대한지리학회지 제54권 제1호 2019(89~110)

일제시기 철도여행안내서와 일본인 여행기 속 금강산 관광 공간 형성 과정

김지영*

The Making of Mt. Geumgang Tourism Space Through Travelers' Railway Guidebooks and Japanese Travelogues During the Japanese Colonial Period

Jiyoung Kim*

요약: 본 연구는 일제시기 철도여행안내서와 일본인 여행기 사이의 상호작용을 살펴봄으로써 금강산이 근대 관광 공간으로 재편되는 과정과 그 함의를 분석한다. 전근대 시기부터 명성을 쌓아온 금강산은 일본 관광객의 대표적인 관광지로 부상한다. 1910년대는 일제가 기획한 금강산 관광 공간과 일본 관광객의 관광 공간 사이에 차이가 발생하는데, 이는 금강산이 근대 관광 공간으로 변화해 가는 이행기였기 때문이다. 1920년대는 일제의 관광 기반시설 구축과 일본 관광객의 관광이 내금강과 외금강 북부 중심으로 이루어진 시기이다. 1930년대 접어들면 내금강과 외금강 북부 중심으로 완성된 관광인프라를 이용하여 일본인들은 '제국 일본'의 관광네트워크 상에서 금강산을 더욱 편리하게 방문할 수 있게 되었고, 금강산은 '제국의 관광 공간들' 중 하나의 경유지로서의 성격을 더욱 강하게 갖게 된다. 이는 1930년대 일제의 금강산국립공원 지정 논의와도 맞물려 있는 문제였다. 일제의 금강산 관광 공간 재편은 금강산의 정치·경제적 의미 변화와 더불어 금강산을 '제국 일본'의 관광네트워크 내에 위치시키는 과정이기도 했다.

주요어: 금강산, 일제, 철도 관광, 관광네트워크, 여행안내서, 여행기, 금강산국립공원

Abstract: This study analyzes the process and implications of the transformation of Mount Geumgang into a tourism space by examining the interaction between travelers' railway guidebooks and Japanese travelogues during the Japanese colonial period. Having built up its reputation since the pre-modern era, Mt. Geumgang emerged as a representative tourist destination for Japanese travelers. The 1910s was a transitional period during which Mt. Geumgang was transformed into a modern tourism space. In this period the Japanese tourism policy concerning Mt. Geumgang was still in the making, leading to disparities between the Japanese colonial government's planning of tourism sites in Mt. Geumgang and the sites Japanese tourists actually visited. In the 1920s, the construction of tourism infrastructure as well as the Japanese tourists' sightseeing became centered around the Inner and northern Outer Geumgang. In the 1930s, by utilizing the tourism infrastructure completed in the Inner and northern Outer Geumgang, the Japanese were able to visit Mt. Geumgang more conveniently. In this process, Mt. Geumgang took on meaning as a transit point within the network of "sites of imperial tourism" in the Japanese empire. The reshaping of the space of Mt. Geumgang was also related to the unfolding of the plan for designating Mt. Geumgang as a national park in the 1930s. The trans-

본 논문은 2018년 12월 15일 개최된 2018년(사)한국문화역사지리학회 연례학술대에서 발표된 것을 수정·보완한 것임.

* 한국학중앙연구원 한국학대학원 인문정보학·인문지리학 전공 박사과정(Doctoral Student, Cultural Informatics·Human Geography, Graduate School of Korean Studies, The Academy of Korean Studies, young@aks.ac.kr)

formation of Mt. Geumgang into a modern tourism space under Japanese rule entailed not only changes in the political and economic meanings of Mt. Geumgang but also situating it in the tourism network of the Japanese empire.

Key Words: Mt. Geumgang, Japanese Imperialism, Railway tourism, Tourism Network, Travelers' Guidebook, Travelogue, Geumgangsan National Park

1. 머리말

금강산은 고려시대부터 불교와 도교의 중심지였고, 조선시대에는 성리학적 입장에서 수양하고 공부하기 좋은 곳이었다. 조선시대 사대부들은 아름다운 산수감상, 심신수양 및 독서, 문화유산 답사 등을 위해 금강산을 찾았다. 사대부들이 유람을 마친 후 남긴 유록이나 경험담을 재생산하면서, 금강산은 사대부들이 꼭 유람하고 싶은 곳으로 자리매김 하였다(정치영, 2003, 21; 2014, 50). 19세기 접어들면서 금강산을 여행했다는 것 자체가 사대부들 사이의 자랑거리가 되기도 했다(장정수, 2000, 63). 이 시기에는 또한 금강산을 다룬 기행가사의 독자층이 사회 하층까지 확대되는가 하면(정한기, 2007, 84), 조선을 넘어 동양의 명승지로 알려져 많은 사람들이 선망하는 여행지가 되었다.

금강산은 고려 이래 북송대의 시인 소식(蘇軾, 1037~1101년)의 '고려국에 태어나 한번 금강산을 보는 것이 소원[願生高麗國, 一見金剛山]'이라는 표현으로 중국에까지 알려졌고(고영섭, 2010, 310), 조선에 방문하는 중국 사신들 또한 꼭 방문하길 원하던 곳이 되었다.[1] 익히 알려져 있듯이, 서양에는 이자벨라 버드 비숍(Isabella Bird Bishop, 1831~1904)이 1890년대에 한국을 방문하고 쓴 여행기인 『한국과 그 이웃 나라들(Korea and Her Neighbours)』에 금강산의 아름다움에 대해 극찬하면서 알려졌다.

일제는 검증된 금강산의 명성을 이용하여 '근대 관광 공간으로서의 금강산'을 만들기 위하여 관광[2] 정책을 펼쳤다. 1904년 경원선 부설권을 획득한 일본은 1905년 2월 노선을 선정했고, 1910년 10월부터 1914년 8월까지 경원철도를 건설하면서 관광 기반시설을 갖췄다. 그리고 1915년 조선총독부가 조선물산공진회[3]를 개최하면서 금강산 관광 개발이 추진되었다. 이와 더불어 조선총독부 철도국은 부설된 철도노선 중심의 명승지를 소개하는 여행안내서의 간행을 통해 일본인들이 쉽게 식민지조선[4]을 여행하는 것을 도왔다(성주현, 2008, 76-77). 금강산의 경우, 조선총독부 철도국과 남만주철도주식회사 경성관리국(이하 만철 경성관리국)에서 '금강산여행안내서'[5]를 발간하였다. 철도가 금강산 관광의 중요한 부분을 차지했던 만큼 조선총독부 철도국과 만철 경성관리국에서 발간한 금강산 여행을 위한 책자는 대중에게 유통되어, 금강산 관광의 대중화를 이끌었다.

지금까지 이루어진 금강산 근대 관광에 대한 연구는 관광 개발 주체인 일본 제국주의에 초점을 맞춘 연구(신성희, 2016; 이양희, 2004; 조성운, 2016)와 만들어진 근대 관광을 수행하는 조선인의 시각(서영채, 2004; 원두희, 2011)을 주로 다룬 연구로 대별되며, 아울러 이 양자를 함께 조망한 연구(서기재, 2009; 유승훈, 2009; 윤소영, 2008) 경향도 눈에 띈다. 이들 선행 연구는 일제에 의한 금강산 관광에 초점을 맞추고 당시 정치·경제·사회·문화적 재편 과정을 다루거나, 조선인 여행기, 일제와 일본인의 여행안내서, 일제의 관광자료(사진, 팸플릿, 엽서 등)등의 재현물에서 금강산 관광을 수행하는 방법과 금강산의 표상을 다룬다. 그리고 조선인들은 권력에 의해 피동적으로 구성되는 주체로서 일제가 만든 금강산 관광 공간을 체험 및 소비할 수밖에 없다는 결론에 이른다. 선행 연구에서는 금강산 관광 정보 발신자로서 금강산 여행안내서나 관광자료 내 일제의 관광 정책과 금강산 표상을 다루지만, 이를 수신하는 일본인들의 금강산 관광을 종합적으로 살펴보면서 정책이 실현되는 과정은 알 수 없다는 단점이 있다. 식민지조선 내 관

광의 하부구조는 일본인들에 의해 일본인들을 위해 구축되었음에도(문옥표, 2016, 35-36), 일본인들이 금강산 관광 공간을 형성해 가는 과정을 실증적으로 살펴보지 못한 것이다.

본 연구에서는 일제의 금강산 관광 정책과 일본인들의 금강산 여행을 상호적으로 살펴봄으로써, 금강산이 '기획된 관광 공간'으로서 재편되어 가는 과정을 추적하여 그 의미를 고찰하고자 한다. 당시 일본인들은 스스로 세운 여행 계획보다는 대체로 안내책자와 여행안내소가 제시한 여정을 따른 경우가 많았으며, 이는 곧 여정 설정에 철도회사나 조선총독부 등의 의도가 상당 부분 반영되었음을 시사한다고 할 수 있기 때문이다(정치영, 2018, 737). 금강산이 일제에 의해 관광 공간으로 변화되는 과정에 주목하는 이유로 다음의 세 가지를 꼽을 수 있다. 첫째, 금강산은 일제시기 대표적으로 근대 관광 정책이 펼쳐진 곳으로, 전근대와 근대의 관광 공간 차이를 뚜렷하게 보여주는 사례이기 때문이다. 둘째, 일제가 지향했던 조선 관광 정책이 금강산을 통해 어떻게 구현되었는지 분석할 수 있는 구체적인 사례라 할 수 있다. 셋째, 금강산은 도시나 고적이 아닌 자연경관으로서는 유일하게 일제가 관광 정책을 시행한 곳이므로, 자연경관을 대상으로 한 일제의 관광 정책이 가진 함의를 읽을 수 있는 장으로서의 성격을 갖는다.

이러한 문제의식을 염두에 두면서, 본고에서는 관광정책과 관광실현의 대표적인 사료로서 금강산여행안내서와 일본인 여행기를 선정하여 분석하고자 한다. 먼저 1910년대부터 1930년대까지 철도 관련 기관에서 정기적으로 편찬한 금강산여행안내서를 통해 금강산의 관광 공간화 과정을 둘러싼 정책적 변화를 살펴본다. 아울러 관광 정책 구현을 살펴보기 위해 일제의 관공서에서 파견하는 시찰단, 학교 수학여행단, 개인들의 금강산여행기 속 금강산 관광 공간을 각 시기별로 분석한다.

2. 철도여행안내서와 금강산여행기

1) 철도 중심의 관광정책과 철도여행안내서

일본에서 철도를 이용한 관광이 일반화된 것은 일본의 본격적 대외팽창 이전까지 거슬러 올라간다. 1872년(메이지 5년) 일본에서 본격적으로 철도 부설이 시작되었고, 메이지시대(明治時代: 1868-1912년) 중반에 전국의 상당한 지역에 철도가 부설되었다. 철도의 부설로 인해 여행자들의 이동시간 및 여비가 절감되는 한편, 철도 운영의 주체는 더 많은 여행객을 확보할 수 있었다. 이와 더불어 자연스럽게 메이지시대 도보여행 안내서인 '道中記'나 '名所図会'가 '鐵道旅行案內書'로 대체되었다. 또한 메이지시대 초기부터 해상 항로가 열리고 식민지의 철도 운영에 일본이 참여하면서 내지[6] 뿐만 아니라 식민지(조선[7], 대만, 만주 등), 외국 여행안내서 등이 메이지시대 말기에 간행되기 시작했다. 다이쇼시대(大正時代: 1912-1926년)부터 쇼와시대(昭和時代: 1926-1989년) 전기에 이르는 약 30년간 일본인의 여행의 관행 변화와 공간적 확장이 진행되면서 철도부와 1912년 설립된 일본여행협회 등이 다양한 관제 여행안내서를 편찬하였다(荒山正彦, 2018, 10-19).

식민지조선에서 일제의 철도 중심의 관광진흥정책[8]과 1920-30년대 사진엽서의 발행, 여행안내서, 관광안내도, 팜플렛 등의 발간을 통한 관광부흥이 상보적인 관계를 형성했다는 것은 여러 연구를 통해 확인되었다.[9] 금강산 관광 정책과 여행안내서 발행 또한 조선총독부 철도국 주도로 진행되었다. 일본이 1904년 경원선 철도부설권을 획득하자, 1906년부터 일본인에 의한 금강산 사찰 관련 기사들이 『대한매일신보』나 『황성신문』 등에 등장하면서 금강산 개발의 서막을 열었다(김정은, 2016, 161-162). 일제는 경원선 부설에 착수한 1910년부터 시작한 금강산 관광 개발을 1915년 개최된 조선물산공진회에 맞추어 서둘러 진행하였다. 조선총독부 철도국은 1914년에 경원선 철도를 부설하고 1915년에 외금강 온정리호텔을 설립하였지만, 관광진흥을 일으킬 정도는 아니었다.

1917년에서 1925년까지 조선의 철도를 운영했던 만철 경성지국이 1918년 내금강 장안사호텔을 설립·운영하고 1921년 철도역과 금강산 관광지를 연결하는 정기자동차를 개선하면서, 금강산 관광 진흥은 본격화되었다. 1930년대 초반 금강산전기철도선[10]의 내금강역(1931년 개통)과 동해북부선[11]의 외금강역(1932년 개통)이 개통됨에 따라, 관광객은 철도를 이용해 내·외금강까지 바로 갈 수 있게 되었고 금강산 관광의 대중화는 정점에 달했다.[12]

1910년대부터 1930년대까지 금강산 관광과 관련하여 교통, 숙박 등의 기반시설이 점차 갖춰져 나가는 한편, 이를 반영한 금강산여행안내서도 정기적으로 발간되었다. 조선총독부 철도국이 1915년 조선물산공진회 개최에 맞춰 처음으로 금강산을 안내하는 『金剛山遊覽の栞』[13]을 발간한 이래, 만철 경성지국은 1918년·1921년·1924년 『朝鮮鐵道旅行案內 附金剛山探勝案內』[14]를 발간한다. 만철 경성지국에서 편찬한 1918년판 『朝鮮鐵道旅行案內 附金剛山探勝案內』의 내용은 1915년 『金剛山遊覽の栞』과 크게 다르지 않다. 본격적인 금강산 관광이 시작되는 1920년대에 편찬된 1921년판 만철 경성지국 금강산여행안내서에는 다양해진 교통편과 숙박시설, 할인 제도(학생 할인, 왕복 할인, 내지 연계 할인 등) 등이 제시된다. 그리고 1921년판 만철 경성지국 금강산여행안내서의 큰 틀은 1924년판까지 이어진다. 1928년 조선총독부 철도국은 95쪽에 달하는 단행본 『金剛山探勝案內』[15]를 발간한다. 이는 1929년 개최된 조선박람회[16]의 방문자들이 금강산에 갈 것을 대비하여 한층 풍부한 내용을 담았다. 1930년대 초반 내·외금강역이 개통되고 금강산 관광 기반시설이 어느 정도 완

표 1. 일제시기 철도 관련 기관에서 편찬한 금강산여행안내서

번호	발행처	발행연도	제목	본문쪽수(금강산)	비고
1	朝鮮総督府鐵道局	1915	『金剛山遊覽の栞』	32	조선총독부 철도국에서 발행한 『朝鮮鐵道旅行案內』 권말에 붙여진 부록과 같은 것으로, 최초의 금강산 안내서임.
2	南満州鐵道株式会社 京城管理局	1918	『朝鮮鐵道旅行案內: 附金剛山探勝案內』	36	1번 자료와 대체로 유사하며, 교통편 변화 등을 보완함.
3	鉄道院	1919	『朝鮮満洲支那案內』	494(12)	12쪽에 걸쳐 가는 방법, 숙박, 제승지(諸勝地) 등을 간략하게 소개하였고, 1, 2번의 내용과 유사함.
4	南満州鐵道株式会社 京城管理局	1921	『朝鮮鐵道旅行案內: 附金剛山探勝案內』	46	1910년대 내용과 차별화하여, 교통편, 숙박업소, 다양한 할인제도 등을 보강함.
5	南満州鐵道株式会社 京城管理局	1924	『朝鮮鐵道旅行案內: 附金剛山探勝案內』	46	4번과 유사하며, 1924년 금강산전차의 개통에 따라 내금강에 이르는 교통편을 보강함.
6	朝鮮総督府	1924	『朝鮮鐵道旅行便覽』	201(13)	내·외금강 제승지(諸勝地) 소개에 그침.
7	朝鮮総督府鐵道局	1928	『金剛山探勝案內』	95	금강산안내만을 위해 단행본으로 발간됨. 다양한 일정, 구간별 상세한 안내, 할인제도 안내, 교통기관별 내용 등을 제공함.
8	朝鮮総督府鐵道局	1934	『朝鮮旅行案內記』 「金剛山案內」	309(38)	전체적인 분량과 체제는 금강산탐승안내 단행본이나 부록과 유사하며, 1930년대 상황을 반영함.
9	朝鮮総督府鐵道局	1935	「朝鮮金剛山」	1	절첩식이며, 1장에 모든 정보 제공하며, 제승지는 없음.
10	南満洲鉄道東京支社	1938	『朝鮮満洲旅の栞』	164(1.5)	간략한 철도 안내와 숙박업소, 비용 등을 안내함.
11	南満洲鉄道東京支社	1939	『朝鮮満洲旅の栞』	178(1.5)	10번의 내용과 같음.
12	朝鮮鉄道局	1939	「金剛山」	1	9의 내용과 같음.

성된 이후가 되면, 조선총독부는 1934년『朝鮮旅行案內記』를 발간하고, 이 안에 '金剛山案內'[17]가 38쪽에 걸쳐 수록된다. 그리고 1935년 이후 철도관련 기관에서 나오는 금강산여행안내서는 이전의 내용을 정리해서 간략하게 소개하는 수준에 그친다(표 1 참고).[18]

위 본문에서 언급한 금강산여행안내서는 대체로 금강산 지도(지형도, 탐승지도 등), 금강산 주요 명승사진, 금강산 개관, 금강산에 가는 방법(교통정보), 금강산 탐승순서(관광코스), 준비물·숙박시설·각종 비용, 내·외금강의 제승지 설명 등의 순으로 구성되어 있다. 그 중에서 본 연구는 철도·해운 등의 교통수단, 정해진 관광코스, 호텔과 같은 숙박시설, 전문 안내인 등의 구축과정이 일본인의 금강산 관광에 미친 영향에 주목하고자 한다. '교통수단'의 변화는 금강산의 내·외부적인 공간의 극적인 변화를 수반하는 요인이며, '기획된 관광코스', '근대 숙박시설', '안내인' 등은 금강산의 내부 관광 공간을 재편하는 요소이기 때문이다. 해당 관광인프라의 구축과정을 살펴보기 위해, 본 연구에서는 조선총독부 철도국과 만철 경성지국에서 편찬한 금강산여행안내서를 1910년대(1915년, 1918년; 표 1의 1, 2번), 1920년대(1921년, 1924년, 1928년; 표 1의 4, 5, 7번), 1930년대(1934년; 표1의 8번)로 나누어 분석하였다.

2) 일본인의 금강산여행기

일본은 1905년 러일전쟁에서 승리한 뒤, 국제사회에서의 지위향상을 강하게 의식하며 국민들의 자부심을 고취시키는 방편으로 해외관광여행을 장려하였다(정치영, 2018, 732). 1906년 6월 아사히신문사(朝日新聞社)는 일본 최초로 만주와 조선을 유람하는 관광 여행을 기획하였다. 그리고 일본은 해외 관광을 장려하기 위해 1912년 일본여행협회를 설립하였고, 같은 해 경성에 조선지부도 설치하였다. 1930년 4월 23일에는 국제 관광국을 설치하여 관광을 국책사업으로 육성하여, 일본 경제의 돌파구를 마련하고자 하였다(조성운, 2008, 197-199).

한편 19세기 말부터 시작된 일본인의 조선으로의 여행은 1920년대 본격적인 근대 관광 형태로 발전하였으며, 1940년대까지 지속되었다. 조선을 여행한 일본인들은 1800년대 말부터 1940년대에 이르는 40-50년 동안 많은 양의 여행기, 시찰 보고서 등을 발간하였다(문옥표, 2011, 31). 관주도로 형성된 일본의 식민지 투어리즘은 일본인의 여행기에서 재현됨으로써 식민지조선에 대한 이미지를 견고히 하였다.[19] 그리고 여행기는 관주도의 식민지 관광 공간화가 관광객들과 유기적으로 작동하면서 어떻게 구현되는지 살펴볼 수 있는 사료로서 의의를 갖는다.

금강산여행기의 경우, 1910년대 관광정책이 시작된 이래 다수의 일본인이 금강산을 관광하고 금강산 여행기를 저술했다(표 2 참고). 1917년 언론인 기쿠치 유호(菊池幽芳)는 조선총독부 철도국 직원의 안내로 금강산 관광을 마치고 여행기[20]를 남겼는데(표 2의 1번), 이는 연구 대상 중 다른 경유지 없이 금강산만을 대상으로 작성한 여행기다. 그 외는 조선 전체를 여행하면서 금강산을 방문(표 2의 4, 8, 9번)하거나, 만주와 중국을 함께 방문하는 일정이었다. 일제시기 식민지조선을 방문한 일본인 여행객들은 어느 정도 경제력을 갖춘 계층의 사람들이었는데(문옥표, 2011, 33), 대부분의 금강산 관광객 역시 상당한 경제력을 갖췄을 것이다. 금강산 관광은 시찰, 수학여행, 취재, 탐방, 학술조사, 문학기행 등을 목적으로 하여, 조선, 만주, 중국 여행의 일환으로 이루어지는 경우가 많았기 때문이다. 그리고 이러한 목적 수행을 위해 언론인, 학자, 화가, 소설가, 정치가, 공무원, 사업가 등의 엘리트층은 여행 후 여행기를 남김으로써 정치·사회적 영향력을 발휘했다.[21]

본 연구에서는 일제가 제공하는 금강산 관광 공간을 일본 관광객들은 어떻게 수행했는지 살펴보기 위해, 금강산여행안내서의 분석 요소와 대응하여 금강산을 왕래하는 교통 정보, 금강산 관광코스, 숙박장소, 안내인 등을 최대한 확인하였다. 금강산 전체 여정은 경성[22]이나 여타의 출발지까지 되돌아가는 것까지 여행 일수로 포함하였고, 원산 등에서 다른 곳으로 가는 경우에는 원산까지를 여정으로 보았다. 세부적인 여정과 숙박 정보 등은 원고에서 작성하며, 여정은 최대한 간략하게 제시하였다(표 8 참고). 연구 대상으

표 2. 일제시기 일본인의 금강산여행기

번호	서지사항	전체 여정	금강산 여행 시기	본문쪽수 (금강산)	비고
1	菊池幽芳, 1918, 朝鮮金剛山探勝記, 洛陽堂, 1-182.	일본-금강산-일본	1917. 6. 6-17(12일)	182	언론가인 저자가 조선총독부 철도국 직원의 안내를 받아 쓴 여행기임.
2	間野暢籌, 1919, 満鮮の五十日, 国民書院, 92-149.	일본-조선-만주-일본	1918. 7. 26-8. 4(9일)	573 (58)	도쿄고등상업학교 학생의 여행으로, 후쿠시마 민우신문(福島民友新聞)에 연재되기도 함.
3	大町桂月, 1919, 満鮮遊記, 大阪屋号書店, 1-73.	일본-조선-만주-조선-일본	1918. 10. 2-27(26일)	324 (73)	시인이자 수필가인 저자가 각지에서 등산 및 강연을 하고 쓴 여행기임.
4	沼波瓊音, 1920, 鮮満風物記, 大阪屋号書店, 241-281.	일본-조선-일본	1919. 8. 29-9. 8(11일)	289 (41)	시인인 저자가 척식국으로부터 식민지에 관한 창가 작사를 의뢰를 받고 여행한 후 쓴 여행기임.
5	石井柏亭, 1921, 絵の旅. 朝鮮支那の巻, 日本評論社出版部, 1-27.	일본-조선-중국-일본	1917-1919 중 한 해 여름 (8일)	179 (27)	판화가·서양화가인 저자의 스케치 여행임. 조선, 중국 지역을 1917-1919년 삼년에 걸쳐 여행하였으나, 금강산은 언제 갔는지 확실치 않음.
6	徳富猪一郎, 1924, 烟霞勝遊記 下巻, 民友社, 336-350.	일본, 조선, 중국 등	1915. 10. 11-15(5일)	378 (15)	언론인인 저자가 1915-1921년 일본, 중국, 조선을 여행하고 기록한 책이며, 금강산 여행 후 작성한「金剛山遊記」를 京城日報社에 실기도 함.
7	田山花袋, 1924, 満鮮の行楽, 大阪屋号書店, 361-452.	일본-만주-조선-일본	1923. 6월 중 (5일)	469 (92)	소설가인 저자가 1923년 3-6월까지 만주와 조선을 여행하고 기록한 여행기임.
8	松村松盛, 1925, 明け行く朝鮮帝国地方行政学会, 269-283.	조선	1924. 10. 4-6(3일)	334 (15)	저자가 1919년 조선총독부 비서관으로 임명된 후, 조선 생활을 하면서 여행한 기록을 담은 책임. 금강산 귀환 기록이 없음.
9	帝國鐵道協會, 1927, 視鮮漫錄, 297-302.	일본-조선-일본	1927. 5. 26-31(5일)	343 (6)	제국철도협회 총회(경성) 참석과 시찰여행의 참가자의 감상문을 합한 것으로, 총 참가인원은 불명확함. 일정이 판명되는 감상문은 3개이며, 그 중 금강산 여정이 있는 것은 菅野平三의「視察旅行の雑感」임.
10	下村海南, 1929, 落穂集: 六番茶, 博文館, 67-79.	일본-조선-만주-중국-일본	1928. 7월경 금강산 방문 (4일)	437 (13)	언론인이자 정치가인 저자가 1928년 조선-만주-중국을 여행하고 쓴 여행기임.
11	藤山雷太, 1930, 鮮支遊記, 千倉書房, 17-26.	일본-조선-만주-중국-일본	1929. 9. 26-10. 3(8일) 마지막 일정 모호	150 (10)	저자는 재벌이자 후지야마 콘체른의 중심인물임. 당시 4명이 여행함. 저자는 일본제당을 경영하였으며, 후에『満鮮遊記』(1935)을 저술했음.
12	石渡繁胤, 1935, 滿洲漫談, 明文堂, 171-177.	일본-만주-조선-일본	1926. 9. 13-17(5일)	228 (7)	양잠학자(후에 동경농대 교수)인 저자의 수필집이자 여행기임. 여정이 판명이 되는 것은「朝鮮旅行記」(1923),「満鮮旅日記」(1925),「朝鮮及溜旨洲旅日記」(1926)이며, 모두 양잠업에 관한 조사 및 학회에 참여 차 방문한 것임.
13	岡田潤一郎 編, 1932, 僕等の見たる満洲南支, 東京府立第一商業学校校友会, 139-150.	일본-조선-만주-중국-일본	1931. 5. 25-26(2일)	446 (12)	동경부립 제1상업학교의 제7회 중화민국 시찰단(80명)의 기록임.
14	文部省推選派遣第八回海外教育視察員 著, 1935, 鮮満事情: 文部省推選派遣教育家の見たる. 昭和10年版, 福徳生命保険, 22-24.	일본-조선-만주-조선-일본	1934. 5. 20-21(2일)	316 (3)	제 8회 복덕생명보험회사(福徳生命保険会社)의 교육가 파견 사업임. 8회부터 구미, 남양으로 파견하지 않고, 선만(鮮満)에 25명을 파견함.

15	東海商工会議所聯合会滴鮮視察団編, 1936, 滿鮮旅の思ひ出, 名古屋商工会議所, 83-84.	일본-만주-조선-일본	1934. 6. 16-18(2일)	173 (2)	동해상공회의소(東海商工会議所)의 시찰단 43명의 기행문집이며, 그 중 금강산을 언급한 기행문은「滿鮮視察記」임.
16	本多辰次郎, 1936, 北支滿鮮旅行記 第2輯, 日滿仏教協会本部, 62-67.	일본-만주-조선-일본	1933. 10. 19-23(5일)	92 (6)	저자는 종교 역사 연구자로, 부인과 함께 여행함.
17	有田芳太郎, 1937, 鮮滿北支の旅, 東京: 自家出版, 64-71.	일본-조선-만주-조선-일본	1936. 4. 19-22(3일)	73 (8)	저자는 제국철도협회의 총회(다롄)와 시찰여행단(136명)에 참가함.
18	森田福市, 1938, 滿鮮視察記, 広島: 自家出版, 224- 226.	일본-만주-조선-일본	1937. 6. 24-26(3일)	306 (3)	저자는 중의원 의원임. 본 여행기는 히로시마현 상공단체 연합회장 11명의 시찰단의 기록임.

로 선정한 금강산여행기는 일본에서 편찬된 식민지 여행기 기초연구(米家泰作, 2014, 346-364)를 참고하였다(표 2의 2-4번, 9번, 11-18번). 그 외에 여행기는 추가 분석을 진행하여 선정하였는데, 관광객이 일반적인 금강산 관광코스와 명승지만 소개하는 경우, 혹은 관광은 했지만 금강산 기록이 없거나 매우 소략한 경우는 연구 대상에서 제외하였다.[23]

3. 1910년대: 근대 관광 공간으로의 이행기

일제가 조선과 만주에 관광단을 조직, 파견하기 시작한 시기는 청일전쟁과 러일전쟁의 승리를 통해 제국주의로 성장한 시기였다. 대규모 관광객을 보다 빨리 이동시키기 위해서는 교통시설의 발달이 우선시되었는데, 식민지조선에서는 자원 수탈 목적뿐만 아니라 여객 운송의 측면에서 철도가 구축되었다(조성운, 2011, 72-78). 금강산의 경우, 관광을 위한 철도, 지선 및 도로, 기선 구축은 1910년대부터 시작된다. 그 결과 관광객은 1915년부터 하루 안에 경성에서 내금강 장안사까지 갈 수 있게 되었다. 조선시대에 한양에서 금강산까지의 소요 시간은 여행자가 중간 방문지에 얼마나 머무느냐에 따라 달랐지만, 대체로 총석정(외금강)까지 8일, 장안사(내금강)까지 6-7일이 걸렸다. 당시 말이라는 동일한 교통수단과 동일한 경로를 사용했기 때문이었다(정치영, 2014, 194). 조선시대 한양을 출발해 들렀던 연천, 양문, 영평, 포천, 풍전역 등은 1915년부터는 기차를 타고 모두 지나치는 곳이 되었다.

1913년에 금강산을 방문한 이마가와 우이치로(今川宇一郎)는 당시 경원선 평강역에서 금강산 입구인 장안사까지의 도로가 정비되지 않아 매우 험난하고, 이 구간은 말을 이용하거나 직접 걸어서 이틀이 소요된다고 안내하였다(今川宇一郎 1913, 52-53). 따라서 경성에서 내금강 관광의 시작점인 장안사까지 연결하는 철도와 도로가 먼저 개발되었다. 1914년 개설된 경원선과 금강산을 잇는 도로는 1915년 조선물산공진회 개최에 맞추어 개수되었고,[24] 1915년 및 1918년 금강산여행안내서에는 이를 반영하였다. 이는 관광객이 경성에서 내금강 장안사까지 하루 안에 갈 수 있는 방법이다. 기차로 경성에서 경원선 평강역에 간 후, 자동차로 평강역-말휘리 구간 약 33里(약 132㎞)[25]에 달하는 거리를 5시간 안에 이동한 후, 인력거로 말휘리에서 장안사에 가는 여정이다. 당시 경원선 평강역-말휘리 구간 도로만이 정비되었기 때문에 경원선 세포역을 이용할 경우 경성에서 내금강까지 총 3-4일이 소요되었다.

외금강은 육로와 해로로 접근이 가능했는데, 관광객은 기차와 기선을 이용해서, 경성에서 외금강 온정리까지 이틀이면 도착할 수 있었다. 1915년부터 기차로 경성에서 원산역에 도착한 후, 육로나 해로로 외금강에 갈 수 있었다. 육로의 경우, 원산에서 하루를 자

표 3. 1910년대 금강산여행안내서의 내·외금강 도달 교통 정보

지역	연도 구분	1915	1918
내금강	경성-평강-장안사	경성(아침 출발)-평강역(철도, 오후 1시 이후 도착)-김화(인력거, 1박)-금성, 신안(인력거, 1박)-화천, 말휘리, 장안사(인력거)【3일】	
		경성(아침 출발)-평강역(철도, 오후 1시 이후 도착)—말휘리(자동차)-장안사(인력거, 오후 8시 도착)【1일】	
	경성-세포-장안사	경성(아침 출발)-세포역(철도, 오후 3시 이후 도착)-난곡(도보, 말, 1박)-회양, 화천(1박)-말휘리, 장안사【3일】	
		경성(아침 출발)-세포역(철도, 오후 3시 이후 도착, 1박)-회양(1박)- 화천(1박)-장안사【4일】	
외금강	육로	경성-원산역(기차, 1박)-온정리(말)【2일】	경성-원산역(1박)-통천(인력거, 1박)-온정리(인력거)【3일】
		경성-원산역-통천-고저(1박)-온정리(인력거)【2일】	
	해로	경성(아침 출발)-원산역(기차, 저녁 도착, 오전 12시 출발)-장전(기선, 오전 6시 도착)【2일】	경성-원산역(기차, 오전 12시 출발)-장전(기선, 오전 6시 도착)【2일】

고 다음날 말을 타고 온정리에 도착하는 방법이다. 해로의 경우, 저녁에 원산에서 기선을 타고 다음날 아침에 장전항에 도착하는 방법이다. 기선은 1915년에는 한 달에 세 번 왕복했지만, 일정이 일정하지 않아 관광객이 이용하는데 어려움이 있었다. 실제 1916년 메이지신궁 조영국(造營局) 촉탁으로서 금강산을 방문한 다무라 쓰요시(田村剛)는 기선 출항 시간 지연 때문에 원산에서 사흘을 보낸 경험을 말하면서 육로 교통편 확충을 주장했다.[26] 1918년에 기선 운행 횟수는 월 12회 이상(6월 초-10월 말, 그 외는 월 6번 운행)으로 늘어났다(표 3 참고).

1910년대 철도와 도로가 정비된 후에, 내금강을 찾은 일본인들은 기차와 자동차를 이용해 하루 안에 경성-내금강 구간을 오갔다. 1915년 언론인 도쿠토미 소호(德富蘇峰, 본명은 이이치로 猪一郎)는 말휘리에서 자동차를 타고 경원선 평강역에 간 후, 기차로 경성으로 되돌아갔다. 1918년 시인이자 수필가인 오마치 게이게쓰(大町桂月)와 1919년 시인 누나미 게이온(沼波瓊音)은 경성에서 기차로 경원선 평강역에 도착한 후, 자동차로 장안사까지 갔다. 당시 외금강 접근은 상대적으로 시간이 많이 걸렸음에도 불구하고 일본인들은 기선을 이용하여 외금강을 오갔다. 1917년 기쿠치 유호와 1918년 도쿄고등상업학교 학생 마노(間野)는 기차와 기선을 이용하여 외금강을 왕복하였다. 1918년 오마치 게이게쓰와 1919년 누나미 게이온은 기선과 기차를 이용하여 외금강에서 경성으로 돌아갔다. 오마치 게이게쓰는 안내서에 없는 고저항(庫底港)에서 기선을 탔지만, 일본인들은 대체로 안내서에 제시된 교통을 이용하였다.

1910년대 일제는 금강산 내 '관광코스'를 제시하며 금강산 내의 관광 공간의 변화를 꾀한다. 1915년과 1918년 금강산여행안내서의 관광코스는 '내금강에서 외금강에 이르는 여정(순서: 내금강→외금강 북부→해금강)'과 '외금강에서 내금강에 이르는 여정(순서: 외금강 북부→해금강→내금강)'으로 나뉘어 5일 일정이 제시되는데, 내·외금강의 기점이 '온정령'이었다. 숙박의 거점도 내금강의 장안사와 외금강의 온정리로 삼았다(표 5 참고).

특기할 것은 조선시대와 일제시기의 금강산 내에서의 지역 구분이 다르다는 점이다. 조선시대에는 금강산을 내금강, 외금강, 해금강으로 구분하는 것이 일반적이었고, 비로봉-일출봉-차일봉 등으로 이어지는 능선을 경계로 서쪽은 내금강, 동쪽은 외금강으로 구분하였다. 그러나 일제는 기존의 '외금강' 지역 중 일부를 '신금강'으로 부르기 시작하였다. 1915년 금강산여행안내서에는 '외금강의 제승지(諸勝地)' 중에 '신금강과 유점사'로, 1918년 금강산여행안내서에는 '송림사와 신금강'이라고 명명하여 소개하고 있다. 여기서 말하는 신금강은 보현동 서쪽 백천교를 지나 위치한 송림사에서 시작하는 상류 약 3里(약 12㎞)이르는 계곡을 말한다.[27]

그러나 내무재령 너머에 있는 외금강 남부(유점사

인근)와 '신금강' 지역은 1910년대 금강산여행안내서에서 제시하는 '관광코스'에는 등장하지 않는다. 1910년대 일제는 내금강 장안사에서 '말휘리-세동-온정령'으로 이어지는 구간인 '외금강 북부'를 개발하였다(그림 1 참고). 온정령 주변 '외금강 북부'는 조선시대에도 아름답다고 알려져 있었지만 험한 지역이라 여행하기 어려운 곳이었는데, 일제시기에는 광산 개발로 구축된 도로 등의 기반시설을 이용해 관광 공간으로 재편한 것으로 보인다. 1912년 국내 최초로 중석이 채굴된 바가 있었던 금강산의 주요 광산은 온정령 일대였으며, 전체 채굴량은 많지 않았지만 1930년대에는 성황을 이루어 좁은 계곡을 따라 '광산촌'이 형성되어 있었다(황만익·이기석, 2005, 108). 그러나 1910년대에는 온정리호텔 이외에 일반인들이 부담 없이 갈 수 있는 여관이 마련되어 있지 않아 일본 관광객은 불편을 겪었다.[28] 1915년과 1918년 금강산여행안내서에도 조선 사찰(장안사, 표훈사, 백화암, 마하연, 유점사, 신계사) 이외에 내지식여관(일본인이 운영하며 일본식 식사 등을 제공)이 평강, 김화, 온정리에 있다고만 언급할 뿐, 숙박시설에 대한 자세한 안내가 부족했다.

1910년대 일본 관광객들은 금강산여행안내서와 달리 내·외금강을 오갈 때 온정령과 내무재령을 모두 이용(표 8의 1번)하거나, 내무재령만(표 8의 3, 4번) 혹은 온정령만을 이용(표 8의 5, 6번)하였다. 1919년 누나미 게이온은 조선인 소년을 안내인으로 고용하여 내무재령을 넘어 유점사에서 숙박한 뒤, 보현리에서 고성까지 가는 길에 말이 없어서 소를 타고 갔다. 그는 당시 안장이 없어서 매우 불편해 했음에도 이곳을 관광코스로 선택했다(沼波瓊音 1920, 258-259). 그리고 일본인들은 안내서에 제시된 조선의 사찰(장안사, 마하연암, 유점사)과 온정리호텔 등에서 숙박을 했지만, 안내서에 없는 내지식 여관(고성관, 영양관, 화옥, 금강여관)이나, 온정령 주변의 광산촌을 이용하기도 했다. 1917년 기쿠치 유호는 온정령 근처 신풍리 텅스텐광산사무소에서 숙박하는가 하면, 1916-

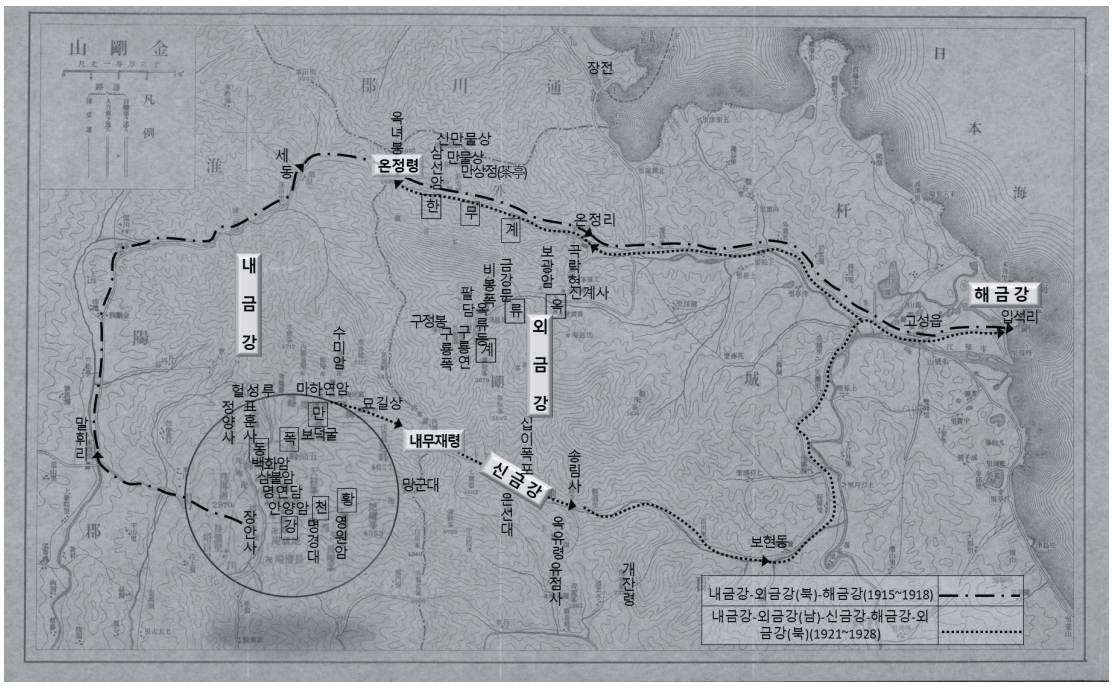


그림 1. 1910-1920년대 금강산여행안내서의 금강산 관광코스 안내도

자료: 1915-1928년 금강산여행안내서에 공통적으로 게재된 1:160,000의 「금강산」 지형도를 기본지도로 하여 필자가 표기하였으며, ○ 부분은 확대하여 표기함.

1919년 사이에 금강산 관광을 한 화가 이시이 하쿠테이(石井柏亭)는 신풍리헌병분소 사택에서 숙박하였다(표 8의 1-6번 참고).

1910년대 금강산 관광 공간을 형성하려는 일제의 정책과 일본 관광객들이 실제로 방문하는 공간 사이에 차이가 발생한 것은 금강산이 근대 관광 공간으로의 이행 과정에 있었기 때문이다. 일제 관광 정책은 경성 및 도시 지역 위주였기 때문에 금강산 관광 정책은 시작 단계였다. 일제는 1915년 조선물산공진회에 맞춰 교통시설 위주로 정비했지만, 그 외의 관광 기반 시설을 갖춰가는 중이었다. 따라서 금강산여행안내서에 내금강에서 내무재령을 넘어 일제시기 신금강이라 불리는 곳으로 가는 길이 안내되지 않았으며, 온정리호텔과 조선사찰 이외의 숙박시설도 구체적으로 언급되지 않았다. 이러한 상황에서 일본 관광객은 금강산으로 가는 교통편은 정책적으로 구축된 것을 이용할 수밖에 없었지만, 금강산에 도착해서는 현지 상황을 반영한 관광코스와 숙소를 이용하였다.

따라서 1910년대 금강산을 찾은 일본인들은 현지 정보를 얻기 위해서 현지 안내인에게 의존했을 것이다. 1918년 마노(間野) 외의 일본 관광객들은 개인(언론인, 문학인, 화가)으로 금강산에 갔기 때문에 현지에서 안내를 받을 수밖에 없었다. 그들은 재조(在朝) 일본인, 조선인, 승려 등에게 금강산안내를 받으며 비교적 오랜 기간(5-25일) 머물렀다. 1919년 누나미 케이온은 구간마다 조선인 안내자, 유점사 승려,

표 4. 1910-20년대 금강산여행안내서의 금강산 관광코스

경유지 \ 연도		1915	1918	경유지 \ 연도		1921·1924	1928
		내금강→외금강	내금강→외금강			내무재령월	내무재령월
내금강	장안사	○	○	내금강	장안사	○	○
	명경대	○			황천강	○	○
	영원암	○	○		명경대	○	○
	안양암	○장안사(1일)			영원암	○	○
	표훈사	○	○표훈사(1일)		망군대	○	
	정양사	○	○		안양암	○장안사(1일)	○장안사(1일)
	혈성루	○			명연담	○	○
	만폭동	○			삼불암	○	○
	보덕굴	○			백화암	○	○
	마하연	○장안사(2일)	○장안사(2일)		표훈사	○	○
	말휘리	○			정양사	○	○
외금강북부	세동	○			혈성루	○	○
	온정령	○	○		마하연	○	○
	만물상	○	○		만폭팔담	○	○
	온정리	○ 온정리(3일)	○온정리(3일)		보덕굴	○	○
	극락현	○			백운대	○	○마하연(2일)
	신계사	○	○		수미암	○마하연(2일)	
	보광암	○			묘길상	○	○
	옥류동	○		외금강남부	내무재령	○	○
	구룡폭	○			은선대	○	○
	구룡연		○온정리(4일)		구룡소	○	○
	연담교	○			유점사	○	○
	구정봉	○온정리(4일)			만경동	○유점사(3일)	○유점사(3일)

해금강	고성	○	
	해금강	○	○
	삼일포	○	
	장전	온정리 또는 장전(5일)	○장전(5일)

1. 1915년 외금강→내금강 코스【1일: 온정리–신계사–구룡연 왕복, 제2일: 고성–해금강 왕복, 제3일: 만물상–온정령–세동–말휘리–장안사, 제4일, 5일 내금강 제승】

2. 1918년 외금강→내금강 코스【1일: 장전–온정리–옥류계–구룡폭–온정리, 2일: 온정리–고성–해금강–온정리, 3일: 한무계–만물상–온정령–세동–말휘리–장안사, 4일: 장안사–황천강–영원암–망군대–안양암–표훈사, 5일: 표훈사–정양사–만폭동–마하연암–장안사】

3. 1921년 · 1924년 온정령월(溫井嶺越) 코스【1일: 옥류동 탐승(내무재령월의 6일 코스) 혹은 해금강을 볼 경우 1일을 추가하여 온정리–고성 간을 왕복, 2일: 온정리–한무계–만물상, 3일: 영원암 주변 탐승, 4일: 장원사에서 마하연 주변 왕복】

4. 1928년 온정령월(溫井嶺越) 코스【1일: 옥류동, 구룡연 탐승 또는 해금강 구경 시 하루 증가 혹은 온정리 도착 시 해금강 관광, 2일: 온정령–말휘리–장안사–신풍리, 3일: 영원암 탐승, 4일: 장안사–마하연암 주변 왕복】

* ○ 옆은 숙박장소(숙박일수)임.

** 본 자료는 다양한 관광코스를 최대한 간략하게 필자가 정리하였음.

*** 1928년 내무재령월 코스에서 해금강을 추가하면 하루 일정이 증가함.

신금강	백천교	○	○
	송림사	○	○
	십이폭포	○	○
	옥룡굴	○	○
	송림사	○송림사(4일)	○
해금강	고성읍	○	
	입석리	○	
	해금강	○	
외금강북부	온정리	○온정리(5일)	○온정리(4일)
	극락현	○	○
	신계사	○	○
	보광암	○	○
	옥류계	○	○
	옥류동	○	
	비봉폭	○	
	구룡폭	○	○
	구정봉	○	○
	팔담	○온정리(6일)	○온정리(5일)
	한무계	○	○
	만물상	○	○
	만상정	○	○
	삼선암	○	○
	옥녀봉	○	○
	신만물상	○	○
	온정리	○온정리(7일)	○온정리(6일)

고성군 서기관 등으로부터 안내를 받았다. 1917년 기쿠치 유호는 조선총독부 철도국 직원으로부터, 1918년 오마치 게이게쓰는 구간마다 헌병주재소 현병보조, 조선총독부 광무과 직원 등으로부터 안내를 받았다. 해당 안내인들은 조선시대 여행 관행과 더불어 근대 관광 공간 이행기의 현지 변화 상황을 실시간으로 반영하여 안내할 수 있었던 인물들이었다.

4. 1920년대: 내금강과 외금강 북부 중심의 이원화

1919년 3 · 1운동 이후, 일제는 이른바 문화통치로 식민지조선의 지배 방식을 전환하였고, 이는 1920년대 관광정책에도 영향을 미쳤다. 일제는 식민지 통치를 통해 조선이 발전하고 있음을 알리기 위해 관광객을 유치하였다. 그리고 관광이 경제적 이윤을 위한 산업으로 추진되면서, 일제는 사설철도를 구축함과 동시에 다양한 매체를 통해 조선관광을 선전하였다(조성운, 2011, 18–24).

1917년부터 조선의 철도를 운영했던 만철 경성지국은 1920년대 들어 본격적으로 금강산 관광 기반시설을 구축하면서 관광객의 편의를 도모하였다. 특히, 관광객이 경원선 평강역이나 고산역에 내려서 자동차로 바로 환승하여 내금강에 도달 할 수 있도록 하였다. 1921년에는 평강역–장안사 구간 도로가 홍수로 침수되어 고산역–장안사 구간에서 승합차(전세에 한

정, 매년 7월 초–10월 말)를 운영하였다.[29] 1922년에는 침수된 도로를 복원한 후, 중단했던 평강역–장안사 구간에서 승합차 운행을 재개했다.[30] 당시 '경성–세포역/고산역–장안사' 구간은 금강산여행안내서에 언급은 되고 있지만, 역과 장안사 사이의 도로가 개수되지 않아 자동차가 다니기 힘들었기 때문에 선호되지 않은 구간이었다.

1924년에는 승합차 운행 기간을 늘리는 한편, 조선 최초의 전기 철도이자 사철인 금강산전기철도 부설이 진행된다. 금강산여행안내서에는 이러한 현황이 반영되어, 1924년 개통된 금강산전기철도 '철원역–김화역' 구간이 새롭게 안내된다. 당시 관광객이 전차를 이용해도 금강산으로 가는 소요시간에 있어서는 큰 차이가 없었으나, 약 5원 정도의 비용을 절감할 수 있었다. 그리고 평강역–장안사 구간에서의 승합차 운행 기간은 6월 초부터 10월 말까지로 늘어났다. 1924년 철원역–김화역 구간을 시작으로, 1925년 김화역–금성역, 1926년 금성역–탄감역, 1927년 탄감역–창도역 구간의 금강산전기철도가 개통됨에 따라, 1928년부터 관광객은 경원선 철원역에서 전차로 환승하여 창도역까지 간 후, 자동차로 장안사에 갈 수 있었다.

외금강으로 가는 교통편도 꾸준히 정비되었다. 1921년에는 경성에서 기차로 경원선 원산역에 도착한 후, 다음날 자동차로 온정리에 도착할 수 있게 되었다. 해로의 경우, 정기선이 1921년에는 월 7회 왕복 운행되었고, 1924년(6월 초–10월 말)과 1928년(5월 15일–10월 15일)에는 매일 정기적으로 운행되었다(표 5 참고).

1920년대 일본 관광객들은 금강산여행안내서에 제시된 교통 정보에 준해 금강산에 접근했다. 내금강의 경우, 1921년·1924년 금강산안내서에 경성–세포역/고산역–장안사 구간은 자동차 도로가 없어 불편하다고 안내하고 있는데, 실제 일본인들은 평강역을 주로 이용하였다. 1923년 소설가 다야마 가타이(田山花袋)와 1924년 총독부 비서관 마쓰무라 마쓰모리(松村松盛)는 경성에서 출발하여 기차로 경원선 평강역에 도착한 후, 자동차로 내금강 장안사까지 갔다. 1927년 간노 헤이조(菅野平三)는 금강산전기철도의 탄감역을 이용해 내금강에서 경성으로 갔다. 1929년 기업인 후지야마 라이타(藤山雷太)는 1929년 개통된 금강산전기철도의 오량역을 이용했다. 그는 오

표 5. 1920년대 금강산여행안내서의 내·외금강 도달 교통 정보

지역	연도 구분	1921	1924	1928
내금강	경성–평강–장안사	경성–평강역(철도)–김화–창도–화천–말휘리–장안사(자동차)【1일】	경성(오전 8시 출발)–평강역(철도, 오후 12시 29분 도착)–김화–창도–화천–말휘리–장안사(자동차)【1일】	
	경성–세포/고산–장안사	경성–세포역 또는 고산역(철도)–화양–화천–말휘리–장안사(자동차)【1일】	경성–세포역 또는 고산역(철도)–화양–화천–말휘리–장안사(자동차)【1일】	
	경성–철원–장안사		경성(오전 8시 출발)–철원역(기차, 3시간 소요)–화천(전차, 4시간 소요)–장안사(자동차, 2시간 소요)【1일】	경성(오전 8시 50분 출발)–철원역(철도, 오후 12시 30분 출발)–창도(전차, 오후 3시 10분 출발)–장안사(자동차, 오후 7시 도착)【1일】
외금강	육로	경성–원산역(기차)–통천–장전–온정리(자동차)【2일】	경성–원산역(기차)–온정리(자동차)【2일】	경성–원산역(기차, 오전 8시 출발)–고저–통천–온정리(자동차, 오후 4시 반 도착)【2일】
	해로	경성–원산역(기차, 오전 9시 출발)–장전항(기선, 정오 도착)–온정리(인력거)【2일】	경성–원산역(기차)–장전항(기선)–온정리(자동차)【2일】	경성(오후 11시 출발)–원산역(기차, 오전 9시 출발)–장전항(기선, 오후 2시 30분 도착)–온정리(자동차, 오후 3시 도착)【2일】

량역에서 산가마(山籠駕)로 갈아타고 단발령을 넘었고, 이후 자동차로 장안사까지 갔다. 외금강의 경우, 1927년 간노 헤이조와 1926년 양잠학자 이시와타리 시게타네(石渡繁胤)는 경성에서 기차를 타고 다음날 아침에 원산에 도착한 후, 기선으로 외금강에 갔다.

1920년대 금강산여행안내서 역시 금강산에 도착한 일본인들을 위해 관광코스를 제시하는데, 1921년부터 '내무재령월(內霧在嶺越)'과 '온정령월(溫井嶺越)'으로 안내 방식을 바꾼다. 당시 내무재령을 내금강과 외금강 남부·신금강의 기점으로, 온정령을 내금강과 외금강 북부의 기점으로 삼았다. 관광코스는 장안사를 출발지로 하여, '내금강→외금강 남부·신금강→해금강→외금강 북부' 순이다. 반대 코스는 온정리를 출발지로 하여 '외금강 북부→해금강→온정령→내금강' 순이다. 1910년대 금강산여행안내서는 5일이면 내·외·해금강을 둘러볼 수 있다고 안내하였으나, 1920년대에는 내·외·신·해금강으로 지역이 확대되어 이를 모두 경유하려면 6-7일이 소요된다고 제시한다(표 4, 그림 1 참고). 전반적인 여정 안내 이외에도 외금강만 보거나, 내금강만 보는 일정, 내·외금강(10일·7일·5일 등)을 다 보는 일정이 등이 다양하게 제시되어 있어, 관광객들이 본인의 일정에 맞는 것을 선택할 수 있게 하였다.

관광코스 내 숙박장소는 내금강은 장안사와 마하연, 외금강 남부·신금강은 유점사와 송림사, 외금강 북부는 온정리로 제시하였다(표 4 참고). 숙박시설은 1920년대 중반까지 내·외·신·해금강뿐만 아니라 장전까지도 소개하고 있었지만, 1928년에는 장전에서 자동차를 이용해 바로 온정리로 갈 수 있었기 때문에 장전의 숙박시설은 더 이상 안내되지 않았다. 또한 장안사 주변에 호텔과 내지식 여관이 생기면서, 내금강의 주요 숙박시설이었던 장안사는 숙박시설에서 제외되었다(표 6 참고).

1920년대 여행안내서에는 '내무재령' 너머에 있는 유점사 주변과 '신금강' 관광루트를 새롭게 안내한다. 그러나 일본인들은 온정령을 기점으로 있는 내금강과 외금강 북부 중심으로 3-8일 동안 관광하였다. 해금강은 장전항에서 온정리로 오는 길에 방문하는 관광객이 있었지만, 유점사와 신금강으로의 관광객 방문은 이뤄지지 않았다. 그리고 '내금강·외금강 북부' 중심의 관광을 한 일본인들은 주로 장안사호텔과 온정리호텔에 묵었다. 두 호텔을 비롯한 온정리와 장안사 숙박시설은 관광객들에게 안내인을 소개시켜 주는 장이기도 하였다. 1923년 다야마 가타이(田山花袋)는 장안사호텔과 온정리호텔에서 소개해준 안내원에게 안내를 받았다. 당시 안내인 제도가 있었지만, 1920년대에도 여전히 재조(在朝) 일본인이 안내인 역할을 하였다. 1927년 제국철도협회는 영림서 삼림주사와 강원도청 공무원으로부터, 1928년 언론인이자 정치가인 시모무라 가이난(下村海南, 본명은 히로시 宏)은 강원도 내무부장으로부터 안내를 받았다(표 8의 7-12번 참고).

1920년대 금강산 관광 공간은 내금강과 외금강 북부 위주의 이원화의 길로 접어들고 있었다. 1920년

표 6. 1920년대 금강산여행안내서의 숙박시설

년도	내지식	조선 사찰	서양식
1921	① 온정리: 영양관, 금강관 ② 고성: 고성관 ③ 장전: 금강관, 삼양관	장안사, 표훈사, 마하연, 유점사, 송림사	온정리호텔, 장안사호텔
1924	① 온정리: 영양관, 상반관 ② 고성: 고성관, 고성관지점, 화옥 ③ 장전: 금강관, 삼양관 ④ 장안사: 내금강여관	신계사, 유점사, 송림사, 장안사, 표훈사, 마하연	
1928	① 온정리: 영양관, 만룡각, 송월여관 ② 장안사: 내금강여관 ③ 고성 및 해금강: 고성관, 화옥, 고성관지점	마하연, 유점사, 송림사	

대 여행안내서는 신금강을 포함한 관광코스를 안내하며 1910년대보다 다양성을 꾀하고 있지만, 실질적인 중심은 온정령을 기점으로 한 내금강과 외금강 북부였다. 유점사와 신금강 주변은 근대 관광 기반시설이 미흡한데도 관광코스로서 언급될 뿐이었다. 내금강(장안사 주변)과 외금강(온정리 주변)에 서양식 호텔과 내지식 여관이 완비된 것을 보더라도, 신금강 일대는 일제의 관광 개발지역이 아니었음을 알 수 있다. 그리고 1924년 개설이 시작된 금강산전기철도(1931년 내금강역 완공)와 1929년 개설이 시작된 동해북부선(1932년 외금강역 완공)은 장안사와 온정리로의 접근성을 더욱 높이기 위함이었다. 게다가 1910-20년대 금강산여행안내서는 꾸준히 내금강과 외금강 경유지 중 절승 하나만 꼽아 방문하려면 '내금강은 만폭동, 외금강은 구룡연'이라고 권하고 있다.

5. 1930년대: '제국 일본'의 관광네트워크 내 경유지로서의 금강산

일제는 중일전쟁 격화와 더불어 1938년 국가총동원법[31] 실시 이후 대륙침략에 따른 군수물자의 수송을 우선으로 하면서 관광억제정책을 펼쳤지만, 그 전까지 관광진흥정책을 통해 식민지조선의 국내·외 관광을 장려했다. 1938년 이전에는 북중국의 시찰을 중심으로 한 관광특수현상이 나타나, '제국 일본'의 판도 하에 있는 조선·대만·만주로 이어지는 공간으로의 관광진흥책이 시행되었다(조성운, 2011, 25-39). 1930년대 이후는 일제의 중국 침략이 본격화되어 만주사변과 만주국 건국에 의해 '제국'의 판도가 비약적으로 확대되는 시기였다. 그리고 확대된 제국으로의 여행에 결정적인 영향을 미쳤던 것은 철도나 호텔 등의 하드웨어의 확대와 함께 여행사나 여행관련 잡지 등 소프트웨어의 확충이었다. 당시 '제국 일본'의 여행과 관련된 제국의 네트워크란 여행을 가능케 하는 각종 인프라와 치안상황, 경제력 등을 총칭하며, 그중 가장 중요한 요소인 여행 인프라는 교통기관, 숙박시설, 여행사 등 정보 제공 및 알선 업체들이 포함된다(임성모, 2011, 160-165). 즉, 1930대는 '제국 일본'의 공간적 범위(일본-조선-만주)와 그 공간에서 관광이 작동할 수 있는 각종 관광인프라(관광네트워크) 구축이 자리를 잡았던 시기이다.

금강산의 관광인프라 또한 1930년대에 안정화 단계에 접어들었다. 1931년에 금강산전기철도의 내금강역이, 1932년에는 동해북부선의 외금강역이 개통되면서 육로로 편리하게 금강산에 접근할 수 있게 되었다. 내금강의 경우, 경원선 철원역에서 전차로 환승하여 내금강역에 도착 후, 도보로 장안사에 갈 수 있었다. 외금강의 경우, 경원선 안변역에서 동해북부선으로 환승하여 외금강역에 도착 후, 도보로 온정리에 갈 수 있었다. 그 외에 도로, 관광코스, 숙박시설을 비롯한 안내인 제도 등의 관광인프라가 구축되었다.

1934년 금강산여행안내서는 기존의 일정 중심 서술과는 달리 관광코스를 중심으로 여행지를 소개하고 있다. 1. 내금강만 보는 탐승(망군대 왕복, 마하연 왕복), 2. 내금강에서 외금강으로 탐승(온정령월(溫井嶺越), 비로봉월(毘盧峰越), 내무재령월(內霧在嶺越)), 3. 외금강에서 내금강으로 탐승(2번 코스의 역순), 4. 외금강만 탐승(만물상 왕복, 구룡연 왕복, 해금강 왕복), 5. 외금강에서 장전으로 탐승(망양대, 천불동, 선인굴 등) 등으로 나누어 제시하였다. 1934년 제시된 관광코스에서 '신금강'은 '2. 내금강에서 외금강으로 탐승' 중 내무재령월(內霧在嶺越) 안에서 소개된다. 그리고 '외금강에서 장전으로 탐승' 코스와 '비로봉월(毘盧峰越)' 코스가 새롭게 등장한다.

특히 내금강 장안사에서 시작하여 비로봉을 넘어 외금강 구룡연으로 바로 갈 수 있는 비로봉월(毘盧峰越) 코스 개발이 주목된다. 비로봉은 금강산에서 가장 높은 봉우리지만 가는 길이 험하여 오를 수 있는 사람이 한정되었는데, 관광객 유치를 위해 금강산전기철도(주)의 설립자 구메 다미노스케(久米民之助) 공학박사가 경비를 들여 1929년에 완성한 것이다. 그리고 조선박람회 개최 이전에 비로봉에서 외금강까지 이어지는 도로를 개설하였다.[32] 금강산전기철도(주)는 금강산 관광 진흥을 위해 1924년부터 전기철도를 개설하였고, 1927년에는 금강산국립공원 지정을 위한 청원을 진행하는 동시에 제반시설에 백만 원

의 투자 계획을 세우고 관광 개발을 하던 중이었다.[33] 1932년에는 비로봉 정상에 구미산장을 세워, 비로봉으로의 관광객 유치를 도모하였다.

1930년대 일본 관광객은 내금강역과 외금강역을 이용해 편리하게 금강산에 갔으며, 당시 일본 관광객들은 대체로 짧은 기간(2-5일) 동안 방문하였다. 이들은 당시 운행하던 야간열차를 타고 기차에서 숙박하고 내금강이나 외금강만 봤는데, 짧은 일정 내에 내금강·외금강 북부의 대표적인 명승지인 만폭동과 구룡연을 중심으로 관광하였다. 1920년대 시작된 내금강·외금강 북부 중심의 관광 공간의 이원화는 1930년대 더욱 공고해졌음을 알 수 있다. 비로봉을 넘는 코스가 생김으로써 짧은 시간 내에 내·외금강을 넘나들 수 있었을 뿐만 아니라, 자동차 관광이 활성화됨에 따라 온정리나 장안사 인근을 거점으로 하여 차로 쉽고 빠르게 관광할 수 있었기 때문이다. 1933년 역사학자 혼다 다쓰지로(本多辰次郎)는 내금강에서 비로봉에 올라 구미산장에서 숙박하고 외금강으로 갔다. 1936년 아리타 요시타로(有田芳太郎)는 기차에서 숙박한 것을 제외하면 금강산에 1박 2일 머물렀지만, 자동차로 이동하여 내금강과 외금강 명승지를 거의 다 보았다. 1930년대 일본 관광객들은 접근도가 떨어진 신금강 주변은 거의 방문하지 않았다. 이곳은 점차 관광 대상지로서 매력이 없는 공간이 되었다(표 8의 13-18번 참고). 1934년 여행안내서에 내금강(내금강역, 장안사)과 외금강(온정리)에만 내지식여관과 서양식호텔이 안내되어 있는 것을 보더라도 이러한 경향을 짐작 할 수 있다(표 7 참고).

안내인은 1934년 금강산여행안내서에 의하면 대부분 조선인이며 온정리와 장안사 숙박소에서 의존한다고 제시되었다. 그리고 명승지 구간별(내금강 18개, 외금강 13개), 안내하는 사람수별(1-5명, 6-15명, 15명 이상) 차등 금액이 제안되어 있는데, 당시 금강산 안내인 제도가 전문적으로 이루어지고 있었음을 알 수 있다. 1936년에 방문한 제국철도협의회 아리타 요시타로(有田芳太郎)가 안내인은 대체로 조선인이었지만 나는 내지인을 고용했다고 언급한 것을 보면(有田芳太郎 1937, 65), 당시 전문 안내인은 조선인으로 자리를 잡은 것으로 보인다.

결론적으로 1930년대 내금강과 외금강 북부 위주의 관광인프라 구축은 금강산을 일본 제국의 관광네트워크 내 경유지로서 작동하기 용이하게 만들기 위함이었던 것이다. 1930년대 들어 일본 관광객들은 개인보다 시찰단 비율이 높아졌는데(1930년대 6건 중 5건), 이들은 관광 기반시설을 십분 활용하여 짧은 기간 동안 금강산의 주요 지점을 시찰할 수 있었다. 1910년대부터 일본인들은 식민지조선을 관광하면서 중국이나 만주를 갔지만, 금강산의 경우 관광인프라가 자리 잡은 1930년대 들어 제국 일본의 관광네트워크 내 경유지로 더욱 효율적으로 포함될 수 있었다. 관광네트워크 구현이라는 일제의 의도는 1934년 금강산여행안내서 '금강산탐승지도(그림 2)'에서도 드러난다. 해당 지도는 주 도보탐승로, 도보탐승로, 자동차도로, 기타도로, 봉우리, 유명한 고개, 폭포, 산중의 탐승지, 하천 등을 담아서, 관광객이 다양한 관광기반시설과 명승지를 한눈에 파악할 수 있었다. 그리고 지도 내 좌측 상단에 삽입된 식민지조선 전체 지도에서 금강산은 제국 일본의 관광네트워크(일본-조선-만주) 안에서 경유지로서 위치 지어져 있다.

제국 일본의 관광네트워크를 전반적으로 볼 수 있는 여행안내서인『旅程と費用概算』[34]에 금강산은 경성·평양·부산·대구·인천 등 5개 도시와 더불어 식민지조선 관광 공간으로 언급되는데, 금강산을 제외하고, 부산에서 경성, 평양을 거쳐 만주로 가는 식

표 7. 1934년 금강산여행안내서의 숙박시설

내지식	조선식 여관, 사찰	서양식
① 온정리: 영양관, 만룡각, 송월여관 ② 내금강역: 부지화(不知火)여관 ③ 장안사: 내금강여관, 봉래관 ④ 비로봉:구미산장	① 온정리: 금강, 풍악, 경성 ② 장안사: 유일, 장안, 금강산, 평화 ③ 산내: 유점사, 사선교여관, 마하연여관	온정리호텔, 장안사호텔

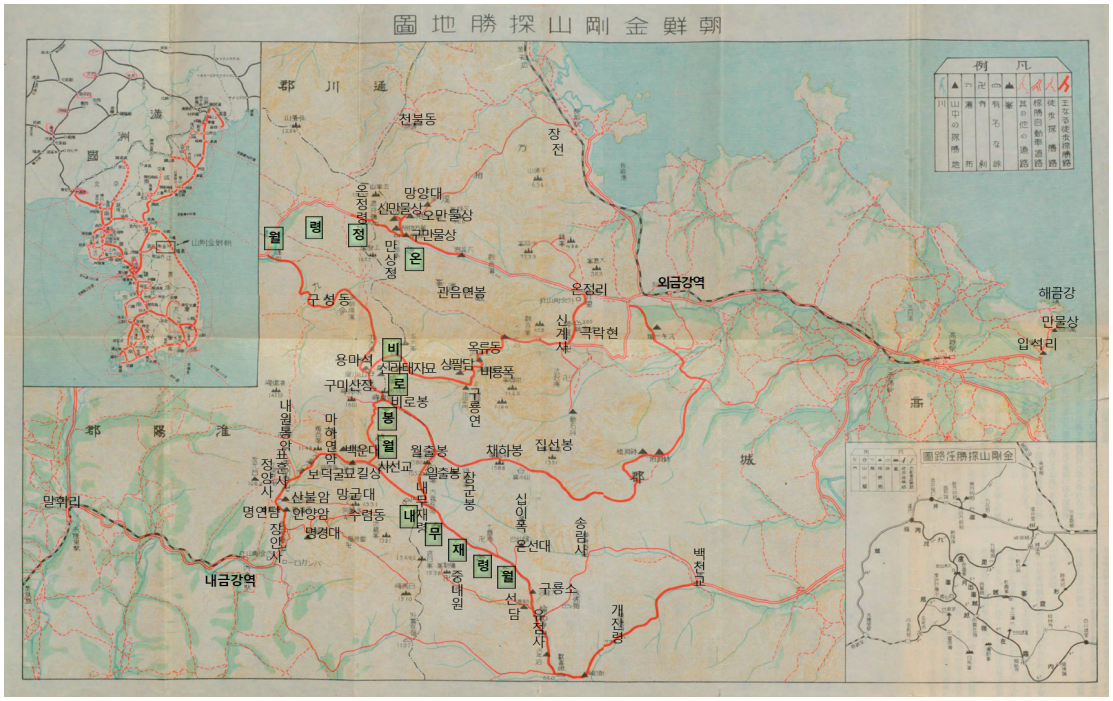


그림 2. 1934년 금강산 관광코스 안내도

자료: 朝鮮總督府鐵道局, 1934, 朝鮮旅行案內記에 게재된「금강산탐승지도」를 기본지도로 하여 필자가 표기함.

민지조선을 종단하는 철도에서 반 일 이상 벗어나는 관광지는 한곳도 없었다. 식민지조선 관광 공간 중 유일한 자연경관인 금강산은 다른 곳과 다르게 별도의 관광 코스가 준비되어 있는 등 1920–30년대 식민지조선의 최고의 관광지였다(정치영, 2018, 737). 이렇듯 일제가 금강산을 관광지로서 확고히 하려는 욕망은 '금강산의 자연경관'을 이용하여 '금강산국립공원'으로 지정하려는 움직임으로 나타나기도 했다. 일제가 1910년대 금강산 관광 개발을 시작한 이래, 1920년대 관광의 경제적 이윤을 본격적으로 내세우며 금강산의 관광인프라를 구축하고 1930년대 금강산을 제국 일본의 관광네트워크로 편입할 때, 지속적으로 '금강산국립공원' 제정의 목소리가 동반된다.

1916년 메이지신궁 조영국(造營局) 촉탁으로서 금강산을 방문하고 '금강산과 그 풍경개발책(金剛山と其風景開發策)'을 작성한 다무라 쓰요시는 '금강산이 동양 패권을 쥐게 된 것은 광물, 즉, 암석미가 가장 두드러지기 때문'이라며 천하의 기승인 금강의 계류(溪流)는 물에 의한 것이 아니라 암석에서 기인한 것이라고 하였다. 그는 자연의 일대 걸작인 금강산이 국립공원으로서 적합한 아름다움을 갖고 있고, 금강산을 국립공원으로 지정한 이후에 부수적으로 생기는 경제적 가치를 강조하였다(田村剛 1916, 14–22). 그리고 1929년 기업인이자 당시 국립공원 위원이었던 후지야마 라이타는 1923년 다무라 쓰요시와 함께 미국 요세미티국립공원을 같이 다녀온 후 금강산 관광을 하였다. 그는 '요세미티가 금강산보다 못하다'고 하면서, 금강산이 일본 내지뿐만 아니라 우리 영토 내에 최상·최량의 국립공원 후보지라고 평하였다(藤山雷太 1930, 26).

관료에 의한 금강산국립공원 지정의 적합성 논의와 더불어 금강산을 국립공원에 '적합한' 관광지로 만들기 위한 관광인프라 구축의 주체도 등장한다. 앞에서 언급했듯이 금강산전기철도(주)는 관광인프라 구축에 투자하며 의회에 금강산국립공원 지정 요청을 하였는데, 이 회사의 최종 목표는 금강산을 금강산국립

공원이라는 '세계낙원'으로 만들어 관광객을 유치하는 것이었다. 그러나 1930년에는 탐승설비에 미온적인 금강산전기철도(주)를 대신하여 조선총독부가 직접 금강산국립공원을 지정하기 위한 조사에 들어간다. 조선총독부는 산림부를 중심으로 하여, 금강산보승회를 조직하고 철도국, 학무국 등 내무각국에 위원을 설치하여 금강산국립공원을 조성을 위한 비용을 계산하였고, 10년간 관련 인프라를 조성할 계획이었다.[35] 그리고 1931년 조선총독부는 금강산을 국립공원으로서 세계에 선전하기 위해 관광객의 편의를 도모[36]하는 한편, 1932년 금강산국립공원 지정을 위한 재단법인 금강산협회를 창립하여 금강산에 관한 각종 조사, 금강산 소개와 선전, 강연과 유람에 관한 시설, 공회당과 숙박시설 등의 설립을 계획하였다.[37] 그러나 1938년 금강산이 보승구역으로 지정되면서 금강산국립공원 지정 계획은 이뤄지지 못했는데, 이는 조선총독부가 금강산 내의 중석개발을 허가하기 위함이었다(원두희, 2011, 68). 당시 일본은 1931년의 만주

표 8. 1910-1930년대 일본인 금강산여행기의 여정

번호	여행자 및 여행단체	관광연도 (일수)	금강산 간략 여정	숙박 장소
1	菊池幽芳	1917(11)	외금강(해로)-온정령-내금강-내무재령-신금강-해금강-외금강(해로)	선내, 온정리호텔, 텅스텐광산사무소, 장안사, 마하연암, 고성관
2	間野暢籌	1918(9)	외금강-해금강(해로 왕복)	영양관, 화옥, 선내, 기차
3	大町桂月	1918(25)	내금강(육로)-내무재령-신금강-외금강-해금강(해로)	장안사호텔, 마하연암, 유점사, 고성관, 송림사, 온정리호텔, 삼성암, 기차
4	沼波瓊音	1919(10)	내금강(육로)-내무재령-신금강-해금강-외금강(해로)	장안사호텔, 유점사, 고성관, 온정리호텔, 대동관
5	石井柏亭	1917-1919 중 한 해(6)	외금강(해로)-온정령-내금강-온정령-외금강(미상)	영양관, 금강여관, 헌병분소사택
6	徳富猪一郎	1915(5)	외금강(해로)-온정령-내금강(육로)	온정리호텔, 장안사주변 임시 숙소, 말휘리 주변
7	田山花袋	1923(5)	내금강(육로)-온정령-외금강-해금강(해로)	장안사호텔, 온정리호텔
8	松村松盛	1924(3)	내금강(육로)-온정령-외금강(미상)	장안사호텔
9	菅野平三	1927(5)	해금강(해로)-외금강-온정령-내금강(육로)	온정리 주변, 장안사호텔
10	下村海南	1928(4)	내금강(육로)-온정령-외금강(해로)	미상
11	藤山雷太	1929(8)	내금강(육로)-미상-외금강(해로)	장안사호텔, 온정리호텔
12	石渡繁	1926(5)	해금강-외금강(해로 왕복)	금강관, 기차
13	岡田潤一郎 編	1931(2)	내금강(육로 왕복)	기차
14	文部省推選派遣第八回海外教育視察員	1934(2)	내금강(육로)-온정령-외금강-해금강(해로)	온정리 주변
15	東海商工会議所聯合会滴鮮視察団	1934(2)	내금강(육로 왕복)	내금강역 주변
16	本多辰次郎	1933(5)	내금강(육로)-비로봉-외금강(육로)	철원 주변, 구미산장, 만룡각, 기차
17	有田芳太郎	1936(3)	외금강(육로)-온정령-내금강(육로)	기차, 부지화여관
18	森田福市	1937(3)	외금강(육로 왕복)	기차

* 번호는 표 2에서 제시한 것에 따른 것이며, 관광객의 상세한 여정을 최대한 축약하였음.

사변과 1937년 중일전쟁의 발발로 군수물자 급증에 따라 특수광의 수요가 급증한 상황이었기 때문이다.

비록 일제의 금강산국립공원 지정 논의가 현실화되지는 않았으나, 국립공원 지정 추진을 둘러싼 논의의 전개는 금강산이 '제국 일본'의 관광 공간으로 재편되는 과정이 가졌던 배경과 함의를 보여준다. 일제의 금강산 관광 공간 형성 과정에는 관광 수익의 증대라는 경제적 요인과 더불어, 금강산을 대내적으로 뿐만 아니라 대외적으로도 '제국 일본'의 '명승' 중 하나로 선전하는 가운데 일제의 조선식민 통치의 정당성을 확보해간다는 정치적 요인 또한 작용했음을 알 수 있다. 실제로 일제는 금강산을 국립공원으로 대상화하는 과정에서 금강산을 '조선'의 명산으로서만이 아닌 '동양명승'이나 '세계명승'으로 지속적으로 언급하면서 내·외국인들의 방문을 유도하는 전략을 택했다. 이는 금강산이 '조선'을 넘어 보다 넓은 '제국 일본'의 관광네트워크 속 경유지로 자리매김되는 주요한 요인이었다.

6. 맺음말

일제시기 금강산은 조선시대와는 다른 공간으로 재편된다. 일제의 관광 정책 안에서 금강산은 조선총독부 철도국이 주도하여 관광인프라를 구축해 나가며 근대 관광 공간으로 변모를 꾀하였다. 또한 일본의 사회·경제·정치·문화적 엘리트층은 정책으로 만들어진 금강산 관광 공간을 찾음으로써 금강산 관광 공간을 형성해 갔다.

1910년대 일본인들은 조선시대와 비교하여 경성에서 다양한 교통수단을 이용하여 빠르게 금강산에 도착할 수 있었다. 그러나 이 시기에는 경원선 이외에 자동차가 다닐 수 있는 도로와 일본인들이 숙박할 수 있는 내지식 혹은 서양식 숙박시설, 전문 안내인 등이 미비한 상태였다. 근대 금강산 관광의 시작 단계라 할 수 있는 이 시기, 일본 관광객들은 금강산까지의 교통은 근대적인 방법을 이용했지만, 금강산에 도착하여 여행안내서보다 현지 안내에 의존하여 기존의 여행관행을 어느 정도 따랐다. 즉 1910년대는 금강산이 근대 관광 공간으로 변모해가는 이행기로 볼 수 있다.

1920년대 조선총독부는 도로 정비와 더불어 숙박시설의 확충, 전문 안내인 제도 시행, 다양한 관광코스를 개발하고, 금강산전기철도라는 새로운 교통수단을 구축을 허용하면서 본격적으로 금강산 관광 공간을 재편하기 시작한다. 전반적인 관광 기반시설은 내금강과 외금강 북부 위주로 구축되었는데, 일본인은 이를 이용하여 내금강과 외금강 중심의 관광을 하였다. 요컨대 내금강과 외금강 북부 중심의 이원화가 시작된 시기라고 볼 수 있다.

1930년대 초반 내금강산역과 외금강산역이 완성되면서, 경성에서 하루 안에 육로로 내·외금강에 도착할 수 있게 되었다. 이에 더해 내금강과 외금강 북부를 바로 연결하는 비로봉 루트까지 개발되어 내금강·외금강 북부 중심의 관광 공간은 확고해졌다. 일본인들은 완성된 관광 기반시설을 최대한 활용하여 짧은 시간에 내·외금강 북부의 주요 지점을 방문하였다. 일본인들은 '제국 일본'의 관광네트워크 상에서 금강산을 더욱 효율적으로 방문할 수 있게 되었고, 금강산은 '제국의 관광 공간들' 중 하나의 경유지로서의 성격을 더욱 강하게 갖게 된다.

연구 결과 일제의 금강산 관광 공간 재편은 기존에 논의된 정치·경제적 의미의 변화는 물론이고, '제국 일본'의 관광네트워크 구현이라는 함의가 있음을 알 수 있었다. 따라서 금강산 관광 공간을 논함에 있어, '금강산'이라는 특정 공간을 한정지어 살펴본 본 연구는 한계가 있다. 더욱이 본 연구에서 다룬 금강산여행안내서는 1928년『金剛山探勝案內』을 제외하고는 조선철도여행안내서 내 부록이나 본문에서 '금강산'만을 다룬 것이다. 이에 반해 일본인들의 금강산여행기를 보면, '일본-조선-만주'라는 제국 일본의 관광네트워크 안에서 금강산을 경유지로서 방문하였다.

특히 제국 일본의 관광네트워크가 드러난 여행안내서인『旅程と費用概算』안에서 금강산 관광은 조선일주코스와 같은 비중으로 다루고 있는데, 이는 금강산은 일본 제국의 지리적 영역 내에 있는 세계적 명산의 하나로 인식되었을 뿐 조선의 역사나 사회와 연관된 것은 아니었다(김백영·조정우, 2014, 60). 또한

일본 철도국이 1913년에 공식으로 출판한 영어 안내책자[38]에 '이자벨라 비숍에 의해 세계의 다른 나라 사람들에게는 버려진, 신비감에 둘러쌓인 곳이 발견되었다'고 설명하며 비숍의 금강산 인상기를 강조한 반면, 금강산이 가진 수백 년에 걸친 조선의 문학적. 예술적 관심은 의도적으로 삭제되었다. 그리고 식민지 관광 개발의 정책과 교통발달 등으로 식민지 시기 초기 일본이나 미국, 유럽에서 금강산을 찾는 여행객이 늘게 되면서 금강산은 새로운 인문지리적 관계로 편입되었다(모리스-스즈키, 2015, 399-404).

이는 일제가 금강산을 도시나 고적이 아닌 자연경관으로서는 유일하게 관광 정책을 시행하며 1930년대 금강산국립공원 지정 논의로까지 이끌어가는 맥락과 맞닿아 있다. 일제시기 제국 일본의 관광네트워크 작동 속에서, 금강산이 '세계 속' 명산으로 재편되면서 '금강산국립공원' 지정 논의로 이어지는 것까지 입체적으로 살펴보았을 때, 금강산 관광 공간을 더욱 다층적으로 이해할 수 있을 것이다. 또한 이 과정에서 금강산을 다양한 '시선'으로 바라보고 관광지로서 이미지화하는 과정을 교차하여 종합적으로 분석하는 과정도 필요하다. 이를 위해서는 다양한 스케일을 보여주는 사료와 근대 금강산 관광 개발에 참여한 여러 주체의 자료도 추가적으로 보완하여, 금강산을 둘러싼 시·공간적 변화의 맥락에 접근해야 할 것이다. 이는 향후 과제로 남겨두고자 한다.

주

1) 朝鮮王朝實錄 태종 4년(1404) 9년 21일, 해당 문구는 일제시기 매체를 통해 반복됨으로써 조선인으로 태어났으면 금강산은 한 번쯤 가봐야 한다는 인식을 조장하는 가운데 전개되었다(윤소영, 2008, 178)

2) 관광은 유흥, 오락, 재미, 문화적 욕구, 역사 탐방, 각종 행사 참여 등 목적이나 동기가 여행에 비해 분명하다. 여행은 관광과 달리 뚜렷한 목적이나 동기 없어도 가능한 행위 유형으로, 관광보다 훨씬 포괄적인 개념이다(황민호, 2008, 20-27).

3) 1915년 시정5주년기념 조선물산공진회를 경복궁에서 개최하였다. 당시 조선총독부는 조선이 도달해야 할 미래의 '발전상'을 상정하고, 각종 통계 그래프 등을 사용해 식민지배 5년간 생산량 추이를 이어갈 경우 그와 같은 발전된 미래를 성취할 수 있을 것이라는 식의 내러티브를 구성하였다(최병택, 2018, 298).

4) 본 연구에서는 한반도를 일제시기 부르던 '식민지조선'으로 하였다.

5) 본 연구에서는 일제 철도 기관에서 발간한 관광안내서, 여행안내서, 탐승안내서, 유람안내서 등을 포괄하는 용어로 '금강산여행안내서'를 사용하고자 한다.

6) '내지'는 일제시기 일본 본토를 일컫는다.

7) 조선에 관한 철도여행안내서는『韓国鉄道線路案内』(통감부 철도관리국, 1908)를 시작으로,『朝鮮鉄道線路案内』(조선총독부철도국, 1911) 등이 이어서 편찬된다.

8) 일제시기 전반적인 관광 정책 조성운(2011)을 참고하기 바란다.

9) 주요 연구는 권혁희(2005), 서기재(2002, 2004, 2009), 유승훈(2009), 윤소영(2008), 전수연(2010), 정치영(2015), 조성운(2011) 등이 있다.

10) 1924년 철원-김화, 1925년 김화-금성, 1926년 금성-탄감, 1927년 탄감-창도, 1929년 창도-현리, 1929년 현리-화계-오량, 1930년 화계-말휘리, 1931년 말휘리-내금강 구간이 개통되었고, 이는 관광 목적으로 건설되었다(金剛山電氣鐵道株式會社 1939, 24-25).

11) 1929년 9월 11일 안변-흡곡, 1931년 7월 21일 흡곡-통천, 1932년 5월 21일 통천-두백, 8월 1일 두백-장전, 9월 16일 장전-외금강, 11월 1일 외금강-고성, 1935년 11월 1일 고성-간성, 1937년 12월 1일 간선-양양 구간이 개통되었다(철도청 1999, 1042-1044).

12) 1927년 6,717명(내지인 2,498, 조선인 3,733명, 외국인 486명), 1928년 9340명(내지인 3,930명, 조선인 4,976명, 외국인 434명), 1929년 13,398명(내지인 6,609명, 조선인 6,376명, 외국인 413명), 1934년 33,710명(내지인 15,241명, 조선인 18,270명, 외국인 199명)이 찾았다(內田桂一郎 1935, 182.)

13) 조선총독부 철도국에서 1915년 발행한『朝鮮鐵道旅行案內 附金剛山遊覽の栞』의 부록과 같은 내용 최초의 금강산여행안내서이다. 해당 자료의 표제는 '金剛山探勝案內'이며 형식과 내용도 여타의 금강산탐승안내에 준한다. 일본국회도서관 디지털 컬렉션(http://www.dl.ndl.go.jp/) 소장본이다.

14) 1921년 자료는 자료집(荒山正彦 監修·解說, 2014, 817-874)에 수록된 것을 대상으로 하였다. 표1에 제시된 1918년, 1924년 남만주철도주식회사 경성관리국(南滿州鐵道株式會社 京城管理局)이 발간한『朝鮮鐵道旅行案內 附金剛山探勝案內』는 교토대학(京都大學) 소장본이다.

15) 일본 국회도서관 디지털 컬렉션(http://www.dl.ndl.go.jp/)소장본이다.

16) 조선 식민지 통치 20주년을 기념하여 개최된 조선박람회(朝鮮博覽會)는 경복궁에서 1929년 9월 12일부터 10월 31일까지 개최되었으며, 이전까지 개최되었던 공진회나 소규모 박람회의 규모에서 벗어나 대규모 박람회로 개최되었다.(국가기록원 일제시기건축도면콘텐츠, 주제별 해제 '조선박람회', http://theme.archives.go.kr/next/place/viewMain)

17) 금강산에 대해서는 38페이지에 걸쳐 위치·지질, 풍경과 그 특색, 탐승계절, 탐승경로, 여장, 탐승안내요금, 여관, 탐승할인승차권, 탐승소요시간, 경승지와 그에 얽힌 전설, 록클라이밍[암벽등반] 등까지를 상세하게 소개하고 있다(정치영, 2015, 70-71).

18) 남만주철도주식회사 경성관리국의『朝鮮鐵道旅行案內』와 조선총독부 철도국의『朝鮮旅行案內記』는 적어도 1934년까지 간행되었다(荒山正彦, 2018, 149). 그 뒤에 일제 철도 관련 기관에서 내용을 수정 및 추가하여 기존의 금강산여행안내서에 준하는 것을 편찬하지 않은 것으로 보인다.

19) 일제시기 여행기에 나타난 전반적인 일본인의 조선 여행에 관한 연구는 문옥표(2016)를 참고하기 바란다.

20) 이는 오사카 마이니치신문(大阪每日新聞)에 발표했던 것이며, 당시 유명한 일로 기록되어 있다(서영채, 2004, 247).

21) 1920년대 이후 소비지향 및 쾌락 목적의 관광객이 중산층을 중심으로 확산되었지만, 여행기를 남긴 경우는 여전히 제한된 계층에 해당하였다(문옥표, 2016, 34).

22) 본 연구에서는 '서울'을 일제시기에 부르던 '경성'으로 하였다.

23) 일반적인 금강산 관광코스와 명승지만 소개하는 경우는 今川宇一郎(1913a, 1913b), 竹內直馬(1914)이며, 관광은 했지만 금강산 기록이 없거나 매우 소략한 경우는 山形県教育会満鮮視察団(1935)와 吉岡栄亮(1938) 이다.

24) 외금강의 원산-온정리 구간(1915년 7월), 내금강의 평강역-북창(말휘리) 구간(1915년 8월) 도로를 완성하여 자동차가 왕복할 수 있게 하였다. 그리고 경성에서 평강역에서 내려 말휘리까지 자동차로 5시간 안에 도착, 인력거로 장안사까지 이동하여 하루 안에 내금강에 도착하는 것을 목표로 하였다(朝鮮総督府, 1915, 201)

25) 당시 일본에서 1리(里)는 약 3.93㎞였다.

26) 그는 "금강산을 넓게 소개하거나 금강산의 진가를 인정시키려면 교통 기관의 완비를 기할 필요가 있다. 오늘날 가장 편리한 통로는 원산에 나오고 기선으로 장전에 상륙하는 것이다. 이 기선에 의하면 출범 때 날에 대한 확실한 일(실제로 나도 기선 출범 시간 지연 때문에 헛되게 원산에서 사흘을 보냈다)과 시간을 낭비하거나 배멀미로 고민하는 사람 때문에 고통의 많은 시간을 보내야 할 불편이 있으므로 제발 육로의 길을 열고 싶다."라고 하였다(田村剛, 1916, 20-21).

27) 이는 1913년 금강산을 탐승한 이마가와 우이치로가 처음 명명한 것으로 보인다. 그는 "금강산 탐험 중 대정2년(1913년) 5월 5일, 은선대를 탐승했을 때, 은선대 올라서 적멸봉에서 12폭포가 낙하하는 장관을 보고, 은선대 아래 숨은 대유곡에는 반드시 대 풍경이 있음을 의심할 나위가 없다고 하여, 고래부터 인적 없다고 하는 은선대의 험한 절벽으로 갔다가, 3里에 걸친 심곡에 특색 있는 풍경을 발견하고 신금강이라고 명명함과 더불어 겹겹이 있는 폭포, 담(潭) 등에 하나하나의 명칭을 준다."라고 작성하였다(今川宇一郎 編 1914, 22). 한편, 1934년『朝鮮旅行案內記』「金剛山案內」166쪽 '개관'에서는 신금강에 대해 "외금강의 남쪽을 포함하는 미륵봉, 은선폭, 칠보대, 만폭동, 십이폭, 송림사, 유점사 등이 있다."고 작성된 반면, 같은 책 198쪽 '신금강의 제승'에서는 신금강에 대해 1913년부터 신금강이라고 명명된 "백천교에서 송림사 계곡을 칭하며, 송림사·백천폭·천화폭·십이폭 등이 있다."고 하였다. 1930년대 금강산사진첩을 보면 유점사와 은선대가 신금강에 포함되어 있는데(椎木四郎, 1939), 1930년대에는 외금강 남부가 '신금강' 지역이라고 인식된 것으로 보인다.

28) 1916년 금강산을 방문한 다무라 쓰요시(田村剛)는 "금강산은 여관 설비가 매우 불편한데, 온정리호텔 이외에 일반인들이 부담 없이 갈 수 있는 여관 마련이 시급하고 여관에는 공용 안내기와 안내도, 안내인 준비도 필요하다."고 하였다(田村剛 1916, 22).

29) 동아일보 1921. 07. 05. '금강탐승자동차'

30) 동아일보 1921. 10. 13. '금강탐승자동차 다시 운전을 개시'

31) 1938년 4월에 일제가 인적·물적 자원의 총동원을 위해 제정·공포한 전시통제의 기본법을 일컫는다.(한국민족문화대백과사전, 국가총동원법, http://encykorea.aks.ac.kr/)

32) 동아일보 1929. 08. 08. '내외금강서 비로봉행로', 동아일보 1929. 09. 09. '비로봉로 완성'

33) 동아일보 1927. 8. 6. '金剛山을 世界樂園으로 諸般施設에 百萬圓投資'

34) 일본여행협회에서 발간한 것으로 1920년부터 1940년까지 매년 발간되었기 때문에, 당시 일본이 설계한 식민지 투어리즘의 전체상을 보여주는 자료로서 대단히 중요하다(荒山正彦, 2011, 20-21; 김백영·조정우, 2014, 30 재인용)

35) 동아일보 1930. 02. 12 '世界의 絶勝 金剛山公園', 동아일보 1930. 10. 30 '明年度豫算 二億五千餘萬圓', 동아일보 1930. 11.01 '從來方針을 變하야 實際事業에 注力'

36) 동아일보, 1931. 04. 11, '金剛山公園化計劃 具體策漸進行'

37) 동아일보, 1932. 04. 21, '金剛山 協會組織으로 天下에 名勝紹介'

38) 일본 철도원(鐵道院)에서 제국 일본에 대한 최초의 영문 관광안내서 *An Official Guide to Eastern Asia: trans-continental connections between Europe and Asia, v. 1, Manchuria & Chōsen*(Imperial Japanese Government Railways, 1913)을 일컬으며, 이는 일본여행협회를 통해 각국에 배포되었다(조성운, 2011, 15).

참고문헌

고영섭, 2010, "금강산의 불교신앙과 수행전통," 보조사상, 34, 305-353.

권혁희, 2005, (조선에서온)사진엽서, 민음사, 서울.

김백영·조정우, 2014, "제국 일본의 선만(鮮滿) 공식 관광루트와 관광안내서," 日本歷史硏究, 39, 27-64.

김정은, 2016, 17-20세기 한일 여행문화 비교연구, 고려대학교 대학원 박사학위논문.

모리스-스즈키, 테사, 2015, "금강산," 정지영, 이타가키 류타(板垣,龍太), 이와사키 미노루(岩崎,稔) 편, 동아시아 기억의 장, 서울: 삼인, 382-413.

문옥표, 2016, "제1장 제국주의와 변화하는 관광시선: 일제 식민지 시대 한국을 여행한 일본인들," 문옥표 외, 동아시아 관광의 상호시선, 한국학중앙연구원출판부, 성남. 27-77.

서기재, 2002, "일본근대「여행안내서」를 통해서 본 조선과 조선관광," 日本語文學, 13, 423-440.

서기재, 2004, "전략(戰略)으로서의 리얼리티 -일본 근대『여행안내서』를 통하여 본 '평양,'" 比較文學, 34, 71-93.

서기재, 2009, "기이한 세계로의 초대: : 근대 〈여행안내서〉를 통하여 본 금강산," 日本語文學, 40, 227-252.

서영채, 2004, "최남선과 이광수의 금강산 기행문에 대하여," 민족문학사연구, 24, 242-280.

성주현, 2008, "상상의 틀, 여행의 수단," 국사편찬위원회 편, 여행과 관광으로 본 근대, 두산동아, 서울, 60-131.

신성희, 2016, "'자연'의 생산과 근대적 '관광'의 형성," 문화역사지리, 28(2), 81-100.

원두희, 2011, 일제강점기 관광지와 관광행위 연구, 한국교원대학교 대학원 석사학위논문.

유승훈, 2009, "근대 자료를 통해본 금강산 관광과 이미지," 실천민속학연구, 14, 339-368.

윤소영, 2008, "관광 명소의 탄생과 숙박시설," 국사편찬위원회 편, 여행과 관광으로 본 근대, 두산동아, 서울, 134-191.

이양희, 2004, "日本植民地下の觀光開發に關する硏究-金剛山觀光開發を中心に-," 일본어문학, 24, 465-488.

임성모, 2011, "1930년대 일본인의 만주 수학여행," 東北亞歷史論叢, 31, 157-188.

장정수, 2000, 금강산 기행가사의 전개 양상 연구, 고려대학교대학원 박사학위논문.

전수연, 2010, "근대관광을 통해 드러난 일본의 제국주의: 1900년대 이후 일본의 조선관광과 여행안내서를 중심으로," 美術史學報, (35), 311-342.

정치영, 2003, "'金剛山遊山記'를 통해 본 조선시대 사대부들의 여행 관행," 문화역사지리, 15(3), 17-34.

정치영, 2014, 사대부, 산수 유람을 떠나다, 한국학중앙연구원, 성남.

정치영, 2015, "『조선여행안내기』를 통해 본 1930년대 한국의 관광자원," 문화역사지리, 27(1), 69-82.

정치영, 2018, "여행안내서『旅程と費用概算』으로 본 식민지조선의 관광공간," 대한지리학회지, 53(5), 731-744.

정한기, 2007, "19세기 금강산 기행가사에 나타난 寫景의 문학교육적 의의," 고전문학과 교육, 14, 63-88.

조성운, 2008, "근대 해외여행의 탄생과 여행지," 국사편찬위원회 편, 여행과 관광으로 본 근대, 두산동아, 서울, 194-259.

조성운, 2011, 식민지 근대관광과 일본시찰, 경인문화사, 서울.

조성운, 2016, "1910년대 조선총독부의 금강산 관광개발," 한일민족문제연구, 30, 5-58.

철도청, 1999, 한국철도 100년사, 철도청 공보담당관실, 서울.

최병택, 2018, “1910~20년대 식민지조선에서 개최된 공진회와 박람회의 성격,” 전북사학, 53, 275−302.
황만익·이기석, 2006, 북한 주요산업지역의 토지이용 변화와 개방지역에 관한 연구, 서울대학교출판부, 서울.
황민호, 2008, “근대 여행의 시작과 여행자,” 국사편찬위원회 편, 여행과 관광으로 본 근대, 두산동아, 서울, 20−57.
間野暢籌, 1919, 満鮮の五十日, 国民書院.
岡田潤一郎 編, 1932, 僕等の見たる満洲南支, 東京府立第一商業学校校友会.
菊池幽芳, 1918, 朝鮮金剛山探勝記, 洛陽堂.
金剛山電氣鐵道株式會社, 1939, 金剛山電氣鐵道株式會社二十年史.
今川宇一郎, 1913a, “金剛山探勝記,” 朝鮮及滿洲, 73, 52−62.
今川宇一郎, 1913b, “金剛山探勝記,” 朝鮮及滿洲, 74, 68−71.
今川宇一郎 編, 1914, 朝鮮金剛山大觀, 大陸路査會編輯部.
吉岡栄亮, 1938, 鮮満紀行大総(千葉県), 自家出版.
南満州鉄道株式会社京城管理局, 1918, 朝鮮鉄道旅行案内 附金剛山探勝案内.
南満州鉄道株式会社京城管理局, 1924, 朝鮮鉄道旅行案内 附金剛山探勝案内.
内田桂一郎, 1935, “國立公園と金剛山,” 朝鮮, 243, 178−187.
大町桂月, 1919, 満鮮遊記, 大阪屋号書店.
徳富猪一郎, 1924, 烟霞勝遊記. 下巻, 民友社.
東海商工会議所聯合会滴鮮視察団 編, 1936, 満鮮旅の思ひ出, 名古屋商工会議所.
藤山雷太, 1930, 鮮支遊記, 千倉書房.
文部省推選派遣第八回海外教育 視察員 合著, 1935, 鮮満事情: 文部省推選派遣教育家の見たる. 昭和10年版, 福徳生命保険.
米家泰作, 2014, “近代日本における植民地旅行記の基礎的研究：鮮満旅行記にみるツーリズム空間,” 京都大學文學部研究紀要, 53, 319−364.
本多辰次郎, 1936, 北支満鮮旅行記 第2輯, 日満仏教協会本部.
山形県教育会満鮮視察団, 1935, 満鮮の旅: 視察報告.
森田福市, 1938, 満鮮視察記, 自家出版:広島.
石渡繁胤, 1935, 滿洲漫談, 明文堂.
石井柏亭, 1921, 絵の旅. 朝鮮支那の巻, 日本評論社出版部.
沼波瓊音, 1920, 鮮満風物記, 大阪屋号書店.
松本武正·加藤松林, 1926, 金剛山探勝案内, 龜屋商店.
松村松盛, 1925, 明け行く朝鮮, 帝国地方行政学会.
有田芳太郎, 1937, 鮮満北支の旅, 自家出版:東京.
田山花袋, 1924, 満鮮の行楽, 大阪屋号書店.
田村剛, 1916, “金剛山と其風景開發策,” 大日本山林会報, 408, 10−22.
帝國鐵道協會, 1927, 視鮮漫錄.
朝鮮総督府, 1915, 金剛山探勝の順路, 朝鮮彙報, 8, 201−202.
朝鮮總督府鐵道局, 1915, 金剛山遊覽の栞.
朝鮮總督府鐵道局, 1928, 金剛山探勝案內.
朝鮮總督府鐵道局, 1934, 朝鮮旅行案內記, 日本旅行協會:東京.
竹内直馬, 1914, 朝鮮金剛山探勝記.
椎木四郎, 1939, 朝鮮金剛山: 天下無比萬二千峰, 日之出商行.
下村海南, 1929, 落穂集: 六番茶, 博文館.
荒山正彦 監修·解說, 2014, 韓国鉄道線路案内; 朝鮮鉄道線路案内; 朝鮮鉄道旅行案内: 附金剛山探勝案内(シリーズ明治·大正の旅行 第1期 旅行案内書集成), ゆまに書房, 817−874.
荒山正彦, 2018, 近代日本の旅行案内書図録, 創元社, 大阪.
국가기록원 일제시기 건축도면콘텐츠, http://theme.archives.go.kr/next/place/viewMain.do
일본 국회도서관 디지털 컬렉션, http://www.dl.ndl.go.jp
한국민족문화대백과사전, http://encykorea.aks.ac.kr

교신: 김지영, 03422, 서울시 은평구 은평로3가길 7−1 401호(이메일: young@aks.ac.kr)
Correspondence: Jiyoung Kim, #401, 7-1, Eunpyeong-ro 3ga-gil, Eunpyeong-gu, Seoul, 03422, Korea(e-mail: young@aks.ac.kr)

최초투고일 2019. 1. 23
수정일 2019. 2. 7
최종접수일 2019. 2. 14