

1910~20년대 聞慶의 근대교통 도입과 店村의 부상

박 우 현*

- I. 머리말
- II. 1910~20년대 문경의 근대교통 도입
 - 1. 幽谷道를 답습한 문경의 1등도로 건설
 - 2. 嶺南鐵道 경북선 부설을 둘러싼 부침
- III. 점촌역 설치와 지역 변화의 불균등
 - 1. 계획에 없던 점촌역 설치와 문경 철도의 탄생
 - 2. 점촌의 성장과 지역 내 위상 변화
- IV. 맺음말

국문초록

이 글의 목적은 1910~20년대 경상북도 聞慶郡에 도입된 근대교통의 양상을 살펴보고 문경군 내 店村 지역이 새로운 중심지로 떠오르게 된 원인을 분석하는 데 있다. 제국주의가 식민지를 침략하고 영향력을 확대하는 과정은 곧 근대교통의 확산 과정과 동일했다. 그리고 제국주의자의 이해관계가 반영된 교통의 확산은 그들의 목적에 맞게 철도의 노선이 설정되고, 역이 놓이는 결과를 낳았다. 그리고 그 결과 각 지역의 위상

* 중앙대학교 다빈치교양대학 강사 / whp0314@daum.net

심사위원들의 정성스러운 논평으로 논문을 대폭 수정할 수 있었다. 지면을 빌어 진심으로 감사드린다.

이 근대교통 도입 이전과는 달라지기도 했다. 문경군 내에서도 중심지와 거리가 멀었던 점촌 지역은 1924년 12월 예정에 없던 철도역이 만들어진 이후 일본인 인구와 화물 유통 면에서 급격한 증가세를 보였다. 이 증가세는 철도를 매개로 제국주의 자본이 지역까지 침투하기 시작했음을 의미한다.

◆ 주제어

철도, 도로, 제국주의, 문경, 점촌, (주)조선철도

I. 머리말

근대자본주의가 제국주의를 만나 침략을 동반해 확산하는 과정에서 증기선과 철도 등 역할은 막대했다. 19세기부터 제국주의자들에게 근대 교통은 식민지 획득을 위한 핵심 요소였다. 특히 철도는 침략한 영토를 제국으로 포섭하고 식민지배의 안정성을 확보하는 강력한 수단으로 여겨졌고, 식민지에 투입한 예산 및 행정의 많은 부분이 소요되었다.

그리고 식민지로 뻗어 나갔던 근대교통은 거점도시와 항만을 연결하는 간선철도망 구축을 넘어 식민지배 영향력을 확대하기 위해 지역으로의 확장을 끊임없이 시도했다. 확장의 주체는 식민지의 정치 권력이기도 했고, 지역의 자본 권력이기도 했다. 지역이라는 단위는 다소 추상적이지만 다루기에 따라 개인의 일상을 구성하는 공간의 최소 단위로 설정할 수 있다. 때문에 근대의 외피를 덮어쓴 식민의 침병인 근대교통 특히 철도의 역사적 의미를 더욱 구체적이고 입체적으로 확인할 수 있다. 또한 철도는 지역사회를 철도역을 중심으로 중심과 주변을 연결하는 통합의 역할을 수행하기도 하고 동시에 근대적 시가와 전통적 시가의 연결, 철도 연선과 비연선 간의 차이와 차별을 드러내는 불균등의 위계화를 창출했다.¹⁾

따라서 일제시기 ‘지역’의 변화를 근대교통의 도입과 확대를 통해 살펴보는 것은 제국주의 하 식민지의 근대적, 식민지적 변화상을 다양한 각도에서 조망하는데 유용하다. 지금까지 지역과 근대교통을 매개로 이루어진 연구는 대부분 철도의 도입이 만들어낸 지역의 변화에 집중했다. 철도가 만들어 낸 지역 내 변화의 식민지성²⁾에 주목하거나 복수의 지역

1) 전성현, 『식민지 도시와 철도-식민도시 부산의 철도와 식민성, 근대성, 그리고 지역성』, 선인, 2021, 18~22쪽.

2) 송규진, 「일제식민통치 초기 대전의 발전과 도시화과정에 관한 연구」, 『지역발전연구』 8, 2001; 김일수, 「일제강점 전후 대구의 도시화과정과 그 성격」, 『역사문제연구』 10, 2003; 허영란, 「시가지 개조를 둘러싼 지역 주민의 식민지 경험-안성의 철도·시장·공원 그리고 지역주민-」, 『역사문제연구』 17, 2007; 전성현, 「일제시기 東萊線 건설과 근대 식민도시 부산의 형성」, 『지방사와 지방문화』 12-2, 2009; 손경희, 「1910년대

간 이해관계의 충돌과 위상의 변화³⁾에 주목하는 연구가 활발하게 이뤄졌다.

이러한 연구성과를 바탕으로 이 글은 1910~20년대 경상북도 聞慶郡에 주목한다. 조선시대 영남대로의 중심이자 조령을 넘어 경상도로 넘어가는 입구에 위치했던 문경은 한양과 충청도를 영남과 연결했던 교통의 요충지였다.⁴⁾ 때문에 문경의 교통 연구는 모두 근대 이전 영남대로와 역참인 幽谷驛에 집중되어 있다.⁵⁾

실제로 문경은 경부선 부설과정에서 주변부로 밀리면서 근대교통의 도입과 지역의 변화상을 확인하기 어려운 지역으로 인식되었다. 하지만 주변부라는 성격은 오히려 일제시기에 본격화한 지역철도 부설 움직임과 접촉할 가능성을 보여준다. 실제로 1910~20년대 문경 지역은 경부선의 지선이 놓이면서 부설되며 벌어진 지역의 변화상, 예전에 없던 철도역이 설치되는 과정, 군 단위 지역사회가 철도역 설치를 매개로 분화, 위계화되는 과정을 세밀하게 살펴볼 수 있다. 이를 통해 지금까지 지역과 철도를 매개로 진행된 연구가 상대적으로 대도시에 속하는 府를 중심으로 했던 점, 군 단위의 지역을 다루더라도 해당 지역을 구성하는 面

경부선 개통과 도시성격의 변화-경상북도 金泉을 중심으로, 『역사와 담론』55, 2010; 최성원, 「일제강점기 포항의 도시화과정」, 『경주사학』38, 2013; 김일수, 「일제강점기 김천의 일본인사회와 식민도시화」, 『사림』56, 2016; 김승, 「일제시기 다사도항(多獅島港) 개발과 신의주·다사도간의 철도부설」, 『해항도시문화교섭학』18, 2018.

3) 허영란, 「1910년대 경기남부지역 상품유통구조의 재편」, 『역사문제연구』2, 1997; 전성현, 「일제하 東海南部線 건설과 지역동향」, 『한국근현대사연구』48, 2009; 「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」, 『역사와 경계』104, 2017; 「일제강점기 東海線 3線과 지역」, 『석당논총』69, 2017; 박우현, 「일제시기 평원선 부설과 횡단철도의 주변화(1904~1941)」, 『한국문화』89, 2020; 양지혜, 「일제하 기업의 향만 개발과 ‘번영’의 동상이몽-일본질소의 지역진출과 함흥의 향만 건설을 중심으로-」, 『역사와 현실』117, 2020.

4) 황상일, 『문경의 지형과 옛길』, 문경시, 2013, 101쪽.

5) 朴相伯, 「小白山脈地域의 交通路와 遺蹟-忠州와 연결되는 交通路를 중심으로」, 『국사관논총』16, 1990; 任世權, 『聞慶市幽谷洞地表調査報告 幽谷驛』, 安東大學校博物館, 1995; 조병로, 「朝鮮後期 幽谷驛의 經濟基盤과 財政運營-『幽谷驛誌』 및 『幽谷驛關聯古文書集』을 中心으로-」, 『사학연구』66, 2002; 崔永俊, 『한국의 옛길 嶺南大路』, 고려대학교 민족문화연구원, 2014.

사이의 변화에 주목하지 않았던 점 등을 보완할 수 있을 것이다.

이러한 목적에 따른 첫 번째 연구로 이 글은 1910~20년대 문경에 근대교통이 어떻게 도입되고 지역에 어떠한 영향을 끼쳤는지 살펴보고자 한다. 2장에서는 경부선 후보지에서 배제된 문경군에 놓인 1등도로의 성격과 사설철도 부설 과정의 부침을 분석한다. 3장에서는 본래 계획에 존재하지 않았던 문경군 내 점촌역 설치와 철도역 설치 이후 문경군이 겪은 변화상을 통계를 이용해 분석하고자 한다. 이를 통해 간선철도망 부설 이후 교통의 중심에서 배제되었던 지역이 지선에 속하는 철도가 도입된 이후 겪었던 변화상이 지역 내에서조차 불균등하게 펼쳐졌음을 명확히 하고자 한다.

II. 1910~20년대 문경의 근대교통 도입

1. 幽谷道를 답습한 문경의 1등도로 건설

한국 최초의 종관철도인 경부선 부설과정에서 일제는 노선을 조사하던 초기부터 문경을 배제했다. 문경은 조선시대까지 영남대로의 주요 기점이었지만 충주-문경-상주 구간에 속했던 조령의 험준함이 당시 일제의 터널 기술력과 비용 수준을 넘어섰기 때문이다. 이로 인해 문경은 일제의 경부선 노선조사 일정에서 가장 먼저 제외되었다.⁶⁾

문경을 대신해 경부선의 정거장이 놓였던 지역은 문경 남쪽에 위치한 金泉郡이었다.⁷⁾ 김천은 원래 金山郡의 1개 면을 이르는 명칭이었다. 김

6) 朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道史』, 1915, 94~96쪽. 1892년 8월 시작해 5차에 걸쳐 진행된 일제의 경부선 노선 답사에 관해서는 정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교 출판부, 1999, 50~57쪽 참조.

7) 김천군은 1914년에 진행된 행정구역 개편에서 金山郡, 開寧郡, 知禮郡 및 성주군 薪谷面이 통폐합되면서 만들어졌다. 성주군 신곡면만 김천군에 통폐합된 것은 지형상 성주군의 다른 면보다 김산군 古加大面에 편입되는 것이 자연스럽다는 결론 때문이었다

천면도 낙동강 수운의 교통로였고, 조선후기 5대 시장에 속하는 장시가 존재할만큼 번성했던 곳이다.⁸⁾ 그런데 김천면에 경부선 철도역이 들어서자 행정구역 통폐합 과정에서 군의 이름까지 김천을 사용하게 되었다. 일제는 ‘정치상 및 상거래의 착오를 줄이게 되는 편익이 있다’⁹⁾고 설명했는데, 정치상 및 상거래의 착오가 발생하게 되는 배경도 결국 철도역이 생기며 일본인 중심의 이동 인구가 많아졌기 때문이다.

행정구역 개편 이전 김천면을 포함하고 있었던 김산군을 살펴보면 오히려 문경군보다 규모가 작았다. 1913년 8월 당시 인구를 보면 김산군은 9,446호, 44,878명, 문경군은 13,548호, 68,860명이었다. 총인구 상 김산군은 지례군(4,936호, 23,179명)을 더해야 문경군에 견줄 수 있는 규모였다.¹⁰⁾ 김천군의 인구를 살펴보면 1913년 8월 현재 102,260명이었다. 그런데 이후 인구증가의 추세를 살펴보면 김천과 문경 간 현격한 차이가 보이지 않는다. 1923년 12월 말 김천군과 문경군의 인구는 각각 126,789명, 83,370명¹¹⁾으로 1913년과 비교하면 각기 24.0%, 21.1% 증가했다. 증가율 상으로도 차이가 크지 않았다.

철도역 설치와 인구증가는 관계가 없는 것일까? 핵심은 일본인 인구다. 1923년 12월 말 일본인 인구는 김천군 558호 1,978명, 문경군 96호 252명이었다.¹²⁾ 총인구의 격차가 1.5배인데, 일본인 인구의 격차는 7.8배나 되었다. 실제로 1917년, 1918년에는 9.3배, 1919년 9.6배, 1920년 6.5배로 큰 격차를 유지했다.¹³⁾ 김천역 설치 이후 김천은 대구,

(府郡廢合ニ關スル件), 『府郡廢合關係書類』, CJA0002546, 1913.08, 617쪽; 「第二号調査書 面ノ名稱 名稱ノ由來」, 『面廢合關係書類』, CJA0002552, 1913.12, 859~861쪽). 김천과 문경을 포함한 1914년 경상북도의 행정구역 개편에 대해서는 이대화, 「20세기 초반 지방제도 개편의 목적과 추진과정-경상북도 김천 지역의 사례를 중심으로-」, 『승실사학』23, 2009 참조.

8) 손경희, 앞의 논문, 107쪽.

9) 「府郡廢合ニ關スル件」, 『府郡廢合關係書類』, CJA0002546, 1913.08, 618쪽.

10) 「府郡廢合ニ關スル件」, 『府郡廢合關係書類』, CJA0002546, 1913.08, 608~614쪽.

11) 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1923, 50~51쪽.

12) 朝鮮總督府, 위의 책, 1923, 48~49쪽.

13) 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1917~1923 참조.

포항, 경주와 함께 경상북도에서 대표적인 일본인 밀집 지역으로 자리매김했다.¹⁴⁾ 1917년부터 1923년까지 김천군의 일본인 인구는 대구부와 포항이 속한 영일군에 이어 경주군과 함께 경상북도에서 3,4위를 다퉈다. 철도역 설치의 곧 일본인 인구의 급증을 의미했다.

그렇다면 같은 시기 문경은 어떠했을까? 문경은 1900년대 후반 의병운동이 활발했던 지역이어서 그곳에 살던 일본인들이 상주로 도망쳤다고 할 만큼 일본인의 거주가 매우 적었다.¹⁵⁾ 대구의 지역신문이었던 『朝鮮民報』가 후에 진행한 회고담 기사를 통해 이 시기 문경의 모습을 유추해 볼 수 있다.

1916년 경성 부산 간 도로가 점점 완성될 때 테라우치 총독이 지나간다고 해 자동차를 구경한다고 시골에서 많은 사람이 모일 정도의 민도였습니다. (중략) 당시에 아이들이 신기해하며 따라다녔습니다. 물산도 없어 잡화 식료품 등을 지게를 이용해 김천에서 가져왔습니다. 마차를 운행했지만 마차에 실을 정도 물자가 필요할까 하고 걱정했습니다. 하지만 공교롭게 교통이 넓혀지면서 물자도 점차 늘어나고 금일의 성행에 이르렀습니다.

(중략)

내지인(일본인)은 30호 정도 있었습니다. 학교조합을 만들려고 했는데 1915년에 10명의 일본인 학생이 없어서 설립인가가 나오지 않을 정도였습니다.¹⁶⁾

회고를 통해 알 수 있듯이 1910년대 문경의 일본인은 30호 정도였고, 1915년에도 일본인 학생이 10명이 안 되어 학교조합 인가조차 받지 못했다. 잡화, 식료품 등을 김천에서 마차로 가져와야 했지만, 마차에 실을 정도의 물자조차 필요하지 않았다. 여기서 등장하는 물자는 당연히 문경에 살던 일본인의 수요물자였다.

14) 김일수, 앞의 논문(2003); 최성원, 앞의 논문; 김일수, 「‘한일병합’ 이전 대구의 일본 인거류민단과 식민도시화」, 『한국학논집』59, 2015.

15) 이타가키 류타, 홍종욱·이대화 역, 『한국 근대의 역사민족지 - 경북 상주의 식민지 경험』, 해안, 2015, 130쪽.

16) 「遙遙店村からも参加 伸びる聞慶に聴く 始政當時の貧乏郡がこの發展 實に美はしき官民一致の賜物」, 『朝鮮民報』, 1935.08.28.

1917년 12월 말 통계에 따르면 문경군의 일본인 호수는 81호¹⁷⁾이고, 1916년 7월 6일자 기사에 문경군 문경면의 일본인은 65호에 196명¹⁸⁾이었다고 하니, 30호 정도 있었다는 회고가 정확히 어느 시기를 언급하는 것인지 확실하지 않다. 하지만 1910년 김천면에는 일본인 학생을 위한 학교조합이 만들어졌던 것과 비교하면 1910년대 문경에는 일본인이 극히 적었다는 점, 김천에 비해 이른바 근대적 교통수단이나 근대적 시설의 도입은 아직 이루어지지 않았다는 점 등을 확인할 수 있다.

제국주의는 최소한의 비용으로 최대한의 효율적 수탈을 목표로 한다.¹⁹⁾ 때문에 통치능력이 되는 한 지배의 범위를 최대한 뻗어 나가고자 한다. 따라서 철도가 놓이지 않았던 문경에도 제국주의 지배력의 확장을 의미했던 근대교통이 들어왔다. 흔히 ‘신작로’라고 불렸던 근대식 도로의 부설이었다. 1911년 8월에 시작된 ‘제1기 치도공사’ 대상 노선 중 가장 중요했던 1등도로 경성-부산 노선의 충주-상주 구간이 충주에서 이화령을 넘어 문경을 거쳐 남하해 상주에 이르도록 계획되었기 때문이다.²⁰⁾ 도로부설에서도 영남대로의 관문이었던 조령은 산세가 험준했기 때문에 조령보다 남쪽에 있었던 이화령을 넘는 도로로 부설하게 되었다.

제1기 치도공사에서 경성-부산 간 노선은 대구까지 부설할 계획이었다.²¹⁾ 공사 과정을 살펴보면 1912년 12월까지 문경을 포함하는 충주-

17) 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1917, 28~29쪽.

18) 「聞慶邑内より」, 『朝鮮時報』, 1916.07.06.; 「慶北記念號, 聞慶郡の發展」, 『朝鮮時報』, 1916.07.18.

19) 특히 19세기부터 영국을 시작으로 보편화하였던 ‘영토적 식민지’라는 지배형태는 막대한 재정적 수요가 필요했기 때문에 식민지에서의 비용 최소화는 제국주의 국가의 핵심 목표였다(박상현, 「식민주의와 동아시아 식민국가의 정치경제-통합 비교를 위한 시론」, 『사회와 역사』111, 2016).

20) 조선총독부가 계획했던 제1기 치도공사 대상 노선과 조달 자금에 대해서는 廣瀨貞三, 「一九一〇年代の道路建設と朝鮮社会」, 『朝鮮學報』164, 1997; 조병로, 「일제 식민지 시기의 도로교통에 대한 연구(I)」, 『한국민족운동사연구』59, 2009; 박우현, 「1910년대 조선사업공채 정책의 전개와 난맥상」, 『한국근현대사연구』93, 2020 참조.

21) 구체적으로 보면 경성의 광희문 외곽에서 시작해 동남쪽으로 내려가 경기도 광주, 이천을 거쳐, 장호원, 충주를 지나 문경, 상주에 이르는 노선이었다(「道路一部の開通 京城으로부터 長湖院까지」, 『매일신보』, 1914.09.26.).

상주 구간은 공사에 착수하지 못한 상태였고,²²⁾ 수성-무산, 대구-상주 구간 등과 함께 1914년에 착수해 1915년에 준공 예정으로 공식화되었다.²³⁾ 1914년 3월 13개 노선과 함께 문경이 포함된 충주-상주 구간 공사가 시작되었다.²⁴⁾ 이후 공사 상황을 추적하면 1915년 5월 시점에는 충주에서 문경 남쪽 경계에서 2.4km 정도 떨어진 상주군 함창면까지 공사가 진행²⁵⁾되었고, 1915년 11월에 함창면 남쪽 상주군 낙동면, 1916년 7월에는 김천까지 완공되어 김천에서 상주를 거쳐 문경을 지나 동쪽인 예천까지 ‘신작로’로 자동차가 운행²⁶⁾되고 있었다. 1917년 7월 10월에는 상주 남쪽 칠곡군까지 공사가 진행²⁷⁾되어 문경을 지나는 1등도로가 점차 확장되고 있었음을 확인할 수 있다.

조금 더 시야를 좁혀보자. 경성-부산 간 1등도로는 문경의 어떤 지역을 연결했을까? 1918년부터 문경을 지나가며 운행한 것으로 보이는 승합자동차 노선을 통해 이를 확인할 수 있다.²⁸⁾ 대구와 충주의 지명을 딴 邱忠自動車는 1918년 3월 25일부터 승합자동차 영업을 시작했다.

대구-충주 간 자동차 영업은 25일부터 개시되는데 정류장은 칠곡, 다부원, 장천, 해평, 도개 낙동 성동리 상주 함창 유곡 문경 연풍 온천리로 46리에 달하고 8시간이면 도착한다. 자동차 발착시간은 아래와 같다.

대구 출발 오전 7시, 충주 도착 오후 3시
충주 출발 오전 7시, 대구 도착 오후 3시²⁹⁾

22) 「國道工事進陟」, 『매일신보』, 1912.07.28.

23) 「治道工事의 現況」, 『매일신보』, 1912.12.19.

24) 「大正三年 土木事業(1), 道路修築工事」, 『매일신보』, 1914.03.12.

25) 「地方視察談片」, 『釜山日報』, 1915.04.07.

26) 「尙州에서聞慶으로」, 『매일신보』, 1916.07.08.; 「聞慶에서 安東으로, 慶北支局 金坵生」, 『매일신보』, 1916.07.09.

27) 「尙州, 一等道路工事」, 『朝鮮時報』, 1917.10.28.

28) 문경을 지나는 승합자동차 운행으로 처음 등장하는 것은 대구에서 활동했던 일본인이 토 기치사부로(伊藤吉三郎)가 1918년 3월에 대구, 다부원, 낙동, 상주, 문경을 거쳐 충주에 이르는 자동차 영업을 시작했다는 기사였다(「邱忠自動車運轉」, 『朝鮮時報』, 1918.03.17.; 「大邱 邱忠自動車 開始」, 『매일신보』, 1918.03.13.).

29) 「邱忠自動車時刻」, 『朝鮮時報』, 1918.03.24.

위 기사에서 확인할 수 있듯이 당시 행정구역 따라 군 단위를 기준으로 살펴보면 대구를 제외하고 칠곡군(칠곡, 다부원), 선산군³⁰⁾(장천, 해평, 도개), 상주군(낙동, 성동리, 상주, 함창), 문경군(유곡, 문경), 괴산군(연풍, 온천리)을 거쳐 충주로 가는 노선이었다.



<그림 1> 1915년에 측량한 지도에 보이는 문경에서 이화령까지의 1등도로

출처 : 朝鮮總督府 陸地測量部, 『朝鮮五萬分一地形圖[15-2-16] : 聞慶(榮州十六號)』, 朝鮮總督府, 1918.

30) 선산군은 현재 구미시에 속하는 행정구역으로 당시 구미는 선산군에 속하는 면이었다. 구미면은 1963년 읍으로 승격했고, 1978년 시로 승격되었다. 이후 구미읍을 제외한 선산군은 1995년 도농복합형태의 시를 설치하는 과정에서 구미시에 통합되었다(行政研區會 編, 『(大韓民國)地方行政區域便覽』, 彰文閣, 1963, 223쪽; 「구미시 설치 및 부산시·경상남도 간 관할구역 조정에 관한 법률(법률 제3014호, 1977.12.19. 제정)」; 「경기도 남양주시 등 33개 도농복합형태의 시 설치 등에 관한 법률(법률 제4774호, 1994.08.03. 제정)」).



〈그림 2〉 1915년에 측량한 지도에 보이는
합창에서 유곡까지 1등도로

출처 : 朝鮮總督府 陸地測量部, 『朝鮮五萬分一地形圖
[17-3-13] : 咸昌(尙州十三號)』, 1918.

문경군에는 유곡과 문경에 정거장이 있었다. <그림 1>과 <그림 2>는 1915년에 조선총독부 육지측량부가 작성한 지도이다. 이 지도를 통해 1등도로가 남쪽부터 상주군 합창면을 거쳐 문경군 호서남면 유곡리를 지나 문경군의 중심지였던 문경면에서 서쪽으로 뻗어가 이화령을 넘어 괴산군으로 향했음을 확인할 수 있다.

문경면과 함께 문경 내 1등도로의 기점이었던 유곡리에는 조선시대까지 전통적인 교통망이었던 驛이 존재하고 있었다. 고려시대부터 유곡역이라는 명칭이 사용되었다. 게다가 유곡도는 조선시대 영남대로를 구성하는 주요 6개도의 하나였으며, 유곡역은 영남지방 72개 고을의 교통량

이 집중되는 역으로 한강도 남쪽의 양재와 함께 영남대로 중 가장 중요한 역도로 손꼽히던 곳이었다.³¹⁾

유곡리는 전통적인 경북 서북부 교통의 중심지였다. 때문에 호서남면의 장시도 유곡리에서 열렸다.³²⁾ 이를 통해 문경에 놓인 1등도로가 전통적인 교통로를 참고해 부설되었음을 확인할 수 있다. 물론 이는 1910년대 일제가 부설한 1등도로 전반에 등장하는 특징이었다.³³⁾ 경부선 철도가 대전이나 신의주 등 조선시대에는 번성하지 않았던 지역을 지나면서 새롭게 일본인 중심의 시가지를 형성해 지역사회의 주도권을 순식간에 역전시켰던 것과는 다른 모습이다.

2. (주)조선철도 경북선 부설을 둘러싼 부침

경부선이 문경을 벗어나 부설되고, 1910년 강제병합으로 조선총독부가 들어선 이후에도 문경에서는 철도부설을 위한 주도적인 움직임은 보이지 않았다. 물론 당시 지역의 자본가들을 중심으로 진행되었던 철도유치운동³⁴⁾에서 문경이 아예 배제된 것은 아니었다. 경북 서북부를 염두에 둔 철도유치운동은 경부선이 만들어진 후 지역의 중심지로 부상했던 김천에서 시작되었다. 김천역 설치 이후 이곳에 정착했던 재조일본인들은 김천-상주 간 철도 부설을 경상북도와 조선총독부에 요청하는 운동을 벌였다. 나아가 당시 조선에 존재했던 사설철도(이하 사철) 회사인

31) 任世權, 앞의 책, 7~13쪽; 조병로, 앞의 논문(2002), 89~91쪽; 崔永俊, 앞의 책, 146~148쪽.

32) 1922년 12월 현재 문경군 내 장시는 총 7개로 읍내시, 산양시, 농암시, 적성시, 왕릉시, 갈평시, 유곡시였다(朝鮮總督府, 『朝鮮の市場』, 1924, 92쪽).

33) 廣瀬貞三, 앞의 논문, 13쪽.

34) 1910년대 재조일본인 자본가를 중심으로 진행했던 철도유치운동의 양상과 성격에 관해서는 전성현, 『일제시기 조선 상업회의소 연구』, 선인, 2011; Uchida Jun, *Brokers of Empire : Japanese Settler Colonialism in Korea, 1876~1945*, Harvard Univ. Council on East Asian, 2011(한승동 역, 『제국의 브로커들 : 일제강점기의 일본 정착민 식민주의 1876~1945』, 길, 2020) 참조.

(주)조선경편철도에 청원서를 제출하기도 했다.³⁵⁾

그러나 성과는 곧바로 나오지 않았다. 그러자 김천의 재조일본인 자본가들은 직접 철도회사를 설립하고자 1918년 6월 南鮮輕便鐵道期成同盟會를 결성했다. 김천을 중심으로 남쪽으로는 거창, 진주를 거쳐 삼천포에 이르고, 북으로는 상주, 문경, 예천을 거쳐 영주에 이르는 철도를 부설하는 것을 회사의 목표로 삼았다.³⁶⁾

하지만 철도부설은 막대한 초기자본을 필요로 했다. 식민지 리스크까지 감수하며 조선에 건너와 운송업이나 상업에 종사하던 재조일본인들이 철도부설자금을 직접 조달하는 것은 불가능한 목표였다. 일본 내 자본이 참여하지 않으면 조선에서의 사철 부설은 불가능했다.³⁷⁾ 이러한 상황에서 일본의 대자본이었던 (주)대일본제당의 사장이자 도쿄상공회의소 회두였던 후지야마 라이타(藤山雷太)가 이들의 철도부설구상에 관심을 보였다. 대만에서 제당업을 일으켜 큰 성공을 거둔 후지야마는 정세가 불안한 중국보다 중국시장과 인접한 조선에 진출할 계획을 세우고 있었고, 1917년 2월 조선총독부로부터 (주)조선제당의 설립허가까지 받은 상황이었다.³⁸⁾ 그는 조선의 철도회사에도 투자해 제당업과의 연계를 꾀했던 것으로 보인다.

결국 후지야마의 투자가 성사되어 (주)조선산업철도가 설립되었다. 이어서 조선총독부는 1919년 10월 16일부로 김천, 상주, 문경, 예천, 안동을 연결하는 사철 부설을 허가했다.³⁹⁾ 후지야마는 (주)조선산업철도 주식 총 40만주 중 2만주를 가진 최대주주 중 한 명이었고, (주)조선제당의 임

35) 達捨藏, 『慶北沿線發展誌』, 1931, 3쪽.

36) 김일수, 앞의 논문(2016), 253~254쪽.

37) 실제로 1931년 현재 조선에 설립되었던 사철 회사의 주식 소유 분포는 ‘일본에 있는 일본인’이 77.42%, ‘조선에 있는 일본인’이 20.23%, 조선인이 1.26%였다(박우현, 「1930년대 조선총독부의 사설철도 매수 추진과 특징」, 『역사문제연구』21-2, 2017, 73~74쪽).

38) 이은희, 『설탕, 근대의 혁명 : 한국 설탕산업과 소비의 역사』, 지식산업사, 2018, 126~127쪽.

39) 鮮交會 編, 『朝鮮交通史 1 : 本卷』, 三信圖書有限會社, 1986, 807~808쪽.

원들도 3~6,000주 이상의 주식을 보유하면서, 임원으로 자리 잡고 있었다. (주)조선산업철도에는 후지야마 외에 27,000주를 소유한 또 다른 최대주주가 있었는데 바로 (주)동양척식였다. 회사 설립 전에는 (주)동양척식이 더 많은 자본을 조달할 예정이었지만 실현되지는 않았던 것으로 보인다.⁴⁰⁾

한편 일제시기 사철 정책과 관련해 한 가지 언급하고 넘어갈 지점이 있다. 김천-안동 노선은 민간회사가 직접 조사해 조선총독부에 요청해 허가만 받으면 되는 시스템이 아니라는 점이다. 철도는 부설을 위한 초기비용이 많이 들어갈 뿐 아니라 군사적으로도 중요한 사회간접자본이었기 때문에 19세기 초중반을 제외하고는 국가의 철저한 관리 속에서 노선을 부설했다. 그것이 중복노선을 막고 효율성을 높이는 방법이었다. 조선총독부도 1912년부터 각 지역에 조사 인력을 파견해 철도부설이 필요한 지역을 조사했고, 그 결과를 민간에 제공해 투자를 유도했다.⁴¹⁾

김천-안동 노선도 1913년 9월 조선총독부가 확정해 제시했던 ‘제1기 조사노선’에 포함되어 있었다.⁴²⁾ 김천의 재조일본인들도 이 결과를 참고해 김천-안동 노선의 부설을 추진했을 것이다. 일반적으로 조선총독부는 민간자본을 통해 사철로 부설할 노선은 이처럼 중점이 되는 양 역만을 노선으로 확정해놓고 있었고, 구간 내 역을 설치할 지역은 회사의 재량에 맡겼다. 이 점은 후술할 점촌역 설치와 관련해 중요하다.

그러나 (주)조선산업철도의 철도부설은 순조롭지 못했다. 1910년대 후반 1차대전으로 촉발된 일본경제의 호황에 힘입어 대자본의 투자유치에 성공했지만, 전쟁 이후 곧바로 반동공황의 수렁에 빠지면서 자금 조달에 큰 위기를 맞았기 때문이다. 철도부설은 시작도 못 한 상황에서 회사의 주주 중 일부는 회사해산운동에 돌입했다. 1920년 11월 임시주주총회에

40) 矢島桂, 『戰間期日本の對朝鮮鐵道投資 1918~1929年』, 一橋大學 經濟學研究科 博士論文, 2012, 22~24쪽.

41) 박우현, 앞의 논문(2017), 72쪽.

42) 그 외에 대구-포항, 경주-동래, 울산-장생포, 장호원-여주, 장호원-충주, 조치원-공주, 사리원-해주 등 14개 노선 1,007.2km에 달했다(朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道史』, 1929, 714~718쪽).

서 조선산업철도주식회사는 해산 결의가 이루어졌다. 해산의 주된 이유는 보조금의 전망이 불확실하다는 점, 장래 자본금 납입이 곤란하다는 점이었다. 그러자 경성상공회의소 등 조선에 자리 잡고 있었던 일본인 자본가들이 해산을 반대했고, 조선총독부도 해산이 다른 회사에 미칠 파급을 우려해 인가하지 않았고, 조선은행 등을 통한 긴급 자금 융통을 통해 구제하는 방식을 취했다.⁴³⁾

실제로 (주)조선산업철도는 설립 직후 공황을 겪자, 투자 의욕이 사라지며 회사의 기능을 하지 못했다. 영업보고서를 보면 1923년 3월까지도 기공에 들어가지 못하고 선로나 지질조사, 용지 매수가 일부 진행된 정도였다.⁴⁴⁾ 1919년에 회사 설립 이후 3년 반 동안 기공조차 하지 못했다. 그런데도 조선총독부로부터 받은 보조금으로 주주들에게 배당금을 지급했다. 게다가 납부된 자본금은 철도부설에 사용하지 않고, 은행에 예금으로 넣어둔 채 이자를 받아 이익을 내고 있었다.⁴⁵⁾

조선총독부는 1923년에 결국 경영이 부실했던 6개 사철회사를 합병했다. 이를 통해 (주)조선산업철도는 (주)조선철도로 합병되며 사라지게 되었다.⁴⁶⁾ 문경을 지나가게 될 김천-안동 노선은 (주)조선철도의 경북선으로 자리하게 되었다. 합병이 완료되자 자본금의 여유가 생겼고, 비로소 철도건설에 나설 수 있었다. (주)조선산업철도에서는 1921년 하반기까지 철도건설비가 35만 엔에 불과했는데 1923년 9월 시점에서 건설비는 159만 엔까지 증가했다.⁴⁷⁾

영업보고서를 통해 공사 상황을 보아도 1923년 9월 김천-상주 구간, 상주-함창 구간의 공사가 시작되었고, 12월까지 김천-상주 구간은 8할 내외, 상주-함창 구간은 1할 내외의 공사 진척 속도를 보일 것으로 예

43) 矢島桂, 「植民地朝鮮への鐵道投資の基本性格に關する一考察--1923年朝鮮鐵道會社の成立を中心に」, 『經營史學』44-2, 2009, 65~67쪽.

44) 朝鮮産業鐵道株式會社, 『第七回營業報告書 大正十一年 下半年』, 1923.03, 2~4쪽.

45) 矢島桂, 앞의 논문(2009), 62~64쪽.

46) 矢島桂, 앞의 논문(2009), 70쪽; 이형식, 「중간내각 시대(1922.6-1924.7)의 조선총독부」, 『동양사학연구』113, 2010, 288~293쪽.

47) 矢島桂, 앞의 논문(2009), 74~75쪽.

상하였다.⁴⁸⁾ 1919년 10월에 회사가 설립된 이후 4년 가까이 기공조차 하지 못했던 김천-안동 노선의 공사가 마침내 시작되었던 것이다.

Ⅲ. 점촌역 설치와 지역 변화의 불균등

1. 계획에 없던 점촌역 설치와 문경 철도의 탄생

마침내 시작된 경북선의 공사 진척 상황을 보면 김천에서 상주군 상주면과 함창면에 이르는 구간을 1기 계획선로 설정하고 있었다. 이에 대해 경북선 부설 예정지이자 함창면에서 동북쪽에 위치했던 예천군은 1923년 4월 1기 계획선을 예천까지 연장하지 않은 것에 항의했다. 1기 계획선에 포함되지 않으면 2기 계획선의 완공까지 기약이 없을 뿐 아니라 그 전까지 1기 계획선의 종점이 되는 지역에 물류가 집중될 것을 우려했기 때문이다. 예천군민은 주민대회까지 열고 조선총독부 철도국, 철도회사, 경상북도 등에 청원서를 제출하기로 하는 등 적극적으로 움직였다.⁴⁹⁾

실제로 경북선에 대한 조선총독부 인가 상황을 보면 1922년 10월 5일 현재 상주군 함창면까지 선로공사 시행이 인가된 상황이었고, 함창-예천 구간은 같은 해 11월 22일에 인가 신청서만 제출한 상황이었다.⁵⁰⁾ 철도가 놓이는 것이 가져다주는 경제적 이권이 상당했기에 이처럼 완공 시기도 민감한 사안이었다.

그런데 1기 계획선의 종점으로 지정된 상주군 함창면과 주민대회까지 벌였던 예천군은 서로 경계를 맞대고 있는 지역이 아니었다. 상주군 함

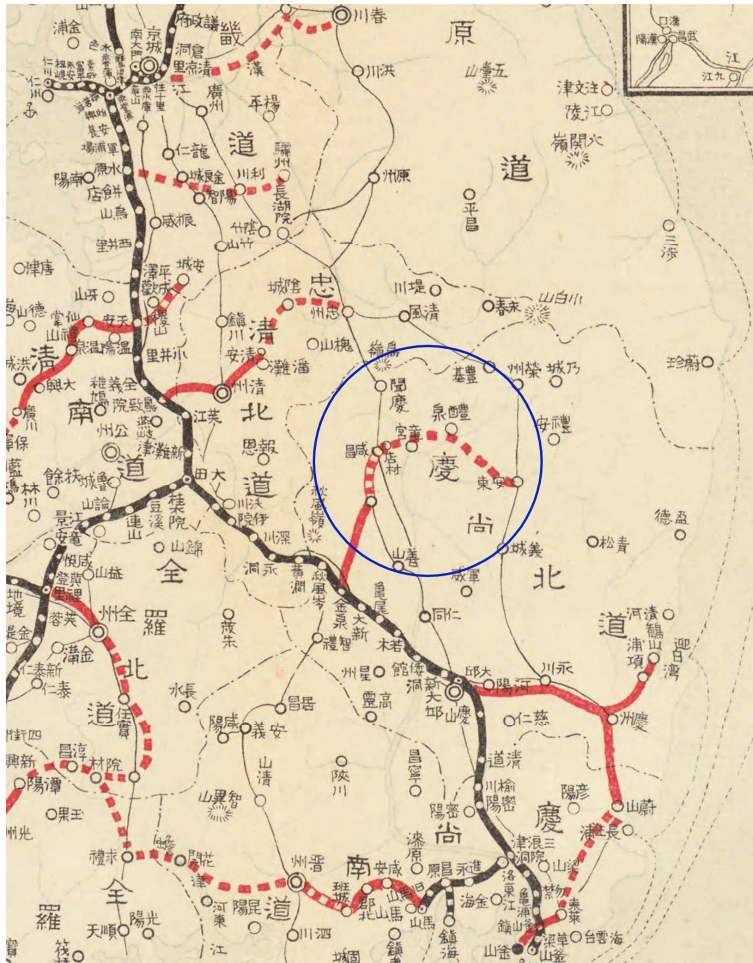
48) 朝鮮鐵道株式會社, 『營業報告書』, 1923.08, 56~57쪽.

49) 「醴泉에市民大會開催 鐵道速成을運動하고자」, 『조선일보』, 1923.04.07.

50) 朝鮮産業鐵道株式會社, 『第七回營業報告書 大正十一年 下半期』, 1923.03, 2~4쪽.
함창-예천 구간은 1923년 6월 21일자로 공사시행 인가가 내려졌다(朝鮮鐵道株式會社, 『營業報告書』, 1923.08, 55쪽).

창면과 경계를 맞대고 있는 지역은 바로 문경군 남쪽 경계인 호서남면이었다.⁵¹⁾ 그렇다면 아쉽게 1기 계획선에 포함되지 못했던 문경군의 항의는 없었을까? 1923년은 물론이고 1924년 상반기까지 이와 관련해 문경군의 움직임은 찾을 수 없다. 김천에서 상주를 거쳐, 예천, 안동으로 향하는 철도라면 상주의 북쪽, 예천의 서쪽에 위치한 문경을 지나가는 것이 지형적으로 자연스럽다. 문제는 단순히 지나가기만 할 것인지 철도역이 놓일 것인지 여부이다. <그림 3>은 1924년 12월 1일 현재 경북 지역 철도망을 보여준다.

51) 호서남면은 1956년 점촌읍으로 승격하였으며, 1986년 점촌시로 승격하여 문경군에서 분리되었지만, 1995년 도농복합형태의 시를 설치하는 과정에서 문경시에 통합되었다(行政研區會 編, 앞의 책, 226쪽; 「구리시 등 11개시 설치와 군관할구역의 조정 및 금성시 명칭 변경에 관한 법률(법률 제3798호, 1985.12.28. 제정)」; 「경기도 남양주시 등 33개 도농복합형태의 시 설치 등에 관한 법률(법률 제4774호, 1994.08.03. 제정)」).



<그림 3> 1924년 12월 1일 현재 문경 주변 철도망

출처 : 朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道狀況 第十五回』, 1924.12.

비고 : 검은색 노선은 조선총독부 철도국 노선, 붉은색 노선은 사설철도 노선이다. 김천-상주 간과 같은 실선은 영업노선, 상주-점촌 간과 같은 테두리가 닫힌 점선은 현재 부설 중인 노선, 점촌-안동 간과 같은 점선은 현재 부설 미착수 노선이다.

<그림 3>을 보면 문경으로 표시된 지역과 경북선 부설 구간은 다소 거리가 있다. 이는 경북선의 예정노선이 상주군이나 예천군은 군의 중심지인 상주면과 예천면을 지나게 되었지만 조령의 길목이자 문경군의 중심이었던 문경면과는 거리가 상당했음을 의미한다. 경북선 공사 기간과 관련해 예천군과 달리 문경군의 목소리가 보이지 않은 것은 이처럼 군의 중심지와 경북선 예정노선의 거리 차 때문으로 보인다.

게다가 1기 계획선의 종점인 상주군 함창면은 문경군 호서남면과 경계를 맞대고 있는 지역으로 조선시대는 원래 함창현이었던 곳이 1914년 행정구역 개편으로 상주군에 통폐합된 곳이다.⁵²⁾ 때문에 물리적 거리는 상주군의 중심지인 상주면보다 문경군 최남단에 위치한 호서남면과 훨씬 가까웠다. 실제로 함창면과 호서남면 간 거리는 2~4km에 불과했기 때문에 문경군은 함창면과 예천군으로 이어지는 철도가 지나갈 뿐 철도역이 설치되기에는 함창역과의 거리가 너무 짧았다.

따라서 1기 계획선의 공사가 한창 진행 중이던 1924년 상반기 경북선 공사와 관련한 지역의 관심은 김천을 중심으로 형성되어 있던 운송업이 경북선의 종점이 세워질 함창으로 주도권이 넘어갈 것인가 여부였다. 사실상 경부선을 기반으로 김천이 독점하고 있던 자동차 운송업이 쌀 집산지의 기능을 김천과 상주-함창이 양분하면서 분화될 것이라는 예상이었다.⁵³⁾

그런데 같은 해 8월이 되자 예상치 못한 소문이 전해졌다. 1기 계획선의 종점이 함창면이 아니라, 문경군 호서남면 점촌리가 될 것이라는 소식이었다. 애초의 계획안과 다른 결정이었다. 실제로 1924년 6월 30일까지를 회기로 하는 (주)조선철도 제17회 영업보고서에는 1기 공사 노선의 종점으로 점촌이 등장하지 않았다. 그러나 제18회 영업보고서에 최초로 영업을 시작한 경북선의 종점은 점촌이었다.⁵⁴⁾

52) 이타가키 류타, 앞의 책, 134쪽.

53) 「金泉の諸問題, 慶北線と自動車=慶東線と米穀, 米豆検査所と米穀商の尙州進出, 大邱支局靜山生」, 『京城日報』, 1924.05.06.

54) 朝鮮鐵道株式會社, 『第十八回 營業報告書』, 1924.12, 7쪽.

앞서 1등도로 부설에서도 확인했듯이 호서남면의 전통적인 중심지는 장시가 열리고, 역참이 있었던 유곡리였다. 그런데 갑작스럽게 1기 계획선의 종점으로 떠오른 곳은 지금까지 철도는 물론 1등도로 부설 과정에서도 언급된 적이 없었던 점촌리였다. 도대체 점촌리가 부상하게 된 배경은 무엇일까?

함창과 유곡리를 연결하는 1등도로 구간을 살펴보기 위해 참고했던 <그림 2>를 다시 보면 함창면과 붙어 있는 북동쪽에 점촌리를 찾을 수 있다. 호서남면이 문경군의 최남단이라면, 호서남면의 사실상 최남단, 즉 문경군의 남쪽 경계가 바로 점촌리였다. 이곳이 갑작스럽게 경북선 1기 계획선의 종점으로 부상하게 된 것이다.

앞서 언급했듯이 일제시기 사철의 노선 선정은 조선총독부가 지정했던 양 종점 외에는 회사의 재량이 발휘될 수 있었다. 때문에 양 종점 사이에 있었던 지역들은 철도역을 유치하기 위해 치열한 유치운동을 벌이기도 했다. 그러나 노선의 선정과 철도역의 입지는 모두 사철회사의 결정에 달려 있었다. 일제시기 조선의 사철회사는 대부분 일본에 거주하던 일본인 자본의 투자로 이뤄졌기 때문에 철도부설을 통한 이윤획득에 열정적이지 않았다. 시설은 낙후했고, 운임은 철도국 운영 노선보다 두 배 가까이 비싸 연선 주민들의 불만이 컸지만, 회사는 아랑곳하지 않았다. 문제를 해결하지 않아도 식민지 철도 투자가 절실했던 조선총독부가 보조금을 통해 고율의 배당금이 보장해줬기 때문이다.⁵⁵⁾ 당연히 철도 노선의 선정도 이윤극대화보다는 비용최소화에 방점을 찍고 있었다.

일제시기 조선 사철의 이와 같은 특징을 이해한다면 경북선의 1기 계획선이 왜 유곡리가 아닌 점촌리로 연결되었는지 유추할 수 있다. 호서남면이라는 공간 내에서 유곡리는 1등 도로와도 연결될 수 있는 이윤극대화를 위한 구간이었다면, 점촌리는 함창과 예천을 최단거리로 이어주는 비용최소화의 구간이었다.

55) 矢島桂, 앞의 논문(2009), 67쪽; 박우현, 「대공황기(1930~1934) 조선총독부의 사설철도 정책 전환과 특성」, 『역사와 현실』101, 2016, 315~321쪽; 박우현, 앞의 논문(2017), 72~75쪽.

그렇다면 더욱이 점촌리에 철도역이 세워지는 것은 자연스럽지 못한 궤도 수정이다. 당시 사철 부설의 맥락을 이해한다면 함창에서 예천으로 넘어가는 길목에 불과했던 곳이자 함창역에서 2~3km밖에 떨어지지 않았던 점촌리에 또다시 역을 만들고 종점으로 한다는 것은 파격이자 예상치 못한 일이었다. 근대교통이 형성되는 시기에 철도역의 종점은 주변 지역의 물화를 집중시켜 수송 이익을 독점할 수 있었다. 더구나 아직 철도망이 보급되지 않은 예천, 안동, 영주, 봉화에서 생산되는 물화를 모두 독점하는 것이었다. 따라서 2기 계획선 완공 이전까지 한시적인 종점 운영이라 하더라도 1기 계획선의 종점으로 함창이 누릴 이익은 막대할 것으로 예상되는 상황이었다.

1기 계획선의 완공을 눈앞에 둔 상황에서 갑자기 종점의 이득을 빼앗기게 된 함창면 주민들은 분노가 폭발했다. 물화의 집산, 교통의 연락 등 모든 면에서 함창면이 점촌리보다 우수함에도 불구하고 계획을 바꾼 것에 대한 분노였다. 함창면의 주민대표 10인은 대구를 방문해 경상북도지사에게 항의했다. 심지어 문경군의 일본인 모씨가 (주)조선철도의 유력한 사람이어서 갑작스럽게 종점이 변경되었다는 소문도 돌았다.⁵⁶⁾

철도 연선 개발을 통한 이윤추구를 노리는 일반적인 형태의 철도부설이라면 함창면 주민들의 주장처럼 1등도로와 접하고 있으며 점촌리보다 번성했던 함창을 종점으로 하는 것이 비용과 편익을 생각하는 관점이라면 효율적이었다. 갑작스레 결정된 점촌역 설치와 종점의 변경은 비용최소화를 지향했던 사철회사의 목적에도 부합하지 않았다.

(주)조선철도가 왜 예정에 없던 점촌역을 갑자기 설치한 것에 대해서는 당시 문경군수로 부임했던 朴正純이라는 인물의 행적이 주목된다. 박정순은 강제병합 직후부터 경상북도에서 활동한 경찰로 활동한 인물로, 해방 이후 반민특위에 체포되었다가 보석으로 풀려나기도 했다. 그는 김천경찰서를 끝으로 경찰을 1922년 황해도 재령군수를 거쳐 1923년 8월 29일부로 문경군수로 부임한 상황이었다.⁵⁷⁾

56) 「咸昌市民陳情」, 『동아일보』, 1924.08.20.

57) 「敍任及辭令」, 『朝鮮總督府官報』 第3317號, 1923.08.30.; 「黃海郡守異動」, 『동아일

경북선 점촌역이 만들어진 후 3개월여가 지난 시점에 『동아일보』와 진행한 인터뷰에서 그는 함창역과 점촌역 간 거리가 매우 짧은데 왜 점촌역을 세웠느냐는 질문에 “우리 문경의 한 자량거리를 만들고저 하야 그리하였습니다. 하여간 그것 하나가 우리 문경의 발전상 큰 관계가 있습니다”라고 대답했다. 그리고 장차 경북선이 예천, 안동으로 연장되어도 문경에는 충주로 통하는 1등도로가 있으므로 도로와 철도가 연계하면 화물 수요가 충분할 것이라고 장담했다.⁵⁸⁾

그런데 1등도로와 연계한다는 논리는 사실 점촌에 철도역을 세워야 하는 이유가 될 수 없었다. 1등도로는 충주에서 문경을 거쳐 상주로 이어져 있었기 때문이다. 애초에 도로를 이용한 화물 수요가 많지도 않았고, 함창역이 충분히 그 수요를 소화할 수 있었다.

눈에 띄는 것은 그의 김천경찰서 근무 경력이다. 근무 시기가 3.1운동 직후였던 1920~1921년이었고, 기자가 해당 지역 청년회 조직과 갈등이 있었던 점을 추궁하자 “위에서 그러한 명령이 있는 것”⁵⁹⁾이라며 언짢음을 드러내기도 했는데, 김천경찰서 근무 시절 일제 경찰로서의 ‘치적’이었을 것이다. 적어도 경찰이라는 지위를 통해 초기에 경북선 부설을 주도했던 김천지역의 재조일본인 자본가들과의 연결망을 유추해 볼 수 있다.

또 한 가지 측면을 유추해보면 문경 지역에 매장되어 있었던 지하자원에 대해 조선총독부가 1910년대부터 이미 파악하고 있었다는 점이다. 이미 1918년 재조일본인 언론을 통해 문경군 문경면과 가운면 등지에 석탄뿐 아니라 철광, 석회석 등 풍부한 지하자원이 매장되어 있다는 보도가 특집기사로 등장하고 있었다. 아직 조선의 산업수준이나 채산성 등에서 본격적인 개발에 나서지 않았지만, 향후 문경의 지역이 광업을 중심으로 개발될 여지가 있다고 여겨 점촌역의 급설이 설득력을 얻었을

보』, 1923.09.03.; 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 직원록 자료; 「警部朴正純도逮捕」, 『강원일보』, 1949.03.13.; 「朴正純等四名서울本部에送致」, 『연합신문』, 1949.04.01.; 「朴正純許智保釋」, 書類만서울에送附, 『자유신문』, 1949.05.03.

58) 「東亞日報記者地方巡廻 正面側面으로觀한 聞慶의 表裡」, 『동아일보』, 1925.03.16.

59) 「東亞日報記者地方巡廻 正面側面으로觀한 聞慶의 表裡」, 『동아일보』, 1925.03.16.

수도 있다. 하지만 행정구역이 다를 뿐 석탄 매장지로부터 함창도 가까웠기 때문에 이 점만을 점촌역 설치의 주된 이유로 설명할 수는 없다. 모든 결정이 경제적 효율성 혹은 합리성만으로 이루어지지 않는기 때문에 현재로서는 결정적인 원인을 알 수 없다고 하는 것이 옳을 것이다.

9월이 되자 점촌리를 1기계획선의 종점으로 하는 것은 기정사실화되었다. 상주에서 함창을 거쳐 점촌에 이르는 노선은 김천-상주 구간에 이어 1924년 12월 상순에 개통할 예정이었다.⁶⁰⁾ 함창면은 계속 반대운동을 벌이고 있었지만 문경군 박정순은 점촌역 유치를 바탕으로 장래에 금융기관도 유치할 것이라고 홍보를 이어가고 있었다. 본래 수십호에 불과했던 촌락에 곧 수백호가 이주하고 장시도 들어설 것이라는 전망이 흘러나왔다. 한적한 농촌이었던 점촌리 근방의 토지가격은 순식간에 급등해 “이백원 이상”에 이르렀다.⁶¹⁾

10월 1일에는 1기 계획선의 1차 개통 구간이었던 김천-상주 구간이 개통했다.⁶²⁾ 당시 조선총독이었던 사이토 마코토(齋藤實)가 시승행사에 참여했음을 보도한 기사에서 이후 이 노선은 점촌, 예천을 거쳐 안동으로 향할 것이라고 설명했다.⁶³⁾ 점촌에 철도역이 생기는 것은 사실상 확정이었다. 예정보다 철도역 건축이 늦어지면서 12월 하순으로 개통 시기가 한 차례 연기⁶⁴⁾되었고, 12월 25일에 개통하는 것으로 알려졌다.⁶⁵⁾

개통이 지연된 틈을 타 함창면의 반발이 거세졌다. 함창은 본래 상주군 상주면 북쪽에 있는 山邑으로 “2백여 호의 가옥이 즐비하고 교통이

60) 「慶北線延長開通」, 『조선일보』, 1924.09.23.; 「慶北線의 延長」, 『시대일보』, 1924.09.23.

61) 「産鐵終點은店村里」, 『조선일보』, 1924.09.03.

62) 朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道狀況 第十五回』, 1924.12, 83쪽.

63) 「慶北線初乗の記, 地方産業開發の汽笛をあげて, 汽車は新線を進行す」, 『京城日報』, 1924.10.03.

64) 「慶北線 尙州店村間은 十二月下旬에開通될 듯」, 『조선일보』, 1924.11.29.; 「朝鐵 慶北線, 尙州 店村間의 開通期는 來月上旬」, 『매일신보』, 1924.12.04.

65) 慶北線 尙州店村間 二十五日開業, 『동아일보』, 1924.12.10.; 「朝鐵 慶北線 尙州 店村間, 來25일 개업」, 『매일신보』, 1924.12.15.; 「慶北線 尙,店間開通은 二十五일에」, 『조선일보』, 1924.12.24.

매우 편리한 동시에 물화가 폭주”하는 곳으로 상주면과 함께 상주의 중심지지만 점촌은 문경군 중심인 문경면에서도 한참 떨어져 있고 인구도 거의 없는 곳이라는 논리를 반복했다.⁶⁶⁾

문경의 맞대응도 이어졌다. 문경군수 박정순과 호서남면장 申鶴均 주도로 주민대회를 열어 문경 발전을 위해 군의 경계인 점촌에 철도역을 세우는 것은 필수적이라고 주장하며 아예 함창역을 없애고 점촌역으로 이전할 것을 주장했다.⁶⁷⁾ 애초에 거리가 짧은 양 지역에 두 개의 역이 존재할 필요가 없다는 인식을 문경 측에서도 가지고 있었다고 볼 수 있다. 결과적으로 철도역의 이전이 이뤄지진 않았지만 경북선의 1기 계획선이 점촌역으로 확정된 것 자체로 두 지역의 첨예한 대립은 사실상 문경의 승리로 끝이 났다.

개통을 앞둔 12월 하순경이 되면 양측의 갈등이 어느 정도 타협을 이룬 것으로 보인다. 타협안은 1기 계획선의 종점은 점촌역으로 하되 함창에 경북선의 기관차고와 보선과를 두는 등 발전을 위한 시설을 갖춘다는 내용이었다.⁶⁸⁾ 그러나 이 타협안은 실현되지 않았다. ㈜조선철도 영업보고서를 보면 해당 기관차고는 가건물이었고, 1926년 상반기부터 가건물을 철거하고 해당 시설을 점촌역으로 이전하는 공사를 시작해 하반기에 완료되었다.⁶⁹⁾ 결국 경북선 1기 계획선의 종점을 두고 벌어진 상주군 함창면과 문경군 호서남면 점촌리의 갈등은 문경의 승리로 귀결되었다. 12월 25일 열린 경북선 상주-점촌 구간 개통식은 오전에는 함창. 오후에는 점촌에서 두 차례 따로 거행되었다. 양측의 갈등이 완벽하게 해소되지 못했음을 보여주는 대목이다.⁷⁰⁾

66) 「停車場移轉은 咸昌의死活問題, 건축락성까지된덩거장을다른곳에빼앗기고대분개」, 『매일신보』, 1924.12.13.

67) 「猛烈한 爭奪戰 량군이 모다 군민대회를열고」, 『매일신보』, 1924.12.13.

68) 「尙州店村間의慶北線開通式 詳報, 二十五日을期하야大대의舉行, 咸昌의發展과都市氣分의濃厚」, 『매일신보』, 1924.12.24.; 「新面目의咸昌市街」, 『매일신보』, 1924.12.24.

69) 朝鮮鐵道株式會社, 『第二十一回 營業報告書』, 1926.6, 10쪽; 『第二十二回 營業報告書』, 1926.12, 14쪽.

2. 점촌의 성장과 지역 내 위상 변화

그렇다면 군의 남쪽 경계의 만들어진 첫 번째 철도역은 문경지역에 어떠한 변화를 가져왔을까? 이 글에서는 수량적으로 확인할 수 있는 변화상에 주목하고자 한다. 근대교통의 핵심인 철도부설은 연선지역을 크게 변화시킨다. 물론 경부선 김천역과, 경북선 점촌역은 부설된 철도망의 위상 차이만큼 변화의 수준도 분명히 차이가 있었다. 1924년 12월 25일 점촌역은 영업을 개시했다. 이후 문경은 어떠한 변화를 겪었을까?

〈표 1〉 1923~1943년도 문경군 민족별 인구와 증가율

연도	조선인		일본인		중국인		합계	
	인구	증가율	인구	증가율	인구	증가율	인구	증가율
1923년	83,102		252		16		83,370	
1925년	89,089	7.20	323	28.17	41	156.25	89,453	7.30
1928년	90,265	1.32	295	-8.67	56	36.59	90,616	1.30
1932년	88,677	-1.76	333	12.88	29	-48.21	89,039	-1.74
1934년	89,741	1.20	348	4.50	25	-13.79	90,114	1.21
1936년	90,385	0.72	425	22.13	20	-20.00	90,830	0.79
1937년	89,815	-0.63	392	-7.76	4	-80.00	90,211	-0.68
1939년	93,138	3.70	423	7.91	4	-	93,565	3.72
1943년	104,278	11.96	467	10.40	4	-	104,749	11.95

출처 : 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 각년판, 戶口-現住戶口府郡道別.

〈표 1〉은 1923년도 이후 문경군의 민족별 인구 동향을 보여주고 있다. 점촌역이 만들어진 1924년 12월을 기준으로 1923년, 1925년의 인구 변화는 1930년대와 비교했을 때 증가율이 가장 높았다. 총인구 증가율은 7.3%(1923년 83,370명→1925년 89,453명)였다. 이는 김천(4.69%), 상주(5.81%) 보다 높았고, 경상북도 24개 부, 군 중 6위에 해당했다.⁷¹⁾

70) 「咸昌 店村 兩驛의 慶北線 개통식 後報, 환성은 如雷 인기는 沸騰, 특파원 崔東熙 發信」, 『매일신보』, 1924.12.27.; 「慶北線開通祝賀 咸昌에서舉行」, 『조선일보』, 1924.12.29.; 「慶北線開通式 兩處가다盛況」, 『조선일보』, 1924.12.31.

민족별 인구 변화상은 어떨까? 중국인의 증가율이 두드러졌다. 인원이 작아 유의미한 수치는 아니지만, 증가율은 156.25%였다. 1925년 이후까지 염두에 두면 중국인은 1928년까지 증가하다가 1930년대에 감소세로 돌아섰고, 1937년 이후 4명만 거주했다. 이들은 철도부설에 투입되었던 중국인 노동자로 볼 수 있다. 이른바 쿨리로 불렸던 중국인 노동자는 조선인보다 저렴한 임금을 받았기 때문에 일본인 자본가가 선호하는 노동력이었다. 1928년부터 감소세로 돌아서는 것은 이들이 철도 건설에 투입된 노동자였다는 것을 방증한다. 이 해에 점촌을 넘어 예천까지 이르는 경북선 2기 계획선이 완공되었기 때문이다. 점촌역에서 이루어진 경북선 공사는 1928년에 일단락되었다고 할 수 있다. 공사의 완료가 중국인 인구의 감소로 나타나고 있다.

일본인 인구의 변화는 어떠했을까? 주지하다시피 일제시기에 철도역 설치하는 일본인들의 이주를 의미했다. 문경은 어떠했을까? 경부선 등의 간선철도망이 아닌 지선인 데다가, 사설철도였기 때문에 변화의 폭이 크진 않았지만 유의미한 변화를 읽을 수 있다.

절대적 인구만 보면 조선인 증가가 많지만, 증가율을 보면 조선인은 7.2%인데, 일본인은 28.17%로 일본인 증가율이 높았다. 28.17%라는 증가율은 경상북도에서 가장 높은 증가율에 해당했다. 같은 기간 김천이 5.97%, 상주가 17.18%의 증가율을 보였던 것과 비교하면 경북선 개통 구간 중에서 가장 높은 일본인 인구 증가율을 나타냈다. 물론 증가율만으로 비교하기에는 1925년 12월 현재 김천 거주 일본인은 2,096명, 상주는 1,637명, 문경은 323명으로 차이가 크다. 다만 높은 증가율은 1924년 12월 경북선 1차 계획선이 함창면에서 점촌리로 변경되면서 경북 내 부, 군 중 일본인 인구가 여덟 번째로 적었던 문경군 수십여 명의 일본인이 몰려들었다는 점을 잘 보여준다.

그런데 1925년 이후 문경군의 인구는 증가와 감소를 거듭하며 완만

71) 김천과 상주 인구는 각기 126,789명에서 132,731명으로, 155,583명에서 164,617명으로 증가한 것이어서 절대 인구수의 차이는 존재한다(朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 각년판, 戶口-現住戶口府郡道別).

한 증가추세를 보이는 데 그쳤다. (주)조선철도 경북선이 경부선, 경의선과 같은 주요 간선이 아니었기 때문에 화물이나 여객 수송량이 문경 전체 인구가 다른 지역 인구를 역전할 만큼 막대한 규모는 아니었다고 볼 수 있다. 실제로 문경군은 1923년 이후 경상북도 24개 부, 군 가운데 10~11위를 오가는 인구수를 유지했다.⁷²⁾

그러나 문경군 중에서도 점촌역에 들어섰던 호서남면 점촌리는 하루가 다르게 변성해가고 있었다. 인근의 광업 개발을 매개로 관공서 설치 움직임도 철도역 설치와 함께 터져나왔다. 이러한 열기는 인구 변화로 증명된다. <표 2>는 1925~1944년 중 먼 단위 인구를 확인할 수 있는 시기의 인구 추이를 보여주고 있다.

<표 2> 1925년, 1930년, 1935년 문경군 각 면별 인구와 증가율

	1925년	1930년	1935년	증가율(%) (1925→1930)	증가율(%) (1930→1935)	증가율(%) (1925→1935)
문경면	12,563	12,926	12,464	2.89	-3.57	-0.79
마성면	6,306	6,433	6,296	2.01	-2.13	-0.16
호계면	6,629	7,157	6,892	7.97	-3.70	3.97
호서남면	6,880	7,849	9,495	14.08	20.97	38.01
산북면	12,177	12,182	12,231	0.04	0.40	0.44
산양면	9,884	10,191	11,027	3.11	8.20	11.56
동로면	8,395	8,830	8,245	5.18	-6.63	-1.79
영순면	7,195	7,547	8,072	4.89	6.96	12.19
가은면	12,411	12,856	11,900	3.59	-7.44	-4.12
농암면	9,468	9,903	9,810	4.59	-0.94	3.61
(상주군) 함창면	10,584	11,644	12,333	10.02	5.92	16.52

출처 : 朝鮮總督府, 『昭和十年 朝鮮國勢調査報告 道編 第六卷 慶尙北道』, 1935, 6~7쪽.

문경군의 10개 면과 함창면을 함께 비교해보면 점촌역을 포함하고 있었던 호서남면은 꾸준히 인구가 증가했는데 그 증가율이 다른 면을 압도하고 있다. 특히 1930년 대비 1935년에 인구가 20% 이상 증가한 면은 경상북도에서 호서남면을 포함해 김천군 김천읍, 예천군 예천면, 영

72) 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 各年刊, 戶口-現住戶口府郡道別 참조.

일군 포항읍과 창주면, 달성군 수성면과 달서면, 안동군 안동읍, 봉화군 소천면과 춘양면 등 10개 면에 불과했다. 그중에서 1925년에 인구가 8,000명 이하였던 곳은 호서남면이 유일했다. 이러한 면 단위 인구증가율은 함창면과 비교해도 압도적이었다.⁷³⁾

다른 면은 호서남면과 상황이 달랐다. 경북선이 지나갔던 상주군 함창면 및 예천군 용궁면과 인접했던 영순면과 산양면 인구는 1925~1935년 사이에 10% 넘는 증가율을 보였지만, 그 외 지역은 5% 이하에 불과했고, 심지어 가운면, 동로면, 마성면, 문경면 등은 인구가 감소했다. 특히 문경군의 전통적인 중심지이자 1등도로가 지나갔던 문경면의 인구감소는 주목할 만하다.

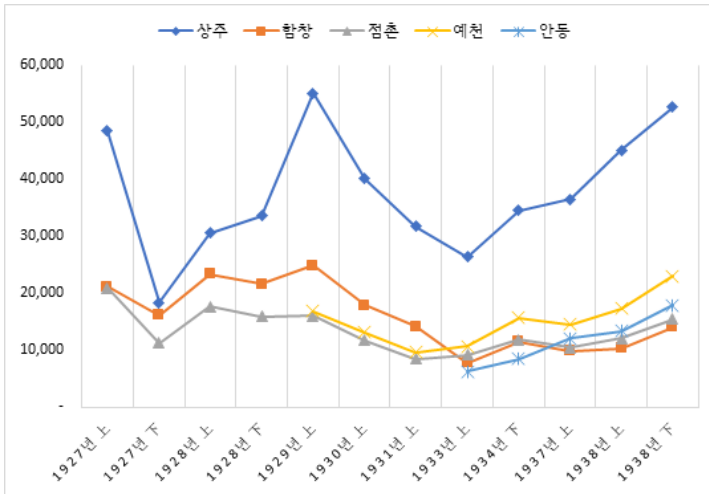
문경면 뿐 아니라 다른 면도 1925~1930년보다 1930~1935년에 인구 감소 경향이 보인다. 추후 연구에서 다루게 될 철도역 부설 이후 산업시설 유치의 실패도 이유라고 할 수 있지만, 교통망만으로 살펴본다면 경북선 철도망 점촌을 넘어, 예천, 안동까지 개통했던 1931년 시점부터 경상북도 서북부의 중심지가 철도망을 중심으로 재편되었다고 볼 수 있다. 김천, 상주, 예천, 안동은 경북선이 군의 중심지를 지나갔던 반면에 문경은 철도망이 군의 남쪽 경계만 지나간 데다 철도역도 한 곳에 불과해, 지역 인구가 점촌역으로 집중하고 문경 내 다른 지역에서는 오히려 인구가 감소하는 양상까지 보였다고 할 수 있다. 즉, 철도역 설치로 인한 인구증가는 호서남면에 집중되었고, 오히려 문경 내 다른 지역의 인구까지 흡수하는 결과를 낳았다.

그렇다면 점촌역에 드나들었던 사람과 화물은 어느 정도였을까? <부표 1>은 점촌역을 포함한 경북선 주요 역의 여객, 화물 수송량과 운임 수입을 보여주고 있다. 우선 <부표 1>을 토대로 한 <그림 4>와 <그림 5>를 보면 점촌역의 여객인원은 인구가 많았던 주변 역보다 적었다. 철도역이 들어오며 역을 중심으로 상권이 발달하고 인구가 늘어났지만 애초에 문경보다 인구가 많았던 상주, 예천, 안동 등과 같은 수준에서 비

73) 朝鮮總督府, 『昭和十年 朝鮮國勢調査報告 道編 第六卷 慶尙北道』, 1935, 6~7쪽.

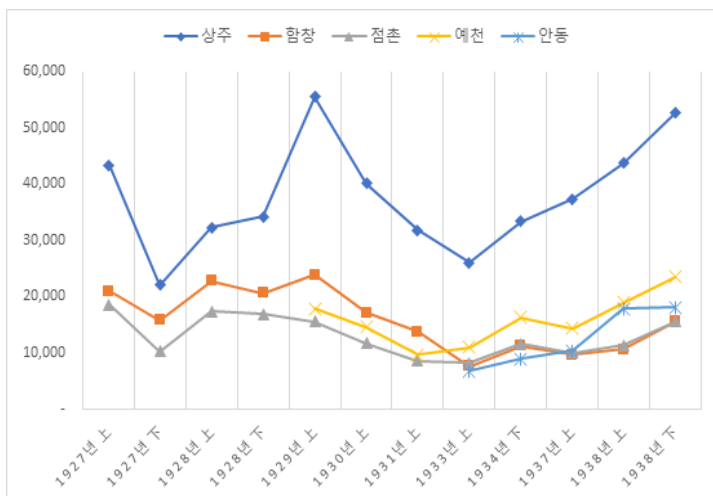
교하기는 어려웠다.⁷⁴⁾ 다만 1930년대 중반으로 갈수록 함창의 승차차 인원 모두 감소하면서 점촌과 비슷해지는 점이 주목된다. 한 정거장 차이였던 두 역 주변으로 1930년대부터 광업이 발달하면서 여객 수요가 분산되었기 때문으로 추론된다.

<그림 4> 경북선 주요 역별 승차 여객인원 (명)



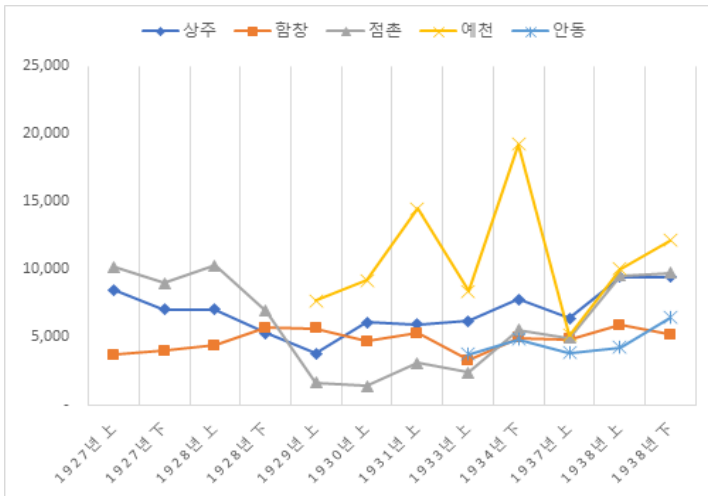
74) 1932년 12월 기준으로 문경군 인구가 89,039명인데 예천군 105,499명, 상주군 163,670명, 김천군 139,579명, 안동군 155,893명이었다(朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 1932, 28~29쪽).

<그림 5> 경복선 주요 역별 하차 여객인원 (명)

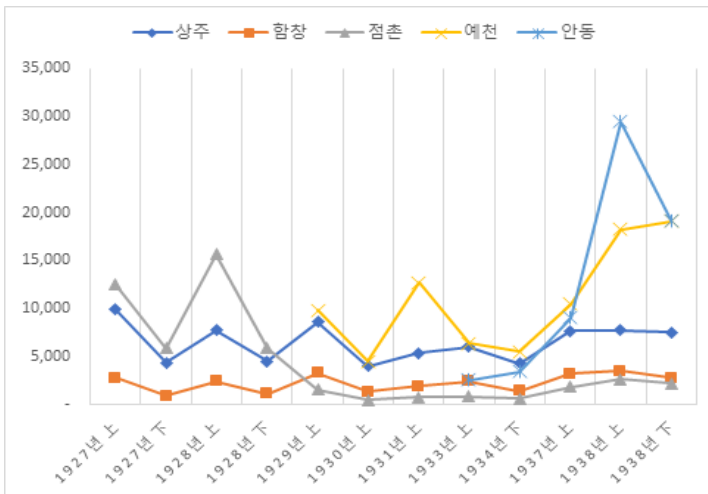


이와 더불어 1928년부터 점촌역의 승하차 인원이 감소하고 있는 점도 주목된다. 경제불황에 이은 1929년 세계대공황의 여파가 조선철도 수송량을 급감시켰던 것도 있지만 1928년에 점촌-예천 구간이 개통하면서 점촌역이 더는 경복선의 종점이라는 이점을 누릴 수 없었다는 점도 원인이라고 할 수 있다.

<그림 6> 경북선 주요 역별 발송 화물톤수 (톤)



<그림 7> 경북선 주요 역별 도착 화물톤수 (톤)

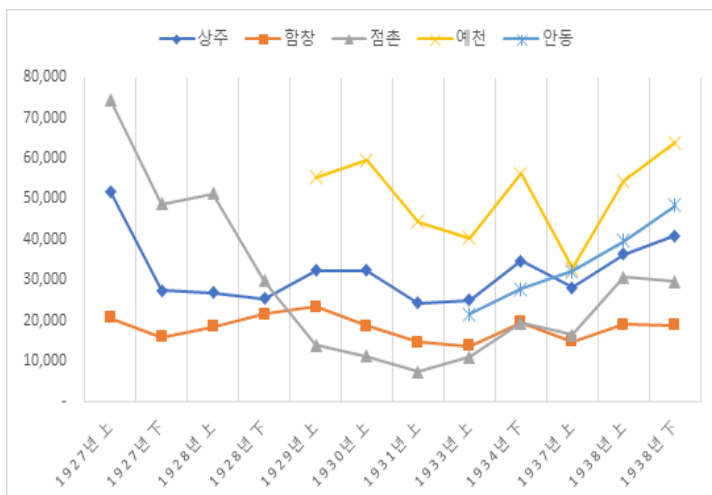


여객과 달리 화물 수송량을 보면 집촌역이 중점으로 정해졌던 것이

이 지역에 얼마나 큰 이득을 가져왔는지 잘 보여준다. <그림 6>과 <그림 7>에서 볼 수 있듯이 1928년까지 점촌역은 화물의 발송과 도착 모두 함창역을 압도했다. 상주역보다도 수송량이 많았다. 1927년 상반기, 하반기와 1928년 상반기, 하반기에 점촌역에서 발송된 화물은 각기 10,192톤, 9,007톤, 10,318톤, 6,949톤인데, 함창역은 3,722톤, 4,004톤, 4,398톤, 5,713톤에 불과했다. 도착한 화물의 경우 점촌역은 12,502톤, 5,888톤, 15,677톤, 5,880톤이고, 함창역은 2,746톤, 918톤, 2,415톤, 1,150톤으로 발송 화물보다 더 큰 차이를 보였다.

도착 화물의 차이는 점촌-예천 간 철도 공사가 진행된 점, 함창면에 비해 허허벌판이었던 점촌리에 철도역 설치 이후 더 많은 시설이 건설되었던 점 등을 원인으로 볼 수 있다. 발송 화물의 차이는 아직 경복선이 개통되지 않은 예천은 물론 영주, 봉화 등 철도가 부설되지 않은 지역에서 수송되는 화물을 점촌역이 독점했기 때문이다.

<그림 8> 경북선 주요 역별 운임수입 합계 (엔)



또한 1928년 이후 점촌역 화물 수송량의 급감은 반대로 이전까지 점촌역이 경북선 종점이라는 이점을 마음껏 누렸다는 것을 방증해준다. 경북선이 예천까지 개통하자 점촌역의 화물 수송량이 크게 감소했다. 점촌역부터 시작되었던 연장 노선 공사가 끝났음을 의미하며, 점촌역에 집중되었던 인근 지역의 화물 수요가 점촌역뿐 아니라 새롭게 연장된 용궁역, 예천역 등으로 분산되었기 때문이다.

교통 수입에서 큰 비중을 차지하는 것은 화물이다. 1928년까지 함창역과 비교할 때 화물에서 우위를 보였던 점촌역은 운임수입에서 큰 격차를 나타냈다. <그림 8>을 보면 1927년 상반기와 하반기, 1928년 상반기와 하반기에 점촌역의 운임수입은 74,459엔, 48,702엔, 51,298엔, 29,882엔을 기록했으나, 함창역은 20,727엔, 15,828엔, 18,573엔, 21,555엔에 불과했다. 화물 수송량의 차이가 운임수입의 격차로 직결되었다. 하지만 종점이라는 이점이 사라진 1928년 이후 점촌역의 운임수입도 급락해 상주역과 함창역에 미치지 못했다. 이와 같은 현상은 애초에 기반시설이 전혀 없었던 점촌의 지역적 특성으로 볼 수 있다.

끝으로 이처럼 점촌역 설치 이후 수량적으로 보이는 화물 수송량과 운임수입의 증가가 문경을 살아갔던 조선인들과는 어떤 관련이 있을까? 물론 거주지 주변이 개발되면 직간접적인 이득이 분명히 존재했을 것이다. 그러나 아래 기사는 경북선 개통 이후 상주, 문경 지역 상업의 양상이 모두에게 긍정적인 측면으로만 해석하기 어려웠음을 보여준다.

실업가 黃聖弼(37)씨는 상주 출생으로 일찍이 실업계에 몸을 담고어 최초에는 포백상을 경영하다가 대정5년(1916년)경부터 방면을 변하여 가지고 곡물상을 경영하기 시작하여 오늘에 와서는 엄연히 상주 실업계의 패권을 쥐고 있다.

“귀군 내의 조선인 상업자의 세력이 어떠한가?”

“작년까지는 비교적 우리 조선인의 세력이 우월한 것도 같았습니다만 산업철도(경북철도)가 개통된 이후로부터는 일본인 상업자 중에 유력자가 다수히 이주하여 오는 동시에 자연 세력이 밀리게 되었습니다”

“그러면 방금 상권이 일본인의 손에 들어있다는 말씀입니까?”

“네 그렇습니다 그리고 중국인의 세력도 상당합니다”

“귀군 내에서는 어떠한 방면이 제일 유망합니까?”

“상주는 원래 곡물의 소산이 많고 잠업도 성왕하는 까닭에 자연 그 방면에 관련된 사업을 하는 것이 좋은 것 같습니다”

“우리 조선인 상업자도 조직된 회사나 조합같은 것이 더러 있습니까?”

“회사라고는 명색도 없습니다. 그리고 조합이 한두개 있대야 역시 그러그러합니다”

“우리 조선 상업계의 전도는 어떠하겠습니까?”

“지금 현상 같아서는 모든 것이 전부 침체되어 있어 만일 앞으로 이대로 나간다면 비판하는 수밖에 없습니다⁷⁵⁾”

상주 지역 조선인 실업가 황성필⁷⁶⁾의 인터뷰를 담고 있는 위 기사는 경북선 개통 이후 지역의 조선인 상업 종사자 세력이 오히려 약해졌다고 평가한다. 이유는 자명했다. 철도가 들어서자 조선인들보다 자본 규모가 컸던 일본인 자본가들이 김천을 거쳐 상주, 문경 등지로 들어올 수 있었고, 이들이 가진 자본의 힘으로 인해 조선인들이 상권에서 점차 밀리고 있다는 진단이었다. 근대 교통의 핵심인 철도는 크게 보면 지역 경제의 양적 발전을 가져왔다. 하지만 깊이 들어가면 발전 과정에서 더 많은 이득을 보는 집단이 있고 상대적으로 이득을 적게 보거나, 손해를 보는 집단이 존재한다. 식민지였던 조선에서 손해를 보는 집단은 자본력이 떨어지고 철도역 외곽에 자리할 수밖에 없었던 조선인인 경우가 많았다. 철도가 놓인다는 것은 그 레일을 통해 제국주의가 지역까지 침투한다는 것을 의미했기 때문이다.

75) 「東亞日報記者地方巡迴 正面側面으로 觀한 尙州의 表裡」, 『동아일보』, 1925.03.04.

76) 상주에서 곡물취급상으로 활동했으며, 연초, 소금, 설탕, 비료 등의 매매 및 위탁, 창고업 등을 취급하는 (주)상주상사 대주주였다. 1923년에는 상주곡물조합 평의원, 1929년에는 상주에서 정미소를 운영했다(「尙州穀物組合發會式」, 『조선일보』, 1923.12.23.; 「精米所에發火」, 『동아일보』, 1929.12.05.; 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 한국근현대회사조합자료 참조).

IV. 맺음말

일제가 경부선 철도망을 구상하던 시기부터 노선 후보지에서 배제된 문경군은 1910년대 일본인의 이주가 극히 드문 지역이었다. 경부선 구상에서는 배제되었지만 문경군은 1911년 8월 시작된 ‘제1기 치도공사’에 따라 경성-부산 간 1등도로 충주-상주 구간에 포함되면서 근대교통을 도입할 수 있었다. 철도와 달리 1등도로는 기존 도로망을 답습하는 형태로 진행되어 영남대로의 주요 역참이었던 유곡역과 문경군의 중심인 문경면을 지나는 형태로 부설되었다.

이후에도 문경군은 철도 부설에 주도적인 모습을 보이지 않았다. 하지만 경부선 철도역이 들어서며 경상북도 서부의 중심지로 자리잡았던 김천의 재조일본인 자본가들이 주도한 김천-안동 간 철도부설 움직임이 가시화되자 김천과 안동 사이에 위치했던 상주, 문경, 예천도 철도 부설의 대상지로 떠올랐다. 1919년 10월 설립된 (주)조선산업철도가 1923년 (주)조선철도로 합병되는 부침 끝에 같은 해 9월 마침내 김천에서 안동을 연결하는 경북선 부설이 시작되었다.

한편 애초에 경북선의 1기 계획선은 김천에서 상주군 함창면까지였고, 문경군은 철도가 지나가는 곳에 불과했지 철도역을 설치할 계획도 존재하지 않았다. 그런데 1924년 8월 갑자기 1기 계획선의 종점이 함창면이 아닌 문경군 호서남면 점촌리라는 소문이 돌았고, 함창면의 반대에도 불구하고 같은 해 12월 실제로 1기 계획선의 종점이 점촌역으로 변경된 채 개통을 맞았다. 1기 계획선의 종점이 갑자기 문경군이 남쪽 경계에 위치한 점촌리로 변경된 이유는 확실하지 않다. 중요한 것은 1등도로 부설이 호서남면의 전통적인 중심지였던 유곡리를 택했던 반면, 비용최소화를 최우선으로 생각했던 식민지의 사설철도 부설은 예천 및 안동으로 향하는 최단거리 구간이었던 점촌리를 택했다는 점이다. 그리고 이는 향후 경북선의 2기 계획선이 완공되기 전까지 문경군 내 중심지인 문경면에서도 가장 멀리 떨어져 있었던 점촌리가 경북 북부의 물류 중심지로 떠오르게 됨을 의미했다.

실제로 문경군은 점촌역 설치 이후 일본인 인구가 급증하는 등 변화를 겪었다. 그런데 인구 증가의 양상을 문경군 내 10개 면 그리고 종점의 이권을 빼앗겼던 상주군 함창면과 함께 비교해보면 점촌역이 설치되었던 호서남면이 다른 면을 압도하는 인구 증가율을 보였다. 심지어 문경군 내 다른 면은 1930년대 전반기에 인구가 감소하는 경향도 보이면서 군의 전통적 중심지였던 문경면의 위상을 호서남면이 빼앗아오는 양상을 보였다. 화물수송량과 운임수입면에서도 점촌역은 2기 계획선이 개통했던 1928년까지 종점의 혜택을 누리며 원래 종점 예정지였던 함창역을 압도하는 모습을 보였다.

이처럼 간선철도망에서 배제된 지역에 들어온 지역철도는 지역을 한 차례 더 분절적으로 위계화시켰다. 그 위계화는 군 단위 심지어는 면 단위에서도 분절적으로 나타났다. 또한 점촌역을 중심으로 한 발전상은 새롭게 개통한 근대교통을 통해 자본력을 가진 제국주의가 지역으로 침투하기 시작했음을 의미했다. 철도가 놓이자 조선인 상업이 타격을 받아 어려워졌다는 당시의 증언은 이를 증명해준다.

한편 이 글에서는 문경군 외곽에 설치된 철도역이 만들어 낸 수량적 변화상에 집중했다. 철도역 설치 이후 문경군이 경험한 장시 신설 갈등, 관공서 이전 갈등, 지역 내 격차의 심화, 산업 유치 노력과 신규 철도망 부설 등 일제시기 근대교통의 변경이었던 문경 지역의 식민지적 변화상은 추후 연구로 보완하고자 한다.

※ 이 논문은 2021년 8월 10일에 투고 완료되어
2021년 8월 23일부터 9월 6일까지 심사위원이 심사하고,
2021년 9월 7일 편집위원회에서 게재 결정된 논문임.

1910~20년대 閔慶의 근대교통 도입과 店村의 부상(박우현)

<부표 1> 1927~1938년 경복선 주요 여객·화물 수송량 및 운임수입

		1927년		1927년	1928년	1928년	1928년	1929년	1930년	1931년	1933년	1934년	1937년	1938년	1938년
		상	하	상	상	하	상	상	상	상	상	하	상	상	하
김천	여객인원	승차 28,252	8,686	11,289	15,454	30,383	23,174	15,941	14,005	21,114	23,128	28,111	30,484		
	(명)	하차 30,690	19,025	25,322	21,814	31,063	21,537	15,898	14,553	21,897	26,694	27,550	30,267		
	화물톤수	발송 3,834	2,501	4,364	2,365	2,323	1,034	1,721	3,528	3,256	13,021	8,061	8,992		
	(톤)	도착 655	400	510	2,185	704	654	270	2,435	3,024	5,545	6,525	5,929		
	운임수입	여객 14,044	620	2,019	8,452	20,571	14,628	8,878	8,683	12,461	13,465	17,759	21,727		
상주	(엔)	화물 12,313	8,881	14,224	11,329	10,625	5,028	6,962	11,602	14,045	35,148	26,259	31,812		
	합계	26,923	10,031	16,872	20,367	32,078	20,376	16,715	23,009	28,048	53,229	50,832	59,522		
	여객인원	승차 48,449	18,388	30,517	33,554	55,105	40,116	31,746	31,791	26,054	33,340	37,374	43,701		
	(명)	하차 43,365	22,103	32,355	34,235	55,486	40,134	31,791	26,054	33,340	37,374	43,701	52,597		
	화물톤수	발송 8,511	7,085	7,046	5,341	3,816	6,123	5,946	6,211	7,832	6,422	9,466	9,482		
합창	(톤)	도착 9,876	4,361	7,757	4,497	8,612	3,996	5,339	6,026	4,266	7,687	7,792	7,505		
	운임수입	여객 17,688	5,653	9,344	11,366	20,484	16,655	11,321	11,975	16,225	14,884	16,993	19,805		
	(엔)	화물 33,215	21,148	16,408	13,251	10,589	14,691	12,371	11,012	15,870	10,802	16,646	17,466		
	합계	51,875	27,532	26,889	25,466	32,414	32,294	24,375	25,011	34,764	28,206	36,441	41,001		
	여객인원	승차 21,093	16,103	23,318	21,647	24,905	17,812	14,101	7,720	11,417	9,788	10,320	14,070		
합창	(명)	하차 20,986	15,791	22,831	20,639	23,928	17,134	13,837	7,632	11,313	9,731	10,651	15,558		
	화물톤수	발송 3,722	4,004	4,398	5,713	5,682	4,722	5,322	3,304	4,977	4,851	5,940	5,220		
	(톤)	도착 2,746	918	2,415	1,150	3,241	1,317	1,896	2,436	1,432	3,188	3,508	2,797		
	운임수입	여객 5,423	3,437	6,145	6,366	8,460	6,340	3,888	3,650	5,214	4,344	5,049	6,305		
	(엔)	화물 15,143	12,323	12,197	15,011	14,531	12,243	10,645	9,201	13,331	9,402	12,777	11,547		
침촌	합계	20,727	15,878	18,573	21,555	23,405	18,732	14,651	13,720	19,645	14,852	19,079	18,854		
	여객인원	승차 20,881	11,187	17,603	15,921	16,035	11,747	8,486	9,099	11,842	10,429	12,086	15,438		
	(명)	하차 18,605	10,285	17,442	16,951	15,558	11,712	8,613	8,253	11,572	10,106	11,319	15,631		
	화물톤수	발송 10,192	9,007	10,318	6,949	1,657	1,402	3,100	2,411	5,549	4,983	9,547	9,758		
	(톤)	도착 12,502	5,888	15,677	5,880	1,548	471	790	837	642	1,839	2,593	2,232		
침촌	운임수입	여객 14,574	26,890	11,847	10,592	8,510	6,659	3,643	4,431	5,878	6,658	7,552	9,074		
	(엔)	화물 58,993	20,309	38,605	18,511	5,175	4,350	3,768	6,256	12,769	9,267	21,665	19,227		
	합계	74,459	48,702	51,298	29,882	13,906	11,132	7,471	11,040	19,397	16,526	30,670	29,694		

		1927년		1927년	1928년	1928년	1929년	1930년	1931년	1933년	1934년	1937년		1938년	1938년
		上	下		上	下	上	上	上	上	下	上	上	上	下
예천	여객인원 (명)						16,845	13,119	9,588	10,623	15,617	14,510	17,229	23,027	
	하차						17,831	14,584	9,637	11,050	16,279	14,425	18,934	23,571	
	화물톤수						7,693	9,225	14,482	8,427	19,235	5,151	10,061	12,166	
	(톤)						9,819	4,488	12,709	6,362	5,522	10,474	18,237	19,109	
	노작						22,046	20,423	12,242	11,461	14,804	14,850	17,455	20,854	
	여객						31,964	38,087	30,355	26,831	38,249	16,201	34,210	39,805	
안동	운임수입 (엔)						55,263	59,507	44,341	40,384	56,325	32,874	54,419	63,883	
	합계									6,233	8,398	12,045	13,352	17,847	
	승차									6,789	9,022	10,397	17,838	18,168	
	하차									3,756	4,846	3,854	4,276	6,471	
	화물톤수									2,546	3,425	9,007	29,454	19,174	
	(톤)									7,376	9,560	19,241	20,320	22,756	
철도 국선	운임수입 (엔)									12,136	15,060	10,259	16,279	21,415	
	합계									21,612	27,782	32,223	39,641	48,374	
	승차						7,239	7,728	8,821	10,398	14,611	16,979	20,913	4,247	
	하차						9,338	9,770	15,751	10,072	15,853	17,833	21,043	4,106	
	화물톤수						19,540	10,158	19,097	8,813	19,300	16,126	11,938	53,543	41,483
	(톤)						19,637	17,933	15,594	19,677	27,155	22,956	44,277	21,220	33,816
국선	노작						7,809	8,103	18,795	12,086	11,670	14,645	17,684	23,271	32,557
	여객						57,862	41,753	73,950	35,435	90,779	54,429	49,257	73,723	204,874
	화물						67,904	51,680	96,238	50,697	106,118	74,284	72,287	102,945	249,218
	합계														204,903

출처 : 朝鮮鐵道株式會社, 『業務統計書』, 各年報, 朝鮮鐵道株式會社, 1928년 이후에 대한 자료는 철도국 노선에 등재하지 않음.

비고 : 철도국선은 경복선을 지나 조선총독부 철도국 노선에 등재하지 않는 것을 의미. 1928년 이전 통계는 제공되지 않음. 上은 상반기, 下는 하반기.

참고문헌

『강원일보』 『동아일보』 『매일신보』 『시대일보』 『연합신문』 『자유신문』
『조선일보』 『京城日報』 『釜山日報』 『朝鮮民報』 『朝鮮時報』 『朝鮮總督府官報』

達捨藏, 『慶北沿線發展誌』, 1931.

「府郡廢合ニ關スル件」, 『府郡廢合關係書類』, CJA0002546, 1913.08.

「第二号調査書 面ノ名稱 名稱ノ由來」, 『面廢合關係書類』, CJA0002552, 1913.12.

朝鮮産業鐵道株式會社, 『第七回營業報告書 大正十一年 下半期』, 1923.03.

朝鮮鐵道株式會社, 『業務統計書』, 各年刊.

朝鮮鐵道株式會社, 『營業報告書』, 1923.08.

朝鮮鐵道株式會社, 『第十八回 營業報告書』, 1924.12.

朝鮮鐵道株式會社, 『第二十一回 營業報告書』, 1926.6.

朝鮮鐵道株式會社, 『第二十二回 營業報告書』, 1926.12.

朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年報』, 各年刊.

朝鮮總督府, 『朝鮮の市場』, 1924

朝鮮總督府, 『昭和十年 朝鮮國勢調査報告 道編 第六卷 慶尙北道』, 1935.

朝鮮總督府 陸地測量部, 『朝鮮五萬分一地形圖』, 1918.

朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道史』, 1915

朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道狀況 第十五回』, 1924.12.

朝鮮總督府 鐵道局, 『朝鮮鐵道史』, 1929

行政研區會 編, 『(大韓民國)地方行政區域便覽』, 彰文閣, 1963.

이은희, 『설탕, 근대의 혁명 : 한국 설탕산업과 소비의 역사』, 지식산업사, 2018.

이타가키 류타, 홍종욱·이대하 역, 『한국 근대의 역사민족지 - 경북 상주의 식민지 경험』, 해안, 2015.

任世權, 『聞慶市幽谷洞地表調査報告 幽谷驛』, 安東大學校博物館, 1995

전성현, 『일제시기 조선 상업회의소 연구』, 선인, 2011.

전성현, 『식민지 도시와 철도-식민도시 부산의 철도와 식민성, 근대성, 그리고 지역성』, 선인, 2021.

- 정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교 출판부, 1999.
- 崔永俊, 『한국의 옛길 嶺南大路』, 고려대학교 민족문화연구원, 2014.
- 항상일, 『문경의 지형과 옛길』, 문경시, 2013.
- 鮮交會 編, 『朝鮮交通史 1 : 本卷』, 三信圖書有限會社, 1986.
- 김 승, 「일제시기 다사도항(多獅島港) 개발과 신의주·다사도간의 철도부설」, 『해항도시문화교섭학』18, 2018.
- 김일수, 「일제강점 전후 대구의 도시화과정과 그 성격」, 『역사문제연구』10, 2003.
- 김일수, 「한일병합」 이전 대구의 일본인거류민단과 식민도시화」, 『한국학논집』59, 2015.
- 김일수, 「일제강점기 김천의 일본인사회와 식민도시화」, 『사람』56, 2016.
- 朴相侁, 「小白山脈地域의 交通路와 遺蹟-忠州와 연결되는 交通路를 중심으로」, 『국사관논총』 16, 1990.
- 박상현, 「식민주의와 동아시아 식민국가의 정치경제-통합 비교를 위한 시론」, 『사회와 역사』 111, 2016.
- 박우현, 「대공황기(1930~1934) 조선총독부의 사설철도 정책 전환과 특성」, 『역사와 현실』101, 2016.
- 박우현, 「1930년대 조선총독부의 사설철도 매수 추진과 특징」, 『역사문제연구』 21-2, 2017.
- 박우현, 「1910년대 조선사업공채 정책의 전개와 난맥상」, 『한국근현대사연구』93, 2020.
- 박우현, 「일제시기 평원선 부설과 횡단철도의 주변화(1904~1941)」, 『한국문화』 89, 2020.
- 손경희, 「1910년대 경부선 개통과 도시성격의 변화-경상북도 金泉을 중심으로」, 『역사와 담론』55, 2010.
- 송규진, 「일제식민통치 초기 대전의 발전과 도시화과정에 관한 연구」, 『지역발전연구』8, 2001.
- 양지혜, 「일제하 기업의 향만 개발과 ‘변영’의 동상이몽-일본질소의 지역진출과 함흥의 향만 건설을 중심으로-」, 『역사와 현실』117, 2020.
- 이대화, 「20세기 초반 지방제도 개편의 목적과 추진과정-경상북도 김천 지역의 사례를 중심으로-」, 『승실사학』23, 2009.

- 이형식, 「중간내각 시대(1922.6-1924.7)의 조선총독부」, 『동양사학연구』 113, 2010.
- 전성현, 「일제하 東海南部線 건설과 지역동향」, 『한국근현대사연구』 48, 2009.
- 전성현, 「일제시기 東萊線 건설과 근대 식민도시 부산의 형성」, 『지방사와 지방문화』 12-2, 2009.
- 전성현, 「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」, 『역사와 경계』 104, 2017.
- 전성현, 「일제강점기 東海線 3線과 지역」, 『석당논총』 69, 2017.
- 조병로, 「朝鮮後期 幽谷驛의 經濟基盤과 財政運營-『幽谷驛誌』 및 『幽谷驛關聯古文書集』을 中心으로-」, 『사학연구』 66, 2002
- 조병로, 「일제 식민지시기의 도로교통에 대한 연구(Ⅰ)」, 『한국민족운동사연구』 59, 2009.
- 최성원, 「일제강점기 포항의 도시화과정」, 『경주사학』 38, 2013.
- 허영란, 「1910년대 경기남부지역 상품유통구조의 재편」, 『역사문제연구』 2, 1997.
- 허영란, 「시가지 개조를 둘러싼 지역 주민의 식민지 경험-안성의 철도·시장·공원 그리고 지역주민-」, 『역사문제연구』 17, 2007.
- 廣瀬貞三, 「一九一〇年代の道路建設と朝鮮社会」, 『朝鮮學報』 164, 1997.
- 矢島桂, 「植民地期朝鮮への鐵道投資の基本性格に關する一考察--1923年朝鮮鐵道會社の成立を中心に」, 『經營史學』 44-2, 2009.

국사편찬위원회 한국사데이터베이스(<http://www.history.go.kr/>)

Abstract

The Adoption of Modern Transportation in 1910-20s Mungyeong and the Rise of Jeomchon

Park, Woo-hyun

The purpose of this study is to examine aspects of modern transportation adopted in 1910-20s Mungyeong-gun and analyze the reasons behind the rise of Jeomchon as the new centre of Mungyeong. The process of imperialist expansion was synchronized with the spread of modern means of transportation. Railroad lines were designed and stations were constructed in strict adherence to the interests of colonists. This led to changes in the relative status of each region compared to prior to the development of modern transportation. Jeomchon was one of these examples. Since the unanticipated construction of its railway station in December 1924, the village experienced a rapid increase in the Japanese population and goods distribution. The spike indicates the spread of Japanese investment to the remote regions of Joseon via railroads.

keywords :

Railway, Road, Imperialism, Mungyeong, Jeomchon, Joseon Railway Co., Ltd.