地理學 第10號, pp. 43~59, 1974年 12月

開港 前後의 仁川의 自然 및 人文景觀

崔 永 俊

1. 序 論
2. 開港前의 景觀
(1) 自然景觀
(2) 人文景觀
3. 開港後의 景觀
(1) 都市化 過程
(2) 自然景觀
4. 結 論

1. 序 論

歷史過程의 變化는 景觀의 변화를 동반하는 수가 많다. 그러한 현상은 舊韓末 外來文化 流入의 關門 역할을 했던 開港場에서 빈번이 나타났던 바, 仁川은 그 대표적 보기의 하나이다. 본래 仁川開港場은 傳統文化의 기반이 약했던 터에 수준 높은 外來文化가 移植됨으로써 급속도로 變化를 받으면서 異質的인 景觀으로 대치되었다. 開港期의 景觀은 日帝의 植民統治, 6·25사변, 최근의 토목공사 등에 의하여 끊임없이 파괴 또는 변질되어 왔다. 따라서 당시 景觀의 특성만을 규명하기는 용이하지 않으나 先代의 本質的 要素까지 완전히 소멸된 것이 아니기 때문에 現在의 景觀 속에 종합되어 있는 과거의 要素를 어느정도 파악할 수 있다.

本稿는 開港을 前後하여 형성된 景觀 要素 가운데 散失의 우려가 있는 자료를 수집·보충하여 당시의 景觀을 復元하며 現 景觀에 미친 영향 및 景觀 變化의 要因 등을 究明하는 것이 目的이다.

本稿의 時代區分은 都市景觀 형성의 歷史的인 계기가 된 1883년을 기준으로 정하고 그 以前을 開港前期, 그 以後 3個의 外國人 租界가 존속하였던 30年間(1883~1913年)을 開港後期로 나누었다. 研究方法은 文獻 및 古地圖의 研究, 地名의 조사, 10여회(1973.4~1974.5)의 現地踏査 등이었다. 踏査와 병행한 面談은 주로 開港初의 景觀變化를 목격한 노인층을 대상으로 실시하였던 바, 景觀復元作業에 많은 도움이 되었다.

2. 開港前의 景觀

仁川은 江華灣으로 돌출한 작은 半島로서 東쪽은 100~300 m의 南北走向 山地를 경계로 富平과 접한다. 半島 中央의 文鶴山 (232.8 m)을 중심으로 100~200 m급 산지가 발달하였는데, 이로부터 北西쪽으로 壽鳳山(115 m)-桃山- 鷹峯山(69 m)이 뻗고, 南西쪽으로는 100~200 m의 산지가 뻗어나갔다. 前者는 仁川市街를 東西로 가로지르며, 이 山地로부터 花島·松林山·東山 등이 각각 北쪽으로 갈라지기 때문에 都市 發達에 큰 지장을 주었다. 仁川의 山地는 별로 높지는 않으나 海邊까지 접근하기 때문에 平地가 발달되지 못하였고 산지와 산지 사이의 低地는 대부분 灣入을 이루었다. 이러한 地形條件은 仁川의 自然 및 人文景觀에 적지 않은 영향을 주고 있다.

(1) 自然景觀

평야의 발달이 보잘 것 없는 대신, 仁川海岸에

는 넓은 개펄이 발달되었다. 干潮에는 海邊으로부터 직선거리로 2~8 km에 달하는 극히 평평한 개펄이 노출된다. 開港前에도 소규모의 干拓으로 개펄을 논으로 바꾼 예는 있으나, 大規模의 干拓과 埋築은 開港後부터 본격화되었다. 이러한 陸化作業으로 인하여 開港前의 海岸地形은 식별할 수 없을 만큼 변화하였다. 그러나 文獻(仁川府史, 仁川開港25年史), 古地圖[1], 開港初의 市街圖[2], 1 : 50,000 地形圖(1915年 및 1 : 50,000) 精密土壤圖(농촌 진흥청—1973年) 등을 이용함과 동시에 현지 답사를 통하여 復元이 가능하였다. 그림 1은 開港 前後의 自然 및 人文景觀 復元圖이다.

이 復元圖에 의하면 터진개(坼浦)·濟物浦·月尾島 북쪽·沙島·城倉浦[3]·松島 등 外港으로부터 波浪의 영향을 강하게 받았던 부분에는 소규모의 海濱이 발달하였고, 半島의 돌출부에는 海蝕崖가 형성되었었다. 그 외 대부분의 海邊은 鹽田濕地를 이루었다. 이는 大潮때만 일시적으로 海水가 미칠 뿐, 평소에는 노출되므로 형성된 것이었다. 일찌기 이러한 땅을 干拓하여 논으로 이용하였는데 承基川 막은데미[4]의 大池는 그 둘레가 약 800m에 달했던[5] 官船내(川) 兩岸의 干拓地에 用水를 공급하기 위한 저수지였다. 그 외에 稼谷의 혼들못을 비롯한 작은 저수지가 鶴골·터진개·소펄 등에도 있었으나 빗물에만 의존하는 논도 적지 않았다.

開港後에는 日人에 의한 干拓 및 埋築이 실시되었다. 承基川 河口와 稼谷 일대에 대규모의 논과 염전(南洞)이 개발되었고 鶴골의 저습지는 공업지구로 변모하였다. 前者의 경우는 논 가운데서 현재 일부 農路化된 舊防波堤와 濕地의 흔적을 찾을 수 있으며, 兩地域에서 모두 바다 또는 干拓과 관계 있는 地名을 찾아볼 수 있다. 이 地名들은 現 海邊으로부터 수백 m 내륙에 남아 있어 舊景觀의 硏究에 귀중한 자료가 된다.[6]

仁川舊邑 官校洞의 古地名(百濟)은 彌趨忽(水城)이었다. 彌趨는 '城'을, 忽은 '물'을 의미하는 우리말 古語인[7] 바, 이로써 官校洞의 東쪽은 朝鮮末까지 배가 올라오던 이른바 官船내[8]를 이루었고(갯골—tidal channel이었다)西쪽의 鶴골 역시 現 소년형무소 밑까지 바다이었으며, 南쪽의 稼谷도 바다이었음을 알 수 있다[9]. 그 외에 濕地植物과 관계 있는 '浮水芝', 干拓地村인 '新基里', 干拓地의 우물에서 연유한 '시듬물', 어촌이었던 '尺箭", 對 中國航路의 도선장이었던 '한津[10](大津 또는 漢津)', '조갯골' 등이 있다.

仁川市 中心部에 있어서는 海岸地形의 변화가 더욱 심하였다. 海面埋築地가 모두 市街地化하였고, 옛 地名 중에는 현재 전혀 사용되지 않는것도 많다. 仁川의 옛 이름으로 통하는 濟物浦란 外國人 租界地域의 앞에 있는 浦口에 국한된 地名이었다[11]. 濟는 '大', 物은 '물(水)'을 의미하는 우리말 古語로서, 潮差가 큰 浦口를 의미하였다. 그외에 터진개(坼浦)·自鴻島(現 올림프스 호텔의 구릉)·괭이부리(猫島)·城倉浦(現 萬石洞)·北城浦(現 仁川驛)·水踰洞·涉島洞(現松峴洞의 저지)·소펄[12]등은 現在 별로 사용되지 않는 地名이며, 新生洞, 沙洞港洞·畓洞 등은 埋築과 관계있는 지명이다. 배다리와 花島 역시 바닷가에서 상당히 떨어진 市街地에 위치한다.

(2) 人文景觀

百濟 建國神話에 의하면 溫祚王의 兄인 沸流가 彌趨忽에 도읍을 정하였으나 토지가 습하고 물이

1) 仁川邑地圖(仁川府邑誌—1899年), 大東輿地圖 등.
2) 1888년경 Russia人 측량기사 Sabatin에 의해 작성된 1 : 10,000 市街圖.
3) 城倉浦와 괭이부리(猫島)는 砂丘로 연결된 육계도였다. 大潮의 水位가 높아지면 城倉浦로부터 潮水가 괭이부리 동쪽의 水踰洞 앞으로 넘쳐 흘렀다고 한다.
4) 데미(더미)는 堤防을 의미한다.
5) 세종대왕 기념사업회, 1972, 세종장헌대왕 실록 24(지리지 Ⅰ), 광명사, p. 68.
6) Clark, G., 1967, *Archeology and Society*, Barnes & Noble Inc., p. 69.
7) 朝鮮總督府, 1933, 朝朝の聚落(前篇)京城, p. 84.
8) 이강로, "인천시 남동관내 당이름 조사 연구" 畿甸文化硏究 제 4 집, 仁川敎大, pp. 80~81.
9) 李慶成, 1973, "石器時代의 仁川", 畿甸文化硏究 제 3 집, 仁川敎大, p. 12.
10) 仁川市 玉運洞의 지명. 三國時代로부터 朝鮮 光海君때까지 渡船場으로 이용된 凌虛台가 남아 있다.
11) 仁川府, 1938, 仁川府史, 近澤商店, 京城, p. 1495.
12) 現 朱安驛의 京仁線, 開港당시 명칭은 소펄이었다. 이는 朱安驛일대가 갯펄이었음을 의미한다.

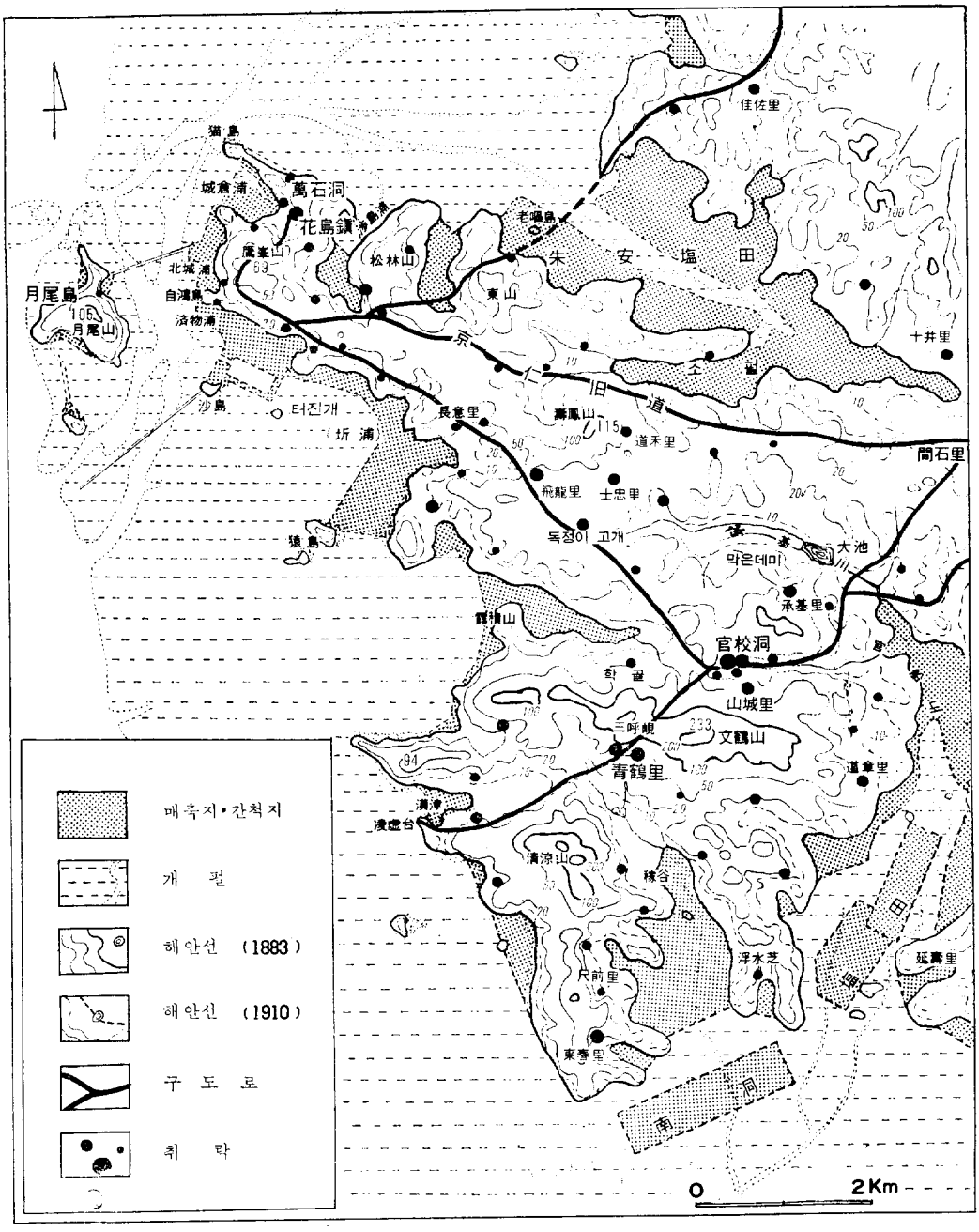

그림 1. 仁川地方의 自然 및 人文景觀 復元圖. 開港前仁川半島의 海岸線은 굴곡이 심하였으나 干拓 및 埋築에 의해 단조로와졌으며 半島의 형태도 소멸되기 시작하였다. 中心 聚落은 文鶴山의 山麓되에 發達한 官校洞이었으며 現 仁川市 中心部(濟物梁 일대)에는 花島鎭과 萬石洞 등 水營·漕倉·漁村이 산재했을 뿐이었다. 埋築地 및 干拓地는 1910년경의 상태이다.

짜서 실패하였다고 전한다. 仁川地方은 用水의 부족으로 農耕과 聚落發達에 많은 제약을 받았음이 분명하다. 따라서 官校洞을 제외하면 큰 聚落이 발달할 만한 여건을 갖춘 곳이 드물었고 濟物梁 일대는 특히 불리하였다. 따라서 開港 當時 龍里·畓洞·新浦洞·萬石洞·北城洞·松峴里·濟物浦·坂田洞·水鹽洞 등 소규모의 聚落이 散在했을 뿐인데, 그 규모는 湧泉水의 量과 비례하였다. 그 중에 城倉浦 背後에 있는 萬石洞과 花島가 濟物梁의 중심지로서 軍港 및 商船의 기능을 보유했을 뿐 대부분의 聚落은 農業위주이었다. 朝鮮初부터 水營으로 발전해온 城倉浦는 壬辰亂 이후 한때 漕倉의 기능만을 보유한 채 군사취락의 기능을 상실하였으나, 洋擾를 계기로 花島鎭[13]이 설치(1878年) 됨으로써 鎭 주위에 50여호의 兵營村이 형성되었다 이러한 사실로 미루어 開港 當時의 濟物梁을 한적한 漁村으로 볼 수는 없을 것이다. 흔히 仁川開港을 濟物浦開港과 同一視함으로써 그러한 오류가 발생하였다고 보는데, 韓國政府가 開港場으로 지정했던 浦口는 濟物梁 城倉浦이었지, 濟物浦가 아니었다. 즉 租界는 開港場에서 1 km 남쪽에 위치한 濟物浦 海邊에 설치되었으므로, 仁川開港이란 城倉浦의 開港과 濟物浦租界의 설치의 두가지 사실로 나누어 고찰되어야 마땅하다. 당시 韓國政府로서는 花島鎭 別將으로 하여금 戰略 要地인 仁川을 장악하기 위하여 開港場과 租界를 분리시킬 수밖에 없었을 것이다. 開港과 동시에 행정구역 개편이 있었다. 開港場을 仁川郡으로 분리시켜 仁川監理 직할지로 정하는 한편(府內面으로 호칭), 內里에 監理署와 경찰서·재판소 등 관청을 설치하였다. 仁川監理署는 仁川府使廳보다 상급기관이었을 뿐 아니라 仁川監理가 仁川府使를 겸직하게 됨으로써 開港과 동시에 官校洞은 행정기능을 빼앗기고 쇠퇴하기 시작하였다. 이로써 仁川은 韓國的 要素와 外來要素가 共存 또는 對立하는 가운데 토착문화경관이 급격히 변질 또는 소멸되면서 異質的 近代化가 이루어지기 시작하였다.

3. 開港後의 景觀

仁川開港은 外國의 經濟的 침략과 植民化의 계기가 되었다. 특히 歐美 列强에게 自國領土를 租借당한 바 있는 日本과 淸國이 그들의 체험을 살려 歐美 列强에 앞서 租界를 설치했던 점은 歷史的으로 특기할 만한 일이다. 地理的으로는 外國人 특히 歐美人에 의한 都市化가 진행됨으로써 倭色이 농후했던 釜山과는 달리 歐美的 都市景觀의 표본을 이루었다는 점[14]에서 중요하다. 비록 당시의 市域이 협소하였고 (1.6km²), 租界面積은 15만평에 불과하였다 할지라도 당시 仁川租界의 歐美的인 都市化는 韓國 都市發達史에서 중요시되어야 마땅하다고 본다. 開港初의 自然景觀 改造 및 都市景觀 창조의 主役이 外國人이었으므로 이는 開港前과는 별개의 것이며, 現在와도 관련성이 없는 것으로 단정하기 쉬우나 현시점에서 당시의 景觀研究는 당시의 흔적만 復元·解析함에 그칠 수 없으며 과거로부터 현재에 이르기까지의 모든 景觀을 상호 연관지어 解析하여야 한다.[15] 景觀研究의 내용은 都市化過程과 自然景觀의 變化로 나누고, 前者는 다시 租界의 成立과 租界의 特性, 都市形態 및 機能面에서 後者는 自然景觀 및 土地利用의 變化 등 여러가지 면에서 고찰하였다.

(1) 都市化 過程

1) 租界의 成立과 盛衰

仁川開港과 租界設定의 근거 法規는 江華條約(1876년) 第4條, 第5條 및 第10條이었다. 그 내용을 보면, 開港場에서의 日人의 土地 및 建物의 所有權과 무역활동의 자유가 보장되었고(第4條), 釜山 이외의 2個 港口를 條約체결 20개월 이내(1877年 9月限)에 開港하도록 하였으며(第5條), 外國人 居留地를 治外法權 地區로 인정하는 것이었다(第10條). 그런데 仁川開港을 同條約 체결 6

13) 1894年에 폐쇄, 猫島·北城浦·自鳴島·龍頭浦의 포대를 관장하는 한편, 외국함대의 침입 및 日本의 밀무역업자의 침투을 방지하는 임무를 가지고 있었다. 1910年부터 민가가 서기 시작하여 현재 흔적조차 찾기 어렵다.

14) von Hasse, E., 1895, Korea-Eine Sommerreise nach dem Lande der Morgenruhe, Verlag von Carl Reissner, p. 29.

15) Clark, G., *op. cit*, p. 171.

年後에야 日本이 요구하였는 바, 韓國政府는 釜山·元山과는 달리 國防·戰略 및 經濟的인 이유[16]로 말미암아 이를 거부하였다. 결국 일본의 압력으로 開港을 보게 되었고 동시에 그들의 居留地가 설치되었는데, 第10條의 내용을 '日本 商人'이라하지 않고 '日本國 人民'이라 한 점은 商人 이외에 농민·수공업자 등 대규모의 日本의 移民을 合法化한 근거가 되었다. 이는 治外法權과 함께 租界가 韓國侵略의 교두보로 이용될 가능성을 암시한 것이었다.

租界設置와 동시에 開港場에서의 關稅 全面免除 外國貨幣 通用公許, 間行里程 등이[17] 결정되었다 日本租界에 이어 淸國租界(1884.4)와 各國租界(1884.10)가 설치됨으로써 仁川의 3개 租界는 韓國의 主權이 소외된 韓國內의 국가 행세를 하게 되었다.

租界設置에 따라 濟物浦·北城浦·松鶴洞·中央洞 일대에 거주하던 수십 세대의 韓國人이 田畓과 家屋을 잃고 철거되었다. 그 관계 法規는 「仁川濟物浦 各國租界章程」 第1條[18]이었다. 同條約에 따라 韓國人은 租界內에 거주할 수 없게 되었는데, 이는 上海 萬國租界를 모방한 것이었다.

① **日本租界의 발달**: 1878年 日人들이 城倉浦 萬石洞에 假家를 세우고 密貿易의 근거지로 삼았다가 우리 政府로부터 추방당한[19] 예가 있는 바, 日本租界는 日人聚落의 成立를 合法化한 조치에 불과하였다. 日本租界는 日人들이 요구한 7,000坪의 면적에 설정되었으나(現 官洞 일대), 불과 3年만에 地域이 충만함으로써 居留地 확장이 불가피하게 되었다. 이러한 경우에 대비하여 「日本居界地 借入約書 第1條」는 "만약 右租界가 充塞하면 朝鮮政府는 새로 租界를 확장하여 제공한다"는 내용으로 작성되었다. 同 法規에 의거하여 日人들은 日本租界[20]에 접한 各國租界의 저지대를 매입하여 市街地를 조정하였으나, 各國租界는 建築法이 까다롭고(木材, 짚의 사용금지), 자치부담금이 과중한 점 등 여러가지 조건이 불리하므로 地價가 싼 韓國人 地區를 잠식하기 시작하였다. 聚落이 많지 않았던 錢洞(舊 典洞), 仁峴洞(舊 龍岡町), 新浦洞(舊 新町) 등 租界 부근의 토지로부터, 新興洞(舊 花町)·桃園洞(舊 桃山町)·萬石洞 등 임해지구로 진출하여 日人 市街地를 조성하였다.

한편 埋築事業을 통한 市域 확장이 활발히 진행되었다. 즉, 日本租界 前面의 海面埋築(1904年)후에, 港洞·新興洞·萬石洞·松峴洞(舊 松峴里) 등 海邊의 넓은 땅을 획득하게 됨으로써 日人 市街地는 租界面積의 수십배로 팽창하였다. 즉 日本租界와 各國租界에 걸친 中心部로부터 北쪽의 萬石洞·松月洞 일대와 東쪽의 畓洞·寺洞·新興洞에 이르는 日人 市街地는 開港場 총면적의 1/2 이상을 차지하였다. 日本式 洞(町)名을 가진 日人 市街地(그림 2) 중에서도, 특히 日本租界·各國租界의 저지·新町·港町·海岸町·濱町·宮町 등 都心에서는 日人이 총인구의 90% 이상을 차지하였고, 그 외의 日人 市街地에서도 과반수에 달하였다. 따라서 1910年을 전후하여 仁川은 실질적으로 日人이 지배하게 된 셈인데, 日人들 자신도 "仁川租界는 日本民族의 海外發展의 모범"이었음을[21] 시인하고 있다.

② **淸國界租의 盛衰**: 華僑市街地의 발전은 淸國租界(現 善隣洞의 淸館)와 三里寨居留地로 대별되는 바, 그 歷史的 발전과정은 다음과 같다.

華僑의 對韓移民은 「朝中商民水陸貿易章程」의 체결(1882年)에 따라 본격화하였으나[22] 당시의 사회여건으로 보아 法的 신변보장은 기대하기 어려웠다. 이에 비할 때 仁川淸國租界(약 4,000坪)는 華商의 천국이나 다름없었다. 華僑移民의 폭증에 대비하여 淸國政府 역시,

「仁川華商地界章程 第1條」에 「……日後 華商

16) 文定昌, 1964, 日本의 近世朝鮮 侵奪史, 栢文堂, p. 143.
17) 開港場으로부터 사방 50里 이내의 지역을 外國人여행 한계선(間行里程)으로 설정하였으나, 2年後 100里로 확대하였다.
18) 「仁川濟物浦 各國租界 立定界限 經營基址 街道俱照附粘地圖 紅色爲憑 自定章後朝鮮政府儘兩個月內 必當設法 將各國租界內 現在所有之朝鮮房屋 一概折去 址後竝不准 朝鮮人民在租界內 建造屋宅」
19) 國史編纂委員會, 1968, 高宗時代史 2, 國際出版社, p. 536.
20) 1910年경 各國租界 人口(2548人)의 90% 이상이 日人이었으나 所有土地는 불과 23% 정도였다.
21) 仁川府, 1938, 仁川府史, 近澤商店, 京城, p. 150.
22) 高承濟, 1972, "華僑 對韓移民의 社會史的 分析," 白山學報 13, p. 137.

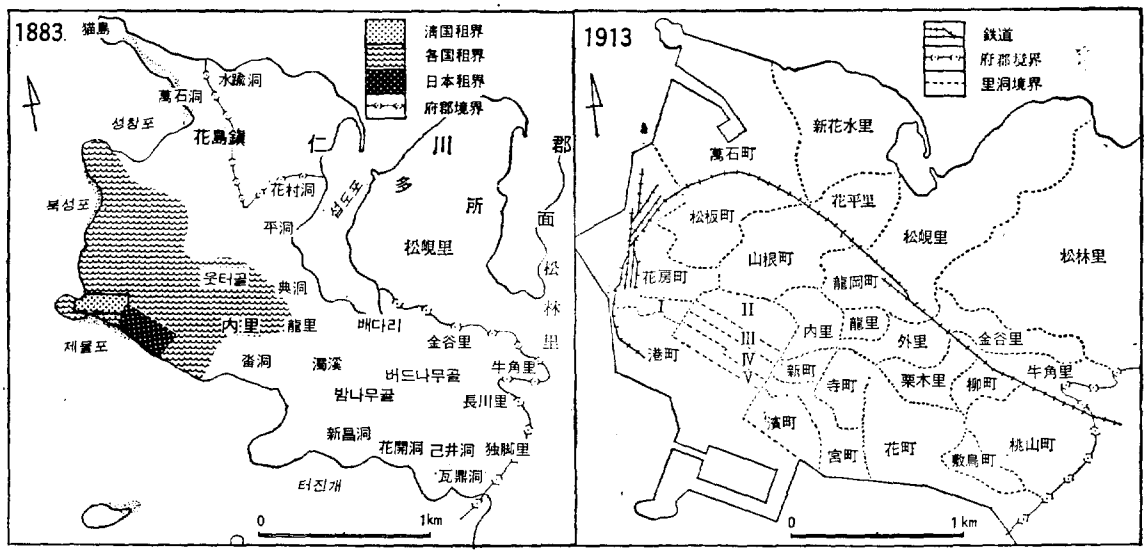

그림 2. 行政區域 復元圖. 開港初 仁川郡 多所面의 일부가 분리되어 府內面을 이루었다. 산재하였던 自然部落이 성장하여 市街地를 이루게 됨에 따라 里·洞 단위의 행정체제가 성립되었다(1913년말). 1913년의 行政區域 開編으로 租界는 支那町(Ⅰ), 山手町(Ⅱ), 仲町(Ⅲ), 本町(Ⅳ), 海岸町(Ⅴ) 등으로 분리되었으며, 松峴里·松林里·新花水里가 仁川府에 편입되었다.

駐滿 應更擴充地址 傳應招來華商 亦可任更 到各國租界內 貿易居住」

라는 내용을 삽입시켰다. 華僑는 名國租界 밖의 洞(里), 즉 京洞(舊 外里) 및 新浦洞의 광대한 토지를 매입하고 그 일부를 공동묘지와 菜田으로 이용할 뿐 市街地 造成을 하지 않았으나, 淸國租界가 포화상태에 이름에 따라 1887年부터 市街地를 조성하기 시작하였다. 京洞 사거리를 중심으로 한 開港路 일대의 신포동·경동의 華僑 市街地를 '三里寨居留地'라 하였는데[23], 이는 條約上의 租界는 아니었으나 사실상 제2의 淸國租界나 다름 없었다(그림 3)).

華僑는 日人과 달리 仁川의 全地域으로 분산·거주하지 않고 租界地域과 三里寨居留地에 대부분이 집단 거주하였다. 多國籍 住民으로 형성된 植民都市에서 小數民族은 서서히 多數民族의 文化에 동화하면서 全市街地로 분산되는 것이 보편적인 현상이나[24], 華僑는 民族的인 ghetto를 고수한 특징을 보였다. 이러한 현상은 華僑의 人口分布에서 잘 반영된다(그림 4). 즉, 2,000여명 내외의 仁川華僑(그림 4) 가운데 약 40%는 租界地區 60% 내외는 三里寨에 거주하였으며, 그외에 지역에 거주한 자는 극히 드물었다. 이는 華僑의 폐쇄적인 民族性이 한 원인이겠으나 당시의 政治的 여건도 그 요인의 하나라고 할 수 있다. 예를 들면 淸日戰爭의 敗戰과 親日 金弘集內閣의 「淸商保護規則」 第1條·第4條 및 第5條가 그 원인이었던 바, 그 내용은 다음과 같다.

「第1條, 淸國人民 劃限漢城城內, 泊仁川, 釜山, 元山三港 准可居住 安全營生,

第4條, ……淸國人民 系經允可八境者 上岸後限二日四十八時境內 必須稟報 該口地方官錄下.

第5條, 淸民來往京城仁川間 無論水旱兩路 准聽其便 惟不進入內地 若有產業 貨物 從前存留內地 自朝鮮政府 酌量發給護照 將該產業 貨物等類 准其收回」

開港初 輸入貿易과 貨物運送業(京仁航運 및 京仁馬車會社)을 독점했던 華商세력을 약화시킨 것이 同 保護規則이었던 바, 露日戰爭의 호경기 때 다소 華商의 활약이 재개되기는 하였으나 日人과의

23) 三里寨란 싸리재(梅峴)의 중국어 발음인 "쓰리재"에서 연유한다.

24) Gacke, J.A. and Wheeler, J.O., 1969, "The changing residential structure of the Dutch population in Kalamazoo, Michigan", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol.59, p.44.

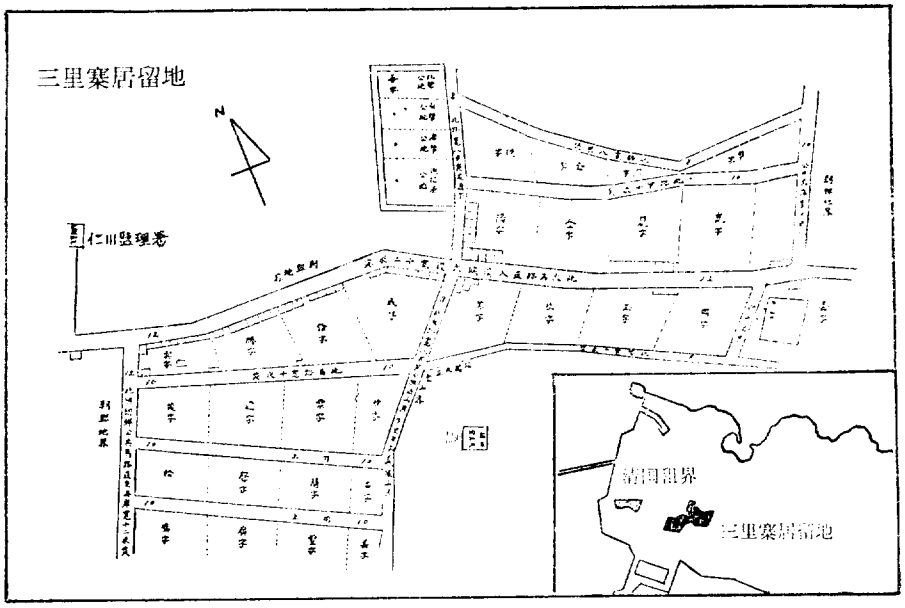

그림 3. 三里寨居 留地 약도(資料 : 仁川府史). 現 新浦洞, 京洞일대(싸리재 부근)의 華僑 新市街地로서 街路網과 地番이 他租界와 다르다. 居留地 中央을 東西로 관통하는 20 m 폭의 道路는 舊京仁國道(現 開港路)이다.

경쟁에서 실패한 셈이다. 따라서 華僑의 多數가 本國 또는 韓半島의 他地域으로 전출하였으며, 일부는 料食業·手工業 등으로 轉業하였다. 華僑의 몰락은 특히 新市街地인 三里寨에서 두드러지게 나타났다. 日人의 진출에 따라 開港路를 중심으로 한 三里寨는 華僑·日人·韓國人의 雜居 現象이 농후해지기 시작하였다.

③ **各國租界의 盛衰** : 各國租界는 萬國租界로도 불리웠다. 이는 「仁川濟物浦 各國 租界章程의 조인국」[25]과 기타 歐美各國人의 거류지가 설치된 데서 유래한 것으로서 日本租界나 淸國租界와 달리10餘 이상의 多國籍住民[25]으로 구성되었던 점이 특이하다. 住民의 90% 이상이 日人, 5% 이상이 華僑였으며 歐美人은 도합 5%에도 미달하여 사실상 日本租界의 일부였던 감이 없지 않으나, 租界의 行政·經濟 및 政治的 實權을 소수의 歐美人이 장악하고 있었으므로 이를 歐美租界라고 보아도 무방하다. 우선 土地所有의 비율로 볼 때, 歐美系가 租界(약 140,000坪)의 61%를 차지하였고[26], 둘째로 華僑나 日人이 경쟁할 수 없는 정도의 財力을 바탕으로 稅關을 장악하였고(1883~1905年), 세째로는 都市計劃·地券의 관리 등 行政權을 장악하였기 때문이다.

그림 5에서 볼 수 있는 바와 같이 歐美人의 人口는 100人 내외이었으나 國籍別로는 영국·독일·미국·프랑스·러시아·그리이스·포르투갈·이탈리아·노르웨이·오스트리아·에스파니아·덴마아크 등 10개국 이상에 달하며 韓國의 社會·文化에 미친 영향은 매우 컸으니, 첫째 우리 나라의 西歐文物은 中國·日本 등을 경유하는 間接輸入이 일반적이었던 당시에 仁川은 西歐文化를 직수입할 수 있는 유일한 통로였고, 둘째 歐美系外交官[27]은 日, 淸의 세력을 견제하는데 큰 역할을 하였으며[28]·세째 歐美系 선교사들에 의한 교육·의료·사회사업이 활발하였고, 네째 하와이 移民[29]·유학생 파견 등의 방법으로 韓國人의 西方世界 진출

25) 영국·프랑스·미국·독일·러시아·일본·청국.
26) 1910年경 各國租界의 地主는 독일인 (42%), 일본인 (23%), 한국세관 (12%), 영국인 (9%), 화교 (4%), 러시아인 (3%), 미국인(2%), 프랑스인(2%), 기타(3%)의 順이었다.
27) 英國·러시아·독일 領事가 駐在하였다.
28) 李光麟譯(Harrington, F.H.), 1972, 開花期의 韓美關係, 一潮閣, p. 153.

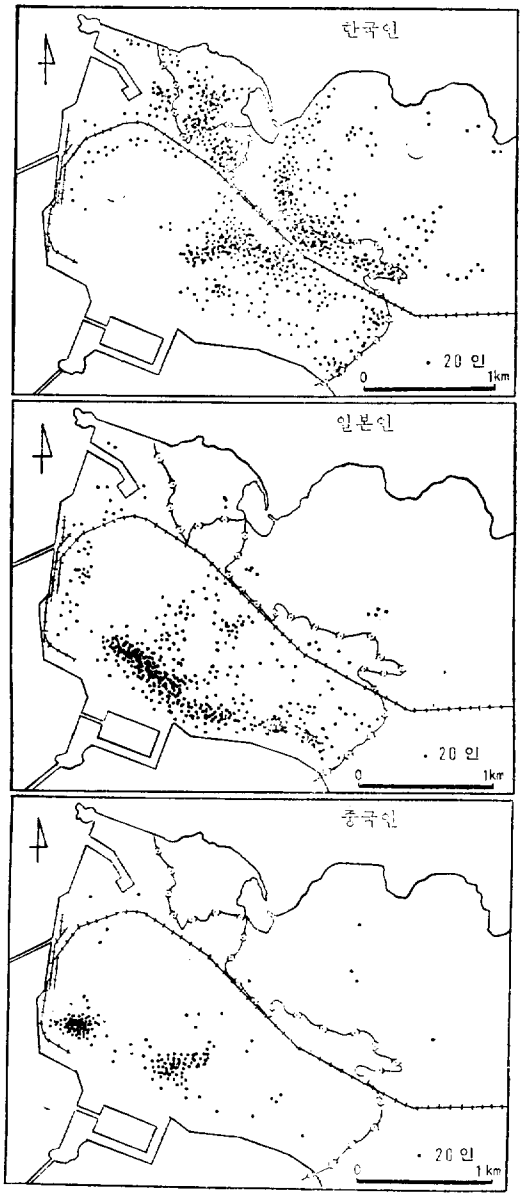

그림 4. 人口分布圖. 韓國人은 京仁線 남쪽의 內里 및 龍里 일대에 밀집하였으나 점차 花島 및 松峴里 방면으로도 진출하였다. 日本人은 租界로부터 仁川 舊邑行 도로를 따라 분포하였으며, 華僑는 租界 및 三里寨에 밀집되었다.

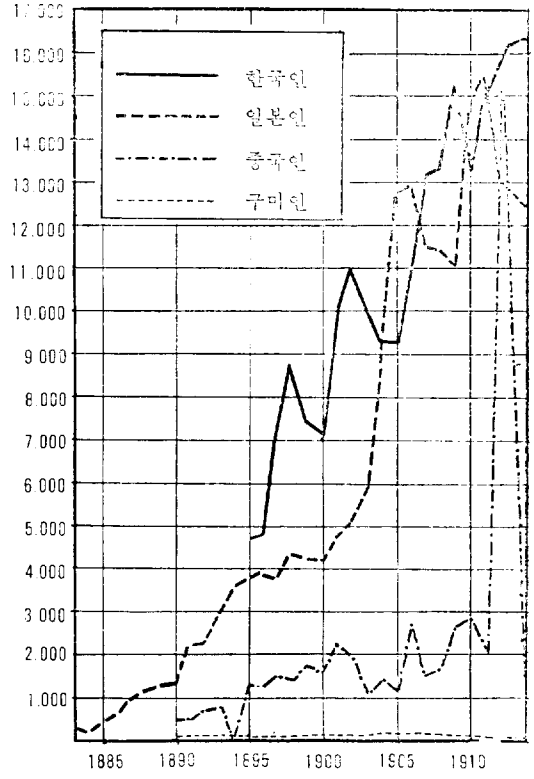

그림 5. 人口의 變化(資料 : 仁川府史, 仁川開港 25年史). 통계자료는 Census에 의한 것이 아니다. 人口變化는 淸日戰爭(1894年), 露日戰爭(1904年) 등 戰亂과 景氣變動에 민감한 반응을 나타내었다.

의 계기를 마련해 주었으며, 다섯째 歐美各國의 都市文化를 移植한 都市計劃, 建築 등을 통하여 韓國의 近代都市 發達의 전기를 만들었고, 여섯째 京仁線 부설 등 大規模의 토목공사를 통하여 西歐文化 導入의 계기를 이룩하였다.

2) 都市景觀

우리 나라 대다수의 都市가 그러하듯이 仁川의 都市發達도 그 歷史가 짧기 때문에 1세기 이상된 建物은 전혀 없다. 따라서 開港初의 建物이 最古에 속하며 당시의 古建物 중에는 6·25事變에 의한 파괴, 해방전 또는 그 후의 개조, 철거에 의한 新築 등 여러가지 원인에 의해 흔적을 찾을 수 없는 것도 많으나 原形이 보존된 建物도 적지 않다. 現在 소멸된 建物일지라도 중요한 것은 사진, 문헌 등이 남아있고, 해방후의 변화는 研究者도 대부분 목격한 바 있으므로 復元에 도움이 되었다. 또한

29) 高承濟(1972, "하와이 移民의 社會史的 分析," 學術院論文輯 Ⅱ, p.78에 의하면 內里敎會의 Jones 목사와 東洋合同鑛業會社의 Desheler가 內里에 移民會社를 설립, 內里敎會 신도를 중심으로 移民團을 조직했다고 한다(1902年).

舊租界를 포함한 都心의 街路는 當時의 형태에서 별로 변하지 않고 보존되고 있으므로 景觀의 復元이 가능하였다.

建築物은 당대의 時代的 背景, 建築術, 建築材 經濟的·文化的 背景, 用途別 機能 등을 잘 나타내기 때문에, 建物의 硏究는 都市景觀 硏究의 열쇠가 된다[30]. 그림 6은 建築樣式에 의한 古建物復元圖이다.

日本租界('B'지구)는 中心街와 管理地區(V路—Ⅳ, Ⅴ블럭)에 2~3層의 洋式建物이 있을 뿐 그 외 住宅街는 모두 2層 倭式家屋으로 점유되었다. 淸國租界('A'지구)와 三里寨居留地는 住宅과 商街를 불문하고 原色 丹靑의 독특한 난간을 가진 中國式 家屋이 대부분을 차지하고 관공서와 商館의 일부가 洋式일 뿐이었다. 한편 各國租界('C' 지구 및 日本租界와 淸日租界의 북쪽)에 있어서는 上部 丘陵地(現 自由公園)는 歐美各國의 건축양식을 지닌 단층 또는 고층(최고 4층)의 邸宅들이 소위 洋館村을 형성하였고, 日本租界와 인접한 저지대의 東南部 一隅('C'의 Ⅲ~Ⅷ블럭)에는 곳곳에 洋式 建物이 散在한 외에 대부분이 倭式 家屋으로 점유되어 있었다. 'C' 지구와 'D' 지구 사이의 'Y'路는 各國租界와 韓國人 市街地의 경계선이었다. 이 선의 右側은 仁川監理署 등 韓式 瓦家와 草家가 분포하였다.

그림 7은 古建物의 用途別 기능을 토대로 한 기능지역 復元圖이다. 淸國租界의 區域配置는 高地帶에 영사관·학교·신문사·전신국·등대 등 公共施設을, 그 주위에 住宅區, 住宅區 밑은 接客業所와 商街로 형성되어 있었다. 해안에는 貿易商社가 密集된 韓半島 華僑의 본거지였던 바, 이들 商館은 대체로 2~4層의 連立式 고층건물이 많았다. 건물의 下層은 상점 및 사무실, 上層은 창고와 주거로 이용되었으므로 淸國租界는 창고가 他 租界보다 적었다. 이는 淸國租界가 협소하였기 때문에 토지를 효율적으로 이용하기 위하여 立體化가 불가피한 데서 기인한 것으로 생각된다.

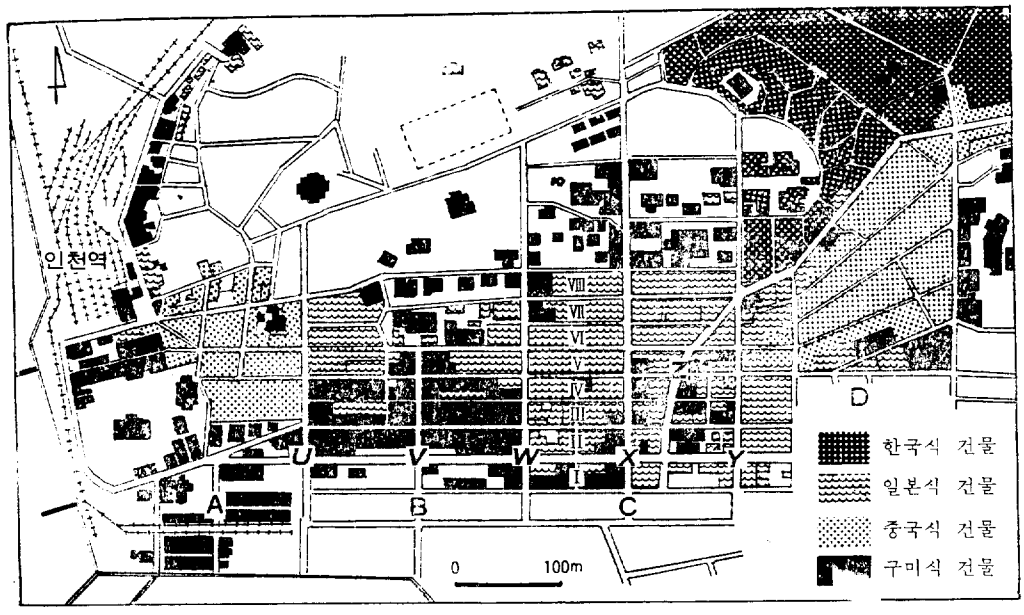

그림 6. 建築樣式에 의한 市街地 復元圖(1910年)

日本租界는 북쪽 山腹部에 영사관·우체국·경찰서 등 公共機關을 배치하였고, 住宅區는 그 왼쪽에 두었으나 점차 各國租界로 팽창하였다. 영사관 전면은 朝鮮銀行을 비롯한 4개의 금융기관, 회사 호텔 등이[31] 집중된 區域이었다. 'B'의 Ⅲ블럭과

30) Solomon, R.J., 1966, "Procedures in townscape analysis," *Annals of Association of American Geographers*, Vol. 56, p. 254.

31) 崔聖淵, 1959, 開港과 洋館歷程, 京畿文化史, p.105. 韓國 최초의 호텔인 大佛호텔을 의미한다.

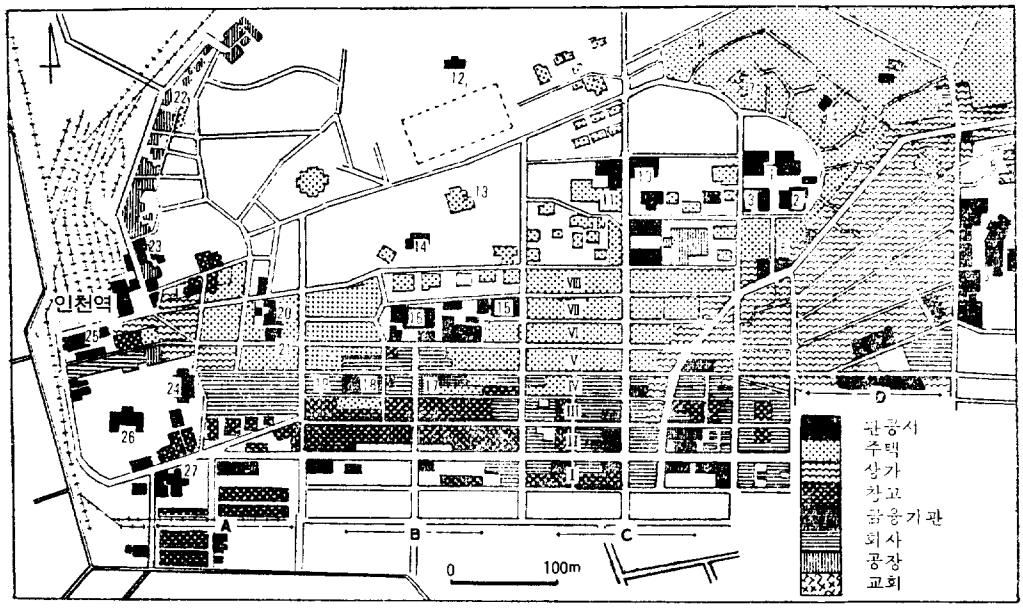

그림 7. 機能地域 復元圖(1910). 1. 仁川監理署. 2. 育英公院(外國語學校). 3. 開港警察署. 4. 應信廳. 5. 우체국(韓). 6. 移民會社. 7. 聖公會. 8. 프랑스 천주교회. 9. 仁川商業學校(日). 10. 各國租界師公署. 11. 仁川病院. 12. 관상대. 13. 독일 영사관(대리). 14. 외국인 구락부. 15. 우체국(日). 16. 일본 영사관. 17. 十八 은행. 18 朝鮮銀行. 19. 大佛호텔. 20. 華僑學校. 21. 중국영사관. 22. 화력발전소 23. 기계공작소 24. 검역소. 25. 러시아 영사관. 26. 영국영사관. 27. 세관

Ⅳ블럭의 일부는 1904年까지 화물선이 接岸하였던 창고지구였으나 海面 埋築 후에 Ⅰ, Ⅱ블럭에 대규모의 倉庫群이 새로 조성되고 稅關이 'A'지구로부터 'C'지구로 이전함에 따라 일부는 공장, 주택, 會社 등으로 用途가 바뀌었다.

各國租界 都市化의 특징은 住宅區와 down town의 분리, 公園의 설치, 建築法 등에서 찾아볼 수 있다. 특히 소방시설이 빈약했던 당시로서 建築材의 規制는 타당한 조치였다고 생각되는데, 關係條項은 다음과 같다.

「…凡在此段建造房屋者 牆必用磚 用石或用鐵壁 屋上必蓋鐵片或磚或瓦亦可 經於一槩木屋 草屋嚴行禁止不准蓋以瓦片 牆則必用泥土磚石,…(中略)」[32]

벽돌·석재·철근·시멘트·기와 이외의 건축재 사용이 금지되었으므로 木材 依存度가 높은 倭式家屋조차 日本租界의 것과 달리 木材의 사용율이 낮다. 各國租界는 高地帶의 住宅區로부터, 山腹部의 公共地區, 低地의 日人住宅區, down town의 順으로 배열되어 있었다. "C"의 Ⅲ, Ⅳ블럭에 조성된 down town은 海面埋築(1907~1911年) 후에 Ⅰ, Ⅱ블럭까지 확장되었다. 이 곳은 京仁道路 및 仁川舊邑行 街道의 起點이었으며 또한 主要 街路의 交叉點이었으므로 稅關, 各種 금융기관, 무역·운수·기선회사 등이 집중되었다. 따라서 外國商人과 韓國人 客主가 共同의 商業中心地를 形成하였다. 이리하여 이 區域은 3~4層 고층건물이 密集한 實質的인 仁川의 C.B.D.로 發展하게 되었다.

開港初에는 建築材 확보가 곤란하였기 때문에 몇 개의 특수한 건물을 제외하면 대부분이 假建物이었다. 世昌洋行 社宅[33], 日本領事館, 大佛호텔 등 1886年 以前에 세워진 洋式建物은 모두 上海나 日本에서 수입한 건축재를 썼다. 1886年 仁川郊外

32) 仁川 濟物浦 各國租界章程 第二條

33) 독일인에 의해 세워진 韓國 최초의 洋式建物(1884)로 思料되는 바, von Hesse, E., (op. cit. p. 29)에 의하면 駐仁川獨逸 대리 영사관으로도 이용되었으며 6.25 사변중 파괴되었다.

34) 趙璣濬, 1968, "韓國近代經濟發達史", 韓國文化史大系 Ⅱ, 東亞出版社, p. 860 및 仁川府史, p. 1132.

(長意里)에 洋式 벽돌공장이 華僑에 의해 설립[34]됨으로써 淸國租界와 各國租界의 假建物은 점차 영구건물로 대치되었다. 그러나 日本租界의 건물은 1906年 長意里와 飛龍里에 그들의 벽돌공장이 설립된 후부터 비로소 영구화가 진행되었다.

中國式 및 西歐式 建物이 대개 벽돌 또는 石材를 사용한 것과 달리 日本式 建物은 벽돌 외에도 木材·양철을 많이 사용하였다. 특히 公共建物과 창고를 제외한 住宅과 商店은 대체로 규모가 작은 連立式 2層 木造建物이 대부분이었으므로 소방시설이 빈약했던 당시로서는 화재의 위험이 컸다. 따라서 블럭의 규모를 적게 만들고,[35] 블럭의 중간에 하나의 橫防火壁과 두 개의 縱防火壁을 설치함으로써, 일개의 블럭을 6등분하여 화재를 최대한으로 예방하고자 하였다.

市街地의 中央에 가로놓인 鷹峯山은 都市發達 특히 街路網의 발달에 적지 않은 장애가 되었음은 前記한 바 있다. 또한 鷹峯山 南西斜面에 租界가 위치했던 관계로 東西 방향의 街路는 잘 발달되었으나 山地 北쪽의 韓國人 市街地와 연결되는 남북방향은 매우 부진하였다.

租界地區는 약 100 m 간격으로 路幅 8~12 m의 南北向 道路가 自由公園으로부터 海岸으로 뻗고, 약 25 m의 간격으로 7~8개의 東西向 街路가 이와 交叉하여 질서정연한 直交式 街路網을 形成하였다. 그러나 淸國租界와 韓國人市街地는 街路網이 정리되지 못하였다. 前者의 경우에는 日本租界보다 高地에 위치한 지형적인 조건도 원인의 하나이지만, 그들 나름의 都市計劃이 주요 원인이었고(三里寨 居留地 略圖), 後者의 경우는 都市計劃의 不在로 因한 미로형 小路가 그 특징이었다. 韓國人 市街地의 가장 중요한 幹線 道路라 할 수 있는 것은 各國租界로부터 東北方向으로 대각선을 이룬 京仁舊道와 仁川 舊邑 道路의 존재이다. 前者는 韓國政府가 보수한 것으로서,[36] 본래 싸리재——배다리——牛角峴을 우회하여 朱安으로 통과하였으므로 경사의 변화가 심한 협로이었으나, 牛馬車의 通行을 자유롭게 하기 위해 韓國政府가 路線을 변경하고 보수 공사를 단행한 것이다. 後者는 花島鎭의 濟物院으로부터 花島峴—北城浦—松鶴洞—畓洞—獨脚里—舊邑(官校洞)으로 통하였다. 이들 道路는 新道路에 많은 영향을 주었는 바, 전자는 開港路, 후자는 日本租界 및 淸國租界의 街路의 母體가 되었다. 當時의 街路는 牛馬車 통행을 전제로 건설되었으므로 幹線의 路幅이 12~18 m, 일반도로는 10 m 內外로서 비교적 협소하였다. 이와같이 市街地는 비교적 짜임새 있는 區劃整理가 이루어졌으나, 國籍을 달리한 獨自的 租界設置로 인하여 통일성 있는 中心部가 형성되지 못한 것도 특징이 아닐 수 없다.

外國人 市街地에 비할 때 開港路 북쪽의 韓國人 市街地는 計劃의 不在 속에 自然發生的으로 成長한 聚落이었다. 開港初의 聚落은 官廳區인 內里와 開港場인 城倉浦가 代表的인 것이었는 바, 前者는 監理署·裁判所·警察署·官立 外國語學校·應信廳[37] 등 관공서를 배경으로 발달하였으나 後者는 客主의 집결지인 商業地區로서 발전하기 시작하였다. 그러나 1886年 外國人들이 租界 앞의 濟物浦를 內港으로 開發함에 따라 城倉浦는 閉港이 되다시피 하였고(1871年)[38], 外里·배다리·枇峴驛前 등이 새로운 商業地區로 등장하였다. 한편 龍里에는 內里와 상업지구를 배경으로 유흥가가 형성되기 시작하였다. 이 市街地는 迷路形의 소로가 건물密集地 사이로 통하였으나, 경제적인 바탕이 있었으므로 비교적 훌륭한 韓式 瓦家가 많았다. 그러나 松林山 一帶에는 前者와 別個의 聚落이 成長하였는바, 특히 松林里와 松峴里의 山麓에는 500여호의 貧民集團인 土幕村을 형성하였다.[39] 이는 노동자 및 걸인집단의 bed town의 구실을 한 韓半島의 近代都市 發達過程에서 최초로 나타난 대표적인 貧民家(shanty town)의 하나로 생각된다.

都市 施設面에서도 싸리재 北쪽의 韓國人 市街地는 남쪽의 外國人 市街地에 손색이 있었다. 官廳·금융기관·언론기관·회사 등이 설치되지 않

35) 블럭의 규모는 대개 20×10m로 나누었고 모든 건물이 소방도로에 면하도록 하였음.
36) 農商務省山林局, 1905, 韓國誌, 東京, p. 503.
37) 一名 募軍廳, 한국인 노동자의 취업 알선 및 합숙소 경영을 겸한 기관이었다.
38) 朴元善, 前揭書, p. 152.
39) 朝鮮總督府, 1933, 朝鮮の聚落(中篇), p. 312

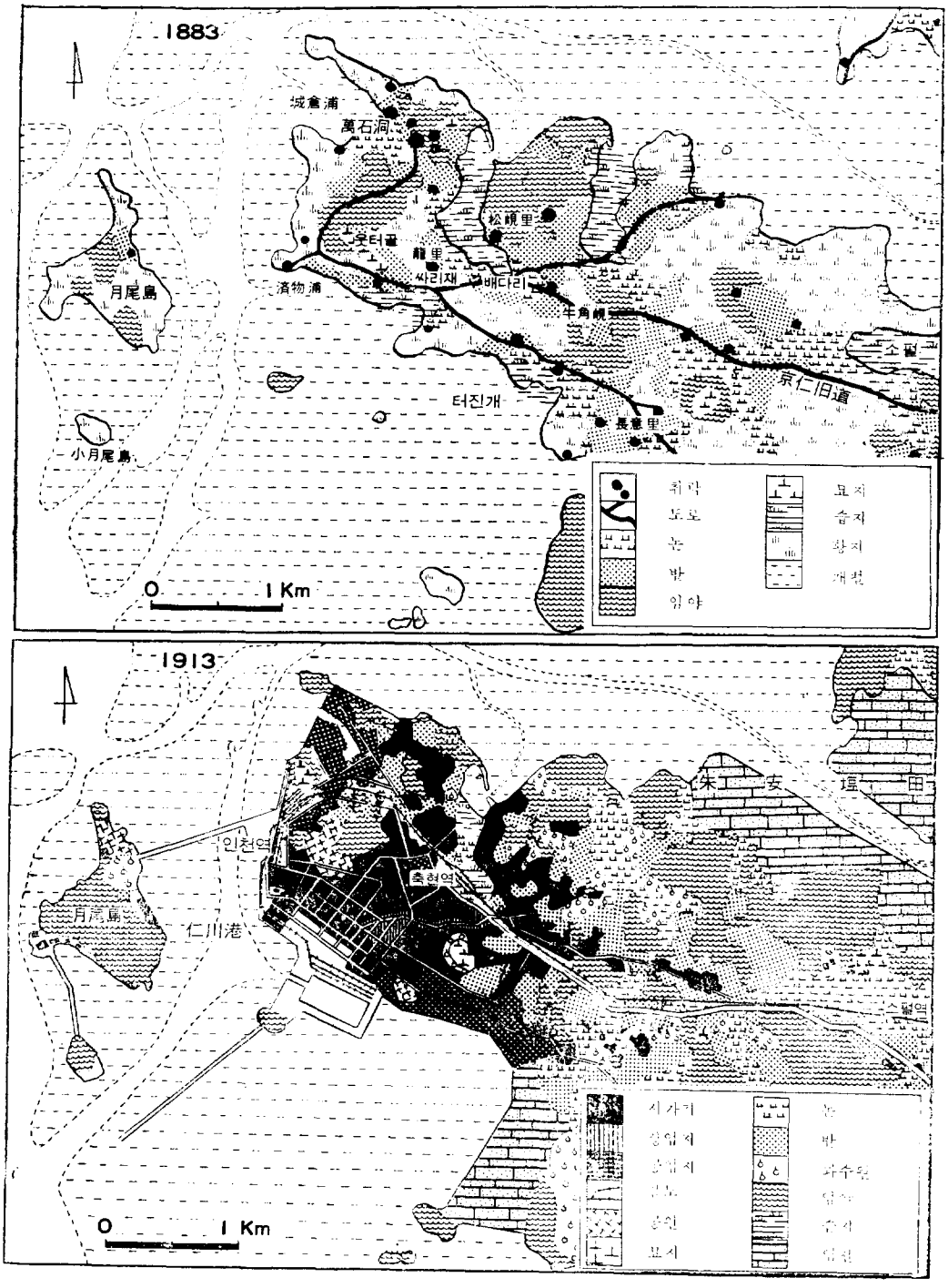

그림 8. 土地利用圖. 復元 資料는 仁川府史의 여러 地圖. 1 : 10,000 市街圖(1910), 1 : 50,000 地形圖(1915) 등이다. 都市化에 따른 土地利用의 변화를 알 수 있다.

았음은 물론, 上水道 보급률(20%), 電氣, 下水道 시설도 보잘것없었다. 都市施設의 편재는 多數 集團인 韓國人들의 存在를 무시한 것이었기 때문에, 仁川은 當時 韓半島 全域을 후배지로 한 상업도시였음에도 불구하고 文化的으로는 植民地 港口都市의 一般的 현상인 고립성을 벗어나지 못하였다.

(2) 自然景觀

1) 海岸地形

埋築工事는 단순한 토지계획 외에 港灣整備의 利點이 있었다. 埋築에 의해 굴곡이 심했던 자연상태의 海岸線이 정리되는 한편 水深이 깊은 곳까지 海岸線이 연장되어 항구의 기능이 강화되었다. 이러한 土木工事는 수시로 地圖의 모양을 바꾸었다. 즉 대부분의 灣入이 육지화하였고(그림 8), 猫島·自鴻島 등 半島는 平地上의 고지를 이루었다. 沙島와 猿島가 육지와 연결되었고 糞島는 석재 및 토사 채취로 인하여 소멸되었다.

海底地形의 변화 역시 간과할 수 없었다. 최초의 開港場 城倉浦의 몰락 原因은 토사의 매몰에 의한 수심 및 갯골(tidal chanenl)의 변화이었다. 그러한 예는 수시로 발견되었다. 自鴻島 西端 및 濟物浦 內港 역시 開港初에는 외항선의 정박이 가능한 水深을 유지하였으나, 1893年~1902年에 개펄이 성장하여 선박이 정박하기에 곤란하였다. 특히 月尾橋가 준공(1903年)된 후, 月尾島 동쪽의 갯골이 차단되어 土砂가 內港에 퇴적됨으로써 陸橋는 갯골을 양분하는 海底境界의 구실를 하게 되었다.[40] 이로 인한 內港의 水深變化는 건설공사·매축공사·第1 Dock 工事 등 港灣의 기능 유지를 위한 事業을 불가피하게 만든 원인이 되었다.

2) 土地利用

都市化에 의하여 土地利用이 多樣化되거나 集約化되며, 地目變更이 활발히 진행되는 것은 일반적 현상이다. 仁川은 韓半島에서 그러한 변화를 가장 먼저 경험한 地域의 하나이다.

前記한 바와 같이 海邊은 갈대가 무성하였고 農耕地는 聚落 주위의 天水畓과 밭이 약간 散布했을 정도였다. 林野는 대체로 황폐되었으나, 鷹峯山, 花島鎭 주변 및 牛角峴 一帶에 약간의 松林이 分布하였고, 現 自由公園·月尾島 서북쪽·松林山 일부에 활엽수림이 다소 보존되었다.[41]

開港前의 단순했던 景觀은 도시화에 따라 급속히 변화하였다. 임야 및 논밭 등 단순한 상태에서 각종 都市施設 用地·묘지·近郊農業地 등으로 토지 이용이 다양화하였다. 그림 8은 開港前과 1910年경 仁川의 토지 이용 상태를 비교한 復元圖이다.

30年間의 변화 중에 뚜렷한 것은 과수원과 밭의 확장이다. 이는 近郊農業의 발달을 의미한다. 華僑에 의한 近郊農業의 발달은 韓國農業에 기업적 농업을 도입시킨 계기가 되었다. 최초의 菜田은 三里寨居留地 매입과 동시에 現 新浦市場 일대에 일시적으로 나타났으나[42], 시가지의 확장에 따라 대부분 소멸되고 萬石洞 및 松峴洞의 埋築地에 새로운 菜田이 개간되었다. 그러나 이는 자급자족 위주의 소규모 경영이었고, 본격적인 商品作物 재배는 1887年 山東 出身 화교가 多所面 飛龍里(現 龍峴洞)에서 韓國 農民과 함께 中國菜種을 파종함으로써 비롯하였다[43]고 전한다. 淸日 및 露日戰爭을 계기로 각종 채소의 수요가 격증하자 仁川 近郊의 牛角里·松峴里·章意里 및 朱安 일대의 야산 황무지 개간이 활발해졌는 바, 모든 채소는 中國人 靑果市場(前 中國人 菜田터였던 新浦洞)에 집산되어 京仁地區의 外國人에게 공급되었다.

近郊農業의 발달은 土地利用의 집약화를 가져왔는 바, 그 공로를 모두 華僑에게 돌릴 수 없는 點이 많다. 첫째, 開港初부터 韓國政府는 外國人이 租界外의 토지를 所有함을 금지하였다.[44] 둘째, 「淸商保護規則」의 발효로 淸國人은 仁川郊外의 土

40) 信夫淳平, 1908, 仁川開港 25年史, 鹽原釣 出版社, pp. 30~31.
41) 信夫淳平, 前揭書, pp. 31~33.
42) 仁川府史, pp. 447~448.
43) 仁川市 龍峴洞에 거주하는 華僑의 증언.
44) 1886年 政府는 韓國人 名義의 外國人 所有 土地에 대한 取締를 강화하였다(韓沽劤, 1970, 韓國開港期의 商業研究, 一潮閣, pp. 91~92).
45) 高承濟, 前揭書, p. 163.

地所有가 불가능하였다. 세째, 華農은 대부분 獨身 男性으로서 봄부터 가을까지만 농사를 짓고 겨울에는 귀국하는 季節移民이었으므로[45] 定着農이 발생할 수 없었다. 네째, 따라서 華農은 借地農이 대부분이었다. 이러한 借地農은 최근까지도 朱安과 龍峴洞일대에 存在하였다. 上記 사실은 野山開墾이 韓國人에 의해 수행되었으며, 華農은 농업기술을 제공함으로써 兩者의 공동경작이 성립되었음을 입증하는 자료가 된다.

日人 및 歐美人의 기업농 진출은「土地調査事業」(1905年)이 실시된 후 시작되었으며,「農業移民定着規例」의 發表 이후 본격화하여 대규모의 野山開墾 및 干拓事業이 시작되었다. 그 결과 朱安·牛角里, 松林里 등 近郊에 大農場과 果樹園이 설립되었다. 市街地 확장에 따라 萬石洞·龍里·畓洞·배다리 부근의 韓國人 所有의 논이 부분적으로 축소 또는 완전 소멸된 반면, 日人에 의한 새로운 경지 확장으로 감소된 면적을 상쇄하고 남음이 있었다.

開港初 市街地 발달은 日本租界로부터 시작되었다. 日本租界 설치 직후까지 自由公園·웃터골(現 濟物浦高校 주위) 일대는 韓國人 묘지, 內里北쪽은 華僑묘지, 畓洞의 구릉은 日人 묘지, 北城浦는 歐美人 묘지가 분포하였다. 市街地 擴張에 따라 都市發展에 장애가 되어 온 韓國人 묘지는 朱安, 華僑 묘지는 道禾洞, 日人 묘지는 栗木洞에 각각 이전 신설되었다. 海面埋築과 함께 이러한 적극적인 시책을 사용하였음에도 불구하고 1910年頃 市街地 조성은 이미 한계점에 이르렀으며, 인접한 仁川郡 多所面의 新花水里·松峴里·松林里까지 사실상 시가지가 연장되었으므로 市域擴張은 불가피한 문제였다. 1910年頃 非市街地로 남아 있던 W^1(日人묘지), W^2(日人의 과수원), W^3(상수도 배수지), W^4(해안습지), W^5(各國公園), W^6(철도와 항만용지) 등 (그림 9)은 市街地의 擴張을 억제하는 요인이었다. 당시의 市行政은 租界 및 韓國政府로 분산되었기 때문에 外國人 私有地 및 各租界의 公有地를 收用할만한 行政力은 기대할 수 없었다. 따라서 租界外 地域의 都市化는 계획의 不在

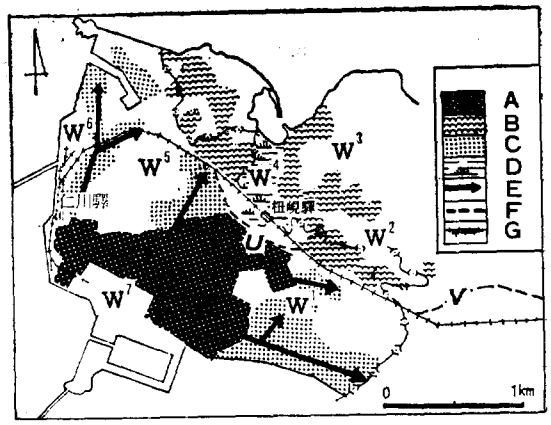

그림 9. 市街地의 擴張. A는 本市(main city), B는 韓國人 市街地의 확장, C는 日人 市街地의 확장, D는 습지, E는 市街地 확장 방향, F는 開通 당시의 京仁線, G는 改良工事 후의 京仁線(1909년), U는 舊梳峴驛址, V는 舊牛角驛址이다. W는 市街地 확장의 장애가 된 부분을 나타낸 것이다.

및 各國人 間의 相反된 利害關係에 따른 혼란 속에 진행되었기 때문에 租界地區에 비할 때 都市形態가 非合理的이고 무질서하였으니, 이는 현재까지 仁川市의 발전에 적지 않은 장애가 되고 있다.

外國人의 土地는 京仁鐵道 부설시에도 적지않은 부작용을 일으킨 바 있다. "同鐵道 부지로 國有地는 무상으로, 私有地는 韓國政府가 구입하여 제공하기로 韓國政府와 京仁 鐵道會社間에 합의가 이루어졌다.[46] 鐵道 敷設權을 얻은 美國人 James Morse는 牛角峴에서 起工式을 한 후에(1897年)本驛을 坼浦일대의 埋築地로 內定하였으나 日人 地主들 의반대로 敷地를 구입하지 못하였고, 韓國政府가 現 仁川驛 부지를 埋築하여 제공함으로써 이 問題는 해결되었다. 그 결과 京仁線은 굴곡이 심한데다가 路線의 불합리한 점이 많이 지적되었는 바, 開通과 동시에 京仁線 운영권을 인수받은 日人들은 대규모의 개량공사(1907~1909年)를 단행하였다. 예를 들면 開通當時의 梳峴驛이 現 東仁川驛의 위치로 移轉하였고[47](그림 9의 "U"), 牛角驛(그림 9의 "V")의 폐지 및 朱安驛(소월역)이 신설되었다. 鐵道敷設은 仁川驛·梳峴驛·朱安驛

46) 1938, 朝鮮總督府 鐵道局, 朝鮮鐵道 40年史, pp. 43~44.

47) 梳峴驛의 위치는 現 靑果市場 뒤였으며 線路는 仁川女高校庭→仁峴극장 뒷길→靑果市場의 코스로 우회하였다. 1918年의 1 : 50,000 지형도, 1954年 1 : 12,500 시가도에서 東仁川驛 광장의 논과 습지를 볼 수 있는 바, 東仁川驛은 습지를 매축하여 설치되었음을 알 수 있다. 즉, 개통당시의 京仁線은 이 습지를 우회했다.

일대의 저습지 埋築工事, 牛角峴 및 응봉산의 절단공사 등을 통한 地形의 變化를 가져왔으며, 間接的으로 鐵道 주변에 近郊農業地를 발전시켜 土地利用上의 변화를 가속화하였다.

4. 結　論

仁川은 江華條約(1876年)에 의해 開港되었다. 그러나 歷史的인 仁川開港(1883年)이란 濟物梁(仁川郡 多所面의 일부) 일대의 城倉浦 開港과 濟物浦 外國人 租界의 設置라는 두 가지 사실로 구분되어야 한다. 開港과 동시에 濟物梁은 仁川郡으로부터 분리(면적 1.6 km²) 되었으며, 開港場과 租界를 관장하는 仁川監理署가 설치되었다. 仁川監理는 仁川府使를 겸직하게 됨으로써 仁川舊邑(官校洞)은 行政·文化·交通의 要地로서의 機能을 상실하게 되었고, 신흥도시 濟物梁이 仁川의 대표적 地名으로 불리우게 되었다. 이는 新交通路上의 要地가 商業中心地로 발전함에 따라 前近代的 交通路上의 舊行政 中心地가 쇠퇴한데서 비롯된 현상이었다. 이러한 事例는 開花期 韓國의 도처에서 발생하였으나, 특히 日本租界, 淸國租界 및 歐美系 各國租界가 30年間(1883~1913年)이나 정립했던 仁川의 경우는 다른 都市에 비해 특이한 景觀의 변화가 있었다.

① **都市景觀**: 租界地區는 原住民인 韓國人을 퇴거시킨 후에, 都市化가 진행됨에 따라 완전히 外國的 景觀을 이루었다. 즉 淸國租界는 中國式, 日本租界는 日本式, 各國租界는 洋式 建物을 주로한 淸舘村, 倭舘村 및 洋舘村을 形成하였는 바, 1세기 以前의 世界各國의 建築樣式이 집약되어 있다. 租界外에도 三里寨 華僑居留地와 서남쪽 임해지구의 日人 市街地도 대부분이 사실상 外國 都市의 景觀을 지니고 있었다. 이들 外國人 市街地는 대체로 街路網이 질서정연한 直交式이었으나 韓國人 市街地는 自然發生的으로 성장한 迷路型 취락이었다. 더구나 불량건물이 대부분이어서 土幕村이라는 slum 지구의 출현을 보게 되었다.

② **自然景觀과 土地利用**: 開港 當時는 城倉浦 외에 10여개의 자연부락이 海邊 湧泉을 중심으로 분포했을 뿐이었으나, 開港후 30年 만에 全地域이 市街地化하였다. 開港初의 市街地는 丘陵 斜面에 발달하였으나, 海面埋築 工事가 진행됨에 따라 埋築地에 商業地區·鐵道·港灣地區·임해공업지구 등이 조성되어 기능지역 분화가 이루어지기 시작하였다. 埋築工事에 따라 海岸地形의 변화가 수반되었으며, 京仁線鐵道·京仁道路의 정비도 지형변화의 요인이 되었다.

人口增加와 市街地의 擴張은 植生 및 土地利用의 變化를 가져왔다. 市街地 외곽에 分散·設置되었던 墓地가 市街地 팽창에 따라 郊外로 이전하였으며 市街地內의 농경지가 감소 또는 소멸되는 대신 郊外에서는 대규모의 간척사업에 의한 耕地擴張이 이루어졌다. 그러나 土地利用의 변화가운데 가장 뚜렷한 현상은 林野面積의 감소이다. 都心地에서는 林野가 공원으로 대치되어 森林 保存이 잘된 반면, 郊外에서는 華僑가 近郊農業을 導入한이래 韓國農民에 의한 대규모 野山 개간이 시행되었고, 日人과 歐美人도 다수 참여하여 果樹園을 만듦에 따라 地目變更이 급격히 일어났다.

景觀의 변화 및 景觀의 特性을 考察해 볼 때 仁川은 서울에 앞서 西歐化가 시작된 것으로 생각된다. 이는 仁川이 新興都市였다는 점 외에도 都市機能 및 都市性格上 開港初의 仁川은 獨自的인 발전을 하였음을 입증하는 것이다. 그러나 鐵道의 발달 등 交通機關의 근대화와 日帝의 植民政策에 의하여 仁川의 貿易機能이 약화됨으로써 독자적 성격이 약화되는 동시에 서울의 關門 또는 衛星都市的 성격을 띠게 된 것이다.

A Study of the Landscape of Inchon at the Time of the Treaty Port.

Young June Choi

Summary:

Inchon, presently the port for Seoul in foreign trade, was opened in 1883 as a result of the Treaty Port between Korea and Japan (1876), and began to develop as a major port city. Recently, a number of studies concern ing its' early development has been made, but few of them deal with such problem as geographical aspects. This study attempts to put special emphasis on the reconstruction and analysis of its settlement landscape and land use at the turn of 20th century.

Various Kinds of documents and maps, place-names, field works, and interviews with the elders who have seen the changes of landscapes are the major sources of info r-mation for this study. Especially, reconstruction of the C.B.D. area (mainly early Concession areas) in order to interprete the townscape and functional areas is based on the historical periods, and ethnic) and cultural background.

Sung-Chang Po and Wha-Do Jin, Inchon of today, was a small naval, commercial and fishery haven in pre-Treaty Port period. According to the Treaty Port between Korea and Japan, Sung-Chang Po was opened by Korean government. Foreign Concessions (Chinese, Japanese and Westerners) were set up at the hillside of Jemulpo about 1 km from Sungchang-po port. But this port was declined after the construction of Jemulpo harbour (1885) by the foreigners.

At the dawn of modern age, a number of former administrative towns of Korea declined due to the urbanization and improvement of traffic facilities. Inchon is such an example. As a result, Jemulpo was developed as a leading commercial foreign trade and administrative town instead of Kwan-Kyo Dong (former Inchon) which was the center for local administration and transportation and the main urbanized area. And Jemulpo was called by the representative name, that is Inchon. Because of these foreign settlements which lasted from 1883 to 1913, Inchon acquired many distinctive characteristics such as follows;

1. At the initial stage of the Treaty-Port, Inchon had nothing to do with Seoul in its development, but kept its' own characteristics and independence as a colonial free port. Because land transportation was still more primitive than marine transportation before 1900, Inchon was a leading foreign trade port in those days with the advantage of marine and inland navigation along the Han river. But its' hinterland had shrunken since the construction of the Kyong-In, Kyong-Bu and Kyong-Eui railroads and Inchon had become a gateway of Seoul.

2. Half of the inhabitants were foreigners and the breakdown of this number is as follows; Japanese (80~85%), Chinese (10~15 %), and Westerners (less than 1%) from more than ten different countries. Therefore, in addition to the native Korean population, three other subcultures existed in Inchon

3. The building in the foreign settlements were predominently Japanese, Western and Chinese in style according to the concession area, but most of the houses in the Korean settlement were small, straw-thatched abodes

or mud huts except a few tile-roofed houses.

4. Despite its' master plan by the Government, there was no distincivic center in the concession area as each concession had been constructed according to its' own plan,

5. The greater part of the urban district was obtained by the land reclamation which was utilized for railroad sites, harbour facilities and other industrial areas,

6. Initial horticulture in Korea was initiated by the Chinese with Koreans, Japanese or Westerners in Inchon, the former cultivating vegetables and the later growing fruits or raising milk cows.

Although it was a focus of initial Westernization or modernization in Korea, the large part of this subculture was gradually swept away with the abolition of the concession system. Consequently, Inchon in those days was little more than a cradle of hybrid culture and as advanced base of colonization and the colonial culture contributed particularily inno way to the development of other Korean cities.