

일제강점기의 우리나라 철도성격규명에 관한 정성적 연구

A Qualitative Study of the Properties of the Korean Railway during the Japan Colonial Period

이용상¹ · 정병현^{2*}

Yong-sang Lee · Byung-hyun Chung

Abstract At first, the railway was built mainly for military purposes by Japan. After the annexation by Japan, the Korean railway became a means of colonization for Japan but the railway also promoted modernization. As a new transportation medium, it influenced economic, cultural and social development. Until now, research identifying the properties of the railway in the Japanese colonial period has been insufficient. In particular, microscopic study of the influence of the railway on social change has been insufficient. In this study we investigated the properties of Japanese colonial period railway. This paper will help further to clarify the properties of the railway in the Japanese colonial period.

Keywords : Railway culture, Japanese colonial era, Railway officer, Railway properties

초 록 한반도에서 철도가 처음으로 개통된 후 철도는 주로 군사적 목적으로 이용되었다. 즉, 경인선, 경부선, 경의선이 건설되었으며, 한일합방이후에는 한반도에서 철도는 일본의 식민화에 따른 지배의 수단이 되었지만, 한편으로는 우리나라의 새로운 운송수단으로서 근대화를 촉진시키고, 조선의 경제, 문화, 사회의 발전에 적지 않은 영향을 미쳤다. 현재, 한국 철도사 연구 중에서 연구가 미진한 부분의 하나가 일제강점기에 있어서의 철도의 성격규명에 관한 연구이다. 특히 구체적인 철도의 영향력과 사회변화 등에 대한 미시적인 연구와 관료를 중심으로 한 철도정책과정에 대한 연구가 부족하여 철도의 성격에 대한 다양한 측면이 간과되고 있다. 본 연구에서는 일제강점기의 철도에 대한 성격규명을 정성적으로 살펴보고자 한다. 즉, 일제강점기 조선총독의 지휘를 받았던 철도국장 등 철도정책결정에 매우 중요한 위치를 차지하고 있는 철도관료의 분석을 통해 철도의 성격을 규명해보고자 하였으며, 대륙철도와 연결과 국내산업개발 측면에서의 조선철도의 성격 등에 대하여 분석하였다. 본 연구를 통해 그 동안 일제강점기의 철도에 대한 성격을 보다 정확하게 파악하는 계기가 될 것으로 판단된다.

주요어 : 철도문화, 일제 강점기, 철도성격, 철도관료

1. 문제의 제기

1899년에 경인선(노량진~제물포)구간이 한반도에 처음으로 철도가 개통되었으며, 2년 후인 1901년에는 경부철도주식회사가 설립되어 서울~부산 간 철도건설이 시작되었고, 1905년 1월1일에 완성되었다. 1904년 러·일 전쟁으로 일본에서 만주까지 군수물자수송에 대한 필요성으로 한반도를 종단하는 철도가 부설되었다. 러일전쟁이 1904년 2월 8일~1905년8월 10일 까지 계속되었는데 경의선은 완성(1906년 4월3일)전인 1905년 4월 28일부터 서울~신의주의 연락운전을 개시한 것에서 철도가 군사적 목적으로 사용된 것을 알 수 있다. 이 처럼 경부선과 군용 철도인 경의선 건설이 급격하게 추진되어 경부선은 1905년 1월1일, 경의선은 1906년 4월3일에 각각 완성되었는데 경부선은 약 3년6개월(1901.6~

1905.1, 431.7km), 경의선은 2년(1904.2~1906.4, 527.8km)으로 매우 짧은 기간에 완성되었다. 경부선 건설 약 3년간에 약 426만명의 한국인이 직접 고용 될 정도로 신속하게 진행되었다[1].

한반도에서 철도는 그 후 일본의 식민화에 따른 지배의 수단이 되었지만, 한편으로는 우리나라의 새로운 운송수단으로서 근대화를 촉진시키고, 조선의 경제, 문화, 사회의 발전에 적지 않은 영향을 미쳤다.

현재 한국 철도사 연구 중에서 연구가 미진한 부분의 하나가 일제강점기에 있어서의 철도의 성격규명에 관한 연구이다. 특히 구체적인 철도의 영향력과 사회변화 등에 대한 미시적인 연구와 관료를 중심으로 한 철도정책과정에 대한 연구가 부족하여 철도의 성격에 대한 다양한 측면이 간과되고 있다.

그간 한국철도에 관한 연구자들의 일반적 평가는 두 가지로 나누어져 있다. 첫 번째는 부정적인 평가로 한반도에서의 철도부설을 통하여 주권을 빼앗기고, 철도는 단순히 일본의 경제적, 군사적인 수탈을 위한 수단으로 이용되었다는 견해이다. 이러한 입장에서 「일제강점기」의 철도를 포함

*교신저자 : 우송대학교 운송물류학과
E-mail : bhchung@wsu.ac.kr

¹우송대학교 철도경영학과

²우송대학교 운송물류학과

한 사회간접자본의 정비는 해방 이후의 한국발전에 기여한 바가 없다는 이른바 단절적인 주장이다.¹⁾

한편 「일제강점기」 시대 철도의 정비에 대하여 소수의 의견이기는 하지만 일부 긍정적인 측면을 강조하는 견해도 있다[2]. 즉 일제강점기에 있어서 철도정비에 따른 사회관계의 변화의 공업발전은 후일 자본주의로의 이행의 기초를 구축하고, 사회적으로도 영향을 미쳤다는 견해이다. 그러나 이러한 역사적 평가는 여러 분야에서 방대한 분석과 검증이 필요할 것이다.

본 연구에서는 일제강점기의 철도에 대한 성격규명을 위한 다양한 방법으로 접근하고자 하는 노력의 일환으로 철도관료를 중심으로 살펴보고자 한다. 일제강점기 조선총독부의 지휘를 받았던 철도국장은 정책결정에 매우 중요한 위치를 차지하고 있었기 때문에 환경변화와 함께 철도관료의 분석을 통해 철도의 성격이 규명될 수 있기 때문이다. 또한, 조선철도의 대륙철도와 연결과 국내산업개발 측면에서의 조선철도의 성격 등에 대하여 분석하였다. 본 연구를 통해 그동안 일제강점기의 철도에 대한 성격을 보다 정확하게 파악하는 계기가 될 것이며 특히 조선총독부의 정책결정상의 철도국장의 역할 등도 새롭게 조명될 수 있을 것이다.

2. 선행연구 분석

일제강점기의 철도의 성격에 대한 관료분석을 통한 연구는 정재정의 연구가 있는데 그의 연구에서는 오무라(大村) 철도국장을 통한 일제강점기의 철도정책을 분석하였다[3]. 오무라는 농업학교 출신으로 홋카이도 탄광철도주식회사에 취직 후 1902년에서 1903년에 걸쳐 해외에서 1년 동안 출장을 다녔다. 이때 미국, 영국, 독일, 러시아, 스칸디나비아반도 등에서 철도를 시찰하여 철도전문물을 공부하게 되었다. 1920년에 철도기사가 되었고 1925년에 조선총독부 철도국장으로 부임 후 전국을 누비며 조선의 지형과 입지를 살피고 철도를 통해 자원과 산업을 개발하는 방안을 모색했다. 당시 총독부의 사이토(齋藤) 총독과 시모오카(下岡) 정무총감은 중점과제로 조선의 산업개발을 설정하고 그것을 촉진하는 방안으로 철도망의 확충에 역점을 두었다. 1917년 10월부터 남만주철도주식회사에 위탁되었던 조선철도는 1925년 4월 이후 조선총독부 직영으로 환원되었는데, 이 환원을 계기로 조선총독부는 조선의 산업개발과 철도부설에 힘을 쏟았다. 시모오카 정무총감은 이를 추진할 인물로 오무라를 선택하였으며, 조선철도의 확충계획에 대한 모든 일을 일임하였다. 오무라는 홋카이도와 중국에서의 경험을 바탕으로 그는 조선의 산업개발은 조선지역의 발전일 뿐만 아니라 일본의 인구, 식량, 연료문제를 해결하고 수입무역구조를 해결할 수 있는 호재로 이를 위해서는 철도를 부설해야 한다고 주장하였으며, 이를 구체적으로 실천하기 위해 1926년에 “조

선철도 12년계획”을 입안하였다. “조선철도 12년계획”에 의한 조선철도의 확장은 그가 부임하기전에 사이토총독과 시모오카 정무총감의 바람이었다. 이를 위해 1921년 9월에 주요관료와 실업가를 주축으로 조선산업조사위원회를 개최했으며, 이 위원회는 철도망의 확충과 개량에 관한 답신을 바탕으로 하여 향후 10년동안 조선의 철도를 3,500마일까지 확충할 것을 건의하였다. 그리고 그해 7월 도쿄에서는 조선철도추진기성회가 설치되어 관련인사를 대상으로 치열한 홍보 활동을 전개하였다. 따라서 오무라가 철도국장에 부임한 시기를 전후하여 조선철도를 확충해야 한다는 여론이 고조된 상황이었다. 그는 재임시절 끊임없이 조선과 만주철도의 연결을 주장하였고 철도야말로 국가건설의 근간이자 경제성장의 주요한 수단이라고 역설하면서 개척철도론을 주장하였고 이를 실천하였으며, 만주~조선~일본을 최단거리로 연결하는 철도-해양의 교통망을 구축하려고 노력하였다.

한편 일제 강점기 토목 관료에 대한 연구에서는 조선총독부의 토목기구변천을 통해 일제강점기를 4기로 구분하고 있다[4]. 1910년~1919년인 1기에 조선총독인 테라우찌(寺内)는 일본으로부터 토목전문가를 적극적으로 초빙하였다. 제2기인 1919년~1924년에는 사이토 총독과 함께 부임한 내무관료출신의 미즈노(水野) 정무총감은 철도의 보급과 도로의 도급 등이 시급한 일이라고 역설하였다. 제3기인 1924년~1929년 시절에는 긴축재정으로 초기에는 토목공사가 이루어지지 않았으나 1927년 1월에 하천령이 공포되면서 조선 내에서 하천개수가 급속하게 진전되었다. 제4기인 1929년~1945년에는 전쟁수행과 함께 토목공사가 많이 진행되었다. 또한 조선총독부내의 토목관련국장의 분석을 보면 1910년부터 1945년 사이에 총 19명이 재직하였는데 학력은 17명이 도쿄대학 법학부 출신으로 토목업무에 직접적으로 종사한 경험이 없는 행정관료가 거의 대부분이었으며, 나머지 2명도 주요 대학 법학부, 테이코쿠대학 법학부 출신이었다. 과장의 경우도 20명 중 도쿄대 출신이 10명으로 대부분 행정관료와 기술관료출신이었다.

그 동안의 관련연구를 보면 정재정의 연구는 오무라 철도국장을 통해 조선철도의 성격을 규명한 것에 큰 의의가 있으며, 조선총독부의 토목 관료의 연구도 일제강점기의 토목관료의 출신 등을 자세하게 분석하여 그 성격을 자세하게 분석한 것에 의의가 있다고 하겠다.

본 연구에서는 일제강점기의 철도국장의 이력 등을 전체적으로 개괄하고 환경변화와 총독부의 정책, 철도국장의 성격 속에서 일제강점기의 철도정책을 규명해 보려고 노력하였다. 연구는 주로 문헌자료를 토대로 진행하였다.

3. 일본강점기 철도의 성격분석

3.1 철도관료의 분석

일본 강점기에 시기별로 철도경영주체의 변화를 구체적으로 살펴보면 1905년~1909년에는 통감부에서, 1910년~1917년에는 총독부 철도국, 1917년~1925년에는 만주철도에서 한국철도를 관할하였다. 그 후 다시 조선총독부에서 관할하여

¹⁾한국민족운동사연구회, 일본식민지연구회, 한국사학회, 한국사연구회, 역사교육연구회에서의 논문발표 등이 이러한 흐름을 반영하고 있다. 정재정(1999), 일본침략과 한국철도, 서울대학교 출판부와 철도청(1999), 한국철도 100년사 등의 흐름도 이와 같다.

Table 1 조선총독부 철도국장

시기	철도경영주체	철도국장	특징
1905년~1909년	통감부 철도관리국	古市合威	경부철도주식회사 총재
1909년	통감부철도국	大屋權平	간선철도망 완성(호남선, 경원선 등)
1910년	철도원(일본) 한국철도관리국	大屋權平	
1911년~1917년7월	총독부철도국	大屋權平	
1917년9월~1923년5월	만철경성관리국	久保要藏	만철탁경영 시 총독부관방철도국장으로 재임
1923년6월~1925년4월	만철경성관리국	安藤又三郎 (이사)	1)人見次朗(1917.7-1919.5) 2)青木戒三(1919.5-1919.8) 3)和田一郎(1919.8-2921.2) 4)弓削幸太郎(1921.2-1925.3) 5)下岡忠治(1925.3-1925.5) 만철탁경영 시 총독부관방철도국장으로
1925년5월~1932년9월	총독부철도국	大村卓一	조선철도12년 계획 수립 남만주 철도주식회사 총재 역임
1932년10월~1938년5월	총독부철도국	吉田浩	도쿄제국대학졸업 1910년 철도원입사 1929년 도쿄철도국장
1938년5월~1939년7월 (1933-1939 북선철도만주위탁)	총독부철도국	工藤義男	
1939년7월~1943년11월	총독부철도국	山田新十郎	
1943년12월	총독부철도국	小林利一	

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

해방이전까지 그러한 체제는 계속되었다. 당시 철도국장의 계급은 조선총독과 정무총감이 친임관(親任官), 각부장관과 각국의 국장은 같은 급인 칙임관(勅任官)으로 그 위상이 매우 높았음을 알 수 있다. 철도국장의 주요한 활동을 보면 후루이치 고이(古市合威)는 토목공사박사였으며, 오야 곤베(大屋權平)는 호남선과 경원선을 완성하였고 주요경력은 토목공학박사였다. 구보 요쥬(久保要藏)는 만철의 위탁경영 당시 철도국장이었는데 관료 출신이었다. 히토미 지로(人見次郎), 아오키 게이조(青木戒三)도 관료출신이었다. 오무라 다쿠이치(大村卓一)는 관료출신이 아니었지만 조선철도 12년계획을 수립하였다. 그 후 요시다 고(吉田浩), 고바야시 리이치(小林利一)도 관료출신이었다. 따라서 조선총독부 시절 철도국장은 초기에 토목공사박사 그리고 대부분 관료출신이었으며 유일하게 오무라 다쿠이치의 경우만 예외라고 할 수 있다. 주요 철도국장의 이력을 보면 다음과 같다. 첫째 히토미 지로(人見次郎, 1879년~1959년)는 일본의 농상무관료, 실업가, 조선총독부총감관방철도국장, 대만총독부총무장관을 역임하였다. 교토부 출신으로 1904년 7월 도쿄제국대학 법학부를 졸업하고 11월에 문관고등고시 행정과에 합격했다. 농무성에 입사하여 산림국으로 배속되었다. 특허국 사무관, 서무과장을 역임하였는데 1908년 통감부로 자리를 옮겨 특허국 사무관으로 일을 하였고, 그 후 조선총독부에서 서기관, 농상공부 상공과장을 역임하였다. 그 후 식산국 상공과장, 농상공부 농무과장을 역임하였으며, 1917년 7월 총감관방철도

국장에 취임하여 1919년 5월까지 재임하였다. 그 후 1919년 동양척식주식회사의 상무로 근무하였으며, 1926년 필라델피아에서 개최된 미국독립 150년 기념 만국박람회에서 일본출품협회 간사장이 되었다. 1929년 7월 조선총독부시대의 상사였던 이시즈카(石塚)가 대만총독으로 취임하자 1929년 8월 대만총독부 관장장관으로 취임하였다. 1931년1월 사임하고, 조선무연탄주식회사 상무, 1938년 서선철도주식회사 사장으로 근무했다. 1940년에 조선무연탄주식회사 회장을 역임한 후 1959년 12월2일 뇌경색으로 사망하였다. 두 번째로 안도마타 사무로(安藤又三郎, 1877년~??)는 원적이 기후현이다. 1877년 6월1일 출생으로 도쿄대학 법과대학을 졸업 후 고등고시 합격 후 1905년 12월 철도사무관에 임용되었고 통감부철도관리국 사무관, 철도원참사관을 역임한 후 1911년 10월 구주각국에 출장 페테스브르크에서 개최된 일본 러시아 철도연락회의 위원으로 출석 1916년 7월에 만철 경성관리국 운수과장을 역임하였다. 세 번째 오무라 타쿠이치(大村卓一, 1872년~1946년) 일본의 철도관료, 실업가, 기독교인이었다. 1872년 2월 후쿠이현 출신으로 가족을 상속받아 1896년 삿포로 농업학교 농과를 졸업하고 홋카이도 탄광철도주식회사에 취직, 1906년 체신성 철도작업국, 1925년 5월 조선총독부 철도국장에 취임, 1932년 6월 관동군 교통감독부장, 1935년 10월 남만주철도주식회사 부총재, 1939년 3월 남만주철도주식회사총재를 거쳐 1941년 1월에 퇴임하였다. 네 번째로 요시다 고 (吉田浩, 1885년~??)는 교토 출신으로

Table 2 주요 철도국장의 활동

이름	주요 내용	주요경력
古市合威 (후루이치 고이)	경부철도주식주식회사 국유화 당시(1909) 총재	토목공학박사
大室權平 (오야콘베)	주요 철도망 완성(호남선, 경원선 등)	토목공학 박사
久保要藏 (구보 요쥬)	만철의 위탁경영	일본 중앙대 졸업, 문관고등시험합격(관료) 대장성 주세국 근무, 만철이사
人見次郎 (히토미지로)	만철위탁 경영시 총독부관방철도국장	농상부(관료) 후에 동양척식회사 대표
靑木戒三 (아오키 게이조)	만철위탁 경영시 총독부관방철도국장	조선총독부 전매국장(관료) 평안남도지사, 전라북도지사
大村卓一 (오무라 다쿠이치)	조선 철도12년계획 수립	후쿠이현 출신, 삿포로 농학교 공과졸 홋카이도 탄광철도주식회사에 입사 체신성 철도작업국, 조선총독부 철도국장 남만주 철도주식회사 총재(1939년)
吉田浩 (요시다 고)	- 일본의 대륙정책을 수행, 군부의 절대적 신임 - 한국관 (조선인은 혼혈족이며 지방에 따라 성격이 다르고 하나의 민족 으로서 통일된 성격이 없어 이해하기가 쉽지 않다) (조선인은 점점 근세문화국민이 되어가고 있다)	도쿄제국대학졸업 1910년 철도원입사(관료) 1929년 도쿄철도국장
工藤義男 (구도요시오)	부산북경 직통열차 운행개시(소요시간 38시간 45분)	병으로 1년간 만 재임 후 퇴임
小林利一 (고바야시 리이치)	전쟁말기로 철도는 군사적 목적	도쿄제국대학 졸업, 고등시험행정과(관료) 최초의 조선철도부 출신 국장

로 1909년 7월 도쿄제국대학 법과대학 정치학과를 졸업, 같은 해 문과고등시험에 합격, 1910년 7월 철도원서기를 시작으로 철도원 부참사, 철도원 참사, 철도서기관 겸 농상무서기관, 부흥국 서기관, 모지철도국장, 도쿄철도국장을 거쳐 1932년 7월 총독부철도국장으로 취임하였는데, 1917~1918년에 구미각국을 유학한 경력을 가지고 있었으며 3남을 두었고 부부 모두 스포츠가 취미였다.

다섯 번째로 고바야시 리이치 (小林利一, 1898~??)는 오이타출신으로 1898년 2월 1923년 도쿄제국대학 정치학부를 졸업하고 고등시험행정과에 합격해 1923년 조선으로 건너와 남만주철도주식회사 직원이 되었으며 경리과에 근무, 1924년 경성철도학교 강사를 겸임하고, 1924년 4월에 철도국서기로 임명되었고 1932년에 경리과장, 1928년에 철도회계업무를 위해 구미각국을 유학하였으며, 취미는 독서였다.

이상 철도국장의 이력을 통해 그들의 특징을 정리해 보면 다음과 같다. 즉 국내 간선 철도망건설(후루이치 고이, 오야콘베) → 관료적 경영 → 개척철도(오무라 다쿠이치) → 대륙철도연결을 위한 충실한 수행(요시다 고) 등의 성격을 알 수 있다. 이는 그간의 철도국장 출신을 보면 알 수 있는데 초기에는 토목공사박사가 취임하여 철도건설을 지휘하였으며, 건설이 완료된 후에는 관료출신이 철도국장을 맡아 철도정책을 충실하게 집행하는 측면이 강했다고 할 수 있다. 다만 “조선철도12년 계획”을 수행한 오무라 다쿠이치의 경우는 정통관료가 아니면서도 철도확충에 큰 기여를 하였다.

관료의 성격은 법과 정책을 성실하게 수행하는 측면이 있어 조선철도의 일 단면의 관료주의를 통한 법의 집행에 있었다고 할 수 있다. 정무총감의 경우도 거의 관료출신이 임명되었다

일제강점기에 11명의 정무총감이 있었는데 모두 관료가 임명되었다. 따라서 일제강점기의 철도정책은 절대 권력을 가진 총독과 각부 업무를 조정 총괄하는 정무총감의 지휘로 철도정책의 방향이 정해지고 영향과 조정을 받았다고 할 수 있다. 또한 철도국장의 경우도 거의 모두 관료출신으로 일제강점기의 조선의 정책을 성실하게 수행한 측면이 강하다고 하겠다.

3.2 조선철도의 성격

3.2.1 대륙과의 연결

조선총독부의 최고통치기구로서 한반도를 총괄한 총독은 일본 육·해군 대장 가운데서 선임되고, 일본천왕에 직속되어 위임받은 범위 안에서 조선 주둔 일본 육·해군을 통솔하여 조선의 방위를 맡으며, 모든 정무를 총괄하여 내각총리대신을 경유해서 일본천왕에게 재가를 받을 권리가 있었다. 또 특별한 위임에 따라 총독부령을 발하고, 여기에 별칙을 첨가할 수 있었으며, 법률을 요하는 사항은 총독의 명령으로 규정할 수 있는 등 극히 폭이 넓고 강력한 권한이 부여되었다. 총독의 보좌기관으로는 친임관의 정무총감이 있어 총독부 사무를 관장하고 각 부·국을 감독하였다. 중앙

행정의 조직은 관방 및 총무·내무·탁지·농상공·사법의 5부로 구성되고, 그 밑에 9국을 설치하였다. 이 밖에 기능별 관서로서 취조국(取調局)·경무총감부·재판소·감옥·철도국·통신국·전매국·임시토지조사국 등이 있었다.

조선총독은 테라우치(寺内) 마사타케가 초대 총독으로 부임한 이래 거의 육군과 해군대장이 취임하여 통치하여 군사적인 성격과 밀접한 관련이 있는 것을 알 수 있는데, 한국에 있어서의 육군의 복진정책의 초석을 마련한 것이며, 군사가 정치에 우월한 것을 알 수 있다.

다나카(田中)도 조선의 철도는 총독부로부터 다소 따돌림을 당하는 것 같은 관점이 철도에 종사하는 사람이라면 누구나 알 수 있으며 일본정부보다는 오히려 육군참모본부에서 조선철도를 높이평가해서 조선철도가 건재하지 않으면 일본의 대륙정책은 전혀 불가능한 일로 조선철도 특히 중간선에 중요한 의미를 부여하였다[5].

한편 철도국장의 임면권은 조선총독부 총독에 있었고 그들의 정책방향이 철도정책과 철도국장에 큰 영향을 미쳤다고 할 수 있다. 여기서는 조선총독의 성격을 통해 철도정책과의 연관성을 살펴보고자 한다. 조선총독은 거의 모두 육군대장 출신으로 후에 내각총리대신으로 승진한 경우가 대부분으로 철도정책이 군의 정책과 밀접한 관련이 있다는 것을 알 수 있다.

테라우치는 러일전쟁당시 육군대장으로 러일전쟁이 끝나고 제1대 조선총독이 되었다. 시종일관 조선과 만주를 하나로 통치해야 한다는 생각을 가지고 있었고 육군이 주가 되어 철도를 운영해야 한다고 생각했다. 그래서 1916년 만철과 조선을 하나로 운영하는 계획을 세우고 봉천에 통합철도청을 만들어 운영한다는 계획을 수립했으나 외무성에서 국제적인 관점에서 반대가 있어 결국 국유철도를 만주철도에 경영을 위탁하는 것으로 결정되었다[6]. 실제로 1911년부터 부산에서 봉천까지 그리고 대련까지 직통운전이 가능해 대륙철도의 운영일원화의 의견이 일본국내에서도 있었다[7].

오기하라(荻原)도 조선의 철도라는 것은 원래 일본과 만주 소위 대륙과의 사이에서 중개역할을 함으로서 산업, 경제, 정치, 군사로 연결하는 데 그 중 군사적인 성격이 컸다[8]. 한편 경영적인 측면의 이유도 있었는데, 조선의 철도경영은 쉽지 않았고 대련과의 관계, 부산과의 관계, 청진과의 관계 등 해운등과의 관계 등에서 경쟁관계에 있어 경영이 쉽지 않았기 때문에 만철에 위탁경영을 했다는 것[9]이라고 주장하였다.

그 후 사이토 총독시절에 시모오카 정무총감이 취임해 조선은 생활의 안정, 산업의 개발 이 두 가지에 중점을 두고 그것을 이루기 위해서는 철도가 역시 산업 개발 하는데 있어서 근본이 되지 않으면 안 된다는 생각으로 철도를 총독부자체에서 운영해야 한다는 생각으로 일본정부를 움직여 환원하도록 했다[10].

일제강점기의 철도는 러일전쟁, 제1차 세계 대전, 만주국 설립, 중일전쟁, 제2차 세계대전 등과 철도가 밀접한 관련을 가지고 있어 우리나라의 철도가 대륙과 깊은 연관을 가질 수밖에 없었다고 할 수 있다.

Table 3 조선총독부 총독

조선총독	기간	주요전직
寺内正毅 테라우치 마사타케	1910년 10월 1일 ~ 1916년 10월 14일	육군대장 후에 내각총리대신
長谷川好道 하세가와 요시미치	1916년 10월 14일 ~ 1919년 8월 12일	육군대장
齋藤実 사이토 마코토	1919년 8월 13일 ~ 1927년 12월 10일	해군대장 후에 내각총리대신
宇垣一成 우가키 가즈시게	1927년 4월 15일 ~ 1927년 10월 1일	육군대장
山梨半造 야마나시 한조	1927년 12월 10일 ~ 1929년 8월 17일	육군대장
齋藤実 사이토 마코토	1929년 8월 17일 ~ 1931년 6월 17일	해군대장 후에 내각총리대신
宇垣一成 우가키 가즈시게	1931년 6월 17일 ~ 1936년 8월 5일	육군대장
南次郎 미나미지로	1936년 8월 5일 ~ 1942년 5월 29일	육군대장
小磯国昭 고이소 구니아키	1942년 5월 29일 ~ 1944년 7월 22일	육군대장 후에 내각총리대신
安部信幸 아베노유키	1944년 7월 24일 ~ 1945년 9월 28일	육군대장 후에 내각총리대신

Table 4 주요사건과 철도의 대륙과의 관계

주요사건	연도	철도에 대한 영향
러일전쟁	1904년~ 1905년	일본의 대륙정책 수행 경부선, 경의선 완공과 철도국유화(1909) 3선 연락운임체제
제1차 세계대전	1919년	테라우찌 총독이 일본의 산업발전과 대륙 경영을 위해 조선과 만주철도의 일체적 경영을 추진(1917년-1925년)
만주국 설립	1932년~ 1945년	일본과 만주국의 중계 1933년 1939년 북선선의 만주철도위탁 (오무라의 영향력)
중일전쟁	1937년	대륙으로의 물자수송
제2차 세계대전	1941년~ 1945년	대륙으로의 물자수송

강덕상도 경부선은 청일전쟁에 특이 되는 권리에 근거하여 장래 전쟁에 대비하여 공사하기 쉬운 곳을 선정하여 서둘러 부설하였고 산업상이나 경제상의 일은 그다지 고려하지 않았기 때문에 대개 경제적으로 부유하지 못한 지역을 중관하였다[11]고 주장하였다.

여기서 대륙과의 연결이 매우 깊은 관련이 있다는 것은 3선 협약과 철도화물 물자를 통해 알 수 있을 것이다. 조선에는 일본과 만주를 연결하는 종관철도(경부·경의선)가 완공되었지만 주로 여객 수송을 담당했다. 화물 수송의 경우 당시 일본·만주 대륙 간 교통은 주로 대련(大連)을 경유했다. 그 후 시모노세키·부산 항로와 조선중관철도 그리고 이와 연결된 안봉선이 개통되었지만, 여전히 대련을 경유하는

경우가 대부분이었다. 이는 대련 집중 정책을 펼친 만주 철도의 해항발착특정운임(海港發着特定運賃)과 저렴한 운임이 조선 경유 노선의 운임과 크게 차이가 났기 때문이다. 따라서 이에 대응하기 위해서는 조선 경유 노선의 화물 운임을 인하할 수밖에 없었다. 원래 조선 경유 노선은 대련 경유 노선에 비하여 거리가 크게 단축되는데다 대부분 철도에 의존하기 때문에 수송 기간이나 수송의 안전성 측면에서 훨씬 우수했으며, 게다가 1913년 6월 이후 육로 무역의 경우 국경에서 3분의 1의 감세 혜택을 받게 되었다. 그러나 이 정도로는 해상 화물을 육로 수송으로 전환시키기에 부족했다. 운임을 최대한 할인하여 육로 화물 유지에 힘썼지만, 대련 경유노선에는 미치지 못하였다. 당시 만주 철도의 대련 집중주의는 대련기선을 비롯한 다른 대련 항로 선박과의 연계에 의한 것으로, 이는 망계회사의 육성과 만주경제의 중추인 대련 시민의 요청이 맞물린 결과였다. 반면 조선 철도는 경영 효과 향상을 위해 경부·경의선 등 한반도 종관선을 이용하여 수송 밀도를 증가시킬 필요가 있었다. 원래 조선 철도는 대륙에 대한 전략적 목적을 위해 건설된 것으로, 러일전쟁일 끝난 후에도 한반도 종관선은 대륙의 병참 기지를 연결하는 군사전략상 중요한 역할을 담당하였다. 그러므로 이 경로의 경제적 개발 및 수송능력 향상은 국가정책적인 측면에서도 필요한 일이었다.

이런 배경 하에 일본~만주 간 수송 화물의 육로 전환을 위해 조선철도의 요청으로 1913년 3월, 도쿄에서 운임 문제를

주제로 철도원·조선 철도·만주 철도의 3자회담이 진행되었다.

이 회담에서 논의된 부산 경유 특정운임 설정에 대해서 조선 철도와 철도원 간에는 의견이 일치되었으나, 만주 철도는 이에 승복하지 않고 여전히 대련 집중 주의를 고집했다. 조선 철도가 이 점에 대해 만주 철도와 여러 차례의 협상을 벌인 끝에, 같은 해 11월 어느 정도의 직통 특정 운임을 협정하였으며, 협정을 바탕으로 각 관계자 대표가 그 내용과 실시 기일을 1914년 4월 1일로 정하였다. 이리하여 3선 연락 운임 문제는 일단 결말이 났으나, 그 후 만주 철도 측에서 갑자기 이를 실시할 수 없으므로 철회 또는 실시 기일을 연장해달라고 요청했다. 재차 3자 대표가 협상을 벌인 끝에 기존의 협정대로 실시하기로 하였다. 그러나 그 후 만주 철도 총재가 사내에서 협정에 대한 이의가 제기되어 실시 준비에 착수할 수 없다는 이유로 또 다시 실시 연기를 요청하자 1개월 후인 5월 1일로 실시기일을 연기하고 협정의 유효 기간을 1년으로 정했다. 이후 한때 중앙 정부에까지 논의가 확대되어, 3년간에 걸친 분쟁에서 결국 육로 중심의 조선 철도 측 주장이 관철되었다. 협정 체결 후 얼마 지나지 않은 1917년 7월에 조선 철도 경영이 만주 철도에 위탁되면서 만주 철도는 이를 사내 문제로 처리하였다.

한편 조선철도의 역할 중에 중요한 것은 대륙이동의 수단으로 이용되었다. 이러한 것을 증명하는 것이 초기에는 철도가 서둘러서 건설되어 거의 단선이었다. 1930년대 이후에야 철도는 복선으로 운영되었다. 경부선과 경의선은 한반도

Table 5 철도노선의 성격

노선명	영업거리	건설기간(년)	종류	특징	주된 역할
경부선	579.9km (438.4)	1991~1905 1937~1940	단선 복선	한반도 종단선 단기간 완성	대륙이동
경의선	716.4km (469.7)	1904~1906 1938~1943	단선 복선	한반도 종단선 단기간 완성	대륙이동
호남선	285.8km	1901~1914	단선	한반도 종단선	지배 기반
경원선	225.9km (34.3)	1910~1914 1937~1941	단선	한반도 종단선	지배 기반
함경선	791.8km (9.9)	1914~1928 1942~1943	단선		
경전선	276.4km	~1930	단선		
전라선	198.8km	1927~1936	단선	철도12년 계획노선	쌀, 해산물수송
동해선	353.1km	1928~1935	단선	철도12년 계획노선	해산물수송
경경선	397.0km	1936~1942		철도12년 계획노선	
황해선	323.4km	~1937	단선		
평원선	212.6km	1931~1941	단선	한반도횡단선	
만포선	343.9km	1931~1939	단선	철도12년 계획노선	산림자원, 광산자원수송
해산선	141.7km	1931~1934	단선	철도12년 계획노선	산림자원, 광산자원수송
백무선	191.6km	1932~1934	단선		
합계	5,038km				

주 : ()는 복선거리

자료 : 鮮交會(1986), 朝鮮交通史, pp.214~297
 伊澤道雄(1937), 開拓鐵道, pp.84~306

를 중단하는 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 우리나라 철도는 대륙의 원료와 식량공급지로서의 역할이 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 수 있다. 당시의 우리나라철도는 일본이 대륙진출을 서두르기 위해 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 지형을 그대로 두고 건설하여 곡선이 많은 것이 특징이라고 하겠다.

Table 6 연락 화물량

년도	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

Table 7 철도건설기간 비교

노선	영업거리(km)	건설기간(년)	노선성격
경부선	579.9	1902~1905 (3년6개월)	단선, R=300m, 최급구배 : 20/1000
경의선	716.4	1904~1905 (2년)	단선, R=150m, 최급구배 : 25/1000
동해도선	556.4	1874~1899 (26년)	단선, R=400m, 최급구배 : 10/1000
산양본선	528.1	1884~1901 (18년)	단선, R=400m, 최급구배 : 10/1000

자료 : 鮮交會(1986), 朝鮮交通史, pp.214~297

3.2.2 국내 산업 개발

국내개발과 관련한 자료의 분석을 위해서는 “조선 철도 12년 계획”을 활용할 수 있는데, 이는 철도정책의 새로운 변화중의 하나라고 할 수 있었다. 이를 추진한 철도국장인 오

무라는 “외국의 철도합리화는 매우 좋은 관점이지만 나는 철도국장으로서 2,300만 조선의 대중을 어떻게 먹여 살리는 것이 문제이다. 합리화의 문제는 향후 10년, 20년이 될지 모르지만 지금의 조선정세는 한 사람이라도 많은 사람에게 밥을 먹이는 것이 정치의 노정이다”[12]. 라고 이야기하고 있다.

Table 8 철도의 국내개발 관련사항

구분	연도	철도에 대한 영향
조선 철도 12년 계획	1927년	국내 산업개발 추진

弓削幸太郎(1921.2~1925.3)는 조선의 산업발전에 있어 철도가 불가결하다는 것을 역설하면서 특히 북한의 곡류나 두만강의 목재, 간도의 풍부한 농산물을 수송하는데 꼭 필요하며, 철도가 발달하면 농산물의 수출입이 가능하고 철도건설에 의해 경제가 나아질 것이라고 주장했다[13]. 또한 국내개발과 관련 있는 사실로는 지선의 경우는 거의 사철로 운영되었는데 사철의 비중이 1935년에 24%에서 1945년에 21%로 그 비중이 어느 정도 있었다는 것을 알 수 있다. 주요한 노선은 충북선(조치원~충주), 경남철도주식회사(천안~장항), 평북선(정주~압록강) 등이었다.

Table 9 일제강점기의 사설철도의 비중

연도	조선철도(국철)	사철	합계
1910년	1,086.1km	9.3km	1,095.4km(1)
1916년	1,715.4km	79.9km	1,795.3km(1.6)
1924년	2,092.3km	613.5km	2,705.8km(2.5)
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(5.8)
1945년	5,038.3km	1,368.4km	6,406.7km(5.8)

자료 : 鮮交會(1986), 朝鮮交通史, p.8

3.3 분석의 종합

본 연구를 통해 밝혀낸 것은 철도국장은 그 성격상 조선 총독부의 정책을 그대로 수행하는 측면이 강하였다고 할 수 있다. 따라서 초기 무단통치의 시기에는 철도는 주로 중단 간선철도망의 완성이 주가 되었고 이것이 완성된 후 만주철도와의 일체적 경영이 시작되어 우리나라의 철도망은 대륙과의 연결이라는 숙명적인 과제를 수행하였다고 할 수 있다. 1919년 3월1일 운동 이후 문화통치의 시기에는 조선철도12년 계획에서 보듯이 국내 산업 개발과 병행한 측면이 있다고 하겠다. 1930년대 이후에는 전쟁수행을 위해 병참기지화 정책에 따라 북한철도망의 완성되어 갔다.

이와 함께 철도정책의 수행에 있어 철도관료의 역할과 특징도 밀접한 관련이 있는데 본 연구에서 밝혀진 철도국장의 특징은 다음과 Table 11과 같이 정리될 수 있다.

또한, 일제강점기의 우리나라 철도는 대륙과 연결이라는 숙명을 안고 있었으며 이를 수행하는 교통수단으로서의 역할이 컸다고 말할 수 있을 것이다.

Table 10 환경변화와 철도관련 주요 내용

조선총독	기간	정책과 사건	철도관련
데라우치 마사타케 (寺内正毅)	1910.10.1~1916.10.14	조선총독부관계 공포(1910.9.30) 무단 통치	중단 간선 철도망 완성 경부선(1905) 경의선(1906) 호남선(1914) 경원선(1914)
하세가와 요시미치 (長谷川好道)	1916.10.14~1919.8.12	무단통치 (3.1운동)	만주철도위탁 경영(1917-1925)
사이토 마코토 (齋藤実)	1919.8.13~1927.12.10	문화통치 제1차 세계대전 (1919)	조선철도 12년계획 (1927)
우가키 가즈시게 (宇垣一成)	1927.4.15~1927.10.1	문화통치	
야마나시 한조 (山梨半造)	1927.12.10~1929.8.17	문화통치	
사이토 마코토 (齋藤実)	1929.8.17~1931.6.17	문화통치	경전선(1930) 해산선(1934) 백무선(1934) 동해선(1935)
우가키 가즈시게 (宇垣一成)	1931.6.17~1936.8.5	농공병진정책 병참기지화 만주국설립 (1932)	북선선의 만주위탁 (1933-1939) 해산선(1934) 백무선(1934) 동해선(1935)
미나미지로 (南次郎)	1936.8.5~1942.5.29	병참기지화 중요산업통계법 중일전쟁(1937) 국가총동원법 (1938) 제2차세계대전 (1941)	전라선(1936) 만포선(1939)
고이소 구니아키 (小磯国昭)	1942.5.29~1944.7.22		
아베노유키 (阿部信幸)	1944.7.22~1945.9.28		

Table 11 조선총독부 철도국장의 성격비교

철도국장	성격	특징
후루이치 고이 고야 곤베	토목전문가	초기 간선철도망 완성
구보 요쥬 히토미 지로 아오키 게이조	정통관료	만주철도위탁 관리
오무라 다쿠이치	비관료	산업개발
요시다고, 고바야시 리이치	정통관료	후기 대륙철도로의 역할 수행

Table 12 일제강점기 철도정책

환경적 요인	조선총독부 성격	철도정책
러일전쟁, 대륙과의 연결 구상	무단통치	초기 간선철도망 완성
3.1 독립운동	문화정치	산업개발
중일전쟁, 제2차세계대전	병참기지화	대륙과의 연계수행

4. 결론 및 향후연구 과제

한국철도사에서 일본에 대한 인식은 크게 두 가지로 나누어진다. 대부분은 부정적인 인식을 가지고 있으며 일부는 철도발전에 기여한 긍정적인 인식을 가지고 있다. 그러나 한국철도사에서 일제강점기 시기의 철도에 대한 규명의 중요성은 누구도 부정할 수 없는 것이다[17]. 따라서 일제강점기에 한국철도의 초기태동기의 정책 및 건설에 대한 연구가 중요한바 본 연구에서는 조선 총독부 통감과 정무국장, 철도국장 등의 인물분석을 통해 조선철도의 성격에 대하여 분석을 시행하였다. 특히 본 논문은 철도국장들의 자료를 바탕으로 분석 하였는데 다음과 사실을 발견할 수 있었다. 첫째로 철도국장은 관료 출신이 대부분으로 일제강점기의 조선의 기본적인 정책을 수행했다는 측면이 강했다. 두 번째로는 철도정책은 초기는 간선의 완성을 통해 대륙과의 연계가 그 중심을 이루었다. 이는 간선철도완공 이후 만철에서 위탁경영한 것을 통해서 알 수 있다. 세 번째로는 만철위탁이 철회된 이후 국내개발이라는 측면이 나타나기 시작했다는 것이다. 네 번째로는 1930년 이후에는 대륙과의 전쟁수행이라는 측면이 강했다고 할 수 있다.

이러한 사실들은 그 당시 일본의 조선지배 정책과는 어느 정도 궤를 같이 한다고 볼 수 있다. 즉, 초기의 일제에 의한 조선강점을 위한 정책의 수행, 그리고 대륙으로의 진출을 위한 한반도의 기지화 및 대륙종관철도의 시발점화가 이루어 졌으며 이를 위한 다양한 정치적 노력이 이루어 졌다는 것을 알 수 있다. 이후에는 일본의 동아시아 대공영이라는 야심속에서 한반도는 전쟁수행의 수단으로서 전략하고 이를 위한 정치적 전략수행이었던 것이다.

특히 본 연구에서는 일본이 한반도 종관철도화를 위한 다양한 부분에서의 노력이 어떻게 진행되었는지 명확하게 나타냈으며 이는 지금까지도 대륙횡단철도의 시발점으로서의 한반도의 역할에 대한 중요성 부여에 나름 일맥 상통한 의미를 보유했다고 할 수 있을 것이다.

본 연구에서 밝혀진 우리나라의 철도의 성격은 당시 일본과 만주철도의 성격과도 다른 것이었다. 일본의 경우 1872년 철도를 부설한 이후 철도는 근대화화를 촉진시키고 자본주의를 발전시키는 역할을 하였다. 특히 메이지 유신 이후 중앙집권을 완성하는데 철도는 큰 역할을 수행하였다. 19세기 말부터는 철도제국주의라는 흐름 속에서 철도를 통한 해외에서의 자국의 이익실현이라는 측면에서 철도를 새롭게 인식하게 되었다. 만주철도의 경우 1907년 4월1일부터 1957년까지 만주 지역의 철도를 담당하는 단순한 회사사라기보다

는 더 큰 역할을 수행했다는 것이 일반적인 해석이다. 향후 일본과 우리나라 그리고 만주철도의 성격에 대한 비교는 더 다각적인 분석을 통해 규명해 볼 필요가 있다.

향후 연구로는 본 연구에서 수행하지 못했던 철도국장에 대한 보다 미시적인 분석을 통하여 철도에 대한 정책결정상의 위상 파악과 철도건설에 있어 다른 정책결정자들의 영향력 파악 등에 대한 연구가 더 필요할 것으로 판단된다.

또한 다양한 구체적인 사례를 통해 철도의 다양한 기능 등이 밝혀진다면 일제강점기의 우리나라에서의 철도성격이 보다 더 명확하게 규명될 것이다. 예를 들면 시기별 총독부의 정책과 철도부설과 그 영향력 그리고 국유철도와 사설철도의 구체적인 역할과 기능 그 영향력 등이 그것이다.

참고문헌

- [1] Y. OMURA (2010) *Modernization of Japanese Civil Engineering Construction Industry and Korean Laborers*(日本土木建設業の近代化と朝鮮人労働者の移人), Core Ethics Vol.6, pp. 535.
- [2] C. Hamilton (1986) *Capitalist Industrialization in Korea*, Westview Press, pp. 14.
- [3] J.J. Chung (2007) *Railway officials and railway policy of the Japanese Government General of Korea - Focused on Omuradakuchi -*, International Research Center for Japanese Studies International symposium 30, pp. 189-211.
- [4] A. Yamada (2009) *Bureaucrats and colonial domination of Korea and Taiwan by Japan*(日本の朝鮮・台湾支配と植民地官僚), Shibukaku Press, pp. 260-264.
- [5] Y. Tanaka (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 18.
- [6] Y. Tanaka (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 15.
- [7] Y. Tanaka (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 66.
- [8] S. Ogihara (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 5.
- [9] S. Ogihara (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 6.
- [10] Y. Tanaka (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 15.
- [11] D.S. Kang (1959) *Chosun Railway*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 119.
- [12] S. Ogihara (1969) *Say to Railway of Chosun -retrospect from ManJurian Railway era*, Research Institute for Oriental Cultures Gakushuin University(Source book), pp. 10.
- [13] Osaka Newspaper Chosun edition, 1922.9.3.
- [14] M. Izawa (1937), *Exploitation railway*(開拓鐵道).
- [15] H. Morio (1936) *Management of Chosun Railroad*(朝鮮の鐵道經營).
- [16] H.S. Lee (2007) *The reign of Chosun Government officials envision*, Tokyo University Dissertation.
- [17] Y. S. Lee (2005) *A fundamental study on the Korea Rail history - Focused on continuity and severance*, *Journal of the Korean Society for Railway*, 8(1), pp. 63.

접수일(2012년 5월 31일), 수정일(2012년 6월 21일),
 게재확정일(2012년 6월 22일)