

수려선 철도의 성격변화에 관한 연구

도도로키 히로시

(서울대학교 지리학과 박사과정)

1. 서론

한국의 철도교통사를 다룬 논고는 주로 지리학자보다 국사학자가 주도했다. 국사학계에서도 구한말에서 해방 전까지에 국한된다. 이는 식민지시대의 정치, 경제, 사회구조를 해부하는 실마리로서 철도를 이용했기 때문이다. 그 대부분은 철도망 형성기에서 열강의 부설권 다툼, 한일간 갈등, 경영, 고용 구조 등이다. 따라서 간선철도 형성기인 20세기초에 집중되어 있다.

한편 정재정은 철도를 중심으로 한 근대사 풀이를 시도하여, 구한말부터 일제시대의 철도 발전 과정을 5가지로 시기 구분하여 각각의 역할과 성격을 분석하였으며, 또 정치 경제사적 시점에 머물고 있었던 철도 연구를 사회사적 의미를 부가했다. 다만 해방전으로의 치중은 여전하다.

시기적인 문제와 함께 스케일의 치우침도 있다. 한국의 철도망 전체나 간선철도를 주제로, 한반도 전체에 미친 영향을 검토한 거시적인 연구가 대부분이었다.

역사지리학계에서 한국교통사 연구는 전통적인 육로와 수운에 집중되어 있으며, 근대 교통 특히 철도를 주제로 삼은 것은 전차를 제외하면 많지 않다. 또한 일본의 한국철도사 연구 역시, 시기적, 스케일의 치우침이 있는 것은 마찬가지이다.

이상과 같이, 한국의 철도사연구는 공간적 접근의 부재와 미시적 사례연구 축적의 미흡이 문제였다. 이 논문에서는 그 중 역사지리학의 담당분야라 할 수 있는 미시적 사례연구의 진전을 목적으로, 지역철도가 지역공간과 교통질서에 어떠한 영향을 미쳤는지 검증하고자 한다.

연구대상은 경부선 수원역과 여주 사이에 통했던 수려선을 선정하였으며, 해당자치단체인 경기도 수원시, 용인군(현 용인시), 이천군(현 이천시), 여주군을 대상지역으로 원칙적으로 설정했다.

2. 한국 지역철도의 형성과정

한국 지역철도의 형성은 해방전에는 사설(민영)철도가, 해방후에는 국철이 주로 맡았다. 해방전에는 조선총독부는 간선철도 정비로 포화상태여서 지역철도는 민간자본에 의존했기 때문이다.

일제시대 초기에는 사설철도는 주로 간선과 간선을 연락하는 소위 아간선이나, 지역 개발을 목적으로 하는 노선이 많이 건설되었다. 아간선은 철도 국유화를 추진한 '조선철도12년계획(1936년 선포)'으로 국유화되었다. 이 시기 조선의 산업화가 진전하면서 사설철도의 건설 중심은 특정 산업자원이나 제품수송을 위한 산업철도로 이동하였다. 특히 제2차대전 시기에는 군수산업을 우선적으로 건설하였다. 이들은 미군정 때 모두 국유화되었다.

해방후에는 6.25전쟁 시기에는 역시 군사철도 중심이며, 이후 이승만 박정희 시기에는 에너지개발을 위한 산업철도가 다수 건설되었다.

3. 수려선 철도의 성격변화

1) 수려선의 연혁과 주변지역의 개관

1930-31년, 사철인 조선경동철도(주)가, 수원-여주간의 협궤철도를 운영개시한 것이 수려선의 시작이다. 경동철도는 37년에는 수인선(수원-인천항)을 개통시켜, 경기남부지역에 횡단교통망을 구축하였다. 46년 국유화되었다가 60년대 후반부터 자동차교통의 발달에 밀려서 72년 운영을 중지하였다.

수려선은 창립 당시의 '경동(京東)철도'라는 이름이 말해주듯 경기도 동남부 지방을 동서로 횡단하였다. 지나가는 행정구역은 수원시, 용인군(현 용인시), 이천군(현 이천시), 여주군이다. 노선의 대부분은 남한강 수계에 속하며, 완만한 구릉지가 이어진다.

전형적인 농촌지역이라 원래 인구는 고루 분포했으나, 일제시대 후반부터 군청소재지 등 지역 교통결절디로의 인구 집중현상이 나타나서, 그 경향은 지금까지 계속되어 있다. 또한 수원은 경기남부 지역의 정치 경제 중심지로서 부각되어, 이 수려선 연선에서는 사실상 수원-군청소재지격-면부의 3단계의 계층구조를 보이고 있다.

2) 수려선과 연변 지역의 교통 결절 구조 변화

① 제1기. 수운과 도보교통의 시대 (~1930)

수려선 개통전까지 지역의 여객수송은 도보, 세곡 등 화물수송은 남한강 수운이 중심이었다. 이 지역에는 세곡을 걷고, 서울로 내보내는 조창이 가흥창(可興倉=충주)과 흥원창(興原倉=원주)의 두 군데가 있었다.

② 제2기. 수려선의 남한강 침투 시대(1930~1940)

수려선 경기남부지역의 곡창 반출과 해산물 반입을 주목적으로 건설되었으며, 따라서 기존 수송 수단인 수운과 연계시키기 위해 여주를 중심으로 삼았으며, 여주 하항에서 흥원창 소재지이던 홍호리까지 소항하는 배를 운행했다.

나아가 홍호리까지 직접 철도연장도 시도했으나, 실현되지 않았다. 이때 이미 홍호리의 기능은 약화되었고, 역시 경동철도가 여주와 원주를 거점으로 운행하는 트럭 수송으로 남한강 상류지역의 시장이 잠식되었기 때문이다. 한편 여객수송도 관련 버스회사를 매수, 버스를 수려선의 지선화합으로써, 수려선을 중심으로 한 여객, 화물수송 네트워크가 확립되었다.

더구나 수원에서 인천항을 연결하는 수인선을 건설하여, 일본 및 만주행 선박과 연계수송을 실시함으로써, 경기남부의 교통네트워크와, 항구를 매개로 한 식민지형 교통시스템과의 결합이 이루어졌다.

③ 제3기. 중앙선과의 이분화 시대 (1940~1950년대)

이 시기 위와 비슷한 기능을 가진 노선이 다수 건설되었다(장호원-천안-장한, 충주-조치원, 안동-김천, 단천-홍군, 수풍-정주 등)

그러나 1942년 완공된 중앙선(당시 경경선)은 원래 군사수송 목적으로 건설되었으나, 남한의 내륙부를 관통함으로써, 해당지역의 교통질서를 중앙선 중심으로 재편시켰다. 한편 수려선은 남한강 상류지역에서의 교통 경쟁력을 잃어 버렸으며, 노선이 직접 지나가는 여주, 이천, 용인 지구의 지역교

통으로 전략한 재, 해방을 맞아 국유화되었다..

④ 제4기. 자동차 교통과의 병립 시대(1950년대~1972)

6.25 이후 한국의 시외버스 교통은 급속히 성장하였으나, 비포장도로가 대부분이었기에, 병행구간에서는 철도가 우세했으며, 수려선 지역에도 구간별로 양자의 상호 역할분담이 이루어졌다. 그러나 시외 직행버스의 등장과 경부, 영동고속도로의 개통으로 그 균형은 붕괴하여, 또 자가용차량의 증가로 결국 1972년에 수려선은 폐지되었다.

3) 수려선 이용자의 이용행태

주민 인터뷰에서 제4기를 중심으로 수려선의 여객이용목적은 조사한 결과, 이하와 같은 특징이 나타났다. 첫째 대부분 승객이 수려선 안의 로컬 이동에 한정되어 있다는 점이다. 즉 경부선 배양선으로서의 기능은 거의 없었으며, 다만 이전에서 버스를 갈아타서 서울로 향하는 사람이 많았다.

수려선내 이동 중에서 많은 목적은 시장으로 가는 일이었다. 그 목적지는 두 가지로 크게 나뉘는데, 혼수품이나 제삿품 등 큰 장을 볼 때, 아니면 수확물을 대단위로 판매할 때는 화성역 인근의 수원시장(영동시장, 지동시장)이 주 목적지가 되며, 일용품, 식료품 매매를 위해서는 이천, 여주, 용인 등 가까운 군청소재지가 목적지가 되었다. 또한 5일장이 존재하던 양지, 오천, 신갈 등으로의 이동도 약간 있었으며, 시장 보러 가는 일을 기축으로 3단계의 상업적 중심지계층구조가 수려선 철도를 매개로 기능하고 있었음을 알 수 있다.

기타 주된 목적으로는 통학과 행락이 있는데, 수려선의 개통으로 인하여 통학권과 행락권(주로 여주 신록사나 세종왕릉)이 확대되었음이 증명되었다.

4. 결론

개화기 이전에 있어서 한국의 주요 교통수단은 여객이 주로 도보와 마배, 화물이 수운이었다. 그것은 중세로부터 19세기까지 거의 변화가 없었는데, 국내에서 상업의 어느 정도의 신장은 있어도 대외 무역의 활발화나 산업구조의 근대화 등 전통 교통방식의 혁신이 간절히 필요하게 될 만한 요소들이 오래 동안 출현하지 않았고, 기존 방식으로 충분했기 때문이다.

한국에서 그런 필요성의 발생이란 외세의 국내 주권 잠식과 거의 동의어였다. 먼저 기초 수송을 원활하게 수행하기 위하여 간선철도가 형성되었으며, 거점간의 수송이나 대외 수송을 맡았다. 즉 필요에 의해 철도는 대량수송 교통기관으로서 탄생했지만 그것은 한국인의 필요성과 아니라 외세들의 경제, 군사적 필요성에 의한 것이었다.

한발 늦게 건설이 시작된 지역철도 역시 교통이 불편한 오지의 교통개선을 목적으로 하거나 특정 산업개발에 인한 수송수요 충족을 위하여 건설되었으며 외세의 요청에 맞는 형태로 건설되었다. 구체적으로는 외세가 필요로 하는 수요발생지와 교통 결절지, 즉 항구나 간선철도와 최단거리로 연결시키는 노선 선정이 많았다.

따라서 간선과 마찬가지로 지역철도의 노선이나 정거장 입지는 지역 주민들에게는 꼭 편리하게 되어 있지 않았다.

그럼에도 불구하고 지역철도가 건설된 지역에서는 그때까지 대로, 중로나 하천을 기축으로 하던 교통망을 여객 화물을 막론하고 철도 중심으로 바꿨으며, 종전의 교통수단을 그에 종속시켰다. 사람이나 물자의 흐름은 철도 노선으로 1차적으로 규정되었으며, 경우에 따라서는 심하게 왜곡되기도 하였다. 이는 자동차 등 대안이 될 만한 교통수단이 없었던 당시, 그래도 철도가 종전의 교통수단보

다 훨씬 효율적이었기 때문이다.

외세가 간섭하는 부문을 제외하고는 지역철도는 장거리 연계 수송보다 연선 지역에 존재하는 생활권을 단위로 해서 그 지역내 수송에 중점이 두어졌다. 철도망이 조밀하지 못하였던 초창기에는 지역철도의 영업 세력권은 기타 종속적 교통기관으로 연계되는 배후 지역이 아주 컸을 수도 있었지만 철도 노선 건설이 진전됨에 따라 지역철도는 주로 자신의 연선지역만을 세력권으로 둔 순 지역 노선으로 규정되어 갔었다.

남한에 있어서는 해방 후 중심지 체계가 면 소재지 단위→군 소재지 단위→관역 중심지로 축이 이행해감에 따라 고차 중심지로서의 이동수단으로서 이용되게 되었다. 한편으로 이 시기에는 버스와 트럭 수송의 확충에 따라 그와의 경쟁 혹은 공존, 상호보완 시대로 들어갔다.

위의 상황하인 1972년에 폐지된 수려선의 사례로는 수렴하지 못하였으나 국도나 지방도가 포장되고, 자동차교통이 비약적으로 개선된 80년대 이후에는 안성선이나 수인선 예로 볼 수 있듯이 자동차 교통의 우위성으로 인하여 지역철도의 존재의의는 거의 사라졌다. 여객, 화물 공히 지역철도가 가지고 있었던 애로(속도, 노선의 한계, 낮은 frequency 등)를 감당해서까지 일부러 철도를 선택할 필요성이 없어졌기 때문이다. 더구나 식민지형 노선형태를 가지는 노선이 많았던 한국의 지역철도는 그 생존 가능성을 대폭 줄일 수밖에 없었다.

결국 한국에서 지역철도는 자동차 교통이 대두할 여건이 마련되기까지, 전통적 교통수단과의 과도기 역할을 수행하였다고 할 수 있다.

도로 교통이 발달한 현재에 있어도 철도를 과거의 유물로서 함부로 잘라 버리는 것은 옳지 않다. 현재 교통체계에 있어서 철도의 장점이란 무엇인가, 그 장점을 최대한으로 살리기 위해서는 어떤 시책이 필요한가를 생각하면서 교통체계를 구축해 나가는 것이 바람직하다.

참 고 문 헌

- 고동환, 1996, '조선후기 교통발달과 전국적 시장권의 형성', 문화역사지리8, pp.1-56.
- 공환영, 1984, '철도역전취락에 관한 연구', 팔역 이지호 교수 정년퇴임기념논집 '한국의 인구나 취락', 서울대학교 사범대학 지리교육과, pp.137-151.
- 김미영, 1990, '교외선의 기능약화에 대한 지리학적 고찰', 상명지리8, 상명여자대학교 인문사회과학대학 지리학과, pp.72-89.
- 김성한, 1966, '漢/洛東兩江의 內陸水運으로서의 價値에 對한 研究', 지리2-1, 한국지리학회, pp.1-8.
- 나가노 유타카, 1989, '철도개통후의 낙동강 선운', 한국근대경제사연구의 성과—권병탁박사화갑기념논총2.
- 나도승, 1980, '금강수운의 변천에 관한 지리학적 연구', 공주교대논문집16, 공주교육대학, 73-93. 119-135.
- 朴英漢, 1972, '韓國都市의 中心性和 階層構造에 關한 研究', 駱山地理2, 서울대학교 지리학과, pp.15-23.
- 백인기, 1987, '수도권 정기시장에 관한 지리학적 연구 -정기시장 분포의 변화와 정기시장상인의 특성을 중심으로-', 서울대학교 지리학과 석사논문, pp.15-32
- 서찬기, 한주성, 1978, '한국에 있어서의 도로교통의 변동에 관한 지리학적 연구', 경북대 논문집25, 경북대학교, pp.59-78.
- 柳佑益, 1972, '韓國의 定期市場에 關한 地理學的 研究 -中心地 階層構造를 中心으로-', 駱山地理2, 서울대학교지리학과, pp.1-14.
- 유재훈, 1989, '충북의 육상교통로 발달에 대한 지리적 고찰', 상당지리7, 청주대학교 사범대학 지리교육과, pp.27-42.

- 尹玉炘, 1993, '水仁線 鐵道の 기능변화에 관한 연구,' 서울대 사범대학 대학원 석사논문, 28P.
- 이성학, 1968, '한국 역사지리 연구: 육상교통(주로 역참제를 중심으로)에 관한 고찰,' 경북대학교 논문집12 pp.95-116.
- 이옥희, 1990, '여객버스 유동에 의한 한국도시체계의 변화에 관한 연구,' 지리학 42, 대한지리학회, pp.67-84
- 이은숙, 1985, '한국의 교통시대 구분과 그 특징,' 지역과 환경, 매헌홍시환박사 화갑기념논문집발간위원회 pp.87-109
- 정재정, 1992, '일제의 한국철도 침략과 한국인의 대응,' 서울대학교 학사학위논문.
- 정재정, '조선총독부철도국의 철도정책과 물자이동', 근대조선공업화의 연구— 1930~1945년, 일조각.
- 朱景植, 1994, 京釜線 鐵道建設에 따른 韓半島 空間組織의 變化, 대한지리학회지29, pp.297-317.
- 최영준, 1987, '남한강 수운 연구,' 지리학35, 대한지리학회, pp.49-82.
- 최운식, 1975, '서울 경기지방의 교통망 연구,' 지리학과 지리교육5, 서울대학교 사범대학 지리학연구실 pp.75-84.
- 한주성, 1988, '한국의 교통지리학 연구동향과 과제,' 지리학37, 대한지리학회, pp.49-67.
- 홍경희, 한주성, 1979, '철도여객교통의 지역구조에 관한 연구,' 논문집27, 경북대학교, pp.113-130.