

日據時期韓半島北部地區鐵路

朴鐘喆

韓國國立慶尚大學社會教育系教授兼統一和平研究所所長

林志豪

韓國國立慶尚大學統一和平研究所客座研究員

摘要

本研究是以韓半島北部鐵路為主題的研究。並依照時間順序從日據時代、光復初期、韓國戰爭等依序檢討韓半島北部地區的鐵路運輸管理。為此，本論文搜集了勞動新聞、朝鮮中央年鑑、金日成回顧錄、前鐵道相金會一的相關文章、蘇聯民政廳時期的鐵路資料等第一手資料作為依據進行分析和整理。

北韓交通是以鐵路為主要，道路為輔助，以此發展而成。這也是從日據時代開始發展至今的政策。韓半島鐵路始於朝鮮末期京仁線的開通，但是韓半島北部地區鐵路卻是因為日本為了奪取資源和侵略滿洲而建造的。朝鮮總督府鐵道局和滿州鐵路都是使用標準軌（1,435mm），另一小部分是使用窄軌。日俄戰爭、九一八事變、抗日戰爭時期，韓半島的鐵路也被動員參與運輸資源和侵略。朝鮮總督府在韓半島共建造了 6,497km 的鐵路，其中北部地區有 4,009km，南部地區有 2,448km，目前北韓鐵路有將近 70%都是基於該時期所建造的路線。現今北韓鐵路的基本骨幹也都是基於日據時代的基礎發展而成。其中為了礦產開發和觀光，部分路線交由民營鐵路公司和南滿鐵路建設和管理。

日本戰敗從韓半島撤退之後，在蘇聯軍隊接管北部地區的過程當中，部分鐵路和設備遭到破壞，引發了混亂和掠奪事件。另外，過去日本的產業政策，並沒有培育朝鮮人出身的科學家和高階技術人員，鐵路部門也面臨了類似的狀況。因此，接管北韓主要產業設施的蘇聯軍隊和之後接手管理的金日成（以後的北韓政權），在恢復的過程當中遇到相當多的困難。光復初期，北韓的主要鐵路交通全面中斷。金日成政權的交通省在蘇聯的支援之下，進行戰後修復工作。之後，該單位獨立成為現在的鐵道省。

在這段時期執得注意的是北韓利用鐵路協助國共內戰的部分。北韓透過鐵路運送物資、產業設備、兵力和主要人士。中國共產黨當時利用鐵路把主要產業設備轉移到北韓北部。另從香港、上海、山東、大連等地運送物資、兵力和相關人士到北韓的南浦，再經由北韓鐵路進入中國東北各地。從新義州到羅津之間的“朝鮮走廊”成為中共贏得東北戰役的主要關鍵。當時北韓鐵路成了朝中之間友誼的象徵。

關鍵字：鐵路、北韓、金日成、標準軌、韓半島

壹、緒論

鐵路，在韓半島的歷史上扮演者重要的歷史角色，從過去的朝鮮時代末期列強的鐵路鋪設特權，日據時代韓半島鐵道成為日本與滿洲國之間的連結通道，韓戰末期因為南北韓的分裂，讓原本連結南北的鐵道一分為二，至今，南北韓關係回暖，朝鮮從2018年開始至今多次的南北韓合作，鐵道也再次成為南北韓合作的重要契機。從韓戰結束至今，南北韓在各自的發展之下，南北鐵道的樣貌也變得有所不同，其中，朝鮮鐵道自韓戰結束之後，成了朝鮮經濟發展、軍事調動、政要出訪的重要工具，朝鮮的鐵道輸送政策逐漸以軍事國防和經濟運輸為中心，形成了一個與韓國不同的樣貌。

韓半島北部地區的鐵路發展方向不同於南半部，主要原因是當時朝鮮總督府在朝鮮半島的建設計畫，在北部主要是以工業為中心，南部則是以農業為主。透過鐵路建設，把朝鮮半島的工業和農業產品運回日本國內，在軍事方面，朝鮮鐵道是進入中國東北的主要橋樑，可銜接中國東北地區的滿洲鐵路，除此之外，朝鮮半島北部蘊藏大量的地下資源，因此當時韓半島的私營鐵路公司在北部有不少的經營路線，這些路線變成了後來北韓相當重要的交通運輸系統，日據時代的朝鮮鐵道比照日本本土的經營模式，開放民間成立鐵路公司，在韓半島各地經營鐵路事業，除了朝鮮總督府交通局的國有鐵道之外，共有22間私營鐵道公司，在日據時代後期，咸鏡北道北部和清津市一代的鐵路曾經委託給滿洲國的南滿鐵道株式會社營運，儘管時間不常，但是當時韓半島鐵道在中國東北與日本本土之間確實扮演了相當重要的戰略角色，其中韓半島北部地區的鐵路是以當煤礦坑或是工廠為主要的運送對象。

韓半島鐵路史開始於1899年的京仁線，但是北部地區鐵路實際上是開始於1905年4月通車的京義線（京城-平壤-新義州）¹，使得北部地區正式納入韓半島鐵路運輸體系之內，1910年，韓日合併條約生效，韓半島被納入日本統治範圍，但是在日本統治韓半島的35年之間，日本並未培育朝鮮人出身的高階技術人員和職員，鐵路部門的主要管理職位皆是以日本人擔任，此外，在日本投降前夕，日軍為了阻止蘇聯軍隊的進攻和佔領，在北部地區拆卸了大量工業設備，破壞主要線路設備，疏散鐵路人員，光復之後，更因為日籍技術人員的撤離，導致北部地區在蘇聯接管之前，產業和交通已經陷入停頓狀態，成為蘇聯和金日成在接管北部地區之後的主要難題，爾後，在蘇聯的援助之下，修復了大批工業設備和鐵路設施，協助恢復運輸能力，在北韓建政之後，成為工業發展的重要基礎，在蘇聯的援助之下，當時北韓擁有相當龐大的產業設施和鐵路運輸系統。

1949年，國共內戰正式爆發，當時金日成透過北韓鐵路系統，提供軍事和經濟的援助，建立戰略走廊，成為中共在東北戰役獲勝的原因之一。然而，朝鮮戰爭爆發之後，在盟軍的大規模空襲之下，大部分的路線都遭到嚴重的破壞，幹線橋樑和車站設施幾乎被悉數破壞殆盡。1952年，在中國人民志願軍和鐵道部的支援之下，得以暫時恢復鐵路運輸，建立共同管理指揮體系，在軍事和民事運輸方面，提供相當大的協助，

¹ 韓國鐵道公社 弘報室，2010，「鐵道創設第111週年紀念：鐵道主要年表」，大田：韓國鐵道公社，p.18.

北韓得已維持經濟體系的運作，在戰後推動多項社會主義經濟計畫，成為北韓在 60 年代產業化發展的基礎，並影響至今。

本論文的研究目的，是希望以日據時代、蘇聯民政廳時期、北韓建政初期、韓戰時期的韓半島北部地區鐵路建設發展過程，並參考韓國、北韓和日本的官方文獻資料，以及韓國和中國的的研究成果，依照時間順序編排，重新整理日據時代和光復之後的韓半島北部地區鐵路發展史，與近代的北韓鐵路發展史做連接，綜合中國和韓國的研究成果，探討北韓鐵路對周邊地區的影響和戰略角色，為將來的北韓產業研究提供基礎。

在眾多的韓半島鐵路相關參考文獻當中，韓文部份參考了北韓官方製作的「朝鮮交通運輸史」²、金日成著作³和相關出版品，以及大韓航空的調查報告⁴、金斗泉⁵、徐寶革⁶、徐司範⁷等韓國前期研究，日文部分參考了朝鮮總督府鐵道局的官方出版資料⁸、鮮交會⁹的「朝鮮交通史」、國分隼人的北韓鐵路著作¹⁰，中文方面是以任明¹¹、謝定元、沈志華、呂明輝的研究成果為主。

本論文的整體架構如下，第一，整理韓半島北部地區在日據時代的建設與發展過程，以及影響（貳、日據時期鐵路的開發與侵略）。第二，闡述北部地區鐵路在日本人撤退之後，如何從廢墟當中恢復運作，北韓建政之後，提供中國共產黨在國共內戰時期，東北戰役所需的物資和人力（參、光復前後的破壞和蘇聯的援助修復）。第三，整理北韓鐵路在韓戰時期所受到的破壞。第四，韓半島從日據時代到韓戰之間的建設、破壞和重建過程，鐵路所代表的意義，進行論述，此外，鐵路對於北韓產業經濟，以及近代朝中關係當中所扮演的意義，將會在這部分加以解說和闡釋（肆、結論：北韓鐵路的象徵與意義）。

² 鐵道出版社. 1988, 「朝鮮交通運輸史 2 (鐵道運輸篇)」, 平壤: 鐵道出版社.

³ 金日成, 1985, 「對於促進鐵道發展」, 平壤: 朝鮮勞動黨出版社.

⁴ 大韓航空 經濟企劃室, 1992, 「北韓的交通現況」, 首爾: 大韓航空

⁵ 金斗泉, 2015, 「北韓的鐵道建設 1900-2015: 產業化與長期經濟相關含義」, 「經濟史學」, Vol.65, pp.335-369.

⁶ 徐寶革, 2006, 「北韓的產業化和鐵道現代化政策」, 「平和研究」, 14(1), pp. 71-78

⁷ 徐司範, 2003, 「北韓鐵道的略史和小考」, 「鐵道期刊」, 11(4), 韓國鐵道學會, pp. 67-84.

⁸ 朝鮮總督府鐵道局, 1939, 「朝鮮鐵道狀況: 外密 第 30 回」, 京城: 朝鮮總督府鐵道局, pp.39-42

⁹ 鮮交會是第二次世界大戰結束後，由朝鮮總督府交通局出身的日籍職員在 1966 年成立的財團法人組織，1986 年出版「朝鮮交通史」，整理了日據時代 35 年之間的交通建設過程，是研究韓半島歷史的重要參考文獻

¹⁰ 國分隼人, 2007, 「將軍樣的鐵道: 北朝鮮鐵道事情」, 東京: 新潮社.

¹¹ 任明, 1993, 「北韓的鐵道交通」, 「大韓交通學會誌」, 11(1), pp. 111-118

貳、日據時期鐵路的開發與侵略

一、侵略韓半島和滿洲而興建的鐵路

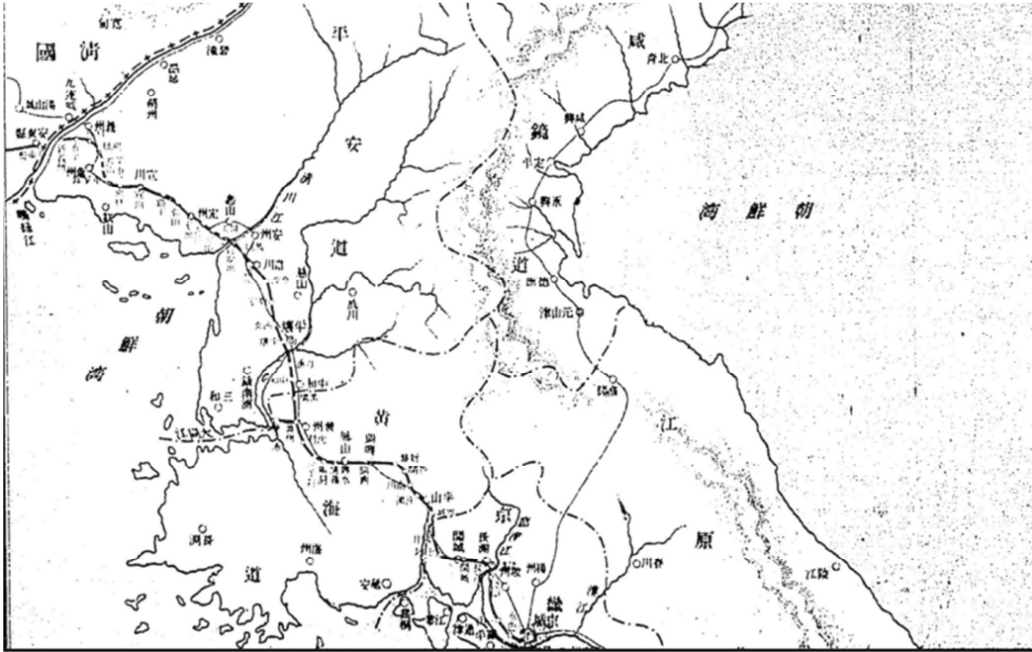
1899 年，連結首爾和仁川兩地的“京仁線”正式通車，韓半島從此進入鐵路時代。但比起當時的列強諸國，韓半島的鐵路事業發展得相當緩慢。當時在日本、美國、英國等國的介入之下，從 1904 年開始的日俄戰爭和滿洲侵略期間，在韓半島建設港灣和鐵道設施，皆可以看到列強之間互相競爭的影子。1905 年 1 月，全長 261 公里的京釜線正式通車¹²，統監府鐵道管理局長兼任京釜鐵道株式會社總裁管理京釜線全線的運作，同年 11 月，全長 499.3 公里的京義線正式通車，該線初期是軍事鐵路，直到隔年 1 月才正式開放客運，京義-京釜線的完工通車，成為韓半島主要的南北縱貫鐵路系統，1905 年完工當時，韓半島北部路線如〈圖-1〉所示，日本政府當時的路線規劃是以京義線、京釜線、京仁線為主軸，強化軍事運輸。日俄戰爭之後，日本與俄國締結〈普利茅茲條約〉，並與美國簽署密約密約。美國與英國確認日本在朝鮮和滿洲地區的利權之後，日本正式在韓半島著手進行鐵路開發事業。

日俄戰爭之後，日本獲得了東清鐵路南段的所有權，也就是大連-長春之間的路線。因此之故，滿洲地區的長春和延邊之間形成了一條劃分日本和俄國勢力的分界線。1906 年 8 月，日本政府建立軍工複合體“南滿洲鐵道株式會社”（以下簡稱“滿鐵”），其主要目的是為了滿洲侵略。日本從 1907 年開始，在鴨綠江下游規劃連結丹東和新義州兩地的大橋。1909 年，日本把原有軍事鐵路安奉線（現今的沈丹線：瀋陽-丹東）的軌距改成標準軌。1909 年，鴨綠江鐵橋（現今的鴨綠江斷橋，994m）開始施工，1911 年，隨著該橋的完工，京義線和安奉線正式連結在一起。

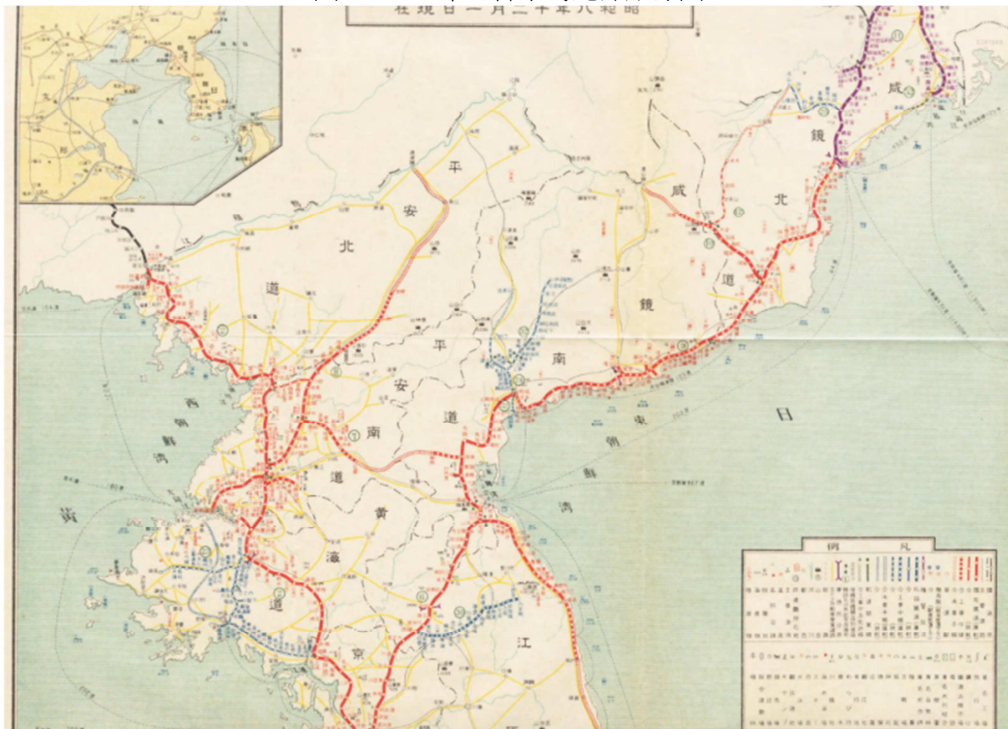
日據時代的韓半島鐵路是以朝鮮總督府建立的國鐵為主，軌距與中國相同，採用標準軌（1,435mm），與中國相連結，在鴨綠江 3 個據點建立鐵橋，依序是新義州（943m，1911 年完工）、青水（667m，1939 年完工），滿浦（587m，1939 年完工），另外在圖們江的三峰（1927 年完工，1934 年改為標準軌），南陽（1933 年完工）、琿春（1934 年完工，1939 年增設標準軌鐵橋）建立鐵橋，直至 1934 年為止，日本在韓半島所建設的鐵路路線如〈圖-2〉所示，韓半島鐵路與滿洲之間的路網已經建構完成。

¹² 除此之外，當時的日本眾議院議員竹內綱在 1903 年 9 月曾向日本內閣提出〈營義鐵道株式會社創立趣意書〉，計劃連結京釜線（京城-釜山）和京義線（京城-新義州），經由新義州延長到中國遼東半島的營口。原文參照：鄭在貞，2004，「日帝侵略與韓國鐵道(1892-1945)」，首爾：首爾大學校出版部，p.98.

<圖-1> 1905 年，京釜-京義線完工通車當時，韓半島北部路線圖¹³



<圖-2> 1934 年，韓半島北部路線圖¹⁴



以當時日本的觀點，韓半島地區的資源開發、貨物輸送可以連結滿洲地區的軍事和經濟，並藉由韓半島東岸的港口，建構“滿洲-韓半島北部-日本”的連結路網。1934年3月，新京（長春）-天津的直通列車開始運行，1935年11月，雄基-羅津（現在的羅津先鋒市）之間鐵路在隧道工程（3,850m）完工之後，正式開通，該線連結了當時

¹³ 統監府鐵道管理局，1908，「韓國鐵道路線案內」，京城：統監府鐵道管理局，p.4.

¹⁴ 朝鮮總督府鐵道局，1934，「朝鮮鐵道一班：昭和9年」，京城：朝鮮鐵道協會，p.11.

滿洲和韓半島之間的線路，稱為“北鮮線（南三峰-南陽-熊基-羅津）”，成為滿鐵在北鮮地區的直營路線。

1910 年 10 月 1 日，日本在韓半島成立朝鮮總督府，並設置鐵道局，取代統監府的日本鐵道院韓國鐵道管理局，接管韓半島境內的所有國有鐵路，日本政府在韓半島設置的鐵路經營幾關如，〈表-1〉所示，當時朝鮮總督府鐵道局在既有的京義線（1905 年 10 月完工）、京釜線（1905 年 1 月完工）的基礎上另外增建京元線、咸鏡線、平原線、滿浦線等，建立五大鐵路幹線，當時朝鮮總督府曾經規劃在韓半島東岸建立一條縱貫海岸線的東海線，但直到 1945 年日本投降為止，僅完成北部地區的路線（現在的金剛山青年線）。直到 1945 年為止，韓半島已開業的國有和私有鐵路路線共 6,406.7 公里（表-2），北韓地區大約有 3,916 公里，南韓地區有 2,490 公里¹⁵，北部地區雖然人口較少，但是因為擁有許多軍事、產業設施，所以鐵路網比南部還要密集，目前北韓正在營運的鐵路當中，有 77% 是日據時代所建立的路線，當時鐵路施工所需的鋼材，大部分是從八幡製鐵所、日本橋樑株式會社、石川島造船所等地進口，枕木來自白頭山的落葉松。¹⁶

〈表-1〉朝鮮總督府鐵道管理單位 變遷過程¹⁷

時期	經營體	時代	主要內容
1906~1909	統監府 鐵道管理局	創業時代	日俄戰爭時期，強化軍事鐵路運輸，兼任京釜鐵道株式會社總裁，戰爭結束之後，軍事鐵路解除管制，統監府接收京釜-京義線，全面提升客貨運輸效率。
1909.06-1909.07	統監府 鐵道廳		因應當時日本中央政府鐵道行政統一政策，由日本鐵道院直接管轄經營。
1909-1910	鐵道院 韓國鐵道管理局		
1910-1917	總督府 鐵道局	第 1 次直營時代	平南、湖南、京元線完工，開業路線突破 1,000 公里，關釜航路開通，完成滿州-韓半島-日本路線
1917-1925	滿鐵 京城管理局	滿鐵委託時代	總督府 官房鐵道部長兼任局長
1925-1943	總督府 鐵道局	第 2 次直營時代	推動“朝鮮鐵道 12 年計畫” ¹⁸ ，設立地方鐵道局，北鮮線委託滿鐵經營。
1943-1945	總督府 交通局		因應二戰軍事運輸，統合鐵路、航空、海上運輸業務，設立地方交通局和運輸局，完成京釜-京義複線工程，並大量收購私鐵路線，實施大陸鐵道運輸計畫，強化軍事運輸效能。

¹⁵ 丹東市檔案局，2011，“丹東歷史上的地理區位優勢”，「檔案資政」，pp.23-24.

¹⁵ 韓國鐵道公社 官網 http://info.korail.com/mbs/www/subview.jsp?id=www_010102040000（檢索日期：2019.04.09）

¹⁶ 李燦宇，「和北韓經濟合作（11）：北韓的交通基礎建設（道路、鐵道、港灣）的現況與課題」，原文參照：<http://m.lifein.news/news/articleView.html?idxno=3013>（檢索日期：2018.11.22）

¹⁷ 李龍相、鄭秉憲，2012，“日帝強佔期的我國鐵道性格糾明的正常研究”，「韓國鐵道學會論文集」，第 15 卷 第 3 號，p.308.; 財團法人 鮮交會，1986，「朝鮮交通史」，東京：三信圖書，p.61-89.

¹⁸ 1927 年，日本貴眾兩院通過〈朝鮮鐵道 12 年計畫〉，投入預算為 3 億 2 千日圓，計劃在 12 年以內，增建 5 條路線（圖們、惠山、滿浦、東海、慶全，共 860km），收購 5 條民營路線（慶南、全南、慶東、全北鐵道會社、圖們鐵道會社，共 210km），改善既有路線和沿線的通信設備，提高運輸能力，擴建京城、平壤工場，遷建釜山工場。

<表-2>日據時期 各年度鐵路營運距離¹⁹

年度	國有鐵道	私設鐵道	合計(km)
1910	1,086.1	25.4	1,101.5
1929	2,751.5	591.2	3,342.7
1930	2,792.5	1,072.7	3,865.2
1931	3,008.8	1,142.2	4,151
1932	3,142.8	1,139.1	4,281.9
1933	2,935.4	1,172.7	4,108.1
1934	3,389.5	1,249.3	4,638.8
1935	3,389.5	1,091.9	4,481.4
1936	3,579.9	1,134.4	4,714.3
1937	3,737.3	1,211.8	4,949.1
1938	3,831.0	1,237.2	5,068.2
1939	3,922.4	1,510.2	5,432.6
1940	4,289.3	1,569.9	5,859.2
1941	4,463.4	1,596.9	6,060.3
1942	4,536.8	1,631.7	6,168.5
1945	5,038.3	1,368.4	6,406.7

朝鮮總督府的“鐵路運輸侵略”是以韓半島的地下資源，重工業工廠，以及進軍滿洲國為主要目標，因此在韓半島北部建立密集的鐵路網。特別是咸鏡北道的羅津和熊津地區的“北鮮線”，朝鮮總督府於 1932 年與滿鐵以“委託經營”的方式，建立兩地的直通運輸路線，將北鮮線交由滿鐵管理。當時的日本透過羅津、熊津等地的鐵路網和海陸運輸一體化政策，試圖建構所謂的“日本本土-韓半島-中國本本”的“日本海湖水化”殖民計劃²⁰。1937 年，京釜線和京義線複線工程完工，並擴建鴨綠江鐵橋（現今的中朝友誼橋）。

¹⁹ 朝鮮總督府鐵道局，1940，「朝鮮鐵道四十年史」，京城：朝鮮總督府鐵道局，pp.591-592.; 朝鮮總督府鐵道局，「朝鮮總督府統計年報：昭和十七年(1942)」，1944，京城：朝鮮總督府，pp.184-185.; 朝鮮及滿洲社，1942，「昭和十五年版 朝鮮物產案内」，京城：朝鮮及滿洲社，pp.276-277.; 財團法人鮮交會，1986，「朝鮮交通史」，東京：三信圖書，pp.4-7

²⁰ 勝村長平，1944，「清津商工會議所史」，清津：清津商工會議所，pp.207-210

二、強化北部地區鐵路運輸網

1914 年，隨著京元線開通，以及咸鏡線延長路線的完工，元山港的角色變得相當的重要。1916-1917 年，清津-會寧區間鐵路開通，1928 年，咸鏡線全線正式開通，清津成了滿洲-韓半島北部-日本的主要物流基地。由於清津港的急傾斜地形，所以該港的水深達 30m，1934 年 5 月，日本與滿洲國簽訂〈關於經過圖們江國境之列車直通運轉及稅關手續簡捷之協定〉，滿洲國清津港設置稅關，管理貨物中繼輸送，清津港的主要出口滿洲的大豆、魚油等物品。舉例來說，滿鐵直營的羅津港和滿鐵可以免費使用清津港和雄津港的設施出口滿洲的大豆，1935 年的運量達 6 萬噸（滿洲整體出口量的 3%），1937 年增加到 436 噸（滿洲整體出口量的 22%），1938 年以後，成為清津工業區的專用港灣，並在輪城川的右岸新建清津西港（日本製鐵工業港），成為輪城平野金屬工業基地的港灣，另外，大約在 100km 的後方，三菱礦業株式會社擁有茂山鐵礦也使用該港作為輸出基地。1940 年，每小時可處理 600 噸鐵礦的工業設備興建完成，當時使用茂山鐵礦的日本民營企業有日本製鐵清津製鐵所、三菱製鐵等。²¹

從日俄戰爭開始，新義州和羅津是日本侵略的主要據點，為此在當地修建開發鐵路、道路、港灣等設施。為了要牽制俄國主要的軍事據點旅順和海參崴，日本海軍也在此地停泊，1918 年，日本軍隊使用羅津港向西伯利亞出兵，九一八事件發生以後，日本在 1932 年決定在滿洲興建長春-圖們的京圖線鐵路，終點站設置於羅津，正式開發羅津鐵路，1933 年 4 月，滿鐵開始從修建一條長達 15.2 公里的圖門線鐵路（圖們-雄基），開始著手整建羅津港。從這個時候開始，滿鐵直接管理羅津港，開辦滿鐵直通列車，透過港灣設施史羅津港成為滿洲東部地區和日本之間的物流據點。當時滿洲國的物流中心地點是大連，羅津此時也成長為相互匹敵的物流中心。直到 1938 年為止，羅津港已經可以容納 12 艘 7~8 千噸級的貨輪，擁有 3 個碼頭、防波堤、倉庫、道路和露天貨物儲放場，以 1938 年為基準，當時羅津港已經具備處理 300 萬噸貨物的能力，雖然當時有計畫把貨物處理能力提升到 900 萬噸的長期計劃，但是工業區開發的遲緩，影響到整體發展。羅津港的主要貨物來自中國的中繼貨物，當時羅津港甚至被批評為“沒有房間，只有漂亮的玄關”²²。清津和羅津除了向日本出口滿洲地區的農產品之外，也包含了韓半島的稻米和穀物。

雖然朝鮮總督府從 1917 年開始委託滿鐵經營韓半島鐵路，鐵道局改為滿鐵京城管理局，局長由總督府官房鐵道部長兼任，儘管委託經營成功的發揮聯合運輸的功能，連結了日本、韓半島、滿洲國三地的交通運輸，但因為韓半島與滿洲之間在經濟、社會以及管理體系的懸殊差異，在加上營業規模和收入未見增長的情況下，朝鮮總督府於 1925 年與滿鐵解除委託經營的關係²³，1933 年，滿洲和韓半島之間的新連結路線“京圖線”（新京-圖們）完工，為了加速開發羅津港，強化滿洲東北部與韓半島北部的交通網，朝鮮總督府在同年 10 月，將清津、羅津、雄基等地的清津線、會寧炭礦線、圖們線以及附屬業務委託給已經改隸於滿洲國的滿鐵，在這段期間，由“北鮮拓殖鐵道株式會社”整合該地區鐵路，稱之為“北鮮鐵道”，為了加強礦產的開發，改良了茂山-古茂山之間的運送鐵路，隨者中日戰爭的長期化，為了強化韓半島北部地區和滿洲之間的鐵路運輸和港灣經營，朝鮮總督府和滿鐵在京城進行多次協商，決定從 1940 年 7

²¹ 李燦宇，前文參照。

²² 李燦與，前文參照。

²³ 鐵道廳，1999，「韓國鐵道 100 年史」，大田：鐵道廳，pp.206-207.

月開始，上山峰-翰城區間、清津線、會寧-新雞林區間、清津港設施改由朝鮮總督府鐵道局的“城津鐵道事務所”管理，上山峰-雄基之間的其他委託經營路線和設施改由租借的方式辦理，滿鐵在北鮮地區以“私有鐵道”的方式管理原來的委託經營路線和附屬財產²⁴。

1912年，朝鮮總督府頒布〈朝鮮輕便鐵道令〉，開放日本民間企業在韓半島建立民營輕便鐵路，但隨著鐵路事業的擴大發展，以及產業鐵路需求的增加，為了加速開發韓半島的資源，1920年，朝鮮總督府廢止既有的〈朝鮮輕便鐵道令〉，新制定〈朝鮮私設鐵道令〉，該法令也包含了〈朝鮮私設鐵道建設規定〉、〈鐵道運輸規定〉等附屬法條，成為日據時代民營鐵道公司成立路線的依據²⁵，初期共有21間民營鐵路公司經營鐵路，直到1945年終戰之前，部分民營鐵路路線被朝鮮總督府併購，整併為主要幹線鐵路，其餘還有17間民間鐵路公司，其中有12家鐵路公司的經營路線涵蓋了北部地區（12社14線），沿線大都是北部地區主要的礦區、工業區和港口，直到1945年為止，經營韓半島北部地區的民營鐵路公司如〈表-3〉所示，國有和民營鐵路路線圖如〈圖-1〉所示。

〈表-3〉1945年韓半島北部地區私鐵路線一覽表²⁶

會社名稱	開業路線	會社位置	長度 (km)
京城電氣株式會社	金剛山電鐵線（鐵原-昌道）	鐵原	116.6
新興鐵道株式會社	長津線（咸興-泗水） 松興線（五老-赴戰湖畔） （豐上-長豐） 興南線（西咸興-西湖里）	興南	173.1
朝鮮平安鐵道株式會社	會社線（鎮南浦-龍崗溫泉）	鎮南浦	34.7
端豐鐵道株式會社	會社線（端川-洪君）	端川	80.3
平北鐵道株式會社	平北線（定州-鴨綠江中心） （富豐-水豐） （富豐-水豐湖畔）	京城	128.2
多獅島鐵道株式會社	會社線（楊市-多獅島港）	新義州	24.1
西鮮中央鐵道株式會社	會社線（新成川-北倉） （九井-潭洞）	平壤	40.5
朝鮮人造石油株式會社	會社線（阿吾地-梧鳳洞）	阿吾地	10.4
南滿洲鐵道株式會社	北鮮線（雄基-羅津）	滿洲大連	15.2
東滿洲鐵道株式會社	會社線（訓戎-豆滿江中心）	滿洲琿春	1.2
元山北港株式會社	會社線（文川-元山北港）	元山	10.3
朝鮮菱鎂礦開發株式會社	會社線（汝海津-龍陽）	汝海津	59.7

從1943年開始，隨著日本在東南亞的戰事逐漸惡化，朝鮮總督府取消鐵道局，整併陸海空管理單位，成立交通局，設立地方交通局和運輸局，全面管理陸海空運，加強京義-京釜線、北鮮線沿線軍事防禦措施，特別是南滿鐵路連街京義線之間的路段，為了確保前線軍事物資運送，實施“大陸鐵道運輸計畫”，以韓半島東部的釜山、元山、清津港作為中繼點，建立日本-滿鐵-朝鮮鐵路軍事輸送體系。但是隨者美軍的跳島戰

²⁴ 朝鮮總督府鐵道局，1940，前揭書，pp.109-113.

²⁵ 鐵道廳，前揭書，p.427.

²⁶ 朝鮮總督府鐵道局，1940，前揭書，pp.591-592.; 朝鮮總督府鐵道局，「朝鮮總督府統計年報：昭和十七年（1942）」，1944，京城：朝鮮總督府，pp.184-185.; 朝鮮及滿洲社，1942，「昭和十五年版 朝鮮物產案内」，京城：朝鮮及滿洲社，pp.276-277.; 財團法人鮮交會，前揭書，pp.6-7.

術逐漸朝向日本本土推進，逐漸掌握韓半島周邊的制海和制空權，影響到境內鐵路和港灣的運作，因此實際上當時日本所制定的運輸計畫並不如預期的有效。

參、光復前後的破壞和蘇聯的援助修復

1945年8月，蘇聯根據同年2月雅爾達會談的決定，正式對日宣戰，發動日蘇戰爭，派遣第1、第2遠東方面軍和後貝加爾方面軍領滿洲地區，8月13日，蘇聯軍隊從清津港登陸，與日軍激戰，試圖接管北緯38度以北地區。但是日軍事前為了防止蘇聯軍隊從韓半島北部上岸，破壞了北部鐵路沿線設施和工業裝備，清津地區鐵路職員也組成“交通義勇隊”掩護日籍居民避難列車後撤，日蘇戰爭結束之後，清津-羅南區間的鐵路路線有將近90%被破壞，無法正常通行，1945年8月15日，日本宣布投降，終戰當時朝鮮總督府管轄的鐵路路線如<圖-3>所示，在蘇聯正式接管之前，朝鮮總督府交通局平壤地方運輸局、咸興地方交通局暫時代管北部地區鐵路²⁷，但是因為不少日籍鐵路職員和家屬已經跟隨避難列車往南撤退²⁸，北部地區鐵路隨即陷入癱瘓狀態，人力也嚴重不足，主要的元山、平壤工場也完全失去維修能力。

1945年8月23日，蘇聯中斷京元線在北緯38度附近的路線，26日，京義線沙里院車站以南禁止通行，主要幹線京義線在平壤以北全面停止運行，平壤以南只能開到沙里院，滿浦線的平壤-价川區間、平元線的平壤-新城川區間可維持通行，其餘線路暫停運作。蘇聯接管初期，各地區交通由地方人民委員會暫時管理，之後由平壤成立的“朝鮮臨時人民政府交通局”全面接管北部地區鐵路系統，蘇聯民政廳協助恢復運作，允許剩下的157名日籍技術人員滯留，協助鐵路恢復運作，1946年，在蘇軍緊急恢復之後，北部地區鐵路可運行的路線僅剩下3,747.6公里²⁹，1947年，北部地區鐵路系統逐漸上軌道之後，日籍技術人員才完全撤離韓半島³⁰。

在日蘇戰爭時期，日本軍隊為了防止蘇聯軍隊登陸韓半島北部，因而大肆破壞當地鐵路設施，在日本投降之後，日籍技術人員和居民在撤離的時候，也同時帶走了大量物資和設備，因而造成戰後韓半島北部產業崩潰。當時蘇聯外交部報告書的內容如下：

“鐵路運輸...1945年末已經完全崩潰。日本軍隊...破壞了鐵路橋樑7個、隧道3個、機關橋2個、驛社12個、住宅94個...清津機關車修理工廠有20%被破壞，機關車（無法判讀）輛和車廂181節都無法使用。所有機務段通信有30%被破壞。另外，羅津-清津區間的車站電氣設備有90%被破壞，運輸能力被瓦解之後，結果客車的內部零件都被當地居民竊走而消失，車輛也大都不能執行載客服務。大規模的日籍專業人士離開鐵路運輸單位，原本位置改由朝鮮人接替，他們因為不是專業人士（火夫接替機關士、站員接替站長、機關庫工人接替機關庫負責人），因此大部分的機關車都因為故障而

²⁷ 直到終戰為止，朝鮮總督府交通局下轄單位有釜山、京城、咸興地方交通局，順天、平壤地方運輸局，蘇軍接管咸興地方交通局和平壤地方運輸局，其他單位則由美軍接管。

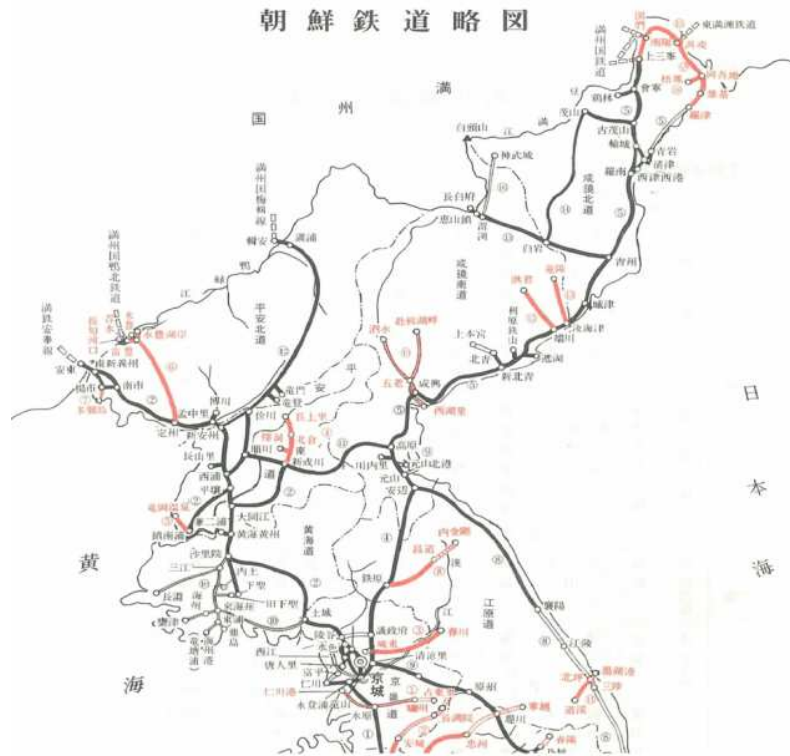
²⁸ 財團法人鮮交會，前揭書，pp.1090-1095。

²⁹ АВПР,ф.0480,оп.2,п.2,д.7. 1946年6月1日蘇聯外交部狀況報告

³⁰ 國分準人，前揭書，p.72。

被棄置，需要全面修理，機關庫工廠連小規模維修都宣告中斷。日本人離開鐵路單位之後，朝鮮社會運動人士緊抓鐵道局在手中不放，結果相關管理單位便完全瓦解。缺乏資金、糧食，工人怠工（sabotage）另外，當初日本為了牽制攻擊，讓朝鮮人大舉離開鐵路單位。因為這些原因，所以鐵路運輸幾乎是完全中斷。客車運行和人民經濟輸送也被切斷了。”³¹

<圖-3> 1945 年，韓半島北部地區鐵路路線圖³²



金日成認為北部地區鐵路運輸之所以會中斷，是因為日本破壞了主要產業設施，導致所有鐵路陷入麻痺狀態。他曾說“惡毒的日本帝國主義的長期殖民統治的後果，導致我們祖國在解放（光復）之後，沒有技術幹部和中間技術人員。”對於戰後的恢復過程，金日成又主張“1947 年 1 月 1 日，現在共有 822 個工廠、企業所重新開始營業”³³，根據當時蘇聯外交部的報告，蘇聯和金日成的北朝鮮臨時人民委員會曾經試圖恢復當地產業鐵路的運輸，並進行社會主義改造。人民委員會在咸鏡北道（清津）進行大規模改造事業以及恢復鐵路運輸，對此，1946 年 6 月，當時蘇聯外交部報告書也表示“882 公里的路線已經恢復，機關車 23 輛，客車 43 輛，貨車 768 輛已經修復，也修復了鐵路橋樑 3 個、車站建築物 8 個”³⁴。

³¹ АВІР,ф.0480,оп.2,п.2,д.7. 1946 年 6 月 1 日 蘇聯外交部 狀況報告

³² 財團法人 鮮交會，前揭書，p.3.

³³ 金日成，1973，“8.15 解放 3 週年紀念 平壤市慶祝大會報告（1948 年 8 月 14 日）”，「金日成著作集 4（1948.1-1948.12）」，平壤：朝鮮勞動黨出版社

³⁴ АВІР,ф.0480,оп.2,п.2,д.7. 1946 年 6 月 1 日 蘇聯外交部 狀況報告

1946 年 8 月 10 日，北朝鮮人民臨時委員會頒布韓半島北部主要事業國有化的法令³⁵，北朝鮮人民委員會全面接手朝鮮總督府交通局和日本民間企業的民營鐵路，全面整編為國有鐵路。1948 年 9 月 9 日，朝鮮民主主義人民共和國正式成立，成立“交通省”管理韓半島北部地區的鐵路，第一任交通相是蘇聯派出身的朱寧河。1948 年，北韓建政當時，交通省轄下鐵路總長度為 3,766.8 公里，窄軌大約保有 599.5 公里左右，標準軌為 3,167 公里³⁶，當時交通省在蘇聯的援助之下，原本以首爾為中心的北部地區鐵路系統和交通設施，全面改以平壤為中心，1949 年，北韓為了強化鐵路管理，把鐵路管理單位從交通省分離出來，設立鐵道省，鐵道相是蘇聯派的朴義琬。

肆、結論：北韓鐵路的象徵與意義

目前北韓鐵路的架構當中，有所謂的“三大主軸”路線，也就是平羅線、平義線和咸北線所構成的 H 字形路線骨幹，以此延伸大量的支線到北韓各地區，這樣的鐵路架構實際上是依照日據時代所規劃的路線發展而來，當時朝鮮總督府在北部所規劃的路線大都是以產業鐵路為主，連結北部各地的礦區和工業區，不同於南方地區的農林鐵路，因此北韓在建政初期便具有相當優勢的條件，儘管光復初期，鐵路運輸陷入停頓，但是在蘇聯的援助之下，北韓得以在短時間恢復鐵路運輸，推動社會主義經濟計劃，對外支援共軍投入國共內戰，在蘇聯民政廳時期和建政初期的業恢復，鐵路成為北韓的主要經濟和國防的生命線。北韓鐵路除了扮演經濟發展和產業開發的角色之外，也有被賦予軍事運輸、國防產業、外交的任務，重要性遠超過陸海空運，北韓是以鐵路為主要的運輸方式，道路運輸和航空為輔助方式。

正因為鐵路對於北韓具有相當重要的意義，攸關到國家主權，所以過去北韓與中國在韓戰時期的鐵路軍管化問題，產生了不同的認知，中國認為整體軍事佈局優先，需要全盤管理北韓鐵路系統，但是北韓認為這攸關到了國家主權以及地方經濟發展的動脈，因此兩國對此發生了不少糾葛，在蘇聯的促成之下，北韓與中國才得以建立暫時鐵路聯合指揮體系，特別是韓戰第 3 和第 4 戰役時期，面對聯合國軍隊以空軍的優勢，集中轟炸北韓鐵路，朝中鐵路聯合指揮體系成功維持了北韓鐵路的運作和搶修，同時也增建了新路線，減緩平義線的壓力。

但是由於中國派出大量的人民志願軍之後，在戰場上的戰略規劃，以及軍事佈局，中國實際上已經取的主導權，北韓僅能依靠中國、蘇聯和東歐國家的援助，另外，在朝中鐵路聯合指揮體系的管理權談判過程當中，因為中國和蘇聯的壓力，金日成被迫接受中蘇兩國提議，此過程也影響到金日成往後對於黨內派系處理的態度。另一方面，

³⁵ 北朝鮮人民委員會委員長金日成與秘書長康龍玉在 1946 年 8 月 10 日發表〈產業、交通運輸、遞信、銀行等國有化法令〉。該法令最後部分提到“日本國和日本人的私人、法人所有，或是朝鮮人民反逆者所有的日帝企業所、發電所、鐵道、運輸、遞信、銀行、產業與文化機關等全部將無償沒收，這些是朝鮮人民所有，亦即將以國有化”

³⁶ 任明，1993，“北韓的鐵道交通”，「大韓交通學會誌」，第 11 卷 第 1 號，p.111.

北韓的鐵路單位從初期成立開始，皆是由蘇聯派出身³⁷的人士擔任主要職位，再加上蘇聯和中國的介入，使得金日成體認到鐵路建設的重要，任用非蘇聯和延安派出身人士擔任鐵路單位首長，降低中蘇兩國對北韓鐵路體系的影響。³⁸

北韓鐵路體系最大的特色，就是軍事化管理體系，此制度源於韓戰初期，金日成為了有效管理鐵路運輸，比照軍隊的編制改編鐵路單位，以軍事化的管理方式來經營鐵路，然而，北韓鐵路在這樣長期的中央集中軍事化管理之下，組織末端運作效率低落，此外，鐵路設施老化因此事故問題層出不窮。雖然韓戰之後，北韓曾經推動火車國產化，延長鐵路路線、增加產業和工業支線，鐵路電氣化等事業，但因為組織體系僵化和經濟發展遲緩，導致北韓鐵路發展陷於停頓，面臨系統老化的危機。此外，北韓鐵路也面臨者許多的課題，譬如，從軍事管理體系轉換到民間管理體系、電氣化、提高速度、複線化等現代化課題。此外，北韓鐵路以後也勢必要全面進行鋼軌、枕木、電氣設備的汰換，車輛和貨車的現代化改良，這些都需要與國際社會密切的合作，北韓鐵路不僅是韓半島進入歐亞大陸的重要玄關，未來的鐵路現代化事業，也可促進周邊國家之間的合作，穩定韓半島局勢。

2018年4月27日，南北韓在板門店召開南北高峰會談，金正恩也首次提及北韓鐵路的落後。實際上北韓建政初期的鐵路網，是以京義線北段、東海北部線、京元線的H路型作為基礎，韓戰爆發之後，遭受到大量的攻擊和破壞，但是在中國人民志願軍鐵道兵團和鐵道部的援助之下，大舉搶修鐵路，並在既有的幹線之間增建支線，韓戰結束之後，北韓進入社會主義經濟建設時期，在大舉發展工業化和產業化的過程當中，大幅延長既有的路線，增設大量的產業鐵路。

³⁷ 北韓建政之後，直到韓戰結束為止，北韓鐵路最高負責人依序是交通相朱寧河（1948-1949）和鐵道相朴義琬（1949-1953），1953年8月，朱寧河被以叛黨和宗派份子嫌疑遭到肅清之後，行蹤不明，1958年，勞動黨全員會議決定開除朴義琬的黨籍，並驅逐出黨，下放到農村，之後不明原因死亡。

³⁸ 韓戰結束之後，金日成任命定州機關區機關士出身的金會一（1914-1996）擔任交通相，金會一是歷任北韓鐵路主管當中，任期最久的一位。

參考文獻

1. 中文部分

單行本

呂明輝，「朝鮮支援中國東北戰爭紀實」，瀋陽：白山出版社，2013。

期刊論文

沈志華，“試論朝鮮戰爭期間的中朝同盟關係”，「歷史教學問題」，第 2 期，pp.4-16.，2012。

其他

謝定元，「從援戰到援建：中國對朝鮮鐵路援助（1950-1955）」，華東師範大學 歷史學系碩士論文，2017。

2. 韓文部份

單行本

大韓航空經濟企劃室，「北韓的交通現況」，首爾：大韓航空，1992。

文中範，「我國社會主義建設的昂揚和運輸問題」，平壤：朝鮮勞動黨出版社，1959。

文在鳳、李元英，「朝鮮地理全書（運輸地理）」，平壤：教育圖書出版社，1988。

金日成，「對於促進鐵道發展」，平壤：朝鮮勞動黨出版社，1985。

鄭在貞，「日帝侵略與韓國鐵道(1892-1945)」，首爾：首爾大學校 出版部，2004。

韓國鐵道公社 弘報室，「鐵道創設第 111 週年紀念：鐵道主要年表」，大田：韓國鐵道公社，2010。

鐵道出版社，「朝鮮交通運輸史 2 (鐵道運輸篇)」，平壤：鐵道出版社，1988。

鐵道廳，「韓國鐵道 100 年史」，大田：鐵道廳，1999。

期刊論文

任明，"北韓的鐵道交通"，「大韓交通學會誌」，11(1)，pp. 111-118，1993。

李龍相、鄭秉憲，“日帝強佔期的我國鐵道性格糾明的正常研究”，「韓國鐵道學會論文集」，第 15 卷 第 3 號，pp.306-314，2012。

金斗泉，“北韓的鐵道建設 1900-2015: 產業化與長期經濟相關含義”，「經濟史學」，Vol.65，pp.335-369.，2015。

徐司範，"北韓鐵道的略史和小考"，「鐵道期刊」，11(4)，韓國鐵道學會，pp. 67-84.，2003。

徐寶革，"北韓的產業化和鐵道現代化政策"，「平和研究」，14(1)，pp. 71-78，2006。

謝定元、崔少玲（譯），「韓國戰爭時期中國的對北韓鐵道支援：從戰爭支援到建設支援」，「大東文化研究」，第 98 卷，pp.39-62，2017。

其他

禹東顯，「1945-1950 年 在北 蘇聯系朝鮮人的活動和性格」，首爾大學校國史學科碩士論文，2016。

3. 日文部分

單行本

財團法人鮮交會，「朝鮮交通史」，東京：三信圖書，1986。

_____，「朝鮮交通史：資料篇」，東京：三信圖書，1986。

統監府鐵道管理局，「韓國鐵道路線案內」，京城：統監府鐵道管理局，1908。

國分隼人，「將軍樣的鐵道：北朝鮮鐵道事情」，東京：新潮社，2007。

朝鮮總督府鐵道局，「朝鮮鐵道一班：昭和九年」，京城：朝鮮鐵道協會，1934。

_____，「朝鮮鐵道狀況：外密第 30 回」，京城：朝鮮總督府鐵道局，1939。

_____，「朝鮮鐵道 40 年略史」，京城：朝鮮總督府鐵道局，1940。

_____，「朝鮮總督府統計年報：昭和十七年(1942)」，京城：朝鮮總督府鐵道局，1944。

朝鮮及滿洲社，「昭和十五年版 朝鮮物產案內」，京城：朝鮮及滿洲社，1942。

勝村長平，「清津商工會議所史」，清津：清津商工會議所，1944。

附錄：蘇聯外交部 1946 年 鐵路狀況報告

1. 北朝鮮鐵路

鐵路的固定資本以 1938 年的價格來算，是 466,700,000 日圓，在這當中，國營鐵路的固定資本是 340,000,000 日圓，民營公司的資本是〔無法判讀〕700,000 日圓。鐵路總長為 3,747km，在這當中，

	複線	單線	單線電車	窄軌	合計
國營鐵路	355.8	2,126.2	-	416.3	2,898.3
民營鐵路	-	590.0	67.6	190.6	841.1
合計	355.8	2,717.1	67.6	606.9	3,747.4

連結滿洲與朝鮮南部的幹線，具有每 24 小時輸送 20 班列車的能力，並且從中分出平壤-咸興的聯絡路線，成為兩道平行的戰線。

如果從斷面圖來看鐵路，由於彎曲過於嚴重，軍用列車車輛數量與運行速度在不同的路線，都會出現各式各樣的情形。（車廂 8~26 輛編成）

根據斷面圖，特別是在危險區間，像是滿浦-熙川，陽德-〔無法判讀〕，海州-明川，古茂山-會寧，羅津-阿吾地 等地，在這些可以以平均馬力運行的機關車輛，通常是車廂 8 節以下的軍用列車。（18,000~24000〔無法判讀〕）

各鐵路區間的列車運輸能力如下表：

線路區間	24 小時列車運輸能力	列車重量 (噸)	可利用的站內線路長度 (車廂)
1. 平壤-新義州	34	1,200	43
2. 平壤-鎮南浦	16	1,000	26
3. 車嶺-海州	8	650	27
4. 海州-京城	18	800	28
5. 平壤破礦線	18	800	24
6. 〔無法判讀〕-博川	23	280	13
7. 陽德-高原	13	450	26
8. 〔無法判讀〕-滿浦	11	400	20
9. 定州-水豐	9	380	20
10. 新義州-多獅島	18	10,000	30
11. 新成川-東川	21	680	20
12. 鎮南浦-龍江	21	380	16
13. Синанпсу-Качен	10	200	20
14. 元山-Покэ	22	288	34
15. 元山-咸興	21	900	27
16. 咸興-長津	20	900	24
17. 長津-清津	15	900	22

18. 義州-惠山鎮	16	280	18
19. Пегач-Нумга	11	480	30
20. 上三峯-羅津	18	860	37

北朝鮮在蘇聯紅軍進入之前，並沒有車輛的相關資訊，1946 年 2 月 1 日，根據現在已經考證的資料來看，目前車輛的狀況如下表所示：

[無法判讀] 名稱	合計	故障數量	備註
列車牽引用 蒸氣機關車	785	663	在這當中，共有 148 輛民營機關車。
調車用 機關車	41	[無法判讀]	
窄軌機關車	129	〃	
客車	600	174	
有蓋車	3,337	852	
[無法判讀]	8,002	2,356	
平台車	1,743	301	
[無法判讀]	179	22	
特別機關車	187	91	

在鐵路系統當中，共有 31 個型號的機關車在運行，主要的型號下，貨車，〔無法判讀〕，Mikasa, Mikani, Mikang，客車的情況，有 Pashishi, Tehoro。

北朝鮮沒有蒸氣機關車的製造工廠和車廂製造工廠，但擁有可以修理車輛的工廠，這些工廠的生產能力如下：

- 1) 元山：機關車·車廂修理工廠- 機關車 [無法判讀] 輛，車廂 70~75 節。
- 2) 清津：機關車·車廂修理工廠- 機關車 10 輛，車廂 25 節。
- 3) 新平壤機關車修理工廠- 機關車 4~5 輛。
- 4) 平壤車廂修理工廠- 車廂 150~155 節。

大部分的修理業務是交由首爾的修理設施來處理，由於沒有機關車與車廂所需要的備品零件生產組織，所以零件備品都是由日本運送過來。

鐵路運輸（從滿州地區）進口的〔無法判讀〕，或是從（滿州地區）進口的〔無法判讀〕來運送生產的煤炭。機關車〔無法判讀〕所使用的褐炭是混合了煙炭，主要用於夏天。

鐵路沿線的狀態相當的不佳，雖然有必要立刻更換 40% 的枕木，但是橋樑設施的狀態良好。

由於北朝鮮並沒有生產軌道和相關線路設備單位，所有的物資都要從首爾輸入。

北朝鮮所有的鐵路貨物輸送量，每 24 小時平均將近有 70,000 噸。基本的〔無法判讀〕是從北朝鮮往南部運送。在 24 小時當中主要的運輸規模如下。

- 平壤-首爾: 列車 46 輛.
- 安東-平壤: 列車 32 輛.
- 咸興-元山-首爾: 列車 26 輛.

因為鐵路通信相當的發達，所以向管理局的輸送完全可以獲得保障。會從首爾和日本載運機器、備品零件、〔無法判讀〕材料。北朝鮮的工廠之間沒有任何通信。連絡船的狀態很差，有里程表的〔無法判讀〕將近有 25% 必須要立即替換。

鐵路單位的管理職位大多數是由日本人擔任，朝鮮人擔任次要的職位。

2. 1945 年軍事行動以後的鐵路狀態

鐵路運輸因為軍事行動的關係被瓦解，1945 年末期，已經完全衰退。日本軍隊在敗退的同時，共破壞了鐵路橋樑 7 座，隧道 3 個，機關車庫 2 個，車站 12 個，住宅 94 棟。

清津機關車修理工廠有 20% 被破壞，機關車〔無法判讀〕輛與車廂 181 輛無法使用，所有路線區間的通信有 30% 已經崩潰。另外，羅津-清津區間使用的車站有 90% 的電器設備被破壞。

運輸能力被瓦解的結果就是客車內部設備零件被當地居民偷竊，或是損毀，車廂的框框已經無法上線運行使用。

從日本專家大規模撤退之後開始，朝鮮人開始接手他們的工作，但他們不是專家（由司爐擔任機關士，由一般職員擔任站長，由車庫工人擔任車庫負責人）。因此大部分的機關車都因為故障而待修。機關車庫工廠的維修業務也幾乎中斷。日本人在退出鐵道經營之後，朝鮮人活動家們並沒有把鐵道局納入管理，結果造成管理局完全瓦解。

資金、缺乏糧食、消極怠工，以及牽制攻擊，朝鮮人也因此大量的脫離鐵道設施。

因為這所有的原因之故，鐵路運輸幾乎完元的瓦解，所有作業也宣告中斷。客車運行和人民經濟的貨物運輸也被中斷，往南移動的部隊和軍事運輸仍舊可以維修使用，透過偶然發現的機關車和偶然發現的機關手的幫助之下，在管理局毫無資金運作的情況下，以極為困難的條件完成作業。

1) 鐵路運輸恢復措施與 1946 年 6 月 1 日現在的鐵路狀況

首先保障運輸（軍事運輸與被解體的設備），為了恢復鐵路運輸的正常作業能力，採用了以下的措施。設置管理機構，從朝鮮人鐵道員當中選拔管理職員，除去沒用的親日份子，補滿鐵路指導成員・技術成員・一般成員，已經培養機關士 55 人與通信士、電機技師 54 人，並追加組成培育機關士 60 名與通信士、電機技師 60 人。

月份	機關車	客車	貨車	機關車	客車	貨車	機關車	客車	貨車	機關車	客車	貨車
1945年												
7月	25	6	62	10	8	13	3	2	71	38	16	146
8月	7	2	8	-	-	-	-	-	-	7	2	8
9月	1	-	1	-	-	-	-	-	15	1	-	16
10月	2	10	9	2	-	1	-	1	45	4	11	55
11月	1	2	7	2	-	1	1	6	24	4	8	32
12月	3	1	10	3	-	-	1	11	25	7	12	45
1946年												
1月	2	2	10	15	2	5	1	17	39	18	21	54
2月	4	2	11	9	6	1	3	9	180	16	17	194
3月	9	38	38	9	6	5	4	17	119	22	61	162
4月	14	35	50	10	6	1	5	17	170	29	58	221
5月	14	18	73	10	6	1	5	12	152	29	36	226

在紅軍司令部定期支援糧食和財政之下，已經可以維持鐵路人員和主要人員。修復所有的機關車庫，維修機關車與客車，元山機關車車輛修理工廠，清津機關車車輛修理工廠，瀋陽機關車修理工廠，平壤車輛修理工廠的生產額如下。

藉由紅軍司令部的戰利品管理機關，所有工廠直到 1947 年為止，所有的資材都受到供給〔無法判讀〕。元山與清津的工廠也因為導入了日本人〔無法判讀〕500 人，所以提高了生產能力。

從 1946 年 5 月開始，各鐵道單位、車站、工廠所配置的鐵道〔無法判讀〕已經開始作業，但是這〔無法判讀〕在近期之內除去現存資材，提高運輸作業能力具有相當大的幫助。

機關車的狀況也獲得了相當大的改善。

月份	修理	未修理
2月	163	622
3月	196	667
4月	224	557
5月	407	378

鐵路路線的臨時正常運作獲得保障，同時大幅組成路線保修能力。

6 月 1 日現在，枕木替換計畫已經進行了 10%，橋樑與隧道的修復作業也已經進行了 80%。

管理資金也已經全面恢復，主要路線區間的情況，導線部（無法判讀）%，目前為紅軍所有，剩下的都是使用在鐵道管理。雖然這樣數量的資金絕對會不夠，但往好的方面來看，這已經會修復建立起必要的條件了。

鐵路事業已經相當的改善了，所有〔無法判讀〕路線的客車定期營運已經恢復，貨物運輸量也增加了很多，萬一〔無法判讀〕年 8 月，所有貨物運輸是 45,000 噸〔無法判讀〕的話，1946 年 4 月，已經將近有 680,000 噸。各路線區間的 24 小時運行〔無法判讀〕如下。

平壤-高原	列車 10 輛
高原-咸興	列車 10 輛
咸興-清津	列車 6 輛
清津-羅津	列車 6 輛
高原-元山	列車 10 輛
平壤-滿浦	列車 6 輛
平壤-新義州	列車 6 輛
平壤-鎮南浦	列車 8 輛
平壤-海州	列車 4 輛

貨物運輸種類如下表所示：

月份	石炭	礦石	食物	木材	其他	軍用	合計
1945 年							
8 月	-	-	-	-	-	56,010	56,010
9 月	-	-	-	-	-	343,110	343,110
10 月	28,968	26	2,358	5,248	3,276	1,076,700	1,116,585
11 月	22,784	-	1,483	7,856	3,638	1,219,420	1,255,081
12 月	26,921	4,924	5,761	11,996	10,552	162,350	232,504
1946 年							
1 月	34,922	8,655	4,341	3,273	16,436	127,821	295,442
2 月	39,911	8,136	2,596	10,129	54,021	296,000	410,775
3 月	61,283	11,259	9,370	19,370	78,613	204,420	383,315
4 月	128,030	19,569	18,047	26,921	104,174	385,680	679,406
合計	342,819	52,569	33,952	84,793	277,609	3,981,391	4,783,228

鐵路財務狀態已獲得相當的改善，根據〔無法判讀〕年的財政狀態，並不是沒有促使鐵路運輸發達的〔無法判讀〕，而是連燃料和薪餉都不夠。結果在 1945 年 12 月，有關〔無法判讀〕的薪餉和燃料、資材的債務高達 20,660,771 日圓。

唯一的進口來源只依靠微不足道的客車營運，幾乎沒有人民經濟貨物運輸。所有運輸事業都被歸屬在軍事運輸和運送解體設備，再加上紅軍也沒有支付任何費用。

紅軍司令部為了維持能夠工作的人員和運輸，1945 年 11~12 月，共提供了補助金 48,629,200 日圓，在這之後，為運輸提供了未來發展的可能性。

運輸財政狀況如下：

月份	收入	支出	收益	赤字
1945 年				
8 月	879,301	1,250,113	-	370,812
9 月	4,119,371	1,238,638	2,870,733	-
10 月	7,996,053	7,783,783	212,270	-
11 月	9,029,603	9,794,230	-	764,627
12 月	17,815,611	24,080,628	-	6,265,017
1946 年				
1 月	10,766,668	17,541,140	-	6,774,472
2 月	17,593,935	19,227,586	-	1,623,651
3 月	32,538,101	33,841,711	-	1,303,610
4 月	43,726,438	36,890,075	6,836,362	-

鐵路營收類別：

月份	乘客運輸	貨物運輸	其他收入	軍事運輸	合計
1 月	10,068,360	653,484	44,824	-	10,766,668
2 月	15,889,974	1,284,303	419,658	-	17,593,935
3 月	27,876,670	2,949,367	173,206	-	32,538,101
4 月	43,709,541	3,612,692	221,886	-	47,544,119

截至 2 月，在客車運作的情況下，如果只使用在軍事運輸，並過度運用得話，現在主要路線的定期客車營運每 24 小時可以達到 450~500 輛，負責人民經濟的主要所得來源。（礦石、石炭、木材、食品、其他資材與物資）。譬如 1946 年 2 月 20 日開始到 3 月 30 日為止，興南化學綜合生產工廠生用了 1,200 輛運用肥料，但是這樣的狀況並不是一個穩固的現象。

北朝鮮鐵道事業因為有長久庫存的〔無法判讀〕資源，在提供維持該事業的作業能力為止，依舊有〔無法判讀〕的成長傾向。以後作業能力的增加會依照資材和備品在〔無法判讀〕的強況而有所不同，將來，會被從〔無法判讀〕還是從國外進口的機關車所影響。

北朝鮮的石炭工業狀態〔無法判讀〕限制了鐵路運輸的可能性。舉例來說，1946 年 5 月，因石炭壟斷引起煙炭〔無法判讀〕的下滑，導致所有路線的運作直接中斷，發生了無法完成〔無法判讀〕運輸與人民經濟運輸計畫的危險。

無法解決的糧食問題，特別是在〔無法判讀〕路線區間（咸興-清津-羅津），鐵路運輸作業的能力經常受到威脅。

한반도북부지역철도에 관한 연구 -일제 강점기부터 한국전쟁까지 중심으로-

경상대학교 사회교육학과 교수 겸 통일평화연구소 소장

경상대학교 통일평화연구소 객좌연구원

<논문 요약>

이 연구는 한반도 북부의 철도에 관한 연구로서, 시기적으로 일제시기 개발에서부터 해방과 한국전쟁 시기의 파괴까지를 검토하는 것을 목적으로 한다. 이를 위하여 로동신문, 조선중앙연감, 김일성과 김희일의 회고록, 소련 군정의 철도 자료 등의 1차 자료를 수집, 분석하였다.

북한교통은 철도중심, 도로보조의 구조로 이루어져 있는데, 이는 일제시기부터 현재까지 일관된 정책이다. 조선말기 경인선이 개통되었다. 조선 북부의 철도 개발은 일제의 자원 수탈과 만주 침략을 목적으로 본격적인 개발이 이루어졌다. 조선총독부 철도국과 만주 철도는 같은 표준궤 (1,435mm)를 개발하였고, 극히 일부 지역만 협궤로 개발되었다. 러일전쟁, 만주사변, 중일전쟁 시기 한반도에서 철도는 자원 수탈과 침략에 동원되었다. 조선총독부가 개발한 철도 연장은 6,497km 인데 그 중 북한지역에 4,009km 남한지역에 2,448km 로, 현재 북한 철도의 약 70%에 이르는 길이이다. 현재 북한 철도의 기본골격은 일제시기를 원형으로 하고 있다. 광물 개발과 관광을 위한 일부 사철이 개발되었고, 일부 지역은 만철이 개발하였다.

일제가 패망하여 철수하고 소련 태평양방면군이 침공하는 과정에서 일부 철도와 관련 설비를 파괴되었고, 일부는 혼란과정에서 다양하게 약탈되었다. 또한 일제는 주요산업관련 조선인 과학자와 고급기술자를 양성하지 않는 정책을 펼쳤는데, 철도 부문도 유사한 상황이었다. 따라서 북한의 주요 산업시설을 장악한 소련 군정과 이후 이를 인계 받은 김일성 측(이후 북한정권)은 복구에 곤란을 겪었다. 해방 초기 북한 주요 산업과 철도운행이 전면 중단되었다. 김일성 정권의 교통성에서 소련의 지원으로 복구작업을 하였고, 이후 철도성을 독립하도록 하였다.

이 시기 주목할 점은 국공내전에서 북한과 중국공산당은 북한 철도를 이용하여 병력과 군수물자, 산업설비, 주요인사 등을 운송하였다. 공산당이 장악한 주요산업시설이 북한 북부로 이전하였는데, 철도를 이용하였다

키워드: 철도, 침략, 표준궤, 한반도, 북중관계

A Study on the Railroad in the Northern Korean Peninsula in the era of the Japanese Occupation

Jongchol Park

Director, Center for Unification and Peace, Gyeongsang National University
Visiting Researcher, Center for Unification and Peace, Gyeongsang National University

Abstract

This study, which treats the railroad in the northern Korean Peninsula, aims to review its development during the Japanese Occupation. For this, the study collected and analyzed the primary materials such as the autobiography of Kim Il-sung, the autobiography of Kim Jung-il, and the railroad documents of the Soviet Union's military government in North Korea.

The transportation in North Korea is composed of the main role of railroad and the supporting role of roads, which policy has remained steadfast from the Period of Japanese Occupation to this day. The late years of the Joseon period saw the opening of Gyeongin Line. The development of the railroad in North Korea went into high gear when the Japanese Empire aimed to exploit the local natural resources and invade Manchuria. The Department of Railroad of the Japanese colonial government in Korea and South Manchuria Railway Company equally adopted the standard-gauge railway (1,435 mm) and adopted the narrow-gauge railway only for a few areas. During the Russo-Japanese War, the Manchurian Incident, and the Second Sino-Japanese War, the railroad in the Korean Peninsula was used to plunder the natural resources and for invasion. The total length of the railroad developed by the Japanese colonial government in Korea was 6,497 km, which accounted for about 70% of the current railroad in North Korea. The current framework of the North Korean railroad has its archetype in the Period of Japanese Occupation. Some private railroad company engaged in the development for the purpose of development of minerals and tourism, while South Manchurian Railway Company handled the development in some other regions.

As the Japanese Empire withdrew in the wake of its defeat and the Soviet Union's Pacific forces invaded the region, some of the railroad and related facilities were destroyed while others faced plundering in various forms during the confusion. The Japanese Empire did not train Koreans as scientists or high-caliber engineers for the major industries, which was also the case with railroad. Therefore, the Soviet military government which came to control the major industrial facilities in North Korea and Kim Il-sung's (subsequently, the North Korean) regime that took them over from the Soviets had difficulty in restoring them. In the early days following the National Liberation, the major industries and railroad entirely went out of operation in North Korea. The Ministry of Transportation of the Kim Il-sung regime undertook its restoration with the support of the Soviet Union and the Ministry of Railroad came into being as a separate ministry.

What is notable about this period is the fact that North Korea and the Communist Party of China used the North Korean railroad to carry military forces, supplies, industrial equipment, and key persons during the Chinese Civil War. The major industrial facilities from the Communist-occupied regions were moved to the northern part of North Korea, using the railroad. The materiel, forces, and key persons that arrived to Nampo from Hong Kong, Shanghai, Shandong,

and Dalian moved to different parts in Manchuria through the North Korean railroad. Furthermore, the Korean Corridor stretching from Rajin and Sinuiju laid the cornerstone for the Communist victory in the Manchurian battles. The contemporary North Korean railroad was a device that symbolized the North Korea-China friendship.

Keywords: Kim Il-sung, the standard-gauge railway, the military management, the Chinese Civil War, the Korean War, the N. Korea-PRC relations