

京釜線 鐵道建設에 따른 韓半島 空間組織의 變化

朱 京 植*

京釜線 鐵道는 韓半島의 從貫鐵道로 1905년에 일본에 의하여 건설되었다. 일본은 경부선 노선을 당시에 우리 나라에 존재하였던 여러 교통로를 組合하여, 이 철도 하나로 한반도 전체를 통제할 수 있도록 선정하였다. 따라서, 이 노선은 당시 한국의 주요 水運, 道路交通, 市場地域 등이 횡단되도록 하였다. 또한, 鐵道驛은 기존의 취락에서 1km 이상 떨어져 광범위한 부지상에 입지시켰다. 이와 같이 건설된 경부선 철도는 개통후 30년후에 한국의 空間組織을 크게 변화시켰다. 경부선 철도상의 주요 지점이 급성장하고 개통 전의 여러 상업, 행정, 교통의 요지들이 쇠퇴하였다. 또한, 경부선 철도중심으로 모든 기능들이 집중되어 地域經濟의 兩極化 現象이 나타나기 시작했고, 生態的 不均衡이 누적되어 왔다.

主要語 : 京釜線, 空間組織, 大田, 開發利益, 入字型 幹線鐵道, 地域不均衡

1. 序 論

지리학자들은 교통수단의 발달에 따른 공간조직의 변화에 관한 연구에서 교통수단과 산업의 발달이 서로 맞물려 이루어져 왔음을 지적하였다. 특히, Adams, Mayer 등은 에너지 및 운송수단과 취락발달과의 관계를 요약하였는데, 그중에서 철도와 자동차의 역할을 都市發展과 관련시켜 아주 증시한 바 있다.

재래적인 운송수단에 의해서 형성된 空間組織은 새로운 운송수단이 도입됨에 따라 근본적으로 再編成될 수 밖에 없다. 그렇게 되면 기존의 공간조직을 장악했던 기득권을 가진 세력은 몰락하게 되고, 신흥 경제를 기반으로 하는 계층이 새로운 교통망의 중요지점을 先占하여 전체적으로 새롭게 조직되는 空間體系를 掌握하게 된다. 따라서 새롭게 도입되는 交通運送技術은 기존의 經濟空間을 근본적으로 再編成시키고 새로운 경제적, 사회적, 공간적 질서를 창출하게 된다. 철도교통은 원래 長距離를 저렴한 운임으로 신속하게 大量輸送할 수 있는 장점을 가지고 있어

서 陸上交通의 패권을 쥐고 있다(철도건설국, 1965). 즉 자동차교통은 短距離輸送에서는 장점을 많이 가지고 있으나 장거리수송에서는 철도교통을 능가하지 못하는 측면이 있기 때문에, 두 교통수단은 공간적 측면에서 상호 보완적으로 기능을 분담하고 있다. 더구나, 자동차교통이 잘 발달되지 못하였던 과거에는 철도교통에 의한 운송량이 현재보다 많지는 않았으나, 총운송량에 있어 차지하는 비중은 거의 절대적이었다.¹⁾

철도 교통의 역할은 크게 세가지 측면에서 살펴볼 수 있다. 첫째, 근대적 교통수단으로서의 철도는 새로운 産業을 유인, 재편성하여 발전시키는 한편, 先進地域에서 後進地域으로 막대한 金融資本을 유입하게 함으로써 결과적으로 販賣市場을 확장시키게 된다. 둘째, 철도의 건설에는 이러한 경제적인 의미 외에도, 行政力의 地域浸透, 치안의 유지 및 중앙과 地方 間의 연락 등 정치적인 의미가 강하게 내포되어 있다. 따라서, 초기의 철도건설은 어느 나라에서나 마찬가지로 — 私企業에 의한 건설이라도— 정부의 막대한 지원을 받고 있었다. 이러한 맥락에서 과거 식민지를 경영하였던 나라들이 우선 中國과

* 韓國敎員大學校 敎授

中東地域에 철도를 부설하였던 사실은 주목할 사건이었다(철도건설국, 1965). 셋째, 철도는 軍事의으로도 중요한 의미를 갖는다. 일찌기 독일과 프랑스 전쟁에서나, 1차대전 당시 독일의 철도이용, 러일전쟁 당시의 일본의 철도이용 등은 군사적인 측면에서 볼 수 있는 철도작전의 예들이다. 따라서, 어떤 것이 産業鐵道이고 어떤 것이 軍事鐵道인지를 확실히 구분하는 것은 사실상 어려우며 일제 당시 “鐵道を 侵略의 前進基地”라고 한 말은 철도의 경제적, 정치적, 군사적 의미를 모두 표현한 것이라 할 수 있다(철도건설국, 1965).

Taaffe, E. et al.(1963)는 도시의 기능과 발달 등이 交通技術의 혁신과 관련이 깊다는 사실과 식민지 개척을 위하여 교통망을 해안에서 내륙쪽으로 연장해가면서 중요지점으로 통합시킨다는 사실을 밝힌 바 있으며, 이는 도시발달을 설명하는 데 있어서 중요한 공헌을 한 논문들이다.

필자는 구조적·제도적인 피해가 가시적·직접적인 피해보다 더 크고 심각하다고 생각한다. 이런 의미에서 경부철도 부설은 당시 한국의 경제를 구조적으로 전복시키고, 사회 신분계층을 와해시키며, 한국민을 눈에 보이지 않게 착취하는 수단이 될 수 있었다. 이를 뒷받침해 주는 것이 철도역, 철도 노선이 현실적으로 불합리하게 입지해 있다는 사실이다. 이러한 맥락에서 볼 때, 과거에는 철도 노선이 더욱 불합리했었을 것이나 이를 증명할 만한 문헌은 별로 존재하지 않았다. 결국 기존의 타분야 연구를 재조명하고, 현실적인 자료를 지리적으로 분석하여 추정할 수 밖에 없다.

따라서, 본 研究의 一次的 目的은 일제시대에 건설된 京釜線 鐵道가 구체적으로 무엇 때문에 건설되었고, 철도의 路線과 驛은 어떻게 확정되었으며, 그 속의 意圖는 무엇이고, 그 效果는 어떻게 나타났는지를 밝히고자 하는 데 있다. 부차적으로는 이들과 관련된 都市 및 地域開發問題를 논의하고자 한다. 주지하는 바와 같이 일본은 1899년부터 1945년까지 한국을 군사적·경제적으로 지배하기 위하여, 5,000여 km의 국

유철도와 1,400여 km의 私設鐵道を 부설하였다(鄭在貞, 1992). 그러나 일본인들이 막대한 자본을 투입하여 이와 같이 철도를 부설하게 된 동기나 배경 및 그에 따른 영향에 대하여 객관적으로 평가한 地理學的 研究는 거의 없다. 따라서, 일제에 의한 京釜鐵道建設과 그에 따른 空間組織上的 變化와 그 影響을 지리학에서 정리할 필요가 있다(鄭在貞, 1993).

1) 研究方法

본 연구의 대부분은 1993년 춘계지리학회 당사경로였던 大田을 중심으로 하는 京釜線의 철도역 위치와 도시 취락에 관한 실제 답사 중심으로 행해졌다. 지도의 분석은 일제시대 작성된 한국과 일본의 1:5만 地形圖 상에서 도시의 중심(부, 군, 현, 관찰사의 소재지)이나 최대취락으로부터 철도역까지의 거리를 측정하는 방식으로 이루어졌다. 지금까지 철도역은 경비의 절감을 위하여 즉, 補償額數를 낮추기 위하여 중심부에서 약간 떨어진 곳에 잡혀왔다는 것으로 알려져 왔다.²⁾

지도분석과 현지답사를 통하여 파악된 문제점은 철도역이 중심취락으로부터 필요 이상으로 멀리 떨어져 있어, 당시의 도시규모에서 파악할 수 있는 地價의 下向函數를 고려한다면 이미 촌락의 지가를 부담하는 거리에 철도역이 위치한다는 것이다. 또한, 철도역은 중심취락보다도 제방을 쌓아 새롭게 개발한 하천유역의 축적지 입구에 입지하는 경우가 많다는 것이었다. 더구나, 토지는 일본이 요구하는 지점의 땅을 한국 정부에서 대신 구입하여 일본에 제공하기로 되어 있었다. 따라서, 철도역의 위치와 규모를 지리학적으로 재음미해야 한다.

경부선 철도에 의한 공간조직의 변화를 논의하려면 철도건설 이전의 공간조직과 개통후의 공간조직을 비교해야 한다. 그러나, 이는 너무 방대한 작업이었으며, 이와 관련된 자료도 미흡하였다. 단지 조선시대의 도로, 조운, 상공업, 도시 등에 약간의 성과가 알려져 있어 그것을 이용할 수 밖에 없었다. 따라서, 본 연구는 일차적으로 경부철도 건설시 路線의 選定過程, 鐵道

驛의 位置, 철도역의 敷地決定 등을 밝히는 데 주력하였다. 그리고는 철도역, 취락의 중심, 시가지형태 등을 지표로 1:5만 지형도를 이용하여 시가지의 패턴을 분류하였다. 이는 철도역에 의하여 변화한 시가지패턴을 파악하는 작업이었다. 그 다음으로는, 철도건설후의 輸送量의 變化, 人口集中, 日本人의 進出 등을 변수로 이용한 클러스터 분석을 통하여 地域的 差別成長을 파악하여, 京釜線 鐵道建設 後에 나타난 空間組織 變化의 結果를 解釋하였다. 이러한 일련의 작업은 정부선철도 건설에 의한 공간조직의 변화를 종합할 수 있도록 하는 작업들이다.

2) 初期 鐵道 建設과 關聯되는 舊韓末의 狀況

우리나라에 최초로 철도를 소개한 것은 派日 修信使인 金綺秀가 日東記游에서 日本鐵道 試乘記를 쓴 1877년의 일이다. 그 뒤, 좀 더 구체적으로 우리에게 철도가 알려진 것은 당시 駐美 代理公使 李夏榮에 의해서였다. 그는 1889년에 정교한 철도 모형을 가지고 귀국하여 고종에게 교통기관으로 철도가 가장 편리하다는 사실을 알렸으나, 당시 우리의 힘으로는 철도를 부설할 힘이 없었다. 그래서, 1896년 京仁鐵道 敷設權은 일본인을 경계해 가면서 미국인 R. Morse에게, 경의철도 부설권은 프랑스 피브릴르(Fives-Lille)사에 각각 허가하였다(鄭慶鎬, 1974; 鄭在貞, 1992). 그리고는 國內鐵道規則을 만들어 철도의 標準化에 주력하였다. 그러나, 청일전쟁에 승리한 일본은 1894년에 그보다 먼저 暫定合同 條款을 체결하여 정부철도부설권을 이미 획득해 놓은 상태였다. 그 위에 일본은 이미 미국인 모오스에게 허가한 경인철도 부설권을 1898년에 매입하여 자기네 소유로 만들어버림으로써, 서울에 진출하기 위한 철도부설권 두 개를 획득한 셈이다.³⁾

그러나, 일본의 철도부설에 대한 계획은 훨씬 이전부터 준비되었다. 1885년에 일인 松田行藏은 우리나라에 와서 표면적으로는 진료를 한다고 가장하고 사실상 철도 부설을 위한 답사를 실시하였다. 그는 4년 동안 북부의 국경지방을

제외하고는 산간벽지까지를 두루 답사하여 민정, 세속, 지형, 교통, 경제 상황을 조사하였다. 그 후, 前島 密은 통신 및 체신관계를 조사한 후, 한반도를 통하여 중국 본토와, 시베리아를 거쳐서 유럽에 연결하는 한반도 종관철도를 부설할 것을 주장하여 일본인들의 관심을 고조시켰다. 1892년 일본 철도기사 河野義文은 사냥을 핑계삼아 부산~서울 간을 답사하여 상세한 보고서 및 도면을 작성하여 제출하였는데 경부 철도건설은 이 보고서에 힘입은 바 크다고 알려져 있다(철도청, 1984). 이 당시 열강 각국은 중국, 만주, 시베리아, 한반도 등지에서 철도부설을 위해 첨예하게 대립해 왔었다.

또한, 일본은 韓國政府가 프랑스 피브릴르사에 허가했던 경의철도 부설권이 소멸됨에 따라 한국인 朴淇淙에게 재허가한 京義鐵道敷設權을 강제로 무력화시키고, 서울~의주간 군용철도 부설을 위한 임시군용철도감부를 편성하였다. 이로써 일본은 한반도에서 湖南線을 포함한 중요한 철도노선 및 부설에 관한 잇권을 1904년까지 대부분 수중에 넣게 되었다.

이는 당시의 극동상황이 급박하게 변화하는 것을 보여주는 단적인 예가 되는 데, 그 속에서 일본은 아주 치밀하게 차례 차례로 경인, 경부, 경의선 부설권을 확보했던 것이다. 그 후, 철도의 개통을 알리는 “鐵馬來嘶 漢水瀕”이란 말은 지금부터 약 95년 전인 1899년 9월 18일의 일로, 제물포~노량진 간의 33km에 대한 가영업을 시작하면서부터였다.⁴⁾

2. 鐵道路線의 選定

O'Dell and Richards(1971) 등에 따르면 철도 노선은 크게 3종류로 구분된다. 첫째, 가장 흔한 것이 해안에서 내륙으로 진출하는 이른바 開拓型 鐵道(intragrassive line)인데, 이는 원래 철도가 수운의 보조 운송수단으로 기능했기 때문에 발달한 것이다. 즉, 해안 거점을 출발점으로 내륙으로 특산물이나 공산품을 수집하거나 분배할 때 개발되는 것으로 지역간의 교류를 가능하게 해준다. 대체로 식민지의 철도 노선은 이 모형

을 따라 건설되는 데, Taaffe 등이 찾은 나이저리아 모델이 이것이다. 원래 일본은 경부선을 이 모델로 건설하려고 하였으나 차츰 대륙침략을 본격화하면서 노선을 변경하였다고 보아도 무방하다. 따라서, 경부선은 출발부터가 기형적으로 출발했다고 볼 수 있다. 만일에 우리가 철도를 건설하였다고 한다면, 경부선은 인천에서 청주나 충주를 지나고, 호남선은 현 노선같이 가다가 천안에서 공주~논산을 지나 전주~광주에 연결될 것이다. 따라서, 남북종관철도는 산업선인 중앙선, 경부선, 호남선의 세계 이외에 양쪽 해안선을 따라서 건설했을 것이다.

둘째 형태는 미국, 소련, 유럽 등지에서 볼 수 있는 大陸橫斷鐵道(transcontinental line)인데, 이 경우는 대도시를 직선으로 연결시키고 있다. 만일 우리나라에 이와 유사한 철도를 부설한다면 당시로는 영남가도를 따라 서울을 거쳐 의주에 이르는 노선이 되었을 것이다. 그러나, 당시 일본은 다른 외국인들에 의해 이 노선이 개발되는 것을 두려워하여 이를 방해할 목적으로 현재와 같은 경부노선을 잡았다. 따라서, 개척형과 횡단형이 혼합된 노선을 취할 수 밖에 없었다.

셋째 형태는 網形路線(reticule)인데 이는 기본간선들을 연결시켜 철도망을 구성하는 것으로 대체로 지선 및 연결선들이다. 이것은 바로 지역주민의 편익을 위하여나 특정한 개발 목적으로 부설되는 것이 일반적이다. 따라서, 이 유형은 한반도의 경우 동서를 연결하는 여러 노선들이 될 것이다. 당시 일본은 이런 경우를 대체로 私鐵(狹軌)에 의존하였다.

일본제국주의자들에 의한 대륙진출의 음모는 대륙횡단철도의 건설을 주장한 前島 이전에도 이미 계획되어 있었다. 일본육군 참모차장 河上操六은 적극적으로 노선담사를 지휘한 사람으로 전체적으로 5회에 걸쳐 노선담사를 실시하였다. 그들은 “國防共衛 經濟共通”이라는 표어대로, 표면적으로는 일본과 우리나라가 군사적·경제적으로 공존공영을 이룩하자고 하고, 본질적으로는 철도를 장악함으로써 군사·경제적 침략을 한꺼번에 달성하려하였다(鄭在貞, 1992). 이 때

담사한 노선은 종래에 京釜間에 발달되어 있던 교통로 중에서 洛東江水系-尙州-開慶-烏嶺-漢江水系, 尙州-報恩-淸州, 仁同-黃澗-文義-淸州, 永同-錦山-論山-公州 등이 검토되어졌다. 그 중 가장 노선이 불안정하게 변했던 구간이 大邱-大田-天安에 이르는 노선이었고, 나머지의 노선은 별 어려움이 없이 쉽게 결정되었다. 따라서, 왜 이 구간에 대한 노선의 결정이 어려웠는지를 검토하면 그들의 철도부설 의도를 파악할 수 있다.

일본으로서는 장차 식민지 건설을 위해서 당시의 抵抗勢力인 지방의 토호, 양반, 권문세가, 시장의 경제권을 쥐고 있는 상인 계층을 재편성하여 일본에 유리하도록 선별 육성할 필요가 있었을 것이다. 즉, 그들은 철도역의 입지를 사람의 이동에 편리를 도모하는 곳보다는 저습한 평야를 끼고 있는 하곡에 선정함으로써, 새로이 편성되는 공간조직을 장악하여 새로이 개발되는 시가지의 부지를 확보하고, 그 곳을 中心으로 공산품을 독점적으로 공급하며, 원자재와 쌀의 수집과 반출이 편리하도록 공간조직을 구조적으로 재편성하려한 것이다.

그들은 “沿線 人烟의 稠稀, 田野의 廣狹, 物

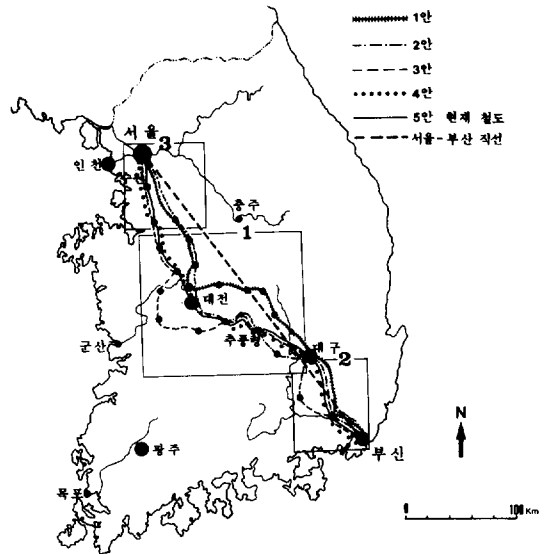


그림 1. 경부철도의 계획노선도(숫자는 본연구에서 논의의 대상구역을 나타냄)

貨의 多少, 交通의 繁閑” 등을 고려하여, 서울(남대문)-龍仁-竹山-淸州-文義-尙州-大邱-密陽-釜山(草梁)의 노선을 선정하여, 36개의 정거장을 설치하고자 하였다. 이 노선은 경부철도가 한국남부의 經濟的 先進地域⁵⁾을 관통하여, “군사·경제적으로 모두 最要地”가 되도록 배려한 것이라고 하였다(朝鮮總督府 鐵道局, 1937; 鄭在貞, 1992).

1) 大田附近의 重要性

大田附近은 小白山脈과 錦江이 접하는 지점으로 中部地方과 南部地方의 경계선이 되고, 일찌기 三國時代부터 신라와 백제의 國境線이 될만큼 서로 상이한 많은 지역적 요소들이 결합되는 지점으로 현재도 여러 지방의 접속지점이다. 즉, 嶺南, 湖南, 嶺西, 畿湖, 湖西 地方이 연결되는 지점인 것이다. 또한, 이 곳에서 茂州-鎭安高原이 시작되고, 이곳에서 금강은 서쪽으로 방향을 바꾼다. 좀더 서쪽으로 진행하면 論山, 江景, 益山, 萬頃平野에 연결되고, 동쪽으로 가파른 小白山地를 넘으면 低山性山地가 지배적인 嶺南地方(慶尙盆地)의 洛東江 河谷에 도달한다. 또한, 여기서 동북쪽으로 산간지방을 달리면 남한강에 연결되고 좀더 진행하면 忠州를 거쳐 太白山地에 도달된다. 또한, 북쪽으로 車嶺山地를 넘게 되면 그대로 수도권인 경기지방에 도달된다. 이처럼 大田-淸州 지방은 서울과 부산 사이에 있어서 중요한 교통의 結節點이 되는 지역이다.

地質, 地形學的으로 이 일대는 沃川地向斜라고 불리우는 습곡지형으로 우리나라에서도 보기 드물게 험준하고 복잡한 소백산지를 형성하고 있다. 이곳은 상당한 역암, 편마암, 사암들로 구성되어 있으며, 성인은 퇴적이나 기원은 火山活動에서 유래하는 것이 많은데, 이들 암석은 침식에 저항력이 커서 험준한 산지가 형성되어 있다. 또한, 이 지향사와 평행하게 달리고 있는 한국 최대의 大寶花崗岩地帶의 띠는 여러 곳에서 풍화를 당하여 곳곳에 침식된 후 海面上昇으로 축적된 층적분지들이 발달해 있어, 대체로 그 분지들을 기반으로 많은 인구들이 밀집되어

있다. 따라서, 이곳의 지형은 아주 복잡하고 그만큼 다양한 인간활동이 나타난다.

淸州의 美湖川邊이나 논산부근 등은 넓은 평야로 활발한 논농사가 전개되고, 대전이나 청주는 화강암이 풍화된 넓은 분지를 형성하여 대규모 도시가 전개되고 있으며, 주변은 다양한 구릉을 이용한 소채중심의 근교농업, 포도, 복숭아, 사과 등의 과수재배, 가축사육 등이 행해지고 있다.

또한, 멀지 않은 무주, 금산 일대는 고냉지작물의 재배와 고냉지 휴양시설도 볼 수 있다. 이와 같은 다양한 인간 생활의 전개는 이 일대가 얼마나 다양한 자연환경을 나타내는 곳인가를 확인시켜 주는 것이다.

따라서, 이곳은 철도건설에 아주 난공사 구간이 되고, 여러 개의 터널과 교량이 필요하여 될 수 있으면 공사를 피하고 싶은 지점이다. 그러므로 이 구간의 경부선을 고찰하는 것에 의하여 일본이 어떤 의도로 우리나라에 철도를 건설하였는지를 밝힐 수 있다고 생각된다.⁶⁾

2) 大田附近의 路線 選定過程

일본인들도 경부선 건설에서 공사가 가장 어려운 구간이 과거 우리의 조상들이 太白山脈의 연장으로 보았던 小白山脈 貫通이라는 것을 잘 알고 있었다. 그래서, 그들은 먼저 우리의 조상들이 험준한 소백산맥의 장애를 어떻게 극복하며 교통하였는지를 많이 연구하였다. 그때까지 우리 조상들이 이용한 주요 통로는 죽령, 조령, 이화령, 화령, 추풍령 등이었는데, 일반적으로는 주요한 교통로가 서쪽으로 옮겨가는 경향을 보여왔다(최영준, 1990). 그들은 서울~부산간의 주요교통로로 크게 3개, 보조교통로 3개를 들었다(조선총독부철도국, 1937).

첫째는 東路인데 忠州-安東-義城-慶州-蔚山-釜山線이며 통일신라시대에 가장 중요했던 도로로 생각되어진다. 둘째는 中路이며, 忠州-開慶-尙州-大邱-密陽-釜山線으로 嶺南路로 알려진 당시의 제일 중요했던 길이며, 셋째는 西路로, 淸州-永東-金山(金泉)-星州-玄風-金海-釜山을 연결하는 선으로 이들 세 노선중의 하나를 기본으

로 삼으려 하였다. 이 외에 全羅街道, 全羅-慶尙街道, 三南街道 등을 조사했었지만 그 논의는 생략한다.

이제부터 그들이 계획했던 경부철도 노선안들을 검토해보자. 제 1안(河野에 의해 測量; 既測案이라고 불렀다)에 따르면, 이 구간은 상주-문의-청주를 지나게 되어 있어 소백산맥에서는 당시의 중요한 고개인 화령을 지나게 된다. 그러나, 그들은 화령의 급사면을 철도의 구배문제로 피하려 하였다. 제 2안은 청일전쟁중인 1894년 11월에 육군대신 西卿從道の 명에 의하여 仙石에 의하여 조사된 노선이다. 淸州-永同-秋風嶺-金山(金泉)-仁同의 노선인데 이 안은 소백산맥의 횡단에서 秋風嶺이라는 200m 정도의 낮은 高度點을 찾아낸 것이 제일 중요한 발견이라 할 수 있다. 그러나, 이것은 西路와 三南街道의 일부를 결합한 것에 불과하다.

제 3안은 경부철도주식회사의 주도하에 실시된 것으로 1899년 3월에 실시되었다. 이 안은 全義-公州-論山-恩津-鎭山-永同-金山(金泉)을 지나는 노선인데, 당시 경부철도 창립준비위원인 大江卓久 등에 의하여 주장된 것으로, 가장 합법적으로 조사되었다. 특히, 이 노선은 신라가 당나라와 연합하여 백제를 공격할 때 황산벌로 진격하던 노선을 따른다는 점에서 유의할 필요가 있는데, 이 부근의 험한 산지를 鎭江河谷을 이용하여 극복하면서 湖南의 穀倉地帶에 가장 쉽게 도달할 수 있는 노선이다. 이것은 제 2안에 삼남가도의 중요부를 결합시킨 것인데, 여기에는 복잡한 여러 계산이 배경에 깔려있다. 즉, 이 노선(計劃案이라고 불렀다)을 선정한 이유는 다음과 같다.

첫째, 우리나라 정부가 1898년부터 계획해 온 서울~목포간의 철도부설을 방해하려는 것이 1차 목적이었다. 둘째, 일본은 경부철도합동조약의 내용을 악용하여 다른 열강의 철도부설을 방해하려 하였다. 이 조약의 9조에는 경부철도의 지선의 부설권을 다른 외국인에게 양도할 수 없도록 규정하고 있는데 일본은 이 규정을 최대한으로 이용하려 하였다. 따라서, 일본은 한국의 모든 철도망을 모두 경부철도의 지선으로 부

설할 계획이었다. 이렇게 되면 경부철도 하나만으로도 한국철도를 전부 장악하는 효과를 가져올 수 있기 때문이다. 셋째, 당시 상품유통이 가장 활발했던 경기, 충청, 경상도 일대의 평야지대를 통과하도록 하여 경제권을 장악하려고 한 것이다. 이 노선을 선정하면 경부철도와 연결되는 장시는 약 50개에 달하여, “산물은 조선 전체의 7분의 5 이상”을 통제할 수 있도록 하였다(朝鮮總督府 鐵道局, 1937). 그러나, 이 안은 일본에서 많은 찬반의 논란을 불러 일으켜, 공사를 진행하면서도 노선을 확정시키지 못하는 기현상을 초래하였었다.

제 4안(笠井이 測量)은 일본 山縣 首相과 陸軍大臣의 명에 의하여 1900년 3월에 조사된 것으로, 3안에서 내세운 경제적 측면을 강조하면서도 군사적 목적에 부합되도록 하기 위한 것이다. 즉, 경부철도는 단순한 식민지 철도가 아니라 중국대륙과 유럽대륙을 연결시키는 간선철도라는 입장에서 전의-회덕-영동-추풍령이라는 최단거리를 채택하였다. 이는 中路-西路-三南街道를 적당히 조합하여 연결하되 추풍령을 이용한 것이다. 이렇게 하면 最小勾配를 얻으면서 서울~부산을 단거리로 연결시킬 수 있으며, 금강하구를 통하여, 무주, 금산, 진산, 논산 등을 間接連結시켜, 경부선의 세력하에 둘 수 있었기 때문이었다. 그러나, 당시의 상황은 러일전쟁의 위험이 고조되기 시작하면서 군부의 의견이 더욱 강해지게 하였다. 그리하여 러일전쟁의 兵站路가 될 경부선은 공사중인 1903년에 다시 한번 정밀 조사를 하게 된다(제 5안, 久野가 測量). 즉, 경제적, 군사적, 정치적으로 일본에 가장 합당한 길을 찾은 것이다. 그것이 제 4안과 같은 全義-懷德-大田-永同-秋風嶺을 지나는 노선으로 확정된 것이었다.

이런 우여곡절을 거쳐 확정된 이 노선의 숨은 의미는 다시 한 번 역사적으로 재조명할 필요가 있다(그림 1 참조).

(1) 지도에서 서울~부산을 연결하는 최단거리의 직선을 그으면 부산-밀양-대구-구미-속리산-안성-과천을 지나는 선을 얻을 수 있다. 그러나, 이 직선은 소백산맥 속의 준봉인 속리산

(1, 058m)을 통과해야하는데 구배문제가 발생하여 철도부설이 불가능하므로 약간의 우회로를 선정해야 한다.

(2) 최단거리선에서 우회로는 대구-상주-조령-충주-이천선(중로인 영남로를 이용), 대구-상주-화령-보은-청주-안성(제 1안), 김천-추풍령-영동-청주(제 2안), 대구-김천-추풍령-영동-대전-천안선(제 4안 및 제 5안: 최중안; 4안과 최중안이 다른 점은 이 구간에서는 없다.), 대구-김천-추풍령-영동-금산-강경-공주-천안선(제 3안) 등이 선정될 수 있다. 이들 노선은 제 3안을 제외하고는 최단 직선에서 대체로 비슷한 우회거리를 갖는다. 그러나, 영남로를 이용하는 노선은 조령 때문에 구배문제상 선택할 수 없었고, 최단거리도 아니며, 경제상의 효과도 제일 적다. 따라서, 이 노선은 무조건 배제해야 한다. 그러면 청주를 지나는 노선(1, 2안)과 강경을 지나는 노선(제 3안)이 남게 된다. 제 1안 보다는 제 2안이 청주 이북에서는 훨씬 공사가 쉽다. 따라서, 제 1안도 고려대상이 될 수 없다. 또한 “하나의 철도 노선으로 한반도를 통제 하려면” 그 노선은 江景과 湖南地方을 지나가야 한다는 원칙이 있었으므로, 사실은 제 3안이 제일 유력했었다고 볼 수 있다. 그러나, 이 문제는 호남지방을 지나는 노선을 지선으로 해결하고 가장 근접하는 지점을 찾는 것으로 일단락 지은 것이다. 따라서, 경부선의 통과지점을 이 지역에서는 가능한한 서남쪽으로 잡아야 했다.

(3) 江景은 錦江水運의 관계에서 중요하게 고려되었으나 대전을 선정하여 금강 수운의 종점인 芑江을 강경에 대신하였다. 수운을 결합시키려 한 것은 수운의 발전을 위해서가 아니고 철도 부설시 당시의 우리나라 도로사정이 재료를 운송할 수 없었기 때문에 한강, 금강, 낙동강의 수운을 이용하여 철도 레일을 운반하기로 계획이 잡혀서 하운점을 생각해야만 했었고, 다른 하나는 水運點이 당시 경제상 아주 중요한 지점이었기 때문에 이들을 철도 중심으로 재편성해야만 했기 때문이었다. 따라서, 낙동강에서는 倭館이 경부선철도 부설에 중요한 지점이었고, 금강에서는 芑江이 중요한 지점이 되었다.

(4) 그러나, 이 당시의 국제적 상황은 군사적 목적을 최우선으로 할 수 밖에 없었다. 리일전쟁의 준비로 경부선을 무조건 1904년까지 완성시키라는 임명이 있었다(철도청, 1974). 따라서, 철충노선으로 청주가 탈락되고 대전이 최종적으로 선정된 것이다. 이로써 경부선은 제한적 범위에서 호남지방에 접할 수 있게 되었다.

(5) 일본인들은 경부철도 하나로 한반도의 정치와 경제를 통제하며, 대륙진출의 간선이 되도록 하고, 건설비용을 최소화시키기 위하여 노력하였다. 그래서, 주요 교통로를 적당히 조합하며 건설한 결과를 가져와 당시까지 형성되어 있던 경제 및 사회공간의 재편성을 가능하게 하였다. 즉, 당시의 서울에서 호서, 영남 및 호남 지방에 통하던 모든 길을 중간에서 횡단하게 되었다.

3) 其他 區間의 路線 決定

대전 부근의 노선결정이 많은 진통을 거듭하면서 개통 1년전에야 가까스로 결정이 났던 것에 비하면 다른 구간의 노선은 비교적 쉽게 결정되었다. 여기서는 부차적으로 약간의 논의가 되었던 부분을 살펴보고자 한다. 비교적 논의가 많았던 구간은 낙동강 하곡의 密陽附近과 水原附近의 서쪽노선에 관한 것이라고 볼 수 있다.

우선, 大邱 以南의 밀양구간은 본래 中路를 따라 大邱-密陽-三浪津-釜山鎮에 이르는 노선이 있었다. 이 노선은 크게 변하진 않았으나 가장 심각하게 고려된 것은 공사의 용이성에 의해서이다. 즉, 본래의 안에 따르면 성주-현풍-창원-김해-부산선을 지나는 西路의 노선을 따라서 진행시키려 하였다. 왜냐하면, 東路의 충주~경주 구간은 산지가 중첩되고 인구가 희박한 산악지역이고, 中路 역시 조령의 장애를 극복하기 어려웠기 때문이다. 그러나, 일본은 진해, 마산등을 군사기지로 개발하여 대륙진출의 군사적기지로 삼으려고 계획하여, 서로를 택하려 하였다. 그런데, 이 노선을 택할 경우 낙동강을 몇 번이고 건너야 했고, 그러기 위하여 교량을 여러 개 건설해야 하는 불편이 따르며, 또한 金山(金泉)-星州 사이에 大馬場이라는 험준한 경사

지가 있어서 철도의 구배문제가 발생하였다. 그래서, 결국은 낙동강하곡의 밀양과 삼랑진 쪽으로 노선을 잡고 마산쪽으로는 慶南(馬山)線이라는 지선을 건설하기로 하였다. 그래서 대구 북쪽은 西路를 따르고, 대구 남쪽은 中路를 따르기로 결정한 것이다. 즉, 군사적 목적이 부설 경비 문제로 바뀐 구간이 대구 남쪽이었으나, 결과적으로는 경부선의 길이를 단축시키게 되었는데(그림 1 참조), 生態的인 不均衡은 最大가 된 셈이다.

또 다른 한 구간은 水原附近에서 문제가 발생하는데, 여기에는 다시 두가지 문제가 걸려있었다. 첫째는 花山의 隆陵과 健陵의 문제로, 풍수설의 관점에서 철도가 통과할 수 없다는 것이 한국정부의 주장이었다. 그들은 일변 이를 비과학적이라고 무시하고, 또 한편으로는 풍수가에게 재평가를 하도록 왕을 설득했다. 당시 풍수가 吉永洙는 현지 답사 후에 큰 지장이 없음을 왕께 복명하자 왕은 현노선인 화산과 안산 사이를 철도가 지나도록 허가를 하게 되지만(朝鮮總督府 鐵道局, 1937) 이는 파격적인 양보였다.

둘째로 遲遲臺고개의 경우는 화산의 경우보다도 훨씬 심각한 상황이었다. 이 지대고개는 正祖가 그의 부친인 장헌세자를 추모하여 수원성을 쌓은 일과 관련된다. 이 지명은 정조가 隆陵을 참배하고 돌아가는 귀로에 이 고개위에서 행차를 멈추고 돌아가려 하지 않은 데서 유래한다(후에 이곳에 왕의 효심을 기려 비석을 세우게 된다). 그런데, 이 고개 아래로 철도가 지나도록 공사를 하게 되자 한국정부는 이를 거부하며 우회할 것을 강력하게 주장하게 된다. 몇 차례의 공문을 통한 공식 또는 비공식적으로 상반되는 논쟁이 오가게 되고 한국은 결국 추가 비용을 부담했다.” 이와 같은 과정을 거쳐 경부선은 훨씬 서쪽으로 잡혀지고, 경인선과 같이 서울에 연결되는데, 그에 관련되는 것으로 우리가 생각할 수 있는 점은 다음과 같다.

(1) 경부철도를 군사목적상 경인 철도에 접속시키라는 명령이 있었다.

(2) 그렇게 되면 서울의 관문인 인천과 일본에서 대륙으로의 진출시 교두보 역할을 해줄 부

산과를 서로 연결시켜 작전의 효율을 기하고 전략적으로는 비상시의 우회로를 얻을 수 있다.

(3) 경기지방의 산물수집과 상품을 판매함에 있어서 평야지대인 저습충적지에 가깝게 건설함으로써 효과를 극대화시킬 수 있었다.

(4) 평지에 철로를 건설함으로써 건설비용을 줄일 수 있었다(저습지 하곡의 이용가능).

(5) 기존의 교통로들을 횡단하거나 회피함으로써 경제공간을 재편성할 수 있었다.

이상과 같은 이유로 경부철도의 현재 노선이 정해지면서, 경기, 충청, 경상도는 물론 곡창인 호남 및 영서 지방의 산물까지도 모두 경부축에 집중하게 되어, 경부선을 중심으로하는 경제공간의 축이 형성되었다. 더구나 철도는 강한 관성을 유지하므로 지역개발상 심한 불균형이 누적되는 경제공간의 기본틀이 이 때부터 마련된 셈이었다.

또한, 경부철도노선의 모든 구간이 우리의 의사와 상관없이 그들의 한반도 경제 및 사회공간의 전복과 재편성, 대륙진출을 위해 부설된 것임을 확인하였다. 이런 의미에서 현재의 경제공간은 식민지의 영향을 완전히 털어버리지 못하고 있으며, 그런 의미에서 현존하는 현상 중심으로 새로운 교통로를 건설하는 것은 재고되어야 한다. 또한, 여기서 주의해야 할 교육적인 사항은 우리나라의 철도 기본노선이 “X 字型 幹線鐵道”라고 가르쳐서는 안된다는 것이다. 왜냐하면, 실제로 X자형이 아닐 뿐만이 아니고, 그들은 호남선을 하나의 지선으로 건설하였기 때문이다(그들은 한국철도를 X자형이라고 불렀다). 따라서, 꼭 상징화가 필요하다면 “入 字型 鐵道網”이라고 불러야 한다. 이에 비하여 당시는 물론 현재까지의 한반도 幹線道路網의 패턴은 서울 중심으로 조직되어 있는 ‘X 또는 入字型’이다(최영준, 1990).

3. 鐵道驛 位置의 選定

1) 鐵道驛 選定 政策

초기의 철도역에는 별다른 시설이 필요하지 않았었다. 왜냐하면, 초기의 철도는 수운의 한

보조교통수단에 불과하였기 때문이다. 따라서, 철도는 석탄광에서 수운점까지 연결을 원칙으로 하였다. 후에, 여객을 수송하면서부터 철도연변에 여관을 세우는 것이 대부분의 편의시설이었다. 대도시 정거장의 예로, 영국에서 가장 큰 Waterloo 정거장이 22에이커였으니, 3만평에 훨씬 못미치는 규모이다. 그리고, 약 1마일 정도의 플랫폼과 작은 대합실 및 차표파는 사무실 등이 있고, 가끔 역장을 위한 사택이 인접하는 경우가 있었다. 그러나, 역은 가능하면 도시의 중심에 입지할 필요가 있다. 그리고, 다른 교통수단이나 상업지구와의 연계 역시 필요하다. 이는 철도교통이 차츰 도시의 주요 교통수단으로 등장했음을 나타내는 말이다(O'Dell and Richards, 1971).

경부선 건설에 있어서 노선 다음으로 검토해야 할 문제는 정거장의 위치선정과 그 규모에 관한 문제이다. 경부선 건설을 위한 토지는 노선, 정거장, 창고, 물탱크, 신호탑, 기타 부속 시설용지 등이 필요한데 이들 용지는 合同條約(1898년)에 따라서 한국정부에서 구입하여 주기로 하였다. 한국정부는 토지를 수용하여 구입한 후 그들에게 제공하는 형식을 취하였다. 그러나, 토지수용 과정과 정거장 위치선정에도 그들의 한국경제공간의 전복과 식민지 건설의 의도가 숨겨져 있었다. 또한, 이 일로 일본은 한국 정부와 한국민들의 많은 저항을 받았다. 그럴 때마다 최유나 강압이 있었고, 언제나 양보는 우리가 해야 했다.

(1) 中心部の再編成: 空間組織의再編成은 우선 主要地點의 統制로 가능하다. 이를 위하여 첫째, 철도역을 기존중심지에서 가능한 한 멀리 잡았다. 제 1표는 대전부근의 철도역과 중심부(행정관청)와의 거리를 5만분의 1 지형도에서 측정하여 정리한 표이다. 일본의 경우는 필자가 소장하고 있는 1900년대의 일본지도에서 잘 알려진 도시의 철도역과 중심부까지의 거리를 측정하여 정리한 것이다. 일본의 경우는 대도시라고 하여도 平均距離가 0.6km인데 비하여 한국의 경우는 平均距離가 1km로 나타나, 한국의 경우가 훨씬 멀었다. 일반적으로 대도시는

표 1. 한국과 일본의 철도역과 중심지간의 거리

한 국			일 본		
철도역명	중심지와 의 거리 (km)	비 고	철도역명	중심지와 의 거리 (km)	비 고
천안	0.6		長 崎	1.0	
소정	1.0		德 島	0.5	
전 의	0.5		小倉市	0.4	
조치원	0.2		戶畑町	0.3	
내 판	0.7		吳	0.5	
부 강	0.6		和歌山	0.6	
신탄진	1.8		山 田	0.5	
대 전	0.4		鎌倉町	0.3	
옥 천	2.5		横須賀	1.2	
이 원	1.9		川 崎	0.4	동경근교
심 천	0.3		松 田	0.3	
영 동	0.4		船 橋	0.6	동경근교
황 간	1.3		市 川	0.6	
추풍령	0.3		太 田	0.7	
두 계	1.5	호남선	長 野	1.0	
연 산	1.7	호남선	秋 田	1.0	
논 산	1.1	호남선	平	0.2	
강 경	1.2	호남선	四 倉	1.1	
평 균	1.0		평 균	0.6	

이미 시가지가 개발되어 있고, 지가의 부담이 커서 정거장은 중심에서 멀게 건설되는 것이 보통이다. 그러나, 당시 한국의 도시는 몇개를 제외하고는 이렇다할 시가지의 발전이 없었기 때문에 정거장을 중심부에 쉽게 건설할 수가 있었다. 철도역의 거리를 좀 더 자세히 살펴보면, 당시 비교적 商業的으로 중요한 지점이라고 알려진 경우는 좀 더 거리가 길어진다. 부강, 신탄진, 옥천, 황간, 두계, 연산, 강경 등은 河運點이나 中心性이 강한 산간분지들로 이들만의 평균거리는 1.5km에 달한다.

이런 현상은 철도 노선과 마찬가지로 철도역의 위치선정 자체가 한국민을 위한 것이 아니었음을 쉽게 짐작할 수 있게 해 주는 것이다. 교통의 결절점, 수운점, 지방의 장시는 특정위치를 벗어나면 기능상의 역할을 할 수 없으므로 대체로 기능체들이 中心地點(focal point)에 밀집되고 취약형태도 가옥들이 포구, 하운점, 시장, 도로교차점 등에 아주 밀집되어 있음을 우

리는 쉽게 확인할 수 있기 때문이다. 따라서, 그 특정지점과 떨어져 새로운 結節點을 건설하는 것은 기존의 중심지를 고의적으로 탈락시키자는 의도라고 해석할 수 있다.

둘째, 광대한 토지의 수용을 요구하였다. 철로의 폭도 복선을 부설할 땅의 수용을 요구하였고, 정거장 부지도 유럽에 연결되는 노선이라는 이유를 내세워 세계적인 정거장을 만들어야 한다고 주장하고 광대한 땅을 요구하였다. 서울(남대문)역의 경우, 석탄야적장, 가옥교체부지, 소하천부지, 도로부지 등을 포함하여 무려 11만평의 땅을 요구하고 한국정부가 돈이 없으면 일본이 차용해준다고 하였다. 결국 한국은 서울역에 계획하였던 석탄야적장을 다른 곳으로 이전시키기로 하고 약 5만평의 땅을 제공하기로 하였다.⁸⁾

영등포에서는 6만평의 땅을 요구하였는데 그 용도는 정거장은 물론, 직원의 사택부지, 병원용지, 상가용지 등을 포함시켜 요구하였다. 또한, 각 지방에 위치한 철도역의 거리로 미루어 봐서 용산역은 사실 불필요한 것이었다(역에서 중심취락까지의 평균거리가 1km 이상이었음을 상기하기 바란다). 이는 서울역~용산역을 중심으로 그들이 새로운 서울을 만들겠다는 의도이며, 군사상의 목적도 작용하여 철도역을 위치시킨 것에 불과하다.

부산 초량의 경우는 무려 21만평이라는 어마어마한 토지의 수용을 요구하였다. 이는 부산이 그들의 한반도 및 대륙 침략의 교두보였으므로 군사적기지, 병참보급소, 상품창고, 일본인 주택지 등으로 사용하려 했기 때문에 많은 땅이 필요했었다. 그들은 부산이 함포의 사정거리에 들어 간다는 사실때문에 이를 극복하기 위하여 광대한 토지를 확보하여 견고한 창고를 건설하려고 시도하였다. 그리하여 이곳을 거점으로 하여 마산의 군사시설과의 연결을 피하였는데, 이는 서울에서 경인선이 경부선의 우회철도 역할을 하도록 한 것처럼 부산에서는 경남(마산)선이 우회철도역할을 하도록 하였다.

(2) 開發利益의 獨占: 서울(남대문)역은 용산의 일제군사시설, 그들의 주거지역인 후암동,

원효로, 용산지역에 가깝도록 한 것에 지나지 않으며, 당시 만리동고개, 영천교가 마포에서 서울로 물자가 이동되는 길목이라는 것과 서대문에도 가까운 것에 착안하여 그 일대를 驛勢圈으로 조성하여 상업적으로도 완전 장악을 기도한 것이다. 더구나, 경인선이 경부선과 연결되어 서울역에 들어오게 되면 한국의 각 지방에서 서울로 이동되는 대부분의 물자는 서울역에 집중이 되는 것이라고 볼 수 있다. 이에 일본인들은 철도역을 자기네 거주지역 근처에 위치시켜 자기네들의 편리를 도모하고 개발의 이익을 독차지하려고 하였다.

부산진, 서울역, 용산, 영등포를 필두로 모든 역들을 자기네들이 경제공간을 장악할 수 있도록 한 것이다. 더구나, 아직 자본주의적 토지경제에 대한 개념이 없었던 우리로서는 이들에게 모든 경제적 개발이익을 거저 준 것이나 다름없다. 그들이 밝힌 것처럼 경부선이 한국 전체 산물의 7분의 5를 점하고 인구는 전체의 10분의 7을 점한다면 아마 그들 자신도 이 경부철도의 효과에 놀랐을 것이다.

그리고는 일본인들에게 한국이 다른 어떤 곳보다도 이민하기에 좋은 곳이라고 권고하여 수많은 일본인들을 한국으로 건너오도록 하였다. 초기에 이주한 자들은 대체로 도시에 거주하면서 철도역 부근에 집중하였다. 따라서, 그들은 철도역을 중심으로 colony를 건설할 수 있었고, 그 비용을 한국정부가 부담하는 격이 된 것이다. 이와 같은 광대한 토지는 그들이 역을 중심으로 새로운 경제공간체계를 조직하겠다는 분명한 의도이고, 기존의 한국경제 체제를 재조직시키겠다는 의도이다. 또한, 막대한 개발이익을 챙기겠다는 뜻이며, 철도역을 통제의 기지로 삼겠다는 뜻이 대부분의 철도역 위치와 부지면적에서 읽혀진다.

(3) 經濟的 搾取: 일본은 한국정부의 재정이 빈곤하다는 이유로 문제가 생길 때마다 문제를 해결해 주면 차관 또는 임차의 형식으로 돈을 꾸어준다고 생색을 냈다. 그와 같은 자금이 있었고 후에 반관영으로 철도를 운영할 계획이었다면 애초부터 그들은 장기 저리로 차관을 제공

해야 했다고 본다. 그들은 한국정부의 경제난을 이용해 가면서 자기네 자본을 들이지 않고, 자기네 식민 및 군용철도를 한국인의 값싼 노동력을 이용하여 건설하여 장악했다는 데 문제의 심각성이 있다.

또한, 한국정부로서는 경제적 독립성의 상실이 더 큰 문제였다고 생각된다. 이래 저래 돈을 빌리고 강압을 이기지 못했다. 결국, 경부선은 우리 스스로가 철도를 부설하는 것보다 훨씬 많은 비용을 지불하고 빼앗기게 된, 말하자면, 이중 삼중으로 우리가 이용당한 공사였다. 광대한 토지를 수용하기 위해 한국 정부는 빚쟁이로 전락하게 된다. 더구나, 그 빚으로 보상한 토지보상금도 사전에 우리에게 전달된 것이 아니고 공사가 끝나서 영업을 하여 막대한 흑자를 본 후에야 전달해 주었다. 거기다가 합동조약에는 이전비용에 관한 규정이 없었다. 따라서, 한국 정부는 분묘나, 가옥의 이전문제에 대해 재협의를 요구하며 철도용지 수용과 매입에 아주 소극적이었다. 따라서 보상해야 할 토지의 가격은 상승되고, 그들이 요구하는 광대한 토지를 매입하기 위해서는 보상을 형편없이 싸게 책정할 수밖에 없어,⁹⁾ 많은 민심의 혼란이 있었다(철도청, 1974).

경부선은 1901년 8월에 기공식을 거행하고 전체를 5구간으로 나누어서 공사를 진행하였다. 이와 같이 공사구간을 나누어 시행한 것은 공기를 단축시키기 위한 것과 또한 한국인들의 저항을 피하기 위한 목적에서였다. 그런 가운데 서울쪽에는 鳴鶴-振威-茨江-深川(永同)까지를, 부산쪽에서는 龜浦-密陽-省峴(왜관부근)-深川까지를 부설하여 경부선을 1904년 11.10에 연결시키고, 1905.1.1부터 전구간 영업을 실시하였다.¹⁰⁾ 그리고는 경부선의 요금을 할인하여, 많은 승객과 화물이 몰리도록 유도하여, 철도수입을 극대화하였다. 그 후로 철도수입은 조선총독부의 제일 중요한 수입원이 되었다.

2) 鐵道驛과 市街地 形態

본 연구에서는 구시가지와 신시가지, 행정기관 및 철도역의 위치 등에 의하여 각 도시들을

분류하였다. 이 분류는 1:5만의 현재 지형도판 독과 답사한 결과를 종합한 것이다. 이 시가지의 분류는 아주 명료한 것은 아니나 철도노선과 철도역을 정한 후의 도시 발달을 볼 수 있다는 면에서 空間組織 變化의 結果라고 볼 수 있다. 여기서의 분류는 기존의 분류와 달리 鐵道驛과 市街地의 發展樣相을 綜合한다는 데 의의가 있다. 趙赫增(1983)은 철도, 철도역, 시가지와의 관계를 고려하여 시계열적인 발전단계를 상정하고 초기, 중기, 후기, 말기의 4단계로 시가지 패턴을 구분하고 있다. 이는 상당한 설득력을 갖는다. 그러나, 모든 도시가 일정한 계열을 갖고 발전한다는 가정은 우리가 따르고, 시가지의 발달이 철도역과의 관련뿐만이 아니므로 시가지는 중심성, 도로교통과의 관계, 제조업이나 주택지구의 개발, 자연조건 등을 고려해야 한다. 따라서 본연구에서는 발전단계에 의한 구분보다, 단순한 형태의 분류를 하였다. 즉, 1990년 당시의 시가지를 1910년과 비교하여 시가지와 철도역의 위치를 분류하기로 하였다.¹¹⁾ 사실 현재의 한국도시형태는 철도역에 의한 변화보다도 오히려 中心性, 자동차교통의 영향, 도시로의 인구집중 정도, 지형적인 여건 등이 보다 강하게 작용된다고 볼 수 있다.

그 결과 시가지의 형태는 6가지 형태가 존재하였는데, 이들을 유형별로 정리하면 다음과 같다(그림 2 참조).

(1) 一體型: 철도역이 구시가지에 포함되고 행정관청과 하나로 되어 도시성장에 기여한 경우로, 보통은 다수의 핵을 가진 도시들이 대부분이다. 일반적으로 대도시들이며 서울, 부산, 대구, 대전, 천안, 소정리, 전의 등이 해당한다. 도시가 크게 성장하여 철도역이 시가지에 포함된 경우가 많은데 본래의 출발점은 연계형에서부터이다.

(2) 連繫型: 철도역이 구시가지 및 행정관청과 거리를 두고 입지하여 발전하되 서로 연계하여 도시의 발전을 가져와 중심부가 구시가지에서 철도역까지 길게 발전한 경우이다. 이것이 기본형으로 가장 흔한 형태이고, 대도시로 성장되면 일체형으로 바뀔 수 있다. 그러나, 현재는

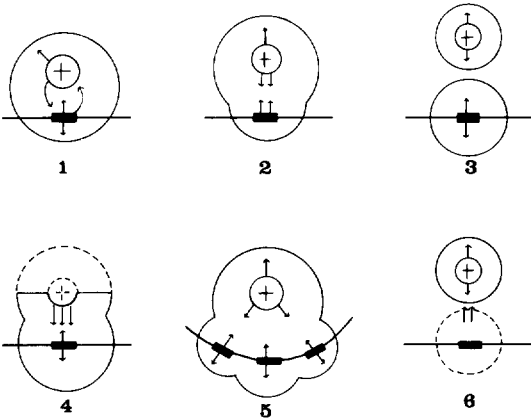


그림 2. 철도역과 시가지 형태

철도역이 시가지의 한쪽편 경계선을 이루고 있는 경우가 많다. 초량, 물금, 영동, 심천, 이원, 수원, 부강, 조치원, 강경과 논산(호남선) 등이 있다.

(3) 獨立型: 철도역이 기존의 시가지와 분리 독립되어 있고, 시가지 형성에 별도로 작용하여 독자적인 시가지를 발전시킨 경우이다. 이 경우는 대체로 다른 교통기관과의 경합이 있었거나 기차의 역할이 미미한 경우, 중심성(centrality; central place function)이 낮아서 더 이상 시가지 발전이 이루어질 수 없는 경우가 많다. 밀양, 삼랑진, 대신, 유천, 황간, 옥천, 이원, 연산(호남선) 등이 이에 해당된다.

(4) 吸收型: 철도역이 기존 시가지와 독립된 것은 독립형과 같으나 기존 시가지의 기능을 대부분 흡수하여 중심을 완전히 이동시킨 경우로 구시가지는 대부분 쇠퇴된 경우가 많다. 왜관, 신동, 성환, 내판 등을 들 수 있다.

(5) 編入型: 철도역의 역할이 있었지만 다른 중심지기능이 너무 강하여 기존의 대도시에 편입된 경우로 주로, 대도시 주변부(위성도시)에 이런 경우가 많다. 용산, 노량진, 영등포, 서대천, 회덕, 신탄진, 동대구, 가수원 등이 있다.

(6) 衰退型: 철도역이 다른 교통수단과의 경쟁에서 밀려 철도역부근의 기능이 쇠퇴하거나 철도역이 외곽으로 이전되는 경우를 말한다. 일반적으로는 철도역의 중심지기능적 역할이 약하기 때문에 나타날 수 있다. 경산, 추풍령, 직

산, 오경, 청주(충북선) 등이 있으며, 지선에서는 더욱 많이 나타날 수 있다.

이상의 경부선 철도의 노선결정, 각 철도역 입지 패턴, 시가지의 분류 등을 분석한 결과, 그들이 행한 한국의 경제·사회공간의 재편성 기도는 막대한 효과를 거두었다고 평가할 수 있다. 즉, 가장 흔한 연계형은 기존의 중심을 완전히 흡수시키지는 못하였지만 대부분의 경제기능체들을 철도역앞에 모이게 하고 기존의 중심업무는 대체로 소멸 내지는 약화되어, 단순한 주택지의 연장선 내지는 下部近隣中心의 역할 밖에는 하지 못하도록 된 경우가 대부분이다. 강경, 부강, 왜관, 조치원, 신탄진 등이 그 대표적인 곳들이다. 또한, 편입형이나 일체형의 경우도 기존의 상권과 시가지를 근본적으로 이동·확대시켰다. 따라서, 수운점 중심, 도로의 장시 중심으로 조직되었던 우리의 경제·사회공간은 근본적으로 철도역 중심으로 재조직되었다고 볼 수 있다.

4. 京釜線의 空間再編成 效果

한번 철도가 부설되어 많은 물동량을 다루게 되면, 제일 큰 문제가 효율적으로 사람들과 기업들이 필요로 하는 여러 가지 물건을 공급시켜 주는 일이다. 이렇게 되면 철도없는 큰 도시는 존재할 수 없게 되어버린다. 철도로 가장 유명해진 도시가 시카고였고 미국 남부나 서부의 원료와 북부공업지대의 제품을 교환시켜주면서 발달하였다(O'Dell and Richards, P.S., 1971).

김형곤(1989)은 “철도건설이 전국토를 함께 연결시켜 인구의 이동을 자극하고, 새로운 지역의 정착과 개발, 제조업과 상업, 도시화의 사이클이 급속도로 확대되게 하였다.”고 하여 도시의 성장에 철도가 일익을 담당하고 있음을 설명하고 있다. 이는 철도 건설이 “생산요소에 대한 수요창출(토지, 자본, 노동력)-임금지급-더 많은 상품과 노동력에 대한 수요-임금지급-재수요급증-임금지급-시장경제의 활성화”의 순환을 거치면서 乘數的으로 시장경제의 활성화(확장)를 가져오기 때문인 것으로 학자들은 보고

있음을 나타낸 것이다. 사실, 미국 서부의 대부분의 주들이 鐵道建設以後에 미국의 영토로 편입되었음은 철도의 空間組織의 統合의 役割을 證明하는 것이라고 하겠다.

경부선의 경우는 大田, 大邱, 天安, 釜山, 서울, 수원 등이 경부철도에 의해 크게 발달한 도시들이다. 그 도시들의 성장은 철도로 인하여 강한 中心性을 확보하게 되었기 때문이다. 다시 말하여, 각 철도역으로 모여든 승객과 화물들이 다시 이들 鐵道分岐點 내지는 積換點都市들로 이동되어 최종 목적지로 운송되기 때문이다.

결국, 철도역도시를 중심으로 하는 경제공간이 조직되면서, 지역의 발달정도는 도시와 촌락으로 兩極化하여 점차 地域不均衡이 나타나게 된 것이다.

이러한 지역 불균형은 지역 격차에 따른 재화의 이동으로 단순하게 생각할 수 있으나, 산업의 근대적 전환, 식민정책에 의한 물산장려, 민족적인 자각 등을 통해 수많은 수탈 속에서도 생산량은 증대되었다. 따라서, 철도로 우송되는 화물의 양은 크게 증가했는데, 이제 그 의미를 검토해보자.

표 2는 경부선 개통후의 여객 및 화물운송의 변화를 정리한 표이다(정재경, 1992). 여객수송의 경우는 경부선의 승객수가 절대적으로 증가하여 1930년에는 초기 통계의 약 4배로 증가하나, 다른 선로들이 속속 개통됨으로 인하여 1930년 이후는 전체 수송객에 대한 비중이 감소한다. 또한, 화물의 경우는 동 기간에 초기 통계의 약 5배 가까이 증가한다. 경부선은 1930년 이후도 전체 철도에서 차지하는 비중이 계속 높

은데, 이는 경부선이 얼마나 중요한 가를 반영한다. 특히, 이 통계에는 군사나 군사적물품의 이동은 누락된 것이므로 이들을 고려하면 경부선의 비중은 훨씬 높아지게 된다.

표 3은 日帝에 의한 京釜線鐵道 建設과 植民政策의 結果로 나타난 主要事項들의 變化(1910~1930년 사이의 20년간; 표 2와 약간 차이가 있다.)를 정리하여 空間組織의 再編成效果를 보인 것이다. 전국적으로 인구는 동기간중 1.63배로 증가하나 이 경부선 연변의 주요지점은 2.23배로 증가하여 이들 주요지점으로 많은 인구의 집중이 있었음을 나타내 준다. 그 중에서도 천안, 시흥(영등포), 평택, 부산 등에 급격한 인구의 집중이 있었다. 이들 지역은 강한 중심성을 확보하였거나, 새롭게 산업시설 또는 대규모 농장 등이 조성된 곳들이다. 주목할 만한 것은 서울, 인천, 수원, 대구, 대전, 마산 등의 인구집중이 비교적 느린데, 이것은 당시 우리 민족이 대도시보다도 주로 산업지역에 몰렸음을 나타내는 것이라 할 수 있다.¹²⁾

이는 日本人들의 도시집중과 좋은 대조를 보이고 있다. 즉, 서울의 한국인은 1910년의 경우 전국 인구의 1.8%에서 1930년에는 1.9%의 비중으로 증가하여 1.7배가 되었다. 서울에 있던 일본인들은 전체의 22.2%에서 19.5%로 비중은 감소하나 그 숫자는 3.3배로 증가하여 전체 서울 시민중 일본인의 비중은 14.1%에서 27.8%로 증가하였다. 이는 3~4명 중 1명이 일본인이라는 것이 된다. 부산의 경우는 일본인들이 31.3%에서 19.7%로 감소한다. 대구(5.5~24.7%)와 대전(4.0~7.8%)의 일본인 비중은 증가

표 2. 경부선의 운송실적

구분 연도	경 부 선						전 체			
	승객	지수	비율	화물(톤)	지수	비율	승객	지수	화물(톤)	비율
1911	1,757,898	100	72.3	551,241	100	51.6	2,429,687	100	1,068,111	(100)
1915	3,053,437	174	60.6	885,407	161	53.4	5,040,471	207	1,656,640	155
1919	6,124,145	349	50.3	2,080,832	377	57.1	12,184,485	501	3,642,829	341
1925	7,297,977	415	40.0	2,090,587	379	48.6	18,241,061	751	4,297,266	402
1930	7,389,833	421	35.8	3,641,713	479	44.5	20,949,934	850	5,936,808	556

(정재경, 1992에서 발췌한 것임)

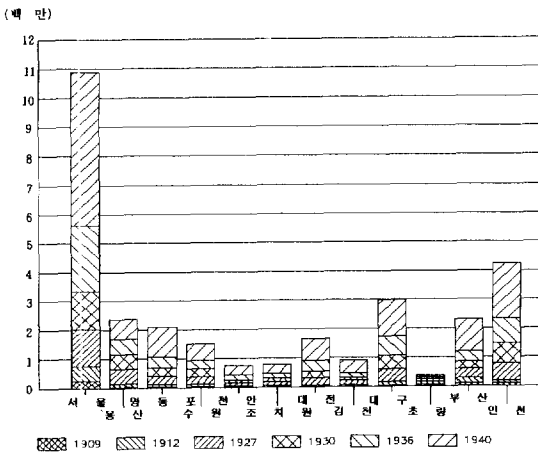


그림 3. 주요 철도역의 하차인원 변화

하나 인천 (25.4~15.9%)과 마산(4.1~3.0%)은 각각 감소한다. 또한, 일본인들의 경부선 주요 지점에서의 비중은 86.8%에서 41.6%로 감소한다. 이와 같이 일본인들의 절대적 증가가 있었으면서도 비중이 감소한 것은, 전국적으로 일본인들이 많이 이주하였다는 것과 이들이 이미 중요지점을 거의 장악하여 일본인 분포의 재편성이 이루어졌음을 나타내는 것이라고 하겠다.

그림 3은 경부선의 개통이후 각 주요역의 下車人員數를 조사하여 그린 그래프이다(朝鮮總督府 統計年報, 1909, 1912, 1927, 1930, 1936, 1940년의 각편에서 발췌한 것임). 승차인원과 하차인원의 숫자는 비슷한 규모이나 개략하면, 도시에서는 하차인원이 약간 많고 승차인원이 좀 적은 편이다. 이와 같은 현상은 그 당시 도시로의 人口集中現象을 설명하는 것이지만, 경부선에 의해 성장되는 각 도시의 특성을 그대로 반영한다고 할 수 있다. 즉, 경부선에서 이들 중요지점이 차지하는 비중은 1910년의 57.8%에서 1930년에는 71.9%까지 증가한다. 하차인원이 제일 많은 곳은 물론 서울(남대문)역이고, 그 증가율 역시 제일 높다. 다음은 인천이고, 3위는 대구, 4위가 부산이다(부산은 초량, 부산진, 부산을 합해야 하나 부산진만을 보았다. 그 이유는 그들의 통계가 일관성이 없었기 때문이다). 또한, 그 다음의 역으로는 용산, 영등포, 대전의 순이다.

표 3과 이 그래프를 보면 이미 현재의 都市體系의 윤곽이 그대로 잡혀진다(李正哲, 1991). 즉, 용산과 영등포를 제외하면 현재의 경부선상의 주요도시들이 대체로 파악되기 때문이다. 좀 예외적인 곳을 구태여 찾는다면 조치원과 김천을 들 수 있다. 이 도시들은 일본인들의 예상을 깨고 성장이 느렸는데, 이는 주변의 큰 도시의 역할에서 찾을 수 있다고 본다. 즉, 김천은 주변 배후지의 인구가 그리 크지 못하고, 대구의 세력권의 아래에 있기 때문이고, 조치원은 대전과 청주의 영향 때문에 성장이 미약했었다고 볼 수 있다. 그러나, 전체적으로는 다른 철도역의 도시들 보다는 그래도 성장이 빠르다. 또한, 주목되는 곳은 영등포와 용산이다. 영등포는 그들이 남서울이라고 부를 정도로 의욕적으로 건설한, 말하자면 서울의 신도시이고, 용산은 전술했지만 그들의 집단 거주지인데 둘다 성장이 아주 빠르다는 것이다.

도착화물의 경우 중요지점의 비중은 더욱 현저하게 증가한다. 전체 경부선에서 이들 중요지점이 차지하는 비중은 1910년의 40.3%, 1930년에는 무려 92.3%로 증가하여 이들 중요지점의 역할을 실감할 수 있다. 서울은 무려 39배 정도의 증가가 있었고, 다음은 천안의 28배, 대전 15배, 인천 12배, 조치원과 옥천이 각각 11배, 대구가 10배 정도의 증가를 보였고, 이들 중요지점 전체평균도 11배의 증가를 보였다. 단지, 부산의 증가율이 낮은 이유는 부산이 경부선의 종점이라는 것과 이미 다른 철도와 항만이 개설되어 부산을 거치지 않고도 화물이 반출되었음을 나타내는 것이다.

그림 4는 인구, 인구증가율, 1인당 하차인원, 1인당 도착화물, 1인당 일본인수 등의 5개 변수들을 이용하여 경부선 중요지점에 대한 클러스터(cluster) 분석을 실시한 결과를 보인 것이다. 이 분석은 유클리드 거리를 자승하여 정보손실률이 높은 지점에서 집단을 나누는 Ward법을 이용한 분석결과이다. 유사성이 높은 지점들을 한 그룹으로 묶게 되는 분석이라서 같은 그룹의 지점들은 변수의 분포패턴이 서로 유사한 곳들이다.

표 3. 경부선에 의한 공간조직의 변화 지표

구 명	1910년				1930년				H/E						
	인	구	하차인원 (B)	도착화물 (C)	인	구	하차인원 (F)	도착화물 (G)							
	(A)	(E)	(D)	(H)	(A)	(E)	(F)	(G)							
서울	233,590	269,161	19,592	32,862	394,511	2,036,077	760,520	109,672	1.688903	1.152279	0.083873	0.140682	5.161014	1.927753	0.277994
인천	43,762	116,785	28,031	11,125	75,560	616,723	324,919	12,050	1.726612	2.668639	0.640532	0.254215	8.162030	4.300145	0.159475
진위*	16,548	12,755	1,837	169	73,768	92,137	9,165	757.4	4.57819	0.770788	0.111010	0.102121	1.249010	0.124240	0.010261
수원	74,661	46,661	3,838	1,247	159,097	219,633	39,349	3,202	1.30925	0.624971	0.051405	0.016702	1.380497	0.247327	0.020126
시흥	15,005	53,902	4,285	547	84,481	324,024	22,624	3,110	5.630189	3.592269	0.285571	0.036454	3.835465	0.267799	0.036813
천안	16,135	19,626	1,148	256	104,344	110,384	32,767	1,932	6.466935	1.216361	0.071149	0.015866	1.057885	0.314047	0.018515
연기	18,730	17,799	3,026	682	65,625	127,171	34,557	1,667	3.503737	0.950293	0.161568	0.036412	1.937843	0.526582	0.025401
회덕	37,138	21,996	5,493	1,498	117,984	257,917	84,762	9,139	3.176907	0.592277	0.147907	0.040336	2.186033	0.718419	0.077459
영동	25,755	13,456	1,295	354	83,395	56,389	9,152	1,082	3.238012	0.522461	0.050281	0.013744	0.676167	0.109742	0.012974
옥천	26,804	7,312	640	165	76,073	57,366	7,078	477	2.838121	0.272795	0.023877	0.006155	0.754091	0.093042	0.006270
김천	38,052	31,273	7,424	667	136,202	111,263	31,267	2,248	3.579365	0.821849	0.195101	0.017528	0.816896	0.229563	0.016504
대구	89,063	54,101	19,444	4,913	107,657	479,780	196,690	4,913	1.208773	0.607446	0.218317	0.055163	4.456561	1.827006	0.045635
청도	65,320	8,053	1,394	224	87,848	59,707	13,262	586	1.344886	0.123285	0.021341	0.003429	0.679662	0.150965	0.006670
밀양	80,873	17,955	2,731	1,113	128,831	120,977	13,015	2,215	1.593003	0.222014	0.033768	0.013762	0.939036	0.101023	0.017193
동래	69,469	101,731	61,566	22,051	270,739*	293,720	248,721	53,338	—	1.464408	0.886237	0.317422	1.084882	0.918674	0.197008
마산	107,817	37,418	5,542	4,454	176,863	202,680	28,227	5,235	1.640399	0.347051	0.051401	0.041310	1.145971	0.159598	0.025599
합계(I)	958,722	829,984	167,286	82,327	2,142,978	5,165,948	1,856,077	211,623	2.235244	0.865719	0.174488	0.085871	2.410639	0.866120	0.098751
총계(J)	12,934,282	1,437,134	415,598	146,147	21,125,827	189,734	2,010,444	561,384	1.683320	0.111110	0.032131	0.011299	0.340329	0.095165	0.026573
(I/J) ×100	7.412255	57.752724	25.18756	33.163	10.14387	71.85172	92.32174	37.69665							

자료: 朝鮮總督府 統計年報, 各 年 度 및 基 年. (인구, 하차인원: 인, 도착화물: 톤; 수화물 제외) *병력

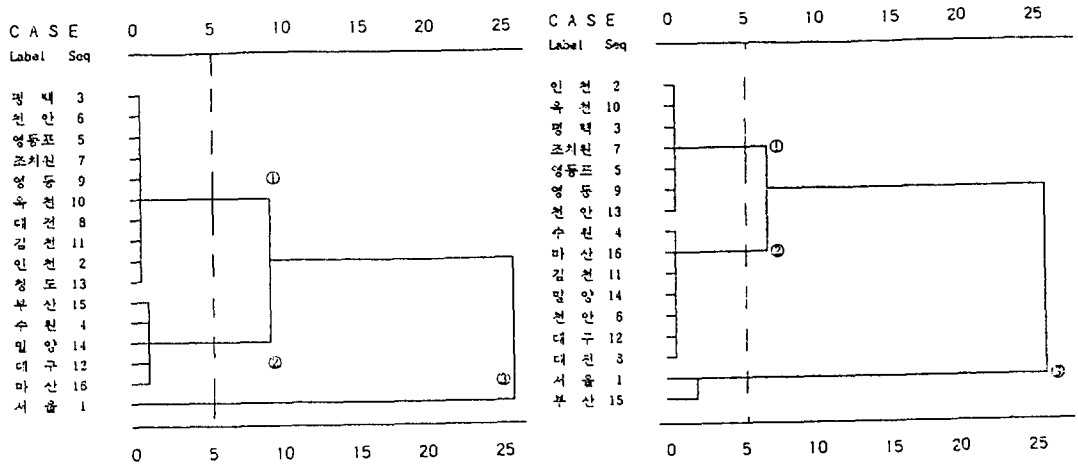


그림 4. 1910년(좌)과 1930년(우)의 경부선상의 도시분류

(회축의 눈금상의 수치는 정보손실률, 그래프상의 ①, ②, ③은 분류된 그룹의 식별번호임)

1910년의 경우 크게 3개의 그룹으로 구분된다. 첫째 그룹에는, 평택, 천안, 영등포, 조치원, 영동, 옥천, 대전, 김천, 인천 등의 9개지점으로 구성되며, 상당수의 인구가 있고, 일본인들이 많으며, 인구에 비슷한 정도로 철도의 역할이 강한 당시의 소도시들이다. 조치원, 천안, 대전 등이 아직은 특별한 교통도시의 역할을 하지 못했다고 볼 수 있다. 둘째 그룹은 청도, 부산, 수원, 밀양, 대구, 마산으로 구성되며 인구가 많고, 철도의 역할이 인구에 비하여 훨씬 강하며, 일본인들도 많은 지점들이다. 말하자면 당시의 발전형, 중(대)도시형이라고 볼 수 있으나, 청도와 밀양이 한 그룹이 된 것은 군의 인구를 넣었기 때문이다. 그러나, 당시 청도와 밀양의 철도역 자체는 강한 결결성을 갖고 있었다고 볼 수 있다.

셋째는 서울 하나가 속하며 인구가 많고, 하차인원이 많으며, 일본인 수가 많은 당시의 특별도시이다. 일본인들은 서울의 위치를 격하시키려고 노력하였으나 당시 서울은 이미 특별시의 위치를 유감없이 발휘하였다고 볼 수 있다. 그러나, 일제강점기의 서울의 인구증가율은 다른 도시에 비하여 낮은 편이었다. 이 연구기간 동안에 인구의 증가율이 높은 도시는 천안, 영등포, 평택, 부산, 대전 등이었다. 그리고, 마산, 창원, 대구, 청도, 밀양 등은 새롭게 市域

을 정하거나, 농촌부의 인구유출로 인하여 전국의 평균 증가율을 밑도는 도시들이었다.

1930년의 경우도 1910년과 같이 3개의 그룹으로 구분된다. 첫째 그룹은 인천, 옥천, 평택, 조치원, 영등포, 영동, 청도 등으로 구성되었다. 당시의 소도시 형이며, 인구증가율이 높은 지점들이다. 인천이 여기에 포함된 것은 새로 부제를 실시하여 인천부 인구의 규모가 작았기 때문이다. 둘째는 수원, 마산, 김천, 밀양, 천안, 대구, 대전으로 구성되며, 당시의 대도시형이자, 교통도시이다. 즉, 이들은 경부철도에 의하여 성장한 도시들이다(밀양은 군의 인구). 셋째는 서울과 부산의 2개도시로 구성된 그룹이다. 부산이 이미 1930년도에 다른 도시들과 달리 특별한 도시로 발달하였음을 알 수 있다.

이상의 분석에서 경부선 철도는 약 20년간에 현재와 아주 유사한 도시체계를 구축하였음을 우리는 쉽게 확인할 수 있었다. 다시 말하여 “서울-부산-대구, 대전-기타 중소도시”의 틀이 이미 1930년대에 구축이 되었고, 그것은 경부선의 역할이라고 보아서 무방하다.

결과적으로, 경부선상의 주요도시로의 성장은 경부선이 기존의 도로와 수운에 의한 사람과 화물의 이동을 효과적으로 흡수했음을 나타내는 것이며 동시에, 기존의 한국인들이 조직한 공간의 틀이 철도에 의하여 철저히 재편성되었음을

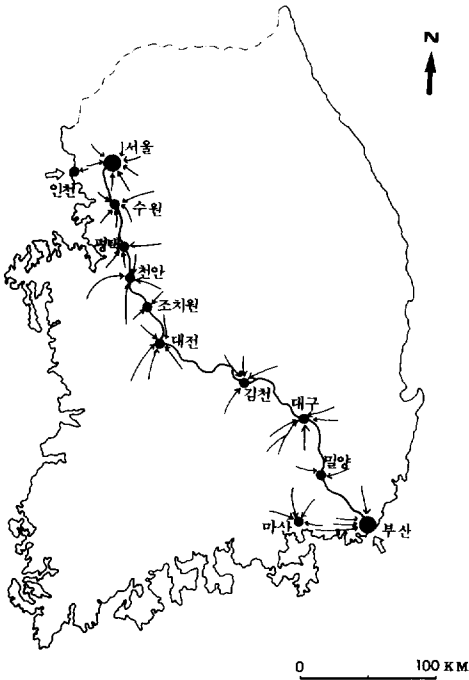


그림 5. 경부선이 횡단한 주요 운송로

반영하는데, 적어도 그림 1에서 제시된 도로의 3~4개가 경부선에 결합되고 수운역시 경부선에 통합되는 효과를 가져온 것이다(그림 5 참조). 그 이유는, 경부선이 낙동강, 금강, 한강의 수운결과 당시의 주요도로를 전부 횡단했기 때문이며, 따라서 그 효과가 훨씬 컸다고 볼 수 있다. 거기에다 새로운 산업지구 및 도시의 등장은 경부철도에 의해 효율적인 식민정책이 수행되었음을 반영한다 하겠다.

여기서, 우리는 한국의 지역 및 도시 개발이 아직도 식민지 잔재를 털어내지 못하고 있다는 걱정을 하지 않을 수 없다. 왜냐하면, 그 이전까지는 우리의 경제공간이 이 서울-대전-대구-부산의 축을 중심으로 兩極化되는 현상은 없었기 때문이다. 물론, 현재의 국토상의 양극화현상은 타의적으로 크게 3대 사건에서 기인한다. 그 하나가 일제의 식민 정책이요, 두번째는 국토의 분단이며, 세째는 6·25전쟁이다. 문제는 이 모든 사건이 일제에 의해 구축된 경부선축을 강화시키는 작용을 한데 있다. 따라서 현재의 地域不均衡은 이런 문제를 생각하지 않고 기존

의 틀을 안이하게 받아들임으로 더욱 심화되는 것이다.

湖南線을 지선으로 하는 경부선의 노선과 역할이 유지된다면, 그것은 당연히 호남지방의 침체와 경부축의 성장을 가져올 수밖에 없다. 따라서, 현재의 경부축에 더 이상의 성장을 가져오게 해서는 안된다고 필자는 생각한다. 특히 大田-天安-水原-永登浦-서울의 축에 모든 交通網을 집중시켜서는 안될 것이다. 이곳은 交通網이 過飽和狀態로 건설되어 있기 때문이다. 이런 상태는 戰略的으로 아주 취약할 뿐만이 아니고, 集中的으로 生態系를 파괴하게 되어 심각한 環境問題를 일으킬 수밖에 없다.

5. 結 語

이제까지의 분석과 고찰에서 우리는 경부선이 일제의 한반도 및 대륙침략정책에 의해서 기형적으로 건설되었으며, 그 결과로 우리의 經濟的·社會的 國土空間이 재편성되어 그들이 의도했던대로 식민정책이 수행되었음을 알게 되었다. 지금까지의 분석의 결과를 간단히 정리하면 다음과 같다.

1) 경부철도의 노선은 한반도를 철도 하나로 통제할 수 있도록 선정되었다. 이 노선은 한반도의 중요부를 지나면서, 남북중관형이 되도록 군사목적에 고려하여 정해진 것이다. 따라서, 남북중관형이나 지역개발형 중 그 어느 목적에도 맞지 않는 기형적인 것이다.

2) 경부선의 노선을 현재의 것으로 선정한 의도는 한반도의 사회·경제적 공간을 재편성하여 이후의 식민정책과 대륙진출에 편리를 기한 것이다. 그래서, 경부선은 전통적인 우리의 경제공간을 재편성시켜 식민지 경제공간으로 재편성시켰다. 따라서, 그 때까지 형성되었던 빈약한 중심적 기능들은 일거에 거의 몰락할 수밖에 없었고, 한국정부는 이 공사로 인해 경제적속박을 당했고, 결과적으로 국권상실을 재촉하였다.

3) 경부선을 건설할 때 일본인들은 필요이상으로 광대한(보통은 10배 이상) 철도역의 부지를 요구하였다. 이는 철도역을 중심으로 새로

은 경제공간을 만들어 내려는 의도였다. 새로운 경제공간의 핵심지역 주민은 일본 이주민이었고, 개발의 모든 이익은 전부 그들의 차지가 되었다.

4) 경부선 철도역과 중심취락과의 거리는 일본의 그것보다 훨씬 길어 약 1km 정도이다. 이는 일본이 의도적으로 한국인이 살고 있는 취락의 중심을 회피하려고 했기 때문이다.¹³⁾

5) 현재의 우리나라 幹線鐵道網의 패턴은 X字型이 아니고, 入字型이다. 그 이유는 국토의 분단 뿐만이 아니고, 본래 일본인들이 한반도의 철도를 모두 경부선의 지선으로 만들었기 때문이다. 결과적으로, 간선인 경부선상의 취락들은 대체로 빨리 성장하였다. 이와 같은 관점에서 새로 건설되는 고속전철의 노선은 현재의 경부선 축을 따르지 않는 것이 바람직하다. 그래야만 지역간 불균형이 축소될 수 있기 때문이다.

6) 그들이 再編成한 鐵道驛聚落은 新舊 市街地, 鐵道驛, 中心地와의 관계로 파악하면 형태상 크게 6가지 유형으로 구분된다. 일체형, 연계형, 흡수형, 편입형, 쇠퇴형 등이 그것이다. 이들은 도시자체의 중심성, 철도, 다른 교통기관의 역할 등에 의해 그 성장 유형을 달리하며, 시간이 경과함에 따라서 변화한다.

7) 경부선 철도의 중요성은 변하지 않으나 다른 노선들이 개통되어 수송량의 비중은 감소한다. 1930년대까지 경부선의 운송량은 화물의 경우는 약 50%에서 40%로, 승객은 약 70%에서 30% 정도로, 전체에서의 비중은 감소하나 절대량은 약 5배 정도로 증가하여, 이 철도의 중요성을 말해 주었다.

8) 鐵道驛別, 人口集中, 下車人員, 到着貨物, 日本人數 등의 變化推移는 철도가 얼마만큼 한국의 空間組織을 再編成하는데 기여했는가를 단적으로 설명해 준다. 이는 철도역취락의 분류와 관련시켜 함께 이해해야 할 것인데, 당시 하차인원과 도착화물량이 많았던 철도역은 현재의 대도시 및 산업도시들이다. 1910년의 경우는 소도시형, 발전형, 서울형으로, 1930년의 경우는 소도시형, 중도시형, 특별도시형(서울, 부산)으로 각각 구분되어 현재 도시체계의 틀이 대체로

형성되었음을 나타낸다.

(投稿 1994년 8월 2일)

註

- 1) 현재 한국의 총화물 운송량의 30.9%(ton-km당), 승객운송의 22.1%(passenger-km 당)를 점할 정도로 중요한 운송수단이다(1990). 그 중에서도 경부선의 비중은 총 철도여객 운송의 12.1%(86,685,930인), 철도화물운송의 5.9%(3,482,497톤)를 점하고 있는 한국의 제일 중요한 철도노선이다(1992)(철도청, 1991, 1993, 철도통계연보, 각년차).
- 2) 사실 어떤 면에서 당시 일본으로는 경부철도를 부설할만큼의 재정적인 능력이 없었던 지도 모르나, 당시 보상금의 액수는 아주 적어서 토지를 수용당한 사람들은 그 보상금으로는 다른 곳에 이주할 수도 없는 상황이었다(朝鮮總督府 鐵道局, 1937, 朝鮮鐵道史, 262-314).
- 3) 결국 모오스 자신은 경인 철도부설권을 일본의 京仁鐵道合資會社에 20만불에 판매하여 막대한 이익을 남겼다(조선총독부철도국, 1937, 조선철도사, 240, 철도청, 1992, 철도주요년표, 13-15).
- 4) 일본보다 약 27년 늦게 개통하였다.
- 5) 한말까지 조선의 국가재정의 대부분은 삼남지방 특히, 호남지방에 의존한 바 컸다(崔完基, 1989, 朝鮮後期 船運業史研究, 일조각, 30-32).
- 6) 당시 대전부근은 회덕, 유성, 진잠, 신탄진 등으로 분산되어 있었다. 그리고, 대전이 철도역으로 선정되기 위해서 무려 공식적으로 5차례, 비공식적으로도 3차례나 답사를 하였다.
- 7) 그들 자신이 남대문정거장 토지수용과 이 지지대 고개 문제를 경부철도의 2대 암적인 문제라고 부를만큼 이 문제는 극한 상황까지 치달았다. 일본 측은 강제적으로라도 공사를 하겠다고 통고해왔고, 한국철도원은 경기도 관찰사인 李根命에 명하여 공사를 막으라고 명령을 내리게 된다. 이에 한국의 외무대신은 鐵道院의 공문을 취소시키고 약 4km를 우회하도록 하여 이 문제가 일단락되나, 한국정부는 공사지연으로 발생한 손해에 대해 일금 일만 삼천 오백 삼원 구십오전을 배상하게 된다(한국인 인부의 일당은 40~60전이었고, 일본인은 일원 삼십전 정도였다. 따라서 한국인 약 27,000명 정도의 賃金이다)(朝鮮總督府 鐵道局, 1937, 朝鮮鐵道史, 第1卷, 291-299).

- 8) 한국철도원의 朴鏞和는 “일본에서 근무할 당시 일본유수의 上野, 新橋 등의 철도역을 전부 알아왔는데 철도역의 면적은 3만평 전후이고, 그와 같은 부대시설이 있는 곳은 없었다”고 반박하였고, 또 한 남대문 부근의 주민들이 한성부에 물려가 시위도 하였다(조선총독부 철도국, 1937, 조선철도사, 266).
- 9) 땅 한 평의 보상액이 노동자 하루 품삯의 6분의 1에도 못미치는 금액인 7.6전 정도였다. 노동자 하루 품삯은 평균 50전 정도였다.
- 10) 1905년 5월 25일에 남대문역에서 행해진 全通式 자리에서 미국 공사 알렌(Allen)은 축사를 했는데, 그 중 일부를 소개하면 다음과 같다.
 “...전락... 지금은 서울~부산의 왕복에 2일 밖에는 소요되지 않습니다만, 이전에는 편도에 약 13일이 소요되었음을 상기하던 그 변화에 놀랄 수밖에 없는 것입니다. ...중략... 한국에는 여러 종의 계급이나 당파가 있습니다만, 철도는 평등자이므로 상민도, 양반도, 귀한 사람도, 천한 사람도 하나같이 시간을 지켜야하고, 기관차가 통행할 때는 피하지 않으면 안됩니다...중략... 지금 한국은 도원경에 파묻혀 취생몽사 할 때가 아닙니다. 내일이 있다는 시대는 벌써 지나가 버렸습니다. 지금의 일은 지금 하지 않으면 아니됩니다. 어떤 경우에도 철도는 낡은 것을 새롭게 하는 것입니다. ...후략...”(朝鮮總督府 鐵道局, 1937, 朝鮮鐵道史, 340-343).
- 11) 일반적으로 都市市街地形態의 變化는 時間이 지남에 따라서, 鐵道는 既存의 小規模 圓形의 市街地를 星形으로 發展시키고, 이어서 自動車交通은 星形의 市街地를 다시 圓形으로 接近시키는 것으로 알려져 있다.
- 12) 행정구역의 조정으로 인구변화를 직접 비교하기 어려운 곳도 있다. 대구, 대전, 마산은 각각 새롭게 부로 지정되어 실제의 인구집중보다 느리게 나타난다.
- 13) 물론 우리 스스로가 철도의 통과나 철도역 입지를 반대한 경우도 있다.

文 獻

建設部 地理院, 1990년대, 1/5만 지형도.
 金炯坤, 1989, 美國鐵道の 役割과 性格 -산업화 시대(1830~1898)를 중심으로-, 중앙대학교

대학원, 석사학위 논문.

李正哲, 1991, 우리나라 鐵道, 高速버스 旅客交通의 地域構造 研究, 경희대학교 대학원, 석사학위 논문.
 鄭慶鎬, 1974, 韓國의 鐵道交通에 對한 地理的 考察, 고려대학교 교육대학원, 석사학위 논문.
 鄭在貞, 1992, 日帝의 韓國鐵道 侵略과 韓國人의 對應, 서울대학교 대학원 박사학위 논문.
 鄭在貞, 1993, “日帝侵略期 韓國鐵道史研究의 現況과 課題”, 한국민족운동사연구, 7, 3-23.
 朝鮮總督府, 1920년대, 일제시 韓國 地形圖: 1/5만.
 朝鮮總督府, 1909, 朝鮮總督府統計年報.
 朝鮮總督府, 1912, 統計年報.
 朝鮮總督府, 1927, 統計年報.
 朝鮮總督府, 1930, 統計年報.
 朝鮮總督府, 1936, 統計年報.
 朝鮮總督府, 1940, 統計年報.
 朝鮮總督府 鐵道局 釜山事務所 庶務課, 1903, 京釜線鐵道沿邊地誌, 필사본.
 朝鮮總督府 鐵道局, 1910, 鐵道院年報.
 朝鮮總督府 鐵道局, 1930, 鐵道院年報.
 朝鮮總督府 鐵道局, 1937, 朝鮮鐵道史, 제 1권, 創始時代.
 趙赫增, 1983, 鐵道를 中心으로한 韓國都市空間 패턴에 關한 研究, 서울대학교 환경대학원, 석사학위 논문.
 朱京植, 1981, “都市化に伴う韓國都市의市街地域의形態變化”, 東北地理, 33, 212-223.
 朱京植, 1982, “韓國의都市化と都市システム — 1960~1980—”, 地理學評論, 1-20.
 鐵道廳, 1965, 鐵道建設略史.
 鐵道廳, 1974, 韓國鐵道史, 제 1권, 제 2권, 제 3권.
 鐵道廳, 1992, 鐵道主要年表.
 鐵道廳, 1991, 철도통계연보.
 鐵道廳, 1993, 철도통계연보.
 崔永俊, 1990, 嶺南大路, 고려대학교.
 崔完基, 1989, 朝鮮後期 船運業史研究, 일조각.
 日本地理院, 1900년대, 1/5萬 日本 地形圖.
 O'Dell, A.C. and Richards, P.S., 1971, *Railways*

and *Geography*, 2nd ed., Hutchinson & Co.
Taaffe, E., Morrill, R. and Gould, P., 1963,
Transport Expansion in under developed

countries, *Geographical Review*, 53, 503-529.
Taaffe, E.J. and Gauthier, H.L., 1973, *Geography
of transportation*, Prentice-Hall.

Changes in Spatial Organization of Korea by the construction of Seoul-Pusan Railroad

Kyung-Sik Joo*

Summary

This study demonstrates the changes in the spatial organization of Korea by the construction of Seoul-Pusan railroad. This Seoul-Pusan line, which is the most important one in Korea was constructed in 1905. The original plan of the line was selected to cross the main traditional roads to control the entire Korean peninsular and to mobilize the Korean commercial potentials. It was the line to exploit the staples and to expand the Japanese market in Korea.

In accordance with the contracts between Japan and Korean government, Korean government had to supply the lands for railroad, office, and service facilities. That was one of the important reasons that Korean government had been broken down. The main findings of this study are as follows:

1. The Seoul-Pusan railroad line was constructed Japanese colonial policy which emphasized three main purposes; the first was to reorganize the economic space and to collapse the traditional Korean markets for Japanese ruling, and the second was to find out the military supply routes, and the third was to search for the transcontinental line for China and Siberia. As

the results, the old Korean pedestrian routes, which were the Eastern, the mid, the westren, and the Samnam route lost their functions.

2. Japanese requested for Korean government usually ten times of wider space for the site of stations than the needed one. The land was expropriated, and constructed the new centers aparted from the original Korean towns. In this process Japanese got the most developmental and windfall profits. The newly constructed centers were for Japanese immigration and the town service facilities which would be used to control the Korean financial market. At last, they easily converted the Korean spatial economy into Japanese colonial one, which made to reinforce the sphere of Seoul-Pusan line.

3. Japanese planned the stations as the central points in Korea. So the railroad stations were located apart from the centers of towns, to avoid the Korean resistances, and to maximize their profits. The mean distance from staiton to the town center is about 1km while the Japanese case is 0,6km.

4. The pattern of present Korean railroads is not the 'X type'. Because the Honam line is not the trunk one. So, we could call the Korean railroad pattern as the 'Ip(Chinese character 入) type'.

* Professor, Korea National University of Education.

The operational effects of Seoul-Pusan line brought out the concentration of the national economy to this line as Japanese planned. And the polarization had occurred between this line and the other parts of Korea. For twenty years (1910~1930), the transported freights were increased about 5 times. In 1930, the total freight of Seoul-Pusan line became 2,010,444 metric tons.

If we examine this process, the underconstructing Seoul-Pusan express electric railroad should avoid adjacent this line to reduce the regional and ecological imbalance.

5. The forms of centers on the Seoul-Pusan line were classified into six types in relation to station, town center, and built-up area; the compact(integrated) type, the elongated one, the splited(independent) one, the absorbed one, the consolidated one, and the declined one.

All types of these towns might be developed in accordance with the centrality, railroad function, and the other transportational fun-

ctions.

6. The Seoul-Pusan line plays the most important role among Korean railroads but the ratio of passenger and freight become lower because the effects of other inaugurated railroads the different transportation modes such as trucks and cars would be got more merits in competition.

7. The results of cluster analyses on the cities of railroad stations showed the rudimentary urban systems in 1910 and 1930. In 1930, the cities were classified into three groups; the group of small cites, the intermediate(developing) city-group, and the special city-group. In 1930s the spatial organization and urban system of Korea were similar to the present ones. We can appreciate that these were the effects of the Seoul-Pusan line.

Key Words: Seoul-Pusan railroad, spatial organization, Daejeon, developmental profit, pattern of Ip(入) type railroads, regional imbalance.