

# 일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인, 도시체계상에서의 위상 및 도시내부구조 형성과정

최원희\*

## Emerging Factor, Status in Korean Urban System and Formative Process of Urban Internal Structure of Chochiwon, Japanese Colonial Modern City

Won Hoe Choi\*

**요약 :** 본 연구에서는 ‘일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인, 도시체계상에서의 위상 및 도시내부구조 형성과정’에 대하여 고찰하였다. 연구의 결과, 일제 식민지 근대도시 조치원의 주요 출현요인은 경부선 철도상의 조치원역의 설치로 요약되고, 도시체계상의 위상은 경부선을 통한 도로 및 수운 기능의 흡수통합으로 요약된다. 또한, 도시내부구조 형성과정은 교통·행정·상업·교육 중심의 역전도시 건설로 요약된다. 일제시대 조치원의 한반도 도시체계상에서의 위상은 조치원의 도시내부구조 형성에 결정적 영향을 끼쳤다. 일제시대에 경부선 철도에 설치된 조치원역은 조치원을 한반도 도시체계에 편입시키는데 있어서 매개체 역할을 했고, 조치원 시가지 형성의 발생핵이 되어 조치원을 교통·행정·상업·교육 중심의 역전도시로 만드는데 결정적 역할을 했다. 본 연구를 통해 근대에 철도와 도로의 적환지적 요충에 철도역이 설치되면서 하나의 근대도시가 형성되고, 그 근대도시가 기능적 내부구조를 충전하면서 지리적으로 전개되는 과정을 확인했다.

**주요어 :** 일제 식민지 근대도시, 조치원, 경부선 철도 건설, 조치원역 설치, 인접 도로·수운의 흡수통합, 역전도시 건설

**Abstract :** This study analyzed through research of the emerging factor of Chochiwon, the status of Chochiwon in the Korean urban system and the formative process of urban internal structure of Chochiwon in Japanese colonial period. The results of this study are summarized as follows : the main emerging factor of Chochiwon in Japanese colonial period is considered as the installation of Chochiwon station in Seoul-Pusan railroad, the status of Chochiwon in the Korean urban system as absorption and integration of neighboring road and water traffic, through Seoul-Pusan railroad and formative process of urban internal structure of Chochiwon as the construction of transportation, administration, commerce and education centered railroad station front city. In general, the characteristics of national spatial structure influenced greatly status of individual city in Korean urban system, and it influenced greatly the formation of urban internal structure. The Chochiwon railroad station established in Seoul-Pusan railroad played important roles in incorporating Chochiwon into intermediate Korean urban system and played influential roles in making Chochiwon as railroad station at strategic foothold as transshipment point between railroad and road and that modern city was spread by filling of functional internal structure.

**Key Words :** Japanese colonial modern city, Chochiwon, construction of Seoul-Pusan railroad, installation of Chochiwon station, absorption and integration of neighboring road and water traffic, construction of railroad station front city

\*공주대학교 사범대학 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education, Kongju National University, cwh@kongju.ac.kr)

## I. 서론

### 1. 연구의 배경과 목적

일제(日帝)는 19세말부터 20세기 전반에 걸쳐서 한반도를 식민지화 하면서 서구 제국주의 국가들과 유사한 방식으로 공간구조를 재편했다. 서구 제국주의 국가들의 식민지 공간구조 재편의 핵심은 대체로 해안에서의 항만 개발과 내륙에서의 철도 부설이었다. 일제에 의한 한반도 식민지화의 공간적 골격도 해안에서의 항만 개척과 내륙에서의 철도 부설이었다. 이러한 과정에서 주요 항만과 주요 철도 결절에 근대도시(近代都市)들이 입지하게 되었다. 이에 따라, 한반도의 식민지 근대도시들은 항구와 철도역을 발생핵으로 하여 여러 근대적 기능체들이 충전되면서 시가지가 전개되었고, 근대적 기능, 구조 및 경관을 가진 중심지로 성장하였다.

일제시대에 형성된 식민지 근대도시들의 대부분은 해방 이후 식민지 근대도시의 원형을 해체하고 현대적 대도시로 변화했으나, 일부 식민지 근대도시들은 식민지 근대도시의 원형을 해체하지 못하고 현대적 대도시로 변화하는데 실패하여 지방의 무명 중소도시로 전락한 경우도 있는데, 전자의 대표적 사례로 서울, 인천(仁川), 대전(大田), 목포(木浦), 군산(群山) 등을 들 수 있고, 후자의 대표적 사례로 강경(江景), 조치원(鳥致院) 등을 들 수 있다.

우리나라 일제시대 식민지 근대도시에 관한 연구는 그간 지리학을 비롯하여 역사학, 사회경제사학 등의 분야에서 개항기 근대도시에 관한 연구와 더불어 이루어지거나 독자적으로 이루어져 왔다. 이러한 일제시대 식민지 근대도시에 관한 연구는 우리나라 전체 도시를 대상으로 한 연구와 1-2개의 특정 개별도시를 대상으로 한 연구로 구분되는데, 전체도시를 대상으로 한 연구로는 朝鮮總督府(1926), 樋口節夫(1988), 손정목(1994, 1996a, 1996b), 오성(2006) 등의 연구가 있고, 특정 개별도시를 대상으로 한 연구로는 옥한석(1982), 윤정숙(1985), 김선문(1986), 고성규(2004), 허정도(2005), 김민영(2006), 김영정 등(2006), 박선희(2007) 등의 연구가 있다.

우리나라 일제시대 식민지 근대도시에 관한 연구 중에서 전체도시 대상 연구는 우리나라 일제시대 근대도시의 총론적 일반성을 파악하고 있고, 특정 개별도시 대상 연구는 각론적 조사 결과를 제시하고 있다. 이러한 우리나라 일제시대 식민지 근대도시에 관한 총론적 및 각론적

연구는 총체적으로는 상당한 연구결과를 축적하고 있으나, 각론적 연구는 총론적 연구에 비해서 상대적으로 미약한 편이다.

이런 가운데 특정 개별도시 대상의 각론적 연구는 인천, 전주(全州), 목포, 군산, 마산(馬山), 강경 등을 중심으로 이루어지고 있는데, 그나마 대부분이 현대적 대도시로 변화한 근대도시에 관한 연구이고, 1960년대 이후 산업화와 도시화 과정에서 소외되어 지방의 영세 중소도시로 전락한 근대도시 연구는 소수에 불과하다. 이러한 일제시대 식민지 근대도시 연구의 대도시 편중성은 우리나라 도시발달사에서 중요한 한 단락을 구성하고 있는 근대도시의 일반성과 특수성을 정립하는데 장애가 되고 있다.

이에, 본 연구에서는 일제시대에 대전과 더불어 근대도시로 발생하여 성장하다가 독립 이후 산업화와 도시화 과정을 거치면서 상대적 쇠퇴를 거듭한 조치원을 대상으로 '일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인, 도시체계상에서의 위상(位相) 및 도시내부구조 형성과정'을 고찰하고자 한다. 일반적으로 개별도시의 도시체계상에서의 위상은 국가적 공간구조의 특성에 의해서 좌우되고, 동시에 개별도시의 내부구조 형성과정과 인과관계에 있는 점을 감안하여 분석했다.

한반도에서 20세기 초 일제에 의해 한반도 간선철도로서 경부선이 건설되는 과정에서 조치원역은 충청권은 물론 한반도 도시체계에서 조치원의 위상을 가름하는 주요 기제(機制)였고, 조치원의 도시적 성장의 핵심이었던 것으로 추정된다. 조치원은 대전 및 청주(淸州)와 함께 1917년에 지정면(指定面)으로 승격하고, 1931년에 대전과 함께 읍으로 승격하여 식민지 근대도시로서의 출발 시기는 대전 및 청주와 같았으나, 대전의 경우 1936년 충남도청이 이전해 오는 한편 해방 이후 공업단지가 대규모로 입지하여 대도시로 성장을 거듭한 반면, 조치원은 일제시대 중반의 읍 승격 이외에 현저한 도시성장 요인이 추가되지 않아 도시성장의 정체상태를 거의 80여년간 유지해 왔다. 조치원은 2012년 7월 1일에 연기군 잔여지역과 함께 세종특별자치시에 편입되었는데, 이러한 대변화가 조치원이 세종특별자치시내의 하나의 중심지로서 재생하게 되는 기회가 될 것인지 세종특별자치시의 구중심지로 전락하는 위기가 될 것인지의 판단은 전문가에 따라서 견해가 다르다.

여하간 조치원은 조만간 성하든 쇠하든 대변화를 맞이하게 되어 있어서, 현재 잔존해 있는 일제시대 식민지 근

대도시의 유구(遺構)들이 소멸될 위기에 처해 있다. 이러한 조치원의 사정은 본 연구의 시급성을 의미하기도 한다.

## 2. 연구의 방법과 제한성

일제시대 조치원에 관한 지리학 및 관련 분야 문헌에 대한 조사, 일제시대에서 최근에 이르는 시기의 지도에 대한 분석, 현지 답사 등에 의해서 이루어졌으나, 문헌의 경우 「조치원발전지」(연기향토사연구소, 2004)와 그의 원본 「鳥致院發展誌」(朝鮮新聞忠清總支社, 1915)<sup>1)</sup> 이외엔 별다른 것이 없어 연구에 적지 않은 장애가 되고 있다.

## II. 일제 식민지 근대도시 조치원의 출현 및 도시체계상에서의 위상

일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인을 분석하기 위해 일제시대 전후의 도시발생기원과 조치원 지명의 유래를 조사했다. 또한, 일제시대 한반도 도시체계상에서 조치원의 위상을 분석하기 위해 일제시대 한반도 철도망과 도시인구분포, 도별 도시인구분포 및 경부선 철도 부설에 따른 한반도 공간조직의 변화와 조치원의 위상에 대해 조사했다.

### 1. 일제 식민지 근대도시 조치원의 출현 요인

#### 1) 일제시대 이전의 조치원의 출현요인

일제시대 이전의 조치원의 출현요인은 연기군 사이버홍보관([http://hongbo.yeongi.go.kr/sub\\_history](http://hongbo.yeongi.go.kr/sub_history)), 「조치원발전지」(연기향토사연구소, 2004:29), 「한국지명유래집충청편」(국토지리정보원, 2010:534) 등에 의하면, 발생기원(發生起源)과 관련하여 2가지 정도로 추정되는데, 하나는 이른바 ‘최치원(崔致遠)의 시장개설농사장려설’이고, 다른 하나는 이른바 ‘허만석(許萬石)의 새내 보(洑)·제방 축조설’이다.

최치원의 시장개설농사장려설에 의하면, 조치원은 신라시대의 대학자인 최치원이 이곳에 살면서 시장을 개설하고 농사를 장려한데서 유래했다는 것이다. 그러나, 조선충독부가 ‘조치원’을 ‘조치원’으로 개명할 때, 이곳에 살고 있는 조선인이 반대할 것을 두려워해 조선 사람이 존경하고 좋아하는 신라학자 최치원 선생의 이름을 차용하

였다는 주장에 의하면, 조치원의 발생과정과 관련한 ‘최치원의 시장개설·농사장려설’은 실체가 없는 허구로 간주된다.

허만석의 새내 보·제방 축조설에 의하면, 조치원 일대는 고려시대까지는 연기와 전의 중간지점에 위치하면서 청주와 경계를 이룬 곳으로 사람이 살지 않던 벌판이었고, 비만 오면 물바다가 되는 곳이었으나, 조선 초기에 당시 연기현감 허만석(許萬石)이 연기현(지금의 남면 연기리 구읍 일대) 북쪽 북일면(北一面)지역 일대에 보를 쌓아 물길을 잡도록 하여 농토를 얻게 되었고, 이후 근동 사람들이 부자가 되었으며, 독 안에 있는 마을이라 하여 처음에는 ‘독내동’ 또는 ‘독안동’이라 부르다가 ‘죽안동’ 또는 ‘죽내동(竹內洞)’이 되고, 다시 ‘죽림동(竹林洞)’으로 되었다는 것이다. 죽림동은 현재의 죽림리인데, 죽림리는 조치원 시가지 남쪽의 법정리이다. 죽림리의 오른쪽에는 조천이 흐르고 있다. 허만석은 최근 고시된 도로명안내지도에서 ‘허만석로’라는 도로명으로 조치원 사람들의 일상 생활에 부활되어 있다. 허만석로는 조치원의 동측 경계지대 전체를 흐르는 조천의 좌측 인공제방 안쪽에 있는 도로이다.

#### 2) 일제시대 조치원의 출현요인

조치원은 조선시대 연기현의 북쪽에 속한 변두리 지역이었다. 당시 조치원은 아주 작은 시장이 있고, 넓은 들 가운데 곳곳에 작은 농가가 여기저기 드문드문 있는 작은 벽촌에 지나지 않았다. 특히, 나중에 조치원의 중심지가 된 원리, 교리, 정리, 평리, 명리 일대는 갈대가 있는 늪지대였다. 조치원은 1901년 경부선 철도를 놓기 위하여 일본인 측량대가 머물면서 일본인의 거주가 시작되었고, 1904년 철도가 완성되어 1905년 개통시 이곳에 역이 설정되면서 신흥도시로 부각되었다(연기향토사연구소, 2004:17-29).

1915년 당시 충청남도청(忠淸南道廳)은 공주(公州)에 있었지만, 일본인이 러일전쟁(露日戰爭)을 신속히 치르기 위하여 천안(天安)에서 공주로 설계된 철도가 조치원, 대전으로 놓아지면서 공주는 교통의 불편함 때문에 중심도시 역할을 못하였고, 이에 따라 공주와 가까운 조치원이 더욱 부각된 것으로 추정된다. 1915년 당시 일본인 교육기관은 심상소학교(尋常小學校)였고, 조선인 교육기관은 보통학교(普通學校)였는데, 조치원공립심상소학교가 1906년에 설립되어 신탄진(新灘津), 부강(芙江), 천안, 성환(成歡)의 일본인들이 이곳으로 다닌 것으로 보아 충청

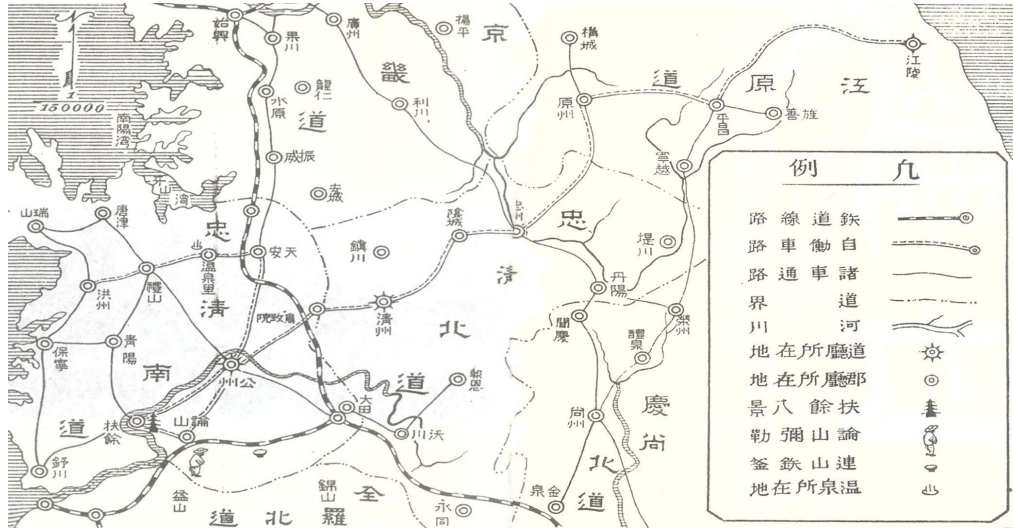


그림 1. 1915년의 조치원과 그 주변지역

출처 : 연기향토사연구소, 2004:114-115

\* 공주와 청주는 도청소재지로, 그리고 조치원, 대전, 천안, 논산 등은 군청소재지로 표기되어 있고, 경부선 철도와 1번 국도가 부설되어 있다.

도의 중심지가 조치원이었던 것으로 간주된다(연기향토사연구소, 2004:18-19).

일제시대에 경부선 철도가 놓여지고 역을 만든 다음 역의 이름을 짓기 위하여 지명을 한자로 고쳐 붙였는데, 처음에 부른 것이 조천원(鳥川院)이었다. 조천원은 당시 일대를 흐르던 '새내'의 한자어 '조천(鳥川)에 지방의 큰 행정교통 중심지를 관행적으로 일컫는 '원(院)'을 덧붙여 만든 것으로 추정된다. 그러나, 전술한 바와 같이 조선총독부에서는 '조천원'이 조선인의 일본어 발음과 같다하여 이름을 개명하기에 이르렀고, 그 개명된 이름이 '조치원'이라는 것이다. 다만 '최치원'이란 이름이 나오게 된 동기는 일본인이 조천원을 조치원으로 개명할 때, 이곳에 살고 있는 조선인이 반대할 것을 두려워해 조선 사람이 존경하고 좋아하는 신라학자 최치원 선생을 끌어들이 전설을 만들어 퍼트린 후 '조치원'이라 개명한 것이다.

## 2. 일제 식민지 근대도시 조치원의 도시체계 상에서의 위상

### 1) 일제시대 한반도 철도망 및 도시인구 분포와 조치원의 위상

(1) 일제시대 한반도 철도망과 조치원의 위상

19세기말 한반도에 출현한 철도는 도시체계의 근대화

에 있어 커다란 요인이 되었다. 철도의 건설에 따라 철도 주변의 도시는 발달했고, 행정기관은 철도 주변의 신도시로 옮겨가 이전의 도시는 구읍(舊邑)으로 남아 있는 예가 많다. 철도는 지금까지 도보, 우마차 등에 의해 연결되었던 조선 전역의 거리를 현저히 단축시켰다. 1910년까지 경인선과 경부선이 개통되어 남북을 관통하는 철도가 건설되었다. 1910년 이후에는 호남선(1914년)과 경원선(1917년)이 개통되어 X자형의 철도망이 전국을 덮게 되었다(성준용, 1990:58-60).

1931년에는 천안-장항을 연결하고 1932년에는 서울-웅기(雄基)와 같은 동북지방을 연결하는 지선의 연장이 이루어져 X자형의 철도망이 완성되었다. 특히, 1930년대에는 대전과 같은 철도의 분기점에 있는 도시가 도청의 이전에 의해 크게 성장하기도 했다(성준용, 1990:66-70).

20세기 전반 일제시대 동안의 한반도에서의 철도 건설은 한편으로는 X자형 철도망의 구축으로 집약되고, 다른 한편으로는 한반도의 철도가 내륙도시 연결철도, 해안도시 연결철도, 및 내륙-해안 연결철도로 구성되어 있다. 특히, 북부지방은 해안도시 연결철도가, 중남부지방은 주로 내륙도시 연결철도 및 내륙-해안 연결철도가 주를 이루고 있다. 이러한 일제시대 한반도 철도망의 구성은 도시인구 분포에 그대로 결정적 영향을 끼쳤다.

경부선 철도에 설치된 조치원은 X자형 철도망에 속하

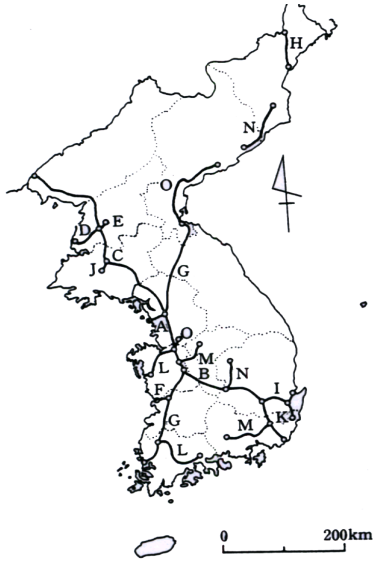


그림 2. 1925년 한반도 철도망과 경부선 조치원의 위상

출처 : 성준용, 1990:59

\* A 1899년, B 1905년, C 1906년, D 1910년, E 1911년, F 1912년, G 1914년, H 1917년, I 1918년, J 1920년, K 1921년, L 1922년, M 1923년, N 1924년, O 1925년

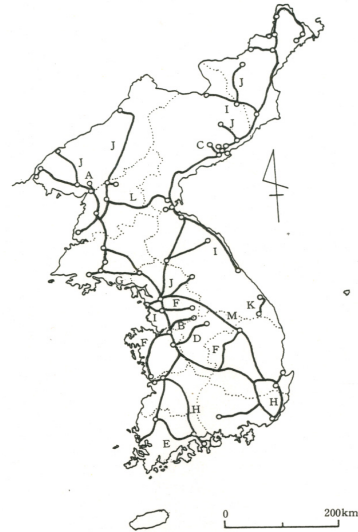


그림 3. 1945년 한반도 철도망과 경부선 조치원의 위상

출처 : 성준용, 1990:74

\* A 1926년, B 1927년, C 1929년, D 1928년, E 1930년, F 1931년, G 1932년, H 1936년, I 1937년, J 1939년, K 1940년, L 1941년, M 1942년

고, 동시에 내륙도시 연결철도망에 속하고 있다. 특히, 조치원은 한반도 철도망의 주축인 경부선 철도에 속해 있고, 장항선의 분기점인 천안 및 호남선의 분기점인 대전과 인접해 있고, 그 자체가 충북선 철도의 분기점으로서 한반도 철도망의 요충(要衝)에 입지해 있다고 할 수 있다. 이러한 조치원의 철도망 요충성은 조치원이라는 근대도시가 20세기 초반의 단기간에 출현하는 주요 요인이었다.

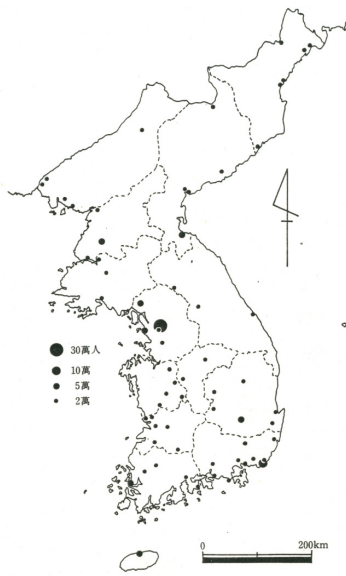
(2) 일제시대 한반도 도시인구 분포와 조치원의 위상

1925년의 도시인구 분포를 보면, 서울은 수위도시로서 30만명대의 도시로 성장하고, 부산, 평양 및 대구는 10만명대의 도시가 되어, 이들 상위도시의 성장은 눈부신 것이었다. 1944년의 도시인구 분포를 보면, 서울은 100만명의 도시로 성장해 평양과 부산 두 도시의 3배의 인구규모를 갖기에 이르렀다. 평양과 부산도 각각 30만명대의 도시로 성장했다. 또한, 이 시기의 도시인구 분포에서는 중위계층 이하의 도시성장이 현저했는데, 북한에서는 항만도시의 성장이, 남한에서는 내륙도시의 성장이 현저했다. 이러한 현상은 북한에선 식민지 정책에 대응한 공업도시, 물자 적출항으로서의 도시가 해안에 발달했고, 남한에선 오랜 행정중심지가 근대도시로 성장했기 때문이었다(성

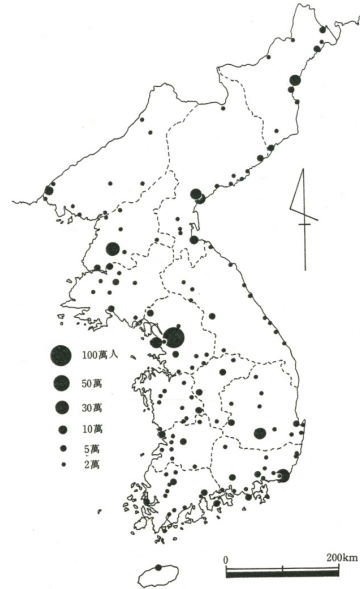
준용, 1990:70-77).

1925년의 도시인구 분포에서 조치원은 4개 인구규모계층 중 최하 계층인 2만명 이하 계층에 속해 있었는데, 1925년 당시 조치원의 인구는 6,954명, 연기군의 인구는 58,798명이었다(朝鮮總督府, 1930). 1925년 당시 조치원을 포함한 충청권의 대전, 천안, 청주, 충주(忠州) 등 모든 도시들은 2만명 이하 계층에 속해 있었다. 1944년의 도시인구 분포에서 조치원은 6개의 인구규모 계층 중 최하 계층인 2만명 계층에 속해 있었는데, 1944년 당시 충청권의 도시들 가운데 대전, 청주 및 충주는 5만명 계층에 속해 있었고, 조치원을 포함한 나머지 전체 도시들은 모두 2만명 이하 계층에 속해 있었다.

1925년과 1944년의 충청권의 도시인구 분포 변화를 보면, 1925년엔 조치원을 포함한 충청권의 전체 도시가 모두 2만명 이하 계층에 속했었으나, 1944년엔 충청권 도시 중 대전, 청주 및 충주 3개 도시는 2만명 계층 바로 윗 계층인 5만명 계층으로 상승해 있었고, 조치원을 포함한 나머지 도시들은 1925년과 마찬가지로 2만명 이하 계층에 잔존해 있었다. 특히, 조치원은 대전과 마찬가지로 순전히 경부선 부설과 더불어 출범하여 지정면 승격(1917년)과 읍 승격(1931년)을 같은 해에 하였으나, 대전은 일



**그림 4.** 1925년 한반도 철도망과 경부선 조치원의 위상  
출처 : 성준용, 1990:59



**그림 5.** 1944년 한반도의 도시인구 분포와 조치원의 위상  
출처 : 성준용, 1990:75

제시대 후반인 1944년엔 인구규모 계층에서 조치원의 차 상위 계층으로 상승해 있었다.

대전의 인구규모 계층 상승은 호남선의 분기점으로 교통의 요충인데다가 공주에 있던 충남도청이 1936년에 대전으로 이전하고, 각종 공업입지가 활발히 이루어진 것이 그 원인이었다. 반면, 조치원은 1928년에 충북선이 개통되었으나, 여객량과 화물량이 모두 미미하여 교통 요충으로 진전되지 못했고, 상위 행정 기능체, 대규모 공업입지 등이 이루어지지 못해 대전과 달리 2만명 이하 계층에 잔존해 있었던 것으로 추정된다.

부연하면, 일제시대의 조치원과 대전의 성쇠과정을 보면, 경부선 등 철도 부설에 따른 철도역의 설치로 근대 도시가 발생했지만, 이후 대단위의 상위 수준의 행정, 공업 등의 기능이 추가되지 않았으면, 일정 수준 이상의 성장이 어려웠다는 것이 드러나고 있다.

## 2) 일제시대 도시인구 분포와 조치원의 위상

1910년 한일합방 당시 한반도의 도시규모 분포를 인구 규모에 따라 0.3-0.5만명, 0.5-1만명, 1-5만명 및 5만명 이상의 계급구간으로 분류하여 보면, 5만 이상 도시로 한양(漢陽)과 부산(釜山)의 2개, 1-5만명 도시로 인천, 개성(開城) 등 12개, 0.5-1만명 도시로 수원(水原), 안성(安城)

등 26개, 0.3-0.5만명 도시로 여주(驪州), 청주 등 33개가 각각 분포해 있었다. 1910년 당시 충남 인근의 충북에는 0.3-0.5만명 도시로 청주만 분포했다(善生永助, 1935:868-870).

1910년 당시 조치원이 속한 충남의 경우 1-5만명과 5만명 이상 구간에는 해당 도시가 전무했고, 0.5-1만명 구간에는 공주가 속해 있었다. 또한, 0.3-0.5만명 구간에 강경, 대전, 홍주(洪州)가 속해 있었다. 조치원 인근의 충북의 경우 청주만이 0.3-0.5만명 구간에 속해 있었다. 1910년 당시 조치원은 0.3-0.5만명 도시규모 구간에도 포함되지 못하고 있었다<sup>2)</sup>(善生永助, 1935:868-870).

1901년에 경부철도주식회사 조치원건설사무소가 개소되고, 1904년에 조치원역이 설치되고, 1911년에 연기군청이 남면 연기리에서 조치원으로 이전하여 시가지 형성이 어느 정도 이루어졌음에도 불구하고 1910년 당시 인구는 아직 3천명에 이르지 못했던 것으로 추정된다. 요컨대, 조치원은 1910년 한일합방 당시 0.3만명 이상 도시를 대상으로 한 한반도 도시체계에 아직 편입되지 못하고 있었다.

조치원역을 관문(關門)으로 삼고 있던 충북의 경우 청주 1개 도시만이 0.3-0.5만명 규모 구간에 포함되어 있어서 충남에 비해서 도시 발달이 미약했던 것으로 나타나고 있다. 따라서, 1910년 당시 조치원 인근 충남 지역에서 가

장 인구규모가 큰 도시는 0.5-1만명 규모 구간의 공주였고, 그 아래 구간에 강경, 대전, 홍주 및 청주가 있었다.

일제 말기 1942년 한반도의 도시규모 분포를 인구에 따라 1-2만명, 2-3만명, 3-5만명, 5-10만명, 10-20만명, 20-50만명, 50-100만명 및 100만명 이상의 계급 구간으로 분류하여 보면, 100만명 이상 도시로 경성(京城) 1개, 20-50만명 도시로 인천, 대구(大邱) 등 5개, 10-20만명 도시로 신의주(新義州), 흥남(興南) 등 4개, 5-10만명 도시로 개성, 대전 등 11개, 3-5만명 도시로 수원, 춘천(春川) 등 21개, 2-3만명 도시로 소사(素砂), 철원(鐵原) 등 35개, 1-2만명 도시로 의정부(議政府), 안성 등 53개가 각각 분포했다(朝鮮總督府, 1943).

1942년 당시 충남의 경우 도시는 다른 도들과 달리 5-10만명 구간과 1-2만명 구간에만 분포해 있었는데, 5-10만명 구간에는 대전이, 1-2만명 구간에는 예산(禮山), 천안, 공주, 장항(長項), 논산(論山), 온양(溫陽), 서산(瑞山), 홍성(洪城), 조치원 및 강경의 10개 도시가 분포했다.

여기서 1910년과 1942년을 사례로 비교해 보면, 1910년에는 0.3만명 이상인 경우를 도시로 간주했음에도 불구하고 해당 도시가 전무했으나, 1942년에는 1만명 이상인 경우를 도시로 간주했음에도 불구하고 11개의 도시가 포함되어 있다. 1942년의 충남의 도시수 11개는 한반도 전체 도시수 130개의 8.4%에 해당되는 것으로 경남, 강원에 이어 3위에 해당되는 것이었다.

1942년 충남의 경우 11개의 도시가 분포하지만, 10개가 1-2만명 규모의 최하위 계층에 속해 있고, 이들 10개 도시와 5-10만명 규모의 대전과는 2개 계층이나 간격이 벌어져 있기도 하다. 대전은 1910년 당시 충북 및 충남 지역에서 공주 바로 아래 인구규모 구간에 함께 분포했으나, 1942년에는 충북 및 충남 지역에서 가장 높은 인구규모 구간에 속하면서 충북 및 충남 지역의 수위도시가 되었다.

1910년에 대전보다 차상위 인구규모 구간에 있었던 공주는 1942년에는 대전보다 2개 구간 아래의 최저차 구간에 속했고, 1910년 당시 대전과 동일 인구규모 구간에 속해 있었던 청주와 공주 중 청주는 대전의 차하 구간에, 공주는 최저차 구간에 속했다. 따라서, 1910-1942년 간에 충북 및 충남 지역의 도시체계에서 가장 큰 변화는 공주의 최저차 구간으로의 추락과 대전의 최고차 구간으로의 상승이라고 할 수 있다.

조치원의 경우 1910년에는 도시인구 규모에 따른 한반도 도시체계에 속하지 못했으나, 1942년에는 예산 등 다른 10개 도시들과 더불어 비록 최하위 계층이긴 하지만, 한반도 도시체계에 속하고 있다. 이러한 조치원의 한반도 도시체계 편입은 조치원이 경부선 철도 조치원역 설치에 따라 조치원역을 중심으로 상업적 시가지가 형성된 역전취락(驛前聚落)으로 발전하면서 인구성장이 이루어졌음을 의미한다.

표 1. 1910년의 도별 도시규모별 분포와 조치원의 위상

행정구역	0.3-0.5만	0.5-1만	1-5만	5만 이상	계
경기	여주	수원, 안성, 강화	인천, 개성	한양	7
충북	청주	-	-	-	1
<b>충남</b>	강경, 대전, 홍주	공주	-	-	4
전북	-	군산, 남원	전주	-	3
전남	담양, 순천, 강진, 병영, 목포, 여수, 영광	제주	광주	-	9
경북	김천	안동, 경주, 상주	대구	-	5
경남	영산, 상북, 진주	마산, 창원, 밀양, 함안, 울산, 양산	동래, 통영	부산	12
강원	-	-	-	-	0
황해	황주, 재령, 곡산, 사리원, 서흥, 장연, 신천	안악	해주	-	9
평북	북진, 영변, 태천, 신의주	의주, 선천, 강계	-	-	7
평남	-	안주	평양, 진남포	-	3
함북	길주, 나남	회령, 경성	-	-	4
함남	단천, 영흥, 신창, 홍원	북청	함흥, 원산	-	7
계	33	24	12	2	71

자료 : 善生永助, 1935:868-870; 강대현, 1975:83; 樋口節夫, 1988:196



표 2. 1942년의 도별 도시규모별 분포와 조치원의 위상

행정 구역	1-2만	2-3만	3-5만	5-10만	10-20만	20-50만	50-100만	100만 이상	계
경기	의정부, 안성, 평택, 장호원, 이천, 여주	소사	수원	개성	-	인천	-	경성	11
충북	영동	제천	청주, 충주	-	-	-	-	-	4
충남	예산, 천안, 공주, 장항, 논산, 온양, 서산, 홍성, 조치원, 강경	-	-	대전	-	-	-	-	11
전북	남원, 신태인, 금산	이리, 정읍, 김제	-	전주, 군산	-	-	-	-	8
전남	장흥, 영산포, 나주, 송정, 강진	별교	제주, 여수, 순천	광주, 목포	-	-	-	-	11
경북	예천, 영주	안동, 경주, 구룡포, 영천	포항, 김천, 상주	포항, 김천, 상주	-	대구	-	-	10
경남	울산, 고성, 방어진, 장승포, 거창, 진영, 하동	진해, 김해, 밀양	통영, 삼천포	마산, 진주	-	부산	-	-	15
강원	목호, 원주, 속초, 김화, 평강, 장전, 고성, 고저	철원, 삼척, 강릉, 주문진	춘천	-	-	-	-	-	13
황해	남천, 황주	용진, 안악, 재령, 신천, 연안	겸이포, 사리원	해주	-	-	-	-	15
평북	정주, 용암포, 박천, 희천, 의주	북진, 선천, 만포진	강계	-	신의주	-	-	-	10
평남	개천, 양덕	안주, 순천, 승호	-	진남포	-	평양	-	-	7
함북	어대진	웅기, 회령, 무산	아오지, 나진, 길주	성진	-	청진	-	-	11
함남	영흥	흥원, 신창, 해산, 차호	단천, 신포, 북청	-	흥남, 원산, 함흥	-	-	-	9
계	53	35	21	11	4	5	0	1	130

자료 : 朝鮮總督府, 1942; 강대현, 1975:92-93

1942년의 자료에 의하면, 조치원이 한반도 도시체계의 최저차 계층에 속해 있으면서 조치원역을 중심으로 충북의 중심지 청주와 충남의 중심지 공주의 철도 관문 도시 역할을 수행했는데도 불구하고 청주와 공주가 대전 아래의 도시계층에 분포한 것은 대전의 교통 중심성 향상과 공업발달에도 원인이 있고, 청주와 공주 자체의 자생적 성장에 한계가 있는데다가 조치원이 자체의 성장에 급급했기 때문으로 추정할 수 있다.

### 3) 경부선 철도 부설에 따른 한반도 공간조직의 변화와 조치원의 위상

(1) 경부선에 의한 공간조직의 변화와 조치원의 위상  
일제에 의한 경부선 철도 건설과 식민정책의 결과로 나타난 공간조직의 재편성효과를 1910년과 1930년을 사례

로 비교해 보면, 전국적으로 인구는 동기간중 1.63배로 증가하나, 경부선 연변 주요 지점은 2.23배로 증가하여, 주요 지점으로 많은 인구의 집중이 있었음을 나타내준다. 주요 지점 중 천안, 시흥(始興, 영등포), 평택(平澤), 부산 등에 급격한 인구의 집중이 있었는데, 이 지역들은 강한 중심성을 확보하였거나 새롭게 산업시설 또는 대규모 농장 등이 조성된 곳들이다. 여기서 주목할 만한 것은 서울, 인천, 수원, 대구, 대전, 마산 등의 인구집중이 느린데, 이것은 당시 우리 민족이 대도시보다도 주로 산업지역에 몰렸음을 나타내는 것이라 할 수 있다(주경식, 1994:309).

한편, 조치원과 김천(金泉)은 일본인들의 예상을 깨고 성장이 느렸는데, 이는 주변의 큰 도시의 역할에서 그 원인을 찾을 수 있다고 본다. 구체적으로 조치원은 대전과 청주의 영향 때문에 성장이 미약했다고 볼 수 있다. 그러



표 3. 경부선에 의한 공간조직의 변화

역명	구분	1910년				1930년			
		인구	하차인원	도착화물	일본인수	인구	하차인원	도착화물	일본인수
서울		233,590	269,161	19,592	32,862	394,511	2,036,077	760,520	109,672
인천		43,762	111,785	28,031	11,125	75,560	616,723	324,919	12,050
진위		16,548	12,755	1,837	169	73,768	92,137	9,165	757
수원		74,661	46,661	3,838	1,247	159,097	219,633	39,349	3,202
시흥		15,005	53,902	4,285	547	84,481	324,024	22,624	3,110
천안		16,135	19,626	1,148	256	104,344	110,384	32,767	1,932
연기		18,730	17,799	3,026	682	65,625	127,171	34,557	1,667
회덕		37,138	21,996	5,493	1,498	117,984	257,917	84,762	9,139
영동		25,755	13,456	1,295	354	83,395	56,389	9,152	1,082
옥천		26,804	7,312	640	165	76,073	57,366	7,078	477
김천		38,052	31,273	7,424	667	136,202	111,263	31,267	2,248
대구		89,063	54,101	19,444	4,913	107,657	479,780	196,690	4,913
청도		65,320	8,053	1,394	224	87,848	59,707	13,262	586
밀양		80,873	17,955	2,731	1,113	128,831	120,977	13,015	2,215
동해		69,469	101,731	61,566	22,051	270,739	293,720	248,721	53,338
마산		107,817	37,418	5,542	4,454	176,863	202,680	28,227	5,235
계		958,752	829,984	167,286	82,327	2,142,978	5,165,948	1,856,077	211,623

자료 : 주경식, 1994:311

\* 인구하차인원·일본인수: 명, 도착화물: 톤, 수화물 제외, 진위: 평택.

나, 전체적으로는 다른 철도역의 도시들보다는 그래도 성장이 빠르다(주경식, 1994:310).

(2) 경부선상의 도시분류와 조치원의 위상

경부선상의 도시분류를 위해 인구, 인구증가율, 1인당 하차인원, 1인당 도착인원, 1인당 도착화물, 1인당 일본인수 등 5개 변수를 이용해 1910년과 1930년의 경부선 중요지점에 대한 워드법(Ward method) 클러스터 분석(cluster analysis)의 결과, 두 시기 모두 3개의 그룹으로 구분되었다(주경식, 1994:310-312).

1910년의 경우 첫째 그룹은 인구에 비슷한 정도로 철도의 역할이 강한 소도시들로서 이 그룹엔 상당수의 인구가 있고, 일본인들이 많다. 이 그룹에 속한 도시들은 평택, 천안, 영등포, 조치원, 영동, 옥천, 대전, 김천, 인천 등의 9개가 있는데, 조치원, 천안, 대전 등은 아직 특별한 교통도시 역할을 하지 못하고 있다. 둘째 그룹은 발전형, 중대도시형 도시로서 인구가 많고, 철도의 역할이 인구에 비해 훨씬 강하며, 일본인들도 많다. 청도(淸道), 부산, 수원, 밀양(密陽), 대구, 마산 등이 이 그룹에

속하고 있다. 셋째 그룹은 특별도시로서 인구가 많고, 하차인원이 많다. 서울이 이 그룹에 속해 있다(주경식, 1994:312).

1930년의 경우 첫째 그룹은 소도시형으로서 인구증가율이 높으며, 인천, 옥천(沃川), 평택, 조치원, 영등포, 영동(永同), 청도 등이 여기에 속해 있다. 둘째 그룹은 대도시형으로서 교통도시이며, 수원, 마산, 김천, 밀양, 천안, 대구, 대전이 이 그룹에 속해 있다. 셋째 그룹은 특별도시로서 서울과 부산이 여기에 속해 있다(주경식, 1994:312).

1910년과 1930년의 경부선상의 도시분류에서 조치원은 두 시기 모두 소도시형 그룹에 속하고 있는데, 1910년의 경우 조치원은 천안, 대전 등과 같이 아직 교통도시로서의 역할을 못하고 있다. 1930년의 경우 조치원은 1910년의 제1 그룹과 유사한 인구증가율이 높은 소도시형에 속해 있으나, 1910년에 조치원과 같은 그룹에 속했던 천안과 대전이 대도시형 교통도시에 해당하는 둘째 그룹에 속해 있다. 조치원은 경부선상 도시에서 1910년에 아직 상대적으로 특별한 교통도시 역할을 하지 못하고 있고, 1930년에도 대도시형 교통도시로 분류되지 못하고 있다.

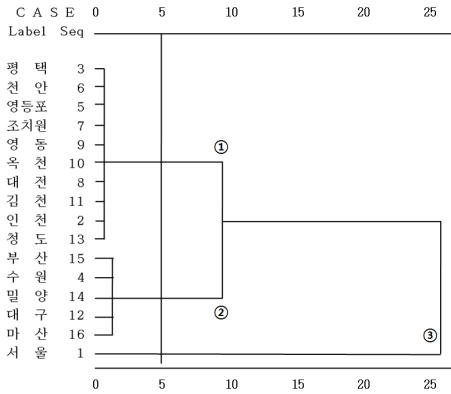


그림 6. 1910년 경부선상의 도시분류와 조치원의 위상

출처 : 주경식, 1994:312

\* 횡축의 눈금상의 수치는 정보손실을, 그래프상의 ①, ② 및 ③은 분류된 그룹의 식별 번호임.

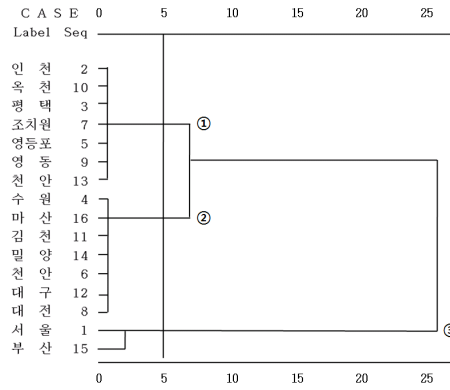


그림 7. 1930년 경부선상의 도시분류와 조치원의 위상

출처 : 주경식, 1994:312

\* 횡축의 눈금상의 수치는 정보손실을, 그래프상의 ①, ② 및 ③은 분류된 그룹의 식별 번호임.

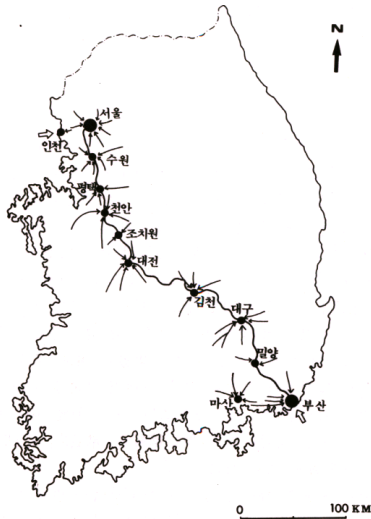


그림 8. 1930년대 경부선이 횡단한 주요 운송로와 조치원의 위상

출처 : 주경식, 1994:313

(3) 경부선이 횡단한 주요 운송로와 조치원의 위상  
경부선상의 주요 도시의 성장은 경부선이 기존의 도로와 수운에 의한 사람과 화물의 이동을 효과적으로 흡수했음을 나타내는 것이다. 즉, 기존의 한국인들이 조직한 공간의 틀이 철도에 의해서 철저히 재편성되어 일부 도로가 경부선에 편입되고, 수운 역시 경부선에 통합되는 효과를 가져온 것이다(주경식, 1994:312-313). 경부선상의 조치원 역시 위에서 기술한 대로 다른 도시들과 마

찬가지로 인근의 주요 도로들과 금강수운(錦江水運)의 기능을 흡수·통합하는 역할을 했을 것이다.

### III. 식민지 근대도시 조치원의 도시내부구조 형성과정

식민지 근대도시 조치원의 도시내부구조의 형성과정은 朝鮮總督府가 1918년에 발행한 한국 최초의 근대적 지형도인 「近世韓國五萬分之一地形圖」의 청주(淸州) 도폭, 1930에 간행한 「朝鮮國勢調查報告: 忠淸南道編」 및 1940년에 제작한 「朝鮮地形圖」, 1915년에 朝鮮新聞忠淸總支社가 발행한 「鳥致院發展誌」, 연기향토사연구소가 2004년에 「鳥致院發展誌」를 역주(譯註)한 「조치원발전지」, 국토지리정보원이 2010년에 간행한 「한국지명유래집 : 충청편」 등에 의해서 개략적으로 파악할 수 있다. 여기에서는 위와 같은 자료들을 바탕으로 '일제시대 식민지 근대도시 조치원의 도시내부구조 형성과정'을 파악하기 위해서 일제시대 조치원의 주요 연혁을 개관하고, 이어서 이를 바탕으로 조치원 도시내부구조의 주요 형성과정으로서 조치원역 설치에 따른 시가지 원형의 형성, 연기군청의 조치원 이전 및 조치원 행정구역의 출현에 따른 도시기반의 구축, 조천개수공사에 따른 시가지 확장, 기능체의 입지에 따른 시가지 중선에 대해서 개관적으로 고찰하고자 한다.

표 4. 일제시대의 조치원의 지리적 변화 내역

연도	지리적 변화 내역
1901	경부철도주식회사 조치원건설사무소 개소
1904	조치원 우편취급소 개설
1904	조치원역 설치
1905	조치원역 영업 개시
1905	경부선 개통
1911	연기군청이 남면 연기리에서 조치원으로 이전
1914	군면 통폐합(연기군에 동면, 서면, 남면, 북면, 금남면, 전의면, 전동면 등 7개면 설치), 북면 조치원리 설치(청원군 강의면 장대리(場臺里)와 평리(平里)를 병합해서 '조치원리'라 하고 북면에 편입)
1917	조치원면(指定面) 설치
1917	조치원배수지(鳥致院配水池)설치(번암리 방아미 또는 방안이 서쪽의 상수도 저수지)
1920	한국전력주식회사 대전지점 조치원출장소 개설
1922	조치원경찰서 설치
1924	조천개수공사(烏川改修工事, 1924-1926)
1925	연기군의 세대 11,087세대, 인구 56,798명(남:30,439명, 여:28,359명), 조치원면 6,953명
1926	조치원공립농업실수학교 개교
1926	조천교 가설(조치원과 충북 청원군 강의면을 연결)
1927	조치원공립실과여학교
1928	충북선 개설
1929	연기우체국 개국
1930	연기군 인구 63,388명, 조치원면 인구 8,400명
1931	조치원읍으로 승격. 당시 호구는 1,735호, 인구는 8,414 명
1935	조치원수원지를 평리에 건설
1939	서면 5개리(신안, 내창, 동, 번암, 죽내리)를 조치원읍에 편입
1940	조치원읍의 리(里)를 정(町)으로 개칭 : 갈야정(교리), 적송정(남리), 옥정(명리), 번암정(번암리), 봉산정(봉산리), 본정1정목(상리), 서창정(서창리), 신안정(신안리), 신흥정(신흥리), 소화정(평리), 본정2정목(원리), 영정(정리), 죽림정(죽림리), 궁하정(침산리)
1944	자석식 전화 300회선 개통

출처 : 朝鮮總督府, 1930; [http://hongho.yeongi.go.kr/sub\\_special](http://hongho.yeongi.go.kr/sub_special)

## 1. 일제시대 조치원의 주요 연혁

원래 조치원에는 아주 작은 시장이 있었고, 넓은 들 가운데 곳곳에 작은 농가가 여기저기 드문드문 있는 작은 벽촌에 지나지 않았다(연기향토사연구소, 2004:29). 일제시대에 들어서면서 조치원에는 여러 지리적 변화들이 발생했다. 그 가운데 특히 1904년의 조치원역 설치, 1911년의 연기군청의 남면 연기리에서 조치원으로의 이전, 1914년의 행정구역 통폐합시 북면 조치원리 설치, 1917년의 조치원면 설치, 1924년의 조천개수공사 착수, 1926년의 조천교 가설, 1928년의 충북선 개설, 1931년의 조치원읍 승격, 1939년의 서면 5개리의 조치원읍 편입 등은 일제시대에 조치원의 도시내부구조 형성과정에 결정적 영향을 끼친 것들이었다.

## 2. 일제시대 조치원의 도시내부구조 형성과정

### 1) 조치원역 설치에 따른 시가지 원형의 형성

일제시대의 지리적 특성 변화들 가운데, 1904년의 조치원역 설치의 조치원의 역사에서 가장 획기적인 사건으로서, '조치원'이라는 도시적 취약 발생의 제1요인이다. 즉, 조치원은 조치원역의 설치에 따라 갑자기 아주 짧은 시간에 형성 되었다. 1904년에 조치원역을 설치하기에 앞서 이미 1901년에 경부철도주식회사 조치원건설사무소가 개소된 바 있고, 조치원역이 보통역으로 영업을 개시한 것은 1905년 1월 1일 이었다. 또한, 조치원역을 비롯한 경부선이 전면 개통된 것은 1905년 5월 25일 이었다. 조치원역이 원리 일대에 설치된 1904년을 전후하여 조치원역과 조천의 인공제방 사이에는 역전취락의

원형적 시가지가 본격적으로 형성되기 시작했던 것으로 추정된다.

### 2) 연기군청의 조치원 이전 및 조치원 행정구역의 출현에 따른 도시기반의 구축

1911년에 남면 연기리에 있던 연기군청이 당시 북면 지역으로 이전하고, 1914년에 조선총독부에 의한 행정구역 통폐합시 당시 청원군 강외면 장대리(場垞里)와 평

리(平里)를 병합해서 ‘조치원리’라 칭하고 북면(北面)에 편입시켰다. 1914년 당시의 ‘조치원리’는 역사상 ‘조치원’이라는 명칭이 행정구역 명칭으로 처음 대두되는 것이었다. 1917년에 지정면(指定面)으로서 조치원면의 설치하는 조치원이 역사상 처음으로 행정구역 명칭만 갖는 차원을 뛰어 넘어 행정기능체(면사무소)를 갖게 되는 것을 의미하는 중요한 사건이었다.

1918년에 조선총독부가 발행한 최초의 근대적 지형도



그림 9. 일제시대 초기의 조치원 일대의 자연환경과 인문환경

출처 : 朝鮮總督府, 1918

\* 행정구역 명칭이 1917년에 설치된 鳥致院面(조치원면)으로 명기되어 있다. 조치원역과 조치원시장 일대에 각각 직교형의 근대적 시가지가 형성되어 있으며, 1번 국도 및 경부선(京釜線, 경부본선 [京釜本線])이 이미 완성되어 있다. 조치원의 배후지역으로서의 서부의 산지와 동부의 하천과 평야가 잘 나타나 있다. 특히, 미호천과 조천의 범람원의 자연제방이 이미 인공제방으로 대규모로 축조되어 있고, 범람원의 배후습지의 대부분이 평야(논)으로 개간된 것으로 나타나 있다. 이 지도는 1904년의 조치원역의 설치와 1917년의 조치원면 설치에 기인한 조치원 발생 초기의 조치원 일대의 자연환경 및 인문환경을 잘 드러내고 있는 귀중한 자료이다.



그림 10. 조선지형도(1:10,000)의 조치원읍 일대

출처 : 국토지리정보원, 2010:534

° 조선지형도는 조선총독부가 1940년에 제작한 것이다. 조치원면이 1931년 읍으로 승격된 이후 1940년 당시 吉野町(길야정)은 지금의 교리(校里) 일대이다. 1914년에 신설된 '鳥致院里(조치원리) 지명이 지도의 우측 상단부에 잔존해 있다. 경부선 철도와 조치원역이 표시되어 있고, 철도의 우측부에 직교형 시가지가 형성되어 있는 것으로 나타나고 있다.

인 「近世韓國五萬分之一地形圖」의 청주(淸州) 도폭에는 연기군청이 '郡廳(군청)으로 표기되어 있고, 직교형의 가로망을 취한 시가지가 조치원역 상하의 경부선 철도 우측에 형성되어 있음을 나타내고 있다. 1931년의 조치원읍 승격은 조치원이 이로서 본격적으로 제조업과 서비스업에 기반한 도시적 취락으로 전환되고 있음을 의미하는 것이었고, 이어서 1939년의 서면의 신안리, 내창리, 동리, 번암리, 죽내리 등 5개 리의 조치원 편입은 시가지가 급격히 외연적으로 팽창하는 조치원에 공간적 기반을 제공하는 계기가 되었다.

그러나, 1940년에 행정구역 명칭인 리(里)를 정(町)으로 개칭한 것은 이제 명실상부하게 조선시대 도시를 일제시대 도시로 완전히 변경하는 것이 사실상 마무리 되었음을 의미하는 것이었다. 1940년에 조선총독부가 제작한 1:10,000 축척의 「朝鮮地形圖」의 조치원 부분에는 1940년에 변경된 정(町), 통(通) 등의 일본식 행정구역 명칭이 일부 표기되어 있다. 이 지도에는 길야정(吉野町), 약송정(若松町), 행정(幸町), 영정통(榮町通), 옥정통(旭町通), 중정통(仲町通) 등의 일본식 행정 지명이 명명되어 있으며, 장대리(場垈里)에 인공제방을 조성하여 그 위에 직선도로를 만들어 천단정통(川端町通)이라는 지명을 명명했다(국토지리정보원, 2010:534).

### 3) 조천개수공사에 따른 시가지 확장

국토지리정보원이 2010년에 발행한 「한국지명유래집 총청편」 534쪽에 의하면, 현재의 조치원을 일대는 일제 시대에 경부선 조치원역이 들어서 개발되기 이전에는 비만 오면 큰 강을 연상하게 하고, 물이 빠지면 군데군데 웅덩이가 생겨나는 곳으로 갈대, 억새풀이 무성하여 새들이 많았기 때문에 '새들이 많은 냇가'라는 뜻에서 '새내'라고 부르고, 한자로 '조천(鳥川)' 또는 '조천천(鳥川)' 이라고 부르고, 그리고 마을 앞의 하천이라는 뜻에서 '앞내'라고도 불렀다. 이러한 새내 또는 조천 지명의 유래는 조천의 양측 자연제방에서 배후지로 홍수기에 물이 흘러 넘쳐 갈대와 억새풀이 무성한 호소성 배후습지(湖沼性 背後濕地)를 이루고 있었음을 암시한다. 또한 '앞내'라는 하천 지명은 조천의 서측이 홍수기에 범람하는 호소성 습지 상태였음에도 불구하고 배산임수성 취락(背山臨水性 聚落)이 부분적으로 형성되어 홍수를 감내하고 있었음을 의미한다.

또한, 조치원 일대는 20세기초 경부선 철도의 관통과 조치원역 설치가 이루어지기 훨씬 이전인 조선초기에 비만 오면 물바다가 되었으나 지금의 죽림동(竹林洞) 일대에 허만석이 보(毒)를 썰아 농사를 짓게 되면서 취락이 형성되었다는 주장에서도 유추할 수 있는 바와 같이 조치원읍 동측 경계부를 남북 방향으로 흐르는 조천이 여름철 홍수기만 되면 자연제방을 넘어 배후습지로 범람하는 것이 일반적이었고, 이를 방지하기 위해 오늘날의 조치원 남부의 죽림동 일대의 동측부를 흐르는 조천의 좌측 자연제방을 인공제방으로 전환하고, 인공제방 좌측의 호소성 배후습지를 매립해 농사를 가능하게 하면서 취락이 형성된 것이라는 점이다.

허만석에 의해서 최초로 오늘날의 시가지 남측의 죽림리 일대에서 조천개수공사(鳥川改修工事)가 이루어졌다면, 1924-1926년 간에는 일본인에 의하여 조천개수공사가 대대적으로 이루어졌는데, 이 공사는 이전에 이루어진 조천개수공사가 불완전하여 당시 조치원역 동측의 시가지 일대의 여름철 범람을 완전히 막기 위한 본격적 공사였던 것으로 추정된다.

부연하면, 죽림리의 북측에 있는 조치원 시가지의 동측 경계부를 흐르는 조천의 인공제방을 보수하는 개수공사는 일제시대에 조치원역이 설치되어 남리, 명리, 상리, 평리, 교리 등의 시가지가 조성되면서부터 지속적으로 이루어진 것으로 추정된다. 1915년에 쓰여진 「鳥致院





그림 11. 조선지형도(1:10,000)의 조치원읍 일대

출처 : 국토지리정보원, 2010:534

\* 조선지형도는 조선총독부가 1940년에 제작한 것이다. 조치원 면이 1931년 읍으로 승격된 이후 1940년 당시 吉野町(길야정)은 지금의 교리(校里) 일대이다. 1914년에 신설된 鳥致院里(조치원리) 지명이 지도의 우측 상단부에 잔존해 있다. 경부선 철도와 조치원역이 표시되어 있고, 철도의 우측부에 직교형 시가지가 형성되어 있는 것으로 나타나고 있다.

發展誌」(연기향토사연구소, 2004:17)에 의하면, 지금의 조치원 중심지인 원리, 교리, 정리, 평리, 명리 일대는 갈대가 있는 늪지대였다. 조치원의 촌락과 시가지의 개발의 관건은 조치원의 동쪽 경계부 전체를 흐르는 조천이 여름철 홍수기에 조천 서측의 자연제방을 넘어 배후지를 호소성 범람원 배후습지로 변하지 않게 하는 것이었던 것으로 추정된다.

일제시대인 1924-1926년 간에 이루어진 것으로 알려져 있는 조천개수공사는 1900-1910년대에 이미 조성되기 시작한 조치원을 시가지가 여름철 홍수기에 조천의 범람으로 물이 차는 것을 방지하기 위해 인공제방을 재구축하고, 유로를 직강화(直江化)하고, 하상(河床)을 정비하는 것이 주를 이루었던 것으로 추정된다. 국토지리정보원이 2010년에 발행한 「한국지명유래집: 충청편」은 1940년에 조선총독부가 제작한 1:10,000 축척의 '조선지형도'의 조치원 부근을 제시하면서 장대리(場垞里)에 인공제방을 조성하여 그 위에 직선도로를 만들어 '천단정통(川端町通)이라는 지명을 명명했다는 기록이 나오는데, 이는 1924-1926년간의 조천개수공사 이후에도 조천의 자연제방을 인공 제방으로 전환하는 공사가 계속됐음을 의미한다.

1940년에 조선총독부가 발행한 '조선지형도'(1:10,000 축척)의 조치원 시가지 남부 부분도를 보면, 조천의 지속적인 개수공사의 결과가 잘 나타나 있다. 이 지도를 보면, 1번 국도와 경부선 철도 사이에 미호천과 그의 지류 조천이 흐르고 있는 가운데 미호천과 조천의 서측 제방, 즉

조치원 동측의 하천제방이 인공제방으로 축조되어 있는 것으로 나타나고 있는데, 미호천과 조천이 홍수기에 범람하여 하천 서측의 1번 국도를 포함한 조치원이 범람하는 것을 방지하기 위한 것으로 추정된다.

조천의 경우 동측 제방도 인공제방이 축조되어 있는데, 이는 경부선 철도가 홍수기에 침수되는 것을 방지하기 위한 것으로 추정된다. 특히, 지도의 좌상단에 표기되어 있는 '죽내리(竹内里)는 조치원 취락 발생과 관련한 조선 초기 허만석의 이른바 '보·제방축조설'을 뒷받침하는 지명으로서 조천의 여름철 범람을 방지하기 위해 조천의 자연제방에 독을 쌓아 인공제방을 축조 하면서, 인공제방(독) 안을 '독안리' 또는 '독내동'이라 부르다가 '죽안동', '죽내동', 죽림동으로 계속 와전(訛傳)되었다는 것이다.

1920-1926년 에 조천개수사업이 진행되는 시기에 조치원과 충북 청원군 강외면 사이의 36번 국도상에 '조천교(鳥川橋)'(당시 명칭, 中橋 [중교])가 건설되어 조치원과 청주 사이의 교통이 급격히 증가하여 충청남도 행정구역 내의 조치원이 충청북도내의 청주 생활권에 편입되는 기현상이 유발 되었으나, 이러한 기현상은 동시에 조치원이 청주로부터 재화와 용역을 공급받아 중국에 중심성(中心性)을 가진 도시적 취락으로 발전하는데 중요한 동력이 되기도 했다.

#### 4) 기능체 입지에 따른 시가지 충전

(1) 일제시대의 기능체 입지에 따른 시가지 충전

1904년의 조치원역이 원리 일대에 설치되면서 역전취락이 형성되고, 이후 1911년의 연기군청의 조치원 이전, 1917년의 조치원면 설치, 1924-1926년간의 조천개수공사, 1931년의 조치원읍 승격 등을 거치면서 역전취락은 원리 북쪽의 교리, 원리 남쪽의 정리, 원리 동쪽의 평리, 상리 및 명리로 확장되어 나갔다.

일제시대 조치원 역전취락의 형태를 구체적으로 보면, 철도역과 중심지와의 거리는 0.2km로 조사대상 경부선 및 호남선 철도역 가운데 최소치에 해당되고, 평균치 1.0km의 5분의 1에 불과하다. 또한, 조치원은 철도역이 구시가지의 행정관청과 거리를 두고 입지하여 발전하되 서로 연계해 도시발전을 가져와 중심부가 구시가지에서 철도역까지 길게 발전한 연계형(連繫型)에 해당된다(주경식, 1994:305-307). 이러한 사실로 볼 때, 일제시대 조치원은 전형적인 역전취락으로 발전했던 것으로 보인다.

표 5. 일제시대 연기군과 조치원의 인구증감

연도	연기군 인구		조치원면 인구		연기군 내 조치원면 인구비중 (%)
	인구 (명)	연평균 인구 증감율 (%)	인구 (명)	연평균 인구 증감율 (%)	
1910	18,730	-	-	-	-
1915	-	-	3,166	-	-
1925	58,798	-	6,954	11.96	11.8
1930	63,388	1.5	8,400	4.1	13.2

출처 : 朝鮮總督府, 1910-1930; 연기향토사연구소, 2004:31

한편, 조치원역, 연기군청, 조치원면사무소, 조치원을 사무소 이외에 일제시대 내내 지속적으로 이루어진 기업, 관공서, 학교 등의 기능체(機能體)의 입지는 시가지의 여백 부분을 충전(充填)하고 중심성(中心性)을 높이는 요인이 되었는데, 이러한 주요 기능체로는 조치원우편취급소(1904년), 한국전력주식회사대전지점조치원출장소(1920년), 조치원경찰서(1922년), 연기우체국(1929년) 등의 기업 및 공공기관과 조치원공립농업실수학교(1926년), 조치원공립실과여학교(1927년) 등의 학교가 있었다.

특히, 한국전력주식회사대전지점조치원출장소(1920년)에 의한 전기 보급, 조치원배수지(변암리 소재)(1917년), 조치원수원지(평리 소재)(1935)에 의한 상수도(上水道) 보급, 자석식 전화 개통(1944년) 등은 조치원을 시가지의 중심성과 주거가능성을 증대시키는데 크게 기여했다. 이외에도 시가지에는 잡화상, 양조업체, 여인숙, 산파(産婆), 대서업(代書業), 의사(醫師), 운송업, 농구상(農具商), 세탁업소, 시계상, 목재상 등의 다양한 서비스업 기능체들과 상점들이 입지해 있었다.

이러한 일제시대의 조치원 시가지의 중심성과 주거가능성의 증대는 일제시대의 일부 인구통계자료에서도 나타나는데, 연기군내 조치원 인구비중은 1925년엔 11.8%였으나 1930년 13.2%로 증가하고, 1925-1930년간의 연평균 인구증감율은 연기군의 경우 1.5%인데 비해 조치원의 경우 연기군보다 훨씬 높은 4.1%에 이르고 있었다.

그러나, 1915-1925년 간의 조치원의 연평균 인구 증감율은 무려 11.96%로 나타나서 1925-1930년 간의 연평균 인구 증감율 4.1%의 2.9배에 이르고 있다. 이는 1915-1925년 간에 조치원에서 2, 3차 산업 입지의 폭발적 증가에 따라 고용기회도 폭발적으로 증가했음을 의미한다. 이러한 '산업입지 급증 → 고용기회 급증 → 인구 급증' 현상은 조치원 일대에서 경부선 철도 건설이 시작된 1901

년부터 1914년까지의 기간에도 거의 유사하게 발생했을 것으로 추정된다.

일제시대의 조치원의 시가지의 평면구조가 가로망 형태에 잘 나타나고 있는데, 대체로 대부분의 근대도시들이 취하던 직교형 형태를 취하고 있고, 간선도로는 노폭(路幅)이 가장 큰 대로(大路)의 형태를, 이면도로는 노폭이 대로보다 작은 중로(中路) 및 소로(小路)의 형태를 취하고 있다. 조치원의 경우도 많은 근대도시의 경우처럼 시가지의 직교형 가로망의 기점(起点)이 조치원역이 되었는데, 이는 역전취락이 시가지 형성의 핵이 되었음을 의미한다.

일제시대 조치원을 시가지에는 서구식 건물, 일본식 건물 및 한국식 건물이 혼재해 있었는데, 서구식 건물은 석재(石材)나 목재(木材)를 사용하고 지붕엔 기와, 양철, 슬레이트 등을 사용했다. 일본식 건물은 벽면에 목재를, 지붕엔 기와를 사용했고, 한국식 건물은 기와집이나 초가집 형태를 취했다. 도로변의 상가건물들은 대부분 취급상품을 내외에 드러내는 장옥(場屋) 형태를 취하고, 일본어로 표기된 간판이 부착되어 있었다.

시가지의 도로는 대부분 비포장이었으며, 교통수단은 대부분이 마차, 인력거, 수레, 자전거 등이었다. 이외에도 도로에는 가로수, 전봇대 등이 있었고, 일본인 거류지(居留地) 입구나 특정 도로 즉, 본정통(本町通)의 입구엔 2개의 첩탐에 가로로 도로명이나 지구명(地區名)을 기입한 간판이 걸려있었다. 학교나 배수지·수원지 건물들 역시 서구식 또는 일본식 양식으로 지어져 있었으며, 학교에는 넓은 운동장과 각종 운동 시설들이 설치되어 있었다.

요컨대, 일제시대 조치원은 경부선 철도에 조치원역이 설치되면서 역전취락 형태의 도시적 취락으로 발전하기 시작했으며, 연기군청의 조치원으로의 이전, 조치원면·읍 행정구역의 출현, 조천개수공사, 기업, 관공서,

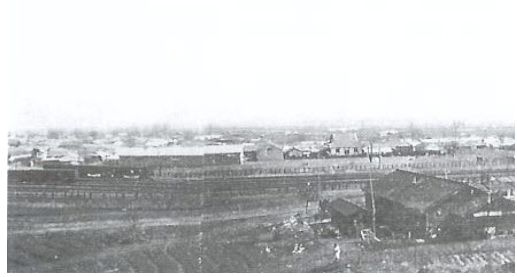




**그림 12.** 1910년대의 조치원 시가지 전경

출처 : 최석로, 1992:115

- \* 1910년대의 조치원역과 그 일대의 직교형 가로망의 초기 역전 취락의 형태가 뚜렷하게 나타나고 있다.



**그림 13.** 1932년의 조치원 시가지 전경

출처 : 충청남도, 1997:36

- \* 1932년의 조치원역을 중심으로 한 조치원 시가지의 윤곽이 1910년대와 크게 다르지 않은 것으로 보인다.



**그림 14.** 1910년대의 조치원 본정동

출처 : 충청남도, 1999:58

- \* 역전 앞 중심가로(中心街路)의 대로, 비포장 도로, 서구식 및 일본식 건물, 가로 입구의 상징적탑 조형물, 전봇대, 만국기, 인력거, 마차, 여관 간판, 사다리 등의 근대적 가로경관이 나타나고 있다.



**그림 15.** 1920년대의 조치원 시가지

출처 : 최석로, 1992:118

- \* 고화(固化)된 비포장 도로, 전봇대, 처마가 길고 이중으로 된 전형적 일본식 장옥(場屋), 양복점, 의원(醫院) 간판, 수레, 대형 갓을 쓴 노인들, 백색 옷을 입은 조선인들이 눈에 띈다.



**그림 16.** 1920년대의 조치원 시장

출처 : 최석로, 1992:118

- \* 비포장 도로, 처마가 길고 이중으로 된 일본식 장옥, 벗짚 지붕, 노점상, 백색 옷을 입은 조선인들이 보인다.



**그림 17.** 일제시대의 조치원역과 조치원금융조합 사이의 시가지

출처 : 충청남도, 1999:73

- \* 조치원역이 멀리 보이고, 서구식 석조벽돌 건물이 웅장하게 축조되어 있고, 큰 갓을 쓴 사람, 서구식 우산을 쓴 사람, 지계를 진 사람, 서구식 복장을 한 사람, 우마차, 자전거, 가로수, 전봇대, 처마가 길고 이중으로 된 일본식 장옥이 보인다.



**그림 18.** 1910년대의 조치원역

출처 : 충청남도, 1999:27

\* 조치원역은 일제가 식민지 조선을 효과적으로 경영하기 위한 여러 방편의 하나로 부설한 경부선 철도의 요역 중의 하나로 20세기 초에 조치원이 식민지 근대도시(植民地 近代都市)로 태동하는 모체가 되었고, 경부선 철도 노선에서 제외된 청주, 공주 등 주변의 기존 대도시들의 관문(關門) 역할을 했다.



**그림 20.** 1910년대의 조치원우체국

출처 : 최석로, 1992:119

\* 우체국은 근대도시 조치원이 내외부 도시들과 소통을 위한 유일한 핵심적 공공 기능체였다.



**그림 22.** 일제시대의 식산은행 조치원지점

출처 : 최석로, 1992:119

\* 은행은 근대도시 조치원에서 자본주의적 경제활동의 핵심적 공공 기능체였다.



**그림 19.** 일제시대의 연기군청

출처 : 최석로, 1992:118

\* 일제시대에 조치원에 입지한 최고차의 관공서로서 조치원역과 더불어 시가지 형성의 핵심의 하나였다.



**그림 21.** 1920년대의 조치원경찰서

출처 : 최석로, 1992:119

\* 경찰서는 근대도시 조치원에서 법에 의한 치안유지를 위한 유일한 핵심적 공공 기능체였다.



**그림 23.** 1930년대의 평리 소재 조치원수원지

출처 : <http://hongbo.yeongi.go.kr/sub-special>

\* 수원지는 근대도시 조치원에서 위생적 수도물 공급을 위한 핵심적 공공 기능체였다.



**그림 24.** 1910년대의 배달학교

출처 : <http://hongbo.yeongi.go.kr/sub-special>

\* 학교는 근대도시 조치원에서 보편적 시민교육을 위한 핵심적 공공 기능체였다.





그림 25. 1920년대의 조치원공립실과여학교

출처 : <http://hongbo.yeongi.go.kr/sub-special>

\* 여학교는 근대도시 조치원에서 남녀평등을 지향하는 시민교육을 위한 핵심적 공공 기능체였다.



그림 26. 일제시대의 조치원공립심상고등학교

출처 : 최석로, 1992:120

\* 심상고등학교는 조치원을 비롯해 인근 지역 중심도시들에서 대체로 조선인들과 분리된 장소에서 집단적으로 거류(居留)하는 일본인 자녀들의 교육을 위한 근대적 교육기관이었다.

학교 등의 각종 기능체 입지 등에 의해서 시가지의 기반이 마련되고 충전되었던 것으로 보인다. 일제시대 조치원은 인근의 대전, 강경, 공주, 부여(扶餘) 등처럼 일제에 의해서 근대식으로 조성된 전형적 일본식 도시였다.

### 5) 1915년의 기능체 입지에 따른 시가지 충전

「조치원발전지」(연기향토사연구소, 2004)에는 1915년 당시 조치원에 각종 기능체들이 입지하여 시가지가 충전되는 것이 잘 기록되어 있는데, 이 자료는 1915년 당시 조치원의 기능체 입지에 따른 시가지 충전 상황을 잘 나타내고 있다.

일제 초기는 일제가 한반도를 일본화·식민화하기 위해 일본인들이 대거 이주한 시기였다. 1915년 당시 조치원의 인구구성을 보면, 조선인은 420호에 2,092명인데, 일본인은 276호에 1,025명이었다. 즉, 한국인의 절반이 넘는 일본인이 거주하고 있었다(연기향토사연구소, 2004:31).

1915년 당시 일본인 가운데 직업 종사자 수는 총 228명으로 전체 일본인 수의 22.2%에 해당되고, 일본인들의 종사 직업 종류수는 총 57종이었다. 일본인의 직업을 종류별로 보면, 관공리(官公吏)가 35명(15.3%)으로 가장 많고, 농업이 28명(12.2%)으로 2위, 곡물상이 22명(9.6%)으로 3위, 대공(大工)이 15명(6.5%)으로 4위, 일용품잡화상이 13명(5.7%)으로 5위, 인력거마차업이 10명(4.3%)으로 6위 등으로 나타나고 있다(연기향토사연구소, 2004:142-150).

1915년 당시 조선인들은 지금의 조치원 외곽인 독내동(현재의 죽림동), 백관(현재의 신흥리), 내창이(현재의

서창리), 봉산동 안터(현재의 신안리) 등에 살았지만, 많은 인구는 아니었다. 반면, 지금의 조치원 중심지인 원리, 교리, 정리, 평리, 명리는 갈대가 있는 늪지대였는데, 일본인들이 차지하여 일본식 가옥을 짓기 시작하여 마을이 형성된 곳이다(연기향토사연구소, 2004:17).

1915년 당시 일본인이 조치원에 정착하는데 가장 유리한 점은 토지가격이 비교적 저렴하고 경지 구매가 용이하며, 고용임금이 싸다는 것이었다. 당시 조치원에 쓸모없는 하천부지가 많았고, 조선인은 가난한 하류층으로 이른바 ‘뗏집거리’에 살고 있었다. 뗏집은 떼를 떠다 지붕을 해여 지은 집이었다(연기향토사연구소, 2004:19).

1915년 당시 조치원이 충청지역의 중심지가 되고, 일본인들이 대거 이주해 온 주요 이유로는 교통이 편리한 점과 농업의 적지(適地)라는 점을 들 수 있다. 즉, 조치원에 경부선 철도가 놓이면서 역이 설치되고, 1, 2 및 3등급 도로들이 조치원을 중심으로 사방으로 통하고 있었고, 기후가 온난하고 비나 눈 피해가 적어 가용농지가 넓고 토질이 좋아 쌀 생산과 과수 재배에 적지였다. 특히, 조치원에서는 사과, 배, 포도, 복숭아 등의 과수 재배가 성했는데, 그 중에서도 복숭아는 유명했다(연기향토사연구소, 2004:19).

1915년 당시 조치원은 충청남·북도의 관문을 이루고 경부선이 있어 교통·운수의 요충지로서 남한에서 몇째 안가는 큰 시장이었다. 넓은 몇만 정(町)의 비옥한 조치원 들판에서 생산되는 쌀 및 잡곡과 충남·충북·강원 3도에서 들어오고 나가는 거액의 여러 가지 물자가 이곳에서 집산되었다(연기향토사연구소, 2004:29).

1915년 당시 조치원에는 공공기관(公共機關)·사회단

체, 종교단체 이외에 1·2·3차 산업 기능체 들이 입지해서 시가지 중심성과 거주지 가용성을 높이고 있었다. 공공기관으로는 연기군청, 조치원면사무소, 조치원우편소, 조치원헌병분견소(鳥致院憲兵分遣所), 연기군공의(燕岐郡公醫), 연기군축산기술원(燕岐郡畜産技術員),

조치원공립보통학교, 조치원공립심상고등소학교(鳥致院尋常高等小學校), 조치원역 등이 있었고, 사회단체로는 청년회 및 부인법화회지부(婦人法話會支部)를 비롯해서 요리점조합·승합차조합·석유조합·어시장중매인조합·공립저축조합·곡물상조합·상업조합·위생조합·학교

표 6. 1915년 조치원의 호구와 인구

국적별	호구 (호)	인구 (명)			비고
		계	남	여	
조선인	420	2,092	1,051	1,041	외국인은 모두 중국인임
일본인	276	1,025	577	448	
외국인	14	49	47	2	
계	710	3,166	1,675	1,491	

출처 : 연기향토사연구소, 2004:17

표 7. 1915년 조치원 거주 일본인의 직업별 종사자 구성

직업명	종사자 (명)	구성비 (%)	직업명	종사자 (명)	구성비 (%)
관공리(官公吏)	35	15.3	제면업(製麵業)	2	0.8
농업(農業)	28	12.2	승려(僧侶)	2	0.8
곡물상(穀物商)	22	9.6	도자기(陶瓷器)	2	0.8
대공(大工)	15	6.5	세탁업(洗濯業)	2	0.8
일용품잡화상(日用品雜貨商)	13	5.7	이물상(履物商)	2	0.8
인력거마차업(人力車馬車業)	10	4.3	자전차상(自轉車商)	2	0.8
금대업(金貸業)	6	2.6	질업(質業)	2	0.8
신문사원(新聞社員)	5	2.1	단야직(鍛冶職)	2	0.8
과자제조업(菓子製造業)	5	2.1	석공직(石工職)	2	0.8
지물직(指物職)	4	1.7	수의(獸醫)	1	0.4
양조업(釀造業)	4	1.7	사진사(寫眞師)	1	0.4
생어상(生魚商)	4	1.7	차제조업(車製造業)	1	0.4
여인숙(旅人宿)	4	1.7	서적문방구(書籍文房具)	1	0.4
요리옥업(料理屋業)	3	1.3	총포화약상(銃砲火藥商)	1	0.4
해산물상(海産物商)	3	1.3	시계상(時計商)	1	0.4
광업(鑛業)	3	1.3	와제조업(瓦製造業)	1	0.4
산파(産婆)	3	1.3	자동차업(自動車業)	1	0.4
정미업(精米業)	2	0.8	금물상(金物商)	1	0.4
신문사차판매(新聞社次販賣)	2	0.8	어시장(魚市場)	1	0.4
오복상(吳服商)	2	0.8	첩직(疊職)	1	0.4
대서(代書)	2	0.8	산제정제조업(傘提灯製造業)	1	0.4
의사(醫師)	2	0.8	도량형상(度量衡商)	1	0.4
토목건축청부업(土木建築請負業)	2	0.8	대합소(待合所)	1	0.4
매약업(賣藥業)	2	0.8	두부상(豆腐商)	1	0.4
좌관직(左官職)	2	0.8	세탕업(洗湯業)	1	0.4
○력직(○力職)	2	0.8	재목상(材木商)	1	0.4
운송업(運送業)	2	0.8	사립직(仕立職)	1	0.4
이발업(理髮業)	2	0.8	인쇄업(印刷業)	1	0.4
농구상(農具商)	2	0.8	계	228	100

출처 : 연기향토사연구소, 2004:142-150

표 8. 1915년 조치원 입지 1·2·3차 산업 기능체의 구성 내역

구분	기능체 구성	종류수	
1차 산업	농업	농원·농장	2
	축산업	도살장	1
2차 산업	제조업	정미소(精米所), 소면제조장(素麵製造商), 주조상(酒造商), 사당장유소(砂糖醬油所)	4
3차 산업	도매·소매·무역업	자전거상회, 연양갱점(練羊羹店), 미곡상, 연초도매점, 잡곡상, 잡화소매상, 생어상(生魚商), 재목점(材木店), 장유양주점(醬油洋酒店), 장유미회점(醬油味會店), 국제조소매점(麵製造小賣店), 식료품점, 도기점(陶器店), 과자점(菓子店), 어시장, 약종상(藥種商), 오복상(吳服商), 무역상, 이물상(履物商), 야채점, 시계점, 서적문구점, 매약소(賣藥所), 건구점(建具店), 종물묘목상(種物苗木商), 과수점(果樹店)	25
	음식점업	요리점	1
	금융·보험업	금융기관, 생명보험회사 대리점	2
	숙박업	여관	1
	교통·통신업	운수창고주식회사(倉庫運送社), 용달업소(用達業所), 마차영업점(馬車營業店)	3
	의원	의원(내과, 소아과, 부인과)	1
기타	사진관, 대서업소(代書業所)	2	

출처 : 연기향토사연구소, 2004.

\* 메이지유신(明治維新)이래 근대화된 일본의 근대적 기능체들이 한일합방 5년 경과 시점에 조치원에 그대로 유입된 것은 당시로는 천지개벽 수준이었을 것이다.



그림 27. 1915년 경부선 조치원 전경

출처 : 연기향토사연구소, 2004:116-117

\* 경부선 조치원역을 중심으로 조치원 시가지가 형성되어 있는데, 철도역을 중심으로 한 역전취락 형태의 도시형성은 제국주의 식민지 근대도시의 전형적 방식의 하나이다.

조합·농사조합·금융조합 등이 있었고, 종교단체로는 시천교(侍天敎), 불교, 기독교, 신사(神社) 등이 있었다(연기향토사연구소, 2004:38-102).

한편, 1915년 당시 1차 산업 기능체로는 농원·농장·도살장(屠殺場) 등이 입지해 있었고, 2차 산업기능체로는 정미소(精米所), 소면제조장(素麵製造場), 주조상(酒造商) 등의 제조업이 있었다. 그리고 3차 산업 기능체로는 자전거상회, 연양갱점(練羊羹店), 미곡상, 무역상 등의 도소매·무역업, 요리점 등의 음식점업, 금융기관, 생명

보험회사 대리점 등의 금융보험업, 여관 등의 숙박업, 운수창고주식회사, 용달업소(用達業所), 마차영업점(馬車營業店) 등의 교통·통신업, 의원, 사진관, 대서업소(代書業所) 등이 입지해 있었다. 이외에도 조치원에는 공원(公園)이 있었다. 당시 조치원에 추가로 입지해야 할 것으로는 전기회사, 수출미곡검사소, 은행, 공회당(公會堂) 등이었다(연기향토사연구소, 2004:29).

1915년 당시 조치원에 입지한 모든 기능체들은 일반 주소는 물론 전신·전화·우편사서함 등을 보유하고 있었

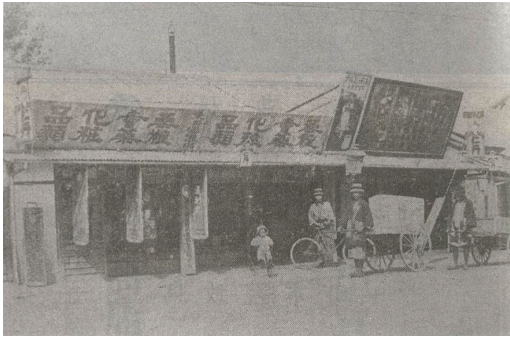




**그림 28.** 1915년 조치원의 국사서당(國司署堂)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:240

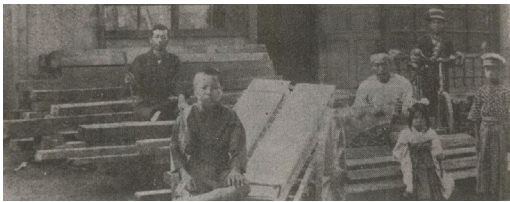
- \* 출처에는 이 상점이 '원조조치양갱최중제조원(元祖鳥致羊羹最中製造元)'임을 명기하고 있는데, 이는 당시 조치원의 특산품 중의 하나가 '연양갱(練羊羹)'이었음을 의미한다.



**그림 30.** 1915년 조치원의 조선산업상회(朝鮮産業商會)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:226

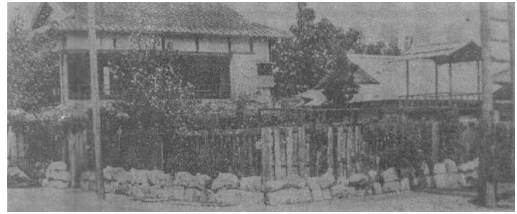
- \* 출처에는 이 상회가 '개량농구특약판매소·약종매약소(藥種賣藥所)·동양생명동경화재보험회사대리점·제관아어용달(諸官衙御用達)·조선연초원매팔소(朝鮮煙草元賣捌所)'임을 명기하고 있다.



**그림 32.** 1915년 조치원의 이천재목점(益田材木店)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:224

- \* 출처에는 이 점포가 '압록강내지재목·각종청죽석회기타좌관재료일체(鴨綠江內地材木·各種青竹石灰其他左官材料一切)'를 취급하고, '조선총독부영림장목재(朝鮮總督府營林廠木材)'를 특약판매(特約販賣)함을 명기하고 있다.



**그림 29.** 일제시대의 식산은행 조치원지점

출처 : 연기향토사연구소, 2004:227

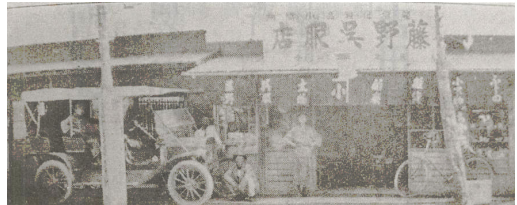
- \* 본정(本町) 소재의 여관으로 울타리부터 본관까지 전형적 일본식 건물이다.



**그림 31.** 1915년 조치원의 천상상점(川上商店)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:225

- \* 출처에는 이 상회가 '청죽석회색토사기타좌관재료일체(靑竹石灰土砂其他左官材料一切)와 금건방적잡화(金巾紡織雜貨)'를 취급하는 소매상(小賣商)임을 명기하고 있다.



**그림 33.** 1915년 조치원의 등야복점(藤野吳服店)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:223

- \* 출처에는 이 점포가 '오복양반물(吳服洋反物)·박래잡화화장품(舶來雜貨化粧品)·소간물경염(小間物京染○)'을 취급함을 명기하고 있다.



**그림 34.** 1915년 조치원의 정수정삼상점(井手貞三商店)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:195

- \* 출처에는 이 상점이 '일선제잡화어상(日鮮雜貨御商)·제국생명보험조치원대리점(帝國生命保險島致院代理店)'임을 명기하고 있다.

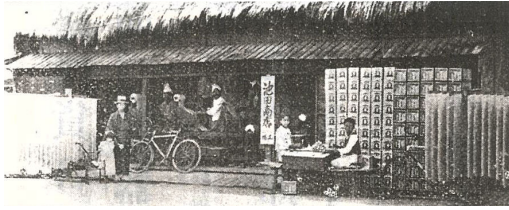


그림 35. 1915년 조치원의 지전상점(池田商店)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:193

\* 출처에는 이 점포가 '소면제조처(素麵製造處)'임을 명기하고 있다.



그림 37. 1915년 조치원의 길성오복본점(吉成吳服本店)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:147

\* 출처에는 이 점포가 본점(本町)에 소재하고 있는 '길성오복물점 본점(吉成吳服店 本店)'임을 명기하고 있다.

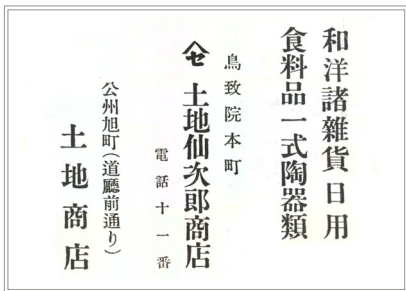


그림 39. 1915년 조치원 본점(本町) 소재 토지선차랑상점(土地仙次郎商店) 광고

출처 : 연기향토사연구소, 2004:194

\* 위 광고는 상점이 '화양제잡화(和洋諸雜貨)·일용식료품(日用食料品)·일식도기류(一式陶器類)'를 취급하고 있음을 표기하고 있다. 특히, 상점 위치를 '조치원 본점(鳥致院本町)'으로 표기하고 있는데, 이는 조치원역전 부근의 본점 일대가 시가지에서 상업의 중심지였음을 의미한다.



그림 36. 1915년 조치원의 조치원운수창고주식회사(조치원운수창고주식회사)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:192

\* 출처에는 이 점포가 조치원역 구내(構內)에 위치해 있고, '조선철도운수연합가맹점(朝鮮鐵道運輸聯合加盟店)·내국통운주식회사취인점(內國通運株式會社取引店)·청주공주화물운송취급점(靑州公州貨物運送取扱店)'임을 명기하고 있는데, 특히 이 점포가 당시 조치원역 인근에 있던 충청북도청 소재지 청주와 충청남도청 소재지 공주의 철도화물운송 취급점이었다는 점은 적어도 교통의 측면에서는 당시 조치원이 청주와 공주를 하위에 두고 있었다는 것을 의미한다.

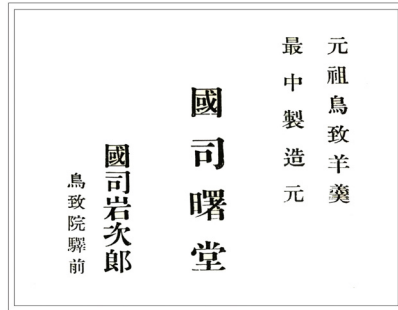


그림 38. 1915년 조치원역전 소재 국사서당(國司曠堂)의 광고

출처 : 연기향토사연구소, 2004:240

\* 위 광고는 상점이 '원조조치양갱최중제조원(元祖鳥致羊羹最中製造元)'임을 표기하고 있다. 특히, 상점 위치를 '조치원역전(鳥致院驛前)'으로 표기하고 있는데, 이는 조치원역전 일대가 시가지에서 상업의 중심지로서 조치원역을 중심으로 역전취락이 형성되어 있음을 의미한다.

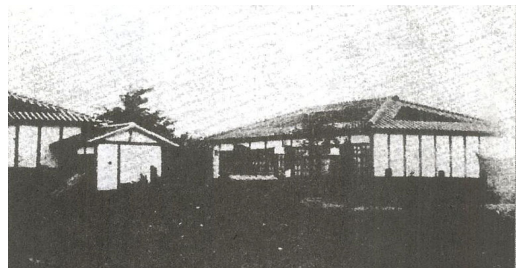


그림 40. 1915년 조치원의 조치원공립심상고등소학교(鳥致院公立尋常高等小學校)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:126

\* 이 학교는 조치원, 신탄진, 부강, 천안, 성환 등지에 거류하는 일본인들의 자녀 교육기관이었다.



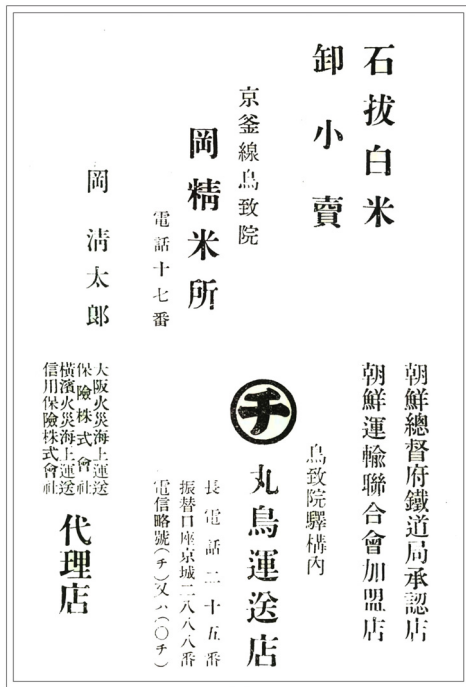


그림 41. 1915년 경부선 조치원 소재 강정미소(岡精米所)와 조치원역 구내 환조운송점(丸鳥運送店) 광고

출처 : 연기향토사연구소, 2004:190

\* 위 광고는 강정미소(岡精米所)가 '석발백미(石拔白米)'를 소매하고, 환조운송점(丸鳥運送店)은 '조선총독부철도국승인점(朝鮮總督府鐵道局承認店)·조선운수연합회가맹점(朝鮮運輸聯合會加盟店)'임을 표기하고 있다. 특히, 강정미소가 '경부선 조치원(京釜線 鳥致院)에 위치해 있음을 표기하고 있는데, 이는 해당 기능체가 한반도 철도망의 제1 주축인 경부선상의 조치원에 입지해 있음을 의미하고, 또한 환조운송점이 '조치원역 구내(鳥致院驛構內)에 있음을 표기하고 있는데, 이는 조치원역이 시가지의 최고 중심지로서 조치원역을 중심으로 역전취락이 형성되어 있음을 의미한다.

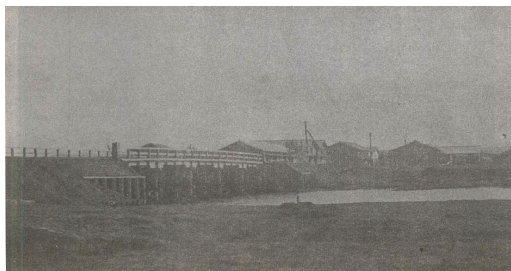


그림 42. 1915년 조치원의 중교(中橋)

출처 : 연기향토사연구소, 2004:127

\* 중교는 현재의 조치원읍과 충북 청원군 강외면 사이의 조천교(鳥川橋)의 전신(前身)인데, 이 중교의 존재는 당시 조치원과 청주 간에 왕래가 상당했음을 의미한다.

는데, 특히 일반 주소는 '경부선 조치원(京釜線 鳥致院), '조치원 역전(鳥致院 驛前), '조치원역 구내(鳥致院驛構內), '조치원 본정(鳥致院 本町) 등으로 표기하고 있었는데, 이 중에서 '경부선 조치원'이란 표기는 해당 기능체가 한반도 철도망의 제1 주축인 경부선상의 조치원에 있다는 것을 상당한 자긍심을 갖고 강조하는 것으로 추정되고, '조치원 역전'과 '조치원역 구내' 및 '조치원 본정' 표기는 시가지의 핵심업무지구가 역전과 본정임을 의미하는 것이다. 이와 같은 표기들은 조치원이 경부선상의 도시이고, 조치원 시가지는 전체적으로 역전취락의 형태를 이루면서 세부적으로는 역전과 본정의 두 핵심업무지구로 구성되어 있음을 의미한다.

#### IV. 요약 및 결론

본 연구의 목적은 '일제시대 식민지 근대도시 조치원의 출현요인, 도시체계상에서의 위상 및 도시내부구조 형성과정'을 분석하는 것이다. 이러한 분석을 위해 첫째, 식민지 근대도시 조치원의 출현요인 파악을 위해 일제시대 전후의 도시발생기원과 조치원의 지명유래를 조사했고, 둘째, 일제시대 조치원의 도시체계상에서의 위상 파악을 위해 일제시대 한반도 철도망과 도시인구분포, 도별 도시인구분포 및 경부선 철도 부설에 따른 한반도 공간조직의 변화와 조치원의 위상에 대해 조사했고, 셋째, 일제시대 조치원의 내부구조 형성과정을 구체적으로 파악하기 위해 일제시대 조치원의 주요 연혁, 조치원역 설치에 따른 시가지 원형의 형성, 연기군청의 조치원 이전 및 조치원 행정구역의 출현에 따른 도시기반의 구축, 조천개수공사에 따른 시가지 확장, 기능체 입지에 따른 시가지 충전 등에 대해서 조사하였다.

위와 같은 고찰의 결과, 일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인은 경부선 철도와 서울-목포간 1번 국도의 통과로 요약되고, 일제시대 조치원의 도시체계상에서의 조치원의 위상은 일대의 도로와 수운의 사람과 화물을 흡수통합하는 기능으로 요약된다. 그리고, 도시내부구조 형성과정은 교통·행정·상업·교육 중심의 역전도시 건설로 요약된다. 일제시대 조치원의 한반도 도시체계상에서의 위상은 조치원의 도시내부구조 형성과정에 결정적 영향을 끼쳤다. 일제시대 한반도 도시체계상의 조치원의 위상은 당시 한반도 공간구조의 주축(主軸)인 경부선 철도와 1번 국도의 통과에 의해서 부여되었다. 경부

선상의 조치원은 경부선상의 다른 도시들에 비해서 교통 중심성이 상대적으로 다소 떨어지지만, 경부선 철도에 설치된 조치원역은 조치원을 한반도 도시체계에 편입시키는데 있어서 매개체 역할을 했고, 조치원 시가지 형성의 발생핵이 되어 조치원을 교통·행정·상업·교육 측면의 중심성이 큰 역전도시로 만드는데 결정적 역할을 했다. 조치원의 교통 중심성은 서울과 부산으로 통하는 경부선 철도와 서울과 목포로 통하는 1번 국도를 통해서 형성되었다. 특히, 경부선 철도와 1번 국도의 근접성은 조치원역의 결절성을 더욱 증대시켰다. 조치원의 행정 중심성은 연기군청 등 각종 행정기관들이 연기군 구읍(舊邑)인 남면 연기리에서 조치원으로 이전하거나 신설 행정기관들이 조치원에 입지하면서 주로 구축되었다. 또한, 조치원의 상업 중심성은 역전을 중심으로 형성된 일본인 상가(商街)에 의해서 형성되었고, 교육 중심성은 시가지 인근에 입지한 각종 근대적 교육기관에 의해서 형성되었다. 이러한 조치원의 도시적 중심성은 시가지의 공간적 기반에 수용되었는데, 시가지의 공간적 기반은 조치원의 동편을 남북방향으로 흐르는 조천의 개수공사에 의해서 대규모로 확대되었다.

한편, 조치원은 일제의 한반도 식민통치와 대륙침략의 주축인 경부선 철도에 조치원역이 설치되면서 한반도 도시체계에 편입되었고, 조치원의 도시 내부구조는 조치원역을 발생핵으로 하여 전형적인 일본식 역전도시 형태로 전개되었다. 조치원은 도시체계 측면에서 볼 때 조선시대 8도 행정구역체제에 따른 도시 입지도 아니었고, 수운체제(水運體制)에 따른 도시 입지도 아니었으며, 도시내부구조 측면에서 볼 때 조선시대의 배산임수(背山臨水)의 풍수지리적 길지(風水地理的 吉地) 입지도 아니었다. 조치원은 일제의 필요에 의해서 식민지적 도시체계의 제1 주축인 경부선 철도의 조치원역을 발생핵으로 하여 전형적인 일본식 역전도시로 발달했다. 일제시대 조치원은 인근의 대전과 마찬가지로 전형적 식민지 근대도시였고, 조선식 도시는 아니었다.

본 연구를 통하여 근대에 철도와 도로의 적환지적 근접 요충(積換地的 近接 要衝)에 하나의 근대도시가 형성되고, 그 근대도시가 기능적 내부구조를 갖추면서 지리적으로 전개되는 과정을 확인할 수 있었다. 부연하면, 본 연구를 통해 한 도시의 도시체계상에서의 위상 획득이 그 도시의 내부구조 형성에 큰 영향을 끼치는 것으로 확인되었다.

20세기 전반의 일제시대에 일제의 한반도 식민지 경영 및 대륙 침략의 주축으로서의 경부선의 부설과정에서 충청권 요역(要驛)의 하나로 설치된 조치원역은 조치원이라는 근대도시를 발생시켰고, 근대도시 조치원은 일제시대 내내 대전, 청주 등과 더불어 충청권의 상위 중심지의 하나로서 역할을 수행했다. 그러나, 조치원은 1960년대 이후의 산업화 및 도시화 과정 중 선별성장 대상에서 제외되면서 정체를 거듭하여 1931년에 대전과 함께 승격한 읍(邑)이 현재까지도 유지되고 조치원역은 천안과 대전 사이의 간이역으로 전락하면서 한낱 지방의 중소도시로 명맥을 유지해 왔다. 1980년과 1988년에 한국 유수의 고려대학교와 홍익대학교의 조치원캠퍼스가 각각 입지하여 도시발전의 획기적 전기를 맞이하는 듯했으나 두 캠퍼스가 시가지에서 지나치게 원격하여 입지하면서 도시발전에 큰 도움이 되지 못했다.

이런 가운데 2012년 7월 1일 조치원이 세종특별자치시의 일부로 편입되면서 조치원은 중앙행정타운 일대의 신시가지와 상승작용을 하면서 획기적으로 발전하거나 신시가지로 인구가 기능이 급격히 유출되면서 그림자 지역으로 퇴락할 양극단적 상황에 놓여 있다.

조치원이 1960년대 이후의 산업화 및 도시화 과정 중 선별성장 대상에서 제외되면서 정체를 거듭하는 상황에 대한 분석과 2012년에 조치원이 세종특별자치시 편입되면서 예상되고 있는 성쇠 가능성 분석은 차후의 연구과제로 남긴다.

## 註

- 1) 연기향토사연구소는 2004년에 역주 형태의 「조치원 발전지」를 간행했는데, 이 자료는 20세기 초 일제에 의해서 조치원이 도시적 취락으로 발돋움하는 상황을 상세히 기록하고 있다. 이 자료의 원본인 「鳥致院發展誌」는 한일합방 후 5년이 지난 1915년에 당시 조치원 본정(本町)에 소재한 朝鮮新聞忠淸總支社가 발행한 것으로서, 조치원이 일본인이 거주하고 사업하기에 아주 좋은 곳이라는 소개를 통해 조치원으로 많은 일본인을 유치하기 위해 제작된 것이었다.
- 2) 1910년 한일합방 당시 조치원의 인구가 0.3만명 미만이었다는 것은 연기향토사연구소가 발행한 조치원발전지(2004: 31)에 1915년 조치원 인구를 3,166명

으로 기록하고 있다는 사실을 통해서도 파악된다. 1915년 조치원 인구 3,166명은 지금까지 구체적으로 파악된 조치원 인구통계 가운데 가장 빠른 시기의 것으로 추정된다. 조선총독부가 1910년에 발행한 「朝鮮總督府統計年報」에 연기군 인구가 18,730명으로 기록되어 있는데, 이 역시 지금까지 알려진 연기군의 인구통계 가운데 가장 빠른 시기의 것으로 간주된다.

### 참고문헌

- 강대현, 1975, 「도시지리학」, 교학사.
- 강석오, 1984, 「신한국지리」, 신흥정판사.
- 고석규, 2004, 「근대도시 목포의 역사·공간·문화」, 서울대학교출판부.
- 국토지리정보원, 2010, 「한국지명유래집: 충청편」.
- 건설부국립지리원, 1980, 「한국지리: 총론」.
- 김민영, 2006, 「금강 하구의 나루터·포구와 군산·강경 지역 근대상업의 변용: 강과 수운의 사회경제사」, 선인한국학연구총서 19, 도서출판 선인.
- 김선문, 1986, “강경의 성쇠과정과 도시구조에 관한 지리학적 연구,” 공주대학교 석사학위논문.
- 김영정·소순열·이정택·이성호, 2006, 「근대 항구도시 군산의 형성과 변화: 공간·경제·문화」, 한울아카데미.
- 남영우, 1988, 「도시와 국토」, 법문사.
- 노형석, 2005, 「한국 근대사의 풍경」, 생각의 나무.
- 박선희, 2007, 「일제 강점기 도시공간의 식민지 근대성: 전주를 사례로」, 문화역사지리 19(2), 58-76.
- 성준용, 1990, 「한국의 도시시스템」, 교학연구사.
- 손정목, 1994, 「일제 강점기 도시계획 연구」, 일지사.
- 손정목, 1996a, 「일제 강점기 도시사회상 연구」, 일지사.
- 손정목, 1996b, 「일제 강점기 도시화 과정 연구」, 일지사.
- 연기군향토사연구소, 2004, 「조치원발전지」.
- 오성, 2006, 「한국 근대상업도시 연구」, 한국사연구총서 1, 국학자료원.
- 옥한석, 1982, “마산 경관의 형성과정에 관한 연구,” 지리학, 26, 15-51.
- 윤정숙, 1985, “개항장과 근대도시 형성에 관한 역사지리학적 연구: 군산항을 중심으로,” 대한지리학회지, 20(2), 74-99.
- 주경식, 1994, “경부선 철도 건설에 따른 한반도 공간조직의 변화,” 대한지리학회지, 29(3), 297-317.
- 최석로, 1992, 「사진으로 보는 근대 한국: 상권 산하와 풍물」, 서문당.
- 최운식, 1995, 「한국의 육상교통」, 이화여자대학교출판부.
- 충청남도, 1997, 「충청남도 개도 100년사: 상권」.
- 충청남도, 1999, 「사진으로 본 충남 100년」.
- 충청남도지편찬위원회, 2006, 충청남도지: 제2권 충남의 인문환경.
- 한국도시연구소, 1998, 「한국도시론」, 박영사.
- 한국도시지리학회, 2005, 「한국의 도시」, 법문사.
- 허정도, 2005, 「전통도시의 식민지적 근대화: 일제 강점기의 마산」, 신서원.
- 善生永助, 1935, 朝鮮の聚落: 前篇, 朝鮮總督府.
- 朝鮮總督府, 1910, 朝鮮總督府統計年報.
- 朝鮮總督府, 1918, 近世韓國五萬分之一地形圖, 淸州 圖幅.
- 朝鮮總督府, 1926, 市街地の商圈: 終.
- 朝鮮總督府, 1930, 朝鮮國勢調査報告: 忠淸南道編.
- 朝鮮總督府, 1940, 朝鮮地形圖.
- 朝鮮總督府, 1943, 朝鮮總督府統計年報.
- 朝鮮新聞忠淸總支社, 1915, 鳥致院發展誌.
- 樋口節夫, 1988, 近代朝鮮のラースマーケット.
- National Geographic Information Institute, 2010, *The Geography of Korea*.
- 연기군사이버홍보관 <http://hongbo.yeongi.go.kr>
- 교신: 최원희, 314-701, 충남 공주시 신관동 182, 공주대학교 지리교육과 (이메일: [cwh@kongju.ac.kr](mailto:cwh@kongju.ac.kr))
- Correspondence: Won Hoe Choi, 314-701, 182, Shinkwandong, Gongju, Chungnam, Korea, Department of Geography Education, Kongju National University (Email: [cwh@kongju.ac.kr](mailto:cwh@kongju.ac.kr))

투 고 일: 2012년 6월 1일  
심사완료일: 2012년 6월 10일  
투고확정일: 2012년 6월 14일