

## 1920~30년대 점촌역 설치와 지역사회의 움직임

김인호\*

- I. 서론
- II. 경북선 철도 부설과 점촌역 설치
- III. 점촌역 설치 배경
- IV. 점촌역 설치 이후 경제적 변화
- V. 결론

### 국문초록

문경 점촌은 조선시대까지 10여 호에 불과한 寒村이었다. 하지만 경북선이 개통되고 1924년 점촌역이 설치되면서 변화가 시작된다. 점촌역이 경북선 종점이 되며 인구가 증가하고 온갖 물건이 集散한다. 지역사회 내부에서 생활의 편의를 위해 시장의 건설과 기타 관공서의 이전을 요청하였으며 이러한 여론을 주도한 계층은 지역유지였다. 점촌의 유지들 중 일부는 경찰, 법률 관련 공무원 출신자였다. 이들은 운송업·생활잡화 판매점·주조업에 종사하였고 여러 조합을 만들었다. 이를 통해 지역사회에서 상당한 경제력과 인망을 얻었다. 또한 점촌역 설치 전후에 외부에서 들어온 인물이 많았다.

다만 이상한 점은 점촌역의 설치이다. 원래 경북선의 종점은 함창역이

\* 대구대학교 시간강사 / haah2384@naver.com

었으나 갑자기 점촌역으로 변경되었는데 함창역과 점촌역의 거리는 불과 약 4km밖에 떨어지지 않았다. 갑작스러운 계획의 변경은 문경의 다양한 자원을 착취하기 위한 일제의 식민지 계획과 지역의 발전을 기대하는 점촌 유지들의 활동 때문이었다. 점촌 유지들은 점촌번영회를 조직하였는데 이 번영회에는 산업가 외에도 문경군수 등 공무원들도 참여하였다. 또한 영향력을 가진 일본인 산업가도 문경에 살고 있었다.

일제의 식민지 정책과 지역 주민들의 이익이 일치하여 점촌의 경제는 양적인 성장을 이루었다. 하지만 상당수 자본을 일본인이나 일본과 관련된 인물들이 차지하였으며 대다수의 소작농들은 경제적으로 몰락하였다. 문경군민들의 빚은 증가하고 사회적 분위기는 각박해졌다. 일본인과 조선인 간의 대립이 격화되며 물리적 충돌이 발생하기도 하였다. 더구나 1928년 예천까지 경복선이 연장되어 점촌역의 경제는 다시 약화된다.

◆ 주제어

경복선, 점촌역, 함창역, 유지, 시장

## I. 서론

19세기 서양 인상주의 화가들의 그림을 보면 철도역이나 시골을 지나가는 철도가 그려져 있다. 상품이 대량으로 신속 이동이 가능해지며 중앙과 지방이 통합되었다. 몰락한 귀족·부자와 일반민중이 3등 칸에 섞여 타며 새로운 문화를 형성하기도 하였다. 하지만 식민지의 입장에서는 철도는 수탈의 상징이기도 하였다.

이에 따라 철도의 식민지성과 철도 부설 이후 도시의 변화를 살피는 연구가 많았다. 배기완은 철도회사의 성립과 투자, 이후 지역 사회의 변화를 단편적으로 제시하였다.<sup>1)</sup> 정재정은 일제강점기 간선철도망이 형성되는 과정을 분석하여 일제가 대한제국을 침탈하는 과정, 철도가 가지는 수탈성을 분석하였다.<sup>2)</sup> 이철우는 일제의 철도부설과 민족적 저항의 사례를 정리하였다.<sup>3)</sup> 처음에는 간선철도를 중심으로 일제의 철도정책을 살폈으나 이후 지선과 사설철도망 중심으로 지역사 연구가 많이 이루어졌다. 철도 개통에 따른 지역사회의 경제적 변화와 갈등관계를 살핀 연구가 많았다.<sup>4)</sup> 한편 지역사회 식민지 경제의 침탈과 철도와의 관계를 언급하기도 하였다.<sup>5)</sup>

- 
- 1) 배기완, 「한국철도부설이 일반지역경제에 미친 영향」, 『단국대학교 논문집』 7, 단국대학교, 1973. ; 「일제의 철도에 대한 투자 및 경영」, 『단국대학교 논문집』 8, 단국대학교, 1974.
  - 2) 정재정, 「일제의 한국철도 침략과 한국인의 대응」, 서울대학교 박사학위논문, 1992.
  - 3) 이철우, 「일본의 철도부설과 한국민족주의의 저항」, 『평화연구』 12, 고려대학교 평화연구소, 2004.
  - 4) 김일수, 「일제강점 전후 대구의 도시화과정과 그 성격」, 『역사문제연구』 10, 역사문제연구소, 2003. ; 김양식, 「충북선 건설의 지역사적 성격」, 『한국근현대사연구』 33, 한국근현대사학회, 2005. ; 허영란, 「시가지 개조를 둘러싼 지역 주민의 식민지 경험」, 『역사문제연구』 17, 역사문제연구소, 2007. ; 허우궁·도도로키 히로시, 『개항기 전후 경상도의 육상교통』, 서울대학교출판문화원, 2007. ; 손경희, 「1910년대 경부선 개통과 도시성격의 변화」, 『역사와 담론』 55, 호서사학회, 2010. ; 전성현, 「일제시기 지역 철도 연구」, 『역사와 경계』 84, 부산경남사학회, 2012. ; 임채성, 「전북철도의 설립과 운영 그리고 국유화」, 『경제사학』 44, 경제사학회, 2020. ; 박우현, 「일제시기 평원선 부설과 횡단철도의 주변화」, 『한국문화』 89, 서울대학교 규장각한국학연구원, 2020.

이 글과 연관된 경북선 문경 점촌역에 대한 직접적인 연구는 박우현이 유일하다.<sup>6)</sup> 점촌은 원래 조선시대 한가한 마을이었다. 하지만 일제강점기 경북선이 통과함에 따라 경제적 성장을 이룩하였고 현재는 문경 상업·행정의 중심지이다. 급격한 변화에도 불구하고 연구가 부족한 이유는 자료의 부족 때문이다. 박우현의 연구는 일제강점기 점촌의 육상·철도교통이 발전하는 과정과 그 변화양상을 전반적으로 다루었다. 특히 문경군수 박정순의 활동을 중심으로 경북선 종점이 함창역에서 점촌역으로 변경되었다는 점을 언급하였다. 하지만 점촌의 변화를 수량적으로 분석하였기 때문에 철도 부설에 따른 지역사회의 반응, 역 설치에 대한 지역사회의 움직임은 구체적으로 제시되지 못하였다.

본 연구에서는 기존의 연구에 부족한 부분을 보충하는 것을 목표로 한다. 그 구체적인 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 점촌역이 갑자기 종점으로 선정된 이유를 살피고자 한다. 그와 관련된 구체적인 자료가 남아있지 않아 직접적인 원인을 찾기 어렵다. 하지만 점촌역 설치 전후 지역사회의 움직임, 지역의 물산과 그 특징을 중심으로 추측해보고자 한다.

둘째, 철도 개통이후 지역사회의 경제적 변화를 인물이나 사건을 중심으로 살펴보고자 하겠다. 이를 통해 점촌 경제의 양적인 성장과 지역 유지들의 특성, 그리고 그러한 변화과정 속에서 내부 갈등을 살피겠다.

이상의 연구를 통해 일제강점기 지역사회에서 철도가 가지는 의미를 살펴보고자 한다.

- 
- 5) 김동철, 「경부선 개통전후 부산지역 일본인 상인의 투자 동향」, 『한국민족문화』 28, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006. ; 이수열, 「식민지 시기 신의주의 일본 제지업」, 『해항도시문화교섭학』 17, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2017. ; 전성현, 「일제강점기 동해선 3선과 지역」, 『석당논총』 69, 동아대학교 석당학술원, 2017. ; 「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」, 『역사와 경계』 104, 2017.
- 6) 박우현, 「1910~20년대 문경의 근대교통 도입과 점촌의 부상」, 『영남학』 78, 경북대학교 영남문화연구원, 2021.

## II. 경북선 철도 부설과 점촌역 설치

조선을 강제 병탄한 일제는 군사적 이용, 식민지 조선 개발과 경제적 수탈을 목적으로 한반도에 철도를 건설하였다. 처음 건설된 철도는 경인선이였다. 이후 경부선, 경의선, 호남선, 경원선을 비롯하여 기타 다양한 철도가 건설되었다.<sup>7)</sup>

일제강점기 철도들의 특징은 먼저 조선총독부의 의지가 강하게 반영되었다는 점이다. 1912년 조선총독부는 전국 국유철도망을 가결정 하였으며, 1920년대 초 한반도를 종횡하는 ‘철도부설 10개년계획’을 세우고 예정 지역을 조사하였다.<sup>8)</sup> 1927년에는 주요 군을 지나가는 ‘조선철도 12년계획’을 설립하고 내륙 오지를 향하는 사설철도를 부설한다. 하지만 철도부설계획은 많은 비용이 들기 때문에 일본의 민간자본을 이용하였다.<sup>9)</sup> 또한 이 철도 중 대다수는 후에 국유화가 되었다.<sup>10)</sup>

연구의 주제인 경북선은 1920년대 철도계획에 맞추어 건설되었다. 간선철도의 혜택을 받지 못한 경상북도 북부지역에서는 1920년 이전부터 철도를 건설하려는 운동이 있었다. 1916년 김천의 일본인 상공업자와 상주의 유지들이 규합하여 경상북도와 사설철도 회사인 조선경편철도에 김천-상주 철도 건설 촉진을 주장하였다. 하지만 조선경편철도가 해산되며 계획조차 세우지 못한다.<sup>11)</sup>

1918년 김천의 자산가인 와타나베[渡邊營太郎]는 스스로 도쿄 유력자들의 자본금을 모아 ‘남조선경편철도 기성동맹회’를 만들고 8월 도쿄 상공회의소 회장 후지야마[藤山雷太]의 지원을 받아 ‘조선산업철도 주식

7) 『개벽』 57, 「조선에 대한 철도의 세력, 대정8년 이후로 화다닥 부설되는 私鐵」, 1925년 3월 1일.

8) 전성현, 「일제하 조선 상업회의소의 철도부설운동」, 『석당논총』 40, 동아대학교 석당학술원, 2008, 252~253쪽.

9) 전성현, 앞의 논문, 249~250쪽.

10) 이기완, 「제국주의 시기 일본의 대외정책과 한반도 철도」, 『세계지역연구논총』 38, 한국세계지역학회, 2020, 114쪽.

11) 허우궁·도도로키 히로시, 앞의 책, 138~140쪽.

회사'를 설립하였다. 후지야마는 제당업·철도·출판 등 여러 기업을 세운 일본의 대표적인 실업가였다. '조선산업철도 주식회사'는 김천-상주-문경-예천-안동을 연결하는 철도건설계획을 수립하였다. 1922년 경북선 공사를 시작하였지만<sup>12)</sup> 계속 진행하기 어려운 상황이었다. 대공황으로 인해 일본 본토의 투자회수가 증가하고 주주총회에서 회사 해산을 결의하였다.

이에 조선총독부가 개입하여 '조선산업철도 주식회사' 외 5개의 회사를 합병하여 '조선철도'를 신설하고 김천~안동을 연결하는 경북선 계획을 진행하였다.<sup>13)</sup> 1924년 10월 김천~상주간, 1924년 12월 상주~점촌간, 1928년 11월 점촌~예천 간, 1931년 9월 예천~안동 간 노선이 완공되었다. 일제는 천연자원·곡물을 수탈하기 위해 또는 주요 기점을 연결하기 위해 철도를 부설하였다. 경북선은 농촌의 수탈을 강화하기 위해 만들어졌다. 그러나 전쟁의 기운이 격화되며 1940년 군사적 목적으로 경북선은 일제에 매수되었다. 1944년에는 점촌~안동 구간은 철거되고 그 자재는 경의선 복선화에 사용되었다.<sup>14)</sup>

철도가 지나가고 역이 건설되면 각종 물산과 사람들이 집산하여 지역 경제가 활성화된다. 경북선의 철도유치와 역 건설을 놓고도 갈등이 발생했다. 1924년 경북선의 종점은 점촌으로 결정되고 1924년 12월 25일 철도 영업을 시작한다.<sup>15)</sup> 이때 대대적으로 개통식이 진행되었다.<sup>16)</sup>

25일 함창역에 많은 사람들이 모여들고 11시 30분에 함창공립보통학교에는 '조선철도 주식회사'의 주요 일본인 임원들과 공무원들, 상주군수 신현구, 문경군수 박정순, 지역 유지, 신문 기자들이 모여든다. 곧 내빈의 축사가 진행되고 이어서 만세삼창과 연회가 진행된다. 오후 1시 일당은 자동차 10대에 나눠 타고 점촌역 근처 호서남면 공립보통학교 향한

12) 『동아일보』, 「산철공사착수」, 1922년 1월 16일.

13) 박우현, 「1910~20년대 문경의 근대교통 도입과 점촌의 부상」, 『영남학』 78, 경북대학교 영남문화연구원, 2021, 251~253쪽.

14) 허우궁·도도로키 히로시, 앞의 책, 141~143쪽.

15) 『매일신보』, 「조철 경북선 상주 점촌간, 오는 25일 개업」, 1924년 12월 15일.

16) 『매일신보』, 「함창 점촌 양역의 경북선 개통식 뒤에 알림」, 1924년 12월 27일.

다. 지나가는 길에 사람들이 자동차를 향해 국기를 흔들며 만세를 외친다. 곧 내빈 축사와 만세삼창, 연회가 진행되고 식이 마친다. 각 역에서는 유지들의 주체로 행사가 진행된다. 점촌역에서는 면민 납세 모범자 표창식, 교육품 전람회, 백일장 등이 진행되었고, 함창역에서는 남북으로 나누고 줄다리기 대회를 한다.

위의 글은 점촌역 개통식 당시 신문기사의 내용을 정리한 것이다. 철도 건설에 따른 생활 개선과 경제적 이득을 기대하는 지역민들의 바람이 글에서도 느껴진다. 실제로 ‘송곳 하나 꽃을 땅이 없다.’라고 할 정도로 많은 사람들이 모였다. 특이한 점은 주요 인사들이 같은 날에 모여 함창·점촌 순으로 개통식을 진행했다는 점이다. 이는 경북선 중점을 놓고 함창과 점촌 사이에 갈등이 있었기 때문이다.

경북선 1기 공사계획에 의하면 중점은 함창역이었다. 하지만 1924년 8월 갑자기 함창역에 간이역이 설치되고 중점은 점촌역으로 변경되었다. 함창 주민들은 즉각적으로 반발하였다. 함창 주민들은 점촌에 비해 함창이 경제적 이득이 높고 기반시설도 마련되어 있음을 강조하며 바로 잡아 줄 것을 도 당국에 진정하였다.<sup>17)</sup>

함창 주민들의 주장은 타당하다. 함창은 조선시대 상주목에 소속된 현 중 하나로<sup>18)</sup> 19세기에는 2,500호, 전결 2,500결을 가진 지역이었다.<sup>19)</sup> 일제강점기에도 물화가 모이는 상주의 중심지 중 하나였다.<sup>20)</sup> 이에 반해 점촌이 소속되어 있던 호서남면의 경우 일제강점기 때 새롭게 형성된 지역이다. 조선시대 상주목 영순현에 속했으며<sup>21)</sup> 가난한 寒村이었다. 일제강점기 점촌에는 약 10여호 밖에 살지 않았다.<sup>22)</sup> 또한 두 곳 모두 조선시대 수로 교통의 중심지였다. 하지만 함창의 경우 조선시대 구향장, 구아장, 적지장, 시암장 등 4개의 장시가 존재했지만<sup>23)</sup> 영순현의 경

17) 『동아일보』, 「함창 시민 진정」, 1924년 8월 20일.

18) 『세종실록지리지』, 「경상도 상주목 함창현」.

19) 정약용, 『경세유표』 권4, 「천관수계」, 군현분등.

20) 『매일신보』, 「정거장 이전은 함창의 사활문제」, 1924년 12월 13일.

21) 영순현의 호수는 22호, 인구는 132명이었다(『세종실록지리지』, 「경상도 상주목」).

22) 『매일신보』, 「정거장 이전은 함창의 사활문제」, 1924년 12월 13일.

우 상주 산양장, 문경 호계면 유곡장에 경제적 기능을 의존하고 있었다.

한편 일제의 철도 설치 계획을 살펴보면 1920년대 사설철도는 일제 강점기에 건설된 신작로와 연계되어 있었다.<sup>24)</sup> 서울에서 시작된 경부선 1등도로는 충주를 지나 이화령을 건너 문경 유곡리, 함창, 상주를 거쳐 부산까지 연결된다.<sup>25)</sup> 함창은 경부선 1등 도로와 예천·안동을 가는 2등 도로가 분기되는 교통상 주요 지역이었다. 물론 호서남면에는 경부선 1등도로가 관통하고 진주·안동 간 2등도로가 횡단하지만 점촌과는 조금 거리가 있었다.<sup>26)</sup>

여러 가지 면을 보았을 때 점촌이 종점으로 선정된 이유는 비정상적인 상황이라고 할 수 있다. 당시 사람들은 ‘함창의 시민들은 운동 없이 조용히 있는데 문경의 시민들은 열렬히 운동을 진행하였기 때문’이라고 평가하였다.<sup>27)</sup>

경북선이 함창까지 건설된다는 소식을 듣고 문경 시민들은 1923년부터 역 설치를 위한 운동을 진행하였다. 1924년 9월 종점이 점촌으로 결정되고 같은 해 10월 1일에 김천-상주 간 노선이 개통되었다. 하지만 점촌까지의 개통은 예정된 기간보다 늦춰졌다. 이에 1924년 9월 28일 점촌의 유지들을 중심으로 번영회를 설립하고 철도역과 시장부지의 도로 건립을 촉구하였다. 점촌 외에도 인근의 영순면, 호계면의 사람들도 참여하였는데 그 인원이 약 200여명이나 되었다.<sup>28)</sup> 재미있는 점은 여러 논의 중 함창 번영회에 대한 비난을 금지시키는 항목이 있다는 점인데 점촌역이 종점으로 확정된 상황 속에서 괜한 갈등을 피하고자 노력했던 것이다. 같은 해 11월 문경군수 박정순의 주도로 시민대회를 개최하고 점촌역 건설을 촉구하였다. 이에 반발하여 함창에서도 상주군수 신현구의 주도로 함창역의 완공을 주장하였다.<sup>29)</sup>

23) 서유구(임원경제연구소 번역), 『임원경제지』, 「예규지」 2, 2022, 214~215쪽.

24) 허우궁·도도로키 히로시, 앞의 책, 98쪽.

25) 박우현, 앞의 논문, 249쪽.

26) 達捨藏, 『경북대감』, 1931, 1233쪽.

27) 『동아일보』, 「함창 시민 진정」, 1924년 8월 20일.

28) 『매일신보』, 「점촌의 번영회」, 1924년 10월 6일.



문경군에서 시민운동을 주도한 면면을 살펴보면 점촌과 관련된 공무원과 지역 유지가 참여했다는 점을 알 수 있다. 朴正純(1882~?)은 경찰서 경부, 재령·문경군수, 매일신문사 지국장, 안동상공회 의원을 역임하였으며 독립운동을 탄압한 대표적인 친일파였다.<sup>30)</sup> 申鶴均은 호서남면장으로 면행정을 잘 운영했다는 이유로 은관을 수여받았으며 문경 농암면 청년운동 단체인 문경우리청년회 임시의장을 맡을 정도로 지역사회에서 인망을 얻은 인물이었다.<sup>31)</sup> 李鍾鳳의 경우 점촌변영회의 회장으로 1935년에 호서남면 면협의원에 당선된다.<sup>32)</sup>

결국 1924년 12월 점촌역이 건설되고 함창역은 통과역 역할만 하게 된다. 물론 일제가 건설한 철도는 식민지 자원수탈이 주목적이었기 때문에 지역의 특성, 산업발전, 균형적 경제성장은 고려하지 않았다. 이에 따라 철도 노선도 비용을 최소화 하는 구간으로 선정하였다. 하지만 함창과 점촌의 거리가 얼마 되지 않음에도 불구하고 두 개의 역이 공존한다는 점은 의문이 남는다. 당시에도 이러한 의문을 가지고 문경의 일본인 유력자가 힘을 썼다고 의심하였다.<sup>33)</sup> 다음 장에서는 일제강점기 문경지역의 사회경제적 분위기를 살펴보고 점촌역이 건립되게 된 배경을 추측해보겠다.

### Ⅲ. 점촌역 설치 배경

일제가 건설한 철도에 의해 조선의 경제는 일제에 종속되었다. 광물·삼림자원·미곡 등의 자원을 수탈했으며 일본에서 생산한 공산품은 한반

29) 『매일신보』, 「정거장 이전은 함창의 사활문제」, 1924년 12월 13일.

30) 친일인명사전 편찬위원회, 『친일인명사전』, 「박정순」, 민족문제연구소, 2009.

31) 『매일신보』, 「면리원 독행자의 표창」, 1924년 4월 13일. ; 「문경우리청년회」, 1925년 12월 10일.

32) 『동아일보』, 「당선된 면협의원」, 1935년 5월 30일.

33) 『동아일보』, 「함창 시민 진정」, 1924년 8월 20일.

도에 판매되었다. 일본인 지주가 증가하고 토지를 가지지 못한 한국인들은 소작농으로 전락한다.<sup>34)</sup> 대표적인 곡창지대인 전라북도에 미곡을 수송하는 철도가 부설되었고,<sup>35)</sup> 신의주에 철도가 연결되며 대규모 목재자원이 활용되었다.<sup>36)</sup> 강원도와 경상북도의 광산 개발을 위해 동해선을 만들기도 하였다.<sup>37)</sup>

문경에도 다양한 자원이 존재하였는데 경북선을 통해 물산이 수송되었다.

〈표 1〉 점촌역 주요화물수송

화물 연도	쌀	조	목재	무연탄	소금	콩	비료	시멘트
1924	7,777	150	174		1,017			
1925	23,620	3,589	1,022	274	4,739	992	402	180
1926	32,741	3,818	1,449	246	5,374	1,913	1,395	608
1927	36,631	8,192	1,380	291	7,392	3,728	2,273	746

貫陽生, 「朝鐵慶北線の概況: 店村體泉間新線開業」, 『朝鮮鐵道協會會誌』 7, 1928.

위 <표 1>을 보면 쌀·조가 가장 많이 수출되고 소금·비료가 가장 많이 수입되는 모습을 알 수 있다. 1929년 경북선 수송량을 살펴보면 점촌역은 여객수송보다는 화물수송에 주력하였다는 점을 알 수 있다.<sup>38)</sup> 또한 점촌역에 집산된 많은 물산이 경북선을 통해 경부선 김천으로 수

34) 이기완, 앞의 논문, 121쪽.

35) 임채성, 「전북철도의 설립과 운영 그리고 국유화」, 『경제사학』 44, 경제사학회, 2020, 287쪽.

36) 이수열, 「식민지 시기 신의주의 일본 제지업」, 『해양도시문화교섭학』 17, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2017, 78~80쪽.

37) 전성현, 「일제강점기 동해선 3선과 지역」, 『석당논총』 69, 동아대학교 석당학술원, 2006, 285쪽.

38) 경북선 여객수를 살펴보면 상주, 김천, 함창, 옥산, 백원, 예천, 청리, 점촌 등이었다. 뒤에 건설된 예천역, 소역인 청리보다 점촌역에 사람들이 적게 승하차하였다. 화물수송의 경우 예천, 상주, 함창, 점촌, 김천 등 5개역에 화물이 많이 발송·도착하였다 (허우궁·도도로키 히로시, 앞의 책, 167~168쪽).

송되는 모습도 확인할 수 있다.<sup>39)</sup>

문경군의 주된 산업은 농업이었다. 일제는 우수한 품종의 쌀을 생산하기 위해 종묘 관리, 농업 지도원을 배치하였다.<sup>40)</sup> 경북선이 개통되면서 점촌역에 안동·예천에 수입·수출하는 미곡이 집산하였는데<sup>41)</sup> 역에서 쌀의 품질[건조 정도, 쌀 외 기타 협잡물 혼입, 이전 년도 생산된 쌀의 섞임 여부, 용량과 포장]을 확인하는 檢穀所를 설치하였다.<sup>42)</sup> 일제의 기준에 맞추기 위해 점촌의 곡물상들은 조합을 만들기도 하였다.<sup>43)</sup> 이 외에도 대자리·슬리퍼·그물을 만드는 왕골은 미국에 수출되기도 하였으며 감, 면화 등도 생산되었다.<sup>44)</sup> 특히 蠶業의 경우 문경에서 성행하는데 경북 내에서 2위로 고치를 생산하였다.<sup>45)</sup> 1920년대 초반까지 고치가격이 상승하여 일반 농가들이 적극적으로 잠업에 참여하였으며 문경군 농회에서도 장려하였다. 하지만 1920년대 중반 잠업조합을 통해 공동판매를 시작하면서 가격은 급격히 하락하고 일제의 수탈이 강화되었다.<sup>46)</sup> 또한 문경에는 많은 산림이 있었다.<sup>47)</sup> 민간에서는 목탄을 생산하여 수출하기

39) 허우궁·도도로키 히로시, 앞의 책, 170~171쪽.

40) 『매일신보』, 「최근의 경북」, 1913년 4월 16일. ; 「최근의 경북」, 1913년 4월 25일.

41) 『조선일보』, 「함창에 積米如山」, 1924년 12월 27일. ; 『매일신보』, 「경북선 점촌역 현미수출상황」, 1925년 3월 22일. ; 『부산일보』, 「점촌의 작금 미곡 출회 예상」, 1925년 7월 10일.

42) 『매일신보』, 「문경군 농회에서 糶穀사규칙 발표」, 1924년 12월 31일. ; 「경북 각역 검곡」, 1926년 2월 6일.

43) 『조선일보』, 「점촌곡상 조합창립」, 1926년 4월 29일. ; 『조선신문』, 「慶北店村に穀物商組合成立」, 1926년 5월 1일.

44) 『매일신보』, 「囑目되는 경북의 莞草와 蓆」, 1924년 1월 12일. ; 『경성일보』, 「慶北の柿年産額廿萬圓」, 1924년 10월 20일. ; 『동아일보』, 「문경면화판매」, 1932년 12월 15일.

45) 이윤갑, 「1920년대의 식민지 상업적 농업의 전개와 지주제의 확대」, 『한국사연구』 90, 한국사연구회, 1995, 157쪽.

46) 『매일신보』, 「조선농업의 指南」, 1912년 2월 14일. ; 『동아일보』, 「각지촌건 공판」, 1933년 6월 21일. ; 「잠중부족으로 양잠가대실망: 잠중을 잘 아니준다고 문경군 농회에 불평」, 1933년 3월 29일.

47) 『대한매일신보』, 「산림조사」, 1910년 4월 2일. ; 『동아일보』, 「국유럽 경영과 立木매각에 취하여」, 1922년 10월 29일.

도 하였으나 이는 주로 국내에서 소비되었다. 문경군에서는 좀 더 높은 수익성을 얻기 위해 제지업을 장려하기도 하였다.<sup>48)</sup>

문경에 가장 유망한 산업은 무연탄 광산이었다. 무연탄은 평안남도·황해도에 많이 매장되어 있는데 무연탄 층 중 일부가 문경까지 뻗어있다.<sup>49)</sup> 공장이나 기관차, 해군 함대, 온방용 연료로 사용되었으며, 일본 국내 매장량 중 유연탄이 많고 무연탄은 적었기 때문에 그 가치가 높았다. 광복 후에도 미군정을 통해 일본은 한국의 무연탄을 수입하였다.<sup>50)</sup> 한일강제병탄 직후 일제는 조사를 통해 문경에 상당수의 무연탄이 매장되어 있음을 알고 있었다. 일본인 우치다[内田鯤五郎]는 1922년 총독부의 지시를 받아 영월·문경[호계면·가은면]·고원 등의 철과 무연탄광을 발견하였다.<sup>51)</sup> 이후 1924년 점촌역이 설치되고 인근 주변지역에 구체적인 조사를 실시하였다. 이 때 역에서 약 2리 떨어진 호서남면에서 무연탄광을 발견하고 시험 채굴하였는데 그 경제적 가치를 높게 평가하였다. 이에 일본 오사카의 상사회사가 투자하여 무연탄광주식회사를 차리고 김천역에 판매부를 설치하였다. 또한 운반을 위해 점촌역까지 경편철도를 부설하였다.<sup>52)</sup>

점촌역은 문경의 농·임산물과 무연탄을 수탈하는데 적극적으로 활용되었다. 문경 물산의 경제적 가치 외에도 지역사회의 움직임이 점촌역 설치에 많은 영향력을 미쳤다.

박우현의 연구에 의하면 점촌역 설치에 가장 큰 영향력을 행사한 인물로 문경군수 박정순을 지목하였다.<sup>53)</sup> 하지만 지역 공무원 외에도 지

---

48) 『조선시보』, 「문경제지강습회」, 1918년 3월 8일. ; 『매일신보』, 「경상북도 제지사업 2」, 1924년 7월 1일. ; 『동아일보』, 「경북의 제탄사업」, 1925년 5월 12일.

49) 국사편찬위원회, 『(신편)한국사』 1, 국사편찬위원회, 1993, 43쪽.

50) 김은경, 「일제의 조선무연탄주식회사 설립과 조선 석탄사업 통제」, 『한국민족운동연구』 58, 한국민족운동사학회, 2009, 344~346쪽.

51) 『한국근현대인물자료』(한국사데이터베이스), 「内田鯤五郎」, 국사편찬위원회.

52) 『조선일보』, 「채굴중의 문경 무연탄」, 1927년 5월 10일. ; 「조령천험을 넘어서2」, 1927년 9월 16일. ; 『동아일보』, 「문경 무연탄광 1억만톤이상」, 1927년 6월 28일. ; 「문경 무연탄」, 1928년 9월 6일.

53) 박우현, 앞의 논문, 259~260쪽.

역민들의 지지를 얻어야 역 설치가 가능하다. 1924년 9월 점촌의 유지<sup>54)</sup>들을 중심으로 점촌역 설치를 촉구하는 점촌 번영회 활동이 있었다. 그 주요 임원들을 살펴보면 다음과 같다.

**※ 점촌 번영회 주요 임원 명단**

- 회장: 李鍾鳳
- 부회장: 鄭輝惠
- 총무: 李圭惠, 申鉉在, 錢炳龍, 玄斗憲
- 회계: 金國鎮
- 서기: 朴熙俊, 黃河淑
- 고문: 문경군수 박정순, 문경경찰서장 스키타[杉田品吉], 호서남면장 신학균

위에서 보듯 점촌 번영회는 관민운동단체임을 알 수 있다. 행적이 확인되는 인물을 살펴보면 다음과 같다. 회장 이종봉은 후에 호서남면의원에 당선된다. 부회장 정휘덕은 점촌 지역사회 내에서 상당한 인망을 가진 인물로 파악된다. 점촌역 설치 이후 점촌운송·점촌식산운수·문경임축산업·점촌주조 등 주식회사의 임원을 맡았으며 문경누룩[麴子]조합·점촌산업조합 평의원을 역임한다. 1935년 호서남면의원에 당선된다.<sup>55)</sup> 전병룡은 주조사업에 종사하였으며 문경군내 청년운동을 담당한 문경청년회의 감사였다. 도평의원 선거에 나가기도 하였다.<sup>56)</sup> 이규덕, 신현재, 현두

54) 일제강점기 유지들에 대한 규정은 학자마다 다양하다. 김익한은 경제적으로 중소주주이며 동리 지역에 거주하는 자치 운영자 지도자로 보고 있다. 지수걸의 경우 일제의 국가 체계모니를 조선 농촌사회에 퍼트리는 지위집단으로 보았다. 조형근의 경우 사회적 인망이 높고 적극적으로 자신들의 이익을 관철시키는 집단으로 평했다. 유지들은 일정한 재산을 가지고 있으며 지역의 여론을 대표할 수 있는 집단인 것이다(김익한, 「일제하 한국 농촌사회운동과 지역 명망가」, 『한국문화』 17, 서울대학교 규장각한국학연구원, 1996. ; 지수걸, 「일제하 충남 서산군의 관료-유지 지배체제」, 『역사문제연구』 3, 역사문제연구소, 1999. ; 조형근, 「식민시기 재래시장에서 시장갈등과 사회적 관계의 변동」, 서울대학교 박사학위논문, 2005).

55) 『한국근현대인물자료』 (한국사데이터베이스), 「정휘덕」, 국사편찬위원회. ; 『매일신보』, 「문경麴子조합 창립총회개최」, 1934년 11월 11일. ; 『동아일보』, 「점촌산업조합 정시총회성황」, 1935년 5월 4일. ; 「당선된 면협의원」, 1935년 5월 30일.

56) 『조선총독부 관보』 260호, 「면허증무효」, 1927년 10월 29일. ; 『매일신보』, 「문경청

현 등은 각각 임업, 담배판매업, 주조업에 종사하였다.<sup>57)</sup> 외부 인물도 확인되는데 김국진은 경북 예천군에 발이 있었으며, 황하숙은 영덕에서 담배를 판매하였다.<sup>58)</sup>

이상의 인물들을 살펴보면 지역사회에 상당한 인망을 얻고 있으며 어느 정도 재력을 갖춘 인물들로 추측된다. 점촌 번영회는 정거장 설치 촉구 외에도 상설시장의 설립과 인근 도로 정비, 면사무소·경찰 주재소·금융기관 등 기반시설 설치 등을 주장하였다. 또한 역 설치에 의한 경제적 성장을 의식해서인지 외부에서 온 사람들을 보호하기 위한 조치 등도 의논하였다.

한편 점촌 번영회의 활동은 확인되지 않지만 문경지역에 상당한 영향력을 가진 일본인 산업가도 존재하였다. 대표적인 인물이 이케다[池田佐忠]이다.

그는 직업 군인이었으며 1907년 헌병으로 병과를 옮겨 만주·일본에서 근무하고 1912년 이후 조선으로 건너와 대구헌병대 소속으로 문경지역에서 근무하였다. 1916년 제대 후 일본으로 돌아가지 않고 문경에 남아 사업을 하였다.<sup>59)</sup> 국유림을 불하받아 임산물을 제조 판매하는 池田·朝鮮開拓, 과일을 생산·판매하는 池田農場을 운영하였다. 서울에서는 부동산 매매, 토지 개간을 하는 조선척식주식회사의 전무이사를 맡았다.<sup>60)</sup> 점촌 역이 건설되는 1920년대 이케다는 지역사회에서 상당한 영향력을 가지고 있었다. 1922년 경북에서 산업자문위원에 임명되었으며 1923년에는

---

년강습회], 1922년 6월 2일. ; 「도평개선거와 선거계의 동정」, 1933년 4월 24일. ; 『중외일보』, 「도평의운동 맹렬」, 1927년 3월 5일.

57) 『조선총독부 관보』 1215호, 「森林令第1條ノ規定ニ依リ左記ノ箇所ヲ昭和6年1月28日ヨリ保安林ニ編入ス」, 1931년 1월 26일. ; 『조선총독부 관보』 3405호, 「연초소매인지정취소」, 1923년 12월 18일. ; 『조선총독부 관보』 154호, 「면허증무효」, 1927년 7월 5일.

58) 『조선총독부 관보』 2349호, 「木杯下賜」, 1920년 6월 10일. ; 『조선총독부 관보』 1613호, 「연초판매면허증무효」, 1917년 12월 20일.

59) 배석만, 「부산항 매축업자 이케다 스키타다의 기업 활동」, 『한국민족문화』 42, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2012, 5~6쪽.

60) 『한국근현대회사조합자료』 (한국사데이터베이스), 「池田佐忠」, 군사편찬위원회.

면협의원, 1924년 경북도의원에 당선되었다. 이외에도 문경제국재향군인회 문경분회부회장, 문경학교조합 관리자를 역임하였다. 문경에서의 성공을 토대로 1920년대 중반 이후에는 사업을 확장한다. 1925년 인천 송현리 갈밭 매축공사를 시작으로<sup>61)</sup> 이후 부산 남항매축, 국제석유사업, 주택사업 등 사업을 확장한다. 하지만 일제의 패전 영향으로 많은 재산을 잃고 다시 재기하지 못한다.<sup>62)</sup>

군대를 갓 제대한 그가 사업적으로 크게 성장할 수 있었던 이유는 인맥 때문이었다. 그는 동양척식주식회사의 2인자라 불리는 카와가미[川上常郎]의 도움을 받았다. 카와가미는 이케다가 이사로 참여한 조선척식주식회사의 사장이었으며, 이케다의 문경·부산 사업에 동양척식회사의 자본을 지원해 주었다.<sup>63)</sup> 이케다는 문경 내에서의 활동을 통해 상당한 인맥을 형성하였다.<sup>64)</sup>

그는 유통업에도 관심을 가졌다. 1922년 2월 경북자동차주식회사를 설립하여 김천과 진주에 지점을 두었으며 도 회의에서 자신의 회사경영을 위해 도 지방비를 지원하기도 하였다.<sup>65)</sup> 특히 1918년 8월에는 경북 선을 건설한 ‘조선산업철도’를 만들기 위한 기성동맹회 회장을 역임하기도 하였다. 이러한 경험들이 후에 점촌역을 건설하는데 도움이 되었을 것이다.

문경 물산의 경제적 가치와 지역 사회 내의 움직임, 일본인 유지의 개인적인 이익이 결합하며 점촌에 역이 건설되었다.

61) 『조선일보』, 「송현리민 최후결심」, 1925년 5월 5일.

62) 배석만, 「재조일본인기업가 이케다 스케타다의 전후 재기노력과 좌절」, 『한국민족문화』 56, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2015, 288~290쪽.

63) 배석만, 앞의 논문(2015), 147~149쪽.

64) 배석만, 앞의 논문(2015), 160쪽.

65) 『조선시보』, 「希望陳述や建議案の渦巻, 最後を飾る慶北道議, 眞劍に地方情勢を開陳」, 1928년 3월 1일. ; 『조선일보』, 「경북도지방비의 자동차영업으로」, 1928년 3월 4일. ; 『조선신문』, 「광고」, 1931년 10월 15일.

#### IV. 점촌역 설치 이후 경제적 변화

철도의 부설은 새로운 유통망이 형성되기 때문에 지역사회 경제권에 많은 영향을 미친다. 1925년 경북선 개통이후 쌀 420톤, 소금 90톤이 수송되었고 1926년에는 10,101원의 수입을 얻었다.<sup>66)</sup>

〈표 2〉 1927~1928년 경북선 주요 4역 수송량

연도 \ 역명		김천	상주	함창	점촌
1927	여객인원(승차)	36,938명	66,837명	37,196명	32,068명
	여객인원(하차)	49,715명	65,468명	36,777명	28,890명
	화물수송(발송)	6,335톤	15,596톤	7,726톤	19,199톤
	화물수송(도착)	1,055톤	14,237톤	3,664톤	18,390톤
	운임수입	36,954엔	79,407엔	36,605엔	123,161엔
1928	여객인원(승차)	26,743명	64,071명	44,965명	33,524명
	여객인원(하차)	47,136명	66,590명	43,470명	34,393명
	화물수송(발송)	6,729톤	12,387톤	10,111톤	17,267톤
	화물수송(도착)	2,695톤	12,254톤	3,565톤	21,557톤
	운임수입	37,239엔	52,355엔	40,128엔	81,180엔

조선철도주식회사, 『업무통계서』 활용.

〈표 2〉를 보면 점촌역이 설치된 이후 지속적으로 점촌에 여객과 화물의 수송량이 증가하는 것을 볼 수 있다. 특히 경북선의 주요역과 비교하였을 때 화물의 수송과 운임 수입의 수치가 상대적으로 높다는 것을 알 수 있다. 이를 통해 종점역이 되었을 때 지역사회의 경제권이 급격히 성장함을 알 수 있다. 문경지역 내에서도 남쪽에 치우친 점촌에 경북선이 부설되면서 중심지가 문경읍에서 점촌으로 이동하였다. 또한 인근의 산

66) 『동아일보』, 「조철객월수입」, 1925년 3월 6일. ; 「선철중순수입감」, 1926년 6월 27일.



양, 함창의 상권을 일부 흡수하였다.<sup>67)</sup>

점촌은 과거 도자기 공방과 도자기를 판매하는 시장이 있던 동네로 10여호만 있는 한촌이었다. 하지만 경복선이 들어오면서 급격한 변화가 발생한다. 100여호 이상이 살게 되었으며 인구는 문경 다른 지역에 비해 지속적으로 증가하였다. 심지어 함창면과 비교해도 상당한 증가가 이루어졌다.<sup>68)</sup> 인구 증가와 상업의 발달로 인해 역 주변에 새로운 가옥이 건설되고 토지의 가격도 상승하였다.<sup>69)</sup> 또한 시가지 정비, 주채소·우편소 등 각종 관공서가 설치되고 전기·전신 등이 공급되었다.<sup>70)</sup>

가장 큰 변화는 점촌에 시장이 개설되었다는 점이다. 시장은 지역발전의 아이콘과 같았다. 시장 개설을 위해 지역 주민들은 물론 면장, 군수들이 적극적으로 참여하였으며 일부 유지들은 시장터와 기타 경비를 제공하기도 하였다.<sup>71)</sup> 하지만 지역 주민과 식민지 권력의 이익이 반드시 일치하는 것은 아니었다. 시장에 투하할 자원 또한 지역주민들이 부담하였으며,<sup>72)</sup> 특히 일제가 제정한 시장규칙은 조선인이 사용하는 장시와 일본인이 사용하는 시장을 구분·통제하여 민족적 갈등을 일으키기도 하였다.<sup>73)</sup>

1925년 점촌에는 상주역과 비교될 정도로 물산이 집산하고 인구가 증가하였다.<sup>74)</sup> 이에 점촌 주민들은 생활의 불편함을 느끼고 시장의 건

67) 허우궁·도도로키 히로시, 앞의 책, 150~151쪽.

68) 호서남면의 인구는 1925년 6,880명, 1930년 7,849명, 1935년 9,495명이다(박우현, 앞의 논문, 265~270쪽).

69) 『조선일보』, 「산철종점은 점촌리」, 1924년 9월 3일. ; 「경북선자동차연락」, 1924년 11월 9일.

70) 『조선일보』, 「점촌역 확장책」, 1924년 9월 11일. ; 『매일신보』, 「점촌역전에 주채소 이전」, 1925년 1월 25일. ; 『동아일보』, 「점촌우편소 개시」, 1933년 3월 14일. ; 「점촌에 전신 전화」, 1934년 12월 2일.

71) 허영란, 「일제시기 지역주민운동의 전개과정 분석」, 『역사문제연구』 21, 역사문제연구원, 2009, 220~222쪽.

72) 허영란, 앞의 논문, 223~225쪽.

73) 국사편찬위원회, 『한국문화사』 16, 「장사에서 마트까지 근현대 시장 경제의 변천」, 두산동아, 2007, 228쪽.

74) 1925년 6월 상주역은 승차인원 4,782명, 작은 화물 3,168斤, 큰 화물 1,095톤이

설을 촉구하였다. 유지들의 주도로 점촌의 번성함을 광고하는 테니스 대회를 실시하거나<sup>75)</sup> 군과 도 당국에 지속적으로 시장을 설치해 달라는 진정을 넣었다. 또한 번영회를 구성하고 빈 부지를 싼 가격으로 제공하여 여관, 음식점을 만들었다.<sup>76)</sup>

이를 주도한 인물로 탄고[丹後良市], 타카하시[高橋良太郎], 文東準이 있었다.<sup>77)</sup> 탄고는 후에 점촌에 주식회사를 창립하고 면협의원에 당선된 인물이다. 타카하시는 1920~1923년까지 문경경찰서에 근무하였으며 퇴직 이후 司法代書라는 법무사를 운영하였다. 후에 점촌의 부호라고 불린 인물이다.<sup>78)</sup> 문동준은 퇴직 경찰의 모임인 점촌 경우회의 부회장을 맡은 인물이었다.<sup>79)</sup>

처음 점촌 주민들은 기존에 있던 유곡장을 점촌으로 이전시켜 달라고 주장하였다. 정말로 유곡장이 이전되었는지 이후 자료가 없어 구체적인 사실은 알 수 없다. 다만 점촌장의 개설된 1920년대에 유곡장이 폐지되었다. 1926년 1월 8일 점촌 시장이 개설된다. 시장이 처음 열리자 문경군수 박정순의 참석 하에 축하연을 개최하여 떡 나눠주기, 가장행렬 외에도 다양한 행사가 진행되었다.<sup>80)</sup>

새로운 시장이 건설되면 인근의 상권에 영향을 미치며 많은 갈등을 발생시킨다.<sup>81)</sup> 점촌 시장이 開市되기 전부터 인근의 함창과 산양 주민들은 반대를 하였다.<sup>82)</sup> 또한 점촌 시장은 초기에 4·9일 개시하는데 예

---

수송되었으며 점촌역은 승차인원 679명, 작은 화물 2,074斤, 큰 화물 6,903톤이었다. 함창역의 경우 승차인원 2,437명, 작은 화물 833斤, 큰 화물 338톤이었다(『조선일보』, 「경북선 3억 5월 업적」, 1925년 6월 26일).

75) 『조선일보』, 「9군 연합 정구와 개최지 인사 동정」, 1925년 7월 8일.

76) 『동아일보』, 「점촌 시장개설을 도 당국에 진정」, 1925년 11월 3일.

77) 『조선시보』, 「市場移轉, 道廳に請願」, 1925년 9월 4일.

78) 『부산일보』, 「高橋良太郎 부고」, 1933년 5월 17일.

79) 『매일신보』, 「점촌 경우회 결성」, 1937년 10월 7일.

80) 『조선일보』, 「점촌시장 개설 1월 8일부터」, 1926년 1월 8일. ; 「점촌개시와 근 만명의 場軍」, 1926년 1월 14일. ; 『동아일보』, 「시일 개시 축하 경북 점촌에서」, 1926년 1월 10일. ; 『조선신문』, 「점촌 신시장」, 1926년 1월 13일.

81) 허영란, 앞의 책, 115~118쪽.

천 용궁시장의 시일은 5·15·25일로 점촌과 개시일이 불과 하루 차이가 난다고 하여 용궁번영회에서 문제를 제기하였다.<sup>83)</sup> 점촌 시장 내부적으로는 위조화폐가 등장하고 차지료를 놓고 주민간의 갈등이 발생하기도 하였다.<sup>84)</sup> 하지만 여러 논란에도 불구하고 점촌 시장은 지속적으로 성장하여 문경에 두 번째로 큰 시장이 되었다.<sup>85)</sup>

1928년에는 경북선이 예천까지 연장되며 승하차 인원, 수송량, 운임 수입이 급격히 감소한다. 점촌의 주민들은 경제적 성장을 지속시키기 위하여 다양한 조치를 취한다. 1928년 시장 개시 횟수를 3회에서 6회로 늘리고, 인근 시장과 시일을 조정하여 용궁은 4·9·14·19·24·29일, 점촌은 3·8·13·18·23·28일, 산양은 5·10·15·20·25·30일로 결정하였다.<sup>86)</sup> 또한 1930년대에는 협소한 시장을 확장·정리하기 위해 시구정리 공사가 실시하였다.<sup>87)</sup>

하지만 일제는 조선인이 사용하는 시장[場市]은 근대화되지 않고 사라져야 될 존재로 인식하여 차별하였으며 전쟁이 확대됨에 따라 개시일이 축소되고 이용을 제한하며 시장의 기능이 축소되었다.<sup>88)</sup>

82) 『조선일보』, 「점촌에 신시장 불원실현 될 듯」, 1925년 7월 22일.

83) 『조선일보』, 「점촌 개시와 용궁 시민 불평 장차 문제화」, 1926년 1월 15일.

84) 『조선일보』, 「문경에 僞貨 오십전짜리」, 1928년 1월 16일. ; 「위조화폐라고 무죄노인 고문 병석에서신음」, 1930년 10월 31일. ; 『동아일보』, 「점촌 지방 면 유지의 차지료 돌연 인상」, 1934년 2월 6일.

85) 1920년대 문경 시장별 거래액을 살펴보면 산양시 103,077원, 점촌시 59,620원, 읍내시 55,500원, 농암시 52,371원, 대상시 31,900원, 왕릉시 19,130원, 갈평시 11,640원, 적성시 11,069원이었다(문경지 편찬위원회, 『문경지』 상, 문희, 2002, 799~800쪽).

86) 『조선신문』, 「林間慶郡守店村の發展を阻害、有志道廳を訪問して部落の發展策を陳情」, 1926년 7월 21일. ; 『조선일보』, 「경북도의 최중일」, 1928년 3월 6일. ; 「시세 빼앗긴 점촌리 시일증가를 운동」, 1928년 12월 11일. ; 「경북 용궁에 시일을 변경」, 1930년 12월 25일.

87) 『동아일보』, 「시구정리를 촉함」, 1933년 10월 5일. ; 『조선일보』, 「현안인 점촌시구 사월부터 정리 착수」, 1935년 3월 10일. ; 「점촌 시구 정리」, 1936년 3월 23일.

88) 허영란, 『일제시기 장시 연구』, 역사비평사, 2009, 24~27쪽. ; 이송순, 「전시기(1937-1945) 조선의 농촌 장시통제와 ‘암거래’확산」, 『한국민족운동사연구』 34, 한국민족운동사학회, 2003, 303~304쪽.

다음으로 1930년대가 되면 역 주변에 다양한 주식회사가 들어선다. 그 회사를 정리하면 다음과 같다.

<표 3> 1930년대 점촌지역 주식회사

회사명	설립일	사장	목적
店村殖産運輸	1935.11.19	黃時寬	운수업, 가마니·새끼 판매, 금융
店村運送株式會社	1937.01.17	丹後良市	운송 위탁판매, 금융
店村商事	1937.01.17	丹後良市	위탁판매, 금융
三成	1938.06.15	金順任	잡화판매
聞慶興業	1938.06.17	山口賢三	곡물 매매, 임산물 위탁 판매, 비료·식염·새끼·가마니 판매, 건축 재료·광산물 거래·금융
店村酒造	1938.08.31	李圭璇	조선 탁주의 제조, 주류 판매
聞慶石灰製造	1938.10.09	趙誠直	석회 제조 판매

한국사데이터베이스의 『한국근현대회사조합자료』를 이용하였다.

위 <표 2>에서 보면 역에 모인 물산을 운송하는 운송업과 잡화 판매점, 여러 광물을 판매하는 회사가 대다수였다는 것을 알 수 있다. 한편 회사를 설립하는데 일본인들이 많이 참여하고 있음을 알 수 있다. 철도가 새로 개설되면서 점촌에 일본인들 이주가 증가하였다.<sup>89)</sup> 1925년 일본인 증가율을 보면 경상북도에서 가장 높았다.<sup>90)</sup> 일본인들이 새로운 시장을 선점하고 있는 것이다. 대표적인 임원들의 면면을 살펴보면 다음과 같다.

89) 손경희, 앞의 논문, 110~111쪽.

90) 박우현, 앞의 논문, 263~264쪽.

※ 점촌 주식회사 임원

<일본인>

- 탄고[丹後良市]: 점촌운송·점촌상사 사장, 점촌 시장이전 대표진정청원위원, 호서남면협의원, 문경 무연탄탄광 상의원, 국방의회 부회장
- 츠바키[中鉢岩吉]: 점촌운송 이사, 점촌 경우회 평의원
- 후지와라[藤原久平]: 문경홍업 이사, 문경학교조합관리자, 문경군농회특별의원, 재향군인 문경분회장, 문경면협의원, 문경신사 건립
- 하마다[濱田三男]: 문경홍업 이사, 경북선 기술 관리자[技手]로 근무, 문경학교조합의원, 군농회평의원, 재향군인회 문경분회장

<조선인>

- 黃時寬: 조선식산운수 사장, 점촌운송·문경홍업·문경석회제조 이사, 점촌 산업조합 감사
- 趙誠直: 문경석회제조 사장, 점촌운송·문경홍업 이사, 문경누룩조합 이사
- 鄭輝應: 점촌 번영회 부회장, 조선식산운수 이사, 점촌운송 감사, 점촌 주조 전무, 문경누룩조합·점촌산업조합 평의원, 호서남면협의원
- 金正九: 점촌식산운수·점촌주조 이사, 문경경찰서 신축 기성회 간사
- 李元得: 점촌식산운수 이사, 문경경찰서 신축 기성회 평의원
- 金萬經: 문경홍업 감사, 문경경찰서 신축 기성회 부회장

일본인을 살펴보면 일본인 학교 설립을 위한 학교조합 참여자, 면협의원을 했던 인물들이었다. 전력을 살펴보면 공무원이거나 군인·경찰 출신 인물이 많았다. 조선인들의 경우 聞慶署新築期成會, 문경누룩조합에 소속된 인물들이 많았다. 이 단체들은 공통적으로 李圭璇과 관련되어 있다.<sup>91)</sup>

이규선은 수원고등농림학교·경성관립법학전문학교를 졸업하였으며 대구지방법원 서기, 안동재판소 민사계에 근무하다가 퇴직 후 문경 점촌역에서 대구지방법원 소속 사법대서 사무소를 차렸다. 법률 공무원이었던 그는 1931년부터 대외활동을 시작한다. 군청·경찰서·등기소이전 기성회

91) 『매일신보』, 「문경麵子조합 창립총회개최」, 1934년 11월 11일. ; 『조선일보』, 「문경 서신축기성회」, 1937년 8월 8일.

장이 되어 여론을 주도하였으며 1937년에는 이전한 점촌 문경경찰서를 신축하자는 기성회를 조직하고 회장에 당선된다.<sup>92)</sup>

또한 산업계에도 투신하였는데 특히 주조업에 종사하였다.<sup>93)</sup> 1928년 점촌주조조합을 만들고 여러 차례 주류품평회에서 우수한 성적을 얻었다.<sup>94)</sup> 1934년 8월 점촌에서 상주·예천·문경 3군 연합주조업자대회를 개최하여 상설기구인三成주조조합을 만들었는데 평의원으로서 참여하였다. 같은 해 11월에는 점촌역 앞의 한 여관에서 창립총회를 열고 문경누룩조합을 만들고 조합장에 당선된다. 1935년에는 상주·문경·예천 3개의 군이 모여 상주약주회사를 설립하는데 이사로 참여한다.<sup>95)</sup>

또한 점촌 산업조합 조합장을 역임하였다. 일제강점기 조선의 산업조합은 물건의 구매·판매·이용을 담당하는 조직이었다. 하지만 농회·금융조합 등과 업무가 겹치는 부분이 많아 지역의 특산물을 판매하는데 치중하였다.<sup>96)</sup> 문경의 산업조합은 1933년 1월 설립하였다. 처음에 설립될 때 많은 지역민들의 기대를 받았다. 창립총회에 2,300여명이 조합원으로 참여하였는데 이 수는 문경 농가 총 호수의 약 30%를 차지하는 것이었다. 조합 사옥 또한 점촌역 앞 평야 4천여평을 이용해 지었다. 다양한 면직물 판매 외에 비료·석유 구매, 창고 임대, 산업 교육 등의 활동을 하였다.<sup>97)</sup> 이규선의 다양한 활동을 통해 문경 지역 사회 내에서 상

---

92) 『조선총독부 관보』 82호, 「卒業證書授與」, 1927년 4월 11일. ; 『조선일보』, 「경북 문경군청 점촌에 이전운동」, 1931년 1월 28일. ; 「문경서신축기성회」, 1937년 8월 8일. ; 『동아일보』, 「추천장 문경군 대인물 도회의원 입후보 이규선 군」, 1933년 4월 29일. ; 「餘寒계속에 화재까지」, 1936년 3월 6일.

93) 『동아일보』, 「문경의 소주, 20만원 돌파」, 1933년 3월 29일.

94) 達捨藏, 앞의 책, 1235쪽.

95) 『매일신보』, 「3군연합하여 주조조합창립」, 1934년 8월 29일. ; 「문경麵子조합설립 총회 개최」, 1934년 11월 11일. ; 『조선일보』, 「상주약주회사 창립」, 1936년 6월 6일.

96) 이경란, 「일제하 금융조합의 농촌침투와 산업조합」, 『역사와실학』 19·20, 역사실학회, 2001, 540~547쪽.

97) 『동아일보』, 「점촌산조 인가」, 1933년 1월 18일. ; 「점촌산업조합 정시총회성황」, 1935년 5월 4일. ; 「염색 강습회 점촌산조 주최」, 1934년 12월 5일. ; 『조선일보』, 「점촌 산업조합 업무 일층확장」, 1934년 12월 26일. ; 達捨藏, 앞의 책, 1242~1245쪽.

당한 인맥을 쌓았고 이를 바탕으로 이규선과 점촌유지들이 주식회사 운영에 참여하였다.

위에서 보듯 점촌의 경제적 변화를 주도한 인물들에게는 몇몇 특징이 확인된다. 먼저 법률 관련 공무원, 경찰, 군인 등을 역임한 인물이 많았다. 다음으로 점촌의 출신보다는 외부의 인물이 많았다. 점촌은 과거 한촌으로 산업이 발전하지 않았기 때문에 경북선 개통에 따라 외부의 인물들이 유입된 것으로 보인다. 그렇기 때문에 점촌 변영회의 경우 외부의 인물을 보호하기 위한 규정 등을 마련하기도 하였다.

점촌 지역은 양적인 성장을 하였지만 경제적 격차가 심화되었다. 과거 문경의 소작농의 65%가 24원의 부채를 지고 있었지만 1930년에는 1인당 107원으로 증가하였다.<sup>98)</sup> 구체적으로 살펴보면 지주 8,500원, 자작농 405,450원, 자작 겸 소작농 645,840원으로 경제적 기반이 약한 계층일수록 부채가 급격히 증가하였다.

농민 중 면직물, 견직물, 담배와 같은 상품작물 가공으로 전환하는 비중이 증가하며 소농민들은 일본인 은행, 금융조합에서 돈을 지원받았다.<sup>99)</sup> 그 중 빚을 갚을 능력이 없는 사람들이 증가하며 농가 부채 비중이 증가하였다. 점촌에도 금융의 편의를 위해 금융조합이 설립되었다. 1933년 1월 호서남면 우지리에서 유지 申永湜, 李炳珏이 돈 100여원을 모아 영남조합을 세웠는데 사적인 기관으로 추측된다. 1933년 2월 함창 금융조합의 지소로 점촌에 금융조합이 설치되고 1934년 12월 정식으로 점촌 금융조합이 설립되면서<sup>100)</sup> 1930년대 농촌진흥정책과 맞물려 자소작농층의 조합원이 증가하며 조합원 대다수가 고리대의 채무자가 되었다.<sup>101)</sup>

경제적 변동에 의해 점촌 지역 사회에 다양한 갈등이 발생한다. 점촌

98) 『동아일보』, 「문경 농가부채 每人前107원」, 1933년 10월 27일.

99) 이경란, 앞의 논문, 523~524쪽.

100) 『동아일보』, 「점촌금융조합」, 1933년 1월 20일.; 「潁南조합설립, 문경 우지리서」, 1933년 2월 1일.; 『부산일보』, 「점촌금융조합 발전」, 1933년 2월 26일.; 『조선신문』, 「금조선설사처 19지소도 인가」, 1934년 12월 21일.

101) 최재성, 『식민지 조선의 사회경제와 금융조합』, 경인문화사, 2006, 336~339쪽.

역 설치 이후 점촌지역에서 발생한 갈등과 관련된 일부 신문기사를 정리하면 다음과 같다.

〈표 4〉 1925년 이후 점촌의 사회적 갈등

구분	연도	갈등 내용	출처
시장 관련 갈등	1925	점촌에 시장 건설을 촉구	『조선일보』 1925.7.22
	1926	점촌시장 시일을 놓고 함창, 용궁, 산양과 갈등	『조선일보』 1926.1.15
	1928	점촌시장 시일 증가를 요구	『조선일보』 1928.12.11
	1932	市區정리를 요구	『동아일보』 1932.11.1
	1934	시장 내 토지의 차지료를 갑자기 인상	『동아일보』 1934.2.6
범죄 발생	1927	역전에서 곡마단과 관객이 난투	『조선일보』 1927.7.1
	1928	점촌 곡물상에 위조은화 사용	『조선일보』 1928.1.16
	1933	보를 만드는 돈 때문에 조선인끼리 충돌 후 사망사고 발생	『동아일보』 1933.6.1
미풍 양속 파괴	1932	빈부격차의 증가와 소비 활동의 증가로 사회적 분위기가 각박해짐	『동아일보』 1932.12.7
일본인 조선인 갈등	1925	일본인과 조선인이 우물 사용을 놓고 갈등	『조선일보』 1925.7.25
	1925	공터 사용을 놓고 일본인과 조선인의 무력충돌과 유혈사태 발생	『조선일보』 1925.7.28
	1934	역 주위 창고 사용을 놓고 조선인과 운송주식회사 사이의 갈등	『동아일보』 1934.11.13

다양한 범죄·폭력, 기존 사회 분위기의 파괴, 시장과 관련된 갈등 등이 확인된다. 시장의 갈등 관계는 앞에서 살펴보았으며 이 외에 민족적 갈등이 확인된다. 대표적인 갈등을 구체적으로 살펴보겠다.

문경에 조선개척주식회사와 일본인 지주의 자본이 투입되면서 많은 문제가 발생하였다. 지역적 특성 때문에 상대적으로 전답이 적은 상황 속에서 일부 지주가 전답을 차지하고 땅을 빼앗긴 사람의 수가 증가하였다. 가난한 농촌 노동자가 증가하며 소작인들은 가혹한 지주의 태도에 저항할 힘을 잃게 되었다.<sup>102)</sup> 빈부격차가 심해지며 민심이 점차 각박해



졌다.

기생·상인이 없고 양복을 입은 사람은 선비들이 만나주지 않던 고장에서 월수와 일수를 받는 사채업자들이 증가하였다. 점촌역은 화류계가 번창하였다. 기생 20명이 생겨나고 음식점·숙박업소 50여 곳이 들어섰다. 특히 정거장에서 시장을 향하는 대로에 큰 음식점이 들어선다. 시장에는 직장 없이 하루 먹을 음식도 얻지 못한 사람[롬펜프롤레타리아트]들이 범죄를 일으키고 다른 한편에서는 돈을 가진 사람들이 기생을 데리고 밤새 연회를 벌였다.<sup>103)</sup> 이런 점촌의 모습을 살펴본 외부 사람은 굉장히 불안해 보인다고 평가하였다.

산업계는 일본인이나 일제와 관련된 인물들이 장악하고 있었다. 경복선이 개통되면서 전통적인 상업은 쇠퇴하고 중국인 또는 일본인 대다수가 상점을 차지하였다.<sup>104)</sup> 특히 새로 개척된 광업에 대한 일본인 자본 침투는 상당하였다.<sup>105)</sup> 자본뿐만 아니라 문화적 침투도 문경 일부 지역에서 발생하였다. 일본인들을 중심으로 교양과 오락거리인 우타이[謠]동호회가 운영되었다. 주로 중류층 이상의 인물을 대상으로 진행되었기 때문에 민족·계급적 차별요소가 내재되어 있었다.<sup>106)</sup> 이 과정에서 일본인과 조선인 사이에 갈등이 심화되었다.

철도국의 1역1점주의에 따라 점촌역의 화물은 조선운송주식회사가 담당하고 있었는데 운임이 비싸고 불친절하였기 때문에 곡물상 중 일부가 점촌역에 창고를 지었다. 이에 역에서는 철조망을 치고 이 창고를 사용하지 못하게 하였다. 또한 호서남면 불정리 무연탄광의 광부 50여명은

102) 『동아일보』, 「은폐된 官惡과 민원」, 1925년 2월 22일.

103) 『동아일보』, 「동아일보기자 지방순회 정면측면으로 觀한 문경의 표리」, 1925년 3월 16일. ; 「점촌 풍기문제」, 1932년 12월 7일.

104) 『개벽』 36, 「조선문화의 기본조사2, 경상도호」, 1923년 6월 1일.

105) 『조선일보』, 「朝鮮時感」, 1927년 6월 8일. ; 「조령천협을 넘어서」, 1927년 9월 16일. ; 「세멘트 회사 점촌에 설치」, 1930년 5월 29일. ; 『조선신문』, 「小野田聞慶工場, その着工期」, 1937년 4월 18일. ; 『매일신보』, 「문경탄전 개발선-부설면허 중지」, 1940년 1월 26일.

106) 서정완, 「植民地朝鮮と京城謠曲界」, 『비교일문학』 38, 한양대학교 일본학국제비교연구소, 2016, 179~180쪽. ; 『조선신문』, 「聞慶の謠會」, 1926년 3월 15일.

파업을 하여 15전의 인상을 얻었으나 파업을 주도한 3명은 해고되었다.<sup>107)</sup>

이러한 갈등은 물리적 충돌로 발전하기도 하였다. 몇몇 인물은 경북선 선로 위에 돌을 놓거나 달리는 열차에 돌을 던지기도 하였다. 점촌리에 일본인과 조선인이 사는 지역이 구분되어 있었는데 일본인 우물은 자물쇠를 채워 조선인이 못쓰게 하고 그 우물이 마르면 일본인들이 함부로 조선인 우물을 써 충돌이 발생하기도 하였다. 1925년 7월에는 물건을 일시적으로 쌓아놓는 일로 일본인과 조선인의 갈등이 발생하였다. 한평의 공터에 조선인이 물건을 쌓자 일본인이 자신의 땅이라 주장하였다. 이 과정에서 욕설이 난무하고 분을 참지 못한 일본인은 돌로 조선인을 때려 머리를 깨뜨리고 그 가족들도 달려들어 쓰러진 조선인을 집단 구타하였다. 순사가 와서 군중을 해산시켰지만 조선인만 잡아갔다. 이 사건으로 인해 일본인과 조선인 무리 60명이 모여 3시간동안 충돌하였다.<sup>108)</sup>

더 큰 문제는 일제에 의해 발전된 경제가 지속되기 어렵다는 것이다.

<표 5> 1928~1933년 경북선 5개역의 운임수입 변동(단위: 엔)

역 \ 연도	1928	1929	1930	1931	1933
김천	16,872	32,078	20,376	16,715	23,009
상주	26,889	32,414	32,294	24,375	25,011
함창	18,573	23,405	18,732	14,651	13,720
점촌	51,298	13,906	11,132	7,471	11,040
예천		55,263	59,507	44,341	40,384

수치는 상반기 수치이다. 1929~1933년 까지 하반기 수치 기록은 없다. (『업무통계서』)

107) 『조선일보』, 「문경 무연탄광 갱부 일시 盟罷」, 1927년 6월 23일. ; 『동아일보』, 「회사소유라고 창고에 철조망」, 1934년 11월 13일.

108) 『조선일보』, 「촌칠」, 1925년 7월 25일. ; 「경북선 점촌역전 日鮮人間 격투」, 1925년 7월 28일. ; 「열차투석빈번」, 1926년 2월 23일. ; 「선로상에 돌놓고 기차가는 것을 방해」, 1927년 3월 5일.

1929년 이후 예천으로 경북선이 연장되며 운임수입이 감소하는 모습이 확인된다. 일제의 목적에 따라 발전된 점촌 지역은 언제든지 다시 쇠락할 가능성을 있는 것이다.

근대 교통의 등장과 지역의 발전은 일제의 통치 정책과 지역민의 이익이 일치했기에 가능한 일이었다. 하지만 일제의 지역 개발은 수탈의 극대화과 일본인의 이익이 주목적이었기 때문에 민족적 차별이 존재하고 있었다. 또한 일제의 이익에 따라 지역의 경제는 언제든지 변화할 가능성이 존재하였다.

## V. 결론

문경의 점촌은 도자기가 생산되고 이를 판매하는 시장과 주막이 있는 지역이었다. 하지만 경제적으로는 성장하지 못한 한촌이었다. 일제강점기가 되면 경북선이 개통되고 1924년 점촌역이 종점이 되면서 급격한 경제적 성장을 이룩한다.

원래 경북선 종점은 함창역이었다. 함창은 점촌과 비교했을 때 조선시대부터 경제적으로 성장한 지역이었고 1등도로나 지나가는 교통상 주요 도시였다. 하지만 갑자기 점촌역이 종점으로 변경된다. 이러한 변경은 문경의 지역적 특성과 지역 유지들의 움직임 때문이다.

문경은 농업·잠업·임업이 발전한 지역이었으며 철광석, 아연, 무연탄이 매장되어 있었다. 특히 무연탄은 일제에 있어서 그 경제적 가치가 컸다. 일제의 강제병탄 이후 조선 각지의 광산물을 조사하였으며 1910년대부터 문경의 무연탄의 존재를 알고 있었다. 1924년 점촌역 설치 이후에는 주위 산맥을 조사하여 점촌이 있는 호서남면에 무연탄 광산을 개발한다. 한편 지역사회의 움직임도 영향을 미쳤다. 점촌의 유지들은 변영회를 조직하고 도 당국에 진정하며 시민대회를 개최하였다. 이 활동에 관민 상관없이 모두 참여하였다. 이는 철도 부설에 따라 점촌이 발전할 것이라는 지역민들의 기대가 상당하였음을 반증하는 것이다. 또한 대표적인 일

본인 산업가 이케다가 문경에 거주하고 있었다. 그는 상당한 인맥을 가지고 있었으며 경북선 공사를 시작한 ‘조선산업철도’ 기성동맹회 회장이었다.

점촌역 설치 이후 역 주위를 중심으로 급격한 변화가 이뤄진다. 인구가 증가하고 시장, 관공서, 주식회사, 음식점 등이 설치된다. 이때 대표적인 산업가를 살펴보면 일본인과 일본인과 관련된 한국인들이 확인된다. 이들은 군인, 경찰, 법률 공무원 출신이 많았으며 기존 점촌의 인물보다는 외부에서 온 인물들이었다.

점촌의 자본을 일본인이 장악한 상황 속에서 점촌내부에서 민족·계급적 투쟁이 발생하고 심지어 물리적 충돌이 발생하기도 하였다. 1928년에는 예천까지 경북선이 연장되며 점촌의 경제는 다시 약화된다. 점촌의 경제적 발전은 일제의 이익에 따라 형성되었으며 양적인 성장을 이룩하였지만 경제적 격차의 심화, 범죄의 증가, 민족적 갈등이 발생하였다.

이 글에서는 점촌역이 형성되게 된 과정과 이를 주도한 지역 유지들의 모습을 제시하였다. 향후 경북선의 개통에 따른 지역사회의 문화적 변화 또는 철도와 노동자의 관계 등의 연구를 통해 부족한 부분을 보완하고자 한다.

※ 이 논문은 2023년 01월 30일에 투고 완료되어  
2023년 02월 27일부터 03월 13일까지 심사위원이 심사하고,  
2023년 03월 14일 편집위원회에서 게재 결정된 논문임.

## 참고문헌

『경북대감』 『경세유표』 『개벽』 『세종실록지리지』 『임원경제지』 『조선총독부 관보』

『한국근현대인물자료』(DB자료), 『한국근현대회사조합자료』(DB자료)

『경성일보』 『대한매일신보』 『동아일보』 『매일신보』 『부산일보』

『조선시보』 『조선신문』 『조선일보』

허우궁·도도로키 히로시, 『개항기 전후 경상도의 육상교통』, 서울대학교출판문화원, 2007.

문경지 편찬위원회, 『문경지』 상, 문희, 2002.

서유구(임원경제연구소 번역), 『임원경제지』, 2022.

최재성, 『식민지 조선의 사회경제와 금융조합』, 경인문화사, 2006.

허영란, 『일제시기 장시 연구』, 역사비평사, 2009.

『친일인명사전』, 민족문제연구소, 2009.

『(신편)한국사』 1, 국사편찬위원회, 1993.

김은정, 「일제의 조선무연탄주석회사 설립과 조선 석탄사업 통제」, 『한국민족운동 연구』 58, 한국민족운동사학회, 2009.

김제근, 「정기시장 이동상인의 출시패턴에 관한 연구」, 경북대학교 석사학위논문, 2006.

박우현, 「1910~20년대 문경의 근대교통 도입과 점촌의 부상」, 『영남학』 78, 경북대학교 영남문화연구원, 2021.

배석만, 「부산항 매축업자 이케다 스케타다의 기업 활동」, 『한국민족문화』 42, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2012.

배석만, 「재조일본인기업가 이케다 스케타다의 전후 재기노력과 좌절」, 『한국민족 문화』 56, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2015.

서정완, 「植民地朝鮮と京城謡曲界」, 『비교일문학』 38, 한양대학교 일본학국제비교연구소, 2016.

- 손경희, 「1910년대 경부선 개통과 도시성격의 변화」, 『역사와 담론』 55, 호서사학회, 2010.
- 이경란, 「일제하 금융조합의 농촌침투와 산업조합」, 『역사와실학』 19·20, 역사실학회, 2001.
- 이기완, 「제국주의 시기 일본의 대외정책과 한반도 철도」, 『세계지역연구논총』 38, 한국세계지역학회, 2020.
- 이송순, 「전시기(1937-1945) 조선의 농촌 장시통제와 ‘암거래’ 확산」, 『한국민족운동사연구』 34, 한국민족운동사학회, 2003.
- 이수열, 「식민지 시기 신의주의 일본 제지업」, 『해양도시문화교섭학』 17, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2017.
- 이윤갑, 「1920년대의 식민지 상업적 농업의 전개와 지주제의 확대」, 『한국사연구』 90, 한국사연구회, 1995.
- 임채성, 「전북철도의 설립과 운영 그리고 국유화」, 『경제사학』 44, 경제사학회, 2020.
- 전성현, 「일제강점기 동해선 3선과 지역」, 『석당논총』 69, 동아대학교 석당학술원, 2006.
- 전성현, 「일제하 조선 상업회의소의 철도부설운동」, 『석당논총』 40, 동아대학교 석당학술원, 2008.
- 전성현, 「일제말기 임항철도와 식민성」, 『한국민족문화』 67, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2018.
- 허영란, 「일제시기 지역주민운동의 전개과정 분석」, 『역사문제연구』 21, 역사문제연구소, 2009.

Abstract

## A Study on Installation of Jeomchon Station and Movement in the Community in the 1920s and 1930s

Kim, In-ho

Jeomchon, Mungyeong, was a deserted village of ten houses in the Joseon Dynasty period. Since the opening of the Gyeongbuk Line in 1924 and the installation of Jeomchon Station, things have changed. The population was growing, and various products were collected and distributed. Local influentials led the social movement by requesting the construction of the traditional markets and relocation of the government offices to make it convenient for the Community. Some of them were from government officials related to the police or laws. They engaged in logistics, retailers, or the brewing industry, and organized unions. By doing this, they gained substantial fortune and built a social network. Most of them came to Jeomchon after the installation of Jeomchon Station.

Notable is the installation of Jeomchon Station. At first, the final destination of the Gyeongbuk Line was Hamchang Station, but it changed to Jeomchon station. The distance between Hamchang Station and Jeomchon station was only 4 kilometers apart. The abrupt change in the development plan is due to the activities of local influentials who wanted to exploit various natural resources in Mungyeong through Japanese colonialization plans and the development of the Community. They organized the Jeomchon cooperative, and public officials, including the Mungyeong county governor, participated. Besides,

Influential Japanese people in business lived in Myungeong.

Japanese colonialization policies went hand in hand with the benefits of Jeomchon residents. Jeomchon's economy grew quantitatively, but it failed to reach qualitative growth. Most of the capital belonged to Japanese or Japanese-related figures, and most tenant farmers went bankrupt. Mungeong residents were saddled with debt, and the social atmosphere went pitiless. The Japanese and Korean conflicts intensified, and sometimes physical fights occurred. To make things worse, Gyeongbuk Line was extended to Yecheon Line, and Jeonchon's economy deteriorated.

**keywords :**

Gyeongbuk Line, Jeomchon Station, Hamchang Station, local influentials, markets