

# 馬山市 景觀의 形成過程에 關한 研究

玉 漢 錫\*

## ◁ 目 次 ▷

1. 序 論	(1) 新馬山の 登場
(1) 研究目的	(2) 單一都市의 成立
(2) 研究範圍 및 方法	4. 馬山의 人口膨脹과 東馬山의 成長
2. 馬山의 立地條件과 合浦·馬山浦의 形成	(1) 馬山의 人口膨脹
(1) 馬山의 立地條件	(2) 東馬山의 成長
(2) 合浦와 浦山浦의 形成	(3) 馬山市의 立體景觀(skyline)
3. 新馬山の 登場과 單一都市의 成立	5. 要約 및 結論

## 1. 序 論

### (1) 研究目的

本研究의 目的은 馬山浦 開港以前부터 現在까지 形成時期別로 馬山의 形態와 機能 및 이들의 社會的 成因을 살피 馬山市 景觀의 形成過程을 밝히는 데 있다.

都市景觀은 어떤 經濟構造를 가진 社會가 地表上에 形成해 놓은 可視的이며 實體的인 形態이다. 이 形態는 그러한 社會 속에서 일정한 機能을 갖게 되고 또한 立地條件의 影響도 받는다.

따라서 都市景觀은 社會變動에 따라 機能이 變化하는 가운데 變遷하게 되는 것이다. 이러한 形成過程은 社會變動이나 그에 따른 機能變化가 뚜렷하게 이루어진 時代의 形態가 비교적 오랫동안 남아 있게 되는 過程이라고도 말하게 된다<sup>1)</sup>.

기존의 都市景觀 研究은 일반적인 景觀研究과 같이 理論보다는 事實을, 過程보다는 形態를, 社會的 成因 보다는 機能을 너무 중시한 나머지 都市를 만든 보이지 않는 힘을 찾는 데에는 부족한 점도 없지 않았다<sup>2)</sup>. 韓國에 있어 都市景觀의 대부분은 朝鮮 農業社會에서 日帝 植民社會를

\* 서울大學校 大學院

1) Sauer, C.O., 1925, "The Morphology of Landscape", *University of California Publication in Geography* Vol. 2., p. 47. "일정한 文化의 影響을 받아 形成된 文化景觀은 時間이 經過함에 따라 몇가지 段階를 거쳐 發達하게 되고 아마 궁극에는 發達週期の 頂點에 이르게 될 것이다. 게다가 外來文化가 유입하게 되면 文化景觀은 再生되거나 新景觀이 舊景觀 위에 重複되는 過程을 견뎌 마련이다. 물론 文化景觀은 自然景觀을 기초로 하여 形成된다. 그러나, 그의 形成力은 文化自體에 있을 뿐이다". (傍點: 引用者) 이러한 見地는 文化變動에 따라 變遷이 이루어지게 되는 景觀構造 그 自體가 하나의 法則을 가진다고 할지라도 文化景觀의 形成力은 文化에 起因한다고 한 것에 하나의 意義를 찾을 수 있다. 특히 具體的인 形態들을 調査, 分析, 體系化하여 一般法則을 찾으려고 한 Carl O. Sauer의 形態論的 方法論論은 文化變動 또는 社會變動에 따라 이루어진 景觀變遷을 다양한 社會의 構造(organizational structure of societies) 變化에 따라 說明할 수 있도록 한 것에 또 다른 뜻이 있다.

2) 可視的인 景觀研究의 意義와 短點 및 (將來에의) 方向 등은 다음의 著書에서 밝혀져 있기도 하다. English, P.W. and Mayfield, R.C., editors, 1977, *Man, Space and Environment*, pp. 3-9, (4th edition), Oxford Univ. Press, London. Mikesell, M. W., 1968, "Landscape", in David L. Sills, editors, *the International Encyclopedia of the Social Sciences*, Vol. 8, pp. 575-580, Crowell Collier and Macmillan Inc. 여기서 Marvin W. Mikesell은 "具體的인 景觀의 起源, 存續, 消滅은 그들의 形態와 機能에 의해서가 아니라 理想化된 象徴(symbol)이나 人間集團 및 個人들의 見解(visual prejudice)에 의하여 說明되어야 할 것이다"라고 하였다.

거쳐 資本主義 社會로 발달하는 過程에서 이루어졌다고 생각하므로, 무엇보다 韓國의 都市景觀 研究는 形態와 機能 및 이들의 社會的 成因을 時期別로 살펴야 전체적인 의미를 찾을 수 있다고 본다. 여기서 社會的 成因이란 都市의 形成力과 관련시켜 본 것이다.

都市를 形態論의 方法으로 研究하거나<sup>3)</sup> 한 가지 景觀要素를 중심으로 살핀 論文은 다수 있다<sup>4)</sup>. 또한 形態와 機能, 形態와 成因 등 양자의 관계를 說明하거나<sup>5)</sup>, 都市形態와 機能이 變化하는 過程과 그 形成力을 동시에 밝히려고 한 것이 있기도 하다<sup>6)</sup>. 韓國의 都市를 景觀에 초점을 맞추어 연구한 것으로는 仁川이 있으나, 이것은 그 時期를 開港前後(1883년)에 제한하였다<sup>7)</sup>. 한 가지 要素로서 몇 개 都市의 形態를 비교한 연구도 있으나<sup>8)</sup> 城郭都市<sup>9)</sup>를 비롯하여 특정한 近代都市의 起源과 形成過程을 通時的으로 究明한 사례는 드물다. 특히 韓國都市의 形成에 작용한 힘이 주로 무엇이었는가 하는 생각은 충분히 해 보지 않았다.

馬山은 朝鮮時代 以前부터 現在까지의 時期別

形成段階가 뚜렷이 구별되고 形成過程을 밝히는 데 指標가 되는 景觀要素가 비교적 단순하고도 선명히 드러나는 지역 중의 하나이다. 時期別로 形態와 機能 및 이들의 社會的 成因을 함께 살펴 馬山市 景觀의 形成過程을 밝히는 것은 都市를 景觀에 초점을 맞추어 연구함과 동시에 그의 機能과 都市의 形成力이 된 社會的 成因과의 관계를 설정해 보려는 데 意義가 있다.

## (2) 研究範圍 및 方法

馬山市 景觀의 形成過程은 政治·經濟的 事件을 기준으로 다음과 같이 다섯단계로 구분하였다.

- (1) 馬山浦 開港 이전
- (2) 開港期(1899~1913)
- (3) 日帝時代(1913~1945)
- (4) 제 2 차 經濟開發 計劃 이전(1945~1966)
- (5) 제 2 차 經濟開發 計劃 이후(1966~1982)

각 시기별로 都市形態는 주로 舊城郭都市의 遺蹟, 都市輪廓, 道路網, 土地利用<sup>10)</sup>, 家屋樣式과 分布, 家屋密度, 大型建物の 分布, 市場, 交

- 3) Dickinson, R.E., 1963, *The West European City, A Geographical Interpretation*, (second edition), Routledge & Kegan Paul Limited, London.
- Nelson, H.J., 1963, "Townscapes of Mexico", *Economic Georaphy* Vol. 39, pp. 74-83.
- Chang, S.D., 1970, "Some Observations on the Morphology of Chinese Walled City", *A.A.A.G.* Vol. 60, pp. 63-91.
- 4) Price, E.T., 1964, "Viterbo: Landscape of an Italian City", *A.A.A.G.* Vol. 54, pp. 242-275.
- Pillsbury, R., 1970, "The Urban Street Pattern as a Culture Indicator: Pennsylvania, 1682~1815", *A.A.A.G.* Vol. 60, pp. 428-446.
- Solomon, R.J., 1966, "Procedures in Townscape Analysis", *A.A.A.G.*, Vol. 56, pp. 254-268.
- 5) Davies, W.K.D., 1968, "The Morphology of Central Places: A Case Study", *A.A.A.G.*, Vol. 58, pp. 91-110.
- Rubin, B., 1977, "A Chronology of Architecture in Los Angeles", *A.A.A.G.*, Vol. 67, pp. 521-537.
- Bastian, R.W., 1975, "Architecture and Class Segregation in late nineteenth century Terre Haute, Indiana", *Geographical Review* Vol. 65, pp. 166-179.
- 6) Tunnard, C. and Reed, H.H., 1953, *American Skyline, The Form of Our Cities and Towns*, A Mentor Book, (3rd edition), N.Y.
- Roebuck, J., 1974, *The Shaping of Urban Society: A History of City Forms and Functions*, Scribner's Sons, N.Y.
- 7) 崔永俊, 1974, "開港前後의 仁川의 自然 및 人文景觀", 地理學, 第10號, 大韓地理學會, pp. 43-59.
- 8) 洪慶姬, 1969, "南韓都市의 形態", 慶北大論文集 13집, pp. 97-113.
- 9) 李琦錫, 1968, "舊邑聚落到 關한 研究: 京畿地方을 中心으로", 地理學, 第3卷, 第1號, 大韓地理學會, pp. 31-44.
- 崔秉璋, 1973, "韓國 古都邑의 空間構造에 關한 研究: 李朝時代를 中心으로", 行政論叢, 第11卷, 第2號, 서울大 行政大學院, pp. 212-224.
- 金炯萬·金哲洙, 1982, "韓國城郭都市의 發展과 空間配턴에 關한 研究", 國土計劃, 第17卷, 第1號, 大韓國土計劃學會, pp. 27-40.
- 10) 土地利用이란 市街地 內部的 것이 아니라 市街地 外部의 土地利用을 말한다.

通手段 등을 말하며 人口, 海岸 埋築線, 行政區域의 變化까지도 포함시켰다. 이들 景觀要素 중 都市輪廓은 각종 지도를 이용하여 작성하고, 道路網, 土地利用, 家屋樣式的 分布, 家屋密度<sup>11)</sup> 등은 馬山附近의 航空寫眞(1967년, 축척 1:37,500; 1975년, 축척 1:20,000)을 1:5,000으로 擴大하여 判讀·調査하였다. 또한 洞別 家屋臺帳에서 大型建物<sup>12)</sup>과 그의 新築年度를 찾아내어 연도별로 分布를 표시하였다. 물론 나머지 要素들은 野外踏査, 인더뷰, 문헌 연구 등에 의존하였다.

馬山の 機能變化는 먼저 그 立地條件과 관련시켜 실지 답사나 地名·文獻分析을 토대로 舊城蹟, 漕運制度, 馬山場(定期市場), 輸出入貿易構造, 工業構造, 產業別 就業人口 比率, 地價에 의한 CBD 設定<sup>13)</sup> 등으로 살펴보았다. 이러한 機能變化와 밀접히 관련되어 있는 社會變動 즉 韓國社會가 朝鮮 農業社會에서 日帝 植民社會를 거쳐 資本主義 社會로 발달하는 과정은 인접 분야의 研究成果인 만큼 더욱 철저히 地理的으로 解釋하는 것이 필요하다.

## 2. 馬山の 立地條件과 合浦·馬山 浦의 形成

### (1) 馬山の 立地條件

여러 都市景觀이 동일한 歷史的 背景을 가졌다고 해서 그의 形成過程이 서로 같을 수 없으며, 이것이 같다고 해도 都市形態가 동일해 지는 것은 아니다. 왜냐하면 동일한 歷史的 過程속에서도 각각의 都市에 가장 강하게 작용한, 어떤 時代의 形成力이 서로 다르고, 또한 모든 時代의 것이 동일하게 작용하였다고 하더라도 都市의 立地條件이 서로 다르기 때문이다. 물론 어떤 時代의 社會的 成因에 부합할 수 있는 서로

의 可能性은 배제할 수 없다. 馬山이 가진 立地條件은 馬山市 景觀이 形成되는 過程의 밑바닥에 자리하여 形成過程이 비슷한 都市와 다른 形態를 이루어 내었다. 다시 말해 馬山은 각 時代의 社會·經濟的 要求를 충족시킬 수 있는 나름대로의 潛在力을 지니고 있었던 것이다.

馬山은 釜山에서 약 73km 서쪽에 위치하여 海路도 忠武·三千浦·麗水등지와 왕래가 빈번할 뿐 아니라 철도 및 고속도로로 晉州·大邱·鎭海·順天·釜山 등지에 쉽게 연결되는 南海岸 交通의 要地이다. 게다가 鎭海灣 앞의 巨濟島를 지나 大韓海峽을 건너서 日本의 쓰시마섬(對馬島)과 비교적 단거리로 대하는 國際交通의 주요 지점이기도 하다. 따라서 馬山은 주위의 도시들과 그 시대의 교통 수단에 의하여 서로 관련을 맺게 되고, 晉州, 鎭海, 釜山 등과는 여러가지 면에서 서로 경쟁 관계에 얽혀 앞서거나 뒤쳐지거나 하였다. 이러한 位置 때문에 馬山은 南海岸 地方의 交通 및 商業活動 中心地로서, 나아가 國際 商工業 活動의 中心都市로서 성립될 수 있었다. 軍事的으로는 日本·中國·러시아의 세력 다툼 속에서 고려시대 때에는 日本東征의 근거지로 이용되었고 舊韓末에는 軍港地로 주목을 크게 받았다.

또한 馬山은 小白山脈의 末端部에 속하는 舞鶴山(763m), 大谷山(516m), 八龍山(328m)등으로 에워싸여 있어 남서쪽으로 좁은 海岸平地가 전개되고 산 높이가 낮은 八龍山 북서쪽에 비교적 넓은 평지가 펼쳐져 있다. 그러므로 空間的으로 海岸 附近의 漕倉, 北部平地의 合城, 北東 內陸平地의 昌原邑이 차례로 배열되어 馬山市는 남서쪽에서 북동쪽으로 길게 넓어지는 형태로 발달하게 된다. 鄉校, 城趾 등의 일부 史蹟들이 아직도 남아 있다. 최근에는 北部平地에 晉州와 釜山, 大邱를 잇는 고속도로의 교차점이 건설되

11) 家屋密度는 다음과 같이 地圖化되었다. 1967년, 1975년의 航空寫眞을 1:5,000의 縮尺으로 擴大시킨 圖化 面上에 5cm(실제 250m) 平方 mesh를 그어 한 개의 方眼內에 있는 家屋數를 세어 等值線으로 그린 것이다.

12) 학교, 공장, 공공건물 등을 제외한 지상·지하 총건평 300평 이상의 건물을 말한다.

13) 南榮佑, 1976, “地價에 의한 CBD 設定과 地價分布의 類型分析: 서울市の 경우”, 地理學과 地理教育, 第6輯, 서울大 師範大 地理學研究室, pp. 56-57 筆者는 Valuation Method에 地價 8%線을 적용하였다. 이것은 다음과 같은 식으로 나타낼 수 있다. 즉,  $CAI = \frac{D}{P} - 0.08$ 일 때,  $CAI \geq 0$ 이면 CBD 有資格區域,  $CAI < 0$ 이면 CBD 無資格區域 (但, CAI: central area index P: peak land value D: district land value. 韓國鑑定院의 全國土地時價調査表(1961~80)를 이용하였으나 '57, '58, '59, '61, '66, '69, '70은 資料가 없었다.



어 內陸都市와 더욱 긴밀히 이어지게 되었다(그림 1). 이러한 條件과 함께 馬山은 港口로서도 적합하였다. 말하자면 前面의 馬山灣이 南海로부터 약 13km 들어와 內海를 이루고, 남쪽의 灣入口에 놓인 毛島와 灣中央에 위치한 狹島가 外海로부터 밀려오는 波浪을 屈折시켜 주므로 4계절 정온을 유지할 수 있는 것이다. 그러나 연평균 기온이 14.2°C, 1월 평균 기온이 2.4°C, 8월 평균 기온이 26.4°C이며 연평균 강수량이 1,430mm인 馬山은 多雨地域이므로 주위의 경사가 급한 산지로부터 연간 河川流砂量 약 25,000~30,000m<sup>3</sup>가 흘러내려 內海에 퇴적된다<sup>14)</sup>. 그 결과 南岸의 깊은 곳은 부두를 축조하여 일찍부터 浦口로 사용하였고 水深이 얕은 北岸은 매립하여 輸出自由地域 工業用地로 이용한 것이다. 물론 겨울이 따뜻한 馬山이 韓國에 있어 중요한 休養地임을 소홀히 할 수 없다.

요컨대 馬山은 國內 및 國際交通이 편리하고 都市發達에 필요한 平地가 비교적 넓은 뿐 아니라 港口로서 良好하다는 條件 등을 구비한 것이다. 이러한 條件은 合浦와 馬山浦의 成立 이후 現在까지의 馬山市 景觀의 形成을 가능하게 하였다. 機能上으로도 馬山은 港口와 商工業 中心地로서의 성격을 갖게 되어 이들 양자는 形成初期부터 현재까지 지속되게 되었다. 다만 社會·經濟的 變遷에 따라 그 輕重의 차이가 났을 뿐이다.

## (2) 合浦와 馬山浦의 形成

### 〈合浦와 昌原府〉

명확하지는 않지만 新羅 때 馬山灣의 北岸으로부터 內陸으로 약 4km 떨어진 곳에 合浦鎭을 두고 왜구의 침입에 대응한 곳이 있었다. 合浦라 불리는 이곳은 馬山에서 그 명칭과 형태를 어느 정도나마 알 수 있는 최초의 취락이었다.

이는 景德王 때에 東南道 兵馬節度使營이 설치되어 관심을 끌기도 하였고, 그후 1274년의 高麗 忠列王 때에는 元나라와 더불어 日本을 정벌하려는 東征의 근거지로서 널리 알려지게 되었다<sup>15)</sup>. 軍事的 機能이 강했던 合浦가 朝鮮 太宗 때에 昌原都護府를 두게 됨으로써 地方行政의 中心機能도 아울러 지니게 되었다. 당초부터 合浦는 방어상의 목적 때문에 해안에 바로 접하지 않고 內陸에 立地하였으며 주민을 보호하기 위한 城廓을 內城과 外城 두 겹으로 쌓았다. 결국 合城(현재 合城洞)이라고도 불리는 이것의 城壁은 현재도 그 일부가 남아 있고 재료는 흙과 石材로 이루어져 있다. 당시 그 길이는 약 1.3km였고 높이는 대략 4.5m 정도이었다<sup>16)</sup>(그림 2).



그림 2 合城의 城趾

(촬영시기 : 1982. 2. 촬영장소 : 合城洞)

새로운 府城이 築城된 年度로 미루어<sup>17)</sup> 成宗 21年(1490년)에 昌原都護府의 治所가 현재의 昌原邑<sup>18)</sup>으로 이전되어 合城에는 慶尙右道 兵馬節度使營만 남게 되어 그 機能이 상당히 쇠퇴하였다. 이 쯤까지 宣祖 때(1603년) 晋州로 옮겨갔다<sup>19)</sup>. 그러나 行政上의 要地로 이전된 昌原府는 부근 지방의 小城廓都市로서 중요성을 굳혀갔다<sup>20)</sup>. 이것은 朝鮮時代의 일반적인 邑聚落과 같

14) 沈在民, 1980, “馬山輸出自由地域의 立地構造와 聯關效果에 關한 研究”, 地理學研究, 第5輯, 韓國地理教育學會, pp. 412-414.

15) 昌原郡(朝鮮)編, 1899, 昌原府邑誌, “忠列王以賞元世祖東征供億之勞”(傍點: 引用者)

16) 民族文化推進會編, 1969, 國譯 新增東國輿地勝覽 卷 4, p. 341.

17) 國史編纂委員會編, 1956, 朝鮮王朝實錄 卷 12, p. 467.

18) 民族文化推進會編, 前掲書, p. 341 昌原邑城의 길이는 약 1.5km(4,920尺)이었다.

19) 昌原郡(朝鮮)編, 前掲書, “...癸卯九月兵使李守一移營晉州草...”(傍點: 引用者)

20) 朝鮮時代의 邑을 小城廓都市라고 定義하기 위해서는 城廓都市에 대한 概念規定이 필요하다. 즉 産業社會下에서의 都市概念과는 區別되어야 할 것이다.

이 鎮山下의 山麓을 따라 발달하였고 방어상의 목적에서 地形的인 要塞地를 택한 관계로 耕地가 좁은 지역에 고립되어 立地하였다<sup>21)</sup>. 이렇게 馬山灣에서 상당히 떨어져 있으며 제일 넓은 곳에 位置한 合城으로부터 북동쪽으로 약 4km 깊숙히 이전한 이유는 地方行政 中心地로서의 기능을 보다 강화하기 위해서였다. 이에 따른 방어상의 약점을 보완하기 위하여 馬山灣이 잘 보이고 연락이 빨리 되는 북서쪽 烽火山(높이 259m)에 烽火臺를 설치하여 왜적의 침입에 즉시 대응하였다(그림 3). 특히 驛路의 行政을 감독하는 察訪(文從 6品官)을 邑의 동쪽 自如里(현재



그림 3 烽火山の 烽火臺趾  
(촬영시기 : 1982. 2. 촬영장소 : 烽火山頂上)

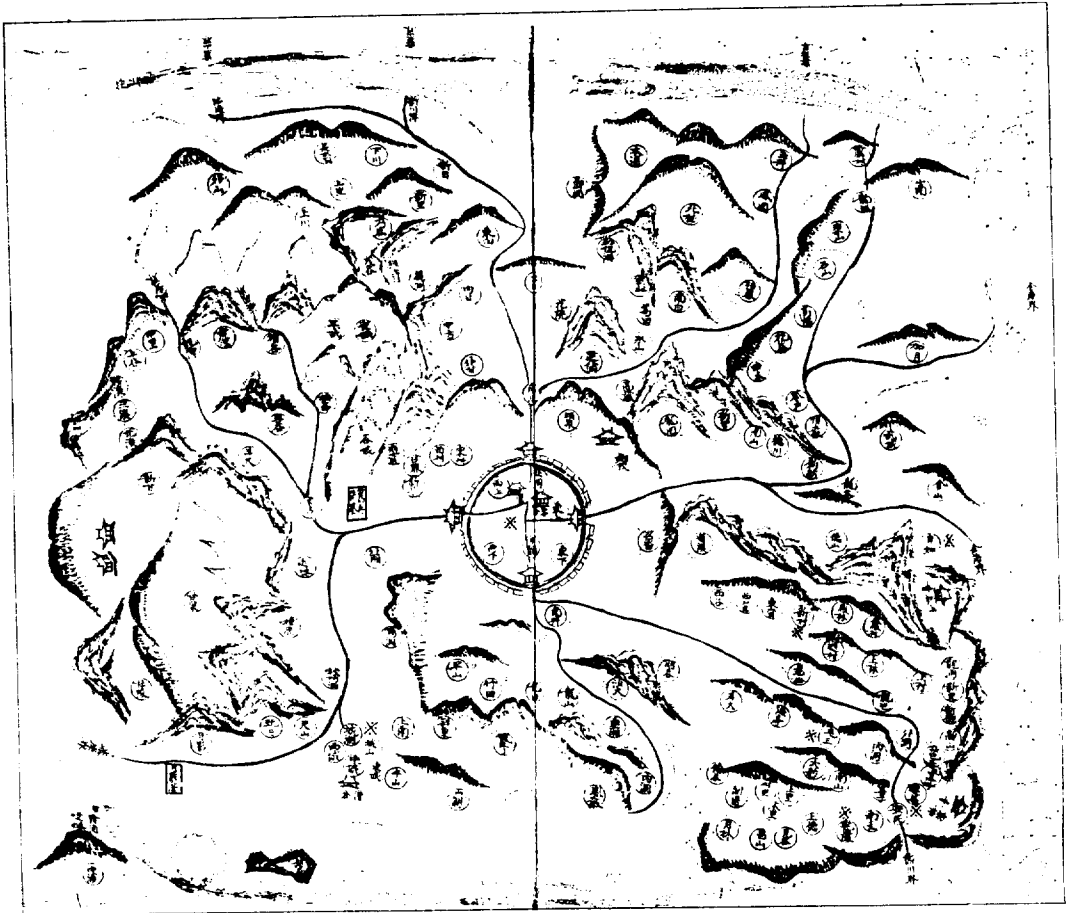


그림 4 昌原府附近地圖

(자료 : 昌原府邑誌, 1899)

그림의 上端은 洛東江下流, 下端은 馬山灣이다. 증양의 原形 城廓記號가 昌原府이고, 바트 서쪽에 인접한 舊兵營基, 合城이 合浦의 흔적이다. ※의 표시가 되어 있는 7개 里가 5日堦이 선 곳이다. 下左端에 猪島가 보인다.

21) 李琦錫, 前掲書, p. 32.

金海郡)에 설치하여(1510년)<sup>22)</sup> 昌原府使와의 긴밀한 연락하에 그곳 邊境의 軍情을 중앙에 보고하였다.

昌原都護府(守令은 從三品)는 壬辰倭亂 때에 吏民이 심히하여 끝까지 1人도 항복하지 않고 倭軍과 싸웠다고 하여 大都護府로 승격되고<sup>23)</sup> 그 결과 武正三品 府使가 임명되어 行政體系上으로 격상되었다. 이는 朝鮮時代의 邑聚落과 같이 大地主, 工匠, 軍人, 官吏들이 邑에 거주하므로서 消費的, 行政的 機能을 갖고 있었다<sup>24)</sup>. 더우기 당시에는 府·牧·郡·縣이 모두 並列의 인 위치에서 중앙의 통할을 받았지만 昌原邑은 主鎮으로서 일반 都護府나 郡보다 都市規模가 컸던 것으로 생각해 볼 수 있다(그림 4).

合浦와 昌原邑에 비할 수 없지만 馬山灣 西北岸의 午山(현재 龍馬山, 높이 80m) 아래에 午山津이 高麗 때부터 나름대로의 機能을 가지고 존속해 왔다. 壬辰倭亂 말 경 이곳에 전염병이 번져 많은 사람의 屍身을 들무덤으로 午山에 쌓아 두기도 하였다. 生存한 古老들은 이를 보고 風水節를 모셔 그 연유와 대책을 청한 결과 午字와 뜻이 같은 馬字를 사용하라고 하여 午山을 馬山이라 改名하였다고 한다. 이때부터 이 부근을 合城이나 昌原邑과 달리 馬山이라 널리 부르게 되었다.

#### 〈馬山浦〉

朝鮮社會는 일반적인 국가 재정, 軍資, 祿俸 등의 대부분을 土地租稅에 의존한 身分社會였다. 따라서 朝鮮王朝는 鮮初부터 말까지 田稅를 결손없이 漢城으로 운반하는 漕運制度를 꾸준히 정비하게 되었던 것이다. 慶尙道 地域의 田稅는 朝鮮初期에 上道는 忠州의 金遷倉(慶源倉)으로

운송하였고 下道는 合浦에서 收納한 후 海路로 漕運하였다. 그러나 下道 田稅는 漕運時 잦은 破船 때문에 손실이 많아 太宗 3年(1403년)에 上道와 같이 慶源倉에 수납하는 것으로 개정하였다<sup>25)</sup>. 壬辰倭亂 이후에는 租稅의 감소로 인하여 재정의 궁핍을 당하자 18세기 초 大同法을 전국에 실시하고 慶尙道 地域의 것을 보다 효율적으로 운반할 수 있도록 20개 읍을 나누어 漕運하게 고쳤다. 즉 慶源倉에 納稅하던 것을 나누어 8개 읍은 左倉인 昌原 馬山倉으로, 6개 읍은 右倉인 晉州 鷲山倉으로, 나머지 6개 읍은 뒤늦게 생긴 後倉 密陽 三浪倉에 각각 收捧하여 漢城으로 운송 또는 漕運하였다<sup>26)</sup>. 이들 漕倉이 설치된 곳은 모두 水深이 깊고 水路가 안전한 동시에 納稅 거리가 비슷한 地域들이었다.

이중에서 馬山은 경상도 8개 읍(昌原·威安·漆原·鎭海·巨濟·熊川·宜寧 東北面·固城 東南面)의 大同米를 해로 및 육로상으로 집결시키기에 교통이 편리한 지점이었다. 더구나 남해안 해로를 지나 漢城에 조운하기 위한 始發港으로 적합한 條件을 갖추었으므로 1700년(肅宗 26년)에 馬山灣의 해안에 漕倉을 설치하였다. 이렇게 하자 이전까지 나루터로 존속해 온 馬山附近의 中城里·東城里·西城里·午山里·城湖里·月影里·玩月里 등으로 구성된 馬山浦로 형성되고 또한 昌原府의 一個 浦口로 유명해지게 되었다. 따라서 馬山浦는 驛村, 院村, 渡村 등과<sup>27)</sup> 달리 倉村이나 市場村의 성격이 강했다. 이들의 부락은 쇠퇴하지 않고 계속 발달하여 馬山市의 기반을 이루게 되고 그 명칭이 모두 현재의 洞名이 된다.

이미 昌原府에는 司倉·賑倉·差役倉·迎送倉

22) 鳳原郡, 熊川郡(朝鮮)編, 1899, 昌原熊川邑誌, 自如察訪에는 文從 6品官과 더불어 驛吏 37인, 知印 15인, 吏令 8인이 소속되어 있었다. 또한 自如驛은 大馬 2匹, 中馬 2匹, 卜馬 10匹로써 운영되었다. 民放文化推進會編, 前掲書, p. 346. 中宗 5年(1510)에 丞을 혁파하고 察訪을 두었다.

23) 上掲書, “...推府之吏民始終從軍 無一人降倭 故辛丑(1601) 因體察使李元翼狀 啓陞號爲大都護府又設判官...” (달호안 숫자는 年度, 傍點: 引用者)

24) 李瑞錫, 前掲書, pp. 33. 朝鮮時代의 邑聚落이 消費的, 行政的 機能을 갖고는 있었지만 邑內에 小作人, 褸魚商이 거주했다고 筆者는 생각하지 않는다.

25) 金鎬坤, 1976, 朝鮮初期 漕運研究, 서울大 碩士學位論文, pp. 56-57.

26) 李寅運(朝鮮)編, 年紀未詳, 萬機要覽 財政 卷1-6, 馬山倉에 속한 邑은 昌原·威安·漆原·鎭海·巨濟·熊川·宜寧東北面·固城東南面이었고, 鷲山倉에 속한 것은 晉州·崑陽·河東·丹城·南海·泗川·宜寧·西南面·固城西北面이었다. 三浪倉에 속한 것은 密陽·玄風·昌寧·靈山·金海·梁山 이었다. 金海는 본래 左倉에 속했다가 後倉의 設置後 이곳에 移屬하였다.

27) 崔永俊, 1975, “朝鮮時代의 嶺南路研究: 서울~尙州의 경우”, 地理學, 第12號, 大韓地理學會, p. 79.

海倉 등의 5개 창고<sup>28)</sup>가 설립되어 있었지만 漕倉은 이들과 달리 大同米를 보관하기 위한 것이었다.

“……漕倉在海倉傍庚辰新倉屬邑。本府熊川漆原威安宜寧鎮海固城巨濟合八邑而固城巨濟納于屬倉見乃梁。……自本府馬山倉收捧各邑稅大同裝載發船于馬山前洋向……”<sup>29)</sup>(傍點：引用者)

다시말해 馬山倉은 경상도 8개 읍의 田稅인 大同米를 거두어 들여 漢城으로 조운할 목적으로 庚辰年(1700년)에 새로 海倉 옆에 지어진 것이다. 八邑 중 固城·巨濟는 위치 관계로 見乃梁의 屬倉에 남세하였다. 昌原府 4척, 漆原 1척, 鎮海 1척, 宜寧 4척, 威安 3척, 熊川 1척, 巨濟 1척, 固城 1척 등 各邑에서 보내온 漕船 16척<sup>30)</sup>이 大同米 9,215石 5斗 정도를 싣고 초봄에 출발하여 6월 하순 경 서울에 도착하였다. 그 경로를 보면 巨濟 見乃梁, 固城 蛇梁島, 南海 露梁을 거치고 全羅道 靈岩 葛頭浦, 珍島 碧波亭, 務安 塔聖島, 靈光 法聖浦, 萬頃 群山을 경유하여 忠清道 泰安 西斤浦, 保寧 蘭芝浦, 京畿道 江華 爾古之浦, 麻浦에 이르러 漢城에 도달하였다<sup>31)</sup>.

여기에 사용된 漕船은 北道地方의 것보다 컸으니 本板의 길이가 17.3m, 船腹部分의 폭이 4m, 船頭部分의 폭이 3m, 船尾部分의 폭이 2.3m, 元 높이가 3.3m, 船頭 높이가 3m, 船尾 높이가 2.9m이고, 杉板이 11장, 本板이 10장, 飛荷橫板이 17장으로 이루어져 있었다<sup>32)</sup>(그림 5). 이러한 板船은 1884년에 舊韓國政府가 內地의 諸港으로부터 仁川으로 향하는 租穀을 汽船으로 운송할 때까지 계속 운항된다<sup>33)</sup>. 馬山倉의 조세 징수와 감독을 관장한 都差員, 領運差使員은 昌

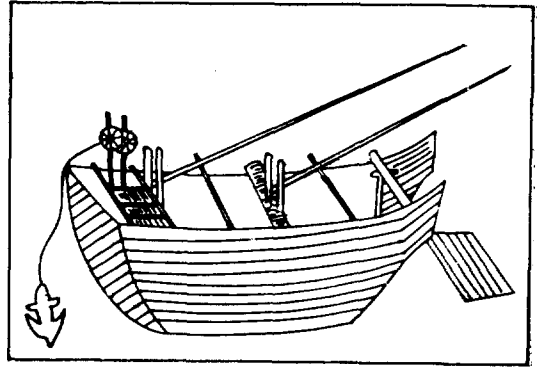


그림 5 朝鮮後期の 漕船  
(자료: 李朝造船史, 1970)

原府使와 龜山僉使가 각각 겸임하나 1883년 이후에는 轉運署가 설치되어 轉運使가 各漕倉에 대한 貢米徵收의 책임을 맡게 된다<sup>34)</sup>. 한편 漕運의 機能을 가진 浦口로서의 馬山浦는 아울러 地域 商業活動 中心地로서도 손색이 없었다. 일반적으로 漕運制度는 지역간의 유통 기능을 촉진시키게 되어 交通要地나 貨物의 集散地에 定期市場이 발달하게 된다<sup>35)</sup>. 무엇보다도 大同法 실시 이후에는 상업 활동이 전국적으로 활발해지는 가운데 大同米를 주로 운반한 京江船인들이 지방의 상품을 구입하여 그것을 京江沿邊에 운송한 후 市塵商人에게 賣渡하거나 혹은 수요자에게 직접 판매하였으므로<sup>36)</sup> 官需物資와 함께 일반 상품이 집산한 市場은 더욱활기를 띠게 마련이었다. 漕倉이 설치되고 漕船이 내왕하므로 해서 馬山浦는 旅閣·客主 등의 馬山商과 각 지역에서 모여든 京江商人이나 菜商들로 상황을 이루었다. 전국적인 규모의 牛市場이 열리는 가운데 浦口에는 杉船 45척, 槌船 16척, 槽船 19척, 漁艇 3척이 드나들어<sup>37)</sup> 부근 어업의 중심지일 뿐 아니라 水産物의 集散地가 되었다.

28) 議政府(朝鮮)編, 1895, 嶺南邑誌: 昌原府 事例, 司倉은 邑의 일반 倉庫, 賑倉은 救恤倉, 差役倉은 役事に 必要한 倉庫, 迎送倉은 迎送을 위한 곳, 海倉은 海産物을 보관한 倉庫이었다.

29) 上揭書, 10면.

30) 上揭書, 漕船 1척에 沙工 1인과 格軍 15명이 同乘하였다.

31) 上揭書, 10면.

32) 姜萬吉, 1970, “李朝造船史”, 韓國文化史大系 Ⅲ, 科學技術編, 高大民族文化研究所, (再版本), p. 961.

33) 露國大藏省調査 日本農商務省譯, 韓國誌, p. 83, 生産 商業(汽船業)

34) 度支部司稅局, 1909, 韓國稅制考, pp. 79-86.

35) 金鎔坤, 前揭書, pp. 111-120.

36) 姜萬吉, 1974, 朝鮮後期 商業資本의 發達, 學術研究叢書 1, 高大出版社, (再版本), p. 70.

37) 昌原郡(朝鮮)編, 前揭書. 이들 船舶의 形態와 機能에 관한 것이 다음 文獻에 기술되어 있다. 丁若鏞(朝鮮),



이에 따라 馬山浦는 萬機要覽 財用篇 各廳에 경상도 最大場市로 昌原 馬山場 하나만을 들 정도로 규모가 큰 市場聚落이었다. 人口(1789년)를 비교하더라도 馬山浦를 중심으로 한 西面의 人口가 7,898명으로 府內面, 北面, 東面, 南面보다 거의 2천명 정도나 많았으니<sup>38)</sup> 人口集中을 미루어 볼 수 있다. 주위의 毛三場등 馬山場은 5日場으로 昌原邑 附近地圖(그림 4)에서 이들의 위치를 확인할 수 있고 이 중에서 아직까지 남아 있는 것도 있다. 다음은 場市名과 開市日을 표시한 것이다.

〈馬山場 附近의 場市〉

自如場(1, 6일)…… 邑 場(2, 7일)…… 毛三場(3, 8일)……  
完嚴場(4, 9일)…… 馬山場(5, 10일)  
新村場

(자료: 嶺南邑誌-昌原府事例, 숫자는 開市日)

결국 馬山浦는 昌原邑과 형태적으로 각각 浦口와 小城郭都市로서 서로 구분되었을 뿐 아니라 기능면에서 交通·市場聚落과 地方 行政中心地로서 상호 구별되었다. 물론 이들이 朝鮮 農業社會를 기초로 이루어진 것임을 잊어서는 않된다. 昌原府는 그 형성 초기에 軍事的 要地로서 출발하였기 때문에 慶尙左水營이 있던 東萊府와 관련이 있었고 특히 慶尙右兵營과 鷲山倉이 들어선 晋州府와는 상당히 경쟁 관계에 놓여 있었다.

### 3. 新馬山の 登場과 單一都市의 成立

#### (1) 新馬山の 登場

〈共同租界地の 設定〉

朝鮮社會는 後期에 이르러 身分秩序가 어느 정도 무너지고 서울과 지방의 상업 활동이 점차 활발해져 資本主義的인 색채가 짙어져 가게 되

었다<sup>39)</sup>. 그러나 日帝 植民資本의 침입 앞에 朝鮮 後期社會는 自生的인 産業社會로의 發展을 이루지 못하고 異質的인 植民社會를 경험하게 되었다. 空間的으로도 韓半島가 일제의 원료 공급 기지 및 상품 시장으로 전락하여 가는 가운데 기존의 都市와 村落은 변형되기 시작하였다. 港口都市의 등장은 이러한 과정이 비교적 빠르게 地表上에 나타난 現象의 하나이다. 濟物浦, 釜山浦 등의 開港에 이어 馬山浦는 그의 漕運機能이 소멸되어 단지 市場聚落으로만 존속되던 중 東南部에 開港場인 新馬山이 건설되므로써 새로운 發達段階에 접어들게 되었다.

먼저 開港場이 이루어진 背景을 보자면, 馬山浦는 무엇보다도 러시아가 南下하는 데 필요한 軍港을 건설하기에 위치가 좋을 뿐 아니라 港口條件이 유리하였으므로 러시아, 日本, 英國 등이 다투어 이곳을 先占하려고 하였다. 즉 淸日 戰爭(1894년)후 선진 열강들의 각축이 심화된 韓半島에 러시아는 블라디보스톡과 旅順을 해상으로 연결하려는 의도 아래 남해안의 馬山에다 軍港을 건설하려고 시도하였다. 舊韓國政府는 이를 저지하기 위하여 馬山浦를 1899년 5월 1일에 開港하면서 러시아의 남하를 막으려는 日本과 英國에게도 이곳을 이용하게 하였다. 그 결과 港口로서 이용할 수 있을 정도로 水深이 깊고, 馬山浦 住民들을 보호하기에 따로 외진 月影里·新月里的 토지 163,608평을 구획하여 各國 共同 租界를 설정하였다(그림 6).

共同 租界地の 총면적은 각국 정부 소유지 25,650평, 조계 공유지 1,198평, 각국인 토지 60,968평, 미경매지 18,220평, 도로 43,359평, 하천 부지 6,200평, 황무지 5,060평, 공원 2,953평등으로 되어 있었고(1910년 12월 31일 현재), 각국 정부 소유지 중 일본의 것의, 각국인 사유지 중 일본인의 것이 압도적으로 많았다<sup>40)</sup>(그림

年紀未詳, 經世遺表 卷14 均役事目追議. 이에 따르면 杉船은 敝이 있는 正常的인 漁船을 말하며, 槳船은 敝이 없는 말구유형으로 생긴 배를 말한다. 槽船은 원래 農土船이라 하여 河口(江海之交)를 往來한 船舶이었다.

38) 서울大出版部編, 1971, 戶口總數, (影印本), p. 226. 戶口總數(1789年)에 昌原府의 人口가 府內面 4,386명, 南面 6,059명, 西面 7,898명, 北面 5,056명, 東面 6,053명으로 기록되어 있다.  
39) 朝鮮後期 社會內部的 변혁을 보여주는 징조와 더불어 商工業發達이 가져온 都市의 發生과 特徵을 공간적으로 구명해 보려는 노력이 필요하다.  
40) 朝鮮總督府, 1910~11, 朝鮮總督府文書 中 馬山各國租界に 關する 取調 1,280號, 각국 정부 소유지 중 일본의 소유지가 17,483평, 러시아의 영사관이 4,537평, 영국 영사관이 3,630평이었다. 각국인 사유지 중 일본

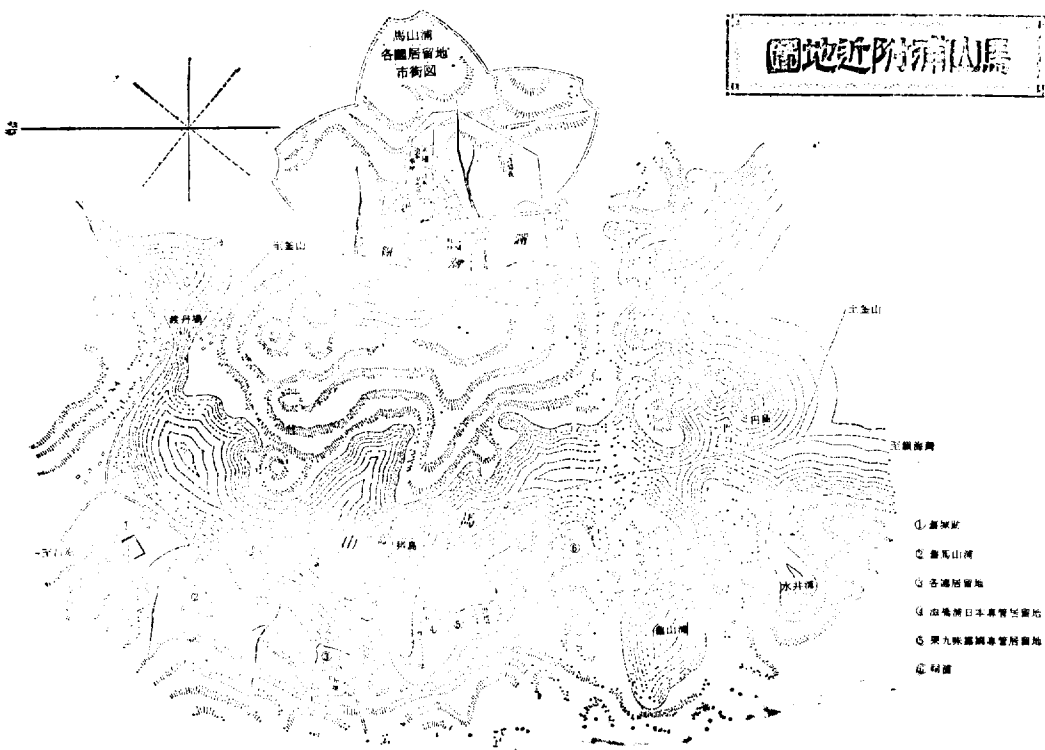


그림 6 開港期の 馬山浦附近 (자료: 韓國案內, 1902)

그림의 中央上段에 馬山浦 各國居留地 市街圖가 특별히 擴大되어 있다. 舊城跡은 舍浦城址, 舊馬山浦 · 各國居留地는 각각 馬山浦와 開港場을 뜻한다. 그 우측에 滋橋浦 日本專管居留地와 栗九味 露國專管居留地가 點線으로 표시된 것은 실제 租界地가 이루어지지 않았기 때문이다.

7). 특히 租界內 國籍別 人口를 보면 일본인이 대부분을 차지해, 1907년 초에 일본인 2,336명, 러시아인 1명이었던 것이 1912년에는 일본인 5,672명, 淸國人 36명, 영국인 7명, 불란서 · 러시아인 각 1명 등으로 되었다<sup>41)</sup>. 일본인 인구만의 변천을 보면 開港 當該年 103명이던 것이 日

本の 승리로 끝나게 된 露日戰爭(1904년)을 전후로 계속 급증하다가 1911년의 6,262명을 고비로 정체하게 된다. <表 1> 이들 일본인의 출신지는 주로 日本南部地方인 야마구치(山口), 사가(佐賀), 히로시마(廣島), 나가사키(長崎), 에히메(愛媛) 등이었다<sup>42)</sup>.

<表 1> 일본인 인구 변천

구분	연도	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
남	남	87	189	160	203	191	359	717	1,233	1,826	2,009	2,369	3,163	3,315	2,974
	여	16	61	99	130	136	270	531	937	1,393	1,678	1,961	2,778	2,947	2,698
합	계	103	250	259	333	327	629	1,248	2,170	3,219	3,687	4,321	5,941	6,262	5,672

(자료: 馬山府勢一覽, 1913)

인의 것이 49,240평, 러시아인의 것이 9,899평, 독일인의 것이 816평, 오스트리아인의 것이 526평, 영국인의 것이 487평 등이었다. 이때 토지의 매매 평균가격이 坪當 20圓, 임대 평균가격이 매월 돛자리 한장 당 70錢이었다. 당시 쌀 한되의 값이 17錢이었다.

41) 馬山府編纂, 1913, 馬山府勢一覽, p. 25.

42) 平井斌夫 · 九貫政二, 1911, 馬山と鎮海灣, p. 9.

〈表 2〉 馬山港의 輸出 貿易構造

(輸出)

품목	연도 구분	1910년		1938년	
		額 數	比率 %	額 數	比率 %
쌀		21	15.1	9,528	81.4
보리		23	16.6		
콩		76	54.8		
乾魚		5	3.6		
牛皮		3	2.2		
비료		10	7.2		
銅鐵		0.7	0.5		
면화				1,409	12.1
기타				763	6.5
합계		138.7	100	11,700	100

단위 : 圓

(輸入)

품목	연도 구분	1910년		1938년	
		額 數	比率 %	額 數	比率 %
설탕		10	4.1	354	6.3
酒類		12	4.9		
섬유		58	23.6	493	8.7
종이		7	2.8		
석탄		14	5.7	296	5.2
자동차		10	4.1		
목재		89	36.2	609	10.8
木炭		15	6.1		
세멘트		12	4.9	133	2.3
文具類		8	3.2		
간장		1	0.4		
디젤가		3	1.2	224	4.0
비료				489	8.7
기타*		7	2.8	3,044	54.0
합계		246	100	5,642	100

단위 : 圓

資料 : 1. 馬山과 鎮海灣, 1911  
2. 馬山港貿易概況, 1939

\* 1938년의 기타 품목은 54.0%의 큰 비중을 차지하고 있음에 불구하고 原資料에 구체적으로 細分되어 명시되어 있지 않다. 다양한 일상 생활용품이었던 것으로 짐작한다.

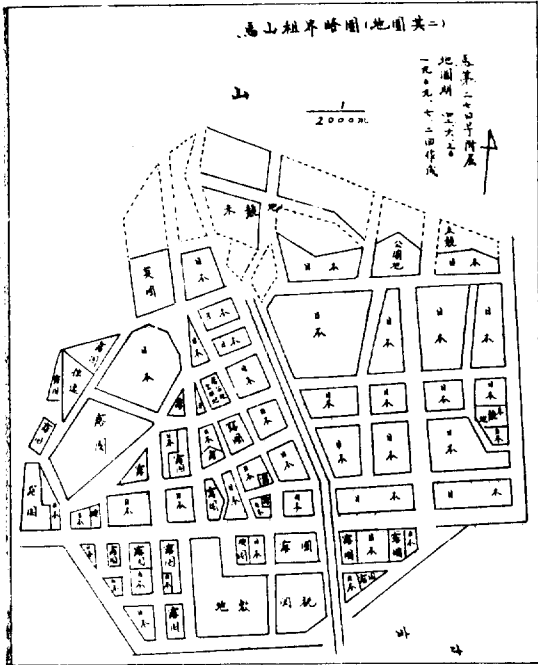


그림 7 新馬山の 各國共同租界

(자료 : 馬山市史, 1964)

따라서 비록 러시아가 馬山을 계속 군항지로 이용하기 위하여 별도로 南端의 栗九味에 러시아 단독 거류지를 租借하고 일본은 바로 인접에 이보다 강력한 단독 조계지를 대항하여 설치하는 등 양국이 서로 경쟁하였지만 실제로는 러시아인이 거의 거주하지 않았으므로 馬山浦 共同租界地는 露·日戰爭 이후 명실공히 日帝의 일방적인 植民都市가 된다<sup>43)</sup>. 이때 外國人居留地를 중심으로 새로 발달한 開港場으로서의 馬山을 新馬山이라 부르고 기존의 漕倉을 중심으로 했던 馬山浦를 舊馬山이라 하게 된다. 이들은 서로 新都市와 舊聚落으로 그 機能과 形態가 뚜렷이 구별되었다.

〈新馬山과 舊馬山〉

新馬山은 그 背景이야 어떠한 各國과 通商貿易을 하는 港口로서의 機能이 활발하였다<sup>44)</sup>. 輸出入 貿易構造를 보면 1910년에 농산물과 공

43) 일반적으로 植民都市란 新大陸에 舊大陸의 移住者가 새로이 건설한 都市를 말한다. 新馬山은 日人이 移住하여 건설한 都市이다. 우리나라의 開港場은 일시나마 이러한 範圍에 속할 수 있다고 생각한다. 그러나 日帝時代의 韓國都市를 說明하기 위해서는 植民都市에 대한 새로운 해석이 필요하다.

44) 물론 新馬山이 軍港地로서 주목을 받았지만 실제로는 인접한 鎮海에 軍港이 최종적으로 건설되었다.

업 원료를 주로 수출한 반면 수입품은 酒類·섬유류·시멘트 등 일반 소비재였다. 이들 소비재는 주로 새로 이주해 온 日本人들의 用品이었으므로 수입액이 수출액보다 월등히 많을 수밖에 없었다<sup>45)</sup>(表 2). 工業構造 또한 일본인이 그들의 주택과 공공 건물을 짓기 위하여 제재업, 미장업(左官業), 목공업, 토목 건축청부업 등에 많이 종사하고 양조업, 精米業에도 손을 뻗치는 특징을 보였다<sup>46)</sup>.

이와 달리 舊馬山은 단지 地方의 商業中心地로 존속하고 있었다. 구한국 정부가 1895년에 地稅를 현물에서 金納으로 代納하도록 개정하자<sup>47)</sup> 漕運制度는 폐지되고 馬山浦의 漕運機能 역시 소멸하게 된 것이다. 그러나; 舊馬山의 馬山場은 계속 5일장으로 남아 거래가 활발하였

다. 아직은 日本人의 상업 활동이 여기까지 참투하여 서로 대립하지 않았고, 釜山·元山·濟物浦가 開港된 이래 한국의 沿海를 뒤덮었던 日本의 汽船(輪船)과 漁船이<sup>48)</sup> 馬山灣 부근 漁場에 침입하여 왔다고 할 수는 있겠으나<sup>49)</sup> 新馬山과 비교하여 水産物 集散地로서 舊馬山의 지위에는 아직도 변함이 없었다.

이러한 機能上的 차이와 더불어 形態의 것으로 더욱 이질적인 것이 되었다. 開港 初期에 各國居留地의 불력을 따라 日本領事館, 러시아 영사관, 우체국, 부산 세관 馬山支署 등 근대적 건물이 들어선 新馬山의 기본 시가지는 1908년 경에 점차 舊馬山 方向으로 확장되기 시작하였다(그림 8). 물론 新馬山의 街路網은 계획적인 것이어서 規則的인 放射狀이었다. 病院, 재판

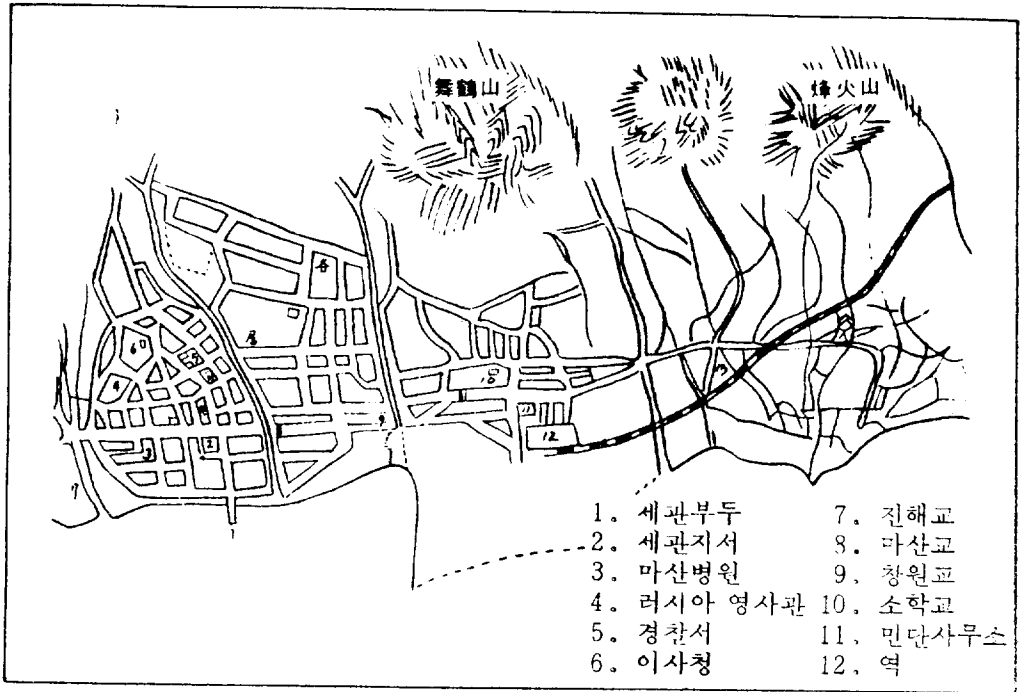


그림 8 開港期の 馬山 (자료: 馬山市史, 1964)

原圖는 統監府 鐵道 管理局이 1908년 4월 13일에 作成한 것으로 韓國鐵道線路 案內에 수록되어 있다. 각각의 건물명과 地名은 당시의 古語體로 되어 있어 현재에 적합하도록 고치고 산 이름은 새로이 붙였다.

45) 平井斌夫·九貫政二, 前掲書, pp. 43-46.

46) 上掲書, pp. 113-123.

47) 度支部司稅局, 前掲書, p. 94.

48) 韓治勳, 1964, “東學亂 起因에 關한 研究”, 亞細亞研究, 第7卷 第3號, 高麗大 亞細亞問題研究所, p. 25.

49) 諏方史郎, 1926, 馬山港誌, p. 81 日本統監府가 舊韓政府로부터 粟九味の 러시아 租借地를 1905년에 日本千葉縣人들의 어업 근거지로 차용한 것이 있다. 이곳은 日本 遠洋漁業 基地의 하나였으나 1915년에 소멸하고 대신 馬山重砲兵大隊가 들어서게 되었다. 軍用地로서의 건물과 軍用林이 남아 있다.

소, 경찰서, 馬山驛, 거류 민단 사무소, 商工會議所 등 都心의 機能을 담당하는 건물들이 신축되는 가운데 1908년 4월 23일에 新馬山은 최초로 11개 町으로 구획된다. 本町, 京町, 濱町, 曙町, 壽町, 巴町, 綠町, 榮町, 柳町, 旭町, 櫻町이 그것이다<sup>50)</sup>. 당시에 이곳의 주요 지점 사이를 인력거가 내왕하고 合乘馬車가 舊馬山까지 다녔다<sup>51)</sup>.

舊馬山은 이에 비하여 아직 村落으로서의 모습을 탈피하지 못하였고, 日本人으로부터 자극을 받아 더욱 활동이 활발해진 馬山場을 특징있는 形態로 꼽을 수 있다. 그 도로는 사람과 물자가 유통되면서 자연스럽게 생겼기 때문에 대단히 불규칙 하였다. 洞의 名稱은 1909년 중에 東城, 西城, 中城, 城山, 城湖, 午山 등 6개 里가 幸町, 富町, 壽町, 元町, 石町, 萬町, 俵町, 新町 등으로 바뀌고 午東, 茲山, 上南里는 그대로 남았다<sup>52)</sup>. 한국인은 아직 거의 도보로 다닌 실정이며 牛馬車나 牛馬의 등에 짐을 실는 길마가 당시의 운송 수단이었다.

그러나, 근대적 교통로는 新·舊馬山을 모두 경유하였다. 즉 露日戰爭을 수행하기 위한 軍用鐵道 馬山線이 1904년에 거의 강제적으로 건설되어 馬山과 三浪津 사이를 이어준 것이다. 이는 1905년에 민간인에게도 개방되어 馬山은 內陸과의 왕래가 빈번해지게 된다<sup>53)</sup>. 게다가 汽船 두척이 오오사카(大阪)를 기점으로 매월 4회 馬山에 입항하여 木浦, 祥山, 仁川 등지로 왕복하였다. 연안 항로 기선 약 13척도 매월 또는 매일 釜山, 統營, 三千浦, 麗水, 順天, 木浦, 巨文島, 濟州島 등지로 운항했다<sup>54)</sup>.

馬山灣의 海岸線도 埋築되었다. 개항 초부터 한국인과 일본인 사이에 분규의 대상이 된 이것

은 선박 출입, 荷物積荷, 상업 거래의 중요한 몫을 차지하였다.<sup>55)</sup> 露日戰爭이 끝나자 먼저 각국 조계지에서 舊馬山에 이르는 해안이 日本人 손에 의하여 매축되고, 한국인의 생계와 직접 관련된, 舊馬山의 西城里로부터 午山里에 이르는 漲灘은 한국인의 거센 반발에 부딪쳐 실현을 보지 못하다가 韓日合邦 이후에야 비로소 축조되어 馬山灣 海岸 埋築線의 골격이 거의 드러나게 되는 것이다<sup>56)</sup>.

1905년에 昌原監理署가 철폐되고 대신 馬山理事廳이 설립되어 馬山地方의 行政을 담당하여 오던 중 다시 馬山府가 한일합방 이후에 설치된다. 이는 昌原, 鎭海, 熊川의 3郡을 합병하여 관할하는 것이었다<sup>57)</sup>. 따라서 朝鮮時代 때 昌原府의 行政機能이 유명무실해진 가운데 전국적인 행정 구역의 변경으로 昌原邑은 舊邑으로 전락하고 말았다. 이로써 馬山은 경상남도 도청이 소재한 晉州와 계속 겨루고 軍港地 鎭海의 背後都市로 작용한다. 이제 植民港口都市로서의 新馬山과 地方商業 中心聚落으로서의 舊馬山은 日帝의 植民經濟가 심화되어 감에 따라 서로 영향을 주고 받아 두 기능이 상호 흡수된 하나의 都市景觀을 이루어내게 되었다. 이는 馬山의 開港場이 폐쇄된 1913년 이후로 잡아볼 수 있다.

## (2) 單一都市의 成立

### 〈機能의 相互吸收〉

馬山浦 開港以後 新馬山의 새로운 등장으로 馬山은 그 이전부터 존속해 온 舊馬山과 함께 二分된 상태에 놓여 있었다. 그러나 이것은 韓半島가 日帝의 원료 공급 기지 및 商品市場으로부터 大陸進出의 兵站基地로 전락하는 植民地化過程 속에서 單一都市로 성립하게 된다. 다시

50) 上揭書, pp. 90-91.

51) 平井斌夫·九貫政二, 前掲書, pp. 129-130. 人力車는 5개 地點(경찰서, 要塞 사령부, 세관, 大功旅館, 池田旅館) 사이를 賃金 약 10~25錢을 받고 운행되고 소요 시간은 각 구간 마다 대개 7~25분 걸렸다. 新·舊馬山間의 合乘馬車는 日本人이 주로 이용하였으며 片道로 1인당 10錢을 받았다. 짐꾼은 市內에서는 3~5錢, 마차를 이용하여 읍길 경우 1里當 30錢을 받았다.

52) 諏方史郎, 前掲書, p. 107.

53) 平井斌夫·九貫政二, 前掲書, pp. 131-133.

54) 上揭書, pp. 133-138.

55) 金容旭, 1964, 馬山租界考(2), 法學研究, 第13號, 釜山大 法政大學, pp. 267-274.

56) 諏方史郎, 前掲書, p. 116.

57) 上揭書, pp. 113-114. 馬山府의 管轄區域은 馬山理事廳의 것에 비하여 1/20로 축소되었다.

말해 起源과 社會的 背景을 달리하는 이들 양자가 서로 깊은 관계를 가지고 흡수·통합되는 것이다. 따라서 開港場 폐쇄 이후 8·15 해방 전까지 馬山의 機能은 이러한 시각에서 다루어야 할 것이다.

초기 日本 資本主義는 충분한 내포적 공업화가 없는 가운데 前近代的 生産樣式에 정체하고 있는 낙후한 農業을 가졌기 때문에 農工間의 不均等 發展이 심각하였다<sup>58)</sup>. 이에 日本은 계속 심화되어 가는 産業間의 불균형을 해소하기 위하여 超過利潤을 얻을 수 있는 海外植民地 經營을 軍事的으로 나서게 되었다<sup>59)</sup>. 開港場이 폐쇄된 이후에 馬山에 건설된 철도, 항만, 도로 등은 日帝의 식민지 지배를 보다 효율적으로 하기 위한 것이었다. 이러한 基幹施設을 기초로 馬山은 日本에 식량과 원료를 수출해 주고 日本商品을 들여와 각 지방에 판매하는 地方 商業 또는 港口都市로서의 역할을 하였다.

1938년의 마산항 수출입 무역구조를 보면<sup>60)</sup> 수출액이 수입액보다 월등히 많아져 1910년의 것과는 판이하게 달라진다. 수출액 중 쌀이 81.4%를 차지해 群山과 같이 馬山港은 쌀의 수출항으로서 몹이 컸다. 수입품은 여전히 설탕, 섬유류 등 일반 소비재였으며 주로 한국인이 구입하였다(表 2). 馬山의 공업 구조는 개항 초기의 건축 관계 공업으로부터 食品·精米·釀造業을 주요한 공업으로 탈바꿈하여 가면서 소규모 조

선 공업·방직 공업도 성장하였다. 1931년 이후에 한반도가 병참기지화 되면서 관서·관북 지방의 공업이 化學·機械·金屬工業 등을 중심으로 한 軍需工業으로 개편된 것과는 달리 馬山은 크게 변화하지 않았다. 단지 장공업이 다소 발달한 정도였다.

또 하나 조선 후기부터 馬山의 성격을 말해 주던 상업 활동이 日本 商業資本의 침투로 더욱 활성화 된다. 五日場인 舊馬山市場, 馬山牛市場이 그대로 존속되는 가운데 新馬山에 새로운 扇町 公設市場, 馬山 水産市場, 馬山 靑物市場이 日本人에 의하여 常設된 것이다. 舊馬山市場은 소매 상인 약 300인이 매월 2,500圓의 거래 실적을 올린 반면 扇町公設市場은 일본상인 28인이 매월 5,000圓의 실적을 올렸다<sup>61)</sup>. 이것으로 미루어 日本人 市場이 韓國人 市場보다 거래 규모가 컸음을 알게 되고, 나아가 馬山浦 開倉 이래 상당히 오랫동안 慶尙道 最大市場로 알려져 있던 舊馬山市場이 日帝의 상업 자본 앞에 위축된 것으로 짐작할 수 있다. 더구나 日人の 馬山 水産市場 去來高가 9,263圓에 이르러 開港期와는 많이 달라졌다. 즉 개항장 폐쇄 이후 근대적 漁船에 의한 馬山의 水産業은 일본인이 주도하였으리라 생각된다(表 3).

그러나, 구마산 시장은 그 매매액 중 수산물이 많은 비중을 차지해 晋州邑內場과는 대조를 이루었다. 구마산 시장은 수산물 매매액이 전체의

〈表 3〉 馬山府의 市場과 月 去來額

區 分	新 馬 山				舊 馬 山			
	명 칭	상인별	숫 자	월거래액	명 칭	상인별	숫 자	월거래액
公 設	扇町 公設 市場	小賣商人	28인	5,000圓	舊 馬 山 市場	小賣商人	300인	2,500圓
私 設	馬山 水産 市場 (濱町)	仲 買 人	11인	9,263圓	馬山牛市場	仲 介 者	15명	4,293圓
	馬山 靑物 市場 (郡町)	仲 買 人	11인	1,010圓				

(자료: 朝鮮의 市場, 1924)

58) 野呂榮太郎, 1954, 日本資本主義發達史, (제 6 版), 岩波書店, pp. 94-95.

59) 上掲書, pp. 240-241. 明治維新 이후 日本資本主義의 成立과 발달을 한국과의 관련 속에 잘 밝히고 있는 것은 다음이다. 朴玄採, 1976, “日本資本主義의 成立과 帝國主義化 過程”, 現代日本の 解剖(韓培浩 外), 한길사, pp. 223-250. 日帝時代의 韓國都市에 관한 연구는 더러 있으나 거의 人口形態의 分布나 都市機能에만 치중하고 있어 日本資本主義 자체의 構造的 成因 속에서 구명하려는 노력이 부족했다.

60) 馬山稅關出張所, 1939, 馬山港貿易概況, pp. 9-10.

61) 朝鮮總督府, 1924, 朝鮮의 市場, 調査資料 8輯, pp. 391-400.

〈表 4〉 舊馬山市場과 晉州邑內市場

(단위: 千圓)

市場	구분	품목						合計	開市回數	開市日
		農山物	水産物	織物	畜類	其他				
舊馬山市場	매매액	37	358	54	66	59	574	70회	5.10일	
	비율(%)	6.5	62.4	9.4	11.4	10.3	100			
晉州邑內場	매매액	115	38	48	101	42	344	72회	2.7일	
	비율(%)	33.4	11.0	14.0	29.4	12.2	100			

※ 매매액은 1個年 平均이다.

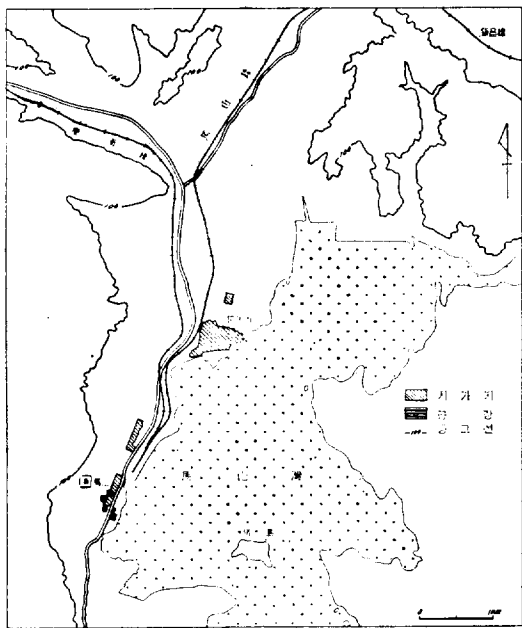
(자료: 朝鮮의 市場, 1924)

62.4%를 차지한 반면 晉州邑內場은 농산물과 畜類를 합친 액수가 62.8%를 점유하였다<sup>62)</sup>(表 4). 요컨대 馬山은 水産物 集散地로서도 계속 활발했던 것이다.

〈統合된 形態〉

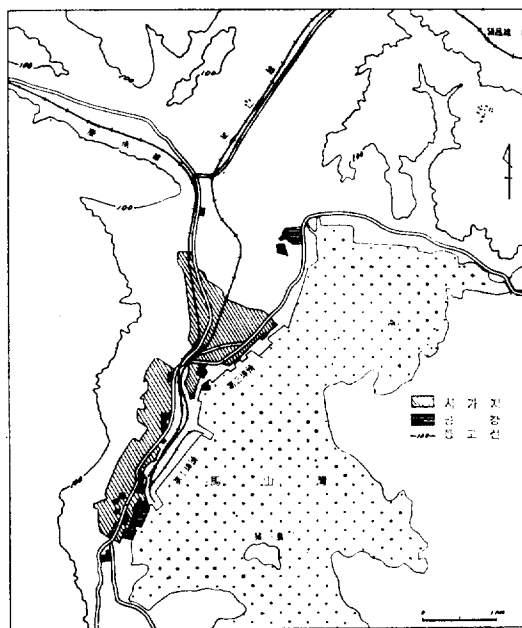
國際港口로서의 機能과 水産業 및 商業活動의 地方中心地로서의 機能이 한데 엉켜 馬山이 單一都市로 成立하자 都市景觀은 서로 혼합된 形態가 이루어진다. 1926년에 발행된 5만분지 1지형도를 이용해서 만든 都市輪廓을 보면 新馬山과 舊馬山の 두 핵이 慶南線 및 中央道路를 따라 점차 확대되고 연결되는 상태를 보이다가

1945년 경에 이것이 南北으로 길게 평지를 따라 확대·연결되게 된다(그림 9-①, ②). 결국 하나의 都市로 成立된 것이다. 그러나 新·舊馬山을 각각 형태적으로 표현해 주던 요소들은 서로 혼합되어 지표상에 나타난다. 더욱이 개항 당시 新馬山에 집중하던 공장들이 舊馬山에도 나타나 소규모 造船所, 기계 공장소, 주물 공장, 食品加工 冷凍工場, 양조장, 방직 공장등이 西城洞, 東城洞, 山湖洞 등지에 입지하고, 驛町 公設市場이 半月洞에 들어서며 日人의 水産市場, 靑果物市場이 新馬山에 세워진 것은 新·舊馬山의 機能이 상호흡수되어 地表上에 具體적으로 나타



(朝鮮總督府, 1926)

그림 9-① 都市輪廓(1926)



(美軍政, 1945)

그림 9-② 都市輪廓(1945)

62) 上掲書 p. 165.

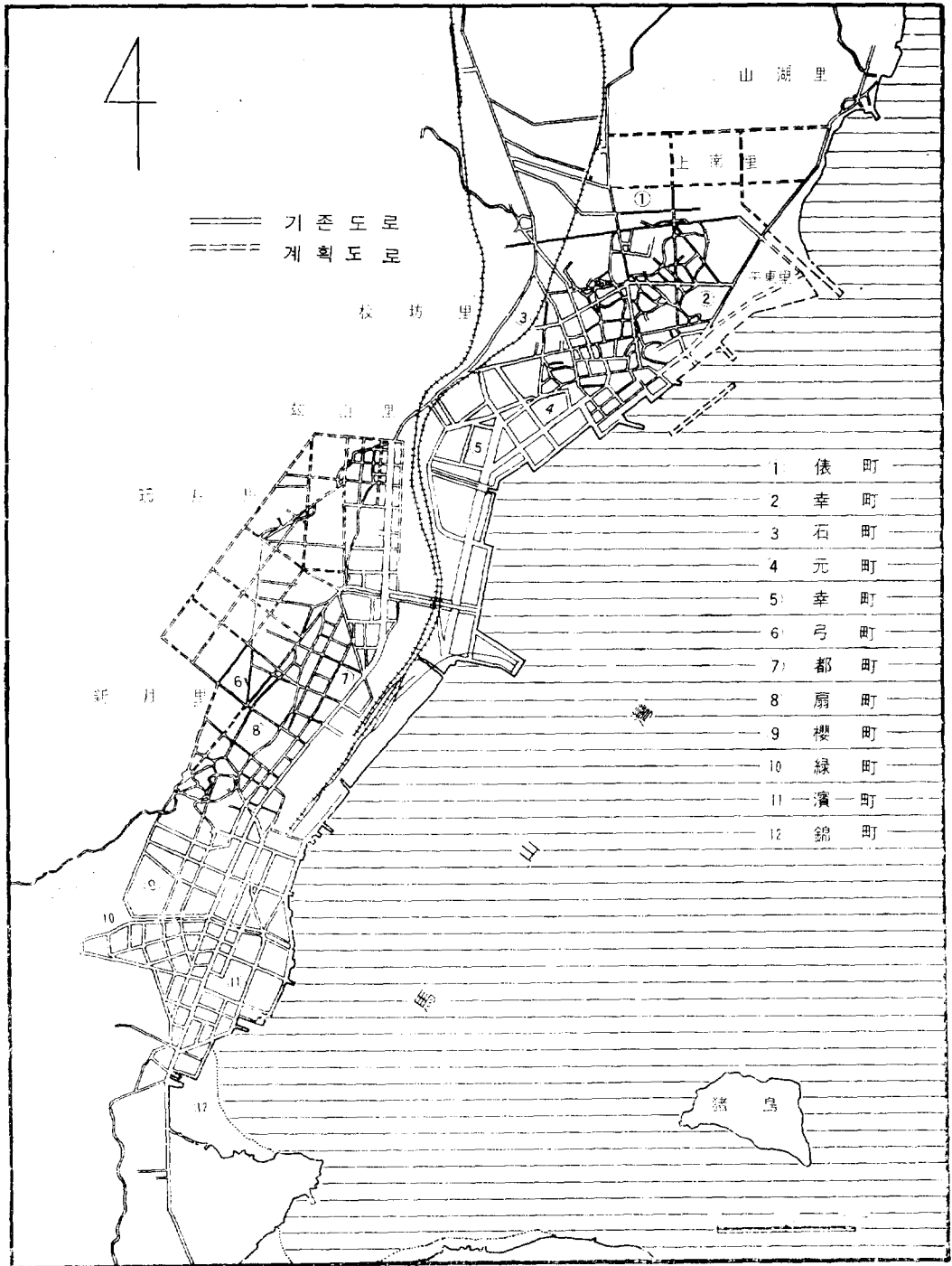


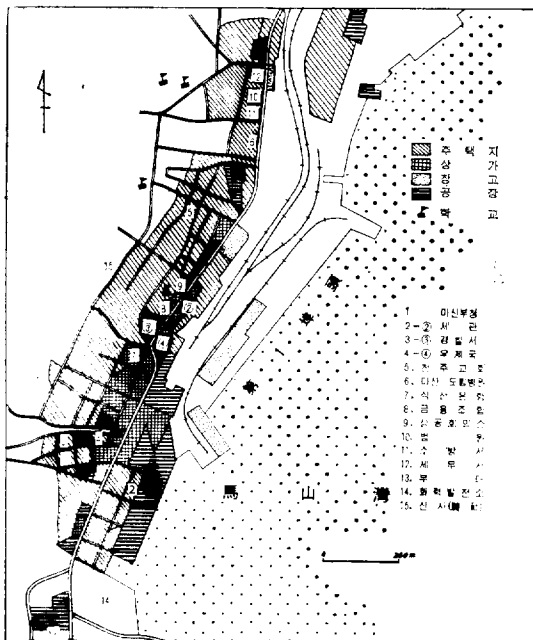
그림 10 馬山の市街地計劃圖

(資料：美陸軍, 1945)



난 에라고 하겠다.

물론 單一市街地가 이루어지는 데에는 새로운 교통로의 建設과 交通手段이 많은 영향을 미쳤다. 馬山線 建設以後 1925년 6월 15일에 日本 民間資本에 의하여 完工된 慶南線이 馬山과 全南地方을 東西로 이어주었을 뿐 아니라 馬山海岸을 매축할 때에도 구실을 다하고, 鎭海軍港을 기점으로 한 軍用鐵道 鎭昌線이 1927년 4월에 개통되어<sup>63)</sup> 馬山은 晉州, 鎭海, 釜山 등과 유통이 더욱 활발해지게 되었다. 또한 合乘自動車가 馬山을 세 구역으로 나누어 운행되고, 馬山~統營, 馬山~昌寧 方面 등으로 市外 自動車가 다녔다<sup>64)</sup>. 新·舊馬山の 漸移地帶에 直交型이 나타난 정도였을 뿐 街路網의 패턴은 開港期와 별 차이가 없었다. 그러나 馬山の 都市計劃上(1930년대)으로는 舊馬山 上南里에 直交型 道路網을 만들려고 하였다<sup>65)</sup>(그림 10). 연안 항로



(자료: 馬山港誌, 馬山と 鎭海灣, 野外踏査 등)  
그림 11 新馬山の 機能地域(1945)

가 빈번해지는 가운데 大阪, 神戸, 尾道, 關門, 釜山을 이어 馬山을 중점으로하는 國際航路가 增設되어 貨物선이 매일 여러번 왕복하고<sup>66)</sup>, 특히 中日戰爭(1937년) 이후 대량의 貨物 輸送이 이루어 지면서 때를 같이 하여 午東洞의 간석지가 매축되고 山湖里의 해안이 계속 매립되어 1930년대 말 경에는 鳳岩洞 앞(현재, 輸出自由地域)을 제외한 해안선이 거의 매축 완료된다<sup>67)</sup>.

馬山이 하나의 도시로서 기능을 다하고 여러 형태가 서로 복합되어 나타난다고 할지라도 과거의 전형적인 특징이 地表上에 남아있을 수가 있다. 이것은 어떤 의미에서는 馬山の 内部構造이고 하나의 地域性이다. 新馬山の 中心地를 機能的으로 복원해 보면, (그림 11) 중앙 도로를 따라 日本人 商業地區와 日本人 住宅地가 차례로 배열되고 韓國인 거주지는 그 외곽의 산비탈에 분포한다(그림 12). 도시의 중심 기능을 담당하는 세관, 우체국, 병원, 은행, 금융 조합, 상공회의소, 법원, 세무서 등이 초기의 開港場에서 舊馬山과의 中間地帶로 이동하여 갔다. 일본인이 거주하던 日本式 商街와 住宅(그림 13의



그림 12 新馬山の 日本人居住地

그림의 左側 상단에 猪島가 보인다. 日本式 家屋이 전체적으로 분포하고 있지만 우측 하단 즉 山斜面 아래에 韓屋이 1채 보인다. (촬영시기: 1982. 2. 촬영장소: 月影 1洞의 산 북도로)

63) 諏方史郎, 前掲書, pp. 129-132.

64) 上掲書, p. 134. 合乘自動車는 각 구역마다 1인당 5錢씩 요금을 받았다.

65) 1930년대 말경의 馬山市街地 計劃圖는 美陸軍이 日帝가 작성한 여러가지 地圖를 1945년에 종합하여 편집한 것이다. 이 중에서 日本帝國 土地調査圖가 馬山 市街地 計劃의 基本을 이루었다.

66) 諏方史郎, 前掲書, pp. 132-134.

67) 上掲書, p. 221.

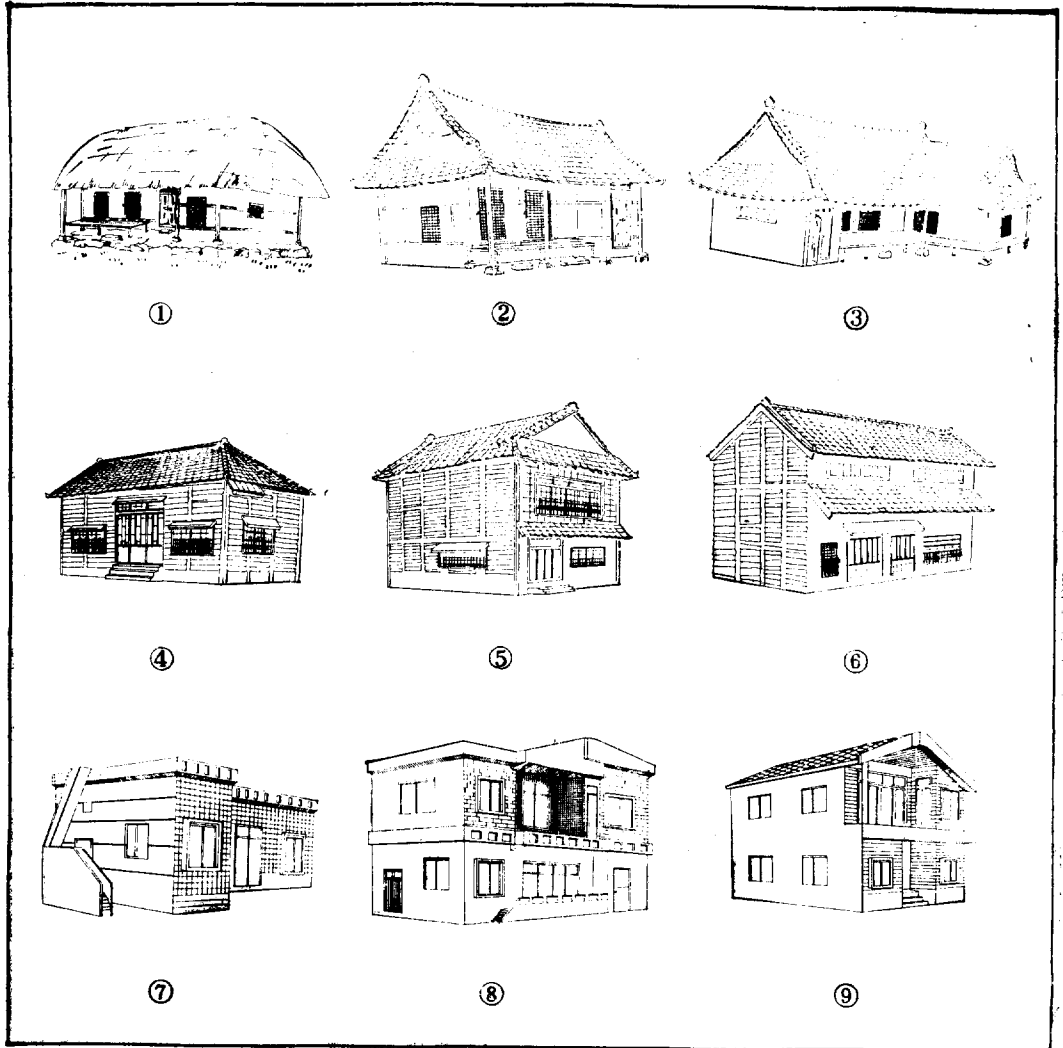


그림 13 馬山市의 家屋形態

④, ⑤, ⑥)은 이주해 온 일본인의 출신지에 따라 다소 차이가 나겠지만, 일반적으로 일본 큐우슈우(九州), 시코쿠(四國), 추우코쿠(中國) 남부 지방 등의 都市商街와 유사하였을 것이라 생각된다. 대부분 木材와 洋瓦로 이루어진 이들 가옥은 거의 1960년대 초까지 殘存하였다. 오오까 배식은 드물었다. 맞배 지붕, 우진각 지붕, 八作 지붕 등의 지붕 양식이 모두 나타나고, 벽의 板子 배열은 주로 가로형이 많았다. 상점들은 平入型이 주류를 이룬 반면 큰 여관, 요리집은 妻入型이었다. 공장은(그림 14)와 같은 것이 보통이다. 西城洞의 기계 공장소 같이 당시의 宿舍

住宅이나 公共建物の 스타일도 있었다(그림 15). 해변 부두에 서 있는, 같은 樣式의 대규모 창고는 中日戰爭 이후 馬山港을 거쳐 대륙으로 운반된 군수 물자나 日本에 수출될 쌀을 보관하여 두었던 곳이다.

日本人이 많이 거주한 新馬山과 달리 舊馬山은 韓國人이 집단을 이루고 살아 韓屋이 집중하게 되었다. 上南 1·2洞, 中城洞 등은 一字型 家屋(그림 13의 ②)이 분포하고 檜原 1洞, 校原洞은 7字型(그림 13의 ③)이 두드러졌다. 이들 한옥의 지붕은 本瓦보다는 洋瓦로 이루어져 있고 내부 구조상으로 변형된 부분을 볼 수 있다.



그림 14 日本人 釀造工場  
(촬영시기 : 1979. 3. 촬영장소 : 月影 1洞)

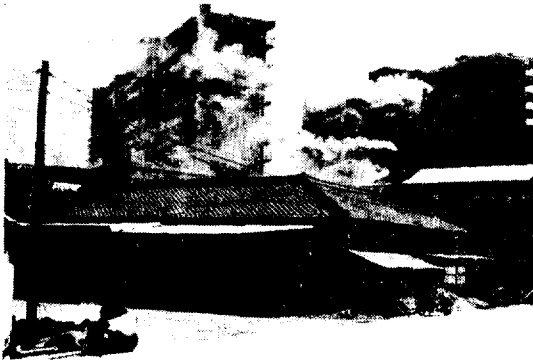


그림 15 日本人 機械工作所  
그림의 上端에 있는 고층 아파트는 판자촌을 헐고 들어선 것으로 좋은 대조를 이룬다.  
(촬영시기 : 1979. 3. 촬영장소 : 西城洞 로터리 부근)

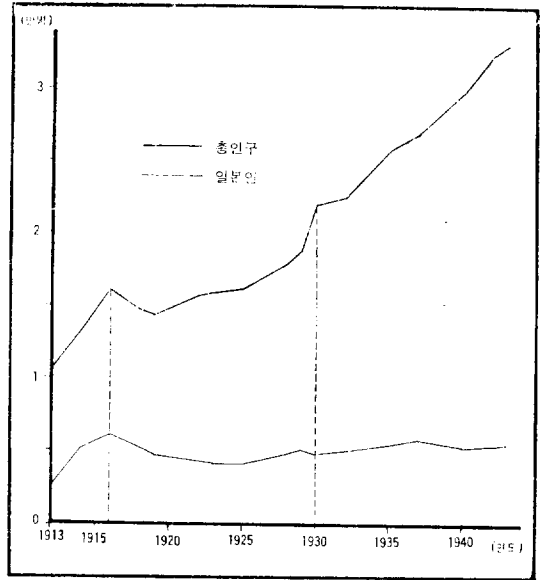
물론 시가지 주변부나 農村은 草家<그림 13의 ①>가 공통적이었다. 日本式 家屋, 韓屋은 당시 馬山의 景觀을 起源이 상이한 두 지역으로 나누어 주었고 1960년대 초까지 그것을 가능하게 하였다.

1913년의 開港場 閉鎖 이후 8·15해방 전까지 馬山이 國際港口 및 單一-商業都市로 형성되었다는 사실은 그의 立地條件을 토대로 朝鮮時代 때 비롯된 浦口 및 市場聚落의 기능이 부각된 것을 뜻한다. 그러나 近代都市로서의 形態는 이때 이

68) 晉州市, 1979, 晉州市統計年報, p. 38.

69) 李琦錫, 前掲書, p. 43. 舊邑聚落의 성쇠를 좌우한 요인으로 새로운 交通路의 발달과 행정 관청의 이전을 들고 있지만, 昌原邑은 行政機能의 상실이 더 큰 原因이었다.

70) 李鍾勳, 1971, “韓國資本主義形成의 특수성”, 韓國經濟의 展開過程(安秉直 外), 돌베개, 서울 pp. 97-127. 「8·15解放以後의 韓國社會를 日帝植民·半封建社會와 斷絶된 것으로 보려하던지 그 연장선 상의 것으로 보



(자료 : 朝鮮總督府統計年報)

그림 16 人口變遷(1913~43)

루어졌다. 馬山의 日本人數가 1916년의 6,120명을 전후하여 계속 정체한 반면 한국인수는 1930년의 13,846명에서 계속 급증해 나갔다. 여기서 몇가지 점을 거론해 볼 수도 있겠지만 이러한 인구 구조상의 특징이 8·15해방 후 전개될 마산의 성격과 맞닿아 있다는 데 주목할 필요가 있다(그림 16). 1925년 4월 1일에 晉州에 소재하던 慶南道청이 부산으로 옮겨 가자<sup>68)</sup> 馬山은 晉州와의 競爭에서 優위를 차지할 수 있게 되었다. 이에 대하여 昌原邑은 鐵道の 交叉點이 되었음에도 불구하고 始發點이 아니었기에 계속 쇠퇴하고 만다<sup>69)</sup>.

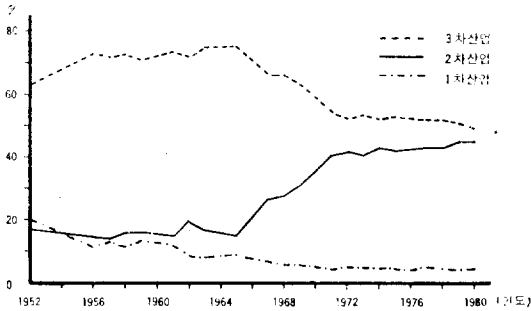
#### 4. 馬山의 人口膨脹과 東馬山의 成長

##### (1) 馬山의 人口膨脹

###### <人口의 膨脹>

8·15 해방이 되자 韓國社會는 日本과 거의 단절되고 南北 分斷狀況에 놓이게 되었다<sup>70)</sup>. 해방

당시 전국적으로 製造業 部分의 94%가 日本資本, 技術者의 80%가 日本人이었다<sup>71)</sup>. 馬山도 이와 大同小異하였다. 대부분의 資本과 技術을 가진 日本人이 귀국하여 固定資産만 남게되자 馬山の 內在的 發展은 정체를 할 수 밖에 없었다. 또한 南北 分斷에 의한 重化學工業의 北韓偏在가 표면화된 가운데 이루어진 美國의 援助도 基幹産業을 위한 施設材보다는 民生 안정에 역점을 둔 穀物 및 消費材 物資가 대부분을 차지해 불균형한 산업구조를 배태하게 되었다. 이 당시에 馬山の 취업 인구는 (그림 17)과 같이 第3次



(자료: 常住人口調査表)

그림 17 産業別 就業人口의 比率(1952~1980)

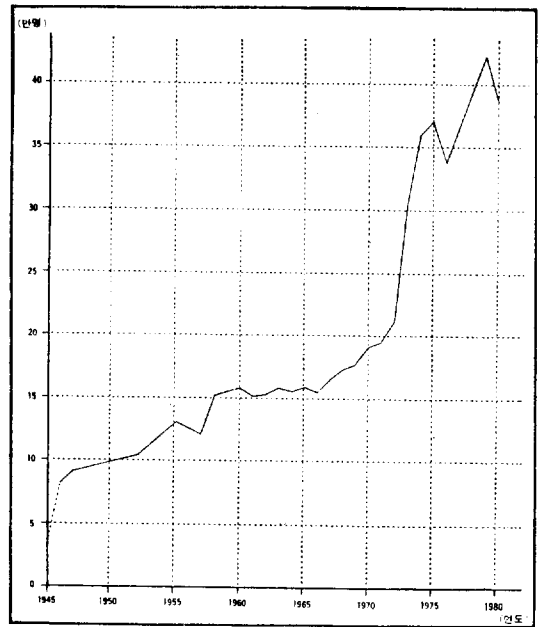
産業 従事者가 대부분이었다<sup>72)</sup>. 1952년도 就業人口中 1次 産業은 20.3%, 2次 産業은 16.8%, 3次 産業은 62.9%였다. 1965년까지 3次 産業에 종사한 人口의 比率이 75.4%로 점증한 반면 오히려 2次 産業의 것은 정체하고 1次 産業은 서서히 감소하는 傾向이 뚜렷하다.

따라서, 馬山市 人口의 約 20%를 차지한 50年代의 失業者를 勘案한다면 馬山市는 단지 援助라는 것 이외에 都市發展을 이룩하는데 필요한 自生的인 都市經濟力이 미약했다고 하겠다. 물론 馬山은 1949년 6월 29일에 開港場으로 다시 지정되어 國際 港口로서의 機能이 활발해졌다. 해방 이후 1966년까지의 馬山港輸出入貿易 構造는 日帝時代의 것과 또 다시 대조를 이루어 輸出보다는 輸入이 크게 초과하는 현상을 보인

다. 수입품은 주로 양곡, 비료, 무연탄, 시멘트, 목재, 식료품, 당밀, 油紙類 등 생활 필수품 혹은 1차 가공 식품이었으며 이에 반해 輸出品의 주종은 철광석이나 고령토 등이었다<sup>73)</sup>. 원조물을 집산한 國際港口로서의 機能은 1950년대 말에 원조가 중단된 후 다른 양상을 지니게 된다.

馬山이 商工業 都市로 더욱 발전하지 못하고 단지 港口로서 활기를 유지하였다는 것은 도시 자체가 많은 人口를 수용하기에 능력이 부족하다는 뜻이다. 하지만 人口 增加는 爆發的이었다. 馬山の 人口는 海外歸國者, 越南同胞 등의 유입으로 인해 1943년의 33,400여명에서 1946년의 82,175명으로 3년 사이에 2.5배 가량 증가하였다.

해방 직후 日本人 約 6,000명이 自國에 철거하였을 지라도 全般的인 人口增加에 별 影響을 주지 못하였다. 더구나 한국 전쟁이 발발하자 피난민이 몰려들기도 하여 戰爭이 끝난 1955년



(자료: 馬山市統計年報)

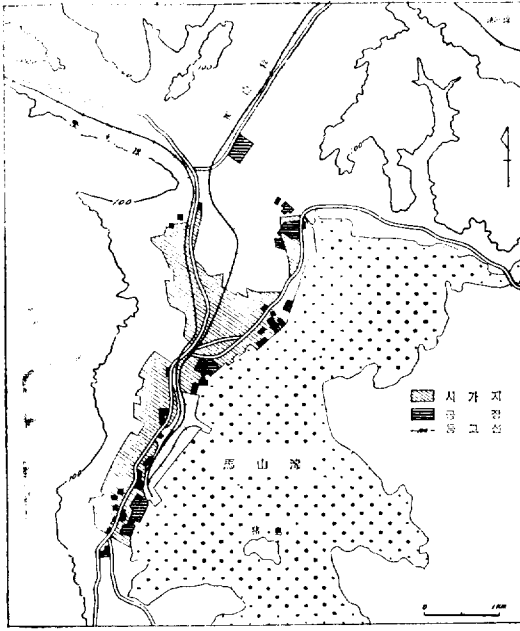
그림 18 人口變遷(1946~80)

러하든지 간에 分斷이 가져온 歷史的 過程 즉 歸屬農地의 分配와 歸屬財産의 管理 및 拂下 그리고 消費材 物資援助 過程을 통하여 이루어진 1950年代의 韓國社會는 韓國의 특수한 資本主義社會를 形成시킨 前期的 社會였다.」

71) 上揭書, p. 122.

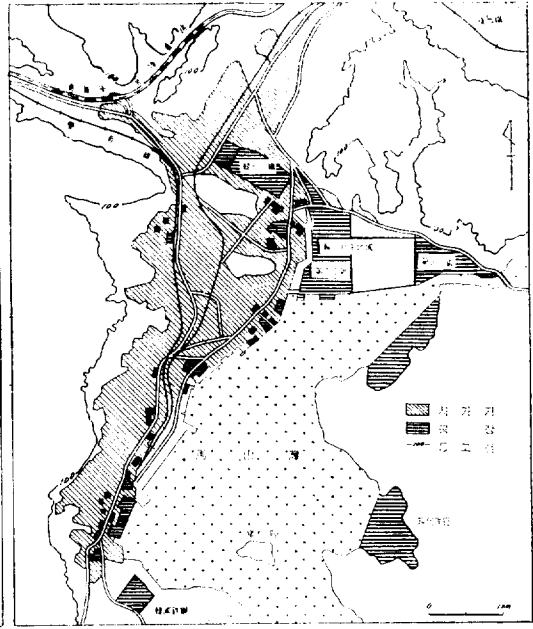
72) 馬山市 常住人口調査表(1952~1980)를 이용하여 작성하였으나 '53, '54, '55, '60, '66年은 資料가 없었다.

73) 馬山市, 1967, 馬山市統計年報, p. 79, pp. 113-114.



(건설부, 1965)

그림 19-① 都市輪廓(1965)



(국립지리원, 1975)

그림 19-② 都市輪廓(1975)

에 人口가 129,986명으로 불어났다(그림 18). 결국 해방 이후 1950년대까지의 馬山은 地域 港口 都市라기 보다 避難 都市라고 성격을 규정짓는 편이 낫겠다. 왜냐하면 급격한 人口 增加의 誘因이 都市의 生産力 發展보다는 外的 狀況이었고 都市經濟力 자체도 援助 經濟에 의존한 바 컸기 때문이다. 避難 都市라는 것은 이 시기에 馬山과 같은 立地條件을 가진 南海岸의 一部 都市에 해당될 것이다<sup>74)</sup>.

#### 〈都市輪廓과 土地利用〉

8·15해방 후의 馬山市 景觀은 前時代와 비교하여 뚜렷히 달라지지 않는다. 먼저 都市輪廓을 解放前과 比較하면 단지 北馬山(舊馬山의 北西쪽 부분)의 檜原洞·校原洞 方向과 山湖洞 方面으로 다소 확장되었을 뿐이다. 慶南紡織과 小規模 製紙工場이 陽德洞에, 鐵工所·水産物 加工工場 등이 午東洞 부둣가에 입지하고 山湖洞에 馬山紡織 등이 들어섰다. 이렇게 馬山의 시가지가 남쪽에서 북쪽으로 길게 형성되어 간 것은 교통로의 영향이라고 할 수 있겠으나 북쪽의 비교적 넓고 저평한 평야가 都市發達을 위한 空

間으로 제공되고 있기 때문이다(그림 19-①). 1949년 8월 15일의 地方自治制實施에 따라 府에서 市로 개편된 馬山市의 行政區域이 1963년에는 주위 昌原郡의 일부 地域을 편입시켜 상당히 확대된다(그림 20).

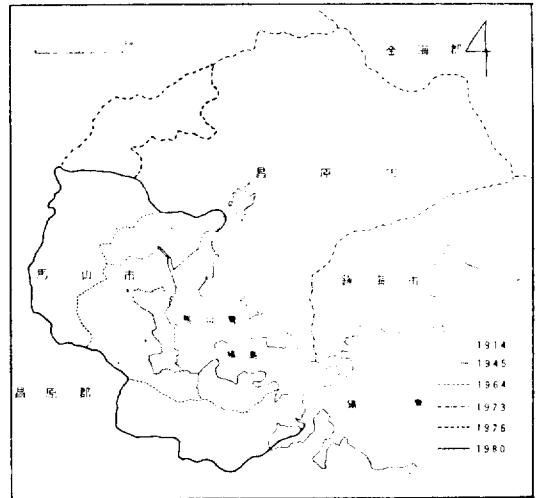


그림 20 馬山市의 行政區域 變遷

(자료: 마산시 통계연보·기타)

74) 避難 都市(refuge city)라는 用語는 筆者가 임의로 사용한 것이다.

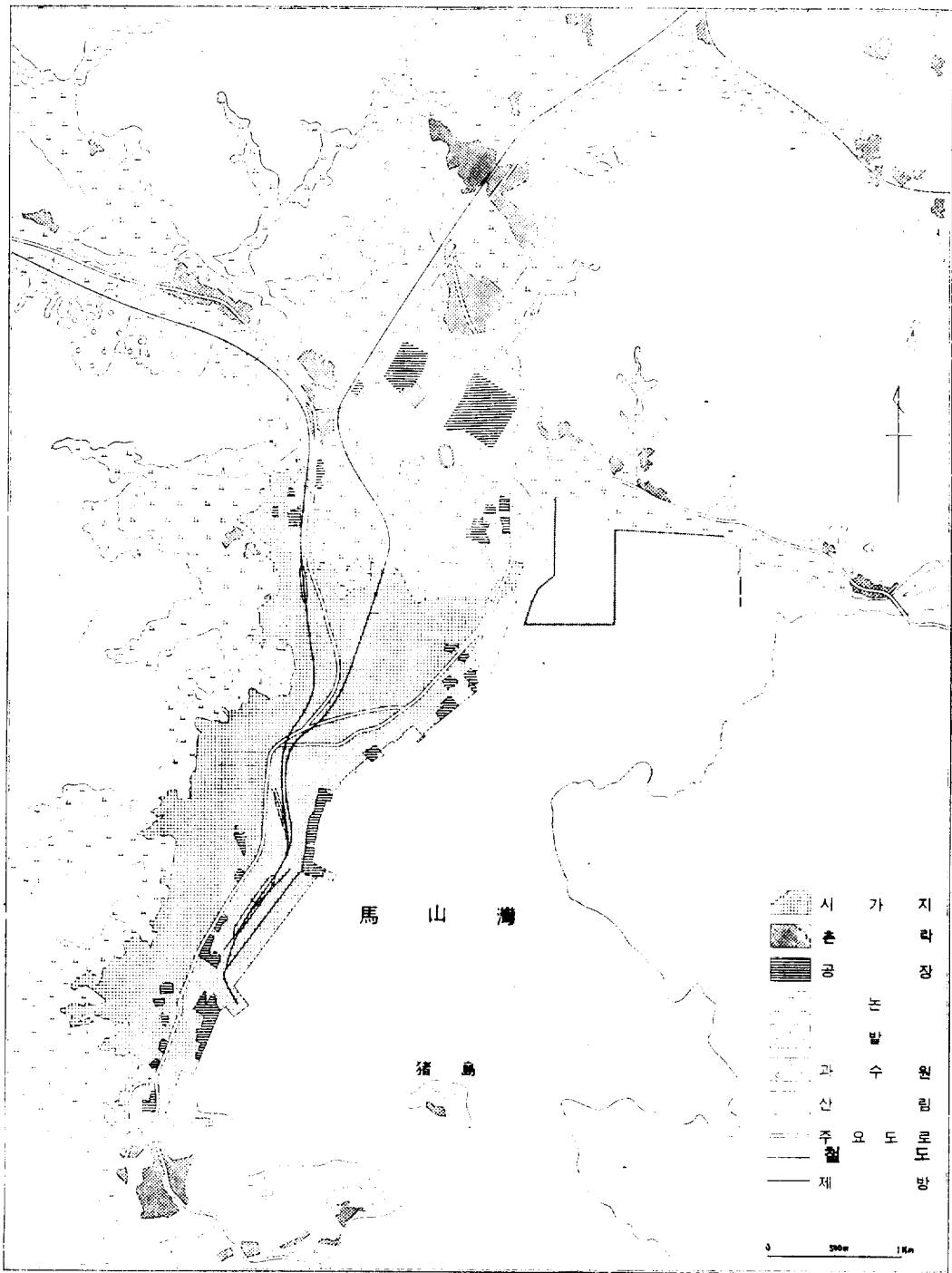


그림 21 土地利用(1967)

이 당시 市街地 주위의 土地利用을 살펴보면, 新馬山の 山斜面에 흐르는 작은 水路 주변을 눈으로 경작할 정도로 논이 절대적이었다고 할 수 있다. 밭은 檜原 2洞의 철도변에 조금 分布하고 과수원은 드물었다. 航空寫眞을 利用하여 地圖化한 이러한 土地利用은 日帝 때와 거의 같았다고 생각한다. 그러나 매년 河川 流沙量이 매몰되어 알아진 鳳岩洞 앞 海面이 매립되고 있어 새로운 用地로 이용할 수 있게 되었다(그림 21).

새로운 교통로가 눈에 띄게 건설되지 않았으나 시내 버스와 소수의 택시가 운영되고 화물 輸送手段으로 트럭이 출현했다. 인력거가 사라지기는 하였으나 아직 우마차가 교통 수단인 일익을 담당하고 있었다. 기존의 日本人 市場은 철거되고 半月 公設市場, 將軍市場, 月影市場 등이 新馬山에 새로 생겨났다. 이들의 規模와 去來額은 舊馬山 公設市場을 능가하지 못하였다. 舊馬山市場이 常設市場으로 바뀌면서 商業中心地로서의 지위를 되찾아 가자, 그 주위에 商街가 형성되기 시작한다.

〈家屋과 建物の 分布〉

家屋密度 또한 日帝時代와 비교하여 뚜렷하게

變化하지 않았다. 1967년의 航空寫眞을 이용하여 작성한 家屋密度를 보면, 250×250m<sup>2</sup>당 200 家屋의 等值線이 北馬山을 포함한 舊馬山, 玩月洞을 중심으로 한 新馬山, 月影 1洞을 비롯한 新馬山の 畷으로 나누어 주고 있다. 이들은 각각 馬山浦, 馬山浦와 租界地 사이의 漸移地帶, 共同租界地를 나타내는 것으로 發生時期와 起源의 相異性을 설명해 준다. 해방 후의 대규모 인구 유입이 家屋密度의 새로운 核을 지표상에 형성시키기에 부족하지는 않았지만 그들이 정상적인 家屋이 아닌 假建物에 주로 住居하였기에 또 다른 核을 발생시키지 못한 것이다. 馬山の 家屋密度가 가장 높았던 곳은 많은 韓國人이 가장 오랫동안 살아온 舊馬山으로 上南 2洞이 그 頂點을 이룬다(그림 22-①).

그러나, 避難民이 주로 주거한 판자집은 이 시대의 特性을 實體的으로 표현해 주는 要素일 수는 있다. 韓國戰爭 이후 無許可 假建物 혹은 天幕村이 市街地 주변부와 西城洞의 철도변, 都市內部の 空地에 집중하였다. 新馬山の 月影 1洞·玩月洞·茲山洞 등지나 城湖洞 일대, 舊馬山과 北馬山の 中間 철도변 부근에는 판자집·일식

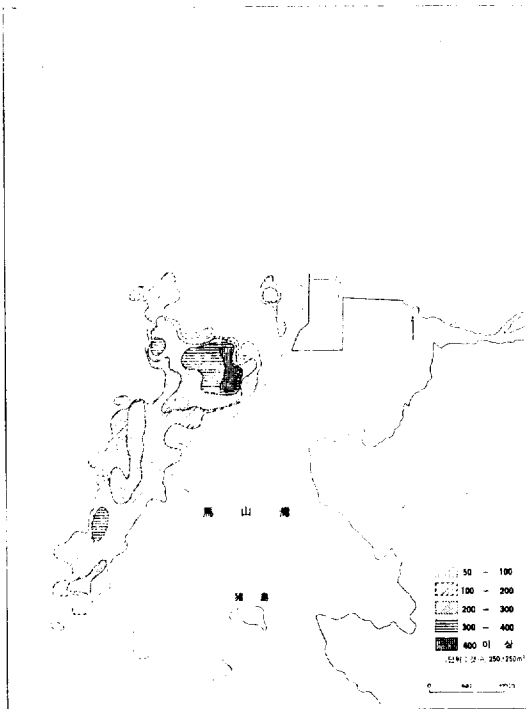


그림 22-① 家屋密度(1967)

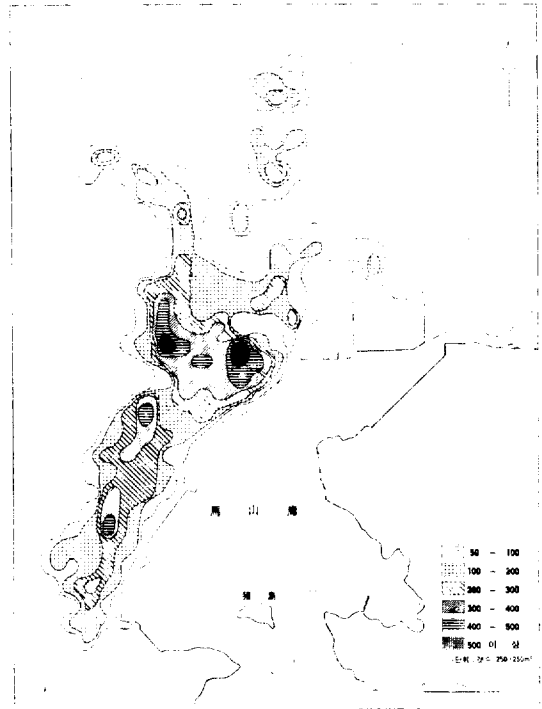
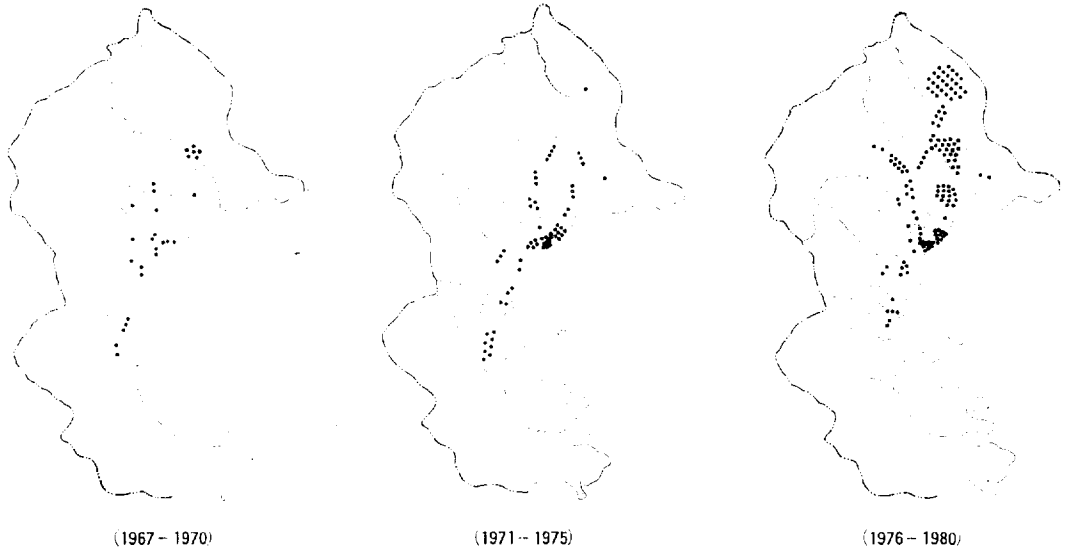


그림 22-② 家屋密度(1975)





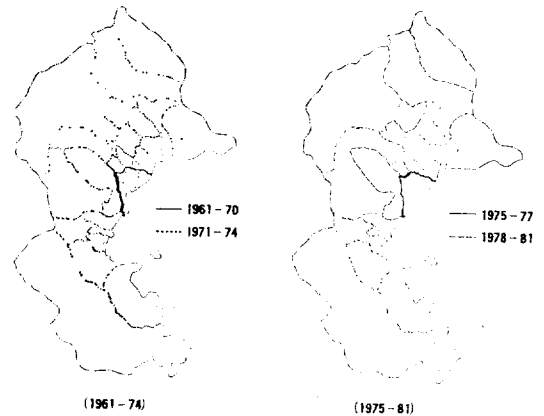


(자료: 건축물 토지 현황, 1981)

그림 24 大型建物の 分布變遷(1967~80)

가옥, 판자집·韓屋이 각각 혼재하였다. 주변 農村의 家屋은 대개 草家였다. 市街地 南端인 昌浦洞에는 草家와 판자집이 섞여 있어 月影 2 洞의 草家地帶와는 漸移地帶를 이루었다. 이들 판자집은 馬山이 1966년 이후 商工業 都市로 성장하면서 소멸 또는 변형되고, 地價가 크게 오르지 않은 地域에는 그대로 殘存한다<sup>75)</sup>(그림 23).

한편 1960년대 초에 몇몇 상업적인 요지에 분포한 地上·地下 총 300평 이상의 대형건물의 분포가 1966년 이후에 큰 차이가 나게 되므로 주목할 필요가 있다(그림 24). 馬山의 内部 機能地域을 표시하는, 地價에 의한 中心業務地域은 1960년대 초부터 말까지 舊馬山의 6개동(西城洞, 中城洞, 麟山洞, 富林洞, 東城洞, 午東洞)에 設定된다. 즉 舊馬山은 1960년대부터 商業中心地로서의 機能을 점차 회복하여 日帝 때와는 다른 양상을 보인 것이다. 그렇지만 단지 이러한 이유만으로 舊馬山이 新馬山과 確연한 機能分化를 이루었다고 보기 어렵다(그림 25). 馬山市廳을 중심으로 한 各種의 公共建물이 新·舊馬山의 중간지대에 밀집하기도 했다.



(자료: 全國土地時價調査表)

그림 25 地價에 의한 CBD의 變遷(1961~81)

따라서 8·15 解放以後 馬山이 避難都市로서의 性格을 지녔을지라도 都市景觀은 오히려 日帝時代의 것이 거의 소멸 내지는 變形되지 않고 보존된다. 이와 달리 晋州는 6·25 사변으로 인하여 대부분의 建物과 유적이 소멸하여<sup>76)</sup> 馬山과는 대조를 이루었다. 1962년부터 經濟開發 5 個年 計劃을 수립하여 國民經濟가 새로운 국면

75) 地價가 높은 地域으로 예상되더라도 繼續 殘存하여 都心의 판자촌집이 된 곳도 있다.

76) 晋州市, 1979, 晋州市統計年報, p. 39.

에 접어들자, 대규모 韓一合織, 韓國鐵鋼 등이 1960년대 중반에 馬山의 陽德洞, 縣洞에 임지하는 가운데 馬山의 景觀은 또 다른 形成段階에 접어들게 되었다.

## (2) 東馬山の 成長

### 〈輸出自由地域의 設置〉

1960년대 이후부터 經濟開發에 따른 財政投融資과 借款 및 外國人 資本의 進出과 결부되어 韓國 經濟는 급속히 개편되고 成長하였다<sup>77)</sup>. 이 시기에 韓國 資本主義社會의 成長 過程과 구조적 특질이 都市景觀의 급격한 변천을 가져왔다.<sup>78)</sup> 馬山은 1960년대 중반부터 商工業的 기반이 조성되던 중 특히 1970년에 輸出自由地域이 設置되어 國際港口 및 商工業都市로 成長하게 되었다.

韓國은 經濟開發을 해 나가는 과정에서 輸出工團, 地方工團, 重化學工業 工團 등 많은 工團을 建設하였는데, 이들은 주로 輸出을 振興하기 위해 設置한 것이었다. 이 중에서 輸出自由地域은 外國資本을 직접 유치하여 輸出을 增進시키고 雇傭機會를 증대시키면서 外國의 技術을 도입·보급하기 위하여 설정한 것이다. 다시 말해 商業借款중심의 輸入代替型 産業보다는 金利가 낮은 外國資本의 直接 投資에 의한 輸出産業을 育成하는데 이유가 있었다. 勞動集約的인 輕工業을 技術集約的인 工業으로 轉換시키기 위해서는 金利가 낮고 직접 技術을 도입할 수 있는 外國資本의 直接 投資가 요긴한 일이었다<sup>79)</sup>.

輸出自由地域 立地候補地로 蔚山, 浦項, 仁川, 釜山 등이 물망에 올랐으나 여러가지 여건을 감안하여 馬山이 最適地로 결정되었다<sup>80)</sup>. 馬山은 南海岸의 東部に 위치하므로 鎭海, 忠武, 三千浦, 晉州 등과 왕래가 빈번하여 노동력을 충분히 공급받을 수 있고, 南海岸 高速道路와 邱馬

高速道路 등으로 陸上交通이 편리할 뿐 아니라 鎭海 및 金海空港口 가까워 外國人이 居住하기에도 교통 조건이 좋았다. 게다가 背後山地로부터 흘러내려 온 河川流砂量이 해안에 매몰되어 알아진 해면은 매립하여 쉽게 공업 용지를 얻을 수 있었으니 그 매립지 끝에 港灣이 건설되어 2만톤급 선박의 接岸이 가능하였다<sup>81)</sup>.

이렇게 유리한 立地條件으로 馬山에 輸出自由地域이 임지하자 馬山市는 다시 國際港口로서의 기능을 회복하고 商工業的인 기능이 강화된다. 1980년의 馬山港 輸出入物量은 1966년과 비교하면 輸入이 2배, 輸出이 7배로 신장하였다. 輸入品도 60년대 초와는 달리 기계류, 철재, 纖維原料 등 工業製品이 많아졌으며 1970년대 후반에는 機械製品이나 鐵鋼製도 輸出하였다<sup>82)</sup>. 馬山의 就業人口 중 1次, 2次, 3次 産業에 종사하는 비율이 1967년의 7.0%, 26.6%, 66.4%에서 점차 2次 産業의 比率이 높아져 1979년에는 4.5%, 46%, 49.5%로 바뀌었다(그림 17). 工業構造上으로는 纖維工業, 電子工業, 金屬工業, 化學工業의 比率이 다른 業種보다 높아졌다. 1960년대 전반기에 정체하던 馬山의 人口도 1966년의 154,600명, 1968년의 172,574명, 1970년의 190,992명으로 후반에 와서 점증하다가 1971년을 기점으로 미증유의 증가를 이룩하였다(그림 18). 이는 商工業 都市로서의 成長에 따른 人口增加라고 말해도 무방하다.

### 〈都市輪廓과 土地利用〉

1966년 이후에 馬山市가 避難都市로부터 商工業 都市로 급성장하자 都市景觀은 불과 수년 사이에 지난 수십 년간 이룩된 것보다 더욱 빠르고 명료하게 변천하였다. 새로 形成된 馬山市 景觀은 舊景觀을 변형시키거나 그 위에 겹쳐져 소멸시키기까지 하였다. 可視的인 實體的인 形態의 變貌가 이러하다면 보이지 않는 空間構

77) 鄭允炯, 1981, “經濟成長과 獨占資本”, 韓國經濟의 展開過程(安秉直 外), 돌베개, 서울, pp. 131-164.

78) 韓國 資本主義社會의 構造의 特質 속에서 都市體系, 都市內部構造 및 이들의 변천을 구명해야 하겠다. 왜냐하면 韓國資本主義의 特殊性이 地表上에 하나의 構造를 이루고 있기 때문이다.

79) 馬山輸出自由地域 企業協會, 1977, 弘報 第1輯, pp. 12-14.

80) 馬山은 1969年 8月 12일에 輸出自由地域으로 確定되고 輸出自由地域 設置法 第2180號가 1970年 1月 1일에 公布되었다.

81) 沈在民, 前揭書, pp. 411-421.

82) 馬山市, 1981, 馬山市統計年報, pp. 132-135.

造의 變化는 말할 것도 없겠다. 모든 景觀要素가 이 시기의 성격を 뚜렷이 표현하고 있다.

都市輪廓이 급속히 팽창하여 陽德洞, 合城洞 등지가 새로 출현하였다. 이 地域을 舊馬山, 新馬山에 대하여 東馬山이라고 특별히 부른다. 韓國 形成時期와 形成過程이 서로 다른 이들 地域은 馬山의 全體的인 形成過程을 알려주는 小景觀이며 여러가지 要素에 의하여 상호 구별되는 것이다. 馬山의 內部構造를 살펴보면 무엇보다 이들을 잘 파악하여야 하겠다. 이때의 都市輪廓을 1965년과 비교할 때 100m 등고선 이하의 평지를 대부분 메워 평면상으로 늘어날 여지는 적어졌다. 더 이상 이용할 空地가 많지 않기에 土地利用의 集約度가 높아지는 가운데 馬山灣의 동쪽 해변까지 메워 공업 단지로 이용하려고 하였다. 이른바 昌原 機械工業團地(현재 昌原市)가 熊南洞, 三貴洞의 海岸埋立地에 조성되어 韓國機械工業, 現代重工業 등이 들어서게 된다(그림 19-②).

1967년 이전에는 農村에 불과하였던 合城洞, 陽德洞 등이 市街地로 바뀌고 더구나 그 부근의 田畠마저 宅地로 조성된다. 市街地에 편입된 곳으로 石田洞, 檜城洞, 檜原 2洞 등의 農村聚落을 들 수 있다. 北馬山(舊馬山의 북쪽 지역), 新馬山의 外廓에 家屋이 들어섬에 따라 주변부의 논이 밭으로 탈바꿈하고, 아울러 近郊農業의 性格을 띠던 果樹園이 증가한다. 1970년에 輸出自由地域 제 1 공구가 完成되어 工場이 입주되던 차에 고속도로 교차로 연변에는 크라운 맥주 공장이 立地하고 山湖洞 海邊空地가 宅地로 바뀐다. 이는 輸出自由地域의 立地와 비교할 적에 두드러진 現象은 못되었다(그림 26).

앞서 말한 1970년대 초에 나타난 土地利用의 변모가 1980년 경에는 더욱 가속화된다. 즉 市街地 주위의 토지는 대부분 밭이나 果樹園으로 경작되어 논은 水路를 따라 散在할 뿐이다. 대부분의 平地가 市街地化되어 산기슭 高地에까지 宅地가 조성 중이다. 輸出自由地域 제 3 공구에 工場이 입주하여 일단락 되는(1975년) 가운데 남해안 고속도로(1973년)와 구마 고속도로(1977년)가 완공되어 馬山은 내륙도시와 더욱 신속히

연결될 수 있었다(그림 27).

물론 高速道路와 더불어 鐵道交通의 변천을 빠뜨릴 수 없다. 舊馬山을 경유한 馬山線의 일부가 철거된 대신, 北馬山을 지나간 晉州線과 昌原區에서 馬山으로 下行한 馬山線이 서로 연결되어 合城洞의 新築 馬山驛은 사이에 두고 東西로 뻗은, 하나의 鐵道가 馬山을 통과하는 것이다. 이러한 현상은 도로의 발달에 따라 鐵道가 쇠퇴하고 있음을 뜻한다. 철도 교통의 중심은 都市景觀의 變遷과 함께 日帝時代에는 新馬山驛, 1960년대에는 舊馬山驛, 1970년대 후반에는 東馬山의 新築驛으로 옮겨갔다. 동시에 시외 버스 터미널도 西城洞 로터리에서 東馬山의 合城洞으로 이전하고 가까운 거리에 고속버스 터미널이 추가 신축되었다.

1970년대에 들어서 대중 교통수단인 버스와 소형 자동차, 화물 트럭이 거리를 메운 것도 문제거리와 균형있는 都市發展이 문제시되어 많은 도로가 건설되고 이들은 기존의 시가지를 세분화한다. 1950년대에 무질서했던 道路網이 상당히 정비되는 가운데 새로 성장한 東馬山의 道路網은 直交型으로 舊馬山과 新馬山의 것과는 좋은 대조를 보였다. 불규칙한 舊馬山의 패턴은 차치하고 放射狀인 新馬山의 道路網과 東馬山의 것이 서로 차이가 난 理由를 멀리는 地形條件의 相異性에서 가까이는 形成過程의 差異點에서 찾을 수 있다.

#### 〈家屋과 建物の 分布〉

經濟開發에 의한 韓國 資本主義社會의 成長이 1966년 이후 馬山市 景觀의 變遷에 어떠한 모습을 가져다 주었고 또한 얼마만한 영향을 미쳤는지를 앞서 都市輪廓, 土地利用, 交通路 등의 要素에 의하여 밝혀 보았다. 여기서는 家屋과 建物の 分布라는 측면에서 살펴보자.

대규모 인구가 유입되고, 農耕地가 新住宅地로 바뀌거나 인접의 農村이 시가지화 되므로 해서 1970년대의 家屋密度는 1960년대와는 뚜렷이 달라진다. 1967년 경에 新馬山과 舊馬山으로 大別되던 馬山의 內部 家屋密度가 1975년 즈음에는(그 당시와 동일한) 200家屋 等值線에 의하여 新馬山, 舊馬山, 東馬山의 셋으로 나누어지게 된다. 이들 각각도 자세히 살펴보면, 新馬山은





300家屋 等値線에 의하여 月影洞, 半月洞, 茲山洞의 셋으로, 舊馬山은 400家屋 等値線에 의하여 北馬山과 上南洞으로 兩分된다. 아직 形成의 初期段階에 있는 東馬山은 그 밀집도가 新·舊馬山에 미치지 못하는 못하지만 과거에 농촌이었던 작은 核을 가지고 있다. 결국 形成起源을 달리 한 이들 세 地域은 다른 要素와 마찬가지로 家屋密度에 의해서도 區分된 것이다(그림 22-②).

더구나 1970년대 이후 西歐的인 家屋樣式인 洋屋이 東馬山에 집중하여(그림 28), 洋屋은 韓

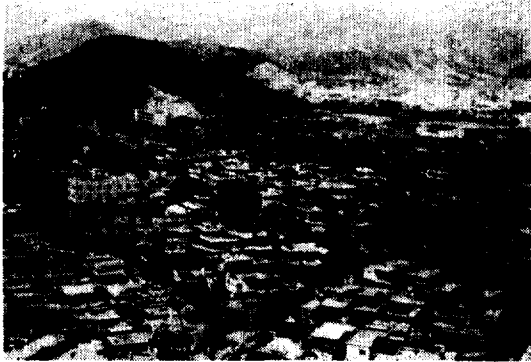


그림 28 東馬山の 洋屋分布  
(撮影時期: 1979. 3. 撮影場所: 龍馬山公園)

屋, 日本式 家屋과 함께 馬山市 景觀을 세 지역으로 구분하여 그의 形成過程을 밝히는 설득력 있는 指標가 되었다. 동시에 舊時代에 이루어진 家屋들은 馬山の 상공업적 기능에 부응하여 개조되어 갔다<sup>83)</sup>. 말하자면 1970년대에 形成된 판자집들이 소멸되거나 대부분 슬레이트집으로 變形되고, 新馬山에 상가로 남아있던 日式 家屋이 前面을 콘크리트 등으로 개축하여 그 原形이 사라지기 시작한 것이다. 특히 草家는 産業化의 물결이나 새마을 운동에 의하여 그 흔적을 쉽게 찾아볼 수 없게 되었다. 洋屋分布도 주의깊게 살펴보면 形成初期에는 1층 평슬라브집이 나타나고 그 다음에 2층 평슬라브집이 나타나 시간이 흐름에 따라 점차 경사진 것으로 변화하거나 洋瓦를 얹은 傾斜지붕으로 변모한다(그림 13의 ⑦, ⑧, ⑨). 결국 지붕의 형태로 家屋의 建築時期를 조금이나마 추측할 수 있게 되었다.

지역적으로 中央洞, 茲山洞, 玩月洞 등지에는

2층 평슬라브 洋屋이 분포하여 韓屋·日式家屋 사이나 판자집 주위에 혼재하였다. 東馬山의 대규모 洋屋團地 이외에도 60년대 草家地帶이었던 月影2洞에 새로운 양육 지대가 조성되고, 商業地區인 西城洞의 鐵道邊 판자집촌은 거의 철거된 대신 고층 아파트 등이 들어섰다. 전체적으로 地價가 높아지긴 했으나 道路가 통과하지 않은 舊馬山의 一部 판자집 地域이 계속 잔존한다. 西城洞 로터리 일대, 東城洞, 富林洞, 中城洞에는 4, 5층 정도의 빌딩이 밀집하여 韓屋



그림 29 舊馬山の 韓屋分布와 빌딩지대  
(撮影時期: 1979. 3. 撮影場所: 龍馬山公園)

地帶와 경계를 이루고 <그림 29, 30> 이들의 分布는 대형건물의 것과 일치한다.

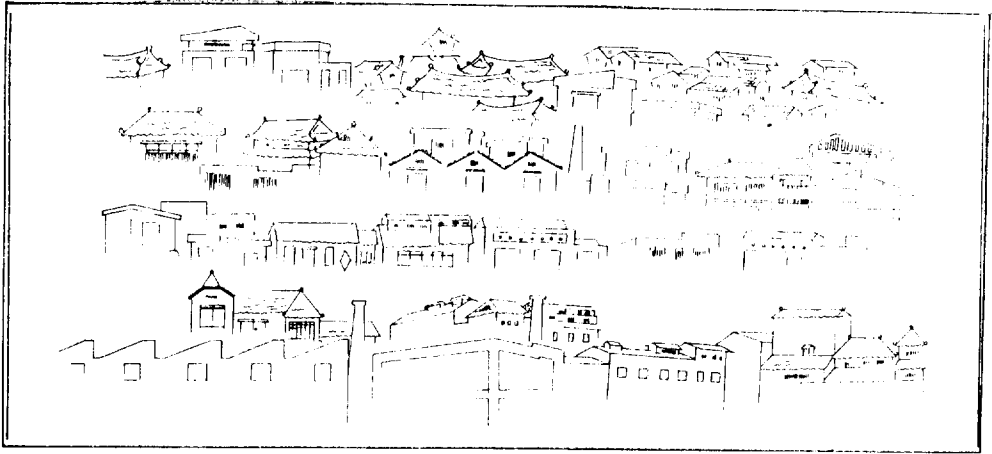
大型建物이 1971년부터 1975년 사이에 西城洞, 東城洞 일대에 많이 신축되어 舊馬山의 中心部가 명실상부한 상업 중심지로 부상한다. 1976년 이후에는 舊馬山보다 오히려 東馬山에 집중하는 傾向이 짙다(그림 24). 地價를 이용하여 CBD를 설정해 보면 실제 CBD가 확장되지 않았는데도 '71년~'74년 사이에 山湖洞, 上南洞, 城湖洞 등지로 일부 확대되다가 '75년~'77년 間에 다시 축소된다. 이는 地價를 資料로 하였기 때문에 나타난 現象으로 輸出自由地域 設置가 빚어낸 投機現象의 결과이다. 1978년부터는 東馬山의 陽德洞, 合城洞, 檜原洞 등으로 큰 변동없이 확장되므로 CBD가 이때부터 東馬山에 다소 형성되었다고 볼 수 있다(그림 25).

馬山の 팔목할 만한 成長에 따라 그의 景觀이 급격히 변천하자 馬山市의 行政區域은 1960년대

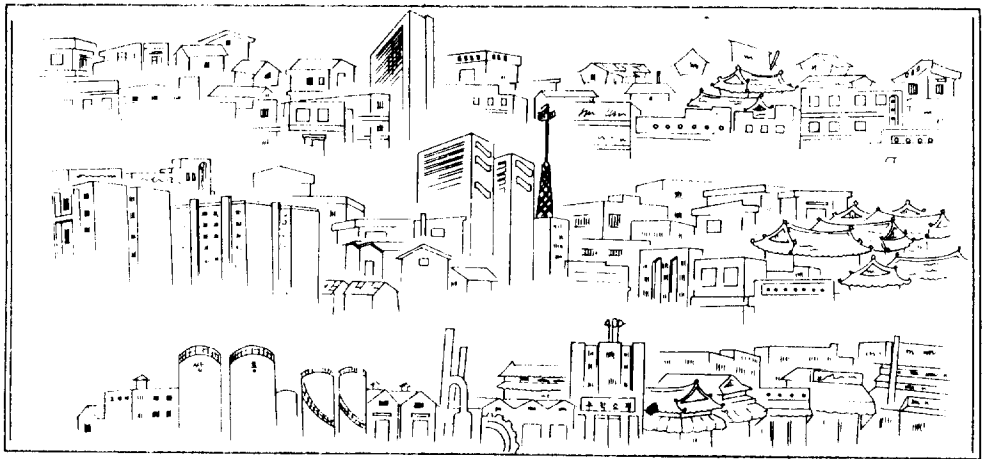
83) Davis, W.K.D., *op. cit.*, pp.91-110. 商業地區의 機能變化에 따라 商街의 形態가 어떻게 변모하고 있는지 잘 보여준다.



① 新馬山



② 舊馬山



③ 東馬山

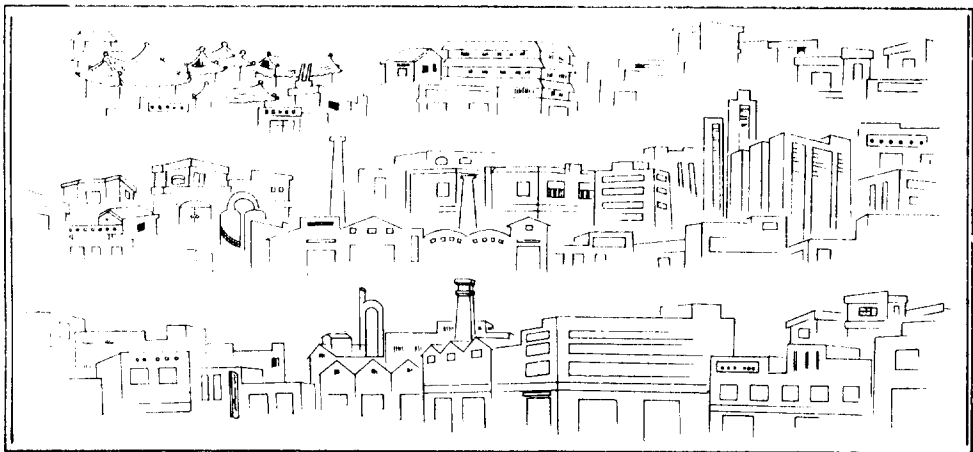


그림 31 馬山市의 立體景觀(skyline)



이후에 여러번 바뀌게 된다(그림 20). 重工業團地로 지정된, 인접한 昌原郡<sup>84)</sup>이 1973년에 馬山市의 일부로 편입되나 1976년에 다시 昌原出張所로 분리되고 1980년 4월 1일에 昌原市로 승격하는 데서 연유한다. 이는 國民經濟構造上的 급격한 개편을 뜻할 수 있다. 昌原市는 重工業都市로서의 機能을 가진 計劃都市이다. 따라서 馬山市와 機能 및 形態의 뚜렷한 區別이 예상되며 앞으로 이들의 상호 발달 과정이 주목된다. 馬山 부근에서 發生起源이 오래된 昌原邑은 昌原市의 일부로 편입되어 그의 독자적인 形態를 찾아보기가 어려워졌다.

### (3) 馬山市의 立體景觀(skyline)

그림 31은 1982년에 작성한 馬山市의 立體景觀(skyline)으로 建物(building)들을 중심으로 馬山の 景觀을 표현한 것이다. 新馬山, 舊馬山, 東馬山の 셋으로 나누어 제각기 特性을 부각시키려고 한 나머지 다소 과장된 부분도 없지 않다. 建物들을 가로로 分割하는 일직선의 空白은 交通路를 표시하는데 이들 道路나 鐵道를 사이에 두고 서로 구별되기도 한다. 또한 各景觀의 下端은 馬山灣의 海岸埋築線, 上端은 背後의 산 중턱으로 각기 정도의 차이는 날지라도 下端에서 上端으로 갈수록 경사가 급해진다.

먼저 道路를 따라 살펴보자. 海岸埠頭를 따라 소규모 工場, 貯炭場, 貨物倉庫, 영세한 工作所, 農·水産物 등의 集散地인 舊馬山市場, 纖維工場, 輸出自由地域 등이 줄을 이어 서 있다. 그 안쪽 中央道路나 鐵道 너머에 상가, 釀造工場, 住宅, 公共建物, 백화점, 빌딩들, 거대한 韓一合纖, 고층 아파트들이 北東方向으로 늘어서 있기도 하지만 여기서 안쪽으로 조금만 가면 여러가지 樣式의 住宅이 山斜面下에까지 分布하는 것을 쉽게 보게 된다. 특히 그 부근에서 舊合城의 城趾를 가깝스로 찾을 수 있다.

다음으로 각각의 景觀에 이르면 그 특유의 印象이 깊게 남는다. 新馬山에는 日本式 商街가 原形대로 보존되어 있거나 앞면을 콘크리트나 알미늄 샷시로 改造한 家屋이 나타난다. 과거에 日本人工場이었던 부두의 廢屋들이 몇 년 전에

철거되어 殘骸마저 보기 힘들어졌지만 日帝 때 釀造工場이었던 建物이 그대로 남아 日本人居住地로 생각되는 地域에 우뚝 서 있는 것이다. 이곳의 放射狀 道路를 지나가면 日本의인 色彩를 느낄 수 있다. 반면에 舊馬山은 각종 公共建物과 都心의 機能을 담당하는 4층 정도의 빌딩이 집단을 이루고 있고 이들 사이의 迷路를 벗어나게 되면 外廓에 韓屋地帶가 눈에 들어온다. 舊馬山 市場이 있는 로터리를 지나가면 번잡스러우나 고층 아파트가 시선을 끌기도 한다. 물론 馬山線이 걸린, 舊馬山의 북쪽 지대나 高地 山斜面에 슬레이트집이 그대로 남아 있다. 龍馬山에 오르면 東과 西, 東·舊馬山의 景觀이 뚜렷히 차이가 나는 것을 보고 놀라지 않을 수 없다. 東馬山은 쪽 뻗은, 넓은 道路가 하나의 특징이다. 불력 단위의 洋屋團地가 펼쳐져 있거나 고층 아파트가 모여 우뚝 서 있는 것이다. 그러나 곧 韓日合纖과 輸出自由地域에 의하여 시야가 가리워진다. 아침 출근길은 인파가 붐비지만 新築 馬山驛 부근에 각종 터미널이 位置해 內陸에의 교통이 편하다. 여기서 釜山行 高速버스를 타고 15분만 가면 인터체인지를 지나 舊昌原邑의 遺蹟을 보게 된다.

現在의 馬山市 景觀은 過去의 形成過程을 밝힐 수 있는 열쇠이다. 形成過程을 나타내 주는 여러가지 要素들이 統合된 景觀은 過去와 未來의 연장선 상에 놓여 있는 것인 만큼 이들을 체계적으로 分析하여 철저히 認識할 필요가 있다. 그러나 이러한 現象은 認識論의 次元에서 說明되어 질 것이다.

## 5. 要約 및 結論

本 研究는 馬山浦 開港以前부터 現在까지 形成時期別로 馬山の 形態와 機能 및 이들의 社會的 成因을 살펴 馬山市 景觀의 形成過程을 밝혀 본 것이다. 그 결과를 要約하면 다음과 같다.

① 馬山은 國內 및 國際交通이 편리하고 港口로서 양호할 뿐 아니라 都市形成에 필요한 平地가 비교적 넓다는 條件을 갖추고 있었다. 이에 따라 馬山은 港口와 商業中心地로서의 機能을

84) 昌原郡의 上南面, 熊南面, 昌原面의 일부地域이다.

지닐 수 있었다.

② 1899년 이전 : 馬山에 形成된 최초의 聚落은 合浦이며 이것은 軍事的 機能이 강하였다. 軍事的 要衝地로서 또한 地方行政의 中心地로서 보다 강한 機能을 가진 昌原府가 부근에 設置되자 合城 즉 合浦는 소멸하여 갔다. 昌原邑은 朝鮮時代의 일반적인 邑聚落과 같은 小城郭都市였다. 馬山灣 北岸에 오랫동안 나루터로 존속해온 午山津이란 名稱에서 馬山地名이 유래한다. 朝鮮社會의 經濟的 基礎인 田稅를 收捧하여 漕運하기 위한 馬山倉을 1700년에 設置하자 馬山浦가 成立한다. 馬山浦는 漕運의 機能을 가진 自然發生的 交通聚落이며 대규모 市場聚落이었다.

③ 1899~1913: 러시아와 日本의 侵入을 막기 위하여 1899년에 馬山浦의 外灣 月影里를 開港하여 各國共同租界地를 設置하였다. 이것은 朝鮮社會의 自生的 發展과 무관한 것이었다. 주로 日本人이 移住하여 거주한 租界地를 新馬山이라 부른다. 新馬山은 植民都市였으며 計劃都市이기도 하다. 이와 달리 기존 馬山浦는 舊馬山이라 일컬어지며 漕運의 機能이 소멸한 후 市場聚落으로서만 존속하였다. 新馬山은 港口로서의 機能이 강하고 舊馬山은 商業活動이 활발하였다. 그 형태도 서로 구별되었다. 軍用鐵道 馬山線(1904)이 완공되고 日本의 沿岸航路가 馬山까지 연장되었다. 昌原邑은 행정기능을 상실한 후 舊邑으로 전락하였다.

④ 1913~1945: 韓半島가 日帝의 原料供給地 및 商品市場으로부터 大陸進出의 兵站基地로 변해가는 가운데 新馬山과 舊馬山으로 二元化되던 馬山이 單一都市로 成立하게 된다. 馬山은 쌀의 輸出港 및 日本商品의 輸入港口로서의 機能을 지니기도 하면서 商工業都市로서의 기반을 닦았다. 하나의 都市形態가 이루어지고 鳳岩洞 海面을 제외한 海岸線이 거의 매축된다. 新馬山의 도로 패턴은 放射狀이나 舊馬山의 것은 무질서하였다. 民間鐵道 慶南線(1925)과 軍用鐵道 鎮昌線(1927)이 건설되고 日本과 南海岸都市를 잇는 航路가 더욱 활발해졌다. 日本人 居住地가 뚜렷이 形成되어 그들의 住宅地가 現在까지 남아 있다. 舊馬山의 韓屋分布는 新馬山의 日式家

屋과 대조를 이루었다. 馬山은 靑州와의 競爭에서 우위를 차지하기 시작했다.

⑤ 1945~1966: 8·15 解放 이후 대부분의 資本과 技術을 가진 日本人이 自國에 철거하자 馬山の 發展이 정체되는 가운데 海外歸國者, 越南同胞 등이 유입하여 人口膨脹이 일어났다. 馬山の 生産力은 美國의 援助經濟에 의하여 지탱되고 住民의 약 60% 이상이 제 3차 산업에 종사하였다. 따라서 이 時期의 馬山을 避難者市라고 말할 수 있다. 이는 아마 日本과의 단절, 南北分斷, 援助經濟 등을 內容으로 한(韓國 資本主義 社會의) 前期의 社會의 所産일 것이다. 都市輪廓은 크게 달라지지 않고 새로운 交通路와 手段이 뚜렷하게 출현하지 않았다. 市街地 周圍는 대부분 논이며, 舊馬山에 상가가 形成되어 갔다. 家屋密度가 가장 높은 곳은 新馬山과 舊馬山 中心部이다. 판자집이 많이 들어서기도 하였으나, 이 시기에는 거의 前時代의 景觀이 소멸 내지 변형되지 않고 보존된다.

⑥ 1966~1981: 經濟開發 計劃 以後 韓國 資本主義社會의 特殊한 成長過程에 따라 馬山은 國際港口 및 商工業都市로 급성장하게 된다. 이는 1960년대 중반부터 상공업적 기반이 강화되던 중 輸出自由地域이 設置되므로서 뚜렷이 부각된다. 새로운 종류의 輸出工團인 輸出自由地域이 유리한 立地條件을 갖춘 鳳岩洞 海面埋立地에 立地한 것이다. 그 결과 東馬山이라고 불리는 地域이 새로이 形成되는 가운데 새로운 都市景觀이 舊景觀을 變形, 消滅시키기까지 하였다. 都市輪廓은 더 이상 擴大될 여지가 없어져 土地利用의 集約度가 높아지고, 주위의 土地는 대부분 밭이나 果樹園으로 바뀌었다. 南海岸(1973) 및 邱馬(1977) 高速道路가 建設되어 馬山을 경유하고 버스와 소형 자동차, 화물 트럭이 거리를 메우는 가운데 모든 陸上交通의 中心地가 東馬山으로 옮겨갔다. 東馬山은 直交型 道路網, 洋屋分布, 높은 家屋密度 등을 특징으로 하고 있어 新·舊馬山에 필적하는 地域이다. 行政區域이 여러번 변경되기도 하였으나, 장래 馬山은 重工業都市인 동시에 計劃都市인 昌原市와 形態 및 機能의 區別이 이루어질 것이다.

이러한 結果를 토대로 本研究는 다음과 같이

結論 지을 수 있다. 여러가지 景觀要素 중 馬山市 景觀의 形成過程을 가장 잘 표현해 주는 指標는 家屋樣式과 分布, 家屋密度, 道路網, 都市輪廓, 市場, 交通手段, 舊城跡 등이었다. 이들 形態는 社會變動에 따라 馬山の 機能이 變化하면서 새로 나타나거나 變形된 것으로 社會變動이 가져온, 地表上的 具體的 表現物이다. 이들

은 機能과 社會的 成因의 關聯性 속에서 다른 都市景觀의 形成過程을 밝히는데 유효하리라 생각한다.

그러나, 共時的으로나 通時的으로나 韓國의 都市 發達過程을 해명하기 위해서는 都市의 形成力이 된 社會的 成因과 都市景觀 變遷을 보다 정교하게 이어주는 理論的 構成이 요구된다.<sup>85)</sup>

85) Spencer, J.E., 1978, "The Growth of Cultural Geography", *American Behavioral Scientist*, Vol. 22, pp. 88-89; 文化景觀과 制度化된 社會構造(institutionalized societal structure)를 文化地理學의 主題로 더욱 중요시하게 된 것은 1960년대에 들어서다.

# The Shaping Process of Masan Urban Landscape

Han Seok Ok\*

## Summary

This paper is devoted to explaining the shaping process of Masan urban landscape in terms of form, function and socioeconomic factor, in each shaping stage from the pre-open port to the present.

1. Masan city is situated in a region easy accessible from other local cities and areas, and has favorable port conditions as well as enough space for urban shaping. The function of Masan city as a port and a regional trade center has always existed.

2. Before 1899: The first settlement formed in Masan region was Hapcho which was a military station rather than a rural settlement. Hapcho disappeared as Changwonbu was established near by. Changwonbu was a small walled city that functioned as the military strategic and local administrative center. The name 'Masan' was derived from 'Osan' village which existed north of Masan Bay as a small ferry. The Masan local warehouse was established in 1700 and was the center for the transportation of grains paid for by taxes, making it a great influence in the Chosun Dynasty economic structure. Thus, Masan-po settlement was shaped with the establishment of the local warehouse. At the same time, Masan-po naturally gained both the function of a market place and a transportation center.

3. 1899~1913: In order to restrain the Russian and Japanese invasion, public lease-territory for the developed nations was established in Wolyunri at some distance from Masan main

settlement. Such an open port disturbed the self-generated transition from an agricultural society to a capitalistic society. The lease-territory where the Japanese mainly resided was called Shin-masan. Shin-Masan was a planned colonial city. On the other hand, Masan-po was called Ku-Masan, which existed only as a market settlement. While Shin-Masan played the role of a port town, local trade activities were brisk in Ku-Masan. Thereby, both forms were easily distinguishable. The military railroad 'Masan Line' was laid and several steamboats plied between Japan and the southern coast of Korea. Changwonbu lost the relative significance of its position as a local administrative center and became Ku-Eup settlement.

4. 1913~1945: As long as the Korean peninsula changed from a raw material supplier and market for Japanese Imperialism to a logistic support base for a further invasion, Shin-Masan and Ku-Masan were unified as a single city. The groundwork for becoming a commercial and industrial city was laid at that time as a result of its function as an international port, in which grains were exported and Japanese goods were imported. An integrated built-up area was formed and all of the shore except for Bongamdong district was reclaimed. The civilian railroad 'Kyungnam Line' and the military railroad 'Jinchang Line' having been constructed, the trade by way of steamboats became more active between Japanese and Korean southern cities including Masan. The Japanese dwelled in distinct residential districts and some of their houses remain to this day.

*Geography*, Korean Geographical Society, No. 26, pp.15-51, 1982.

\* Graduate Student, Seoul National University

The district containing Korean type houses was in contrast with Shin-Masan, and Masan prospered more than Jinju.

5. 1945~1966: As soon as a number of Japanese equipped with capital and technology returned to their country after 1945, Masan developed with less speed than previously. Masan city especially was overpopulated with an influx from abroad and from north Korea. Masan urban productivity was maintained by US economic aid, and approximately 60% of the residents occupied the tertiary sectors. Therefore, Masan city in this period could also be called the city of refuge. The built-up area expanded very little and new traffic routes and facilities did not appear. Rice was cultivated in most of the vicinities of the city and the shopping areas began to build up in the heart of Ku-Masan. Though the district of Panjajip emerged in some places, the housing density in the core of Shin-and Ku-Masan was the highest.

6. 1966~1982: Commercial and industrial businesses increased gradually in Masan since the economic development planning, in the middle of the 1960's. Furthermore, the establishment of a Free Export Region made Masan an international port city as well as a commercial and industrial city. A new kind of export industrial complex, the Free Export Region, was located in the reclaimed land of

Bongam-Dong because of its many locational advantages. The region called Dong-Masan was shaped distinctly and rapidly in several years. There was little space for expansion of the built-up area and the paddy field was changed to cropland and perennial crops. Express highways were constructed and the number of buses, small vehicles and cargo trucks increased in abundance, Dong-Masan became a match for Shin-and Ku-Masan. The administrative boundary was altered several times. It is expected that distinct differences of form and function between Masan and Changwon city existed, taking into consideration the fact that Changwon city is a heavy industrial city and a perfectly planned one.

Based on the above results, the following conclusions can be induced. The criteria, that is, landscape elements which can clearly explain the shaping process of Masan urban landscape are: house types and their distribution, housing density, road network, built-up areas, market places, transportation facilities and relics of the old walled city. The transformation and new emergence according to functional changes of Masan is the forms of a tangible and visible expression of social change. Therefore, this conceptual framework might be good for explaining the shaping processes of the other cities in Korea.