일제강점기 東海線 3線과 지역*

전 성 현**

－ 목 차 －

1. 머리말
2. 동해선에 대한 조선총독부와 지역의 입장과 의미
3. 동해선 3선 운영의 식민성과 지역적 특징
4. 맺음말

개 요

일제강점기 동해선의 계획과 건설과정은 조선총독부의 조선 산업개발과 한반도 종관철도라는 '제국의 이해'와 함께 3선 연선지역, 즉 강원도, 경상남북도 지역의 개발과 그 수혜로서 원산, 대구, 부산지역의 번영이라는 '지역의 이해'가 반영되어 있었다. 그러나 만주사변 이후 전시체제에 따른 조선총독부의 철도건설 우선권이 북부조선으로 이동하면서 차일피일 미뤄진 결과, 동해선은 조선의 산업개발이라는 측면에서 부분적으로 제국과 지역의 이해에 복무할 수 있는 3선 체제의 지역철도에 머무르고 말았다. 그런데 중부선과 남부선의 연결은 거점지역 간의 경쟁을 불러일으켜 종속 관계로 재편시키는 등 '지역의 이해'도 큰 틀에서는 '제국의 이해' 관계 속 산물이었다.

이는 제한적이기는 하지만 동해선 3선의 운영에서도 그대로 나타났다. 우선 동해선은 뒤늦은 개통과 3선 모두 연결되는 간선 형태가 아니라 지선에 그쳤기 때문에 운영 면에서 간선철도로서의 식민지적 역

* 이 논문은 동아대학교 교내연구비 지원에 의하여 연구되었음
** 동아대학교 석당학술원/사학과 조교수
(socequ21@dau.ac.kr/socequ21@hanmail.net)

할은 상당히 제약되어 있었다. 5대 간선을 제외하면 여객수송이 화물수송보다 두드러졌는데, 이는 지역교통과 관광에 의한 것이었다. 특히 여객수송에서 새롭게 '제국의 이해'에 복무하는 '관광식민주의'적 역할을 부분적으로 담당했다고 할 수 있다. 한편, 화물수송에서는 북부선을 통한 임산물, 수산물, 광산물의 유출과 남부선을 통한 미곡 등 농산물의 유출, 그리고 전 선로의 공산품 유입이 두드러졌다. 이는 동해선 개통이 지역개발과 문명의 확산이기도 했지만 결과적으로 농촌 경제의 도시 종속과 함께 식민지 경제의 제국 종속을 심화시키는 과정이기도 했다.

주제어 : 동해선, 동해남부선, 동해중부선, 동해북부선, 강원도, 경상북도, 경상남도, 원산, 대구, 부산, 식민성, 지역성

1. 머리말

철도는 사람과 물건을 편리하고 신속하게 교통시켜줌으로써 이질적인 시공간을 균질적인 시공간으로 탈바꿈 시키는 근대 문명의 총아라고 할 수 있다. 이러한 인적·물적 교통의 편리와 동일한 공간지리의 형성은 근대국가의 중요한 요소로서 추진되었다. 개항 이후 세계자본주의체제에 강제적으로 편입된 조선도 마찬가지 이유 때문에 철도 건설을 계획했다. 하지만 일본의 조선 식민화 과정 속에서 철도 주권을 상실하고 그들에 의한 철도 건설이 진행되었다.

그렇기에 그간 한반도의 철도연구는 그 토대의 근간을 이룬 일제강점기에 집중되었다. 나아가 일제의 조선 식민화와 대륙 침략이라는 거시적인 관점에서 주로 간선철도망을 중심으로 이루어졌다.[1] 물론 조선

1) 정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대출판부, 1999 ; 이현희,

철도의 노선이나 운영은 경부·경의선, 호남선, 경원선, 함경선이라는 5대 간선망이 절대적이었기 때문이기도 했다.[2] 이들 연구의 심화는 조선철도 12년 계획선, 북선 철도, 경경선에 대한 연구로 확대되었고 이 또한 조선철도의 대륙 침략적인 성격을 강조하는 연구들이었다.[3]

최근 들어 일제강점기 한반도에 건설된 철도의 의미를 거시적인 관점에서 탈피하여 미시적인 관점에서 보다 입체적으로 확인하기 위한 지역사, 문화사 영역의 연구가 점차 축적되고 있다. 특히 지역사적 관점은 일상을 살아가는 인간의 공간적 중심이며 또한 역사적 사건의 중심으로 지역을 강조한다. 따라서 철도의 건설과 운영을 둘러싸고 그 의미를 단순히 거시적 차원의 해명에만 그치지 않고 미시적인 지역 차원에서 검토함으로써 철도와 지역, 그리고 일제강점기의 역사적 특징을 확인할 수 있다.[4] 다만 지금까지 지역사적인 관점에서 이루어진 연구는 부분적인 지선 또는 사설철도망에 집중되는 형편이다.[5]

『한국철도사』, 한국학술정보, 2001 ; 김희중, 「일제지배하의 호남선 철도에 관한 고찰」, 『호남대학교 학술논문집』 23, 2002 ; 이용상 외, 『한국 철도의 역사와 발전』 Ⅰ·Ⅱ·Ⅲ, 북갤러리, 2011·2013·2015 ; 정태헌, 『한반도철도의 정치경제학』, 도서출판 선인, 2017.

2) 허구응, 『일제 강점기의 철도 수송』, 서울대학교출판문화원, 2010.

3) 정재정, 「조선총독부철도국장 大村卓一과 朝滿鐵道連結政策」, 『역사교육』 104, 2007 ; 송규진, 「일제의 대륙침략기 '북선루트'·'북선3항'」, 『한국사연구』 163, 2013 ; 정재정, 「일제하 북선철도의 경영과 일조만 신간선의 형성」, 『역사교육논집』 54, 2015 ; 정재정, 「일제 말기 京慶線(서울-경주)의 부설과 운영」, 『서울학연구』 64, 2016.

4) 허우긍·도도로키 히로시, 『개항기 전후 경상도의 육상교통』, 서울대학교출판부, 2007 ; 이기훈, 「일제하 전라남도의 육상교통망 형성과 일상의 변화」, 『지방사와 지방문화』, 13-2, 2010 ; 김찬수, 「일제시대 수원지역의 철도교통」, 『조선총독부의 교통정책과 도로건설』, 국학자료원, 2011.

5) 도도로키 히로시, 「수려선 철도의 성격변화에 관한 연구」, 『지리학논총』 37, 2001 ; 김양식, 「충북선 건설의 지역사적 성격」, 『한국근현대사연구』 33, 2005 ; 김민영·김양규 공저, 『철도, 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용 - 군산선과 장항선-』, 선인, 2005 ; 이영민, 「경인선 철도와 인천의 문화지

따라서 그간 식민지 철도의 규명이라는 관점에서 이루어진 간선철도망 연구도 지역과의 관계 속에서 그 의미를 보다 구체적으로 묻지 않을 수 없다.[6] 본 연구는 일제강점기 간선철도 중 동해선을 통해 조선총독부와 지역, 지역과 지역 간의 관계 속에서 이 철도의 식민지적이고 지역적인 의미를 확인하고자 한다.

2. 동해선에 대한 조선총독부와 지역의 입장과 의미

1) 조선총독부의 입장과 식민지적 의미

일본의 조선 침략과 식민화를 위한 한반도의 간선철도망은 강제 병합 전후인 식민지 초기에 그 근간인 X축이 정비되었다.[7] 이후 조선총독부는 만주와의 식민통치 일원화를 적극적으로 추진하고자 한 '제국

리적 변화」, 『인천학연구』 4, 2005 ; 이은진, 「마산선 개설에 관한 연구」, 『加羅文化』 19, 2005 ; 전성현, 「일제하 동해남부선의 건설과 지역 동향」, 『한국근현대사연구』 48, 2009 ; 전성현, 「일제시기 동래선 건설과 근대 식민도시 부산의 형성」, 『지방사와 지방문화』 12-2, 2009 ; 김찬수, 「일제의 사설철도 정책과 경춘선」, 『조선총독부의 교통정책과 도로건설』, 국학자료원, 2011 ; 정안기, 「1930년대 조선형 특수회사, 京春鐵道(株)의 연구」, 『서울학연구』 64, 2016 ; 전성현, 「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」, 『역사와 경계』 104, 2017.

6) 최근 식민지 조선의 철도망 확산이 지역구조에 미친 영향을 거론한 역사지리서가 나왔음에도 불구하고 구체적인 지역구조의 변동에 대해서는 기술하지 못하고 있다(김종혁, 『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 도서출판 선인, 2017). 반면 경부선 개통에 의한 지역사회경제사의 변화를 심도 있게 살펴본 논문으로는 김동철, 「京釜線 개통 전후 부산지역 日本人 商人의 투자 동향」, 『한국민족문화』 28, 2008 참고.

7) 이른바 조선철도 5대 간선이라고 할 수 있는 경부·경의선의 병합 이전 개통, 1914년 호남선, 경원선의 개통과 함경선의 건설 시작이 이에 속한다(정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대출판부, 1999).

의 이해'에 따라 철도경영을 만철에 잠깐 위탁했지만, 다시 '조선 본위'의 식민지적 '개발'이라는 '조선의 이해'에 따라 직영으로 전환했다.[8] 그리고 조선 산업개발의 일환으로 일본 정부와 조선 상공업자들의 이해를 반영한 '조선철도12년계획'을 수립하고 1927년부터 도문선, 혜산선, 만포선, 동해선, 경전선의 새로운 철도 건설과 개량에 들어갔다.[9] 이 가운데 동해선은 원산 포항간, 울산 부산간 341마일의 신선 건설과 조선철도주식회사의 경동선(대구 학산간, 서악 울산간) 92마일의 국철 매수 및 표준궤 개량으로 이루어졌다. 즉, 동해선은 12년 계획선 중 가장 긴 선로(약 40%)와 사설철도 매수(약 44%)로 총 신규 건설비 1억 7414만 2334원 중 6300만 174원의 사업비(약 36%)가 들어가는 대사업이었다.[10] 따라서 건설 및 운영 주체인 조선총독부는 물론, 이용 주체이기도 한 경상남북도, 강원도, 함경남도 연선지역의 입장을 통해 동해선에 내포된 다양한 식민지적·지역적 입장과 의미를 확인할 수 있을 것이다.

12년 계획의 조선총독부 측 주역은 1924년 7월 4일 정무총감 부임 이래 '산업제일주의'를 주창하며 조선 산업개발에 전력을 경주하는 한편,[11] 철도의 총독부직영 전후 짧게 철도국장사무취급을 겸임한 시모오카 주지(下岡忠治)였다. 시모오카는 1924년 부임과 동시에 차례로 서부조선의 황해도와 평남(1924.8.13.~8.16), 남부조선의 전라도와 경남(1924.9.6.~9.11, 1925.6. 14.~6.16), 그리고 북부조선의 평북과 함경도

8) 정태헌, 「조선철도에 대한 滿鐵 委託經營과 총독부 直營으로의 환원 과정 및 배경」, 『한국사학보』 60, 2015.
9) 大平鐵畊, 『朝鮮鐵道十二年計畫』, 鮮滿鐵道新報社, 1927, 29~155쪽 ; 전성현, 「일제하 조선 상업회의소와 '朝鮮鐵道十二年計劃'」, 『역사와 경계』 71, 2009.
10) 朝鮮總督府鐵道局, 『朝鮮鐵道狀況』 제18회, 1927 ; 大村卓一, 「昭和二年度以降 朝鮮鐵道新規計畫要綱」, 『朝鮮鐵道論纂』, 1930, 269~275쪽.
11) 三峰會, 『三峰下岡忠治傳』, 1930, 408~417쪽.

및 만주(1925.5.25.~6.6, 6.25~7.8)를 시찰하며 이들 지역의 개발에 철도 건설이 필요함을 인식했다.[12]

또 다른 주역은 철도 직영 이후 첫 철도국장에 부임하여 '조선철도12년계획'을 완성하고 직접 실행한 오무라 다쿠이치(大村卓一)였다. 오무라 철도국장도 부임 이후 정무총감과 함께 경남과 북부조선을 시찰했다. 그는 전조선이 農牧의 적지일 뿐만 아니라 국경지역의 삼림 및 지하자원은 물론 국경선 배후의 만몽지역의 무진장한 부원, 그리고 1만마일 이상의 해안선에 있는 해산물 등이 향후 개척을 기다리고 있다고 생각했다. 따라서 '산업을 조장 개발하여 무역을 촉진하는 것은 우선 제일로 육상교통기관을 완비'하는 것이라며[13] 12년 계획을 수립하고 완성했다.

이때 조선의 산업개발은 식민지 통치 안정화와 긴밀한 관계 하에 있었다. 즉, 산업의 개발은 특히 북부조선과 같은 미개지의 개발을 통한 인구의 조정과 함께 조선인의 생활 안정을 이끄는 한편, 일본으로의 노동력 이출을 막아 일본 본국 노동자들의 생활 안정을 유지하는 것이었다.[14] 그렇기에 12년 계획선은 크게 식민지 통치 안정화를 위한 산업개발을 목표로 군부와의 협의를 거친 국방경비 및 국경을 통한 조선과 만주의 연결(鮮滿連絡線), 그리고 수해 등 유사시 종관선의 보조역할을 부여받았다.[15] 따라서 동해선도 조선총독부의 이와 같은 입장에 따라 계획선에 포함되었다.

---

12) 三峰會, 위의 책(1930), 234~236・242~244・285~288・291~298쪽.
13) 大村卓一, 『朝鮮の産業と鐵道』, 1925, 1~3쪽.
14) 大村卓一, 위의 책, 53~54쪽 ; 大村卓一, 「朝鮮の人口包容力 -大正十五年二月-」, 『朝鮮鐵道論纂』, 1930, 216~233쪽 ; 大村卓一, 「人口及食糧問題と新規計劃線 -大正十五年十二月-」, 『朝鮮鐵道論纂』, 1930, 234~268쪽.
15) 제52회 제국의회(중의원) 조선사업공채법개정법률안외2건위원회 회의석상에서 유아사(湯淺) 정무총감 답변(『第五十二回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法改正法律案外二件委員會議錄(速記)第三回』, 1927.2.10, 2~3쪽).

그런데 총독부의 입장에서 동해선은 먼저, 조선의 산업개발과 관련해 강원지역과 밀접한 관련이 있었다. 즉, 총독부는 동해선이 부산에서 원산까지 경상남북도와 강원도, 그리고 함경남도의 약 370마일 해안선을 관통하는 철도임에도 불구하고 강원도 '부원개발의 급무'로써 함경도와 평안도의 도문선, 혜산선, 만포선과 함께 완성되기를 바랐다.[16] 특히 강원도는 산림, 광산, 해산물 등 천연자원이 풍부함에도 불구하고 산맥으로 막혀 있고 적당한 항구가 없어 수송이 곤란했는데 동해선의 건설로 농산물과 농경지의 개발은 물론 연도의 무연탄, 아연, 砒 등 광산물의 개발, 그리고 해산물의 수송 등 수산 개발에도 이바지하는 바가 클 것이라고 내다봤다.[17]

이어서 총독부는 동해선이 개통을 앞둔 함경선과 연결하여 경부·경의선에 이은 한반도 동부간선철도로서의 역할 뿐만 아니라 다시 길회선과 접속하는 만주 및 서구 연락선의 역할을 기대했다. 이는 또 다른 계획선인 경전선과 함께 유사시 경의·경부선의 대체 또는 보조할 수 있는 역할인 동시에 함경선, 도문선과 연결하여 북부조선 개발에 이바지할 뿐만 아니라 국방 경비에도 지대한 역할을 부여하는 것이었다.[18] 결국 총독부는 이와 같은 입장 하에 동해선 신설을 계획했고 이러한 목적에 부합하는 한 동해선 중 북부조선과 같이 미개척지인 강원도지역에 한정하는 북부선에만 지대한 관심을 기울였다. 그러나 그 또한 제대로 이루어지지 못했다. 이는 [표 1]의 예정건설비와 실제건설비의 비교를 통해서도 잘 드러났다.

---

16) 『시대일보』 1926.1.15.(4-1) 「東部海岸線實現은 時期問題=九千萬圓이 必要, 大村鐵道局長談」; 『동아일보』 1926.1.15.(1-10), 「東海岸線 實現은 時期問題, 大村鐵道局長談」

17) 『第五十二回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法改正法律案外二件委員會議錄(速記)第三回』, 1927.2.10, 5~6쪽.

18) 『第五十二回 帝國議會貴族院 朝鮮事業公債法改正法律案外三件特別委員會議事速記錄第一號』, 1927.3.14, 2쪽.

[표 1] 조선철도12년계획의 신선 예정건설비와 실제건설비 비교

연도	도문선		혜산선		만포선		동해선		경전선	
	예정	실제	예정	실제	예정	실제	예정	실제	예정	실제
1927	1053199	757919	191376	-	46900	10382	718391	112012	143902	14752
1928	1053199	4392570	191376	73492	46900	25803	718391	2612269	240450	129368
1929	2697815	2944243	185398	49891	321080	1668	1224549	1120146	1427209	987294
1930	5281114	2367831	623369	13297	721020	21233	1324549	2037510	1717977	1584362
1931	4891850	1791654	892762	853373	886341	760355	2143722	2684718	1709210	1579798
1932	-	2212388	1341184	3577756	1817374	3041310	3449934	2833457	7975040	393089
1933	-	246447	1329600	3293750	1817374	3601503	4407417	3269041	7975040	953906
1934	-	147702	2713473	2519626	1809055	5436025	7428821	1068871	3541086	408371
1935	-	121658	2643955	2512270	6225740	7060737	7461641	2115630	-	1300547
1936	-	51289	3553808	1241876	8145906	6700501	8835596	1358925	-	2693007
1937	-	35015	3530898	2356230	8148293	5297337	8858395	3666860	-	351572
1938	-	166257	-	149795	12151329	4571417	8901884	2638152	-	77605
합계	14977177	16224976	17206199	16641356	42137322	36528072	55473291	25517892	24729914	10472673

[출전] 朝鮮總督府鐵道局,『朝鮮鐵道狀況』 제18~30회, 1927~1938 ; 朝鮮總督府鐵道局,『年報』, 1928~1939.
[비고] 1. 계획 성립에 따라 예산상의 조정이 이루어지는 한편, 봉급, 사무비, 차량비가 제외되어 기존 계획과 합계에서 차이가 있음.
2. ▨ 표시는 완공 이후 소요 예산임.

[표 1]을 보면, 계획 당시에는 동일하게 건설 준비에 들어가 도문선(1927), 경전선(1929), 동해선(1929), 혜산선(1931), 만포선(1931) 순으로 건설이 시작되어 선로의 길이와 제반 여건에 따라 도문선(1931), 경전선(1934), 혜산선(1937), 동해선(1938), 만포선(1938)의 순으로 순차 완료될 예정이었다. 그런데 실제 건설은 1927년 도문선을 시작으로 1928년 동해북부선만이 공사에 들어갔고, 1928년 함경선 개통 이후 1929년에야 경전선 건설이 시작되었으며, 1931년에 혜산선과 만포선 공사가 시작되어 계획선 전부는 1931년 이후에야 본격적인 건설에 들어갔다.[19] 12년 계획선이 예정대로 진행되지 못한 이유는 세계공황에 따른

19) 朝鮮總督府鐵道局,『昭和二年度年報』, 1928, 49・66~67쪽 ; 朝鮮總督府鐵道局,『昭和三年度年報』, 1929, 51・73~75쪽 ; 朝鮮總督府鐵道局,『昭和四年度年報』, 1929, 53~54・73~75쪽 ; 朝鮮總督府鐵道局,『昭和六年度年報』, 1932, 65~66・105~106쪽.

일본 본국의 긴축재정 등 예산상의 문제도 있었지만[20] 실제 예산 현황과 같이 그 일부가 그 전부터 진행되고 있던 함경선과 평원선에 대한 집중 때문이기도 했다.[21]

그런데 1930년을 전후한 시기부터 총독부의 입장은 보다 명백하게 한쪽으로 집중되었다. 즉, 철도 건설의 북부조선 집중이 그것이다.[22] [표 1]에서와 같이 1931년 나란히 혜산선과 만포선의 건설이 본격화되는 한편, 12년 계획과 병행하여 북부조선 척식철도 백무선이 새롭게 1932년부터 건설에 들어갔다. 이는 이미 예견된 것으로 보다 본격적으로 총독부의 조선 산업개발은 오무라 철도국장의 주장처럼 함경남북도, 평안남북도, 강원도를 중심으로 하는 북부조선에 있었고, 이에 대한 개발은 인구 조밀한 남부의 조선인들을 북부로 이동・이주시킴으로써 조선인 생활의 안정을 꾀하는 한편, 일본 본국 노동자의 생활을 안정시키는 일석이조의 효과를 목적으로 한 것이었다.[23] 더군다나 1931년 만주사변과 1932년 만주국의 성립은 만주와의 군사・경제적 연락관계를 더욱 긴밀하게 만들어 북부조선의 개발과 함께 만주 연결과 국방 및 경비에 주력하는 철도 건설에 더욱 매진하도록 했다.[24]

총독부의 이와 같은 입장은 1932년 신설 도문선 노선의 완공과 사설철도 도문철도의 매수 및 표준궤 개량에 따른 이듬해 도문선의 완전 개통과 함께 더욱 노골화되었다. 이후 12년 계획선의 중심은 확실히 혜

---

20) 大村卓一, 「朝鮮鐵道の過去と現在」, 『朝鮮及滿洲』 제263호, 1929년 10월.
21) 1927년 건설비 소요예산 중 함경선이 [표1]의 신설 5선 합계보다 많은 10,018,912원이었고 혜산선의 예산은 평원선 예산으로 유용되고 있다(朝鮮總督府鐵道局, 『昭和二年度年報』, 1928, 66~67쪽).
22) 『第五十六回 帝國議會貴族院 豫算委員第六分科會議事速記錄第三號』, 1929.3.1, 18~19쪽.
23) 大村卓一, 「朝鮮鐵道の國策」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 9-1, 1930.
24) 大村卓一, 「朝鮮鐵道の進步と將來」, 『朝鮮及滿洲』 제293호, 1932 ; 大村卓一, 「北鮮の開發と國境鐵道」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 11-1, 1932.

산선과 만포선으로 옮겨 갔음을 [표 1]의 실제 예산을 통해 알 수 있다. 1932년부터 혜산선과 만포선은 예정 예산을 초과하여 건설비가 투입되는 반면 동해선과 경전선은 예정된 예산에 훨씬 미치지 못하는 건설비만이 투입되는 역전현상이 벌어졌다. 이와 같은 현상은 이후 계속되었다. 오무라를 이어 1933년 부임한 요시다도 '최근 만주국의 독립, 아울러 만주 철도의 발달에 동반하여 아무래도 우선 이것과 관계가 깊은 북쪽 방면의 선로에 주력을 두는 상황에 이르렀기 때문에 만포진선 및 혜산선의 촉진이라고 하는 것에 힘을 경주'하지 않을 수 없다고 총독부의 입장을 이어갔다. 이 때문에 동해선과 경전선은 건설공사가 지연되거나 부분적으로 이어질 수밖에 없었다.[25]

1937년 중일전쟁을 전후하여 총독부는 조선철도의 역할을 '동아의 교통로'이며 국방과 산업개발상 '제국의 생명선'으로 보고 북선철도의 만주 연결, 동해루트의 신국제교통로 완성, 그리고 새로운 대륙병참선인 중앙선의 건설에 집중했다.[26] 그에 따라 혜산선과 만포선의 개통에 매진하여 1937년과 1939년에 각각 개통에 이르렀다. 반면 경전선은 1936년 전주 순천간 공사를 끝으로 중지되었고, 동해선은 1937년 북부선의 안변 양양간 공사를 끝으로 거의 중지 상태에 빠졌다. 이는 [표 1]의 실제 예산 합계만 봐도 명확하다. 12년 계획의 완료 시점인 1938년을 기준으로 이미 계통한 도문선과 혜산선은 물론 1년 연장되어 개통한 만포선의 경우 예정건설비를 거의 모두 사용하여 개통했다. 반면 동

25) 吉田浩, 「內鮮滿の交通に就て」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 13-7, 1934, 3~4쪽 ; 『第六十七回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法中改正法律案委員會議錄(速記)第四回』, 1935.3.11, 1~2쪽 ; 『第六十七回 帝國議會貴族院 朝鮮事業公債法中改正法律案特別委員會議事速記錄第一號』, 1935.3.19, 4~5쪽.

26) 『第六十九回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法中改正法律案委員會議錄(速記)第四回』, 1936.5.20, 1~4쪽 ; 吉田浩, 「朝鮮鐵道の現況」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 15-1, 1936, 13~14쪽 ; 吉田浩, 「年頭之辭 -事變に處する朝鮮鐵道-」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 17-1, 1938, 7~8쪽.

해선과 경전선은 예정건설비의 절반도 사용하지 못하고 동해선은 북부선만 부분적인 공사를 어느 정도 이어갈 뿐이었다. 이 또한 이후 총독부의 철도 정책이 중일전쟁과 태평양전쟁이라는 전시체제 하의 대륙병참연락선으로서의 기능에 집중했기에 결국 완공을 보지 못했다.[27]

이상과 같이 총독부는 동해선을 강원도의 산업개발, 함경선과의 연결을 통한 새로운 동부간선으로서 만주 연결과 국경 방비, 그리고 경의・경부선의 대체・보조선으로 계획했음에도 불구하고 그 건설 과정에서 북부선의 건설에 부분적으로 주력하여 강원도 일부 노선의 개통에만 그쳤다. 물론 늦게나마 1930년 부산 울산간의 남부선 건설에 나서 1935년에야 완성을 보았지만 이는 지역사회의 지속적인 청원운동과 대한해라는 자연재해에 따른 임시적인 조치였다.[28] 결국 일본 본국, 조선총독부, 그리고 조선의 상공업자들의 이해관계가 뒤섞여 만들어진 12년 계획은 그 실행 과정에서 '조선 본위'를 주장하는 지역사회의 입장을 부분적으로 받아들였지만 애초 총독부의 입장 강화와 함께 '제국의 이해'에 따라 실행해갔음을 12년 계획과 동해선 건설 과정을 통해 알 수 있다.

2) 연선지역의 입장과 지역적 의미

12년 계획선은 제국 일본과 조선총독부, 조선 상공업자와 해당 연선

27) 『第七十四回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法中改正法律案委員會議錄(速記)第四回』, 1939.2.14, 2쪽 ; 『第七十四回 帝國議會貴族院 朝鮮事業公債法中改正法律案特別委員會議事速記錄第二號』, 1939.2.23, 4~5쪽 ; 工藤義男, 「半島鐵道と大陸の開發」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 18-1, 1939 ; 山田新十郎, 「始政三十年の朝鮮鐵道を顧みて」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 19-11, 1940 ; 田邊多聞, 「大東亞共榮圈に於ける朝鮮鐵道の使命」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 21-5, 1942.

28) 전성현, 「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」, 『역사와 경계』 104, 2017, 161~167쪽.

지역의 다양한 이해관계가 개입되어 만들어진 철도 노선이었다. 특히 12년 계획선 중 가장 노선이 길고 많은 지역을 통과하는 동해선은 연선지역의 적극적인 요구와 청원이 오래 전부터 있어왔다. 동해선 건설을 요망했던 연선지역과 단체는 경상남도, 부산상업회의소, 부산부, 경상북도, 경상북도수산회, 강원도, 강원도수산회, 원산상업회의소, 함경남도수산회, 원산부, 조선산림회 등 연선지역의 주요 지역과 단체가 포함되었다.[29] 동해선은 함남 이남의 그간 소외되었던 동해안지역의 유일한 교통기관이며 이들 지역의 경제적 성장에 필수적인 기간시설이었다. 따라서 함남 이남 강원도, 경상남북도 연선지역은 그 나름의 절박한 입장에서 동해선의 건설이 끼칠 지역사회의 경제·문화적 변화를 토대로 이 선로가 12년 계획선에 포함되도록 청원했으며, 이후 조속한 건설과 전부 개통을 재차 요구했다. 그런데 동해선 연선지역의 이해는 각 지역의 이해를 반영하는 한 철도 건설에서 지역 간 상호 협력적이기도 했지만 이해가 충돌할 경우, 특히 경제적 측면에서 경쟁적이기도 했다.

(1) 동해북부선 연선지역과 '동조선 해안철도'

먼저, 동해선의 북쪽 기점인 함남 원산을 중심으로 북부선 연선인 강원도의 입장을 살펴보자. 강원도 동해안지역과 인접하여 원래부터 산업, 경제, 상거래 등에서 밀접한 관계가 있던 원산지역은 동해선을 통한 강원도 개발의 직접적인 이해관계 속에 있었다. 1924년 원산상업회의소를 중심으로 강릉 이북 각 군 연합으로 조직된 동해안철도기성회는 총독부에 철도 건설을 청원하기 시작했다. 그리고 원산상업회의소, 함경남도수산회, 원산부는 총독부의 조사에 응해 공히 철도 건설을 요망하는 선로 2개 중 그 첫 번째 선로로 원산을 기점으로 포항까지 남

29) 大平鐵畊, 위의 책(1927), 72~114쪽.

하하여 조선남단과 연결하는 '동조선 해안철도'를 제시했다.[30] 당연히 원산지역의 입장에서 동해선 건설은 철도 등 육상교통이 미비하고 제대로 된 항구마저 갖추지 못한 강원도와 경상북도지역의 무진장한 임산, 광산, 수산의 부원 개발에 따른 수익을 그대로 유입할 수 있는 좋은 기회였다.[31]

더불어 이미 개통한 경원선과 건설 중인 평원선이라는 동서 횡단선의 종점에 더해 개통을 앞둔 원산 이북의 함경선과 함께 원산 이남의 동해선은 사통팔달의 원산을 완성하는 명실상부한 한반도 동부종관철도이며 만주와 서구를 연결하는 국제철도로 예상되었다. 따라서 원산지역은 경원선과 평원선의 동서횡단선 및 함경선과 동해선의 남북종단선을 통해 평안도와 함경도는 물론 강원도와 경상북도의 물자를 집산하는 북부조선의 경제 중심지로서 성장할 뿐만 아니라 북부조선과 일본의 산인(山陰), 호쿠리쿠(北陸)방면을 연결하는 새로운 교통로의 중계항으로 도약하고자 노력했다.[32]

이상과 같은 원산지역의 입장과 총독부의 입장이 궤를 같이 하여 1927년 도문선의 기공을 뒤이어 1928년 벽두부터 동해선 기공이 진행되었다. 그 시작은 북부의 기점인 원산의 안변으로부터 남하하는 북부선이었다. 이후 동해선의 건설은 줄곧 북부선을 중심으로 이어지다가 1930년대 초부터 총독부의 북부조선의 개척과 만몽 연결의 우선으로 말미암아 점차 동해선 건설이 지연되기 시작했다. 이에 다시 원산지역은 원산 상권의 강원도 확장과 새로운 일선만 연락항로인 동해루트의

---

30) 두 번째로 제시한 선로는 함흥을 기점으로 하는 삼림철도였다(大平鐵畊, 위의 책(1927), 106~107쪽).

31) 『조선시보』 1927.2.13~14, 「東海岸鐵道の經營的價値と敷設要望の根本的主旨 元山 坂垣只二氏談」; 板垣只二, 「東海岸鐵道の經濟的價値と元山港」, 『朝鮮』 제143·144호, 1927.

32) 元山商業會議所會頭 本岡卯之吉, 「初めて普遍的發達が出來る 東海岸線の實現に依つて」, 『朝鮮鐵道十二年計畫』, 鮮滿鐵道新報社, 1927, 223~225쪽.

북선 3항에 대응하기 위해 화물역의 근본적 개선과 대대적 해륙연락설비의 고려를 위해 동해선의 강릉까지 연장을 요구했다.[33] 즉, 원산지역은 동해선 건설을 통해 원산 상권의 강원도 확장은 물론이고 동서횡단선과 남북종관선의 완성을 통한 일선만 연락의 새로운 중심으로 자리매김하고자 했던 것이다.

한편, 북부선의 또 다른 축인 강원도 연선지역은 이미 1924년 강릉 이북의 각 군들이 원산을 중심으로 연합하여 철도기성회를 조직하고 동해안선 청원운동을 펼쳤다. 그리고 총독부의 조사에 응해 강원도와 강원도수산회는 모두 원산 포항간 노선 건설을 거쳐 부산에 이르는 동해선을 요망했다. 강원도의 입장에서 동해선은 미개척지의 무진장한 수산, 임산, 농산의 도외 반출이라는 조선 산업개발의 '국가적 견지' 뿐만 아니라 전체 노선 중 가장 길고 통천군, 고성군, 양양군, 강릉군, 삼척군, 울진군 등 가장 넓은 6개 군이 포함되었기 때문에[34] '도내 경제력의 격증과 문화의 수입을 받아 본도의 발전을 촉진'하기 위해 반드시 필요한 노선이었다.[35]

동해선은 강원도 연선지역의 바람대로 원산을 기점으로 공사가 시작되었다. 그런데 1930년 한해구제사업의 일환으로 부산 기점의 남부선 건설이 첫 삽을 뜨고 이어서 1931년 만주사변과 1932년 만주국이 성립하자, 총독부의 철도정책은 국경 방면의 철도 건설과 북선 개척으로 급속히 집중되어 동해선은 지체되기 시작했다. 이에 강릉, 삼척, 양양 등 강원도 연선지역은 다시 '동해안선속성연합회'를 조직하고 동해선 공사

33) 前東海岸線鐵道期成會長 本岡卯之吉, 「東海岸線の速成を望む」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 14-1, 1935 ; 元山商工會議所會頭 杉野多市, 「鐵道其の施設の完成と元山港」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 15-1, 1936.

34) 동해선 연선지역에는 함경남도 1부(원산부) 1군(안변군), 강원도 6군, 경상북도 2군(영덕군, 영일군), 경상남도 2군(울산군, 동래군) 1부(부산부)가 속했다.

35) 大平鐵畊, 앞의 책(1927), 95~97・105~106쪽.

의 속행을 요구했다. 이들은 기존의 '지역발전'을 더욱 강조하는 한편, 수년래 재계의 불황과 최근의 풍수해 및 흉년으로 더욱 피폐해진 강원도의 궁민구제를 위해 동해선 공사의 속행을 주장했다.[36] 나아가 여전히 미개통선에 속하는 강원도 연선지역과 경상도 연선지역 20개 도읍이 부산상업회의소를 중심으로 '동해안선철도기성회'를 만들고 동해선 건설 촉진을 지속적으로 전개했다.[37] 결국 강원도 연선지역도 '국가적 견지'라는 '제국의 이해'를 내세우면서도 '지역발전'과 '궁민구제'라는 지역적인 입장에서 동해선 건설을 주장했던 것이다. 하지만 동해선은 함남과 강원도 연선지역의 바람대로 완성되지 못하고 1937년 양양까지의 북부선 개통과 양양 강릉간・묵호 북평간 공사 와중에 중단되었다.

(2) 동해중부선 연선지역과 '경부선 대항철도'

동해중부선에 해당하는 연선지역은 경상북도로, 이 지역은 다른 지역과 달리 내륙선인 대구 포항선과 해안선인 울산 포항선을 모두 가진 복잡한 상황이었다. 즉, 경상북도의 경우 동해선의 한 지선인 동해중부선이 이미 사설철도 경동선(대구-포항 학산간, 경주 서악-울산간)으로 존재했다. 12년 계획에 의하면 동해선은 원산 포항간과 부산 울산간 노선의 신설과 함께 기존 경동선을 표준궤로 바꿔 이 두 선로를 연결하여 완성하는 것이었다. 따라서 동해중부선은 기존 사철의 국철로의 개편과 동시에 표준궤로의 개량이 중심이었다.

애초 경상도 경제의 중심인 대구지역이 경부선 개통에 따라 부산지역의 영향권 하에 들어가게 되자, 그 타개책으로 건설에 노력한 것이 경동선이었다.[38] 경동선은 대구를 중심으로 내륙과 해안을 연결하는

36) 『부산일보』 1932.7.6.(조2-8) 「餓死線上の窮民救濟 東海岸線速成陳情 期成會代表入京猛運動」
37) 『부산일보』 1933.11.14.(석1-5) 「東海線建設工事促進に關し陳情 關係民代表 十三日本府當局訪問」

선로로서, 본선이 대구 포항(학산)선이며 지선이 경주(서악) 울산선이었다. 따라서 포항과 울산 등 경상도 동해안은 대구의 영향권 하에 들어갔다. 하지만 경동선의 동해중부선으로의 개편은 단순한 표준궤로의 개량만은 아니었다. 기존의 본선인 대구 포항선이 이번엔 지선이 되고 부산과 연결되는 울산 포항선이 본선이 되는 세력권 자체의 교체였다. 그렇기에 경상북도와 대구는 이에 대한 철저한 대비가 필요했다. 대구를 중심으로 경상북도는 '지역개발'과 부산지역과의 상권 경쟁을 의식해 대구 중심의 철도 건설에 집중하는 한편, 동해선의 경우 경북 부분과 대구 포항간 선로의 개량에만 집중했다. 경상북도, 대구상업회의소, 그리고 대구부는 모두 총독부의 철도망 조사에 응하며 우선 건설할 철도로 대구 중심의 3선, 즉 대구 진해선, 대구 충주선, 대구 전주선을 제기했다.[39] 이들 3선과 대구 포항간 선로의 개량은 대구 중심의 十철도망의 완성을 의미했으며, 종횡의 연결을 통해 부산 중심의 경부선과 경전선의 대항 철도였다.

한편, 대구 포항간 선로는 포항과 일본 하마다(濱田)간 항로개시에 따라 해륙연락철도로도 성장할 수 있었다.[40] 이에 대구는 동해선인 부산 원산간 선로의 연결 구간인 울산 포항선과 대항하기 위한 대구 포항간 선로의 근본적인 조사와 개선책을 강구했다.[41] 부산 울산간 동해남부선 건설이 본격화되자, 곧바로 포항과 제휴하여 대구 포항간 선로의 우선적인 표준궤 개량을 요구했고 이 요구는 줄곧 지속되었다.[42]

---

38) 전성현, 「일제하 東海南部線 건설과 지역 동향」, 『한국근현대사연구』 48, 2009, 129~138쪽.

39) 大平鐵畊, 앞의 책(1927), 84~85쪽.

40) 당시 포항은 浦濱항로가 월 3회 개설되었고 웅기 오사카간 항로 월 6회의 기항지였다(大平鐵畊, 위의 책, 81~84・85~86쪽).

41) 『조선시보』 1928.1.14.(2-2) 「東海岸線の完成と大邱商圈に龜裂を生ず 釜山に奪はれるを虞れて商議を中心として根本的調査」

42) 『부산일보』 1933.5.10.(조1-8) 「東海中部線廣軌促進 浦項,大邱提携運動を開

나아가 더 구체적인 대안으로 기존에 대구에서 영천, 경주, 안강을 거쳐 포항에 이르던 총 연장 105.4㎞를 영천과 안강을 직접 연결하여 포항에 이르는 총 연장 75㎞의 단축 노선으로 개축하고자 했다. 더불어 포항의 대대적인 축항과 일본과의 연결항로를 통해 부산에 대응할 수 있는 무역항으로 만들기 위한 운동에 들어갔다.[43] 이는 부산과 연결되는 울산 포항간 선로를 따라 확대되는 부산의 영향력을 차단하고 대구와 포항의 동반 성장을 꾀하는 '지역의 이해'가 관철된 방안이었다.

이처럼 대구지역은 애초부터 동해선 중 내륙선인 대구 포항간 선로를 대구 전주간 선로와 연결시켜 경전선과 부산에 대항하여 대구지역의 영향력과 상권을 보호하고자 하는 입장에서 동해중부선을 활용하고자 했다. 하지만 동해중부선은 1936년부터 새롭게 건설에 들어간 대륙병참철도 경경선(중앙선)으로 말미암아 영천 경주간은 경경남부선으로 분리되고, 대구 영천간은 경부선의 지선인 대구선으로 전락하고 말았다.[44] 더불어 울산 경주간은 동해남부선으로 바뀌었다. 남은 경주 포항간 선로는 줄곧 개량 공사가 연기되다가 1945년 해방을 앞둔 7월에야 개통되어 동해남부선이 됨으로써 동해중부선은 완전히 사라졌다.[45] 한편 동해선의 경북 부분은 부산 방면과 함께 건설공사의 촉진을 지속적

始す」;『조선민보』1935.10.25・26.「東海中部線の危機, 一部の狹軌放置は沿線都市破滅の基因, 東海中部線廣軌促進期成會(上・下)」 ; 『부산일보』1939.3.19.(석4-4)「東海岸線速成には全體的の猛運動 連絡の密が必要だ 田中浦項商工會長歸來談」

43)『조선시보』1935.2.21.(3-1)「東海中部線の一部變更に反對 慶州を無視するは不可 端なくも大邱と釜山の對立」;『부산일보』1935.2.22.(조1-1)「<言論> 東海岸線の使命, 南部線の延長と中部線廣軌改良 運輸交通の大局觀」;『동아일보』1936.4.10・11.「<地方論壇> 東海中部線 廣軌問題(上・下) 浦項 一記者」

44) 김종혁,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 도서출판 선인, 2017, 168~170쪽.

45)『朝鮮總督府官報』1945.7.6.(제5526호),「朝鮮總督府告示 第433號」

으로 요구했지만[46] 해방 때까지 공사에 들어가지 못하고 미완성인 채 남았다.

(3) 동해남부선 연선지역과 '지역 경제·유람철도'

동해선의 남부 기점인 부산과 그 연선인 경상남도 동래군과 울산군은 동해선의 건설을 일찍부터 바랐을 뿐만 아니라 이 철도의 건설을 위해 지속적으로 청원활동을 전개했다. 특히 부산의 일본인들은 병합 전부터 부산을 중심으로 부채꼴 모양으로 뻗어나가는 세 방향의 철도를 계획하고 이를 위한 회사 설립에 노력하는 한편, 지역여론의 조성과 함께 조선총독부 및 일본 본국에 청원운동을 식민지시기 내내 전개했다.[47] 그중 한 선로가 동해남부선인 부산 울산선이었다. 이들에게 부산 울산선은 애초 부산항의 지역교통기관으로서 연도 각지의 개발과 부산의 산업발전에 이바지하는 '지역철도'였다.[48] 이와 같은 생각은 다른 동해안 지역과 결합되어 부산 원산간의 동해선으로 완성되었고, 철도건설의 주도권을 확보하기 위한 한반도 종관선과 국제선이라는 위상으로 확대되었다.[49]

그런데 한반도 종관간선의 '조선철도' 또는 만주 및 서구와 연결하는 '국제철도'라는 거시적인 관점은 동해선 건설의 당위성을 강조할 때 부산지역에서 주장하는 의례적인 수사였다. 이른바 부산을 중심으로 하는 동해안 연선지역의 동해선철도기성회가 동해남부선 건설이 북부선에 비해 늦어졌을 때, 동해중부선의 내륙선과 경쟁하며 해안선의 개량

---

46) 『부산일보』 1939.3.15.(석1-7) 「東海岸線の開通促進方を陳情す 釜山で開催の期成會評議員大會から關係各方面へ打電」
47) 전성현, 앞의 논문(2009), 138~148쪽.
48) 釜山商業會議所, 『釜山要覽』, 1912, 126쪽.
49) 『조선시보』 1926.1.21.(1-1) 「<時報論壇>東海岸線と北鮮滿洲鐵道網と吾人の希望」

을 우선적으로 촉진하고자 했을 때, 동해선의 경상남북도 부분의 건설이 지연되어 이의 촉진을 주장할 때마다 이루어진 청원운동의 단골 메뉴처럼 '조선철도' 또는 '국제철도'라는 동해선의 위상은 그들의 수사에 줄곧 붙여 다녔다.[50] 하지만 그 이면에는 철저하게 '지역의 이해'가 관철되고 있었다.

총독부의 철도망 조사에 응하며 경상남도와 부산부, 그리고 부산상업회의소는 경남의 첫 번째 건설 요망선으로 동해선을 제시했다. 이유는 명확했다. 철도정책은 지역의 생산 및 소비물자의 이동에 유리하며 또한 편리한 항만과 직접 연결되어야 한다는 전제 아래 동해안 연선은 물자가 풍부하나 교통이 불편하여 동해선을 통해 부산항과 연결하면 '지방산업의 개발'에 이바지할 수 있다는 것이었다.[51] 그리고 그 수혜는 고스란히 부산으로 향할 것이라는 생각이었다. 따라서 동해선 남부 기공과 개통은 곧바로 부산 상권의 확장이며 '북진'으로 이해되었다.[52]

나아가 동해남부선은 '지역의 이해'에 기초한 '경제선'일 뿐만 아니라 유망한 '유람선'이었다. 동해남부선의 개통과 함께 '동래해운대의 遊樂鄕, 울산의 古戰場, 경주의 大古跡' 등은 지역문화와 경제에 이바지할 뿐만 아니라 여객 수송과 관련해 부산의 번영에도 상당한 영향을 미치는 것이었다. 따라서 부산지역은 이 노선의 위락시설과 자연풍광, 그리

50) 『부산일보』 1932.5.29.(1-7) 「釜山蔚山間鐵道建設工事促進に……關する陳情書 東海南部線期成會に先立ち起草」; 『부산일보』 1933.11.14.(석1-5) 「東海線建設工事促進に關し陳情 關係民代表 十三日本府當局訪問」; 『부산일보』 1939.3.15.(석1-7) 「東海岸線の開通促進方を陳情す 釜山で開催の期成會評議員大會から關係各方面へ打電」

51) 大平鐵畊, 앞의 책(1927), 72~77쪽.

52) 『大阪朝日新聞(朝鮮版)』 1934.1.21, 「道路,架橋の完成と東海岸線の開通釜山商圈伸展の要件 ⑤釜山の繁榮をもとめて」 ; 『조선시보』 1935.2.15.(1-1) 「<社說>東海岸航路充實, 釜山元山線の改善 朝鮮の犧牲を感謝」; 『조선시보』 1936.11.22.(2-4) 「釜山-慶州間の廣軌鐵道近く完成 慶州地方は釜山商圈內に兩地商人の完全な握手」

고 역사유적지에 대한 여행과 관광 등 여객 증대에도 주목했다.[53] 특히 1936년 12월 부산 경주간의 개통은 그간 경부선 상하행선을 통해 대구에서 이루어지던 경주 등 동해안 여행이 부산에서 곧바로 시작할 수 있도록 체계를 완전히 바꿔놓았다.[54] 그런 점에서 경주는 부산의 입장에서 우선적으로 '부산의 관광지'로서 지정되어야 했다. 그리고 이 노선을 연장하여 '동해안 지방일대를 들어 부산에 연결하는 것이 긴요'했다.[55] 그러나 부산지역의 이해는 더 이상 확장되지 못했다. '제국의 이해'에 따라 조선총독부의 북선철도와 대륙병참선 건설에 밀려 포항까지의 개통은 1945년 7월에야 완성되었던 것이다.

이상과 같이 동해선은 계획과 건설과정에 조선총독부의 조선 산업개발과 한반도 종관철도라는 '제국의 이해'를 비롯하여 3선 연선지역, 즉 강원도, 경상남북도 지역의 개발과 그 수혜로서의 원산, 대구, 부산지역의 번영이라는 '지역의 이해'가 반영되어 있었다. 그러나 만주사변 이후 전시체제에 따른 철도 건설의 우선권이 동해선으로부터 점차 멀어진 결과, 조선 산업개발이라는 측면에서 부분적으로 제국과 지역의 이해에 복무할 수 있는 각각 3선 체제의 지역철도에 머무르고 말았다.

---

53) 『부산일보』 1927.10.4.(조1-1), 「<社說>東海岸南方線と東萊溫泉の經營」; 『조선시보』 1934.7.16.(3-1) 「釜山-海雲臺線の鐵道開通祝賀會盛會」; 『조선시보』 1935.12.16.(3-3) 「佐川-蔚山間=三十一キロ餘完成」

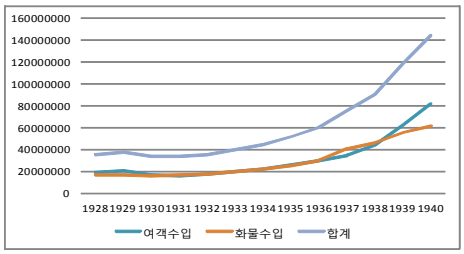
54) 朝鮮總督府鐵道局, 『朝鮮旅行案內記』, 1934, 7~9・200~205・208~212쪽; 『동아일보』 1938.4.1, 「釜山,慶州間 輕快한 遊覽列車」; 『매일신보』 1938.4.1, 「東海南部線에 輕快客車運行 탐승객을 위하야」

55) 『조선시보』 1936.12.3.(1-1) 「<社說>釜山,慶州の堅き握手, 蔚慶線の廣軌がもたらす收穫 注目すべき東海岸地方の將來」

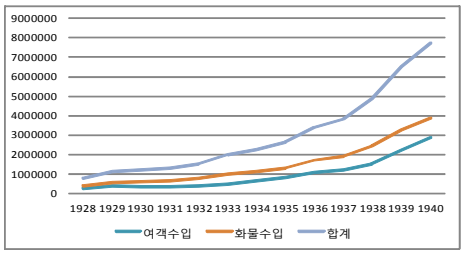
3. 동해선 3선 운영의 식민성과 지역적 특징

동해선 3선의 운영 실태와 그 의미를 확인하기 전에 동해선 3선의 개통 이후 조선국유철도의 운수일람을 통해 조선철도의 전반적인 수송 실태와 동해선의 식민지적 위상을 확인해보자. 철도수송은 여객과 화물수송으로 나눠지는데, 대체적인 추이만 살펴봐도 동해선의 식민지적 위상을 확인할 수 있다. 먼저 조선국유철도와 동해선의 영업수지를 살펴보면, 그 역할로서 수송의 중심이 어디에 있었는지를 다소간 확인할 수 있다.

[도표 1] 조선국유철도 영업수지



[도표 2] 동해선 영업수지



[도표 1]과 같이 조선철도는 영업수지면에서 12년 계획에 따른 철도마일 수의 증가로 함경선과 12년 계획선의 개통 등에 의해 1933년부터 지속적인 성장세였다. 그런데 조선철도는 일본제국권 내에서 화물 중심의 만철, 여객 중심의 일본철도성과 달리 여객과 화물이 줄곧 비슷한 면을 보였다. 물론 [도표 1]과 같이 중일전쟁 이후부터 여객수입이 화물수입을 앞서나가기 시작하지만 이는 전시체제에 따른 병력수송은 물론 강제동원에 의해 여객수송의 증대 때문이라고 할 수 있다. 따라서 조선철도는 여객과 화물수송의 양익을 통해 조선 및 대륙진출의 제국주의와 식민지 개발과 수탈이라는 식민주의의 역할을 거의 평행적으로 수행했다고 할 수 있다. 한편 동해선은 [도표 2]를 통해 보면, 국유철도

와 마찬가지로 1930년대 중반까지 개통역이 확대되면서 영업수지가 가파르게 상승했다. 다만 국유철도와 달리 화물수입보다 여객수입이 줄곧 높았다는 점에서 차이가 있었다. 이는 애초 총독부의 의도와는 달리 자원개발보다는 지역교통에 동해선 3선이 기능했음을 어느 정도 확인할 수 있다.

다음으로 여객수송의 추이로 1일 km당 평균여객수를 확인해보면, 12년 계획선 건설 이후 대체로 비슷했다. 어느 정도 철도개설이 완료된 시점인 1940년 통계를 살펴보면, 경부선, 경의선, 경원선, 함경선, 호남선, 경전선(남부, 서부, 북부), 동해선(남부, 중부, 북부), 평원선(동부, 서부), 만포선, 혜산선, 경경선(남부, 북부), 백무선 순이었다. 국유철도의 여객수송은 5대 간선을 중심으로 이루어졌고, 인구밀도가 높고 대도시가 형성된 새로운 간선 중 부분 개통된 지선인 경전남부선(광주), 동해남부선(부산), 평원서부선(평양)이 비교적 높은 편이었다.[56] 동해선의 경우 5대 간선 이외 경전선 다음으로 높았지만 여객수 평균의 절반에도 미치지 못하는 상황이었다. 동해선 3선 중에서는 남부선, 북부선, 중부선의 순으로 여객수가 많았다.[57]

이어서 화물수송의 추이로, 1일 km당 평균 톤수는 12년 계획선 건설 이후 1930년대 중반까지 역시 5대 간선의 경의선, 경부선, 경원선, 함경선, 호남선 순으로 유지되다가 전시체제인 1930년대 후반이 되면 자원개발과 공업화에 따른 군수물자 등의 수송과 관련하여 경원선과 함경선 등 북선철도의 비약적인 증대가 이루어졌다.[58] 역시 1940년 통계에 의하면, 화물운송은 경원선이 수위를 차지했고 뒤이어 경의선, 함경선, 경부선, 호남선, 만포선, 평원선, 혜산선, 경전선, 동해선, 백무선의 순이었다. 지선만을 보면 평원서부선이 호남선을 능가하는 비약적인 증대

56) 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1940.
57) 조선총독부, 위의 책(1928~1940).
58) 조선총독부, 위의 책(1928~1940).

를 보였다. 화물의 경우도 대체로 5대 간선을 중심으로 12년 계획선 중 북선철도의 증가세가 두드러졌다. 동해선은 국유철도 중 건설 도중에 있었던 북선개척철도 백무선 다음으로 화물수송은 미비했다. 그나마 북부선이 상대적으로 높았고, 남부선, 중부선이 뒤를 이었다.[59]

이상과 같이 동해선은 뒤늦은 개통과 3선 모두 연결된 간선 형태가 아니라 지선에 그쳤기 때문에 운수성적면에서 식민지 철도로서의 역할은 상당한 제약이 있었다. 다만 5대 간선을 제외하면 여객수송에서 동해남부선을 중심으로 어느 정도 두각을 나타냈고, 화물수송의 경우 동해북부선의 역할이 주목되었다. 그렇다면 동해선은 총독부가 애초 부여했던 기능 중 경부경의선과 나란히 하는 한반도 종관철도는 북선개발과 대륙병참선인 경경선(중앙선) 건설 때문에 전통되지 못했지만 동해남부선의 부분 개통으로 경부선 부산 대구간의 보조선으로써 기능하는데 그쳤다. 또한 조선 산업개발이라는 기능을 발휘하기 위한 동해안 개발도 동해북부선에 의해 강원도의 일부 개발에만 그쳤다. 그나마 동해안의 풍광절미한 풍경은 관광 개발의 단초를 제공하는 측면과 함께 여객 증대에 기여했을 뿐이었다.

이제 동해선 3선의 운영 실태를 각 선별로 구분하여 그 특징과 의미를 살펴보도록 하자. 먼저, 동해북부선은 총독부가 애초 조선 산업개발의 핵심으로 언급한 함경도, 평안도와 함께 강원도 개발에 필요한 선로였기 때문에 총독부는 동해선 중 가장 먼저 건설에 들어갔다. 더불어 원산을 중심으로 하는 강원도 북부지역은 동해선의 건설이 지역개발은 물론 일본내륙과의 새로운 해륙연락을 바라던 대도시 원산과의 연결을 통한 상호 번영에도 도움이 클 것이라고 여겨 줄곧 철도 개통을 주장했다. 그와 같은 총독부와 지역의 이해가 투영된 동해북부선은 1928년 건설을 시작으로 1929년 개통에 들어가 1937년 안변에서 양양까지 건

59) 조선총독부, 위의 책(1940).

설되는 것으로 더 이상 연장되지 않았다.[60]

[표 2] 동해북부선 운수일람표

연도	여객(인)		화물(噸)		발송취급수입(圓)		
	승차	하차	발송	도착	여객수입	화물수입	합계
1929(2)	39934	38309	2614	1862	27162	9862	37024
1930	64181	64226	9219	19530	51308	38291	89599
1931(8)	120360	119501	20562	32044	80522	53395	133917
1932(13)	203963	202717	44570	38380	134894	124178	259072
1933(13)	312021	305694	67969	59947	181724	186725	368449
1934(15)	381490	376427	43236	24343	234562	187739	422301
1936(21)	723249	719027	50368	53054	444042	228891	672933
1937(28)	884697	886373	72232	84497	588924	274777	863701
1938(28)	1239568	1231794	131378	60886	848860	560651	1409511
1939	1530669	1526365	160556	71784	1120639	671404	1792043
1940	1959791	1962140	165435	92112	1478245	631177	2109422
1941					1212198	438951	1651149
1942					1616215	590529	2212105

[출전] 朝鮮總督府,『朝鮮總督府統計年報』, 1929~1942 ; 朝鮮總督府鐵道局,『年報』, 1928~1939.
[비고] ( )는 역 수.

[표 2]는 동해북부선이 기공되어 개통된 이래로 2개 역에서 28개 역으로 확대되는 동안의 운영 실태를 확인할 수 있는 운수일람표이다. 통계의 미비로 1942년 이후의 내용은 확인할 수 없지만 더 이상 선로 연장이 이루어지 않았기 때문에 계통적으로 전체를 확인할 수 있는 1940년까지의 상황을 토대로 북부선의 식민지적 특징과 지역적 의미를 유추해볼 수 있다. 우선, 앞에서도 언급한 것처럼 동해선은 여객수송이 화물수송보다 높았다. 북부선도 이와 같이 화물수송보다는 여객수송이 영업수지면에서 배 이상 많았다. 단순하게 보자면 북부선도 여객수송

60) 朝鮮總督府鐵道局,『朝鮮鐵道狀況』, 제29회, 1937.

이 중심인 철도였다. 철도 선로가 연장되고 개통역이 증가하면서 당연히 함남과 강원도 북부 동해안 지역의 교통수단으로써 기능하기 시작한 것은 여객 수송이 점차 늘어나는 것을 통해 확인된다.

다만 북부선의 여객 증가는 단순한 지역 간 교통망의 확대만으로 설명할 수 없는 다른 요인도 있었다. 즉, 1932년 개통된 외금강역은 동해안의 아름다운 풍광과 함께 금강산 광관을 위한 새로운 관광지 개발과 루트로 기능했다. 그간 금강산 관광은 경원선 철원에서 금강산전철을 타고 내금강까지 가는 육로와 경원선 종점인 원산에서 해로로 외금강을 거쳐 가는 두 가지 길 뿐이었다. 그런데 북부선 개통은 원산에서의 해로를 열차를 통한 육로로 바꿔 놓았다.[61] 그리고 1932년 외금강역 개통은 동해안을 통해 금강산을 관광할 수 있는 새로운 루트를 제시했고, 나아가 금강산의 공원화와 외금강 인근의 온정리는 온천관광지로 개발되어 북부선의 여객증가에도 기여했다.[62] 따라서 북부선은 그 여객수송의 우위와 증대를 통해 볼 때, 원산을 중심으로 함남과 강원도 북부지역 간 인적 교류와 교통의 역할을 지니고 있었다. 뿐만 아니라 해금강과 외금강 등 동해안과 금강산 등 명승관광을 통한 제국의 공간적 범위를 구획하여 영토화하는 '관광식민주의'의 역할을 부여받았음을 알 수 있다.[63]

한편, 북부선의 화물수송은 그나마 동해선 3선 중 가장 많은 화물수송량을 보였다. 그런데 [표 2]를 보면, 철도 연장이 이루어지지 않고 안정화되는 1937년부터 발착화물량의 차이가 나타나기 시작했다. 그 전까지 발착화물은 거의 비슷한 수준이었는데, 이 시기부터 발송화물량이 도착화물량을 능가하기 시작한 것이다. 북부선의 본격적인 운영과

61) 前田寬, 『金剛山』, 朝鮮鐵道協會, 1931, 117~120쪽.
62) 金剛山協會, 『金剛山』, 1940.
63) 김백영, 「철도제국주의와 관광식민주의: 제국 일본의 식민지 철도관광에 대한 이론적 검토」, 『사회와 역사』 102, 2014, 199쪽.

함께 전시체제라는 시대적 상황이 이에 영향을 준 것으로 보인다.

철도국 통계에 의하면 북부선의 발송화물은 임산물을 수위로 하여 수산물이 줄곧 그 뒤를 이었다.[64] 이어서 광산물, 공산물, 농산물, 잡품 기타 순이었다.[65] 그런데 1930년대 중반부터 광산물의 반출이 많아졌다. 이는 북선 개발에 따른 조선 공업화와 관련이 깊으며 1937년 이후 발송화물의 증대는 전시체제 하의 자원이출과 관련이 크다고 할 수 있다. 단일 품목으로 가장 많이 발송된 화물도 임산물의 목재와 땔감, 수산물의 선어와 염어, 광산물의 광석과 석탄, 공산물의 비료 등으로 이를 뒷받침해준다. 이를 통해 볼 때 동해북부선은 강원도 동해안의 자원개발과 유출이라는 애초 총독부의 바람이 어느 정도 관철된 식민지 철도로서의 역할을 수행하고 있었다고 할 수 있다.

반면, 북부선의 도착화물은 이 지역에 필요한 물산의 반입을 의미했다. 구체적으로 북부선의 도착화물은 1938년 통계에 의하면 공산물, 잡품 기타, 임산물, 농산물, 수산물, 광산물의 순이었다. 잡품 기타를 제외하고 주로 공산물, 임산물, 농산물이 비슷하게 반입되었다. 이는 단일 상품에서도 확인되는데, 공산물의 경우 생산과 생활에 필요한 화학비료와 시멘트, 그리고 주류가 많이 반입되었다. 임산물은 땔감, 농산물은 쌀과 함께 조의 반입이 많았다.[66] 이는 지역에서 생산되는 천연자원인 임산물과 수산물, 그리고 광산물을 내다 팔고 생산과 생활에 필요한 다양한 공산물과 기타 자가용 농산물, 임산물 등을 지역 내에서 소비하는 것이었다. 결국 철도를 통한 지역개발과 문화혜택이라는 것이 기실 대도시 원산의 상품 소비지로 전락하는 것이라고 해도 과언이 아니었다. 그런데 그런 상황도 전시체제가 되면 일방적인 자원의 유출 쪽

64) 朝鮮總督府鐵道局,『年報』, 1928~1939.
65) 1938년 잠시 모래의 반출이 일시적으로 급등하여 광산물이 2위였으나 개통 이래 2위는 수산물이었다(조선총독부철도국, 위의 책(1939)).
66) 조선총독부철도국, 위의 책(1939).

으로 기운 것이 북부선의 현실이었다.

다음으로 동해중부선은 1928년 7월 1일부터 사설철도였던 경동선(본선 대구-경주 서악-포항 학산, 지선 경주 서악-포항 학산)이 국유철도인 동해중부선으로 개편되어 운영되었다. 애초 중부선은 국철로 변경되면서 표준궤로의 전환과 함께 동해본선으로 편입될 예정이었기 때문에 1935년 부산 울산간 남부선 개통 이후 울산 경주간의 표준궤 개량과 함께 동해남부선으로 편입되었다. 그 결과 운행 선로와 역이 줄어들었다. 또한 1936년부터 건설에 들어간 경경선에 따라 영천 경주간이 경경남부선, 대구 영천간이 대구선으로 바뀌면서 1938년부터 경주 포항간만 유지 운영되며 그 운행 선로와 역은 대폭 줄었다.[67]

[표 3] 동해중부선 운수일람표

연도	여객(인)		화물(噸)		발송취급수입(圓)		
	승차	하차	발송	도착	여객수입	화물수입	합계
1928(26)	552070	542173	50124	40127	251347	128171	379518
1929(26)	685278	679160	52001	45649	371491	147922	519413
1930(23)	587653	584582	77066	61772	297333	209171	506504
1931(23)	583211	573260	88508	71354	285633	229706	515345
1932(23)	576536	564664	84076	71547	273169	230125	503294
1933(26)	611339	601062	116281	96008	298077	331847	629924
1934(26)	678414	666552	100289	81151	393856	273043	666899
1936(19)	593405	590462	101849	66527	335311	287633	623944
1937(18)	570979	570921	114512	71015	324195	326535	650730
1938(7)	249666	250038	65746	25107	225399	215809	441208
1939	356071	349549	50433	33328	410653	200557	611210
1940	477448	476310	53780	33759	517853	202848	720701
1941					363129	57002	420131
1942					505321	65840	586221

[출전] 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1929~1942 ; 朝鮮總督府鐵道局, 『年報』, 1928~1939.
[비고] ( )는 역 수.

67) 朝鮮總督府鐵道局, 『朝鮮鐵道ノ事業概要』, 1938~1939.

이와 같은 철도 운영의 변화를 염두에 두고 중부선의 전체적인 운수 상황을 [표 3]을 통해 보면, 중부선은 영업수지면에서 여객이 화물보다 대체로 높지만 운행 거리와 역이 대폭 줄어드는 1938년까지 어느 정도 균형적인 측면을 보였다. 그런데 그 이후 철도계통상 동해남부선과 연결되면서 여객과 화물의 차이가 크게 벌어져 여객 중심의 철도로 변했음을 알 수 있다. 마지막 남은 중부선 노선인 경주 포항간은 표준궤 개량의 지체로 1945년 7월에야 개통되었고, 곧바로 동해남부선의 일부가 되었기 때문에 여기서는 1938년까지 중부선의 운영 상황을 토대로 그 성격을 확인하는 것이 의미 있을 것이다.

중부선의 중심은 경동선의 본선인 대구 포항간 노선이었다. 경상북도 경제의 중심인 대구 등 내륙과 그 배후항인 포항 등 해안을 연결하는 유일한 교통망으로서 중부선은 여객량이 [표 3]과 같이 승하차 각각 60만 명을 전후한 수치로써 대체로 안정적이었다. 그런데 연선지역 중 유독 경주와 포항의 여객 비율이 지속적으로 전체의 1/3내지 1/2 정도를 차지했다. 경주는 10~20만 명 정도의 여객수를 보이며 중부선 여객량 중 단연 수위를 차지했고, 다음으로 포항은 5~10만 명 정도의 여객수를 보였다. 따라서 중부선은 지역거점을 중심으로 하는 도농 간의 인적 교통이라는 지역적 의미를 지님과 동시에 제국의 영토를 몸소 체현토록 하는 '관광식민주의'와 그 반대로 민족의식을 고양토록 하는 '관광민족주의'의 관광열차라는 식민지적 특징을 보여준다고 해도 과언이 아니었다.

한편 중부선의 화물수송은 [표 3]에서와 같이 기존의 중부선 노선이 동해남부선, 경경선, 경부선으로 각각 병합되어 대폭 축소되기 전까지 여객수송과 비교해서 영업수지면에서 그다지 뒤지지 않고 비슷한 수준을 유지했다. 나아가 발착화물량도 비슷한 수준이었다. 이는 중부선이 화물수송에서도 나름의 역할을 수행했는데, 이는 화물의 생산과 소비가 지역에서 이루어지는 지역철도로서의 역할을 강하게 수행했다고 볼

수 있다. 그런데 그 내용을 좀 더 상세히 확인해보면 또 다른 의미도 확인할 수 있다.

먼저 화물수송 중 발송화물을 살펴보면, 농산물의 발송이 전체의 절반 정도를 차지할 정도로 압도적으로 많았다. 이어서 임산물과 공산물이 순위를 다퉜고 그 뒤를 다시 수산물과 잡품 기타가 순위를 이었다. 가장 낮은 화물은 광산물이었다.[68] 단일 상품으로는 농산물의 쌀이 가장 많았고, 이어서 임산물의 땔감, 공산물의 비료, 수산물의 선・염어 순이었다.[69] 이는 중부선이 경상북도 남부의 내륙과 해안을 연결하는 선로이기 때문에 이 지역의 전통적인 산업인 농업(수공업 포함), 임업, 수산업과 관련된 자원의 유출에 기여했음을 알 수 있다. 이러한 자원의 유출이 지역 밖으로 나갔는지 지역 안에서 소비되었는지는 착송화물을 통해 확인할 수 있다.

중부선의 착송화물은 농산물과 공산물이 수위를 다퉜고 이어서 수산물과 잡품 기타가 교차했으며, 임산물과 광산물은 수량이 현저하게 낮았다.[70] 단순히 비교하면, 임산물을 제외하고 대체로 많은 양이 지역에서 소비된 것으로 보인다. 그런데 세부 품목을 확인해 보면, 부분적인 차이는 존재했다. 착송화물 중 단연 수위는 쌀이었고, 이어서 공산물의 비료, 수산물의 선・염어 순으로 발송화물과 거의 유사했다. 하지만 쌀의 수량은 발송량의 평균 60% 수준이었기 때문에 나머지 40%는 지역 밖으로 유출되었다고 볼 수밖에 없다. 이는 전체 농산물에서도 동일했다.[71] 이때 유출은 통계에서 잡히지 않는 대구로의 집산을 통해 대구는 물론 경부선을 통한 조선 내 도시와 일본으로 이출되었다고 유추할 수 있다.[72] 그 외 비료와 선・염어는 발송량과 비슷한 수량이 도착하

68) 조선총독부철도국, 『연보』, 1928~1939.
69) 조선총독부철도국, 위의 책(1937~1938).
70) 조선총독부철도국, 위의 책(1928~1939).
71) 조선총독부철도국, 위의 책(1937~1938).

고 있어 이들 화물은 지역 내에서 소비된 것으로 이해해도 무리는 없을 것이다. 결국 중부선의 화물수송은 쌀을 비롯한 농산물의 일부와 임산물의 지역 외 유출을 제외하면 대부분 지역 내에서 생산된 물품이 다시 지역 내에서 소비되는 형태였다고 할 수 있다.

마지막으로 동해남부선은 연선지역의 지속적인 요구에 의해 1930년 건설의 첫 삽을 뜬 이후 1934년 서면 좌천간 노선의 개통을 시작했다. 이후 노선은 1935년 울산까지 확대되어 신설 노선은 완성되었다. 이어서 1936년 중부선 노선이었던 울산 포항간을 표준궤로 바꾸고 남부선으로 영업한 이후 1945년 7월까지 부산 경주간으로 운행을 지속했다.

[표 4] 동해남부선 운수일람표

연도	여객(인)		화물(噸)		발송취급수입(圓)		
	승차	하차	발송	도착	여객수입	화물수입	합계
1934(8)	152464	151815	14619	17886	25936	10339	36275
1936(19)	726763	724763	55999	71011	305288	89735	395023
1937(19)	680418	682635	34165	30567	305258	90198	395456
1938(19)	937328	950439	53098	43748	438769	142379	581148
1939	1237136	1222563	56491	39780	683341	167530	850871
1940	1667499	1683612	60895	53053	852935	176804	1029739
1941					974765	178343	1153108
1942					1373844	181827	1555671

[출전] 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1935~1942 ; 朝鮮總督府鐵道局, 『年報』, 1935~1939.
[비고] ( )는 역 수.

[표 4]의 동해남부선 운수일람은 1940년대 통계의 미비로 한계는 있지만 1936년 이후 동일한 노선의 운영 상황임으로 이를 통해 여객량과

72) 조선총독부의 동해선 통계에는 동해선 3선의 주요 종착지점인 원산(안변), 대구, 부산(부산진)의 통계가 빠져 있다. 이는 원산(안변)의 경우 경원선, 대구와 부산(부산진)의 경우 경부선역으로 파악했기 때문에 그 통계에 동해선 여객 및 화물량이 포함되었다고 볼 수밖에 없다.

화물량의 추이를 확인할 수 있다. 남부선은 동해선 3선 중에서도 개통 역에 비례하여 여객량의 증가와 영업수지면에서 여객에 특화된 철도라고 할 수 있었다. 특히 영업기간이 늘어나면 늘어날수록 여객량의 증가폭은 화물량에 비해 클 뿐만 아니라 여객수입과 화물수입의 비율은 더 벌어지고 있음을 [표 4]를 통해 확인할 수 있다.

이와 같은 여객량 증가의 원인은 여객량이 많은 주요 역을 통해 어느 정도 유추가능하다. 남부선 연선 중 가장 많은 여객량을 자랑하는 곳은 전체의 약 15~20만 명 정도를 차지한 경주였다. 이어서 동래, 울산이었다. 이들 세 지역이 남부선 연선 중 부산을 제외하고 가장 번성한 곳이며 거주 인원도 많았기 때문에 여객량의 과반을 차지하는 것은 당연했다. 따라서 남부선도 다른 철도와 마찬가지로 지역 거점 역을 중심으로 하는 지역교통의 역할도 수행했다고 할 수 있다. 그런데 아무리 연선지역 중 조선인들이 많이 사는 대읍이긴 해도 경주과 부산진도 동일한 여객량을 나타내거나 그보다 많다는 것은 단순한 지역교통만의 의미를 지니고 있었다고 보기 어렵다. 주지하다시피 남부선은 유람선으로써의 역할이 기대된 만큼 역시 동해안의 명승고적이 많은 동래, 울산, 경주의 관광객을 빼고 여객량을 이해하기는 어렵다.[73]

한편, 화물수송은 여객수송보다는 미비하지만 동해선 3선 중에서는 중부선보다 많았다. 남부선의 화물수송 중 발송화물은 농산물이 과반 이상을 점했고 그 외 임산물, 광산물, 잡품 기타가 10%대를 유지하며 순위를 다퉜고, 공산물과 수산물은 한 자리 수로 미비했다.[74] 단일 품목에서도 농산물의 도정 안한 벼가 전체의 30% 대를 차지하면서 압도적으로 많았고 도정한 쌀까지 합치면 과반 이상을 점했다. 그 외 품목으로는 광산물의 광석, 임산물의 땔감이 뒤를 이었지만 이들 모두 한 자리 수에 그쳤다.[75] 이는 이 지역이 동해안 연선이긴 해도 농업 중심

73) 전성현, 앞의 논문(2017), 179~180쪽.
74) 조선총독부철도국, 『연보』, 1935~1939.

의 조선인 거주 지역으로 여기서 생산된 농산물을 중심으로 일부 광산물 및 임산물이 남부선을 통해 주로 유출되었음을 알 수 있다.

반면 도착화물은 공산물이 30~40%을 유지하며 수위를 차지했고, 그 다음으로 농산물이 10%대를 유지했으며, 다른 화물들은 한 자리 수로 미비했다.[76] 단일 품목으로는 기타와 국용을 제외하면[77] 공산물의 비료(화학비료 포함)가 약 30% 정도로 가장 많고, 이어서 농산물의 보리가 약 6%를 차지했으며, 그 외 화물은 상당히 미미했다.[78] 이를 통해 볼 때 남부선의 화물수송은 벼를 비롯한 미곡류의 압도적인 발송에 의해 일본인 중심의 대도시 부산으로 이출되어 일부 소비되기도 하고 다시 경부선을 통해 조선 내 대도시로 이출되거나 부산항을 통해 일본으로 반출되는 형태였다. 이에 반해 연선지역은 보리가 부분적으로 유입됨으로써 식민지 농촌의 전형적인 궁박 판매가 이 노선을 통해 진행되었음을 알 수 있다. 또한 비료와 같은 다수 공산품의 이입은 남부선 연선지역을 부산을 비롯한 산업화된 조선 내 대도시와 일본으로부터 유입된 상품 소비지로 만들었을 뿐만 아니라 이들 도시/일본과의 경제적 종속 관계를 심화시키며 식민지 경제정책에 일조하는데 이 노선이 조력했다고 할 수 있다. 결국 지역개발과 문화혜택이라는 철도의 역할은 기실 성장이라는 현상적인 모습 이면에 도시/일본과 자본에 종속당할 수밖에 없는 식민지적·지역적 의미를 내포하고 있었다고 하지 않을 수 없다.

---

75) 조선총독부철도국, 위의 책(1938~1939).
76) 조선총독부철도국, 위의 책(1935~1939).
77) 1938년의 경우 단일 품목으로는 국용 화물이 제일 많았다. 이는 철도 운행에 필요한 물품과 함께 철도 건설에 필요한 화물로써 남부선과 연결되어 1936년부터 진행된 경경남부선 및 대구선의 개축공사는 물론 남부선의 연장 노선인 경주 포항간 개량공사와 관련된 것으로 보인다(朝鮮總督府鐵道局運轉課,『運轉統計』1-8, 1938~1939).
78) 조선총독부철도국, 위의 책(1938~1939).

4. 맺음말

조선총독부는 일본 정부와 조선 상공업자들의 이해를 반영한 '조선철도12년계획'을 수립했고 동해선도 이 계획선에 포함되었다. 총독부는 처음부터 동해선을 강원도의 산업개발, 함경선과의 연결을 통한 새로운 동부간선으로서 만주 연결과 국경 방비, 그리고 경의·경부선의 대체·보조선으로 계획했다. 그런데 1930년을 전후한 시기부터 총독부의 입장은 보다 명백하게 '북선철도 우선주의'로 바뀌었다. 더군다나 1931년 만주사변과 1932년 만주국의 성립은 만주와의 군사·경제적 연락관계를 더욱 긴밀하게 만들어 북부조선의 개발과 함께 만주 연결과 국방 및 경비에 주력하는 철도 건설에 더욱 매진하도록 했다.

이에 반해 동해선 연선지역은 각각 지역별로 동해선 건설을 요구하며 지역의 '개발과 발전'에 반드시 필요한 철도임을 강조했다. 먼저 북부선 연선지역인 원산은 동해선 건설을 통해 원산 상권의 강원도 확장은 물론이고 동서횡단선과 남북종관선의 완성을 통한 일선만 연락의 새로운 중심으로 자리매김하고자 했다. 강원도지역도 조선 산업개발이라는 '국가적 견지'뿐만 아니라 강원도 경제력의 증강과 문화의 수입을 통한 '지역발전'을 강조했다. 따라서 총독부의 입장 변화에 따른 동해선 건설이 늦어지고 제대로 이루어지지 않자 '지역발전'과 궁민구제라는 지역적인 입장에서 동해선 건설을 지속적으로 주장했다.

한편 중부선 연선지역인 대구는 대구 중심의 十형 철도 건설을 요구하며 그 수평선로의 한 축으로써 중부선이 부산 중심의 경부선과 경전선의 대항 철도로 기능하기를 바랐다. 이에 따라 우회선로의 단축 계획과 포항의 대대적이 축항 및 일본과의 연결항로를 통해 경북지역의 발전과 번영을 추구하고자 했다. 이에 반해 남부선 연선지역인 부산은 지방산업의 개발과 함께 부산 상권의 확장과 북진을 원했다. 나아가 이

철도가 유망한 '유람선'으로 기능하길 바라며 동해선 건설에 앞장섰고 총독부가 동해선 건설에 소극적일 때마다 연선지역과 연합하여 철도 건설의 촉진과 속성을 주장했다.

이처럼 동해선은 계획과 건설과정에 조선총독부의 조선 산업개발과 한반도 종관철도라는 '제국의 이해'와 함께 3선 연선지역의 개발과 그 수혜로서의 원산, 대구, 부산지역의 번영이라는 '지역의 이해'가 반영되어 있었다. 그러나 만주사변 이후 전시체제에 따른 철도 건설의 우선권이 동해선으로부터 차츰 멀어진 결과, 조선의 산업개발이라는 측면에서 부분적으로 제국과 지역의 이해에 복무할 수 있는 3선 체제의 지역철도에 머무르고 말았다. 다만 중부선과 남부선의 연결은 거점 지역 간의 경쟁을 불러일으켜 식민지적 위계 구조 속에서 재편되는 등 '지역의 이해'도 큰 틀에서는 '제국의 이해' 속 산물이었음은 언급하지 않을 수 없다.

한편, 건설만이 아니라 운영에서도 이와 같은 모습을 확인할 수 있다. 북부선은 동해선의 전반적인 경향과 동일하게 여객수송이 화물수송보다 많았다. 다만 지역 간의 인적 교류와 함께 금강산 관광이라는 '관광식민주의'적인 기능이 주목되었다. 화물수송에서는 지역에서 생산되는 천연자원인 임산물과 수산물, 그리고 광산물을 내다 팔고 생산과 생활에 필요한 다양한 공산물과 기타 자가용 농산물, 임산물 등이 지역 내에서 소비되는 형태였다.

중부선은 여객과 화물수송이 균형적인 상태라고 할 수 있다. 여객의 경우 도농 간의 인적 교류의 측면과 함께 경주로 여행하는 '관광식민주의'와 '관광민족주의'적인 관광객이 다수를 차지했다. 화물수송은 쌀을 비롯한 농산물의 일부와 임산물의 지역 외 유출을 제외하면 대부분 지역 내에서 생산된 물품이 다시 지역 내에서 소비되는 형태였다.

남부선은 단연 여객 중심의 철도였다. 대체로 조선인이 많이 거주하는 대읍을 중심으로 하는 인적 교통망으로의 기능뿐만 아니라 중부선

의 포함에 따른 경주와 동해안의 명승고적을 유람하는 관광객의 증대도 무시할 수 없었다. 화물수송은 압도적인 미곡류의 유출과 함께 공산품의 이입이 짝을 이루고 있어, 전형적인 도농 경제의 종속 내지 식민지 경제의 제국 종속을 심화시켜는 과정이었다고 할 수 있다.

결국, 동해선은 뒤늦은 개통과 3선 모두 연결되는 간선 형태가 아니라 지선에 그쳤기 때문에 운영 면에서 간선철도로서의 식민지적 역할은 상당히 제한적이었다. 그래도 5대 간선을 제외하면 여객 수송이 화물 수송보다 두드러졌는데, 이는 지역교통과 관광에 의한 것이었다. 한계는 있지만 여객수송에서 새롭게 '관광식민주의'적 역할은 담당했다고 할 수 있다. 한편, 화물수송에서는 북부선을 통한 임산, 수산물, 광산물의 유출과 남부선을 통한 미곡류의 유출, 그리고 전 선로의 공산품 유입이 두드러져 이른바 철도의 개통은 지역개발과 문명의 확산이기도 하지만 결과적으로 농촌 경제의 도시 종속과 함께 식민지 경제의 제국 종속을 심화시키는 과정이기도 했음을 알 수 있다.

이 논문은 2017년 9월 30일에 투고 되어,
2017년 10월 11일부터 10월 27일까지 심사위원의 심사를 거쳐,
2017년 10월 31일 편집위원회에서 게재 결정된 논문임.

참고문헌

『每日新報』,『時代日報』,『東亞日報』
『大阪朝日新聞(朝鮮版)』,『釜山日報』,『朝鮮民報』,『朝鮮時報』
『朝鮮總督府官報』
『朝鮮』
『朝鮮及滿洲』
『朝鮮鐵道協會會誌』
釜山商業會議所,『釜山要覽』, 1912.
大村卓一,『朝鮮の産業と鐵道』, 1925.
大平鐵咊,『朝鮮鐵道十二年計畫』, 鮮滿鐵道新報社, 1927.
『第五十二回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法改正法律案外二件委員會議錄(速記)第三回』, 1927.2.10.
『第五十二回 帝國議會貴族院 朝鮮事業公債法改正法律案外三件特別委員會議事速記錄第一號』, 1927.3.14.
『第五十六回 帝國議會貴族院 豫算委員第六分科會議事速記錄第三號』, 1929.3.1.
『第六十七回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法中改正法律案委員會議錄(速記)第四回』, 1935.3.11.
『第六十七回 帝國議會貴族院 朝鮮事業公債法中改正法律案特別委員會議事速記錄第一號』, 1935.3.19.
『第六十九回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法中改正法律案委員會議錄(速記)第四回』, 1936.5.20.
『第七十四回 帝國議會衆議院 朝鮮事業公債法中改正法律案委員會議錄(速記)第四回』, 1939.2.14.
『第七十四回 帝國議會貴族院 朝鮮事業公債法中改正法律案特別委員會

議事速記錄第二號』, 1939.2.23.
朝鮮總督府,『朝鮮總督府統計年報』, 1927~1942.
朝鮮總督府鐵道局,『朝鮮鐵道狀況』 제18~30회, 1927~1938.
朝鮮總督府鐵道局,『年報』, 1928~1939.
大村卓一,『朝鮮鐵道論纂』, 1930.
三峰會,『三峰下岡忠治傳』, 1930.
前田寬,『金剛山』, 朝鮮鐵道協會, 1931.
朝鮮總督府鐵道局,『朝鮮旅行案內記』, 1934.
朝鮮總督府鐵道局,『朝鮮鐵道ノ事業槪要』, 1938~1939.
朝鮮總督府鐵道局運轉課,『運轉統計』 1-8, 1938~1939.
金剛山協會,『金剛山』, 1940.

김백영,「철도제국주의와 관광식민주의: 제국 일본의 식민지 철도관광에 대한 이론적 검토」,『사회와 역사』 102, 2014.
김종혁,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 도서출판 선인, 2017.
전성현,「일제하 東海南部線 건설과 지역 동향」,『한국근현대사연구』 48, 2009.
전성현,「일제하 조선 상업회의소와 '朝鮮鐵道十二年計劃'」,『역사와 경계』 71, 2009.
전성현,「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」,『역사와 경계』 104, 2017.
정재정,『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대출판부, 1999.
정태헌,「조선철도에 대한 滿鐵 委託經營과 총독부 直營으로의 환원 과정 및 배경」,『한국사학보』 60, 2015.

Abstract

The third line of the Donghae line and Local under the rule of Japanese imperialism

Jeon, Sung-Hyun

The planning and construction process of the Donghae line during the Japanese colonial period reflected the ‘understanding of the empire’, which was the industrial development and the railroad on the Korean peninsula of the Chosun Governor General. And it reflected the ‘understanding of the local’, which is the prosperity of Wonsan, Daegu, and Busan as the development and benefits of Gangwon-do and Gyeongsang-do. However, after the Manchurian Incident, the Chosun Governor General decided to build the railway to North Korea, and the Donghae line was delayed. As a result, Donghae line has stayed in the three-way local railway that can partly serve the empire and local understanding in industrial development. However, the connection between the Jungbu Line and the Nambu Line led to a rivalry between the base cities and reorganized into subordinate cities. This means that the ‘understanding of the local’ was the product of ‘understanding of the empire’.

Although this is limited, the same was true for the operation of

the third line of the Donghae line. First, the Donghae line was opened not by the connected trunk line but by separate branch lines, so the colonial role of the trunk line was insignificant in terms of operation. Passenger traffic, however, was more prominent than cargo traffic except for the five trunk lines, which was due to local traffic and tourism. Particularly, it can be said that it was partly responsible for the new role of 'tourist colonization' in passenger transport. On the other hand, in cargo transportation, the outflow of forest products, aquatic products, minerals through the Bugbu Line, the outflow of agricultural products through the Nambu line, and the influx of industrial products from the whole railway stand out. In the end, the opening of the Donghae line is also a process of regional development and the spread of civilization, but as a result, it deepened the subordination of the rural economy or the imperial dependency of the colonial economy.

Key Words : Donghae line, Donghae Bugbu line, Donghae Jungbu line, Donghae Nambu line, Gangwon-do, Gyeongsangbuk-do, Gyeongsangnam-do, Wonsan, Daegu, Busan, Coloniality, Locality.