

만철의 길회선 부설과 북선철도 위탁과정에 관한 연구

A Study on the Gilhoe Line Construction and the Consignment of the North Korean Railroad by the South Manchuria Railways

이용상 · 정병현* · 배은선

Yongsang Lee · Byunghyun Chung · Eunsun Bae

Abstract This paper analyses the decision process of the Gilhoe Line construction of the Manchurian Railway and consignment process of the North Korea Line to the South Manchuria Railways as part of the 12-year Chosun railway plan. It was found that these two events were connected and could be explained by Japan's consistent continental policy, which had expanded its territory toward China. This paper explicates Japan's railroad policy and the characteristics of the Chosun railway. Moreover, evidence to identify connections among Japan's national railway, the Manchurian railway, and the Chosun railway has been scrutinized. One territory policy between Chosun and Manchuria is also examined. Comparison of new resources on the Gilhoe Line construction of the Manchurian railway and the 12-year plan of the Chosun railway, and their correlations, is expounded. This paper elucidates that the Gilhoe Line construction and the North Korea line consignment operation by the South Manchuria Railways had the intention of obtaining Japanese military and economic supremacy over East Asia.

Keywords : South Manchuria railways, Gilhoe line, North Korea line consignment by South Manchuria railways, 12-year plan of Chosun railway

초 록 본 연구에서는 남만주철도주식회사가 추진하였던 길회선 부설과 조선철도12년계획에 의해 부설된 북선철도가 만철에 위탁되는 과정에 대하여 분석하였다. 일본의 대륙정책 추진과정에서 중요한 두 가지 사건인 길회선과 「조선철도12년계획」을 연계하여 당시의 관련된 정책을 설명해 보고자 하였으며, 이러한 연구를 통해 일본의 만철에 대한 정책과 조선철도의 성격을 좀 더 분명히 할 수 있을 것이다. 또한 기존 연구자들이 주장하고 있는 일본국유철도, 만철, 조선철도의 연결성을 본 사례를 통해 검증하고자 하며, 선만일체론에 대해서도 검증하고자 한다. 본 연구는 기존연구와 달리 일본국 내의 정책결정과정을 통해 조선철도정책의 실상을 검증해 보고자 하였다. 아울러 본 논문에서는 추가적으로 새롭게 발굴된 자료와 내지인 일본과 조선·만주의 철도제도를 비교해 보면서 이의 연관성을 함께 설명해 보고자 하였다. 본 연구를 통해 길회선 부설과 북선철도 만철 위탁의 연계성을 확인할 수 있었다. 길회선과 북선철도에 대한 만철의 일체적 경영에서 군사적, 경제적, 동아시아의 주도권 등을 잡으려는 일본의 정책 흐름도 발견할 수 있었다.

주요어 : 만철, 길회선, 북선철도 위탁, 조선철도12년계획

1. 서 론

본 연구는 남만주철도주식회사(이하 만철)가 길회선을 부설하게 된 배경과 과정, 「조선철도12년계획」에 의해 부설된 북선철도가 만철에 위탁되는 과정에 대하여 분석하고자 한다. 그 동안 길회선에 대한 연구는 많이 있었으며, 최근 연구는 이무라 데쓰로(井村哲郎)의 연구가 있다[1]. 이무라는 그의 논문에서 길회선 부설과정에서 관동군의 역할과 나진항의 군사적 성격을 분명히 하였다. 또한 그 동안의 연구의 흐름도 길회선을 통한 일본과의 연결 영향 등 연구가 많이 있었으며, 대표적으로 요시이 겐이치(芳井研一)와 가토 기요후미(加藤聖文), 정재정의 연구가 있다. 요시이 겐이치는 그의 연구에서 길회선을 둘러싼 정치권의 흐름, 외교적 배경을 잘 설명하고 있다[2]. 가토 기요후미는 길회선 부설을 인물에 초점을 맞추어서 설명하고 있다[3]. 정재정은 「조선철도12년계획」과 길회선을 연결하면서 이를 추진한 인물인 조선총독부 철도국장 오무라 다쿠이치(大村卓一)에 주목하고 길회선과 북선철도의 연결을 설명하였다. 정재정의 연구는 오무라 다쿠이치 개인에 초점을 두고 연구하여 일본의 대륙정책 등을 함께 논의하지 못하

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

© 2015 The Korean Society for Railway. All rights reserved.

<http://dx.doi.org/10.7782/JKSR.2015.18.5.489>

는 단점을 가지고 있다. 정재정의 또 다른 연구에서는 「조선철도12년계획」을 조선철도의 위탁해제 후 직영사업으로 규정하고, 추진과정과 함께 이 사업의 성격을 수탈과 대륙연결이라고 규정하였다[4]. 또한 다른 논문에서 그는 오무라 다쿠이치를 통해 「조선철도12년계획」을 분석하였는데, 이 계획의 특징을 “선만일체론의 현실적 응용”이라고 규정하고, 선만철도의 철도구상 속에서 이를 설명하였다. 특징으로는 오무라라고 하는 인물에 집중하면서 추진과정에서 협력한 사람들과 조직 등을 설명하였으나, 이 논문에서도 일본 내의 정치과정과 흐름을 자세하게 분석하지 못하고 있다[5].

한편 만철과 관련해서 폭 넓게 설명하고 있는 것이 하라다 가쓰마사(原田勝正)이다. 하라다는 1906년의 일본의 국유철도법과 만철의 성립 그리고 한국의 정부철도 국유화가 서로 연관이 있는 것이라고 주장했다. 그는 이 세 가지 사건은 일본의 대륙정책이라는 연결고리로 설명되고 있다고 하면서 구체적인 사례로 대륙정책을 추진한 고토 신페이, 철도기술의 이전, 일본국유철도와 만철의 인사교류 등으로 설명하고 있다[6]. 우리나라와 관련해서는 경부선과 경의선이 부설되고 압록강철교를 통해 만철과 연결되는 것으로 연관성을 설명하고 있으나, 제도에 대해서는 구체적으로 언급되어 있지 않다. 또한 하시야 히로시(橋谷弘)는 그의 논문에서 1917년 조선철도가 만철에 위탁된 이유와 해제과정을 자세하게 설명하면서 마지막에 「조선철도12년계획」의 추진이유를 조선총독부의 독자적 구상이라고 보고, 이전의 대륙정책 결정과정과 다르다고 설명하고 있다[7]. 최근 연구에서 야지마 게이(谷島桂)는 「조선철도12년계획」을 조선철도의 독자적인 계획으로 보고, 조선총독부는 사철을 구제하는 방편으로 삼았고, 사철업계에서는 이를 통해 경영문제의 돌파구를 찾은 것으로 설명하고 있다[8].

한편 「조선철도12년계획」에 대한 연구도 진행되었다. 김경림은 조선철도12년계획선의 추진배경과 경과 그리고 성격을 자세하게 분석하고 있다[9]. 1927년 발행된 『朝鮮鐵道12年計畫』의 내용과 조선총독부의 통계자료를 활용하여 성격을 잘 설명하였는데, 이 논문에서는 조선철도12년계획선이 경제선으로서 조선 수탈을 목적으로 건설된 선임을 밝히고 있으며, 특히 북부지역의 자원개발을 통해 수탈이 이루어지고 있다는 것을 밝혔다[10].

김대환은 그의 논문에서 조선철도의 성격이 군사적인 목적에서 「조선철도12년계획」에 의해 경제적 목적으로 바뀌었다는 것을 통계수치로 증명하면서 특히 한반도 북쪽지역의 공업화와 관련이 있으며 북선철도가 만주와 연결되는 교통로가 되었다고 설명하고 있으며, 또한 일본자본이 조선에 본격적으로 진출하는 계기가 되었다고 주장하고 있다[11]. 아울러 이 계획의 추진과정에서 일본정부와 조선총독부 그리고 조선 내 상공업자들의 이해가 일치되었다고 설명하고 있다. 그러나 이 논문에서는 왜 「조선철도12년계획」이 수립되었는지, 배경은 무엇이며 누가 추진했는지, 추진과정에서 어떤 문제점이 있었는지, 또한 일본의 대륙정책 혹은 철도정책과 어떤 연관이 있는지 등은 구체적으로 설명하지 못하고 있다. 한편 조선교통사에서는 「조선철도12년계획」의 추진을 다음과 같이 설명하고 있다. 오무라 다쿠이치가 취임하면서 조선철도 근대화가 시작되었으며, 추진과정은 제국철도협회·조선철도협회·조선철도당속성기성회 등의 노력으로 이 사업이 추진되었다고 설명하고 있다[12]. 한편 다카하시는 「조선철도12년계획」의 추진배경을 첫째로 오무라 다쿠이치의 산업선과 개척철도론, 두 번째로는 대륙철도론적 입장과 만약 사고가 있을 경우 우회선으로서의 성격, 세 번째로는 해운·도시·국경연락을 위해 만들어졌다고 설명하고 있다[13].

이용상 등은 1917년 만철위탁시의 특징과 성격을 통해 조선철도의 성격의 단면을 설명하였고 위탁 해제 후의 연속적인 상황에서 「조선철도12년계획」을 설명하였으며[14] 또한 다른 논문에서도 1925년 당시 조선과 일본 만주철도의 비교를 통해 당시 조선철도의 현황을 분명히 한 바 있다[15].

결론적으로, 그간의 연구의 특징은 첫째 「조선철도12년계획」의 성격을 규명하는데 초점을 두어 경제적인 수탈 철도였다는 것을 밝히고 있다는 것, 두 번째로는 이를 추진한 인물과 추진조직 등을 들어 설명하고 있다는 것이다.

본 연구에서는 일본의 대륙정책 추진과정에서 중요한 두 가지 사건인 길회선 부설과 「조선철도12년 계획」을 연계하여 당시의 관련된 정책을 설명해 보고자 한다. 특히 당시의 일본 내의 정치과정에서 조선철도를 어떻게 다루고 있는 지를 분석하여 일본과 조선의 정책과 철도정책의 실상을 당시 일본국회의 회의록 등을 통해 살펴보고자 한다. 이러한 연구를 통해 일본의 만철에 대한 정책과 조선철도의 성격을 좀 더 분명히 할 수 있을 것이다. 또한 하라다가 주장한 일본국유철도·만철·조선철도의 연결성을 본 사례를 통해 검증할 수 있고, 정재정이 설명한 선만일체론 검증도 가능할 것이다. 특히 본 논문에서는 추가적으로 발굴된 자료와 일본·조선·만주의 철도제도 비교를 통해 이의 연관성을 함께 설명해 보고자 하였다.

2. 길회선 건설

2.1 추진 개요¹⁾

만주의 길림과 조선의 회령을 연결하는 길회선은 1933년 5월 15일 완성되었다. 길회선이 건설되는 경위를 보면, 당시 길회 노선

1) 芳井研一(2000), 『環日本海地域社會の姿容: 「間島」・「滿蒙」・「裏日本」』, 青木書店, pp.88-111를 정리하였다.

의 일부로 건설된 길장철도의 연결을 위해 1926년 길림~돈화 간의 길돈철도가 착공되었다. 돈화~도문 간의 돈도철도가 완성되면 전선이 개통되는 것이다. 그 후 길돈철도를 연장하는가 아니면 천도경편철도를 연장하는가의 문제에 봉착하였다. 길회선 연결에 있어 중요한 것이 천도철도이다. 천도경편철도는 두만강의 개산둔과 연길을 연결하는 111.2km의 762mm 협궤철도이다. 이 선도 길회철도의 일부이지만 중국 측 특히 연길주민의 반대로 오랫동안 건설이 늦어졌다. 1921년 8월 중국과 일본의 합작에 의한 천도경편철도공사가 개산둔에서 노두구까지 경편철도로 기공되어 1923년 11월부터 영업을 개시하였으며 구간은 두만강에서 천보산에 이르는 전장 69km였다. 노선의 건설비는 약 900만엔에 달하였고, 자금은 일본의 대장성과 동양척식회사에 의해 조달되었다. 그 후 만철, 대장성, 동양척식회사가 합동으로 자본금 1,000만엔 이상으로 해서 운영하였다. 또한 조선내의 회령에서 상삼봉에 이르는 단선 25km는 이미 1918년에 완공되었다. 1931년 만주사변 이후 돈도철도 건설은 1932년 5월 착공하여 1933년 4월에 준공하였다. 이에 만주국정부는 자국의 교통망 정비를 위해 1933년 2월 약 600만엔에 매수하여 이를 표준궤로 개축하여 이름을 조개선(경도 남회랑선)이라고 명명했다. 길회선의 연장선에서 두 선이 경쟁관계에 있었는데, 길돈철도의 연장선이면 만철이 건설주체가 되고, 천도철도의 연장선이 되면 천도경편철도주식회사가 주체가 되는 것이다. 연장문제에 있어 1926년 2월 천도경편철도가 연장안을 제출하여 외무성의 승인을 얻었으며 10월에 조선총독부철도국에 의해 길돈철도연장안이 제안되었다. 이 문제에 대해 만철은 다른 노선 건설에 영향을 미칠 것 등을 고려해서 천도경편철도의 연장안에 찬성하였다. 그러나 천도경편철도의 적자문제가 부상하자 외무성이 방침을 바꾸어 1927년에 길돈철도연장안 채택을 결정하였다. 만철도 이에 동조하였고 중국 측 책임자인 장작림도 이를 지지했기 때문에 길돈철도연장안에 동의하였다. 노선 문제에 대해서 만철은 몇 차례의 조사를 실시하여 1926년 북쪽 노선을 결정하였다. 그러나 외무성은 남쪽을 연결하는 노선도 포기하지 않고 경영개선의 목적도 함께 이룰 수 있는 천도경편철도 표준궤 개축안을 주장하였지만 크게 주목받지 못했다.

그 후 각의의 결정에 의해 천도경편철도는 만철의 자회사가 되었고, 북쪽 노선인 돈화~도문 간의 철도건설이 추진되었으나 1928년부터 수년간 반대가 있어 공사가 진전되지 못하였다. 1931년 만주사변이 발생하고 1932년 3월 1일 만주국이 건국되면서 같은 해 5월에 각의에서 길회선의 철도문제는 길돈철도 연장선으로 결정되고, 연장공사가 개시되어 1933년 5월 15일에 개통되었다. 간략하게 요약해 보면, 초기에는 길회선 부설에서 천도철도는 일본 외무성과 만철이, 길돈철도는 조선철도가 부설을 주장하였다. 후에는 길돈철도에 대해 만철도 동의하였고 일본 각의에서 길돈철도노선을 최종 결정하였다. 조선철도국장 오무라 다쿠이치는 조선철도가 회령에 접속하는 것보다 도문으로 우회하여 남양에서 만나는 것이 유리하다고 주장하였고 이를 관철시켰다[16].

2.2 길회선 부설 추진의 역사²⁾

길회선 부설 추진의 역사는 1907년 4월 북경에서 조인된 신봉·길장 철도차관조약까지 거슬러 올라간다. 이 조약은 주청 일본 공사 하야시 곤스케(林權助)와 중국 측 사이에 맺어진 조약이다. 본 조약의 3조2항을 보면 “요하 동쪽에 신봉철도와 길장철도의 재산과 수입을 가지고 차관을 담보하고 길장철도를 연장하거나 지선을 건설할 경우 청국정부에 의해 건설하고, 만약 자본금이 부족할 경우에는 만철회사로부터 차입한다.”라고 하였다. 여기에서 연장선은 바로 길회선을 의미한다. 1908년 일본과 중국정부 간에 후속조치가 체결되어 일본은 길장철도를 연길청 남방으로 연장해서 조선 회령철도와 연결하고, 이 철도 건설을 위해 만철로부터 건축자금의 일부를 빌리는 것 등을 건의했다. 일본이 정식으로 길회철도 건설을 요구하기 시작했지만 중국 측은 계속 거절하였다. 1909년 일본은 만주현안문제를 해결하기 위해 간도협약을 체결한다. 여기에서 길회철도 부설 요구가 정식으로 제기되었다. 간도협약 제6조에서는 길장철도연결선을 한국철도와 연결한다고 정하였다. “중국정부는 장래 길장철도를 연장해서 연길경계에서 한국의 회령철도와 연결한다. 이에 대한 일체의 방법은 길장철도와 동일하게 하고 개통의 시기에 있어서는 중국정부의 형편에 따라 다시 일본정부와 상의한다.” 이상으로 길회철도 부설 요구는 정식으로 조약에 나타나기 시작하였다.

그 후 1917년 중국정부 조여립과 일본흥업은행 대표는 길회철도차관예비계약 14조를 체결하였는데, 주요한 내용을 보면 다음과 같다. 첫째, 본 예비계약의 성립에 있어 1천만엔을 중국정부에 대부해 준다. 다만 연리 7.5%로 하고 중국정부는 국고채권을 발행해서 이를 나누어서 상환한다. 둘째, 본 예비계약 성립 6개월 이내에 본 예비계약을 기초로 차관정식조약을 체결하고 공사를 착공한다. 셋째, 중국정부에 의해 속히 전 노선의 건설비와 기타 일체의 비용을 정한 은행과 협의하고 협정의 금액으로 은행에서 중화민국정부 5% 공채를 발행한다. 넷째, 공채기한은 40년으로 하고 1922년부터 연할부로 상환한다. 다섯째, 본 철도에 속한 현재와 장래의 일체의 재산을 담보로 하고 해당은행의 승인을 얻지 않으면 담보를 타인에게 제공할 수 없다. 여섯째, 본 예비계약에 있어 미규정의 조항은 장래에 정한다 등이다. 1917년 6월 17일 중국정부와 일본은행단(흥업은행, 대만은행과 조선은행)이 조인하였다.

1918년, 쌍방은 정식조약 체결을 위한 협의에 들어가 일본은 간도협약 제6조에 근거해 길회철도에 있어서 일체의 방법과 길장철도에 대한 논리를 주장하고 회계 운전 주입과 기사는 일본인을 초빙하는 것을 요구하였지만, 당시 5.4운동으로 중국국민의 반일감

2) 芳井研一(2000), 전계서 pp.191-215를 정리하였음.

정이 높아져 조인할 수가 없었다. 일본은 여러 가지 노력을 기울였지만 번번이 중국의 반대에 부딪히자 초기의 방침을 변경하였는데, 소규모 공사로 시작하여 단계적으로 사업을 확대하는 정책을 채택하여 실행에 착수했다. 이러한 목적 달성을 위해 길회철도의 양단으로부터 공사를 개시하였으며, 하나는 천도철도이고 다른 하나는 길돈철도이다. 천도철도는 길림의 천보산에서부터 노두구, 용정현을 거쳐 두만강의 삼삼봉에 연결되는 철도로, 조선 북단의 회령~청진 간의 철도와 연결되고 길회철도의 말단의 일부에 해당한다.

길회철도는 1917년 중국과 일본은행간 간에 체결한 협정에 의해 부설이 추진되었지만, 중국정부에서 여러 가지 구실로 이를 늦추었다. 만철은 1931년 말 길림성 정부와 교섭한 결과 본 철도를 건설하기로 하고 1931년 12월 실측, 1932년 5월에 착공하여 1933년 2월에 만주국정부와 정식계약을 조인하였다. 추진과정에서 왕덕림 군대로부터 피습을 당하여 일시적으로 측량이 중단되었으나, 그 후 다시 측량이 진행된 후 전 구간을 8개로 나누어 착공하였다. 1933년 4월 18일 완공되었고, 1933년 8월 31일 만주국 정부에 인계되었다. 이 철도는 나진항의 완성과 함께 일본과 만주 교통경제상 큰 영향을 미치는 간선이 되었으며, 매수면적은 25,511,000 평방미터이다. 한편 길돈철도의 경우 길림~돈화 간 약 130km이며 건설비는 2,400만엔으로 만철이 건설하였다. 조선 북부와 만주를 잇는 철도가 주요 현안이 된 1908년 이래 길회선 부설을 갈망하던 일본에게 만주사변은 길회선 문제를 해결하는 돌파구가 되었던 것이다[17].

만철은 길회선의 건설이 실현되면 중단항을 어디로 하고 어떤 노선으로 해야 하는지가 주요한 현안이 될 것으로 예상하고, 1932년 2월 현지조사반을 조직하여 조선 북부의 항만을 조사하였다. 조사결과 청진, 웅기, 나진 중에서 넓고 파고를 잘 견딜 수 있는 나진항이 중단항으로서 적절하다고 판단하고, 연락하는 철도는 돈화로부터 조양천~연길도문을 거쳐 남양으로, 남양에서는 조선의 도문선을 거쳐 웅기 또는 나진으로 연결하는 간선(이른바 북회랑선)을 만드는 것으로 결론 내렸다.

만철은 돈화~도문 간의 소위 북회랑선에 대해서 만주사변 직후 이미 실측을 개시해 이미 설계를 완료했으며, 만주국과의 협정에 따라 1932년 5월 공사에 착공해 1933년 4월 궤도부설을 끝내고 1933년 9월 1일 일본과 만주 간의 최단거리 교통로로 영업을 개시했다. 이와 동시에 신경~도문 간의 철도는 경도선으로 개칭되었다. 여러 가지 과정을 거쳐 경도선은 1933년 10월 15일부터 두만강철교를 건너 조선의 도문선과 접속해 길회선문제는 해결되었다. 일본이 길회선 부설을 계속적으로 추진한 이유는 일본과 만주를 연결하는 교통로를 확보하기 위해서였다. 이 교통로를 통해 대륙과 일본의 항만과 철도로 연결되고 동해는 일본의 호수가 되는 것이다. 이 길회선은 일본입장에서는 군사적, 경제적으로 매우 중요한 노선으로 1909년 간도협약에서부터 정식으로 추진된 역사를 가지고 있다.

3. 「조선철도12년계획」과 북선철도 위탁운영 과정

3.1 「조선철도12년계획」

만철은 1917년 7월부터 1925년 3월말까지 조선총독부 관리하의 철도를 위탁경영하였다. 그 후 1933년 10월부터 다시 조선총독부 관리하의 북선철도와 부대업무 일체를 수탁하였다. 1925년 조선철도 운영권이 조선총독부에 환원된 후에 입안된 것이 「조선철도12년계획」이다. 내용을 보면 총 3억 2천만엔을 투자하여 1927년 이후 12년간 5개 노선에 걸쳐 총 1,384km의 신선을 부설하고, 5개 노선 336km의 사설철도를 매수하고, 이에 수반하는 시설과 차량을 증설한다는 것이 주 내용이다. 신선으로 계획된 노선은 도문선(웅기~동관진, 156km), 해산선(길주~해산진, 142km), 만포선(순천~만포진, 286km), 동해선(원산~포항, 울산~부산, 549km), 경전선(진주~전주, 원촌~담양, 90km)으로 총 1,384km이다. 사설철도 매수선은 조선철도회사 소속 경남선(마산~진주, 70km), 전남선(송정리~담양, 37km), 경동선(대구~학산, 서약~울산, 148km), 전북철도회사선(이리~전주, 25km), 도문철도회사선(회령~동관진, 58km) 등이다. 이 선 중 대륙철도와 연계를 염두에 둔 선은 도문선, 만포선, 해산선이며 동해선도 연계를 통해 넓은 의미에 포함된다고 하겠다.

이 계획에 의해 신설된 노선은 다음과 같으며 이러한 선들은 후에 만철에 위탁된 노선으로 다음과 같다. 첫째로 함경선 중 청진~회령이다. 이 선은 1905년 러일전쟁 당시 일본 육군이 군수물자 수송을 위해 급하게 경편철도로 건설하였다. 이 경편철도는 1907년 4월 이후 민간에 경영이 이관되고 1916년 6월까지 북선 유일의 운수교통기관으로 이용되었다. 일제는 통감부시대로부터 원산~회령 간 함경선을 산업·국방상 중요한 선으로 계획하고 측량했으며, 1913년 10월 원산~청진 구간부터 착공하여 1916년 11월에는 청진~회령 간을 먼저 개통하고 1928년 9월에 전선을 표준궤로 개축하여 개통하였다. 두 번째로 도문선이다. 이 선은 도문서부선(회령~동관진)과 도문동부선(동관진~웅기)으로 나뉜다. 도문서부선은 처음에는 남만주 태흥합명회사가 건설한 경편철도로 1920년 3월에 착공하여 1923년 11월에 개통하였다. 1920년 3월 도문철도주식회사로 경영이 넘어갔지만 1929년 4월 조선총독부에 매수되어 1931년 5월부터 전선이 표준궤로 개량되었고 1933년 8월 도문동부선이 개통되었다. 도문동부선은 조선 최북단 웅기를 기점으로 두

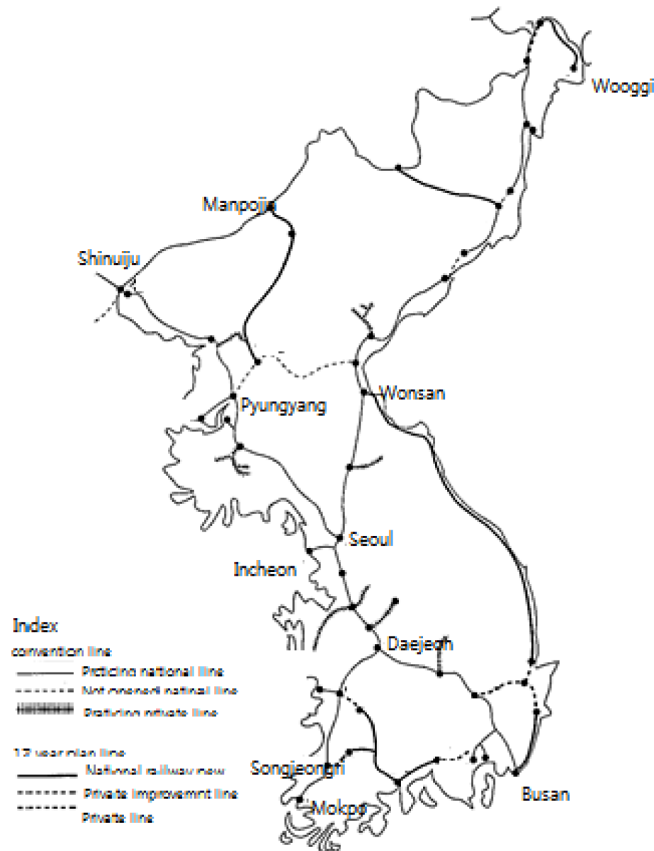


Fig. 1. Line map in 12-year plan of Chosun railway(1927, August).

Source: J.J. Chung(1999), Japan emperor aggression and Korean railroad, Seoul national university press, pp.152.

만강으로 올라가 동관진에서 도문서부선과 접속하여 도중 남양에서 두만강국제철도에 의해 만철 경도선(신경~도문)과 접속하며, 1927년 9월에 기공하여 1933년 8월에 개통하였다. 세 번째로 회령~계림 선으로 이 선은 계림~신계림 지방의 석탄을 반출하기 위해 건설되었는데 회령~계림 간은 1928년 8월, 계림~신계림 간은 1933년 12월에 개통하였다. 네 번째는 올라선으로 만주국경과 나진항을 연결하는 주요노선으로 국책으로 추진되었으며, 만철에서 추진한 사철노선이다. 1932년 8월 부설면허를 받고 1933년 4월에 착공하여 1935년 10월에 준공하고, 같은 해 11월 1일에 영업을 개시하였다.

이러한 「조선철도12년계획」 신설선의 가치는 도문선은 북선의 주요항구인 웅기를 기점으로 두만강변을 따라 북서로 나아가 아오지, 경원, 훈용, 온성을 거쳐서 도문철도의 종단역인 동관진에 이르는 국경철도로 간도, 훈춘 및 노령 등 조선, 중국, 러시아³⁾ 3국의 접경지역을 잇는 군사적, 정치적으로 중요한 노선이라는 것이다. 경제적인 측면에서 이 일대에는 2억톤 이상의 석탄자원과 3억 척제(뭍음)로 예상되는 목재가 축적되어 있으며, 기타 농원자원도 풍부하여 만주의 길림과 회령을 잇는 길회선과 연결하는 것을 염두에 두었다.[18] 해산선은 함경도 길주에서 함경남북도 경계를 지나 압록강변 해산에 이르는 노선으로, 두만강과 압록강을 기점으로 균우리, 신흥, 희천, 무평, 강계를 지나 압록강 연안의 만포진에 이르는 선으로 도문선, 해산선과 함께 국방, 경제선이다. 동해선은 원산~부산을 잇는 선으로 함경선이 연결되어 동해의 종관선을 이룬다. 경전선은 목포항과 부산항을 연결하는 목적이 있었다. 신설되는 노선의 성격을 보면 국경선이 3개이며, 동해선도 함경선과 연계되어 국경과 연결되고 있다. 사철매수 예정의 도문철도회사선(회령~동관진)도 국경과 연결되는 노선이다. 노선의 성격을 종합해 보면 대륙연결과 산업선의 성격이 분명해진다고 하겠다.

「조선철도12년계획」은 1926년 51회 제국의회에서 부결되었지만 1927년 3월에 제52회 제국의회에서 가결되었다. 당시 일왕이 죽고 제52회 제국의회에서 공황이 선포되었다. 그 과정을 보면 1920년 불황의 여파로 철도건설이 매우 부진하였으며, 1923년 관동대지진도 영향을 미쳤다. 이에 철도건설을 위한 흐름이 생겼는데, 1921년 10월 경성에서 개최된 산업조사회에서는 조선의 산업발전을 위해서 철도건설이 필요하다는 것을 발표하였고, 이어서 제국철도협회는 1924년에 「조선철도망조사위원회」를 설치하였다.

3) 1922년 12월부터 러시아는 소련으로 변경되어 위탁운영 시작시에는 러시아이며, 위탁환원시에는 소련이지만 논문의 통일성을 위하여 러시아로 표기함.

이 위원회를 통해 약 1년이 넘는 기간을 통해 조사 후 안건을 작성하였다. 이 안건은 1925년 2월에 '조선철도에 있어서 철도보급 촉진을 위한 건의'라는 이름으로 내각총리대신, 각 관계장관, 참모총장, 조선총독에게 제출되었다. 이것이 원동력이 되어서 1925년 3월 15일 제51회 제국의회 중의원에 중의원 수십 명이 제출자가 되어 '조선에서의 철도보급 촉진에 관한 건의안'을 제출하였고 3월 23일에 귀족원에 의원 여러 명이 제출자가 되어 안건이 제출되었다. 귀족원에서는 만장일치로 가결되었으나 중의원에서는 격렬한 논쟁 끝에 부결되었다. 중의원에서는 부결되었지만 160명의 찬동을 얻었다. 한편 조선철도협회는 제국철도협회의 활동개시에 전후하여 협회 내에 위원회를 설치하고, 조선상업회의 소연합회가 조선의 산업개발을 위하여 벌인 철도 부설운동에 대해 협력하여 추진하였다. 1925년 1월말에 양측대표는 일본에 가서 협력을 구하고 정부간부를 방문하여 성과를 거두었다. 1925년 4월에 경성상업회의소에서 철도망 보급을 위한 간담회를 개최하였고, 관계자 70여명을 모아서 「조선철도망속성기성회」를 창립하였다. 도쿄에 본부를 차리고 조선을 지부로 하였다. 창립에는 우여곡절이 많았으며 제52회 제국의회에 안건 제출을 시도하였다. 1925년 11월 각종 장애를 물리치고 각료회의의 승인을 받았으며 1926년 3월 귀족원과 중의원을 통과하였다. 당시에 많은 논의들이 있었는데 당시 중의원 회의록을 보면 반대의견으로는 매수금액과 보조금액이 과다하다는 것과 경제성이 없는 철도노선이라는 것이었다. 그러나 당시 정권이 정우회에서 헌정회로 넘어가면서 헌정회는 조선내의 철도망 확충, 정우회의 경우 길회선을 통한 대륙철도와의 연결이 중요한 의견을 제시하였다. 또한 대륙의 철도와 웅기, 청진, 원산을 통하여 일본의 니가타, 쓰루가 등과 연결해야 한다는 주장이 많았다. 이러한 논의를 통해 제52회 제국회의에서 「조선철도12년계획」은 대륙과 연결하는 도문선을 2년 조기 건설하는 것을 포함하여 승인하였다.[19] 여기에 대해 조선총독부의 유야사 정무총감과 오무라 철도국장은 이 선이 산업진흥에 꼭 필요한 선이고 만철의 길림과도 연결된다는 것을 강조하면서 통과를 주장하였다[20]. 당시의 일본 내의 정치과정을 보면 「조선철도12년계획」의 성격이 분명해진다. 1925년 제51회 제국회의에서는 당시 여당인 헌정회의 공채를 발행하지 않는 이른바 비공채주의였기 때문에 공채로 추진되는 조선철도망 확충계획인 「조선철도12년계획」은 부결되었다. 그러나 1926년 제52회 제국회의에서는 여당인 헌정회와 야당인 정우회 모두 「조선철도12년계획」노선의 대륙과의 연결을 강조하면서 승인하였다. 당시 의원들의 주장을 보면 도문선의 교량건설과 길회선의 완성과 이를 연결하는 것이 중요하며 이를 조기에 추진하는 것 등의 의견을 내놓았다.⁴⁾ 이러한 선이 바로 도문선, 만포선, 혜산선으로 후에 도문선은 길회선으로 연결된다. 이러한 통과 과정을 통해 「조선철도12년계획」은 조선내의 철도망 부설의 성격과 함께 대륙과의 연결이라는 측면이 강조되면서 승인되어 그 성격이 분명하다고 하겠다.

3.2 만철의 북선철도 위탁운영

「조선철도12년계획」과 관련해서 중요한 쟁점 중의 하나는 길회선과의 연결이다. 위에서 언급한 것처럼 철도부설에서 도문선의 경우 길회선과의 연결을 염두에 두었는데, 본 계획의 통과 이전에 이미 이러한 논의가 진행되었다. 1924년 8월 22일 일본의 내각결정의 방침(신만몽 4선 철도에 관한 지령)에서 길회선 건설을 결정하였다[21]. 1927년 6월 27일의 동방회의에서도 이를 확인하였고, 7월 9일 다나카 외상은 만철의 길회선 건설을 분명히 하였다. 그 후 이러한 논의는 구체화되어서 길회선이 완성되었다. 「조선철도12년계획」의 건설선도 일본 중의원의 논의에서 확인되었듯이 만철과의 연결을 염두에 둔 것으로, 조선철도와 길회선 연결을 통한 대륙과 일본 연결계획이라고 할 수 있다. 북선 3항과 관련해서 나진항 구축에 대한 군부의 강한 요구가 있었고[22], 이 결과 1935년 10월 1일 나진과 웅기를 연결하는 웅라선이 개통되었다. 나진항은 1935년 11월 1일부터 영업을 개시하였으며, 이 또한 「조선철도12년계획」과 연계된 사업이었다. 만철은 1933년 5월 조선총독부와의 협정으로 일부 조선철도에 대해 위탁운영을 결정하고 북선철도 위탁에 관한 정식조약에 관한 협의를 개시해 1933년 9월 중순 칙식국에 인가를 신청하였다. 이에 1933년 9월 28일 칙령 제258호가 공포되어 조선총독부는 그 관리에 속하는 철도의 일부 업무를 만철에 위탁하고 9월 30일에 칙식대신으로부터 인가를 받아 만철과 조선총독부는 위탁계약을 맺었으며, 이를 토대로 1933년 10월 1일부터 업무를 개시하였다. 여기에도 역시 일본군부가 미국이나 소련과의 전쟁에 대비하여 철도에 의한 군사적 수송체계를 강화하려는 의도가 있었다[23].

1935년 11월 개통한 웅라선과 동시에 영업을 개시한 나진항과 1936년 6월 조선총독부로부터 임대한 청진, 웅기항도 위탁경영을 시작하였다. 만철은 수탁철도에 대한 영업세에 대해서는 1934년 6월 제령 제17호에 의해, 조선철도에서 영업상 사용하는 토지와 가옥·건물과 위탁업무에서 발생한 소득 혹은 수입으로 발생하는 지방세는 1936년 3월 부령 제16호에 의해 면제하도록 하였다[24].

만철이 위탁경영한 북선철도는 함경북선 중 수성~회령, 청진선(수성~청진), 회령탄광선(회령~신학림), 도문선(웅기~회령)으로, 모두 328.5km(그 후 변경되어서 329.2km)에 이르렀다. 만철은 북선철도의 경영을 위해서 청진에 '북선철도관리국'(1936년 10월 북선철도사무소로 개칭하여 나진으로 이전했다)을 마련하여 업무를 개시하고, 1935년 11월 사설철도로 웅라선(웅기~나진)을 건설, 개통하였다. 또한 별도로 공사 중이었던 나진항 부두의 일부가 준공되어 1935년 11월부터 항만 업무를 개시함으로써 여기에 더해 호수항을 진행시키고, 또한 1936년 6월 동북 만주 일대 화물을 일본으로 반출하기 위해서 조선총독부로부터 청진과 웅기 2개 항구를 더

4) 『第52回帝國議會衆議院議事錄』, 1927. 1. 29.을 참조함.

임대받아 나진과 함께 관리 경영하게 되었다.

만철의 조선북부 철도 위탁운영은 일본과 조선, 만주 구간의 일대 교통노선의 요충지를 굳건하게 하는 것을 의미하며, 조선 및 만주의 각 철도 및 동해 항로를 통한 일본 철도와의 연락운송을 위해서도 중요하기 때문에 위탁계약 내용에는 조선 내외의 교통편리 증진 및 조선의 지방개발을 위해서 최선의 노력을 기울인다는 취지가 포함되어 있었다.

나진항이 세상에 알려진 것은 러일전쟁 전이었다. 당시 영국군함이 정박한 사실이 있으며, 러일전쟁 당시엔 일본군이 발틱 함대와 전투를 위해 2일 동안 정박하였고, 1917년엔 일본군함이 3개월간 정박했다. 그 후 1932년 만주국 출현과 동시에 만주국 철도와 북선철도를 직통하였다. 이와 함께 나진항은 만주국의 문호로 지정되었으며, 이에 따라 만철은 1933년 나진항을 건설하기 시작하여 1935년 10월 일부가 준공되었고, 1936년 11월 1일부터 영업을 개시했다. 청진항은 1908년 4월 1일, 웅기항은 1921년 6월 1일 개항됨에 따라 교통의 요충으로 무역액이 매년 증가하였다. 조선총독부는 청진항에 약 700만엔, 웅기항에 약 270만엔을 투입하여 항만을 개축하였다. 이 두 항이 북선철도 위탁운영 당시부터의 방침에 따라 1936년 6월 1일부터 만철에 위탁되었다.

만철 위탁철도와 항만에 대한 계약내용은 다음과 같다. 첫째, 조선총독부는 조선국유철도 함경선 중 수성~회령 간, 청진선, 회령~탄광선, 도문선의 업무와 경영일체를 만철에 위탁한다. 둘째, 만철은 위탁경영에 있어 조선 내외의 교통상 편리증진과 조선지방에서의 산업개발을 위해 최선의 노력을 다한다. 셋째, 위탁철도에 관한 건설 개량 공사에서 기정 예산에 의해서 시행중인 것 및 계획을 결정한 것은 총독부의 실행의 필요에 의해서 만철에 위탁할 수 있다. 넷째, 향후 위탁철도 개량 및 지선 건설이 필요할 때 총독부는 그 경영을 만철에 위탁한다. 다섯째, 보완 공사는 만철의 부담으로 시행하고, 그 재산은 총독부에 귀속되며, 보완비의 범위 및 연역은 별도로 협정한다. 여섯째, 천재지변 기타 불가항력에 의한 재해 응급 및 복구에 관해서는 별도로 협정한다. 일곱째, 만철은 위탁철도에 관하여 위탁기간 내에 별도로 협정하는 금액을 총독부에 납부한다. 마지막으로, 철도의 위탁기간은 1934년 10월 1일부터 만 20년으로 하고, 기간 만료 1년 전까지 쌍방으로부터 어떤 반대 의사 표시를 하지 않을 때에는 20년간 더 계속되는 것으로 한다.

조선총독부에 대한 납부금의 비율은 위 계약의 부속협정에서 1935년도에는 매년 위탁철도 투자액의 4%로 협정되었는데, 1936년도 이후 분은 동 선의 영업수지 관계상 2.2%로 하기로 개정되었다. 위탁을 통해 1933년 10월 1,528명이 조선철도국으로부터 만철 직원이 인계되었다.

만철의 북선철도위탁은 「조선철도12년계획」의 추진과정에서 조선내의 철도망과 만철을 연결하는 것을 주요한 내용으로 담았다는 것을 통해 어느 정도 예견된 것이라고 할 수 있다. 1931년 만주사변과 1932년 만주국 건국에 의해 동아시아정세는 급변하게 되었고, 일본의 대륙정책을 통해 길회철도부설과 함께 북선철도도 만철로 위탁되는 길을 걷게 된다. 본 장에서 확인할 수 있듯이 동해의 일본호수화 전략은 조선철도와 만철을 연결하는 노선인 길회선을 부설하고 이를 만철에서 철도와 항만을 함께 운영하는 일련의 일본의 대륙정책의 추진선상에서 이루어진 것을 알 수 있다.

4. 길회선 부설과 북선철도 위탁과정 분석

길회선 부설 이유는 대륙에서 러시아와의 대립에서 일본이 우위를 점할 수 있도록 하고, 철도부설을 통한 자원개발과 만주개척, 교역확대와 국방상의 이유 등에서 추진되었다[25]. 위에서 언급한 것처럼 일찍이 길회철도 부설은 여러 방면에서 논의되었다[26]. 만철이 발행한 역사자료를 통해서 보면 길회선은 1908년 이래로 주요한 국책추진사업이었으며 1931년 만주사변이후 급속하게 추진되어 일본정부인 척식국의 명령에 의해 1932년 현지조사를 통해 길회선의 노선과 나진 등 조선의 3개항만의 연결이 결정되고 만철이 이를 추진하여 이를 위탁운영하게 되었다고 진술하고 있다[27]. 당시 만철은 1932년 만주국 설립이후 1933년 2월 만주 국유철도를 위탁 운영하였고 1935년에는 만주국이 러시아로부터 매입한 동청철도도 위탁 운영하여 만주 전체의 철도를 운영하게 된다.

길회선 건설과 북선철도 위탁의 일련의 과정은 첫째 대륙정책과 일본내지연장주의에서 추진되었다. 먼저 내지연장주의 입장에서

Table 1. Characteristics of Chosun, Hokkaido and Manchuria railway.

Region	Chosun Railway	Hokkaido Railway	Manchuria Railway
Characteristics as the transportation network	North Korea three port and the Pacific connectivity	Connect America and Russia	Traffic artery around the world network
A harbor and railway one management	Implemented such as Rajin port	Implemented by Railroads into national law	Assembly management by manchuria railway Co.
Characteristic of the railway	Linkage of the continent rail	Pioneer Railway	Colonial pioneer railway

보면 고바야시는 하라 내각과 정우회의 정책을 조선인의 「동화」를 통한 「내지화」라고 설명하면서 총독무관제의 폐지 등으로 설명하고 있다. 만주의 경우 내지주의는 일본정부의 역할을 강화하고 도독부의 축소와 만철의 역할을 축소하는 것이다. 이는 그 동안 일본의 대륙정책을 주도한 고토 신페이의 잔재를 없애는 것이었다. 이러한 시도는 아마모토 내각에서 추진되었는데, 1913년과 1914년에 걸쳐 만철의 총재와 부총재를 경질하면서 이를 실천하였다. 그런데 부총재로 취임한 이토 다이하치(伊藤大八)는 정우회 출신으로, 정우회가 식민지에 진출하는 계기가 되었다[28]. 1919년 하라 수상과 사이토 총독의 내지연장주의는 데라우치 총독의 특수지역론 즉 조선을 개발하여 만주로의 병참기지로 만들려는 즉 일본으로부터 독립하는 육군의 조선왕국 계획에 정면으로 반대하는 것이었다[29]. 이러한 논의는 길회선의 조기건설과 이에 대한 반대의견으로 표출되었다. 당시 조선총독부도 길회선의 건설에 적극적이지 않았다.

내지연장주의와 대립을 이루는 적극적인 대륙정책 중심에는 데라우치, 고토 신페이 등이 있었으며, 하라 내각과 정우회 등은 동화적(同化的) 식민지주의를 표방하였다. 대륙정책의 시각에서 보면, 오무라 다쿠이치는 그의 1944년에 발간한 자서전 중 「대륙국책과 철도」라는 장에서 일본과 만주 간 바다와 육지를 이어주는 것을 일본의 국방상 중요한 것으로 설명하면서 이를 위해 만주의 신경으로부터 해운으로 직접 연결하는 것인데 조선은 이미 8년에 걸쳐 이를 완성했다고 주장하면서, 주요 항만과 철도로 나진, 원산 등의 항만과 이를 연결하는 철도를 완성했다고 설명하고 있다[30]. 이러한 철도는 바로 「조선철도12년계획」에서 추진된 것들이다. 만철총재를 역임하고 당시 제2차 하라 내각에서 체신부장관과 철도원총재를 겸임한 고토 신페이와의 관계를 설명하면서 그가 홋카이도를 방문했을 당시 홋카이도의 항만과 철도를 일체로 경영하는 것을 건의하였고, 고토는 당시 만주의 경험을 살려 이를 추진해 주었다고 서술하고 있다. 이는 후에 나진항 등이 만철에 위탁되는 흐름으로 연결되었다. 또한 이 책에서 일왕의 훈시를 언급하면서 만주철도는 세계 교통간선의 하나이며, 홋카이도를 미국과 러시아를 연결하는 중요한 지역으로 언급하고 있다[31].

이러한 논의의 배경에는 조선의 철도를 어떻게 볼 것이냐는 것과 매우 관련이 있는데, 당시 일본의 식민지경영에서 만철과 홋카이도 철도는 지역의 새로운 개척 수단으로서 개척철도의 특성이 강조되었고, 조선의 철도는 대륙과의 연결이 강조되는 대륙연계철도로서의 성격이 강조되었다고 할 수 있다. 특히 북선철도 위탁과 함께 일본과의 철도와 항만연계가 강조되었다. 이러한 조선철도의 대륙 연계적 성격은 1917년에서 1925년 조선철도의 만철위탁에서도 증명되고 있다.

길회선 부설을 보다 구체적으로 보면 첫째로 대륙과의 연결을 통하여 이른바 선만 일체적 경영을 염두에 두었다.

최근 새롭게 발굴된 자료인 1924년 9월 18일 회의록(아2기밀 제124호)을 보면 일본 대륙철도의 일환으로 추진된 것이 분명해진다. 이 회의록에서 회의 참가자는 외무대신 시데하라 기주로(幣原喜重郎), 대장대신 하마구치 오사치(濱口尾幸)였으며, 이들이 합의한 회의결과를 만철총재 야스히로 반이치로(安廣伴一朗) 앞으로 보낸 문서이다. 이 내용을 보면 “만몽철도 문제에 관해서는, 내각총리대신에 의해 귀 사에 지시한 대로 이번에 귀 회사와 중국 당국 간에 성립하는 만몽철도에 관한 양해는 다음과 같은 방법에 의해 추진한다.” 다음의 내용에는 길림-회령선(실제로는 길림-돈화 간)을 건설할 것과 영미 정부에 차관 참여 의사 등을 알릴 것을 명시하였다[32].

새롭게 발굴된 자료를 통해 보면 길회선의 성격이 보다 분명해진다. 1928년 9월 20일, 9월 24일, 장소는 외무성 제1회의실 「길회선 완성을 위한 협의회」에서는 구체적으로 길회선의 자금 조달문제를 협의했다. 여기에서 대장성은 1,000만엔 융자는 어렵다는 입장과 5.5%의 이자에 대한 보조도 어렵다는 입장을 내세웠다. 조선총독부 오무라 철도국장은 연간 50만엔의 지원은 어렵고 처음에는 연간 20만엔으로 출발하여 수입이 증가하면 30만엔을 지원하겠다고 하였다. 만철도 5.5%의 이자지불은 어렵고 2%의 사채지불을 주장하였다[33].

여러 번의 협의를 거쳐 제안된 내용을 보면 다음과 같다. 비용부담은 일본중국합변출자액 16,761,776엔, 만철선대금(채권) 16,667,776엔, 조선총독부 보조금 연간 550,000엔씩 15년 그리고 차입금으로 대장성으로부터 1,000만엔 이자는 4.8%, 523만엔 이자 3.0%, 동양척식주식회사로부터 180만엔 이자 3.0%, 만철로부터 270만엔 이자 5.5%이다.

이처럼 길회선은 계획적으로 추진된 일본의 국책조선이라는 것을 확인할 수 있다. 당시 일본은 간도협약에 근거해 이 지역을 세력권으로 넓히려고 했다. 1930년 당시 자료에 의하면 연길현의 경우 총 인구 193,395명 중 중국인이 35,688명, 조선인이 156,029명, 일본인이 1,420명, 기타 162명이 거주하였다. 화룡현의 경우에는 조선인이 약 36,000명, 중국인이 12,000명에 불과하였다. 일본에 의한 조선인 이주정책으로 1911년부터 1923년까지 13년 동안 이 지역의 인구증가는 Table 3과 같다. 당시의 연길주변의 인구증가율을 보면 더욱 확실한데 1911년에 중국인 49,000명에 비해 조선인은 163,000명으로 조선인이 약 3.3배나 많았고, 1922년에도 그 비율은 중국인 82,730명, 조선인 329,301명으로 3.9배로 증가하였다. 조선인의 수도 1911년에 비해 1922년에 2배 증가하였다.

또한 당시 일본은 연길로 갈 경우 대련-안봉 철도를 경유하지 말고 조선을 통해 연길로 들어가야 한다고 주장했다. 왜냐하면 대련을 통해서 안동을 경유해서 갈 경우 봉천을 통과해야 하기 때문에 중국인들의 눈에 띈다는 것이다. 이에 이를 피하여 조선을 경유해서 들어가야 한다고 서술하고 있다. 이러한 것을 볼 때 길회철도 부설은 경제적인 측면뿐만 아니라 일본의 영토와 나아가서 러시아와 시베리아에 대해 일본의 우위를 점하려는 의도를 나타낸 것이었다. 일찍이 1913년 취임한 정우회 출신 만철 이토 다이하치

Table 2. Funds receipts related to Gilhoe line (written in 1928) (Units : 1,000 yen).

Year	Chundo railway expected income	China income at China and Japan joint company	Interest costs to Chinese		China actual income	Japan actual income	Chosun governor-general's office grants	Japan actual amount	10million, 4.8% in the Treasury. 15 years repayment deferred five years	5.23million, 3% in the Treasury. 15 years repayment deferred five years	Oriental development company 1.18million, 3% 15 years repayment deferred five years	South Manchuria railway Co. 2.78million, 5.5% 15 years repayment deferred five years	Sum repayment of interest	Balance (yen)
			5million yen 10year 0%, 10year 6%	3.28million yen 10year 4%, 10year 6%										
1	289	144	0	-131	13	275	550	825	-480	-156	-54	-148	-839	-13,500
5	673	336	0	-131	205	467	550	1017	-480					+178,516
10	1105	552	0	-131	421	683	550	1233	-950					-574,418
20	1978	989	-300	-196	492	1486		1486	-950					-322,249
Total	23,120	11,560	-3,000	-3,280	5,280	17,840	8,250	26,090	-16,657	-7,355	-2,531	-4,777	-31,322	-5,232,171

Source: murakami documents, Microfilm at Keio university's contents(5A-1, 1928 year written)

Notes: total amount units are a thousand yen, balance units are yen

Table 3. Korean population growth around Yanji (Units: person).

Country year	Chinese	Korean	Sum
1911	49,000	163,000	212,000
1915	60,896	203,426	264,322
1917	72,896	253,961	326,857
1920	73,748	307,806	381,554
1921	70,698	323,806	394,504
1922	77,709	322,011	400,720
1923	82,730	329,391	412,112

Source : Kyukougai(1930), Manchuria Economic and Japanese imperialism, hakuyo-sha, pp.314.

부총재는 당시 길회선 부설을 주장하고 만철의 대련중심에 반대하였다[34].

두 번째로는 군사적 목적의 철도였다[35]. 길회선 부설에 대해서는 1925년 이전부터 길회선을 추진하는 세력이 있었고, 1931년 9월 18일 만주사변이 발발한 이후 관동군은 즉시 길회선 부설을 추진하였다[36].

또한 길회선의 중단항으로 조선총독부 철도국은 청진을, 만철은 청진과 웅기를, 해군은 나진을 주장하였다. 조선총독부 철도국은, 청진항은 상업시설이 발달해 있고 약 400만톤 이상으로 확장이 가능하며 경비 또한 많이 들지 않는다고 주장하였다. 1932년도의 해군자료에 의하면 나진을 주된 항으로 하고 청진과 웅기를 보조항으로 할 것을 주장하였다[37]. 두 가지 노선 중 첫째로 돈화~연길을 거쳐 두만강에 접속해 웅기 또는 나진에 이르는 북회랑선, 둘째는 노두구에서 용정을 거치는 천도경편철도를 개축해서 청진에 도착하는 남회랑선 중 둘째 안을 선호하였다. 만철은 군부가 북회랑선을 주장했기 때문에 남회랑선과 동시착공을 희망하였다. 이러한 조선총독부와 군부의 절충안인 척무성안이 제안되었고, 만철은 비용을 고려해 먼저 청진 다음으로 물량처리에 어려움이 있으면 웅기, 마지막으로 나진항을 확장할 것을 주장하였다. 그 후의 자료를 보면, 해군은 나진항의 토지매수를 신속하게 진행해서 1933년 초에 착공하여 4~5년 내에 완공하는 것으로 정하였다. 나진항까지의 철도선은 1933년 4월에 착공하고, 나진항의 처리규모를 1기에 300만톤, 2기에 600만톤, 3기에 900만톤으로 하도록 했다. 이러한 경위를 거쳐 척무성은 다음과 같이 결정하였다. 북회랑선과 경도철도 개량선 양선을 1932년 착공해서 1933년 중에 준공하고, 양선 모두 만철에 경영을 위탁하고, 나진항은 1933년에 착공해서 1938년에 완공한다는 것이다. 나진항 건설은 일본과 만주를 연결하는 물류적 기능뿐만 아니라 군사적인 기능이 강하였다. 실제로 나진항의 건설에 많은 비용이 들어가기 때문에 조선총독부도 우려를 표명하였다. 실제로 사이트 조선총독도 “조선에서 나

Table 4. Freight volume for 3 ports of North Korea (data in 1933)

(unit : metric ton).

Region year	Rajin & Unggi (Domun)			Cheongjin(Sangsambong)			Sum		
	Export	Import	Total	Export	Import	Total	Export	Import	Total
1933	90,000	10,000	100,000	225,000	75,000	300,000	315,000	85,000	400,000
1934	170,000	30,000	200,000	600,000	160,000	760,000	770,000	190,000	960,000
1935	160,000	40,000	200,000	630,000	170,000	800,000	790,000	210,000	1,000,000
1936	640,000	60,000	700,000	625,000	175,000	800,000	1,265,000	235,000	1,500,000
1937	1,053,000	75,000	1,128,000	620,000	180,000	800,000	1,673,000	255,000	1,928,000
1938	1,614,000	90,000	1,704,000	615,000	185,000	800,000	2,229,000	275,000	2,504,000
1939	1,710,000	105,000	1,815,000	610,000	190,000	800,000	2,320,000	295,000	2,615,000
1940	1,966,000	120,000	2,086,000	605,000	195,000	800,000	2,571,000	315,000	2,886,000

Source : Murakami document, Microfilm at Keio University's contents(18, 1933 year written)

Table 5. Volume trends of passenger and freight.

	Average operation distance(km)	Average freight distance(km)	Passenger volume (person)	Freight volume (ton)	Income of passenger and freight(1000yen)	1day, 1km average income(yen)	Remark
1910	1,050.0	1,055.8	2,024,490	902,999	4,411	11.45	
1911	1,141.0	1,140.8	2,429,687	1,080,189	5,006	11.92	
1916	1,611.0	1,662.8	5,288,811	1,927,360	8,656	14.26	
1918	1,770.4	1,773.1	9,367,023	2,650,368	17,040	26.34	Manchuria Railway consignment period
1923	1,900.6	1,904.6	16,760,483	4,305,245	30,371	43.57	
1924	1,995.4	1,997.9	17,487,874	3,855,289	2,903	39.81	
1925	2,096.2	2,098.5	18,241,062	4,366,297	30,709	40.09	
1931	2,938.3	2,937.6	19,673,704	6,025,150	35,887	33.44	12year plan conduct
1935	3,159.5	3,158.2	29,344,188	8,667,642	55,972	48.37	
1936	3,455.0	3,453.7	33,708,178	9,980,227	64,446	51.07	
1940	4,252.9	4,253.7	82,088,740	20,449,987	153,374	98.72	
1943	4,656.8	4,567.5	128,468,951	27,541,257	290,337	173.62	World war II
1944	4,991.9	4,996.9	106,372,624	31,015,290	364,739	200.73	

Source : Senkyokai(1986) 『Chosun Transportation History』 pp.599-604

진항 건설비용이 1,000만엔에서 2,000만엔이 소요되어 조선총독부로서는 예산이 부족하고, 현재 청진과 웅기가 있어 향후 만철과 협의가 필요하다.”고 하였다[38].

이 시기의 항만과 철도는 모두 군사수송에 이용하는 목적이 강하였다. 나진항도 예외가 아니었고 해군과 육군의 이러한 의도가 강하게 드러났다. 나진항은 군항으로 상정하고 이를 추진하였다. 실제로 일본 육군의 자료를 보면, 1932년 4월 만주사변에 출동한 혼성 제38사단이 신의주를 경유하여 출동하였다가 귀환 시에는 간도를 경유해서 함흥으로 귀환하였는데, 간도 쪽의 천도철도가 협궤였기 때문에 회령에서 함경선으로 환승하도록 하고 있다. 이러한 어려움을 없애기 위해서 천도철도를 개축함과 동시에 길회철도를 부설하여 군사적 필요성에 부응하도록 하였다[39].

셋째는 물류를 통해 동아시아의 중심을 의도했다. 북선철도 위탁과 북선 3항과의 연계를 염두에 둔 분석자료가 있다.

1933년 만철 철도부에서 작성한 자료를 보면 다음과 같다. 일본과 러시아의 극동아시아에서의 무역주도권을 놓고 보면, 대련과 블라디보스토크 항 그리고 만철과 동지철도의 경쟁이었다. 대련과 블라디보스토크 항의 경쟁에서 하얼빈으로부터의 거리를 보면 대

Table 6. Connection freight transport statistics (unit : ton).

Year	Departure				Go through	Arrive			
	Japan bound	Manchurian bound	Rail arrive at chosun	Ship, car		Japan bound	Manchurian bound	Rail arrive at chosun	Ship, car
1910	20,048	-	-	2,236	-	35,525	-	-	222
1911	13,333	682	-	318	-	44,408	1,626	-	418
1912	12,986	2,046	-	169	51	49,258	27,294	-	318
1913	25,104	3,358	-	1,002	5,902	59,769	42,520	-	259
1914	40,398	14,214	377	235	15,496	55,991	8,236	721	648
1915	63,851	5,885	2,215	913	19,653	56,561	12,847	3,065	714
1916	130,614	46,477	3,398	1,728	61,653	60,290	11,481	3,094	1,667
1917	179,677	45,055	5,763	2,776	70,749	78,769	37,761	3,057	1,388
1918	147,102	97,763	7,064	9,620	38,742	75,958	70,173	3,920	2,171
1919	202,682	59,708	8,248	11,789	37,867	85,633	148,476	3,416	25,013
1920	89,439	37,627	7,326	10,670	20,891	58,617	153,137	7,196	8,088
1921	40,271	25,690	20,243	21,419	29,552	59,151	181,307	28,604	1,633
1922	53,662	17,862	62,184	17,727	26,314	48,636	343,036	98,612	2,702
1923	66,291	19,331	79,521	58,733	24,250	49,328	428,167	196,597	4,236
1924	53,801	35,662	104,035	22,682	29,670	46,209	564,712	175,656	5,993
1925	49,370	32,771	138,189	9,501	48,680	54,345	523,470	268,932	9,497
1926	53,706	38,920	202,315	20,609	55,453	60,783	625,688	355,428	10,977
1927	60,037	42,255	238,764	15,554	67,081	58,255	663,779	411,681	13,590
1928	52,225	59,341	226,153	11,846	68,737	63,550	696,000	345,853	14,355
1929	45,092	73,585	214,808	12,471	52,182	63,164	721,912	317,608	17,298
1930	44,571	38,564	187,081	33,046	34,652	61,840	563,320	335,464	11,977
1931	33,076	53,175	145,418	34,527	28,590	64,821	554,762	345,072	13,409
1932	23,913	112,043	161,599	27,975	24,647	62,983	609,302	370,592	13,960
1933	23,280	179,232	212,096	22,741	33,639	90,691	561,041	554,465	13,977
1934	25,920	156,212	289,236	12,526	46,963	119,681	630,665	699,309	15,660
1935	26,689	146,669	375,739	11,332	45,045	117,015	548,690	729,209	17,755
1936	30,834	153,196	454,536	11,263	44,038	149,279	545,515	847,824	21,735
1937	113,992	604,101	475,198	23,938	67,941	127,361	541,525	983,073	19,404
1938	184,314	417,096	668,090	12,502	110,904	141,180	545,779	1,232,027	23,037

Source: Chosun Governmmnet General Railway(1940), Chosun Railways 40 years outline history, pp.571-572.

련항은 586마일, 블라디보스토크 항은 486마일로 더 가까운 거리에 있었다. 이에 운임과 거리 면에서 대련항이 불리한 위치에 있었다. 그러나 길회철도를 통해 청진 등으로 연결된다면 하얼빈에서 그 거리가 543마일이지만 대련에 비해 더 가깝고 특히 일본으로부터의 거리가 단축되는 이점이 있었다. 한편 장춘에서의 거리를 보면 396마일로 블라디보스토크보다 단축되어 물류 면에서 유리한 위치를 점할 수 있기 때문이다. 이를 좀 더 자세하게 보면, 오사카 기점에서 장춘까지를 보면 오사카 모지를 거쳐 대련 장춘까지의 거리는 1,400마일로 약 77시간이 소요되는데 비해, 오사카~쓰루가~청진~회령~장춘은 1,010마일로 56시간이 소요되어 약 20시간이 덜 소요된다[40]. 실제로 일본정부에서 만들어진 자료에 의하면 이미 1930년 초반부터 나진, 웅기, 청진을 통한 수출입 화물량이 예측되었다. 나진항이 중심이 되고 수출화물 위주로 계획되었음을 확인할 수 있다.

구체적으로는 1925년~1932년의 조선철도12년 계획의 영향으로 철도투자액과 영업거리가 증가하였다. 특히 투자액은 1927년 이후 증가가 두드러졌으며 총독부의 비중이 더 커졌다.

화물의 경우 1919년과 1937년이후 증가율이 두드러진 것은 대륙과의 수송량증가와 전쟁수행의 영향이라고 할 수 있다. 화물수송

의 경우 초기에는 농산품 위주였지만 1930년대 이후는 점차 광산품과 공산품이 주가 되었다. 구체적으로 1931년과 1940년을 비교해 보면 영업거리는 1,1316km, 여객은 4배, 화물은 3.7배나 증가하였다.

한편 대륙과의 수송의 경우를 보면 조선 내에서 출발하는 화물의 경우 1910년에서 1930년까지는 일본으로 향하는 화물이 많았으나 1930년 이후에는 만주방면이 더 많은 수송량을 보이고 있다. 도착화물의 경우 1919년 이후부터는 만주방면에서 도착한 화물이 일본보다 많았다는 것을 알 수 있다. 이것을 통해 볼 때 조선철도12년 계획과 길회선의 만철위탁 등의 정책에 의해 대륙과의 물자수송이 활발해진 것을 알 수 있다.

6. 결 론

본 연구에서는 만철이 추진하였던 길회선 부설과 「조선철도12년계획」에 의해 부설된 북선철도가 만철에 위탁되는 과정에 대하여 분석하였다. 일본의 대륙정책 추진과정에서 중요한 두 가지 사건인 길회선과 「조선철도12년계획」을 연계하여 당시의 관련된 정책을 설명해 보고자 하였으며, 이러한 연구를 통해 일본의 만철에 대한 정책과 조선철도의 성격을 좀 더 분명히 할 수 있을 것이다. 또한 기존 연구자들이 주장하고 있는 일본국유철도, 만철, 조선철도의 연결성을 본 사례를 통해 검증하였으며, 선만 일체론에 대해서도 검증하였다. 아울러 본 논문에서는 추가적으로 발굴된 자료와 내지인 일본과 조선·만주의 철도제도를 비교해 보면서 이의 연관성을 함께 설명해 보고자 하였는데, 본 연구를 통해 길회선 부설과 북선철도 만철 위탁의 연계성을 확인할 수 있었다. 길회선과 북선철도에 대한 만철의 일체적 경영에서 군사적, 경제적, 동아시아의 주도권 등을 잡고자 하는 정책의 흐름도 발견할 수 있었다.

본 연구에서 밝혀진 주요한 점들은 다음과 같다. 첫째, 길회선 부설과 그리고 「조선철도12년계획」, 만철의 북선철도 위탁경영이 연계된 정책이라는 것을 확인하였다. 대륙으로부터의 길회선 부설과 조선에서의 북선철도 건설이 장시간이었지만 연계성을 가지고 추진되었다는 것이다. 둘째, 이러한 추진에는 역시 일본의 대륙정책이 내재되어 있었다. 추진을 위한 자금도 일본의 대장성 등에서 나왔음을 확인할 수 있었다. 길회선부설을 통한 연결은 조선내의 철도를 통한 대륙연결, 대련을 통한 연결에 이은 제3의 대륙연결루트였다. 실제로 북선철도의 경우 1933년 619,844엔, 1934년 1,384,893엔, 1935년에 1,014,802엔의 적자를 기록하여 정책적 철도였음을 알 수 있다.

셋째, 「조선철도12년계획」의 추진도 이러한 대륙정책과 조선과 만주의 선만 일체론적 경영의 연장선상에 있음을 확인할 수 있었다.

또한 본 논문은 하라다의 주장인 일본의 국유철도와 만철 그리고 조선철도의 연계성을 정책적인 흐름에서 긍정하였고, 정재정의 선만일체론의 주장도 일본 내지 철도와 의 제도적 연관성으로 추가적으로 설명하였다. 또한 하야시가 주장한 대로 「조선철도12년계획」에서의 조선총독부의 독자성을 인정하지만 근본적인 흐름은 대륙철도정책의 일환이라는 것을 증명하였다.

References

- [1] I. Tetso (2012) The construction of railway and port in northern Korea by SMR.Co., *Niigata University East Asian Rim Research Center annual report*, 7.
- [2] Y. Kenichi (2000) The transformation of the ring Sea of Japan community: Majima·Manmo·Japan Sea region, Aoki press.
- [3] K. koyohumi (1997) The issue of Gilhoe line construction, *Society of Japan Colonial Study annual report*, 9.
- [4] J.J. Chung (1999) *Japan emperor aggression and Korean railroad*, Seoul national university press, pp.147-154.
- [5] 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*, Tokyo, pp.189-211.
- [6] T. Nakami-H. Matukasa-H.Kobayashi-N.Sugita etc(2006) *What was Manchurian*, Fujihara press, Japan, pp.244-246.
- [7] H. Hiroshi (1982) Chosun Railway by South Manchuria Railway consignment - one aspect of Japanese colonial rule after World War I -, *Society of Chosun History annual report*, 19. pp.151-184.
- [8] Yajimakiyo (2010) 12 national railways year plan in colony Korea, *History and Economics*, 52(2), pp. 1-18.
- [9] G.R. Kim (1987) A study on the line of Chosun Railway 12-year plan, *Master's Thesis*, Ewha womans University.
- [10] O. Tekkou (1927) 12-year plan of Chosun railway, Chosun Manchuria Railway Courier company.
- [11] D.H. Kim (2006) A study on 12-year plan of Chosun Railway, *Historical study essays*, Beppu university, pp. 41-73.
- [12] Senkokai (1986) Chosun transport history and translation edition by Korean railroad culture foundation 2013, Chosun Transport History, Book gallery, pp. 107-110.
- [13] T. Takashi (1995) Japanese colonial railroad history, Japanese economy criticism company, pp. 100-107.

- [14] E.S. Bae, B.H. Chung, Y.S. Lee (2014) A study on the Korean railway property during the South Manchuria Railway Period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 17(4), pp. 297-306.
- [15] 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. 151-162.
- [16] J.J. Chung (2007) Railway officer Omuradakuchi at General of Korea and Chosun railway connection policy, *History education*, pp. 106.
- [17] K. Koyohumi (1997) The issue of Gilhoe line construction, *Society of Japan Colonial Study annual report*, 9, pp. 32-42.
- [18] Senkokai (1986) Chosun transport history and translated edition by Korean railroad culture foundation 2013, Chosun Transport History, Book gallery, pp. 111.
- [19] Senkokai (1986) Chosun transport history and translated edition by Korean railroad culture foundation 2013, Chosun Transport History, Book gallery, pp. 108-109.
- [20] L. Bookstore (1981-1988) The imperial parliament the house of representatives, *Proceedings of the 51, 52 times*, Amending the Chosun business loan law stenographic records.
- [21] M. Giichi (2003) Murakami Documents, Microfilm at Keio University's contents(5A-1).
- [22] I. Tetso (2012) The construction of railway and port in Northern Korea by SMR.Co., *Niigata University East Asian Rim Research Center annual report*, 7, pp. 63-64.
- [23] T. Nakami-H. Matukasa-H.Kobayashi-N.Sugita etc(2006) *What was Manchurian*, Fujihara press, Japan, pp. 251-252.
- [24] South Manchuria Railways Corporation (1932) South Manchuria Railways Corporation 30 years outline history, pp. 344-348.
- [25] K. Ishimori (1927) The issue of Manchuria and Mongolia development & Rajin harbor construction, *Korea public opinion*(177), pp. 514-517.
- [26] Osaka Mainichi newspaper(1917.5.18)
- [27] South Manchuria Railways Corporation (1932) South Manchuria Railways Corporation 30 years outline history, pp. 244-245.
- [28] M. Kobayashi (1996) Japanese continent policy, *Nansyoushya*, pp. 303.
- [29] I. Hajime (1996) Korea "assimilation" idea of empire Japan of the self-portrait -1920 generation, *Nitumeikan language culture research*, 8(3), pp. 5-22.
- [30] O. Takuichi (1944) Living-inn the continent, Katsushin company, pp. 187-189.
- [31] O. Takuichi (1944) Living-inn the continent, Katsushin company, pp. 242-250.
- [32] M. Giichi (2003) Murakami documents, Microfilm at Keio University's contents(5A-1).
- [33] M. Giichi (2003) Murakami documents, Microfilm at Keio University's contents(5A-1).
- [34] T. Himeno (1932) Theory of the governor of the South Manchuria Railway Corporation, *Nishi mondai kenkyukai*, pp. 8.
- [35] I. Tetso (2012) The construction of railway and port in Northern Korea by SMR.Co., *Niigata University East Asian Rim Research Center annual report*, 7, pp. 61-62.
- [36] K. Koyohumi (1970) The issue of Gilhoe line construction, *Society of Japan Colonial Study annual report*, 9, pp. 44-45.
- [37] Murakami Documents, Microfilm at Keio University's contents(6F-4, 1932 year January 19 written by Navy).
- [38] K. Ishimori (1927) The issue of Manchuria and Mongolia development & Rajin harbor construction, *Korea public opinion*(177), pp. 517.
- [39] S. Yuichi (2006) Military transportation and the Pusan - Siberia dispatch of troops in the colony period Korea train service - Mainly on Manchurian Incident, *Yahata University, Social culture Institute bulletin*, 59, pp. 1-54.
- [40] Kyukougai (1930) Manchuria economic and Japanese imperialism, *hakuyo-sha*, pp. 279-281.

(Received 14 July 2015; Revised 16 September 2015; Accepted 23 September 2015)

Yongsang Lee : yongsang@wsu.ac.kr

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

Byunghyun Chung : bhchung@wsu.ac.kr

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

Eunsun Bae : baeunsun@korail.com

PR & Cultural Affairs Office, Korea Railroad Corp., 240 Jungangro, Dong-Gu, Daejeon 300-720, Korea