

20세기 초 철도부설에 따른 우리나라 도시 구조의 변화에 관한 연구 Influence of Railway on Korean City Structure in the Early 20th Century

김종헌†
Kim, Jong hun

Abstract

The objective of this study is to describe the influence of railway and railway station on the change of city structure in Korea in the early 20th century. In the 1900s, railway was constructed in Japanese concessions and in new port cities such as Incheon, Busan, and Wonsan. In the 1920s, railroad construction became related with the cities, which could produce the corps. In the 1930s, railroad also became related to the colonial industrial cities. Traditional city structure was then completely changed because new city structure was focused on not Seoul but Japan or harbors towards Japan. So Korean cities, which were netted by railway, had become the subsystem of Japan in the early 20th century. Korean cities have developed on the basis of this system until 1945. For example, the twelve main cities were chosen through the relationship with Japanese life, and the provincial office governments moved near railroad stations. However nowadays, these cities have possibilities of being international cities, such as Incheon and Busan, because of the extroversion of these cities.

Keywords : Railway Construction(철도부설), Railway Station(철도역), City Structure(도시구조), Modern Architecture(근대건축), Korea(한국), Japan(일본)

1. 서론

근대에 있어서 철도역사(鐵道驛舍)가 차지하는 비중은 1875년 빌딩뉴스(*Building News*)誌의 “19세기에 있어서 철도역사와 그에 부속된 호텔들은 13세기의 성당건축(聖堂建築)과 같다. 이것들은 실제로 우리시대를 진실되게 나타내고 있는 유일한 건축이다. 대도시 역사들은 우리시대의 예술정신을 이끌어왔다.”라는 기사에서 확인될 수 있다. 13세기 도시 생활의 중심적 역할을 수행했던 성당과 같이 철도역사는 근대 사회에 있어서 중심적 역할을 수행할 수 있었다. 당시 철도역사는 단순히 이동에 대한 거점으로서만이 아니라, 도시가 갖고 있는 문화적 역량과 새로운 시대에 대한 이상을 총체적으로 표현해내기 위한 대상이었다.

새로운 시대의 상징으로서 철도역사는 한편으로는 열강들로 하여금 식민지 개척을 위한 도구로서 이용이 되었다. 1876년 개항 이후 서해지역의 인천(仁川), 남해지역의 부산(釜山), 동해지역의 원산(元山)에 일본인들의 거주지를

인정하고 그들에게 각종 치외법권적인 권한을 주었던 일본 조계(日本租界)지역에는 경인선, 경부선, 경원선 등이 부설되었다. 내륙 도시를 중심으로 이루어졌던 전통적인 교통망은 일본과의 연결을 위하여 일본에 의하여 새롭게 형성된 항구 도시를 중심으로 재편되었다. 이러한 경향은 지속되어 한일합방 이전인 1909년에 이르기까지 이미 목포, 군산, 신의주, 성진, 진남포 등이 개항된다.

대부분의 한적하고 조그마한 어촌에 불과하였던 이들 지역에는 개항과 함께 배가 들어올 수 있도록 축항공사가 시작되면서 일본인 거주를 위한 시가지가 조성이 되었고 철도부설과 철도역사가 구축되었다. 이들 철도역사는 한일합방 이전에 일본조계의 일본영사관과 같은 구실을 수행하였고, 일본거류지역의 거점이 되었다. 이러한 방식을 통해 일본은 한국 도시구조를 자신들의 통치에 적합하게 바꾸어 놓게 된다. 즉 말과 도보에 의존했던 내륙 교통망을 중심으로 이루어졌던 도시는 인천, 부산, 원산, 군산, 목포, 신의주, 성진, 진남포 등 일본과의 연결을 위한 항구를 중심으로 급격하게 재편되었다. 이러한 도시구조는 오늘날까지 우리나라 도시구조의 근간을 형성하고 있다.

따라서 본 논문에서는 철도부설이 우리나라 도시 구조의

† 책임저자 : 배재대학교 건축학부 부교수
E-mail : kjh628@pcu.ac.kr
TEL : (042)520-5634 FAX : (042)525-7486

변화에 어떠한 영향을 미쳤는지 살펴보고자 한다. 이를 위하여 개항이후 일본조계 지역이었던 인천(仁川)과 부산(釜山)에 철도부설이 이루어진 후 어떻게 변화를 가져왔는지를 살펴보고, 이들 거점도시들이 어떻게 일본과의 연결을 위한 항구를 중심으로 형성되었는지, 또 이곳에 철도가 부설되면서 일본과의 등대가 설치되는 과정을 살펴보고자 한다. 또한 항구지역을 중심으로 한 거점도시가 철도부설을 통해 내륙으로 확장되면서 1913년 부(府)제의 실시와 행정중심지의 변화과정을 철도부설과 연결하여 해석해보고자 한다. 이와 더불어 철도부설 과정에 따라 나타난 시기별 도시의 성격을 살펴보고자 한다. 이를 통해 근대기에 있어서 철도역사와 함께 발전되어온 우리나라 도시의 성격을 파악해 볼 수 있다고 생각한다.

2. 한국철도의 부설과정

2.1 1899년~1925년 : 거점도시의 확보

1899년 9월 18일 제물포~노량진간 32km의 경인철도(京仁鐵道)가 개통된 이후, 1917년 남만주철도주식회사(南滿洲鐵道株式會社)에 위탁 경영을 거쳐, 한국 식민지정착을 강화하기 위해 1925년 3월 31일 위탁 경영을 해제한 시기에 해당한다.

1899년 경인선 개통이후, 1905년 서울~부산간의 경부선(京釜線)이 개통되었고, 1905년 10월에는 마산~삼랑진간의 마산선(馬山線)이, 1906년에는 용산~신의주간의 경의선(京義線)이 개통되었다. 이로서 일부라도 자력에 의해 부설하고자 했던 노력들은 결실을 맺지 못하였다. 이후 일본은 부산에서 서울을 거쳐 의주(義州)에 이르는 한반도 종관

철도(縱貫鐵道)를 구축하여 식민지 지배 및 한반도를 통한 대륙침략을 위한 준비를 완성하였다. 그런데 경인철도는 당초 미국인 모오스에게 부설권이 주어졌던 관계로 철도재료 대부분이 미국으로부터 수입되었고, 철도의 경영기법도 미국의 민간식 색채가 농후하였다. 경부철도는 일본의 특허회사로부터 출발하여, 반민반관(半民半官)의 국책회사로 변신하였기 때문에 일본 국내철도의 운영 방식을 따르고 있었다. 경의선·마산선은 군사용으로 부설되어 경영방식도 군대식·관청식이었다. 이로 인해 일본은 러일전쟁에서 승리하자마자 1906년 6월 29일 칙령(勅令)으로 통감부철도관리국(統監府鐵道管理局)을 설치하여 한국 철도망을 일방적으로 일본 국유화해 버렸다. 이에 한국 정부는 강력하게 반발하고, 일반 여론도 일본의 철도 국유화를 강도 높게 비판함과 동시에 의병부대들이 항일 투쟁을 전개하기도 하였으나 일본의 침략 의도를 저지할 수는 없었다.

이후 일본은 1910년 8월29일 한국을 합병하여 조선총독부(朝鮮總督府)에 철도국(鐵道局)을 설치하면서 1910년에는 평남선(平南線), 1914년 대전~목포간의 호남선(湖南線), 그리고 서울~원산간의 경원선(京元線)을 개통시켰다. 1915년에는 조선철도 1000마일을 달성하고 1917년에는 우리나라 철도를 남만주철도주식회사에 위탁경영하였다.

이 시기에 일본은 인천, 부산, 마산, 신의주, 원산 등 일본과의 연결이 쉬운 항구 도시를 중심으로 철도를 부설하였다. 이를 통해 거점도시를 만들면서 한국의 도시 구조를 새롭게 재편성하며 식민지 지배를 위한 기반을 닦았다.

2.2 1925년~1945년 : 식민지 공업도시 조성

1925년 위탁경영을 해제한 후 일본은 조선총독부 직영으로 대대적인 철도망 확장 사업에 착수하였다. 1927년부터 실행에 옮겨진 「조선국유철도12개년계획(朝鮮國有鐵道12個年計劃)」은 12개년 동안 총 3억 2천만원의 자본을 투자하여 1060여 마일의 국유철도를 건설하고, 210마일의 사설 철도를 매수하여 표준궤로 개축 혹은 복선화하겠다는 것이었다. 이는 명분상 한국의 산업개발과 생활향상의 전제조건이라고 내걸었지만 궁극적인 목적은 일본인을 한국에 송출하고 한국으로부터 식량과 연료를 수탈함으로써 무역수지의 악화를 보전하기 위함이었다.

이 계획의 실시로 1928년 원산~삼삼봉간의 함경선(咸鏡線)을 개통시켰다. 이로서 서울을 결절점으로 하여 경부선, 경의선에 의한 한반도의 동남부와 서북부의 종관선(縱貫線)과 호남선, 함경선의 서남에서 동북으로 종관하는 X자형의 한반도 종관선로를 완성시켰다. 또한 이 기간 중에 계획된 새로운 선로는 웅기(雄基)~동관진(潼關鎭) 사이의 도

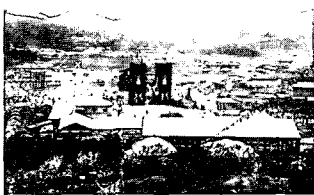


Fig. 1. 경인선 개통식(서대문역)

(출처: 朝鮮鐵道史,1929)(廣島鐵道管理局, 關釜聯絡船史)

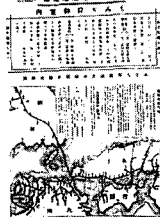


Fig. 2. 부산 여행광고



Fig. 3. 군산역사



Fig. 4. 원산역사

문선(圖們線), 길주(吉州)~혜산진(惠山鎭) 사이의 혜산선(惠山線), 순천(順川)~만포진(滿浦鎭) 사이의 만포선(滿浦線), 원산(元山)~포항(浦項)과 울산(蔚山)~부산(釜山) 사이의 동해선(東海線) 그리고 진주(晉州)~전주(全州)와 원촌(院村)~담양(潭陽) 사이의 경전선(慶全線) 등이다. 또 1936년에는 이리~여수간의 전라선을, 1942년에는 청량리~경주간의 중앙선을 각각 개통시켰다.

이 기간 동안 12개년 계획선으로 인하여 화물수송이 여객수송을 크게 능가했는데, 쌀, 목재, 석탄, 철, 광물 등을 접속하는 간선철도나 종단역 항구로 운반하는 것이 주된 목적이었다. 화물의 종류에 있어서도 1920년대 산미증식계획에 의해 쌀의 반출이 중심이었던 것이 1930년대는 점차 목재와 석탄 그리고 철을 비롯한 광물자원으로 중심이 되었다. 이 광물자원의 반 이상은 일본으로 운송되었고, 나머지는 한국 북부지방의 풍부한 전력과 저렴한 공장용지 및 노동력과 결합하여 1930년대의 식민지 공업도시를 태동시켰다.

3. 일본조계지역의 철도 부설

3.1 경부선 부설과 부산의 변화

부산이란 지명은 15세기 전반까지 부산포(富山浦)라 하였으나, 15세기 후반에 이르러 부산포(釜山浦)라는 이름을 갖게 되었다. 부산포는 원래 독립된 지방행정 단위의 군이나 현이 되지 못하고 동래도호부(東萊都護府)의 관할아래에 있었다. 동래는 오랫동안 현으로 내려오다가 명종2년(1547년) 도호부로 승격되었다.

철도부설 이전 교통시스템을 살펴보면 동래도호부 관내의 역으로는 휴산역(休山驛)과 소산역(蘇山驛)이 있었다. 이들 두 역 모두 황산도(黃山道)에 속한 속역(屬驛)으로 휴산역은 부(府)에서 남쪽으로 1리 떨어진 곳에 위치하고, 중마2필과 북마 5필 역리 168명 역노 30구를 갖추고 있었다. 소산역은 부의 북쪽에 20리 떨어져 있고 대마1필, 중마2필, 북마 7필, 역리 126명, 역노 39구를 갖추고 있었다. 원(院)으로는 부에서 서쪽으로 5리 떨어진 곳에 온정원이 있고, 부에서 북쪽으로 10리 떨어진 곳에 언수원(彦樹院)이 있었다. 또 동래현의 속현인 동편현에 사천원(沙川院)이 있었다. 또

파발로는 읍참발소(邑站撥所)에 장(將) 1인과 군(軍) 29명이 있었고 소산참발소(蘇山站撥所)에 장 1인과 군 45명이 있었다.

세종7년 편찬된 「경상도지리지」를 통해 부산포가 속해 있는 동래현의 인구를 살펴보면 호수는290호에 남자가 1,151명, 여자가 1,265명으로 합계2,416명이다. 속현인 동평현의 경우 호수는 108호에 남자 342명, 여자 285명, 합계 627명으로 동래현과 동평현을 합치면 398호에 인구는 3,043명을 갖고 있었다. 그런데 7년후의 세종실록지리지에 호수가 396호에 구수(口數)가 1,493구로 군정 212를 합치면 1,705인으로, 경상도지리지 남자의 인구인 1,493명과 정확하게 일치한다. 세종실록지리지의 구(口) 단위가 16세 이상 60세 이하의 군역을 담당하는 남자의 인구임을 비교해 보면 거의 유사함을 알 수 있다. 세종실록 지리지의 밀양도호부는 호수가 1,999호에 인구는 6,785구, 진주목은 호수가 2,220호에 인구는 7,522구로 이들 도시와 비교하면 부산이 속했던 동래현은 한낱 대수롭지 않은 남쪽 변방의 해읍·포촌(海邑·浦村)에 불과하였다.

따라서 부산은 중앙에서의 통치기구에 의한 도시 발전으로서 보다는 일본과의 관계에 의한 왜관의 설치과정과 그

Table 2. 부산근교의 15세기 도시의 인구수(출처: 세종실록지리지)

府郡縣	戶數	人口	軍丁				(鎭田-결)
			侍軍衛	鎭軍	船軍	합계	
밀양도호부	1,999	6,785	120	233	542	895	10,285
울산군	1,058	4,161	11	16	368	500	6,482
동래현	396	1,493	11	71	130	212	1,723
진주목	2,220	7,522	174	188	975	1,337	12,730
김해도호부	1,390	7,139	47	120	840	1,007	7,809
창원도호부	1,094	4,955	52	119	689	860	4,663
신령현	1,059	2,611	50	70	327	447	3,558

Table 1. 15세기 부산의 호구 수(경상도지리지,세종실록지리지)

지역	경상도지리지(1425년)				세종실록 지리지(1432년)							
	戶數	口數			戶數	口數	軍丁				鎭田	
		男	女	계			侍衛軍	鎭軍	船軍	계		
동래현	290	1,151	1,265	2,416	398	1,493	11	71	130	212	1,723	
동평현	108	342	285	627								

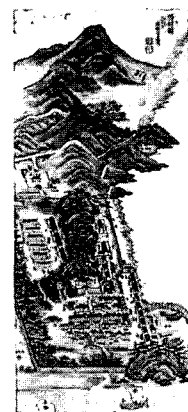


Fig. 5. 초량왜관

개를 같이 한다고 할 수 있다. 태조 7년(1398년) 왜관 설치에 대한 논의가 되어 오다가 태종 7년(1407년) 부산포, 제포에 왜관을 설치한다. 이후 임진왜란 후 국방의 요새지로서, 또 대일 외교 내지 무역의 중심지로서 그 중요성이 부각되기 시작하였다. 부산왜관은 두모포에서 초량으로 옮기는 등이동이 있었지만, 이후 한일 교섭은 부산 초량왜관(草梁倭館)을 통해서만 이루어지게 되었다.

그러나 한적하고 조그마한 어촌에 불과했던 부산에 1877년 1월 30일 부산구거류지약조(釜山口居留地約條)가 체결되면서 일본거류민의 보호관리 및 통상사무의 관장을 위해 관리관을 임명 주재케 하였다. 1880년 2월에 이르러 일본은 일본관리관청을 일본영사관으로 바꾸고 영사가 주재케 되었다. 일본영사는 거류지 내의 도로·구거 등 토목사업에만 그치지 않고 주민관리·상사·영업·징세·토지·가옥·건축·교육·경찰·위생·병원·선박 등 지방행정 일체를 관할하여 조계(租界)는 사실상 일본의 영토처럼 되어 버렸다.

또 1880년 7월 19일 시달된 「가옥건축가규칙」을 통해 200여 호밖에 안 되었던 개항 초기부터 장차의 거류민 증가를 예상하여 도로망을 계획하고 가옥의 구조를 규제함으로써 식민지적 가구(家口)를 형성해 갔다. 그들은 영사관 건물을 중심에 두고 그 둘레에 경찰서·은행·병원·상업회의소·전신국 등 공공적 건물을 차례로 배치 건설하여 흡사 일본의 시가지를 방불케 하는 거류지를 형성해 갔다.

이리하여 항구 부산은 개항 후 10년도 못되는 짧은 기간 안에 일본안의 도시처럼 변했고 소수의 일인들에 의해서 지배되는 도시로 되어 갔다. 이는 미국인 알렌(Allen), 영국인 외교관 아스톤(W.G. Aston)이나 왓터스(T. Watters) 등에 의해 지적된 바 있다. 1889년 한반도 각지를 정탐하고 돌아간 한 일본인의 다음과 같은 글에서 당시 부산의 모습을 느낄 수 있다.

삼항중(三港中)에 아국인(日本人)이 많기로는 본항(本港)을 제일로 삼는다. 일상수용(日常需用)의 물품은 무엇이든 부자유를 느끼지 않으며, 학교·병원·경찰서는 물론 요리점·각종 도매상·유곽(遊廓)에 이르기까지 모든 것이 갖추어져 있어, 아국과 조금도 다름이 없다. 영사관(領事館)



Fig. 6. 초량왜관도(출처 : 조선후기통신사와 한일교류사료전)

의 사무는 관청과 다름이 없고 거류민들 또한 영주(永住)의 목적을 세운 자가 많다고 한다. 오호(嗚呼)라 아국인 외국무역의 시초를 어느 곳으로 잡을 것인가. 이 부산항을 두고 다른 곳이 있다는 것을 듣지 못했다.

부산조계 설치에 따른 한국내의 성공적인 정착은 한국내륙 진출에 대한 자신감을 갖게 되었다. 1880년대에 이미 일본은 철도부설을 위한 측량까지 실시해 놓았다. 이를 바탕으로 일본은 일본과의 연결이 편리한 각 항구도시를 개발하였다. 이들을 중심으로 서울과 평양·대구를 내륙의 식민통치의 거점으로서 삼아 이들과의 연결을 위해 경인선, 경부선, 경의선의 개통과 평남선, 호남선, 경원선, 함경선 등 철도를 부설하게 된다.

이로서 수도 서울을 중심으로 한 내륙 중심의 전통적인 조선시대 도시구조는 일본과의 연결을 위한 항구도시를 중심으로 변하게 되었다. 항구 도시를 종착역으로 한 철도역사는 배를 통해 일본과의 연결을 위한 매개체로서의 역할을 수행할 뿐이었다. 부산과 원산·인천의 개항이 일본의 한국 침략을 위한 서곡이었다면 철도부설은 교통의 편리성과 거주자의 안정성을 제공함으로써 일본인들의 이주를 촉진시킴과 동시에 한국 침략을 본격화하고 한국의 도시구조를 바꾸게 되는 결정적인 계기를 마련한 것이다.

「조선철도사(朝鮮鐵道史 제1권 倉始時代)」의 ‘철도 개통으로 인한 일반적 영향’이라는 제목의 글에 나타난 다음의 글을 통해 일본의 철도부설에 대한 의도를 명확히 알 수 있다.



Fig. 7. 부산매립지와 역사부지

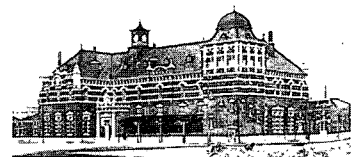


Fig. 8. 부산역사



Fig. 9. 부산일본인거류지(1908년)

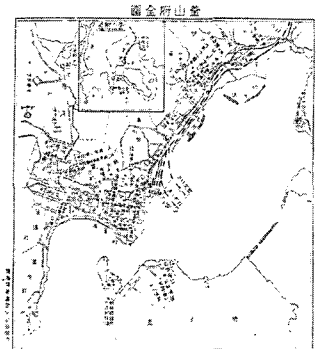


Fig. 10. 부산시가(1930)

...(전략)...철도의 개통으로 인한 교통의 편리성, 거주상의 안정성의 증대는 개척자로서의 일본인 이주자들을 급격히 증가시키게 되어 한국인과의 사상적 경제적 접촉을 전면적으로 행해지게 된 것이었다. 이리하여 이미 오랫동안 선각자에 의해 주장되어 온 일한의 경제공통, 국방공위의 이론은 실로 철도의 출현에 따라 확실하게 실현되기에 이르고 축복해야 할 일한합병(日韓合併)에 이르기까지 실질적인 소지를 구축한 것이다.

3.1 경인선 부설과 인천의 변화

1883년 1월 1일 개항한 인천(仁川)은 1899년 경인선 개통과 더불어 발전하기 시작했다. 일본조계(日本租界)와 청국조계(淸國租界), 그리고 각국 공동조계(共同租界)가 설정되어 있던 인천은 그야말로 국제도시처럼 되어 갔다. 각국의 조계를 중심으로 한 각국 영사관을 비롯한 사택과 공공건물 및 상업시설의 등장으로 인해 인천은 당시 한국 내에서 가장 다양한 양식의 건축물들이 들어서게 되었다. 이러한 양상은 인천이 수도 서울의 관문으로서 당시 각 열강들 세력들의 각축장임을 나타내 주는 것이다.

1883년 개항 이전, 조선시대에는 외국과의 정치·문화적인 접촉이 의주를 경유하는 육로와 부산을 경유하는 해로 등 지정된 경로를 통하여 국가적인 차원에서 이루어졌다. 또 산업자체가 농업을 중심으로 하는 사회였기 때문에 어염산업(魚鹽産業)이 기초를 이루는 인천의 경우는 그리 큰 주목을 받지 못했다. 다만 고려 숙종때 인예왕후 이씨의 본관으로 경원군으로 승격하였고, 공양왕 2년에는 경원부로 승격하였다. 조선시대 태조 1년에는 인주(仁州)로 강등되었다가, 세조 6년에는 소헌왕후의 외가로 인천도호부로 승격하였다. 인천도호부는 현재의 인천 중심지에서 7km동북의 문학산 기슭에 위치하였다.

당시의 교통로는 중림도(重林道)에 속했다. 이 역도(驛道)안에서 서울과 강화간에는 대로에 속했으나, 그 외의 도로로는 모두 소로에 속했었다. 중림역은 찰방역이었음에도 불구하고 배치된 마필의 수는 대마2필, 기마3필, 북마 3필에 불과하며, 역민의 수도 68명으로 영남로의 소역과 비슷한 규모였다. 이에 속한 속역으로는 부평읍 북쪽 10리 밖의 금륜역(金輪驛)과 인천읍 동쪽 10리 밖의 경신역(慶信驛)을 비롯해 반유역(盤乳驛), 석곡역(石谷驛), 종생역(終生驛), 남산역(南山驛) 등 6개의 속역을 갖고 있었다. 그중 금륜역은 마필이 6마리에 역민의 수가 49명, 경신역은 마필이 6마리에 역민이 66명을 갖고 있었다. 이밖에 교통건축물로는 도호부를 기점으로 하여 동쪽 30리에 미라원(彌羅院), 서쪽 25리 부분에 제물원(濟物院)을 갖고 있었다. 이와 같은 역

사의 규모와 원의 배치 상황은 조선시대 인천이 갖고 있던 도시로서의 비중이 그리 높지 않았음을 나타내 준다고 하겠다.

개항 이후 인천의 중심지가 되어 온 제물포는 “10여개의 어가(魚家)가 점점이 산재한 구릉 일대에는 잡초가 우거지고 각국조계(各國租界)가 생긴 저지대에는 갈대가 울창하였으며 때로 월미도 동단이나 만석동해변의 어가에서 연기가 피어오르는 것 이외에는 무인의 산야였고 인마(人馬)의 왕래나 선박의 출입도 없는 고요한 해안이었다”고 한다. 그러나 개항이 되면서 1883년 9월 30일 일본거류지약조(日本居留地約條)가 조인되어 일본거류지가 설치되었을 때는 호수 33, 인구 200에 이르고 있었고, 1883년 말에는 일본인 수가 75호에 348인에 달하고 있어 이미 인천이 일본의 한국 진출을 위한 전략적 도시로서 중요성을 지니고 있었음을 알 수 있다. 일본인들의 인천 진출은 청일전쟁에서 승리한 1895년 709호의 4,148명에 달해 당시의 한국인 4,728명과 거의 비등한 정도로 급격히 늘어나게 되었고, 경인철도의 개통과 인천역사의 준공과 더불어 비약적으로 성장하게 된다.

표 3을 통해 살펴보면 경인철도의 개통과 인천역사(仁川驛舍)의 준공과 더불어 1900년에서 1905년 사이의 일본인들은 300% 이상이 증가된 반면 한국인은 9.8%의 증가로 일본인이 오히려 한국인보다 1,845명이나 많이 거주하는 도시로 변하게 되었다. 일본거류지에서 행정권과 경찰권을 불법적으로 행사하던 일본은 철도부설에 따른 일본인의 급격한 증가에 따라 일본인의 거주지역을 일본조계(日本租界)에 국한하지 않고, 인천을 점차 일본 도시처럼 만들어 갔다. 이는 철도부설의 의도가 어디에 있었던 것인가를 보다 명확하게 해주는 것이라고 하겠다.

1908년 4월 13일 통감부철도관리국에서 발행한 「한국철도선로안내(韓國鐵道線路案内)」의 기록(표 4)을 통해 당시 인천의 상황을 보다 구체적으로 알 수 있다. 이 책에서는

Table 3. 인천의 연도별·국적별 인구

연도	한국인	일본인	중국인	서양인	합계
1885	-	562	-	-	-
1890	-	1,616	300(?)	-	-
1895	4,728	4,148	574	50	9,500
1900	9,893	4,215	2,274	63	16,445
1905	10,866	12,711	2,665	88	26,330
1910	14,820	13,315	2,806	70	31,011
1915	18,185	11,898	1,125	56	31,264
1920	23,855	11,281	1,318	36	36,490
1925	39,993	11,969	2,072	25	54,059
1930	51,005	11,238	1,469	34	63,746
1935	-	-	-	-	82,997
1942	170,614	20,320	2,082	33	193,045

Table 4. 1908년경 인천의 주요시설(출처: 한국철도선로안내, 1908)

항목	시설 이름
관아 회사 학교 병원	日本理事廳, 日本居留民團役所, 日本商業會議所, 公立仁川病院, 公立避病院, 陸軍運輸部支部, 淸國理事廳, 仁川郵便電信局, 仁川稅關, 仁川守備隊, 韓國仁川府, 淸國巡捕廳, 各國警察署, 日本警察署, 統監部觀測所, 韓國水道局仁川工營所, 仁川尋常高等小學校, 仁川幼稚園, 朝鮮日日新聞社, 朝鮮타이무스사, 朝鮮新報社, 第一銀行仁川支店, 第十八銀行 仁川支店, 第五十八銀行 仁川支店, 仁川電氣株式會社, 日本郵船株式會社 仁川支店, 大阪商船株式會社 仁川支店, 日韓貿易株式會社, 松函石油仁川組合, 仁川水産株式會社, 仁川運送組合, 宅名會社 仁川支店, 三井物産合資會社 仁川出張所, 仁川穀物協會, 仁川港精米販賣組合, 仁川屠獸場組合, 仁川共同魚市場組合, 合名會社秋田商會, 日英貿易合資會社, 小倉病院, 佐藤病院, 高木病院,
神社 佛閣	天照皇大神宮, 天滿宮, 琴比羅宮, 大谷本派本願寺別院, 日蓮宗妙覺寺, 眞言宗高野山教會所
여관	稻田旅館, 旭屋旅館, 原金旅館, 竹原旅館, 白石旅館, 林旅館
요리점	八阪樓, 鱗樓, 一山樓, 淺岡樓, 一富士樓, 仁川俱樂部 호텔
공원	日本公園

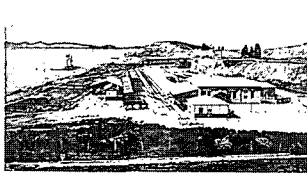


Fig. 11. 인천역사(1900)



Fig. 12. 1908년경의 인천

각 철도역사(鐵道驛舍)를 중심으로 일본인 거류지역에 대한 지도와 거류민에 대한 내용 및 관아, 회사, 일본사원, 학교 등이 서술되어 있다. 일본 관공서를 비롯한 상업회의소 및 각 회사, 금융기관, 병원 및 공원 등이 있다. 특히 일본의 신사가 3개, 일본사찰이 3개가 세워졌다는 것은 이미 인천이 일본인의 생활에 전혀 지장이 없는 도시로 정착되었음을 나타내 주는 것이라고 하겠다. 불과 10여개의 어가(魚家)가 있는 황량했던 제물포는 철도부설을 계기로 불과 10년도 채 안되어 일본인을 위한 제반 시설을 갖춘 도시로 변화했던 것이다.

「한국철도선로안내」는 후에 1927년 조선척식자료조사회(朝鮮拓殖資料調査會)에서 발행한 「조선철도연선요람(朝鮮鐵道沿線要覽)」의 기초자료가 되었다. 「조선철도연선요람」은 단순히 철도에 관련된 내용 뿐만 아니라, 철도역사를 중심으로 한 각 지역의 연혁, 당시 한국인과 일본인의 인구, 전화, 전등, 상하수도 관계 등 제반 사회시설을 비롯하여

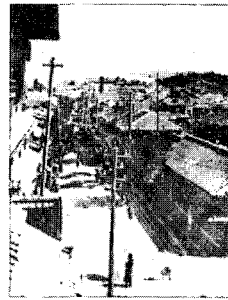


Fig. 13. 1900년경 인천



Fig. 14. 1930년의 인천시가

(출처:최성연, 개항과 양관여정) (출처:朝鮮總督府, 朝鮮の都邑)

관공서, 공공단체, 학교, 학생수, 통신사업에 대한 개괄, 상공업, 수산업에 대한 현황 등을 기록하고 있다. 또한 각 회사의 내역, 상공업조합, 금융기관의 자본금, 대표자는 물론 각 은행의 대출고와 예금고, 주변 도읍과의 관계, 육운과 해운의 내용, 이들의 발차시각에서 각 지점간의 운전소요시간, 해운의 항로, 또 창고업체와 운송업체 심지어 주요인물에게까지 조사하여 광범위하게 언급하고 있다. 이는 단순히 철도영업을 위한 것이기보다는 철도역사를 중심으로 모든 생활자료를 파악하고 있다는 것을 말하는 것이다. 즉 철도역사를 통한 도시구성이 이루어졌고, 이를 통해 한국의 일상생활에 대한 통치가 이루어졌음을 알 수 있다고 하겠다.

인천을 거점으로 하던 이러한 침략성은 점차 경인선을 따라 수도 서울로 옮겨지게 된다. 즉 앞의 표 3의 인천 인구표에 의해서 볼 때 1905년에서 1910년 사이에 일본인의 증가는 둔화되다가 한일합방의 시기인 1910년을 기점으로 해서 일본인의 숫자가 줄게 된다. 이는 경부선·경의선의 개설에 따라 인천의 상권이 일본과 훨씬 가까운 부산에 의해 위축되었고, 인천에 있던 중요 상사, 금융기관, 관청, 언론기관 등이 서울로 이전하였기 때문이다. 이는 일본의 침략이 철도부설로 말미암아 인천에서 벗어나 철도역사를 중심으로 한국 내륙으로 깊숙이 진행되었음을 의미하는 것이다.

4. 철도역사와 도시 구조의 변화

4.1 철도역사와 등대 부설

일본조계지역과 항구도시를 중심으로 철도를 부설한 후 일본은 한국과의 긴밀한 연결을 위하여 등대를 부설하게 된다. 그림 15는 등대의 입지를 보여주는 그림으로 당시 등대의 부설이 이미 구축된 한국내의 철도역사와 연결되어 있는 항구, 즉 인천, 부산, 목포, 원산 등에 진입을 위해 만들어지고 있었다는 것을 알 수 있다.

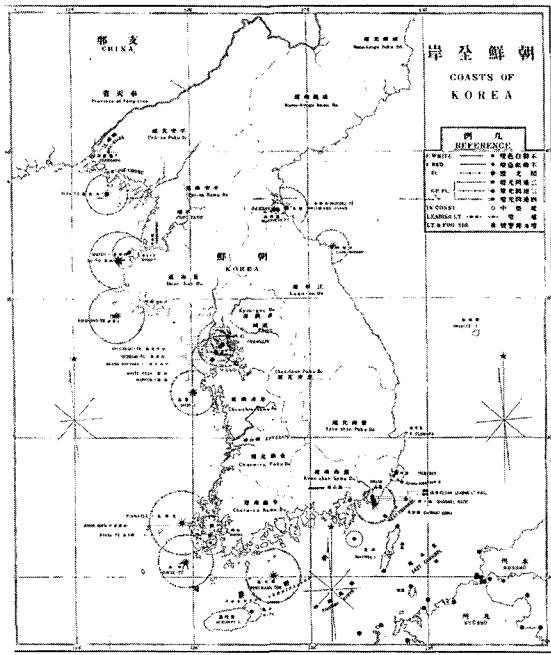


Fig. 15. 대한제국기의 등대의 입지와 도시와의 관계
 (출처: 稅關工事部燈臺局 第二年報, 1907)

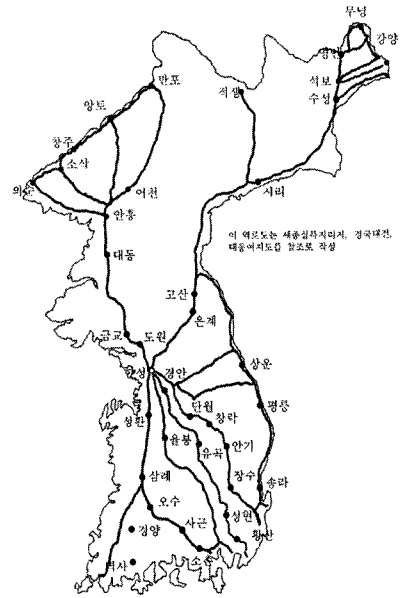


Fig. 16. 우리나라의 전통적인 주요 도시와 교통로
 (세종실록지리지, 경국대전, 대동여지도 참조 작성)

이시바시 아야히코(石橋絢彦)가 1901년 11월부터 등대 위치를 선정할 당시는 이미 경인선 철도가 영업을 시작한 때였다. 또한 1901년 8월 20일에는 이미 경부선 기공식이 거행되었던 시기로 등대부설은 각 항구와 일본인 조계지역이 있던 지역과 긴밀하게 연결될 수 있었다. 즉 육지에서의 철도부설을 통해 한국으로의 진출이 시도되고, 철도부설이 본 궤도에 오르면서 바다로는 등대가 부설되었다. 이를 통해 일본은 일본 조계지역과 철도 부설을 통한 항구도시의 조성으로 거점도시를 확보하고, 등대를 부설하여 이미 구축된 철도를 통해 한국 내륙으로 깊숙이 진행시켜나갈 수 있었다. 즉 철도의 부설과 등대부설을 통해 한국 및 대륙 진출을 위해 자연스럽게 물류시스템을 확보해나갔던 것이다. 철도 부설에 따른 도시 구조의 변화된 모습은 세종실록지리지와 경국대전 대동여지도를 참조로 하여 작성된 그림 16을 통해서도 전통적인 도시구조와의 차이를 확연하게 느낄 수 있다.

즉 앞에서 언급한 바와 같이 철도부설 초기에는 한국진출을 위한 거점 도시의 확보 차원에서 군사·정치적 색채가 농후하였던 일본 조계와 항구도시를 중심으로 이루어졌다. 이후 1920년대에는 일본으로의 쌀 반출을 위해 쌀의 생산지와의 연결을 위해 도시구조를 발전시켰나가게 되었다. 또 1930년대는 광물자원과 식민지 공업을 위한 도시구조를 발전시켜 나가게 되었다. 이는 1920년대 일본자본주의의 발전에 따라 식민지 조선의 도시의 역할이 원료, 자원의 공급지

로서, 잉여자본의 투자지로서 요구되어졌기 때문이다. 따라서 철도부설에 따른 한국 도시의 발전은 철저히 일본의 정치적, 경제적 하부 구조의 도시로 전락하게 되었던 것이다.

4.2 철도역사와 부제의 실시

철도를 통해 한국의 도시구조를 일본의 하부 구조로 바꾸려는 일본의 의도는 기본적인 철도부설이 완성되면서 실시한 1913년의 부제(府制)를 통해서도 확인된다. 이때 부(府)로서 지정이 된 지역은 경성(서울), 인천, 군산, 목포, 대구, 부산, 마산, 평양, 진남포, 원산, 청진 등 12곳으로 철도부설 단계에서 부터 중요지점으로 선정된 도시임을 알 수 있다. 이 12개의 부(府) 가운데 조선시대 전형적인 도시로서 기능을 하였던 곳은 서울, 대구, 평양 등 3곳뿐 이었고 나머지는 1876년 병자수호조약 이후 일본의 강압적인 요구에 의해 개항된 항구와 어촌이었다. 조선조의 전통적인 도시로서 널리 알려진 개성, 전주, 진주, 해주, 함흥 등은 부(府)에 포함되지 않았다. 이는 일제에 의해 추진된 식민지로서의 도시의 형성과 성장은 처음부터 한국의 전통적인 사회기반을 무력화시키려는 의도 하에 이루어졌음을 웅변하는 것이라고 하겠다.

1915년 말 상주인구 조사 자료에 의하면 신의주, 청진 같은 곳은 인구가 1만 명에도 미치지 못하고 있고 군산, 목포, 마산의 인구는 1만에서 2만 사이로 당시 면지역으로 분류되었던 개성의 인구는 37,600이었다. 또 전주 역시 군산보다 많은 인구를 갖고 있었다. 당시 인구 1만명을 넘는 면지역으

로는 광주, 진주, 통영, 해주, 안주, 함흥 등으로 부제의 채택에 있어서 '단위지역의 총인구수'가 별 의미가 없었음을 알 수 있다.

그런데 인구수와 관련하여 한 가지 일관된 현상은 일본인 거주자가 많거나 또는 일본인이 거주하는 지역(약 5,000명 이상)이 부(府)로 지정되었다. 이러한 지역이 철도역사와 연관됨은 두말할 나위가 없다. 개성의 경우 총인구는 서울, 부

산, 평양 다음으로 컸으나 일본인의 수가 1,442명으로 매우 적었다는 사실은 당시 부제 실시에 대한 기준이 무엇이었던가를 이해하는데 중요한 단서가 된다. 1915년 12개의 부(府)에 거주하는 총인구에 대한 일인의 비율은 부산 49%에서 평양 19%로 평균 30.5%에 이른다. 당시 한국 내의 일인 비율이 2%를 넘지 못했을 것으로 추정할 때, 이는 일제시기의 행정제도가 일본과 일인 중심으로 개편되었음을 의미한다.

이들 부(府) 이외에 철도역사가 세워지면서 급격히 발전한 곳은 영등포, 천안, 조치원, 대전, 김천, 이리, 송정리, 신막, 사리원, 신의주 등으로 철도역사(鐵道驛舍)를 중심으로 일본인의 가옥이 들어서 있는 모습을 지금도 찾아볼 수 있다.

Table 6. 일제 강점기의 도시 인구(출처: 1225~44년 국세조사보고서, 1915년과 1920년 조선총독부연보 - 괄호안은 일인 만의 숫자)

	1915	1920	1925	1930	1935	1940	1944
서울	241,085 (62,914)	250,208 (65,617)	342,626 (88,875)	394,240 (105,639)	444,098 (124,155)	935,464 (154,687)	988,537 (158,710)
인천	31,264 (11,898)	36,490 (11,281)	56,295 (11,974)	68,137 (11,758)	82,997 (13,359)	171,165 (17,850)	213,833 (21,740)
개성	-	-	-	49,250 (1,531)	55,537 (1,612)	72,062 (1,944)	76,306 (1,941)
대전	-	-	-	-	39,061 (9,576)	45,541 (9,914)	76,675 (10,674)
군산	10,965 (5,291)	14,138 (5,659)	21,559 (7,064)	26,321 (8,707)	41,698 (9,400)	40,553 (8,391)	57,589 (8,261)
전주	-	-	-	-	42,387 (5,494)	47,230 (6,075)	67,095 (6,909)
목포	12,782 (5,360)	16,701 (5,273)	26,718 (6,816)	34,689 (7,922)	60,734 (9,174)	64,256 (8,514)	69,269 (7,717)
광주	-	-	-	-	54,607 (8,085)	64,520 (8,456)	82,431 (8,916)
대구	32,740 (7,948)	44,707 (11,942)	76,534 (17,410)	93,319 (19,426)	107,414 (21,455)	178,923 (20,187)	206,638 (20,649)
부산	60,804 (29,890)	73,855 (33,085)	106,642 (41,399)	146,098 (47,761)	182,503 (52,003)	249,734 (57,281)	329,215 (61,081)
마산	15,545 (4,677)	16,165 (4,172)	22,874 (5,143)	27,885 (5,587)	31,778 (5,966)	36,429 (5,819)	54,454 (6,352)
진주	-	-	-	-	-	43,291 (2,449)	53,239 (3,273)
해주	-	-	-	-	-	62,651 (5,949)	82,217 (6,669)
평양	45,793 (8,670)	71,703 (16,289)	89,423 (17,534)	140,703 (20,073)	182,121 (25,115)	285,965 (28,463)	341,654 (31,804)
진남포	22,331 (5,536)	21,491 (3,633)	27,240 (4,614)	38,296 (5,333)	50,512 (5,967)	68,656 (7,532)	82,144 (7,598)
신의주	6,110 (2,810)	13,798 (3,824)	23,176 (5,511)	48,047 (7,526)	58,462 (8,916)	61,143 (9,350)	118,398 (10,430)
원산	22,413 (7,082)	27,585 (7,134)	36,421 (8,551)	42,760 (9,260)	60,169 (11,121)	79,320 (13,386)	112,901 (14,590)
함흥	-	-	-	43,851 (8,984)	56,571 (10,594)	75,320 (10,100)	112,157 (12,042)
청진	6,484 (3,013)	11,214 (4,114)	20,649 (6,084)	35,925 (8,873)	55,530 (12,411)	197,918 (29,110)	184,301 (29,580)
나진	-	-	-	-	-	38,319 (8,703)	34,390 (9,091)
성진	-	-	-	-	-	-	68,045 (9,547)
전국	508,316 (155,089)	598,055 (172,023)	850,157 (220,975)	1,189,521 (268,380)	1,606,179 (334,403)	2,818,460 (414,160)	3,411,488 (447,575)

4.3 철도역사와 행정중심 도시의 변화

내륙 중심의 전통적인 도시발달이 일본의 강압적 개항과 철도부설을 통해 항구 중심으로 개편되면서 철도역사를 중심으로 한 이들 식민 도시들은 일본의 조선에 대한 식민통치의 정치·행정적 기지로서도 역할을 수행하게 된다. 즉 행정중심지가 경상남도에서는 진주에서 부산으로, 평안북도에서는 의주에서 신의주로, 충청남도에서는 공주에서 대전으로 옮겨지게 된다. 이들 도시들이 중요 철도역사를 기점으로 하고 있음은 시사해 주는 바가 크다고 하겠다.

특히 대전과 공주와의 관계는 철도역사가 들어서게 됨으로서 변하게 되는 양상을 극명하게 보여준다. 공주는 충청남도의 중앙에 위치하여 1,000여년의 역사를 가진 고도(古都)이며, 10,000여명의 인구에 2,000여 호를 헤아리는 웅도

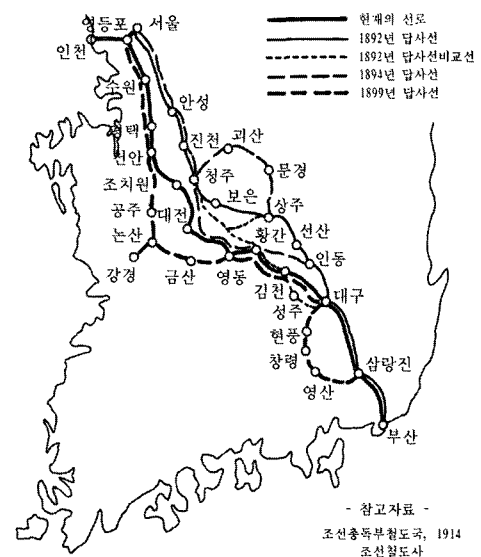


Fig. 17. 경부선의 철도 노선에 따른 도시 구조의 변화

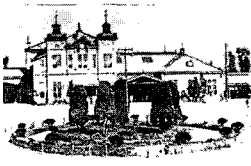


Fig. 18. 대전역사



Fig. 19. 경성역사

였다. 대전은 경부선이 부설된 1905년 일본거류민단이 이주해 오고 1915년경에는 교육기관·관공서·회사 지사들이 설립을 보고 실질적으로 빠른 성장을 보인 것은 1925년 이후이다. 1925년을 기준으로 대전의 호수는 3,145호에 14,930인으로 철도개통 후 20년만에 충남 제1의 도시로 성장하게 되었다. 이때 대전에는 일인의 정착이 현저하여 전호수의 50%를 상회하는 1,547호가 일본가옥이었다. 인구는 6,414인으로 43%에 해당했다. 이와 대조적으로 공주의 일본인 구성 비율은 매우 낮아 대전 인구호수의 33%, 일본인구의 27% 정도에 불과하였다. 따라서 철도역사가 설치된 지역을 중심으로 일본인들이 이주해 생활하기 시작하였고 철도역사를 중심으로 도시가 확장되었음을 알 수 있다. 또한 1925년 이후에서야 대전이 비약적으로 발전할 수 있었던 것은 일본의 철도를 통한 식민지 통치에 대한 정책적 의도가 1925년 이후에 자연스럽게 이용이 되었음을 나타내어 주는 것이라고 하겠다. 이러한 현상은 서울 역사가 철도가 부설된 지 26년 만인 1925년에 비로소 제대로 된 역사를 갖게 된 것과 무관하지 않다.

4. 결론

근대 사회에 있어서 철도부설은 자급자족적 성격의 마을에서 모든 자원과 정보가 모이고, 이들을 연결하는 도시구조를 구축하게 되었다. 이와 더불어 철도역사는 ‘13세기의 성당건축과 같다’라는 말처럼 도시 생활의 구심적 역할을 수행하였다. 이에 20세기 초 일본에 의한 철도부설과 철도역사의 구축이 우리나라의 도시 구조의 변화에 어떠한 영향을 미쳤는지를 살펴보고자 한 본 논문의 결론은 다음과 같다.

(1) 1900년대 철도부설 초기에는 일본의 한국진출을 위한 거점 도시의 확보 차원에서 군사·정치적 색채가 농후하였던 일본 조계와 항구도시를 중심으로 이루어졌다. 이후 1920년대에는 일본으로의 쌀 반출을 위해 쌀 생산지와의 연결을 위해 도시구조를 발전시켜나갔다. 또 1930년대는 광물자원과 식민지 공업을 위한 도시구조를 발전시켜 나가게 되었다. 이는 식민지 조선의 도시 역할이

원료, 자원의 공급지로서, 잉여자본의 투자지로서 요구되어졌기 때문이다. 따라서 철도부설에 따른 한국 도시의 발전은 철저히 일본의 정치적, 경제적 하부 구조의 도시로 전락하게 되었다.

- (2) 부산과 원산·인천의 개항을 통한 일본조계가 일본의 한국 침략을 위한 서곡이었다면, 철도부설과 철도역사의 축조는 교통의 편리성과 거주 안정성을 제공하게 되었다. 이로 인하여 일본인들의 이주를 촉진시키게 되었고 한국 침략이 본격화되면서 한국의 도시구조를 바꾸게 되는 결정적인 계기가 되었다.
- (3) 일본조계와 항구 도시의 구축을 통한 철도부설은 바다로는 일본과의 연결을 위한 등대를 부설하게 하였다. 내륙에서는 조선시대의 전통적 도시와는 별도로 철도역사를 중심으로 일본인들의 거주를 위한 도시를 만들었다. 1913년 12개의 부(府)가 이들 도시를 기반으로 설치되었다. 또 정치·행정의 중심도시도 진주에서 부산으로, 의주에서 신의주로, 공주에서 대전으로 옮기면서 전통적 도시구조체계가 해체되고, 일본 식민지의 하부 도시구조로 바꾸게 되었다.

그러나 이러한 식민지적 도시구조는 전통적인 내부지향적인 도시구조에서 외국과의 연결이 적극적으로 모색되는 외부 지향적 도시구조를 갖게 되면서 현재에 이르러서는 오히려 부산과 인천처럼 국제적 도시로의 발전가능성을 지니게 되었다.

참고문헌

1. Meeks, Carroll L.V. (1995), *The Railroad Station - An Architectural History*, Dover Publications, inc., pp.56-58.
2. Parissien, Steven (2001), *Station to Station*, Phaidon, pp.7-42.
3. 韓祐勳 (1970), *韓國通史*, 乙酉文化社, pp.412-416.
4. 朝鮮總督府鐵道局 (1937), *朝鮮鐵道史(創始時代)*, pp.421.
5. V鄭在貞 (1991), *日帝의 韓國鐵道侵略과 韓國人의 對應 (1892~1945년)*, 서울대 박사논문, pp.260-365.
6. 孫禎睦 (1994), *韓國開港期都市變化過程研究*, 一志社, p.137.
7. 國史編纂委員會 影印本 (1979), *輿地圖書*, p.469.
8. 朝鮮殖産資料調査會 (1927), *朝鮮鐵道沿線要覽*, p.12.
9. 金鍾憲 (2004), *驛舍의 驛舍*, 培材大 出版部, pp.120-135.
10. 權泰煥 (1990), “日帝時代의 都市化, 日帝 植民統治와 社會構造의 變化”, *韓國의 社會와 文化* 제11집, 韓國精神文化研究員, p.254
11. 孫禎睦 (1994), *韓國開港期都市變化過程研究*, 一志社, p.101.
12. 金鍾憲, “大韓帝國의 燈臺建築에 관한 研究”, *대한건축학회 논문집*, 제21권, 제6호, 대한건축학회, pp.85-97.