

일제 강점기 철도관료의 이력 및 특징에 관한 연구

A Study of Careers and Traits of Railway Bureaucrat during the Japanese Colonial Period

이용상 · 정병현*

Yongsang Lee · Byunghyun Chung

Abstract This study analyzed the educational background, career, and post-retirement activities of notable bureaucrats employed at Chosun Railway Bureau during the Japanese colonial period in Korea. First, significantly, most railway bureaucrats were of Japanese origin, being specialized in railway operations and adjusted to occupation in a reserved organizational environment for a considerable time period. Second, the Japanese showed explicit eagerness to work at the Chosun Railway, which fitted their ideology of railway bureaucrats. In addition, almost 60% of the bureaucrat population had strong educational experience from Tokyo Imperial University, which is equal to the percentage of graduates from other institutions operating during the Japanese colonial period. Moreover, in the very early period of building the railway system, the demand for specialists was higher than for other jobs and divisions because of the railroad's complex infrastructure, which resulted in high job appointment rates. In a similar sense, based on a strong affiliation of bureaucrats with railways, the number of bureaucrats from Japanese Railway Worker's Bureau was higher initially because of bureaucrats from South Manchurian Railway Company. These changes essentially contributed to alteration of bureaucrats' awareness and created a more positive attitude regarding the Chosun Railway. In the meantime, as opposed to the Taiwan and Manchurian Railways, both Chosun Railway and the Taiwan Railway were operated in compliance with strong bureaucratic traditions.

Keywords : Japanese Colonial Period Railway, Career Background, Railway Bureaucrats

초 록 본 연구는 일제강점기 조선철도 관료의 이력과 경력을 중심으로 철도국 주요관료의 학력과 경력 및 퇴직 후 활동을 분석하였다. 주요 특징으로는 첫째, 조선철도 관료들은 철도에 관한 전문성이 높고 폐쇄적 조직에서 장기간 근무하였으며 관료 대부분이 일본인이었다. 둘째, 조선철도를 일본 본토와 달리 자신들의 생각대로 운영하고자 하는 의지가 비교적 강했다. 조선철도국의 철도운영의 만철(남만주철도주식회사) 위탁 반대, 「조선철도 12년 계획」 수립, 자체적인 종업원 양성제도가 활성화된 것도 이와 같은 맥락에서 설명이 가능하다. 셋째, 철도관료의 학력은 도쿄제국대학 출신이 약 60%를 차지하고 있는데 이는 조선총독부 타 조직과 거의 비슷한 분포이다. 넷째, 전문가의 비율이 타 부서보다 높고 철도의 특성상 전문직 임용이 높았는데, 특히 초기 철도 건설시기가 이러한 현상이 두드러졌다. 다섯째, 철도관료의 출신분포를 보면 초기에는 일본 철도 작업국 출신이 많았지만 이후 만철, 조선철도국 출신이 점차 많아졌다. 이는 조선철도에 대한 관료의식을 변화시키는 계기로 작용했다. 여섯째, 기술 관료의 임용은 1910년 이전 총원이 많았으며 일본 철도 작업국출신, 경부철도주식회사를 통한 임용이 대부분으로 임용제도의 특성상 학력이나 인맥 등이 작용 가능성이 컸다.

주요어 : 일제강점기 철도, 철도관료의 이력, 철도관료의 특징

1. 문제의 제기

철도의 성격에 관한 연구는 주로 철도관련 법과 조직, 직원, 투자비용 분석을 통해 그 성격을 파악할 수 있는데 본 논문에서는 조선철도의 종사원과 관료를 중심으로 그 성격을 파악해 보고자 한다. 선행연구로는 조선철도의 성격에 대한 정재정의 연구가 있지만 관료와 종업원의 일반적인 연구에 머무르고 이력 등에 연구는 진행되지 않았다. 한편 조선총독부의 토목 관료에 대

한 연구로는 히로세의 연구가 있었다[1]. 당시 조선총독부에 근무하는 직원의 직제를 보면 고등관인 칙임관과 주임관, 하위관인 판임관 그리고 고원, 용인, 촉탁으로 구성되어 있었다. 고등관 임용은 고등시험(행정과)합격자가 임용이 되고 판임관의 경우는 고원으로 5년 이상 근무한 자가 보통시험에 합격하여 임용되었다. 하위관인 판임관에서 고등관으로 승진이 가능하였고, 고등관 승진의 경우는 철도국 부참사 또는 기사로 승진하였으며 고원은 고원임용시험을 통해 등용되었다. 고등관은 1910년부터 실시된 문관 임용령에 의해 고등시험 합격자가 조선총독부로 취직했으며, 판임관의 경우에도 같은 해 문관 임용령에 의해 보통문관 시험, 실무경험, 학력구비 등을 통해 임용되었다. 보통문관시험의 경우는 기본적으로 일본의 관료임용방법과 동일하였지만 일부 조선의 특수성을 가지고 있었는데 예를 들면 1930년 전반기 보통문관시험의 필기시험에 조선어(일본인에 한함)가 선택과목에 포함되어 있었다[2].

2. 조선철도의 직원 현황

철도국 직원은 일본천황이 직접 임명하는 고등관, 천황이 소속장관에게 위임하여 임명하는 판임관이 있었다. 고등관에는 칙임관과 주임관으로 나누어지고 고등관 대우가 있었다. 칙임관에는 국장, 이사(국장 유고시 대리, 현직은 감독과장)가 있고, 주임관 및 주임관 대우는 참사, 부참사, 기사, 철도의, 철도약제사가 있었다. 판임관 및 판임관 대우에는 서기, 기수, 교유, 철도수, 철도의, 철도약제사가 있으며(계원, 사무소원, 역장, 조수, 역원, 현장의 중견간부) 그 밑에는 고원과 용인이 있었다. 고급관리에 속하는 참사, 부참사, 기사는 과장, 계장, 사무소 및 공장의 장, 계의 주임, 큰 역의 장을 담당하였고, 철도수와 고원은 주로 현장의 중급종사원에, 용인은 하급 종사원이었다.

1910년 철도국직원이 6,908명이었는데 이는 이전 경부철도주식회사 종사원 1,791명과 경의철도 3,499명과 삼마철도 202명 등을 포함하여 합방이전에 종사한 인원이 대부분이었다. 1926년 이후 직원증가에 있어 판임관에서 주임관으로 승진, 용인에서 고원으로의 승진이 눈에 띄게 증가하였다.

Table 1 Japanese government-general of Chosun's office staff.

Year	Number of employees (person)							1km Average employee	
	Official appointed by the Emperor	Nominated officer	Junior official	Part-time service	Junior clerk	Employee	Total		
1910	3	47	381	4	1,342	5,131	6,908	6.4	
1915	3	54	474	4	1,796	6,903	9,234	5.7	
1916	4	52	494	4	1,812	6,937	9,303	5.4	
Manchurian railway	1917	-	-	510	4	1,812	7,266	9,592	5.5
	1918	-	-	795	9	1,863	7,656	10,323	5.8
	1919	-	-	828	12	2,184	9,073	12,097	6.5
	1920	-	-	889	10	2,144	9,105	12,148	6.5
	1921	-	-	962	7	2,214	8,744	11,927	6.4
	1922	-	-	1,024	11	2,210	9,406	12,651	6.7
	1923	-	-	1,032	9	2,342	9,728	13,111	6.9
	1924	-	-	3,574	7	-	9,584	13,165	6.3
1925	5	74	1,419	11	1,943	9,372	12,824	6.1	
1926	5	85	1,563	56	2,250	9,577	13,536	6.3	
1930	5	93	1,808	67	3,438	11,028	16,436	5.9	
1935	5	97	2,000	100	4,437	13,955	20,594	6.1	
1940	195		4,325	239	14,198	28,677	47,634	11.9	
1945	350		11,110	349	33,020	61,919	106,748		

Source: Chosun government general railway (1938) Chosun government general railway yearbook, p.43[3], Senkyoukai (1986), Chosun transport history, p.8, pp.181-184, pp.579-585[4], 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.256.[5]

직급별로 보면 하위직급의 인원이 많았는데, 이는 철도가 현업위주의 조직이라는 것을 알 수 있다. 1910년대에 고위과 용인의 비율이 93~94%에서 1920년대 중반부터 80%후반에 머무르고 있지만 하급직의 비율이 매우 높은 것을 알 수 있다. 중간 관리층인 판임관은 1910년 381명에서 1935년에 2,000명, 1940년에 4,325명, 1945년에는 11,100명까지 증가하였으며 중간 관리층의 비율도 1910년에 5%에서 1915년 약간 증가했는데 그 후 약 10% 수준을 유지하였다.

Table 2. Employee trends and proportion of entry-level worker. (Unit: persons)

Year	Official appointed by the emperor	Nominated officers	Junior official	Part-time service	Junior clerk	Employee	Portion of junior clerk and employee (%)	Total
1910	3	47	381	4	1,342	5,131	93.7	6,908(1)
1917	-	-	510	4	1,812	7,266	94.6	9,592(1.39)
1926	5	85	1,563	56	2,250	9,577	87.4	13,536(1.96)
1930	5	93	1,808	67	3,438	11,028	88.0	16,436(2.38)
1935	5	97	2,000	100	4,437	13,955	89.3	20,594(2.98)
1940	195		4,325	239	14,198	28,677	90.0	47,634(6.90)
1945	350		11,110	349	33,020	61,919	88.9	106,748(15.45)

Source: Governor-general of Korea (1940) Chosun railway 40 years brief history, pp.582-583[6], 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.257.[7]

3. 철도관료의 특징

3.1 조직의 특성

조선철도관료의 특징을 분석해 보면 먼저 관료인사의 경우 기본적인 틀은 일본 관료제와 유사하다는 것이다. 일본 관료제의 경우도 친임관, 칙임관, 주임관, 판임관 등의 직제였다. 두 번째로는 통감부에서 조선총독부로 고등관과 판임관의 대부분이 이동하였는데, 1910년 고등관과 판임관수가 431명인데 그 중 402명이 통감부에서 조선총독부 철도국으로 이동하였다[8]. 1911년 자료를 보면 고등관과 판임관 459명 전원이 일본인으로 구성되었는데[9], 이는 총독부 부서 중 유일하게 철도가 가진 폐쇄성과 특수성을 반영한 사례이다. 세 번째로는 일본철도부서에서 1910년대에는 33명이 이동하여 본부로부터 이동한 인원이 꽤 많았는데, 당시 자료를 보면 1910년대에 세무, 세관 82명, 전매국 38명에 이어 세 번째로 많았다[10]. 네 번째로는 조선철도에서 근무하다 본토로 이동한 인원은 8명으로 그 숫자가 많지 않아 조선철도에서 장기간 근무한 것을 알 수 있으며, 타이완 등 타 식민지로의 전출이 거의 없었다. 1936년 2월 과장 및 소장의 조선철도 평균재직연수는 18년, 1939년 7월 1일 과장과 소장의 재직연수는 18년, 1940년 7월 1일 현재 조선철도에 근무한 과장들의 평균재직연수도 동일하게 18년에 이르고 있다. 이는 안용식의 연구에서 조선총독부 관료의 평균재직 연수인 14.6년 보다 장기간인데 이는 철도조직이 가진 전문성 등에 기인한다고 하겠다. 안용식의 연구에서 조사된 관료중 최초 철도로 임용한 관료 127명에서 최종직위를 철도로 한 관료가 115명으로 나타났는데 이는 거의 이동이 없었다 볼 수 있는데 장기간의 근무와 함께 철도의 특성상 전문성이 매우 높은 조직이라고 할 수 있었다. 조선총독부 철도국 철도국장의 본국 임명이외에는 관료는 대부분 철도국에서 정년을 맞이하였고, 기술직 비율이 높은 것도 이를 증명해 주고 있다. 다섯 번째로 안용식의 연구에 의하면 조선총독부 재직관료 1,168명중 도쿄제국대학 출신이 573명으로 전체의 49.1%를 차지하고 있다[11]. 철도의 경우는 Table 4에서 보면 42%~48%로 비슷한 분포를 보이고 있다.

3.2 조선철도관료의 변화

1916년 철도관료를 보면 학력은 도쿄제국대학출신이 47%, 고교졸업과 현업이 41%를 차지하고 있으며 전공은 공학을 중심으로 한 이공계가 70%를 차지하고 있다. 출신은 일본의 철도작업국 35%, 조선철도국 29%, 경부철도회사가 24%를 차지하였다. 만철위탁 직후인 1927년의 경우에는 도쿄제국대학출신이 47%, 교토제국대학출신이 24%를 차지하고 있다. 전공은 이공계가 76%를 차지하였고, 일본 철도성 출신이 59%, 만철이 24%, 조선철도국이 12%를 차지하여, 일본철도성과 만철출신이 증가하였다. 1939년 7월의 경우는 도쿄제국대학출신이 48%, 교토제국대학출신이 10%, 이공계가 52%, 조선철도국이 51%를 차지하고 만철 출신이 38%를 차지하였는데, 시간이 흐르면서 조선철도 출신비율이 높아진 것을 알 수 있다.

Table 3. Analysis of bureaucrats of Chosun railway (as of July, 1939, Director and Chief).

Name	Position	Career	Year and characteristics of the Chosun railway	Duration of Chosun railway
Kudo	Director of railways	Director of the railway bureau, director of the railway administration, director of the railway bureau of the Chosun governor general, and president of Tohoku railway corporation after retirement.	1938	1year
Nishizaki	Section manager supervisor	Graduated from Tokyo university of law in 1920, graduated from higher civilization examination, dean, deputy governor, 1936	1920	19years
Maebara	Driving section manager	Graduated from Tokyo imperial university in 1919, manchurian railway officer, driving division vehicle chief in 1931	1919, Overseas training in 1935	20years
Tababe	Investigation section manager	Graduated from Tokyo imperial university in 1921 Graduated from Tokyo university of law in 1925, department of sales and freight chief	1925	14years
Suzuki	Maintenance section manager	Graduated from the Kyoto imperial university in 1923, manchurian railway Seoul administration bureau, Daejeon railway office	1year 4months studying in Europe	
Kiyomizu	Improvement section manager	Graduated from Kyoto imperial university in 1914, Chosun railway bureau engineer, general manager of Daejeon public affairs office	1914, 1year 2months studying in Europe	25years
Owada	Business section manager	Graduated from Tokyo university of commerce and industry in 1925, admitted to Chosun after passing the higher civilization examination	1925, 1year 4months studying in Europe 1928	14years
Osima	General affair section manager	Graduated from Tokyo imperial university in 1922, manchurian railway company officer, general affairs and social affairs manager	1922	17years
Sakiyama	Work section manager	Graduated from Tokyo imperial university in 1922 Craft division vehicle chief	1922	17years
Ezaki	Construction section manager	Graduated from Tokyo university of technology in 1918, joined manchurian railway, director of public affairs	1919, Overseas training	20years
Kobayashi	Accounting section manager	Graduated from Tokyo imperial university of law in 1923, passed the higher civilization examination, Seoul bureau of manchurian railway	1928, 1year 2months studying in Europe	16
Nagai	Electricity section manager	-	-	
Matsuyama	Busan railway office manager	Graduated Hukushima commercial high school in 1924, passed the higher civilization examination, personnel department manager	1925	14years
Tange	Daejeon railway office manager	Graduated from Tokyo high school of technology in 1913 Seoul railway office	1927	12years
Adage	Seoul railway office manager	Graduated from Tokyo University of Law in 1927 the general affairs section		
Tsuruno	Pyongyang railway office manager	In 1929, he graduated from the law department of Kyungseong empire university. Sales and sales chief		
Urata	Wonsan railway office manager	Graduated from Yamaguchi university in 1913, joined manchurian railway, warehouse chief	Accounting specialist	
Yuyama	Suncheon railway office manager	1923 Kyungseong imperial high school, joined manchurian railway, general affairs division, social chief		
Matsuno	Seongjin construction office manager	Graduated from the faculty of engineering, northeast imperial university in 1919 joined manchurian railway	1919, 3years studying in USA	20years
Kawamoto	Busan plant manager	Lushun institute of technology (1919), manchurian railway, principal of Kyungseong plant		
Aoki	Seoul plant manager	Graduated from Osaka public high school in 1913 Principal of Kyungseong plant	1913 1year 2months studying in Europe 1928	26years
Oshima	Manager training of the railway worker	Graduated from Tokyo imperial university in 1922, manchurian railway, general affairs and social chief	1922	17years

Source: Haganoboru (1999), Japanese person information outline (Chosun)[12]

Table 4. Graduate school of the Chosun railway bureaucracy.

	1916	1927	1936	1939
Tokyo imperial university	47	47	42	48
Kyoto imperial university	6	24	26	10
Other universities	6	6	5	14
High school graduation, work-site operation	41	24	26	29

Source: Koseisha (1999), Japan person's name document encyclopedia (Chosun part), Tokyo[11]

Table 5. Trend of origin in bureaucrats. (Unit:%)

	1916	1927	1936	1939
Chosun governor-general railway bureau	29	12	35	51
Japan railway bureau	35	59	12	5
Manchurian railway	0	24	53	38
Other	36	6	0	5

Source: Aganoboru (1999), Japan person's name document encyclopedia (Chosun part)[13]

전공별로 보면 철도관료의 경우는 이공계출신이 많았다. 조선총독부 관료분석을 보면 안용식 연구의 표본 834명 중 법학이 264명, 정치학이 66명인데 비해 이공계는 토목 45명, 공과 40명, 기계 22명으로 그 비중이 약 30%였는데 철도의 경우 전체에서 이공계가 48~70%를 차지하고 있어 철도의 특성을 드러내고 있다. 한편 사무직과 기술직의 경우 사무직은 주로 법학전공, 기술직은 이공계 출신이 임명되었으며 기술직 관료는 주로 기계과장, 운전과장, 건설과장, 공무과장과 현업사무소 소장 등이었다. 한편 하위관인 판임관에서 고등관으로 승진이 가능한데 조선철도의 경우는 35명으로 판임관의 숫자에 비해 승진인원이 적어 고등관의 이동에 제한이 있었다[11].

한편 철도의 전문성의 특성상 하급종사원을 교육시켜 고원으로 채용하였는데, 연간배출인원은 업무량이 증가함에 따라 증가하였으며 1926년 이후에는 매년 평균 224명을 배출하였다. 이 중 한국인의 비율은 1919년부터 경성철도학교를 통한 양성 시 8.3%에서 1926년 철도종사원 양성소시절에는 23.3%까지 증가하였지만 거의 하위직에 근무하였다[14]. 철도양성소를 통한 종사원배출을 통해 조선 내에서 교육과 충원하려는 의식이 있었다고 할 수 있다.

Table 6. Railway employee training system.

Period	Personnel training institutions	Persons	Average annual personnel
1907~1910	Temporary military railway employee training school Chosun governor's office railway employee training school	446	112
1911~1917	Chosun governor's office railway employee training school	485	70
1919~1925(Manchurian railway commission period)	Seoul railway school	736	105
1926~1941	Central Railway Employee Training School	2,466	224

Source: Chosun government general railway (1938) Chosun government general railway year book, Seoul, pp.174-179.[15], Korea national railway college (2005) Korean national railway college 100 years history, Seoul, pp.171-172[16].

일제강점기 철도조직의 관료의 민족별 구성을 보면, 고등관인 칙임관의 경우 한국인은 일제강점기를 통해 한명도 없었고 주임관의 경우도 1940년에야 4명 정도 임용되었다. 중하위관료인 판임관의 경우는 1929년 4.1%에서 1938년에 6.2%로 약간 증가하였다. 1945년에는 14.5%로 증가하였는데 이는 전쟁으로 일본인이 부족하였기 때문이다. 하위직 종사원인 고원의 경우는 1929년에 13%, 1938년에는 29.7%로 증가하였다. 가장 최하위 종사원인 용인의 경우에는 한국인의 비율이 높았는데 그 이유는 전쟁 등으로 하위직에서 일본인이 부족하게 되었고, 일본인보다 임금이 싼 한국인을 고용하였기 때문이며, 이에 따라 한국인들이 기술습득을 하는 기회가 되었다.

1941년의 경우 철도공장의 월 임금을 비교해 보면 서기는 일본인이 122.77엔, 한국인은 72.75엔, 기수는 일본인이 125.65엔, 한국인은 68.33엔으로 한국인이 일본인에 비해 매우 적었다[17]. 1944년 자료에 의하면 조선철도에 종사하는 일본은 월 평균임

금이 85.76엔 한국인은 42.39엔으로 1/2에도 미치지 못하였다[18].

민족별 구성 비율을 볼 때 하위직에 한국인을 고용하는 차별적인 인사구조라고 말할 수 있다.

Table 7. Number of employees of the railway bureau by ethnic group. (persons, %).

	Ethnic	1929	1932	1935	1938	1945
Junior official	Korea	64(4.1)	78(5.1)	89(5.3)	176(6.2)	1,346(14.5)
	Japan	1,493(95.9)	1,449(94.9)	1,606(94.7)	2,636(93.8)	7,920(85.5)
Junior official treating	Korea	23(9.3)	21(8.8)	15(5.0)	42(7.9)	546(31.6)
	Japan	224(90.7)	217(91.2)	288(95)	490(92.1)	1,181(68.4)
Part-time service	Korea	9(14)	21(25.9)	32(33)	57(40.1)	149(41.9)
	Japan	55(86)	60(74.1)	65(67)	85(59.9)	207(58.1)
Junior clerk	Korea	420(13)	598(16.3)	857(19.7)	2,116(29.7)	17,407(53.1)
	Japan	2,804(87)	3,081(93.7)	3,492(80.3)	5,263(70.3)	15,374(46.9)
Employee	Korea	6,458(59.3)	6,405(60.4)	7,534(55.6)	10,862(51.3)	55,078(95)
	Japan	4,437(40.7)	4,206(39.6)	6,019(44.4)	10,296(48.7)	2,915(5)

Source: Chosun government general railway (1938) Chosun government general railway year book - A general staff table, Seoul, pp.582-583.[19] Senkyoukai (1986), Chosun transport history, Sanshintosho, Tokyo, p.519.[20]

3.3 기술 관료의 이력

기술 관료는 대부분 경부철도주식회사, 통감부철도관리국, 한국철도관리국을 거쳐 1910년 조선총독부 철도국에 그대로 임용되었다. 초기 임용이 매우 중요한데 일반적으로 기술직 임용은 제국대학출신과 이하 학력의 기술계 졸업자를 대상으로 했는데 이는 행정직과 달리 서류전형에 의해 임용이 결정되어 특정대학에 편중될 경향이 매우 높다. 특히 조선철도에 있어서는 조선총독부 이전 임용이 많았는데 초기 철도작업국, 경부철도주식회사 인맥이 많았으며 거의 대부분 1910년 이전 근무를 시작한 관료가 많다. 1916년의 기술 관료를 보더라도 대부분이 철도작업국, 경부철도주식회사, 통감부 철도국으로 임용된 예가 대부분이라고 하겠다. 따라서 초기 임용에 있어 당시 철도책임자인 후루이치 고이(古市公威)의 경우는 1903년 철도작업국 장관, 1904년부터 1905년까지 경부철도주식회사 총재, 1906년 통감부 철도관리국장을 역임하였다. 초대 철도국장이었던 오야 곤페(大屋權平)의 경우는 1903년 경부철도주식회사 공장장, 1907년 통감부철도관리국장, 1909년 한국철도관리국장을 역임하였는데 그는 도쿄제국대학 이학부 출신으로 당시 관련 인맥의 충원에 영향력을 끼쳤다는 것을 짐작할 수 있다. 실제로 1916년 기술 관료의 이력을 보면 기차과장, 건설과장 등 주요 기술 관료는 모두 도쿄제국대학 공과를 졸업한 것을 알 수 있다. 다음의 표를 보더라도 기술직 과장 중에 도쿄제국대학출신이 약 2/3인 62%를 차지하고 있다. 철도의 장기간 근무 특성을 고려할 경우 초기 임용이 매우 중요하다고 하겠다.

Table 8. Number of technical positions and graduates of Tokyo imperial university.

Year	Number of technical positions	Number of graduates of Tokyo imperial university
1916	3	2
1925	3	2
1927	3	2
1930	3	2
1935	4	2
1936	4	2
1937	7	4
1940	7	5
total	34	21

Source: Haganoboru (1999), Japanese person information outline (Chosun) [21]

3.4 철도국장관과 관료의 퇴직 후 활동

역대철도국장의 이력을 보면 초기 철도국장인 후루이치 고이와 오야 곤페는 토목 관료 출신으로 당시 경부선과 경의선 등 초기 철도부설을 지휘하였다. 오무라 다쿠이치(大村卓一)는 삿포로 농학부출신으로 후에 만철총재까지 역임한 인물로서 조선 철도 12년 계획을 추진한 인물이다. 오무라 후임으로 4명의 철도국장은 모두 도쿄제국대학출신의 고등문관시험합격 후 임용되어 철도운영이 안정된 시기의 특징을 보이고 있다. 마지막 철도국장인 고바야시 리이치(小林利一)를 제외하고는 본국임명으로 일본의 의지가 강하게 반영되었다.

통감부 초대 철도국장을 역임한 후루이치 고이(1854년~1934년)는 히메지 출신으로 1875년 문부성 최초의 유학생으로 프랑스 파리 대학에 유학하여 공학(수학과 천문학도 함께 전공)을 전공했다. 귀국 후 내무부 토목국에 들어가 요직을 역임하고 1898년 11월 체신차관, 1903년 3월 철도작업국장을 역임하였으며, 그 후 경부철도주식회사 총재, 1905년에는 대륙철도의 경영과 기술을 연구하는 동아철도연구회를 설립하여 이사장을 맡았다. 후루이치는 당시 공학계의 제1인자로 평가받았으며, 그는 철도전문가이며 토목전문가로서 종단선인 경부선을 완성시키고 이후 동아철도연구회이사장으로 그 후 일본공학회이사장, 만국공업회의 회장을 역임한 학자였다.

2대 철도책임자로 근무한 오야 곤페(1861년~1924년)는 야마구찌 출신으로 1883년 도쿄제국대학 이학부를 졸업하고 1885년 철도국기사가 되었다. 나고야 철도작업국 출장소장, 철도작업국 공무부장을 역임하였고, 1903년 경성~부산간의 경부철도주식회사의 기사장이 되었으며 통감부 철도관리국장을 거쳐 1909년에는 철도원 기사 겸 한국철도관리국장, 1910년에는 조선총독부 철도국장으로 취임하였으며, 경부선과 호남선의 간선 건설에 힘을 기울였다. 그는 통감부철도관리국장 시절 한국의 지리적으로 부산이 대련보다 유리하여 경원선과 원산~평양간의 철도건설이 보다 이익이 된다고 보고 안봉선을 통한 대륙과 유럽까지 연결을 주장하였다[22]. 또한 1909년 경원선과 호남선 건설을 주장했다[23]. 조선철도의 장래에 대해서는 대륙과의 종단선 이외에 산업발전을 위해 철도건설을 역설했으며 1914년 당시 인구 1만인당 철도거리를 보면 일본 1.29마일, 대만 1.54마일, 유럽 4.70마일, 미국 27.10마일에 비해 조선은 0.66마일인 때문에 확장을 주장하였다[24]. 조선의 철도는 다른 나라에 비해 철도영업거리가 짧고 인구도 적고, 산업의 발전도 늦어서 철도를 부설해도 효과가 당장 나타나지 않을 것이며, 경제상황이 열악하여 민간에 의한 철도 투자 특히 경편철도 투자 등을 제안하였다. 오야에 대한 평가는 관료적이며 부하를 질책하는 경우가 많았고, 최고수준의 철도기술전문가로 추진력이 있었다는 평가가 있었다.

그 후 철도국장으로는 오무라 다쿠이치가 임명되었다. 오무라는 철도성 운수국장 오이타 토라오(種田虎雄)의 추천으로 임명되었으며, 오이타의 의형인 시모오카(下岡忠一)는 정무총감이었다[25]. 오무라는 1925년 조선철도의 사명에서 다음과 같이 서술하였다.

“조선철도는 원래 일본의 상권의 확장을 전제로 해서 기획되어, 경성~인천 간의 노선을 완성했지만 국제환경의 변화로 남쪽의 부산으로부터 국경 신의주까지 종관철도를 부설해 더욱이 주요항만에 지선을 연결하여 군사목적으로 이용되었다. 러·일전쟁의 승리결과 조선에 있어 일본의 지위를 확립함과 함께 일본정부는 조선의 개발과 철도개선을 위해 1906년 경부철도를 국유화하고 경의선, 마산선의 전쟁을 위해 속성으로 개통하였다. 1911년 압록강철교와 안봉선의 개축은 조선철도를 세계의 공로로서, 산업철도와 국제철도로 자리매김하였다. 이후 노선은 확장되어 시설이 개선되었지만 다른 나라 철도에 비해 빈약한 상태이다. 철도연장은 1,300마일로 화물은 400만 톤이지만, 만주철도는 약 절반의 노선거리로 1,300만 톤을 수송하고 있다. 압록강, 두만강의 국경지역은 천연자원이 많고 철도의 부설로 개발이 가능하다. 최초에는 수익을 올리는 것이 무리이지만 자원개발을 사명으로 하는 조선철도는 그러한 방향으로 나아가야 한다. 조선철도의 역사를 보면 당초 산업철도로 중반에는 군사적 색채가 강하였지만 그는 단순히 일시적인 현상에 지나지 않는다. 다시 본래의 산업철도로 복귀해야 한다. 만철로부터의 위탁해제도 그 취지이다. 조선철도는 국내 산업개발과 국제철도로서의 중요한 역할을 기대하고 있다. 이러한 목적을 달성하기 위해 노선의 확장과 운임인상 그리고 방대한 경비가 필요하지만 이를 수행하지 않으면 안 된다”[26]. 오무라는 재임 중 1927년 조선철도12년 계획의 추진과 사철합병, 만주사변에서의 적절한 조치 등으로 재능을 인정받았다.

이후 취임한 요시다 철도국장은 1932년 조선시보에서 “조선철도는 일반 교통의 요충지이지만 도쿄와 신경 사이의 속도향상, 북선선을 매개로 한 새로운 간선을 형성하고 있다. 조선철도연장은 4,100km, 면적 1,000km²당 18.8km, 10만명당 22.5km로, 일본의 면적 1,000km²당 66.9km, 10만명당 31.2km과 비교할 때 조선이 낮은 수준이다. 조선은 일본과 다르게 생산량의 필요에 따라 건설된 것이 아니고 철도가 우선 부설되어 문화의 발달, 자원개발이 기대되고 있다. 운영초기는 수입이 충분하지 않고 금후 공업시대를 맞이하여 철도수입은 증대할 것이라고 주장했다[27]. 요시다 철도국장은 객차의 구분을 명확히 하고 1등차는 흰색계통 2등차는 청색계통 3등차는 빨간색 계통으로 운영하여 경영합리화를 꾀하였다[28]. 1910년에 철도성에 입사한 후 계속 철도에만 근무하였고 사철매수문제 등에 적극적으로 관여하였다.

역대철도국장관과 관방철도국장 및 부장의 경우 퇴직 후에는 사설철도로 옮겨가는 경우와 기타 다른 공직으로 이동하는 경우

Table 9. Post-retirement career for director of railways.

Name	Period	Previous career	Post-retirement career
Huruichi	1905~1907	President of Kyungbu railway co. ltd.	President of Kumgangsan railway co. ltd.
Oya	1910~1917.8	General manager of railway bureau	
Omura	1925.5~1932.6	Member of Beijing international railway liaison committee	Governor of Manju railway co. ltd.
Yoshida	1932.7~1938.4	Tokyo railroad director	
Kudo	1938.5~1939.6	Director, Japan railway administration	Resigned as a sick one year later Tobu railway corporation president
Yamada	1939.7~1943.11	Director, Japan railway administration	
Kobayashi	1943.12~1945.8	Chosun governor-general's office	

Source: Haganoboru (1999), Japanese person information outline (Chosun)[21]

Table 10. Post-retirement career for the chief bureaucrat of the railway.

Name	Period	Previous career	Post-retirement career
Hitomi (Chief cabinet officer)	1917.7.1.~1919.5.17	Chosun governor-general, department of agriculture	After his retirement in 1919, he served as director of Dongyang heavy industries co. ltd.
Aoki (Chief cabinet officer)	1919.5.17~1919.8.20	Chosun governor-general, department of agriculture	Deputy director, Chonbuk provincial governor
Wada (Secretariat railroad director)	1919.8.20.~1921.2.12	Chosun governor-general, department of agriculture Degree branch office	After his retirement in 1924, he was president of Chosun commercial bank
Yuge (Secretariat railroad director)	1921.2.12.~1925.3.31	Chosun governor-general, department of agriculture Department of academic affairs	-

Source: Haganoboru (1999), Japanese person information outline (Chosun)[21]

Table 11. Major railway bureaucrats.

Name	Term of office	Career	Post-retirement career
Hagiwara	5 th Section manager supervisor	Manchurian railway officer	1939 President of Chosun transport company
Nishizaki	6 th Section manager supervisor	Chosun railway officer	Government general of Korea conservation section manager
Shinda	1921, Public affairs manager	Chosun railway officer	1927 Executive director of Chosun railway company

Source: Haganoboru (1999), Japanese person information outline (Chosun)[21]

가 있었다. 일부 철도국장은 철도를 마지막 직책으로 역임한 경우도 많았는데, 이를 통해 철도관료의 경우 퇴직 후 활동은 매우 제한적이었던 것을 알 수 있다.

4. 맺는 말

본 연구에서는 일제강점기 조선철도 관료의 이력과 경력을 중심으로 그 특징을 살펴보았다. 주요 내용으로는 철도관료의 경우 첫째 특성상 전문성이 높고 타 조직으로 이동이 자유롭지 않은 폐쇄적 조직에서 장기간 근무하였다. 일본인이 거의 독점한 조직으로 재직기간도 1940년 7월 1일 과장의 경우 평균 18년에 달하고 있다. 초기 철도관료는 통감부에서 조선총독부로 이동한 관료들이었다. 두 번째로는 조선철도를 일본과 달리 스스로 운영하고자 하는 의식이 비교적 강했다. 조선철도국의 만철위탁 반대, 「조선철도 12년 계획」 수립 등에서 그 모습을 찾을 수 있으며, 자체적인 종업원양성제도가 활성화된 것도 이와 같은 맥

락이다. 세 번째로는 철도관료는 그 특성상 기술직이 많이 분포하였으며 도쿄제국대학 출신도 약 60%를 차지하고 있다. 네 번째로 전문가의 비율이 타 부서보다 높았다. 철도의 특성상 전문직 임용이 높았는데, 특히 초기 철도건설기가 더욱 그러하였다. 다섯 번째로 기술 관료의 임용은 1910년 이전 충원이 많았으며 철도작업국 출신, 경부철도주식회사를 통한 임용으로 특정인맥의 작용 가능성이 높았다. 마지막으로 퇴직 후의 활동은 철도의 특성상 사설철도 임원 등으로 매우 제한되어 있었고 일부 관료 등이 기업 등에서 퇴직 후 활동을 계속하였다. 이와 같은 일제강점기 조선철도 관료들을 분석해 본 결과 일본본토와 만철, 타이완 철도와 각기 다른 특징들을 찾을 수 가 있었다. 특히 한반도가 가지고 있는 지역적 특성과 일본의 식민지 정책 등이 작용되고 있는 것으로 판단된다.

References

- [1] Yamadaatushi (2009) *Japan's ruling of Korea and Taiwan and colonial bureaucrats*, Sibunkaku, Tokyo, pp.260-302.
- [2] Okamotomayki (2008) *Political history of colonial bureaucrats*, Sangensa, Tokyo, p.279.
- [3] Chosun Government General Railway (1938) *Chosun Government General Railway year book*, Seoul, p.43.
- [4] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.8, pp.181-184, pp.579-585
- [5] 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.256.
- [6] Governor-General of Korea (1940) *Chosun Railway 40 years Brief History*, Seoul, pp.582-583.
- [7] 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.257.
- [8] Y.S. Ahn (2005) *A Study of Japanese Bureaucrats in the Government-General of Korea*, National Research Foundation of Korea, Seoul, p.137
- [9] Y.S. Ahn (2005) *A Study of Japanese Bureaucrats in the Government-General of Korea*, National Research Foundation of Korea, Seoul, p.138.
- [10] Y.S. Ahn (2005) *A Study of Japanese Bureaucrats in the Government-General of Korea*, National Research Foundation of Korea, Seoul, p.148.
- [11] Koseisha (1999) *Japan person's name document encyclopedia(Chosun part)*, Tokyo.
- [12] Haganoboru (1999) *Japanese person information outline(Chosun)*, Koseisha press, Tokyo.
- [13] Aganoboru (1999) *Japan person's name document encyclopedia(Chosun part)*, Tokyo.
- [14] Korea National railway College (2005) *Korean National railway College 100 years History*, Seoul, pp.171-172.
- [15] Chosun Government General Railway (1938) *Chosun Government General Railway year book*, Seoul, pp.174-179.
- [16] Korea National railway College (2005) *Korean National railway College 100 years History*, Seoul, pp.171-172.
- [17] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, pp.71-72.
- [18] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.183.
- [19] Chosun Government General Railway (1938) *Chosun Government General Railway year book -A general staff table*, Seoul, pp.582-583.
- [20] Senkyoukai (1986) *Chosun Transport History*, Sanshintosho, Tokyo, p.519.
- [21] Haganoboru (1999) *Japanese person information outline(Chosun)*, Koseisha press, Tokyo.
- [22] O. Konpei (1908) About Chosun Railway, *Economic Criticism*, 8(19), pp.17-18.
- [23] O. Konpei (1909) Chosun Railway Story, *Economic Criticism*, 9(16), pp.11-12.
- [24] O. Konpei (1915) *The Future of Chosun Railway*, Korea bulletin, pp.13-15.
- [25] O. Takuichi (1975) *Omura Takuichi mourning record editing meeting*, p.243.
- [26] O. Takuichi (1925) *Mission of the Korea railway*, Chosun, pp.142-143.
- [27] Y. Hiroshi (1933) *Chosun railway original mission*, Railway times, Tokyo, p.51.
- [28] Gakushuin University Institute for Oriental Culture (2014) *Korean Railway story - Retrospect of Chosun from Manchurian Railway*, *Oriental Cultural Study*, 16, p.216.

(Received 15 May 2017; Revised 19 June 2017; Accepted 20 June 2017)

Yongsang Lee: yongsang@wsu.ac.kr

Department of railway 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