全北學硏究 제7집(2022)
2022년 12월 31일, 1-29쪽

The Journal of Jeonbuk Studies, Vol.7(2022)
Jeonbuk Institute, 2022, pp.1-29

일제강점기 전라북도 철도의 식민지성

윤상원*

목 차

1. 머리말
2. 전라북도의 종단철도 - 호남선
3. 전라북도의 수탈선 - 군산선과 전북경편철도
4. 전쟁과 함께 연결되는 전라좌도 - 전라선
5. 맺음말
참고문헌
<Abstract>

국문초록

1912년 3월 6일 호남선의 지선으로 군산선이 완공되었다. 이후 전라북도에는 호남선과 전북경편철도가 차례로 부설되었다. 1930년대에 전북경편철도는 전라남도 여수항과 연결되어 전라선이 되었다. 이 글의 목적은 기본적으로 침략과 수탈의 '식민지성'으로부터 출발한 전라북도 철도의 각 노선이 가지는 목적과 의미를 분석하는 것이다.

전라북도의 철도는 이 지역 평야지대에서 생산된 쌀을 식민본국인 일본으로 이출하기 위해 부설된 '수탈선'이었다. 이 때문에 철도를 이출항인 군산항으로 연결시키는 것이 중요했다. 이리-군간 간의 군산선과 이리-전주 간 전북경편철도는 기본적인 '수탈선'이었다. 이에 비해 호남선은 전라북도에서는 군산선을 보조하는 역할을 하는 철도였다. 군산선, 호남선 그리고 전북경편철도의 부설이 완료되면서 군산항은 조선에서 생산되는 미곡을 일본으로 이출하는 최대 항구로 자리매김되었다. 한편 전라선은 남해안의 새로운 중심지인 여수항으로부터 경성까지 최단 노선

* 전북대학교 사학과 부교수, 고려인연구센터 소장, E-mail: krhis90@jbnu.ac.kr

을 만들려는 의도에서 부설이 추진되었다. 여기에는 만주사변 이후 전쟁으로 나아가는 일본제국주의의 필요가 있었다. 그런 의미에서 전라선은 '침략선'으로서의 성격을 가지고 있다.

주제어 : 전라북도 철도, 호남선, 군산선, 전북경편철도, 전라선, 수탈선, 침략선

1. 머리말

지금으로부터 110년 전인 1912년 3월 6일 호남선의 지선으로 부설된 이리-군산간의 군산선이 완공되었다. 근대문명의 총아로 불리는 철도가 전라북도에 그 모습을 드러냈다. 철도의 부설과 열차의 운행은 전통시대 전라북도의 모습을 경천동지할 정도로 바꾸어 놓았다. 그리고 110년이 지난 지금도 우리는 철도가 변모시켜 놓은 근대 전라북도에서 살고 있다.

한국철도는 침략과 수탈의 역사로 시작되었다. 부설의 주체가 조선을 식민지로 삼은 일본제국주의였기 때문이다. 일제는 한반도를 침략하고 수탈하기 위한 도구로 철도를 부설했다. 일제강점기 전라북도에 부설된 철도 역시 수탈의 역사가 그 근저에 놓여 있다. 전라북도가 한반도 최대의 곡창지대라는 점에서 철도의 수탈적 성격은 더욱 극명해진다.

지금까지 한국철도가 가진 근대적 성격과 식민지적 성격을 어떻게 볼 것인가에 대한 연구는 지속적으로 진행되어 왔다. 한국철도 연구의 선구적 업적인 정재정의 연구[1]로부터 시작된 철도 연구는 그 범위와 영역을 넓혀가고 있다. 그 과정에서 의미있는 단행본들도 다수 출간되었다.[2] 이를 통해 일제강점기 한국철도가 국민경제를 억압하고 한국인의 주체적 성장을 억압하는 기제로 작

1) 정재정, 1999,『일제침략과 한국철도(1892-1945)』, 서울대학교출판부.
2) 이현희, 2001,『한국철도사』, 한국학술정보 ; 김민영, 김양규, 2006,『철도, 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용 - 군산선과 장항선』, 선인 ; 조진구 편, 2008,『동아시아 철도네트워크의 역사와 정치경제학』, 리북 ; 허우긍, 2010,『일제강점기의 철도수송』, 서울대학교출판부 ; 이용상 외, 2011,『한국철도의 역사와 발전 Ⅰ』, 북갤러리 ; 전성현, 2012,『식민지 도시와 철도 - 식민도시 부산의 철도와 식민성, 근대성, 그리고 지역성』, 선인 ; 이용상 외, 2013,『한국철도의 역사와 발전 Ⅱ』, 북갤러리 ; 이송순, 2016,『한국철도, 추억과 희망의 레일로드』, 선인 ; 정태헌, 2017,『한반도철도의 정치경제학-일제의 침략통로에서 동북아공동체의 평화철도로』, 선인 ; 김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인 ; 윤상원, 2017,『동아시아의 전쟁과 철도-한국철도의 정치사』, 선인.

동했다는 사실이 명확해졌다. 한국철도는 본질적으로 '근대성'보다는 '식민지성'이 크게 드러난다는 것이다. 이는 한국철도가 지역사회에 끼친 실질적인 영향을 살펴보면 더욱 더 잘 드러날 터였다. 하지만 애석하게도 이에 대한 연구는 아직도 부족한 편이다.

특히 한반도 최대의 곡창지대이기 때문에 적나라한 수탈과 억압이 있었던 전라북도는 철도의 부설과 작동에서 '식민지성'을 더욱 명확히 찾아볼 수 있을 것이다. 그런데도 전라북도 철도의 '식민지성'을 드러내는 연구는 그다지 많지 않다.[3] 이외에 전라북도 철도에 관한 연구로는 철도역과 지역 중심지에 관한 연구가 이루어졌다.[4] 전라북도 철도를 직접 다루고 있지는 않지만, 전라북도 철도의 분기점이 되면서 발전한 이리에 대한 연구도 넓은 의미에서 전라북도 철도 연구의 한 부분이라고 할 수 있겠다.[5]

이 글은 기존 연구성과를 토대로 일제강점기 전라북도의 철도가 기본적으로 침략과 수탈의 '식민지성'으로부터 출발했다고 전제한다. 이 전제 아래 전라북도 철도의 각 노선, 즉 호남선, 호남선 지선으로서 군산선, 전북경편철도와 그 연장인 전라선 노선이 부설되는 과정을 살펴보고 각 노선의 부설이 가지는 목적과 의미를 분석하고자 한다. 이를 통해 '식민지성'이라는 동일한 범주 안에서도 노선별로 각기 다른 성격을 가지고 있음을 밝혀보고자 한다.

이 글을 작성하는데 필수적인 일제강점기 자료는 대부분 ㈜미디어한국학에서 제공하는 <한국학종합DB> 중 "한국지리풍속지DB"에서 원문을 제공하는 자료들임을 밝혀둔다. 역사학에서 사료의 DB작업이 얼마나 중요한가를 말하고 싶어서이다.

---

3) 일제강점기 전라북도 철도의 식민지성을 다룬 연구로는 김민영, 김양규, 2006, 앞의 책; 김경남, 2018, 「제국의 식민지 교통 통제 정책과 이리 식민도시 건설」, 『지역과 역사』 43 ; 임채성, 2020, 「전북철도의 설립과 운영 그리고 국유화 - 미곡경제와 철도운영-」, 『경제사학』 제44권 제3호 정도를 들 수 있다.

4) 조성욱, 2016, 「1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로」, 『한국지리학회지』 5권 3호; 이용상, 정병현, 2018, 「익산의 철도교통과 지역의 변화에 관한 연구」, 『한국철도학회논문집』 제21권 제7호; 조성욱, 2019, 「전라선 철도역과 지역 중심지의 관계」, 『한국지리학회지』 8권 2호,

5) 정승진, 2008, 「일제시대 식민 '신도시'의 출현과 주변 농촌 - 전북 이리와 대장촌의 사례를 중심으로」, 『쌀 삶 문명연구』 창간호; 진실, 2014, 「일제강점 초기 일본인의 이리 이주와 도시형성」, 전북대학교 석사학위논문; 이명진, 2022, 「식민도시 이리의 개발과 재조일본인 사회의 동향」, 『전북학연구』 6호.

2. 전라북도의 종단철도 - 호남선

1) 종단선 호남선의 개통

러일전쟁이 진행 중이던 1904년 연말 경부철도를 완공한 일제는 이듬해인 1905년 경의철도를 속성으로 개통시킴으로써 부산에서 서울을 거쳐 신의주에 이르는 한반도 종단철도를 완성시켰다. 이와 함께 일제는 산요선[山陽線]을 통해 일본 본토와 연결된 시모노세키[下關]와 부산을 왕복하는 항로를 개설하고 정기연락선인 부관연락선(釜關連絡船)을 취항시켰다. 이는 대륙침략과 물자수송을 위해 해로(海路)와 철도(鐵道)를 연계한다는 일제의 교통정책이 본격적인 궤도에 올랐음을 뜻하는 것이었다. 그리고 해로-철도 연계 정책은 또 다른 종단철도의 부설로 나아갔다. 바로 한반도의 곡창지대인 전라도 지역을 해로를 통해 일본과 연결시키려는 시도였다.

이미 전라도는 해로를 통해 일본과 연결되어 있었다. 1898년부터 고베[神戶]와 진남포를 왕래하던 일본우선(日本郵船)은 1897년과 1899년에 차례로 개항한 목포와 군산에도 정박하게 되었다. 한편 오사카[大阪]상선은 1904년 2월 오사카-군산선으로 개칭하며 매주 1회 군산과 오사카를 왕복하는 상선 2척을 취항시켰다. 이 상선 중 한 척의 이름은 목포마루[木浦丸]였다.[6] 당시 경부철도의 부설이 거의 완료되어 가고 있던 중이었다는 점을 고려한다면, 이 상선의 취항 목적이 여객 수송이 아님은 명확하다. 이 상선의 취항 목적은 바로 전라남도와 전라북도의 평야지대에서 생산된 쌀을 일본 본토로 수송하는 것이었다. 그리고 이를 위해서는 전남과 전북의 평야지대에서 생산된 쌀을 목포항과 군산항으로 수송할 교통수단이 필요했다.

근대에 들어서면서 철도의 중요성을 인식한 한국인들도 자주적인 철도 부설을 위해 노력하고 있었다. 경의철도와 경원철도 부설권을 따낸 박기종의 대한철도회사가 대표적이다.[7] 호남 지역에서도 한국인들이 설립한 호남철도주식회사가 1904년 6월 정부로부터 호남철도 부설권을 얻어냈다. 경부철도 공사의 하청을 독점하여 부를 축적한 서오순(徐午淳)이 주도했던 호남철도 부설운동은 자본금이 부족한데다, 통감부가 주식모집활동을 저지함으로써 결국 실패로 끝났다.[8] 통감부의 방해로 주식모집과 차관도입이 어렵게 되자 서오순은 "대

6) 김경남, 2018, 앞의 논문, 289쪽.
7) 박기종이 설립한 대한철도회사의 경의철도, 경원철도 부설권 획득과 좌절에 대해서는 정재정, 1999, 앞의 책 참조.

한독립의 근간은 호남철도에 있으며, 우리 동포의 공력으로 호남철도가 준공되어야 열강의 웃음거리를 면할 수 있다"[9]는 단지(斷指) 혈서까지 썼지만, 결국 호남철도회사는 청산되고 호남철도의 부설은 일본의 손으로 넘어가고 말았다.

통감부를 통해 호남철도 부설권을 얻어낸 일제는 1910년 1월 대전-연산 구간의 착공을 시작으로 호남철도를 건설했다. 구간은 모두 10개로 나뉘어 있었다. 이중 전라북도를 통과하는 노선이 있는 구간은 강경-이리, 이리-군산, 이리-김제, 김제-정읍, 정읍-송정리 등 5개였다. 이중 호남철도의 지선으로 건설된 이리-군산 구간은 뒤에 군산선을 다루면서 살펴보기로 하자. 나머지 4개 노선 중 1911년 3월에 기공한 강경-이리 노선을 제외한 3개 노선은 1911년 12월에

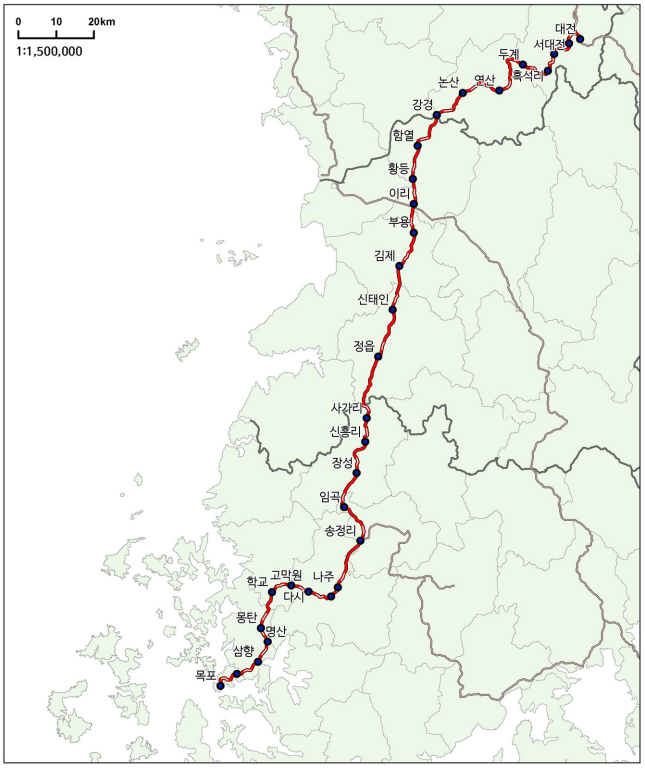

그림 1. 호남선

<출처> 김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 148쪽.

8) 호남철도 부설운동에 대해서는 이병천, 1981,「구한말 호남철도부설운동(1904-08)에 대하여」,『경제사학』 5 참조.

9)「斷指決心」,『大韓每日申報』 1907.1.31 ;「徐午淳氏裂指血書」,『皇城新聞』 1907.1.31 ;「(논설)徐午淳氏血書」,『皇城新聞』 1907.2.8.

기공했다. 전라북도의 호남선 구간은 대부분 1912년까지 완공되었으나, 노령산맥을 통과하여 전라남도로 연결되는 정읍-송정리 노선은 1914년 1월에 가서야 완공되었다. 이 노선이 완공됨으로써 대전-목포 간 호남선의 전 구간이 개통되었다.[10]

호남선은 경부선이 통과하는 대전에서 시작하여 논산과 강경을 거쳐 전라북도에 이르렀다. 전라북도에서는 함열과 황등, 이리를 거쳐 한반도 최대 곡창지대인 김제평야를 통과하여 정읍에 이르고, 전라북도와 전라남도를 구분짓는 노령산맥을 통과하여 광주와 송정리, 영산포 등을 지나 목포항에 도달했다. 총 연장은 261.1km였다. 이와는 별도로 이리에서 군산항에 이르는 24.7km의 지선, 즉 군산선이 개통되었다. 호남선 부설 공사에 소요된 총공사비는 약 1,317만 5천엔에 달했다.

개통 당시 호남선의 철도역은 충남 6개, 전북 7개, 전남 13개 등 모두 26개였다.[11] 총연장이 가장 긴 전북에 7개의 역이 만들어진데 비해 전남에 그 2배에 가까운 13개의 역이 만들어진 것이 눈에 띈다. 이는 여러 가지 이유가 있겠지만, 호남선 부설의 가장 큰 목적이 일제의 미곡 수탈이었다는 관점에서 본다면 전라북도와 전라남도의 수탈 노선이 달랐다는 점을 생각해 볼 수 있겠다. 전라남도에서 쌀이 일본으로 이출되는 곳인 목포는 호남선의 종착점이었다. 때문에 영산강 일대의 평야지대에서 생산된 쌀은 대체로 호남선을 이용해 목포항으로 수송되었다. 영산평야의 중심지인 나주에 3곳(나주, 영산포, 고막원)의 역이 설치되었다는 사실이 이를 설명해 준다. 이에 반해 전라북도에서 쌀이 일본으로 이출되는 군산은 호남선의 본선에서 이탈되어 이리에서 지선으로 연결되어 있다. 때문에 전라북도의 기차역은 주요 거점을 중심으로 설치되었다고 볼 수 있다.

2) 호남선 통과역과 식민지 도시 발전

호남선이 통과하는 전라북도에 설치된 7개의 역을 구체적으로 살펴보자. 호남선 개통 직후인 1914년 3월 행정구역이 개편되었다. 이때 만들어진 전라북도의 14개 부군(府郡) 중 호남선이 통과하는 지역은 익산, 김제, 정읍 3개 군이었다. 이 3개 군에 7개의 역이 설치되었다. 즉 익산에는 함열역, 황등역과 이리역, 김제에는 부용역과 김제역, 정읍에는 신태인역과 정읍역이 설치되었다.

10) 朝鮮總督府 鐵道局, 1940,『朝鮮鐵道 40年 略史』, 239-241쪽.
11) 朝鮮總督府 鐵道局, 1914,『湖南線 線路案內』.

그런데 기존 연구에서는 전라북도 호남선에 설치된 역이 6개라고 했다. 익산군의 황등역이 빠져 있다. 황등역이 1943년 3월 6일에 설치되었다고 했다.[12] 이는 <한국향토문화전자대전>에도 그대로 기재되어 있다.[13] 하지만 황등역은 전라북도에서 호남선과 군산선이 개통되던 1912년 3월에 설치되었다.[14] 오히려 함열역은 황등역보다 늦은 1914년에 설치되었다.[15] 호남선 개통 당시 황등역이 설치되었다는 증거는 매우 많다. 1914년 전북일일신문사(全北日日新聞社)에서 출간한 『전라북도안내(全羅北道案內)』에도 전라북도의 주요 역으로 황등역이 나온다.[16] 1924년 출간된 『신편 조선지지(新編 朝鮮地誌)』에도 익산군 내에 함열, 황등, 이리 3개 역이 있다고 서술되어 있다.[17] 무엇보다도 『조선총독부직원록(朝鮮總督府職員錄)』에 1917년 황등역장으로 岡山榮三郎가 재직하고 있음이 기록되어 있다.[18] 1933년 전북일보사에서 출간한 『全北案內』에는 황등역장이 峯與助로 기재되어 있는데,[19] 『조선총독부직원록(朝鮮總督府職員錄)』에 따르면 그는 1926년부터 36년까지 황등역장으로 근무했다.

호남선이 완전 개통하고 난 뒤인 1914년에 조선총독부 철도국에서 출간한 『호남선 노선안내(湖南線 線路案內)』에는 황등역에 대해 다음과 같이 서술되어 있다.

> "황등은 전주평야 북쪽에 위치한 전라북도 굴지의 시장이다. 읍내 호수는 내지인(일본인) 약 100호, 조선인 약 350호이다. 우편소, 헌병출장소, 학교조합, 수리조합 등이 있다. ..... 임익수리조합(臨益水利組合)의 큰 저수지는 역으로부터 동쪽으로 약 8정(町) 가량 떨어져 있는데, 주변 익산과 옥구 양 군에 걸쳐 3,000여 정보의 비옥한 논에 관개를 하고 있다."[20]

당시 함열이 일본인 20호, 조선인 70호의 작은 마을이었던데 비해 황등은 일본인이 많이 거주하는 비교적 큰 마을이었다. 위에서 말하는 큰 저수지는

12) 조성욱, 2016, 앞의 논문, 317쪽.
13) http://www.grandculture.net/ko/Contents/Index
14) 全羅北道 益山郡廳, 1928, 「益山郡黃登面面勢一斑」, 『益山郡事情』, 7쪽.
15) 위의 책, 6쪽.
16) 全北日日新聞社, 1914, 『全羅北道案內』, 33쪽.
17) 日高友四郎, 1924, 『新編 朝鮮地誌』, 朝鮮弘文社, 509쪽.
18) 국사편찬위원회, 한국사데이터베이스 직원록자료.
19) 全北日報社, 1933, 『全北案內』, 51쪽.
20) 朝鮮總督府 鐵道局, 1914, 앞의 책, 17-18쪽.

1911년 '조선의 수리왕'이라고 불리던 후지이 간타로(藤井寬太郞)가 주도한 임익수리조합에 의해 복구, 개축된 황등제(黃登堤)를 말한다. 황등제에서 관개를 하는 논 3,000여 정보 가운데 일본인 지주와 동양척식주시회사, 불이흥업 등 일본계 법인 지주의 땅이 2/3 이상을 차지한다.[21] 황등에 역을 설치할 근거는 확실했다고 볼 수 있다.

한편, 정읍군의 두 역 중 하나로서 현재 신태인역으로 불리는 역의 설립 당시 명칭은 태인역이었다.[22] 태인역이 영업을 시작한 1912년 12월 1일 당시 역이 위치한 지역의 행정구역이 태인현이었기 때문이었다. 하지만 1914년 행정구역이 개편되면서 고부군, 태인현, 정읍현이 통합되어 정읍군이 될 때, 태인역은 태인면이 아닌 용북면에 속하게 된다. 그 후 어느 시점에서인가 역의 명칭은 신태인역으로 바뀌게 된다.[23] 결국 1933년 용북면은 신태인면으로 이름을 바꾸게 된다.

태인역의 위치를 정하는데 중요한 요소는 역시 일본인 농장과의 근접성이었다. 『호남선 노선안내(湖南線 線路案內)』에는 역의 위치를 설명하면서 태인읍은 역에서 동쪽으로 2리 거리이고, 화호리는 서쪽으로 1리 거리라고 서술하고 있다. 또한 화호리는 동진강 하류에 위치하여 수운의 이점을 지녔기 때문에 정읍군에서 상업취인의 중심지라고 설명하고 있다.[24] 그런데 화호리에는 당시 전라북도에서 가장 큰 농장 중의 하나였던 구마모토(熊本) 농장이 자리잡고 있었음에 주목해야 한다. 1914년 당시 화호리의 구마모토 농장은 논 1,700정보를 소유하고 있었다.[25] 황등역과 마찬가지로 호남선의 전라북도 지역 기차역은 일본인 대지주의 이해를 반영하여 설치되었고 태인역도 그런 기준에서 설치되었다고 할 수 있다.

그런데, 다음 <그림 2>에서 보듯이 전라북도를 통과하는 호남선은 함열에서 정읍까지 북에서 남으로 거의 일직선으로 내려온다. 즉 대전에서 출발한 호남선은 금강을 향해 계룡과 연산, 논산, 강경을 거치면서 서남쪽으로 진행한다. 그런데 강경에서 함열에 이른 호남선은 이후 드넓은 평야지대인 전라북도 서

21) 임익수리조합과 황등제에 관해서는 정승진, 2015, 「실패한 식민지 '개발' 프로젝트 : 益山 黃登堤의 廢堤化 사례」, 『한국사학보』 59호 참조.
22) 朝鮮總督府 鐵道局, 1914, 앞의 책, 29쪽.
23) 역의 정식 명칭이 신태인역으로 바뀌는 시점을 정확히는 파악하지 못했다. 다만 『朝鮮總督府職員錄』에는 1913년과 14년 태인역장으로 나오지만, 1925년부터 신태인역장으로 기록되어 있는 것으로 보아 1925년 이전에 신태인역으로 개칭된 것으로 보인다.
24) 朝鮮總督府 鐵道局, 1914, 앞의 책, 29쪽.
25) 全北日日新聞社, 1914, 앞의 책, 井4.

부 지역을 거침없이 달려 남쪽으로 내려가는 것이다. <그림 1>과 <그림 2>를 통해 우리는 호남선이 충청남도에서 내려와 전라남도까지 가는 최단 노선으로 개통되었음을 알 수 있다. 더구나 한반도 최대 곡창지대인 김제평야를 남북으로 종단하고 있어 당시로서 가장 효율적인 노선이었다고 볼 수 있다.

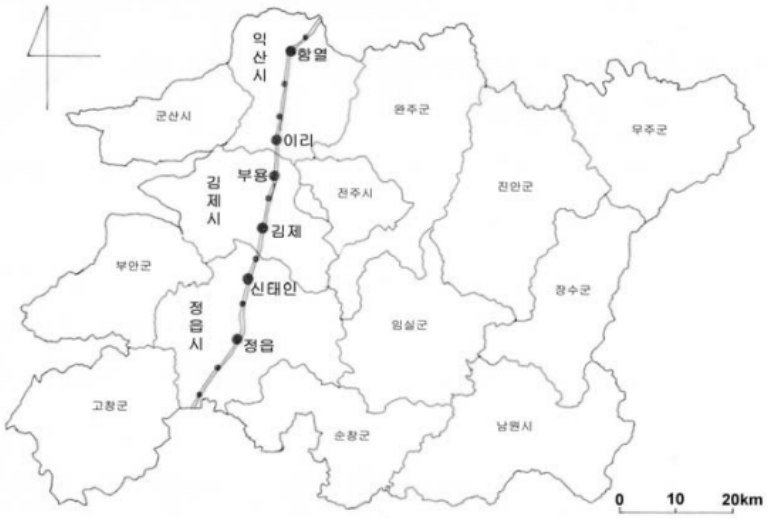

그림 2. 전라북도 지역을 통과하는 호남선과 철도역

<출처> 조성욱, 2016, 「1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북 지역 6개 철도역을 중심으로」, 『한국지리학회지』 5권 3호, 320쪽.

그런데 역사적으로나, 호남선 부설 당시에나 전라북도 지역의 가장 큰 도시였던 전주를 거치지 않고 곧바로 광주와 목포를 향해 내리달린 호남선 노선은 과연 정당할까? 위 <그림 2>와는 다른 지도가 있다. 역사지리학자가 조선후기 김정호가 편찬한 『대동지지』(1864)에 기록된 10대로를 GIS 프로그램을 이용해 디지타이징하여 만든 지도 중 전라북도를 통과하는 제주로(해남로)(<그림 3>)이다.

<그림 2>와 <그림 3>을 비교해 보면 호남선은 기존의 제주로(해남로)에서 약간 서쪽으로 치우쳐 있음을 알 수 있다. 즉 천안에서 공주와 논산을 통과해 남으로 내달린 제주로(해남로)는 전주까지 온 후 약간 남서쪽으로 방향을 틀어 정읍까지 연결되고 있다. 호남선은 기존의 제주로(해남로)의 노선을 따르지 않았다. 호남선에 설치된 7개의 역 가운데 제주로(해남로) 선상에 자리잡은 역은 정읍역 뿐이다. 나머지 5개 역, 즉 함열, 황등, 이리, 김제, 부용, 태인역은

호남선의 개통과 더불어 새롭게 지역의 거점으로 등장하였다고 볼 수 있다.[26]

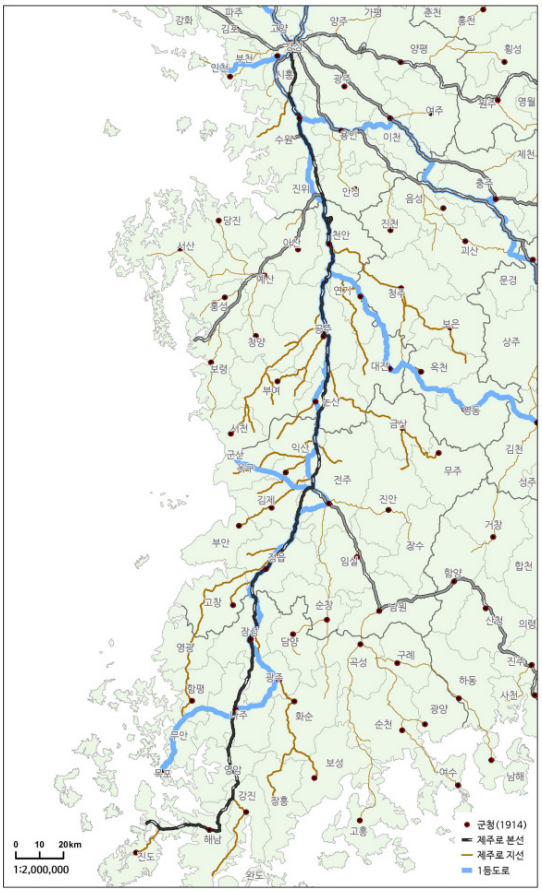

그림 3. 제주로와 1등 도로

<출처> 김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 71쪽.

위 6개 역 중 새로운 지역 중심지로 변모한 대표적인 곳이 이리와 (신)태인이다. 문제는 호남선이 전주를 비껴가고 있다는 점이다. 전라북도에서 교통의 중심지로서 전주의 위치는 누구나 인정하는 바였다. 실제로 1904년 호남선 부설권을 얻어낸 호남철도주식회사가 애초에 설정한 노선에는 전주가 포함되어 있었다. 호남철도주식회사 파견원들은 노선 예상도에 측량까지 실시하였는데, 여기에는 전주가 포함되어 있었다.[27] 전라북도 교통에서 전주의 위상에 대해

26) 호남선 철도 개통이 지역 중심지 변동에 미친 영향에 대해서는 조성욱, 2016, 앞의 논문 참조.

27)『황성신문』, 1906,5,15.

한국인들만 중요하게 생각한 것은 아니었다. 조금 늦은 시기이기는 하지만 1924년에 출간된『신편 조선지지(新編 朝鮮地誌)』에는 전주에 대해 다음과 같이 서술되어 있다.

> 전주는 사통팔달의 교통 중심지이다. 대정3년(1914년) 11월 개통된 전북경편철도는 이리역에서 호남철도와 연결되고 자동차는 이리 남원간을 왕래한다. 또한 도로 중 가장 주요한 1등도로는 전주로부터 군산에 이르는 것과 전주로부터 삼례, 여산을 경유하여 충청남도를 통과하여 경성에 이르는 것 및 전주로부터 김해, 태인, 정읍을 거쳐 목포에 이르는 것이 있다. 이등도로에는 전주로부터 진안을 거쳐 진주에 이르는 것과 전주로부터 임실, 남원을 거쳐 여수에 이르는 것이 있다.[28]

전주가 교통의 중심지라는 것은 한국인이나 일본인이나 모두 동의하고 있었던 바이다. 그런데도 호남선은 전주를 비껴가고 있는 것이다. 철도 노선에 대한 기존 연구들, 특히 이리에 관한 기존 연구들에서 알 수 있듯이 일제는 일본인 거류지를 중심으로 새로운 지배질서를 구축하기 위하여 전통시대 각 도의 중심지를 억압하는 정책을 추진하였으며, 이러한 억압정책은 1930년대까지 지속되었다. 호남선이 전주를 통과하지 않고 새로운 식민도시인 이리가 만들어지는 과정은 이러한 주장이 역사적 사실에 기반하고 있음을 증명해 주고 있다.[29] 실제로 현재에 이르기까지 호남선 철도 부설 이후에 형성된 지역 중심지가 전라북도의 온전한 지역발전을 가로막고 있다.

그런데, 일제의 교통 정책과 도시개발 정책에 대한 연구에 비해 이에 대한 주체적 대응에 대한 연구는 아직까지 많지 않다. 호남선이 전주를 통과하지 않는다는 사실에 대한 전통도시 전주의 대응에 대해서는 본격적인 연구가 이루어지지 않고 있다. 전주의 유림들이 서구의 문물인 철도가 전주를 통과하는 것에 반대하였다는 일부 속설은 검증이 필요하다.[30]

호남선은 전주를 통과하지 않았지만, 호남선 부설 직후인 1913년 1월부터 전주-이리 간 전북경편철도의 부설이 추진되어 1914년 10월 개통하였다. 이러

---

28) 日高友四郎, 1924, 앞의 책, 488쪽.
29) 김경남, 2018, 앞의 논문 참조.
30) 1912년 봄 호남철도기성회장 서오순이 전주를 방문하여 호남선 노선의 전주 통과를 촉구하자 박기순을 비롯한 전주의 다수 유력자들이 이구동성으로 이를 거부하였다는 설이 대표적이다. (전주시, 1964,『전주시사』, 493쪽.)

한 사실은 전주 유림의 반대로 호남선이 전주를 통과하지 못했다는 주장을 무색케 한다. 호남선이 전주를 통과하지 않은데 대한 전라북도인들의 대응에 대해서는 추가적인 연구가 필요하다고 생각된다.

다만 한 가지 분명한 사실은 대전으로부터 목포까지 종단하는 호남선이 전라남도에서는 수탈선으로 역할을 하였지만, 전라북도에서는 그 역할이 최우선은 아니었다는 점이다. 이는 전라북도에서 일제 수탈의 핵심 거점이 군산이었기 때문이다. 즉 전라북도에서 생산된 곡물의 수탈 경로는 군산으로 향해야 했다. 때문에 전라북도 수탈선의 핵심은 이리에서 군산까지 이어진 호남선 지선(군산선)과 전북경편철도 그리고 전군가도(全群街道)를 비롯한 신작로였다고 볼 수 있다.

3. 전라북도의 수탈선 - 군산선과 전북경편철도

1) 군산으로 이어지는 철도

1899년 개항 이후 군산은 한반도 최대 곡창지대인 전라북도의 미곡 수탈을 위한 전진기지로 성장해 왔다. 군산은 일제의 농업 수탈 기지로서의 기능을 담당하면서 일제의 통치기간 동안 개발과 수탈의 이중적 길을 걸어왔다. 전라북도 지역에는 원활한 농업수탈의 길을 확보하기 위한 도로 확충과 수리관개시설 및 철도 건설이 이어졌고, 나아가 군산항을 중심으로 항만시설이 새롭게 조성되고 정비되어 나갔다.[31]

군산으로 이어지는 철도가 부설되기 전까지 전라북도의 평야지대에서 생산되는 미곡은 주로 금강의 강경포구를 중심으로 수운과 육지 양 방면에서 집산되는 것이 일반적이었다. 1910년 이전 전라북도 평야의 미곡 수집 과정과 유통 경로는 다음 <표 1>과 같다.

31) 김민영, 2019, 「일제강점기 군산의 사회와 경제」, 『제8회 한국사회복지역사학회 춘계학술대회 발표문』.

표 1. 1910년 이전 전북평야의 미곡 수집 과정

수륙 양로에서 일단 강경에 집산되었다가 韓商 또는 일본 중매인을 거쳐 출하	35%
강경 하류의 연안에 위치한 각 포구로부터 오는 것	22%
금강 상류의 연안에 위치한 각 포구로부터 직접 오는 것	15%
옥구 및 전주 방면에서 육로로 사람이 지고 오거나 말이나 소에 실려 오는 것	15%
부안 및 만경으로부터 해로로 오는 것	10%
홍주, 법성포, 중포로부터 해로를 거쳐 오는 것	3%

<출처> 원문은『통상휘찬』57, 1908.10.18(김경남, 2018,「제국의 식민지 교통 통제 정책과 이리 식민도시 건설」,『지역과 역사』43, 283쪽에서 재인용)

위 표에서 알 수 있듯이 군산항으로 집산되는 전라북도 평야지대의 미곡은 대부분 금강과 서해의 수로와 해로를 통해 운반되었다. 육로를 통해서 운반되는 미곡은 15%에 불과했다. 하지만 육로 운반은 시간도 많이 걸리고 수송에도 어려움이 많았다. 또한 육로로 강경에 집산되는 미곡이나 부안 및 만경으로부터 해로로 오기 위해 집산되는 미곡 역시 포구까지는 사람이나 마소가 직접 운반해야 했다. 이를 해결하기 위한 교통로 개척이 필요했다.

군산으로 이어진 첫 철도로 1908년 완성된 전군경편철도가 있었다는 연구가 있기는 하지만,[32] 군상항으로 철도가 본격적으로 이어진 시기는 호남선 지선으로 군산선이 부설된 1912년 3월 6일이었다. 군산선은 호남선 부설 당시 군산부의 일본거류민단의 요청에 의해 부설되었다. 그들은 '호남철도기성회'라는 단체를 만들어 철도 부설을 추진했다. 명분은 호남선 철도공사에 필요한 각종 자재의 수송이었다. 즉 각종 중량급 자재를 군산항으로 수송하여 군산에서 이리로 운반하여 호남선 철도 부설을 원활하게 하겠다는 의미였다. 그리하여 이리에서 출발해 군산에 이르는 24.7km 연장의 군산선이 부설되어 1912년 3월 6일 개통되었다.[33] 개통 당시 이리와 군산 사이에 설치된 역은 지경역이었다. 옥구군 남삼면에 자리잡은 지경은 낮은 구릉을 뒤편으로 하고 앞면에 경작지가 넓게 펼쳐져 있는 천혜의 농업지대였다.[34] 이후 군산선에는 오산, 임피, 개정에 역이 설치되었다.

32) 김경남, 2015,「1894-1930년 '전통도시' 전주의 식민지적 도시개발과 사회경제구조 변용」,『한일관계사연구』제51집, 236쪽. 아직까지 연구가 부족하여 전군경편철도의 노선에 대해서는 확인하지 못했다. 뒤에 이어지는 군산선이 전군경편철도를 대폭 수선하여 부설되었을 것으로 짐작되기는 하지만, 확신할 수는 없다. 연구과제로 남겨두고자 한다.

33) 朝鮮總督府 鐵道局, 1940,『朝鮮鐵道 40年 略史』, 240-241쪽.

34) 朝鮮總督府 鐵道局, 1914, 앞의 책, 21쪽.

그림 4. 군산선

<출처> 김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 163쪽.

일본거류민단이 호남선 철도부설 자재 수송을 명분으로 내걸었지만, 군산선 부설의 주요 목적이 김제평야 및 만경평야에서 생산된 미곡을 운반하는 것임은 자명하다. 군산 일본거류민단의 중심인물들이 군산항 배후지에서 소작제 농장들을 경영하는 일본인 지주들이었기 때문이다.[35] 그중에서도 오쿠라[大倉]농장의 오쿠라 기하치로[大倉喜八郎], 동산(東山)농사주식회사의 이와사키 히사야[岩崎久彌], 불이흥업(不二興業)주식회사의 후지이 간타로[藤井寬太郎] 등은 일본 대자본과 연결된 대농장주들이었다.[36] 특히 러일전쟁 당시 한국에 진출하여 후지모토[藤本]합자회사를 통해 전주평야, 동진평야와 만경강, 동진강 유역의 상권을 장악한 후지이 간타로[藤井寬太郎]가 세운 불이흥업은 1918년 총 6,400정보를 소유하여 관리하여 식민지 조선에서 동양척식주식회사 다음 가는 최대 지주로서 명성을 날리고 있었다.[37]

군산선의 부설로 전주, 익산, 옥구의 일본인 농장들에서 생산된 미곡들은 군산에 대규모로 집산되어 일본으로 이출될 수 있었다.[38] 따라서 군산선은 전라북도의 중심 수탈선이었다고 말할 수 있다. 앞서 살펴본 호남선은 직접적인

35) 이에 대해서는 홍성찬 외, 2006,『일제하 만경강 유역의 사회사』, 혜안 참조.
36) 群山府, 1925,『群山開港史』, 217-219쪽 ; 群山府, 1935,『群山府史』, 211-212쪽.
37) 이규수, 2007,『식민지 조선과 일본, 일본인』, 다할미디어, 91-96쪽.
38) 이렇게 군산으로 집결된 미곡은 당시 '군산미(群山米)'라는 용어로 통용되었다. 최은진, 2011,「군산미(群山米)의 대일 수출구조 -개항(1899년)~1910년대를 중심으로-」,『역사와 현실』81, 345-346쪽.

수탈선이라기 보다는 오히려 군산선의 보조선으로서의 역할을 하였다고 볼 수 있다.

호남선과 함께 군산선의 보조선 역할을 한 철도가 전주에서 익산을 잇는 전북경편철도이다.[39] 전북경편철도는 원래 1912년 5월 동산(東山)농사주식회사에서 생산된 미곡을 반출하기 위해 이리에서 전주 사이에 사람이 밀고 다니는 인력철도로서 구상되었다. 그러나 인력철도가 적당하지 않다는 판단 아래 협궤증기철도로 변경하여 신청되어 조선총독부의 허가를 받은 후 전북경편철도주식회사가 1914년 10월 완공하였다. 노선은 이리-구이리-대장-삼례-전주 24.9km 구간으로 만경강 유역의 비옥한 평야를 지나갔다. 1924년 출간된『신편 조선지지(新編 朝鮮地誌)』에는 전북경편철도에 대해 다음과 같이 서술되어 있다.

> 전북경편철도는 이리역을 출발하여 전주읍에 이르는 15리 5분의 철도이다. 이리역을 출발하여 구이리를 경유(대장에는 유명한 호소카와[細川] 후작(侯爵) 집안의 농장이 있다) 삼례를 거쳐 만경강을 넘는다. 동산, 덕진을 거쳐 전주에 이르는 노선이다.[40]

전북경편철도가 익산군 대장에 소재한 호소카와[細川] 농장의 이익에 매우 중요한 철도였음을 엿볼 수 있다. 그런데 전북경편철도의 부설에는 더 중요한 일본인 농장이 있었다. 바로 동산(東山)농장이다.

전북경편철도는 조선총독부로부터 보조금을 받은 최초의 사설철도였다. 운행을 개시한 1914년부터 1916년 상반기까지 매년 총독부로부터 보조를 받았다. 그런데 1916년 하반기부터 이익금 비율이 보조율을 넘기면서 보조가 중단되었다. 이후 1920년 실적이 악화되어 일시 보조를 받은 외에는 계속 보조를 받지 않았다. 그만큼 전북경편철도가 수익성 있는 철도였다는 의미였다. 이는 전북경편철도의 탄생 배경과도 연결되는데, 바로 이 철도가 미쓰비시[三菱]계열의 동산(東山)농사주식회사에서 출하한 미곡을 군산항까지 운반하기 위해 만들어졌다는 사실이다. 전북경편철도주식회사의 최대주주 역시 동산농장이었다. 회사명이 전북철도주식회사로 바뀌고 난 후인 1926년 현재 주식의 46%를 동산농장이 소유하고 있었다.[41]

---

39) 전북경편철도 대해서는 임채성, 2020, 앞의 논문, 263-294쪽 참조.
40) 日高友四郎, 1924, 앞의 책, 510쪽.
41) 이용상, 정병현, 2018, 앞의 논문, 703-706쪽.

1908년 1월 설립된 동산농장은 전주, 김제, 익산에 약 1,500정보의 경지를 소유하고 있었다. 이후 동산농사주식회사로 재조직된 동산농장은 오쿠라[大倉]농장, 불이흥업과 더불어 식민지 조선의 대표적인 농장이었다.[42] 옥구와 임피를 중심으로 한 오쿠라농장과 익산, 옥구, 임피, 은진 등지에 토지를 소유한 불이흥업의 후지모토[藤本]농장이 군산선 연선에 토지가 집중되었던데 비해, 토지의 대부분이 전주와 김제 그리고 익산에 있던 동산농장은 군산선까지 미곡을 운반할 수 있는 철도노선이 꼭 필요했던 것이다. 또한 사설철도였던 전북경편철도가 조선총독부의 보조금을 받지 않아도 될 정도로 수익성이 높았다는 사실로부터 그만큼 동산농장으로부터 이리를 거쳐 군산항으로 운반되어 일본으로 이출되는 미곡의 양이 많았음을 알 수 있다.

전북경편철도는 1927년 10월 '조선국유철도 12년계획'에 따라 조선총독부에 매수되었고, 명칭도 경전북부선(慶全北部線)으로 개칭되었다. 이후 협궤철로를 표준궤로 개축하는 공사를 시작하여 1929년 9월 공사를 완료하고 이리-전주간 국철 경전북부선 영업이 시작되었다.[43] 그리고 1931년 이후 남원, 곡성, 순천을 거쳐 여수까지 이어지는 전라선으로 확장되었다.

2) 전라북도 미곡 수탈의 경로

1912년 3월 군산선이 개통되고, 그해 12월 이리-김제간의 호남선의 완공 그리고 1914년 10월 전북경편철도의 부설로 전주, 군산, 익산, 김제 일대에서 생산된 미곡의 군산으로의 운반은 이제 주로 철도가 담당하게 되었다. 수천년간 핵심적 미곡 수송의 수단이었던 수운(水運)이 이제 그 자리를 철마(鐵馬)에게 물려주었다. 물론 금강과 서해 연안을 둘러싼 수운과 해운이 여전히 이용되기는 했지만, 이제 미곡 수송의 총아는 철도임이 명백해졌다. 일본으로 이출될 미곡을 수집하던 미곡상들 역시 기차역을 중심으로 활동하기 시작했다. 또한 앞서 살펴본 바와 같이 기차역이 전통적 지역 중심지를 배제한 채 주로 일본인 이주민이 밀집한 지역에 설치되면서 일대의 상권 역시 일본인 상인들이 장악해 나갔다.[44]

다음 <그림 5>는 일제강점기 군산으로 운반된 미곡의 운송수단과 경로를

42) 群山府, 1925, 앞의 책, 111쪽.
43) 「慶全北部線=全州裡里間開通」, 『東亞日報』, 1929.9.12.
44) 群山南韓鐵道期成同盟會, 1910, 『湖南鐵道と群山』, 86-89쪽 ; 群山府, 1925, 앞의 책, 113쪽.

개괄적으로 나타내고 있다.

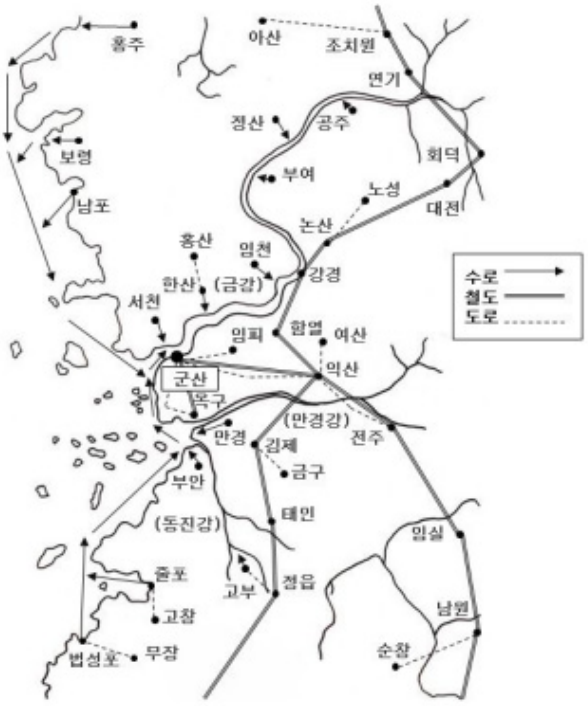

그림 5. 미곡의 운송 경로와 수단

<출처> 최은진, 「군산미(群山米)의 대일 수출구조-개항(1899년)~1910년대를 중심으로-」, 『역사와 현실』 81, 2011, 364쪽.

앞서 <표 1>에 나타난 미곡의 수집 경로 중 금강과 서해의 수운과 해운 운송은 여전히 군산으로의 미곡 운송의 한 축을 담당하고 있다. 특히 가까이는 만경과 부안, 멀리는 줄포와 고창 그리고 법성포에서 운반되는 미곡은 여전히 해운을 이용하였다. 하지만 철도의 부설로 육로 수송의 비중이 훨씬 크게 늘어났다.

금강 하류 연안의 미곡은 여전히 수로를 이용하였지만, 강경 상류 즉 논산평야 일대에서 생산된 미곡들은 강경역으로 집산되어 호남선과 군산선을 통해 군산으로 운송되었다. 김제와 금구, 만경에서 생산된 미곡은 김제역으로, 고부평야에서 생산된 미곡은 정읍역으로 집산되어 역시 호남선과 군산선을 통해 군산항으로 보내졌다. 전주평야에서 생산된 미곡은 전북경편철도와 군산선을 통해 군산항에 부려졌다. 호남선과 군산선 그리고 전북경편철도의 교차역인

이리역의 중요성은 점점 더 커져갔다.

철도와 함께 도로의 신축(新築)과 개수(改修) 역시 미곡의 육로 수송에서 중요한 부분이었다. 일제는 통감부 시절부터 도로를 건설하기 시작했다. 1906년 4월 내부(內部)에 치도국(治道局)을, 각도에는 치도공사소를 설치하여 도로 건설에 착수했다. 이 '도로개수계획'에 따라 1910년까지 1,2등도로 806.6km가 완공되었다.[45] 이후 도로는 1등, 2등, 3등도로와 등외도로로 구분되어 1등도로와 2등도로는 조선총독부가 직접 관리하였다.(<그림 6> 참조)

통감부의 '도로개수계획'에 따라 1907년 전주-군산간 도로가 건설되었으며,[46] 1910년에는 전주-광주간 도로가 완공되었다. 이 두 도로는 일제강점기에 17개 노선이 있던 1등 도로 중 전라북도를 통과하는 유이한 노선이었다. 이중 조선시대 10대로 중 하나였던 제주로(해남로)를 정비한 전주-광주선 도로와 달리 전주-군산간 도로는 1899년 군산 개항 이후 호남평야 일대의 물자와 양곡을 수송하기 위해 거의 새로 뚫다시피 한 도로였다. 원래 전주에서 군산에 이르는 길이 있기는 했지만, 이 길은 너무 좁아 물자를 운반할 수 없었다. 따라서 통감부는 전주에 치도국 출장소를 내고 도로 확장 공사를 실시하여 노폭 7미터, 총길이 46.6km의 신작로를 뚫었다. 이 신작로를 제일 많이 오간 것은 소와 말이 이끄는 달구지였다. 추수가 끝나고 서너 달 동안은 달구지 행렬이 2-30리씩 이어지기도 했다. 달구지의 목적지는 군산이었다.

익산을 거쳐가는 전주-군산간 도로는 이후 부설된 군산선과 함께 일제의 미곡 수탈을 위한 주요 수단으로 자리잡아갔다. <그림 6>의 1등도로 분포를 보면 전주-군산간 도로의 성격을 알 수 있다. 1등도로는 경성과 도청소재지, 주요 군사지역, 항구, 철도기항지를 연결하는 도로를 일컬었다. 일제강점기 17개 노선의 1등도로는 대부분 지방의 거점 도시와 경성을 연결하는 도로이다. 그런데 직접 경성과 연결되지 않는 1등도로는 평양-진남포간 도로와 전주-군산간 도로 2개이다. 전주-군산간 도로는 전주를 중심으로 한 전라북도의 농업 생산물을 군산항을 통해 일본으로 이출하기 위해 건설된 도로였음을 알 수 있다.[47]

---

45) 이때 만들어진 도로를 일반적으로 신작로(新作路)라고 부른다. 이에 대해 김종혁은 다음과 같이 주장한다. "우리는 '신작로'를 일제 때 '새로 건설한 길'로 인지하지만, 이 말은 조선시대에도 용례를 찾아볼 수 있는 보통명사와 같은 것이었다. ..... 더구나 '새로 건설한 길'이라는 것 역시 전에 없던 완전히 새로운 길이 아니라 거의 대부분 기존의 도로를 정비한 것에 지나지 않는다. 다만 일제 때의 신작로가 그 전의 신작로와 다른 점은 공공기관에 의해 관리되기 시작하였다는 것이다. 따라서 신작로는 '새로 건설한 길'이 아니라 등급이 부여되고 관리 주체와 건설 규정에 적용받는 길로 인식해야 할 것이다. (김종혁, 2017, 앞의 책, 90쪽)

46) 1907,「全州群山間道路開鑿に關する件」,『目賀田種太郎報告綴』.

또한 <그림 6>은 전라북도 지역에 2등도로가 그다지 많지 않았음을 보여주고 있다. 2등도로는 도청소재지와 부군청소재지 및 관내 주요 지점을 연결하는 도로이다. 1935년에 조선총독부에서 편찬한『조선의 도로(朝鮮の道路)』에 따르면 82개의 2등도로 노선 중 전라북도 안에 있거나 전라북도를 통과하는 도로가 군산서산선, 전주진주선, 영동전주선, 전주줄포선, 전주여수선 등 5개

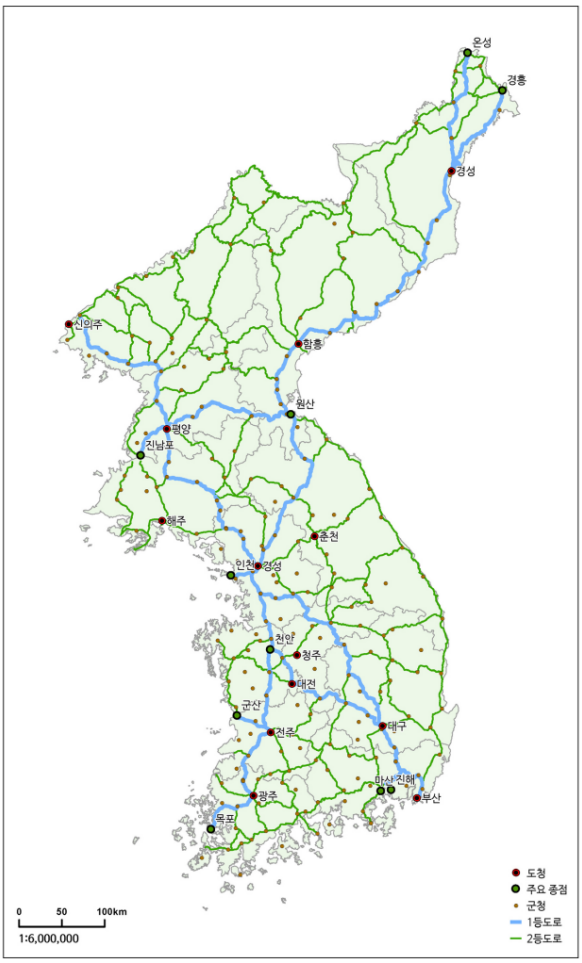

그림 6. 1935년 당시 1등도로와 2등도로 분포

<출처> 김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 93쪽.

47) "당시『이리안내』에도 '전주, 군산간에는 자동차, 인마차 등 왕래가 극히 빈번하고, 기타 도로도 평탄하여 자동차, 말이 통하기에 하등 지장이 없어 상품 집산에 가장 편리하다'고 서술되어 있어 당시 실상을 잘 알 수 있다."(김경남, 2018, 앞의 논문, 307쪽)

에 불과하다.[48] 하지만 부군청소재지 사이의 도로와 관내의 주요 지점을 잇는 도로인 3등도로와 등외도로는 많이 있었다. 이 도로들은 주요 미곡생산지와 철도역 그리고 항구를 연결하는 도로였다. <그림 5>에서 볼 수 있듯이 옥구-군산간 도로와 만경평야와 부안평야에서 각 항구로 연결되는 도로, 그리고 여산-이리역, 금구-김제역, 고부-정읍역 등의 도로가 일제강점기 미곡 수탈을 위해 만들어진 도로들이었다.

4. 전쟁과 함께 연결되는 전라좌도 - 전라선

1) 철도노선 이어붙이기

한반도 최대의 곡창지대인 전라북도 서부지역은 일찍이 호남선, 군산선, 전북경편철도 등을 통해 철도로 촘촘히 연결되었다. 그에 비해 주로 산악지대인 동부지역은 철도로 연결되지 않고 있었다. 1914년에 완공된 전북경편철도는 전주역을 종점으로 1920년대 후반까지 유지되었다. 전주의 동북쪽은 대부분 산악지대로 대규모 미곡산지가 아니었기 때문이다.

전북경편철도가 노선을 확장하기 시작한 것은 조선총독부가 이 노선을 매수하여 명칭을 경전북부선(慶全北部線)으로 개칭한 1927년 10월 이후였다. 1929년 철로를 표준궤로 바꾸고, 역사를 개축한 조선총독부는 본격적으로 경전북부선의 연장에 나섰다. 1931년 10월에는 전주에서 남원 구간이, 1933년 10월에는 남원에서 곡성 구간이, 1936년 12월에는 마침내 곡성에서 순천간 철도 부설이 완료되었다.[49]

한편 1922년 7월 송정리에서 광주 구간이 개통하면서 전라남도 남부를 종단하는 철도노선이 구체화되었다. 결국 1930년 12월 광주에서 여수항까지의 철도노선이 개통하였다.[50] 이를 광려선(光麗線)이라고 하였다. 개통 이후 여수와 광주간 철도는 매일 10여 회 왕복하였다. 1935년 3월부터는 광주에서 송정리까지 연장되어 송려선(松麗線)이라고 불렸다.

1936년 12월 송려선의 중간 정착지인 순천까지 경전북부선이 연장되자 조

48) 朝鮮總督府, 1935,『朝鮮の道路』.
49) 朝鮮總督府 鐵道局, 1940, 앞의 책, 267-269쪽.
50)「光州麗水線 卄日로부터 開通 三등차비로 三원가량 四時間 五十分에 到着」,『東亞日報』, 1930.3.23.

선총독부는 여수에서 순천 구간을 경전북부선에 넘겨주고, 송정리에서 순천까지의 구간을 경전서부선으로 하였다. 이제 전라남도 동부 지역인 여수에서 서부 지역인 광주를 거치지 않고 곧바로 호남선과 연결되는 철도 노선이 완성된 것이다.[51] 호남선의 분기점인 이리에서 남해안의 항구도시 여수까지 연결하는 전라선은 조선시대 식으로 말해 '전라좌도를 관통'하는 철도노선이었다.

이리에서 여수항까지 199.8km 전라선 구간에는 이리－구이리－대장－삼례－동산－덕진－전주－신리－남관－관촌－임실－오류－오수－서도－산성－남원－주생－금지－곡성－침곡－압록－구례구－괴목－학구－동순천－순천－성산－율촌－신풍－덕양－쌍봉－미평－만성－여수－여수항까지 모두 35개의 역이 있었다. 개통 당시 이리역에서 07시 30분에 출발하는 열차를 타면 여수항역에 15시 11분에 도착할 수 있었다. 곧바로 여수항에서 16시 30분에 출발하는 관려연락선(關麗連絡船)을 타면 다음날 08시에는 시모노세키[下關]에 도착할 수 있었다.

그런데, 전라선에는 호남선에 비해 역이 많이 개설되었다. 총연장 260.0km에 충남, 전북, 전남의 3개 도를 통과하는 호남선에 23개의 역이 개설된 데 비해, 총연장 199.8km에 전북과 전남 2개 도를 통과하는 전라선에는 35개의 역이 개설되었다. 이는 우선적으로 호남선 철도가 평야지역을 통과하는 노선인 데 비해 전라선은 익산과 전주의 호남평야 구간을 제외하면 전반적으로 산간지역을 통과한다는 데에서 기인한다. 비록 1913년 9월 준공된 순천-전주간 도로가 1915년 1월 여수-순천간 도로와 연결되면서 전주에서 여수에 이르는 2등 도로가 있기는 하였지만, 산을 넘고 강을 건너야 하는 이동에 도로를 이용하기는 무척 힘들었다. 따라서 전라선 개통 이후 여수에서 전주까지 여객 수송은 거의 철도가 담당했다.

또한 산악지대를 통과하는 철도부설의 어려움은 철도노선과 역 부지 선정에도 영향을 미쳤다. 전라선은 전라좌도의 주요 지점인 익산, 전주, 남원, 곡성, 순천, 여수 등을 연결하는 데 목적을 두었다. 때문에 주요 거점지역 이외에는 전통적인 기존 중심지를 고려하지 않았다. 오히려 개통 당시에 설치된 역들 중에서 관촌역(관촌면), 임실역(임실읍), 오류역(성수면), 서도역(사매면), 곡성역(곡성읍), 구례구역(구례읍)의 경우 기존 중심지와는 떨어진 외곽 지역에 역이 설치되었다. 이는 전라선이 해당 지역의 중심지 연결보다는 주요 거점 지역의 연결에 더 치중했음을 보여주는 사례이다.[52]

---

51) 「湖南線短縮化 裡里麗水間 直通」, 『東亞日報』, 1935.4.18.
52) 조성욱, 2019, 앞의 논문, 213쪽.

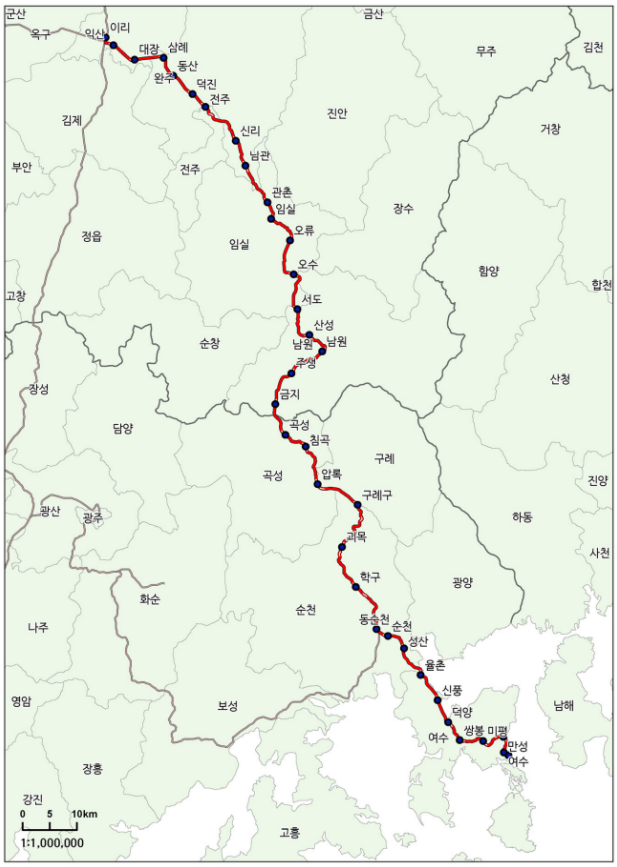

그림 7. 전라선

<출처> 김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인, 165쪽.

2) 전라선의 성격 - 침략선

한반도 종단철도로서 호남선이 전라도 일대 평야지역의 풍부한 농산물 수집과 목포항, 군산항을 통한 일본으로의 이출에 부설 목적이 있는 수탈선이었음은 더 이상 얘기할 필요가 없다. 하지만 전라선 부설의 목적은 달랐다. 덕유산에서 지리산으로 이어지는 산악지대를 통과하는 전라선 구간의 지역에는 일본으로 반출할 만한 이렇다 할 농산물이 생산되지 않았다. 삼림과 지하자원이 있기는 했지만, 조선 북부지역에 비할 바가 아니었으며, 이를 채취한다고 하더라도 일본으로 수송할 마땅한 항구도 없었다. 군산항은 미곡 수송만으로도 벅찼고, 여수항은 개항(開港)이 아닌 지정항이었다.[53]

전라선의 부설이 1920년대 말에 시작하여 1930년대에 들어 본격화되었다는

사실에 주목할 필요가 있다. 애초 1920년대에는 여수와 전주를 잇는 노선이 아닌, 여수와 광주를 잇는 노선에 주력했다는 사실도 잊지 말기로 하자.

경부선, 경의선, 호남선, 경원선, 함경선 등 경성을 중심으로 한 한반도 종관철도가 완성되고 난 이후 조선총독부는 뼈대인 종관철도들을 잇는 횡단철도의 부설로 눈을 돌렸다. 따라서 1920년대에는 경부선의 부산과 전라선의 목포를 잇는 한반도 남부 횡단철도를 향해 나아갔다. 1922년 완공된 광주선은 1930년 광주-순천 구간 완공으로 광려선이 되었다. 광려선은 순천에선 동으로 나아가 1925년 완공된 마산-진주 구간의 경남선과 연결될 예정이었다.[54] 경남선은 이미 마산선과 연결되어 경부선의 삼랑진역까지 연결되어 있었다. 그러나 이 구상은 마무리되지 못했다.[55]

한반도 남부횡단철도 구상 대신 추진된 것이 여수에서 이리를 잇는 전라선의 부설이었다. 전라선의 부설 목적에 대해 일반적으로는 군산항과 여수항을 남북으로 연결하려는 목적이었다고 주장되고 있다.[56] 전라선의 부설로 여수에서 이리를 거쳐 군산으로 이어지는 철도망이 이루어졌기에 언뜻 타당한 주장으로 보인다. 하지만 일면적인 분석이라고 생각된다.

일제의 입장에서 1899년 개항한 군산항이 수행해야 할 가장 큰 역할은 한반도 최대 곡창지대인 전라북도 평야 일대에서 생산된 미곡을 일본으로 반출하는 데 있었다. 이러한 역할을 잘 수행하기 위해 군산선과 호남선 그리고 전북경편철도가 부설되었다. 전주-군산간 도로가 개수되었다. 배후도시로 전통적인 중심지인 전주를 배제하고 이리를 발전시켰다. 그 결과 군산항을 통해 일본으로 이출되는 미곡의 양은 급속도로 늘어갔다. 개항 당시인 1899년 32,391석을 수출하여 전국 수출량의 7% 가량을 차지하던 군산은 1934년에 드디어 이출량 2백만석을 돌파함으로써 조선 제1위의 미곡 수출항이 되었다. 1920년대 중반부터 1930년대 중반까지 군산미의 이출량은 조선미 이출의 약 24~29% 수준에 달하였다.[57]

---

53) 개항과 지정항의 차이는 내국 무역이 아닌, 외국무역이 가능하냐의 여부에 있다. 지정항은 원칙적으로 외국무역이 불가능한 항이다. 대신 일본 본토를 비롯한 일본의 식민지와는 무역을 할 수 있었다. 일제강점기 내내 여수항은 개항되지 않았고, 1918년에 조선총독부고시에 따라 지정항으로 지정되었을 뿐이다. (최재성, 2022, 「20세기 여수항 개항에 이르는 과정과 의미」, 『남도문화연구』 제46집 참조) 따라서 물론 일본의 이출은 가능했지만, 개항처럼 대규모 항만시설을 갖추기는 힘들었다.

54) 朝鮮總督府 鐵道局, 1940, 앞의 책, 267쪽.

55) 한반도 남부를 횡단하는 철도 구상은 1968년 순천-진주 간 철도가 완공됨으로써 현실화되었다. 송정리에서 삼랑진까지 연결된 이 철도는 경전선이었다.

56) 조성욱, 2019, 앞의 논문, 213쪽.

하지만 1930년대 이후 전라선의 연결이 군산항의 미곡 이출에 영향을 주었다고 보기는 힘들다. 전주 남쪽에 위치한 전라선 연선 지역에서 군산을 통해 일본으로 이출해야 할 만큼 미곡을 생산하는 곳은 찾아보기 힘들다. 반대로 군산에서 여수로 운반하여 이출해야 할 어떤 상품이 있었는지 또한 찾을 수 없다. 즉, 전라선의 부설로 여수항과 군산항이 직접 연결되기는 했지만, 두 항구 사이에 정치적, 경제적으로 상호 보완되어야 할 어떤 연관관계가 있어보이지는 않는다. 따라서 여수항과 군산항이 연결된 것은 결과일 뿐 목적은 아니었다.

오히려 전라선 부설의 목적은 여수항과 경성(京城)을 최단거리로 연결시키려는데 있었다고 본다. 그리고 그 배경에는 전쟁이 있었다.

1930년대로 접어들면서 남해안의 중심도시로서 여수항이 중요성이 커져갔다. 그 중요성을 여실히 보여주는 예가 관려여객선(關麗旅客船)의 취항이다. 1930년 광려선의 개통과 더불어 일본의 가와사키[川崎]기선주식회사는 그해 12월 20일 일본의 시모노세키[下關]와 여수항을 연결하는 관려여객선을 취항시켰다. 여수항에서는 2,780톤의 경복마루(慶福丸)가 매일 오후 4시 반에, 시모노세키에서는 2,600톤의 창복마루(昌福丸)가 매일 오후 5시 반에 출항했다.[58] 여수-시모노세키 항로는 부산-시모노세키 항로와 비교하여 거리와 운임면에서 별 차이가 없었다. 더구나 광려선이 개통하면서 여수-시모노세키 항로를 이용하면 경성까지 곧바로 이동할 수 있었다. 문제는 광려선과 호남선을 이용해 경성까지 가는 노선은 우회로라는 점이었다.

그런데 1934년 삼남지방의 대홍수로 인해 경부선이 불통되면서 여수-시모노세키 노선의 중요성은 더욱 부각되었다. 경부선이 불통되자 철도국에서는 부산항에 기항하던 관부연락선(關釜連絡船)을 여수항으로 가게 하였다. 이 조치로 연락선을 타기 위해 경성에서 온 여객들이 여수항에 몰려들어 대혼잡을 겪기도 하였다.[59]

기왕에 관려여객선을 취항시킨 일본 당국으로서는 더 이상 여수에서 경성에 이르는 최단거리의 철도노선 부설을 미룰 수 없었다. 더구나 1931년 발발한 만주사변으로 '15년 전쟁'에 본격적으로 돌입한 일제는 육로를 통한 병력과 군수물자 수송을 경부선과 경의선 한 노선에 의지할 수는 없었다. 일본과 만

57) 최은진, 2011, 앞의 논문, 354-355쪽.
58) 「明二十日부터 關麗連絡 開通 하로에 한번씩 출범한다 三等 三圓 五十五錢」, 『東亞日報』, 1930.12.20.
59) 「關釜連絡船 麗水에 最初寄港, 京釜線 不通으로」, 『東亞日報』, 1934. 7. 27.

주를 연결하는 종관철도망을 통한 병참수송의 수요가 급등하면서 일제는 제2종관노선을 구상하였다. 보통 제2종관노선으로 중앙선(경북 영천-청량리)을 꼽지만 실제로 일제가 구축한 두 번째 노선은 여수에서 전주와 이리를 거쳐 경부선 대전역으로 연결했던 루트였다. 이는 조선철도12년계획에 따른 경전북부선을 남부선(순천-진주)보다 먼저 완공하고, 여수-시모노세키 항로를 '조선총독부 명령항로'로 지정했으며, 1935년 시점에서 남조선철도주식회사가 소유했던 구간을 다른 사설철도 노선을 제치고 가장 먼저 매수해 다른 간선과 일원화시키는 모든 정책적 결정이 1934-36년 사이에 순식간에 이루어졌다는 점에서도 알 수 있다.[60]

실제로 만주사변 이후 일본군 병력이 여수항을 통해 만주로 파견되기도 했다. 윤치호는 일기에서 "5-6천 명의 일본군이 전라남도와 시모노세키 간 정규항로의 개설과 함께 새로 개통된 슈수이센 철도(州水線-광려선)를 이용해 만주로 급파되었다는 나돌고 있다"고 썼다.[61] 또한 최근 연구에서 밝혀졌듯이, 1936년 일본군의 제2차 사단대항연습이 전라북도에서 열렸는데, 그 핵심이 여수-이리-대전 간의 병참수송훈련이었다는 점도 깊이 숙고할 필요가 있다.[62]

즉, 일제의 철도정책은 1920년대까지 한반도 종단 간선철도를 잇는 횡단철도로 개항도시 연결에 중점이 두어졌다. 하지만 1930년대 전쟁으로 돌입하면서 다시 한 번 남북으로의 종단철도의 필요성 부각되고, 일본에서 경성으로 가는 최단 노선인 경부선을 대체할 노선으로 여수-이리 간 전라선 부설이 이루어지게 되었다. 그런 의미에서 전라선은 침략선(侵略線)이었다고 성격 규정을 할 수 있겠다.

5. 맺음말

1912년 3월 6일 호남선의 지선으로 군산선이 완공되었다. 이날부터 전라북도에서 본격적으로 열차가 운행되었다. 일제강점기에 부설된 전라북도의 철도는 철도 고유의 근대적 성격과 식민지적 성격 중 '식민지성'이 두드러진다. 이

60) 이에 대해서는 박우현, 2017, 「1930년대 조선총독부의 사설철도 매수 추진과 특징」, 『역사문제연구』 21-2, 89-94쪽 참조.
61) 윤치호 저, 김상태 역, 1998, 『윤치호일기』, 역사비평사, 286면.(최재성, 2009, 「1930년대 여수지역의 공업화와 그 전후의 변화」, 『대동문화연구』 제67집, 158쪽에서 재인용)
62) 김상규, 2022, 『조선 주둔 일본군의 대외 침략과 군사동원』, 고려대학교 한국사학과 박사학위논문, 151-170쪽.

는 부설 주체가 일제였다는 사실과 전라북도가 한반도 최대의 곡창지대라는 지역적 특성에서 기인한다. 전라북도의 철도는 이 지역 평야지대에서 생산된 쌀을 식민본국인 일본으로 이출하기 위해 부설된 '수탈선'이었다. 이 때문에 철도를 이출항인 군산항으로 연결시키는 것이 중요했다. 대전에서 목포까지 남북을 종단하는 호남선을 부설하면서 그 지선으로 이리-군산 간 군산선이 부설된 것은 이런 이유에서였다. 군산선과 여기에 이어진 이리-전주 간 전북경편철도는 기본적인 '수탈선'이었다.

이에 비해 호남선은 전라북도에서는 군산선을 보조하는 역할을 하는 철도였다. 전라남도에서 호남선이 이출항인 목포항으로 이어지는 수탈선의 역할을 했지만, 전라북도에서 호남본선은 군산항으로 직접 연결되지 않았다. 이리에서 군산선으로 분기되어야 했다. 수탈선이기는 하지만 그 의미가 군산선만큼 크지는 않았다는 의미이다. 군산선, 호남선 그리고 전북경편철도의 부설이 완료되면서 군산항은 조선에서 생산되는 미곡을 일본으로 이출하는 최대 항구로 자리매김되었다.

전북경편철도를 표준궤로 개량하고 남원과 순천을 거쳐 여수까지 연결한 전라선의 역할은 단순히 여수항과 군산항을 연결하는 노선에 그치지 않았다. 전라선은 남해안의 새로운 중심지인 여수항으로부터 경성까지 최단 노선을 만들려는 의도에서 부설이 추진되었으며, 이는 만주사변 이후 전쟁으로 나아가는 일본제국주의의 필요에 의해 만들어졌다. 그런 의미에서 전라선은 '침략선'으로서의 성격을 가지고 있다.

이상 호남선, 군산선, 전라선 등 전라북도를 관통하는 철도의 부설과 운영을 통해 전라북도 철도의 '식민지성'을 밝혀보고자 했다. 그런데, 못내 아쉬운 점은 부설된 철도만을 대상으로 했을 뿐 부설이 좌절된 노선을 살펴보지 못했다는 사실이다. 특히 계획되었지만 부설되지 못한 철도들이 대체로 횡단철도였다는 점에서 식민지적 성격을 더욱 명확히 살펴볼 수 있을 터이다. 전라북도에도 1930년대 남원과 경상북도 대구를 잇는 구남선이 계획되었지만, 결국 부설되지 못했다. 이에 대한 연구는 추후 연구과제로 남겨놓고자 한다.

논문접수일: 2022. 11. 07. / 심사개시일: 2022. 12. 02. / 게재확정일: 2022. 12. 12.

참고문헌

朝鮮總督府 鐵道局, 1914,『湖南線 線路案內』.

全北日日新聞社, 1914,『全羅北道案內』.

日高友四郎, 1924,『新編 朝鮮地誌』, 朝鮮弘文社.

群山府, 1925,『群山開港史』.

全羅北道 益山郡廳, 1928,『益山郡事情』.

全北日報社, 1933,『全北案內』.

群山府, 1935,『群山府史』.

朝鮮總督府, 1935,『朝鮮の道路』.

朝鮮總督府 鐵道局, 1940,『朝鮮鐵道 40年 略史』.

『朝鮮總督府職員錄』 各年版(국사편찬위원회 한국사데이터베이스).

김민영, 김양규, 2006,『철도, 지역의 근대성 수용과 사회경제적 변용-군산선과 장항선』, 선인.

김종혁, 2017,『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인.

정재정, 1999,『일제침략과 한국철도(1892-1945)』, 서울대학교출판부.

홍성찬 외, 2006,『일제하 만경강 유역의 사회사』, 혜안.

김경남, 2015,「1894-1930년 '전통도시' 전주의 식민지적 도시개발과 사회경제 구조 변용」,『한일관계사연구』 51집, 225-279쪽.

김경남, 2018,「제국의 식민지 교통 통제 정책과 이리 식민도시 건설」,『지역과 역사』 43권, 275-318쪽.

박우현, 2017,「1930년대 조선총독부의 사설철도 매수 추진과 특징」,『역사문제연구』 38권, 67-114쪽.

이명진, 2022,「식민도시 이리의 개발과 재조일본인 사회의 동향」,『전북학연구』 6호, 33-73쪽.

이병천, 1981,「구한말 호남철도부설운동(1904-08)에 대하여」,『경제사학』 5권, 113-212쪽.

이용상, 정병현, 2018,「익산의 철도교통과 지역의 변화에 관한 연구」,『한국철도학회논문집』 21권 7호, 701-712쪽.

임채성, 2020,「전북철도의 설립과 운영 그리고 국유화-미곡경제와 철도운영-」,『경제사학』 44권 3호, 263-294쪽.

정승진, 1998,「일제시대 식민 '신도시'의 출현과 주변 농촌-전북 이리와 대장촌의 사례를 중심으로」,『쌀 삶 문명연구』창간호, 135-157쪽.

정승진, 2015,「실패한 식민지 '개발' 프로젝트: 益山 黃登堤의 廢堤化 사례」,『한국사학보』59호, 352-384쪽.

조성욱, 2016,「1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로」,『한국지리학회지』5권 3호, 315-329쪽.

조성욱, 2019,「전라선 철도역과 지역 중심지의 관계」,『한국지리학회지』8권 2호, 205-219쪽.

최은진, 2011,「군산미(群山米)의 대일 수출구조-개항(1899년)~1910년대를 중심으로-」,『역사와 현실』81호, 343-383쪽.

최재성, 2022,「20세기 여수항 개항에 이르는 과정과 의미」,『남도문화연구』46집, 31-62쪽.

<Abstract>

Coloniality of Railroads in Jeollabuk-do during the Japanese Colonial Era

Yun Sangwon*

On March 6, 1912, the Gunsan Railway, which was a branch of the Honam Railway, was completed. Then, in Jeollabuk-do the Honam Railway and the Jeonbuk Light Railway were laid one after another. In the 1930s, the Jeonbuk Light Railway was connected to Yeosu Port in Jeollanam-do and became the Jeolla Railway. The aim of this article is to analyze the purpose and meaning of each line of the Jeollabuk-do railroad, which basically started from the 'coloniality'.

The railroad in Jeollabuk-do was a ‘exploitation line’, which was built to transport rice produced in this province to Japan. For this reason, it was important to connect the railroad to Gunsan Port, the largest port in Jeollabuk-do. The Gunsan Railway between Iri and Gunsan and the Jeonbuk Light Railway between Iri and Jeonju were basic ‘exploitation lines’. Compared to these Railways, the Honam Railway served as a supplement to the Gunsan Railway in Jeollabuk-do, whereas it was a basic ‘exploitation line’ in Jeollanam-do. With the completion of the Gunsan Railway, Honam Railway, and Jeonbuk Light Railway, Gunsan Port became the largest port for trsnsporting rice produced in Choson to Japan. Meanwhile the installation of the Jeolla Railway was promoted with the intention of creating a new short-distance route from Japan to Seoul in addition to the Gyeongbu Railway. There was a need for Japanese imperialism to go to war after the ‘Manchurian Incident(9.28 Incident)’. In that sense, the Jeolla Railway has the character of an ‘invasion line’.

Key Words : Railroads in Jeollabuk-do, Honam Railway, Gunsan Railway, Jeonbuk Light Railway, Jeolla Railway, exploitation line, invasion line

* Associate professor, Department of History, Jeonbuk National University, Director of Korean Diaspora Research Center