

## 철도가 가져온 사회경제적 변화에 관한 정성적 연구

### A Historical Review of Socio-economic Changes of Railroad

이용상<sup>†</sup>

Yong Sang Lee

**Abstract** This paper illustrates some examples of socio-economic changes brought about by railroads in Korea. The Korean railroad network has been running for 110 years since it started operation in 1899. The opening of railroad system in Korea has had a huge influence on its society, not only transportation but also in the development of infrastructure and formation of new cities, such as Daejeon Metropolitan City, which were built along with the rail network. This paper will examine some examples of the influence that railroads have had on Korean society: the changes of transport route from road to railroad, the emergence of new cities, industries and culture. Also, this paper will look over the various functions of railroads in Korea, and then it compares with those of foreign countries. It gives us chance to examine a specificity as well as universality in the function of railroads.

**Keywords** : socio-economic changes, various function, land structure, new cities, industries and culture

요 지 본 논문은 우리나라에서 철도가 가져온 사회경제적 변화에 대해 분석하였다. 우리나라 철도는 1899년 개통된 이후 금년으로 110주년이 되었는데 철도는 그동안 교통뿐만 아니라 국토의 공간구조, 새로운 도시의 형성 등 사회경제적으로 큰 영향을 미쳤다. 대전은 좋은 예의 하나이다. 본 논문에서는 철도가 가져온 변화를 구체적인 사례를 통해 통행시간의 변화, 도시발전과 인구변화, 산업의 변화, 문화와 관광의 변화 등을 분석하였다. 향후 이러한 연구는 다른 나라와의 비교연구를 통해 철도가 가진 보편적인 기능과 한국철도의 독특성을 파악하는데 도움을 줄 것이다.

주 요 어 : 사회경제적 변화, 다양한 기능, 국토의 공간구조, 새로운 도시, 산업과 문화

## 1. 서론

일본은 청일전쟁의 원활한 수행과 한반도 지배를 위해 우리나라에 간선철도를 부설하기 시작했다. 경부선은 1900년에 착공되어 1905년에 개통되었고 호남선은 1914년에 완공되었다. 철도의 개통으로 우리나라에는 큰 변화가 일어났는데 노선을 따라 공간구조의 변화가 생겼으며 도시의 형성과 산업과 문화 등에도 새로운 현상이 나타나게 되었다.

우리나라의 경우도 1899년 경인선의 경우 표정속도가 22km/h에서 1905년 경부선이 개통된 후 40.9km/h 그리고 1913년에는 44.4km/h로 향상되었다. 당시 서울과 인천 간

은 수운이나 육상으로 약 12시간이 소요되었지만 철도개통으로 1시간 30분이면 가능하게 되어 철도를 통해 사회는 크게 변화했다.

일본인이지만 우리나라의 철도에 대한 논문으로서 도로키(轟)는 지금은 폐지된 수원과 여주간의 수려선 철도의 기능에 관한 연구에서 이 철도는 통학기능과 지선철도로서의 역할을 자세한 조사를 통해 분석하고 있다<sup>1)</sup>.

그러나 우리나라 철도사에 관한 연구 중에는 철도망형성에 대해서는 아직까지 경부선 개통에 따른 연선 공간구조의 변화를 분석한 주경식의 논문이 있을 정도로 아직 철도의 기능에 대한 미시적인 분석이나 사례분석이 매우 약한 실정이다<sup>2)</sup>.

<sup>†</sup> 책임저자 : 우송대학교, 교수

E-mail : yongsang@wsu.ac.kr

TEL : (042)630-9637 FAX : (042)630-9629

1) 轟博志(2000), “수려선 철도의 성격변화에 관한 연구,” 서울대학교 지리학과 석사학위논문.

2) 주경식(1994), “경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화,” 대한지리학회지, Vol. 29, pp.297-317.

본 연구에서는 선행연구에서 제시된 철도의 다양한 기능 중에서 철도 부설이 가져온 변화 중에서 사회경제적인 측면에 공간구조의 변화와 도시와 인구 변화, 산업과 지역의 변화, 문화와 관광의 변화 등에 주목하고 대전, 공주 지역 등에서 몇 가지의 사례분석을 통해 철도의 기능을 미시적인 측면에서 규명해 보고자 하였다.

분석을 위해서 영향요인으로는 철도의 다양한 기능으로 하고 이에 따른 변화는 통행시간의 변화, 인구와 산업, 생활양식, 관광의 변화 등으로 하였다. 이러한 접근은 교통연구에서 보편적인 분석틀로 사용되고 있는데 데이비드 바니스터(David Banister)는 정량적인 분석을 통하여 교통투자의 효과를 지역개발 등 경제적인 측면, 토지이용의 변화, 이동의 변화, 상업시설의 변화 등으로 나누어 분석하고 있다<sup>3)</sup>. 또한 일본 수상이었던 다나카 가쿠에이(田中角榮)는 철도가 가져온 국토의 공간구조와 지역개발 등의 변화를 자세하게 설명하고 있으며<sup>4)</sup>, 교통의 문화적인 측면의 역할을 다룬 책들도 여러 권 출판되었다<sup>5)</sup>. 선행연구의 방법론의 토대위에 본 논문에서는 통행시간의 변화는 철도의 개통으로 단축된 시간을, 도시발전과 인구변화는 철도가 개통되기 전후의 도시규모와 인구변화로 설명하였다. 산업과 지역의 변화는 철도개통 전후의 산업과 고용의 변화를, 문화와 관광의 변화는 철도가 가져온 문화적인 가치와 이동의 변화를 통해 분석하였다.

변화의 결과는 변화가 나타나는 시기에는 선후가 있을 수 있으며 경우에 따라서는 복합적인 현상 일어날 수 있지만 분석을 위해서 분리하여 각각 설명하였다.

본 연구는 기존 우리나라의 철도연구가 노선건설 등 주로 거시적인 측면에서 이루어진 것에 비해 미시적이며 사례분석의 연구에 중점을 두고 있는 것에 그 의의를 가지고 있으며 사회경제적 영향력의 독립변수를 추출하는데 어려움이 있어 정성적인 분석에 초점을 두고 분석하였다

이와 같은 철도를 주요한 영향변수로서 그 역할이 가능한 근거는 철도가 차지하는 투자액의 비중에서 추론할 수 있다. 1910년~1944년 사이에 국가 재정지출 총액에서 철도가 차지하는 비중은 약 20%를 차지하고 있어 철도의 영향력을 짐작 할 수 있다.

Table 1. 철도투자액 총액

	재정지출총액(A)	철도투자액(B)	B/A
1910년-1944년	7,321백만원	1,390백만원	0.19

자료: 조선총독부, “조선총독부총계연보,” 선교회(1986), “조선교통사,” p. 86.

공간적인 범위는 우리나라의 전 국토를 대상으로 하였는데 특히 철도를 통한 변화를 고찰하기 위해서 기존의 도로망도 함께 검토하였다. 철도건설이전의 우리나라의 도로망과 비교를 통해 철도개통으로 인한 공간구조의 변화 등이 보다 명확해 질 수 있기 때문이다.

시간적인 범위는 우리나라철도가 개통된 이후 향후 변화 약 1세기를 보았다. 왜냐하면 철도로 인한 영향력은 장기간에 걸쳐 나타나기 때문이다. 그러나 본 연구에서는 2004년 개통된 고속철도를 통한 변화는 차후연구로 남겨 두었다. 이는 철도로 인한 효과는 매우 장기간에 걸쳐 나타나기 때문에 고속철도개통으로 인한 변화는 향후 약 10년 후에나 가능하기 때문이다.

## 2. 선행연구에 대한 검토

철도의 영향력에 관한 대표적인 연구는 1917년 일본 철도원에서 발행한 「철도의 사회경제적 영향력에 관한 연구」이다<sup>6)</sup>. 이 연구는 철도의 영향력을 주요산업과 분야별로 정리하였다. 본서는 당시 농산물, 임산물, 축산물, 수산물, 광산물 등이 철도로 빠르게 수송됨에 따라 소비자 수요에 신속하게 대응할 수 있게 되었으며 2차, 3차 산업의 변화와 철도가 통과하는 도시에 인구가 집중하였고 문화, 관광 등의 분야를 포함하여 많은 사회적인 변화가 있었다고 분석하고 있다.

또한 일본철도사학자인 세키타니(関谷)는 1929년~1935년 사이에 일본 오사카대학의 전신인 나니와 고등학교 학생들이 철도를 타고 수학여행을 다닌 기록을 정확하게 기록하고 있다. 1933년 7월13일 학생들이 부산에 도착하여 서울(경성)까지 9시30분만에 기차로 도착했으며 차창으로 보인 시골의 풍경은 일본과 매우 달랐고 도회지와는 다른 한적한 풍경이라는 것을 기록하고 있다. 또한 철도를 통하여 수학여행이 조선과 만주까지 가능했다는 기록을 남기고 있다<sup>7)</sup>. 일본의 대표적인 철도사학자인 하라다는 철도의 다양한 기능에 주목하면서 철도는 문명의 이기였으며 근대화의 촉진제로서의 역할을 자세하게 설명하고 있다<sup>8)</sup>.

3) David Banister and Joseph Berechman(2000), “Transport investment and economic development.” UCL PRESS, p.260.

4) 田中角榮(1972), “日本列島改造論,” 일간공업신문사.

5) 國際交通安全學會編(2006), “交通が結ぶ文明と文化,” 기보당출판.

6) 鐵道院(1917), “鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響.”

7) 関谷次博(2007), “戰前期中国・朝鮮旅行への旅行と鐵道,” 철도사학, 제24권 pp. 55-67.

Table 2. 철도개통에 따른 인구의 변화(大宮의 사례)

	1876년	1884년	1889년	1921년	1930년	1935년
大宮町(오오미야)	1,975명 (1)	2,648명	2,863명	19,305명	29,765명	33,852명(17.1)
三橋村	1,932명 (1)	2,045명	2,155명	3,755명	4,533명	4,938명 (2.6)
日進村	2,064명 (1)	2,351명	2,495명	4,528명	5,118명	5,975명 (2.9)
宮原村	1,985명 (1)	2,277명	2,412명	3,172명	3,080명	3,094명 (1.4)
大砂土村	2,906명 (1)	3,045명	3,224명	3,679명	3,947명	4,157명 (1.4)

주: ( ) 는 1876년의 인구를 1로 할 경우 1935년의 인구비율을 표시  
 자료: 大宮市(1980), “大宮の昔と現在” pp.12~13

철도를 통하여 지역이 발전한 대표적인 사례로는 도쿄인 근의 오오미야(大宮)이다. 오오미야에 철도가 부설된 것은 1883년으로 당시 일본철도회사에서 운영하는 사설철도가 개통되었다. 이는 당시의 지역의 유력 지주들이 철도유치운동을 펼쳤기 때문에 가능하였는데 그들은 정거장용지의 무상제공하고 철도회사에 대해 건설을 건의하였다. 철도부설에 의해 오오미야 역 주변이 완전히 바뀌게 되었는데 1902년에 출판된 사이타마현 영업편람의 지도를 보면 역 앞에는 여관, 마차정거장, 음식점, 상점 등이 생겨나게 되었고 또한 미곡상, 포목점 등이 들어서서 역 주변은 생산물의 집산지로 발전하였다. 이러한 영향으로는 오오미야 지역의 인구는 1876년에 1,975명에서 철도가 개통된 1883년 이후 급격하게 증가하였는데 1935년에는 17.1배나 증가하였다. 이는 주변의 철도가 통과하지 않는 다른 지역들의 인구 증가에 비해 매우 높은 증가율을 보이고 있다. 철도가 통과하지 않은 주변지역의 인구증가율은 1876년에 비해 약 2배정도에 머무르고 있다. 이와 같은 인구증가는 철도연변으로 택지가 개발되었고 도시계획도 철도중심으로 진행되었기 때문이다.

철도가 세계 최초로 부설된 영국의 경우에도 철도가 사회를 크게 변화시켰다. 철도를 통해 거리개념이 바뀌었고, 여행이 보편화되었고 문화가 전파되었다. 영국의 토마스 쿡(Tomas Cook, 1808~1892)은 종교적인 목적을 가진 금주(禁酒) 프로그램의 일환으로 철도를 자주 이용하였고 후에 자신이 직접 여행사를 만들어 철도이용을 대중화시켰다. 철도로 인해 우편요금이 저렴해 졌고, 신문, 잡지가 보급되었다. 문학과 예술에도 철도를 소재로 한 시와 소설이 쓰여 졌으며, Dickens의 소설에도 철도가 자주 등장하였다. 일상생활에서 쓰는 용어도 많이 변화하였다. 예를 들면 철도가 개통되었던 시기에 가장 중요한 단어는 rail, railway, station, train, locomotive였다. 철도역은 근대화의 상징이었고, 철도를 통해 표준시간개념이 생겨나 삶의 양식을 크게 변화시켰다<sup>9)</sup>.

한편 미국의 경우는 1829년 철도가 최초로 운행되었는데 철도가 부설되기 이전에는 강을 따라 도시가 건설되었고 도시는 항을 가지고 있었다. 그러나 철도가 건설되면서 도시는 철도노선 주변으로 형성 되었고 시간과 공간, 관념을 바꾸고 서부개척에 큰 역할을 담당하였다. 철도는 최초의 대기업이었으며 운수, 경영, 재정, 노사관계 등에서 자본주의의 관행과 제도를 만들었다. 또한 철도산업은 철강의 최대의 소비자였으며 최대의 고용주였다. 철도의 개통으로 생활과 산업이 바뀌었고 새로운 도시가 생겨났다. 예를 들면 철도개통이전에는 식품 등이 원거리까지 수송이 되지 않았지만 대륙횡단열차가 1869년 개통되어 물자수송과 함께 서부지역으로 도시가 확대되었다. 철도가 만든 대표적인 도시는 시카고로 1837년 도시 형성 당시 인구는 약 4,000명이었는데 철도가 부설된 1852년 이후 약 11개의 철도가 부설되어 중서부의 교통의 중심지가 되었고 현재는 인구가 약 300만 명에 이르고 있다<sup>10)</sup>.

해외의 연구를 보면 철도의 다양한 기능에 주목하면서 공간구조의 변화(예 미국의 서부개척), 도시와 인구변화(예 시카고), 산업과 지역의 변화(예 일본), 문화와 예술(예 영국), 관광(예 일본)의 변화 등으로 나누어서 철도의 영향력을 설명하고 있다. 이상의 선행연구에서도 확인되듯이 다른 나라의 경우 철도 개통으로 사회가 크게 변화한 것을 알 수 있다.

### 3. 철도를 통한 사회경제적 변화

#### 3.1 통행시간의 변화

경부선이 완공된 것은 1905년 1월1일로 서울과 부산 간에 48개의 역이 완공되었다. 당시 서울과 부산 간에는 세 가지 노선의 도로망이 있었는데 첫 번째는 서울~용인~충주~안동~경주~울산~부산, 두 번째는 충주~문경~상주~대구~밀양, 세 번째로는 청주~영동~금산~성주~창원~김해~

8) 原田勝正(1998), “鐵道と近代化,” 吉川弘文館, pp.7~11.

9) Jack Simmons(1991), “The Victorian Railway,” Thames and Hudson.

10) 近藤喜代太郎(2007), “アメリカの鐵道史,” 成山堂書店, pp. 54~55.

부산이었다.

일본은 경부선의 노선결정에 있어서 최단구간이 충청북도 노선을 경유하지 않았는데 그 이유는 호남지방의 경제력을 감안하고, 영남지방과 호남지방의 경쟁적인 철도부설을 만들지 않겠다는 방침에 따라 서울~천안~대전~영동~대구~부산의 노선을 택하게 되었다<sup>11)</sup>. 당시 청주에서는 유럽 등의 반대가 있어 대전으로 정해졌다고 한다. 이러한 경부선의 노선의 결정으로 경부선은 천안과 조치원 대전을 지나게 되었고 이를 통해 새로운 도시가 건설되게 되었다.

경부선은 러일전쟁을 수행하기 위해 속성으로 건설되었는데 경의선과 함께 대륙으로 연결하는 대륙이동의 수단이기도 하였다. 경부선은 1899년에 시작하여 1905년에 단선이 완공되었고 수송량의 증가에 대처하기 위해 1937~1940년에 걸쳐 복선이 완공되었다. 철도개통이전에는 서울~부산까지는 우마로 약 14일 이상이 소요되었다.

경부선의 개통으로 지역 간 이동이 신속하게 되었고 국토공간구조가 크게 변화하였다. 당시의 기록에 의하면 1894년 우리나라를 다녀간 영국 여류지리학자 이사벨라 버드비숍의 견문기에서는 말을 타거나 걸어도 한 시간에 4.8km 이상은 갈 수 없다고 전하고 있다<sup>12)</sup>. 따라서 당시 서울~부산 간의 이동은 약 14일이 소요되었는데 경부선이 개통된 후 서울~부산 간에 약 11시간이 소요되었다.

1905년의 경부선, 1906년의 경의선, 1914년의 호남선, 1914년의 경원선의 개통으로 우리나라는 X자형의 종단철도망이 완성되었다. 이러한 철도망의 영향으로 우리나라는 종축의 철도망 중심으로 발전하기 시작하였고 동서축은 크게 발전하지 못하였다.

또한 당시 서울~용인~충주~조령~문경~대구~밀양~부산의 도로노선과 철도노선을 비교해 볼 때 철도노선은 충청북도를 지나지 않고 대전방향으로 충청남도를 통과함으로

해서 그간 교통의 요충이었던 충주와 청주보다는 대전 중심으로 발전하기 시작하였다.

따라서 철도망이 지나서 서울~대전~대구~부산축이 우리나라의 국토발전의 중심축으로 자리 잡기 시작하였다.

당시에 형성된 철도망은 서울을 중심으로 부산축, 광주축, 신의주축, 원산축이었는데 그 중심은 서울~부산축이었다. 이는 일본과의 교역의 중심이 부산이었고 일본과 대륙간의 물자수송이 경부선을 이용하여 이루어졌음을 알 수 있다. 이러한 경부 축 중심의 발전은 인구와 철도수송량, 도시 발전에서 확연하게 드러나고 있다. 1921년과 1940년 1998년의 인구변화를 보더라도 영남지방이 호남지방에 비해 크게 증가한 것을 알 수 있다. 따라서 당시의 경부축 중심의 발달은 해방 이후에도 계속되었는데 이는 철도의 발전축과 무관하지 않다.

한편 궤도교통으로서 전차는 도시 내에서 큰 역할을 하였다. 1899년 개통된 전차는 서울 서대문에서 청량리간의 운행으로 대중교통으로서 첫발을 내딛었다. 전차는 계층을 초월한 시민들의 운송기관으로 시민들의 필요에 의하여 노선 연장과 복선화가 지속적으로 이루어졌으며 전차수도 증가하여 대중교통수단으로서 그 위치를 확고히 하였다. 노선의 신설은 성곽의 파괴를 유도하였고 성 밖까지 연결되는 전차노선은 서울의 공간구조를 변화시켰다. 시내 대중교통수단으로 시민들의 환영을 받아 노선을 증설해야 했던 전차는 조선시대 500여 년 동안 지속되어 오던 서울의 모습을 크게 변모시켰으며 전차노선의 부설은 성문 개폐 및 인정과 파루까지도 폐지하게 하였다. 남대문에서 구 용산, 서대문에서 마포까지의 전차노선의 연장은 새로운 주거지 및 시가지 확장을 가져왔고 이는 서울의 수평적 공간 확장에 박차를 가하게 되었다. 전차는 1930~40년대와 한국전쟁이후 1960년대 초까지 대중교통수단으로서의 역할을 충분히 수행하였다<sup>13)</sup>.

Table 3. 교통망과 통행시간의 변화

	철도개통이전 교통망(도로)	철도개통이후 교통망(철도)
노선	서울~용인~충주~조령~문경~대구~밀양~부산	서울~수원~천안~대전~대구~밀양~부산
소요 시간	14일	11시간

Table 4. 경부 축과 호남축의 인구변화

	1921년	1940년	1998년
영남지방	3,935,242명(100)	4,714,111명(120)	13,194,000명(335)
호남지방	3,171,368명(100)	4,288,149명(135)	5,523,000명(174)

자료: 조선총독부철도국(각년도), “조선총독부철도국연보,” 통계청(2000), “인구연감.”

11) 철도청(1977), “한국철도사제2권,” pp.10-11.

12) 이사벨라 버드비숍(이인화 옮김)(1994), “한국과 그 이웃 나라들,” 살림, pp.154~155.

13) 이혜은(1990), “전차가 서울시 발달에 미친 영향에 관한 인지연구,” 문화역사지리, 제2호, pp.57~82.

### 3.2 도시 발전과 인구의 변화

철도의 개통으로 철도가 지나는 도시들은 발전하기 시작하였는데 예를 들면 대전은 1938년에는 최초의 도시계획이 수립되어 시로서 본격적인 발전을 하게 되었다. 대전의 발전축도 대전역과 서대전역중심으로 발전하게 되었다. 1905년에 대전역이 1914년에 서대전역이 생기면서 이 두 역을 연결하는 지역이 발전 하게 되었다. 1932년 충남도청의 위치도 바로 두 철도역의 중간에 위치하게 된 것도 이와 관련이 있다.

대전역이 건설되면서 역 주변에는 인구가 집중하기 시작하였다. 특히 호남선의 개통은 대전의 도시발전을 남북축에서 동서축으로 바꾸어 놓았다. 1932년 5월30일 대전역의 발전 축을 서쪽으로 확산되는 결정적인 계기는 서쪽으로 1.1km 떨어진 곳으로 충남도청이 공주에서 대전으로 이전한 것이었다. 충남도청의 이전으로 대전은 크게 발전하였는데 1년 사이에 인구가 45%나 증가하였다. 행정적으로는 1914년에 대전군이 신설되었고 1917년에는 대전면 1931년에는 대전읍으로 승격하였고 1935년에는 대전읍이 대전부로 승격하였다.

철도가 개통되어 인구가 급격하게 증가하였는데 대전역 주변에는 철도관련시설이 들어오면서 철도종사자의 숙소가 건설되어 주로 대전역의 동쪽인 소재동 근처에 관사가 위치하였다. 1904년 인구가 불과 188명(최초 일본인)에 불과했던 대전의 인구는 1905년 경부선과 1914년 호남선의 개통으로 인구가 급격하게 증가하였다. 인구규모는 1925년에 8,613명에서 1944년에는 76,675명으로 8.9배가 증가하였다.

Table 5. 대전의 인구변화

연도	인구수(명)	주요관련 사항
1904	188(일본인)	1905년 경부선 개통 1914년 호남선 개통
1925	8,613	1914년 대전면 1917년 지정면으로 행정구역확대
1930	21,696	
1935	39,061	1931년 대전 읍으로 승격 1932년 충남도청 이전 1935년 대전부로 승격
1944	76,675	
1945	126,704	1949년 대전시로 승격
1950	146,143	
1960	229,393	
1970	414,593	1974년 대덕연구단지 설립
1980	651,642	
1990	937,119	
2000	1,390,510	2004년 고속철도개통
2007	1,487,836	

자료: 조선총독부(각 년도), “조선총독부통계연도”, 대전시(각 년도), “대전통계연보.”

19세기말 당시의 인구 2만 명 이상의 도시는 한성, 평양, 개성이었고, 관찰사가 있었던 충주, 공주, 전주, 대구, 원주, 해주, 함흥, 평양의 경우가 그 뒤를 잇고 있었다.

본 논문에서는 철도개통으로 인한 대전의 변화를 설명하기 위해 충청남도 도청소재지였던 공주, 천안, 충청북도소재지였던 충주 그리고 전라북도의 도청소재지였던 전주를 비교해서 설명해 보고자 한다. 충주의 경우도 당시 약 1만 명의 인구규모였으나 철도교통으로부터 벗어나 그 후 성장이 정체되었고, 전주의 경우에도 1927년에 전라선이 개통되었지만 대전에 비해 성장속도는 늦은 편이다. 공주의 경우도 철도노선으로부터 벗어난 이후 성장이 멈추었는데 1911년에 7,174명(1)에서 1925년에 10,035명 1940년에는 20,000명 2001년에는 135,589명(18.9)으로 대전의 증가율에 비하면 매우 미미한 편이다. 1928년 기록에 의하면 인구는 10,700명으로 도청과 지방법원, 도립의원, 학교 등 정치와 행정, 교육의 중심지였다. 그러나 경부선과 호남선이 공주를 통과하지 않아 급격하게 쇠락의 길을 걷게 되었다. 당시 공주는 수운이 발달하여 군산(장항), 부여, 공주 등이 크게 발달하였다.

한편 천안의 경우 1905년 경부선이 개통되었고 1927년에 사철인 경남철도 1931년 장항선이 개통되면서 크게 발전하였다. 원래 천안은 1895년에 공주부 천안군이었고, 1896년에는 충청남도에 속하였다. 철도가 개통된 이후 천안역주변으로 발전하기 시작하여 1928년에 인구는 약 12,000명으로 증가하였다. 특히 천안역주변이 발전하였는데 철도부설이전에는 직산부근이 발전하였으나 철도개통으로 철도역부근에 관공서, 금융시설 등이 집중되어 발전의 중심이 되었다(4).

1928년 인구는 10,000명에 이르렀다. 조치원은 경부선과 충북선의 분기점이며 조선시대에는 역원을 두었던 곳으로 경부선 개통이후 발달하기 시작한 신도시이다. 1928년 당시 인구는 7,000명였다(5).

또한 철도망으로부터 소외되어 발전이 멈춘 대표적인 예의 하나는 경상북도 상주이다. 상주는 조선시대 경상도의 도청이 있던 곳이다. 1928년 통계를 보면 상주인구는 24,000명, 김천이 13,000명, 안동이 10,000명, 문경이 2,000명, 예천이 5,000명으로 상주는 그 지역의 중심이었다. 상주는 쌀 생산과 양잠으로 유명하였고 예로부터 상주명주는 전국적으로 질이 높기로 유명하였다. 그러나 상주는 철도가 경부선이 김천을 경유함에 따라 해방 이후 계속해서 발전으로 소외되어 현재에 이르고 있다. 현재는 김천에서 영

14) 民衆時論社(1937) “朝鮮都邑大觀,” p.28.

15) 小川 외(1928), “일본풍속지리대계 제16권 조선지방,” 신광사, 충청도편.

Table 6. 철도와 인구변화

	대전	공주	전주	충주	천안	상주	김천
초기인구 (A)	188명 (1904)	7,174명 (1911)	12,617명 (1907년)	10,000명 (1900)	12,000명 (1928)	24,000명 (1928)	13,000명 (1928)
최근인구 (B)	148만명 (2007)	12.8만명 (2007)	63만명 (2007년)	20.8만명 (2007)	53.1만명 (2007)	11만명 (2004)	14만명 (2004)
B/A	9,548	17.8	49.9	20.8	44.3	4.6	10.8
철도개통	1905년 (경부선)	없음	1927년 (전라선)	간선철도 교통에서 제외	1905년 경부선 1931년 장항선	1924년 (경북선)	1905년 (경부선)

자료: 각 도시의 통계연보

주까지 연결되는 경북선상에서 위치하고 있는데 2004년의 인구는 상주가 11만 명, 김천인구는 14만 명이다.

### 3.3 산업과 지역의 변화<sup>16)</sup>

대전에 철도가 개통되면서 대전역 주변이 크게 변화하게 되었다. 대전 심상소학교(1906년 구 원동학교의 전신)가 생겼고 일본인들도 증가하게 되었다. 일본인들은 우리나라 사람들이 많이 살지 않았던 원동, 중동, 정동 등 대전천의 낮은 지역에 주거지를 형성하였다. 대전에 시가지가 형성되면서 군청, 도립의원, 전매국 출장소, 미곡검사소, 중학교와 고등여학교가 설립되었고 철도와 관련해서는 철도국 운수사무소, 철도국 공무사무소가 위치하였다. 공업도 발전하기 시작하여 대전피혁, 정미업, 양조업 등이 발전하기 시작하였다. 구체적으로는 1921년에 동양척식회사의 지점이 설치되었고, 1924년의 자료에 의하면 인동에는 대전 잡시장이 중앙극장 뒤에는 대전어채시장이 있었다. 1932년 대전부의 직업현황은 공업, 상업, 교통업이 주를 이루어 일본인들이 이를 점하고 있었고 농업은 주로 우리나라 사람들이 담당하였다. 이와 같이 산업의 발달은 철도의 부설과 이를 통한 물자수송과 깊은 관련이 있다. Table 8에서도 철도와 관련하여 교통업의 인구가 전체인구의 9.1%를 차지하고 있다. 이와 같은 규모는 당시 인구가 비슷한 전주, 광주 등은 교통업의 종사인구는 5%미만이었고 당시 상업과 교통업의 인구가 전체인구의 약 7%였던 것을 감안한다면 대

전에서의 철도의 역할을 짐작할 수 있다<sup>17)</sup>. 또한 1939년 자료에 의하면 우리나라 전체의 교통업에 종사하는 인구는 1.2%에 불과하였다.

철도부설에 따라 주변지역 발전과 산업에 큰 변화를 가져온 사례가 여러 가지 있었는데 여기서는 경남철도주식회사의 노선인 경기선의 안성~장호원(41.4km)구간의 폐선된 사례를 통해 살펴보고자 한다. 이 노선은 전 구간이 1927년에 개통되었고 1944년에 안성~장호원구간이 전쟁물자 수송을 위해 철거되었다. 이선의 주요한 목적은 주변의 생산물인 쌀을 천안으로 수송하는 목적으로 이용되었다. 정차 역은 안성~죽산~매산(간이역)~장호원으로 죽산의 경우 당시 5일장이 열릴 정도였고 안성보다 더 큰 규모였다. 당시 자료에 의하면 죽산역의 기공식에는 수 만명이 모였으며 용인, 진천, 음성 등 10개면의 쌀을 죽산역을 통해 수출하였다. 인근 안성의 철도가 폐지된 1984년의 죽산면 인구는 9,174명에서 2009년에는 7,991명으로 현재는 초라한 지역으로 변화하였다<sup>18)</sup>. 당시의 흔적으로는 급수탑 옆에 석탄의 흔적이 남아있다. 매산 역은 간이역으로 역사위치는 안성시 죽산면 매산리 하구산 마을 173-2번지 일대이다. 주천 역은 안성시 일죽면 능곡리 438-3에 위치해 있었다. 현장 조사결과 당시에는 철도의 이용으로 매우 번성한 지역이었으나 지금은 죽산역, 매산역, 주천역 근처는 모두 쇠락의 길을 걷고 있었고 새로운 도로중심으로 지역이 발전되고 있다. 이러한 사례를 통하여 철도는 지역의 산업발

Table 7. 大田府 직업현황(1932)

(단위: 명, %)

	농업	수산업	광업	공업	상업	교통업	공무원	가사 고용인	기타	무직	합계
인원	1,198	0	1	1,930	2,415	758	785	267	999	13,343	21,696
백분율	14.3	0	0	23.1	27.8	9.1	9.4	3.2	12	60	100

자료: 대전시 시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권” p.471

16) 대전광역시 시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권” pp. 415-480을 참조

17) 小川 외(1928), “일본풍속지리대계 제16권 조선지방,” 신광사, p.357

18) 안성자치신문 2008년 11월24일 참조

Table 8. 연산역의 변화

연 도	주요 내역	비 고
1911. 7.11	호남선 대전-연산 간 영업개시	단선 개통
1914. 1.22	호남선 전구간 개통	
1950.10.16	공비 피습으로 역사소실	
1957. 7.18	역사 복구 준공	*1954년에 우리나라 연동장치도입
1974. 6.30	개태사-논산간 복선개통 및 쌍신폐색식 시행	복선화와 신호방식의 개선(통표식에서 쌍신폐색식) * 1968년 중앙선 최초 CTC 도입
1975.11.13	구내육교 개설	* 우리나라 자동폐색장치 도입(1970년 중반) * 1973년 우리나라 최초 전철화
1977.11. 1	특급 열차 여객 취급	
1988 1.18	연동폐색식(제1종시행)	신호방식의 개선
1989. 4.8	자동폐색식 시행	신호방식의 개선
1999.10.1	신용카드조회기설치	
2000.12.31	CTC취급 사용개시	열차집중제어장치
2001. 7.25	랜망 설치개통	
2001.11.19	호남선 전철화 공사시행	전철화

자료: 연산역의 역사자료

전과 밀접한 관련을 가지고 있었으며 철도가 폐선되면서 지역과 산업이 쇠락의 길을 걸은 것을 알 수 있다. 천안~안성구간은 1925년 개통되었는데 초기연도에도 여객이 8만 명, 화물은 18,615톤이 수송되어 이는 당시 금강산전철(철원~금성)과 비슷한 수송규모였다(1925년 여객 5만 명, 화물 18,615톤). 열차운행은 1일 여객과 화물이 정기적으로 왕복4회가 운행되어 당시 충북선(조치원~청주)까지와 비슷한 운행실적을 가지고 있을 정도로 번성하였다<sup>19)</sup>. 그러나 이 노선은 1984년에 폐지되었다. 안성의 경우 폐선된 1984년 전후의 차량등록현황을 보면 1984년에 1,295대의 차량등록대수가 1985년에 2,040대, 1986년 2,350대로 급격히 증가하였는데 이는 철도의 폐선으로 도로수송의 증가에 기인한 것이라고 할 수 있다<sup>20)</sup>.

한편 철도역의 변화를 통해서도 철도와 사회의 발전관계를 파악하는데 도움이 될 것이다.

대전인근에 위치한 연산역의 연혁을 보면 단선과 통표식 신호방식은 약 63년이 지난 후에야 복선화와 전자식 신호방식으로 개선되었다. 지금은 CTC와 전철로 운영되고 있다. 신호방식은 1954년으로 당시에는 첨단적인 방식이었다. 연산역의 경우 신용카드 조회기는 1999년에, 랜망의 도입은 2001년으로 우리 사회에 1990년 중반부터 신용카드 조회기와 랜망과 본격적으로 도입된 것에 비해 뒤졌다

것을 알 수 있다.

이는 철도가 사회변화에 적극적으로 대응하지 못한 것에 기인한다고 할 수 있다. Table 1에서 일제강점기에는 철도 위주의 투자로 철도가 가져온 많은 변화를 확인할 수 있었지만 1960년대 이후 철도보다는 도로에 더욱 많은 투자가 이루어져서 철도의 역할은 초기에 비해 매우 약화되었다고 할 수 있다. 철도는 도로망의 발전과 사회의 급격한 변화에 신속하게 적응하지 못해 그간의 발전을 계속 유지하지 못했다. 1960년대 이후 도로위주의 교통정책으로 철도 수송 분담율이 지속적으로 감소하였다. 여객의 경우 인·킬로 기준으로 1970년에 32.3%에서 2004년에 20.9%로 감소하였다. 화물의 경우 톤·킬로 기준으로 1970년에 30.3%에서 2004년에 6.6%로 감소하였다. 철도시설의 경우도 1962년에 3,032km에서 2007년에는 3,392km로 43년 동안 360km가 늘어나 매년 약 8km의 건설만이 이루어졌다. 철도의 투자 비중이 1962~1966년 기간 중에 60.6%에서 1987~1991년에는 10.1%로 감소하였다.

### 3.4 문화의 변화

대전은 다른 신흥도시처럼 일본인의 거주자의 비율이 높은 것이 주목되는데 1931년 전체인구수 23,374명의 8.9%인 7,147명이 거주하였고, 대전읍내에는 6,523명이 거주해 우리나라 사람들의 인구인 14,702명의 44%에 달하였다. 참고로 논산의 경우 일본인 거주비율이 3%에 불과하였

19) 鮮交會(1986), “朝鮮交通史,” p.796.

20) 안성시, 안성시통계연보 1982-1986년.

다21).

당시 대전은 현재 대전역의 동쪽(동광장 앞)의 소재호는 철도가 부설된 이후 1927년에 호수 대신에 철도시설이 들어섰는데 소재호는 매우 아름다웠고 주변에는 우암 송시열 선생이 기거한 기국정이 위치하였다. 이 지역은 학문적으로 매우 수준이 높아 기국정 입구에는 동방의 공자마을이라는 표지가 있었다. 이곳에서 약 2.5km 떨어진 곳에 우암 송시열선생의 학문을 연마하던 남간정사 등이 위치하였다. 소재호의 사례는 철도를 통하여 오히려 이 지역의 문화적 가치가 변화된(훼손된) 사례라고도 할 수 있다. 대전역의 서쪽으로 근대식 학교와 일본인들이 거주하면서 새로운 문화가 생기게 되었다.

건축의 경우에도 철도의 영향은 매우 컸다. 서울역은 르네상스 혹은 절충식으로 새로운 양식으로 건축되었다. 비록 일본인에 의해 지어진 건축물이지만 우리나라의 건축양

식에 영향을 미쳤다고 하겠다. 서울역은 1900년 남대문 정류장으로 시작해 1915년에 목조건물의 남대문역이 지어졌다. 1922년에 새로운 공사를 시작하여 1925년에 완공되었다. 건축가는 쓰카모토 야스사였는데 시공은 시미즈 건설, 건립주체는 남만주철도주식회사였다. 용산역은 1905년 경부선 개통과 함께 만들어졌고 그 후 화재로 소실된 후 다시 원형으로 재건되었다가 한국전쟁으로 다시 소실되었다. 양식은 일본의 목조건물의 양식을 따랐다. 부산역은 경부선이 개통된 1905년 후에 서울역보다 먼저인 1910년에 완공되었다. 이 부산역사는 도쿄 역 보다 먼저 만들어졌는데 1953년에 화재로 소실되었다. 부산역에는 철도의 시발점이라는 특징으로 신의주역과 함께 철도호텔이 역에 함께 위치하여 관광기능을 함께 담당하였다. 이는 유럽의 대도시역사와 같은 역사호텔의 양식이라고 할 수 있다. 한편 대전역 1905년 1월 1일 경부선이 단선으로 개통되면서 영업을

Table 9. 철도역의 등록문화재 현황(2008년 9월 현재)

번호	문화재명	건축연도	등록문화재 번호	등록일자	소재지
1	서울역	1925년	284	04.09.04	서울시 중구
2	남창역(동해남부선)	1935년	105	04.09.04	울산시 울주군
3	구 곡성역	1933년	122	04.12.31	전남 곡성군
4	원창역(경전선)	일제말	128	04.12.31	전남 순천시
5	신촌역(경의선)	1920년대	136	04.12.31	서울시 서대문구
6	반곡역(중앙선)	일제 말	165	05.04.15	강원 원주시
7	진해역(진해선)	1926년	192	05.09.14	경남 진해시
8	임피역(군산선)	1936년	208	05.11.11	전북 군산시
9	춘포역(전라선)	1914년	210	05.11.11	전북 익산시
10	일산역(경의선)	1933년	294	06.12.04	경기도 고양시
11	팔당역(중앙선)	1939년	295	06.12.04	경기도 남양주시
12	구둔역(중앙선)	1940년	296	06.12.04	경기도 양평군
13	심천역(경부선)	1934년	297	06.12.04	충북 영동군
14	도경리역(영동선)	1939년	298	06.12.04	강원도 삼척시
15	남평역(경전선)	1956년	299	06.12.04	전남 나주시
16	화랑대역(경춘선)	1939년	300	06.12.04	서울시 노원구
17	울촌역(전라선)	1930년	301	06.12.04	전남 여수시
18	송정역(동해남부선)	1941년	302	06.12.04	부산시해운대구
19	동촌역(대구선)	1938년	303	06.12.04	대구시 동구
20	가은역(가은선)	1961년	304	06.12.04	경북 문경시
21	청소역(장항선)	1961년	305	06.12.04	충남 보령시
22	불정역(문경선)	1955년	326	07.04.30	경북 문경시
23	하고리역(영동선)	1966년	336	07.04.30	강원 삼척시

자료: 문화재청

21) 대전광역시 시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권,” p.481.



게시되었고, 1940년에 복선이 완공되었다. 대전 역사는 1928년에 준공된 후 1950년 한국전쟁으로 소실된 후 1958년 12월28일 새롭게 건설되었다. 새로 건설된 대전역은 전쟁 후 급하게 복구되어 실용적인 콘크리트양식으로 건설되었다. 철도역의 건축양식의 발전과정은 1945년 이전에는 르네상스식의 서울역과 한국전통양식의 불국사역 그리고 일본의 전통양식의 용산역 그리고 삼각형의 양식(연산역의 양식)등으로 구분이 되고 해방 후에는 주로 콘크리트양식(대전역), 목조, 블록조 등의 양식이 주를 이루고 최근 고속철도가 개통되면서 포스트 모더니즘의 새로운 타입의 철도역사가 등장하였다.

한편 철도와 관련한 많은 문화유적이 존재한다. 주요한 예로는 역뿐만 아니라 급수탑도 그 중의 하나이다. 가장 오래된 연산역의 급수탑은 1911년 호남선의 대전~강경구간의 개통과 동시에 건립되어 증기기관차가 운행된 1970년까지 사용되었다. 당시 호남선에는 서대전과 강경역에 급수탑이 있었으나 지금은 없어졌다. 전국에는 7개의 급수탑이 남아있는데 연산역 급수탑은 2003년 등록문화재 48호로 등록되었는데 건립연도는 정확하게 1911년 12월30일이며 주소는 충남 논산시 연산면 청동리 127-74에 위치해 있다. 화강암으로 만들어져 건축적 가치를 더해 주고 있다. 이 급수탑의 높이는 16.2미터, 바닥면적 16.6제곱미터, 총 용량은 30톤이다. 한편 철도에 있어 등록문화재로 가장 많이 지정된 것이 철도역이다. 2008년 9월 현재까지 철도역의 경우는 총 23건의 철도역이 등록문화재로 등록되어서 문화적으로 중요한 위치를 차지하고 있다.

### 3.5 관광의 변화

철도개통은 관광을 촉진시켰는데 주요 역에는 호텔이 건설되어 철도를 중심으로 관광이 활성화되었다. 서울의 경우는 현재의 조선히텔은 초기에 조선철도호텔로 개관하여 서울역 인근에 위치하여 철도를 이용한 승객들이 머무르는 숙소로서 사용되었다. 서울, 부산, 신의주호텔은 철도에서 직영하였다.

한편 경부선과 장항선이 분기되는 천안역의 경우는 1905년에 경부선개통으로 역이 생겼고 그 후 경남철도주식회사에서 장항선(당시 충남선)과 경기선(천안~안성~장호원)을 연결하면서 도시가 활성화되었다. 1928년 당시 인구 1만 명의 도시는 2007년에는 57만 명으로 성장하였다. 특히 인근의 온양온천은 철도가 개통되면서 온천휴양지로 개발되었는데 1927년 사철인 경남철도주식회사에서 온천을 매수하여 신정관을 개업하였고 대유원지를 조성하는 계획으로 추진하였다. 당시 서울에서 온양까지 직행열차가 운행되었고 철도회사에서 운영하였던 관중 약 4,000명의

야구장도 온양에 있었다.

대전에서 멀지 않은 유성온천의 경우도 1913년에 개발되었는데 이 또한 철도가 생겨 이곳이 관광지로 개발된 또 하나의 사례라고 하겠다. 유성온천의 경우는 유성에 정착한 일본인 가운데 스즈끼(鈴木松吉)가 봉명동 유성천 남쪽에 온천을 개발하고 1910년에는 대전온천주식회사를 창업하여 1913년부터 개업하였다. 특히 공주갑부로 불렸던 김갑순은 1932년에 현재의 유성관광호텔 자리에 온천장을 만들었다. 당시에 일본인이 경영하던 봉명관, 만년장과 함께 명소가 되었다<sup>22)</sup>. 유성온천은 경부선과 호남선을 이용하여 많은 손님이 이곳을 찾았고 대전역에서 유성온천까지 직행버스가 운행되었다.

경주역과 불국사역의 경우도 철도를 통해 관광이 활성화된 사례이다. 경주역은 옛 도읍인 경주를 찾는 관광객이 철도를 많이 이용하였다. 특히 고등학생들의 수학여행으로 많이 이용되었다. 경주역 자료에 의하면 1970년~1990년까지 수학여행을 위해 3월~5월말까지는 15량 편성의 2개 임시열차가 편성되었다. 1990년 이후 수학여행이용객이 감소하였는데 이 때문에 1979년 15명의 역무원이 있었는데 2007년에는 5명으로 감소하였다<sup>23)</sup>. 이는 철도의 기능이 약화된 것에 기인하고 있는데 도로교통의 발달로 철도보다는 자동차를 이용하여 수학여행을 다녔기 때문이다.

불국사역의 경우에도 1928년에는 열차운행횟수가 상하행 7회에서 1951년에는 감소하였다가 1960~1970년대에는 최고 상하행 14회까지 늘었다. 주로 불국사 관광객과 수학여행단이 이를 이용하였다. 불국사역의 경우는 1920년 대 이후 역사양식인 한국전통양식이라는 특징으로 유명하다. 당시 철도는 수학여행과 관광을 위해 많이 이용되었고 이를 통해 여행의 범위와 지역 간 문화적인 접촉이 더욱 빈번해졌다.

## 4. 결론

본 연구에서는 향후 우리나라 철도부설과 그 사회경제적 영향력에 대한 기초연구로서 몇 가지 사례를 통하여 철도가 우리사회에 미친 변화를 분석해 보고자 하였다.

철도의 부설은 우리나라 국토공간구조의 변화를 가져왔으며 도시의 발전과 쇠퇴에 결정적인 역할을 했다. 이는 대전과 공주의 사례를 통해 증명되었는데 특히 대전의 경우 철도의 개통과 함께 도시발전과 산업이 발전하기 시작하였다. 또한 철도는 문화의 전파와 관광활성화에도 기여를 하

22) 현재의 유성관광호텔에 있는 자료를 참고, 그리고 최장문(2008) "유성온천 어떻게 생겨났을까" 창조 2008.7, pp.30-32.

23) 2007년 8월 경주역 인터뷰조사

었는데 본 연구에서는 철도역이 가져온 건축양식의 변화와 문화재로의 가치를 발견할 수 있었다. 또한 철도는 수학여행과 온천의 활성화 등에도 기여하였다. 본 연구에서의 철도를 통한 사회경제적 변화를 요약해 보면 서울~부산까지의 통행시간이 이전 14일에서 11시간으로 단축되었고, 철도개통으로 대전과 천안이 발전한 반면에 공주, 충주는 철도노선으로부터 소외부터 쇠퇴의 길을 걷게 되었다. 산업과 지역의 변화에서도 천안~장호원구간은 철도가 폐선됨에 따라 지역발전의 속도와 축이 변화하게 되었다. 한편 철도역은 문화재로서 가치가 증대하였고 철도를 통해 관광이 활성화된 것을 확인할 수 있었다.

Table 10. 철도를 통한 사회경제적 변화의 요약

변화	내용
통행시간의 변화	서울~부산 14일에서 11시간으로 단축(1905)
도시발전과 인구변화	도시발전: 대전과 천안 도시의 침체: 공주, 충주
산업과 지역의 변화	부설과 폐선의 예: 천안~장호원(폐선)
문화	문화재로서의 가치증대
관광	온천관광과 수학여행의 활성화

따라서 향후 철도에 대한 가치는 단순한 운송수단으로서의 가치뿐만 아니라 다양한 기능을 가진 것으로 평가되어 철도건설의 당위성이 보다 더 명확해 질 수 있을 것이다.

본 연구에서는 몇 가지 사례를 통하여 초창기 철도의 개통으로 사회가 크게 변화한 것을 알 수 있었으며 그 후 발전이 정체되어 사회변화를 선도하기 보다는 철도가 오히려 변화에 추종하는 것도 발견할 수 있었다. 특히 1960년 이후 도로교통의 발전으로 철도의 영향력이 변화하고 있다는 것은 부정할 수 없는 사실이다. 이는 2004년 이후 고속철도의 개통으로 새로운 변화가 다시 일어나고 있어 이를 포함하여 향후의 새로운 추가 연구가 가능할 것이다.

본 연구를 통해 향후 우리나라철도의 사회경제적인 영향력과 다양한 기능성에 대한 연구의 확장이 가능할 것이며 다른 나라와의 비교연구를 통해서도 기능상 공통점과 차이점 등의 발견과 이를 통하여 우리나라철도의 정체성 정립도 가능할 것이다.

## 참고 문헌

- 이용상(2005), “한국철도사에 관한 기초연구,” 한국철도학회 논문집 제8권제1호.
- 이창기(2000), “대전의 역사와 문화,” 누리문화사.
- 이혜은(1990), “전차가 서울시 발달에 미친 영향에 관한 인지연구,” 문화역사지리, 제2호, pp.57~82.
- 주경식(1994), “경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화,” 대한지리학회지, Vol. 29, pp. 297~317.
- 대전광역시시사편찬위원회(2002), “대전100년사 제1권.”
- 대전시(1992), “대전시사,” 대전시사편찬위원회.
- 조선총독부철도국(1940), “조선철도40년 약사.”
- 조선총독부철도국, “조선총독부철도국연보.”
- 철도청(1977), “한국철도사제2권,” pp.10~11.
- 통계청(2000), “인구연감.”
- 轟博志(2000), “수려선 철도의 성격변화에 관한 연구,” 서울대학교 지리학과 석사학위논문.
- 이사벨라 버드비숍(이인화 옮김)(1994), “한국과 그 이웃나라들,” 살림.
- 大宮市(1980), “大宮の昔と現在,” pp. 12~13.
- 近藤喜代太郎(2007), “アメリカの鉄道史,” 成山堂書店, pp. 54~55
- 國際交通安全學會編(2006), “交通が結ぶ文明と文化,” 기보당출판.
- 田中角栄(1972), “日本列島改造論,” 일간공업신문사.
- 関谷次博(2007), “戦前期中国・朝鮮旅行への旅行と鉄道,” 철도사학, 제24권 pp.55~67.
- 小川 외(1928), “日本風俗地理大系 제16권 조선지방,” 신광사.
- 原田勝正(1998), “鉄道と近代化,” 吉川弘文館, pp.7~11
- 民衆時論社(1937), “朝鮮都邑大觀,” p.28.
- 鐵道院(1917), “鐵道の社会及び經濟に及ぼせる影響.”
- 鮮交會(1986), “朝鮮交通史.”
- David Banister and Joseph Berechman(2000), “Transport investment and economic development,” UCL PRESS, p. 260
- Jack Simmons(1991), “The Victorian Railway,” Thames and Hudson.

접수일(2009년 8월 18일), 수정일(2009년 9월 16일),  
 게재확정일(2009년 9월 25일)