 결합된 차별화된 관광 경험을 제공하고 있다. 오로라파크는 철도 유산 보존뿐 아니라 지역의 문화적 자긍심 회복과 경제 활성화에도 기여하고 있어, 인구 감소와 경제 침체에 직면한 지방 중소도시들에게 지속 가능한 발전 모델로 제시될 수 있다.

정선 레일바이크는 폐선 구간을 관광 콘텐츠로 전환한 대표적인 사례로, 정선의 자연경관과 철도 체험을 결합한 체험형 관광 자원이다.⁹ 이용객이 직접 폐달을 밟아 철교와 터널, 계곡 등을 통과하는 방식으로 생동감 있는 몰입형 체험을 제공한다. 정선은 아리랑의 발원지이자 5일장,

미디어 P&I, 2018.

8 문화체육관광부, 『폐광지역 관광상품개발사업 성과분석 및 발전방안 연구』, 문화체육관광부, 2021.

9 김해조, 「철도폐선을 활용한 레일바이크사업 활성화 방안에 관한 연구」, 가천대 산업·환경대학원 석사학위논문, 2015.

6 유연태 외, 『대한민국 대표 여행지 1000』, 넥서스books, 2015.

7 유인용, 「칙칙폭폭 바다열차 타고 동해 여행」, 『여행스케치』 16(8), 하이

트레킹 코스 등 다양한 자원을 보유하고 있음에도 불구하고 관광지 간 연계 부족과 짧은 체류 시간이 한계로 지적되어 왔다. 하지만 레일바이크는 이러한 문제를 극복하며 정선 관광의 중심축으로 자리매김하고 있다. 특히 아리랑 열차(A-train)와의 연계를 통해 철도 기반 관광의 체류형 확장 가능성을 보여주었으며, 향후 주민 참여 확대와 특산물 연계 콘텐츠 개발 등을 통해 지역 경제와 공동체 회복에 더욱 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

지금까지 살펴본 강원지역의 철도 문화 자산들은 산업화 시대를 이끈 인프라에서 문화·관광·경제적 자산으로 전환된 대표적 사례들이다. 이들은 각기 다른 방식으로 철도와 지역의 문화, 경제를 유기적으로 연결하며, 철도 자산이 단순한 과거의 유물에 머무르지 않고 현재와 미래의 가치를 창출할 수 있음을 보여준다.

특히 철도 자산은 다음과 같은 측면에서 지속 가능한 지역 발전의 핵심 자원으로 기능할 수 있다. 첫째, 관광 자원의 차별화다. 철도는 단순한 교통수단이 아니라 지역의 역사와 정체성을 담고 있는 문화적 기반이다. 이를 관광 콘텐츠로 재구성할 경우, 강원지역만의 독자적이고 차별화된 관광 브랜드를 형성할 수 있다.

둘째, 지역 경제 활성화이다. 철도 관련 시설의 재활용화는 관광객 유치, 숙박·소비 촉진, 일자리 창출 등 실질적인 경제 효과를 유도하며, 특히 주민 참여형 운영 모델이 도입될 경우 지역 내 소득 순환 구조를 형성하는 데 긍정적인 영향을 줄 수 있다.

셋째, 인구 유출 억제 및 지역 공동체 회복이다. 철도 문화는 주민에게 정체성과 자긍심을 부여하는 상징적 자산으로서, 지역에 대한 소속감을 강화하고 공동체의 유대를 회복하는 데 기여할 수 있다.

넷째, 문화유산 보존과 교육적 활용이다. 철도 유산은 산업 유산을 넘어 세대 간 문화 전승과 교육의 장으로 활용될 수 있으며, 특히 지역 청소년에게는 살아 있는 지역 역사 교과서로서 기능할 수 있다.

결론적으로 강원지역의 철도 자산은 산업화 시대의 유산을 넘어 관광, 문화, 경제가 융합된 복합 자산으로 전환될 수 있는 충분한 잠재력을 지니고 있다. 이를 효과적으로 보존하고 활용하기 위해서는 중앙정부, 지방자치단체, 민간 기업, 지역 주민 간의 유기적인 협력과 전략적 접근이 필수적이다.

특히 철도 자산의 복원과 현대화를 위한 재정적 지원, 지역 맞춤형 콘텐츠 개발, 지속 가능한 운영 주체 발굴이 병행되어야 한다. 이를 통해 강원지역은 인구 감소와 산업 쇠퇴라는 구조적 위기를 극복하고 지속 가능한 발전을 실현하는 전환점을 마련할 수 있을 것이다.

아울러 현재 강원지역 곳곳에는 여전히 체계적인 기록화와 보존이 필요한 철도 자산이 다수 존재한다. 이러한 자산들이 사라지기 전에 그 역사적·문화적 가치를 규명하기 위한 조사와 연구가 시급히 이루어져야 한다. 이를 바탕으로 철도문화유산에 대한 종합적인 관리와 활용 방안을 마련하는 것이 필요하며, 이는 강원지역 철도유산을 미래세대에 전승하고 지역 정체성의 기반으로 활용하는 데 있어 핵심적인 토대가 될 것이다.

4. 마무리와 과제

이 글은 한국 철도 자산의 문화적 가치와 활용 가능성을 전체적으로 조망한 후, 강원지역을 중심으로 그 활용 모델을 구체적으로 살펴보는 방식으로 전개되었다. 한국 철도는 단순한 교통수단을 넘어 근대화와 산업화의 중심축이었으며, 오늘날에는 기술 유산, 역사 자산, 지역 정체성의 상징으로서 다층적인 문화적 의미를 지니고 있다.

2장에서 살펴본 바와 같이, 우리나라에는 구 역사, 급수탑, 철교, 정비창, 차량 등 다양한 유형의 철도 자산이 존재하고 있으며, 이들은 기술사적 가치뿐 아니라 지역과 세대가 공유해 온 역사적 기억의 공간으로서 중요한 의미를

갖는다. 그러나 현실에서는 많은 철도 유산들이 예산 부족, 체계적 기록의 미비, 활용 전략 부재 등으로 인해 점차 소멸 위기에 놓여 있다. 특히 보존보다는 철거와 방치가 우선시되는 현실은, 지역 공동체가 공유해온 역사적 기반의 단절을 초래할 수 있다.

이러한 문제의식 하에, 본고는 강원지역의 철도자산 활용 사례를 살펴보았다. 화천열차펜션, 동해 바다열차, 정선 레일바이크, 태백 오로라파크 등은 철도자산의 재활용이 지역관광, 문화 콘텐츠, 경제 활성화와 어떻게 결합될 수 있는지를 보여주는 대표적 사례이다. 특히 이들 사례는 폐기와 보존 사이에서 철도자산이 문화적 재편과 지역 재생의 매개체로 전환될 수 있음을 입증한다.

이를 종합할 때, 철도자산의 지속가능한 보존과 활용을 위한 다음의 정책적 과제가 도출된다. 첫째, 국가 차원의 통합 기록화 및 자산 체계 정립이 필요하다. 철도자산은 전국적으로 분포하며 다양한 유형과 시간적 층위를 갖는 복합 문화자산이다. 따라서 단순 보존 목록을 넘어 디지털 기반 기록화, 유형별 분류, 지역별 분포도 구축 등 체계적인 아카이빙 작업이 시급하다. 이는 향후 연구, 교육, 정책, 관광 콘텐츠 개발의 기초가 된다.

둘째 지역 맞춤형 콘텐츠 및 활용 모델 개발이 필요하다. 철도자산은 전국적으로 동일한 방식으로 활용될 수 없다. 강원도는 DMZ, 석탄 산업, 해양 경관 등 지역 특수성을 반영한 콘텐츠 개발이 필요하며, 철도 유산을 기반으로 한 스토리텔링형 관광, 체험형 프로그램, 창작문화 공간 등 지역 맞춤형 활용 전략이 요구된다.

셋째, 생활 밀착형 문화재 활용 방식 도입이 필요하다. 철도자산은 지역 주민과의 단절된 관광 시설로 전략해서는 안 된다. 커뮤니티 공간, 공공 문화거점, 교육 프로그램과 연계된 '생활 기반형 철도자산' 활용 모델을 통해 지역 주민의 참여와 주인의식을 강화해야 한다.

넷째, 기술 융합을 통한 콘텐츠 다양화가 필요하다. 3D 스캐닝, VR/AR 콘텐츠, 디지털 아카이브 등 기술을 활용

한 기록화 및 체험 콘텐츠 개발을 확대해야 한다. 이는 특히 젊은 세대와 외래 관광객에게 몰입형 역사·문화 경험을 제공하는 수단이 될 수 있으며, 철도자산의 교육적·산업적 활용도를 크게 높일 수 있다.

마지막으로 중앙정부-지자체-민간 협력 기반의 거버넌스 구축이 필요하다. 지속적인 운영과 투자를 위해서는 행정과 시장, 시민이 협력하는 거버넌스 체계 구축이 필수다. 이를 통해 장기적인 계획 수립, 예산 안정성 확보, 유지·관리 주체 명확화 등의 기반을 마련해야 한다.

결론적으로, 철도자산은 한국 근대화의 물리적 흔적이자, 공동체 기억과 정체성이 응축된 공간이며, 미래 지역 발전을 이끌 수 있는 문화적 자원이다. 특히 강원지역 사례는 철도자산이 단순히 유산으로서가 아니라, 관광·문화·경제가 융합된 복합 자산으로 전환될 수 있다는 가능성을 보여준다. 이제는 철도자산을 '기억의 유물'로만 간직할 것이 아니라, 지역의 미래를 설계하는 전략적 자원으로 재인식해야 한다. 이를 위해서는 보존과 기록, 재활용과 콘텐츠화, 지역사회와의 연계를 유기적으로 통합하는 종합적 접근이 요구된다.

참고문헌

1. 단행본 및 논문

- 권기창, 「도시재생을 위한 철도폐선 부지의 효율적 활용 방안」, 『지역과 문화』 3(2), 2016.
- 김동완·윤종국, 「도심 폐역을 활용한 문화전시시설 기본계획 연구」, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』 36(2), 대한건축학회, 2016.
- 김해조, 「철도폐선을 활용한 레일바이크사업 활성화 방안에 관한 연구」, 가천대 산업·환경대학원 석사학위논문, 2015.
- 문화재청, 『근대문화유산 교통[철도]분야목록화 조사보고서』, 문화재청, 2007.
- 문화체육관광부, 『폐광지역 관광상품개발사업 성과분석 및 발전방안 연구』, 문화체육관광부, 2021.
- 박홍수, 『달리는 기차에서 본 세계』, 후마니타스, 2015.
- 석민재, 「철도 문화유산의 보존 실태와 향후 관리방안 연구: 철도차량을 중심으로」, 부경대 석사학위논문, 2015.
- 유연태 외, 『대한민국 대표 여행지 1000』, 넥서스books, 2015.
- 유인용, 「칙칙폭폭 바다열차 타고 동해 여행」, 『여행스케치』 16(8), 하이미디어 P&I, 2018.
- 윤설희, 「한국 철도문화유산의 가치 제고를 위한 제도 개선 및 활용방안」, 고려대 석사학위논문, 2018.
- 이길재·공순구, 「철도역사시설을 활용한 지역문화공간 건축계획에 관한 연구」, 『한국청소년시설환경학회 학술대회』 2012(1), 한국청소년시설환경학회, 2012.
- 이상상 외, 「폐쇄철로 및 간이역 관광자원화에 관한 연구」, 『한국철도학회 학술발표대회 논문집』, 한국철도학회, 2009.
- 태백시편, 『태백장성이중교: 기록화조사보고서』, 태백시 문화관광과, 2022.
- _____, 『태백철암역두 선탄시설: 기록화조사보고서』, 태백시청, 2022.
- 홍치나, 「도심지 철도폐선부지를 활용한 문화전시시설로의 재생방안 연구: 부산 구(舊) 해운대역을 사례로」, 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』 41(1), 대한건축학회, 2021.

2. 기타 자료

- 강원특별자치도청 홈페이지. <https://state.gwd.go.kr>
- 국가유산청 홈페이지. <https://www.khs.go.kr>
- 대한민국구석구석 홈페이지. <https://korean.visitkorea.or.kr>
- 한국철도공사 홈페이지. <https://www.letskorail.com>

Abstract

A Study on the Cultural Value and Utilization Potential of Korean Railway Heritage

Focusing on the Gangwon Region

Oh, Jun-Ho | Gangwon National University

This study critically examines the cultural significance and utilization potential of South Korea's railway heritage, with a particular focus on the Gangwon region, aiming to explore strategic linkages between cultural heritage utilization, regional tourism development, and economic revitalization. Railway assets embody the historical trajectories of modernization and industrialization while symbolizing local community identities. The systematic documentation and digital archiving of these assets not only serve as vital resources for academic research and education but also constitute a strategic framework for the sustainable preservation of cultural heritage. Consequently, proactive engagement in the utilization of railway heritage is imperative.

Focusing on representative case studies in Gangwon, such as the Hwacheon Train Pension, Donghae Sea Train, Taebaek Aurora Park, and Jeongseon Rail Bike, this research analyzes both the potential and constraints of railway assets as cultural tourism resources. The study underscores the necessity for practical interventions including the transformation of sites into immersive, stay-oriented tourist destinations, enhanced local community participation, and the development of digital content platforms. Moreover, it highlights the critical importance of establishing collaborative governance frameworks among governmental bodies, local authorities, and private stakeholders, alongside policy and institutional reforms to ensure the sustainable conservation and effective activation of railway heritage.

In conclusion, the cultural reconfiguration of railway assets functions as a strategic instrument to reinforce regional identity and stimulate tourism growth. Particularly through integrative approaches with the Gangwon region, such efforts can facilitate sustainable and meaningful regional development. Additionally, railway heritage holds intrinsic value as a public cultural asset that transmits historical experience and collective memory to future generations.

Keywords Gangwon region, railway heritage, cultural reconfiguration, regional integration strategies, cultural tourism resources

이 논문은 2025년 5월 20일에 투고 완료되어,
2025년 5월 25일부터 6월 18일까지 심사위원이 심사하고
2025년 6월 20일 심사위원 및 편집위원 회의에서 게재가 결정된 논문임.