

# 1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로

조성욱\*

## The Influence of Honam Railroad(1914) to Station Name and Central Place Change: Focus on 6 railroad stations in Jeonbuk region

Sungwook Cho\*

**요약 :** 본 연구에서는 1914년 호남선 철도(대전~목포) 건설과 함께 전라북도 지역에 개설된 6개 역(함열, 이리, 부용, 김제, 신태인, 정읍)을 대상으로, 역명 제정과 역의 개설이 지역의 중심지 변동에 미친 영향을 살펴보았다. 먼저 역명은 당시의 군현명을 따른 경우는 함열역, 김제역, 정읍역의 3개역이었고, 신태인역은 태인현에서 유래했다. 그리고 이리역과 부용역은 마을명에서 유래했다. 이 중 신태인역과 이리역은 신태인읍과 이리읍으로 행정지명으로 변용되어 지명의 의미 확장을 가져왔으나, 부용역은 지명의 의미 확장에는 이르지 못했다. 역의 개설이 지역 중심지에 미친 영향은, 첫째, 김제역, 정읍역과 같이 중심지의 변화없이 기존 행정구역 내에서 시가지의 확장에만 기여한 경우이다. 둘째, 이리역, 신태인역과 같이 새로운 중심지의 형성으로 기존 중심지를 대체한 경우이다. 셋째, 부용역과 같이 새로운 상업 중심지로 성장했으나 행정 중심지까지는 성장하지 못한 경우와 같이 3개의 유형으로 분류할 수 있다.

주요어 : 호남선 철도, 1914년, 철도역 명, 중심지 변화

**Abstract :** This study examined the origin of the railroad station names and their impact to the central place changes with the establishment of Honam railroad line (Daejeon-Mokpo, 1914), focusing on six stations (Hamyel, Iri, Buyong, Gimje, Sintaein, Jeongeup) in Jeonbuk region. The names of the railroad stations conforming the related administration names were Hamyeol, Gimje and Jeongeup station. And Sintaein station name was derived from Taein Prefecture. But Iri and Buyong were derived from the village names. The Sintaein and Iri station name were selected as an administration region name like a Sintaein town and Iri town that got the meaning of regional regional expansion of the station name. But Buyong station did not have any regional expansion of the station name. The influence to central place by opened railroad station, classified 3 groups. First, Gimje and Jeongeup station were only the expansion the urban area within the existed administrative divisions without changing the central place. Second, the new central places established by the railroad station and replaced the existed central place which were Hamyeol, Iri and Sintaein station. Third, the commercial regional centers newly established but not replacing existed administrative central place was Buyong station.

Key Words : Honam railroad line, 1914 year, Railroad station name, Central place change

\*전북대학교 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education, Chonbuk National University, chossw@jbnu.ac.kr)

## I. 서론

1914년 1월 11일 호남선 철도(대전-목포)는 23개 역과 함께 완전 개통되었다. 당시 개통된 호남선 철도는 현재의 행정구역으로 대전광역시, 충남(계룡시, 논산시), 전북(익산시, 김제시, 정읍시), 광주광역시, 전남(장성군, 나주시, 함평군, 무안군, 목포시) 등 5개시도, 12개시군 지역을 통과했다.

1914년에 개통된 호남선 철도는 철도교통이라는 새로운 교통수단의 도입이라는 측면에서의 의미와 함께, 철도노선의 확정 과정에서 최단 노선으로 할 것인가, 기존 인구집중 지역을 통과하여 효율성을 높일 것인가, 당시의 시대 상황에 의해서 기존 중심지를 쇠퇴시키고 새로운 중심지를 만들 것인가, 이미 거주하고 있는 일본인들의 이권을 우선시 할 것인가 등의 다양한 요인들을 고려하여 노선을 확정하였을 것으로 추정된다.

호남선의 개통은 새로운 교통수단인 철도교통의 도입으로 해당 지역의 중심지 변화에 영향을 주었으며, 같은 해 1914년 4월 1일에 공표된 행정구역 개편 시기와 맞물려 역명과 행정구역명과의 상호작용이 나타났다. 즉, 1914년 1월의 호남선 개통은 같은 해 4월에 이루어진 행정구역 개편과 함께, 역명과 행정구역명과 관련되는 지명 문제와 역의 입지에 따른 해당 지역의 중심지 변화를 살펴볼 수 있는 기회를 제공한다. 호남선의 개통으로 전라북도에는 함열역(咸悅驛), 이리역(裡里驛), 부용역(芙蓉驛), 김제역(金堤驛), 신태인역(新泰仁驛), 정읍역(井邑驛) 등 6개역이 영업을 시작했다. 이 중 김제역과 정읍역은 기존 중심지에 입지한데 비하여, 함열역, 이리역(1995년 익산역으로), 부용역, 신태인역 등 4개 역은 기존 중심지가 아닌 곳에 개설되었다.

지명 선정에 관한 기존 연구로는 경부고속철도의 천안아산역의 갈등사례를 분석한 연구(신상우·김정환, 2007), 지명 변천 요인의 지역적 함의에 관한 연구(김순배, 2008), 1990년대 중반 도농통합 과정에서 나타난 지명 선정에 관한 연구(지상현, 2012), 1914년 행정구역 개편에서 행정구역명의 계층별 특성을 분석한 연구(조성욱, 2012) 등이 있다.

그리고 지역 중심지 변화에 관한 연구로는 경부고속철도 물금역이 양산시의 공간구조에 미치는 영향(최양원·오승훈, 2001), 철도시설이 이리시의 도시구조와 도시경관에 미친 영향(이경찬, 2012), 정읍시 칠보면을 사례로 지역중심지의 역할 변화와 지리적 관성(조성욱,

2006), 쓰시마에서 중심지의 이동과 그 원인(조성욱, 2016) 등이 있다. 또한 지리학에서 이루어진 철도교통에 관한 연구로는 수인선 철도의 기능변화(윤옥경, 1992), 경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화(주경식, 1994), 경인선 철도가 개항 이후 경인 지역의 역사지리적 변화에 미친 영향(이영민, 2005) 등이 있다.

이와 같이 철도역의 역명 선정은 지명에 관련된 문제이고, 철도교통의 도입과 그에 따른 철도역의 입지가 지역에 미치는 영향은 별개의 문제이다. 그러나 1914년 호남선 철도의 개통은 같은 해에 이루어진 행정구역 개편과 연계되어 있다는 특징이 있다.

본 연구에서는 1914년 호남선 철도 개통이 지역에 미친 영향을 역명을 중심으로 한 지명 측면과 역의 입지로 인한 지역 중심지 변동의 두 가지 측면에서 살펴보고자 한다. 즉, 1914년 1월 11일에 이루어진 호남선의 개통에 따른 역명의 제정과 같은 해 4월 1일에 이루어진 행정구역 개편에 의한 행정구역명과의 관계와 호남선의 개통에 따라 설치된 역의 입지가 해당 지역의 중심지 변동에 미친 영향을 살펴본다.

## II. 호남선 철도역의 개설과 역명 제정

### 1. 호남선 철도 건설과 철도역의 변화

호남선 철도(본선, 노선번호 204)는 1910년 1월 대전-연산 구간의 착공을 시작으로, 10개 구간으로 나뉘어 공사가 진행되어 1914년 1월 11일 대전~목포 전구간이 4년 만에 개통되었다(표 1).

표 1. 호남선 철도의 구간별 건설 시기

구간별	기공일	완공일
1. 대전 - 연산	1910년 01월	1911년 07월 11일
2. 연산 - 강경	1911년 03월	1911년 11월 15일
3. 강경 - 이리	1911년 03월	1912년 03월 06일
4. 이리 - 군산	1911년 06월	1912년 03월 06일
5. 이리 - 김제	1911년 12월	1912년 10월 01일
6. 김제 - 정읍	1911년 12월	1912년 12월 01일
7. 정읍 - 송정리	1911년 12월	1914년 01월 11일
8. 송정리 - 나주	1912년 10월	1913년 10월 01일
9. 나주 - 학교	1912년 04월	1913년 07월 01일
10. 학교 - 목포	1912년 10월	1913년 05월 15일

출처 : 朝鮮總督府 鐵道局, 1940:241.

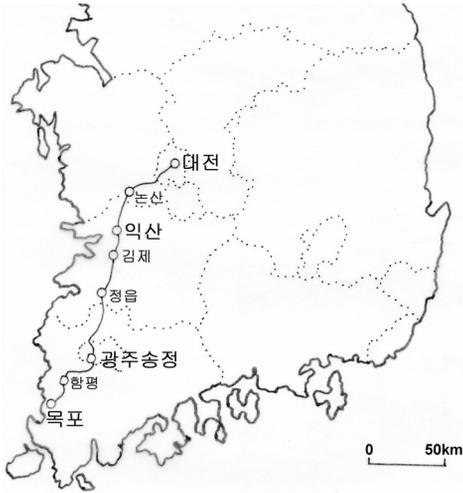


그림 1. 1914년에 개통된 호남선 철도 노선

1914년 개통 당시에는 대전-가수원-계룡(두계)-연산-논산-강경-함열-이리-부용-김제-신태인-정읍-백양사(사거리)-장성-임곡-광주송정(송정)-나주-영산포-고막-완-함평(학교)-몽탄-일로(삼향)-임성리-목포의 23개 역이 개설되었다(그림 1).

현재 호남선 철도는 전체 길이 252.5km, 지선 6개, 가장 많을 때는 총 49개의 역사가 설치되기도 했으나, 2015년 현재는 21개역이 운영되고 있다(표 2, 표 3).

## 2. 철도역의 입지와 역명 제정

총 49개의 역 중에서 1개 시군에 4개 이상의 역이 개설되었던 시군은 대전광역시(4개), 논산시(7개), 익산시(5개), 정읍시(6개), 장성군(5개), 광주광역시(4개), 나주시(5개), 무안군(4개)이다. 그리고 2015년 현재 영업이 이

표 2. 호남선 철도역의 개설일과 위치

역명(49)	영업개시일*	현재 위치	기타 사항**
1. 서대전	1936.10.10	대전광역시 중구 오류동	
<b>2. 가수원</b>	<b>1912.02.20</b>	대전광역시 서구 가수원동	무배치 간이역
3. 흑석리	1945.06.01	대전광역시 서구 흑석동	무배치 간이역
4. 월정	1955.12.01	대전광역시 서구 월정동	2006년 폐역
<b>5. 계룡</b>	<b>1911.07.20</b>	계룡시 두마면 두계리	두계역(2005년)
6. 신도	1966.08.01	계룡시 엄사면 엄사리	신도안, 2006년 폐역
7. 개태사	1944.04.09	논산시 연산면 천호리	사찰명, 무배치 간이역
<b>8. 연산</b>	<b>1911.07.11</b>	논산시 연산면 청동리	
9. 부황	1955.08.21	논산시 부적면 부황리	무배치 간이역
<b>10. 논산</b>	<b>1911.01.10</b>	논산시 논산읍	
11. 채화	1967.05.01	논산시 채운면 화산리	2006년 폐역
12. 채운	1958.01.15	논산시 채운면 야화리	신호장(1978년)
<b>13. 강경</b>	<b>1911.11.10</b>	논산시 강경읍	
14. 용동	1955.08.11	익산시 용동면 대조리	용안역(1986년), 무배치 간이역
<b>15. 함열</b>	<b>1911.11.10</b>	익산시 함열읍 와리	
16. 다산	1967.06.03	익산시 함열읍 용지리	다송리+용산리, 2006년 폐역
17. 황등	1943.03.06	익산시 황등면 황등리	
<b>18. 익산</b>	<b>1912.03.06</b>	익산시 중앙동(창인동)	이리역(1995년)
<b>19. 부용</b>	<b>1914.01.01</b>	김제시 백구면 월봉리	무배치 간이역
20. 와룡	1955.07.11	김제시 용지면 와룡리	무배치 간이역
<b>21. 김제</b>	<b>1912.10.01</b>	김제시 신흥동	
22. 감곡	1953.11.15	정읍시 감곡면 유정리	무배치 간이역
<b>23. 신태인</b>	<b>1912.12.01</b>	정읍시 신태인읍 신태인리	
24. 초강	1953.07.25	정읍시 정우면 장순리	우순면 초강리(1935년), 2006년 폐역
<b>25. 정읍</b>	<b>1912.12.01</b>	정읍시 연지동	
26. 천원	1945.06.01	정읍시 입암면 접지리	천원리, 무배치 간이역
27. 노령	1970.01.16	정읍시 입암면 등천리	고개이름(노령), 무배치 간이역
<b>28. 백양사</b>	<b>1914.01.01</b>	장성군 북이면 사거리	사거리역(1967년)
29. 신흥리	1919.12.20	장성군 북이면 오산리	2006년 폐역
30. 안평	1966.08.30	장성군 강성읍 안평리	무배치 간이역

**표 2. 호남선 철도역의 개설일과 위치(계속)**

역명(49)	영업개시일*	현재 위치	기타 사항**
<b>31. 장성</b>	<b>1914.01.14</b>	장성군 장성읍	
32. 옥정	1959.06.21	장성군 황룡면 옥정리	2006년 폐역
<b>33. 임곡</b>	<b>1914.01.11</b>	광주광역시 광산구 임곡동	무배치 간이역
34. 하남	1966.08.01	광주광역시 광산구 산정동	
35. 북송정	1973.07.01	광주광역시 광산구 소촌동	신호소
<b>36. 광주송정</b>	<b>1913.10.01</b>	광주광역시 광산구 송정동	송정리역(2009년)
37. 노안	1939.05.16	나주시 노안면 장동리	무배치 간이역
<b>38. 나주</b>	<b>1913.07.01</b>	나주시 송월동	
<b>39. 영산포</b>	<b>1913.07.01</b>	나주시 영산포	2001년 폐역
40. 다시	1931.08.01	나주시 다시면 영동리	배치 간이역
<b>41. 고막원</b>	<b>1913.07.01</b>	나주시 다시면 송촌리	고려시대 고막원, 무배치 간이역
<b>42. 함평</b>	<b>1913.05.16</b>	함평군 학교면 사거리	학교역(2001년)
43. 무안	1938.05.01	무안군 몽탄면 사창리	사창역(1985년)
<b>44. 몽탄</b>	<b>1913.05.15</b>	무안군 몽탄면 사천리	운전 간이역
45. 명산	1934.02.11	무안군 몽탄면 명산리	2001년 폐역
<b>46. 일로</b>	<b>1913.05.15</b>	무안군 삼향읍 맥포리	삼향역(1924년)
<b>47. 임성리</b>	<b>1913.05.15</b>	목포시 옥암동	원래 삼향면 임성리, 운전 간이역
48. 동목포	1953.08.01	목포시 용당동	2001년 폐역
<b>49. 목포</b>	<b>1913.05.15</b>	목포시 호남동	

출처 : 한국철도공사, 국토교통부, 한국향토문화전자대전의 자료 재구성.

\* 굵은 부분은 1914년 1월 11일 이전에 개통한 역(23개)임.

\*\* 별도의 연도표시가 없는 것은 2015년 현재 기준임.

**표 3. 호남선 철도 영업역의 변화**

1914년 개통시(23개)	전체 역(최대 49개)	2015년 영업 역(21개)
가수원, 계룡, 연산, 논산, 강경, 함열, 이리, 부용, 김제, 신태인, 정읍, 백양사, 장성, 임곡, 광주송정, 나주, 영산포, 고막원, 함평, 몽탄, 일로, 임성리, 목포	서대전, 가수원, 흑석리, 원정, 계룡, 신도, 개태사, 연산, 부황, 논산, 채화, 채운, 강경, 용동, 함열, 다산, 황등, 이리, 부용, 와룡, 김제, 감곡, 신태인, 초강, 정읍, 천원, 노령, 백양사, 신흥리, 안평, 장성, 옥정, 임곡, 하남, 북송정, 광주송정, 노안, 나주, 영산포, 다시, 고막원, 함평, 무안, 몽탄, 명산, 일로, 임성리, 동목포, 목포	서대전, 계룡, 연산, 논산, 강경, 함열, 익산, 김제, 신태인, 정읍, 백양사, 장성, 광주송정, 나주, 다시, 함평, 무안, 몽탄, 일로, 임성리, 목포

루어지는 21개 역 중에서 2개 이상인 시군은 7개인데, 논산시가 3개(연산, 논산, 강경), 무안군이 3개(무안, 몽탄, 일로)로 가장 많다(표 4).

호남선에서 가장 먼저 개설된 역은 1911년 1월 10일에 영업을 시작한 논산역이다. 그리고 가장 늦게 개설된 역은 1973년에 개설된 북송정역이다. 전체 49개 역 중에서 호남선의 개설 당시에 개통된 역이 23개로 46.9%를 차지하며, 이 중 18개 역(78.3%)이 현재도 영업을 하고 있다. 그리고 이후 일제 강점기에 추가로 개설된 역은 10개(20.4%)인데, 이중 현재까지 운영되고 있는 역은 3개(30.0%)이다. 그리고 해방 이후에 개설된 역은 16개(32.7%)인데, 이 중 현재 영업이 이루어지고 있는 역은 없다. 즉, 초기에 개설된 역이 지금까지 운행되고 있는

비율이 높으며, 후에 개설된 역 일수록 폐쇄되는 비율이 높다(표 5).

전체 49개 역명 중에서 해당 지역의 시군명을 역명으로 한 경우가 12개(24.5%), 읍면동명을 역명으로 한 경우가 17개(34.7%), 마을명을 역명으로 한 경우가 16개(32.7%)이다. 그 외에 과거 지명(고막원역), 주요 사찰(개태사역, 백양사역), 지형조건(노령역)을 역명으로 한 사례도 있다(표 6).

처음 개설된 이후 역명이 변한 사례는 7개인데, 행정구역의 변경에 따른 경우가 가장 많으며(계룡, 용동, 광주송정), 함평역과 무안역은 처음에는 면명(학교면)이나 마을명(사창리)에서 유래했으나 군명으로 대체된 경우이다. 일로역은 삼향읍 지역에 위치하나 가까운 일로읍

표 4. 시군별 철도역 분포

시군명	역 수	역명	2015년 영업중인 역
1. 대전광역시	4	서대전, 가수원, 흑석리, 원정	서대전
2. 계룡시	2	계룡, 신도	계룡
3. 논산시	7	개태사, 연산, 부황, 논산, 채화, 채운, 강경	연산, 논산, 강경
4. 익산시	5	용동, 함열, 다산, 황등, 익산	함열, 익산
5. 김제시	3	부용, 와룡, 김제	김제
6. 정읍시	6	감곡, 신태인, 초강, 정읍, 천원, 노령	신태인, 정읍
7. 장성군	5	백양사, 신흥리, 안평, 장성, 옥정	백양사, 장성
8. 광주광역시	4	임곡, 하남, 북송정, 광주송정	광주송정
9. 나주시	5	노안, 나주, 영산포, 다시, 고막원	나주, 다시
10. 함평군	1	함평	함평
11. 무안군	4	무안, 몽탄, 명산, 일로	무안, 몽탄, 일로
12. 목포시	3	임성리, 동목포, 목포	임성리, 목포
합계	49개	49개	21개

표 5. 철도역의 개설 시기별 분류

개설시기	해당역	2015년 영업역
1911년 ~ 1914년 (23개, 46.9%)	가수원, 계룡, 연산, 논산, 강경, 함열, 익산, 부용, 김제, 신태인, 정읍, 백양사, 장성, 임곡, 광주송정, 나주, 영산포, 고막원, 함평, 몽탄, 일로, 임성리, 목포(23개)	계룡, 연산, 논산, 강경, 함열, 익산, 김제, 신태인, 정읍, 백양사, 장성, 광주송정, 나주, 함평, 몽탄, 일로, 임성리, 목포(18개)
1915년 ~ 1945년 (10개, 20.4%)	서대전, 흑석리, 개태사, 황등, 천원, 신흥리, 노안, 다시, 무안, 명산(10개)	서대전, 다시, 무안(3개)
1946년 ~ 1973년 (16개, 32.7%)	원정, 신도, 부황, 채화, 채운, 용동, 다산, 와룡, 감곡, 초강, 노령, 안평, 옥정, 하남, 북송정, 동목포(16개)	없음
	49개	21개

표 6. 철도 역명 제정 유형

유형(49개)	해당역명
1. 시군명(12개, 24.5%)	<b>서대전, 계룡, 논산, 익산, 김제, 정읍, 장성, 나주, 함평, 무안, 동목포, 목포</b>
2. 읍면동명(17개, 34.7%)	<b>연산, 채운, 강경, 용동, 함열, 황등, 감곡, 신태인, 하남, 북송정, 광주송정, 노안, 영산포, 다시, 몽탄, 일로, 채화(채운면 화산리)</b>
3. 마을명(16개, 32.7%)	가수원, 흑석리, 원정, 신도, 부황, 부용, 와룡, 초강, 천원, 신흥리, 안평, 옥정, 임곡, 명산, <b>임성리, 다산(다송리+용산리)</b>
4. 기타(4개, 8.2%)	과거지명(고막원), 사찰(개태사, <b>백양사</b> ), 고개(노령)

\* 굵은 지명은 2015년 현재 영업 중인 역임.

표 7. 철도 역명이 변화한 사례

현재 역명(7개)	과거 역명	변화 시기	변화 이유
5. 계룡역	두계역	2005년	계룡시 승격
14. 용동역	용안역	1986년	익산군의 용안면과 용동면 분리
28. 백양사역	사거리역	1967년	주요 사찰
36. 광주송정역	송정리역	2009년	광주광역시 편입
42. 함평역	학교역	2001년	함평군명 채택
43. 무안역	사창역	1985년	무안군명 채택
46. 일로역	삼향역	1924년	삼향을 지역이지만 일로읍에 가까움

의 읍지명으로 대체되었는데, 원래 삼향읍 지역에는 삼향역(일로역)과 임성리역(현재는 목포시 옥암동)의 2개

역이 위치해 있었다(표 7).

이 후 호남선은 1985년부터 2003년까지 복선화 및 전

철화가 이루어졌고, 2015년 4월 2일에는 서울 용산역에서 광주송정역까지 고속철도 KTX가 개통되었으며, 2017년에는 목포까지 완공될 예정이다(호남고속철도 노선 : 오송-남공주-익산-정읍-광주송정-나주-목포).

### 3. 전라북도 지역의 호남선과 철도역

전라북도 지역에 위치한 호남선의 철도역은 용동-함열-다산-황등-익산(이리)-부용-와룡-김제-감곡-신태인-초강-정읍-천원-노령의 14개역으로, 익산시, 김제시, 정읍시의 3개시를 통과하고 있다(그림 2, 표 8).

14개 역 중에서 익산시에 5개역(용동, 함열, 다산, 황등, 익산), 김제시에 3개역(부용, 와룡, 김제), 정읍시에 6개역(감곡, 신태인, 초강, 정읍, 천원, 노령)이 있었다

(전라북도, 1989). 이중 같은 읍면 내에 복수의 역이 존재하는 곳은 익산시 함열읍(함열, 다산), 정읍시 입암면(천원, 노령)이다. 14개 역 중에서 현재 영업 중인 역은 5개(함열, 익산, 김제, 신태인, 정읍)이고, 나머지 9개역(용동, 다산, 황등, 부용, 와룡, 감곡, 초강, 천원, 노령)은 폐역 또는 무배치 간이역이 되었다.

14개 역명 중 면명 이상의 행정구역명이 역명으로 도입된 곳은 용동, 함열, 황등, 김제, 감곡, 정읍 등 6개역(42.9%)이고, 마을명이 역명으로 도입된 곳은 이리(익산시), 다산(함열읍), 부용(백구면), 와룡(용지면), 신태인(신태인읍), 초강(정우면), 천원(입암면), 노령(입암면)의 8개역(57.1%)이다. 영업 이후 역명이 변화된 곳은 용동역(용안역 ⇨ 용동역, 1986년 용동면 분리), 익산역(이리역 ⇨ 익산역, 1995년 익산군과 이리시 통합) 등 2개역이다.

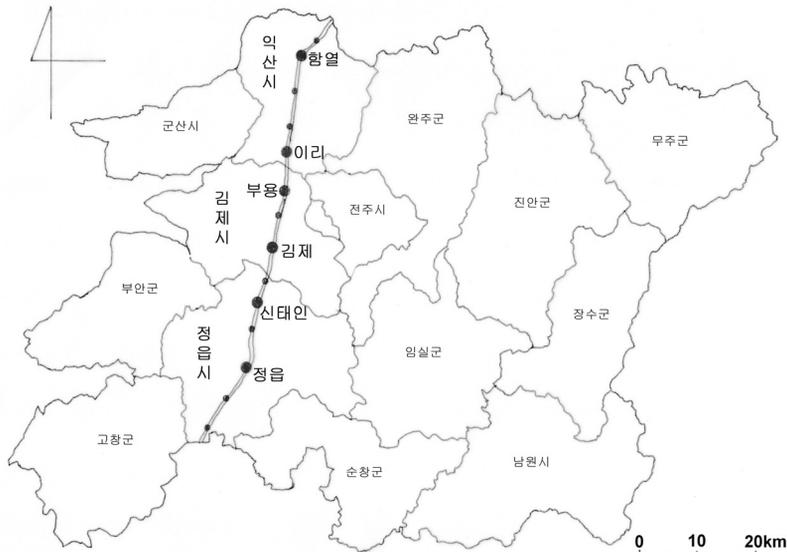


그림 2 전라북도 지역을 통과하는 호남선과 철도역

표 8. 전라북도의 호남선 철도역

시군	1914년 개통 당시 역	1914년 이후 개설된 역	2015년 운영역
익산시(5)	함열(1911), 이리(1912)	용동(1955, 용안면), 다산(1967, 함열읍), 황등(1943, 황등면)	함열, 익산
김제시(3)	부용(1914), 김제(1912)	와룡(1955, 용지면)	김제
정읍시(6)	신태인(1912), 정읍(1912)	감곡(1953, 감곡면), 초강(1953, 정우면), 천원(1945, 입암면), 노령(1970, 입암면)	신태인, 정읍
역 수	6개	8개	5개

1914년까지 개통된 6개 역 중에서 부용역을 제외한 5개역은 지금도 영업 중이며, 1914년 이후 개설된 8개역은 현재 영업을 하지 않고 있는 상태이다.

### III. 호남선 철도 개통이 지역 중심지에 미친 영향

1914년 호남선 철도의 개통과 함께 전라북도 지역에 개설된 6개역을 중심으로 철도역의 개통이 지역 중심지에 미친 영향을 6개의 철도역별로 살펴본다.



그림 3. 익산시 지역의 행정구역 변화(1914년 전후)

#### 1. 함열역(익산시)

익산시는 현재 1읍 14면과 14동으로 구성되어 있다. 익산시는 1914년 이전 익산군, 여산현, 함열현, 용안현의 4개 군현이 통합된 지역이다(그림 3, 표 9). 1995년에는 이리시와 익산군이 도농통합되어 익산시가 되었다. 현재 익산시 행정구역 15개 읍면 중 5개면은 과거 함열현 지역이었고, 2개면은 용안현 지역이었으며, 3개면은 여산현 지역이었고, 나머지 5개면과 14개 동 지역은 익산군 지역이었다(표 10).

1914년 이전의 행정구역에서 함열현의 중심지는 현재의 함라면 함열리였는데(강인에 등, 2008), 함열역은 함열리에서 동북쪽으로 약 5km 지점에 위치하는 당시 동

사면 와리 지역이었다(표 11). 1911년 11월 10일에 개설된 역명이 함열역이 되고, 1914년 행정구역 개편시에 동이면, 동삼면, 동사면의 3개 면을 합하여 함열면이 만들어져, 함열역은 익산군 함열면 지역이 되었다. 그리고 원래 함열현의 중심지였던 함열리는 '함라'라는 과거 행정 지명을 차용하여 함라면 함열리가 되었다. 즉, 함열현 지역에 역이 세워져서 현의 이름인 함열이라는 역명이 도입되었고(1911년), 1914년 행정구역 개편에서는 함열역이 위치하는 곳에 함열면이라는 새로운 행정구역이 만들어졌다. 즉, 함열역이라는 역명이 붙여지고, 해당 지역의 지명이 함열면으로 재탄생하게 된 것이다. 이 후

표 9. 익산시 지역의 행정구역 변화

시기별	백제시대	통일신라	고려	조선	1914년	2015년
익산시	소력지현	옥야현	옥야현	익산군	익산군 (이리)	익산시
	금마저	금마	익주			
	지량초	여량	여량	여산현		
	알야산	야산	낭산	함열현		
	감물아	함열	함열	용안현		
(도내산은소)	(도내산은소)	용안현	용안현			
풍계현	풍계현					

출처 : 유재영, 1993.

표 10. 1914년 익산군 군현 통합 지역

1914년 이전	해당지역	기타
익산군	금마면, 삼기면, 춘포면, 왕궁면, 오산면, 14개 동	5개면 + 14개동
여산현	여산면, 낭산면, 망성면	3개면(+연무읍)
함열현	함라면, 황등면, 웅포면, 성당면, 함열읍	5개면
용안현	용안면, 용동면	2개면

출처 : 유재영, 1993.

표 11. 1914년 전후 함열현 지역의 행정구역 변화

5개 면(중심지)	1914년 이전 면(마을명)
함라면(함열리)	남이면(다망리, 신목리, 신동리), 군내면(신대리, <b>함열리</b> , 금성리)
함열면(와 리)	동이면(다송리, 용지리), 동삼면(석매리, 홀산리), 동사면(남당리, <b>와리</b> )
황등면(황등리)	남일면( <b>황등리</b> , 동연리, 율촌리, 죽촌리, 신성리, 구자리), 동이면(용산리)
성당면(두동리)	동일면(대선리, 와초리, 장선리, 갈산리), 북이면( <b>두동리</b> , 부곡리, 성당리)
옹포면(옹포리)	서이면(입점리, <b>옹포리</b> , 고창리, 송천리), 북일면(맹산리, 제성리, 대봉암리)

출처 : 越智唯七 編纂, 1917.

함열면은 함열읍으로 승격되고(1979년), 과거 함열현 지역의 중심지는 함라면에서 함열면으로 바뀌게 되었다.

이와 같이 함열역의 경우 역명은 그 당시의 행정구역 명을 그대로 도입했지만, 원래 함열현의 중심지가 아닌 함열현 내 다른 지역으로 중심지 이동이 발생했다. 즉, 함열역으로 인하여 과거 함열(현) 지역의 중심지였던 함라면 함열리에서 함열면 와리로 중심지가 이동한 사례이다.

## 2. 이리역(익산시)

1911년에는 이리를 중심으로 강경~이리(1911.3~1912.3.6), 이라~군산(1911.6~1912.3.6), 이리~김제(1911.12~1912.10.1)의 철도 노선이 착공되었고, 1912년에 모두 완공되었다. 철도 노선의 착공과 함께 1911년 8월에는 익산군 군내면(현재 금마면)에 있던 익산 군청이 이리로 이전하였으며(익산시, 2002), 이리역은 1912년 3월 6일부터 영업을 시작하였다. 즉, 이리는 1911년 철도 공사의 시작과 함께 익산군 지역의 중심지로서의 역할을 시작하였다.

1914년 행정구역 개편 때는 이리역이 위치했던 지역이 익산면이 되었고, 이리가 익산면의 중심지가 되었다. 또한 이 때 함열현, 여산현, 용안현, 익산군이 익산군으로 통폐합되었고, 통합된 익산군의 중심지는 익산면의 이리가 되었다(표 12). 1914년 행정구역 개편에서 역이 들어선 곳의 행정구역이 중심면으로 변화했다는 측면에서 함열면과 익산면은 공통점이 있다.

1914년 행정구역 개편에서 과거 남일면 지역이었던 이리(송리)가 익산면의 면소재지로 등장하게 되었는데, 1931년에는 익산면이 이리읍이 되고, 1949년에는 이리시가 되었다. 현재 익산시의 14개 동지역은 익산면(1914년 이전 남일면)과 북일면이 주요 지역이고, 오산면과 팔봉면 일부 지역(3개)이 포함된 지역이다.

1914년 익산면(중심지 이리)이 탄생했지만, 이보다 앞서 이리역은 1912년 3월 6일에 영업을 시작하고, 남일면의 한 마을이었던 이리라는 지명이 역명으로 등장하게 되었다. 그리고 1931년에 읍으로 승격되면서 익산이라는 면명이나 군명 대신에 이리읍이라는 지명이 행정구역명으로 탄생하게 된다. 즉, 작은 마을명이 역명으로 채택되고, 다시 행정구역명으로 채택된 경우이다. 1912

표 12. 1914년 이전 익산군 지역의 행정구역 변화

1914년 면명(중심지)	1914년 이전 면명	현재 동(14개) 및 면명(5개)
익산면(이리)	<b>남일면</b> , 동일면	동산동, 마동, 인화동, 중앙동, 평화동
오산면(오산리)	서일면, 남이면	송학동(서일면 지역), 오산면
팔봉면(팔봉리)	두천면, 지석면	팔봉동(두천면 지역), 삼성동(지석면 지역)
북일면(신룡리)	북일면	신동, 모현동, 영등동(1,2), 어양동, 남중동
금마면(동고도리)	미륵면, 군내면	금마면
삼기면(간촌리)	율촌리, 사제면, 구문천면	삼기면
춘포면(인수리)	두촌면, 춘포면	춘포면(1917년 동일면 지역 편입)
왕궁면(동룡리)	우북면, 제석면	왕궁면

출처 : 越智唯七 編纂, 1917.

\* 1914년의 익산면은 1931년 이리읍이 됨. 1995년 이리시는 도농통합 후 익산시가 되고, 이리역은 익산역이 됨.

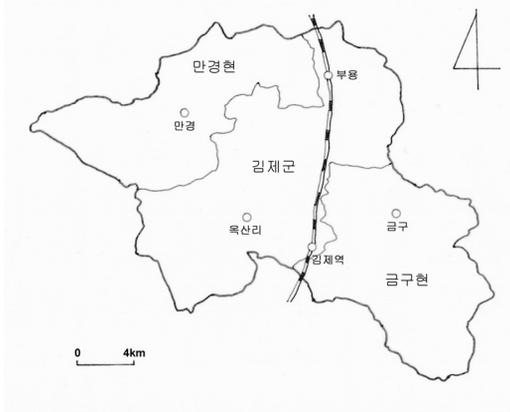


그림 4. 김제시 지역의 행정구역 변화(1914년 전후)

년 당시의 군명이었던 익산이나, 면명이었던 남일면 또는 익산면이 역명으로 채택되지 않고, 마을명인 이리가 역명으로 채택된 것이다.

즉, 이리라는 지명은 과거 행정구역명과는 전혀 관련이 없는 지명이었고, 역의 입지 및 역명 채택과 함께 새로운 중심지로 성장하였으며, 1931년에는 행정구역명(이리읍)으로 채택되어 철도교통에 의해서 완전히 새롭게 탄생한 곳으로 대전과 비교할 수 있다. 결과적으로 철도교통 수단의 도입으로 인하여 이리라는 마을명이 역명으로 채택되고, 다시 행정구역명으로 채택되어, 기존 익산군 지역의 중심지를 대체하여 새로운 중심지가 된 사례이다.

### 3. 부용역(김제시)

1914년 김제군과 만경현 그리고 금구현의 3개 군현이 통합되어 김제군이 되었으며, 부용역이 위치하는 지역은 백구면이 되었다(그림 4).

호남선 중에서 김제~정읍 구간은 1911년 12월에 착공

하여 1912년 10월 1일에 완공하였다. 그러나 부용역은 조금 늦은 1914년 1월 1일부터 영업을 시작하였다. 현재 김제시 백구면에 위치하는 부용역의 역명은 1914년 행정구역 개편 이전에 존재했던 목연면의 부용리에서 유래했다. 그러나 1914년에 탄생한 백구면은 3개의 면(공동면, 회포면, 목연면)이 합쳐지고, 백구정이라는 정자에서 면명이 도입되었다. 이 때 부용역은 부용리가 아닌 백구면 월봉리에 속하게 되었다. 이와 같이 부용역은 다른 지역과는 달리 역명이 1914년 행정구역명에 영향을 주지 못하고, 오히려 행정구역명과 분리되는 결과를 가져왔다(표 13). 부용역의 개설일이 늦어(1914년 1월 1일), 1914년 행정구역 개편시(4월 1일)에 영향을 주지 못한 결과로 보인다.

1914년의 행정구역 개편은 1913년 12월 29일 조선총독부령 제 111호 행정구역 개편안이 공포되고, 1914년 4월 1일부터 시행되었다. 부용역이 속해 있는 김제~정읍 구간의 공사가 1911년 12월에 착공되었기 때문에 부용역명의 부여 시에는 이리와 같이 이곳의 마을명인 부용이 역명으로 채택된 것으로 보인다. 그러나 부용역은 1914년 1월 1일에 개설되었기 때문에 1914년 행정구역 개편에 영향을 주지 못하고, 역명은 부용역이었으나 부용리가 아닌 월봉리 지역에 위치하게 되어, 위치하는 지역의 지명과 역명이 불일치하는 결과를 가져왔다.

부용역이 위치했던 월봉리는 이 후 백구면의 상업 중심지로 성장하였고, 부용역 부근에서 일본인 시마모토(島本)의 과수원에서 백구포도가 생산되어 그 명성이 지금까지도 유지되는 등 일본인의 진출이 많았다. 부용역이 위치하는 월봉리가 백구면의 중심지로 발전하였음을 보여주는 지표로 초등학교의 개교연도를 볼 수 있는데, 백구면에는 치문초(1908년, 유강리), 부용초(1920, 월봉리), 난산초(1941, 영상리), 백구초(1963, 석담리) 등 4개의 초등학교가 있다. 이 중 월봉리에 위치하는 부용초등학교가 1920년도에 개교하였고, 백구면의 면소재지 부

표 13. 1914년 김제시 백구면의 행정구역 변화

백구면	소속 리명
공동면(5)	마산리, 영상리, <b>학동리</b> , 석담리, <b>반월리</b>
회포면(3)	강흥리, 도덕리, 도도리(1994년 전주시에 편입됨).
목연면(5)	월봉리, 부용리, 유강리, 백학리, 삼정리 (부용리 : 외가전, 내가전, <b>부용</b> , 반월), (월봉리 : <b>월연</b> , <b>봉산</b> , 화죽, 부용, 반월)

출처 : 越智唯七 編纂, 1917.

\* 김제시 백구면은 법정리 10개, 면적 21.98km<sup>2</sup>, 인구 4,452명(2015년 현재).

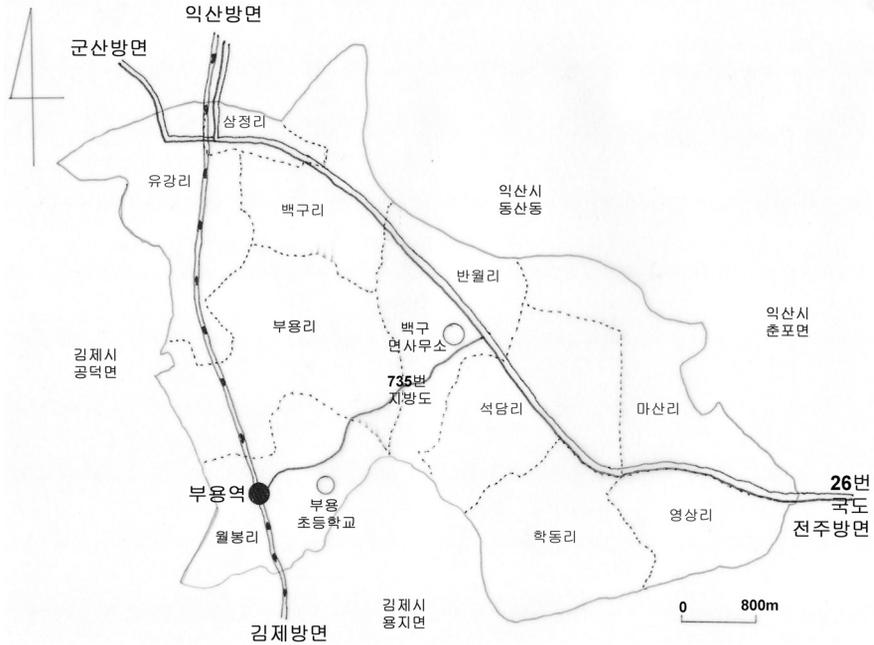


그림 5. 백구면의 주요 교통망

표 14. 1914년 김제면의 행정구역 변화

1914년	1914년 이전	소속 리명
김제면	입천면, 읍내면, 대촌면	입천면(백하리, 순동리, 용동리, <b>신평리</b> , 검산리) 읍내면( <b>옥산리</b> , 교동리, 효촌리, 서암리) 대촌면(신곡리, 갈공리)

출처 : 越智唯七 編纂, 1917.

근에 위치하는 백구초등학교는 1963년에 부용초의 분교로 시작되었다. 이와 같이 당시의 실질적인 백구면의 중심지는 면사무소가 위치하는 반월리가 아니라 부용역이 위치한 지역이었다.

1914년 당시 백구면의 면사무소는 학동리에 있었으나, 1930년대 반월리로 이전되었다. 두 곳 모두 1908년에 개통된 전주~군산 간의 신작로변에 위치한다. 부용역 부근이 인구도 더 많고 상업 중심지였음에도 불구하고, 전주~군산 간의 신작로인 도로 교통의 영향 때문에 백구면의 중심지는 신작로를 벗어나지 못하였다. 이러한 현상은 도로교통과 철도교통이 교차하는 백구면의 특수한 상황으로 보인다(그림 5).

부용역이 노선이 개통된 1912년 10월 1일에 영업을 시작했을 경우 다른 지역의 사례와 같이 '부용'이 리명이나 면명으로 채택될 가능성이 높았다. 그리고 부용역이 개

설된 이후 급속히 시가지가 성장하여 실질적인 백구면의 중심지역으로 성장하였지만, 전주~군산 간의 신작로(도로교통)와의 경쟁에서 이기지 못하여, 백구면의 행정 중심지의 이동에까지는 이르지 못했다.

#### 4. 김제역(김제시)

이리~김제 노선은 1911년 12월에 착공하여 1912년 10월 1일에 개통되었다. 김제역은 당시 김제군 지역에 입지해서 김제역으로 역명이 부여되었으며, 1912년 당시 김제역이 들어선 지역은 김제군 입천면 신평리 지역이었는데(김제시, 1995), 1914년 행정구역 개편 때에 김제면에 포함되었다(표 14).

김제역의 경우 행정중심지(읍내면 옥산리)에서 떨어진 외곽 지역이었지만(입천면), 1914년 김제면으로 같은

표 15. 1914년 정읍군 지역의 행정구역 변화

1914년 이전	해당 지역
고부군	고부면, 영원면, 소성면, 이평면, 덕천면, 우순면, 정토면, 백산면
태인현	태인면, 보림면, 용동면, 칠보면, 산외면, 산내면, 감곡면, <b>용북면</b>
정읍현	<b>정읍면</b> , 내장면, 입암면, 북면

출처 : 越智唯七 編纂, 1917.



그림 6. 정읍시 지역의 행정구역 변화(1914년 전후)

행정구역으로 편입되었다. 행정구역의 조정으로 시가지 지역만 확장되었을 뿐, 지명이나 중심지의 변동에는 영향을 주지 않았다. 1914년 행정구역 개편에서 역이 위치하는 지역이 함열면이나 익산면과 같이 해당 지역의 중심 지역으로(김제면) 편입되었다는 점에서는 공통점이 있다. 즉, 역이 위치한 지역을 해당 군 지역의 중심지로 재편한 것이다.

### 5. 신태인역(정읍시)

1914년 행정구역 개편에서 고부군, 태인현, 정읍현이 통합되어 정읍군이 되었다. 이 3개 군현 중 1912년에 개통된 호남선의 정착역이 세워진 곳은 태인현 지역의 신태인역(용북면)과 정읍현 지역의 정읍역(정읍면)이었다(표 15, 그림 6).

신태인역은 1912년 12월 1일에 영업을 시작하였는데, 당시 신태인역이 위치한 곳은 태인현의 북촌면 지역이었으나, 1914년 행정구역 개편에 의해 용산면(양괴, 옥리, 신덕, 청천, 화호)과 북촌면(구석, 삼천, 연정, 우령,

신룡)이 통합되어 용북면이 되었다(신태인읍, 2014; 이표용, 1990). 당시 용북면의 중심지는 화호리였는데, 화호리는 1908년 구마모토(熊本) 농장의 지점이 설치되면서 일본인들의 진출로 면의 중심 지역으로 성장한 지역이다(정읍시, 2010:242; 장성수 등, 2008; 함한희 등, 2010).

그러나 1912년 북촌면 삼천리에 위치해 있던 철도역에 신태인역으로 이름이 붙여지고, 1933년 삼천리 일대가 신태인리로 명명되고, 용북면의 면명도 신태인면으로 바뀌면서 신태인면의 중심지가 화호리에서 신태인리로 이전되었다. 이후 1940년에는 신태인읍으로 승격되었다.

신(新)태인이라는 역명은 태인현 내에 위치해 있어서 붙여졌기 때문에 행정구역명으로 분류할 수도 있지만, 원래 없었던 지명이 1912년에 탄생되었고, 이 역명은 1914년 행정구역명에는 영향을 미치지 못했지만, 1933년에 신태인리와 신태인면 등 행정구역명으로 정착하게 되었다. 신태인읍(1940)은 과거 중심지였던 태인(약 7km)과 화호(약 5km)의 중간 지점에 위치한다.

### 6. 정읍역(정읍시)

정읍시는 현재 8개 동과 15개 읍면으로 구성되었다. 1914년 행정구역 개편 때 고부군, 태인면, 정읍현의 3개 군현이 통합되어 정읍군이 되었는데, 정읍현은 더 큰 지역이었던 고부군이나 태인현을 제치고 정읍군의 중심지로 발전하였다. 즉, 정읍역은 원래 정읍현 지역에 위치해 있었기 때문에 역명으로 채택되었으며, 정읍역으로 인하여 정읍이 3개 지역의 중심지로 성장하는 계기가 된 것으로 보인다. 정읍현의 원래 중심지는 장명리였으나, 정읍역이 위치한 연지리로 중심지가 서북쪽 방향(약 1.5km)으로 확장되었다(표 16). 그러나 중심지인 정읍면 내에서의 이동이었다.

표 16. 1914년 전후 정읍현 지역의 행정구역 변화

1914년(중심지)	1914년 이전	마을명
정읍면(연지리)	내면	상리, <b>장명리</b> , 시기리, 수성리, <b>연지리</b>
	서이면	농소리, 하모리, 상평리, 삼산리
	남일면	과교리, 진산리
내장면(부전리)	남일면	신월리, 교암리, 용산리
	동면	금봉리, 송산리, <b>부전리</b> , 쌍암리, 내장리
입암면(천원리)	남이면	신정리, 접지리, 신금리, 하부리, 등천리
	서일면	마석리, 단곡리, <b>천원리</b> , 연월리
	이동면	지선리
북면(송부리)	북면	태곡리, 한교리, 신평리, 북흥리, 구룡리, <b>송부리</b> , 하북리

출처 : 越智唯七 編纂, 1917.

#### IV. 철도 역명의 제정과 지역 중심지의 변화 특성

1914년 호남선 철도 개통과 함께 전라북도에는 6개의 역이 설치되었다. 대전에서 목포까지의 호남선이 1914년 1월 11일에 완전 개통되었으나, 전라북도의 6개역은 그 이전에 개통되었다. 여기에서는 6개 역의 역명 제정의 특징과 역의 설치가 지역 중심지에 미친 영향의 두가지 측면에서 살펴본다.

첫째, 역명의 제정 특징이다(표 17). 기존의 군이나 현명 등 행정구역명이 역명으로 채택된 경우는 함열현, 김제군, 정읍현의 3개이다. 그리고 신태인도 새로운 역명이지만 기존의 태인현의 영향을 받은 것이다. 그리고 마을명이 역명으로 도입된 것은 이리와 부용이다. 즉, 기존 군현명에 영향을 받은 것이 4개, 마을명이 역명으로 채택된 것은 2개이다.

이 중 김제와 정읍은 1914년 행정구역 개편 후에도 군명으로 채택되었다. 그러나 함열현은 익산군에 통합되면서 폐현이 되었는데, 함열현의 원래 중심지는 함라면(함열리)이 되었고, 함열역이 위치했던 지역이 함열면이 되어 새로운 중심지가 되었다. 그리고 새롭게 등장한 3개의 역명(이리, 부용, 신태인) 중 이리역과 신태인역은 이 후 행정구역명으로 채택되어 지명의 의미 확대를 가져왔다. 그러나 부용역은 이 후 상업 중심지로 성장했으나, 1914년 행정구역 개편 때 지명 불일치가 발생했고, 행정구역명으로 확대는 일어나지 않았다.

함열역(함열면), 이리역(익산면), 김제역(김제면), 정읍역(정읍면)이 위치했던 지역은 1914년 행정구역 개편에서 모두 군의 중심면으로 편입되었다. 그러나 부용역(백구면)과 신태인역(용북면)은 1914년 행정구역 개편에는 영향을 주지 못했다. 이 중 신태인역의 역명은 1933년에 행정구역명인 신태인면으로 채택되었으나, 부

표 17. 전라북도 지역 호남선 6개역의 역명 제정 특징

역명	개통일시	특기사항
함열	1911.11.10	· 원래 존재했던 행정 지명(함열현) · 지명이 의미하는 지역의 변화(지명의 차용)
이리	1912.3.6	· 마을명으로 존재했던 지명(이리) · 마을명이 역명으로 채택되고, 행정구역명으로 확대(1931년)
부용	1914.1.1	· 마을명으로 존재했던 지명(부용리) · 1914년 행정구역 개편에서 마을명과 역명의 불일치(월봉리)
김제	1912.10.1	· 원래 존재했던 행정 지명(김제군) · 1914년 이전 입천면에서 김제면으로 편입
신태인	1912.12.1	· 새롭게 만들어진 지명(태인현 지역) · 새로 탄생한 역명이 행정구역명으로 확대(1933년)
정읍	1912.12.1	· 원래 존재했던 행정 지명(정읍현) · 동일 면내에서 이동

표 18. 전라북도 호남선 6개역과 중심지 변화 특성

역명	1914년 행정구역	특기사항
함열	익산군 함열면	· 중심지 이동(함라면 함열리 ⇨ 함열읍 와리) · 함열역이 위치한 함열면이 중심지로 성장(기존 중심지와 약 5km)
이리	익산군 익산면	· 중심지 이동(금마면 ⇨ 익산면) · 중심지가 금마면에서 익산면(이리)로 이동(기존 중심지와 약 12km)
부용	김제군 백구면	· 중심지 변화 없음(면 중심지와 약 3km) · 상업 중심지로 성장했으나, 면의 중심지를 대체하지는 못함
김제	김제군 김제면	· 중심지 확대(옥산리 ⇨ 신흥리) · 1914년 행정구역에서 김제면으로 통합
신태인	정읍군 용북면	· 중심지 이동(화호리 ⇨ 신태인읍) · 태인면과는 약 7km, 화호리와는 약 5km 중간 지점
정읍	정읍군 정읍면	· 중심지 확대(장명동 ⇨ 연지동) · 1914년 행정구역에서 정읍면으로 통합

용역은 행정구역명으로 채택되지 못했다.

둘째, 역의 설치가 해당 지역의 중심지 변화에 미친 영향이다(표 18). 6개역 중 김제와 정읍은 원래의 근현 중심지의 외곽에 설치되어 기존 중심지의 시가지 확장에만 영향을 미쳤다(김제 : 읍내면 옥산리 → 입천면 신흥리, 정읍 : 내면 장명리 → 내면 연지리).

그러나 함열은 원래 함열현의 중심지(현재 함라면 함열리)가 아닌 다른 지역에 지명이 차용되어 함열현의 지역 범위 내이지만 다른 지역이 중심지(현재 함열읍 와리)로 등장하게 되었고, 기존 지역은 함라면으로 지명이 대체되고 먼치 지역으로 쇠퇴하였다.

이리와 신태인은 완전히 새로운 지역이 형성되었는데, 먼저 이리는 철도의 건설로 익산군청이 이전되고(1911년) 군의 중심지로 새롭게 발전하였다. 즉, 호남선의 건설과 개통으로 익산군의 중심지가 군내면(현재 금마면)에서 이리(당시 남일면)로 군의 중심지 변화를 가져왔다. 신태인 역시 태인과 화호리의 중간에 위치하여 시가지가 새롭게 형성되어(1933년 신태인면), 기존의 중심지였던 태인과 화호를 대체하게 되었다.

부용의 경우는 새롭게 시가지가 형성되었으나, 이리나 신태인과는 달리 행정구역명으로 채택되지 못했고, 백구면의 행정중심지 변동에는 영향을 미치지 못했다. 이와 같이 부용은 1914년 1월 1일에 개설되어 1914년 행정구역 개편 시에 영향을 미치지 못했고, 전주-군산 간의 신작로(도로교통)와의 경쟁에서 이기지 못하여 면의 중심지로는 발전하지는 못하고 상업 중심지에 머물렀다.

결국 1914년 호남선 철도의 개통으로 전북지역에 만들어진 6개의 철도역을 중심으로 김제역과 정읍역은 기

존 중심지의 확장과 중심지로서의 역할을 더욱 강화한 사례이고, 이리역과 신태인역은 완전히 새로운 중심지를 형성하여 기존 중심지를 대체한 사례이며, 함열역은 지역 내에서 다른 지역으로 지명이 이동하여 새로운 중심지로 성장한 사례이다. 그러나 부용역은 새롭게 시가지가 발달했으나, 1914년 행정구역명 제정에 영향을 미치지 못했고, 도로교통과 철도교통의 경쟁에서 도로교통에 밀려 백구면의 중심지 이동에까지는 이르지 못했다.

## V. 결론

본 연구에서는 1914년 1월 11일에 완전 개통된 호남선 철도(대전~목포)에 설치된 23개 역 중에서 전라북도 지역에 설치된 6개 역을 대상으로, 역명의 제정 문제와 새로운 교통수단인 철도의 개통과 함께 만들어진 철도역이 지역의 중심지 변동에 미친 영향을 살펴보았다.

먼저 전라북도 지역에 개설된 6개의 역(함열, 이리, 부용, 김제, 신태인, 정읍)은 호남선 철도가 전면 개통된 1914년 1월 11일 이전에 이미 개설되었는데, 1911년에는 함열역, 1912년에는 이리역, 김제역, 신태인역, 정읍역이 영업을 시작하였고, 1914년에는 부용역이 영업을 개시하였다.

역명 중 당시의 근현명을 따른 경우는 함열역, 김제역, 정읍역이었다. 그리고 신태인역은 태인현에서 유래했다는 측면에서 근현명에서 유래한 역명으로 분류할 수 있다. 그러나 이리역과 부용역은 마을명에서 유래했다. 이중 신태인역과 이리역은 신태인읍과 이리읍으로 행정지

명으로 변용되어 지명의 의미 확장을 가져오는데 비하여, 부용역은 더 이상 지명의 의미 확장은 이루어지지 않았다.

역의 개설이 지역 중심지에 미친 영향을 중심으로 분류해 보면, 첫째, 김제역과 정읍역은 중심지의 변화없이 기존 행정구역 내에서 시가지의 확장에만 기여한 경우이다. 둘째, 함열역, 이리역, 신태인역은 새로운 중심지의 형성으로 기존 중심지를 대체한 경우이다. 셋째, 부용역은 새로운 상업 중심지로 성장했으나 행정 중심지까지는 성장하지 못한 경우와 같이 3개의 유형으로 분류할 수 있다. 이 중 함열역은 중심지가 현재의 함라면 함열리에서 함열읍 와리로 이동했으며, 이리역은 금마면에서 익산면의 이리로 중심지가 이동했고, 신태인역은 용북면의 중심지인 화호리 대신에 새로운 중심지로 부상한 경우이다. 즉, 함열은 함열현 내에서, 이리는 익산군 내에서, 신태인은 용북면 내에서의 중심지 이동이 나타났다. 이에 비하여 부용은 백구면 내에서 가장 인구가 집중되기는 했지만 면의 중심지 이동에까지는 이르지 못하였다.

이상과 같이 1914년 새로운 교통수단인 철도교통으로 등장한 호남선 철도는 지역의 중심지 변화에 영향을 미쳤으며, 그 영향 정도는 지역마다 차이가 있었다. 철도역이 기존 중심지에 위치할 경우에는 기존 중심지를 더욱 강화시켰으며, 새롭게 만들어진 역은 기존의 중심지를 대체하여 새로운 행정 중심지로 발달했다. 그러나 부용역과 같이 행정 중심지의 이동에까지 이르지 못한 경우에는 이후 철도에서 도로교통으로 교통수단의 비중 변화에 의해 다시 쇠락하는 결과를 보여주고 있다. 즉, 지역 발전의 계기가 발생한 특정 시기에 행정구역의 중심지로 성장하지 못한 경우 시대의 변화에 따라 지역이 쇠퇴하는 현상을 보여주고 있다.

### 참고문헌

강인애·이경찬, 2008, “근대 읍성도시구조의 변천과정과 신흥주택의 근대성 -함열읍내 근대 부농주택을 중심으로-,” 한국전통조경학회지, 26(1), 57-70.

김순배, 2008, “지명 변천 요인의 지역적 함의 -16세기 이후 대전 지방의 한자 지명을 사례로-,” 문화역사지리학회 편, 「지명의 지리학」, 푸른길, 85-117.

김제시, 1995, 「김제시사」.

신상우·김정한, 2007, “지방정부간 명칭선정 갈등구조에 관한 연구 -경부고속철도 ‘천안아산역(운양온천)’ 갈등사례 분석을 중심으로-,” 한국정책학회 춘계학술발표논문집, 65-86.

신태인읍, 2014, 「신태인읍지」.

유재영, 1993, 「전북전래지명총람」, 민음사.

윤옥경, 1992, “수인선 철도의 기능변화에 관한 연구,” 지리교육논집, 28, 31-56.

이경찬, 2012, “철도시설과 연계한 이리 도시구조와 도시경관의 근대성 해석,” 건축역사연구, 21(6), 63-76.

이영민, 2005, “개항 이후 경인지역의 역사지리적 변화와 경인선 철도의 역할,” 지리교육논집, 49, 285-299.

이표용, 1990, “태인과 신태인의 공간구조 비교 연구,” 전북대학교 석사학위논문.

익산시, 2002, 「익산시사(상, 중, 하)」.

장성수·함한희·박순철·조성실·박진영, 2008, 「20세기 화호리의 경관과 기억」, 눈빛.

전라북도, 1989, 「전라북도지」.

정읍시, 2010, 「정읍시사(상, 중, 하)」.

조성욱, 2006, “지역 중심지의 역할 변화와 지리적 관성 -전라북도 정읍시 칠보 지역을 사례로-,” 한국지역지리학회지, 12(5), 571-582.

조성욱, 2012, “행정구역명 설정 방법의 계층별 특성: 전라북도 시군명과 면명을 중심으로,” 한국지리학회지, 1(1), 125-136.

조성욱, 2016, “쓰시마에서 중심지의 이동과 그 원인,” 한국지리학회지, 5(2), 181-195.

주경식, 1994, “경부선 철도건설에 따른 한반도 공간조직의 변화,” 대한지리학회지, 29(3), 297-317.

지상현, 2012, “지명의 정치지리학: 행정구역개편으로 인한 시 명칭 결정을 사례로,” 한국지역지리학회지, 18(3), 310-325.

최양원·오승훈, 2001, “경부고속철도 물금역이 양산시 공간구조에 미치는 영향,” 대한토목학회논문집, 21(3), 311-322.

함한희·조성실·박진영·문예은, 2010, “식민지 경관의 형성과 그 사회문화적 의미: 전라북도 화호리를 중심으로,” 문화인류학, 34(1), 47-87.

越智唯七 編纂, 1917, 「新舊對照 朝鮮全道 府郡面里洞 名稱一覽」.

朝鮮總督府 鐵道局, 1940, 「朝鮮鐵道 40年 略史」.

국토교통부, <http://www.molit.go.kr>

한국철도공사, <http://info.korail.com>

한국향토문화전자대전, <http://www.grandculture.net>

교신 : 조성욱, 54896, 전북 전주시 덕진구 백제대로 567,  
전북대학교 사범대학 지리교육과 (이메일: chossww@  
jbnu.ac.kr)

Correspondence : Sungwook Cho, 54896, 567 Baekje-daero,  
Deokjin-gu, Jeonju, Jeollabuk-do, Korea, Department of Geography Education, College of Education,  
Chonbuk National University (Email: chossww@  
jbnu.ac.kr)

투 고 일: 2016년 11월 3일

심사완료일: 2016년 11월 21일

투고확정일: 2016년 12월 3일

