

# 근대 한국에 있어 일본제국에 의한 철도건설과 읍치의 변화에 관한 역사적 연구

김 헌 규

(울산대 건축대학 연구교수)

주제어 : 읍치, 철도, 철도역, 조선, 일본제국

## 1. 서론

### 1-1. 연구의 목적

본 연구는 19세기말 이후 격동적으로 움직인 한일관계의 변화에 따른 철도건설의 목적 및 논리의 변화를 밝히고, 나아가 이러한 변화가 전통적 도시공간인 읍치와 철도의 입지관계에 어떻게 작용하였는가를 규명하는 것을 목적으로 하는 것이다.

1876년 조선헌조는 일본과 강화도 조약을 조인하고, 이에 따라 부산에 개항장을 설치하였다. 개항장에는 계획된 도로와 가로등, 하수도 시설 등 지금까지의 조선에는 없었던 새로운 도시기반시설이 설치되었다는 점에서 조선의 전통적 도시공간인 “읍치”와는 다른 새로운 형태의 도시였다. 그러나 개항장은 읍치 등 기존의 시가지로부터 떨어진 곳에 입지하였다는 점에서 새로운 유형의 도시의 등장이라는 의미 있는 변화임에도 불구하고 교통로가 정비되지 않은 상황에서 기존의 도시에 대한 영향은 제한적일 수밖에 없었다.

이러한 상황을 바꾼 것이 철도의 건설이었

다. 철도는, 개항장과 조선의 중심 “한성”을 연결하는 선으로서 건설되었다. 그리고 이 선에 의해 새로운 도시문화는 내륙으로 전파되어 조선의 도시공간을 변모시키기 시작했다.

도시·건축사적 관점에서 볼 때 한국의 철도는 상당부분이 한국 스스로가 아니라, 타자인 일본에 의해 건설되었다는 점이 특징적이다. 특히 식민지 지배가 끝난 이후 남북 분단에 의해 철도의 역할이 한정되고 이후 교통시스템이 도로교통 중심으로 재편되었다. 그 결과 2004년 현재 한국과 북한 전체에 부설된 철도 총연장 8,609km 중 75%가 1945년 이전 일본에 의해 건설된 것일 만큼 현재의 철도에 있어 일본 제국과의 관련성은 무시할 수 없을 뿐만 아니라 지금의 도시공간에도 지속적으로 영향을 미치고 있다.

또 한 가지, 일본은 한국을 식민지화하기 이전부터 대륙으로 진출하기 위한 도구로서 한반도를 종관하는 형태로 경부선(1904)과 경의선(1906)을 건설하였다. 그리고 조선을 식민지화한 이후에는 식민지의 광물과 농산물 등을 옮기기 위해 경원선(1914)과 호남선(1914) 등을

차례차례 건설하였다. 이와 같이 조선과 일본의 외교·정치적 관계의 변화에 따라 건설하는 철도건설의 목적이 바뀌었다는 점도 주목할 필요가 있다. 조선을 식민지화하기 이전에 건설한 경부·경의선과, 식민지화한 이후 수탈을 위해 건설한 호남·경원선은 건설목적 뿐만 아니라 건설에 작용한 논리 또한 달랐을 것이기 때문이다. 그러므로 건설주체를 “일본”으로 획일화하지 않고, 한일관계와 함께 변화된 건설목적과 논리에 차이가 존재하였음을 인식한 다음 한국의 철도를 분석하여야 할 것이다.

이에 본 논문은 이상의 점들에 주목하여 우선 19세기말 이후 한반도에 건설된 간선철도인 경부·경의·호남·경원선을 중심으로 노선 선정과정과 읍치와 역의 입지관계의 특성을 밝히고자 한다. 그리고 이를 통해 한일관계의 변화에 따른 철도의 건설목적 및 논리가 어떻게 변화하였으며, 그에 따른 읍치와 철도의 입지관계에 나타난 특징을 규명하는 것을 목적으로 한다.

이러한 연구결과는 일본제국에 의한 철도건설이 한국의 도시공간에 미친 영향을 실증적으로 파악하는 것뿐만 아니라, 나아가 근대를 거치면서 계승 또는 해체된 전통적 도시공간의 역사적 속성의 일단을 실증적으로 파악하는 데 있어 기초적 연구로서 의미를 가진다.

## 1-2. 선행연구의 분석

본 연구는 “철도”와 “읍치(도시를 포함하여)”라고 하는 두 가지의 키워드로 접근할 수 있을 것이다. 먼저, 한국의 철도에 관한 역사 연구로서, 정재정의 연구<sup>1)</sup>가 주목된다. 정재정은 타자인 일본에 의해 한국의 철도가 건설되었다는 점에 주목하여, 그 건설과정에서부터 운영에 이르기까지 폭넓게 검토하였다.

1) 정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 1999.7.

그리고 이노우에 유우이치(井上 勇一)의 연구<sup>2)</sup>는, 일본에 의한 철도 건설을 한반도뿐만 아니라, 만주와 시베리아까지 포함한 거시적 관점에서의 분석을 통해 당시의 국제적 정황 속에서 일본의 철도건설의 평가를 시도하였다는 점에서 주목되는 연구 성과이다.

이외에 고성봉의 연구<sup>3)</sup>는 조선과 대만 등 일본제국이 식민지에서 건설한 철도를 개괄적으로 분석한 것이다. 다만, 식민지에 초점을 맞추었기 때문에 식민지화 이전에 건설된 철도에 대해서는 깊이 있는 논의가 결여되어 있다.

이상의 연구들은 철도 그 자체에 초점을 둔 것들로, 철도건설과 도시공간과의 관계에 대해서는 논의되지 않았다. 그럼에도 불구하고 한반도에서의 철도건설과정과 관련 정책 등에 대해 다양한 정보를 제공해 주고 있어 이를 활용함으로써 철도건설이 도시공간에 미친 영향을 보다 심도 있게 파악할 수 있을 것이다.

이상의 철도사적 관점에서의 연구 이외에, 도시공간과의 관계를 분석한 연구 성과로서 주경식의 연구<sup>4)</sup>가 주목된다. 이 연구는 특히 철도역의 입지에 따른 중심성의 재편에 관해 검토가 이루어졌다는 점과 「조선 5만분 1 지형도」를 사용하여 철도역과 주변 시가지와의 거리를 분석하였다는 점에서 본 연구와 방법론상 유사점을 가지고 있다. 그리고 철도역과 시가지의 접속 형태를 여섯 가지의 유형으로 나누어 정리하였다는 점에서 의미 있는 연구 성과로 판단된다. 하지만, 주경식의 연구는 철도 건설 이후 형성된 시가지를 대상으로 하고

2) 이노우에 유우이치(井上 勇一), 『鐵道ゲージが変えた現代史-列車は國家權力を乗せて走る』, 中公親書, 1990.11.

3) 고성봉(高成鳳), 『植民地の鐵道』, 日本經濟評論社, 2006.1.

4) 주경식, 「경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화」, 대한지리학회지, 제29권, 제3호, 297~317쪽, 1994.

있어, 철도건설 이전의 기존의 도시부 즉 읍치와의 관계에 대한 분석이 이루어지지 않았다는 점에서 본 연구와는 관점을 달리한다. 또한 분석이 경부선 52개 역 중에서 18군데만을 대상으로 하고 있어, 대상을 확대한 보다 더 포괄적인 연구가 필요할 것으로 판단된다.

이외에 철도와 도시공간과의 관계를 다룬 채병기의 연구<sup>5)</sup>가 있다. 이 연구는 경부선만을 대상으로 하였다는 점에서는 주경식의 연구와 동일하지만, 지도 자료를 이용하여 철도와 가로패턴, 기존의 거주지, 신개발 거주지와 연결패턴을 분석하였다는 점에서 차이를 보인다.

이외에 키타다 코우지(北田 晃司)의 연구는<sup>6)</sup> 철도와 도시시스템이라고 하는 보다 거시적 관점에서 도시의 상호관계를 시계열적으로 검토한 것이다. 이 연구는, 교통현상은 도시 상호관계를 공간적으로 나타낸 것이라는 관점에 따라, 철도여객수입 등의 지표를 이용하여 개별도시 뿐만 아니라, 도시 간 결합관계를 포함한 도시시스템의 발전과정을 규명하고자 하였다는 점에서 주목된다.

하지만, 철도를 주요도시를 연결하는 유일한 근대적 교통망으로 규정하고, 철도건설 이전의 도시시스템에 관해서는 전혀 고려하지 않았을 뿐더러, 조선에는 자립적인 도시시스템이 존재하지 않았으며, 모든 것이 종주국 일본의 영향 아래 있었던 것으로 결론짓고 있다. 물론, 식민지 지배를 받았던 조선에 있어 일본의 영향은 절대적인 것이었다는 점은 인정한다 하더라도, 도시라고 하는 것이 아무것도 없는 “무(無)”에서 갑자기 출현하는 것이 아닌

역사적 축적의 결과물<sup>7)</sup>인 동시에, 그것을 받쳐주는 도시시스템 또한 존재하였음은 부정할 수 없는 사실이라는 점에서 한계를 가진다고 판단된다.

이상과 같이 철도건설이 기존의 도시공간에 미친 영향과 그 변화를 다룬 연구는 거의 진행되지 않았다. 뿐만 아니라 철도와 도시공간과의 관계를 다룬 대부분의 연구들<sup>8)</sup>이 경부선에 한정되어 진행된 것이 주를 이루고 있다.

이에 본 연구는 경부선뿐만 아니라 경의선, 호남선, 경원선, 함경선 등 일본 주도로 건설된 한반도의 주요 간선철도를 종합적으로 비교 분석함으로써, 19세기말 이후 격동적으로 변화된 한일관계와 철도 노선별 건설목적의 변화가 어떠한 형태로 도시공간에 영향을 미쳤는가를 파악하는 것을 목적으로 한다.

뿐만 아니라, 지역을 연결하여 시스템을 형성하는 성격이 매우 강한 철도의 특성을 고려하여, 개별도시 뿐만 아니라 기존의 교통 및 도시시스템에 미친 영향을 파악함으로써 비로소 근대적 교통시스템인 철도가 전통적 도시공간에 미친 영향과 그 의미를 보다 구체적으로 파악할 수 있을 것이다.

7) 근대에 들어 등장한 개항장 및 철도역을 기원으로 하는 도시의 경우, 무에서부터 시작된 것이 아니라, 기존의 마을 등을 기원으로 하는 것이 대부분이다. 대전도 새롭게 형성된 시가지이기는 하지만, 기존의 도로체계를 그대로 따라 시가지가 형성되고 있었음을 본 연구를 통해 확인할 수 있었다.

8) 이외에 개별도시를 다룬 연구들 중에서 철도의 영향 등을 검토한 연구가 있다. 윤정숙, 「개항이 근대도시형성에 미친 역사지리학적 연구」, 이화여자대학교 대학원 석사논문, 1984.11. 김영정, 「일제시대의 도시성장-군산시를 사례로서」, 한국사회학 제30집, 605~635쪽, 1996년 가을. 최봉문 외 2인, 「대전시의 도시공간구조의 형성에 관한 연혁적 연구1」, 건축·도시환경연구, 목원대학교 건축·도시연구센터, 제6집, 95~108쪽, 1998.12. 이근호 외 2인, 「대전시 도시공간구조의 변화에 관한 연구-사업체 변화를 중심으로」, 건축·도시환경연구, 목원대학교 건축·도시연구센터, 제9집, 91~103쪽, 2001.12.

5) 채병기, 김태영, 「철도건설에 따른 근대적 도시구조의 형성에 관한 연구」, 대한건축학회 학술발표논문집, 제17권 제2호, 607~614쪽, 1997.10.

6) 키타다 코우지(北田晃司), 「植民地時代の朝鮮における鐵道網の發達と都市システムの變遷」, 北海道地理, No.73, 23~37쪽, 1999.4.

## 2. 조선의 교통체계와 철도건설

### 2-1. “10대로”와 간선철도

18세기 이후의 조선에 상업이 발전하면서 장시를 거점으로 네트워크가 형성되었다. 특히 대로변이나 조창 등 교통요지에 형성된 장시와 읍치가 네트워크를 형성하는 등 기존의 도시시스템에 변화가 발생하였다. 이러한 도시시스템의 변화를 급속히 가속시킨 것이 근대적 교통시스템인 “철도”의 도입이다.

19세기 말부터 20세기 초에 걸쳐 건설된 초기의 철도는 수도한성과 개항장을 연결하는 선으로 건설되었다. 이처럼 개항장을 기점으로 한 철도는 기존의 교통시스템과 어떤 관계성을 가지고 있었는가. <그림 1>은 『대동지지(1863)』에 기록되어 있는 10대로와 철도노선, 그리고 개항장과 1909년의 주요시장의 위치를 함께 표시한 지도이다. 당시 가장 중심이 되는 간선철도는 한성을 중심으로 인천(경인선), 부산(경부선), 신의주(경의선), 목포(호남선), 원산(경원선)을 연결하는 다섯 노선이었다.<sup>9)</sup>

이들 철도노선과 10대로를 비교해 보면, 경의선을 제외한 철도는 기존의 대로와 노선이 달랐음을 알 수 있다. 경부선의 경우, 한성-소정리 구간과 대구-부산 구간에서는 기존의 대로를 따라 건설되었지만, 대구-소정리 구간에서는 대로로부터 떨어져 별도의 노선을 취하였다. 또한 소정리 이북에서는 한성-동래간의 대로가 아닌 한성-해남간의 대로로 옮겨져 건설되었다. 그로 인해 한성-동래간의 대규모 읍치인 상주와 충주가 철도로부터 소외되었다. 또한 호남선이 경부선의 지선이 됨으로서 기존의 한성-해남간 대로의 남쪽 절반정도의 짧은 거리만 건설되었으며, 은진 부근에서 동쪽으로



<그림 1> 10대로와 간선철도, 개항장과 주요시장의 분포(『대동지지』와 『朝鮮의市場經濟』를 참고로 필자작성)

꺾임으로서 대로가 통과하던 공주지역이 철도노선으로부터 소외되었다. 또한 나주 이남에서는 대로로부터 서쪽으로 꺾이면서 기존의 대로로부터 멀어지고 있다.

이에 비해 경의선은 다른 노선과는 달리 기존의 대로와 대체로 일치하는 노선으로 건설되었다. 경의선은 러일전쟁 직전이라고 하는 긴박한 상황 등으로 인해 기존의 대로를 따르는 노선으로 건설되었던 것으로 보인다. 다만, 의주에 이르러서는 만주지역의 안봉선(安奉線)<sup>10)</sup>과의 연결문제 등으로 인해, 의주에서 벗어나 신의주를 통과하게 되어 기존의 대로와 노선을 달리하게 되었다.

그리고 경원선은 조선에 통감부를 설치한 이후 건설이 시작되었으나 이내 중지되었다가, 1910년의 식민지화 이후 재차 건설되었기 때

9) 1909년 현재, 경인, 경부, 경의선은 이미 전 노선이 개통되어 있었지만, 호남, 경원선은 아직 계획 중이었다. 여기에 표현된 두 노선은 1914년에 완성된 노선이다.

10) 중국의 안동(安東)과 봉천(奉天)을 연결하는 철도.

문에 철도 건설에 있어 조선이나 열강 등에 대해 신경 쓰지 않고 자신들의 의사대로 모든 것이 가능한 상황에서 노선이 선정되었다. 경원선이 기존의 교통시스템과는 다른 노선으로 건설된 것은 산악지역을 통과해야 하는 지형적 원인이 컸던 것으로 보여 진다. 뿐만 아니라, 철원에는 주요시장이 있었지만 기존의 대로가 이곳을 통과하지 않아 철도는 이곳을 통과하도록 계획되었을 가능성이 높다.

이상과 같이 새롭게 건설된 철도와 기존의 교통시스템의 비교를 통해 경부선은 기존의 교통시스템을 크게 변질시키고 있음을 알 수 있다. 특히 한성-동래간 및 한성-해남간의 두 개의 기존의 대로를 하나의 철도노선으로 장악하고자 한 것이 눈에 띄는 특징이다. 이후 건설된 호남선은 이러한 경부선의 영향으로 인해 기존의 한성-해남간 대로의 남쪽 부분만 건설되었으며 이로 인해 대로가 통과하던 공주지역이 간선철도로부터 배제되었다.

결국 경원선을 제외한 경부·경의·호남선은 기본적으로 기존 대로체계를 근간으로 건설되었음을 알 수 있다.

### 2-2. 철도건설과 대로체계의 왜곡

도보가 주를 이루던 시기의 도로체계와 지형의 고저에 따라 제약이 발생하는 철도가 동일한 시스템을 이루는 것은 무리이다. 실제로 가장 최초로 이루어진 경부선 노선조사부터 한성과 부산 사이에 위치한 소백산맥을 통과하는 노선을 찾는 것이 큰 과제였던 것도 이러한 철도와 도보와는 차이에 기인한 것이었다.

일본이 철도 건설을 위해 한국에서 진행한 최초의 조사는 코우노 텐즈이(河野天瑞)에 의해 1892년에 불법적으로 이루어졌다.<sup>11)</sup> 이



<그림 2> 경부선 노선선정과정  
(출전 『朝鮮鐵道史:1915년도판』의 「鐵道路線圖」에 필자 가필)

조사에서 코우노는 예정 루트로서 기존의 세공로(公路)에 주목하고, 그것을 기준으로 “연선의 인가의 조밀, 논밭과 들의 넓고 좁음, 물자의 다소, 교통의 번잡함과 한산함 등”<sup>12)</sup>을 비교·참조하여 하나의 노선(<그림 2>의 코우노 텐즈이 답사선)을 제안하였다. 그리고 그 세 노선의 공로 외에 전라도를 거치는 루트에 관해서도 검토하였지만, 노정이 현저하게 길어진다는 이유로 제외하였다.

이후의 조사에서 센고쿠 미츠기(仙石貢)에 의해 소백산맥을 통과하는데 적합한 루트로서 추풍령을 통과하는 노선이 발견되어 새로운 노선이 제안되었다.

타는 가장 먼저 당시 일본의 철도기술자였던 센고쿠 미츠기(仙石貢)에게 조사를 의뢰하였으나, 경부선에 대한 정식의 계약이 이루어지지 않은 상태에서 남의 나라에서 불법적으로 행하는 조사에 참가할 수 없다고 거절하여 코우노 텐즈이가 조사를 진행하게 되었다. (타야 히로키치(田谷廣吉)·야마노베 요시토모(山野辺義智), 『室田義文翁譚』, 常陽明治記念會東京支部, 1938.)

12) “沿線人煙の稠稀田野の廣狹物資の多少交通の繁閑等”(출전: 『明治二十五年河野天瑞技師京釜線踏査報告-未だ世に知られざる稀觀の鐵道資料』, 朝鮮鐵道境界會誌, Vol. 17 No.3, 93쪽, 1938.2).

11) 1891년 일본육군 참모차장이었던 카와카미 소우로쿠(川上操六)의 제안으로 부산총영사로 임명된 무로타 요시후미(室田義文)의 주도로 이루어진 조사이다. 무로

그러나 이후의 조사에서 또다시 새로운 노선이 제안되는데 이는 최대한 많은 상업지를 통과하도록 해야 한다는 제안에 따른 것이었다. 이처럼 세 번째 조사에서 상업지가 중시되게 된 것은, 지금까지는 철도부설과 노선조사가 일본 육군 주도로 진행되었으나 1898년 9월에 정식계약이 체결된 이후, 실제 공사와 운영을 담당할 경부철도주식회사가 노선답사에 참가한 것이 원인이었다. 이 조사를 주도하였던 오오에 타쿠(大江 卓)가 제출한 『경부철도의견서<sup>13)</sup>』에서, “이해(利害)를 중시하는 경영자와 전략상의 편의만 생각하는 군인과의 사이에 의견의 차가 있음”이라고 기술하고 있어, 노선선정에 있어 경영자와 군인 간에 의견대립이 있었음을 알 수 있다.<sup>14)</sup>

이 의견서에서 오오에는 세 개의 노선을 제안하고 있는데, 이들 모두 한성-해남간 대로를 따라 공주를 통과하는 것을 기본으로 하여, 공주와 전주 사이의 어느 곳에서 동쪽으로 방향을 돌리는가에 대한 분석으로 이루어져 있다. 특히 오오에는, 공주는 대시(大市)가 있는 중요한 상업지<sup>15)</sup>이므로 반드시 통과시켜야 한다고 주장하였다. 그리고 은진 부근에서는 공사자재를 운반하는데 군산에서부터 강경까지 수운을 이용하고 강경에서부터 은진 사이에 지선을 부설함으로써 발착점인 한성·부산뿐만 아니라 중간 지점인 은진부근에서도 공사에 착수할 수 있게 되므로, 공기를 단축시킬 수 있다<sup>16)</sup>고 주장하였다. 이상과 같은 이유들을 들어 오오에는 은진을 결절점으로 하여 동쪽으로 꺾는 노선<그림 2 쿠노 토모요시(久野知義)

답사선>이 가장 적합하다고 결론지었다.

더욱이 오오에는 새로운 경부선 노선선정에 있어 중시해야 할 사항으로 다음의 세 가지를 들었다. 우선 무엇보다도 당시 조선의 조정에서 논의가 진행되고 있어 언젠가는 건설될 것으로 예상되는 “경목선(가창:한성-목포)을 경부선의 지선으로 하기 위해서는, 한성에서부터 공주 및 은진 부근까지 남진하고 그곳에서부터 동쪽으로 방향을 틀어야만 한다.”는 주장이었다.

이처럼 경목선을 경부선의 지선으로 만들고자 한 계획은 경부철도계약 제9조에 의해 실현 가능한 것이었다. 제9조에 따르면 “만약 경부선의 지선을 부설할 경우에는 조선 정부 및 그 신민이 직접 부설하지 않고, 다른 나라나 그 신민이 부설하는 것은 허락하지 않는다.”라고 되어 있었다. 즉, 일본으로서는 조선의 조정이나 조선인들이 직접 철도를 건설하는 것은 현실적으로 불가능하므로 경목철도의 부설권까지도 손에 넣을 수 있다고 판단하였던 것이다.<sup>17)</sup> 결과적으로 호남선은 이러한 일본의 의도대로 일본에 의해, 한성에서 시작되지 못하고 경부선에 접속하는 지선의 형태로 건설되었다.

두 번째로 자신들이 제안하고 있는 노선은 상업지를 중시하고 있기 때문에 매우 길어질 수밖에 없어, 한성-부산 간의 최단노선을 건설하고자 하는 또 다른 움직임이 대두될 염려가 있으므로, 그것을 방지하기 위해서 밀양 부근에서 부산까지는 기측선(既測線)을 따라야 한다는 것이었다.

그리고 마지막으로, 은진과 대구를 연결함으로써 한반도를 동서로 횡단하는 철도가 생겨나, 후일 예상되는 한반도 횡단 철도를 선취할 수 있다는 주장이었다.<sup>18)</sup>

13) 『(極秘)京釜鐵道意見:1899년』, (『韓國併合史研究資料49』, 龍溪書舍復刻版, 2005.10).

14) 『(極秘)京釜鐵道意見』, 10쪽, 1899.

15) 『(極秘)京釜鐵道意見』, 45쪽, 1899.

16) 『(極秘)京釜鐵道意見』, 15~16쪽, 1899.

17) 朝鮮總督府鐵道局, 『朝鮮鐵道史第一卷』, 386~387쪽, 1929.10.

18) 『(極秘)京釜鐵道意見』, 19~20쪽, 1899.

이상과 같이 3번째 조사에 의해 제안된 경부선은 이 후 예상되는 모든 철도노선을 최대한 장악할 수 있는 루트로서의 제안이었다.

하지만, 경부철도주식회사의 오오에가 제출한 이 제안은 1900년 3월에 실시된 조사에 의해 또 다시 변경되었다. 이것은 지금까지의 조사 중에서도 가장 정밀한 것으로서, 일본 정부와 육군의 지원 하에 경부철도주식회사와 육군이 공동으로 실시한 조사였다. 이 조사에서 제안된 노선에서 공주 및 은진지역이 제외되는 등 전체적으로 노선거리가 단축된 점이 특징이다. 이 조사에 참가하였던 카사이 아이지로우(笠井 愛次郎)는 당시의 조사·계획에 대해 다음과 같이 설명하였다.

“애당초 경부철도는 장래 구라파와 함께 중국대륙으로 통하는 아시아의 간선으로 하고자 하였다. 나와 같은 기술자로서 장래에는 이런 식으로 나아가지 않으면 안 되며, 단순한 식민철도만으로는 곤란하다는 생각을 가지고 있었다. 그렇기 때문에 처음부터 노선은 최단거리를 선택하고, 구배는 가능한 한 완만한 것으로 해야 한다고 하는 것이 우리들로서의 최대의 방침이었다. (경부철도 기사장 공학박사 사카이 아이지로우(笠井 愛次郎)씨 담화)”<sup>19)</sup>

즉, 경부선은 한반도뿐만 아니라 중국 대륙을 거쳐 유럽까지 연결해야 하는 간선철도이므로 가급적 최단거리로, 완만한 구배로 건설한다는 것이 기본 방침이었다. 결국 경부선은 러시아와의 관계 악화 등으로 인해, 상업적 측면보다는 군사적 측면이 중시된 형태로 건설되었음을 보여 주는 것이다.

조선정부는 경부선 이외에 경의선과 호남선은 스스로 건설하고자 노력하였으나, 결국 공사까지 진행되지 못하고 일부 구간에 대한 측

량이 진행되는 정도에 그쳤다. 그리고 이들 노선은 경부선과 달리 노선을 선정하는데 있어 그다지 큰 변화 없이 건설이 진행되었는데, 그만큼 일본의 조선에 대한 영향력이 강화된 것이 원인이었다는 것으로 보여 진다.

호남선의 경우, 일본이 경부선 노선을 선정하는 과정에서 애초의 의도대로 경부선의 지선으로 건설되었다. 다만 계획단계에서 조치원에서 경부선으로부터 분기되어 공주를 통과하는 노선으로 추진되었지만, 실제 공사에서는 분기점이 조치원에서 대전으로 변경되었으며, 그로 인해 대시가 있던 공주가 철도에서 소외되었다. 그것은 조치원에서 호남선이 시작될 경우 금강에 새로 교량을 건설해야 한다는 점과, 이미 대전에 설치되어 있는 기관고(機關庫)를 조치원으로 옮겨야 되기 때문에, 공사비가 증가한다는 이유에 따른 것이었다.<sup>20)</sup>

이상과 같이 가장 먼저 일본에 의해 건설된 간선철도인 경부선은 조선에 대한 지배력이 약한 일본이 하나의 철도를 이용하여 한성 이남에 존재하였던 두 갈래의 대로를 모두 장악하기 위한 노선으로 건설되었다는 점이 가장 큰 특징이다. 또한 그러한 경부선의 노선으로 인해 이후 건설된 호남선도 영향을 받아, 한성을 기점으로 하지 못하고, 경부선의 지선으로 건설되었다. 이처럼 경부선으로 인해 한성 이남의 철도노선은 기존의 대로체계를 왜곡하는 형태로 건설되었다. 그에 반하여 한성 이북의 경의선은 기존의 대로체계를 대체로 유지하면서 건설되었으나, 다만 중국의 안동에서 시작되는 안봉선과의 접속 등으로 인하여 기존의 국경도시였던 의주가 아닌 신의주지역을 통과하도록 건설되면서 기존의 대로로부터 멀어졌다.

19) 朝鮮總督府鐵道局, 전계서, 106쪽, 1929.10.

20) 朝鮮總督府鐵道局, 전계서, 397~398쪽, 1929.10.

### 3. 역의 입지와 도시공간의 변화

#### 3-1. 역의 입지와 상업지

이상의 철도노선은 도시의 내부공간과의 관계보다는 넓은 의미에서의 도시시스템에 영향을 미치는 요인이다. 그에 비하여, 역은 철도와 도시 공간을 직접 연결하는 요소라는 점에서 도시공간구조와의 관련성이 매우 크다. 그렇기 때문에 역의 입지선정은 도시공간에 있어 새롭게 입구를 설정하고, 이후의 도시공간구조를 변화시키는데 있어 결정적인 역할을 한다는 점에서 매우 중요한 작업이다.

역의 입지선정이 도시에 미치는 영향이 매우 큰 것임에도 불구하고, 일본이 조선에 철도를 건설하는데 있어 역의 입지에 대해 어떠한 정책을 가지고 있었는가에 관한 구체적인 사료는 현재까지 알려진 바 없다. 그렇기 때문에 실제 건설된 역의 입지와 도시공간의 관계를 분석하여 일본이 조선의 도시공간을 어떻게 인식하고, 어떤 방향으로 개조하고자 하였는가를 파악하는 작업이 필요하다.

먼저 경부선을 살펴보면, 1차 조사에서부터 건설에 이르기까지 노선이 지속적으로 변하고 있는 것으로 보아 철도 건설을 통한 개별도시의 개발방향과 같은 구체적인 개발정책을 가지고 접근하지 않았던 것으로 판단된다.<sup>21)</sup> 이러한 판단은 조선과 일본의 경부선부설에 관한 계약에 있어 역과 그 입지와 관련한 내용을 통해서도 확인된다.

**제3조** 철도의 척량은 개국550년 칙령31호 국유철도규정 제2조에 각 지방의 철도는 광협을 균일하게 하여 통행에 방해가 없게 하라 하였던 바에 의하여 그

철도의 넓이는 경인철도에 준해야 한다. 그 선로의 토지와 정거장 창고 공장간 운전기 측량기 등의 위치할 처소의 토지는 한국정부에서 공급해야 하고 그 철도 부설에 편리를 제공해야 한다. 그 철도를 관리하는 연한 내 및 한국정부의 힘으로 그 철도를 매수할 때까지 토지는 그 회사의 소유로 허가한다. 한국의 군용품, 병정, 우체물 및 우체 업무 인원의 왕래는 무상으로 한다. 한국정부의 힘으로 그 철도를 매수할 때는 회사 소유로 허가한 토지는 한국정부에 반납해야 한다.

**제4조** 정차장은 하나를 경성에 두며, 하나를 부산에 두고 그 외의 정차장은 편의에 따라 배치하도록 하고, 그 장소에는 다른 외국인의 거류를 허가하지 않는다.

우선, 제3조에서 언급하고 있는 것은 철도노선 및 역 등 철도에 관련한 제시설의 토지는 조선정부가 공급한다는 내용이며, 제4조에서는 경성과 부산에 역을 한군데씩 설치하고 나머지는 편의에 따라 설치한다는 내용이다. 그리고 역 주변에 다른 외국인은 거주할 수 없도록 하였다. 이처럼 계약단계에서 경성과 부산이라고 하는 두 군데의 중착역을 제외한 개별도시에 대한 구체적인 방침은 없었다. 뿐만 아니라 역 주변에 있어 일본을 제외한 외국인의 거주를 불허하고 있는 점 또한 주목된다.

그런데, 앞서 살펴보았던 오오에 타쿠의 『경부철도의견서』에서 역의 입지에 대한 한 가지 흥미 있는 내용을 확인할 수 있다.

철도경영의 본질로서, 여객보다는 화물을 제일위로 삼는 것이 실로 서구의 통론이지만, 우리나라(일본)의 철도는 그 반대로 오히려 화물보다는 여객 운임수입에 의존하는 경향이 있다. 따라서 새로 철도부설의 계획을 세우는데 있어 그 수지에산을 산출하는데 있어 대체로 그 노선에 위치한 신사불각(神社佛閣)의

21) 노선 선정에서는 평양과 대구와 같이 극소수의 도시에 대해서는 거점으로 삼고자 하였던 의도가 있었던 것으로 보이지만, 그 외의 도시에 대해서는 그러한 의도나 정책은 없었던 것으로 판단된다.



참배인의 수를 사용하는 것을 제일의 목적으로 한다. 그런데, 한국내지에는 12대 가람이 있지만, 보통 여객 외에 다수의 참배인을 볼 수 있을 것으로 기대되는 것이 거의 전무하다고 할 수 있다. 그런데 한국내지에 있어 우리나라(일본) 신사불각의 참배인에 비해 그다지 떨어지지 않는 일종의 승객을 얻을 수 있는 것이 있는데, 바로 각 지방의 크고 작은 시장(장시 ; 필자 주)의 관계이다.<sup>22)</sup>

당시 일본은 철도를 건설하는데 있어, 수입원으로서 화물보다는 여객에 중점을 두고 역의 입지를 선정하는 것이 일반적이었다. 그에 따라 역의 입지와 관련해 정기적으로 일정규모 이상의 유동인구가 발생하는 신사불각을 중시하고 있었다. 서구에 비하여 공업화가 늦은 국가로서 철도의 수입원을 화물보다는 여객에 초점을 맞추고 있었던 것이다. 조선은 12대 가람이 있음에도 불구하고 일본과 같은 대규모 참배인이 없다고 지적하면서, 이에 비견할 수 있는 곳으로 “시장”에 주목하였다. 즉 오오에는 사람들의 이동이 빈번한 곳을 역의 입지로 적합한 곳이라는 인식이 근거하여 시장을 중시하였다. 그런데 당시의 시장의 형태는 “장시”가 일반적이었던 것을 고려하면, 시장이 있다고 하더라도 반드시 상주인구가 많았다고 판단하기는 힘들다. 그러한 관점에서 보면 인구규모에 관계없이<sup>23)</sup> 장시가 열려 정기적으로 사람들의 대규모 이동이 발생하는 곳이 역의 입지로 보다 더 적합한 것으로 판단하고 있었음을 알 수 있다.

이와 같은 오오에의 인식이 경부선을 포함한 조선의 철도 건설에 얼마나 직접적으로 영

향을 미쳤는가는 확인할 수 없다. 다만 <그림 1>의 주요시장과 철도의 위치관계를 통해 대략적으로나마 관련성을 살펴 볼 수 있다. 이 지도의 주요시장은 1909년의 기록에 근거한 것이기 때문에, 경부선과 경의선 주변은 이미 철도가 개통되어 철도에 의해 변화가 진행된 상황이므로 논외로 할 수 밖에 없지만, 호남선과 경원선은 건설 이전의 상황이기 때문에 철도와 역의 입지에 상업지가 얼마나 연관성을 가지고 있었는가를 대략적으로나마 파악할 수 있다. 먼저 경원·호남선 주변은 경부·경의선에 비해 상대적으로 주요시장의 수가 그리 많지 않았다. 그러나 주요시장과의 관계에 있어서는 호남선에서는 전주만이 철도에서 떨어져 있고 경원선은 주요시장 2군데가 모두 철도 주변에 위치하고 있어, 노선 선정에 상업지가 영향을 미치고 있었음을 짐작할 수 있다.<sup>24)</sup>

### 3-2. 읍치와 역의 입지관계

철도건설을 전후한 상황을 파악할 수 있는 사료로서 일본육지측량부에 의해 1895년경에 제작된 『朝鮮5万分1圖(略圖)』<sup>25)</sup>와 이후 1910년 이후 제작된 『朝鮮5万分1圖』<sup>26)</sup>가 주목된다. 측량연대가 다른 이들 지도사료를 비교·분석함으로써 철도 건설을 전후한 역 주변의 상황이 어느 정도 파악된다. 다만, 5만분의 1이라는 스케일로 인해 구체적인 시장의

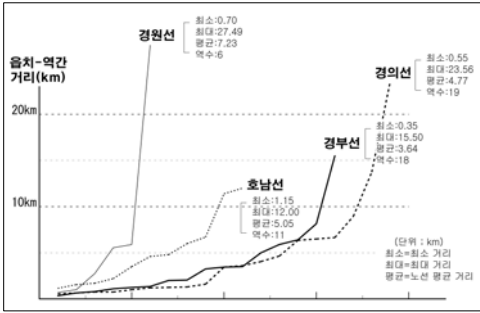
24) 보다 더 자세한 상황을 파악하기에는 철도 건설 당시의 주변 상황이 구체적으로 파악 가능한 사료가 매우 적기 때문에 한계가 있다. 다만, 『朝鮮鐵道史』에 부산 초량지역에 관한 상세한 조사자료(<그림 8>)가 포함되어 있는 것으로 보아 다른 지역에도 비슷한 수준의 조사가 이루어졌을 가능성이 있으므로 보다 깊이 있는 자료조사가 필요한 것으로 판단된다.

25) 『朝鮮5万分1圖(略圖)』의 제작연도에 대해서는, 남영우의 『구한말 한반도 지형도(성지문화사, 1996년 간행)』와, 谷屋郷子, 『朝鮮半島の外邦圖の作製過程(大阪大學文學部卒業論文, 2004년)』을 참고.

26) 본 연구에서는 현재 일본국회도서관에 소장되어 있는 『朝鮮5万分1圖』를 사용하였음.

22) 『(極秘)京釜鐵道意見』, 43쪽, 1899.

23) 예를 들어 『만기요람(1808)』에 기록된 15군데의 대장시 가운데 읍치에서 열리던 것은 4군데에 불과하였던 것 등으로 보아 대규모 장시가 반드시 읍치 등 상주인구가 많은 곳에서 열렸던 것은 아니었던 것으로 보임.



<그림 3> 간선철도의 읍치-역 간 거리분포

위치 등을 파악하기에는 한계가 있으나, 읍치의 대략적인 모습과 역과의 입지관계에 대해서는 분석이 가능하다.

1925년의 지방제도에 근거하여 철도노선을 살펴보면, 경부선은 22 군현을 통과하면서 52 군데의 역이 배치되었다.<sup>27)</sup> 22 군현의 읍치 중, 역과의 직선거리가 확인되는 18군현<sup>28)</sup>을 대상으로 읍치와 역의 거리를 측정한 결과, 읍치로부터 평균 3.64km<sup>29)</sup> 떨어진 곳에 역이 설치되었음을 확인할 수 있었다. 동일한 방법으로 다른 노선을 조사한 결과, 경의선은 19군현에 4.77km, 호남선 11군현에 5.05km, 그리고 경원선 6군현에 7.23km이었다.<sup>30)</sup> 전체적으로 경부선이 다른 철도노선에 비하여 읍치와 역이 가깝게 설정되었음을 확인<sup>31)</sup>할 수 있었다.

27) 철도가 건설되고 나서 1925년까지 크게 두 번의 지방제도 개혁이 실시되었는데, 우선 1910년과 1914년에 실시된 부제 개혁이 그것이다.

28) 지도 발행당시의 역 주변의 시가지 및 군청소재지가 아닌, 과거 읍치의 위치가 파악되는 곳만을 대상으로 하였다.

29) 부산부로부터 양산군까지는 『朝鮮5万分1圖』가 확인되지 않아, 이 분석에서 제외하였다.

30) 경의선과 경원선에 있어 경성 주변의 역은 행정구획으로서는 고양군으로 되어 있지만, 실제로는 경성시가지를 둘러싸고 환상(環狀)형으로 설치된 것을 고려하여, 이 부분을 분석에서 제외하였다. 그리고 경부선과 경원선은 현재 확인되는 『朝鮮5万分1圖』에서 부산과 원산 등 개항장 주변의 지도가 없기 때문에, 각 노선의 종착점인 개항장 주변의 군현은 포함하지 않았다.

31) 주경식은 「경부선 철도건설에 의한 한반도 공간조직의 변화(대한지리학회지, 제29권 제3호, 304~305쪽, 건축역사연구 제17권 6호 통권61호 2008년 12월

<그림 3>은 이상의 각 노선의 읍치와 역과의 거리를 가까운 순으로 나열하여 그래프로 나타낸 것이다. 노선별로 역의 수가 다르지만, 경의선과 경부선이 비교적 유사한 변화를 보이고 있는 반면, 호남선과 경원선은 이와는 다른 변화양상을 보이고 있다.

경부선과 비슷한 시기에 건설된 경의선은, 평균거리로 살펴보면 경부선에 비하여 역과 읍치가 떨어져 있었던 것으로 나타나지만, 국경에 근접한 두 군현에서 읍치와 역의 거리가 각각 13km와 23km 떨어져 있었기 때문에, 이 두 읍치를 제외한 지역에서의 읍치와 역의 평균거리는 3.60km로 경부선과 크게 다르지 않았다. <그림 3>에서 보면, 이들 두 노선이 대체로 비슷한 변화양상을 보이고 있음을 확인할 수 있다.

호남선은 경부·경의선과 같이 현저하게 멀리 설치된 역은 적지만, 전반적으로 읍치와 역의 거리가 멀리 설정되어 있는 것이 특징이다. 또한 경원선의 경우, 6군현을 통과하고 있는데, 읍치와 역간의 거리가 매우 큰 폭으로 변화하고 있는 것이 특징이다.

이상과 같이, 가장 먼저 건설된 경부선과 경의선의 역이 비교적 읍치와 가깝게 설치되었으며, 이후 건설된 호남선과 경원선의 역이 이보다는 멀리 설치되었음을 알 수 있다.

이처럼 가장 먼저 건설된 경부선의 역이 읍치에서 가깝게 설치된 배경으로 전술하였던 철도용지를 조선 정부가 제공한다는 계약 내용을 들 수 있다. 즉 경부선 계약의 제3조에 따라 경부선의 노선 및 그 관련시설에 필요한 토지는 조선정부가 제공하도록 되어 있었기 때문에 일본으로서는 토지구입에 대한 부담이 전혀 없어 자신들에게 유리한 토지를 요구·확보할 수 있었다. 그렇기 때문에 비록 시가지 주변이

1994)에서 경부선과 호남선의 일부 역을 대상으로 철도건설 이후 형성된 역 주변의 시가지와의 거리를 분석.

라 하더라도 필요하다면 역을 설치하는 것이 가능하였다.

일본은 이러한 계약 내용을 이용하여 정책적으로 철도역을 거점으로 자국의 농민을 조선으로 이민시키고자 하였던 점도 읍치와 역의 거리 관계에 중요한 요소로 작용하였다.<sup>32)</sup> 그런데 당시 일본인에 대한 적개심이 날로 높아지고 있는 조선에서 이주농민들의 신변안전을 고려하였을 경우 공권력이 직접 미치는 읍치와 그 주변이 안전하다고 판단하였을 것이다.

그에 비해 1910년대에 건설된 호남선과 경원선이 이전의 철도에 비해 읍치로부터 멀리 떨어진 곳에 역이 설치되었던 것은 일본이 이미 조선을 실질적으로 통치하고 있었던 것과 관련된 것으로 보인다. 이들 노선은, 이전의 경부·경의선과 달리 토지 구입 등이 조선총독부의 예산으로 이루어졌다는 점을 고려하면, 공사비 절감을 위해서라도 읍치 등과 같은 기존의 시가지를 피해 역을 설치하였을 가능성이 크다. 그로 인해 적은 예산으로 보다 넓은 공지를 확보하게 되어 일본으로부터의 이주농민을 받아들이기 유리하였기 때문이다.

뿐만 아니라 1910년에는 이미 일본 헌병 등이 배치되어 읍치에서 떨어져도 일본인의 안전이 확보되었다는 점도 이러한 읍치와 역의 관계설정을 가능하게 해 주었다.

### 3-3. 도시기능의 계승과 쇠퇴

이와 같이 읍치로부터 떨어진 곳에 역이 설치됨에 따라 많은 경우 역 주변이 새로운 중심지로 성장하는 한편, 읍치는 쇠퇴하는 현상이 발생하였다. 경부선의 대전역을 비롯하여 왜관역과 구미역 등에서 이러한 현상을 확인할 수 있었다.

그런데 이러한 철도역의 입지에 대하여



<그림 4> 읍치의 쇠퇴와 신시가지 형성 (논산역 주변), 『조선 5만분 1도, 1934』에 필자 가필 1914년에 실시된 지방제도 개혁에 따라, 복수의 읍치가 통폐합되어 하나로 합쳐지는 등, 기존의 도시시스템에 대한 제도적 개편이 진행됨에 따라 기존의 읍치와 철도역 주변에서 보다 더 분명한 변화양상이 나타난 지역들도 있었다.<sup>33)</sup> 예를 들어 <그림 4>의 논산군은 당시 네 개의 군현을 통합<sup>34)</sup>하여 만든 새로운 군현으로, 그 중심시설인 군청은 논산역 부근에 설치되는 등, 역 주변이 새로운 중심지로 조성되었다. 그에 비해 은진 등의 구 읍치는 시가지 규모면에서 이미 신시가지에 크게 뒤처지고 있어 도시화과정에서 소외되고 있음을 확인할 수 있다. 논산역 이외에도 경부선의 김천역과 경의선의 숙천역이 비슷한 형태의 변화를 보이고 있었던 것이 확인되었다.<sup>35)</sup>

33) 1914년의 지방제도 개혁에 대해서는 손정목의 「일제 침략 초기 지방행정 제도와 행정구획에 관한 연구」(논문집, 서울시립대학교, Vol.17, 1983) 참고

34) 연산, 은진, 노성, 석성의 네 군현. 구 연산읍치 가까이에는 논산역과는 별도로 연산역(구 읍치로부터 1.7km)가 있다.

35) 김천역이 설치된 김천군은 지례군과 개령군이, 숙천역의 평원군은 숙천군, 영유군, 순안군이 1914년 통폐합

32) 정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 246~260쪽, 1999.7.



<그림 5> 읍치와 역전의 상호 발전 (밀양역 주변), 『조선 5만분 1도,1937』에 필자 가필

이와는 달리 역이 읍치로부터 가까운 곳에 입지한 경우에는 신·구시가지가 함께 확장하는 사례들이 확인된다. 예를 들어 밀양군(그림 5)의 경우, 예로부터 변화한 읍치였지만, 1904년 경부선 공사를 위해 몰려든 일본인들이 역 주변에 집주함으로 해서 읍치로부터 약 2.4km 떨어진 역 주변이 새롭게 시가지로 발전하였다. 그런데 1925년의 기록에 따르면, 이들 신·구시가지는 함께 발전하는 모습을 보이고 있다고 하였다.<sup>36)</sup> 거기에는 새롭게 설치된 군청의 위치가 중요한 역할을 하였던 것으로 보인다. 애초에 읍치 속(그림 5의 읍사무소)에 있었던 밀양군청을 이전하면서 역주변이 아니라 읍치와 역의 사이에 설치함으로써, 읍치와 역 주변의 신시가지가 함께 발전하였던 것으로 보인다.<sup>37)</sup>

하지만 읍치의 발전, 혹은 쇠퇴라고 하는 도시공간의 재편이 단순히 역의 입지만으로 좌우된 것은 아니었다. 전의현의 경우 역이 읍치에 인접하여 설치되었음에도 불구하고, 1914년 군면 통폐합의 결과, 읍치 내 역 앞에 있었던 군

36) 카메오카 에이키치(龜岡榮吉)·스나다 신이치(砂田辰一), 『朝鮮鐵道沿線要覽』, 朝鮮拓殖資料調査會, 1927.9, 밀양역.

37) 밀양역 이외에 강령역, 정읍역, 철원역, 수원역 등에서도 이와 유사한 변화가 발생하였던 것으로 보여 진다.



<그림 6> 전의역과 구 읍치, 『조선 5만분 1도,1936』에 필자 가필

청이 조치원으로 이전됨으로서 서서히 도시기능을 잃게 되었다.<sup>38)</sup>

반면 조치원역은 주변의 대읍치인 청주로 연결되는 도로가 신설되고, 철도의 분기점이 되면서 도시화는 더욱 가속화되었다. 이러한 변화들이 지도를 통해서 확인되는데, 1936년에는 전의역(그림 6)에서 군청이 이전된 조치원역(그림 7) 주변의 시가지가 보다 더 넓게 확장되어 있는 모습을 확인할 수 있다.

이러한 차이가 나타나게 된 원인으로 지형을 들 수 있다. 전의역 주변은 산으로 둘러싸인 폐쇄적 지형인데 비해 조치원역 주변은 동쪽으로 평지가 펼쳐져 있어 도시의 물리적 확장에 대응할 수 있는 지형조건을 갖추고 있다.



<그림 7> 조치원역과 신 군청

『조선 5만분 1도,1934』에 필자 가필 이는 곧 산이나 강으로 둘러싸인 입지를 선호

38) 카메오카 에이키치·스나다 신이치, 전게서, 전의역.

하던 조선시대의 전통적 도시관은 도시화에 있어 제약조건으로 작용하고 있음을 보여주는 것이다. 즉 지금까지 도시부로 기능하는데 있어 전혀 문제가 없었던 읍치가 근대적 교통시설인 철도역이 입지되었음에도 불구하고 도시화 과정에서 도태되고 있다는 점에서 주목된다.

### 3-4. 선교사와 철도입지의 제약

이상에서 살펴본 바와 같이 경부선의 노선과 역의 입지는 일본의 의도대로 결정할 수 있었다. 이와 같은 상황 속에서 유일하게 일본이 주의하고 있던 점은 서구열강의 지원을 받으며 전국에 산재해 있던 서양 선교사들이 소유한 토지가 가급적 철도용지에 포함되지 않도록 주의하는 것이었다.

“한편 부산진 정거장의 부지는 완전히 부산항 거류지 주위 1리 밖에 있기 때문에, 그 가옥 토지의 매수에 있어서도 그들 외국인에 관련하는 문제없고, … (중략)… 전 노선의 부지와 함께 각 정차장의 부지에 관해서 또 주의해야 할 것을 언급하면, 그곳 한국의 각 지방에 산재하는 선교사들과 전 노선과 각 정차장의 부지에 해당하는 중요한 지역은 교회당의 신실 혹은 그 부속 운동장을 이루는 등의 명목으로 만약 한국 조정으로부터 차용의 특권을 부여받게 되면, 그를 위해 노선의 변경을 요구하는 것과 같은 곤란에 당착해, 각종의 손해를 입게 되게 된다.”<sup>39)</sup>

일본은 철도공사에 있어 선교사 소유의 토지로 인하여 문제가 발생할 경우, 그것을 빌미로 서구열강으로부터 철도건설에 대한 견제가 발생할 우려가 있다고 판단하고 있었다. 그로 인해 철도용지를 확보하는데 있어 인접지역에 선교사의 토지가 있는 경우 이를 배제시키는 등의 조치를 취하였다. <그림 8>은, 경부선의



<그림 8> 철도용지에서 배제된 선교사의 토지 (출전: 『朝鮮鐵道史; 1929년』)

기점으로 계획되었던 부산의 초량 주변을 조사 하였던 지도로, 철도용지 주변의 토지 소유자들을 조사하여 기입하였다. 여기서 주목되는 것은, “성교당(聖教堂)”과 그 옆에 있는 성교당 소유 토지가 철도용지의 예정선에서 제외되고 있는 점이다. 성교당 소유토지에는 “성교당 주의 전 제외<sup>40)</sup>”라고 적혀 있어, 선교사 소유의 토지입에 주의하고 있을 뿐만 아니라, 아예 그곳을 배제시키고 있음을 확인할 수 있다.

이와 관련해 유사한 움직임이 확인되는 곳이 대구이다. 대구역은 읍치의 북쪽에 설치되었는데, 물론 읍치 북쪽이 남쪽에 비하여 공지가 많았던 것이 입지선정의 원인이었을 가능성이 높다. 하지만 실제로 건설된 역의 위치를 살펴보면 공지를 그다지 확보하고 있지 않을 뿐더러 역을 시가지를 향해 설치하고 있다. 이는 결국 공지의 확보여부가 입지선정에 있어 그다지 중요한 조건이 아니었음을 보여주는 것이다.(그림 9)

철도는 군사적 관점에서 군사시설에 근접하여 통과하는 것이 요구되며, 실제로 용산이나 평양에서는 이러한 형태로 철도가 건설되었다. 이러한 관점에서 보면 대구는 군사시설이나 시장 등 중요한 시설들이 위치한 읍성의 남서쪽에 역이 입지하는 것이 타당하다. 그럼에도 불구하고 대구역은 이곳을 통과하지 않고 읍성을

39) 『(極秘)京釜鐵道意見』, 28~29쪽, 1899.

40) “聖教堂 注意 田 取除ク”: 『京釜線草梁附近用地圖』 (出典: 『朝鮮鐵道史第一卷』, 1929).



<그림 9> 대구 시가지와 철도역 ; 1907년  
(출전: 『朝鮮鐵道史: 1929년』)

우회하여 읍성의 북쪽에 설치되었다. 이처럼 역이 읍치의 북쪽에 입지하게 된 것은 읍성의 남서쪽에 미국 교회당이 있었기 때문이다. 서구열강과의 마찰을 피하고자 하였던 일본은 비록 그것이 우회하는 노선이 되더라도, 미국 교회당을 피하여 역을 읍성의 북쪽에 설치하는 것이 유리하다고 판단하였던 것이다.

이와 같이 하나의 점으로 존재하던 선교사들의 교회는 단순한 점으로 머물지 않고 철도역의 입지에 영향을 미쳐 도시공간을 변화시켰다. 이것은 조선을 둘러싼 일본과 서구열강의 정치적 관계가 도시공간상에 표현되고 있는 것이라는 점에서 매우 주목되는 현상이다.

더욱이 이것은 지금까지 도시공간을 특징짓는 요소는 위로부터의 권력에 의해 이식되는 것이 일반적이었던데 비해, 교회 등과 같이 도시공간에 내재된 일상적인 요소가 역으로 철도의 입지를 비롯한 도시공간을 변화시켰다는 점에서 지금까지와는 다른 형태의 도시화가 이루어졌음을 의미하는 것이다.

#### 4. 결론

이상 19세기말 이후 격동적으로 움직인 한일관계와 철도건설의 상관관계, 그리고 그에 따른 도시공간의 변화에 대해 살펴보았다. 그 결과 다음과 같은 사실들을 밝힐 수 있었다.

일본은 서구열강과의 경쟁 속에서 조선에 건축역사연구 제17권 6호 통권61호 2008년 12월

대한 지배권을 확보하기 위한 수단으로 철도건설을 이용하였다. 즉 일본은 조선에 대한 지배력이 불안정한 상태에 확보한 경부선 부설권을 이용하여 한성 이남에 존재하던 기존의 교통체계는 물론 앞으로 건설될 새로운 철도노선을 최대한 장악하고자 하였다.

일본은 철도건설에 관한 계약체결 이전부터 갖은 수법을 동원하여 조선을 정탐하여 기존의 교통체계에 대한 구체적인 실상을 파악하였고, 이러한 정보를 바탕으로 철도건설을 통해 기존의 교통체계를 재편하고자 하였다.

또한 철도를 계획하는데 있어 일부 거점이 되는 주요도시를 제외하고는 도시보다는 유동 인구가 많이 발생하는 장시에 주목하였던 점도 특징적이다. 철도가 최대한 많은 장시를 통과하도록 건설하고자 하는 경영자적 입장과 단순히 최단거리로 대륙으로 연결시키고자 하는 군사적 관점의 대립이 있었다.

결국 경부·경의선은 러일전쟁으로 인해 군사적 관점이 우선시되어 건설되었는데, 철도와 기존 도시와의 관계를 그다지 중시하지 않았다는 점에서는 크게 다르지 않았다.

이에 비해 조선에 대한 일본의 지배력이 강화된 이후 건설된 호남·경원선의 경우 이전의 노선에 비해 경제적 관점이 중시되고 있음을 확인할 수 있었다.

한일관계의 변화는 읍치와 역의 입지관계에도 영향을 미치고 있었음을 확인하였다. 읍치와 역의 거리에 있어 경부·경의선에 설치된 역이 평균적으로 읍치에 근접해 있었다. 이는 철도용지를 일본의 요구에 따라 조선정부가 제공하도록 계약된 것이 가장 큰 원인이었다. 여기에 일본이 이러한 계약내용을 이용하여 철도 주변에 자국 농민을 이주시키는 정책을 실시하였던 것도 중요한 원인이었다. 반일감정이 고조되고 있는 조선에 이주농민들을 안전하게 정착시키기 위해서는 공권력과 가까운 읍치 주변



이 안전하다고 판단하였을 것이기 때문이다.

그러나 조선을 식민지화 한 이후 건설된 호남·경원선은 이전 노선에 비해 읍치와 역의 거리가 멀어졌다. 이는 조선정부가 철도용지를 제공하였던 이전과는 달리, 조선총독부가 직접 토지를 확보해야 되기 때문에 철도가 가급적 읍치 등으로부터 멀어지는 것이 경제적이기 때문이었다. 뿐만 아니라 헌병 등이 배치되어 일본인의 안전이 어느 정도 확보되었기 때문에 역이 읍치로부터 멀어질 수 있었던 점도 중요한 원인의 하나이다.

역이 읍치 등 기존의 시가지로부터 떨어져 설치된 결과 역 주변에는 신시가지가 형성되고 이와 달리 읍치는 쇠퇴하는 현상이 발생하였다. 이러한 현상은 조선총독부가 행정구역을 정비하면서 기존 읍치의 통폐합이 이루어지면서 보다 현저하게 나타났다.

이러한 기존 도시공간의 재편에 있어 역이 읍치의 근거리에 설치된 경우 읍치와 역 주변에서 함께 도시화가 진행되는 경우가 확인되었다. 밀양의 경우 새로 설치된 군청이 신·구시가지의 중간에 위치하였던 것이 두 지역의 균형발전에 영향을 미쳤던 것으로 보인다.

이와는 달리 역이 읍치에 설치되었음에도 불구하고 읍치가 발전하지 못하는 경우가 있었다. 전의현의 경우 읍치에 역이 설치되었음에도 불구하고 읍치가 성장하지 않았던 것이 확인되는데, 이는 역이 입지한 이후 행정구역정비로 행정기능이 빠져나간 것이 큰 원인이었다. 뿐만 아니라 산으로 둘러싸인 읍치의 지형 조건도 크게 작용하였던 것으로 보인다. 풍수지리 등의 전통적 도시관에 근거하여 형성된 읍치의 입지조건이 철도와 같은 근대적 교통시스템에 적합하지 않았음을 보여주는 것이다.

경부선 건설에서 필요한 철도용지는 조선정부가 일본에게 제공하도록 되어 있어, 일본은 비교적 자유롭게 철도노선과 역의 입지를 결정

할 수 있었다. 다만 일본은 서구열강의 보호를 받던 선교사들과의 사이에 철도용지로 인해 문제가 발생하는 것을 꺼려, 가급적 이들 소유의 토지를 피하고 있었음을 확인하였다.

대구의 경우 군사시설과 시장 등 중요시설이 읍성 남쪽에 몰려 있어 철도가 이곳을 통과하는 것이 타당하였음에도 불구하고 미국선교사의 토지를 피하기 위해, 철도를 우회시키고 역을 읍성의 북쪽에 설치하였다.

이상과 같이 일본제국은 철도건설을 통해 조선에 대한 지배를 강화하기 위해 의도적으로 교통체계를 재편하였으며 이로 인해 기존의 도시시스템이 크게 변형되었다. 또한 19세기말에서 20세기 초의 일본과 서구열강과의 관계는 한반도의 철도를 대륙으로 연결되는 종관철도로 특징 지웠을 뿐만 아니라, 교회와 철도의 입지관계를 통해 도시공간에까지 영향을 미치고 있었음을 확인하였다.

교회와 같은 일상의 요소가 철도의 입지에 영향을 미쳐 도시공간을 변화시킨 것은, 위로부터의 도시화가 아닌 도시공간에 내재된 일상적 요소에 의한 도시화였다는 점에 착안하여, 도시공간을 변화시키는 주체에 대한 보다 깊이 있는 연구가 필요할 것으로 판단된다.

<참고문헌>

1. 朝鮮總督府鐵道局, 『朝鮮鐵道史』第一卷, 1929.
2. 카메오카 에이키치(龜岡 榮吉), 스나다 신이치(砂田 辰一), 『朝鮮鐵道沿線要覽』, 朝鮮拓殖資料調査會, 1927.9.
3. 『(極秘)京釜鐵道意見;1899년』, (『韓國併合史研究資料49』, 龍溪書舍復刻版, 2005.10).
4. (일본) 陸軍參謀本部, 『朝鮮地誌略』, 1888.
5. 『朝鮮5万分1圖』

# A Historical Study of the Railroad Construction by the Empire of Japan and the change of Eupchi in Modern Korea

Kim, Hun Gyu  
(Research Professor, Ulsan University)

## Abstract

This paper analyses the railroad trunk line constructed in the Korea since the end of the 19th century. The analysis consists of the following problematics.

- 1) The process of the decision of the railroad route
- 2) The relationship of the location of Eupchi and the stations

By clarifying the above, the purpose of this paper is to clarify how the morphology of the city in Korea has been affected by the change in the relationship with Korea and Japan.

The Empire of Japan has been reconnoitering the Korea since way before the formal contract for the railroad construction was signed. Therefore, the Empire of Japan had a very good understanding of the actual transportation system when it started the construction of the railroad.

The railroad construction was used by the Empire of Japan to empower the control over the Korea. For this reason, the new railroad system was constructed as a different system from the former transportation system and the urban system was also affected. Also the relationship of the western powers and Japan around the turn of the 20th century defined the characteristic of the railway system as a pathway through the Korean peninsular to link Japan to the continent. Moreover, being apprehensive about the friction with the western, Japan located the railway stations to avoid the missionary land properties. This made it clear that the restraint relationship between Japan and the western affected the urban special structure.

---

Keywords : Eupchi, Railroad, Railroad Station, Joseon, the Empire of Japan

---