

2025년 추계학술발표대회 : 일반부문

철도자산의 유산화와 비유산화

- 진주역 차량정비고와 진치령터널 -

Heritagization and Pre-Heritagization of Railway Assets

- Vehicle Maintenance Depot at Jinju Station and Jinchiryeong Tunnel -

○이 나 연* 신 건 수**
Lee, Na-Yeon Shin, Gun-Soo

Abstract

The area around the former Jinju Station contains diverse railway assets such as the Vehicle Maintenance Depot at Jinju Station and the Jinchiryeong Tunnel. While the Vehicle Maintenance Depot at Jinju Station has been designated as a National Cultural Heritage, the Jinchiryeong Tunnel has not even undergone heritage evaluation. This study compares and analyzes the two assets, focusing on the four criteria for heritage designation: historical, artistic, academic, and landscape value. Through this, it aims to reveal the problems in the heritage designation process amid institutional imbalance and indifference.

키워드 : 철도자산, 유산화, 비유산화, 국가문화유산

Keywords : Railway Assets, Heritagization, Pre-Heritagization, National Cultural Heritage

1. 서론

1.1 연구 배경 및 목적

진주시에는 차량정비고와 진치령터널 등 주요 철도 자산이 있다. 차량정비고는 2005년 등록문화재(현.국가등록문화유산) 제202호로 등록되었다. 반면 같은 시기에 건설된 진치령터널은 유산화(문화유산 등록을 위한 평가과정)가 이루어지지 않았다. 본 연구는 동일한 시기에 조성된 두 가지 철도자산이 유산화 유무 차이에 대한 요인을 분석하고자 한다.

두 자산은 모두 철도 산업 유산임에도 불구하고, 차량정비고는 유산으로서 인정되어 전시 등 문화공간으로 활용되고 있는 반면, 진치령터널은 유산으로 인정이나 관심을 받지 못한 채 산책로와 자전거 도로로 소극적 활용 중이다. 이와 같은 결과는 동일한 맥락을 공유하는 자산임에도 불구하고, 유산으로 편입되는 과정에서 대상 간 차이가 발생되어 그 판단 과정(유산화)에서 어떻게 가치평가 되었는지 의문을 가지게 한다.

따라서 본 연구는 문화유산 가치판단의 기준(역사적, 예술적, 학술적, 경관적)²⁾을 중심으로 진주역 차량정비고와 진치

령터널을 비교 검토한다. 동일한 시기의 철도 자산에서 유산화 여부의 차이가 발생하는 요인을 분석하고자 한다.

1.2 연구 범위 및 방법

본 연구의 대상 범위는 경상남도 진주시에 위치한 진주역 차량정비고와 진치령터널 두 가지 자산으로 한정한다. 두 시설은 모두 1925년 경남선³⁾ 개통을 위해 건설된 철도 기반 시설로 동일한 역사적 맥락과 물리적 연계성을 공유한다.

연구 방법은 비교 분석에 있다. 「문화재보호법」(2005) 및 「국가유산기본법」(2025)에 명시된 네 가지 가치판단 기준(역사적, 예술적, 학술적, 경관적)을 분석의 기준으로 삼고, 이를 확장하여 진주역 차량정비고와 진치령터널을 비교분석한다.

2. 사례 설명 및 현황

진주역 차량정비고와 진치령터널은 모두 1925년 6월 경남선 개통과 함께 건립된 철도 기반 시설이다. 경남선은 삼랑진에서 진주까지 연결되며, 당시 진주역은 종착역으로 기능하였다. 차량정비고는 진주역 부지 내에 설치되어 기관차의 관리와 정비를 담당하였고, 진치령터널은 진주역과 개양역 사이 구간에 위치하여 열차가 산지를 관통할 수

* 경남대 건축도시계획학과 석사과정

** 경남대 건축학부 부교수

(Corresponding author : Department of Architecture, Kyungnam University, ttanc@kyungnam.ac.kr)

²⁾ 2005년 「문화재보호법」의 문화재 가치판단 기준으로 명시된 후, 2025년 개정·시행된 「국가유산기본법」에서도 동일하게 유지되고 있다. 따라서 본 연구는 이 기준을 근거로 두 사례를

검토한다

³⁾ 차량정비고가 건립된 시기에 삼랑진~진주선은 경남선으로 지칭되었고 이후 경점 남부선, 진주선으로 개칭, 현재 경전선으로 통합개칭 되었지만 본 연구에서는 차량정비고 건립시기를 기반으로 하여 경남선으로 통칭해서 쓴다

있도록 하였다.

이후 1967년 2월 22일 나동역이 개통되면서 진주역은 종착역 지위를 상실하였고, 2012년 경전선 복선화 사업으로 노선이 이설되면서 구 진주역은 폐역이 되었다. 이와 같은 변화를 거치면서도 차량정비고와 진치령터널은 동일한 시기와 노선, 그리고 역사적 맥락을 공유하는 철도 자산으로 남아 있다.

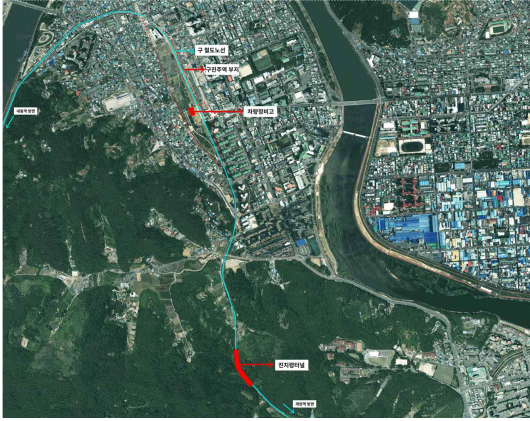


그림 1. 차량정비고, 진치령터널 위치도

2.1 진주역 차량정비고

진주역 차량정비고는 당시에 ‘기관구’라는 명칭으로 불리며 기관차의 관리, 정비, 운용, 보관 등을 담당하였다. 가로 117m, 세로 393m에 달하는 장방향 1층 건물로, 내부에는 열차 점검과 수리를 위한 레일이 설치되어 있었고, 부속 공간으로 목욕탕, 보일러실, 유지 창고, 공작실, 숙직실 등이 있었다. 건물 전면에는 두 개의 아치형 출입구와 중앙 솟을지붕이 설치되었으며, 벽돌부벽과 화강석 마감, 변형된 왕대공 트러스 구조 등은 당시 건축을 보여준다.

건물 외벽에는 6·25전쟁 시기의 총탄 흔적이 남아 있어, 단순한 산업시설을 넘어 전쟁사의 현장을 증언하는 흔적을 간직하고 있다. 1980년대 초에는 기와지붕이 슬레이트 지붕으로 교체되었고, 최근에는 목재 창호가 알루미늄 창호로 교체되는 등 부분적 변형이 이루어졌다. 그러나 건물 전체 구조와 외형은 원형을 비교적 잘 유지하고 있다. 현재는 진주시의 철도문화공원 조성 사업과 연계되어 전시 및 교육 공간으로 활용되고 있으며, 일반 시민이 접근할 수 있는 문화공간으로 기능하고 있다.

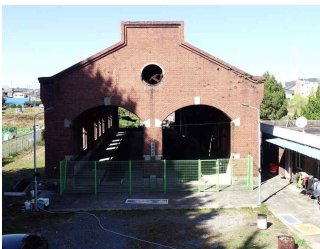


그림 2. 2019년 차량정비고 정면 (출처 : 국가유산청)



그림 3. 2025년 차량정비고 정면

2.2 진치령터널

진치령터널은 진주역과 개양역을 연결하는 구간에 위치한다. 경상남도 진주시 가좌동에 자리하며, 길이 약 245m, 폭 5m 규모로 축조되었다. 당시에는 말굽아치형 구조를 가진 철도 터널이다. 외부 입구는 화강석으로 마감되고 내부는 벽돌 아치로 처리되어 기능적 구조와 조형적 마감이 결합된 형태를 띠고 있다.

한국전쟁 당시 이 터널은 민간인의 피난처로 사용되었으며, 특히 1950년 8월 3일에는 미군 전투기의 기총사격으로 수십 명의 민간인이 희생당한 ‘주약동 약골 기총소사 사건’이 발생한 현장이기도 하다. 이 사건은 터널이 단순한 교통 인프라를 넘어 전쟁의 비극을 담은 장소로 남게 되는 계기가 되었다.

2012년 경전선 복선화 사업으로 선로가 이설되면서 진치령터널은 본래 기능을 상실하였고, 이후 폐선 시설로 남았다. 2014년에는 진주시와 한국철도시설공단의 협력으로 자전거도로와 산책로로 정비되어 시민들이 이용할 수 있게 되었으며, 2021년에는 대학·기업이 참여한 아이디어 공모전을 통해 안내판이 설치되었다. 이어 2022년에는 ‘진치령 기차터널 경관개선사업’이 추진되어 조형물과 경관 조명이 도입되고 내부가 테마 공간으로 꾸며졌다. 현재는 자전거도로와 산책로의 일부로 활용되면서 외형은 비교적 잘 보존되고 있다



그림 4. 2014년 사진



그림 5. 2023년 사진

3. 유산 가치판단 기준 비교 검토

표1. 역사적 가치 비교 검토

	진주역 차량정비고	진치령터널
역사적	- 1925년 경남선 개통과 함께 건립 - 기관차 관리·정비·보관을 담당한 시설 - 한국전쟁 당시 총탄 흔적	- 1925년 경남선 개통 시 건립 - 구진주역-개양역 구간 연결 철도터널 - 1950년 ‘주약동 약골 기총소사 사건’ 발생
예술적 (건축적)	- 변형된 왕대공 트러스 - 두 개의 아치형 출입구와 원형창 - 벽돌 부벽, 화강석 홍예석, 처마부 홈통	- 말굽형아치 터널 구조 - 입구부 화강석 처리 - 내부 벽돌 아치마감 - 입구 입면의 디자인 차별성 존재

	처리 - 등록 고시문에서 “단순, 세련된 건축미”로 평가	
학술적	- 2005년 등록문화재 지정 과정에서 조사됨 - 2015년 경상남도 「건축문화유산 DB 구축 및 콘텐츠 개발 연구 용역」 포함 - 2019·2021·2022년 국가 차원의 DB 조사 사업에 포함 - 독립적인 학술 논문·연구 성과물 없음	- 2015년 경상남도「건축문화유 산 DB 구축 및 콘텐츠 개발 연구 용역」에 포함, 단발적 조사에 그침 - 학술적 성과물로 이어지지 않음 - 내부 구조 및 장식 요소가 학술적으로 충분히 검토되지 않음
경관적	- 건립 당시 : 기관차 정비 시설로 일반인 접근 제한 - 현재 : 철도문화공원과 연계, 전시·교육 공간으로 활용 - 지역사회가 향유하는 공공 경관으로 재해석	- 건립 당시 : 열차 이용자가 일상적으로 경험한 구조물 - 전쟁 시기: 민간인 피난처로 기능 - 현재 : 자전거도로·경관조명 성치 관광·지역주민 공간으로 활용

3.1 역사적 가치 비교분석

역사적 가치는 건축물이나 시설이 지닌 시대적 배경, 역사적 사건과의 연관성을 통해 평가할 수 있다. 진주역 차량정비고와 진치령터널은 모두 1925년 경남선 개통과 함께 조성되어 동일한 역사적 맥락을 공유한다. 차량정비고는 기관차 정비 시설로서 철도 운영의 중추 역할을 수행하였고, 전쟁기의 총탄 흔적을 통해 한국전쟁의 기억을 간직한다. 진치령터널은 경남선의 일부로 철도 교통망을 확장하는 기능을 담당했을 뿐 아니라, 한국전쟁 시기 민간인 학살 사건의 현장이 되어 비극적 장소성을 지니게 되었다.

이처럼 두 시설은 기능은 다르지만 모두 역사적으로 평가할 수 있는 요소를 지니며, 어느 한쪽만이 등록문화유산으로 등록될 만큼 압도적인 차이가 있다고 보기는 어렵다.

3.2 예술적 가치

예술적 가치는 구조적 형식, 건축적 기법, 조형적 의도를 통해 판단할 수 있다. 차량정비고는 변형된 왕대공 트러스 구조, 두 개의 아치형 출입구, 벽돌 부벽, 화강석 마감 등 근대 산업건축의 기법을 단순하면서도 세련되게 표현한 사례로 평가되었다. 등록 고시문에서도 이러한 요소를 종합해 “단순·세련된 건축미”라는 표현이 사용되었는데, 이는 조사자의 미적 판단이 반영된 주관적 서술이라 볼 수 있다.

진치령터널은 기능적 구조물임에도 불구하고 입구의 화강석 처리, 내부 벽돌 아치 마감, 두 입구의 상이한 디자인 등에서 조형적 차별성을 확인할 수 있다. 그러나 이러한 특징 조차 의논되지 않았다. 두 시설 모두 근대 철도 건축의 특징을 드러내는 사례라 할 수 있으며 어느 한쪽

만이 등록문화유산 등록에서 가치의 우위를 판단할 수 없다.

3.3 학술적 가치

학술적 가치는 대상이 연구의 주제로 다루어졌는지, 그리고 성과물이 축적되었는지를 기준으로 삼을 수 있다. 차량정비고와 진치령터널 모두 독립적인 연구성과는 매우 제한적이다. 차량정비고는 등록문화재 지정 과정과 경상남도의 「건축문화유산 DB 구축 및 콘텐츠 개발 연구 용역」(2015)에 포함되었으나, 이후 심화된 학술 연구로 이어지지 않았다. 진치령터널 역시 같은 연구 용역에 포함되었으나 별도의 학술적 검토는 진행되지 않았다.

이처럼 두 장소는 모두 학술적으로 충분히 연구되지 못했다는 공통점을 지니며, 차량정비고만 등록문화유산으로 등록된 배경을 학술적 가치의 우위로 설명하기는 어렵다. 오히려 학술적 연구성과가 부족한 상황은 다른 가치판단에도 직접적인 영향을 미친다. 차량정비고의 경우에도 예술적 가치가 “단순, 세련된 건축미”라는 제한적 언어로만 설명된 것은 후속 연구가 부족했기 때문이다. 또한 진치령터널의 내부 벽돌 아치 장식, 입면 장식의 차별성 같은 특징이 충분히 해석되지 못한 채 평가에서 배제되었다. 따라서 학술적 가치의 부족은 곧 역사적·예술적·경관적 가치 해석의 제한으로 이어질 수 있다.

3.4 경관적 가치

경관적 가치는 문화유산이 주변 환경과 맺는 관계, 사람들이 공간을 경험하는 방식에 따라 평가할 수 있다. 차량정비고는 건립 당시 기관차 정비를 담당하는 특수 시설로 일반인의 접근이 제한되었으나, 현재는 철도문화공원과 연계되어 전시·교육 공간으로 개방되며 시민적 경관 가치를 지니게 되었다. 진치령터널은 개통 당시 열차 이용자가 일상적으로 경험한 구조물이었고, 전쟁 시기에는 민간인 피난처로 사용되며 특수한 경관성을 지녔다. 그러나 오늘날에는 자전거도로와 경관조명 설치로 관광·레저 공간으로 활용되며 역사성은 상대적으로 약화되었다.

따라서 두 시설 모두 경관적 의미가시기에 따라 변화해 왔으며, 현재는 서로 다른 방식으로 지역사회와 관계 맺고 있다. 차량정비고가 제도적 등록을 바탕으로 공공적 경관 가치를 인정받고 있는 반면, 진치령터널은 관광 자원으로만 소비되는 경향이 있다.

4. 결론

본 연구는 진주역 차량정비고와 진치령터널을 대상으로 유산화 과정의 차이를 네 가지 가치판단 기준(역사적, 예술적, 학술적, 경관적)을 통해 비교·검토하였다. 두 시설은 모두 1925년 경남선 개통과 함께 조성되어 동일한 시대적 맥락을 공유하였음에도, 차량정비고는 등록문화유산으로 등록된 반면 진치령터널은 제도적 논의에서 배제되었다. 분석 결과, 두 시설은 각 가치 기준에서 공통적으로 평가 가능한 요소를 지니고 있었지만, 어느 한쪽이 압도적으로 우위에 있다고 보기는 어려웠다. 오히려 등록문화유산 등록 과정에서 적용된 기준이 일관되지 못했고, 학술적 연구 성과의 부족이 다른 가치 해석에도 제약을

있었음이 드러났다.

이러한 결과는 본 연구가 지닌 의의와 동시에 한계를 보여준다. 의의는 동일한 시기의 철도자산을 비교함으로써 제도적 형평성과 가치판단 기준의 모호성을 드러낸 데 있다. 그러나 한계는 문헌과 제도 자료 중심의 분석에 머물렀다는 점, 그리고 학술적 연구의 축적 부족으로 인해 가치 해석이 제한적이었다는 점이다.

앞으로의 연구는 다음과 같은 방향으로 발전시켜 나가 고자 한다. 첫째, 진주역 차량정비고와 진치령터널의 사례를 넘어, 경남선 전체와 진주 지역의 철도자산을 포괄하는 확장된 비교 연구를 진행하고자 한다. 둘째, 문헌과 제도 자료 분석에 그치지 않고, 지역 주민·철도 종사자·사건 생존자 후손 등을 대상으로 하는 구술사 조사를 병행하여 역사성과 장소성을 보다 다층적으로 규명할 계획이다. 셋째, 차량정비고와 진치령터널을 중심으로 도출한 문제의식을 토대로, 국가유산청의 등록 기준과 절차에 대해 제도적 개선 방향을 모색하는 데 연구를 이어가고자 한다. 마지막으로, 석사 논문에서는 두 사례의 비교분석을 바탕으로, 유산화 과정의 기준이 어떻게 적용·변형되는지를 비판적으로 고찰하는 데 초점을 맞출 것이다.

따라서 본 연구는 학술발표대회에서는 기초적 문제제기로 기능하지만, 이후 석사 논문에서는 보다 확장된 자료와 방법론을 적용하여 유산화 과정의 형평성과 일관성을 제도적 차원에서 검토하는 방향으로 심화될 것이다.

참고문헌

1. 국가유산청, 문화재위원회 회의록 하2-2권, 2005
2. 디지털진주문화대전(<https://www.grandculture.net/jinju>)
3. 국가유산청 국가유산포털(<https://www.heritage.go.kr>)
4. 국가유산청, 문화재청고시 제2005-63호 관보, 2005