

일제강점기의 한국철도와 만주철도의 비교연구

A Comparative Study of the Korean and Manchurian Railway Systems during the Japan Colonial Period

이용상 · 정병현*

Yongsang Lee · Byunghyun Chung

Abstract This paper presents a comparison of Korean and Manchurian railway system during the Japanese colonial era of Korea. While both railways share the common characteristics of an imperial railway, they revealed several differences. Firstly, the Manchurian railway was likely a private company, although it was operated half privately and half by the government. The Manchurian railway operated like the East Indian Company in India during the English colonial era. On the other hand, the Korean railway was fully operated by the government at a ministry level. While the Korean railway solely concentrated on the railway, the Manchurian railway was involved in regional development and the coal-mining industry as well. Secondly, in contrast to the Korean railway, the Manchurian railway was more lucrative, and was relatively more predominant regarding carriage of freights. Thirdly, railway officers in Korea were elected government bureaucrats, while Manchurian railway officers came from diverse political parties and social strata. After the annexation by the Kwantung Army, the Manchurian railway was mainly influenced by the military. The common characteristic here was that both railways were utilized for military purposes as imperial railways. In particular, the Manchurian railway executed military orders directly. Hereafter, through a comparative study between the Japanese and Taiwanese railways, a clear and accurate understanding of the characteristics of the Korean railway during the Japanese era will be revealed.

Keywords : Railway characteristics of Japanese colonial era, Railway bureaucrat, Railway function, Manchurian Railway

초 록 본 연구는 일제강점기의 우리나라 철도와 만주철도를 비교하였다. 양국철도는 공히 제국주의 철도라는 공통점을 가지고 있었지만 서로 다른 성격을 가지고 있었다. 첫째 만주철도는 정부주도하의 민간철도라는 성격을 가지고 있었다. 우리나라 철도는 철도수입위주였지만 만주철도는 철도이외에도 지역개발, 광산, 항만 운영 등 다양한 사업을 전개하였다. 두 번째 만주철도는 우리나라 철도에 비해 수익성이 좋았고, 화물위주의 수송이었다. 세 번째로 철도관료의 경우도 우리나라는 주로 정부 관료들이 임명되었지만 만주철도의 경우는 정당정치에 의한 정치가, 외교관 등 다양한 계층에서 임명되었다. 관동군으로 편입된 이후에는 군의 영향력이 컸다. 공통점으로는 제국주의 철도였기 때문에 정부정책 특히 시기적으로 철도는 군사적 목적에 활용되었다. 특히 만주철도의 경우 대륙에서의 전쟁수행이라는 면에서 직접적인 영향을 받았다고 할 수 있다. 향후 같은 시기의 일본 본토 그리고 대만과의 비교연구를 통해 동아시아 철도의 공통점과 차이점의 부각을 통해 우리나라 철도의 성격이 새롭게 조명될 수 있을 것으로 기대된다.

주요어 : 일제 강점기의 철도성격, 철도관료, 철도의 기능, 만주철도와의 비교

1. 문제의 제기 및 선행연구 분석

1899년에 우리나라 철도가 한반도에 처음으로 경인선구간에 개통된 이후 군수물자 등의 수송을 위한 철도 건설이 진행되었다. 경인선 건설 이후에도 경부선과 군용 철도인 경의선 건설이 급격하게 추진되어 경부선은 1905년 1월1일, 경의선은 1906년 4월 3일에 각각 완성되었는데 경부선은 약 3년 6개월(1901년 6월~1905년 1월, 431.7km), 경의선은 2년(1904년 2월~1906년 4월, 527.8km)으로 매우 짧은 기간에

완성되었다. 한반도에서 철도는 그 후 일본의 식민화에 따른 지배의 수단이 되었지만, 한편으로는 우리나라의 새로운 운송수단으로서 근대화를 촉진시키고, 조선의 경제, 문화, 사회의 발전에 적지 않은 영향을 미쳤다[1].

또한, 간과할 수 없는 것이 초기의 철도건설의 성격인 한반도철도가 군사용 목적으로 한반도내부의 수송이외에 한반도를 관통하여 중국 및 러시아로의 수송을 위한 연락운전의 형태로 건설되었다는 것이다. 이것은 일제강점기의 철도성격에 대한 규명에 있어서 남만주철도철도주식회사(이하 ‘만주철도’라 함)에 대한 비교분석이 필요한 주요한 요인이다.

본 연구에서는 일제강점기에 우리나라 철도를 1917년부터 1925년까지 지배하였던 만주철도에 성격규명을 위한 기초연구로서 양국철도의 성격비교와 함께 철도를 운영현황을 중

*Corresponding author.

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

©The Korean Society for Railway 2013

http://dx.doi.org/10.7782/JKSR.2013.16.2.151

심으로 살펴보고자 한다. 본 연구를 통해 그 동안 일제강점기의 철도에 대한 성격을 보다 정확하게 파악하는 계기가 될 것이며 특히 만주철도에 대한 관심 제고를 통하여 보다 면밀하게 한반도에서의 철도 변화에 대한 분석 연구의 기초가 될 것으로 생각한다.

그간 일제 식민지에 대한 철도연구는 많지는 않지만 관심 있는 학자들이 조금씩 연구를 다양하게 수행하고 있다. 고성봉은 『식민지철도와 민중생활』에서는 조선, 대만, 중국 동북부에 있어서 철도부설과정과 일본의 식민지정책의 전개, 동아시아 근대화에서 있어서 철도의 역할 등을 서술하였다[2]. 다카하시(高橋泰隆) 『일본식민지철도사론』에서는 한국철도는 대륙에 비해 철도망이 발달했고 여객중심으로 발달했고, 대륙과의 연결 중심이었고 중일전쟁 후에 화물수송이 증가하였으며, 일본자본이 직접적으로 투자되었다고 분석하였다[3]. 반면, 만주철도의 경우는 종합적인 국책회사로 화물중심수입으로 조선의 2배정도 그리고 대두가 중심이었다고 분석하고 있다 [4]. 이용상 등은 “일제강점기의 우리나라 철도 성격규명에 관한 정성적 연구”에서 철도관료와 대륙철도연결, 정치환경 변화 등의 분석을 통하여 일제강점기의 조선 철도를 규명하고자 하였는데, 이러한 연구에서는 만주철도가 조선철도에 미치는 영향은 크게 분석하지 못하는 한계가 있었다[1].

본 연구에서는 우리나라와 만주철도의 성격을 환경변화와 식민지정책과 철도정책, 관료 등을 전체적으로 개괄하고 성격규명을 위해서는 법률과 제도, 노선과 운영, 조직, 문화, 기술, 자본과 경영성적 등을 비교 분석하였다. 이러한 분석을 토대로 양국의 철도영향력을 서술하였다. 이러한 비교를 통해 본 연구 첫째 1917년에서 1925년까지의 우리나라 철도를 운영한 만주철도에 대해 보다 명확한 이해가 가능하다. 두 번째로는 만주철도와 우리나라 철도의 성격의 차이를 통해 우리나라 철도의 성격을 보다 명확하게 알 수 있으며 마지막으로 제국주의 철도들의 성격 비교를 통해 제국주의 철도의 공통점과 특이점을 발견할 수 있다는 것이다.

2. 일제강점기 조선철도의 현황과 성격

2.1 일제강점기 한국철도의 현황

일제강점기의 우리나라 철도는 국철뿐만 아니라 사철 그리고 궤도철도도 함께 발전하였다. 수송량의 경우 급격한 증가를 하였으며 이를 통해 사회전체에 큰 영향을 미친 것을 알 수 있다. 수송량의 경우도 1904년의 러일전쟁, 1919년의 제1차세계대전, 1932년의 만주국 설립, 1937년 중일전쟁, 1941년의 제2차 세계대전 등의 영향을 받았지만 철도 수송량은 전체적으로 증가함을 알 수 있다. 이를 통해 외부적인 영향과 함께 철도자체의 수송기능도 함께 유지되었다고 할 수 있다.

구체적으로는 1925년~1932년의 조선철도12년계획의 영향으로 철도투자액과 영업거리가 증가하였다. 특히 투자액은 1927년 이후 증가가 두드러졌으며 총독부의 비중이 더 커졌다. 화물의 경우 1919년과 1937년 이후 증가율이 두드러진

것은 전쟁수행의 영향이라고 할 수 있다. 화물수송의 경우 초기에는 농산품 위주였지만 1930년대 이후는 점차 광산품과 공산품이 주가 되었다. 한국과 일본 간의 화물수송은 1907년에서 1914년 사이에는 한국도착화물이 많았지만 1915년에서 1930년 사이에는 일본도착화물이 그리고 1930년 이후에는 한국도착화물이 다시 증가하였다. 국제 연락의 수송의 경우도 일본보다 만주도착화물이 많았으며, 출발화물의 경우 1930년 이후 만주방면이 많아졌으며, 도착화물의 경우 1919년 이후 만주방면으로부터 도착이 일본보다 많아졌다. 수입의 경우 여객과 화물의 수익률이 좋았으며 특히 부대사업의 경우는 식당차의 수입이 높았다.

사철이 경우 1920년대 초반 제1차 사설철도건설 붐이 일어났고 그 후 국유화의 진행과 1930년 후반에 제2차 사설철도건설붐이 일어났다. 사철의 발전을 뒷받침한 것이 1921년 조선사설철도보조법으로 이후 사철의 수송량이 급격하게 증가하였으며, 1924년 관동대지진으로 화물과 수입이 감소하였다. 1932년 하반기 이후 인플레이션으로 철도수송량이 전반적으로 증가하였으며, 1943년과 1944년은 전쟁수행으로 화물량이 증가하였다.

2.2 만주철도의 조선철도 위탁경영과 조선철도의 성격

철도경영과정에서 나타난 조선 철도의 가장 큰 특징은 통감부(1906~1909)-철도원(1909~1910)-총독부(제1차)(1910~1917)-만주철도(1917~1925)-총독부(2차)(1925~1945)로 경영주체가 자주 바뀌었다는 것이다. 1917년에서 1925년까지의 만주철도가 조선철도를 위탁 경영하였는데, 그 내용을 살펴보면 다음과 같다. 위탁당시의 일본 내각 총수는 데라우치 마사타케였는데 그는 초대 조선 총독으로 조선을 통치한 경험이었으며 러일전쟁과 제1차세계대전 후 세계열강의 동향에 주목하였고 이를 위해서는 자원과 인구의 확보가 중요하게 부각되었다. 당연하게 생각된 것이 바로 조선과 만주를 일체화한 대륙정책의 수립이었다. 조선과 만주는 서로 다른 경제권에 속하였지만 교통운수의 관점에서 이를 동일구역이라고 보고 추진한 것이다. 서로의 계간이 표준궤로 같았으며 이에 앞서 압록강 철교가 준공되었고 안봉선의 개축공사가 끝나 한국~만주간의 직통열차가 운행되어 부산~장춘간의 특별열차를 운행하고 있었다.

위탁경영은 1917년 3월 일본 정부가 조선철도를 만주철도에 위탁한다는 방침을 세우고 같은 해 6월 오야 철도국장 다자와 만주철도 부총재가 경영위탁에 관한 각서를 교환함으로써 시작되었다. 이 각서에 따라 국유철도의 건설계획과 사설 철도 보호에 관한 업무는 총독부에 남겨두고 국유철도 및 그 부대사업 운영에 관한 사항은 모두 만주철도에 위탁경영하게 되었으며, 만주 철도는 구보오조 만주철도 이사를 경성으로 보내어 경성관리국장으로 임명하고 경영을 맡겼다.

위탁경영에 관한 계약서를 보면 국유철도의 손익은 별도로 정하고 회사는 운영에서 발생하는 이익이 총독부 지출액의 100분의 6이하일 경우에는 그 전액을, 100분의 6을 초과할 경우에는 초과 금액의 절반을 총독부에 납부하도록 되

Table 1 Passenger and freight earnings trend

Year	Average operating distance (km)	Average freight transport distance(km)	Passenger volume (person)	Freight volume (ton)	Income of passenger&freight (thousand yen)	Average income per daykm (yen)	Remark
1910	1,050.0 (100)	1,055.8 (100)	2,024,490 (100)	902,999 (100)	4,411 (100)	11.45 (100)	
1911	1,141.0 (109)	1,140.8 (108)	2,429,687 (120)	1,080,189 (120)	5,006 (113)	11.92 (104)	
1916	1,611.0 (153)	1,662.8 (157)	5,288,811 (261)	1,927,360 (213)	8,656 (196)	14.26 (125)	
1918	1,770.4 (169)	1,773.1 (168)	9,367,023 (463)	2,650,368 (294)	17,040 (386)	26.34 (231)	Manchurian railway
1923	1,900.6 (181)	1,904.6 (180)	16,760,483 (828)	4,305,245 (477)	30,371 (688)	43.57 (381)	
1924	1,995.4 (190)	1,997.9 (189)	17,487,874 (864)	3,855,289 (427)	2,902.8 (658)	39.81 (348)	
1925	2,096.2 (200)	2,098.5 (199)	18,241,062 (901)	4,366,297 (434)	30,709 (696)	40.09 (350)	
1931	2,938.3 (280)	2,937.6 (278)	19,673,704 (972)	6,025,150 (667)	35,887 (816)	33.44 (292)	12year plan
1935	3,159.5 (301)	3,158.2 (299)	29,344,188 (1,449)	8,667,642 (960)	55,972 (1,269)	48.37 (422)	
1936	3,455.0 (329)	3,453.7 (336)	33,708,178 (1,665)	9,980,227 (1,105)	64,446 (1,461)	51.07 (446)	
1940	4,252.9 (405)	4,253.7 (403)	82,088,740 (4,054)	20,449,987 (2,265)	153,374 (3,477)	98.72 (862)	world war II
1943	4,656.8 (435)	4,567.5 (433)	128,468,951 (6,345)	27,541,257 (3,050)	290,337 (1,582)	173.62 (1,516)	
1944	4,991.9 (476)	4,996.9 (479)	106,372,624 (5,249)	31,015,290 (3,435)	364,739 (8,270)	200.73 (1,750)	

Source : Mission(1986), Chosun Transport History[5]

어 있으며, 손실이 발생한 경우에는 이를 다음해 이후의 이익으로 보충하며, 본 계약에 의한 위탁 기간은 조인한 날로부터 만 20년으로 하며, 단 총독부는 필요에 따라 언제든지 본 계약을 취소하고 또는 사변 시에는 임시로 처리를 명할 수 있다고 명시하고 있다. 위와 같은 내용이었지만 납부액의 정산이 쉽지 않아 결국 당분간 회사는 총독부 지출액의 6%에 상당하는 금액을 매년 납부하기로 하였고, 이와는 별도로 보충 공사비용은 회사가 부담하며 재산은 국유로 하고 이 금액은 적어도 연간 40만엔이 넘는 범위에서 실시할 것을 정하였다. 1919년 제1차세계대전 등으로 납부금에 대한 의견일치를 보지 못하다가 1921년에 한하여 총독과 당초에 협정한 내용을 잠정 협정으로 하고 연간 지출액의 6%까지의 이익을 납부하게 되었다.

1921년 7월 신임 하야카와 센키치로 사장과 조선총독부는 다음과 같이 협정을 개정하였다. “1922년, 1923년, 1924년에는 1920년 말 현재 조선 총독부에 지출액에 대한 100의 6 및 1921년도 이후의 지출액에 대한 100의 4에 해당하는

금액을 매년 조선총독부에 납부 할 것. 매년 공사비 10만엔 이하의 보충 공사는 회사비용으로 시행할 것. 앞 항목의 보충공사로 인하여 발생하는 재산은 국유로 할 것” 이와 같은 개정된 협정 하에 위탁경영은 1925년 3월말까지 지속되었다.

위탁 경영 중 건설, 개량 공사와 관련하여 1916년부터 시행하고 있었던 함경선 건설공사, 호남, 경원 각 노선 개량 공사, 평양 탄광선 연장, 진해선 건설공사 착수, 1922년 이후 계속사업인 평원선 건설에 착수 등이 이루어 졌다. 운수 영업과 관련하여서는 1919년 제1차세계대전으로 영업수입은 불안전하였지만 일본, 만주, 중국 간의 연계교통은 긴밀하게 되었다. 만주철도 본선을 거쳐서 멀리 러시아, 중국의 철도와 연계하여 국제철도체계가 정비되었으며, 1923년 장거리 여행자가 많아짐에 따라 전망 1등 침대차, 3등 침대차를 다른 철도보다 앞서 제작, 사용하였다.

한편 교양, 후생시설로는 첫째 경성철도학교 및 도서관을 창설하고 순회문고, 열차 내 문고 이외에도 아동도서관을 개설하였다. 인천 월미도에 조류를 이용한 해수목욕탕, 수영장

을 신설하였으며 사우회를 창설하고 상담, 강연, 오락, 조달, 운동부를 두었으며, 공려사를 설립하고 종업원 가족에게 취업의 장을 마련하였고 보건 시설을 확충하는 등 새로운 제도가 도입되었다.

제2차 직영기(1925년~1935년)에서는 조선철도가 창시, 창업시대에 이어서 제1차 조선총독부 직영기(1910년~1917년) 시대까지는 경영상 군사적 상황을 우선하고 대륙 정책을 수행하는 역할을 하였다. 그러나 제1차 세계대전 후 일시적으로 국제적 긴장이 완화됨에 따라 총독부의 행정도 점차 산림, 치수를 비롯한 철도, 항만시설의 확충 및 강화 등 산업 경제의 발전과 자원개발에 본격적으로 착수하게 되었다. 당초 국장대리로서 시모오카 주지 정무총감이 임시 국장직을

맡았으나 후에 오무라 다쿠이치가 철도국장으로 취임하면서 조선철도 12년계획이 수립되어 조선철도는 발전의 기회를 맞았다.

12년계획은 제국철도협회(회장 구니사와 신베이)가 1924년부터 약 1년여에 걸쳐서 조선철도망을 조사하고 철도경영 개선책과 철도보급을 위한 촉진 안을 작성하여 이를 중앙정부에 건의한 것에서 출발하고 있다. 이 시기의 조선총독부의 방침은 기존의 헌병 경찰제도를 폐지하고 지방자치제도를 추진하였으며 산업개발과 무역 진흥 등 경제성장을 중요한 시책으로 삼았다. 따라서 철도정비는 초미의 관심사로 대두되었다. 이러한 상황에서 일본은 본토의 부족한 자원을 조선의 미개발 자원으로 보충하려고 했으며 이를 위해서 철도

Table 2 Analysis of the Korean railway

		1910~1919	1919~1930	1930~1945
Environmental factors		Russo-Japanese War, conception of connection with continents	3.1 Independence Movement	China-Japanese War, World War II
Government General Policies		Military government	Cultural Politics	Military supply base
Railway Policies		Connection with continents	Industrial development	Conduct of war
Bureaucrat		Railways bureaucrats	Railways bureaucrats & Railway Engineers	Railways bureaucrats & Korean Railways bureaucrats
Explain factors (1)	Laws	Chosun light railway law (1912)	Chosun private railway command(1920)	General mobilization command (1938)
	Regime	3-line contact fares chosun railway consignment agreement (1917)	Railway 12year plan	Edict on the railroad military use (1942)
	Private railway	Jeonbuk light Railway company (1914)	Korean private railway Assistance Act (1921) 1st private railway construction boom	2nd private railway construction boom
Explain factors (2)	Operation	Direct operation, Manchurian railway consignment management (1917 ~ 1925)	Direct operation, Manchurian railway consignment management (Bukusun line)	Direct operation
	Organization	Government-General Railway department	Manchurian railway kyugsung Bureau Government General Railway department Kyungsung railway school	Government General Railway department → Government General Transport department
	Culture		Museums, Libraries	
	Technical	Steam locomotive assembled Automatic coupler	30 ton freight car	Electric DC3000V Locomotive
	Capital	Government General Finance Investment	Government General Finance Investment	Finance 19% of the investment (1906 ~ 1943)
	Management results (Resin ratio)	92.2(1910)	85.8(1920) 74.5(1925) 74.2(1930)	57.6(1935)
	Influence	Immigration, Agriculture products, industrial, commercial, From the river and road transport Moved into the railway transportation	Immigration, industrial, commercial	Immigration, industrial, commercial

망의 정비 확충이라는 전제조건이 필요했다.

일제강점기 조선철도는 만주철도에 의한 위탁경영을 제외하고는 총독부에서 직접 관리운영함에 따라 총독부의 정책과 일맥상통한 측면이 있다. 또한 총독부 직영에 따라 조직도 총독부내 철도국에서 담당하였으며, 건설비용의 경우에도 총독부 재정투자가 주를 이루었다. 일본 본국과 마찬가지로 조선철도에서도 사설철도의 건설 붐이 크게 일었는데 이는 사설철도에 대한 정부의 적극적인 지원에 의한 결과라고 판단된다. 그러나 영업적인 측면에서는 경영성적은 점차 악화되었다. 일제강점기의 조선철도는 단순히 전쟁을 수행하기 위한 철도의 건설에서 시작되어 대륙과의 연결망 구축,

조선의 산업발전과 생활에 영향을 미치는 주요한 교통수단으로 변화되었으며, 전쟁시에는 전쟁수행을 위한 보급망 역할을 충실히 수행하였다.

3. 만주철도의 현황과 성격

3.1 현황

만주철도는 러일전쟁 이후 인 1906년에 설립되어 1945년까지 지속된 철도회사이다. 자본은 일본정부 50%와 기타 자본으로 구성된 반관반민의 특수회사였다. 만주철도는 철도 사업을 중심으로 광범위한 사업을 전개한 일본의 만주경영의 핵심이었다. 주된 사업은 철도이외에 도시, 관광, 철강, 교육, 항만 사업 등 다양한 사업을 전개하였다. 전성기에는

Table 3 Revenue of Manchurian railway passenger cars and freight cars (unit:yen)

Year	Passenger car income	Freight car income (A)	Railway income (B)	Revenue	A/B
1907	3,594,239	6,160,274	9,768,887	6,101,615	63.1
1908	2,964,587	9,542,262	12,537,142	5,161,408	76.1
1909	3,250,412	11,241,859	15,016,198	5,818,333	74.9
1910	3,264,639	11,641,529	15,671,605	6,542,640	74.3
1911	4,273,423	12,471,415	17,526,288	6,908,354	71.2
1912	5,008,633	13,913,341	19,907,456	7,846,923	69.9
1913	5,069,127	16,159,171	22,275,132	7,913,948	72.5
1914	4,367,168	17,550,150	23,216,722	8,345,286	75.6
1915	4,842,338	17,260,655	23,532,118	8,174,520	73.3
1916	6,040,453	19,882,476	27,815,349	8,435,939	71.5
1917	8,136,707	23,793,056	34,457,923	23,599,189	69.1
1918	10,911,382	30,377,682	44,922,872	27,954,715	67.1
1919	14,243,790	46,305,759	67,060,720	36,531,782	69.1
1920	14,659,337	63,867,030	85,316,806	48,556,542	74.9
1921	12,194,288	59,615,835	78,204,132	45,031,416	76.2
1922	12,389,464	69,518,111	87,813,029	53,643,744	79.2
1923	13,431,865	72,582,757	92,269,707	56,482,115	78.7
1924	13,645,538	77,019,368	92,561,732	56,008,435	83.2
1925	14,530,942	80,535,820	97,395,288	58,594,537	82.7
1926	15,216,353	89,513,059	107,923,567	61,971,944	82.9
1927	16,102,953	94,040,819	112,894,150	68,050,554	83.3
1928	17,619,293	97,738,147	118,076,162	74,378,136	82.8
1929	17,451,585	101,089,474	121,392,087	75,001,323	83.3
1930	11,461,175	77,936,688	94,576,117	58,204,214	82.4
1931	9,135,663	70,897,756	84,573,356	47,798,564	83.8
1932	14,812,045	85,022,314	103,846,512	65,050,665	81.9
1933	18,757,364	94,263,019	119,676,741	75,766,354	78.8
1934	20,332,876	101,489,276	126,525,376	73,243,744	80.2
1935	22,412,222	103,362,261	134,686,176	84,030,382	76.7
1936	22,302,299	103,165,249	131,827,121	79,250,177	78.3
1937	24,958,000	115,558,000	151,053,000	89,713,000	76.5
1938	33,668,000	135,089,000	192,746,000	97,117,000	70.1
1939	50,207,000	153,151,000	229,830,000	105,922,000	66.7
1940	194,843,000	318,876,000	609,989,000	144,954,000	52.3
1941	223,381,000	391,354,000	723,433,000	150,589,000	54.1
1942	307,691,000	418,454,000	863,921,000	196,261,000	48.4
1943	436,025,000	429,076,000	1,022,280,000	229,637,000	42.0
1944	597,825,000	458,135,000	1,242,543,000	298,236,000	36.9

Source: Manchurian Railway book(2007), Manchurian Railway 40 years History[6]

Table 4 Handling volume of Manchurian Railway

(unit: 1000 ton)

Year	Soybeans	Wood	Coal	General cargo	Military cargo	Total
1910	606	45	1,025	2,507		3,370
1911	617	51	1,330	2,957		4,195
1912	594	56	1,749	3,470		4,205
1913	672	83	2,516	4,340		5,221
1914	921	62	2,495	4,665		5,151
1915	901	71	2,504	4,715		5,289
1916	964	120	2,411	5,109		5,627
1917	1,068	171	2,624	5,966		6,564
1918	1,212	214	2,922	6,651		7,487
1919	1,668	282	3,055	7,881	0	9,074
1920	1,689	200	3,175	8,438	23	9,212
1921	1,660	276	3,404	8,673	14	9,435
1922	1,687	304	4,648	10,114	24	10,926
1923	1,846	415	5,410	11,181	6	12,131
1924	1,719	370	6,075	12,051	5	13,235
1925	1,775	474	6,380	12,792	19	13,649
1926	2,130	417	7,269	14,198	8	15,001
1927	2,446	421	8,011	15,649	14	16,718
1928	2,566	557	8,680	16,417	26	17,530
1929	2,991	475	8,937	17,111	14	18,563
1930	2,002	291	7,800	13,816	14	15,193
1931	2,923	234	7,326	14,164	275	15,454
1932	3,142	292	7,304	15,134	821	16,573
1933	2,558	480	8,653	17,449	442	18,851
1934	2,768	657	9,300	19,588	441	21,671
1935	2,440	531	9,571	19,302	349	20,981
1936	2,139	490	9,749	19,795	381	21,366
1937	2,125	537	9,512	20,509	1,834	24,331
※ 1937	2,643	1,706	11,050	28,642	3,968	40,122
※ 1938	2,952	2,090	11,890	32,899	7,070	47,855
※ 1939	2,207	3,189	12,055	37,214	9,539	58,961
※ 1940	1,350	3,572	13,110	37,510	11,898	63,386
1941	1,406	3,438	15,795	39,659	20,517	74,576
1942	1,519	3,414	17,212	44,349	21,968	84,442

Source: Manchurian Railway book(2007), Manchurian Railway 40 years History[7]

Note ※ : Sum of private & National line, Bukcheol line

Table 5 Overall income and railway part income of Manchurian Railway

Year	Total			Railway		Employee (thousand person)
	Income	Expenditure	Profit and loss	Income	Profit and loss	
1907	12,543	10,527	2,016	9,669	3,696	13
1908	17,615	15,502	2,113	12,537	7,622	12
1909	23,114	17,343	5,771	15,071	9,198	15
1910	24,777	21,069	3,708	15,972	9,471	18
1911	28,155	24,487	3,668	17,526	10,618	19
1912	33,546	28,620	4,926	19,907	12,060	20
1913	42,417	35,250	7,167	22,275	14,361	22
1914	44,671	37,130	7,541	23,217	14,871	23
1915	43,786	35,706	8,080	23,894	15,720	24
1916	52,402	42,295	10,107	27,815	19,379	25
1917	69,429	54,504	14,925	34,458	23,599	30
1918	96,258	74,065	22,193	44,993	27,955	38
1919	153,133	128,758	24,375	67,061	36,532	44
1920	174,738	147,346	27,392	85,317	48,557	37
1921	147,101	115,714	31,386	72,204	45,031	36
1922	169,957	134,876	35,080	87,813	53,664	36
1923	185,698	150,903	34,795	92,270	56,482	38
1924	194,182	159,629	34,553	92,562	56,008	39
1925	201,598	166,733	34,865	97,395	58,595	36
1926	215,615	181,457	34,158	107,924	61,972	35
1927	230,559	194,284	36,274	113,244	68,008	34
1928	240,428	197,875	42,553	118,639	74,281	35
1929	240,998	195,492	45,506	122,104	74,890	35
1930	188,104	166,431	21,673	95,331	56,562	34
1931	187,054	174,456	12,599	85,476	48,185	32
1932	245,941	184,653	61,288	103,847	65,051	33
1933	248,002	205,082	42,921	119,677	75,766	40
1934	270,669	114,202	46,467	126,525	73,244	46
1935	302,159	252,535	49,624	134,686	84,030	55
1936	299,044	248,871	50,174	113,482	79,597	117
1937	355,048	281,119	73,929	151,053	89,713	126
1938	387,412	314,536	72,875	192,746	97,117	155
1939	440,907	363,059	77,848	229,830	105,922	197
1940	799,328	722,517	76,711	609,979	144,945	204
1941	937,672	865,540	72,131	734,433	150,589	218
1942	1,106,265	1,021,376	84,888	663,921	199,261	294
1943	1,296,423	1,203,464	92,959	1,022,280	229,636	375
1944	1,567,011	1,453,211	113,800	1,242,543	298,236	398

Source: Manchurian Railway book(2007), Manchurian Railway 40 years History[8]

80개의 관련회사가 있었다. 이는 마치 영국이 동인도회사를 만들어 인도를 경영한 것 같이 만주철도는 종합적인 식민지 회사였다.

만주철도는 운영마지막연도인 1945년 만주철도가 운영하던 노선 16개 1,449.1km 그리고 1933년 3월1일 만주철도가 국유철도를 위탁 운행하였던 국철노선 54개선 10,156.1km를 합한다면 전체 운영노선은 11,605.2km를 운영하였다.

만주철도의 현황을 보면 승차인원은 1936년에 비해 1944년에 약 10.8배 화물은 3.7배 증가하였다. 수입을 보면 화차

Table 6 Vehicles owned by the Manchurian Railway

Year	Locomotive internal combustion rolling stock	# of passenger car	# of freight car
1907	78(1)	45(1)	1,003(1)
1908	202	104	2,083
1909	205	123	2,143
1910	222	135	2,218
1911	251	150	2,224
1912	261	191	2,813
1913	261	196	2,914
1914	267	196	3,067
1915	267	213	3,067
1916	270	219	3,075
1917	270	233	3,424
1918	287	254	4,190
1919	328	298	4,798
1920	340	328	5,624
1921	347	349	6,028
1922	366	373	6,180
1923	377	391	6,247
1924	405	401	6,509
1925	425	430	6,642
1926	432	440	6,811
1927	439 2	486	7,260
1928	454 2	517	7,555
1929	456 2	532	7,945
1930	458 21	536	8,134
1931	459 38	543	8,176
1932	462 41	543	8,172
1933	*380 60	486	8,010
1934	409 64	657	8,401
1935	458 75	711	8,713
1936	481 74	744	9,025
	Railway Directorate General bukcheol	Railway Directorate General bukcheol	Railway Directorate General bukcheol
During a takeover	272	354	4,074
1933	395	627	6,423
1934	507 421	744	9,105
1935	636 421	1,011	12,118
1936	762 250	1,021 569	12,395 4,025
1944	2,350(30.1)	3,055(67.9)	38,223(38.1)

Source: Manchurian Railway book(2007), Manchurian Railway 40 years History[9]

Note *: Railway locomotive to the Directorate General of 80 the amount borrowed, National Railways-gauge is 5 feet

수입이 주를 이루다고 1943년이후에는 객차수입이 화차수입을 능가하였다.

만주철도의 수입은 1907년에 약 977만엔에 불과했으나 계속 증가하여 1944년에는 12억4,254만엔으로 127배나 증가하였다. 이익은 1907년에 610만엔에 불과했으나 1944년에 2억9,827만엔으로 약 48.9배나 증가하였다. 수입의 경우

1907년부터 1941년까지 화물이 우위를 점하였다. 다만 1942년 이후는 여객수입이 화물수입을 증가하였다.

화물의 주요 취급량을 보면 1910년의 경우 일반화물, 석탄, 대두, 목재의 순이며, 1920년에도 일반화물, 석탄, 대두, 목재 순이었다. 1930년에는 일반화물, 석탄, 대두, 목재, 군용 순이었으나, 1940년의 경우에는 일반화물, 석탄, 군용, 목재, 대두의 순으로 바뀌어 군용화물이 증가하였고, 대두가 감소하였다. 1943년의 경우를 보면 일반화물, 군용화물, 석탄, 목재, 대두의 순으로 군용화물이 눈에 띄게 증가하였다. 이는 1931년의 만주사변, 1937년 중일전쟁 1941년 제2차세계 대전으로 전쟁수행에 철도가 역할을 한 것을 알 수 있다.

만주철도의 수입구조를 보면 1907년에 철도, 광업, 항만, 지방의 순이었다. 1920년에는 철도, 광업, 항만, 지역개발의 순이었으며, 1930년에도 역시 철도, 광업, 항만, 지역개발 순

이었다. 1940년에도 철도, 광업, 항만 순으로 변화가 없었다.

만주철도의 전체 수입 중 철도가 차지하는 비중을 보면 1907년의 경우 77% 이었다. 1920년에는 48.8%로 감소하였으나, 1930년에는 50.7%, 1940년에는 76.3%, 1944년에는 79.3%로 다시 증가하였다. 사원수의 경우 1907년에 13천인에서 1944년에 398천인으로 30.6배나 증가하였다.

보유차량수를 보면 1944년 화차가 객차수의 약 12.5배에 달했다. 기관차의 경우도 1907년에 비해 1940년에 약 30배 증가하였다.

3.2 철도의 성격

포츠머드 조약에 의해 일본이 획득한 만주지역의 권리가 장춘 이남의 동청철도¹⁾남부지부의 경영권과 이것에 수반하

Table 7 Analysis of the Manchurian Railway policy

		1905 ~ 1931	1931 ~ 1947
Environmental factors		Russo-Japanese Treaty of Peace (Portsmouth Treaty) (1905)	1931 Manchurian Incident 1937 Reduction of Manchukuo
Japan government policy		Establishment of Guan dong Government (1906)	Policy Guidelines manmong problem processing(1932) China-Japanese War processing principles (1938) Basic national syllabus (1940)
Railway policy		Manchurian Railway is Comprehensive colonial company(such as the East India Company Ltd)	Manchukuo (Kwantung Army) dominated Manchurian Railway
Bureaucrat		Politicians, businessmen	Bureaucracy, Kwantung Army
Explain factors(1)	Laws	Edict of Manchurian railway establish(1906) 3 ministry command for Business through the 3 Minister command(1906)	
	Regime	Manchurian Railway 10 years plan	Strengthens survey
	Line	Whesa-line yeongyung-line(dailian~sinkyeong etc)	Manchukuo state-owned railway consignment management (1937) New route construction(Dongji railway)
Explain factors(2)	Operation	Manchurian Railway	Manchurian Railway Management was transferred to Kwantung Army
	Organization	Major subsidiaries: Dalian city traffic, Manchurian Airlines, North China transportation, Sowha Steel, Dalian Yamato Hotel(peak, 80 companies had)	1932 years: Manchurian Medical College, Research Division, Railway researcher, central laboratory, Dalian quay station, Fushun Coal Mine
	Culture	Manchurian Railway Dalian headquarters (building)	Manchurian movie association, Manchurian daily Releases, Baseball, music
	Technical	Standard gauge	Express Asia(1934)
	Capital	Capital : 200 million yen(100 million yen: Japanese Government), Debenture issued in the London by Koto(200 million yen)	Capital : 14 million yen (1940)
	Management results	1907 : 3,696,000yen(+), 1910 : 9,471,000yen(+) 1915 : 15,720,000yen(+), 1920 : 48,557,000yen(+) 1925 : 58,595,000yen(+), 1930 : 56,562,000yen(+)	1935 : 84,040,000yen(+) 1940 : 144,945,000yen(+)
	Influence	In rural areas, the development of modern urban planning(Dalian, Changchun, Bongcheon) (Schools, ports, hospitals, and libraries)	Manchurian railway Economic Committee

¹⁾동청철도(東淸鐵道, Chinese Eastern Railway): 만주 북부 만저우리와 쑤이편허를 잇는 철도 노선으로 오늘날 하얼빈 철도의 옛 이름으로, 19세기 말 러시아가 일본에 대한 삼국간섭의 대가로 부설권을 획득하여 만주에 건설한 철도로서, 현재 중국의 장춘철로(長春鐵路)를 가리킨다. 신해혁명 후에는 중동(中東)철로, 만주사변 후에는 북만주철도라고 불리었다.

Table 8 Governor of the Manchurian Railway

	Name	Period	Major curriculum
1st	Goto sinpei	1906.11.13. ~ 1908.7.14.	Minister of Civil Affairs, Taiwan Government General
2nd	Nakamura yoshigoto	1908.12.19. ~ 1913.12.1.	Ministry of Finance bureaucrat → Taiwan Government General
3rd	Nomura ryutaro	1913.12.19. ~ 1914.7.15.	Railway Engineer, Vice President of Japan railway Administration
4th	Nakamura yuziro	1914.7.15. ~ 1917.7.31	Army Lieutenant General, member of the House of Peers
5th	Konisawa sinpe	1917.7.31. ~ 1919.4.21.	Railway Engineer(Doctor of Engineering)
6th	Nomura ryutaro	1919.4.21. ~ 1921.5.31.	Railway Engineer
7th	Hayakawa senkichiro	1921.5.31. ~ 1922.10.14.	Finance Ministry bureaucrat → Bank of Mitsui
8th	Kawamura takezi	1922.10.24. ~ 1924.6.22.	Vice minister of home office, member of the House of Peers
9th	Yamuhiro banichior	1924.6.22. ~ 1927.7.19.	Chief Cabinet Secretary
10th	Yamamoto Chorarou	1927.7.19. ~ 1929.8.14.	Politician(a secretary-general of party → Matsui company)
11th	Senkoku mituki	1929.8.14. ~ 1931.6.13.	President of Kyusyu Railway, president of Japan railway Administration, Ministry of Japan Railway
12th	Uchida gousai	1931.7.19. ~ 1932.7.6.	Ministry of Foreign Affairs
13th	Hayasi hirotaro	1932.7.26. ~ 1935.8.2.	Local notables(member of the House of Peers)
14th	Matuoka yousuke	1935.8.2. ~ 1939.3.24.	Ministry of Foreign Affairs bureaucrat, member of board of directors Manchurian Railway
15th	Oomura takuichi	1939.3.24. ~ 1943.7.14.	Railway expert
16th	Kohiyama naoto	1943.7.14. ~ 1945.4.11.	Manchurian Railway officer
17th	Yamazaki motoki	1945.5.5. ~ 1945.9.30.	Manchurian Railway officer

는 권리를 획득하게 되었다. 만주철도의 특성은 만주지역을 지배하는 역할로 영향력이 광범위하였다. 만주철도는 일본 본국의 정책에 따라 동인도회사와 성격이 비슷한 종합식민 지회사의 형태를 띠었는데, 철도운송사업 뿐만 아니라 항공, 도시교통, 호텔 등 다양한 사업을 수행하여 경영성적도 흑자 기조를 계속 유지하였다. 만주철도는 만주사변이후 만주국에 의해 지배를 받았으며 이 시기에는 관동군이 주요 직책을 수행하여 전시체제의 형태로 운영되었다.

만주철도는 철도이외의 다양한 사업을 전개한 회사로서 그 주축이 철도사업으로서, 전성기에는 약 80여개의 자회사를 보유한 대규모 회사였다. 또한 만주지역에 각종 문화사업이나 근대적 도시개발계획에 참여하였으며, 궤간은 조선철도와 동일한 표준궤를 채택하고 있어 일본국의 만주지배정책을 일환으로서 수행된 정책들이라 생각된다.

만주철도총재의 이력을 보면 정치가, 관료, 철도전문가, 군인 등 다양한 출신이 임명되었다. 만주철도의 특성상 정치에 의한 영향으로 정치가가 많이 있으며, 1931년 이후 관동군의 지배하에 철도총재가 임명되었다.

만주철도의 성격은 수입구조를 통해 볼 때 철도이외에도 광업, 항만, 지역개발 등의 수입이 있어 철도는 운송수단이외의 다양한 기능을 수행했다는 것을 알 수 있다. 화물수송량은 1907년에서 1941년까지 화물수송이 많았으며 1942년 이후에는 여객수송이 우위를 점하였다. 화물수송의 품목을 통해 만주철도는 전쟁수행과 밀접한 관련을 가지고 있는 것을 알 수 있다.

4. 일제강점기 조선철도와 만주철도의 비교

4.1 철도의 성격

1924년 한국과 남만주의 철도를 비교해 보면 여러 가지 차이를 보이고 있다. 각국을 비교해 보면 다음과 같다. 1924년의 영업거리는 한국이 1,300.3km 만주철도가 682.1km로 우리나라가 약 2배의 거리이다. 1마일당 수송량을 보면 만주철도가 우리나라 철도보다 여객의 경우 1.6배, 화물은 10.3배로 높은 수치를 보이고 있다. 1일당 여객수입과 화물수입은 각각 1.7배, 화물수입은 9.8배로 우리나라보다 높은 수치를 보이고 있는데 이는 화물물동량에 비례한다고 할 수 있다.

기관차보유대수와 객차는 비슷하지만 화차의 경우 우리나라보다 2배 이상 많은 것을 알 수 있다. 따라서 화물 주행거리도 길며 1일 화물수송톤수도 많은 것을 알 수 있다. 이러한 현상은 앞의 표에서 본 것처럼 화물수송의 비중이 높은 것과 비슷한 양상을 보이는 것이다.

양국의 화물을 비교해 보면 만주가 우리나라보다 차급수송의 비중이 높으며, 1톤 1마일당 평균운임이 비슷하지만 1톤당 평균마일이 만주가 장거리임을 알 수 있다.

여객의 경우 승차인원은 만주철도가 우리나라의 1/2 수준이지만 1일평균승차마일은 장거리임을 알 수 있다. 이는 만주철도가 우리나라 철도 영업거리의 1/2과 비슷한 것과 일치하고 있다.

이처럼 만주철도의 성격은 우리나라철도에 비해 매우 수익성이 높고 특히 화물수송위주의 철도였음을 알 수 있다.

Table 9 Comparison of the Korean and Manchurian Railways (1924)

	Korean Railway	Manchurian Railway
Operating Distance(km)	1,300.3(1)	682.6(0.53)
Volume per one day, mile(person)	1,255.00(1)	2,033(1.61)
Volume per one day, mile(tonnage)	1,211.00(1)	12453(10.28)
Passenger revenues per day, mile(Yen)	33.00(1)	54.82(1.66)
Freight revenues per day, mile(Yen)	31.00(1)	304.35(9.82)
Number of locomotive	247(1)	405(1.64)
Number of coaches	504(1)	401(0.80)
Number of wagons	2,754(1)	6,509(2.36)
Train mileage(passenger)	2,080,760(1)	2,015,760(0.97)
Train mileage(freight)	1,834,476(1)	5,636,363(3.07)
Freight transport tonnage	3,794,337(1)	14,588,437(3.84)
Freight transport tonnage per day	10,888(1)	39,968(3.67)

Source: Chosun Government General Railway(1927), Chosun Railway appendix [10]

Table 10 Comparison of the Korean and Manchurian Railways in terms of freight and passengers(1924)

		Korean Railway	Manchurian Railway
Freight	Volume(wagon loading)	3,218,048(1)	13,856,881(4.30)
	Volume(mixed loading)	576,289(1)	731,556 (1.27)
	Average mile per ton	144.6(1)	216.0 (1.49)
	Average fare per ton(yen)	3.71(1)	5.29(1.43)
	Average fare per ton mile(mou)	257(1)	244(0.95)
Passenger	Passenger(first class)	9,319(1)	17,377(1.86)
	Passenger(2nd class)	251,683(1)	209,072(0.83)
	Passenger(3rd class)	17,226,872(1)	8,506,269(0.50)
	Passenger(total)	17,487,874(1)	8,732,718(0.50)
	Average passenger per day	50,195(1)	23,925(0.48)
	Average passenger mile per day	32.5(1)	58.0(1.78)
	Average passenger per day mile	1,255(1)	2,333.5(1.85)
	Passenger fares(yen)	12,950,040(1)	12,361076(0.95)
	Average income per day(yen)	42.870(1)	37.385(0.87)
	Average income per day mile(yen)	33.00(1)	54.809(1.66)
	Average fare per(yen)	0.74(1)	0.35(0.47)
	Average fare per day mile(mou)	228(1)	224(0.98)

Source : Chosun Government General Railway(1927), Chosun Railway appendix [10]

공통점으로는 양국철도가 공히 전쟁수행에 많은 영향을 받았지만 만주철도가 보다 더 직접적으로 전쟁수행에 이용되었음을 알 수 있다.

중일전쟁이 끝난 1938년과 제2차 세계대전 발발 후인 1943년을 비교해 보면 Table 11에서와 같이 우리나라와 만주의 여객수송량을 보면 1938년에 비해 1943년에 만주가 급격하게 증가한 것을 알 수 있다. 화물수송량의 경우도 만주가 우리나라에 비해 더 많이 증가하였다. 여객수입의 경우 1938년에 우리나라가 많았으나 1944년에는 여객수송량이 만

주철도가 증가함에 따라 더 증가하였다. 우리나라의 경우 1938년에 수송량에 비해 수입이 만주철도보다 낮은 비율을 보여 수입이 우리나라가 낮은 것을 알 수 있다. 화물의 경우 수송량과 수입이 거의 약 3배를 보이고 있다. 주요화물을 비교해 보면 우리나라는 1938년에 우리나라의 경우 광산품, 기타(약 10%는 군용품), 공산품 순이었다가 1943년에 기타가 우위를 차지한 것은 전쟁용품수송이 많아졌다는 것과 주로 공산품과 광산품위주의 수송이었다는 것을 알 수 있다. 만주철도의 경우는 1938년에 일반화물과 석탄에서 1943

Table 11 Comparison of changes in operating status (1938, 1943)

		Korean Railway	Manchurian Railway	A/B
Operating distance (km)	1938	3,829		
	1943	4,991.9	11,995.1	0.41
Passenger volume	1938	45,053,752	30,100,000	1.50
	1943	106,372,624	163,544,000	0.65
Freight volume	1938	13,923,898	26,994,000	0.50
	1943	31,015,290	84,994,000	0.36
Passenger income(1,000yen)	1938	41,305	33,668	1.24
	1944	192,981	597,825	0.32
Freight income (1,000yen)	1938	45,481	135,089	0.33
	1944	143,030	458,135	0.31
Main freight	1938	Minerals, and other manufactured goods, agricultural products, forestry products, aquatic products	General cargo, coal, military cargo, soybeans, timber	
	1943	Others, Mining Products, manufactured goods, agricultural products, forestry products, marine products	General cargo, military cargo, coal, timber, and soybeans	
Operating ratio	1938	57.0	70.1	0.81
	1943	80.0	42.0	1.90
Number of Employees	1938	33,000	154,830	
	1943	106,748	398,000(1944)	0.27

Source: Chosun Government General Railway(1940), Chosun Railway 40 years Brief History[11], Mission(1986), Chosun Transport History[12], Manchurian Railway book(2007), Manchurian Railway 40 years History[13].

년에 일반화물과 군용화물로 군용화물이 증가한 것을 알 수 있다. 영업계수를 비교해 보면 1938년에 비해 1943년에 만주가 매우 수익성이 높은 철도를 운영한 것을 알 수 있다. 종업원수는 1943년 자료를 보면 만주철도가 우리나라 철도의 약 4배의 인원인 것을 알 수 있다.

4.2 철도조직과 운영

만주철도의 성격은 기본적으로 사철의 형태로 수입구조를 통해 볼 때 철도이외에도 광업, 항만, 지역개발 등의 수입이 있어 철도는 운송수단이외의 다양한 기능을 수행했다는 것을 알 수 있다. 만주철도의 수입구조를 보면 1907년에 철도, 광업, 항만, 지방의 순이었다. 1920년에는 철도, 광업, 항만, 지방의 순이었으며, 1930년에도 역시 철도, 광업, 항만, 지방순이었다. 1940년에도 철도, 광업, 항만 순으로 변화가 없었다. 만주철도는 종합적인 식민지회사의 성격이 강하였다. 우리나라의 경우는 철도수입은 거의 100%가 철도수입이었다. 다만 우리는 사철이 존재하여 다른 면에서 철도운영이 있었다.

4.3 철도운영자와 양국 철도의 비교

일제강점기의 우리나라의 철도국장은 관료출신이 대부분이었다. 주요 철도국장의 이력을 보면 다음과 같다. 첫째 히토미 지로(人見次郎, 1879년~1959년)는 일본의 농상공부관료,

실업가, 조선총독부총감관방철도국장, 대만총독부총무장관을 역임하였다. 교토부 출신으로 1904년 7월 도쿄제국대학 법학부를 졸업하고 11월에 문관고등고시 행정과에 합격했다. 농무성에 입사하여 산림국으로 배속되었다. 특허국 사무관, 서무과장을 역임하였는데 1908년 통감부로 자리를 옮겨 특허국 사무관으로 일을 하였고, 그 후 조선총독부에서 서기관, 농상공부 상공과장을 역임하였다. 그 후 식산국 상공과장, 농상공부 농무과장을 역임하였으며, 1917년 7월 총감관방 철도국장에 취임하여 1919년 5월까지 재임하였다. 두 번째로 안도마타 사무로(安藤又三郎, 1877년~??)는 원적이 기후현이다. 1877년 6월1일 출생으로 도쿄대학 법과대학을 졸업 후 고등고시 합격 후 1905년 12월 철도사무관에 임용되었고 통감부철도관리국 사무관, 철도원참사관을 역임한 후 1911년 10월 구주각국에 출장 페테스브르크에서 개최된 일본 러시아 철도연락회의 위원으로 출석 1916년 7월에 만주철도 경성관리국 운수과장을 역임하였다. 세 번째 오무라 타구이치(大村卓一, 1872년~1946년)는 철도관료, 실업가로서, 1872년 2월 후쿠이현 출신으로 가축을 상속받아 1896년 삿포로 농업학교 농과를 졸업하고 홋카이도 탄광철도주식회사에 취직, 1906년 체신성 철도작업국, 1925년 5월 조선총독부 철도국장에 취임, 1932년 6월 관동군 교통감독부장, 1935년 10월 남만주철도주식회사 부총재, 1939년 3월 남만주철도주식회사총재를 거쳐 1941년 1월에 퇴임하였다. 네 번째로 요시다 고(吉田浩, 1885년~??)는 교토 출신으로 1909년

7월 도쿄제국대학 법과대학 정치학과를 졸업, 같은 해 문과 고등시험에 합격, 1910년 7월 철도원서기를 시작으로 철도원 부참사, 철도원 참사, 철도서기관 겸 농상무서기관, 부흥국 서기관, 모지철도국장, 도쿄철도국장을 거쳐 1932년 7월 총독부철도국장으로 취임하였다. 다섯 번째로 고바야시 리이치(小林利一, 1898년~??)는 오이타출신으로 1898년 2월 1923년 도쿄제국대학 정치학부를 졸업하고 고등시험행정과에 합격해 1923년 조선으로 건너와 남만주철도주식회사 직원이 되었으며 경리과에 근무, 1924년 경성철도학교 강사를 겸임하고, 1924년 4월에 철도국서기로 임명되었고 1932년에 경리과장, 1928년에 철도회계업무의 위해 구미각국을 유학하였다.

이상 철도국장의 이력을 통해 그들의 특징을 정리해 보면 다음과 같다. 즉 국내 간선 철도망건설(후루이치 고이, 오야곤베) → 관료적 경영 → 개척철도(오무라 다쿠이치) → 대륙철도연결을 위한 충실한 수행(오시다 고) 등의 성격을 알 수 있다. 이는 그간의 철도국장 출신을 보면 알 수 있는데 초기에는 토목공사박사가 취임하여 철도건설을 지휘하였으며, 건설이 완료된 후에는 관료출신이 철도국장을 맡아 철도정책을 충실하게 집행하는 측면이 강했다고 할 수 있다. 다만 “조선철도12년 계획”을 수행한 오무라 다쿠이치의 경우는 정통관료가 아니면서도 철도확충에 큰 기여를 하였다. 관료의 성격은 법과 정책을 성실하게 수행하는 측면이 있어 조선철도의 일 단면의 관료주의를 통한 법의 집행에 있었다고 할 수 있다. 정부총감의 경우도 거의 관료출신이 임명되었다.

만주철도총재의 이력을 보면 정치가, 관료, 철도전문가, 군인, 경제인 등 다양한 출신이 임명되었다. 만주철도의 특성상 정당의 영향으로 정치가가 많이 있으며, 1931년 이후 관동군의 지배하에 철도총재가 임명되었다.

만주철도 초대총재인 고토신베이(後藤新平, 1857년~1929년)는 이와테현 출신으로 의사 출신으로 관료로 발탁되었다. 만철 총재이후에는 본국의 체신대신, 내무대신, 외무대신을 역임하여 정치인의 길을 걸었다. 그는 군의관시절 일청전쟁 중에 육군차관 군무국장인 児玉의 눈에 띄어 발탁되었다. 児玉가 대만총통으로 부임시 고토신베이를 민정장관으로 임명하였다. 그후 대만에서의 임기를 마친 후 만주철도의 초대총재가 되었는데 그는 재임 시 만주철도에서 항만건설, 도로정비 등 인프라 정비, 위생시설정비, 대련의 도시건설, 조사부의 설치 등 만주철도의 틀을 만들었다.

2대 총재인 나카무라 제코(中村是公)는 16명의 총재 중에서 유일하게 5년 임기를 다 채운사람으로 만주철도의 기반을 다진 것으로 유명하다. 대장성 관료출신으로 대만총독부에서 일하다가 만주철도로 합류하였다.

3대 총재 노무라(野村龍太郎), 5대 총재 구니자와(国沢新兵衛), 11대 총재 센코구(仙石貢), 15대 총재 오무라(大村卓一)는 철도기술자 및 운영자 출신이었다. 군인출신으로는 4대 총재인 나카무라(中村雄次郎)가 있었다. 관료출신으로는 대장성 출신인 7대 총재 하야카와(早川千吉郎), 내무관료 출신인 8대 총재 가와무라(川村竹治)가 있었다. 정치가로는 정

우회 출신의 10대 총재 야마모토(山本條太郎), 13대 총재 하야시(林博太郎)가 있었으며, 외무관료로는 12대 총재 우치다(内田康哉), 14대 총재 마츠오카(松岡洋右)가 있었다.

우리나라철도를 경영하였던 7대 대장성출신인 하야카와(早川千吉郎)는 후에 대장성에서 미쓰이 은행으로 옮긴 후에 만주철도에 합류하였는데 그는 관료적인 만주철도를 상업적으로 운영하고, 민주적으로 운영하려고 노력하였다.

이상의 우리나라와 만주철도를 비교해 보면 공통점으로는 철도의 기능이 전쟁수행 그리고 화물 중심의 철도였다는 사실이다. 차이점으로는 우리나라 철도는 완전한 정부기관으로 운영되었고, 만주철도는 반관반민의 철도였으며 민간적인 성격이 강하였다. 영업 면에서 우리나라 철도는 거의 운송에 치중된 반면 만주철도는 운송이외에 도시개발, 항만운영, 학교 운영 등 마치 국가경영에 가까운 성격을 가지고 있었다. 영업면에서 만주철도가 매우 수익성이 높은 철도였다고 할 수 있다. 운영자의 경우도 우리나라 철도는 거의 관료 출신이 대부분이었지만 만주철도의 경우는 다양한 출신이 철도를 운영하였다고 할 수 있다.

5. 결론 및 향후연구과제

만주철도에 대한 연구는 국내에서 거의 이루어지지 않고 있다. 대부분의 경우 일제강점기 조선철도에 대한 연구를 중심으로 수행되고 있으며, 만주철도에 의한 조선철도의 지배를 모르고 있는 사람도 있을 정도이다. 그러나 만주철도는 비록 짧은 기간이긴 하지만 위탁경영을 형태로 조선철도를 경영하였으며, 일본철도 정책상 본토인 일본철도와는 다르지만 식민지 철도의 형태로 조선철도와 만주철도는 유사성을 지닌다고 판단할 수 있다. 물론 규모의 측면에서는 다른 모습을 보이고 있지만 군사적 목적의 철도건설과 철도관료, 본국의 식민지 정책에 따른 철도의 성격 변화 등은 거의 유사하다고 볼 수 있다. 조선철도와 만주철도의 근본적인 차이점은 조선철도는 대륙과의 연결, 식민지 산업의 발전, 전쟁수행을 위한 정책에 따라 발전하였으며 이에 따라 일본본국의 정책적 영향을 많이 받은 반면, 만주철도는 종합식민지회사의 형태로 철도가 건설 및 운영되었다가 이후 만주사변 등으로 인하여 만주국이 만주철도를 지배함에 따라 관료도 변화되는 등 철도정책이 크게 변화하였다는 차이점이 있다. 특히 운영측면에서 만주철도는 많은 자회사를 거느린 종합운송회사의 성격을 가진 기업체의 성격을 나타냈다고 분석할 수 있으며, 경영성적에서도 계속적으로 흑자를 기록하는 등 조선철도와는 다른 경영형태를 나타냈었다.

일제강점기의 조선철도에 대한 연구에서 만주철도와 일본철도의 정책일관성과 전개에 대한 충분한 연구가 수행되었을 때 조선철도의 성격에 대한 명확한 규명이 가능할 것으로 판단된다. 이에 본 연구는 만주철도에 대한 기초연구의 형태로 진행되었으나 향후에는 만주철도의 성격과 만주지역에의 영향력 및 지역철도, 대륙철도로서의 역할 등에 대한 깊이 있는 연구가 추진되어야 할 것이다. 아울러 이러한 연구 결과를 통하여 일제강점기의 각 지역별 철도의 성격과 합

계 시대적 특성에 대한 상호 연관관계 등에 대한 연구도 추진되어야 할 것이다. 특히 일제강점기의 만주철도가 위탁운영한 시기의 성격 그리고 영국의 제국주의 정책에서 철도의 성격 등과도 비교가 향후 필요할 것이다.

참고문헌

- [1] Y.S. Lee, B.H. Chung (2012) A qualitative study of the properties of the Korean railway during the Japan colonial period, *Journal of the Korean Society for Railway*, 15(3), pp. 306.
- [2] S.B. Go (1999) *Colonial railways and the people living*, Hosei University press.
- [3] T. Takashi (1995) Japanese colonial railroad history, *Japan Railway Review*.
- [4] J.J. Chung (2007) Railway officials and railway policy of the Japanese Government General of Korea - Focused on Omuradakuchi, *International Research Center for Japanese Studies International symposium 30*, Kyoto, pp. 189-211.
- [5] Mission (1986) Chosun Transport History.
- [6] Manchurian Railway book (2007) Manchurian Railway 40 years History.
- [7] Manchurian Railway book (2007) Manchurian Railway 40 years History, pp. 250-251.
- [8] Manchurian Railway book (2007) Manchurian Railway 40 years History, pp. 240-241
- [9] Manchurian Railway book (2007) Manchurian Railway 40 years History, pp. 261
- [10] Chosun Government General Railway (1927) Chosun Railway.
- [11] Chosun Government General Railway (1940) Chosun Railway 40 years Brief History.
- [12] Mission (1986) Chosun Transport History.
- [13] Manchurian Railway book (2007) Manchurian Railway 40 years History.

접수일(2013년 2월 13일), 수정일(2013년 3월 25일),
게재확정일(2013년 3월 29일)

Yongsang Lee : yongsang@wsu.ac.kr
Department of Railroad Management, Woosong University, 171 Dongdaejon-ro Dong Gu, Daejeon 300-718, Korea

Byunghyun Chung : bhchung@wsu.ac.kr
Department of Transportation and Logistics, Woosong University, 171 Dongdaejon-ro Dong Gu, Daejeon 300-718, Korea