

일제 강점기 사설철도의 변화와 특징에 관한 연구

A Study of the Status and Characteristics of a Private Railway During the Japanese Colonial Period

이용상 · 정병현*

Yongsang Lee · Byunghyun Chung

Abstract This paper analyzes the under-researched field of the characteristics of the Chosun private railway, such as laws, systems, human resources, and subsidies associated with this railway, in an effort to increase our understanding of these characteristics. It was found that the private railway shared strong identity resemblance with a national project, as it served to assist the roles of the main national railway. General patterns of change of the company indicate that the private railway received increased subsidies consequent to the amendment of a related law and that it was strongly influenced by Japan's railway policies. The private railway system during the Chosun period more subsidies than those administered by Japan, and they tended to depend on fund raising for external capital. A tendency of many board members to be from the Chosun bureau was also noted. Profits in the private railway system were relatively low compared to those of the national railway such that the deficits were supplemented by the subsidies received. Based on corroborating examples, the private railway system can be said to have been an organization that had strong connections with national projects. It was especially related to regional industries according to an examination of the distribution of lines, which shows that most assisted the main railway or coincided with regions undergoing industrial development. Typically, northern areas were for resource development while southern areas were for agricultural production and/or passenger transportation. The company carried dual traits as it operated as a subsidiary enterprise for peripheral profit while also playing a role in transportation.

Keywords : Japanese colonial period, Private railway, Railway operation, Characteristics of private railway

초 록 본 연구에서는 그간의 연구를 참고하여 연구가 미진한 부분인 조선에 있는 사설철도의 법과 제도 그리고 인력, 보조금의 변화와 함께 사설철도가 가지고 있는 특징을 분석하여 일제강점기의 사설철도의 성격을 살펴보았다. 본 연구를 통해 일제강점기의 조선의 사설철도의 특징은 조선 내에서의 사설철도는 조선 내에서의 간선철도를 보조하는 역할을 하는 국책사업성격의 사설철도의 역할이 컸다는 것이다. 변화과정을 보면 관련법의 개정에 의해 보조율이 증가하였고 일본의 철도정책에 따라 좌우되는 양상을 보였다. 조선의 사설철도 특징은 일본 본토 보다 보조금이 높았으며, 외부자본의존형의 자본조달과 사철종사 임원의 경우도 조선철도국 출신이 많았다. 수익은 국유철도보다 낮아 이는 보조금으로 보전하였다. 이러한 사실을 근거로 조선내의 사설철도는 국책사업과 연관성이 깊은 철도회사였다고 볼 수 있다. 조선 내의 사철회사는 지역의 산업과 연관이 깊었다. 사설철도의 노선 분포를 보면 거의 간선을 보조하는 노선 혹은 산업개발지역과 일치하고 있다. 아울러 사설철도의 성격상 다양한 부대사업을 운영하여 일본국내의 사철의 부대사업으로 수익을 창출하고 철도운영을 해 나가는 사설철도본래의 기능도 가지고 있는 이중적인 성격의 철도라고 할 수 있다.

주요어 : 일제강점기, 사설철도, 철도운영, 사설철도의 특징

1. 서 론

우리나라 철도는 1899년 9월 18일 개통이후 1910년부터 일제에 의해 운영되었다. 당시 철도의 운영주체는 조선총독부 철도국이였으나, 1917년부터 남만주철도주식회사(이하 만철)로 변경되어 1925년까지 운영되었다. 그 후 다시 조선총독부에 환원되어 1945년 해방을 맞이하게 되었다. 한편 당시 운영방식은 국유철도와 사설철도가 있었는데 1945년 해방시점에 국유철도가 5,038.3km, 사설철도가 1,368.4km로 사설철도의 비중이 21.4%로 적지 않은 비중을 차지하고 있었다. 본 연구는 당시 철도비중

*Corresponding author. E-mail: bhchung@wsu.ac.kr.

© 2017 The Korean Society for Railway. All rights reserved.

<https://doi.org/10.7782/JKSR.2017.20.1.128>

이 높은 사설철도에 관한 연구이다.

기존 일제강점기의 조선철도에 대한 조직과 제도 등에 대한 연구는 주로 국유철도를 중심으로 분석이 시행되었다[1]. 사설철도에 대한 연구로는 도도로키가 사설철도망의 특성을 시간, 공간적인 시각에서 분석하였다. 시계열적으로 사설철도는 1910년 경편철도시대, 1920년대 전반 척식철도전성기인 제1기 사설철도 붐, 1920년대 후반인 사설철도 국유화시대 1930대 제2차 사설철도 붐 1940년대 전반의 전시체제로 구분하였다. 공간적으로는 남한 중심의 척식철도형과 북한 중심의 산업철도형으로 나누고 조선총독부의 의도가 짙게 반영된 민자 활용의 국책철도로 설명하였다. 또한 일본국내 사설철도 법제와는 유사하지만 전혀 다른 성격을 가지고 있다고 주장하였다[2].

최근에는 사설철도연구가 다양하게 진행되고 있는데 야지마 케이(矢嶋桂)는 1920년대 조선의 대표적인 사설철도인 조선철도주식회사를 통해 사설철도자본가들의 행태를 분석하였다. 그는 이 회사가 조선총독부에 재정에 유착하여 투자를 보전하고 배당을 유지하는 과정으로 설명하였다[3]. 한편 국내 학자의 연구로 박우현은 1930년대 대공황기의 사설철도의 특성에 대해서 조선총독부의 사설철도 매수계획이 실패하고 차선책으로 보조법을 개정하여 대장성과 총독부, 사설철도자본가의 갈등을 절충하고 봉합한 것으로 설명하였다. 아울러 일본과 조선총독부가 조선의 철도망을 부설하고 운영하는데 자금의 이원적인 운영이 있었다고 설명하고 있다. 공채 발행으로 일본정부가 직접 운영하는 노선은 국유철도노선으로 대륙과의 연결성에 중점을 두었고, 반면 대륙과의 연결보다는 조선 산업발전에 관계한 노선 즉 사설철도의 경우는 공채발행이 아닌 식민지의 조세수입에 의한 보조금으로 지급되었다고 분석하였다[4]. 사설철도의 노선별 연구로는 이정훈은 사설철도인 삼척철도주식회사의 설립과정과 영향력을 분석하였다. 그는 삼척철도주식회사는 조선총독부가 광업권을 가지고 민간에게 탄전을 불하하면서 이 회사가 생겨났으며 노선 부설은 조선총독부의 일방적인 결정으로 조선의 의견은 전혀 반영되지 않았다. 이 철도를 통해 목호항개발, 교육기관시설, 상하수도 등 도시 인프라 건설과 함께 이 지역의 인구가 급속하게 증가하였다[5]. 정안기는 사설철도인 경춘철도에 관한 연구에서 경춘철도주식회사의 설립배경과 조선식산은행과 조선의 자본으로 만들어진 특수한 성격을 가지고 있다고 설명하고 여객위주의 사업과 다각경영으로 대표적인 사설철도라고 규정하였다. 경춘철도의 설립은 당시 인구 70만의 경성부와 삼척공업지대를 연결하는 중부조선의 횡단선 혹은 경성부의 거주인구의 분산을 위한 교외확장선과 강원도 산업개발을 촉진하는 지역개발선의 성격을 지니고 있었다고 분석하였다[6].

본 연구에서는 그간의 연구를 참고하여 연구가 미진한 부분인 조선에 있는 사설철도의 법과 제도 그리고 종사원, 보조금의 변화를 통해 사설철도가 가지고 있는 특징을 정리하여 그 성격을 분명히 하였다.

2. 사설철도의 변화

사설철도에 대해서는 제1기 경편철도시대가 1910년대에 진행되었다. 조선총독부 철도국에서는 신타(新田留次郎)¹⁾를 해외에 파견하여 관련제도를 조사하였고 일본에서 이미 시행중인 사설철도관련제도를 참고하고 조선에서의 특징을 가미하여 관련제도를 정비하였다. 총독부는 제도적 재정적으로 측면에서 지원함으로써 일본 본국의 철도자본을 유인하였고, 1912년에 조선경편철도령이 발효되었다. 경편철도란 노선이나 차량 규격을 간편화한 철도시스템을 말하는데, 작은 자본으로도 철도경영에 적극적으로 참여할 수 있도록 일본 본국에서도 도입된 규격의 철도였다.

궤간은 일반철도의 절반정도인 762mm 협궤였으며, 지상 시설이나 차량도 노면궤도와 같은 규격이었다. 1914년부터는 총독부 예산에서 사설철도회사에 대한 보조금을 지급하였는데, 이는 노선의 건설 중 및 개통 후에도 이익을 내지 못할 경우에 추가 총액의 6%까지를 보조하는 것이었다. 1914년에 정한 경편철도보조 내규를 보면 “제1조 경편철도에 대해서 그 결산기 마다 아래의 비율로 보급(補給)을 한다. 단 예산 성립을 조건으로 한다. 1. 영업개시 전에는 불입자본금액에 대해 연 6분(分)에 달하는 금액 및 사채 및 차입금의 이자. 2. 영업개시 후는 불입 자본금액에 대한 순이익 연 6분에 달하는 부족금액, 전항의 순이익은 영업 총수입에서 영업총지출(사채, 차입금의 이자법정 적립금 이익금의 백분의 8, 배당준비 적립금의 백분의 2, 임원상여금의 백분의 10 이내를 포함한다.)을 공제한 금액으로 한다. 제2조 사채를 발행하고 차입금을 형성하는 경우에는 그 금액 및 조건을 구비하고 허가를 얻어야 한다. 제3조 보조에 관한 신청은 사채의 주소를 관할하는 지방장관 및 경무 부장을 경유해야 한다”로 정하였다[7].

이 내규에 의해 주주에게 주식 배당금을 정부가 대신 보장함으로써 일본 국내자본의 투자 유치를 도모하고자 하였다. 보조금 신청은 1년마다 가능했으며, 보조율은 1918년부터는 7%, 1919년부터는 8%로 인상되었다.

1) 이시카와촌신으로 1897년 도쿄제국대학 공과졸업, 1904년 철도작업국입사, 1906년통감부 철도관리국 기사 1921년 공무과장을 역임하였다. 퇴임 후 1927년조선철도주식회사 전무이사를 역임하였다.

제2기 제1차 사설철도 붐은 1920년 초반에 시작되었으며, 1920년 조선경편 철도령은 조선사설철도령으로 개편되었다. 경편 철도는 노선 건설이 신속하다는 장점이 있지만 규격의 차이 때문에 표준규격의 국영철도와 상호직통이 불가능하다는 단점이 있으며, 특히 환적(換積)이 필요한 화물열차에 있어서는 치명적인 약점이었다. 1차 대전 이후의 호황으로 인해 일본 자본가들이 조선의 인프라 투자에 적극적인 면도 있어 향후 사설철도 건설은 경편철도가 아니라 국영철도와 동일한 규격으로 법을 개정하였다. 이어 1921년에 보조금 지급도 정식으로 법제화되어 조선사설철도보조법을 제정하였다. 조선사설철도보조법 제1조에서는 조선에서 철도를 경영하는 주식회사의 매 경영년도에 이익금이 철도경영에 필요로 하는 불입 자본금액에 대하여 연 8분의 비율에 미달하는 때에는 조선총독은 회사에 대해 설립발기일로부터 15년을 한도로 그 부족금액을 보조할 수 있다. 단, 보조금은 철도의 경영에 필요한 불입 자본금액에 대하여 연 8분에 해당하는 금액을 초과할 수 있다고 정하였다[8]. 보조율은 종전과 같았지만, 총 보조예산은 연간 250만엔(후에 300만엔)을 계상하고, 잔금은 익년도에 이월하는 것, 보조연한을 15년(후에 25년까지 단계적으로 연장)으로 하는 것 등의 규정이 추가되었다. 이로 인해 일본 자본이 대거 몰려들어 전국각지에서 사설철도 계획이 제출되어 허가를 받고 건설이 시작되었으며 이것이 제1차 사설철도 붐의 도래이다.

제3기 사설철도 국유화시대는 1920년 후반에 시작되었다. 삼일운동 이후 조선통치를 무단통치에서 문화통치로 방침을 전환한 총독부는 철도망 구축의 목적을 통치 및 군사위주로부터 지역 산업개발 위주로 서서히 전환시켰다. 제1차 사설철도 붐은 이런 움직임의 제1단계라고 할 수 있었으며, 1925년에 실행된 국유철도의 만철 위탁경영 해제 및 총독부 직영화는 제2단계라고 할 수 있으며, 1925년 당시 국유철도는 2,094.2km, 사설철도는 640.7km로 사설철도가 전체 철도의 23%를 차지하고 있었다. Table 1은 1925년의 국유철도와 사설철도를 비교한 것이다.

Table 1. Comparison of the national railway and a private railway line in 1925 (including branch lines).

National railways(km)		Private railways(km)	
Kyungbu line	529.6	Jeonbuk railway company line	24.9
Kyungui line	591.6	Reorganization light railway company line	37.0
Honam line	282.4	Chosun railway company line	407.3
		Domun railway company line	58.1
Kyungwon line	221.4	Chosun Kyungnam railway company line	75.3
Hamkyung line	469.2	Keomgangsang electric railway company line	28.8
		Chosun gas electric railway company line	9.3
Total	2,094.2(67%)	Total	640.7(23%)

Source: Railway construction bureau(1969), Railway construction history. p.39[9]

이러한 제3단계로 실시된 것이 「조선철도 12년계획」이다. 이는 총독부가 조선의 산업화 촉진을 명목으로 국회에서 3억 2천만엔에 이르는 예산을 승인받아 실시하게 된 대규모 철도망 정비계획으로, 조선 전체에 국유철도 네트워크를 1927년부터 12년에 걸쳐 완성시키려는 것이었다. 필요한 노선은 직접 건설하되, 사설철도가 이미 개통시킨 구간에 대해서는 이를 매수하기로 하였다. 매수대상은 조선철도의 경남선, 경동선 및 전남선과 전북철도, 평북의 개천철도, 그리고 함경북도의 도문철도였다. 경남선(마산·진주)은 국유철도의 경전남부선, 전남선(전남광주·담양)과 전북철도는 경전북부선, 경동선은 대구선(대구·영천)과 동해남부선(부전·학산), 도문철도는 함경선으로 각각 편입 개칭되었고, 협궤노선의 경우 표준궤로의 확장공사도 함께 시행되었다.

사설매수대금은 일본 본토의 법을 준용해서 산출되었는데, 적어도 노선 건설비용을 철도회사가 회수할 수 있게 책정되었다. 유일하게 흑자경영이던 전북철도의 경우는 규정에 따라 건설비의 두 배에 이르는 매수액이 지급되었다. 이러한 양호한 조건 때문에 주주들은 일반적으로 철도 국유화를 투자회사의 호기로 간주하여, 국유화 정책에 협조적이었으며 경우에 따라서는 조선철도주식회사의 일부 주주처럼 ‘매수촉진운동’이라는 이름으로 정부나 국회의원에 로비를 벌이는 경우도 있었다.

사설철도는 당시 일본인 자본의 식민지 투입을 정책상으로 유치하고, 국유철도 대행의 의미로서 건설을 장려하였으나 「조선철도 12년계획」에 따라 운영의 통일성, 운수계통의 정비 등의 이유로 1927년 이후 매수하기 시작하여, 매수노선 653.7km, 매수가격 총액 4,410만 5천원이었다. 그래도 1930년 사설철도는 9개 회사 및 총자본액 1억 1백 30만원으로 노선연장은 개업선 906.3km, 미개업선 975.9km로 합계 1,882.2km에 달하였다.

제4기 제2차 사설철도 붐은 일본 철도자본의 유입, 만주사변 등 여타 요인이 겹치며 1930년대에 그 현상이 발생하였다. 1934년 3월 조선사설철도보조법의 획기적인 개정이 이루어졌는데 개정 조항은 다음과 같다. “제1조 조선총독은 조선에서 공중의 용도로 사용하기 위해 경영하는 사설철도에 대하여 그 철도영업개시일로부터 15년을 한도로 보조금을 교부할 수 있다. 조선총독

은 필요가 있다고 인정되는 때에는 다시 5년을 한도로 전항의 기간을 연장할 수 있다. 제2조 전조의 보조금은 아래의 각 호에 의하여 금액을 한도로 한다. 1. 전조 제1항의 기간 중은 매 영업연도의 건설비에 대한 연 6분의 비율에 상당하는 금액, 단 매 영업연도에 이익금이 건설비에 대하여 연 1분의 비율에 상당하는 금액을 초과할 때에는 그 초과금액은 보조금액에서 공제한다”로 규정하였다[10]. 이는 당시 사설철도의 경영성적이 호전됨에 따라 보조금을 감액하는 조치였다. 이 시기에 건설된 철도는 크게 나누어서 두 가지 성격을 띠었다. 하나는 종전과 같이 일정 지역을 관통하는 간선이나 지역개발을 위하여 철도의 미 개통구간을 계속 건설하는 것이었고, 또 하나는 특정 산업개발이나 자원수송을 위한 철도건설이었다. 전자는 특히 인구가 밀집되고 평야가 많은 남한지역에 집중적으로 건설되었는데 대표적인 노선으로는 수원에서 여주 및 인천항을 연결한 조선경동철도, 여수항에서 순천 보성을 거쳐 광주를 연결하는 남조선철도 등이었으며, 기존 조선철도와 조선경남철도도 계획노선을 착실하게 연장하고 있었다. 이 중 남조선철도는 일본 철도재벌인 도부철도의 총수 네즈 가이치로(根津嘉一郎)가 여수항 개발과 동시에 투자한 것으로 일본 철도재벌이 한국의 철도 및 식민지경영에 나선 유일한 사례가 되었다. Table 2와 같이 이러한 현상을 반영되어 1920년대 초에 사설철도회사수가 증가하였고, 국유화로 감소된 후 1930년에 다시 사설철도기업수가 증가하였다.

철도노선의 확장은 1927년 이후 「조선철도 12년계획」에 의해 급격하게 확장되었는데, 1925년~1937년에는 산업선의 확충, 1937년~1945년에는 수송력증강을 위해 복선화, 자동신호등의 설치가 이루어 졌다. 1927년 시작된 「조선철도 12년계획」에 의해 경전선, 도문선, 혜산선, 만포선, 동해선 등이 건설이 시작되었다.

제5기 전시체제의 시기로 자재 및 인력부족으로 일반 척식철도건설은 거의 이루어지지 않았다. 일부철도는 폐지되었고 전쟁수행을 위한 자원개발로 일부철도가 건설되거나 계획되었으며, 또한 전쟁수행을 위해 일부사설철도가 국유화 되었다. 사설철도의 경영성적은 국유철도에 비해 전반적으로 성적이 좋지 않았으나, 수송량의 경우 1921년 조선사설철도보조법이 제정된 이후 여객과 화물이 급격하게 증가된 것을 알 수 있다. 특히 1935년 중반이후 제2차 사설철도법의 시기에는 경영이 호전된 것을 알 수 있다.

보조금과 관련해서 요시다 고(吉田浩, 1932.7~1938.4월 철도국장 재직)는 조선의 사설철도에 상당한 힘을 기울였다[13]. 그는 철도국장 재임당시 문제가 되었던 사설철도보조를 일본정부에 적극적으로 유지하도록 추진하였다. 당시 일본의회에서 조선철도

Table 2. Changes in private railway companies.

Year	Year of licence line		Middle of the year		End of the year		
	Number	Km	Open km	Buying km	Operation km	Not open km	# of company
1911	1	19.5	-	-	9.3	19.5	2
1912	1	185.4	-	-	9.3	204.9	2
1919	10	1,776.2	64.4	-	285.6	2,426.9	15
1920	5	1,276.9	22.7	-	308.3	2,377.2	17
1922	1	2.7	70.5	-	445.1	2,314.1	17
1927	2	275.9	104.3	61.6	826.5	1,378.5	10
1928	-	-	74.3	147.8	753.0	1,165.0	9
1929	2	78.0	146.3	78.5	820.8	1,065.0	10
1930	-	-	2519	2519	10727	5697	10
1931	2	47.0	139.5	70.0	1,142.3	337.7	10
1936	3	202.4	42.5	-	1,134.4	495.2	13
1937	7	381.4	77.4	-	1,211.8	897.4	16
1938	1	5.9	97.2	56.6	1,252.4	772.9	-
1939					1,635.9		
1940					1,573.5		
1941					1,619.5		
1942					1,657.2		
1943					1,695.4		
1944					1,375.5		

Source: Chosun government general railway (1940) Chosun railway 40 years brief history, pp.586-587[11], Senkyoukai(1986), Chosun transport history, p.871[12].

Table 3. Changes in the business results of private railway companies.

Year	Passenger (person)	Freight (ton)	Income (yen)	Operation cost (yen)	Balance ratio	Profits (yen)	Construction cost(yen)	Ratio for profit on construction cost
1914	30,338	4,968	16,625	15,558	0.94	1,067	277,998	0.004
1915	128,960	26,411	64,408	50,595	0.79	13,813	510,859	0.027
1916	186,935	64,467	305,382	79,344	0.75	26,038	1,016,711	0.025
1917	312,178	102,775	181,368	136,990	0.76	44,378	1,695,976	0.026
1918	666,959	136,461	381,931	325,518	0.85	56,413	2,895,644	0.019
1919	1,163,630	35,730	825,572	745,298	0.90	80,274	7,143,539	0.011
1920	1,236,097	35,285	1,350,912	1,182,323	0.88	168,589	11,241,560	0.014
1921	1,295,941	298,609	1,559,704	1,350,008	0.87	209,696	15,447,173	0.013
1922	1,698,913	431,576	2,114,303	1,617,397	0.76	796,906	23,177,620	0.021
1923	1,995,259	535,388	2,516,562	1,928,613	0.77	587,949	32,239,975	0.018
1924	2,707,813	540,173	2,789,673	2,368,373	0.85	421,300	39,895,244	0.011
1925	3,437,884	709,428	3,564,238	2,895,638	0.81	668,600	48,661,304	0.013
1926	4,027,819	924,921	4,266,295	3,406,953	0.80	859,342	55,515,680	0.015
1927	4,063,804	1,107,676	4,843,292	3,761,347	0.78	1,081,945	62,878,225	0.017
1928	3,112,665	1,048,064	4,795,566	3,998,450	0.83	797,116	60,826,626	0.013
1929	2,788,359	898,450	4,473,366	3,839,023	0.86	634,343	62,722,322	0.010
1930	2,710,627	964,145	3,784,227	3,346,637	0.88	447,590	81,923,603	0.005
1931	2,934,760	894,598	4,415,325	3,393,281	0.77	1,022,044	81,951,875	0.120
1932	3,100,231	970,760	4,450,563	3,578,110	0.81	827,453	83,903,902	0.010
1933	3,754,371	1,110,667	5,194,723	4,285,144	0.82	909,578	83,997,861	0.011
1934	4,862,668	1,460,628	5,947,463	4,740,353	0.80	1,207,084	84,130,391	0.014
1935	6,720,986	2,028,290	6,651,976	5,220,077	0.78	1,431,899	84,891,631	0.017
1936	8,035,041	2,064,867	6,482,913	4,742,310	0.73	1,740,603	77,806,224	0.022
1937	9,465,653	2,659,613	7,376,420	5,341,249	0.72	2,035,153	81,565,965	0.025
1938	11,417,965	2,920,126	10,120,046	7,457,569	0.74	2,672,477	93,165,064	0.029
1939	17,195,000	4,334,000						
1940	23,519,000	7,280,000						
1941	24,254,000	8,235,000						
1942	25,023,000	8,774,000						
1943	31,013,000	7,702,000						

Source: Chosun government general railway (1940) Chosun railway 40 years brief history, pp.588-589[11], Senkyoukai(1986), Chosun transport history, p.886[12].

의 매수문제와 보조문제가 쟁점이 되었는데 대폭 예산 삭감이 예상되었지만 요시다 국장은 일본으로 건너가 보조금삭감을 막았다. 당시 조선내의 사설철도에 대해 예산권을 가지고 있는 일본대장성은 보조금을 일본 사설철도와 같은 건설비에 대한 연 5% 보조금 혹은 대폭 삭감을 주장하였다. 조선총독부와 철도국의 노력으로 1934년 조선사설철도보조법에서 보조기간은 설립등기일부터 15년에서 “철도영업개시일부터 15년, 단 조선총독이 필요하다고 인정될 때는 다시 5년 연장으로 개정되었다”. 보조율도 불입 자본금 8%에 달하는 금액에서 해당 영업 년도에 이익을 공제한 금액에서 “매 영업년도의 건설비에 대해 연 6%의 비율에 상당하는 금액, 단 매 영업년도의 이익금이 건설비에 대해 연 1%가 넘을 때 그 초과분을 보조금에서 공제하고 다만 연장기간에는 건설비의 5%로 하고 이익금이 건설비의 연 1.5%가 넘을 때 초과분을 보조금액에서 공제한다”로 개정하였다.

이처럼 조선철도에 대한 특혜를 줄였고 일본 내 사설철도와 비슷한 대우로 바뀐 것을 알 수 있다. 그러나 초기 대장성에서 주장한 안보다는 조선 내 사설철도에게 매우 유리한 안으로 확정되었다. 이후 1940년의 내용을 보면 보조율은 건설비의 5%, 보

Table 4. Subsidy system for private railways (year: 1935).

Divide Region	Established year	Subsidy start	Subsidy period	Subsidy methods	Limits	Compare
Japan	1911	Open start	10 year	5% of construction cost, if revenue is then deducted	within Budget	1921~1935: Construction cost 5% increase
Chosun	1921	Open start	15 year. if necessary extend 5 year	6% of construction cost, if revenue is then deducted	5,000,000 won	1914~1916: Invest cost 6% subsidy 1917: Invest cost 7% subsidy 1918: Invest cost 8% subsidy (Apply Chosun railway 12year plan line) 1934: 6% of construction cost 1940: 5% of construction cost
Hokkaido	1920	Open start	10 year	8% of construction cost, if revenue is then deducted	within Budget	
Taiwan	1921	Open start	10 year	Exceed 6 percent interest deduction of the construction costs.	8,000,000 yen	

Source: Chosun government general railway (1940) Chosun railway 40 years brief history, pp.471-472[14].

Table 5. Changes and characteristics of the private railway system according to the main time.

Period	Outside	Law	Features	Subsidy
1910 Light railway era	Invasion the continental	Chosun light railway law(1912)	Narrow gauge railway	6% of Investment(1914) 7% of Investment(1918) 8% of Investment(1919)
1920 1 st Private railway boom	Post 1 st world war boom	Chosun private railway subsidy law (1921)	Subsidy improvement subsidy period extension	8% of Investment(1921) subsidy period 10 years
1920 Nationalization of private railway	Chosun railway 12 years plan	Chosun railway 12 years plan(1927)	Merger of private railway	8% of Investment
1930 2nd Private railway boom	Inflow of Japan capital the Manchurian Incident	The Manchurian Incident(1931), Manchukuo(1932)	Increase of trunk connection, regional development, industrial development private railway	8% of Investment subsidy period 15 years 6% of construction cost(1934)
1940 War era	The 2 nd World war	Command of using railway for military(1942)	A private railroad for the conduct of war and nationalization.	5% of Construction cost

조기간은 15년에서 필요에 따라 10년으로 변경되었다.

한편 사설철도 보조제도를 다른 지역의 철도와 비교해 보면 1935년의 경우 일본에 비해 조선은 보조율과 기간이 길었고 대만과 동일한 보조율이었다. 이는 조선의 철도가 일본 내에 비해 운영의 수익성이 낮아 보조비율이 상대적으로 높은 것이라고 할 수 있다. Table 4는 이를 나타낸 것이다.

1940년의 경우 조선의 경우 보조율은 건설비 6%에서 5%로 인하되었지만 일본에 비해 조선은 보조율과 기간이 길었고 대만 보다는 낮은 보조율을 보였다.

3. 사설철도의 특징

1) 보조금에 의한 사설철도운영

조선내의 사설철도는 일본 국내의 사설철도에 비해 극히 안정된 투자로 정부의 절대적인 보호와 보조를 받는 조건부 기업이였다. 일제 하 사설철도는 1914년 이후 사설철도의 보조금 제도를 시작하여 일본본토의 자본 유치에 힘써왔으나 자국 내 시장

Table 6. Private railway subsidies (unit: thousand yen).

Year	Budget	Carryover accounts	Total	Settled accounts	Carryover accounts of next year
1915	-	-	-	12	-
1916	-	-	-	39	-
1917	-	-	-	48	-
1918	-	-	-	127	-
1919	-	-	-	214	-
1920	-	-	-	695	-
1921	1,565	-	1,565	1,346	219
1922	2,500	219	2,219	1,838	881
1923	2,550	881	3,431	2,252	679
1924	2,830	679	2,509	3,258	251
1925	4,000	251	4,251	3,891	360
1926	4,300	360	4,660	3,891	769
1927	4,300	769	5,069	4,124	945
1928	4,400	945	5,245	4,390	-
1929	4,300	856	5,156	5,059	-
1930	4,600	97	4,697	4,697	-
1931	5,000	-	5,000	5,000	-
1932	5,000	-	5,000	5,000	-
1933	5,000	-	5,000	5,000	-
1934	5,000	-	5,000	5,000	-
1935	4,850	-	4,850	4,850	-
1936	4,380	-	4,380	4,032	-
1937	4,100	348	4,448	3,300	-
1938	4,100	1,147	5,247	3,011	-

Source: Chosun government general railway (1940) Chosun railway 40 years brief history, p.590.[15]

Table 7. Comparison of the incomes of the national railway and the private railway systems (unit: income per 1 mile, Yen).

Company	1916	1917
National railway	22.81	30.30
Chosun wasa electric company(busnain~dongrae~busan downtown)	20.09	22.36
Jeonbuk light railway company(Iri~Jeonju)	9.94	13.19
Hamheung mine railway company(hamheung~seohojin)	8.45	11.03
Gaechon light railway company(sinanju~gaechon)	7.53	7.25
Chosun Jungang railway company(hamheung~jangpungri)	-	18.19

Source: Senkyoukai(1986), Chosun transport history, p.600, p.801[16]

의 한계로 발전이 미미하였다. 제1차 세계대전 이후 일본 경제력의 급진적 향상에 따라 일본 자본가의 한국 진출이 현저하게 증가하였으며, 특히 철도에 많은 자본이 투입되어 1919년에 노선연장 2,102.4km, 7개의 회사가 신설되었다. 일본의 사설철도보조제도가 좀 더 적극적으로 한국에 적용되었다. 투자비에 보조비율도 일본 본토에서는 5%에 비해 조선에서는 6%에서 8%가 적용되었다. 보조 이유는 사설철도의 경우 단거리를 운행하였고, 경제적으로 타산이 나지 않는 지역, 그리고 운임도 높지 않았기 때문이었다. 예를 들면 1916년과 1917년을 비교해 보면 가장 수익성이 높은 부산지역을 운행한 조선와사전기주식회사도 국유철도수입에 못 미치는 수준이었다. Table 6을 보면 사설철도의 보조금을 보면 1921년 조선사설철도보조법을 제정 이후 보조금

이 안정적으로 지급된 것을 알 수 있다.

이러한 사설철도에 대한 보조가 높은 이유는 국유철도에 비해 사설철도의 수입이 낮기 때문이었다. Table 7을 보면 1917년의 경우 1917년 수입이 1마일당 30.30엔에 비해 사철은 최고로 수입이 좋은 조선 와사전기철도의 경우도 22.36에 머무른 것을 알 수 있다.

여객 운임을 비교해 보면 1936년 기준으로 국유철도와 사설철도를 비교해 보면 여객1인·1km당, 2등 운임은 국유철도가 약간 싸고, 1등 운임은 큰 차이를 보이고 있지 않아 운임 면에서는 차이를 보이지 않고 있어 수입면에서 부족한 것을 보조액으로 메꾸는 것을 알 수 있다.

Table 8. Comparison of passenger fare national railway and the private railway systems (year: 1936).

Company	2 nd Class fare (per 1passenger·1km, Chon Li)	1 st Class fare (per 1passenger·1km, Chon Li)
National railway	2.8	4.4
Chosun railway(chungbuk line, gyungbuk line, hamnam line, hambuk line)	3.1	4.3
Geumgangsan electric railway	3.1	4.7
Chosun gyungnam railway	3.1	4.9
Chosun gyungdong railway	3.1	-
Shinheong railway	3.1	-

Source: Senkyoukai(1986), Chosun transport history, p.587, p.862.[17]

2) 높은 외부자본비율

사설철도를 보면 대표적인 사설철도는 조선철도주식회사, 조선경남철도주식회사, 신흥철도주식회사, 조선경동철도주식회사, 평북철도주식회사 등이 있으며 이 회사들이 사설철도시장을 주도하였다. 보조금이 지불되는 사설철도의 경우 자기자본보다는

Table 9. Private railway construction license for lines and capital(year: 1940).

Company	Location	License line(km)			Capital or construction cost (1000yen)	Paid-up capital debt, private loan(1000yen)
		Open	Not open	Total		
Chosun railway company	Seoul	558.2	183.9	742.1	Capital 54,500	Paid-up capital 17,650, private loan 16,200 debt 10,800
Chosun gyungnam railway company	Cheonan	214.0	46.0	260.0	Capital 10,000	Paid-up capital 9,750, private loan 11,000
Geumgangsan electric railway company	Cheolwon	116.6	-	116.6	Capital 12,000	Paid-up capital 7,800, private loan 6,000
Chosun gyungdong railway company	Suwon	125.4	16.0	141.4	Capital 5,000	Paid-up capital 2,800, debt 3,645
Shinheong railway company	Heongnam	153.6	-	153.6	Capital 2,000	Paid-up capital 1,520, debt 8,810
Chosun pyungan railway company	Seoul	34.7	-	34.7	Capital 2,500	Paid-up capital 1,000, debt 2,000
Seosun Jungang railway company	Seoul	38.1	87.5	125.6	Capital 15,000	Paid-up capital 6,000, debt 2,170
Gyungchun railway company	Seoul	93.5	-	93.5	Capital 10,000	Paid-up capital 2,000, debt 12,270
Danpung railway company	Hajicheon	80.3	-	80.3	Capital 5,000	Paid-up capital 5,000, debt 4,815
Pyungbuk railway company	Seoul	124.1	-	124.1	Capital 10,000	Paid-up capital 10,000, debt 13,588
Dasado railway company	Shinuiju	39.5	18.0	57.5	Capital 3,000	Paid-up capital 1,500, debt 6,081
Total	-	1,578.0	351.4	1,929.4	Capital 129,000	Paid-up capital 54,770, private loan 33,100 debt 67,518

Source: Chosun government general railway (1940) Chosun railway 40 years brief history, pp.591-593[18]

타인자본의 비율이 높았는데 1940년의 경우 외부자본이 65%를 보였다. 이는 일본정부 혹은 식산은행 등 국책은행의 용자 등으로 이를 조달하여 국가 의존형 혹은 국책사업수행을 위한 사설철도의 성격이 짙다고 하겠다.

3) 국유철도의 사설철도에 대한 규제

조선총독부 철도국 감독과장은 철도국장유고시의 업무를 대행하는 직위이다. 감독과의 업무는 1920년 제정된 조선사설철도령외 일련의 감독법규의 정비개폐, 사설철도회사 경영, 경리의 확립 이를 위해 사설철도회사 경리준칙의 제정, 사설철도회사 운임의 인가, 기타 영업상의 재인가, 사설철도 운전보안상의 허인가 감독, 사설철도회사 공사상의 인가 및 실사검사, 사설철도회사의 회계 및 재산의 실황 검사, 조선재단저당령에 의한 저당권의 설정 및 등록 사무, 사업철도회사에 대한 정부보조금의 교부, 공익상 필요한 매수를 하는 사설철도의 선정 등이다. 당시의 회고록을 통해 보면 조선의 사설철도의 업무는 일본에 비해 역사가 짧고 사례가 많지 않아 일본 철도성 감독국에 의지하였다. 예를 들면 사설철도매수에 대해 조선사설철도령이 준용하는 지방철도법 제31조 이하의 규정인데 실제로 적용에는 의문이 있어 철도성에서 발간한 책자나 출장을 통해 문의해서 업무를 수행하였다[19]. 이처럼 사설철도에 대해서는 많은 규제가 있었으며 감독과의 관료는 철도국장에 이어 두 번째의 지위를 가지고 있어 사철의 중요성을 상징적으로 보여주는 사례라고 하겠다. Table 10은 역대 감독과장을 설명한 것으로 거의 대부분의 관료는 동경제국대학, 교토제국대학 출신의 고등문관시험에 합격한 엘리트 관료들이라고 할 수 있다.

Table 10. Chosun government general railway private supervisory official.

Name	Position	Career	Arrival year at Chosun and features
Wada (1st)	Chief of supervisory official	1909: Tokyo imperial university law graduate, prosecutor 1909: Residency-general railway bureau 1911: Chosun Railway Bureau	1909
Sawazaki (2nd)	Chief of supervisory official	1914: Tokyo imperial university law graduate, higher civil service examination pass	1916, Business trip abroad for research private railway a year and a half from 1917, The longest period of tenure
Hayasi (3rd)	Chief of accounting section (Hold an chief of supervisory official)	1912: Kyoto Imperial University law graduate, higher civil service examination pass, deputy director of financial office	1912
Sawazaki (4th)	Chief of supervisory official	1914: Tokyo imperial university law graduate, higher civil service examination pass	1916, Business trip abroad for research private railway a year and a half from 1917, The longest period of tenure
Hagiwara (5th)	Chief of supervisory official	1919: Kyoto imperial university graduate, enter Manjurian railway company, Yongsan staion master	1925 3 years of studying abroad 1939 : president of Chosun transport
Nisizaki (6th)	Chief of supervisory official(Director)	1920: Tokyo Imperial University law graduate, higher civil service examination pass, 1936: government general section manager of financial affairs	1920
Sawazaki (7th)	Chief of supervisory official(Vice chief)	1917: Tokyo imperial university graduate, higher civil service examination pass, solder at Hyogo ken 1921: came in Chosun, manager of the secretariat	1921
Kamiya (8th)	Chief of supervisory official		
Owada (9th)	Chief of supervisory official	1925: Tokyo university of commerce graduate, after pass higher civil service examination came in Chosun	1925 1928 : studying at Europe
Tanaka (10th)	Chief of supervisory official	1925: Kyoto imperial university graduate Higher civil service examination pass,	1925, studying at Europe for 1 year 4 month 1943: Director of transport bureau for 12year
Saito (11th)	Chief of supervisory official		

Source: Koseisha(1999), Japan person's name document encyclopedia(Chosun part), Tokyo.[20]

사설철도와 관련해서는 조선철도관료들은 사설철도에 대해 적극적인 입장을 가지고 있었다. 1920년 조선사설철도령이 만들어지고 1921년 조선사설철도보조법이 제정되었다. 총 보조예산은 연간 250만엔을 계상하고 잔금은 익년도에 이월하도록 하고 보조연한은 10년으로 하는 것을 정하였다. 이에 일본의 자본이 대거 몰려서 제1차 사설철도붐이 일어났다. 그러나 1923년 관동대지진의 후유증으로 일본정부의 긴급재정제제가 들어서자 사설철도회사는 신노선 건설자금조달에 어려움을 겪게 되었고, 이에 총독부 주도하에 주요 사설철도의 회사합병이 추진되어 총 6개회사가 참여하여 조선중앙철도를 존속회사로 지정한 뒤 합병, 조선철도주식회사가 탄생하였다. 弓削幸太郎(1921.2.12~1925.3.31. 관방철도부장 재직) 철도부장은 사설철도의 발전적 합병에 적극적인 입장을 가지고 대자본의 사설철도회사를 만드는 것이 경제상뿐만 아니라 정책상으로 유리하다고 주장하였다²⁾. 1930년대 조선에 있어 정책도 경제개발정책을 추진하고 있어 이와 같은 맥락을 같이하였다고 할 수 있는데 이는 우가키 총독의 정책과 관련이 있다고 할 수 있다.

4) 국유철도와 연관성 깊은 운영

국내개발과 관련 있는 사실로는 지선의 경우는 거의 사설철도로 운영되었는데 사설철도의 비중이 1935년에 24%에서 1945년에 21%로 그 비중이 어느 유지되고 있었다는 것을 알 수 있다. 주요한 노선은 충북선(조치원~충주), 경남철도주식회사(천안~장항), 평북선(정주~압록강) 등이었다.

Table 11. Share of the private railway system during the Japanese colonial period.

Year	National railway	Private railway	Total
1910	1,086.1km	9.3km	1,095.4km(1)
1916	1,715.4km	79.9km	1,795.3km(1.6)
1924	2,092.3km	613.5km	2,705.8km(2.5)
1935	3,389.5km	1,091.9km	4,481.4km(4.1)
1940	4,293.5km	1,749.2km	6,042.5km(5.5)
1944	5,005.4km	1,368.4km	6,373.8km(5.8)
1945	5,038.3km	1,368.4km	6,406.7km(5.8)

Source: Senkyoukai(1986), Chosun transport history, p.8[21]

사설철도의 수송량의 변화를 보면 1914년에 여객 약 3만명, 화물은 4,968톤을 수송하였는데 이는 1943년에는 각각 3,101만명, 770만톤을 수송하였다. 한편 국유철도의 경우는 1911년에 여객 242만명, 화물 108톤, 1943년에는 여객 1.28억명, 화물 2,754만톤을 수송하였다. 1943년을 비교해 보면 사설철도는 국유철도의 여객의 24%, 화물은 28%를 수송하여 1944년의 사설철도의 영업거리가 28%를 보면 거의 비례 하지만 사설철도의 경우 약간 화물의 성격이 강한 것을 알 수 있다.

Table 12. Changes in transport volumes.

Year	Passenger(person)	Freight(ton)	Note
1914	30,338(1)	4,968(1)	1912 Light railway subsidy law
1915	128,960	26,411	
1920	1,236,097	35,285	
1921	1,295,941	298,609	1921 Chosun private railway subsidy law
1925	3,437,884	709,428	
1926	4,027,819	924,921	
1930	2,710,627	964,145	Merging private railway(1927)
1935	6,720,986	2,028,290	
1939	17,195,000	4,334,000	
1940	23,519,000	7,280,000	
1943	31,013,000(1,022)	7,702,000(1,550)	

Source: Senkyoukai(1986), Chosun transport history, pp.801~802.[22]

2) 『毎日新聞』 1922년 1월 23일자 신문

조선철도주식회사는 1924년 9월 1일에 자본금 7,200만엔으로 설립되었는데, 조선철도주식회사는 6개 사설철도회사의 합병으로 이루어졌다. 운영노선은 충북선, 경남선, 경북선, 황해선, 함남선, 함북선으로 면허거리는 855마일이었으며, 그 후 면허거리는 1,191마일로 확대되었다. 그러나 1927년 「조선철도 12년 계획」에 의해 전남선, 경동선, 도문철도선 경남선이 국유화되었다. 1936년 현재는 충북선(조치원~충주) 94km, 경북선(김천~예천) 85.3km, 황해선(사리원~동해주) 130.9km, 함남선(함흥~함남 신흥) 56.6km, 함북선(고무산~무산) 60.1km로 전체 426.9km가 운영되고 있었다. 1936년 당시 주요임원을 보면 거의 조선총독부 철도국 출신이 많은 것을 알 수 있다.

Table 13. Chosun railway company director(year: 1936).

Name	Position	Career	Arrival year at Chosun and features
Ogawa	President	A businessman, King of Japanese paper, Ogawa conglomerate, the House of Peers in 1928	
Nitta	Executive director	1897 : Tokyo imperial university engineering graduate 1904 : Joined a railway Administration. 1906 : Japanese resident-general of Korea railroad administration engineer 1917 : Governor-general of Korea railway administration, Civil division 1927 : Chosun railway company	1906, from Isikawa business trip abroad
Hasegawa	Director		
Tojo	Executive director	1899 : Graduated Chuou univ. 1909 : Came in Chosun for business 1921 : Auditor at Chosun central railway company 1923 : Executive at Chosun railway company	1909, from Kakawa ken
Noda	Director, manager	1905 : Graduated Hosei univ., joined ministry of railways duty 1920 : Joined Chosun forestry corporation 1923 : Chosun railway company chief accountant	
Tustusi	Chief of general affairs	1913 : Graduated Gochi prefectural middle school 1917 : Joined Kobe Suzuki store 1920 : Joined South Chosun railway company 1923 : Chosun railway company	from Koji ken
Kondo	Chief of official business	1903 : Graduated dept of architecture railway school 1903 : Joined Gyungbu railway company, Governor-general of Korea railway administration engineer 1930 : Joined Chosun railway company	1903, from Niigata
Sato	Chief of accountants	1911 : Graduated Waseda univ. department of commercial 1913 : Governor-general of Korea railroad administration 1921 : Joined Susun the productive railway company 1923 : Chosun railway company	1913, from Nagasaki
Sato	Chief of train	1903 : Graduated Guramae technical high school(at Tokyo), joined a railway administration, A temporary a military railway officials, Governor-general of Korea railroad administration 1928 : Chief of Pyongyang transport bureau chief	1904, from Dottori ken

Source: Morio Hitosh(1936), Chosun railway camp, pp.253-257.[23]

조선경남철도주식회사는 1919년 9월 30일 사설철도면허를 받았는데 구간은 천안을 기점으로 군산과 안성까지를 영업구간으로 면허거리는 136.7마일이었으며 표준궤 구간이었다. 서해안과 동해안을 연결하는 동서횡단철도를 계획한 회사로 해산물과 농산물 수송을 주로 계획되었다. 조선경남철도의 1936년 현황을 보면 조선총독부 철도국근무경력과 철도경력에 있는 인원이 대부분이었다.

Table 14. Chosun Gyungnam railway company Director(year: 1936).

Name	Position	Career	Arrival year at Chosun and features
Kunizaki	President	Imperial university civil engineering graduate joined Kyushu Railway as railway engineering 1893 : Regional communication office railway administration 1906 : Director manchurian railway 1917 : Chairman manchurian railway 1926 : Chairman imperial railroad association 1928 : Chairman gyeongnam railway company	1937, Chairman Japan transport company
Huzikawa	Vice president	Tokyo imperial university law graduate, higher civil service examination pass, MITI, North Gyeongsang province governor	
Sawazaki	Executive director	1914: Tokyo imperial university law graduate, higher civil service examination pass, exaggerated the Chosun governor-general's supervision 1918 : Retired 1921 : Gyungnam railway company	1916, Business trip abroad for research private railway a year and a half from 1917 The longest period of tenure
Terada	Manager chief of general affairs technical expert	1905 : Graduated gongjusa technical high school, joined ministry of railways duty, gyungbu railway company 1913 : Appointed governor-general of Korea railway administration leader, 1933 : Government-general of Korea railroad administration chief of technology. 1935 : Gyungnam railway company	1905, From Hukui ken
Okamoto	Chief of business	1907 : Temporary executives, a military railway ministry. Chosun governor-general's office staff railway administration 1927 : Gyungnam railway company	1907, From Saga ken
Okada	Chief of accountants	1891 : Graduated at the army infantry 1907 : Financial office, accounting department of the Chosun governor-general 1926 : Chosun governor-general's office clerk. 1926 : Chosun governor-general's office staff 1927 : Gyungnam railway company	From Gagosima ken
Ueki	Chief of train	1919 : Graduate Gomejawa technical high school, joined Manchurian railway 1921 : Manchurian railway dailen branch 1926 : Gyungnam railway company	From Ibarake ken
Doi	Chief of official business	1914 : Graduate high school, Tokyo city office 1921 : Gyungnam railway company	From Sinagawa ken
Simamura	Chief of cars	1922 : Graduated Tokyo commercial high school, joined Sumitomo bank 1927: Gyungnam railway company(Tokyo branch)	From Saitama ken

Source: Morio Hitosh(1936), Chosun railway camp, pp.261-265.[24]

5) 간선보조 기능과 다각운영

사설철도의 노선 분포를 보면 거의 간선을 보조하는 노선 혹은 산업개발지역과 일치하고 있다. 아울러 수송품목의 경우도 화물이 여객보다 많고 이를 항만 등으로 연결하는 노선이 많으며, 대표적인 노선이 삼척철도주식회사 등이다. 주로 북쪽의 경우는 자원개발 형이고 남쪽의 경우는 농산물수송과 여객 수송을 겸한 노선이 많이 있다. 특이하게 금강산전기철도주식회사의 경우는 관광기능이 강하였다.

사설철도의 기능을 보면 여객수송에서는 통근·통학(조선와사전기주식회사), 간선수송과 연결(전북철도주식회사), 관광기능(금

Table 15. Functions of private railways (year: 1940).

Company	Main line	Function
Chosun railway company	6 private railway company merger at 1923, Then be nationalised and hwanghaeseon (a narrow-gauge) and Chungbuk line (standard-gauge) operations	Passengers, cargo, buses (60% of the country), warehouse, spas, hotels, car sales business
Chosun Kyungnam railway company	Janghang ~ Cheonan ~ Janghowon	Passengers, freight, buses spas (Onyang)
Geumgangs electric railway company	Headquarter : Gyeongseong Branch office : Cheorwon, is headquarters. Cheorwon ~ Mt. Geumgang	Passenger, cargo, the Hwacheon Hydroelectric Power, Light power business, tourism (a direct train operate).
Shinheong railway company	Hamnan Shinheong	Feature material transfers of the largest hydroelectric power in the east
Chosun Kyungdong railway company	Suwon ~ Icheon ~ Yeosu Suwon ~ Incheon	Passenger, cargo and trucking business.
South Manchurian railway company(woongra line)	Woonggi port ~ Najin port	Passenger, cargo, connect to Manchuria
Chosun Pyungan railway company	Jinnampo ~ Yonggang hot spring	Passenger, cargo
Seosun Jungang railway company	Pyongyang coil line Songhori	Passenger, cargo(Coil)
Kyungchun railway company	Seongdong ~ Chuncheon	Passenger, cargo, Stadium management, land management, Omnibus service, department stores (Dongdaemun)
Danpung railway company	Hamkyung do Dangpung	Cargo(Development of magnet)
Chosun coil industry company	Hamkyung do Aoji	Coil transport
Pyungbuk railway company	Pyungbuk area	Cargo(agricultural, forest products), passenger and trucking business.
Dasado railway company	Sinuiju ~ Dasado	Cargo transport
Buksun productive railway company	Musan area	Development of the Musan iron mine
Samcheok railway company	Samcheok	Hard coal development, transport to Japan by Mukho port
Busan port railway company	Busanjin station ~ Busan port	Cargo

Source: Chosun government general railway (1940) Chosun railway 40 years brief history, pp.481-489.[25]

강산 전기철도주식회사, 석탄수송(함흥석탄주식회사), 마그네트 자원개발(단풍철도주식회사) 등이 있다. 한편 조선철도주식회사는 온천호텔, 창고, 버스사업을 함께 경영하였고, 경남철도주식회사는 버스사업과 온양온천을 함께 운영하였다. 경부선과 장항선이 분기되는 천안역의 경우 1905년에 경부선 개통으로 역이 생겼고 그 후 경남철도주식회사에서 장항선(당시 충남선)과 경기선(천안-안성-장호원)까지를 연결하면서 활성화되었다. 특히 인근의 온양온천은 철도가 개통되면서 온천휴양지로 개발되었는데 1927년 사설철도인 경남철도주식회사에서 온천을 매수하여 신정관을 개업하였고 유원지를 조성하는 계획으로 추진하였다. 당시 경성에서 온양까지 직행열차가 운행되었고 철도회사에서 운영하였던 관광규모 약 4,000명의 야구장도 온양에 있었다.

금강산전기철도주식회사는 전력전송사업, 신흥철도주식회사는 수력발전의 자재운반, 경춘철도주식회사는 버스과 화물차사업, 백화점, 종합운동장 운영 등 다각적인 사업을 전개하였다.

6. 결 론

본 연구를 통해 일제강점기의 조선의 사설철도의 변화과정과 특징을 살펴보았다. 조선 내에서의 사설철도는 조선 내에서의

간선철도를 보조하는 역할을 하는 국책사업성격의 사설철도의 역할이 컸다. 변화과정을 보면 관련법의 개정에 의해 보조율이 증가하였고 일본의 철도정책에 따라 좌우되는 양상을 보였다. 특히 1920년 철도건설 붐에 영향을 받았고 1927년 이후에는 조선철도 12년계획에 의한 국유화, 1930년대 중반에는 산업화 관련 사설철도가 증가하였다. 사설철도의 특징은 일본본토 보다 보조금이 높았으며, 외부자본의존형의 자본조달과 관련 임원의 경우도 철도국 출신이 많았다. 이러한 사실을 근거로 조선내의 사설철도는 국책사업과 연관이 높은 철도회사였다고 볼 수 있다. 아울러 사설철도의 성격상 다양한 부대사업을 운영하여 한편으로는 사설철도본래의 기능도 가지고 있는 2중적인 성격의 철도라고 할 수 있다.

본 연구를 바탕으로 하여 향후 조선철도내의 사설철도에 대한 심도 있는 연구를 위해서는 선별 연구와 지역예의 영향, 이용자 등의 반응 등의 연구도 추진되어야 할 것이다.

References

- [1] Y.S. Lee, B.H. Chung (2016) A study on gradual changes in railway organization during Japanese Colonial Period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 19(2), p.251-262.
- [2] D. Hiroshi, Y.S. Lee, B.H. Chung, et al. (2013) *Korea Railway History and Development 2*, BG Book Gallery, Seoul, pp.466-475.
- [3] K. Yazima (2012) Japan's investment for Korea railroad 1918-1929 years at 2nd world war, Hitotsubashi University course Doctoral Dissertation.
- [4] W.H. Park (2016) Changes in the Chosun Governor-General office's Civilian Railway Policy, during the Great Depression period(1930~1934), and its characteristics, *Yöksa wa hyönsil : Quarterly Review of Korean History*, 101, pp.307-344.
- [5] J.H. Lee Y.S. Lee, B.H. Chung etc (2015) *Korea Railway History and Development 3*, BG Book Gallery, Seoul, pp.98-104.
- [6] A.K. Joung (2016) A Study of Gyeongchun Railroad Corporation, a Chosun Special-Purpose Company Active in the 1930s, *The Journal of Seoul Studies*, 64, pp.155-208.
- [7] Senkyoukai (1984) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.775.
- [8] Senkyoukai (1984) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, pp.778-779.
- [9] Railway Construction Bureau (1969) *Railway Construction History*, Railway Construction Bureau.
- [10] Senkyoukai (1984) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.780.
- [11] Chosun Government General Railway (1940) *Chosun Railway 40 years Brief History*, Seoul, pp.588-589.
- [12] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, pp.871-886.
- [13] Japan Book Center (2002) *Korea person's name document encyclopedia*, Japan Book Center.
- [14] Chosun Government General Railway (1940) *Chosun Railway 40 years Brief History*, Chosun Government General Railway, Seoul, pp.471-472.
- [15] Chosun Government General Railway (1940) *Chosun Railway 40 years Brief History*, Chosun Government General Railway, Seoul, p.590.
- [16] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.600, p.801.
- [17] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.587, p.862.
- [18] Chosun Government General Railway (1940) *Chosun Railway 40 years Brief History*, Chosun Government General Railway.
- [19] Senkyoukai (1981) *Chosun Transport reminiscience*, Sanshintosho, Tokyo, p.34.
- [20] Koseisha (1999) *Japan person's name document encyclopedia(Chosun part)*, Koseisha.
- [21] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.8.
- [22] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, pp.801-802.
- [23] Morio Hitosh (1936) *Chosun Railway Camp*, Tokyo, pp.253-257.
- [24] Morio Hitosh (1936) *Chosun Railway Camp*, Tokyo, pp.261-265.
- [25] Chosun Government General Railway (1940) *Chosun Railway 40 years Brief History*, Chosun Government General Railway.

(Received 10 January 2017; Revised 6 February 2017; Accepted 7 February 2017)

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