

A photograph of a train in a station, with the title text overlaid.

철도를 통해 본 동아시아 근현대사

임채성 교수





목차

1

학습안내

1

2

강의

3

3

Lecture

27

4

讲义

59

5

퀴즈

80

6

보고서

84

7

자료

86





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



6

주차

전시하 조선국유철도의 전쟁동원

6-1

본 강의의 목적

수강생 여러분, 안녕하세요. <철도를 통해 본 동아시아 근현대사> 강좌를 맡은 임채성입니다. 이번 강의에서는 식민지기 조선국유철도가 중일전쟁 이후 어떻게 전시동원되었는지를 살펴보고자 합니다. 전시기의 경험은 전후 한국철도로 연결되기 때문에 대단히 중요하다고 하지 않을 수 없습니다.

중일전쟁의 발발에 따라 식민지 조선은 일본 총력전 체제에 필수적인 '대륙전진병참기지'로 자리매김되어, 지역 내의 물적·인적자원을 전쟁 수행에 동원할 것이 강하게 요구되었습니다.

이에 따라 조선총독부는 경제주체의 자율적 의사결정에 근거한 시장기구를 대신하여 기획부를 중심으로 국가총동원제계획에 근거한 경제의 국가통제적 운영을 도모했습니다. 그리고 자원의 생산·배급·소비에 관계되는 경제주체의 조직화와 각종 자원의 상대가격체계의 인위적인 재편성을 하고 조선 내 전쟁 동원 체제를 마련했습니다.

따라서 조선국철을 중심으로 하는 식민지 조선의 육운 부문은 지역 내에서 물동계획을 공간적으로 실현함과 동시에, 대륙으로의 집중 군사 수송이나 대륙으로부터의 전략물자의 대일 반출 등, 일본과 대륙 사이의 가교로서의 역할을 겸하여 전시경제운영의 성공을 좌우하는 기본 요소의 하나가 되어 갔습니다.

이러한 가운데 당시 조선국유철도에 대해서 다음과 같은 과제가 발생하게 되었습니다. 초과수요로 인해 운송 서비스의 중점적 배분이 필요했던 경제의 계획적 운영은 경제활동에 필수적인 각종 자원이동의 계획적 통제를 요청했지만, 한편 돌발적인 군사 수송의 발생에 따른 운송의 불확실성으로 인해 탄력적인 운송 서비스 공급 체제를 구축해야 했습니다.

나아가 아시아 태평양 전쟁에서는 '수입력 (輸入力)' 대신 '수송력 (輸送力)'이 물자동원계획의 규정 요인이 되어갔지만, 해상수송력은 선박의 전시징용과 미군의 공격으로 저하하지 않을 수 없었습니다. 이를 위해 육상수송이 해상수송을 대체할 수밖에 없었고, 최단으로 일본 내지와 중국대륙을 연결하는 루트인 식민지 조선의 육운 부문이 일본전시경제에 사활적인 영향을 주게 되었습니다. 그 때문에 조선국유철도에 관한 관할문제가 부각되기도 하였습니다.





이처럼 전시 경제의 역사적 분석에 있어서 필수적인 연구영역임에도 불구하고, 식민지 조선의 육운 부문에 관한 연구성과는 지금까지 연구되지 못했다고 해도 과언이 아닙니다. 약간의 선행연구가 있기는 하지만, 전쟁 발발이 식민지 경제에 끼친 영향이나 조선국유철도가 국가자본 및 국가기관으로서 가지는 다면적 성격은 충분히 주목받지 못했으며, 전시육운문제는 전쟁이 발발하기 이전 시기의 연장선상에서 설명하는 것에 멈추고 있습니다.

그 때문에 이렇게 언급한 초과수요의 발생이나 자원제약의 심각화 등의 외부환경 변화와 이러한 변화에 대응하기 위해 조선국유철도가 실시한 수송과정의 계획통제화, 우선순위에 따른 조정, 타 교통기관의 통제 정비 등 많은 중요한 부분이 간과되어 왔습니다.

지금까지 식민지 조선국유철도의 전시 동원을 왜 검토해야 하는지 살펴보았습니다. 다음 시간에는 식민지경제의 계획경제화와 전시 동원에 주목하여 수송문제를 그 일부로 파악함과 동시에, 분석을 단순히 조선 내에 한정하지 않고 군사적 계기를 포함한 '제국'적 시야에서 식민지에서 전시수송의 특질을 밝히고자 합니다.





6-2 중일전쟁의 발발과 수송통제

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 식민지 조선국유철도의 전시 동원을 왜 검토해야 하는지에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 중일전쟁의 발발과 수송통제에 대하여 살펴보겠습니다.

식민지 조선의 수송수요는 1930년대 초반 공황으로부터의 경기회복, 식민지 공업화, 선만일 블록 형상으로 급격히 증가했습니다. 이로 인해 철도경영은 안정화되었지만 동시에 수송 시장은 만성적인 수요 과잉이 계속되었습니다.

이러한 예상을 웃도는 철도 수송량의 증가에 대응하기 위해, 약 5,000km의 신선 건설, 종관철도의 복선화, 자동신호장치의 신설 등 획기적 내용을 가지는 철도보급계획이 1936년 조선산업경제조사회에서 결정되기에 이르렀습니다.

동시에 열차 시각의 개정이나 연락수송제도 개정 등에 의한 기존 시설의 효율적인 이용도 도모되었습니다. 그러나 이러한 조치로도 증가하는 수송수요에 대한 수송력 공급은 뒤처졌습니다. 이러한 상황에서 갑자기 발생한 중일전쟁으로 인한 군사 수송은 조선국유철도뿐만 아니라 식민지 경제 전반을 교란하는 요인이 되었습니다.

이에 중국대륙으로 군사력을 집중하는 군사 수송을 이해하기 위해 평시부터 준비해온 군사 수송제도에 관해 살펴보도록 하겠습니다.

군사수송계획의 입안 및 실시에 있어서는 작전지로서의 중국대륙 혹은 소련 시베리아에 대해 조선은 집중수송경로로서 위치 지워지고, 참모본부 철도과에 의해 각 연도의 작전 계획에 근거해 수송 계획이 작성되어, 이것이 참모본부, 조선국유철도, 만철의 삼자로 구성된 '선만철도수송협의회'에 제출되어 협의되었습니다. 그리고 그 관련 사항이 모여 각 해마다 '선만군사수송협정'으로 정해졌습니다.

1936년부터 육군군수동원계획의 일부로 철도동원계획이 작성되자 '신사협약'이었던 이 협정은 군사 수송의 범위를 점령 철도의 운용으로까지 확대한다는 취지에 따라 '선만철도운용규정'으로 개정되었습니다.

조선에 있어서는 조선군사령부 장교가 철도 촉탁으로서 전시 준비업무에 관해 조선국유철도의 '내면 지도'에 임하면서, 조선국유철도의 주요 간부를 중심으로 '군사수송위원회'가 설치되어 계획 준비에 임했습니다. 1935년에는 특수계가 설치되어 군사 수송업무의 처리부서가 되었습니다.





그러나 군으로부터의 요청을 받아 군사 수송에 대해 최고의 우선순위를 두어 관련 업무에 협력했다고는 해도, 조선총독부의 외국으로 설치된 조선국유철도는 만주의 철도와는 다른 성격을 가지고 있어, 조선국유 철도 자체가 육군의 직접적인 통제범위에 속하지 않았습니다.

이와 같은 군사수송체제 아래 노구교사건을 발단으로 중일전쟁이 발발하면서, 조선국유철도는 임시열차 운용태세를 취해 약 2개월간 3회에 걸쳐 연 병력 약 16만 명, 군마 약 4만5천 두, 그 외 군수품의 집중수송을 수행했습니다. 부대의 대부분은 서일본의 항구에서 징용된 선박을 이용하여 부산으로 보내져, 경부·경의 양 선을 경유하여 만주 안동까지 운반되어 거기에서 화북의 전장으로 수송되었습니다.

제1차, 제2차 수송에서는 부산정박장사령부와 함께 설치된 조선군 임시철도선구사령부가 철도수송 및 병수 업무를 수행했습니다. 그러나 제3차 수송에 있어서는 지나주둔군이 북지나방면군으로 재편되는 과정에서 병력 약 9만 명, 군마 약 2만 7천 두라는 대규모의 수송이 행해졌기 때문에, 조선과 만주 사이에 더욱 정확한 군사 수송이 요구되게 되었습니다.

이 때문에 관동군 야전철도사령부 지부가 경성 용산에 설치되어 철도업무를 담당하게 되었습니다. 이에 대응하여 조선군 임시철도선구사령부가 임시병참사령부로 재편되어 조선국유철도와 만철 사이의 군사 수송 명령계통은 관동군야전철도사령부의 본지부로 일원화되었습니다.

이러한 방대한 집중 수송의 실시는 조선 내부의 국지적인 수송을 크게 제한하는 결과를 초래했습니다. 그러므로 당시의 문서에 의하면 “조선국유철도에 대해 가장 우려하고 고심을 낸 점은 황군 수송의 중대 사명의 달성과 함께, 타면의 발전도상에 있는 반도 산업계에 대한 수송 제한에 따른 영향을 얼마나 소범위에 국한할 것인가”라는 문제였습니다.

조선국유철도는 경부·경의 양 선을 비롯한 전선에서 열차 운행 횟수를 줄여 확보한 보유화차의 약 80%를 군사 수송으로 돌리는 동시에, “조선 내 발착 및 조선발 연대화물의 수탁을 제한한다”는 발표를 하고 8월 4일부터 생활필수품 및 석탄·광석 이외는 원칙적으로 수탁을 제한하는 조치를 취했습니다. 게다가 철도국장은 각 도지사에게 정무총감 의명 통제를 발하고, 상공업자에게 철도의 전시 다이어그램 실시에 대한 협력을 요구했습니다.





그 외, 직원 가족의 이용 제한, 객화차의 증결 및 급행열차 이외의 식당차 연결 금지 등 수송 혼잡의 완화책이 취해졌지만, 여행자의 대혼잡과 체화의 대량 발생을 피할 수 없어 연말 체화가 30만 톤에 달했습니다. 외부로부터의 물자 조달이 불가결한 도시부에서는, 일반물자의 예외적 수탁 등의 조치가 강구되고 있었지만, 물자 부족과 물가 상승은 피할 수 없었습니다.

경성상공회의소의 '중일전쟁 영향조사'에 의하면, 상공업자가 입하 지연·중단에 의한 상품 부족과 대체 수송방법으로서 우편 소포를 이용하는 것에 따른 수송비 증가로 곤란을 겪고 있었고, 또한 미국 청산시장에서는 인도 불능과 청산시장의 처리대기물량 증가가 우려되어, 8·9월에는 가능한 한 신규 매매정지와 현재 처리대기물량의 감소책이 강구되기도 하였습니다. 따라서 운송 제한의 전반적인 영향은 일시적이지만 자원 배분을 중심으로 한 경제기능을 부분적으로 억제했다고 볼 수 있겠습니다.

그 후 일반화물의 위탁 제한은 점차적으로 해제되었고, 조선국유철도의 수송은 군사 수송 개시 후 2개월을 거치면서 표면상 평시 상태로 돌아갔지만, 이러한 집중수송의 결과 조선국유철도가 일본의 대륙정책상 군사선으로서 전략적으로 대단히 중요하다는 점이 인식되었습니다.

반면, "일반 화물을 희생해도 군사 수송에 다수의 일수를 요했으며, 이에 더하여 경의선·안봉선의 수해 발생으로 인해 일시적으로 정체 혼란을 가져왔다"는 엄격한 평가가 내려져 조선 루트의 취약성이 밝혀지기도 했습니다. 집중수송에서 취해진 수송통제와 이에 따른 경제기능 장애로 전시의 경제활동에 있어서 수송 능력의 중요성을 재인식하게 됨에 따라, 이후 새로운 교통 체제를 구축할 필요가 생기게 되었습니다.

전시기에 들어서 조선국유철도를 비롯한 조선의 육운 부문은 초과수요의 압력에 끊임없이 직면하게 되었습니다. 즉 공업생산액 비중 증가, 중화학공업 증가, 식료품공업 축소 등 국가통제 하에서 산업구조의 재편을 수반한 공업화가 진전된 것 외에, 중국 점령지 획득은 군사 수송을 포함한 일만지블록 내 교통량의 증가를 가져왔고, 조선국철의 수송량은 급격히 증가했습니다.

또한 가솔린과 선박 부족으로 운임이 상승했기 때문에, 자동차 및 해운업에서 화물 유입이 발생하여 철도업의 수송증가를 가속화 했습니다. 화물수송의 경우 조선 내 천연자원개발과 조선국철의 군사철도로서의 성격이 반영되어 광산물 및 군수품의 비중이 높아져, 대신 농산물 수송이 상대적으로 감소하는 경향을 보였습니다.





이러한 비농산물의 증가는 나중에 설명드릴 출하통제와 함께 한산기와 출하기의 수송량 변동 폭을 좁혀 연간 수송의 평준화를 가져오게 되었습니다. 한편 일본·대륙 간 여객 수송의 70%를 조선 루트가 차지했기 때문에 여객 수송도 화물수송 증가 이상의 추세로 급격히 성장해 갔습니다.

주요 역에서 대량의 체화가 발생한 원인은 단순히 수송량의 증가만이 아니었습니다. 화물 움직임의 변화에 주목해보면, 전쟁 이전에는 조선에서 만주로 가는 화물수송에는 만철의 반송 차량이 이용되었지만, 만주 산업개발 5개년계획의 추진, 병참 수송의 실행, 조선으로부터 수출 증가 등으로 전시기에는 '조선에서 만주' 방향의 장거리 화물이 잡화품을 중심으로 늘어나 조선국유철도 차량을 이용하는 비율이 높아졌습니다.

조선 내에서도 '항만에서 내륙'방향으로 가는 화물 동향이 늘어났습니다. 게다가 공사재료의 수송이 증가했기 때문에 대체성이 부족한 특종 차량의 이용이 많아졌습니다. 또 조선 북부 횡단 루트인 평원선과 같은 간선망이 아직 개통되지 못하고, 인천, 진남포 등의 항만능력이 부족했기 때문에 우회수송이 불가피하여 수송 능력을 압박했습니다. 이러한 화물 움직임의 변화가 부족한 화차의 사용 효율을 더욱 떨어뜨리는 원인이 된 것입니다.

이러한 초과수요 발생에 대해 조선국철은 수송 능력 확대를 위해 노력했지만, 조선산업경제조사회의 투자계획이 시국대책조사회에 의해 437km의 신선 건설과 시설개량으로 축소되었던 것에서도 단적으로 알 수 있듯이, 수송 능력의 확대는 자원의 면에서 제약될 수밖에 없었습니다. 따라서 수요의 우선순위에 따라 수송력을 배분하는 수요조정은 불가피했습니다.

당시 조선국유철도는 철도수송 영업 기관인 동시에 육운 감독기관이었기 때문에, 기존 운영방식을 수정하지 않으면서도 효과적으로 수송 서비스의 소비과정을 직접 통제할 수 있었습니다. 조선국유철도는 '돌발적인 특수수송'에 대비하기 위해 1934년 이래, 수송 능력에 여유가 있는 여름철에 석탄 등을 수송함으로써 연간 수송의 평준화를 꾀하고 있었는데, 이를 강화함과 동시에 그때까지의 신청순서의 원칙을 대신하여 우선주의 개념을 새롭게 도입했습니다.

그래서 출하통제의 기반이 되는 수송 계획에서 '철도국-철도사무소-역'이라는 경로를 통해 매월 5일, 15일, 25일에 각 역으로부터 수송수요, 차량분포에 관한 정보를 보고 받아, 본국에서 이를 근거로 차량의 지역적 편재와 공차 회송을 최소한으로 하는 수송 계획을 작성하였습니다.





그리고 매월 8일, 18일, 28일에 수송 계획이 각 철도사무소에 통지되어 역별 사용차를 할당했습니다. 그리고 계획과 실행 사이에 괴리가 발생하는 것에 대비하여, 각 역에 현재 차, 목적지별 사용차 및 익일 청구차를 매일 보고하도록 하여 계획을 조정해 나갔습니다. 우선주의에 근거한 출하통제와 이러한 수송 계획의 결합은 화물수송의 시간적·공간적 편재를 시정함과 동시에, 부족한 수송력을 특정 부문에 집중적으로 배분하는 방식이었습니다.

이러한 수송통제는 전시 경제의 운영에도 유효성을 발휘했습니다. 집중군사수송의 실시에 따라 수탁을 제한한 1937년 여름, 경성부에서 4만 톤의 석탄 부족이 예측된 1938년 말에도 필요물자가 이미 어느 정도 확보되어 있었기 때문에 경제위기의 발생을 면할 수 있었습니다.

화물수송에서는 운송 품목의 사용가치와 화물주 및 목적지 등에 의한 우선순위에 기초한 질적 통제가 가능하게 되었습니다. 이에 반해 여객 수송은 개별인의 여행 목적을 파악하기 어렵고, 질적 통제의 실시에는 철도 측에 심사비용 부담이 생길 뿐만 아니라, 여객자 측에서 우선순위의 결정에 대한 납득이 필요하였습니다.

따라서 수급 불균형이 그렇게 심각하지 않은 중일전쟁기에는 여행 목적이 명확한 일부 여행으로 규제가 국한되었습니다. 예를 들어, 여객 유치, 국민 체력향상, 관광진흥을 목적으로 장려되어 온 계절별 유람 여행은 '불필요한 여행'으로 낙인이 찍혀 일차적인 제한대상이 되었습니다. 그리고 건설노동자, 만주이민농민 등 대규모 국책사업의 단체 수송이 실시될 때에는 역내 단체수송이 제한되었습니다.

또한 연말연시에는 대륙철도로 불리던 조선국유철도, 만철, 화북교통, 화중철도, 일본국유철도 사이에 연말연시 여객수송 대책회의가 열리고, 병목지점에 대한 수송력 강화와 함께 조선종관루트에 대한 급행 승차권 발매 제한, 3등 침대차 연결 정지, 수하물 중량 제한이 이루어졌습니다. 이러한 수요억제에도 불구하고, 화물중점주의로 인해 여객수송이 보다 강하게 제한되었기 때문에 차내 혼잡의 증가는 피할 수 없었습니다.

그래서 국가는 여객의 불만을 없애고 운송통제에 대한 협조를 확보함과 동시에, 여행행위를 자발적으로 억제시키기 위해 국가이데올로기에 결합한 철도 이용시의 마음가짐을 여행객에게 강조했습니다.

이렇게 여객 통제와 제한적인 '교통도덕'에 의해 소비적 여행은 감소세를 나타냈지만, 그 반면 배급제도에서의 생활용품 부족은 생활용품 확보를 위한 여행이라는 새로운 수송수요를 일으키고 있었습니다. 그러나 이러한 수송통제는 1939년 이후 물자동원계획과 함께 교통동원계획이 작성되었을 때 그 한계를 드러내게 되었습니다.





출하통제는, 1900년 3월에 제정된 법률 제65호 철도영업법 제9조의 “화물은 운송을 위해 맡겨진 순위에 의해 운송해야만 한다. 다만, 운수상 정당한 이유 혹은 공익상의 필요가 있을 때는 이에 국한하지 않는다.”라는 조문에 근거해 행해졌지만, 거기에서는 화주측의 자치적·자발적 협조가 전제조건이었기 때문에 계획성은 반드시 보장되지 않았습니다. 이의 관건은 계획작성의 기초가 되는 화주 및 역의 수요정보의 정확성이며, 또한 이를 처리할 조선국유철도의 내부적 업무능력의 향상이었습니다.

지금까지 중일전쟁 발발 직후의 집중 군사수송의 의의와 더불어 중일전쟁기의 수송통제 내용에 대하여 살펴보았습니다. 다음 시간에는 관동군특종연습의 실시로 인해 조선국유철도에서 출하통제가 어떻게 계획수송으로 전환되었는지를 검토해 보도록 하겠습니다.





6-3 관동군특종연습과 계획수송

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 중일전쟁 발발 직후의 집중 군사수송의 의의와 더불어 중일전쟁기의 수송통제 내용에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 관동군특종연습의 실시로 인해 조선국유철도에서 출하통제가 어떻게 계획수송으로 전환되었는지에 대하여 살펴보겠습니다.

1940년 2월에 시행된 육운통제제령 및 동 시행규칙에 따라 같은 해 4월부터 일부의 생산력확충 물자와 생활필수품에 대해서 그 수급관계를 고려해, 조선국유철도는 관련업자조합들과 협의하여 필요한 수송력을 확보하는 계획수송을 부분적으로 시작했습니다. 하지만, 기존의 출하통제를 계획수송으로 전환시키기 위해서는 철도수송을 둘러싼 수급 양측의 재편이 필요했습니다.

우선 수송 서비스의 공급자가 되는 철도 당국에 주목해 보면, 교통량의 증가와 통제경제의 진전으로 업무처리에서 본국과 철도사무소는 포화점에 달했다고 평가되고 있었기 때문에 조직재편이 요청되었습니다. 이를 위해 기획위원회가 설치되어 관련 사항을 검토한 결과, 1940년 12월에 경성, 부산, 함흥에 지방철도국을 신설하여 본국과 철도사무소 사이에 존재했던 계획사무와 실행사무를 분리하게 되었습니다.

이러한 업무의 수직적 기능분화를 통해 수송과정의 계획성을 향상시키는 동시에 일상적인 의사결정을 해당 지역에서 분권적으로 처리함으로써 수송 계획의 실행력을 개선하고자 하였습니다. 이와 더불어, 각 철도역에서 화물의 집배와 적하를 담당하는 소운송업, 즉 현재의 통운업 부문의 개선이 도모되었습니다.

전시 하의 효율적 수송을 위해서는 소운송업의 효율화가 필요한데, 영세업자의 경우 이러한 요구에 응할 수 없다는 구조적인 취약성을 갖고 있었습니다. 이에 대해, 1939년 11월 조선소운송업령에 따라 일본 내지의 소운송업법이 조선에도 적용되면서, 총독부철도국운수과에 새롭게 소운송계가 설치되어 1930년 이래 국책회사인 조선운송주식회사를 중심으로 소운송업자의 통합을 추진하였습니다.

그 결과, 1941년 2월에는 22개 주요 역의 합동회사에 조선 운송이 자본을 투자하여 규제력을 확보하였고, 그 외의 중소규모의 철도역에서는 조선 운송이 소운송업을 담당함으로써, 사실상 조선국유철도가 소운송업을 장악할 수 있었습니다.

다음으로 철도수송을 요구하는 수요자 측에서도 급격히 전시 통제화가 진행되었습니다. 소비 제한으로 시작된 물자통제가 1939년에 이르러 중요산업물자의 배급통제단계에 들어갔고, 이듬해에는 생활필수물자가 그 대상이 되었습니다.





게다가 1941년의 배급통제령과 물자통제령의 실시를 계기로 그 범위는 중요물자에서 일반물자까지 넓혀져, 결국 행정기구의 말단조직으로 국민총력운동 조선연맹의 최하위 실행체인 애국반에 의한 생활필수품의 배급이 본격적으로 이루어지게 되었습니다.

이에 따라 배급통제 및 수행기관이 각각 결성되어 계획수송 실시의 전제조건이 되는 수요 측의 조직화가 진행되었습니다. 이와 같이 내외조건이 정비되는 가운데 또 한번의 대량의 군수수송이 수송통제를 질적으로 전환시키는 계기가 되었습니다.

독소개전에 즈음하여 일본 정부는 대소전쟁의 제일보로 12개 사단, 약 30만 명 관동군의 전력을 16개 사단, 약 85만 명으로 증강하는 관동군특종연습을 실시했습니다. 3회에 이르는 대규모 작전이 예상되었기 때문에, 야전 중포병 연대를 중심으로 한 포병 화력의 배증, 도하·통신·철도 관계 제대의 강화를 도모함과 동시에, 병수 업무가 강조되어, 25사단분의 방대한 병참부대가 동원됐습니다.

제1차 및 제2차 동원을 통해 병원 40명~50만 명, 군마 7.5만~9.5만 두, 탄약 18개 사단분, 자동차 연료 8만Km, 식량 800개 사단분 등, 대규모 부대와 군수품이 7월 하순부터 9월에 걸쳐 선만철도와 징용 선박에 의해 조선 루트, 북선 루트 및 대련 루트를 통해 일본에서 만주 북부로 수송되게 되었습니다.

이에 따라, 7월 15일 관동군 야전철도사령관의 지휘하에 조선국유철도와 만철을 포함한 '특수수송긴급간사회'가 열리고, 1941년도 철도동원계획에 따라 같은 달 21일부터 대규모 수송이 시작되었습니다. 관동군 특종연습 자체가 극비의 동원이었기 때문에 조선국유철도에 의한 집중수송의 내용은 분명하지 않지만 그 규모는 중일전쟁 발발 직후 집중수송을 웃돌았다고 생각됩니다.

이로 인해, 비군수품 수송의 일시적 정지는 불가피해져서 전시 경제의 동맥경화현상이 발생했습니다. 생활필수품, 중요산업물자, 국유철도용품 이외의 수송 품목은 수탁 제한을 받았고, 주요 공장조차 원자재 부족으로 조업 제한을 면할 수 없어 토목건축업에 대한 영향은 심각했습니다. 화물중점주의가 취해져 여객수송의 압축률은 1940년 실적을 기준으로 36%, 1941년 계획에 대해서는 50%에 달했습니다. 각종 할인 승차권 및 입장권은 발매 정지가 되었으며, 일반승차권의 발매 매수도 제한되었습니다.





장차 일본의 대소전쟁이 전시경제운영에 미칠 수 있는 영향을 최소화하기 위해, 조선국유철도는 그때까지 부분적으로 실시해 온 화주 측과의 협의를 통한 수송력의 계획적 배분을 전면화했습니다. 1941년 10월에 총독부, 각 도 관계자 및 통제 단체 대표자가 참가해, 수송 계획과 배급계획을 연계하는 '중요물자수송 통제요강'을 결정해, 철도 당국 내부에서 실시하고 있던 수송 계획의 작성에 수요자 측을 참가시킴으로써, 수요자 측과의 직접적인 정보 교환에 의거한 수송력의 사전배분을 실현한 것입니다.

조선국유철도는 지정된 '수송통제물자'의 관련통제기관 및 주요 출화자로부터 연간·월간의 수송 요구를 받아, 수요자 측과 직접적인 협의를 하고 이를 실행한 다음 사후적 감독을 실시하게 되었습니다.

군사 수송의 다발로 인한 우선주의 강화와 능률증진 저해라는 모순에 대해 조선국유철도는 총독 중심의 권력구조에 근거하여 일본 내지의 '철도수송협의회'와 같은 별도의 기구를 설치하지 않고, 출화통제를 계획 수송으로 전환할 수 있었던 것입니다. 수송통제품목은 당초 14품목에서 33품목으로 늘어 전체 수송량의 70%를 차지하게 되었습니다.

또한, 수송량 전체에서는 10%에 불과하지만, 화차 이용 중에서는 30%를 차지한 소규모 취급화물에 대해서도 수송통제가 적용되어, 전일 신고·승인 제도에 의한 소규모 화물혼재발송이 실시되었습니다. 이와 같은 중앙집권적인 통제경제의 진전은 배급통제의 '경성, 즉 서울집중주의'를 가져왔으며, 우회수송의 발생을 통해 수송력의 수급관계를 더욱 압박한다는 문제점도 있었습니다.

한편, 관동군특종연습의 실시는 조선국유철도와 군부의 관계를 재편하는 계기가 되었습니다. 집중수송에 있어서는 양륙지에서 도착순서로 신속한 화차 적재가 행해져 양륙지에서의 체화 발생은 방지되었지만, 도착 지별 군수품의 내용이 사전에 파악되지 않았기 때문에, 나중에 감사가 이루어져 각 집적지 창고의 화물을 다시 교체하는 수고가 있었습니다.

적군의 공격이 없는 상황이었음에도 불구하고, 철도 동원 및 집중수송의 실시가 당초의 계획과는 달랐던 것입니다. 이에 대한 대책을 마련하고자, 1942년 5월에 참모본부는 부산에서 조선, 만주, 화북, 화중의 대륙 4개 철도와의 '전시수송연구연습'을 열고 양륙지를 중심으로 수송·방위·병참 업무의 '담임구분', 대륙철도의 수송 처리 등에 관한 연구를 진행했습니다.





이러한 와중에 철도관리권이 의제로서 제기되어, 전시 중에 군은 만철에 대해서 '업무에 관해 군사상 필요할 때는 명령을 할 수 있도록'하는 동시에, 조선, 대만, 사할린 3개 철도에 대해 '군사 수송의 실시'에 관해 '지휘감독'한다는 '철도 군사 이용에 관한 칙령'을 실시하기에 이르렀습니다. 이에 따라 종래의 '선만 (鮮滿) 철도운용규정'은 '선만지 (鮮滿支) 철도전시준비규정'으로 개정되게 되었습니다.

지금까지 식민지경제의 전시 통제화가 심화되는 과정에서 관동군특종연습의 실시를 계기로 수송력의 사전배분을 의미하는 계획수송이 실행되고, 철도 군사 이용에도 변화가 생기게 되었다는 사실을 살펴보았습니다.

다음 시간에는 미일 개전으로 해상수송력이 저하하는 상황에 대한 타개책으로 실행된 전시육운비상체제가 조선국유철도에 어떠한 결과를 가져왔는지를 고찰하겠습니다.



6-4 전황의 악화와 전시육운비상체제의 실시

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 관동군특종연습과 계획수송에 대하여 살펴보았습니다. 이번 시간에는 미일 개전으로 해상수송력이 저하하는 상황에 대한 타개책으로 실행된 전시육운비상체제가 조선 국유철도에 어떠한 결과를 가져왔는지에 대하여 살펴보겠습니다.

일본 내지 및 중국대륙과의 교통량이 늘었다고는 해도 식민지 조선의 수송통제는 주로 지역 내의 수송수요에 대응하여 진행되어 왔지만, 조선국유철도는 동남아시아까지 전장이 확대되자 종래와는 다른 수송수요에 직면하게 되었습니다.

미국의 대일자산 동결 및 석유 전면금수조치에 의해 일본의 전시경제운영의 중심이 되는 물자동원계획의 편성기준이 외화 배분에서 선박 배분을 대체하면서 해외로부터의 자원 조달을 가능케 하는 해상수송력이 전시경제운영의 규정적 요인이 되었습니다. 그러나 과달카날 작전으로 해상수송력이 대폭 상실되자, 물동계획의 파탄을 막고자 '전시육운의 비상체제 확립에 관한 건'이 1942년 10월에 일본 정부에 의해 결정되었습니다.

이로 인해 식민지 조선에서는 조선, 만주, 산해관에서 중국 간의 대륙교류물자 운송과 함께 대련, 탕구, 청도, 나진 등에서 일본으로 해송되어야 할 중국대륙 물자가 안동, 만포, 도문을 통해 조선으로 육송된 다음, 조선국유철도에 의해 부산, 마산, 여수, 목포까지 수송되어 여기에서 일본으로 해상 수송되게 되었습니다. 소위 '중계수송'이 개시된 것입니다. 이러한 중계수송은 1942년도 4분기부터 시작되어 1943년도에는 본격화되었습니다.

조선 내 자원개발과 공업화가 진전되면서 수송수요가 증가되는 가운데, 중국대륙에서 전쟁 수행과 대규모화된 관동군에 대한 군수품 조달을 위한 군사 수송이 늘어나고, 여기에 조선 경유 육운전가수송이 더해져 조선국유철도의 화물수송은 더욱 증가했습니다.

1톤당 수송 거리를 보면, 1941년부터 43년에 걸쳐 238.8km, 272.2km, 349.6km로 늘어나는 등 화물수송의 장거리화가 명확해졌습니다. 종류별 수송 동태에 주목하면 군용품의 수송이 급격히 늘어나 다른 품목의 수송이 비율적으로 늘어나기 어려워졌고, 그중에서도 농산품과 공산품의 수송이 점차 감소하는 경향을 보였습니다.



만철의 화물수송 중심적 방향이 기존의 남북에서 새롭게 동서로 전환되면서 '화북-만주-조선-일본'루트에 대륙 물자가 집중되었습니다. 중계수송은 톤수로는 조선국철의 화물수송에서 차지하는 비율이 1942년 0.2%, 1943년 7.3%, 1944년 10%로 일부에 불과했지만, 한반도를 종관하는 장거리 수송이었기 때문에 톤Km에서는 1942년 5.4%, 1943년 18.2%으로 늘어났고, 1944년에 관한 통계는 없지만 적어도 톤수에 추측해보면, 최소한 화물수송의 4분의 1은 되었을 것으로 생각합니다.

이에 대해 우선적으로 철도수송력이 배분되었음은 물론입니다. 화물의 증가는 화차의 사용 효율을 높이는 측면도 있었지만, 중계수송의 증가는 화차 이동의 공간적 편재를 가져오고, 다른 대륙철도를 포함한 전체 차량 사용 효율을 떨어뜨리게 됩니다. 여기에 철도 운영의 계획성이 지역성을 넘어 동아시아 전체로 확대되는 필연성이 존재했다고 할 수 있습니다.

수송력의 증강은 전력과 불가분의 관계를 갖게 되어, 정무총감을 위원장으로 총독부 내의 고등관 및 학식 경험자로 이루어지는 임시육운대책위원회가 1942년 10월에 설치되었습니다. 그 후 1943년 1월 조선국유철도 내부 최고회의로서 임시지방철도국회의에 110여 명이 참가하고, 총독이 임석하는 등 대규모 형태로 열려 중요물자의 수송력 확보 및 열차 지연 방지에 대해 협의가 이루어졌습니다.

1943년도 교통동원계획에서는 "대륙 물자의 중계수송을 확보하기 위해 새롭게 제작된 기범선을 중점적으로 배선하고 조선 남부의 항만하역시설을 급속히 정비하는 것과 더불어 조선 철도의 애로 구간을 긴급히 보강한다"는 것이 결정되었습니다.

이에 따라 종관선 복선화, 조차장 신설, 철도차량 증차, 철도공장 확충 등 집중적인 철도투자가 이루어지고, 조선 남부의 항만에서는 기범선 용의 안벽 축조, 측선 부설, 하역장 증설, 하역기계 확충 등 항만투자에 총력이 결집되었습니다. 뿐만 아니라 철도와 소운송 간의 원활한 연계를 확보하기 위해 부산육운회가 설치되었습니다.

중계수송이 대규모가 되면서 선박과 철도의 연락을 개선하기 위해 총독부에 항만조사위원회가 1944년 2월에 설치되어 항만시설 강화 및 종합운용계획이 검토되었습니다. 그러나 항만능력이 중계수송의 최대애로가 되었기 때문에 익찬정치회(翼贊政治會) 남선만(南鮮滿)수송조사단의 시찰, 전시행정직권특령에 의한 제7회 행정사찰이 1944년 4월에 이루어졌고, 하역 노무자 및 기계 부족 등이 지적되어 그 개선이 독려되기도 하였습니다.



이와 같이 관동군특종연습부터 미일 개전을 거쳐 중계수송에 이르기까지 조선국유철도는 '북변진호(北邊鎭護)의 근간', 일본전시경제의 '수혈로(輸血路)'로서 자리매김했음에도 불구하고 투자재 부족으로 종관철도의 복선화와 항만능력의 확장은 예정대로 진행되지 않고, 운송용량은 한계에 도달한 것이었습니다. 조선은 동아시아 철도시스템 속의 약한 고리가 된 것입니다.

이 때문에, 국가에 의한 개입이 더욱 강해지게 되었음을 물론입니다. 무엇보다 여객 수송의 압축이 계속 되어 열차주행 Km의 비율은 1942년 10월 45%에서 줄어들어 1943년 1월 31%, 1943년 4월 28%가 되었습니다. 이러한 양적 통제의 극한적 확대는 여행 목적 제한의 필요성을 높여 그때까지 일부에 머물렀던 질적 통제도 전면화되었습니다.

교통도덕의 강화와 차내자치반제도의 실시가 이루어졌으며, 1944년 2월에는 국제급행열차의 운행정지 및 축소를 비롯해서 매우 엄격한 여객수송제한이 이루어졌습니다. 여행의 우선순위가 공용-중요산업-통근통학-국책집단이동-개인적급용-기타 순으로 명확화되어 급행열차뿐만 아니라 보통열차에 대해서도 각 역별로 승차권 발매 가능 매수를 할당하고, 국제급행열차·침대차 이용에 대해서는 증명서 제도를 도입했습니다.

1944년 4월에는 결전비상조치요강의 취지에 따라 간선열차 등 전선 63왕복 126회를 삭감했습니다. 심각한 도시교통 문제를 안고 있는 경성부에서는 그 대책으로서 시차통근통학제도를 실시했습니다. 그리고 '월월화수목금금'이라는 '상시집무'태세를 취해 주간 수송의 평준화를 실현했습니다. 여객수송의 압축은 만철, 화북교통에 비해 조선국유철도에서 보다 심각한 것이었습니다.

대륙물자 중계수송의 개시는 그때까지 각 지역에 한정되어 있던 수송의 계획범위가 지역을 넘어 대륙철도의 운영에까지 퍼지는 계기가 되었습니다. 수송 계획의 작성 및 실행 과정에서 발생하는 차량, 선로 용량, 말단 시설, 노무, 일상적인 수송 처리 등의 기술적 문제, 군사 수송과의 조절, 공폭에 의한 교통 차단 등에 대처하기 위해 대륙 4개 철도와 관련 행정 및 군 기관으로 구성된 제1회 대륙철도 수송협의회가 1943년 4월에 열렸습니다.

기획원으로부터의 분기별 수송 요청안에 근거해 원칙적으로 연 2회의 협의회를 열어, 수송방침, 월별 수송량 및 도착 항만, 차량 상호 융통 계획, 인원 원조계획, 시설 개선계획의 5항목에 대해 협의하기에 이르렀습니다. 이를 위한 상설기구로서 대륙 4개 철도에서 파견된 직원으로 구성된 대륙철도수송협의회 사무국이 1943년 6월 만철 신경본부 내에 설치되었습니다.





한편 대륙 물자의 중계수송의 중착점이 되는 조선 남부의 항만에서는 관계기관의 분립으로 의사결정이 분산되고 정보교환에도 어려움이 있었습니다. 이를 개선하기 위해 조선국유철도, 세관, 해사서, 선박운영회로 구성된 '해륙수송부산협의회'가 1943년 5월 설치되었습니다.

뿐만 아니라 전시행정기구 재편의 일환으로 1943년 11월에 총독부철도국은 총독부교통국으로 재편되어 기존의 철도국 업무에 더하여 항만, 해사, 항공, 세관 업무를 담당하게 되었습니다. 조선에서는 일본 내지 운수통신성의 통신업무 통합에 대해서는 비판적인 입장을 취하고 조직범위를 교통부문으로 한정하고, 중계지로서 조선 남부 항만의 성격을 고려하여 세관 업무를 통합한 것입니다.

이와 더불어 소운송업에 있어서도 해륙일관작업체제가 정비되어, 조선운송주식회사와 여러 항운회사가 1943년 10월 조선해륙운수주식회사로 통합되었습니다. 해륙일관회사의 설립이 일본 내지에서는 110개 주요 항구 중 10개에 불과했던 것에 비하면 조선에서는 총독부의 강력한 통합정책과 지정학적 특성 때문에 단기간에 조선 내의 항만 소운송을 포함해서 조선해륙운수 1개 사로 완전 통합된 것입니다.

지금까지 전시하 일본제국의 해상수송력 저하에 대한 대책으로 전시육운비상체제가 결정되어 식민지 조선에도 적용되어 조선이 대륙과 일본열도 사이에 갖는 가교로서의 역할이 강조되었음을 살펴보았습니다.

다음 시간에는 일본 측 동아시아 교통 시스템이 위기 상황에 접어들어 그 대응책으로 대륙철도관리의 재편 문제가 어떻게 부상되고 결전 수송이 이루어졌는지를 검토하겠습니다.





6-5 수송 위기와 중계수송체제의 재편

수강생 여러분, 안녕하세요. 지난 시간에는 미일 개전으로 해상수송력이 저하하는 상황에 대한 타개책으로 실행된 전시육운비상체제가 조선국유철도에 어떠한 결과를 가져왔는지에 대하여 살펴보았습니다.

이번 시간에는 일본 측 동아시아 교통시스템이 위기 상황에 접어들어 그 대응책으로 대륙철도관리의 재편 문제가 어떻게 부상되고 결전 수송이 이루어졌는지에 대하여 살펴보겠습니다.

조선에서는 해륙일관수송체제의 정비와 수송통제의 강화 등으로 인해 충분한 수송력을 발휘할 수 있었던 것은 아니었지만, 1944년도 1분기 조선국유철도의 열차 운행은 중앙에서 칭찬될 정도로 양호했습니다. 그런데 사이판 함락 전후에는 필리핀 방비를 위한 선박 징용이 증가하고 미군의 선박 공격이 거세지자, 조선 남부 여러 항구에 대한 배선량이 급격히 줄어, 그 달성률 또한 1944년 5월 102%에서 7월 57%, 8월 44%로 급격히 떨어졌고, 항만 부두에서는 선박 적재를 기다리는 대규모 화물이 쌓이기 시작했습니다.

그 결과, 차량의 사용 효율이 극히 저하되고 정류차가 증가하여 대륙철도의 물자수송을 둔화시키는 요인이 되었습니다. 이들 물자수송의 체류 현상은 동시에 대륙과 일본에서 조선에 공급되는 우량 석탄의 공급을 감소시켜 조선국유철도의 수송력을 크게 저하했습니다.

그래서 1944년 중계수송량이 당초 650만 톤에서 442만 톤으로 축소되었음에도 불구하고, 화북에서의 '특수사정' 즉 게릴라 공격, 만주에서의 '양곡출하 불량', 그리고 조선에서 '하역문제' 때문에 1944년 4월 이후 7개월간의 달성률은 77%로 떨어졌습니다. 특히 화북교통에서는 11월 이후에는 미 항공기의 공습 빈발과 항일 게릴라 투쟁의 격화로 철도수송 능력이 1000만 톤에서 500만 톤으로 반감되었습니다.

이에 더하여 선박 부족이 심각해지자 일본, 조선, 만주, 산해관에서 중국에 걸친 일본제국의 교통 시스템은 전역에 걸친 위기적 상황에 빠지게 되어 중점적인 수송통제과 함께 전물류망의 관점에서 효율성을 높이는 방법이 모색되었습니다.

중계수송이 악화된 7월에 개최된 동아경제간담회에서는 중계수송의 문제점이 대륙철도관리기구의 분립에 의한 수송책임의 귀속이 불명확하고, 특히 조선국유철도의 수송력이 열악하다는 점이라고 진단되어, '대륙물자의 전시수송본부의 급설', '조선국유철도의 수송력 증강', '대륙 물자 수송을 위한 시설의 정비'라는 세 가지 사항이 육상수송력강화책으로서 상신 되었습니다.





그러나 조선 측의 종관루트의 복선화가 완공되지 못하고, 만철로부터 레일 등 철도시설의 전용으로 겨우 복선화 공사가 진행될 수 있었다는 사실에서 알 수 있듯이, 이미 자원제약은 심각한 것이었습니다. 이러한 상황에서 중계수송의 강화는 대륙철도운영관리의 조직구조를 개편하는 것이 되지 않을 수밖에 없었습니다. 이를 위해 조선, 화북, 화중의 대륙철도를 관동군의 영향 하에 있는 만철에 통합하는 것이 검토되었습니다.

이러한 움직임은 전쟁 발발 이후 계속해서 시도되어 왔으며, 특히 중계수송의 개시를 전후로 참모본부는 조선총독부에 대륙철도의 일원화를 요청했습니다. 그러나, 1943년 가을 스기야마 하지메(杉山元) 참모총장과 고이소 쿠니아키(小磯國昭) 조선총독의 회견과, 1944년 4월 고히야마 나오토(小日山直登) 만철 총재와 고이소 총독과의 간담이 있었지만, 조선 측은 일원 운영에 의한 일시적 혼란, 조선 통치와 교통의 분리불가론을 이유로 위탁경영에 반대해왔습니다.

조선 측의 입장에서 보면, 조선 측은 관민 모두 1917년부터 1924년까지 만철에 의한 조선국철의 위탁경영을 비판적으로 받아들이고 있었던 것입니다. 전시하에 계획경제가 강화되고 있는 상황에서 철도수송을 분리하는 것은 원활한 전시 행정의 수행을 막는 것이라는 인식을 가지고 있었던 것입니다.

식량과 생활필수품의 수송은 치안유지와도 밀접한 관련을 갖는 것이어서, 군 통수부의 의사가 그대로 일본 정부의 의사결정에 반영될 수 있는 것은 아니었습니다. 이에 대해 조선국유철도, 만철, 관동군 야전철도, 참모본부, 육군성과의 사이에서 의견교환이 이루어져 관동군야전철도를 강화하고 화북교통과 화중철도에 대한 동 야전철도의 구처권, 즉 직접적인 명령권은 아니지만 일시적인 통제권을 확보함으로써 관동군야전철도에 의한 대륙철도의 일원적 운용이 1944년 9월 16일에 결정되었습니다.

이후 1944년 12월에 관동군 야전철도사령부와 야전철도대가 관동군 대륙철도사령부와 대륙철도대로 재편되어 대륙철도사령관이 대륙철도의 일관수송의 계획처리와 화북·화중철도에 대한 구처권을 확보하였습니다. 이러한 와중에 1945년 1월 11일 제39회 최고전쟁지도회의가 열리고 '대륙중요수송확보시책'이 결정되었습니다.

이를 통해 대륙 물자의 준군수품화, 대륙철도수송협의회 사무국의 강화와 군 철도기관과의 긴밀한 연락 유지, 부산·규슈하카타 간 화차 수송, 동해 항로 및 대륙철도 간선의 수송력 강화, 대륙 물자 수송로의 방위, 조선국철의 만철에 의한 위탁경영의 강구, 이렇게 다섯 가지 방침이 결정되었습니다.





동년 3월에는 '철도 군사 사용에 관한 칙령'이 발동되고 '지나철도, 즉 중국철도 운영의 군 관리에 관한 건'의 결정으로 인해 대륙철도의 군 관리가 실현되었습니다. 이를 통해 대륙철도사령관을 수송통제의 정점으로 하는 대륙 물자의 중계수송이 이루어지게 되었습니다.

대륙철도의 일원화 요구가 조선총독부의 대항에 의해 실현되지 못하고, 철도의 군 관리를 통해 대륙 물자의 대일 수송만이 일원화된 것입니다. 이러한 미완의 대륙철도시스템의 재편상황은 전시 하의 식민지 통치에서 역내 철도운수의 중요성이 인정되었음을 보이는 사례입니다.

그러나 전황의 추이는 일본제국이 패전으로 이르는 과정이었습니다. 미영군의 본토 상륙과 소련군의 만주 진입이 예견되면서 식민지 및 점령지의 분단화에 대한 대책으로 자활자전태세를 정비하는 것이 시급한 과제가 되었습니다.

조선국유철도는 적군의 상륙작전이 개시되기 직전까지 대륙의 전력을 일본 본토로 송출하기 위한 군사수송을 담당하는 한편, 대륙의 전략물자를 일본 내지로 긴급 수송하지 않을 수 없었습니다. 조선 내에서도 제주도에 대한 병력집중을 비롯해 미소군에 대한 조선 남부 및 북부의 병력 강화를 위한 긴급 수송에 임하였습니다.

그러나 노동력, 연료, 철도차량이 부족하여 열차 사고와 운전 지연이 끊이지 않았으며, 화물수송실적은 계획의 약 60% 수준으로 떨어지고, 부산·신경, 즉 장춘 간 1회, 조선 내 주요 구간 2회로 여객 수송을 극한까지 압축하여, 확보된 수송력으로 이를 군사 수송에 임한 것입니다.

오키나와가 함락되면서, 조선국유철도는 그 내부에 업무조직과는 별도로 군사 조직과 비슷한 교통국 대조직 및 교통의용대를 편성해, 비상시에 있어서 독립 기관으로의 신속한 이행을 보장하고자 했으며, 1945년 7월 '교통국결전기구강화대책요강'에 근거해, 지방운수국을 평양과 순천에 설치하고 철도공장의 지방으로 소개했으며, 지방교통국 및 지방운수국, 그리고 철도사무소의 관할구역을 조정하여 자활 자전에 임하였습니다.

미군 측의 해상봉쇄작전 등으로 해상수송력이 더욱 급감하자, 해운총감부가 설치되어 '국가 선박 및 항만의 일원운영'이 실현됨에 따라, 조선 내 항구에서는 '군양탐지휘관'아래에 수송부대, 선박운영회, 교통국, 부두국, 해운작업회사 등이 참가하는 양탐사령소가 설치되어 일본 내지로 대륙 물자를 급송하고자 하는 노력이 행해졌습니다.



상대적으로 군사수송이 증가하는 가운데 조선 남부 항구에서의 중계수송을 보면, 철도수송은 1945년 3월 이후 개선되는 양상을 보였지만 선적 발송은 매우 부진했습니다. 선박수송이 대륙 물자의 중계수송에서도 애로가 되었던 것입니다. 이미 부산을 비롯해 조선 남부 항구에는 기뢰가 투하되어 중계수송은 함경북도 쪽의 북선 루트로 옮겨가면서 전체적으로 축소되지 않을 수 없었던 것입니다. 식민지의 '생명선'인 관부 연락선은 번칙적 운영을 통해 유지되고 있었지만, 이 또한 7월에는 결국 운행 중지가 되었습니다.

이러한 대륙과의 단절을 눈앞에 두고, 일본 측은 만주 대두, 고량, 소금 등을 확보하기 위해 적앞의 상륙 작전과 유사한 '특공조수송'을 6월 20일부터 한달 간 실시하였습니다. 처음에는 입항 선박이 활발해서 신속한 화물 적재와 출항이 가능했지만, 7월에 들어서는 선박이 배선되지 못하여 조선 내 대륙 물자의 항만 적재가 7월 9일에는 약 47만 톤에 달했습니다.

그리하여 마지막 수단으로 곡물을 드럼통에 넣어 방류하고, '일본 내지 산인 해안에 자연 표착하기를 기대한다'는 원시적 수단에 의지할 수밖에 없었습니다. 이것이 일본전시경제의 '수혈로'라고 불린 대륙 물자의 조선 경유 육운전가수송의 마지막 모습이었습니다. 그렇게 태평양전쟁 말기 일본제국의 패색이 짙어지고, 대륙철도수송체제 전반이 위기에 직면하면서 대륙철도관리의 재편 등을 통해 대응하고자 했지만, 그 한계에 접어들었음을 볼 수 있습니다.

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

국가로부터의 직접적인 지령에 의한 수송력의 합목적적인 배분은, 전쟁 발발에 의해 촉발되면서 부분적이고 병렬적으로 시작되어, 점차 지역·교통수단별의 범위를 넘어 교통 시스템의 전역에 확대·심화해 갔습니다. 그중 통제양식은 개별 교통부문의 소유 형태와 운송 대상에 따라 달랐던 것입니다.

국유철도수송에서는 국가에 의한 직접적인 수요조정이 이루어지고, 수송력의 배분 과정이 조직화된 반면, 소운송과 같은 사적소유의 수송부문에서는 공급측에 대한 통제가 더해져 조직화와 더불어 자본집중에 의한 의사결정의 일원화가 추진되었습니다.



수송력 배분에 있어서는 수송목적별 우선주의를 보장하는 질적 통제가 화물수송에서는 용이한 반면, 여객 운송에서는 여행 목적의 파악이 상대적으로 어려웠기 때문에, 질적통제의 실시에는 수급압박 요인이 가중될 필요가 있었으며, 특히 여객 수송에 관해서는 '윤리적'조정이 이루어지지 않으면 안 되었습니다.

이러한 육상교통에 관한 통제는 식민지조선에서는 지역 내 교통기관과 일본·대륙 간의 가교라는 두 가지 계기에 의해 규정되었다고 할 수 있습니다. 관동군특종연습이 실시된 후, 수송과정은 계획통제경제의 일부로 완전히 통합되어 대소련 군사작전에 대비하기 위한 철도동원체제가 갖추어졌습니다. 그러나 미일 개전으로 전쟁 양상이 해상전·공중전 대신 수송전의 특징이 부각되면서, 이 두 계기 사이에서 조선국철의 수송력 배분 및 운영권을 둘러싼 긴장 관계가 생겼다고 할 수 있겠습니다.

해상수송력 부족을 보완하기 위해 대륙물자의 조선 경유 육운전가수송이 개시되면서, 수송의 실행 가능성과 요구 수준 사이에서 격차가 커지고 가교로서의 계기가 전면에 나타나, 육운전가수송을 통할하는 조정 기구로서 대륙철도수송협의회가 4개 대륙철도의 사이에 만들어졌던 것입니다.

조선에서는 다른 지역보다 철저한 화물중점주의가 취해졌을 뿐만 아니라, 지역 내 교통시스템이 재편되어 전쟁말기 수송 위기시 조선국유철도는 대륙철도의 일부로 일상적인 운영까지 통합될 것이 요구되었습니다. 그러나 조선 측은 전시 행정과 일체화한 철도 운영이 식민지 통치의 전제조건이라고 보고, 조선국유철도의 만철에 의한 위탁경영을 거부하였습니다. 이 때문에 대륙철도의 일원화는 군 관리에 의한 대륙철도의 명령계통 통일에 머물게 된 것입니다.

전시교통정책의 관점에서 보면, 식민지 조선에서는 본국보다 '이상적'인 육운통제가 시간적으로는 선행하는 형태로 실현되었다고 할 수 있습니다. 타지역보다 철저한 화물중점주의가 취해졌을 뿐만 아니라, 조선국유철도를 정점으로 하는 소운송업 및 자동차업의 통합이 강력하게 추진되었습니다.

그 요인으로 식민지경제의 규모가 본국보다 소규모였고 경제의 집권화가 용이했다는 점을 들 수 있겠습니다만, 총독 중심의 권력 기반이 정비되었을 뿐만 아니라, 중앙정부의 여러 내정으로부터 어느 정도의 독자성이 보장되었기 때문에, 전시 경제의 의사결정이 총독에 집중되어 철저한 행정권 행사가 가능했던 것으로 생각됩니다.

철도를 둘러싸고는 전쟁 이전부터 열악한 철도수송력에 비해 조선의 특정 조건, 즉 지정학적 위치, 자원 조달처, 식민지 공업화로 인해 방대한 수송수요가 발생했기 때문에 심각한 수송력 부족으로 인한 강력한 수송통제가 이루어진 것입니다.



그럼에도 불구하고, 조선국철의 대응력은 한계에 봉착하지 않을 수 없었습니다. 수송서비스의 초과수요가 해소되지 않아 수송서비스의 할당이 실시되는 한편, 건물 및 차량의 노후화, 철도용품의 부족, 노동력의 질적 저하로 인한 운전사고 다발을 피할 수 없었습니다. 그리고 내부적으로 노동자의 생활 안정이 불충분하여 노동자의 자기 보전으로서의 화물도난사고가 끊이지 않았습니다.

이러한 대소전략의 관점에서 남만주철도를 철도정책의 핵심에 두고, 일본국유철도를 철도정책의 '핵원', 조선국유철도를 '만주철도와 연결된 일부'로 파악하여, 만주의 작전예상지를 중심으로 철도투자를 해 온 참모본부 중심의 대륙철도정책은 대미전쟁 속에서 그 현실적 유용성을 상실하였습니다.

이와 같이 철도에 대한 국가통제도 전시하에서 점차 강화되어 갔지만, 일본제국의 자원 부족과 각 지역의 분립성 때문에, 식민지 조선의 육운 부문은 '제국'전체의 전시경제에 있어서도 약한 고리가 되었던 것은 부인할 수 없습니다.

그러한 가운데서도 조선국유철도 전시기 수송력 증강의 결과, 해방 후 '유산'으로 이어지는 불가역적 변화가 발생하였다는 점을 놓칠 수 없습니다. 즉, 신의주에서 부산에 이르는 종관선의 복선화를 비롯하여 방대한 자본 투자가 이루어지고, 일본인을 대신하여 조선인이 대량 채용되어 전직원의 70%에 달하게 되었던 것입니다. 다만, 여기서 주의할 점은 양적인 증가를 두고 조선인에 의한 철도운영능력이 형성되었다고 평가하기는 어렵다는 것입니다.

이러한 '유산' 형성이 '자원제약형 경제(resource-constrained economy)'하에서 이루어졌기 때문입니다. 조선인의 대량 채용은 전반적인 노동력의 질적 저하의 한 현상이었을 뿐만 아니라, 조선인의 중간 관리층으로의 승진은 여전히 부분적인 현상에 불과하였다고 볼 수 있습니다. 인프라의 확장에서도 자원제약으로 인해 시설개량에 의한 수송 효율화가 추구되지 않을 수 없어 시설보수가 지연되어 노후화되었던 것입니다.

이러한 결과로 전시기 조직 내부에 축적된 철도운영기술은 일본인의 귀국과 더불어 급감하고, 또한 철도망의 이분화로 자원 부족이 보다 심각해졌습니다. 그 결과, 조직역량이 저하하여 새롭게 미국으로부터의 지원이 필요하게 되었습니다.

다음 강의에서는 일본제국의 패망과 더불어 동아시아철도가 전후 어떻게 재편되었는지를 살펴보도록 하겠습니다.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

Lecture



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

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



WEEK

6

Wartime Mobilization of the Korean National Railways

6-1

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 class, I'd like to look at how the Korean National Railways (KNR) in colonial period was mobilized after the Second Sino-Japanese War. The experience of the war period is very important because it is connected to the Korean Railroad after the war .

With the outbreak of the Second Sino-Japanese War, colonial Joseon became essential as the 'logistics base for continental advancement' for Japan's all-out war system, and it was strongly required to mobilize material and human resources in Joseon to wage war.

Accordingly, the Japanese Government-General of Korea promoted, instead of market organizations based on autonomous decision-making of economic entities, the state-controlled operation of the economy based on the National Mobilization System Plan, with the Planning Department holding the reins. It also organized economic entities related to the production, distribution, and consumption of resources, forcefully reorganized the relative price system of various resources, and established a war mobilization system in Joseon.

As a result, the land transportation of colonial Joseon, with KNR at its core, realizing the mobilization plan spatially within the region, serving as a bridge between Japan and the continent by conducting intensive military transportation to the continent and taking strategic materials from the continent to Japan, became one of the basic elements that determine the success of wartime economic operations





In this situation, the following challenges arose for KNR at that time. The planned operation of the economy, which required the intensive allocation of transportation services due to excessive demand, requested the scheduled control of the movement of various resources essential for economic activities, but transportation uncertainty resulted from unexpected military transport compelled it to establish a resilient supply system of transportation service.

Furthermore, in the Asia-Pacific War, transportation capacity instead of import capacity became a defining factor for the material mobilization plan, but marine transport capacity was forced to decline due to the military requisition of vessels and the U.S. military attacks. To cope with this, land transportation had to replace marine transportation, and the land transportation of colonial Joseon, which was the shortest route connecting Japan and mainland China, had a vital impact on the Japanese wartime economy. Because of this, the issue of jurisdiction over KNR was highlighted at some points.

Although it is an essential research area for the historical analysis of the wartime economy, the land transportation of colonial Joseon has not been examined much so far. There has been some prior research, but the impact of the war on the colonial economy and the multifaceted nature of KNR as a state capital and institution have not been fully recognized, and the land transportation during the war has been explained only as an extension of the one in the pre-war period and not more.

For this reason, many important aspects have been overlooked, such as the changes in the external environment including the occurrence of excessive demand mentioned before or the aggravation of resource constraints. Nor have the Korean National Railways' responses to these changes, such as planned control of transportation processes, adjustment according to priorities, and improved control of other transportation institutions, been illuminated sufficiently.





So far, we have looked at why we should examine the wartime mobilization of the colonial Korean National Railways. In the next session, we will focus on the planning of colonial economy and wartime mobilization, and explore the issue of transportation as part of it. Also, I would like to clarify the characteristics of wartime transportation in the colonies from an 'imperial' perspective, including military aspects, rather than limiting the analysis to Joseon.





6-2

Outbreak of the Second Sino-Japanese War and Transportation Control

Hello, students. Last session, we looked at why we need to examine the wartime mobilization of the colonial Korean National Railways. This session, I'm going to talk about the outbreak of the Second Sino-Japanese War and the control of transportation.

The transportation demand of colonial Joseon increased sharply in the early 1930s due to the economic recovery from the Great Depression, colonial industrialization, and the formation of the Joseon-Manchuria-Japan block. As a result, railway management was stabilized, but at the same time, the transportation market continued to have chronic excess of demand.

To cope with this increase in railway transportation, a groundbreaking railway distribution plan, which included the construction of about 5,000km of new lines, double tracking of the longitudinal traverse line, and the establishment of an automatic signal system, was adopted in the Conference on Korean Industrial and Economic Policy in 1936.

At the same time, the efficient use of existing facilities was promoted, such as revising the train time and reforming the connected transportation system. However, even with these measures, the supply of transport capacity lagged behind the growing demand. Under these circumstances, military transportation caused by the sudden outbreak of the Second Sino-Japanese War became a factor that disrupted not only the railways in Joseon but also the entire colonial economy.

So, let's take a look at the peace-time military transport system to understand the concentrated transportation of military power to the Chinese continent.



In formulating and implementing military transportation plans, Joseon was positioned as the central transportation route to the field of operation, China or Soviet Siberia, and a transportation plan was prepared by the Railway Department of the General Staff Headquarters based on each year's operation plan, and submitted to 'Joseon-Manchuria Rail Transport Council,' made up of the General Staff, the Korean National Railways, and Mantetsu. And the related issues were gathered and settled as the 'Joseon-Manchuria Military Transportation Agreement' every year.

When the railway mobilization plan was drawn up as part of the Army's military mobilization plan in 1936, the agreement, which was a 'gentlemen's agreement,' was revised to the 'Joseon-Manchuria Railway Operation Regulations' to expand the scope of military transport to the operation of occupied railways.

In Joseon, an officer from the Japanese Korean Army Command was commissioned with the 'internal guidance' of the Korean National Railways (KNR), and a 'Military Transport Committee' was established with the major executives of KNR to prepare for the plan. In 1935, the Special Department was established and took charge of military transportation.

However, even though it was requested by the military to put the highest priority for military transportation and cooperated with related tasks, KNR was an external institution of the Government-General and was not in itself within the direct control of the Army, and was different from Mantetsu.

Under this military transport system, the Lugou Bridge Incident triggered the Second Sino-Japanese War, and KNR took a temporary train operation system and carried out intensive transport of about 160,000 troops, 45,000 heads of military horses, and other military supplies three times in about two months. Most of the troops were sent to Busan by ships requisited from ports in western Japan, and were transported to Andong, Manchuria via both the Gyeongbu and Gyeongui lines, and from there to the battlefield in northern China.





In the first and second transportation, the Japanese Korean Army Provisional Railway Command, established along with the Busan Anchorage Command, carried out railway transportation and logistics. However, in the third round of transportation, a large-scale transport of about 90,000 troops and 27,000 horses was carried out in the process of reorganizing the China Garrison Army into the North China Area Army, which required more accurate military transport between Joseon and Manchuria.

For this reason, the Kwantung Army's Field Trains Command Post was established in Yongsan, Gyeongseong, and was in charge of railway affairs. In response, the Japanese Korean Army Provisional Railway Command was reorganized into the Provisional Logistics Command, and the military transportation order systems between KNR and Mantetsu was unified into the headquarters of the Kwantung Army's Field Trains Command Post.

The implementation of this intensive and massive transportation resulted in significant restrictions on local transportation within Joseon. Therefore, according to the record at the time, "The biggest concern about KNR was how to achieve the critical mission of transporting the imperial army, while allowing the accompanying restrictions on transportation to influence on the developing industries of the peninsula as little as possible."

KNR reduced the number of train operations on both the Gyeongbu and Gyeongui lines and transferred about 80% of the saved freight cars to military transportation. At the same time, it announced that it would "limit the consignment of joint cargo to or from Joseon" and took measures to restrict, in principle, consignment other than daily necessities, coal and ore, from August 4. In addition, the Director of Railway Bureau issued control order by the name of the Director-General of Political Affairs and asked commercial and industrial companies to cooperate in implementing the railway's wartime diagrams.





Other measures were taken to ease transportation congestion, such as restrictions on the employees' families using railways, increase in passenger cars, and prohibition of dining cars except for express trains, but passengers overcrowding and freight accumulating inevitably, the year-end accumulation of freight congestion reached 300,000 tons. In the city, where procurement of goods from outside was essential, measures such as exceptional consignment of general goods were taken, but shortages of goods and inflation were inevitable.

According to the 'Research on the Impact of the Second Sino-Japan War' of the Gyeongseong Chamber of Commerce and Industry, merchants and craftsmen were suffering from the shortage of goods due to delay and suspension of shipment as well as increased transportation costs due to the use of mail parcels as an alternative. In addition, in the rice liquidation market, concerns over the inability to deliver and the increase in the waiting volume induced measures to suspend new sales as much as possible and reduce the waiting volume in August and September. Therefore, the overall impact of transportation restrictions was temporary, but it can be seen as partially inhibiting the economic function, especially the allocation of resources.

After that, the restrictions on consignment of general goods were gradually lifted, and the transportation of KNR returned to normal two months after the start of military transportation, but this intensive transportation made them recognize the strategic importance of KNR as a military line in Japan's continental policy.

On the other hand, by a rigorous evaluation that "even at the expense of general cargo, the military transportation took many days, and in addition, the flood on the Gyeongui and Anseong Line caused temporary congestion," the vulnerability of the Joseon route was revealed. The importance of transportation capability in wartime economic activities was also recognized anew due to the transportation control taken in intensive transportation and the resulting economic dysfunction, which led to the need to establish a new transportation system.





During the war, Joseon's land transportation sector, including the Korean National Railways, constantly faced pressure from excessive demand. In addition to the progress of industrialization with the reorganization of the industrial structure under state control, such as an increase in the proportion of industrial production, an increase in the heavy and chemical industry, and a reduction in the food industry, the acquisition of occupied territories in China led to an increase in traffic within the Japan-Manchuria-China block, including military transportation, and the volume of transportation of KNR sharply increased.

Moreover, because the lack of gasoline and ships induced fare increase, the influx of cargo from the automobile and marine transportation industries accelerated further the increase in transportation in the railway industry. In the case of cargo transportation, the proportion of minerals and munitions increased, reflecting natural resource development in Joseon and the nature of KNR as a military railway, and instead, the transportation of agricultural products tended to decrease relatively.

This increase in non-agricultural products, along with freight control, which will be explained later, resulted in the equalization of annual transportation by reducing the fluctuations in the volume of transportation between quiet and shipping seasons. Meanwhile, since Joseon Route accounted for 70% of passenger transport between Japan and the continent, passenger transportation also grew rapidly, exceeding the increasing trend of cargo transportation.

It wasn't just the increase in transportation that caused a large amount of freight congestion at major stations.

If you pay attention to the change in cargo movement, before the war, Mantetsu's return cars were used to transport cargo from Joseon to Manchuria, but during the war, with the implementation of the five-year plan for Manchurian Industrial Development and logistical transportation, as well as the increase in exports from Joseon, the proportion of KNR vehicles used in transportation from 'Joseon to Manchuria' increased with growing long-distance cargoes mainly consisting of general merchandise.





Even within Joseon, the trend of cargo from ports to inland increased. In addition, because of the increased transportation of construction materials, the use of special vehicles, which could be rarely substituted, increased. In addition, the main network such as the Pyeongwon Line, the route across the northern part of Joseon, was not yet opened, and port capabilities of Incheon and Jinnampo were insufficient, causing pressure to transportation capacity. This change in cargo movement further reduced the usage efficiency of the insufficient freight cars.

In response to this excessive demand, KNR tried to expand its transportation capacity, but, as you can plainly see in the fact that the investment plan made at the Conference on Joseon Industrial and Economic Policy was reduced to only 437km of new line construction and some facility improvement by the National Emergency Measures Research Council, the expansion of transportation capacity was limited due to lack of resources. Therefore, it was inevitable to adjust demand to allocate transportation capacity according to the priority.

At that time, KNR was both a railroad transportation business and a land transportation supervisory agency, so it was able to effectively control the consumption process of transportation services without modifying the existing operation method. In order to prepare for 'unexpected special transportation,' KNR had been trying to level annual transportation by transporting coal in the summer when it could afford it since 1934. While strengthening this, it introduced a new concept of priority in place of the first-come, first-served principle.

Therefore, it received information on transportation demand and vehicle distribution from stations on the 5th, 15th, and 25th of each month through the route of 'the Railway Bureau-Railway Office-Station,' and based on this, the headquarters developed a transportation plan that would minimize regional disparity and idlers, making it the basis of freight control.

So on the 8th, 18th, and 28th of each month, the transportation plan was notified to each railway office so that they could assign vehicles for each station. And to prevent the gap between the plan and the implementation from occurring,





it had each station report daily on the vehicles they had, the vehicles for each destination, and the vehicle request for the next day, and adjusted the plan accordingly. The combination of priority-based freight control and these transportation plans was a way of correcting the temporal and spatial maldistribution of freight transport while at the same time allocating the insufficient transportation capacity to specific sectors.

This transportation control was also effective in the operation of the wartime economy. In the summer of 1937, when the consignment was restricted due to intensive military transportation, it was predicted that Gyeongseong would be short of 40,000 tons of coal by the end of 1938, but the economic crisis was avoided because some supplies were already available.

In freight transportation, qualitative control based on priorities by the use value of items, cargo owners and destinations was now possible. On the other hand, in terms of passenger transportation, it was difficult to grasp the purpose of individual travel, and the implementation of qualitative control was difficult not only because it imposed a burden of monitoring cost on the railway company, but because passengers also needed to accept the priority decision of their travel.

Therefore, during the Second Sino-Japanese War, when the supply-demand imbalance was not so serious, regulations were limited to some trips with clear travel purposes. For example, seasonal excursions, which had been encouraged for attracting passengers, improving national physical strength, and promoting tourism, were now branded as 'unnecessary' and became the first target of restrictions. And group transportation in the region was restricted when large-scale national projects such as transporting construction workers or Manchurian immigrant farmers were carried out.





During the holiday season, a year-end passenger transportation meeting was held among the Korean National Railways, Mantetsu, the North China Transportation Company, the Central China Railway, and the Japanese National Railways, to strengthen transportation capacity at the bottleneck spots, restrict the sale of express tickets of the traverse lines in Joseon, suspend the connection of third-class sleeper cars, and limit the baggage. Although demand was restrained like this, the car was inevitably more and more crowded because freight-centered operation further restricted passenger transport.

Therefore, to eliminate passenger dissatisfaction, secure cooperation in transportation control, and at the same time to induce voluntary suppression of traveling activities, the government emphasized to travelers the mindset of using railways, combined with national ideology.

Consumptive travel declined due to passenger control and limited 'traffic ethics,' but the shortage of household goods in the rationing system created a new transportation demand of traveling to secure household goods. In the end, this transportation control revealed its limitations when the plan for transportation mobilization was drawn up along with the plan for material mobilization after 1939.

The freight control was implemented based on Article 9 of the Railway Business Act, the law No. 65 enacted in March 1900, which says, "The goods must be transported according to the order of being entrusted for transportation. However, it can be done otherwise when justifiable reasons in transportation or a need for the public interest arises," but here the shippers' autonomous and voluntary cooperation was a prerequisite, so planned transportation was not necessarily guaranteed. The key to this was the accuracy of the demand information such as shippers and stations, which was the basis for planning, and the improvement of the internal work capacity of KNR to handle it.

So far, we have looked at the significance of intensive military transport right after the outbreak of the Second Sino-Japanese War and the details of transportation control during the War. Next class, we will review how freight control was converted to planned transportation in KNR due to the execution of the Kwantung Army Special Maneuvers.





6-3

Kwantung Army Special Maneuvers and Planned Transportation

Hello, students. Last time, we looked at the significance of intensive military transport right after the outbreak of the Second Sino-Japanese War, as well as the details of transportation control during the War. In this session, we will look at how freight control was converted to planned transportation in KNR with the execution of the Kwantung Army Special Maneuvers.

In accordance with the Ordinance for Land Transport Control and its Enforcement Regulations implemented in February 1940, considering the supply and demand for some goods needed for production enhancement and daily necessities, the Korean National Railways (KNR) partially launched planned transportation from April of that year, to secure necessary transportation capacity through consultation with related business associations. However, it was necessary to reorganize both supply and demand to convert the existing freight control into planned transportation.

First, the railway authorities, which were the supplier of transportation services, were asked to reorganize because the workload of headquarters and railway offices was thought to reach a saturation point due to the increase in traffic and the progress of controlled economy.

A planning committee was established for this and reviewed related matters, and local railway bureaus were created in Gyeongseong, Busan, and Hamheung in December, 1940, separating the planning and implementing work that had been mixed between the headquarters and the railway offices.

Through the vertical differentiation of functions like this, they attempted to improve the planning of transportation process, as well as the implementation of plans by decentralized day-to-day decision-making in the region. In addition, the small carrier industry, which was responsible for collecting and loading/unloading cargo at each railway station corresponding to today's shipping industry, was improved.





Efficient wartime transportation required the efficiency of the small carrier industry, and small businesses were structurally too vulnerable to meet this demand. So, according to the Joseon Small Transportation Ordinance, the Express Delivery Act of inland Japan was applied to Joseon in November, 1939, and the Small Transportation Subdivision was newly established in the Transport Department of the Government-General Railway Bureau, which promoted the integration of small transport businesses with the Joseon Transportation Company, a state-run business established in 1930, as the leader.

As a result, in February 1941, Joseon Transportation Company secured control in 22 major stations by investing capital in the joint company, and in other small and medium-sized railway stations, it took charge of small carrier business, allowing KNR to take control of the business.

Next, wartime control was rapidly progressed on the part of the consumers who demanded rail transportation. The material control, which began with consumption restrictions, entered the phase of distribution control of important industrial goods in 1939, and the following year, daily necessities were also subject to the control.

In addition, with the implementation of the Distribution Control Decree and the Material Control Decree in 1941, the scope of control broadened from important materials to general goods, and the Patriotic Corps, the lowest executive unit of the Joseon Federation for Total National Mobilization, a terminal body of the administrative organization, began to distribute daily necessities in full scale.

As a result, the demand side was organized, which was the prerequisite to conduct planned transportation, as agencies for distribution control and implementation were formed. While internal and external conditions were arrayed in this way, another massive military transportation provided an opportunity to change transportation control qualitatively.





On the brink of the war against the Soviet Union, the Japanese government conducted Kwantung Army Special Maneuvers as the first step in the war, by which it strengthened the army of about 300,000 Kwantung troops in 12 divisions, to about 850,000 troops in 16 divisions. Since three large-scale operations were expected, the artillery fire force of the heavy artillery regiment in the field was doubled, and the military service regiments concerning river crossing, communications, and railways were strengthened, and to support logistics, a vast army service corps amounting to 25 divisions was mobilized.

Through the first and second mobilizations, large-scale troops and munitions, including 400,000 to 500,000 soldiers, 75,000 to 95,000 war horses, ammunition for 18 divisions, car fuel for 80,000 kilometer's drive, and food for 800 divisions, were transported from Japan to northern Manchuria by Joseon-Manchuria railways and requisitioned ships via Joseon, North Joseon and Dalian routes from late July to September.

Accordingly, on July 15, the 'Special Transport Emergency Committee,' including KNR and Mantetsu, was held under the command of the Kwantung Army Field Trains Commander, and large-scale transportation began on the 21st of the same month according to the 1941 railway mobilization plan. Since the Kwantung Army Special Maneuvers itself was a top secret mobilization, the details of the intensive transport by KNR are not clear, but the scale is believed to have exceeded what had been conducted immediately after the outbreak of the Second Sino-Japanese War.

As a result, the temporary suspension of the transportation of non-military goods became inevitable, causing circulation problem in the wartime economy. Transportation of items other than daily necessities, important industrial goods, and railway-related goods was restricted, and even major factories were unable to avoid restricting operation due to lack of raw materials, so the impact on the civil engineering industry was devastating. Freight-centered measures were taken, and the reduction rate of passenger transport reached 36% based on the 1940 performance and 50% for the 1941 plan. Various discount tickets and admission tickets were suspended, and the number of tickets for sale was also limited.





In order to minimize the impact of Japan's war against Soviet on the operation of wartime economy in the future, KNR fully implemented the planned allocation of transportation capacity through consultation with shippers, which had been partially done until then. In October, 1941, the Government-General, provincial officials, and representatives of control groups participated in the settlement of the 'Important Materials Transport Control Guidelines,' which linked transportation and distribution plans. By allowing the consumers to participate in the preparation of the transportation plan that had been carried out within the railway authorities, it achieved the allocation of transportation capacity based on direct information exchange with the consumer side in advance.

KNR received annual and monthly transportation requests from related control agencies and major shippers of designated 'transportation control materials,' directly consulted with the consumers to plan, implemented the plan, and conducted follow-up supervision.

In response to the contradiction of strengthening priority and hindering efficiency due to the increase of military transport, KNR was able to convert freight control into planned transportation without setting up a separate organization such as the 'Rail Transport Council' in Japan, based on power structure centered on the Governor-General. The number of transportation control items increased from 14 to 33, accounting for 70% of the total transportation.

In addition, transportation control was applied to small-scale cargoes, which accounted for only 10% of the total volume of transportation but accounted for 30% of freight car use, and small-scale mixed shipments were carried out based on the system of reporting and approving on the previous day. Such progress in the centralized control economy brought about 'Gyeongseong, or Seoul-centeredness' in distribution control, and caused the problem of further stressing the supply-demand relation of transportation capacity through diversion route transportation.





On the other hand, the implementation of the Kwantung Army Special Maneuvers served as an opportunity to reorganize the relationship between KNR and the military. In intensive transportation, rapid loading of freight cars in the order of arrival prevented the freight congestion at the landing site, but since the contents of the munitions by destination were not known in advance, the freight was later audited and had to be replaced at each warehouse of the assembly area.

Despite the absence of enemy attacks, the implementation of railway mobilization and intensive transportation were different from the original plan. To prepare countermeasures, in May, 1942, the Staff Headquarters held a 'war transport research training' in Busan, with four continental railways including Joseon, Manchuria, North and Central China, and conducted a research on the 'sorting out of responsibilities' of transportation, defense, and military service, and transportation process of continental railways, focusing on the landing area.

In this situation, the right to manage the railroad was raised as an agenda, and the 'Edict on the Military Use of Railways' was implemented, which enabled the military to 'give orders to Mantetsu when military necessity arises,' and at the same time, to 'command and supervise the three railways of Joseon, Taiwan, and Sakhalin' on the 'implementation of military transport'during the war.

Accordingly, the existing 'Joseon-Manchuria Railway Operation Regulations' were revised to be 'Joseon-Manchuria-China Railway Wartime Preparation Regulations.'

So far, we have seen that amid the worsening wartime control of the colonial economy, the execution of the Kwantung Army Special Maneuvers triggered the implementation of planned transportation, which meant allocation of transportation capacity in advance, and the military use of railways changed.

Next class, we will examine the wartime land-based emergency transportation system, which was implemented as a countermeasure against the situation in which maritime transportation capacity was reduced due to the outbreak of the U.S.-Japan War, and what outcomes it brought to the Korean National Railways.





6-4

The Deterioration of the War Situation and the Implementation of the Wartime Land-Based Emergency Transportation System

Hello, students. Last time, we looked at Kwantung Army Special Maneuvers and planned transportation. In this session, we will look at the wartime land-based emergency transportation system implemented as a countermeasure against the decline in maritime transport capacity during the Pacific War, and what outcome it brought to KNR.

Although the traffic between Japan and the mainland China increased, the transportation control of colonial Joseon had mainly been carried out in response to transportation demand within the region. However, as the battlefield expanded to Southeast Asia, KNR faced a transportation demand different than before.

Due to the U.S. freezing of assets and an embargo on oil to Japan, the standard for material mobilization plan as the center of wartime economic operations replaced foreign currency allocation with ship allocation, and maritime transportation that enabled overseas resource procurement became a key factor. However, when the maritime transport capacity was drastically reduced due to the Battle of Guadalcanal, 'On the Establishment of the Wartime Land Transport Emergency System' was decided by the Japanese government in October, 1942 to prevent the collapse of the material mobilization plan.

Because of this, continental supplies to be shipped to Japan from Dalian, Tanggu, Qingdao, Rajin, etc., along with the continental exchange goods between Joseon, Manchuria, and Shanhaiguan, were transported to Joseon through Andong, Manpo, and Tumen, and then transported by KNR to Busan, Masan, Yeosu, and Mokpo, where they were transported by sea to Japan. The so-called 'intermediary transport' began. This intermediary transport began in the fourth quarter of 1942 and went into full swing in 1943.

As the demand for transportation increased due to the development of resources and industrialization in Joseon, military transportation multiplied to wage war and provide military supplies for the large-scale Kwantung Army in China, and with the addition of land-based transportation via Joseon, freight transportation by KNR increased further.





Looking at the transportation distance per ton, it became clear that cargo transportation increased from 238.8km to 272.2km in 1941, and to 349.6km in 1943. If you look at the transportation dynamics by type, military goods increased rapidly, making it difficult to increase the transportation of other items in proportion, and among them, agricultural and industrial goods tended to decrease gradually. As Mantetsu's freight-centered transportation direction shifted from the existing north-south to the east-west, continental supplies were concentrated on the route of 'North China - Manchuria - Joseon - Japan.' In terms of tonnage, the intermediary transport accounted for only 0.2% of freight transportation of KNR in 1942, 7.3% in 1943, and 10% in 1944. However, because it was a long-distance transportation throughout the Korean Peninsula, the tkm increased from 5.4% in 1942 to 18.2% in 1943, and although there's no statistics for 1944, at least one-fourth of the cargo, I think, in terms of tonnage, belonged to this category.

It goes without saying that railway transportation capacity was allocated to this first. The increase in cargo also increased the efficiency of freight cars, but the increase in intermediary transport would result in spatial maldistribution of freight car operation and reduce overall vehicle utilization efficiency for other continental railways as well. So, it is possible to say that there was an inevitability here that the planning of railway operations should expand beyond regionality to the entire East Asia.

The enhancement of transportation capacity was inextricably linked to power, and in October, 1942, the Provisional Committee for Land Transportation led by the Director-General of Political Affairs and consisting of high-ranking officials in the Government-General and experienced scholars was established. After that, in January, 1943, a temporary local railway bureau meeting was held as the supreme council within the Korean National Railways, with 110 people participating and the Governor-General himself attending, to discuss securing transportation capacity of important materials and preventing delays.





In the 1943 transportation mobilization plan, it was decided that “the newly built motorsailers will be mainly deployed to secure intermediary transport of continental goods, the port loading facilities in the southern part of Joseon will be rapidly renovated, and the difficult section of the Joseon railroad will be urgently reinforced.”

Accordingly, intensive railway investment was made, such as double tracking of the trunk line, establishment of new marshalling yards, increase of railway vehicles, and expansion of railway factories. And in the southern ports of Joseon, all-out efforts were concentrated on port investment, including construction of the inner wall for the motorsailers, construction of side tracks, expansion of loading docks and unloading machinery. In addition, the Busan Land Transportation Association was established to ensure a smooth connection between railways and small transportation.

As the scale of intermediary transport became larger, a port investigation committee was established at the Government-General in February, 1944 to improve the communication between ships and railways, and a plan for strengthening port facilities and for comprehensive operation was reviewed. However, since the port capability became the biggest obstruction for intermediary transport, the inspection by the South Joseon and Manchuria Transportation Investigation Team of Imperial Rule Assistance Political Association and the 7th administrative inspection based on the Special Decree on Wartime Administrative Authority were conducted in April, 1944, and the lack of unloading workers and machinery was pointed out, so thier improvement was encouraged.

In this way, from the Kwantung Army Special Maneuver through the outbreak of the U.S.-Japan war to intermediary transport, KNR established itself as the ‘basis for pacifying the North’ and the ‘blood line’ of Japanese wartime economy. Nevertheless, due to the lack of investment goods, the double tracking of the trunk line and the expansion of port capacity did not proceed as scheduled, and the transportation capacity reached its limit. Joseon became a weak link in the East Asian railway system.





Because of this, of course, intervention by the state grew stronger. Above all, the reduction of passenger transport continued, and the ratio of train-kilometer decreased from 45% in October, 1942 to 31% in January, 1943 and 28% in April 1943. This extreme expansion of quantitative control increased the need for restrictions on travel purposes, and the qualitative control that had been partial until then became comprehensive.

Traffic ethics was strengthened and self-governing system was implemented in the car, and in February 1944, very strict passenger transport restrictions were imposed, including the suspension and reduction of international express trains. The priority of travel was clarified in the order of public, important industry, commuting, government group movement, personal emergency, and other, and the number of tickets available not only for express trains but also for ordinary trains was set for each station, and a certificate system was introduced for international express trains and sleepers.

In April 1944, 126 trips in 63 round-trip routes of all tracks, including the main lines, were cut in accordance with the Final Contingency Measures Guidelines. Gyeongseong, which had a serious urban traffic problem, implemented a staggered commuting system as a countermeasure.

In addition, it realized the standardization of weekly transportation with 'always-on' attitude, by taking the 'Mon-Mon-Tue-Wed-Thu-Fri-Fri' schedule. The reduction of passenger transportation was more serious in KNR than in the Mantetsu or the North China Transportation Company.

The start of intermediary transport of continental materials served as an opportunity for the scope of planned transportation, which had been limited to each region, to expand beyond the locality to the operation of continental railways. To deal with technical problems such as vehicles, track capacity, terminal facilities, labor, and routine transportation process caused during the preparation and implementation of the transportation plan, and to cope with war situation such as the control of military transport and the blocking of traffic during aerial bombing, the first Continental Rail Transport Council consisting of four continental railways and related administrative and military agencies was held in April, 1943.





Based on the quarterly transportation request from the Planning Board, the Council held a consultation meeting twice a year to discuss five issues: transportation policy, monthly transport volume and arrival port, vehicle interchange plan, personnel assistance plan, and facility improvement plan. As a permanent organization to arrange this, a secretariat of the Continental Railway Transportation Council, consisting of employees dispatched from four continental railways, was established in June, 1943 within the Mantetsu Xinjing Headquarters.

Meanwhile, in the southern port of Joseon, which was the final stop of intermediary transport of continental goods, decision-making was dispersed and exchange of information was difficult due to the separation of related agencies. To improve this, the 'Maritime Transport Busan Council,' consisting of the Korean National Railways, customs, the Maritime Affairs, and the Ship Management Associations, was established in May, 1943.

In addition, as part of the reorganization of the wartime administrative organization, the Government-General Railways Bureau was reorganized into the Government-General Transportation Bureau in November, 1943, and took charge of port, maritime, aviation, and customs duties in addition to the existing railway bureau duties. It took a critical stance on the integration of communication services by the Ministry of Transportation and Communication in Japan, limited the scope of the organization to the transportation sector, but integrated customs affairs considering the nature of the southern ports of Joseon as intermediary stations.

In addition, in small carrier industry, the work system for integrated sea-land transportation was arranged, and the Joseon Transportation Company and several other shipping companies were merged into the Joseon Marine and Land Transportation Company in October, 1943. Compared to the fact that the establishment of intermodal transportation company happened in only 10 out of 110 major ports in Japan, in Joseon, due to the strong integration policy of the Government-General and the geopolitical characteristics, the small transportation businesses including the ones in the ports were completely integrated into one Joseon Marine and Land Transportation Company, in a short period of time.





So far, we've looked at the wartime emergency land transport system, which was decided as a countermeasure against the decline in maritime transport capacity of the Japanese Empire and applied to colonial Joseon, emphasizing Joseon's role as a bridge between the continent and the Japanese archipelago.

Next class, we will examine how the issue of reorganizing the continental railway management was raised as the Japanese East Asian transportation system faced a crisis, and how the final transportation was carried out.





6-5 Transport Crisis and Reorganization of Intermediary Transport System

Hello, students. In the last session, we looked at what happened to KNR after the wartime emergency land transport system was implemented as a countermeasure against the decline in maritime transport capacity during the Pacific War.

In this session, we will examine how the issue of reorganizing the continental railway management was raised as the Japanese East Asian transportation system faced a crisis, and how the final transportation was carried out.

Although Joseon was not able to exert sufficient transportation capacity due to the improvement of the integrated sea-land transport system and strengthened transportation control, the train operation of KNR in the first quarter of 1944 was satisfactory enough to be praised by the central government.

However, around the loss of Saipan, the number of ships requisitioned for defense of the Philippines increased and the US attack on ships grew fierce, which drastically reduced the number of ships allocated at various ports in the southern part of Joseon, so the work achievement rate also dropped sharply from 102% in May 1944 to 57% in July and 44% in August, and large-scale cargo to be loaded on a ship began to pile up at the docks.

As a result, the utilization efficiency of vehicles was extremely reduced and the number of stopover cars increased, which slowed the transportation of goods on continental railways. from the continent and Japan to Joseon, significantly reducing the transport capacity of the Korean National Railways.

So, despite the reduction in intermediary transport volume in 1944 from 6.5 million to 4.42 million tons, the rate of achievement in the seven months since April, 1944, fell to 77 percent due to the 'special matter,' that is, the guerrilla attacks in North China, 'poor grain shipments' in Manchuria, and the 'loading problem' in Joseon. In particular, since November, the railway transportation capacity of the North China Transportation Company was halved from 10 million tons to 5 million tons due to the frequent air strikes by the U.S. aircraft and the intensifying anti-Japanese guerrilla struggle.





Along with this, as the shortage of ships became serious, the entire transportation system of the Japanese Empire including Japan, Joseon, Manchuria, Shanhaiguan and China was in a critical situation, and they had to seek measures to increase efficiency from the perspective of the whole logistics network along with the central transportation control.

At the East Asian Economic Conference held in July, when intermediary transport was weakened, the problems were diagnosed as the unclear attribution of transportation responsibility due to the separation of the continental railways management organizations, and in particular, the poor transport capacity of KNR. So three things were reported as measures to strengthen land transportation capacity: instant establishment of the wartime transportation headquarters of continental goods, strengthening the transportation capacity of KNR, and maintaining facilities for transporting continental materials.

However, as we can see from the fact that the double-tracking of the trunk route in Joseon was not completed, and that the construction could only be carried out by appropriating railway facilities such as rails from Mantetsu, the resource was already seriously limited.

In this situation, to strengthen intermediary transport, changing the organizational structure of the continental railway operation management was inevitable. To this end, it was considered to integrate the continental railways of Joseon, North and Central China into Mantetsu, which was under the influence of the Kwantung Army.

Such a move had been attempted since the outbreak of the war, especially around the launch of intermediary transport, and the Chief of Staff asked the Government-General of Korea to unify the continental railways. However, although there was a meeting between Chief of Staff Sugiyama Hajime and the Governor-General Koiso Kuniaki in the fall of 1943, and a meeting between the president of Mantetsu Kohiyama Naoto and Governor Koiso in April, 1944, the Joseon side opposed the entrusted management for the reasons that the unified operation would cause temporary confusion and that Joseon's rule and transportation was inseparable.





From Joseon's point of view, both its civilians and officials had a critical view of the entrusted management of KNR by Mantetsu from 1917 to 1924. In fact, they perceived that in a situation where the planned economy grew stricter during the war, separating railway transportation would prevent smooth execution of wartime administration.

Transportation of food and daily necessities was closely related to the maintenance of public order, so the intention of the military high command could not be directly reflected in the Japanese government's decision-making. As a result, opinions were exchanged between KNR, Mantetsu, Kwantung Army Field Railway, Staff Headquarters, and the Ministry of Army, and it was decided to strengthen the Kwantung Army Field Railway and secure the right to requisition, that is, temporary control, although not a direct command, for the North China Transportation Company and the Central China Railways,

Later in December, 1944, the Kwantung Army Field Trains Command Post and the Field Railway Corps were reorganized into the Kwantung Army Continental Railway Command and the Continental Railway Unit, and the Continental Railway Commander retained the right to plan the integrated transportation of the continental railways and the right to requisition for the North and Central China Railways. In this circumstance, the 39th Supreme Council for the Direction of the War was held on January 11, 1945, and the 'Policy for Securing Critical Continental Transportation' was decided.

Through this, five measures were decided: to make continental supplies quasi-military products, to reinforce the secretariat of the Continental Rail Transport Council and maintain close contact with military railway institutions, to transport freight cars between Busan and Kyushu Hakata, to strengthen the transportation capacity of the East Sea route and the continental main lines, to defend the continental supply routes, and to implement entrusted management of KNR by Mantetsu.

In March of the same year, the 'Imperial Decree on the Military Use of Railways' was issued and the 'Military Management of the Shina Railway, or the Chinese Railway,' was decided, which realized the military management of the continental railways.





This led to the intermediary transport of continental supplies, with the Continental Railroad Commander at the center of transportation control.

The demand for the unification of the continental railways was not satisfied by the opposition of the Government-General of Korea, and only the transportation of continental goods to Japan was unified through the military management of the railways. This incomplete reorganization of the continental railway system is an example of the recognition that the railway transport in colonial Joseon was extremely important during the war.

But the war situation was a process that led to the defeat of the Japanese Empire. With the prospect of the U.S.-British landing and the Soviet troops entering Manchuria, it became an urgent task to develop self-help readiness as a countermeasure against the division of colonies and occupied territories.

Until just before the enemy's landing operation began, KNR was in charge of military transportation to send the military power in the continent to the Japanese mainland, while urgently transporting strategic materials from the continent to Japan. In addition to this, it also carried out emergency transportation to strengthen the troops against the U.S.-British army in the southern and northern parts of Joseon, including the concentration of troops on Jeju Island.

However, the lack of labor, fuel, and railway vehicles led to constant train accidents and delays, and freight traffic fell to about 60 percent of the planned level. Military transportation was carried out with the transportation capacity barely secured by the extremely reduced passenger transportation, with just once between Busan and Xinjing, or Changchun, and twice between major sections in Joseon.





With the loss of Okinawa, KNR organized a quasi-military organization in Transportation Bureau and transportation volunteer corps apart from its internal organizations and similar to a military institution, to ensure rapid transition to an independent organization in an emergency. And in July, 1945, local Traffic Bureaus were established in Pyeongyang and Suncheon and the railway factories were evacuated and moved to various local areas, based on the 'Transportation Bureau Guidelines for Strengthening the Organization for the Final Battle.' It also adjusted the jurisdictions of local transportation bureaus, local traffic bureaus, and railway offices to get ready for self-support.

As the maritime transport capacity declined further due to the U.S. military's sea blockade operation, the General Administration of Marine Transport was established to conduct the 'unified operation of national ships and ports.' As a result, under the 'Military Rapid Shipping Commander,' the Rapid Shipping Command Center was established at the ports in Joseon participated by transportation units, ship management associations, transportation bureaus, docks offices, and shipping companies, and efforts were made to send continental supplies to Japan.

While military transportation was relatively increasing, according to the intermediary transport at the southern port of Joseon, rail transportation improved since March, 1945, but shipping was very sluggish. Because ship transportation became the choke point in intermediary transport of continental supplies. Mines had already been dropped in Busan and other southern ports of Joseon, and intermediary transport was forced to be reduced as a whole as it moved to the North Joseon Line in North Hamgyeong Province. The colony's 'life line,' the Busan-Shimonoseki Ferry route was maintained through irregular operations, but it was also eventually suspended in July.

On the verge of this break with the continent, Japan conducted a month-long 'special air transport,' which was as good as the landing operation in front of the enemy, to secure Manchurian soybeans, sorghum, and salt. At first, it was possible to load and depart quickly with ships actively entering the port, but the ship allocation was impossible in July, so the port load of continental supplies in Joseon reached about 470,000 tons on July 9.





So, as a last resort, it had no choice but to rely on the primitive means of releasing grain in drums and 'expecting them to drift on the coast of Sanin, Japan.' This was the last scene of the land-based transportation of continental supplies via Joseon, which had been called the 'blood line' of the Japanese wartime economy. As such, at the end of the Pacific War, the Japanese Empire was losing, and the entire continental rail transport system was facing a crisis. They tried to cope by reorganizing the continental rail management, but we can see that it reached its limit.

So far, we have looked at the wartime mobilization of the Korean National Railways. Now I will discuss the historical significance of this.

The coordinated allocation of transport capacity by direct command from the state began partially and in parallel with the outbreak of war, and gradually expanded and deepened across the transportation systems beyond the scope of region and vehicle. Among them, the mode of control was different depending on the type of ownership and items to transport of each individual transportation sector.

In state-owned railway transportation, direct demand adjustment was made by the state, and the process of distributing transportation capacity was organized. On the other hand, in the private transport sector such as small transportation, control of the supply side was added to promote centralized decision-making by capital concentration along with organization.

In terms of distribution of transportation capacity, qualitative control that guaranteed priority for each transport purpose was easy in cargo transport, while it was relatively difficult to grasp the purpose of travel in passenger transport, so supply and demand pressure factors needed to be added to the implementation of qualitative control, and 'ethical' adjustments had to be made, especially when it comes to passenger transportation.





This control of land transportation was defined by two factors of colonial Joseon: the transportation institution in the region and the bridge between Japan and the continent. After the Kwantung Army Special Maneuver, the transportation process was fully integrated as part of the planned and controlled economy, and a railway mobilization system was established to prepare for military operations against the Soviet Union. However, as the U.S.-Japan war highlighted the characteristics of transportation warfare instead of marine and air warfare, tension arose between these two factors over the distribution and operation of transportation capacity of the Korean National Railways.

As land-based transportation via Joseon began to complement the lack of maritime transportation capacity, the gap between the feasibility of transportation and the required level of transportation widened and the bridge factor appeared at the forefront.

Not only was Joseon more thoroughly cargo-centered than other regions, but the transportation system in the region was reorganized, and KNR was demanded to be integrated as part of the continental railway, including daily operations, during the transportation crisis at the end of the war. However, the Joseon side rejected the entrusted management of KNR by Mantetsu, insisting that the integration of railway operation and the wartime administration was a prerequisite for colonial rule. Because of this, the unification of the continental railway was reduced to the unification of the continental railway command system in military control.

From the perspective of wartime transportation policy, it can be said that in colonial Joseon, land transportation control was achieved earlier and in more 'ideal' way than the ruling country. Not only was its cargo-centeredness more thorough than other regions, but the integration of small carrier and automobile industries with KNR was strongly promoted.





The apparent reason for this is that the colonial economy was smaller than the ruling country, and therefore easier to control, but it was also because the power base was established with the Governor-General at its center, which enjoyed a certain degree of independence from the central government's internal affairs. So the decision-making of the wartime economy was concentrated on the Governor-General and thorough administrative power could be exercised.

Compared to the poor railway transportation capacity even before the war, Joseon's particular conditions, such as geopolitical location, resource procurement, and colonial industrialization, resulted in heavy transportation demand, which led to the strong transportation control.

Nevertheless, the response of KNR had to face the limit. As the excessive demand for transportation service could not be satisfied, the allocation of transportation service was carried out, and frequent driving accidents were inevitable due to aging buildings and vehicles, lack of railway supplies, and poor quality of labor. And internally, due to the insufficient stability of workers' livelihood, cargo theft continued as their self-preservation measure.

Like this, the continental railway policy led by the staff headquarters, with the South Manchuria Railway at the heart of it, grasping the Japanese National Railways as the 'base,' and KNR as a 'part connected to the Manchurian railway,' and which had invested mainly in Manchuria's expected operational areas, lost its practical usefulness in the war with the United States.

As such, the state control of railways was gradually strengthened during the war, but due to the lack of resources of the Japanese Empire and the separation of regions, it is undeniable that the land transport sector of colonial Joseon became a weak link in the wartime economy of the 'Empire' as a whole.





In the midst of this, we cannot overlook the fact that irreversible changes that led to 'heritage' after liberation occurred as a result of the increased transportation capacity during the war. Massive capital investment was made, including the double tracking of the trunk line from Sinuiju to Busan, and a large number of Koreans were hired on behalf of the Japanese, accounting for 70% of all employees. Of course, it should be noted that it is difficult to conclude that this quantitative increase led to the formation of the railway operation capability of Koreans.

This is because this 'heritage' formation took place under the 'resource-constrained economy.' The mass recruitment of Koreans was not only just an instance of the overall deterioration of the quality of labor force, but the promotion of Koreans to the middle management was still only a fragmentary phenomenon. Even in the expansion of infrastructure, due to resource constraints, facility improvement was only concentrated to enhance transportation efficiency, and other facility maintenance had to be delayed, which led to deterioration.

As a result, the railway operating technology accumulated within the wartime organization disappeared with the return of the Japanese, and the resource shortage became aggravated due to the severance of the railway network. Finally, organizational capabilities declined, and new support from the United States was needed.

In the next lecture, we'll talk about the fall of the Japanese Empire and how the east Asian railways were reorganized after the war.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

讲义



서울대학교 한국경제와 K학술확산 연구센터

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



第6周

战时朝鲜国有铁路的战时动员

6-1

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。在本节课中,我们将了解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。因为战时的经验是与战后的韩国铁路相连接，因此不得不说非常重要。

随着中日战争的爆发,殖民地朝鲜被定位为日本总力战体制下不可或缺的"大陆前进后勤基地",被强烈要求动员地区内的物力和人力资源参与战争。

据此，朝鲜总督府代替以经济主体自主决策为基础的市场机构，以企划部为中心，依据国家总动员制计划，谋求了国家控制型经济的运营。此外，实行对与资源的生产、分配、消费相关的经济主体的组织化和各种资源的相对价格体系的人为重组，并建立了朝鲜内部战争动员体制。

因此，以朝鲜国铁为中心的殖民地朝鲜的陆运部门，在空间上实现了区域内的物资供需计划的同时，向大陆集中军事运输或从大陆向日本运送战略物资等，兼具了日本与大陆之间的桥梁作用，成为左右战时经济运营成功的基本要素之一。

在这种情况下，对当时的朝鲜国有铁路产生了以下课题。因需求量过大需要进行运输服务的重点性分配的经济的计划性运营，要求必须对各种资源流动进行计划控制，然而由于突发性军事运输的发生带来的运输的不确定性，需要建立灵活的运输服务供给体系。

此外，在亚太战争中，虽然“输送力”代替“输入力”成为物资动员计划的规定性因素，但海上运输力因船舶的战时征用和美军的攻击而下降。为此，陆上运输只能取代海上运输，作为最短连接日本内地和中国大陆的路线，殖民地朝鲜的陆运部门给日本战时经济带来了生死攸关的影响。因此，也出现了有关朝鲜国有铁路的管辖问题。



如此，尽管作为战时经济的历史性分析中不可或缺的研究领域，但与殖民地朝鲜的陆运部门相关的研究成果可以说至今为止还未被研究。虽然也有一些先行研究，但战争爆发对殖民地经济带来的影响，以及朝鲜国有铁路作为国家资本及国家机关所具有的多面性质未能得到充分的关注，战时陆运问题只停留在战争爆发前时期的延长线上加以说明。

因此，前面提及的超额需求的产生或资源制约的严重化等外部环境变化和为应对这样的变化朝鲜国有铁路实施的运输过程的计划控制化、根据优先次序进行的调整、以及其他交通机关的控制整顿等很多重要的部分都被忽视了。

到目前为止，我们了解了为什么要对殖民地朝鲜国有铁路的战时动员问题进行研究。下节课我们将关注殖民地经济的计划经济化和战时动员，将运输问题作为其中的一部分来掌握。同时，将分析并不单纯局限于朝鲜内部，而是以从包括军事契机在内的“帝国”的视角来阐明殖民地中展示运输的特性。





6-2 中日战争的爆发和运输管制

各位同学，大家好。上一节课我们探讨了为什么要对殖民地朝鲜国有铁路的战时动员进行研究。这节课我们来了解一下中日战争的爆发和运输管制。

殖民地朝鲜的运输需求因20世纪30年代初期由经济大萧条带来的经济复苏、殖民工业化以及鲜满日同盟的形成而急剧增加。因此，铁路经营趋于稳定，但运输市场的慢性需求过剩现象仍在持续。

为了应对超出预计的铁路运输量的增加，在1936年朝鲜产业经济普查会上决定进行约5000公里的新线建设、纵贯铁路的复线化、自动信号装置的新设等具有划时代内容的铁路普及计划。

同时，通过对列车时刻的修改或联运运输制度的修改等，促进了现有设施的有效利用。然而，尽管采取了这些措施，但对于日益增长的运输需求的运力供应仍然滞后。在这种情况下，因突然爆发的中日战争造成的军事运输，不仅扰乱了朝鲜国有铁路，也成为扰乱整个殖民地经济的重要因素。

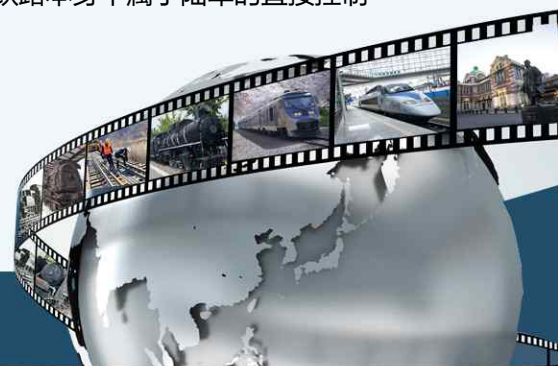
因此，为了理解把军事力量集中到中国大陆的军事运输，我们来考察一下平时就已做了准备的军事运输制度。

在军事运输计划的立案及实施上，对于作为作战地的中国大陆或苏联西伯利亚，朝鲜作为集中运输路线被清除，由参谋本部铁路科根据各年度的作战计划制定了运输计划，并提交给了由参谋本部、朝鲜国有铁路、满铁三方组成的“鲜满铁路运输协议会”。而且把相关事项聚集在一起，每年都定为“鲜满军事运输协定”。

自1936年起，作为陆军军需动员计划的一部分的铁路动员计划被拟定后，作为“绅士协约”的该协定以军事运输范围扩大到占领铁路的运营为宗旨，修改为“鲜满铁路运营规定”。

在朝鲜这边，朝鲜军司令部军官以铁路嘱托，就战时准备工作担任了朝鲜国有铁路的“内面指导”，以朝鲜国有铁路的主要干部为中心，设立了“军事运输委员会”，进行计划准备。1935年设立特输部门，成为军事运输工作的处理部门。

但是，即使接到军方的要求，对军事运输给予最高优先顺序，在相关业务上进行了合作，但是朝鲜总督部在国外设置的朝鲜国有铁路与满洲的铁路有着不同的性质，朝鲜国有铁路本身不属于陆军的直接控制范围。



在这样的军事运输体制下,随着以卢沟桥事件为开端,中日战争的爆发,朝鲜国有铁路采取临时列车运营态势,在约2个月的时间内进行了3次集中运输,年兵力约16万人,军马约4万5千头,此外还进行了军需物品集中运输。部队的大部分是由西日本港口征用的船舶运送到釜山,经由京釜、京义两条线路,运至满洲安东,再从那里运输到华北的战场。

在第一次、第二次运输中,与釜山停泊场司令部一起设立的朝鲜军临时铁路先驱司令部执行了铁路运输和兵力输送的工作。但是在第三次运输中,在支那驻军改编为华北方面军的过程中,进行了兵力约9万名,军马约2万7千头的大规模运输,因此朝鲜和满洲之间需要更准确的军事运输。

因此,在京城龙山设立了关东军野战铁路司令部支部,负责铁路业务。对此,朝鲜军临时铁路先驱司令部被改编为临时后勤司令部,朝鲜国有铁路和满铁之间的军事运输命令系统以统一为关东军野战铁路司令部的本支部实现了一元化。

如此庞大的集中运输的实施,使朝鲜内部的局部运输受到了很大限制。因此,根据当时的文书记载,有这样的问題:“对朝鲜国有铁路最担心和深思熟虑的一点是,随着皇军运输重大使命的达成,对其他发展道路上的半岛产业界的运输限制带来的影响到底局限在多大的范围内?”

朝鲜国有铁路在包括京釜、京义两线在内的所有线路上减少了列车运行次数, 确保拥有的货车约80%转移到军事运输的同时,公布了“限制朝鲜国内发运及朝鲜发运连带货物的委托”, 8月4日起,对除生活必需品及煤炭、矿石以外的委托,按原则采取限制措施。此外,铁路局长向各道知事发布政务总监的依命统治,并要求工商业者协助实施铁路战时的运行图。

此外,虽然采取了缓解运输拥挤的措施,包括限制员工家庭使用、增加客货车和禁止快车以外的餐车连接等,但还是难免造成了旅客大混乱和货物积压的大量发生,年底货物积压达30万吨。在从外部采购物资不可或缺的都市部,虽然采取了普通物资的例外受托等措施,但物资短缺和物价上涨还是无法避免。

根据京城商业会议所的“中日战争影响调查”显示,工商业者因进货延迟、中断而导致的商品短缺和作为代替运输方法使用邮政包裹带来的运输费增加而面临着困难,并且,粮食清算市场由于担心无法交货和清算市场的待处理货量增加,在8、9月尽可能地采取了停止新交易和减少目前待处理货物数量的对策。因此,虽然限制运输的总体影响是暂时的,但可以认为部分抑制了以资源配置为中心的经济功能。



之后,一般货物的托运限制逐步被解除,朝鲜国有铁路的运输在军事运输开始后经过2个月,虽然表面上恢复到了往常状态,但这种集中运输的结果表明,朝鲜国有铁路作为日本大陆政策上的军事线,在战略上至关重要。

与此相反,随着出现“即使牺牲一般货物,军事运输也需要大量的天数,再加上京义线、安奉仙的水灾发生,暂时带来了停滞混乱”的严格评价,朝鲜路线的脆弱性也被揭露。由于在集中运输中采取的运输控制和由此带来的经济功能障碍,使运输能力在战时经济活动中的重要性得意被重新认识,因此之后有必要构建新的交通体制。

进入战时,朝鲜国有铁路等朝鲜陆运部门不断面临超额需求的压力。即除了工业产值比重增加、重化工业增加、食品杂货工业缩减等伴随国家控制下产业结构重组的工业化取得进展外,中国占领地的获得带来了包括军事运输在内的日满支联盟内交通量的增加,朝鲜国铁的运输量急剧增加。

另外,由于汽油和船舶不足导致运费上升,发生了从汽车和海运业货物流入现象,加速了铁路业运输的增加。在货物运输方面,反映了朝鲜内部自然资源开发与朝鲜国铁作为军事铁路的性质,矿产品及军需产品的比重提高,农产品运输出现相对减少的趋势。

这种的非农产品的增加,和以后我会进行介绍的发货控制一起,减少了闲散期和出货期运输量的波动幅度,带来了年度运输的平均化。另外,由于日在本和大陆间的旅客运输中朝鲜路线占据了70%,因此旅客运输也以超过货物运输增长的趋势急剧增长。

主要车站出现大量货物积压的原因不仅仅是运输量的增加。若是关注货物动向的变化则可以看出,在战争以前,从朝鲜到满洲的货物运输使用的是满铁的回运车辆,但是随着满洲产业开发五年计划的推进,后勤运输的实施,以及从朝鲜出口增加等原因,战争时期“从朝鲜到满洲”方向的长途货物以杂货品为中心,使用朝鲜国有铁路车辆的比例有所提高。

在朝鲜内部,“从港口到内陆”方向的货物动向也有所增加。再加上工程材料的运输增加,缺乏替代性的特种车辆的使用增多了。另外,由于朝鲜北部横断路线平元线等干线网还没有开通,仁川,镇南浦等港口能力不足,迂回运输不可避免,使运力受压。

这种货物移动的变化进一步降低了货车的使用效率。



对于这种超额需求的产生,朝鲜国铁虽然为扩大运输能力做出了努力,但是朝鲜产业经济调查会的投资计划根据时局对策调查会缩小为437公里的新线建设和设施改良,由此可以看出运输能力的扩大在资源方面不得不受到限制。因此,根据需求的优先次序来进行运力分配的需求调整是不可避免的。

当时,朝鲜国有铁路既是铁路运输营业机构,又是陆运监督机构,在不修改原有运营方式的前提下,能够有效直接控制运输服务的消费过程。朝鲜国有铁路为了应对“突发特殊运输”自1934年以来,在运输能力较强的夏季,通过运输煤炭等方式实现年均运输的平衡化,在加强运输的同时, 代替此前申请顺序的原则,重新引入了优先主义的概念。

因此,在作为发货控制基础运输计划中通过“铁路局-铁路事务所-站”的路线,每月5日、15日、25日从各车站接到运输需求,车辆分布信息报告,总局以此为根据制定了使车辆的地区性偏重和空车回送达到最小限度的运输计划。

并且每月8日,18日,28日将运输计划通知各铁路事务所,分配给各车站使用车辆。 另外为了应对计划和实行之间发生脱离,要求各车站每天报告当前车、按目的地的使用车及次日需求车辆,从而进一步调整了计划。基于优先主义的发货控制和这些运输计划的结合,纠正了货物运输的时间和空间上的偏向,同时也是将不足的运力集中分配给某些部门的方式。

这种运输控制对战时经济的运营也发挥了有效作用. 생을 면할 수 있었습니다. 1937年夏天,由于实行集中军事运输而限制货物受托,京城部预测4万吨煤炭短缺,1938年底,所需物资已经得到一定保障,因此避免了经济危机的发生。

在货物运输中,根据运输品种的使用价值和货主及目的地等的优先次序,可以进行质量的控制。与此相反,旅客运输很难掌握个人的旅行目的,在质量控制的实施上,铁道方面会产生审查费用的负担,而且需要旅客对优先次序的决定进行理解。

因此,在供需失衡不那么严重的中日战争时期,限制仅限于旅行目的明确的部分旅行。例如,以吸引旅客、提高国民体力、振兴旅游为目的,一直被鼓励的季节性游览旅行,被冠以“不必要的旅行”,成为主要限制对象。此外,在实施建设工人、满洲移民农民等大规模国策事业的团体运输时,站内的团体运输受到限制。



另外,在岁末年初时,曾被称为大陆铁路的朝鲜国有铁路、满铁、华北交通、华中铁路,在日本国有铁路之间召开了年末年初旅客运输对策会议,强化了对瓶颈点的运输能力,同时限制对朝鲜纵贯路线的快车票销售,三等卧铺车停止连接,并且实行了行李重量限制。尽管有这种需求抑制,但由于货物重点主义,旅客运输受到了更强的限制,因此车内拥挤的增加是不可避免的。

因此,国家在消除旅客不满,确保运输管制方面给予配合的同时,为了让旅客自愿遏制旅行行为,也向旅客强调了与国家意识形态相结合的使用铁路的心态。

由于受旅客控制和有限的“交通道德”的影响,消费性旅游呈现出减少的趋势,但与此相反,配给制度上的生活用品不足却引发了为确保生活用品的旅游这一新的运输需求。但是在1939年以后,随着物资动员计划和交通动员计划的制定,这种运输控制的局限性开始暴露出来。

1900年3月制定的第65号铁路营业法第9条规定:“货物必须按照运输的顺序进行运输。但在运输上的正当理由或公益上的需要时,则不限于此。”发货控制虽然是按照条文进行的,但前提条件是货主方面的自治性、自发性协助,因此计划性并不一定能得到保障。关键是作为计划制定基础的货主以及车站需求信息的准确性,以及处理这些信息的朝鲜国有铁路内部业务能力的提高。

到目前为止,我们对中日战争爆发后集中军事运输的意义和中日战争时期的运输控制内容进行了考察。下节课我们将探讨由于关东军特别大演习的实施,朝鲜国有铁路的发货控制是如何转换为计划运输的。



6-3 关东军特别大演习与计划运输

各位同学，大家好。上一节课，我们分析了中日战争爆发后的集中军事运输的意义和中日战争时期的运输控制内容。本节课我们来看一下，因关东军特别大演习的实施，朝鲜国有铁路的发货控制是如何转换为计划运输的。

根据1940年2月实施的陆运控制令及随着该规则的实施，从同年4月开始，考虑到部分生产力扩充物资和生活必需品的供求关系，朝鲜国有铁路与相关业主工会的协商，开始部分实施了确保必要运输力的计划运输。但是，为了将现有的发货控制转换为计划运输，需要对铁路运输的供需双方进行重组。

首先，我们来看作为运输服务提供者的铁路当局，由于交通量的增长及控制经济的进展，可以说在业务处理上，总局和铁路办事处已达到了饱和点，因此要求进行组织重组。为此，设立了企划委员会对相关事项进行研究，结果，1940年12月在京城、釜山、咸兴新设了地方铁路局，把原本混在总局与铁路办事处之间的规划事务与执行事务分开。

通过这种业务的垂直功能分化，提高了运输过程的计划性的同时，通过在各地区分权处理日常决策来改善运输计划的执行力。与此同时，各铁路站负责货物的集配和装卸的小规模运输业，即现在的通运部门也得到了改善。

为了战时进行有效运输，小规模运输业需要进行效率化，但是却存在小业主无法应对这样的要求的结构脆弱性。对此，根据1939年11月朝鲜运输业令，日本内地的小规模运输法也适用于朝鲜，总督府铁道局运输科新设立了小规模运输系，自1930年以来，以作为国策公司的朝鲜运输株式会社为中心，推进了小规模运输业主的合并。

结果，1941年2月，朝鲜运输向22个主要车站的联合公司投资了资本，确保了其管制能力；在其他中小规模的火车站由朝鲜运输负责小规模运输业，实际上朝鲜国有铁路掌握了小规模运输业。

其次，对于要求铁路运输的需求者方面也迅速进行了战时控制化。以限制消费开始的物资控制到了1939年已经进入了重要产业物资的配给控制阶段，此后的第二年生活必需品物资成为其对象。



此外，以1941年的配给管制令和物资控制令的实施为契机，将其范围从重要物资扩大到一般物资，最终作为行政机构的基层组织，由国民总力运动朝鲜联盟的最低执行体——爱国班的生活必需品的分配正式形成。

据此，配给控制及执行机关分别成立，对作为实施计划运输前提条件的需求方进行了组织化。如此，在内外条件完善的同时，又一次大量的军需运输成为运输控制形成质变的契机。

在苏德战争之际，日本政府作为对苏战争的第一步，实施了将12个师团，约30万名关东军的战斗力增强到16个师团，实施了约85万名的关东军特别大演习。

由于预计将进行3次大规模作战，以野战中重炮兵连队为中心的炮兵火力倍增，在谋求加强渡河、通信、铁路相关梯队的同时强调后勤工作，动员了25师庞大的后勤部队。

通过第一次和第二次动员，共计兵员40至50万名，军马7.5-9.5万头，弹药18个师团份，汽车燃料8万公里，粮食800个师团份的大规模部队和军火从7月下旬至9月期间由被征用的船舶横跨朝鲜，通过北线路线及大连路线从日本运抵满洲北部。

因此，7月15日在关东军野战铁路司令官的指挥下，包括朝鲜国有铁路和满铁在内的“特殊运输紧急干事会”召开，按照1941年的铁路动员计划，于同月21日开始进行大规模运输。由于关东军特别大演习本身就是绝密的动员，因此，虽然朝鲜国有铁路的集中运输内容并不明确，但其规模被认为超过了中日战争爆发后的集中运输。

因此，非军需品运输的暂时停止是不可避免的，这导致了战时经济的动脉硬化。除了生活必需品、重要工业物资、国有铁路用品以外的运输品种都受到了受托限制，就连主要工厂也因原材料短缺而无法避免生产受限，对土木建筑业的影响非常严重。由于采取货物重点主义，旅客运输的压缩率以1940年实绩为准达到了36%，对于1941年计划达到了50%。各种打折车票及入场券已停止发售，普通车票的发售和购买也都受到限制。

为了尽量减少将来日本的对苏战争对战时经济运营的影响，朝鲜国有铁路通过与此前部分实施的货主方面的协商，全面实施了运输力的计划分配。1941年10月，由总督府、各道的机关负责人及控制团体代表参加，决定把《重要物资运输控制纲要》与运输计划和配给计划联合起来，通过让需求方参加铁路当局内部正在实施的运输计划的制定，实现了与需求方直接进行信息交换的运力预先分配。



朝鲜国有铁路从指定的“运输管制物资”的相关控制机关及主要发货人处接到年度和月度的运输要求，与需求方进行直接协商并实施，然后进行事后监督。

针对由于军事运输的多发而导致的优先主义的强化和效率提升受阻的矛盾，朝鲜国有铁路依据以总督为中心的权力结构，没有设立日本国内的“铁路运输协议会”等其他机构，而是将发货控制转化为计划运输。运输控制品种从当初的14种增加到33种，占总运输量的70%。

此外，虽然运输量只占总运输量的10%，但在使用货车时，对占30%的小规模处理货物也适用了运输控制，根据前一天的申报审批制度，实施了小规模货物混合发送。这种中央集权的控制经济的发展带来了分配控制的“京城，即首尔集中主义”，它也存在着通过迂回运输的发生，进一步压迫运力供求关系的问题。

另一方面，关东军特别大演习的实施成为了朝鲜国有铁路和军部的关系重组的契机。在集中运输方面，虽然在卸货地点按到货顺序迅速进行货车装载，防止了卸货地点发生货物积压，但由于各目的地地军需品的内容无法预先掌握，后来进行了监察，并辛苦地更换了各个集聚地仓库的货物。

在没有敌军攻击的情况下，铁路动员和集中运输的实施却与当初的计划有所不同。为准备对策，1942年5月参谋本部在釜山，朝鲜、满洲、华北和华中的4条大陆铁路举行了“战时运输研究练习”，以卸货地点为中心进行了运输、防卫和后勤业务的“责任区分”，进行了大陆铁路的运输处理等相关研究。

在这期间，铁路管理权作为议题被提出，战争时期，军队对满铁“在业务相关方面如果有军事上的需要，可以命令”的同时，对朝鲜、台湾、库页岛三条铁路实施了“军事运输实施”的“指挥监督”的“铁路军事利用敕令”。因此，以前的“鲜满铁路运营规定”被修改为“鲜满支铁路战时准备规定”。

到目前为止，我们探讨了在殖民地经济的战时统制的深化过程中，以关东军特别大演习的实施为契机，实行了代表运力预先分配的计划运输，由此铁路的军事利用也发生变化的事实。

下节课我们将考察在美日开战导致海上运力下降的状况下，作为解决对策实行的战时陆运应急体制给朝鲜国有铁路带来了怎样的结果。



6-4 战况的恶化和战时陆运应急体制的实施

各位同学，大家好。上节课我们对关东军特别大演习和计划运输进行了考察。这节课我们来探讨在美日开战导致海上运力下降的状况下，作为解决对策实行的战时陆运应急体制给朝鲜国有铁路带来了怎样的结果。

即使与日本内地及中国大陆的交通量有所增加，殖民地朝鲜的运输控制也主要是为了应对地区内的运输需求而进行的，但随着朝鲜国有铁路的战场扩大至东南亚后，便面临了与以往不同的运输需求。

在美国对日本的资产冻结及石油被全面禁运的措施下，作为日本战时经济运营中心的物资动员计划的编制标准在外来货物的分配中代替了船舶分配，使从海外筹集资源的海上运输力成为战时经济运营的规定性因素。但是，由于瓜达尔卡纳尔岛战役导致了海上运输能力大幅丧失，为防止物资供需计划的破裂，“战时陆运应急体制确立相关案”在1942年10月由日本政府决定。

因此，在殖民地朝鲜，随着朝鲜、满洲、山海关在中国大陆交流物资的运输，大连、塘沽、青岛，罗津等地本应被运往日本的中国大陆物资经由安东、满浦、图们陆运至朝鲜后，由朝鲜国有铁路运输至釜山、马山，丽水、木浦，再海运输送至日本，开始了所谓的中转运输。这种中转运输从1942年第四季度开始，并于1943年正规化。

随着朝鲜国内资源的开发和工业化的进展，运输需求不断增加，在中国大陆进行战争和为大规模化的关东军采购军需品的军事运输越来越多，加上经由朝鲜的陆运转移运输，朝鲜国有铁路的货运量进一步增加。

从每吨的运输距离来看，从1941年到43年间，以238.8 km、272.2 km、349.6 km的增长表明了运输的长距离化已非常明显。从按类别划分的运输动态来看，军用品的运输急剧增加，其他用品的运输难以呈比例增加，其中农产品和工业产品的运输呈现出逐渐下降的趋势。

随着满铁的货物运输中心方向由原来的南北转换为新的东西向，在“华北-满洲-朝鲜-日本”的路线内集中了大陆物资。中转运输以吨为单位在朝鲜国铁的货物运输中所占的比例为1942年0.2%，1943年7.3%，1944年为10%，虽然只占一小部分，但由于是纵贯朝鲜半岛的长途运输，所以吨公里在1942年和1943年分别增加到5.4%和18.2%，虽然没有关于1944年的统计，但至少从吨数上推测，至少占货物运输的四分之一。



当然,这肯定是对铁路运力进行了优先分配的。虽然货物的增加也有提高货车使用效率的一面,但中转运输的增加带来了货车移动的空间性偏重,降低了包括其他大陆铁路在内的整体车辆使用效率。对此,可以说铁路运营的计划性超越了地域性,存在扩大至整个东亚的必然性。

运输力的增强与战斗力有着不可分割的关系,因此,由以政务总监为委员长的总督府内的高级官员及有学识经验者组成的临时陆运对策委员会于1942年10月成立。此后,1943年1月作为朝鲜国有铁路内部最高会议,有110多人参加了临时地方铁路局会议,以总督出席等大规模形式举行,就确保重要物资的运输能力及防止列车延误达成了协议。

1943年在“交通动员计划”中决定,“为保障大陆物资的中转运输,重点分配新制作的机帆船,迅速整修朝鲜南部的港口装卸设施,同时紧急加固朝鲜铁路的艰难路段。”

因此,进行了综合管线复线化、新建调车场、增加铁路车辆、扩充铁路工厂等措施,形成了集中的铁路投资。在朝鲜南部港口集中建造了机帆船用的码头岸壁,铺设侧线、增设装卸场、扩充装卸机械等集中全力投入到港口投资。不仅如此,为了确保铁路和小规模运输之间的顺利联系,设置了釜山陆运会。

随着中转运输的大规模,为了改善船舶和铁路的联络,总督府于1944年2月设立了港口调查委员会,讨论了港口设施强化及综合运用计划。但港口转运能力成了中转运输的最大障碍,翊赞政治会南鲜满运输调查团的视察,根据战时行政职权特令的第7届行政检查工作于1944年4月进行,装卸工人及机械不足等问题被指出,鼓励其改善。

像这样,关东军特别大演习到美日开战,再到中转运输,朝鲜国有铁路已成为北边镇护的根基,日本战时经济的“输血路”,尽管由于投资材料不足,纵贯铁路复线化和港口能力的扩张未能如期进行,运输容量达到了极限。朝鲜成为了东亚铁路系统中的薄弱环节。

因此,国家的干预必然变得更加强烈。最重要的是,旅客运输的持续压缩,列车行驶公里的比率从1942年10月的45%减少到1943年1月的31%,1943年4月的28%。这种量化控制的极限扩大提高了旅行目的限制的必要性,之前停留在部分地区的质化控制也得以全面化。



随着交通道德的加强和车内自治制度的实施，1944年2月实施了国际急行列车的停运和减少等措施，旅客运输受到了非常严格的限制。旅行的优先顺序按照公用-重要产业-通勤上下学-重要国策的集体移动-个人急用-其他顺序予以明确，除了快车以外，对普通列车，也按各站分配了可发售车票的购买量，并且对国际快车、卧铺车的使用引进了证明书制度。

1944年4月，根据决战应急措施纲要的宗旨，削减了干线列车等全线63次往返126次。在存在严重城市交通问题的京城，作为其对策实施了时差通勤通学制度。并采取了“月月火水木金金”（周一周一周二周三周四周五周五）的“常态化执勤”，实现了白天运输的平衡。与满铁、华北交通相比，朝鲜国有铁路的客流压缩更为严重。

大陆物资中转运输的开始，成为了当时仅限于各地区的运输计划范围跨越地区延伸到大陆铁路运营的契机。为应对运输计划编制和实施过程中出现的车辆、线路容量、末端设施、劳务、日常运输处理等技术问题，以及军事运输的调节、因空袭受阻的交通等问题，由大陆4条铁路和相关行政、军事机构组成的第一届大陆铁路运输协会于1943年4月召开。

根据企划院提出的季度运输请求案，原则上每年召开2次协议会，对运输方针，月运输量及到达港口，车辆相互融通计划，人员援助计划，设施改善计划等5个项目进行了协商。为此，作为常设机构，由大陆4条铁路派遣的职员组成的大陆铁路运输协议会事務局于1943年6月在满铁新京本部内设立。

另一方面，在大陆物资中转运输的终点朝鲜南部港口，由于相关机关的分立，决策分散，信息交换也存在着困难。为了改善这一状况，朝鲜国有铁路、海关、海事署、船舶运营会组成的“海陆运输釜山协议会”于1943年5月设立。

此外，作为战时行政机构重组的一部分，1943年11月总督府铁路局重组为总督府交通局，在现有铁路局业务的基础上，还负责港口、海事、航空及海关业务。朝鲜对日本内地运输通信省的通信业务整合持批判的立场，将组织范围限定为交通部门，并且考虑到朝鲜南部港口作为中转地的性质，整合了海关业务。

与此同时，在小规模运输业方面也整顿了海陆一贯作业式企业制度，朝鲜运输株式会社和多家航运公司于1943年10月合并为朝鲜海陆运输株式会社。海陆一贯运输公司的成立背景是，与日本国内110个主要港口中只有10个相比，朝鲜因总督府强有力的整合政策和地缘政治特性，将包括朝鲜内地的小规模运输在内的港口，全部合并为朝鲜海陆运输一家公司。





到目前为止，我们探讨了作为战时日本帝国海上运输能力低下的对策，决定了战时陆运应急体制，并适用于殖民地朝鲜，强调了朝鲜在大陆和日本列岛之间担任的桥梁作用。

下节课我们将探讨，随着日方的东亚交通系统进入危机状况，作为对策，大陆铁路管理的重组问题是如何被提起并实现了决战运输。



6-5 运输危机和中转运输体制的重组

各位同学，大家好。在上节课，我们探讨了在美日开战导致海上运力下降的状况下，作为解决对策实行的战时陆运应急体制给朝鲜国有铁路带来了怎样的结果。

这节课我们来看一下，随着日方的东亚交通系统进入危机状况，作为对策，大陆铁路管理的重组问题是如何被提起并实现了决战运输。

朝鲜因海陆一贯运输体制的整顿和运输控制的强化等原因，虽然不能充分发挥运力，但1944年第一季度朝鲜国有铁路的列车运行情况却受到中央称赞，情况良好。但是，在塞班岛沦陷前后为防御菲律宾而征用船只增加，美军对船只的攻击也愈演愈烈，朝鲜南部多个港口的布线量急剧减少其完成率也从1944年5月的102%急剧下降到7月的57%、8月的44%，港口码头开始堆积等待船只装载的大规模货物。

结果，车辆的使用效率极低，停留车增多，成为大陆铁路物资运输迟缓的因素。这些物资运输的滞留现象同时减少了大陆和日本向朝鲜优良煤炭的供应，大幅降低了朝鲜国有铁路的运力。

因此，尽管1944年的中转运输量从当初的650万吨减少到442万吨，但由于华北的"特殊情况"，即游击队攻击、满洲的"粮食出货不良"、朝鲜的"卸货问题"，1944年4月以后7个月的达成率下降到了77%。特别是华北交通方面，11月以后，由于美国飞机空袭的频发和抗日游击斗争的激化，铁路运输能力从1000万吨减少到500万吨。

此外，再加上船舶严重不足，日本帝国从日本、朝鲜、满洲、山海关到中国的交通系统陷入了全境的危机状况，在进行重点运输控制的同时，还从整个物流网的角度出发，摸索了提高效率的方法。

在中转运输被减弱的7月召开的东亚经济座谈会上，中转运输的问题点被认为是大陆铁路管理机构分立导致运输责任归属不明确，特别是朝鲜国有铁路的运输能力恶劣。因此，将"大陆物资战时运输本部的急设"、"朝鲜国有铁路的运输能力增强"、"大陆物资运输设施的完善"这三个事项作为强化陆上运输能力的对策进行上报。

但是，朝方纵贯路线的复线化还没有完工，从对满铁铁轨等铁路设施的转用勉强进行了复线化工程的事实中可以看出，资源制约已经非常严重。在这种情况下，中转运输的强化只能是改善大陆铁路运营管理的组织结构。为此，对将朝鲜、华北和华中大陆铁路并入到关东军影响之下的满铁进行了讨论。



这些行动在战争爆发后一直在尝试,尤其是中转运输开始前后,参谋本部要求朝鲜总督府实现大陆铁路的一元化。然而,虽然1943年秋天杉山元参谋总长和小矶国昭朝鲜总督会见,1944年4月满铁总裁小日山直登与小矶总督进行了会谈,但朝方的以一元化运营导致的临时混乱,朝鲜统治和交通不可分离论为由,反对了委托经营。

从朝方的立场来看,朝方的官民全都对从1917年到1924年的满铁委托经营朝鲜国铁持批判态度。在战时计划经济正在加强的情况下,人们认为铁路运输的分离阻碍了战时行政的顺利进行。

由于粮食和生活必需品的运输与治安维持也有密切的关联,因此军队统帅部的意愿不能如实反映在日本政府的决策中。对此,在朝鲜国有铁路,满铁,关东军野战铁路,参谋本部,和陆军省之间进行了意见交换,强化了关东军野战铁路,对华北交通和华中铁路实行同等野战铁路的处置权。也就是说,虽然不是直接的命令权,但通过获得暂时性的控制权,决定于1944年9月16日通过关东军野战铁路实现大陆铁路的一元化运营。

1944年12月,关东军野战铁路司令部和野战铁路队被改编为关东军大陆铁路司令部和大陆铁路队,大陆铁路司令官确保了大陆铁路一贯运输的计划处理和对华北、华中铁路的处置权。在这种情况下,1945年1月11日第39届最高战争指导会议召开了“大陆重要运输确保政策”。釜山到九州博多之间的货车运输、东海航线及大陆铁路干线的运力强化、大陆物资运输路线的防卫、朝鲜国铁的满铁委托经营等五个方针。

通过这些措施,决定了大陆物资的准军需品化、大陆铁路运输协议会事务局的强化和维持与军队铁路机关的紧密联系、

同年3月,随着“铁路军事使用敕令”出台,和“关于支那铁路,即中国铁路运营的军营管理事宜”的确定,实现了大陆铁路的军营管理。由此实现了以大陆铁路司令官为运输控制顶点的大陆物资的中转运输。

大陆铁路的一元化要求由于朝鲜总督府的对抗而未能实现,通过铁路军队管理,只有大陆物资的对日输送才是一元化的。这一未完成的大陆铁路系统重组情况表明,在战时殖民地统治下,区域内铁路运输的重要性得到了认可。



但是战况的趋势是日本帝国走向战败的过程。随着美英军队登陆本土和苏联军队进入满洲，作为对殖民地及占领地的分裂化的对策，整顿自救自战态势成为了当务之急。

朝鲜国有铁路在敌军登陆战开始之前负责将大陆的全部力量输送到日本本土的军事运输，同时不得不将大陆的战略物资紧急运送到日本内地。朝鲜国内集中了包括济州岛的兵力，为了加强应对美军的朝鲜南部和北部兵力，进行了紧急运输。

然而，由于劳动力、燃料和铁路车辆不足，导致列车驾驶事故和延误不断，货运业绩降至计划的约60%水平。从釜山到新京，即长春间路段一趟，朝鲜内主要路段两趟，将旅客运输压缩到极限，以确保的运力进行军事运输。

随着冲绳沦陷后，朝鲜国有铁路在其内部除了业务组织外，还单独组建了与军事组织相似的交通局大组织及交通义勇队，在紧急情况下，希望保证迅速向独立机关过渡，根据1945年7月的《交通局决战机构强化对策纲要》，将地方运输局设置在平壤和顺天，作为铁路工厂的地区进行衔接，并调整地方交通局及地方运输局以及铁路事务所的管辖区域，进行自救自战。

由于美国军方的海上封锁作战等原因，海上运输力进一步骤减，随着海运总监部的设立，实现了“国家船舶及港口的一元运营”，朝鲜内港口在“军两大最高指挥官”下，设立了由运输部队、船舶运营会、交通局、码头局、海运作业公司等参加的洋塔司令部，努力将大陆物资运送到日本内地。。

相对而言，在军事运输相对增加的情况下，从朝鲜南部港口的中转运输来看，铁路运输在1945年3月以后呈现出改善的趋势，但装船发送却非十分低迷。船舶运输也给大陆物资的中转运输带来了障碍。包括釜山在内的朝鲜南部港口已经投下了水雷，所以中转运输转移到咸镜北道的北线路上，整体上不得不缩小。虽然殖民地的“生命线”官方联络线通过不规则运行得以维持，但最终在7月停止运行。

在即将与大陆断绝关系之际，日方为了确保满洲大豆、高粱、盐等货物的运输，从6月20日开始实施了类似于敌前登陆作战的“特工助运”。起初，由于进港船舶十分活跃，可以迅速装载货物和出港，但进入7月后由于船舶无法布线，使朝鲜内大陆物资的港口装载在7月9日达到了约47万吨。



因此，作为最后的手段，只能依靠将谷物放入桶中放流，并采取原始手段“期待自然漂流到日本内陆山阴海岸”。这就是被称为日本战时经济“输血路”的大陆物资经由朝鲜进行陆运运输的最后面貌。就这样，太平洋战争末期日本帝国的败势越来越明显，整个大陆铁路运输体制面临危机，虽然想通过重组大陆铁路管理方式等来应对，但可以看出已经进入了极限。

到目前为止，我们研究了朝鲜国有铁路的战时动员。关于此的历史意义如下。

由国家直接指令的运力的合理分配，随着战争的爆发而部分性并列性地开始，逐渐超越地区、交通工具的范围，扩大和深化了整个交通系统。其中，控制方式因个别交通部门的所有形式和运输对象的不同而有所不同。

在国有铁路运输中，由国家直接进行的需求调整，运力分配过程组织化，而在小规模运输等私人所有的运输部门则加大了对供给方的控制，在促进组织化的同时也推动了资本集中决策的统一化。

在运力分配上，保障运输目的优先主义的质控在货运中较为容易，而在客运中，对旅行目的的把握相对困难，因此，实施质控需要加上供需压力因素，尤其是在客运方面，必须进行“伦理”的调整。

可以说，这种对陆上交通的控制是在殖民地朝鲜地区内交通机关和日本、大陆之间的桥梁两个契机下规定的。随着关东军特别大演习实施后，运输过程完全融入计划控制经济的一部分，形成了应对苏联军事行动的铁路动员体制。但是，由于美日开战，战争形态代替海上战、空中战，运输战的特征逐渐显现，可以说在这两个契机之间，围绕朝鲜国铁的运力分配及运营权产生了紧张关系。

为了弥补海上运力的不足，随着大陆物资经由朝鲜实行陆运转移运输，运输的可行性和要求水平之间的差距增大，并且作为桥梁的契机全面显现。作为统管陆运运输的协调机构，大陆铁路运输协议会在4条大陆铁路之间成立。

朝鲜不仅采取了比其他地区更彻底的货运重点主义，而且对区域内的交通系统也进行了重组，在战争末期运输危机期间，朝鲜国有铁路需要作为大陆铁路的一部分纳入日常运营。但是，朝方认为战时行政和一体化的铁路运营是殖民统治的前提条件，拒绝朝鲜国有铁路由满铁委托经营。因此大陆铁路的一元化，停留在军队管理下的大陆铁路命令系统的统一上。



从战时交通政策的观点来看，在殖民地朝鲜，比本国更“理想”的陆运控制在时间上可以说是以先行的形式实现的。不仅采取了比其他地区彻底的货物重点主义，还大力推动了以朝鲜国有铁路为顶点的小运输业及汽车业的整合。

虽然作为其原因可以列举殖民地经济的规模比本国小，经济集权化也更容易这些点。但不仅以总督为中心的权力基础已经完善，而且中央政府的各种内政也保障了一定的独立性，因此可以认为战时经济的决策集中在总督身上，能够行使彻底的行政权。

围绕铁路来看，从战争前开始，与恶劣的铁路运输能力相比，朝鲜的特定条件，即地缘政治位置、资源调配处、殖民地工业化产生了庞大的运输需求，因此，由于严重的运输能力不足形成了强有力的运输控制。

尽管如此，朝鲜国铁的应对能力还是遇到了极限。由于运输服务的超额需求尚未消除，在实施运输服务分配的同时，由于建筑及车辆老化、铁路用品不足、劳动力素质下降，难以避免驾驶事故的频发。而且，由于内部劳动者的生活不够稳定，作为劳动者为自我保全的货物被盗事故不断。

从这种大小战略的观点来看，将南满洲铁路作为铁路政策的核心，将日本国有铁路作为铁路政策的“策源”，将朝鲜国有铁路作为“与满洲铁路相连的一部分”，以满洲作战预想地为中心进行铁路投资的参谋本部为中心的大陆铁路政策在对美战争中丧失了其现实效用。

如此，国家对铁路的控制也在战时逐渐加强，但不可否认的是，由于日本帝国资源不足和各地区的分立性，殖民地朝鲜的陆运部门成为整个“帝国”战时经济的薄弱环节。

在这样的情况下，由于朝鲜国有铁路战时运输力量增强，解放后的“遗产”发生了不可逆转的变化，这一点不容忽视。也就是说，从新义州到釜山的纵贯线的复线化以及大量的资本投入形成，并且代替日本人大量聘用了朝鲜人，达到了全体职员员的70%。只是，这里要注意的是，仅凭数量上的增加，很难评价是依靠朝鲜人的铁路运营能力形成。

因为这种“遗产”的形成是在“资源约束型经济(resource-constrained economy)”下完成的。对朝鲜人的大量雇用不仅是整体劳动力质量下降的一个现象，并且朝鲜人晋升到中间管理层仍然只是部分现象。在基础设施的扩张中，由于资源受限，不得不追求设施改良的运输效率化，导致设施维修被推迟而老化。





因此，战争时期组织内部积累的铁路运营技术随着日本人的回国急剧减少，加上铁路网的分裂使资源短缺更加严重。结果，组织力量下降，需要来自美国的新支援。

在下节课中，我们将探讨随着日本帝国的灭亡，东亚铁路在战后是如何进行重组的。





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

퀴즈



서울대학교 한국경제와 K학술혁신 연구센터

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



퀴즈

01 중일전쟁 발발에 따른 군사수송의 실시와 그 영향에 관한 설명으로 맞지 않은 것은 다음 중 무엇인가?
5분

- ① 대량의 체화발생
- ② 전시 다이어그램 실시
- ③ 조선내 발착 화물 수탁 확대
- ④ 급행열차 이외의 식당차 연결 금지

정답 ③

해설 군사수송에 철도수송력 80%를 배분하기 위해 조선 내 발착 및 조선발 연대화물의 수탁을 제한하여 단기간이기는 하지만 극심한 체화발생이 불가피하였습니다.

02 전시하 조선국유철도를 비롯한 조선의 육운부문에 관한 상황 설명으로 옳은 것은 무엇인가?
5분

- ① 공업생산액이 급속히 줄어들어 수송면에서 여유가 발생하였다.
- ② 가솔린 가격 상승으로 자동차에서 철도로의 수송수요가 몰렸다.
- ③ 농산물 수송이 늘어나는 추세를 보였다.
- ④ 여객수송은 줄어들어 운임할인을 통한 여객유치활동이 전개되었다.

정답 ②

해설 공업생산액 비중 증가, 중화학공업 증가, 식료품공업 축소 등 국가통제 하에서 산업구조의 재편을 수반한 공업화가 진전되어 비농산물의 수송이 크게 늘었습니다. 뿐만 아니라, 가솔린과 선박 부족으로 운임이 상승했기 때문에, 자동차 및 해운업에서 화물 유입이 발생하여 철도수요가 객화 모두 더욱 증가했습니다. 이에 비해, 철도투자가 자재 및 노동력 부족으로 제대로 이루어지지 못해 수송력 부족이 발생하였습니다.





- 03** 대소련 전쟁에 대비해서 관동군 규모를 강화하기 위해 ()이 실시되어, 1941년 7월 15일 관동군 야전철도사령관의 지휘하에 조선국유철도와 만철을 포함한 '특수수송긴급간사회'가 열려 대규모 수송이 시작되었다. 이후, 장차 일본의 대소전쟁이 전시경제운영에 미칠 수 있는 영향을 최소화하기 위해, 조선국유철도는 그때까지 부분적으로 실시해 온 화주 측과의 협의를 통한 수송력의 계획적 배분을 전면화했다.

10분

정답 관동군특종연습

해설 트루먼 독트린은 미국의 공산주의 확산을 방지하기 위한 방위지대 구축 의지로 볼 수 있으며 미국의 NATO 가입, 마셜플랜과 연계되어있습니다.

- 04** 과달카날 해전 이후 일본의 선박이 심한 피해를 입어 대륙물자의 조선경유 육운 전가수송이 실시되었습니다 이와 관련된 사항이 아닌 것은?

5분

- ① 경부선의 단선화
- ② 전시육운 비상체제
- ③ 중계수송
- ④ 화물수송의 장거리화

정답 ①

해설 대규모 물자가 중국대륙으로부터 한반도를 거쳐 일본열도로 수송되었기 때문에 경부·경의 양노선의 복선화가 긴급히 요청되었습니다.





05 수송위기에 관한 설명 중 틀린 것은?

5분

- ① 조선남부의 항구에 대한 배선량이 줄었다.
- ② 1943년에 철도로부터 수송능력 감소가 급격히 발생하였다.
- ③ 조선국유철도의 수송력이 크게 저하하였다.
- ④ 중국대륙에서는 항일게릴라의 투쟁으로 수송난이 심각해졌다.

정답 ②

해설 조선 남부 여러 항구에 대한 배선량이 급격히 줄어, 그 달성을 또한 1944년 5월 102%에서 7월 57%, 8월 44%로 급격히 떨어졌고, 항만 부두에서는 선박 적재를 기다리는 대규모 화물이 쌓이기 시작했습니다. 그 결과, 차량의 사용 효율이 극히 저하되고 정류차가 증가하여 대륙철도의 물자수송을 둔화시키는 요인이 되었습니다.





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

수송위기 발생에 대해 일본육군은 조선, 만주, 화북, 화중의 대륙철도를 통합하여 일원적으로 운영할 것을 요청하였습니다. 이에 대해 만주, 화북, 화중의 철도는 찬성하였지만, 조선총독부는 반대의견을 표명하였고, 이로 인해 결국 실현되지 못하였습니다. 조선의 반대 이유를 논의해 보십시오. (120분)

참고

수송위기가 현재화되는 상황에서 대륙물자의 중계수송을 강화하기 위해서는 대륙철도운영관리의 조직구조를 개편할 필요가 있었습니다. 이에 조선, 화북, 화중의 대륙철도를 관동군의 영향 하에 있는 만철에 통합하는 것이 검토되어, 참모본부는 조선총독부에 대륙철도의 일원화를 요청했습니다. 그러나, 조선 측은 일원 운영에 의한 일시적 혼란, 조선 통치와 교통의 분리불가론을 이유로 위탁경영에 반대해왔습니다. 조선 측의 입장에서 보면, 조선 측은 관민 모두 1917년부터 1924년까지 만철에 의한 조선국철의 위탁경영을 비판적으로 받아들이고 있었습니다. 전시하에 계획경제가 강화되고 있는 상황에서 철도수송을 분리하는 것은 원활한 전시 행정의 수행을 막는 것이라는 인식을 가지고 있었던 것입니다.





서울대학교
SEOUL NATIONAL UNIVERSITY

자료



서울대학교 한국경제와 K학술혁신 연구센터

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



자료

도서

- 戰時經濟と鐵道運營 : 「植民地」朝鮮から「分斷」韓國への歴史的經路を探る, 林采成, 東京大學出版會, 2005

영상

- THE PACIFIC WAR - Japan versus the US / WELT Documentary

https://www.youtube.com/watch?v=RHvh2ly1-18&ab_channel=WELTDocumentary

- 新・ドキュメント 太平洋戦争 1941 開戦 / NHK

https://www.youtube.com/watch?v=mduJdmY6OnY&ab_channel=NHK

- 新・ドキュメント 太平洋戦争 1942 大日本帝国の分岐点 前編 / NHK

https://www.youtube.com/watch?v=QptK5n-Opec&ab_channel=NHK

- 新・ドキュメント 太平洋戦争 1942 後編 / NHK

https://www.youtube.com/watch?v=vXSOPJD9Gyc&ab_channel=NHK

- [고전영화] 군용열차 (1938)/ Classical Movie / Animation

https://www.youtube.com/watch?v=b9tPyRIAj0E&ab_channel=ClassicalMovie%2FAnimation

