

「한국안내(韓國案内)」를 통해서 본 개항기 도시계획과 생활상: 1902년 군산을 중심으로

박성신*

Korean Modern City and Lifestyle during the Period of Opening Ports through *Guide to Korea*: Focused on Gunsan, in 1902

Sungsine Pak*

요약: 1902년 발간된 「한국안내(韓國案内)」는 관문신보(關門新報)의 통신원인 가츠키 겐타로(香月源太郎)가 일본인들의 방문 및 이주, 경제활동을 돕고자 저술한 책이다. 책에 수록된 개항장별 지도와 설명을 통해서 근대도시의 형성과 생활상 특징을 살펴보면 첫째, 개항장은 항구 주변에 가구(街區)와 가로(街路)의 격자형 도시계획 체계를 반영한 신도시인 반면 개시장은 기존 도시규모와 조직을 유지하며 근대도시의 시설을 배치하는 경향이 뚜렷하다. 둘째, 개항장 중심 근대도시는 개항시기와 고밀도 발전의 정도가 비례한다. 셋째, 주요 개항장에서 근대도시의 형성을 위해 항구주변 평지를 선호했으며, 영역 내 택지 조성과 영역의 확대를 위해 축항 및 매립 등의 토목공사가 활발하게 진행됐다. 넷째, 근대 교통기관의 도입에 따른 도로망 정비와 철도 부설, 상하수도 등 도시의 기반시설 구축이 추가되며 도시의 기본 공간체계를 구성한다. 1899년 개항한 군산은 일본이 근대도시화에 주도적인 역할을 했고, 「한국안내(韓國案内)」에서 다루는 군산의 근대도시화는 개항에서 러일전쟁 전까지인 1899~1903년까지 제1기로 조계의 형성기이다. 군산은 평지의 특성을 반영한 개항장으로 격자형 가로체계가 뚜렷하고, 일본인과 한인들의 거주지역이 철저히 영역 구분이 이루어졌다. 인구통계학적 측면에서 군산의 일본인은 개항초기 급증해 482명, 가구는 136호에 달했다.

주요어: 「한국안내(韓國案内)」, 가츠키 겐타로(香月源太郎), 개항기, 개항장, 조계, 거류지, 근대도시, 군산, 격자형 도시체계, 미곡수출, 금강문화권

Abstract : *Guide to Korea* published in 1902, which was written by the correspondent of Gwanmun Newspaper, Katsuki Kentaro, was to aid the Japanese visiting, immigrating and carrying out economic activities. Observing through maps and explanations of each opening port in Korea, the characteristics of forming modern cities during the period of opening ports are as follows : Firstly, the opening port was a new city that has the urban grid pattern composed of streets and blocks around the port. On the other hand, the opening city maintained the existing urban tissue. Secondly, the degree of urbanization and modernization is in proportion to the period from opening ports. Thirdly, the low level sites around the port were preferred in order to form the modern city, so that the urban area continues to expand through civil works. Finally, the construction of the urban infrastructure should be added as a result of the introduction of modern transportation, thus opening ports set up the basic spatial system of modern city. Gunsan was opened in 1899 as a common settlement-type port, but Japan played a leading role in the modernization and urbanization of Gunsan. *Guide to Korea* mentioned the first settlement formation period from 1899 to 1903, from the opening ports to the Russo-Japanese War. Japan built a residential area in a settlement with the distinguished grid pattern spread on the flat level. The Japanese settlement and the Korean dwelling area were separated. In terms of demographics, the number of Japanese in Gunsan increased dramatically to 482 at the beginning of opening ports, and the number of households reached 136.

Key Words : *Guide to Korea*, Katsuki Kentaro, Period of opening ports, Opening ports, Concession, Settlement, Modern city, Gunsan, Urban grid system, Rice export, Geum-river Culture Area

*군산대학교 건축해양건설융합공학부 건축전공 부교수(Associate Professor, Department of Architecture & Building Engineering, Kunsan National University, sspak@kunsan.ac.kr)

I. 서론

2018년 현재 전국이 도시재생 열풍으로 몸살을 앓고 있다고 해도 과언이 아니다. 재건축·재개발 형태로 진행되던 도시관련 사업의 대안으로 2000년대 중반 도시재생이 화두로 떠올랐고, 2013년 6월 국토교통부는 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」을 제정하고 바로 사업으로 실행하고 있다. 2014년 도시재생선도지역 13곳, 2016년 33곳을 각각 사업대상지로 선정하고, 2017년 도시재생 뉴딜¹⁾을 표방하며 시범사업지구 68곳을 추가로 선정함에 따라 전국적으로 도시재생사업이 진행 중이다.

대상지별 지역정체성을 살린 도시재생사업의 항목을 살펴보면, 근대 건축물과 주요 도시시설을 지역자산으로 인정하고, 이를 통한 재생을 모색하고 있다. 군산도 예외는 아니다. 2014년 도시재생사업 선도지역으로 선정된 군산은 2017년까지 4년여에 걸쳐 현 영화동, 월명동 등 원도심 일원을 대상으로 도시재생사업을 진행했다. 1899년 개항으로 각국 공동조계지가 설치되었던 군산 원도심은 1900년대 초반 일본식 도시계획 체계가 현재까지 유지되고 있으며 도시형 일식가옥들이 군집되어 있다. 일제강점기에 주로 건립된 군산 원도심의 근대 건축물은 2000년대 초반까지 일제의 잔재로 여겨지며 그 가치가 폄하되어 방치되거나 훼손됐고, 공공청사 이전과 택지개발이 복합화된 신도시 개발로 쇠퇴 일로를 걸었다. 이후 군산시는 뒤늦게 근대건축물을 자산으로 인식하고 근대역사경관의 회복을 목표로 한 다양한 정부 사업에 참여해왔다.²⁾ 하지만 예산과 기간의 한계, 성과 위주의 관주도 추진에 따른 사업의 결과는 도시 공간 및 주민 삶에 있어서 젠트리피케이션(gentrification)과 관광지화(touristification)로 함축된다. 즉, 원도심 활성화라는 긍정적인 측면과 다른 한편 급격한 상업화, 지가 상승, 거주성 저하, 관광객 증가, 주민 이주와 같은 현상이 속출하고 있다. 또한 과정에 대한 고민을 생략한 채 성과로 치닫는 사업 행태는 원론적 가치에 대한 고찰을 생략한 채 1930년대라는 일제강점기에 도시의 시계를 고정시키고 복제된 건물을 양산하는 표피적 수준에 그쳤다. 소수의 근대건축물을 제외하고, 도시재생사업에서 군산이 지닌 도시계획적 가치와 근대화에 대한 논의는 극히 미온적이다.

따라서 본 연구는 「한국안내(韓國案內)」를 통해서 현존하는 군산 원도심의 도시공간 조직의 기원이 된 개항

기 군산의 도시공간의 형성과 그 공간에서 이루어졌던 삶을 고찰함으로써, 군산의 도시계획과 근대도시화의 과정이 지닌 가치를 도출하는 데 그 의의가 있다. 더 나아가 개항기 개항장을 중심으로 국토 공간의 변화와 한국 근대도시화, 그 시기 생활상의 특징을 정리하고자 한다.

II. 개항과 근대도시의 형성

1. 개항(開港)과 개항장(開港場)

19세기 중반까지 쇄국정책을 펼쳤던 한국, 일본, 중국 등 동북아시아 3국은 순차적으로 개항의 절차를 밟았다. 1843년 중국 상하이, 1859년 일본의 요코하마가 개항을 했고, 한국도 1876년 부산을 기점으로 원산, 인천이 연달아 개항했다. 외국과 통상하고 외국인의 거주를 허용하기 시작한 것을 개국이라고 하고, 이 때 국내 지역 중 조약, 협정 또는 황제선언, 정부선언의 방식에 의해 특별히 외국인 거주와 통상을 위해 개방했거나 예정된 항구와 시를 개항장(開港場), 개시장(開市場)이라고 각각 한다.³⁾ 손정목(1994)에 의해 발전된 정의에 따르면 개항장은 조약·협정 또는 소속국 정부의 선언이나 승낙에 의해 외국인의 왕래, 거주, 통상의 장소로 개방된 항(港)·시(市)이며, 조약국정부 또는 조약국 거류민 대표들에 의한 속인적 행정권이 행사될 수 있고 소속국의 주권이 배제되지 않는 장소를 일컫는다. 또한 강화도조약으로 한반도에서 개항장제도가 실시된 1876년부터 1910년 한일병합 또는 조계가 철폐된 1914년까지, 조선 말부터 대한제국에 걸친 시기를 한국의 개항기로 볼 수 있다.

일본은 미국의 페리제독이 지휘하는 함선의 내항을 기점으로 한 외교교섭의 결과 1854년 「미일화친조약(美日和親條約)」, 1858년 7월 「미일수호통상조약(美日修好通商條約)」이 체결되고 1859년 7월 요코하마 개항과 함께 서양문물을 적극적으로 받아들이며 근대화를 추진했다. 이에 반해 한국과 중국의 경우, 개항은 주권을 침해하는 식민지화와 근대화를 동시에 의미한다. 중국은 1842년 「남경조약(南京條約)」에 따라 개항이 진행됐고, 한국은 한반도에 대한 침략적 의도로 통상조약을 강요하는 일본의 운양호(雲揚號) 사건을 계기로 1876년 2월 「조일수호조규(朝日修好條規)」가 체결되었다. 「조일수호조규」는 「미일화친조약」의 내용을 기저로 강제조항

이 내포된 불평등 조약으로 평가된다. 12개 조항 중 개항관련 주요 내용은 다음과 같다.

(제4관, 제5관) 조선은 20개월 이내에 부산항이외에 경기·충청·전라·경상·함경의 5개도 중 통상에 편리한 항구 2개소를 추가로 개항하고, 일본 상인들에게 주거 및 무역 관련 각종 편의를 제공한다.

(제7관) 조선의 근해, 도서, 암초 등을 측량하고 해도를 작성할 수 있다.

(제10관) 일본은 조선이 지정한 항구에 영사를 파견 주재시키고, 일본인들의 범죄행위는 일본정부가 처리한다.

또한 일본은 침략적 행태를 구체화하고자 부록을 추가하고, 1883년 「조일무역장정규칙(朝日貿易章程規則)」을 통해서 일본 상선의 개항장 출입수속과 선세관련 기준 및 상품의 수출입세 면제에 관한 기준을 정함으로써 일본인들의 실질적인 거주가 유리하도록 선제적으로 환경을 조성했다.

개항은 시기적으로 5개로 구분할 수 있다(김용욱, 1976:13-17). 제1기는 조일수호조약에 의한 1877년 부산의 개항, 제2기는 미국과 수호조약 체결 후 서양 각 나라 및 일본, 청 등 공동조계 등이 설치된 조계의 난립기로 1882년 원산과 1883년 인천이 개항했고, 제3기는 청일전쟁이후 표면적으로 자발적 개항방식을 취한 시기로 1897년 목포와 진남포가 개항했다. 제4기 1899년에 군산·성진·마산이, 제5기 1904년에 용암포의 개항이 이루어졌다.

2. 조계(租界)와 거류지(居留地)

개항에 따라 새로운 무역제도를 시행하고 개항장을 설정해 그 영역 내에서 조약상대국인들의 거주, 통상을 허용하고 치외법권을 인정했다. 즉, 외국인의 거주를 위한 특정지구와 그 지구 내 지방행정권의 전부 또는 일부를 여사가 대표하는 외국정부 또는 거류외국인들에게 위임한 조계(租界)를 설정했고 이는 동북아시아 중국, 일본, 한국 3개국에서 순차적으로 나타나는 특별한 제도이다.

개항기 기록을 살펴보면 한반도에서는 조계와 거류지(居留地)를 혼용해서 사용했고, 이후 연구자들도 마찬가지로 지이다. 그 기원을 살펴보면, 조계는 중국에서 주로 사용했고, 거류지는 일본에서 사용한 용어이며, 한반도에

는 거류지라는 용어가 부산과 원산의 거류지 설정에 관한 협정에서 쓰이며 먼저 들어왔다.

조계는 조계관리국의 수와 조계 내 토지취득제도를 기준으로 분류할 수 있다. 첫째, 조계관리국의 수에 따라 단수인지 복수인지에 따라 전관조계(專管租界)와 공동조계(共同租界)로 구분할 수 있다. 전관조계는 단일한 외국대표자 주로 영사(領事)에 의해 통치되며, 공동조계는 각국대표인 영사단(領事團) 또는 각국인 대표에 의해 통치되는 것을 의미한다. 개항기 한반도에 설치된 일본이나 중국의 전관조계는 조선인이나 외국인의 혼거를 일체 허용하지 않았던 강력한 형태의 전용 단독 조계였다. 둘째, 토지 취득 방법에 따라 조계의 토지를 외국정부가 일괄 영구임차 방식(concession)과 소속국인이 토지소유자와의 개인적인 접촉에 의해 개별 영구임차 형식(settlement)으로 구분할 수 있다. 전자는 조약관련 정부 간 대상지의 영구 임차관계를 형성하고 영사를 통해 토지를 분할 불하하고 해마다 일정 세금을 납부하며, 초기 개항장인 부산, 원산 및 인천의 일본전용거류지가 해당된다. 반면 후자는 외국인 거주를 위한 일정 지역을 한정하고, 거주 의사를 지닌 외국인이 원주주와 직접 교섭을 통해 영구 임차하는 방식을 취한다. 실제 언어소통이나 정황에 어두운 외국인이 겪는 불편을 해소하고자 조계소속국 정부가 토지를 원소유자로부터 일괄 확보해 토지조성 후 분할, 입찰공매하는 절차를 거쳤다. 인천, 목포, 진남포, 군산, 성진, 마산 등에 설치된 각국공동조계가 여기 해당된다.

3. 근대도시의 형성

일반적으로 1876년 개항을 한국 근대도시 발달의 기원으로, 근대도시의 형성은 개항이후 개항장을 중심으로 이루어졌다고 본다. 도시의 역사를 살펴보면, 개항이전 조선시대의 도시는 행정과 군사적 기능을 바탕으로 형성됐다. 도보 및 초보적인 교통수단의 이용, 상공업을 천시하는 문화와 쇄국정책으로 인해 도시는 소규모 유통이 가능한 자족적 중심지 형태로서 내륙지향적으로 산재해 있었다.

개항은 국토 공간의 활용과 기능적 측면에서 큰 변화를 가져왔다. 경성이나 평양과 같은 개시장을 제외하면 외국 문호 개방이 유리한 항구에 개항장이 설치됨으로써 해안 도시 중심 체계를 구성하고, 한반도의 농산물과 공업 원

자재를 반출하고 일본의 공산품과 외국 수입품을 반입하기 위한 교역도시로서의 기능이 주를 이루며 한국 도시계획의 전환기를 가져왔다. 일본인 거주지와 한국인 거주지를 분리하여 도시계획이 추진됨에 따라 기능이나 도시경관적 측면에서도 이중적인 구조가 형성됐다.⁴⁾ 특히 일본은 조계 내에서 식민지화 목적 달성을 위해 경찰, 도로, 위생 등에 관해 특수 도시지방행정권을 행사하며 일본인을 위한 일본인에 의한 급속한 공간 변화를 주도했다(윤정숙, 1985). 도시의 공간 구조적 측면에서는, 한국인 토지의 잡식, 해안의 매립 등 적극적 지형변화를 통해 시가지지를 확장하고 가구와 가로로 구성된 도시계획 체계를 갖추었다. 그리고 영사관·경찰서·학교·우체국·은행·병원 등 공공시설의 배치, 전신·전화와 우편제도의 도입, 근대 교통기관의 도입과 타도시나 항구를 연결하는 근대적 도로망 정비 및 철도의 개설, 전기·상하수도·도시공원의 설치 등을 통해 근대도시의 면모를 갖추기 시작했다.

이러한 과정을 통해서 대한제국은 과거 행정기능 중심의 도시에서 상업과 유통이 활발한 초기 산업구조의 수용이 가능한 근대도시의 기반을 형성하게 되었다.

III. 「한국안내(韓國案内)」를 통해 본 개항기 도시

1. 「한국안내(韓國案内)」의 개요

「한국안내(韓國案内)」는 개항으로 일본인들의 방문 및 이주가 급증함에 따라 본토의 일본인들에게 대한제국에 관한 여러 정보를 제공하고, 정착과 경제활동에 도

움을 주고자 만들어진 책이다. 저자인 가즈키 겐타로(香月源太郎)는 관문신보(關門新報)의 통신원으로 당시 부산에 주재하고 있었던 인물로, 조선의 사정에 통달한 사람으로 평가받았다. 4·6판 총 476쪽의 청록색비단 양장 제본 책자로 일본어로 기록되어 일본 도쿄의 청목송산당(靑木嵩山堂)에서 명치 35년 1902년 9월 간행했다.

「한국안내(韓國案内)」는 총론과 9개의 장, 부록으로 구성되어 있다. 총론에서는 지세(地勢), 인종복장(人種服裝), 가옥(家屋), 행정(行政), 지방제(地方制), 병제(兵制), 우편전신(郵便傳信), 인종풍속(人情風俗), 역사(歷史) 등 조선의 전반적인 실정이 소개되어 있다. 제1편부터 9편에 걸쳐 1902년까지 개항한 경성과 인천, 진남포, 평양, 원산, 군산, 목포, 마산, 부산 등 조선 내 개항장과 개시장에 관한 기본적인 정보와 당시의 사회·경제적 실상에 대해 소개하고 있다. 이 지역들은 당시 많은 일본인들이 진출하여 거주하고 있는 지역으로 지도가 첨부되어 있어 당시 근대도시의 형성 과정을 이해하는 데 큰 도움이 된다. 부록에서는 철도와 기선에 관한 정보를 비롯하여 한일 조약(韓日條約)과 해관 세목(海關稅目), 조선 약어(朝鮮略語) 등 일본인들이 조선으로 진출하는 데에 실질적으로 필요한 정보들을 제공하고 있으며, 당시 조선에서 영업하고 있는 일본인 회사와 은행, 상점 등에 대한 안내도 제공되고 있어 당시 조선으로 진출한 일본인의 실상을 살펴보는 데에도 유용하다.

본 연구는 개항도시 현황의 비교 고찰을 통한 공통적 특징과 이 중 245~284 페이지에 걸쳐 수록된 “제6편 군산안내”를 통해서 당시 개항장 군산의 도시공간과 생활상을 구체적으로 살펴보고자 한다.



그림 1. 「한국안내(韓國案内)」의 표지, 속표지, 저작권표기면

* 「한국안내(韓國案内)(全)」 표지(좌); 속표지(중); 저작권표기면(우).

2. 개항기 도시 현황

「한국안내(韓國案内)」에서 소개한 7개의 개항장과 2개의 개시장을 개항시기, 개항근거, 조계설정 및 거류민 자치형태 등을 기준으로 표로 정리하면 다음과 같다. 책 내 각 개항장별 지도는 A3 사이즈 트레이싱지에 인쇄, 접지 후 각 개항장별 소개 첫 페이지에 배치되어 있다.

지도를 통해서 1900년대 초 개항장의 도시공간의 특성을 파악할 수 있다. 근대도시 형성에 있어 공통점은 다음과 같다. 첫째, 개항장과 개항시의 도시공간 구성은 차이가 있다. 개항장은 항 주변에 신도시 개념의 도시계획을 적용해서 가구(街區)와 가로(街路)로 형성된 격자형 도시계획 체계가 잘 드러난다. 반면 경성과 평양과 같은 내륙 개시장의 경우, 자생적으로 발생한 형태의 가로망 등 오랜 시간에 걸쳐 발달한 기존의 큰 도시규모와 조직을 유지하며 근대도시의 시설을 배치하는 경향이 뚜렷하다.⁵⁾ 둘째, 개항장 중심 근대도시는 개항시기와 고밀도 발전의 정도가 비례한다. 순차적으로 '가구 및 가로 조직의 정비 → 공원 등 주요 도시계획시설의 부지 선정 → 1차 주요 공공기관 및 시설의 배치: 영사관, 경

찰서, 해관 및 세관, 우편국, 민회회의소, 병원, 사찰 → 2차 공공시설 및 통상관련 시설 배치: 학교, 상업회의소, 일본우편국과 한국우편국의 분리, 수송 및 무역회사, 창고, 여관 등 → 문화 및 생활편의시설 배치' 등을 지도에서 확인할 수 있다. 셋째, 주요 개항장에서 근대도시의 형성을 위해 항구 주변 평지를 선호했으며, 정해진 영역 내 택지 조성뿐만 아니라 영역의 확대를 위해 축항 및 매립 등의 토목공사가 활발하게 진행됐다. 반면 신사(神社)⁶⁾는 상징성을 강조하며 지형적으로 높은 위치에 배치하는 경향이 두드러진다. 넷째, 근대 교통기관의 도입에 따른 도로망 정비와 철도 부설, 상하수도 등 도시의 기반시설 구축이 추가되며 도시의 기본 공간체계를 구성한다.

「한국안내(韓國案内)」에서 소개한 순서에 따라 개항장의 특징을 차례대로 살펴보면 다음과 같다. 인천은 일본, 청 및 각국조계가 영역 구분 후 경사지를 활용해서 배치되어 있다. 각국 영사관이 지형 상 비슷한 레벨에 위치하고 있어, 비슷한 수준의 상징성과 함께 견제를 드러내고 있다. 계단식 단면 가구의 형태는 연근해를 향한 면이 긴 직사각형이다. 진남포는 목포와 동시 개항했으나 지도 상 근대도시의 형성이 다소 늦다고 볼 수 있다. 조계의 개발 예정인 도시계획과 도시화가 기 진행된 영역의 표기가 각각 점선과 실선으로 구분되어 있다. 러일 전쟁을 앞두고 러시아와 일본의 전략적 세력 다툼이 도시화에 영향을 미쳤다고 예측할 수 있다. 초기 개항장인 원산은 군사적 목적을 반영해 서쪽에 원산수비대 병영이 표기되어 있고, 안정적 도시화 추진의 결과물로서 공연장인 상생좌(相生座)가 위치한다. 군산은 금강하구의 기존 포구에 개항을 계기로 주변 평지를 중심으로 조계지가 형성되었고, 명확한 격자형 가로체계를 지니고 있다. 책 발간 시점이 개항 후 3년 정도의 시간이 지났음을 감안하면, 매우 빠른 속도로 도시화가 진행되고 있음을 알 수 있다. 목포는 청일전쟁(淸日戰爭) 이후 중군했던 군속이나 상인 등이 조선에 그대로 남는 수가 상당했으므로 이들을 정착시키고자 개항했다. 무역통상의 주도권 확보와 새로운 전쟁에 대비한 거점으로서 진남포와 함께 제3기 개항장에 해당된다. 기본적인 격자형 가로체계를 바탕으로 하며 인접한 유달산 등 지형적 여건에 따라 선형의 변형이 일어나고 있고, 항구에 면한 해안도로가 설치되어 있는 것이 특징이다. 조계 북쪽에 위치한 무안가로(務安街路)를 통해서 역사적으로나 실제 행정



그림 2. 지도 상 신사의 표기(상)와 신사 입구 토리이 사례(하)
출처 : 香月源太郎, 1902(상); 인조이재판 홈페이지(하).

표 1. 「한국안내(韓國案內)」에 소개된 주요 도시의 특징

도시명	개항일시	조계설정	행정형태	도시지도
	근거	설정일시 면적	조계설정근거	
부산 釜山	1876.8.24	일본전관거류지 日本專管居留地 청국전관조계 淸國專管租界	영사 감독하 거류민 자치	
	조일수호조규 朝日修好條規	1877.1.30 1884.7.4 384,405m ² 20,834m ²	釜山口日本居 留地管理約條 地界標石 건립	
원산 元山	1880.5.1	일본전관거류지 日本專管居留地 청국전관조계 淸國專管租界	영사 감독하 거류민 자치	
	조일수호조규 朝日修好條規	1880.5.1 1888.4.10	元山津居留地地 組約書	
	원산진개항예약 元山津開港豫約	235,363m ² 33,266m ²	地界標石 건립	
인천 仁川	1883.1.1	일본전관거류지 淸國전관조계 각국공동조계	사실상 일본영사 전행 영사 감독하 거류민 자치	
	조일수호조규 朝日修好條規	1883.9.30 1884.4.2 1884.10.3	신동공사 神董公司에 의한 강력한 조계행정 仁川口	
	조영조약 제4조 朝英條約	32,595m ² 6,763m ² 462,812m ²	日本租界條約 華商地界章程 各國租界章程	
목포 木浦	1897.10.1	각국공동조계 各國共同租界	신동공사 전행 사실상 일본영사 전행	
	의정부회의 개항 결정, 국왕 제가 후 외국사신들에게 통보	1897.10.16	各國租界章程	
		726,024m ²		

표 1. 「한국안내(韓國案內)」에 소개된 주요 도시의 특징(계속)

도시명	개항일시	조계설정	행정형태	도시지도
	근거	설정일시 면적	조계설정근거	
진남포 鎭南浦	1897.10.1	각국공동조계 各國共同租界	신동공사 진행 사실상 일본영사 전행	
	의정부회의 개항 결정, 국왕 재가 후 외국사신들에게 통보	1897.10.16	各國租界章程	
		480,060m ²		
군산 群山	1899.5.1	각국공동조계 各國共同租界	신동공사 진행 사실상 일본영사 전행	
	의정부회의 개항 결정, 국왕 재가 후 외국사신들에게 통보	1899.6.2	各國租界章程	
		336,669m ²		
마산 馬山	1899.5.1	일본전관거류지	실제 일본거류민 없었음	
		러시아조차지	러시아 군사시설과 군대 주둔	
	의정부회의 개항 결정, 국왕 재가 후 외국사신들에게 통보	1902.5.17	馬山浦日本專管 居留地協定書 韓露條約	
		1900.6.4		
993,832m ²	988,320m ²			

* 香月源太郎(1902)에 기술된 개항장과 개시장 구분 후 개항시기에 따라 필자가 표로 재구성.

상 무안군의 일부였음을 알 수 있다. 합포(合浦)라는 이름으로 불렸던 마산은 개항 이전부터 지명도 있는 포구로, 오랜 역사를 지니고 발달해왔다. 마산은 군사적 가치가 주목받는 항구로서 개항 시 일본·러시아·미국·영국·독일 등 각국의 세력 확산이 경쟁적으로 이루어졌으며 이를 고스란히 조계에 반영하고 있다. 마산만을 따라 구 마산포와 별도로 해안선을 따라 각국거류지가 독립적으로 형성되어 있고, 일본거류지 및 러시아거류지가 각각 예정되어 있다. 조선 최초의 개항장인 부산은 책이 발간된 시점에 개항 후 26년이 지나 제대로 된 근대도시의 면모를 갖추었다고 해도 과언이 아니다. 현재 중구 남포동에 해당하는 조선시대 초량왜관(草梁倭館)이 있었던 곳에 곧바로 전관거류지를 설정함으로써 10만평에 달하는 이 지역을 배타적으로 장악할 수 있었다. 그 결과 일본은 부산항을 과거 자신들의 생활근거지였던 왜관 내에 신속하게 거류지역소, 영사관, 경찰서, 상업회의소, 금융기관, 병원 등과 같은 근대시설들을 설치하면서 전관거류지에 대한 자신들의 영향력을 강화하였다. 지도에서 무역 및 통상관련 회사, 어시장, 일본 모지 등 매우 자세한 수위로 도시 상황을 표기하고 있다.

개시장인 경성과 평양의 경우, 경성 지도는 사대문 내천과 산을 중심으로 한 지형, 도로 및 전차로, 철도, 동(洞)과 방(坊) 등 행정단위를 적용한 지역 구분, 주요 공공청사 등을 파악할 수 있는 수준이다. 평양 지도는 옛 평양성을 경계로 대동강을 따라 발달된 도시의 형상을 담고 있다. 기존의 관공서인 관찰부(觀察府)와 감리서(監理署)⁷⁾가 유지되고 있으며, 선교사 표기가 시내 곳곳에 있어 기독교 교세가 활성화되었음을 짐작할 수 있다. 이와 대조적으로 서측 구릉지에 일본인 애도비도 볼 수 있다.

IV. 개항기 군산 도시공간의 형성과 생활

1. 군산의 개항과 일반현황

군산시(1991)에 따르면 옛 군산, 군산포에는 조선시대 수군의 포영과 중종 7년(1512년) 전북지역의 납미를 관리하고 조운을 담당하던 조창인 군산창(群山倉)이 설치되었다. 또한 군산은 당시 조선 3대 시장의 하나였던 강경까지 금강을 왕래하던 상인들의 거류지이기도 했다.

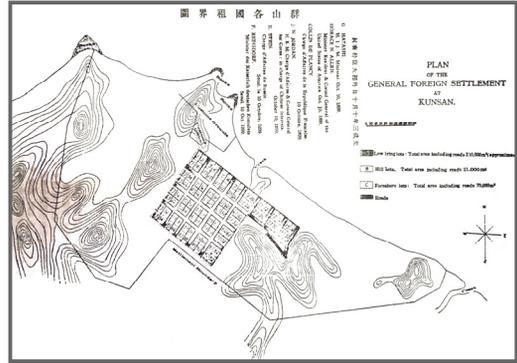


그림 3. 광무3년 1899년 개항시 군산 각국조계도
출처 : 손정목, 1994:304.

군산 개항 5년 전인 1894년, 갑오개혁에 의해 현물에 의한 세납제도가 폐지되고 금전 납부로 결정됨에 따라 조운 기능은 상실했지만, 일찍이 개항 후보지로 지목되며⁸⁾ 근대화가 시작되었다. 1892년 경 부터 조선정부 소유의 경제호가 입항했고 청일전쟁 후 쌀 수송을 위해 민간에 불하된 대한제국 군함 2척의 입항이 잦았다. 이 시기에 농업 투자를 목적으로 정착하는 일본인들이 있어 개항 당시 상당수의 일본인은 이미 거주하고 있었다.⁹⁾

뒤늦게 일본정부가 주목한 경제적 가치, 관세수입 증대를 원하는 한국 정부의 필요와 총세무사 브라운(J. McLeavy Brown)의 권고 등으로 광무3년 1899년 5월 1일 군산은 개항한다. 같은 해 6월2일 대한제국은 일본·프랑스·영국·러시아·독일의 각국 사신과 「각국조계장정(各國租界章程)」을 조인했다. 이때 승인된 각국조계의 총면적은 572,000m²(약 173,000평), 그 중 산지를 뺀 주거용지는 336,669m²(약 102,000평)이었다. 그 중 주거 가능한 지구는 인천이나 목포와 같이 A·B·C의 3개 지구로 구분하고 A지구는 저평지로 310,000m², B지구는 구릉지로 21,000m², 그리고 C지구는 매립을 요하는 해빈으로 70,000m²였음을 그림 3의 지도에서 확인할 수 있다. 군산의 개항기는 1899년 개항부터 조계가 철폐된 1914년까지 15년 동안의 기간으로 볼 수 있으며, 선행 연구를 토대로 정리하면 3개의 시기로 구분할 수 있다. 제1기는 1899~1903년 개항부터 러일전쟁 전까지 조계의 형성기로, 「한국안내(韓國案內)」에서 다루는 시기이다. 제2기는 1904~1908년으로 전군가도(全群假道) 개통 등 도로 및 항만의 정비 시기이고, 제3기는 1909~1914년으로 철도의 개통 등 도시계획적으로 근대도시의 틀이 완

성된 시기이다.¹⁰⁾ 이후 군산은 1945년까지 근대도시로서 확장과 고밀도화를 지속적으로 추구한다.

「한국안내(韓國案內)」의 제6편 군산안내 서두에서 군산의 지리적 현황을 다음과 같이 서술하고 있다. 군산의 지리적 위치에 근거해서 행정적인 지역 구분에 한정하지 않고, 금강문화권으로 접근하고 있음에 주목할 필요가 있다. 또한 기후가 전반적으로 온화하며, 동절기 따뜻한 기후는 목포 다음 두 번째라고 서술하고 있다.

군산포는 전라북도 서단에 위치하고 옥구(沃溝)부의 관할에 속하며, 전라도와 충청도의 양도를 경계로 하는 한국의 5대강 중 하나인 금강의 해구 남안에 있다. 전라도 서북쪽에 있으며, 동경 126도 42분 45초 북위 35도 59분 10초에 위치하며, 대안은 곧바로 충청남도 서천군이다. …(중략)… 풍량의 피해는 비교적 적고, 닻을 내리는 곳은 진흙으로 되어 있어 선박의 계류에는 가장 적당하다. 단지 항만 입구가 수심이 얇은 곳이 많고 또한 2~3개의 암초가 자리하고 있으며, 조석간만의 차는 통상 20척에 달하는 까닭에 간조 때에는 간석(干瀆) 1정(丁) 이상이다.¹¹⁾ 증기선이 정박할 수 있는 수면은 매우 광활하고 수심은 원래부터 장소에 따라 다소 차이가 있지만, 평균 3길(尋, 18척) 내외이고, 만조 시에는 6~7길(36척~42척)이 된다.

(香月源太郎, 1902:245)

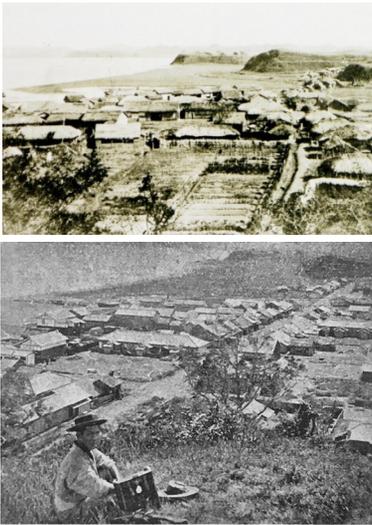


그림 4. 개항전 1896년경 군산포 전경(상)과 1902년 건설공사가 활발한 군산의 거류지 전경(하)

출처 : 한국기독교회사 홈페이지(상); 香月源太郎, 1902(하).

2 근대도시 군산의 조성

1) 개항당시 현황

근대화 준비기를 거친 군산은 개항과 함께 급속도로 도시화가 진행됐다. 본서에서 서술한 바와 같이 작은 어촌 마을이 일대 도시로 변화했는데, 이는 그림 4에서도 확인할 수 있다. 또한 인구 규모도 당시 통계자료와 일치한다.

한국 정부가 개항과 함께 외국과의 통상을 허락한 것은 메이지 32년(1899년) 5월 1일의 일이다. 현재 거류지는 왕성하게 매매 거래가 이뤄지고 있다. …(중략)… 지난날의 모습을 기술하면, 민가 150여 호, 인구 700여 명으로 농어민의 초기집들이 강변에 점재한 적막하고 쓸쓸한 모습이었다. …(중략)… 예로부터 한국 조정은 수군의 방어로 삼아 첨사청(僉使廳)이라는¹²⁾ 관아를 두었는데, 청사는 이미 퇴폐해 모습을 찾아볼 수 없고, …(중략)…

(香月源太郎, 1902)

개항 당시 한국정부로부터 조차된 조계지역은 거류민회에 의해 실제 이용자에게 다시 경매되었고, 이 재원으로 제반시설을 갖추어 갔는데, 이 과정이 매우 활발하게 추진됐음을 알 수 있다. 조계장정 1조에서 항구에 관련된 건설과 유지관리는 한국정부가 담당하고, 조계 내 토지 정지, 도로 및 구거의 관리는 조약국이 담당한다고 규정하고 있다. 그러나 실질적으로 거류민회가 행정권을 장악하고 각종 건설과 개발을 추진하는, 일본인 주도의 지역 개발이 이루어졌다.

2) 근대도시 공간의 형성

개항 후 3년이 경과한 군산은 급속한 공간 조성으로 그림 5의 지도와 같이 가구와 가로로 형성된 도시 체계를 갖추고 있었다. 군산항 주변 평지를 중심으로 동-서 방향 5개의 가로와 남-북 방향 9개의 가로로 구획된 총 23개의 가구로 구성된 거류지에 택지 조성이 추진됐다. 거류지 동남단에 전주가가도 위치하며, 평지의 특성을 반영한 개항장은 격자형 가로체계가 뚜렷하게 나타난다. 금강과 나란한 수평방향 가로는 이름을 각각 부여하고 수직방향 가로는 숫자로 표기했다. 그림 4의 사진과 같이 전주통에서 활발한 건축공사가 이루어졌다.

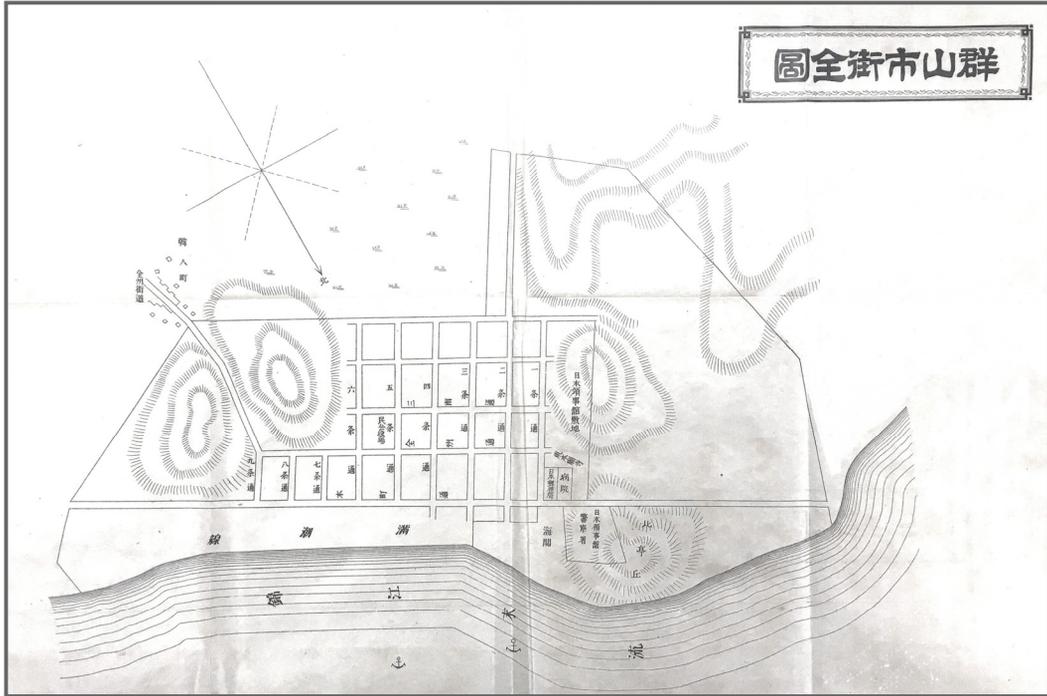


그림 5. 1902년 군산시가전도

출처 : 香月源太郎, 1902.

군산 시가는 본정통(本町通), 전주통(全州通), 삼남통(三南通), 1조(條)통, 2조통, 3조통, 4조통, 5조통, 6조통, 7조통, 8조통, 9조통의 가로로 구획된 구역으로 이뤄져 있는 현재, 인가가 조밀하게 있는 곳은 전주통을 중심으로 한 지역이다.

(香月源太郎, 1902:247)

현재는 절토된 금강변 언덕인 북정구(北亭丘)에 일본 영사분관, 경찰서, 해관 등이 나란히 있고, 그 아래에 일본우편국, 병원, 동본원사(東本願寺)¹³⁾ 등이 앞뒤로 위치하고 있다. 이 시설들을 개항장 초기에 설치되는 필수적인 공공기관임을 알 수 있다. 각국공동조계 형식을 갖추고 있었으나, 군산의 해관장은 타 개항장과 달리 일본인 나카바야시 시코(中林思孝)가 해관장 직무대리로 임명돼 실질적으로는 일본인의 전관거류지였다고 할 수 있다. 조계 거류민 자치운영회인 신동공사(紳董公社)가 전행을 담당했고, 회의를 위한 민회역장(民會役場)이 설치됐다. 개항과 연달아 1899년 5월 26일에 목포 영사관의 분관이 군산에 개청했다. 본서에서는 영사관의 설치

를 예측하며, 북정구(北亭丘)와 마주한 전주통 서단에 선정된 부지를 지도에 표기하고 있다. 영사관이 지닌 상징성을 담아 지형적으로 높은 곳에 부지를 정했다. 또한 해관서도 1902년 아직 신축할 단계에 이르지 못하여 한 인가옥을 수선해서 집무가 이루어졌다.

한인은 별도로 조계 영역을 벗어나 전주가도의 시점에 한인정(韓人町)으로 지칭하는 거주지역을 형성하고 있었고, 이때 개항장 조계 내 거주하던 일부 한인들은 강제 이주가 시행되기도 했다. 물리적인 영역에 비해 많은 사람이 모여 살아 거주지의 쾌적성을 논하기 어려운 상태였을 것으로 보인다.

각국 거류지 부근의 한국인은 이전에는 대체로 지금의 군산항에 있었지만, 개항 후 이전하게 되었다. 한인의 거주지는 전주가도 부근에 형성되어, 독립된 마을을 만들었다. 옥구부윤을 겸하는 감리가 주관하는 감리서(監理署), 경무서(警務署), 우체사(郵遞司), 전보사(電報司) 등이 이곳에 별도로 있다. 가구 수는 대략 5-6백호, 일본 거류지의 2-3정에 지나지 않고, ... (중략) ... 가옥 구조 등은 개

항상 중 제일일지도 모를 법한 벽돌로 지은 광대한 가옥 수십 호가 있는데, 모두 이 부근의 대를 이어 세력과 재산이 있는 집으로 호가구가(豪家舊家)라고 한다.

(香月源太郎, 1902:249)

개항기 한인지역과 거류지는 별도의 독립된 정부와 다를 바 없었다. 감리(부윤)-영사, 감리서-영사관, 경무서-경찰서, 우체사-우편국 등 동일한 기능을 관장하는 행정조직 및 근대시설들이 한인과 일본인이 거주하는 영역별로 각각 설치되었다. 학교나 병원 등도 한인대상 시설과 일인대상 시설로 각각 구분해 운영되었다. 한일 병합에 따른 조계 폐지 이후 본격적인 일제강점기에는 유사한 성격의 시설이 통합되는 경향을 보인다.

3) 개항기 인구통계 현황

본서에 따르면 군산에 거주하는 일본인은 아마구치현, 나가사키현, 오이타현 및 도쿄부 출신이 다수였다. 지도상 도쿄부를 제외하고 일본열도의 서남단에 위치한 지역으로 비교적 한반도와 근거리여서, 지리적 인접성이 일본인의 한국 이주에 영향을 주고 있다고 할 수 있다.

개항부터 1902년까지 3년 정도 기간의 인구변화 추이를 그래프로 나타내면 그림 8과 같다. 개항 이듬해인 1900년 까지 단기간에 인구 및 가구 수가 11~12배 정도 급증했다. 1902년 일본인 인구의 남녀 비율은 남자가 60% 정도를 차지한다. 이에 비해 청국인은 남자 18명,



그림 7. 군산 기독교 선교 기점인 언덕 위 초기 구암교회 전경 출처 : 한국기독교회사 홈페이지.

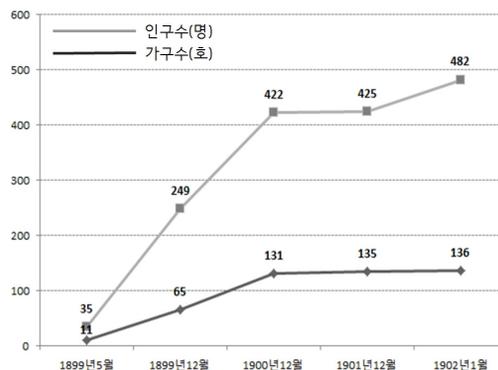


그림 8. 1899~1902년 재(在)군산 일본인구 및 가구수 * 香月源太郎(1902:248)를 참고하여 필자가 그래프로 재구성.

가구 수 6호에 지나지 않았다. 이외 외국인 거류지는 조계에서 15~16정(약 1.6~1.7km) 떨어진 언덕위에 선교와 의료봉사를 하는 서양인 가옥이 한 채가 있다고 명기하고 있다. 이는 그림 7의 개항 전 1892년 11월3일 미국 남장로교 출신 전킨(전위렴) 등 7명의 선교사들이 군산에서 선교를 시작하며 마련한 가옥이다. 이 가옥은 궁궐 또는 구암으로 불렸던 언덕에 1896년 건립된 초기 구암교회로 호남과 충청 지역 선교활동의 교두보 역할을 했다. 이어서 영명학교(현 제일고교), 1902년 멜본단여학교(현 영광여중고), 구암 예수병원 등 호남 최초로 학교와 병원이 세워졌다. 전체적으로 재(在)군산 외국인인 수적으로도 일본인이 다수임을 인구통계 자료를 통해서도 확인할 수 있다.

3. 개항기 군산의 생활상

1) 개항기 군산의 상업

앞선 개항장에서 활동하던 일본 상인들이 군산에 직접 개설을 계획한 것은 이미 개항 전이었다. 배후 농경

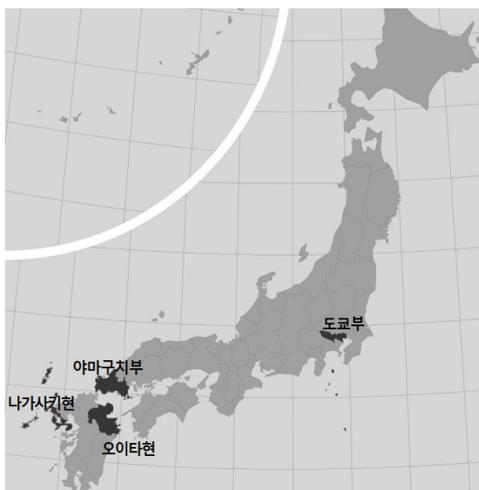


그림 6. 재(在)군산 일본인 출신지

* 구글 이미지에서 검색된 지도를 활용해 필자가 직접 표시.

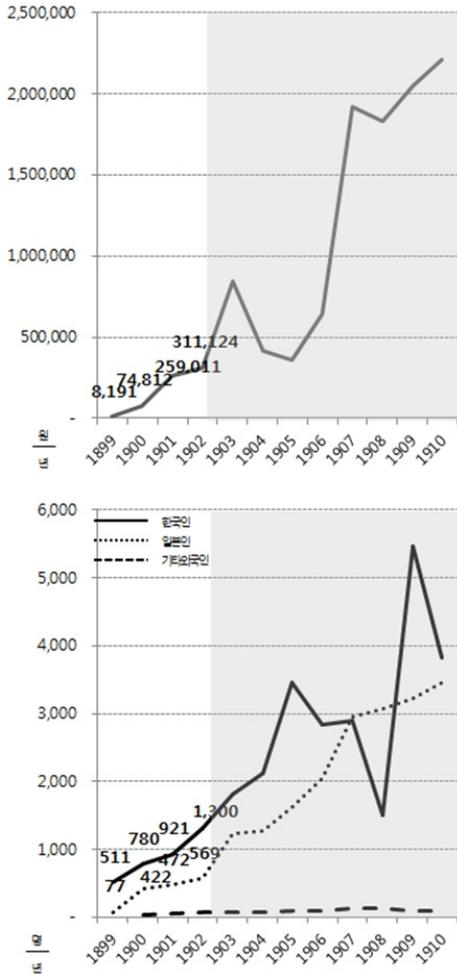


그림 9. 군산항 미국 수출액(상)과 군산 인구 현황(하)
출처 : 군산부 편, 1995:191~192.
* 기간 : 1899~1910년.

표 2. 개항 직후 수출입고

(단위: 엔)

년 차	수입	수출	합계	월평균
1899년 5~12월	346,131	207,131	553,262	69,158
1900년 1~12월	636,194	544,545	1,180,739	98,395

지의 미국 생산력과 향후 발전 가능성을 매우 높이 평가했기 때문이다. 본서를 통해 1902년 당시 군산항은 금융기관의 부재와 일본과의 직통항로 미개설로 인해 연안 무역 수준에 그쳐, 국내 직접 무역과 인천이나 목포를

통해 수입한 외국산 또는 일본산 물품 등의 교역이 이루어졌음을 알 수 있다. 또한 香月源太郎은 주요 수출입품에 대한 상표 및 물량과 가격 등도 상세히 서술하고 있다.

옛부터 한국의 부(富)는 전라, 경상, 충청 3도를 총칭하는 삼남에 있고, …(중략)… 금강은 전국 5대강의 하나로 서 삼남 서북방의 대부분을 차지하고 남쪽으로 전라북도 의 반, 북쪽으로 충청남도의 반을 점유하고 있다. …(중략)… 이 지역은 민도(民度)가 높고, 물산을 크게 요출(鑄出)하므로 삼남 중의 삼남이라고 칭하는 것도 불가한 일은 아니다. 그러므로 군산은 죽히 산업상의 개발자이고 상업상의 지배자라 할 수 있다. …(중략)… 장래 기선의 기항수를 증가시키면 통계 상 괄목할 만한 발달을 이룰 것이고, 목포를 능가하리라고 예측하고 있다.

(香月源太郎, 1902:251-259)

군산의 주요 수입품은 일본과 서양의 당목면과 옷감, 방적사¹⁴⁾, 미국유, 일본 에치고유와 같은 석유, 유황성냥, 중국의 견직물, 주물류 및 농기구 등이다. 주요 수출품은 금강유역과 전주평원에서 산출되는 높은 품질의 백미, 현미, 금강 상류지역에서 재배되는 대소유 및 잡곡, 우피와 우골, 종이, 마포(麻布), 오배자(五倍子), 염어 및 건어 등이다.

2) 일본인의 영업상황

재(在)군산 일본인들의 영업상황을 보여주는 상황표 표 3이 香月源太郎(1902:260)에 수록되어 있다. 영업 유형 구분은 산업종별 직업별 기준을 혼용하고 있는데, 주요 교통 및 물류기관인 선박 관련업이 조운업, 선승업, 거룻배업, 항만노동업 등으로 총 10호에 이르고, 무역상과 중매상이 각각 7, 8호 운영됐다. 기선을 운영하는 3개 조운회사를 구체적으로 언급하고 있는데, 인천호리상회, 오사카상선회사, 대한협동우선회사가 그것이다. 가장 두드러진 직업군은 재목상, 토목청부, 목수, 석공, 미장이, 양철세공, 대장장이 등 총 25호에 달하는 건설업 관련 직종이다. 이는 개항이후 조계 내 건축과 토목 등 각종 건설이 활발하게 이루어지고 있음을 보여주는 자료이다. 또한 의사도 2명이 있었고, 예기도 7명이 있었다는 기록도 흥미롭다. 군산 설명 종료 후 수록된 재(在)군산 상점안내의 규모가 큰 무역상부터 일반인들을 상

표 3. 일본인의 영업종류 구분

(단위: 호)

무역상	7	중매상	8	약중상	7	곡물상	3
잡화	27	주조업	1	과자상	6	의사	2
조운업	4	항만노동업	2	청과물상	5	새끼 가마니	1
어상	3	양주	1	주류 소매	5	철물	2
방물가게	3	도기	4	떡집	1	정육점	4
세탁	1	당구	1	다타미상	1	중매인	1
선승업	3	농업	4	재목(材木)	1	토목청부	1
음식점	4	예기(藝妓)	7	거룻배업	3	목수	17
석공	2	미장이	2	양철세공	1	대장장이	1
이발소	2	미장원	3	목욕탕	1	여인숙	4
요리점	3	우유	2				

* 香月源太郎(1902:260)의 주요 내용을 필자가 표로 재구성.
 ** 1902년 1월 기준.
 *** 회사와 기술 및 직업군이 혼재 표기되어 있고, 이중 기술 및 직업군은 기울여쓰기로 구분하였으며, 본문에서 언급한 내용에 음영을 표시함.

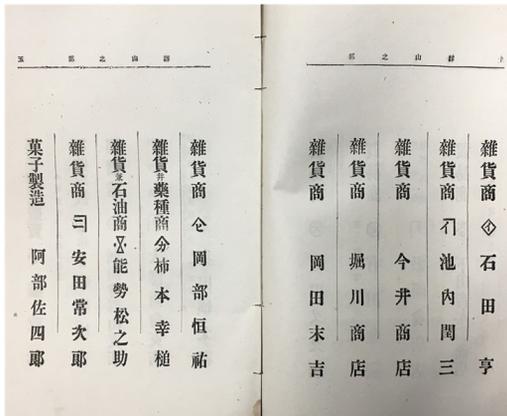
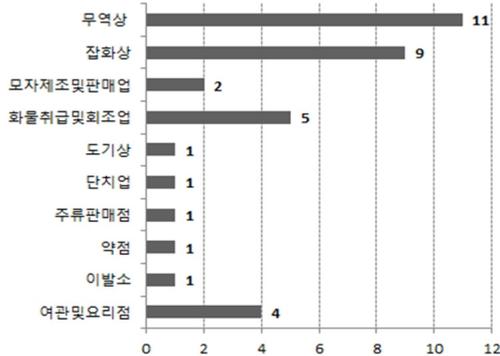


그림 10. 한국안내에 소개된 상점의 업종 현황(상)과 재군산 상점안내 내용(하)

출처 : 香月源太郎, 1902:군산안내 부록(하).

* 香月源太郎(1902:군산안내 부록)의 주요 내용을 필자가 그래프(상)로 재구성.

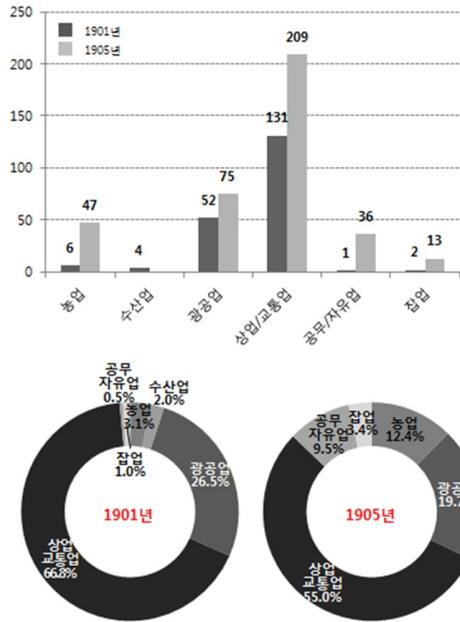


그림 11. 1901년과 1905년의 일본인 직업과 업종

* 윤정숙(1985)과 손정목(1994)의 관련 내용을 필자가 그래프로 재구성.

** 재(在)군산 일본인 직업별 호구수(상): 업종별 분포 비율(하)

대하는 이발소와 같은 근린생활시설까지 36호의 상점 소개 내용과도 밀접한 관계를 보이며, 거주에 필요한 다양한 시설이 상당히 갖추어졌음을 알 수 있다.

당시 일본 외무성통상국에서 발행한 「通商彙纂(통상 휘찬)」의 재(在)군산 일본인 직업별 호구수를 정리한 자료¹⁵⁾를 분석하면, 유사한 분포도를 보인다. 사업 및 교통업은 무역상에서 각종 소매상에 이르기까지 다양한 업종을 포함하며 수적으로 많은 영업점이 운영되고 있었다. 분류체계 상 광공업에 포함된 건설관련 업종은 총 46호로 전체 직업군 중 23.5%를 차지하는데, 「한국안내(韓國案內)」의 내용과도 일치하고 개항기 조계 내 근대 도시화가 급속하게 진행되고 있음을 재확인 할 수 있다. 1901년과 1905년 직업군 자료를 비교하면 광공업이 축소되고 농업이 크게 증가했는데, 이는 기본적인 근대 도시공간이 완성되고 일본인 지주와 자본가들의 관심이 농업경영으로 확산되었음을 의미한다. 이후 군산 지역에 구마모토(熊本)·모리키쿠(森菊)·후다바사(二葉社)와 같은 대형 농장들의 설립과 미곡 수탈을 예고하는 것 이기도 하다.

3) 주요 물가

香月源太郎(1902)는 앞서 설명한 군산항 전체 수출입고는 일화 엔 기준으로 표기했고, 물가를 직접적으로 살펴볼 수 있는 기본적인 생활요금과 인건비 등은 한화 기준¹⁶⁾을 적용해서 설명하고 있다. 당시 거둬진 화폐개혁에 따른 신규화폐 뿐만 아니라 개항으로 외국화폐와 한국화폐의 혼용 등이 개항장에서 발생해 단위 기준이 다소 불명확하다. 표 4의 정리된 내용과 같이 주요 생활요금과 그 기준을 파악할 수 있고, 주요 인건비도 파악할 수 있다. 예를 들어, 한인목수는 일당 600문으로 일인목수 1원40전의 57.7%에 그치는 수준이며, 일용직의 경우는 5배의 차이가 난다. 1902년 당시 개항장에서도 일본인과 한인의 임금 차별이 공공연하게 행해졌음을 확인할 수 있다.

4) 일본인을 위한 군산의 생활¹⁷⁾

주요 공공업무시설에 대한 설명을 살펴보면, 1902년 당시 개항장 일원 조계에는 영사 대리서기 이즈치야 규조(生土谷灸藏)가 있는 일제 영사분관이 있고, 부속경찰

서는 서장 핫타 아사노스케(八田朝之助)가 담당했다. 목포출장소에서 출발한 일본우편국은 1901년 신축하여 군산항에 있는 건물 중 최고의 건물로 볼 수 있다. 우편국은 보통우편, 환전, 저금, 소포 등을 취급하며 전신은 한국전보사에 의뢰하고 있으며 국장은 쓰치야 하라사토(土家原郷)이다. 거류지 자치 행정기관인 거류민회는 치바 타네노리(千葉胤矩)가 이사 역할을 수행했다고 기록하고 있다. 이밖에 소학교는 동본원사에서 이케다 도모키치(池田友吉)가 교사로 교육하고 있다. 병원은 거류민회로부터 촉탁을 받아서 진찰료를 내지 않으며, 원장은 유키야마 다쓰시로(行山辰四郎)이다. 동본원사가 종교활동의 중심지이며, 사찰 내 포교를 목적으로 한 일본인 부인자선회가 조직되어 있었다. 거류지내 군산 유일의 오락장으로 동양관(東洋館)이라는 당구장도 소개하고 있다.

신고절차와 세금의 의무 등 도항자의 주의사항을 다음과 같이 명기하고 있다. 이러한 신고 절차를 거쳐 재(在)군산 일본인들을 파악하고, 현지에서의 출생, 사망, 사산 및 유산 등 인구통계에 대한 관리를 철저하게 했다. 또한 세금 15전/월은 당시 물가와 비교하면 지극히 형식적인 수준이며, 이는 일본에게 개항은 지역자원의 수탈과 경제적 부의 축적을 통한 식민지화의 과정이었음을 여실히 보여준다.

당포에 기류(寄留)하려고 하는 자는 도항 후 3일 이내 민회를 거쳐 영사관 내 경찰서에 신고해야만 하고, 기타 귀국이나 영업업무 등도 마찬가지이다. 거류자는 매월 15

표 4. 물가표 (단위: 한국화폐 기준)

구분	가격 및 비용	
생활요금	이발요금	이발 25전, 면도 10전, 아동이발 15전
	입욕료	성인 4전, 아동 2전
	거룻배운임	1인 12전, 수화물 6전/개
	미장원	10전
	예기화대	60전/시간, 흥정 없음 (오후12시까지)
	소고기	20전/근
	닭고기	140-50문/마리
	계란	10개 평균 40문
	숙박료	1박3식 기준 상급 1원50전, 중급 1원20전, 하급 80전
	하숙료	7원 이상
인건비	직공 일급	일인/ 목수 1원40전, 나무꾼 1원40전, 미장공 1원50전 한인/ 목수 600문, 나무꾼 600문
	하역 일용직	일인/ 1원, 한인/ 200문
	하인	2관문 내지 2관 500문/월 (2-3원/월)
	하녀	6원/월
	여중업원	5원/월
	운반요금	해안에서 시중까지 수화물 운반 20문/개

* 香月源太郎(1902:264)의 주요 내용을 필자가 표로 재구성.



그림 12. 현재 논산에 위치한 관촉사 석조미륵보살입상과 석등 전경

출처 : 2018년 2월 25일 필자 촬영.

전의 분두과금(分頭課金)을 지불해야 하며, 단 15세 미만은 제외한다.

(香月源太郎, 1902:265)

또한 香月源太郎(1902)는 영역을 확대해서 군산을 금강문화권과 농업의 중심지로 이해하고, 당시의 농업 현황과 전라도의 벼농사법, 정산군 금광과 서천군 모시 등도 소개하고 있다. 주변의 명소고적으로 고려시대 세워진 은진군 관촉사의 미륵불 대석상과 석등에 대해서 그 규모와 건립배경, 조공의 우수함에 대해 자세히 다루고 있고, 부안 변산의 백미로 월명암과 죽도 어장을 추천하고 있다. 香月源太郎(1902:271-283)에는 상당 부분을 할애해서 군산 주변 대규모 상업 중심지인 강경, 전주, 공주 등 3개 도시에 대해 금강 북안과 남안 및 전북 행정구역별 군단위로 호수, 인구, 주요 물산, 개시일을 표로 정리해 소개함으로써 진출을 계획하는 일본인들에게 정보를 제공하고 있다. 행정구역뿐만 아니라 금강문화권으로 군산에 접근하는 것은 지역문화에 대한 심도있는 이해라고 판단되며, 이를 반증하듯 각 군은 수산물을 특산품으로 삼고 있다.

V. 결론

1902년 발간된 「한국안내(韓國案内)」는 관문신보(關門新報)의 통신원으로 당시 부산에 주재하고 있던 가츠키 겐타로(香月源太郎)가 일본인들의 방문 및 이주, 경제활동을 돕고자 저술한 책이다. 개항장별 지도와 설명을 통해서 근대도시의 형성과 생활상을 살펴볼 수 있는 귀한 자료이다.

개항기 근대도시의 형성에 대한 특징들을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 개항장과 개항시의 도시공간 구성은 차이가 있다. 개항장은 항 주변에 가구(街區)와 가로(街路)의 격자형 도시계획 체계를 반영한 신도시인 반면 개시장의 경우, 오랜 시간에 걸쳐 발달한 기존의 큰 도시규모와 조직을 유지하며 근대도시의 시설을 배치하는 경향이 뚜렷하다. 둘째, 개항장 중심 근대도시는 개항시기와 고밀도 발전의 정도가 비례한다. 순차적으로 '가구 및 가로 조직의 정비 → 공원 등 주요 도시계획시설의 부지 선정 → 주요 공공기관 및 시설의 배치: 영사관, 경찰서, 해관 및 세관, 우편국, 민회회의소, 병원, 사찰 → 2차

공공시설 및 통상관련 시설 배치 → 문화 및 생활편의시설 배치' 등이 이루어진다. 셋째, 주요 개항장에서 근대도시의 형성을 위해 항구주변 평지를 선호했으며, 정해진 영역 내 택지 조성뿐만 아니라 영역의 확대를 위해 축항 및 매립 등의 토목공사가 활발하게 진행됐다. 넷째, 근대 교통기관의 도입에 따른 도로망 정비와 철도 부설, 상하수도 등 도시의 기반시설 구축이 추가되며 도시의 기본 공간체계를 구성한다.

1899년 개항한 군산은 개별 영구입차 형식(settlement)의 각국공동조계를 형성했으나 실질적으로는 거류지내 일본인이 주류를 차지하고, 일본영사관을 설치하는 등 일본이 근대도시화에 주도적인 역할을 했다. 「한국안내(韓國案内)」가 다루는 군산의 근대도시화는 개항에서 러일전쟁 전까지인 1899~1903년까지 제1기로 조계의 형성기이다. 군산은 군산항 주변 평지를 중심으로 동-서 방향 5개의 가로와 남-북 방향 9개의 가로로 구획된 총 23개의 가구로 구성된 거류지에 택지 조성이 추진됐다. 도시공간적 측면에서 거류지 동남단에 전주가가도 위치하며, 평지의 특성을 반영한 개항장은 격자형 가로체계가 뚜렷하고, 일본인과 한인들의 거주지역이 철저하게 영역 구분이 이루어졌다. 인구통계학적 측면에서 군산의 일본인은 개항초기 급증해서 482명, 가구는 136호에 달했다. 당시 생활상을 살펴보면, 인천과 목포를 거치는 연안무역이 대부분이었으나 향후 발전 가능성은 매우 컸다. 주요수출품은 백미 등 농산물과 금강유역의 수산물이었다고, 주요 수입품은 면 등 직물과, 방적사, 석유, 성냥 등의 공산품이었다. 일본인들의 영업상황 및 직업을 구분해보면, 조계 형성기에 걸맞게 건설관련 직종이 23.5%를 차지한다. 주요 물가에서는 한국인과 일본인의 임금차별이 공공연하게 행해지기도 했다. 군산에는 실질적인 거류지의 생활을 지원하는 시설이 상당한 수준으로 자리잡고 있어, 개항초기에 급격한 도시화가 진행됐다. 재(在)군산 일본인들에 대한 철저한 관리가 이루어졌으며, 도항자는 등록절차 및 월15전의 분두과금(分頭課金)을 부담해야했다. 또한 군산을 행정구역상 전북과 금강문화권의 중심지로 이해하는 시각은 매우 가치 있다고 할 수 있다.

개항을 한국 근대도시 발달의 기원으로, 개항장을 중심으로 근대도시의 공간이 형성됐음을 군산을 통해서 확인할 수 있었다. 근대도시화는 개항초기에 매우 급진적으로 진행됐고, 다수의 일본인들이 이주해서 주도적

인 역할을 했다. 본서에서 다른 주요시설의 위치와 설립 시기 등 선행연구와 상이한 부분은 추후 바로 잡는 노력이 이루어져야 할 것이며, 근대도시 공간의 형성과 생활상에 대한 연구결과를 현재 시행되는 도시 관련 사업에서 콘텐츠 개발을 위한 기초자료로 활용하기를 기대한다.

註

- 1) 도시재생 뉴딜사업은 2017년 출범한 대한민국 제6공화국의 일곱 번째 정부가 추진하는 대표적인 국토도시정책 사업이다. 도시재생사업의 기초를 유지하며 도시 쇠퇴에 대응하여 물리적 환경개선(H/W)과 주민들의 역량강화(S/W)를 통한 도시의 종합 재생을 목표로 노후주거지 정비에 의한 주거복지 실현, 쇠퇴한 구도심에 거점공간을 조성하는 도시경쟁력 확보, 주민 참여 거버넌스 구축에 따른 사회통합과 지속가능한 일자리 창출을 그 구체적인 내용으로 한다.
- 2) 군산시는 2008년 문화체육관광부 공모사업 선정으로 2009년부터 2010년까지 군산 근대역사경관 조성을 위한 마스터플랜을 수립하고 2013년까지 근대역사문화벨트화사업을 진행했다. 연이어 2014년부터 선도지역으로 도시재생사업을 근대역사 문화지구 조성을 목표로 추진했다. 2017년 꾀보선창 주변 내항 일원과 산북동의 장전·해이마을 등 2곳이 도시재생뉴딜사업에 선정되어 새로운 사업을 준비 중이다.
- 3) 1903년 체결된 미청상해조약(美淸上海條約) 제3조에 명시된 내용에 근거한 정의로 원문은 다음과 같다.
'ports or localities which are now open or may hereafter be opened to foreign residence and trade'.
- 4) 개항장 조계 영역에서 사방 10리의 범위 내 외국인과 조선인의 혼거가 허용되는 잡거지(雜居地)가 있었고, 10리는 외국인의 이동을 제한하는 물리적 거리로 간행이정(間行里程)이라고 했다. 지역 및 시기에 따라 간행이정의 적용 기준은 차이를 보이기도 한다.
- 5) 히로시 하시아(橋谷 弘)는 일본의 식민도시로서 세 가지 타입을 언급하였다. 첫째, 완전히 새롭게 형

성된 도시(부산, 인천, 원산, 대만 가오슝, 만주의 대련), 둘째, 재래의 전통도시 위에 겹쳐지면서 형성된 도시(서울, 평양, 개성, 타이베이, 타이난), 셋째, 기존 대도시 근교에 일본이 신시가를 건설한 경우 신징(新京, 현 장춘), 하얼빈 등 만주에서 주로 건설된 도시 등으로 구분한 것과도 동일한 시각이다(김제정 역, 2005:17-19).

- 6) 신사의 상징성은 매우 중요하게 여겨 신사 터와 함께 입구에 세우는 토리이(とりのい, 鳥居)도 기호화해서 나타내고 있다. 토리이는 두 개의 기둥과 보로 만들어진 최소한의 구조물로, 전통적으로 나무로 만들어져있고 대개 주홍색으로 칠하며 오늘날의 토리이는 돌이나 금속, 스테인리스강으로 만들어지기도 한다. 토리이는 일반적인 세계와 신성한 세계 구분 짓는 경계이다.
- 7) 관찰부는 지방의 행정을 책임지는 조선 시대 8도의 관찰사가 거처하면서 업무를 처리하던 관청으로 감영(監營)이라고도 불렸다. 또한 감리서는 조선 말기 개항장과 개시장의 행정과 대외관계 사무를 관장하던 기관으로 1905년 을사조약 체결이후 일본 통감부의 이사청(理事廳)이 각 지역에 개설되고 이사가관이 주재함에 따라 감리서를 대신하여 외교·통상관계의 행정을 전담하였다.
- 8) 윤정숙(1985:83)에 따르면 제2기 개항장 선정 시 1877~1880년에 걸친 측량이 진행된 군산도 후보지였으나, 일본이 한반도의 농업기반 경제적 가치를 충분히 인식하지 못하여 제4기 개항장이 되었다.
- 9) 군산부 편(1995) 및 손정목(1994)의 내용을 토대로 정리했다. 이는 「한국안내(韓國案内)」에 보고된 통계자료와 다소 차이가 있다.
- 10) 1908년 1년 6개월의 공사를 마치고 군산과 전주를 연결하는 조선통감부 제1호 도로인 전군가도(全郡假道)가, 1912년 철도 군산선이 개통되었다.
- 11) 동아시아의 도량형인 척근법에서 쓰는 길이의 단위로 '치(촌:寸) < 자(척:尺) < 간(보:步) < 정(町) < 리(里)'의 체계를 지니고 있다. 1치는 3.03cm, 10치인 1자는 30.3cm, 6자인 1간은 1.82m, 60간인 1정은 109.2m, 1리는 약 0.4km로 환산 가능하다. 1길은 8자 또는 10자로 약 2.42~3.03m 정도이다.
- 12) 군사적 목적으로 출발해 현 군산시 금동에 설치된 조창으로, 조선 후기에는 23척의 조선이 비치되어

있었으며, 세곡의 수납과 운송은 군산첨사가 책임 지고 관리하였다(인터넷 한국민족문화대백과사전).

- 13) 군산 개항과 동시에 일본은 일본식 사찰과 포교소를 설치한다. 가장 먼저 발을 내디딘 종파는 정토진종 오타니파(大谷派)였고, 거류민회 위탁으로 진료시설까지 갖추고, 1900년 9월 일본인 자녀들 교육을 위해 포교소 한쪽을 개방하여 교육장으로 사용했다. 군산 공립심상고등소학교(군산초등학교) 전신으로 초기 학생 수는 5명, 교사는 일본영사관 직원 부인, 교장은 승려 와타나베(渡邊)였다고 알려져 있다. 1905년 동본원사는 천산정 5번지(현 동산중학교 자리)에 집집을 신축하였다.
- 14) 개항이전 금강 상류지역에서 목화 재배가 활발했으나, 1902년 당시 일본 방적사의 수입으로 재배가 현저히 감소하고 대신 소두와 잡곡으로 대체가 예상되었다.
- 15) 자료의 원출처는 명치34년 10월과 명치 38년 10월에 각각 발행된 자료에 실린 내용이며, 선행연구(윤정숙, 1985; 손정목, 1994)에서 소개한 내용을 재인용해 분석했다.
- 16) 그 당시 화폐제도 관련 자료들을 종합하면 다음과 같다. 광무5년 1901년 2월 금본위제도를 채택한 근대적인 「화폐조례」가 공포됐다. 근대적인 화폐조례로서 거의 완벽에 가까운 것이었다. 한국은 ‘동글다’는 뜻을 지닌 화폐단위 원(圓)과 환(圓)을 사용했는데, 중국 위안(元)과 일본 엔(円)도 동일한 의미를 지니고 있다. 당시 대한제국은 ‘원(圓)-전(錢)-문(文)’의 화폐단위를 사용했고, 이는 1원=100전=1000문의 비율로 가치를 환산하면 된다고 추정된다. 다이치은행(第一銀行), 한국은행과 조선은행에서 발행한 화폐는 원과 환단위를 혼용했으나, 1910년 이후 일본의 화폐단위 엔으로 전환되며 식민지화를 겪게 된다.
- 17) 기존에 발표된 논문이나 향토사 저술 등에서 제시한 각 시설의 위치 및 건립연도, 담당자 등이 「한국안내(韓國案內)」의 내용과 상이한 부분이 많아, 이를 바로 잡는 노력이 향후 이루어져야 할 것으로 보인다. 예를 들어 한국안내와 동일한 시기 1905년 이전 군산의 근대건축물 분포를 고찰한 선행연구에서 일본거류민회의 중심지인 민회역장(民會役場)의 위치나 현 군산초등학교의 전신인 심상고등소학교가 동본원사에서 출발했음이 누락되어 있다.

감사의 글

본 논문의 자료가 된 「한국안내(韓國案內)」를 비롯해 군산 관련 근대사 유물을 지속적으로 수집하고, 연구를 위해 자료를 제공해주신 동국사의 종걸스님께 감사드립니다.

참고문헌

군산부 편, 1995, 「군산부사」, 부산: 민족문화.

군산시, 1991, 「군산시사」.

군산시, 2000, 「군산 개항 100주년 기념 공식 보고서」.

군산시, 2004, 「사진으로 보는 군산 100년」.

김동희, 2014, “진남포의 개항과정과 무역구조의 변화,” 역사연구, 26, 105-146.

김민영·김중규, 2006, 「하구의 나루터·포구와 군산·강정 지역 근대 상업의 변용」, 서울: 선인.

김영정·소순열·이정택·이성호, 2006, 「근대 항구도시 군산의 형성과 변화」, 서울: 한울아카데미.

김용욱, 1976, 「한국 개항사」, 서울: 서문문고.

김제정 역, 2005, 「일본제국주의, 식민지 도시를 건설하다」, 서울: 모티브북.

김주관, 2006, “개항장 공간의 조직과 근대성의 표상,” 지방사와 지방문화, 9(1), 129-157.

김중규, 2001, 「군산역사이야기」, 군산: 나인.

김태영·이광노, 1988, “한국 개항장의 외인관 연구: 목포 및 군산권,” 대한건축학회논문집, 4(5), 109-116.

김홍순, 2007, “일제강점기 도시계획에 나타난 근대성,” 서울도시연구, 8(4), 155-173.

김홍순, 2011, “일제강점기 우리나라의 도시화 추이,” 국토계획, 46(4), 69-92.

박성신, 2011, “군산의 근대 창고건물 현황 및 산업유산으로서의 가치에 관한 연구,” 건축역사연구, 20(6), 21-39.

박인옥, 2014, “일제강점기 인천의 생산구조와 도시공간의 변화,” 인천학연구, 20, 237-274.

박종현·권영·이채성, 2006, “일제강점기 신도시 공간구조 분석: 군산시 사례를 중심으로,” 대한건축학회논문집, 22(7), 181-188.

서기재, 2016, “일제강점기 미디어를 통해 본 여행지로서

‘평양’과 ‘평양인,’ 통일인문학, 66, 235-261

손정목, 1994, 「한국 개항기 도시변화과정연구」, 서울: 일지사.

손정목, 1996, 「일제강점기 도시변화과정연구」, 서울: 일지사.

송석기, 2004, “군산지역 근대건축물의 현황 및 변천에 관한 기초연구,” 대한건축학회논문집, 20(10), 237-246.

신정엽·김감영, 2014, “도시 공간 구조에서 젠트리피케이션의 비판적 재고찰과 향후 연구 방향 모색,” 한국지리학회지, 3(1), 67-87.

아이사키코, 2010, “부산항 일본인 거류지의 설치와 형성,” 도시연구, 3, 7-40.

유애림·박성신, 2015, “도시재생사업 과정에 나타난 군산 원도심의 변화,” 대한건축학회연합논문집, 17(6), 1-11.

윤정숙, 1985, “개항장과 근대도시 형성에 관한 역사지리적 연구 군산항을 중심으로,” 지리학, 20(2), 74-99.

윤희철, 2013, “일제강점기 목포 도시계획의 내용과 특징,” 한국지역개발학회지, 25(2), 1-22.

윤희철, 2016, “일제강점기 시가지계획의 수립과정과 집행,” 도시연구, 16, 71-104.

이규수, 2007, “개항장 인천 1883~1910: 재조일본인과 도시의 식민지화,” 인천학연구, 6, 5-34.

조성욱, 2016, “1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로,” 한국지리학회지, 5(3), 315-329.

홍순권, 2009, 「일제강점 하 부산의 지역개발과 도시문화」, 서울: 선인.

홍유진, 2013, “인천시 수변지역의 공간특성과 내부공간 구조 분석,” 한국지리학회지, 2(2), 165-182.

香月源太郎, 1902, 「韓國案内」, 東京: 青木嵩山堂.

구글 이미지 검색, <http://images.google.com>

국가통계포털, <http://kosis.go.kr>

인조이재팬 홈페이지, www.enjoyjapan.naver.com

인터넷 한국민족문화대백과사전, <http://encykorea.aks.ac.kr>

한국기독교회사 홈페이지, <http://kcm.co.kr/korchur/korch-history>

교신 : 박성신, 54150, 전북 군산시 대학로 558, 군산대학교 건축해양건설융합공학부 (이메일: sspak@kunsan.ac.kr)

Correspondence: Sungsin Pak, 54150, 558 Daehak-ro, Kunsan, Jeollabuk-do, Department of Architecture & Building Engineering, Kunsan National University (Email: sspak@kunsan.ac.kr)

투 고 일: 2018년 7월 3일
심사완료일: 2018년 7월 27일
투고확정일: 2018년 8월 8일