

# 舊韓末 ‘新作路’의 건설과정과 도로교통체계\*

도도로키 히로시(轟博志)\*\*

## Road Transportation System and ‘Sinjak-ro’ in Daehan Empire Period\*

Todoroki, Hiroshi\*\*

**요약** : 본 논문은 구한말에 ‘신작로’의 건설과정을 시·공간적으로 살펴봄으로써 교통체계의 급변기에 그것이 어떤 계기로, 어떤 과정으로, 어떤 양태로 진행되었는지를 역사지리학적으로 검토하는 것을 목적으로 하였다. 연구의 규모는 전국 스케일로 하여, 연구시기는 통감부 시정하에 있었던 1905년부터 1910년까지로 하였다. 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 신작로의 계획 및 건설의 목적은 군사적인 목적보다 경제적, 행정적 목적에 치중하고 있었다. 노선은 중요한 두 지점간을 연결하는 단거리 노선이 많았고, 도로를 이용한 네트워크 구성은 간과되었다. 둘째, 노선형태는 한일합방 이전에 일본인들이 활동 근거지로 삼은 개항장이나 철도역과 인근의 경제적으로 관심을 가진 장소 혹은 도청소재지 등 지역중심지를 연결하는 형태를 취했다. 셋째, 간선철도가 이미 존재하던 곳에서는 철도역을, 철도가 없던 지역 즉 함경도나 전라도 등지에서는 개항장 등 항구를 기점으로 한 교통체계를 보였다. 종래 서양 연구자에 의한 교통발달모델은 항구 중심으로 내륙 진입노선이 생기고, 최종단계에서 내륙 관통노선이 형성되는 것으로 되어 있는데, 한반도의 경우 진입노선보다 먼저 간선철도라는 내륙관통노선이 군사목적으로 생겼기 때문에, 독특한 교통발달단계가 나타났다. 이는 동시에 기존모델을 절대시하는 시각에 대해서 의문을 제기한 것이기도 하며, 국가, 지역마다 발달모델은 달라질 수밖에 없다는 증명이기도 하다.

주요어 : 신작로, 구한말, 도로교통체계, 통감부

**Abstract** : The purpose of this paper is to examine the change of Korean land transportation system and pattern during 1905-1911 concentrated on road construction so-called ‘Sinjak-ro’. As conclusions, modern road or ‘Sinjak-ro’ started from modern port to inner hinterland where economic resource or regional center located. A trunk railroad running through Korea Peninsula from *Busan* to *Sinuiju*(border between China) is opened its complete operation in 1906 by Japanese investment, when no ‘Sinjak-ro’ road construction begun. Thus from the beginning, railroad station also became important starting point of ‘Sinjak-ro’ as seaports. Before the Japanese annexation of Korea, the ‘Sinjak-ro’ road was constructed mainly between seaport or station, where Japanese commercial settlement located, and hinterlands to help their economic invasion. This study could not deal with other modern transportation systems such as railroads and waterways. It is necessary to examine whole changes of modern transportation systems in this age so that we would comprehend modernization feature of Korea from the viewpoint of transportation history.

Key Words : ‘Sinjak-ro’, road traffic pattern, Daehan Empire period, supervision

### 1. 서론

#### 1) 연구목적과 연구방법

러일전쟁의 종결(1905년)과 한국통감부의 설치

(1906년)로 한반도의 보호권을 사실상 장악한 일본은, 그들의 경제적 이익을 획득 유지하여 원활한 수송을 확보하기 위해 교통인프라의 정비에 전력을 기울였다. 그래서 전국적인 간선교통로는 그 이전부터 정비가 한창 진행되었던 철도이지만, 그 후

\* 본 논문은 필자의 박사학위논문 일부분을 보완 및 재구성한 것임.

\*\* 경상대학교 사회과학연구원 선임연구원 (Senior Researcher, Institute of Social Science, Gyeongsang National Univ.) hstod@hanmail.net

개별 지점간의 단거리 수송을 위하여, 지선으로서 도로도 건설되게 되었다.

이 시기 즉 구한말에는 지리적 사회적 변화와 더불어 육상교통체계에도 큰 변화를 가져왔다. 이에 대한 기존의 연구에서는 역사학계를 중심으로 해서 항구와 철도에 관한 검증은 거시적인 연구를 위주로 상당부분 진행되었다. 그러나 도로체계의 변화에 대해서는 도시 내부를 중심으로 손정목(1989) 등 일부에 단편적인 언급이 있을 뿐이어서, 그 변화과정을 총체적으로 알아볼 수 있는 연구는 없다. 그러나 많은 국가나 지역에서 그랬듯이, 근대적 도로의 형성과 그 지리적 특성은 근대화 과정에서 교통결절구조 변화를 알아내는 데 꼭 필요한 요소이다. 특히 자동차의 원활한 통행을 전제로 높은 규격으로 건설된 소위 '신작로'는 지역 교통 체계에 큰 변화를 가져왔다.

도로가 어떤 기점과 목적지에, 어떤 순서로 건설되었는지는 도로 건설주체 쪽에서 그 지역구조를 어떻게 파악하였으며, 어떤 부분에 관심을 가지고, 어떤 방식으로 국토구조의 변환을 기도했는지 관측하는 잣대가 되는 것이다. 철도보다 소자본으로 건설 가능한 도로는 지리적 변화과정에 철도 이상으로 민감하기도 하다. 최영준(2000, 83)은 '상실우려가 있는 자료나 증언들을 수집, 기록 정리하는 일이 교통사 연구자의 급선무'라고 지적하였다. 이는 특히 체계적인 기록서적이 거의 없는 도로에 대해서 더욱 간절한 문제가 아닐 수 없다.

이러한 관점에서 본 연구에서는, 첫째, 구한말에 있어서 신작로의 건설이 어떤 경위로 추진되었고, 둘째, 어떤 지점들을 연결하는 도로들이 계획, 건설되었으며, 셋째, 그것이 당시의 국토구조의 인문 지리적 변화과정과 어떻게 관련되어 있는지를 살펴보는 것을 목적으로 한다. 연구대상은 구한말의 한반도 전체를 거시적인 관점과 신작로가 건설된 기종점 지역에 대해서도 주목하고자 한다. '구한말'은 보통 대한제국기를 말할 경우가 많지만, 신작로 건설은 거의 통감정치기와 일치하니, 논문의 내용은 거의 통감정치기에 해당된다. 단 이 시기의 도로공사 일부는 한일합병 후인 1911년에야 완공되었으므로, 연구 내용의 일부는 1911년까지가 포함된다.

연구자료는 당시에 간행된 관보를 비롯한 공문

서 및 당시 관계당국이 편집하거나 민간에서 나온 서적, 동아일보나 매일신보와 같은 신문 등 1차자료를 기본으로 하여 남한 지역에 관해서는 현장답사 및 인터뷰 조사를 병행하였다. 분석은 정성적 역사지리적인 분석방법에 의하였다. 다만, 신작로 각 노선마다 기종점의 특성을 파악하고자 하였다.

## 2) 근대도로교통사에 관한 기존의 논의

해외에서 종래에 제시된 근대적 교통 발달 모델을 보면 다음과 같다. Taaffe, Morrill and Gould(1963)나 Hoyle(1973), Rimmer(1967a: 1967b) 등의 연구가 대표적이다. 이들 연구는 항구중심의 교통체계에서, 항구의 집약화, 내륙부 진입, 내륙네트워크 구축, 고차 간선교통로 출현 등의 순서로 교통체계가 변화된다고 지적하였다. 그러나 이들의 견해는 서구의 연구자가 제3세계를 바라보는 입장에서 논리가 구축된 것이고, 또 각국의 자연·인문 지리적 배경을 무시하면서 일반론을 도출한 것으로 생각된다. 필자는 한국에서는 나름대로의 발달 과정이 있는 것으로 판단하여, 오히려 Planhol and Claval (1988)이나 Vance(1990)의 연구에서 제시된 것처럼 사료 및 현장조사를 바탕으로 조사대상국의 실태를 토대로 담론을 구축하고자 한다.

한편 국내 도로교통사 연구는 전술과 같이 철도나 항구에 비하면 미약하고, 그나마도 조선시대 이전에 집중하고 있다. 크게 나누면, 첫째, 驛站制에 관한 연구는 홍경희·박태화(1981)연구 등이 있고, 둘째, 육상교통로의 역사지리적, 취락지리적 의미에 관한 연구는 최영준(1990), 이혜은(1976) 등의 연구가 있다. 셋째, 특정 지역이나 문화권 교통로에 관한 구체적인 사례연구로 임승규(1992) 등이 있다. 구한말 이후에 관해서는 역사학 분야에서는 몇몇 연구가 존재하지만, 모두 식민지통치 상황의 설명을 위해, 도로교통을 소재로 잡았을 뿐이며 도로 교통 자체의 역사적 의미를 추구한 것은 아니다. 도로를 통한 식민지통치의 상황에 대해서는 부역과 토지수용을 다룬 소두영(1991)의 연구나, 같은 시각으로 제도면에 대해 설명한 손정목의 연구 등이 있다. 손정목(1989)은 도로계획에 대해 상세한 연구결과를 다수 남기고 있으나 이 논문 외에는 거의 서울 등 도시내에서 도시계획의 일환으로서의 도로건설연구에만 치중하고 있다. 양 연구 역시 공

간적인 접근이 결여되고 있다. 또한 역사지리학의 분야에서는 근세까지가 연구의 주 대상 시기였으며, 근대 이후의 연구를 시기상조로 여기는 풍조가 적지 않았다. 해방 후 60년이 되어 지금, 근대에 대한 역사지리학적 연구는 강력히 추진되어야 할 것이다.

## 2 신작로 건설의 경위

일본에 의해 이루어진 조직적이고 전국적인 한반도 도로조사의 효시는 1903년초, 일본육군이 러시아와의 전쟁을 앞두고 비밀리에 장병을 파견하고 간선도로를 조사시킨 일이었다(陸軍省經理局 1903). 이 조사는 진격로로 사용될 것으로 예상될 도로의 상태와 보급물자의 획득가능성, 沿道 주민의 생활상태 등을 샅샅이 기록하였다. 다만 이것은 전쟁수행을 위한 병참선을 확보하기 위한 군사적 측면에 의한 특수조사였다. 러일전쟁 후 한반도의 지배권을 장악한 일본은, 경제적 수탈을 위해, 항만·도로정비, 철도건설 추진 등 경제인프라 확충에 힘을 기울이기 시작하였다.

당시 국토총관 간선철도 및 외항선인 경인선 철도만 완성된 단계였다. 그러나 그 간선철도들은 전쟁수행을 위해 임시로 빠르게 건설되어 교량신설, 노선변경, 勾配緩和 등 전면적인 개보수가 시급하였다. 따라서, 간선철도에서 분기하는 지선철도 건설은 계획은 있어도 엄두도 못 내는 상황이었다. 더욱 간선철도는 부산항과 서울, 만주까지 최단거리로 직결하는 것을 목적으로 하고 있었기에, 곡창지대나 광산자원이 있는 장소, 정치경제적 거점 등을 많이 외면했다. 도로를 건설하여, 이들 경제적 거점지역과 간선철도 및 항만을 연결하려는 움직임이 나타났다. 金儀遠(1982, 392-394)은 일본의 경제인프라 중시정책의 원류를 1904년의 '對韓施設綱領決定'에서 찾고 있다. 천황의 재가를 얻은 이 지침에는 한일합방을 전제하지 않고서도 한반도에서 실리를 추구하기 위해서 경제인프라를 장악하는 것이 필요하다고 역설하였다. 1905년 봄 당시 일본의 內務大臣인 男爵 기요우라(清浦奎吾)는 내무성 토목기사 나카하라(中原貞三郎)에 명하여, 한반도 도로노선 조사를 지시하였다. 조사단 일행은

4개 팀으로 나누어져서, 도로망 조사 및 측량을 수행한 뒤, 같은 해 12월에 보고서를 완성했다<sup>1)</sup>. 조사대는 미리 도상에서 책정된 도로 예정선에서 긴급하다고 간주되는 구간을 중심으로 현지답사 및 측량을 수행하였다. 그 결과 예정노선의 타당성을 검토하고 수정하여, 한국도로망 계획을 확정하는 임무를 띠고 있었다.

이 조사에서 보고된 도로망은 후에 총독부가 선정한 도로망 계획과 그 목적상 몇 가지 차이를 보이고 있었다. 가장 큰 특징은 자원개발이라는 경제적 측면에 있었다는 점이다. 따라서 총독부의 도로망 계획이 군사, 행정, 경제, 민생 등 종합적으로 도로계획이 되어 있던 반면, 이 계획은 한일합방 이전 일본인의 활동거점이었던 개항장 및 철도역과 경제적 이권이 존재하는 지역을 직결하는 형태를 취하였다.

이 계획에서는 도로의 중요성에 따라 사실상 국도와 지방도로 나누고 있다. 국도는 한반도의 간선도로에 해당되는데, 대한제국 정부가 전액 건설비를 부담하는 것을 원칙으로 하고 있다. 초기에는 일본에서 기술자를 고문으로 초빙하지만 점차 한국인 기술자를 양성하여 한국인 자체 시공이 가능하도록 계획하였다. 지방도는 주로 지선망인데, 국고에서 장비를 지급하고, 노동력은 부역에 의존하는 방식을 취하려고 했다.

도로 용지는 원래 적당한 보상을 주고 수용해야 하는데, 이 보고서에서는 '한국의 현실에 비추어 볼 때, 땅값이 매우 저렴하여, 또 예로부터의 폭정의 결과 국민의 소유권이 安固(확고하고 안정)하지 못하여, 따라서 토지를 무상으로 수용하는 것도 편법으로 시행할 수 있으며, (그것으로 인해) 한국민은 특별히 고통을 느끼지도 않을 것'이라며 도로용지의 무상수용을 정당화하였다. '예로부터 한국의 관습인' 부역노동과 함께, 일제시대 내내 이루어지는 도로 건설을 위한 지역주민 수탈구조는 '舊慣'이라는 핑계 하에, 공공연히 이루어지기 시작한 것이다. 도로의 규격은 상세히 정해지지는 않았지만, 노면에 자갈을 깔아 두는 것, 도로 경계선 표시와 통행인에게 그늘을 제공하기 위해 가로수를 심을 것, 상시 도로 보수 인원을 배치할 것 등이 건의되었다. 이상의 조사결과는 보고서로서 내무성에 제출되는 한편, 형식상 집행 당사자가 될

대한제국 정부에 건의되었다. 이듬해인 1906년 2월 한국통감부가 설치되어, 신작로 건설의 연차계획 수립 및 집행은 명실공히 일본인의 손으로 넘어갔다.

### 3 '신작로' 경로조사와 그 특징

#### 1) 내무성 道路調査의 경로

1905년 내무성의 도로조사 지역은 일본인에게 경제적으로 이점을 지닌 곳으로 경제적인 목적으로 크게 치우치고 있었다. 게다가 이 도로조사를 주도한 것이 군부가 아니라 내무성이었다는 것도 그 경향을 강화시켰다. 당시 민간 일본인은 거류민 자격으로 한국에 거주하고 있었으며, 청일전쟁 이후 華僑를 대신하여 한국내 경제권 장악에 앞장을 섰다. 그들은 본거지를 수도 한성과 개항장<sup>2)</sup>, 그리고 내륙의 경제적 거점에 두었다. 따라서 일본인의 이익을 극대화하기 위한 도로조사는 이들 일본인 거점과 경제적 이익이 존재하는 장소를 연결하는 경로를 찾는 작업 그 자체였다. 실제 그들의 행적은 그림 1과 같은데, 한반도를 두루 조사한 게 아니라, 반도를 서북~동남 방향으로 둘로 나눌 때 경제이익이 집중된 반도의 서남쪽 절반에 치중되어 있음을 알 수 있다. 군사목적이나 통치목적이었다면 마땅히 동북쪽 절반도 같은 무게를 두어야 할 것이다. 기사들은 4개 班으로 나누어서 조사를 행하였다. 각 반은 조사기간을 두 개로 나누어, 전반은 주로 남한지방을, 후반은 북한지방을 답사하도록 하였다. 조사 거점은 서울에 두었다.

##### (1) 함경도와 전라도 방면 조사

이 경로는 난자이 고키치(南齊孝吉)란 토목기사가 담당하였는데, 전라도에는 그 당시 이미 목포, 군산 등 두 개의 개항장이 존재하였다. 그림에 나타나는 그의 조사 경로와 보고서의 중점 기술내용을 보면, 전라도에서 도로건설의 주목적이 무엇인지 확연히 나타난다. 즉 두 개항장을 거점으로 하여, 내륙의 곡창지대를 연결하는 노선을 想定하고 있는 것이다. 전라북도에서는 군산항 거류지를 기점으로 하여 만경강의 평야지대를 관통해서 전주로 가는 길을 택하였다. 전주는 조선시대부터 전북의 행정중심지이자 물자의 집산지였다. 또 평야지

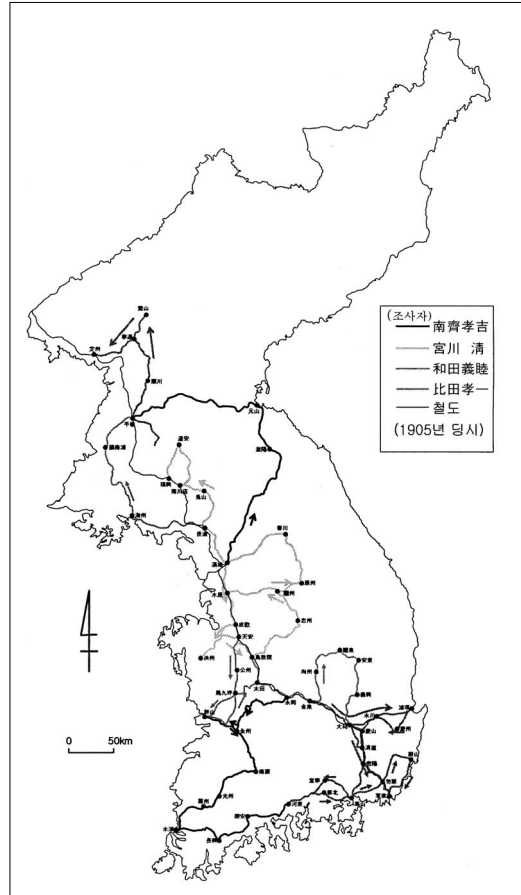


그림 1. 日本 調査團의 調査 行蹟

資料:內務省, 1905, 韓國土木調査報告書.

대의 중점이라는 지형적 조건도 있어, 특히 이 구간은 보고서에서도 가장 우선적으로 건설이 이루어져야 할 구간으로 지목되었다.

전주에서 경부선으로 연결되는 경로는 다른 답사대가 조사한 太田(후의 대전)기점의 경로와 별도로, 永同기점을 제시하였다. 즉 영동역을 출발하여, 금산, 진산, 고산을 지나 전주로 이어지는 경로이다. 이 경로는 완전히 산악지대여서 주변지역 개발의 매력은 매우 적었다. 다만 대전~전주에 비하면 영동~전주간 도로는 거리상 상당히 단축이 되기 때문에, 순전히 철도역~지방거점 연락형으로서 생각하면 합리적인 경로이다.

전라남도에서도 같은 구도였다. 역시 개항장인 목포항에서 영산강 유역평야의 곡창지대를 연결하는 노선 선정이 가정되었다. 단 전북과 차이가 나

는 점은 당시 전라남도 감영이 소재하던 光州를 무시한 점이었다. 보고서에서는 '담양~나주간의 지형을 보니, 광막한 沃野 수십리가 이어지며, 그 면적 약 2만 6천정보, 실로 전남의 수뇌 지역임에도 불구하고, 산물을 운반하는 적당한 기관이 없으며, 현행 도로가 있긴 하지만 도읍지 사이의 연결에 중점을 두고 그 외를 고려하지 않은 것처럼 구릉, 寂寞한 땅을 지나 평야와는 거리를 두고 있으며, 이 寶庫를 위한 교통기관으로서 가치를 가지지 않고 있다'고 주장하였다.

조선시대의 주요도로는 행정 및 군사목적으로 지정된 관도임으로, 당연히 읍치간의 연결도 중요시되었다. 단 읍치는 경제적 입지조건보다 전통적 사상에 입각해서 관아가 들어설 만한 명당자리에 입지하기 때문에, 자연 곡창지대로부터 멀어질 경우가 발생할 수밖에 없다. 그러나 경제적 이권 확보가 목적인 일제 입장에서는 그러한 행정적 기능보다 '그 외의 목적'인 곡창지대 통과를 위하여, 자연 노선선택이 달라진 것이다.

결국 담양~나주간은 평야 한복판을 지나가는 노선으로 하도록 건의되면서 전남의 행정중심지인 광주를 완전히 무시되었다. 전주와 달리 광주가 외면당한 것은 '산악에 둘러쌓이며 교통불편'하다는 지형적 요인과 함께, 1895년에 나주에서 감영이 옮겨 온 지 얼마 안 되어, '상업이 부진하여 그저 관청소재지임에 지나지 않고, 사실상 중심지로서 지목할 만한 토지가 아니다'는 사정도 작용하였다.

1912년의 자료에 의하면, 나주의 인구는 66,374명(일본인 967명 포함), 광주는 12,248명(일본인 1,314명)으로 나주가 내륙중심지로서 단연 앞서고 있었으며, 상업중심지도 나주와 영산포였다. 그러나 일본인 인구는 오히려 광주가 많은 것으로도 알 수 있듯이, 광주는 행정중심지로서 급속히 성장하기 시작했고, 얼마 지나지 않아 나주를 추월하게 된 것이었기 때문이다. 그런 추세 속에서, 1908년 건설된 도로는 광주를 통과하도록 수정되었다.

이처럼 경기, 충청, 영남, 황해, 평안 지방과 달리 한일합방 얼마 후까지 철도망이 전혀 닿지 않았던 호남지방에서는 개항장과 배후지역이라는 가장 원시적인 도로교통망 계획이 최우선으로 검토되었던 것이다. 한편 당시 유일한 간선철도였던 경부·경의선과의 연결도 개항장 다음으로 고려되어

야 할 사항으로 인식되었다. 특히 철도와 비교적 가까운 전북 부분의 기술에서 철도연결 건의가 보인다. 그 연결지점은 앞서 언급한 대로 평야부는 태전, 산간부는 영동이었다.

난자이의 뒤이은 함경도지방 답사는 사실상 당시 동해안 최대의 개항장인 元山港의 연결만이 목적이었다. 즉 원산에서 서울·인천 및 평양·진남포로 한반도 동서횡단 코스를 확보하기 위한 것이었다. 당시 경원선 철도는 아직 개통되지 않았으며, 평원선은 계획단계였다. 또 원산을 포함한 永興灣 지역은 러일전쟁 이후 전해 다음 가는 해군의 요새지가 되고 있었다. 서울~원산간은 대부분 산악지대이며, 경로는 조선시대의 관도(경흥로)를 거의 그대로 답습하였다. 즉, 서울을 출발하여 의정부, 포천, 김화, 금성, 회양을 거쳐, 철령을 넘어 함경도로 접어들어 원산 일본인 거류지로 도착하는 경로였다. 원산~평양간 도로는 러일전쟁 때 군대의 이동로를 기본으로 하고 있다. 원산에서 馬息嶺을 넘어, 陽德, 成川을 거쳐 平壤에 이르는 경로이다. 元山 이북의 咸鏡道는 어느 답사대도 조사를 하지 않고 있다. 永興平野를 제외하고는 불만한 곡창지대도 없고, 또 城津과 淸津이 개항되기 전까지는 개항장도 없었던 지역이다. 일제시대 중기 이후에 대대적으로 개발될 광산개발은 아직 준비단계였고, 임산자원은 하천수운으로 충분하였다. 도시 등은 동해안에 집중되어서 선박으로 대부분 연락할 수 있었다. 이상과 같은 요인들이 복합적으로 작용하여, 원산거류지 이외의 함경도 구간 답사가 이루어지지 않았던 것으로 사려된다.

## (2)한강유역 및 황해도 내륙지방의 경로조사

미야가와 기요시의 담당구역이었다. 그의 조사 지역은 남한에서는 漢江유역과 충북지방, 북한에서는 황해도 내륙지역이었다. 木浦街道의 일부분이 될 서울~成歡간을 답사한 뒤 아산을 거쳐 충남 洪州(홍성)까지를 왕복하여, 天安으로 돌아갔다. 성환까지는 경부선과 거의 병행하지만, '저명한 평야를 관통하여, 또 저명한 驛邑을 연결'하며, '양질의 산림이 많고 또 양질의 석재를 산출'하는 등 자원채취상의 이점에 착안하여, 이 경로와 경부선 철도역을 연결하는 역할도 기대했던 것으로 짐작할 수 있다. 이 구간의 경로는 거의 조선시대의 관

도인 三南大路를 답습하고 있다.

牙山항은 개항장이 아닌 소규모 포구에 지나지 않았는데, 청일전쟁 때 청군의 상륙지였다. 홍주는 당시 충남 내포지방에서 최대 일본인 거류지였으며, 지역의 중심시장이었다. 주변에 적당한 개항장이 없었기에 이를 경부선과 연결시킬 필요가 있었다. 溫陽溫泉은 당시 이미 온천여관 거리를 형성하고 있었지만, 답사대는 온양온천을 우회하여, 新昌에서 曲橋里를 거쳐 천안으로 갔다. 역시 '소사천의 농업발전에 최대한 기여' 하기 위한 선택이었다고 명기하였으며, 온양온천에는 지선 건설을 건의하였다. 천안에서는 鳥致院까지 열차로 이동하여, 충청북도를 답사하였다. 조치원은 철도 요충지인 동시에 금강 지류인 尾(漢)湖川 수운의 거점이기도 했다. 여기서 충북 감영 소재지인 淸州 사이를 연결하는 도로는 산간부를 직행하는 길이었고, 동시에 미호천을 따라 곡창지대를 통과하는 比較線이 검토되었다. 그러나, 우회가 된다는 점과 수해의 우려로 옛길을 답습하기로 했다. 청주는 비록 철도노선에서 빗나갔지만, 행정중심지인 동시에 지역의 오랜 문화 경제 중심지여서, 도로건설의 수요는 충분히 있었다. 이것이 바로 내무부 도로계획에서 버림을 당한 광주와의 차이점이라 할 수 있다. 청주에서 忠州까지는 陰城을 거치지 않고 산간지대로 槐山을 통과하였다. 따라서 자연히 '險峻하여 勾配 急峻하여 양호한 노선을 얻기 어려움'이라고 평가하고, 결국 답사노선과 달리 평야지대를 직행하여 음성을 거치는 노선으로 결론이 났다. 이 경로는 '구배를 면하여, 평야의 산물을 흡수할 수 있는 이점'이 있으나, 청주, 淸安 등 고을을 무시하게 되었다. 결국 절충안으로서 청주를 거친 다음 평야로 나와 음성을 거치는 노선이 되었다.

충주는 청주에 지역중심의 지위를 빼앗긴 지 오래였으며, 청주에 비하면 경제적으로도 몰락된 상황이었으나, 중원지방의 교통결절지로서 조치원 출발노선의 중점으로 지목되었다. 서울과 부산을 연결하는 가장 중요한 간선과의 연결지점이기도 했기에, 경제적 이권보다 교통결절지로서 기대되었던 것이다.

다음에 水原~利川~原州선의 측량을 하였다. 이천을 '大邑'으로 규정하고, 쌀 등 농산물을 반출할 도로가 필요했던 것이다. 조선시대의 간선도로

는 이천에서 광주를 거쳐 서울로 올라가는 길이였다. 그러나 조사대는 이 구간은 손을 대지 않고, 대신 陽智를 거쳐 수원으로 가는 경로를 택하였다. 그들이 경부선 철도와 최단거리로의 연결을 염두에 두고 있음을 충분히 짐작할 수 있으며, 일본의 통치하에 들어가면서 한반도의 도로체계가 중앙집권 왕조형으로부터 식민지형으로 전환되어 가는 것을 나타내는 단적인 예라고 할 수 있다.

다음에 강원도의 원주와 춘천을 순환하는 노선 측량에 착수하였는데, 강원도를 대상으로 한 노선 조사는 이것이 유일했다. 원주는 1895년까지 감영 소재지였으며, '상업번성함은 충주, 수원에 비교할 수 없다'고 할 정도였다. 일본군 鎮衛隊도 있는 중요거점이었다. 춘천은 1895년 23부제, 1896년 13도제에서 감영 소재지가 되어, '상업과 같은 것은 원주 橫城에 상대도 안 되며, 거리는 황해도 극치'였으나, 일본인은 북한강의 중심도시로서, 목재의 집산지로서 기대하였다. 춘천~서울간에서 북한강변은 난공사가 예상되었던 한편, 金谷洞에서 서울까지는 명성황후의 묘지가 금곡동에 들어선 관계로, 폭 7칸이나 되는 대로가 완비되어 있었다.

황해도 내륙부에서는 兎山선과 谷山선, 遂安선을 조사하였는데, 모두 경의선 철도에서 내륙 배후지로 들어가는 분기선이다. 토산선은 당시 이미 일본으로 수출되었던 임진강 유역의 콩(대두) 반출을 위한 것이었다. 곡산, 수안선 연도는 황무지가 많지만, 관개를 통하여 곡물생산이 늘어날 것을 기대한 '개발형' 도로계획이었다.

### (3)경상도 동남부와 평안도의 경로 조사

와다 요시타카의 조사지이다. 경상도는 이미 중앙을 경부선 철도가 관통하고 있기 때문에, 그 배후지 지선과 개항장 연락이 주목적이 되었다. 경상도내 경부선과 연결하는 것을 중심으로 하였으며, 일정상 경부선을 따라 가는 노선도 같이 답사했다. 김천역은 당시 경부선 중간역 중 여객 및 화물취급량이 대구, 대전 다음에 많은 역이었으며, 영남 내륙지방의 거점으로 많은 일본인이 거류하였다. 도로는 철도를 따라 金烏山 남쪽의 扶桑驛을 거쳐 倭館으로 나온다. 이곳은 낙동강과 경부선의 교차지점이었기 때문에, 조사단은 선산 및 성주방향 물산의 집산지로서 왜관을 지목하여, 이곳에서 낙동

강을 따라 지선도인 陝川線 건설을 건의하였다.

경산~영일만간 노선의 건설목적은 영일의 포구(포항) 및 경주와의 연락이었다. 경주는 형산강 축적평야상 취락의 중심지이며, 농산물 거래를 중심으로 한 상품거래는 경북에서 대구 다음으로 번성하였다. 영천은 대구만큼은 아니지만 금호강 상류에서 역시 중심시장이었다. 기점이 대구가 아니라 경산이 된 것은 20리 이상 짧은 거리로 경부선 철도와 연결할 수 있기 때문이며, 여기에도 지역중심지보다 철도역 연결을 우선하는 식민지적 노선구상을 엿보이고 있다. 사실 그는 비교노선으로서 대구~영천~영일이라는 노선도 검토하였는데, 기점은 전술과 같은 이유로 대구가 아닌 경산역이 되었고, 영일만도 아직 항구로서의 중요성이 떨어진다고 해서 경주 경유를 懲憑하였다. 영일읍은 보잘 것 없는 작은 취락이었으며, 포항은 어항으로서는 비교적 규모가 컸지만, 형산강의 토사 퇴적으로 수심이 얕고, 축항공사 없이는 대형선박이 정박할 수 없었다.

다음에 조사한 부산가도의 대구~부산간은 도중 밀양을 통과하지만, 전구간이 경부선과 병행하고 있어서, '금일 급히 차도개수의 필요를 인정하지 않는' 구간이었다. 여기서도 당시 도로는 철도의 경쟁 교통기관이 아니라 보완, 배양수단으로서 인식되어 있었음을 알 수 있다. 역시 답사일정 사정상 통과하면서 참고로 측량한 노선이라고 할 수 있겠다. 더구나 삼랑진 이남에서는 당시 물류의 대동맥이었던 낙동강 수운이 수송력과 경제성 면으로 월등하여, 굳이 강가의 절벽을 깎아서까지 도로를 낼 필요가 없음을 강조하였다.

남해선은 초량에서 마산을 거쳐 경남 감영소재지이자 인구 2만명의 상업도시인 진주로 가는 간선도로인데, 철도 계획이 없었기에 도로가 계획되었다. 당초, 주요 도읍지인 함안, 의령, 반성 등을 통과하도록 답사를 했으나, 고을을 경유하게 되면 지형이 험하고 물산도 많지 않기에, 남강을 따라 군북 경유를 권하게 되었다. 군북은 함안에 소속하는 의령의 관문으로서 당시 시장취락으로서 이미 의령을 능가하는 번창하였다.

이어 실시된 평안도 답사는 남한과 달리 광산자원 개발을 위한 것이었다. 농산물 등 지역종합개발을 노린 노선은 순천선에 불과했다. 평북 운산에는

당시 국내최대 금광이 있었으며, 5개소 모두 미국인 자본가가 운영하고 있는 것이 가장 규모가 컸다. 그 미국인은 안주의 상류 40리 지점까지 수레가 지나갈 수 있는 도로를 아예 닦고 있었으며 그것에서 하류는 청천강 수운을 활용하고 있었다. 조사는 그것을 개량 및 연장하려는 의도도 깔려 있었다. 운산선은 경의선 신안주역에서 운산을 중심으로 한 청천강 유역 금산지대를 개발하기 위한 것이었다.

#### (4) 금강유역, 경상북도, 및 황해도 서해안지방

히타 고이치가 담당하였다. 성환~마구평~전주간은 목포가도인데, 난자이와 미야자키의 경로조사를 합치면 서울에서 목포까지 목포가도를 거의 모두 답사한 것이 되어, 철도 혜택이 없었던 목포방면 간선도로 건설을 당국이 염두에 두고 있었음을 알 수 있다. 역시 대부분 조선시대 삼남대로를 답습하고 있었다. 단, 당시 강경의 상류에서 큰 시장터로 성장하던 논산을 통과하도록 하여, 대신 중전노선에 포함되었던 은진읍 경유는 큰 이득이 없다고 해서 폐지하도록 건의하였다. 또 논산에서 분기하여 강경을 거쳐 군산으로 이르는 경로도 검토되었으나, 금강수운과 중복되고, 기존의 고을 즉 용안, 함열, 임피 등을 지나가는 옛길은 기복이 심하고, 농산물이 많지 않기에, 평야부를 지나고 도중에서 군산가도와 연결하는 노선을 권하였다.

태전선은 전라도 특히 강경을 중심으로 한 논산 평야와 경부선의 태전역을 연결하는 노선으로서 구상되었다. 거의 모든 구간 산간벽지를 통과하는 노선으로 볼 만한 중심지가 없었지만, 철도역을 기점으로 이미 '오늘날 교통왕래가 잦고 지계의來往 盛'한 상태여서 도로신설이 절실하였다. 무엇보다 금강 중류유역을 경부선의 영향권에 두려는 목적이 짙었다. 당시 이미 마구평을 중심으로 일본인 농민의 입식이 본격화되어 있었다.

이어 경부선을 따라 德坪里(목포가도와 분기점)에서 김천역까지의 마산가도도 답사하였다. 이로서 미야카와와 와다의 경로조사를 합치면 서울에서 부산까지 조사가 이어지게 되었는데, 본래 전통적인 조령경유의 부산가도가 아니어서, 역시 이 동중의 부수적인 답사 성격이 짙다. 더구나 답사 보고서에서도 철도가 이미 있기 때문에 이 구간의

도로건설은 긴급성이 적다고 단정하여, '연도의 땅이 크게 발달하여 철도로는 부족하게 된 시점에 이르러 비로소 공사를 해도 늦지 않다고 믿는다' 하여, 우선순위에서 뒤에 미루어졌다.

김천에서는 경상북도를 낙동강 유역을 따라 가는 경로를 조사하였다. 여기서도 본디 이 지역의 간선인 부산가도(문경~함창~칠곡~대구)는 무시되어, 상주선, 안동선 등 지선만이 조사대상이 되었다. 부산가도는 종전의 영남대로를 거의 답습하고 있는데, 서울과 영남의 중심도읍인 대구 및 일본으로의 관문인 동래를 최단거리로 연결하는 것을 목표로 했기 때문에, 대구를 제외하면 경북에서 비옥한 농토나 경제, 행정중심지를 통과하지 않는다. 특히 곡창지대인 상주와 동북부의 지역경제 중심지인 안동을 무시하고 있는 것은 경제이권을 획득하기 위한 도로로서는 실격되었기 때문이다. 따라서 답사노선은 부산가도와 전혀 관계없이 상주와 안동, 기타 경제중심지를 경부선과 최단거리로 연락하는 것을 목표로 하였다. 상주선은 경부선 김천역에서 출발하여, 개령읍을 거쳐 조선시대의 유곡역~통영간 대로를 따라 북상하였다.

상주선에 연결해서 더욱 오지를 향하는 안동선은 함창, 용궁, 예천, 안동을 거쳐 다시 남쪽으로 가서 의성, 의흥을 지나 신주막에서 부산가도(영남대로)와 합류한다. 결국 상주선과 더불어 '낙동강 상류 여러 읍치를 馬蹄(말굽)형으로 연계하여 경부철도와 연계 편의를 도모' 하는 것이 목적이었던 것이다.

북한지역에서는 개성에서 해주, 재령을 거쳐 대동강 진남포 대안까지를 답사하였다. 두말할 필요도 없이 황해도의 감영소재지인 해주, 재령평야의 곡창지대를 경부선 및 진남포 개항장과 연결시키기 위한 노선이다. 이 노선을 해주선이라 불렀다. 남쪽의 출발지는 서울도 아니고, 개성도 아닌 土城역이라는 간이역이었다. 현재는 개풍군 인민정부소재지이지만 당시는 보잘 것 없는 한촌이었다. 이는 '경의선이 개통된 금일에 있어서는 경성과 토성간의 연락은 철도에 의존한다'는 생각에서 였다. 여기에서도 자동차 보급 이전에 도로의 철도에 대한 극도의 종속성, 비대체성이 매우 크다는 것을 확인할 수 있다. 마지막으로 조사단은 진남포에서 평양으로 이르는 남포가도를 답사하고, 일정을 마

쳤다. 진남포(현 남포)는 대동강 하류 삼화군내의 작은 포구에 불과했으나, 개항되면서 일본인 거류자가 늘어나, 대동강 유역의 대외물류 중심지가 되었다. 남포선 철도의 개통은 한일합방 이후까지 기다려야 했기 때문에, 우선 도로의 건설이 추진된 것이다. 개항과 내륙의 중심도시를 잇는다는 점에서 군산가도와 유사했으나, 평양에서 간선철도(경의선)와 연계되어 있다는 교통체계상의 차이점을 보이고 있다.

당시 러일전쟁을 수행하면서 남포가도는 병참선으로서 활용되었기 때문에, 도로는 비교적 넓고, 교량도 정비된 상태였다. 계획도로는 그것을 답습하면서도, 되도록 최단거리를 택하려고 했다. 平南간에는 강서, 용강, 삼화 등 세 읍이 존재했으나, 이들 읍을 모두 무시하고 노선이 선정되었다. 지역개발을 위한 도로건설이 아니라 두 개 거점지를 직결하는 목적의 노선이었기 때문이다. 각 고을마다 연결하는 형태의 해주선과는 대조적인 상황이다.

## 2) 조사단이 제시한 도로건설계획의 특징

이상과 같은 현지조사의 결과 책정된 한국도로망을 도시하면, 그림 2와 같다. 간선노선인 국도는 일본 국내의 관례에 의거하여 '○○街道'로 표기하여, 지선인 군도는 '○○線'이라고 표기하였다. 이 노선망의 특성은 이하의 몇 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 노선선정의 원리가 조사과정과 마찬가지로 경제적 이익을 위주로 이루어졌다는 점이다. 조선시대 육상교통로는 읍치를 비롯한 행정취락, 전통적인 시장터나 포구, 기타 교통취락 등을 연결하는 형태를 취하고 있었다. 그러나 이 신작로 계획은 대형선박의 정박이 가능한 개항장, 곡창지대의 한 가운데, 광산 등 자원의 산출지를 거치게 되었으며, 경제적 목적으로 노골적으로 노선이 선정된 것이다.

둘째, 노선형태는 전통적 육상교통체계와 달리 식민지식 교통체계가 고려되어 있다는 점이다. 국토를 종관하는 간선만 보면, 사실 기존 조선시대의 옛길 경로를 거의 계승하고 있다. 특히 서울에서 부산으로 가는 부산가도(영남대로), 목포로 가는 목포가도 중 나주까지(삼남대로), 의주로 가는 의주가도(의주대로), 함경도 방면으로 가는 원산가도 및 함경가도 중 회령까지(경흥로)는 조선시대의

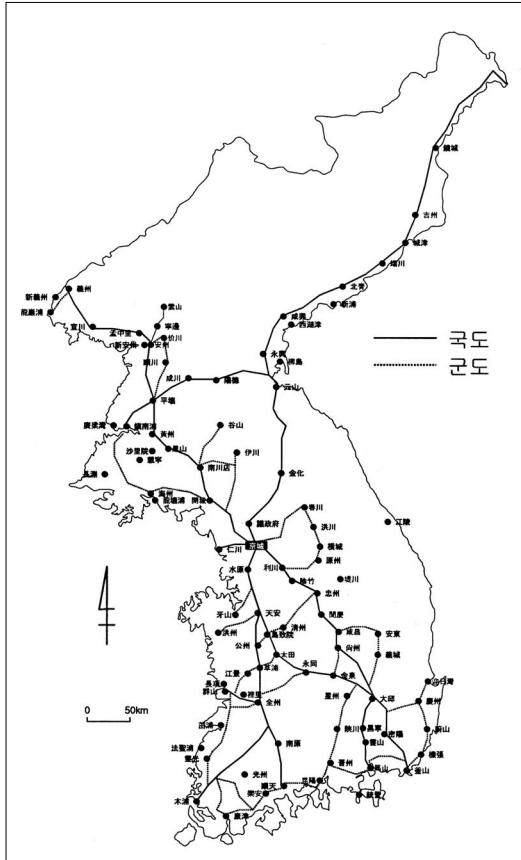


그림 2. 內務省 調査團이 建議한 大韓帝國 道路網.

資料 : 內務省, 1905, 韓國土木調査報告書.

간선도로 그 자체라고 할 수 있다. 그러나 이들 간선노선은 대부분 답사행각의 주목적이 되지 못하였으며, 건의된 건설 우선순위에서도 벗어나 있다. 특히 철도와 병행하는 구간에서는 그 경향이 크다고 할 수 있다. 이 노선계획 보고서가 형성상 대한제국 정부에 건의하는 형태를 취하기 때문에 도로 건설은 대한제국의 예산과 서민의 부역에 의함을 전제했다. 그리고 일본은 경제적인 야심을 그대로 드러낸 계획안을 내세우지 않고, 겉으로는 한국 국토전체 발전을 위한 계획처럼 포장할 필요가 있었을 것이다. 결국 일본인 입장에서 도로의 건설이 절실한 것은 개항장과 철도역을 기점으로 한 단거리 지선구간이었으며, 장거리 간선도로는 아니었다. 조선시대의 지선도로는 간선도로에서 분기하여 지방의 고을이나 鎭堡를 연결하는 것이었지만, 내무성 계획에서는 그보다 철도역 및 개항장과 내륙

의 경제거점을 최단거리로 연결하는 경로를 채택하였다. 그 결과 철도가 통과하는 지역에서는 철도와 거의 직각으로 분기하는 형태를 취하고, 철도가 없는 지역에서는 개항장을 기점으로 내륙으로 관입하는 노선형태가 취해졌다. 따라서, 서울과 지방의 행정중심을 기점으로 방사상으로 노선이 형성되었던 전통적 육상교통체계와 달리, 이 계획은 전형적인 식민지적 교통체계를 가지고 있었다.

셋째, 형식적으로 전국적인 네트워크가 형성되어 있지만, 상세히 보면 도로 네트워크 밀도 자체가 경제적 자원 소재지에 편중되어 있는 것을 알 수 있다. 반도의 동북방향 즉 함경도나 강원도에는 노선이 거의 없는 한편, 서남방향 즉 전라도, 경상도, 충청도, 경기도, 황해도 등 평지가 비교적 많은 지역에는 조밀하게 노선이 배치되어 있다. 위에서 지적하였듯이 한반도를 종관하는 간선도로는 건설이 시급하지 않은 '탁상계획'였기에, 간선노선을 제외하면 더욱 중남부 지방으로의 집중이 뚜렷해졌다. 실제로 보고서에서도 '현재 한국의 상황에 비추어 가장 급히 건설하여야 하는 노선은 전주 및 광주의 평야를 군산 및 목포로 연결하는 노선, 그리고 그 지선으로서 경부선 철도와 연결시키는 노선'이라고 구체적으로 명시하고 있다. 서울과 직결되지 않고 항구와 배후지를 직결하는 노선을 최우선하라는 것은 '도로의 개수는 한국개발의 要件이며, 그 진전에 따라 농상공업이 크게 진전'한다는 보고서의 권두언이 얼마나 기만에 차 있는지를 스스로 증명하고 있다. 이 도로계획은 한국의 발전을 위한 것이 아니라 일본의 경제수탈을 위한 계획이었다. 결국 이 도로계획은 국토의 균형적인 발전을 도모한 것이 아니라 현재 존재하는 경제적 이익을 최대화하기 위한 계획이었다고 할 수 있다. 한일합방 이후에 책정된 도로계획이 전국적으로 조밀한 네트워크를 형성시키고, 한반도의 영구지배를 천명한 계획인데 비해, 통감정치하에서 만들어진 1905년 계획은 영구지배보다 눈앞의 권익을 챙기기 위한 '치고 빠지기식' 계획이었다.

넷째, 도로건설이 지나치게 경제목적에 치중되어, 한일합방 이후 중요시될 군사목적이나 행정관리목적은 뒷전이 되어 있었다는 점이다. 러일전쟁 이후 군사적 요새가 구축되었던 영흥만이나 진해는 도로 계획대상에서 제외되었다. 또 총독정치하

에서 중점적으로 건설된 압록강 및 두만강 유역 방위를 위한 소위 '국경도로' 계획은 완전히 백지 상태이다. 다시 말해서 이 두 강 유역에서 도로망 계획은 전무했다.

당시는 아직 자동차를 이용한 군사행동은 본격화되지 않았으며, 도로의 군대이동은 보병 혹은 말에 의지할 수밖에 없었다. 따라서, 러일전쟁에서 입증되었듯이 전쟁을 승리로 이끌어가는 육상수송수단은 철도이지 도로는 아니었던 것이다. 또한 당시 일본인 입장에서는 행정 거점이란 도청, 군청이 아니라, 서울의 통감부와 개항장을 중심으로 한 각 지역의 일본인 거류지에 설치된 거류민단과의 연결이었다. 그래서 그들은 도청(관찰부), 군청 소재지를 연결할 필요성은 오로지 그것에 시장 등 경제적 이권이 존재할 때에 한정되었던 것이다.

## 4. 국비 도로개수 노선과 그 특성

### 1) 통감부의 道路建設事業

1906년 한국의 내정권을 장악한 한국통감부는 바로 신작로 건설사업 집행에 착수하였다. 일본정부는 한국내 사업진행을 위해, 파운드화 외채를 조달하여 대한제국정부에 起業資金 명목으로 대여하고 있었는데, 그 일부인 149萬6千圓을 할애하여, 治道費(도로 건설비용)로 사용하도록 하였다. 기업자금은 일본정부 산하 금융기관이 구미 금융시장에서 興業債券 발행 등의 방법으로 조달한 후 한국에 대부하였다. 상환은 한일합방 후에 이루어졌다<sup>3)</sup>. 사업은 1906년부터 7개년 계속사업으로 하여<sup>4)</sup>, 그 중 제1차분 노선 4개를 익년인 1907년부터 착공하기로 했다. 한국정부는 内部에 치도국을 임시로 설치하여<sup>5)</sup>, 평양, 대구, 목포, 群港(군산) 등 4개소의 治道工事所를 설치하였다<sup>6)</sup>. 예전에 1880년대에 朴永滂의 주도로 치도국이 만들어진 적이 있으나, 그것은 기존 관도의 유지가 목적이었고, 여기서 말하는 신작로 건설조직으로서의 치도국과는 명칭은 동일하지만 별개의 조직이다.

치도국은 대한제국의 기관으로, 한국인이 구성원의 중심을 이루고 있었으나, 실제 측량, 계획, 토지매수 등 업무는 일본에서 파견된 관료와 기술자

가 장악하고 있었다. 따라서, 형식상 한국인의 민생향상을 표방한 신작로 공사는 한국인의 의도대로 수행하기는 힘든 상황이었다<sup>7)</sup>. 착공에 앞서 1906년8월 한 달 간, 내부는 黃翼淵 등 4명의 치도국 사무관과 가타야마(片山松貞) 등 일본인 토목기술자 4명, 한국과 일본인 工夫 각각 3명씩 합계 14명으로 구성된 측량대를 파견하여, 4개 노선 측량 실무를 실시하였다<sup>8)</sup>. 실제 측량착수는 19일, 무안에서 시작하였다. 측량이 끝나는데로 설계를 하여, 예산조달을 기다리고 토지수용을 실시하였다.

치도국에서는 도로용지로 지정된 토지에 대해 수용종료까지 부동산 매매를 허가제로 하는 '治道訓令'을 노선마다 고시하였다<sup>9)</sup>. 수용이 끝난 뒤, 1907년 5월, 4개 노선을 일제히 착공하였다. 모두 정부(내부 치도국)의 직영사업으로서, 노동자에 대한 임금체불 등 피해를 막기 위해, 용역을 주지 않았다. 이것이 제1차 도로개수사업으로, 총 255.9km이었다. 도로규격은 대구~포항간 및 목포~광주간은 폭 6미터, 최급구배 1/25, 곡선반경 15미터이상으로 하여, 한편 비교적 교통량이 많을 것으로 예상된 군산~전주간 및 평양~진남포간은 폭 7미터, 최급구배 1/30, 곡선반경 20미터이상으로 설계되었다. 원칙적으로 도로 양옆에 1미터씩, 가로수와 하수구를 설치하도록 하였다(朝鮮總督府, 1928, 91). 독특한 한국식 '신작로'의 경관이미지는 이 때부터 탄생한 것이다.

제1차사업은 1910년까지 완공되었다. 한편, 제1차사업이 착공된 다음 해인 1908년에는 이미 예산증액(100만엔)을 받아서 제2차사업이 착수되었다. 모두 7개 노선으로 1908년4월 조사설계를 완료하였다. 이어 1909년과 10년에도 제2차 도로개수사업의 추가분 형태를 가지고 각각 3개노선과 11개노선이 착공되었다. 특히 1910년에 건설계획이 폭주한 것은 치도계획에 적극적이던 소네(曾彌)통감의 취임과 관련이 있다. 이 해는 실로 161만엔의 예산이 확보되었는데, 그 중 21만엔은 남한의 '귀순의병' 정착용 도로건설에 50만엔은 시내 도로공사로, 50만엔은 도시간 도로공사에 사용되었다<sup>10)</sup>. 제2차분 계획선 계 20개 노선은 한일합방 후 조선통독부 내무국에 업무가 인계되어 1911년에 모두 완공되었다. 전체 예산은 396만5708엔이었으며 거리는 총 817.5km에 달하였다.

이들 노선은 1905년 계획과 마찬가지로 경제적 목적이 위주였기에, 도로를 군사작전용으로 활용하려는 일본 육군은 통감부의 정책에 불만을 가질 수밖에 없었으며, 육군성이나 한국주찰군은 통감부 도로정책에 종종 주문을 하곤 했다. 군의 도로계획에 대한 간섭은 한일합방 직전인 1910년 초부터 많아졌고, 합방 후에는 사실상 도로계획 자체를 주도하게 되었다. 예를 들어, 통감부는 필요한 최소 도로폭을 약 4m로 규정하고 있었으나, 주찰군에서는 군사작전상 지장이 있다고 하여, 5m이상의 도로폭을 확보해 줄 것을 협의 끝에 보장받기도 했다<sup>11)</sup>.

한편 1910년에 착공한 도로중에는 함흥~회령간에서 5개 고갯길만을 건설하는 계획이 포함되어 있었다. 이는 러일 전쟁의 善後策으로서, 간도 및 연해주 방면으로 野砲를 해체하지 않고 운반할 수 있게 하는 것이었다. 계획 자체는 러일전쟁 직후에 육군안이었으나, 한일합방 직전에야 통감부의 협조를 얻어 공사에 들어간 것이다<sup>12)</sup>. 1907년에 기공된 제1차 도로개수사업의 4개 노선을 살펴보면 다음과 같다.

## 2) 제1차 도로개수사업 노선의 분포

제1차 도로개수사업은 당시 '四路線'이라고 통칭되어, 일본인 거류민들의 입장에서 가장 건설이 시급한 구간에 대하여 먼저 착수되었다. 모두 항구를 모체로 하여, 일부 철도역과도 연락되는 형태를 취하였다.

### (1) 群山~全州선

이 노선은 개항장이자 일본인의 거류지였던 군산항과 전라북도의 감영 소재지인 전주를 연결하는 노선이다. 사실상 첫 신작로였는데, 양 구간을 거의 일직선으로 연결하여, 넓은 노폭에다가 가로수를 심고, 후의 신작로의 본보기가 되었다. 군산

선(이리~군산) 및 전북경편철도 (이리~전주)가 개통되면서 도로의 기능이 일시 약화되었지만, 트럭과 버스의 보급으로 다시 통행이 늘어나서, 1937년에는 포장공사까지 완성되었다<sup>13)</sup>.

### (2) 大邱~浦項선

처음에는 대구부 및 대구역과 경주를 잇는 노선으로서 건설에 착수되었다. 금호강 및 형산강 유역의 농산자원 개발이 목적이었다. 후에 항구로의 출구를 연결하기 위하여 영일만에 있는 포항포까지 연장하였다. 그러나 포항은 형산강의 河口여서 토사의 퇴적이 심하여, 良港으로 인정받지 못했으며, 개항장이 되지도 못했다. 결국 이 지역의 외항은 철도와 연계하며 부산항으로 집중되었다.

### (3) 平壤~鎭南浦선

진남포(현 남포)는 본래 대동강변 작은 항구에 불과했다. 1894년 청일전쟁 때 일본 함대가 수심이 깊은 이곳을 근거지로 하여, 육군도 병참부를 설치하면서 항만 기능이 생기기 시작하였다. 1897년에는 개항장이 되어, 러일전쟁을 거치면서 일본인 거류민이 급증, 理事廳이 만들어졌다. 한일합방 후에는 鎭南浦府(시)로 승격되었다. 원래 平南간에는 러일전쟁 때, 평양으로 진격하기 위하여, 군이 시급하게 건설한 군용도로가 있었다(鎭南浦新報編輯部, 1910, 33). 그 길은 옛길을 거의 그대로 건설한 것으로서, 江西, 三和 등 옛 고을을 통과하였다. 한편 1907년에 착수된 평남간 신작로는 이들 고을을 모두 무시하여, 평남간을 직선으로 연결하는 경로를 취했다. 이 때문에 구 도로의 길이는 약 64km인 한편, 신작로는 51.4km로 크게 단축되었다. 도로는 1910년 완공되었다. 평남간에서는 별도로 철도가 1909년 기공되어, 신작로와 같은 1910년 10월에 완공되었으니, 약간의 이중투자의 느낌이 없지

표 1. 제1차 도로개수사업 노선

노선명	기점의 속성	종점의 속성	경유지 및 속성
군산~전주	개항장(군산항)	도청소재지(전북)	만경강 곡창지대
대구~포항	철도역(경부선)	지방항(포항항)	경주
평양~진남포	철도역(경의선)	개항장(진남포항)	강서, 용강
목포~광주	개항장(목포항)	도청소재지(전남)	영산강 곡창지대

자료: 조선총독부, 1905, '조선토목사업지'

않았다. 자동차가 없는 당시, 철도는 도로보다 압도적으로 수송효율이 좋은 교통수단이었기에, 진남포 거류민은 일본국회에 열렬한 로비를 전개하여, 평남선 조기건설을 얻어낸 것이다(鎭南浦新報編輯部, 1910, 54-58). 이 노선은 항구~철도역 연결형으로 규정할 수도 있으나, 평양의 존재를 생각할 때, 항구~내륙중심지형의 성격을 증시해야 할 것이다.

(4) 木浦~光州선

전라남도의 유일한 개항장인 목포에서 나주를 거쳐 전라남도 감영 소재지인 광주로 연결된 노선이다. 1905년 조사 때 광주에 노선을 제시한 것은 실익이 없다는 평가가 나왔는데도 실제 건설노선이 다시 광주가 종점이 된 것은 러일전쟁 이후 광주에 급격히 일본인 거류민 수가 늘어난 사실과 관계가 있는 것으로 보인다. 광주가 전남의 행정중심지로 자리잡으면서 상업도시 및 소비도시로서의 양상도 강화되었다.

3) 제2차 도로개수사업 노선의 분포

(1) 淸津~鏡城선

함경북도 淸津은 가옥이 100호 정도의 작은 어촌이었다. 러일전쟁 때 일본군 제12사단이 병참물자 引揚地로서 군항을 건설하면서, 군인을 상대로 하는 일본인 상인과 어민들이 이주해 와서, 거류지가 형성되기 시작하였다. 이에 따라 1907년 7월 城津理事廳(일본인 거류민의 행정조직)의 淸津分廳이 개설되었으며, 같은 해 12월에는 淸津理事廳으로 독립 승격하였다. 이듬해인 1908년 4월에는 通商港으로서 개항되고, 계속 확장되는 시가지에 대응하여, 구획정리를 하는 등 도시 기반시설 정비에 착수되었다. 1909년에는 가옥이 486호로 늘어나, 한일합방과 함께 淸津府가 되었다(朝鮮總督府, 1925, 86-87). 이렇게 청진은 불과 5년만에 함경북도의 현관문으로 급성장하고, 신민지 경제의 중심지가 되었다. 이는 함북 그 자체의 잠재력보다 배후의 중국 간도지방과의 통상에 따른 부분이 많았으며, 따라서 일본의 만주침략이 심화됨에 따라 더욱 발전하게 되었다.

鏡城은 조선시대 都護府 격으로 女眞수복지역의 중심지였으며, 13도제 시행 후에는 함북도청 소재지로서, 정치·문화의 중심지였다. 그러나 청진이

성장되면서 함북의 중심지에서 경성군내 중심지로 몰락하였다. 신작로는 연장 21.2km인데, 청진이 개항된 익년인 1909년 착공되어, 이듬해 완공되었다. 1905년의 내무성 도로계획에는 전혀 없었던 노선이었기에, 청진의 성장 속도를 짐작케 한다. 당시 간선철도와는 연결되어 있지 않았으며, 전형적인 항구~내륙중심지 진입노선이라고 할 수 있다. 사실 경성은 해안에서 얼마 떨어져 있지 않고, 이 신작로는 나중에 원산~회령선의 일부를 형성할 정도로 사실상 해안선이라고 할 수도 있으나, 경성에서 가장 가까운 포구(獨津)는 미축항이었고 수심이 얇은 어항에 불과해서, 청진항의 존재를 감안하면 경성은 사실상 내륙중심지라고 할 수 있다. 도로의 중간지점에 있는 나남은 전통적인 도시는 아니고, 러일전쟁 때 일본육군의 병영이 설치되면서 조성된 도시이다(永井勝三, 1923, 5-8). 물론, 이 신작로의 목적은 나남~청진간 연락이란 군사목적도 컸을 것이며, 실제로 청진~나남간의 예산이 우선 배분되어, 1909년도내에 먼저 개통되었다<sup>4)</sup>.

(2) 咸興~西湖津선

西湖津은 永興灣에 임하여, 함경남도의 중부 각군을 배후지로 하여, 그 吞吐항으로서 機能을 하였다. 러일전쟁 때 제 13사단이 상륙한 후 군사요충지가 되었으며, 전후에는 육군 운수부가 개설되어 함흥까지 군용 人車軌道가 만들어졌다. 이후 商船의 기항지가 되어, 일본인 거류지도 형성되었다. 함흥은 조선시대부터 함경도의 관찰부 소재지로 행정중심이었다. 함흥에도 성천강가에 포구가 있었으나, 외양선박은 들어갈 수는 없었다. 함흥과 서호진을 연결하기 위하여, 1910년 폭 3간, 연장 14.5km의 신작로 건설이 시작되었으며, 연내에 준공되었다. 이것 역시 전형적인 항구~내륙중심지 관입노선이다. 도로개통으로 물자이동은 급증했으며, 이를 위해, 철도건설(인차궤도의 철도화)이 기획되었다(田上征夫, 1938, 354-358). 1916년 협궤철도가 개통되면서, 교통주역은 도로에서 철도로 옮겨갔다.

(3) 小井里~公州선

공주는 당시 충청남도의 관찰부 소재지였으며, 정치·문화의 중심지였다. 또 금강과 삼남대로가 교차하는 교통의 요충으로서, 江景이나 부강 다음

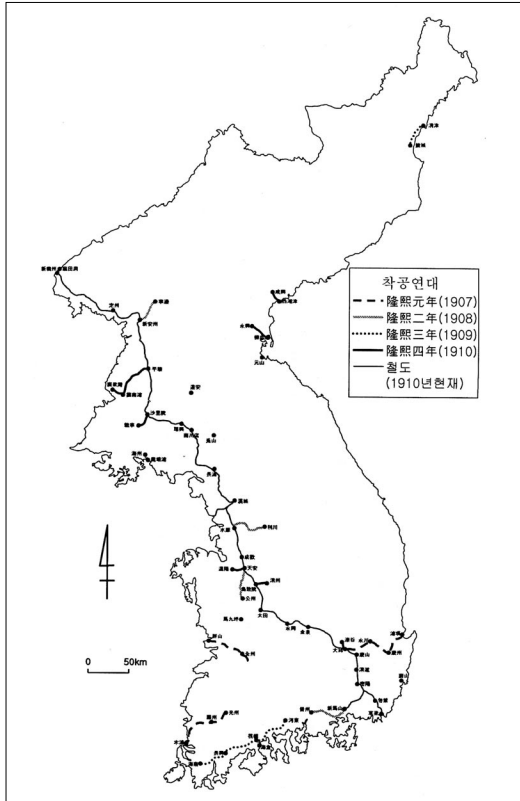


그림 3. 大韓帝國期 國家의 新作路 建設實績

자료 : 朝鮮總督府, 1928, 朝鮮土木事業誌.

가는 물자 집산지였다. 경부선 철도 계획당시, 현행 천안~대전~영동간 직행선 외에 천안~공주~금산~영동 경유의 철도 노선도 비교 검토되었다. 이 노선은 금강유역의 곡창지대를 노린 것이었는데, 노선이 32마일(약 51.2km)이나 늘어나서, 서울~부산을 최단거리로 연결시키는 군사철도의 성격상 그런 경제적인 이익을 포기하게 되었다. 그만큼 공주일대가 경제수탈을 위해 매력적인 지역이었다는 것이다(정재정, 1999, 54-57).

경부선이 공주를 비껴가자, 1908년 경부선 小井里역~공주간의 도로공사가 시작되었으며, 1910년 완공되었다. 소정리는 경부선의 천안역 남쪽 역인데, 작은 면소재지에 불과하다. 공주로 가는 삼남대로(현 23번 국도)는 소정리역~전의역의 중간지점인 德坪里에서 분기된다. 이 지역의 중심지는 천안인데에도 천안~소정리간을 생략한 것은 이 신작로가 애초부터 철도 연계 교통로로서의 기능에 특화하려고 했던 증거이며, 경부선의 배양선으로 건설함으로써, 공주를 경부선 철도중심의 교통체계로 편입시키려고 했던 것이다. 공주 초입에 있는 금강진은 당초 公山城으로 들어가는 종래의 나루터를 약간 하류쪽으로 옮겨서 渡船연락으로 사용하였다. 1933년 길이 513m의 금강교가 준공되어

표 2. 제2차 도로개수사업 대상노선

노선명	기점의 속성	종점의 속성	경유지 및 속성
청진~경성	개항장(청진항)	도청소재지(함북)	나남(육군주둔지)
함흥~서호진	도청소재지(함남)	지방항(서호진항)	
영흥~유도	흑연생산지(영흥)	포구(영흥만)	영흥평야, 해군요새
신의주~마전동	철도역(경의선)	포구(압록강)	
신안주~영변	철도역(경의선)	산금지역(영변)	산금지역
진남포~광량만	개항장(진남포항)	염전지대(광량)	
황주역~황주	철도역(경의선)	읍치	
사리원~재령	철도역(경의선)	곡창지대(재령평야)	
용당포~해주	지방항(용당포항)	도청소재지(황해)	
수원~이천	철도역(경부선)	곡창지대	용인 양지
천안~온양	철도역(경부선)	온천장	
소정리~공주	철도역(경부선)	도청소재지(충남)	
조치원~청주	철도역(경부선)	도청소재지(충북)	
신마산~진주	개항장/철도역	도청소재지(경남)	가야 군북
해남~하동	읍치	읍치	강진 장흥 보성 순천

자료: 조선총독부, 1905, '조선토목사업지'.

도선은 폐지되었다<sup>15)</sup>.

(4) 鳥致院~淸州선

이 노선도 경부선 정거장과 충북도청 소재지인 청주를 연결하기 위하여 부설된 노선이다. 1896년 13도제 시행 때, 충북의 감영은 충주에 두어졌다. 그러나 서울까지 뱃길로 1주일이 소요되는 교통의 불편함 때문에, 통감정치 시기때 일본인 관료를 중심으로 관찰부의 이전계획이 추진되어, 1908년 6월, 경부선과 가까운 거리에 있는 청주에 이전시켰다(大熊彌三郎, 1923, 26-37). 개통전 청주에서는 충주, 진천, 부강, 회인, 천안 등 각 방면으로 옛길이 나 있었으며, 서울방면에는 진천, 죽산을 경유해서 가는 길이 주 도로였다. 가장 가까운 조치원역 방면에는 茨江街道(옛길)의 중간에서 분기하는 길이 있었다. 이들은 도보교통로였으며, 여객은 도보, 화물은 지게나 말로 수송하여, 人力車도 못 다녔다. 1910년10월 기공하여, 익년 4월 개통되었다. 조치원도 원래는 한적한 주막촌에 불과하였지만, 청주로 통하는 신작로의 기점이 되면서, 1911년 연기군청이 이전해 왔다.

(5) 龍塘浦~海州선

海州는 조선 초부터 황해도의 행정중심지였으며, 1896년에 13도제가 시행되면서 도청소재지가 되었다. 해서지방 서부의 풍부한 농산물의 집산지로서 조선시대로부터 번창하였으며, 일제시대에는 府制가 시행되었다. 용당포는 해주의 외항으로, 옛길로 약 15리 떨어진 곳에 있었다. 서해안의 항구 중에서는 수심이 깊은 편이며, 하천 퇴적물의 영향도 거의 없는 천연의 良港으로서, 일대의 吞吐港이었다(上村篤實 編, 1928). 용당포~해주간 6.2km의 신작로는 1908년 착공되어, 같은 해 준공되었다. 이로서 해주는 해로를 통하여 근대교통으로 인천 및 진남포와 연결되었다. 항구를 매개로 거리는 짧지만 항구~내륙중심지형의 교통체계가 완성된 것이다.

(6) 沙里院~載寧선

사리원역은 봉산군내 작은 주막촌이었으나 1905년 경의선의 역이 설치되면서 곡창지대인 재령평야의 관문이 되었으며, 물자집산지가 되었다. 신작로는 사리원을 성장시키는 培養교통로인 셈인데,

총 연장 18.8km이 1910년 한 해만에 완공되었다. 재령군은 쌀을 중심으로 한 농산물이 풍부하고, 또 양질의 철광석이 매장되어 있어, 한일합방 전부터 일본인 재벌에 의한 철산이 운영되어 있었다. 종전에는 이들 산품의 수탈경로는 재령강 수운을 이용해서 진남포나 평양, 兼二浦(송림)로 수송하는 것이었는데, 이 신작로의 개통으로 경의선 철도와 직접 연결되게 되었다(載寧郡教育會 編, 1936). 전형적인 철도역~내륙경제자원 연결형 노선이라고 할 수 있다.

(7) 水原~利川선

이천 일대는 경기도 제일의 곡창지대이며, 또 강원도 영서지방 일대를 배후지로 하고 있다. 그 많은 미곡을 경부선으로 수송하려는 목적을 띠고 신작로가 건설되었다. 총 50.1km의 공사는 1908년9월 3일에 착수되었고<sup>16)</sup>, 1910년에 개통되었다. 이천은 조선시대로부터 육상교통의 요충지였으며, 1905년 내무성 도로계획에도 부산가도를 중심으로 십자형 신작로가 교차하여, 도로 보고서에서도 경기서부 교통요지가 됨을 예측하고 있었다. 전형적인 철도역~내륙경제자원형 노선이라고 할 수 있다.

(8) 黃州驛~黃州선

황주는 황해도에서 해주 다음에 큰 고을로서, 황해도 북부의 중심이었다. 한말에는 일본인 농민들이 입식하여 사과 등 주로 과수농업에 종사하였다(황주군지편찬위원회, 1989, 857-882). 1905년 개통된 경의선 황주역이 구 시가지에서 떨어져서 건립되자, 이들을 연결하기 위해 신작로가 건설되었다. 연장 3.0km로 1908년 기공하여, 1909년에 완공되었다. 거리는 짧지만 철도역~내륙중심지 연락형의 하나라고 할 수 있다.

(9) 鎭南浦~廣梁灣선

광량만은 넓은 간석지가 전개되어 일조량이 많은 지역이어서, 일찍부터 천일염전이 있었다. 당시 한국은 급증하는 소금수요를 수입에 의존하고 있었으나, 이를 국산화하기 위해, 통감부에서 관영염전을 계획, 인천 주안에서 시험을 거쳐 1909년 총 450만평에 이르는 광량만 염전 조성사업을 시작하였다. 신작로는 연장 13.9km로, 바로 여기서 專賣局이 사들이는 연간 7억톤의 소금을 수송하기

위하여 만들어졌다. 광량만에서 직접 선적하는 방안도 강구되었지만, 진남포 거주민들의 민원으로 도로를 통해 진남포를 집산지로 하도록 하였다. 광량만은 시가지화가 진행되어서 신시가지의 조성중이었기에, 신작로도 신시가지의 중심으로 하도록 계획되었다.

#### (10) 天安~溫陽線

온양온천은 조선왕조의 溫宮으로서 유명하였으나, 대원군 서거 후 이곳이 쇠락하자, 1904년 일본인이 인수하여, 온양온천주식회사를 설립해서 대중온천장으로 개조하였다(忠淸南道廳, 1915, 57). 온천자원이 많지 않은 한국에서 유성온천과 함께 일본인의 휴양지가 되었다. 서서히 시가지가 형성되어, 1914년 행정구역 통합 때 아산군청 소재지가 되었다. 원래 온양의 중심지는 남쪽으로 고개를 하나 넘은 자리에 있었다. 철도와 온양온천의 연결을 위해, 천안~온양간의 신작로 14.8km가 1910년에 기공되어, 같은 해 준공되었다.

#### (11) 新馬山~晉州線

이 노선은 개항장인 마산과 당시 경상남도청 소재지인 진주를 연결하는 노선이다. 현 2번국도가 鎭東경유인데 반해 이 당시 馬晉道路는 가야, 군북 경유로 건설되었다. 이 도로의 개통으로 뱃편에 의존하였던 마진간 교통이 육로로 바뀌어졌으며, 남조선철도가 같은 구간을 개통시키기까지 기간 교통로로서 역할을 하였다.

#### (12) 海南~河東線

이 도로는 의병의 주 활동지역을 관통하기에, 진압병력의 이동을 원활하게 하기 위한 것과 의병을 교화하여, 지역주민을 무마하는 의도도 깔려 있었다. 1909년에 착공하여, 1910년에 완공되었으며, 총 길이는 164.0km로 구한말의 신작로 중에서는 가장 긴 노선이었다. 남도지방의 동서축을 거의 횡단하여, 각 고을을 연결하는 것을 강화하는 기여를 하였다. 그러나 철도나 큰 항만과 연계된 것은 아니고, 당장 제 효과를 나타내는 교통체계를 가지지 못하였다. 한마디로 지역경비와 의병들의 관리 및 전향유도를 위한 길이었다고 할 수 있다. 이 노선과 연계하여, 筏橋~海倉간 3.9km의 소위 '臨港線' 건설되었으며, 이 해창포구가 유일한 외부와의 교

통결절지였다.

#### (13) 新義州~麻田洞線

이 노선은 신의주역에서 압록강가의 마전동까지 1.4km를 잇는 단거리노선이다. 건설이유에 관해서는 필자가 본 한에서는 기록이 없지만, 압록강의 목재 수송과 관계가 있는 것으로 생각된다. 1908년 착공하여 같은 해에 준공하였다.

#### (14) 新安州~寧邊線

앞 절에서 언급하였듯이, 운산은 미국인이 경영하는 금산이 있었으며, 운산에서 영변을 거쳐 청천강변까지 수레가 다닐 수 있도록 도로가 건설되어 있었다. 이 신작로는 그 노선을 개량하면서 안주읍을 거쳐 경의선 신안주역까지 연장하여, 철도역~내륙경제자원형 노선으로 개편하는 데 그 목적이 있었다. 이 신작로는 총연장 31.3km로, 1909년에 착공하여, 1910년에 완공하였다.

#### (15) 永興~柳島線

유도는 영흥만 안에 있는 龍興川 삼각주인데, 이 일대는 러일전쟁 때부터 일본해군의 要塞가 자리한 곳이었다. 이 신작로는 요새와 같은 자리에 위치한 포구에서 함경도에서 으뜸가는 곡창지대인 영흥평야의 쌀을 반출하는 데 목적이 있었다. 유도에서는 원산까지 배편이 있었다. 총연장 20.8km로 1910년에 착공하여 같은 해 준공하였다.

## 5. 맺음말

이상과 같이, 구한말에서 '신작로'가 어떤 동기로, 어떤 지역에 어떤 공간적인 특성을 가지고 건설되었는지, 역사지리학적인 방법으로 살펴보았다. 그 결과, 다음과 같은 특성을 관찰할 수가 있었다. 첫째, 신작로의 계획 및 건설의 목적은 군사적인 목적보다 경제적, 행정적 목적에 치중하고 있었다. 이 때문에 노선은 중요한 두 지점간을 연결하는 단거리 노선이 많았고, 도로를 이용한 네트워크 구성은 간과되어 있었다. 둘째, 때문에 노선형태는 한일합방 이전에 일본인들이 활동 근거지로 삼은 개항장이나 철도역과 인근의 경제적 자원의 소재지 혹은 도청소재지 등 지역중심지를 연결하는 형

태를 취했다.

셋째, 간선철도가 이미 존재하던 곳에서는 철도 역을, 철도가 분포하지 않았던 지역 즉 함경도나 전라도 등지에서는 개항장 등 항구를 기점으로 한 도로체계가 형성되었다. 서양 연구자에 의한 종래의 교통발달 모델은 항구 중심으로 내륙 관입노선이 생기고, 최종단계에서 내륙 관통(중관, 횡단)노선이 형성되는 것으로 파악하였는데, 한반도의 경우 관입노선보다 먼저 간선철도라는 내륙관통노선이 군사목적으로 먼저 생겼기 때문에, 독특한 교통 발달단계가 출현되었다. 이는 동시에 기존모델을 절대시하는 시각에 대한 의문이 제기되기도 하며, 국가, 지역마다 발달모델은 달라질 수밖에 없다는 증명이기도 하다.

본 논문은 근대교통사로서의 '신작로'를 논하기 위한 시작점에 불과하다. 구한말과 전통시대와의 관계, 일제시대와의 관계도 해명되어야 하며, 미시적인 지역연구, 다른 국가와의 비교, 다른 교통기관과의 연계 등도 향후 연구가 진행되어야 할 것이다.

### 註

- 1) 이 보고서 (內務省, 1905, 韓國土木調査 報告書)는 일본의 식민지 지배를 위해 필요한 토목사업의 내용을 개설하고 있으나, 하천, 항만, 관개 등 다른 항목보다 도로가 가장 중요시되어 있으며, 사실상 도로조사 보고서의 성격을 띠고 있다. 이하 토목조사 관련 기술은 이 책에 근거함.
- 2) 개항장은 부산(1876년), 원산(1880년), 인천(1883년), 목포(1897년), 진남포(1897년), 마산(1898년), 군산(1899년), 청진(1908년), 신의주(1910년) 순으로 9개소이며, 내무부의 조사당시는 청진과 신의주를 뺀 7개소였다.
- 3) 國立公文書館文書, 1933, '舊韓國起業資金貸付ノ爲發行シタル英貨興業債券ノ元利支拂爲替差損金補給ニ關スル法律', "公文類聚" 57편 36권.
- 4) 익년 5년 계속사업으로 앞당겨졌고, 1911년이 완공목표가 되었다.
- 5) 皇城新聞, 1906年 4月 9日자.
- 6) 大韓每日申報, 1907年 6月 31日자.
- 7) 萬歲報, 1906年 10月 15日자.
- 8) 皇城新聞, 1906年 8月 2日자 및 26日자. 이 시점에서 조사지점은 목포~광주~전주 및 군산~전주~공주, 대구~경주, 진남포~평양 등 4개구간으로 실제 착공된 1차 4개 노선과 약간 차이를 보인다.
- 9) 皇城新聞, 1906年 11月 24日자.

- 10) 慶南日報, 1910年 3月 22日자.
- 11) 1910년3월5일, 한국주참군 참모장 明石元二郎이, 일본육군차관 石本新六에 보낸 공문(아시아역사자료센터 소장).
- 12) 兵站總監部, 1905, "臨時軍用鐵道監部ヲシテ咸興以北ノ道路開修ノ件," 육군성 내부공문(아시아역사자료센터 소장).
- 13) 每日申報, 1937년 6월 7일자. 단 본격적인 포장이 아닌, 구조가 간단한 소위 '간이포장'이었다.
- 14) 大韓每日申報, 1909년 7월 30일자.
- 15) 每日申報, 1915년 11월 14일자.
- 16) 每日申報, 1908년 9월 1일자.

### 文獻

金儀遠, 1982, 韓國國土開發史研究, 大學圖書.

소두영, 1991, 한말 일제초기(1904-1919) 도로건설에 대한 일연구 -용지수탈과 부역을 중심으로-, 한양대학교 석사학위논문

손정목, 1989, 일제강점기 도로와 자동차에 관한 연구, 도시행정연구4, 서울시립대학교, 37-89.

이혜은, 1976, 조선시대의 교통로에 대한 역사지리적 연구 - 한성-의주간을 사례로 -, 이화여자대학교 석사학위논문.

임승규, 1992, 조선후기 '괴산-연풍로'의 성립과 교통취락의 경관변화, 공주대학교 석사학위논문

정재정, 1999, 일제침략과 한국철도, 서울대학교출판국, 54-57.

최영준, 1990, 영남대로-한국 고도로의 역사지리학 연구, 고려대학교 민족문화연구원.

최영준, 2000, "조선후기·식민지 시대의 교통로와 공간 이용: 연구의 과제와 전망." 인문과학, 제7집, 서울시립대학교 인문과학연구소.

홍경희·박태화, 1981, "대동여지도에 나타난 역참의 분포와 입지," 교육연구지, 23, 67-84.

황주군지편찬위원회, 1989, 황주군지.

大熊彌三郎, 1923, 淸州沿革誌, 출판사미상.

陸軍省經理局, 1903, 經理局韓國物資調査報告書進達の件, 防衛廳 防衛研究所 所藏.

上村篤實 編, 1928, 海州, 海州西鮮日報支社.

永井勝三, 1923, 淸津と羅南, 會寧印刷所.

載寧郡教育會 編, 1936, 載寧郡郷土誌.

- 田上征夫, 1938, 咸南都市大觀, 354-358.
- 朝鮮總督府 內務局土木課, 1925, 朝鮮の港灣.
- 朝鮮總督府, 1928, 朝鮮土木事業誌.
- 鎭南浦新報編輯部 編, 1910, 鎭南浦案内記.
- 忠淸南道廳, 1915, 忠淸南道案内, 湖南日報社.
- Hoyle, B.S. 暎, 1973, *Transport and Development*, Macmillian.
- James, E., Vance, Jr., 1990, *Capturing the Horizon, The Historical Geography of Transportation since the Sixteenth Century*, Johns Hopkins Press.
- Rimmer, P.J., 1967a, The Changing Status of New Zealand Seaports, 1853-1960, *Annals of the Assosiation of American Geographers* 57, 88-100.
- Rimmer, P.J., 1967b, Recent changes in the status of seaports in the New Zealand costal trade, *Economic Geography*, 231-243.
- Taaffe, E.J., Morrill, R.L. and Gould, P.R., 1963, Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis, *Geographical Review* 53, 503-529.
- Xavier de Planhol and Paul Claval, 1988, *Geographie Historique de la France*, in *Librarie de la Maison des Sciences de l'Homme*(English Translation by Janet Lloyd, 1994).

최초투고일 04. 07. 26

최종접수일 04. 09. 13