

철도의 사회경제적 영향력에 관한 연구

- 몇 가지 사례를 중심으로 -

A study of socio-economic influence of railroad -focusing on some examples-

이용상

Yong-Sang Lee

Abstract

In this paper, I illustrate the some examples of socio-economic influence of railroad in Korea. The Korean railroad has been running for 109 years now since it started operation in 1899. The opening of railroad in Korea has been affecting influence in our society not only transportation but also infrastructure building and the formation of new cities which they were built along the rail network like Daejeon. I have come up with some examples, which railroad has affected the in our society. For example, the changes of transport route from road to railroad, emerging the new cities, industries and culture. This paper contributes to look over the various function of railroad in Korea. Moreover it will be compared with Japan's railroad influence in his country. It gives us a peculiarity and universality in railroad's function including colonial policy

국문 요약

우리나라는 1899년 9월18일 경인선철도가 개통된 이래 일본은 청일전쟁의 수행을 통해 대륙으로의 물자수송의 필요성과 한반도의 지배를 위해 간선철도를 건설하기 시작하였다. 경부선은 1900년에 건설이 시작되어 1905년에 개통하게 되었다. 호남선은 1914년에 완공되었다. 우리나라사회는 철도의 개통으로 큰 변화를 겪었는데 새로운 노선을 통해 국토공간구조의 변화가 생겼으며 새로운 도시의 형성과 산업과 문화의 변화 등 새로운 현상이 나타났다.

본 연구에서는 향후 우리나라 철도부설과 그 사회경제적 영향력에 대한 연구의 기초연구로서 몇 가지 사례를 통하여 철도가 우리사회에 미친 영향력을 분석해 보고자 하였다. 본 연구에서는 도로에서 철도로 바뀐 우리나라의 교통망과 신흥도시인 대전의 변화, 그리고 수행여행으로 철도를 많이 이용한 사실을 경주역과 불국사 역의 사례를 통해 살펴보았다. 향후 우리나라에서 철도가 가져온 변화 연구를 통해 철도의 다양한 기능성에 대한 파악이 가능할 것이며, 향후 일본과의 비교 연구를 통해 식민지 시대의 철도의 특성을 구체적으로 파악할 수 있을 것으로 사료 된다.

저자: 철도학회 회원, 우송대학교 부교수 yongsang@wsu.ac.kr, 전화번호 042-630-9637

1. 문제의 제기

일본은 청일전쟁의 수행을 통해 대륙으로의 물자수송의 필요성과 한반도의 지배를 위해 간선철도를 건설하기 시작하였다. 경부선은 1900년에 건설이 시작되어 1905년에 개통하게 되었다. 호남선은 1914년에 완공되었다. 이 처럼 우리나라에서 철도의 개통으로 우리나라는 큰 변화를 겪었는데 철도노선을 통해 국토공간구조의 변화가 생겼으며 새로운 도시의 형성과 산업의 변화, 그리고 문화의 변화 등 새로운 현상이 나타나게 되었다. 본 연구에서는 향후 우리나라 철도부설과 그 사회경제적 영향력에 대한 연구의 기초연구로서 몇 가지 사례를 통하여 철도가 우리사회에 미친 사회경제적 영향력을 분석해 보고자 한다.

2. 선행연구에 대한 검토

철도의 사회경제적 영향력에 관한 연구의 대표적인 하나는 일본 철도원에서 1917년 발행한 「철도의 사회경제적 영향력에 관한 연구」이다. 본 연구에서는 철도의 사회경제적 영향력을 주요부분별로 나누어서 정리하였다. 철도개통을 통해 1차 산업인 농산물, 임산물, 축산물, 수산물, 광산물 등이 전국적인 철도망을 통해 빠르게 수송됨에 따라 신속하게 소비자에 수요에 대응할 수 있게 되었다. 2차, 3차 산업의 변화와 함께 철도가 지나가는 노선의 도시인구가 집중하고 사회경제적으로 많은 변화가 있었다.

우리나라의 경우도 1899년 경인선의 경우 표정속도가 22km에서 1906년 경부선이 개통되어 40.9km 그리고 1913년에는 44.4km로 향상되었다. 당시 서울과 인천 간은 수운이나 육상으로 약 12시간이 소요되었지만 철도개통으로 1시간 30분이면 가능하게 되어 철도를 통한 사회는 크게 변화했다고 할 수 있다.

<표1> 철도의 사회경제적 영향력

	주요내용	영향력
농업	쌀, 잡곡, 야채, 과일, 비료	- 소비지의 확대(대도시) - 수출입품목의 철도수송
임산물	목재, 목탄	- 철도역주변의 목재소증가 - 수운수송의 감소
축산업	축산물	- 마차에 의한 수송감소 - 축산물의 철도수송
수산업	해산물과 소금	- 가격의 변화 - 급송 수산물의 철도수송 확대
광산업	금속광업, 석탄, 석유, 채석	- 철도수송에 의한 시장 확대 - 수운의 쇠퇴 - 석유수송의 발달
공업	방직, 직물, 도자기, 시멘트, 기와, 제지, 밀가루, 술등	- 원료와 제품의 철도수송 - 소비지의 확대
소비	제조원료의 소비 생활필수품의 소비	- 제조업 원료의 철도이용 (철과 석탄)

	재해	<ul style="list-style-type: none"> - 생필품 수송에 의한 생활향상 - 재해 시 물자수송
상업	국내상업 외국무역	<ul style="list-style-type: none"> - 철도에 의한 화물수송증가 - 철도개통에 따른 철도역주변의 상업발달 - 운송비의 절감 - 외국무역의 활발 - 항만의 철도시설확대 - 여행이용자의 증대
통신	통신업의 발달	<ul style="list-style-type: none"> - 우편제도의 발달 - 해외로의 통신시간단축 - 철도의 우편물수송에 의한 수입증가 - 철도의 통신선을 일반을 위해 사용
육송과 해운업	해운업에 미친 영향 하천과 육상교통에 미친 영향	<ul style="list-style-type: none"> - 국유철도직영의 해운업발달 - 철도개통에 따른 항만의 성장과 쇠퇴 - 철도개통에 따른 하천, 호수, 육상교통의 변화
각종 영업	운송업의 발전 창고업의 발전 철도구내영업의 발전 여관, 음식점의 발달 도선업의 쇠퇴 온천과 관광지의 발달	<ul style="list-style-type: none"> - 통운사업의 발전 - 창고의 증대 - 역구내영업의 활성화 - 철도개통에 따른 여관과 음식점의 성장과 쇠퇴 - 도선업의 쇠퇴 - 새로운 온천지개발
인구변화, 도시 발전	도시의 팽창 철도정차역의 발전	<ul style="list-style-type: none"> - 새로운 도시의 인구증가 - 대도시의 인구인동 - 철도로 연결되는 지역의 발전 - 철도의 개통으로 인한 도시의 발전과 쇠퇴
문화	문화의 발달	<ul style="list-style-type: none"> - 학교교육의 발달에 기여 (통근, 수학여행, 학교용품) - 지식의 교환 (교류의 촉진, 단체여행, 순회강연의 촉진) - 신문, 잡지의 보급

		(신문잡지의 수송) - 풍속의 변화 (음식, 두발, 의복, 건축, 언어, 제사, 오락, 연극, 사진)
국제관계	내외국인의 교류증진 국제운송의 발달	- 외국인의 철도이용을 통한 교류증진 - 외국인의 증가에 대한 철도시설의 확충 - 외국승객 유치활동 - 선박에서의 철도승차권판매 - 외국승객을 위한 직원의 외국어 교육 - 철도에서의 호텔직영 - 국제여객과 화물의 증가 - 세계일주티켓의 판매

자료: 鐵道院(1917), “鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響” 를 정리

이를 정리해 보면 철도의 개통으로 국토공간구조의 변화, 인구증가와 도시발전, 산업과 문화 등의 변화에 적지 않은 영향을 미친 것을 알 수 있다.

3. 철도 건설과 대전의 변화

3.1 철도의 개통과 대전

경부선이 완공된 것은 1905년 1월1일로 서울과 부산 간에 48개의 역이 완공되었다. 당시 서울과 부산 간에는 3노선의 도로망이 있었는데 첫 번째는 서울~용인~충주~안동~경주~울산~부산, 두 번째는 충주~문경~상주~대구~밀양, 세 번째로는 청주~영동~금산~성주~창원~김해~부산으로 가는 길이었다.

일본은 경부선의 노선결정에 있어서 최단구간이 충청북도 노선을 경유하지 않았는데 그 이유는 호남지방의 경제력을 감안하고, 영남지방과 호남지방의 경쟁적인 철도부설을 만들지 않겠다는 방침에 따라 서울~천안~대전~영동~대구~부산의 노선을 택하게 되었다. 당시 청주에서는 유럽 등의 반대가 있어 대전으로 정해졌다고 한다. 이러한 경부선의 노선의 결정으로 경부선은 천안과 조치원 대전을 지나게 되었고 이를 통해 새로운 도시가 건설되게 되었다.

경부선은 러일전쟁을 수행하기 위해 속성으로 건설되었는데 경의선과 함께 대륙으로 연결하는 대륙이동의 수단이기도 하였다. 경부선의 착공은 1899년에 시작하여 1905년에 단선이 완공되었고 수송량의 증가에 대처하기 위해 1937~1940년에 걸쳐 복선이 완공되었다. 당시 서울~부산까지는 우마로 약 14일 이상이 소요되었다고 한다.

한편 호남선의 경우도 당시 조치원~공주~논산의 노선에서 공주의 반대로 분기점이 대전이 되어 1914년 3월22일에 호남선이 개통되어 대전은 경부선과 호남선이 분기하는 유일한 도시가 되었다.

당시 대전은 철도가 부설된 대전역이 중심이 아닌 북쪽인 회덕이 중심이었다.

대전역이 건설되면서 회덕과 대전역을 연결하는 도로(인효로)가 건설되고 1910년에는 회덕읍에 있었던 군청이 대전역부근으로 옮겨졌다. 대전역이 건설되면서 역 주변에는 인구가 집중하기 시작하였다. 특히 호남선의 개통은 대전의 도시발전을 남북축에서 동서축으로 돌려 놓았다.

1932년 5월30일 대전역의 발전축을 서쪽으로 확산되는 결정적인 계기가 생겼는데 서쪽으로 1.1km 떨어진 곳으로 충남도청이 공주에서 대전으로 이전한 것이다. 충남도청의 이전으로 대전은 크게 발전하였는데 1년 사이에 인구가 45%나 증가하였다.

행정적으로는 1914년에 대전군이 신설되었고 1917년에는 대전면 1931년에는 대전읍으로 승격하였고 1935년에는 대전읍이 대전부로 승격하였다.

3.2 기타 철도개통으로 영향을 받은 도시

공주는 백제 21대 문주왕 원년에 남한산에서 공주로 도입을 옮겨 웅천이라고 칭하고 25대 성왕에 이르기까지 수십 년간 백제의 옛 도읍이었다. 신라시대에는 웅진도호부를 두었고 후에 웅천, 웅주로 개정하였다. 고려에 들면서 공주라는 이름으로 불리었다. 지역의 정치의 중심지로 1928년 기록에 의하면 인구는 10,700명으로 도청과 지방법원, 도립의원, 학교 등 정치와 행정, 교육의 중심지였다.

그러나 경부선과 호남선이 공주를 통과하지 않아 급격하게 쇠락의 길을 걷게 되었다. 당시 공주는 수운이 발달하여 군산(장항)~부여~공주 등이 크게 발달하였다.

한편 천안은 경부선과 당시 사철인 경남철도(경기선과 충남선)와의 교차점에 위치하였다. 천안을 기점으로 경기선은 직산을 거쳐 경기도로 들어가고 충남선(지금의 장항선)은 온양,예산, 홍성, 광천, 보령, 대천을 거쳐 장항에 이르렀다. 천안은 철도 교통으로 발달하였고 쌀의 중심지이기도 하다. 1928년 기록에 의하면 인구는 10,000명에 이르고 있다. 조치원은 경부선과 충북선의 분기점이며 조선시대에는 역원을 두었던 곳으로 경부선 개통이후 발달하기 시작한 신도시이다. 1928년 당시 인구는 7,000명에 이르렀다¹⁾.

4. 철도의 사회경제적 영향력 분석

4.1 국토 공간구조의 변화

경부선의 개통으로 당시의 지역 간의 이동이 신속하게 변화함은 물론 우리나라의 국토공간구조를 변화시켰다. 당시의 기록에 의하면 1894년 우리나라를 다녀간 영국 여류지리학자 이사벨라 버드비숍의 견문기에는 말을 타거나 걸어도 한 시간에 4.8km 이상은 갈 수 없다고 전하고 있다²⁾. 따라서 당시 서울~부산 간의 이동은 약 14일이 소요되었는데 경부선이 개통된 후 서울~부산 간에 약 11시간이 소요되어 신속한 이동이 가능하게 되었다.

1) 小林 외(1928), “일본풍속지리대계 제16권 조선지방”, 신광사, 충청도편.

2) 이사벨라 버드비숍(이인화옮김)(1994), “한국과 이웃나라들”, 살림, pp.154~155.

또한 철도의 개통은 국토의 공간구조를 변화시켰다. 1905년의 경부선, 1906년의 경의선, 1914년의 호남선, 1914년의 경원선의 개통으로 우리나라는 X자형의 중단철도망이 완성되었다. 이러한 철도망의 영향으로 그 후 우리나라는 철도망을 중심으로 발전하는 모습을 보이기 시작하였고 동서축의 교통망은 크게 발전하지 못하였다.

또한 그 동안 우리나라 도로축인 서울~용인~충주~조령~문경~대구~밀양~부산과 철도노선을 비교해 볼 때 철도노선은 충청북도를 지나지 않고 대전방향으로 충청남도를 통과함으로 해서 그간 교통의 요충이었던 충주와 청주보다는 대전 중심으로 발전하기 시작하였다.

따라서 철도망이 지나는 서울~대전~대구~부산축이 우리나라의 국토발전의 중심축으로 자리 잡기 시작하였다.

<표2> 국토공간구조의 변화

	철도개통이전 교통망(도로)	철도개통이후 교통망(철도)
노선	서울~용인~충주~조령~문경~대구~밀양~부산	서울~수원~천안~대전~대구~밀양~부산
시간	14일 소요	11시간

당시에 형성된 철도망은 서울을 중심으로 부산축, 광주축, 신의주축, 원산축이었는데 그 중심은 서울~부산축이었다. 이는 일본과의 교역의 중심이 부산이었고 일본과 대륙간의 물자수송이 경부선을 이용하여 이루어졌음을 알 수 있다. 이러한 경부축 중심의 발전은 인구와 철도수송량, 도시의 발전에서 확연하게 드러나고 있다. 1921년과 1940년 1998년의 인구변화를 보더라도 영남지방이 호남지방에 비해 크게 증가한 것을 알 수 있다.

<표3> 경부 축과 호남축의 인구변화

	1921년	1940년	1998년
영남지방	3,935,242명(100)	4,714,111명(120)	13,194,000명(335)
호남지방	3,171,368명(100)	4,288,149명(135)	5,523,000명(174)

자료: 조선총독부철도국, 조선총독부철도국연보, 통계청(2000), 인구연감,

이는 철도수송량과 운행횟수에서도 경부 축이 중심이 되었고 인천보다 부산이 더욱 발전하는 추세를 보였다. 1925년의 자료를 보면 경부선이 호남선에 비해 수입이 여객이 약 4.5배 화물이 5배에 달하였다.

<표4> 경부선과 호남선의 수입비교(1925년)

	경부선	호남선
여객	7,157,358(원)	1,604,037(원)
화물	5,333,428(원)	1,056,182(원)

자료: 조선총독부철도국, 조선총독부철도국연보 "

무역량을 보더라도 당시 전체 무역량을 1910년에는 부산과 인천이 거의 비슷한 수준이었지만 1939년에는 부산이 인천의 2배에 가까운 성장을 하였다

<표5> 무역량의 변화

	1910년	1939년
인천	28%	15%

부산	27%	31%
----	-----	-----

자료: 인천시와 부산시 내부 자료로부터 작성

4.2 도시의 발전과 인구의 변화

철도의 개통으로 철도가 지나가는 도시들은 발전하기 시작하였는데 예를 들면 대전은 1938년에는 최초의 도시계획이 수립되어 시로서 본격적인 발전을 하게 되었다.

철도가 개통되어 인구가 급격하게 증가하였는데 대전역 주변에는 철도관련시설이 들어오면서 철도종사자의 숙소가 건설되어 주로 대전역의 동쪽인 소제동 근처에 철도관련 종사자의 관사가 위치하였다. 1904년 인구가 불과 188명(최초 일본인)에 불과했던 대전의 인구는 1905년 경부선과 1914년 호남선의 개통으로 인구가 급격하게 증가하였다. 인구규모는 1925년에 8,613명에서 1944년에는 76,675명으로 8.9배가 증가하였다.

<표6> 대전의 인구변화 추이

연도	인구수(명)	주요관련 사항
1904	188(일본인)	1905년 경부선 개통 1914년 호남선 개통
1925	8,613	1914년 대전면 1917년 지정면으로 행정구역확대
1930	21,696	
1935	39,061	1931년 대전 읍으로 승격 1932년 충남도청 이전 1935년 대전부로 승격
1944	76,675	
1945	126,704	1949년 대전시로 승격
1950	146,143	
1960	229,393	
1970	414,593	1974년 대덕연구단지 설립
1980	651,642	
1990	937,119	
2000	1,390,510	2004년 고속철도개통
2007	1,487,836	

자료: 조선통독부, “조선통독부통계연도” 각 년도, 대전시, 대전통계연보 ”

한편 공주의 경우는 철도노선으로부터 벗어난 이후 성장이 멈추었는데 1911년에 7,174명(1)에서 1925년에 10,035명 1940년에는 20,000명 2001년에는 135,589명(18.9)으로 대전의 증가율에 비하면 매우 미미한 편이다.

4.3 산업의 변화³⁾

대전에 철도가 개통되면서 대전역 주변이 크게 변화하게 되었다. 대전 심상소학년(1906년 구 원동학교의 전신)가 생겼고 일본인들도 증가하게 되었다. 일본인들은 우리나라 사람들이 많이 살지 않았던 원동, 중동, 정동 등 대전천의 낮은 지역 주거지를 형성하였다. 대전이 시가지가 형성되면서 군청, 도립의원, 전매국 출장소, 미곡검사소, 중학교와 고등여학교가 설립되었고 철도와 관련해서는 철도국 운수사무소, 철도국 공무사무소가 위치하였다.

3) 대전광역시 시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권”, pp.415~480을 참조

한편 공업도 발전하기 시작하여 대전피혁, 정미업, 양조업 등이 발전하기 시작하였다. 구체적으로는 1921년에 동양척식회사의 지점이 설치되었고, 1924년의 자료에 의하면 인동에는 대전 잡시장이 중앙극장 뒤에는 대전어채시장이 있었다고 한다. 1932년 자료에 의하면 대전부의 직업현황은 공업, 상업, 교통업이 주를 이루어 일본인들이 이를 점하고 있었고 농업은 주로 우리나라사람들이 담당하였다.

<표> 대전 부 직업현황(1932) (단위: 명, %)

	농업	수산업	광업	공업	상업	교통업	공무원	가사 고용인	기타	무직	합계
인원	1,198	0	1	1,930	2,415	758	785	267	999	13,343	21,696
백분율	14.3	0	0	23.1	27.8	9.1	9.4	3.2	12	60	100

4.4 문화의 변화

대전에 철도가 개통되면서 대전역 주변이 크게 변화하게 되었다. 대전 심상소학년(1906년 구 원동학교의 전신)가 생겼고 일본인들도 증가하게 되었다.

대전은 다른 신흥도시처럼 일본인의 거주자의 비율이 높은 것이 주목되는데 1931년 전체인구수 23,374명의 8.9%인 7,147명이 거주하였고, 대전읍내에는 6,523명이 거주해 우리나라 사람들 14,702명의 44%에 달하였다. 참고로 논산의 경우 일본인 거주비율이 3%에 불과하였다⁴⁾.

당시 대전은 현재 대전역의 동쪽인 소제동 쪽으로 소제호가 있었고 우암 송시열선생의 학문을 연마하던 남간정사 등이 위치하였는데 철도가 부설되면서 소제호는 메꾸어 지고 대신에 그 곳에 철도관사가 생기고 대전역의 서쪽으로 근대식 학교와 일본인들이 거주하면서 새로운 문화가 생기게 되었다.

한편 지역이 다르지만 경주역과 불국사역의 사례인데 경주역은 옛 신라의 도읍인 경주라는 문화적 특이성으로 관광객이 철도를 많이 이용했다. 특히 고등학생들의 수학여행이 많았다. 경주역 자료에 의하면 1970년~1990년까지 수학여행을 위해 3월~5월말까지는 15량 편성의 2개 임시열차가 편성되었다. 1990년 이후 수학여행이용객이 감소하였는데 이 때문에 1979년 15명의 역무원이 있었는데 2007년에는 5명으로 감소하였다⁵⁾.

불국사역의 경우에도 1928년에는 열차운행횟수가 상하 행 7회에서 1951년에는 감소하였다가 1960~1970년대에는 최고 상하 행 14회까지 늘었다. 주로 불국사 관광객과 수학여행단이 이를 이용하였다.

이처럼 철도는 수학여행과 관광을 위해 많이 이용되었고 이를 통해 여행의 범위와 문화적인 접촉이 더욱 빈번해졌다고 할 수 있다.

4) 대전광역시 시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권”, p.481

5) 2007년 8월 경주역 인터뷰조사

<표8> 불국사역의 열차운행횟수의 변화

	상행	하행
1928	7	7
1940	7	7
1943	8	8
1951	2	2
1956	5	5
1970	14	14
1980	12	12
1990	10	10
2007	8	8

자료: 불국사역사 자료에서 발췌

5. 맺는말

본 연구에서는 향후 우리나라 철도부설과 그 사회경제적 영향력에 대한 연구의 기초연구로서 몇 가지 사례를 통하여 철도가 우리사회에 미친 영향력을 분석해 보고자 한다. 본 사례연구에서는 도로에서 철도로 바뀐 우리나라의 교통망과 신홍도 시인 대전의 변화, 그리고 수행여행으로 철도를 많이 이용한 사실을 경주역과 불국사역을 통해 살펴보았다. 향후 우리나라에서 철도가 가져온 변화 연구를 통해 철도의 다양한 기능성에 대한 파악이 가능할 것이며, 향후 일본과의 비교 연구를 통해 식민지 시대의 철도의 특성을 구체적으로 파악할 수 있을 것으로 사료 된다.

<참고문헌>

1. 이용상(2005), “한국철도사에 관한 기초연구”, 한국철도학회논문집 제8권제1호.
2. 이창기(2000), “대전의 역사와 문화”, 누리문화사.
3. 이사벨라 버드비숍(이인화옮김)(1994), “한국과 이웃나라들”, 살림.
4. 대전광역시시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권”.
5. 대전시(1992), “대전시사”, 대전시사편찬위원회.
6. 통계청(2000), “인구연감”.
7. 小林 외(1928), “일본풍속지리대계 제16권 조선지방”, 신광사.
8. 鐵道院(1917), “鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響”.
9. 鮮交會(1986), “朝鮮交通史”.
10. 조선총독부철도국(1940), “조선철도40년 약사” .
11. 조선총독부철도국, “조선총독부철도국연보 ”.