

大衆交通手段이 서울시 發達에 미친 영향 : 1899-1968

李 惠 恩*

◀ 目 次 ▶	
1. 序 論 (1) 研究目的 (2) 研究方法 2. 大衆交通手段의 發達 (1) 서울의 都市間 交通手段의 變遷	(2) 電車の 發達 3. 都市成長에 미친 電車の 영향 (1) 電車路線의 확장과 境界變遷 (2) 交通發達의 都市空間構造의 變化 4. 結 論

1. 序 論

(1) 研究目的

인간이 한 지역에 居住한다 함은 인간에 의한 地表上의 空間的인 점거를 의미한다. 공간적인 점거를 위하여 인간은 일단의 移動을 감행하여야 하며, 이러한 인간들의 地理的 移動은 交通이란 말로 표현되어진다. 또한 交通은 한 지역의 인구변화, 경제발달, 기술의 혁신과 밀접한 관계를 갖고 발달하며, 그 지역의 空間構造에 변화를 초래하는 하나의 대체로서 작용한다. 따라서 交通은 地域研究에 있어서 중요한 주제의 하나로 간주되어지고 있다.

交通은 한 지역의 발달, 특히 現代都市의 發達에 영향을 미친다. 현대의 도시들은 그 도시가 지닌 사회·경제적인 특성에 따라 발달의 정도가 다양하며 交通은 이러한 都市들의 空間的인 變化에 직접 또는 간접적인 영향을 주는 것이다. 交通 중에서도 一般大衆의 근무지와 거주지 간의 왕복과 기타 필요한 都市內 移動에 절대적 편의를 제공하는 都市內 大衆交通體系는 都市의 공간적 발달에 필수 불가결의 것이다.

요즈음은 自動車를 이용하는 個人交通手段의

발달로 이전에 비하여 大衆交通의 위치가 비교적 약화되었으나, 그 중요성은 지속되고 있다. 과거 自動車와 같이 빠른 個人交通手段이 존재하지 않거나 보편화되지 않았던 시대에서의 大衆交通은 도시의 공간 확장 유형에 결정적 역할을 수행하였다. 특히 徒步型都市에서 前產業型都市로, 다시 產業型都市로의 전환에서 大衆交通은 근무지와 거주지의 분리, 거주지의 확산 및 교외화 현상에 절대적인 영향을 주었다.

서울의 경우, 최초의 都市內 大衆交通手段은 1899년 운행을 시작한 電車였으며, 이는 1968년까지 거의 70여년간을 서울 시민을 위한 大衆交通手段으로서 기능을 수행하였다. 전차와 함께 1930년대에 잠시 버스가 운행되기도 하였고 1950년대에 들어 버스의 본격적인 운행이 이루어져 都市의 공간 확장에 큰 영향을 미쳤으나 電車는 서울시 최초의 그리고 유일의 대중교통수단으로서 50여년 이상 서울의 도시 발달에 영향을 주었다고 사려된다.

이제까지 이루어졌던 연구들은 서울의 都市化 과정에 대부분 집중되었고, 특히 1960년대 이후의 서울에 관한 연구가 주를 이루었다. 그 중에서 都市成長에 영향을 미치는 交通과의 관계를 다룬 연구는 거의 이루어지지 않았고, 최근 들어서야 서울의 交通發達과 都市發達에 관한 연

* 東國大學校 師範大學 地理教育科 副教授

이 논문은 1987년도 문교부 자유공모과제 학술연구조성비에 의하여 연구되었음.

구가 있었다.” 외국의 경우에는 交通과 都市發達과의 관계를 다룬 연구가 많으며²⁾ 특히 ‘the shaper of the city’³⁾라고까지 일컬어지고 있는 電車와 都市成長에 관한 연구가 많이 이루어져 있다. 그러나 우리의 경우, 서울의 交通發達과 都市發達에 관한 연구는 交通手段 전체를 다루고 있어 大衆交通, 그 중에서도 電車の 發達과 都市成長에 관한 연구는 건무한 실정이다.

따라서 본 연구는 서울 最初의 交通手段이었던 電車の 發展이 서울시 發達에 어떠한 영향을 미쳤는가 분석하려는데 목적을 두고 있다. 연구기간도 電車が 운행을 처음 시작하였던 1899년부터 운행을 완전히 정지한 1968년까지로 한정하였으며, 전차와 경쟁하였던 다른 交通手段인 버스는 主 연구대상에서 제외하였다.

(2) 研究方法

우리나라 最初의 都市內 大衆交通手段이었던 電車が 서울의 都市發達에 어떠한 영향을 미쳤으며, 전차의 역할 및 기능은 어느 정도였는지를 고찰하기 위하여 本 論文을 크게 두 부분으로 나누었다. 처음에는 電車を 포함한 서울의 都市交通發達을 개략적으로 서술한 후 電車が 처음 서울에서 운행을 시작한 것에서부터 버스에 大衆交通手段으로서의 수위 자리를 빼앗기고 마침내는 운행이 정지되기까지의 電車の 發達過程을 고찰하였다. 두번째 부분은 서울의 경제 확장, 인구 변화 등 사회·경제적 변화를 통한 都市의 發達을 電車の 發達과 비교하여 電車の 운행이, 또한 電車路線의 확장이 都市發達에 어떠한

영향을 주었는지 분석하였다.

이러한 내용을 연구하는 방법으로서 歷史地理學 研究의 대표적 방법의 하나인 종적인 접근 방법을 사용하였으며, 이론적·인지적 접근방법을 병행하였다. 이들 접근방법을 통한 연구를 위하여 1차 및 2차 자료에 의한 문헌연구를 통하여 주로 자료를 수집하였다. 문헌연구는 당시의 사회상과 電車에 관한 대중의 인지를 파악하는 데 중요한 자료인 신문과 당시에 쓰여졌던 각종 보고서, 社史, 年鑑 등을 주로 使用하였다. 그밖에 서울의 발달을 고찰하기 위하여 都市發達에 관한 논문과 각종 문헌, 역사서 등을 통하여 자료를 수집하였으며, 5만분의 1 지형도를 포함한 각종 지도는 도시의 공간 구조 및 확산연구의 기초 자료로서 이용되었다.

문헌연구에 덧붙여 電車運行에 직접 관여하였던 사람들과 電車を 利用하였던 사람들과의 인터뷰를 통하여 電車 운행 당시의 상황 및 전차의 역할, 전차에 대한 당시 시민들의 일반적인 인지를 수집하였다. 이밖에 실제 답사를 통하여 전차에 관한 각종 자료를 수집 보완하였다. 분석방법은 통계자료, 지도를 통한 분석을 주로 하였으며, 외국에서의 연구결과와 같이 電車는 서울시 發達, 특히 水平的 空間擴張에 직접적인 영향을 미쳤다는 가정하에 電車が 서울시 발달에 미친 영향을 分析하였다.

本 研究를 통하여 나타난 가장 큰 문제점은 과거에 이루어진 통계의 不一致라는 점이다. 즉, 통계를 수집, 분류한 방법도 다를 뿐만 아니라 시대에 따라 기록된 수치에 상당한 차이를 나타

- 1) 이은숙, 1987, “도시 교통 발달과 도시 성장: 서울을 중심으로”, 이화여자대학교 대학원 박사학위 논문. 최운식, 1986, “서울의 교통 발달과 도시공간 변화”, 이화여자대학교 창립 백주년 기념논총, 제49집, 이화여자대학교 한국문화연구원, pp. 345~362.
- 2) C. Clark, 1957~58, “Transport: Maker and Breaker of Cities,” *Town Planning Review*, Vol. 28, pp. 237~250.
Michael Conzen, 1975, “A Transport Interpretation of the Growth of Urban Regions: An American Example,” *Journal of Historical Geography*, Vol. 1, No. 4, pp. 361~382.
Harlan Gilmore, 1953, *Transportation and the Growth of Cities*(Glencoe, IL: The Free Press).
Hae Un Rii, 1982, “Genesis, Early Growth, and Impact of the Transportation System on Detroit, 1805~1900” (Unpublished Ph.D. Dissertation), Department of Geography, Michigan State University.
Joel Tarr, 1978, *Transportation Innovation and Changing Spatial Patterns in Pittsburgh, 1850~1934*, Chicago: Public Works Historical Society.
- 3) George Smerk, 1967, “The Streetcar: Shaper of American Cities,” *Traffic Quarterly*, Vol. 21, pp. 569~584.

내고 있어 기타 자료와 연계하여 사실여부를 판단해야만 한다는 것이다. 또한 電車의 운행이 가까운 과거에 일어났던 사실임에도 불구하고 자료가 많지 않다는 점이다. 따라서 電車運行에 관여하였던 또는 利用하였던 사람들이 아직 살아 있는 때에 그들의 도움과 인지를 기초로 하여 70여년간 서울의 大衆交通手段이었던 電車에 관한 研究가 더 많이 이루어져야 한다고 사려된다.

2. 大衆交通手段의 發達

(1) 서울의 都市內 交通手段의 變遷

서울은 1394년 朝鮮王朝의 首都로서 건립된 이래 이제까지 우리나라의 中心地로서 그 역할을 수행하여 왔다. 朝鮮時代를 통해 전란중 잠시 동안을 제외하고는 中央政府가 지속적으로 위치하였던 곳이며, 日帝時代에는 식민통치의 중심인 총독부가 있었던 곳이다. 해방 이후 현재까지 우리나라의 行政的 首都로서 政治的 中心地이자 經濟, 社會, 文化의 中心地로서 서울의 600년 歷史는 명실공히 우리나라 대표적 도시임을 입증하여 주고 있다. 이러한 서울의 中心的 機能은 交通網 形成 및 交通의 발달에도 영향을 미쳐 朝鮮時代 9대 간선로가 서울을 中心으로 이루어져 있었으며, 현재의 철도, 고속도로, 일반도로망들도 서울을 중심으로 형성되어 있다.

朝鮮朝末 新文明이 도입되어지고 外國에의 문화개방으로 외국과의 교류가 늘어나면서 서울의 모습은 서서히 변화하기 시작하였다. 서울에 외국인의 거주자가 많아지면서 그들에 의해 또는 외국에서 귀국한 韓國人에 의해 도입되어진 外國의 文物들이 서울에 모습을 나타내었다. 서울에서 利用되었던 交通手段에도 新文明의 도입이 이루어져 19세기 말부터 서울의 交通體系도 점차 변화하기 시작하였다.

19세기 말 거주지와 근무지가 대체로 일치하거나 가까운 거리에 위치하여 사람들의 장거리

이동이 그다지 필요하지 않은 徒步型都市였던 서울에서의 交通手段은 朝鮮時代를 통하여 이용되어온 전통적인 교통수단으로 특수 계층의 한 사람만을 이동시키던 人力에 의한 가마, 남여, 평교자 등이 주를 이루었다. 그밖에 승용마차가 1880년대 초 서울에 도입된 것 같으나 보급되지는 못하였고, 처음 서울에 도입된 年代는 확실하지 않지만 1880년대에 도입된 것으로 추측되는 自轉車가 극히 소수인에 의하여 이용되었다.⁴⁾

1890년대에 들어 서울에는 日本에서 도입된 人力車가 새로운 交通手段으로 등장하였다. 日人에 의하여 운행된 人力車는 人力에 의존한 한사람만을 이동시킬 수 있는 交通手段이었고, 이용계층은 대체로 높은 관직에 있던 사람들이거나 기차여행자들과 기생들이었다.⁵⁾ 물론 일반인들도 이용하기는 하였으나 보편적으로 세 계층 사람들이 많이 이용하였다. 人力車는 한 번에 이동시킬 수 있는 인원이 한명뿐이어서 비록 이용계층에 제한이 없었다 할지라도 대중교통⁶⁾으로 간주될 수는 없으나, 日帝時代를 통하여 지속적으로 운행되었고 서울의 都市交通에 큰 몫을 차지하였다.

현대적인 交通手段으로 서울에 처음 등장한 大衆交通은 電車로서 美國人인 Collbran과 Bostwick의 제청에 의하여 皇室의 洪陵 참배時 경비 절감 및 편의를 위한 목적으로 부설되었으나 市民들의 열렬한 환영을 받았던 新文明의 利器였다. 西大門에서 淸涼里간의 운행으로 大衆交通으로서의 첫 발을 내디딘 電車는 계층을 초월한 市民들의 운송기관으로 시민들의 필요에 의하여 노선 연장과 복선화가 지속적으로 이루어졌으며 電車數도 증가하여 서울의 大衆交通手段으로서 그 위치를 확고히 하였다. 電車가 大衆의 애호 속에 운행되던 1928년 서울에는 버스가 새로운 大衆交通手段으로 등장하여 電車와 경쟁을 하였다.⁷⁾ 처음에는 電車가 지닌 공간적인 제한성을 탈피할 수 있는 장점으로 우위를 차지하였으나 무리한 운행으로 인한 경영 적자는 버스의 운행 정지를 초래하였다. 1928년부터 1932년까지 4년

4) 劉鳳榮, “開化百景⑤ 車”, 조선일보, 1968년 4월 11일자.

5) ibid.

6) 李惠恩, 1987, “大衆交通手段의 起源과 發達: 서울과 외국 도시의 비교연구”, 지리학 논총, 제14호

7) 서울특별시사편찬위원회 편, 1981, 서울 600년사 N, p. 981.

표 1. 전차와 버스의 연간 승차 인원(1945~1948)

연도	전차(A)	버스(B)	%(B/A)
1945	117,832,034	3,376,728	2.9
1946	106,741,280	2,425,580	2.2
1947	109,205,780	2,291,692	2.1
1948	134,336,677	2,236,074	1.7

자료: 서울특별시사편찬위원회(편), 1983, 서울 600년사 V, p. 800; p. 802.

간 버스와 경쟁하였던 電車는 다시 서울의 유일한 大衆交通手段으로 존재하였다.

1940년대 초 버스의 운행이 재개되었으나, 운휴가 잦았고, 광복 이후에도 연료부족 등을 이유로 운휴되는 경우가 많았다. 따라서 표 1에서 보는 바와 같이 1945년에서 1948년까지 전차와 버스의 연간 승차 인원을 비교하여 보면 버스를 이용하는 승객은 電車利用 승객에 대하여 극히 적은 비율을 차지하였으며, 그 비율도 매년 감소하고 있는 경향을 나타내고 있었다. 또한 電車の 승차 인원은 증가하고 있는데 반하여 버스의 이용자는 계속 감소하였다. 결과적으로 해방 직후 서울에 운행되었던 버스는 독자적인 도시내 대중교통으로서의 역할보다는 電車の 보조적인 역할밖에 하지 못하였음을 알 수 있다.

광복과 더불어 해외에서 귀국하는 사람들이 증가하였고, 특히 서울로의 인구 집중현상은 서울의 都市交通에도 영향을 미쳐 교통의 발달보다는 후퇴를 초래하였다. 人口의 급증은 電車の 수송능력을 훨씬 능가하였고, 社會의 무질서는 電車運行의 침체를 가중시켰다. 都市交通이 원활하지 못하자 人力車와 승합마차가 다시 등장하여 전차·버스와 함께 市内交通手段으로 이용되었으나 도시 교통문제를 해결해 주지는 못하였다.

서울시가 운수사업의 개방정책을 실시하던 1949년 버스의 운행도 본격적으로 이루어졌으나 6.25 동란으로 서울의 交通體系는 완전히 파괴되었으며, 다시 한 번 서울의 交通發達은 후퇴되었다. 서울의 수복과 더불어 人口는 급속히 증가하였고, 따라서 市内大衆交通의 必要性이 절실히 대두되었으나, 전쟁으로 파괴된 電車는 복구가 늦어 수송력이 人口增加에 훨씬 못 미쳤으며, 버스는 연료의 부족으로 운휴하는 경우가 많

표 2. 전차와 버스의 연간 승차 인원(1953~1959)

연도	전차(A)	버스(B)	%(B/A)
1953	87,995,513	144,606	0.2
1954	116,249,663	50,610,435	43.5
1955	117,613,425	95,538,645	81.2
1956	131,782,595	102,055,867	77.4
1957	133,197,007	149,657,720	112.4
1958	107,990,837	166,280,480	154.0
1959	114,028,986	206,251,360	180.9

자료: 서울특별시, 도시계획기본자료조사서, 상, p. 160.

아 도시 대중교통수단으로서의 기능을 제대로 수행하지 못하였다. 이러한 상황에서 택시와 승합택시가 새로운 교통수단으로 등장하였고 自家用 自動車の 이용도 많아졌다.

사회가 안정됨에 따라 交通體系의 질서도 회복되기 시작하여 전차와 버스는 중요한 대중교통 수단으로 서울의 수송기능을 분담하였다. 1950년대 電車와 버스의 수송인원을 비교하여 보면 서울시 수송체계의 이원화와 大衆交通手段으로서의 중요성이 電車에서 버스로 이동하고 있음을 알 수 있다. 표 2에서 보면 1950년대 중반에 들면서 버스의 이용이 급증하다가 1957년에는 버스의 연간 승차 인원이 전차의 경우를 능가하였고, 그 후 버스의 전차 對比 수송인원이 급증하고 있음을 알 수 있다. 이는 서울시 人口의 급증과 더불어 주거지의 공간 확장이 이루어졌음에도 전차는 정해진 궤도 위의 노선만을 운행해야 하며, 운행 속도도 버스보다 느려 공간적, 시간적으로 전차 수송 능력의 한계를 나타냈기 때문으로 여겨진다.

서울 시민의 버스 이용은 더욱 증가하였고 급속하게 증가하는 市内交通량에 전차는 경우에 따라 市内交通의 장애가 된다는 여론이 대두되었고, 결국 1968년 그 운행이 정지하게 되자 버스는 처음 서울에 모습을 나타낸지 40년만에 서울 唯一의 大衆交通手段으로서 자리를 차지하였다. 서울의 지속적인 인구 증가는 버스만으로 서울 市民의 수송을 담당하기 힘들었고, 自家用 自動車와 택시의 폭증은 교통체증을 야기시켰으며, 육상교통의 제한성을 표출시켰다. 이에 地下鐵이 착공되어 제 1호선의 운행이 1974년

시작되었다. 그 후 제 2, 3, 4호선이 개통되어 버스와 함께 서울의 주요 大衆交通手段으로서 기능을 수행하고 있고, 이밖에 택시와 자가용 자동차도 서울시 교통의 큰 몫을 담당하고 있다.⁸⁾ 현재 서울의 都市內 交通體系는 버스·지하철의 大衆交通과 택시 및 자가용 자동차 등의 個人交通이 혼합되어 있으며, 결국 서울의 都市內 大衆交通은 電車에서, 電車와 버스의 공존, 버스 단독, 그리고 버스와 지하철의 공존으로 이어지고 있다.

(2) 電車の發達

新文明의 利器로서 電車の 도입은 서울의 공간구조에 변혁을 이루는 하나의 계기가 되었다. 이제까지 도보나 가마, 말, 인력거 등에 의존하던 서울의 交通體系가 電車の 利用으로 市民들의 移動速度가 빨라졌으며, 따라서 移動距離의 확장도 이루어졌다. 그러나 電車の 운행이 정착되기까지는 많은 우여곡절을 겪어야만 하였다.

電車는 美國人인 콜브란(Collbran)과 보스트윅(Bostwick)에 의하여 서울에 소개되었다. 서울과 仁川간의 철도 부설권을 획득하였던 그들은 高宗의 洪陵 參배時 電車を 이용하면 경비절감을 할 수 있다고 皇室에 권유하였고, 서울 市民의 利用을 부차적인 목적으로 설득하였다. 이에 高宗은 電車 敷設을 허가하였고, 1898년 설립된 漢城電氣會社에 의하여 鐵道 부설공사, 架線工事, 發電所의 건설 및 電車の 조립이 이루어져 1899년 5월 17일(음력 4월 8일) 電車の 運行이 이루어졌다.⁹⁾ 電車開通式은 많은 사람의 참석으로 성황리에 이루어졌으며, 市內 大衆交通의 嚆矢인 電車の 運行은 많은 사람들로부터 호응을 받아 연일 만원이었다. 그러나 이들 승객들은 都市內 移動을 위한 利用보다는 구경이 目的이었다. 즉, 地方에서 일부러 전차 구경을 오는 사람도 많았고, 한 번 승차하면 운행 종료

時까지 電車を 타는 사람도 있었다 하니 電車の 運行이 큰 사건임에는 틀림없었다.

電車는 市民들의 큰 호응 속에 순조로운 운행을 시작하였으나 매마침 가마이 닦쳐와 電車에 대한 원망이 나타나던 때에 현재 鍾路 2가 부근에서 어린이가 電車에 치어 죽는 교통사고가 발생한 것을 계기로 電車燒打事件이 발생하였다.¹⁰⁾ 이 사건은 日人 기술자들의 전권 사직으로 파급되었고 電車の 운행도 정지되었다. 이는 電車가 가마, 인력거 등에 비하여 이동 속도가 빠르며, 정해진 궤도 위를 이동하므로 전차가 사람을 피할 수 없다는 전차 운행에 따른 사전 훈련이나 계몽이 충분히 없었기 때문에 일어났던 사건으로 新文明의 도입 이후 최대의 불상사였다.

물론 전차가 개통하기 전 電車 타는 법과 요금에 신문을 통해 상세히 홍보되었지만¹¹⁾ 美國人 기사를 데려와 같은 해 8월 電車の 운행이 재개될 때는 車體에 防護機와 大警鐘을 달고 운행하였고¹²⁾, 신문에 전차탈 때의 주의점을 고시한 일¹³⁾ 등은 전차가 하나의 신기한 이동 물체가 아닌 서울 市內의 중요한 交通手段이며, 사고를 예방 또는 줄이고 효과적인, 필요한 交通手段으로서의 電車로 정착시키기 위한 정부의 노력이었다.

電車が 처음 운행될 때는 高宗의 洪陵行에 이용하고자 함이었으므로 실제로 高宗이 電車を 利用할 때는 일반 운행은 금지되었다.¹⁴⁾ 그러나 貴賓用 電車が 그 모양에서 상어를 닮았다 하여 皇室의 利用은 적었고, 일반 시민들이 이용하던 초기 전차의 경우¹⁵⁾ 중앙의 상등석은 유리창으로 막혀 있어 편찮으나 하등석은 완전히 개방되어 있어 날씨가 좋지 않은 날은 불편을 겪어야 했지만 시민들의 이용은 날이 갈수록 많아졌다.

電車 利用者의 증가는 路線 연장의 필요성을 대두시켰고, 최초의 西大門—淸涼里간 노선 외에 1899년 鍾路—南大門간의 노선이 증설된 것

8) 李惠恩, 1987, op. cit.

9) 社史編纂委員會, 1966, 韓國電力五年史, 韓國電力株式會社, p. 350.

10) 京城府, 1934(昭和 九年), 京城府史, 上, pp. 673~675.

11) 독립신문, 광무 3년 5월 2일자

12) 京城府, op. cit.

13) 독립신문, 광무 3년 11월 11일자

14) 독립신문, 광무 3년 10월 20일자

15) 李惠恩, 1987, op. cit. 그림 4 참조.

표 3. 서울의 電車 路線 工事

竣工年月日	區 間	件 名	竣工年月日	區 間	件 名
1898. 12. 25	西大門—清涼里	新 設*	1920. 11. 27	南大門驛—西大門郵遞局	新 設
1899.	鍾路—南大門	〃	1921. 6. 23	東大門—光熙門	〃
1901. 1	南大門—舊龍山	〃	1923. 8. 20	鍾路—安國洞	〃
1901. 7	西大門—南大門	〃	1923. 10. 3	通義洞線(通義洞—孝子洞)	〃
未 詳	西大門—麻浦	〃	1926. 3. 30	光化門—中央廳	複 線
1910. 7. 21	舊龍山—新龍山	〃	1926. 4. 19	獎忠壇線	新 設
1910. 8. 26	鍾路—東子洞(除外: 南大門—驛前)	複 線	1927. 12. 19	中央廳—積善洞	複 線
1910. 12. 20	昌慶苑線	新 設	1928. 9. 18	競馬場	〃
1911. 4. 11	清涼里線 延長	複 線	1928. 10. 27	南大門—光化門	新 設
1911. 12. 7	東大門 本線	〃	1929. 7. 10	清涼里—同驛前 延長	〃
1912. 2. 12	南大門—서울驛	〃	1929. 7. 24	鍾路—安國洞	複 線
1912. 3. 23	新龍山線	〃	1929. 8. 5	中央廳—安國洞	新 設
1912. 6. 3	元曉路街	新 設	1929. 9. 3	新龍山—漢江人道橋	〃
1912. 6. 25	乙支路 2街—乙支路 6街	〃	1934. 5. 17	龍山署—元曉路	複 線
1912. 12. 6	乙支路 6街—光熙洞	〃	1934. 10. 3	清涼里線	〃
1912. 12. 6	乙支路 入口—乙支路 2街	〃	1935. 9. 23	獨立門—靈泉	新 設
1913. 6. 10	鍾路 附近	複 線	1936. 8. 31	西大門—麻浦	複 線
1914. 6. 8	往十里線	新 設	1936. 10. 23	漢江橋—鷺梁津	新 設
1915. 8. 18	忠武路 4街 線延長	〃	1937. 8. 14	往十里線	複 線
1915. 8. 26	光化門—義州路	複 線	1946. 4. 1	昌慶苑—明倫洞	新 設
1916. 10. 30	鍾路 4街—昌慶苑	〃	未 詳	明倫洞—敦岩洞	〃
1917. 4. 15	光化門—通義洞(景福宮內) (공사현장)	新 設	1953. 5. 15	新吉洞—鷺梁津	複 線
1920. 11. 8	乙支路 入口	接 續	1953. 12. 5	永登浦驛前 延長	新 設

* 新設은 單線임.

자료: 京城府史, 下, p. 509.; 京城電氣株式會社 六十年沿革史, pp. 256~257, p. 361.; 韓國電力 二十年史, pp. 1913~1934.

을 시작으로 새로운 電車路線의 부설 및 기존 노선의 複線화가 지속적으로 이루어졌다. 電車路線工事는 표 3에서 보는 바와 같이 電車の 開通 직후 몇년간 활발히 진행되다가 본격적인 路線의 연장 및 복선화는 1910년부터 시작되어 1930년대 후반까지 약 30여년에 걸쳐 활발히 진행되었으며, 이 기간에 서울 전차 노선망의 대부분이 완성되었다. 이는 서울의 電車發達史에서 路線의 총 연장이 가장 길었던 1960년대의 40,575km와 1945년의 39,906km, 노선 연장에 큰 차이가 없음으로도 입증되어진다.¹⁶⁾

표 3은 京城電氣株式會社 六十年沿革史에 기초하고 京城府史, 韓國電力 二十年史와 1956년

도의 電車路線圖 등을 참고하여 작성한 것이다. 표 3의 작성 과정에서 나타난 일부 路線의 성격에 대하여 설명하면, 먼저 1901년에 부설된 西大門—南大門간 路線과 1920년에 부설된 南大門驛—西大門 郵遞局간의 路線은 같은 路線이라고 간주된다. 이는 1920년에 부설된 南大門驛—西大門 郵遞局까지의 노선이 1901년 南大門에서 시작하여 蓬萊 1街, 義州路 2街, 義州路 1街를 경유하여 西大門 밖까지 부설되었다가 경영부진으로 곧 폐쇄된 노선과 일치하기 때문이다.¹⁷⁾ 龍山을 연결하는 龍山線과 忠武路 4街까지의 연장선은 그 지역에 거주하는 日人들의 편의를 위하여 설치된 노선으로 사려된다.¹⁸⁾ 1917년 부설된

16) 社史編纂委員會, 1967, 韓國電力五年史, 부록, 韓國電力株式會社, pp. 60~61.

17) 최신 서울특별시 지도, 1967.

京城府, 1934, op. cit., p. 684.

18) 京城府, 1941(昭和 16年), 京城府, 下, p. 286.

光化門에서 景福宮內的 종독부 공사 현장까지 연장선은 市民의 편의를 위해서가 아니고, 工事의 편리를 도모함이었다는 것이 他路線과는 다른 점이다.¹⁹⁾ 또한 1953년 新吉洞과 鷺梁津간의 複線化 工事는 單線이 이루어진 후에 複線化가 이루어진 다른 경우에 비추어 新設된 것으로 사려되며, 明倫洞에서 敦岩洞까지의 路線은 1946年 電車路線의 조정時 이미 거론되었기²⁰⁾ 때문에 昌慶苑—明倫洞간 노선이 新設된 후 같은 해에 이루어졌을 것으로 사려된다.

電車路線의 空間的 分布를 고찰하기 위하여 1936년과 1967년의 電車路線圖를 작성하였다. 그림 1은 日帝時代 下에서 1차적인 부설이 완료되었다고 볼 수 있는 1936년의 電車路線을 나타낸 것이며²¹⁾, 그림 2는 6·25 동란으로 파괴된 노선의 복구 및 새로운 노선의 부설이 이루어진 후 1950년대와 60년대에 운행되던 電車路線으로 1967년의 電車路線圖이다.²²⁾

그림 1에 의하면 電車路線은 都市을 中央部, 특히 과거 朝鮮時代 中心地였던 都城안에 集中 分布하고 있으며, 鷺梁津 路線을 제외한 全路線이 漢江 以北에 分布하여 있다. 이는 서울의 南部를 흐르는 漢江을 건너기 위한 다리가 龍山에서 鷺梁津으로 가는 것 하나 밖에 없었고, 都市

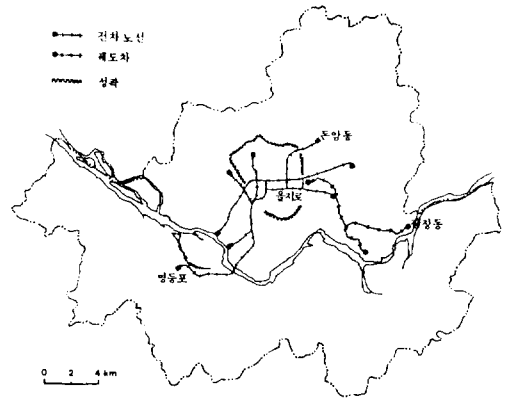


그림 2. 서울의 電車路線(1967)

가 漢江 以北에서 시작하여 그 지역을 中心으로 확장하였기 때문이라고 사려된다.

都市 南部로 향한 路線은 麻浦, 元曉路 그리 龍山을 거쳐 鷺梁津까지 세 노선이 있었으며 東部로 향한 노선은 최초로 부설된 淸涼里까지 노선에 往十里까지의 노선이 추가되었다. 그러나 이들 노선이 龍山에서 鷺梁津까지를 제외하면 모두 1935년 이전에 이루어졌다는 점에서 미루어 볼 때 1935년까지의 서울의 電車路線은 全 서울 市內에 비교적 고르게 分散되어 부설되어 있었다고 할 수 있다.

당시에는 市外交通으로 19세기 말경에 시작된 鐵道가 있어 서울과 地方을 연결시켜 주었으나, 노선이 市內를 지났음에도 불구하고 시내 교통에는 그다지 큰 역할을 못하였다. 그러나 1930년 부설되어 運行을 시작한 東大門에서 華陽洞과 篤섬을 연결하는 케도차는 電車路線과 연계되어 市內 交通의 역할도 일부 수행하였다. 이 케도차는 서울의 채소 공급지이자 漢江 上流에서 水運된 薪炭, 穀物 등의 集散地인 篤섬과 서울을 연결하므로 貨物輸送에 큰 역할을 했을 뿐만 아니라, 篤섬 유원지와 篤섬 나루터 강 건너의 峯恩寺 등지로 연결하는 유일한 交通網이어서 市民들의 이용이 잦았다.²³⁾

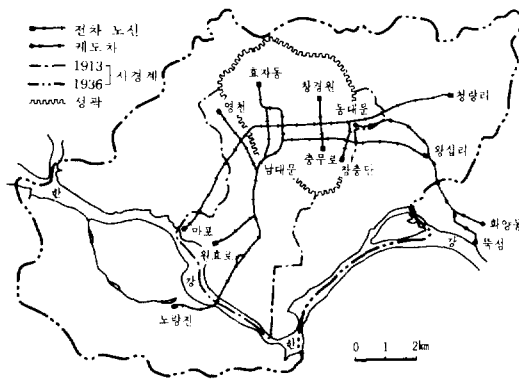


그림 1. 서울의 電車路線(1936)

19) ibid. p. 509.

20) 서울신문, 1946년 10월 10일자

21) 森田仙堂, 1936, 地番區劃入 大京城精圖, 京城, 至誠堂.

京城電氣株式會社, 1958, 京城電氣株式會社 六十年沿革史, pp. 256~257.

22) 최진 서울특별시 진도, 1967.

23) 서울특별시사편찬위원회 편, 1983, pp. 801~802.

1930년대에 봉은사에 자주 다녔던 李敬興(78歲, 女)의 2人과의 면담.

1967년의 電車路線의 分布를 나타낸 그림 2에 의하면 당시 電車路線은 都市 中央部에 단 分布하여 상당히 많은 부분에 路線이 설치되어 있지 않음을 알 수 있다. 특히 그림 1과 비교하여 보면 鷲梁津까지의 노선이 永登浦까지, 昌慶苑까지의 노선이 敦岩洞까지 연장되었을 뿐, 忠武路 4가까지의 노선과 雙支壇까지 노선은 乙支路까지로 단축되었으며, 鍾路에서 安國洞을 거쳐 中央廳까지 운행했던 노선은 완전히 폐지되었음을 알 수 있다. 이들 단축 또는 폐지된 노선들의 연대는 정확히 알 수 없으나, 6·25동란 이후 파괴된 電車路線의 복구時 복구되지 않고 그대로 運休된 것으로 여겨진다.²⁴⁾ 이 때는 鐵도차의 華陽洞 노선이 廣壯洞까지 연장되었고, 서울 市內에 속하여 東部地域 市內交通의 한 몫을 담당하였다.

그림 1과 그림 2를 비교하면 30여년간 서울시의 공간은 확장되었으나 電車路線의 연장은 극히 일부 지역을 제외하고는 전혀 이루어지지 않아 電車の 한계성 및 운영에 문제점을 나타냈다고 볼 수 있다. 이러한 電車の 空間的인 제한성은 利用者數에도 영향을 미쳐 1957년 버스보다 적은 인원을 수송한 이후 승객들의 버스 對比 電車 이용율은 급속히 감소하였다(표 2 참조).

電車 利用者數의 감소는 1960년대에 들어 더욱 가속화되었고, 표 4에서와 같이 1960년에서 1965년까지 5년간 서울시 인구는 41.9%가 증가하였고, 버스 1일 평균 이용자 수는 112.9%

나 증가한 반면 電車 1일 평균 이용자 수는 29.3% 밖에 증가하지 않았다. 더우기 버스의 승객과 비교해 볼 때, 1960년은 승객의 버스 이용이 전차 이용보다 176.5% 더 많았으나 5년 후인 1965년에는 두배에 가까운 336.0%로 전차 이용자 수는 버스 이용자 수에 훨씬 미치지 못하였다. 이러한 현상은 大衆交通을 비롯한 자가용 자동차, 택시 등 기타 交通手段이 많이 증가했기 때문인 결과도 있겠으나 電車が 지닌 空間的·時間的 制限性 때문인 것으로 여겨진다.

또한 人口의 증가와 더불어 각종 차량의 증가는 서울에서의 교통난을 가중시켰고, 도로 한복판을 지나는 電車는 경우에 따라 교통소통에 장애가 되기도 하였고, 잦은 교통사고로 전차 폐지론이 점차 등장하였다.²⁵⁾ 여기에 노면 鐵도가 지닌 한계성은 새로운 交通手段의 계획을 수립하도록 유도하였고²⁶⁾, 과거부터 계속 논의되어 왔던 電車の 市營化가 다시 대두되었다.²⁷⁾

처음 1899년 漢城電氣會社에 의해 운영된 電車는 1900년에는 漢美電氣會社로, 1909년에는 韓日互斯株式會社로, 1915년에는 京城電氣株式會社로 社名이 바뀌어진 속에서 운행되었으나, 1961년 韓國電力株式會社의 설립으로 그 운영권이 韓國電力株式會社로 옮겨졌다.²⁸⁾ 그 후 서울시의 지하도 건설과 더불어 계속된 市營化 논의에 의해 결국 1966년 서울특별시 관할로 電車の 경영권은 바뀌었다.²⁹⁾

표 4. 전차와 버스의 1일 평균 이용자 수(1960~1965)

연 도	인 구		전 차 승 객(A)		버 스 승 객(B)		% (B/A)
	명	증가율	1 일 평균	증가율	1 일 평균	증가율	
1960	2,445,402	—	340,951	—	601,944	—	176.5
1965	3,470,880	41.9	440,928	29.3	1,281,390	112.9	336.0

자료 : 한전 五년사, 부록, pp.60~61.; 교통연감.

24) 1936년~1940년, 1947년~1967년까지 전차 승무원으로 근무하였던 李蓮夏(76歲, 男)와의 면담에서 6·25전에는 운행되었으나 6·25 후에는 운행되지 않았다 함.

25) 전차 승무원들과의 면담.

서울특별시사편찬위원회 편, 1983, op. cit. pp.804~805, p.814.

26) ibid. p.805.

27) ibid. p.801.

28) 京城電氣株式會社, op. cit.

韓國電力社史編纂委員會, 1981, 韓國電力 20年史, p.18.

29) 社史編纂委員會, 1967, pp.32~50.

서울특별시로 경영권이 바뀐 후에는 電車의 케지론이 더욱 강력히 대두되었고, 광화문 지하도 공사로 인한 일부 구간의 운휴가 고려되다가 결국은 1968년 11월 29일 마지막 운행을 하고 電車는 완전히 운행을 멈추었다.³⁰⁾ 시민들의 열렬한 환영 속에 화려한 출발을 하였던 電車는 70여년 동안 승무원이 日人에서 한국인으로 모두 바뀌었으며, 승무원에 대한 인식도 좋았고 봉급수준이 비교적 높아 선망의 대상이 되었던 적도 있었으며³¹⁾, 반개방형에서 폐쇄형으로 차체 모양도 바뀌는 등 서울의 정치·사회적 변화와 역사를 함께 하였으나 화려했던 출발과는 달리 쓸쓸하게 그 마지막을 맞이하였다. 결국 新文明의 도입으로 시작된 전차는 새로운 文明, 새로운 교통수단에 밀려 그 운행을 정지했다고 볼 수 있다.

3. 都市成長에 미친 電車의 영향

(1) 電車路線의 확장과 境界變遷

電車가 都市成長에 미친 영향을 고찰하기 위하여 맨 처음 서울의 경계 변천과 電車路線과의 관계를 다루었다. 한 都市의 境界變化는 政治·社會的인 면과 밀접한 政策的인 결과로서 나타나는 현상이나 都市의 空間的인 變化의 기초를 형성하여 주기 때문에 중요하다.

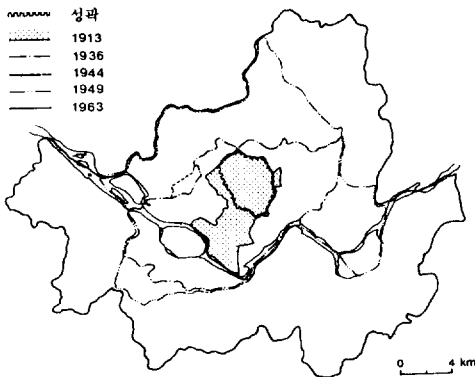


그림 3. 서울의 경계 변화

그림 3은 연구기간 동안 서울시의 경계 변화를 나타낸 것이다. 서울이 1394년 朝鮮王朝의 首都로 결정되었을 당시 市域은 都城內地域과 都城 밖의 城外地域으로 나누어 都城 밖 10리까지의 地域이었다. 이 면적은 250.6km²로 1949년의 서울시 면적(268.4km²)보다 약간 적은 상당히 넓은 범위를 차지하였다.³²⁾ 그러나 실제 都市로서 면모를 갖춘 곳은 都城內로 서울이라고 일반적으로 지칭할 때는 이 都城內의 서울 즉, 城廓都市로서의 서울을 말한다.

都城은 北의 白岳, 東의 駱山, 南의 木覓山(南山), 西의 仁旺山의 능선을 연결하여 축성되었으며, 東西南北에 각기 大門을 설치하였고, 각 大門 사이에는 小門이 건립되어 서울은 城과 8개의 문으로 둘러 싸여 있었다. 이러한 서울은 1910년 韓日合邦에 의하여 日本의 지배하에 속한 후 1913년 행정구획 변천에 의해 城廓都市인 서울보다는 넓으나 서울市域 보다는 훨씬 축소된 36.2km²의 면적을 지니게 되었다.

1913년에 확정된 서울은 城廓都市인 서울에 비하여 西部 일부 지역과 南部地域이 漢江까지 확장되었다. 서울로 확정된 都城 南部地域은 20세기부터 주둔하기 시작한 日本軍의 軍用地와 日人에 의해 새로 형성된 新市街地가 대체로 분포한 곳이었다.³³⁾ 日本의 植民統治가 케도에 오르고 大陸侵略의 전진기지로 서울을 이용하던 1930년대에 日本은 都市 内部構造의 변혁을 꾀할 수 있는 朝鮮市街地 計劃令을 마련하였고, 이에 의해 1936년 서울의 市域은 크게 확장되었다.

확장된 서울의 면적은 132km²로 南部地域은 漢江以南 즉 여의도를 포함하여 永登浦 地域까지 포함하였으며, 東部 및 西部地域도 상당 부분 서울로 편입되었다. 東部·東北部 地域은 住居地의 형성이 이루어졌으며, 永登浦地域은 이미 工業地帶를 형성하고 都市化가 이루어지던 곳이었다.³⁴⁾ 이러한 서울은 해방 전해인 1944년 延禧面 지역 일부가 편입되어 1945년 해방을 맞이하였다.

30) 조선일보, 1968년 11월 30일자

31) 전차 승무원들과의 면담.

32) 任德淳, 1985, “서울의 首都 起源과 發展過程”, 地理學論叢, 別號 1, p. 59, p. 106.

33) 李惠恩, 1984, “京城府의 民族別 居住地 分離에 관한 연구”, 地理學, 제29호, pp. 20~36.

34) 任德淳, op. cit., pp. 9~97.

해방 이후 정치·사회적인 어려운 시기를 거쳐 大韓民國 政府 수립 다음해인 1949년 서울市 城 확장이 이루어졌다. 당시 서울에 편입된 지역은 南쪽은 九老지역까지, 동쪽은 城東지역과 漢江 以南인 현 蠶室지역까지, 북쪽은 水踰지역에서 佛光—鷹岩지역까지였다. 이 서울시의 확장은 大韓民國 政府 수립 이후 첫번째 시도된 首都의 市域 擴大라는 점에서 중요하며, 日本의 통치하에서 규모가 축소되었던 서울이 주권 국가의 首都로서 그 위치가 다시 격상되면서 이루어진 政治的 의미가 부여된 市域擴張이었다.³⁵⁾ 따라서 서울은 해방 당시에 비하여 거의 두배 정도로 면적이 증가하여 268.4km²를 기록하였으며, 1949년의 시역 확장은 새로 편입된 일부 지역에 都市化를 촉진시키는 결과를 낳았다.

그 후 6·25동란을 겪으면서 파괴와 복구, 안정적인 발전을 도모하던 서울은 새로운 정부의 수립과 함께 1963년 면적이 크게 확대되었다. 6·25동란 이후 격증하는 인구와 그에 따른 주택 문제를 비롯 많은 문제를 안고 있던 서울의 문제 해결을 위하여도 서울지역의 확대가 필요하였던 시기였다. 1963년에 단행된 시역 확장은 서울의 北西部를 제외한 거의 전 지역에 걸쳐 이루어졌으며, 서울시는 613km²의 도시로 市域이 확장되었고, 이러한 서울시의 모습은 본 연구기간 마지막 해인 1968년까지 지속되었다.

이상과 같이 서울시의 경계는 연구기간 동안 5차례의 변화를 하였으며, 초기 都城의 면적에 비하여 서울시 면적은 1968년에는 17배 정도나 확대되었다. 그러나 電車路線網은 표 3, 그림 1, 그림 2에서 보여 주는 바와 같이 1936년까지 대부분 완성되었으며, 그 후 전차 운행이 정지될 때까지 30여년간 일부 지역을 제외하고는 그대로 존속하였다. 따라서 서울의 市內 大衆交通手段이었던 電車路線의 연장은 서울市域 變化와 무관하게 이루어졌다고 결론지을 수 있다.

(2) 交通發達과 都市空間構造의 變化

(1) 1899년부터 1945년까지의 서울

電車가 도입되던 시기의 서울의 모습은 城廓에 의해 둘러싸였고, 人定과 罷漏에 의해 城門이 開閉되어 都城 안과 밖이 뚜렷이 구별되었으며, 都城內는 문호 개방에 따라 入國한 外國人들의 居住로 都市構造에 변화가 일어나고 있었다. 朝鮮朝 初期 서울이 건설될 당시, 서울은 계획도시로서 관공서의 위치 및 상업권이 이미 이루어졌고, 계층에 따른 住居地分化도 이루어져 南山 일대를 제외하고는 대부분 都城內가 市街地化 되었었다.

여기에 外國인들이 외교관 또는 상인의 신분으로 서울에 거주하기 시작하여 이들에 의한 居住集中 현상과 함께 서울의 都市構造에 변화가 일어났다. 즉, 外交官들은 주로 정동지역을 中心으로 居住하였으며, 日本人들은 南山 북쪽 기슭에 集中的으로 모여 살았고, 그 지역을 中心으로 商業圈을 형성하였다. 반면 中國人들은 小公洞 일대를 中心으로 거주하여 民族別 居住集中地域을 등장시켰다.³⁶⁾

또한 都城 밖의 市街地 分布는 부분적으로 서울과 떨어져 하나의 핵을 형성하며 이루어졌을 뿐 都城과 연결된 형태는 아니었다.³⁷⁾ 당시에 分布하였던 市街地는 주로 漢江을 따라 이루어졌는데, 이는 漢江을 따라 나뉘터가 존재하였고, 이 나뉘터를 中心으로 居住가 형성되었다고 여겨진다. 홍제, 연서, 구파발로 이어지는 都城 北西쪽 居住密集地域과 노원, 다락원으로 이어지는 居住密集地域은 漢江 以南의 송파, 양재 등지와 같이 서울을 中心으로 地方을 연결하는 간선도로상에 발달한 市街地였다고 추측되어진다.

이러한 서울에 등장한 西大門—清涼里間 電車 케도는 城壁의 철거를 유도하게 되었고, 따라서 都城이 개방되자 人定·罷漏의 필요성도 없어져 서울의 空間構造는 폐쇄형에서 탈피하기 시작하였다.³⁸⁾ 곧 이어 南大門—舊龍山간의 電車路線

35) *ibid.*, pp. 105~109.

36) *ibid.*, pp. 83~86.

37) 李恩淑, *op. cit.*, p. 38, 그림 19 참조.

38) 서울시사편찬위원회 편, 1979, 서울 600년사, 제 3권, p. 269.

이 부설되고 도로의 개수·확장·포장 등과 함께 일부 城壁이 철거되어 그림 1에서와 같이 南山을 中心한 남쪽 부분과 서대문에서 북쪽을 돌아 東大門까지의 부분에 성벽이 남아 있었다.

都市構造의 변화는 1910년 韓日合邦이 이루어진 후 日人에 의해 본격적으로 시도되어졌다. 1910년대 서울의 길거리 모습은 초가집과 소수의 기와집이 조밀하게 분포하였고, 도로폭은 비교적 좁았으며, 한가한 거리에 전차케도와 전선주가 있어 電氣와 電車라는 新文明의 도입이 이루어졌음을 알리고 있었다.³⁹⁾ 이러한 서울에 日人들은 상하수도 시설과 도로의 신설, 확장, 포장 등을 한다는 명목하에 서대문과 서소문을 철거하였으며, 새로운 시설들은 日人들의 居住地가 있던 지역에 우선적으로 실시되었다. 電車路線의 부설도 日人들의 편의를 위해 이루어져, 예를들면, 昌慶苑線, 忠武路 4街線 등은 日人 居住地에서 총독부, 병원, 창경원 등으로 日人들의 통행을 용이하게 함이었다.⁴⁰⁾

1914년의 市街地分布⁴¹⁾와 1914년까지 부설된 전차 노선(표 3, 그림 1 참조)을 비교해 보면 市街地가 형성되어 있는 곳에 모두 電車路線이 부설되어 있음을 알 수 있다. 예를 들면 都市 밖에 가장 큰 市街地를 형성하고 있는 곳이 往十里인데, 1914년 往十里선이 신설되었고, 淸涼里線과 麻浦線, 龍山線 등은 電車路線을 따라 길게 市街地가 형성되어 있어 전차 노선의 영향을 잘 반영하고 있다. 그러나 1914년까지의 전차 부설을 고찰하면 日人들의 거주지인 新龍山, 元曉路, 忠武路 등지에 먼저 電車路線을 신설하여 日人들의 편의를 우선 고려했음을 알 수 있다.

1927년의 市街地 分布⁴²⁾는 전차의 영향을 더욱 뚜렷이 나타내 준다. 1914년에서 1927년까지 부설된 노선은 都城內 부분으로 이미 市街地化가 이루어진 지역이므로 시민들의 편의를 위한

路線 연장으로 볼 수 있다. 그러나 1914년 이전에 부설된 電車路線에 대하여 1914년 이후에 형성된 市街地를 고찰하여 보면 東大門에서 淸涼里까지와 南大門에서 新龍山과 元曉路까지의 電車路線 부근에는 뚜렷한 市街地의 확장을 살필 수 있어 都城 밖의 市街地 확장은 都市內部 構造理論의 하나인 線型理論을 뒷받침해 주고 있다.

서울의 電車路線이 日人들의 편의를 먼저 고려했음은 1930년과 1935년의 민족별 거주지 분화 현상과 결부시켜 볼 때 더욱 뚜렷하여진다. 당시 서울 住民의 양대 구성원인 韓國人과 日本人의 分布를 살펴보면 韓國人은 都市 北部와 西部 일부 지역에 集中 거주하고 있고, 日本人들은 南山 北部와 都市 南部인 龍山, 元曉路 등지에 集中 居住하고 있었다.⁴³⁾ 居住地와 1935년까지 부설되었던 電車路線을 비교하여 보면(표 3, 그림 1 참조), 日人들에 의해 형성된 居住地 및 商業地域 부근에는 먼저 電車 운행이 이루어졌고, 韓國人의 居住 集中地域에는 景福宮 內에 총독부 건설 공사時 공사 편의를 위해, 그리고 1926년 총독부의 완공으로 이전이 완료된 후에 電車路線이 부설된 것을 보면 차별적인 교통정책이 실시되었음을 알 수 있다.

서울의 면적이 크게 확장된 후 1937년의 市街地 分布⁴⁴⁾를 보면 市內 곳곳에 分散되어 분포하고 있고, 기존 市街地는 더욱 확장되었다. 특히 龍山, 靈泉, 獎忠洞 지역에 뚜렷한 市街地 확장이 보이고 있다. 이들 지역에 1926년 이후 電車路線이 新設 또는 復線化가 이루어진 것을 고려한다면 電車の 運行이 市街地 확산에 영향을 미쳤다고 추측할 수 있다. 이밖에 永登浦 지역에 뚜렷한 市街地 형성을 나타내는 데 電車路線은 鷺梁津까지 밖에 연결되어 있지 않은 것을 보면 永登浦의 市街地 形成은 1930년부터 이 지역에

39) 신사회 100년, 한국현대사 8, 1971, 신구문화사, 그림 13(화보 목록), p. 95.

40) 경성부, 1941, op. cit., p. 286.

41) Ki-Suk Lee, 1977, "A Social geography of Greater Seoul", Ph.D. Dissertation, University of Minnesota. p. 89. 그림 7 참조.

42) ibid., p. 94.

43) 李惠恩, 1984, op. cit., pp. 28~30.

—, 1986, "1930년 서울의 民族別 居住地 分化現象", 東國大學校 論文集, 제25집, pp. 166~173.

44) Ki-Suk Lee, op. cit., pp. 92~96.

이루어지기 시작한 工業地帶의 형성과 관련있으며, 京釜線과 京仁線 鐵道の 分岐點이라는 交通 접근성에 영향을 받은 것으로도 사려된다.⁴⁵⁾ 이러한 서울의 都市化 현상은 기존 지역을 중심으로 지속적으로 이루어졌고 해방을 맞이하던 1945년의 서울은 기존 市街地가 더욱 확장된 모습을 나타냈다.⁴⁶⁾

결론적으로 電車가 처음 운행을 시작한 1899년에서 1945년까지에는 電車路線의 연장과 새로운 住居地의 형성과는 깊은 관련이 있다고 볼 수 있다. 朝鮮時代부터 이루어졌던 기존 市街地의 경우는 電車가 부설되어 주민의 이동에 편리를 주었을 뿐이나, 새로운 市街地는 電車의 운행에 의해 형성 또는 더욱 확고되어 외국의 경우와 같이 電車路線을 따른 市街地의 확장으로 線型理論을 서울의 경우에도 뒷받침하고 있다.

2) 1945년에서 1968년까지

서울은 해방을 맞이하면서 정치·사회의 큰 변혁을 맞이하였고, 해외에서 귀국하는 사람들과 지방에서 상경하는 사람들로 급격한 인구증가가 이루어졌다. 이는 1949년에 면적이 두배 가까이 확장되었음에도 불구하고 서울의 인구 밀도가 1945년의 6,627명/km²에서 1950년의 6,309명/km²으로 거의 변화가 없었다는 사실에서 증명되어진다.

서울의 변화는 6·25동란을 겪으면서 더욱 뚜렷해져 전쟁으로 파괴된 시설들의 재건은 都市 内部構造의 변화를 유도하였고, 피난 온 사람들로 인한 人口의 社會的 增加는 戰後 나타난 自然的 增加와 더불어 서울 人口의 급증을 초래하였다.

1950년부터 電車의 운행이 정지된 1968년까지의 人口變化를 살펴 보면 표 5와 같다. 전쟁이 일어났던 1950년에서 1955년까지 5년간의 인구는 감소하였는데, 이는 전쟁으로 인한 휴유증으로 사려된다. 경국이 안정되면서 人口增加는 가속화되어져 1955년부터 1960년까지 55.3%의 인구 증가율을 나타내 5년간 연평균 11.1%의 증가가 이루어졌다. 1960년 이후 인구 증가율은 둔

표 5. 서울의 인구 변화(1950~1968)

년	도	인 구(명)	증가율(%)
1950		1,693,224	—
1955		1,574,868	-7.0
1960		2,445,402	55.3
1965		3,470,880	41.9
1966		3,793,280	9.3
1967		3,969,218	4.6
1968		4,334,978	9.2

자료 : 서울통계연보

화되어 1965년까지 5년간 41.9%의 인구 증가를 기록하였다. 이는 연평균 8.4%의 증가를 나타낸 것으로 1965년 이후 9.3%, 4.6%, 9.2%의 연간 인구 증가와 비교해 볼 때, 비슷한 정도의 인구 증가율을 기록하여 1960년 이후에는 해마다 다르기는 하나 비교적 꾸준한 인구 증가가 이루어져 왔음을 알 수 있다. 그러나 한 가지 1963년에 서울의 면적이 두배 이상 확장된 것을 감안한다면 1960년에서 1965년까지의 인구 증가는 많지 않았음을 알 수 있으며, 이 기간에는 4·19혁명, 5·16혁명 등 커다란 사회적 변혁이 있었는데, 이와 연관이 있었을 것으로 추측된다.

서울에서의 인구 증가는 도심 부분 보다는 都市 외곽지역에 더 많은 증가 현상을 나타내었다.⁴⁷⁾ 즉, 1960년에서 1965년까지는 都市 北部의 상계동, 도봉동, 수유동, 불광동 지역과 南部의 봉천동, 구로지역, 그리고 東部の 천호지역 등 도시 외곽지대에서 높은 증가 현상을 보였다. 이러한 현상은 1965년 이후 더욱 두드러져 서울 외곽지역—대부분에서 많은 인구 증가가 이루어졌다. 1960년대 전반부 5년간 높은 증가를 보인 지역에서 1965년 이후에도 역시 높은 인구 증가를 나타냈으며, 이 외에 장위동, 면목동, 거여동, 화곡동 지역 등이 추가로 인구 증가 현상을 보였다.

1960년 이후 이루어진 서울 외곽지대에서의 人口增加 현상은 市街地 形成에도 영향을 미쳐 과거부터 이루어졌던 中央部의 市街地 地域 이외에 서울 각 지역에 걸쳐 市街地 形成이 이루

45) 任德淳, op. cit., pp.97~98.

46) Ki-Suk Lee, op. cit., p.106.

47) ibid., pp.126~135.

어졌다.⁴⁸⁾ 그러나 그림 2에서 보여 주는 바와 같이 電車路線은 1945년 이전의 노선보다 敦岩洞路線과 永登浦路線만이 증설되었을 뿐 오히려 鍾路에서 安國洞을 지나 中央廳까지의 노선과, 乙支路에서 忠武路 4가까지와 獎忠壇까지의 노선은 폐지되어 서울의 市街地 확장에는 전혀 영향을 미치지 못한 것으로 사려된다. 電車路線의 연장에 의한 변화로는 敦岩洞路線의 신설로 路線이 지나가는 부근의 성벽과 문이 철거되었을 뿐 그 밖의 공간적인 변화는 없었다.

그러나 당시 운행되던 버스 노선과 전차 노선의 경우를 비교하여 보면 버스 노선은 서울시 전역에 걸쳐 分布하고 있었고⁴⁹⁾, 특히 새로이 형성된 都市 외곽지대의 市街地에도 노선 연장이 이루어져 電車が 지닌 空間的인 제한성을 탈피하고 있었다. 이와는 반대로 電車의 경우는 1953년 이후 路線의 증설이 전혀 이루어지지 않아 空間的 제한성을 뚜렷이 나타내었고, 버스에 대한 電車 이용율의 감소도 감수해야만 하였다.

결론적으로 1945년에서 1968년까지의 電車路線은 敦岩洞까지와 永登浦까지로의 路線 연장만 있었을 뿐 6·25동란 이후 복구되지 않은 일부 노선을 제외하고는 1945년 이전의 노선과 차이가 없었다. 이는 서울의 市域이 정치적 변화, 人口의 증가, 사회·경제적인 변화와 더불어 같은 기간 내에 4·5배 정도 확장되었고, 市街地도 都市 전 지역에 걸쳐 分布한 것과 비교해 볼 때 電車路線의 연장은 都市의 空間構造變化에 전혀 영향을 미치지 못했음을 알 수 있다.

4. 結 論

현재와 같이 自動車에 의한 個人交通手段의 발달이 활발하지 못했던 시기의 都市는 大衆交通手段에 의하여 都市의 空間擴張이 유도되었다. 따라서 본 연구에서는 서울의 都市內 大衆交通手段의 발달과 大衆交通手段이 都市發達에 어떻게 영향을 미쳤는지 고찰하는 데에 목적을 두었다.

서울의 경우 都市의 大衆交通手段으로 과거부

터 현재까지 電車, 버스, 地下鐵 등이 등장하였으나, 본 연구에서는 서울市內 最初의 大衆交通手段인 電車만을 다루었다. 電車는 1899년 운행을 처음 시작하여 1957년부터는 본격적으로 버스와 서울시 大衆交通手段으로서 역할 분담도 하였고, 1968년 완전히 운행이 정지되기까지 70여년간 중요한 서울의 大衆交通手段이었다. 따라서 연구기간도 電車의 출현에서 소멸까지인 1899년에서 1968년까지로 한정하였다.

外國人에 의해 도입된 電車는 처음 운행 목적이 비록 皇室을 위한 것이었지만 電車의 개통은 서울 居住民들의 열렬한 환영을 받았으며, 곧 중요한 唯一의 市內 大衆交通手段으로 정착하였다. 이러한 사실은 운행 노선이 처음에는 西大門—清涼里간이었지만 개통 후 수년 내에 鍾路—南大門—舊龍山간, 南大門—西大門간, 西大門—麻浦간 노선이 증설된 것으로 입증된다.

1910년 韓口合邦 이후 日人들에 의해서 본격적인 電車路線의 新設 및 複線化가 이루어져 1930년대 후반까지 서울에서 운행되었던 路線의 대부분이 완성되었다. 1928년부터 4년간 버스와 경쟁을 하기도 하였으나, 결국 전차는 해방을 맞이하던 1945년까지 唯一한 大衆交通手段으로 기능을 충실히 이행하였다.

8·15해방과 6·25동란을 겪으면서 사회적 변화만큼이나 무리한 운행으로 인한 전차의 고장과 복구, 전쟁으로 인한 파괴와 복구를 거쳐 1953년 永登浦路線의 新設을 마지막으로 電車路線의 정비가 완성되었다. 이때 운행되던 전차 노선은 1945년 이전의 노선에 비하여 을지로에서 忠武路, 獎忠壇으로의 연장선이 폐지되었고, 鍾路에서 安國洞을 거쳐 中央廳까지의 노선이 폐지된 반면, 昌慶苑에서 敦岩洞까지와 永登浦路線의 연장이 이루어져 일부 국지적인 부분에서의 변화가 있었을 뿐 기본적인 路線은 같았으며 이러한 路線網은 전차 운행의 정지될 때까지 동일하였다.

서울시의 市域이 해방 이후 엄청난 크기로 확장된 것에 반하여 電車路線의 연장이 市域擴張에 따르지 못했다는 것은 電車의 空間的 제한성

48) *ibid.*, p. 106(F. 15).

49) *ibid.*, p. 111(F. 18).

을 초래하게 되었다. 여러 가지 이유로 운휴가 잦았던 버스의 운행은 1950년대에 들면서 정상적인 운영을 계속하였고, 1957년 이용자 수에서 電車を 증가하더니 지속적인 이용자 수의 증가를 기록하였다. 이는 電車の 路線이 市域의 확장에 따른 居住地 확장과 무관하게 과거의 市域 부근에만 한정되었던, 電車路線이 지녔던 空間的인 제한성과 버스에 비해 상대적으로 이동 속도가 느렸던 時間的인 제한성에 기인한 것이었다.

경제적인 발전과 함께 새로운 교통수단이 서울에 등장하였고, 버스를 비롯한 자동차들의 증가는 서울에 교통 혼잡을 일으켰다. 人口의 증가, 차량의 혼잡에 전차는 과거와 달리 하나의 방해꾼으로 간주되게 되었고, 육상 교통의 제한성으로 지하도의 건설이 추진되자 電車 폐지론이 대두되었다. 결국 서울의 歷史와 70여년간을 함께 한 전차는 운영권이 서울시로 바뀐 2년 후 서울에서 영원히 모습을 감추었다.

電車の 발달은 서울시 경계 변천과는 무관하였으나, 서울의 水平的 空間擴張에는 영향을 미쳤다고 볼 수 있다. 서울시 발달에 미친 電車の 영향은 路線의 증설과 정치·사회적 상황에 따라 크게 두 시기로 나누어 시기에 따라 다르게 나타났다.

電車の 운행이 시작된 1899년부터 해방을 맞이한 1945년까지 시기를 살펴 보면, 電車路線은 기존 市街地에 우선적으로 부설되었고, 日帝時代에는 日人들의 편이 우선적으로 고려되어 부설되는 등의 차별적인 교통정책이 실시되었다. 이 시기에 있어서 市街地의 水平的 空間擴張은 電車路線을 따라 그 주변에 집중적으로 이루어져 외국 都市들의 경우와 같이 線型理論에 의한 도시 확장을 이루었다.

그러나 해방 이후 인구가 급증하고, 市域도 4.5배 정도나 확장되었으며, 경제발달이 이루어져 서울의 모습이 1945년 이전과는 많은 차이를

나타내었음에도 불구하고 電車の 發達은 노력을 기울이기는 하였으나, 다른 것에 비하여 정체현상을 나타내었다. 路線의 확장도 1953년 水登浦線의 新設을 끝으로 더 이상 이루어지지 않아 서울시 공간 확장에 비하여 도심 부분을 중심으로 한 소규모 지역에만 電車が 운행되었다. 이는 서울의 지역 확장과 함께 이루어진 市街地의 수평적 공간 확장이 전차와는 무관하였음을 입증하는 것이다.

결론적으로, 처음 부설 목적은 특수 계층을 위한 것으로 출발하였으나, 곧 시민의 공간 이동을 위한 唯一의 市內 大衆交通手段으로 전환된 電車는 1899년 처음으로 운영을 시작하여 1968년 운영을 완전히 정지할 때까지 70여년간 市內 大衆交通手段으로서의 기능을 수행하였다. 電車는 운행 초기, 시민들의 적극적인 호응으로 노선이 신설·연장되었고, 1930년대 후반까지 지속적인 노선의 신설, 복선화가 이루어져 꾸준한 이용자 수의 증가와 함께 중요한 교통수단으로 간주되었다. 그러나 도시의 발달이 급속도로 이루어진 1950년대 이후 전차 노선의 연장은 담보상태를 나타내 공간적인 제한성을 보이면서 버스에 大衆交通手段으로서 우위의 위치를 빼앗기다가 결국 전차가 폐지되는 결과를 맞이하였다.

電車路線의 연장이 활발히 이루어지고 이용자가 꾸준히 증가를 보이던 1945년 이전까지는 電車路線을 따른 市街地의 확장이 이루어져 電車가 서울의 수평적 공간 확장에 많은 영향을 미쳤음을 입증하였다. 그러나 노선의 연장이 더 이상 이루어지지 않던 시기의 電車는 都市의 수평적 공간 확장에 전혀 영향을 미치지 못하였다. 따라서 電車の 등장 및 발달 과정이 비록 외국 의 경우와는 차이가 있었으나, 1945년 이전의 서울에서 電車路線의 연장이 市街地의 수평적 공간 확장에 영향을 미친 것은 외국 도시와 동일한 경향을 나타내었다고 결론지을 수 있다.

Impact of the Public Transportation on the Development of Seoul: 1899~1968

Hae Un Rii*

The purpose of this research is to examine the development of the internal public transportation in Seoul and its impact on the spatial expansion of the city. Among three internal public transportations such as electric street car railways, buses and subways, the electric street car railway was only dealt with in this study, because the electric street car was the first internal public transportation in Seoul and its operation lasted for around 70 years and because, in case of foreign cities, the street car railway played an important role in the expansion of the city. Hence, the study period was chosen from 1899 when the electric street car started its operation, to 1968 when the electric street car was completely disappeared in the street.

In May 1899, the electric street car railway started its operation as the first and only internal public transportation for the royal family first and for the residents in Seoul. Right after starting its operation, the electric street car was very welcomed by the residents and more street car lines needed to be constructed in the city. The street car lines were mainly built in the old built-up area from Yi Dynasty and then in other built-up areas. After Japanese occupation, however, the street car lines were built near Japanese residential and commercial areas for their convenience first, and then in other residential areas.

Street car lines were mostly constructed

from 1910 to the late 1930s, and these lines formed almost the same network of the electric street car railway operating in Seoul till 1968. After the emancipation from Japan in 1945, only two more street car lines were extended and several lines were partially disused. This aspect represented the spatial limitation of the electric street car railway and led to decrease the number of passengers.

Since the number of passengers of buses exceeded that of electric street car railways in 1957, this trend had continued to happen year by year. The increase of population and the concentration of automobiles with the electric street car railway led to make traffic congestion in the city of Seoul. The electric street car railway started to be regarded as the obstacle of traffic in the city and, finally, it stopped the operation in 1968, two years later after the management of the street cars transferred to the city government.

The development of the electric street car railway had no relation to changing boundaries of the city, but had an influence on the spatial expansion of the built-up area before the area of Seoul enlarged greatly. When the time period divided into two-before and after 1945, the impact of the electric street car railway on the built-up area represented clearly.

When the operation of the electric street car railway compared with the spatial ex-

* Associate Professor, Department of Geography Education, College of Education, Dongguk University

pansion of the built-up area before 1945 through map analyses, it clearly showed that the built-up area enlarged and expanded along the both sides of the street car lines proving the sector theory in the development of Seoul as well as in the development of foreign cities. After 1945, however, the area of city enlarged more than four times comparing with its area in 1945 and the new built-up area spread out all over the city by decentralization, while the network of street car lines were restrictly distributed in the old parts of the city. This means the electric

street car railway was nothing important for the spatial expansion of the residential area in Seoul after 1945.

As a result, the development of the electric street car railway had an influence on the spatial expansion of the built-up area before 1945 when the area of the city was relatively small. After 1945 when the area of the city enlarged greatly and its population continued to increase, the development of the electric street car railway had no relationship with the decentralization of Seoul.