

## 한국철도사에 관한 기초연구

- 연속성과 단절을 중심으로 -

### A Fundamental Study on the Korea Rail History -Focused on Continuity and Severance-

이용상<sup>1</sup>  
Yong-Sang Lee

#### Abstract

In this paper, I illustrate the continuity and severance of Korean railroad. The Korean railroad has been running for 105 years now since it started operation in 1899. Between 1905 and 1945, Japan's imperial government ruled Korea including operations of the railroad. After Korea restored its sovereignty, Korean nationals managed the Korean railroad with our own ability and strategies. At present, we can examine the effect of railroad in perspective of continuity and severance respectively. For one thing, the concept of continuity is described as influence or railroad still remains. For another, the severance shows facts and phenomena that are broken off. I have come up with some facts that are involved with continuity. For example, infrastructure and the formation of cities and land spaces are connected with the sequence. Furthermore, the railroad has made a huge dent in modernization and expedition of movement. In the course of tracing down the facts, I classified the concept of severance : the separation of South and North Korea, drastic changes in transport policy, operations and characteristics. Finally technology has brought about a major breakthrough with the development of Koran high speed rail.

**Keywords :** The influence of railroad(철도의 영향력), Continuity and severance(단절과 연속성), Modernization(근대화), The development of technology(철도기술의 발전)

#### 1. 문제의 제기

한반도에 철도가 개통된 것은 1899년 경인선(노량진~제물포)구간이었다. 2년 후인 1901년에는 경부철도주식회사가 설립되어 경성 부산간의 건설이 시작되었고, 1904년 러·일 전쟁으로 일본에서 만주까지 군수물자수송에 대한 필요성으로 인하여, 한반도를 종단 하는 철도가 부설 되었다. 경부선과 군용 철도인 경의선의 부설이 급격하게 추진되었고, 경부선은 1905년 1월 1일, 경의선은 1906년 4월 3일에 각각 완성되었다. 이러한 것은 러·일전쟁이 1904년 2월 8일부터 1905년 8월 10일까지 행하여졌는데 군용 철도인 경의선은 1905년 4월 28일부터 서울과 신의주를 연락운전을 개시한 것에서 그 역할을 마무리 짐작할 수 있다. 이처럼 한반도에 철도의 종단 루트가 매우 빠르게 형성

되었지만, 이것은 러·일전쟁의 수행이라는 군사적인 색채가 농후하였고, 한반도에서 철도는 그 후 일본의 식민화에 따른 지배의 수단이 되었지만, 한편으로는 우리나라의 근대화를 촉진시키고, 조선의 경제, 문화, 사회의 발전에 큰 영향을 가져왔다.

현재, 한국 철도사 연구 중에서 가장 연구가 미진한 부분의 하나가 일본의 「식민지」 시대에 있어서의 철도의 영향 특히 지역과 경제에 미친 영향의 연구이다. 철도는 이동의 자유, 이동시간의 단축, 생활공간의 확대, 시간인식의 변화를 가져와, 사회변화에 큰 영향을 미치는 것이 사실이지만 그 영향에 관한 가치적 연구는 우리나라에서 충분히 행해지고 있지 않다.

한국철도에 관한 연구자들의 일반적 평가는 두 가지로 나누어져 있다. 첫 번째로는 부정적인 평가로 한반도에서의 철도부설을 통하여 주권을 빼앗기고, 철도는 단순히 일본의 경제적, 군사적인 수탈을 위한 수단으로 이용되었다는 견해이다.

1 정회원. 한국철도기술연구원

이러한 입장에서 「식민지」 시대의 철도를 포함한 사회간접 자본의 정비는 해방 이후의 한국발전에 기여한 바가 없다는 이른바 단절적인 주장이다<sup>1)</sup>.

한편 「식민지」 시대의 철도의 정비에 대하여 소수의 의견이기는 하지만 일부 긍정적인 측면을 강조하는 견해도 있다<sup>2)</sup>.

즉 식민지에 있어서 철도정비에 따른 사회관계의 변화와 공업발전은 후일 한국에 있어서 자본주의로의 이행의 기초를 구축하고, 사회적으로도 큰 영향을 미쳤다는 견해이다.

일반적으로 철도는 사회의 인프라시설로 한번 건설되면 지역적으로 영속적인 측면과 함께 내구연한도 50년이상 유지가 가능하여 세대를 넘어서 유지관리될 경우 그 영향력을 세대를 넘어서 장기간 계속된다고 하겠다. 또한 사회경제적인 영향력도 여객과 화물의 이동을 통해 의식의 변화, 근대화의 촉진, 경제성장등에 큰 기여를 하는 것이 사실이다. 한편 인프라는 운영하는 주체에 용도에 따라 그 역할이 달라지는 특징을 가지고 있다. 특히 이용목적이 상호변영일수도 있고, 착취의 수단일 수도 있을 것이다. 이처럼 인프라는 어느 의미에 있어서는 가치중립적인 위치에 있다고 하겠다.

본 논문에서는 한국 철도사 연구를 향후 진전시키는 하나의 준비작업으로서 특히 일본 「식민지」 시대의 철도와 현재 한국철도의 비교를 통해 한국사회에서 철도의 변화를 평가해 보고자 하며, 이는 「식민지」 유산으로 철도를 연속성과 단절이라는 새로운 시각에서 조명해 보고자 한다.

여기서 연속성의 의미는 「식민지」 시대에 건설된 인프라로서 철도의 영향력이 해방 후에도 계속되었다는 의미이며, 단절성의 의미는 철도운영주체가 바뀌었고, 철도의 성격도 변하여 「식민지」 시대의 철도와는 다른 우리의 주체성에 입각하여 새로운 철도가 운영되었다는 의미이다. 다만 해방 이후 새롭게 만들어진 경우가 있을 것인데 이 경우에도 과거의 기술을 기반으로 했느냐에 따라 연속성과 단절의 구분이 가능할 것으로 판단된다.

이러한 논의를 통해 우리는 그간 단편적으로 논의된 「식민지」 시대에서 철도가 가지는 역할을 정확하게 조명해 보고, 나아가서 「식민지」 시대에서의 인프라 건설이 가지는 의미를 보다 명확하게 설명할 수 있을 것으로 판단되며, 종합적인 역사적 평가는 여러 분야에서 방대한 분석과 검증이 함께 요구된다고 하겠다.

1) 한국민족운동사연구회, 일본식민지연구회, 한국사학회, 한국사연구회, 역사교육연구회에서 논문발표 등이 이러한흐름을반영하고있다.정재정(1999) "일본침략과한국철도" 철도청(1999) "한국철도100년사" 등의 흐름도 이와 같다.  
2) Hamilton,C.(1986) "Capitalist Industrialization in Korea" p.14.

## 2. 분석의 틀

본 논문은 다음과 같은 분석의 틀을 통하여 진행시키고자 한다. 먼저 연속성의 측면에서는 하드웨어적인 측면과 사회경제적 영향력의 측면에서 보면 하드웨어적으로는 인프라로서 철도투자의 의미의 강조라고 할 수 있다. 철도 노선의 건설, 노선에 따른 국토의 공간구조의 형성, 도시의 형성 등은 현재까지도 남아 있는 철도의 영향력이라고 할 수 있다. 또한 철도의 개통에 따라 이동의 촉진, 근대화의 촉진 그리고 산업구조의 변화 등 철도의 개통에 따른 사회경제적인 변화로 이러한 변화는 그 영향력의 면에서 다소 차이가 있지만 이를 토대로 근대화적인 발전의 기틀이 형성되었다는 측면에서 중요한 연속성의 변수라고 간주 할 수 있을 것이다.

한편 단절의 의미는 첫째로는 해방이 가져다 주는 의미로 우리 손으로 운영한 자주적인 의미에서의 철도운영이었던가 혹은 타율적인 운영이었던가의 두 번째로는 해방이전과 해방 이후의 철도의 성격의 변화, 세번째로는 해방 이후 나타난 현상으로 우리가 이루어 낸 성과와 우리스스로의 발전을 해방 이전과 비교해 볼 때 단절이라고 규정할 수 있을 것이다. 이에 본 논문에서는 다음과 같은 분석틀을 통해 논의를 전개해 보고자 한다.

## 3. 철도의 발전: 「식민지」 시대

철도의 발전과 함께 「식민지」 시대의 인구는 급격하게 증가하였는데 1910년 한국의 인구는 약 1,312만 명에서

표 1. 분석의 틀

	연속성	단절
설명 변수	1) 인프라적 측면 철도노선의 형성, 국토공간구조의 형성, 도시의 발전 2) 사회 경제적 영향력 이동의 촉진, 근대화에 기여 산업구조의 변화	1) 자주적인 운영 (타율적인 운영) 2) 철도의 성격 변화 3) 해방 이후의 자주적인 발전

표 2. 인구의 변화

연도	한국		일본	
	인구	(백만명)	인구	(백만명)
1910년	13,128,780	13.1	49,184,000	49.2
1925년	18,540,000	18.5	59,737,000	59.7
1944년	25,525,409	25.5	74,433,000	74.4

자료: 矢野恒太記念會編(2000) "日本の100年" pp.36~37, 통계청(2000) "인구연감"

1944년에는 약 2,553만 명으로 1.95배나 증가하였다. 이것은 일본이 같은 기간에 1.51배가 증가한 것에 비해서 높은 수치라고 할 수 있다.

철도의 영업거리의 변화는 1945년 8월15일 현재 6,406.7km

표 3. 철도영업거리(1945년8월15일 현재)

구분	영업거리
조선철도(국철)	5,038.3km(79)
사철	1,368.4km(21)
합계	6,406.7km(100)

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.4

로, 1910년의 1,095.4km에 비하면 6.7배나 성장하였다. 1945년8월15일 현재 조선철도(국철)는 79%, 사철은 21%로 조선철도중심으로 수송이 행해졌음을 알 수 있다.

영업거리의 변화를 구체적으로 살펴보면 1910년에는 조선철도가 1,086.1km, 사철이 9.3km로 합계 1,095.4km가 1924년에는 2,705.8km로 약 2.5배가 증가하였고, 1945년에는 6,406.7km로 6.7배나 증가하였다. 이러한 비율은 일본국내의 국철영업거리가 1910년에 8,117.7km에서 1924년에 12,593.2km, 1945년에는 19,759.6km로 증가하여 각각 1.6배, 2.4배로 증가한 것에 비교해 보아도 높은 증가율을 보이고 있다.

표 4. 철도 영업거리의 변화

연도	조선철도(국철)	사철	합계	일본 (국철)
1910년	1,086.1km	9.3km	1,095.4km(1)	8,117.7km(1)
1916년	1,715.4km	79.9km	1,795.3km(1.6)	
1924년	2,092.3km	613.5km	2,705.8km(2.5)	12,593.2km(1.6)
1945년	5,038.3km	1,368.4km	6,406.7km(6.7)	19,759.6km(2.4)
1935년	3,389.5km	1,091.9km	4,481.4km(4.1)	
1940년	4,293.5km	1,749.2km	6,042.5km(5.5)	
1944년	5,005.4km	1,368.4km	6,373.8km(6.7)	

주 1 : 朝鮮總督府鐵道局(1927) “朝鮮の鐵道” 에서는1924년 朝鮮鐵道の 營業距離를 조선철도1,300.3km, 사철392.4km, 합계1,692.7km로 기록하고 있다

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.8

표 5. 여객수송량의 변화

(단위 : 만 명)

연도	조선철도(국철)	사철	합계
1910년	202	-	202(1)
1916년	529	19	548(2.7)
1924년	1,749	271	2,020(10.0)
1935년	2,934	672	3,606(17.9)
1940년	8,209	2,352	10,561(52.3)
1944년	10,637	2,407	13,044(64.6)

자료 : 鮮交(1986) “朝鮮交通史” p.9

표 6. 화물수송량의 변화

(단위 : 만 톤)

연도	조선철도(국철)	사철	합계
1910年	90	-	90(1)
1916年	193	6	199(2.2)
1924年	386	54	440(4.9)
1935年	867	203	1,070(11.9)
1940年	2,405	722	3,127(34.7)
1944年	3,102	550	3,652(40.6)

자료 : 鮮交(1986) “朝鮮交通史” p.10

표 7. 한국과 일본의 철도영업거리비교

	한국		日本 本州		日本 北海道	
	면적 1,000km <sup>2</sup> 당	인구 10만명당	면적 1,000km <sup>2</sup> 당	인구 10만명당	면적 1,000km <sup>2</sup> 당	인구 10만명당
1925년	12.38km(1)	14.00km(1)	53.24km(1)	26.87km(1)	29.2km(1)	102.53km(1)
1930년	16.2km(1.3)	18.5km(1.3)	75.0km(1.4)	36.6km(1.4)	39.0km(1.3)	128.8km(1.3)
1935년	21.1km(1.7)	22.0km(1.6)	71.0km(1.3)	31.6km(1.2)	43.5km(1.5)	118.5km(1.2)
1940년	26.9km(2.2)	26.0km(1.9)	72.3km(1.4)	29.9km(1.1)	45.5km(1.6)	124.0km(1.2)

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.92

표 8. 수송밀도

(명·톤/日km당)

연도	조선철도(국철)		일본(국철)	
	여객	화물	여객	화물
1925년	1,310(1)	1,439(1)	4,189(1)	2,556(1)
1930년	990(0.8)	1,200(0.8)	3,586(0.9)	1,961(0.8)
1935년	1,605(1.3)	1,623(1.1)	4,200(1.0)	2,477(1.0)
1940년	3,799(2.9)	3,074(2.1)	8,361(2.0)	4,306(1.7)

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.94

표 9. 직원 수 추이

	조선철도(국철) (명)	일본(국철) (명)
1925년	12,819(1)	200,500(1)
1930년	16,507(1.3)	204,564(1)
1935년	21,937(1.7)	218,352(1.1)
1940년	57,525(4.5)	339,160(1.7)

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.101

철도수송량의 변화추이를 보면 1910년에서 1945년까지 비약적으로 증가하여 여객은 64.6배, 화물은 40.6배나 증가하였다. 증가율을 보면 1910년부터 1924년까지와 그 이후가 분명하게 구분되는데 이러한 요인은 1917년-1925년까지 한국철도가 만철에 위탁경영 된 것과 1937년 7월부터의 중일전쟁, 1939년 9월의 제2차 세계대전에서 철도가 매우 큰 역할을 수행한 것을 반증하고 있다.

영업거리의 변화를 일본의 본토와 비교해 보면 한국철도의 성격이 분명해 진다. 일본철도의 성장과 비교해 보면 일본 본토의 성장에 비해 약 2배나 많이 성장하였다. 한국의 경우 1925년부터 1940년 사이에 1,000km<sup>2</sup>당 철도영업거리는 2.2배 성장한 것에 비해 같은 시기에 일본본토에서는 1.3배, 홋카이도에서는 1.2배에 머물렀다. 이것은 일본 본토는 어느 정도 철도건설이 이루어졌으며, 우리나라의 철도는 개척철도로서 새롭게 많은 거리가 건설되었다고 할 수 있다.

수송밀도 추이를 보면 한국철도는 일본철도보다 급성장하였다. 조선철도의 경우 1925년에 비해 1940년에는 2.9배,

화물은 2.1배나 성장한 것에 비해 일본은 각각 2.0배 1.7배 성장하여 우리나라철도가 수송밀도의 성장율은 높았지만 인구수는 일본이 많아 수송밀도는 일본이 우리나라보다 높은 수치를 기록하였다.

한편 철도를 운영하는 직원수의 추이를 보면 한국의 경우 1925년에 12,819명에서 1940년에 57,525명으로 약 4.5배 증가하였다. 영업거리당 직원 수는 1925년에 4.8명에서 1940년에는 9.7명으로 증가하였다. 이를 일본과 비교해 볼 때 영업거리당 직원 수는 일본이 1925년에 12명에서 1940년에 14.1명에 비해서는 낮은 수치인데 이는 수송량의 처리등과 관련되어 일본이 높은 실적이 기인한 것으로 판단된다.

한편 영업수지를 보면 한국철도의 경우 비용/수입을 의미하는 영업계수는 1925년에 70.0, 1930년에 67.4, 1935년에 56.2로 개선된 것을 알 수 있다. 일본과 비교해 볼 때는 일본이 1925년에 54.0, 1930년에 62.2로 한국에 비해 영업성적이 좋았으나 1935년에는 한국의 경우가 오히려 높은 것을

표 10. 영업거리당 직원 수 추이

(명/km)

	조선철도(국철)	일본(국철)
1925年	4.8(1)	12.0(1)
1930年	4.6(1)	9.9(0.8)
1935年	4.7(1)	9.2(0.8)
1940年	9.7(2)	14.1(1.2)

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.101

표 11. 영업수지의 추이

	조선철도(국철)			일본(국철)		
	영업수지 (千円)	영업비용 (千円)	영업계수	영업수지 (千円)	영업비용 (千円)	영업계수
1925년	32,100	22,491	70.0	480,451	259,440	54.0
1930년	38,592	26,000	67.4	458,140	284,824	62.2
1935년	59,048	33,200	56.2	544,534	329,537	60.5
1940년	167,283	105,711	63.2	1,039,495	666,309	64.1

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.105

알 수 있는데 이는 1930년 이후 전쟁으로 인한 대륙 물자수송 등의 활발한 것에 기인한 것으로 판단된다.

이와 같은 한국의 철도현황을 볼 때 조선철도는 1910년에서 1945년 사이에 급격한 발전을 이룩한 것으로 판단되며, 이에 따라 한국 내에서의 여러 가지 영향력을 발휘한 것으로 예상된다.

이와 같은 예상은 일본의 경우 철도가 부설되면서 가져온 여러 가지 변화를 보면 쉽게 이해할 수 있을 것이다.

일본철도의 개통과 초기의 영향력을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 도쿄(東京)와 요코하마(横浜)사이의 약 29km의 철도가 당시에는 1일 9왕복, 1개 열차 8~9량 편성, 객차(2개 축차)1량의 정원은 1등 객차는 10~18명, 2등 객차는 20~22명, 3등 객차는 30~36명 등으로 추측된다. 편성에 대한 기록이 없어, 정확한 정원은 확실하지 않다. 1등차 1량, 2등차 2량, 3등차 5량, 그리고 화물차로서 최대정원은 1등석 18명, 2등석 44명, 3등석 180명 등 계 242명이었다. 1일 9왕복 18개 열차로서 수송력은 최대 4,356명으로 1일 약 4,400명을 수송하는 것이 가능하였다. 이 구간의 중간역은 시나가와(品川), 가와사키(川崎), 쓰루미(鶴見), 가나가와(神奈川)의 4개로 운전시간은 53분, 표정속도는 약 33km/h였다. 수송인원수와 열차의 속도는 획기적이었다. 철도의 개통은 이즈음에 개시된 교통·통신의 근대화를 일거에 추진하는 것이 되었다. 철도수송의 특징은 말할 것도 없이 대량, 고속, 안전 등 3가지 인데, 최초의 단계에서 이용자에 가장 좋은 인상을 준 것은 고속이라는 점이었다. 도쿄(東

京)와 요코하마(横浜)간이 1시간도 걸리지 않아 종래의 이 구간이 7~8시간에 걸린 보행자임장에서 보면 7~8배의 속도였다. 이전에 아침 일찍 도쿄(東京)를 출발한 성인남성이 라면 저녁때에 가나가와(神奈川)나 그 앞의 호도가야(程ヶ谷)에 숙박하는 것이 상식이었지만 성인여성이라면 호도가야(程ヶ谷)까지의 도착도 무리였다. 열차를 사용하면 남녀 공히 4시간도 안되어서 출장지에서의 용건을 마치고 돌아오는 것이 가능하다는 것으로 변했다. 당시의 잡지는 요코하마(横浜)에 사는 주부가 어린아이를 재워서 시나가와(品川)까지 불 일을 보러 외출해 3시간 후에 돌아올 때까지 어린아이가 아직 깨어나지 않고 있다는 기사를 소개하고 있다(『新聞雜誌』 제104호, 1873년6월호).

이 구간은 나카센도(中山道)를 경유하는 도쿄(東京)·교토(京都)간의 지선으로서 건설되어, 다분히 본격적인 간선 건설에 선행하는 시험적인 의미를 가지고 있었다. 그러나 개업 후, 여객의 수송수요는 매우 큰 것으로 판명되었다. 화물의 수송개시는 거의 1년 후의 1873년 9월 15일로 이때는 아직 여객만의 영업이었지만 후에 비즈니스여객 이외의 개인적인 비용으로 이용하는 일반여객도 증가하였다.

신바시(新橋)~요코하마(横浜)간의 철도는 많은 이용자를 불러 모았고, 그것은 사람들의 생활에 밀착되었다. 여기서 각 선구의 연장에 의한 철도발전이 진행되기 이전에 철도가 사람들의 생활이나 생활의식에 가져온 영향에 대해 언급해 보고자 한다.

전에 언급한 시나가와(品川)~요코하마(横浜)간의 가령

업개시 3일전인 1872년 6월 9일 太政官은 「鐵道略則」(太政官포고 제 61호-1872년 4월 4일 공포)를 실시했다. 이는 모두 25개조였는데 이것과 전후인 6월 9일 공포된 「鐵道犯罪罰令」(太政官포고 제 147호)과 함께 철도이용의 경우에 기초가 되는 근본규칙이 되었다. 이 「略則」은 제1조에 열차를 이용할 때에는 먼저 운임을 지불하고 승차권을 구입하는 것을 정했다(제 1조). 이 경우 승차권을 구입하는 것은 여행하는 모든 사람을 대상으로 하고 있어, 이 규칙은 몇 사람에게 한하지 않고, “누구나”라는 표현을 쓰고 있다. 이것은 중요한 의미를 가지는 것이다. 즉 철도이용자는 누구나 나라고 해서 예외를 인정하지 않는 입장에 주의할 필요가 있다. 근대국가의 입헌군주제에 있어서 군주와 그 직계가 그 의무를 부담해야 하는 가에 대하여 법리상의 논의가 나누어져 있지만, 아무튼 정부공무원이나 의회의원, 공무의 경우에 공적기관에 의해 운임이 지불되는 부담을 포함해서, 모든 이동을 위한 승차권·승차증을 입수해, 휴대하지 않으면 안 되었다. 이것이 근대 시민사회에 있어서 철도에 의한 이동의 기본규칙이었다.

열차를 이용하는 사람들은 먼저 누구나 지장 없이 출입할 수 있도록 인정된 정류장의 방식에 그때까지의 건물에의 출입의 통념과는 다르다는 것을 알게 되었고, 더욱이 객차에 승차하는 경우에 신발을 신은 채로 승차하게 되는 것에 놀랐다. 그 가운데는 신발을 홑에서 벗은 채 객차에 탄 사람도 있었다. 이렇게 철도 이용자는 철도에 대해 「공공의 장소」의 방식을 인식하게 되었다.

이러한 사람들은 철도를 이용하는 것에 의해 공공의 시설과 자신과의 관계를 하나 씩 몸에 익히게 되었다.

더욱이 하나 더 새로운 것이 시간인식이었다. 철도의 이

용에 따르는 규칙이나 예절 그리고 시간인식의 변화 등 사람들의 생활이나 인식은 철도의 이용을 통해서 크게 변화하였다. 사람들이 이동이나 수송을 근대사회에 있어서 기본적인 권리의 하나로서 누리는 체제는 이러한 것으로부터 출발하였다. 「근대화의 견인차」라고 하는 철도의 특질은 일본의 경우에 이러한 점으로부터 규정되었다.

### 3. 한국철도의 변화

「식민지」시대와 현재의 한국철도의 변화를 보면 여러 가지 변화가 있었지만 먼저 철도의 역할의 변화라고 할 수 있다. 1940년에는 철도의 수송분담율이 여객의 경우에는 인 기준으로 63.7%, 화물은 톤기준으로 거의 독점적인 90.1%를 차지하였으나, 2002년의 시점에서는 여객은 8.6%, 화물은 5.9%에 머무르고 있다.

이러한 요인은 해방 후 도로중심의 교통정책이 추진되었고, 차관도입에 따라 도로를 먼저 건설해야 하는 조건 등이 제도적으로 뒷받침되었다. 이에 교통시설의 투자에 있어서도 도로 중심으로 투자가 이루어졌다.

구체적으로 전체 교통시설 투자 중 도로의 투자비중은 1차 경제개발5개년 계획 기간 중에는 17.2%에 불과하였는데 계속 확대되어 2차 기간 중에는 52.0%, 3차 기간 중에는 51.6%, 6차 기간에는 79.6%를 차지하였다. 반면 철도는 1차 경제개발5개년 계획기간 중에 60.6%를 차지하던 것이 계속 감소하여 6차 경제개발5개년 계획기간에는 10.1%로 감소하였다.

영업거리의 변화를 보면 1945년에 비해 2001년에 인구가 2.7배나 증가한 것에 비해 철도영업거리는 1.3배의 증가에

표 12. 경제개발5개년 계획기간 중 교통시설투자추이

(단위: 억원)

구분	도로	철도	지하철	공항	항만	계
1차 (62-66)	61(17.2)	215(60.6)	- (0)	26(7.3)	53(14.9)	355(100)
2차 (67-71)	1,147(52.0)	634(28.7)	83 (3.8)	76(3.4)	267(12.1)	2,207(100)
3차 (72-76)	4,674(51.6)	2,669(29.4)	248 (2.7)	189(2.1)	1,284(14.2)	9,064(100)
4차 (77-81)	16,302(47.7)	7,434(21.7)	5,532(16.2)	1,469(4.3)	3,451(10.1)	34,188(100)
5차 (82-86)	37,191(46.7)	9,647(12.1)	24,379(30.6)	2,223(2.8)	6,186(7.8)	79,626(100)
6차 (87-91)	115,225(79.6)	14,620(10.1)	789( 0.5)	2,538(1.8)	11,538(8.0)	144,710(100)

주 1 : ( )안은 %

자료 : 기획예산처 내부자료 참고

머무르고 있다.

이러한 요인은 도로투자에 따른 철도보다는 도로연장이 확장된 것에 기인하고 있다. 1975년 이후 철도 영업거리는 23년간 연평균 0.01% 감소하였는데 비해 1975년에 44,905

km에 불과하던 도로연장은 2000년에는 88,775km로 23년간 약 2배 증가하였는데 비해 같은 기간의 철도 영업거리는 3,144 km에서 3,123km로 21km 감소하였다.

이 결과 철도수송량은 변화가 있었지만 1940년과 2001년

표 13. 철도영업거리와 인구변화

	한국	한국+북한	B/A
연도	1945년(A)	2001년(B)	
인구	25,525,409人	70,034,000人	2.7
영업거리	6,406.7km	8,343km	1.3

자료 : 朝鮮總督府鐵道局 “朝鮮總督府鐵道局年報”, 교통부 (1958) “한국교통60년사”, 통계청(2000) “인구연감”

표 14. 수송량의 변화

	1940년(A)	2001년(B)	B/A
여객	1.3억人	8.1억人	6.2
화물	3,652만톤	4,512만톤	1.2

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1940) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2001) “철도통계연보”

표 15. 수송밀도변화

	1940년(A)	2001년(B)	B/A
여객	3,799	24,604	6.48
화물	3,074	9,490	3.09

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1940) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2001) “철도통계연보”

표 16. 직원수 변화

	1940년	2001년	(人/km)
직원 수/km	9.7(1)	9.5(0.98)	

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1940) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2001) “철도통계연보”

표 17. 생산성변화

	1940년(A)	2001년(B)	B/A
여객(명/人)	2,260	27,350	12.1
화물(톤/人)	634.8	1,523.1	2.4

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1940) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2001) “철도통계연보”

표 18. 영업계수변화

	1940년(A)	2001년(B)	B/A
영업계수	63.2	115.1	0.5

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1940) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2001) “철도통계연보”

표 19. 열차운행시간 변화

	1940년(A)	2004년(B)	B/A
서울~부산	6時間 45分	2時間40分	0.4

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1940) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2004) “철도통계연보”

을 비교해 보면 여객은 6.2배, 화물은 1.2배에 증가에 머무르고 있다. 수송밀도는 같은 연도를 비교해 보면 여객은 6.48배, 화물은 3.09배 증가하였다.

동일한 비교는 아니지만 자동차수송의 경우는 1966년과 2002년의 수송실적을 비교해 보면 여객은 6.5배, 화물은 23.8배나 증가한 것에 비하면 철도의 경우는 여객 뿐만 아니라 화물의 증가율이 도로에 비해 상대적으로 낮은 것을 알 수 있다. 이는 구체적으로는 수송분담율에서 잘 나타나 있다. 여객의 경우 수송분담율은 1961년의 경우에 철도 53%, 도로 45.5%, 1966년에는 철도 42.5%, 도로 56.2%, 1998년에는 철도 27.3%, 도로 55.4%, 2000년에는 철도가 21.0%로 감소(인·km기준) 하였다,

한편 화물의 경우 1961년 철도는 88.2%, 도로는 8.2%에서 1998년에는 철도는 7.6%, 도로 72.0%, 2000년에는 철도 6.7%로 감소(톤·km기준)한 것에서 철도의 위상감소를 알 수 있다.

한편 영업거리당 직원 수는 거의 변화가 없으며, 수송량의 증가를 통해 생산성은 증가하였지만, 비용도 함께 증가하여 영업계수는 낮아 수치 면에서는 악화된 것을 알 수 있다. 1940년과 2001년을 비교해 볼 때 직원 수는 거의 변화가 없고, 생산성은 여객의 경우 12.1배, 화물은 2.4배 증가하였지만, 영업계수는 오히려 높아져 경영은 악화되었다. 특히

인건비의 비중이 1926년 철도의 경우는 전체비용 중8.3%에 불과하였는데 2001년에는 35.3%로 증가하였다.

한편 열차의 운행시간을 보면 서울과 부산의 운행시간은 1945년에 6시간45분에서 2004년 경부고속철도 개통 이후 2시간 40분으로 단축 되었으며, 운행 최고속도는 1945년에 100km/h의 열차가 운행된 것에 비해 2004년에는 최고속도 300km/h의 열차가 운행되고 있다.

「식민지」 시대와 현재 철도상황을 비교해 보면 교통수단으로 철도의 위상은 많이 저하하였으며, 특히 인구증가율에도 못 미치는 영업거리의 더욱 그러하다. 여객의 증가는 눈에 띄지만, 화물의 증가율은 매우 미미한 수준에 머물렀으며, 해방이전에 철도중심의 교통체계가 해방 이후 자동차중심의 수송체계로 변한 것을 알 수 있다.

#### 4. 철도의 영향력: 연속성측면

##### (1) 인프라로서의 의미

먼저 철도투자는 인프라의 건설이었기 때문에 당시에 건설된 철도인프라는 현재에도 사용되고 있다. 이러한 측면에서 당시에 철도투자액을 파악하는 것은 의미가 있다고 생각된다.

1910년~1944년간 재정지출액은 7,321백만원이었는데 그 중 철도투자액은 1,390백만원으로 약 19%를 점하였다.

표 20. 철도투자액추이

	재정지출총액(A)	철도투자총액(B)	B/A
1910년~1944년	7,321백만원	1,390백만원	0.19

자료 : 朝鮮總督府 “朝鮮總督府統計年報”, 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.736

표 21. 조선총독부 철도투자액

	철도투자총액(A)	조선총독부부담액(B)	B/A
1906년~1943년	1,480백만원	1,345백만원	0.91

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.735, 朝鮮總督府(1940) “朝鮮總督府統計年報” p.232

표 22. 조선총독부 철도투자액

	재정(A)(천원)	철도투자액(B)(천원)	B/A
1910년~1914년	224,764	35,137	0.16
1915년~1919년	322,695	40,700	0.13
1920년~1924년	705,327	68,604	0.10
1925년~1929년	1,014,516	95,094	0.09
1930년~1934년	1,128,575	83,456	0.07
1935년~1939년	2,196,051	335,465	0.15
1940년~1943년	4,837,082	378,045	0.08
합계	12,824,010		

자료 : 朝鮮總督府 “朝鮮總督府統計年報”



철도투자는 거의 대부분이 조선총독부가 부담한 금액으로 국가재정으로 투자된 국철위주의 철도투자임을 알 수 있다. 구체적으로는 1906년~1943년 사이에 철도투자의 재정총액은 1,480백만원으로 조선총독부지출액은 1,345백만원으로 91%를 차지하였다.

시기별로 보면 철도투자액이 특히 많은 것은 초기 간선철도인 경부선과 경의선, 호남선의 건설이 집중된 1910년대와 1927년 수립된 철도건설12년 계획 후 철도투자액의 비중이 다시 증가하는 추세를 보였다. 1910년~1914년에는 재정부에서 차지하는 비중이 16%였으며 1935년~1939년에는 15%를 차지하였다.

당시의 철도의 비중을 알 수 있는 것은 다음과 같은 사실에서 증명된다. 1940년 조선총독부 특별회계세출기준으로 철도관계투자액은 경상부의 46.5%, 임시부의 37.9%를 점하고 있다. 다른 재정항목과 비교해 볼 경우에 전매부는 12.1%, 체신부는 6.3%, 임시부의 임시군사비특별회계는 11.5%를 차지하고 있어, 철도에 대한 투자비중이 매우 높은 것을 알 수 있으며, 사회인프라에서 차지하는 철도의 비중이 매우 높아, 당시 건설된 철도노선은 현재에도 중요한 역할을 담당하고 있다는 의미에서 연속성의 측면에서의 고찰이 가능할 것으로 판단된다.

## (2) 국토공간구조형성

현재 우리나라의 기본적인 공간구조는 20세기초반에 건설된 철도와 무관하지 않다. 1905년에 개통된 580km의 경부선과, 1914년 대전에서 광주까지 개통된 286km의 호남선, 그리고 1906년에 개통된 서울에서 신의주까지의 706km의 경의선, 1914년에 개통된 서울에서 원산구간에서의 226km의 경원선이 바로 그것으로 이를 중심으로 한반도는 X자형상의 국토공간구조가 형성되었다.

당시에 형성된 철도망은 서울을 중심으로 한 부산축, 광주축, 신의주축, 원산축의 발전이 이루어졌는데, 경부선과 경의선이 가장 먼저 건설되어 서울과 부산을 중심으로 먼저 발전이 이루어졌다. 그리고 후에 호남지역의 발전되었다. 재미 있는 사실은 「식민지」 시대에는 영남과 호남지역의 경제력차이는 심하지 않았지만 1998년과 당시의 자료와 비교해 보면 해방 이후 양 지역간에 많은 차이가 발생한 것으로 자료는 설명해 주고 있다.

수송량의 변화를 지역별로 살펴보면 1930년에는 호남선은 경부선의 32%수준이었는데 비해 2001년에는 9%수준으로 저하하였다. 「식민지」 시대에는 영남지역과 호남지역의 인구격차는 크지 않았지만 여객의 이동량은 경부선이 호남선의 약 3배에 달해 여객이동이 경부축에서 매우 활발하게

표 23. 재정구조1940년 : 조선총독부특별회계세출기준)

경상부		임시부	
철도국	46.5%	철도건설과 개량	37.9%
전매국	12.1%	산업진흥과 관리비	13.2%
국채기금특별회계	9.7%	임시군사특별회계	11.5%
지방청	7.3%	보조 및 장려금	11.4%
신비	6.3%	토목비	6.2%
산림관계	3.3%	재해비	3.2%
연금부담금	1.9%	사국대책임시설비	3.1%
총독부	1.8%	지방재정조정비	2.2%
형무소	1.8%	영선비	2.1%
세부서	1.4%	전신전화시설비	1.3%
재판소 및 공탁국	1.2%	토지개발사업비	1.2%

자료 : 朝鮮總督府(1941) “統計摘要” p.59

표 24. 인구의 변화

	1921년	1940년	1998년
영남지방	3,935,342명(100)	4,714,111명(120)	13,194,000명(335)
호남지방	3,171,368명(100)	4,288,149명(135)	5,523,000명(174)

자료 : 朝鮮總督府鐵道局 “朝鮮總督府鐵道局年報”  
 鈴木武雄(1942) “朝鮮の經濟” p.24  
 高橋邦周(1924) “朝鮮灣州臺灣實狀要覽” p.74

이루어져 경제의 중심이 서울~부산구간임을 알 수 있다.

1일 열차운행횟수의 경우에도 1930년에는 호남선의 경부선의 57%수준에서 2002년에는 28%수준으로 더욱 감소하였다. 1930년을 기준으로 열차운행횟수와 여객수송량과 비교 해 볼 경우 경부선이 열차횟수는 2배임에도 수송량은 약 3배로 승객의 탑승율이 매우 높은 것도 경부선의 특징을 나타낸 것이라고 할 수 있다.

**(3) 도시발전**

철도의 개통에 의해 새로운 도시가 탄생하였고, 그간의 역원 제도에 의해 발전된 지역은 새로운 철도노선에 따라 발전지역이 변화되었다. 역원은 중앙으로부터 지방에 이르기 까지 30리마다 도로주변에 설치되어 우편과 숙박기능을 담당하였다. 조선시대에 약 520여 개의 역원이 있어 역원은 중앙과 지방의 공문전달, 세금수송, 관료 등의 숙식제공 등 중요한 기능을 담당하였는데 철도가 개통되면서 철도의 정차역 중심으로 이러한 기능이 변화하였다.

예를 들면 당시에 서울~부산축의 우역 노선은 서울~용

인~음성~충주~문경~예천~대구~부산이었으며, 또한 노선은 서울~용인~음성~충주~문경~김천~성주~창원~고령이었다. 동해안의 경우는 서울~팔당~원주~횡성~강릉~삼척~울진이었다.

아울러 새로운 도시가 탄생하였는데, 부산의 경우는 경부선의 발전과 함께 발전하였고, 1910년에는 무역량이 인천과 거의 같았으나 그 후 인천보다 무역량이 증가해 1939년에는 전체무역량에서 부산이 차지하는 비중이 31%나 되었다. 이러한 부산의 발전은 화물의 발착과 출발이 중단항에서 이루어지는 일본제국주의의 경제권내에서의 독특한 특성을 반영한다고도 하겠다.

대전의 경우도 1905년에 경부선의 개통과 1914년의 호남선의 개통에 의해 발전을 계속하였다. 그 외에도 경부선의 천안, 호남선의 익산, 경의선의 신의주 등이 철도 개통의 영향으로 발전을 계속하였다. 이러한 철도개통에 의해 도시가 발전하여 도시인구가 증가하였는데 1925년에 도시인구는 4%에서 1944년에는 13%까지 증가하였다.

한편 구 백제의 수도였으며 1931년까지 도청소재지였던

표 25. 수송량의 변화 (여객)

	경부선(A)	호남선(B)	B/A
1930년	7,389,833명	2,438,634명	0.32
2001년	66,406,063명	6,955,018명	0.09

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1930) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2002) “철도통계연보”

표 26. 열차운행횟수의 변화

	경부선(A)	호남선(B)	B/A
1930년	6	4	0.57
1940년	10	7	0.70
2002년	63	18	0.28

자료 : 鐵道局編集(1930)(1940) “汽車時間表” 철도청(2002) “철도청시각표”

표 27. 인구의 변화

	1911년	1925년	1940년	2001년
大田	4,250人(1)	9,001人(2.1)	100,000人(23.5)	1,408,809人(331.5)
公州	7,174人(1)	10,035人(1.4)	20,000人(2.8)	135,589人(18.9)

자료 : 朝鮮總督府(1927) “朝鮮の人口現象” p.268

표 28. 무역량의 변화

	1910년	1939년
仁川	28%	15%
釜山	27%	31%

자료 : 인천시와 부산시내부자료로부터 작성

공주는 경부선과 호남선이 통과하지 않아 계속 침체를 계속하여 2001년 현재 인구 135,589명의 작은 도시로 전락하였다.

**(4) 사회 경제적 영향력**

**① 이동의 촉진**

철도는 이동시간과 운임의 경쟁력을 갖추고 이용횟수를 증가하였다. 1인당 연간 철도이용회수는 1910년에는 0.15회에서 1944년에는 5.2회까지 증가하였다.

특히 철도는 버스보다 운행시간, 운임, 운행횟수 등에서 우위를 점하여 철도의 이용을 증가시켰다. 경인선의 경우 서울~인천간에 철도의 운행시간은 버스의 1시간 26분보다 짧은 53분, 운임의 경우도 버스의 95전보다 싼 66전에 이동이 가능하였다.

**② 근대화의 촉진**

열차를 이용할 때에는 먼저 운임을 지불하고 승차권을 구입하는 것을 정했다. 이 승차권은 근세에 있어서 여행문서에 비하면 아주 다른 성격을 포함하고 있었다. 그 승차권에는 여행증명서에 기재되었던 여행자의 성명, 주소 등이 기재되어 있지 않았다. 즉 승차권은 시민사회에 있어서 이동의 대량화에 수반하는 여행자의 불특정성을 반영해, 승차구간, 등급, 운임, 발행기일, 운용기간, 발권번호만이 기재되어 있다. 정기승차권 등과 같은 사용자의 이름을 특정할 필요가 있는 것을 제외하면, 사용자를 특정 하는 경우가 없다. 그래도 접어서 호주머니에 넣어도 끝이 나오는 정도의 크기였던 여행증명서에 비하면 6cm\*4cm 정도의 크기의 조각이었다. 그때까지는 증명서라는 명칭은 통용되지 않았고, 우표라는 명칭이 생겨났지만 그것은 우편에 사용되어 차표라는 용어가 정착하였다.

이 차표는 철도이용의 증명서인 동시에 운임지불의 완료를 뜻하는 유가증권으로서의 성격을 가지고 있다. 즉 법적

상으로는 무기명 유가증권이다. 당시의 이 차표를 일본 옷에 호주머니에 넣으면 없어지고, 허리띠에 끼어 넣거나 지갑에 넣지 않으면 불안하였다. 이러하여 양복의 주머니(남성), 핸드백(여성)으로 휴대장소가 정해져 가고 있었다. 승차권을 입수해서 열차에 승차하고, 개찰을 받고, 즉 정당한 승차권을 소지하는 여행자라는 것을 역무원에게 제시하고, 승차권은 가위로 끝을 잘랐다. 이렇게 가위로 승차권의 끝을 자르는 것은 인정의 증명이 되었다. 또한 당시 철도승차에 있어 부정승차의 금지, 운전 중의 승차, 객실 이외의 승차금지 이외에 흡연, 음주, 불량행위, 철도시설에의 침입과 파손 등 이른바 공중의 안정을 저해하는 것과 철도시설의 침입의 금지 등을 정하고 있었다.

더욱이 하나 더 새로운 것이 시간인식이었다. 그 때까지는 계절에 의해 변화하는 不定時法에 의한 1일 12분할의 「刻」를 최소단위로 해서 12지(子, 丑, 寅 등)로 표시하는 시각표시에 비해, 철도는 1년 중 변화 없는 定時法에 의해 1일을 24의 시로 구분하고, 그 아래를 분과 초로 구분하는 근대유럽의 시각을 사용하였다. 이것은 말할 것도 없이 지구의 자전과 공전을 기준으로 만들어진 시간인식에 의한 것으로 우주와 지구의 관계를 생활의 기준으로 응용한 자연과학의 성과였다.

근대의 여러 가지 사회시스템은 이러한 자연인식에 기초해서 시간, 시각의 제도에 의하지 않으면 합리적인 운용이 불가능하도록 되었다. 철도와 같이 어떤 지점에서 다른 지점으로 이동, 수송하는 시스템은 시간의 요소를 무시하는 것이 불가능하다. 철도의 탄생은 이러한 시간인식의 합리적인 변혁을 전제로 하지 않으면 실현되지 않았다.

당시 사람들은 시계에 의해 시각을 아는 관습을 가지지 않았고, 절의 범종이나 시중의 시중에 의해 그것도 오전 6시와 오후 6시의 두 번뿐인, 여름과 겨울에는 일출과 일몰이 1시간이상 변화하기 때문에 꽤 이동이 있지만, 그 나름대로

표 29. 1인당연간철도이용횟수

	1910년(A)	1944년(B)	B/A
회/명	0.15회	5.2회	34.7

자료 : 朝鮮總督府鐵道局 “朝鮮總督府鐵道局年報”

표 30. 철도와 버스의 비교 (1928년 경인선)

	운행시간	횟수	운임
철도	53분	13회/일	3등: 66전 2등: 1원15전
버스	1시간26분	12회/일	95전

자료 : 鐵道局編集(1930) “汽車時間表”, 교통부(1958) “한국교통60년약사” pp.62~63

의 자연의 운행에 따르는 생활을 해 왔다. 그러한 생활이 정 시법에 의해 1년 중 동일시제에 의해 규제되어, 분으로부터, 장소에 의해 초까지 세분화되는 생활의 변화를 겪지 않으면 안 되었다. 철도가 가져온 큰 생활의 변화라고 말할 수 있다. 이처럼 철도를 이용하는데 필요한 규칙이나 예절 그리고 시간인식의 변화 등 사람들의 생활이나 인식은 철도를 이용하면서 크게 변화하였다. 사람들이 이동이나 수송을 근대사회에 있어서 기본적인 권리의 하나로서 누리는 체제는 이러한 것으로부터 출발하였다. 또한 철도는 통학, 수학여행 등으로 학교교육의 발달에 기여하였고, 교류의 촉진, 순회강연의 촉진 등으로 지식을 보급하였고, 신문과 잡지의 수송으로 지식의 전달과 함께 사회계몽에 큰 영향을 미쳤다고 할 수 있다. 이러한 여러 가지 면에서 우리나라에서 철도는 「근대화 의 촉진」을 수행하는 중요한 수단으로 자리매김하였다.

③ 산업구조의 변화와 발전

철도의 개통은 사회경제적 영향력으로 많은 부분에 영향을 미쳤다. 먼저 철도는 신속한 물자 수송을 통해 산업의 구조를 점차 근대화 시키면서 자급자족경제에서 부가가치를 높이는 쪽으로 산업구조를 변형시켰다. 예를 들면 쌀, 잡곡 등의 철도수송으로 생산지와 소비지를 신속하게 연결하여 상품화가 가능하게 되었다. 또한 축산업, 잠업, 수산업, 광산업이 생산지와 소비지를 직접 연결해 주는 것에 발전하기 시작하였다. 특히 광산업부문에서는 석탄, 채석 등의 원료수송으로 산업이 크게 발전하였는데 이를 통해 방직업, 도자기업, 시멘트, 제지, 밀가루, 술, 간장 등의 부문이 발전하는 계기가 되었다. 또한 소비자의 선택의 폭을 증가시켰고, 구매를 통해 국내산업이 발전하였다. 아울러 철도의 물자수송에 의해 육상수송수단이 철도중심으로 변화하였으며, 창고, 철도구내영업, 여객과 음식점, 온천과 기타 관광지 등이 발

표 31. 철도가 산업에 미친 영향력

	주요내용	영향력
농업	쌀, 잡곡, 야채, 과일, 비료	- 소비지의 확대(대도시) - 수출입품목의 철도수송
임산물	목재, 목탄	- 철도역 주변의 목재소증가 - 수운수송의 감소
축산업	축산물	- 마차에 의한 수송감소 - 축산물의 철도수송
수산업	해산물과 소금	- 가격의 변화 - 수산물의 철도수송 확대
광산업	금속광업, 석탄, 채석	- 철도수송에 의한 시장 확대 - 수운의 쇠퇴
공업	방직, 직물, 도자기, 시멘트, 기와, 제지, 밀가루, 술 등	- 원료와 제품의 철도수송 - 소비지의 확대
소비	제조원료의 소비 생활필수품의 소비 재해	- 제조업 원료의 철도이용 (석탄) - 생활필품 수송에 의한 생활향상 - 재해 시 물자수송
상업	국내상업 외국무역	- 철도에 의한 화물수송증가 - 철도개통에 따른 역 주변의 상업발달 - 운송비의 절감 - 항만의 철도시설확대 - 여행이용자의 증대
통신	통신업의 발달	- 우편제도의 발달 - 해외로의 통신시간단축 - 철도업의 우편물수송에 의한 수입증가
육송과 해운업	하천과 육상교통에 미친 영향	- 철도개통에 따른 항만의 성장과 쇠퇴 - 철도개통에 따른 육상교통의 변화
각종 영업	운송업의 발전 창고업의 발전 철도구내영업의 발전 여관, 음식점의 발달 도선업의 쇠퇴 관광지의 발달	- 통운사업의 발전 - 창고의 증대 - 역 구내영업의 활성화 - 철도개통에 따른 여관, 음식점의 성장과 쇠퇴 - 도선업의 쇠퇴 - 새로운 관광지개발

전하는 계기가 되었다.

## 5. 철도의 단절

### (1) 타율적인 운영

철도는 「식민지」 시대에 토지와 노동력 등 경제적 수탈, 군사적으로 침략의 수단이었다. 그 출발점은 1894년 8월 20일 일본과 체결한 「暫定合同 款」이다. 이것에 의해 서울~부산, 서울~인천간의 철도가 부설되었고, 일본은 이에 대한 이권을 획득하였다. 일본군부는 1904년 2월21일 러일 전쟁의 수행을 위해 임시군용철도감부를 설치하고 3월에 군용철도인 경의선을 완성하였다. 1905년11월 제2차 한일협약에 의해 일본은 한국에 대한 지배를 실현시켰다. 철도는 이러한 일본의 한국지배의 수단으로 이용되었으며, 그 결과 철도는 일본제국주의의 경제권에 편입되었고, 주체적인 성장이 불가능하게 되었다. 이에 「식민지」 시대의 자율적인 철도운영은 불가능하게 되었고, 한국철도는 해방이후에나 자율적인 운영이 가능하게 되었다.

시기별로 철도경영주체의 변화를 구체적으로 살펴보면 1905년~1909년에는 통감부에서 철도를 관할 하였고, 1910년~1917년에는 총독부 철도국, 1917년~1923년에는 만주 철도에서 한국철도를 관할 하였다. 그 후 다시 조선총독부에서 관할하여 해방이전까지 그러한 체제는 계속되었다.

1945년 8월15일 해방에 의해 철도는 우리 손에 의해 주체적인 운영과 건설이 가능하게 되었다. 이러한 의미에서 「식민지」 시대의 철도는 해방 이후의 철도의 단절적인 강하다고 하겠다.

이렇게 운영주체가 우리가 아니라는 성격으로 종사하는 종업원의 인건비의 경우도 일본인에 비해 우리나라사람들은 매우 낮은 임금을 받고 종사하였다.

1935년의 경우 1인당 월 인건비평균은 일본인의 경우는 73.4원에 비해 우리나라사람들은 42.1원에 불과하였다.

한편 조선철도의 역할 중에 중요한 것은 대륙이동의 수단으로 이용되었다는 것이다. 이러한 것을 증명하는 것이 철도는 서둘러서 건설되어, 초기에는 거의 단선이었다. 1930년대 이후에야 철도는 복선으로 운영되었다.

표 32. 경영주체의 변화

시기	철도경영주체	철도국장	특징
1905년~1909년	統監府鐵道管理局	古思皇威	
1909년	統監府鐵道廳	大室權平	
1910년	韓國鐵道管理局鐵道院	大室權平	
1911년~1917년 8월	總督府鐵道局	大室權平	
1917년 9월~1923년 5월	滿鐵京城管理局	久保要藏、	
1923년 6월~1925년 4월	滿鐵京城管理局	安藤又三郎	
1925년 5월~1927년 9월	總督府鐵道局	大村卓一	철도건설12년 계획 수립
1927년 10월~1938년 4월	總督府鐵道局	吉田浩	동경제국대학졸업 1910년철도원입사 1929년동경철도국장
1938년 5월~1939년 6월	總督府鐵道局	工藤義男	
1939년 7월~1943년 11월	總督府鐵道局	山田新十郎	
1943년 12월	總督府交通局	小林利一	
1945년 9월 6일 이후	한국교통부	김진태	교통국장대리

자료 : 鮮交會(1986) "朝鮮交通史" pp. 294~297  
 森尾人志(1936) "朝鮮의鐵道經營" p.74, pp.178~181

표 33. 1인당 월 인건비 비교(1935년)

	1인당 월 인건비 (원)
일본인	73.4
한국인	42.1
영국인	130.0
러시아인	85

자료 : 森尾人志(1936) "朝鮮의鐵道經營" p.54

경부선과 경의선은 한반도의 종단하는 철도로 이를 통해 대륙으로 진출하는 수단으로 이용되었으며, 호남선과 경의선의 경우는 한반도의 지배의 수단으로 이용되었고, 만포선과 해산선의 경우는 산림자원과 광산자원의 채굴을 위한 수단으로 사용되었다.

이러한 우리나라 철도는 1920년에 그 성격이 더욱 분명해 지는데 1920년대 이후에는 만주로의 화물이 증가하는 것을 볼 때 우리나라철도는 대륙의 원료와 식량공급지로서의 역

할이 커지고 있다는 것을 알 수 있다. 1914년의 자료를 보면 우리나라에서 출발하여 일본에 도착하는 화물이 만주보다 많았지만, 1922년 이후에는 만주로의 화물이 많아졌고 특히 1930년대 후반에는 만주화물이 급격하게 증가하였다. 이는 중일전쟁 등의 수행으로 철도가 군사물자 등의 수송에 많이 이용된 것을 알 수 있다. 이에 초기의 농산물 위주의 수송이 1930년 이후에는 광공업위주로 바뀌었다.

한편 철도건설기간을 통해 당시의 철도의 특성을 잘 알

표 34. 철도노선의 성격

노선명	영업거리	건설기간	종류	특징	주된 역할
京釜線	579.9km (438.4)	1899년~1905년 1937년~1940년	단선 복선	한반도 종단선 단기간 완성	대륙이동
京義線	716.4km (469.7)	1904년~1906년 1938년~1943년	단선 복선	한반도 종단선 단기간 완성	대륙이동
湖南線	285.8km	1901년~1914년	단선	한반도 종단선	지배 기반
京元線	225.9km (34.3)	1910년~1914년 1937년~1941년	단선	한반도 종단선	지배 기반
咸鏡線	791.8km (9.9)	1914년~1928년 1942년~1943년	단선		
慶全線	276.4km	~1930년	단선		
全羅線	198.8km	1927년~1936년	단선	철도건설12년 계획노선	쌀 `해산물수송
東海線	353.1km	1928년~1935년	단선	철도건설12년 계획노선	해산물수송
京慶線	397.0km	1936년~1942년		철도건설12년 계획노선	
黃海線	323.4km	~1937년	단선		
平元線	212.6km	1931년~1941년	단선	한반도횡단선	
滿浦線	343.9km	1931년~1939년	단선	철도건설12년 계획노선	산림자원, 광산자원수송
惠山線	141.7km	1931년~1934년	단선	철도건설12년 계획노선	산림자원, 광산자원수송
百茂線	191.6km	1932년~1934년	단선		
합계	5,038.3km		단선		

주 1 : ( ) 는 복선거리

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” pp.214~297

伊澤道雄(1937) “開拓鐵道論” pp.284~306

표 35. 연락 화물량

	화물수송량(톤)	일본도착	만주도착
1910년	796,617	20,048	
1914년	1,217,659	40,398	14,214
1922년	3,852,478	53,662	77,862
1930년	5,936,008	44,571	58,564
1938년	23,124,107	184,314	417,096

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.62, p.67

수 있다. 당시의 우리나라철도는 대륙진출을 위해 서둘러서 임시적으로 건설되었는데 이는 일본의 철도건설기간과 비교해 보면 더욱 분명해 진다. 경부선의 경우는 7년, 경의선은 2년 만에 완공된 것에 비해, 일본의 도카이도선(東海道)이나, 산요(山陽)본선의 경우는 각각 26년, 18년 만에 완공되었다. 선형조건이 경우도 신속한 건설을 위해 우리나라의 경우가 지형지형을 그대로 두고 건설하여 곡선이 많은 것이 특징이라고 하겠다.

이러한 선로조건으로 말미암아 우리나라의 철도는 평균 속도가 다른 나라에 비해 떨어졌다. 1920년의 자료를 통해 보면 우리나라철도의 평균속도는 28마일로 일본의 30마일, 만주의 33마일, 미국 50마일, 영국 60마일에 미치지 못하는 속도로 운행되었다.

**(2) 철도의 성격 변화**

**① 교통정책의 변화**

1945년 8월 15일 해방 이후 한국의 교통정책은 도로중심의 교통정책으로 변화하여 철도의 미개통 노선에 철도를 부설하는 대신 도로를 건설하였다. 대표적인 예로는 대삼선으로 대전~삼천포의 212km구간에 1992년~1998년에 걸쳐

고속도로를 건설하였다. 그 외에도 동해선에서도 철도대신 국도와 지방도로가 건설되어 철도보다는 도로를 중심으로 한 교통정책을 전개하였다.

이러한 것은 철도와 도로의 연장을 비교해 보아도 명확해 진다. 예를 들면 1993년과 2002년의 철도와 도로의 연장을 보면 고속도로는 1993년에 1,607km에서 2002년에는 2,778km로 1.7배나 증가한 것에 비해 철도연장은 변화가 없었다.

투자액의 경우도 1940년의 경우에 재정에서 차지한 철도의 비중은 44%였지만 2001년에는 2.5%수준으로 감소하였다.

**② 남북분단**

1945년 해방 이후 철도수송량이 격감해 1946년에는 1943년에 비교해 여객은 39%, 화물은 13%수준으로 저감되었다. 더욱이 1948년 남북분단에 의해 한국철도의 영업거리는 북한지역에 71%, 기관차는 72%수준으로 철도가 북한중심으로 시설이 재편되었다.

**③ 6.25전쟁**

1950년의 6.25전쟁으로 인해 기관차의 26%, 화차의 78%가 피해를 당해 철도의 운송수단으로의 위상은 매우 큰 타

표 36. 철도건설기간 비교

노선	영업거리(km)	건설기간(년)	노선성격
京釜線	579.9	1899~1905(7년)	단선 `R=300m` `최급구배 : 20/1000
京義線	716.4	1904~1905(2年)	단선 `R=150m` `최급구배 : 25/1000
東海道線	556.4	1874~1899(26年)	단선 `R=400m` `최급구배 : 10/1000
山陽本線	528.1	1884~1901(18年)	단선 `R=400m` `최급구배 : 10/1000

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” pp.214~297

표 37. 속도비교 (1920년)

	평균속도	구간
영국	60마일	
미국	50마일	
만철	33마일	大連~長春
일본	30마일	東京~下關
한국	28마일	京成~釜山

자료 : 朝鮮總督部鐵道局(1930) “朝鮮鐵道論纂” p.371

표 38. 철도 건설예정노선에 도로건설

	철도건설예정노선	도로건설
大正線	대전~삼천포(212km)	고속도로건설(92년~98년)
東海線	삼척~포항(178.9km)	국도건설(국도35선)
東海線	양양~북평(93.6km)	지방도건설(466호선)

자료 : 鮮交會(1986) “朝鮮交通史” p.6

격을 입었다.

④ 철도운영의 변화

해방전의 철도운영과 최근의 철도운영을 보면 수입구조와 비용구조에서도 많은 변화가 있었다.

경부선의 수입에 있어서 여객수입이 차지하는 비중은 1911년에는 55.6%에서 2000년에는 87.2%로 증가한 것에

비해 화물수입의 비중은 1911년에 44.4%에서 2000년에는 12.8%로 감소하였다. 이와 같이 철도운영의 수입성격도 많은 변화가 있었다는 것을 알 수 있다. 또한 철도운영에 있어 영업비용의 구조를 보더라도 1926년에는 인건비의 비중이 8.3%였던 것이 2001년에는 인건비가 35.3%로 증가한 것에서도 알 수 있듯이 철도운영비용의 비중도 많은 변화가 있었다.

표 39. 철도투자의 변화

	1940年	2001년
재정 중 철도투자비중	44%	2.5%

주 1 : 1940년은 조선총독부 특별회계세출, 2001년은 일반회계중의 비율

표 40. 철도수송량추이(1943년~1948년)

	여객	화물
1943년	128,468,951명(100)	23,948,619톤(100)
1944년	106,372,624명(83)	27,525,654톤(117)
1946년	50,375,403명(39)	3,045,260톤(13)
1947년	54,641,424명(42)	4,837,555톤(20)
1948년	61,127,731명(48)	5,117,502톤(21)

자료 : 교통부(1958) "한국교통60년약사" pp.233~234

표 41. 한국과 북한의 철도시설비교(1948년8월)

	한국(A)	북한(B)	A/B
영업거리(km)	2,641	3,719	0.71
기관차 (대)	488	678	0.72
객차 (량)	1,813	1,280	1.41
화차 (량)	9,920	8,424	1.18

자료 : 교통부(1958) "한국교통60년약사" p.212

표 42. 6.25전쟁의 피해

	보유시설(A)	피해(B)	B/A
영업거리(km)	2,641	330	0.12
기관차 (대)	674	175	0.26
객차 (량)	1,183	923	0.78
화차 (량)	11,425	5,470	0.48

자료 : 교통부(1958) "한국교통60년약사" pp.243~248

표 43. 경부선의 수입구조변화(%)

	1911년	1938년	2000년
여객	55.6	59.2	87.2
화물	44.4	40.8	12.8
합계	100	100	100

자료 : 朝鮮總督府鐵道局 "朝鮮總督府鐵道局年報", 철도청(2001) "철도통계연보"



표 44. 영업비용의 구성비중변화

	1926년	2001년
인건비	8.3%	35.3%
보수비	24.5%	24.5%
운전비	28.9%	11.3%
차량수선비	14.3%	5.1%
운수비	20.6%	9%
일반경비	3.4%	14.9%
합계	100%	100%

자료 : 朝鮮總督府鐵道局(1926) “朝鮮總督府鐵道局年報”, 철도청(2001) “철도통계연보”

또한 철도 건설이 최근에 들어 서울을 중심으로 한 대도시의 교통난의 해소를 위해 경원선복선전철, 안산선 복선전철, 과천선전철, 분당선 복선전철이 건설되어, 철도의 성격이 간선수송과 함께 대도시권내에서 통근수송으로 점차 자리매김해 가고 있다.

### (3) 해방 이후의 자주적인 발전

#### ① 기술발전

「식민지」 시대의 철도기술은 차량의 경우 초기에 미국 차량을 수입을 시작으로 1920년대까지는 기관차를 전량 수입해 오다가 그 후 점차 국내에서도 일부 차량을 제작하는 수준으로 발전하였다. 그러나 본격적으로 우리가 만든 차량이 제작된 것은 중기관차의 경우는 해방후인 1945년 12월 27일부터 시험운행 된 해방자1호로 객차 20량을 연결하고, 100km/h로 달릴 수 있는 전인마력2000HP의 힘을 가지고 있었다.

디젤전기관차의 경우는 해방 이후 기술축적을 통해 1980년부터 미국의 GMC사와 기술제휴에 의해 국산디젤 전기관차를 생산하기 시작하였다.

객차의 경우에는 1974년부터 국내기술로 제작되었는데, 당시 통일호객차 209량이 한국기계에서 생산되었고, 그 후 국내기술에 의해 객차가 생산되었다. 화차의 경우는 1970년 이후 국내기술로 생산되어 현재는 고속화차까지 개발되고 있다.

토목부문에서도 1899년 경인선 개통 당시 우리나라에서 쓰인 레일은 30kg/m로 미국 일리노이스 스틸회사가 제작하여 한국에 운반한 것이었다. 그 후 계속 미국 카네기 회사 제품을 사용하는 등 수입에 의존하였으며, 해방 이후에도 일본과 인도네시아에서 수입하였다. 그 후 국내에서 기술개발을 여러 가지 노력 끝에 강원산업(주)에서 레일제작에 성공하여, 1978년부터 양산되기 시작하였다. 토목공사는 1950년부터 기계화가 진행되었다.

사고가 많았던 건널목의 입체화를 추진하여 보안장치로 자동경보장치, 전동차단기, 고장감시장치, 지장물 비상버튼 등의 침단설비를 설치하여 사고를 줄이고 있다.

전기부문에서는 1960년~1970년까지 전용고압선을 설치하였고, 역무부문에서는 수도권전철에서 1977년 8월 15일부터 승차권자동발매기가 설치되었다. 신호부문에서는 과거에 사용하던 기계연동장치에 대신하여 1958년부터 전기계전 연동장치로 교체되었다. 최근에는 열차자동제어장치인 ATC가 도입되어 수송력과 안전도를 향상시키고 있다. 역의 건축면에서도 해방이후 1955년에 건축된 영월역사는 철근콘크리트로 건축된 한옥이었다.

#### ② 고속철도의 운영과 한국형 고속철도의 개발

현재 우리나라의 교통시스템은 여객과 화물수송에 있어 자동차수송이 중심이 되고 있다. 도로중심의 수송시스템은 그간 우리나라의 경제발전에 기여한 측면이 있는 반면, 환경비용 등으로 많은 사회적 비용을 발생시켰다. 또한 국민경제와의 관계에 있어서도 높은 물류비용의 발생이 자동차수송에 기인하고 있다. 2000년의 자료를 보면 일본의 국내총생산에서 차지하는 비중이 9.5%, 미국의 경우는 10%에 불과한 것에 비해 우리나라는 약 85조원이 발생하여 국내총생산액 중 약 16.3%를 차지하고 있다. 또한 혼잡비용의 경우도 19.4조원이 발생해 국민총생산액의 3.7%에 달하는 비용을 지불하고 있다.

이러한 높은 물류비 문제 문제에 대처하기 위하여 우리나라 정부는 간선수송에 있어 철도수송의 활성화를 계획하고, 1980년대 후반부터 경부고속철도계획을 수립하였으며, 1998년에는 철도네트워크의 확장을 포함한 2020년까지의 국가간교통망 계획을 확정하였다. 이 계획에 의하면 현재 3,129km의 철도영업거리를 5,000km까지 증가시키는 것으로 노선망 계획을 수립하였다.

그 중 경부고속철도계획은 우리나라철도교통에 혁명적인

표 45. 재래선과 고속철도비교(서울~부산)

	재래선(A)	고속철도(B)	B/A
최고속도	140km/h	300km/h	2.1
소요시간	4시간 10분	2시간 40분	0.6
운임	34,000원	44,000원	1.3
수요	3.5만인	13.9万人(2004년1단계)	4.0

주 1 : 재래선은 새마을호

자료 : 건설교통부(2002) "경부고속철도운영 기본계획"

표 46. 세계 고속철도의 특징 비교

국가 시스템 항목	프랑스 AGV	독일 ICE 3	이태리 ETR 500	일본 500계	한국 HSR350x
최고 속도	350km/h	330km/h	300km/h	300km/h	350km/h
추진 장치 적용 반도체	IGBT	GTO Thyristor	GTO Thyristor	GTO Thyristor	IGCT
차체 재질	알루미늄	알루미늄	알루미늄	알루미늄	알루미늄
전동기 방식	유도전동기	유도전동기	유도전동기	유도전동기	유도전동기
비고	관철대차 시험 중	1999년 상업화	직교류 겸용	1997년 상업화	시험 중

변화를 가져오고 있다.

금년 4월에 개통된 고속철도는 속도 면에서 재래선에 비해 2.1배의 경쟁력을 가지고 있어 재래선의 수요인 1일 3.5만명을 14만명까지 증가시키는 것으로 예측되고 있다.

한편 고속철도의 개통과 함께 우리나라는 독자적으로 개발한 고속철도를 시험운행을 개시하고 있다. 현재 개발하고 있는 한국형고속철도시스템은 현재 운영중인 고속철도가 프랑스의 TGV차량을 수입한 것과 여러 가지 면에서 독창성을 가지고 발전되고 있다. 이러한 차량의 개발에 의해 시속 300km급 고속철도 기술을 보유한 일본, 프랑스, 독일, 이태리에 이어 세계 5번째의 고속철도 기술 보유국이 되었다.

개발된 차량은 최고시속 350km를 달릴 수 있는 시험차량을 의미하는 "HSR350x"(가칭)로 명명된 이 한국형 고속철도로 현재 건설중인 경부고속철도의 이전기술을 최대한 활용해 호환성도 유지하면서 우리나라의 지역적 특성에 적합하도록 설계하였다. 또한 최근의 해외 신기술 동향까지 고려하여 개발되었으므로 세계 어디에 내 놓아도 손색이 없는 미래형 고속전철시스템이다.

이 고속전철은 순수 국내 기술진에 의하여 설계되고, 디자인에서부터 주요 핵심기술까지 한국 고유의 모델 제작, 첨단기술을 적용한 주요 핵심장치의 자체 개발로 압축될 수 있으며, 이를 통하여 92%의 높은 국산화율을 달성하였다. 특히 핵심장치를 국산화하였는데 독자적인 모양의 유선형

열차 선두형상과 강철대신 알루미늄 합금을 사용하여 경량화시킨 차체, 세계 3번째로 독자 개발한 1,100kW급 고효율 유도전동기, 최신 전력반도체 소자를 적용하고 제어가 용이한 추진제어시스템(주변압기·주전력 변환장치·견인전동기: 자동차의 엔진에 해당) 등 고속열차의 중요한 핵심 부품들을 국내 기술진들이 함께 모여 순수하게 우리 기술만으로 설계, 해석한 후에 수차례 시작품을 만들어 보고, 그 경험을 집약한 결과로 개발을 완성한 점과, 개발한 고속열차의 성능이 세계의 다른 고속열차들의 성능과 우열을 비교할 수 있는 시험, 평가, 검증기술까지 종합적인 시스템 기술을 확보하게 된 점이 의미가 큰 기술개발 성과라고 할 수 있다. 이 외에도 고속열차에 적합한 높은 제동력을 얻을 수 있는 와전류(전자석 이용) 제동시스템, 열차가 빠른 속도로 터널을 지날 때 승객이 느끼는 이명(압력의 갑작스런 변화로 귀가 멍해지는) 현상을 줄여주는 객실 자동압력조절시스템, 감속구동장치 등 58종의 주요 핵심장치와 설계기술들을 국내 기술진이 독자 개발하였다.

## 6. 결론

한국철도는 1899년 개통 이후 105년의 역사를 가지고 발전해왔다. 「식민지」 시대에 타율적인 발전으로부터 해방 이후 자율적인 발전으로 변화하면서 현재에 이르고 있다.

인프라시설로 철도는 현재시점에 보면 연속적으로 발전한 측면이 있는 반면, 우리의 손으로 새롭게 발전시키고 그리고 그 성격의 변화에 따라 단절의 측면을 공유하고 있다고 하겠다.

그간 한국 철도사 연구는 「식민지」라는 굴레에서 벗어 나지 못하고, 다양한 측면에서의 연구가 진행되지 못한 것이 사실이다. 이에 본 연구는 앞으로의 연구발전을 위한 서 설적인 측면이 강하다고 하겠다. 또한 현재 시점에서 과거 철도사 연구를 긍정적인 측면, 부정적인 측면에서 다양한 연구를 통하여 양국간의 연구는 새로운 협력의 가능성과 함께 연구영역이 더욱 확대될 것이다.

특히 동아시아에 철도연구에 있어 우리나라, 만주, 대만, 중국, 일본 등과의 비교연구를 통해 과거와 현재의 철도를 조명해 본다면 매우 흥미로운 여러 가지 사실이 밝혀질 것이다. 각국 철도의 성격 규명이 가능할 것이며, 그 후 발전이 어떠한 의미를 가지고 있는가의 비교도 재미있는 작업이 될 것이다. 또한 현재 진행되고 있는 남북철도연결, 대륙철도연 결에 있어서의 역사적인 시점에서 새로운 개념의 도입도 가능할 것이다. 예를 들면 제국주의 철도에서 평화의 철도라는 개념설정이 그 것이다.

이러한 개념설정을 구체화 시키고 있는 것이 우리나라 철도와 중국철도, 시베리아철도의 연결이다. 또한 일본과도 해 저터널을 통한다면 앞으로 일본~한국~중국~러시아~유럽으로 통하는 유라시아 대륙으로의 평화의 철도, 상호공영의 철도가 건설하여 새로운 협력의 장이 열릴 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 이현희, 「19세기 일제의 한국철도부설권 쟁취문제」 “건국사학” 제 3호, 건국대학사학과, 1973년.
2. 김경립, 「일제하조선철도12년 계획선에 관한연구」 “경제사학” 12, 경제사학회, 1989년.
3. 정재정, “일제침략과 한국철도”, 서울대학출판부, 1999년.
4. 교통부, “한국교통60년 역사”, 1958년.
5. 철도청, “한국철도100년사”, 1999년.
6. 철도청, “철도통계연보”, 각 년도.
7. 철도청, “한국철도시각표”, 2002년.
8. 통계청, “인구연감”, 2000년.
9. Hamilton, C., “Capitalist Industrialization in Korea”, Westview Press, p.14, 1986.
10. 深川博史, 「植民地政策インフラストラクチュア」 “社會科學論集”, 九州大學教養部社會科學研究室紀要, 1992년. 3.
11. 平井廣一, 「日本植民地地下における朝鮮鐵道財政の展開過程」 “經濟學研究34-4”, 北海道大學, 1985년. 3.
12. 鈴木武雄, “朝鮮の經濟”, 日本評論社, 1942년.
13. 矢野恒太記念會編, “日本の100年”, 2000년.
14. 高成鳳, “植民地鐵道と民衆生活”, 法政大學出版局, 1999년.
15. 高橋邦周, “朝鮮濟州臺灣實狀要覽”, 東洋新報社, 1924년.
16. 高橋泰隆, “日本植民地鐵道史論”, 日本鐵道評論社, 1995년.
17. 鮮交會, “朝鮮交通史”, 1986년.
18. 朝鮮總督府, “朝鮮の人口現象”, 1927년.
19. 朝鮮總督府, “統計摘要”, 1941년.
20. 朝鮮總督府, “朝鮮總督府統計年報”, 1940년.
21. 朝鮮總督府鐵道局, “朝鮮總督府鐵道局年報”, 각년도.
22. 朝鮮總督府鐵道局, “朝鮮の鐵道”, 1927년.
23. 朝鮮總督府鐵道局編集, “汽車時間表”, 1930년, 1940년.
24. 朝鮮總督府交通局, “朝鮮交通狀況 1”, 1944년.
25. 鐵道院, “本邦鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響(上卷、中卷、下卷)”, 1917년.
26. 日本經濟評論社, “大正期鐵道資料”, 1983년.
27. 日本經濟評論社, “昭和期鐵道資料”, 1990년.