

한국철도의 남만주철도주식회사 위탁경영시 특징에 관한 연구

A Study on the Korean Railway Property during the South Manchuria Railway Period

배은선 · 정병현* · 이용상

Eunsun Bae · Byunghyun Chung · Yongsang Lee

Abstract This paper analyzes Japan's consignment management of the Chosun Railway to the South Manchuria Railway. While Chosun Railway was entrusted, its management style differed significantly from that of Japan's direct management. After eight years of trust management, the direct management of Chosun Railway was returned to Japan. This of beyond border trust management is very rare. In addition, the management of Chosun Railway by South Manchuria Railway, which had an operation style similar to that of a private company, led to changes in Chosun Railway. This research analyzes the four key traits of South Manchuria Railway's consigned management. The first key trait is the initial Korean infrastructure and operation separation model. The second key trait is the international transportation and administration segregation. The third key trait is that it expanded the railway related businesses and led to the establishment of private railway companies. The fourth key trait is that the continental linked transportation was activated. Through analyses, it would be to create a comparative study of the resulting East Asian countries' operations. Furthermore, this research will in investigating the nature of Chosun Railway.

Keywords : Chosun Railway, South Manchuria Railway trust management, Division of transport and administration, Diversification of related businesses, Development of private railway companies

초 록 본 논문은 조선철도에 대한 만주철도의 위탁경영에 대한 연구로서, 위탁경영 당시 조선철도는 조선총독부 관할하의 철도와는 다른 형태의 경영형태로 관리되었고, 약 8년후에 위탁이 해제되어 다시 조선철도가 직영되는 과정을 겪게 되었다. 이러한 국경을 넘어서 위탁경영의 방식은 매우 드문 형식이며 특히 사철 성격을 띤 만주철도의 운영으로 새로운 변화도 나타났다. 본 연구에서는 조선철도의 만주철도위탁 특징은 우리나라 철도 최초의 건설과 운영이 분리된 상하 분리모델이었으며, 국가적으로 교통과 행정이 분리된 사례였다. 또한 철도관련 영업영역이 확대되었고 사철철도가 많이 건설되고 운영 되었다. 마지막으로 대륙과의 연계운송이 더욱 확대되었다. 이러한 분석을 통해 향후 동아시아의 철도운영에 관한 비교 연구와 조선철도의 성격을 분석하는데 주요한 자료로 활용될 것이다.

주요어 : 조선철도, 만주철도, 위탁경영, 교통과 행정의 분리, 사업영역확대

1. 서 론

1899년 우리나라는 노랑진~인천을 연결하는 경인선이 개통된 이후 경부선과 경의선 등이 개통되는 등 한반도에서 철도의 부설이 매우 왕성하게 추진되었다. 한반도에서 철도는 그 후 일본의 대륙진출의 발판 역할과 식민지화에 따른 지배의 수단이 되었지만, 한편으로는 우리나라의 새로운 운송 수단으로서 근대화를 촉진시키고, 조선의 경제, 문화, 사회의 발전에 적지 않은 영향을 미쳤다[1]. 아울러 간과할 수 없는 것이 초기 한반도철도가 군사용 목적으로 한반도내부의 수송이외에 한반도를 관통하여 중국 및 러시아로의 수송

을 위한 연락운전의 형태로 건설되었다는 것이다. 이것은 일제강점기의 철도성격에 대한 규명에 있어서 남만주철도철도주식회사(이하 '만철'이라 함)에 대한 비교분석이 필요한 주요한 요인이다[2]. 일제강점기 시절 우리나라 철도는 1917년부터 1925년까지 약 8년간 만철에 위탁경영되었다. 그간의 연구를 보면 만주철도에 대한 연구 혹은 조선철도와 만주철도에 대한 비교 연구는 있었지만 조선철도의 위탁경영 시기에 대한 연구는 집중적으로 이루어지지 않았다. 특히 다른 국가에서 위탁경영을 한 사례는 매우 드문 것으로 조선철도의 위탁기의 특징을 통해 조선철도의 성격이 보다 정확하게 부각될 것으로 판단된다.

본 연구에서는 일제강점기에 우리나라 철도가 왜 다시 만철에 위탁되었는지 그 이유를 찾아보고 위탁경영 시의 관련 특징을 위탁이전과 이후와 비교해 봄으로써 위탁경영의 의미와 성과를 찾아보고자 하였다. 위탁경영에 관한 선행 자

*Corresponding author.

Tel.: +82-42-630-9331, E-mail : bhchung@wsu.ac.kr

©The Korean Society for Railway 2014

<http://dx.doi.org/10.7782/JKSR.2014.17.4.297>

료로는 선교회에서 발간한 『조선교통사』에서 일부 찾을 수 있으며, 또한 만주철도 40년사에 만철에 대한 자료가 자세하게 기록되어 있다. 본 연구를 통하여 만철의 경영형태와 주요 정책 등을 분석함으로써 당시 조선철도¹⁾의 성격을 보다 면밀하게 규명하고자 한다.

2. 만철 위탁경영

2.1 만철 위탁의 배경

만철로의 위탁 당시 조선총독은 데라우치 마사타케(寺内正毅)였는데, 그는 초대 조선총독으로 조선을 통치한 경험이 있으며, 러일전쟁과 제1차세계대전 후의 세계열강 제국의 동향에 주목하였다. 이러한 열강의 대열에 합류하고 일본을 발전시키기 위해서는 반드시 일본 내 인구문제 해결과 산업자원의 신규 개척이 필요하다고 생각하였으며, 그가 당연히 떠올린 것이 조선·만주를 일체화한 대륙정책의 확립이었다.

이러한 배경을 바탕으로 중국에 대한 근본적인 국책 수립의 필요성을 인정하고, 그 일환으로 조선·만주의 철도 경영 일원화에 대한 적극적인 생각을 가지고 있었다. 원래 조선과 만주는 영토가 서로 접하고 있으며, 인문·경제상 깊은 관계를 맺고 있음에도 서로 다른 영토권에 속해 있어 교류에 어려움이 있었다. 그러나 교통의 관점에서는 이를 동일 구역이라고 보는 것이 자연스러웠다.

한편 조선철도와 만철은 당초부터 설립 취지가 달랐으며 조직과 운영에도 차이가 있었지만, 조선과 만주의 긴밀한 운영과 일체화에 대비하여 선로 구간을 통일시켜 연락운수에 지장이 생기지 않도록 배려되었다. 조선의 경우는 대륙으로의 진출을 위한 교두보의 성격이 강하였고, 만철은 만주지역 지배를 위한 수단적 성격이 강하였다.

이에 앞서 1911년 압록강철교가 준공되고, 이와 연결된 안봉선의 구간 개축 공사가 끝나면서 조선과 만주 간에 각종 협정을 맺어서 원활한 연결을 도모한 것은 자연스러운 과정이었다. 조선-만주 간 직통 열차의 운행 특히 부산~장춘 간에 특별 열차를 운행하고, 안동현에서의 열차 연결의 불편함을 없애고 특수 화물의 적환(積換), 통관 등에 대해서 특별히 배려하였으며, 또한 국제 철도로서 유럽~아시아 각국 간에 각종 연락 협정을 체결하여 국제 교통 기관으로서의 정비를 위해서 노력했다.

그러나 두 철도의 경영 주체가 달랐기 때문에 업무의 명령 계통이 양분되고 때로는 연락 체계에 결함이 발생하여 제 기능을 충분히 발휘하지 못하였다. 그럼에도 일본을 둘러싼 동양의 정치적 정세로 인하여 조선과 만주의 경제와 교통은 더욱 밀접한 관계를 맺게 되었으며, 이에 양 지역 철도의 경영을 통일시켜 그 규모를 확대하고 대륙 정책 발전을 도모하는 것이 일본의 국가 정책상 매우 효과적인 것이었다.

이러한 이유로 1917년 3월, 일본 정부는 조선철도를 만철에 위탁 경영시키는 방침을 세웠으며, 같은 해 6월 조선철도의 오야(大屋) 철도국 장관과 다자와(田澤) 만철 부총재가 위탁경영에 관한 각서를 교환했다. 이리하여 1917년 7월 철도 위탁경영에 관한 칙령이 공포되고, 총독부에서 양자가 위탁 경영 계약서에 조인하고 동시에 세부 항목에 관한 부속 협정도 체결하였다[3].

이에 따라 국유철도의 건설계획과 시설철도 보호에 관한 업무는 총독부에 남겨놓고, 국유철도 및 그 부대사업 운영에 관한 사항은 모두 만철에 경영을 위탁하기로 하였다. 만철은 구보 요조(久保要藏) 이사를 경성으로 보내 만철 경성 관리국장으로 임명하고 경영을 맡겼다.

위탁경영에 대한 계약서의 요지는 다음과 같았다. 첫째 총독부는 회사에 조선국유철도의 건설, 개량, 보존, 운수 및 부대업무 일체의 경영을 위탁한다. 회사는 그 경영에 임하고 조선총독의 지휘 감독을 받는다. 둘째로 국유철도의 손익은 별도로 정산하고, 회사는 거기에서 발생하는 이익이 총독부 지출액의 100분의 6 이하일 경우에는 그 전액을, 100분의 6을 초과할 경우에는 초과 금액의 절반을 총독부에 납부한다. 손실이 발생한 경우에는 이를 다음해 이후의 이익으로 보충한다. 건설 및 개량에 필요한 자금은 조선총독부가 부담한다. 셋째로 회사는 조선국유철도의 사무 처리를 위해 경성에 이사 한 명을 둔다. 본 계약에 의한 위탁 기간은 조인한 날로부터 만 20년으로 한다. 단, 총독부는 필요에 따라서 언제든지 본 계약을 취소하고, 또한 전시 또는 사변 시에는 임시로 처리를 명할 수 있다. 이 중 1918년 계약 일부를 개정하였는데 주요 요지는 “계약 중 영업 수지는 별도 정산 처리하지 않는다. 회사는 매년 일정 금액을 총독부에 납부한다.”와 같은 내용이었으나, 납부액 정산이 쉽지 않았기 때문에 결국 당분간 회사는 총독부 지출액의 6%에 상당하는 금액을 매년 납부하기로 하였다. 이와는 별도로 보충 공사비용은 회사가 부담하며, 재산은 국유로 하고 이 금액은 적어도 연간 40만 엔은 넘는 범위에서 실시할 것을 협정했다.

이 개정 계약 중 납부금에 관한 규정의 유효 기간은 1918년도 이후 만 3년으로 1920년도 말에 총독부와 재 협정을 맺을 계획이었으나, 때마침 총독부 내에서 위임 해제 의견이 제기되었으며 제1차세계대전 이후 경제 불황으로 인해 경영 여건이 어려워지면서 납부금에 대한 의견이 일치될 보지 못했다. 따라서 부득이하게 1921년도에 한하여 총독과 당초에 협정한 내용을 잠정 협정으로 하고 총독부의 연간 지출액의 6%까지의 수익금을 납부하게 되었다.

1921년 7월, 신임 하야카와 센키치로(早川千吉郎) 총재와 조선총독부는 다음과 같이 협정을 개정하였다.

“1922년, 1923년, 1924년도에는 1920년도 말 현재 조선총독부 지출액에 대한 100의 6 및 1921년도 이후의 지출액에 대한 100의 4에 상당하는 금액을 매년 조선총독부에 납부한다. 매년 공사비 10만 엔 이하의 보충 공사는 회사 비용으로 시행한다. 앞 항목의 보충 공사로 인하여 발생하는 재산은 국유로 한다.” 이와 같이 개정된 협정 하에 1925년 3월말까지 위탁경영이 지속되었다.

1) 본 논문에서는 당시 한반도에서 운영되고 있었던 철도를 당시의 명칭인 조선철도라고 칭함.

2.2 만철 위탁의 추진이유

조선철도에 대한 만철 위탁을 추진한 이유는 다음과 같다. 첫째는 조선철도는 일본과 만주의 대륙과 중개 역할을 하는 산업, 경제, 정치, 군사를 연결하는 철도인데 군사적인 역할이 매우 컸다. 일본중앙정부보다도 오히려 육군참모본부, 여기에선 조선철도를 매우 높게 평가해서, 조선철도가 건재하지 않으면 일본의 대륙정책은 전혀 불가능한 일로 평가하고, 조선철도가 특히 종관선, 종(縱)의 선로의 건설과 증강에 힘을 실어 주었다. 특히 수상인 데라우치(寺內)는 러일전쟁 당시의 육군대장이었으며, 러일전쟁이 끝나고 제1대 조선총독이 되었다. 데라우치는 조선과 대륙의 일관통치를 위해 육군이 주가 되는 정책을 취하였다. 육군대신, 조선총독, 그리고 총리대신이라고 하는 단계를 거친 그는 이를 시종일관 추진하였고, 1916년경부터 만철과 조선의 국유철도를 하나로 통합해서 운영해 가는 생각을 하였다. 이를 위해 봉천에 철도청을 만들어 총괄 운영 임무를 맡긴다는 생각도 하였지만 외무성에서는 국제적인 관점에서 반대가 있었다. 그래서 조선의 국유철도를 만철에 경영을 위탁하는 것으로 결론이 났다. 제1차세계대전 이후 만주에서 일본의 독점적 특권이 인정되고, 대륙경영을 위해 조선철도의 만주철도 위탁이 추진되었다. 이는 일본의 대륙정책과 밀접한 관련이 있다고 할 수 있으며 일본-조선-만주로 연결하는 대륙 연계 교통망, 물류망으로 조선철도 역할을 기대하였다고 할 수 있다.

그 후 1919년 사이토(齋藤) 해군대장이 조선총독으로 취임하였으며, 1924년에는 시모오카(下岡)가 정무총감이 되었다. 그는 조선의 생활 안정, 산업 개발이라는 이 두 가지에 매우 중점을 두었으며, 이를 위해서는 철도가 산업을 개발하는데 있어서도 생활의 안정에 있어서도 근본이 되지 않으면 안 된다고 생각하였다. 그 경영을 만철에 계속 위탁할 경우 이러한 것이 충분히 달성되지 않기 때문에 철도는 총독부 자체에서 운영을 해야 한다고 하는 생각으로 일본 중앙정부를 움직여서 환원을 추진하였다.

두 번째, 만철은 조선철도보다 매우 경영상태가 좋았다. 특히 화물수송의 경우 매우 경영상태가 좋았는데, 만철은 쿵을 대련으로 보내면서 철도를 이용해 수익을 올렸고, 철도 건설도 만주에는 산이 없어 적은 비용으로 건설이 용이했다. 반면 조선의 철도경영은 매우 어려웠다. 조선철도는 대련화물, 부산, 청진 등에서 해운과의 경쟁을 하지 않을 수 없었으며, 이 때문에 수지균형을 맞추는 것이 쉽지 않았다. 그 당시 계약의 경위를 보면, 조선총독부 투자자본의 6%를 만철은 총독부로 납부하여야 한다고 하였으며, 그 후 이것을 개정하여 제2차 계약할 때에는 만철은 4%만 내겠다고 주장하였다. 경영이 좋지 않은 철도를 운영하면서 6%나 내놓으라는 것은 만철의 재정에 영향을 미치기 때문에 4%로 해달라고 만철은 주장하였고, 총독부는 6%가 아니면 안 된다고 육신각신하였지만 끝내 합의가 성립되지 않자 조선철도의 환원으로 결론이 나게 되었으며, 북선철도의 경우 1939년 3월 31일부터 조선총독부가 경영하게 되었다. 북선철도의 위탁 원인은 일본, 조선, 만주의 교통망의 요충을 견고히 하여, 조선과 만주 그리고 일본의 해상항로를 연결하는 목적이었으

며, 계약서에도 조선 내외의 교통 편의의 증진과 조선의 지방개발을 위한 노력을 하는 것으로 되어 있다.

만철 위탁경영은 1925년에 해제되었고 그 후 북선철도가 위탁되었다가 이것이 해제된 것이 1939년이였다. 두 번에 걸친 만철로의 위탁경영, 또 해제라고 하는 절차를 반복하였다. 이것을 소위 교통사적으로 해석하면 다음과 같다.

첫째, 일본의 입장에서 볼 때 조선은 산업보다도 오히려 만주와 중국을 잇는 통로로서의 중개역할을 하는 것이 중요했다. 이에 만철 위탁이 가능하게 되었으며, 행정과 교통이 분리되어도 고도의 연락기술만 가지고 있으면 문제가 없다는 생각이였다. 미국의 민영화된 회사, 유럽의 민영철도도 바로 그러한 상황이었다. 예를 들면 유럽의 EU 국가 사이에서 교통은 사실상 일원적으로 행해지고 있었으며, 차량도 공통으로 하고 있고, 운임까지도 협정으로 시행되고 있는 것이다. 후에 환원이 된 것은 산업과 행정, 교통이 상호 불가분의 관계에 놓여있다는 주장이 힘을 얻게 된 결과로 해석할 수 있다.

2.3 직영 환원의 경위와 내용

일본의 입장에서 볼 때 식민지 조선의 산업과 경제의 발전은 조선인들의 생활 안정과 문화 향상을 가져오며, 나아가 일본의 국력 증진에도 크게 기여하는 일이었다. 따라서 총독부는 대체적으로 생활·문화 수준이 낮았던 한반도 전역의 제반 개발 여건을 충실히 정비하기 위해 제반 시설의 신설·개량·정비에 착수했다.

한편 조선철도는 창시·창업 시대에 이어서 제1차 총독부 직영시대까지 경영상 군사적 상황을 우선하고 대륙 정책 수행의 선구자적 역할을 할 수밖에 없는 분위기였다. 그런데 일시적이거나 국제적 긴장이 완화되면서 총독부의 행정도 점차 전환되어 산림·치수를 비롯한 철도·항만 시설의 확충 및 강화 등 산업 경제의 발전과 자원 개발에 본격적으로 착수하게 되었다.

이러한 정세의 변화와 함께 총독부는 철도를 장악하고 제반 시책을 적극적으로 추진하였으며, 조선의 특수한 사정에 대응하기 위해서 만철 위탁경영을 해제하자는 쪽으로 의견이 기울어졌다. 마침 만철도 경제 불황으로 철도의 영업실적이 호전되지 않자 당초와 같은 위탁 경영의 열의를 상실하였으며, 총독부에 대한 납부금 비율을 낮추지 않으면 무리하게 경영위탁을 지속할 의사가 없다는 의향을 강하게 표시했다. 이처럼 당사자 쌍방의 생각이 달라지면서 위탁경영 해제 논의가 급속하게 진행되었고, 이리하여 1924년 8월 말, 조선~만주 간 철도 연락의 책임을 충실히 수행한다는 조건으로 위탁경영을 해제하기로 결정하였다.

이리하여 조선철도는 조선총독부 직영으로 다시 전환되었으나, 경영 주체가 변경됨에 따라 여러 가지 문제가 발생하였다. 그 중에서도 종업원의 신분 변경, 퇴직금, 급여 감액 방지 등은 잘못 처리하면 큰 혼란을 일으킬 수 있는 문제들이었다. 그 혼란은 2005년 1월 국가기관인 철도청이 공기업인 한국철도공사로 전환되었을 때의 상황과 비교해 보면 쉽게 이해할 수 있다. 당시 철도청 직원들도 공사전환과 함

게 공무원에서 회사원으로 신분이 바뀌었다. 신분상 불안정에 따른 노조의 반대, 퇴직금, 연금문제 등으로 많은 갈등을 겪었다. 조선총독부 철도국 산하의 철도종사원들은 당연히 관원 즉, 공무원 신분이었다가 만철 경영위탁과 함께 회사원이 되었다. 그런데 8년 만에 다시 공무원 신분으로 바뀌게 되었으니 간단한 일이 아니었다.

종업원의 만철 퇴직금은 총 약 7백만 엔에 이르고, 이를 정부가 부담할 경우 대장성에서 재정상 이를 허용할 것인지에 대한 우려도 있었으나 정부는 일단 수당문제는 별도로 취급하기로 하고 위탁 해제를 단행했다. 당시의 안도(安藤) 국장은 1만 3천명의 종업원의 운명을 쥐고 대련 본사와의 절충에 나서서 11월 15일 양자 간에 ‘인사 및 급여에 관한 인계 요강’을 발표했다. 이 요강에 제시된 내용은 종업원 대부분의 요구사항을 만족시키는 것으로 다음과 같았다.

첫째 특별임용령을 제정하여 위탁계약 해제시 현재의 경성철도관리국원은 전원 총독부에 인계하며 총독부는 즉시 관리 및 기타 직원으로 채용하도록 특별임용령을 제정한다. 둘째 인계 후의 급여에 대한 회사와 관청의 제도가 다르지만, 각 직원의 월급은 대체적으로 인하지 않을 방침이다. 셋째 만철 퇴직금은 각 사원이 퇴직할 때까지 연 7부에 상당하는 금액을 복리 계산하여 특별상여금으로 합산 지급한다.

또한 퇴직수당 처리에 관하여 각서가 교환되었는데, 1924년 10월 17일 총독부와 만철 간에 교환된 각서를 보면, 조선총독부는 만철로부터 인계한 자가 조선총독부 철도국을 퇴직할 때에는 인계 시의 만철 내규에 따라서 퇴직금(약 7백만엔)을 특별상여금으로 지급한다고 규정하였다. 특별 상여는 1925년도부터 1931년도에 이르는 7년 동안 각 연도 말에 약 100만엔을 지급하는 것으로 간주하고, 만철은 위의 지급 예상액에 대해서 연 7부 복리로 계산하여 이에 상당하는 금액을 매년도 9월 말일 및 3월 말일 2차례로 분할하여 조선총독부에 납부하도록 하였고, 조선총독부는 특별상여금에 복리 계산에 근거한 연 7부의 이자에 상당하는 금액을 가산 지급하는 것으로 정하였다.

위탁경영계약 해제의 내용(1925년 3월 31일)은 다음과 같

다. 제1조 조선국유철도의 경영위탁계약은 1925년 3월 31일을 기하여 해제하고, 만철은 조선국유 철도를 제3조에 정한 것을 제외하고 무상으로 현재의 조선총독부에 인계할 것. 제2조 회사는 조선국유철도 경영위임 업무의 집행에 따라 위임 해제일에 보유하고 있는 권리와 의무를 조선총독부에게 인계한다. 단, 잡 계정 중 임금, 사원 적금, 사원 신원 보증금, 사원 공제회, 공려사, 소비부, 환율 및 학교 재산에 관한 계정에 속하는 것, 1924년도 결산에 의하여 소멸되는 것 및 별도로 협정한 것은 제외한다. 제3조 회사가 조선국유철도의 경영위탁업무 집행에 의해서 저장한 물품 가운데 위임 해제일에 현존하는 것은 조사 후 그 실비 금액 중에서 본래 조선철도 용품 자금액을 공제한 금액을 조선총독부에 보상하여 인계할 것. 제4조 위의 제2조에서 정한 것 이외에 인계와 관련된 필요 사항은 별도로 협정한다. 또한 위탁경영 해제에 관하여 상호 협력이 필요한 사항에 대해서는 총독부와 만철 간에는 “조선~만주 간 직통열차의 운행, 차량의 직통 및 상호 이용”, “안동역, 안동기관구와 검차구 및 기타 공동 작업”, “여객 하물 운송, 철도 건설, 운행 및 통신 등 철도영업상의 제반 규칙은 가능한 한 연락하여 통일할 것”, “일본 국내에서의 조선·만주 안내소 공용” 등을 내용으로 협정이 체결되었다.

이 밖에도 조선과 만주 두 철도 운수의 편리를 도모하고 일본국유철도, 조선 내 각 사철철도, 기선, 자동차 등에 대해 국제연락운수에 관한 협정을 지속 또는 갱신하였다. 이리하여 조선철도는 총독부의 산업 개발 관련 시설의 확충과 함께 조선 통치의 근본 방침에 따라 시책을 추진하고, 직영의 결실을 맺기 위해서 새로운 단계에 들어갔다.

3. 위탁시의 철도현황

조선철도는 1917년 7월 31일 만철에 위탁되었고, 위탁 직전인 1916년의 총 연장은 1,715.7km였다. 1925년 직영 환원시의 총 연장은 2,016.8km, 역수는 231개, 총인원은 약 13,000명이었다.

Table 1 Changes of management subjects in Chosun railway

Periodization	Year	Management main body	Remarks
Starting era	1899~ 1903	Kyungin railway joint-stock company	The first railway
	1903~ 1906	Kyungbu railway company	Kyungin railway merger
	1905~ 1906	Temporary military railway department director	Gyeongui military line, Masan military line
Founding era	1906~ 1909	The residency-general railway bureau	1906. 7. 1.~
	1909	The residency-general railway administration	1909. 6. 18.~
	1909~ 1910	Korea railway bureau	1909. 12. 5.
The 1st direct management era	1910~ 1917	Japanese government-general of Chosun railway bureau	1910. 10.
South Manchuria railway consignment era	1917~ 1925	South Manchuria railway company	1917. 7.~ 1925. 3.
The 2st direct management era	1925~ 1943	Japanese government-general of Chosun railway bureau	1925. 4.
	1943~ 1945	Japanese government-general of Chosun transportation bureau	1943. 12.

Table 2 The Organization of Japanese government-general of Chosun and South Manchuria Railway

Main body of operation	Railway organization	Sub organization	Function	Feature
Japanese government-general of Chosun	Secretariat of railways	Department of supervision, department of public service	Railway construction, improvement, supervision, private railway supervision	Infrastructure construction
South Manchuria railway	Seoul general affairs bureau (1)	(Initial) Administration, sales department, rolling stock department, public service department, construction of the accounting department	Railway passenger and freight operation	Operation
	Seoul general affairs bureau (2) 1917. 6.	Sales department and rolling stock department merge to transport department construction department merge to public service department (general affairs department, transport department, public service department, accounting department)	Railway passenger and freight operation starting a variety of other railway	- Merge 6 department to 4 department - Seoul railroad school established - Railway library established
	Seoul Railway bureau 1923. 4.	Adjusted to 6 department open transportation Office in Busan, Daejeon, Seoul, Pyongyang	Strengthening the role of regional offices	Secretary authority to expand the local authorities to simplify and expedite the processing

위탁경영 중의 주요 사업내용 중 건설, 개량 공사와 관련한 사업을 정리해 보면, 우선 건설사업과 관련해서는 1916년도부터 시행하고 있는 함경선의 건설 공사, 호남·경원 각 노선의 개량 공사, 평양 탄광선 연장, 진해선의 건설 공사 착수, 1922년 이후 계속사업인 평원선 건설에 착수하였다. 운수·영업과 관련하여 위탁시기에는 제1차세계대전으로 세계에 현저한 변동이 나타남에 따라 실적의 변동이 있었으나 일본, 만주, 중국 간의 연계교통이 활발하게 진행되었다. 주요한 예를 보면 만철 본선을 거쳐서 멀리 러시아·중국의 철도와 연계하는 국제철도로서 새로운 체제가 정비되었다. 한반도의 관문인 부산의 제1잔교 외에 제2잔교를 준공시켜 바다와 육지의 연결에 필요한 제반 시설을 정비하였다. 1923년 장거리 여행자가 많아짐에 따라 전망 1등 침대차, 3등 침대차를 다른 철도보다 앞서 제작·사용하였다.

이밖에도 교양·후생 시설정비가 이루어졌는데, 경성철도 학교 및 도서관을 창설하고, 종업원 양성 시책 마련에 각별히 힘쓰는 동시에 연선(沿線)에 순회문고, 가족 순회문고, 열차 내 문고 이외에도 아동도서관을 개설하였다. 인천 월미도에 조류를 이용한 해수목욕탕, 수영장이 신설되었다. 사우회(社友會)를 창설하고 상담·강연·오락·조달(후에 소비부消費部)·운동부를 두었으며, 공려사(共勵舍, 후에 수산부授産部)를 설립하고, 조선인 종업원 가족에게 취업의 장(場)을 마련하였다. 보건 시설을 확충하였고 경성역을 개량하였으며, 이전의 남대문역은 1923년 1월에 경성역으로 개칭되었는데, 이전부터 계획된 개량계획은 만철시대에 시행되었고, 1922년 7월에 착공해서 1925년 9월에 준공하였다. 비용은 약 194만 5천엔이 소요되었으며 양식은 르네상스 양식으로 세련된 모습으로 동경역 다음으로 동양 제2의 역으로

Table 3 Railway operation distances

Year	Operation distance(km)			
	National	Private	Total	
1910	1,085.7	9.3	1,095.0	
1916	1,715.7	80.0	1,795.7	
South Manchuria Railway	1917	1,757.4	80.0	1,837.4
	1925	2,106.8	743.1	2,849.9
1927	2,344.0	826.5	3,167.5	
1932	3,142.8	1,139.1	4,281.9	
1944	5,005.4	1,368.4	6,373.8	

Source: Chosun government general railway(1940), Chosun railway 40 years brief history[4], Senkokai(1986), Chosun transport history[5]

불리었다.

만철위탁의 성격을 보다 분명하게 하기 위해서 위탁 전인 1910년~1916년과 위탁시기인 1917년~1925년, 그리고 환원 후인 1926년~1932년을 시기적으로 비교하여 보고자 한다.

먼저 조직의 경우 1917년 7월 31일 위탁과 동시에 총독 관방에 철도국을 설치하여 감리, 공무의 2과를 두어 국유철도의 건설계획과 지휘감독, 장래계획 노선의 조사, 국유재산의 감리, 사설철도의 보조, 허가, 저장등록, 만철의 위탁경영 업무 및 사설철도와 궤도의 감독사무를 담당하였다. 철도국은 1919년 8월에 철도부로 개칭하고 1925년 위탁해제 시까지 존속하였다.

당시 철도부의 업무는 거의 국유철도의 건설과 개량, 사설철도 보호와 조성에 관한 기본계획을 수립하는 것이었다.

소유주체와 경영주체가 다른, 이른바 상하 분리의 조직운영이었다고 할 수 있다.

이와 같은 조직은 만철 조직에서 그 원형을 찾을 수 있다. 1907년 4월 23일 현재 만철 조직을 보면 총무부, 조사부, 운수부, 광업부, 지방부로 나누어져 있다. 또한 초기부터 교육 사업을 중요시하였다. 사원을 대상으로 한 교육과 일반인을 대상으로 한 프로그램이 활발하게 진행되었다. 특히 사원 교육의 경우 1907년 만철운영이 시작되면서 1908년에 12월 대련에 철도종업원양성소를 만들어 차량과(기관사 양성)와 운수과(역무원 양성)를 설치하였다. 1923년 7월에는 철도교습소로 개칭하였고 1939년 1월에는 대련철도학원, 1943년 4월에는 만철고등학교로 개칭되어 운영되었다.

경성철도학교는 1919년 3월 개교하여 본과, 통신과, 도제

과와 강습과를 두었으며, 만철이 수납해야 할 수납금 전부를 투자해서 만들었는데 약 8년 동안 740명의 졸업생을 배출하였다. 또한 1919년에 철도도서관을 만들어 종업원과 가족들의 교양증진을 도모하였다.

철도영업거리를 보면 국철은 큰 증가는 없었고 사철이 증가하였다. 만철위탁시대에는 제1차세계대전의 후유증과 1923년 관동대지진 등의 영향으로 긴축재정으로 영업거리의 증가는 크지 않았지만, 반면 사설철도의 부흥기를 맞이하여 사철의 영업거리가 증가하였다. 만주철도위탁시기에 사철이 약 800km가 증가하였다.

철도투자액 추이를 보면 점차 총독부의 비중이 높아지고 있는 것을 알 수 있다. 만철 위탁시기에도 꾸준한 투자가 이루어졌고 1인당 투자액도 증가하였다. 그러나 1918년~1920

Table 4 Railway investment

(unit:yen)

Year	Each year investment		Total investment of the end				
	Total	Expenditure by government-general	Total	Expenditure by government-general	Investment per 1 operation km		
					Total	Expenditure by government-general	
1910	105,076,961	9,013,875	105,076,961	9,013,875	85,062	7,291	
1911							
1913	8,661,648	8,469,387	123,382,033	26,863,792	79,020	17,205	
1916	7,705,111	7,434,505	146,725,695	49,725,393	85,519	28,983	
South Manchuria railway	1917	6,152,626	5,998,408	152,877,721	55,723,801	86,991	31,708
	1918	11,093,882	9,745,329	163,971,603	65,469,130	92,446	36,911
	1919	15,749,711	15,065,298	179,721,314	80,534,438	96,838	43,394
	1920	16,329,371	15,858,334	196,050,685	96,392,762	105,251	51,749
	1921	18,855,530	18,262,244	214,906,215	114,655,006	114,623	61,153
	1922	22,967,197	21,873,259	273,873,412	136,528,265	125,514	72,039
	1923	16,475,267	15,280,086	254,348,679	151,808,351	132,923	79,335
	1924	10,306,672	9,904,335	264,655,351	161,712,686	127,472	77,278
1925	12,017,799	11,651,223	276,673,150	173,363,909	131,324	82,288	
1926	17,736,682	16,637,706	294,409,832	190,001,815	136,358	88,000	
1927	25,290,524	24,073,470	319,700,356	214,075,285	136,391	91,329	
1932	19,812,345	19,371,182	436,048,449	318,152,689	135,563	101,232	
1937	68,940,017	66,788,923	612,081,699	497,470,490	150,544	122,355	

Source: Chosun government general railway(1940), Chosun railway 40 years brief history[6], Senkokai(1986), Chosun transport history[7]

Table 5 International liaison transportation statistics

(unit : person, ton)

Year	Japan~China passenger				Japan~Manchuria passenger				Europe~Asia passenger				Japan~Manchuria freight			
	Departure	Passage		Arrive	Departure	Passage		Arrive	Departure	Passage		Arrive	Departure	Passage		Arrive
		Up	Down			Up	Down			Up	Down			Up	Down	
1913	35	57	128	2	50	25	115	3	-	-	-	-	29	-	777	-
1917	150	979	1,080	26	165	99	2,286	12	-	-	-	-	3,750	7,717	6,006	2
1925	108	496	941	90	167	13	636	-	-	-	-	-	1,038	1	5,637	-
1927	127	659	502	199	177	16	680	6	5	-	95	-	1,862	-	1,862	-

Source: Chosun government general railway(1940), Chosun railway 40 years brief history[8]

년 동안 물가 상승과 영업성적의 부진 등으로 투자액은 크게 증가하지 못했다. 1923년 발생한 관동대지진 이후 건축 재정으로 1924년에는 투자액이 감소하였으나 조선철도12년 계획이 시작된 1927년 이후 철도투자액이 크게 증가하였으며, 총독부에서의 투자비중도 68% 이상으로 1938년에는 83%에 이르고 있다.

국제 연락운수의 경우 일본과 중국 간에서도 중국으로 향하는 여객, 일본~만주 간에서도 만주로 향하는 여객이 만주 철도 위탁 이전과 이후 보다 많았음을 알 수 있다. 또한 일본과 만주의 연락화물의 경우도 만주로 향하는 화물이 많았다는 것을 알 수 있다. 이는 대륙시장의 규모가 커지면서 이를 수송하는 물동량이 증가한 것에 기인한 것이라고 할 수 있다. 특히 1915년 일본은 만주지역에서 민사상 산업적 특권을 누리고 일본자본에 의한 독점 경영체제가 형성되었다. 이는 1932년 만주국이 성립되면서 더욱 심화되었다. 이 결과 만주지역의 인구도 1908년 1,583만 명에서 1932년 2,928만명으로 거의 2배나 증가하였다.

4. 만철위탁의 성격과 합의

4.1 만철의 성격

포츠머스 조약에 의해 일본은 만주 장춘 이남의 동청철도 남부지부의 경영권과 이것에 수반하는 권리를 획득하게 되었다. 만철의 특성은 단순한 철도회사가 아닌, 만주지역을 지배하는 역할로 영향력이 광범위하였다. 만철의 조선철도 위탁기의 특징은 흑자 기업으로서 다양한 사업을 전개했다는 특징을 보이고 있다.

만철총재의 이력을 보면 정치가, 관료, 철도전문가, 군인 등 다양한 출신이 임명되었는데, 만철의 특성상 정치에 의한 영향으로 정치가가 많았다. 1931년 이후 관동군의 지배 하에 철도총재가 임명되었으나, 만철의 조선위탁기에는 엔지니어와 관료가 통치하였다.

만철의 성격은 수입구조를 통해 볼 때 철도이외에도 광업, 향만, 지역개발 등의 수입이 있어 철도는 운송수단이외의 다

Table 6 Analysis of the South Manchuria railway policy

		1905 ~ 1931
Environmental factors		Russo-Japanese treaty of peace (portsmouth treaty) (1905)
Japan government policy		Establishment of Guan dong government (1906)
Railway policy		South Manchuria Railway is Comprehensive colonial company(such as the East India Company)
Bureaucrat		Politicians, businessmen
Explain factors (1)	Laws	Edict of South Manchuria railway establish(1906), 3 ministry command for business through the 3 minister command(1906)
	Regime	South Manchuria railway 10 years plan
	Line	Whesa-line, yeongyung-line(dailian~sinkyong etc)
Explain factors (2)	Operation	South Manchuria railway
	Organization	Major subsidiaries: Dalian city traffic, Manchuria airlines, North China transportation, Sowha Steel, Dalian Yamato Hotel(peak, 80 companies had)
	Culture	South Manchuria railway dalian headquarters (building)
	Technical	Standard gauge
	Capital	Capital : 200 million yen(100 million yen: Japanese Government), Debenture issued in the London by Koto (200 million yen)
	Management results	1907 : 3,696,000yen(+), 1910 : 9,471,000yen(+), 1915 : 15,720,000yen(+), 1920 : 48,557,000yen(+), 1925 : 58,595,000yen(+), 1930 : 56,562,000yen(+)
	Influence	In rural areas, the development of modern urban planning(Dalian, Changchun, Bongcheon) (schools, ports, hospitals, and libraries)

Source: Y.S.Lee, B.H.Chung(2013), A Comparative study of the Korean and Manchuria railway systems during the Japan colonial period[9]

Table 7 Governor of the South Manchuria railway

	Name	Period	Major curriculum
5th	Konisawa sinpe	1917.7.31. ~ 1919.4.21.	Railway engineer(Doctor of engineering)
6th	Nomura ryutaro	1919.4.21. ~ 1921.5.31.	Railway engineer
7th	Hayakawa senkichiro	1921.5.31. ~ 1922.10.14.	Finance ministry bureaucrat → Bank of Mitsui
8th	Kawamura takezi	1922.10.24. ~ 1924.6.22.	Vice minister of home office, member of the house of peers
9th	Yamuhiro banichior	1924.6.22. ~ 1927.7.19.	Chief cabinet secretary

양한 기능을 수행했다는 것을 알 수 있다. 화물수송량은 1907년에서 1941년까지 화물수송이 많았으며 1942년 이후에는 여객수송이 우위를 점하였다. 화물수송의 품목을 통해 만철은 전쟁수행과 밀접한 관련을 가지고 있는 것을 알 수 있다. 이러한 만철의 성격이 우리나라에도 어느 정도 반영되었다고 할 수 있다. 만철은 반관반민으로 상업적인 요소가 강하였고, 민간적인 요소가 강하게 포함되어 있었다고 할 수 있다. 따라서 이러한 만철의 영향이 조선철도에 영향을 끼쳤다고 할 수 있다.

4.2 조선철도의 변화

일제강점기의 조선철도는 국철뿐만 아니라 사철 그리고 궤도철도도 함께 발전하였다. 수송량의 경우 급격한 증가를 하였으며 이를 통해 사회전체에 큰 영향을 미친 것을 알 수 있다. 수송량의 경우도 1904년의 러일전쟁, 1917년의 제1차세계대전, 1932년의 만주국 설립, 1937년 중일전쟁, 1941년의 제2차세계대전 등의 영향을 받았지만 철도 수송량은 전체적으로 증가함을 알 수 있다. 이를 통해 외부적인 영향과 함께 철도자체의 수송기능도 함께 유지되었다고 할 수 있다.

구체적으로는 1925년~1932년의 조선철도 12년계획의 영향으로 철도투자액과 영업거리가 증가하였는데, 특히 투자액은 1927년 이후 증가가 두드러졌으며 총독부의 비중이 더 커졌다. 화물의 경우 1919년과 1937년 이후 증가율이 두드러진 것은 전쟁수행의 영향이라고 할 수 있으며, 화물수송의 경우 초기에는 농산물 위주였지만 1930년대 이후는 점차 광산품과 공산품이 주가 되었다. 조선과 일본 간의 화물수송은 1907년에서 1914년 사이에는 조선 도착화물이 많았

지만 1915년에서 1930년 사이에는 일본 도착화물이 그리고 1930년 이후에는 조선 도착화물이 다시 증가하였다. 국제 연락 수송의 경우도 일본보다 만주 도착화물이 많았으며, 출발화물의 경우 1930년 이후 만주방면이 많아졌으며, 도착화물의 경우 1919년 이후 만주방면으로부터 도착이 일본보다 많아졌다. 수입의 경우 여객과 화물의 수익률이 좋았으며, 특히 부대사업의 경우는 식당차의 수입이 높았다.

사철이 경우 1920년대 초반 제1차 사설철도건설 붐이 일어났고, 그 후 국유화의 진행과 1930년 후반에 제2차 사설철도건설 붐이 일어났다. 사철의 발전을 뒷받침한 것은 1921년 조선사설철도보조법으로, 이후 사철의 수송량이 급격하게 증가하였다.

위탁시기의 주요한 내용은 첫째 위탁시기 영업거리는 약 400km 정도 증가하였는데 위탁기간 8년 동안 매년 약 50km가 증가하였다. 위탁경영 시기인 1923년 관동대지진의 영향으로 정부의 긴급재정으로 신규 사업은 없었고, 기존사업의 연장 등 소규모의 공사가 많았다. 건설은 계속시행 중인 함경선만이 진행되었으며 함경선의 원산과 회령 중 약 35%가 개통되었다. 또한 1922년 남대문역을 개축하였고 1923년에 남대문역을 경성역으로 이름을 바꾸었다.

두 번째로 여객과 화물의 실적을 보면 전반적으로 향상되었다. 위탁기간 중에 여객의 경우 약 2배, 화물도 1.5배정도 증가하여 위탁 이후인 1931년에 비해도 증가폭이 큼을 알 수 있다(Table 8 참조). 위탁지후 수송량의 증가로 경부선의 급행열차를 증설하는 등 성과를 거두었다. 1920년의 경우 제1차세계대전의 영향으로 여객과 화물이 감소하였으며, 1923년 9월 관동대지진으로 침체상태에 빠지기도 하였다. 특히 1924년도에는 체철이나 시멘트 등 사업이 활성화되었지만, 정부는 긴급정책으로 사업의 중지, 금융의 경쟁 등으로 거

Table 8 Total volume of passenger and freight

Year	Article	Average operation distance (km)	Average freight distance (km)	Passenger volume (person)	Freight volume (ton)	Income by passenger and freight (1000yen)	Average income per 1day 1km (yen)	Remark
1910		1,050.0 (100)	1,055.8 (100)	2,024,490 (100)	902,999 (100)	4,411 (100)	11.45 (100)	
South Manchuria railway	1918	1,770.4 (169)	1,773.1 (168)	9,367,023 (463)	2,650,368 (294)	17,040 (386)	26.34 (231)	Manchuria railway
	1925	2,096.2 (200)	2,098.5 (199)	18,241,062 (901)	4,366,297 (434)	30,709 (696)	40.09 (350)	
1931		2,938.3 (280)	2,937.6 (278)	19,673,704 (972)	6,025,150 (667)	35,887 (816)	33.44 (292)	Chosun railway 12year plan (1927~1932)
1943		4,656.8 (435)	4,567.5 (433)	128,468,951 (6,345)	27,541,257 (3,050)	290,337 (1,582)	173.62 (1,516)	The world war
1944		4,991.9 (476)	4,996.9 (479)	106,372,624 (5,249)	31,015,290 (3,435)	364,739 (8,270)	200.73 (1,750)	

Source: Senkokai(1986), Chosun transport history[10] & Y.S. Lee, B.H. Chung(2013), A Comparative study of the Korean and Manchuria railway systems during the Japan colonial period[11]

래가 활발하게 이루어지지 않아 1924년에는 여객과 화물수입이 감소하였다.

이와 같은 분석을 바탕으로 만철 위탁시기의 특징으로는 여객과 화물이 늘었고 영업거리가 늘었으며, 또한 직원의 급여가 높아져 비용이 많이 늘었다. 이는 만철의 민간회사적 특성을 반영한 것이라 할 수 있다. 또한 사철수요가 많이 늘었고 사철이 활성화되었고 보조금이 많아졌다.

이러한 것을 바탕으로 만철시대의 위탁의 특징은 첫째 상하 분리의 철도운영이었다. 두 번째로는 행정과 교통이 분리되었다는 특징을 가지고 있다. 세 번째로는 경기침체와 관동대지진의 영향을 받았지만 철도관련 영업영역이 확대되었으며, 국제운송도 증가하였다. 마지막으로 만철의 성격상 국가기관으로서 역할도 있고 해서 교육과 도서관의 기능이 매우 활발하였다. 만철 소속으로 24개의 도서관이 있었고 대련에는 대련도서관 이외에 8개의 도서관이 있었다. 만철이 존속한 40년간 대련도서관은 만철의 규정에 따라 소장도서를 이용하여 만철과 대외확장에 큰 기여를 하였다. 이러한 경험을 바탕으로 우리나라에도 경성철도학교와 철도도서관을 창설하였는데, 1919년 3월 구보(久保) 만철관리국장은 조선철도에서의 이익을 전부를 가지고 용산에 경성철도학교와

경성철도도서관을 만들었다.

한편 만철 위탁기간 동안에 철도기술도 많이 발전하였다. 1917년 부산~봉천(현재 선양) 간의 열차가 증편 운영되었고, 일본에서부터 조선~만주까지 국제소화물운송이 시작되었다. 1923년에 침대차, 전망차가 등장하였으며, 1919년에 화물열차용 미카형 증기기관차, 1922년에 여객열차용 파시형 증기기관차가 미국에서 수입되어 1923년에 약간 변형하여 기관차를 자체 생산하였다(초기엔 일본에서 생산). 1919년에 열차의 목제의자가 쿠선의자로 바뀌고 1924년에 열차의 돛형 천장도 등장하였으며 1923년에 30톤 경량객차가 경성공장에서 생산되었다.

위탁경영 해제의 의미는 위탁이후 조선의 철도에서 벌어진 상황을 보면 좀 더 명확해진다. 1925년~1932년의 조선철도 12년계획의 영향으로 철도투자액과 영업거리가 증가하였다. 특히 투자액은 1927년 이후 증가가 두드러졌으며 총독부의 비중이 더 커졌다. 조선철도계획은 조선의 철도부설과 이를 통한 지역개발이라는 목적을 가지고 있었다.

이를 추진한 인물은 오무라 다쿠이치 철도국장으로 그는 홋카이도 탄광철도 출신으로 당시 홋카이도 개척철도에 대한 경험을 가지고 있었다. 또한 해외에서의 철도견학으로 철도를 통한 개발사례를 잘 알고 있었다. 이에 조선철도가 직영화 됨에 따라 이를 추진하는 적합한 인물로 오무라 다쿠이치 철도국장이 선발되었다. 그는 1926년 조선철도 12년계획을 수립하고 조선 내에서의 산업개발과 철도망확충을 추진하였다[12].

결론적으로 만철의 위탁은 다분히 대륙과의 일체적 경영을 위한 것이었으며, 이것이 완성된 후에 대륙진출을 실제로 실현하고 대륙과 전쟁을 수행했다고 할 수 있다. 한편 북선철도 328.5km(함경선 중 윤성~회령간, 청진선, 회령탄광선 및 도문선)는 1933년부터 다시 만철에 위탁되었는데 이는 일본의 철도와 대륙이 해운을 통해 연결되는 의미를 가지고 대륙경영의 일환으로 계속적으로 위탁 경영되었다. 이는 이 지역이 만주와 조선의 교통요충으로 일본해를 통해서 일본의 철도와 연결되는 중요한 지역으로 만주와의 일체적 경영의 필요성이 있었다. 이러한 사실로 볼 때 조선철도의 성격은 대륙과의 연계를 통한 동아시아 교통망의 일부로 이해하는 것이 가능하다고 하겠다.

Table 9 Features of South Manchuria Railway consignment era

- Vertical separation
- Separation of administrative and transportation
- The expansion of rail-related business areas, culture and fare cuts
- The development of the private railway
- Increase in international transport

Table 10 The meaning of charging the South Manchuria railway consignment

- Completion of primary transport routes connecting the continent
- Propulse of a railway linking the continental and voluntary promoted the spread of the rail network.
- The railway construction associated with Chonsun industry
- Lasting influence of the North Chosun line consignment

Table 11 The nature of the charge after the railroad South Manchuria railway consignment

	Before South Manchuria railway consignment (1910~1916)	South Manchuria railway consignment (1917~1926)	After South Manchuria railway consignment (1927~1944)
Railway policy	Continental expansion and connection	The same business with continents	Development of the domestic industry accomplishment of the continent advancement
Main feature	Completion of the main trunk	Operational and practical for the connection of the continent	Chosun railway 12years plan war with the continent South Manchuria railway is incorporated belonging Guan dong army in 1931

5. 결론 및 향후 연구과제

만철에 대한 기본적인 이해와 만철의 조선철도위탁에 대한 연구는 국내에서는 매우 미미하다고 할 수 있다. 한반도에서의 철도에 대한 기본적인 인식은 일제강점기 시절 일본이 대륙침략을 위한 수단으로 철도 건설을 주도하였다고 하는 인식이 많아서인지 식민지 시대 조선철도에 대한 연구와 아울러 조선철도를 위탁경영하였던 만철에 대한 연구와 이해가 부족한 면이 있다. 조선철도는 만철에 의해 위탁경영의 형태로 경영 및 관리되었으며 이 시기에는 총독부 관할하의 철도와는 다른 형태의 경영형태 및 관리 등이 나타나고 있다. 만철에 대한 연구는 대부분 일본학자들에 의하여 연구가 수행되고 있을 뿐 아니라 주요 자료들이 대부분 일본과 중국에 산재해 있어 연구에 많은 어려움이 따른다. 하지만 조선철도의 한 부분을 차지한 만철에 대한 연구를 수행함으로써 일제강점기의 철도정책의 변화와 아울러 대륙철도와의 연관성 등에 대한 분석을 통하여 향후 대륙철도에 대한 연구에 작은 밑거름이 될 수 있을 것이라 판단된다.

조선철도와 달리 만철위탁은 다양한 특징을 나타낸 것으로 분석되었다. 우선 만철위탁의 첫 번째 우리나라 최초의 상하 분리모델이었다. 두 번째로는 교통과 행정이 분리된 운영사례였다는 것이며, 세 번째로는 철도관련 영업영역이 확대되었고 사철이 발달하였다. 마지막으로는 대륙과의 연계 운송이 더욱 확대되었다는 것이다. 이러한 분석을 통해 향후 동아시아의 철도운영에 관한 비교 연구 특히 대만철도, 사할린 철도 등과의 비교도 매우 흥미로운 주제가 될 것이다. 또한 이러한 분석은 현재 유럽과 우리나라의 상하분리, 동아시아 교통망 형성에도 시사하는 바가 크다고 할 것이며 향후 현재와의 비교 연구도 의미가 있을 것이다.

References

[1] Y.S. Lee, B.H. Chung (2012) A qualitative study of the properties of the korean railway during the Japan colonial period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 15(3), pp. 306-314.
 [2] Y.S. Lee, B.H. Chung (2013) A comparative study of the

korean and manchuria railway systems during the Japan colonial period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 16(2), pp. 151-162.
 [3] Mantasukai (2007) The 40 year history of South Manchuria Railway.
 [4] Chosun Government General Railway (1940) Chosun Railway 40 years Brief History.
 [5] Senkokai (1986) Chosun Transport History.
 [6] Chosun Government General Railway (1940) Chosun Railway 40 years Brief History.
 [7] Senkokai (1986) Chosun Transport History.
 [8] Chosun Government General Railway (1940) Chosun Railway 40 years Brief History.
 [9] Y.S. Lee, B.H. Chung (2013) A comparative study of the korean and manchuria railway systems during the Japan colonial period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 16(2), pp. 151-162.
 [10] Senkokai (1986) Chosun Transport History.
 [11] Y.S. Lee, B.H. Chung (2013) A comparative study of the korean and manchuria railway systems during the Japan colonial period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 16(2), pp. 151-162.
 [12] Senkokai (1986) Chosun Transport History.

접수일(2014년 7월 7일), 수정일(2014년 7월 23일),
 게재확정일(2014년 7월 29일)

Eunsun Bae : baeunsun@korail.com
 PR & Cultural Affairs Office, Korea Railroad Corp., 240 Jungangro,
 Dong-Gu, Daejeon 300-720, Korea

Byunghyun Chung : bhchung@wsu.ac.kr
 Department of Transportation & Logistics, Woosong University, 171
 Dongdaejon-ro, Dong-Gu, Daejeon 300-718, Korea

Yongsang Lee : yongsang@wsu.ac.kr
 Department of Railroad Management, Woosong University, 171
 Dongdaejon-ro, Dong-Gu, Daejeon 300-718, Korea