

A composite image showing the interior of a modern train with overhead lights and a black steam locomotive outside. Overlaid on this is the title text in a stylized, bold font.

# 철도를 통해 본 동아시아 근현대사

임채성 교수





## 목차

1

학습안내

1

2

강의

3

3

Lecture

26

4

讲义

57

5

퀴즈

78

6

보고서

82

7

자료

84





## 학습안내

### 01

#### 과목소개

<철도를 통해 본 동아시아 근현대사>는 동아시아 철도업의 역사를 각 지역별 시대별로 살펴보는 교과목이다. 수강생들은 본 과목을 수강함으로써, 동아시아 사회경제사에서 철도업의 전개와 특징에 대해 학습하고, 이를 통해 경제 외 관점에서도 살펴볼 수 있다.

### 02

#### 학습목표

- (1) 근대적 인프라스트럭처인 철도업이 일본의 제국주의적 팽창과 더불어 동아시아에 전파되었는지를 이해하며, 이 과정에 포함된 사회경제사·기술사·정치군사사적 관점을 학습한다.
- (2) 전후 동아시아 철도의 재편과정을 검토한 다음 한반도에서 해방과 분단을 경험하며 철도가 남북에서 재편되었는지를 살펴봄으로써 연속과 단절 등에 관한 이해도를 심화할 수 있다.
- (3) 한국전쟁과 전후 부흥 그리고 나아가 고성장을 거치면서 한국철도가 어떻게 현재에 이르게 되었는지를 이해하는 동시에 동아시아철도의 전망을 학습한다.

### 03

#### 기대효과

- (1) 이 강의를 통해 동아시아에서 철도업을 둘러싼 사회경제사 관점을 중심으로 학습한다. 동아시아가 근대적 기술을 습득 전파하는 과정이 제국주의적 팽창과 맞물렸으며 어떻게 전후 재편되어 현재에 이르게 되었는지를, 전쟁이라는 역사적 모멘텀을 중시하여 학습한다.
- (2) 사회경제사적 관점에서만 보는 것이 아닌, 철도가 가지는 기술사적 특징 및 정치군사적인 상황의 이해를 도모하고 이를 둘러싼 정책적 결과와 그 영향에 대해 학습한다.





## 04

### 주차별 구성

1주차	일본국유철도의 성립과 도입
2주차	식민지기 대만국유철도의 부설과 운영
3주차	식민지기 조선국유철도의 형성과 기술적 특징
4주차	일본판 '동인도회사' 만철의 설립과 경영
5주차	중국대륙 점령철도의 운영 : 화북교통주식회사
6주차	전시하 조선국유철도의 전쟁동원
7주차	동아시아 철도의 전후 재편
8주차	해방 후 북한의 철도재편과 운영실태
9주차	해방 후 한국철도의 재편성
10주차	한국철도와 산업부흥 5개년 계획
11주차	한국전쟁과 철도동원
12주차	휴전체제하 한국철도의 발전과 동아시아 철도의 전망





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 강의



서울대학교 한국경제와 K학술혁신 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University





## 5

주차

## 중국대륙 점령철도의 운영 : 화북교통주식회사

### 5-1

### 본 강의의 목적

수강생 여러분, 안녕하세요. <철도를 통해 본 동아시아 근현대사> 강좌를 맡은 임채성입니다. 이번 강의에서는 중일전쟁이 발발한 이후 만철이 화북점령지역에 진출하여 설립된 화북교통주식회사의 전시 수송과 경영실태에 관해 살펴보려고 합니다.

신해혁명으로 청조가 붕괴된 이후 중국은, 근대국가의 건설을 어떻게 실현할 것인가를 두고 분열, 대립하였습니다. 각 지역마다 독자적인 무력을 기반으로 한 군벌 정부가 성립하여, 서로 경쟁하는 '군웅할거'의 시대가 도래하였고, 이 가운데 국민당 정부가 성립, 중국통일을 위한 실행단계에 접어들었습니다. 소위 '북벌전쟁'입니다.

이로써 공산당을 배제한 중국통일이 완결되는 듯 보였습니다. 그러나, 신중국 건설의 도정에 있어 최대의 교란 요인은 대륙침략을 도모한 일본입니다. 일찍이 북벌군이 만주에까지 영향력을 행사하는 것을 우려한 일본군은, 산동 출병과 장작림 암살을 감행하여 결국에는 만주사변을 일으켜 중국 분할에 돌입하였습니다. 중국에서의 근대국가의 등장이 기득권 상실로 이어질 수 있다는 사실이 일본의 중국침략을 유발시킨 하나의 요인이 되었습니다.

이러한 역사적 프로세스에서 주도적인 역할을 수행한 기관이 다른 아닌 일본의 '동인도회사' 만철이었습니다. 만주국 건국에 대한 공헌에도 불구하고, 통제경제 운영이 만주중공업개발주식회사를 중심으로 이루어지자, 만철은 화북에서 종합국책회사로의 탈피를 추구하였습니다. 그러나 이에 대해 국민당 정부는 중국 공업화 10개년계획을 수립하여, 그 선결 조건으로 '철도관리통일'정책을 추진, 신선 건설과 중앙통제력 강화를 꾀하고 있었습니다.

결국 철도는 양국의 대립 가운데 일본 군부에게는 중국을 침략하고 세력권을 확대하는 기반인 동시에, 국민당 정부에게는 통일국가를 수립하고 국민경제를 건설하는 물적 기반이었던 것입니다. 이에, 중일전쟁의 발발로 광활한 점령지를 확보하자, 일본 정부는 점령철도 운영을 위한 새로운 철도관리시스템을 구축하게 되었습니다.





일본판 '동인도회사'인 만철은 철도업과 석탄업을 양축으로 하는 구조개혁을 겪으며 화북에서 종합국책 회사로의 변신을 목표로 하고 있었습니다. 이를 위해 일찍부터 자회사 흥중공사와 함께 경제면에서 화북분리공작을 전개하였던 것입니다. 중일 양국의 대립은 노구교사건을 계기로 충돌하여 중일전쟁의 전면화에 이르게 되자, 만철 복지사무국이 설치되었습니다.

이로써, 대러시아·대중국 정책 실현 기반이 되는 대륙철도시스템은 조선·만주에서 중국대륙까지 확대점령 철도 운영은 '점과 선'으로 구성된 광범위한 점령지를 유지하고 대륙군사작전은 물론, 전시경제에 필요한 대륙 전략물자의 공급을 가능하게 하는 선행조건이 되었습니다. 따라서 점령철도는 새로운 철도시스템으로 전환될 필요가 있었습니다. 그것이 바로 화북교통주식회사였습니다.

이러한 점에서, 화북의 점령 철도에 대한 검토는 일본의 중국 지배가 중국 정부의 철도정책에 미친 영향을 밝히는 동시에, 점령 철도가 만철에 의해 어떻게 운영되기 시작하여, 새로운 철도회사의 성립을 보게 되었는지를 밝히게 될 것입니다.

이를 위해 본 강의는 전시체제론의 입장에서 중일전쟁의 발발을 계기로 평시 경제가 전시통제경제로 전환되는 과정에서 나타나는 철도 운영의 특징에 주목하고자 합니다. 이를 위해, 전전의 화북철도의 실태와 이를 둘러싼 중일 양국의 입장을 제시할 것입니다. 또한 전시하에서 화북철도가 일본 측에 점령되어 피해복구 후 수송력을 배분하는 방식이 이루어지는 과정을 살펴볼 필요가 있습니다.

동시에 전시기업론의 입장에서 화북철도의 조직 내부에서 성립된 경영자원의 운용프로세스를 제시하고자 합니다. 이를 위해, 경영자원을 조달하고 관리, 운전, 영업 등 기본활동을 수행하는 하나의 경영조직이 성립되는 과정을 설명할 필요가 있습니다.

또한 이러한 과정이 단순히 외부환경에 대한 기존철도의 적응과정이 아닌 새로운 경영 주체의 창출이었던 만큼, 이를 둘러싼 정책 결정 과정 및 각 관련 기관 간의 이해조정이 제시되어야만 합니다. 이를 통해, 화북교통의 설립은 중일 대립의 결과물일 뿐 아니라, 일본 측 관계자들 간의 이해조정 결과물이었음을 제시하게 될 것입니다.

다음 시간에는 일본 측에 의한 점령철도 운영의 전제로서 중국 측의 철도 운영을 검토하여 그 특징을 명확히 하고자 합니다.





## 5-2 화북철도의 성립과 중국의 철도관리통일정책

수강생 여러분, 안녕하세요. 이번 시간에는 일본 측에 의한 점령철도 운영의 전제로서 화북철도의 성립과 중국의 철도관리통일정책에 대하여 살펴보겠습니다.

산해관 이서의 중국철도의 노선별 상황을 보면, 중국철도의 대부분이 화북에 집중되어 있었습니다. 이는 원래 '북마남선'으로 일컬어지듯이, 화북지방이 육운 중심이었을 뿐만 아니라, 정치경제의 중심부로서 지하 자원이 풍부하여 구미열강의 경제적 침략의 대상이 되었기 때문입니다.

노선별로는 북경을 중심으로 북녕, 평수 양 철도가 화북의 북부지역을 동서로 횡단하고, 이에 병행하여 룡해철도가 화북의 남부지역을 횡단하였습니다. 이러한 화북을 남북으로 종단하는 철도로서 진포, 평한 양 철도가 있어 정치경제의 기본망을 형성하였습니다. 산서성에서는 동포철도가 그 중부를 남북 관통하고, 산 동성에서는 교제철도가 동서로 종관하여 진포철도와 연결되어 있었습니다. 그리고 정태철도가 평한, 동포 양 철도의 연락선 역할을 하였습니다.

철도망의 형성과정을 보면, 구미열강이 철도를 시장 분할을 위한 구체적 수단으로 활용하였다는 것을 알 수 있습니다. 지면 관계상 북녕철도에 국한하여 살펴보도록 하겠습니다. 1881년 당산·서각장 간 11km의 철도건설이 개평광무공사, 이하 중국철로공사로 지칭하겠습니다.

철도건설은 중국철로공사로부터 시작되어 영국 회풍은행으로부터 100만 량의 차관을 받아, 1894년 산해관까지 개통하였습니다. 영국 회풍은행과 덕화은행으로부터 40만 파운드, 중영공사로부터 230만 파운드의 차관을 얻어, 1907년에는 봉천까지 노선을 연장하였습니다. 이러한 이권 쟁탈전은 청일전쟁을 전후로 치열해져, 중국 시장의 분할단계에 접어들었습니다.

화북철도는 이러한 경위 하에서 건설된 만큼, 자금은 그 대부분이 외국자본에 의해 조달되었습니다. 그 액수는 자본차관 약 3억7,559만 위안, 재료차관 약 7,602만 위안, 합계 4억5,160만 위안이라는 거액에 달하여, 내외차관 5억463만 위안의 90%를 점하였습니다.

화북철도의 외국자본 차관상황을 보면, 각국별로는 일본 16.6%, 영국 15.9%, 독일 24.4%, 벨기에 25.8%, 네덜란드 15.6%, 영국·프랑스 1.1%, 프랑스·벨기에 0.3%, 만주국 0.3%이었습니다. 물론, 이들 열강은 차관계약 조건에 따라, 다양한 이권을 갖게 되었습니다. 즉, 철도사업의 관리, 철도부설공사의 청부, 자재공급의 우선권, 이익의 우선적 배당 등이 인정되었습니다.







열강 자본에 의해 창설된 만큼, 화북철도는 각각의 독립경영체로 운영되어, 철도간의 연락조차 원할히 이루어지지 못했습니다. 차관 제공국의 기준을 채용하여 철도건설이 이루어졌기 때문에, 철도규격도 통일되지 못했습니다. 레일을 보아도, 정태철도와 동포철도는 간선망임에도 불구하고, 게이지가 1m에 지나지 않아 다른 노선과의 열차직통운행이 불가능하였습니다. 레일 중량 및 형식도 다양하여 통일적인 열차 운행의 제약요인이 되었습니다.

뿐만 아니라, 건설과정에서 채권국 사정에 의해 건설자금과 자재가 절약되었고, 더구나 건설작업이 급속히 서둘러 진행되었기 때문에 철도시설은 불완전한 곳이 많았습니다. 철도차량에서도 차관계약에 의해 채권국으로부터 철도차량이 구입되어 운행차량이 통일되지 못하였습니다.

이와 같이, 하나의 네트워크로서의 성격이 성립과정에서부터 중시되지 못한 관계로, 국민경제의 형성이라는 관점에서 볼 때 반드시 효율적인 시스템이 구축되었다고는 말하기 힘들었습니다.

한편, 만파워에서도 업무능력보다는 개인적 관계와 각 정파의 입장을 중시하여 요원 채용이 이루어졌습니다. 그 결과, 철도 요원은 필요 이상으로 증원되고 불필요한 부속기관이 설치되는 경우 또한 있었습니다. 이에 대해 '사적인 직원 채용, 기구확장, 조직부실, 절약 관념의 미성립'등이 지적되었습니다.

1920년부터 1934년까지의 요원증가 비율과 수입증가 비율을 비교해보면, 각 노선의 증원이 업무량 및 수입 증가와 연동되지 못하고, 또한 노선 간 증원 비율을 보아도 일정한 원칙에 따라 증원이 이루어졌다고 할 수 없습니다. 채권국의 기사장 등이 철도 운영을 담당하고, 각 지역의 군벌이 철도를 사적인 자산으로 독자 운영함에 따라, 인적 운영에 있어서도 많은 차질이 생기지 않을 수 없었습니다.

이러한 철도운영의 '분립'현상은 경영상태에도 악영향을 미쳤습니다. 1926년 북벌전쟁 선언으로부터 1931년에 이르기까지 내전, 홍수, 한발 등이 계속 발생하여, 영업성적은 열악해지지 않을 수 없었습니다. 더구나 이후에는 세계 대공황의 발생과 만주사변의 발발로 철도수송증가가 정체되었습니다. 이상과 같이, 중국철도는 창립 이래 분할 운영으로 인해 전국 통일적인 네트워크를 이루지 못했으며, 또한 경영상 어려움에 봉착하고 있었습니다.

이제 화북철도를 둘러싼 국민당 정부의 중앙관리화 시도와 이로 인한 경영개선의 효과를 검토해 보도록 하겠습니다.



중국의 분립된 철도는 북벌 전쟁의 종식과 더불어 국민당 정부하에서 관리통일정책이 추진되었습니다. 국민당 정부는 남북통일을 달성하자, 철도부를 새롭게 설치하여 교통부로부터 관련 업무를 이관하게 된 것입니다.

철도부는 국민당 정부 5원 가운데 행정원에 속했으며, 전국국유철도를 기획, 관리하며, 각 성에서 운영하는 철도 및 민영철도를 감독하였습니다. 철도부는 관리권 회수와 관리통일을 주장하며, 1929년에 '국유철로관리국편성통칙' 및 '국유철로공정국조직규정'을 공포, 각 철로국 마다 '편성전장'을 제정하였습니다.

그렇지만, 철도관리는 아직 구미와 같은 중앙통제적인 수준에는 이르지 못하였습니다. 채권국의 이해관계가 강하게 반영되어, 철로국 관리가 '분구관리제'가 아닌 '분선관리제'를 택하였기 때문에, '분립'의 성격이 강해 노선 간의 상호연락도 원활하지 못하였습니다. 또한, 각종 시설과 제도가 통일성을 갖지 못하여, 인적 운용에서도 많은 어려움이 있었습니다.

이에 대해서, 국민당 정부는 1931년 '중국공업화' 10개년계획을 수립하여, 신 노선을 건설하는 동시에, 기존 노선에 대한 관리권을 강화, 국내 통일적인 교통인프라스트럭처를 구축하고자 하였습니다. 우선, '실업건설정서안'을 채택하여, 대규모 철도건설을 꾀하였습니다.

실제 건설은 내외정세의 급변으로 계획대로 진행되지는 않았지만, 이를 염두에 두고 신선 부설과 기존 노선의 연장이 추진되었습니다. 1936년에는 기존 10개년계획을 구체화하여, 철도의 '5개년 건설단기계획'을 작성, 실행하였습니다.

다음으로, 국민당 정부는 1932년 7월에 철도법을 발표하여 철도정책의 근본방침을 명시, 중앙정부의 국유철도, 지방정부의 공영철도, 그리고 민영철도라고 하는 운영원칙을 명확히 하였습니다. 국유철도에 한해서는 채권국의 철도관리, 재정 및 재료 조달권을 회수하고자 하였습니다. 이러한 이권은 철도의 분할적 운영을 가져온 원인이기도 하였지만, 국가재정에서 보자면, 거액의 차관이 국가 주권을 침해하고 재정개혁을 가로막고 있었습니다.

1934년 국민당 행정원은 '외채정리 취분별 정리판법 결의'를 채택하여, 외채 중 철도차관을 우선적으로 정리하기로 결정하였습니다. 이에 따라, 기존의 차관 조건을 시정하는 내용으로 정리계약을 수정함으로써, 1935년까지 국유철도 연간 영업수입의 25%에 달하는 2,500만 위안 이상의 원리상환을 실시하였습니다. 이러한 철도차관정리는 중국 정부의 대외신용을 높이고, 중국에게 유리한 금융지원을 기대하는 측면이 있습니다.





한편으로 철도 운영에 있어, 철도부는 1936년 '국영철도관리국 조직계통표 및 설명서'를 제정하여 전국 조직을 획일 통제하고 고급직원의 임면을 전담하고자 하였습니다. 뿐만 아니라, 1937년에는 철도경찰총국, 총기창, 신선건설위원회 등을 설치하여, 철로 경찰, 철로 공장, 건설에 관한 관할권을 중앙에 이관하여, 중앙집권력을 제고하였습니다. 이로써, 화북지역에는 북녕, 평한, 진포, 교제, 평수, 룡해, 정태 7개 철로관리국이 설치되어, 현장 조직을 관할하였습니다.

또한 철도부의 회계장과 철도경찰총국장이 각 지역의 총계책처와 경찰처를 각각 관할하게 되었습니다. 인적 운영에서도 제도개혁이 추진되어, '원사'라고 불린 직원의 최고개별임금과 최고임금총액을 제한하고, 월급 60위안 이상의 채용·해고는 철도부에 보고하도록 하였습니다.

또한 '국영철도요원 자력심사위원회 조직규정' 및 '요원등기심사 및 서용규칙'을 제정하여, 중앙에서 개별 직원을 파악하도록 하였습니다. 이와 같이, 회계, 자재, 인사에 대한 중앙통제를 추진하는 한편, 현장 업무 효율화, '전국철로연선회품 전람회' 개최 등 '상업적경영판법'을 힘씀으로써 경영합리화를 추진하였습니다.

이와 관련하여, 철도경영에 나타난 변화를 살펴보겠습니다. 1933년 이후, 북벌이 종식되고, 중국경제가 대공황에서 회복됨에 따라, 철도영업이 개선되기 시작하였습니다. 국민당 정부의 관리통일정책이 경영개선에 기여하였음은 물론입니다.

이러한 경영개선에 대해서는 기존 연구와는 달리, 보다 적극적인 평가를 할 필요가 있습니다. 영업계수를 보면, 1932년부터 1935년까지 저하하여, 영업성적이 크게 개선되었다는 것을 알 수 있습니다. 화북철도는 화중·화남에 비해서도 양호한 영업성적을 보였는데, 그 배경에 활발한 화물수송이 있었습니다. 전 수입 가운데 화물 수입이 전체의 3분의 2를 웃돌고, 여객 수입은 28%에 지나지 않았습니다.

반면, 화중·화남의 수입 구조는 화물 37%, 여객 63%였습니다. 화북철도의 화물 수입을 품목별로 보면, 광산물 39.3%, 농산물 27.8%, 임산물 1.4%, 가축 4.3%, 공예품 27.1% 등이었습니다. 이에 비해, 화물 수송량은 광산물이 전체의 약 70%를 점하고, 농산물 16%, 공예품 12%였습니다.





이상과 같이, 광산물은 철도수송에 있어 압도적인 위치를 점하여 최대 수입원이 되었습니다. 철도는 오지의 광산지대에서 도시부와 항구로 지하자원을 운송하였습니다. 수송량의 증가와 더불어 철도 수지도 개선되어, 1935년-1936년 화물 수입 8,612.6만 위안, 여객 수입 3,366.7만 위안, 지출 8,154.8만 위안을 기록, 영업 수입이 3,824.5만 위안에 달하였습니다. 경영 평가에 있어서도 거액의 차관채무가 있어 이자지불과 원금상환이라는 금융비용을 고려하지 않으면 안 되었지만, 경영 안정화는 명백한 기조였습니다.

그러나, 각 노선별 상황을 보면, 경영 안정성을 일률적으로 평가할 수는 없다는 것을 알 수 있습니다. 철도수송에서는 북녕, 평한, 진포 3개 철도가 가장 많아, 화북의 수송축을 형성하였으나, 영업계수와 생산성을 보면, 평한철도를 제외한 진포 및 북녕 양 철도는 반드시 양호한 성적을 보인다고 평가할 수는 없기 때문입니다.

이러한 점에서, 화북철도는 1930년대 중반에도 여전히 시설 및 운영방식에서 개선해야만 하는 점이 많았다고 판단됩니다. 즉, '관리통일'은 일정한 효과를 보였으나, 철도부는 관리기관의 관료화, 업무효율의 침체, 낭비 및 부정 사건의 발생, 재정 부족이라는 문제를 여전히 안고 있어, 아직까지는 완전한 상태에 이르지 못했다는 사실에 주목하지 않으면 안 됩니다.

지금까지 국민당 정부의 철도관리통일정책은 한계점을 가지면서도 일정 정도의 효과를 가져왔다는 것을 알 수 있었습니다. 다음 시간에는 이러한 중국 측의 움직임에 대하여, 일본 측은 화북분리공작을 획책했다는 사실을 설명하도록 하겠습니다.







### 5-3 만철의 화북분리공작과 점령철도의 운영

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 국민당 정부의 철도관리통일정책은 한계점을 가지면서도 일정 정도의 효과를 가져왔다는 것을 알 수 있었습니다. 이번 시간에는 이러한 중국 측의 움직임에 대하여, 일본 측은 화북분리공작을 획책했다는 사실을 설명하고자 합니다. 만철의 화북분리공작과 점령 철도의 운영에 관해 살펴보도록 하겠습니다.

먼저 화북지역 교통부문에 대한 만철 측의 분리 공작을 당사자들의 회고에 근거하여 재구성하도록 하겠습니다. 만주사변 이후, 괴뢰 국가인 만주국이 수립되자, 일만불록이 건설되는 가운데, 현지의 관동군 및 지나주둔군에 의한 화북분리공작이 개시되었습니다.

관동군이 열하침공작전을 감행한 후, 1933년 5월 탕구(塘沽)정전협정으로 장성 이남의 하북성 동부에 비무장 지역이 설정됨으로써 만주사변이 일단락 지어졌는데, 현지군은 바로 이 지역을 기반으로 화북 5성을 중국 국민당 정부의 관할로부터 분리시키고자 하였습니다.

1935년 6월에 동북항일의용군의 비무장지역 출입을 협정위반이라고 하여 하북성 전역에서의 국민당군 철수를 요구하고, 또한 차열성(察爾省)에서 특무기관원이 일시 감금된 사실을 구실로 차열성의 비무장지대화를 요구하였습니다.

이는 중일 양국의 친선을 중시하는 일본 외무성의 대중외교정책에 반하는 것으로, 현지군은 비무장지대화에 그치지 않고 화북 5성의 자치운동을 조성하였습니다. 이로 인해, 하북성에서 친일적인 기동(冀東)방공 자치위원회가 조직되자, 이를 견제하기 위해 국민당 정부는 차열성의 기찰(冀察)정무위원회, 내몽고의 몽강(蒙疆)자치정부를 조직하였습니다.

이상과 같이, 화북분리공작이 구체화되자, 현지군의 지휘하에 만철은 1935년 11월에 천진판사처를 설치하여, 지나주둔군에 대한 '유사시 철도실행기관'으로서의 특수사명을 부여받고, 북녕철로국에 대한 공작, 자동차 사업의 전개, 자회사 흥중공사(興中公司) 사업을 추진하였습니다. 특히 1935년에 설립된 흥중공사는 투자회사로서 전력, 운수, 광산 등에 종사하면서 진석철도(津石鐵道)의 부설을 계획하고 있었습니다.

이러한 사업 전개와 더불어, 관동군은 지나주둔군과의 협력하에 만철 조사부를 통해 지나주둔군병·을 축탁조사를 실시하였습니다. 조사원 24명의 갑축탁반이 만주국에서 파견되어, 화북경제개발 및 통제에 관한 조사가 실시된 것에 비해, 병·을 축탁반은 만철 조사부로 구성되었습니다.







1935년 7월~11월 병축탁반조사가 화북이 화중에서 분리되었을 경우를 전제로 조사원 5명의 소규모로 실시된 것에 비하여, 을 축탁반은 1935년 11월에 200명 이상의 대규모로 총무, 광산, 철도, 항만, 공업, 경제 6개 반으로 편성되어, 화북지방의 교통, 광산, 공업시설에 관한 약도 작성 및 측량 등 비교적 상세한 조사를 1937년까지 실시하였습니다. 이들 정보가 전쟁 발발 이후의 점령철도의 운영관리에 있어 대단히 도움이 되었음은 재론의 여지가 없습니다.

1936년이 되어 '북지처리요강'이 일본 내각에서 결정되자, 화북분리공작은 국책레벨에서 추진되어, 지나주둔군의 전담 사항이 되었습니다. 이에, 지나주둔군 사령부는 계획 준비에 착수하였습니다. 1936년 여름 지나주둔군의 재편 시 교통의 중요성이 인정되어, 참모부 편성에 철도장교 1명 및 하사관 2명이 배치되었습니다.

이에 맞추어, 관동군은 중앙의 지시에 따라 관동군철도선구사령부를 통하여 만철을 지도, 북녕철도의 점령관리 운용계획을 작성하도록 하였습니다. 이상과 같이, 화북분리공작은 현지군의 지도하에 만철을 중심으로 진행되어 북녕철도 등의 관리운영계획을 보기에 이르렀습니다.

이러한 가운데 1937년 7월 7일 노구교사건이 발생하자, 중앙통수부는 관동군에 대하여 북녕철도 관리운영계획에 따라 철도부대, 군사철도기관 그리고 만철의 파견을 준비하여, 필요시에는 지나주둔군을 원조하도록 하는 한편, 지나주둔군에 대해서는 구미열강의 권익 관계를 고려하여 현지 철도를 군사 수송에 이용하도록 할 것을 명하였습니다.

이에, 관동군철도선구사령부는 만철에 대하여 전시준비계획에 의거한 출동 준비를 지시하였습니다. 만철은 철도총국내에 수송본부를, 산해관에 수송반을, 천진의 지나주둔군사령부 참모부 내에 연락반을 설치하여, 군사 수송을 담당하도록 하였습니다. 만철은 사태의 진척에 따라, 만철 사원을 천진, 북경에 전진 배치하였습니다.

만철 파견단은 군철일체로서 철도부대가 전방으로 전진하고, 그 후방을 담당하게 되어, 점령 철도운영이 만철에게 맡겨지게 되었습니다. 전장의 확대로 늘어나는 군사 수송에 대응하기 위해, 총재 직속의 운영기관을 설치할 필요가 강하게 제기되어, 1937년 8월 27일 만철 북지사무국이 설치되었습니다. 북지사무국의 조직은 서무, 인사, 경리, 조사, 홍보, 수송, 공무, 전기 8개 반으로 구성되어, 그 관리하에 천진 수송사무소, 풍대 수송사무소, 통주 건설사무소, 북경사무소를 두었습니다.





이 때문에, 만철은 군작전에 대응 가능한 수송태세를 갖추기 위한 직원을 추가 파견하여, 9월 말에는 파견사원 수가 일본인 3,852명, 중국인 762명, 합계 4,614명에 달하였습니다. 이와 같이, 전시수송체제가 급변하는 가운데, 만철은 재만부대를 수송한 다음, 조선부대 수송용 19개 열차, 일본내지부대 수송용 475개 열차를 운행하였습니다.

대규모 군사 수송이 일단 종료되자, 북지나방면군으로부터 '북지나제철도 운영요강'이 1937년 10월 11일에 발표되어, 점령 철도의 체계적인 운영이 추진되었습니다. 북녕철도는 영국 측의 권익이 있었던 만큼, 만철 파견사원을 기존 관리기구에 투입하여 북지사무국이 철도 운영을 장악하기로 하였습니다. 이에 비해, 평수, 평한, 진포철도는 만철 파견단 기구를 근간으로 구 종사원을 포섭하여 철도관리체제를 정비하기로 하였습니다.

나중에 북녕철도를 포함해서 조직재편을 꾀하여 만철 북지사무국은 1938년 6월에 천진, 북경, 장가구 및 제남에 철로국을 설치하는 한편, 북녕철도도 천진철로국에 통합하였습니다. 군사수송체제에서도 조직개편이 단행되어, 제2 야전철도사령부가 설치되었습니다.

이러한 운영체제의 정비와 더불어 일본 철도성과 조선총독부 철도국에서 인적자원의 일부가 보충되었습니다. 뿐만 아니라, 현지의 기존 요원 또한 활용되어, 그 인원수는 1937년12월 23,602명, 1939년4월 58,070명에 달하였습니다.

한편 피해시설의 복구도 급속히 진행되었습니다. 일본군의 수송로 파괴와 중국군 후퇴 시의 철도파괴로 인해 피해를 입은 철도시설은 노반, 궤도, 교량, 급수시설 등 약 15종으로 총건수 7,221건, 파괴율 평균 16.8%, 1Km당 1.6건에 달하였습니다.

이에 대해, 철도부대의 응급조치 이후, 북지사무국이 본격적인 복구작업에 착수하였습니다. 동시에, 1938년1월, '북지제철도증강 및 복구계획'이 결정되어 수송력증강공사가 실시되었습니다. 그럼에도 불구하고 당시의 수송상황을 보면, 수송력은 수요증가에 충분히 대응할 수 없어, 오히려 수송력 부족현상이 발생하여, 우선순위에 의한 수송력 배분을 하지 않을 수 없었습니다.

또한, 항일게릴라의 활동도 상당히 피해 건수가 늘어나 1938년8월에는 292건에 달하여, 치안 공작에 경험이 있는 만철 사원이 파견되어 경비 및 선무공작에 종사하는 한편, 철로 주변에 철로애호촌을 건설하였습니다.





지금까지 현지군의 지휘하에 만철 복지사무국이 설치되어, 외부의 경영자원을 조달하여 점령철도 운영을 개시하였으나, 철도수송력은 아직 충분하지 못하고, 항일게릴라의 공격 또한 계속되어, 철도 운영은 불안한 상태를 벗어날 수 없었다는 사실을 살펴보았습니다. 이러한 가운데 새로운 운영 주체를 창출하고자 하는 정책 모색이 가속화되었습니다.

다음 시간에는 화북교통주식회사의 설립과 운영에 관해 살펴보도록 하겠습니다.





## 5-4 화북교통 주식회사의 설립과 운영

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 만철의 화북분리공작과 점령 철도의 운영에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 화북교통 주식회사의 설립과 운영에 대하여 살펴보겠습니다.

종래의 화북분치·권익설정 방침이 북지나방면군특무부를 중심으로 구체화되자, 점령 철도의 처리가 주요 현안으로 부상하였습니다. 이에 대해 만철은 이미 1937년 8월 '북지선후처리요강 및 의견서'를 제출, 교통업뿐만 아니라 기본산업의 개발을 동시에 담당한다는 의지를 표명하였습니다. 그러나, 만철과 자회사 흥중공사에 의한 화북독점개발안은 일본재계의 반발을 샀음은 물론, 현지군에 의해서도 부정되었습니다.

북지나방면군특무부는 신정권에 대한 구상과 더불어, 가칭 화북흥업공사를 설립해, 흥중공사 등의 기존사업을 통합하는 한편, 만철 및 일본의 자본을 동원하고, 가능한 한 현지의 토착자본을 참가시킨다는 방침을 수립했습니다. 북지나방면군은 만철과 흥중공사로부터 지원을 받기는 하지만, 장래의 화북개발을 맡길 생각은 없었던 것입니다.

이제 만철에게 남은 선택안은 화북철도의 위탁경영밖에 남지 않았습니다. 그러나, 현지군뿐만 아니라 관동군의 경우도 대북방에 전념할 것을 만철에 요구하였습니다. 기획원을 중심으로 한 일본 정부도 만철에 의한 화북철도의 위탁경영에 반대하였습니다.

이와 같이, 중앙군, 관동군, 기획원의 3자 모두 만철의 화북 진출을 반대한 결과, 북지산업회사의 통제하에 북지교통회사를 설립해 철도 운영에 담당시키겠다는 안이 성립하였습니다. 만주 화북 일관 경영은 부인되었지만, 직원의 교류와 철도 운영방식의 통일을 통해 만철과 신설 회사 사이에 긴밀한 관계를 유지하는 것으로 신 교통회사는 만철을 모델로 설계되었습니다.

북지나방면군으로부터 "북지사무국의 현 기구를 점진적으로 확대해 교통회사로의 전이를 용이하게 할 수 있도록 북지사무국기구 개조를 강구할 것"을 명받아 1938년 9월에 만철 북지사무국은 전면적 기구 개정을 실시했습니다.







결국 화북교통 주식회사가 북지나개발의 자회사로서 1939년 4월에 설립되었습니다. 본사에는 총재실, 경리·운수·자동차·수운·공작·공무·경무의 7부와, 감찰실, 수송 위원회 등을 두고, 천진, 베이징, 장가구, 제남의 4곳에 철로국을 설치하였습니다. 자본금의 분담은 북지나개발 1억 5,000만 엔, 만철 1억 2,000만 엔, 임시정부 3,000만 엔으로 결정되어, 북지나개발의 지배권이 가장 강하였지만 통치구조는 대단히 복잡했습니다.

북지나방면군에 의한 지시권, 흥아원이나 중국 임시정부의 존재, 그리고 만철의 기득권이 있었기 때문에 북지나개발의 감독권은 크게 제약되지 않을 수 없었습니다. 그리고 신 회사의 경영은 1940년도까지 시설 복구나 항만건설 등을 위해 경영적자를 면할 수 없었으나, 교통사업이 안정되는 1941년도부터 흑자가 상정되었습니다.

이렇게 설립된 화북교통은 일본제국경제권 속에서 점령지 운영을 지원할 뿐만 아니라, 물동계획과 생산력 확충계획에 필요한 현지 중요물자를 일본 내지로 수송해야 했습니다. 이를 위해, 화북교통은 신노선의 건설과 선로복구를 시작할 계획이었습니다. 다음 표에 의하면 이들 공사의 실적은 1940년까지 집중적으로 이루어져 북지몽고철도수송력증강 5개년계획의 상정된 목표는 결코 달성될 수 없었음을 알 수 있습니다.

왜 이렇게 되었을까요? 철도 수요의 증가에도 불구하고, 철도 자재를 확보하는 것은 용이하지 않았기 때문입니다. 그래서 이에 대한 조치가 요청되어 화북교통은 조달업무를 강화하게 됩니다. 회사 초기의 자재 조달 시스템을 보면, 경리관점에서 운영되어 경리부 내의 용품 업무 관계의 구매과와 창고과가 담당하고 천진과 청도에 용도사무소를 설치하였습니다.

강재, 구리, 침목 등 주요 자재 조달은 할당량에 비해 매우 적어, 1939년 입수율은 강재 52%, 구리재 80%, 침목 35%에 불과하였습니다. 철도수송력이 석탄생산의 애로가 되어, 석탄 증산은 철도, 항만의 정비 여하에 의해 좌우될 것으로 판단되었습니다.

화북교통은 외부요소시장에 대한 개입을 통해 자재의 확보에 돌입하여, 도쿄 지사에 기술감을 상시 두고, 철도차량 제작회사의 제작 감독, 공정 진척, 본사 발주 자재 확보에 노력하였으며, 1939년 7월 설립된 철도차량협의회와 1939년 9월 설립된 철도차량 기술협의회에도 적극 참가하여 철도차량을 확보하고자 하였습니다. 차량 제조 및 부품 제조업체에 직원을 파견하여, 칭다오의 철도공장, 산해관의 철도용품공장, 장귀장의 부품공장의 3공장으로 화북차량 주식회사를 설립하였습니다.







그럼에도 불구하고 철도차량 보유량 수는 수송량의 증가에 비해 적은 편이라는 것을 다음 표를 통해서 알 수 있습니다. 1935년에서 1940년대 초에 걸쳐 수송량이 2배 가까이 늘었음에도 불구하고 철도차량수는 그리 늘지 않았습니다.

이러한 차량 부족은 기관차, 객차, 화차 모든 차량에서 보이는 현상이지만, 객차의 경우 1943년이 되어서 전전 수준을 넘어섰다는 점에서 차량 부족이 심각했음을 알 수 있습니다. 그래서 차내 혼잡도가 극히 높아서 3등차 승차는 고행의 길이었던 것입니다.

이와 같이 외부로부터 철도차량을 비롯한 철도용 자재 조달이 극도로 곤란하게 되자, 화북교통은 1940년 11월에는 경리부를 해소하고 금전 부문의 주계국과 물품 부문의 자재국을 신설하였습니다. 자재국의 설치 전시하에서 물자 부족이 심각해지면서 '돈'의 예산에서 '물건'의 예산을 분리하여 자재 조달을 도모한다는 것을 의미하였습니다.

회사업무심의위원회에는 자재전용분과회, 물자절약이용분과회, 대용품 연구분과회를 설치하였습니다. 인적 운용에서도 기술자확보가 어렵기 때문에 '자가양성방침'을 세워 요원 부족에 대응하고자 하여, '철로학원체제를 정비함과 동시에 사원회사 청년대를 통해 이데올로기적 교화를 꾀하였습니다.

이렇게 확보된 경영자원을 가지고 화북교통은 차량 운영을 중심으로 한 수송 효율화를 추구하였습니다. 이러한 기술적 특징은 만철에서 비롯된 것으로 차량수선의 수령공창을 각 철로국별로 정해, 차량 상태를 정확하게 파악하도록 하고 수선의 책임을 명확히 하였습니다.

또한, 기관차, 객화차별 검사·수선 기간을 정함으로써 정기 검사시스템을 구축하고, 자재 조달에서의 재고관리시스템의 체제화, 부품 제작의 전시 규격 적용과 대용재의 사용, 기계 설비의 도입·개량, 주조·단조 설비의 장비, 공장공예 대한 임금제도의 개선을 통하여 차량수선 능력은 상당히 향상되었습니다.

철도 공창의 수리를 받은 차량의 평균 재창 일수를 보면, 1938년에서 1941년에 걸쳐 기관차는 19.8일에서 12.6일, 객차는 23.9일에서 16.6일, 화차는 10.0일에서 7.8일로 줄어들었습니다. 또한 기관차의 운전 담당하는 기무단에서는 평시 철로 공창에서 실시되고 있던 갑종 검사를 담당하게 되었고, 새롭게 신설된 검차단은 객화차의 보수작업을 담당하였습니다. 그 결과, 철도차량의 운용 효율이 개선되었음은 물론입니다.





이와 더불어 배차 능력을 강화함으로써, 화차를 배급하고 적재, 차량 교환을 실시해, 열차에 연결하거나 열차를 편성하여 도착역까지 운송하여 하차하도록 하였습니다. 배차과장회의 혹은 수송처장회의를 개최해, 수송 능력의 증진을 결정한 다음, 화차운송 개선기간 등을 실시하여 하주와의 협력을 얻어 연간 화물수송의 평준화를 도모하였습니다.

역구내에서는 작업을 정형화하여 화차 정류 시간을 단축하기 위해 1941년 10월에 화북운수 주식회사를 설립하였습니다. 또한 화물운송 제도 및 운임제도를 개정하여 대량화물의 취급을 간이화하고 화물차 운용을 효율화하여 차량 부족을 완화하였습니다.

그럼에도 불구하고, 화북교통은 충분한 철도수송력을 발휘할 수 없었기 때문에, 불요 불급, 즉 전시기에 불필요하고 지급하지 않은 부문을 수송 통제함으로써 수급을 조정하였습니다. 특히 화북에서도 물자대책위원회가 설치되어 화북에서의 물자통제가 진전되었습니다.

이러한 가운데 관동군특종연습으로 인해 철도차량이 만주로 공출됨에 따라 42만 톤의 수송력 감소가 예상됨에 따라, 화북교통은 우선순위에 입각한 화물수송 등을 강화하게 되었습니다.

특히 주요 물자의 수송은 제2야전철도사령부의 영향하에 있는 '북지나수송통제본부'를 정점으로, 수송공급 측의 화북교통 운수국과, 수요 측의 수송조합 혹은 배급통제기관의 3자 간에 사전에 철도수송력을 배분하는 이른바 계획 수송을 개시할 수 있었습니다.

지금까지 살펴본 바와 같이 화북에서의 철도수송은 전쟁 발발에 대해 매우 효율적으로 운영되었지만, 태평양전쟁이 발발하면서 일본 측의 해상수송력이 저하하자, 화북교통은 종래와는 다른 상황에 놓이게 되었습니다.

다음 시간에는 화북교통 주식회사의 전시육운비상체제에 관해 살펴보도록 하겠습니다.





## 5-5 화북교통 주식회사의 전시육운비상체제

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 화북교통 주식회사의 설립과 운영에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 화북교통 주식회사의 전시육운비상체제에 대하여 살펴보겠습니다.

과달카날 해전 이후 해상수송력이 급격하게 감소되자, 일본 정부는 1942년 10월 6일에 전시육운비상체제의 확립을 결정하고, 화북의 석탄, 소금, 면화 등의 전시중요물자가 만주를 거쳐 조선남부의 항구까지 철도로 육송되어, 이후 일본 내지로 해상 수송하게 되었습니다.

화북에서의 대일중계 수송을 보면 1942년 72,901톤에 지나지 않았으나, 1943년에는 443,761톤으로 늘었고, 1944년 4월-11월에는 1,008,981톤에 달하였습니다. 대륙교류물자수송은 그것을 훨씬 웃돌았는데, 화북에서 만주로는 3,437천 톤, 만주에서 화북으로는 546천 톤, 화북에서 화중으로는 1,858천 톤, 화중에서 화북으로는 309천 톤이 수송되었습니다. 수송물자를 보면, 화북은 석탄이나 광석 등 천연자원의 공급지였던 것입니다.

이에 따라, 화북으로부터의 수이출 수송에 큰 변화가 생기게 되었음은 물론이며, 만주, 조선, 일본 내지로 향하는 산해관 경유 화물과 화중, 화남으로 향하는 장사·서주 경유의 화물이 크게 늘었습니다. 이로 인해 절약된 해상수송력이 동남아에서 일본 내지로 향하는 자원수송에 배분되었습니다.

화물계획 및 실적을 보면, 역내 일반화물을 크게 제한했음에도 불구하고 달성률은 감소하여, 체화가 급증하게 되어 그 수량이 1944년 3월에 31만 톤을 넘어섰습니다. 이러한 육운전가수송의 압박이 최종적으로 일반 중국인 여객으로 전가되어, 당시 기록에 따르면 '나날이 여객 열차가 초만원으로 문자 그대로의 수송지옥'이었던 것입니다.

이에 대해 '전시항만하역력 강화기간에 대한 실시요강'을 결정하고 선박의 정박 시간을 단축함으로써 부족한 선박의 운항능률을 증진하고자 하였으며, 배선계획에 맞추어 탄광에서 화차발송계획 및 부두석탄 저장계획을 수립하였습니다. 또한 하역능력을 강화하기 위해서 인센티브 제공을 통해 노동력의 원천인 하역노동자를 약 50% 증원하고자 하였습니다.





이와 더불어 1943년 1월 18일, '철도운수업무방침'을 결정하여 첫째, 현유시설 및 차량을 극도로 활용하면서, 둘째, 종사원 교육훈련을 철저히 하고, 셋째, 철도경영의 합리화를 꾀함으로써, 차량 운용을 중심으로 하는 기존 시설의 노동집약적인 운영을 실현하였습니다. 부족한 노동력을 확보하기 위해 본사 및 철로국의 정원을 줄여서 간부 이하 우수사원 약 1,000명을 철로국 이하 현업기관에 배치 전환하는 등 육군전이수송을 위해 총력을 기울였습니다.

대륙철도 간에는 철도수송력의 격차나 기중기 등 특정 시설의 편재, 확보 하역력의 격차가 존재했기 때문에 화북교통은 만철, 조선국유철도, 화중철도주식회사와 더불어 대륙철도수송협회의가 설치되었습니다. 이를 통해, 강재를 비롯한 각종 자재의 조정, 기관차·화차나 시설의 융통이 중앙부의 주도하에 결정되어, 수송 계획, 시설 개선계획, 차량 상호 융통계획, 인원 원조계획 등 제반 계획이 작성, 실행되었습니다.

특히, 화중과 만주를 연결하는 전략적 종관간선에 대한 수송력 강화가 요청되었기 때문에, 운탄노선 이외에는 가능한 한 신선 건설을 억제하여, 경산·진포 양 노선의 수송력 강화를 꾀하였습니다. 그러나 전시하 자재부족은 심각한 것으로 신 노선 철도건설을 중지하고, 기설 노선의 철거·전용을 통해서 운탄철도와 종관철도의 수송력 강화를 위한 자재확보를 겨우 할 수 있었습니다.

그러나 일상 운영도 만전을 기하기 어려운 상황에 달하였습니다. 주요 자재 및 부자재의 부족, 수리품의 부족, 수리 시설의 미비 등으로 인하여 철도차량 수리 능력이 저하하지 않을 수 없었습니다. 침목의 부족이나 강재의 입수난 때문에 침목의 부패, 마모, 레일 파손 등이 발생하고, 이것이 운전 사고를 불러일으키는 상황이어서 자재 절약, 대용 자재의 이용을 연구하기 위한 철도기술연구소가 설치되기도 하였습니다.

화물의 원거리화에 따라 차량 운용에 있어서도 효율 저하를 피할 수 없었습니다. 원거리 화물이 늘어 소요 운용차가 증가하게 되고, 이것이 화차의 배차 비율 저하와 운용 효율의 저하를 가져왔습니다. 이에 대해 화북교통은 수송 단위의 장대화를 도모해, 운용 효율의 저하를 보완하고자 하였습니다. 즉, 화차의 증적이나 기관차의 견인 차량의 증가를 통하여 화물열차 전체의 수송 톤수를 늘리고자 하였습니다.

반면, 단체 여행에 대한 제한, 여객 열차의 운휴, 여행 목적의 명확화를 통해 여객 수송을 제한하였습니다. 특히, 1944년 1월에는 국제 여객 열차 '대륙'을 비롯해 18개의 여객 열차를 취소하였습니다. 당시 화북교통의 좌석 사용효율을 보면 1943년 평균 75%-80%에 이르러 일본국철 42%, 만철 51%를 크게 웃돌아 얼마나 화북교통의 여객 수송이 압박을 받았는지를 알 수 있습니다.







또한 육운전가수송은 수송량의 증가에도 불구하고, 채산성을 도외시한 저운임화물의 장거리 수송으로 인해 순이익은 감소했습니다. 즉, 육운전가화물의 증가는 해당 운임 수입의 증가를 가져왔지만, 그것은 다른 화물과 여객의 운임 수입 감소를 가져와, 순손익을 기준으로 보면, 1943년부터 경영수지가 다시 적자로 반전하고 1944년은 감가상각을 계상하지 않는다는 것으로 겨우 흑자를 유지할 수 있었습니다.

또한 1945년 3월까지 복지나개발로부터 차입금을 조달함으로써 회사경영을 유지할 수 있었습니다. 물론 경영악화 가운데 여객 운임의 인상이 거듭되어 저운임 화물수송으로 발생하는 경영적자를 보완하고자 하였습니다. 노동생산성 또한 1943년까지는 향상되었지만, 1944년에는 저하를 면할 수 없었습니다.

해상수송력이 저하함에 따라, 일본전시경제의 운영을 위한 화북에서의 전략물자 공급에 대한 기대가 높아졌음은 물론입니다. 그런데 1944년도의 화물수송계획을 보면, 군용품 728만8천 톤, 사용품 630만 톤, 영업품 2,984만7천 톤, 영업품은 각각 석탄 1,708만3천 톤, 물동물자 783만6천 톤, 생활필수품 216만 톤, 기타 276만8천 톤으로 총합계 4,343만5천 톤이었는데, 이것은 1942년도 실적 3,902만3천 톤보다 441만2천 톤이나 많은 것이었습니다.

그러나 다음 그림에서 월간 실적을 보면, 1944년 6월까지 91%를 기록하는 등 처음에는 양호한 수송 추이를 보였지만, 7월부터 실적이 하락하기 시작해, 11월에는 70-80%가 되었습니다. 그 후 12월부터는 급격히 악화되어, 1945년 3월까지 50%대로 떨어졌습니다. 이른바 수송위기(transportation crisis)가 발생한 것입니다.

자원적 제약이 심각해지고, 미군의 공습과 항일 게릴라의 투쟁이 격렬해지면서, 이에 더하여 한파가 발생하자, 1944년 말에는 화북교통의 수송 능력이 절반 수준으로 떨어져 운영상의 한계에 이르렀으며, 수송 위기의 발생을 피할 수 없었습니다.

철도유격대에 의한 게릴라피해는 1942년에는 줄어들었으나 1943년에 다시 1941년 수준으로 돌아갔으며, 1944년에 들어서는 328건이 증가하였습니다. 그 내용을 보아도, 역사 및 열차 습격과 사원피해가 증가했다는 것에서 알 수 있듯이, 게릴라의 공격은 대담하고 적극적이었습니다.

이들 피해의 증가는 중국전선으로부터 남방으로의 병력 차출에 따라, 전력이 현저하게 저하한 복지나방면군에 대한 항일게릴라의 '적피아타'공격이 전개된 결과입니다. 철도에서는 연선애호촌민 및 철도종사원에 대한 항일게릴라의 제반 공작의 진전, 그리고 허난작전에 따라 병력의 추출·전용에 의한 화북교통의 경비병력 약화가 주요인이었습니다.







1944년도에 들어서 새롭게 철도수송력의 감퇴에 결정적인 영향을 미친 것이 미공군의 공습이었습니다. 폭격기B29를 이용하여 중국기지에서부터 일본광공업지대 폭격을 목적으로 하는 마터호른작전(Operation Matterhorn)이 미군측에 의해 구체화 되었고, 1944년 4월 청두(成都)비행장이 건설되면서 동년 5월부터 제20 폭격기군단에 의한 공습이 본격화되었습니다.

전략적으로 수송의 차단과 수송력의 저하를 목표로, 미군은 중요 정차장, 조차장 및 이와 관련된 선로 등과 같은 교통상의 요점, 교량과 터널과 같은 복구 곤란한 철도구조물, 전화교환소, 급수시설, 기관고, 공장 등의 주요시설, 진행중인 열차의 부근선로에 대한 파괴를 꾀하였습니다.

이와 같이 수송력이 급속히 약화되고 있는 상황에서 군부는 철도에 대한 군 관리를 결정하게 됩니다. 대륙철도사령부가 편성되어 대륙철도의 군사수송을 일괄처리하도록 하고, 중국점령철도인 화중철도, 화북교통의 군 관리를 실시하여, 만철, 조선국철에 대한 철도군사사용에 관한 칙령을 발동하였습니다. 동시에, 대일 전략물자의 수송을 준군사수송품으로 지정함으로써, 대륙철도사령관의 지시하에 대륙물자의 육운전가수송이 일원적으로 이루어지게 되었습니다.

이에 맞추어, 화북교통은 북지나교통단으로 개편되었고, 일본인 사원은 '군속'이 되고, 중국인 사원은 '군속 취급'으로 되어 군령을 받아 철도수송에 임하였습니다. 또한 자재의 공급은 남방군정철도기자재로 처리되었습니다. 즉, 내부자원의 운영이 철도부대에 준하여 이루어지게 되었던 것입니다.

그러나 일본과의 단절이 예상되는 만큼, 자활자전원칙이 견지되어 역내자재조정이 강조되고 철도기술연구소에 능률반이 편성되기도 하였지만, 일부 기자재와 부품의 경우에는 대일 또는 대선만 의존이 불가피하였습니다.

인적 운영에서는 비상배치인원 계획이 마련되어 철도망의 단절과 중국인의 이탈을 전제로 노선을 3개 등급으로 나누어 일본 사원을 배치하기로 하였습니다. 그러나 이에는 1만5천 명에 달하는 일본인의 증원이 요구되었기 때문에 그 실시가 곤란하였습니다.

이에 북지나교통단은 철화대를 모집하고 직장별로 특설응원대를 배치하여, 미군의 상륙작전에 대비한 결전 수송을 전개하고, 일본과의 단절을 전제로 석탄, 소금, 식량의 대일 수송을 감행하였습니다. 그러나 미군기의 공습과 더불어 항일게릴라의 공격은 격화일로로 걷고 있었습니다.



또한 소련의 대일 포고와 더불어 철도연선의 해방구로부터는 항일군대가 각 노선으로 밀려 들어오기 시작하였습니다. 이에 중국 화북의 '점'과 '선'은 미군이 아닌 중국인들에 의해 분절되기 시작하였습니다.

지금까지 화북교통은 극단적인 자원제약 하에 수송의 효율화와 계획화를 실현했다는 점에서, 다른 대륙 철도인 선철이나 만철과 유사한 전시 중 대응을 취할 수 있었다는 것을 살펴보았습니다. 그러나 조선국유 철도와 만철의 경우 러일전쟁을 계기로 하여 그 전후 처리의 일환으로 성립해, 장기간에 걸쳐 철도 운영 기술을 축적했기 때문에 신속한 전시 동원이 가능했습니다.

이에 비해 화북교통은 점령 철도로 출발해 항일 게릴라의 장악 배후지라는 '면'에서 화북교통을 중심으로 하는 '점과 선'에 대한 공격이 끊이지 않았습니다. 그만큼 철도 운영은 전황에 의한 직접 충격을 받지 않을 수 없어 대단히 불안정했다고 볼 수 있겠습니다.

지금까지 화북교통주식회사의 설립과 전시동원에 관해 살펴보았습니다. 이의 관한 역사적 의의를 논하자면 다음과 같습니다.

노구교 사건이 발생하자, 일본측은 화북의 철도를 점령하고 응급복구한 이후 철도 운영을 꾀하였습니다. 여기서 주의해야 할 점은 화북철도의 점령 및 군사수송은 사전에 일본군부와 만철에 의해 준비된 것입니다. 실제로 수송과정에서 우발적 요인의 발생은 피할 수 없었지만, 8개 노선의 중요시설은 대부분 파악하고 있었다고 보아야 하며, 이것이 점령철도의 운용에서 대단히 요긴했음은 재론의 여지가 없습니다.

장기적인 관점에서 점령철도의 영구화를 염두에 두고 그 운영방안을 검토하기 시작하자, 실제로로 북지사무국을 설치해서 점령철도를 운영하고 있던 만철로서는 전쟁 발발 직후부터 만철을 중심으로 한 종합적 화북개발안을 제시하였습니다.

그러나 이에 대해 북지나방면군특무부는 화북흥업공사를 설립하여 일본의 경제계를 자유롭게 참가시킨다는 구상을 명확히 하였습니다. 이로 인해, 만철로서는 화북철도를 위탁경영하는 것밖에 선택의 여지가 남아있지 않았습니다. 하지만, 이것도 군부와 기획원이 반대하면서 실현되지 못하였습니다.

그 결과, 신 회사를 설립하는 것으로 논의가 정리되어, 결국 1939년 4월 화북교통주식회사가 북지나개발의 자회사로서 설립되었습니다.



사실상 이 모든 것을 주도한 주체가 만철임에도 불구하고, 군부측의 대소전략에 대한 집중 요구와 일본 정부 및 재계의 진출 반대로 인해 만철북지사무국은 화북교통주식회사로 재편되었으며, 모기업으로서의 만철의 지위도 인정받지 못하였습니다. 다만, 철도 운영상 만철과의 연관성이 강조되었고, 만철은 화북교통주식회사의 설립과 운영의 모델이 되었습니다.

이러한 화북교통의 설립은 국민당 정부의 철도부가 추구하였던 일원화정책을 부인하는 것이었지만, 그 일원적 운영을 점령지 운영과 중요자원수송을 위해 실현하는 것이기도 하였습니다. 일부 노선의 건설과 개궤공사 등 철도투자가 이루어졌다는 것은 긍정적인 요인으로 평가될 수 있습니다.

하지만, 미일 개전 이후 물적자원의 부족이 심각해지면서 일상적인 유지보수가 충분히 이루어지지 못하고, 차량 등의 혹사가 불가피하여 시설의 노후화를 가져왔다는 점도 중요합니다. 이것이 전후 대규모 철도 부흥계획이 요청되는 배경이 됩니다.

또한, 인적자원면에서는 대규모 신규 채용이 전개되어 많은 중국인 청소년들이 철도 운영에 참여하는 계기가 만들어졌다는 점도 평가할 수 있습니다. 그러나 그들의 채용이 주로 신분별로는 용원 등의 하층부, 직장별로는 현업기관에 배치되었다는 사실은 식민지고용구조(colonial employment structure)로부터 결코 자유롭지 못했다는 것을 의미합니다.

이러한 민족별 계층구조는 중국인들에 의한 철도 운영이 바로 정상화될 수 없는 원인이 되었습니다. 그렇기 때문에, 일본의 패전 후 철도접수와 더불어 운영관리·계획 및 기술 부문의 공백을 채우기 위해 일본인의 유용 즉 잔류 채용이 이루어져, 그 노하우가 중국인에게 전수되지 않으면 안 되었습니다.

그러나 일본인의 유용은 전체적으로 6개월에 불과했으며 접수과정에서 기능적 정상성보다는 물품 및 시설의 인수인계가 중시되었다는 점은 중국인으로 포괄적인 기술 전수가 불충분하였음을 의미합니다. 자세한 내용은 7주차 강의에서 살펴보겠습니다만, 전후 접수가 지역레벨에서 중국인의 자주적 운영, 항일게릴라와의 연계에 의한 무장투쟁 등 다양하고 복잡한 형태로 이루어졌습니다. 국민당 정부에 의한 접수과정에서 화북교통의 전이하 경험은 중국인에게 부분적으로 밖에 인계되지 않았습니다.

이를 화북교통에 국한하지 않고 만철을 포함해 보다 넓은 시각에서 보면, 직무의 계층서열적 분단에 의해 막혀있던 민족간 기술이전(technology transfer between ethnic groups)이 일본인의 유용을 통해 부분적으로 이루어졌다고도 볼 수 있습니다. 이것이 패전과 전후 재편이라는 크나큰 단절의 역사국면에서 보이는 철도 운영의 연속적 측면입니다.





하지만, 그 또한 국공내전과 해방 후의 신국가의 성립에서 변용이 불가피하였습니다. 일본점령 하의 철도 운영의 경험은 전후 중국인에 의한 철도 운영을 바로 보장하는 것은 아니었지만, 전후 중국철도의 재편이 개시되는 역사적 출발점이었던 것은 분명합니다.

‘중국’의 근대국가 창출과 이를 위한 국민경제의 건설이 일본의 침략에 의해 좌절되었지만, 그것을 극복 하고 역사 창출의 모멘텀을 주도적으로 장악한 것은 바로 또 다른 ‘중국’이었습니다.

다음 강의에서는 식민지기 조선국유철도가 중일전쟁 이후 어떻게 전시동원되었는지 살펴보도록 하겠습니다.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# Lecture



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University





WEEK  
**5**

## Operation of the Occupied Railway in Chinese Continent: the North China Transportation Company

**5-1**

### Purpose of Lecture

Hello, students. I'm Chaisung Lim, the lecturer of this course, <Modern and Contemporary History of East Asia through Railways>. In this lecture, we will look at the wartime transportation and management of the North China Transportation Company, which was established in the occupied area by Mantetsu after the outbreak of the Second Sino-Japanese War.

Since the collapse of the Qing Dynasty by the Xinhai Revolution, China was divided and had confrontations over how to construct a modern state. The 'Warlords Era' began, when each region had its own warlord or military clique and competed one another, and among them, the Kuomintang government was established and entered the stage of action for China's unification. This was the so-called 'Northern Expedition'.

This seemed to complete the reunification of China, excluding the Communist Party. However, the biggest obstacle to the construction of New China was Japan, which sought to invade the continent. Concerned that the Northern Expedition force might influence Manchuria, the Japanese army launched the Shandong expedition and assassinated Zhang Zuolin, which eventually led to the Manchurian Incident and began to divide China. The fact that the emergence of a modern state in China could lead to a loss of its vested interests was one factor that triggered Japan's invasion of China.





Japan's 'East India Company,' Mantetsu played a leading role in this historical process. Despite its contribution to the establishment of Manchukuo, the Manchurian Industrial Development Company took over most of the management of controlled economy, so Mantetsu sought to alter its identity as a comprehensive state-run company in North China. In response, however, the Kuomintang government established a 10-year plan for China's industrialization and promoted the 'unified management of railways' policy as a prerequisite, building new lines and strengthening central control.

In the end, as the two countries confronted, the Japanese military thought the railroad as the basis for invading China and expanding its influence, while the Kuomintang government considered it the material base for establishing a unified state and building a national economy. Therefore, once the Second Sino-Japanese War broke out and Japan secured a vast area of occupied territory, the Japanese government established a new railway management system for the operation of the occupied railway.

Mantetsu, a Japanese version of the East India Company, was undergoing structural reform spanning across the railway and coal industry, seeking to transform into a comprehensive state-run company in North China. To this end, it unfolded the North China Buffer State Strategy in economic sector early on with its subsidiary, the Hsing-Chung Company. The confrontation between China and Japan was intensified full-scale by the Lugou Bridge Incident and led to the Second Sino-Japanese War, and the Mantetsu North Branch Office was established.

As a result, the continental railway system, which was the basis for Japan's Russia and China policy, operating the expanded railways from Joseon and Manchuria to the Chinese continent to maintain a wide range of occupied territories consisting of 'points and lines,' became the prerequisite for continental military operations, as well as the supply of strategic materials needed for wartime economy. So the occupied railways needed to be converted into a new railway system.

And it was the North China Transportation Company.





In this regard, the review of the occupied railways in North China will uncover the impact of Japan's Chinese rule on the Chinese government's railway policy, while also revealing how the occupied railways began to be operated by Mantetsu and led to the establishment of a new railway company.

To this end, from the perspective of the war system theory, this lecture will focus on the characteristics of railway operation in the process of transforming the peacetime economy into a wartime controlled economy during the Second Sino-Japanese War. And I will present the actual condition of the Imperial Railways in North China before the war and the positions of both China and Japan about it. In addition, it is necessary to look at the process of distributing transportation capacity after the Imperial Railway of North China was occupied by Japan during the war and the damage was recovered.

At the same time, from the standpoint of wartime corporation theory, I would like to present the process of employing management resources established within the organization of the Imperial Railways in North China. To this end, it is necessary to explain the process of establishing a management organization that procures resources and performs basic operations such as maintenance, driving, and sales.

In addition, since this process was not just an adaptation of the existing railway to the external environment, but the creation of a new management entity, the policy-making process surrounding it and the coordination of interests among relevant institutions must also be explored. Through this, I will show that the establishment of the North China Transportation Company was not only the result of the confrontation between China and Japan, but also the outcome of the coordination of interests among Japanese stakeholders.

In the next session, I will explore the railway operation by the Chinese as the background of the Japanese operation of the occupied railways, and clarify its characteristics.





5-2

**Establishment of the Imperial Railways in North China  
and the Railway Management Unification Policy of China**

Hello, students. This time, we will look at the establishment of the Imperial Railways in North China and China's railway management unification policy as the background of Japan's operation of the occupied railways.

If you look at the situation of Chinese railway lines west of Shanhaiguan, most of the railways were concentrated in North China. This is because, as expressed in the conventional phrase of 'horses in north, ships in south,' northern region of China was not only the center of land transportation, but also the center of the political economy with abundant underground resources, making it the target of economic invasion by the European and American powers.

The railways had, with Beijing at the center, the two lines of Beining and Pingsui crossing the northern part of the North China from east to west, and in parallel, the Longhai Line crossing the southern part. As for the lines that ran through North China from north to south, there were the Jinpu Trunk Line and the Pinghan Line, forming a basic network of political economy. In Shanxi, the Tongpu Railway penetrated the central part from north to south, and in Shandong, the Jiaoji Railway was connected to the Jinpu Line from east to west. And the Zhengtai Railway served as a connection line between the Pinghan and Tongpu Railways.

Looking at the process of the railway network formation, you can see that the European and American powers used railways as a specific means of market division. As our class has limited time, we will only look at the Beining Railway. In 1881, the construction of an 11-kilometer railway between Tangshan and Xugezhuang began by the Kaiping Mines, hereinafter referred to as the Chinese Engineering and Mining Company.







The construction began by the Chinese Engineering and Mining Company, and with a loan of 1 million *liang* from the British Hongkong and Shanghai Banking Corporation(HSBC), the railway extended to Shanhaiguan and opened in 1894. The route was again extended to Fengtian in 1907, with loans of 400,000 pounds from HSBC and Deutsch-Asiatische Bank(DAB), and 2.3 million pounds from the China-British Corporation. This struggle for rights intensified around the Sino-Japanese War, entering the stage to divide Chinese market.

As the Imperial Railways in North China was built under this circumstance, most of it was financed by foreign capital. The sum amounted to about 375.59 million yuan in capital loans, about 76.02 million yuan in materials loans, and a total of 451.6 million yuan, accounting for 90% of internal and external loans of 504.63 million yuan.

As for the foreign capital loans on the Imperial Railways in North China by country, 16.6% of the loan came from Japan, 15.9% from Britain, 24.4% from Germany, 25.8% from Belgium, 15.6% from the Netherlands, 1.1% from Britain and France, and 0.3% from France and Belgium, and 0.3% from Manchukuo. Of course, these powers obtained a variety of rights, depending on the terms of the loan agreement. Those rights included the management of railroad business, the contract for railroad construction, priority in the supply of materials, prior allocation of profits, and so on.

Founded by the capital of the world powers, each line of the Imperial Railways was operated by its own independent management system, and even the railway communication was not smooth. Nor were the railway standards unified, because the construction was carried out using the standards of each loan provider. For example, the Zhengtai and Tongpu Railways, although being in the main network, had rails of only 1m gauge, which made direct connection with other routes impossible. Rail weights and formats also varied and hindered uniform train operation.

Moreover, funds and materials were saved in the construction process due to circumstances of the creditor countries, and the construction work was carried out in haste, so many railway facilities were incomplete. Railway vehicles were also purchased from creditor countries under a loan agreement, so the operating vehicles were not unified.



As such, since it was not built with its features as a single network underscored from the beginning, it was difficult to say that an efficient system was established in terms of the formation of national economy.

At the same time, even in recruitment, personnel were hired for personal relationships and the positions of each political party rather than work skills. As a result, railway personnel were more than necessary and sometimes unnecessary subsidiaries were installed. To this, 'private employee recruitment, expanded and weakened organization, and the lack of the idea of economizing' were pointed out.

When comparing the rate of increase in personnel and income from 1920 to 1934, the personnel increase in each route did not lead to workload or income increase, and the rate of personnel increase among routes cannot be said to have been based on certain principles. As chief engineers of the creditor countries were in charge of the railway operation and the warlords in each region operated the railway independently as their private assets, there were many disruptions in human resource management.

This 'separation' of railway operation adversely affected business conditions as well. From the declaration of the Northern Expedition in 1926 to 1931, civil war, floods, and droughts continued to occur, and business performance inevitably became worse. Moreover, after that, the increase in rail transport slowed down due to the outbreak of the Great Depression and the Manchurian Incident. Like this, Chinese railways were not able to establish a unified network nationwide due to its split operation from its foundation, facing difficulties in management.

Now, let's examine the Kuomintang government's attempt to centralize the Imperial Railways in North China and the effect of the resulting management improvement. With the end of the Northern Expedition, China's divided railways were unified and managed under the Kuomintang government's integration policy. When the Kuomintang government achieved North-South unification, the Ministry of Railways was newly established to take over the related work from the Ministry of Transportation.





The Ministry of Railways belonged to the Executive Yuan among the five branches of the Kuomintang government, planned and managed national railways, and supervised railways operated by each province as well as private railways. In 1929, the Ministry of Railways insisted on retrieving the management right and integrating the management, and promulgated the 'General Rules for Organizing the National Railways Administration' and the 'Organizing Regulations for National Railways Engineering Bureau' and enacted the 'Bill of Organization' for each railway station.

However, railway management was not yet reached the level of central control like that of Europe and the United States. As the interests of creditor countries were strongly reflected, the Railway Bureau had chosen the 'line division management system' rather than the 'district division management system,' so the communication between different routes was not smooth due to the strong nature of 'separation.' Also, various facilities and systems were not unified, so there were many difficulties in human resource management.

In response, the Kuomintang government established a 10-year plan for 'Industrialization of China' in 1931 to build new routes, while strengthening control over existing routes and establishing a unified transportation infrastructure nationwide.

First of all, a large-scale railway construction was planned by adopting the 'Draft on the Industrial Construction.'

The actual construction did not happen as planned due to sudden changes in internal and external situations, but with this in mind, the construction of new lines and the extension of existing routes were planned. In 1936, the existing 10-year plan got more details and the '5-year short-term construction plan' of the railway was prepared and implemented.





Next, the Kuomintang government issued the Railway Act in July, 1932, elucidating the fundamental premises of the railway policy and clarifying the operating principles of the central government managing national railways, local government managing public railways, and then private railways. It tried to retrieve the right to manage railways and procure finance and materials for the National Railways from creditor countries. These rights not only contributed to the split operation of railways, but in terms of national finance, a large amount of loans caused violation of national sovereignty and blocked fiscal reform.

In 1934, the Executive Yuan of the Kuomintang adopted the 'Resolution on Foreign Debt Settlement' and decided to settle railroad loans first among foreign debts. Accordingly, with the settlement contract revised to modify the existing terms, more than 25 million yuan of the principal and the interest, which amounted to 25% of the annual operating income of the National Railways, was repaid by 1935. This settlement of railway loans tended to increase the Chinese government's credibility internationally and made it possible to expect financial support in China's favor.

On the other hand, in terms of railway operation, the Ministry of Railways enacted the 'National Railroad Administration Organizational Table and Manual' in 1936 to control the nationwide organization and take charge of the appointment and dismissal of higher rank employees. In addition, in 1937, the General Bureau of Railway Police, the Gun Depot, and the New Line Construction Committee were established to transfer jurisdiction over railroad police, railway workshops, and construction to the center to enhance centralization. As a result, seven railway management bureaus were established in North China, including Beining, Pinghan, Jinpu, Jiaoji, Pingsui, Longhai, and Zhengtai, to take charge of the field organization.

Also, the head of the accounting department of the Ministry of Railways and the general director of the Railway Police became responsible for the General Auditing Department and the Police Department in each region respectively. As for the human resource management, institutional reform took place, limiting the maximum individual wage and the maximum total wage of employees called '*wonsa*,' and making the employment and dismissal of employees with a monthly wage of more than 60 yuan reported to the Ministry of Railways.







In addition, the 'Regulations of Organizing the National Railroad Personnel Review Committee' and the 'Regulations for Registration Review and Reinstatement of Employees' were established enable the center to identify individual employees. In this way, while promoting central control over accounting, materials, and personnel, it tried to rationalize management by following the 'Commercial Management Method,' such as streamlining the work in the field and holding the 'National Rail Line Cargo Exhibition.'

Now, let's look at the changes in railway management in this regard. After 1933, as the Northern Expedition ended and the Chinese economy recovered from the Great Depression, railway operations began to improve. It goes without saying that the Kuomintang government's unification policy contributed to the management improvement.

Unlike in the previous studies, this management improvement deserves more positive evaluation. If you look at the operating ratio, you can see that the sales performance improved significantly from 1932 to 1935. The National Railways in North China showed good business performance compared to the railways in Central and South China, which resulted from active cargo transportation. Of all the revenues, cargo revenue exceeded two-thirds of the total, and passenger revenue accounted for only 28%.

On the other hand, the revenue structure of Central and South China railways showed 37% of cargo revenue and 63% of passenger revenue. In terms of cargo revenue by item, 39.3% were from mineral products, 27.8% from agricultural products, 1.4% from forest products, 4.3% from livestock, and 27.1% from crafts. In comparison, mineral products accounted for about 70 percent of total cargo transportation volume, while 16 percent was agricultural products and 12 percent was crafts.





Thus, minerals became the largest source of revenue, occupying an overwhelming position in rail transport. The railway transported underground resources from remote mining areas to urban areas and ports. Along with the increase in transportation volume, the railway balance improved, with freight revenue of 86.126 million yuan, passenger revenue of 33.667 million yuan, and expenditure of 81.548 million yuan, reaching 38.245 million yuan of operating revenue from 1935 to 1936. In terms of management evaluation, although there was a large loan and we have to consider the financial costs of interest and principal payment, stabilization of management was the apparent trend.

However, if you look at the situation of each line, you can see that management stability cannot be evaluated uniformly. In terms of railway transportation, Beining, Pinghan, and Jinpu formed the transport axis of North China, but Jinpu and Beining, excluding Pinghan Railway, were not necessarily showing good performance.

In this regard, it is believed that the National Railways in North China still had a lot to improve in its facilities and operations in the mid-1930s. That is, though the 'unification of management' had a certain effect, but we should not overlook the fact that the Ministry of Railways still had problems with bureaucratization, sluggish work efficiency, waste and fraud, and lack of finance, and far from being complete yet.

So far, we've seen that the Kuomintang government's railway management unification policy had a certain effect while having limitations. In the next session, I will explain the North China Buffer State Strategy, which was Japan's scheme to counter this.





5-3

**The North China Buffer State Strategy of Mantetsu  
and Operation of Occupied Railways**

Hello, students. Last class, we found that the Kuomintang government's railway management unification policy had a certain effect while having limitations. In this session, I will explain the North China Buffer State Strategy, which was Japan's scheme to counter this. Let's take a look at Mantetsu's North China Buffer State Strategy and the operation of occupied railways.

First, we will reconstruct Mantetsu's scheme to separate the transportation sector of North China, based on the recollections of involved individuals. After the Manchurian Incident, when Manchukuo, a puppet state, was established and the construction of the 10,000 block began, the North China Buffer State Strategy was launched by the local Kwantung Army and the Japanese China Garrison Army.

After Kwantung Army carried out the Battle of Rehe, the Tanggu Truce in May, 1933 established a demilitarized zone in the eastern part of Hebei Province, south of the Great Wall, and the Manchurian Incident was settled. But based on this area, the local Japanese military wanted to separate the five provinces of North China from the jurisdiction of the Kuomintang government. In June, 1935, they demanded the withdrawal of the Kuomintang troops from all over Hebei Province, insisting the entry of the Northeastern Volunteer Righteous and Brave Fighters into the demilitarized zone was violation of the agreement. They also called for the demilitarization of Chahar Province under the pretext of temporary confinement of a member of the special agency there.





This was contrary to the Japanese Ministry of Foreign Affairs' policy of friendship between China and Japan, but the local military not only demanded a demilitarized zone but also fostered autonomy movement of the five North China Provinces. As a result, when the pro-Japanese East Hebei Autonomous Government was organized in Hebei Province, the Kuomintang government organized the Hebei-Chahar Political Council in Chahar and the Mengjiang United Autonomous Government in Inner Mongolia's to check it.

Thus, with the North China Buffer State Strategy unfolded, Mantetsu established the Tianjin Office in November, 1935, under the leadership of the local army. It was given a special mission as an 'emergency railway execution agency' for China Garrison Army, schemed against the Beining Railway Bureau, developed the automobile business, and pushed forward the subsidiary Hsing-Chung Company business. In particular, Hsing-Chung Company, established in 1935, was an investment company that was engaged in electricity, transportation, and mining, and was planning to build the Jinshi Railway.

In addition to the development of this business, the Kwantung Army conducted a commissioned survey B and C, through the Mantetsu research department and in cooperation with Japanese China Garrison Army. While the A commission team of 24 investigators was dispatched from Manchukuo to conduct a survey on North China's economic development and control, the B and C commission teams consisted of the Mantetsu research department.

In comparison to the small-scale survey of five investigators of the C commission team conducted between July and November, 1935 under the premise that North China was separated from the Central China, the B commission team was organized into six classes - general affairs, mining, railway, port, industry, and economy - with more than 200 investigators, and they conducted a relatively detailed survey until 1937, including mapping and measuring traffic, mines, and industrial facilities in North China. It is indisputable that the information obtained by this survey was of great help in the operation and management of the occupied railway since the outbreak of the war.







In 1936, when the 'Guidance for North China' was decided by the Japanese cabinet, the North China Buffer State Strategy was promoted at the national level and became the sole responsibility of the China Garrison Army. As a result, the China Garrison Army set out to plan. In the summer of 1936, the importance of transportation was recognized during the reorganization of China Garrison Army, and one railway officer and two sergeants were assigned to the staff.

Accordingly, the Kwantung Army guided Mantetsu through the Kwantung Army Railway Command, according to the instructions of the central government, to prepare a plan for the occupation management and operation of the Beining Railway. So, the North China Buffer State Strategy was conducted by Mantetsu under the guidance of the local military, and they finally had the management and operation plan for the Beining Railway.

On July 7, 1937, when the Lugou Bridge Incident occurred, the Central High Command had the Kwantung Army prepare the dispatch of railway units, military railway institutions, and Mantetsu in accordance with the Beining Railway Management and Operation Plan, and if necessary, provided support to the China Garrison Army, which was ordered to use local railways for military transport in consideration of the interests of the European and the U.S. powers.

Accordingly, the Kwantung Army Railway Command ordered Mantetsu to prepare for dispatch according to the wartime preparation plan. Mantetsu established the transportation headquarters in the General Railroad Administration, a transportation team in Shanhaiguan, and a liaison team in the staff of the Command of the China Garrison Army in Tianjin to handle military transport. Following the progress of the situation, Mantetsu deployed its personnel in Tianjin and Beijing.





As a whole, the Mantetsu mission was a unified team of the military and rail, with the railway unit advancing forward and Mantetsu in charge of the rear, and the operation of the occupied railway was entrusted to Mantetsu. In response to the increase in military transport due to the expansion of battlefield, the need to establish an operating agency directly under the president was strongly felt, and the Mantetsu North China Office was established on August 27, 1937. The organization of the North China Office consisted of eight sections: general affairs, personnel, accounting, investigation, public relations, transportation, public affairs, and electricity. And under its control, Tianjin Transportation Office, Fengtai Transportation Office, Tongzhou Construction Office, and Beijing Office were established.

For this reason, Mantetsu dispatched additional personnel to prepare a transportation system capable of reacting to military operations, and by the end of September, the number of dispatched personnel reached 3,852 Japanese and 762 Chinese, a total of 4,614. In this way, amid the rapid change in the wartime transportation system, Mantetsu transported the military unit stationed in Manchuria and then operated 19 trains for Joseon unit transportation and 475 trains for those from inland Japan.

Once the large-scale military transportation was completed, the 'Operation Guidelines for Railways in North China' were issued by the Japanese North China Area Army on October 11, 1937, promoting the systematic operation of the occupied railways. As Beining Railway was involved in the interests of the British side, it was decided that the North China Office take control of the railway operation with the personnel dispatched by Mantetsu working in the existing management body. On the other hand, for the Pingsui, Pinghan, and Jinpu Railways, they decided to reorganize the railway management system by recruiting existing employees, with the Mantetsu delegation at the base.

Later, they tried to reform the railway organization including the Beining Railway, and in June 1938, the Mantetsu North China Office established Railway Bureaus in Tianjin, Beijing, Zhangjiakou, and Jinan, and the Beining Railway was finally integrated into the Tianjin Railway Bureau. The military transport system was also reorganized, and the Second Field Railways Command was established.





Along with this improvement of operating system, some human resources were supplemented by the Japanese Ministry of Railway and the Railway Bureau of the Government-General of Korea. In addition, the number of existing local personnel was also utilized, and the number amounted to 23,602 in December, 1937 and 58,070 in April, 1939.

Meanwhile, the damaged facilities were rapidly restored. About 15 railway facilities, including roadbeds, tracks, bridges, and waterworks, were damaged by the destruction of Japanese transportation routes and railways during the retreat of Chinese troops, with a total of 7,221 cases, an average destruction rate of 16.8%, and 1.6 cases per kilometer.

For this, after the emergency measures of the railway unit, the North China Office began full-scale restoration work. At the same time, in January, 1938, the 'North China Railway Enhancement and Recovery Plan' was made and the construction to enhance transportation capacity was carried out. Nevertheless, looking at the situation at the time, transportation capacity could not sufficiently meet the increase in demand. Rather, there was a shortage of transportation capacity, so they had to allocate the capacity by priority.

In addition, the number of damaging cases increased due to substantial activities of anti-Japanese guerrillas, reaching 292 cases in August 1938, and a Mantetsu agent with experience in security operation was dispatched to work in security and pacification work, while building a railway-friendly villages around the railroad.

So far, we have seen that the Mantetsu North China Office, established under the command of the local military presence, started operating the occupied railway with external management resources, but the railway operations could not escape the precarious state because the transportation capacity was not sufficient and the anti-Japanese guerrilla attacks continued. In the midst of this, the search for policies to create new operating entities accelerated.

Next class, we will look at the establishment and operation of the North China Transportation Company.





#### 5-4

#### Establishment and Operation of the North China Transportation Company

Hello, students. In the last session, we looked at Mantetsu's North China Buffer State Strategy and the operation of the occupied railway. In this session, we will look at the establishment and operation of the North China Transportation Company.

As the existing policy of separating North China and establishing Japanese rights and interests began to actualize by the Special Affairs Department of the Japanese North China Area Army, how to manage the occupied railway emerged as a major issue. Mantetsu had already submitted a 'Guidelines and Opinions to Manage North China Lines' in August, 1937, expressing their willingness to take charge of the development of basic industries as well as transportation.

However, Mantetsu and its subsidiary Hsing-Chung Company's plan to monopolize the development of North China was rejected by the local military as well as by the Japanese business community.

Along with the idea of the new regime, the Special Affairs Department of the Japanese North China Area Army established a policy to create a corporation tentatively named 'North China Industrial Enterprise' and integrate existing projects such as Hsing-chung Company, mobilize capital from Mantetsu and Japan, and make local indigenous capital participate as much as possible. Although the North China Area Army received support from Mantetsu and Hsing-chung Company, it did not intend to entrust them with future development of North China.

Now, the only option left for Mantetsu was the entrusted management of the railways. However, not only the local military but also the Kwantung army demanded that Mantetsu concentrate on the Great North, meaning the Soviet Union. The Japanese government, especially the Planning Board, also opposed the entrusted management of the railways in North China by Mantetsu.







As a result of these oppositions from all three parties, the Central Army, the Kwantung Army, and the Planning Board, a plan was made to establish a company under the control of the North China Industrial Company to take charge of railway operation. Although the plan for integrated management of Manchuria and North China was rejected, the new transportation company was designed to maintain a close relationship with Mantetsu through employee exchanges and unified operation of the railways.

Mantetsu was ordered from the North China Area Army to deliberate on reforming the North China Office, gradually expanding its current organization to facilitate transition to a transportation company. And in September 1938, a comprehensive revision of the Mantetsu North China Office began.

Eventually, the North China Transportation Company was established in April 1939 as a subsidiary of the North China Development Company. The headquarters had seven sections of the president's office, accounting, transportation, automobile, water transport, engineering, public affairs, and police affairs, as well as inspection offices and transportation committee, and the Railway Bureaus were established in Tianjin, Beijing, Zhangjiakou, and Jinan. The share of capital was decided as 150 million yen for the North China Development Company, 120 million yen for Mantetsu, and 30 million yen for the Provisional Government. Although the North China Development Company had the strongest control, the governance structure was very complicated.

Directives by the Japanese North China Area Army, the presence of the East Asia Development Board and the provisional government of China, and Mantetsu's vested interests greatly restricted the control of North China Development Company. In addition, the management of the new company was unable to avoid the management deficit due to restoration of facilities and port construction until 1940, but the surplus was assumed from 1941 when the transportation business stabilized.





In addition to supporting the operation of occupied territories within the Japanese imperial economy, the North China Transportation Company had to transport to Japan important local goods necessary for the logistics and productivity expansion plan. To this end, the Company planned to start building new routes and restoring the tracks. According to the following table, the construction work was done mostly by 1940, indicating that the proposed five-year plan to increase the transport capacity of the North China and Mongolia Railway could never be achieved.

Why did this happen? This is because, despite the increase in railway demand, securing railway materials was not easy. Therefore, measures were requested for this, and the North China Transportation Company strengthened its procurement work. Looking at the material procurement system in the early days of the company, it was operated from an accounting perspective, so the purchasing and warehousing sections in the accounting department were in charge, while the Materials Offices were set up in Tianjin and Qingdao.

The procurement of major materials such as steel, copper, and railroad ties was far less than the quota, and in 1939, the acquisition rate was only 52% for steel, 80% for copper, and 35% for railroad ties. The increase in coal production was thought to depend on the maintenance of railways and ports, as insufficient railroad transportation capacity became a trouble in coal production.

The North China Transportation Company began to secure materials through intervention in the external market, with a technical superintendent at Tokyo branch supervising the production of railway vehicle manufacturer and securing materials ordered by the headquarters. It also actively participated in the Railway Vehicle Council, established in July, 1939 and the Railway Vehicle Technology Council, established in September, 1939 to secure railway vehicles. In addition, it dispatched staff to manufacturers of vehicles and parts, and established the North China Railcar Company with three factories, a railway factory in Qingdao, a railway supplies factory in Shanhaiguan, and a parts factory in Zhangguizhuang.



Nevertheless, the following table shows that the number of rail vehicles was small compared to the increase in transportation volume. The number of vehicles did not increase much, despite nearly doubling amount of transportation between 1935 and the early 1940s.

This shortage of vehicles was a phenomenon found in all vehicles including locomotives, carriages, and freight cars, but it was worse for passenger cars in that it exceeded the pre-war level by 1943. That's why it was painful to ride a third-class car, which was always extremely crowded.

As the railway materials, including vehicles, became extremely difficult to be obtained from outside, the North China Transportation Company resolved its accounting department in November, 1940 and established Accountant Bureau for monetary business and Materials Bureau for procurement business. The establishment of the Material Bureau meant that as the shortage of materials worsened during the war, the budget of 'goods' was separated from the budget of 'money,' to promote material procurement.

The company's Business Council now included Materials Subcommittee, Material Economizing Subcommittee, and Substitute Research Subcommittee. As for the human resources management, since it was difficult to secure engineers, they set up the 'internal training policy' to cope with the shortage of personnel, reorganizing the 'railroad academy' system and attempting to edify employees and youth groups ideologically.

With management resources gained like this, the North China Transportation Company pursued transportation efficiency focusing on vehicle operation. This technical feature originated from Mantetsu, and first, each Railway Bureau was now assigned a designated railway workshop for vehicle repairs, to accurately understand the vehicle condition and clarify the responsibility for the repairs.





In addition, a regular inspection system was established by setting a period for locomotives, carriages and freight cars to be inspected and repaired, the inventory management system was conventionalized in procurement of materials, wartime standards and substitute materials were applied and used while manufacturing parts, machine equipment was introduced and improved, casting and forging facilities were equipped, and wage system of engineers was improved. And with these measures, the vehicle repair capacity significantly improved.

If you look at the average factory stay of vehicles repaired in a railway workshop, for locomotives, it reduced from 19.8 days in 1938 to 12.6 days in 1941, for carriages from 23.9 days to 16.6 days, and for freight cars from 10.0 days to 7.8 days. In addition, the Engine Service Team, which was in charge of the operation of locomotives, took charge of the type A inspection, which was normally conducted in railway workshops, and the newly established Vehicle Inspection Team was in charge of repairing passenger and freight cars. As a result, of course, the operational efficiency of railway vehicles improved.

In addition, by strengthening the dispatch capability, freight cars were distributed, loaded, and exchanged, to be connected to or organized in trains, to be transported to destination stations and to be separated. Through the meetings of dispatching managers or transportation chiefs to improve transportation efficiency, they set up a period of freight transport improvement to promote the standardization of annual cargo transportation in cooperation with shippers.

To shorten the stop time for freight cars by standardizing loading and unloading work in the station, the North China Transport Company was established in October, 1941. In addition, the freight transportation and rate systems were revised to simplify the handling of bulk cargo and streamline the operation of freight cars to alleviate the shortage of vehicles.

Nevertheless, because the North China Transportation Company was unable to exert sufficient rail transport capacity, it adjusted supply and demand by restricting transportation of unnecessary and not urgent sectors during the war. Especially, the Securing Supplies Committee was established in North China, and material control in North China began.







In this situation, as railway vehicles were confiscated to Manchuria for Kantokuen, the Kwantung Army Special Maneuvers, and the subsequent reduction of transportation capacity was expected by 420,000 tons, the North China Transportation Company strengthened its policy of freight transportation by priority.

Particularly, 'the North China Transportation Control Headquarters,' which was under the control of the Second Field Railways Command, negotiated with the North China Transportation Company's Transportation Bureau on the supply side, and the Transportation Union or Distribution Control Agency on the demand side, and was able to initiate a planned transportation to allocate railway transportation capacity in advance,

So far, we've seen that railway transportation in North China was very efficient in response to the outbreak of the war. However, as the Pacific War broke out, Japan's maritime transportation capacity declined, and the North China Transportation Company was in a different situation than before.

Next time, we will look at the wartime land-based emergency transportation system of the North China Transportation Company.





5-5

**Wartime Land-Based Emergency Transportation System  
of the North China Transportation Company**

Hello, students. Last class, we looked at the establishment and operation of the North China Transportation Company. In this session, we will look at the wartime land-based emergency transportation system of the North China Transportation Company.

As marine transportation capacity sharply declined after the Naval Battle of Guadalcanal, the Japanese government decided to establish a wartime land transportation emergency system on October 6, 1942. So, important wartime supplies such as coal, salt, and cotton from North China were transported by rail to the port in southern Joseon via Manchuria, and later transported to Japan by sea.

The transportation from North China to Japan was only 72,901 tons in 1942, but it increased to 443,761 tons in 1943, and reached 1,008,981 tons from April to November, 1944. Continental exchange transportation exceeded it by far, with 3,437,000 tons from North China to Manchuria, 546,000 tons from Manchuria to North China, 1,858,000 tons from North China to Central China, and 309,000 tons from Central China to North China. North China was the source of supplying natural resources such as coal and ore.

As a result, not only was there a big change in the transportation of imports and exports from North China, but there was a significant increase in cargoes heading to Manchuria, Joseon, and Japan via Shanhaiguan, and those heading to Central and South China via Changsha and Xuzhou. The marine transportation capacity saved from this change was allocated to resource transport from Southeast Asia to Japan. In terms of cargo planning and performance, despite significant restrictions on general goods in the region, the intended decrease rate was not achieved, resulting in a rapid increase in freight congestion, the quantity of which exceeded 310,000 tons in March, 1944. This pressure of land-based transportation was finally passed on to ordinary Chinese passengers, and according to the records at the time, "it was a literal hell of transportation with passenger trains overcrowded everyday."





To relieve the pressure, the 'Guidelines for Wartime Port Capacity Enhancement Period' was set up to improve the operation efficiency of insufficient ships by reducing the berthing time, and in accordance with the allocation of vessels, they established the plan to dispatch the cargo train and store coal at the pier. In addition, in order to strengthen the loading and unloading capacity, they attempted to increase the number of longshoremen by about 50%, by providing incentives.

In addition, on January 18, 1943, the 'Railway Transportation Business Policy' was established, which urged, first, to utilize existing facilities and vehicles to the fullest extent, second, to thoroughly conduct employee education and training, and third, to rationalize railway management. In this way, labor-intensive operation of existing facilities was carried out with vehicle operation at its core. In order to secure insufficient labor, they reduced the number of employees at the headquarters and the Railway Bureaus and transferred about 1,000 excellent employees below the executive level to field organizations. In sum, they made all-out efforts for this land-based transportation.

Between railways in the continent, there were gaps in transportation capacity, uneven allocation of special equipment such as cranes, and differences in loading and unloading capacity, so the North China Transportation Company established the Continental Rail Transport Council along with Mantetsu, the Korean National Railways, and the Central China Railway. The Council was led by the central government to decide the adjustment of various materials including steel, and the exchange of locomotives, freight cars, and other facilities. And various plans such as transportation plans, facility improvement plans, vehicle exchange plans, and personnel support plans were also prepared and implemented.





In particular, since it was requested to strengthen the transportation capacity of the strategic trunk lines connecting Central China and Manchuria, they tried to strengthen the transportation capacity of both Jingshan and Jinpu lines and suppress the construction of new lines as much as possible except for the ones for coal transportation. However, the shortage of materials worsened during the war, so the construction of new lines was stopped, and materials for reinforcing the transportation capacity of the coal-carrying railways and trunk lines were barely secured through the demolition and appropriation of existing lines.

But the situation aggravated further and daily operations were also threatened. The repair capacity of the railway vehicles was inevitably reduced due to the shortage of major and subsidiary materials, and the lack of repair items and facilities. Lack of ties and steel led to decay, wear, and damage to the rails, which caused driving accidents, so the Railway Technology Research Center was established to study material conservation and use of substitute materials. Also, due to the increase in long-distance cargo, the efficiency of the vehicle operation was inevitably reduced.

As the long-distance cargo increased, the required operating vehicles increased, which led to a decrease in the distribution ratio of freight cars and a decrease in operational efficiency. In response, the North China Transportation Company tried to compensate for the decrease in operational efficiency by promoting the elongation of transportation unit. In other words, they intended to increase the transport tonnage of the entire freight train by increasing the number of freight cars or towing capacity of locomotives.

On the other hand, passenger transportation was restricted through suppressing group travel, suspending passenger train operations, and checking travel purposes. In particular, in January, 1944, 18 passenger trains, including the international passenger express 'Tairiku,' were canceled. If you look at the seat occupancy rate of the North China Transportation Company at that time, it reached an average of 75%-80% in 1943, far exceeding 42% of the Japanese National Railways and 51% of Mantetsu, indicating how much pressure the passenger transportation of North China Transportation Company had.







In addition, despite the increase in the volume of land-based transportation, the net profit decreased due to long-distance transport of low-rate freight, which disregarded profitability. In other words, the increase in land-based transportation freights led to an increase in the relevant freight revenue, but it also led to a decrease in freight revenue for other goods and passengers. So on a net income basis, in 1943, the business balance turned to the red again, and 1944 was barely able to maintain the surplus by not recording depreciation.

The company's management was also able to be maintained until March, 1945 by raising loans from the North China Development Company. Of course, they tried to compensate for the management deficit caused by low freight transportation with repeated raises in passenger fares. Labor productivity also improved until 1943, but it was inevitably reduced in 1944.

Of course, the decline in marine transportation capacity raised expectations for the supply of strategic materials in North China for the operation of the Japanese wartime economy. According to the 1944 cargo transportation plan, the total volume was 43.435 million tons, including 7.288 million tons of military supplies, 6.3 million tons of company supplies, and 29.847 million tons of sales goods. The sales goods included 17.083 million tons of coal, 7.83 million tons of mobilized goods, 2.16 million tons of daily necessities, and 2.76 million tons of other goods. This was 4.412 million tons more than the 39.023 million tons in 1942.

However, in the following picture, the monthly performance rate was good at first, recording 91% until June, 1944, but it began to fall in July, reaching 70-80% in November. Then from December, it deteriorated dramatically, and by March of 1945, it fell to 50% range. The so-called transportation crisis occurred.

As the resource constraints became severe and the U.S. air strikes and anti-Japanese guerrilla struggles intensified in a cold wave, by the end of 1944, the transportation capacity of the North China Transportation Company had dropped by half, reaching operational limit, and the transportation crisis was inevitable.





The damage caused by railway guerrillas decreased in 1942 but returned to the 1941 level in 1943, and increased 328 cases more in 1944. The guerrilla attacks were bold and aggressive, as evidenced by the increase in station and train raids and employee damage.

The increase in the damage was the result of anti-Japanese guerrillas' 'I fight when the enemy is tired' attacks on the Japanese North China Area Army, which have significantly reduced power, following the transfer of troops from the Chinese front to the south. In the railway, anti-Japanese guerrilla operations against railway-friendly villagers and railway workers were progressed, and the security forces of the North China Transportation Company was weakened due to the extraction and transfer of troops to the Battle of South Henan.

In 1944 it was the air strikes of the United States Air Force that had a decisive impact on the decline in rail transport. Operation Matterhorn, which was intended to bomb the Japanese mining and industrial zone from the Chinese base using the Bomber B29, was elaborated by the U.S. military, and with the construction of Chengdu Airfield in April, 1944, air strikes by the 20<sup>th</sup> Bomber Corps began in full scale in May of the same year.

Strategically aimed at blocking transport and reducing transportation capacity, the U.S. military destroyed key transportation points including important stops, marshalling yards, and related tracks, railway structures difficult to recover such as bridges and tunnels, major facilities such as telephone exchange stations, waterworks, locomotive sheds, workshops, and tracks in the vicinity of trains in operation. In this situation where transportation capacity was rapidly weakening, the military decides to manage the railways themselves. The Continental Railways Command was organized to collectively handle the military transportation of continental railways, and the military management of Chinese occupied railways, the Central China Railway, and the North China Transportation Company was implemented, issuing an edict on the military use of railways for Mantetsu and the Korean National Railways. At the same time, by designating the transport of strategic materials to Japan as paramilitary transports, land-based transportation of continental goods was conducted unitarily under the direction of the Continental Railways Commander.





In line with this, the North China Transportation Company was reorganized into the North China Transportation Unit, and the Japanese employees became 'military-attached,' and the Chinese employees 'quasi-military-attached,' all of whom carried out railway transportation under military orders. The supply of materials was processed as equipment for the Southern Military Government Railways. In other words, the operation of internal resources was carried out in line with the military railway unit.

However, as the disconnection with Japan was expected, the principle of self-help was maintained, emphasizing regional material adjustment and organizing an efficiency team at the Railroad Technology Research Center, but procurement of some equipment and parts were inevitably dependent on Japan, Joseon or Manchukuo. In terms of personnel management, an emergency deployment plan was prepared, and in case the railway network was disconnected and Chinese people broke away, the route was divided into three classes and Japanese employees were assigned to each. However, this was difficult to implement because it required the increase of 15,000 Japanese people.

So, the North China Transportation Unit recruited iron-fired squads and deployed special cheering squads for each workplace to carry out final transportation in preparation for the U.S. military landing operation, and transported coal, salt, and food to Japan assuming the disconnection from Japan. But the anti-Japanese guerrilla attacks, along with the air strikes by U.S. military aircraft, was also escalating.

And with the Soviet declaration of war against Japan, the anti-Japanese forces began to rush into each line from the Liberated Areas along the railway line. As a result, the 'dots' and 'lines' in northern China began to be divided by the Chinese, not by the U.S. military.





So far, we've explored how the North China Transportation Company achieved efficiency and planned transportation under extreme constraints of resources, coping with the war, like other continental railways such as Sentetsu (the Korean National Railways) and Mantetsu. However, the Korean National Railways and Mantetsu, established as part of the post-war arrangement following the Russo-Japanese War, could accumulate railway operation know-hows over a long period of time, which enabled rapid mobilization during the war.

On the other hand, since the North China Transportation started as an occupied railway, attacks on the Company's 'dots and lines' continued from the hinterland 'side,' where anti-Japanese guerrillas were occupying. As such, the operation of the railways was very unstable because it was forced to suffer direct impact of the war situation. So far, we have looked at the establishment of the North China Transportation Company and its wartime mobilization. The historical significance of this is as follows.

When the Lugou Bridge Incident occurred, Japan occupied the railways in North China and tried to operate them after emergency restoration. It is important to note that the occupation and military transport of the railways in North China was prepared in advance by the Japanese military and Mantetsu. In fact, accidental factors were inevitable in the transportation process, but most of the important facilities of the eight routes should be considered to have been identified, and it is indisputable that this was very important in the operation of the occupied railway.

From a long-term perspective, with the permanent occupation of the railway in mind, Mantetsu, who had established the North China Office and operated the occupied railways, proposed a comprehensive development plan of North China with its own initiative right after the outbreak of the war.







But the Special Affairs Department of the North China Area Army clarified the idea of establishing the North China Industrial Enterprise to enable the Japanese business community to freely participate. As a result, Mantetsu had no choice but to be entrusted with the management of the National Railways in North China. However, this was also aborted due to oppositions from the military and the Planning Board. Instead, it was concluded that a new company would be created, and in April, 1939, the North China Transportation Company was established as a subsidiary of the North China Development Company.

Despite the fact that Mantetsu actually led all of this, because of the military's demand for a strategy against Soviet and the oppositions from the Japanese government and the business community, the North China Office of Mantetsu was reorganized into the North China Transportation Company without Mantetsu recognized as its parent company. However, the connection with Mantetsu was emphasized in the operation of the railroad, and Mantetsu became a model for the establishment and management of the North China Transportation Company.

The establishment of the North China Transportation Company was a rejection to the Kuomintang government's unification policy pursued by the Ministry of Railways, but also a realization of the unified operation for the management of occupied areas and transportation of important resources. It can be evaluated as positive that railway investment was made on building some of the routes and gauge expansion construction.

However, it is also important that the lack of physical resources became aggravated after the outbreak of the U.S.-Japan war, so daily maintenance was not sufficiently carried out and overuse of vehicles was inevitable, resulting in the deterioration of the facilities. This is the background of the request for a large-scale postwar railway revival plan.

In terms of human resources, it can be pointed out that large-scale new recruitment created an opportunity for many Chinese teenagers to participate in the railway operation. However, the fact that the recruited youths were mainly became the lower rank worker such as 'yongwon' and assigned to the field organizations means that they were never free from the colonial employment structure.





This ethnic hierarchy was the reason that the railway operation by the Chinese couldn't be normalized immediately. Therefore, after Japan's defeat and the Chinese acquisition of the railways, the Japanese were needed to stay and be hired to transfer their know-hows to the Chinese in order to fill the gap in operation management, planning, and technology.

However, the overall retention of the Japanese lasted only six months, and the fact that the transfer of supplies and equipment was more important than the functional normality in the process of acquisition means that the comprehensive technology transfer to the Chinese was insufficient. As we will look at the details in the 7th week's lecture, the postwar acquisition took place in various and complicated forms, including the independent operation of the Chinese at the local level, or through armed struggle in connection with the anti-Japanese guerrillas. In the process of acquisition by the Kuomintang government, the wartime experience of the North China Transportation Company was only partially handed over to the Chinese.

If you look at this from a broader perspective, including Mantetsu, it can be seen that technology transfer between ethnic groups, which had been blocked by the hierarchical division of tasks, was partially achieved through the use of the Japanese. This is the continuous aspect of railway operations seen in the historical phase of the great rupture of defeat and postwar reorganization.

However, it was also forced to change in the establishment of a new state after the liberation and the Chinese Civil War. The experience of railway operations under Japanese occupation did not immediately guarantee railway operations by Chinese people after the war, but it is clear that it was a historical starting point for the postwar reorganization of Chinese railways. The creation of a modern state of 'China' and the construction of a national economy were thwarted by the Japanese invasion, but it was another 'China' that overcame it and took the lead in the momentum of creating history.

In the next lecture, let's take a look at how the Korean National Railways in the colonial period was mobilized after the Second Sino-Japanese War.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 讲义



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University

第5周

## 占领中国大陆的铁路运营:华北交通股份有限公司

5-1

### 本课的目的

各位同学,大家好。我是担任《从铁路看东亚近现代史》讲座主讲的林采成。在这节课中,我们将了解在中日战争爆发以后,满铁进军华北占领区设立的华北交通股份有限公司的战时运输和经营情况。

辛亥革命导致清朝被推翻以后,中国就如何实现近代国家的建设而出现分裂和对立。各地都成立了以独立武力为基础的军阀政府,相互竞争的“群雄割据”时代已经到来。其中随着国民党政府的成立,进入了中国统一的实施阶段,也就是所谓的北伐战争。

至此,排除共产党的中国统一似乎宣告结束。然而,在新中国建设的过程中,最大的干扰因素是谋求侵略大陆的日本。早前,日军担心北伐军对满洲造成影响,果断出兵山东暗杀张作霖,最终发动了九一八事变,开始分割中国。近代国家在中国的出现,可能导致既得利益丧失,这成为引发日本侵华的一个重要因素。

在这样的历史进程中,起到主导作用的机关正是日本的“东印度公司”——满铁。尽管满铁对满洲国的建国做出了贡献,但控制经济的运营却以满洲重工业开发株式会社为中心形成,因此满铁在华北力求摆脱综合国策公司。但对此,国民党政府制定了“中国工业化十年计划”,作为先决条件,推行“铁路管理统一”政策,企图加强新线建设和中央控制力度。

最终,铁路在两国的对立中,对日本军方来说,既是侵略中国、扩大势力权的基础,也是国民党政府建立统一国家、建设国民经济的物力基础。因此,随着中日战争的爆发确保了广阔的占领地,日本政府为了运营占领铁路,构建了新的铁路管理系统。

作为日本版“东印度公司”,满铁经历了以铁路业和煤炭业为两轴的结构改革,旨在实现作为华北的综合国策公司的变身。为此,很早就与其子公司兴中公司一起在经济方面展开了华北分离工作。





中日两国对立以卢沟桥事件为契机发生冲突,导致中日战争的全面化,因此设立了满铁北支事务局。因此,作为实现对俄、对中政策基础的大陆铁路系统,从朝鲜和满洲到中国大陆的扩大占领铁路运营维持了由"点和线"构成的广范围的占领地,不仅可以进行大陆军事作战,而且还成为了实现战时经济所需的大陆战略物资供应的先行条件。因此,占领铁路需要转化为新的铁路系统。那就是华北交通股份有限公司。

从这一点来看,对于华北占领铁路的研究将揭示日本对中国的统治对中国政府铁路政策的影响,同时也将揭示占领铁路是如何开始由满铁运营的,以及新的铁路公司是如何成立的。

因此,本课将从战时体制论的立场,考察以中日战争的爆发为契机,从平时经济转换为战时控制经济的过程中出现的铁路运营特点。为此,我们将揭示战前华北铁路的实际情况和中日两国围绕此问题的立场。

并且,随着战时华北铁路被日方占领,灾后重建后的运力分配方式也有必要进行考察。同时,站在战时企业论的立场,我们也将对华北铁路组织内部成立的经营资源的运用程序进行揭示。为此,我们有必要对这样一个执行筹集经营资源并管理、运转、以及营业等基本活动的经营组织的成立过程进行说明。

此外,由于这一过程并非只是现有铁路单纯对外部环境的适应过程,而是创造新的经营主体。因此,我们必须弄清楚围绕这一进程的政策决策过程以及各相关机构之间的利害调整。由此可见,华北交通的设立不仅是中日对立的结果,也是日方有关人员之间利害调整的结果。

下节课我们将对以日方占领铁路运营为前提的中方铁路运营进行探讨,并揭示其特征。



## 5-2 华北铁路的建立和中国的铁路管理统一政策

各位同学，大家好。这节课，我们来考察以日方占领铁路运营为前提的华北铁路的成立和中国的铁路管理统一政策。

按从山海关以西的中国铁路线路的情况来看，中国铁路大部分集中在华北。正如这原来被称为“北马南船”，华北地区不仅是陆运中心，而且作为政治经济的中心，地下资源丰富，成为欧美列强经济侵略的对象。

按路线分类，以北京为中心，北宁，平绥两条铁路东西横跨华北北部，与之并行，陇海铁路横跨华南部地区。作为这样纵贯华北南北的铁路，津浦、平汉两条铁路形成了政治经济的基本网。在山西省，同蒲铁路从中部贯穿南北；在山东省，胶济铁路纵贯东西与津浦铁路相连。此外，正太铁路起到了平汉、同蒲两铁路的联络线作用。

从铁路网的形成过程可以看出，欧美列强将铁路作为分割市场的具体手段加以利用。由于篇幅有限，我们限于北宁铁路来看。

1881年从唐山到胥各庄之间11公里长的铁路建设被称为开平矿务工程，以下称之为中国铁路工程。

铁路建设始于中国铁路工程，从英国会丰银行借贷100万两，于1894年开通到山海关。此后又从英国汇丰银行和德华银行借贷40万英镑，从中英公社借贷230万英镑，1907年将路线延长至奉天。这种利权争夺战在中日甲午战争前后变得激烈，进入了中国市场的分割阶段。

由于华北铁路是在这样的背景下建设的，因此资金大部分都是由外国资本筹集的。其数额，资金贷款约3亿7559万元，材料贷款约7602万元，合计4亿5160万元，占内外贷款总额5.463亿元的90%。

从华北铁路的外国资本贷款情况来看，按国家分类日本占16.6%、英国占15.9%、德国占24.4%、比利时占25.8%、荷兰占15.6%、英国和法国占1.1%、法国和比利时占0.3%、满洲国占0.3%。当然，这些列强依靠贷款合同的条件也获得了多种利益。也就是说，铁路事业的管理、铁道敷设工程的承包、物料供应的优先权、以及利润的优先分配等都得到了认可。



由于是由列强资本创立的，华北铁路作为各自独立的经营实体运营，连铁路间的联络也不顺畅。由于采用了贷款提供国的标准进行铁路建设，因此铁路规格也不统一。即使从铁轨来看，正太铁路和同蒲铁路虽然是干线网，但轨距只有1米，无法与其他路线进行列车直通运行。铁轨的重量及形式多样成为了统一列车运行的制约因素。

不仅如此，在建设过程中，由于按照债权国的情况节省了建设资金和材料，再加上建设工作迅速进行，因此铁路设施有很多不完善的地方。铁路车辆也由于是根据贷款合同从债权国购买的铁路车辆，导致运行车辆无法统一。

如此，由于作为一个网络的性质从成立过程开始就没有受到重视的关系，从国民经济的形成角度来看，很难说它一定会建立起一个高效的系统。

另外，在人力方面，比起业务能力更重视个人关系和各政派的立场，并以此来录用员工。结果，铁路人员的增加超出了必要的范围，并且还出现设置不必要的附属机构的情况。对此，也受到了“因私招聘员工、机构扩张、组织不善、节约观念未形成”等指责。

将1920年到1934年的人员增加比率和收入增加比率进行比较的话，各路线的增加人数与业务量和收入增加无法挂钩，而且路线之间的增加人数比率也不能说是按照一定的原则增加的。随着债权国的工程师等负责铁路运营，各地军阀将铁路作为私人资产独自运营，因此在人力运营上难免会出现很多问题。

这种铁路运营的“分立”现象对经营状态也产生了负面的影响。从1926年北伐战争宣言到1931年，内战，洪水，旱灾等情况不断发生，营业成绩不得不恶化。而且，此后由于世界大萧条和九一八事变的爆发，铁路运输停滞不前。如上所述，中国铁路自成立以来，由于分段运营，未能形成全国统一的网络，同时也在经营上遇到了困难。

现在，让我们来探讨一下国民党政府围绕华北铁路的中央管理化尝试，以及由此带来的改善经营的效果。

中国分立的铁路随着北伐战争的结束，在国民党政府下推进了管理统一政策。国民党政府实现南北统一后，重新设立了铁道部，从交通部移交了相关业务。





铁道部在国民党政府五院中属于行政院，负责策划、管理全国国有铁路，监督各省运营的铁路及民营铁路。铁道部主张收回管理权，进行统一管理，于1929年颁布了《国有铁路管理局编制通则》及《国有铁路工程局组织规定》，各铁路局都制定了“编制典章”。

但是，铁路管理还没有达到欧美那样的中央控制的水平。由于债权国的利害关系强烈反映，铁路局管理选择了“分线管理制”，而不是“分区管理制”，因此“分立”性质较强，路线之间的相互联络也不够顺畅。另外，各种设施和制度不具备统一性，在人力运用上也存在着很多困难。

对此，国民党政府于1931年制定了“中国工业化”十年计划，在建设新路线的同时，加强对现有路线的管理，构建了国内统一的交通基础设施。首先，采用《实业建设程序案》，谋划大规模铁路建设。

实际上，由于内外形势剧变，虽然建设没有按计划进行，但考虑到这一点，新线的敷设和原有线路的延长得到了推进。1936年，将现有的10年计划具体化，制定并实行了铁路的“5年建设短期计划”。

其次，国民党政府于1932年7月颁布了铁路法，明确了铁路政策的根本方针，明确了中央政府的国有铁路，地方政府的公营铁路以及所谓的民营铁路的运营原则。对国有铁路，意图收回债权国的铁路管理、财政和材料采购权。这种利权固然是铁路分割运营的原因，但从国家财政上看，巨额贷款侵害了国家主权，阻碍了财政改革。

1934年，国民党行政院通过了《外债整理按取分类整理办法决议》，决定优先整理外债中的铁路贷款。据此，通过修订以现有贷款条件为内容的整理合同，到1935年国有铁路实现还本付息2500万元以上，占全年营业收入的25%。这样的铁路贷款整理不仅提高了中国政府的对外信用，也存在期待吸引对中国有利的金融支持的侧面性。

一方面，在铁路运营上铁道部于1936年制定了《国营铁路管理局组织系统表及说明书》，统一控制全国组织，全权负责高级职员任免。不仅如此，1937年还设立了铁道警察总局，总枪械厂，新线建设委员会等，把对于铁路警察，铁路工厂建设的管辖权移交给中央，提高了中央集权力。至此，华北地区设立北平，平汉，津浦，胶济，平绥，陇海，正太7个铁路管理局，管辖现场组织。

另外，铁道部的会计长和铁路警察总局长分别管辖各地区的总计核处和警察局。人力运营的制度改革也有所推进，限制了被称为“院士”的职员最高个人工资和最高工资总额，月薪60元以上的招聘和解雇要向铁道部作报告。





另外还制定了《国营铁路人员自力审查委员会组织规定》及《人员登记审查及使用规定》，由中央掌管个别人员。因此，在推进对会计，物资，人事的中央控制的同时，努力提高现场工作的效率，举办“全国铁路沿线商品展览会”等全力致力于“商业经营办法”以促进经营合理化。

在这方面，让我们来看一下铁路经营中出现的变化。1933年以后，随着北伐结束，中国经济从大萧条中复苏，铁路营业开始改善。当然，国民党政府的管理统一政策对改善经营做出了贡献。

对于这样的经营改善，与先行研究不同，相对来说有必要对其进行积极的评价。通过营业系数可以得知，1932年到1935年呈下降趋势，营业成绩有了很大的改善。华北铁路即使相比起华中和华南，也表现出了良好的销售成绩，其背景是活跃的货运。在全部收入中，货物收入占全体的三分之二以上，而旅客收入仅占28%。

相反，华中和华南的收益结构为货物占37%，旅客占63%。按华北铁路的货物收益品种来看，矿产占39.3%，农产品占27.8%，林产品占1.4%，家畜占4.3%，工艺品占27.1%等。相比之下，货物运输量中矿产约占全体的70%，农产品占16%，工艺品占12%。

如上所述，矿产品在铁路运输中占据了压倒性地位，成为了最大的收入来源。铁路把地下资源从偏远地区的矿产地区运送到城市和港口。随着运输量的增加，铁路收支也得到了改善，1935年至1936年货物收入为8612.6万元，旅客收入为366.7万元，支出为8154.8万元，营业收入为3824.5万元。在经营评估上，因为有巨额贷款债务，不得不考虑支付利息和偿还本金的金融成本，但是经营稳定化是一个明显的基调。

但是，从各路线的情况来看，经营稳定性是不能一概而论的。因为在铁路运输中，虽然北宁、平汉、津浦3条铁路的运输量最多形成了华北的运输轴，但从营业系数和生产率来看，除了平汉铁路外，津浦和北宁两铁路很难评价为取得了良好的成绩。

从这点来看，我们可以判断华北铁路在30年代中期在设施及运营方式上仍有很多需要改善的地方。也就是说，“管理统一”虽然取得了一定的效果，但铁道部仍然存在管理机关官僚化、工作效率停滞、浪费和负面事件的发生、以及财政不足等问题，对其还尚未达到完善状态的这一事实我们不可忽视。





到目前为止，我们可以看出国民党政府的铁路管理统一政策虽然有一定的局限性，但也有一定的效果。在下节课上，我们将讲述日本针对中方的这种举动，策划了华北分离工作的事实。



### 5-3 满铁的华北分离工作和占领铁路的运营

各位同学，大家好。在上节课，我们已经得知，国民党政府的铁路管理统一政策，存在一定的局限性，但也有一定的效果。这节课，我们将探讨日本针对中方的这一举动，策划华北分离工作的事实。让我们来看一下满铁的华北分离工作和占领铁路运营的相关内容。

首先，我们将根据当事人的回顾，尽量再现满铁对于华北地区交通部门的分离工作。九一八事变后，随着傀儡国家满洲国的成立，在满洲国建设中，由当地关东军及中国驻屯军启动了华北分离工作。

在关东军发动进攻热河战役后，1933年5月因塘沽停战协定，随着在长城以南的河北省东部设立了非武装地区，九一八事变告一段落。当地军队试图让以此地区为基础的华北5省脱离中国国民党政府的管辖。

1935年6月，关东军以东北抗日义勇军出入非武装地区违反协定为由，要求国民党军队从河北全境撤退，并以察哈尔省特务机关人员被暂时监禁一事为借口，要求察哈尔省成立非武装区。

这与重视中日两国友谊的日本外务省的对华外交政策相悖，当地军队不仅非武装地带化，还造成了华北5省的自治运动。因此，河北省成立了亲日的冀东防空自治委员会，为了牵制这一组织，国民党政府成立了察哈尔省冀察政务委员会，内蒙古蒙疆自治政府。

如上所述，随着华北分离工作具体化，在当地军队的指挥下，满铁于1935年11月设立天津办事处，对于中国驻屯军以“非常时局铁路执行机关”的赋予了特殊使命，对北宁铁路局的工作、汽车业务的开展，推进了其子公司兴中公司的业务。值得注意的是，1935年成立的兴中公司作为投资公司，从事电力，运输，采矿等工作，并且正计划敷设津石铁路。

除了开展这些事业以外，关东军在中国驻屯军的协助下，通过满铁调查部对中国驻屯军进行了委托调查。24名调查员的甲嘱托班由满洲国派遣，与实施华北经济开发及控制相关调查相比，丙、乙嘱托班由满铁调查部组成。

1935年7月至11月，以华北从华中分离为前提，丙嘱托班由5名调查员进行了小规模调查。与此相比，乙方委托班于1935年11月由200人以上大规模组成，以总务、矿产、铁路、港湾、工业、经济6个班构成，直到1937年为止，对华北地区的交通、矿产、工业设施进行了比较详细的调查。毫无疑问，这些信息对战争爆发后占领铁路的运营管理有非常大的帮助。





到了1936年，随着日本内阁决定《北支处理纲要》，华北分离工作在国策级别被推进，成为了中国驻屯军的专门负责事项。对此，中国驻屯军司令部着手准备计划。1936年夏天，对中国驻屯军进行重组时，交通的重要性得到了认可，参谋部编制安排了1名铁路军官和2名军士。

与此同时，关东军按照中央指示，通过关东军铁路先驱司令部指导满铁，制定北宁铁路的占领管理运用计划。如上所述，华北分离工作在当地军队的指导下，以满铁为中心进行，实现了对北宁铁路等的管理运营计划。

在这种情况下，1937年7月7日卢沟桥事件发生后，中央统帅部对关东军按照北宁铁路管理运用计划对铁路部队、军事铁路机关以及满铁进行了派遣准备，必要时支援中国驻屯军，同时，对于中国驻屯军，考虑到欧美列强的权益关系，命令当地铁路用于军事运输。

为此，关东军铁路先驱司令部指示满铁根据战时准备计划进行出动准备。满铁在铁路总局内设立了运输总部，在山海关设立了运输班，在天津中国驻屯军司令部参谋部内设立了联络班，负责军事运输。满铁按照形势的进展，把满铁员工安排在天津，北京。

满铁派遣团作为军铁一体，铁路部队主要负责向前方前进，负责其后方，满铁则负责其后方进行占领铁路的运营。为了应对随着战场扩大而增加的军事运输，随着设立总裁直属运营机关的必要性被提出，1937年8月27日满铁北支事务局得以成立。北支事务局由总务，人事，经营管理，调查，宣传，运输，公务，电气八个班组成，在其管理下设有天津运输事务所，丰台运输事务所，通州建设事务所和北京事务所。

因此，满铁为了应对军队作战，追加派遣了员工，9月末派遣员工数量为日本人3852名，中国人762名，合计达4614名。如此，在战时运输体制剧变的情况下，满铁在输送了在满部队后，运行了朝鲜部队运输用的19列列车，日本内地部队运输用的475列列车。

大规模军事运输一旦结束，从华北方面军发来的《北支那铁路运营纲要》于1937年10月11日发表，推进了占领铁路的系统化运营。北宁铁路有英方的权益，因此决定将满铁派遣人员投入到现有的管理机构，由北支事务局掌握铁路运营。与此相比，平绥，平汉，津浦铁路决定以满铁派遣团机构为基础，吸收旧职员，整顿铁路管理体制。





后来进行了包括北宁铁路在内的组织重组，满铁北支事务局于1938年6月在天津，北京，张家口及济南设立了铁路局，北宁铁路也被并入天津铁路局。军事运输体制也果断进行了改编重组，设置了第2野战铁路司令部。

除了这些操作系统的完善外，日本铁道省和朝鲜总督府铁路局也补充了部分人力资源。此外，当地现有人员也得到利用，其人数在1937年12月为23602人，1939年4月达58,070人。

另一方面，受灾设施的修复也在迅速进行。由于日军对运输路线的破坏以及中国军队撤退时铁路受损，受灾的铁路设施包括路基、轨道、桥梁、供水设施等15种，总件数7221起，平均破坏率16.8%，每公里达1.6件。

对此，在铁路部队采取应急措施后，北支事务局正式启动修复工作。同时，1938年1月，随着决定“北支铁路扩建与修复计划”制定，开始实施运力增强工程。尽管如此，从当时的运输情况来看，运力不能充分应对需求的增加，反而发生运力不足的现象，不得不按照优先顺序进行运输力分配。

此外，抗日游击队的活动也非常多，受损数量增加，在1938年8月达到了292件。于是派遣了有治安工作经验的满铁员工从事警备和安抚工作，并在铁路周围建设了铁路爱好村。

到目前为止我们了解到，在当地军队的指挥下，满铁北支事务局得以成立。虽然筹集了外部的经营资源，开始运营占领铁路，但由于铁路运力不足，抗日游击队的攻击也在持续，铁路运营无法摆脱不稳定的状态。在这种情况下，加快了创造新的运营主体的政策探索。

下节课我们来探讨华北交通股份有限公司的设立和运营。



## 5-4 华北交通股份有限公司的成立与运营

各位同学，大家好。上节课我们对满铁的华北分离工作和占领铁路的运营进行了考察。这节课我们来了解一下华北交通股份有限公司的设立和运营。

随着以往的华北分治和权益设定方针以华北方面军特务部为中心具体化后，占领铁路的处理成为了主要问题。对此，满铁已于1937年8月提交了《北支先后处理纲要及意见书》，表明了不仅负责交通业，同时负责基本产业开发的意愿。但是，由满铁和其子公司兴中公司提出的华北独占开发案不仅遭到了日本财界的反对，也遭到了当地军队的否定。

华北方面军特务部在对新政权构想的同时，成立了暂称为“华北兴业公社”的公司，在实施对兴中公司等现有事业合并的同时，动员满铁及日本的资本，并树立了尽可能让当地的本土资本参与的方针。华北方面军虽然得到了满铁和兴中公司的支援，但没有打算把未来的华北开发交给他们。

现在满铁所剩下的选择方案，只有华北铁路的委托经营了。但是，不仅是当地军队，关东军也要求满铁致力于北防。以企划院为中心的日本政府也反对满铁委托经营华北铁路。

与此同时，中央军、关东军、企划院3方都反对满铁进军华北，结果在北支产业公司的控制下设立了北支交通公司，使其负责铁路运营的方案成立了。虽然满洲华北一体经营被否认，但通过职员交流和铁路运营方式的统一，满铁和新设公司之间保持了紧密的关系，新交通公司也以满铁为模型设计。

听从华北方面军“为逐步扩大北支事务局现有机构，便于向交通公司转移，应谋求北支事务局机构改造”的命令，于1938年9月，满铁北支事务局实施了全面的机构改造。

最终华北交通股份有限公司作为北支那开发的子公司，于1939年4月成立。总公司设置了总务室，经营管理，运输，汽车，水运，工作，公务，警务7个部门和监察室，运输委员会等，并且在天津，北京，张家口，济南四处设立了铁路局。资本金的分担由北支那开发1亿5000万日元，满铁1亿2000万日元，临时政府3000万日元组成，北支那开发的支配权最强，但统治结构非常复杂。

依靠华北方面军的指示权由于兴亚院和中国临时政府的存在，以及满铁的既得权的存在，北支那开发的监督权不得不受到很大的制约。另外，新公司的经营直到1940年为止，为了设施恢复和港口建设等，无法避免经营亏损，但是从交通事业稳定的1941年开始实现了盈利。



这样成立的华北交通不仅在日本帝国经济圈中支援占领地的运营，而且还需要按照物资供需计划和生产力扩充计划向日本内地输送当地所需重要物资。为此，华北交通筹划了新路线的建设和线路修复计划。根据下表可以得知，这些工程的完成额集中于1940年完成，北支蒙古铁路运输力增强五年计划所定的目标绝对是无法实现的。

为什么会变成这样呢？因为尽管铁路需求增加，但确保铁路材料并不容易。因此，要求对此采取措施，华北交通开始加强采购工作。从公司初期的材料采购系统来看，从经营管理的角度进行运营，由经营管理部内与用品业务相关的采购科和仓库科来负责，在天津和青岛设立了用途事务所。

钢材，铜，枕木等主要材料的采购与配额相比非常少，1939年的采购率钢材占52%，铜材占80%，枕木只占35%。铁路运力成为煤炭生产的障碍，煤炭增产将取决于铁路、港口是否整顿。

华北交通通过介入外部因素市场投入物料的保障，在东京分公司常年设立了技术监，努力确保对铁路车辆制作公司的制作监督、工程进展、总公司订购材料，并积极参加1939年7月成立的铁路车辆协议会和1939年9月成立的铁路车辆技术协议会，以确保铁路车辆。派遣员工到车辆制造及配件制造企业，以青岛的铁路工厂，山海关的铁路用品工厂，张贵庄的配件工厂这三个工厂成立了华北车辆股份有限公司。

尽管如此，铁路车辆的保有量还是少于运输量，通过下表我们便可得知。从1935年到40年代初，运输量增加了近一倍，但铁路车辆的数量并没有增加。

虽然这种车辆不足是机车、客货、货车等所有车辆都存在的现象，但客车到1943年已经超过了战前水平，从这一点可以得知车辆处于严重不足的状态。因此，车内的拥挤度非常高，乘坐三等车是一条苦行之路。

正如这样，由于从外部采购铁路车辆等铁路用材料极为困难，1940年11月，华北交通解除了经营管理部，新设了管理财务的主计局和货物部门的材料局。材料局的设置意味着，在战争的情况下物资变得严重不足，从“钱”的预算中分离出“物”的预算，以谋求物料采购。

公司业务审议会设立了材料专用分科会，物资节约利用分科会，替代品研究分科会。由于在人力运用上也很难确保技术人员，因此制定了“自我培养方针”来应对人员的不足，在完善“铁路学院”体制的同时，通过社员会或青年队进行意识形态的教化。





有了这样的经营资源，华北交通追求以车辆运营为中心的运输效率化。这些技术特点源于满铁，给各铁路局指定车辆维修工厂，以便准确掌握车辆状态，明确了维修的责任。

此外，通过按机车、客车、货车分类别确定检修时间，建立了定期检验系统，在材料采购中进行了库存管理系统的体制化，零部件制作的战时规范应用和代替材料的使用，机械设备的引进和改良，铸造和冶炼设备的装备，以及通过对技工工资制度的改善，很大地提高了车辆维修能力。

从铁路工厂修理车辆的平均维修耗时天数来看，从1938年至1941年，机车从19.8天减少到12.6天，客车从23.9天减少到16.6天，货车从10.0天减少到7.8天。另外，负责机车驾驶的机务团开始负责平时在铁路工厂实施的甲种检查，新设的检车团负责客货车的维修工作，因此铁路车辆的运行效率得到改善。

同时，通过加强调度能力，分配货车，进行装载、换车，并且连接列车或编排列车，使之运送至到达站下车。通过召开调度科长会议或运输处处长会议，决定提高运输效率后，实施货车运输改善时间等措施，并且与货主进行合作，以促进年度货运的平稳化。

在车站内，为了使工作定型化，缩短货车停靠时间，于1941年10月成立了华北运输股份有限公司。并且还修改了货物运输和运费制度，使大宗货物的运输简易化，提高了货车运用效率，缓解了车辆短缺。

尽管如此，由于华北交通仍无法发挥足够的铁路运力，因此，通过对不要，不急部门，即战争时期不必要的、不紧急的部门进行运输控制来调整供需。尤其是在华北也设立了物资对策委员会，使华北的物资控制取得了进展。

在这种情况下，由于关东军特别大演习导致铁路车辆在满洲调出，预计运力减少42万吨，因此华北交通立足于优先顺序，加强了货物运输等。

特别是主要物资的运输以第2野战铁路运输司令部的影响下的“北支那运输控制总部”为定点，在运输供应方的华北交通运输局，需求方的运输组合或分配控制机构的三者之间，启动了分配铁路运力，即所谓的计划运输。

到现在为止，正如我们所考察的，华北的铁路运输对于战争的爆发实行了高效的运营，但随着太平洋战争的爆发，日方海上运输能力下降，华北交通陷入了不同于以往的状况。







下节课我们将考察华北交通股份有限公司的战时陆运应急体制



## 5-5 华北交通股份有限公司的战时陆运应急体制

各位同学，大家好。上节课我们考察了华北交通股份有限公司的设立和运营，这节课我们来了解一下华北交通股份有限公司战时的陆运应急体制。

在瓜达尔卡纳尔海战后，海上运输力量急剧下降，日本政府于1942年10月6日决定建立战时陆运应急体制，将华北的煤炭、盐、棉花等战时重要物资通过铁道陆运经由满洲运至朝鲜南部港口，之后再通过海运运输至日本国内。

从华北的对日中转运输来看，1942年仅为72901吨，1943年增至443761吨，1944年4月至11月达到了1008981吨。大陆交流物资运输远远超过这一水平，从华北到满洲为3437千吨，从满洲到华北为546千吨，从华北到华中为1858千吨，从华中到华北为309千吨。从运输物资来看，华北是煤炭，矿石等天然资源的供应地。

因此，从华北的输出必然发生了很大的变化，运往满洲、朝鲜、日本内地的经由山海关的货物和运往华中、华南的长沙和徐州的货物有了大幅增加。因此，节省下来的海上运力被分配给从东南亚发往日本内地的资源运输。

从货物计划及业绩来看，尽管大幅限制了区域内的一般货物，但达标率有所下降，导致货物量激增，1944年3月超过了31万吨。这种陆运转移运输的压力最终转嫁到普通中国旅客身上，据当时的记录，“每天旅客列车爆满，名副其实的运输地狱”。

为此，制定了《战时港口装卸力强化期间实施纲要》，希望通过缩短船舶停靠时间，提高短缺的船舶的远航效率，并根据布线计划，制定了煤矿货车发货计划及码头煤炭储藏计划。另外，为了强化装卸能力，通过提供奖励，将劳动力的源泉——装卸工人增加了约50%。

与此同时，1943年1月18日决定实行“铁路运输业务方针”，第一，极度利用现有设施及车辆；第二，彻底进行从业人员的教育培训；第三，谋求铁路经营的合理化，从而实现了以车辆运用为中心的现有设施的劳动密集型运营。“为了确保紧缺的劳动力，减少总公司及铁路局的人员数，将干部以下的优秀职员约1000名分配到铁路局以下的现职机关等，为陆军转移运输倾尽了全力。”



由于大陆铁路之间存在着铁路运力差距或起重机械等特定设施的偏重、以及确保装卸力的差距，华北交通与满铁、朝鲜国有铁路、华中铁路株式会社共同设立了大陆铁路运输协议会。由此，包括钢材在内的各种材料的调整、机车货车或设施的融通在中央部的主导下得以确定，制定并实施了运输计划、设施改善计划、车辆互通计划、人员援助计划等各项计划。

特别是,由于要求加强对连接华中与满洲的战略性纵贯干线的运力,所以除了运煤路线外,尽量抑制新线建设,以增强京山、津浦两条路线的运力。但是战时由于材料严重不足,停止了新路线的铁路建设,通过对已设路线的拆除和专用,为增强运煤铁路和纵贯铁路的运力,才勉强实现了物料保障。

但是,日常运营也难以达到万全。由于主要材料及辅助材料不足,修理品不足,修理设施不齐全等原因,导致铁路车辆修理能力下降。由于枕木短缺及钢材的难采购,导致枕木发生腐败、磨损、铁轨破损等情况的发生,也会引发驾驶事故。因此为了节约材料、研究代替材料的利用,还设立了铁路技术研究所。

随着货物的远距离化,在车辆运用上也无法避免效率低下。远距离货物的增加导致所需运用车的增加,这导致了货车的分配比率的下降和运用效率的下降。对此,华北交通谋求运输单位的长大化,弥补了运用效率的下降。也就是说,通过货车的增积或机车牵引车辆的增加来提高整个货物列车的运输吨数。

另一方面,通过对团体旅行的限制、旅客列车的停运、旅游目的的明确化,对旅客运输进行了限制。特别是1944年1月,取消了包括“大陆”在内的18列国际旅客列车。从当时华北交通的坐席使用效率来看,1943年平均达到了75%-80%,大大超过了日本国铁的42%、满铁的51%,可见华北交通的旅客运输受到了多大的压力。

另外,虽然运输量有所增加,但由于不顾收益的低运费货物的长途运输,净利润有所减少。也就是说,转移陆运货物的增加带来了有关运费收入的增加,但它导致了其他货物及旅客的运费收入下降。从净损益标准来看,1943年开始经营收支再次转向亏损,1944年不计折旧才勉强维持盈利。

另外,到1945年3月为止,通过从北支那开发筹集贷款才维持了公司的经营。当然,在经营恶化的情况下,不断提高旅客运费,试图以此弥补因低运价货物运输而产生的经营亏损。劳动生产率也在1943年之前有所提高,但1944年却无法幸免地下降。





随着海上运力的下降，对于日本战时经济运营的华北战略物资的供应的期待也越来越高。但是，从1944年度的货物运输计划来看，军用品有728万8千吨，公司用品有630万吨，营业用品有2984万7千吨，营业用品分别为煤炭1708万3千吨，供需物资783万6千吨，生活必需品216万吨，其他为276万8千吨，总计4343万5千吨，这比1942年的3902万3千吨多出了441万2千吨。

然而，从下图的月度绩效来看，截至1944年6月为止，运输状况良好，达到了91%，但从7月开始，绩效开始下降，在11月达到70-80%。之后，从12月开始急剧恶化，到1945年3月下降到50%左右。也就是发生了所谓的运输危机(transportation crisis)。

资源限制日益严重，美军空袭和抗日游击队的斗争也日益激烈，加上寒潮的爆发，到1944年底，华北交通的运载能力下降了一半达到运营上的极限，运输危机的发生无可避免。

铁路游击队造成的游击损失在1942年有所减少，1943年又恢复到1941年的水平，到了1944年增加了328件。从内容上也可以看出，车站、列车袭击以及职员受伤情况的增加说明游击队的进攻是大胆而积极的。

这些损失的增加是随着从中国战前线向南方抽调兵力，抗日游击队对战斗力明显下降的华北方面军展开了“敌疲我打”的攻击结果。在铁路上，随着抗日游击队对沿线爱好村民及铁路从业人员的各项工作的进展，以及河南作战对兵力的提取导致华北交通警备兵力减弱。

到了1944年，美国空军的空袭对铁路运力减弱产生了决定性影响。利用B29轰炸机从中国基地轰炸日本工矿业地带为目的的马特霍恩作战(Operation Matterhorn)被美军方面具体实施，1944年4月成都机场建成后，从同年5月开始第20军团的轰炸机正式开始空袭。

战略上，美军以切断运输和降低运力为目标，在交通上的要点，如重要停车站、调车场和与之相关的线路等，以及桥梁和隧道等难以修复的铁路结构、电话交换站、供水设施、机库、工厂等主要设施，试图对正在进行的列车附近线路进行破坏。

如此，在运输力量迅速减弱的情况下，军方决定对铁路进行军队管理。编组了大陆铁路司令部，统一处理大陆铁路的军事运输，实施中国占领铁路华中铁路、华北交通的军队管理，发布了关于对满铁、朝鲜国铁铁路军事使用的敕令。同时，通过指定对日战略物资的运输为准军事运输品，在大陆铁路司令员的指示下，一并实现了大陆物资的陆运转移运输。





与此同时，华北交通被改编为北支那交通团，日本职员以“军属”，中国职员以“军属待遇”，接受军令进行铁路运输。另外，物料供应也采用南方军情铁路器材处理。也就是说，内部资源的运营是按照铁道部队的标准进行的。

但是，由于预计要与日本断绝关系，因此坚持自救自转原则，强调站内材料调整，铁路技术研究所还编制了效率班，但部分器材和配件还是不可避免地只能依赖日本和朝鲜。

在人力运营方面，制定了应急调度人员计划，以铁路网的断绝和中国人离开为前提，将路线分为3个等级调配了日本职员。但是因为需要增加1万5千名日本人，所以实施起来很困难。

对此，北支那交通团召集了撤华队，按岗位安排了特设应援队，展开了应对美军登陆战的决战运输，以与日本断绝为前提，断然进行了煤炭、盐、粮食的对日运输。但是，随着美军飞机的空袭，抗日游击队的攻击日益激化。

同时，随着苏联的对日宣告，抗日军队开始从铁路沿线的解放区涌向各条路线。于是，中国华北的“点”和“线”开始以中国人分布，而不是美军。

到目前为止，我们考察到，华北交通在极端的资源制约下实现了运输的效率化和计划化，从这一点来看，也许是采取了与其他大陆铁路鲜铁或满铁类似的战时应对措施。但对于朝鲜国有铁路和满铁的状况来说，是以日俄战争为契机，作为战后处理的一环而成立的，由于长期积累了铁路运营技术，因此可以迅速进行战时动员。

相比之下，华北交通是从占领铁路开始的，在被称为抗日游击队掌握腹地的“面”里，对以华北交通为中心的“点和线”的攻击不断在进行。由此可见，铁路运营不得不受到战况的直接冲击，可以说是非常的不稳定。

到目前为止，我们考察了华北交通股份有限公司的成立和战时动员。对其历史性意义作如下论述。

卢沟桥事件发生后，日方占领华北的铁路，进行了应急修复以谋求铁路的运营。



这里要注意的是，华北铁路的占领和军事运输，是由日本军部和满铁事先做好准备的。实际上，在运输过程中难免会出现意外因素，但应该认为8条线路的大部分重要设施都已经被掌握，这在占领铁路的运用中相当重要，这一点毋庸置疑。

从长远的角度，考虑到占领铁路的永久化，随着对其运营方案的探讨开始，实际上设立北支事务局运营占领铁路的满铁在战争爆发之后提出了以满铁为中心的综合性的华北开发方案。

但对此，华北方面军特务部设立了华北兴业公司，明确了让日本经济界自由参加的构想。因此，满铁只能选择委托经营华北铁路。但是，这也因为军方和兴亚院的反对而没能实现。

其结果，随着对成立新公司的商讨，最终在1939年4月，华北交通股份有限公司作为北支那开发的子公司成立。1939年4月，华北交通股份有限公司作为北支那开发的子公司成立。

事实上，尽管主导这一切的主体是满铁，但由于军方的对苏战略的集中要求和日本政府及财界的反对，满铁北支那事务局被重组为华北交通股份有限公司，作为其母公司满铁的地位没有得到认可。不过，在铁路运营上强调了其与满铁的关联性，满铁成为了华北交通股份有限公司成立和运营的典范。

虽然华北交通的成立与国民党政府铁道部所追求的一元化政策相悖，但这也是为占领区的运营和重要资源运输而实现了一元化运营。部分路线的建设和改轨工程等铁路投资的形成，可以被评价为肯定性的因素。

但是，美日开战以后，随着物质资源严重不足，日常的维护保养无法充分进行，车辆等不可避免地要过度使用，导致设施老化，这一点也很重要。这就是战后需要大规模铁路复兴计划的背景。

另外，在人力资源方面，大规模的新招聘为很多中国青少年参与铁路运营提供了契机。但是他们的聘用主要按身份被安排在了临时雇员之类的下级，按职业被安排在了现职机关，这意味着他们绝对无法摆脱殖民地雇佣结构(colonial employment structure)。

这种按民族划分的阶层结构成为了中国人运营铁路不能直接正常化的原因。正因如此，日本战败后，为了填补铁路接管和运营管理、计划及技术部门的空白，形成了对日本人的留用，即留用招聘，其秘诀不得不传授给中国人。



但是，日本人的留用整体上只有6个月，在接管过程中，从比起技能上的正常性，更重视物品及设施的交接这一点来看，这意味着对中国人的全面技术传授不够充分。虽然详细的内容我们将会在第7周的讲解中进行探讨，但战后接管在地域等级方面因中国人的自主运营，抗日游击队联系的武装斗争等方面形成了多样而复杂的形态。国民党政府在接管过程中，华北交通的战时经验只有一部分移交给了中国人。

除了华北交通之外，从包括满铁在内的更广泛的视角来看，因职务阶级等级分裂而受阻的民族间技术转移(technology transfer between ethnic groups)可以看做是通过日本人的留用而得以部分实现的。这就是在战败和战后重组这一巨大断裂的历史局面下，铁路运营的连续性的一面。

但是，在国共内战和解放后新国家的成立中，它也不可避免地发生了变化。日本占领下的铁路运营的经验虽然并不能直接保障战后中国人的铁路运营，但可以肯定的是，这是战后中国铁路开始重组的历史起点。

虽然“中国”的近代国家创造和为此的国民经济建设因日本的侵略而受挫，但克服这些困难并主动掌握历史创造契机的也正是另一个“中国”。

在下节课中，我们将探讨殖民地时期朝鲜国有铁路在中日战争后是如何进行战时动员的。





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 퀴즈



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University





## 퀴즈

### 01 중국화북지역 철도에 관하여 다음 중 틀린 설명은 무엇인가?

5분

- ① 북마남선(北馬南船)
- ② 차관철도
- ③ 규격통일
- ④ 과잉증원

**정답** ③

**해설** 화북지역의 철도는 각 차관제공국의 이해관계에 따라 다른 규격으로 부설되어 분립적으로 운영되어 있어서 중앙관리체제가 확립되지 못하였습니다.

### 02 국민당 정부가 1932년 철도법으로 발포한 철도정책은 중앙정부의 ( )철도, 지방정부의 ( )철도, 그리고 ( )철도라고 하는 운영원칙을 확립하였다. ( )철도에 한해서는 채권국의 철도관리, 재정 및 재료 조달권을 회수하고자 하였다. 괄호 안에 들어갈 용어는 무엇인가?

10분

**정답** 국유, 공영, 민영, 국유

**해설** 본 가이드북 8페이지를 참조하세요.





### 03 일본의 화북분리공작에 관한 설명으로 옳지 못한 것은?

5분

- ① 관동군의 열하침공작전
- ② 차열성의 비무장지대화 요구
- ③ 몽강자치정부의 조직
- ④ 동양척식의 흥중공사

**정답** ④

**해설** 만철은 1935년 11월에 천진판사처를 설치하여, 지나주둔군에 대한 '유사시 철도실행기관'으로서의 특수사명을 부여받고, 북녕철로국에 대한 공작, 자동차 사업의 전개, 자회사 흥중공사(興中公司) 사업을 추진하였습니다.

### 04 북지나개발주식회사의 자회사로서 1939년 4월에 설립되어 본사에는 총재실, 경리·운수·자동차·수운·공작·공무·경무의 7부와, 검찰실, 수송 위원회 등을 두고, 천진, 베이징, 장가구, 제남의 4곳에 철로국을 설치하여, 점령철도를 운영한 회사는 무엇입니까?

10분

**정답** 화북교통주식회사

**해설** 만철은 영업망을 확장시키고자 하였지만, 중앙군, 관동군, 기획원의 3자 모두 이를 반대한 결과, 만철 북지사무소는 북지나개발의 통제하에 화북교통주식회사로 재편, 설립되어 화북지역의 점령철도를 운영하였습니다.





05

10분

전시하 선박수송력이 상실되자, 일본정부 및 군부는 이를 대신해서 철도 등에 육운전가수송을 전개하였다. 그러나 일본제국권 대륙철도 간에는 철도수송력의 격차나 기중기 등 특정 시설의 편재, 확보 하역력의 격차가 존재했기 때문에 이를 협의할 조직이 설치되었다. 이를 통해, 강재를 비롯한 각종 자재의 조정, 기관차·화차나 시설의 융통이 중앙부의 주도하에 결정되어, 수송 계획, 시설 개선계획, 차량 상호 융통계획, 인원 원조계획 등 제반 계획이 작성, 실행되었다. 이 조직은 무엇인가?

**정답** 대륙철도수송협의회

**해설** 조선, 만주, 화북, 화중의 4개 대륙철도 간에는 대륙철도수송협의회가 설치되어, 매회 100명 이상의 철도 요원, 군인, 관원들이 참가하여 수송계획, 운전재료 및 요원의 융통 등을 협의하여 결정했습니다. 당연히 그 중심적 역할을 한 것은 만철로, 수송력의 10%-20%를 조선과 화북교통 등 다른 철도에 지원하는 데 협력하였습니다. 이에 만철신경지사는 신경본사로 강화되었고, 본사에 바로 대륙철도수송협의회 사무국이 설치된 것입니다.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 보고서



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University





## 보고서

- 다음의 주제를 확인하여 본인의 생각이나 의견 등을 작성하시면 됩니다.
- MS워드로 작성하여 제출하시면 됩니다.(글자크기 11pt, A4 3장 이상)

### 주제

노구교 사건이 발생하자, 일본군은 화북지역의 여러 철도를 신속히 점령하고 응급복구한 이후 철도 운영을 꾀하였습니다. 여기서 주의해야 할 점은 화북철도의 점령 및 군사수송은 화북분리공작의 일환으로 사전에 일본군부와 만철에 의해 준비된 것입니다. 이러한 만철의 화북분리공작이 1930년대 중국 국민당 정부에 의해 추진된 교통정책에서 보면 어떠한 의미를 갖는 것인가 논의해 보십시오. (120분)

### 참고

신해혁명으로 청조가 붕괴된 이후 중국은, 근대국가의 건설을 어떻게 실현할 것인가를 두고 분열, 대립하였습니다. 각 지역마다 독자적인 무력을 기반으로 한 군벌 정부가 성립하여, 서로 경쟁하는 '군웅할거'의 시대가 도래하였고, 이 가운데 국민당 정부가 성립, 중국통일을 위한 실행단계에 접어들었습니다. 소위 '북벌전쟁'입니다. 나가아 국민당 정부는 중국 공업화 10개년계획을 수립하여, 그 선결 조건으로 '철도관리통일'정책을 추진, 신선 건설과 중앙통제력 강화를 꾀하였습니다. 비록 한계점을 가지면서도 국민당 정부의 철도관리통일정책은 일정 정도의 효과를 가져왔습니다. 이에 대하여, 일본 측은 화북분리공작을 획책하였고 나중에 점령철도를 운영하게 된 것입니다. 이러한 역사적 의미를 되새기는 방향성이 제시되기를 바랍니다.





서울대학교  
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

# 자료



서울대학교 한국경제와 K학술혁신 연구센터

Center for Korean Economy and K-Academics at Seoul National University



## 자료

### 도서

- 중일전쟁과 화북교통 : 중국 화북에서 전개된 일본제국의 수송전과 그 역사적 의의, 임채성, 일조각, 2012
- 京都大学人文科学研究所蔵華北交通写真資料集成, 貴志俊彦, 白山眞理編, 国書刊行会, 2016

### 영상

- 「華北交通社員生活」(1943年) /Nora Sherell

[https://www.youtube.com/watch?v=wrFK45ID5PY&ab\\_channel=NoraSherell](https://www.youtube.com/watch?v=wrFK45ID5PY&ab_channel=NoraSherell)

### 사진

- 華北交通アーカイブ作成委員会

<http://codh.rois.ac.jp/north-china-railway/>

