

# 금강유역 관문도시의 교통 변천에 따른 공간적 특성 변화 : 군산과 강경을 대상으로\*

송 경 언\*\*

## Transportation Impacts on the Spatial Characteristics of Gateway Cities in the Geum River Basin, Korea : A Case of the Gunsan and the Ganggyeong\*

Song, Kyoung Eon\*\*

**요약** : 관문도시의 내부구조는 외부로부터 영향을 많이 받게 된다. 이 연구의 목적은 금강 유역 관문도시의 교통변화에 따른 공간적 특성 변화를 파악하는 것이다. 교통의 변화 단계는 상품 특히 쌀의 유통에 의해 구분되었고, 관문기능들은 군산시와 강경을 대상으로 조사되었다. 연구의 주요 결과들은 다음과 같다. 첫째, 관문에 있어 수로 교통과 육로 교통은 연계되거나 분리되었다. 쌀의 유통에서 군산 관문은 연계된 반면, 강경은 분리되었다. 이러한 차이는 포구와 철도역의 위치에 반영되어 있다. 수산물 및 소금의 유통에서 강경 관문은 연계된 반면, 군산은 그렇지 않았다. 둘째, 수산물과 쌀의 운송을 위한 포구들이 분리되거나 통합되었다. 군산에서는 분리된 반면, 강경에서는 그렇지 않았다. 이러한 결과들은 미국 반출이 중단된 후에 두 관문 사이에 차이가 있을 수 있다는 것을 시사한다.

**주요어** : 금강, 관문도시, 관문기능, 수운, 육운

**Abstract** : The internal structure of gateway city is to be influenced by the external relations. The purpose of this study is to examine the transportation impacts on the spatial characteristics of gateway cities in the Geum River basin, Korea. The changes of the transportation is classified by the commodity, the rice flow, and the functions of the gateway are examined in Gunsan-Si and Ganggyeong-Eup. Major findings of the study are as follows. First, the water and land transports in the gateways are connected or not. In the flow of the rice, the Gunsan gateway is connected, while the Ganggyeong is not. The difference is reflected in the location of the port and railway station. In the flow of marine products and salt, the Ganggyeong gateway is connected, while the Gunsan is not. Second, there had been separated or not in the location of the ports of the marine products and the rice. They are separated in the Gunsan, while not separated in the Ganggyeong. The results imply that there are to be difference between the two ports after the gateway of rice.

**Key Words** : Geum River, Gateway City, Gateway Function, Water Transport, Land Transport

### 1. 서론

포구를 끼고 있었던 하안지역은 수로와 육로가 만나 사람과 물자의 이동량이 많은 관문지역에 해당된다. 하안지역을 통한 왕래는 사람에도 해당되지만 특히 물자에서 많이 이루어진다. 이는 수로를 통한 물자 운송 비용이 저렴함으로써 부피가 크고 무게가 많은 물자들이 많이 운반되는 점에서 비롯된다. 물자의 이동은 경기 변동에 민감하게 반응하여, 물자의 이동이 빈번해지면 관문지역은 급격히 성장하고, 물자 이동이 줄어들면 관문지역은 급격

히 쇠퇴한다.

관문지역에는 도매업이 상대적으로 많아 그 배후지와 지향지는 관문지역이 아닌 곳에 비해 광역적이다. 물자가 먼 곳까지 이르거나 먼곳에서 관문으로 이동하는 데에는 교통의 역할과 그 지역에서의 수요나 공급이 필요하다. 이에 따라 관문기능의 변화에 영향을 미치는 것은 교통의 변화와 그 변화를 가져오게 하는 지역적 특성으로 구분할 수 있다. 이 둘은 서로 연관되어 있어 교통의 변화가 지역적 특성에 영향을 미칠 수도 있고, 이외는 반대로 지역적 특성이 교통의 변화를 가져오기도 한다.

\* 이 논문은 2007년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국학술진흥재단의 지원을 받아 수행된 연구임(KRF-2007-361-AL0003)

\*\* 전북대학교 인문한국 쌀·삶·문명연구원 HK교수(HK Professor, Institute of Rice, Life & Civilization, Chonbuk National University) (kusong2030@naver.com)

도시의 내부구조는 외부지역의 영향을 받게 된다. 특히 관문지역은 외부지역과의 연관성이 보다 긴밀하기에 그 영향력은 더 크다고 할 수 있다. 배후지나 지향지의 규모는 관문기능의 입지에 영향을 미칠 것으로 보인다. 관문도시는 중심지체계를 형성하는 시발점 역할을 하는 것으로, 중심지이론에서 중심지체계를 주어진 것으로 간주하는 것과는 차이를 보인다(Vance, 1970; 허우궁, 2002). 중심지체계의 변화를 가져오는 요인에 있어서도 중심지이론은 지역내부의 인구 증가와 구매력 향상 정도가 고려된 반면, 관문도시에서는 외부의 힘이 이를 통해 중심지체계로 전달되는 것이 중시된다.

강경과 군산은 금강 유역의 대표적인 관문도시 역할을 수행했다. 금강 유역의 관문기능 변화에 대한 논의에 있어 군산과 강경 가운데 어느 하나만을 대상으로 하기 보다는 둘 모두를 대상으로 하여 그 성쇠를 파악 하는 것이 보다 효과적이라고 할 수 있다. 강경과 군산 포구 지역은 금강 유역이라는 하나의 체계 안에서 영향을 주고 받는 곳들이기 때문이다. 해안지역의 중심지간 경쟁에 대한 논의는 대개 해안과 내륙을 대상으로 하는데, 여기에서는 포구지역이라는 비슷한 지리적 조건을 가지고 있었던 두 곳을 대상으로 하는 셈이다. 강경과 군산의 관문기능에서 큰 변화가 나타났던 시기로 일제 시기를 들 수 있다. 강경과 군산의 인구 규모의 차이는 시기에 따라 적지않은 차이를 보인다. 군산의 개항 직후까지는 강경이 군산보다 인구가 많았고, 1920년대에는 군산의 인구가 강경보다 2배를 넘어섰으며, 1970년에는 군산 인구가 강경의 4배 정도에 이르렀다(표 1). 두 지역은 포구로 발달했지만 그 과정은 차이를 보인다. 대표적으로 군산은 국가적 개입이 있었던 반면, 강경은 그렇지 않다.

연구의 목적은 금강 유역의 관문도시인 강경과 군산을 대상으로 교통로와 이동 물자의 변화에 따라 배후지·지향지의 범위와 내부구조에 미치는 영향을 파악하는 것이다. 이 연구에서 유념하고자 하는 것은 교통로의 개설이 관문도시의 기능변화에 영향을 미치는 하나의 절대적 요인이 될 수는 없다는 점이다. 경쟁관계에 있는 강경과 군산의 관문기능에 영향을 미치는 유력한 요인으로 교통 변화를 고려하고자 한다. 교통의 변화에는 교통로뿐

만 아니라 이동 물자까지도 포함시키고자 한다.

연구의 시간적 범위는 개항기에서 1960년대까지로 한다. 이 시기는 대체로 이동 물자에 있어 기존에 수산물과 소금이 중심이던 시기에서 미곡이 추가되었다가 소멸된 시기에 해당된다. 한편 연구에 이용된 자료들은 주로 일제시기 자료와 기존 문헌 및 자료, 금강 하류의 포구지역 답사 및 인터뷰 내용 등이다. 답사 및 인터뷰는 2008년 10~11월, 2009년 3월 중에 실시되었다.

## 2. 선행연구 검토

이 연구는 넓게 보면 교통의 발달에 따른 지역의 변화를 주제로 하고 있고, 연구 대상은 교통의 영향을 많이 받는 포구지역이다. 교통과 지역, 특히 교통과 해안·하안 지역에 대한 선행연구는 공간조직 차원과 내부구조 차원으로 이루어져 왔다.

먼저, 교통과 공간조직에 대한 연구에 대해 살펴본다. 이는 대부분의 지역과 일부 지역에 적용될 수 있는 모델로 구분할 수 있다. 대부분의 지역에 적용될 수 있는 모델로는 Taaffe의 것이 있다. 지역적 특성에 따라 일부 지역에 적용될 수 있는 모델 가운데 대표적인 것은 외부 식민세력에 의한 물자의 유출과 관련된 것으로 이중구조에 대한 논의가 있다. Rimmer(1977)의 모델은 식민지 공간구조의 이중구조화를 설명하고 있다. 이 모델은 호남 평야에서 군산과 전주를 중심으로 하는 이중구조 논의에도 적용되었다(류제현, 1994). Rimmer의 모델은 새로 개척한 해안 중심지와 기존의 내륙 중심지를 주요 대상으로 한 것이다. 내륙 중심지는 수로의 발달로 형성된 곳이다. 이는 강경과 군산을 대상으로 하는 경우와 매우 유사한 것이라고 할 수 있다.

교통체계 발달과정에 관한 대표적 모형들은 Taaffe et als(1963), Vance(1970), Rimmer 등에 의해 제시된 것이다. 이 모형들은 1960년대와 1970년대에 수립된 것으로, 교통체계 또는 중심지체계의 형성과정에 관심을 보였다. Taaffe의 모형에 의하면 해안의 여러 항구 가운데 내륙으로의 통로가 되는 항구가 먼저 발달하고 이는 내륙 중심지와 연결되면서 중심지 체계가 형성된다. Vance의 모형은 Taaffe의 모형과 유사하지만 변화의 요인을

외부에서 찾고 있는 점에서는 차이를 보인다. Rimmer의 식민지 교통체계 모형은 식민통치의 시기에 따른 교통체계의 발달 단계를 구분하였다. 이 모형에 등장하는 교통로는 철도, 도로, 수로 등으로 구분되며, 결절지의 기능도 행정, 광산, 플랜테이션 등으로 명시되고 있다.

Taaffe, Vance, Rimmer 등의 모형에서 해안의 중심도시와 하안 또는 내륙의 중심도시의 규모 관계에서는 차이점을 확인할 수 있다. 각 모형들의 마지막 단계에서는 해안 중심도시의 규모가 하안 또는 내륙에 비해 크다. 그러나 그 이전 단계를 보면 차이점이 존재한다. Rimmer 모형은 하안 중심도시의 규모가 해안 중심도시에 비해 큰 반면, Taaffe와 Vance의 모형은 해안 중심도시의 규모가 내륙 중심도시의 규모에 비해 크다. 이는 각 모형들의 출발점이 상이하다는 것에서 비롯되는 것이기도 하다. Taaffe와 Vance의 모형은 개척지를 대상으로 하는 반면, Rimmer 모형은 기존의 정착지를 대상으로 하는 것이다.

한반도에서 전개된 교통망의 확장과정은 그 노선 형태만으로는 Taaffe, Vance, Rimmer 등의 교통체계 발달모형과 대체로 유사하지만 내용에 있어서는 차이를 보이는 점이 나타난다. Taaffe나 Vance의 모형은 근대적 교통이 도입되기 이전에 전통적 교통수단이 존재하지 않았던 것으로 설명한다. 그러나 한반도에서는 전통시대에 이미 국가의 통제 아래 서울을 정점으로 하는 방사상의 간선도로체계가 작동하고 있었고, 화물 수송을 위한 하천 수운망이 발달되어 있었으며, 철도나 '신작로'와 같은 근대적 교통이 자리를 잡은 다음에도 심지어 1950년대까지 지역의 교통로로서 기능하였다. Rimmer의 모형에서는 식민 시기 이전의 교통망을 인정하였지만 교통로의 마지막 완성단계에 이르러서야 내륙에 간선노선이 등장하는 것으로 설명되고 있다. 그러나 한반도 전체적으로는 근대적 교통의 형성단계 초기에 이미 경부선이라는 내륙 간선이 개통되었다(허우궁·도도로키히로시, 2007).

Vance, Jr(1990)<sup>11)</sup>는 교통발달의 단계를 구분하는데 있어 귀납적 방법을 쓰고 있는데, 이는 대부분의 시기 구분이 가설로 제시되는 경우와는 차이를 보인다. 그는 또한 교통과 공간구조에 급격한 변화를 가져온 것은 운하, 철도, 항공 등 장치형 교통수

단이고, 도로나 하천 수운은 이를 보조하는 것으로 간주하고 있다(허우궁·도도로키히로시, 2007: 18 재인용).

Taaffe, Vance, Rimmer 등 교통체계 발달과정에 관한 대표적 모형들의 연구지역은 모두 항구를 중심으로 이루어지고 있다. 이는 두가지 점에서 기인하는 것으로 보인다. 하나는 항구의 성쇠가 교통발달의 영향을 많이 받는다는 점이고, 다른 하나는 물자가 외부의 바다로부터 내륙으로 들어가기 위해서는 반드시 항구를 통과해야 함으로써, 외부의 영향을 직접적으로 받는다는 점이다. 관문도시 가운데 전형적인 것은 항구를 끼고 있는 곳이다(이정윤, 2006). 이는 바다와 땅이라는 이질적인 요소로 구성되어 있어 관문이라는 인식을 보다 강하게 할 수 있기 때문이다. 항구를 통과해야만 육지나 바다로 이동하기가 용이해지는 반면, 내륙의 관문도시는 그 곳이 아니더라도 이동할 수 있는 경우가 있다고 할 수 있다.

관문도시의 위치는 한 지역의 가장자리에 위치하여 중심지가 대체로 중앙에 위치하는 것과는 차이를 보인다(허우궁, 2002). 그런데 관문도시가 연결하는 두 지역을 모두 대상으로 하여 그 위치를 파악해 보면, 관문은 두 지역의 가운데에 있다는 것을 확인할 수 있다. 관문도시에는 두가지 유형이 있다(Burghardt, 1971). 하나는 비교적 규모가 작은 관문으로, 하나의 교통망 내부에서의 물자의 집산지에 해당되는 것이다. 다른 하나는 비교적 규모가 큰 관문으로 지역환경이 서로 다른 두 곳을 이어 주는데, 이에 는 수로와 육로를 연결하는 항구, 산지와 평지를 이어주는 취락, 나라와 나라 사이의 취락 등이 해당된다. Burghardt는 북미 중서부를 대상으로 배후지 범위의 생산력 수준이 다른 두 지역 사이에 새로운 관문도시가 생겨날 수 있다고 하였다. 내륙의 경우 이전에는 국경과 같은 정치·행정적인 요소가 중시되었으나 관문도시의 개념을 경제적인 요소에까지 확대하였다고 볼 수 있다. 그가 관문이 생겨나게 되는 배경으로 제시한 것을 근본적으로 생각해보면 거리의 영향과 지역간 차별성에 해당된다.

관문은 그 자체 뿐만 아니라 외부와의 관계도 중시되어야 한다(Weigend, 1958; Britton, 1965; Bird, 1980). 이러한 연구들은 비교적 일찍 이루어

졌는데, 이는 관문 연구에 있어 기본적인 내용임을 시사하는 것이라고 할 수 있다. Vallega(1986)는 항만 한 곳만을 대상으로 하는 것에서 나아가 특정 국가나 지역의 항만 전체를 하나의 체계로 파악하는 연구가 필요하다고 하였다. 항만 체계화의 목적은 체계 내부적으로 항만 기능을 적절히 배분하고 외부적으로 체계의 경쟁력을 높이는 것이라고 하였다.

먼저 입지한 관문도시와 나중에 발달한 중심지와의 세력관계는 기본적으로 그 지역의 생산성의 지배적 영향을 받는다(허우궁, 2002). 지역의 규모가 크고 자원이 풍부한 경우에는 경제가 성장하고 인구가 증가하며, 이에 따라 관문도시에 필적하는 중심도시가 출현하게 된다. 두 도시간 세력관계에 따라 관문도시의 성쇠는 영향을 받게 되는 것이다. 대체로 관문도시는 그 지리적 이점을 바탕으로 교통도시로서의 지위를 유지해 가지지만, 새로운 교통수단의 등장, 이동 물자의 변화 등으로 쇠퇴하는 경우도 나타난다. 한편 관문도시가 기존 중심지에 비해 나중에 출현하는 경우는 본 연구의 조사지역인 강경과 군산에 해당된다.

다음으로, 교통과 내부구조에 관한 연구에 대해 살펴본다. 해안지역을 대상으로 많이 언급되는 것은 도시의 이중구조이다. 이중구조가 의미하는 것은 도시의 내부가 두 지역으로 분화된다는 것이다. 그 요인에 대해서는 민족적 배경을 많이 언급해왔다. 이러한 이중구조적인 접근 외에 다른 방법은 없는지에 대해 검토할 필요가 있는데, 해안·하안 지역에서 단순하게 생각해보면 다음과 같다. 내부 구조에 있어 바다·하천과 연관성이 있는 기능들은 이에 인접하여 위치하고, 내륙과 연관되는 기능들은 바다·하천으로부터 거리가 멀어진다. 해안·하안 지역은 바다·하천과 육지를 통합하는 공간이다. 해안·하안지역의 관문도시를 통과하는 물자가 해안·하안 공간을 통과하지 않는다면 물자의 이동에 있어 수운과 육운이 분리된 상태라고 할 수 있다.

윤정숙(1985)은 근대도시로서 군산의 형성 과정을 조계의 성립기(1899~1903년), 도로의 개통과 정비기(1904~1908년), 철도개통기(1909~1913년) 등 세 단계로 구분했다. 이의 구체적 내용에 대해서는 본문에서 다루기로 한다. 이성호(2008)는 개항이후

군산의 공간구조 변화 단계를 조계 시기(1899~1914년), 쌀 수출항으로서의 성장시기(~1930년대 초), 도시성장전략 변화의 모색 시기(1930년대 중반 이후) 등으로 구분하고 있다. 개항후 1914년까지는 조계구역을 중심으로 도시공간이 형성되었고, 거주활동과 경제활동에서 민족적인 분리가 존재했다. 조계 폐지후 1930년대 초까지는 도시공간이 조계구역 밖으로 확장되면서 기능의 분화가 진행되었고, 군산의 사회적, 공간적 구조는 민족적 요소와 계층적 요소가 혼합되기 시작하였다. 1930년대 초반 이후에는 근대적 도시의 성장에 이해관계를 가지는 상공업자들이 지역의 유력집단의 하나로 성장하기 시작하였고, 공업화 전략을 추진하기도 하였다.

강경의 성쇠에 대해서는 나도승의 일련의 연구(1979, 1980, 1981, 1983)를 통해 많이 다루어졌다. 이 밖에도 윤여향(1985)과 김선문(1986)의 것을 들 수 있는데, 전자는 세력권의 변화를, 후자는 도시구조의 변화를 밝히려고 하였다. 조선후기의 강경포구를 대상으로 하는 연구는 역사학에서의 연구를 찾아볼 수 있다. 이영호(1986)는 북어 유통에서 객주의 영향력이 컸다라는 것을 밝히고 있고, 최완기(2001)는 강경포의 입지에 대해 언급했다.

이 밖에도 물자와 교통로의 특성에 따른 물자이동의 차이에 관한 연구에 대해 간단하게 검토해보고자 한다. 물자의 특성은 그 이동에 영향을 미친다. 첫 번째는 물자의 부피와 무게이다. 부피가 크고 무게가 많은 물자일 수록 육로보다는 수로를 이용하는 경우가 많다. 이는 튀넌의 고립국이론의 수정 모델에서도 일부 엿볼 수 있다(형기주, 1993). 거리가 멀수록 부피와 무게에 따라 추가되는 비용은 보다 줄어든다. 두 번째는 물자에 따라 부패성 내지는 신선도가 문제가 된다는 점이다. 거리가 멀수록 부패성 내지는 신선도의 문제는 보다 심해진다. 이 문제에 대한 극복은 물자 보관 방법의 개선과 교통수단의 발달로 이루어져 왔다. 전통적인 염장과 현대적인 냉장 유통은 물자의 보관과 관련되며, 교통수단의 발달은 시간거리가 보다 단축된다는 점을 의미한다. 전통적인 염장과 관련해서는 소금의 유통에 대한 연구(나도승, 1981; 김재완, 1999)가 있어 왔다. 소금의 유통은 음식의 저장을 가능하게 하는 것으로 교통 즉, 수로교통이 불편하여

신선한 음식을 구하기가 어려웠던 내륙지방일 수록 증시되었다.

교통로의 특성에 따른 물자이동에 대한 연구를 검토하면 다음과 같다. 도로와 수로는 철도처럼 근대에 들어서서 갑자기 등장한 것이 아니라 근대 이전이나 이후 계속 국토의 기간 교통로를 이루고 있었다. 철도가 선로·차량·통신설비 등 방대한 시설이 필요한 데 비해, 도로나 수로는 그렇지 않기 때문이다(허우궁, 2007). 금강 유역에 있어서는 이들 교통로 간에 지역과의 연관성에서 다음과 같은 차이점을 찾을 수 있다. 도로와 수로는 교통이 이루어지던 곳에서 개설되었고, 철도는 새로운 노선이 개설되고난 후에 물자가 그 길을 따라 이동했던 것이다(나도승, 1980, 1981; 김영정 등, 2006). 금강 유역의 수운을 대상으로 한 연구는 고동환(2006)과 김중규(2006)의 것을 들 수 있다. 전자는 조선후기의 포구 시장권에 대해 논의했고, 후자는 금강 하구의 포구와 나루터를 조사하였다. 금강 유역의 철도에 대한 연구로는 군산선과 장항선의 지역에 미친 영향에 대해 논의한 것이 있다(김민영 등, 2005).

한국의 옛 교통로에 대한 연구들은 주로 한반도 전체를 다룬 거시적 연구와 특정 교통로를 다룬 미시적 연구로 양극화 되어 있음을 지적하고, 그 중간수준, 즉 지역 범위의 연구를 경상도를 대상으로 체계적으로 수행한 시도가 있다(허우궁, 2007). 교통체계의 발달과 지역의 변화에 대한 연구에 있어 연구의 공간적 범위는 여러 지역이나 하나의 지역을 대상으로 하는 경우로 구분할 수 있다. 동일 시스템 내의 여러 지역을 대상으로 할 때는 공간체계가 연구의 대상이 될 수 있고, 하나의 지역을 대상으로 할 때는 내부 구조가 대개 연구의 대상이 되어 왔다. 이 양자의 사이의 연구는 몇 지역을 대상으로 하면서 공간체계와 내부구조를 같이 논의하는 것이라고 할 수 있다.

### 3. 교통의 변화와 관문도시의 배후지·지향지 변화

#### 1) 교통 변화의 단계 구분

교통 변화에 따른 관문기능의 변화를 논의함에

있어 변화 단계의 구분은 변화의 추이를 효과적으로 설명할 수 있도록 한다. Taaffe, Vance, Rimmer 등의 모형에서는 교통망의 발달, 중심지 체계의 형성, 외부 세력의 영향 정도 등이 단계 구분의 지표로 이용되었다. 이 연구에서는 변화 단계를 구분하기 위한 지표로 교통 변화와 더불어 중심지인구 추이를 이용하고자 한다. 중심지의 인구규모는 관문기능의 성쇠에 따라 직접적으로 영향을 받기 때문이다.

개항 후와 일제시기 초의 강경 인구에 대한 자료는 파악할 수 없어, 군산과 강경의 인구 추이를 비교하는 것이 쉽지 않다. 조선후기에 강경의 인구는 2,429명(최완기, 2001)으로 군산의 개항당시 인구인 588명 보다 4배를 넘어선다. 강경의 인구는 1920년에 6,481명인 반면, 군산은 1910년에 이미 7,373명에 이르렀다. 또한 군산의 1905년 인구가 5,156명이란 점을 감안하면, 군산의 인구가 강경의 인구보다 많아지기 시작한 것은 1905년 직전이 될 것으로 보인다. 강경은 해안의 군산뿐만 아니라 내륙의 논산과도 경쟁관계를 형성하고 있었다. 강경과 논산의 인구 수를 비교해 보면 1920년에 각각 6,481명, 3,216명으로 강경은 논산의 2배였고, 1944년까지도 각각 17,820명, 15,082명으로 강경의 인구가 많았다. 그 이후 1950년대 중반 부터는 논산의 인구가 강경보다 많아지기 시작했다(표 1).

표 1. 강경과 군산과 논산의 인구 추이

단위: 명

연도	강경	군산	논산
1899	-	588	-
1905	-	5,156	-
1910	-	7,373	-
1915	-	10,965	-
1920	6,481	14,138	3,216
1925	9,325	22,037	6,271
1930	12,729	25,960	7,210
1944	17,820	57,589	15,082
1955	22,311	85,932	22,974
1960	24,717	90,437	28,610
1970	25,179	110,140	32,200

자료: 群山府, 1935; 坂上富藏, 1928; 국가통계포털

표 2. 강경과 군산의 인구규모 변화와 그 시기 및 교통변화의 구분

인구규모 변화	시기	교통 변화
군산·논산 < 강경	1900년대 초 이전	수로(강경)를 통한 미곡 반출
논산 < 강경 < 군산	1900년대 초 이후-해방 이전	수로·철도(군산)을 통한 미곡 반출 증가
강경 < 논산 < 군산	해방 이후	미곡 반출 중단

강경, 군산, 논산 등 세 지역 간 인구 규모의 변하는 세 단계로 구분된다. 제 1단계는 인구규모가 '군산·논산 < 강경'인 시기로, 이는 1900년대 초 이전에 해당된다. 제 2단계는 '논산 < 강경 < 군산'으로, 이는 1900년대 초 이후부터 해방 이전 시기이다. 제 3단계는 '강경 < 논산 < 군산'으로 해방 이후에 해당된다(표 2).

인구규모의 변화 단계에 따라 시기를 구분하고, 각 시기별로 교통 변화를 파악한 다음, 교통변화의 단계별로 관문기능의 영향권과 내부구조의 변화를 고찰하고자 한다. 시기별 교통변화의 단계에 대한 구분은 먼저 이루어진다. 1900년대 초 이전은 수로를 이용해 강경을 통한 미곡 반출이 이루어진 시기이다. 개항 직후에 쌀은 강경에서 군산항을 거치지 않고 직접 인천과 목포로 수송되는 경우가 많았다(김영정 등, 2006). 1900년대 초 이후는 수로·철도를 이용해 군산을 통한 미곡 반출이 증가하기 시작한 시기로, 러일전쟁후 군산의 미곡집산지로서의 기능은 강화되었다. 군산항은 무역액이 급증하였고, 다른 개항장과는 달리 수출초과 현상을 보였다. 수출이 초과하게 된 것은 배후지의 미곡 생산력에서 비롯된 것이다. 군산항은 대안인 서천을 통해 유입되는 충남의 남포, 광천 일대와 전북의 부안, 만경강·동진강 일대로부터의 미곡집산지 기능이 강화되었다(윤정숙, 1985). 세 번째 단계의 시기인 해방 후는 미곡 반출이 중단된 시기이다.

요컨대 강경, 군산, 강경 등의 인구규모 추이에 영향을 미친 유력한 요인 중의 하나로 교통 변화 단계를 설정하고, 이러한 변화 단계별로 강경과 군산이란 관문의 지향지·배후지와 관문내부기능의 차이가 어떻게 나타나는지를 살피고자 하는 것이다.

## 2) 교통 변화 단계별 관문도시의 배후지·지향지 변화

### (1) 수로(강경)를 통한 미곡 반출 시기(1900년대

초 이전)

개항 직후 미곡이 강경에서 출발하여 군산을 들르지 않고 인천과 목포로 이동하던 시기이다. 금강에서 이용되던 선박들의 규모는 상류와 하류의 수심 차이로부터 영향을 받았다. 하류부는 400~500석 규모의 한국식 범선이 많았고, 개항 이후에는 일본식 범선도 등장하였다. 강경 상류부로는 40~50석 규모의 선박으로 환적해야 했는데, 이러한 역할을 강경이 하게 된 것이다. 1900년대 초에는 석유발전기선이 강경-군산 구간에 3척, 공주-강경 구간에 2척이 운항되었다. 수운을 통해 거래되던 상품은 군산에서 강경을 경유하거나 직결 수운에 의해 이동하였다. 수운과 결합되지 못했던 배후지는 육로에 의해 군산포와의 거래가 이루어졌다. 이러한 육로들의 역할은 수로를 보완하는 것으로, 대표적인 경로는 전주-군산, 임피-군산, 목포-고부-김제-만경-군산 등이다(나도승, 1983, 1984).

개항이전 군산은 강경까지 선편으로 왕래하는 상인들이 일시적으로 머무르던 곳이었다. 시장은 금강의 지류인 경포천에 면한 경장시장으로, 전북 내륙과 금강을 연결하던 전군가도에 위치해 있다(윤정숙, 1985). 개항 초기에 군산에 출입하는 선박들은 인천, 오사카, 시모노세키 등의 순이었다. 당시 인천에 와 있던 일본 상인들은 군산과 강경의 상권을 장악하고 있어 대형 무역선은 일차로 인천을 거쳐 군산에 들어왔다(나도승, 1984).

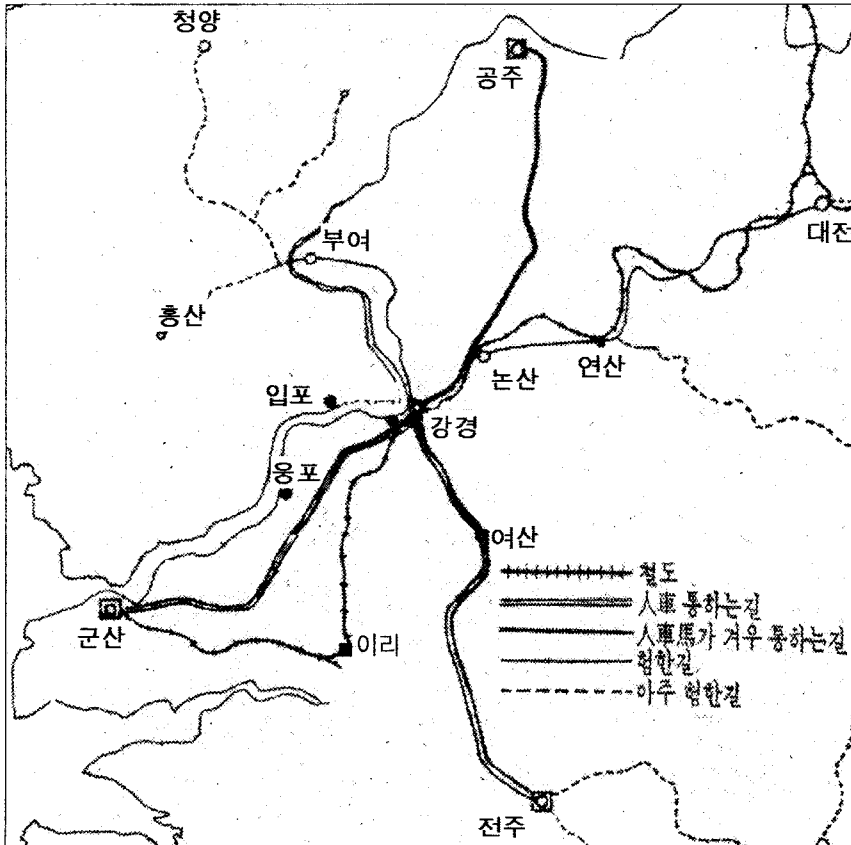
수운을 중심으로 물자가 이동하던 시기의 대표적인 물자는 소금과 수산물이고, 육운에서 운송수단은 도보일 뿐이었다. 기존의 조사 결과(나도승, 1981)에 나오는 소금의 유통 경로들은 크게 세가지로 압축할 수 있다. 첫째는 금강 수운의 중점에 해당하는 부강으로부터 음성, 피산, 보은 등으로 이동하는 경로이다. 둘째는 금강의 대표적 포구에 해당하는 강경을 기점으로 청양, 옥천, 영동 등으로 이동하는 경로이다. 셋째는 옥구 염전으로부터 금

강 수운을 통하지 않고 바로 진안으로 이어지는 경로이다. 수산물의 경우는 소금의 첫 번째와 두 번째의 경로와 유사하다.

(2) 수로·철도(군산)을 통한 미곡 반출의 증가 시기(1900년대 초 이후 - 해방 이전)

수로뿐만 아니라 철도가 물자의 이동에 많이 이용되고, 금강유역에서는 군산을 통해 미곡이 반출되던 시기이다. 금강 유역의 간선 교통로는 금강 수로와 호남선 철도 및 그 군산지선이라고 할 수 있다. 한국의 간선철도와 항구로부터의 초기 신작로는 거의 비슷한 시기에 개설되었다. 이후에는 항구와 간선철도 사이에 교통로가 건설되었는데 그 양상은 신작로 망이 형성된 다음 이 가운데 중요한 역할을 할 수 있는 노선에 철도가 놓이는 식으로 전개되었다(허우궁 등, 2007).

이러한 양상이 금강 유역에서는 어떻게 전개되었는지 검토해 보고자 한다. 금강 유역에서는 도로와 철도가 다른 곳에 비해 먼저 개설되었다. 군산과 전주를 연결하는 신작로는 최초의 신작로이고, 대전-강경-익산의 호남선 일부 구간과 익산-군산의 호남선 군산지선도 한반도 간선 철도를 제외하고는 다른 철도에 비해 일찍 개설되었다(그림 1). 철도 개통은 철도역 중심으로 배후지를 개편하는 효과를 가져왔다(나도승, 1984). 금강에 인접한 지역에서는 강경과 논산 등 수운을 통해 군산과 거래하였던 상품들이 철도역을 이용하는 비율이 높아지게 되었다. 군산을 중심으로 보면 만경강과 동진강 수로를 이용하던 곳들도 철도를 이용하게 되었다. 만경강 유역의 이리 부근 목천포나 그 동쪽 대장촌에서는 철도가 개통되자 이를 이용하게 되었다. 동진강 유역에서는 김제, 금구 지역의 전 수



출처: 나도승(1983)

그림 1. 강경 중심의 교통망 (1910년대 초)

금강유역 관문도시의 교통 변천에 따른 공간적 특성 변화: 군산과 강경을 대상으로

송량의 1/3이 철도로 이동되었다. 지방중심도시에 해당되는 전주와 공주에서도 변화가 나타났다. 전주는 호남선 개통으로 이리역 경유 화물 가운데 70% 이상의 목적지가 되었는데, 이는 군산항과의 관계가 철도를 통해 더욱 밀접하게 결합되는 것을 의미한다. 공주의 경우 군산에서 선편으로 이동해 오던 것이 경부선 개통으로 철도를 통해 부강역으로 수송되었다가 수운을 통해 이동하는 것으로 바뀌었다.

신작로와 철도가 놓이기 이전의 육로들은 1900년대 후반기에서 1910년대 전반기에 걸친 전군가도와 호남선 철도의 개통에 따라 그 지위가 달라지게 된다. 이전에는 수로를 보완하는 역할이었으나 발달된 육로는 수로를 어느정도 대체하도록 하였다. 1920년대에 강경을 중심으로 하는 도로들의 상황은 다음과 같다(표 3). 6개의 가도 가운데 공주가도와 대전가도는 어느정도 자동차 통행이 있었고, 그 나머지는 도보나 우마차 이동이 이루어졌다. 강경과 군산을 중심으로 하는 금강지역에는 신작로의 '2등도로'는 개설되지 않았다. 이는 전군가도라는 '1등도로'와 호남선과 군산선이 초기에 개설되었기 때문인 것으로 보인다. 강경을 중심으로 하는 6개의 가도 정도로도 철도와의 연결이 가능했던 것이며, 이에 따라 금강의 수운은 더욱 쇠퇴하게 되었다. 1921년에 동양척식회사의 지점이 강경에서 대전으로 이전한 것도 이와 같은 육로의 발달에서 비롯된 것이다.

1930년대에 군산과 다른지역을 연결하는 도로들은 전주와 연결되는 '1등 도로'를 비롯해 부안으로 이어지는 '3등 도로'와 임피, 옥구 방향의 도로가 있었다. 지금의 택시에 해당하는 승합자동차의

정기노선에는 하루 4회 왕복의 전주-군산선과 하루 2회 왕복의 함열-군산선이 있었다(김영정 등, 2006).

쌀은 강경과 군산을 통해 외부로 이동하던 대표적인 물자에 해당된다. 호남철도 군산지선이 개통된 1912년 당시 군산역에 모인 미곡은 2천톤에 그쳤던 것이 1929년에는 13만 5천톤에 이르게 되었다(나도승, 1981). 1900년대 초 군산항을 통한 쌀 수출의 배후지로는 옥구, 임피, 함열, 만경 등의 지역과 익산, 김제의 일부 지역에 지나지 않았다. 전주천과 동진강 유역의 상업은 경인 상인의 세력하에 있었고, 줄포항 지역은 거리상으로는 목포가 군산보다 2배 이상 멀었지만 먼저 개항된 목포 상인과의 거래가 많았다. 1910년대 이후 군산의 배후지는 크게 확대되었다. 1910년대의 배후지에는 전북, 아산만과 경부선 인접 지역을 제외한 충남, 전남 일부 등이 포함되었다. 1920년대에 이르러서는 군산항의 쌀 수출 배후지가 전북과 충남, 전남의 영광, 함평, 광주, 담양, 나주, 장성, 충북의 영동, 보은, 청주, 진천, 경기도의 2~3개 군 지역으로 확대되었다(김영정 등, 2006).

러일전쟁 후 군산의 쌀 배후지가 확대되었다. 이는 철도 개설의 영향을 많이 받은 것으로 볼 수 있다. 이 보다 먼저 이루어진 것은 1900년 군산과 일본과의 항로 개설이다. 군산항을 통한 쌀의 지향지의 범위가 설정된 다음에 철도 개설이 이루어진 것이다. 이에 따라 강경에 모인 쌀들이 일본으로 운반되기 위해 멀리 떨어진 인천과 목포를 통하던 것에서 가까운 군산을 통하게 되었다. 강경을 기준으로 금강 하류 지역뿐만 아니라 그 상류 지역에서도 강경을 거치는 것에서 군산과 직접 거래하게

표 3. 강경 중심의 육로 (1920년대)

도로명	경 로
공주가도	강경 → 논산 → 노성 → 공주
대전가도	강경 → 연산 → 두계 → 대전
부여가도	강경 → 석성 → 부여 → 은산 → 청양 → 홍성
전주가도	강경 → 여산, 삼례 → 전주
군산가도	강경 → 용안, 함열, 임피 → 군산
서천가도	강경 → 임천 → 한산 → 서천

자료: 坂上富藏, 1928



되었다. 미곡은 1915년 이후 군산항 총수이출의 90% 정도를 차지하였다. 그 정도의 차이는 풍흉에 따른 미곡 생산과 구매력에 달려 있었다(김영정 등, 2006).

강경 지역에서는 1905년 경부선이 개통됨에 따라 그 영향을 받는 곳에서는 쌀 유통의 배후지를 잃게 되었다. 공주 동쪽 연기 이남 지역이 대부분 철도의 영향권에 흡수되었다(윤정숙, 1985). 1914년 행정구역 개편시 강경이 논산군에 편입되고 은진 군청이 강경에서 논산으로 이전한 것도 수운보다는 육운의 비중을 중시한데서 비롯된 것이다.

1920년대 초 강경을 통한 물자의 이동에 대해서 살펴보면, 철도를 이용한 화물 이동이 많은데, 그 정도는 반출액보다는 반입액에서 많이 나타난다(표 4). 쌀은 반출액의 68%에 이르는데, 수로를 통해 군산으로 운송하는 양이 철도의 경우보다 2.5배 정도 된다. 미곡을 벼, 현미, 백미 등으로 구분해보면, 현미가 가장 많고, 벼는 부피 때문에 수로를 이용하는 경우가 상대적으로 많다(표 5).

표 4. 강경의 운송수단별 화물의 반입액과 반출액  
단위: 千圓

구분	반입액	반출액	합계
철도	3,195	2,249	5,444
수로	1,553	1,868	3,421

자료: 田中市之助, 1921

표 5. 강경을 통한 쌀의 운송수단별 수송량  
단위: 石

구분	벼	현미	백미	합계
철도	2,700	16,700	1,012	20,412
수로	9,402	40,177	2,400	51,979

자료: 田中市之助, 1921

미곡이 일본으로 이동하던 과정은 다음과 같다. 하안에 입지한 정미소에서 1차로 현미로 가공된 쌀은 금강을 통해 군산까지 수송되고, 하주는 육로로 보통 도보를 이용해 군산으로 이동하였다. 군산의 객주는 약속된 쌀이 도착하면 이를 미곡 상인에게 넘겨 주고 정해진 수수료를 공제한 금액을 하주에게 주었다. 영세한 규모의 미곡 이동의 경우

에는 강경의 정미소였다 매각하거나 중간 상인에게 넘겨주면 군산까지는 동일한 경로를 밟게 된다(나도승, 1983).

강경으로 들어오는 물자 가운데 대표적인 것은 수산물이다. 나도승(1983)에 의하면 강경 하항의 어시장은 황산과 염천동에서 열렸다. 수산물 가운데 대표적인 것은 명태와 조기였다. 명태는 동해안에서 가져온 것으로 강경을 거쳐 부강에서 내려져 충북 및 영서지방 일부까지도 유통되었다. 조기는 칠산어장, 위도 등이 어장이었다. 수산시장은 객주를 중심으로 거래되었다. 강경에 내려진 수산물은 부상(負商)에 의해 인근 지역에 공급되거나 염어나 건어로 가공되어 소금 길을 따라 내륙으로 운반되었다. 한편 군산의 경우 죽성포가 일본인 거주지와 아주 가깝게 위치하고 있어(그림 3), 군산에 들어오는 수산물들은 일부는 일본인들이 소비하고, 일부는 철도를 통해(田中市之助, 1921) 배후 내륙으로 이동했을 것으로 보인다.

금강수운과 넓은 평야지대를 배후지로 하는 강경의 영향권은 개항 이후 군산의 영향권과 경쟁하기 이전에는 금강연안의 충청도와 전라도에 걸친 넓은 지역에 이르렀다. 철도가 개설되면서 1920년대에는 금산, 연산, 논산, 부여, 홍산, 공주, 여산, 용안, 익산, 임천 등을 포함하는 지역으로 축소되었다. 수산물이 주로 거래되던 하시장은 공주, 나주, 영광, 태안, 청주 등의 어선들이 아직도 많이 들어왔다. 1931년 장항선의 개통으로 충남 서해안의 수산물인 조기, 갈치, 새우, 굴 등이 광천, 서천, 대천 등에서 집산됨으로써 수산물 시장이 위축되었다(조선총독부, 1924).

한편 소금은 수산물보다 군산항을 통해 내륙으로 이동하는 경우가 적었고, 강경을 통해 유통되었다. 이는 강경 상인들이 소금 유통을 장악하고 있었기 때문이다. 강경의 소금은 목포 부근 제도에서 공급되었다(나도승, 1980).

(3) 미곡 반출의 중단 시기(해방 이후~1960년대)

해방 이후에 미곡 반출이 중단된 시기를 대상으로 한다. 강경에서 포장도로는 1960년대 까지도 존재하지 않았다. 이는 1960년대의 지형도(그림 2)와 해방이후 강경에서 활동한 객주를 대상으로 한 인터뷰 내용<sup>2)</sup>에서 알 수 있다.

표 6. 금강유역의 물자별 철도개설 이전과 이후의 대표적 이동 경로

물자	철도개설 이전	철도개설 이후
소금	강경 → 배후 포구·내륙 (수운)	강경 → 배후 포구·내륙 (수운)
쌀	배후 포구·내륙 → 강경 → 인천·목포 (수운)	배후 포구·내륙 → 강경 → 군산 (수운) 배후 내륙 → 강경 → 군산 (철도)
수산물	강경 → 배후 포구·내륙 (수운)	강경 → 배후 포구·내륙 (수운) 군산항 → 군산역 → 배후 내륙 (철도)

수산물의 이동에 대해서도 앞의 인터뷰 자료를 대상으로 파악하고자 한다. 대표적인 어종은 조기이고, 3월부터 군산을 거쳐 강경으로 배가 많이 들어왔으며, 이 때에는 수 백미터 거리를 사람, 고기, 손수레 등이 가득 채웠다고 한다. 들어오는 어선은 길으면 100여척에 이르렀고, 어선의 출발지는 남해, 충무, 여수, 목포, 백령도, 거제, 제주 등에 닿았다. 어선들은 대부분 소형이고 풍선이어서 강경으로 들어오는 것은 쉽지 않아 상고선이 가서 사가지고 오는 경우가 많았다. 이는 어선이 포구에 들어왔을 때 넘겨 받는 수산물의 가격 보다는 상고선이 직접 어장에 나가서 사고 들어오는 가격이 낮았기 때문이기도 하다.

군산과 강경 사이의 거리가 백리 정도에 이름에도 불구하고 어선들이 강경보다 어장에서 가까운 포구들을 찾지않고 강경에까지 오게 된 것은 강경 객주들의 노력에서 비롯되었다고 한다. 객주들은 어로활동에 필요한 비용 등을 선주에게 미리 제공하면서 어선을 자신의 포구로 유치하려고 하였던 것이다. 이에 반해 군산에서는 상고선뿐만 아니라 어선도 많이 들어왔는데, 어선의 선주들은 객주가 아닌 조합에 수산물을 넘겨 주면서 그 대금을 바로 받지 못하였다. 강경에서 객주 활동이 가장 활발하게 이루어진 시기는 1960년대 말~1970년대 초이고 그 수는 20여명에 이르렀다.

수산물은 충남의 여산장, 논산장, 주마장, 양촌장, 부여장 등과 전북의 함열장, 황등장 등의 오일장 상인들이 강경을 통해 들어온 것을 내다 팔았다. 논산 상인들은 수십명이 자전거와 차를 이용해 연산장, 공주장 등에 가서 판매를 했다. 판매지는 개구, 조치원, 수원, 서울 등에까지 이르렀다.

한편 소금은 수산물과 마찬가지로 강경이 주요 집산지 역할을 하였다. 소금은 신안과 영광 지역에서 많이 들어왔는데, 이는 새우젓이 이들 지역과

거래가 많은 것에서 비롯되었다고 한다.

지금까지 교통 변화 단계별 관문도시의 배후지·지향지 변화에 대해 대표적 물자인 쌀, 수산물, 소금 등을 대상으로 살펴보았다. 물자별 이동 경로와 강경과 군산 포구의 역할은 다음과 같이 구분된다(표 6). 서해안에서 만들어진 소금은 철도개설 이전에는 군산은 거치지 않고, 수운을 통해 강경 → 배후 포구·내륙 형태로 이동했고, 철도개설 이후에도 이러한 경로로 많이 이동했다. 쌀은 개항직 후에는 배후 포구·내륙 → 강경 → 인천·목포이고, 철도개설 이후에는 수운을 통해 포구·내륙 → 강경 → 군산이나 철도를 통해 배후내륙 → 강경 → 군산의 경로를 거쳤다. 수산물은 군산이 금강유역의 관문으로 자리를 잡기 이전에는 수운을 통해 강경 → 배후 포구·내륙의 형태로, 군산이 관문 역할을 하면서는 앞의 수운과 더불어 일부는 군산항 → 배후내륙의 형태로 이동했다.

강경과 군산의 배후지 경쟁은 포장도로와 철도개설의 영향을 많이 받았고, 이는 물자에 따라 차이를 보였다. 쌀의 경우 군산의 배후지는 강경의 수운 영향권에 속하던 공주로부터 금강 상류지역 등을 잠식했을 뿐만 아니라 철도의 장거리 운행으로 더 넓은 지역에 이르게 되었다. 반면에 수산물 및 소금의 배후지는 철도의 영향을 크게 받지 않았고, 특히 소금은 더욱 그렇다. 이러한 차이는 물자의 이동 방향, 물자의 속성, 객주의 역할 등에서 비롯되는 것으로 보인다. 수산물이나 소금은 바다나 해안으로부터 출발하고 물자의 특성상 어선을 이용하게 됨으로써 철도를 이용하기가 쉽지 않은 반면, 쌀은 내륙에서 출발하여 철도를 이용할 수 밖에 없는 경우가 많아진다. 수산물 거래에 있어서는 객주의 역할이 강경 포구로 선박이 들어오도록 하는데 많은 영향을 미쳐 군산항이 커지더라도 이의 영향을 크게 받지 않아 그 배후지를 많이 잠식당하지는 않았다.

#### 4. 교통 변화 단계별 관문도시 내부의 기능 변화

##### 1) 관문도시 내부의 공간 변화

먼저 강경과 군산의 시기별 공간변화를 <그림 2>와 <그림 3>의 지형도를 통해 살펴본다. 1900년대 중반, 1910년대 중반, 1960년대 중반 등의 강경 지역의 금강과 그 지류들의 유로들은 매우 큰 변화가 있었음을 보여준다. 1910년대 중반의 지형은 인간의 개입없이 변화된 결과이고, 1960년대 중반의 지형은 인위적으로 변화된 것이다. 1960년대의 강경과 군산의 도로 상황을 비교해 보면, 군산은 포장도로(검정색 도로)가 많은 반면, 강경에는 포장

도로가 전혀 없는 것으로 나타난다.

1920년대에 논산천과 강경천에 대규모 제방을 쌓고 저습지를 개발함으로써 식량증산이 이루어지게 되었다. 이 시기에 오늘날의 논산천과 강경천의 형태가 만들어졌고, 그 이전까지는 두 하천의 폭이 시가지 내부의 구 강경천<sup>3)</sup>에 비해 작았다(그림 2). 이와 더불어 쌀의 집산지인 강경의 시가지 정비가 이루어지고, 1923년에는 읍으로도 승격되었다. 1924년에 강경 갑문이 완공된 후 선박의 하역작업이 쉬워지고 갑문과 함께 취수탑도 세워져 강경읍은 홍수피해의 불안을 줄이게 되었다(김선문, 1986).

반면에 군산은 인위적으로 많이 변형되었다. 1900년대에도 해안매축공사가 이루어졌지만 지도 상으로는 1916년 이후에 해안이 많이 확장되었음

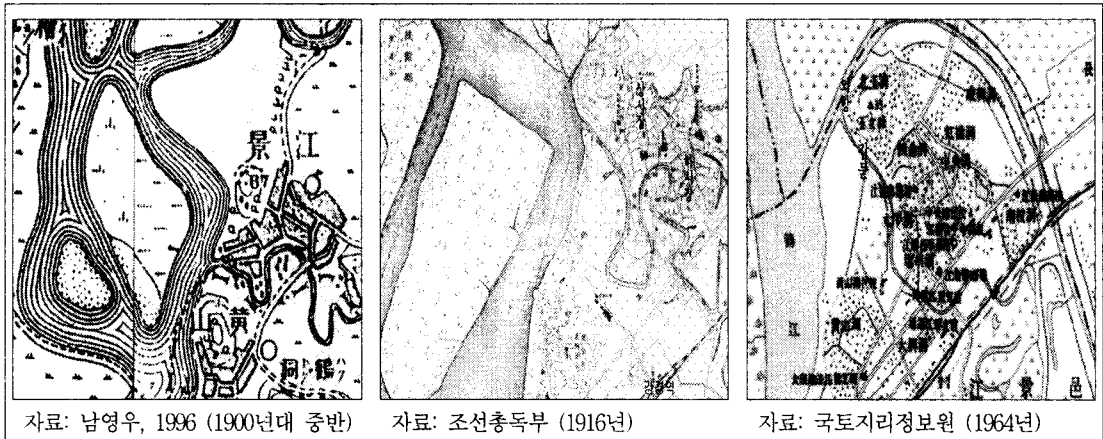


그림 2. 강경의 공간 변화

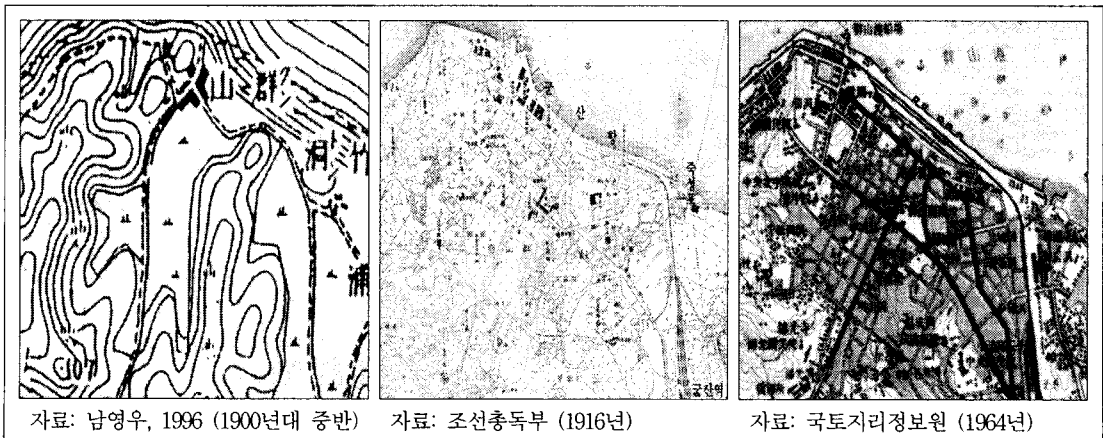


그림 3. 군산의 공간 변화

금강유역 관문도시의 교통 변천에 따른 공간적 특성 변화: 군산과 강경을 대상으로

을 확인할 수 있다. 교통로 변화에 있어서도 1916년에는 철도가 군산항 내부까지 들어가지는 못하고 있는 것으로 나타난다. 그 후 철도가 군산항 내부에 놓이게 된 것은 해안이 확장됨으로써 가능해졌다는 것을 확인할 수 있다.

## 2) 교통 변화 단계별 관문도시 내부의 기능 변화

관문도시의 배후지·지향지 변화를 파악하기 위해 구분된 교통 변화의 단계는 관문도시 내부의 기능 변화에 대한 고찰에도 동일하게 적용된다.

(1) 수로(강경)를 통한 미곡 반출 시기(1900년대 초 이전)

나도승(1983)에 의하면 강경의 시장은 하시장과 상시장으로 구분된다(그림 2). 하시장은 17세기 말경에, 상시장은 1870년경에 개설되었다. 곡물 등의 농산물은 상시장에서, 수산물 등은 하시장에서 주로 거래되었다. 강경의 1860~1870년대 시가지는 현 강경교 북안의 불암진이었다고 전해지고 있다. 취락은 피수대에 해당되는 저평한 구릉에 위치하고, 객주를 비롯한 상인들과 주막들이 많았다. 불암진 외항은 금강 본류의 정박장이자 하도지점이었고, 내항은 지류부에 면하여 시장과 결합되어 있었다. 이후에는 외항이 옥녀봉 북쪽으로 이동해갔고, 북옥동은 이주자들에 의해 새롭게 시가지가 조성되었다. 시가지는 상시장과 하시장이 번창함에 따라 남쪽의 흥교동, 중앙동 쪽으로 뻗어갔다. 이는 범람원의 배후 저습지가 개발되고 대일무역관계가 성립됨으로써 농업과 상업 잠재력을 찾아 모여든 이주민들의 증가에서 비롯된 것이다. 내항과 외항의 하안지역에는 상류부와 하류부에서 운송되어 온 상품을 보관하는 창고들이 준비하게 들어서 있었으며, 여관·음식집도 늘어났다.

1910년 당시 시가지의 구조는 대체로 옥녀봉을 중심으로 하였다. 옥녀봉 일대에는 한남학당, 보통학교 등 교육기관 뿐만 아니라, 사찰과 금융기관인 한호농공은행, 채운금융조합 등과 은진군청도 위치하고 있었다. 동양척식주식회사 출장소는 구 강경천 곡류부에 자리잡고 있는데, 이는 황산 정박장에 인접해 있어 전라도와 충청도 양 지역에서 가져온 미곡을 수출하기 위한 입지로 선정된 것으로 보인다

(나도승, 1983).

군산의 경우 윤정숙(1985)에 의하면 조계의 성립기는 도시개발이 현재의 신흥동, 중앙로 1, 2가동 일대의 조계를 중심으로 이루어졌다. 현재의 장미동 서쪽에 조운시대의 호남청, 군산진이 위치했던 지구(北亭丘)를 중심으로 군산해관, 목포영사관군산분관, 경찰서, 병원, 우체국 등이 들어섰다. 장미동 서쪽에는 관청이, 장미동(本町通)에는 제일은행 군산출장소, 등본합자회사, 군산신용조합 등 은행·회사가 입지하였다.

(2) 수로·철도(군산)를 통한 미곡 반출의 증가 시기(1900년대 초 이후~해방 이전)

1911년 철도가 놓이기 직전에 강경에 위치했던 기능들은 기선발착소, 도천정미소, 토좌권업, 한호농공은행 지점, 임정미소, 동척출장소 등이다(坂上富藏, 1911). 1910년대 중반에 강경에 위치했던 기능들은 동척출장소, 금융조합, 미곡검사소, 한일은행 지점, 한호농공은행 지점, 경찰서, 우체국, 소학교, 법원지청, 강경역 등이다(조선총독부, 1916). 동척출장소는 이전에 구 강경천 옆에 위치했다가 강경역과 금강이 이어지는 도로변으로 옮긴 것이다. 법원지청과 소학교는 논산으로 향하는 도로와 호남선 사이에 위치하고 있다.

군산의 경우 윤정숙(1985)에 의하면 도로의 개통과 정비기에는 내륙지역과 연결해주는 전군가도가 개통되고 해빈의 매립과 부두의 축성이 이루어졌다. 해안 매축으로 확장된 토지는 부두시설로 이용되고, 상업지구의 확대를 가져왔다. 부두를 중심으로 하는 해안에는 창고, 농업조합, 수산업회사 등이 들어서서 이전의 관공서 및 상업기능의 입지와 함께 상업 및 업무지구를 형성하게 되었다. 이전에 갈대밭이었던 시가지 동쪽 일대는 전군가도의 개통 이후 개발이 이루어져 정미소, 인접(摺摺)공장, 철공업소 등 공업지구를 형성하여 갔다. 백화양조(주)가 있던 신흥동 부근에서는 양조업이 발달하였다. 서쪽 해안에는 안전인접공장이 세워져 군산의 정미공업의 효시가 되었으나 공원과 주택지와 인접해 있어 나중에는 본정통으로 이전하였다. 철도 개통기에는 대일 미곡 수출항으로서의 무역기능 팽창으로 부두가 새로이 설치되고 이를 중심으로 창고업, 미곡상, 은행 등이 집중 분포하였다. 군산

역과 부두 사이에는 정미소가 이전보다 많아졌다. 조계의 중심이었던 본정통에 집중해 있던 업무·관리 기능, 상업기능의 일부가 군산역과 전군가도의 진입로에 이전하였다. 군산역에서 멀지않은 곳에는 군산선의 개통으로 군산시장이 설치됨으로써 장시취락인 경장리는 쇠퇴하여 갔다. 또한 금강수운이 주로 이용되었을 때 경장리로 통하는 도선장이 있었던 도진취락도 1905년 항만정비와 함께 도선장이 이전됨으로써 쇠퇴하게 되었다.

쌀과 수산물의 포구에서의 가공처리 과정의 필요성은 차이를 보인다. 쌀은 현미나 백미로 가공해야 하는 반면, 수산물은 소도매상에 팔리지 않으면 소금을 이용해 젓갈로 만드는 정도이다. 이러한 차이는 포구의 가공을 비롯한 여러 기능의 분포에서 쌀과 관련된 기능들이 많이 입지하도록 한다. 강경과 군산을 대상으로 쌀 관련 기능들에 대해 살피고자 한다(표 7, 표 8). 철도가 발달하면서 강경은 관문기능 가운데 일부가 철도역 쪽으로 이동하는 경우가 나타난 반면 군산에서는 그렇지 않았다. 강경에서는 철도가 놓이면서 이와 함께 논산으로 이

어지는 도로가 철도와 나란하게 개설되었다. 강경역 인근 도로와 면하는 곳으로 이동한 기능들은 주로 관공서로 법원지청, 읍사무소, 경찰서 등이다. 이에 함께 철도와 도로 주변에 새롭게 입지하는 기능들이 나타났다. 대흥리 창고, 남교리 창고, 충남농회 농업창고 등 3개의 창고가 1930년대에 입지한다(전재홍, 2008). 철도와 도로가 개설된후 20여년이 지난 다음에 창고들이 그 주변에 입지하게 된 것이다.

정미소의 경우 강경에서는 대부분 수운과 결합되어 있는 반면, 군산에서는 철도와 결합되어 있는 경우가 많다. 군산에서 정미소 위치의 추이는 대략 3곳으로 구분할 수 있다. 초기에는 포구 가까운 곳에 위치하였고, 중기에는 군산역 쪽에, 후기에는 포구와 군산역 사이에 입지하였다. 금융관련 기능은 정미소와는 상반된 입지를 보인다. 강경에서는 교통로와 떨어져 있는 편인 반면, 군산에서는 포구 가까이 위치해 있다. 강경의 금융기관으로는 한호농공은행지점을 비롯하여 6개가 있어 대금업을 해왔는데, 이들은 금강유역의 유리한 농업조건을 지

표 7. 강경의 쌀 관련시설의 개설 시기

기능유형	시 설	개설시기	기능유형	시 설	개설시기	
정미소	길전정미소	1904	관리·조직	강경미곡상조합	1907	
	도천정미소	1906		동양척식출장소	1910	
	혜본정미소	1906		등본(합)지소부	1910	
	임정미소	1910		충남곡물검사소	1915	
	고교정미소	1916		강경노동조합	1925	
	곡구정미소	1926				
창고	한성창고출장소	1906	금융	한호농공은행	1907	
	대흥리창고	1935		토좌권업지점	1907	
	남교리창고	1935		한일은행지점	1911	
	충남농회농업창고	1930년대		강경금융조합	1919	
교통·운송	기선발착소	1903		미곡상	조선식산은행지점	1920
	강경역	1911			채운금융조합	1923
	강경갑문	1924	개천미곡상점		1905	
	대판상선출장소	1925	혜본미곡상점		1906	
	강경부선합자조합	1925	평춘미곡상점		1911	
	금강운수(주)	1930	소택미곡상점		1911	

주: 전재홍(2008)의 자료를 재구성함

금강유역 판문도시의 교통 변천에 따른 공간적 특성 변화: 군산과 강경을 대상으로

표 8. 군산의 쌀 관련시설의 개설 시기

기능유형	시 설	개설시기	기능유형	시 설	개설시기	
정미소	화강정미소	1903	창고	조선미곡창고 지점	1916	
	포정정미소	1904		군산항 미곡창고	1930년대	
	삼구정미소	1907	교통·운송	군산역	1914	
	택전정미소	1910		조선운송 지점	1924	
	삼국정미소	1910		군산항역	1931	
	조일정미소	1910		군산부영동빈하양장	1935	
	조선정미소	1910		군산미곡상조합	1911	
	낙합정미소	1910	관리·조직	군산세관	1906	
	육석정미소	1910		군산상공회의소	1912	
	상야정미소	1910		곡물검사소 군산지소	1915	
	삼교정미소	1911	금융	18은행 지점	1907	
	전전정미소	1914		옥구금융조합	1909	
	반전정미소	1914		조선은행 지점	1909	
	품천정미소	1915		조선상업은행 지점	1917	
	등정정미소	1915		군산금융조합	1919	
	정미소 I	1916		조선식산은행 지점	1919	
	정미소 II	1916		동일은행 지점	1922	
	장전정미소	1925		미곡상	금정미곡상점	1915
	길본정미소	1925			일고미곡상점	1915
	비료회사	군산비료(주)		1929		
질소비료(주)출장소		1933				

주: 전재홍(2008)의 자료를 재구성함

년 토지 매수와 관련된 것이다. 군산은 개항 직후 상업활동에 필요한 자금을 융통할 수 있는 금융기관은 존재하지 않았다. 기선이 입항할 경우 인천이나 목포의 제일은행 행원이 군산으로 와서 환어음을 결제하는 정도였다. 미곡 운송이 활발히 이루어지기 시작함에 따라 1902년에는 제일은행 군산출장소가, 1906년에는 18은행 군산지점이 들어섰다(김영정 등, 2006).

정미소들은 강경 6곳, 군산 19곳으로 군산이 많은 반면, 창고와 미곡상은 강경 4곳씩, 군산 2곳씩으로 강경이 많은 편이다. 창고들의 개설년도는 강경의 1곳을 제외하고는 철도 개설 이후이고, 미곡상들은 강경에서는 모두 철도개설 이전인 반면, 군산은 모두 철도개설 이후에 입지하였다. 정미소의 입지년도를 철도개설 시기를 기준으로 살펴보면 강경은 철도개설 이전과 이후가 각각 4곳, 2곳이고,

군산은 철도개설 이전과 이후가 각각 11곳, 8곳으로 철도개설 이전이 많다. 강경은 창고가 많고, 그 개설시기도 철도 개통 이후가 많다. 군산은 미곡상과 정미소들이 철도 개통 이후에 입지한 경우가 강경에 비해 많다. 또한 강경의 창고들은 그 곳의 정미소나 미곡상의 위치와는 떨어져 철도역 주변에 위치하고 있었다. 이러한 점들은 강경의 창고들이 군산의 정미소나 미곡상과 연계되어 있었음을 의미한다. 한편 비료회사 2곳은 모두 군산에만 위치하고 있다.

일본에 의해 미곡검사가 처음으로 이루어진 것은 1907년 군산의 상업회의소에서 시행한 것으로, 수운을 통해 군산에 들어오는 미곡 가운데 녹은 쌀 방지를 목적으로 하였다. 1915년에는 도지사의 감독하에 현미를 검사하였고, 1922년에는 검사 대상에 백미가 추가되었다. 곡물검사소 군산지소는

전북 일원, 충남의 3개 군 제외지역, 충북 3개 군을 관할 구역으로 하고, 산하에 40개 출장소를 두었다. 미곡은 검사를 통해 규격이 통일되어 수송되었는데, 이는 유통비용이 절감되는 효과가 있었다(김영정 등, 2006).

수산물은 강경을 통해 내륙으로 이동하는 대표적인 물자에 해당된다. 강경 포구는 내항과 외항으로 구분되는데, 내항은 갑문 안쪽 일대이고, 외항은 옥녀봉 밑에 위치하고 있다. 주민 인터뷰에 의하면 선박들은 정박시간과 어선규모에 따라 포구의 위치를 달리했다. 내항에는 보다 안전하여 정박시간이 길거나 소규모 선박 또는 무거운 물자를 실은 선박들이 들어온 반면, 외항의 경우는 그 반대이다.

일제시기 군산에서 어항과 나루터 기능은 동쪽에 위치한 죽성리 포구(쇄보선창)에서 이루어졌다. 죽성포구는 조선시대까지는 서쪽의 군산포와 동쪽의 경포에 비해 규모가 작았으나 개항이후 규모가 커졌다. 군산항이 개항되며 군산포가 관용항구로 어선 출입이 제한되자 어선들은 인근의 죽성리 포구에 몰려들고, 동부어판장이라는 수협조합이 만들어지며 중심 포구로 성장하였다. 또한 서천으로의 나루터와 강경까지의 여객선도 이곳을 이용함으로써 죽성포구는 최고의 번성기를 누렸다. 이에 따라 경포는 쇠퇴하였고, 경장시장의 객주들이 군산에 가까운 죽성포구로 이주하여 여관업과 어류유통업에 종사하였다. 1933년에는 동빈어판장이 개설되어 군산 수산업의 중심이 되었다. 동빈어판장은 1백평 정도의 큰 규모였다. 죽성포가 성황을 누리던 시기는 1920년대에서 1970년대 까지이다. 조기 철에 어선들이 가장 많이 들어왔는데, 지역민들은 조기를 염장해서 팔았고, 남은 것은 굴비로 만들었다(김민영 등, 2006). 군산항에서 수산물 관련 기능들의 위치는 전북 수산회와 전북 수산시험장이 동빈정(금암동)이고, 전북수산(주)은 서빈정(금동)이다(김영정 등, 2006). 해안에 면해 있는 곳 가운데 동쪽과 서쪽 양쪽에 위치했다는 것을 알 수 있다.

### (3) 미곡 반출의 중단 시기(해방 이후~1960년대)

강경의 객주를 대상으로 한 인터뷰에 의하면, 강경에 선박이 들어오면 최대 보름 정도 체류하는데, 포구 일대에는 이들을 위한 음식점이 100여개에 이를 정도였다. 어선이 다시 바다로 나갈 때에는

필요한 농산물을 강경에서 마련했다. 객주들은 어선에서 받은 수산물을 모두 처리하지 못하는 경우 첫갈로 만드는 경우도 있었다. 미곡 반출을 위해 이용되던 시설들은 수산물의 가공 등을 위해 사용되는 경우도 나타났다.

1980년대까지 첫갈가게는 10개 정도보다 적었다. 차후에 강경이 수산물 포구로서의 기능을 상실하게 된 배경으로는 1980년대 중반에 금강이 하구둑으로 막힌 것 뿐만 아니라 어선의 대형화에 따른 출입의 불편함, 어장의 수산물 감소, 육로의 발달 등을 들 수 있다.

한편 군산은 죽성포가 수산물 포구로서의 역할을 계속 수행했고, 군산 내항은 미곡 반출이 중단됨으로써 기능이 쇠퇴하기 시작하였다. 해방 이후 군산항은 미군의 작전지원 물자와 원조물자 수송 등이 있었으나, 이마저도 전쟁으로 중단되었다. 1960년대에 들어서도 군산항은 별다른 투자 없이 침체기에 들어서게 되었다(김민영 등, 2006).

수산물과 소금은 수운시대부터 강경을 통해 활발하게 이동하던 물자이다. 여기에 추가해서 쌀이 넓은 배후지로부터 대량으로 군산항을 통해 멀리 운반되기 시작하였다. 철도 부설은 이를 가능하게 하였다. 이러한 일련의 과정은 강경과 군산의 내부 구조에 변화를 가져왔다. 군산에서는 기존에 수산물 포구로 이용되던 경포 대신에 시가지 동쪽 언저리의 죽성포가 활성화되었고, 쌀 반출항은 시가지의 전면에 자리 잡았다. 이러한 입지에 따라 하역노조에 있어서도 수산물노조와 미곡노조가 분리되어<sup>1)</sup> 위치할 수 밖에 없었다. 반면에 강경에서는 기존에 이용되던 수산물 포구와 다량으로 반출되기 시작한 미곡용 포구는 공간적으로 분리되지 않았다.

## 5. 결론

관문은 외부의 영향을 많이 받는 곳에 해당되므로 관문기능의 변화에 있어도 외부의 영향을 고려했다. 관문을 통하는 물자와 그 배후지와 지향지의 범위에 따라 관문 내부의 기능과 그 구조도 차이를 보일 수 있다는 점을 중시한다. 또한 교통과 지역에 대해 논의함에 있어 경쟁관계인 교통수단과 교통의 영향을 받는 경쟁지역인 두 지역을 모두

고려하는 셈이다. 강경과 군산의 내부 구조에 대한 논의는 두 곳을 분리하여 파악하지 않고, 연계선상에서 살피고자 하였다.

금강유역의 관문도시인 강경과 군산을 비롯하여 이와 경쟁관계를 형성한 내륙 중심도시인 논산을 대상으로 인구규모의 추이를 지표로 한 결과 세 단계로 구분되었다. 이러한 변화에 영향을 미치는 유력한 요인 중의 하나로 교통 변화를 선정하여 교통 변화에 따른 관문기능의 변화를 고찰하였다. 그 결과 인구규모가 '군산·논산 < 강경'인 시기에는 금강 수운이 대표적 교통로로 이용되었고 강경은 수산물뿐만 아니라 쌀에 있어서도 금강유역의 관문역할을 하였다. 두 번째로 인구규모가 '논산 < 강경 < 군산'인 시기에는 금강 유역의 미곡 반출이 증가하였고, 수로뿐만 아니라 육로도 쌀의 운반으로 이용되었다. 군산은 금강 유역의 미곡 반출의 관문으로서 성장한 반면, 강경은 미곡은 군산으로 중개하는 역할에 그치고 수산물 관문의 역할을 하게 되었다. 마지막으로 인구 규모에 있어 '강경 < 논산 < 군산'의 단계에서는 일본으로의 미곡 반출이 중단됨으로써 군산은 금강유역의 미곡 관문으로서의 지위를 상실하게 되었고, 강경은 수산물 관문으로서의 지위를 유지하게 되었다.

수운과 육운의 연계 또는 분리는 관문지역의 규모에 따라 차이를 보였다. 금강 유역 관문에서 최고차 지위를 유지하고 있을 때에는 수운과 육운이 연계되는 반면, 그렇지 않을 때에는 분리되었다. 강경은 철도가 발달하기 이전에는 금강유역의 최고차 관문에 해당되었고, 수운과 도보 중심의 육운이 연계되어 있었다. 철도가 발달함에 따라 군산이 최고차 관문을 유지하면서는 강경의 육운과 수운은 분리되었다. 반면에 군산은 미곡 반출이 이루어지면서 금강 유역의 최고차 관문의 지위를 유지하였고, 육운과 수운도 연계되어 있었다. 강경은 포구와 철도가 떨어져 위치하는 반면, 군산은 가까이 위치하고 있다. 이는 수로와 육로의 연계 정도에 영향을 미친다. 수운과 육운의 연계 정도는 관문기능의 입지에 의해 파악될 수 있다. 포구지역에서 관문기능이 활성화 되어 있을 수록 수운과 육운의 연계 정도는 강한 것이다. 강경의 경우 철도역이 들어선 이후 관문기능들이 포구지역이 아닌 철도역 주변에 많이 출현한 것은 수운과 육운의

연계 정도가 약화되었다는 것을 의미한다.

바다나 해안에서 생산된 소금과 수산물은 육지에서 생산된 쌀에 비해 이동거리가 짧았다. 수운과 도보가 강경에서 연결됨으로써 유통되던 소금의 유통권은 쌀의 배후지와 마찬가지로 넓었지만, 두 물자의 다른 한 쪽의 권역을 보면 차이가 드러난다. 쌀의 지향지는 일본이었던 반면, 소금의 생산지는 서해안이였다. 물자 이동에 변화를 가져온 포장도로와 철도의 개설은 쌀과 수산물 및 소금에 동일하게 영향을 미친것은 아니다. 쌀은 직접적인 영향을 받아 수운을 통해 운반되던 지역과 이전보다 먼 지역에서 반입되었다. 반면에 수산물과 소금은 수운에서 육운으로 전환되는 경우가 많지 않았고, 이에 따라 배후지의 범위에 있어서도 큰 변화가 있었던 것은 아니다. 물자별로 내부구조에 미치는 영향을 보면, 쌀은 유통 범위가 가장 넓어, 내부구조에 많은 영향을 미쳤다. 수산물 등의 유통은 쌀 유통의 영향을 받으면서, 그리고 이와는 별개로 이루어졌다. 수산물 포구의 위치는 쌀의 지향지가 해외인 군산에서는 미곡 항과 분리되었지만 그 지향지가 군산인 강경에서는 분리되지 않았다.

미곡 반출의 중단은 강경보다는 군산에 보다 많은 영향을 미쳤다. 강경은 국내 유통이 활발하던 관문에서 국외로의 유통이 이루어졌던 반면, 군산은 미곡 반출을 위한 국외 유통의 관문으로 급격히 성장하였다. 이에 따라 군산은 강경보다 급격하게 성장했고 국외 유통이 소멸되면서 급격하게 쇠퇴하였다. 강경은 국외 유통이 소멸되고 나서도, 철도라는 육로 운송수단이 개설되었어도 수산물 유통은 활발하게 이루어졌다.

## 주

- 1) Vance, J. Jr, 1990, *Capturing the Horizon: the Historical Geography of Transportation since the Sixteenth Century*, Johns Hopkins Press.
- 2) 20세기 민중생활사 연구단이 2003~2005년에 강경에 유일하게 남아있는 객주(심희섭, 76세)를 대상으로 한 인터뷰 내용을 자료로 활용했다.
- 3) 이 시기에 하천을 정비하기 전까지는 갑문이 설치되고 내항이 위치했던 곳의 하천을 강경천이라 불렀다.
- 4) 부여군 양화면 입포 포구의 주민(김팔만, 86세)에 대한 인터뷰 결과이다.



문헌

고동환, 2006, 조선후기 금강수운과 포구시장권, 호서사학, 43, 101-137.

轟博志, 2004, 20세기 전반 한반도 도로교통체계 변화 : '신작로' 건설과정을 중심으로, 서울대학교 박사학위논문.

김민영·김양규, 2005, 철도, 지역의 근대적 수용과 사회경제적 변용 - 군산선과 장항선, 선인. 서울.

김민영·김중규, 2006, 금강하구의 나루터·포구와 군산·강경지역 근대상업의 변용 - 강과 수운의 사회경제사, 선인. 서울.

김선문, 1986, 강경의 성쇠과정과 도시구조에 관한 지리학적 연구, 공주대학교 석사학위논문.

김영정·소순열·이정덕·이성호, 2006, 근대 항구 도시 군산의 형성과 변화 : 공간·경제·문화, 한울아카데미. 서울.

김재완, 1999, 19세기말 낙동강 유역의 염유통 연구, 서울대학교 박사학위논문.

나도승, 1979, 개항기 금강 내륙수로 하안취락의 지리적 연구(1899-1910), 공주교대논문집, 15, 79-92.

\_\_\_\_\_, 1980, 금강 수운의 변천에 관한 지리학적 연구, 공주교대논문집, 16, 73-93.

\_\_\_\_\_, 1981, 금강 수운 하항시장권의 변천에 관한 연구 - 하항취락 성쇠를 중심으로, 공주교대논문집, 17, 91-114.

\_\_\_\_\_, 1983, 금강 수운 중계하항의 변천에 관한 연구 - 강경을 중심으로, 공주교대논문집 19, 119-135.

류제현, 1994, 한국근대화와 역사지리학 : 호남평야, 한국정신문화연구원.

윤여향, 1985, 강경의 성쇠와 세력권에 관한 지리학적 연구, 고려대학교 석사학위논문.

윤정숙, 1985, 개항장과 근대도시 형성에 관한 역사지리학적 연구 : 군산항을 중심으로, 대한지리학회지, 32, 74-99.

이성호, 2008, 식민지 근대도시의 형성과 공간분화 - 군산시의 사례, 쌀·삶·문명연구, 창간호, 182-201.

이영호, 1986, 19세기 은진 강경포의 상품유통구조, 한국사론, 15, 201-257.

이정운, 2006, 한국의 대외무역 관문체계 변화에 관

한 연구, 서울대학교 박사학위논문.

전재홍, 2008, 쌀 관련 시설의 도시경관 변화에 대한 영향 연구 : 일제강점기 논산·호남평야 지역의 사진고찰을 통하여, 한남대학교 박사학위논문.

최완기, 2001, 조선후기 강경 포구에서의 선상활동 - 그 입지를 중심으로, 역사교육, 79, 57-100.

충청남도, 1993, 금강지.

한주성, 2003, 유통지리학, 한울아카데미, 서울.

허우궁, 2002, 교통과 정보통신기술은 도시의 모습을 어떻게 바꾸어 나가는가?, 박삼욱 외, 지리학탐색, 한울, 서울, 199-221.

허우궁·도도로키히로시, 2007, 개항기 전후 경상도의 육상 교통, 서울대학교출판부, 서울.

형기주, 1993, 농업지리학, 법문사, 서울.

群山府, 1935, 群山府史.

田中市之助 編, 1921, 忠南産業誌, 大田實業協會.

朝鮮總督府, 1924, 朝鮮の市場.

坂上富藏, 1911, 最近江景事情, 梶商店.

\_\_\_\_\_, 1928, 江景事情, 河本書店.

Bird, J., 1980, Seaports as a subset of gateways for regions : a research survey, *Progress in Human Geography*, 4, 360-370.

Britton, J.N.H., 1965, The external relations of seaport : some new consideration, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 56, 109-121.

Burghardt, A., 1971, A hypothesis about gateway cities, *Annals of the Association of American Geographers*, 61, 269-285.

Rimmer, P., 1977, A conceptual framework for examining urban and regional transport needs in South-East Asia, *Pacific Viewpoint*, 18, 133-148.

Taaffe, E., Morill, R. and Gould, P., 1963, Transport expansion in underdeveloped countries : a comparative analysis, *Geographical Review*, 53, 503-529.

Vallega, A., 1986, From ports to the port system : a geographical explanation, *Ports et Mers*, 147-155.

Vance, J., 1970, *The Merchant's World : the Geography of Wholesaling*, Prentice-Hall, New

금강유역 관문도시의 교통 변천에 따른 공간적 특성 변화: 군산과 강경을 대상으로

- Jersey.
- Weigend, G.G., 1958, Some elements in the study of port geography, *Geographical Review*, 48(2), 185-200.
- 국토지리정보원, 지형도 1:25,000, 강경, 군산.
- 남영우, 1996, 구한말 한반도 지형도 1:50,000, 성지문화사.
- 조선총독부, 지형도 1:10,000, 강경, 군산.
- (접수: 2009.4.23, 수정: 2009.5.26, 채택: 2009.6.11)