

일제강점기 原馬山の 도시공간 변천과정 연구

-1912년부터 1945년까지-

許正道

(울산대학교 건축학부 박사과정)

李奎成

(울산대학교 건축학부 교수)

1. 서론

1-1. 연구의 목적

본 연구의 목적은 선행연구¹⁾에서 밝힌 1912년의 원마산²⁾ 도시공간이 일제강점기를 거치면서

어떻게 변화했는가를 밝히는 것이다.

이 복원은 원마산의 변화과정을 알 수 있을 뿐만 아니라 현재의 마산도시를 이해하여 미래 도시 발전 방향을 제시하는데도 중요한 근거가 될 것이다.³⁾

1-2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 시간적 범위는 1912년 이후부터 1945년 해방 때까지이며 공간적 범위는 선행연구와 같이 원마산(原馬山)지역으로 한정한다.⁴⁾

일제강점기를 거치는 동안 원마산지역의 영역이 넓어지지만 시기별 비교 연구를 위해 본 연구에서는 최초의 영역을 그대로 사용한다. 다만 매립으로 변경된 부분은 최초 경역선(境域線)을 직선으로 연장하여 연구의 범위에 포함시켰다.

1 a. 이규성·허정도, 1912년 原마산 도시구조의 복원적 연구, 한국건축역사학회 춘계학술발표대회 논문집, 2000. 3.
b. 이규성·허정도, 20세기 초 原마산 도시공간의 복원적 연구(1912년을 기준으로), 건축역사연구 제22호, 2000. 6.
c. 이규성·허정도, 20세기 마산의 도시 변천과정에 관한 고찰, 한국건축역사학회 추계학술발표대회 논문집, 2000. 9.

2 선행연구에서 밝혔듯이 본 연구에서도 이 지역의 명칭을 원마산(原馬山)으로 부른다. 이 지역의 명칭은 원마산보다 마산포라고 하는 것이 적절하다는 주장(박희윤, 개항이전 마산시 도시형성 및 변화과정에 관한 연구)도 있으나 이는 선행연구에서 이미 밝힌 원마산이라는 지명의 사용 의도를 간과한 것이다. 본 연구에서 원마산이라는 명칭을 사용하는 것은 연구의 시간적 범위와 관련이 있다. 본 연구가 신마산이란 지명이 생기기 이전 시기를 대상으로 한다면 마땅히 이 지역의 명칭을 마산포라고 했을 것이다.

한편, 현재 상용되고 있는 구마산이란 명칭을 사용해야 한다는 주장도 있다. 그러나 지역명 앞에 '舊'자를 사용하는 것은 과거의 왕성했던 도시기능이 새로운 도시(신마산)의 출현으로 소멸하거나 쇠퇴했을 때 사용하는 표현이다. 과거로부터 현재까지 한 번도 마산도시의 중심부 기능을 잃지 않고 있는 이 지역의 명칭으로는 적절하지 못하다.

일본인들이 자의적으로 각국공동조계지를 신마산이라 부르고 마산포를 구마산이라고 불렀으며 그 명칭은 현재까지 사용되고 있다. 본 연구는 이러한 상황 인식을 바탕으로 新馬山과 상대적 개념으로 原馬山이란 명칭을 사용하는 것이다.

3 복원도가 시계열적으로 작성되면 시대구분에 따른 비교를 통해 도시발전에 대한 도시연구가 가능해짐은 물론 도시공간의 특성에 따라 입지하는 건축물의 용도나 형태 등이 달라지는 것을 실증해 줄 수 있는 기초자료가 될 수 있을 것이다.

4 이미 선행연구에서 밝힌 대로 본 복원도는 1912년에 제작된 사정지적도를 근거로 작성되었다. 이 시기는 철도 마산선이 이미 개통된 이후이기 때문에 복원도의 북측에 철로가 나타나 있다. 철로의 북측에도 약간의 인가가 연구 대상지역과 연결되어 있었던 것으로 판단되지만 철도부분의 실증이 불가능하고 그 양도 얼마 되지 않아 본 연구에서는 철도 이남부분만으로 범위를 설정하였다.

연구의 방법은 선행 연구에서 복원한 1912년의 원마산 도시공간을 기준으로 하여 그 이후의 변화를 지적도와 토지대장을 이용 복원한 다음, 대상 지역의 토지와 도로 및 해안선 등을 중심으로 그 변화를 고찰한다.⁵⁾

2. 일제강점기 원마산의 도시공간 변화

일제의 한국 식민지 정책은 대체로 다음의 세 시기에 따라 구분되고 있다.⁶⁾

제1시기는 한일합방 이후부터 3.1운동과 제1차 세계대전(1914. 8 - 1918. 11)이 종결된 1910년대로서 식민지배의 기반을 구축한 시기다.

토지조사사업을 비롯하여 도로, 항만, 철도, 해운, 통신 등의 사회기반시설 및 식민지적 재정과 금융체계의 정비에 주력한 시기다.

제2시기는 3.1운동 이후부터 세계대공황(1929)이 발발한 1920년대로 한국이 일제의 상품시장 및 원료공급지, 특히 식량공급지로 산업구조가 재편된 시기였으며 일본의 자본이 한국으로 수출되기 시작한 시기다.

정치적으로는 3·1운동을 전환점으로 무단정치가 철폐되고 기만적인 소위 문화정치가 표방되었으며 경제적으로는 산미증식계획이 강행되고 화사령⁷⁾을 철폐하였다.

제3시기는 일제가 대륙침략의 야욕을 드러낸 만주사변(1931. 9)부터 중일전쟁(1937), 태평양전쟁(1941)을 거쳐 일제 패망까지의 시기인 1930년부터 1945년까지다. 이 시기 한국은 일제의 병참기지로 전락하고 전시(戰時)를 이유로 강압적인 식민정책이 전개되어 사회경제적 상황은 최악이 되었다.

본 연구의 시기구분도 위와 동일하게 한다.

5 본 연구에서 소개하는 복원도 그림1, 그림2, 그림5, 그림7은 모두 상부가 북쪽 방향이다.

6 김문식, 日帝의經濟侵略史, 아세아문제연구소, 1970, pp.3-5
김옥근, 新考 韓國經濟史, 新知書院, 1998, p.413

7 1910년 12월 29일자 制令 제13호로 조선총독부가 제정, 발표하여 1911년 1월 1일부터 시행된 법령. 조선에서의 모든 회사설립은 조선총독의 허가를 받도록 함으로서 조선의 민족자본 발생을 원천적으로 봉쇄하기 위한 내용을 담고 있음. 1920년 3월 31일까지 시행함.

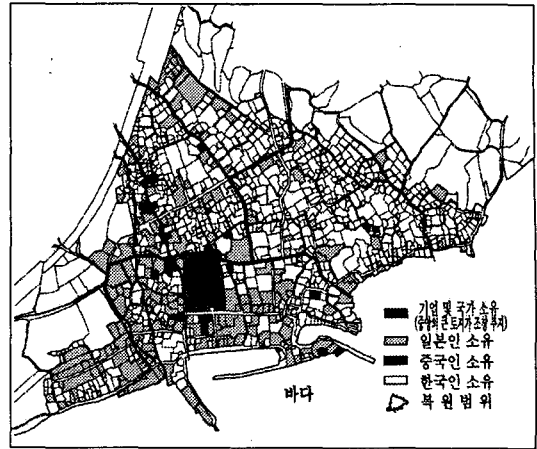


그림1 1912년 原마산 복원도, 축척 1/12,000

1912년 당시 원마산의 도시형태를 복원한 것이 그림1이다.

이미 선행연구에서 밝혔지만 합방직후인 1912년경 원마산의 토지는 소규모의 주거용과 상업용 토지가 조밀하게 들어선 도시적 취락형태였다.

가용대지 51,000여 평의 원마산은 동, 서 두 개의 굴강과 서성선창, 오산선창, 백일세선창, 어선창 등 네 개의 우수한 선창을 가지고 있었다.

조창 부지를 중심으로 발전하기 시작한 이 지역은 현재의 남성동, 동성동, 수성동, 창동 및 중성동과 오동동 일부에 걸쳐 있었다.

2-1. 제 1시기(1910년대) 원마산의 도시변화

1899년 각국공동조계지에 자리잡기 시작한 일본인들은 정착 직후부터 당시 모든 분야의 집산지였던 원마산으로 진출키 위해 지속적으로 노력하였다.

그리고 이러한 노력은 그림1에서 알 수 있듯이 상당한 정도의 성과가 있었다.

1910년경 일본인에 의해서 원마산의 상권이 어느 정도 잠식되었으나에 대한 몇몇 견해가 있지만⁸⁾ 그 중 원마산의 상권이 지켜졌다는 주장은 사실과 일치하지 않다는 것을 알 수 있다.

이 시기 원마산은 이미 근대적 교통로인 마산

8 이귀원, 1920년대 전반기 마산지역의 민족해방운동, 지역과 역사 제1호, 부산·경남역사연구소, 1996, p.9

박희윤, 개항이전 마산시 도시형성 및 변화과정에 관한 연구, 한양대학교 도시대학원 석사논문, 2001, pp.109-110

선 철도가 1905년 개통되어 마산역에 이어 구마산역이 설치되어 있었으며 폭이 좁긴 하지만 원마산과 신마산을 연결하는 3m의 도로가 1910년 개통되었다가 1912년에 공동조계지의 중심도로와 같은 14-15m의 폭으로 확장되어 있었다.⁹⁾

그리고 이 도로와 연결되는 도로를 원마산에 건설하기 시작했다.¹⁰⁾

1910년경 마산의 도시상황은 선행연구에서 이미 밝힌 적이 있다.¹¹⁾ 본 연구는 시간적으로 선행연구에 계속되므로 1912년 이후부터 1920년까지의 상황을 고찰하기로 한다.

이즈음에 발간된 각종 자료¹²⁾에 나타나는 마산 도시의 변화는 다음과 같다.

신마산에는 이미 전중손(田中遜)¹³⁾에 의해 4개의 콘크리트 교량이 설치¹⁴⁾되는 등 각종 도시시설이 발전, 확장되고 있었으며 신마산에 정착했던 일본인들의 영역도 각국공동조계지 북측경계를 넘어 원마산쪽으로 진출하고 있었다.

9 앞의 3m라는 폭은 마산시사 837쪽에 기록되어 있는 것이며 14-15m폭은 사정지적도에 나타난 도로 폭을 그대로 인용하였다. 선행 기록에 따라 두 번의 공사로 구분했으나 15m폭 도로를 공사하는 과정에서 3m정도의 공사용 도로를 우선 개통한 것으로서 사실상 수년에 걸친 한 차례 공사였던 것으로 판단된다.

10 그림2에서 중앙부에 가로방향(동서방향)으로 뻗어있는 것이 바로 신마산과 연결되는 도로다.

11 이규성·허정도, 앞의 논문 b

12 1910년대 자료 중 도면류는 다음과 같다.

馬山全圖, 조선통감부철도관리국, 1908

馬山府管轄區域圖, 조선총독부관보 호외, 조선총독부 관방총무국인쇄소, 1913

馬山港近傍地圖, 1/20,000 제작자 미상, 1915년경으로 추정,

馬山市街圖, 마산부, 1915

馬山地圖, 1/10,000 육지측량부발행, 1916

馬山地圖, 1/10,000 육지측량부발행, 1919

13 日本宮内大臣이었던 田中光顯의 아들. 田中光顯은 1906년 韓皇室慰問大使로 우리 나라에 왔던 자로서 방문 당시 철도 용지였던 마산 장군천 상류 일대 35만여 평을 100년 동안 사 용한다는 조건으로 統監 伊藤博文과 賃借契約을 하였다. 田中遜은 바로 그 완월동 일대 농장을 물려받은 촌이다. 이 외에 도 대규모의 가옥입대업과 건설업 및 수 백호의 소작인을 두고 농업경영을 하는 등 마산의 대부호였다.

14 平井峯夫·九眞政二, 馬山と鎮海灣, 濱田新聞社, 1911, p.91

정확한 위치를 알 수는 없으나 여러 정황으로 미루어 현 월남동 2가와 3가의 경계를 이루는 개천에 있는 다리들이라고 추정한다.

1912년 개통되어 신마산과 원마산을 잇고 있었던 간선도로(현 장군로, 이후 장군로라 칭함)변과 서쪽으로 현 대성동 1가와 2가인 파티마병원¹⁵⁾ 앞 도로¹⁶⁾까지의 지역에 여러 갈래 도로가 개설되었다. 이 도로는 북으로 장군천까지 이어졌으며 도로 주위에 건축물들도 조금씩 들어서기 시작했다.

장군천 이북에는 1910년 10월 9일 지방법원지청이 들어선 것을 비롯하여 현 마산시청 자리의 전기회사 등 공공성이 있는 건물이 일부 건축되었다.

이런 현상은 신마산의 원마산 진출이라는 의미 외에 양 도시를 관장하는 공공지역이라는 도시기능을 가진 새로운 영역이 조성되기 시작한 것으로서 이 시기에 시작된 공공건물 집중은 이후에도 계속되어 지금까지도 이 지역에 시청, 세무서, 법원 등 공공시설이 집중해있다.¹⁷⁾

원마산에도 많은 변화가 있었다.

1920년 당시 원마산의 도시공간을 복원한 것이 그림2인데 이 도면은 1912년 복원도를 기준으로 그 이후에 시행된 매립과 도로의 개설 및 폐쇄, 분할과 합병, 소유 변경 등의 변화를 지적도와 토지대장을 이용하여 실증한 것이다.

복원도를 통하여 알 수 있는 1910년대의 원마산 도시공간 변화 중 가장 두드러진 것은 다음 세 가지다.

(1) 해안의 매립

그림1과 그림2의 비교에서 알 수 있듯이 박간방대랑(迫間房太郎)¹⁸⁾에 의해 시행된 남성동 일

15 <http://www.fatimahosp.co.kr>

카톨릭의 포교 성 베네딕도 수녀회가 운영하는 병원으로 1969년에 개원한 이래 최근까지 마산에 있었지만 2002년 1월 창원시 명서동으로 이전하였다.

16 諫方武骨, 馬山港誌, 朝鮮史談會, 1926, p.122

이 도로는 1908년 말 이 지역에 넓게 전답을 소유하고 있었던 두월동의 小泉繁藏이 개설하여 기부한 도로다.

17 정해진 지면의 양 때문에 출처만 밝히고 마산도시의 변화를 그림으로 제시하지 못하였다. 향후 학위논문에서는 모든 자료를 제시할 예정이다.

18 부산경남역사연구소편, 시민을 위한 부산의 역사, 도서출판 늘함께, 1999, pp.160-165

유명한 동래별장의 주인이며 당시 부산 제일의 땅 부자로 부산상공회의소 특별위원, 경상남도회부의장, 부산번영회장을

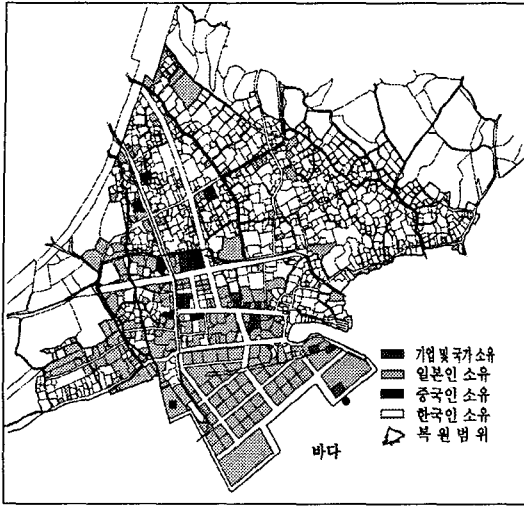


그림2 1920년 原마산 복원도, 축척 1/12,000

대의 매립사업은 대지 8,078평 도로 3,560여평¹⁹⁾ 합11,640여평의 대규모로 1911년 착공되어 1914년 7월 준공되었다.²⁰⁾

개항 초부터 한국인과 일본인 사이에 분규의 대상이 된²¹⁾ 이 지역은 매립된 이후 원마산 해안의 선박출입 및 하물적하 그리고 상업거래의 요충지가 되었다.²²⁾ 매립의 전주(錢主)는 박간(迫間)이었지만 이 사업을 마산에서 직접 시행한 이는 신마산에 살던 홍청삼(弘淸三)이라는 일본인이었다.

매립된 토지의 지번과 소유자를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

역임하고 부산토지주식회사사장, 부산상업은행과 조선저축은행 이사를 지내며 부산경제를 좌우한 인물이었다.

도내 소작지의 3.5%를 소유하고 소작농이 2,000여 호가 될 정도의 대지주였으며 김해 진영면과 창원 대산면 동면 등 3개면에 걸친 진영농장의 주인이기도 했다. 마산포 사건 때 조선인 지주들을 쫓아 토지를 매수하도록 하여 러시아의 진출을 막았고 이 공로로 일본정부로부터 서훈을 받기도 했다. 19 도로의 면적은 정확히 확인한 것이 아니고 각종 자료에 나오는 것을 인용한 것이다.

20 마산항백서, 마산지방해운항만청, 1996, p.88

21 馬山市史, 마산시사편찬위원회, 1997, pp.812-814

김경덕 매축권에 대한 홍청삼의 권한 계승 시비 사건을 말한다.

22 옥한석, 마산시 경관의 형성과정에 관한 연구, 지리학 제 26호, 1982, p.27

23 전체 52필지 중 수성동 3필지, 남성동 49필지였지만 본稿에서는 편의상 이 지역의 명칭을 '남성동 매립지'라고 부른다

신포동115, 116, 117번지와 남성동 172번지부터 221번지까지의 총 52필지의 토지로서 이 중 신포동 116번지 374평과 117번지 34평, 합408평은 일본인 송원조장(松原早藏)의 소유(■부분)였고 남성동 200번지는 국유지(●부분)였으며 나머지는 모두 박간(迫間)의 소유가 되었다.²³⁾

항만의 요지(要地)에 위치한 남성동 200번지, 102평의 대지가 국유지로 된 사유를 지금 알 수는 없다. 단지 박간방태랑(迫間房太郎)이 워낙 많은 대지를 일거에 소유하게 되자 그 답례로 부두 용지 혹은 공공건물 부지로 총독부에 헌납했던지, 아니면 매립을 허가해 주는 조건으로 총독부에서 국유지를 확보한 것으로 추정될 뿐이다.

박간(迫間) 소유의 대지 49필지 7,568평은 아무런 변화 없이 전부 1936년 2월 22일 그의 아들로 추정되는 박간수웅(迫間秀雄)²⁴⁾에게 이전되어 해방 때까지 그 소유권이 지속된다. 일제강점기가 끝날 때까지 이 많은 토지를 한 필지도 매매하지 않고 소유권을 가지고 있었다는 것은 대지 혹은 건물을 전부 임대했다는 것을 의미한다.

매립 이후부터 해방 때까지 이 지역은 원마산 상권의 요충지였는데 박간(迫間)이라는 일본인 단 한 사람에게 이 지역에서 활동하던 모든 사람들이 대지와 혹은 건물을 임대하여 영업활동을 했다는 사실은 실로 놀라운 일이다.

1912년 도시복원도의 토지소유분석을 통해 이미 일인의 원마산 진출은 확인한 바 있지만²⁵⁾ 본 매립사업 이후 일제의 원마산 상권 장악이 더욱 심화되었다는 것을 단적으로 보여주고 있다. 일제의 항만도시 경제권을 장악하기 위한 식민정책 중 가장 직접적이고도 적극적인 수탈 사례다.

거슬러 올라 가보면 마산만 최초의 매립은 1905년 현 중앙동 해안이 일본 군부에 의해 철로 정차장 건설을 구실로 시행된 것이며 두 번째는

23 전체 52필지 중 수성동 3필지, 남성동 49필지였지만 본稿에서는 편의상 이 지역의 명칭을 '남성동 매립지'라고 부른다

24 迫間秀雄이 迫間房太郎의 아들인지는 알 수 없다. 다만 성이 동일하다는 점과 당시의 사회적 관습에 미루어 자신의 재산 소유권을 승계 시켰다는 사실 등으로 추정할 뿐이다.

25 이규성 외, 앞의 논문, pp.39-40

1909년 7월 진해에 있던 육군중포병대대(陸軍重砲兵大隊)가 해운동(전, 국군통합병원부지) 쪽으로 이전되면서²⁶⁾ 이 일대에 일본 군부에서 군용지 확보를 이유로 매립한 것이다. 그러나 민간인에 의한 매립은 박간(迫間)의 것이 처음이었다.

일본군부에서 시행한 앞의 두 매립은 그 특수성 때문에 매립의 규모와 시기 등 구체적인 내용을 파악할 수 없다. 단지 해안선의 변화를 보여주는 여러 자료들과 철도 및 육군중포병대대 이전(移轉)에 관한 기록을 보고 추정할 뿐이다.

박간에 의해 매립된 남성동 해안은 석축안벽(石築岸壁)과 석축돌제(石築突堤) 등의 항만시설이 조성되었고 소형 선박의 접안시설과 물량장이 갖추어졌다. 이 부두는 어선과 소형 화물선들의 정박지로서의 기능뿐만 아니라 통영, 거제 등 남해안 일대를 운항하는 연안 여객선 부두로서 사용되었다. 그리고 매립지에 신설된 도로 사이에는 원정우편소(元町郵便所, 현 남성동우체국)를 시작으로 건축물들이 줄줄이 들어섰다.²⁷⁾

(2) 조창부지의 변화

1913년, 조창이 있었던 1,500여 평의 정사각형 국유지에 격자형의 8m, 10m 도로가 뚫리고 대지는 수 십여 평 규모의 여러 필지로 분할되었다.

150여 년 동안 지속되어 왔을 것으로 추정되는 조창 부지는 이때 지금의 모습으로 변했다.

조창지에 있었던 건물에 대해서는 상세한 기록이 없다. 단지 창원보첩(昌原報牒)²⁸⁾에서 당시 창원감리(昌原監理) 안길수가 의정부찬정외부대신(議政府贊政外部大臣) 박제순에게 보낸 보고서를 통해 조창부지에 있던 건물의 규모를 알 수 있을 뿐이다.

대청(大廳)7間, 동별당(東別堂)6間, 서별당(西別堂)5間, 동고(東庫)15間, 서고(西庫)13間, 좌익랑(左翼廊)2間, 우익랑(右翼廊)2間, 행랑(行廊)3間으

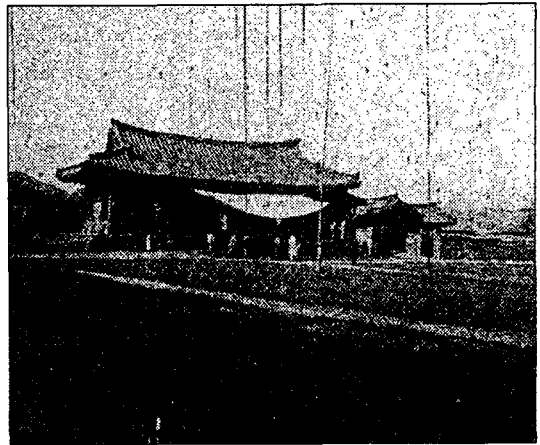


그림3 1900년 당시의 조창 전경

로 총 8동, 53間이라는 기록이 그것이다.²⁹⁾

이 외의 자료로는 최근 발견된 그림3의 사진 한 장이 있을 뿐이다.³⁰⁾ 조창은 마산역사에서 중요한 비중을 갖는 만큼 추가 자료발굴과 이에 대한 연구가 있어야 할 것이다.

이렇게 분할된 조창부지는 대구소재 주식회사 慶尙농공은행을 비롯하여 일본과 한국의 개인소유가 되어 중심상업지 기능을 다하면서 일제강점기를 거쳤다. 그리고 현재까지 남성동 파출소, 제일은행마산지점 등으로 사용되면서 마산도시에서의 그 위상은 변하지 않고 있다.

자연발생적 형태였던 원마산에 이전까지 없었

29 昌原報牒—(광무3년5월부터 4년12월까지), 보고서 제49호 (광무3년10월27일자)

翼廊은 左右翼廊이라는 기록으로 미루어 각 2間이었던 것으로 추정하였다.

30 ‘마산조창 회귀 사진 발견’ 경남신문1면, 2001.7.31 (화) 이 사진은 1900년 4월 30일 오후 2시에 이루어진 마산포 각국거류지 제2회 경매장 실경 사진이다. 마산포 개항 후 각국거류지 경매가 모두 다섯 차례 마산포 해관에서 진행되었는데 제2회 경매까지는 당시 마산포해관으로 사용되던 조창건물에서 진행하였고 제3회부터는 1901년 1월 1일 신마산으로 이전한 마산포해관에서 진행되었으니 이 사진의 건물이 조창인 셈이다.

「마산포 각국거류지 제2회 경매 정황에 관한 보고」라는 제목으로 일본 해군소속 군함 대도(大嶋)의 첩보주임 伊集院後가 1900년 5월 1일자로 작성한 보고서에 첨부되어 있으며 미의회 도서관에 소장되어있던 것을 발견하여 국내에 입수, 연구자가 확인하였다.

중앙의 팔각지붕 건물이 7間 대청으로 보인다. 경매 중이라 차일을 쳐 놓긴 했지만 조창건물의 형태를 어느 정도 가늠할 수 있는 유일한 자료다.

26 마산시사, 앞의 책, p.165
 27 마산항지 116쪽에 남성동 우체국을 시작으로 좌우에 일본인과 한국인의 가옥이 짝퍽이 연결되어 있다고 기록되어 있다.
 28 1899년(光武 3) 5월부터 1906년 1월 사이에 昌原監理署에서 外部에 보고한 공문과 外部에서 昌原監理署에 내린 訓令을 묶은 책이다.

던 정형의 부지와 근대적 도로가 이 때 처음 나타나 이미 원마산 상권의 중심지였던 이 일대를 더욱 부각시키는 계기가 되었던 것이다.

(3) 최초의 계획도로 개설

그림2에서 알 수 있듯이 위의 조창부지 외에도 자연발생적인 세도(細道)만 있었던 원마산에 폭 8m, 10m의 새로운 도로가 신설된 것이다.

도로가 개설된 시기는 1912년부터 1915년까지 3, 4년에 걸쳐 지속된 사업이었다.³¹⁾

박간에 의한 매립공사가 1911년부터 1914년까지 시행된 것을 감안하면 이 도로개설공사는 매립공사와 동시에 진행되었던 것으로 보인다.

동시에 진행된 것뿐만 아니라 원마산 전체의 도로망 구성을 볼 때 매립지의 도로망과 신설된 도로망은 원마산 전체도로계획 속에서 진행되었던 것으로 추정된다.

추방무골은 마산항지(馬山港誌)에서 이 시기의 도로개설사업에 대하여 ‘마산포(원마산)의 시구개정문제’와 ‘제4회 민회의원 선거’라는 항목으로 기술하고 있는데 요약하면 다음과 같다.

‘당시 마산의 민회의원 16명 중 마산포에 거주한 의원이 7명이었다. 그런데 마산포와 신마산에 거주하는 의원들끼리 서로 마산포에 개설될 도로의 노선(路線)에 관한 이해관계 때문에 다툼이 많아 회의가 계속 공전되면서 결론을 얻지 못했다. 결국 당국에 일임하게 되었지만 시행하지 못하다가 1912년 제4회 민회의원들에 의해 마산포의 도로개설사업이 비로소 최종 확정되었다. 모두 13호선까지 계획했으나 높은 지가(地價) 때문에 1호에서 5호까지만 공사를 하고 6호부터 13호까지는 시행하지 못했다’는 등의 내용이다.³²⁾

그런데 계획도로의 노선 때문에 민회가 공전되고, 민회의원끼리 패거리를 지워 싸웠으며, 높은 지가 때문에 계획한 것만큼 공사를 시행하지 못했다는 사실은 당시 원마산이 얼마나 상업중심지

로서 가치가 높았던가 하는 것을 여실히 보여주고 있다.

그림2의 신설도로가 1호에서 5호까지의 도로일



그림4 1919년 당시의 原馬山 지도

것이지만 6호부터 13호는 어디인지 지금으로서는 알 수가 없다.

그리고 신설된 도로의 위치는 가능한 한 기존의 골목길을 확장하여 도로를 개설하였음을 알 수 있다. 이렇게 된 이유는 첫째, 기존 도로의 체계를 유지하고 둘째, 복잡한 이해관계를 해소하기 위한 보편적인 방법을 선택했으며 셋째, 토지보상비용을 절감하기 위한 것으로 추정된다.³³⁾

이 도로개설은 조창부지의 변화와 함께 도시계획으로 인한 원마산 최초의 것이다.

새로 개설된 도로는 신마산에서 시작된 장군로와 이어졌고 매립지의 도로와도 연결되었다. 이로서 미미하지만 원마산에 최초로 격자형의 근대적 도로망을 갖추게 되었다.

참고로 1910년대 후반에 제작한 10,000분의 1 지도³⁴⁾인 그림4와 연구자가 복원한 그림2를 보

31 이 때 개설된 도로들을 토지대장에서 확인해 보면 1912년부터 1915년까지 다양하다. 그러나 도로의 개설 시기가 토지대장에 기록된 시기와 반드시 일치하는 것은 아니기 때문에 이 기간 동안 지속적으로 공사가 진행되었다고 추정하는 것이다.

32 諺方武骨, 앞의 책, pp.131-136

33 1912년 복원도와 1920년 복원도를 비교해 보면 대부분의 도로가 기존의 골목길을 넓히고 있음을 알 수 있다. 마산항지에 의하면 도시계획에 저촉되는 대지의 보상비가 너무 고가였다 라는 내용이 있는 것으로 미루어 기존의 골목길을 도로로 활용하여 비용절감의 효과를 고려한 것으로 보인다.

34 1916년에 측도하고 1919년에 수정한 지도로서 저작권자는 조선총독부이며 인쇄겸 발행자는 육지측량부인데 1910년대 후반 마산의 도로와 해안선, 중요건물의 위치를 상세히 보여

면 도시형태가 일치하고 있음을 알 수 있다.

위와 같이 1910년대의 세 가지 도시공간 변화는 1760년 조창 설립 이래 이때까지 지속되어온 원마산 도시공간 형태를 대폭 변화시켰다.

시기적으로도 1910년대 전반기 동시에 일어나는데(매립 1911-1914, 조창부지의 변화 1913, 도로개설 1912-1915) 이러한 원마산 도시공간의 급격한 변화는 이미 통감부 시대부터 시작된 식민 지배 기반구축사업의 일환으로 파악된다. 즉 신마산에 자리잡은 일본인들이 그들의 시장이라고 여겼던 원마산을 개발함으로써 식민지 잉여가치를 더욱 높이기 위한 목적의 실행이었던 것이다.

아직 마산에 자동차가 없었던 시기였지만³⁵⁾ 머지 않은 장래에 도시의 제 여건이 변할 것이라는 전제하에 효율적이고 근대적인 도시시설을 준비한 식민도시정책의 적극적인 준비기였다.

2-2. 제2시기(1920년대) 원마산의 도시변화

회사령 폐지로 시작된 일본 자본의 한국진출은 마산에도 많은 영향을 끼쳤다. 그리고 회사령으로 뜻을 이루지 못했던 마산의 자본가들도 회사를 설립³⁶⁾하는 등 1920년대는 마산도시에 많은 변화를 가져왔다.

마산은 한국과 일본을 손쉽게 연결할 수 있는 지정학적 조건과 철도시설 등의 수송시설까지 완비하여 타 지역에 비해 공업도시로서의 좋은 조

건을 갖추고 있었지만 대규모 산업시설을 수용할 수 있는 가용부지가 부족했다. 이 문제를 해결하기 위한 부지조성방법으로 최단 70여m에서 최장 200여m에 달했던 마산만의 창탄(漲灘)지역³⁷⁾에 대규모 매립공사가 시행되었다.

1920년대 후반부터 시작된 마산만 매립공사는 해방 때까지 끊이지 않았다.

마산 해안의 창탄지역이 일본자본가의 입장에서 볼 때는 저비용 고수익, 즉 손쉽게 큰돈을 질 수 있었던 투자의 한 방편이었기 때문에 때를 맞춰 일기 시작한 국내 공업시설 확충 붐과 맞물려 대대적으로 매립을 했던 것이다.

마산 도시의 역사는 매립의 역사라고 해도 과언이 아니다.³⁸⁾ 매립과 함께 도시가 바뀌고 매립과 함께 교통과 산업도 변화했다. 따라서 매립에 대한 정확한 고찰은 마산의 도시사를 이해함에 있어 매우 중요하다. 이에 대한 전체적 연구는 다음 과제로 미룬다.

1920년대의 마산도시를 알 수 있는 각종 자료³⁹⁾를 보면 초기에 현재의 장군동까지 도로가 개설되었지만 건물은 많이 들어서지 않았는데 1920년대 중반이 되면서 상당할 정도의 건축물이 장군천까지 들어서기 시작했던 것을 알 수 있다.⁴⁰⁾ 장군천 이북, 즉 현 마산시청 부근에는

주고 있다.

35 마산시사, 앞의 책, p.845

마산은 1922년 최초로 자동차가 등장한 것으로 알려져 있다.

36 이귀원, 앞의 책, p.11

1920년에 시행된 조선회사령의 철폐는 마산에도 여러 회사들이 설립되는 계기가 되었다. 1920년대 초기 마산의 회사 설립 상황을 보면 주식회사마산정미소(1919.10.15 설립, 자본금 10만원), 남선양조주식회사(1919.11.14 설립, 자본금 10만원), 마산창고주식회사(1920.5.2 설립, 자본금 10만원), 원동무역주식회사(1920.5.16 설립, 자본금 50만원), 마산운수합자회사(1922.9.1 설립, 자본금 7천원) 등이다. 1910년대에는 단 하나의 한국인 회사도 없었고 1923년 이후로도 회사 설립은 드물었다는 점을 감안한다면 이 때의 회사설립운동이 가졌던 활기를 짐작할 수 있다.

손정목, 일제강점기도시화과정연구, 일지사, 1996, p.34

마산에 회사가 1920년 당시 한국인 소유 4개(자본금 총액 20만원), 일본인 소유 5개(자본금 총액 218만 9천원)라고 했는데 이는 이 회사설립 과정 중에 조사한 내용으로 보인다.

37 창탄이란 밀물 때는 해변이 되고 썰물 때는 지면이 되는 곳을 말한다. 초기의 해안선을 알 수 있는 각종 자료에 의하면 마산의 해안에는 최단 70m에서 최장 200여m가 넘는 창탄지역이 있어서 전 해안에 걸쳐 매립이 용이한 조건을 갖추고 있었다. 현재 마산자유무역지역이 위치한 곳은 팔룡산 자락에서 남쪽으로 최장 약 1km에 까지 창탄지역이었다.

38 일제강점기 동안 지속적으로 시행된 마산만의 매립은 1920년대 중반 이후부터 십 수 차례 진행되었다. 매립의 주체는 개인, 기업, 마산부 등 다양했지만 모두 일본인들에 의한 것들이었다. 합방 전에는 자연 해안이던 마산만의 해안선이 해방 때는 전부 매립되어 직선 호안으로 변해있었다.

39 현재까지 수집된 1920년대 자료 중 도면류는 다음과 같다.

鎭海灣要塞近傍9號(군사극비) 1/50,000 육지측량부 제작, 참모본부, 1922

馬山府 略圖, 조선철도여행편람 첨부, 조선총독부, 1923

朝鮮交通圖 馬山5號, 1/50,000 육지측량부 제작, 조선총독부, 1926

馬山府 略圖, 조선의 도읍 첨부, 조선총독부, 1930

馬山市街地圖, 1/40,000 일본지리대제12, 개조사, 1930

40 1922년에 일본육군 육지측량부에서 제작한 1/50,000지도에

1910년대 초기에 조성되기 시작했던 공공건물 지역에 건물이 더 들어서서 중앙마산의 영역이 본격적으로 형성된 시기였다.

한편 신마산의 서쪽 구릉지는 일본인들 주택지로 사용되고 있었으나 1911년 군사요충지로 개항을 폐쇄한 이후로 신마산지역은 전체적으로 약간 침체되어 별다른 변화가 없었다.⁴¹⁾

1920년대 마산도시의 가장 큰 변화는 철도 경남선이 들어선 것이다. 1925년 개통된 경남선⁴²⁾ 철도는 기존의 마산선 철도 및 간선도로와 함께 마산의 남북을 가로지르는 새로운 축이 되었다.

특히 경남선은 마산과 호남지방을 연결시켜 주었을 뿐 아니라 철도공사에서 생긴 혹은 마산만의 매립공사에 사용되기도 했다. 한편 군사적 목적으로 창원과 진해를 연결한 진창선(鎭昌線)까지 1927년 4월 개통되어 마산은 진주, 진해, 부산 등과도 더욱 활발한 유통을 가지게 되었다.⁴³⁾

마산의 상수도시설도 이 시기에 완공하였다. 1927년 5월에 기공하여 1930년 3월에 완공한 마산의 상수도는 계획급수 인구 16,000명 기준으로 1인 1일 170리터, 1일 최대급수량 2,720m³ 규모였다. 방식은 저수지를 이용한 자연유하식(自然流下式)이었으며 451,173엔이 소요되었다.

수도의 본원지는 반룡산의 저수지였으며 자산동 정수장을 거쳐 공급하게 하였다.⁴⁴⁾

마산 최초의 자동차인 버스가 등장한 것은 1922년경이다. 그림2에서 알 수 있듯이 이때는 원마산에도 도로가 상당히 개설되어 자동차가 다닐만했다.

은행구간은 마산역(현 중부경찰서 앞 삼익아파트 자리)에서 구마산역(현 육호광장)과 북마산역(현 회산다리에서 남쪽으로 약 500m 부근)까지를 3개구간으로 나누어 다녔다. 시외교통은 통영,

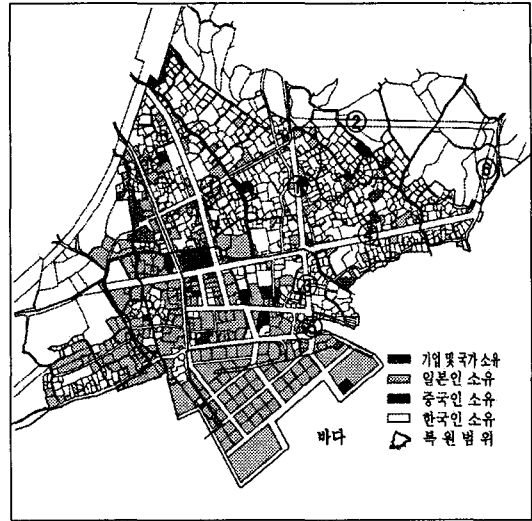


그림5 1930년 原마산 복원도, 축척 1/12,000

창녕, 함안, 진주 등지로 연결되고 있었으며 1928년에는 택시도 3-4대 출현했다.⁴⁵⁾

원마산은 1920년대 말 즈음에 북쪽방향으로 교방천 부근까지 그 영역이 많이 확장되었다. 특히 1910년 신설된 구마산역이 이 지역의 교통 및 상업의 중심지 역할을 했다. 구마산역 부근 시장통에는 상업종사자가 40%를 차지하고 있으며 승객의 수도 신마산의 마산역보다 많아 부산 대구에 이어 번성한 역이 되었다. 화물은 경부선, 호남선, 경의선, 진해선 등과 연결되었으며 20년대 중반 경, 1년간의 승차인원은 176,104명, 하차인원 153,495명에 이르렀다.⁴⁶⁾

그림5는 1930년 당시 원마산 복원도인데 1920년 복원도인 그림2와 비교해보면 사뭇 다르다. 특히 이 시기 원마산에는 새로운 도로가 많이 개설되었는데 정리하면 다음과 같다.

- 1)47) 먼저 현재의 창동 네거리를 동서방향으로

의하면 현재의 장군동 지역까지 도로는 신설되어 있지만 인가는 들어서지 않고 있으며 1910년대와 비교해 별 변화가 없다. 1926년 육지측량부에서 제작한 조선교통도 마산5호 1/50,000 지도에서는 장군천 이북에도 간선도로변이기는 하지만 상당할 정도의 건물이 있었다는 것을 알 수 있다.

41 朝鮮鐵道旅行便覽, 朝鮮總督府, 朝鮮印刷株式會社, 1923, pp.10-12

42 사실철도회사인 조선철도회사에 의해 마산과 진주를 연결하는 경남선 건설이 이 시기에 있었다. 1923년 12월 1일을 기해 마산과 군북 간을 우선 개통하여 영업을 하다가 2년 뒤인 1925년 6월 15일에 진주까지 개통되었다.

43 讓方武骨, 앞의 책, pp.129-132

44 東京土木學會, 日本土木史(大正元年-昭和15年), 社團法人日本土木學會, 1982, p.924

45 마산시사, 앞의 책, pp.845-846

46 龜岡榮吉·砂田辰一, 朝鮮鐵道沿線要覽, 朝鮮植植資料調查會, 1927, p.269

47 본 번호는 그림5에 표기되어있는 번호와 일치한다.

관통하는 도로, 즉 부림시장에서 코아양과점으로 연결되는 도로와 남북방향의 삼성생명 앞에서 현대신증권까지의 도로가 1923년 개설되었다.

2) 이어 1924년에는 코아양과점에서 오동동으로 내려가는 도로가 개설되었다.

3) 1926년, 삼성생명에서 대신증권까지로 이어진 도로가 아직 매립이 안됐던 동굴강까지 이어졌다.

4) 1913년 신마산에서 조창을 관통하며 개설된 현 남성동과출소 앞 도로는 그림4에서 추정할 수 있듯이 정차장을 끝으로 막다른 형태의 도로였으나 이 도로가 1927년 오산선창이 있던 오동동 해안까지 연결 개통되었다.

5) 1927년에는 동굴강이 부분적으로 매워지면서 대신증권에서 내려오는 도로와 매립지의 도로망이 연결되었다.

6) 같은 해 코아양과점에서 오동동 해안으로 연결된 도로와 남성동과출소에서 해안까지 연결된 도로가 이어졌다.

위 설명에서 알 수 있듯이 1920년대의 원마산은 근대적 도로의 확산기였다.

1910년대가 그림2와 같이 창동과 남성동 지역에 한해서 도로망이 건설된 시기였다면 1920년대는 중성동, 오동동, 동성동으로 도로망이 확산되고 원마산 외곽으로 계획도로가 뻗어나가는 시기였다고 볼 수 있다.

회사령 철폐 이후 급증한 도시인구에 부응하고 자동차라고 하는 유통기구에 적절하도록 도시구조가 변화하기 시작한 것이다.

이 이전까지 근대식 도로로 구획된 지역의 외부에 머물렀던 동성동이 구획 내로 들어오게 되었다. 이는 동성동에서 오동동으로 연결되는 지역, 즉 현재의 오동동과출소 부근까지 원마산의 도심권이 확장되고 있음을 보여준다.

앞에서 밝힌바와 같이 1910년대 초반에 매립을 비롯한 도로개설사업이 집중적으로 진행된 원마산은 그 뒤 1910년대 후반에는 수성동에 일부 도로의 폭이 확장된 것 외 큰 변화가 없었다.

그런데 1923년 이후부터 급속히 도로개설공사가 시작된 것이다.

이런 현상을 두고 마산시사를 비롯, 여러 문헌에서 당시 마산부윤이던 사도리구(寺島利久)가 원마산의 도로망 건설이 시급하다고 판단하여 대대적인 원마산 도로 개설공사를 시행하였으며 이 시기가 원마산 도로 개설의 절정기였다고 기록하고 있다.⁴⁸⁾ 물론 이 주장이 전혀 근거없는 것은 아니다.

그러나 1920년도의 복원도인 그림2와 1930년도의 복원도인 그림5를 비교해 볼 때 오히려 1910년대 초기인 1912년부터 1915년경에 이미 가장 중요하고도 중심이 되는 도로가 개설되었음을 알 수 있다. 창동과 남성동지역에 근대식 도로가 개설되고 이 도로들이 매립지역의 신설도로와 연계되어 격자형의 도로구성이 시작된 것이 1912년부터 1915년까지인데 1920년대를 도로개설 절정기로 보는 견해는 무리가 많다.

그러므로 1920년대를 원마산 도로개설의 절정기로 보는 것보다는 오히려 1910년대에 개설된 근대적 도로망이 확산된 시기로 보는 것이 적절할 것이다.

2-3. 제3시기(1930년대 이후)원마산의 도시변화
1930년 이후 국내의 사회경제적 상황은 최악이었으며 이로 인해 발생한 급격한 이농현상으로 도시의 물적 수준도 점점 열악해갔다. 그러나 마산은 위치가 전선과 멀다는 이유도 있었겠지만 일본과 대륙을 연결하는 접점이라는 점과 군수물자 공급창이라는 점 때문에 새로운 매립도 시도되는 등 적지 않은 변화가 있었다.

1931년에 발간된 마산항 평면도⁴⁹⁾에서도 장군천 이북에는 장군로 외 새로운 도로가 개설되거나 건축물이 들어서는 등의 변화는 없다. 구 도로(현 크리스탈 호텔 앞 도로)변에 약간의 건축

48 마산시사, 마산개항백년사, 마산관련 논문 등 여러 자료에서 이와 같이 설명하고 있다. 이 주장의 근거는 諫方武骨의 馬山港誌 p221-222의 (二)馬山浦各街路其の他の整理 편에서 「馬山府尹寺島利久氏の着任以來の顯著なる……寺島府尹の治績は永久不滅たり。」라는 내용 때문이다.

49 조선총독부 내무국도목과항만계에서 제작한 1/15,000 도면이다. 마산만의 매립과 관련한 것으로서 공사 중인 부분과 기 완공된 부분이 구분되어 있는 등 당시의 마산도시를 가늠할 수 있는 자료다.

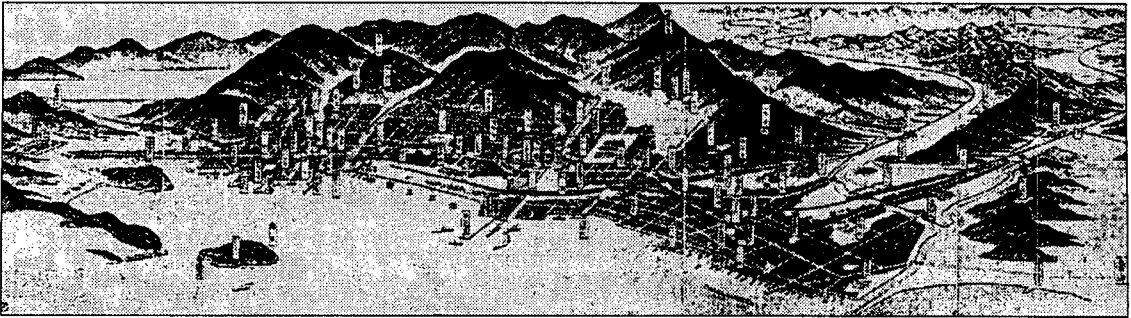


그림6 1937년에 馬山府가 제작한 「觀光の馬山」에 수록된 도시 조감도

물이 있는 것으로 그려져 있을 뿐이다.

지형적으로 볼 때 매립 전의 마산은 자산동 입구, 즉 몽고정 부근에 해안이 깊고 환주산이 해안쪽으로 돌출해 있어서 가용대지가 협소했다. 특히 이곳에는 두 개의 철도와 한 개의 간선도로(현재의 장군로)가 지나고 있어서 원마산과 신마산 두 도시가 연결되는데 악조건으로 작용했다. 바로 이 일대(현재의 신포동)에 1929년부터 1935년까지 대 규모 매립공사가 진행되어⁵⁰⁾ 마산의 도시형상을 크게 바꾸고 원마산과 신마산을 지형적으로 하나의 도시로 연결하는 기틀을 갖춘다.

1937년에 발간된 그림6에서는 이미 이 지역의 매립이 완료되어 신마산과 원마산이 구분되지 않게 연결되어 있다. 그러나 이 자료에서처럼 건물이 지어지지 않는 것이다. 이 자료는 제목⁵¹⁾처럼 마산의 관광 안내자료이기 때문에 실제 상황과 다르게 그려 놓은 것으로 보인다.⁵²⁾

도시의 기원과 사회적 배경을 달리하는 원마산, 신마산 양 도시가 서로 깊은 관계를 가지고 흡수·통합되었던 것이 일제강점기 마산의 도시변천과정이다. 그러므로 마산의 도시사에서 이들 두 도시가 하나로 연결되는 시점은 도시변화과정

의 중요한 분기점이 된다.

두 도시가 하나로 연결되는 시점에 대해 다른 주장이 있다.⁵³⁾ 연구자에 따라 주장이 다른 것은 나름의 이유가 있을 것이다. 그러나 각종 자료, 즉 이 시기에 제작된 지적도 및 지도, 도면 등에 나타나고 있는 정황을 볼 때 원마산과 신마산의 중앙지역인 현 신포동 지역에 대규모 매립이 준공된 1935년 이후라고 판단된다.⁵⁴⁾

1930년대부터 해방까지의 시기에 원마산의 영역은 많이 확장되었다. 해방 무렵에는 북서쪽으로 상남동을 지나 회산교까지는 완전히 원마산과 이어진 도시형상을 보이고 있었으며 해안으로는 오동교 부근까지 매립공사가 진행되었다.

특히 1920년대 후반부터 본격적으로 시작된 마산만 매립공사는 1930년대 이후 매립 10건 부두 조성 5건이나 되는 등 절정을 이루어 원마산 주변 해안을 포함해 마산의 전(全) 해안이 직선 호안으로 변했다.

1930년대 이후 원마산 일대의 도시공간을 변화시킨 내용을 1945년 복원도인 그림7을 근거로 정리해 보면 다음과 같다.

50 馬山市史, 앞의 책, p.818

51 마산부에서 제작한 관광안내용 유인물인데 표지에는 「觀光の馬山」이라고 되어있다.

52 1950년에 촬영한 이 지역의 항공사진을 보면 매립은 완공되었지만 아직 건축물들이 많이 들어서지 않아 빈 공지로 남아 있음을 확인할 수 있었다. 1950년은 해방 후 일본에서 돌아온 귀환동포들 때문에 마산의 인구가 급증하고 난 뒤다. 그럼에도 불구하고 아직 이 지역에 공지가 많이 남아있었던 것으로 미루어 이 관광안내도가 그려질 당시에도 이 지역에는 건물이 없었을 것으로 추정된다.

53 옥한석, 앞의 책, p.27

「... 서로 영향을 주고받아 두 기능이 상호 흡수된 하나의 도시경관을 이루어내게 되었다. 이는 마산의 개항장이 폐쇄된 1913년 이후로 잡아볼 수 있다」

54 1930년 이후의 자료는 다음과 같다.

馬山港平面圖, 1/15,000 내무국토목과항만계 제작, 조선총독부, 1931

馬山府全圖, 觀光の馬山 첨부, 마산부, 1937

馬山, 觀光の馬山 첨부, 마산부, 1937

馬山, 1/200,000 임시토지조사국 제작, 조선총독부, 1937

馬山市街地計劃圖, 1/25,000 옥한석논문 첨부, 미육군, 1945

1)55) 1935년에 지금의 신포동 일대 66,000평이 매립 준공되어 앞에서 소개한 남성동 매립지와 서측으로 연결되면서 원마산과 신마산이 지형적

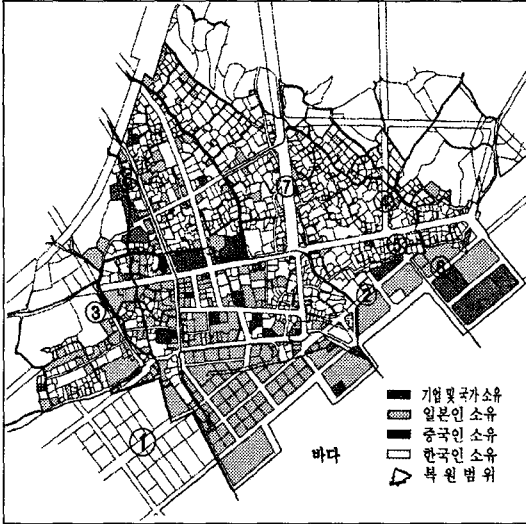


그림7 1945년 原마산 복원도, 축척 1/12,000

으로 하나의 도시가 되었다.

2) 같은 해 동굴강의 우측, 즉 어시장 부근과 인근 건어물시장 일대 1,800여 평이 마산부 직영으로 조성되었는데 이 매립으로 동성동과 오동동의 경계까지의 해안이 직선으로 변했다.

3) 1937년에는 수성동, 즉 시민의과 앞 도로가 부림시장과 이어져 신포동 매립지와 연결되었다.

4) 같은 해 현 오동동 네거리에서 남쪽으로 내려오는 도로가 개통되었다.

5) 같은 해 4)의 도로가 새로 매립된 지역의 도로망과 연결되는 도로가 개통되어 오동동에서 해안으로 바로 연결될 수 있는 도로가 되었다.

6) 1935년에는 1913년 생긴 부림시장 쪽의 직선 도로에 서쪽으로 들어가는 도로가 개통되었다.

7) 1939년에는 1923년 개통된 삼성생명에서 대신증권으로 내려오는 남북간의 10m 도로가 20m로 다시 넓혀졌다. 이 도로 확장공사는 도시적 필요에 의해 계획도로가 생긴 후 그 폭이 좁아 다시 확장하게되는 마산 최초의 확장공사인데 이를 통해서도 이 시기 원마산의 도시규모가 급격

히 변하고 있었다는 것을 알 수 있다.

8) 1942년에는 1940년 부산의 토건업체 죽본조(竹本組)가 착공한 원마산 매축지 동쪽 해변의 매축공사가 준공되었는데 여기가 마산시 수협을 비롯하여 동일제빙, 동양공업, 신기사 등이 자리한 8,200여 평이다.

이 대규모 매립공사는 일제강점기의 원마산지역의 마지막 매립공사였다.

그림7을 보면 매립지역의 도로 축과 기존 원마산에 개설된 도로의 축이 서로 다르다.

매립지역은 최초의 남성동 매립지역 도로와 동일한 축을 형성하며 도로가 개설된 반면 기존 원마산의 도로는 1910년대에 개설된 최초의 도로축에 따라 형성되었다. 두 지역의 도로 연결은 일정한 체계 없이 기존 지역과 매립지역간의 상황에 따라 그때그때 임기응변식으로 연결하고 있다.

일제강점기 동안 조성된 원마산의 해안은 해방 후 수십 년 동안 사용되어 1985년 구항 매립공사56)가 착공되기까지 원형이 존속하였다. 도로 역시 1968년 현재 간선도로인 합포로가 매립지역의 도로 축에 맞춰 건설된 것 외에는 별 다른 변화 없이 지금까지 사용되고 있다.

3. 일제강점기 원마산의 토지 변화

3-1 토지57)의 규모 변화

(1) 제 1시기(1910년대) 토지 규모 변화

선행 연구에서 밝힌바와 같이 연구대상으로 설정한 원마산의 면적은 1912년 기준으로 169,467

56 오동동에서 서성동 해안까지의 구항 297,512㎡와 창포동에서 월영동까지의 서항 382,069㎡의 매립공사를 1985년 11월 23일 착공하여 서항은 1992년 10월 13일, 구항은 1993년 10월 4일에 준공했다.

57 본 논문에서 사용하는 토지와 관련한 용어들을 다음과 같이 정의한다.

토지; 연구 대상 지역의 전체나 부분의 토지를 의미하거나, 혹은 연구 과정에서 필요한 경우에 포괄적으로 사용함.

필지; 연구 대상 지역의 토지 중 지적도에서 구획된 개별 토지를 호칭할 때 사용함.

대지; 토지의 용도에 대해 구분할 때 사용함, 즉 도로의 대응 개념

55 본 번호는 그림7에 표기되어있는 번호와 일치한다.

56 오동동에서 서성동 해안까지의 구항 297,512㎡와 창포동

m²(51,264평)이며 전체 필지 수는 사정(査定) 기준으로 1,157필지였다.⁵⁸⁾

이러한 원마산의 토지는 1920년에 이르러 1,286필지, 186,119m²(56,301평)가 되었다. 129필지가 늘어난 이유는 1914년에 준공된 남성동 일대의 매립지에 52필지가 추가된 것 외 77필지는 모두 분할되어 발생한 것이다. 조창부지의 분할로 발생한 필지를 제외하면 각 개별 필지에서 발생한 분할은 50여 회 정도다. 1,157필지가 8년 동안 진행된 분할이 50회라면 매년 평균 6회 정도 밖에 안되는 작은 회수다. 분할의 회수가 이렇게 작은 것은 당시로서는 당연한 일이다.

토지조사사업으로 토지소유의 '증명제도'가 처음으로 시행된 당시, 대지의 분할과 합병에 대한 인식 부족은 물론 토지와 건물이 분할과 합병을 통해 그 기능과 가치가 달라진다는 경험을 한번도 해본 적이 없었기 때문이다.

그런데 표1⁵⁹⁾에 의하면 50m²이하의 소규모 필지가 1912년에 필지 수로 228필지, 19.7%이던 것이 1920년에는 304필지, 23.6%로 변했다.

50m²이하 필지의 수가 이렇게 많아진 것은 분할로 인한 이유보다 도로 개설에 의한 속칭 자투리땅 때문으로 사실상의 분할 회수는 이보다 더 적었다.

전기한 내용과 같이 1필지가 5,097.52m²이던 조창부지에 도로가 뚫리면서 수 십여 평 규모의 여러 필지로 분할된 것이 이 시기의 특별한 변화였다.

(2) 제 2시기(1920년대) 토지 규모 변화

우선 1920년에 비해 10년 후인 1930년의 가용 토지가 186,119m²에서 182,406m²로 약 3,700m²가 줄었다. 이 차이는 그림5에서 보듯이 새로 개통된 다수의 도로 때문이다.

그림5를 보면 동굴강 일부가 매립되어 6필지가 늘어난 것을 포함해 전체 필지가 1920년의 1,286필지에서 91필지 많은 1,377필지가 되었다.

특히 50m²이하의 토지가 410필지 29.8%로 변하고 200m²이하의 필지도 전체 1,377필지 중 무려 1,134필지 82.3%를 차지하고 있다. 이렇게 소규모 토지가 많아진 이유 역시 분할에 의한 결과보다는 많은 양이 도로개설에 의한 자투리땅 때문이라는 것을 확인하였다.

그러나 소규모 토지의 변화에 비해 매립으로

표1 시기별 토지규모 변화

년도	1912	1920	1930	1945	
필지수	1,157	1,286	1,377	1,552	
대지면적(m ²)	169,467	186,119	182,406	196,973	
구분					
50m ² 이하	필지수	228	304	410	543
	비(%)	19.7	23.6	29.8	35.0
	면적	7,699	9,128	10,848	12,546
	비(%)	4.5	4.9	5.9	6.4
50m ² -100	필지수	383	386	389	415
	비(%)	33.1	30.0	28.2	26.7
	면적	28,690	29,030	29,009	30,493
100-200	필지수	321	339	335	353
	비(%)	27.8	26.4	24.3	22.7
	면적	45,203	46,992	46,629	49,039
200 이상	필지수	225	257	243	241
	비(%)	19.4	20.0	17.7	15.6
	면적	87,875	100,969	95,920	104,895
	비(%)	51.8	54.3	52.7	53.2

발생한 대규모 토지는 별 변화가 없었다.⁶⁰⁾

(3) 제 3시기(1930년대 이후) 토지 규모 변화

다른 도시와 달리 원마산에는 강점 후반기에 많은 변화가 있었다.

그림7에서 보듯이 동성동과 오동동 해안의 매립으로 토지도 많이 늘어나고 규모와 형태도 대폭 변경되었다.

그러나 이렇게 매립을 하고 대지가 대형화됨에도 불구하고 여전히 소규모 분할은 늘어나 1945년 기준으로 50m²이하의 대지는 543필지 35%로서 이전의 그것에 비해 더욱 늘어났다. 200m²이

58 이규성·허정도, 앞의 논문, pp.38-39

59 이 표는 연구자가 1912년 사정지적도와 사정토지대장에 나타나는 당시 원마산의 대지가 1945년까지 발생한 분할과 합병 그리고 신설에 대해 일일이 조사 정리하여 작성한 것이다.

60 매립으로 인해 생긴 1,000m²이상의 대규모 토지 10필지는 변화가 없었다.

하 기준으로 보더라도 전체 1,552필지 중 1,311필지 84.4%이다.

대지의 필지당 평균면적도 점점 줄어 표2를 보면 강점 마지막 해인 1945년에는 필지당 평균 126.9㎡로서 강점기 중 가장 적은 규모로 나타나고 있다. 이런 결과는 자투리땅 발생 외 도시가 고밀화되고 건축의 밀도가 높아지면서 사용가치가 높아지는 대지를 소규모로 분할하여 적절히 사용한 사례도 많았던 것으로 추정된다.

연구과정에서 확인한 결과 1,000㎡를 초과하는 대규모의 토지가 16필지, 1.0%였으며 면적으로는 28,601.33㎡, 14.4%였다. 이는 과거에 비해 규모가 큰 대지의 비율이 높아진 것으로서 이렇게 변한 까닭은 매립 때문이다. 1945년이 임박해 매립을 준공함으로써 아직 분할도 되지 않은 상황에서 해방을 맞았기도 했지만 각종 산업시설 등으로 인해 대규모 대지가 요구되었던 것도 그 이유이었을 것이다.

3-2 토지의 소유 변화

(1) 제 1시기(1910년대) 토지 소유 변화

표2⁶¹⁾가 강점기 동안 진행된 원마산의 토지 소유 변화다. 그림2에서 볼 수 있는 남성동 일대의 매립으로 1912년 당시 53,228㎡, 31.4%이던 일본인 소유 토지가 1920년에는 65,000㎡, 35.0%로 변했다.

이에 비해 한국인들이 소유한 토지는 1912년 당시 107,051㎡, 63.2% 였던 것이 1920년에는 116,320㎡, 62.5%로 줄었다. 이 변화의 단순결과는 일인 소유의 토지가 11,772㎡, 3.6% 증가하고 한국인 토지는 9,269㎡, 0.7% 줄어든 것이다.

그러나 앞에서 밝힌대로 1914년 7월에 준공된 남성동 해안매립으로 원마산에 새로 조성된 일본인 박간방태랑(迫間方太郎) 소유 토지가 26,704㎡(8,078평)였던 것을 감안해보면 오히려 이 시기에 일본인들이 한국인들에게 1912년 이전에 사들였던 토지를 상당히 넘겼다는 것을 알 수 있다.

표2 시기별 토지소유 형태 변화

년도		1912	1920	1930	1945
정부, 기업	면적	7,082	3,474	10,361	16,243
	비(%)	4.2	1.9	5.7	8.3
	필지평균	472.1	182.8	117.7	172.8
일본인	면적	53,228	65,000	70,812	71,247
	비(%)	31.4	35.0	38.8	36.2
	필지평균	196.4	237.2	194.01	188.0
중국인	면적	2,105	1,323	484	446
	비(%)	1.2	0.7	0.3	0.2
	필지평균	170.0	110.3	60.5	89.3
한국인	면적	107,051	116,320	100,749	109,037
	비(%)	63.2	62.5	55.2	55.3
	필지평균	125.5	118.6	110	101.52
계	면적	169,467	186,119	182,406	196,973
	비(%)	100	100	100	100
	필지평균	146.5	144.7	132.5	126.9

이러한 1910년대의 일인 토지매도 현상은 매립으로 인한 원마산 중심상권의 변화와 관련이 있으며 그 이유는 다음과 같이 추정한다.

첫째, 이미 전국적 규모의 시장으로 발전해 있던 마산포장(馬山浦場)이 매립이라고 하는 새로운 변화에 의해 크게 바뀌었다. 굴강과 선창은 없어지고 박간의 토지가 모든 해안을 차지하게 되어 원마산은 바다와의 연결이 끊어지고 말았다.

이미 창원부윤 이기(李琦)가 원마산이 매립되면 도시구조가 크게 바뀔 것이라고 예측하여 1907년(隆熙元年) 11월1일, 일본인 홍청삼(弘淸三)이 세우고 있던 원마산 해안매립계획을 무산시키기 위해 당시 내각총리대신 이완용에게 올렸던 보고에서 「...만약에 (원마산 해안을) 타인이 매립해 버리면 (원마산은)입이 틀어 막힌 목구멍이나 문이 잠겨버린 집과 같이 되어 (원마산 내의) 수천 호 주민은 결국 생업을 잃고 흩어져 비참하게 될 것이라...」⁶²⁾고 했다. 이 예측이 현실로 나타나 일본인들이 원래의 소유 대지를 처분하고 다른 곳으로 옮겨갔던 것이다.

61 이 표도 표1과 마찬가지로 1912년 사정지적도와 사정토지 대장에 나타나는 당시 원마산의 대지 소유권이 1945년까지 분할과 합병 그리고 신설을 거치면서 어떻게 변화했는가를 연구자가 일일이 조사 정리, 작성한 것이다.

62 昌原港案1, 議政府 外事局, 隆熙元年11月1日字 報告 第3號 「...萬若讓與於他人埋築호오면 便同塞口之咽喉요 閉戶之門扉라 本港幾千戶居民은 勢將失業渙散乃已기...」

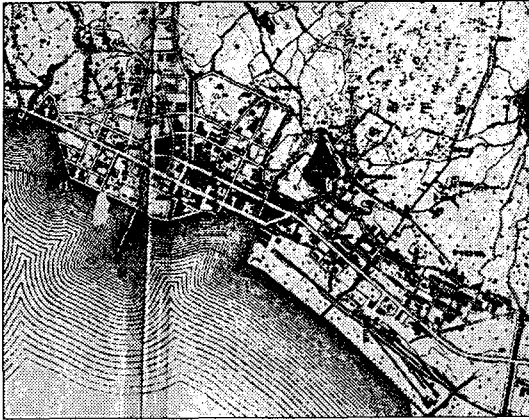


그림8 1919년 신마산 지역의 지도

둘째, 일본인의 소유변화가 수성동 일대에는 많이 없었던 것에 주목할 필요가 있다. 수성동은 새로 조성된 매립지와 가깝고 상업용보다 주거용의 건물이 많았기 때문에 비교적 상권변화의 영향이 적은 지역이었다.⁶³ 그림2에서도 알 수 있듯이 일본인들의 토지매매는 수성동을 제외한 동성동, 오동동, 중성동 등에 산재해 있던 토지에서 이루어 졌다.

이 두 사실을 근거로 일본인들의 토지매도 이유는 원마산의 상권 이동과 관련이 있었음을 추정할 수 있는데 박간의 매립지로 중심상권의 이동이 있었음을 의미하는 것이다.

매립으로 일인소유의 토지 필지 수는 271필지에서 274필지로 3필지 늘었고 필지당 평균면적은 표2처럼 196.4㎡에서 237.2㎡로 40.8㎡가 커졌다는 것을 연구과정에서 알 수 있었다.

일인 소유의 토지가 자연발생적으로 생긴 소규모에서 매립으로 계획 조성된 큰 규모로 변하면서 그 단위면적이 커졌던 것이다.

이에 비해 중국인 소유의 토지는 1912년 당시 2,106㎡, 1.2%, 18필지였던 것이 1920년에는 1,323㎡, 0.7%, 12필지로 변했다. 중국인 소유의 토지가 이렇게 작아진 이유는 일본의 지배체제가 합방 이후 점점 강화되면서 중국의 세력이 상대적으로 약화되고 있음을 말해주고 있다.

63 수성동 일대 건축물의 용도를 현재는 정확히 알기 어렵다. 다만 최근까지 잔존하고 있는 건물과 도로형태 등을 통해 추정한 것이다.

선행연구에서 밝힌 부림동 일대 중국인 집단주거 현상도 강점기가 지나는 동안 많이 퇴색되었다.

(2) 제 2시기(1920년대) 토지 소유 변화

일본인들의 토지 소유는 1912년 매립으로 발생한 토지를 시행자인 일본인 박간방태랑(迫間房太郎)이 전량 소유함에 따라 매립 직후인 1915년에는 76,527㎡, 41.1%였다.⁶⁴ 그러나 1920년에는 35%대까지 일인소유대지의 비율이 낮아짐을 알 수 있다. 이렇게 일인 소유부지의 양이 작아진 이유는 매립지 때문에 중심상권이 바뀌면서 발생한 소유권 이동과 그림8에서⁶⁵ 알 수 있듯이 신마산 일본인들의 원마산쪽 확장이 본격적으로 시작하고 있다는 사실과 관련이 있다고 추정한다.

그때까지 신마산과 원마산이라는 두 핵에만 집중해 있던 여러 시설들이 중앙부를 비롯, 시내 전역으로 흩어지는 시기란 점이 그 원인일 것이다.

그림5에서 나타나는 일인소유 토지변화의 특징도 1910년대와 마찬가지로 1915년 이후 시작된 박간 매립지로의 중심상권 이동 현상의 연장선상에서 본질을 파악할 수 있을 것이다.

정부와 마산부의 부지, 즉 공공용지가 4.2%에서 1.9%로 적어졌는데 그 까닭은 그림1과 그림2에서 나타나듯이 5,097.52㎡에 달했던 조창 부지가 소규모 필지로 분할되어 그 소유가 대부분 한국과 일본의 개인으로 바뀌었기 때문이다.

(3) 제 3시기(1930년대 이후) 토지 소유 변화

표2에서 보듯이 1945년 기준으로 일본인 소유의 대지는 196,973㎡ 중 71,247㎡, 36.2%로서⁶⁶ 1930년에 비해 다소 낮아졌다. 한국인 소유의 대지는 1930년의 100,749.45㎡에서 1945년에는

64 본 표는 사정토지대장을 매 필지 조사하여 확인하였다. 표2에는 원고의 량 때문에 1912년에서 1920년 밖에 제시하지 않았지만 조사연구 과정에서 1915년 당시의 토지 소유상태를 확인하였다.

65 본 지도는 1916년 측량하여 1919년 수정한 조선총독부 육지측량부에서 발행한 1/10,000 마산지도다. 각국공동조계지에서 원마산 방향(도면에서는 오른쪽)으로 일본인들의 진출이 많이 진행되었음을 알 수 있다.

66 필지량 조사로는 전체 1,552필지 중 379필지를 일본인들이 소유하고 있었다.

109,037.24m²로 약 8,300m²늘어났다. 일본인들이 매립으로 상당한 면적의 부지를 확보하였음에도 435m² 밖에 늘어나지 않은 것에 비하면 큰 차이이다. 비록 매립을 하여 일본인들이 많은 땅을 차지 한 것은 사실이지만 기존 원마산 대지의 상당 부분이 한국인에게 다시 매매되었다는 것을 알 수 있다.

1930년대 이후부터 한국인들의 상업진출이 두드러져 많은 소점포들이 한국인들에 의해 운영되었다는 것이 그 이유이기도 하지만⁶⁷⁾ 강점 후반기로 가면서 도시구조가 마산 전역에 광역화되는데 비해 일본인의 수는 정체되어 있었던 사실로 미루어⁶⁸⁾ 강점 중반기까지 주로 원마산 중심으로 활동했던 일본인들이 도시 변화에 따라 시내 전역으로 흩어졌던 것으로 추정된다.

특히 이 시기에 기업과 정부 소유 대지가 많아졌는데 그 중 기업소유의 대지는 35필지, 11,919.99m², 6.1%가 되어 급격히 늘어났다.⁶⁹⁾

그 이유는 1920년대 이후 계속된 산업화와 병참기지화로 공장과 창고 등이 건설되기도 했지만 공장용 부지로 사용하기 위해 기업에서 시행한 매립과 회사령 철폐이후 원마산에도 여러 기업들이 창설되거나 다른 지역의 기업들이 지사형식으로 원마산에 진출했기 때문인 것으로 추정되는데 기업의 소유자는 대부분 일본인이었다.⁷⁰⁾

표2를 보면 강점 후반기로 갈수록 일본, 중국, 한국 모두 토지의 1필지 평균면적이 줄어들고 있다는 것을 알 수 있다. 이러한 현상은 상업중심

지 성격이 점차 강화되어 가는 과정에서 나타난 소규모 점포의 다수 출현, 즉 원마산의 상업집중화 현상과 관련이 있었던 것으로 보인다.

이러한 과정 속에서도 일본인 소유의 토지 평균면적은 1912년에 196.4m²이던 것이 1945년에 188.0m²이었지만 이에 비해 중국은 170.0m²에서 89.3m²으로, 한국인은 125.5m²에서 101.5m²로 줄어들어 중국과 한국에 비해 일본인들의 필지 평균면적 축소가 가장 적었다.

특히 중국인 소유 토지의 1필지 평균면적은 약 50%가 될 정도로 급격히 줄어들었다.

중국인들이 소유한 토지도 1945년에는 5필지, 446.28m²로서 단 0.2%밖에 되지 않는다. 합방 초기인 1912년의 18필지, 1,518.68m², 1.2%에 비하면 급격히 줄어든 것이다. 개항 이후부터 나타나기 시작한 중국인의 원마산거주 흔적의 일단은 지금까지 이 지역에 남아있다.⁷¹⁾

토지의 소유권변화는 면적으로 설명되는 양적인 측면과 토지의 가치를 결정하는 토지위치, 즉 질적인 측면에서 설명되어야 할 것이다.

양적인 측면에서 볼 때 1912년 31.4%(53,228m²)이던 일본인 소유토지는 1945년 해방당시 36.2%(71,247m²)였다. 대부분 새로 조성된 매립지 때문에 증가한 토지인데 같은 시기 한국인 소유토지가 63.2%(107,051m²)에서 55.3%(109,037m²)으로 변한 것과 관련지어 볼 때 높은 상승률이라고 볼 수 있다.

이 통계도 일본기업을 제하고 개인 소유의 토지만 계산한 것이므로 실제로 기업소유의 토지까지 합하면 일본인들의 토지 소유율은 대단히 높게 변했다.⁷²⁾

질적인 측면에서 볼 때 일본인 소유 토지들이 1910년대에는 수성동에 집중했으면서도 그 밖의

67 馬山商工會議所, 馬山商工會議所百年史, 2000, pp.180-187
1939년 당시 마산에서 판매업, 금전대부업, 토목·건축업 등에 종사한 개인영업자(제조업과 운수업은 제외)가 망라된 자료로서 그 숫자가 247개에 달한다. 이 중에는 원마산지역이 아닌 곳도 간혹있지만 대부분이 원마산 일대에서 영업을 하고있었음을 알 수 있다.

68 1931년부터 1941년까지 경상남도에서 편찬한 慶尙南道 統計年報, 慶尙南道 道勢概覽 등에 의하면 강점후반기 마산에 살았던 일본인의 수는 31년 5,265명 32년 5,138명 35년 5,387명 36년 5,427명 38년 5,496명 41년 5,689명이었던 것으로 기록되어 있다.

69 정부 소유와 기업소유를 구분하여 분석하였지만 본 논문에서는 구분하지 않았다. 학위 논문에서는 정밀하게 밝힐 예정이다.

70 마산상공회의소, 앞의 책, pp.156-211

71 1912년 만들어진 사정토지대장에 소유권자로 나타났기 때문에 그 소유의 기원은 정확히 알 수 없지만 개항기부터 소유하고 있었을 것으로 추정되는 중국인 소유의 남성동 163번지에는 마산시민들에게 널리 알려진 쌍홍관이란 이름의 중화 요리점이 지금도 자리하고 있다.

72 기업소유 부지 중 대부분이 일본기업이었다. 본고에서는 세밀히 구분한 결과를 생략한다.

많은 양은 원마산 전역에 흩어져 있었지만 시간이 갈수록 상권중심지역인 매립지 쪽으로 이동했다. 박간의 매립에 의해 중심상권이 변하고 난 뒤 일본인들의 토지 이동현상이 나타나는데 이런 현상은 개항 때부터 시작된 일인들의 원마산 토지지배가 강점기가 진행되면서 점점 심화되었다는 것을 말해주고 있다.

그림1, 그림2, 그림5, 그림7이 보여주는 결과는 강점기가 진행될수록 초기에 비해 일본인들의 소규모 토지는 점점 한국인에게 다시 넘어가지만 대신 중심상권지역과 매립으로 인한 대규모 매립지는 일본인들의 소유로 변하여 원마산의 토지지배가 강화되어 갔다는 것이다.

4. 결론

본 연구는 한일합방 이후부터 해방 때까지 마산의 도시변화를 고찰하고 사정지적도가 완성된 1912년부터 1920년, 30년, 45년 당시의 원마산 지역을 도면으로 복원한 후 그 변화를 살펴본 것이다.

선행연구에 의하면 1912년 당시 원마산은 가용대지 51,000여 평으로서 소규모의 주거용과 상업용 토지가 조밀하게 들어선 도시적 취락형태였다. 조창 부지를 중심으로 발전하기 시작한 원마산은 두 개의 굴강과 네 개의 선창을 중심으로 현재의 남성동과 동성동 주변에 걸쳐 조성되어 있었다.

강점 제 1시기인 1912년 직후 이러한 원마산에 세 가지의 큰 변화가 있었다. 첫째, 일본인 박간(迫間)에 의해 남성동 해안 일대에 민간인에 의한 최초의 대규모 매립공사가 진행되었고 둘째, 마산포의 발원이자 중심이었던 조창건물이 헐리면서 대지가 분할되고 도로도 뚫렸으며 셋째, 조창지역 주위, 즉 현재의 창동과 남성동 일대에 근대적 도로가 개설되어 매립지 신설도로와 연결된 변화가 그것이다. 이 세 변화는 모두 1912년부터 1915년까지 시행되었다. 특이한 사실은 남성동 해안을 매립한 박간(迫間) 일가가 매립지를 해방 때까지 소유권을 유지하고 있었다는 것이

다. 이러한 박간의 매립공사는 식민지 해안도시 상권장악을 가장 적극적으로 실현한 사례로서 식민지 시대였지만 원마산의 상권만은 수호되었다는 일부의 주장과는 일치되지 않는 결과다.

제 2시기(1920년대)는 회사령 철폐로 인해 시작된 산업화시기로서 가용대지가 부족했던 마산에 대대적인 매립이 시작되었고 철도 경남선 개통, 상수도시설 준공, 자동차 운행 등 도시의 기반시설도 조금씩 갖추어졌던 시기다. 특히 신마산과 원마산의 중간지점에 위치한 현 마산시청 인근에 공공건물을 중심으로 건물이 들어서기 시작하여 중앙마산지역이 본격적으로 형성되기 시작한 시기다. 원마산에는 대대적인 도로공사가 진행되어 중심지역에만 개설되어 있던 근대적 도로망이 원마산 전 지역으로 확산되었다.

제 3시기(1930년대 이후)는 원마산과 신마산의 중앙부인 현 신포동지역이 대규모로 매립되어 그때까지 지형적으로 둘로 나누어졌던 마산의 도시가 하나로 연결된 것이 가장 큰 변화다.

원마산의 경역도 확장되어 북쪽 교방천까지는 거의 원마산과 이어진 형상이었으며 남성동에서 오동교까지 해안도 매립이 되어 이미 시행되고 있었던 신마산 해안 매립과 이어져 마산의 해안은 전부 직선 호안으로 변했다.

원마산의 도로 개설은 20년대에 비해 많지 않았으나 보다 외곽으로 그 영역이 넓어졌고 특히 이미 개설된 도로의 폭을 확장하는 등 이 시기 원마산의 도시집중화가 급격히 이루어지고 있었다는 것을 알 수 있었다.

토지의 규모는 1910년대의 경우 큰 변화가 없었다. 그러나 강점 후반기로 갈수록 토지분할이 점점 많아져서 필지 단위면적이 차츰 줄어들었다.

토지의 소유권 변화는 양적인 측면에서 한국인에 비해 일본인 소유가 많아졌으며 질적인 측면에서 강점기가 진행될수록 상권중심지역인 매립지 주변으로 일본인들이 이동하는 토지집중현상이 있었음을 확인하였다.

이로서 일본인들의 원마산 토지지배는 합방 이후 식민지배가 진행되면서 점점 심화되었다는 것

을 알 수 있었다.

중국인들은 합방 초기에 그들의 전용거리로 여길만한 거리가 있었을 정도였으나 후에는 점점 쇠퇴하여 해방 때는 아주 미미하였다.

이 복원연구는 부족한 점이 많이 있지만 아직도 마산의 중심부로 자리잡고 있는 원마산이 일제강점기를 거치는 동안 어떻게 변화했는가를 알 수 있는 기초작업이라고 할 수 있다. 따라서 이 작업은 현재의 마산 도시를 이해하고 미래 도시의 발전방향을 제시하는데 중요한 근거가 될 것이다.

참고문헌

1. 이규성·허정도, 1912년 原마산 도시구조의 복원적 연구, 한국건축역사학회 춘계학술발표대회 논문집, 2000. 3.
2. 이규성·허정도, 20세기 초 原마산 도시공간의 복원적 연구(1912년을 기준으로), 건축역사연구 제22호, 2000. 6.
3. 이규성·허정도, 20세기 마산의 도시 변천과정에 관한 고찰, 한국건축역사학회 추계학술발표대회 논문집, 2000. 9.
4. 김문식, 「日帝의 經濟侵略史」, 아세아문제연구소, 1970
5. 김옥근, 「新考 韓國經濟史」, 新知書院, 1998
6. 이귀원, 1920년대 전반기 마산지역의 민족해방운동, 지역과 역사 제1호, 부산.경남역사연구소, 1996
7. 박희운, 개항이전 마산시 도시형성 및 변화과정에 관한 연구, 한양대학교 도시대학원 석사논문, 2001
8. 平井斌夫·九貫政二, 「馬山と鎮海灣」, 1911
9. 譚方武骨, 「馬山港誌」, 朝鮮史談會, 1926
10. 부산경남역사연구소편, 「시민을 위한 부산의 역사」, 도서출판 늘함께, 1999
11. 마산항백서, 「마산지방해운항만청」, 1996

12. 馬山市史, 「마산시사편찬위원회」, 1997
13. 옥한석, 마산시 경관의 형성과정에 관한 연구, 지리학 제26호, 1982
14. 議政府 外事局, 「昌原報牒1」, 1900
15. 朝鮮總督府, 「朝鮮鐵道旅行便覽」, 朝鮮印刷株式會社, 1923
16. 龜岡榮吉·砂田辰一, 「朝鮮鐵道沿線要覽」, 朝鮮拓植資料調査會, 1927
17. 東京土木學會, 「日本土木史(大正元年-昭和15年)」, 社團法人日本土木學會, 1982
18. 議政府 外事局, 「昌原港案1」, 1908
19. 馬山商工會議所, 「馬山商工會議所百年史」, 2000
20. 경상남도, 「慶尙南道 統計年報」, 1931
21. 경상남도, 「慶尙南道 道勢概覽」, 1932, 1933, 1936, 1937, 1939, 1941
22. 1912년부터 1945년까지 제작된 마산관련 각종 도면 및 지도 20여 점
23. 香月源太郎, 韓國案內, 東京青木嵩山堂, 1902, p.312
24. 손정목, 일제강점기 도시화과정연구, 일지사, 1996
25. 손정목, 한국개항기도시사회경제사연구, 일지사, 1992
26. 손정목, 일제강점기도시사회상연구, 일지사, 1996
27. 김준, 마산축항지, 마산시사 사료집 제1집, 마산시사편찬위원회, 1964
28. 洪慶姬, 韓國都市研究, 경북대학교사범대학 지리과 동창회 외, 1979
29. 田淵友彦, 韓國新地理, 東京博文館, 1908
30. 日本鐵道請負業史 明治編, 社團法人鐵道建設業協會, 1967
31. 김용욱, 마산조계고2, 법학연구 제13호, 부산대 법정대학, 1964
32. 최영준, 국토와 민족생활사, 한길사, 1997
33. 이학렬, 개항90년의 우리고장마산, 마산향토사연구회, 1989
34. 昌原郡誌, 창원군지편찬위원회, 창원군, 1994

A Reconstructive Study on the Urban Structure of the Original Masan in the Colonial Era.

Heo, Jeong-Do

(Graduate student, School of Architecture, University of Ulsan)

Lee, Kyu-Sung

(Professor, School of Architecture, University of Ulsan)

Abstract

This study aims at examining the change of the urban space of the original Masan Area during the Japanese-forced colonial era of Korea(1910-1945) after circa 1912. That year is very important because the modern map of land was introduced. The land area of the original Masan was about 17,000 m² composed of small houses and shops.

Colonial era could be divided into 3 periods according to the change of colonial policies. And the change of the urban space is examined according to these 3 periods.

During the 1st period(1911-1920) the following 3 development occurred.

1. Land was reclaimed along the coast line by a Japanese civilian named 'Bakgan'. And his ownership of land continued until 1945.
2. A government ware house(Cho-Chang), which was the symbol of Masan harbor, was demolished and the land was divided into small lots.
3. Main artery and trunk roads(14-15m wide) were built replacing 2-3m wide narrow roads and connected to the reclamation land.

During the 2nd period(1921-1930), also land reclamation and road making was more frequently carried out. And the infrastructure of the city was developed gradually.

Also public buildings began to be built. Modern roads were constructed city-wide not only in the center of the city.

In the 3rd period reclamation was at its peak. Especially Sinpo-Dong area located at the middle of New and original parts of Masan was reclaimed connecting 2 parts and making of a central Masan. During that time original Masan was enlarged because of reclamation. The coast line of Masan became straight from the original organic shape. Roads were constructed in the outskirts also.

The size of land lots were more or less the same during the colonial era. But gradually lots were divided into smaller lots. Japanese entrepreneurs gradually occupied the central area of the original Masan until the liberation day. But Chinese ownership of land gradually diminished.