

전북철도 110년, 사회경제사적 의의와 미래 군산선을 중심으로

김민영*

목 차

- | | |
|-------------------|------------|
| 1. 머리말 | 4. 맺음말 |
| 2. 철도연구사 검토 | 참고문헌 |
| 3. 군산선의 사회경제사적 의의 | <Abstract> |

국문초록

한국사회에서 ‘근대의 기점’은 19세기 후반에서 20세기 초 개항을 전후로 한 시기로 보는 견해가 일반적이다. 특히 그 시기 교통을 중심으로 특징을 간추리면, 이전의 수운(水運)과 함께 근대적 항구의 개항과 항만 건설 및 도로와 철도 부설 같은 운송수단의 변화가 그 중심을 이룬다. 그리고 그 연장선에 지역의 철도교통에 대한 검토의 필요성이 놓여있다.

개항에서 해방에 이르는 시기, 군산을 비롯한 전북지역 역시 독특한 역사적 경험을 한다. 즉 1899년 개항 이후 일제강점기에 경험했던 ‘수탈과 개발’이라는 역사는 전북지역의 사회경제사에서도 매우 중요한 특징이라 할 수 있다.

널리 알려져 있듯이 개항 당시 군산항은 금강하구의 입지 조건과 그 배후에 국내 유수의 곡창지대인 호남평야가 광활하게 전개되고 있었던 점이 평가되었다. 또한 서해안 중부권역에 이에 버금갈 양항 (good port, 良港)이 없었고, 중국 대륙과의 교역에서 전초기지의 역할을 할 수 있다는 점 등에서 1899년 5월 1일 개항된다.

특히 교통과 관련하여 무시할 수 없는 것은 1899년 개항 이후 군산항의 역할 증

* 군산대학교 경제학과 교수, E-mail: mykim@kunsan.ac.kr

대와 함께 1912년 호남선과 때를 같이하여 군산선이 개통되는 점도 주목된다. 즉 군산에서 개경, 지경, 임피, 오산, 익산에 이르는 군산선은 호남선 지선으로 1912년 개통된 짧은 단선이었다. 그러나 쌀을 중심으로 한 화물과 여객 수송은 물론 영향권의 확장과 인구 증가, 외지 자본과 물자의 시장 잠식, 전래의 강경과 조선인 객주들의 쇠퇴 등 많은 측면에서 지역의 사회경제구조를 크게 변용시켰다.

군산의 철도는 이후 군산역에서 군산항역(지금의 세관 뒤)은 물론 현재 남아있는 페이퍼코리아선이나 옥구선에 이어 산업단지 인입철도 등으로 확장되어진다(2008년 장항선의 연장에 따라 신군산역으로 이전하고 구 군산역은 일시적으로 군산화물선역으로 바뀐 후 철거됨).

군산선 개통 110년을 보내며 이제는 그 이름마저 사라진 상황에서 지역철도의 환경 변화에 따른 연계 발전에 대해 기대가 모아져야 할 것이다. 즉 지역 내 폐선 부지를 비롯한 신설 철도 등 환경과 여건의 변화에 따른 장기발전·관리방안을 모색하며, 국가 기반시설 간 연계 가능한 신규 국가사업 발굴 및 논리 개발을 위해 참신한 지혜가 모아지기를 기대한다.

주제어 : 철도, 군산선, 호남선, 장항선, 전라선, 사회경제사

1. 머리말

한국사에서 ‘근대의 기점’에 대해서는 물론 논란이 있지만, 경제사학계에서는 대체로 19세기 후반에서 20세기 초 이른바 개항을 주요한 계기로 본다. 우선 그 시기 국제적인 역학관계를 보면, 한반도를 둘러싸고 일본을 비롯한 중국, 미국, 러시아 등 열강이 각축을 벌이고 있었다. 또한 한국 사회 역시 이른바 수구(守舊) 또는 개화(開化)의 담론 가운데 복잡한 정치경제 및 사회문화적 변동을 경험한다.

한편 이 시기 교통을 중심으로 그 특징을 간추리면, 이전의 수운(水運)과 함께 근대적 항구의 개항과 항만 건설 및 도로와 철도 부설 같은 운송수단의 변화가 그 중심을 이룬다. 그리고 그 연장선에 지역의 철도 교통사에 대한 검토의 필요성도 놓여있다고 생각된다.

여기에서 주요 검토대상으로 하는 군산을 비롯한 전북지역 역시 개항에서 해방에 이르는 시기 독특한 역사적 경험을 한다. 즉 1899년 개항 이후 식민지 시대 가운데 경험했던 ‘수탈과 개발’이라는 중첩된 역사는 지역의 사회경제사에서 매우 중요한 특징이라 할 수 있다.

당시 군산항은 강의 하구로서 그다지 좋은 입지 조건은 아니었던 것으로 알려지고 있다. 하지만 그 배후에 국내 유수의 곡창지대인 호남평야가 있었지만 서해안 중부권역에 이에 버금갈 양항(良港)이 없었고, 또한 대륙과의 교역에서 전초기지의 역할을 할 수 있다는 점 등에서 1899년 5월 1일 개항된다(김중수·김민영 외, 2006).¹⁾

개항 이전 군산지역은 군산진(群山鎭)을 중심으로 한 군사적 요충지로서 옥구현, 임피현과 함께 경제 사회적 역할을 담당하고 있었다. 하지만 ‘개항전사(開港前史)’ 등 당시 일인들의 문헌상에는 군산에 대해 ‘구룡 기슭 약 150여 채의 한옥’과 ‘조수가 드나드는 갈대 무성한 습지’ 등으로 다소 왜곡되어 전해지고 있다.²⁾ 그러나 일찍부터 군산 옥구지역의 전통시장은 충남의 서천과 강경 등지와 연계하며 금강권 교역을 활발히 진행하고 있었다(김민영·김중규, 2006).

개항과 동시에 이 지역에는 일정한 근대시설이 설치되고, 1901년부터는 도항이 자유로워지며 일인들이 모여들게 된다. 또한 ‘각국거류지회’라는 기관도 생겨나는 등 곡창지대 미곡 반출의 최적지로 판단한 일제에 의한 계획적인 식민도시 건설의 전형 가운데 한 곳으로 평가된다.

결국 1914년 3월 행정제도의 개편 결과, 각국거류지제도와 일본거류민단체도가 철폐되고 부제가 시행되기에 이른다. 이에 군산부(群山府)가 만들어져 시가지 행정을 맡는 등 전북에서도 일찍 근대적 도시의 기능을 수행하기에 이른다.³⁾

한편 이 시기 지역의 교통과 관련하여 무시할 수 없는 것은 1899년 군산항의 개항 이후 항구의 역할 증대와 함께 1912년 호남선과 때를 같이하여 군산선 철도가 개통되는 점이 주목된다. 군산선은 이후 군산역에서 군산항역(지금의 세관 뒤)은 물론 현재 남아있는 페이퍼코리아선이나 옥구선에 이어 산업단지 인입철도로 연결되기 때문이다(2008년 장항선의 연장에 따라 신군산역으로 이전하고 구군산역은 일시적으로 군산화물선역으로 바뀐 후 철거됨).⁴⁾

1) 군산 개항에 대해서는 100주년 및 110주년을 전후로 하여 약간의 연구가 있어 참고로 된다.

2) 이에 대해서는 群山府, 1935, 『群山開港前史』 (최혜주 옮김, 2019, 『群山開港前史』) 참조.

3) 이와 관련하여 다음이 참고로 된다. 群山府, 1935, 『群山府史』, (홍성덕·이정옥·편용우 역, 2019, 『국역 군산부사』).

4) 군장산단 인입철도 및 익산-대야 복선전철사업은 지난 2012년 12월 착공하였으며, 특히 전자는 대야역에서 군산2국가산업단지까지 28.6km 구간 단선철도로 연결하는 공사이다. 국비 6,167억원이 투입되어 2021년 3월 완공되었다. 후자는 군산 대야역-동익산역

따라서 여기에서는 근대 시기 전북지역의 철도 역사에 주목하고자 한다. 특히 군산선, 호남선 개통 110년을 되새기며 그 사회경제사적 의의를 중심으로 지역의 교통변천에 대해 살피고자 한다. 나아가 향후 군산 새만금지역 발전을 견인할 철도교통의 미래에 대해 전망할 것이다.

연구의 방법과 진행은 크게 세 가지 단계로 이루어질 것이다. 우선 철도 일반에 대한 연구사를 검토하며 전북 철도 110년의 의미를 살피고자 한다. 이를 위해 특히 군산선 관련 자료와 기록, 문헌자료 등을 토대로 내용을 검토하며 그 특질을 구명할 것이다. 나아가 관련 통계자료들을 중심으로 그 사회경제사적 의의 및 미래발전에 대해 조망할 것이다.

2. 철도연구사 검토

1) 철도연구의 일반적 동향

철도에 대한 연구는 사회경제사 영역에서 고전적으로 매우 중요한 부문이다. 무엇보다 영국을 비롯한 유럽 각국의 산업혁명기 철도의 역할은 물론, 미국의 경우에도 중요한 연구사를 갖고 있다. 한편 아시아권에서도 특히 일본을 중심으로 철도사 연구의 역사는 깊다.

글로벌 측면에서 보면 근래 다소 침체되었지만 ‘철도 연구의 ‘르네상스’라는 최근의 연구경향 가운데 새로운 기대감이 형성되고 있는 것으로 보인다(김두열, 2019). 즉 2000년 이후 세계 경제사학계에서 일어나고 있는 철도사 연구의 흐름은 일정한 부활의 동향이라 할 수 있겠다.

요컨대 철도가 장기적인 측면에서 사회경제 발전에 미치는 메커니즘은 매우 다양한데, 특히 경제성장에 영향을 미친 경로로서 ‘시장통합의 촉진’이었음이 보고되고 있다. 특히 근래에는 철도건설의 정치경제적 측면과 함께 사회문화적인 영향에 대한 연구로 이어지고 있다.

또한 미국과 유럽의 철도에 대한 관심 가운데 아시아 지역에서도 특히 일본의 철도연구는 몇 가지의 특징이 있는 것으로 나타난다(김민영 외, 2006). 즉 일본의 철도연구는 전체적으로 매우 실증적인 연구 경향을 지니며 특히 연구

을 연결하는 14.3km구간을 복선 전철화 하는 것으로 사업비 4,946억원이 투입됐다. 더욱이 향후 새만금신항까지 연계될 계획으로 알려지고 있다.

의 양이나 연구자의 수적인 면에서 우리나라에 비해 상당한 차이를 보이고 있다. 더욱이 향후 새로운 문제 제기나 유연한 발상에 기초한 연구, 외국의 철도사 연구의 동향에 대응하며 이를 적용하려고 하는 의욕적인 연구가 진행되고 있음을 감안하여 우리의 경우 타산지석으로 삼아야 할 것이다.

한편 철도 원년인 1899년 이후 한국의 철도는 ‘침략과 저항, 지배와 동화, 개발과 수탈, 억압과 성장’ 등의 관계를 함께 간직한 모순의 핵심 고리 가운데 하나로 인식되어왔다(정재정 1999).

그러한 가운데 특히 지역 철도의 사회경제적 재편(소운송업 등) 과정에 대해서는 연구가 부족했다. 즉 철도의 개통으로 종래 강운(江運)과 장시(場市)를 중심으로 형성되었던 상품의 이동로가 재편됨에 따라 철도 정거장은 일인의 이민과 상품의 침투거점으로서 부각되는데 바로 그 지점에 지역 철도의 수용과 사회경제적 변용이라는 과제가 놓여 있었다(정재정, 1999).

이처럼 그간의 철도연구는 국민경제 형성의 왜곡과 함께 한국인의 주체적 성장 억압 등이 주요 관점으로 여겨진다. 그러나 산업으로서 철도의 고용구조에 대한 검토 가운데 경험과 기술 및 관리능력, 불안정하나마 해방 이후 주체적으로 운영할 수 있는 능력의 체득 등도 간과할 수는 없을 것이다. 특히 ‘철도와 지역의 사회경제사’라는 측면의 논의는 부족한 실정이었다. 그만큼 지역 사회의 발전과 관련하여 철도를 종합적으로 해명하려는 연구가 절실히 요망되고 있다.⁵⁾

그러한 의미에서 지금으로부터 10여 년 전에 이루어진 김민영의 연구는 군산선, 장항선을 중심으로 이러한 문제의식에서 출발한 것으로 여겨진다. 이후 부산지역을 중심으로 한 최근의 성과도 돋보인다(전성현, 2021). 즉 저자도 밝히고 있듯이 지역사에 대한 편견과 무관심을 극복하기 위한 나름의 몸부림 가운데 여전히 부족하지만 ‘지역이라는 창’, ‘방법으로써 지역’을 토대로 지역과 한국, 그리고 세계를 이해하고 성찰하고자 하는 측면에서 연구되었기 때문이다. 제한적인 시간(일제강점기)과 공간(지역), 그리고 대상(철도)이지만 지나간 미래로서 과거의 역사가 어떤 메커니즘에 의해 구축되었고, 그 구축된 과거가 현재와 미래에 어떤 영향을 끼치고 있으며 그 나름의 의미와 가치를 발산하고 있는지 지역을 통해 드러내고자 한 것이 저자들의 의도로 보인다.

그렇다면 앞으로 우리나라 철도 연구의 과제는 무엇인가. 첫째 대상으로 하는 시기, 주제, 방법, 시각의 다양화가 필요하다. 특히 종합산업으로서의 철도

5) 그러한 면에서 근래에 나온 일련의 연구서들이 주목된다. 김종혁(2017), 윤상원(2016), 이송순(2016), 정태현(2017) 참조.

연구이기 때문에 정치사, 경영사, 금융사, 재정사, 노동사, 기술사, 공업사, 문화사, 지역사 등 학제적이고 종합적인 연구가 필요할 것이다. 둘째 다른 교통 운수 등과의 상호 관련, 상호비교도 필요하다. 나아가 자동차, 항공 등과의 비교도 필요하다. 즉 교통사의 전체 속에서 철도 연구가 필요하다는 점이다. 셋째 철도 개통에 따른 사회경제구조의 변화를 종합적으로 파악하는 노력이 필요하며, 지역 뿐 아니라 글로벌 시야에서의 연구도 요구되고 있다. 넷째 철도 연구를 산업사의 한 분야로 자리매김 하는 것이 중요하며, 나아가 한국 근현대사의 복잡한 과정을 정합적으로 설명하는 이론적이고 실증적인 연구로 발전되어야 할 것이다. 이를 위해 지역에서 바라보는 ‘일상과 생활 속의 철도연구’를 복원해 나아가는 것이 필요할 것이다(김민영·김양규, 2006).

2) 전북철도 관련 연구사

한편 전북지역의 철도에 대해서도 다소 연구가 이루어졌다. 우선 그 중심지라 해도 과언이 아닌 익산(이리 ; 裡里)을 중심으로 식민도시 건설과 제국의 식민지 교통통제정책을 살핀 연구가 돋보인다(김경남, 2018). 즉 제국주의의 식민지 쟁탈 가운데 일본이 식민지 조선의 교통체계를 연계시키며, 조선-대한 제국의 서울 중심 정책의 틀이 급격히 바뀌는 실태를 밝히고 있다. 이와 관련하여 일제 초기 총독부의 신도시 건설의 사례로 전북의 이리지역 교통을 거점으로 하는 도시화 전략의 식민지적 성격을 명확히 한 것이다.

특히 총독부는 평야지의 쌀에 주목하여, 일본의 철도-관부연락선-부산-군산-군산선 - 이리역-호남선 및 전북경편철도를 연계하는 제국과 식민지의 교통체계를 정비하는 과정에서 이리의 식민도시 건설 작업이 추진되었다는 것이다. 즉 총독부는 당시 군산과 전주에 있던 일인들의 철도 정차장 유치 갈등을 해소하고, 배상금 절감을 위해 이리를 신도시로 결정하였다는 것이다. 그 과정에서 일본의 내각과 총독부의 보조금 교통정책을 통해 이리가 교통중심도시로 나아가는데 중요한 역할을 하였다는 점도 밝히고 있다. 그 연장선에서 일본해운, 오사카상선 등에 대한 보조금정책으로 연락선과 군산항이 연결되고, 다시 이리역을 기점으로 한 군산선, 호남선, 전라선의 교차점을 만들어 전북평야의 물산을 집산하는 거점으로 변화시켰다는 것이다.

다른 한편 1910년대 전북철도가 국지 철도로서 설립 운영되는 과정을 밝히고 경영 안정화의 기반을 검토한 연구도 있다(임채성, 2020). 특히 이를 통해 사철 분석의 다양화와 전북철도의 특징 등을 밝히고 있다. 나아가 1910년대

전반에 걸쳐 전북지역의 철도 네트워크가 국유철도로 정비되는 과정에서 전북의 행정중심지이며 미곡 산지인 전주가 철도 네트워크로부터 격리되자, 이에 미곡 경제를 기반으로 하는 식민지 지주와 유통업자의 자금을 동원하여 철도를 부설하고자 하는 움직임도 있었다는 것이다.

그 철도의 부설 과정에서 ‘만철’의 폐기시설 재사용 등을 통해 건설비 부담을 줄이고, 미곡을 비롯한 화물수송뿐 아니라 여객 수송을 통해 여타의 사설 철도에 비해 경영 안정성을 확립할 수 있었던 점도 밝혀졌다. 그러나 만철 시설의 재활용으로 인한 수송력의 취약과 거듭된 만경강의 수해 등으로 사정이 악화되었음이 지적되고 있다.

그 과정에서 지역주민들의 개궤공사와 노선연장 요청 가운데 당시 추진된 ‘조선철도12년계획’ 과정에서 전북철도의 국유화로 귀결되었다는 것이다. 이는 앞의 김정남 연구에 나오는 전북경편철도 등과도 연계하여 향후 발전적인 추가 연구가 필요한 부분이라 생각된다.

다른 한편 1930년대 전라선 철도의 개통과 함께 철도역과 지역 중심지 간의 관계를 살핀 연구도 있어 주목된다(조성욱, 2019). 그 연구내용을 간추리면 다음과 같다. 첫째, 전라선은 1914년에 개통된 이리 ↔ 전주 구간과 1930년에 개통된 순천 ↔ 여수 구간을 매수하고, 전주 ↔ 순천 구간을 신설하여 1937년에 개통되었다는 것이다.⁶⁾ 둘째, 전라선은 1937년 개통 시 34개 역으로 시작하였으나, 이후 9개 역이 추가되며, 현재는 30개 역이 운영되고 있다. 즉 전라선은 호남선 등에 비해 노선 길이가 그다지 길지 않음에도 상대적으로 많은 역이 설치되었다는 것이다. 셋째, 전라선은 만경강, 섬진강 등 많은 지형적 장애물로 인해 평야지를 통과하는 호남선에 비해 노선과 역의 선정에 제한이 많았다는 것이다. 넷째, 호남선은 지역 중심지의 연계에 중점을 두었다면, 전라선은 주요 지점들의 연계에 중점을 두었다는 것이다. 결과적으로 호남선에서는 철도교통의 도입 이후 새로운 지역 중심지가 부각되지만, 전라선에서는 지역 중심지의 형성과 변화에 별다른 영향을 주지 못했다는 것이다.

또한 전북의 인근 지역인 충남의 강경과 장항에 대한 연구도 있어 참고로 된다(심승희, 한지은(2021) 및 이용상, 정병현(2021)). 주지하듯이 강경은 충남 논산에서 서남쪽으로 10km 정도이며, 금강에 위해 일찍부터 수운(水運)이 편리한 물산 집산지로 알려진 곳이다. 조선 시대 이래 중요한 상업지로서 발달해 온 결과 특히 강경시장은 대구, 평양과 함께 3대 시장으로도 불리워왔다.

6) 이후 전라선은 1981년 전주시 구간에서 외곽 이전과 1989년부터 2011년까지 이루어진 개량공사와 복선화 공사가 이어진다.

그러나 호남선 철도의 부설로 수운이 쇠퇴하며 강경은 침체를 거듭하는 등 수운 중심의 운송이 철도수송으로 바뀌면서 지역이 변용된 대표적인 사례로 잘 알려져 있기 때문이다. 즉 철도가 가져온 지역의 변화를 통해 철도가 어떠한 역할을 수행했는가를 실증적으로 밝혔다는 의의가 있다. 특히 수운이 발달한 지역의 상권이 철도의 도입으로 쇠퇴하고 내륙수송으로 연결된 타 지역으로 흡수되어 침체한 사례이기 때문이다(김민영·김중규, 2006).

나아가 1930년대 장항선이 개통된 이후 장항선의 기능 및 연선 지역의 변화를 주요 시기별로 탐색한 연구도 있어 귀하다. 특히 그 시기 구분은 장항선이 개통된 일제강점기, 광복 이후부터 수도권 광역전철의 개통 및 군산선이 장항선에 통합되기 이전과 이후 등 각 시기별 장항선 철도의 상황, 화물 및 여객의 특징, 지역 변화 등 관련성을 분석하고 있다.

즉 일제강점기의 장항선은 간선철도의 역할을 담당한 사철로서 운영되었는데, 개통 초기 미곡 등 화물수송 기능이 우세했으나 점차 여객 수송 기능이 강화되었다는 것이다. 특히 해방 이후에는 국철로 통합되었으나 대도시나 큰 산업단지를 끼고 있지 않아 수도권 광역전철화 및 군산선 통합 전까지 단선 비전철 상태가 지속되어 운송 기능이 여러 교통 기능에 밀리게 되었다는 것이다.⁷⁾

향후 장항선은 서해선 등과의 연계를 통해 서해안 화물수송 기능이 강화될 것으로 예상되며, 중부권 동서 횡단철도계획이 실현된다면 취약했던 동서축 철도망이 보완되고 지역균형 발전에도 크게 기여할 것으로 보여 전북지역과의 연계강화 등 미래지향적 연구가 필요한 지점이기도 하다. 이와 관련하여 근대 산업도시 장항의 형성과 변천 그리고 산업유산을 중심으로 현장에 기반한 실증연구를 수행한 연구도 참고로 된다(박성신, 2020).

이상에서 검토했듯이 글로벌 측면의 철도연구 동향을 견지하며 그 양적 확대나 질적 확산 가운데 과제를 안고 있는 한국의 철도연구의 새로운 방향 모색이 필요할 것이다. 특히 시론적으로 제시한 ‘지역에서 바라본 철도연구’는 더 말할 나위가 없다. 관련하여 전북의 철도와 관련해서도 고속철도 및 항만, 항공 등 교통 물류의 종합적인 측면에서 연구의 진전이 필요할 것이다. 나아가 남북통일의 관점에서 대륙을 연결하는 ‘철의 실크로드’ 구상도 향후 더욱 발전시켜 나가야 할 것이다.

7) 근래 장항선은 2008년 이후 천안 및 아산 구간이 수도권 광역전철 노선에 포함되고 전철화·복선화가 본격화되었으며, 바로 그 해부터 군산선이 장항선에 통합되면서 종점이 기존 장항에서 익산까지 연장되었다.

3. 군산선의 사회경제사적 의의

1) 군산선 철도의 개항

그간 근대 시기를 중심으로 한 지역의 사회경제사에 관한 연구를 살펴보면, 대체로 사회경제적 변동과 민중생활 그리고 사회운동의 전개에 관한 연구에 집중되어 왔음을 알 수 있다. 또한 시기별로는 개항 관련 연구에서 시작하여 근·현대 지역의 사회경제 실태 및 구조변동에 관한 연구가 진행되었다.

특히 근·현대 지역과 관련된 근래의 연구동향은, 지역의 사회경제사를 민족사회운동의 기반이라는 관점에서 정리하는 추세였다고 생각된다. 즉 그간 호남지역의 사회경제사 연구는, 우선 주제별로 보았을 때 한편에서는 지역사회의 변동과 민중생활, 다른 한편에서는 지역의 민족사회운동의 전개로 요약할 수 있을 것이다.

이를 보다 구체적으로 살펴보면, 우선 지역사회경제의 변동 및 민중생활사와 관련해서는 일제의 식민지 수탈기구와 일본인 이민촌, 일제의 토지 및 미면 약탈, 일제 식민지 수탈정책의 지역적 전개, 일본 독점자본의 진출, 농업생산 및 농지 소유구조의 변동, 지주제와 농민생활, 도시변동 등으로 분류할 수 있다. 또한 민족사회운동사와 관련해 보았을 때 군산 및 목포항의 개항 관련 연구에서 시작하여 이후 농민운동, 노동운동, 신간회운동, 기타의 민족사회운동에 대한 연구로 확산되어 갔으며(김민영, 1997), 금후 이에 대한 심화 연구가 절실히 필요한 시점이라 생각된다.

그러나 이와 같은 지역사회의 사회경제적 토대에 관한 연구가 정작 지역사회의 근·현대의 형성을 총체적으로 해명하려는 기초 작업으로 진행되는 경우, 실제로는 철도, 항만, 도로 등 근대적 시설 및 사회간접자본의 형성과 그 수용, 나아가 이에 따른 사회경제의 변용 과정 등에 대한 총체적 연구가 불가피하다고 할 수 있다. 특히 근대 시기 한국의 철도는 한일 양국간에 존재했던 여러 상극관계 가운데 모순의 핵심 고리 가운데 하나로 인식될 수 있기 때문이다(정재정, 1999).

한편 여기에서 검토하고자 하는 군산선 철도는 비록 이리(현재의 익산)에서 군산에 이르는 24.7km의 비교적 짧은 지선이지만 1912년 3월 6일 호남선 강경에서 이리에 이르는 구간과 동시에 개통되었으며, 이후 군산항의 쌀 등 물동량과 여객 수송에 지대한 역할을 수행하는 등 독특한 지역사회경제사적 의의를 지닌다.

이처럼 군산선을 검토하는 중요한 자료는 군산역에 보관중인 『群山驛史』(1912-1957)와⁸⁾ 『군산항역 고증 및 기록화 조사』(군산시, 2017) 자료이다. 특히 전자의 자료에는 1912년 군산선 개통 이후 역장, 역원, 철로 및 시설 및 여객과 화물수송을 비롯하여 출도착 화물 관련 통계와 시설 변화 및 영향권 등에 대한 정보가 나타나 있다.

또한 군산선 철도와 군산역, 군산항역과 관련된 기존 연구를 포함한 문헌 및 사진, 지도자료, 관련 증언 및 인터뷰, 현황 및 일원 조사 등이 이루어짐으로써 군산선 철도와 군산역, 군산항역과 관련된 자료를 수집, 기록하고 군산역과 군산항역의 역사적 고증을 시도한 후자의 자료 역시 귀하다.



그림 1. 群山驛史의 표지와 역대역장

이는 무엇보다 그간 근대도시로서 군산의 형성 과정과 군산항의 확장 과정에서 군산선 철도와 군산역, 군산항역이 갖는 중요성에도 불구하고 관련된 사료가 충분히 정리되어 그 역사적 의의가 구체적으로 밝혀지지 못하였기 때문이다. 특히 군산항역은 그 위치와 규모, 성격, 건축물의 형태 등에 대해 밝혀진 바가 없었다. 따라서 이상의 자료들을 참고하여 군산선 철도의 사회경제사적 의의를 살피며 향후의 미래 발전방향 등에 대해 전망하고자 한다.

<그림 1>은 군산역에 보관되어있는 군산역사(群山驛史) 관련 중요한 자료의 표지와 역대 역장 관련 자료이다. 특히 동일한 종이에 일제강점기 일인 역장

8) 묵묵히 철도의 안전운행을 위해 노고를 아끼지 않고 있는 구 군산선과 장항선 각 역의 역무원, 특히 귀중한 역사(驛史)를 흔쾌히 제공해 주신 군산역 관계자 여러분께 깊은 경의를 표한다.

에서 해방 이후에는 한국인 역장으로 교체하여 기재되고 있는 등 역사의 연속과 단절을 실감케 해주고 있다.⁹⁾

한편 <표 1>은 1912년 개통 이후 해방을 거쳐 1945년을 전후하는 시기 군산역의 역장 및 재직기간 등에 대해 보여주고 있다.

표 1. 군산역의 역대 역장 및 재직기간

재직기간	신분	성명	재직기간	신분	성명
1902. 3. 6 ~ 1912. 11. 19	서기	岡村 孝	1912. 11. 19 ~ 1915. 3. 15	서기	河本國三郎
1915. 3. 15 ~ 1917. 5. 31	서기	瀧野一道	1917. 5. 31 ~ 1919. 5. 13	직원	楠僖一
1919. 5. 13 ~ 1923. 11. 9	직원	吉川藤平	1923. 11. 9 ~ 1928. 12. 1	서기	間瀬正治
1928. 12. 1 ~ 1931. 3. 23	서기	落合一	1931. 3. 23 ~ 1935. 3. 9	서기	渡邊金記
1935. 3. 9 ~ 1941. 2. 19	서기	森川貞三	1941. 2. 19 ~ 1942. 4. 27	서기	藤原龍一雄
1942. 4. 27 ~ 1945. 11.	서기	村上義彦	1945. 12. 1 ~ 1947. 10. 18	6-4 사무관	최재봉

또한 역원 수를 보면 1912년 개통 이후 일정한 숫자를 유지하다 1920년대 중반 이후 증가 추세를 나타낸다(<표 2> 참조). 역원 수의 추세는 특히 전시기인 1940년대에 급증하여 1944년에는 62명에 이른다. 그 숫자는 해방 이후 74명에 이르다가 한국전쟁기인 1952년에 51명으로 나타나 있다.

표 2. 군산역의 역원수 추이

연도	직원(주관임)	고원	용원	합계	적요
1912	1	6	12	19	
1915	1	7	12	20	
1920	1	9	13	23	
1924	11	-	16	27	사원제 개정, 고원도 직원 포함
1925	2	11	16	29	이적으로 신분 이동이 있었음

9) 해방 이후 군산역은 교통부 대전철도국 소속으로 1952년 당시의 역장 및 주요 역원은 다음과 같다. 事務官 朴萬玉 主事 金判童 主事 朴鍾培 主事 金翰濟 主事 金爽鎬 主事 梁相永 主事 朴福基 主事 李南教 主事 崔相植 主事 金鎮.

연도	직원(주판입)	고원	용원		합계	적요
1928	3	13	14		30	외에 보충 1명
1930	2	12	15		29	외에 보충한 4명
1931	2	14	13		29	군산항 전출, 보충 4명, 현재 1명
1942	1	20	36		57	
1943	1	25	30		56	
1944	4	27	31		62	
1945	7	5	45		57	
1946	12	44	18		74	
	사무관	주사	서기	고원	합계	적요
1952	1	11	30	9	51	사조1, 보조2 증원

한편 군산역의 수입은 1930년대까지 화차 수입이 더 높게 나타나지만 이후 객차 수입이 훨씬 상회하게 되어 그 역할의 변화를 엿볼 수 있다(<표 3>).

표 3. 군산역의 수입 추이

(단위: 圓)

연도	객차수입	화차수입	창고수입	잡수입	합계
1912	59,812.27	38,413.70		3,492.80	101,718.77
1915	70,996.02	67,444.57		3,551.65	141,992.24
1920	217,341.76	118,639.69	119.20	9,061.25	345,161.9
1925	268,222.28	230,725.81		6,198.38	505,146.47
1930	262,739.42	168,540.24	828.00	6,503.15	438,610.81
1935	254,515.80	330,217.10	828.00	10,114.52	595,675.42
1940	(세 18,546.57) 557,644.61	923,125.64			(세 18,546.57) 1,480,770.25
1941	(세 22,206.33) 582,725.09	1,200,566.19			(세 22,206.33) 1,783,292.08
1942	(세 48,504.29) 751,980.00	676,055.89			(세 48,504.29) 1,428,035.89
1943	(세 48,767.60) 847,127.68	1,671.42			848,804.10
1944	710,752.75	4,997.35			715,750.10
1945	6,666,857.85	-			-
1946	10,177,769.50	14,430.14			11,620,783.50
1947	34,042,961.50	101,215.82			44,164,543.50
1948	48,423,990.00	23,106,571.00			71,530,561.00
1952	365,693,504.00	277,533,500.00			643,227,004

요컨대 식민지시기 군산항 및 군산선의 중요한 목적은 물동량 수송에 있었던 것으로 개항 35년이 되는 1930년대 중반에 정점에 놓였던 것으로 이해된다. 그러나 군산선 철도는 1930년대 중반 이후 여객 수송이 차지하는 비중이 커지게 되어 지역의 중요한 교통수단으로 자리하기에 이른다. 후술하겠지만 개통 당시 각각 6만명을 상회했던 승하차 인원은 특히 태평양전쟁 시기인 1943년에는 각각 60만명을 넘고 해방 이후에도 각각 50만명을 넘나드는 숫자였다. 한편 <표 4>는 군산역의 경비 및 수입 추이를 나타내고 있다.

표 4. 군산역의 경비 및 수입 추이 (단위:圓)

연도	경비								취급수입
	봉급급료	제 수당	여비	물품비			그 외	합계	
				비품류	소모품	피복류			
1912	562342		15628	252753	5500	239500	102510	1178233	10171879
1915	598672		21617	278771	8362	288500	131830	1327752	14109224
1920	1569645	208923	32670	318954	33272	501300	232060	2896824	34515990
1925	2030984	372093	12270	62350	200253	65790	1005190	3748930	50514647
1930	2471748	604694	70475	98649	198678	60026	2226680 1330157	4834429	43861131
1935	2246012	519535	87338	120883	150437	54849	367625	3546679	59567542
1940	4076933	389941	76212	223530	305684	135600	1313037	6520937	148077025
1941	4997188	553074	613555	90695	354669	162900	480082	7252163	178329208
1942	4587126	2598693	109985	184035		212541	439723	8132103	147803589
1943	4055876	1264931	93485	198025	380125	293850	458907	6745199	84880410
1944	4474402	1575603	289247				1834571	8173823	71575010
1945	50456455	11289338	1547664						1162078350
1946	1309304.5	25709900	392300						4416454350
1947	172750900	139216320	3481369						
1952	15992411 -	- 23752973	1542500 -	-	-	-	- 2633000	43920884 -	- 64322700400

또한 <그림 2>에서 볼 수 있듯이 군산선 철도는 군산역과 군산항역(군산부두역) 뿐 아니라 지금의 해망동에 이르는 구간의 임시철도 연장 1km, 궤간 1,435m의 철도부설 면허를 얻는다. 이 철도는 1922년 5월 11일 개통되었는데, 이후 국가에 임대하여 당시 군산부에서 경영사업으로 운영하였다. 그밖에도 세관선, 일명 페이퍼코리아선 등 군산선의 지선에 대한 추가적인 연구도 중요한 과제이다.



그림 2. 군산선 군산항역

이밖에 군산에는 해방 이후 건설된 옥구선이 있다. 이는 유엔군의 주관하에 군산비행장에 보급품을 수송하기 위해 건설한 군사선이었다. 군산선의 종점인 군산역에서 남쪽으로 11.8km에 있는 시설로 옥구역에 이르는 철도였다. 1952년 5월 20일 착공하여 1953년 2월 25일에 준공하였다. 옥구선의 건설에서 토공은 유엔군이 담당하고, 궤도부설은 이리보선사무소에서 담당하였다. 본선 11.742km와 측선 10.339km를 건설하는데 소요된 경비는 공비 962,967,740환, 재료비 2,007,328,860환, 계 2,970,296,600환이었다.

이처럼 110년의 역사(歷史)를 간직한 군산선의 발자취를 고스란히 담고 있는 자료와 그 흔적만 남기고 있는 간이역의 역사(驛舍)와 지역에 산재한 폐철도의 활용 역시 중요한 과제라 생각된다. 나아가 그동안 없어진 개정역, 군산항역은 물론 그 기능이 다한 임피역사, 구 대야역사의 다양한 활용도 향후의 과제라 생각된다.

다른 한편 2008년 군산선을 흡수하여 익산까지 이르게 된 장항선은 충남의 교통요지인 천안과 금강 하구의 장항을 잇는 서해남부의 종관철도이다. 본래 국철이 아니라 조선경남철도주식회사에 의하여 충남선이라는 이름으로 1931년에 건설된 사설 철도선이었다. 1945년 5월 사설철도 및 부대사업 일체에 대한 국유화조치(1945. 5. 10)로 국유화되었다. 따라서 군산선에 대한 역사적 검토는 불가피하게 장항선과 연계하여 그 의미를 되새겨야 할 것이다.

2) 군산선 철도의 사회경제사적 의의

그렇다면 군산선 철도의 개통은 지역의 경제사회에 어떠한 영향을 끼쳤을까. 첫째 무엇보다 군산선의 화물수송의 역할이 중요하다(<표 5> 참조). 같은 기간 수하물의 도착과 발송도 누증하여 1940년경에 이르면 최고치에 달한다. 도착과 발송 화물은 1912년 3만톤을 시작으로 전시 상황인 1940년경에 함께

40만톤을 상회하여 절정에 달했음을 알 수 있다.

표 5. 군산역의 연도별 화물 추이

연도	수화물통수		화물톤수	
	발송	도착	발송	도착
1912	11,429	11,762	11,296	21,497
1915	9,287	110,537	14,127	58,463
1920	15,106	21,043	40,245	109,293
1925	46,861	47,251	68,630	157,944
1930	51,287	60,020	71,278	234,122
1935	40,164	77,238	130,980	213,959
1940	63,160	75,302	207,735	239,240
1941	46,413	52,077	208,925	228,236
1942	64,283	59,844	123,921	150,246
1943	38,994	51,839	350	18,012
1944	18,635	7,883	3,992	24,084
1945	10,140	10,530	-	-
1946	10,148	9,789	38,162	52,116
1947	29,950	31,881	80,296	93,142
1948	27,507	25,856	107,372	83,382
1952	16,235	13,203	17,766	214,617

특히 군산선은 당시 쌀(벼 포함)의 운송과 관련해 가장 큰 역할을 수행하고 있었다. 물론 당시 군산역의 도착화물은 쌀을 위시하여 가마니, 목재, 석재류였지만, 쌀은 전국적으로 유명하여 한 때 전국 쌀의 25%가 군산항에 집결되어 일본 등지로 반출되었기 때문이다.

당시 우리나라 국유철도 전체의 쌀의 발송량은 1911년 76,759톤, 1919년 345,444톤, 1929년 695,180톤, 1938년 1,087,383톤으로, 1911년에 비해 각각 4.5배, 9.1배, 14.2배씩 증가한다. 도착량과 그 증가 추세도 이와 아주 유사했다. 1942년의 쌀 수송량이 1,068,002톤, 1944년의 그것이 844,964톤이었음을 감안하면, 식민지시대 전반을 통하여 쌀의 수송은 비교적 일정하게 증가추세였기 때문이다.

둘째 도착화물과 발송화물은 시대별로 편차를 나타내고 있음을 알 수 있다(<표 6> 참조). 우선 도착화물 가운데 우리의 시선을 끄는 것은 단연 쌀 품목이다. 주지하듯이 식민지 시대 미곡 수송은 초기보다 수배로 늘어난다. 그중에

서도 증가 폭이 특히 컸던 시기는 1915, 1919, 1927, 1931, 1933, 1937년 전후였다. 그만큼 이 시기 일본으로의 미곡 수출이 급격하게 늘어났기 때문이다. 우리나라 전체적으로 각 시기의 평균 수출량은 1915~19년 194만석(생산고의 14%), 1925~29년 585만석(39%), 1930~34년 776만석(46%)이었다.

표 6. 군산역 주요 화물의 도착과 발송 추이

연도	도착톤수					발송톤수				
	쌀	면포	가마니	목재	석재	쌀	소금	면포	콩깻묵	석탄
1912	27,783	906	299	1,060	1,168	1,025	3,149	975	175	2,098
1913	37,384	1,072	380	1,264	2,291	2,609	7,269	1,860	266	2,286
1914	38,726	1,168	654	3,006	1,786	3,129	8,364	1,979	120	1,698
1915	36,386	1,706	963	2,380	2,122	2,792	9,452	1,837	771	2,064
1916	40,988	1,628	1,210	3,978	2,078	3,396	10,176	1,963	654	2,823
1917	30,786	2,184	1,628	4,260	2,810	3,940	9,762	2,049	1,932	3,078
1918	36,198	2,378	2,291	5,760	2,530	7,610	11,745	3,264	4,367	2,791
1919	41,761	1,539	2,185	4,022	1,793	4,509	10,830	2,014	3,165	3,345
1920	39,161	555	1,467	1,282	3,157	3,816	9,345	779	292	1,965
1921	64,976	532	1,413	4,225	3,017	1,371	9,264	1,565	63	2,963
1922	90,832	352	1,865	5,221	1,420	2,183	9,114	1,521	86	3,517
1923	128,538	399	2,509	5,415	1,321	3,752	11,289	1,867	113	2,494
1924	88,598	241	3,219	3,899	2,105	13,211	7,499	1,588	58	2,196
1925	116,678	269	6,269	4,053	2,971	20,482	10,646	2,089	72	2,219
1926	133,626	422	3,429	5,091	1,722	18,399	13,270	2,507	98	2,862
1927	151,193	384	2,370	7,157	586	23,256	10,105	2,049	72	2,068
1928	131,885	716	6,398	5,292	866	13,163	8,670	2,111	2	3,513
1929	121,488	871	3,101	4,565	307	18,439	7,156	1,711	비료 23,881	3,314
1930	122,624	1,046	2,269	5,977	186	7,350	9,522	1,440	25,231	3,745
1931	159,954	1,182	1,618	5,016	467	2,306	11,174	1,242	29,912	4,880
1932	108,808	석탄 1,867	시멘트 5,880	4,428	콩 3,053	가마니 3,907	7,562	6,773	27,493	6,938
1933	207,234	□ 9,816	7,864	4,002	연와 3,720	4,877	9,018	4,271	33,106	6,538
1934	178,280	3,461	3,726	5,966	석탄 1,548	3,437	11,675	1,789	40,327	8,789
1935	136,842	6,412	7,453	7,708	2,792	4,129	9,600	보리 6,681	43,597	9,857

연도	도착톤수					발송톤수				
	쌀	면포	가마니	목재	석재	쌀	소금	면포	콩깻묵	석탄
1936	118,261	6,298	5,400	7,820	373	1,278	9,922	□ 630	38,800	10,729
1937	135,616	5,811	4,663	6,637	570	4,723	13,017	1,048	47,092	8,523
1938	137,779	8,609	4,695	11,358	1,046	1,413	11,725	781	54,149	7,814
1939	32,360	군용품 35,870	가마니 19,947	16,092	금광석 22,093	15,141	12,863	군용품 17,673	58,673	목재 8,833
1940	80,591	25,539	8,753	16,075	14,241	15,884	13,116	쌀 24,384	53,256	보리 14,225
1941	177,875	36,594	7,290	12,608	9,995	시멘트 10,011	12,347	34,110	45,997	석탄 14,065

또한 각 연도의 미곡 수송량의 증가는 대부분 일본 시장의 미가 앙등과 수요 증대로부터 촉발된 것이었다고 할 수 있다. 특히 1910년대의 전 기간은 일본 내의 쌀값이 지속적으로 폭등하여 철도를 통한 미곡의 이출이 해마다 급격하게 증가하였다. 철도국은 쌀 이출을 장려하기 위해 300km 이상 떨어진 내륙으로부터 군산·초량·인천·부산·진남포·신의주 등의 해항지에 도착하는 곡류에 대해서는 특정 할인 운임 제도를 실시한 적도 있었을 정도이다.

특히 일본으로의 미곡 반출 루트로서 군산은 부산에 필적할 만한 수준이었다. 철도편으로 군산에 도착하는 미곡의 양은 1916년 4만톤을 넘어, 1927년에는 15만톤, 1933년에는 20만톤을 넘기며 최고에 이르고 있었다. 특히 산미증식계획 기간에 미곡이 대거 군산에 집중하였음을 알 수 있다. 그 까닭은 일본으로의 미곡 이출이 그만큼 왕성했기 때문이었다.

군산으로의 미곡 집중은 종래보다 좀 약화되기는 하였지만, 인천과 진남포와는 달리 1930년대 후반에도 지속되었다. 이것은 미곡 이출항으로서의 군산의 특수성을 보여주는 좋은 예라고 할 수 있다. 군산에 미곡을 다량으로 출하한 지역은 호남선 연선의 이리·논산·김제·태인·정읍·함열·부용·전주·삼례·동산 등이었다.¹⁰⁾

또한 발송화물을 보았을 때 전체적으로는 1920년대까지는 소금과 면포, 콩깻묵, 석탄이 우세하다. 1930년대에 들어와서는 발송 화물 가운데 비료가 늘고

10) 군산이 전북 지역을 배후지로 갖고 있었음에 비하여, 목포는 전남의 나주·송정리·장성·담양·학교·광주 등을 배후지로 삼고 있었다. 그러나 철도 편으로 목포에 도착하는 미곡의 양은 1914년 6,071톤, 1918년 11,576톤, 1936년 46,453톤, 1938년 51,668톤으로서 군산에는 훨씬 미치지 못하였다. 그렇다고 하여 미곡 이출지로서의 목포의 역할이 부정되는 것은 아니다.

있어 주목된다.

당시 비료의 수송은 산미증식을 위해 매우 중요했다. 비료의 수송 방향은 크게 보아 두세 갈래로 나뉘어졌다.¹¹⁾ 그 가운데 가장 중요한 것은 각 철도의 종단향인 군산을 비롯하여 인천·목포·부산 등으로부터 상륙하여 철도 연선의 농촌으로 파급되는 길이었다. 여기서 수송되는 것은 일본산과 기타 국산의 인조 비료나 콩 지게미·깨묵·생선 지게미가 주류였다.

군산으로부터는 신태인·김제·이리·정읍·함열·논산·전주·삼례 등지로, 인천에서는 충북선·철원·경성·수원·경남선·경동선·평택 등지로, 목포에서는 담양·광주·장성·송정리·학교·충북선 등지로 운반되었다.

각 지역의 비료 발송량은 시기에 따라 차이가 있었지만, 1934~38년에 군산 4만~7만톤, 인천 4만~5만 5천톤, 진남포 4만 2천~5만톤, 신의주 2만 6천~3만 6천톤, 목포 2만 5천톤의 순이었다.¹²⁾ 한국에서 이처럼 화학 비료의 수요가 늘어난 것은 1929~30년 이후였다. 특히 1936년부터 석회질소의 생산이 한국의 수요를 70%나 초과하였다.

군산역의 도착화물 가운데 쌀과 함께 이를 담을 가마니의 양도 늘어나고 있음이 주목된다. 또한 1930년대에 이르면 쌀에 이어 시멘트, 연와, 콩 등이 증가하다가, 전쟁이 고조되는 1930년대 후반 이후에는 군용품 등이 증가한다. 이러한 군산역의 발착화물은 해방직전에 이르면 그 양상에 약간의 변화가 온다. 우선 전체적으로 쌀의 도착량이 현저하게 줄어들게 되며, 앞에서도 언급했듯이 발송 화물 가운데 비료의 비중이 상대적으로 커지게 된다. 그밖에 도착화물로는 펄프나 목재 등이 증가하고 있다.

셋째 여객 수송에 중요한 역할을 수행한다. 물론 당시 군산에서 전주까지는 지방에서는 보기 드물게 신작로(新作路)인 전군도도가 있었다지만 군산역은 여객 수송에 지대한 역할을 담당한다. 당시 객실은 1등에서 3등칸이 있었으며, 1912년 군산역 개통 이후 여객 수송의 추이에 대해서는 <표 7>에 자세히 나타나 있다.

전체적으로 승차 인원과 하차 인원이 비슷한 수를 나타내고 있어서 철도가 군산을 중심으로 하는 지역민들의 생활상에 깊숙이 자리잡고 있었음을 알 수 있다. 그러나 대부분 3등칸을 이용하고 있어 일반인들의 중요한 교통 수단이었음을 짐작할 수 있다. 1912년 개통 당시 각각 6만명을 상회했던 승하차 인

11) 그밖에 신의주에서 발송한 만주산 콩 지게미의 수송과 흥남에서 발송한 유안 등 화학 비료의 수송이었다.

12) 물론 흥남의 발송량이 23~26만 톤으로 단연 많았다.

원은 10년 뒤인 1922년에는 연인원 각각 20만명을 넘는다. 특히 태평양전쟁 시기인 1943년에는 승하차 연인원이 각각 60만명을 넘어 군산선 개통 이래 가장 많은 승하차인원으로 기록된다. 이러한 여객수송은 해방이후에도 크게 줄지 않아 승하차 연인원은 각각 50만명을 넘나드는 숫자였다.

표 7. 군산역의 연도별 여객 추이

연도	여객인원							
	승차				하차			
	1등	2등	3등	계	1등	2등	3등	계
1912		430	61,197	61,627		520	61,599	62,119
1913		616	72,005	72,621		579	71,319	71,898
1914		729	67,976	68,705		784	66,754	67,538
1915		779	62,021	62,800		760	62,382	63,142
1916		829	63,950	64,779		819	63,709	64,528
1917		907	84,710	85,617		1,002	85,667	86,669
1918		2,726	120,798	123,524		2,682	118,276	120,958
1919		3,978	169,952	173,930		3,940	168,939	172,879
1920		4,327	179,490	183,817		4,360	178,192	182,552
1921		4,460	186,982	191,442		4,530	189,120	193,650
1922		7,556	205,542	213,098		5,216	231,055	236,271
1923	27	1,963	245,969	247,959	42	6,088	243,764	249,894
1924	16	5,257	239,210	244,483	15	4,712	237,859	242,586
1925	12	4,897	243,832	248,741	14	4,557	246,300	250,871
1926	17	5,249	221,726	226,992	3	5,109	244,229	249,341
1927	13	5,986	226,737	232,736	6	4,967	232,567	237,540
1928	13	5,787	232,946	238,746	9	5,246	260,557	265,812
1929	14	4,962	250,246	255,222	2	4,561	247,567	252,130
1930	8	3,668	244,168	247,844	5	3,148	228,944	232,097
1931	10	2,247	223,989	226,246	8	2,120	227,387	229,515
1932	8	1,469	238,614	240,091	4	1,354	242,704	244,062
1933	3	1,657	240,845	242,505	2	1,336	242,926	244,264
1934	-	1,545	265,491	267,036	2	1,448	269,283	270,733
1935		1,856	285,559	287,415	3	1,569	282,275	283,847
1936	3	1,935	294,680	296,618	1	1,817	321,624	323,442
1937	5	1,724	270,169	271,898		1,337	327,930	329,267
1938	1	2,786	330,765	333,552		2,223	371,359	373,582
1939	16	4,464	361,327	365,807	5	3,306	376,136	379,447
1940	24	6,113	472,062	478,199	7	5,481	472,636	478,124
1941	3	5,617	478,486	484,106	3	4,674	489,409	494,086

연도	여객인원							
	승차				하차			
	1등	2등	3등	계	1등	2등	3등	계
1942		5,814	556,299	562,113		5,568	580,254	585,822
1943	31	8,928	618,572	627,531	3	9,100	619,093	628,196
1944		8,787	429,774	438,561	65	12,092	491,698	503,855
1945	3	3,246	380,162	383,411	9	4,083	408,967	413,059
1946		1,421	428,004	429,425		684	404,751	405,435
1947		3,303	546,174	549,477		2,269	538,865	541,134
1948	87	3,019	446,847	449,953	10	2,098	554,381	556,489
1952	-	-	482,986	482,986	-	-	379,017	379,017

넷째 군산선의 개통으로 군산은 점차 그 영향권을 확대해 나가기 시작한다 (<표 8, 9>참조). 군산선 영향권의 인구를 보면 개통 이래 20년만인 1932년에 10만명을 상회하게 된다.

당시 군산의 인구를 감안한다면 새삼 그 영향권에 놀라지 않을 수 없다. 또한 영향권의 직업을 보더라도, 물론 농업이 대종을 이루고 있었지만, 상업과 도시 서비스업 및 공업의 비중이 상당하였음을 알 수 있다.

표 8. 군산 지역의 호수 및 인구 추이 (단위: 호, 명)

연도	호수 및 인구							
	일본인		한국인		기 타		합계	
	호수	인구	호수	인구	호수	인구	호수	인구
1912	408	1549	493	2139	17	96	918	3784
1915	799	3012	946	4172	46	207	1791	7391
1920	1423	5699	1769	8243	60	236	3252	14138
1925	1816	7336	3162	14220	107	481	5085	22037
1930	2604	11032	12002	59726	179	908	14785	71666
1935	2655	12145	16833	84964	161	719	19649	97828
1940	3741	13652	18325	92865	52	185	22066	106702
1941	2420	16229	16834	90155	81	397	19335	101781
1942	1972	9624	9226	46959	89	453	11287	56036
1943	2437	10961	18536	100154	84	439	21057	111554
1944	사정에 의해 인구조사를 실시하지 않아 기입 못함							
1946	해방후 전제민의 귀국 기타 혼란으로 확실한 숫자 불명							
1947	47	338	12327	99001				

주: 지역은 군산부, 미면, 개정면, 성산면, 옥산면, 회현면으로 함.

표 9. 군산 지역의 인구 및 주요 직업 추이

연도	주요 직업									
	농업		광업		상업		공업		공리자유업	
	호수	인구	호수	인구	호수	인구	호수	인구	호수	인구
1912	117	559			601	2404				
1915	169	893	2	10	823	4329				
1920	105	468	2	20	2004	8898				
1925	91	377			1980	8989				
1926	90	385			1989	9028	811	2904	675	2725
1930	4072	21702			5695	28795	764	3591	1073	4237
1935	6956	39723			2612	12579	698	3946	2097	9257
1940	7125	61350			3396	18563	948	4486	10597	22323
1941	7506	43067	187	1254	2647	14995	945	4242	198	726
1942	658	3983	35	188	2300	12712	1045	5199		
1943	7649	45117	37	181	1877	11299	1166	6236	1764	8329
1944	사정에 의해 인구조사를 실시하지 않아 기입 못함									
1946	해방후 전재민의 귀국 기타 혼란으로 확실한 숫자 불명									
1947										

주 : 지역은 군산부, 미면, 개정면, 성산면, 옥산면, 회현면으로 함.

다섯째 특히 <표 10>은 군산선 영향권의 공장 및 자본금 추이인데, 이미 1920년대 중반기에 공장수가 40개를 넘고 있으며, 그 가운데 정미업이 12개를 차지하고 있어 당시 군산지역 공업의 추이를 엿보고도 남음이 있다.

표 10. 군산 옥구지역의 공장수 및 자본금 추이 (단위:圓)

연도	공장수	사용인	투자자본금	연산액
1912	3	110	250,000	
1915	5	165	370,000	
1920	11	800	1,900,000	
1925	42	1,353	2,365,500	
1930	35	1,409	2,915,400	9,398,076
1935	34	1,029	4,788,000	4,137,100
1940	27	3,090	8,350,000	75,010,000
1942	121	3,932		
1943	22	4,930		
1944	42	약 8,400	2,7448,000	39,8058,000
1946	37	5,700		

연도	공장수	사용인	투자자본금	연산액
1947	37			
1948	43			
1952	17	약 1,033		

여섯째 당시 개통된 역들의 역사(驛舍)들을 검토하는 것도 의미가 있는데, 군산역을 비롯하여 대표적인 역사들은 표준 설계에 의한 일본의 전통적인 양식을 취하고 있었다(김중헌, 2003).

즉 평면 형태는 대개 직사각형으로 일본 전통적인 평면 구조와 유사하다. 군산역사(1912년 3월 준공)를 비롯하여 목포역사(1913년 5월 준공)와 그리고 경원선의 청량리역사, 원산역사(1914년 준공)가 이러한 역들에 해당된다. 1914년에 완전 개통된 호남선과 경원선의 경우 임시군용철도감부(臨時軍用鐵道勘簿)에 의해 개통된 마산선과 같이 대부분의 역사가 일본의 전통적 목조 양식의 단층으로 구축된다.¹³⁾

일곱째 1931년 장항선이 개통된 이후 군산과 장항의 연결이 시도되고 있어 주목된다. 즉 군산지역 일인들은 ‘군산항을 거점으로 대륙에 뻗어 나가는 길을 이어 만들고자’ 하는 마음에 1931년 군산부와 전라북도가 총독부에 철교 가설을 청원하였다. 군산에서는 금강철교 건설운동이 활기 있게 추진되었는데 그 청원장의 요지를 옮겨보면 다음과 같다.

“군산은 근년 눈부신 발전을 했으며 대안인 장항 또한 경남 철도의 개통에 의해 시가지가 형성되고 있다. 이후 두 곳은 밀접한 관계를 갖지 않을 수 없다. 생각컨대 10년 후 군산은 장항을 보태서 인구 10만에 달하는 대도시가 될 것은 명약관화하다. 그러므로 경남철도 종단인 장항역과 호남선의 지선 군산선의 종단인 군산역과의 철도를 잇는 일대 철교를 가설하고 운수교통의 편익을 도모 하는 것은 전북, 전남, 충북, 충남의 산업발전에 큰 영향을 끼칠 것이다. 후략”

13) 한편 호남선의 이리역은 군산지선과 경전선의 분기역으로서 여러 번의 증개축을 거쳐 1936년 11월 9일 대개축을 단행하여 1937년 7월 10일 준공하기에 이르렀다. 설계는 철도국 공무과 건축계가 맡았으며 시공은 영등포 역사를 시공한 경성토목합자회사(京城土木合資會社)가 담당하였다. 건축 면적 556m²에 벽돌 및 철근콘크리트조로 외장은 타일로 붙이고 대합실 벽면은 테라조를 발랐다. 이리 역사는 단순한 박스형의 여러 매스들이 수직 수평의 구성을 통해 결합되어 있으며 매끄러운 벽면은 장식이 배제된 채 수직 창에 의해 깊게 파진다. 시기상으로 볼 때 상당히 앞서간 작품이라고 볼 수 있으며, 매스의 구성이 훌륭하다고 평가되고 있다(김중헌, 2003).

그러한 상황에서 1932년 10월 전라북도 내무국 토목과에서 현지조사를 했는데 그 위치는 현재의 군산시 구암동 화력 발전소 위쪽이었고 방향은 화양으로 우뚝 솟은 곳이었다. 그러나 이 계획은 예산이 너무 많이 들고 시급한 사항이 아니라는 이유로 실현되지 못한다(김중규, 2001).

이상에서 검토하였듯이 군산에서 개정, 지경, 임피, 오산, 익산에 이르는 군산선은 호남선 지선으로 1912년 개통된 짧은 단선이었다. 그러나 쌀을 중심으로 한 화물과 여객 수송은 물론 영향권의 확장과 인구 증가, 외지 자본과 물자의 시장 잠식, 전래의 강경과 조선인 객주들의 쇠퇴 등 많은 측면에서 지역의 사회경제구조를 크게 변용시켰다.

군산선 철도 110년이 지나 이제는 그 이름마저 사라진 상황에서 지역철도의 환경 변화에 따른 연계 발전에 대해 기대가 모아져야 할 것이다. 즉 지역 내 폐선 부지를 비롯한 신설 철도 등 환경과 여건의 변화에 따른 장기발전·관리 방안을 모색하며,¹⁴⁾ 국가 기반시설 간 연계 가능한 신규 국가사업 발굴 및 논리 개발을 위해 참신한 지혜가 모아지기를 기대한다.

4. 맺음말

교통의 발달은 인류의 운송 효율성을 높여주며, 단순히 경제적 이익을 취하는 것을 넘어 사회·문화적으로 상호간의 교류를 가능하게 함과 동시에 지구촌 사회에서의 생활 권역을 확장할 수 있도록 한다. 한국은 짧은 기간 동안 놀라운 경제성장을 이룩하였으며, 교통수단의 변화와 성장 역시 함께 진행되었다. 철도와 노선은 지속적으로 개량·보수되었으며, 1970년대 이후로 도입된 전기철도, 지하철은 불어나는 교통 수요를 처리할 수 있었다. 2004년부터 운행에 시작한 고속철도 역시 장거리 출퇴근 및 이동수단에 대한 인식과 한계를 바꾸어 주고 있다.

14) 군산의 폐철도에 대해서는 다양한 논의가 진행되어왔다. 근래에는 과거 일제강점기 쌀 수탈의 흔적으로 인식되면서 군산의 아픈 근대역사를 대표했던 폐철도를 미래와 희망을 나르는 새로운 자원으로 재탄생시키려는 움직임이 있었다. 즉 트램을 토대로 군산의 산재한 문화·관광·예술 거점을 연결하면 관광 활성화에 큰 도움이 된다는 인식에서였다. 그러나 여러 어려움 가운데 최근에는 일부 구간인 사정삼거리에서 옛 군산 화물역 2.6km구간의 폐철도를 바람길숲으로 활용하는 계획이 추진중이다. 이를 통해 쾌적한 녹색도시 환경 조성 관련 녹색인프라가 구축되고 숲길을 통해 걷고 싶은 도시를 만든다는 발상이다. 그러나 그 외의 폐철도 구간의 활용에 대해서는 여전히 중장기적인 과제로 남아있는 현실이다.

20세기 후반에 들어서 본격적으로 논의되기 시작한 아시아 하이웨이(Asian Highway)는 아시아의 수십 개 국가를 고속도로로 연결하는 거대 계획 중 하나이다. 이는 육상교통을 기반으로 하여 기존의 도로망을 연결하는 현대판 실크로드가 될 수 있으나, 각 국가 간의 외교문제와 국경문제 등이 얽혀있어 실제로 시행되기에는 다소 많은 시간이 필요할 것으로 예상하고 있다.

여러 개의 간선도로들을 통해 한국에서 출발해 동북아시아, 동남아시아, 서남아시아, 중앙아시아 등을 자유롭게 거쳐 다닐 수 있는, 더 나아가 러시아와 유럽대륙까지 연결되는 일이 실현되는 경우에 얻을 수 있는 경제적·사회적 가치들은 머릿속에 쉽게 예측할 수 없는 규모의 일임에는 틀림이 없다고 생각된다. 특히 근래 새로운 교통수단으로 세계의 기대를 받으며 각광받는 것 중 하나인 하이퍼루프(Hyperloop) 역시 미래사회에서 새롭게 등장할 교통수단으로 볼 수 있다.

한편 앞에서 검토했듯이 한국의 철도연구는 그 양적 확대나 질적 확산을 위해 많은 과제가 있는 것으로 파악되었다. 특히 시론적으로 제시한 ‘지역에서 바라본 철도연구’는 더 말할 나위가 없을 것이다. 아울러 통일의 관점에서 대륙을 연결하는 ‘철의 실크로드’ 구상도 향후 더욱 발전되어야 할 것이다.

군산항 개항 120년과 군산선 철도 개통 110년을 넘기며 이 지역에는 다시 커다란 변화가 일고 있다. 군산 및 서해안지역을 중심으로 철도, 고속도로 등 사회간접시설의 확충이 빠른 속도의 진척을 보이고 있다. 특히 이 철도가 완성되면 장항선과 군산선, 호남선, 전라선은 물론 서해안선이 서로 연계돼 군산 국가산업단지의 화물수송은 물론 지역발전에 큰 도움을 줄 것으로 기대된다.

즉 이미 완공된 서해안고속도로 등과 함께 중장기적으로 서해안의 산업벨트 조성 및 새만금권역까지 이어지면 이제 서해안은 동북아 환황해권의 물류중심지로 부상할 수 있을 것으로 생각된다. 더욱이 대전-목포간 철도의 전철화 사업과 연계한 교통망 구축이 완성되면 이 지역은 120년전 군산 개항과 이어진 철도의 개통에 버금가는 큰 변모가 예상되고 있다.

나아가 익산역의 유라시아 거점역 지정을 비롯한 영호남을 잇는 내륙철도 등 현안 가운데 고속전철시대를 맞은 전북철도의 쾌속 질주를 위한 미래과제에 대해 면밀히 준비해야 할 것이다.

참고문헌

1. 원전자료

『群山驛史(필사본)』, 군산역(김민영, 김중규(2006) 부록 참고).

2. 단행본

群山府, 1935a, 『群山開港前史』, 최혜주 옮김, 2019, 『群山開港前史』.

群山府, 1935b, 『群山府史』, 홍성덕, 이정욱, 편용우 역, 2019, 『국역 군산부사』.

군산시 편, 2004, 『사진으로 보는 군산 100년』.

군산시 편, 2017, 『군산항역 고증 및 기록화 조사』, 67-70쪽.

김민영 편, 2009, 『사진으로 보는 군산항 110년』, GN공공환경디자인.

김민영 편저, 1997, 『일제하 군산 옥구지역의 민족사회운동사』, 군산문화원.

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

김민영, 김중규, 2006, 『금강 하구의 나루터 포구와 군산 강경지역 근대 상업의 변용』, 선인.

김중수, 김민영, 구희진, 송석기, 김태웅, 이준호, 공종구, 김중규, 2009, 『해륙의 도시 군산의 역사와 문화』, 선인.

김중현, 2003, 『역사(驛舍)의 역사(歷史)』, 배재대학교 출판부.

김종혁, 2016, 『일제시기 한국 철도망의 확산과 지역구조의 변동』, 선인.

윤상원, 2016, 『동아시아의 전쟁과 철도-한국 철도의 정치사』, 선인.

이송순, 2016, 『한국철도, 추억과 희망의 레일로드』, 선인.

전성현, 2012, 『식민지 도시와 철도-식민도시 부산의 철도와 식민성, 근대성, 그리고 지역성』, 선인.

정재정, 1999, 『일제 침략과 한국철도』, 서울대학교 출판부.

정태현, 2017, 『한반도 철도의 정치경제학-일제의 침략통로에서 동북아공동체의 평화철도로』, 선인.

3. 논문

- 김경남, 2018, 「제국의 식민지 교통 통제 정책과 이리 식민도시 건설」, 『지역과 역사』 43권, 275-318쪽.
- 김두열, 2019, 「철도사(鐵道史)의 르네상스: 개괄과 전망」, 『경제사학』 70권, 317-343쪽.
- 박성신, 2020, 「근대 산업도시 장항의 형성과 변천 그리고 산업유산」, 『한국지리학지』 9권 1호, 115-134쪽.
- 심승희, 한지은, 2021, 「장항선의 기능 및 연선 지역의 변화」, 『한국문화역사지리』 33권 1호, 134-157쪽.
- 이병천, 1987, 「구한말 호남철도부설운동 1904-1908」, 『경제사학』 5권, 113-212쪽.
- 이용상, 정병현, 2021, 「강경의 철도부설과 지역의 변화에 관한 연구」, 『한국철도학회논문집』 24권 3호, 303-312쪽.
- 임채성, 2020, 「전북철도의 설립과 운영 그리고 국유화-미곡경제와 철도 운영」, 『경제사학』 44권 3호, 263-294쪽.
- 조성욱, 2019, 「전라선 철도역과 지역 중심지의 관계」, 『한국지리학회지』 8권 2호, 205-219쪽.

<Abstract>

Two Centuries of the Jeonbuk Railway(1912-2022), the Socioeconomic Significance and Future

Gusan Line

Kim, Min-young*

It is a prevalent view that ‘the starting point of the Korean society’s modern times was between the latter half of the 19th century and the early 20th century when ports were opened to foreign trade. Particularly regarding transportation at that time, transportation means changed significantly as modern ports were opened in addition to the existing transportation by water, new harbors were built up, and roads and railroads were developed. As part of this trend, the necessity to examine local rail traffic was highlighted.

At the time of port opening and national liberation, Jeollabuk-do regions including Gusan went through unique historical experiences. After ports were opened in 1899, the ‘exploitation and development’ during the Japanese colonial rule became a significant feature in the socio-economic history of Jeollabuk-do.

At the time of opening, Gusan Port was well known for its geographical conditions at the mouth of Geumgang River with the Honam plains, one of the prominent grain belts in Korea, right behind it. In addition, there was no other comparable harbor in the central part of the West Coast area, and it was expected to play a role as an advanced base for trading with China. For such reasons, this port was opened on May 1, 1899.

Particularly in the context of transportation, one noteworthy aspect was that after its opening in 1899, the role of Gusan Port was further emphasized and that the Gusan Line was also opened along with the Honam Line in 1912. The Gusan Line leading from Gusan to Gaejeong, Jigyeong(Daeya), Impi, Osan, and Iksan is a short branch line that was opened in 1912 as part of the Honam Line. As a result, however, the socio-economic structure changed significantly

* Professor, Dept. of Economics Kunsan National University

such as transportation mainly for rice and passenger service, expansion of the railway station sphere, population increase, inroads of foreign capitals and goods into domestic markets, and decline of traditional Ganggyeong and Korean brokers.

The railroad of Gunsan thereafter expanded further from Gunsan Station to Gunsan Port Station (behind the current customs office), Paper Korea Line that still remains, Okgu Line, and inland railway of the industrial complex (As the Janghang Line was extended in 2008, it was relocated to new Gunsan Station, and previous Gunsan Station was converted to Gunsan Freighter Station temporarily and then demolished later).

Now that it has been 110 years since the Gunsan Line was first opened and now even the name itself is forgotten, attention needs to be paid to the harmonious development in consideration of the environmental changes to the local railroad. Specifically, it is necessary to come up with long-term development and management plans in line with such changes in the environments and conditions such as demolished sites and newly built railroads in this region. In addition, it is expected that creative ideas are gathered to develop philosophies and to find new governmental projects to link national infrastructures.

Key Words : Railway, Gunsan line, Honam line, Janghaqng line, Jeolla line,
Socioeconomic history