

학술회의

철도를 통해서 본 근대 동아시아의  
국제관계

일 시: 2013년 9월 7일 (토요일)

장 소: 고려대학교 민족문화연구원 B203



## < 행사 진행 내용 >

사회 : 이송순(고려대)

13:30 개회사 (고려대 민족문화연구원장)

축사(동북아역사재단 이사장)

14:00 ~ 15:20 1부 - **철도와 동아시아 국제관계**

발표 1 : 근대 동아시아 철도의 발전과정과 연구성과

발표 : 서민교(동국대)

토론 : 이명학(고려대)

발표 2 : 일제시기 철도망의 시공간적 확산

발표 : 김종혁(고려대)

토론 : 김영호(고려대)

15:20 ~ 15:40 휴식

15:40 ~ 17:20 2부 - **철도와 식민지 조선**

발표 3 : 조선철도 滿鐵 委任經營 - 總督府 直營論 대립의 실상과 배경

- '추상적' 철도통일론에서 '구체적' 개발-수탈론으로의 정립 과정

발표 : 정태헌(고려대)

토론 : 송규진(고려대)

발표 4 : 식민지에서 철도, 열차 그리고 민족해방운동

발표 : 윤상원(동국대)

토론 : 조형열(순천향대)

17:20 ~ 17:30 휴식

17:30 ~ 18:30 종합토론

18:30 폐회



## < 목 차 >

### 2부 - 철도와 동아시아 국제관계

발표 1 : 근대 동아시아 철도의 발전과정과 연구성과

발표 : 서민교(동국대) ..... 07

발표 2 : 일제시기 철도망의 시공간적 확산

발표 : 김종혁(고려대) ..... 21

### 2부 - 철도와 식민지 조선

발표 3 : 조선철도 滿鐵 委任經營 - 總督府 直營論 대립의 실상과 배경

- ‘추상적’ 철도통일론에서 ‘구체적’ 개발-수탈론으로의 정립 과정

발표 : 정태현(고려대) ..... 43

발표 4 : 식민지에서 철도, 열차 그리고 민족해방운동

발표 : 윤상원(동국대) ..... 69



# <근대 동아시아 철도의 발전과정과 연구 성과>

-일본의 철도를 중심으로-

서민교  
(동국대)

## <목차>

1. 들어가는 말
2. 근대 일본의 철도
3. 일본 철도사 연구의 현황과 과제
4. 일본의 식민지철도 연구와 식민지철도의 특징
5. 맺음 말

"실로 현대의 문명은 소리의 문명이다. 서울은 아직 소리가 부족하다. 종로나 남대문동에 서서 서로 말소리가 아니 들리리만큼 문명의 소리가 요란해야 할 것이다. 그러나 불쌍하다. 서울 장안에 사는 삼십여만 흰옷 입은 사람들은 이 소리의 뜻을 모른다." (철도의 굉음. 이광수, 『무정』)

## 1. 들어가는 말

미국의 경제사학자로서 하버드 비즈니스스쿨에서 교편을 잡았던 알프레드 찬들러(Alfred DuPont Chandler)는 그의 저서<sup>1)</sup>에서 규모와 범위의 경제의 가능성을 실현시키고 유지시키기 위해서는 안정된 대량의 물자의 유통, 즉 가공량이 필요하다고 하면서 '철도는 미증유의 속도로 미증유의 대량의 재화를 수송하기 위한 기술을 제공할 뿐만이 아니라 정확한 시각표.....에 따라서 수송하는 기술을 제공하였다'고 강조하고 있다.

이러한 철도는 미국에서 대규모의 계층조직에 의해 관리되는 최초의 기업, 근대적인 과점체제하에서 경쟁하는 최초의 기업이며 근대적인 금융기관이 자금을 제공하는 최초의 기업이었다.<sup>2)</sup> 즉 미국의 역동적 자본주의의 기초 조건의 하나는 철도의 성립과 그 근대적인 관리에 있었던 것이다.

위의 견해는 근대의 철도에 관한 분석에서 무시할 수 없는 제언으로서 철도는 그 자체가 근대산업혁

1) Alfred D. Chandler Jr., *Scale and Scope*, The Belknap Press of Harvard University Press, London 1990. 일본어 번역판은 아베 에츠오 외 공역(安部悦生 他) 『스케일 앤드 스코프』(有斐閣, 1993)

2) 앞의 책, 일본어 번역판 41~45쪽. 본고에서는 다카하시 야스다카(高橋泰隆) 『日本植民地鉄道史論』(日本經濟評論社, 1995)에서 재인용함.

명의 적자(嫡子)이자 근대사회의 기초라는 점을 강조하고 있다.

근대 일본의 철도 도입 상황을 간략히 나열하면 다음과 같다.<sup>3)</sup> 일본에서는 1872년에 도쿄의 신바시(新橋)에서 요코하마(横浜) 간의 철도가 최초로 개통된 이후 1910년경에 이르면 일본열도 전체의 간선망(幹線網)이 완성되게 된다. 그 사이에 1870년대 후반부터 메이지정부의 재정난 등에 의해 국영철도 부설 사업이 그다지 성과를 올리지 못하게 되자 1881년에는 일본철도주식회사를 비롯한 사설철도회사가 다수 설립되어 1880년대 후반부터는 사설철도 건설 붐이 일어나게 된다. 이후 국가교통의 인프라설비인 철도는 국가에서 직접 설치 관리해야 한다는 의견이 강해져, 1892년에 제정된 철도부설법에 의거해 철도건설 운영은 국영철도체제를 지향하게 되었다. 1906~7년에 철도국유화법이 제정되면서 기존의 사설철도를 국가가 전부 매수를 하게 되면서 1910년경에는 전국 철도의 90% 정도를 국영철도로 흡수하게 되었다.

제1차 세계대전을 거치면서 일본은 외형적으로는 세계수준의 경제대국으로 성장하게 되면서 철도산업도 급성장을 하게 된다. 1920년에는 정부중앙부처로 철도성을 설치하여 종합적인 철도행정을 담당하게 하였고, 이 시기는 철도기술체계부문에서도 자동연결기 및 공기브레이크 채용을 비롯하여 철도차량의 국산화 및 대형 터널건설도 가능해지는 등 철도 기술도 국제적인 수준으로 향상되었다.

1920년대 후반부터는 자동차의 보급에 따른 경쟁체제를 구축하기 위해 철도건설의 확장뿐만 아니라 특급기차의 운행이 시작되었다. 또 도시화의 발전에 따라 교외전차망이 정비되었고 1930년대 초까지 교외전차망의 기초가 완성되었다. 그러나 1937년 중일전쟁을 계기로 전시통제체제로 들어가면서 철도수송도 전시체제로 강제 편입되게 되었고 국가가 모든 인적, 물적 통제를 가하는 시기를 거쳐 1945년 패전을 맞이하게 된다.

본고에서는 먼저 이러한 근대화의 상징의 하나였던 철도, 그 중에서도 근대일본의 철도에 대해서 살펴보고, 더불어 일본철도 연구의 현황과 과제에 대해서 살펴보도록 하겠다. 마지막에는 제국일본의 식민지 철도와 그 특징에 대해 간략하게 고찰하는 것으로 한다.

이어서는 근대 일본의 철도의 도입과 변천과정에 대해 그 시기적 특징을 중심으로 간략히 검토해 보겠다.

## 2. 근대 일본의 철도

1825년 영국에서 증기기관을 실용화시킨 철도가 석탄 운반용으로 설치되었고 본격적인 객화양용철도(客貨兩用鐵道)는 1830년 리버풀 맨체스터를 연결하는 철도였다.

근대화의 산물인 철도가 일본에 첫 모습을 드러낸 것은 모형증기차로서, 1853년 8월에 러시아의 사절단 해군 중장 프티아틴이 일본을 방문했을 때 막부의 사절단에게 러시아의 군함을 견학시켜 주면서 배에 전시되어 있던 알콜을 연료로 달리는 모형증기차의 모습을 보여 준 것이 최초라고 한다.<sup>4)</sup> 이듬해인 1854년에는 두 번째로 일본을 방문했던 미국의 페리제독이 에도막부 장군에 헌상품으로 가지고 온 모형 증기기관차가 요코하마에서 시운전을 하는 등 근대철도문명의 자극을 받게 되었다.

3) 『(日本)運輸省五十年史』序編(前史), 第2部 陸運·觀光行政, 第1章, 鐵道行政 참조.

4) 原田勝正 他編 『日本の鐵道』(日本經濟評論社, 1986) 4쪽.

막부말기인 1860년대에 철도건설에 대해 사츠마(薩摩)번을 비롯한 지방정부와 중앙의 막부에서도 철도건설계획을 구상하였고 미국의 외교관에 의해 일본 내에 미국이 전적으로 건설과 운영을 맡는 ‘외국관할방식’의 철도계획도 시도되지만 결실을 보지는 못하였다.<sup>5)</sup>

1868년 메이지유신 직후부터 메이지신정부에 의해 철도 건설이 구상, 실시되게 되어 전술한 바와 같이 1872년 12월에 신바시-요코하마 구간이 개통되면서 일본에서도 철도의 시대가 도래하게 되었다. 이 철도 노선의 개통 직후인 1873년의 영업실적을 보면 승객이 1일 평균 4,347명으로 연간 여객수입이 42만 엔에 비해 화물수입이 2만 엔에 불과하였으며 직접경비 23만 엔을 제하면 영업이익이 21만 엔으로 ‘철도는 돈벌이가 된다’는 인식이 확대되는 계기가 되었다. 이것이 이후의 사설철도 붐을 불러오는 하나의 계기가 되었다고 할 수 있다.

당시 국제표준궤는 1,435mm였으나 일본이 채택한 표준궤는 협궤인 1,067mm가 채택되었다. 일본이 영국의 기술을 도입하면서 영국의 식민지였던 남아프리카나 뉴질랜드와 같은 협궤가 채택된 것에 대해 후일 여러 가지 비판적 여론이 나왔지만, 당시의 일본의 자금력이나 평지보다 산야가 많은 일본의 지리적 특성 등을 고려할 때 협궤를 채택한 것이 당시로서는 실용적인 선택이었다는 것이 최근에는 다수의 견해를 차지하고 있는 듯하다.

1874년에는 오오사카(大阪) 코베(神戸) 간의 철도가 완성되어 관서지역의 물류중심지를 철도로 연결하게 되었다. 1880년에는 홋카이도에도 철도가 도입되는데 초기의 홋카이도철도는 미국의 자본과 기술이 도입되어 미국의 영향력이 강하게 나타나는 것에 그 특징이 있다고 하겠다.

1877년 서남전쟁을 거치면서 메이지 정부는 상당한 재정난에 봉착하게 되어 간선철도의 건설 움직임이 둔화되기 시작하였다. 이에 따라 당시 메이지 정부의 실력자였던 이와쿠라 도모미(岩倉具実)와 이토 히로부미를 중심으로 사유자본을 이용한 철도건설 정책이 구체화되어 반관반민의 형태로 1881년에 사설철도 회사인 일본철도가 설립되었다. 이후 일본은 사설철도 건설의 전성기를 맞이하게 된다. 1892년 무렵에는 일본 전국에 사설철도회사가 50여개나 생겨났다. 1890년 일본의 전국철도 총연장은 국영철도 886킬로에 비해 사설철도가 1,366킬로에 이르러 사철이 국철을 능가할 정도로 성장하였다.<sup>6)</sup>

한편 일본의 군부(軍部)는 1894년 청일전쟁을 전후하여 군사수송을 위한 수송력 증강을 피할 필요성을 이유로 철도의 국유화에 의한 선로계통의 정비통일을 주장하게 되었다. 또 경제계에서도 이 시기에 본격화된 경공업 중심의 산업혁명의 진행에 따라 유통촉진과 국내시장확대를 꾀하기 위해 철도망의 정비를 요구하면서 철도국유화를 주장하기에 이르렀다. 이른바 국가인프라의 확보라는 대의명분이 요구되었던 것이다.

사철의 국가매수는 1906년부터 이듬해인 1907년에 걸쳐 전격적으로 단행되었다. 일본의 혼슈, 홋카이도, 규슈의 주요 사철 17개, 노선총연장 4,800킬로, 차량 수 2만 5천량이 국유화되어 국영철도가 전국철도의 총연장 킬로의 90%를 점하게 되었다. 한편으로 국가예산을 사용한 사철의 고가매입은 당시 사철의 투입자본의 2배에 달해 이러한 운택한 민간기업의 자금은 그 후의 기업부흥의 촉진을 초래하게 된다.<sup>7)</sup>

1919년경에는 국철의 총연장 길이는 9,982킬로, 지방철도는 3,227킬로에 이르렀다. 그 사이에 간선의

5) 앞의 책. 7~12쪽.

6) 앞의 글, 『(日本)運輸省五十年史』序編(前史), 第2部 陸運·觀光行政, 第1章, 鐵道行政 참조.

7) 앞의 글, 참조.

확충도 확대되어 1914년에는 도카이도(東海道)선의 복선 공사가 완공되었다. 대체로 이시기에 일본의 간선철도는 거의 지금의 형태를 갖추게 되었다고 할 수 있다.

1936년경에는 일본의 국철 총연장 길이는 약 17,422킬로미터에 이르게 된다. 1930년대에는 간선철도를 중심으로 수송력강화를 위한 특급열차의 증가가 눈에 띈다. 평균시속은 60~70km였지만 당시로서는 획기적인 수송능력이었다고 한다.

그 이외에도 교외선의 확충, 지하철과 노면전차가 대도시를 중심으로 확대되기 시작하였다. 지면사정상 본고에서는 생략하기로 한다.

1931년 만주사변을 계기로 일본은 군국주의시대로 접어들게 되는데 전시체제의 진전에 따라 군수경기는 상승하였고 철도수송량은 여객 화물 공히 비약적으로 늘어나게 되었다. 37년 중일전쟁을 계기로 수송량은 더욱 증가하였고 전시총동원체제에 따른 선박의 부족과 가솔린의 소비규제는 해운 및 자동차의 여객과 화물을 철도로 쇄도하게 만드는 원인이 되었다. 철도의 전시체제 일본의 국내수송의 최대의 버팀목으로서 그 면모를 새롭게 하였다고 할 수 있다.

한편으로 전쟁은 철도에도 많은 영향을 주었다. 원래 철도의 선로와 차량은 일정 기간에 정기적으로 정비를 하지 않으면 기능이 현저히 저하되게 된다. 정비에는 인력과 자재, 자금이 필요했지만 전시총동원으로 인해 일손과 자재도 부족하였고 국철의 수입 대부분이 '임시군사비'로 전용되는 실정에서는 철도 정비 자체에도 큰 지장을 초래하였다. 당시 국철의 기사장(技師長)이었던 타키야마(瀧山養)는 다음과 같이 회상하고 있다.

“국철은 전시중...중일전쟁 이전의 2.6배의 화물수송과 2.9배의 여객수송을 강요당하고 있었지만 이에 필요한 자재가 확보되지 않았으므로 차량과 시설을 혹사하지 않을 수 없었다. 차량의 보수 강재(鋼材)는 70%로 삭감되었는데 오히려 20%의 과적을 강요하였고 레일은 전쟁말기에는 이전의 10%의 보수밖에 이루어지지 않았다”<sup>8)</sup>

그 외에도 전쟁으로 인한 일본 철도의 피해와 미군의 공습 및 히로시마와 나가사키의 원폭투하에 따른 피해도 상당한 수준에 이르렀다고 한다.

### 3. 일본 철도사 연구의 현황과 과제

근대 일본의 철도사 연구는 역사학분야에서만 아니라 지리학, 경제학, 경영학, 정치학, 공학 법학 등의 다양한 전문분야에서 연구가 전개되고 있다. 물론 학계에서의 연구 외에도 철도 관련 기업들의 기록 편찬 사업이나 철도마니아 층을 중심으로 한 철도 연구 등이 다양하게 이루어지고 있다.

또 연구의 시점도 제도사, 기술사, 경제사, 경영사, 지역개발사 등에 걸쳐 있다. 그리고 1980년대를 전후하여 위에서 지적한 각각의 시점을 망라하여 종합적인 철도사를 구성해야 한다는 인식이 대두되면서 보다 광범위한 관점 위에 서서 철도사를 연구하려는 움직임이 구체화 되었다. 본 장에서는 이러한 관점

8) 瀧山養 「国鉄の現状と悩み真相を訴える」(『世界』, 1954年 7月)

에서 일본 철도사 연구의 현황<sup>9)</sup>을 정리하고자 한다.

이미 20세기 초부터 철도관련 기업들이 중심이 되어 근대 일본의 철도에 관한 기록편찬 작업이 시작되어 『오오사카 사카이 철도경력사(阪堺鉄道経歴史)』(1899), 『오오사카 철도약력(大阪鉄道略歴)』(1901) 등이 간행되기 시작하였고 17개의 사철(私鐵)을 국유화시킨 1907년 이후 국유철도에 대한 사료수집 등이 시작되어 그 결과물로서 『일본 철도사』 3권이 1921년에 간행되었다.

그 후 현재에 이르기까지 국철과 사철에 관련된 엄청난 양의 기업철도사연구가 편찬되었으며 그 내용은 기업에 의한 편찬이라는 사기업 미화적인 한계점을 가지면서도 근대 일본 철도의 역사에 대한 다양한 측면이 분명히 밝혀지게 되었다. 그리고 편찬의 방법도 초기에는 연대적 사실을 적시하던 연표(年表)적인 서술에서 비롯하여 제2차 세계대전 후(\*이하 ‘전후’로 약칭함)에는 정치사, 경제사, 지역개발사 등의 시점이 도입되면서 일본 철도발달에 특정한 철도 기업이 공헌한 바에 대해 자리매김하는 방법론이 정착되게 되었다.

학계에서의 일본 철도사 연구도 1910년대부터 시작되고 있었지만 본격적인 철도 연구는 1930년대에 들어가면서 먼저 일본자본주의 논쟁 속에서 나타나게 된다.<sup>10)</sup>

전후에는 마르크스경제학의 입장에 근거하여 철도를 일본자본주의발달사 속에서 자리매김하려는 연구<sup>11)</sup>가 다양하게 진행되었다. 이러한 연구에서는 근대일본의 철도발달을 거시적(巨視的)인 관점에서 주로 파악하고 있었기에 미시적(微視的)이며 지역적인 문제 관점은 사상(捨象)되었고 실증적인 자료 분석도 매우 부족한 경향을 띄고 있었다.

1950년대 후반에 이르면 경영사 분야에서 개별 철도회사에 대한 분석<sup>12)</sup>이 진행되기 시작했으며, 일본 철도사 연구는 거시적인 분석을 중심으로 하는 연구단계에서 미시적인 분석의 입장에 서서 실증적인 연구의 단계로 이행하게 되었다. 이후의 연구는 주로 소규모 지역단위의 현장 조사에 입각한 극히 자세한 조사 연구가 주류를 점하게 된다.

이것은 경제사학이나 역사학 분야에서의 연구경향과도 일치되게 되면서 일본의 철도 연구는 미시적인 실태 조사에 근거한 결과를 종합하는 형태로 일본 철도사를 재구성하려는 움직임이 주류를 형성하게 되었다.

이시기에 들어와 경제사, 경영사 외에도 지리학, 역사학 분야에서도 본격적인 철도사 연구가 이루어지게 된다. 연구 논문도 1960년대 이후 급증하여 정치사, 정책사, 경영사, 금융사 등의 분야에서 실증적인 연구가 대량으로 저술되었으며, 경제사, 지방사, 지리학의 분야에서는 철도망의 건설과정과 경영의 실태를 지역의 사회경제적 구조와의 관련성 속에서 논하는 업적이 대량으로 저술되게 된다. 이러한 연구 성과에 힘입어 일본철도사에 대한 통사<sup>13)</sup>도 나타났다.

9) 아오키 에이이치(青木栄一) 『鉄道史研究の視点と問題点』(『日本の鉄道』, 1986)의 논저를 참조.

10) 야마다 모리타로(山田盛太郎) 『日本資本主義分析』(岩波書店, 1934) 등.

11) 오오시마 후지타로(大島藤太郎) 『国家独占資本としての国有鉄道の史的發達』(伊藤書店, 1949); 시마 기요히코(島恭彦) 『日本資本主義と国有鉄道』(日本評論社, 1950); 도미나가 유지(富永祐治) 『交通における資本主義の發展—日本交通業の近代化過程—』(岩波書店, 1953); 나카니시 켄이치(中西健一) 『日本私有鉄道史研究—都市交通の發展とその構造—』(日本評論新社, 1963. 増補版 ミネルブア書房, 1979) 등이 있다.

12) 이시이 츠네오(石井常雄) 『兩毛鉄道会社における株主とその系譜』(『明治大学商学部論集』 제41권, 제9·10호, 1958)

13) 하라다 가즈마사(原田勝正)·아오키 에이이치(青木栄一) 『日本の鉄道—100年の歩みから—』(三省堂, 1973); 와쿠다 야스오(和久田康雄) 『資料 日本の私鉄』(鉄道図書刊行会, 1968. 제4개정판 1984)

또 하나의 경향으로서 철도마니아 등 일반인들로 구성된 동호회 등에 의한 철도사연구가 이전부터 나타나고 있었는데, 1960년대에 들어가면서 정확한 실태조사와 더불어 학문적인 연구방법론을 받아들이면서 비약적인 철도사 발달시기를 맞이하게 되었다. 특히 철도차량사(鐵道車輛史) 분야에서 괄목할 만한 성과<sup>14)</sup>를 거두게 되었는데, 주로 철도망 형성의 역사를 기술사나 경제사, 지리학 등의 관점을 받아들여 종합적으로 파악하려는 시도로 나타났다.

압도적인 숫자를 자랑하는 철도마니아층의 아마추어연구자 집단과 전국적으로 유통되는 ‘철도잡지’의 역할에 의해 정보의 축적이 급속도로 발전하게 된 점도 특기할 만하다. 이미 학계의 연구자들이 이들 아마추어들에 의한 연구를 조금이라도 무시할 수 없는 지경에 이르렀다고 할 수 있다. 이러한 경향이 오히려 인문사회과학적인 철도사 연구에 기술사적인 관점을 도입시키는 결과를 초래하였다는 점은 높이 평가할 수 있을 것이다. 이와 같이 1970년대 이후가 되면 일본의 철도사 연구는 현저한 발전을 거치게 되었고 대단한 연구업적이 축적되게 되었다.

이러한 과정을 다시 한 번 내용적으로 정리해 보면 근대 철도의 성립과정에서 일본의 특수한 몇 가지 특징이 나타나게 되었다. 먼저 한편으로 이러한 미시적이며 실증적인 철도사 연구는 주로 경영사, 경제사적 관점에서 발전이 되었는데 경제적인 동기만으로는 설명할 수 없는 사례들이 많이 지적되게 되었다. 철도 국유화(1906~7년) 이전의 사철의 건설과정을 살펴보면, 지역철도의 건설과 지방산업과의 관련성을 논할 때 지방철도의 건설을 단순히 경제적 합리성만으로서 설명할 수 없는 자본조달의 실태가 지적되기도 한다.<sup>15)</sup> 예를 들어 지역의 경편철도(輕便鐵道)의 자본조달과정에서는 이익이나 배당을 기대하는 투자라기보다는 지역공동체가 의무적으로 일종의 분담금을 내고 일정한 주식을 매입한다는 행태가 보이고 있다.

또 하나의 특징은 초기의 일본철도에서는 일반적으로 간선철도, 지선철도가 공통되게도 대다수의 수익이 화물수송보다는 여객수송에서 얻어지고 있다는 점이다. 여기서는 지방도시의 경제적, 문화적 세력권과 촌락을 서로 연결하는 도시발달사적인 측면을 중시해야 할 것이다.

그리고 앞서서도 언급했듯이 1950년대까지는 거시적인 분석방법에 의해서 지역적인 문제를 등한시했던 철도사 연구가 그 이후에는 도시의 발달과 지역산업과의 관련성을 염두에 두면서 통사를 구성하는 연구의 특징이 나타나게 되었다는 점이다.

철도라고 하는 교통수단은 지역적인 특성, 사회경제적 환경, 자연적 환경과도 밀접하게 관련되어지만 한편으로 태생적으로 철도의 기술체계에 의해 제약을 받게 된다. 철도의 기술체계를 무시한 인문·사회과학적인 접근이나 기술체계만을 중시하는 접근으로는 철도사에 대한 종합적인 파악이 어렵다는 의미일 것이다. 따라서 철도사 연구의 흐름은 사회경제사적 접근만이 아니라 기술사적 측면에서도 병행하여 접근해야 할 것이다. 시대별로 철도기술사의 측면을 고려하면서 철도가 연구가 진행되어야 하는 이유가 바로 여기에 있다고 하겠다.

또 하나 철도기술과 관련되어 고려해야 할 중요한 요소가 지형, 지질, 기후 등의 자연환경을 파악해야

14) 대표적인 연구로는 시라이 시게노부(白井茂信) 『国鉄蒸気機関車小史』(鐵道図書刊行会, 1956); 가네다 시게히로(金田茂裕) 『日本蒸気機関車史』, 官設鐵道編(交友社, 1973), 私鉄鐵道編 I(プレスアイゼンバーン, 1981); 가와카미 사치요시(川上幸義) 『新日本鐵道史』全2卷(鐵道図書刊行会, 1967, 1968) 등이 있다.

15) 앞의 글, 아오키 에이이치(青木栄一) 「철도사연구의 시점과 문제점(鐵道史研究の視点と問題点)」, 329쪽.

한다는 점이다. 최근의 산업고고학(industrial archaeology)의 연구 성과 등을 반영하면서 철도 연구도 진행되어야 할 것이다.

인간세계에는 다양한 교통기관이 존재하고 있다. 각종 교통기관은 상호 경쟁하면서도 서로 보완하는 기능을 갖고 있다. 따라서 철도사 연구는 철도만의 역사에 머물지 말고 철도와 다른 교통기관의 관련성을 고려하면서 종합교통체계 속의 철도라는 측면에서 고찰이 되어야 할 것이다.

#### 4. 일본의 식민지철도<sup>16)</sup> 연구와 식민지철도의 특징<sup>17)</sup>

본장에서는 다른 발표 주제와의 중복성을 고려하여 근대 제국주의 일본과 식민지 철도에 대해 간략하게 그 특징만을 언급하는 것으로 하겠다.

근대 일본이 청일전쟁과 러일전쟁을 거치면서 식민지를 영유하기 시작하였고 제2차 세계대전기의 중국의 점령지역까지 포함하여 볼 때, 식민지철도, 여기에 덧붙여 점령지 철도까지 포함하면 일본의 이른바 식민지철도는 만철(滿鐵), 조선철도, 타이완철도(臺灣鐵道), 사할린철도(樺太鐵道) 및 중국 점령지 철도로 구분해서 볼 수가 있다.

이러한 식민지 혹은 점령지철도문제에 대한 일본에서의 연구의 특징을 간략하게 언급하자면 먼저 근대 일본에서 식민지철도에 대해 경제학의 학문으로서 체계화 시키려고 시도했던 대표적인 인물로는 교토 제국대학 교수였던 나가오 사쿠로(永雄策郎)를 들 수 있다.<sup>18)</sup>

나가오는 먼저 ‘식민지’ 및 ‘식민지철도’의 개념을 검토하면서 식민지철도는 먼저 ‘모국의 합리적 식민 정책의 경제적 및 정치적 목적을 달성하는 주요 수단’이라고 정의하고 있다. 즉 식민지철도가 식민지 지배의 중요한 수단이라고 하는 것이다.

이어서 그는 ‘새롭게 경제생활 및 교통을 창조하는 것을 임무로 하는 것만을 말한다’며 식민지철도를 단순한 지배수단이라는 자리매김에 그치는 것이 아니라 식민지 지배라는 목적은 ‘식민지 철도가 부설되는 신 개발지의 경제적 발전에 의해, 그리고 거리의 단축에 의해, 여객 및 화물수송의 저렴화, 신속, 확실에 의해’ 달성된다고 보고 있다.

이어서 전전의 일본에서 식민지정책 속에서 철도를 포괄적으로 검토하는 입장에서 제시된 관점이 「개척철도론」이다.<sup>19)</sup>

이자와 미치오(伊澤道雄)는 ‘개척철도’의 개념은 ‘문화산업이 아직 발달되지 못한 지방에 부설되어 미개척의 개간, 자원의 개발 또는 인구의 이식(移植)에 공헌하는 것을 중요한 사명으로 하는 철도’라고 규정하고 있다. 이에 비해 ‘일반철도’는 이미 산업이 존재하고 인구밀도가 높은, 따라서 ‘개척철도’와는 기

16) 일본에서 본국의 국내 철도와 구분하여 식민지에 건설했던 철도를 총칭하여 식민지철도라고 부르게 된 것은 프랑스의 아프리카 식민지 개발에 있어서 철도의 역할을 중시했던 교토대학교의 야마모토 교수가 처음으로 명명한 것이라고 한다. 山本美越乃 『植民地問題私見』(弘文堂書房, 1921).

17) 일본의 식민지철도 연구에 대한 특징에 대해서는 주로 다카하시 야스다카(高橋泰隆) 『日本植民地鐵道史論』(日本經濟評論社, 1995)를 참조하여 작성하였다.

18) 永雄策郎 『植民地鐵道の世界經濟的及世界政策の研究』(日本評論社, 1930).

19) 이자와 미치오(伊澤道雄) 『開拓鐵道論』上, 下(春秋社, 1937). 참고로 이자와는 만철의 간부 역임한 인물이다.

술, 경영, 재정, 정부의 정책이 달라진다고 개념정의를 하고 있다. 이러한 개념에 근거하여 그는 ‘개척철도와 국가’ ‘경영’ ‘재정’ ‘운수와 운임정책’ ‘자동차’ ‘이민’ 및 ‘이민, 산업발달에 미치는 영향’ 등을 논하고 있다.

이러한 전전의 일본에서의 식민지철도론은 ‘식민지철도의 개발철도론’이라고 의미부여를 할 수 있다.<sup>20)</sup>

아시아태평양전쟁의 패전으로 인해 전전의 제국일본은 해체되었고 일본에서의 식민지에 대한 분석 시각도 크게 변화하지 않을 수 없게 되었다.

전후 초기의 일본에서의 식민지관련 연구는 전전 일본의 침략주의에 대한 준엄한 비판에서부터 시작되었다고 할 수 있다. 식민지에서의 일본자본주의의 활동이 ‘수탈, 횡령, 약탈의 제형태’로서 반봉건제 비판, 군사적 무력적 약탈이 그 특징을 이루며 ‘매관자본’과 민족자본말살론 등을 제시하면서 일본의 식민지배의 잔혹성을 비판하고 있는 특징이 거의 처음으로 나타났다는 점을 지적할 수 있다.<sup>21)</sup>

전후 일본에서 식민지배를 비판하는 입장에서 서 있는 식민지철도에 대한 연구는 1960년대가 되어서야 나타나게 되었다.<sup>22)</sup> 그리고 아사다 교지(淺田喬二)가 지적하였듯이 일본의 식민지경제지배는 토지와 금융, 그리고 철도를 세 가지 축으로 삼고 있었다는 분석<sup>23)</sup>이 이미 나왔음에도 불구하고 1990년대 중반에 이르기까지 일본에서 식민지철도에 대한 비판적인 연구가 여전히 나오지 않았다.

1990년대 중반이 되어서 비로소 일본의 식민지철도에 대한 본격적인 연구로 제시된 것이 앞서서도 언급한 다카하시 야스다카(高橋泰隆)의 『일본식민지철도사론(日本植民地鐵道史論)』이다.<sup>24)</sup>

다카하시의 연구는 먼저, 일본제국이 식민지를 지배하고 ‘개발’했던 기초 조건의 하나로서 기업철도에 주목하고 있다.

두 번째로는 또 중국을 비롯한 구 일본 식민지에서의 철도에 초점을 둔 식민지배연구로서 식민지철도는 국제관계연구의 중요한 테마의 하나가 되고 있다.

세 번째로는 식민지 점령지에서 식민지철도는 사업조직으로서 최대의 조직을 자랑하고 있었다는 점이 다. 어떤 점에서는 일본적 경영의 집단주의가 현저화 되어가는 구조적 특징을 초래했다고도 할 수 있다.

다카하시의 식민지철도 연구를 통해 일제의 식민지배의 구조에 ‘수탈과 성장’이라는 경영사적 프로세스가 존재하고 있었다는 점을 조명하고 있다는 점에서 그 연구의 의의를 찾을 수 있을 것이다.

다음에서는 일본의 식민지철도의 특징에 대해 타이완, 조선, 만주철도에 한정하여 간략히 언급하는 것으로 하겠다.

먼저 타이완철도에 대해서 보면, 일본이 점령한 타이완의 철도는 처음부터 일본 육군에 의해 장악이 되었고 그 종관철도 구상은 군사제일주의였으며 그러한 점에서 점령초기의 타이완 철도는 군사적으로 편성된 철도였다고 보고 있다.

그러나 타이완철도에 대한 경영이 점차 타이완총독부의 철도관료에게 이행됨에 따라 철도의 군사적

20) 앞의 책, 다카하시 야스다카(高橋泰隆) 『日本植民地鐵道史論』.

21) 이노우에 하루마루(井上晴丸)·우사미 세이지로(宇佐美誠二郎) 『危機における日本資本主義の構造』(岩波書店, 1951) 참조.

22) 안도 히코타로 편(安藤彦太郎編) 『滿鉄—日本帝國主義と中国』(お茶の水書房, 1965)

23) 아사다 교지(淺田喬二) 「日本植民地研究の課題と方法」(『歴史評論』第380号, 1975年 4月)

24) 주 9)를 참조.

편성은 수정되었고, 철도는 군사적 측면과 더불어 ‘산업선(產業線)’으로서의 성격도 강해졌다고 평가한다.<sup>25)</sup>

일본이 조선에서 철도이권에 대해 관심을 가졌던 것은 1880년대 후반부터이다. 경인선, 경의선, 경부선은 조선에서 가장 중요한 간선인데 결국에는 모두 일본에 의해 완성이 되었다. 이들 철도의 건설에는 조선에 체재하고 있던 일본인 상공업자 및 일본 국내의 거대 부르조아지가 크게 활약을 하였으며 관계와 정계를 리드하였다.

완성된 철도는 노선의 폭은 표준궤를 쓰고 있었으나 레일은 경량궤조(輕量軌條)를 사용하였고 초기의 기관차는 주로 미국제를 선호하였다.

앞에서 언급한 주요 간선의 완성 이후 조선총독부의 재정사정으로 인해 조선에서의 철도의 보급은 완만하게 진행되었으며 일시적으로 만철의 경영 하에 들어가게 되었다. 만철의 경영에서 이탈한 이후에는 철도선 배증 계획을 세우고 본격적인 개척철도시대를 맞이하게 된다. 이것을 리드한 것인 일본과 조선의 철도협회와 조선의 상공업자들이었다.

일본의 패전 당시 조선 철도의 영업거리는 5,000킬로미터에 달해 있었고 현업부문인 정비를 위해 대부분의 인원이 배치되는 특징을 보이는데 패전 당시 철도에 소속된 인원은 10만 명을 넘는 상황이었다. 중상위층의 관리자는 거의 일본인이 독점하고 있었으며 현업부문에도 일본인 노동력의 집중이 많았다.

조선인 철도노동자는 전체의 약 40%를 점하고 있었고 일부는 하급관리자로 등용되기도 했다. 그렇다고 하더라도 조선철도는 기본적으로 일본의 패전 당시까지 일본인에 의해 관리 운영되고 있었다고 할 수 있다.<sup>26)</sup>

만주철도는 일본의 지배와 동시에 시작되는 타이완이나 조선의 철도와는 달리, 만주철도의 시작은 영국과 러시아에 의해 철도시대의 도래를 맞이하게 되었다. 영국자본에 의한 북녕(北寧)철도와 러시아의 자본에 의한 동청(東淸)철도가 그것인데 중국의 관내 지역과 비교해 보면 상당히 늦게 시작되었다고 할 수 있다.

러일전쟁 이후에는 동청철도의 남부선의 일부(장춘에서 여순)를 만철이 경영하게 되면서 만주지역에는 세 가지 계통의 철도가 존재하고 있었다.

그러나 그 후의 만주에서의 철도 보급이 급격하게 이루어지게 되어 1930, 40년대에는 만주는 중국에서 가장 철도가 과밀한 지역이 되었다. 그 중에서 동청철도는 시베리아철도의 남회(南回) 지선철도이면서도 여순과 조선의 국경까지 도달하는 것을 목적으로 건설된 제국주의적 침략의 색채가 강한 철도였다.

일본의 만주철도 경영을 담당했던 남만주철도주식회사(약칭하여 만철)는 철도회사임과 동시에 다각화된 사업회사이기도 했다. 처음에는 철도회사로 출발했다가 1920년대에 사업을 다각화하였고 1931년 만주사변 이후에는 다시 철도회사의 형태로 바뀐다. 만철의 주 수입원은 주로 철도와 철광 두 분야에 집중되었다. 그러나 만철의 영업이익의 대부분은 철도에서 벌어들인 것이었다. 또 설비투자의 절반 이상도 철도의 건설과 개량에 투자되었고 그에 따른 자금은 증자나 사채(社債)에 의해 조달되었다.

만철의 기관차를 비롯한 차량은 처음에는 일본에서 유입하였지만 철도레일의 개축에 의해 미국제가 주류를 이루게 되었다. 1920년대부터는 만철제가 보급되기에 이르렀다. 만철 운영의 특징의 하나로서 지적되는 것이 화물수입이 상당히 높았다는 점이다. 그리고 여객은 대련, 봉천, 장춘에 집중되는 경향이

25) 앞의 책, 다카하시 야스다카(高橋泰隆) 『日本植民地鐵道史論』, 51~52쪽.

26) 앞의 책, 116~117쪽.

있었고 화물의 발송에는 무슨과 장춘이 눈에 띈다는 점이 주목할 만하다.<sup>27)</sup>

## 5. 맺음 말

19세기 초 영국에서 생겨난 철도는 신(神)의 피조물이 아니라 19세기 과학혁명으로 인해 탄생한 인간의 피조물로서 새로운 생명체가 되었다. 그리고 철도는 바다를 건너 유럽대륙으로 나아갔고, 또 대서양을 건너 아메리카대륙에 상륙하였다. 아메리카의 동부해안으로 상륙해 서부로 돌진하게 된 철도의 궤음은 이른바 서부개척의 궤음이자 아메리카 인디언 멸망의 진혼곡이었다.

아메리카대륙을 횡단해 태평양 연안에 도달한 철도의 전진은 멈출 것처럼 보였지만, 이 새로운 '피물'은 태평양을 건너 일본열도에 상륙하였다. 일본열도를 종단한 철도는 드디어 현해탄을 건너 조선에 상륙하여 20세기의 초반에는 신의주에 이르러 유라시아대륙에서 뻗어온 철도와 만나게 되었던 것이다.

철도는 19세기 과학문명의 이기(利器)이자 문명의 상징으로서, 동시에 제국주의 침략의 상징으로서 그 위용을 유감없이 발휘하였다. 모두(冒頭)에서 언급했던 춘원 이광수가 느낀 철도의 '궤음'을 무엇을 의미하고 있을까?

일본의 국민작가로 유명한 시바 료타로(司馬遼太郎)<sup>28)</sup>는 그의 말년에 영국의 오랜 식민지였던 아일랜드를 여행하면서 끊임없이 일본의 조선 식민지 지배에 대해 토로하고 있다. 그의 녀두리를 인용하면서 두서없는 글을 맺고자 한다.

“제국'이란 것은 수탈기구이다. 기나긴 역사의 잣대로 봤을 때 그것은 과연 이익을 본 것일까? 결국은 손해를 본 것이 아닌가.....

일본의 경우는 (제국주의의) 식민지 지배가 쇠퇴기에 들어서던 20세기에 들어가서 미친 듯이 식민지 지배에 광분하였다.....조선을 36년간 지배하면서 얼마 정도의 일본인의 세금을 갖다 썼으며 어느 정도 수탈을 했을까? 결국에는 갖다 쓴 세금이 더 많았을 것이고, 돌아온 것은 훨씬 많은 원한(怨恨)이었던 것은 아닐까?”<sup>29)</sup>

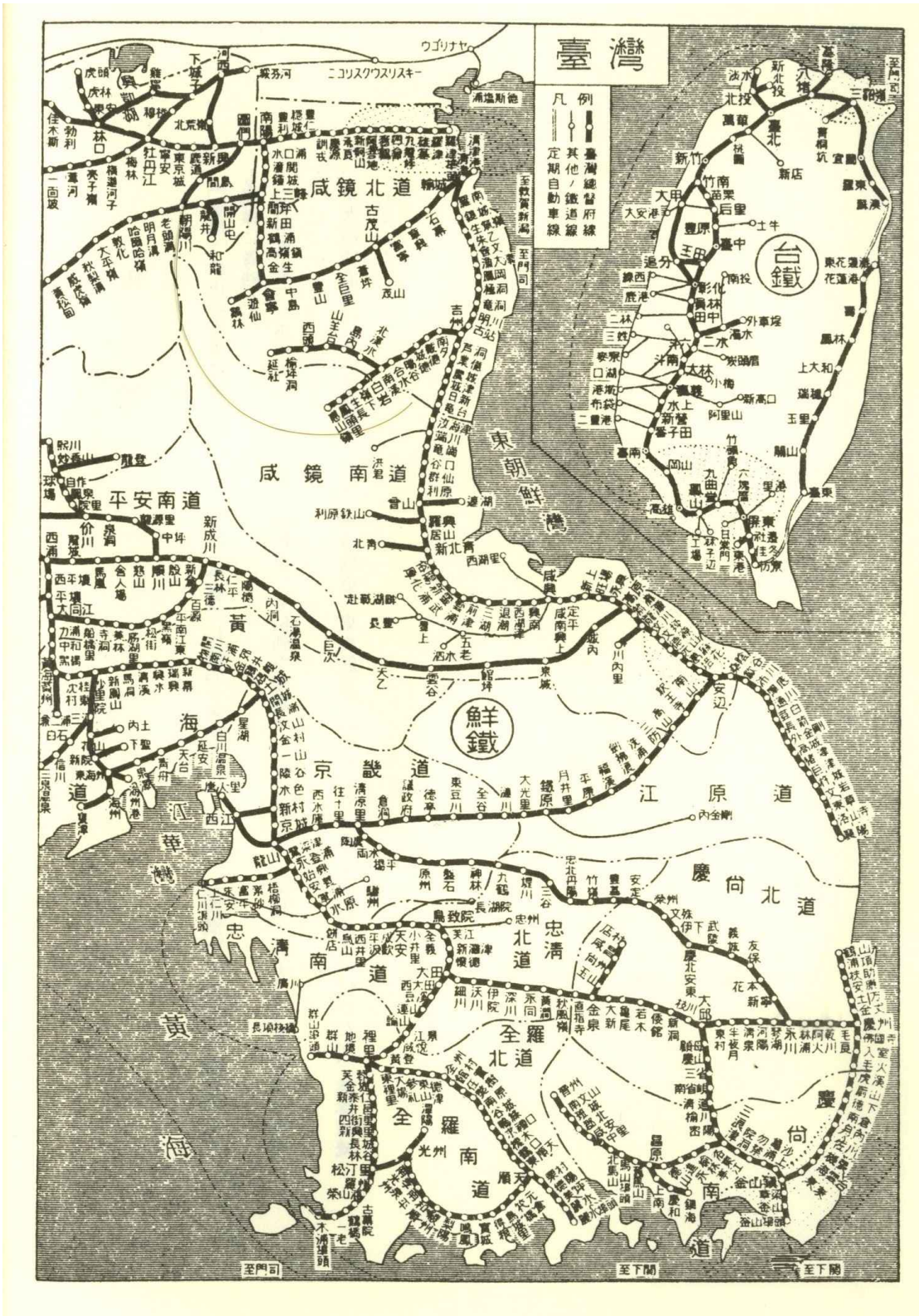
27) 앞의 책, 224~226쪽.

28) 시바 료타로에 대해서는 서민교 「시바 료타로」 평론을 참조하기 바란다. (윤상인 외 공편 『위대한 아시아』, 황금가지, 2003년. 471쪽)

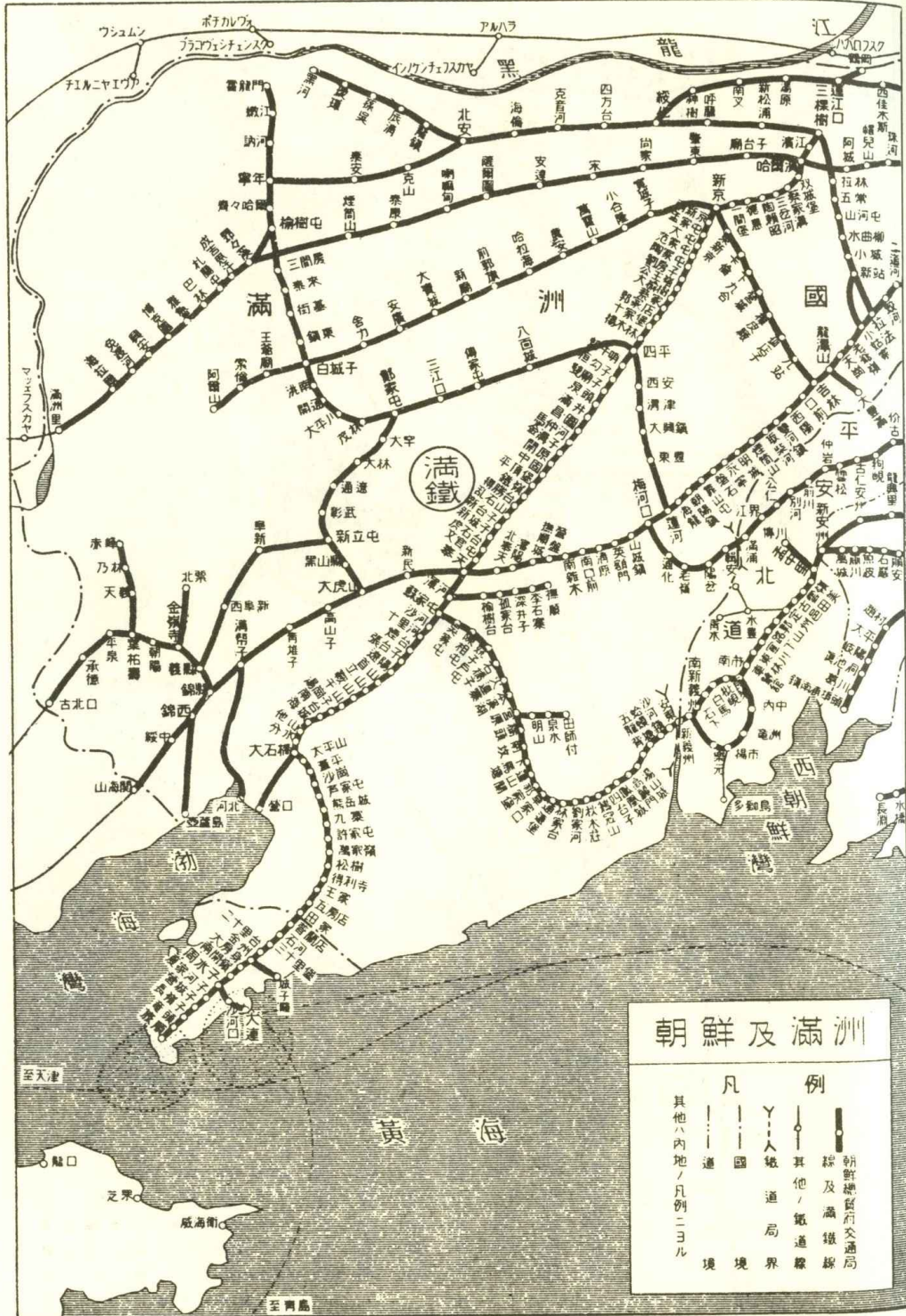
29) 司馬遼太郎 『街道を行く』 30, 31(愛蘭土紀行 1, 2, 朝日新聞社, 1988. 54~55쪽).



② 조선·대만의 간선철도

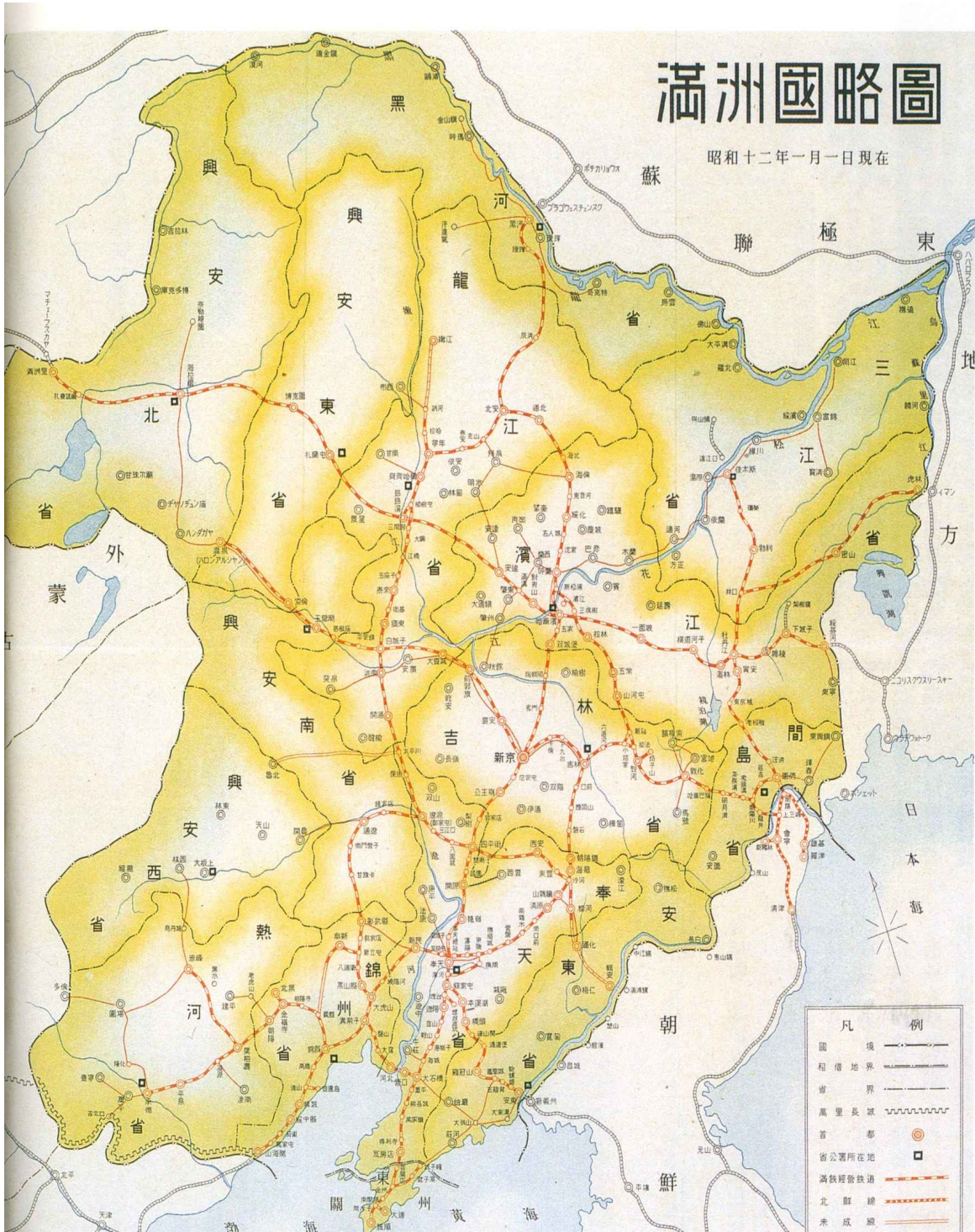


③ 남만주 철도



(『時刻表』第20卷第11号, 東亞交通公社, 1944年12月1日発行より)

④ 만주국 약도(略圖)



1937年1月1日現在の滿鐵路線圖。滿洲國の国有鐵道も滿鐵が經營をおこなったため、路線は急激に増加した。

# 일제시기 철도망의 시공간적 확산

김종혁

(고려대학교 민족문화연구원, 역사지리)

## 1. 연구 목적과 방법

### 1) 연구 목적

본 연구는 한반도에 철도가 도입된 이래 일제시기 동안 철도망이 시공간적으로 어떻게 확산되어 왔는지를 살펴보는 데에 목적을 둔다. 1899년 9월 18일, 제물포에서 노량진까지 이날 개통된 경인선(京仁線)은 이듬해에 한강을 건너 용산까지 연장되었다. 종래에 걸어서 12시간, 한강 수로로 8시간이 걸리던 서울-인천 간 시간거리가 1시간으로 단축되었다. 한국의 철도는 이렇게 시작되었다. 경인철도는 스톡톤(Stockton과 달링톤(Darlington) 사이를 달리던 세계 최초의 영국 철도보다 74년 늦은 것이었다. 9월 18일은 1964년에 철도의 날이 되었다.

철도는 인력과 축력을 이용하지 않은 최초의 교통수단이라는 점에서 가장 혁신적인 교통수단으로 평가된다. 세계사적 측면에서 어느 지역에서나 사회 전반에 영향을 미친 사건으로 철도의 도입만한 것이 그리 많지 않을 것이다. 이는 한국도 예외가 아니었다. 20세기 전반까지 철도는 단순한 교통수단으로서의 기능적 도구 외에 정치적, 경제적, 사회적, 문화적 국면을 주도한 주요 인자의 하나였다.

경인선 철도가 처음 영업을 시작했을 때 그 거리는 33km였다. 이 영업거리가 1915년에는 1,007km로 늘어 30배 이상 증가하였고, 함경선이 완공된 이듬해인 1929년에는 2,752km가 되었다. 1915년 대비 2.7배, 1899년 대비 83배 이상 증가하였다. 함경선 완공으로 한반도에도 철도망의 기본 골격이 완성되었다. 이후에도 영업거리는 꾸준히 확충되어 1936년에 3,576km에 달했고, 1943년에는 4,568km까지 증가하였다. 1943년 영업거리는 경부·경의·경원·호남선이 완공된 1915년 때보다 4.5배, 최초 1899년 영업 개시 때보다는 근 140배 가량 늘어난 것이었다. 한편 복선 및 비 영업선인 화물전용, 탄광철도 등의 노선 길이를 포함한 전체 궤도 연장은 1915년 1,255km에서 1943년에 7,042km로 5.6배 늘어 동 기간 영업거리의 증가율 4.5배보다 더 높았다.<sup>1)</sup>

그럼에도 한국에서는 아직 철도망의 시기별 지역적 확산 과정에 대한 엄밀한 성과가 많지 않다. 더구나 철도망의 확산으로 인해 한국의 강고한 지역구조가 20세기 초반 이래 철도망 중심으로 재편되었다는 인식이 암묵적으로 인정되는 분위기 속에서 철도망의 시공간적 확산과정은 선결해야 할 중요한 과제가 된다. 특히 (역사)지리학적인 관점에서 철도망의 확산을 텍스트로 기술하는 것으로는 부족하다. 이에 본 발표에서는 GIS 프로그램을 사용하여 제작한 지도를 중심으로 그 구체적인 확산 과정을 살펴보고자 한다.

### 2) 연구 방법

1) 『조선총독부통계연보』, 각 연호(1915, 1929, 1936, 1943)

본고에서는 1899~1945년까지 한반도에 건설된 철도망의 분포도를 복원한다. 철도망은 도로망과 함께 지역을 구성하는 가장 기본적이고 대표적인 역사지리적 공간정보이다. 따라서 이를 문자로 기술하는 것 보다는 지도화하여 이미지로 표현하는 것이 거의 절대적인 기술 방식이다. 이에 우선 철도망의 구축 과정을 연표 형식으로 정리하고 이를 토대로 철도망의 확산과정을 데이터베이스로 구축하였다.

철도망 DB의 주요 필드로 노선명(본선/지선명), 구간명, 관리 주체(국/사철), 건설 주체(조선총독부/사설철도회사), 궤폭(표준궤/협궤), 거리(역간 거리, 구간 거리, 기종점 거리), 시간정보(허가, 착공, 완공, 영업개시, 부분개통, 전구간개통, 영업종료, 폐선)가 구축되었고, 철도역 DB가 따로 구축되었다. 철도역 DB에는 기본적으로 철도역의 소속 노선 정보와 시간 정보가 필요하다.

철도망 DB 구축에는 철도청에서 발간한 『철도주요연표』(1984, 1992, 2002, 2010)와 일본 선우회(鮮友會)에서 펴낸 『조선교통사 1·2』와 그 자료집을 기본 자료원으로 이용하였다. 이밖에 철도 건설과 관련된 연구성과를 살펴보았고 인터넷에서도 정보를 얻었다(참고문헌 참조). DB를 구축하는데 가장 어려웠던 것은 자료간 상이한 정보와, 자료내 모순된 정보였다. 예컨대 구간 개통이 자료마다 상이한 경우가 많았고, 동일 자료 내에서 일부 구간은 완공 일자보다 영업개시 일자가 더 빠른 경우도 있었다.

지도화 과정에서 베이스 맵으로 사용된 것은 1910년대 발간된 1:50,000 지형도이다. 그 이후의 철도망은 남한은 1970년대 1:50,000 지형도를, 그리고 북한은 1:250,000 지세도를 기본도

로 사용하였다. 철도망에 대해서는 일단 전체 노선을 디지털화한 후 각 영업 구간에 ID를 부여하여 속성정보를 입력하였다. 한편 이러한 철도망의 확충 과정이 실제 한반도의 지역구조를 재편했는가에 대해서는 이를 구명할 수 있는 뚜렷한 방법론을 아직 마련하지 못하였다. 지역구조를 파악할 수 있는 지표는 다양할 것이나, 그중 인구가 기본적인 분석 지표로 선뜻 떠오른다. 이에 본고에서는 철도선이 경유하는 지역과 그렇지 않은 지역 간 인구증가율의 변화를 통해 철도가 지역에 미치는 영향력을 가늠하고자 한다. 그러나 본고에서의 인구분석은 철도망과 지역구조의 변화라는 측면에서 연구를 시작하는 단계에서의

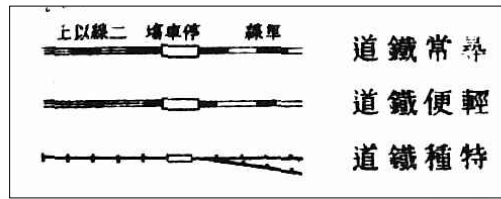


그림 5. 철도 범례(1910년대 1:50,000 지형도)

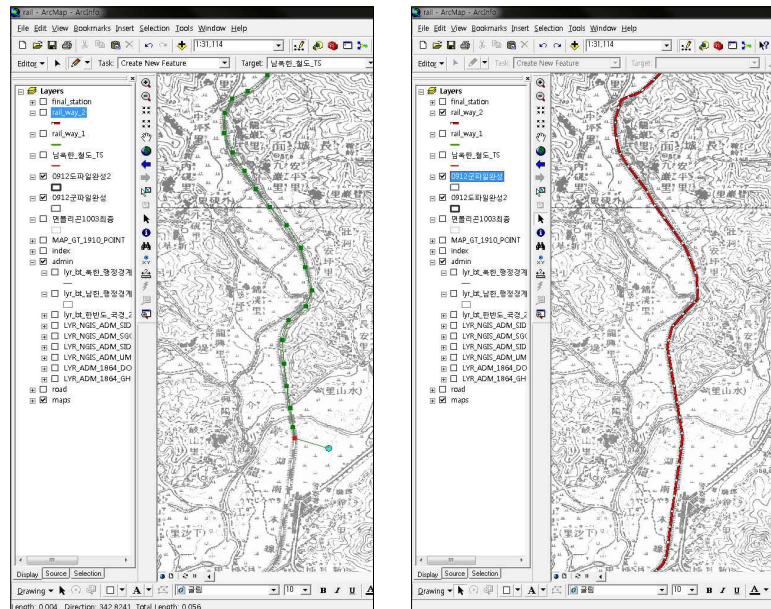


그림 2. 철도망 디지털화 과정

아직 검증되지 않은 시도임을 밝힌다. 실제 철도가 경유하는 지역을 설정하는 것이 매우 난해한 문제이다.

우선 지역 단위를 설정하는 문제가 있다. 행정구역 단위가 일견 당연해 보이지만 군 단위인가 타당한지, 아니면 면 단위가 타당한지 근거를 마련하기가 쉽지 않다. 또한 철도선이 경유하는 것보다는 철도역을 유치하는 것이 더 중요한 문제로 보인다. 철도를 이용하는 사람들은 결국 철도선과의 접근성이 아니라 철도역과의 접근성이 관건이 되기 때문이다. 무엇보다 어려운 문제는 인구증가의 요인이 다기하다는 점이다. 결국 인구증가와 철도망과의 상관관계를 어디서 어떻게 찾을 것인가의 문제인 것이다. 계속 고민해볼 문제이다.

어쨌든 본고에서는 가능한 세밀한 분석을 위해 지역 분석 단위를 면으로 설정하였고, 전국적인 면 단위 인구통계를 알 수 있는 국세조사에 의거, 1925·1930·1935년 3개년을 분석 시점을 삼았다. 면이 분석 단위로 설정됨에 따라 세 시점의 행정구역을 면 단위까지 복원, GIS 프로그램 내에서 전국의 약 2,500개 면을 폴리곤으로 구축하였다. 더 극명한 대비를 위해서는 철도 초창기의 인구 자료인 『민적통계표』(1909)를 이용하면 좋지만, 베이스맵이 없는 1914년 이전의 면 행정구역을 만드는 것은 별도로 수행할 정도의 큰 연구과제이기 때문에 이번 연구에서는 포함할 수 없었다. 물론 단순한 지역간 인구증가율보다는 철도역의 이용객 및 화물 수송량의 추이를 살피는 것이 더 효과적인 접근 방법일 수 있다. 그러나 이 방법도 인구와의 상관관계 속에서 해석될 여지가 다분하므로 인구증가의 맥락은 유의미할 것이다.

## 2. 철도 건설의 추이

경인 철도의 건설을 계기로 철도 부설에 유리한 입지를 구축한 일본은 자연스럽게 경부선에 관심을 갖게 되었다. 경인선 영업이 시작된지 근 2년이 지난 1901년 8월 21일, 일본은 서울 영등포와 부산 초량에서 따로 착공식을 거행하고 1905년 1월 1일날 영업을 개시하였다. 이듬해 1906년에는 경의선이 개통되었고, 1911년에는 압록강 철교가 완공됨으로써 한국의 철도는 아시아와 유럽과 연결되는 국제철도의 일부로 편입되었다. 경부선은 공사 기간이 3년 3개월, 경의선은 무려 1년 1개월에 불과한 초고속 건설이었다. 경부선과 경의선은 조선에 대한 일제의 식민지 건설과 대륙 진출을 위한 교두보였기 때문이다.

경부선과 경의선으로 NW-SE 방향의 종관철도가 완공되자 다음 단계는 상대축이 되는 NE-SW 방향의 경원선과 호남선 건설로 이어졌다. 호남선(대전-목포, 260.4km)이 1911년부터 공사를 시작하여 1914년 1월 11일에 개통되었고, 경원선(경성-원산, 226.9km) 역시 호남선과 마찬가지로 1911년에 착공하여 1914년 세포-고산 구간 공사를 마무리함으로써 1914년 8월 16일에 전 구간 개통되었다. 경의선이 압록강 하구까지 서북지방의 극지와 중국을 연결하듯이, 경원선은 태생적으로 두만강 하구를 연결해야 했다. 이것이 원산에서 시작되는 함경선이다.

함경선은 가장 이른 원산-용담 구간(1914년 10월 착공, 1915년 7월 완공, 동년 8월 영업)부터 가장 늦은 거산-군선 구간(1926년 9월 착공, 1928년 6월 완공, 1928년 9월 영업)에 이르기까지 1915년 이후

1920년대의 철도 공사를 주도하였다. 이로써 1905년 경부선 개통과 함께 시작된 한국의 종관 철도는 1928년에 거의 완전한 형태를 잡았다. 즉 부산-대전-경성-신의주 축과 목포-대전-경성-원산-청진 축이 만들어진 것이다. 함경선은 이후 1929~1933년까지 건설된 도문선과 연결되어 경성에서 두만강 하구까지 기차를 타고 여행할 수 있게 되었고, 1942~1944년 사이에 완공된 청라선으로 인해 동해안을 따라서도 두만강 하구까지 전 지역이 철도로 연결되었다.

1928년 이후에는 장항선(천안-장항)과 수려선(수원-여주), 그리고 경북선(김천-점촌간)이 1931년에 완공되었다. 한편 1937년 중일전쟁 전후의 철도망은 대륙침략의 기반을 다지기 위한 국내의 자원 개발 철도 노선이 중심을 이룬다. 동해남부선(1935, 부산-경주-포항), 전라선(1936, 이리-여수), 수인선(1937, 수원-인천), 동해북부선(1937, 안변-양양), 해산선(1937, 길주-백암-해산), 만포선(1939, 순천-만포), 경춘선(1939, 서울-춘천), 평북선(1939, 정주-수풍) 등이 차례로 개통되었으며, 1940년대에는 영동선의 일부(1940, 도계-목호), 중앙선(1942, 청량리-경주), 백무선(1944, 백암-무산) 등이 부설되었다. 일본과 중국을 잇는 경부선과 경의선은 복선화되었다. 해방 당시 철도의 총 연장은 6,362km에 달했고, 일제시기에 매년 연장된 철도의 길이는 165km였다.

해방 후에도 철도는 계속 증설되었다. 남한에서는 태백산지역의 석탄개발을 위한 산업철도의 부설이 관목할 만하다. 1955년에 영주-철암 간 영동선이 개통되어 석탄을 목호와 인천을 경유하지 않고 서울로 수송할 수 있게 되었고, 1956년에는 제천-영월 간 태백선도 개통되었다. 영동선(영주-강릉)은 1963년에 지형이 매우 험준한 통리-심포 구간 8.5km를 완공함으로써 하나로 통합되었다. 이로 인해 도계-목호 간 철도가 부설된 이후 23년만에 영동지방과 중부지방이 철도로 연결되기에 이르렀다.

태백선(제천-백산)은 1966년에 이르러 영월에서 고한까지 연장된 다음 1977년 고한-황지 간 15km 구간이 완공됨으로써 전 구간이 개통되었다. 정선선(증산-정선-구절)은 1967년에 증산-정선 구간이 개통된 다음 1974년 구절까지 연장되었다. 1955년 개통된 문경선(점촌-가은)도 석탄개발을 위해 부설된 산업철도였다.

경부선과 중앙선을 횡적으로 연결시켜 주는 철도로는 충북선과 경북선이 있다. 이들 철도는 일제시대에 부설되기 시작하여 해방 후에 완성되었다. 충북선(조치원-충주-봉양)은 1958년에 충주-봉양 구간이 개통됨으로써 완성되었고, 경북선(김천-점촌-영주)은 1966년에 점촌-영주 구간이 완공됨으로써 영동선과 직접 연결되었다. 1968년에는 광양-진주 구간이 부설되어 호남과 영남을 연결하는 경전선이 하나로 통합되었다.

남한의 철도망은 1970년 전반까지 부설되는 것이었다. 해방 당시 2,642km였던 영업노선연장은 1971년 3,199km로 최고조에 이르렀다. 그러나 자동차 교통의 발달로 인해 1970년대부터는 영업이 정지되고 철로가 뜯겨나가기 시작하였다. 1972년에는 수려선이 폐쇄되었고, 1980년에는 진삼선(1965, 개양-삼천포)이, 그리고 1989년에는 안성선(천안-안성)이 영업을 중지하였다. 수인선은 폐업과 재개통을 반복하다가 1996년 1월 1일자로 운행이 중지되었고 선로가 철거되기까지 하였다. 그러나 2012년 6월 30일 다시 송도-오이도 구간이 전철로 재개통, 영업을 재개하였다. 수인선은 노선이 완전히 같지는 않지만 이전의 노선을 계승하여 2015년까지 수원까지 전 구간 재개통할 예정이다.

### 3. 철도망의 시공간 확산과정

본고에서는 일제시기 철도망의 시기별 전개 과정을 철도 부설의 역사적·지리적 의미에 따라 크게 네 시기로 나누었다. 첫 번째가 이른바 'X'자형 종관 철도의 기본축이 서는 1914년까지, 두 번째 시기가 함경선이 완공됨으로서 종관철도가 완성되는 1928년까지, 그리고 본격적인 수탈용 철도가 활발하게 부설되는 전개되는 1937년까지, 마지막으로 전쟁 수행을 위해 부설된 철도를 뜯어내기까지 하는 1937년 이후를 네 번째 시기로 상정하였다.

#### 1) 1899-1914년 사이의 철도망

1914년 사이에 건설된 철도선 중에는 역시 한국 최초의 철도인 경인선과 경성을 중간 기점으로 하여 사방의 극지를 연결하는 경부선, 경의선, 경원선, 호남선의 부설이 큰 의미를 지닌다. 이밖에 경부선의 삼랑진에서 마산까지 이어지는 마산선(1905, 25.1mile), 경의선의 황주에서 검이포를 잇는 검이포선(1906, 7mile), 그리고 평양에서 진남포를 잇는 평안선(1910, 34.4mile), 평덕선의 일부(대동강-사동, 1911, 14.5mile), 호남선의 이리에서 군산까지 이어지는 군산선(1912, 24.7km) 등이 긴 거리는 아니지만 일찌감치 부설되었다.

##### ① 경인선

경인선은 1897년 3월 22일에 미국인 모스의 철도 회사와 합작으로 공사를 시작했다. 모스는 이날 오전 9시 경인으로 상의 우각현(현 경인전철 도원역 부근)에서 기공식을 거행하였으나 시멘트와 폭약부족, 기술적인 난제 등으로 더 이상 공사를 진행할 수 없게 되었다. 결국 1898년 5월 10일 모스는 공사중인 경인철도를 170만 2452원 75전(당시 1백만 달러)에 일본의 '경인철도합자회사'에 양도하였고, 1899년 9월 18일 제물포역-노량진역간 33km가 개통되었다.

이때 제물포역은 현재의 제물포역과 다른 그 서쪽에 있는 도원역 부근이며, 노량진역은 곧 지금의 영등포역이다. 도원역 부근에는 한국 최초의 철도공사 착공을 기념하는 기념비가 세워져 있으며 노량진역 부근 한강철교 쪽으로도 철도시발지비가 세워져 있다. 현재 경인선은 구로역에서 인천역까지이고, 구로역 이동(以東) 철로는 영등포역을 포함하여 경부선으로 편입되었다. 경인철도 개통과 함께 농상공부에서는 부령으로 '경인간철도규칙'(1899.9.18)을 발령하였는데 그 내용은 아래와 같다.

제1조 철도에 운전하는 화륜거를 타는 자는 어떤 사람이든지 먼저 표값을 내고 차표를 사서 차를 타고 차에서 내린 후에는 차표를 차주에게 내어라.

제2조 어떤 사람이든지 표값을 내지 않고 차를 타거나 자기가 가진 등급보다 고등급 차에 타고 가는 자는 그 차표에 정한 외에 찾값을 리수 원근과 등급의 어떠한 것을 물론하고 한사람에 5전씩 받는다.

제3조 돌림병을 앓은 사람은 승차를 거절한다.

제4조 미치거나 난잡한 자는 승차를 거절한다.

제5조 어떤 사람이든지 정거장과 철도소 안에 있는 각종 표지와 기계, 짐, 목침목, 담을 파손하는 자

는 회사에게 적당한 배상을 해야 한다.

제6조 차타는 사람의 손에 든 물건은 따로 운임을 받지 아니며 차안에서 물건이 상하거나 차표를 잃어버리더라도 회사에서는 책임을 지지 않는다.

제7조 귀중품이나 금, 은, 그릇, 각종 표문건, 어음, 지전, 구슬, 금덩이, 모피, 상등의복, 단필, 서화 등 귀한 물건은 운송하는 비용이나 보험료를 내지 않으면 회사에서는 그 손해에 대하여 책임이 없다.

제8조 소와 말과 산짐승을 수송하는데 보험료를 내지 않으면 그 손해에 대해서 회사는 책임이 없고 만일 보험료를 낸 자라도 배상하는 돈은 말은 한 마리에 10원 안이요, 소는 한 마리에 20원 안이요, 다른 동물은 한 마리에 3원 안으로 정한다.

제9조 위험한 물건이라는 것은 화약, 폭발물, 동물과 생석회이며 석유, 초, 성냥 등 불이 나면 다른 물건을 해치는 물건은 위험물로 취급한다.

제10조 잃어버리거나 상한 물건에 대한 손해배상은 회사가 재물을 거둔 후에 혹 관리하는 동안에 회사에서 게을리 하였을 때는 배상하나 재물주인이 소홀히 하였을 때는 회사에서 책임이 없다.

제11조 물건을 철도에 부칠 때 운임을 내며 특별히 후에 내기로 약조한 정거장에 당도하여 운임을 받고 물건과 교환한다.

제12조 철도소 안에 두는 물건과 차에 실은 물건의 잃은 것과 상한 것은 물건주인의 책임이요, 철도는 화물을 차에 실은 후 내리기까지만 보호한다.

제13조 차안에 틈이 없고 차가 부족한 때에는 차객과 화물을 거절한다.

제14조 회사에서 정하는 근은 영국근이니 곧 방이라 하고 자는 영국 척이니 12촌이요, 리는 영리이니 백윤(百輪)을 일쇄(一鎖)라 하고 80쇄를 리라하며 톤은 영국근수로 2천2백40근이요, 용적은 1백립 영척으로 한다.

제15조 차객과 화물의 임자는 이상의 조목을 굳게 지키되 만일 이 규칙을 준행치 않는 자는 차타며

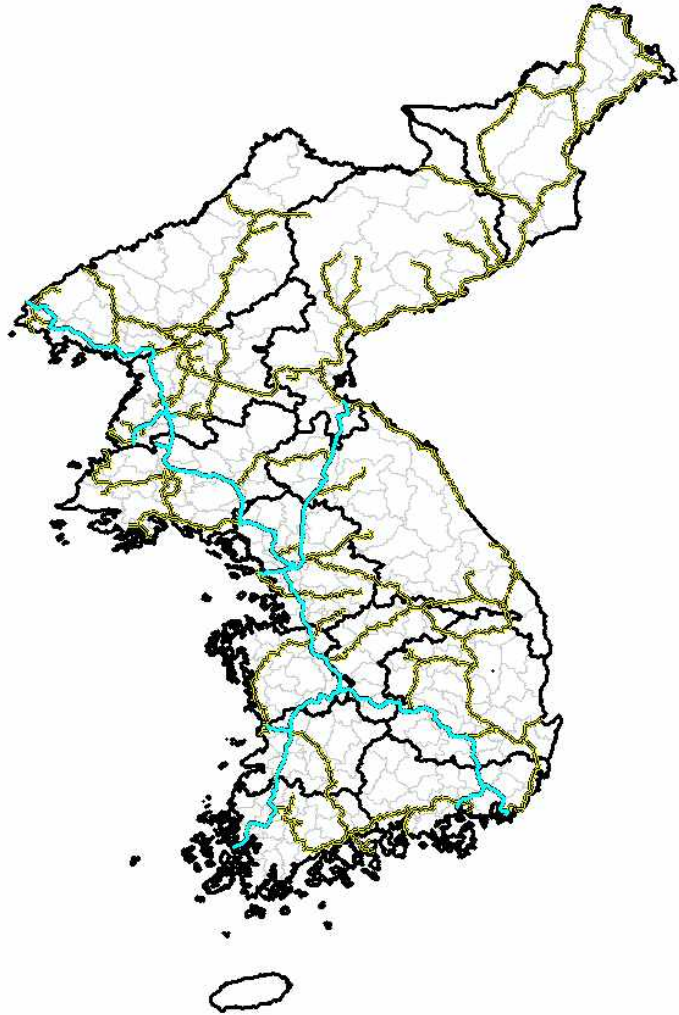


그림 8. 1914년까지의 철도망

화물운송허가를 얻지 못한다.

1936년 당시 경인선 노선은 경성-용산(3.2km)-노량진(5.9km)-영등포(9.2km)-오류동(15.6km)-소사(21.4km)-부평(26.7km)-주안(32.3km)-상인천(37.0km)-인천역(38.9km)으로 이어졌으며, 경성역 첫차가 6:50, 막차가 23:25분에 출발하여 각기 7:50분 및 0:25분에 인천역에 도착, 1시간이 소요되었다. 상·하행 모두 전 열차 2,3등칸으로 편성되었으며 하루에 15회 운행하였다. 인천발 상행선 첫차는 6:00이고 막차는 23:05이며 각기 도착 시각은 6:55과 0:00로 상행선은 55분이 소요되었다.



그림 5. 경인철도 기공식 기념비

## ② 경부선

경인선을 부설한 일본은 대한제국의 철도망을 장악하기 위하여 한반도의 2대 간선축인 서울-부산과 서울-신의주를 잇는 철도 부설권을 얻기 위해 힘을 기울였다. 1901년 6월 일본은 경부철도주식회사를 세워, 8월 21일에 서울 영등포와 부산 초량에서 각각 착공식을 거행하였고, 1904년 러일전쟁이 발발하자 군수물자 수송 등의 이유로 공사를 재촉, 1904년 12월 27일에 완공, 1905년에 전 구간 개통되었다.

1908년에는 경부선과 같은 해에 완공되었던 경의선과의 직결 운행이 이뤄져 부산과 신의주를 잇는 직통 급행 열차 용회호를 운행하기 시작했다. 합병 이후에는 일본과 만주를 잇는 경부선과 경의선의 중요성이 더욱 커지면서 남만주철도의 노선과 직통으로 연결, 반도와 중국 대륙을 잇는 국제열차가 운행되었다. 1941년 당시 경부본선은 중국의 신경-봉천(304.8km)-안동(580.6km)을 거쳐 경의선 평양(신경에서부터 819.2km)으로 이어졌다. 경성역에서부터 부산역까지 450.5km 구간 안에 모두 57개의 역이 있었다.



그림 10. 경부선 개통식

주요 역으로는 경성-용산-노량진-남경성(영등포)-안양-수원-오산-평택-천안-조치원-부강-대전-영동-추풍령-김천-구미-대구-경산-밀양-삼랑진-구포-부산진-초량-부산 등이 있었다. 거의 모든 역을 정차하는 차편은 경성에서 부산까지 약 12시간이 소요되었다. 침대칸과 식당칸이 운행되었고, 부산행 외에도 목포/여수행, 대구행, 대전행, 천안행, 수원행 등이 호남/전라선과 연계되어 함께 운행되고 있었다.

부산에서는 시모노세키로 가는 배편이 12:00와 23:45 두 편 있었다. 경성에서 03:20 또는 15:50 차를 타면 부산역에 11:20과 23:05에 도착하였다. 12:00 배편은 시모노세키에 19:30에, 23:45편은 다음날 07:15에 도착하였다. 경성에서 부산까지 약 8시간, 부산에서 일본 시모노세키까지 약 7시간 30분이 소요되었다. 한편 시모노세키에서는 23:00와 10:30에 출발하는 배가 6:00와 18:00에 부산에 도착하였다.

이와 연계되어 경부선은 6:50 및 18:50 부산발 열차를 운행하였다.

상행선은 경성행뿐 아니라 북경·신경·봉천행 급행열차도 운행되었다. 08:00에 부산역을 출발하는 신경행 열차는 첫 경유지로 삼량진(8:49着)을 들른 후 대구(10:28)-김천(11:55)-대전(13:47)-천안(14:56)-남경성(16:13)-용산(16:24)-경성(16:40)-평양(21:28)-안동(02:05)-봉천(09:10)을 지나 신경에 13:50에 도착하였다. 1350.4km를 약 30시간만에 주파하고 있다.

### ③ 경의선

경의선은 경성과 대륙을 잇는 노선이었기 때문에 일찍부터 서구의 관심 노선이 되었다. 처음에는 1896년에 프랑스 피브릴(Fives Lile)사가 부설권을 얻었으나 자금난으로 실패하였고, 1899년에 대한철도회사가 특허를 얻었지만 마찬가지로 실패하였다. 1900년에는 정부기관인 내장원(內藏院)에 서부철도국을 두고 서울-개성 간 선로 측량을 시작했고, 1902년 착공을 했지만 본격적인 공사는 1904년 러일전쟁 발발과 함께 공사가 급진전되었다.

1904년 3월 용산-개성 구간의 노반공사에 착수, 1905년 평양-신의주 구간이 완공되어 용산-신의주 구간에 직통운전이 시작되었으며, 1906년 청천강-대동강 철교가 준공되면서 전구간이 개통되었다. 1908년에는 신의주-부산 사이(경부철도)에 한국 최초의 급행열차인 융희호(隆熙號)가 운행되기 시작하였다. 그후 1911년 압록강 철교가 완공되어 중국의 만주를 거쳐 유럽까지 이어지는 국제 철도 노선의 일부가 되기도 했다. 1920년대에 서울역을 기점으로 하여 신촌을 지나 가좌동에서 합류하는 신선이 개통되었다. 1943년에는 평양-신의주 구간이 복선화되었다.

### ④ 호남선

대전에서 목포까지 260.4km에 달하는 철로이다. 1910년 대전~연산 간 공사를 시작하여 1911년 군산~강경(1912.3.6. 완공), 김제~이리(1912.10.1. 완공), 1914년 1월 11일 정읍~광주송정 간 마지막 공사를 완료하였다. 호남선은 매우 단기간에 완공한 철도이다. 김제·만경평야에서 생산되는 쌀을 비롯한 곡물을 수송하는 것이 주요 임무 중의 하나였다.

1936년에 호남선에는 대전-서대전-가수원-흑석리-두계-연산-논산-강경-함열-황등-이리-부용-김제-신태인-정읍-사가리-신흥리-장성-임곡-송정리-나주-영산포-다시-고막원-학교-몽탄-명산-삼향-임성리-목포 등 모두 30개의 역이 있었다. 대전역에서 목포행 열차를 12:50에 타면 이리에 14:46, 송정리에 16:57, 그리고 목포에는 18:35에 도착, 모두 6시간 45분이 소요되었다.

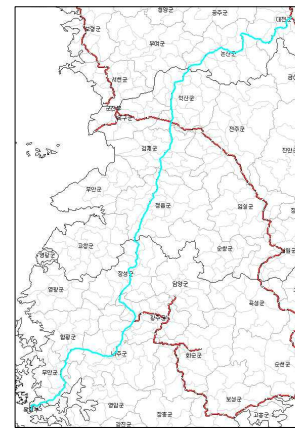


그림 7. 호남선 노선

### ⑤ 경원선

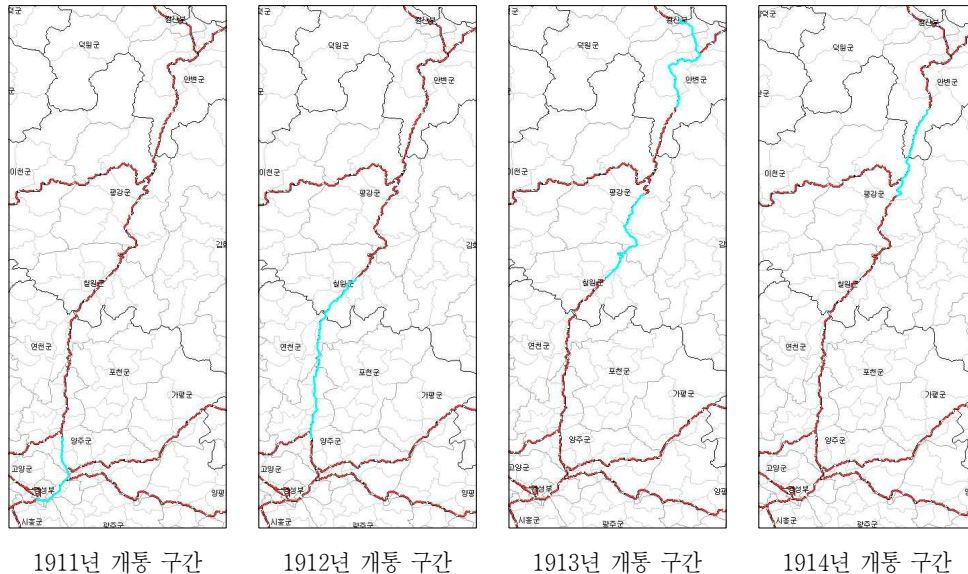
경성에서 원산까지 연결되는 철도이다. 1905년 11월 용산과 원산에서 각각 착공식을 갖고 1914년 9월 16일 전 구간 개통식을 원산에서 거행하였다. 1899년 경성~원산·경흥(慶興) 간 철도부설권을 국내 철도용달회사(鐵道用達會社)가 얻었으나 자금난으로 착공을 못하던 중 1905년 일본이 경의(京義)철도·마산포(馬山浦)철

도와 함께 경원선 철도부설권 승인을 받았다.

경원선은 1911년에 용산-의정부 구간이, 1912년에 의정부-연천, 연천-철원 구간이, 1913년에 철원-북계, 북계-검불랑, 원산-용지원, 용지원-고산 구간이, 1914년에 검불랑-세포, 세포-고산 구간이 개통됨으로써 전 구간 개통되었다.

1941년 현재 경성-원산(226.9km) 간 경유 역으로는 용산-서빙고-수철리-왕십리-동경성(=청량리)-연천-창동-의정부-덕정-동두천-전곡-연천-대광리-철원(101.8km)-월정리-가곡-평강-북계-이목-검불랑-세포(154.8km)-삼방협-삼방-고산-용지원-석왕사-남산-안변-배화-갈마역이 있었다.

당시 경원선 열차는 함흥선과 연계하여 함흥과 청진까지 운행하였다. 9:35에 경성역을 출발한 함흥행 열차는 12:58에 철원, 14:59에 세포, 16:48에 원산, 19:58에 함흥에 도착하였다. 모든 역에 정차하면서 원산까지 227km를 약 7시간 20분 동안 달려야 했다. 경부선보다 거리가 짧지만 삼방로(三防路)와 추가령을 지나는 험로이기 때문에 속도가 낮았다. 경원선은 철령 대신 조선후기에 북어상의 상업로로 각광받았던 이른바 삼방로 경로를 따랐다.



## 2) 1915-1928년 사이의 철도망

이 시기에는 함경선이 완공됨으로써 한반도의 종관 철도의 골격이 완성되었다. 이밖에도 여러 노선이 부설되었는데, 이제부터 건설되는 철도망은 벌써 간선 철도망에서 분기하는 지선의 형태를 띠기 시작하였다. 1910년대 후반에는 함경선 철도 공사가 계속되는 가운데 개천선, 대구선, 동해남부선, 강덕선 등이, 1920년대에는 충북선, 광주선, 장항선, 경전선, 박천선, 진해선, 안성선, 평원선 등의 철도가 완공되었다. 특히 1928년에는 회령탄광선이 완공, 본격적인 산업철도가 부설되기 시작하였다.

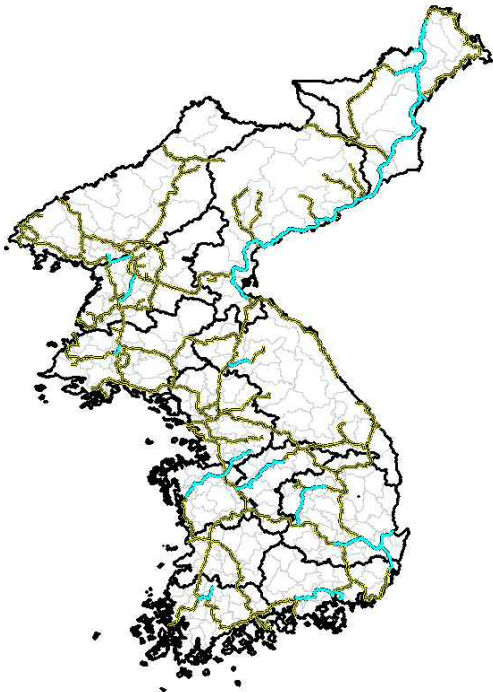


그림 16. 1915-1928년 사이에 건설된 철도망

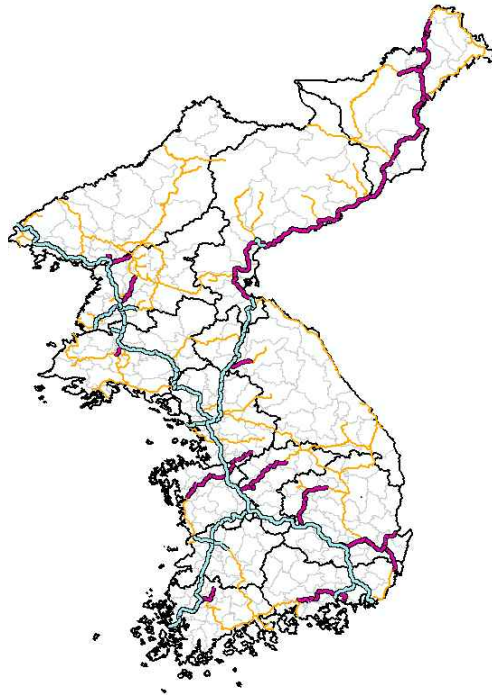


그림 17. 1899-1914년(하늘색) 및 1915-1928년(보라색) 사이에 건설된 철도망 비교

### ① 함경선

함경남도에 원산에서 해안을 따라 함경북도로 연결되는 노선이다. 1914년에 원산~영흥 구간을 착공하여, 이듬해인 1915년에 완공하였고, 1919년에는 영흥~함흥 구간과, 수성~나남 구간을, 그리고 1920년에는 나남~경성 및 경성~주을 구간을 완공하였다. 이후 1922년에는 함흥~서호진, 1923년에는 서호진~퇴조, 1924년에는 퇴조~양화진과 단천~일신, 주을~수남 구간을, 1925년에는 양화~속후 구간을, 1926년에는 속후~신북청과 수남~극동 구간을, 1927에는 길주~극동, 신북청~반송, 군선~단천 구간을 완공하였다. 나머지 군선~단천 구간과 일신~길주 구간이 1928년에 완공되어 함경선은 전 구간 개통되었다. 함경선은 일제시기에 정비된 신작로와 노선의 방향이 같으며, 이 신작로는 조선시대 6대로 중 제2로인 경흥로와 노선이 거의 일치한다.

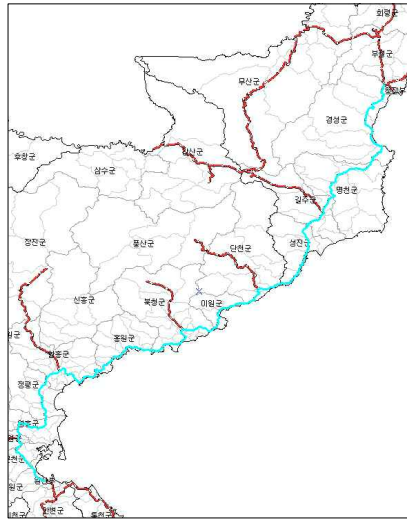


그림 14. 함경선 노선

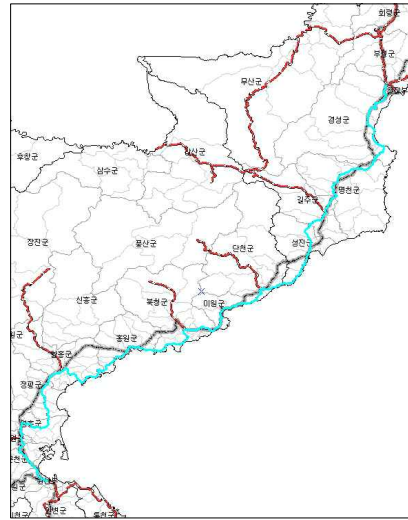


그림 15. 함경선과 1등도로(신작로)

1941년 함경선은 함경북도 수성을 기점으로 함경남도 함흥까지 408.9km를 운행하였다. 구간 중에는 수성-강덕-나남-경성-생기령-주을(35.9km)-용현-회문-어대진-봉강-조막산-극동-영안-용동-상용전-명천-내포-고참-금송-길주(135.6km)-노동-원평-덕역-농성-성진(177.9km)-쌍룡-만춘-일신-용대-여해진-단천-오몽리-용강-기암-곡구-쌍암-군선-이원-경분-증산-나흥-건자-거산-신창-신북청(291.8km)-속후-강상리-양화-신포-영무-운포-경포-전진-요운-삼포-퇴조-여호-서호진-흥남-본궁-함흥(408.9km) 등 모두 61개의 역이 있었다. 경성까지는 759.7km이고, 수성에서 22:11에 급행 열차를 타고 출발하면 함흥까지는 다음날 아침 06:52에, 경성에는 14:12에 도착하여 총 14시간이 소요되었다. 밤차에는 식당칸과 침대칸이 운영되었다. 현재 원산-고원 구간은 경원선과 합쳐져서 강원선이 되었고, 고원-청진 구간은 평원선과 합쳐 평라선이 되었다.

## ② 대구선

구~영천을 연결하는 29km의 철도이다. 조선중앙철도주식회사가 1916년 2월에 착공하여 1917년 11월 1일 대구~영천간 개통과 함께 영업을 시작하였다. 1918년 10월 31일 하양~포항 간 109.1km를 개통하여 대구에서 포항까지 운행하였으나 지금은 대구~영천 구간만을 대구선이라 부른다. 영천~경주 구간은 경부선에, 경주~포항 구간은 동해남부선에 편입되었다.

본 선은 1936년에 대구에서 포항 학산역까지 동해중부선이라는 이름으로 영업 중이었다. 대구역에서 학산까지 철로 길이는 107.4km였으며 대구-동촌-반야월-청천-하양-금호-영천-임포-아화-건천-광명-서악-경주(69.0km)-금장-사방-안강-부조-효자-포항(105.4km)-학산 등 모두 20개의 역이 있었다. 8:55에 대구역을 출발하면 경주에 12:27에 도착하고 포항에는 14:26에 도착, 2시간 30분 가량이 소요되었다.

## ③ 동해남부선

경주와 포항을 연결하는 철도이다. 조선경북동부철도이 레간 762mm의 협궤로 건설, 1918년 10월 31

일에 영업을 시작하였다. 이후 조선총독부에서 인수하여 부산부터 원산까지의 동해선 건설 계획으로 확장하여, 이후에 1,435mm 표준궤로 개궤 및 확장 공사가 진행되었다. 1935년 12월 16일 부산-태화강-경주 구간이 추가로 개통되어 오늘날 동해남부선을 완성하였다.

부산에서 경주까지는 115.2km로 부산-초량-부산진-서면-동래-수영-해운대-송정-기장-삼성-좌천-월내-남창-덕사-울산(75.9km)-병영-호계-모화-입실-불국사-동방-경주역(115.2km)으로 이어졌고, 전 역을 들러 3시간 30분이 소요되었다.

#### ④ 경전선(마산선, 진주선=경전남부선)

선은 경남 밀양의 삼랑진(경부선)에서 전남 광주 송정까지의 노선을 일컫는다. 경전선은 앞에서 소개를 미룬 마산선[2-2)-(1)-④]에서부터 설명해야한다. 일단 오늘날 경전선은 마산선과 경남선(이상 마산선+경남선=경전남부선=진주선), 그리고 그 중간을 연결하여 완성된 철도 노선이다.

1902년 영남지선철도회사에서 삼마철도(삼랑진-마산포) 부설권을 얻었으나 곧 경부철도주식회사에 매도되었다. 1904년 1월 3일 착공하여 1905년 10월에 개통하고 이를 마산선이라 하였다. 군용철도로 부설된 마산선은 삼랑진에 마산까지 40.1km에 달했다. 이후 1922년 6월 남조선철도주식회사가 마산선을 진주까지 연장시키는 공사에 착수하여 1923년에 마산-군북 구간을, 1925년에 군북-진주 구간을 완공하였다. 이로서 마산-진주 구간이 연결되었고 이를 경남선이라 하였다.

경남선은 1931년에 국철에 매수되면서 마산선과 통합되어 삼랑진에서 진주까지를 경전남부선이라 하였는데 해방 후 1956년에 이를 다시 진주선으로 이름을 바꾸었다. 앞에서 기술했지만 이후 광주선(송정-순천)과 진주선(삼랑진-진주), 그리고 순천-진주간(1968 완공)을 새로 부설하여 이들을 합쳐 경전선이라 하였다.

1936년 경전남부선은 삼랑진-낙동강-유림정-진영-덕산-창원(31.3km)-구창원-마산(40.1km)-북마산-중리-산인-함안-군북(69.6km)-원북-평촌-반성-이천-갈촌-남문산-개양-진주(110.1km)로 이어졌다. 삼랑진 10:39 열차는 창원에 11:25, 마산에 11:39, 군북에 12:33, 진주에 13:48에 도착하여 총 3시간 9분이 소요되었다.

#### ⑤ 평원선

평안남도 순천에서 양덕에 이르는 76,6km의 철도 노선이다. 1926년 5월 6일 서포역 방면에서 착공하여 1927년 11월 1일 서포-사인장 구간 25.0km가 개통되었다. 이후 1928년 10월 사인장~순천 구간(22.3km), 1929년 10월 순천~신창 구간(19.7km), 1931년 10월 신창~장림 구간(29.5km), 1936년 11월 장림~양덕 구간(27.4km), 1937년 12월 성내~고원 구간(30.0km)을 차례로 개업하고, 1941년 4월에 성내~양덕 구간(58.7km)을 개통함으로써 15년에 걸친 204.6km 전 구간 건설공사를 끝냈다.

1941년에는 평원서부선으로 불렀는데, 경유역으로는 순천-봉하-고산-수양-신창(19.7km)-수덕-산성천-거흥-장림-동원-인평-지수-양덕(76.6km) 등 모두 13역이 있었다. 순천에서 양덕까지는 3시간 21분이 소요되었고 일일 운행 편수는 상·하행 각기 5편이었다.

이밖에 조치원에서 충주를 연결한 충북선, 광주에서 담양까지의 광주선이 이 기간에 완공되었다. 충북

선은 경북선이 경부선의 지선으로서 경상북도 내륙을 가로지르듯이 충청북도 내륙을 연결한다. 당시 충남선인 장항선은 1931년에 전 구간 개통되었고, 창원-진해간의 진해선과 경부선의 천안에서 분기하여 안성을 잇는 경기선(후 안성선) 역시 1920년대에 개통되었다. 경기선은 1944년 선로공출명령에 의거 노선이 폐선되었다가 1955년 안성선으로 이름을 바꿔 영업을 재개하였으나 경영난을 이기지 못하고 1985에 영업을 중단하였다. 평원선은 경의선의 경유지인 평남 순천에서 양덕에 이르는 노선이다.

### 3) 1929-1937년 사이의 철도망

이 시기에는 용산선, 북청선, 무산선, 용진선, 경북선, 토해선, 송흥선(신흥선), 수인선, 장연선, 동해북부선, 해산선 등이 부설되었다. 자원 개발에 박차를 가하던 역사적 상황 속에서 이를 반영하듯 남선보다는 북선의 철도 부설이 더 왕성한 시기였다. 이 시기에 부설된 노선은 여전히 종관 간선 철도의 지선적 성격이 짙었다. 철도 연장이 긴 만포선, 해산선, 동해북부선 등이 그러하다. 그러나 1930년대부터는 간선 철도에서 분기하는 단순한 지선뿐 아니라 간선 철도와 간선 철도를 이어주는, 경전선이나 평원선과 같은 교량적 철도도 완공되기 시작하였다.

#### ① 용산선

경성전기주식회사에서 1929년 9월에 부설한 용산선은 최초 노선이 용산-당인리간 6.7km 구간이었다. 그리고 이듬해인 1930년 12월에 서강역에서 신촌역을 잇는 철로를 새로 부설하였다. 이로써 용산선은 순환선이 되었다. 즉 용산에서 출발하여 (용산)-원정-미생정-공덕리-동막-서강-세교리-방송소앞역-(당인리)을 경유하여 당인리에 도착한 열차는 거꾸로 방송소역과 세교리역, 서강역까지 온 길을 그대로 되밟아 간 다음 연희-신촌-아현리-서소문을 경유한 후 서울역을 지나 다시 용산역으로 들어왔다.

1936년에 용산선은 모두 20편의 열차가 편성되었는데 각기 10편씩 서로 다른 반대방향으로 운행하였다. 용산에서 시계방향(용산→원정)으로 도는 차편 중 위 경로를 따라 용산에서 용산으로 되돌아오는 차편은 1편, 용산에서 경성역까지 오는 것이 5편, 그리고 당인리역까지만 운행하는 것이 2편이었다. 나머지 두 편은 서강-당인리-서강 구간을 생략한 채 용산-서강-경성, 용산-서강-경성-용산으로 돌아오는 열차였다. 전체 역을 모두 들러 돌아오는 차편은 1시간이 소요되었다.

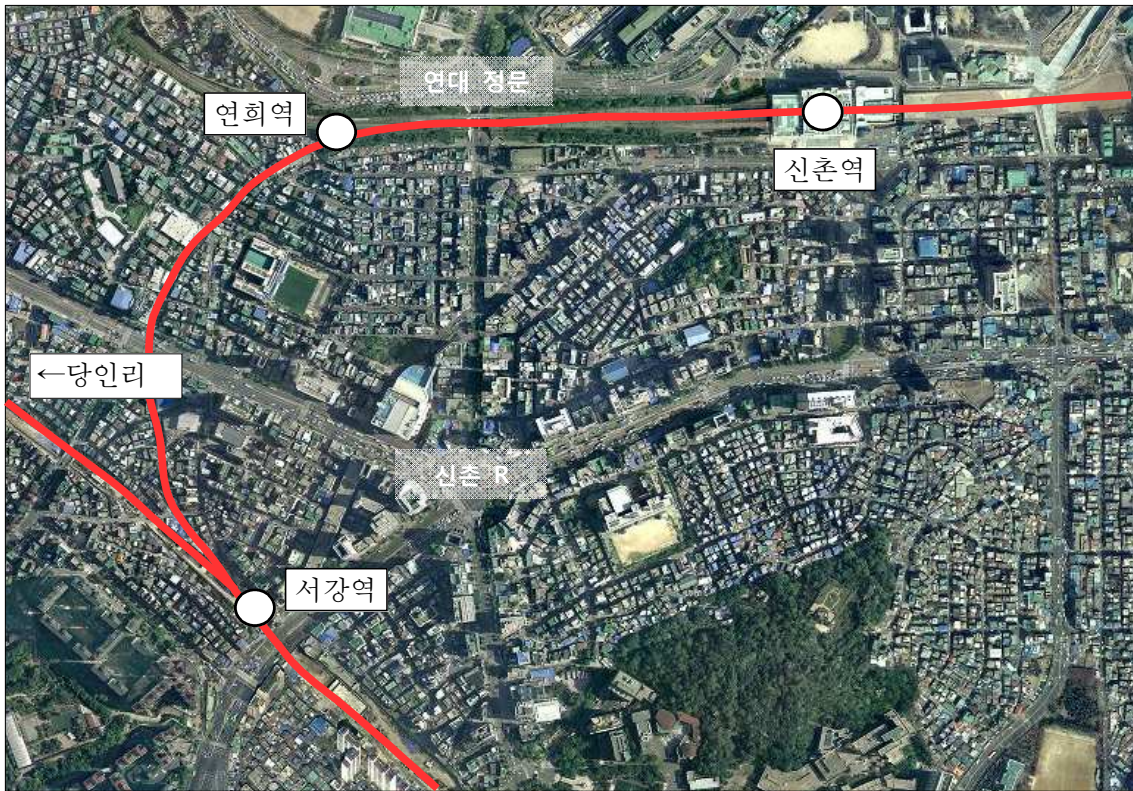


그림 16. 용산선의 옛 철길(서강역-신촌역 구간)

결국 용산선은 최초의 경의선(용산-서강구간)과 경성역 설치 이후의 경의선(용산-경성-신촌 구간) 사이에 지선과 연결선을 부설하여 운행한 철도인 셈이다. 서강역과 연희역 사이의 철로는 철거되고 지금은 골목길로 그 흔적이 남아 있다. 이 골목길이 주변의 다른 길과 달리 정연한 곡선으로 남아 있는 것이 바로 이 때문이다. 원정역·미생정역·공덕리역·아현리역은 1944년 3월에 폐역되었으며, 동막역은 1972년 5월에, 그리고 효창역은 2009년 8월에 각각 폐역되었다. 용산선의 화물수송은 1995년까지 지속된 후 1997년과 2000년에 일시적으로 운행되었다.

### ② 북청선(=덕성성)

함경선의 신북청역에서 북청읍의 북청역을 잇는 9.4km의 철도 노선이다. 중간 경유역이 양가역 하나이다. 1929년 9월 20일에 개통되었다. 1941년에 하루에 왕복 6편의 열차가 운행되었다. 총 소요시간은 19분이다. 1940년대에 철광 개발을 위해 연장 공사에 착수했으나 일본 패망으로 중단되었다가 1980년에 덕성군 덕성광산의 광물 수송을 위해 상리까지 연장하고 이름을 덕성성으로 바꾸었다.

### ③ 무산선

1929년에 개통된 고무산과 무산 사이의 57.9km 철도이다. 무산 지역의 철광석을 청진 제철소까지 운반하는 것이 주 임무였다. 경유역으로는 고무산-서상-무수-폐무산-차령-신참-서풍산-주초-무산철산-무산 등이 있었다.

④ 용진선

황해도 해주와 용진 사이에 부설된 42.6km 철도 노선이다. 1930년 12월에 개통하였다. 동해주-해주-서해주-문정-서석-취야-국봉-자양-장둔-신강령-냉정-용진역을 두었다. 하루 6편이 왕복했으며 총 소요 시간은 1시간 33분이다.

⑤ 경북선

경상북도 북부지역의 김천-안동 간 118.1km를 연결하는 철도 노선이다. 조선철도회사에 1924년 10월 1일 김천-상주 간 36km 개통을 시작으로, 같은 해 12월 25일에 상주-점촌 간 23.8km, 1928년 11월 1일 점촌-예천 간 25.5km(영업개시), 1931년 10월 15일에는 예천-안동 간 32.8km가 개통되었다. 1940년에 국유화된 후 전쟁 말기의 군수 물자 조달에 쫓겨 1943년에서 1944년까지 점촌-안동 간 58.3km 구간의 선로를 철거하였다. 철거 후 1966년에 점촌에서 안동이 아닌 영주 방향을 철도를 부설하여 중앙선과 연결하였다.

1941년에 경북선은 김천-아천-옥산-청리-상주-백원-양정-함창-점촌(59.8km)-용궁-개포-유천-예천-고평-호명-푸산-명동-안동(118.1km)을 하루 8편 가량 운행하였다. 총 소요시간은 2시간이다.

⑥ 토해선

경기도 개풍군 토성과 황해도 해주 사이의 81.5km를 연결한 협궤 철도 노선이다. 1931년 12월 21일에 동해주-연안 간이, 1932년 9월 1일에 연안-토성 간이 개통되었다. 1941년에 하루 10편의 열차가 왕복했으며 총 소요시간은 2시간 30분 가량이다. 토성과 해주 사이의 경유역은 예성강-성호-배천온천-홍현-무구-연안온천-연안-봉서-풍천-천드-심가-청단-내성-천결-영양-동해주로 이어졌다.

⑦ 송흥선(신흥선)

함흥과 부전군의 부전호반을 연결하는 91.6km의 협궤 철도 노선이다. 1933년 9월 10일 개통하였다. 부전강수력발전소까지 있는 산업철도로서 전력 개발은 물론 개마고원지대 개발을 염두한 철도이다. 부전령-부전호반 구간에는 남한에서 사라진 인클라인 시설이 남아 있다. 1941년에 송흥선은 함흥-오로-중상-풍상-장풍-풍상-전동-천불산-신흥(41.0km)-길봉-동흥-경흥-송하-하송흥-송흥(61.0km)-부전령-함지원-원풍-도안-부전호반을 달렸다. 산지가 험해 길이가 길지 않아도 총 운행시간은 8시간 이상이 소요되었다.

⑧ 수인선

조선경동철도회사가 인천 일대의 소금 수송을 목적으로 부설한 협궤 철도 노선이다. 1수인선은 1937년 8월 6일 남인천역에서 수원역까지 영업을 개시하였는데, 남인천역에서 송도역 구간은 도시 개발과 함께 1973년에 영업을 중지되었고, 송도에서 소래까지는 1992년에, 그리고 소래에서 수원까지는 1994년에 경영난으로 인해 영업을 중지되었다. 남한에 남아 있는 마지막 협궤 열차였다. 1941년 수인선의 역으로는 인천항-송도-남동-소래-군자-원고-일리-어천-고색-수원이 있었다. 하루에 6편이 왕복 운행하였으며 소요시간은 1시간 40분 내외였다.

⑨ 장연선(=사장선)

조선철도주식회사가 1920년 6월에 착공하여 1937년 1월 21일 완공한 사리원-장연 간 81.8km 협궤 철도 노선이다. 황해 서부의 재령평야와 부근 일대의 산업개발을 목적으로 부설된 산업철도이다. 1941년에 장연-낙도-낙산-송화온천-수교-야촌-궁흥-삼천온천-문화-용문-신천-신천온천-창춘-백석-재령-금산-상해-서종-미곡-서사리원-사리원을 운행하였다. 장연에서 5:00에 출발하는 첫차를 타면 신천에 6:29, 상행에 7:20, 사리원에 7:48에 도착하였다. 현재 북한에서는 은과선이라 부른다.

⑩ 동해북부선

강원도 양양에서 원산까지 208.3km 달하는 철도 노선이다. 1929년 9월 11일 안변-흡곡 간 31.4km, 1931년 흡곡-통천 간 29.6km, 1932년 5월 21일 통천-두백 간 14.7km, 1932년 9.16일 장전-외금강 간 7.8km, 1932년 11월 1일 외금강-고성 간 10.4km, 1935년 11월 1일 고성-간성 간 39.3km를 개통하고 1937년 간성-양양 간 41.9km를 개통함으로써 전 구간이 개통되었다. 한국 전쟁으로 영업이 중단되었다가 휴전 후 재개되었으나 1963-1968년 동안 전 구간 폐지되었다. 현재 남한에서는 동해시 북평과 강릉시 경포대를 잇는 철도를 동해남부선(부산-포항)에 대비하여 동해북부선이라 부른다.

1941년에 양양-낙산사-속초-문암-간성-거진-저진-고성-외금강-장전-두백-통천-고저-패천-흡곡-상읍-안변-배화-갈마-원산을 운행하였다. 하루 5편이 왕복하였으며 총 운행시간은 차편에 따라 8-9시간 가량 소요되었다.

⑪ 해산선(=백두산청년선)

함경북도 길주와 해산 사이에 부설된 길이 141.7km의 철도 노선이다. 1931년 5월 길주-수북 간 제1공구 공사를 시작으로 길주-재덕 간 26.2km를 1932년 12월에 개업하였고, 1933년에 재덕-합수(31.0km), 1934년에 합수-백암(12.8km), 1935년에 백암-봉두리(29.7km), 1937년 11월에 봉두리-해산진(42.0km) 구간을 차례로 개업하여 전 구간 개통하였다. 해방 직후 북한에서 백두산청년선으로 개명하였다.

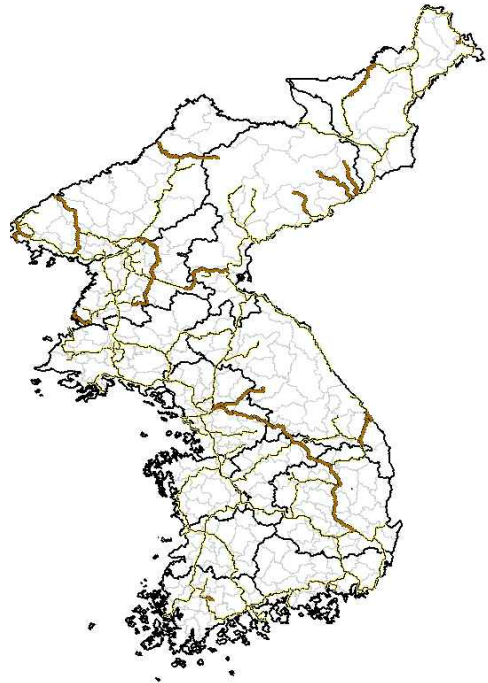
1941년에 길주-남석-재덕-성덕-양곡-합수-백암(70.0km)-영하-남중-생장-봉두리-심포리-대오천-위연-해산진을 운행하였다. 총 소요시간은 약 6시간 가량이였다. 함경선의 경유지인 길주역에서 압록강 연안까지 이어주는 철도로 함경도의 횡단 철도와 같은 기능을 수행하였다. 백암에서는 백무선과 연결되 고원지대 및 만주지역을 연결하는 노선이 된다.

4) 1938-1945년 사이의 철도망

중일 전쟁이 발발한 이후의 철도망 건설은 이전보다 훨씬 부진했다. 이 시기에 건설된 대표적인 노선으로는 제2의 종관철도라 할 수 있는 중앙선(경경본선)을 들 수 있다. 이밖에 경춘선, 만포선, 다사도선, 평북선, 단풍선, 삼척선, 화순선, 황해선, 백무선 등이 건설되었다.

① 경경본선(중앙선)

1917년 9월 20일 조선철도주식회사 소속의 경동선의 일부로 영천역-서악역 간 20.6km를 개통한 이래 1942년까지 25년에 걸쳐 완공된 철도 노선이다. 1918년 11월 1일에는 서악-효자 간 19.6km를 개통하였다. 1923년에 조선 제2의 종관선 건설 계획을 수립하고 1935년에 청량리-원주-영주-영천을 연결하는 345.2km 노선을 확정하고 중앙선이라 명명하였다.



1936년 11월 3일 청량리와 1936년 12월 18일 영천에서 각기 착공하여, 1939년 4월 1일 청량리-양평 간 52.5km, 1939년 12월 1일 우보-영천 간 40.1km, 1940년 3월 안동-우보 간 48.9km, 1940년 4월 1일 양평-원주 간 55.9km를 개통하였다. 1940년 5월에 소백산 죽령터널을 준공하고, 1941년 4월 1일 원주-단양 간 74.3km, 1941년 7월 1일 영주-안동 간 38.7km, 1942년 4월 1일 단양-영주 간 34.8km를 개통함으로써 경경선 전 구간이 개통되었다. 영천에서 안동까지는 1937년 7월에 매수해 놓은 조선철도주식회사의 사철 37.5km가 놓여 있었다.

중앙선의 첫 구간이 개통되었을 때 이름은 경동선(1917)이었다. 1935년 계획 당시 중앙선으로 명명했지만 경경남부선(경주-안동)과 경경북부선(원주-동경성=청량리)으로 나뉘어 불리다가(1940) 완전 개통 후에는 경경선(1942)이 되었다. 경경선은 해방 직후 1945년 10월 1일에 중앙선이 되었다.

1941년 경경남부선 노선은 경주-율동-모량-건천-아화-임포-영천-화산-신녕-봉림-화본-우보-탑리-의성-단촌-운산-무릉-안동으로, 경경북부선은 동경성-망우-도농-덕소-팔당-양수-국수-양평-원덕-용문-지평-구둔-양동-양현-동화-만종-원주로 이어졌다. 동경성역은 1942년 6월 1일 청량리역으로 이름을 바꿨다. 경주에서 안동까지는 4시간 10분, 동경성에서 원주까지는 3시간 20분 가량이 소요되었다.

## ② 경춘선

1939년 7월 25일 개통된 성동역-춘천역 간 88.6km의 철도 노선이다. 성동역은 현재 전철1호선 제기역 2번 출구 부근에 있었다. 1941년에 성동-연촌-퇴계원-금곡리-마석-청평-가평-춘천역을 운영하였는데, 개업 당시에는 고성전·월곡·목동·태릉·갈매·평내·상색·서촌·강촌·의암 등의 정류소 사릉·상천간이역과 백양리, 신남역, 성산역 등이 더 있었다. 신남역은 1940년 4월 1일에 남춘천역(김유정역, 2004.12.1.)으로 이름을 바꾸었고, 목동정류소는 1944년 3월 31일에 신공덕역으로 승격하였다.

1941년에 성동에서 경춘선을 운영하는 차편은 춘천행이 7편, 퇴계원행이 2편, 금곡리행이 1편으로 모두 열 편이 운행되었다. 춘천행 첫차는 7:30이고 춘천역까지는 2시간 52분이 소요되었다. 반편 춘천역에서 출발하는 열차 열 편은 모두 성동행이었고 18:40에 막차를 타면 21:25에 성동에 도착하였다. 성동발 춘천행 막차는 18:50, 춘천발 성동행 첫차는 7:00이다.

## ③ 평덕선(서선중앙선)

평덕선은 평양에서 평안남도 덕천을 지나 평안북도 구성까지 연결되는 철도노선이다. 1911년 4월 대동강-승호리 구간을 평양탄광선으로 완공하고, 1937년 7월 승호리-북창 간을 완공하고 서선선(西鮮線)이라 하였는데, 이 두 노선을 합쳐 165.1km를 평덕선이라 하였다. 평안남도 탄전지대를 통과하는 산업철도로 사동선·영대선(원창-영대)·재동선(구정-재동)·득장선(북창-석산)·서창선(덕천-서창)·장산선(향장-장산) 등 탄광인입선들과 연결되어 있다. 주요화물은 석탄과 목재로, 석탄은 평양·북창 등지로 수송된다.

#### ④ 만포선

1939년 개통된 순천-만포 간 303km의 철도 노선이다. 압록강 너머에서는 지린성 지안을 거쳐 창춘(長春)까지 이어지는 중국의 메이지 선과 연결된다. 일본의 만주 침략 목적의 철도였으나 지금은 묘향산 관광철도로 더 유명하다. 1941년에는 순천에서 서포를 경유하여 평양까지 연장하여 운행하고 있었다. 평양에서 만포까지는 358.3km로, 평양·서포·순천·개천·회천·강계·만포 등 모두 44개의 역이 있었다.

1931년 3월 순천에서 착공하여 1932년 11월 천동(天洞) 사이가 개통되었고, 1934년 4월 용등(龍登)까지, 1939년 2월에 전 구간이 개통되었다. 같은 해 9월 28일 국경을 가로지르는 만포교가 준공되어 만주의 집안(集安)까지 매집선(梅集線)으로 연결되었다.

#### ⑤ 다사도선

양시선(=평의선)의 용천역과 다사도항을 잇는 1939년 11월에 개통된 24.1km의 철도 노선이다. 1941년에 기점은 양시였고 종점은 서다사도였다. 중간에 북중역, 용암포역, 경봉역, 불인역, 다사도역 등이 있었다. 양시에서 다사도행 첫차는 10:00로 52분이 소요되어 10:52에 다사도역에 도착하였고, 12:45에 출발하는 열차는 서다사도역에 13:32분에 도착하여 47분이 소요되었다. 하루에 6편이 운행하였는데 서다사도에서 출발하는 열차는 모두 양시를 지나 신의주까지 운행하였다.

#### ⑥ 평북선

평안북도 정주에서 삭주군의 수풍까지 연결하는 116.7km의 철도 노선이다. 1939년에 산업철도로 개통되었다. 압록강의 수풍발전소와 연결되며, 청수역에서는 중국의 상허커우선 연결되어 있다. 이른바 적유령 산맥의 서쪽 사면의 지질구조선을 따라 철로가 놓여 있다.

1941년에 정주-고안-봉명-방현-구성-백운-대안-대관-창평-온천-삭주-신안-부풍-수풍역을 운영하였다. 정주에서 7:00에 출발하는 첫차를 타면 구성에 8:40, 삭주에 11:22, 수풍에는 근 5시간 만인 11:55에 도착하였다. 하루 세 편이 왕복 운행하였다.

#### ⑦ 단풍선

함경남도 단천군 단천역과 풍산군 홍원역을 잇는 80.3km의 철도 노선이다. 단천군과 풍산군을 잇는다 하여 단풍선으로 부른다. 1939년 9월에 개통되었다. 부전령산맥의 험준한 지형을 운행하

1914년에 단천·동대·상농·농촌·고성·수의·포치리·하홍군·홍군역을 운영하였고 단천역에서 8:10 첫차를 타면 홍군역에 2시간 50분이 소요되어 11:00에 도착하였다. 하루에 왕복 네 편이 운행되었다.

## ⑧ 삼척철도선

강원도 묵호항에서 도계까지 이어지는 동해선 건설 과정에서 추진되었던 41.4km의 철도 노선이다. 동해남부선(부산-경주)과 동해북부선(원산-양양)의 건설 구간 사이에 삼척철도주식회사에 의한 철암선(현 영동선 철암~동해간 및 묵호항선)의 일부 구간이다. 1939년에 착공하여 1944년에 완공하였다. 1941년에 묵호항-북평-도계리-미로-상정-신기-마차리-하고사리-고사리-도계역을 운행하였다. 총 소요시간 약 2시간이었다. 오늘날 이 구간은 영동선으로 편입되었고 화물전용선인 삼척선은 삼척역과 동해역 사이의 12.9km를 일컫는다.

## ⑨ 화순선

1942년 10월 전라남도 화순과 북암 사이에 부설된 11.1km의 사설 철도 노선이다. 무연탄산지인 화순 광업소와 광주선(경전선)을 잇는 산업철도로 부설되었다가 1986년 11월 1일 대한석탄공사의 전용철도가 되었다. 화순역(경전선), 남화순역, 장도역, 북암역 네 역이 있다. 남화순역과 장도역은 현재 폐역되었다.

## ⑩ 삼척선

1936년에 개통한 삼척역과 북평역 사이의 12.9km의 철도 노선이다. 오늘날 삼척선은 동해역-주암역-삼척해변역-삼척역으로 이어진다. 오노다(小野田) 시멘트 삼척 공장의 인입선 역할을 하였다.

## ⑪ 황해본선(내토선, 토해선)

1945년 당시 황해선은 황해본선, 토해선, 용진선, 장연선, 토해선, 내토선, 하성선, 정도선으로 구성된 총 연장 323.4km의 철도선이었다. 1941년 시각표에 따르면 황해선은 사리원-내토-하성-해주를 운영했는데, 황해선과 내토선, 하성선을 경유한 것이다. 사리원역을 출발하여 서사리원-미곡-서중-상해-광탄-석탄-화산역까지 운행한 다음, 여기서 연결되는 지선으로 접어들어 내토역을 들르고, 내토역에서 다시 화산역으로 나와 본선을 운행했다. 즉 화산역으로 다시 나온 열차는 장수산-미력-신원역으로 이어졌는데 신원역에서 앞과 마찬가지로 지선으로 연결된 하성역을 들러 나왔다가 염탄-신주막-학현-동해주를 거쳐 해주역에 도착하였다. 전 역을 다 경유하는 열차는 7편 중 2편이 있었고, 이때 총 운행거리는 88.7km(사리원-해주 직통거리는 73.3km)이고 운행시간은 2시간 30분이 소요되었다.

1930년 11월 12일에 조선철도 소속으로 사리원-동해주 구간이 처음 개통되었고, 1944년 10월 1일에는 사리원역과 하성역의 구간이 황해본선의 이름으로 개통되었다.

## ⑫ 백무선

함경북도 무산과 백암 사이에 건설된 협궤 철도이다. 1932년 11월 착공하였다. 1934년 9월 백암-산양대 간 33.8km, 1935년 9월 산양대-연암 간 22.1km, 1936년 10월 연암-유평 간 44.6km가 개통되었다.

1941년에 백암을 출발한 열차는 대택.부계수.도내.산양대.서두.연암.삼사.하황토.유평동.신양을 거쳐 연수까지 137.5km를 운행하였다. 여기까지는 근 9시간이 소요되었다. 1944년 12월에는 연수에서 무산까지 개통됨으로 백암~무산 전 구간이 완공되었다. 삼림자원 수송이 중요한 부설 목적이었다. 백암에서는 해산선과 무산에서는 무산선과 연결된다.

#### 4. 맺음말

지금으로부터 115년 전인 1897년 3월 22일에 인천의 어느 한적한 곳에서 하나의 기념식이 거행되었다. 철도를 운운하면서 알지 못할 얘기로 행사가 끝나자 삼과 곡괭이를 들고 나와 땅을 파기 시작했다. 이를 지켜보는 관중들의 얼굴에는 호기심이 잔뜩 어려웠다. 이때 시작된 공사는 2년 6개월이 지나서야 끝이 났다. 1899년 9월 18일에 다시 성대한 기념식이 거행되었다. 곧이어 세상에서 듣도 보도 못했던 철덩이가 땅위를 달리기 시작했다.

땅위에는 평행한 철선이 땅끝까지 뻗어 있는 듯했다. 저렇게 무거운 철덩이가 어떻게 움직인단 말인가. 더구나 이 철덩이 뿔어내는 굉음과 연기는 무서울 정도였다. 그러나 정작 더 무서운 것은 철덩이가 움직이는 속도였다. 경인선이 처음 개통되고 한나절이 걸려 도착했던 인천-서울 거리가 1시간으로 무려 10배 이상 빨라졌다. 더구나 이 탈것은 양반만 탈 수 있는 것이 아니었다. 차비만 있으면 누구나 승차가 가능했던 탈것이였다.

20세기가 시작되면서 한국에는 수많은 새로운 문물이 들어왔다. 철도도 그 중의 하나이다. 아마 새로 들어온 신문물 중에 철도가 부피가 가장 크지 않았을까 생각해본다. 또한 몸을 실을 수 있다는 것, 그리고 이전에 결코 경험할 수 없었던 탈것의 스피드. 이런 점들은 그 어떤 신문물보다 더 사람들을 매료시킬 만했다. 철마가 타는 것은 고사하고 달리는 것만이라도 보고싶어하는 사람들이 있었다. 그만큼 철도에 대한 열망과 로망이 있었다.

하지만 철도에 대해 모든 사람이 긍정적인 반응을 보인 것만도 아니었다. 운행 중 인명 사고가 발생하자 사람잡아 먹는 괴물로 인식하기도 했고, 철도 건설로 인해 우리 동네 지맥이 끊어지는 것을 견디지 못하는 사람도 있었다. 이뿐 아니라 철도망은 정치·경제·사회·군사적인 다양한 맥락 속에서 형성되었다. 점차 철도가 익숙해질 무렵 이제 중요한 것은 우리 동네에 철도가 있느냐 없느냐가 되었다.

본 연구는 한국의 철도망이 시간의 흐름에 따라 어떻게 분포되어 있었는가에 초점을 맞추고 있다. 단순하지만 ‘있다’와 ‘없다’의 문제에 주목한다. 그런데 이때 항상 같이 고려되는 것이 시간값이다. 즉 어느 때에 있다와 없다가 문제인 것이다.

철도망은 1905년에 의주에서 부산까지 이어졌다. 1차중관 철도라 할 수 있다. 중국과 일본 사이에 있는 한반도에서 양 지역을 이어주는 최단 경로에 경의선과 경부선이 놓인 것이다. 다음엔 이와 교차하는 제2의 중관철도를 놓아야했다. 1914년에 남쪽으로는 서울과 목포, 북쪽으로는 서울과 원산이 이어졌고, 함경선이 완공되는 1928년에는 대체로 2차 중관철도 부설이 완료되었다. 이른바 X자 형의 철도망이 구축된 것이다. 이후의 철도망은 사실 경부선, 경의선, 호남선, 경원선-함경선의 연장선이거나 지선이거나 교량선(연결선) 정도의 의미를 지닌다.

이러한 철도망, 즉 철도선 경유지역과 철도역 소재지로 대표될 수 있는 철도망의 분포가 GIS 프로그램으로 구축되었다. 아직 완전하지 않지만 이는 자료 상의 문제인 측면도 있다. 철도망의 밀도를 파악하는 것은 지리학의 기본 연구과제가 된다. 한편 철도선 입지 분석도 시도할 만하다. 철도선 주변의 인구나 경지면적, 생산력과 생산구조, 고도·지형·기후 등의 자연환경, 하천, 도로와의 격리된 거리 등을 공

간통계학적으로 분석한다면 철도 입지에 기존 연구와 다른 성과가 가능할 수 있다. 한편 철도는 수운을 잠식하고 도로와 경쟁하다가 결국 도로망에 밀려난다. 즉 수송분담율의 변화에 대한 메커니즘을 파악하는 것 역시 한국의 교통사에서 매우 중요한 연구 주제가 된다.

연구자들은 물론 일반들도 철도망이 한국의 지역구조를 재편하기에 충분했다고 인식하고 있는 듯하다. 그러나 사실 지역구조라는 말 자체가 그리 쉽지 않은 개념이고, 이 지역구조가 함의하는 범위가 어디까지인지도 쉽지 않다. 철도가 지역구조에 분명 영향을 끼친 것은 아마 사실일 것이지만 도시지역과 같은 단위 지역에서는 철도망과 함께 도로망의 역할도 매우 중요하다. 향후 도로망과 연계하여 연구를 진행할 부분이다. 이를 위해서는 철도망 복원과 더불어 도로망 및 내륙 수운망 복원을 병행해야 할 것이다.

### 【참고문헌】

- 김민영, 2005, 철도, 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용 : 군산선과 장항선, 선인.
- 박천홍, 2003, 매혹의 질주, 근대의 횡단 : 철도로 돌아본 근대의 풍경, 산처럼.
- 이수광, 2010, 경부선 : 눈물과 한의 철도 이야기, 효형출판.
- 이용상, 2011-2013, 한국 철도의 역사와 발전, BG북갤러리.
- 이철우, 2009, 한반도 철도와 철의 실크로드의 정치경제학 : 일제식민지시대, 산업화시대, 21세기 세계화시대, 한국학술정보.
- 이현희, 2001, 한국철도사, 한국학술정보.
- 조성명, 2012, (질주하는 역사) 철도, 한겨레출판사.
- 조진구, 2008, 동아시아 철도네트워크의 역사와 정치경제학, 리북.
- 철도청, 1984 · 1992 · 2002 · 2010, 철도주요연표, 철도청.
- 철도청, 1999, 한국철도 100년사, 철도청.
- 철도청, 2003, (2003 사진으로 본) 한국철도 100년, 철도청.
- 철도청, 1995, 한국철도 100년 자료집, 철도청.
- 해외철도기술협력협회, 2011, 세계의 철도, 매일경제신문사.
- 허우궁, 2010, 일제 강점기의 철도 수송, 서울대학교 출판문화원.
- 손원재 역, Ambrose, Stephen E, 2003, 대륙횡단철도, 청아출판사.
- 박진희 역, Schivelbusch, Wolfgang, 1999, 철도여행의 역사 : 철도는 시간과 공간을 어떻게 변화시켰는가, 궁리.

## 조선철도 滿鐵 위임경영-총독부 직영론 대립의 실상과 배경

- ‘추상적’ 滿鮮統一論에서 ‘구체적’ 개발-수탈론으로의 정립 과정 -

정태헌  
(고대 한국사학과)

“誰何가 經營하든지 朝鮮人의게야 무슨 相關 잇스랴.”<sup>1)</sup>

기차 여행시 “가장 괴롭고 ... 잊지할 수 없는 일”이 ... “배는 곱흐되 입에 맞는 음식을 사 먹을 수 없는” 일이라 ...각당거장에서 ... “조선음식을 팔게한일”이 업섯스며 입에 맞는 음식을 사먹을수업는 괴로움은 누구나 다 아는바 ...요사이 경성역 구내에는 “조선사람이 만드는 조선음식”을 팔기 시작 ... 너무도 의외의 일이오 전에 업든 일 ...<sup>2)</sup>

경성역 덩거장 일이등 대합실역에 끼여둔 신문은 일본문신문만 - 조선인손님은 업단말인가요 - (경성역당의 말) ...대합실에 비부한 신문들은 모다 그 신문사에서 즉접 滬山관리국의 허가를 어든까답 ... 滬山관리국에서만 허가하면 ...<sup>3)</sup>

\* 본 발표문은 기존연구에서 전혀 밝혀진 바가 없어 의문으로 남아 있던 조선철도에 대한 만철 위탁 경영을 둘러싼 총독부, 만철, 일본정부의 입장과 배경을 (아직 체계화하지 못했지만 발표문 형식에 맞게) 정리한 글이다. 만철의 조선철도 ‘합병론’이 제기되고, 만철이나 일본정부가 관철시키려고 했던 이 원안에서 한 걸음 물러선 (죽도 밥도 아닌) 위탁경영으로 귀착된 후 7년 8개월 후 다시 총독부 직영으로 이관되기까지 식민정책의 어떤 논리와 배경이 담겨 있는가를 생각해보고자 한다. 이 7~8년의 경과는 일제 침략의 효율성 제고 측면에서 추상적인(총독부 표현을 빌면 ‘허상의’ 徒) ‘만선정치통일론’에서 구체적인 ‘개발-수탈론’으로 집중해가는 과정으로 이해할 수도 있다. 즉 총독부 직영을 계기로 식민지자본주의의 기반이 완결되었다고 볼 수 있다.

본 발표에서는 식민정책 각 주체의 이견이 어떤 논리 속에서 충돌하고 정리되는지 자세한 과정을 살펴보기 위해 일차적으로 신문자료에 의존했다. 신문자료는 물론 부정확한 기사를 담은 경우도 없지 않지만, 모든 관련 기사의 전후 맥락을 치밀하게 연결시키면 주장하는 바의 이면을 생생하게 정리할 수 있는 장점이 있다.

1) 「橫說堅說」, 『東亞日報』 1921.8.24.

2) 「京城驛에 朝鮮飲食」, 『東亞日報』 1923.3.07.

3) 「不平」, 『東亞日報』 1924.5.28. 投稿歡迎 不平은 實例에 限함.

## 1. ‘만선철도합동론’의 배경, 일제 침략의 最適 환경(1910년대)과 만주지배 자신감

일제의 만주침략정책은 러일전쟁 후 남만주철도주식회사(이하 만철)를 설립하면서도 본격화되었다. 제1차세계대전의 와중에 이를 위해 제일 먼저 서두른 것이 ‘만선철도합동’이었다. 만철을 입안하고 실행한 수뇌부도 “세계교통의 大動脈”으로서 완전한 철로를 “東洋에 建設”한다는 目的으로 “十分 講究된 新例”로서 만철과 조선철도의 “統一經營”을 강조했다. 後藤新平가 러일전쟁 중 봉천에서 만철 창립위원장으로로서 만주정책 입안자인 兒玉 대장과의 만났을 때 만철의 국유경영, “脣齒相依”한 만철-한반도철도의 통일경영에 대해 의견일치를 보였다. 그러나 포츠머어드 조약의 “限”에 의해 회사경영이 불가피해지면서 조선철도를 “私設會社에 賣與”해야 한다는 兒玉의 질문에 後藤는 그럴 필요 없이 조선철도를 “滿洲鐵道經營者에 貸附”하여 “統一經營을 行”하는 것이 “捷徑”이라고 답했다. 後藤에게 東清鐵道, 중국철도와 연결되는 만철의 조선철도 위임경영 결정은 “寧히 其遲를 憾”하는 것이었다.<sup>4)</sup>

“鮮滿蒙”을 “經濟的으로 統一”하기 위한 “第一着手”였던 “鮮滿鐵道” 통일의 주안점은 물론 만주(몽골) 침략에 있었다. 일제가 완전하게 장악한 “조선반도를 保衛하는 帝國國防의 外廓”으로서 “日本民族의 植民地로 北部支那의 貿易의 根據地가 되는” 남만주와 동몽고 지역에 대한 지배욕이었다. 이를 통해 北滿洲, 外蒙古 지역까지 일제의 영향력 아래 둔다는 것이었다. “日露協約”에서 남만주와 東蒙古가 “純然한 帝國의 主動的 勢域”이라는 점을 “既히” “認하고 列國도 亦此를 公認”했다는 것이다. “我帝國이 “不可離”한 조선과 滿蒙의 “經濟的 聯繫”을 꾀하여 “交通機關을 完成하고 其富源을 開發하고 國防의 基礎를 完整”한다는<sup>5)</sup> 것이었다.

일본이 철도국유법(1906) 공포 이후 1907년까지 민영철도 17개사를 매수하면서 철도국유제를 표방한 데에는 러일전쟁 때 63만 4천명의 군사와 군수물자 수송 과정에서 민영철도와 관영철도의 운용과 운임 정산 등이 복잡한 상황을 절감한 군부의 희망도 작용했다.

일차적으로는 군사적 목적이 컸던 ‘만선철도합동론’이 일본 정계에 무성하기 시작한 것은 제1차세계대전을 지나면서였다. “日獨戰爭의 결과” 독일의 아시아침략의 근거지였던 靑島가 “日本의 管轄에 歸”할 무렵 原敬 정부는 “大陸延長主義”를 “高唱”하면서 일본-조선-만주의 정치적, 경제적 “統一聯絡”을 강조했다. 총독부를 “鮮滿一帶의 中央地인 신의주나 안동현”으로 “移管”해야 한다는 說까지 “流布”될<sup>6)</sup> 정도였다.

즉 만선철도합동론은 러일전쟁 이후 1910년대를 지나는 동안 일제 침략의 ‘전성기’ 분위기, 즉 침략전쟁에 편승한 만주지배에 대한 강한 자신감의 산물이었다. 일제는 20여년 전 ‘삼국간섭’ 때의 상황과 반대로 제1차 대전으로 손쉽게 독일 지배영역인 산둥지방을 빼앗고 1915년 5월, 오오쿠마(大隈重信) 내각이 이를 명문화하여 원세개 정부에 ‘21개조 요구’를 강요했다. 중국에서 서구제국주의가 일시 후퇴하면서 일본이 채무국에서 채권국으로 급전환하는 환경을 제공한 전쟁 호경기도 일제의 자신감에 큰 몫을 했다.

4) 「滿鮮鐵道の 統一. 帝國의 特殊使命을 完遂(下) 滿鐵創立의 當年을 追憶」, 口 內務大臣 男爵 後藤新平氏談. 『每日申報』 1917.08.04.

5) 「社說 鮮滿鐵道統一論(坤)」. 『每日申報』 1917.08.02.

6) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(一)」. 『東亞日報』 1924.7.3.

아마카타 아리토모(山縣有朋)의 심복으로 그의 지원으로 총리가 된 후 중국군벌과 손을 잡고 침략 교두보를 마련하고 승전국 지위를 얻으면서 시베리아 출병을 감행했던 寺內 수상(1916.10~1918)의 정세판단도 크게 작용했다. 즉 만선철도합동(결과적으로는 만철의 위임경영)은 寺內 총독의 “發案으로 滿鐵 設立에 參與한 兒玉源太郎氏도 그러한 意見을 抱懷”한<sup>7)</sup> 결과였다. 寺內 내각은 특히 對中國 21개조 요구로 “滿蒙의 利權이 殆히 完全且永久히 日本勢力圈 內에 屬”한다고 “確信”하고 만선총독 설치 구상까지 하면서 우선 조선철도를 만철에 “統一”시킨 것이다.<sup>8)</sup> 즉 만주와 조선을 “統一된 同一體”로 만들고 총독 권한을 “滿洲에까지 及하게” 한다는 대륙침략정책의 “前提”로 철도통일부터 시작한다는<sup>9)</sup> “政治的 理由”와 조선철도의 화물 공급부족으로 “常히 收入成績이 不良”하여 “大陸貨物을 朝鮮線에 吸集하여 收入의 不足을 補”한다는 “經濟的 理由”가<sup>10)</sup> 어우러진 결과였다.

## 2. 일본정부의 ‘鮮滿鐵道併合’ 결정, 만철 위임경영으로의 급속한 전환(1917)

일본‘제국’의 지배영역 내 철도통일 명분으로 이뤄진 만철의 조선철도 위임경영은 1917년 8월 1일~1925년 3월 30일까지 7년 8개월간 지속되었다. 당시 언론(每日申報)에 그 내용이나 과정이 전혀 보도되지 않은 가운데 테라우치 마사타케(寺內正毅) 일본 총리는 5월 11일, 하세가와 요시미치(長谷川好道) 조선총독에게 다음과 같이 “철도합동”을 기정사실로 ‘통고’했다. 즉 ① 鮮滿 결합을 期하기 위하여 조선총독이 관동 도독을 겸임하게 하는 것이 艱요하지만 ② 외교정세상 실행하기 어려워 이를 후일로 미루고 현재 艱요하다고 인식되는 철도합동을 실시한다는 것이었다. 그리고 ③ 조선철도 경영을 만철에 위탁함에 있어 조선철도와 다른 철도와 의 연락 밀접, 조선총독부의 實政方針에 기반을 두고 조선 산업의 개발상 최선의 노력을 기울여야 한다면서 다음 두 조항을 첨가했다. ③-1) 조선총독부에 철도국을 두고 계약서나 명령서로 회사와의 관계를 규정하고 조선철도의 발전 및 지방 개발에 지장이 없도록 할 것. ③-2) 중앙(일본본국: 필자)에서 척식국이 식민지 사무를 통할하게 하고 일정한 방침 아래 이를 감독시켜 조선철도 발달에 불리함이 없도록 해야 한다고 믿는다.<sup>11)</sup>

長谷川 총독은 이에 대해 ① 만선철도를 완전히 통일시키려면 만철국유화 또는 조선총독의 관동도독 겸임 등으로 만선의 정치적 결합을 요하지만 ② 이것이 실행 곤란하므로 조선철도 위탁경영만 실시한다는 뜻이라면 부득이한 사정으로 동의한다고 화답했다. ③ 다만 만철이 공정하게 양 철도 경영을 하도록 할 필요가 있어 ③-1) 조선과 만주에 철도감리부를 설치함과 동시에 철도사업 본부를 평토펀(奉天)에 두고 ③-2) 만철회사 중역을 임명할 때 미리 조선총독과 협의하기를 바란다는 의견을 첨가했다.<sup>12)</sup>

그런데 長谷川 총독이 보낸 회답에 대해 3일 후 寺內 수상도 “선만철도통일에 관해” 異論이 없다는 兒玉 서기관장의 전보와<sup>13)</sup> 달리 양자 입장에는 적지 않은 차이가 발견된다. 寺內 총리는 “철도합동”으

7) 「國鐵直營說 再燃의 徑路」. 『東亞日報』 1924.9.14.

8) 「朝鮮線の 經營과 其將來問題」. 『東亞日報』 1924.8.24.

9) 「直營問題는. 由來와 實現期」. 『東亞日報』 1924.10.11.

10) 「鮮鐵直營의 豫算과 其將來」. 『東亞日報』 1925.1.15.

11) 「朝鮮鐵道委託經營ニ關シテ 寺內總理ヨリ 長谷川總督ニ對スル照會要領」(1917.5.11), 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』(1919.10.1), 1~2쪽.

12) 「右照會ニ對スル 長谷川總督ノ回答要領」(1917.5.18), 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』, 2~4쪽.

13) 「長谷川總督ノ回答ニ對スル 兒玉書記官長ノ電報」(1917.5.21), 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』

로 기술한 반면, 長谷川 총독은 조선총독이 향후 관동도독을 겸해야 하고 조선총독의 권한을 강조한 가운데 수용한 만철의 조선철도 “위탁경영”으로 이해하고 있기 때문이다. 서로가 중시한 키워드가 다른 것이다. 그러나 한 달 후 이와 관련한 每日申報의 첫보도 내용은 “鮮滿鐵道併合”을 결정했다는 것이었다. 이 소식을 접한 조선 “鐵道局 内の 空氣”가 “緊張”했다는 사실은 이러한 전환이 “切迫”하게<sup>14)</sup> 이뤄졌음을 반영한다.

즉 만철의 입김이 크게 작용한 가운데 일본정부는 “철도합동”으로 정리했고 총독부가 이견을 표시했지만 수용되지 못했던 것으로 보인다. 7년 후 조선철도를 총독부가 다시 직영하기로 결정하기까지 사이토 마코토(齋藤實) 총독의 적극적 대처와 대비되는, 長谷川 총독의 정치적 위상 때문인지 실제로 寺內 정부는 조선철도 ‘병합’을 “可及的 急히 其實施를 斷行할 事로” 특별의회에 “兩鐵併合” 후의 예산에 관한 법안을 제출했다. 그리고 6월 15~25일間に 경성을 방문한 구니자와(國澤新兵衛) 만철 부총재가 16일 야마가타(山縣) 정무총감을 만난 후 18일부터 총독부에서 “併合交渉”을 시작하기로 예정되어 있었다. 주요 내용은 ‘鮮滿鐵道併合’ 즉 조선철도 건설 및 개량비 투자액을 시가에 따라 1억 4,670만엔에 만철이 조선철도를 인수-인계한다는 것이었다.<sup>15)</sup> 이는 물론 만철이 현금으로 인수한다는 것이 아니고 정부출자분 만큼의 민간출자를 얻어내기 위한 방편이었다.

그런데 이후 7월 14일 추밀원위원회 심의가 종료될<sup>16)</sup> 때까지 한 달여 사이에 조선철도 ‘인수-병합’ 방침은 다시 ‘경영위임-위탁’ 방식으로 바뀌었다. 위탁경영이 마지노선이었을 총독부가 ‘兩鐵併合’ 방침에 적극 대응한 결과일 것으로 보인다. 결국 7월 31일, 조선철도 위탁경영에 관한 계약서가 정무총감 山縣과 만철 부총재 國澤 간에 이뤄졌다.<sup>17)</sup> 이로써 8월 1일부터 “鮮滿兩鐵道の 併合統一은 鮮鐵 經營을 滿鐵에 委託하는 形式으로” 실시되었다.<sup>18)</sup> 9월 26일, 신임 만철이사 久保要藏이 경성주재 경성관리국장으로 임명되어 10월 초에 來任했다.<sup>19)</sup>

만철의 조선철도 ‘병합’ 시도는 무산되었지만 위탁경영은 조선철도, 만철철도, 동청철도, 경봉선을 통일 연결하는 “鮮滿蒙 統一의 第一着步로”서 “大陸統治의 前途를 爲하여 賀”할 일로 부각되었다. 즉 “國際聯絡의 統一을” 통해 “植民地鐵道の 移用을 完全히” 하여 경제적 이익을 증진시키고 유사시 “國防上”으로도 “鮮滿鐵道統一”이 필수적이었던 것이다. 러일전쟁에서 승리한 결과 “日鮮併合의 大事”를 이룬 후 조선철도 위탁경영은 “寸兵寸鐵을 不用하고 併合의 成果를 徵象하는” 것으로 인식되었다. 만주에서 관동도독부를 設置하고 만철 경영을 시작한 후 “최근에 東蒙의 開市가 되고 蒙古5鐵道敷設權을 “獲得”하여 “南滿洲經營의 中心地点이 大連에서 漸次 北進하여 奉天에 移하고 南滿鐵道가 安奉線을 通하여 朝鮮鐵道와 連繫”되었다고<sup>20)</sup> 강조했다.

만철의 위탁경영에 대해 長谷川 총독은 “朝鮮은 滿洲와 疆土가 相接하여 交通과 經濟의 關係가 가장 密切”하고 朝鮮鐵道와 南滿洲鐵道는 “共히 我帝國 惟一의 大陸 交通機關”인데도 각각 관리 주체가 다

』, 4쪽.

14) 「鮮滿鐵道問題」, 『每日申報』 1917.6.19.

15) 「鮮滿鐵道併合實施期」; 「兩鐵併合問題 京城에서商議」; 「鮮鐵引繼價格 時價 1억4천6백7십만원」, 『每日申報』 1917.6.17.

16) 「鮮滿鐵道統一內容 十四日樞密院委員會審議終了」, 『每日申報』 1917.7.17.

17) 「鮮滿鐵道統一의實施 朝鮮鐵道の 委託經營」, 『每日申報』 1917.08.01.

18) 「滿鐵에 鮮鐵引繼 國澤副總裁의 來京」, 『每日申報』 1917.7.21.

19) 「久保理事來任」, 『每日申報』 1917.10.02.

20) 「社說 鮮滿鐵道統一論(乾)」, 『每日申報』 1917.08.01.

르고 運用에서도 “統一을 缺”한 것이 “尋히 遺憾”이었다면서 위임경영의 당위성을 ‘훈시’했다.<sup>21)</sup> 나카무라(中村雄次郎) 관동도독은 “我國 勢力 範圍에 在한 鐵道가 大陸에서 統一”되어 “我邦家가” “偉大한 利益을 與할” 것이라고 “確信”했다.<sup>22)</sup>

그러나 조선총독의 관동도독 겸임안까지 나온 상황을 반영하여 일제침략의 침범들 중에는 원칙적으로 조선철도의 만철 합병이 타당하며 국제환경이 일본에게 유리한 상황에서 이를 적극적으로 추진해야 했다는 의견도 드러났다. 가령 이시즈카(石塚英藏) 동척 총재는 일본제국이 국유철도주의인만큼 “國鐵인 鮮鐵이” “半官半民” 만철을 “買收”하여 경영하는 것이 “至當”한 “順序”이지만 중국영토에 부설한 철도를 국유선으로 할 경우의 대외관계를 “顧慮”하여 “合同經營” 방식을 택했다고 인식했다. 즉 “兩者 實力의 相違” 때문에 조선철도가 규모나 수입 측면에서 만철과 비교가 안 되어 만철의 위탁경영은 “不得已”한 결과로 인식했다. 그러나 “今日의 時勢”는 “日露戰爭 當時”와 달리 “支那”와 “列國” 모두 일본의 지배권에 대해 “異論”을 제기하지 않는데 이번 “統一이 其 順道를 立치” 않고 “變則的으로 成立”되었다면서<sup>23)</sup> 아쉬움을 토로했다. 그는 일제의 만주지배 능력을 과신하고 국제환경을 아전인수식으로 이해했다.

### 3. 1917년 조선철도 위탁경영, 만철에 유리한 납부금 표준과 경영주체의 모호함

‘朝鮮鐵道委託經營契約要領’(1917.7.31)은 다음과 같다.<sup>24)</sup>

① 조선총독부는 남만주철도주식회사에 대해 조선에서 국유철도의 건설, 개량, 보존, 운수 및 부대사무 일체의 경영을 위탁함. 다만 건설 및 개량의 계획은 조선총독부에서 시행하고 그에 필요한 자금은 총독부가 부담함.

② 남만주철도주식회사는 국유철도의 경영에 대해 조선총독부의 지휘감독을 받음.

③ 조선국유철도의 손익은 별개 감정(勘定)으로 하고 남만주철도주식회사는 조선국유철도에서 생기는 이익이 조선총독부 지출액(5,109만 216원)의 6/100에 달하기까지는 그 전액을, 6/100을 초과할 때는 그 초과액의 반액을 더한 것을 조선총독부에 납부함. 만일 손실이 생길 때는 그 손실은 다음 해(翌年) 이후의 이익으로 보전함.

④ 남만주철도주식회사는 조선국유철도 사무처리를 위해 경성에 이사 1명을 주재시킴.

⑤ 위탁기간은 조인일로부터 만 20년으로 함. 다만 조선총독은 필요에 따라서 언제라도 본 계약을 취소할 수 있음.

그러나 이러한 계약 내용은 만철과 총독부 모두가 원-원하는 협정이라기보다 쌍방에 불만을 내포하는 근본적 문제를 안고 있었다. 무엇보다 만철이 총독부에 지출하기로 한 납부금 표준이 총독부에 불리했다. 기지출된 조선철도 건설개량비는 원안인 조선철도 ‘인수병합 시가’로 집계된 1억 4~5천만여원에 달했다. 그러나 이를 1917년 말 기준으로 5,100만원으로 정하고 만철은 그에 대해 6분을 총독부에 납부하

21) 「社說 鮮滿鐵道統一論(坤)」. 『每日申報』 1917.08.02.

22) 「帝國을 爲하야 慶祝喜 關東都督 男爵 中村雄次郎氏談」. 『每日申報』 1917.08.02.

23) 「鐵道統一의 精神과 效果. 經營으로하야遺憾이 無케하라 東洋拓植會社總裁 石塚英藏氏談」. 『每日申報』 1917.08.08.

24) 「朝鮮鐵道委託經營契約要領」, 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』(1917.7.31), 5~6쪽; 「鮮滿鐵道統一의 實施 朝鮮鐵道の 委託經營」. 『每日申報』 1917.08.01.

기로 합의했다.<sup>25)</sup> 납부금은 총독부의 公債利子 지불에 소요되었는데 ‘병합’ 이후 1910~17년간에 총독부가 도입한 공채(및 차입금)는 8,330만엔에<sup>26)</sup> 이르러 납부금은 총독부 재정의 공채이자 지출에 미달한 것이었다. 더구나 영업수익이 없거나 “同社の 朝鮮線 經營方針이 善良치 못하여 收支計算에 손실”이 생겼다면 총독부는 “1분의 납부금도 取得할 수”<sup>27)</sup> 없었다. 즉 납부금 표준을 투자액의 6분으로 정했지만 만철이 거둔 수익이 6분 미만일 경우 그 미만의 납부로 만철은 “납부금의 의무를 免할 수”<sup>28)</sup> 있었다. 만철이 선철경영에서 이익이 나지 않으면 “一分의 義務금도 納付할 責任”을 지지 않는 것이었다. 총독부가 “실패한” “계약”이라는<sup>29)</sup> 비판이 당연히 제기되었다.

반면에 조선총독이 언제라도 위임계약의 취소 또는 변경을 요구할 수 있어 계약기간(20년) 설정 자체가 무의미했다. 실제로 위임경영은 내외 상황 변화에 따라 흔들릴 가능성이 높았고, 위임경영에 부정적이었던 총독부는 1919년부터 직영론을 거론했다. 경영 주체로서 만철의 독자성도 제한적이었다. 조선총독은 만철의 위임경영에 대한 지휘감독권을 갖고 있었고 철도 투자에 필요한 자금을 조달하는 주체였다. 건설, 개량 자금을 총독부가 부담(공채로 조달)하도록 규정한 것은 조선과 만주의 철도관리를 통일한다고 표방한 명분과 달리 경영나 책임의 측면에서 큰 혼란을 불러왔다. 이는 결국 만철의 조선철도 경영집중도를 약화시키고 이후 내외환경 변화에 따라 총독부 직영론이 힘을 받게 하는 원인으로 작용했다.

이 때문에 관동도독 中村雄次郎는 위임계약이 “理想的”이지도 않고 “完全”하지도 못해 장차 “幾多의” “改善”이 “施爲”되어야<sup>30)</sup> 한다고 지적했다. 石塚英藏 동척총재도 만철과 선철의 통일경영은 “帝國”의 대륙정책상 필수적이지만 관동도독이 만철의 “主宰者”이면서도, 조선철도를 경영하는 만철 경성관리국은 총독부의 지휘감독을 받아, “統裁權과 監督權의 관계가 稍히 複雜”하여 “遺憾”된<sup>31)</sup> 측면을 정확하게 지적했다.

조선선과 만철 본사의 회계를 분리하기로 한 것도 조선선 수익을 정확하게 산정하자는 의도였겠지만, 통일경영 명분과 거리가 멀었다. “例컨대 貨車를 兩線 交互로 出入”할 경우 “使用料 等の 計算問題가” 발생하여 “朝鮮線用으로 撫順炭을 購入”해도 “不利와 不便”이 일어나고 “鮮滿 直通的인 營業上의 施設을” 해도 조선선은 조선선만으로, 만주선에서 실행한 경우는 만주선만으로 수지를 고려해야 하는 “施設의 不一致를” 불러왔다. 사원 급여도 “朝鮮線 從事員을 本社와 別個로 取扱”해야 했다.<sup>32)</sup>

양측의 입장을 유추한다면 만철로서는 당장의 부담인 납부금 문제만 유리하게 정리하고 경영권 불비 문제는 향후 조선철도 ‘병합’을 성사시키면 자연스럽게 해결된다고 생각한 반면에 총독부로서는 만철의 경영권에 제약을 두는데 초점을 뒀을 가능성이 높다.

25) 「滿鮮鐵道經營 實質上의統一 久保京管理局長談」. 『每日申報』 1918.07.26.

26) 정태현, 『일제의 경제정책과 조선사회』 역사비평사, 1996, 51쪽.

27) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(三)」. 『東亞日報』 1924.7.5.

28) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(五)」. 『東亞日報』 1924.7.08.

29) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(四)」. 『東亞日報』 1924.7.06.

30) 「帝國을 爲하야 慶祝喜 關東都督 男爵 中村雄次郎氏談」. 『每日申報』 1917.08.02.

31) 「鐵道統一의 精神과 效果. 經營으로 하야금遺憾이 無케 하라 東洋拓植會社總裁 石塚英藏氏談」. 『每日申報』 1917.08.08.

32) 「滿鮮鐵道經營 實質上의統一 久保京管理局長談」. 『每日申報』 1918.07.26.

<표> 1917~23년간 만철의 선철경영 수지(단위:엔)

연도	총독부 투자액(A)	이익금(B)	납부금(C)	손익금(B-C)	C/A	보충 공사비(D)	6분액 이상의 수익	만철부담 총액(C+D)
1917	51,090,216	5,020,951	3,715,966	1,304,985	7.3%	총독부부담		3,715,966
1918	57,220,728	3,720,312	3,433,244	287,068	6.0%	1,348,554	948,554	4,781,798
1919	66,966,057	3,240,654	4,017,963	- 777,309	6.0%	684,413	284,413	4,702,376
1920	82,031,355	3,845,206	4,921,881	-1,076,675	6.0%	461,037	71,037	5,382,918
1921	97,889,689	6,479,816	6,176,599	303,217	6.3%	593,286		6,769,885
1922	116,151,933	6,822,817	6,603,871	218,946	5.7%	1,093,938		7,697,809
1923	138,025,192	7,590,846	7,478,801	112,045	5.4%	1,195,108		8,673,909
계	138,025,192	36,720,602	36,348,325	372,277	26.3%	5,376,408		41,724,733

자료: 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(八)」, 『東亞日報』 1924.7.11.

6분액 이상의 수익은 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(六)」, 『東亞日報』 1924.7.09.

\* 파란색 숫자는 합계가 틀리지만 큰 차이가 아니고 원자료대로 기입함(계산대로라면 각기 5,376,336 -1,076,775임)

#### 4. 1918년의 계약 개정-총독부에게 불리했던 납부금 조항의 개정

위임경영 직후에는 “極히 好況”인 전쟁기 “財運”을 타고 “鮮鐵의 利益成績은 大靛히 好良”했다. “運輸物은 漸漸增加”하여 사실 어떤 經營者가 어떤 方針으로 經營하든 “相當한 收益을 期待”할 수 있는 환경이었다. 실제로 1917년도 조선선 실적은 수익금 502만원으로서 총독부투자액 5,109만원에 대한 6분액(납부금) 306만 5천원, 익금초과액 195만 6천원에 대한 잔액 반액(추가납부금) 65만여원의 “大成績을 現出”했다.<sup>33)</sup>

“果然 其實績의 內容이 確實”한지 “推測키 難”하지만<sup>34)</sup> 만철이 발표한 선철 영업성적을 정리한 <표>를 보면 1917년의 [납부금/이익금] 비율은 7.3%에 이르렀고 납부금을 제외한 만철의 순익도 130여만원이 넘었다. 이를 두고 “經營主” 만철은 “經營方針이 適宜”해서, 총독부는 “監督을 잘”해서라고 하지만 위임경영 후 만철의 “무슨 適宜”한 경영방침이나 총독부의 “무슨 適宜의 監督” 때문이라기보다 “自然的으로 生한 經濟的 原因”에<sup>35)</sup> 의한 것이었다.

선철 영업의 호조를 파악한 총독부는 1918년 7월 23일, 다음과 같은 “別定契約”을 만철과 체결했다.<sup>36)</sup>

- ① 남만주철도주식회사는 조선총독부 지출액의 6/100에 상당하는 금액을 매년 조선총독부에 납부함.
- ② 보충공사는 남만주철도주식회사의 비용으로 실행함.
- ③ 보충공사에 요하는 비용은 매년 최소 40만 엔을 지출함. 또 이에 따라서 생기는 재산은 국유로 귀속할 것.
- ④ 본 別定の 계약기간은 1918년도 이후 3년간으로 함.

33) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(四)」, 『東亞日報』 1924.7.06.

34) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(六)」, 『東亞日報』 1924.7.09.

35) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(四)」, 『東亞日報』 1924.7.06.

36) 「朝鮮鐵道委託經營契約要領 別定契約」(1918.7.23), 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』, 6~7쪽.

만철이 1918~20년간 3년동안 “投資額의 6분에 相當한 금액을” 매년 총독부에 납부하는 것으로 바뀐 것이다. 그리고 “交通經濟의 供進的 實利를 實現”하기 위하여 기존 계약에서 “朝鮮國有鐵道の 損益은 別개의 감정으로 한다”는 것을 만철의 “一般會計에 併入”하는 것으로 개정했다. 따라서 만철은 수익이 6분에 미만하더라도 총독부에 6분 납부금의 지출 “責任을 負”하는 “拘束과 不利를 受케” 되었고 총독부는 투자액의 연 6분 수입을 “確明하는 經利를 得케” 된 셈이었다. 여기에 만철이 “鮮鐵 補充工事を 施”하고 “年額 40만원에 不下”하는 工事費를 “自擔”하는 개정계약은 “확실히” 만철을 “拘束”했다. 물론 만철은 매년 최소 40만원의 보충공사비와 투자액에 대한 연6분 납부금 부담 외의 나머지 수익금을 소유할 수 있었다.<sup>37)</sup>

즉 계약개정의 요점은 만철은 매년 투자액의 연 6분액을 총독부에 납부하고, 매년 최소 40만원의 보충공사비를 지출하며, 선철경영의 수지계산을 만철 일반회계에 병입하기로 한 것이다. 물론 만철은 계약 개정 전에 향후 “建設改良費”가 “漸益增價”하여 1918년에 5,700만원, 1919년에는 6천 수백만원이 되어 咸鏡線 건설이 1923~24년경에 끝날 때까지 1억 수천만원에 이를텐데 “既建線”이 아닌 “新線”의 경우 채산이 어렵다면서 연 6분 납부금을 인하를 요구하기도 했다. 그러나 결국 “朝鮮線 經營의 報償으로” “投資額 年6分”과 “補充工事” 투자를 총독부에 “上納”하는 개정에 합의했다. 조인일은 1918년 7월 23일이지만 4월 1일부터 소급 적용하고 1921년에 다시 개정하기로 했다.<sup>38)</sup>

총독부에게 불리했던 1917년 계약 당시의 납부금 조항 개정을 1918년 개정에서 비교적 쉽게 만철이 동의할 만큼 전쟁경기는 호조를 보였고 전쟁 직후 깊은 불황으로 빠질 줄 예측하지 못했다. 그리고 만철로서는 1918년에 다시 추진했던 조선철도 ‘병합’ 구상을 두고 총독부와 심각한 마찰을 만드는 상황은 피하려 했을 것이다. 실제로 만철이 납부금 문제에서 총독부 주장을 일정하게나마 수용한 것은 1918년 개정 때가 처음이자 마지막이었다.

물론 이 개정에서 1918년의 정부 투자액 5,700만원에 대한 6분(340여만원)은 “너무” 만철에 유리한 것이라는 평가도 있었다는 점을 유념할 필요가 있다. 이에 대해 久保 만철이사는 위임경영 첫 해는 물가 폭등 전이고 싸게 구입한 재료가 많아 “意外”의 지출절약으로 구계약에 의한 납부금을 빼고도 만철 순익은 65만원이나 되었지만, 1918년 이후에는 時價購入의 高價品을 사용해야 해서 지출이 급증할 것이라고 강조했다. 또 만철은 ‘선만철도통일’로 “有形無形”의 이익이 많아 선철의 수입을 본사로 편입할 필요가 없고 조선선 경영에 따른 지출증가가 없어 선철의 이익은 전부 조선철도의 개량 및 철도부대시설에 투자할 것이라고 강조했다.<sup>39)</sup>

## 5. 만주에서 일본의 영향력 약화와 전후 공황에 따른 조선선 경영 악화

37) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(五)」, 『東亞日報』 1924.7.08.

38) 「滿鮮鐵道經營 實質上の統一 久保京管局長談」, 『每日申報』 1918.07.26.

39) 「鮮鐵의 利益은 朝鮮에 投資, 久保京管局長談」, 『每日申報』 1918.07.28. 실제로 京管局 收益金 65만 9백여원으로 만철은 경성철도학교를 설립했다. 철도학교는 1919년 4월에 개교했는데 재적생 229명 가운데 조선인 49명 외에 대부분은 일본인이었다. 「鐵道校入學式」, 『每日申報』 1919.04.29.; 「鐵道學校의 現況 在籍生이 229인」, 『每日申報』 1919.06.28.

일제의 침략정책을 위한 국제환경의 측면에서 러일전쟁 이후 지속된 최적의 환경은 1차 대전 종전을 계기로 급전했다. 거리낄 것이 없다고 자신했던 일본은 만주에서 열강의 눈치를 고려해야 하는 상황으로 반전되었다. 특히 미국의 일본 견제가 본격적으로 시작되었다. 워싱턴회의(1921~22) '4개국조약'(미영불일)은 태평양 평화의 현상유지와 '일영동맹'을 파기했다. 더구나 '9개국조약'(미영불일이벨포네중)에서는 산둥반도 이권의 중국 반환을 결정했다. 일본 해군의 반발을 산 '와싱턴해군축조약'은 주력함 보유율(미 5, 영5, 일 3, 불 1.67, 이 1.67) 설정과 10년간 주력함 건조금지를 결정했다. 일본의 대중국 21개조 요구는 1919년 5.4운동으로 귀결되었고 중국정부는 베르사이유 조약을 인정하지 않아 중일관계는 악화되었다. 일본의 시베리아 출병은 실패를 낳았고 寺內 내각 총사퇴로 이어졌다.

1924~27년간 시데하라 키쥬로(幣原喜重郎) 외무대신은 워싱턴회의의 국제협조노선 관철을 외교방침을 설정했다. 중국대륙을 둘러싸고 영미와의 대립을 극력 피하며 중국에 대해서도 주권을 존중하여 내정불간섭 입장을 취하면서 중국과의 원활한 관계를 통해 일본 권익의 유지 발전을 꾀했다. 러시아 혁명 이후의 대변화로 동청철도와의 연결에 장애요인이 발생하면서 대소관계 개선에도 노력하여 1925년 일소기본조약(국교수립)을 맺게 되었다.

이 과정을 겪으면서 일본의 만주에서의 영향력은 현격하게 떨어지기 시작했다. “平和會義 以來 中國 主權尊重의 空氣는” 일본의 만주지배에 대한 기존의 확신과 자신감에 “動搖를” 불러왔고 만주에서 일본의 “政治權限이 매우 薄弱”해졌다.<sup>40)</sup> 군인이 외교업무를 수행하면서도 본국의 외무대신과 독립관계에 있는 일본의 만주정책이 “侵略的”이라는 의심을 살 “虞가 不無”한 상황은 중국인뿐 아니라 “歐美人에도 屢屢疑懼의 念을 抱케” 만들었다. 만주에서 일본인의 “經濟的, 政治的 活動에” “支障을” 불러오는 “實例가 不少”해진 것이다. 이에 따라 일제는 1919년 4월, 관동도독부를 폐지하고 민정기구로서 관동청(장관은 親任官)을 신설하는 “緊要事”를<sup>41)</sup> 처리해야 했다.

이런 상황에서 1920년 이후에는 전후공황에 빠져 드는 악재까지 겹쳤다. 철도경영은 악화될 수밖에 없었고 애초부터 근본적인 문제점을 안고 있던 위임경영에 대한 잡음도 끊이지 않았다. <표>를 보면 납부금을 뺀 만철 위임경영의 손익금 상황은 1919~20년간에 손실을 보였다. 1919년 선철 영업성적을 보도한 『每日申報』에 따르면 영업수입 2,375만원, 영업경비 2,025만 4천원으로 이익금은 345만 6천원으로 납부금 401만 8천원, 노선공사와 其他 수선비용의 보충초과액이 28만 5천원으로 결국 만철은 80만 7천원의 손실을 보였다.<sup>42)</sup> 그런데 <표>에서 1919년 이익금 324만여엔에 비하면 이 발표는 20만엔 이상 축소되었다. 어쨌든 <표>에 따라 1918년 계약개정 후 1918~20년 3개년간의 조선선 영업성적을 보면 [납부금/투자액] 비율은 개정계약대로 정확하게 6%였다. 그리고 1920년에 46만여엔으로 격감한 보충공사비 250만여원(연평균 80여만원)은 최소한도액(40만원)의 2배가 넘고 만철 귀속분인 투자액의 6분을 초과하는 실수이익 총액은<sup>43)</sup> 130여만원(연평균 40여만원)이어서 보충공사비에서 실수이익을 뺀 만철의 3개년간 손실금 총액은 120만여원에 이르렀다.<sup>44)</sup>

40) 「朝鮮線の 經營과 其將來問題」, 『東亞日報』 1924.8.24.

41) 이에 따라 관동군사령부가 독립되었는데 陸軍武官이 長官으로 任命될 경우에는 관동군사령관을 겸하게 할 수 있었다. 「關東廳新官制, 長官의 權限=廳務一般 司令官新設=滿鐵監督」, 『每日申報』 1919.04.07. 4월 11일 각의는 하야시(林權助) 관동청장관, 오무라(野村龍太郎) 만철사장, 나카니시(中西清一) 체신차관의 만철부사장 임명을 결정했다. 「關東廳長官 其他確定」, 『每日申報』 1919.04.13.

42) 「客年中 朝鮮線 成績, 滿鐵 80만 7천원 損失」, 『每日申報』 1920.04.28.

43) 6분액 이상의 수익금은 1918년 948,554원, 1919년 284,413원, 1920년 71,037원 등이었다. 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(六)」, 『東亞日報』 1924.7.09.

## 6. 조선철도 ‘병합’을 관철하기 위한 만철의 增資案(1918~20)

만철은 조선철도 위임경영을 시작하자마자 1918년 들어 만철 자신은 물론 일본정부의 원안, 즉 조선 철도 지분을 정부출자 형식으로 만철 증자에 충당하기 위한 ‘병합’안을 다시 관철시키려고 애를 썼다. 시작한 지 몇 달도 안 된 위임경영을 폐지하고 만철이 조선철도를 합병하여 소유하자는, 만철과 만주 본 위의 구상이었다. 실제로 長谷川 총독 때에는 “朝鮮으로서 頗히 思치못한 點이 有”함에도 “委任經營의 廢止 實現에 向하여” 어느 정도 “合意”가 進行되었다.<sup>45)</sup>

당시 만철은 滿蒙 사업을 위한 시설에 십수억엔의 투자가 요하는 상황에서 잔액 채권도 적지 않았고 투자자금이 고정화되는 철도사업의 특수성상 “所期의 資金을 得”하기 어려운 형편이었다. 그 대안은 결국 創社 이래 한 번도 실행하지 못한 增資였다. 자본금 2억엔을 5억엔으로 늘려 증자액 3억엔 중, 만철이 위임경영하고 있는 조선철도 투자액 1억 5~6천만엔의 정부출자 지분의 증자를<sup>46)</sup> 토대로 그에 대응한 나머지 1억 5천만엔을 민간출자로 충당한다는<sup>47)</sup> 안이었다. 민간투자가 절실했던 만철은 이를 위한 “交涉”에 적극 나섰지만 齋藤 총독을 수뇌로 한 총독부의 “反對”로 “一頓挫”에 빠졌다. 정부의 현금출자도 어렵고 鮮鐵 출자도 어려운 난관에 봉착한<sup>48)</sup> 것이다.

1920년 들어서도 만철은 조선철도 ‘병합’ 계획을 포기하지 않았다. 1920년 2월경에는 原敬 수상과 齋藤 총독의 숙의 결과 시간문제일 뿐 만철의 조선철도 ‘병합’이 당연한 귀결점인 것으로 보도되기도 했다. 실제로 일본 정부가 만철의 요구를 수용하여 鮮滿의 “交通政策上”, “大陸發展의 經濟政策上 併呑이 有利”하다 인정하고 ‘兩鐵併合’ 단행 여부를<sup>49)</sup> 타진하는 상황이었다. 결국 原 내각은 만철의 募債 또는 민간출자를 담보하기 위해 조선철도를 통한 정부출자를 “不可動의 確定的” 사실로 정하고 만철에 대한 “鮮鐵讓渡”를<sup>50)</sup> 결정했다.

그러나 일본정부가 결단을 내려 밀어붙이는데 내외적 환경이 유리했던 1917년에도 ‘유보’했던 사안을 일본의 만주에 대한 지배력이나 영향력은 약화되던 1920년에 추진하기는 더 어려웠다. 결국 만철의 조선철도 ‘병합’안은 2월 20일 原 수상, 高橋 대장상, 齋藤 총독 등이 수상관저에 모여 만철총재와 함께 논의하는 자리에서 무산되었다.<sup>51)</sup> 齋藤 총독의 반대는 “斷乎”했다.<sup>52)</sup> 조선의 “中樞神經을 拔去”하는 조선철도 출자안은 “不可”하다는 齋藤 총독의 반대로 “政友內閣의 最初 名案”은 결국 “無效가” 되어 “消失”되었다.<sup>53)</sup> 이 직후 의회 해산으로 결국 유산되었지만 만철은 새로운 방식의 증자안 1항에 여전히 “鮮鐵併合의 希望條件을 插入”할<sup>54)</sup> 정도로 조선철도 병합 의지는 집요했다. 이후 ‘선철병합’안은 공개적

44) 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(七)」, 『東亞日報』 1924.7.10.

45) 「鮮鐵委任經營廢止議 總督府滿鐵問合意進行中」, 『每日申報』 1918.03.11.

46) 「滿鐵增資에就 軒야 鮮鐵提供說=當局意見如何, 鐵道部當局者」, 『每日申報』 1919.11.06.

47) 「鮮鐵併合決定 滿鐵三億圓增資와共히」, 『每日申報』 1920.02.08.

48) 「滿鐵增資問題, 社債前途如何=重役의 意見」, 『每日申報』 1919.11.07.

49) 「鮮鐵併合觀測 久保滿鐵理事談」, 『每日申報』 1920.02.04.

50) 「鮮鐵歸屬問題 大正十年度부터 總督府의 直營」, 『東亞日報』 1920.7.14.

51) 「鮮鐵出資問題 不決定 齋藤總督의 極力反對로」, 『每日申報』 1920.02.22.

52) 「滿鐵增資와 鮮鐵出資問題」, 『每日申報』 1920.03.01.

53) 「鮮鐵歸屬問題 大正十年度부터 總督府의 直營」, 『東亞日報』 1920.7.14.

54) 「朝鮮鐵道委任經營解除問題」, 『東亞日報』 1920.5.04. 만철은 런던금융시장에서 募集한 社債 1억 3천만원을 정부가 先佛로 償還하고 이를 출자하는 것으로 하는 방안을 내정했다. 「滿鐵회사의 增資方

논의대상으로 드러나지 않았지만 1921년 7월에도 만철은 “鮮鐵歸屬의 根本問題”를 여전히 “解決”해야<sup>55)</sup> 할 과제로 설정하고 있었다.

## 7. 만철의 ‘선철병합’ 재시도와 영업부진에 대응하여 정립된 총독부 직영론

만철의 ‘철도병합’ 재시도에 대응하여 총독부는 위임경영 문제를 적극 제기하면서 특히 1919년 사이토 마코토(齋藤實) 총독 부임을 계기로 총독부 내에서 “朝鮮線 鐵道の 還元”시도는 “매우 着實히 論議”되었다.<sup>56)</sup> 이후 총독부 직영론은 “宣傳한 問題”로 계속 제기되었다. 靑木戒三 철도부장 재임 당시 和田峻 사무관이 직영에 따른 예산편성에 착수했고 후임 和田一郎 철도부장도 “直營 再現의 方針을 取”했다. 그러나 이때에는 “長谷川 총독의 태도가 불철저하여 可否를 首相에 一任”하여<sup>57)</sup> 무산되었다. 齋藤 총독시대 들어서는 조선철도 “還元 問題가 매우 着實히 論議”되어 和田一郎은 직영이 되면 “200만원은 財政上 補助를 得할 수”<sup>58)</sup> 있다는 주장도 했다.

1919년에 총독부 철도부는 위탁경영과 조선철도 ‘합병’에 대한 문제점을 체계적으로 정리했다. 이때 정리된 총독부 직영론의 근거는 이후 6년간 계속 발전되어 갔다. 요약하면 만철 경영위탁은 여러 불이익에 반해 특정할 수 있는 이익이 없고 일본정부 출자분으로 조선철도를 매개로 만철이 증가하는 방법은 경영위탁의 폐해를 더욱 높이는데 불과할 뿐 이 역시 특별한 이익이 없다는 것이다. 국유철도를 국영하는 것이 당연하고 이 원칙을 버리고 위탁제도를 행할 때는 분명한 이익을 근거로 해야 하는데 헛되이(徒) 만선통일정치론과 연루시켜 중요한 철도정책을 불철저하게 하고 시설을 멋대로 하는 것은 결코 조선통치의 쇄신을 기하는 방법이 아니라는 것이다. 조선철도는 차제에 현재의 위탁제도를 폐지하고 국유 국영을 원칙으로 복귀하는 것이 가하다. 국가의 대세에서 봐도 만철이 만몽개발의 본래 기능을 발휘하는데 노력하도록 하고, 조선철도는 조선총독부의 직경으로 조치하여 철도정책의 철저함을 기하여 다른 교통기관과의 연계를 확보하고 조선개발상 유감이 없도록 하는 것이 최선책이라는 것이다. 그러나 보다 근본적으로는 철도를 직영하지 못하게 됨으로써 총독정치의 위력이나 권위가 훼손된다는 점에 있었다. 다소 길지만 그 내용을 소개하면 다음과 같다.

1) 위탁경영의 利害<sup>59)</sup>: 위탁경영이 2년여 경과했으나 그 취지가 전혀 실행된 바가 없고 장래에도 도저히 실행될 가망이 없어 조선총독부도 철도행정상 항상 “隔靴搔癢의 不利”를 느끼고 만철도 조선철도 경영난으로 고심하여 위탁경영은 거의 意義가

內定]. 『毎日申報』 1920.03.05. 결국 자본금 2억원을 4억 4천만원으로 늘려 增資分 2억 4천만원의 반액(1억 2천만원)은 정부의 인수 출자, 나머지 반액과 現在 未募集金 2천만원을 합한 1억 4천만원(140만주)은 민간주주로부터 인수하는 방식이었다. 「滿鐵增資案內容」. 『毎日申報』 1920.04.05. 그러나 의회해산으로 증자계획은 유산되었다. 「滿鐵會社困境 資金融通不能=諸事業中止」. 『毎日申報』 1920.05.15.

55) 「鮮鐵職員淘汰說」. 『東亞日報』 1921.7.27.

56) 「直營問題는. 由來와 實現期」. 『東亞日報』 1924.10.11.

57) 「京鐵經營 畢竟直營乎」. 『東亞日報』 1924.9.26.

58) 「直營問題는. 由來와 實現期」. 『東亞日報』 1924.10.11.

59) 이하는 「第三 委託經營ノ利害」, 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』(1917.7.31), 7~19쪽.

없는 것으로 귀결되었다.

## (1) 통일경영에 따른 이익의 기대난

### ① 貨客교통상 이익의 부재

(가) 운임 저렴의 어려움: 통일경영으로 운임을 저렴하게 할 수 있지만 위탁경영 이후 오히려 만철은 수지조절상 그리고 잘못된 철도통일계획상 여러 차례 운임 인상을 요구했다. 국유로 하는 쪽이 저렴한 운임 유지에 편할 것 같은 상태이다. 만철은 운임 인상에 별 영향(痛痒)을 못 느끼나 정부는 부득이한 경우에만 인상한다.

(나) 취급수수 편리의 문제: 운수규정, 貨率제도 등의 整一로 화객취급수수 통일 문제는 반드시 통일경영으로만 이루어지지 않는다. 양 철도 분립 때에도 협정에 따라 쉽게 행할 수 있고 각종 철도의 연락상 항상 행해왔다. 조선철도는 만주철도와의 連帶수송보다 철도원(鐵道院)선과의 연대수송이 빈번하여 오히려 내선통일이 선만통일보다 더 필요하다. 근래 석탄수송의 왕성함으로 화물 수량은 선만연대 쪽이, 수송건수는 院鮮연대 쪽이 많아 수송 통일은 오히려 건수가 많은 쪽에 필요하다.

(다) 설비整一과 직통수송으로 積替乘換의 불리불편을 없애는 문제: 이 역시 분립 시에도 협정에 따라 할 수 있고 또 해왔다. 특히 軌間통일은 이미 경영위탁 전부터 선만여객직통열차를 長春-부산 간에 운행했고 화차도 가능한 한 不積替 직통수송을 해왔다. 위탁 후 安東에서 멈추던 여객열차를 직통으로 바꾸는 문제도 분립의 시에도 쉽게 실시할 수 있다.

### ② 철도경영상 이익의 부재

(가) 이익의 균점과 이해의 조화 문제: 조선철도는 조선 내 화물 수송만으로 收支相償이 어렵지만 선만을 통틀어 통일경영을 할 때 北滿의 풍부한 생산물은 선만 양 철도에 충분한 수송화물을 제공하고 원만한 발전을 기할 수 있다. 그러나 위탁 이래 총독부는 채삼 이에 대한 시설을 채족하였으나 하등 획책하는 바가 없고 장래에도 실행불가능해 보인다.

(나) 경비절약 효과의 부재: 감독비를 절약하고 대량구입, 대량제작 재료유통으로 물품비를 절약할 수 있는 것 같으나 물건비 경우는 선만 양 철도가 각각 이미 大設備로 양자 따로 경영하고 합동경영 후에도 차이가 없다. 인건비 중 감독비 절약은 상당할 수 있지만 금일까지의 실적에 비추어 보면 거론할 만한 것이 거의 없다.

(다) 운수 繁閑에 따른 차량 유통의 기대난: 1918년 가을 군대수송 때 일시적으로 만주선 기관차 6대를 조선에 들고 조선 貨車 60량을 만주에 들인 적이 있다. 또 최근 만주선 기관차 9대를 조선에 회송시킨 경우가 있으나 이러한 종류의 유통은 분립 시에도 쉽게 이루어질 수 있으며 특별히 통일경영에 따른 효과가 아니다. 선만수송계는 양선 모두 끊임없는 滯貨와 수송력 부족으로 곤란한데 차량 등의 유통은 사실상 대부분 이루어지지 않는다. 또 금후 양선 수송력이 충실해져도 선만 모두 농산지로 出貨期가 달라 이 利便의 發揚은 거의 기대할 수 없다.

## (2) 정부(총독부)직영이 아닌 통일경영의 불리함

① 행정상의 불이익

(가) 정부의 敏活 결핍과 총독정치 위력 훼손: 철도정책은 국가경제정책상 중요한 부문이고 조선처럼 문화가 골고루 미치지(治) 않는 지역에서는 특히 그러하다. 교통 시설은 다른 행정상의 시설과 한 시도 분리될 수 없다. 철도가 정부[조선총독부: 필자] 직속기관이 아니어서 정부는 수족처럼 이를 조치할 수 없다. 정부는 만철에 대해 감독명령을 할 수 있지만 당연히 직영의 경우와 다대한 현격함이 있다. 철도와 같은 중요기관을 직속시키느냐 아니냐 여부는 정부의 위력과 다대한 관계가 있다. 특히 本邦(일본)처럼 중앙집권이 완전한 곳에서는 철도경영도 정부 직영이 가하며 쓸데없이 만철과 같이 一大 異勢力을 介在시켜 철도와 같이 중요기관을 위탁하여 정부의 敏活에 지장을 초래하여 총독부의 위력을 결핍하는 것은 유감이다.

(나) 감독의 곤란: 만철은 국가적 사명을 가진 半官회사로 경영자가 유력자여서 감독의 곤란은 비교적 적을 것 같지만 결코 그렇지 않다. 본래 철도업과 같이 광범한 사업에 외부감독을 더하는 것은 상당히 곤란한 일로 정부의 賃率 지정에 대한 사철대회사의 異議反對에서 생기는 紛紜 등은 諸國에서 항상 경험하는 바이다. 특히 만철은 그 조직이 몹시 커 정부의 의사를 전하는데도 상당한 煩勞가 있다. 또 만주에 본거지를 두고 만주를 위해 성립된 회사라는 연혁은 同社가 조선에 대한 이해관념이 박약하여 총독부 시정방침과 협조되기 어렵다.

② 철도경영상의 불리

(가) 朝鮮 경영 당국자의 집무상 곤란: 만철 조선선 당국자는 본사의 감독을 받는 한편 총독부 감독을 받는 상대여서 경영사무의 煩瑣澁滯를 초래하고 고통이 적지 않아 경영상 가장 중요한 발랄한 意氣가 결여된 느낌이 있다.

(나) 종사원의 사상: 의무관념이 풍부한 국가 吏員인 것과 한 회사의 被備者인 것은 종사원의 사상에 다대한 차이가 있다. 위탁 후 일반종사원은 보수의 高下를 운위하는 것이 심하고 이익 즉 私利를 생각하고 안일함을 희망하며 공공을 위해서 노력하는 기풍이 희박하고 상하복종명령 관념도 국가 리원의 경우와 같지 않다. 경우에 따라서는 동맹파업 기세도 있다. 일반사회 풍조에도 따른 것이지만 회사 종사원이기 때문에 특히 심히 능률 및 급여상으로 악영향을 미치는 것은 당국자가 일찍이 한탄한 바이다. 무릇 철도와 같은 공공기관에서는 종업자의 정연한 질서와 군대적 통솔관계가 필요하며 이는 국가 리원에 대해 가장 실현하기 쉽다.

(다) 경비 팽창: 영리회사의 경영은 국가 경영에 비해 불필요한 경비를 팽대할 우려가 있고 대개 私會社에서는 社交 또는 체면상 중종의 지출을 불가피하게 한다.

2) 조선철도를 만철에 출자하는 것의 利害<sup>60)</sup>: 만철은 장차 자본을 약 16억 엔으로 증가시킬 계획을 수립하고 현재는 3억 엔을 증가시켜 반액을 정부출자에 의존하고 이 출자에 조선철도로 충당하는 계획을 갖고 있다.

(1) 이익적 측면:

60) 이하는 「第四 朝鮮鐵道ヲ滿鐵ニ出資スルノ利害」, 鐵道部長, 『朝鮮鐵道ノ經營ニ關スル件』(1917.7.31), 19~28쪽.

① 만철의 자본 증가를 용이하게 하지만, 만철의 증자계획은 우선 만주에서의 사업확장을 위한 것이고 조선에서의 사업확장 취지를 생각하지 않는다. 조선철도 출자는 단순히 일시적 수단, 糊塗의 방법에 불과한데 이를 위해 조선철도를 희생할 가치는 없다. 그리고 장차 만철이 자본을 遞增할 때 정부는 何物로 그 반액출자를 할 수 있는가.

② 조선철도를 만철의 社有로 귀속시키면 양 철도의 통일경영이 쉬워질 것 같으나 만철 성립의 本旨에 비추어 조선의 교통을 위해 금일 이상으로 총독부의 방침에 순응하고 조치하는 것은 기대하기 어렵고 조선에 불이익인 통일로 나아갈 우려가 있다. 조선과 만주는 각종 사정이 달라 동일한 두뇌로 처리하기 어렵다. 위탁경영을 폐지하고 조선철도를 社有해도 조선철도를 위해서는 대부분 하등 더하는 바가 없다.

③ 총독부 재정상의 곤란을 방지함: 조선철도는 수익 예상이 어렵고 장래 철도공채 利拂이 부족하여 다른 보급이 필요할 염려가 있어 이를 만철에 양도하면 재정상 곤란을 예방하는 효과가 있는 것처럼 말한다. 그러나 만철이 조선철도를 경영해도 조선철도 경비는 조선철도 수입에서 충당하고 결코 만주선 수익으로 부족을 보충하는 일이 없음은 명료하다. 수입 증가를 위해 조선철도 운임을 인상할 수밖에 없고 지출 감소를 위해 정부납부금 혹은 정부持株에 대한 배당을 감소하거나 또는 불이익 선로의 신설개량을 지연할 수밖에 없다. 그러나 운임인상 등은 국유국영의 아래에서도 수지균형을 꾀할 수 있어 社有에서 발생한 이익이 아니다. 만철이나 만주선 수익으로 조선선 손실을 보전한다면 社有의 효과가 뚜렷하겠지만, 현재 만철은 만주선 그 외 제반 사업 경영상 그 費途에 고충을 겪는데 도저히 이를 예기할 수 없다.

## (2) 단점의 측면

① 현행 위탁제도 폐해를 더함: 철도 제공에 따라 총독부는 교통기관과 한층 離隔되어 행정상 자유와 위력을 잃고 감독은 몇 배로 곤란하다. 현재의 위탁계약에서는 만철이 조선철도를 경영함에 있어 조선철도와 다른 교통기관과의 연락관계를 진행하고 조선지방개발상 최선의 노력을 다해야 하는 취지를 정했다. 그러나 만철에 병합되면 현재 이상으로 더욱 위의 [명목상] 취지에서 멀어질 것으로 예상된다. 만철에 대한 총독부의 감독도 위탁경영의 경우와 같을 수 없다. 명령의 효력은 국유 때와 같을 수 없다.

② 조선철도의 건설개량상 장애가 생길 수 있음: 조선철도의 현재 자본액은 1억 6천만 엔으로 함경선 그 외 기정계획이 완료되면 7,600만 엔이 더해지고 오히려 기정계획의 물가 등귀에 따른 추가 및 평원선 그 외의 신규계획 1억 2,700만 엔, 1926년경부터 착수되는 경부, 경의선 복선비는 1억 2천만 엔을 넘어설 것이고 이상을 더하면 이미 4억 8천만 엔을 넘어선다. 그 외 부설 또는 매수해야 할 선로가 생기고 新線 건설을 위해서도 또한 수억 엔을 요할 것이다. 그러나 만일 회사가 이를 시행하도록 할 때는 회사 증자는 법규 등에 따라 각종 조건을 구비해야 하고 또 제한을 받아 社債발행에서도 일정 한도가 있고 그 이자율도 7步 이상 나아갈 것이므로 정부에서 부설하는 경우보다 곤란한 사정이라 생각한다.

③ 사설철도 그 외 교통기관과의 원만한 연락을 저해함: 조선에서 목하 왕성히 발달하고 있는 사설철도 그 외 일반교통기관과 국유철도와의 연락은 조선의 산업 및 교통발달의 견지에서 충분한 연락과 편리를 보유하는 것을 요한다. 그러나 국유철도를 私營利會社의 손에 위탁하는 것은 자연히 제반의 이해상반하고 원만한 연락을 기하기 어려울 수 있다.

④ 자본국유의 대세에 역행함: 사유자본제도의 폐해는 점차 더욱 현저해지고 자본국유론이 유력하게 되고 있는 오늘날 가령 半官회사에 국가의 출자라고 해도 국유 자본을 한 회사의 소유로 귀속시키는 것은 세계의 대세에 역행하는 것이다. 국가적 사명을 띤 회사라 해도 본체는 일개의 영리회사로 일정한 이익을 거두는 것을 필요로 한다면 公衆이 납부하는 운임 그 외의 요금은 수수료 액수를 넘어서고 그 초과이익은 회사주주인 특정자본자가 取得하는 바가 되고 형식상 및 실질상 좋다고 할 수 없는 결과를 초래할 수 있다. 본래 철도와 같은 공공기관은 국유국영이 가능하고 철도국유는 점차 각국간에 보급되고 오늘날 英米에서 일어나는 철도국유론과 같이 본래 의미에 더하면 자본국유를 주장하는 사회주의, 종사원 통솔난 등의 의의도 가질 수 있고 단지 다수 회사를 통일경영하기 위해서만은 아닌 것 같다.

## 8. 조선철도 직영론(1919년 이후)의 한계와 납부금 인하로의 귀결(1921년)

만철은 조선선 경영이 악화되고 ‘병합’ 시도가 무산된 1920년 들어 총독부와의 대립이 꽤 심각해졌다. 똑같은 표현(‘隔靴搔痒’)을 통해 총독부와 만철은 양자 모두 조선철도를 완전히 장악하지 못한 불만을 드러냈다. 위임경영이 “薄利” “隔靴搔痒으로 勞而無功” 하다는 만철의 불만에 대응하여 총독부는 만철의 滿鮮聯絡 운임정책이나 제반계획이 만주 본위로 설정되어 “頗히 思치 못”한 점이<sup>61)</sup> 드러났다고 비판했다. 그리고 만철의 1919년도 조선선 영업성적이 손실까지 보이고 양측 사이에 “感情의 差誤가” 표면화되자 계약이 종료되는 1920년도를 끝으로 1921년부터 만철이 선철을 총독부에 반환하기로 내정했다는 “風說이 藉藉”해지기도 했다. 이에 대해 野村 만철사장은 1920년도에도 400만엔 결손이 예상된다는 과장된 언술을 통해 만철이 선철을 반환한다는 “臆測”이 “流布”되는 것은 “千萬意外的 事”이고<sup>62)</sup> “何等 根據”가 없는 얘기라면서 총독부도 그런 의향을 갖고 있지 않을 것이라고<sup>63)</sup> 강조했다.

더구나 만철은 증자계획 무산에 따른 자금 부족으로 계획 또는 진행 중인 사업의 중지, 사원 도태 등을 겪고 있었다. 또 “大陸政策의 主唱者”인 原敬 사망 이후 시국의 변화로 “大陸政策은 小陸政策으로 變更”되어 “滿鮮 兩地의 不景氣”가 계속되어 “大陸連絡貨物이 大히 減少”함으로써 “朝鮮線 經營의 損失”이 “더욱 多大”해진<sup>64)</sup> 상황이었다. 1921년도부터 총독부가 조선철도를 경영할 것이라는 “確聞”이<sup>65)</sup> 퍼져나간 것은 일견 당연했다.

水野 정무총감에 따르면 실제로 만철은 매년 결손이 생기고 경영이 어려워 “突然 鮮鐵返納의 提議”를 했다고 한다. 총독부도 운임문제나 무순탄 공급문제에서 조선에 대한 만철의 태도가 “豫期에 反하는 事가 多”하다면서 철도경영이 “復歸”할 것으로 인식했다. 水野는 “契約破衰”를 “正式으로 文書의 交換을 完”한 것은 아니지만 “委任契約 破棄의 協議가 決定”되었고 “兩者의 意見이 既히 一致”해서 “不遠間 具體的 正文의 交換을 行”하고 1921년도 예산에 “復歸 後”의 經費와 관계 변화를 “考慮中”이라고 밝혔다.<sup>66)</sup> 총독부는 일본 내각각료중 반대자가 있더라도 차제에 조선철도 직영을 결정하고 예산편성을 끝내

61) 「鮮鐵委任經營廢止의 總督府滿鐵問合意進行中」. 『每日申報』 1920.03.11.

62) 「朝鮮鐵道委任經營解除問題」. 『東亞日報』 1920.5.04.

63) 「鮮鐵解約問題否認」. 『每日申報』 1920.07.25.

64) 「鮮鐵直營의 豫算과 其將來」. 『東亞日報』 1925.1.15.

65) 「滿鐵總督府經營說」. 『東亞日報』 1920.7.13.

66) 「鮮鐵歸屬問題 大正十年度부터 總督府의 直營」. 『東亞日報』 1920.7.14.

이를 제44의회에 제출할 예정이었다. 1만여 만철 現業員도 그대로 조선철도 官吏로 복귀시킨다는<sup>67)</sup> 구체적 구상이었다. 급기야 “現今의 情勢로는 鐵道經營의 回收”가 “殆히 確定”되었다고<sup>68)</sup> 보도되었다.

그러나 古賀 척식장관이 조선철도는 “經營이 甚히 容易치 아니하고 別로 利益이 無하야 經營上 困難”한 점이 있더라도 만주와 조선의 경제관계와 교통연락의 관계상 “依然히” 만철이 경영하는 것이 “宜當”하다고<sup>69)</sup> 못 박았다. 이로써 1920년 선철 직영-위탁경영을 둘러싼 논란은 일단락되었다.

그렇다고 해서 총독부의 직영 주장이 아무 영향력이 없었던 것은 아니었다. “一時 困難狀態에 陷”했던 위임경영을 1921년도 1년에 한해 계속하기로 합의했기 때문이다. 이는 직영론이 더욱 거세질 것을 예고한다. 물론 만철도 불만이 컸다. 만철은 대륙철도를 “統轄經營”하기 위해 조선철도 경영에 “多少의 損失補填”을 “自初부터 覺悟”하고 1920년에 건설개량비로 약 1천만엔을 지출했지만(물론 과장된 수치이다) 이러한 “新設線”에서 “相償”한 수익을 “擧함은 數年 以後의 事”인데 투하자본에 대해 매년 일정률인 6분 납부를 조건으로 한 현 계약으로는 위탁경영을 도저히 계속할 수 없다는 것이었다. 또 2년마다 “委任繼否의 煩說”이 반복되면 자연히 총독부 자영론도 반복될 수밖에 없다는 것이었다.<sup>70)</sup>

실제로 齋藤 총독은 1921년 들어서도 3월 의회에서 “早晚間” 총독부가 조선철도를 “還收”하여 “直營”하겠다는 강한 “意思”를<sup>71)</sup> 피력했다. 총독부 “多年의 希望”인 직영안에 대해 久保要藏 경성관리국장은 조선철도는 1일 수입이 10만엔이 못되면 결손인데 현재 6만엔에 불과하다면서 총독부가 “輕率히 直營키는 難”하고 조선철도는 만철과 동일한 경영으로 해야 능력 발휘가<sup>72)</sup> 가능하다고 반박했다.

이 무렵 동아일보도 총독부가 반드시 “適任者라 認”할 수 없고 經營能力에도 “多大한 疑念”이 있더라도 만철이 경영하는 것보다 “遙히 得策”이라면서 ‘滿鐵疑獄’ 등으로 만철에 매우 부정적인 時事新報 논평을 소개했다. 즉 “當年の 東印度商會로 自處”한 만철이 “不公正 不統一을 暴露”한 두 가지 “根本原因은 政府의 重役任命과 多數事業 兼營”에 있다면서 만주 주요산업 대부분을 독점하여 경쟁 배제, “專橫의 弊”, “放縱 無責任”한 경영, 部內 불통일, “利한 事業이 不利한 他事業의 犧牲”이 되는 경영 때문에 내부쇄신과 사업개혁을 기대할 수 없다는 것이다. 1917년, 1918년 두 해는 호황으로 “豫想外의 利益을 得”했지만 1919년도에 결손을 본 것은 불황 외에도 방만한 경영 때문이라는 것이다. “紊亂失敗”로 자기 사업도 만족스럽게 경영하지 못하는 만철이 조선철도까지 경영하는 것은 “僭越한 事”이고 이를 “太平히 委託한 政府當局者의 心理도 不可解”하다고 비판했다.<sup>73)</sup> 이는 일본 정계 내의 해프닝 이전에, 만철의 경영능력에 대한 회의감이 상당히 넓게 깔려 있음을 보여준다.

1921년 7월은 1922년도 이후에 대한 계약조건 개정 또는 직영 복귀 등 방향을 정해야 하는 시점이었지만, 위임경영 논란은 더 시끄러워졌다. 만철은 1919년 70만엔, 1920년 180만엔의 손실을 보았다면서 납부금 철회까지 요구했고 총독부는 이를 수용할 수 없어 “交涉은 中止”되었다.<sup>74)</sup> 물론 이때에도 총독부는 직영을 “熱心”히 주장했지만 “本旨”가 아니었다. 불황의 영향이 커서 1922년부터 “期必코” 직영으로 할 이유도 없었고 득책도 아니라는 점을 “諒察”하고 있었다.<sup>75)</sup> 매년 순익 “擧得”이 확실하면 “財政

67) 「鮮鐵府營決定 滿鐵과는 斷絶」. 『東亞日報』 1920.9.18.

68) 「鮮鐵直營內定」. 『東亞日報』 1920.9.24.

69) 「古賀長官車中談」. 『東亞日報』 1920.9.25.

70) 「滿鐵과 鮮鐵經營 滿鮮會議에 附帶協議乎」. 『東亞日報』 1921.5.19.

71) 「橫說堅說」. 『東亞日報』 1921.3.16.

72) 「鮮鐵直營 鮮滿會議에서 決定 久保滿鐵京城管理局長談」. 『東亞日報』 1921.5.30.

73) 「鮮鐵直營과 滿鐵 [滿鐵改善이 아니면 總督府直營]」. 『東亞日報』 1921.6.06.

74) 「鮮鐵經營妥協」. 『東亞日報』 1921.7.09.

窮乏에晝夜苦心하는” 총독부가 위임계약을 해제한지 “已久”했겠지만, “損害가 夥多”한 상황에서 “不得已 委任을 繼續하고 年6分の 利益補償이나 收入”하자는<sup>76)</sup> 의도가 컸다. 齋藤 총독조차 1921년도 약 500만원 1922년도 약 650만원으로 매년 늘어난 철도공채 利子만 받더라도 “可하다” 생각하면서, 철도 운임이 자신의 부임 후 3회나(2년 동안) 인상되어 “너무 高率”이라고<sup>77)</sup> 비판했다. 당시 총독부가 직영을 희망하는 일차 목적은 “財源枯渴”에 따른 “收入의 增加를 圖”하기<sup>78)</sup> 위한 것이었다.

早川 만철신임사장이 매년 손해를 안으면서 위임경영을 계속하는 것이 “疑問”이지만, “鮮滿 交通機關의 統一”의 “經濟政策上 見地에서 現狀을 維持함이 可하다”는<sup>79)</sup> 원론적 주장을 반복한 가운데 1921년 7월 21일, 계약改訂을 위한 양측의 의견교환 분위기는 매우 불편했다. 총독부측은 납부금 증액과 선철경영 시설개선에 관한 희망이 수용되기 커녕 만철측이 “一切의 經營을 委任하면 總督府 要望 以上으로 할” 수 있지만 “現在의 委任狀態로는 到底히” 어렵다는 “逆襲的 希望을 開陣”하자 직영론을 다시 주장했다.<sup>80)</sup>

총독부의 위임경영 및 ‘합병론’에 대한 비판은 1919년에 체계적으로 정립되었지만, 1920년에는 만주 본위 정책에, 1921년에는 만철의 경영방식에 비판의 초점이 두어졌다. 즉 만철이 결손 이유를 재계불황 등에 “藉口”하지만 경관국의 경영방법에서 “錯誤”가 많아 경비절감이 가능하다고 비판했다. 실제로 총독부는 경관국에 “職員 大淘汰의 必要를 慫慂”했고, 경관국은 “鮮鐵歸屬의 根本問題가 解決되지 아니한 時에 職員의 淘汰”는 “其責을 滿鐵이” 안게 된다면서<sup>81)</sup> 거절했다. 그러나 “一分이라도 補償金을” 많이 받기 위한 총독부의 “注文” 따라 “약2천명의 大淘汰”가<sup>82)</sup> 계획되었다. 총독부 직영론은 경영방법 개선을 통해 수익개선의 여지가 넓다는 실리적 판단 속에 제기되고 있었다.

그러나 1919~21년간에 제기된 총독부의 직영안은 일본정부와 유력자들을 설득시키는 힘이 부족했고 아직 내외 환경도 이에 조응하지 못했다. 오히려 만철의 납부금 인하 요구가 수용되어 여전히 만철의 힘과 논리가 우세하게 관철된 계약 개정으로 마무리되었다.

즉 1921년 8월 19일, 양측은 다음과 같은 별정계약에 합의했다. 1922~24년(3개년)간에 ①納付金率을 1920년 말까지의 투자액에 대해서는 연6분, 투자회수가 어려운 1921년 이후 투자액에 대해서는 연4분으로 구분,<sup>83)</sup> ②만철은 매년 최소 10만엔의 보충공사를 시행.<sup>84)</sup>

“납부금을 少許 減少하여 妥協”하고<sup>85)</sup> 보충공사비 최저액도 40만엔에서 10만엔으로 인소한 것이다. 결국 총독부로서는 1920년 말까지의 총투자액 약 9,780만엔에 대한 납부금 600만여엔은 투자액 이자에도 못 미쳐 결손을 불러왔고 1921년도 투자액 2천만엔에 대해 4분 납부금으로는 “大대의 計劃을 立案키 難”하게 했다. 결국 1922년도에는 新線 건설계획을 “全部 中止”하고 현재 공사중인 함경선, 진해선, 평양탄갱선에 “全力을 注”할 수밖에 없었다. 이 3개線 투자예정액은 1,050만엔에 불과했다.<sup>86)</sup>

75) 「鮮鐵經營問題 結局滿鐵에서經營繼續」. 『每日申報』 1921.8.14.

76) 「橫說堅說」. 『東亞日報』 1921.7.10.

77) 「鮮鐵直營問題와 軍備制限問題 齋藤總督談」. 『東亞日報』 1921.7.21.

78) 「橫說堅說」. 『東亞日報』 1921.7.24.

79) 「滿鐵問題를 決定코저 入京한 早川滿鐵社長車中談」. 『東亞日報』 1921.7.22.

80) 「鮮鐵協約」. 『東亞日報』 1921.7.24.

81) 「鮮鐵職員淘汰說」. 『東亞日報』 1921.7.27.

82) 「橫說堅說」. 『東亞日報』 1921.8.16.

83) 「納付金契約 改訂에 對하여 弓削鐵道部長談」. 『東亞日報』 1921.8.21.

84) 「京鐵局의 納付金 大體現狀維持乎」. 『東亞日報』 1924.5.17.

85) 「鮮鐵委託問題 結局納付金減少妥協」. 『東亞日報』 1921.8.19.

## 9. 영업호조와 일본의 만주지배력 약화, 조선철도망 완성의 중요성 부각(1922년 이후)

만철은 1922~24년간의 납부금인하 계약 갱신 직전, 1921년에 조선철도 경영에서 100만엔 손실이 예상된다고<sup>87)</sup> 주장했다. 그러나 실제 결산을 보면 수입 2,810만엔, 지출 2,160만엔, 이익금 647만 9,800엔으로서 총독부에 584만엔 납입, 잔액 60만 6천엔을 양측이 반분하여 결국 만철은 30만 3천엔의 이익을 거두었다.<sup>88)</sup> <표>의 수치와 같다. 전년도보다 수입이 700여만엔 감소했지만 “豫期 以上の 好成績”을 보인 것은 저장품 등에 대한 3,100만여엔의 “經費節約” 결과였다.<sup>89)</sup>

1922년도에도 경철국의<sup>90)</sup> 영업성적은 호조를 띠었다. 승차인원은 전년보다 143만 1,282명이 증가한 1,525만 2,460명으로서 그의 총수입도 85만 7천여엔이 증가한 1,422만여엔, 貨物取扱噸數도 전년보다 46만여톤이 증가한 379만여톤으로서 그의 총수입도 전년보다 127만 9천여엔이 증가한 1,273만여엔이었다.<sup>91)</sup> 1923년도 경철국 결산도 객화차수입 격증으로 양호했다. 총수입 3,307만여엔은 전년도보다 다소 늘어 약 10만엔의 益金을 보였다.<sup>92)</sup> 즉 1922년 이후 조선철도 경영은 호조를 보였지만 1923년도의 경우 만철 납부금 755만엔은 국유철도 투자액 2억여엔의 3분 7리 5보에<sup>93)</sup> 불과했다.

총독부 직영론은 더욱 과감하고 적극적 양상을 보였다. 그러나 만철의 대응은 1917년에 제기된 원론적 수준을 벗어나지 못했다. 그만큼 당시의 ‘만선철도합동론’이나 위임경영으로의 귀결이 구체성을 띠지 못한 채 제기되었고 이후에도 ‘만선정치통일’이라는 추상적 구호의 내용을 채우지 못했다는 것을 반증한다. 내무차관이던 카와무라(川村竹治)도 1922년 10월 24일 만철 사장에 임명된 후<sup>94)</sup> “運轉機關의 統一上” 조선철도 “經營을 拋棄하고 別個의 經營에 移함은 贊成키 難”하다고<sup>95)</sup> 대응했다. 심지어 직영론이 가시화된 1924년 9월에도 安藤 경철국장장은 직영설이 “納付金率 改正期마다” 일어나는 “臆說”에 불과하다면서 “總督府가 直營 斷行”의 “英斷”을 할 수 없는 “事情”이 있고 安廣 사장도 “朝鮮線이 滋味”없지만 조선선 방침은 변함이 없다면서<sup>96)</sup> “一笑” 붙였다.

1924년 교섭도 납부금을 문제에서 시작되었다. 1924년 2월, 齋藤 총독은 만철 위임계약 계속 또는 이관 외에 철도성 이관설도 “議論에 屬”한다면서 일단 먼저 납부금 인상을 거론했다.<sup>97)</sup> 7월 경 총독부-철도부는 계속된 수입감소를 이유로 경철국의 납부금을 저하 희망을 감안하여 기존투자에 대한 기준년도

86) 「新線中止 鐵道經營困難 明年度無計畫」. 『東亞日報』 1921.9.26.

87) 「鮮鐵經營問題 結局滿鐵에서經營繼續」. 『每日申報』 1921.8.14.

88) 「鮮鐵決算終了」. 『東亞日報』 1922.05.21.

89) 「豫想外の 好成績 上半期 朝鮮線 早川滿鐵社長談」. 『每日申報』 1922.07.05. 「滿鐵關係問題 早川滿鐵社長談」. 『東亞日報』 1922.07.05.

90) 만철 경성관리국은 1923년 6월 4일부 직제개편 때 경성철도국으로 개칭되었다. 「鮮鐵職制改正」. 『東亞日報』 1923.6.05.

91) 「京管局營業成績」. 『東亞日報』 1923.6.16.

92) 「京鐵總收入額」. 『東亞日報』 1924.5.02.

93) 「鐵道委任經營 六月頃再契約乎」. 『東亞日報』 1924.2.22.

94) 「滿鐵社長 川村氏任命」. 『每日申報』 1922.10.25.

95) 「鮮鐵移管은 不可 川村滿鐵社長談」. 『東亞日報』 1922.10.29.

96) 「朝鮮鐵道直營 急速實現不可能」. 『東亞日報』 1924.9.17.

97) 「總督의 歸任談」. 『東亞日報』 1924.2.27.

(1920년 이전 투자에 대해 연 6분, 그 이후 투자분은 연 4분)를 1924년으로 바꾸는 안을 모색했다. 반면에 경철국은 기존납부율에 따르더라도 1923~24년의 투자액 2,500만엔에 대한 4분 즉 100만엔의 증가 요인이 있는데 총독부 안대로라면 1921~24년간의 건설개량비 등 6,600여만엔에 대한 2분 130여만엔 부담이 늘어 1925년 납부금이 1천여만엔이나 되어 “도저히 負擔하지 못”한다고<sup>98)</sup> 대응했다. 安藤 경철국장은 여기에 1924년도에만 180만엔 손실이 예상되어 종전 4분도 “大苦難”인데 그 이상 납부는 “不能”하다고<sup>99)</sup> 강조했다. 동아일보는 총독부 요구가 “無理가 아니”고 “今日과 如한 窮狀에 陷한 것은” 경철국의 “放漫한 政策” 때문이라는 비판을 소개하면서도 결국 다소의 “曲折”을 거쳐 “從前과 가튼 條件으로 結着되리라”고 “觀測”했다.<sup>100)</sup>

그러나 정무총감 교체와 맞물려 8월 말이 되도록 양측은 구체적 교섭을 갖지 못했지만 이 무렵의 직영론은 위임경영이 “過渡期의 便宜라는 點 以外에 特히” 장점은 없고 “缺陷”만 드러냈을 뿐이라고 과감한 비판을 가하면서 총독부의 독자적 정책 수립이 필요하다는 점을 부각시켰다. 즉 만철이 수익을 전부 조선선에 투자하고 결손이 있으면 “本社에서 資金을 持來”하는데 일견 “朝鮮으로는 頗히 有利한듯하나 此는 短見이오 오히려 此에 反하는 弊害가 더 多大”하며 “아무리 大滿鐵이라도” 경철국은 결손이 “名譽”로울 수 없고 매년 수지를 “相殺”시켜 “過不足이 업도록” 현상유지에 “專念할 뿐”이라고 비판했다. 업적이 양호한 해에는 “不急”한 제2기 보충공사도 착수하지만 “翌年에는 頗히 不良하야 第1기 보충공사도 착수하지 못하는”, 극단의 낙관과 비판이 뒤섞인 “缺點”을<sup>101)</sup> 면할 수 없다는 것이다.

그런데 1923년 1월, 경성을 방문한 川村 만철사장은 “滿蒙開發”이 “日中兩國의 力에만 依할 것이 아니라 世界人類의 大理想을 目標로” “各國이 協力”해야 하고 “滿蒙의 寶庫에 進코자 하는 者는 實力主義를 標語로” “努力치 아니하면 老巧한 中國商人과 競爭”하기 어렵고 오히려 “滿洲에서 全然 驅逐될 것”이라고 강조했다.<sup>102)</sup> 이는 워싱턴회의 이후 滿蒙지역에서 일본의 침략의도가 쉽게 관철되기 어려운 상황임을 반영한다.

가령 1924년 들어 奉天(심양)에서는 公民大會가 열려 ①關東租借地帶 在住中國人에 대한 裁判權 회수 ②安奉線 鐵道回收 ③滿鐵 附近地 日本郵便局 撤退 ④奉天 시내에 在한 日本警察官 派出所 撤退 ⑤長春哈爾濱間 日本郵便物 托送 廢止 ⑥吉長鐵道の 日中合併契約 廢止 등 “排日決議書를” 張作霖에게 요구했다.<sup>103)</sup> 게다가 “東三省 一帶에서는 教育權 회수운동이 자못 猛烈”해졌다. 동아일보는 이를 “적은 恩惠와 만흔 惡感”<sup>104)</sup> 상황으로 묘사했다.

또 중소관계 급변으로 만철은 “큰 위협”을 느꼈다. 중동철도가 “中露兩國의 合辦”이 되면 북만주 화물은 모두 중동철도를 통해 “海蔘威로” 몰려 만철이 북만주 국제무역의 기반을 빼앗겨 일본 만몽정책의 “大失敗”가<sup>105)</sup> 우려되었다. 日米관계의 긴장으로 만철이 경영하는 각지 호텔에 外國人 손님이 줄어 “큰

98) 「京鐵局納付金 契約改訂交渉」. 『東亞日報』 1924.7.17.

99) 「委任經營의 滿期와 國鐵의 納附金率, 滿鐵과 總督府의 意嚮如何」, 『每日申報』 1924.7.24.

100) 「京鐵局納付金 契約改訂交渉」. 『東亞日報』 1924.7.17.

101) 「鐵道委任經營과 缺損負擔問題」. 『東亞日報』 1924.8.6.

102) 「鮮鐵委任經營 繼續如何 川村滿鐵社長談」. 『東亞日報』 1923.1.11. 「滿鐵과 將來諸事業 川村同社長談」. 『每日申報』 1923.1.11.

103) 「六個條의 排日宣傳」. 『東亞日報』 1924.03.25.

104) 「教育權의 回收運動」. 『東亞日報』 1924.05.08. 언론과 유력단체의 영향을 받아 봉천 교육청장은 “教育權 회수에 관한 金후의 善後책을 講究中”이라고 강조했다. 즉 滿鐵沿線의 各公學堂(만철이 경영하는 中國人小學校)은 “日本의 政治的 利益을 主體로하야 中國人의 國民性을 破壞하는 教育을 施” 하므로 중국인에 대한 일반보통교육은 “全部 中國人의 管理에 一任하라는” 요구였다.

狼狽”를<sup>106)</sup> 보는 형편이었다.

이 무렵 동아일보와 매일신보는 川村竹治 사장 재임시 기밀비 30만엔을 80만엔으로 增額하고 그 중 50만엔을 政友本黨의 선거비로 당시내각 書記官長 小橋一太에게 송부한 사실을 폭로한 國民新聞 기사를 보도했다. 政友本黨 小橋 前翰長이 “元來 機密費의 使途”는 “社長の 權限에 在한 事이니” “辨明의 價値가 無한 問題”라고<sup>107)</sup> 대응했지만 만철로서는 ‘만철의욕’에 이은 또 하나의 악재였다.

여기에서 만주에서의 환경은 위임경영 근거를 뿌리 채 흔들었다. 일본정부가 만철 위임경영을 단행한 전략적 판단의 근거였던 “滿蒙의 利權이 殆히 完全且永久히 日本勢力圈 內에 屬”한다는 “確信”이 “根底”에서 “動搖”되고, 만철은 “滿蒙의 勢力扶植”이 “本來의 使命”인데 이 지역에서 일본의 “政治的 權限이 薄弱”해진 상황이었다. 위임경영 유지가 “果然 得當”한지 “頗히 疑問”이고 오히려 조선철도 경영을 “益益困難”하게 할 뿐이라는 근본적 문제제기가 힘을 받는 환경이 조성된 것이다. “甚히 困難한 狀態에” 빠진 조선철도의 “將來에 對한 何等의 方法을 講”해야<sup>108)</sup> 한다는 적극적 주장이 제기되었다.

직영론의 적극적 대안 제시 가운데 하나가 만철이 등한시했던 조선철도망 완성의 중요성을 부각시켰다는 점이다. 1924년 7월 들어 국유철도가 “營利” 이외에 “國防, 開發”이 “主眼”이고 “國邊”이 침범되는 경우 함경도 연안이 “第一 먼저 侵害”됨으로 특히 함경선 “速成은 國防上 緊急事에 屬”하는 일인데 시즈오카(下岡) 신임 정무총감에게 그동안 “等閑視”한 北鮮地方을 中央部에 結連하는 함경선의 “全通速成을 期待”했다.<sup>109)</sup> 반면에 구로자와(黒澤) 경철국차장은 “京鐵局의 業績不振으로” “貧困한 朝鮮線은” “돈이 없으므로 殆히 [사업의] 大部分이 延期”되었다는<sup>110)</sup> 지적은<sup>111)</sup> 위임경영의 타당성을 사실상 부정하는 논거였다.

나아가서 직영론은 “現在 朝鮮의 鐵道連絡은 滿洲方面보다 寧히 私鐵을 加하는 것이 重大且必要”한 상황이어서 공채 조달이 어려우면 私鐵의 외자수입에 의해서라도 예정선과 국경의 주요철도망을 완성하는 것이 “困難狀態를 打開하는 唯一의 途”라고 강조했다. 특수한 사정을 지닌 조선선 경영은 직영하거나 다른 “一大使命을 가진 滿鐵과 如한 會社”가 아니라 朝鮮 內의 私鐵에 委任하는 것이 “最히 得策”이라는<sup>112)</sup> 대안도 제시되었다. 어느 경우든 만철이 위임경영을 계속하는 것은 더 이상 불가하다는 것이었다. 즉 “(조선)鐵道網의 完成은 單히 經濟上 問題”를 넘어 “滿蒙에 對한 國策遂行上 決코 忽諸에 附할 問題가” 아닌데 이 문제를 더 이상 만철에게만 “委함은 不可”한<sup>113)</sup> 상황이라는 것이다.

105) 「滿鐵의巨敵出現 로중국교와 동등철도 일본만몽정책의 공황」, 『東亞日報』 1924.3.29.

106) 「橫說豎說」, 『東亞日報』 1924.6.29.

107) 「滿鐵社長辭任과 江木翰長責任案」, 『東亞日報』 1924.8.16.; 「滿鐵局機密費는 他의容喙를 不許한다 小橋前翰長談」, 『每日申報』 1924.8.18.

108) 「朝鮮線의 經營과 其將來問題」, 『東亞日報』 1924.8.24.

109) 「新總監의 鐵道政策 二種의 觀測」, 『東亞日報』 1924.7.8. 그러면서도 “憲政會의 內部事情에 通曉”한 것이 오히려 강한 요구를 못하게 하여 “果然 期待”대로 할 수 있을지 “疑問”이라는 ‘우려’도 드러냈다.

110) 「京鐵의 經理方針 業績不振으로 變更」, 『東亞日報』 1924.7.13.

111) 이 무렵 위탁계약 후 1917~23년의 7개년간에 총익금에서 총납부금을 除한 익금의 합계액은 37만 2,277원인데, 만철이 지출한 보충공사비는 모두 537만 6천여원으로 보도되었다. 「經濟時論 京鐵의 納付金問題(八)」, 『東亞日報』 1924.7.11.

112) 「朝鮮線의 經營과 其將來問題」, 『東亞日報』 1924.8.24.

113) 「朝鮮線의 經營과 其將來問題」, 『東亞日報』 1924.8.24.

## 10. 직영의 실현(1924.10), 총독부의 논리와 내외 환경의 조응

납부금 料率 改訂期를 맞아 일본에서 헌정회내각이 성립하고 신임 정무총감 취임 등의 환경 변화에 의해 “鐵道政策이 一變”하리라는 “局面” 전환의 “豫測이 次次濃厚”해져<sup>114)</sup> 갔다. 직영론은 더욱 세련되고 내외 조건과 맞물려 실현가능한 것으로 부각되었고 “人事와 經理 等 錯雜한 點을 處理”해야 한다는 직영에 따른 실무적 문제까지 거론될 정도였다. 반면에 “滿鐵의 朝鮮線에 대한 態度는” “全然 放棄할 생각은” 없었지만 “매우 消極的”이었다. 소극적이라기보다는 대응 논리도 그만큼 취약했다. 위임경영 계속이나 총독부직영으로의 전환이나 하는 “근본문제” 때문에 경성에 온<sup>115)</sup> 安廣 사장 일행 중 총독부와 협상을 맡았던 入江 이사가 일본정부와 상의하기 위해 9월 23일 동경으로 떠나고 철도부-경철국 간부의 왕래가 빈번해지자 직영은 “遂히 內定된 模樣”이라고<sup>116)</sup> 보도되었다.

下岡 정무총감 부임의 정치적 무게감은 상당히 컸다. 가령 동아일보는 신임 정무총감이 헌정회와 밀접하여 일본 내각에서 “自由로 手腕을 發揮할” 수 있고 “加藤 首相과 諒解된 程度도 良好”하다고 평가했다. 安藤 경철국장도 下岡가 “朝鮮事情에 精通치 못한” 취임 초에 “重大한 問題를 輕輕히 部下의 意見”만 듣고 “決定하는 輕率한 措置는 絶對로” 없을<sup>117)</sup> 것이라면서 그의 영향력을 크게 의식했다. 또 한 달 후 濱田 척식사무국장, 仙石 철도감독국장, 入江 만철동경지사장 등 관계당국자가 직영안을 “급속히 해결”하는 의견일치를 보인 배경으로 직영안이 “不成立”되면 “下岡 政務總監의 面目에도 關係”된다는<sup>118)</sup> 분위기가 지적되었다.

9월 28일, 弓削 철도부장에게 “直營할 決意를 示하며 渡東”길에<sup>119)</sup> 오른 차중에서 下岡는 직영론의 세 가지 타당성을 들었다. 즉 인건비 절약, “교통통일상” 꼭 직영이 “可”한 것이 아니다, 직영이 되면 “특히 新線路를 建設치 못할 念慮가” 없다면<sup>120)</sup> 강한 자신감을 보였다. 특히 위임경영 결정 당시의 논리를 전면 부정하는 두 번째 주장은 후술하듯이 齋藤 총독의 생각과 일치한 것이었다. 下岡가 동경에 도착한 9월 30일, 동아일보는 직영 실현이 이미 “明白한 事實”이며 이로 인한 파급영향이 “甚大”하고 내외에서 반대가 많겠지만 “直營 還元은 朝鮮鐵道政策의 統一上 當然한 事”이라고<sup>121)</sup> 보도했다. 대련의 만철 본부에서도 “理事間의 意見”이 “一致”를 보였고 “總督府 內部에서는 直營 可否는 議論할 餘地가” 없고 “日本政府의 意向”이 남았지만 “直營의 色彩가 漸次 濃厚”해졌다고<sup>122)</sup> 인식했다. 10월 3일, 安藤 경철국장이 주요간부들에게 “直營으로 決定된 旨를 通告”하였고<sup>123)</sup> 1925년 “4월부터 직영될 것은 疑心 업는”<sup>124)</sup> 사실이 되었다.

물론 下岡 정무총감과 弓削 철도부장은 동경에서 “中央政府와 交渉中 各方面”에서 적지 않은 “反對

114) 「國鐵直營說 再燃의 徑路」, 『東亞日報』 1924.9.14.

115) 「京鐵直營問題」, 『東亞日報』 1924.9.25.

116) 「京鐵經營 畢竟直營乎」, 『東亞日報』 1924.9.26.

117) 「朝鮮鐵道直營 急速實現不可能」, 『東亞日報』 1924.9.17.

118) 「鮮鐵直營確定 來年四月부터」, 『東亞日報』 1924.10.29.

119) 「直營問題는 由來와 實現期」, 『東亞日報』 1924.10.11.

120) 「朝鮮財界重要問題 下岡政務總監車中談」, 『東亞日報』 1924.9.30.

121) 「京鐵直營의 影響 그 範圍擴大乎」, 『東亞日報』 1924.9.30.

122) 「從業員의 不安 俸給과 手當減少로」, 『東亞日報』 1924.10.02.

123) 「安藤局長通告」, 『東亞日報』 1924.10.05.

124) 「鐵道直營實現」, 『東亞日報』 1924.10.06.

意見”과<sup>125)</sup> 직면했다. 10월 20일까지도 일본정부의 결정은 “구체화하지 아니”했다. 긴축정책 하에서 “豫算全面에 削減을 加”하면 “直營移管에 伴하는 手當 等の 支出도” “頗히 實現性이” 떨어지기 때문에 척식국은 위임경영 계속을 “豫想하고 納付金을 計量하는 氣分”이었다. “滿鐵側도 盛히 折衝을 行”하면서 “鐵道部 方面과의 往來가 頻繁하야 納付金의 問題도 中央 總督府 京鐵局間에 相當히 進捗”되어 “直營問題와 相並行하야 進捗”되고<sup>126)</sup> 있다는 安藤 국장의 언급이 보도되었다. “陸軍側의 反對”로 직영안이 “容易히 實現”되기 어렵다는<sup>127)</sup> 보도도 있었다. 河內山樂三은 직영으로 1년에 100여만엔 경비절약은 가능하겠지만 “一朝 水害”를 당하면 총독부재정이 “窮地에” 빠지고 “朝鮮本位經營이라고 하지만 未設線”의 수익 정도가 “不利하면 큰 일”이라고 반대했다. 또 “運輸機關 統一이라는 大問題를 無視”한 결과 만철이 안동선 운임을 인상하지 않아도 “連絡運賃” 등으로 조선선에 편리를 제공하지 않고 “大連集中主義를 取게 되면 滿洲貿易의 朝鮮經由는 크게 減少”한다는 것이다. 조선철도는 직영보다 만철에 매각하는 것이 “統一”되고 “有利”하다는 것이다.<sup>128)</sup>

그러나 각계의 직영 반대론은 구래의 철도통일론 외에 일본권 전체의 긴축재정 환경을 거론할 뿐이었다. 이에 대응하여 齋藤 총독의 직영방침은 확고했다. 10월 18일 安藤 경철국장이 방문한 자리에서 그는 “當初에 滿鐵로 하야금 委任經營케 한 바”가 “既히 錯誤한 方針”이었다면서 “朝鮮線 直營은 絶對 必要”하며 “既定한 方針에 依하야 進行”할 뿐이라고 강조했다. 그가 설명한 직영 결정의 배경은 크게 두 가지로 정리할 수 있다.

첫째, 재원 확보의 안정성이었다. 附帶契約을 체결할 때마다 만철은 “缺損이 多하다”면서 이번에도 납부금을 종래대로 하지 않으면<sup>129)</sup> 위임경영 지속이 “困難”하다고 한다. 이렇게 되면 “今年度 豫算에 計上한 滿鐵의 納付金” “800만엔”이 “600만엔으로 減少”된다. 납부금을 100엔 또는 순익에 대해 “幾何”로 정하자는 요구를 거부하는 만철의 “固執” 때문에 “契約年限이 滿了된 此際에” 차라리 직영이 “可”하다는 “方針을 定하야 下岡 總監이 東上交渉中”에 있다. “中央政府”의 “反對”는 크지 않을 것이다. 일시 “支出이 增加”해도 직영은 “財源을 堅固히” 하기 위해서다. 만약 “中央政府”가 납부금 200만엔 부족분을 “總督府로 支出하고 委任經營을 繼續”하고자 한다면 “何等 不滿이 無하나” “此를 斷行”하기는 “難”하다. “結局은 總督府直營” 뿐이다. 사원퇴직금은 “勿論” 만철이 지출해야 하고 종업원 대부분은 퇴직하는 것이 아니므로 移管整理, 서류정리 등은 3~4개월이면 충분하다.

둘째, 조선내 그리고 만선간 교통기관 통일의 측면에서도 오히려 직영이 유리하다는 것이었다. “朝鮮의 交通機關 統一上으로 見”하면 총독부 직영이 “適切하며”, 직영 반대의 명분인 “滿鮮連絡으로 論”해도 “安東縣 以上은 支那와의 國境이라 乘換”해야 하므로 “何等 反對 理由가 되지 못”한다.<sup>130)</sup>

125) 「滿鐵의 固執과 其他로 寧히 直營은 絶代 必要. 反對하면 政府는 二百萬圓 支拂乃已, 齋藤總督談」. 『每日申報』 1924.10.19.

126) 「朝鮮豫算削減과 鐵道直營問題」. 『東亞日報』 1924.10.20.

127) 「橫說豎說」. 『東亞日報』 1924.10.17.

128) 「鐵道移管은 不利 河內山樂三氏談」. 『東亞日報』 1924.10.13.

129) 조선철도 투자액은 特別會計 設定 前 즉 1920년 전에 2억 1,490만원, 그 후 1억 1,615만원, 합 3억 3,105만원으로서 이에 대한 만철 납부금은 1920년 이전의 투자에 6分, 1921년부터의 투자에 4分이었다. 齋藤 총독의 설명과 달리 만철은 1924년 개정에서 전자 4分, 후자 2分으로의 감액을 요구했고 “非公式으로”는 전자 4分, 후자 全免을 주문했다. 「滿鐵朝鮮線 直營問題의 進展, 國營으로 하야 冗費를 節約코져 首相의 決議로 不遠確定」. 『每日申報』 1924.10.24.

130) 「滿鐵의 固執과 其他로 寧히 直營은 絶代 必要. 反對하면 政府는 二百萬圓 支拂乃已, 齋藤總督談」. 『每日申報』 1924.10.19.

이 외에 총독부로서 직영이 절실한 이유가 또 있었다.

셋째, 무엇보다 식민통치의 효율성과 총독부의 ‘권위’를 높이기 위해서도 필요했다. 사실 어떤 명분보다 식민통치를 담당하고 그 전신효과를 내외에 과시할 필요가 있던 총독이나 총독부로서는 이 점이 가장 중요했을 것이다. 下岡 일행이 동경에서 관계당국과 교섭할 때의 명분도 “朝鮮統治上 直營이 必要”<sup>131)</sup>하다는 것이었다. 오오즈카(大塚) 내무국장은 총독부가 만철의 사회시설 등을 이관받아 관리하면 “多數한 民衆과 總督府 當局에 接觸할 機會가 增加”하여 “그 恩惠心을 滿鐵에서 總督府로” 옮길 수 있어 “施政上 有利 必要”하다고<sup>132)</sup> 주장했다. 실제로 총독부의 직영 의지는 “백만원이나 이백만원의 益金の 捻出” 때문만이 아니었다. 철도소유자이면서도 “過去 7년간을 忍耐”해 온 총독부가 “交通機關을 手足과 如히 活用”하지 못하고 스스로 “經營하지 못하는 것은 朝鮮統治上 有形無形”으로 부정적 “影響”이 컸다는 것이다. 조선통치의 외양이 “恰似히 二頭政治가 되어” “總督의 權威”를<sup>133)</sup> 훼손한다고 인식한 것이다.

넷째, 총독부가 식민지 산업정책을 효율적으로 집행하기 위해서 필요했다. 식민지자본주의의 개발-수탈에 필요한 정책을 입안 집행하는 주체로서 총독부 역할의 필요성이나 중요성이 부각된 것이다. 실제로 1920년대 중반은 원시적 폭력을 수반하면서 식민지자본주의의 틀을 만들어가기에 급급하던 1910년대와 다른 상황이었다. 직영 결정 직후 齋藤 총독은 “朝鮮線 荷動狀態”가 “大概是 大連에 運送”되어 “局部의 小量貨物을 輸送함에 不週”한 “매우 慘憺한 것”이어서 “利益을 볼 수” 없었는데 이는 만철이 “決코 朝鮮線을 無視한 것은 아니나 他人의 것이 되면 自然 그리 되는 것이 人情”이라면서 직영을 주장한 이유는 “그것이 第一條件”이었다고<sup>134)</sup> 지적했다. 弓削 철도부장도 직영이 “朝鮮事業에 適切한 經營을 하는 데에 便宜하고 産業政策上 得策이라고”<sup>135)</sup> 강조했다.

한 예로 위임경영 또는 직영의 문제는 거액을 거래하는 은행에도 영향을 미쳤다. 本店銀行과 支店銀行은 만철 경관국(경찰국) “預金 爭奪에 沒頭”했지만 본점은행이 지점은행에 “讓頭하는 상태”였다. 이에 따라 “資金이 일본에 流出하는 今日에 滿鐵預金은” “朝鮮財界를 爲”해 “本店銀行과 去來함이 可하다는 說이”<sup>136)</sup> 제기되었다. 만철 본사가 인정한 취급은행은 대부분 “일본은행계에 속한 大銀行”이었다.<sup>137)</sup> “鮮內資金의 內地流出” 문제는 安藤 경찰국장은 “預金の 割當”은 “是等の 事情을 充分히 參酌하여 預入”하겠다고 대응할 정도로 “重要視”되었다.<sup>138)</sup> 직영 후 신설된 철도국의 국고금은 日本銀行 대리점 소재지에서는 日銀에서, 연선각역의 수입은 조선은행과 식산은행 지점을 통해 경성에 收集하여 조선은행에 受納하게 되어 매일 선은 행원이 출장을 갔다. 제18은행 용산지점은 대리점으로 지정되지 않았다.<sup>139)</sup>

다섯째, 이러한 조건에서 총독부는 조선철도 경영에 대한 자신감도 갖고 있었다. 1925년 1월 31일, 下岡 총감은 중의원 본회의에서 위임경영 “成績”은 그 이전 “總督府 直營時代와 何等의 差異가” 없고 오히려 직영이 “交通統一의 利便 旅客貨物의 點”에서 “利便을 增大”시키며 총독부는 만철과 달리 “綿

131) 「滿鐵의 朝鮮線 直營은大體成立, 當局各方의 諒解로」. 『每日申報』 1924.10.25.

132) 「直營問題는. 由來와 實現期」. 『東亞日報』 1924.10.11.

133) 「鮮鐵經營의 目的 某有力者談」. 『東亞日報』 1924.10.20.

134) 「朝鮮線直營과 今後의 對策 齋藤總督談」. 『東亞日報』 1924.11.02.

135) 「鐵道狀況及施設(續) 弓削鐵道部長談」. 『東亞日報』 1925.1.06.

136) 「滿鐵預金問題」. 『東亞日報』 1922.8.28.

137) 「鐵道局의 國庫金取扱은 日銀」. 『東亞日報』 1925.3.05.

138) 「滿鐵과資金 安藤京鐵局長談」. 『每日申報』 1923.8.28.

139) 「鐵道局의 國庫金取扱은 日銀」. 『東亞日報』 1925.3.05.

密히 收利를 計算하고 節約主義에 의하여 經營할 方策이며 大陸交通政策에도 아모 變更도 가하지 않을 것이라고<sup>140)</sup> 설명했다. 즉 “營業方針을 變更”하면<sup>141)</sup> 경비를 절감할 수 있다고 낙관했다. 만철이 7년 8개월간의 위임경영으로 160여만엔의 손실을 봤다고<sup>142)</sup> 하지만 총독부는 자체 조사에 따라 만철이 “27만원의 損失을 蒙”했다고 정리했다. “元來 朝鮮線의 利益率은 他線에 比하여” 적어 “冗費를 節約”한다는 “意嚮”이 컸다.<sup>143)</sup> 실제로 “新經營主”로서 “産業第一主義” “節約整理主義”를 표방한 총독부의 1925년도 철도예산을 보면 150만엔 결손을 예상한 만철과 달리 300만엔 이익, 즉 총 450만엔 증수를 계획했다.<sup>144)</sup> 총독부의 경영 의지는 적극적이고 낙관적이었다.

직영을 위한 관계부처간 사전조율은 10월 20일 이후에 마무리되었다. 총독부의 강한 직영 의지에 대처하기 위해 일본에 머물렀던 安廣 만철사장이 이 무렵 대련으로 귀임하는 도중에 下關에서 한 언급을 기초로 “鮮鐵이 直營으로 決定된 것은” 이미 “一點도 疑訝”할 “餘地가” 없는 일로 “判明”되었다고<sup>145)</sup> 보도되었다. 결국 만철은 “政府의 形便如何”에 따라 어떤 결정도 “無妨하나” 사원의 퇴직수당 등 “妥當치” 못한 “負擔은” 안 된다고 강조해서 총독부의 “讓步”를<sup>146)</sup> 얻는 것에 만족했다. 총독부가 제출한 직영안에 대해 10월 27일 척식성, 대장성, 철도성 등 관계당국의 의견일치를 보였고 28일, 각의는 1925년 4월 1일부터 총독부가 조선철도를 경영하는 것으로 결정했다.<sup>147)</sup>

140) 「朝鮮鐵道案委員託附」. 『東亞日報』 1925.2.02.

141) 다만 直營에 필요한 “相當한 資金”은 “日本 內地에서 融通의 方法을 講究하게 될 터이나 現內地의 方針에 依하면 如斯하야 資金借入을 承認할는지 疑問”이라는 우려는 표했다. 「直營問題는. 由來와 實現期」. 『東亞日報』 1924.10.11.

142) 「汽笛들린지 三十年(11)」. 『東亞日報』 1930.12.05.

143) 各線 1哩에 對한 순익고는 朝鮮 5,836원 鐵道省 26,793원 臺灣 200,957원으로 조선선이 크게 떨어졌다. 「滿鐵朝鮮線 直營問題의 進展, 國營으로하야冗費를 節約코져 首相의 決議로 不遠確定」. 『每日申報』 1924.10.24.

144) 즉 1924년도 총수입예산액 3,300만원에 비해 1925년도에는 3,600만원으로 설정했다. 「鮮鐵直營의 豫算과 其將來」. 『東亞日報』 1925.1.15.

145) 「十月會更히緊張 直營이決定된듯하야」. 『每日申報』 1924.10.24.

146) 「滿鐵의 朝鮮線 直營은大體成立, 當局各方의 諒解로」. 『每日申報』 1924.10.25.; 「直營大體成立」. 『東亞日報』 1924.10.28.

147) 「滿鐵朝鮮線의 直營正式決定 關係當局의 意見도一致」. 『每日申報』 1924.10.29.; 「鮮鐵直營確定 來年四月부터」. 『東亞日報』 1924.10.29.

## 조선철도 滿鐵 위임경영-총독부 직영론 대립의 실상과 배경 - ‘추상적’ 滿鮮統一論에서 ‘구체적’ 개발-수탈론으로의 정립 과정 - 에 대한 논평

송 규 진

일제하 조선철도에 대해서는 지금까지 일본의 철도정책(부설권 탈취·노선과 궤간의 선정·간선철도망의 형성), 철도부설과정(토건업의 활동·토지수용·노동자 동원), 철도연선의 사회경제적 재편(소운송업) 등에 관련된 문제들을 집중적으로 분석함으로써 일제의 침략성을 규명하고 철도를 매개로 증폭되어 간 민족모순과 조선인의 대응양상을 분석하는 데 많은 성과가 나온 바 있다.

기존의 한국 내 조선철도 연구는 그 시각이 주로 조선에 편중함으로써 일국적 시각에 머문 한계를 지니고 있었다. 이런 점에서 <철도를 통해서 본 근대 동아시아의 국제관계>라는 본 학술회의는 조선철도를 동아시아, 나아가 세계사의 시각에서 분석하려 했는데 특히 필자의 글은 만철의 조선철도 위탁경영을 통해 ‘추상적’ 만선통일론에서 ‘구체적’ 개발-수탈론을 정립하는 과정을 분석하려 했다는 점에서 연구사적으로 큰 의의를 가지고 있다고 생각한다.

그럼에도 필자의 글은 조선철도 위임경영-직영론 대립의 실상을 주로 신문자료만을 통해 분석함으로써 철도를 통한 개발-수탈론으로는 정립하는 과정을 밝히겠다는 필자가 의도가 제대로 이루어지지 못한 느낌을 갖게 한다. 이는 이 글이 아직 자료를 정리한 상태의 미완성 원고상태이기 때문이라고 생각하며 앞으로 일본정부, 총독부, 만철의 자료를 통해 대폭 보강하면 필자의 문제의식이 보다 설득력을 갖게 될 것이라고 기대한다. 이는 일제 강점기의 조선철도가 조일 양국간에 존재했던 침략과 저항, 지배와 동화, 개발과 수탈, 억압과 성장 등의 상극관계를 한 몸에 간직하고 있던 민족모순의 핵심고리라는 기존 연구를 뛰어넘기 위해 필요하다.

만철과 조선철도에 대한 기존 연구를 활용하여 동아시아의 국제관계 속에서 만철 위임경영-총독부 직영론이 갖는 의미와 그를 둘러싼 열강의 입장에 대해서도 함께 다루어야 보다 입체적인 분석이 이루어질 것이라 생각한다. 또한 철도사 연구에 있어서 중요한 문제 중의 하나는 자본주의와의 관계를 밝히는 것이다. 만철 위임경영-총독부 직영론이 식민지 자본주의와 어떠한 관련이 있는지를 염두해 두어야만 필자가 주장하는 개발-수탈론을 구체화하는데 이 글이 기여할 것이라 생각한다.



# 식민지에서 철도, 열차 그리고 민족해방운동

윤상원  
(동국대)

## 1. 머리말

철도와 열차는 기본적으로 지배세력의 도구이다. 철도를 부설하고 열차를 운행하다는 것은 한 지역을 점유, 지배하고 있는 세력이 그 지역에 대한 권력을 행사하는 일이며, 따라서 철도의 부설범위가 확장되고 열차의 운행범위가 확대된다는 것은 그만큼 지배권이 확장, 강화된다는 것을 의미한다. 한편 이는 지배세력에 저항하는 활동을 어렵게 만든다. 철도의 범위가 확산될수록 저항세력의 해방공간은 줄어들 수밖에 없다. 식민지조선의 경우 조선총독부의 행정권력이 지방의 말단까지 퍼져나가는 것은 조선에서 철도망의 확산과 깊은 관계를 맺고 있다고 생각된다. 때문에 식민지시기 전기간 동안 조선 내에서 해방구는 몇몇 특정한 시기와 장소를 제외한다면 존재할 수 없었다.

그러나 철도와 열차가 근대의 산물이기 때문에 그 발전에 따라 지배와 통치 방식이 변화를 가져오듯이 저항의 방식 역시 변화하였다. 철도와 열차를 지배세력이 소유하고 있기 때문에 저항세력이 이를 이용하는 것이 매우 위험함에도 불구하고 조심스럽게 잘만 이용한다면 철도와 열차는 또한 저항을 위한 유용한 도구가 될 수도 있다. 일제의 조선 지배에 저항한 민족해방운동이 조선 내지 뿐만 아니라 간도와 중국 관내 심지어 러시아지역까지 확산되어 전개된 배경에는 철도의 확장과 그를 통한 한인의 거주지역 확산과 자유로운 이동이라는 요소 또한 빼놓을 수 없을 것이다.

민족해방운동 세력을 포함한 저항세력이 철도와 열차를 이용할 때 가장 고려되어야 할 요소는 아마도 ‘위험과 효율’이었을 것이다. 다음의 회고는 ‘위험과 효율’ 사이의 긴장관계를 잘 표현해 주고 있다.

“한 고비를 넘긴 우리들 사이에 두성이의 ‘도보론’(徒步論)과 나의 ‘승차론’(乘車論)의 이견이 대립되었으니 미야자끼 옆 기와끼까지 몇 날 길러 걸어가면서 왜놈의 경계를 피하자는 것이 ‘도보론’의 근거이고, 지방 형편도 잘 모르니 건다가는 언제 어디서 어차피 걸릴 지도 모르는데다가 이미 이 일대에 펼쳐져 있을 왜군의 감시망을 빨리 돌파하기 위해서라도 기차를 타는 것이 ‘승차론’의 근거이나, 이때는 차를 탈 때와 차 중에서 또 하차시 등 최소 세 번의 경계를 어찌 피하느냐가 문제점일 뿐이었다.”<sup>1)</sup>

식민지시대 민족해방운동가들이 운동의 과정에서 철도와 열차를 이용할 때는 항상 이 두 가지 사이에서 갈등했을 것이다. 그러면서 언제나 조금 덜 위험하면서 조금 더 효율적인 방식을 찾고자 했을 것이다.

1) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 135쪽.

이 글은 일제강점기 민족해방운동가들이 철도와 열차를 자신들의 활동에 어떻게 이용하고자 했으며, 또한 철도와 열차 안에 놓인 위험을 어떻게 극복해 나갔는지를 파악하고자 하는 목적에서 작성되었다.

## 2. 감시와 검속 - 일제의 철도와 열차

### 1) 열차와 기차역에서의 검속

1922년 4월 상해의 고려공산청년회를 조선 내지로 이전하려는 임무를 띠고 비밀리에 입국하려던 박헌영, 김단야, 임원근이 국경에서 체포되었다. 이들은 상해에서 북해환(北海丸)을 타고 안동으로 와서 이룡양행(怡隆洋行)의 알선으로 안동현 구시가 중국 요리점 영빈루(迎賓樓)에 잠적하고 있었다. 하지만 임원근과 박헌영은 안동의 숙소에서 일본 영사관경찰대의 급습을 받아 체포되었다.<sup>2)</sup> 이들보다 먼저 단독으로 신의주로 건너갔던 김단야 역시 일제 경찰의 사슬을 피하지 못했다. 그는 압록강 철교를 건너는데 성공하고 신의주에서 서울행 열차 승차권을 구매하는 데도 성공했지만 신의주 남쪽에 위치한 조그마한 정거장인 차련관(車輦館)에서 신의주경찰서 소속 경찰들에게 체포되었다.<sup>3)</sup> 이들이 한꺼번에 체포된 원인은 아직 정확히 알 수가 없다. 하지만 추측이 불가능한 것은 아니다. 이들과 “음습한 비바람이 스며드는 상해의 깊은 밤 어느 지하실에서 함께 주먹을 부르쥘던”(심훈의 시 <박군의 얼굴> 중) 사이였던 심훈은 소설을 통해 국경을 통과하는 열차에서 벌어지는 검속의 과정을 생동감 있게 묘사하였다.

“봉천(奉天)서 밤 아홉 시에 경성을 향하여 떠난 특별 급행열차는 그 이튿날 동이 틀 무렵에 안동현(安東縣) 정거장 안으로 굴러들었다. 국경을 지키는 정사복경관, 육혈포를 걸어메인 헌병이며, 세관(稅關)의 관리들은 커다란 버러지를 뜯어먹으려고 달려드는 주린 개미 떼처럼, 플랫폼에 지쳐 늘어진 객차의 마디마디로 다투어 기어올랐다.”<sup>4)</sup>

이와 같은 묘사로 시작되는 이 소설에서 주인공 중 한명인 박진(朴進)은 이 특별 급행열차를 타고 국경을 넘고 있었다. 그는 ‘××단’의 중요 성원으로 조선 내지로 잠입하는 중이었다. 그러나 일본 경찰은 밀정의 보고로 그의 잠입 사실을 알고 있었고, 국경에는 이미 수사망이 펼쳐져 있었다. “아이쓰와 닌소 오가 도오모 아야시이조”(저 자의 생김생김이 어찌 수상스럽다) 열차 안에서 짐검사를 하던 세관 관리로부터 박진의 수상한 거동을 보고받은 이동경찰대 사복형사는 곧 박진에게 다가와 행선지와 용무 등을 꼬치꼬치 캐물었다. 개성 삼업회사 해외 출장원(開城蔘業會社海外出張員)으로 위장하고 있던 박진은 장사치의 말씨를 억지로 흉내내면서 위기를 벗어나고자 했다. 그러나 형사는 그를 이등 침대 빈 구석으로 끌고 가서 몸수색을 하기 시작했다. 몸수색에서 아무런 성과를 거두지 못하자 형사는 불시에 “네가 ××단의 박진인가 아니냐? 나흘 전에 상해를 떠나서 서울로 가는 길이지?”라고 묻고 턱을 치받치며 표정을

2) 「關機高收 第4403號ノ1 ; 高麗共產黨員 逮捕」, 1922. 4. 19, 『不逞團關係雜件-朝鮮人の部-鮮人 과 過激派』 2

3) 「법정에 현한 공산당. 공소한 김태연 등 3명의 사실, 고려공산당의 내용은 어떤가」, 『동아일보』, 1922. 9. 22.

4) 심훈, 「동방의 애인」(『沈熏文學全集』 2권, 探求堂, 1955, 539쪽)

검사한다. 이미 다 들통이 난 것이다. 상해에서부터 미행이 붙어 온 것이라고 생각되었다. 하지만 박진은 끝까지 버텨보기로 한다. 공연한 사람을 들볶는다고 형사보다 더 크게 소리를 질렀다. 효과가 있는지 형사는 한 발 물러서며 사과를 하고 자리를 떠났다. 그러나 실상은 다른 차간으로 응원대를 청하려고 슬그머니 비켜준 것이었을 뿐이고 박진 역시 이를 눈치 채지 못할 리 없었다.

기차가 차련관 정거장을 불과 두 마일쯤 되는 지점에 다다랐을 때에 칠순 노인이 기차에 뛰어들어 자살을 했고 기차는 급정거를 했다. 사고 때문에 열차 전체가 혼란에 빠져 있을 때 박진은 차련관 정거장을 떠나 천천히 마주 오던 화물열차로 날짐승같이 올라탔다. 얼마 후 박진이 빠져나간 것을 알게 된 형사대는 야단법석으로 그를 찾아 날뛰었지만 아무 소용이 없었다.<sup>5)</sup>

이상 소설 속에서 박진은 용케도 일제 경찰의 마수를 벗어났지만, 현실 속에서 김단야는 그런 행운을 갖지 못했다. 70대 노인이 열차에 투신자살하는 사고도 일어나지 않았고, 맞은 편에서 화물열차가 느린 속도로 다가오는 행운을 맞지도 못했다. 김단야는 소설 속 박진이 탈출에 성공한 그 장소인 차련관에서 일제 경찰에 체포되고 말았다.

이렇듯 열차 안에서는 경찰에 의한 검문검색이 일상적으로 이루어지고 있었다. 위의 경우처럼 꼭 국경을 넘는 경우가 아니더라도 식민지 조선의 열차 안에서는 철도 역무원의 차표 검사와 함께 정복 또는 사복 차림의 일제 경찰에 의한 검속이 이루어졌다.

특히 1922년 이후 열차 내의 경계를 위하여 일본에서부터 시작된 이동경찰 제도는 만주를 거쳐 조선 철도에까지 실시되었다.<sup>6)</sup> 심지어는 열차 안에 승객보다도 경찰이 더 많아 사람들로부터 “여행도 마음대로 못하게 되었다”는 푸념까지 나올 정도로 열차 안의 이동경찰의 위세는 높았다.<sup>7)</sup> 열차 안에서 경찰의 위세가 높아지고 그들의 패악이 심해지는 만큼 이들에 대한 일반 민중의 불만과 원성도 높아져 갔다. 이동경찰이 열차 안에서 “육설을 일삼고, 조금이라도 대꾸하면 뺨을 치며, 남녀의 구별 없이 몸을 뒤지는 일”까지 일어났던 것이다. 심지어 승객의 소지품을 검사하다가 돈을 슬쩍하는 일까지 벌어졌다.<sup>8)</sup> 이에 동아일보는 「移動警察의 弊害」라는 논설을 신문 1면에 게재할 정도였다.<sup>9)</sup>

하지만 조선총독부 경무국으로서는 이동경찰의 열차 안 검속으로 쏠쏠한 재미를 보고 있었기 때문에 동아일보나 일반 민중들의 목소리를 들으려 하지 않았다.<sup>10)</sup> 이동경찰의 활약으로 많은 운동가들이 열차 안에서 체포되었기 때문이다. 물론 이동경찰에 의해 강도나 밀수범 등이 체포되는 경우도 있었다.<sup>11)</sup> 그러나 이동경찰 설치의 본래 목적이 사상범 취체에 있었기 때문에 다른 누구보다 민족해방운동가들의 검속이 많았다. 예를 들어 1932년 평안북도경찰부의 이동경찰들이 국경을 넘나드는 열차에서 검거한 총 인원수 813명 중 사상관계 용의자는 140명에 달했다.<sup>12)</sup>

5) 이상 내용은 심훈, 「동방의 애인」(『沈熏文學全集』 2권, 探求堂, 1955, 539쪽)

6) 「移動警察 計劃」, 『동아일보』, 1922. 2. 1.

7) 「京義 京釜 兩線 乘客보다 警官」, 『동아일보』, 1927. 1. 12.

8) 「所持品檢査 中 乘客 金品 失蹤, 移動警察班의 餘弊, 本人은 即時 免職 處分」, 『동아일보』, 1928. 10. 25.

9) 「移動警察의 弊害, 民衆의 監視를 要함」, 『동아일보』, 1928. 9. 20.

10) 다만 너무나 원성이 자자하기 때문에 이동경찰의 검속을 조금 개선하겠다는 시늉은 하고 있다. 「存續은 하여도 方法은 改善. 승차객 원망의 쫓겨인 移動警察의 장래」, 『중외일보』, 1927. 10. 27

11) 「列車飛降 怪青年은 龍岡 強盜로 判明」, 『동아일보』, 1929. 10. 28; 「南市金融組合長이 大規模 金密輸 計劃」, 『동아일보』, 1933. 7. 5.

12) 「國境移動警察의 一年間 檢學件數」, 『동아일보』, 1932. 12. 7.

무엇보다 만주로부터 잠입해 들어온 운동가들이 열차 안에서 체포되는 경우가 많았다. 1928년 9월 19일과 20일에는 참의부원 2명이 체포되었다. 참의부 제2대장 대리 백운파와 5중대 소대장 서운수는 조선 내지와 연락을 취할 기관을 설립하고 군자금을 모집하려고 들어왔다가 경의선 열차 안에서 이동경찰에게 검속이 되었다.<sup>13)</sup> 같은 달 20일에는 정의부원 김찬성이 고향인 평북 정주로 돌아가다가 열차 안 이동경찰관의 손에 검거되었다.<sup>14)</sup> 1933년 3월 22일에는 만주에서 들어오던 김창진이 공산주의운동 관계 불온사상 용의자로 검거되었다.<sup>15)</sup>

열차 안에서 검속되는 경우는 아무래도 국경 부근이 다수를 차지하지만 국경 부근이 아닌 다른 지역에서 검속되는 경우도 있었다. 예를 들면 김약수 체포가 그렇다. 신의주사건으로 조선공산당 관련자들에 대한 일대 검거가 이루어지고 있었을 때 7인의 중앙집행위원 중 한 명이었던 김약수는 러시아에서 일본 농민조합 앞으로 보낸 조선수해구제금 문제로 일본에 건너가 있었다. 그가 조선으로 귀국하고 있을 때 이미 서울의 종로경찰서로부터 조회를 받은 대구경찰서 고등계에서는 그를 체포하기 위해 준비하고 있었다. 김약수가 대구역에 도착했을 때 일제 경찰은 열차 안으로 돌입하여 그를 체포하였다.<sup>16)</sup>

한편 조선으로 귀국 중 체포된 김약수와 달리 또 다른 중앙위원이었던 김찬은 오히려 기차를 타고 조선을 탈출하였다. 그는 거꾸로 용산역에서 기차를 타고 부산으로 내려가 일본 나가사키항을 거쳐 상해로 밀항하는데 성공했다.<sup>17)</sup> 그가 어떻게 무사히 조선을 빠져나갔는지에 대해서는 정확히 알 수 없다. 그러나 그 역시 열차 안에서 이동경찰대의 삼엄한 검속을 거쳤을 것임은 명확하다. 하지만 일본 경찰의 검거선봉과 체포망을 뚫고 망명한 성공한 중앙위원은 그가 유일하다.<sup>18)</sup>

한편, 열차 안에서 경찰의 감시와 검속을 피하는 것이 힘든 일이라는 했지만, 운동가들이 더 많은 주의와 경계를 기울여야 했던 곳은 기차역이었다. 기차역은 중요시설물로 분류되어 경찰이 상주하고 있었다. 실제로 기차역에서 폭발물이 발견되는 사례도 종종 있었다.<sup>19)</sup> 또한 그곳은 오고가는 많은 인파들 속에서 운동가들을 찾아내려고 혈안이 되어 있는 형사들이 곳곳에 진을 치고 있는 장소였다.

1944년 일본 큐우슈우에서 일본군을 탈출하여 조선으로 밀항해 온 김문택이 열차를 타고 밀양에서 고향인 진남포까지 갈 때, 또한 진남포에서 청진과 무산을 거쳐 국경을 넘을 때, 그가 가장 큰 두려움을 느낀 장소는 다름 아닌 기차역이었다. 더구나 진시총동원체제 아래서 기차역에는 형사들 뿐 아니라 헌병들까지 진을 치고 있었다. 개찰구에서 형사와 헌병들이 차표와 여행증을 검사하며 한 사람 한 사람 검문하고 있었으니, 열차를 타려면 그들 앞을 꼭 지나가야만 했다. 항상 “어이, 이 개새끼, 여기 나타났구나. 이리 나와, 양!”하며 뒷덜미를 잡아챌 것 같은 두려움에 떨며 개찰구를 통과해야 했다.<sup>20)</sup>

기차역은 일제 경찰에게도 운동가들을 검속하기 위한 좋은 장소였다. 어쨌든 운동가들로서도 열차를 타고 이동하는 것이 효율적이었기 때문에 불가피하게 기차역을 이용하리라는 것을 잘 알고 있었기 때문이다. 또한 시국상 특별한 일이 있는 경우에 기차역은 맨 먼저 경계망을 펼쳐야 하는 장소였다.<sup>21)</sup> 1925

13) 「京義線 列車中에서 參議府員 兩名 被逮」, 『동아일보』, 1928. 9. 30.

14) 「正義府員도 被捉, 이십칠일에 검사국 송치」, 『동아일보』, 1928. 9. 30.

15) 「國境 移動警察에 共產黨員 被捉」, 『동아일보』, 1933. 3. 25.

16) 「歸國中의 金若水氏 大邱에서 被捉」, 『동아일보』, 1925. 12. 16.

17) 「金洛俊 調書」, 『韓國共產主義運動史 資料篇 I』, 18쪽.

18) 또 한 명의 중앙위원인 조동호도 망명에 성공했다. 그러나 그는 신의주사건으로 조선공산당이 발각되기 전에 이미 코민테른 밀사로 선정되어 조선을 빠져나갔다.

19) 「停車場에 爆發彈. 이십사일 신의주에서 발견」, 『동아일보』, 1921. 6. 26.

20) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 195-196쪽.

년 4월 민중운동자대회의 시위운동이 끝난 후 주모자들을 체포하려는 일제 경찰은 서울 시내 일원에 수사를 펼쳤다. 그중에서도 지방으로 돌아가려는 운동가들을 검거하기 위해 경성역과 용산역, 청량리역 등 기차역에 고등계 형사들을 파견하여 집중 검속을 실시하여 많은 운동가들을 검속하였다.<sup>22)</sup> 한편 이러한 기차역에서의 검속은 일상적으로 이루어져 특별한 죄를 짓지 않아도 경찰에 연행되기도 했다. 예를 들면 1933년 8월 2일에 평양역에 내리던 박대선이라는 청년은 검문에 걸려 평양경찰서 고등계로 연행되어 취조를 받았는데, 연행의 사유는 그가 발매금지된 불온서적을 소지하고 있었기 때문이었다.<sup>23)</sup>

이렇듯 일제 경찰은 열차 안과 기차역에서의 검문검색을 통해 민족해방운동가들을 검속, 체포하려고 하였다. 따라서 좀 더 효율적인 운동을 위해 철도와 열차를 이용하려는 운동가들은 일제 경찰의 검속을 피하려는 여러 방법들을 고안하였다. 철도 연선을 따라 건설된 수많은 기차역에서 그리고 쉬지 않고 달려가는 열차 안에서 일제 경찰과 민족해방운동가들의 쫓고 쫓기는 술래잡기가 시작되었다.

## 2) 검속을 피해 열차 이용하기

열차를 이용하면서 경찰의 검속을 피하려면 무엇보다 자신의 신분을 증명해 줄 수 있는 증거가 필요했다. 앞서 심훈의 소설에서처럼 회사의 직원임을 증명할 수 있는 명함을 내보일 수도 있지만, 일단 의심을 받기 시작하면 명함 정도로는 상황을 무마할 수 없었다. 중앙이나 지방의 신문사나 잡지사 등의 언론사와 유명 회사에서 내어준 증서는 기차역과 열차 안에서 검속을 피하는데 큰 효력을 발휘했을 것이다. 뒤에 살펴보겠지만 박헌영이 고려공청을 조직하기 위해 지방을 돌아다닐 때나 강달영이 후계당의 책임비서가 되기 위해 진주에서 서울로 올라올 때, 그들에게는 동아일보에서 발행해준 신분증이 열차 안 검속을 벗어나게 해주는 큰 무기였다.

하지만 무엇보다도 공신력 있는 기관, 즉 조선총독부를 비롯한 일제의 각종 통치기구들이나 협력단체 등에서 발행한 증명서라면 더할 나위 없이 좋았을 것이다. 일제강점기 조선 최고의 국학자 중 한 사람으로 인정받는 김태준의 예를 보자. 그는 경성콤그룹에 참가하여 연안의 독립동맹과 연계를 맺기 위해 박진홍과 함께 연안으로 떠났다. 그가 준비한 증명서는 경성제국대학 의학부에 근무하고 있는 사위의 출장명령표였다. 경성을 떠나 신의주로 가는 경의선에서 그는 어김없이 이동경찰의 검문을 받는다. 그가 꺼내놓은 것은 “京城帝大醫學部助手 金Y라고 써있는名片과 함께 醫學部出張命令書 壹通과 大學圖書館閱覽票, 大學助手라는 身分證明書 등”이었다. 출장명령서에는 “漢藥資料蒐集調査研究所, 新義州方面出張을 名함”이라고 적혀 있었다. 당시 김태준은 요시찰인물로 이동경찰의 주머니 속에는 분명 그의 사진이 있었을 것이지만, 경찰은 아무런 의심없이 검문을 마치고 지나갔다.<sup>24)</sup> 이 증명서들은 국경을 통과하는데도 유용하게 사용되었다. 압록강철교를 건너면서 받은 조사에서 김태준은 예의 위 물건들을 내놓고 “나는 大學醫師 金Y인데 이번에 新義州까지出張 왔다가 오늘 저녁 安東 건너가서 저녁 먹고 건너올라고 가는 길이오”라는 말 한마디로 무사통과하였다. ‘경성제국대학’의 위력이 발휘된 것이다.

21) 「警察部도 特別警戒. 각 정거장과 사람 모이는 곳을」, 『중외일보』, 1926. 12. 23; 「各 港口와 停車場과 思想關係 特別警戒. 大典 兼하야 一層 嚴重」, 『동아일보』, 1934. 2. 27.

22) 「檢學의 鐵網. 停車場까지 警戒. 재작일에 열네명을 또 검거」, 『동아일보』, 1925. 4. 23.

23) 「赤書籍 가진 靑年을 引致取調」, 『조선중앙일보』, 1933. 8. 4.

24) 金台俊, 「延安行」(『김태준 전집』 3권, 보고사, 1998, 440쪽)

경성제국대학 출장명령서만큼 확실하지는 않겠지만 전시체제하 군수공장의 증명서도 큰 효과를 발휘하였다. 위에서 언급한 김문택과 그의 탈출 동료 배두성은 시모노세키에서 쪽배를 타고 밀항하여 마산에 도착하였다. 하지만 통행증이 없기 때문에 열차를 탈 수가 없었다. 그래서 그들은 마산에서 밀양까지 걸어갔다. 다행히 밀양에서 뜻을 같이하는 청년을 만나게 되었고, 그에게서 여행증을 받을 수 있었다. 일본 오오사카에서 상업학교를 다니다가 징용을 피해 밀양에서 송탄유(松炭油) 짜는 공장에 취업해 있던 청년은 김문택과 배두성을 위해 ‘○○군수공장 밀양분공장’이라 쓰고 그 밑에 붉은 직인이 찍힌 손바닥만한 여행증을 구해주었다. 그들은 이 여행증에 각각의 이름을 써넣고 밀양에서 기차를 탈 수 있었다.<sup>25)</sup>

물론 이렇듯 열차 안에서 위장한 운동가들을 찾아내기 위해 일제 경찰은 열차 안 이동경찰에게 요시찰인 명부와 사진을 휴대하게 하였다. 이를 위해 동경 경시청으로부터 조선인 요시찰인 천여 명의 사진을 복사하여 보내왔으며, 조선총독부 경무국 보안과에서 다시 복사하여 이동경찰에게 나누어 주었다.<sup>26)</sup>

때문에 신분을 위장할 수 있는 확실한 통행증이 있다고 하더라도 열차 안의 검문은 가능하면 피하는 게 상책이었다. 그래서 열차 안에 올라탄 운동가들은 항상 검표원과 이동경찰의 경로를 파악하고 언제든 지 대응할 수 있는 준비태세를 갖추고 있어야 했다. 이때 가장 좋은 위치는 열차의 중앙 칸 중앙이었다. 열차의 한 가운데 자리 잡고 창간의 앞문과 뒷문을 살피다가 검표원이나 경찰이 오면 자연스럽게 화장실을 가는 척 하면서 반대방향으로 피하기 위해서였다.<sup>27)</sup>

열린 공간인 열차에서 그렇게 검표원과 경찰을 피해 가서 숨을 수 있는 유일한 장소는 화장실이었다. 화장실의 손잡이를 꼭 붙잡고 검표원이나 경찰이 자리를 떠날 때까지 기다리는 수밖에 없었다. 김문택의 수기에는 화장실에 숨어서 지내는 위험을 피하는 장면이 아주 많이 나온다. 김문택은 단지 열차의 화장실만 애용한 것이 아니었다. 기차역 대합실에서도 화장실은 좋은 피난처였다. 창원역 대합실에서는 헌병들 때문에 혼줄이 나기도 한다.

“생각할 여유도 없이 우리는 기계적으로 대합실 왼쪽에 있는 변소간에 재빨리 숨어버렸다. 심장은 계속 뚝뚝 뛰었다. 등에는 식은땀이 흘러내린다. 그런데 잠시 후 변소간 문을 두드린다. 문은 걸려 있지만 나는 단도를 잡았다. 밖에서는 계속 문을 두드리나 어찌 대답이 있을 수가 있으랴. 잠시 후 문 밖에서 무엇이냐 중얼거리다 다시는 변소를 노크하지 않는다. 시간은 흘렀다. 변소간 유리창 너머로 왜 헌병 두 마리가 각각 오토바이 뒤에 한 사람씩 태우고 멀리 사라지는 것이 눈에 띈다. 바로 기차가 진해로 떠난 후였다. 비로소 안도의 숨을 내쉬면서 변소를 빠져 나왔다. ‘10년 감수’란 분명 이런 경우를 말함일까. 고국 땅에서 처음 겪은 스타일이었다.”<sup>28)</sup>

창원역에서 한 번 되게 당한 김문택과 배두성은 열차 타는 것을 포기하고 밀양까지 걸어가기로 한다. 그런데 기차역에서 헌병, 경찰들과 숨바꼭질이 계속되자, 화장실은 오히려 안온한 은신처가 되었다. 그에게 화장실은 “다시없는 피난처”였다. 이제 화장실에 들어가면 “그렇게도 떨리고 두근거리는 심장의 고통

25) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 190-192쪽.

26) 「要視察人 寫眞을 移動警察隊에 分配, 變명 出몰하는 사람이 만타고, 警察當局의 新方針」, 『동아일보』, 1928. 10. 11.

27) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 137쪽.

28) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 185쪽.

도 진정”되었다. 더구나 화장실 벽은 추위를 막는데 안성맞춤이었다. 북풍한설이 몰아치는 북국의 기차역 화장실에서 그는 “깜박 졸다가는 벽에 머리를 부딪히고 부딪히고는 또 깜박 졸며 이 처절한 밤을 지새니 어느덧 새 날이 밝아”오기를 수차례 거듭한다.<sup>29)</sup>

열차 안에서 화장실에 숨는 것에 실패하거나, 숨어 있는 것이 탄로가 나는 경우에 극단적으로 선택되는 행동이 기차에 매달리는 방법이었다. 그러나 기차에 매달리는 것은 매우 위험한 일이었다. 만일 잘못하여 떨어지는 경우 그대로 열차에 치어 숨질 위험이 있었다. 그럴 경우 대부분 시체의 주인이 누군인지조차 모르는 것이 대부분이었다.<sup>30)</sup> 또한 경찰의 심문을 피하기 위해 달리는 열차 안에서 뛰어내리는 경우도 있었다.<sup>31)</sup>

화장실에 숨는 것 외에 열차 안에서 경찰의 감시를 피하는 방법은 혼자서 아닌 일행이 있는 것처럼 꾸미는 것이다. 가능하면 아이를 데리고 가는 아낙네가 적격이다. 마치 가족처럼 행세하는 것이다. 김문택도 열차에 타면 항상 혼자 또는 아이를 데리고 탄 아낙네가 있는지부터 살폈다. 그리고 그 아낙네의 짐을 들어주는 척 하면서 마치 일행인양 가장하고자 하였다. 이 방법으로 가장 유명한 이는 아마도 의열단의 김익상일 것이다.

1921년 9월 조선총독부를 폭파하고 총독을 암살하고자 상해를 떠난 김익상은 열차를 바꾸어 탄 봉천(奉天)에서부터 자기가 이용하기 좋은 인물을 물색했다. 열차 안에는 두어 살 된 어리아이를 데리고 앉아 있는 젊은 일본 여자가 있었다. 김익상은 유창한 일본어로 그 여자에게 수작을 걸었다. 어린아이 하나만 데리고 길을 나선 일본 여자는 그렇지 않아도 고독하고 불안하던 차에 말동무가 생긴 것을 기뻐하였다. 얼마 지나지 않아 그들은 음식도 나누어 먹고, 가정 형편을 이야기하도록 친숙해졌다. 얼마 후 경찰들이 열차 안으로 들어와서 검사를 시작했다. 그러나 그들은 정작 엄밀히 조사해야 할 김익상은 말 한마디 건네어 보지 않고 그대로 지나쳐 버렸다. 젊은 아내와 어린 자식을 데리고 여행중에 있는 일본 학생에게 그들은 아무런 흥미도 관심도 갖지 않은 까닭이었다. 경성역에서도 그는 어린아이를 안고 당당하게 개찰구를 통과하였다. 이후 9월 12일 조선총독부에 폭탄을 투척하고 유유히 상해로 돌아왔다.<sup>32)</sup>

한편 철도를 이용할 때 특히 감시인원이 많은 역이 있다. 그럴 경우 감시망이 삼엄한 주요역을 피하여 주요역 바로 앞 역에서 하차하여 도로, 또는 다른 교통수단을 이용하여 주요역을 우회, 그 다음 역에서 다시 승차하는 방식이 이용되기도 했다. 이른바 주요역 뛰어넘기라고 할 수 있다. 이 방법은 매우 고전적인 방식이라고 할 수 있는데, 특히 일본이 다른 나라를 침략하여 영토 전체를 점령하지 못하고 철도 연선을 따라 병력을 주둔한 경우에 많이 사용되었다. 예를 들면 러시아혁명 이후 시베리아내전기에 일본이 시베리아철도 연선을 장악했을 때, 항일투쟁을 하던 운동가들이 주로 썼던 방식이다. 또한 중일전쟁 이후 철도연선을 장악한 일본군에 맞선 중국과 조선의 혁명운동가들도 이 방식을 애용했다.

1944년 서로 다른 경로를 통해 연안으로 떠났던 두 사람도 중국에서 이 방식을 활용했다. 먼저 김태준은 우여곡절 끝에 산해관까지 이른 후 산해관역을 이용하지 못하고, 산해관에서 진황도까지 80리 길을 인력거를 타고 이동한 후 진황도역에서 천진으로 가는 열차를 탔다. 열차로는 20전이면 갈 수 있는 길을 수백원을 써서 인력거로 간 것이다.<sup>33)</sup>

29) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 245-246쪽.

30) 「威鏡線 南部에 汽車轢死屍. 주소 성명 미상」, 『동아일보』, 1925. 12. 15.

31) 「移動警察 審問 避하여 進行 列車에서 跳下, 安東縣에서 廣島 가는 車票 가진 商人 비슷한 青年」, 『조선중앙일보』, 1934. 9. 8.

32) 박태원, 『약산과 의열단』(2000년 깊은샘에서 재간행, 66-76쪽)

중국에서 싸우는 일본군을 위문한다는 핑계를 대고 조선을 탈출하여 북경에 간 김사량은 조선의용군의 연락원을 통해 북경에서 창덕(지금의 安陽)까지 가는 차표를 끊었다가 중도에 순덕역(지금의 邢臺)에서 내려야만 했다. 창덕역에 일본군이 너무 많이 모여 있어 위험했기 때문이다. 김사량은 순덕에서부터 150리를 걸어서야 일본군의 봉쇄선을 돌파할 수 있었다.<sup>34)</sup>

주요역과 간이역, 그리고 기차 안에 존재하는 위험이 크게 다르지 않은 조선 내지에서도 이 방식은 통용되었다. 서울에서 비현까지 경성제국대학의 출장명령서를 가지고 무사히 갔던 김태준은 비현에서 미리 와 있던 박진홍을 만나 동지의 집에서 하루를 묵은 뒤, 비현에서 신의주까지 박진홍은 열차로 가고, 김태준은 걸어서 갔다. 이동경찰의 눈을 피하기 위해서였다.<sup>35)</sup>

큐우슈우 최남단 기와끼(木脇)에서 탈출하여 시모노세키까지, 다시 밀양에서부터 경성과 평양을 거쳐 진남포까지, 진남포에서 다시 함흥과 청진을 거쳐 무산까지, 그곳에서 국경을 넘은 후 만주에서 산해관을 지나 서주(徐州)에 이르러 광복군에 들어가기까지 106일 동안 일본과 조선, 중국을 전전했던 김문택의 주요 이동수단은 철도였다. 그런 김문택 역시 자주 기차역 건너뛰기를 했다. 예를 들면 그는 고향인 진남포를 떠나 중국으로 망명하기 위해 청진을 거쳐 무산까지 가야만 했다. 이를 위해서는 평양역에서 내려 원산행 평원선 열차를 타야 타야 했지만, 경계가 심한 평양역을 피하기 위해 한 정거장을 걸어가서 서평양역에서 열차를 탔다. 그의 예상대로 서평양역은 그다지 경계가 심하지 않았다.<sup>36)</sup>

앞서 심훈 소설의 주인공 박진 역시 차령관에서 화물차로 갈아타고 북쪽으로 올라갔지만, 신의주까지 가지는 않았을 것이고, 아마도 인적이 드문 간이역에서 중도에 내렸을 것이다.

이렇듯 민족해방운동가들은 갖가지 방법을 동원하여 최대한 일제 경찰의 감시와 추적을 뿌리치고 철도와 열차를 이용해 보다 효율적인 운동을 전개하고자 하였다.

### 3. 효율적 운동의 도구 - 민족해방운동가들의 철도와 열차

#### 1) 전국적 운동망의 구축

1910년대를 거치면서 전국적으로 확장되어 간 식민지 조선의 철도망은 일제의 행정 권력이 전국적으로 퍼져나가게 하는 중요 도구였다. 하지만 전국적으로 확장된 철도망은 일제 통치자들에게만 유용한 도구였던 것은 아니다. 기차역과 열차 내에서 이루어지는 검속으로 운신의 폭이 좁기는 하였지만, 민족해방운동가들에게도 철도는 지역적 범위를 넘어 전국적 연계를 갖는 운동망을 구축할 수 있는 도구였다.

특히 1920년대 초기 사회주의운동에서 전국적으로 야체이카나 프락치야가 만들어질 수 있었던 계기는 철도망의 확산이 큰 역할을 했다. 즉, 새로운 사상을 습득한 사회주의자들은 철도를 이용해 전국적 순회 강연 또는 각 지방 시찰을 함으로써 전국적 운동망을 구축할 수 있었다. 조선 내지에 공산청년회를 조직 하려는 사명을 띠고 상해에서 귀국한 박헌영의 활동에서도 자그마한 실마리를 찾아볼 수 있다.

33) 金台俊, 「延安行」(『김태준 전집』 3권, 보고사, 1998, 447-448쪽)

34) 김사량, 「노마만리」(『김사량 선집 1, 노마만리』, 실천문화사, 2002, 60-61쪽)

35) 金台俊, 「延安行」(『김태준 전집』 3권, 보고사, 1998, 440-441쪽)

36) 『탈출기 : 광복군 김문택 수기 上』, 독립기념관 한국독립운동사연구소, 2005, 223쪽.

1924년 1월 출옥하여 서울로 올라온 박헌영은 4월 동아일보사에 기자로 입사하였다. 그런데 그해 12월 12일 그는 ‘지방부 기자’로 발령받았다.<sup>37)</sup> 일종의 좌천이었다. 그러나 이는 합법적으로 지방을 돌아다닐 수 있는 좋은 기회였다. 중앙 일간지의 ‘지방부 기자’라는 신분은 기차역과 열차 내에서 마주치는 검속을 피할 수 있게 해주었을 것이다. 그는 이 신분을 이용해 고려공산청년회 나아가 조선공산당의 지방조직을 건설하고 전국적인 연락망을 구축하는 사업을 했다. 제1차 조선공산당 사건 당시 신의주경찰서에서 작성한 신문조서에 따르면 그는 1925년 3월 6일 신의주를 다녀왔다. 명목은 전조선민중대회 개최에 관한 지방상황 시찰이었지만,<sup>38)</sup> 실제로는 고려공청 창립대회 준비를 위해 평안북도 일대의 공청 세포단체들과 연락을 취하기 위해 여행했던 것으로 보인다. 그런데 그는 3월 6일 아침 차로 신의주에 와서, 오후 기차 편으로 서울로 돌아갔다.<sup>39)</sup> ‘지방부 기자’이면서도 서울에서 많은 활동을 벌이고 있던 그로서는 장기간 서울을 비우고 여행을 할 수가 없었다. 결국 박헌영이 방문하고 조직망을 건설했던 지역은 확장되어 가고 있던 조선철도 연선의 주요 도시들이었을 것으로 보인다.

철도와 열차를 이용해 전국적인 운동망을 구축한 사회주의자들은 또한 체포와 검거로 인한 당 조직의 와해 시기에 이 전국적인 운동망을 활용하기도 한다. 1차 조공의 검거와 2차 당대회의 시기에 보여진 모습은 이를 잘 설명해 준다.

1925년 4월 17일 1차 당 대회를 통해 창립한 조선공산당은 그해 11월 발발한 ‘신의주 사건’을 기회로 대규모 체포에 직면하였다. 11월 29일 밤 당 중앙위원 유진희와 공청 책임비서 박헌영의 검거를 시작으로 전국적인 검거 선풍이 몰아쳤다. 창립 당시 중앙집행위원으로 선출되었던 이들 중 김재봉, 김약수, 주종건, 유진희는 체포되었으며, 김찬과 조동호는 상해로 망명하였다.<sup>40)</sup> 당 지도부가 전무한 상태에서 급히 후계 지도부가 보선되었다. 후보위원이던 강달영, 이준태, 홍남표, 이봉수, 김철수가 새로운 중앙위원으로 선정됐다. 책임비서로 선정된 강달영에게는 홍덕유가 ‘至急上京’의 전보를 보냈다.<sup>41)</sup> 당시 지방에 있던 강달영과 김철수는 중앙위원으로서 임무를 수행하기 위해 급거 상경했다.

진주에서 조선일보 지국을 경영하던 강달영이 ‘조선일보 촉탁’의 발령을 받고 상경한 때는 12월 12일이었다.<sup>42)</sup> 조선공산당에 대한 대규모 검거가 시작된 지 채 보름이 지나지 않은 때다. 급작스럽게 당 책임비서로 선출되었음에 비해 매우 빠른 상경이었다. ‘조선일보 촉탁’이라는 합법적 신분을 가지고 있던 그는 정거장과 열차 안에서 일제 경찰의 검속을 쉽게 통과할 수 있었다. 후계 중앙위원회를 신속하게 조직하여 당 조직을 재정비해야 했던 전임 중앙위원들이 강달영을 책임비서로 선정할 수 있었던 데에는 열차를 통한 신속한 이동이 가능했던 상황이 있었다.

상해에서 귀국한 후 고향인 부안에서 거주제한을 당하며 꼼짝 못하고 있던 김철수도 급거 상경하였다.<sup>43)</sup> 김철수는 “어느 추운 날 밤에 비밀히” 군산에서 이리역을 거쳐 서울로 올라갔다.<sup>44)</sup> 일제 경찰의

37) 『이정 박헌영 전집』 9권, 149-150쪽.

38) 신의주경찰서, 「피의자 박헌영 신문조서(제2회)」, 1925. 12. 8.

39) 신의주경찰서, 「피의자 박헌영 신문조서(제2회)」, 1925. 12. 8.

40) 또 한명의 중앙집행위원이었던 정운해는 이미 10월에 김약수 등과 함께 반당활동을 주도한 혐의로로 정권 처분을 받은 상태였다. 황산, 「조공당 제10호 ; 정권 당원의 반동에 관한 보고」, 1926. 4. 6, 1쪽, РГАСПИ ф.495, оп.135, д.124.

41) 「金在鳳外十九人調書(Ⅲ)」, 『韓國共產主義運動史 資料篇 I』, 615-616쪽.

42) 「第二次朝鮮共產黨事件檢舉報告綴」, 『韓國共產主義運動史 資料篇 II』, 135쪽.

43) 『遲耘 金鋌洙』, 한국정신문화연구원 현대사연구소(편), 127쪽.

44) 『遲耘 金鋌洙』, 한국정신문화연구원 현대사연구소(편), 22쪽.

검속을 피할 수만 있다면 열차는 전국적 단위의 운동을 펼칠 수 있는 좋은 도구였던 것이다.

서울로 올라온 강달영과 김철수는 다른 신입 중앙위원들과 함께 후계당을 재정비해 나갔다. 당 중앙조직과 하급 단체의 정비가 이루어졌다. 그러나 순종의 장례를 기화로 공청의 주도 아래 준비되었던 6.10 만세시위 계획이 사전에 발각되면서 다시 한 번 검거의 선봉이 몰아쳤다. 강달영은 1926년 7월 17일 잡복하고 있던 일본 경찰에 체포되고 말았다.<sup>45)</sup>

강달영의 체포와 함께 후계당은 괴멸적인 타격을 입었다. 중앙위원 7명 가운데 6명이 체포되었다. 체포되지 않고 남은 사람은 김철수 하나였다. 김철수는 곧 체포를 모면한 후보위원들과 회합하여 새로운 중앙위원회를 구성했다. 그러나 거듭된 체포와 체포를 피하려는 망명으로 중앙위원은 계속 바뀌었다. 결국 보선에 보선을 거듭한 끝에 김철수, 안광천, 권태석, 김준연, 오희선, 양명 등 6명의 중앙위원으로 구성된 중앙위원회가 출범했다.<sup>46)</sup> 이후 한국 사회주의운동사에서 ML당이라고 불리는 새로운 조선공산당이 탄생하는 순간이었다.

그러나 새로운 중앙위원회가 적법한 절차를 통해 선출된 것은 아니었다. 한시라도 빨리 당 대회를 개최하여 승인을 받아야 했다. 1926년 11월 28일 비밀리에 회합한 중앙위원들은 다음 달 6일 당 대회를 소집하기로 결정했다. 우선 당원 분포 등을 고려하여 전국에서 13명의 대의원을 선임했다. 곧바로 전국에 연락망이 가동됐다. 예정된 당 대회까지는 일주일의 시간밖에 없었다. 짧은 준비 기간에도 불구하고 당 대회는 예정대로 12월 6일 저녁부터 이튿날 새벽까지 개최되었다. 서울의 서대문형무소 바로 밑이었다고 한다.<sup>47)</sup>

대회에는 조선 내에 조직되어 있는 51개 야체이카와 프락치야를 대표하여 모두 16명의 대표가 참가하였다.<sup>48)</sup> 이들은 서울에 사는 사람들이 아니었다. 16명의 참가자 중 중앙위원회를 대표하여 참석한 김철수, 오희선, 김병주와 고려공청의 대표 김강을 제외한 12명은 지역의 대표였다.<sup>49)</sup> 이들 중 동경 대표로 참가한 박락중과 경기 대표로 참가한 하필원은 아마 당시 서울에 머무르고 있었던 것으로 추정된다. 하지만 각 지역을 대표한 10명의 대의원들은 각자 지역을 거점으로 활동하고 있었기 때문에 당 대회를 위해 비밀리에 서울로 잠입하였다. 예를 들어 전북 대표인 임혁근은 당시 전북노동연맹 집행위원이자 이리 청년회 위원으로 이리역 근처에서 늙은 아버지를 모시고 부인과 함께 살고 있었다.<sup>50)</sup>

그런데 당 대회에 참가한 지역 대표들 중 현재 활동상을 확인할 수 있는 이들의 주요 활동지를 살펴보면 한 가지 공통점을 발견할 수 있다. 이들의 주요 활동지는 충북 영동(충남북 대표 장준), 전북 이리(전북 대표 임혁근), 경남 김해(경남 대표 노백용), 전남 광주(전남 대표 강석봉), 황해도 해주(황해 대표 이인수), 경북 대구(경북 대표 정확선)<sup>51)</sup> 등으로 주요 철도의 연선에 위치한 도시들이었다. 이는 당 대회

45) 吉野藤藏, 「제2차 조선공산당 사건과 그 검거의 전모」(지중세 역편, 『조선 사상범 검거 실화집』, 돌베개, 1984, 49쪽)

46) Копия протокола 2 ЦК Партии Кореи, 1926. 11. 28, РГАСПИ ф.495, оп.135, д.123.

47) 『暹転 金鋸洙』, 한국정신문화연구원 현대사연구소(편), 83쪽.

48) Представитель ЦК ККП Ким-Черсу, Доклад в Востсекретариат ИККИ, 1927. 2. 10, 3쪽, РГАСПИ ф.495, оп.45, д.19.

49) 2차 당 대회에 참가한 대표는 다음과 같다. 1) 경남 노백용, 2) 경북 정확선, 3) 전남 강석봉, 4) 전북 임혁근, 5) 충남북 장준, 6) 경기 하필원, 7) 황해 이인수, 8) 평남 안창도, 9) 평북 박은혁, 10) 함남 강원 서재국, 11) 함북 김영섭, 12) 동경 박락중, 13) 고려공청 김강, 14) 중앙책임비서 김철수, 15) 중앙책임비서 후보 오희선, 16) 중앙검사위원장 김병주. 조선공산당 제2회 대회 임시의장 盧百容, 「대회보고서」, 1926. 12. 7, 3쪽, РГАСПИ ф.495, оп.135, д.123.

50) 『暹転 金鋸洙』, 한국정신문화연구원 현대사연구소(편), 22쪽.

를 위한 지역 대의원을 선정할 때 서울로 잠입하기 수월한 지역의 활동가들을 우선적으로 고려했기 때문이었을 것으로 판단된다. 위 지역 대표자들이 각자의 활동지에서 서울까지 열차를 이용해 이동한다면 하루면 족했다.

경찰의 감시망을 뚫고 당 대회를 개최하자면 완벽한 보안이 최우선 과제였다. 그런데 지역 대표자들은 각자 지역에서 일제 경찰의 요시찰 대상이었다. 며칠씩 자리를 비우고 서울에 다녀왔다는 사실이 일제 경찰의 귀에 들어가기라도 한다면 자칫 심각한 사태를 맞을 수도 있었다. 가능한 한 최단기간에 당 대회를 마쳐야 했다. 지역 대표자들은 대부분 12월 6일 아침 서울행 기차를 탔다. 그리고 그날 저녁 미리 약속한 서대문형무소 밑 민가에 모여 밤을 꼬박 새워 당 대회를 개최했다. 대회가 끝나고 난 후에는 새벽 첫 기차를 타고 각자의 연고지로 되돌아갔다. 당 대회를 주관했던 김철수는 당시의 상황을 다음과 같이 회고하였다.

“그래서 20여명이 서대문 감옥 밑에 집에서 저녁을 하루 저녁을 회의를 했어. 2차 대표회의를 20여명이 그 서리같은 그 저 경찰 밑에서 우리가 하루저녁에 회의를 해서 다 수습을 했다고. 수습을 하고 저녁을 초저녁까지 다 지방에서 첫차 타고 다니는 사람인데 초저녁까지 서울 와가지고 새벽차로 다 내려가. 밤새 날 새고. 회의 또 다 통과해. 그러면서 2차 회의를 무사히 마치고 ...”<sup>52)</sup>

두 차례에 걸친 대규모 검거와 계속되는 수사 속에서도 어엿하게 당 대회를 개최하고 무너진 당을 재조직할 수 있었던 바탕에는 중앙과 지역 사이에 유지되고 있던 원활한 연락관계가 있었다. 그리고 그것을 가능하게 한 것은 전국적인 조직망을 가지고 있던 철도와 열차였다. 조선의 사회주의자들은 열차를 타고 신속하고 은밀하게 서울로 집결하여 당 대회를 하고, 다시 자신들의 활동지로 되돌아갔던 것이다.

이렇듯 일제가 조선을 식민지화하기 위해 부설하고 운영한 철도와 열차는 다른 한편 일제의 압제로부터 벗어나고자 하는 민족해방운동가들에 의해 이용되기도 하였다. 운동가들은 철도와 열차를 통해 그 이전까지 지역별로 고립적으로 전개되던 운동을 전국적인 연결망을 가진 운동으로 확장시켰다. 1920년대 들어 이루어진 전국적 운동망의 구축은 철도망의 전국적 확산과 함께 이루어졌던 것이다.

## 2) 국내와 해외 민족해방운동의 연결

일제가 식민지조선에 건설해 놓은 철도를 이용하고자 하는 민족해방운동가들의 노력은 단지 철도를 이용해 전국적 운동망을 구축하는데 그치지 않았다. 일제가 조선을 강점한 이후 수많은 지사들이 고국을 등지고 중국과 러시아 등지로 떠나갔다. 그들은 현지에서 조직을 만들어 민족해방운동에 투신했다. 그러나 조선 내지와 분리된 채 해외에서 독자적으로 이루어지는 민족해방운동에는 한계가 있었다. 그들이 해

51) 경북 대표 정학선의 주요 활동지는 경북 영일, 포항지역이었다. 그러나 1926년 당시 그는 대구에 위치를 둔 경북사회운동자동맹에 참여하여 집행위원 겸 조사부 위원을 맡고 있었기 때문에 당 대회 당시에는 주로 대구에서 활동하고 있었다고 보여진다.

52) 『遲軒 金鋹洙』, 한국정신문화연구원 현대사연구소(편), 83쪽.

방식하고자 하는 이들은 조선의 민중들이었기 때문이다. 따라서 그들은 조선 내지와 지속적인 연결고리를 가지려고 했다. 그 수단으로 철도가 선택되었다. 특히 1911년 압록강철교가 부설되어 만주의 철도와 조선의 철도가 연결되면서 이제 철도는 중국과 조선을 연결하는 가장 중요한 운송수단으로 자리를 잡았다.

1920년대 초 중국에서 활동하던 많은 민족해방운동 단체들 중 임시정부<sup>53)</sup>와 함께 조선 내지에 가장 잘 알려진 것은 의열단이었을 것이다. 이는 1920년대 초 조선 내지에서 의열단이 전개한 강도 높은 투쟁이 있었기 때문이다. 의열단은 계속해서 조선 내지로 단원을 파견하여 암살, 폭파 등 의열투쟁을 전개했다. 이는 의열단에서 7가살(可殺)로 규정해 놓은 암살대상 중 대부분이 조선 내지에 있었으며, 파괴대상으로 삼은 조선총독부, 동양척식회사, 매일신보사, 각 경찰서, 기타 왜적 중요기관이 모두 조선 내지에 자리 잡고 있었기에 당연한 일이었다.<sup>54)</sup>

의열단이 조선 내지의 민중들에게 처음으로 알려진 것은 1920년 3월 개시된 제1차 암살파괴운동을 통해서였다. 이때 의열단이 선택한 파괴의 목적물은 조선총독부, 동양척식주식회사와 조선은행, 매일신보였으며, 암살의 대상은 조선총독 이하 각 요로대관(要路大官)이었다. 폭탄과 단총이 중국으로부터 조선 내지로 운반되었으며, 거사를 실행할 단원들도 속속 내지로 잠입하였다. 그러나 불행히도 이 계획은 사전에 발각되어 그 해 6월 대다수의 단원들이 일제 경찰에 체포되고 말았다.<sup>55)</sup> 당시 국내의 일간신문들은 “조선총독부를 파괴하려는 폭발탄대의 대검거”, “밀양, 안동현간의 대연락”, “암살, 파괴의 대음모사건” 등의 표제를 내걸고 이 사건을 대대적으로 보도하였다. 의열단이라는 이름이 조선 민중들에게 알려지는 순간이었다.<sup>56)</sup> 또한 이 사건은 “기미운동 이후로 세상의 이목을 가장 놀라게 한 사건”으로 조선총독부 당국자들에게도 큰 충격을 주었다.<sup>57)</sup>

그런데 당시 폭탄과 단총 등 무기는 배를 통해 운반되었다. 즉 안동의 연락기관인 천보상회를 통해 화물로 위장하여 부산과 밀양 등지로 밀송하였다. 그리고 거사를 실행할 단원들은 대부분 열차를 통해 내지로 잠입하였다. 의열단은 거사를 위해 의백 김원봉 외 2명을 제외한 모든 단원들이 전체인 1919년 12월부터 속속 내지로 잠입하여 연고지에 분산, 잠복하고 있었다. 의열단이 1919년 11월 조직된 지 채 6개월도 지나지 않아 이러한 엄청난 계획을 도모할 수 있었던 것은 이미 만주로까지 뻗어있던 철도의 존재 때문에 가능했다고 할 수 있다.

이후 의열단이 조선 내지와 일본에서 전개한 의열투쟁에 동원된 교통수단은 주로 선박이었다. 부산경찰서장 폭살사건의 박재혁은 상해에서 일본 나가사키를 거쳐 부산으로 들어왔다. 밀양경찰서 폭탄사건을 일으킨 최수봉은 밀양에서 의열단에 가입했다. 일본 동경의 황궁 입구 이종교에 세발의 폭탄을 연이어 던져 큰 파문을 일으킨 김지섭은 상해에서 석탄운반선의 창고에 몸을 숨기고 밀항하여 큐우슈우에 도착했다.

다시 한 번 철도를 이용해 조선 내지로 잠입한 의열단원은 김익상이었다. 앞서 설명한 것처럼 김익상은 마치 일본 학생인 것처럼 위장하여 경의선을 타고 서울로 잠입하여 조선총독부에 폭탄을 던졌다. 의

53) 임시정부의 연통제도 철도와 관계가 있을 것으로 추정되지만, 아직까지 구체적 자료를 구하지 못해 서술에서 제외했다.

54) 박대원, 『약산과 의열단』(2000년 깊은샘에서 재간행, 34-35쪽)

55) 박대원, 『약산과 의열단』(2000년 깊은샘에서 재간행, 38-39쪽)

56) 「七可殺을 宣言하고 國權回復을 圖謀한 義烈團 爆事件」, 『동아일보』, 1920. 7. 30.

57) 「入獄 當年엔 紅顏少年 出獄 今日엔 軒軒壯年」, 『동아일보』, 1928. 3. 9.

거를 마친 후 김익상은 일본 목수로 변장하고 태연하게 용산역에서 평양행 차표를 사 가지고 경의선 열차에 몸을 싣고 유유히 서울을 빠져 나왔다. 평양에서 하룻밤을 쉬 그는 다시 신의주까지 열차를 타고 와서 압록강철교를 건너 의열단 본부로 돌아왔다. 김익상이 의거를 위해 북경에서 서울로 가서 의거를 하고 다시 북경으로 돌아오는데 걸린 시간은 단 일주일이었다. 철도가 있었기에 가능한 일이었다.<sup>58)</sup>

한편 의열단원은 아니지만 의열단의 도움을 받아 서울로 잠입하여 종로경찰서에 폭탄을 던지고 일본 경찰대와 대치하다 자결 순국한 김상옥의 잠입과정도 이채롭다. 1922년 중순 김상옥은 김원봉에게서 군총 3정, 실탄 500발, 살포용 격문을 받아 휴대하고 선편으로 상해를 출발하여 안동으로 갔다. 그는 농부 차림으로 변장하고 야음을 틈타 압록강을 몰래 건넌 후, 수백 리를 걸어서 경의선 어느 간이역에 도착하였다. 마침 정차 중인 석탄수송차가 있으므로 뛰어올라 몸을 숨기가 12월 1일 일산역에서 하차한 다음 서울로 잠입하였다.<sup>59)</sup> 비록 여객열차가 아닌 석탄수송차를 타기는 했지만, 앞서 설명한 ‘주요역 뛰어넘기’의 방식으로 열차를 이용했다.

1925년 이후 의열단이 방향전환을 모색하고 있던 시기에 마지막으로 벌인 의열투쟁인 식산은행 동양척식회사 습격사건의 주인공 나석주 역시 선편과 열차편을 동시에 이용하였다. 그는 1926년 12월 말 중국인으로 위장한 채 중국 영구에서 중국 윤선 이통호를 타고 인천에 도착했다. 그는 인천에서 진남포로 갔다가 이튿날 오후 평양발 기차로 다시 서울로 들어왔다. 그리고 그 이튿날인 12월 28일 동양척식회사와 식산은행을 습격하여 전후 7명의 일본 경찰을 사살하고, 경찰대의 추적을 받자 스스로 가슴을 쏘아 장렬한 최후를 마쳤다.<sup>60)</sup>

1920년대 중반 이후 조선 내지로 잠입하여 국내와 연계를 맺으려는 시도는 다양한 조직들에서 지속적으로 펼쳐졌다.<sup>61)</sup> 그중에서도 소위 ‘국제선’으로 불렸던 조선공산당 재건운동 그룹의 활약이 두드러진다.

‘국제선’은 코민테른의 주도 아래 조선공산당 재건운동을 펼친 그룹을 일컫는다. 구체적으로는 모스크바의 코민테른 조선위원회의 주도적 역할로 상해에 잡지 『꿈뮤니스트』를 창간하여 활동하던 그룹이 조선 내지의 운동가들을 조직하여 조공재건운동을 펼친 것이다. 이때 상해에서 『꿈뮤니스트』를 발간하며 운동을 진두 지휘한 사람은 김단야였다. 그리고 국내에 파견되어 재건운동 조직을 꾸려나간 사람은 김형선이였다. 당시 김형선의 노력으로 형성된 ‘국제선’의 국내 조직은 20개 안팎의 세포단체에 구성원은 90여명이었다. 세포단체의 분포지는 주로 도회지였다. 노동자들의 밀집 지구로 지목되는 인천, 평양, 진남포, 부산, 마산, 목포에는 예외 없이 세포단체가 조직되었다.<sup>62)</sup> 세포단체가 조직된 이 도시들은 당연히 철도 통과지였다. 김형선이 조직활동을 하는데 이용한 교통수단이 주로 열차였음을 짐작케 해준다.

그러나 김형선은 1933년 7월 영등포에서 일본 경찰에 체포되었다. 김형선과 함께 조공 재건운동에 종사하던 김태희는 김형선이 체포되기 직전인 1933년 7월 12일 체포되었다. 그는 조공재건운동의 내용을 코민테른에 보고하기 위해 국경을 넘으려다가 열차 안에서 평안북도경찰부 이동경찰대의 검속에 걸리고 말았던 것이다.<sup>63)</sup> 그는 당시 상해에 있던 코민테른 원동국 위원 김단야로부터 국내의 조동호와 연락한

58) 박태원, 『약산과 의열단』(2000년 깊은샘에서 재간행, 59-76쪽)

59) 김상옥 나석주 열사 기념사업회, 『김상옥 나석주 항일실록』, 91-114쪽.

60) 박태원, 『약산과 의열단』(2000년 깊은샘에서 재간행, 184-187쪽)

61) 앞에서 언급했듯이 만주의 정의부와 참의부도 계속해서 국내로 조직원을 파견하였다.

62) 이에 대해서는 임경석, 「잡지 <꿈뮤니스트>와 국제선 공산주의그룹」, 『한국사연구』 126, 2004. 참조.

63) 「共黨再建事件 金某도 被捉. 金炯善과 同一한 系統」, 『동아일보』, 1933. 7. 21.

조공을 재건하라는 밀명을 받고 서울에서 조동호를 만나 조직 결성을 합의한 후 이를 보고하기 위해 국경을 넘으려다가 체포되었다.<sup>64)</sup>

김형선과 김태희의 체포 이후에도 코민테른의 밀명을 띠고 조선 내지에 조선공산당을 재건하려고 잠입하는 일은 지속적으로 이어졌다.<sup>65)</sup>

#### 4. 맺음말

---

64) 「國際共產黨事件 取調 半歲만에 송국」, 『동아일보』, 1934. 1. 17.

65) 「新義州 移動警察 重大犯人 檢舉」, 『동아일보』, 1934. 9. 12.