

한국, 일본, 만주의 철도현황 비교연구 -1920년대 중반 일제강점기를 중심으로-

A Comparative Study of the Korean, Japanese and Manchurian Railway Policy during the Japan Colonial Period

이용상 · 정병현*

Yongsang Lee · Byunghyun Chung

Abstract At the end of the 19th and in the early 20th centuries, Japan, Korea, and Manchuria, and areas throughout East Asia, suffered a number of cycles of growth and development, for which the railway was a very important development tool and was closely associated with national policy. East Asian affairs, especially at the time, seemed very important to the continent, and their influence on the advance of this remarkable era was especially prominent in Japan. In the midst of this period, the national railway may have evolved under national policy and railway policy and under a variety of organizations and persons of influence. In this paper, we have tried to find the similarities and differences among the three countries that built the East Asia Railway; we consider the characteristics of the East Asia Railway from the perspectives of these three countries. Comparing the characteristics of the three country's railways, first, Japan had the motives of continental expansion and modernization in its pursuit of the railway; in Korea, the railway played the role of a continental rail link; and in Manchuria there was a tendency to pursue direct domination of the railway. Second, the Japanese applied their railway model to Korea; the Korean railway may have been in operation, but it was an extension of the railway of Japan. The railway in Manchuria showed a similar pattern to that which can be found in the state of Asian domination of Europe; Japan showed aspects of dominance over the railway because it had experience running a private railway.

Keywords : Korean Railway, Japan Railway, Manchuria Railway, Railway Policy, Colonial Railway

초 록 19세기 말부터 20세기 초중반에 걸쳐 동아시아 한국, 일본, 만주는 여러 가지 성장과 발전과정을 겪었는데, 그 중 철도는 매우 중요한 발전수단이었고 국가의 정책과 밀접한 관련을 가지고 있었다. 특히 당시 동아시아 정세는 일본의 대륙진출이 두드러진 시대로 그 영향력이 매우 컸다고 할 수 있다. 그러한 가운데에서도 각국의 철도는 국가정책과 철도정책 그리고 다양한 조직과 영향력 하에서 발전하였다고 할 수 있다. 이에 본 논문에서는 동아시아 3개국의 철도를 비교하면서 공통점과 차이점을 발견하고 이를 통해 동아시아 철도의 특징을 고찰하고자 하였다. 한국, 일본, 만주철도의 각각의 특징을 비교해 보면 첫째 일본은 철도를 통한 근대화와 대륙진출의 동기를 가지고 있었고 조선은 대륙철도연결을 수행하는 역할 그리고 만주의 경영은 철도를 통해 직접 지배하는 양상을 보였다고 할 수 있다. 두 번째로 일본철도의 모델을 그대로 우리나라에 적용하였는데, 이는 우리나라의 경우 일본의 연장선상에서 철도가 운영되었다고 할 수 있다. 만주 철도의 경우 유럽각국의 아시아 지배의 모습에서 발견할 수 있는 비슷한 양상과 일본이 초기 사설철도의 경험을 가지고 있었기 때문에 철도를 통한 지배양상을 보이고 있다.

주요어 : 한국철도, 일본철도, 만주철도, 철도정책, 식민지 철도

1. 서 론

19세기 말부터 20세기 초중반에 걸쳐 동아시아 한국, 일본, 만주는 근대화의 시기를 맞이하였고 각 나라는 여러 가지 성장과 발전과정을 겪었다. 그 중 철도는 매우 중요한 발전수단이었고 국가의 정책과 밀접한 관련을 가지고 있었다. 특히 당시 동아시아 정세는 일본의 대륙진출이 두드러진 시대로 그 영향력이 매우 컸다고 할 수 있다. 그러한 가운데에서도 각국의 철도는 국가정책과 철도정책 그리고 다양한 조직과 영향력 하에서 발전하였다고 할 수 있다. 이에 본 연구에서는 동아

시아 3개국의 철도를 비교하면서 공통점과 차이점을 발견하고 이를 통해 동아시아 철도의 특징을 추출해 보려고 한다. 본 연구를 수행함에 있어 기본적인 연구 틀은 환경요인과 정치과정을 외부환경으로 보고 내부요인인 철도정책과 관료의 성격 요인 분석을 통해 철도와 관련한 법률, 제도, 조직과 경영형태 그리고 기술 문화를 살펴보고자 한다. 이러한 영향요인에 따른 결과로 수송량과 경영성적을 비교하여 분석하여 보고자 한다. 이를 통해 일제 강점기의 우리나라와 일본, 만주의 철도 정책과 특징을 살펴볼 수 있고, 철도정책에 영향을 미친 외부요인과 내부요인 그리고 결과물을 통해 당시 동아시아 철도의 모습을 구체적으로 조명해 볼 수 있을 것이다.

물론 이와 같은 것은 상당한 작업이 필요하기 때문에 본 논문에서는 이와 같은 틀을 염두해 두면서 1920년대 중반의 각국의 철도를 중점적으로 비교해 보려고 한다. 1920년 중반을 선택한 이유는 먼저 우리나라의 경우 일제강점기 철도는 대개 3기로 구분되는데 첫 번째는 1910년-1925년경으로 철도망이 완성되는 시기이며 두 번째로는 1925년에서 1937년 중일 전쟁까지 철도 확충기 그리고 마지막 1937년부터 1945년까지는 전쟁을 수행한 시기라고 할 수 있다. 한편 일본의 경우는 1872년 철도가 부설된 후 1920년 중반까지 철도망 정비를 위한 제도를 완비하였다. 1906년 철도국유법, 1910년 경편철도법 1919년 지방철도법(사설철도법, 경편철도법 폐지) 1920년 철도성 설치 1922년 철도부설법 등이 제정되어 철도망확충과 운영이 완성된 시기였다. 한편 만주철도의 경우는 러일전쟁에서 승리한 일본은 1905년 포츠머스조약에 의거해 만주철도를 1906년에 부설하였다. 만주철도는 남만주철도주식회사라는 반관반민 형태로 운영되었는데 1932년 만주국이 설립된 이후 만주철도 전체를 관장하게 되었다. 우리나라와의 관계를 보면 조선총독부가 운영하였던 철도를 1917년부터 1925년까지 만주철도가 위탁경영하게 되었다. 이에 본 연구에서는 3개국의 철도현황과 정책을 분석함에 있어 철도망이 어느 정도 완성되고 철도의 성격이 어느 정도 분명해 진 1920년 중반을 중심으로 3국의 철도의 성격을 비교 분석하고 이를 토대로 일제강점기 말까지 어떻게 진행되었는지를 살펴보고자 하였다. 이러한 분석을 통해 3국의 개략적인 철도의 성격과 정책을 파악할 수 있을 것이다.

2. 한국, 일본, 만주철도의 비교

2.1 국가별 철도의 성립 및 개요

한국철도는 1899년에 처음으로 경인선구간에 개통된 이후 군수물자 등의 수송을 위한 철도 건설이 진행되었다. 경인선 건설 이후에도 경부선과 군용 철도인 경의선 건설이 급격하게 추진되어 경부선은 1905년 1월1일, 경의선은 1906년 4월 3일에 각각 완성되었는데 경부선은 약 3년 6개월(1901년 6월~1905년 1월, 431.7km), 경의선은 2년(1904년 2월~1906년 4월, 527.8km)으로 매우 짧은 기간에 완성되었다. 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[1].

일제강점기의 우리나라 철도는 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, 1919년의 제1차 세계대전, 1932년의 만주국 설립, 1937년 중일전쟁, 1941년의 제2차 세계대전 등의 영향을 받았지만 철도 수송량은 전체적으로 증가함을 알 수 있다. 구체적으로는 1925년~1932년의 조선철도12년 계획의 영향으로 철도투자액과 영업거리가 증가하였다. 특히 투자액은 1927년 이후 증가가 두드러졌으며 총독부의 비중이 더 커졌다. 화물의 경우 1919년과 1937년 이후 증가율이 두드러진 것은 전쟁수행의 영향이라고 할 수 있다. 화물수송의 경우 초기에는 농산품 위주였지만 1930년대 이후는 점차 광산품과 공산품이 주가 되었다. 한국과 일본 간의 화물수송은 1907년에서 1914년 사이에는 한국도착화물이 많았지만 1915년에서 1930년 사이에는 일본도착화물이 그리고 1930년 이후에는 한국도착화물이 다시 증가하였다. 국제 연락의 수송의 경우도 일본보다 만주도착화물이 많았으며, 출발화물의 경우 1930년 이후 만주방면이 많아졌으며, 도착화물의 경우 1919년 이후 만주방면으로부터 도착이 일본보다 많아졌다[2].

일본철도는 130년이 넘는 역사를 통하여 일본의 근대화를 추진하는 큰 역할을 수행해 왔다. 원래 철도라는 교통수단이 자본주의체제의 성립기에 공업원료나 제품의 대량고속수송을 위해서 만들어진 것이다. 그러나 일본에 그러한 조건이 성립하기 전에 사회전체의 후진성을 극복하기 위한 「利器」로서 도입되었다. 따라서 일본의 철도는 그 도입당시부터 서구근대 문명의 섭취, 모방을 축으로 하는 이른바 「문명개화」의 추진기능을 기대하고, 결과로서 다분히 표면적으로 「문명개화」에 머무르지 않고, 사회시스템의 변혁과 이용자의 의식변화를 유도하는 의미에서의 근대화를 추진하였다. 더욱이 철도의 수송기능은 자본주의 경제체제의 정착이라는 그것도 도입당시에는 예측하지 못한 효과를 가져왔다. 일본철도는 국유화이후 국유철도의 경영규모가 확대되었다. 철도국유화 이후 하나의 논쟁은 광케와 협케의 논쟁이었는데, 철도국장 이노우에(井上)는 군부에 의한 광케 주장에 반대하였고, 이에 군부는 철도의 광케론을 포기하였다.

국유화직후 1907~1908년에 경기공황이 있었고 1918년 쌀 파동, 1914~1918년의 제1차 세계대전으로 어느 정도 경기가 활성화되어 중공업이 발전하는 계기가 되었다. 1910년에는 경편철도법(輕便鐵道, 협케보다도 작은 철도)이 공포되었고, 1911년 경편철도보조법을 당시 집권정당인 정우회에서 추진하였는데 이는 지방철도의 부설을 위해 정당이 앞장서서 추진한 것

이었다. 지방철도에 지역상인과 지주층이 투자하여 지방철도가 확대되었다. 1911년에는 압록강 철교가 만들어져 만주철도와 연결되었고, 조선과 만주에 특약운임을 적용해 저렴한 운임으로 화물운송이 가능하도록 하여 조선의 많은 물량이 반출되었다. 국유화 이후 사철도 발달하여 교통에 있어서의 자본주의체제가 본격적으로 성립하기 시작하였다. 1914년의 철도건설 7개년계획이 수립되었는데 이는 제국철도회계법에 의한 연속적인 예산으로 철도건설이 가능하게 하는 획기적인 조치였다. 1919년에는 지방철도법(사설철도법과 경편철도법은 폐지)이 공포되었다. 이제 정부가 지방철도를 투자하게 되었는데, 이는 1922년 철도부설법의 개정을 통해 정부에서 지방철도에 직접 투자하였다. 이를 통해 신선건설이 많아졌지만 이용수요가 적은 이른바 정치적인 철도가 대부분이었다. 이에 철도건설을 둘러싼 정치인과 철도관료의 싸움이 치열하였으며, 결과적으로 철도망은 전국으로 확대되었다. 1921년에 국유철도건설규정이 제정되었다. 당시의 철도와 관련해서 주요한 사항이 정치였는데, 당시는 정우회와 헌정회 2대 정당제로 정우회는 지방선 건설, 헌정회는 도시근교를 중심으로 철도개발을 주장하였다. 1918년 정우회의 내각이 성립되어 자당의 이익을 위해 건설우선(建主改從)을 주장하였다. 아울러 협계를 주장하고 (1920년 발표) 이를 강행하여 일본국내에는 협계철도가 계속 부설되었는데 이는 아직까지도 일본철도의 하나의 문제점으로 남아있다. 1920년에는 도시교통에서 노면전차의 역할이 컸다. 당시 사철의 노선건설은 정우회와 민정당 양당의 정치공작과 신선건설시 지방철도 보조법에 의해 정부로부터 보조금을 받을 수 있었기 때문이었다. 1927년에 도쿄에 지하철이 도입되었는데 당시에 민간자본으로 건설하고 이익을 배당할 수 있었던 것은 당시에 감가상각이 제도화되지 않았기 때문에 가능하였다. 오사카(大阪) 지하철의 경우는 수익자부담으로 지하철이 건설되었다. 1차 세계대전 중에는 군사적 요청으로 군사적으로 우선한 열차가 편성되었다. 1차대전 후 다시 철도건설 붐이 일어났고, 1919년에 국철은 전철화조사위원회를 설치하여 전국에 수천km의 전철화를 추진하였으나, 1930년에 철도망의 확장추진으로 전철화는 주춤했으며 급구배의 완화와 터널 건설에 힘을 기울였다. 당시에 철도노조문제도 또 하나의 큰 쟁점으로 1919년에 정부보조금과 재계의 기부금으로 협조회(노사관계)가 창설되었다. 1930년에 노조(좌익)의 활동이 활발하게 전개되었다. 제1차 세계대전 후인 1920년 이후 경기가 악화되었으며 1923년에는 관동대지진으로 철도가 큰 피해를 입었다. 1927년 금융공황과 1929년 뉴욕의 경제공황(1930~1932년)으로 이를 계기로 정부의 통제정책이 발효하기 시작하였다. 공황의 영향으로 농업생산물의 가격 폭락 등으로 화물량감소, 여객 수송량도 저하하였다. 그러나 도시화의 추진으로 도시권수송인 사철이나 정기권수송은 감소하지 않았다. 한편 철도조직은 1908년 조직 개편된 철도원이 1920년에 철도성으로 승격되었으며, 1928년 칙령267호에 의해 철도성관제가 개정되었는데 철도성의 권한강화로 철도대신이 자동차 등 육상 운송을 총괄하게 되었다. 1931년에 만주사변의 발발하였고, 같은 해 「자동차교통사업법」으로 정기자동차노선면허는 철도대신의 면허가 필요하게 되었으며, 해외철도관장 등 철도교통은 국가의 교통행정을 담당하게 되었다(교통통제). 그 후 경기불황으로 사철의 수입 감소 등이 있었고, 합병 등이 있었지만 1937년 중일전쟁으로 해소되었다. 당시에 자동차교통은 1925년 공황 전후에 급증하였고, 버스의 증가도 사철에 영향을 미쳤다. 아울러 트럭의 증가로 철도화물이 타격을 받았다. 또한 국철의 도시권수송의 참가로 사철업계는 큰 타격을 입었고, 이에 사철은 경영을 다각화하는 쪽으로 경영전략을 수정하였다. 즉 버스와와 통합과 터미널에 백화점을 만들어 수요를 유발하였다. 그 후 경쟁격화로 교통통제 문제가 대두되었다. 수송량 추이를 보면 1929년에서 1932년까지 4년간 수송실적이 저하하였으며, 그 후 1933년부터 다시 수송량이 증가하였는데 그 이유는 군비증강과 경기회복에 기인하였다. 1937년 중일전쟁으로 수송량이 다시 증가하였는데, 이러한 수송량의 증가에 따라 탄환열차계획이 수립되었다. 1938년에는 「육상교통사업조정법」(버스와 사철을 대상으로 합병이 가능)이 제정되었다. 조정법은 당시의 상황을 반영한 매우 일본적인 성격을 가지고 있는데 그 실시에 대해서는 소비자의 교통수단 선택의 폭을 제한하였고, 공정경쟁을 저해했다는 비판을 받고 있으며, 또한 동아시아 국제철도건설과 전시상황과도 무관하지 않은 것으로 평가받고 있다. 1941~1945년에는 제2차 세계대전으로 철도수송량이 증가하였다.

만주철도는 러일전쟁 이후 인 1906년에 설립되어 1945년까지 지속된 철도회사이다. 자본은 일본정부 50%와 기타 자본으로 구성된 반관반민의 특수회사였다. 만주철도는 철도사업을 중심으로 광범위한 사업을 전개한 일본의 만주경영의 핵심이었다. 주된 사업은 철도이외에 도시, 관광, 철강, 교육, 항만 사업 등 다양한 사업을 전개하였다. 전성기에는 80개의 관련 회사가 있었다. 이는 마치 영국이 동인도회사를 만들어 인도를 경영한 것 같이 만주철도는 종합적인 식민지 회사였다. 만주철도는 운영마지막연도인 1945년 만주철도가 운영하던 노선 16개 1,449.1km 그리고 1933년 3월1일 만주철도가 국유철

Table 1. Comparison of railway status in Korea, Japan, Manchuria.

| Year | Korea railway | | Japan railway | | Manchuria railway | |
|------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| | Per 1,000km ² area | Per 100thousands population | Per 1,000km ² area | Per 100thousands population | Per 1,000km ² area | Per 100thousands population |
| 1925 | 12.38km(1) | 14.00km(1) | 53.24km(1) | 26.87km(1) | 0.57km(1) | 2.6km(1) |
| 1935 | 21.1km(1.7) | 22.0km(1.6) | 71.0km(1.3) | 31.6km(1.2) | 1.82km(3.2) | 6.4 km(2.5) |
| 1940 | 26.9km(2.2) | 26.0km(1.9) | 72.3km(1.4) | 29.9km(1.1) | 4.34km(7.6) | 12.1km(4.6) |

Source : Senkyoukai(1986), Chosun transport history, p.92 [4].

Table 2. Comparison of railway law and regulations in Korea, Japan, Manchuria.

| | Korea railway | Japan railway | Manchuria railway |
|--|--|---|---|
| Character | Japanese government - general of Chosun Railway Bureau | Japanese government Ministry of Railways | Parastatal Inc. |
| Features | Continental expansion means, performing war Increased movement in 1931 manchuria incident | Modernization of industrial development | Conglomerate, national companies of various functions Manchuria railway operations in 1931 |
| Year of convenient railway law established | 1912 | 1910 | |
| Private Railway | Private railway assistance act 1921 | 1919 private railways and light railway integrated provincial railway Act | South Manchuria Railway Co., Ltd. (the Japanese government and shares) |
| Organization | Japanese government - general of Chosun Railway Bureau (1910) | Japanese government ministry of Railways (1908, 1920) | South Manchuria Railway Co., Ltd. (1906) |
| War | Edict of the railway the military uses in 1942 | Land transportation control act 1941 | Manchuria incident in 1931 |
| Car | Initially, the United States, imported from Germany Imported from Japan, then Domestic production in 1942 | After localization of income in the UK, Germany, USA (1912) | Imports from the United States from 1907 to 1920 and then manufactured in Manchuria and Japan |
| Technical | 1910 Steam locomotive automatic couplings Hikari, akasaki, Continental, HeungA ho | Vehicle localization since 1912 | Express Asia (1934) |

도를 위탁 운행하였던 국철노선 54개선 10,156.1km를 합한다면 전체 운영노선은 11,605.2km를 운영하였다. 만주철도의 특성은 만주지역을 지배하는 역할로 영향력이 광범위하였다. 만주철도는 일본 본국의 정책에 따라 동인도회사와 성격이 비슷한 종합식민지회사의 형태를 띠었는데, 철도운송사업 뿐만 아니라 항공, 도시교통, 호텔 등 다양한 사업을 수행하여 경영성적도 흑자 기조를 계속 유지하였다. 만주철도는 만주사변이후 만주국에 의해 지배를 받았으며 이 시기에는 관동군이 주요 직책을 수행하여 전시체제의 형태로 운영되었다. 만주철도는 철도이외의 다양한 사업을 전개한 회사로서 그 주축이 철도사업으로서, 전성기에는 약 80여개의 자회사를 보유한 대규모 회사였다. 또한 만주지역에 각종 문화사업이나 근대적 도시개발계획에 참여하였으며, 궤간은 조선철도와 동일한 표준궤를 채택하고 있어 일본국의 만주지배정책을 일환으로서 수행된 정책들이라 생각된다.[3] 한편 3개국의 인구를 보면 우리나라가 1925년에 1,854만명 만주가 2,553만명, 일본이 5,974만명이었다. 한편 3개국의 철도현황을 인구와 면적을 비교해 보면 철도연장면에서 일본 그리고 우리나라 만주순인 것을 알 수 있다. 만주는 면적이 넓고 인구는 많은 반면 철도연장이 적었다.

2.2 특징(법과 제도)

일본철도는 1906년 철도국유화, 1919년 지방철도법, 1922년 철도부설법 등을 통해 철도가 확장되었다. 일본철도는 근대화와 산업개발에 크게 기여하였고 제1차 세계대전, 제2차 세계대전을 통해서는 전쟁을 수행하는 철도였다. 우리나라 철도는 일본 대륙을 연결하는 지정학적 위치로 남북중관철도가 우선 건설되어 대륙의 연결통로역할을 하였다. 이와 같은 성격으로 우선 대륙과의 연결과 전쟁을 수행하는 수단으로 활용되었고 1927년 조선철도12년계획을 통해 산업선적인 성격이 나타났다. 한편 만주철도는 반관반민의 남만주철도주식회사가 운영하였는데 그 특징은 산업발전과 만주지역의 지배 그리고 전쟁 수행의 역할을 하였다. 3국을 비교해 보면 일본철도는 철도원, 철도성의 정부조직, 우리나라도 총독부 철도국 조직, 만주의 경우는 주식회사형태로 민간운영 형태를 가지고 있었으며 특히 철도부속지에서는 행정기능과 부대사업을 자유롭게 영위하였다. 특징을 보면 일본은 산업개발이 우선, 우리나라는 대륙진출과 전쟁의 수단, 만주의 경우는 산업개발과 전쟁으로 우리나라 철도는 산업개발보다는 대륙우선, 전쟁우선이라는 성격이 강하다고 하겠다. 사설철도의 경우 한국에서는 1921년 사설철도보조법이 제정되어 사설철도에 대한 지원이 강화되었는데 이는 일본내에서의 1910년대에 활성화된 사설철도의 영향을 받았다고 볼 수 있으며, 만주는 초기부터 민간회사인 남만주철도주식회사가 발족되어 철도의 운영과 관리를 담당하였다. 차량과 기술분야에서는 3개국 모두 유사한 형태를 나타내고 있는데 이는 일본 본국에서 주로 기술개발과 차량수입 등

을 주도하였으며 이후 한국과 만주로 이전되는 형태를 보이고 있다.

2.3 철도지도자

철도지도자를 비교해 보면 철도조직과 운영에 매우 관련이 깊은데 일본은 관료와 정치가가 많이 있었고 우리나라는 초기에는 철도기술자, 중기이후에는 관료가 많았으며, 만주의 경우는 다양한 출신 등이 영입되어 철도를 운영하였는데, 만주 철도총재의 이력을 보면 정치가, 관료, 철도전문가, 군인 등 다양한 출신이 임명되었다. 만주철도의 특성상 정치에 의한 영향으로 정치가가 많이 있으며, 1931년 이후 관동군의 지배하에 철도총재가 임명되었다. 철도지도자의 경우 국가별 철도의 특성을 그대로 나타내고 있는데 일본의 경우 정부조직의 하나로서 관료나 정치가가 주로 지도자가 된 반면에 한국의 경우 초기에는 철도의 정착과 개발을 위하여 철도기술자가 지도자로 임명된 후에 관료를 두어 철도를 관리하고자 한 것으로 보인다. 아울러 만주철도의 경우 철도의 성격 자체가 관영이 아닌 주식회사임에도 불구하고 일본의 만주지배를 위한 형태를 그대로 나타내 관료나 정치가가 임명된 것으로 판단된다.

2.4 수송량과 경영성적

한반도의 철도는 일제강점기 동안 여러 가지 역할을 하였는데 일본의 철도와 다른 점은 첫째로 한반도철도의 출발은 청일전쟁과 러일전쟁을 경험한 후에 당초에는 군사적 요청이 가장 큰 계기가 되었다. 두 번째로는 러일 전쟁의 결과 일본의 대륙진출이 증가된 점과 훗날 이것이 만주 사변, 중일전쟁을 일으키는 불씨가 되었다. 세 번째로는 일제 강점기 36년 동안 철도의 주된 임무는 일본의 대륙경영기지로서 군사적 사명을 담당하였으며 한국의 산업과 지역개발에도 적지 않은 영향을 미쳤다는 것이다. 또한 철도노선의 경우 일본의 국토와 대등한 면적이지만 산업면에서 일본에 비해 떨어져 있고 인구도 적었다는 특징을 가지고 있다. 당시 일본은 인구 증가와 산업자원의 확보 없이는 열강의 대열에 들어 설 수 없어 대륙 진출에서 그 활로를 찾고자 하였다고 할 수 있다. 일제강점기의 약 20년이 경과한 1924년 한국과 일본 남만주의 철도를 비교해 보면 여러 가지 차이를 보이고 있다. 각국을 비교해 보면 다음과 같다. 1924년의 영업거리는 한국이 1,300.3km, 만철이 682.1km로 우리나라가 약 2배의 거리이다. 1마일당 수송량을 보면 만철이 우리나라 철도보다 여객의 경우 1.6배, 화물은 10.3배로 높은 수치를 보이고 있다. 1일당 여객수입과 화물수입은 각각 1.7배, 화물수입은 9.8배로 우리나라보다 높은 수익을 보이고 있는데 이는 화물물동량에 비례한다고 할 수 있다. 특히 우리나라 철도는 삿포로의 개척철도와 비교되는데 삿포로 철도와 유사한 면을 보이고 있다.

우리나라와 만주철도의 경우 객차의 보유대수는 비슷하지만 화차의 경우 우리나라가 2배 이상 많은 것을 알 수 있다. 화물수송실적에서도 약 3배 이상의 수송실적을 보이고 있으며 만주철도의 경우 화물 주행거리도 길며 1일 화물수송톤수도 많은 것을 알 수 있다. 이러한 현상은 앞의 표에서 본 것처럼 화물수송의 비중이 높은 것과 비슷한 양상을 보이는 것이다. 일본철도의 경우 차량보유대수와 수송실적에서 매우 높은 실적을 나타내고 있는데 이는 절대치 값인 철도 영업거리 길기 때

Table 3. Comparison of railway leaders in Korea, Japan, Manchuria.

| | Korea railway | Japan railway | Manchuria railway |
|---------------------|--|-----------------------------------|--|
| Early (10 years) | Railway engineer | Bureaucrats, politicians | Bureaucrats from Taiwan Government-General Railway engineer |
| Mid-term (15 years) | Bureaucrats(except 1 railway engineer) | Bureaucrats, politicians | Bureaucrats, politicians |
| Late (13 years) | Bureaucrats | Bureaucrats, politicians, soldier | politicians, railway engineer |

Table 4. 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 | Yamuro banichior | 1924.6.22. ~ 1927.7.19. | Chief cabinet secretary |

Source : 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), p.158 [5]

Table 5. Governor of the Chosun Railway.

| Period | Railway management entity | Railway director | Major curriculum |
|-------------------|--|----------------------------|--|
| 1905 ~ 1909 | Residency-general office railway bureau | Furuichigoi | The governor Kyungbu railway company |
| 1909 | Residency-general office railway bureau | Oya Kaitaira | Main rail network completed (Honam, Gyeongwon Line, etc.) |
| 1910 | Ministry of railways (Japan) Korea railroad administration | Oya Kaitaira | |
| 1911 ~ 1917.7. | Governor railway bureau | Oya Kaitaira | |
| 1917.9. ~ 1923.5. | Manchuria railway Seoul bureau | Kubo Yokura | Director of the railway consignment management when Government general secretariat |
| 1923.6. ~ 1925.4 | Manchuria railway Seoul Bureau | Ando Matasaburo (director) | |
| 1925.5 ~ 1932.9. | Governor railway Bureau | Omura Shokuichi | Korea railway 12 years plans are established South Manchuria Railway Co. served as governor |

Source : Senkyoukai (1986), Chosun transport history. pp. 294-297[6]
Morio Hitoshi (1936), Railway management of Chosun, p.74, pp. 178-181[7]

Table 6. Governor of the Japan Railway.

| Period | Name | Cabinet | Major curriculum |
|-------------------------|--------------------|---|---|
| 1920.5.15. ~ 1922. 6.12 | Motoda Hajime | Hara Cabinet Takahashi Cabinet | Lawyer, member of the house of representatives |
| 1922.6.12 ~ 1923.9.2. | Enkichi DoOki | Kato Tomosaburo Cabinet | Member of the house of lords politician |
| 1923.9.2. ~ 1924.1.7. | Yamanouchi Katsuji | Second Yamamoto Cabinet | Home office officials, aomori prefecture governor |
| 1924.1.7. ~ 1924.6.11. | Komatsu Kenjiro | Kiyoura Cabinet | Ministry of communications bureaucracy |
| 1924.6.11. ~ 1926.6.3. | Sengoku Mizuki | Kato Takaaki Cabinet Primary Wakatsuki Cabinet | Railway engineer, Europe railway president |
| 1926.6.3. ~ 1927.4.20. | Inoue Kyoshiro | Primary Wakatsuki Cabinet | Legislation secretary, professor |
| 1927.4.20. ~ 1929.7.2. | Ogawa Heikichi | Tanaka Yoshikazu Cabinet | Lawyer, member of the house of representatives |
| 1929.7.2. ~ 1931.9.10. | Eki Dasuku | Hamaguchi Cabinet Second Wakatsuki Cabinet | Home office officials |

Table 7. Comparison of railway operation in Korea, Japan, Manchuria (1924).

| | Korean railway | Tokyo railway bureau | Sapporo railway bureau | Manchuria railway |
|---|----------------|----------------------|------------------------|-------------------|
| Operating distance(km) | 1,300.3(1) | 973.8(0.75) | 1,353.9 (1.04) | 682.6(0.53) |
| Volume per one day, mile(person) | 1,255.00(1) | 9,620(7.67) | 1,085(0.86) | 2,033(1.61) |
| Volume per one day, mile(tonnage) | 1,211.00(1) | 3,975(3.28) | - (-) | 12453(10.28) |
| Passenger revenues per one day, mile(Yen) | 33.00(1) | 206(6.24) | 26.00(0.79) | 54.82(1.66) |
| Freight revenues per one day, mile(Yen) | 31.00(1) | 111(3.58) | 55.00(1.77) | 304.35(9.82) |

Note : () Represents a ratio based on the Korea.

Source : Chosun government general railway (1927), Chosun railway appendix[8].

문에 나타나는 현상이라고 판단된다. 아울러 여객 및 화물의 열차주행거리에서는 장거리 노선과 많은 네트워크를 확보하고 있기 때문에 상대적으로 높은 실적을 나타내고 있는 것으로 판단된다.

각국의 화물을 비교해 보면 만주가 우리나라보다 차급수송의 비중이 약 4.3배정도 높으며, 톤 1마일 당 평균운임이 비슷하지만 1톤당 평균마일이 만주가 장거리임을 알 수 있다. 이에 반해 일본의 경우 차급화물수송량 및 소구혼재화물 등 화물수송량에는 매우 높은 실적을 나타내고 있으며 톤당 평균마일과 평균운임은 한국철도보다 낮은 수준을 보이고 있는 것으로 나타났다. 이는 장거리 운송과 대량화물 운송에 따른 평균운임이 낮게 산정된 것으로 판단된다.

여객의 경우 승차인원은 만주철도가 우리나라의 1/2 수준이지만 1일평균승차마일은 장거리임을 알 수 있다. 이는 만주철도가 우리나라 철도 영업거리의 1/2과 비슷한 것과 일치하고 있다. 아울러 승차인원의 경우에는 만주철도가 한국보다 오히려 낮은 실적을 보이고 있으며 이에 반해 일본국철은 30배 이상의 실적을 보이고 있다.

Table 8. Comparison of trains in Korea, Japan, Manchuria (1924).

| | Korea national railway | Japan national railway | Manchuria railway |
|--------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| # of Locomotive | 247(1) | 3,916(15.85) | 405(1.64) |
| # of passenger car | 504(1) | 10,058(19.96) | 401(0.80) |
| # of freight car | 2,754(1) | 57,882(21.02) | 6,509(2.36) |
| Train travel miles (passenger) | 2,080,760(1) | 43,994,005(21.14) | 2,015,760(0.97) |
| Train travel miles (freight) | 1,834,476(1) | 34,330,537(18.71) | 5,636,363(3.07) |
| Freight transport volume | 3,794,337(1) | 70,057,345(18.46) | 14,588,437(3.84) |
| Freight transport volume per one day | 10,888(1) | 191,938(17.63) | 39,968(3.67) |

Note : () Represents a ratio based on the Korea.

Source : Chosun government general railway (1927), Chosun railway appendix[8].

Table 9. Comparison of railway freight operation in Korea, Japan, Manchuria (1924). (unit : ton)

| | Korea national railway | Japan national railway | Manchuria railway |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| Freight volume (wagon loading) | 3,218,048(1) | 63,626,633(19.77) | 13,856,881(4.30) |
| Freight volume (mixed loading) | 576,289(1) | 6,430,713(11.16) | 731,556 (1.27) |
| Average mile per ton | 144.6(1) | 100.6(0.70) | 216.0(1.49) |
| Average fare per ton (Yen) | 3.71(1) | 2.76(0.74) | 5.29(1.43) |
| Average fare per ton mile (Mou) | 257(1) | 274(1.07) | 244(0.95) |

Note : () Represents a ratio based on the Korea.

Source : Chosun government general Railway (1927), Chosun railway appendix[8].

Table 10. Comparison of railway passenger operation in Korea, Japan, Manchuria (1924).

| | Korea national railway | Japan national railway | Manchuria railway |
|---|------------------------|------------------------|-------------------|
| Passenger volume(1st class)(persons) | 9,319(1) | 80,795(8.67) | 17,377(1.86) |
| Passenger volume(2nd class)(persons) | 251,683(1) | 17,453,373(6.93) | 209,072(0.83) |
| Passenger volume(3rd class)(persons) | 17,226,872(1) | 617,920,092(35.87) | 8,506,269(0.50) |
| Passenger volume total(persons) | 17,487,874(1) | 635,454,260(36.34) | 8,732,718(0.50) |
| Average passenger per one day(persons) | 50,195(1) | 1,740,971(34.69) | 23,925(0.48) |
| Average riding miles per one day | 32.5(1) | 17.7(0.54) | 58.0(1.78) |
| Average passenger per one day mile(persons) | 1,255(1) | 4,183(3.33) | 2,333.5(1.85) |
| passenger fare(Yen) | 12,950,040(1) | 222,235,788(17.16) | 12,361,076(0.95) |
| Average income per one day(Yen) | 42.870(1) | 709.070(16.54) | 37.385(0.87) |
| Average income per one day mile(Yen) | 33.00(1) | 96(2.91) | 54.809(1.66) |
| Average income per one day(Yen) | 0.74(1) | 1.415(1.91) | 0.35(0.47) |
| Average fare per one day mile(Mou) | 228(1) | 198(0.87) | 224(0.98) |

Note : () Represents a ratio based on the Korea.

Source : Chosun government general railway (1927), Chosun railway appendix[8].

이것은 그 당시 사회 및 경제생활에서 철도이용의 편리성과 일반화를 나타내는 것이라 판단되는데 일본은 한국과 만주에 비해 철도가 사회적 경제적으로 매우 일반화 되었다는 것을 알 수 있다. 또한 1일 평균 승차거리를 비교하면 일본은 한국의 1/2수준이며 만주는 1.78배 수준으로서 만주철도의 경우 간선철도 이용에 따른 장거리 여객이 많았으며 일본의 경우 단거리 도시간 및 도시내 여객이 많다는 것을 알 수 있다.

여객운임에서는 일본은 한국보다 약 17배 정도 높게 나타났으며 만주의 경우는 우리나라와 비슷한 수준을 나타내고 있다. 그러나 1일1마일 평균수입에서는 일본이 한국의 2.91배로 크게 높지 않으며 오히려 만주철도가 1.66배의 수준을 나타내고 있어 장거리 여객운송이 많은 만주철도가 많은 수입을 올리고 있다는 것을 알 수 있다.

이처럼 만주철도의 성격은 우리나라철도에 비해 매우 수익성이 높고 특히 화물수송위주의 철도였음을 알 수 있다. 중일

전쟁이 끝난 1938년과 제2차 세계대전 발발 후인 1943년을 비교해 보면 다음과 같다. 이와 같은 비교는 1920년대의 상황이 어느 정도 지속되었는지를 판단하는 근거가 될 것이다.

Table 11에서 나타난 바와 같이 우리나라와 만주의 여객수송량을 보면 1938년에 비해 1943년에 만주가 급격하게 증가한 것을 알 수 있다. 화물수송량의 경우도 만주가 우리나라에 비해 더 많이 증가하였다. 여객수입의 경우 1938년에 우리나라가 많았으나 1944년에는 여객수송량이 증가함에 따라 더 증가하였다. 우리나라의 경우 1938년에 수송량에 비해 수입이 만철보다 낮은 비율을 보여 운임이 우리나라가 낮은 것을 알 수 있다. 화물의 경우 수송량과 수입이 거의 약 3배를 보이고 있다. 주요화물을 비교해 보면 1938년에 우리나라의 경우 광산품, 기타의 약 10%는 군용품, 공산품 순이었다가 1943년에 기타가 우위를 차지한 것은 전쟁용품수송이 많아졌다는 것과 주로 공산품과 광산품위주의 수송이었다는 것을 알 수 있다.

만주철도의 경우는 1938년에 일반화물과 석탄에서 1943년에 일반화물과 군용화물로 군용화물이 증가한 것을 알 수 있다. 영업계수를 비교해 보면 1938년에 비해 1943년에 만주가 매우 수익성이 높은 철도를 운영한 것을 알 수 있다. 종업원 수는 1943년 자료를 보면 만주철도가 우리나라 철도의 약 4배의 인원인 것을 알 수 있다. 이와 같은 통계자료를 바탕으로 각국의 철도를 비교해 보면 우리나라는 여객위주, 만주철도는 화물위주의 철도였으며 우리나라 철도경영이 매우 열악했다는 것을 알 수 있다. 이는 1920년대의 상황이 어느 정도 계속 유지되었다고 판단할 수 있을 것이다. 한편 일본과 우리나라는 간선은 국철, 지선은 사철로 운영되었다. 우리나라철도의 경영이 열악한 이유는 1917년 만주철도에 위탁되는 계기가 되기도

Table 11. Comparison of changes in operating status (1938, 1943).

| | | Korean railway(A) | Manchuria railway(B) | A/B |
|----------------------------|------|--|---|------|
| Operating distance (km) | 1938 | 3,829 | 4,344 | 0.88 |
| | 1943 | 4,991.9 | 11,995.1 | 0.41 |
| Passenger volume | 1938 | 45,053,752 | 30,100,000 | 1.50 |
| | 1943 | 106,372,624 | 163,544,000 | 0.65 |
| Freight volume | 1938 | 13,923,898 | 26,994,000 | 0.50 |
| | 1943 | 31,015,290 | 84,994,000 | 0.36 |
| Passenger income(1,000yen) | 1938 | 41,305 | 33,668 | 1.24 |
| | 1944 | 192,981 | 597,825 | 0.32 |
| Freight income(1,000yen) | 1938 | 45,481 | 135,089 | 0.33 |
| | 1944 | 143,030 | 458,135 | 0.31 |
| Main freight | 1938 | Minerals, and other manufactured goods, agricultural products, forestry products, aquatic products | General cargo, coal, military cargo, soybeans, timber | |
| | 1943 | Others, mining products, manufactured goods, agricultural products, forestry products, marine products | General cargo, military cargo, coal, timber, and soybeans | |
| Operating ratio | 1938 | 57.0 | 70.1 | 0.81 |
| | 1943 | 80.0 | 42.0 | 1.90 |
| Number of employees | 1938 | 33,000 | 154,830 | |
| | 1943 | 106,748 | 398,000(1944) | 0.27 |

Source : 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.160[9].

Table 12. Comparison of railway nature and mutual advantage for Korea, Japan, Manchuria.

| | Korea railway | Japan railway | Manchuria railway |
|-------------------------------|--|--|---|
| Character | - Main trunk line is National railway, branch line is private railway - Passenger and freight balance | - Main trunk line is National railway, branch line is private railway - Passenger and freight balance | - Parastatal national company - Rail freight-oriented - Various business (Harbors, hotels, schools, etc.) |
| Business achievement position | 3rd place | 1st place | 2nd place |
| Transport volume | Passenger 2nd place Freight 3rd place | Passenger 1st place Freight 1st place | Passenger 3rd place Freight 2nd place |

하였다.

3개국 철도를 비교해 보면 우리나라 철도는 일본철도와 유사한 성격을 가지고 있었는데 여객위주의 철도였으며 1920년의 물동량을 보면 우리나라는 여객, 만주는 화물위주의 철도였음을 알 수 있다. 일본과 우리나라는 간선이 국철, 지선이 사철도 운영되었고 만철은 그 자체가 사철의 성격을 띠고 있어 다양한 부대사업을 전개하였다.

3. 결 론

19세기 말부터 20세기 초중반의 근대화 과정에서 한국, 일본, 만주는 철도부설 등을 통하여 많은 변화를 추구하였으며 이 시기에 각국이 처한 정치적 상황 등에 따라 다양한 형태의 철도정책이 시행되었다. 조선, 일본, 만주철도에서 나타난 각각의 특징을 비교해 보면 첫째 일본은 철도를 통한 근대화와 대륙진출의 동기를 가지고 있었고 조선은 대륙철도연결을 수행하는 역할 그리고 만주의 경영은 철도를 통해 직접 지배하는 양상을 보였다고 할 수 있다. 즉, 일본은 철도도입을 통하여 산업의 근대화가 가속화 되었으며 이동의 편리성 확보를 통하여 대륙진출이라는 새로운 형태의 정치적 활동을 수행하게 된 것이다. 아울러 조선의 철도는 일본 식민지 정책과 본국의 대륙진출 정책에 따라 일본과 대륙을 연결하는 역할을 강하게 부여받았다고 볼 수 있다. 아울러 만주철도의 경우 만주를 지배하는 하나의 형태로서 활용하였으며 철도뿐만 아니라 다양한 형태의 지배정책을 철도를 통하여 수행하였다. 이를 요약해 보면 일본은 철도발달에 있어 내부적인 요인인 근대화와 대륙진출이라는 요인이 주로 작용하였다. 우리나라의 경우는 외부적 요인인 대륙진출을 위한 수단이라는 면이 강하였고 이는 만철에 위탁에서도 잘 증명되고 있다. 만철의 경우는 만주의 지역적 특성상 만주지역지배와 만주를 통한 대륙진출이라는 내외부적인 측면이 다 작용했다고 할 수 있다.

두 번째로 일본철도의 모델을 그대로 우리나라에 적용하였다는 것이다. 이것은 일본이 지배한 타이완 철도와 우리나라 철도에서 유사한 성격이 보여 지고 있는데, 타이완도 1912년 사철부설법이 만들어지고 간선은 국철, 지선은 사철이 운영되었다. 따라서 우리나라의 경우 일본의 연장선상에서 철도가 운영되었다고 할 수 있다. 즉 이른바 내지(일본) 연장선에서 철도가 운영되었다고 할 수 있으며, 간선은 국철, 지선은 사철의 모습에서도 이를 발견할 수 있다. 만주 철도의 경우 유럽각국의 아시아 지배의 모습에서 발견할 수 있는 비슷한 양상과 일본이 초기 사철철도의 경험을 가지고 있었기 때문에 철도를 통한 지배양상을 보이고 있다. 이러한 연구를 통해 현재 우리나라 철도의 초기모습을 살펴볼 수 있으며 향후 이를 바탕으로 우리나라 철도가 어떠한 과정으로 발달해 왔는지를 알 수 있는 자료가 될 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.
- [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. 152.
- [3] 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. 155-158.
- [4] Senkyoukai (1986) Chosun Transport History, pp. 92.
- [5] 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. 158.
- [6] Senkyoukai (1986) Chosun Transport History.
- [7] M. Hitoshi (1936) Railway management of Chosun, pp. 74, 178-181.
- [8] Chosun Government General Railway (1927) Chosun Railway appendix.
- [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. 160.

【 Received 4 February 2015; Revised 2 March 2015; Accepted 6 March 2015 】

Yongsang Lee : yongsang@wsu.ac.kr

Department of Railroad Management, Woosong University, 171, Dongdaeyeon-ro, Dong-Gu, Daejeon 300-718, Korea

Byunghyun Chung : bhchung@wsu.ac.kr

Department of Transportation & Logistics, Woosong University, 171, Dongdaeyeon-ro, Dong-Gu, Daejeon 300-718, Korea