

朝鮮總督府의 鐵道官僚와 鐵道政策 —大村卓一의 境遇

鄭 在 貞

서울市立大學校

1. 머리말

최근 帝國日本の 조선지배에 관한 연구는 괄목할 만한 성과를 거두고 있다. 그것의 대체적인 경향은 支配와 屈從, 억압과 저항, 수탈과 개발, 차별과 同化, 停滯와 발전 등의 二項 對立的 觀點에서 벗어나 정치·경제·사회·문화의 각 영역에서 일어난 다양한 변화를 多角的 視野에서 미시적으로 究明하는 것이라고 할 수 있다.¹ 조선철도에 관한 金景林², 鄭在貞³, 高成鳳⁴, 林采成⁵의 연구에서도 이런 試圖는 감지할 수 있지만, 아직도 연구의 주요 방향은 철도정책의 흐름과 철도운영의 실태를 巨視的 觀點에서 파악하는 데 머물고 있다고 생각한다.

이 논문은 조선총독부의 철도정책을 同鐵道局長이었던 大村卓一의 經歷과 構想 및 行動에 초점을 맞추어 살펴보는 것이다. 先行 연구에서도 金景林이 大村의 주요 업적이었던 ‘조선철도 12 년계획’을 검토했고, 정재정이 철도정책과 雇用構造를 해명했지만, 要職에 있던 철도관료의 구상과 행동이 철도정책에 어떻게 반영되었는가를 서로 結付시켜 구명한 것은 아니었다. 곧 종래의 연구는 조선총독부 내지 제국일본의 조선철도정책의 전체 모습을 그려내는데 置重하고, 어느 官職에 있던 누가 어떤 생각을 가지고 어떻게 철도정책을 立案했는가를 세밀하게 追究하지 않았기 때문에, 철도정책이 형성되는 다이내믹한 과정과 거기에 배어 있는 인간의 냄새를 별로 느낄 수 없었다.

그런데 최근에 加藤聖文⁶과 芳井研一⁷이 滿洲·朝鮮·日本の 동북지역을 연결하는 陸路·海路의 형성과정을 관계당국의 인물을 시야에 넣고 분석하여 종래 연구의 약점을 보완했다. 다만 이들의 연구는 만주를 橫貫하는 吉會線(吉林-會寧)에 초점을 맞추어 論議를 전개했기 때문에, 大村이 심혈을 기울여 추진하였던 朝滿國境의 개발과 朝滿鐵道

1 식민지기 조선의 변화를 다양한 관점에서 연구한 논문들을 모아놓은 것으로서는 李榮薰 편, 《해방전후사의 재인식》책세상, 2006.2와 尹海東 편, 《근대를 넘어서》역사비평사, 2006.11을 참조할 것. 두 책의 편집 의도는 서로 충돌하고 있지만, 최근 10년의 새로운 연구 성과를 적극적으로 수용하겠다는 문제의식만큼은 비슷하다.

2 金景林, 〈일제하 조선철도 12 년계획선에 관한 연구〉《經濟史學》12, 1988.

3 鄭在貞, 《일제침략과 한국철도, 1892-1945》서울대학교출판부, 1999.

4 高成鳳, 《殖民地鐵道と民衆生活》日本經濟評論社, 2002.

5 林采成, 《戰時經濟と鐵道運營: 「殖民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探索》東京大学出版会, 2005.

6 加藤聖文, 〈吉会線敷設問題—「鮮滿一体化」の構図〉《日本殖民地研究》9, 1997.

7 芳井研一, 《環日本海地域社会の変容: 「滿蒙」・「間島」・「裏日本」》2000.

의 연결에 대해서는 충분히 해명할 수 없었다. 이 논문은 그런 사정을 감안하여, 1920년대 중반 이후부터 1940년대 전반까지 大村卓一이 功 들어 추진한 ‘조선철도 12년계획’과 ‘北鮮루트’ 등을 그의 경력과 구상 및 행동에 중점을 두어 분석하고자 한다. 필자는 이에 관해 별도의 논문을 발표한 바 있는데,⁸ 이번의 논문에서는 그것을 바탕으로 하여 大村의 개척철도론과 조선인관 등을 좀 더 자세히 살펴보겠다.

이 논문에서 大村卓一을 논의의 중심에 놓는 데는 몇 가지 이유가 있다. 첫째, 그의 경력은 1925년부터 1945년까지 조선철도와 깊은 관련을 맺고 있었다. 그는 이 기간에 조선총독부철도국장, 關東軍交通監督部長, 남만주철도주식회사총재 등을 역임했기 때문에 조선철도정책에 직접·간접으로 강력한 영향을 미칠 수밖에 없었다. 둘째, 그는 鐵道業界에서 50년이나 근무한 專門官僚로서 철도에 관해 명확한 哲學과 理論을 갖추고 있었다. 그는 기술관료치고는 특이하게도 강연과 寄稿 등을 통해 자신의 鐵道觀을 끊임없이 披瀝했다. 따라서 그의 鐵道談論을 분석하면 當代의 조선총독부 내지 제국일본이 어떤 비전을 가지고 철도정책을 추진했는가를 看取할 수 있다. 셋째, 그는 철도인생의 대부분을 제국일본의 邊境인 北海道·중국·조선·만주에서 보냈다. 그가 始終一貫 주창한 開拓鐵道論은 일본이 철도를 활용하여 변방을 개발하고 세력을 扶植하자는 것에 다름 아니었다. 따라서 1920년대 중반 이후 조선철도정책의 핵심을 이해하기 위해서는 그의 開拓鐵道論을 면밀히 검토할 필요가 있다. 넷째, 그의 思考와 행동에는 기독교신앙과 미국인 教師에서 받은 영향이 배어 있었다. 그는 札幌農學校에서 수학하면서 클라크를 비롯한 미국인 교수의 교육이념과 기독교정신을 배웠다. 그리고 北海道 철도회사 시절에는 미국시찰을 통해 대륙철도의 운영실태와 경영방법에서 感應한 바가 많았다. 따라서 大村은 제국일본의 식민지 관료가 서양문명으로부터 어떤 영향을 받았는가를 보여주는 좋은 본보기라고 할 수 있다.

위와 같은 이유에서 보건데, 大村卓一의 경력과 구상 및 행동을 면밀하게 분석하면, 조선철도와 만주철도는 물론이고 제국일본의 식민지 철도의 기본 성격을 좀 더 폭 넓게 이해할 수 있을 것이다. 또 이것은 종래 식민지 관료와 식민지 정책 연구가 정치가와 군인 등에 置重되었던 약점을 극복하고 그 外緣을 기술관료 분야 등으로 넓히는 데도 기여하리라고 생각한다.

2. 大村卓一의 철도경력와 철도생활

1) 大村의 철도경력

大村의 철도경력에 1896년 札幌農學校 工科를 졸업하고 北海道炭鑛鐵道株式會社에 취직하면서부터 시작한다.⁹ 그는 1872년 2월 13일 福井市에서 越前福井藩士 大村素農衡의 장남으로 태어났다. 1889년 그는 福井中學校를 졸업하고 단신으로 북해도에 건너가 札幌農學校에 입학했다. 그가 이 학교에 진학하려고 결심한 가장 큰 이유는 官費

8 鄭在貞, 〈朝鮮總督府鐵道局長 大村卓一 과 朝滿鐵道連結政策〉《歷史教育》제 104집, 2007.12를 참조.

로 공부할 수 있는 매력 때문이었다. 그밖에 이 학교가 北海道 개척에 종사할 유능한 인재를 양성하고, 서양인 敎師를 많이 雇聘한 점도 젊은이를 勇躍하게 만든 요인이었다. 大村은 福井中學校에 재학할 때 首席을 놓치지 않을 정도로 열심히 공부했기 때문에 札幌農學校 입학이라는 難關을 돌파할 수 있었다. 그는 貧寒한 가정환경때문에 官費學校에 진학했지만, 그가 입학했을 때는 이미 無償敎育이 없어져버려 苦學으로 학교생활을 꾸려갈 수밖에 없었다. 또 敎師 중에서 서양인은 거의 사라지고 클라크 박사 등에게 배운 新渡邊稻造 등의 졸업생이 외국유학을 마치고 돌아와 교편을 잡고 있었다. 학교도 재정난에 봉착하여 운영에 어려움을 겪고 있었다. 그렇지만 서양인 교사가 전파한 기독교적 개척정신과 일본인 교사가 唱導하는 新進氣銳의 實學的 學風은 아직 학생들을 魅了시키고 있었다. 大村은 札幌農學校의 이런 분위기 속에서 刻苦勉勵의 학업을 계속하고 自手成家의 滋養分으로 삼았다.

大村은 1896 년 札幌農學校 工科(札幌農學校 제 14 기, 공과 제 6 기)를 졸업하고 北海道炭鑛鐵道株式會社에 취직하여 支線修路方主任을 맡았다. 1889 년에 설립된 이 회사는 北海道 개척의 사명을 띠고 있던 國策會社의 하나로서, 철도는 물론이고 石狩·空知 등의 탄광과 小樽·室蘭 등의 항구를 거느리고 있었다. 1898 년 그는 北海道炭鑛鐵道株式會社 監査役 植村澄三郎의 妻弟와 결혼했다. 이것이 그의 회사생활에 보탬이 되었다. 1901 년 회사의 主任技術者가 되어 雪害對策과 港灣船積設備에 진력했다. 1902 년부터 1903 년에 걸쳐 1 년여 동안 회사의 출장으로 미국, 영국, 스칸디나비아반도, 독일, 러시아 등의 철도사업을 시찰했다. 미국에서는 록키 등의 山中鐵道에서 雪害對策을, 五大湖 등의 항만지역에서 석탄의 船車連絡運輸施設을 견학했다. 러시아에서는 일본공사관 武官 明石元次郎·田中義一 中佐 등과 사귀고, 시베리아철도를 이용하여 귀국할 때는 그들의 비밀정세보고서를 大山巖 參謀總長에게 전달했다. 그가 위험을 무릅쓰고 시베리아 횡단 열차에 탑승한 것은 러일의 대립이 격화되는 정세 속에서 이 철도의 수송력과 기술력을 직접 확인하겠다는 鐵道人으로서의 사명감 때문이었다. 明石은 나중에 한국주차헌병대 사령관과 대만총독, 大山은 만주군총사령관과 內大臣, 田中義一은 육군대신과 총리대신 등을 역임한다. 이들과의 인연이 후일 大村이 조선총독부 철도국장이나 關東軍交通監督部長 등의 요직에 나가는 데 도움이 되었을 것이다.

1906 년 철도국유법에 따라 北海道炭鑛鐵道株式會社線이 국유화되자 大村은 鐵道官吏로 신분이 바뀌어 北海道鐵道作業局出張所 소속 岩見澤保線事務所長이 되었다. 1908 년 그는 北海道鐵道管理局工務課長으로서 鐵道港灣의 一貫經營을 주창하여 內務省·北海道廳과 대립했다. 그렇지만 鐵道院總裁 後藤新平의 지지를 끌어내어 小樽에 철도의 臨港設備을 갖추는 등 鐵道港灣 一貫經營 구상을 실천에 옮겼다. 1911 년 雪害對策의

9 大村卓一의 年譜에 대해서는 大村卓一追悼錄編纂會, 《大村卓一》1974.8, pp.395-416; 北大工學部土木一期會, 〈大村卓一 1872-1946〉《北大工學部土木の源流》 北大工學部土木一期會, 1987, pp.148-175 를 참조했다. 그리고 그의 연보와 관련된 여러 에피소드는 앞의 책 《大村卓一》와 大村卓一, 《大陸に在りて》勝進社, 1944 에 실려 있는 회고록을 참조했다. 前者의 회고록 중에는 後者の 것을 轉載한 것이 많다.

일환으로 미국에서 릿셀 除雪車를 구입했다. 그는 1914 년 北海道鐵道管理局技術課長, 1915 년 北海道鐵道管理局局長心得兼工務課長이 되었다. 大村은 北海道鐵道を 운영하면서 미국시찰에서 습득한 노하우를 많이 활용했다. 1880 년 이래 북해도 철도는 미국인 기사의 주도로 건설되어 설비와 운영이 미국식인데다가, 지형·기후·역할 등이 미국 철도와 유사하여 모방의 實利를 극대화할 수 있었다.

1917 년 大村은 만 21 년의 북해도생활을 정리하고 東京으로 轉出했다. 그는 鐵道院總裁官房巡察課에 적을 두고 국내의 철도 각국을 돌아다니면서 현황을 파악하고 개선을 모색했다. 이 일은 일본의 철도전반을 이해하는 데 도움을 주었다. 그 해 러시아에서 10 월 혁명이 일어나 소비에트정권이 수립되자 열강은 이에 맞서 시베리아에 군대를 침투시켰다. 1918 년 大村은 정부의 명령에 따라 만주에 가서 시베리아선, 東支線, 黑龍線의 현황을 조사하고 복구계획을 세우는 일을 맡았다. 그는 列國管理委員會에도 참가하여 시베리아철도의 보안과 운전의 확보를 꾀했다. 이 위원회는 일본, 영국, 미국, 프랑스, 이태리, 중국, 백러시아의 대표로 구성되었다. 1919 년 일본의 관리구역이 우스리선과 東清南線으로 정해지자 大村은 하얼빈지방관리국장을 겸하게 되었다. 이때 축적한 지식과 경험이 나중에 그가 시베리아철도의 일부인 東支線을 매수하는 데 도움이 되었다. 이렇게 보면 大村이 16 년 전인 1903 년에 시베리아철도를 체험한 것도 쓸데 없는 일이었다고는 할 수 없을 것이다.

大村은 1920 년 鐵道技師가 되었다. 그리고 베르사이유강화조약에 따라 중국철도기술통일위원회가 설치되자 그는 일본측 顧問의 자격으로서 北京에 근무하게 되었다. 이때 그는 세계 각국의 일류 鐵道人物들과 교류하기 위해 맹렬히 공부했다. 1921 년 黃河橋梁設計審査委員會(일본, 영국, 미국, 벨기에, 프랑스) 위원이 되어 일본인의 설계가 당선되도록 진력했다. 1922 년에는 東京에 돌아와서 일요일마다 內村鑑三의 설교를 들었다. 당시 內村은 大村의 札幌農學校 선배이자 無教會主義의 목사로서 이름을 날리고 있었다. 같은 해 大村은 山東鐵道條約實施委員, 山東鐵道引繼委員會委員이 되어 靑島와 北京을 오가며 이 철도를 독일소유에서 중국소유로 전환하는 데 도움을 주었다. 東京市長 後藤新平가 東京市 道路局長을 그에게 제의했으나 그는 鐵道人生의 외길을 걷겠다는 一念으로 이것을 거절했다. 1923 년 그는 協濟鐵路事務處長이 되었다. 같은 해 그는 朝鮮鐵道株式會社社長을 勸誘 받았으나¹⁰ 거절했다. 1925 년 그는 北京國際鐵道連絡會議에 중국측 최고위원으로 출석했다. 이때까지 5 년여 걸친 大村의 중국생활은 나중에 그가 關東軍과 滿鐵의 고위 간부가 되어 철도정책을 입안하고 추진하는 데 적지 않은 資産이 되었다. 異國의 事情과 人脈에 精通하는 것이야말로 식민지경영의 捷徑이기 때문이다.

1925 년 大村은 조선총독부 철도국장이 되었다. 조선철도는 1917 년 8 월 1 일부터 1925 년 3 월 31 일까지 남만주철도주식회사가 委託經營했다. 그 동안 국내외에서 그 폐해가 여러모로 지적되어 조선철도는 1925 년 4 월 1 일부터 다시 조선총독부의 直營

10 《朝鮮日報》1923.7.31.

으로 還元되었다.¹¹ 그렇지만 조선철도는 여전히 鐵道省線(일본)과 滿鐵線(만주)을 연락하는 일제의 대륙교통정책상 중요한 노선이었다. 大村을 직영 환원의 초대 국장으로 영입한 것은 일본철도와 대륙철도에서 쌓은 그의 능력과 식견을 높이 샀기 때문이었다.¹² 그는 下岡忠治 政務總監과 意氣投合하여 전국을 돌면서 철도부설예정지를 물색했다. 下岡가 急逝하자 다음 정무총감인 湯淺倉平의 지원을 받아 조사를 계속했다. 그것을 바탕으로 하여 1926 년 그는 ‘조선철도 12 년계획’을 입안했다. 1927 년 그는 제 52 회 제국의회에 湯淺 총감과 함께 政府委員으로 참가하여 이 계획이 의회를 통과하도록 盡力했다. 이 계획에 의거하여 1928 년부터 惠山線, 滿浦線, 東海線, 慶全線, 圖們線 등이 부설되기 시작했다. 大村은 京城의 유니버시티 클럽 등에 나가 조선철도의 사명과 조선총독부의 교통정책에 등에 대해 자주 강연했다. 1929 년 大村의 지시 아래 조선총독부 철도국은 輕量車를 연구 개발하여 地方線에 투입했다. 당시 보기차중으로서 22-23 톤밖에 나가지 않는 차량을 제조한 것은 선구적 업적이었다. 1932 년 大村은 奉天에서 本庄 關東군사령관, 內田 만철총재 등과 만나 間島의 天圖線을 조선국경까지 연장하는 문제를 협의했다. 그는 朝滿鐵道 連結 의지를 내외에 闡明하기 위해 歸路에는 京圖線(新京-圖們)을 이용하여 間島와 淸津을 거쳐 돌아왔다.

1932 년 大村은 조선총독부 철도국장을 당분간 유지한 채 신설된 關東軍交通監督部長(육군 中將 대우 文官)에 취임하여 만주의 교통정책을 지도했다. 그는 奉天과 新京에 거주했다. 1935 년 大村은 만철 副總裁에 취임했다. 그의 재임 중에 만주국 정부가 러시아로부터 東支鐵道(약 789 킬로미터)를 매수하여, 다른 만주국 철도와 함께 만철에 운영을 위탁했다. 1937 년 大村은 滿鐵鐵路總局長을 兼任했다. 그는 북해도에 가서 자신이 鐵道沿線에 심은 防雪林이 우거진 것을 보고 感慨無量했다. 1939 년 大村은 제 10 대 만철총재로 취임했다. 지금까지 그가 국내외 철도에서 발휘한 專門官僚로서의手腕이 화려하게 결실을 맺은 것이다.

1943 년 大村은 만철총재를 사임하고 35일간 중국을 여행했다. 1944 년 그는 자서전 《大陸に在りて》를 출판하고, 《鐵道生活五十年》의 저술에 착수했다. 1945 년 그는 만주국의 제 3 대 大陸科學院長에 취임하고 滿洲國參議가 되었다. 일본의 패전 직전 그는 通化로 疏開했다. 소련군이 곧 그곳에 진주하고 八路軍이 권력을 장악했다. 1946 년 3 월 5 일 大村은 縣立 海龍病院에서 사망했다. 그의 葬儀는 長春의 日本基督 長春教會堂과 東京의 靈南坂教會에서도 거행되었다. 1956 년 鐵道俱樂部에서 그의 추도회가 개최되었다.

2) 大村의 철도생활

大村의 철도경력を 훑어보면 그의 철도생활은 다음과 같이 몇 단계의 특성을 띠고 전개되었음을 알 수 있다.¹³

11 鄭在貞, 앞의 책, pp.111-117.

12 《朝鮮日報》1925.3.31;4.2;4.9.

13 大村의 철도생활에 대해서는 古藤猛或, 〈大村卓一君の思い出〉(앞의 책 《北大工學部土木の源流》) pp.150-158 와 앞의 책 《大村卓一》을 참조하여 정리했다.

제 1 단계는 北海道鐵道時節(1896-1917 년)이다. 그는 북해도철도에서 20 년 이상 근무하면서 현장과 본부의 요직을 누볐다. 그 초기에 1 년 이상 미국과 러시아의 철도를 시찰했다. 그가 철도업무에 한창 몰입하기 시작한 때 철도 선진국을 시찰했으므로 그것의 학습효과는 대단히 컸다. 北海道는 원래 자연환경이 미국북부와 유사한데다가 철도의 설비와 운영마저 미국식을 채용하고 있었기 때문에 그것의 장점을 도입하여 활용하기가 容易하고 有用했다. 大村은 철도를 지렛대로 삼아 북해도의 개척을 선도했다. 그는 철도와 항만의 一貫設備를 구축하여 물자수송을 원활하게 만들었다. 그리고 여기에 사용되는 다량의 목재를 썩히지 않도록 하기 위해 木材防腐工場 등을 설립했다. 그는 철도의 線路에 特種道床을 설치하고 沿線에 防雪林을 造成했다. 그리하여 북해도에서는 눈보라와 강추위 속에서도 열차가 달릴 수 있었다. 주변에서 大村의 공을 기려 ‘북해도 철도의 터주 대감’ 라는 별명을 붙인 것은 결코 우연한 일이 아니었다.

제 2 단계는 中國鐵道時節(1918-1925 년)이다. 大村은 중국철도에서 7 년여 동안 근무하면서 國際感覺을 體得했다. 시베리아철도는 물론 山東鐵道도 列強의 利權이 얹혀 있는 것이기 때문에 국가간의 利害關係를 조절하는 업무는 어려웠지만 세계적 시야에서 철도를 다루는 데는 안정맞춤 이었다. 大村은 그 課業을 수행하면서 일본의 이익을 최대한 관철하기 위해 애썼다. 그는 중국철도의 통일적 운영을 돕는다는 명분 아래 중국의 요인과 접촉하며 친교를 맺었다. 그 經驗과 人脈이 나중에 만주철도나 華北鐵道を 다루는 데 도움이 되었다.

제 3 단계는 朝鮮鐵道時節(1925-1932 년)이다. 大村은 7 년여 동안 조선총독부의 철도국장으로 재임했다. 역대 철도국장으로서는 最長期이었지만, 그의 철도생활에서는 最短期이었다. 이 시기의 그의 철도생활에 대해서는 章을 달리 하여 자세히 언급하겠다.

제 4 단계는 滿洲鐵道時節(1932-1943 년)이다. 大村은 11 년여 동안 만주철도를 경영했다. 그는 關東軍交通監督部長과 滿鐵鐵路總局長을 역임하면서 만주영역내의 철도 전반을 감독하고 지도했다. 그가 만철 부총재였을 때는 만주국이 시베리아철도의 東支線을 인수하여 다른 만주철도와 함께 만철에 경영을 위탁했다. 그가 만철의 총재였을 때는 만주철도 1 만 킬로미터를 돌파했다. 그는 만철총재를 사임할 때 松岡洋介 前總裁의 大企劃을 완성하고 흔들림 없는 大滿鐵을 具現했기 때문에 마음에 걸리는 것이 없다는 소감을 피력했다. 이처럼 그는 만철에서 이룩하려고 꿈꿨던 일을 모두 달성한 것에 대해 무한한 자부심을 가지고 있었다. 그는 만철을 그만 둔 후에도 대륙에 남아 悠悠自適했다. 그의 실적은 제국일본의 식민지 경영자들에게 인정을 받아 곧 滿洲國 大陸科學院長과 滿洲國 參議를 겸임하게 되었다.

大村은 철도 외길의 인생을 살았다. 그리고 조선과 중국, 곧 대륙에서 成人의 半生을 보냈다. 그는 제국일본의 변방 즉 내외의 식민지라고 볼 수 있는 지역의 철도경영에 온 힘을 쏟아, 가는 곳마다 해당 분야의 정상에까지 올랐다. 大村은 교통산업의 寵兒인 철도사업에 종사해온 자신의 경력에 대해 무한한 긍지를 가지고 있었다. 그가 일생을 철도사업에 헌신한 것은 철도가 국토와 산업을 개척하고, 物流과 民生의 안정을 꾀하는 등 국가의 盛衰를 좌우한다는 확고한 신념 때문이었다. 개인의 취향과 능력 면

에서는 그가 공학기술과 경영기법의 집합체인 철도에 대해 끝없는 호기심을 갖고 있던 것도 한몫을 했다.¹⁴

大村은 또 청년시절의 北海道 경험이 자신의 철도생활에 버팀목이 되어주었다고 높게 평가했다. 그는 50년 철도인생에서 有終의 美를 거둘 수 있었던 것은 북해도에서의 학생생활과 北海道炭鐵鐵道에서의 실무경험 덕택이라고 생각했다. 당시 북해도는 국가의 주도 아래 개척과 개발의 열풍이 불고 있었다. 그곳에서 단련된 그의 意志・體力・識見이 나중에 조선・중국・만주에서 활약하는 데 밑거름이 되었던 것이다. 그는 자신의 철도인생을 회고하며, 북해도에서의 시작이 있었기 때문에 대륙에서의 結末이 있었다고 평가했다.¹⁵

大村이 북해도에서 체득한 것 중에서 또 하나 중요한 것은 기독교 신앙이었다. 그는 札幌農學校의 미국인 교수들로부터 기독교적 개척정신과 생활태도를 배웠다. 그때부터 그는 경건한 기독교인이 되어 매주 일요일에는 어김없이 교회의 예배에 참가했다. 그는 각종 집회에 부지런히 참석하여 철도의 보급이 산업과 사회의 개발에 얼마나 절실하게 필요한 것인가를 역설했다. 그리하여 그에게는 ‘鐵道傳道師’라는 별명을 붙었다.¹⁶ 이처럼 大村은 일본인 식민지관료로서는 특이한 경력과 성격을 가진 사람이라고 볼 수 있다.

3. 大村卓一의 朝鮮開拓鐵道論과 ‘조선철도 12년계획’

1) 조선개척철도론의 주창

大村은 조선총독부 철도국장에 부임하자마자 전국을 누비고 다니며 조선의 지형과 立地를 살피고 철도를 통해 자원과 산업을 개발하는 방안을 모색했다. 당시 총독 齊藤實이나 정무총감 下岡忠治는 施政의 우선 과제로서 산업개발을 설정하고, 그것을 촉진하는 방안으로서 철도망의 확충에 역점을 두었다. 특히 下岡 정무총감은 1917년 10월부터 남만주철도주식회사에 위탁했던 조선철도의 경영을 1925년 4월 이후 조선총독부의 직영으로 환원한 것을 계기로 조선의 산업개발과 철도부설에 힘을 쏟고 있었다. 下岡은 그 계획을 입안할 수 있는 책임자로서 일본 鐵道省의 大種虎雄(下岡의 친척) 運輸局長과 외국철도조사과장 戶田直溫 등이 추천한 大村을 조선총독부 철도국장으로 선택했다. 그리고 조선철도의 확충 계획에 관한 모든 일을 大村에게 一任했다.¹⁷ 下岡은 짧

14 大村은 교통사업의 중요성과 매력성에 대해 다음과 같은 견해를 피력했다. “나는 세상의 모든 직업 중에서도 교통사업에 종사하는 것만큼 意義 깊은 직업은 없다고 생각한다. 교통사업은 국가의 산업을 만들어내고, 미개의 국토를 개척하고, 또 각지의 산물을 交流配合하여 민생의 안정을 꾀한다. 전쟁의 승패를 결정하는 것도 보급교통선이라고조차 일컬어지고 있다. 크게 말하면 국가의 성쇠를 좌우하는 것이라고도 할 수 있는 중대한 사업이다. 그 기술적 내용도 複雜多岐에 걸쳐 있어, 토목, 기계, 전기 등 모든 공학기술의 응용이다. 또 그 운영은 민생에 가장 교섭이 많은 생명과 재산의 안전한 수송 목적을 달성하고, 나아가 대량수송의 능력을 올리기 위해 경영방침도 복잡하여, 흥미도 깊고 의의도 깊다.”(앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.280-281).

15 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.282-283.

16 石本秀二(元秘書役), 〈大村先生の私生活〉(앞의 책, 《大村卓一》) pp.261-271.

은 재임기간 중에 전국의 주요 지역을 모두 시찰했다. 大村이 그의 출장에 동참한 것은 말할 필요도 없다. 두 사람은 특히 조선 북부지역의 답사에 심혈을 기울였다.¹⁸ 大村이 북해도와 중국에서 30 여 년 동안 갈고 닦은 실력을 마음껏 발휘할 수 있었던 것은 조선총독부의 여건이 이처럼 그에게 유리하게 작용했기 때문이었다.

철도 전문가인 大村이 보건대 조선철도는 경제지점에 이르지 못했고, 선로가 직선이거나 首尾一貫하지도 않았다. 게다가 해륙연락설비조차 갖추고 있지 않았다. 그렇다고 하여 조선철도를 방치할 수도 없었다. 조선의 산업개발은 반도의 2 천만 민중의 안정뿐만 아니라 제국일본의 인구, 식량, 연료 문제를 해결하고 수입 무역을 전환시킬 수 있는 好材이었다. 그런데 산업의 개발을 꾀하기 위해서는 철도를 먼저 보급해야 한다. 철도의 보급은 산업의 개발을 촉진하고, 산업의 발달은 철도운수를 번성하게 만들기 때문에 新線의 연장은 산업의 啓發과 철도의 경영 모두를 양호하게 만든다. 따라서 조선철도의 신속한 확장은 조선의 急務일 뿐만 아니라 제국일본에게도 喫緊의 要務이었다.¹⁹ 大村은 이런 논리를 세워서 조선철도가 산업개발의 선구라고 주장했다.²⁰

大村은 특히 지정학적 관점에서 조선과 만주·소련 국경 지역의 철도부설을 주창했다.²¹ 지형의 면에서 보면 조선과 이태리는 아주 닮았다. 둘 다 대륙에 붙어 있고 바다에 돌출했다. 그렇지만 해운의 조건에서는 조선이 이태리를 훨씬 앞섰다. 조선의 해안선 길이는 6 천 해리이고 훌륭한 항만이 많다. 雄基, 羅津, 城津, 元山, 釜山, 麗水, 木浦, 群山, 仁川, 鎮南浦, 多獅島는 天惠의 良港이다. 그런데도 천연의 지형 위에 항만의 시설을 더하여 해륙의 연락을 具備한 곳은 별로 없다. 大村은 이 항만들을 加工修築하고 육상교통기관과 연락시켜 내외 航路를 조성하면 조선은 태평양상의 海運界에 중심으로서 웅비할 것이라고 보았다.

1920 년대 후반, 조선과 만주의 통로는 서쪽에 京義線을 통해 新義州와 安東, 동쪽에 咸鏡線을 통해 南陽과 圖們의 두 곳이 불완전하게나마 열려 있었다. 大村이 보건대 조

17 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.152-156; 戸田直溫 (元朝鮮總督府鐵道局理事), 〈大村局長と私〉 (앞의 책, 《大村卓一》) pp. 237-249; 同 254-260. 참고로 大村이 조선총독부 철도국장으로 재임했을 때의 총독과 정무총감의 면면과 기간을 살펴보면 다음과 같다. 총독; 齊藤實 (1919.8.13-27.12.10; 1929.8.17-31.8.17), 宇垣一成 (임시, 1927.4.15-27.10.1), 山梨半造 (1927.12.10-29.8.17), 宇垣一成 (1931.6.17-36.8.5), 정무총감; 下岡忠治 (1924.7.4-25.11.22), 湯淺倉平 (1925.12.3-27.12.23), 池上四郎 (1927.12.23-29.4.4), 兒玉秀雄 (1929.6.22-31.6.19), 今井田清德 (1931.6.19-36.8.5). 大村은 철도국장을 맡아달라는 제의를 두 번 사양했으나, 幣原 외무대신의 간청에 못 이겨 수락했다고 한다. 大村의 중국에서의 활동이 좋은 평가를 받았던 것 같다. 大村은 1923 년 1 월 有吉 정무총감으로부터 조선철도 주식회사 사장을 맡아달라는 제의를 받았으나 중국철도에 몰두하겠다는 뜻에서 거절한 바 있다.

18 三峰會, 《三峰下岡忠治傳》, 1939.11, pp.291-297. 下岡의 조선 시찰일정은 다음과 같았다. 서부 1924.8.13-8.18, 남부 1924.9.6-9.11, 경남 1925.6.14-6.16, 북부 1925.6.25-7.8. 大村은 경남과 북부의 시찰에 동행했다. 下岡은 만주도 시찰했다 (1925.5.25-6.6).

19 朝鮮總督府鐵道局庶務課, 《朝鮮鐵道論纂》, 1930.6, pp.269-277.

20 《時代日報》1926.1.2.

21 앞의 책, 《大村卓一》, pp.158-161.

선과 만주·소련의 국경은 818 마일인데, 그中间的 7 백 마일에는 어떤 교통로도 없었다. 따라서 이 구간 전부는 개척되지 않은 채로 남아 있어 때때로 對岸으로부터 匪賊의 위협을 받고 있었다. 여기서 그가 말하는 匪賊이 항일무장투쟁세력이라는 것은 두말할 나위도 없다. 이태리는 알프스의 험준한 산맥이 가로막혀 있음에도 불구하고 歐洲諸國과 국경을 횡단하여 관통하는 국제철도를 13 개나 갖고 있었다. 조선이라고 해서 못할 바가 아니다. 大村이 생각건대, 조선과 만주·소련의 국경 지역을 연결하는 교통기관 즉 철도망을 완비하고 미개의 땅을 개척하여 가장 가까운 동해안의 항만으로 물자를 실어 내는 것이야말로 조선의 교통정책이 추구해야 할 제일의 프로젝트였다.

조선의 국경 개발은 국경 경비와도 직결된 문제였다. 大村이 보건대, 조선의 경비라고 하는 것은 敵國의 침입을 막는다거나 적국으로 침입한다고 하는 전략적 의미의 경비가 아니었다. 匪賊을 감시하고 저지하는 경비에 지나지 않았다. 언제 어디서 비적이 출몰하든지 경찰이 연락하고 應援할 수 있는 교통기관만 완비되어 있다면 국경 경비의 半은 충실해질 수 있다. 따라서 조선총독부가 不逞鮮人과 越境匪賊을 단속한다는 명목으로 지출하는 연간 1 천만 원의 경비는 浪費인 셈이다. 大村은 不逞匪賊이 많은 이유를, 그들이 그렇게 하지 않으면 먹고 살길이 없는데다가, 삼림지대가 원시상태로 남아 있어 그들이 숨어살기에 적합하기 때문이라고 보았다. 그러므로 국경지대의 교통을 완비하고 원시림을 개척하여 산업을 개발하면 주민이 직업을 갖게 되고 인구가 조밀하게 되어 不逞匪賊 따위가 살래야 살 수 없는 환경이 된다. 또 광대한 면적의 국경지대를 개발하는 것은 당시 활발히 논의되고 있던 일본의 人口送出과 食糧自給 문제를 해결하는 방법이 된다. 그뿐만 아니라 일본의 대륙정책의 기점인 1 천 3 백 킬로미터의 조선·만주·소련의 국경선을 밀어 올리게 되어 조선 쪽에서 만주의 전면적 개발에 불을 지필 수 있다. 제국일본은 이를 통해 대륙에 경제적으로 진출할 수 있는 원대한 포부를 具現할 수도 있다고 大村은 주장한 것이다.²²

大村은 개척의 조건 면에서 조선이 북해도에 비해 유리하다고 판단했다. 조선은 지리적 위치, 값싼 노동력, 수력 및 천연자원 등에서 북해도보다 우수한 지위에 있었다. 공업에서 가장 필요한 노동력은 조선이 인구가 희박한 북해도에 비교할 수 없을 정도로 뛰어났다.²³ 게다가 조선의 북부지방 즉 국경지대에는 상상한 것 이상으로 개발할만한 자원이 많았다. 석탄, 목재, 수력전기, 경작 가능한 땅 등이 널려 있어서 철도와 항만 등의 교통시설만 갖추었다면 충분히 개발할 수 있다고 보았다. 더구나 국경 너머로 인접한 만주 間島의 인구는 8 할이 조선인으로서 경제적으로는 국경의 감각이 없을 정도로 조선과 깊게 연결되어 있었다.

그런데, 大村의 조선국경개발론은 그 지역의 역사와 지리를 상호불가분의 관계로 인식하는 데서 출발하고 있었다.²⁴ 원래 압록강과 두만강을 끼고 있는 朝滿國境地域은 역

22 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.165-169; 大村卓一, 〈國境を平押しに〉(《大阪朝日新聞》1929. 6.20).

23 앞의 책, 《朝鮮鐵道論纂》, pp.269-277.

24 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.165-169.

사적·자연적·지리적으로 볼 때 구별하거나 분리할 수 있는 성질의 것이 아니었다. 조선 민족과 동족인 扶余族은 북만주의 松花江邊에서 일어났다. 고구려가 朝滿國境地域에서 繁盛한 것은 그 首都와 古墳이 만주의 輯安과 對岸 滿浦鎮에 걸쳐 있는 것만으로 알 수 있다. 평양은 고구려가 천도한 후의 수도이다. 고구려 다음에 일어난 渤海도 만주와 조선의 大半을 영토로 삼고, 청진항을 통해 일본과 교류했다. 이처럼 역사적·민족적으로 조선과 만주는 서로 얽혀 있을 뿐만 아니라, 지리적으로도 백두산에서 뻗어 내린 玄武岩系의 산악이 중첩되어 있다. 근세에 이르러 압록강과 두만강이 경계로 되어 조선과 만주는 어느 사이에 분리되어버렸다. 이것이 그대로 장벽이 되어 두 지역의 교통은 間島 方面 이외에는 단절되었다. 다만 러일전쟁 이후 남만주의 大連港만이 일본의 손으로 개발되었을 뿐이다. 이것은 조선과 만주의 불가분의 조건과 동해(大村의 표기는 일본해, 이하 동일)의 중요성을 망각한 처사이다. 그러므로 조선과 만주의 국경철도를 신설하고 咸鏡線을 완성하여 서로 연결시키는 것이 시급한 일이다. 이 철도를 동해안의 항만에 이르게 하고, 이것을 일본해의 항로를 통해 裏日本과 결합시키면, 日-朝-滿을 最短距離로 연결하는 옛날의 大幹線이 부활하는 것이다. 때마침 중국에서는 만주의 한 북편을 횡단하는 吉회선(吉林-會寧)의 부설이 추진되고, 일본에서는 동해를 內海로 개발하자는 ‘日本海 湖水化論’이 활발하게 논의되고 있었다.²⁵ 大村은 이런 상황을 꿰뚫어보고 역사적·자연적·지리적 연원을 끌어대어 자신의 朝滿國境開拓鐵道論을 正當化했던 것이다. ‘滿鮮一體論’의 현실적 應用인 셈이다.

처지는 大村과 전혀 달랐지만, 대한제국 말기나 일제강점 초기의 민족운동가들도 조만국경지대를 하나의 舞臺로 보고 항일독립운동을 추진했다. 예를 들면, 李相龍, 柳麟錫, 朴殷植 등은 역사적 연원으로 보나 지리적 특성으로 보건대 조만국경지대는 韓民族의 활동무대였기 때문에 생경한 남의 땅이 아니었다. 오히려 나라가 망한 마당에는 역사적 淵源이 있고 剛健한 氣骨을 가진 이 지역을 根據地로 삼아 국권회복을 꾀하는 것은 당연한 일이라고 주장했다.²⁶ 침략자와 저항자가 정반대의 목적을 위해 비슷한 논리를 가지고 朝滿國境의 적절한 이용을 주창했다는 점은 대단히 흥미로운 일이다.

아무튼 大村은 위와 같은 근거를 들이대며 일본이 10 년만 조선철도에 투자하면 조선 철도는 훌륭하게 자립할 수 있을 뿐만 아니라 충분히 이익을 올릴 수도 있다고 주장했다. 그는 조선철도를 군용철도에서 산업철도로 180 도 전환하는 것은 아주 어려운 일 이겠지만 몇 개의 幹線을 新設하고 改築하면 어느 정도 목적을 달성할 수 있다고 믿었다. 그는 이 일을 先導하는 것이야말로 自身の 使命이라고 自任했다.²⁷

大村의 조선개척철도론은 철도의 제국주의적 성격을 완전히 무시한 주장이었다. 식민 지에서의 철도는 개발을 촉진하는 역할을 하기도 하지만, 오히려 그 지역의 사람을 억압하고 수탈하는 기능을 더 강하게 수행하기 때문이다.²⁸

25 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.280-281

26 李相龍, 《石洲遺稿》 고려대학교 출판부, 1973; 姜在彦, 〈朝鮮獨立運動における根拠地問題—1910年前後の思想的対応〉 《朝鮮民族運動史研究》1, 靑丘文庫, 1984.

27 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.156-161.

2) ‘조선철도 12 년계획’ 의 추진

大村은 조선에 부임한지 1 년여 만에 ‘조선철도 12 년계획’ 을 입안했다. 이 계획의 골자는 1927 년부터 1938 년까지 3 억 2 천만 원을 투자하여 5 개의 신선을 부설하고 5 개의 사설철도를 매수·개량한다는 것이었다.²⁸ 신선 부설의 내역과 기대 효과는 다음과 같았다.

圖們線 (雄基-潼關鎮, 97 마일) : 두만강변의 석탄·목재·大豆 등의 반출, 조선과 만주·소련 국경지대의 개발과 경비 강화, 함경선 (원산-회령) 과의 연결, 육로와 해로를 통한 일본-조선-만주의 신속한 연락.

惠山線 (吉州-惠山, 88 마일) : 압록강·두만강 상류 지역의 석탄·목재 등의 반출, 조선과 만주 국경지대의 개발과 경비의 강화, 奧地의 개척과 移民의 入植, 함경선과의 연결, 일본-조선-만주의 신속한 연락.

滿浦線 (順川-滿浦鎮, 178 마일) : 압록강 중류 지역의 석탄·목재·철강 등의 반출, 조선과 만주 국경지대의 개발과 경비의 강화, 奧地의 개척, 경의선 (서울-신의주) 과의 연결, 일본-조선-만주의 신속한 연락.

東海線 (元山-浦項, 蔚山-釜山, 341 마일) : 동해안 지역의 석탄·목재·광물·해산물 등의 반출, 경부선 (서울-부산) 과 경원선 (서울-원산) 및 함경선 (원산-회령) 과의 연결, 일본-조선-만주의 신속한 연락.

慶全線 (晉州-全州, 院村-潭陽, 156 마일) : 전라남북도와 경상남도 지역의 광물·米穀·綿花 등의 반출, 곡창지대 개발, 경부선과 호남선 (대전-목포) 과의 연결, 일본-조선-만주의 신속한 연락.

새로 부설할 위 노선들은 기존의 5 대 幹線 (경부선, 경의선, 호남선, 경원선, 함경선) 과 접속하여 조선의 奧地를 관통하는 철도였다. 이 노선들은 삼림, 광물, 식량, 해산물 등의 자원이 풍부한 지역을 지나거나 이 지역을 경제적으로 앞선 도시와 항만에 연결시키는 철도였다. 또 조선 북부의 노선들은 국방과 경비의 강화가 懸案으로 대두되어 있는 국경지대를 커버하고 있었다. 그리고 직접 간접의 차이는 있었지만, 모든 노선이 일본-조선-만주를 신속하게 연결하려는 목적을 가지고 있는 점은 마찬가지였다. 따라서 이 계획이 목표로 내세운 철도를 통한 조선의 개발이라는 것은 궁극적으로 제국일본을 위한 수탈을 용이하게 하고자 하는 것에 지나지 않았다.

한편, ‘조선철도 12 년계획’ 에서 私設鐵道を 買收하여 改良하려는 노선은 기존의 간

28 CLARENCE B.DAVIS 등 編著, 原田勝正 등 譯, 《鐵路 17 萬マイル의 興亡》, 日本評論社, 1996. 이 책은 ‘철도제국주의’ 라는 용어를 사용하여 식민지 철도의 특성을 정리했다.

29 조선철도 12 년계획의 입안과 추진에 대해서는 大平鐵畚, 《朝鮮鐵道十二年計劃》, 朝鮮鐵道新報社, 1927; 金景林, 앞의 논문; 鄭在貞, 앞의 책, pp.147-154 를 참조할 것. 大村은 1925 년 5 월 조선총독부 철도국장에 취임하여 그 해 10 월까지 조선철도 10 개년계획을 입안하고 東京에 가서 일본정부와 교섭했으나 동의를 얻지 못했다. 그는 1926 년 1 월 東海線·慶全線·滿浦線·惠山線 예정지역을 답사하고 ‘11’ 년 계획으로 수정보완하여 같은 해 3 월 제 52 회 제국 의회에 제출했다. 제국의회는 原案에서 기간을 1 년 연장하고 155 만원을 삭감하는 선에서 이 계획안을 통과시켰다. 이것이 바로 ‘朝鮮鐵道十二年計劃’ 이다.

선과 신설될 간선을 이음으로써 철도운영의 시너지효과를 거두려는 목적을 띠고 있었다. 慶南線(馬山-晉州, 43.5 마일)과 全南線(松汀里-潭陽, 22.7 마일) 및 全北線(裡里-全州, 15.5 마일)은 조선 남서부를 관통하는 경전선의 기능을 보강하기 위한 것으로서, 궁극적으로는 호남선과 경부선을 연결하여 석탄·면화·미곡 등의 반출을 원활하게 하려는 의도를 가지고 있었다. 慶東線(大邱-鶴山, 西岳-蔚山, 92 마일)은 조선 남동부를 횡단하여 경부선과 동해선에 접속함으로써 경상북도의 내륙지역을 개발하려는 속셈이었다. 圖們線(會寧-潼關鎮, 36.1 마일)은 함경선을 두만강변의 圖們東部線과 연결 시킴으로써 국경지대의 석탄·목재·광물을 반출하고 경비를 강화하기 위한 노선이었다.

‘조선철도 12 년계획’에는 大村의 구상이 많이 반영되어 있었다. 그는 조선에서 철도의 부설과 개량에 관한 마스터플랜을 짜기 위해 철도국장에 부임하자마자 일상적 업무는 戶田直溫 이사에게 맡기고 전국을 돌며 그 對象地를 조사하고 實測하는 작업에 몰두했다. 조선 북부지역과 국경지대를 답사할 때는 독립군의 공격을 받을까 우려하여 武裝경찰관의 護衛를 받았다. 특히 정무총감 下岡은 大村 이상으로 철도망의 확장에 열의를 보여 함께 전국을 누볐다. 강행군의 피로가 누적되어 下岡이 중도에 急死하자, 湯淺倉平 정무총감이 그 뜻을 이어받아 작업을 계속했다. 湯淺은 1925 년에 현직에 부임했는데, 동경제국대학 법과 출신으로서 내무성 警保局長을 역임한 정통 관료였다.

물론, ‘조선철도 12 년계획’은 大村의 힘만으로 추진된 것은 아니었다. 조선철도의 확장은 그가 착임하기 이전부터 齊藤 총독과 下岡 정무총감의 큰 바람이었다. 조선총독부는 1921 년 9 월 주요 관료와 實業家 등을 멤버로 하는 朝鮮産業調査委員會를 개최했다.³⁰ 이 위원회는 철도망의 확충과 개량에 관한 答申을 바탕으로 하여 향후 10 년 동안 조선의 철도를 3,500 마일까지 확충할 것을 건의했다. 이와는 별도로 일본의 제국철도협회는 2,100 마일, 조선철도협회는 7,088 마일을 조선에서 새로 부설할 것을 수상과 총독에게 건의했다. 이들의 주장은 1926 년 3 월 하나로 정리되어 중의원과 귀족원에 조선철도의 보급을 촉진하는 건의안으로서 제출되었다. 그리고 그 해 7 월 東京에서는 朝鮮鐵道促進期成會가 설치되어 關聯人士를 대상으로 치열한 선전활동을 전개했다. 따라서 大村이 조선총독부 철도국장에 부임한 시기를 전후하여 조선철도를 확충해야 한다는 여론은 관련기관의 주변에서는 꽤 高潮된 상태였다.³¹

大村은 ‘조선철도 12 년계획’을 입안하는 과정에서 실무 작업에서는 조선총독부 철도국 技師 佐藤周吉의 도움을 많이 받았다. 佐藤은 東北帝國大學 土木工學科 출신으로 1908 년에 조선에 부임했다. 그는 1917 년부터 新線의 부설이 필요하다고 인정되는 지역을 빠짐없이 답사했다. 佐藤은 노선을 실측하고 製圖하며 건설비를 概算하고 입산, 광산, 농산, 수산 등의 연차 생산을 고려하여 철도의 영업수지를 전망했다. 이렇게 만

30 朝鮮産業調査委員會의 구성과 활동에 대해서는 金子文夫, 〈1920 年代における朝鮮産業政策の形成—産業調査委員會を中心に〉《中村陸英先生還曆記念近代日本の經濟と政策》, 山川出版社, 1986, 175-200 을 참조할 것.

31 財團法人鮮交會, 《朝鮮交通史》, 1987, pp.249-250; 정재정, 앞의 책, pp.149-150; 林采成, 앞의 책, pp.24-26.

들어놓은 자료가 大村의 계획수립에 큰 도움을 주었다. 佐藤은 자기를 알아주는 上司를 만난 기쁨에 겨워 신명을 마쳐 일했다. 大村도 그를 신뢰하여 만주로 任地를 옮긴 후에도 關東軍交通監督部工務課長, 滿鐵鐵道建設事務所長 등으로 重用했다.³²

佐藤을 비롯한 조선총독부 철도국 직원들은 ‘조선철도 12 년계획’을 입안하고 帝國議會說明資料를 만들기 위해 몇 개월이나 철야작업을 하지 않으면 안 되었다. 당시 大村을 보좌하여 이 프로젝트를 수행했던 조선총독부 철도국 간부의 면면과 그들의 주요 공적을 살펴보면 다음과 같다.³³ 草間秀雄 (재무국장, 1924 년 현직 부임, 동경제국대학 법과 졸업, 造幣局長 역임, 철도예산 계상, 정부 첩측), 戶田直溫 (철도국 이사 겸 영업과장, 1926 년 현직 부임, 동경제국대학 법과 졸업, 운수국 총무과장 역임, 영업 부문 담당), 新田留次郎 (철도국 공무과장, 1906 년 조선 부임, 동경제국대학 공과 졸업, 청진출장소장 역임, 기초조사 및 기술지도), 岩崎眞雄 (철도국 기계과장, 1904 년 조선 부임, 동경제국대학 공과 졸업, 차량중대 및 공장확장), 林茂樹 (철도국 경리과장, 1912 년 조선 부임, 동경제국대학 법과 졸업, 철도국 참사 역임, 철도예산 계상, 정부 첩측), 澤崎修 (철도국 감독과장, 1914 년 조선 부임, 동경제국대학 법과 졸업, 사철 매수 및 장래 계획), 衛藤祐盛 (철도국 운전과장, 1923 년 조선 부임, 경도제국대학 공과 졸업, 만철 경험, 운전업무 및 운전사 양성), 石崎頼久 (철도국 서무과장, 1924 년 조선 부임, 동경제국대학 법과 졸업, 만철 경험, 인사 행정), 齊藤固 (철도국 청진출장소장, 1923 년 조선 부임, 경도제국대학 공과 졸업, 만철 경험, 도문강 교량 공사), 今泉茂松 (철도국 부산공장사무소장, 1904 년 조선 부임, 동경제국대학 토목과 졸업, 기술 지도), 岡村正雄 (철도국 대전공장사무소장, 1910 년 조선 부임, 동경제국대학 공과 졸업, 기술 지도), 富田哲造 (철도국 경성공장사무소장, 1905 년 조선 부임, 경도제국대학 공과 졸업, 신선부설 담당), 永田光之助 (철도국 평양공무사무소장, 1910 년 조선 부임, 동경제국대학 공과 졸업, 신규 계획선의 공사 담당), 河野喜一郎 (철도국 경성운수사무소장, 1923 년 조선 부임, 大阪高等工業學校 졸업), 佐藤義正 (철도국 평양운전사무소장, 1903 년 조선 부임, 藏前工高 기계과 졸업), 古川國治 (철도국 부산운수사무소장, 1904 년 조선 부임), 光永喜太郎 (철도국 대전운수사무소장, 1905 년 조선 부임).

조선총독부 철도국의 주요 간부는 동경제국대학 법과 출신으로서 고등문관시험에 합격한 엘리트였다. 기술계통의 간부도 대부분 동경제국대학이나 경도제국대학 출신자였다. 工務・運轉・運輸 등의 현업부서를 맡고 있는 간부 중에는 工高 출신이나 獨學 출신도 있었지만 극소수에 불과했다. 또 조선에서 근무한 기간이 20 년을 넘는 간부가 10 여 명이나 되었다. 따라서 大村과 같은 변방의 농업학교 출신자가 제국대학의 법과와 공과 출신에다가 현장경험이 풍부한 엘리트를 지휘한다는 것은 쉬운 일이 아니었다. 大村은 결국 그들을 압도할 만한 실력과 인격을 가지고 철도국을 이끌면서 ‘조선철도 12

32 佐藤周吉, 〈大村さんと私〉 (앞의 책, 《大村卓一》), pp.254-260.

33 앞의 책, 《朝鮮鐵道十二年計劃》 pp.173-183.

년계획' 과 같은 방대한 프로젝트를 추진할 수밖에 없었다. 이 때 그가 북해도와 중국의 미개척지에서 갖고 닦은 노하우가 효과를 발휘했을 것이다.

‘조선철도 12 년계획’ 은 1926 년 3 월 제 52 회 제국회의의 협찬을 얻음으로써 1927 년부터 실행에 옮겨지게 되었다. 제국회의 의원들은 ‘我田引鐵’ 이라는 속어가 생겨날 정도로 자신의 지역구에 철도를 끌어들이기 위해 골몰했다. 그런 의원들로 구성된 제국회의에서 3 억 2 천만 원에 달하는 이 계획을 통과시키는 것은 쉬운 일이 아니었다. 식민지 조선의 이익을 대변할 수 있는 장치가 제국회의에는 거의 없었기 때문이다. 大村과 湯淺 정무총감은 함께 정부위원의 자격으로 제국회의에 나가 이 계획의 내용과 의미를 정중히 설명했다. 齊藤 총독은 특히 若槻 수상에게 善處를 부탁했다. 의원 중에는 조선의 사정을 전혀 알지 못하기 때문에 상식 이하의 질문을 하며 제동을 거는 경우도 많았지만, 조선에 利權을 가지고 있는 인맥을 동원하여 의회 안팎에서 로비를 벌이는 등 艱難辛苦 끝에 이 계획은 제국회의를 통과했다.³⁴

‘조선철도 12 년계획’ 이 제국회의를 통과하도록 활약한 주요 일본인과 그의 履歷은 다음과 같았다.³⁵ 渡邊定一郎 (京城商業會議所會頭, 1904 년 경의선 부설공사 참가, 1918 년 黃海社 창립, 수리간척사업 및 토목건축 청부업, 商業會議所全鮮聯合會長, 조선철도협회·조선토목건축협회이사, 國粹會朝鮮本部長), 牧山耕藏 (衆議院議員, 위원장, 1906 년 早稻田大學政治經濟科 졸업, 京城居留民團·京城學校組合議員, 1917 년부터 長崎縣에서 議員, 民政黨, 朝鮮新聞社取締役, 金剛山電氣鐵道會社監査役, 東亞電信通信社長), 松山常次郎 (衆議院議員, 1908 년 동경제국대학 공과 졸업, 1912 년 黃海道川佐農場技師, 1918 년 黃海社創立 사장, 1912 년 중의원 의원, 政友會), 有賀光豊 (조선식산은행 頭取, 1895 년 東京法學院 졸업, 1906 년 統監府 財政監査官, 1917 년 조선총독부 參事官), 大村百藏 (조선중앙물산회 회장, 1905 년 來朝, 京城商業會議所 평의원, 경성거류민단 의원), 賀田直治 (실업가, 1902 년 동경제국대학 농과 졸업, 臺灣總督府 技師, 西鮮殖産鐵道會社 상무취체역, 조선피혁회사 사장, 동양축산농업회사 사장), 荒井初太郎 (朝鮮土木建築會 會長, 1904 년 경부철도공사에 참가, 荒井組 경영, 정미업·양조업·토지개간·화약총포·임업·汽船業 등 관여), 吉田秀太郎 (인천상업회의소 會頭, 1897 년 來朝, 朝鮮郵船會社 설립 사장, 창고·정미·은행 등 경영), 釘本藤次郎 (실업가, 1895 년 來朝, 金物業, 京城商業會議所 會頭), 涉澤榮一 (子爵, 1901 년 경부철도주식회사 사장, 조선철도축진기성회 명예회장), 小松謙次郎 (貴族院 의원, 조선철도축진기성회 회장, 동경제국대학 법과 졸업, 1924 년 철도대신), 井上準之助 (일본 은행 총재, 동경제국대학 법과 졸업, 조선철도축진기성회 고문), 馬場瑛一 (중앙조선회 전문이사, 동경제국대학 법과 졸업, 조선철도축진기성회 상담역), 國澤新兵衛 (중의원 의원, 동경제국대학 법과 졸업, 제국철도협회 회장, 1917 년 만철 이사장), 谷口守雄 (제국철도협회 상무이사, 조선철도망조사특별위원), 大川平三郎 (조선철도주식회

34 앞의 책, 《朝鮮交通史》, pp.249-250.

35 앞의 책, 《朝鮮鐵道十二年計劃》, pp.183-195.

사 사장, 조선철도촉진기성회 在京 委員), 山内伊平 (금강산전기철도회사 전무취체역, 札幌農學校 토목공학과 졸업, 1818 년 來朝, 조선철도망조사 특별위원), 福原俊丸 (男爵, 동경제국대학 공과 졸업, 귀족원 의원, 조선철도주식회사 부사장, 조선철도촉진기성회 상담역), 秋本豊之進 (京南鐵道株式會社 부사장, 동경법학원 졸업), 立川芳 (京南鐵道株式會社 상무취체역), 飯田延太郎 (圖們鐵道會社 대표, 조선철도촉진기성회 在京 대표위원), 松永工 (조선철도주식회사 技師長, 京都帝國大學 공과 졸업, 조선철도협회 상무이사, 조선철도망조사 특별위원).

‘조선철도 12 년계획’을 원호한 사람들의 경력은 다음과 같이 몇 가지 부류로 나눌 수 있다. 첫째, 조선에서 철도공사와 개간사업에 참가하거나 철도회사를 경영하는 사람들이다. 둘째, 조선에서 사업을 하거나 상업회의소와 거류민단 등의 간부인 사람들이다. 셋째, 조선총독부의 고위 관직을 역임했거나 조선에서 금융기관의 간부인 사람들이다. 넷째, 중의원과 귀족원의 의원으로서 조선에 利權을 가지고 있는 사람들이다. 다섯째, 조선철도협회와 제국철도협회 등의 간부로서 조선철도촉진기성회를 이끄는 사람들이다.

이들은 이미 조선에서 商業會議所나 산업조사위원회 등을 통해 異口同聲으로 조선의 개발과 제국의 융성을 위해서는 철도를 확장하고 정비해야 한다고 주장해왔다. 이들은 국가정책의 차원에서 이 일에 앞장서기도 했지만, ‘조선철도 12 년계획’과 같은 대형 프로젝트를 추진함으로써 자신의 이익을 증대시키려는 욕망에서 활동한 경우도 많았다. 大村을 비롯한 조선총독부 관계자들은 그들의 욕구와 역량을 수렴하고 이용하면서 이 계획을 추진해나갔던 것이다.

4. 大村卓一의 朝滿鐵道連結構想과 ‘北鮮루트’의 정비

1) 朝滿鐵道の連結構想

大村이 제국일본의 조선철도정책에 남긴 또 하나의 큰 足跡은 만주철도-조선철도-동해항로를 연결하여 일본열도에 이르는 제 3의 捷徑 構想이었다. 20 세기 초 이래 일본-조선-만주를 연결하는 국제 交通路서는 두개의 幹線이 경합하고 있었다. 하나는 일본의 서부 각 항구에서 황해항로를 경유하여 남만주의 大連港을 통해 滿鐵과 접속하여 만주의 각지로 분산하는 루트였다. 이른바 황해루트였다. 다른 하나는 일본의 서부 각 항구에서 조선해협을 경유하여 부산항을 통해 조선철도와 접속한 후 북상하여 만철의 安奉線 (安東-奉天)을 지나 만주의 각지로 進入하는 루트였다. 이른바 朝鮮縱貫鐵道루트라고 할 수 있다. 大村이 공을 들여 구상한 제 3의 루트는 일본의 新潟・山陰 쪽 항구에서 동해를 경유하여 조선 동북의 청진・나진・웅기 등의 항구를 통해 함경선・도문선과 접속하여 길회선과 만나 만주의 각지로 침투하는 노선이었다. 곧 東北朝鮮루트, 당시의 呼稱으로서는 ‘北鮮루트’였다.

조선총독부 철도국장의 처지에서 大村은 조선철도가 통치상의 행정기관으로서 뿐만 아니라 대륙과 일본을 연결하는 교통동맥으로서의 역할을 수행해야 한다고 생각했다. 조선철도가 평상시와 유사시를 막론하고 간선으로서의 역할을 충분히 수행하기 위해서

는 궁극적으로 경제적 자립성을 튼튼히 확보하는 것이 철도경영정책의 關鍵이다. 그는 일본이 만주국을 세워 그곳을 사실상 식민지로 만든 마당에 만주의 자원을 일본의 경제권에 편입시켜 개발하는 것이 타당하다고 생각했다. 조선철도는 兩者를 공고하게 連繫하는 파이프이자 接着劑의 구실을 할 수 있다. 그렇다면 만주철도가 최단거리로 朝滿國境을 가로질러 조선철도와 접속하여 가장 가까운 동해의 여러 항구에 이르고, 그곳에서 출발하는 선박이 동해항로를 횡단하여 일본의 여러 항구에 寄着할 수 있는 새로운 첩경이 반드시 필요하다. 滿蒙의 한 복판에 산재한 물자를 吐吞할 수 있는 조선 동해안의 항구로서는 雄基, 淸津, 城津, 元山, 羅津 등이 있는데, 이 일대는 마침 석탄 등의 광산자원이 풍부하고 수력발전소가 많이 건설되고 있어서 경제개발의 가능성이 無限했다. 일본 쪽의 對岸에는 新湊, 伏木, 敦賀, 舞鶴, 境 등의 항구가 있는데, 이들은 滿蒙에서 원료를 받아들여 東京・橫濱・京都・大阪 등의 공업지대에 공급하고 그곳의 공업제품을 滿蒙으로 반출하는 중계지가 될 수 있었다. 따라서 大村은 일본-조선-만주를 연결하는 새 노선이 정치·군사 면은 말할 것도 없고 경제면에서도 자립성이 충분하다고 보았다.³⁶

大村이 구상한 朝滿鐵道の 연결구상은 다음과 같았다.³⁷ 첫째, 웅기에서 국경 두만강을 따라 거슬러 올라가 청진에서 북상하는 既設의 함경선과 합하여 길회선의 종단을 이룬다. 둘째, 城津港 부근에서 시작하여 국경 惠山鎭에 이르는 선으로서, 만주측은 長白府의 朝陽鎭 부근에서 既設의 길회선과 연락한다. 셋째, 평양에서 국경 만포진에 이르는 노선으로서, 通化를 거쳐 海龍城 부근에서 길회선과 연락하여 길림에 직통한다. 길회선의 終端港은 동북 조선의 3 대 要港인 웅기 (50 만 톤), 나진 (300 만 톤), 청진 (100 만 톤) 으로 하되, 나진을 중점으로 삼는다. 大村이 구상한 세 노선은 '조선철도 12 년계획' 상의 도문선, 혜산선, 만포선을 국경 너머까지 연장하되, 만주에서도 이와 상응하는 철도를 부설하여 접속시켜야만 성립할 수 있는 것이었다. 제국일본이 패망할 때까지 실제로 조선에서는 이와 거의 동일한 노선의 철도망이 형성되었는데, 만주에서 이들과 접속하는 철도가 부설된 것은 첫째와 셋째 노선이었다.

大村은 만주-조선-동해를 횡단하여 일본에 연결되는 신교통로는 지금까지 낙후되었던 연선지역을 밖으로 열린 현관으로 만들고, 이 현관을 통해 彼我的 왕래가 편리해지면 朝滿國境의 장벽은 낮아져서 일본인의 移植을 쉽게 하는 첩경이 될 수 있다고 보았다. 신교통로를 매개로 일본인·조선인·만주인이 서로 제휴하여 사회적·경제적 地歩를 만들고 평화롭게 共生하는 樂土를 創出할 수 있다. 이것을 실현하기 위해서는 8 백 마일의 朝滿國境을 개발하고 一貫된 교통기관을 정비하여 동해의 海港에 연결시켜야 한다. 그렇게 되면 동해는 각 민족의 선조가 湖水처럼 자유롭게 오간 옛날의 盛況을 재현시킬 수 있다. 곧 동해는 일본뿐만 아니라 조선과 만주의 호수로 다시 태어난다는 것이다.³⁸

大村은 신교통로를 정비함으로써 지금까지 주목을 받지 못하고 뒤쳐져 있던 環東海

36 大村卓一, 《新滿洲と北鮮諸港》, 中央滿蒙協會, 1932, pp.4-7.

37 앞의 책, 《新滿洲と北鮮諸港》, pp.7-9

38 앞의 책, 《新滿洲と北鮮諸港》, pp.9-10.

일대를 제국일본의 무대 전면에 부각시키고자 했다. 그렇게 되면 동해는 만주·조선·일본에 둘러싸인 호수가 되어 교통의 障礙가 아니라 오히려 利器가 된다. 이것은 새삼스런 일이 아니라 옛날 발해·신라·일본 등이 교류할 때도 일어났던 현상으로서, 역사적으로 증명된 당연한 귀결이 되는 셈이다. 大村은 역사적 典據를 들어서 朝滿國境의 개발을 주장한 것처럼 日朝滿 新교통로의 개설을 주창할 때도 역사적 經緯를 예로서 들었다. 그의 주장은 1920 년대에 環東海 지역, 특히 일본 쪽에서 활발히 논의되었던 ‘日本海 湖水化論’의 논리와 공통되는 점도 있었다.³⁹

2) ‘北鮮루트’의 정비

元山에서 시작하여 조선의 동북 해안지역을 종단하여 朝滿國境의 會寧에 이르는 함경선은 1928 년에 완성되었다. 그리고 吉林에서 출발하여 만주의 중앙을 횡단하여 朝滿國境 가까이에 위치한 敦化에 도착하는 吉敦線 (211 킬로미터)도 같은 해 개통되었다. 길림으로부터 西進하여 長春에서 滿鐵本線과 접속하는 吉長線은 이미 1912 년에 부설되어 있었다. 원래 1909 년에 일본과 청이 맺은 間島에 관한 협약에서는 吉長線과 吉敦線이 연장되어 두만강 너머의 회령에서 함경선과 접속하는 것으로 되어 있었다. 그 후 20 여 년 동안 그것의 실현을 둘러싸고 일본과 중국이 줄다리기를 해온 소위 吉會線問題가 그것이다.⁴⁰

그런데 大村은 朝滿鐵道가 회령에서 접속하는 것보다는 두만강이 하류로 굽이치는 圖們으로 약간 우회전하여 南陽에서 만나는 게 더 유리하다고 판단했다. 이 문제를 둘러싸고 조선총독부, 만철, 관동군 등이 자신의 의견을 개진하며 경합했지만 결국 大村의 주장이 관철되었다.⁴¹ 일본은 1 년여의 공사 끝에 1933 년 4 월 敦圖線 (敦化-圖們, 191 킬로미터)를 개통했다. 그리하여 종래 회령을 종단역으로 설정하고 구상되었던 길회선은 新京 (長春)-길림-돈화-朝陽川-延吉-도문을 연결하는 京圖線 (新京-圖們, 528 킬로미터)으로 최종 확정되었다. 1933 년 8 월 두만강을 사이에 두고 도문과 조선의 南陽을 잇는 圖們鐵橋가 가설됨으로써 만주의 경도선과 조선의 圖們線이 연결되었다. 원래 회령까지 철도를 부설하려고 계획했던 지역에는 京圖南廻線이 놓여졌다. 1934 년 3 월 만철은 조선총독부의 강한 요청을 받아들여 京圖線의 朝陽川에서 분기하여 龍井을 거쳐 開山屯에 이르는 철도를 표준궤로 改築하거나 새로 부설하고, 이것을 두만강 건너까지 연장하여 조선철도 도문선의 上三峰에서 만나게 만들었다. 만철은 곧 이 朝開線 (처음 호칭은 京圖南廻線)을 만주국 철로중국에 인계했다. 1927 년에 上三峰-開山屯 사이에 가설했던 국제철교 上三峰橋는 1933 년 8 월 三峰橋로 改名되었다. 그리하여 동북지역의 만주철도와 조선철도는 도문-南陽, 개산둔-상삼봉의 두 곳에서 접속하게 되었다.⁴² 大村이 꿈꿔온 朝滿鐵道の 연결이 마침내 실현된 것이다.

그렇지만 朝滿鐵道는 결코 순조롭게 연결된 것이 아니었다. 일본과 중국의 정치적·외

39 星野桂吾, 《日本海時代》, 中央滿蒙協會, p.2.

40 吉會線의 부설의 경위에 대해서는 앞의 논문, 〈吉會線敷設問題—「鮮滿一体化」의構圖〉; 金靜美, 《中国東北部における抗日朝鮮·中国民衆史序說》, 現代企画室, 1992를 참조할 것.

41 앞의 논문, 〈吉會線敷設問題—「鮮滿一体化」의構圖〉 참조.

교적 줄다리기는 말할 것도 없고, 제국일본의 침략에 저항하는 중국인·조선인이 끈질기게 철도공격을 감행하여 노선의 측량과 부설은 피에 물든 상황이었다. 1931년 12월에 敦圖線의 측량에 나섰던 일본인 滿鐵社員들이 明月溝에서 東北軍의 총격을 받아 伊藤萬治·中村岩藏 등이 즉사했다.⁴³ 그리고 1933년 4월 18일에는 敦圖線의 준공식에 참석하려는 要人을 노린 사건이 발생했다. 만주국의 丁鑑修 交通部總長, 관동군의 大村交通監督部長과 橋本虎太郎 憲兵隊長, 만철의 山崎元幹 總裁代理 등은 20일에 延吉의 葦子溝에서 열릴 예정인 준공식에 참석하기 위해 吉林에 숙박하고 있었다. 그들을 노린 항일무장부대가 16시간 앞서 敦化發 吉林行 열차를 黃泥河-二道河 사이에서 습격하여 탈선시켰다. 항일무장대는 일본인 등 11명을 총과 칼로 살해했다. 그 중에는 측량과 조사의 전문가인 만철사원 松本竹治·楫場健治가 포함되어 있었다.⁴⁴

大村을 비롯한 요인 일행은 다음날 아침 길림을 출발하고 明月溝에서 하차하여 희생자를 慰靈한 후 연결에서 敦圖線의 준공식을 거행했다. 그 후 열차로 두만강을 건너 조선의 南陽에 가서 朝滿鐵道 연결의 환희를 만끽했다. 요인 일행은 조선철도의 열차에 직결된 만철의 전망차 ‘하토’ (비둘기)를 타고 圖們線을 따라 동해안의 雄基에 도착했다. 거리에 경축아치를 세운 웅기의 일본인들은 폭죽을 터트리고 일장기를 흔들며 일본의 만철열차를 타고 진입하는 요인 일행을 열렬히 환영했다. 조선과 만주에서 두 철도의 연결을 끊임없이 추진해온 大村이 가장 감개무량했음은 말할 것도 없었다. 감격에 겨워 그는 처음으로 酌婦가 시중을 드는 만찬회에 참석하여 축사를 했을 정도였다.⁴⁵ 그렇지만 축하파티로 깊어가는 밤에도 朝滿鐵道の 沿線에서는 제국일본의 침략과 수탈에 저항하는 조선인·중국인의 피의 抗戰이 되풀이되고 있었다.

조선총독부와 만철은 조만연락철도를 원활하게 운영하기 위해 도문선(회령-雄基)과 함경선의 일부(輸成-會寧) 등 329킬로미터를 1933년 10월부터 20년 동안 만철이 위탁 경영하는 데 합의했다. 만철은 청진에 북선철도관리국(나중에 사무소로 개칭)을 설치하여 청진 이북의 철도를 직접 경영했다. 만철은 1935년 10월 웅기에서 나진까지 철도를 부설하고(雄羅線, 15.2킬로미터), 조선총독부가 敦圖線의 終端港으로 선언한(1932년 8월) 나진을 300만 톤의 吐呑力을 갖춘 대항만으로 정비했다. 만철은 1936년 4월 1일부터 新京-도문-나진 사이에 직통열차를 운행했다. 만철은 이와 함께 조선총독부의 의뢰로 1936년부터 청진, 나진, 웅기의 3항도 만철이 무료로 경영

42 앞의 책, 《일제침략과 한국철도, 1892-1945》, p.161; 앞의 책, 《中国東北部における抗日朝鮮・中国民衆史序説》, pp.243-247. 조선 동북지역의 朝滿鐵道の 연결과정에서 조선총독부, 만철, 관동군, 해군, 육군 등이 어떤 구상과 전략을 가지고 임했는가는 좀더 치밀하게 분석해볼 여지가 있다. 최근 열람이 가능하게 된 《山崎元幹文書》《村上義一文書》등의 마이크로필름이 좋은 자료이다.

43 山崎元幹, 〈大村吉會鐵道〉(앞의 책, 《大村卓一》), p.279; 앞의 책, 《中国東北部における抗日朝鮮・中国民衆史序説》, p.214, p.266. 두 사람은 만주사변 이후 만철사원의 첫 희생자로서 靖國神社에 합사되었다.

44 앞의 책, 《大村卓一》), pp.278-279; 앞의 책, 《中国東北部における抗日朝鮮・中国民衆史序説》, p.235.

45 앞의 책, 《大村卓一》), pp.280-281.

했다. 북선철도관리국은 1937년 8월 나진으로 이전했다(1941년 2월 나진철도국으로 개칭).⁴⁶ 북선철도사무소는 도문동부선과 웅라선을 합쳐 北線東部線, 도문서부선과 청진-회령(함경선 북부)의 철도를 합쳐 北鮮西部線이라고 명명하고, 京圖線・朝開線과 하나로 묶어 운영했다. 1940년 3월 북선서부선의 상삼봉-청진, 회령탄광선(회령-新鷄林), 청진항 등의 경영은 조선총독부로 환원되었다. 이후 제국일본이 패망하기까지 함경북도 북부의 철도는 조선총독부와 만철이 분할하여 운영했다.⁴⁷ 이처럼 朝滿鐵道の 연결과 공동 경영의 대부분은 大村이 관동군교통감독부장, 만철의 부총재와 철로총국장을 역임하던 때 추진한 일이었다.

한편, 압록강 중류의 조만국경지대에서는 1939년 10월 만주철도의 四街平에서 通化-輯安을 거쳐 조선철도의 만포선(滿浦鎮-平壤, 1939년 2월 개통)과 연결되는 철도망이 출현했다. 이 철도는 1941년 4월에 개통한 平元線(평양-원산)을 통해 동해에서는 元山・興南, 平南線(평양-진남포)을 통해 황해에서는 鎭南浦 등의 海港에 도달했다. 각 철도의 궁극적인 목적은 황해와 동해 항로를 통해 일본의 각 항구와 연락하는 것이었다. 大村은 당시 만철 총재의 자리에 있었다. 그러므로 그는 20여 년 동안 꿈꿔온 朝滿鐵道連結이라는 꿈을 자신의 손으로 완성한 셈이다. 그는 晩年の 懷古談에서 만주-조선-일본을 연락하는 해륙교통기관을 확충하는 데 많은 經費와 犧牲을 지불했지만, 日朝滿의 국방을 強固히 하고 경제를 密接하게 제휴하는 데 지렛대가 되었다고 평가했다.⁴⁸

5. 大村卓一의 基督信仰과 朝鮮人觀

1) 기독교인의 개척정신

大村은 인생의 대부분을 東京과 같은 제국일본의 중심에서 멀리 떨어진 홋카이도, 중국, 조선, 만주 등의 변방에서 보냈다. 그런데 각지에서 그가 철도경영 한 가지에邁進한 배경에는 홋카이도에서 체득한 기독교인의 생활태도가 깔려있었다는 점을 주목할 필요가 있다. 그는 札幌農學校의 미국인 교수들이 주창한 基督信仰에 기초한 開拓精神에 깊은 감명을 받았다. 그는 신에게 도움이 된다고 하는 봉사의 신념이 크리스티교의 핵심이라고 보았다. 북해도 개척에 정열을 바친 크라우포드, 케프론, 크라크 등이나, 만주 개발에 앞장 선 로스, 크리스틴 등은 진짜 훌륭한 기독교적 개척정신의 소유자였다. 언어도, 풍습도, 습관도 모두 다른 미개한 異民族 속에 들어가, 개척이라는 크고 곤란한 사업에 종사하는 데는 신에게 도움이 되고 싶다는, 다른 사람을 위해 일하고 싶다는, 세상에 도움이 되고 싶다는, 곧 나를 죽이는 희생정신이 무엇보다도 요구된다. 大村은 옛날에 유럽의 크리스천들이 세계 각지에서 보여준 뛰어난 행동은 실로 이와 같은 기독교적 개척정신에서 기인한다고 여겼다.⁴⁹

46 朝鮮總督府鐵道局, 《朝鮮鐵道四十年略史》, 1940, pp.112-113.

47 앞의 책, 《中國東北部における抗日朝鮮・中國民衆史序說》, pp.251-252.

48 앞의 책, 《大陸に在りて》, p.314.

49 앞의 책, 《大陸に在りて》, p.101.

기독교 신자가 된 大村은 서양인의 식민활동과 선교활동을 경제개발이나 문명전파의 일환으로 받아들였다. 반면에 그것이 내포하고 있던 제국주의적 침략의 속성은 애써 외면했다. 그는 일본인이 조선, 중국, 만주에서 행하는 식민지경영활동도 미국인이 홋카이도에서 선도한 개척활동과 같이 위대한 문명화프로젝트라고 인식했다. 따라서 大村은 철도사업이 문명을 전파한다는 것에 대해 무한한 긍지를 느꼈다.

그렇지만 大村의 기독교신앙에 기반을 둔 개척정신은 일본인의 한계를 벗어날 수 없었다. 그는 기독교를 믿으면서도 일본적인 천황주의에 깊이 물들었다. 그는 유럽에서 자본주의가 爛熱함에 따라 서양인은 완전히 부패했다고 보았다. 불교가 인도에서 발생하여 중국을 거쳐 일본에서 꽃 핀 것처럼, 지금은 그리스도교의 眞髓가 유럽의 부패를 벗어나 일본에서 결실을 맺으려 하고 있다. 그는 일본이야말로 모든 종교가 꽃 피고 열매 맺는 유일한 나라라고 생각했다. 그렇기 때문에 일본이 八紘一宇의 大理想 아래 東亞新秩序의 건설에 매진하고 있는 이때야말로, 이상이 크면 클수록 당연히 봉사도 또 커지지 않으면 안 된다고 주장했다.⁵⁰ 이 것은 그의 기독교신앙이 일본 문화풍토 특유의 泥沼 상황에 빠져버렸다는 것을 보여주는 한 예라고 할 수 있다.⁵¹

2) 조선인에 대한 마음가짐

大村은 조선총독부 철도국장 시절에 철도 예정지를 답사하기 위해 조선의 구석구석을 누볐다. 그는 각 지역에서 조선인 有志를 만나 현지의 사정과 민심의 동향에 대해 의견을 나눴다. 또 ‘鐵道傳道師’라는 별명을 들을 정도로 각종 집회에 빈번히 출석하여 철도확충의 필요와 그 성과를 선전하면서 식민통치에 대한 조선인의 반응을 살폈다. 당시 조선총독부 관료를 비롯하여 대부분의 일본인은 제국일본이 대한제국을 병합한 이래 조선사회가 눈부시게 발전했다고 평가했다. 그렇지만 조선인의 반응은 그들의 기대에 못 미쳤다. 조선인 중에는 反日의 경향이 농후하여, 元山 방면의 농촌에는 神像이나 佛像 대신에 마르크스나 레닌의 초상을 걸어둔 집도 있고, 어떤 지방에서는 경찰관에게는 물건을 팔지 않거나 小學敎員에게는 집을 빌려주지 않는 경우도 있었다. 이런 상황에서 조선총독부 관리들은 통치기구의 정비, 인프라의 구축, 산업의 개발, 교육의 진흥 등을 추진하여 마치 桑田碧海와 같은 발전을 이룩했는데도, 조선인은 왜 일본을 미워하고 사사건건 대항하느냐고 불만을 토로했다. 이점에 대해 大村은 조선인의 처지와 마음을 어느 정도 이해한다고 자부했다.⁵²

大村은 조선인 인텔리로부터 다음과 같은 이야기를 들었다고 한다. 제국일본이 대한제국을 병합한 이래 조선인의 생활이 경제적으로나 문화적으로 그 전보다 대단히 훌륭해지고, 일본도 그것을 위해 노력해왔다는 점은 충분히 인정할 수 있다. 다만 무엇보다

50 앞의 책, 《大陸に在りて》, p.102.

51 遠藤周作은 1966년에 쓴 역사소설 《沈黙》(新潮文庫, 1981)에서, 에도막부의 탄압에 굴복하여 전향한 司祭의 입을 빌려, 일본의 문화풍토에는 기독교가 뿌리를 내리지 못하고 변용하여 마침내 그 뿌리마저 썩어버리게 만드는 泥沼 또는 沼地와 같은 그 무엇이 있다고 말한 바 있다.

52 앞의 책, 《大陸に在りて》, p.172.

도 중요한 것은 일본이 조선민족을 마음에서부터 복종시키기 위한 노력을 별로 기울이지 않았다는 점이다. 조선인은 이렇게 생각한다. 우리는 비록 가난하더라도 진짜 어머니의 슬하에서 자라는 애가 되고 싶다. 경제가 윤택하여 아무리 좋은 옷을 입혀주더라도 繼母의 가정에서 자라고 싶지는 않다.⁵³

大村은 조선인의 이런 의견이 정말 절묘하고 진실하다고 받아들였다. 그가 생각건대, 일본인이 조선의 개발을 추진하고 자치제도를 실시하여 施政에 획기적인 개혁을 꾀했다고 하더라도 결국 그것은 형식적인 것이 지나지 않는다. 일본인의 마음은 조금도 조선인의 마음에 가 닿지 않는다. 가장 중요한 것은 조선인을 사람으로 대접하는 친절한 마음이다. 입으로만 조선동포라고 말하는 것이 아니라 그들을 진실한 마음으로 대하는 것이 중요하다. 즉 마음과 마음이 통하는 것이다. 일본인이란도 부유한 계모 밑에서 자라기보다는 가난한 實母 밑에서 자라는 것이 좋은 것은 마찬가지이다. 大村은 이런 마음가짐을 가지고 조선인을 대했다고 한다. 철도국장의 처지로서 그는 될 수 있는 대로 조선인 종업원에 대해 그 품성의 향상과 행복의 증진을 希求했다. 그리고 종업원들에게는 조선인과 일본인이 형제로서 거리낌 없이 마음으로부터 신뢰를 가지고 사귀도록 지도하기 위해 노력했다. 그는 이런 자세를 가지고 철도가 融和하여 內鮮融和의 모범을 보일 것을 기대했다고 한다.⁵⁴

그렇지만 조선인에 대해 大村과 같은 태도를 취한 일본인 관료는 많지 않았다. 그 大村조차도 실은 제국일본의 이익을 확대하기 위해 조선인을 이해하고 다독거려야 한다고 주장했다. 그는 앞으로 일본이 國策을 추진하는 과정에서 일본인은 항상 새로운 민족을 접촉하지 않으면 안 될 텐데, 조선에서처럼 內鮮融和를 이룩하지 못하고 反目해서는 곤란하다고 생각했다. 따라서 일본인은 조선에서의 유쾌하지 못한 오랜 경험을 참작하여, 다른 민족에 대해서는 戰勝者의 우월감을 가지고 임할 것이 아니라, 속에서 우리나라는 동포로서의 친절한 마음을 가지고 상대해야 할 것이다. 즉 일본인 한 사람 한 사람이 복속하게 되는 異民族에 대해 이러한 마음과 자세를 가지고 對하는 것이 국가에 대한 큰 奉公이라고 大村은 주장했다. 이것을 감안하면 大村의 朝鮮人觀은 제국일본의 이익을 高次元에서 모색하며 식민지경영을 最前線에서 입안하고 추진해간 노련한 엘리트 관료의 시각을 보여주는 좋은 事例라고 할 수 있다.

6. 맺음말

大村卓一은 朝鮮總督府 鐵道局長과 南滿洲鐵道株式會社 總裁 등을 歷任하면서 一貫되게 朝滿鐵道の 連結을 주장하고 그것을 실현시키기 위해 애썼다. 그는 철도가 국토의

53 앞의 책, 《大陸に在りて》, pp.173-174.

54 앞의 책, 《大陸に在りて》, p.175. 大村의 이런 태도에 대해 조선인이 어떤 반응을 보였는지는 아직 확인할 수 없다. 그는 조선인과 깊게 사귀지 않았기 때문에 조선인은 그를 탁월한 철도전문관료, 그것도 일제의 대륙교통정책을 주도하는 고위 지배자의 일원으로서만 받아들였을 가능성이 많다. 한글 신문에 그의 人事動靜이 빠짐없이 실렸음에도 불구하고 그에 대한 가타부타의 평가가 전혀 없는 것이 좋은 예라고 볼 수 있다.

開拓과 開發을 先導하는 道具일 뿐만 아니라 經濟와 産業의 발전을 촉진하는 觸媒라고 여겼다. 철도야말로 국가건설의 基幹이자 國勢膨脹의 槓杆이라는 게 그의 信念이었다. 그는 開拓鐵道論을 主唱하면서 北海道, 중국, 조선, 만주 등 帝國日本의 邊方에서 철도경영에 一生을 바쳤다. 그의 철도경영에 대한 執念과 能力은 일본정부와 철도업계의 신망을 받아 각 任地에서 最高의 자리에까지 올랐다. 그는 오로지 철도경영에만 全力投球한 자신의 인생에 대해 무한한 矜持와 보람을 느꼈다. 그는 自身の 경험을 바탕으로 하여 技術官僚로서는 드물게 철도의 普及과 愛護를 宣傳하는 강연과 집필에도 정성을 쏟았다. 그가 ‘鐵道傳道師’라는 별명을 얻은 것은 우연한 일은 아니었다.

大村이 조선총독부 철도국장으로서는 이룩한 업적은 조선의 國境과 邊境 지역을 관통하는 철도를 부설하고, 만주-조선-일본을 最短距離로 연결하는 海陸의 交通網을 構築한 것이다. ‘조선철도 12 년계획’의 추진과 ‘北鮮루트’의 정비가 그것이다. 그는 關東軍과 滿鐵의 幹部로 활약하면서 滿鐵이 동북조선의 철도와 항만을 一括하여 經營하도록 만들었다. 이런 정책은 帝國日本이 만주-조선-일본을 아우르는 제 3의 捷徑을 確保했다는 점에서는 중요한 의미를 가졌다. 그렇지만 조선총독부가 領域內的 철도를 獨自的으로 운영하는 데는 障礙가 되는 측면도 있었다.

大村은 조선철도의 차량을 輕量化하는 수완을 보였다. 조선철도는 標準軌이었기 때문에 客車의 重量은 30-40 톤이 보통이었다. 大村은 철도국장 시절에 22-23 톤의 차량을 만들어 支線에 투입했다. 그로부터 20 년 후에야 철도차량의 輕量化가 보편적 趨勢로 되었다는 점을 감안하면, 大村의 試圖은 先見之明을 가진 經營事例라고 볼 수 있다.

大村은 篤實한 크리스천이었다. 그가 기독교 신앙의 使命에 눈뜨고 철도를 통한 개척을 實踐한 것은 札幌農學校의 교육이념으로부터 영향을 받았기 때문이었다. 그렇지만 그는 식민지 철도가 현지인들에게 收奪과 抑壓의 機制로서도 機能한다는 점을 전혀 自覺하지 못했다. 그가 戰時體制期에 八紘一字를 내세우는 천황제 이데올로기에 傾倒된 것은 그의 기독교 신앙과 개척정신이 제국일본의 國策의 범위를 벗어날 수 없었음을 보여주는 증거라고 할 수 있다.

大村은 조선인의 마음을 사로잡는 것이 內鮮融和의 본질이라고 생각했다. 그렇지만 일본인이 자신과 조선인을 勝者와 敗者, 施惠者와 受惠者로 구분하고 그들에게 君臨하는 자세를 견지하는 한, 마음과 마음이 서로 통할 수 없고 내선융화도 이룩할 수 없다고 보았다. 그리하여 일본인은 조선인을 동포로서 친절하게 대해야 한다고 주장했다. 그렇다고 하여 大村이 지배자로서의 우월적 자세에서 벗어난 것은 아니었다. 그의 속셈은 어디까지나 일본의 國策을 원활히 수행하고 그 이익을 극대화하기 위해 조선인을 이해하고 다독거려야 한다는 것이었다. 따라서 大村의 朝鮮人觀은 식민지에서 제국일본의 利益을 老鍊하게 追求해간 엘리트 관료의 典型을 보여주는 좋은 事例라고 할 수 있다.

要 旨

大村卓一（1872.2-1945.3）は、朝鮮總督府鐵道局長と南滿洲鐵道株式会社總裁等を歴任しながら、一貫して朝滿鐵道の連結を主張し、それを実現させるために力を尽くした。大村は、鐵道が国土の開拓と開発を先導する道具として、經濟と産業の發展を促進する触媒と見なしていた。鐵道こそが国家建設の基幹であり国勢膨張の^{こゝ}こととなるというのがかれの信念だった。大村は北海道・中国・朝鮮・滿洲等、帝国日本の^{こゝ}辺境での鐵道經營に一生を捧げた。大村は、鐵道經營に対する執念と能力を買われ各任地で最高の職にまで登りつめた。大村は、ただひたすら鐵道經營にのみ全力投球した自分の人生に、この上ない誇りと生き甲斐を感じていた。

大村が朝鮮總督府鐵道局長として達成した業績は、朝鮮の国境と辺境地域を貫通する鐵道を敷設し、滿洲-朝鮮-日本を最短距離で結ぶ海陸の交通網を構築したことである。‘朝鮮鐵道 12 年計画’の推進と‘北鮮ルート’の整備がそれである。大村は関東軍と滿鉄の幹部として活躍しつつ、滿鉄が東北朝鮮の鐵道と港湾を一括して經營する体制を作った。それは帝国日本が滿洲-朝鮮-日本を一つに結ぶ第三の捷徑を確保したという点で重要な意味を持った。

大村は、篤実なクリスチャンだった。大村がキリスト信仰の使命に目覚め、鐵道を通じた開拓を実践したのは、札幌農学校の教育理念からの影響のためだった。とはいえ、大村は植民地鐵道が現地の人々に収奪と抑圧の機制として働く点を全く自覚することはなかった。大村は朝鮮人の心を捉えることが内鮮融和の本質だと考えた。しかし、彼が支配者としての優越意識を乗り越えていたわけではなかった。あくまでも日本の国策を円滑に進めその利益を極大化するために朝鮮人を理解しなだめねばならない、というのが大村の本心だった。