

開港場과 近代都市 形成에 關한 歷史地理學的 研究 : 群山港을 中心으로

尹 正 淑*

◀目	次▶
1. 序 論	(1) 開港以前の 群山
(1) 研究目的	(2) 主要機能
(2) 研究方法	4. 近代都市로서의 群山의 形成
(3) 研究對象地域	(1) 租界의 成立期
2. 開港과 近代都市의 形成	(2) 道路의 開通과 整備期
(1) 開港과 租界의 形成	(3) 鐵道開通期
(2) 開港場과 近代都市의 形成	5. 結 論
3. 群山의 主要機能과 開港	附 錄

1. 序 論

(1) 研究目的

공업의 발달, 교통의 혁신에 의해 近代都市로 발달하였던 西歐의 도시들과 달리 우리나라 近代都市의 형성은 의세와의 접촉에 의해 시작되었다고 볼 수 있다. 우리나라의 많은 지리학자들은 1876年 開港을 近代都市發達의 계기로 보며 近代都市의 형성은 개항이후 開港場을 중심으로 하여 이루어졌다고 말하고 있다.¹⁾

1876年 丙子修好條約以後 釜山을 비롯한 元山, 仁川 등의 諸港口가 외국과의 제한된 교역 장소로서 제공되었고, 이들 開港場에는 외국인의 거주를 위한 租界가 설치되었다. 이 租界는 治外法權을 인정받는 國土租借지나 國土분할의 형태를 취하면서 特殊地域을 형성하였고, 條約國人的 의사에 따라 독자적인 지역개발이 이루어졌다.²⁾ 이 때에 가장 주도적인 역할을 한 나라는 日本으로서 租界를 바탕으로 韓國人 土地

의 잠식, 해안의 매축 등을 통하여 市街地를 확장·정비하며 居住地擴大를 꾀하였다. 그리고 都市內에는 은행·우체국·학교 등의 근대적 시설을 설치하였고, 內陸都市와 항구를 연결하는 철도의 개통, 근대적 도로망을 정비하였다.

이와 함께 대부분의 도시는 과거 단순히 계획된 구조의 行政中心機能爲主의 도시에서 근대적인 유통의 중심지 역할과 初期産業都市의 기능을 지니는 도시로 변화하였다. 그리고 대부분의 대도시는 대규모의 定期市場과 工業地가 각각 위치하게 되었으며, 日本이 그들의 거주지를 전통적인 韓國人의 거주지와 분리하여 개발함에 따라 都市內部構造에 큰 변화가 이루어졌다.

日本人에 의한 新市街地의 건설은 전통적인 도시의 市街地와는 크게 구별되어 新市街地와 舊市街地 사이에는 景觀的인 차이뿐만 아니라 機能上에서도 二重構造를 나타내게 되었다.³⁾

현재의 도시를 알기 위해서는 도시의 成長過程에 관한 歷史地理學的인 연구가 필요함에도 불구하고 近代都市形成의 초기단계로 볼 수 있

* 京都大學 博士課程

1) 姜大玄, 1980, “都市”, 韓國地誌(總說), 建設部 國立地理院, pp. 518-521.

2) 李鉉淙, 1975, 韓國開港場研究, 一潮閣, 서울, p. 1.

3) 前掲書(韓國地誌), 1980, p. 539.

는 開港期의 開港場에 관한 연구는 활발히 진행되고 있지 않은 실정이다. 開港場에 관한 최초의 歷史地理學의 연구는 崔永俊(1974)에 의해 仁川을 대상으로 하여 이루어졌다. 이 연구는 1883年 仁川開港을 전후하여 仁川에 설치되었던 租界의 설치와 성취, 지리적 景觀의 복원 등을 통하여 都市化에 따르는 景觀變化의 특성과 現景觀에 미친 영향 및 景觀變化의 要因 등을 고찰하였다.⁴⁾ 이외에 韓日合併을 전후로 釜山의 成長過程에 따른 都市化現象과 景觀變化를 고찰한 金鍾遠(1975)의 연구⁵⁾와 馬山浦 開港以前부터 현재까지 形成時期別로 馬山의 형태와 기능 및 이들의 社會的 成因의 고찰을 통하여 馬山市 景觀의 形成過程을 살핀 玉漢錫(1983)의 연구가 있다.⁶⁾ 그런데 이들 연구는 景觀이라는 한 要素에 초점을 두거나 通時的인 고찰에서의 일부분으로서 開港期의 도시를 다루었을 뿐이다.

본 연구는 群山을 대상으로 하여 開港期의 韓國近代都市의 構造의 形成過程을 고찰하고자 한다. 그 고찰에 있어서는 群山에 있어서 近代都市形成의 최대의 계기였던 1899年 開港부터 租界가 철폐된 1913年까지의 15年間을 취급한다. 開港後 15年間의 政治·社會·經濟的인 영향에 의한 群山의 機能變化의 고찰을 통하여 租界를 중심으로 한 近代都市 內部構造의 形成過程을 고찰하는데 본 研究의 목적이 있다.

(2) 研究方法

租界를 중심으로 하는 開港期 群山의 內部構造 形成過程을 살리기 위하여 一般的인 租界의 설치배경과 성격, 近代都市形成과의 관계를 고찰한다.

開港은 群山의 都市機能이 크게 변화한 계기가 되었다. 따라서 開港以後 內部構造 形成過程을 살피기 위한 前段階로 開港以前의 主要機能의 고찰을 통하여 群山의 立地의 특성을 살핀다. 그리고 開港以後는 群山의 發達에 중요한 전환점이 될 수 있었던 社會·經濟的 要因에 따

라 그 形成過程을 세시기로 나눈다. 第1期는 도시 발달의 계기가 된 租界의 설치부터 전쟁에 인한 무역침체로 성장의 일시적 침체현상이 나타난 露日戰爭前까지의 租界의 形成期(1899~1903年)이다. 第2期는 露日戰爭에서 日本의 승리후 증가하는 輸出米穀을 수송하기 위하여 內陸地域과의 연락의 밀접화를 피하기 위해 全群街道(全州·群山街道)와 항만의 정비가 동반된 새 道路의 開通과 整備期(1904~1908年)이다. 그리고 第3期는 群山線의 開通과 韓日合併에 의한 租界의 철폐로 가장 크게 都市構造의 변화가 나타난 鐵道의 開通期(1909~1913年)이다. 각시기마다 그 시대적 배경과 함께 都市內의 人口活動, 交通機關의 發達, 主要施設分布를 통한 機能地域의 변화와 都市計劃, 市街地擴大에 따른 土地利用狀態의 변화 등을 통하여 都市內部構造의 形成過程을 고찰한다.

本研究에서는 群山의 開港과 관련된 歷史的 諸記錄, 人口·商工業·交通關係·貿易等 群山의 機能變化에 관련된 古記錄, 統計資料, 古地圖 등의 각종 자료들을 利用하였다.

人口構成, 貿易의 構造를 고찰하기 위한 통계 자료로서 1899년부터 1907년까지는 木浦領事館 群山分館의 보고가 기록되어 있는 日本外務省通商局發行의 『通商彙纂』, 1908年以後는 『統監府年鑑』과 『總督府年鑑』의 기록을 사용하였다. 그런데 日本人에 대한 자료는 상세한 편이나 韓國人에 대한 자료는 거의 全無하여 이들의 비교연구는 불가능하였으며, 洞別人口 등 더욱 상세한 자료는 수록되어 있지 않아 群山地域을 全體로서 概觀할 수 밖에 없었다. 그리고 그림 1에서 볼 수 있듯이 洞境界가 우리나라의 面積單位와는 달리 街路를 따라 長方形으로 획정되어 있고, 地番을 알 수 없는 관계로 主要施設의 정확한 위치 파악이 곤란하였다. 지도는 朝鮮總督府發行(1916年)의 1萬分の 1地圖를 基本圖로 하여 開港期의 市街地 擴大過程과 土地利用狀態를 복원하였다.

4) 崔永俊, 1974, “開港을 前한 仁川의 地理學的 研究”, 地理學과 地理教育, 제 2호, 서울大學校 教育大學院, pp. 1-38.

5) 金鍾遠, 1975, “釜山의 都市成長에 대한 歷史地理學的 考察: 開港~解放까지를 中心으로”, 高麗大學校 教育大學院 碩士學位論文(未刊行).

6) 玉漢錫, 1982, “馬山市 景觀의 形成過程에 관한 研究”, 地理學, 제 26호, 大韓地理學會 pp. 15-51.

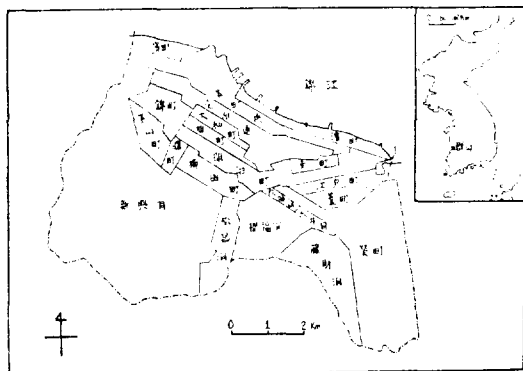


그림 1 群山市의 위치와 1913년의 行政區域

역사지리학적 연구는 기본 자료들이 타인에 의해서 관찰되어진 地理의 事實들이기 때문에 특히 觀察者들의 主觀을 객관적으로 살펴 보아야 하는 어려움이 따르게 된다. 따라서 이들 중 부족한 점들은 실지조사와 古老, 관계자들로 부터의 청취 등으로 보충하였다.

(3) 研究對象地域

群山은 全羅北道의 서북단, 錦江河口의 左岸에 위치하며 沃溝郡, 益山郡, 金堤郡, 論山郡 등에 걸쳐 있는 湖南平野를 배후지역으로 하여 朝鮮時代에는 漕運의 중심지로, 日帝時代에는 對日米穀輸出港口로 유명하였던 곳이다. 그러나 解放과 더불어 이루어진 對日關係의 단절로 貿易港으로서의 기능을 상실하여 또 다시 침체현상을 보였다가 1970年代에는 工業港으로서의 기능변화와 함께 다시 활기를 찾고 있다.

이상과 같이 群山은 과거 100여년 동안에 社會·經濟의 要因의 변화와 함께 수차에 걸쳐 都市發達過程에 있어 뚜렷한 변화를 보였다. 그리고 다른 開港場들과는 달리 既存聚落이 쇠퇴하여 가는 과정에서 開港場으로 선정되어 開港以後에는 완전히 새로운 취락이 형성되었다고 볼 수 있다. 따라서 韓國의 다른 開港場에서 볼 수 없는 특유한 都市構造를 형성한 지역이며, 解放以後에는 성장이 뒤떨어져 開港期의 잔영을 잘 보존하고 있어 開港期의 都市를 연구하는데 좋

은 대상이 된다.

群山の 면적은 1914年 府制實施當時 2.05km²에서 수 차례 市域이 변화하여 現在는 1973年 시역 확대의 결과 45.0km²이다.

群山의 人口變化를 보면, 1899년에는 총인구 588人 가운데 韓國人 511人, 日本人 77人이었으나 日本人의 증가율이 더욱 높아져 1914년에는 총인구 8,284人 가운데 韓國人 3,458人, 日本人 4,742人, 기타 외국인 84人으로 韓國人 對 日本人의 比는 41.7 : 57.2로 日本人이 차지하는 비중이 더 컸다. 1944년에는 총인구 57,589人 가운데 韓國人 48,974人, 日本人 8,261人으로 構成比 85.4 : 14.3으로 韓國人의 비율이 높았으나 다른 開港場에 비해서는 日本人의 比率이 높은 편이었다.⁷⁾ 이 해 人口規模에 있어서는 南韓에서 第9位의 도시였다.

해방후 1949年 群山市로 전환하였을 당시의 총인구 74,447人에서 1980年 現在 165,317人(男 82,778人, 女 82,839人)으로 우리나라 第19位의 도시이다.

2. 開港과 近代都市의 形成

(1) 開港과 租界의 形成

1) 開港의 歷史的 背景

19世紀 西洋諸國이 産業革命 以後 海外開拓을 위하여 東洋諸國에 눈을 돌릴 당시 朝鮮은 淸과의 通商關係만이 이루어졌던 전통적이고 폐쇄적인 農本國이었다. 그러나 日本은 1854年 美國과의 和親條約以後 계속하여 西洋諸國과 접촉하며 신문명을 도입하였고, 明治政府의 富國強兵策으로 새로운 세력을 구축하였다. 그리고 征韓論에 입각하여 韓半島에 대한 침략적 의도로 통상조약을 강요한 목적인 雲揚號事件을 일으킨 결과, 朝鮮政府의 申櫓과 日本의 特命全權大臣 黑田清隆 사이에 1876年 2月 27日 「朝日修好條規」가 체결되었다.⁸⁾

「朝日修好條規」는 「美日和親條約」의 내용을 그대로 답습한 것이나 좀 더 침략성이 내포된 불

7) 1944年 각 開港場의 총인구 가운데 日本人이 차지하는 비율은 釜山府 18.6%, 元山府 12.9%, 仁川府 9.9%, 木浦府 11.14%, 鎭南浦府 9.24%, 城津府 14.0%, 馬山府 11.7%, 新義州府 8.8%였다.

8) 李基白, 1976, 韓國史新論, 一潮閣, 서울, pp.314-316.

平等條約으로서 12개조로 되어 있는데 주요한 내용은 다음과 같다.⁹⁾

첫째, 朝鮮은 20개월 이내에 釜山港 이외에 京畿·忠淸·全羅·慶尙·咸鏡의 5個道 가운데 통상에 편리한 항구 2個所를 개항하고 日本商人에게 居住·貿易·기타 각종의 편의를 제공하여야 한다(第4款, 第5款).

第4款: 朝鮮國釜山草梁項立有日本公館久已爲兩國人民通商之區今應革除從前慣例及歲遣船等事憑準新立條款措辦貿易事務且朝鮮國政府須別開第五款所在之二口准聽日本國人民往來通商就該地賃借地基造營家屋或僑所在人民屋宅各隨其便.

第五款: 京圻忠淸全羅慶尙咸鏡五道中沿海擇便通商之港口二處指定地名開口之期日本曆自明治九年二月朝鮮自丙子年二月起算共爲二十個月

둘째, 日本은 朝鮮의 沿海, 도서, 암초 등을 자유로이 측량하고, 朝鮮의 海圖를 작성할 권리를 갖는다(第7款).

第7款: 朝鮮國沿海島嶼巖礁從前無經審檢極爲危峻准聽日本國航海者隨時測量海岸審其位置深淺編製圖志俾兩國船客以得避危就安.

셋째, 日本은 朝鮮이 지정한 항구에 領事를 파견하여 주재시키고, 朝鮮에 있어서의 日本人的 범죄행위에 대해서는 日本政府가 처리한다(第10款).

第10款: 日本國人民在朝鮮國指定各口如其犯罪交涉朝鮮國人民皆歸日本官審斷如朝鮮國人民犯罪交涉日本國人民均歸朝鮮官查辦各據其國律訊斷毫無回護祖庇務昭公平充當.

日本은 이상과 같이 韓國沿岸에서 해안측량과 海圖作成의 자유권과 군함·선박의 항해자유권을 얻었다. 한편 과거 對馬島의 宗氏와 무역을 하던 釜山 草梁港 以外的 항구의 개항과 함께 이들 開港場內에서 治外法權을 행사하며 日本人

의 韓國浸透를 원조하는 동시에 점차 정치적·경제적 세력침투의 기점을 마련할 수 있게 되었다.

그러나 日本은 이를 더욱 구체화하기 위하여 同年 8月 24日에는 「同條約附錄」을 맺어 朝鮮으로부터 ① 日本人管理官의 朝鮮內地旅行權 ② 開港場에 있어서의 日本專管居留地設置權과 여기에 따른 釜山倭館의 守門, 設門撤廢의 件 ③ 釜山港에서 日本人의 通商範圍를 10里로 하는 권리 ④ 釜山·東萊間의 자유왕래권 ⑤ 日本人墓地權 ⑥ 開港場에서의 朝鮮人勞動者의 고용권과 日本까지 데리고 갈 수 있는 권리 ⑦ 開港場에서의 일본 화폐의 자유통용권과 조선 화폐(銅)의 日本 本國으로의 반출권 ⑧ 朝鮮人의 일본상품 자유사용보장권 ⑨ 領海內에서 日本測量船이 조난을 당했을 때 구제받을 수 있는 권리 등을 획득하였다.¹⁰⁾

또 1883년에는 前文 11則으로 된 「朝日貿易章程規則」을 통하여 日本商船의 開港場 출입수속을 日本商人에게 유리하도록 규정하고 각서형식의 공문을 교환하여 당분간 兩國相互間에 약간의 船稅 이외에는 상품의 수출입세를 면제하게 할 것을 규약하게 하였다.

2) 租界의 形成과 種類

朝鮮, 中國, 日本 3國이 鎖國에서 開國으로 이행하는 과정에서는 오랜 관습으로 행하여 오던 무역제도를 폐지하는 대신에 조약상의 규정에 의해 開港場이라는 것을 설정하여 條約相對國人的 거주, 통상을 허용함과 함께 治外法權을 인정하였다. 즉 鎖國下에서 설정하였던 ‘폐쇄된 외국인 거주와 무역의 장소(商館)’ 대신에 ‘외국인의 거주를 위한 特定地區’인 租界를 설정하는 것이 하나의 장식처럼 되었다.¹¹⁾

1842年 南京條約으로 中國의 廣東, 福州, 廈門, 寧波, 上海의 5個港을 개항했을 당시만 해도 租界의 설치는 전제되지 않았으나 그 후 外國人居住에서 발생하는 문제의 해결적으로서

9) 金正明(編), 1966, 日韓外交資料集成, 第1卷, 嶺南堂書店, 東京, pp. 218-21.

10) 金義煥, 1973, 釜山近代都市形成史研究: 日本 居留地가 미친 影響을 中心으로, 研文出版社, 釜山, p. 24.

11) 孫植陸, 1982, 韓國開港期 都市變化過程研究: 開港場·開市場·租界·居留地, 一志社, 서울, p. 13.

禹澈九, 1971, “韓末租界의 起源과 發展: 特히 日本人租界를 中心으로”, 社會科學, 第3輯, 嶺南大學校 社會科學研究所, pp. 57-58.

1845年 前文 및 23個 條文으로 된 「土地章程」의 체결 이후 租界는 하나의 제도로써 정립하게 되었다.

日本의 開國은 1854年 美日和親條約에서 비롯되며 安政五個國條約(1858年) 이후 神奈川, 長崎, 兵庫, 大阪, 江戸 등에 外國租界가 설정되었다. 日本은 개항 이후도 독립을 유지하여 開港場租界는 국가 발전의 발판이 될 수 있었고, 1870年代에 들어서서는 朝鮮과 中國에 조계를 설치하게 되었다. 韓半島의 開港場은 日本이 西洋 各國에게서 배운 방법을 답습한 결과로서 생겨난 것이다.

開港場의 租界를 분류하는 지표로서는 土地借用方式과 借用國數의 두 가지가 사용되고 있다.

먼저 設定國의 권리와 강도에 따라 구분하는 것으로서 土地借用方式에 의해 concession과 settlement로 나눌 수 있다.¹²⁾ 前者는 租界設定國政府와 被設定國政府間에 土地의 貸借關係가 있어 設定國의 領事가 일관해서 永久借用를 받은 토지를 그 국민이 領事를 통해서 불하받은 것이다. 그리고 後者는 정부간에는 직접적인 土地貸借關係가 없이 被設定國이 외국인의 거주를 위해서 留保한 場所를 설정국의 국민이 永借하고자 할 때는 原地主와의 直接交渉을 필요로 하며 양국

의 관원과 영사는 그 교섭수속에 대하여 편의를 보아 주는 것 뿐이다.

한편 租界借用國에 따라 어느 한 나라에 국한하여 지정한 專管租界와 各國을 위해 차별을 두지 않는 共同租界인 各國租界로 나눌 수 있다.

朝日修好條規 第4款에 의해 釜山의 개항이 결정된 이후 韓日合邦前까지 韓半島의 주요한 지점들이 개항되고 租界가 설치되었는데, 우리나라의 開港은 開港을 하게 된 社會·經濟의 背景과 設置된 租界의 종류에 따라서 대략 표 1과 같이 다섯 시기로 나눌 수 있다.¹³⁾

第1期는 朝日修好條規로 인한 門戶開放으로 日本專管租界만이 설치되었던 시기로 釜山, 元山의 개항시기이다.

第2期는 1882年 美國과의 修好條約 체결이후 淸을 비롯하여 英, 獨, 露, 伊 등의 西洋諸國과의 계속적인 修約締結로 日本專管租界外에 淸國專管租界와 各國共同租界 등이 설치되었던 租界의 亂立期로 仁川의 開港時期이다.

第3期는 淸日戰爭 이후 利權爭奪外交로 강제적 개항방식에서 自發的 개항방식으로 전환하며 共同租界만이 설치되었던 木浦와 鎮南浦의 開港時期이다.

第4期 역시 前期와 같이 自發的 開港을 하였

表 1. 開港時期와 設置租界의 種類

時 期	設置租界의 種類	開港場(開港年度)	備 考
第 1 期 (強制開港)	日本專管租界	釜 山(1877) 元 山(1882)	※ 1876年 日本 ※ 1882年 美國
第 2 期 (強制開港)	日本專管租界 淸國專管租界 各國共同租界	仁 川(1883)	※ 1883年 英國, 獨逸 ※ 1884年 러시아, 이탈리아 * 1894年 淸日戰爭
第 3 期 (自發, 自開)	各國共同租界	木 浦(1897) 鎮南浦(1897)	• 各國 利權爭奪時期로 인한 自發, 自開의 開港 • 木浦 高下島) 釜山 絶影島) 露日衝突
第 4 期 (自發, 自開)	各國共同租界	群 山(1899) 城 津(1899) 馬 山(1899)	• 馬山: 租界를 둘러싼 露日間의 격렬한 다툼으로 兩國의 單獨租界가 設置됨.
第 5 期		龍岩浦(1904)	* 1904年 露日戰爭

※ 各國과의 修好年度

12) 日本外交史辭典 編纂委員會, 1979, 日本外交辭典, 文藏省, 東京, p. 448.

13) 金容旭, 1976, 韓國開港史, 瑞文堂, 서울, pp. 13-17.

던 馬山, 群山, 城津의 開港時期로 차츰 러시아의 세력이 강해져 갔고, 第5期에 해당되는 龍岩浦의 開港은 결과적으로 露日戰爭의 계기가 되었다.

이상의 다섯 시기에 설치된 開港場의 조계는 土地借用方式上에서는 concession에 해당되는 것이었으며, 借用國上으로 볼 때는 日本專管租界, 淸國專管租界, 各國共同租界 등이 있었다. 그런데 淸日戰爭, 露日戰爭에서 日本이 승리함에 따라 淸國專管租界는 유명무실해졌으며, 各國共同租界라고는 하나 이 역시 日本人主導下에 租界의 경영이 이루어져 사실상 日本專管租界와 같은 역할을 하였다. 日本專管租界는 植民地政策과 植民地獲得을 도모하기 위한 침략세력 구축의 전초지로서 중요한 역할을 하였다.¹⁴⁾

租界에는 居留民의 모임으로 居留地會인 紳董會가 있어, 韓日合邦後 1913年 4月「各國居留地撤廢에 관한 議定書」를 獨, 美, 日, 露, 英, 佛, 伊 등과 調印함으로써 1877年 釜山日本專管租界以後 各開港場에 설치된 모든 租界를 철폐하기까지, 治外法權과 自治權을 인정받는 '國中國'의 형태로서 자발적인 지역개발을 진행하여 갔다.

(2) 開港場과 近代都市의 形成

우리나라 도시발달단계에 있어 前産業段階로 볼 수 있는 朝鮮時代의 都市들은 行政·軍事 등의 機能을 기반으로 형성되었다. 그리고 당시의 교통수단은 주로 도보위주의 牛馬車에 의존함으로써 地域間의 人口 및 物資의 이동은 활발하지 못하였다. 따라서 도시는 주변지역과의 소규모 유통만을 수행하는 자급형의 중심지에 불과하였으며, 商工業을 御用化하고 천시하였기 때문에 前産業的 交易都市 내지는 消費都市의 역할을

할 정도였다.¹⁵⁾ 또한 淸國정책으로 인하여 외부로부터의 자극도 없었기 때문에 근대적인 의미의 도시 발달은 자연히 늦어졌다.

1876年の 開港은 우리나라 都市體系形成에 하나의 큰 계기가 되었을 뿐만 아니라 도시의 새로운 構造的 特色을 이루게 하여 도시 발달에 큰 영향을 미쳤다.

개항이전 內陸指向的으로 산재해 있던 기존의 行政·軍事中心地들로 이루어진 도시의 기본체제에서 벗어나 가장 접근성이 높은 지점들을 근대화하는 핵으로 하여 외국에 대한 문호로서의 역할을 하는 開港場 海岸都市中心의 체계로 바뀌어 가기 시작하였다. 이들 開港場은 주로 朝鮮의 農産物과 기타 工業原料를 日本으로 반출해 내기 위한 積出港 내지는 日本의 工業製品과 外國輸入品을 반입하기 위한 交易都市로서의 기능이 주였다.¹⁶⁾ 開港場은 내륙에 설정된 開市場과 함께 韓半島內에서 特殊地域으로 등장했으며, 乙巳條約(1905)의 체결로 統監府가 설치되자 이들 開港場, 開市場에 理事廳이 설치되어 日本의 세력확장의 발판이 되었다.

開港은 또한 새로운 都市構造形成의 전환기가 되었다. 외국인과 本國人과의 混居를 피하기 위해서라는 美名하에, 그러나 실재는 그들의 居住 및 貿易權을 확립하려는 목적으로 설정된 조계는 國土蠶食이나 國土分割의 형태를 취하였다.

租界內에서는 租借國이 목적 달성에 필요한 한도내에서 경찰, 도로, 위생 등에 관해 特殊都市地方行政權을 행사할 수 있었고, 항만을 건설하는 등 韓民族의 의사와는 전혀 무관하게 개발이 가능하였다. 따라서 租界에서는 주로 日本人에 의한, 日本人을 위한 급속한 공간변화가 시작되면서 近代都市의 형성과 관련된 도시시설이

14) 藤村道生, 1964, “朝鮮における日本特別居留地の起原”, 名古屋大學文學部研究論集, 第35號, 名古屋大學, p. 28에서 日本特別居留地の 성격에 대해 다음과 같이 적고 있다.

① 日本人의 거주 및 영업을 위해서 ② 開港場의 일부를 획정한 居留地로서 ③ 그곳에 있어서는 일본인 이외의 토지구입을 허용하지 않고 ④ 행정권은 日本政府의 대표가 독점적으로 행사하고 韓國政府 혹은 각국 사신단의 개입을 거부한다. ⑤ 또 거주지의 유지비는 日本政府가 국고에서 지불한 경비로 충당된다. ⑥ 그곳에서는 미리 韓國政府의 허락을 받음이 없이 日本政府가 마음대로 정한 居留地制度를 획일적으로 시행하고 ⑦ 경찰관도 國庫支辨의 비용으로 상주시킴에 의해 경찰권은 일본 정부가 독점한다. ⑧ 戰時에는 군사기지 혹은 병참기지로써의 사용이 가능하다.

15) 建設部, 1980, p. 527.

16) 앞글, p. 528.

갖추어져 갔다. 그 중에서 중요한 것으로는 근대적인 도시계획에 의한 道路改修와 區劃整理, 철도·電車·自動車 등 근대적 교통기관의 도입, 電信·電話와 郵便制度의 도입, 전기·상수도·도시공원의 설치, 근대식 병원의 설립, 外國公館의 설립, 洋式建物の 증가 등을 들 수 있다. 또한 各種商社가 들어와 近代的인 商工業이 시작되는 등 工產品生産의 중심지가 되고, 철도·도로망의 정비와 함께 도시는 近代的인 流通의 中心地役割을 하게 되었다.

따라서 과거 官街, 住宅街, 市場터 이외에는 넓은 경지로 이루어졌던 行政·軍事中心의 前産業型都市에서 대규모의 定期市場과 工業地가 각각 위치하게 되는 初期産業都市로서의 형태를 갖게 되었다. 특히 항만과 부두를 중심으로 형성되었던 租界는 韓國人 居住地와는 완전히 분리되면서, 文明施設을 갖춘 近代都市의 機能과 形態를 갖는 新市街地로 발달되어 合邦 以後에는 도시의 核心地域을 형성하게 되었다.

이상과 같이 開港은 韓半島의 새로운 都市體系形成과 함께 도시 자체에는 機能, 景觀, 構造에 많은 변화를 가져와 近代都市形成의 基盤을 이루게 하는 계기가 되었다고 볼 수 있다.

3. 群山의 主要機能과 開港

(1) 開港以前의 群山

근대적 의미의 都市化過程은 우리나라가 近代化되기 시작한 朝鮮末의 개항이후라 할 수 있으며, 三國時代以後 朝鮮末葉까지는 지방행정관청의 소재지인 都邑을 중심으로 도시가 발달하였다.

일반적으로 都邑의 위치에는 風水思想이 반영되었다. 따라서 집단적인 주거지로서의 陽氣를 지닌 지역을 택하여 대부분 후면에는 산이 있으며 이 산 위에는 鎮이 座하고 있어 생활이 안전할 수 있게 神에 의해 보호를 받는다고 믿었다.¹⁷⁾ 또한 북방민족의 침입과 倭寇를 피하기 위한 방

어적 목적에서 지형적인 요새를 택한 관제로 경지와는 분리된 좁은 지역에 고립되어 위치하는 경우가 많았었다.

開港當時의 群山은 현재의 全羅北道 沃溝郡 沃溝面에 위치한 沃溝邑으로부터 북쪽으로 22리 떨어진 곳에 있는 一個寒村이었다.

원래 沃溝縣은 百濟의 馬西良縣이었으나 新羅 景德王에 의해 沃溝라고 고쳐져 臨陂에 속하게 되었고, 朝鮮時代에 沃溝縣으로 독립하였다. 太祖 6年(1397)에 鎮이 설치되어 兵馬使로 하여금 縣使를 겸하게 하였다가 世宗 5年(1526)에 兵馬使를 다시 僉節制度로 하였고 후에 縣監으로 개칭했던 것이다.¹⁸⁾ 高宗 32年(1895) 沃溝郡이 되어 東, 朴只山, 風村, 長堤, 米堤, 西, 定只山, 北面의 8개 면을 관할하였는데 群山은 그 중 北面의 일부였다.

正祖 13年(1789) 乙酉式年の 『戶口總數』에 의하면 당시 沃溝邑全體의 戶口는 4,446戶에 人口 14,694人으로 그 중 北面에는 740戶, 2,456人이 거주하고 있어 다른 면에 비해 비교적 큰 비중을 차지하고 있었음을 알 수 있다.¹⁹⁾

한편 群山附近의 지형을 보면, 車嶺山脈의 말단부에 해수가 침입하여 많은 도서군이 흩어져 매우 복잡한 해안을 이루었으나, 車嶺山脈과 蘆嶺山脈 사이를 흐르는 錦江에 의하여 운반된 토사가 퇴적되어 현재의 沃溝半島와 沖積平野가 형성되었다. 따라서 群山은 서남부의 月明山, 長溪山 등 車嶺山脈系의 구릉지, 중앙부의 沖積地, 동부의 土城山, 桶梅山 등 蘆嶺山脈系의 구릉지의 세 지역으로 크게 구분할 수 있다. 구릉지는 片麻岩系統으로 오랫동안 침침풍화되어 형성된 赤黃色土로 堆壤土 내지 埴土로 덮여 있고, 中央部 沖積地의 토양의 대부분은 錦江이 운반한 토사의 해안연안류에 의해 장기간 퇴적된 토양으로 배수불량한 微砂堆壤土이다.²⁰⁾

또한 群山은 潮汐干滿의 차가 심하여 홍수기의 만조시에 低地는 침수의 위험이 있는 한편, 地下水를 얻기 용이하다는 이점이 있어서 개항

17) 李琦錫, 1968, “舊邑聚落에 관한 研究: 京畿地方을 中心으로”, 地理學 제 3 호, 大韓地理學會, pp. 31-44.

18) 國史編纂委員會, 1973, 輿地圖書, 下卷, 探究堂, 서울, p. 819.

19) 戶口總數, 1789, 서울大學校 出版部, 影印本, 1971, pp. 186-187.

20) 群山市史編纂委員會, 1975, 群山市史, 群山市, 群山, p. 46.

이전의 취락은 배수양호한 구릉지에 발달하였다. 취락이 집중되어 있었던 곳은 1928년에서 1936년에 걸친 매축공사로 현재는 평탄화되어 있는 北亭丘를 비롯한 주변의 구릉지였다. 해안가의 低地는 주로 池潭沼澤에 갈대·마름 등이 무성하였고, 강물이 얕은 곳은 고깃배 등이 놓여 있을 뿐으로 아주 적막한 경관을 이루고 있었다고 한다.²¹⁾

(2) 主要機能

群山을 訓讀하면 「무르·외」 또는 「무르·달」이 되는데 무르는 水·龍을 나타내는 말이다. 이런 群山の 地名에 대해서는 漕運制度的 중심지로서 群倉이라는 것에서 변화되었다고 하는 설과 朝鮮 肅宗때 현재의 古群山群島로부터 群山浦營을 옮겨 음에서 비롯되었다고 하는 설이 있다.²²⁾

그런데 이 두 가지의 說은 모두 역사시대를 통하여 群山이 지녔던 중요한 기능과 관련된 것이다. 개항이전의 주요기능으로는 群山倉을 중심으로 한 附近七邑의 米穀集散地로서의 기능과 群山浦營을 중심으로 한 軍事·通信機能, 그리고 朝鮮 3大市場의 하나였던 江景과 연결된 河港으로서의 商業機能을 들 수 있다.

1) 米穀의 集散機能

19세기까지 화폐가 통용되지 못하였으므로 국가재정의 근원이었던 세금은 米穀, 布綿 등의 現物에 의하였고, 水路 또는 海路를 이용하여 이를 서울의 京倉까지 해상수송하였던 것이 漕運制度이다.²³⁾ 이 租稅의 보관을 위하여 갈 마을 단위로 漕倉이 설치되었는데, 群山倉은 靈光의 法成倉과 함께 全羅北道一帶의 租稅米를 보관하는 창고였다.

원래 全羅北道一帶의 稅穀은 龍安縣得成倉에서 漕運하였다가 朝鮮 世宗 때부터 威悅 皮浦의 德成倉에서 運搬하였다고, 成宗 때부터 다시 得成倉에서 하였다가 中宗 7年(1512)에 群山浦로 옮겨 群倉이라 하였다고 한다.²⁴⁾

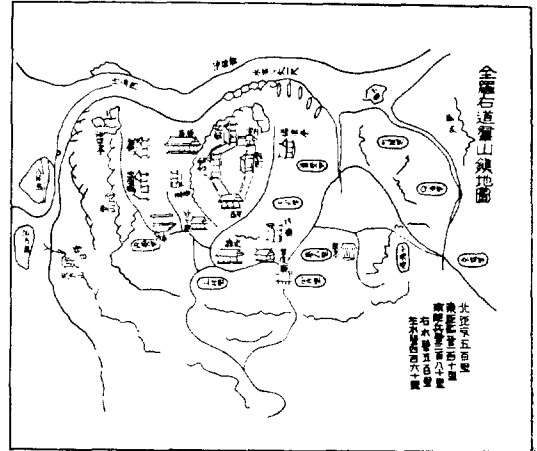


그림 2 全羅右道群山鎮地圖(1701年)
(서울大學校 奎章閣 所藏)

國立中央圖書館所藏의 沃溝縣地圖에서는 群山倉이 七邑海倉이라고 표시되어 있는데 이는 群山倉이 沃溝, 萬頃, 唐悅, 金堤, 金溝, 全州, 南原 등 附近七邑의 官田稅를 모아 京倉으로 回漕하였기 때문에 불려졌던 명칭이다. 따라서 群山은 개항이전부터 배후지의 米穀集散地로서의 기능을 갖고 있었음은 나타내고 있다.

米穀集散地로서의 群山の 비중이 크게 부각된 것은 潛谷 自塿의 건의로 孝宗 8~9년에 논의되었던 湖南地方에서의 大同法이 孝宗 9年 12月(1657)부터 湖南沿海各郡에서 실시된 이후이다.²⁵⁾

大同法の 실시로 群山에는 湖南廳이라는 특별 관서가 설치되었다. 그림 2의 全羅右道群山鎮地圖는 湖南廳과 그 부속관청의 배치를 나타내고 있다. 13棟의 건물 중에서 중앙의 衛舍, 內衛, 軍器의 3棟이 湖南廳의 주요 건물이고, 서쪽의 건물 5棟이 稅庫(大同庫)이다. 남쪽에는 沙工廳(선장의 役所), 吏廳, 漕復廳(漕軍과 能櫓軍의 屯所), 將廳 등이 있었다. 이 湖南廳 및 附屬各廳은 “群山湖南廳所間, 蒞海嶠山丘岡連亘, 貢米之倉稟聯擔, 莊於其麓群倉之勝地, 湖南第一也.”에 의해 北亭丘를 중심으로 하여 그 부근의 구

21) 群山新報社, 1907, 富之群山, 群山新報社, 群山, p. 14.

22) 竹中康雄, 1935, 群山開港前史, 群山府, 群山, pp. 57-62.

23) 李大熙, 1962, “李朝時代の 漕運制について”, 朝鮮學報, 第23號, 朝鮮學會, p. 83.

24) 群山市史編纂委員會, 1975, pp. 179-181.

25) 孫禎陸, 1982, p. 300.

릉지에 입지하고 있었음을 알 수 있다.²⁶⁾

湖南廳을 중심으로 하여 漕運을 위한 漕軍, 楫軍이 群山에 생활의 본거를 가졌고, 또 계절적이기는 하나 미곡수납 및 하역을 위한 많은 사람들이 거주하고 왕래도 빈번하여 群山은 北亭丘를 중심으로 일대가 매우 번성하였으리라 추측할 수 있다. 그러나 개항 5년전인 1894년 甲午改革後 現物로 납부하던 大同米, 大同布 등의 제도가 폐지되자 倉으로서의 기능은 상실되었다. 또한 다음해인 1895년 潤 5月에는 各道外營兵丁의 해산이 결정, 반포되자 漕運과 群山浦營에 의해 지탱되어 오던 기능이 일시에 정지되어 버렸고, 東學亂·淸日戰爭 등 적변하는 국내외정세에 의해 漕軍이나 水兵들도 뿔뿔이 흩어지게 되어 開港當時에는 옛 모습을 찾아 볼 수 없는 寒村에 불과하게 되었다.

2) 軍事·通信機能

朝鮮은 빈번히 출몰하는 倭寇의 침입으로부터 방어를 위하여 關防에 群山浦營을 설치하여 水軍萬戶 1人을 두었다. 群山浦營은 원래 古群山 群島에 설치하였던 것을 肅宗 27年(1701)에 群山으로 이전시킨 것으로²⁷⁾ 그림 2의 全羅右道 群山鎮地圖(1701)의 “本鎮初在古群山, 康熙四十年(肅宗二十七年)爲奴賊所竊發移設于此……”는 이를 증명해 주는 것이다.

肅宗 36年(1710)에는 群山浦營의 萬戶를 僉節制使로 승격하여 漕運에 관한 업무를 겸해서 관장하게 하였으며 수비를 위하여 「戰船 1隻, 兵船 1隻, 伺候船 2隻, 能櫓軍二百四十五名, 漕運十九隻, 漕軍三百四名兼砲手」를 두었다고 한다.²⁸⁾

이 群山鎮은 湖南廳과 同一한 지역에 위치하였던 것으로 볼 수 있다.

그림 2와 같이 北亭丘에는 群山鎮이 있었으며

서쪽으로 海望亭의 望臺와 이에 연결되는 天方山 烽燧臺가 설치되어 있어 적의 내습을 감시하며 漕倉을 방어하였다. 『東國輿地勝覽』에 의하면 天方山 烽燧臺는 珍島南端 女貴山에서 시작하여 務安—咸平—靈光—萬頃을 거쳐 沃溝에 이르는 全朱西海岸線이 錦江對岸의 舒川, 牙山灣에 연결되는 沿海線과 錦江河岸을 따라 臨陂, 咸悅 등으로 연결되는 錦江南岸線으로 分岐하는 古代 通信網의 요지였다.²⁹⁾ 그런데 群山鎮과 이를 보조하는 通信網 烽燧는 모두 당시의 租稅制度였던 租貢米의 안전과 방어를 위한 것이어서, 群山과 미곡과의 관계를 보여 주고 있으며 또한 鎮으로서 群山의 역할을 잘 나타내고 있다.

3) 商業的 機能

群山은 당시 朝鮮 3大市場의 하나였던 江景까지 船便에 의해 錦江을 왕래하는 상인들의 寄留地였으며, 陸路를 통해서도 全羅北道의 內陸으로 진입할 수 있었던 교통의 요지였다. 群山은 水陸 양쪽으로 뻗을 수 있는 이점을 지니고 있어 상업중심의 近代 交易都市로서의 잠재성을 지니고 있었다고 볼 수 있다.

왕래하는 상인들을 위한 酒幕과 주로 米穀仲介業에 종사하였던 客主 등은 그림 1의 全州通附近에 자리잡고 있었다.

群山附近的 중요한 市場聚落으로는 錦江의 지류인 京浦川(당시는 無名川)에 연하여 주변 산물의 집산지였던 沃溝郡 米面 京場里 즉 현재의 京場洞에 있었던 京場市場이 있다. 京場市場은 全羅北道內陸과 錦江과의 연결통로였던 全州街道에 위치한 場市로서 서래장터로도 불리었다. 京場市場은 隆熙 3年(1909) 6月 度支部 司稅局의 조사기록을 보면 상당히 번성하였음을 알 수 있다. 그 開市日은 陰曆 10日, 小月에는 29日로 정해져 있고, 貨物의 집산지구는 臨陂, 萬頃,

26) 保高正記, 1925, 群山開港史, 出版社未詳, 群山, pp. 4-5.

27) 世宗實錄地理誌 關防守御條에는 群山萬戶가 「在沃溝縣鎮浦」로 되어 있으나, 沃溝縣關防은 없고, 萬頃縣關防에 「群山兵船泊立處」라 하고 「海鳥 群山島 望入島」라 하였다. 이는 당초 群山萬戶가 群山島에 병설되었다가 沃溝鎮浦로 이동하면서 群山이라는 명칭을 그대로 옮겨간 것을 추정케 하는 것이다. 鎮浦 또한 왜구의 침입이 빈번한 곳으로 高麗朝 崔武宣의 鎮浦 海戰의 승리는 널리 알려져 있다.

新增東國輿地勝覽, 제Ⅳ권, p. 512에 群山浦營의 水軍의 軍備와 그 배치에 대해서 群山 戰艦 1, 兵艦 1, 伺候船 2, 古群山 戰艦 1, 兵艦 1, 伺候船 2라고 있어 群山과 古群山은 밀접한 관계가 있었다는 것을 증명하고 있다.

28) 全羅右道 群山鎮地圖, 1701.

29) 群山市史編纂委員會, 1975, pp. 175-176.

全州, 舒川, 咸悅, 江景, 韓山 등이었다. 중요한 취급품은 쌀, 콩, 녹두, 목화, 깨, 白木, 麻布, 白鹽 등으로 특히 特産白鹽은 봄·가을에 米面과 定面地方에서 상당한 양이 생산되어 全北西部에 팔렸다고 한다. 장날 상인수는 30~80人, 구매자는 200~700人으로 부근에서는 가장 큰 장으로 개항 이후에도 미곡을 구하러 群山에서도 상인이 갔었을 정도로 성황을 이루었다고 한다.³⁰⁾

그러나 새로운 교통기관의 발달은 지역구조의 변화에 큰 영향을 미쳐 1912년 群山線의 개통과 함께 철도의 이용도가 증가하자 16세기부터 場市로서의 역사를 지닌 京場里의 기능은 축소되기 시작하였다. 그리고 榮町에 상설시장인 群山市場이 설치되어 시장기능이 이전되면서 群山과 주변일대의 場市聚落으로서의 京場里는 쇠퇴하여 갔다(그림 3 참조).

한편 錦江水運이 주로 이용되었을 당시 京場里로 통하는 渡船場이 있었던 京浦里의 渡津聚落은 1905年 항만정비와 함께 渡船場이 이전되고 京場里의 기능이 축소됨에 따라 역시 渡津聚落으로서의 기능이 쇠퇴하였다.

3) 開港場 群山の 登場

이상에서 본 바와 같이 群山은 錦江河口에 위치하여 忠淸道와 全羅道의 광활한 곡창지대를 배후지로 갖는 軍事·經濟的 要地였다.

日本은 1876年 朝日修好條規締結後 釜山港의 개항과 함께 20개월 이내에 平安道를 제외한 전국의 해안지방에서 다른 2개의 항구를 개항하고자 해안을 향해 측량하여 개항장 후보지를 조사하였는데 群山은 후보지 중의 하나였다.

그러나 1877년부터 1880년에 걸친 측량에도 불구하고 群山이 개항장으로 먼저 선정되지 않았던 이유는 日本이 그 배후지역의 가치를 충분히 인식하지 못했고, 단순한 기술적 견지에 의해 항만으로서 부적당하다고 믿었기 때문이라고 한다.³¹⁾

농업에 기반을 둔 韓半島의 경제적 가치를 고려하지 않았던 日本은 인구격증에 따른 식량문

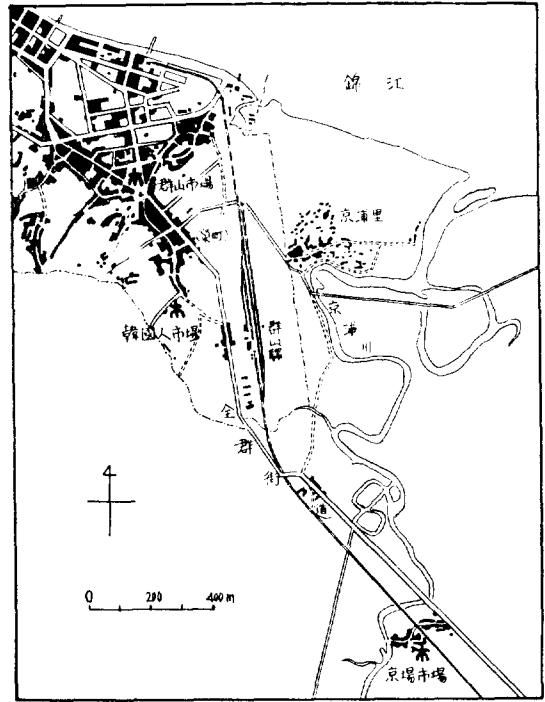


그림 3 群山驛과 주변의 市場(1914年)

제의 해결책으로 朝鮮米를 元山, 仁川 등지로 수송했다가 본국으로 수입하여야 했다. 따라서 日本에서의 수요증대로 全北平野에서 생산되는 막대한 양의 쌀의 구매와 반출을 위하여 群山の 개항을 강력히 요구하게 되었다.

이러한 日本과는 달리 朝鮮國府에서 群山の 개항을 고려하게 된 것은 江景市場과 교역하고 있었던 밀무역선의 단속을 위한 것이었다. 全羅沿岸에 있어서의 밀무역은 倭寇時代부터 성행하였으나 淸日戰爭後에도 여전하였고, 또한 潮流關係로 仁川보다도 群山을 통하여 江景의 韓國人 客主들과 통하는 中國密貿易船의 출입이 성하였으며 귀항길에는 群山 앞바다에서 密漁를 행하는 등 仁川稅關의 감시만으로는 당할 수 없어 국가의 경제적 이득을 높이고자 자발적으로 개항을 서두르게 되었다.³²⁾

따라서 群山은 韓國政府의 칙령에 의해 馬山, 城津과 함께 1899年(光武 3年) 5月 1日에 開港

30) 朝鮮總督府, 1924, 朝鮮의 市場, 朝鮮總督府, 京城, p. 37.

31) 田保橋潔, 1934, “近代朝鮮における開港の研究”, 小田先生頌壽記念朝鮮論集, 小田先生頌壽記念會, p. 691.

32) 竹中康雄, 1935, p. 23.

되었고, 같은 해 10月 11日 韓國外務大臣과 日, 美, 佛, 露, 獨, 淸의 各國使臣에 의해 各國共同租界計劃이 승인되었다.

그런데 群山의 開港에 대한 요구는 日本이 주축이 되었고, 日本과 달리 다른 나라는 韓國의 쌀을 가져 갈 필요가 없었으므로 자연히 群山의 항만과 경영은 개항초부터 일본의 독무대를 이루었다.³³⁾

개항과 동시에 일본은 群山鎮과 湖南廳이 위치하였던 北亭丘一帶에 木浦領事館群山分館을 설치하고, 韓國政府는 警務署, 稅關 등을 설치하여 租界居留外國人 주로 日本人과의 정치·외교·관세상의 업무를 담당하게 하였다.

租稅制度的 변경이후 米穀集散地로서의 기능 상실과 함께 쇠퇴의 길을 걷던 群山은 開港場으로서 선정됨에 따라 정치적·경제적 상황의 변화와 함께 近代都市로서의 면모를 갖추어 가기 시작했다.

4. 近代都市로서의 群山의 形成

開港은 우리나라 都市體系形成에 하나의 큰 계기가 되었을 뿐 아니라 都市의 새로운 構造의 特色을 이루게 하여 都市發達에 많은 영향을 미쳤다.

漕運의 중심지로서 번성하였던 群山은 現物에 의한 租稅制度的 철폐와 함께 쇠퇴하였으나 開港으로 새로운 변화의 시기를 맞이하였다. 따라서 群山이 수행하게 된 기능의 변화, 새로운 교통기관의 발달, 인구의 증가 등 群山의 地域構造를 이루는 요소들의 변화로 말미암아 다른 開港場에서 볼 수 없는 특유한 地域構造를 이루었다.

群山의 都市形成에 있어 중요한 계기로 볼 수 있는 租界의 成立期, 道路의 開通과 整備期, 鐵道開通期 등의 세 시기를 중심으로 그 시대적

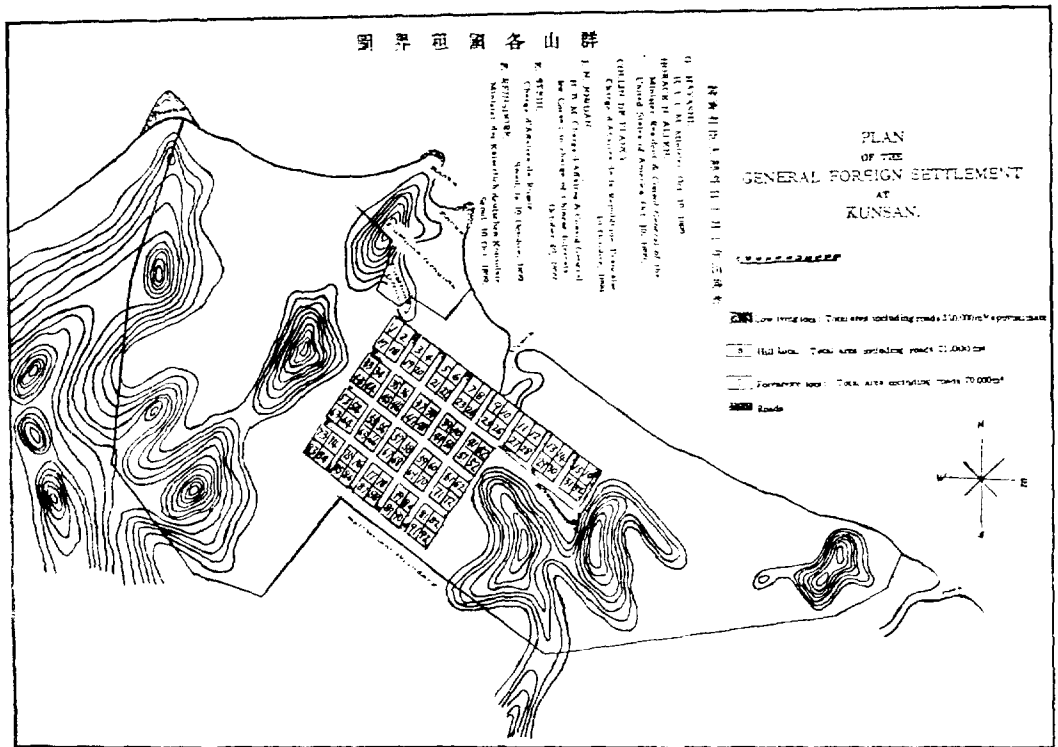


그림 4 群山各國租界圖
出處：孫禎睦，1982，p. 304.

33) 孫禎睦，1982，p. 306.

배경과 새로운 機能의 空間分布, 人口增加, 租界를 中心으로 하는 새로운 交通手段의 발달에 따른 市街地의 확대와 변모, 가로망의 형성에 따른 内部構造의 形成過程과 그 발달을 살펴보고자 한다.

(1) 租界의 成立期(1899~1903年)

1899年 5月 開港當時의 群山은 150戶, 人口 510餘名의 寒村으로 日本人 등 外國人의 정식 거주자는 없었고, 江景까지 水路로 왕래하는 상인들의 통로로 이용되고 있었다. 앞서 開港된 仁川과 木浦의 중간지점에 위치하면서 광활한 湖南平野와 江景市場 등을 背後地로 갖는 群山의 개항은 近代都市의 面貌를 갖추어 가는 계기가 되었다. 近代都市로의 전환은 租借한 條約國人의 의사에 따라 개발가능한 租界를 중심으로 하

여 시작되었다.

租界地域은 그림 4에 나타난 바와 같이 그 면적이 572,000m²에 달하였는데, 현재의 新與洞, 中央路 一街洞과 二街洞 일대의 지역이다. 그 중에서 최초로 住居可能地區로 구획되어 街路網이 형성된 곳은 서쪽의 北亭丘, 修德山 丘陵地와 동쪽의 丘陵地 사이의 면적 336,669m²에 해당하는 低平한 冲積地域이었다. 이 지역은 해안 쪽으로 海濱地域, 中央部分의 低平地, 東·西의 丘陵地에 연결된 高地帶로 이루어졌었다.³⁴⁾

當時 韓國政府로부터 租借된 租界地域은 居留民會에 의해 實利用者에게 다시 경매되었고, 이 財源으로 제반시설을 갖추어 갔다.³⁵⁾ 租界章程 第1條에 海壁 및 埠頭는 各港에 필요한 때에 필요한 장소에 韓國政府가 이를 건설하고 유지·수선하며, 租界內의 地基, 道路, 溝渠는 條

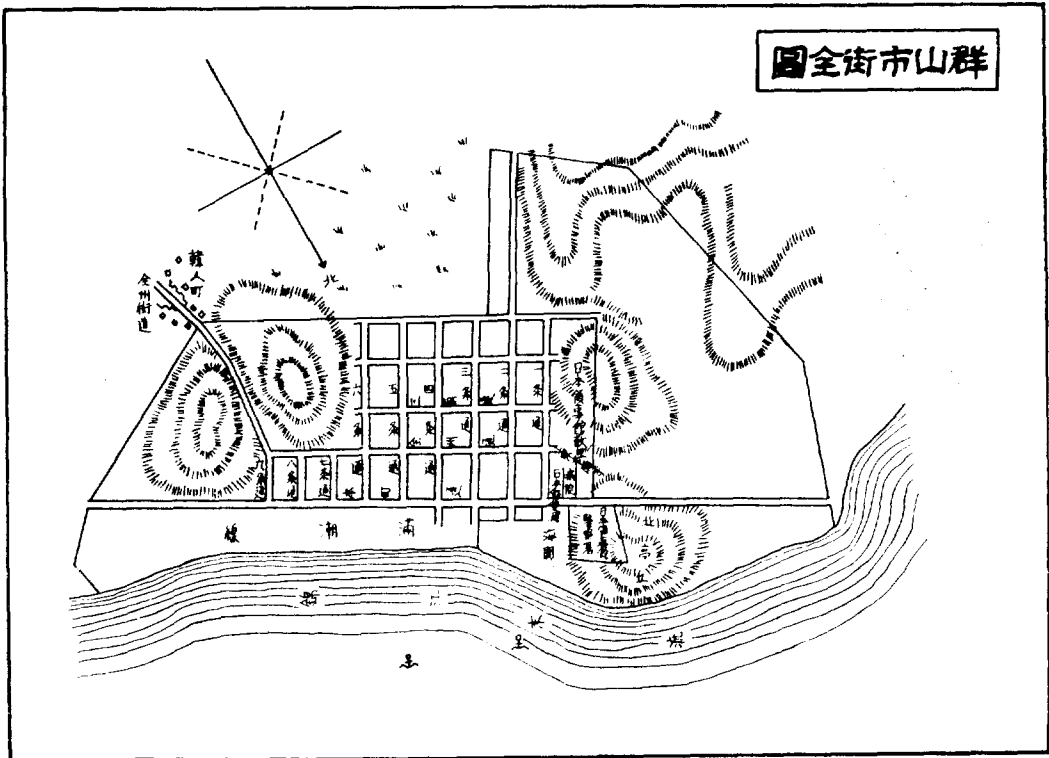


그림 5 1902年 群山市街圖
資料：香月源太郎, 1902, 韓國案內, 青木嵩山堂, 東京.

34) 住居可能地區는 仁川이나 木浦의 예와 같이 A,B,C의 세 지구로 나누었는데 A地區는 低平地(low lying lots)로서 310,000m², B地區는 丘陵地(hill lots)로서 21,000m², 그리고 C地區는 埋立을 요하는 海濱(foreshore)으로서 70,000m²였다. (1910年 朝鮮總督府 統計年報 第9表)

35) 孫禎睦, 1982, p. 306.

約國이 보호·수리하도록 되어 있었다. 그러나 居留民會가 장악한 행정권은 道路·溝渠 등 토목사업에만 그치지 않고 住居管理·商事·營業·징세·토지·가옥·건축·교육·경찰·위생·병원·船舶 등 지방행정 일체에 미쳤다. 따라서 조계는 사실상에 있어 條約國의 영토처럼 되어 완전한 ‘一個國內의 小國’을 형성하였고, 外國人 특히 日本人 주도하에 지역개발이 이루어졌다.

한편 그림 5에 의하여 1902年 당시 都市機能의 배치와 가로망의 구성을 살펴 보면 兩丘陵地들 사이의 低平地에 最初의 居住可能地域으로 설정된 곳은 계획적인 格子形의 가로망을 기본으로 하여 계획되어 있다.

과거 群山—全州通路인 全州通 북쪽의 本町通을 주축으로 하여 漕運時代의 湖南廳·群山鎭이 위치하였던 北亭丘에 租界形成과 함께 韓國政府에서는 群山海關을 설치하였고, 日本側에서는 木浦領事館 群山分館을 설치하였다. 또한 경찰서, 병원, 우체국 등의 시설이 관청중심지의 주변일대에 분포하여 本町通은 중심지로 등장하였다.

街路網은 木浦領事館 群山分館으로부터 東쪽으로 1條通에서부터 9條通까지 배열되어 있다. 領事館, 경찰서, 우체국, 海關 등의 官廳街를 중심으로 하여 1條, 2條, 3條 등의 가로명을 붙인 것은 中心部에서 시작되는 간선도로에 本町通이라는 가로명을 붙인 것과 함께 日本 明治時代의 도시적인 특징을 잘 나타내 주는 것이라고 볼 수 있다. 또한 都心가까이에 東本願寺라는 절을 설치하여 日本都市的인 특색을 더하고 있다. 따라서 群山의 近代都市로의 발달은 日本과 깊은 관계가 있음을 증명하고 있다. 개항당시의 群山은 취락이 쇠퇴하여 既存聚落이 미약한 상태였기 때문에 日本人들이 원하는 街路造成計劃이 쉽게 이루어질 수 있었다고 본다. 이때의 가로망패턴은 현재까지 群山의 가로망의 기본체계를 이루고 있다.

한편 群山의 개항과 함께 국내외에서 많은 人口가 유입하였는데 이에 따른 人口의 增加現象은 그림 6과 같다. 개항초기의 단계에서는 한국

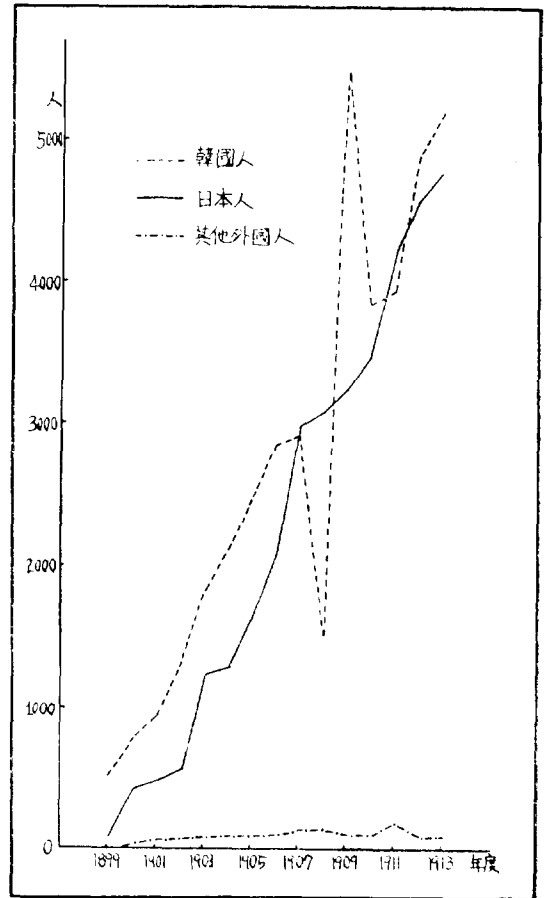


그림 6 開港以後의 人口變化

資料：秋山忠三郎, 1935, 群山府史, 出版社未詳, 京城, pp. 18-19.

인에 비하여 일본인이 급증한 것을 알 수 있다. 즉 한국인은 1899年 511人에서 1903年 1,811人으로 5년간 약 254.4% 증가하였다. 한국인수의 증가는 開港場에서 취업하기 위한 근로자나 傭員들이 많이 유입된데 기인한 것으로 보인다. 같은 시기에 日本人은 1899年 77人에서 1903年 1,225人으로 약 14배의 급증을 나타내고 있다. 이러한 일본인의 증가현상은 미곡의 豊凶과 밀접한 관계가 있는 것으로서 1901년경 흉작으로 정체현상을 보이다가 1903년 풍작으로 대거 이주현상이 나타났다.³⁶⁾ 계속적인 인구증가현상임에도 불구하고 가구당 평균 인구수는 적게 나타

36) 秋山忠三郎, 1935, 群山府史, 出版社未詳, 京城, p. 13.

表 2. 日本人 職業別 戶口數(1901年 10月末 現在)

職 業	戶口數	內 容
I. 農 業	6	農業(4) 牛乳搾(2)
II. 水 産 業	4	漁師(4)
III. 鑛 工 業	52	大工(31) 粗摺業(5) 左官(4) 石工(3) 土木請負(3) 酒造業(1) 武力職(1) 疊刺(1) 桶工(1) 鍛冶職(1) 寫眞師(1)
IV. 商 業 (交通業包含)	131	雜貨商(25) 仲買商(16) 藝妓(14) 貿易商(11) 賣藥商(7) 酒小賣商(5) 陶器商(4) 菓子商(4) 料理店(4) 女髮結(4) 魚商(3) 旅人宿(3) 鳥獸肉商(3) 小間物商(2) 穀物商(2) 金物商(2) 飲食店(2) 豆腐屋(1) 餅屋(1) 繩叭商(1) 湯屋(1) 青物商(1) 射(1) 氷屋(1) 玉突(1) 理髮職(1) 材木商(1) 薪炭商(1) 舟乘業(4) 回漕業(3) 舁船(2)
V. 公務・自由業	1	醫師(1)
VI. 入 他(雜業)	2	雜業(2)
計	196	

資料：外務省通商局(1901), 『通商彙纂』, 明治 34年, 10月號(通卷 203號)(東京：博文館), pp.93-94.

※ 職業分類는 昭和 5年(1930年)의 朝鮮總督府 國勢調査의 分類方式인 I. 農業 II. 水産業 III. 鑛業 IV. 工業 V. 商業 VI. 交通業 VII. 公務・自由業 VIII. 家事使用人 IX. 入他 X. 無業에 基本을 둔 것이다.

나는데(1899년 3.85人, 1903년 4.05人) 이는 초기의 이주자들 대부분이 일확천금하여 본국으로 귀국하려 했던 單身移住者였음을 나타내는 것이다. 이는 표 2에서 볼 수 있듯이 잡화상, 중개상 등 소규모의 자본으로도 가능하였던 상업과 목수, 미쟁이, 석공 등 건설업부문에 많은 사람이 종사하고 있었음에서도 증명이 된다. 이들의 생산활동은 주거지와 미분리된 형태로 이루어졌는데 주된 거주지역은 개항이전부터 이용되었던 全州通을 따라서 형성되어 있었다.

北亭丘를 중심으로 관청이, 本町通에는 은행·회사 등이 입지하여³⁷⁾ 도시성장의 초기단계인 도보형도시의 형태를 갖추어 갔다.

한편 北亭丘周邊과 全州通을 따라 거주하였던 한국인들은 『群山, 馬山浦, 城津各國租界章程』 第9條에 의하여 조계내에서 外國人과의 雜居에서 오는 불편방지를 위한 한국인 가옥의 철거와 함께 거주가 불허되어 조계밖으로 축출되었다.³⁸⁾ 따라서 한국인들은 조계에 인접한 全州街道邊에

집중거주하게 되어 조계내의 일본인과의 거주지 분리현상이 나타나기 시작하였다.

群山の 한국인이 거주중심지역 자체를 외국인에게 내주게 된 것은 釜山, 仁川, 馬山 등의 다른 開港場과는 특이한 현상으로 이는 群山이 租稅制度의 전환에 의해 漕運의 중심지로서의 기능상실로 인한 취락붕괴과정에서 조계가 형성되었기 때문으로 볼 수 있다. 따라서 정치·사회적, 경제적 상황은 변하여도 北亭丘一帶는 또다시 中心地로서의 地位를 유지하면서 개항이전과는 전혀 다른 계획도시로 성장하여 갔다.

(2) 道路의 開通과 整備期(1904~1908年)

이 시기의 地域變貌에 큰 영향을 주었던 것은 露日戰爭이후 韓半島에서의 日本勢力의 확장과 이에 따른 群山の 중요성의 증대, 內陸地域과의 관계를 원활히 해 주는 全州街道의 開通, 그리고 海濱의 매립과 부두의 축성 등이다.

露日戰爭의 말발로 일시적인 日本人 人口增加

37) 株式會社 第一銀行 群山出張所(1902年), 藤本合資會社(1901年), 群山信用組合(1903年) 등이 本町通에 입지하였다.

38) 『群山, 馬山浦, 城津各國租界章程』 第9條는 韓人房屋折徙에 관한 조항으로 “韓國政府當不准韓人在租界內添建房屋或埋葬屍體每段地基公拍之後或接到管理租界事部公司知照欲於租界內某處築路儘一箇月內韓國政府當將該地基或路線內所有韓人房屋墳塚一概折徙而租界內所有韓人房屋墳塚則自定章之後儘兩年內概行遷去”라 하여 租界 설치 후 2年內에 모든 시설의 철거를 규약하고 있다.

表 3. 日本人 職業別 戶口數(1905年 7月末 現在)

職 業	戶口數	內 容
I. 農 業	47	農業(46) 植木屋(1)
II. 水 産 業		漁業
III. 鐵 工 業	75	大工(34) 石工(5) 左官(4) 鋳力職(3) 仕立職(3) 土木請負(4) 木挽(2) 疊製造(2) 酒製造(1) 醬油製造(1) 時計職(1) 煙草製造(1) 瓦點造(1) 日銀細工(1) 印刷師(2) 高眞(1) 籠職(1) 精米業(1) 素麵製造(1) 西洋洗濯(1) 和洗濯(1) 洗張(1) 鍛冶(1) 桶職(1) 漬物(1)
IV. 商 業 (交通業包含)	209	雜貨(40) 仲買(21) 菓子商(19) 貿易(10) 米穀商(7) 料理屋(6) 理髮(6) 酒商(5) 魚商(5) 飲食店兼下宿(5) 飲食店(4) 陶器(4) 賣業(3) 豆腐屋(3) 吳服商(3) 西洋料理(2) 藝妓(2) 湯屋(2) 宿屋(2) 玉突(2) 餅屋(2) 砂金買入(1) 金貸業(1) 蕎麥屋(1) 下駄商(1) 薪炭商(1) 建具商(1) 繩隊商(1) 硝子商(1) 髮結(1) 仲仕(34) 船乘(4) 集配人(4) 運送業(3) 回漕業(2)
V. 公務・自由業	36	官吏(18) 銀行員(4) 醫師(3) 海關員(3) 民會員(2) 新聞記者(2) 僧侶(2) 居留地會書記(1) 會社員(1) 學校教員 等
VI. 其 他	13	雇人(10) 給水業(1) 掃除(1) 日雇(1) 等
計	380	

資料：外務省通商局(1905), 「通商彙纂」, 明治 38年, 第63號(東京：博化館), pp. 34-36.

의 경제현상이 나타났으나(1904년 1,262인으로 前年度에 비해 3%증가), 전쟁의 종료와 함께 다시 증가하여 1907년 한국인은 2,903인인데 비해 일본인은 2,956인으로 일본인이 더 많이 거주하고 있었음을 알 수 있다. 이는 淸日戰爭과 露日戰爭에서의 日本의 勝戰結果 韓半島에서의 지위가 확고해지자 본격적인 韓半島進出을 한데서 기인한다. 당시 日本人들의 職業別構成을 보면 표 2와 같이 前期에는 수공업자, 어민, 미쟁이, 노동자, 小商人 등의 진출이 많았으나, 이 시기에는 표 3과 같이 의사, 변호사 등의 전문직과 관리 등의 수가 현저히 증가하였다. 여전히 큰 비중을 차지하였던 것은 상업으로서 미국상의 증가가 눈에 띄며, 또 群山居住日本人을 상대로 하여 보다 다양한 종류의 상업활동이 행하여졌음을 알 수 있다.

이 시기에 가장 큰 증가를 보인 것은 農業人口로서 農家は 前期의 4戶에서 46戶로 증가하여 日本人이 群山附近一帶에서 영농에 직접 참여하였음을 추측할 수 있다.³⁹⁾ 또한 日本人이 米穀

商 또는 精米業 등 미국과 관련된 업종에서도 현저히 증가하여 群山과 米穀輸出과의 관련성을 나타내고 있다.

露日戰爭이후 日本人은 착실히 증가하는데 비해 韓國人은 1907年 대폭감소하였다. 이는 1907年頃 계속되는 민란과 의병활동으로 인하여 불안했던 사회·경제적 상황에서 생겨난 결과로 추측된다.

群山은 開港當時 淸年의 良港이라고는 볼 수 없었다. 매년 錦江이 방류하는 토사가 강안에 쌓이며, 조석간만의 차가 커서 최대 7.5m에 이르며 潮流가 2m 내외의 급류를 갖는 점들은 群山港의 커다란 결점으로 이는 개항을 늦추게 했던 이유의 하나였다. 따라서 항만정비의 문제는 前述한 바와 같이 개항과 동시에 「群山, 馬山浦, 城津各國租界章程」에 지적된 것으로서 개항이후 領事들은 條約上의 海壁築造를 韓國政府에 계속 요청한 결과 1907年 겨울 세관용지의 일부로서 세관부지 외면의 海壁 및 埠頭 1基가 축성되었다.⁴⁰⁾

39) 外務省通商局, 1905, 通商彙纂, 明治 38年, 第59號, 博文館, 東京 p.39에서 “當港 발전상 가장 이채를 나타내는 것은 농사 경영으로서 더우기 그 진보의 속도는 실로 놀랄만한 것으로서 지난 明治 35年末(1902年)까지는 겨우 十韓里내에 있어서 4.50町步를 소유하는데 그쳤으나 36년에 이르러서는 나아가 十韓里 이의를 매수하여 同年末 十韓里 이의를 통해서 400町步를 상회하며 37年은 더욱 폭증하여……”라고 기록하고 있다.

40) 保高正記, 1925, pp. 149-50.

海岸埋築工事は 都市成長에 있어 두 가지 이 점을 가져 왔다. 첫째, 계속되는 토사의 침전으로 인한 해수면의 변화로 곤란하였던 곳에 해안선을 정비하는 한편 수심이 깊은 곳까지 해안선을 연장시켜 항구의 기능을 강화시켰고, 둘째, 배후에 구락지가 위치하여 시가지의 확대가 곤란하였던 곳에 해안가로의 토지 확장을 가져 왔다. 따라서 매축으로 확장된 토지는 부두시설로 이용되는 한편 本町通의 상업지구의 확대를 가능케 하였고, 후에는 濱町의 철도진입선 건설과 함께 공업지구의 형성을 가능케 하였다.

우리나라 6大河川의 하나인 錦江은 忠淸南道의 남부를 관류하여 公州, 扶餘, 恩津, 江景 등을 거쳐 群山에 이르므로 群山—江景間 約 100 餘里는 汽船이 매일 왕래하고, 江景으로부터 상류의 扶江까지 約 200里間은 風帆船이 통하여 淸州, 烏致院 등지까지 운송이 가능하였다.⁴¹⁾ 따라서 근대적인 육상교통수단이 발달하기 전까지 錦江水運은 중요한 교통수단으로서 이용되었고, 群山부근의 京浦里에는 渡津聚落이 발달되어 있었다.

1876년 개항직후에는 日本商人들의 상권이 開港場에 한정되고 日本商品이 日本人들에 의하여 직접 내륙지방까지 운송되지 않았으므로 큰 변화는 없었다. 開港場으로 수입된 日本商品은 그곳에서 客主·旅閣 等の 韓國人 中間商人을 통해 위탁판매되고 내륙지방으로 운송되거나 혹은 정부의 보호하에 있던 裸負商에 의하여 농촌으로 공급되었다. 開港初 內陸地方에 대한 群山의 상권은 3大市場의 하나인 江景과 錦江을 중심으로 한 忠淸南道의 西南一帶에서부터 忠淸北道의 淸州平野, 大田·沃川과 秋風嶺一帶에 이르는 광범위한 지역이었다. 그러나 1905年 京釜線의 개통이후 江景市場을 통해서 群山의 商圈內에 속했던 公州 동쪽 燕岐以南의 제지역이 商圈外로 벗어났다. 그렇지만 露日戰爭은 苗浦를 비롯한 全北 扶安一帶를 群山의 商圈에 포함시키고⁴²⁾ 日本勢力이 더욱 확대되는 계기가 되었다. 따라

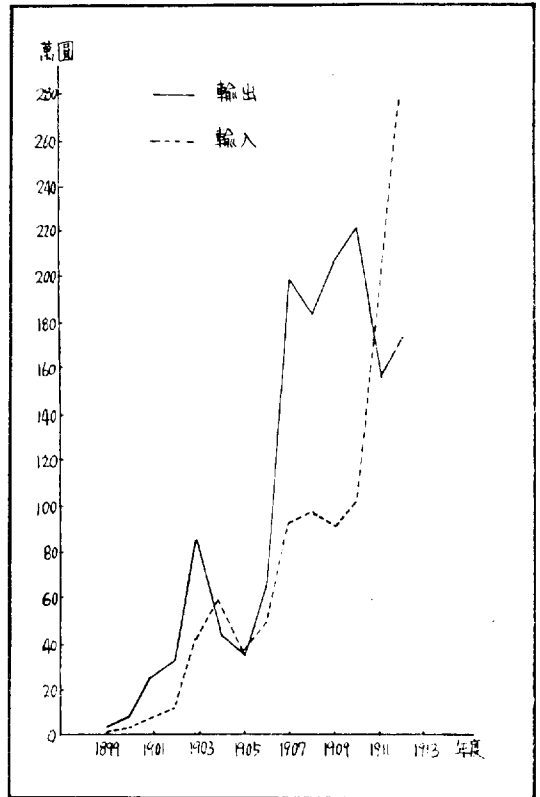


그림 7. 開港以後의 貿易額의 變化
資料: 秋山忠三郎, 1935, pp.191-192.

서 그림 7에서와 같이 露日戰爭後 무역액의 급증현상이 나타났다. 수출초과현상은 다른 開港場에서는 볼 수 없었던 것으로 수출품은 米穀이 주였다. 미국의 수출증대로 群山은 對岸인 舒川郡을 통해 유입되는 忠淸南道의 藍浦, 廣川一帶와 全羅北道의 扶安, 萬頃江·東津江一帶의 米穀集散地로서 米穀輸出港의 기능이 강화되었다.

따라서 內陸穀倉地域과의 원활한 교통의 필요에 의하여 韓國政府는 1906年 국내 주요지구간의 도로개착 제 1기의 계획으로 治道局을 설치하여, 1907年 群山에서 全州까지 路幅 7m, 길이 46,472m의 일등도로인 全群街道를 개설·정비하여 1912年 湖南線의 개통전까지 내륙과의

41) 南宮瀟, 1913, 新韓國全誌, 惟一書館, 京城, p.186.

42) 苗浦는 全羅北道 高敞郡에 있으며 群山 남쪽 海上 17浬되는 곳에 있는 河津으로서 그 배후에는 高敞, 古阜를 가까이 두고 개항 무렵 500만석의 미국과 약간의 實棉을 생산하던 곳으로서 露日戰爭까지는 앞서 개항한 木浦의 상권하에 있었다.

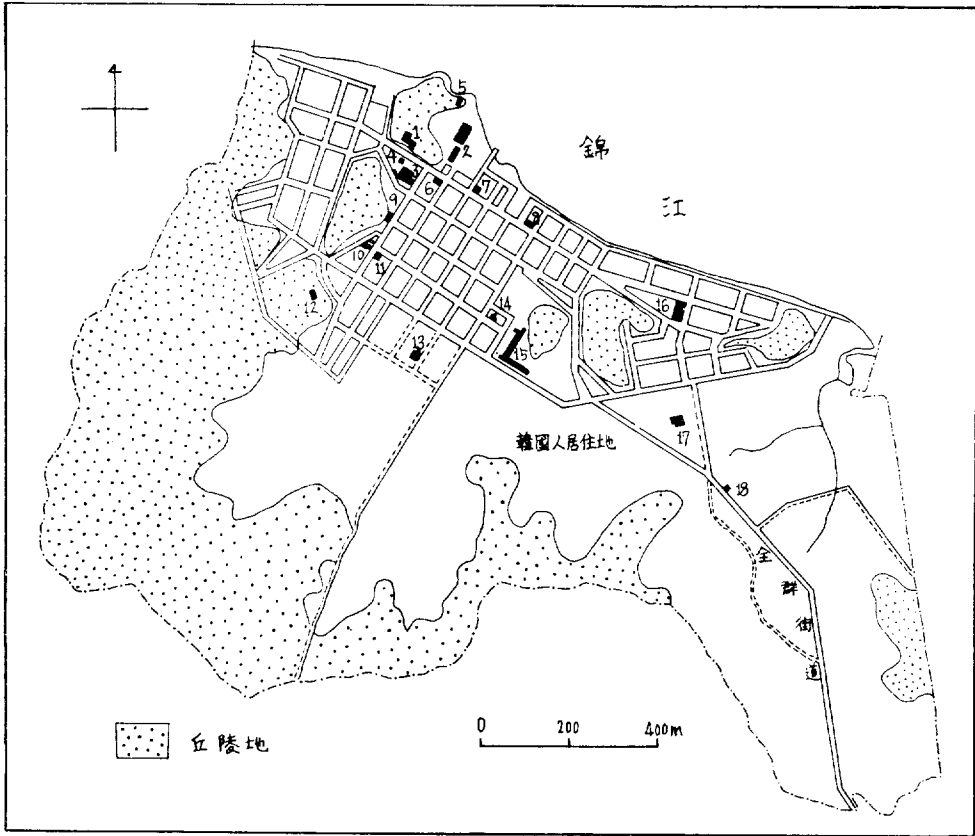


그림 8 1906년의 群山市街地圖

- | | | | | |
|--------|-----------|------------|---------|-----------|
| 1. 理事廳 | 5. 土木局工營所 | 9. 警察署 | 13. 明治座 | 16. 精米所 |
| 2. 稅關 | 6. 朝鮮銀行 | 10. 居留民團役所 | 14. 幼稚園 | 17. 群山座 |
| 3. 郵便局 | 7. 米穀檢査所 | 11. 群山市報社 | 15. 小學校 | 18. 榮町郵便局 |
| 4. 病院 | 8. 十八銀行 | 12. 東本願寺 | | |

교통에 중요한 역할을 담당하게 하여 群山의 발전에 큰 영향을 주었다.

이상과 같은 여러 요인에 의해 群山은 그림 8에 나타난 바와 같이 前期에 비하여 크게 성장한 것을 알 수 있다. 초기의 市街地로 부터 동서방향으로 확장되었고, 향만정비로 해안을 따라 濱町通으로의 확장현상이 나타났다.⁴³⁾

부두를 중심으로 하여 濱町과 本町通 사이에

는 창고, 농업조합, 수산업회사 등이 자리잡게 되어 租界形成初期에 本町通을 중심으로 이루어진 官公署 및 商業機能의 집중과 함께 商業 및 業務機能地區를 형성하게 되었다.⁴⁴⁾

또한 이전에는 갈대밭이었던 浪花町, 蘆町, 幸町一帶는 全群街道의 개통 이후 개발이 촉진되며 精米所, 糶摺工場 및 鐵工業所가 집중된 工業地區를 형성하여 갔다.⁴⁵⁾

43) 1908년 영사관 보고에 의하면 거류지의 경매면적은 1904년에 비해 2배 가량 확대되어 324,196m²인데 群山 理事廳 32,250m², 군산우체국 4,190m², 군산거류민단 19,484m², 日本人 244,446m²로 전체의 87.8%를 일본인이 차지하였다.

44) 이 시기에 本町通에 설치된 은행, 회사로 十八銀行 群山支店(1907年), 群山倉庫株式會社(1906年), 海産株式會社(1907年), 群山通商合資會社(1907年), 合資會社岡崎商社(1906年) 등이 있었고, 이외에 각종 組合들이 설치되었다(群山新報社, 1907, pp. 243-252).

45) 종업원 200여명의 岩田精米所(1905年 西濱町에 설립되었으나 1907年 本町으로 이전)를 비롯하여 森久糶摺工場(1907年), 布井精米所(1905年) 등이 幸町一帶에 세워졌다.

한편 北亭丘와 修德山의 서쪽으로도 시가지가 확대되었는데 錦町과 淺山町은 群山公園을 배후에 두고 十八銀行의 사택지 등 주택가를 형성하였다. 현재 自花釀造株式會社가 있는 新興洞 부근인 錦町, 淺山町, 橫田町 등에서는 양조업이 발달되었던 것으로 開港期의 기능배치가 현재까지 계속되고 있음을 증명하는 一例이다. 西濱町에는 1905년 岩田榎摺工場이 세워져 群山의 精米工業의 효시가 되었으나 부근에 공원과 주택지가 인접해 있는 이유로 工業地區로 성장할 수 없었고 工場은 후에 本町通으로 이전되었다.

이 시기에 조계내에서는 향단이 정비되어 부두시설을 갖추어 함께 성장기반을 마련하고, 상공업에 기반으로 둔 도시성장을 하였으나 조계밖의 한국인거주지역은 무질서하게 확대되었다. 한국인들 가운데는 조계내의 일본인을 상대로한 客主活動 등으로 부유한 사람도 있었으나 대부분은 저소득층으로서 1913년 행정개편시 榮町으로 되는 全群街道邊과 租界남동쪽의 開福洞, 九福洞 등의 丘陵地域에 빈민지역을 형성하면서 집중거주하였다.

(3) 鐵道開通期(1909~1913年)

韓日合邦으로 인한 居住制限地域의 폐지와 裡里一群山間을 잇는 群山線의 개통으로 群山의 공간적 팽창이 가장 활발히 이루어졌고, 무역항으로서의 기능의 증대, 群山의 지역중심의 이동, 근교작물재배 등 토지이용이 다양하게 나타나 群山의 성장에 있어 가장 큰 변화를 나타낸 시기였다.

韓日合邦후 외국인들의 租界內에 한정되었던 居住制限이 철폐되면서 租界外로 시가지가 더욱

表 4. 群山租界 및 租界外 戶口表(1910年末 現在)

居住場所	戶數	人 口 數			國 別
		男	女	計	
租界內	623	1,247	955	2,202	日本人
租界外	320	706	991	1,697	日本人
租界內	20	51	—	51	清國人
租界外	13	52	4	56	清國人
租界外	4	6	6	12	美國人
計	990	2,062	1,996	4,018	

資料：群山狀況一般，1910.

확대되어 갔다. 특히 조계의 경계선이었던 明治町, 群山驛 주변의 榮町, 蘆町, 浪花町, 그리고 租界 남쪽의 광대한 저평지인 新興洞이 활발히 개발되기 시작하였다.

당시 인구가 실태를 보면 1909년 총인구 8,782人에서 1913년은 10,044人으로 5년간 14.4% 증가하였다. 그 가운데 한국인은 4.9%감소한 반면 일본인은 48.0%증가하였다. 기타 외국인수의 증가는 1900년 24人에서 1913년 82人으로 개항 이후 15년간 242%증가하며 큰 변동은 보이지 않았는데, 群山居住外國人は 선교와 의료사업에 종사하였던 소수의 美國人을 제외하고는 주로 單身移住한 中國人이었다.

한편 租界內와 租界外의 인구수를 비교해보면 租界外에 총외국인의 43.9%가 거주한 것으로 나타나고 있다(표 4 참조). 이는 1907년의 23.0%였던 것과 비교해 볼 때 일본세력의 확대와 지역개에 부응하여 조계밖으로 많은 인구가 유입, 이주하여 외국인의 거주지가 더욱 확대되었음을 추측할 수 있다.⁴⁶⁾

일본인의 인구학적 특성을 보면 그림 9의 인

46) 群山居留地 及 附近人口戶數(1907年 6月末 現在)

地 名	戶數	人 口 數			國 別
		男	女	計	
群山居留地	500	1,143	831	1,974	日本人
同上	46	76	2	78	清國人
群山居留地附近	161	318	286	604	日本人
同上	4	6	4	10	美國人
計	711	1,543	1,123	2,666	

資料：富之群山，1907，p. 50.

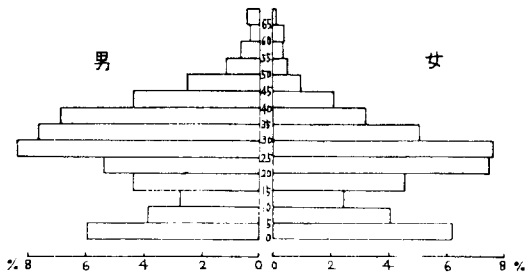


그림 9 日本人의 人口피라미드(1909年)
資料：明治 42年 總督府統計年報

구피라미드에 나타난 바와 같이 15~54세의 생산연령층의 비율이 큰 전형적인 도시형을 나타내고 있다. 특히 생산연령층 여성인구의 높은 비율을 보이고 있다. 여성인구를 볼 때 여성편기현상은 20~24세층에서 가장 크게 나타나 남성율 100으로 한 성비 138.21이다. 표 4에서 볼 때 女超現象은 租界外에서 더욱 두드러지는데 이것은 群山人口의 활동의 공간분포와 관련이 있는 것으로서 租界內에서는 항만과 관련된 業務·倉庫業, 정미업 등이 입지하여 남성 노동력이 요구되는 반면, 租界外에서는 新興洞의 遊廓과 여성노동력을 요구하는 서비스업이 입지하여 나타난 현상이라 볼 수 있다.

표 5는 1910년 群山府와 전국의 府全體의 직업별 인구의 분포를 표시한 것으로 群山の 경우 첫째, 총직업별 인구면에서 볼 때 女性の 직업 참여도가 높다. 여성이 차지하는 비중이 13.6%로 전체 여성의 9.49%가 경제활동에 종사하고 있다. 그 중 가장 많은 부분이 藝娼妓酌婦로서 63.9%를 차지하여 이는 전국 府의 46.0%를 훨씬 능가하는데 이는 연령구조상 청장년층의 남성인구의 비율이 높은 것과는 관련된 것으로 항구도시로서의 위략적 성격이 매우 컸음을 나타내는 것이다.

둘째, 전체의 직업인구 중에서 官吏와 公吏 등의 관료계급의 비중은 작으나 농업인구는 전체의 10.1%로서 全國府平均 3.0%를 훨씬 능가하여 수출미곡의 확보를 위하여 직접 농사경영에 참여하였기 때문에 나타난 결과로서 群山の

기능이 주변의 농촌사회와 밀접한 관계를 맺고 있음을 나타내고 있다.

또한 표 5는 인구 구조상에서도 군산의 도시적 발달의 성격을 나타내고 있다. 前期에 비하여 관리·전문직종사자가 증가하여 보다 정착적인 성격이 강화되었고, 他府보다 높은 농업인구 비율은 群山과 미곡과의 관련성을 의미하는 것으로 배후의 농업생산과도 깊은 관계가 있음을 알 수 있다.

한편 무역에 있어서는 1910년까지 착실한 증가를 보이다가 일시 감소하는 현상이 나타났다(그림 7 참조).⁴⁷⁾ 1909년 朝鮮總督府의 조사에 의하면 日本이 群山の 수출액 2,049,580圓(전국의 12.6%) 중에서의 99.9%, 수입액 913,436圓(전국의 2.5%) 중에서의 89.8%를 차지하여 무역에 있어서 對日依存度가 절대적인 것으로 볼 수 있다. 수출품은 玄米, 精米 등 미곡이 약 90%를 차지하고 나머지도 牛皮, 大豆, 小麥 등의 농산물이었다. 수입품은 면직사, 수직물 등의 직물류와 설탕, 淸酒 등의 식료품, 각종 건축재 등 소비재가 주였다. 이같은 높은 대일의 의존도는 해방후 群山이 무역항으로서의 기능을 상실하고 성장이 침체된 주원인이었다.

이상과 같은 對日米穀輸出港으로서의 무역기능의 팽창으로 群山港에는 부두가 새로이 설치되었고, 이 부두를 중심으로 하여 창고업·미곡상·은행 등이 집중분포하였다. 또한 群山驛과 부두사이의 浪花町·幸町一帶에 정미소가 전보다 더 증가분포하게 되어⁴⁸⁾ 미곡수출과 관련하여 群山驛, 精米業이 집중한 浪花町과 幸町의 工業地區, 그리고 埠頭로 연속된 독특한 미곡수출항으로서의 景觀을 형성하게 되었다.

당시 여전히 도시발달의 초기단계로서 거주지와 상업기능의 뚜렷한 구분없이 한곳에서 이루어지거나 한건물에서도 상점은 가로변에 위치하고 거주는 뒷편 혹은 2층에서 하였던 것이 일반적인 현상으로 주택지와 downtown의 뚜렷한 분리현상은 나타나지 않았다. 그러나 群山線의 개통과 外國人居住制限의 폐지에 의한 시가지의

47) 무역에 있어서 개항 이후 줄곧 수출초과현상을 보이던 것이 1911년, 1912년에 일시적인 수입초과현상으로 바뀌었다. 그러나 1913년부터는 다시 수출액의 급증으로 무역흑자현상을 보여준다.

48) 이 시기에 本町通에 세워진 정미소로는 森精米所(1910年), 澤田精米所(1910年), 三橋精米工場 등이 있다.

表 5. 群山府와 全國府의 日本人 職業別 人口(1910年末 現在)

	群 山 府						府 總 計					
	戶 數	本 業		家 族		計	戶 數	本 業		家 族		計
		男	女	男	女			男	女	男	女	
農 業	103 —	107 10.1	—	109 —	170 —	386 —	1,044 —	1,144 3.0	36 0.7	1,019 —	1,578 —	3,777 —
漁 業	48 —	48 4.5	—	58 —	17 —	183 —	750 —	995 2.6	158 2.9	526 —	1,057 —	2,736 —
工 業	96 —	117 11.1	—	81 —	146 —	344 —	4,289 —	4,957 13.2	107 2.0	2,605 —	6,377 —	14,046 —
商 業	319 —	303 28.6	22 13.3	292 —	498 —	1,115 —	9,150 —	10,293 27.4	591 10.8	7,207 —	14,577 —	32,668 —
藝 娼 妓 酌 婦	2 —	— —	106 63.9	1 —	— —	107 —	65 —	— —	2,517 46.0	65 —	186 —	2,768 —
官 吏	52 —	52 4.9	—	44 —	81 —	177 —	3,979 —	4,166 11.1	3 0.1	2,787 —	6,301 —	13,257 —
公 吏	13 —	13 1.2	—	7 —	23 —	43 —	756 —	995 2.6	—	548 —	1,239 —	2,781 —
教 員	10 —	11 1.0	4 2.4	6 —	8 —	29 —	291 —	286 0.8	59 1.1	203 —	441 —	989 —
新聞及雜誌記者	1 —	2 0.2	—	2 —	2 —	6 —	146 —	165 0.4	—	89 —	143 —	397 —
神 官	1 —	1 0.1	—	3 —	2 —	6 —	20 —	25 0.1	—	11 —	28 —	64 —
僧 侶 及 宣 教 師	5 —	5 0.5	—	2 —	5 —	12 —	97 —	120 0.3	1 0.0	66 —	103 —	290 —
辯護士及訴訟代理	3 —	3 0.3	—	2 —	3 —	8 —	58 —	60 0.2	—	38 —	98 —	196 —
醫 師	8 —	8 0.8	—	8 —	15 —	31 —	208 —	212 0.6	4 0.1	233 —	421 —	870 —
產 婆	2 —	— —	5 3.0	1 —	— —	6 —	68 —	— —	121 2.2	57 —	62 —	240 —
雜 業	192 —	223 21.1	25 15.1	196 —	335 —	779 —	6,954 —	8,722 23.2	1,256 23.0	5,565 —	10,204 —	25,747 —
勞 力	108 —	147 13.9	—	99 —	186 —	432 —	3,430 —	4,367 11.6	338 6.2	2,104 —	4,420 —	11,229 —
無 職 業	23 —	18 1.7	4 2.4	18 —	33 —	73 —	1,278 —	1,117 3.0	280 5.1	915 —	1,689 —	4,001 —
合 計	986 —	1,958 100.0	166 100.0	929 —	1,584 —	3,737 —	32,583 —	37,624 100.1	5,471 100.0	24,038 —	48,924 —	16,057 —

資料：「明治 43年 朝鮮總督府統計年報」，第45頁。

※ 表 3과 表 4의 職業別分類에 의하면 I. 農業, II. 水産業(漁業) III. 鑛工業(工業), IV. 商業(商業, 藝娼妓酌婦), V. 公務 自由業(官吏, 公吏, 教員, 新聞及雜誌記者, 神官, 僧侶及宣教師, 辯護士及訴訟代理, 醫師, 產婆), VI. 其他(雜業, 勞力)

확대로 인해 租界의 중심지였던 本町通에 집중해 있던 업무·관리기능, 상업기능의 일부가 群山驛과 全群街道의 통로인 明治町과 榮町一帶로 이전함으로써 기능의 분화현상이 나타났고 明治町은 새로운 중심지로 등장하며 群山의 발전을 촉진시켰다.⁴⁹⁾ 특히 榮町은 群山線의 개통, 상설시장의 개설로 오랫동안 유지되었던 京浦里 및 京場里市場의 기능을 흡수함으로써 이들 지역을 쇠퇴하게 하였다.

조계주변의 全群街道邊과 구릉지역에 무계획적으로 거주하고 있던 韓國人들은 群山驛 부근의 개발과 함께 개항직후 한국인의 거주지가 되었던 榮町의 일부지역에 일본인들이 침입하여 거주하게 되자, 다시 일부는 축출되고 한국인과 일본인과의 混居가 이루어졌다고 추측할 수 있다. 그러나 九福洞, 大井洞, 藏財洞, 松昌洞 등의 구릉지는 여전히 한국인의 주된 거주지로서

이용되었고, 이곳은 한국인의 초가집이 무질서하게 모여 있어 '콩나물고개'라고도 불리웠다.

규칙적이고 계획적인 日本人 거주지역인 租界와 무질서하고 비계획적인 한국인 거주지역과의 뚜렷한 차이는 都市의 形態를 가장 잘 나타내는 街路網에서도 뚜렷이 구분된다. 그림 10은 1914년의 토지이용도로서 당시의 市域은 2.05km²였다. 이전의 租界地域은 규칙적인 格子狀街路패턴을 기본형으로서 거의 시가지화되어 있고, 그 외측의 全群街道邊의 榮町도 거의 시가지화되어 있다. 그리고 기존의 기가지로 부터 群山驛에 이르는 榮町의 나머지 지역과 租界의 서남쪽인 新興洞을 향하여 시가지화가 진행되고 있다. 全群街道를 중심으로 규칙적인 가로망이 나타나는 지역은 대부분이 갈대밭이었던 지역이고, 불규칙적인 가로망이 나타나는 지역은 한국인의 주된 거주지역인 구릉지이다. 여전히 市域內에는

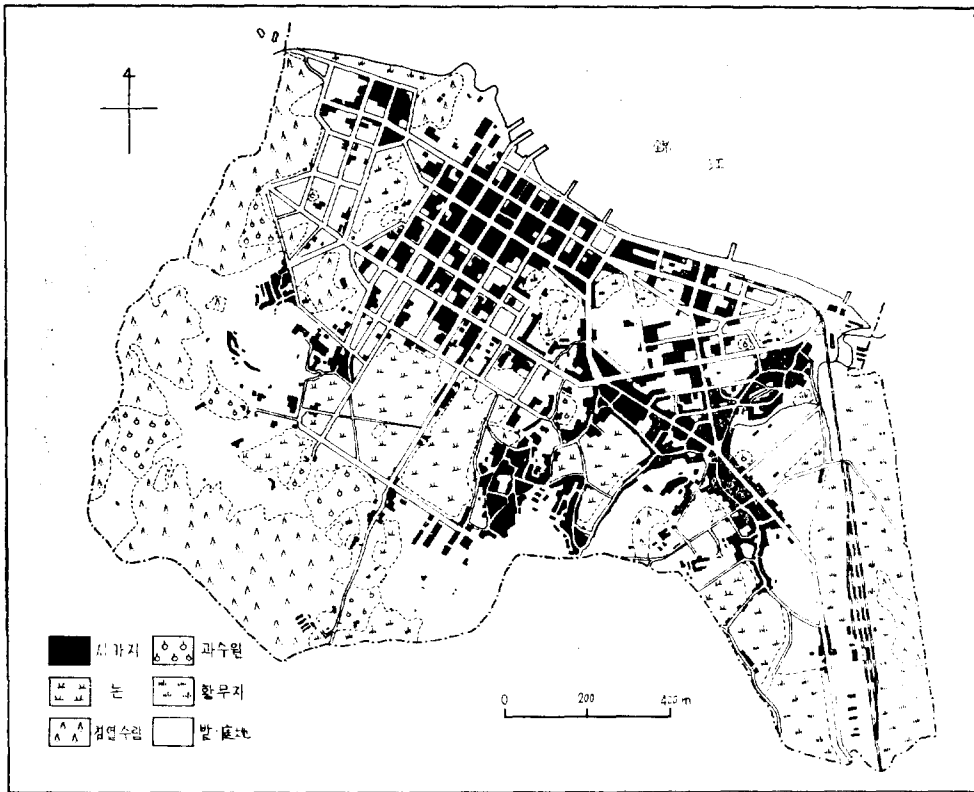


그림 10 群山의 土地利用圖(1914年)

49) 市街地擴大에 따른 주요 기능의 이전 현상은 한국의 다른 개항장에서 전통적인 舊市街地에서 日本人에 의해 형성된 租界內의 新市街地로의 이전현상과는 방향이 다른 것이었다.

공지와 논이 상당한 부분 존재하고, 주위의 長溪山・月明山 등의 구릉지는 상당한 부분이 파수원으로 이용되는 등으로 완전한 도시화는 이루어지지 않았다. 당시 도시의 주민을 상대로한 近郊農業의 형태도 나타나기 시작하였음을 알 수 있다.

이상과 같이 제 3 단계에서는 시가지의 팽창과 일부 기능의 분화현상이 나타났으며, 이를 기본으로 형성된 도시기능지역의 배치는 현재의 群山の 내부구조의 기본체계가 되고 있다.

5. 結 論

본 연구에서는 群山을 대상으로 하여 1899年 開港場 租界設置 以後 租界制度가 폐지되었던 1913년까지의 15年間 政治・社會・經濟的要因의 변화에 의한 群山の 기능변화에 대한 고찰을 통하여 近代都市内部構造의 형성과정을 세시기로 나누어 살펴보았다.

개항이전의 群山은 沃溝縣北面에 속하였던 것으로 17세기부터 附近七邑의 租稅米를 모아서 京師로 운반하였던 漕運制를 위한 群山倉과 이를 보호하기 위한 群山鎭이 설치되어 일찍부터 米穀集散地로서의 기능을 발휘하였던 곳이다. 그러나 1894年 稅制의 개편과 함께 米穀集散地로서의 기능을 상실함에 따라 北亭丘와 주변의 구릉지를 중심으로 형성되었던 취락은 쇠퇴하게 되었다.

1899年 開港場으로서의 지정은 群山에 새로운 활기를 불러 일으키게 되었는데 개항이후 그 시대적 태경과 새로운 도시기능의 空間分布, 人口增加, 交通發達에 따른 市街地의 확대・변모 등에 의한 都市構造의 形成過程과 그 발달은 다음과 같다.

1) 租界의 成立期(1899~1903年)

北亭丘 등의 구릉지 사이의 저평지가 최초로 획정된 거주가능지역으로 格子形 街路網패턴으로 설계되어 도시의 기본체계를 형성하였다. 취락의 붕괴과정에서 개항되어 개항이전 한국인의 중심지였던 北亭丘가 租界의 중심이 되며 木浦 領事館群山分館, 海關 등의 주요 관청이 설치되었다. 租界는 일본인 주도하에 우체국, 병원,

공원 등의 도시시설을 갖추며 새로운 구조를 지닌 근대적인 도시로 성장하여 값으나 租界外로 축출된 한국인은 全州街道邊 租界의 인접지역에 거주하여 두 지역은 대조를 이루며 성장하여 갔다.

2) 道路의 開通과 整備期(1904~1908年)

露日戰爭은 群山の 성장에 있어 일시적인 장애가 되었으나, 日本의 승리로 미곡수출의 증대와 상권의 확대를 가져오는 계기로 되었다.

1907年 背後地域과의 원활한 교통을 위한 全群街道의 개통, 항만기능을 강화하기 위한 埠頭設備, 해안매축에 의한 항만의 정비는 도시구조에 변화를 가져왔다. 이 시기에는 市街地의 전반적인 확장현상이 나타났는데 東南쪽의 浪花町・幸町一帶, 서쪽의 錦町・淺山町・西濱町一帶, 북쪽의 東濱町一帶로의 시가지확장과 함께, 本町通에는 은행・합자회사・창고 등이 증가하여 업무관리지구로 성장하였고 浪花町・幸町一帶는 정미업을 중심으로 한 공업지구를 형성하기 시작하였다.

全州街道邊의 한국인거주지역은 全群街道의 개통으로 인구증가와 함께 開福洞・九福洞 등의 구릉지로 더욱 확대되었다.

3) 鐵道開通期(1909~1913年)

韓日合邦으로 인한 外國人居住制限地域의 경제철폐와 群山線의 개통으로 群山の 공간적 팽창이 가장 활발히 이루어졌고, 무역항으로서의 기능이 더욱 증대된 시기이다.

이 시기에 한국인의 수는 감소하는 경향을 보였으나 일본인은 지속적인 증가를 하였다. 이들 가운데는 관리・전문직종사자의 수가 상당히 증가하여 도시적인 성격이 더욱 강화되었음을 나타내고 있다.

群山驛, 幸町・浪花町の 精米工業地區, 本町과 濱町の 倉庫・金融・港灣地區로 연결되는 일련의 지역이 米穀輸出港으로서의 특성을 잘 나타내고 있다. 住居地域과 商業地域의 뚜렷한 구분은 없었으나 群山公園 인접지인 錦町과 淺山町은 病院・住宅地區를 형성하였다. 조계 남쪽의 新興洞의 개발과 함께 중요성이 증대한 明治町은 市街地의 확대로 도시의 중앙부가 되면서 부청, 경찰서 등의 이전과 함께 새로운 중심지

역을 형성하여 갔다.

조계 밖으로의 일본인의 확대와 함께 한국인의 일부는 다시 축출되며 日本人과 混居가 이루어지게 되었고, 한국인의 거주지역은 開福洞·九福洞 등의 구릉지로 무질서하게 팽창되어 日本人居住地와 뚜렷한 차이를 나타내게 되었다.

이상과 같은 開港期의 群山의 內部構造 形成過程에서 나타난 특성을 종합하면 다음과 같다.

群山은 舊市街地가 형성된 후 개항되었던 다른 開港場들과 달리 기존취락의 쇠퇴과정에서 開港場으로 선정되어 완전히 새로운 도시로 발전하게 되었다. 따라서 新市街地와 舊市街地의 二重構造를 나타내다가 新市街地로 中心機能이 이전하는 일반적인 현상과는 달리, 조계철폐와

교통발달에 따른 시가지의 확대에 의해 群山驛에의 접근이 용이한 중앙부로 이전하면서 새로운 기능지역을 형성하였고 한국인의 거주지역을 잠식해 간 것이다.

한편, 群山驛→浪花町·幸町일대의 精米工業地區→本町·濱町의 항만·창고·금융지구로 연결되는 일련의 지역발달로 미곡수출항으로서의 특색을 나타내면서 기능분화를 초래하기 시작하였다.

이상과 같이 開港期를 통하여 형성된 도시의 내부구조는 현재의 군산의 내부구조의 기본을 이루고 있어 開港이 우리나라 近代都市形成에 큰 계기가 되었음을 잘 나타내고 있다.

職業別	戶數	人員數			職業別	戶數	人員數		
		男	女	合計			男	女	合計
群山居留地					群山居留地				
質 易	10	18	13	31	籠 職	1	2	1	3
仲 買	21	34	29	63	玉 突	2	2	2	4
雜 貨	36	60	58	118	土 木 受 負	4	17	5	22
陶 器	4	7	9	16	精 米 業	1	1	1	2
砂 金 買 入	1	2	2	4	回 漕 業	2	2	2	4
賣 藥	3	4	3	7	運 送 業	3	6	3	9
穀 商 米	7	12	13	25	雜 貨 兼 新 聞 印 刷	1	1	1	2
吳 商 服	3	7	1	8	雜 貨 兼 質 商	3	4	4	8
酒 商 商	5	8	4	12	菓 子 商	19	34	24	54
酒 製 商	1	4	3	7	下 駄 商	1	2	1	3
官 吏	18	34	25	59	薪 炭 商	1	1	2	3
學 校 教 員	—	3	—	3	建 具 商	1	1	3	4
民 會 員	2	6	1	7	繩 具 商	1	1	1	2
居 留 地 會 員 記 者	1	1	1	2	農 業	46	109	70	179
新 聞 記 者	2	3	3	6	疊 製 造	2	5	—	5
僧 侶	2	3	2	5	素 麵 製 造	1	1	—	1
海 關 員	3	6	9	15	餅 立 商	2	3	2	5
會 社 員	1	1	1	2	仕 洋 洗 濯	3	2	2	4
銀 行 員	4	8	7	15	西 洋 洗 濯	1	2	2	4
醫 師	3	6	7	13	和 洗 濯	1	—	2	2
看 護 婦 婆	—	—	1	1	洗 濯 張	1	2	2	4
產 婆	—	—	1	1	鍛 冶 職 兼 雜 貨	1	2	1	3
醬 油 製 造	1	2	3	5	鉞 力 職	3	12	4	16
時 計 職 業	1	1	—	1	魚 商 業	4	8	4	12
金 貨 業	1	3	2	5	漁 業	—	3	—	3
煙 草 製 造	1	2	2	4	船 乘 商	4	6	5	11
瓦 製 造	1	1	—	1	硝 子 商	1	3	1	4
金 銀 細 工	1	1	2	3	郵 便 集 配	4	4	3	7
料 理 屋	6	9	9	18	豆 腐 屋	3	3	3	6
西 洋 料 理	2	4	4	8	大 工	34	67	45	112
飲 食 店	3	4	8	12	左 官	4	10	1	11
飲 食 店 兼 大 工	1	1	2	3	木 挽 工	2	6	10	16
蕎 麥 屋	1	1	2	3	石 工	5	12	5	17
飲 食 店 兼 下 宿	5	9	8	17	仲 仕 職	34	61	46	107
料 理 職	—	4	2	6	日 雇 稼	1	1	—	1
藝 妓 居	—	—	22	22	桶 職	1	2	—	2
仲 居 藝	—	—	21	21	魚 商 兼 雜 貨	2	3	4	7
遊 藝 屋	2	4	2	6	理 髮 結	6	10	3	13
植 木 屋	—	1	—	1	髮 摩 人	1	—	4	4
湯 屋 屋	2	2	1	3	按 摩 人	—	2	—	2
宿 屋 屋	2	1	1	2	雇 物 物	10	121	96	217
印 判 師	2	4	2	6	漬 物	1	1	1	2
寫 真 業	1	2	2	4	憲 兵 隊 通 譯	—	1	—	1
給 水 業	1	2	1	3	全 小 使	—	1	—	1
掃 除 受 負	1	1	2	3	小 計	380	819	657	1,476

資料：外務省通商局(1905),「通商彙纂」, 明治 38年, 第63號, pp. 34-36.

A Geographical Study on the Process of Modern City Forming as Opening Port: A Case Study of Kunsan

Youn, Jeong-Suk*

Abstract

The purpose of this study is to examine the internal structuring process of modern city influenced by political and socioeconomic forces from the establishment of the concession at Kunsan port in 1899 to the abolition of the concession in 1914. Kunsan, which belonged to Buk-myun Okgu-kyun before opening a port, had fulfilled its function as a collecting and distributing center of rice since Kunsan-chang, the storehouse of grains for taxes paid by neighboring seven Eups, and Kunsanjin, the fortress to protect these facilities were established in the 17th century. But the tax reform in 1894 made Kunsan lose its function as a collecting and distributing center of rice, then the settlements in Bukjeonggu and its adjacent hill area declined.

As opening a port, changing process of urban structure and its expansion in Kunsan influenced by emergence of new urban functions, an increase in population, and the introduction of new transportation system, can be summarized;

- 1) The Formation Period of the Concession (1899~1903)

The central low area, the first *demarkated* areas possible to dwell in, was designed for grid pattern. At the beginning of the process, the concession at open port was established, and the civic centers were formed at Bukjeonggu, which

were the center of Korean settlers before opening a port, under the control of Japanese power, But Korean people lived in the concession area redistributed in the side of Cheonjugado, the road from Kunsan to Cheonju, and the new pattern of Korean settlement formed differently from that of Japanese settlement.

- 2) The Period of Opening and Maintenance of Roads(1904~1908)

The Russo-Japanese War brought about the expansion of the commercial function of Kunsan. The opening of Cheonkungado, the road from Cheonju to Kunsan, caused additional change of urban structure. The overall expansion of built-up area was progressed, and especially in connection with exports of rice the banking facilities and storehouses were appeared at Hon-machidori(本町通), the mills and iron works and other factories at Naniwa-machi(浪花町) and Saiwaimachi(幸町). Korean settlements on the side of Cheonjugado were expanded to the hill area such as Gaebokdong, Gubokdong and others.

- 3) The Period of Opening Railroad (1909~1913)

The spatial expansion of Kunsan was largely influenced by the abolition of the concession after the Japanese annexation and the opening of Kunsan railroad. Together with the outward of built-up areas, some urban functions were transferred to Meiji-machidori(明治町通) and Sakae-machi(榮町), and then those area became

Geography, Korean Geographical Society, No. 32, pp.74-99, 1985.

*Graduate School, Kyoto University

a new central zone.

The Japanese influence gradually expanded out of the concession area, and many Korean residential area grew so disorderly that it showed a clear distinction with Japanese residence.

A clear-cut difference between residential and

commercial area was not shown at this stage, but a series of regional development connected from Kunsan station at Sakae-machi to harbor at Hon-machi-dori manifested the characteristics as an export port and began to bring about the differentiation of its functional area in Kunsan.