【논 문】

돈도선(敦圖線) 노선 선정과 정거장 입지를 통해 본 간도지역 철도 교통 거점의 형성*

노 경 민**

차 례

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 길회철도 구상과 간도지역의 기존 교통공간
Ⅲ. 돈도선의 노선 선정과 공간적 조건
Ⅳ. 돈도선 정거장 입지와 철도 교통 거점의 형성
Ⅴ. 결론

국문초록

본 연구는 돈도선(敦化-圖們)의 노선과 정거장 위치가 결정되는 과정에서 기존 취락과 철도망이 어떻게 고려되었는지 살펴보고, 그 결과 나타난 간도지역 철도망의 변화를 밝히는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 부설 과정에서 작성된 네 차례의 노선 답사 기록과 『돈도선·천도선건설기요(敦圖線·天圖線建設紀要)』를 단계별로 대조하고, 각 단계에서 검토된 노선과 정거장 위치를 길돈선과 천도경편철도의 노선과 비교하였다.

돈도선 부설 이전의 간도지역에는 용정촌을 중심으로 노두구와 연길, 두만강 강안을 연결하는 철도망이 형성되어 있었다. 간선이 용정촌을 지나야 한다는 의견은 노선 답사 과정에서 거듭 제기되었으나, 장대 터널을 피하고 노선 연장을 줄여야 한다는 조건과 충돌하여 받아들여지지 않았고, 1926년부터 1927년까지 진행된 제3차 답사에서는 용정촌을 지나지 않는 예정선이 선정되었다. 1932년의 측량은 이 예정선을 세 구간으로 나

* 이 논문은 2024년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2024S1A5B5A16019902)

** 한국전통문화대학교 건축조영연구소 연구교수.

www.kci.go.kr

누어 진행되었으며, 세 측량대 모두 긴 터널을 피하는 대신 루프선과 우회선, 다수의 교량을 설치하는 방향으로 노선을 조정하였다.

돈도선 정거장의 위치를 선정할 때에도 기존 취락의 규모보다 지형과 열차 운전 조건이 우선되어, 시가지가 형성되어 있던 일부 정거장은 시가지와 일정한 거리를 두고 배치되었다. 정거장의 규모와 설비 또한 철도망에서 맡은 기능과 장래의 화물 및 여객 취급량에 대한 전망을 기준으로 정해졌다. 돈도선의 개통으로 길돈선의 종단역이었던 돈화가 통과역으로 바뀌었고, 답사 당시 작은 취락에 지나지 않았던 회막동(도문)에는 가장 넓은 용지를 갖춘 국경 종단역이 설치되었다. 한편, 용정촌을 지나던 천도경편철도는 조양천에서 분기하는 노선으로 개축되었다. 이에 따라 용정촌을 중심으로 형성되어 있던 기존 철도망은 조양천과 연길, 도문을 연결하는 구조로 바뀌었다. 만주국 성립 이후 부설된 돈도선은 기존 철도와 주요 경유지를 부분적으로 이용하면서도 노선과 정거장 위치를 새롭게 정하여, 간도지역 철도망의 중심축과 주요 정거장의 기능을 재편하였다.

주제어: 돈도선, 길회철도, 간도, 천도경편철도, 정거장

Ⅰ. 서론

돈도선(敦圖線)은 만주국 성립 이후인 1933년 9월 1일 돈화(敦化)에서 도문(圖們)까지 본영업을 개시하였다. 두만강을 사이에 두고 조선철도 남양역과 연결되어 만주와 조선을 잇는 핵심 교통로가 되었다. 돈도선의 개통으로 기존의 길장선(吉林-長春)과 길돈선(吉林-敦化)이 병합되면서 만주국의 수도 신경(新京)에서 도문까지 이어지는 경도선(京圖線)이 완성되었다. 이 노선은 종단항인 청진, 나진, 웅기 등 조선의 항구와 이어져 만주, 조선, 일본을 잇는 근대 동아시아 해륙 교통망을 이루었다.

돈도선이 부설되기 전 간도에는 이미 천도경편철도(天圖輕便鐵道)가 운행되고 있었다. 1924년 11월 전 구간의 영업을 시작한 이 철도는 두만강 강안의 지방(地坊)에서 용정촌(龍井村)과 조양천(朝陽川)을 거쳐 노두구(老頭溝)에 이르는 101km의 간

www.kci.go.kr

선과, 조양천에서 국자가(局子街, 이후의 연길(延吉))에 이르는 10km의 지선으로 이루어졌다.[1] 그러나, 1927년 남만주철도주식회사(이하 '만철')의 제3차 답사에서 용정촌을 경유하지 않는 노선이 예정선으로 선정되었다. 1932년의 측량에서도 각 측량대는 담당 구간의 지형과 공사 조건에 따라 노선을 조정하였는데, 일부 정거장 위치 역시 기존 시가지와 떨어진 곳에 정해졌으며, 답사 당시 67호에 불과했던 회막동(灰漠洞, 이후의 도문)은 국경 종단역 예정지로 선정되었다.

돈도선은 길돈선의 종점인 돈화에서 두만강 국경까지 이어지는 길회철도의 마지막 구간으로, 길돈선과의 연결을 전제로 계획되었다. 이러한 성격은 1928년의 부설 계약에서도 나타났는데, 돈도선을 「길돈철도연장선」으로 규정하였다. 따라서 돈도선의 노선과 정거장 위치가 결정된 과정을 이해하기 위해서는 길림과 조선 북부의 항구를 연결하기 위해 20세기 초부터 추진된 길회철도의 계획과 부설 과정 속에서 돈도선을 살펴볼 필요가 있다.

간도협약과 길회철도 부설권에 관한 연구는 주로 부설권이 성립한 정치적 배경을 다루었다. 김지환은 일본이 길회철도 부설권을 확보한 과정과 그 배경을 다루었고,[2] 최덕규는 간도협약을 러일전쟁 이후 만주를 둘러싼 국제관계와 한일병합의 맥락에서 살폈다.[3] 이성환은 일본이 간도영유권 문제를 만주의 다른 현안을 해결하기 위한 수단으로 활용하였다고 보았으며,[4] 임찬혁 또한 간도협약 교섭에서 한인 관리권이 길회철도 부설권을 얻기 위한 협상 카드로 사용되었음을 지적하였다.[5] 이들 연구를 통해 간도협약과 길회철도 부설권이 성립한 정치적 과정은 상당 부분 밝혀졌다. 그러나, 부설권 확보 이후 현지답사와 측량에서 어떠한 노선이 검토되었고, 그것이 실제 부설 노선으로 어떻게 이어졌는지는 구체적으로 다

1) 南滿洲鐵道鐵道建設局, 1935b, 「天圖線建設紀要」, 『敦圖線·天圖線建設紀要』, 南滿洲鐵道鐵道建設局, 1-2쪽.

2) 김지환, 2005, 「間島協約과 日本의 吉會鐵道 敷設」, 『중국사연구』 34, 251-286쪽.

3) 최덕규, 2008, 「제국주의 열강의 만주정책과 간도협약(1905-1910)」, 『역사문화연구』 31, 203-242쪽; 최덕규, 2023, 「동청철도와 러시아의 만주인식(1894-1904)」, 『만주연구』 36, 39-82쪽.

4) 이성환, 2017, 「일본의 간도 정책」, 『대한정치학회보』 25집 1호, 185-206쪽.

5) 임찬혁, 2021, 「20세기 初葉 한·중 관계의 변화와 間島 한인의 管理」, 『한국근현대사연구』 96, 341-360쪽.

www.kci.go.kr

루어지지 않았다.

다음으로, 만주 철도망과 북선(北鮮, 조선 북부) 항만의 관계를 유통과 정책의 관점에서 다룬 연구이다. 김지환은 만주 간선철도망의 형성과정과 만철의 배양선을 통한 동청철도 물류 흡수 경쟁을 분석하고, 길회철도 부설에 따른 상품유통망의 변화가 동청철도의 매각으로 이어졌다고 논증하였다.[6] 길돈선에 관해서는 沢井実이 건설 과정을 청부 계약과 노동력 편성을 중심으로 검토하였다.[7] 송규진은 함경선 부설과 길회선 종단항 결정이 지역경제에 미친 영향을 살펴보았고,[8] 고태우는 '북선개발' 인식과 정책의 추이 속에서 세 항구의 경쟁을 다루었다.[9] 김윤미는 나진 개항과 항만도시 건설을 군사적 전개의 관점에서 검토하였으며,[10] 이용상 외는 만철의 길회선 부설과 북선철도 위탁과정을 다루었다.[11] 이들 연구는 돈도선이 광역 유통망과 항만 정책에서 차지한 위치를 밝혔으나, 연선 각 정거장의 위치가 결정된 조건과 철도망에서 맡은 기능은 충분히 검토하지 않았다.

마지막으로 철도와 간도지역 공간의 관계를 다룬 연구이다. 강문철과 양승우는 연길시의 도시형태와 가로체계를 분석하였고,[12] 박세영과 김태영은 연길 도심지구의 형성 과정을 추적하면서, 돈도선 개통으로 대외교통의 축이 구도심을 지나던 관도에서 하남교 방면으로 옮겨갔다고 보았다.[13] 천춘화는 사상과 종교의 유

---

6) 김지환, 2015,「만주 간선철도망 형성의 역사적 회고」,『만주연구』20, 8-39쪽; 김지환, 2022,「동아시아 철도를 둘러싼 일본과 러시아의 경쟁」,『만주연구』34, 9-37쪽; 김지환, 2024,「만주철도를 둘러싼 일본, 러시아, 장작림정권의 경쟁」,『역사학보』262, 65-96쪽; 김지환, 2013,「中國 東北地域 상품유통망의 변화와 東淸鐵道의 매각」,『역사학보』217, 335-360쪽.

7) 沢井実, 2021,「吉敦鉄道の建設過程」,『南山大学紀要 アカデミア 社会科学編』21, 87-108쪽.

8) 송규진, 2014,「함경선 부설과 길회선 종단항 결정이 지역경제에 끼친 영향」,『한국사학보』57, 325-358쪽.

9) 고태우, 2020,「식민지기 '북선개발(北鮮開發)' 인식과 정책의 추이」,『한국문화』89, 167-196쪽.

10) 김윤미, 2019,「1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개」,『인문사회과학연구』20권 4호, 1-25쪽.

11) 이용상 외, 2015,「만철의 길회선 부설과 북선철도 위탁과정에 관한 연구」,『한국철도학회논문집』18권 5호, 489-501쪽.

12) 강문철·양승우, 2011,「공간구문론을 통한 중국 연길시 도시형태 변화과정 연구」,『한국농촌건축학회논문집』13권 4호, 115-124쪽.

13) 박세영·김태영, 2006,「근대 연길도심지구의 형성과 발전과정」,『한국농촌건축학회논문집』8권 2호, 72-79쪽.

www.kci.go.kr

입을 중심으로 용정 공간의 형성과정을 밝혔다.[14] 노경민은 돈도선 철도역사의 등급과 평면, 구조 및 자재를 분석하였다.[15] 이들 연구는 철도 개통 이후 나타난 간도지역의 변화와 철도역사 건축을 주요 분석 대상으로 삼았다.

돈도선 관련 연구는 부설권을 둘러싼 외교적 교섭, 광역 유통망과 종단항의 관계, 개통 이후의 도시형태와 철도역사 건축을 중심으로 진행되었다. 이에 비해 길회철도 노선 선정을 위한 조사보고서들과 『돈도선·천도선건설기요(敦圖線·天圖線建設紀要)』[16]을 바탕으로 돈도선 노선과 정거장 위치가 결정된 과정은 충분히 다루어지지 않았다. 이에 본 연구는 이들 사료를 상호 대조하여 노선과 정거장 위치가 어떻게 결정되었으며, 그 결과 간도지역 철도망과 주요 정거장의 기능이 어떻게 달라졌는지를 검토한다. 이를 위해 먼저 돈화에서 두만강 국경까지 검토된 노선 대안의 변화과정을 살펴보고, 확정된 노선과 정거장 위치를 기존 취락의 분포 및 천도경편철도의 노선 구조에 대조한다. 또한, 돈화, 조양천, 연길, 도문이 돈도선 부설 이후 철도망에서 차지하는 위치와 맡게 된 기능을 비교하여, 간도지역의 본선과 분기선 체계가 어떻게 변화하였는지를 살펴보고자 한다.

Ⅱ. 길회철도 구상과 간도지역의 기존 교통공간

1. 길회철도 계획과 초기 노선 답사

길회철도 부설의 근거는 1909년 9월 4일 체결된 「간도에 관한 일청협약(間島ニ關スル日淸協約)」 제6조였다. 이 조항은 청국 정부가 길장철도를 연길 남쪽 경계까

14) 천춘화, 2022, 「'용정(龍井) 로컬리티'의 형성과정」, 『한국학연구』 64, 223-245쪽.

15) 노경민, 2026, 「만주 돈도선(敦化-圖們)의 부설과 철도역사 건축에 관한 연구」, 『건축역사연구』 35권 1호, 21-36쪽.

16) 『敦圖線·天圖線建設紀要』는 남만주철도주식회사 철도건설국이 돈도선과 천도선의 건설 과정을 정리하여 1935년 2월 발행한 보고서이다. 서지상으로는 한 권으로 되어 있으나 실제 자료는 두 권으로 분권되어 있어, 본 논문에서는 인용의 편의를 위해 각각 1935a와 1935b로 표기하였다.

www.kci.go.kr

지 연장하고 회령(會寧)에서 조선철도와 연결하도록 규정하였으며, 그 방법은 길장철도에 준하도록 하였다. 다만, 착수 시기는 청국 정부의 형편을 보아 다시 협의하도록 유보되었으며, 청국은 이를 근거로 부설을 미루는 한편 일본은 이 조항을 근거로 부설을 계속 요구하였다. 1928년 계약의 명칭이 「길돈연장선 건조도급계약(吉敦延長線建造請負契約)」이었던 것도 길회철도가 별도의 신설 노선보다 길장철도의 동쪽 연장으로 다루어졌기 때문이다.

길회철도는 길돈선(길림~돈화, 210.4km), 돈도선(돈화~도문, 191.931km), 그리고 천도경편철도를 개축한 조개선(조양천~개산둔, 58.80km)으로 이루어졌다. 각 구간은 서로 다른 협약과 계약에 따라 부설되었으며, 계약 체결과 착공 시기에도 차이가 있었다.([표 1])

[표 1] 길회철도 관련 주요 협약과 계약(1905~1933)
(「天圖線建設紀要」(1935b), 1-2쪽; 『村上義一文書』 5A-3, 5A-5, 7O-6; 『中華民國鐵路史資料』 第三冊)

구간	시기	체결 주체	협약·계약	핵심 내용
길장선[17]	1905.12.22	일본 정부/ 청국 정부	만주에 관한 일청조약·부속협정	길장철도 부설비의 약 절반을 일본에서 차입하도록 약정
길장선	1907.04.15	일본 정부/ 청국 정부	신봉·길장철도에 관한 협약	제3조 을목. 지선 증설과 연장 자금을 만철에 신청하도록 규정
길장선	1909.08.18	만철/청국 정부	길장철도차관계약	부설비 530만 엔 중 215만 엔 차관. (25년 상환)
공통	1909.09.04	일본 정부/ 청국 정부	간도에 관한 일청협약	제6조. 연길 남쪽 경계로 연장해 회령에서 접속하도록 규정하되 시기는 유보
길장선	1917.10	만철/ 중화민국 정부	길장철도차관계약 개정	차관액 650만 엔, 기한 30년. 업무는 만철 위탁, 국장은 중국 측 임명.

17) 길장선(길림~장춘, 127.727km)에 관한 협약과 계약도 함께 실은 것은 길회철도가 길장철도의 동쪽 연장으로 규정되었기 때문이다.

18) 조개선(朝開線)은 조양천(朝陽川)과 개산둔(開山屯)의 머리글자를 딴 이름이다. 천도경편철도의 천도(天圖)도 계획 노선의 두 끝인 천보산(天寶山)과 도문강(圖們江)에서 왔으며, 기점 개산둔은 본래 지방(地坊)이라 불리다가 1922년에 개칭한 곳이다.

www.kci.go.kr

조개선	1917.12.21	남만주태흥합명회사/화상 문록	중일합판 천도경편철로공사 계약	천보산~도문강 연안 경편철도를 중일 합자로 부설. 1918.3.16. 인가.
공통	1918.06.18	중화민국 정부 교통부/ 일본 특수은행단	길회철도차관 예비계약	선급금 1,000만 엔 지급. 본계약은 체결되지 못함
조개선[18]	1922.11.08	길림성공서/ 이이다 엔타로	개정 중일관상합판 천도경편철로공사 계약	자본 400만 엔 절반씩, 궤간 762mm. 제5조에 매수권. 1924.10 준공
길돈선	1925.10.24	만철/ 중화민국 정부 교통부	길돈철도 건조도급계약	길림~돈화 표준궤. 길회철도의 일부이자 잠정 조치임을 명기
돈도선	1928.05.15	만철/ 중화민국 정부 교통부	돈로철도 건조도급계약	돈화~노두구 표준궤 신설. 청부금액 1,132만 엔
조개선	1928.05.15	만철/ 중화민국 정부 교통부	노도철도 건조도급계약	노두구~도문강 연안. 기존 천도경편철도를 표준궤로 개축
돈도선	1933.02.09	만철/ 만주국 정부 교통부	돈화도문강철도 외 2철도 건조차관 및 위탁경영계약	도급방식이 차관·위탁경영으로 대체. 완성기한 1933.8말(돈도선)·1934.3말(조개선)
조개선	1933.02.09	만철/ 만주국 정부 교통부	천도경철 매수자금 대여계약	매수·개축 자금 대여 (매수액 635만 엔)

길회철도의 노선 답사는 모두 네 차례 이루어졌다. 간도협약 이전의 답사는 부설권 확보를 제안하기 위한 비공식 예비조사였고, 협약 이후의 세 차례는 노선 선정을 위한 공식 조사였다.([표 2])

www.kci.go.kr

[표 2] 길회철도 노선 답사와 검토 노선
(「吉林會寧間線路踏査報告」(1907); 鶴見鎭, 1911, 「吉林會寧間鐵道線路踏査報告書」; 飯田耕一郎, 1918, 「吉林會寧間廣軌鐵道豫定線路調査書」; 『吉會鐵道關係地方調査報告書』 第六輯 「敦羅鐵道」(1928))

답사	시기	담당	검토 노선	결론
비공식	1907.6~8	일본 육군 (고지 소좌(高峙少佐) 비밀 파견)	본선: 길림-액목색-돈화-국자가-호천포-회령 비교선①: 신참-장림둔-돈화 비교선②: 국자가-온성-훈융-회령 지선: 훈융-혼춘	본선 유지. 온성 경유선은 포시예트·블라디보스토크를 이롭게 한다는 이유로 반려. 혼춘의 지선 제안.
제1차	1911.4~7	육군 보병대좌 사이토 스에지로(齋藤季治郎) 의뢰. 만철 공무과 기사 쓰루미 시즈무(鶴見鎭) 담당	당초안: 회령-공암동·서래동-대랍자-용정촌-국자가 본선: 회령-석봉-호천가-동성용-국자가 제1비교선: 국자가, 용정촌 모두 경유 제2비교선: 용정촌 경유, 국자가는 지나지 않음	당초안은 지형적 제약으로 폐기. 본선은 석봉·호천가 경유로 채택(262.5마일). 다만 간도 통치를 이유로 제2비교선 채택 권고.
제2차	1918.3~5	만철 총무부 공무국 설계과 이이다 고이치로(飯田耕一郎)	길림~교하: 노야령 대해청령 납법~대교: 남쪽 노선(경령·위호령) 대 북쪽 노선(장광재령 우회) 동불사~회령: 북쪽 노선(국자가-대문령-마파) 대 남쪽 노선(마안산-용정촌-화룡)	노야령과 남쪽 노선 두 곳을 각각 택하여 예정선 확정(연장 262마일). 조양천-용정촌-회령 구간이 후일 조개선의 원형.
제3차	1926.10~1927.2	만철 서무부 조사과 스즈키 기요시(鈴木淸), 조선총독부 일행 동행	대상: 돈화~나진 간 경제적 노선 조사 범위: 돈화·액목·영안·연길·왕청·화룡 6현과 조선 북부 종단항: 청진, 웅기, 나진 3항	종단항은 나진이 가장 적합하다고 결론. 다나베 기사장이 회막동(도문) 경유안 제안.

1907년 일본 육군의 비공식 답사는 부설권 확보의 정치적, 군사적 중요성을 강조하기 위한 조사였다. 보고서는 국자가에서 온성을 거쳐 회령에 이르는 비교선이 두만강 왼쪽 기슭을 따라가므로 포시예트와 블라디보스토크를 번영시키는 반

www.kci.go.kr

면 청진과 원산을 쇠퇴시킬 우려가 있다고 평가하고, 온성 경유안 대신 훈융에서 혼춘에 이르는 지선을 두어 물자가 회령이나 국자가로 향하도록 제안하였다.[19] 물자가 닿을 항구가 노선 선정의 기준으로 작동한 것이다.

제1차 답사에서는 기술적 판단과 통치상의 요구가 서로 다른 노선을 가리켰다. 회령에서 국자가에 이르는 구간에서 흑산령(黑山嶺) 산맥을 넘는 당초안은 2마일이 넘는 터널을 뚫고도 구배를 60분의 1보다 완만하게 할 수 없어 폐기되었고, 대신 두만강을 따라 석봉(石峯)과 호천가(湖川街)를 거치는 노선이 본선으로 채택되어 용정촌은 본선에서 제외되었다. 그러나, 보고서는 용정촌이 일본 총영사관 소재지이자 간도 각지의 도로가 모이는 지점이므로 길회철도가 반드시 이곳을 지나야 한다고 판단하여 비교선 조사보고서를 작성하게 하였다.[20] 청국 정부의 동의를 얻지 못할 경우 연장과 경비가 늘어나더라도 국자가와 용정촌을 모두 지나는 제1 비교선을 택해야 한다고 한 것 또한, 용정촌이 쇠퇴하는 것이 세력 부식과 조선인 단속에 이롭지 않다는 판단에 따른 것이었다.

제2차 답사는 구간별 비교 노선을 검토하여[21] 합이파령에서 동불사, 마안산, 용정촌, 화룡을 거쳐 회령에 이르는 예정선을 정하였다. 훗날 작성된 「돈도선건설기요」에서는 이 노선이 오랑카이(オランカイ)의 험로를 넘어 회령에 닿는 데 그쳐 경제적 가치가 부족하다고 평가하였다.[22] 다만, 조양천에서 용정촌을 거쳐 회령에 이르는 구간은 후일 조개선, 즉 돈도선 남회선의 원형이 되었다.[23]

앞선 답사들이 길림~회령 전 구간을 대상으로 한 데 비해, 1926년 10월부터 시작된 제3차 답사는 당시 진행 중이던 길돈선 부설에 따라 돈화 동쪽 구간에

---

19) 「吉林會寧間線路踏査報告」, 1907, 第1章 「線路ノ選定」, 『吉會鐵道關係一件』 第1卷, 外務省外交史料館.

20) 鶴見鎭, 1911, 「吉林會寧間鐵道線路踏査報告書」, 『吉會鐵道關係一件』 第1卷, 外務省外交史料館, 89쪽.

21) 南滿洲鐵道株式會社總務部工務局設計課, 1918, 『吉林會寧間廣軌鐵道豫定線路調査書』, 제1장 제1절 「線路撰定」, 1쪽.

22) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 「敦圖線建設紀要」, 『敦圖線·天圖線建設紀要』, 7쪽. 오랑카이(オランカイ)는 용정촌에서 화룡을 거쳐 호랑화령(胡郎火嶺)을 넘어 회령에 이르는 산길을 가리킨다.

23) 鐵路總局, 1933, 『敦化圖們間鐵道の完成と日滿關係』, 3-5쪽.

www.kci.go.kr

집중하였다. 회막동을 거쳐 조선철도와 연결하는 안은 다나베(田邊) 기사장이 기존의 답사보고서와 현지를 비교 조사한 뒤 제안하였다.[24]

2. 돈화와 용정 중심의 교통체계

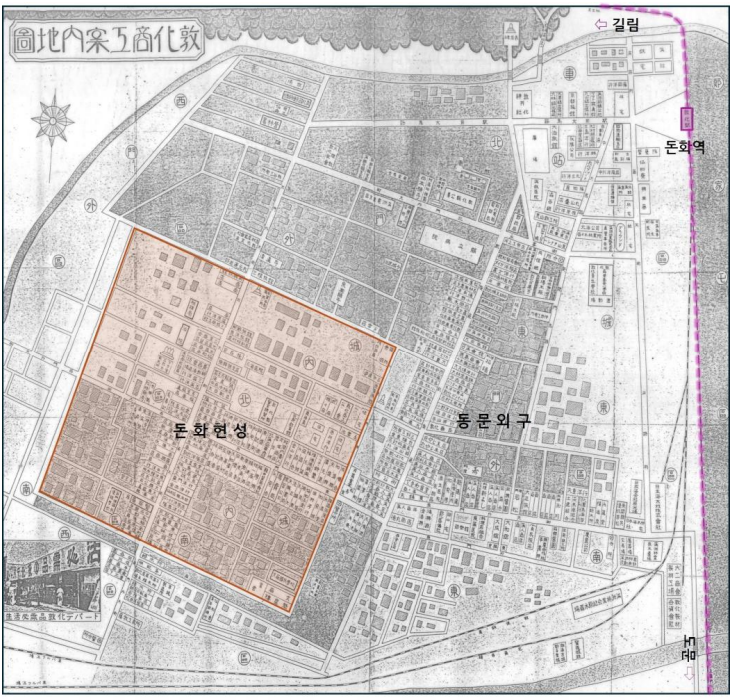
돈도선의 기점인 돈화는 길돈선의 종단역이었다. 길돈선은 1925년 10월 24일 중화민국 정부 교통총장 예공작(葉恭綽)과 만철 대표이사 마쓰오카 요스케(松岡洋右)가 체결한 건조도급계약에 따라 부설되었다.[25] 궤도 부설이 끝난 구간부터 차례로 가영업을 시작하여 1928년 10월 10일 돈화까지 개통하였으며, 길림에서 돈화까지 210.4km 전 구간의 공사에는 2년 4개월이 소요되었다.

길돈선은 처음부터 돈화 동쪽으로의 연장을 전제로 부설되었다. 『길돈철도건설기요』는 길돈선을 장래 돈화에서 동쪽으로 200km 남짓을 연장하면 조선에 접속하여 만주 중부의 중요 간선을 형성하는 노선으로 설명하고, 노선 선정의 기준을 「지형이 허용하는 경제적 한도 안에서 완만한 구배의 우량선을 구한다」는 데 두었다. 측량 결과 직선 구간의 최급구배는 1.25%, 최소곡선반경은 360m로 정해졌으며, 보고서는 이를 안봉선(安奉線)과 동성철도(東省鐵道) 동부선보다 양호하다고 평가하였다.[26] 정거장 위치 역시 연선 물자의 집산 편의를 예상하고 장래 지선 부설 가능성 등을 고려하여 정하였다. 철도의 규격과 정거장 배치 또한 장래 조선철도와 연결될 간선의 일부라는 전제에서 결정된 것이다.[27]

돈화현은 청대의 봉금이 해제된 뒤인 1882년 4월에 설치되었다. 『만몽도읍전지(滿蒙都邑全誌)』는 1926년의 돈화를 약 2,000호에 인구 약 1만 명으로 기록하고, 시가지가 토벽에 둘러싸여 있으며 동문 밖에 크고 작은 상가가 모여 있다고 기록하였다.[28] 두 해 뒤의 『길회철도관계지방조사보고서』 제6집 「돈라철도」는 돈화

24) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 7쪽.
25) 南滿洲鐵道株式會社, 1930, 『吉敦鐵道建設紀要』, 1-3쪽.
26) 南滿洲鐵道株式會社, 1930, 앞의 책, 3-4쪽. 구배는 선로의 기울기, 곡선반경은 곡선이 그리는 원의 반지름이다.
27) 沢井実, 2021, 앞의 논문, 91쪽.
28) 山田久太郎, 1926, 『滿蒙都邑全誌』, 203-204쪽.

www.kci.go.kr



[그림 1] 돈화상공안내지도(1940)
(森田喜一, 1940, 『敦化商工案內地圖』, 日本交通社支部)

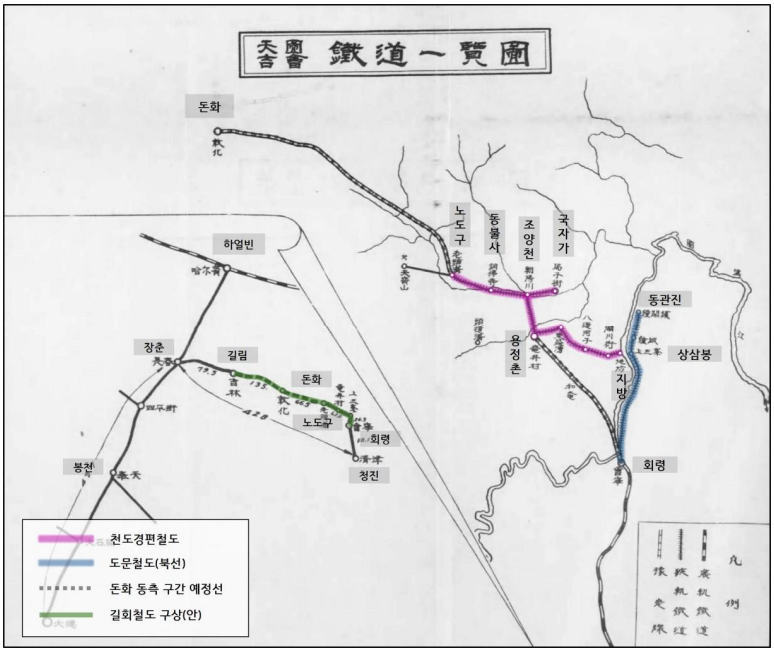
현성을 2,500호에 인구 13,000명으로 적으면서 길돈철도 공사에 착수하면서 갑자기 발전하였다고 기록하였다.[29] 돈화역은 이미 상권이 형성되어 있던 동문 밖에 설치되었고, 『돈화현지명지(敦化縣地名志)』는 개통 이후 이 일대가 성장하여 만주국 시기에 동문외구(東門外區)로 편성되었다고 기록하였다.[30] 1940년 간행된 「돈화상공안내지도(敦化商工案內地圖)」에는 기존 현성을 둘러싸던 토벽 자리에 도로가 놓이고, 현성 동쪽의 동문외구와 그 북쪽에 돈화역이 자리한 모습이 확인된다.([그림 1])

돈화역의 종단역 기능은 정거장의 등급과 설비에서 확인된다. 길돈선의 정거장

29) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1928, 『吉會鐵道關係地方調査報告書』 第六輯 「敦羅鐵道」, 7쪽.
30) 敦化縣地名委員會, 1985, 『敦化縣地名志』, 18-19, 25쪽.

www.kci.go.kr

은 특등과 2등, 3등, 4등의 네 등급으로 나뉘었고, 최상위인 특등역은 교하와 돈화 두 곳뿐이었다. 본가(本家, 철도역사 본관) 면적과 기관고(機關庫, 기관차고), 기무단(機務段, 기관차의 운용과 검수)과 공무단(工務段, 선로와 구조물의 보수), 차무단(車務段, 열차 운전과 정거장 영업)의 청사, 급수 설비가 모두 이 두 곳에 집중되었다.[31] 『돈화시지(敦化市志)』도 돈화역이 1928년 길돈철도의 종점역으로 설치되어 길돈길장철로국의 관할에 속하였다가 1933년 돈도선 개통 이후 경도선의 구간역(區段站)으로 바뀌었다고 기록하였다.[32]



[그림 2] 「천도-길회철도일람도」(1925)
(南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1925, 『天圖輕便鐵道』)

돈화 동쪽에서는 천도경편철도(이하 천도경철)가 이미 운행되고 있었다. 노두구

31) 「吉敦鐵道の建築」, 1934, 『滿洲建築協會雜誌』 14권 2호, 10쪽.
32) 敦化市地方志編纂委員會, 1991, 『敦化市志』, 242쪽.

www.nl.go.kr

탄광과 천보산 은동광의 광산물을 반출하기 위해 부설된 사설 협궤철도로, 1918년 3월 중일 합자 회사가 인가를 받았으나 기점 변경과 현지 관헌의 저지로 1922년에야 착공하였다.[33] 1923년 10월 지방~용정촌, 1924년 11월 용정촌~노두구 및 조양천~국자가 구간의 영업이 차례로 시작되었으나 노두구~천보산은 부설되지 않았다. 그 결과 용정촌을 거쳐 두만강 강안에 이르는 간선과 조양천에서 국자가로 갈라지는 지선이 형성되었다. 만철이 작성한 「천도-길회철도일람도」에는 천도경철의 간선과 지선뿐 아니라 조선 측 도문철도와 돈화 동쪽의 길회철도 예정선도 함께 표시되어 있다. 이는 1925년 당시 길회철도의 동쪽 구간이 기존 철도망과의 연결을 전제로 검토되고 있었음을 보여준다.([그림 2])

만철의 1925년 조사에 따르면 농산물 발송량은 용정촌이 전체의 88% 이상을 차지하였고 동성용(東盛湧)과 팔도하자가 뒤를 이었다. 도착지는 도문강안역 한 곳으로, 화물은 조선 쪽 도문철도와 청회선을 거쳐 청진으로 운송되었다.[34] 분기점은 조양천이었으나 화물 집산의 중심은 용정촌이었다. 이러한 흐름은 천도경철 개통 이전부터 이어진 것으로, 1916년에 이미 청진과 회령 경유 물량이 총무역액의 75%를 차지하였고,[35] 1917년 청진~회령 구간과 1920년 도문철도, 1923년 천도경철이 차례로 개통되면서 기존의 청진 방면 유통 경로가 철도망으로 옮겨갔다.

용정촌은 본래 육도구(六道溝)로 불렸으며 조선인 개간민이 세운 두레박틀에서 이름이 생겼다.[36] 1909년 간도협약에 따라 용정촌과 국자가 등이 상부(商埠)[37]로 개방되었고, 같은 해 11월 협약에 근거하여 용정촌에 간도총영사관이 설치되었다. 1924년의 용정촌에는 총영사관과 해관을 비롯하여 금융과 통신, 교육, 의료, 언론 기관이 갖추어져 있었다.[38] 이처럼, 용정촌에는 이미 행정과 상업 기능이

33) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1925, 『天圖輕便鐵道』, 1-4쪽.
34) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1925, 앞의 책, 16쪽.
35) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1925, 앞의 책, 26-27쪽.
36) 龍井縣地名委員會, 1985, 『龍井縣地名志』, 17쪽.
37) 상부(商埠)는 청과 중화민국이 외국인의 거주와 통상을 허용하여 개방한 시가지를 가리키며, 개항장과 달리 내륙에도 두었다.
38) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1925, 앞의 책, 25쪽.

www.kci.go.kr

집중되어 있었으며, 천도경철은 새로운 중심 기능을 부여했다기보다 기존의 행정 및 상업 중심지를 철도망에 편입한 것으로 볼 수 있다.

만철의 1925년 조사는 길돈선이 부설되면 광궤(표준궤) 철도 사이에 놓인 협궤의 천도철도와 도문철도를 광궤로 개축할 필요가 있을 것으로 전망하였다.[39] 1928년 5월 15일 「노도철도 건조도급계약」도 천도경철 매수비 100만 엔을 포함하여 노두구 동쪽의 협궤를 개축하도록 정하였다. 만주사변 이전 길회철도의 동쪽 구간은 기존 노선의 개축으로 완성될 예정이었던 것이다. 철로총국이 돈도선을 두고 「종래 민간의 예상과 일부 인사의 기대를 저버리고 나진으로 가는 최단거리로 연길을 지나 도문에 부설되었다」고 적은 것도 이러한 배경을 보여준다.[40]

Ⅲ. 돈도선의 노선 선정과 공간적 조건

1. 제3차 답사와 종단항 비교

만철 서무부 조사과는 1926년 10월 15일 현지조사단을 조직하여 조선총독부 일행과 함께 돈화, 액목(額穆), 영안(寧安), 연길, 왕청(汪淸), 화룡(和龍)을 조사하고, 이듬해 2월 15일부터 조선북부와 간도를 정밀 조사하였다. 그 결과물인 『길회철도관계지방조사보고서』 제6집 「돈라철도(敦羅鐵道)」(1928)는 돈화~나진 간 철도의 경제적 노선을 선정하고 그 가치를 검토하는 것을 조사 목적으로 밝혔다. 종단항의 선정은 노선 비교의 전제였으나 확정된 방침은 아니었다. 보고서는 청진과 웅기, 나진의 세 가지 안이 있으나 항만의 형태와 선박 출입의 편의, 항만 시설을 비교하면 나진이 가장 낫다고 보아 나진을 종단항으로 삼는다고 기록하였다.[41]

이 세 기준에는 배후지의 물동량이나 기존 시가지의 규모가 포함되지 않았다.

39) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1925, 앞의 책, 29쪽.
40) 鐵路總局, 1933, 앞의 책, 83-88쪽.
41) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1928, 앞의 책, 2쪽.

www.kci.go.kr

보고서는 웅기를 인구 10,900명에 군청과 세관, 경찰서, 은행을 갖추고 연간 3,500만 엔 규모의 화물을 취급하는 「청진에 버금가는 무역항」으로 적은 반면, 나진은 「십여 가구에 불과한 작은 마을」로 기록하였다. 그럼에도 나진을 고른 근거는 풍랑이 잔잔한 천연의 좋은 항구라는 점과 표고 80m 등고선 아래로 500만 평에 이르는 넓은 평지였다.[42] 종단항의 선정은 취락 규모나 무역 실적이 아니라 지형과 확장 여지에 따른 판단이었던 것이다. 보고서는 돈화에서 나진에 이르는 예정 본선 외에 네 개의 비교선을 두고 실연장, 환산연장[43]과 건설비 등을 비교하였다.([표 3]) 1920년대 간도의 화물이 주로 청진으로 운송되고 있었음을 고려하면, 보고서가 나진을 종단항으로 놓고 돈화~나진 간 노선을 비교한 것은 기존 수송 경로와 다른 방향을 검토한 것이었다.[44]

[표 3] 돈화~나진 간 예정 본선과 비교선 비교
(『吉會鐵道關係地方調査報告書』 第六輯 「敦羅鐵道」(1928), 16쪽 「敦化-羅津間線路比較表」)

구분	경로	실연장 (km)	환산연장 상행(km)	환산연장 하행(km)	건설비 (천엔)	등급
예정 본선	돈화-연길-하남-온성-나진	331.950	403.650	674.416	37,940	1
비교선 1	돈화-연길-풍도령-온성-나진	329.450	412.700	684.266	40,180	2
비교선 2	돈화-연길-수남-하삼봉-나진	329.600	544.570	805.326	55,200	3
비교선 3	돈화-연길-용정촌-하삼봉-나진	352.200	581.080	841.596	56,110	5
비교선 4	돈화-동불사-용정촌-나진[45]	332.100	573.259	830.912	55,250	4

42) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1928, 앞의 책, 12쪽.

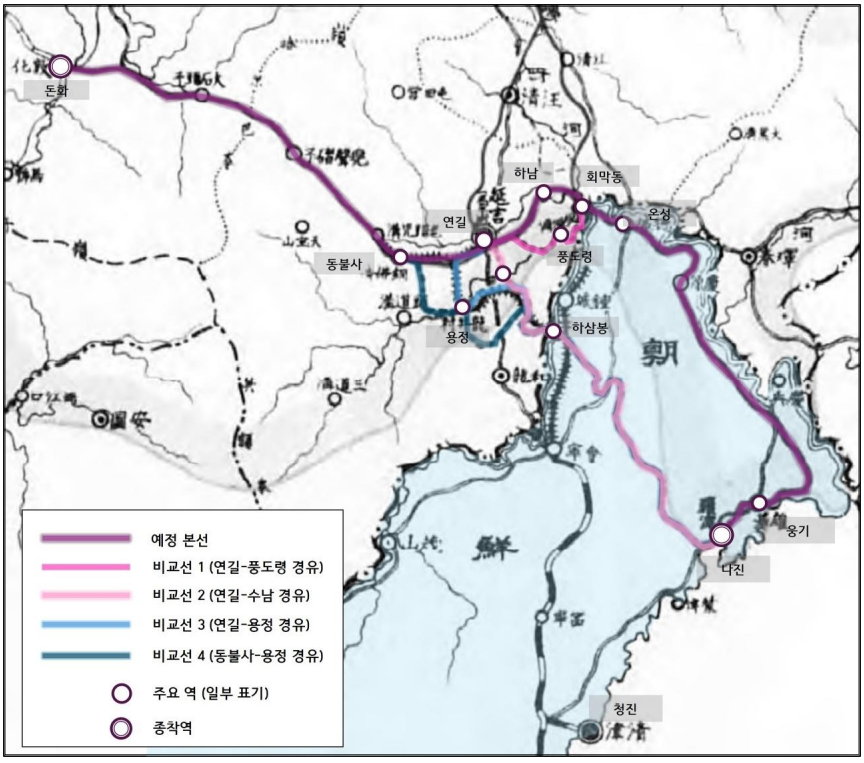
43) 환산연장은 구배 등 열차 운전 조건에 따른 부담을 거리로 환산한 것이다.

44) 종단항 결정의 정치적 경위와 세 항구의 유치 경쟁은 송규진, 2014, 앞의 논문에 상세하다. 본 연구는 종단항이 노선 선정의 전제로 다루어진 방식에 한정한다.

45) 비교선 4는 「돈화-나진간선로비교표」에 「敦化—銅佛寺—龍井村—羅津」으로 적혀 있으나, 같은 쪽 본문은 하삼봉(下三峰)을 경유하는 노선으로 서술하였다. 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1928, 앞의 책, 16쪽.

www.kci.go.kr

예정 본선은 연길에서 부르하통하(布爾哈通河)[46]를 따라 남하하여 회막동에 이른 뒤 가야하(嘎呀河)와 두만강을 건너 온성에 도달하고, 경흥(慶興)과 아오지(阿吾地)를 거쳐 웅기에 이른 다음 관곡봉(寬谷峰) 터널로 나진 예정 정거장과 연결되는 노선이었다. 온성 이남 구간은 조선총독부가 조사한 노선을 따르되 최급구배를 1%로 완화하고 최소곡선반경을 300m로 정하였다. 실연장이 가장 짧은 비교선 1은 예정 본선보다 2.5km 짧았으나 터널 연장이 약 두 배이고 1% 구배 구간이 길며



[그림 3] 돈화~나진 간 예정 본선과 비교선 노선도
(「敦化-羅津間豫定本線勢力圖之圖」,『吉會鐵道關係地方調査報告書』第六輯「敦羅鐵道」(1928))

46) 부르하통하(布爾哈通河)는 현재 통용되는 지명이다. 다만, 본 연구에서 이용한 사료에는 布爾巴通河, 布爾巴圖河 등의 이형이 확인된다. 특히『吉會鐵道關係地方調査報告書』제6집「敦羅鐵道」와『敦圖線建設紀要』에서는 주로 布爾巴通河로 표기하였다.

연선의 경제적 여건도 불리하다는 이유로 채택되지 않았고, 예정 본선은 상·하행 환산연장이 가장 짧고 건설비도 가장 낮아 1등으로 평가되었다. 용정촌을 경유하는 두 노선도 별도로 비교하였다. 그 결과, 비교선 3은 예정 본선보다 20.25km 길고 건설비가 가장 높았으며 비교선 4는 환산연장이 길고 건설비가 1.46배에 달하여 모두 낮게 평가되었다.[47]([그림 3])

보고서는 회막동이 도문경철의 남양동 연장 계획에 따라 왕청, 연길의 물자 유통이 예상되면서 1926년 7월경부터 성장하였으나, 두만강안선 계획과 도문경철 연장 측량이 중지되면서 상업 경기가 위축되었고, 이로 인한 주민들의 이주를 예상하였다. 그럼에도 회막동이 67가구 400명에 지나지 않으나 가로와 세로 각각 약 2km의 평지가 강 수면보다 약 4m 높아 침수 우려가 적으므로, 정거장 예정지이자 국경 도시로서 인구 4만~5만 규모의 시가지를 조성하기에 적당하다고 평가하였다.[48] 이는 보고서가 다룬 경유지 가운데 시가지 조성 가능성이 구체적인 규모와 함께 제시된 유일한 사례이다.

이러한 판단은 1928년 당시 만철 조사과의 것이었고, 나진을 주요 종단항으로 건설한다는 방침이 정부 차원에서 구체화된 것은 만주사변 이후였다. 1932년 5월 3일 일본 내각은 「길돈연장선 건설에 관한 방침요강 및 천도철도 처리방침」 제5항 「종단시설의 축조」에서 당분간 청진과 웅기 두 항을 이용하되, 두 항의 처리 능력을 고려하여 「별도로 주요항으로서」 나진에 종단시설을 축조하기로 결정하였다.[49] 나진이 「북선의 중심항」으로 결정되고 토지수용령이 발표된 것은 1932년 8월 23일로, 돈도선이 착공한 지 석 달 뒤의 일이었다.[50]

2. 노두구 동쪽 구간의 처리와 노선의 확정

제3차 답사에서 유리하다고 평가된 회막동 경유선은 이듬해 채택되지 않았다가

47) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1928, 앞의 책, 10-16쪽.
48) 南滿洲鐵道株式會社 庶務部 調査課, 1928, 앞의 책, 10쪽.
49) 「吉敦延長線建設ニ關スル方針要綱竝天圖鐵道處理方針」(1932년 5월 3일 각의결정) 제5항 「終端施設ノ築造」. 육군이 군사적 이유로 나진을 요구한 경위는 김윤미, 2019, 앞의 논문, 4-5쪽.
50) 鐵路總局, 1935, 『京圖線及背後地經濟事情: 北鮮三港を含む』, 427쪽.

www.kci.go.kr

만주사변 이후 본선으로 확정되었다. 쟁점은 노두구 동쪽에 새 노선을 부설할 것인지, 천도경철을 개축할 것인지에 있었다. 1928년 5월 15일 체결된 계약에서도 돈화~노두구 구간은 「돈로철도 건조도급계약」, 노두구~두만강 강안 구간은 「노도철도 건조도급계약」의 대상으로 구분되었다.[51] 전자는 신설 구간이었으며, 후자는 기존 천도경철의 처리와 관련된 구간이었다. 같은 해 9월 협의회의 「길회철도의 완성에 관한 건」에 제시된 두 안도 출자와 채무 처리 방식에서만 차이가 있었을 뿐, 돈화~노두구 구간은 만철 차관으로 중국 측이 건설하고 그 동쪽은 기존 천도철도를 따라 광궤로 개축한다는 방침은 같았다. 설명서는 지형에서 보면 회막동 경유선이 가장 유리하나 천도철도와의 관계에서 실현이 쉽지 않으며, 천도철도를 이용하면 종래대로 중일 합자 경영이 가능하다고 적었다.[52] 천도철도를 이용하지 않으면 주민의 오랜 기대와 이익을 저버리게 되고, 지방철도로 남은 노선의 가치가 낮아져 약 800만 엔의 채권 회수도 어려워진다는 판단이었다. 기술적으로 유리한 회막동 경유선보다 천도철도의 채권과 중일 합자 운영 방식이 우선되었다.

하지만, 만주사변 이후 이 구도는 달라졌다. 만철은 1931년 11월 1일 길림성정부와 계약을 맺어 길장·길돈 두 철도의 운영을 넘겨받고, 12월 1일 길장·길돈철도국에 건설부와 돈도공무총단을 설치하였다.[53] 노선은 1932년 5월 3일의 「길돈연장선 건설에 관한 방침요강 및 천도철도 처리방침」 제1항에서 「돈화에서 국자가를 거쳐 조선 남양에 이르는 선」으로 확정되었고, 「별도로 조양천에서 분기하여 용정촌을 거쳐 조선 상삼봉(上三峰)에 이르는 선」도 함께 건설하도록 명시되었다.[54] 함께 제출된 설명서는 이러한 경유지의 근거를 「국방상 및 경제상 가장 유리하기 때문」이라고 적었다.[55] 1928년의 협의회가 기존 천도철도의 이해관계를 우선하였다면, 1932년의 결정에서는 국방상, 경제상 필요가 기준으로 제시된 것이다.

---

51) 「敦老鐵道建造請負契約」 및 「老圖鐵道建造請負契約」(1928년 5월 15일), 村上義一文書(慶應義塾圖書館 소장) 5A-3, 5A-5.

52) 「吉會鐵道ノ完成ニ關スル案説明」, 村上義一文書 5A-6.

53) 「敦圖及長大線建造ニ關スル覺書」(1931년 12월, 村上義一文書 6E-3) 및 같은 문서 6E-1.

54) 「吉敦延長線建設ニ關スル方針要綱竝天圖鐵道處理方針」(1932년 5월 3일 각의결정) 제1항.

55) 「吉會鐵道ノ完成ニ關スル件(五省本會議及閣議説明書)」, 村上義一文書 7T-1.

www.kci.go.kr

두 노선을 모두 건설하기로 한 것은 회막동 경유선과 천도경철의 개축을 함께 수용한 결과였다. 「천도선건설기요」는 노두구 동쪽 노선이 지형과 일본과 만주 사이의 최단 경로, 북선의 종단항으로 나진이 결정된 점을 고려하여 연길을 거쳐 남양에서 접속하도록 정해졌으나, 청진항과 주변 도시의 경제적 관계와 천도경철의 영업, 간도에서 경제와 정치의 중심지였던 용정촌을 고려하여 상삼봉에서 접속하는 노선도 건설해야 한다는 의견이 제기되어, 여러 차례 논의한 끝에 두 노선을 모두 건설하기로 결정하였다고 기록하였다.[56] 다만, 두 노선의 위계는 구분되었다. 앞 절에서 이미 간선 후보에서 밀려났던 용정촌은 이 결정으로 분기선의 경유지라는 위치가 문서상 확정되었다.

여기서 주목할 것은 돈도선 신설과 천도경철 개축의 진행 순서이다. 천도경철의 광궤(표준궤) 개축을 위한 측량은 1932년 1월 27일에 시작되어 4월 15일에 끝났으나, 「경편철도 매수 협의가 해결되지 않았기 때문에 착공에 이르지 못하였고」 같은 해 11월 6일부터 12월 28일까지 다시 측량하였다.[57] 매수 협의가 지연된 이유는 노선이 아니라 채무 문제였다. 척무성 식산국(拓務省 殖産局)이 1932년 3월에 처리안을 작성한 뒤 네 차례 회의가 이어졌으나, 대장성 예금부와 동양척식주식회사, 남만주태흥합명회사(南滿洲泰興合名會社)에 얽힌 채권 관계와 노두구탄광의 처리가 정리되지 않았기 때문이다. 척무성은 매수 경비 635만 엔을 다시 심사할 필요가 있다고 보았으나, 관동군과 만주국 정부가 이미 협의를 마쳤다는 이유로 기정안대로 공사를 진행하도록 하였다.[58] 매수 자금은 1933년 2월 9일 체결된 천도경철 매수자금 대여계약으로 마련되었고, 천도 개축선은 1933년 4월 착공하여 1934년 3월 말 완공된 뒤 4월 1일 영업을 시작하였다.[59]

회막동 경유선이 본선이 되고 천도 개축선이 분기선이 된 것은 노선의 기술적 우열이 달라졌기 때문이 아니었다. 만주사변 이후 천도철도의 채권과 중일 합자

56) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935b, 앞의 책, 1-2쪽.
57) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935b, 앞의 책, 3쪽.
58) 「敦圖鐵道建設ニ伴ヒ天圖鐵道及老頭溝炭礦處置ノ件」, 拓務省殖産局, 村上義一文書 6H-5, 7A-2, 7A-8, 7B-2. 「殖一秘第五二四號」(1932년 11월 11일), 村上義一文書 7K-12.
59) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935b, 앞의 책, 62쪽.

www.kci.go.kr

운영은 본선 선정의 제약이 되지 않았으나, 개축을 지연시키는 조건으로는 남아 있었고, 노선 결정 과정도 중국 측과의 협의에서 관동군과 일본 정부의 주도로 전환되었다.

3. 측량 단계의 노선 조정

답사가 노선의 방향과 대안을 검토하는 단계라면, 측량은 중심선과 평면, 종단면, 횡단면 자료를 확보하여 공사 설계의 기초를 마련하는 단계였다. 「선로측량표준규정」은 정거장 배치에서 열차 운전 소요시간을 되도록 균등하게 하고 지형과 역세(驛勢)[60]를 고려하도록 정하였다. 돈도선 192km의 측량은 돈화~명월구(明月溝), 명월구~연길, 연길~도문의 세 측량대가 나누어 맡았다. 1931년 12월 7일 명월구 정거장 위치 선정 중 습격으로 기술원 두 명이 순직하면서 측량대가 철수하였다가 이듬해 작업을 재개하여, 실측은 1932년 3월 하순에 마무리되었다.[61] 이 과정에서 세 측량대는 제3차 답사의 예정선을 각 구간의 지형과 공사 조건에 맞추어 조정하였다.

1) 제1측량대의 합이파령 우회선

합이파령은 만주 중부와 간도의 지형적 경계이자 부르하통하와 목단강의 수계를 나누고 있었다. 「돈도선건설기요」는 합이파령을 「특별히 험준하지는 않으나 노선 선정에 가장 고심한 곳」으로 기록하였다. 제3차 답사의 예정선은 기존 가도를 따라 약 1.7km의 긴 터널을 뚫는 방안이었으나, 공사 기간이 길어진다는 이유로 소합이파령(小哈爾巴嶺)을 800m 터널로 넘어 남구(南溝)를 우회하는 제1안과, 합이파령 산맥을 약 195m 터널로 넘은 뒤 짧은 터널 두 개를 뚫고 6km를 우회하여 남구에 이르는 제2안이 검토되었다. 측량대는 정밀 지형조사 결과 터널 연장이 짧아지는 제2안을 채택하고, 1932년 3월 1일부터 측량에 착수하였다. 보고서는

60) 역세(驛勢)는 정거장이 끌어들일 수 있는 배후지의 범위를 가리킨다.
61) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 7-10쪽.

www.kci.go.kr

이러한 변경이 골짜기 양쪽 능선의 고저차 60m에서 생기는 급구배와 장대 터널을 피하기 위한 것이었다고 기록하였다.[62]

2) 제2측량대의 긴 터널 회피와 교량 설치

명월구에서 연길까지 약 65km 구간은 부르하통하를 따라 지형이 험준하고 하천을 건너는 지점이 많아 결빙기가 아니면 측량도 어려웠다. 특히 오호정자(五虎頂子)에서 노두구까지 약 20km 구간에는 전체 측량일 47일 가운데 30일이 소요되었다. 제2측량대는 급경사의 고개를 거듭 넘고 험준한 계곡을 긴 터널로 통과하는 예정선 대신 부르하통하를 따라 우회하는 노선을 선택하였다. 그 결과 유수천역과 노두구역 사이 11.77km 구간에는 일곱 개의 교량이 놓여 돈도선에서 교량이 가장 조밀한 구간이 되었다. 반면, 노두구 동쪽 연길 평야에서는 천도경철의 선형을 참고하되 기존 노선이 여러 차례 수해를 입었으므로 더 높은 지대를 지나도록 조정하였다.[63]

3) 제3측량대의 마반산 경유선

연길에서 국경의 도문까지 약 54km 구간에는 세 가지 예정안이 있었고, 공사기간과 시공의 난이도, 공사비를 비교하여 부르하통하를 따르는 방안이 가장 유리하다고 판단하였다. 제3측량대가 가장 고심한 곳은 소영자(小營子) 부근이었다. 해란강(海蘭河)을 건너 하남(河南)에 정거장을 두고 오른쪽 기슭을 지나는 방안은 하남 부락 앞의 절벽 때문에 호안공사의 규모가 커지고 시공도 어렵다고 판단되어, 소영자 부근에서 부르하통하를 건너 왼쪽 기슭을 지나는 방안이 채택되었고 정거장은 마반산(磨盤山) 구릉 위로 옮겨졌다. 도문 정거장은 장래 국경 정거장으로의 확장을 고려하여 산 쪽에 배치되었으며, 그 위치는 조선 측 남양역과의 연결을 고려하여 두만강 국제교량과 함께 결정되었다.[64]

---

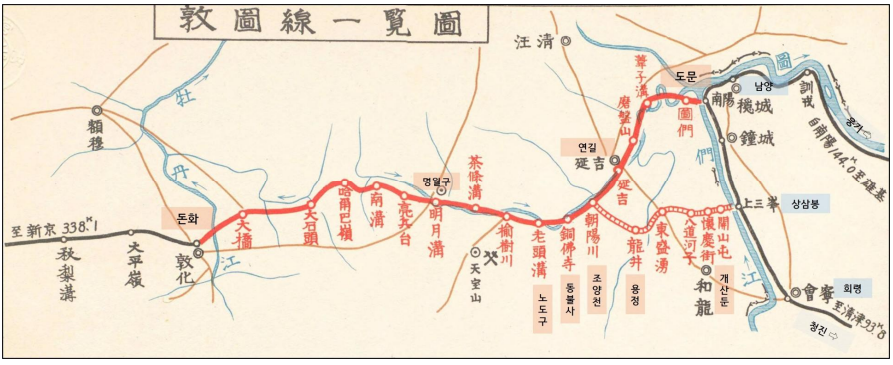
62) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 10-11쪽.
63) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 11-13쪽.

www.kci.go.kr

[표 4] 제3차 답사노선과 실측 확정선의 변경
(「敦圖線建設紀要」(1935a), 제2장 제4절)

구간	제3차 답사노선	실측 후 확정선(1932)	변경 사유
합이파령	기존 가도를 따라 약 1.7km 터널 설치	195m 터널 통과 후 190m와 267m 터널을 거쳐 6km 루프 우회	공사 기간 단축과 급구배 회피
오호정자~노두구	2km 터널과 석탄령 1km 터널	제5교량부터 제11교량까지 설치하여 하천 횡단	터널 공사 기간과 토공 비용
연길~위자구	하남 경유, 하천 오른쪽 기슭 통과	마반산 구릉 경유, 왼쪽 기슭 통과	절벽 구간의 호안공사와 시공 어려움

세 측량대는 모두 긴 터널 대신 우회선과 교량을 택하였고, 주요 경유지는 예정선과 대체로 일치하였으나 세부 통과 지점과 정거장 위치는 조정되었다.([표 4]) 이러한 측량 결과를 바탕으로 1932년 5월 돈도선 공사가 시작되어 노선은 서쪽부터 차례로 완성되었으며, 1932년 12월 25일 합이파령까지 시작된 임시운영이 1933년 5월 15일 돈화~도문 전 구간으로 확대된 뒤 9월 1일 본영업을 개시하였다.[65]([그림 4])



[그림 4] 돈도선 노선도 (1934)
(南滿洲鉄道株式会社鉄道建設局, 1934, 『敦圖線建設工事寫眞帖』)

64) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 14쪽.
65) 圖們鐵路分局志編纂委員會, 1994, 『圖們鐵路分局志(1922~1988)』, 16쪽.

www.kci.go.kr

Ⅳ. 돈도선 정거장 입지와 철도 교통 거점의 형성

1. 정거장 입지 선정과 기존 시가지의 관계

「돈도선건설기요」는 1등역을 대도시에서 여객·화물 취급이 특히 많은 곳, 2등역을 취급량이 이에 버금가거나 시발, 종착, 분기점 등 운전상 중요한 곳으로 정하였다. 3등역은 상당한 규모의 도읍, 4등역은 취급이 한산한 곳이었다. 1·2등역은 기관고, 3·4등역은 급수설비의 유무에 따라 갑과 을로 구분하였다.[66]

1928년 답사보고서는 돈화부터 회막동까지의 181.3km 구간에 정거장 16곳을 계획하였다. 실제 부설에서도 그 수는 같았으나, 옹성랍자(甕聲砬子)는 명월구, 오호정자는 다조구(茶條溝), 회막동은 도문으로 이름이 바뀌었고, 봉랍자(蜂砬子)와 하동(河洞), 소평(小平), 하남이 빠지고 남구, 양병대(亮兵臺), 유수천(楡樹川), 마반산이 신설되었다. 측량 단계의 노선 조정이 정거장의 위치에도 반영된 것이다. 부속시설도 마찬가지였다. 답사 당시 계획한 기관고 3곳과 급수설비 7곳 가운데 돈화를 제외한 신설 대상은 각각 2곳과 6곳이었는데, 실제로는 기관고가 조양천과 도문에, 급수소가 합이파령, 명월구, 노두구, 조양천, 마반산, 도문에 설치되었다. 시설 수는 유지되었으나 위치는 측량 과정에서 확정된 노선에 맞추어 조정되었다.[67]([표 5])

정거장과 시가의 관계는 「돈도선건설기요」의 부도(附圖)에 실린 정거장평면도에서 확인할 수 있다. 도면상에는 등고선과 하천, 도로, 정거장 중심의 기점 거리가 표시되었고, 일부 도면에는 시가 구획으로 보이는 격자도 그려졌다. 격자가 확인되는 곳은 대교(大橋), 대석두(大石頭), 양병대, 명월구, 노두구, 조양천 여섯 곳이며, 나머지 일곱 곳에는 등고선과 선로만 있다. 반면, 동불사에는 기존 시가지가 가까이 있었지만 격자가 표시되지 않았다.([그림 5]) 동불사 정거장은 기존 시가

66) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 51쪽.
67) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 18-19, 134-137쪽.

www.kci.go.kr

지에서 약 1km 떨어진 곳에 설치되었는데, 보고서는 이에 대해 「시가로부터 약 1km 떨어뜨린 것은 지나치게 멀다는 흠이 있으나, 구배의 관계와 세린하(細鱗河)의 홍수위에 화를 입어 현재의 위치로 설정할 수밖에 없었다」고 적었다.[68] 이처럼, 기존 시가지와의 거리가 불리한 조건으로 인식되었음에도 구배와 홍수위가 우선된 것이다.

[표 5] 돈도선 정거장의 등급과 용지 면적, 주변 시가 구획 및 위치 선정 근거
(등급과 용지 면적은 노경민(2026)을 바탕으로 재구성. 시가 구획은 「敦圖線·天圖線建設紀要 附圖」의 정거장평면도, 정거장 위치 결정의 근거는 「敦圖線建設紀要」 제2장 제4절 참조.)

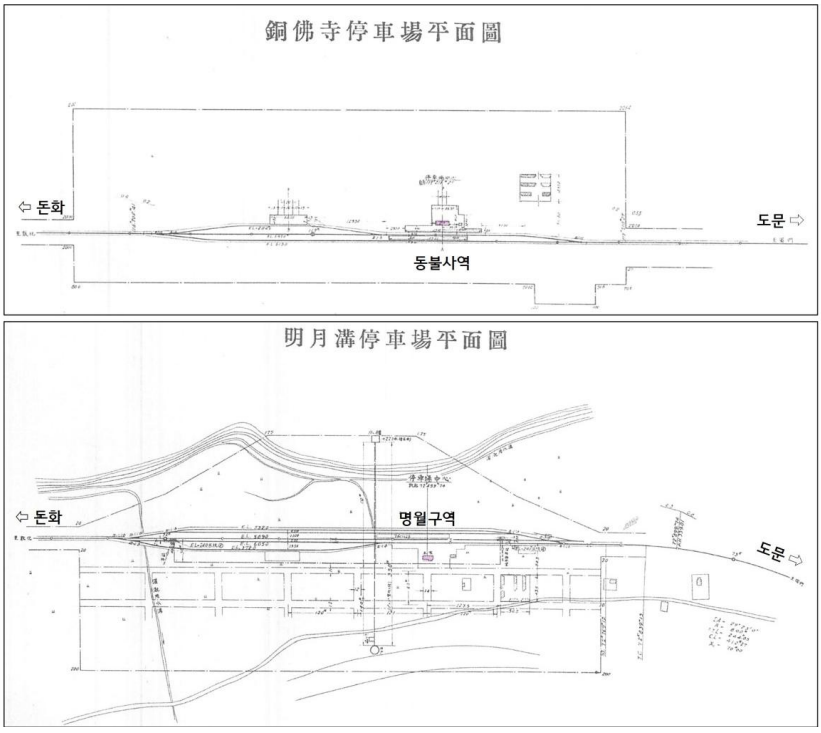
역명	등급	용지 면적(㎡)	정거장평면도 상의 시가 구획	위치 선정 근거
돈화	길돈선에서 인계	해당 없음	기존 시가 남서측	길돈선 종단역을 그대로 인계
대교	4등 을	14,448	남측	
대석두	4등 을	17,899	북동측	
합이파령	4등 갑	18,636	구획 표시 없음	분수령 통과 지점, 급수설비 필요
남구	4등 을	11,240	구획 표시 없음	합이파령 우회선 채택에 따라 신설
양병대	4등 을	14,141	남서측	
명월구	3등 갑	33,586	남서측	기존 시가지 동쪽 약 1km. 토공량이 적고 목재 집산에 편리.
다조구	4등 을	15,497	구획 표시 없음	
유수천	4등 을	14,282	구획 표시 없음	오호정자~노두구 간 제2선 채택에 따라 신설.
노두구	3등 갑	56,181	남서측	천도경철 종단역이자 탄광 소재지
동불사	4등 을	25,447	구획 표시 없음	기존 시가지에서 약 1km. 구배와 세린하의 홍수위 고려.
조양천	2등 갑	100,212	북측, 방사형 도읍계획	천도경철 개축에 따른 분기점, 기관고 설비 필요
연길	2등 을	143,402	도면에 없음	국자가 동남쪽 하천 건너편. 지형과 장래 도시 발전 고려
마반산	4등 갑	13,804	구획 표시 없음	하남 경유안의 절벽 구간 회피, 급수설비 필요

68) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 13쪽.

www.kci.go.kr

위자구	4등 을	15,864	구획 표시 없음	연길 동쪽의 첫 평지이자 혼춘가도 주변
도문	1등 갑	636,883	도면은 구내 배선 중심	장래 국경 정거장으로 확장할 수 있도록 산 쪽에 선정

명월구 역시 정거장이 기존 시가지에서 약 1km 떨어진 동쪽에 설치되었으나, 정거장 주변에는 새로운 시가 구획이 표시되었다.([그림 5]) 동불사와 명월구 두 곳 모두 기존 시가지에서 약 1km 떨어져 있었으나, 도면의 격자는 명월구에만 나타난다. 따라서 이 격자는 기존 시가지의 유무보다 정거장 주변에 새로 계획된 시가 구획을 나타낸 것으로 볼 수 있다. 1934년 현지조사에 기초한 『경도선급배후지경제사정(京圖線及背後地經濟事情)』은 연길현의 목재가 명월구와 조양천 부근에서 많이



[그림 5] 동불사(위)와 명월구(아래) 정거장 평면도
(南滿洲鐵道鐵道建設局, 1935a, 「敦圖線建設紀要」)

www.kci.go.kr

생산되었고 벌채량도 1931년 8만 5천 석에서 1933년 40만 석으로 증가하였으며, 명월구의 호구도 1931년 400호 1,500~1,600명에서 1934년 3월 말 2,135호 10,997명으로 늘었다고 기록하였다.[69] 정거장 위치를 정할 때 고려된 목재 집산 기능은 개통 이후 명월구의 성장과도 연결되었다.

정거장 신설은 주변 시가지의 형성과 지명 변화에도 영향을 미쳤다. 명월구에서는 정거장 명칭이 주변 거리의 통칭으로 사용되었고, 조양천에서는 여러 명칭 가운데 조양천이 철도 부설 이후 공식 지명으로 자리 잡았으며,[70] 회막동에서는 새 정거장이 도문역으로 명명된 뒤 도문이 기존 지명을 대신하였다. 정거장의 위치 선정이 시가지의 형성과 지명의 변화로 이어진 것이다.

2. 연길과 조양천의 정거장 기능

정거장의 위계는 용지 면적과 기관 설비에서도 확인된다. [표 5]에서 도문 다음으로 용지 면적이 넓은 곳은 연길과 조양천이었으며, 기관고, 전차대(기관차 방향 전환 설비), 탄대(석탄 공급시설)는 조양천과 도문에만 설치되었다.[71] 이러한 설비를 갖추었다는 것은 두 정거장이 증기기관차의 보관과 방향 전환, 연료 보급을 담당하는 운전상 중요한 정거장이었음을 보여준다. 『경도선급배후지경제사정』은 당시 조양천을 「몇 해 전까지는 천도경철의 통과역을 둔 한 조선인 마을」로 기록하였다.[72] 이처럼, 연길에 인접한 조양천에 연길과 비슷한 규모의 용지를 확보하고 주요 기관 설비를 설치한 것은 기존 취락의 규모보다 철도망에서 맡은 기능이 정거장의 규모와 설비를 결정하는 데 더 중요하게 작용하였음을 보여준다.

앞서 살펴본 것처럼, 천도경철에서 조양천은 용정촌을 지나는 간선에서 국자가

69) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 356, 363쪽.

70) 『용정현지명지』와 『도문철로분국지』는 조양천이 광서 초기에 형성되어 처음에는 진주영(珍珠營), 1913년에는 천수해(川水海)나 조양천으로 불렸다고 기록하였다. 관에서 조양천을 공식적으로 사용한 것은 천도경철 개통 이후였다. 龍井縣地名委員會, 1985, 앞의 책, 32쪽; 圖們鐵路分局志編纂委員會, 1994, 앞의 책, 509쪽.

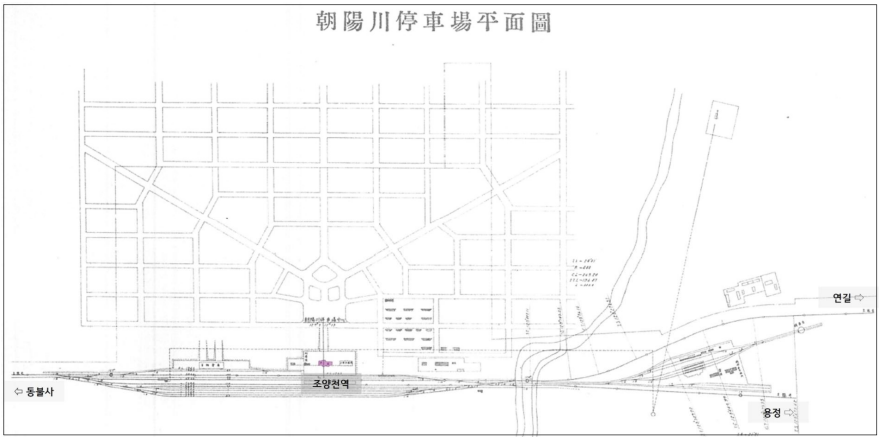
71) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 137쪽.

72) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 366쪽.

www.kci.go.kr

지선이 갈라지는 분기점이었고, 연길은 그 지선의 종점역이었다. 돈도선 부설 이후 연길은 본선의 통과역이 되고 용정촌 방면은 분기선이 되어, 조양천에서 갈라지는 두 방향의 위계가 뒤바뀌었다. 「돈도선건설기요」는 조양천이 천도경철 개축에 따라 천도 남회선의 분기점이 되어 기관고 설비가 필요하였고, 장래 대정거장으로서 화객의 집산과 환적을 고려하여 충분한 용지를 확보할 필요가 있었다고 기록하였다.[73]

이러한 기능 변화에 따라 조양천 정거장의 위치도 기존 자리에서 변경되었다. 『도문철로분국지』는 1933년 돈도선을 부설하면서 조양천역을 표준궤로 개축하고 역사를 새로 지었으며, 정거장을 「원래 자리에서 서쪽으로 1km 옮겼다」고 기록하였다.[74] 『경도선급배후지경제사정』은 조양천이 분기점이 된 뒤 신시가계획이 세워졌다고 적었고, 인구도 1931년 994명에서 1934년 5,288명으로 늘어났다고 기록하였다.[75] 도로계획은 정거장 전면의 광장을 중심으로 주요 간선도로를 방사형으로 배치하고, 이를 주변의 격자형 도로망과 연결하는 방식으로 계획되었다.([그림 6])

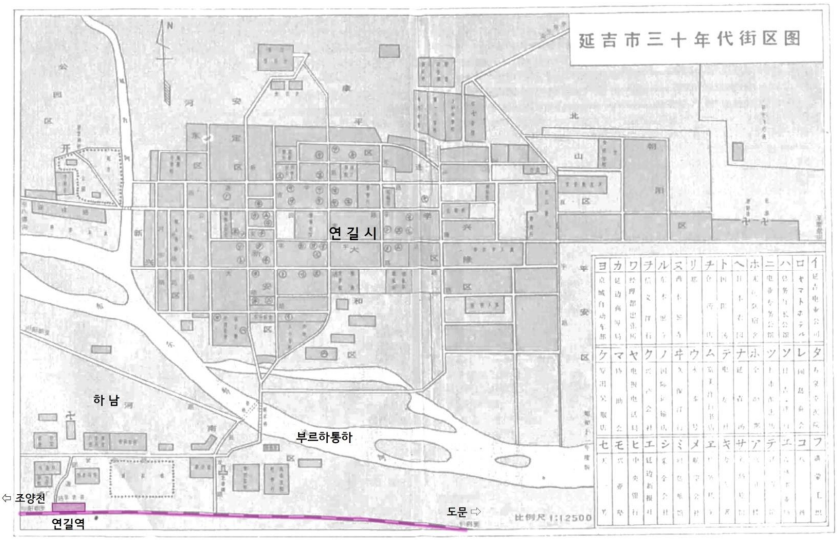


[그림 6] 조양천 정거장 평면도
(南滿洲鐵道鐵道建設局, 1935a, 「敦圖線建設紀要」)

73) 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 13쪽.
74) 圖們鐵路分局志編纂委員會, 1994, 앞의 책, 457쪽.
75) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 367쪽.

www.kci.go.kr

조양천과 달리 연길은 이미 행정과 상업 기능이 형성되어 있던 지역 중심지였다. 『경도선급배후지경제사정』에 따르면 1890년 조선의 흉작을 계기로 조선인의 이주가 시작되었고, 세금을 징수하는 세연국(稅捐局)이 있어 「세연국이 있는 작은 거리」라는 뜻에서 국자가라 불렸다. 1909년 간도협약으로 상부가 개방되고 일본 영사관 분관이 설치되면서 인구가 늘었으며, 천보산의 은·동광 개발과 천도철도 부설을 거치면서 더욱 성장하였다. 같은 자료는 용정이 일본인과 조선인의 경제적 근거지였던 데 비해, 연길은 중국인 측의 정치적, 경제적 근거지였다고 기록하였다.[76] 이러한 위상은 길회철도 노선 검토에서 연길이 주요 경유지로 다루어진 배경이었다.



[그림 7] 1930년대 연길시구 지도
(延吉市人民政府 編, 1987, 『延吉市地名志』, 「延吉市三十年代街區圖」)

「돈도선건설기요」는 연길을 인구 2만 명의 간도 주요 도시로 기록하고, 정거장 위치에 대해서는 「지형상 또 장래 도시의 발전을 고려하여 평탄하고 넓은 부지가

76) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 369쪽.

www.kci.go.kr

필요하므로 국자가의 동남방 부르하통하 대안이 가장 적합하다고 인정하여 그곳에 선정하였다」고 서술하였다. 『연길시지명지』에 수록된 1930년대 시구 지도에서도 기존 국자가 시가지는 하천 북쪽에 집중되어 있고, 정거장이 놓인 하남 일대는 기존 시가지 밖으로 나타난다.([그림 7]) 돈도선이 부설되면서 대외교통의 중심은 관도에서 하천 남쪽 정거장과 연결되는 하남교 방면으로 이동하였고, 관도를 중심으로 한 육로교통의 기능도 점차 약화된 것으로 보인다.[77]

1934년 5월 조사는 연길을 4,489호, 22,186명으로 기록하고 간도성 공서 등 30여 기관을 열거하면서도, 경도선 개통 뒤 농산물 집산 범위가 왕청과 의란구(依蘭溝) 부근으로 좁아졌으며 도녕선 개통 후에는 더욱 축소될 것으로 전망하였다.[78] 1938, 1939년도 역별 화물 통계에서 연길역의 발송량은 도착량의 3분의 1 내외였으나, 용정역의 발송량은 1938년도에는 돈화, 노두구, 연길보다 많았고, 1939년도에는 돈화 다음이었다.[79] 연길은 행정 중심지의 위상을 유지하였으나, 철도 화물의 집산 범위는 줄어들었다.

3. 도문의 국경 종단역 형성과 북선항만 연결

도문역은 운전 등급 1등 갑, 건물종별 특종으로 분류되었고, 용지 면적은 636,883㎡로 돈화를 제외한 신설 15개 정거장 전체 용지의 절반을 넘었다.[80] 제3차 답사 당시 소규모 취락이었던 회막동에 이처럼 큰 규모의 정거장이 계획된 것은 기존 취락의 규모보다 조선철도와 연결되는 국경 종단역으로서의 기능이 우선되었기 때문이다. 철로총국은 1933년 9월 기록에서 측량과 회막동 종점 계획이 발표된 뒤 도문이 빠르게 성장하였다고 설명하였다.[81] 도문의 호구는 1932년 가

77) 박세영·김태영, 2006, 앞의 논문, 74, 77-78쪽.

78) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 370쪽.

79) 南滿洲鐵道株式會社 鐵道總局 編, 1940, 『鐵道統計年報』, 242-243쪽; 南滿洲鐵道株式會社 鐵道總局 編, 1941, 『鐵道統計年報』, 154-155쪽.

80) 운전 등급은 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 「停車場用地」, 34쪽; 건물 종별의 특종은 淺田繁男, 1934, 「敦圖線建築工事に就いて」, 『滿洲建築協會雜誌』 14권 1호, 19쪽.

81) 鐵路總局, 1933, 앞의 책, 73쪽.

www.kci.go.kr

을부터 급격히 늘어났으며([표 6]), 이러한 변화는 돈도선 개통 이후에만 나타난 것이 아니라 측량과 국경 종단역 계획이 알려진 단계에서부터 시작되었다.

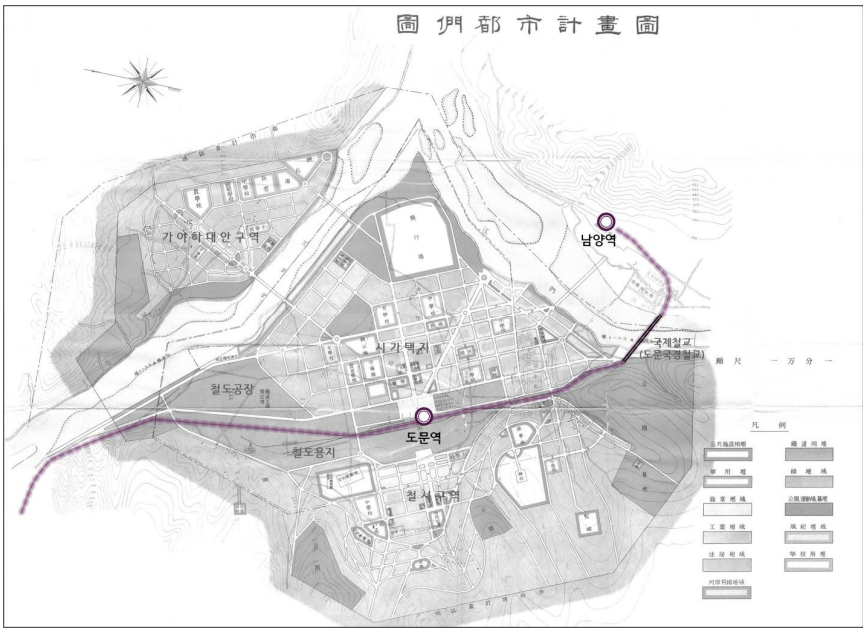
[표 6] 회막동·도문의 호구 변화

시점	호수·인구	출처
1927년 답사	67호 400명	『吉會鐵道關係地方調査報告書』 第六輯
1931년 말	백수십 호가 흩어져 있음	『敦化圖們間鐵道の完成と日滿關係』
1932년 9~11월	한 달 평균 300호 1,000명 증가	위와 같음
1933년 3월	1,500호 6,500명	위와 같음
1933년 12월	3,214호 14,807명	『圖們都市建設方策』
1934년 12월	25,135명	『滿洲國及中華民國在留本邦人及外國人人口統計表』
1935년 12월	27,789명	『滿洲國及中華民國在留本邦人及外國人人口統計表』
1936년 12월	28,239명	『滿洲國及中華民國在留本邦人及外國人人口統計表』

1934년 「도문도시계획개요안」은 약 30년 뒤 인구를 5만~10만으로 상정하고 최대 10만 명을 수용할 수 있는 시가지를 계획하였다. 장래 시가는 도문역을 중심으로 철도 동서 양측의 평탄부와 서부 구릉지까지 확대하는 것으로 구상되었고, 가로망은 역전광장을 중심으로 방사형 간선도로를 배치하고, 이를 연결하는 가로로 구성되었다.[82] 역전광장에서 뻗는 주요 가로를 따라 상업지와 공공시설이 배치되면서 도문역은 시가지 구성의 중심이 되었다.([그림 8]) 이는 1928년 답사의 4만~5만 규모 구상보다 확대된 것으로, 이후 도문의 도시계획에서도 도문역이 시가지와 가로망을 구성하는 중심으로 설정되었음을 보여준다.

82) 南滿洲鐵道株式會社經濟調査會, 1935, 『圖們都市計畫概要案』, 4쪽.

www.kci.go.kr



[그림 8] 1934년 도문시가계획도
(南滿洲鐵道株式會社經濟調査會, 1935, 『圖們都市計畫概要案』)

도문강교는 도문역과 조선 측 남양역을 연결하기 위한 국제철교로 계획되어 1932년 8월 6일 착공하였다. 이 교량을 통해 돈도선은 북선 철도망과 직접 이어졌으며, 철로총국은 1933년 5월 경도선 가영업과 6월 남양~웅기 간 연락의 완성으로 북선과 만주가 연결되었다고 기록하였다. 다만, 북선의 세 항구로 향하는 경로가 모두 도문을 통과한 것은 아니었다. 1935년 보고서는 나진항을 종단항으로 두고 웅기와 청진을 이를 보완하는 항구로 기록하였다. 그러나, 육로 세력권표에서는 나진과 웅기 방면은 도문을, 청진 방면은 조양천을 경유하는 것으로 구분하였고, 수송 예상도 상삼봉~청진과 남양~나진으로 나뉘었다.[83]

1933년 조사는 연선 곡물 612만 7,710톤 가운데 250여만 톤이 본선을 거쳐 북선항으로 반출되고, 블라디보스토크를 경유하던 화물도 나진으로 전환될 것으로

83) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 372, 411, 418쪽; 南滿洲鐵道 鐵道建設局, 1935a, 앞의 책, 2-4쪽.

www.kci.go.kr

예상하였다.[84] 그러나, 철로총국은 같은 해 9월 건축자재와 식료 잡화가 주로 북선 동관진(潼關鎭)의 수운을 통해 들어왔으며, 웅기 방면의 철도 수입은 적고 천도연선의 수출입도 종래의 상삼봉 경로를 이용하고 있다고 기록하였다.[85] 개통 직후에도 기존 수송 경로는 상당 부분 유지되었다. 1934년도 청진항과 웅기항에서 만주국 통과화물이 차지한 비중은 20%에서 47% 사이였고, 두 항구가 취급한 화물의 절반 이상은 여전히 만주국을 거치지 않았다.([표 7]) 보고서는 그 이유로 북선의 사정과 도문의 세관 수속이 분명하지 않은 점을 들면서, 이러한 철도 운임과 세관 수속이 조정되고 북선 각 항의 시설이 갖추어지면 만주 일대가 북선철도의 배후지가 될 것으로 전망하였다.[86] 나진 부두가 영업을 시작한 것은 조사 다음 해인 1935년 11월이었다.[87]

[표 7] 1934년도 청진·웅기항 화물 중 만주국 통과화물
(『鐵道統計年報』 第5編 港灣, 1934년도판 附錄 「滿洲國仕出通過貨物」, 「滿洲國向通過貨物」. 단위는 톤)

항구	수출 총량	만주국 통과 수출	비율	수입 총량	만주국 통과 수입	비율
청진	173,875	40,824	23.5%	120,057	34,876	29.0%
웅기	135,965	63,916	47.0%	80,858	16,228	20.1%

부두 개시 이후 나진의 수출화물은 1936년에서 1938년 사이 네 배 이상 증가하였지만, 같은 기간 청진과 웅기도 상당한 규모의 화물을 계속 취급하였다.([표 8]) 따라서 나진의 성장은 기존의 항구들을 곧바로 대체하는 방식이 아니라, 북선 3항이 일정 기간 함께 기능하는 가운데 진행되었다.

84) 김지환, 2013, 앞의 논문, 350쪽.
85) 鐵路總局, 1933, 앞의 책, 14쪽.
86) 鐵路總局, 1935, 앞의 책, 417쪽.
87) 南滿洲鐵道株式會社 鐵道部 編, 1937, 『鐵道統計年報』 第5編 港灣, 표 35.

www.kci.go.kr

[표 8] 북선 3항 부두별 수출입 화물 톤수(1936~1939)
(『鐵道統計年報』 第5編 港灣 각 연도판. 단위는 톤이며, 회계연도 기준임)

연도	나진 수출	나진 수입	청진 수출	청진 수입	웅기 수출	웅기 수입
1936	158,142	31,754	407,056	337,042	255,173	109,413
1937	440,547	47,783	304,559	311,946	250,212	60,720
1938	708,576	133,322	276,025	412,846	224,538	72,099
1939	371,849	362,711	259,954	557,280	176,506	146,141

V. 결론

돈도선 부설 이전의 간도지역에는 이미 철도망과 지역의 교통중심지가 형성되어 있었다. 길돈선의 종단역인 돈화역은 상업 기능이 형성되어 있던 기존 시가지의 동문 밖에 설치되었고, 천도경편철도는 용정촌을 중심으로 노두구와 국자가, 두만강 강안을 연결하였다. 제3차 답사와 이후의 노선 결정에서는 종단항의 조건과 환산연장, 건설비가 중요한 고려 요소였으며, 천도철도의 채권과 운영 방식, 만주사변 이후의 국방상, 경제상 판단도 노선 확정에 영향을 주었다. 그 결과 용정촌을 지나지 않는 본선이 먼저 개통하였고, 조양천에서 용정촌을 거쳐 상삼봉으로 이어지는 노선은 분기선으로 편성되었다. 이에 따라 간도지역 철도망의 중심축이 달라졌으며, 북선항만과의 연결도 청진 중심의 기존 경로에서 도문을 거치는 나진과 웅기 방면과 조양천을 거치는 청진 방면으로 나뉘었다.

정거장의 위치도 기존 취락의 분포를 그대로 따른 것은 아니었다. 명월구와 동불사에서는 이미 시가지가 형성되어 있었지만 정거장은 이와 거리를 두고 설치되었다. 연길은 천도경철의 지선 종점에서 돈도선 본선의 통과역으로 바뀌었고, 조양천은 본선과 조개선이 갈라지는 분기역이 되면서 정거장 자체가 기존 위치에서 서쪽으로 옮겨졌다. 회막동의 변화는 이보다 더 컸다. 답사 당시 작은 취락에 지나지 않았던 이곳에 신설 정거장 가운데 가장 넓은 용지가 배정되었고, 국경종단역이 설치된 뒤에는 역사를 중심으로 한 도시계획까지 마련되었다. 도문역은

www.kci.go.kr

나진과 웅기 방면을, 조양천역은 청진 방면을 담당하였다. 같은 돈도선 연선에 놓인 정거장이라도 철도망에서 맡은 기능은 서로 달랐던 것이다.

본 연구에서는 답사와 측량, 부설로 이어지는 자료를 대조하여 돈도선의 노선과 정거장 위치가 실제로 정해지는 과정을 살펴보았다. 지형과 열차 운전 조건은 답사와 측량 과정에서 지속적으로 고려되었으나, 기존 철도의 이해관계와 국방상, 경제상 판단은 시기에 따라 다르게 작용하였다. 다만, 본 연구에서는 정거장 주변에 계획된 시가 구획이 이후 어느 정도 실현되었는지까지는 다루지 못하였다. 돈도선 부설 이후 돈화와 연길, 조양천, 도문의 도시계획과 실제 시가지 형성을 함께 검토한다면, 돈도선 부설에 따른 철도교통 거점의 변화가 주변 도시공간의 형성에 어떤 영향을 미쳤는지를 구체적으로 밝힐 수 있을 것이다.

www.kci.go.kr

참고문헌

1. 사료

「吉林會寧間線路踏查報告」, 1907, 『吉會鐵道關係一件』 第一卷, JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. B10074632000(外務省外交史料館, F.1.9.2.7_001)

鶴見鎭, 1911, 「吉林會寧間鐵道線路踏查報告書」, 『吉會鐵道關係一件』 第一卷, JACAR(アジア歴史資料センター) Ref.B10074632400(外務省外交史料館, F.1.9.2.7_001)

南滿洲鐵道株式會社總務部工務局設計課, 1918, 『吉林會寧間廣軌鐵道豫定線路調查書』, 南滿洲鐵道株式會社

南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課 編, 1925, 『天圖輕便鐵道』, 南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課, 『滿鐵調查資料』 第44編

山田久太郎, 1926, 『滿蒙都邑全誌』, 日刊支那事情社

南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課 編, 1928, 『吉會鐵道關係地方調查報告書』 第6輯 「敦羅鐵道」, 南滿洲鐵道株式會社

南滿洲鐵道株式會社, 1930, 『吉敦鐵道建設紀要』, 南滿洲鐵道交涉部涉外課

「吉敦延長線建設ニ關スル方針要綱竝、天圖鐵道處理方針」, 1932, 『帝國ノ對滿蒙政策關係一件(滿洲事變後ニ關スルモノヲ收ム)』, JACAR(アジア歴史資料センター) Ref.B02030709600(外務省外交史料館, A.1.2.0.2)

「天圖輕鐵買收資金貸金契約(付屬文書とも)」, 1933.2.9, 『村上義一文書 慶應義塾圖書館所藏』 7O-6, 雄松堂出版, 2003

鐵路總局, 1933, 『敦化圖們間鐵道の完成と日滿關係』, 鐵路總局

外務省亞細亞局 編, 1933, 『滿洲國及中華民國在留本邦人及外國人人口統計表』

淺田繁男, 1934, 「敦圖線建築工事に就いて」, 『滿洲建築協會雜誌』 14卷 1號

「吉敦鐵道の建築」, 1934, 『滿洲建築協會雜誌』 14卷 2號

南滿洲鉄道株式会社鉄道建設局, 1934, 『敦圖線建設工事寫眞帖』, 南滿洲鐵道鐵道建設局

南滿洲鐵道鐵道建設局, 1935a, 「敦圖線建設紀要」, 『敦圖線·天圖線建設紀要』, 南滿洲鐵道鐵道建設局

南滿洲鐵道鐵道建設局, 1935b, 「天圖線建設紀要」, 『敦圖線·天圖線建設紀要』, 南滿洲鐵道鐵道建設局

南滿洲鐵道株式會社經濟調查會, 1935, 『圖們都市計畫概要案』, 南滿洲鐵道株式會社經濟調查會

鐵路總局, 1935, 『京圖線及背後地經濟事情: 北鮮三港を含む』, 鐵路總局

南滿洲鐵道株式會社鐵道部 編, 1934~1939, 『鐵道統計年報』 第5編 港灣, 南滿洲鐵道株式會社鐵道部

www.kci.go.kr

南滿洲鐵道株式會社鐵道總局 編, 1940~1941, 『鐵道統計年報』 昭和13·14年度 第1編(下卷) 貨物, 南滿洲鐵道株式會社鐵道總局
森田喜一, 1940, 『敦化商工案內地圖』, 日本交通社支部
『村上義一文書 慶應義塾圖書館所藏』, 2003, 雄松堂出版, 5A-3, 5A-5, 5A-6, 6E-1, 6E-3, 6H-5, 7A-2, 7A-8, 7B-2, 7K-12, 7O-6, 7T-1
敦化縣地名委員會 編, 1985, 『敦化縣地名志』, 敦化縣地名委員會 (『吉林省地名志叢書』 48, 內部資料)
延邊朝鮮族自治州地名委員會 編, 1985, 『延邊朝鮮族自治州地名錄』, 延邊朝鮮族自治州地名委員會 (『吉林省地名錄』7, 內部資料)
龍井縣地名委員會 編, 1985, 『龍井縣地名志』, 龍井縣人民政府 (『吉林省地名志叢書』 49, 內部資料)
延吉市人民政府 編, 1987, 『延吉市地名志』, 延吉市人民政府 (『吉林省地名志叢書』 51, 內部資料)
敦化市地方志編纂委員會 編, 1991, 『敦化市志』, 新華出版社
吉林省延吉市地方志編纂委員會 編, 1994, 『延吉市志』, 新華出版社
圖們鐵路分局志編纂委員會 編, 1994, 『圖們鐵路分局志』, 中國鐵道出版社
宓汝成 編, 2002, 『中華民國鐵路史資料 1912~1949』 第3冊, 社會科學文獻出版社

2. 연구논문

강문철·양승우, 2011, 「공간구문론을 통한 중국 연길시 도시형태 변화과정 연구」, 『한국농촌건축학회논문집』 13권 4호
고태우, 2020, 「식민지기 '북선개발(北鮮開發)' 인식과 정책의 추이」, 『한국문화』 89
김윤미, 2019, 「1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개」, 『인문사회과학연구』 20권 4호
김지환, 2005, 「間島協約과 日本의 吉會鐵道 敷設」, 『중국사연구』 34
김지환, 2013, 「中國 東北地域 상품유통망의 변화와 東淸鐵道의 매각」, 『역사학보』 217
김지환, 2015, 「만주 간선철도망 형성의 역사적 회고」, 『만주연구』 20
김지환, 2022, 「동아시아 철도를 둘러싼 일본과 러시아의 경쟁」, 『만주연구』 34
김지환, 2024, 「만주철도를 둘러싼 일본, 러시아, 장작림정권의 경쟁: 조앙철도의 동청철도 횡단을 중심으로」, 『역사학보』 262
노경민, 2026, 「만주 돈도선(敦化-圖們)의 부설과 철도역사 건축에 관한 연구」, 『건축역사연구』 35권 1호
박세영·김태영, 2006, 「근대 연길도심지구의 형성과 발전과정」, 『한국농촌건축학회논문집』 8권 2호
송규진, 2014, 「함경선 부설과 길회선 종단항 결정이 지역경제에 끼친 영향: 나진·웅기·

www.kci.go.kr

청진을 중심으로」, 『한국사학보』 57
이성환, 2017, 「일본의 간도 정책: 일본외교문서를 중심으로 1906~1909」, 『대한정치학회보』 25집 1호
이용상·정병현·배은선, 2015, 「만철의 길회선 부설과 북선철도 위탁과정에 관한 연구」, 『한국철도학회논문집』 18권 5호
임찬혁, 2021, 「20세기 初葉 한·중 관계의 변화와 間島 한인의 管理」, 『한국근현대사연구』 96
천춘화, 2022, 「'용정(龍井) 로컬리티'의 형성과정: 용정 공간의 형성과정과 사상·종교의 유입을 중심으로」, 『한국학연구』 64
최덕규, 2008, 「제국주의 열강의 만주정책과 간도협약(1905-1910)」, 『역사문화연구』 31
최덕규, 2023, 「동청철도와 러시아의 만주인식 1894~1904: 만주분할론과 만주병합론을 중심으로」, 『만주연구』 36
沢井実, 2021, 「吉敦鉄道の建設過程」, 『南山大学紀要 アカデミア 社会科学編』 21

투고일: 2026년 09월 10일 심사완료일: 2026년 10월 10일 게재확정일: 2026년 10월 12일

www.kci.go.kr

■ Abstract ■

The Formation of Railway Transport Hubs in the Gando Region through the Selection of Railway Routes and Station Locations on the Duntu Line

Lho, Kyung-min (Korea National University of Heritage)

This study examines how the route and station sites of the Duntu Line were determined and how that decision reshaped the railway network of the Gando region. Four route survey records are read alongside the *Records of the Construction of the Duntu and Tiantu Lines* in chronological order, and the routes and station sites under consideration at each stage are compared with the distribution of major settlements and the alignment of the Tiantu Light Railway.

Before the Duntu Line, Longjing was a hub in the regional network connecting Laotougou, Yanji, and towns along the Tumen River. Survey teams considered several routes through Longjing, but a shorter alignment without long tunnels ruled them out. The third survey, done in 1926 and 1927, chose a route that bypassed the town. By the final survey in 1932, all three teams had revised their sections, swapping long tunnels for loop lines, bypasses, and bridges.

Station sites were determined primarily by topography and operating conditions rather than by the size of existing settlements, and each station's scale and facilities followed from its expected role in the network and its projected traffic. When the line opened, Dunhua changed from the terminus of the Jidun Line into a through station, and Huimodong, a small settlement at the time of the surveys, became the principal border terminal. The Tiantu Light Railway was rebuilt as a branch from Chaoyangchuan, and Longjing became a station on the branch line. The Duntu Line drew in part on the existing transport network and settlement pattern, but it created a new main railway axis and redistributed the roles of Gando's principal stations.

Key words: Duntu Line, Jihui Railway, Gando, Tiantu Light Railway, Railway Station

www.kci.go.kr