

湖南平野에 있어서 地域構造의 植民地的 變容過程

柳 濟 憲*

(目 次)

| | |
|------------------------------|----------------------------|
| 1. 序 論 | 4) 중심지계층의 분류체계에 대한 재검토 |
| 2. 開港期 以前에 발달한 傳統的 空間構造 | 5) 정기시의 공간적 분포와 중심지의 계층 구성 |
| 1) 유통경로와 결절점의 공간적 구성 | |
| 2) 정기시의 공간적 분포와 도시의 성장 | 4. 二重의 地域構造의 形成過程 |
| 3) 중심지계층의 분류와 공간구조의 분석 | 1) 유통의 식민지적·공간구조의 형성 |
| 3. 開港期 以後에 일어난 空間構造의 植民地的 變容 | 2) 교통발달 4 단계설의 재해석 |
| 1) 호남선 개통 이전의 일본인의 유입경로 | 3) 공간의 이중구조와 사회경제의 이중구조 |
| 2) 호남선 개통 이후의 식민지 도시의 성장 | 5. 結 論 |
| 3) 행정구역의 식민지적 개편 | Summary |

1. 序 論

美國地理學者 Edward Ullman (1954)이 地域構造 (regional structure) 라는 용어를 공식적으로 거론한후, 英國과 美國의 地理學界에서는 地域構造라는 용어가 그리 흔히 사용되지는 않았다.¹⁾ 이러한 경향은 아마도 英國과 美國의 地理學界에서 地域地理學이 그동안 부진하였던 것과 깊은 상관관계가 있을 것이다. 이에 비하여, 日本의 地理學界에서는 세계 2차 대전 이후에 地域構造라는 제목이 붙은 논문과 저서가 많이 출간되었다. 이 연구물들의 내용을 검토해 볼 것 같으면,

日本의 地理學界에서는 地域構造라는 용어가 매우 넓은 의미로 사용되고 있음을 알 수 있다.²⁾ 木內信藏(1967)은 日本地理學界에서는 地域構造라는 개념을 너무 무분별하게 사용하고 있다고 지적하면서, 地域構造라는 용어를 보다 엄밀하게 정의하여 실제 연구에 활용할 것을 제안한 바 있다. 그럼에도 불구하고, 지금도 日本의 地理學界에서는 地域構造라는 용어가 여전히 광범위하게 사용되고 있는 것 같다.

韓國의 地理學界에서는 최근들어 地域地理學에 대한 관심이 높아짐과 아울러, 地域構造라는 용어를 연구물의 제목이나 내용에 사용하는 일이 점차 많아지고 있다.³⁾ 1980년대에 地理學者들이 집

*韓國教員大學校 第2大學 地理教育科 助教授

1) Ullman, Edward, 1980, "Regional Structure and Arrangement," in *Geography as Spatial Interaction*. The University of Washington Press, Seattle and London, pp.67 - 79. 이 논문은 원래 Ullman 이 1954년 12월에 미국 Illinois 州 Urbana 市에서 열린 미국 사회학회의 다학문 분과 회의에서 발표하였던 것이다.

2) 木內信藏, 1968, 地域概論: その 理論と 應用, 東京大學出版會, 東京, p.99.

3) 그동안 발표된 지리학 논문 중에서 논문 제목에 지역구조라는 용어가 붙은 예는 다음과 같다:

단적으로 집필하고 建設部 國立地理院이 발간한 韓國地誌의 內容을 들여다 보면, 地域構造라는 용어를 日本地理學界 보다 더 넓은 의미로 사용하고 있음을 발견할 수 있다.⁴⁾ 그렇지만, 1990년에 개편된 고등학교 교과서 한국지리의 한 단원의 명칭이 '지역구조의 변화'라고 붙은 만큼, 地域構造라는 용어의 개념에 대하여 차체에 좀더 많은 주의를 기울일 필요가 있을 것이다.

본 논문은 地域構造라는 개념을 좀 더 엄밀하게 가다듬는 한편, 그 사용범위도 또한 구체적이고 적합한 연구사례에 국한시켜야 한다는 木內信藏의 견해에 동조하는 입장을 취하고자 한다. 木內信藏의 주장에 따르면, 완전한 의미의 地域構造는 社會經濟構造와 空間構造의 양자로 구성되기 때문에 發生, 機能, 形態 등의 모든 측면으로부터 설명되지 않으면 안된다고 한다.⁵⁾ 다시말해서, 어떠한 地域 內部的 空間構造가 社會經濟構造와 서로 어떻게 機能的으로 關聯되어 있으며, 이러한 機能的 關係는 어떻게 발생한 다음 변천하여 왔는가, 그리고 이러한 변천과정이 어떠한 형태로 나타났는가를 분석함으로써, 地域構造라는 복합적인 현상을 제대로 파악할 수 있다는 것이다.

湖南平野는 이러한 地域構造의 개념을 활용하는 연구를 수행하기에 적당한 조건을 가지고 있다. 첫째, 湖南平野의 地域構造는 1899년 群山이 開港된 이후, 특히 日帝 植民地 時期를 통하여 상당히 많은 변화를 겪었다. 둘째, 湖南平野는 일제의 식민지 지배를 받는 동안에 空間構造가 植民地的 社會經濟構造와 긴밀한 관계를 맺고 발달하였다. 셋째, 湖南平野는 地域構造가 해방 이후에 한국의 다른지역에 비해 변화의 속도가 느렸기 때

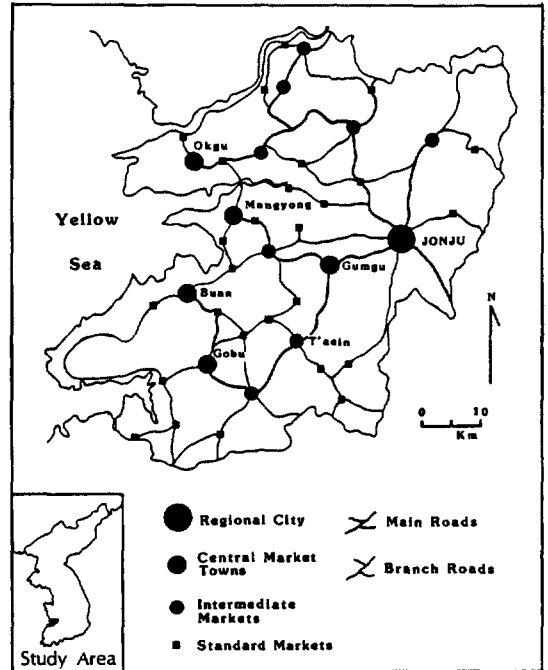


그림 1. 中心地 階層의 分布와 交通網(1899年)

문에, 植民地的 地域構造의 形態의 側面을 고찰하는데 필요한 植民地的인 文化景觀이 아직도 많이 남아있다.

이러한 제반 여건을 감안한 본 논문은 연구 목적을 湖南平野에 있어서 開港期以後, 특히 日帝 植民地 時期를 통하여 이른바 植民地的 地域構造가 형성되어 간 과정을 發生, 機能, 形態 등의 모든 측면으로부터 규명하는 데 두고자 한다. 이러한 연구 목적은 어떠한 植民地的 空間構造가 어떠한 植民地的 社會經濟構造와 관련을 맺으며 발달하여 나갔는가를 구체적으로 밝히는 작업을 통

황재기, 1975, "서울시 제조업의 업종별 지역구조," 지리학, 제11호, pp.47 - 63.

서찬기, 1981, "한국의 농작물 분포와 그 지역구조," 지리학, 제23호, pp.15 - 36.

권순덕, 1985, "대전지역 제조업의 공간변화와 지역구조에 관한 연구," 지리학과 지리교육, 제15집, p.24.

주경식, 1986, "불완전 개방지역의 지역구조에 관한 시론: 진도의 경우," 지리학, 제34호, pp.14 - 27.

오경숙, 1986, "우리나라 인쇄업의 지역구조와 그 입지변동에 관한 고찰," 지리교육논집, 제17집, pp.140 - 167.

최원희, 1987, "인천시의 거주지역구조: 1970-1980," 지리학, 제36호, pp.58 - 76.

양보경, 1987, "조선 후기 상업 발달과 지역구조의 변화," 지리학논총, 제14호, pp.141 - 164.

이정록, 1990, "수세거부운동의 공간확산과 지역구조: 1987-1989," 지리학, 제41호, pp.57 - 78.

4) 대한지리학회(편), 1984-1986, 한국지지, 지방편 I, II, III, IV, 건설부 국립지리원, 서울.

5) 木內信藏, 1968, op. cit., p.101.

〈表 1〉 1789년과 1910년의 市街地 人口

(單位: 名)

| 年度 郡縣 | 1789 | 1910 | 增加率(%) |
|----------|--------|--------|--------|
| 全州府 | 16,694 | 17,732 | 6.2 |
| 礪山府 | 1,571 | 766 | -38.6 |
| 益山郡 | 2,037 | 1,757 | -13.8 |
| 古阜郡 | 3,196 | 4,809 | 50.4 |
| 金堤郡 | 2,679 | 2,514 | -6.2 |
| 泰仁郡 | 2,842 | 2,787 | -2.0 |
| 臨陂郡 | 3,219 | 2,005 | -37.8 |
| 扶安縣 | 3,537 | 4,973 | 40.5 |
| 金溝縣 | 1,539 | 3,450 | 24.1 |
| 萬頃縣 | 2,346 | 3,673 | 56.3 |
| 龍安縣 | 1,664 | 2,279 | 124.1 |
| 咸悅縣 | 1,569 | 1,993 | 27.0 |
| 高山縣 | 2,672 | 2,575 | -3.7 |
| 井邑縣 | 1,763 | 2,626 | 48.9 |
| 沃溝縣 | 2,568 | 3,489 | 35.8 |

資料出處: 1. 戶口總數, 正祖 13年(1789年).

2. 全州財務監査局, 1910, 全羅北道 調查資料.

해서 효과적으로 달성할 수 있을 것이다. 그리고, 본 논문은 湖南平野에서 발달한 植民地의 空間構造의 實體를 정확하게 분석하기 위하여 두가지의 중요한 空間分析理論을 활용하기로 하였다. 이러한 두가지의 공간분석이론은 크리스탈러(Christaller)의 中心地 理論과 Taaffe, Morrill, Gould의 交通發達 4 段階說이다.

2. 開港期 以前에 발달한 傳統的 空間構造

1) 流通路와 結節點의 空間的 構成

1899년에 群山이 開港되기 이전의 湖南平野에

서는 재화와 서어비스 流通經路의 主軸은 全州府로 부터 泰仁邑을 거쳐 古阜邑에 이르는 交通路이었을 것으로 추정된다(그림 1). 1910년 현재 湖南平野 안에서 商工業者가 가장 많이 집거한 邑은 全州, 古阜, 泰仁의 順으로 기재되어 있는 당시의 자료가 이러한 추정을 잘 뒷받침해 준다.⁶⁾ 그리고 이들 세 邑을 에워싸고 있는 面들은 1789년부터 1910년 까지 일어난 人口增加가 가장 활발하였다는 사실도 역시 이러한 추정을 뒷받침한다.⁷⁾

開港期 以前의 全州府는 湖南平野에서 재화와 서어비스가 流通되는 데 있어서 中樞의 機能을 수행하였다. 古阜邑과 泰仁邑은 全州府와 그리고 海岸과 河岸에 위치한 浦口와 渡津들을 서로 연결해 주는 結節點으로서의 機能을 담당하였다. 포구와 도진들은 대개 湖南平野와 湖南平野 밖의 다른 지역, 특히 畿湖地方과의 유통 關係에 있어서 結節點의 機能을 발휘하였다. 그런데, 이 포구와 도진들은 내륙에 위치한 전주부, 고부읍, 태인읍 등과는 달리, 商工業 人口가 集積하지 않았음은 물론이고 규모가 큰 聚落을 형성하지도 않았다. 예를 들면, 群山은 비록 稅米의 集散地인 동시에 場市가 서는 중요한 浦口이었으나, 주민수와 시가지의 규모에 있어서는 全州, 古阜, 泰仁 등에는 훨씬 못 미쳤던 것이다.⁸⁾

2) 定期市의 空間的 分布와 都市의 成長

朝鮮 後期에는 場市 또는 鄉市가 재화와 서어비스의 교환이 정기적으로 이루어지는 定期市의 구실을 하였다. 이 때에 농촌지역에 사는 농민들은 대부분 5일마다 한번씩 열리는 場市, 즉 定期市를 통하여 市場經濟를 접할 수가 있었다. 이에 반해, 고정점포로 구성되는 常設市는 全羅道 監營이 있는 全州府에나 제대로 성립하였을 뿐, 郡縣의 治所가 있는 邑에는 거의 발달하지 않았다.

〈表 1〉은 朝鮮 後期の 한 시점인 正祖 13年

6) 朝鮮總督府, 1910, 朝鮮總督府 統計年報, pp.68 - 69.

7) Je-Hun Ryu, 1987, *Institutionalization and Cultural Adaptation on the Honam Plain of South Korea, 1789-1982*, Ph. D. Dissertation, Department of Geography, The University of Texas at Austin, p.59.

8) 群山南韓鐵道期成同盟會(편), 1910, 郡山開港史, p.111.

(1789년)과 舊韓末의 마지막 해이자 일제 식민지 지배의 첫 해인 1910년 사이에 일어난 全州府와 郡縣의 所在地인 邑들의 人口增加率을 나타내고 있다. 이 표를 통하여 全州府와 各 邑의 人口, 즉 都市人口의 增加率이 湖南平野의 總 人口增加率보다 낮았다는 사실을 알 수가 있다.⁹⁾ 그림 1에서는 1899년 당시 湖南平野의 定期市가 全州府, 泰仁邑, 古阜邑에 이르는 區間에 다소 집중적으로 분포하는 경향을 보인다.¹⁰⁾ 그러나, 전체적으로 볼 때 湖南平野에서는 定期市가 비교적 고른 空間의 分布를 보이고 있다고 해도 좋을 것이다.

위와 같은 두가지 사실—朝鮮 後期 부터 舊韓末까지의 湖南平野에서 總人口 增加率 보다 낮은 都市人口 增加率과 비교적 고른 定期市의 空間의 分布—은 과연 무엇을 시사하는가? 이렇게 저조한 都市人口 增加率은 단순히 商工業 혹은 市場經濟의 發達이 부진하였다는 것을 의미하는가? 이렇게 비교적 고른 定期市의 空間의 分布는 어떠한 社會, 經濟의 意味를 함축하고 있는가?

都市成長이 활발하지 않았다는 사실 하나만 가지고서는 商工業 또는 市場經濟의 發達이 부진하였다고 단정하는 것은 위험한 추론이다. 왜냐하면, 朝鮮 後期와 舊韓末에는 中國의 淸朝와 마찬가지로 上공업 활동과 시장 기능이 도시에만 배타적으로 집중되어 있지 않고, 場市라는 定期市를 매개로 하여 농촌지역에 널리 분산 되어 있었기 때문이다. 淸代의 中國大陸에서는 유럽 처럼 생산 활동이 도시와 농촌 간에 두드러지게 분화되어 있지 않았다.¹¹⁾ 당시의 中國 農村에 고루 입지한 定期市들은 제각기 영향권을 확보한 채 上공업 활동과 시장 기능을 분담하고 있었다. 그림 1에서 보는 바와 같이, 구한말의 湖南平野에서도 定期市들이 공간적으로 상당히 고른 분포를 하고 있는 것으로 미루어 볼 때, 定期市들은 농촌지역에서

都市의 機能을 소규모 단위로 널리 분산시키는 데 기여하였다고 추정할 수 있다.

3) 中心地階層의 分類와 空間構造의 分析

스킨너는 1920년대 中國의 定期市에 관한 연구에서 크리스탈러의 中心地 理論을 비판적으로 수용하였다. 그는 中心地 階層을 標準市場(standard market), 中間市場(intermediate market), 中央市場邑(central market town), 地方都市(regional and local city) 등으로 분류하였다.¹²⁾ 로즈만은 淸朝의 中國과 도쿠가와 시대의 日本의 定期市에 관한 연구에서 역시 스킨너의 分類體系를 비판적으로 적용하여 좋은 결과를 얻어낸 바 있다.¹³⁾

스킨너와 로즈만이 사용한 中心地 階層의 分類體系에 따르면, 標準市場은 중심지 계층에 있어서 최하위에 있는 村落을 가리킨다. 100명 내지 1,000명의 인구를 수용하는 표준 시장에는 비록 한개의 정기시가 입지하지만 상설 점포는 거의 없다. 中間市場은 거주인구가 1,000명 내지 3,000명이며, 정기시 이외에도 상설 점포가 입지하고 있는 都市의 聚落이다. 中間市場은 재화와 서어비스의 종류가 다양한 점에서 次下位の 標準市場과 구별된다. 標準市場이 수십 개의 촌락에 재화와 서어비스를 공급해 주는데 비하여, 中間市場은 100개 이상의 촌락을 상대한다. 이 들 中間市場에 재화와 서어비스를 공급해 주는 中央市場邑에는 3,000명 내지 10,000명의 인구가 거주한다. 로즈만은 이러한 中央市場邑의 시장 구역이 수백 평방킬로미터의 넓이를 가진다고 하였다.¹⁴⁾ 地方都市는 10,000명 내지 30,000명의 인구를 가진 한 지역의 중심 도시로서, 次下位の 中央市場邑에 재화와 용역을 제공한다. 이러한 내용을 요약하면, 스킨너와 로즈만이 中心地 階層을 분류함에 있어서 인구수를 주요 지표로 삼고 있음을 알 수 있다.

9) 이 기간 동안 호남평야 총인구의 증가율은 55.9 퍼센트이었다.

10) 여기서 정기시의 이름과 그 위치를 확인하는 데 사용한 자료는 1899년에 발행된 것으로 추정되는 全羅北道 各郡邑誌 (奎章閣 資料番號: 100770)이었다.

11) Fei, Hsiao-tung, 1953. *China's Gentry*, The University of Chicago Press, Chicago, pp.7 - 11.

12) Skinner, William G., 1964. "Marketing and Social Structure in Rural China, I," *Journal of Asian Studies*, Vol.24, pp.7 - 10.

13) Rozman, Gilbert, 1983, *Urban Networks in Ch'ing China and Tokugawa Japan*, Princeton University Press, Princeton, pp.14 - 20.

14) *ibid.*, p.101.

이러한 스किन너와 로즈만의 분류체계를 朝鮮 後期和 舊韓末의 湖南平野의 경우에 적용해 본 결과, 이들 전 시기를 통하여 各 層位에 속한 中心地의 수효 끼리 비가 1:3(市場原理)에 근접하고 있음이 드러났다.¹⁵⁾ 인구수에 의거해 標準市場, 中間市場, 中央市場邑, 地方都市 등의 順으로 분류한 中心地 階層 각각에 속한 中心地의 수효 끼리 비는 1789년에는 30:11:3:1인 데 대해 1899년에는 28:8:5:1이었다. 이 둘 비가 모두 1:3(市場原理)에 근접한다는 사실은 朝鮮 後期和 舊韓末의 湖南平野에서는 市場經濟가 전 지역에 고르게 발달하였음을 시사하는 것이다. 특히, 이러한 비의 숫자만 가지고 따진다면, 湖南平野에서는 1789년의 경우가 1899년의 경우에 비하여 市場經濟가 더 잘 발달하였다고 추정할 수 있다.

3. 開港期 以後에 일어난 空間構造의 植民地的 變容

1) 湖南線 開通 以前の 日本人의 流入經路

群山이 1899년에 開港場이 된 후에는 湖南平野에 대한 日本人들의 進出이 그 이전보다 더욱 활발해졌다. 湖南平野에 진출한 日本人들은 지주, 상인, 관리, 기업인, 수공업자들이 대부분이었으며 농민들은 극히 드물었다. 이들 지주, 상인, 관리, 기업인, 수공업자는 都市에 거주하되, 자신들의 거주지 안에서는 朝鮮人의 거주를 배제하는 경향을 강하게 지녔다. 농민들인 경우에는 朝鮮人이 별로 거주하지 않는 海岸의 平地나 河岸의 低濕地와 같은 곳을 개척하여 村落을 이루며 살았

다.¹⁶⁾ 湖南平野의 日本人들은 臺灣에서도 그러하였듯이, 農村과 都市를 막론하고 現地人들과 격리되어 거주지를 형성하는 경향을 나타냈다.¹⁷⁾ 따라서, 湖南平野에서는 海岸과 河岸에 인접한 低地帶의 農村과 都市의 발달을 이해하는 데는 日本人이 어떠한 역할을 하였는가를 살펴보는 일이 매우 중요하다.

湖南線이라는 鐵道交通이 1912년에 開通되기 이전에 진행된 日本人들의 유입은 주로 河川의 水運을 통하여 이루어졌다. 開港場인 群山의 租界地를 제일차적인 교두보로 확보한 日本人들은 하천 연변의 河港이나 渡津聚落을 제이차적인 교두보로 삼아 湖南平野의 내륙 깊숙이 침투하였다. 苗浦, 禾湖, 大場村, 東山村, 南浦 등은 이 때에 日本人들이 정착함에 따라 크게 성장한 浦口聚落 혹은 渡津聚落들이다.¹⁸⁾ 이들 浦口와 渡津에 거점을 둔 일본인들은 대부분 地主와 商人들로서 湖南平野에서 나는 쌀을 매점 매석하여 일본으로 수출하는 일에 종사하였다. 韓日合邦 以前에 일본인들이 湖南平野에 대한 경제적 진출을 비교적 수월하게 할 수 있었던 이유중 하나는 日本에 비해 땅값이 훨씬 싼 것이 때문이었다. 특히, 湖南平野의 低地帶에 있는 논값은 매우 저렴하여 日本 平均의 1/10내지 1/30에 지나지 않을 정도였다고 한다.¹⁹⁾

2) 湖南線 開通 以後의 植民地 都市의 成長

湖南線이 開通된 후에 日本人들은 湖南線 沿邊에 都市를 새로이 건설하고, 이 新興都市들을 내륙 진출의 새로운 據點으로 삼았다. 裡里, 新泰仁, 金堤 등은 바로 이렇게 생겨난 후 성장한 신흥 도시들이다. 韓日合邦 以後 대량으로 들어온 관리, 사업가, 상인, 수공업자들은 대개 이 新興

15) 여기서 사용한 인구 자료는 正祖 13年(1789년)에 발간된 戶口總數이었다.

16) 宇津木初三郎, 1928, 朝鮮寶庫 全羅北道 發展史, p. 27, 72.

松江琢磨(편), 1928, 東津江流域, p.127.

17) Chen, Edward I-te, 1970, "Japanese Colonialism in Korea and Formosa: A Comparison of the Systems of Political Control," *Harvard Journal of Asian Studies*, Vol.30, pp.141 - 144.

18) 仙波正太郎, 1913, 群山と交通機關の變遷, 京城, pp.11 - 35.

19) 全羅北道 農會, 1928, 全北の農業, 全州, p.27.

〈表 2〉市街地 人口에서 차지하는 日本人의 比重
(單位: 名)

| 年度 市街地 | 1910 | 1919 | 1935 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| 群 山 | 2,355(48.2%) | 6,899(50.7%) | 9,400(22.5%) |
| 裡 里 | 78(26.0%) | 1,961(50.7%) | 4,268(23.9%) |
| 金 堤 | 118(0.04%) | 1,840(70.7%) | 1,527(16.0%) |
| 新泰仁 | 0(0.0%) | 450(32.6%) | 589(21.3%) |
| 井 邑 | 82(0.01%) | 788(20.7%) | 1,344(13.5%) |
| 全 州 | 1,418(0.01%) | 3,232(23.3%) | 4,274(11.1%) |

資料出處:

1. 全州財務監査局, 1910, 全羅北道 調査資料, 全州.
2. 朝鮮總督府, 1919, 朝鮮總督府 統計年報, 서울.
3. _____, 1935, 朝鮮國勢調査報告, 道篇 第4卷, 全羅北道, 서울.

都市들에 정착하였다. 이에 따라, 이들 보다 먼저 들어와 浦口와 渡津에 살던 日本人들도 이 新興都市들로 이주하는 일이 많아졌다.

日帝 植民地の 全時期 동안, 日本人들이 많이 거주한 植民地 都市인 群山, 裡里, 金堤, 新泰仁 등은 朝鮮人 居住者들이 대부분을 차지한 傳統都市인 全州, 古阜, 泰仁 등에 비하여 상대가 안 될 정도로 폭발적인 都市成長을 이룩하였다. 왜냐하면, 이 新興都市들에서는 日本人들의 수요에 부응하여 제 2, 3차 산업이 활발하게 성장하였기 때문이다. 특히, 서어비스업을 중심으로 하는 제 3차 산업의 기능은 日本人들이 집중 거주하는 群山, 裡里, 金堤, 新泰仁 등에 더욱 편중되어 발달하였다. 특히, 종합병원, 백화점, 호텔, 고급음식점 등의 서어비스 시설 규모 면에서 볼 때, 群山은 물론이고 裡里와 金堤도 또한 다른 도시에 비하여 단연 앞서 있었다.²⁰⁾

日本人들이 이 新興都市들의 初期 發達에 대하여 얼마나 결정적인 역할을 하였는가는 湖南平野의 각 도시별로 총 거주자 중에서 日本人들이 차지하는 比重이 얼마나 되었는가를 살펴 보면 쉽게

증명이 된다. 〈表 2〉는 1910년, 1919년, 1935년의 3개 년도에 각 도시별로 총 거주자 중에서 日本人이 차지하는 比重을 보여준다. 이 表에서 일본인이 차지하는 비중은 群山, 裡里, 金堤, 新泰仁 등의 新興都市들이 全州, 古阜, 泰仁 등의 傳統郡邑들 보다 훨씬 높다는 것을 알 수 있다. 그런데, 총 거주자 중에서 일본인이 차지하는 비중은 해가 1910년으로 부터 1935년으로 옳아 감에 따라 점차 감소하고 있다. 이는 처음에는 日本人의 定着에 의하여 주도되던 도시 성장이 나중에는 朝鮮人의 人口流入에 의하여 지속되었음을 시사한다.

3) 行政區域의 植民地的 改編

日帝는 建陽 元年(1896년)에 改編된 13道制를 그대로 답습하였으나, 道 이하의 行政區域은 통폐합의 과정을 거쳐 크게 개편하였다. 여기서 한 가지 주목해야 할 사실은 道 以下の 行政區域을 改編하는 데 있어서는 植民地 支配體制를 정당화하는 것이 주요 원칙으로 작용하였다는 것이다. 예를 들어, 全羅北道에 있어서 府 하나를 설정할 때, 도시 기능이 가장 우수하지만 日本人 居住者가 적었던 全州를 제치고, 도시기능이 아직 미약하지만 日本人이 집중 거주하였던 群山을 선택하였다. 1910년 당시 全州는 17,732명의 인구를 가진 큰 都會地였으나, 群山은 겨우 5,000명의 인구를 가진 작은 港口에 지나지 않았다.²¹⁾ 이렇게 日帝의 植民地 政策에 의하여 도시 성장이 억제되었던 全州는 1931년까지 面이라는 낮은 行政的地位에 머무를 수 밖에 없었다.²²⁾

한편, 2개 내지 5개의 郡과 縣들이 통폐합되어 한 개의 郡으로 改編되었다. 이는 郡 單位 行政區域의 면적이 확대되었음과 아울러, 郡과 縣이라는 두가지의 행정 명칭이 郡이라는 것 하나로 통일된 것을 의미한다. 面의 行政區域도 또한 종래

20) 全羅北道, 1933, 小作慣行調査書, 全州, p.76.

21) 全州財務監査局, 1910, 全羅北道 調査資料, 全州.

22) 全州市廳, 1974, 全州市史, 全州, p.316. 全州가 府로 승격된 해는 1931년이였다.

의 2개 내지 5개가 하나로 통합됨으로써 그 면적이 늘어났다. 日帝가 이렇게 행정구역을 개편한 이유는 郡과 面의 인구규모와 단위면적을 표준화함으로써 세금징수와 식민통치의 편의를 도모하기 위한 데 있기도 하였다.²³⁾ 이렇게 行政區域의 植民地的 改編이 일어난 결과, 湖南平野에서는 15개의 郡縣이 6개의 郡으로 흡수되었고, 903개의 面이 204개의 面으로 통합되었다.

郡, 縣, 面의 통폐합에 따른 郡과 面의 행정구역의 확대는 郡과 面 所在地의 中心地 機能을 크게 강화시켰다. 특히, 面 所在地들은 행정구역이 개편된 후에 中心地 機能이 그 이전에 비하여 괄목할만하게 신장되었다. 행정구역의 통폐합 과정에서 행정 중심지의 지위를 상실한 종래의 郡, 縣, 面의 所在地 중에서도 특히 郡과 縣의 所在地는 대부분 聚落의 成長이 정체되거나 쇠퇴하였다.²⁴⁾

4) 中心地階層의 分類體系에 대한 再檢討

湖南平野에 있어서 中心地의 階層構成은 일제의 식민지 지배를 받는 동안 크게 변하였다. 低層位 中心地가 高層位의 中心地로 병합됨에 따라 低層位 中心地의 숫자가 현저하게 줄어드는 이른바 中心地 階層의 垂直的 統合이 일어났다. 이러한 中心地 階層構成의 變容은 과연 어떠한 의미를 지니는 것일까? 이러한 물음에 대한 답을 구하기 위해서는, 朝鮮 後期和 舊韓末의 경우에 사용하였던 스킨너와 로즈만의 분류체계를 日帝 植民地 時期에 그대로 적용해 보아야 할 것이다. 그런데, 日帝 植民地 時期의 人口 資料는 市街地 人口만을 따로이 취급하는 대신, 도시라는 항목에 市街地

人口 이외에도 농촌 인구를 다수 포함하고 있다. 1935년의 國勢調查報告에서는 郡의 行政區域이 농촌부를 포함하는 것으로 되어 있기 때문에, 市街地 人口만을 별도로 얻어 낸다는 것이 불가능하다.²⁵⁾ 따라서, 日帝 植民地 時期의 경우에는 불행하게도 開港期 以前처럼 인구 자료를 中心地 階層을 분류하는 지표로서 사용할 수가 없다.

그러나, 다행스럽게도 日帝 植民地 時期에는 各 定期市別 販賣額에 관한 자료가 존재한다. 이 자료에는 1929년 현재 전국에 걸쳐 발달한 정기시 별로 연간 매상고가 일본의 화폐 단위인 엔으로 표시되어 있다.²⁶⁾ 사실 어떻게 보면, 中心地 階層을 분류하는 데 있어서 연간 매상고는 인구 보다 더 정확한 지표가 될 수가 있다. 이와 같은 자료상의 이유로 말미암아, 標準市場, 中間市場, 中央市場邑, 地方都市 등의 階層分類段階는 그대로 두되, 中心地 階層을 분류하는 지표로서 인구수 대신 연간 매상고를 사용하기로 하였다.

이 자료에서 연간 매상고가 적은 定期市에서 부터 연간매상고가 많은 定期市로 거슬러 올라 가며 액수의 차가 갑자기 커지는 구간을 잡아 계층의 상하를 구분하는 경계로 삼았다. 이러한 작업의 결과, 標準市場은 연간 매상고가 20만엔 미만의 소규모 街村으로서 한 개의 정기시와 3개 내지 4개의 상설 점포가 들어서 있는 것으로 나타났다. 中間市場은 20만엔 내지 60만엔의 연간 매상고를 올리는 街村으로서 한 개의 정기시와 10개 이상의 상설 점포가 입지한다. 中央市場邑은 연간 매상고가 60만엔 내지 120만엔에 이르는 都市的 聚落으로서 한 개의 정기시와 수많은 상설점포가 자리 잡고 있다. 中央市場邑의 경우에는 상설점포의 시장기능이 정기시의 시장기능을 비로소 앞지르

23) 이러한 논지를 편 국사학 논문의 대표적인 예는 다음과 같다 :

염인호, 1983, 일제하 지방통치에 관한 연구-‘조선면제’의 형성과 운영을 중심으로-, 석사학위 논문, 연세대학교 대학원 사학과.

이상찬, 1985, 지방행정체제의 변화와 그 성격, 1906-1910, 석사학위 논문, 서울대학교 대학원 국사학과.

24) 옥구군 옥구읍 선제리, 익산군 함열읍 함열리, 익산군 임피면 읍내리, 익산군 금마면 동, 서고도리, 김제군 금구면 금구리, 정읍군 고부면 고부리 등이 그것들이다. 지리학에서는 이들을 특별히 지칭하여 구읍 취락이라고도 한다.

25) 일제는 1931년 부터 군 이하의 행정 구역을 읍과 면으로 구별하기 시작하였다. 이 때 부터 읍은 면 보다 도시적 성격이 강한 것으로 취급되었다. 그 이전에는 면을 지정면과 보통면으로 분류하였으며, 읍이라는 명칭은 사용되지 않았다.

26) 文定昌, 1941, 朝鮮의 市場, 日本評論社, 東京, pp.255 - 258.

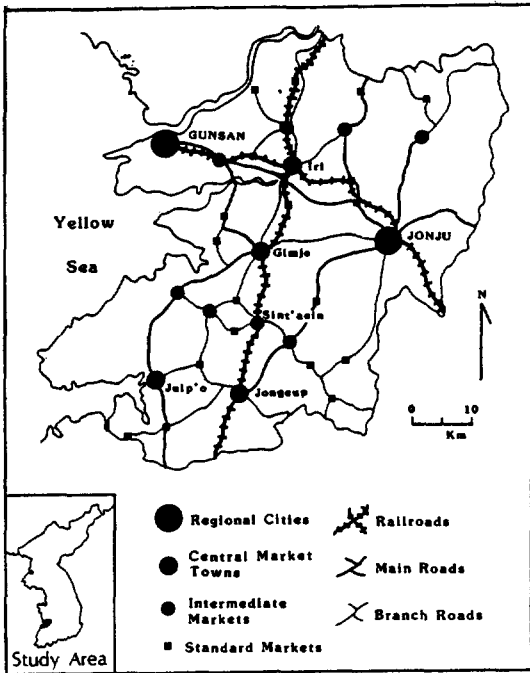


그림 2. 中心地 階層의 分布와 交通網(1929年)

기 시작한다. 地方都市에서는 상설점포의 시장 기능이 정기시의 기능을 완전히 압도해 버림에 따라 정기시의 연간 매상고는 50만엔을 넘지 못한다. 또한, 地方都市의 상설점포들은 업종별로 불려올 형성하는 경향을 나타낸다.

5) 定期市の 空間的 分布와 中心地의 階層構成

위와 같이 수정된 中心地階層의 分類體系를 1929년의 湖南平野에 적용해 본 결과, 그림 2와 같은 定期市の 空間的 分布와 中心地의 階層構成을 얻을 수 있었다. 이 그림을 앞의 그림 1과 대조해 보면, 湖南平野에서는 舊韓末로 부터 日帝植民地 時期에 이르기 까지 定期市の 수가 43개에서부터 33개로 줄어 들었다는 것을 알 수 있다. 다시 말해서, 湖南線이 開通된 후에는 낮은 층위의 중심지들이 湖南線의 主要 結節點을 중심으로 하여 높은 층위의 중심지로 흡수되는 이른바 垂直的 統合이 일어났다. 뿐만 아니라, 새로이 생겨난 높

은 층위의 중심지들과 그 동안 없어진 낮은 층위의 중심지들은 역시 湖南線 沿邊에서 많이 발견된다.

群山, 裡里, 金堤, 新泰仁, 大野, 參禮, 黃登, 咸悅 등은 호남선의 주요 결절점에 입지한 중심지들이며, 이들 주변에 있는 낮은 층위의 중심지들, 특히 표준시장들의 중심지 기능을 흡수하였다. 이러한 中心地의 垂直的 統合에 힘입은 이들 높은 층위의 중심지들은 비약적인 도시성장을 이룩하였다. 실제로, 이들의 都市成長率은 1919년과 1935년 사이에 100 내지 360 퍼센트에 이르렀다(表 3). <表 3>에서 보는 바와 같이, 裡里와 新泰仁은 보잘 것 없는 농촌적 취락으로부터 도시적 취락으로 갑자기 성장함으로써, 日本人의 인구가 집중한 植民地 都市로서의 지위를 굳혀 갔다. 이렇게 新興都市들이 활발하게 취락성장을 할 수 있기 까지에는 日本人의 主導的인 社會, 經濟的 役割이 크게 작용하였다는 사실은 앞서 언급한 바 있다. 그러나, 만약 湖南線의 開通이 없었더라면 日本人의 주도적인 역할은 결코 구체화되지 못하였을 것이다. 群山의 경우에도 湖南線이 群山線과 연결된 다음 부터서야 비로소 日本人들의 내륙 진출을 관장 내지 통솔하는 사령부의 역할을 본격적으로 담당하기 시작하였던 것이다.²⁷⁾

<表 3> 市街地 人口의 數와 增加率: 1919—1935

(單位: 名)

| 年度 市街地 | 1910 | 1919 | 1935 | 증가율(%) |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| 全州 | 17,732 | 13,873 | 42,387 | 206.3 |
| 群山 | ... | 13,604 | 41,698 | 206.5 |
| 裡里 | ... | 8,865 | 17,817 | 361.6 |
| 井邑 | 2,626 | 3,802 | 9,923 | 161.5 |
| 金堤 | 2,514 | 2,599 | 9,512 | 266.0 |
| 扶安 | 4,973 | ... | 5,672 | ... |
| 新泰仁 | ... | 1,380 | 2,760 | 100.1 |

資料出處:

1. 全州財務監査局, 1910, 全羅北道 調査資料, 全州.
2. 朝鮮總督府, 1919, 朝鮮總督府 統計年報, 서울.
3. _____, 1935, 朝鮮國勢調査報告, 道篇 第4卷, 全羅北道, 서울.

27) 仙波正太郎, 1913, op. cit., pp.2 - 35.

4. 二重的 地域構造의 形成過程

1) 流通(circulation)의 植民地的 空間構造의 形成

식민지 도시인 群山은 전통도시인 全州가 湖南 平野에서 그동안 누려오던 流通의 求心點 役割을 점차로 떠맡게 되었다.²⁸⁾ 앞에서 추정한 바와 같이, 群山이 開港되기 이전에는 全州로부터 泰仁을 거쳐 古阜에 이르는 交通路가 湖南平野에 있어서 流通經路의 主軸을 이루었다. 群山을 비롯한 해안의 포구들이나 하안의 도진들은 내륙에 위치한 이들 結節點에 대하여 보조적인 역할을 하고 있었다. 이렇게 全州를 정점으로 하는 內陸指向의 流通構造는 軍산이 개항되고 일본인들이 유입함에 따라, 群山을 중심으로 하는 海岸指向의 流通構造로 바뀌어 갔다. 예를 들어, 苗浦, 南浦, 禾湖, 木川浦, 大場村 등은 軍산이 개항되기 전에는 泰仁과 古阜에 대하여 부수적인 結節點에 지나지 않았으나, 軍산이 개항된 이후에는 태안과 고부 보다 더 중요한 結節點으로 성장하였다.²⁹⁾

群山이 開港되기 전의 浦口와 渡津들은 바다 쪽에서 湖南平野로 들어오는 재화를 全州 혹은 內陸 쪽으로 흘러가도록 하는 中間 結節點의 구실을 하였다. 그런데, 群山이 開港된 이후에는 이러한 재화의 흐름이 逆轉되면서 포구와 도진들은 내륙 쪽으로 부터 海岸 혹은 群山 쪽으로 재화를 유출시키는 中間 結節點의 機能을 담당하게 되었던 것이다. 내륙 쪽에서 해안 쪽으로 유출되는 재화의 양이 해안 쪽에서 내륙 쪽으로 유입되는 양 보다 훨씬 많았다는 사실은 이 당시에 浦口와 渡津들이

어째서 泰仁과 古阜 보다 더 빠른 성장을 할 수 있었던가를 설명하기에 충분한 자료가 된다.³⁰⁾

群山을 第1次 結節點으로 하고 포구와 도진들을 第2次 結節點으로 하는 流通의 空間構造는 日帝 植民地 初期에 湖南線이 開通될 때 까지 존속하였다. 1912년에 湖南線과 群山線이 開通됨에 따라 그 이전 까지 포구와 도진들이 행사하여 왔던 제2차 結節點의 機能은 鐵道 沿邊의 主要驛前 聚落으로 넘어 갔다. 실제로, 일제 식민지 전 시기를 통하여 裡里, 金堤, 新泰仁, 參禮, 黃登, 大野, 威悅 등은 軍산과 전주를 제외하고는 淸라의 성장이 가장 활발하였다. 이것들 중에서 參禮를 제외한 나머지는 모두가 철도 연변에 입지한 이른바 驛前聚落의 形態를 띠고 발달하였다.³¹⁾ 결국, 철도를 따라 群山, 裡里, 金堤, 新泰仁 등을 연결하는 새로운 流通經路는 도로를 따라 全州, 泰仁, 古阜 등을 연결하는 傳統的 流通經路와는 형태와 기능면에 있어서 한동안 서로 중복 내지 대립하는 양상을 띠게 되었다.

이러한 양상은 한편으로는 流通의 植民地的 空間構造가 傳統的 空間構造를 잠식 또는 구축한다고 하는 二重構造(dual structure)의 觀點에서 해석할 수도 있겠으나, 또 다른 한편으로는 植民地的 空間構造와 傳統的 空間構造가 서로 연계되어 기능하는 이른바 接合(articulation)의 側面에서 설명할 수도 있을 것이다.³²⁾ 이 둘 중에서 어느 편의 접근 방법이 현실에 보다 더 부합하는가를 밝히기 위해서는 空間構造와 社會經濟構造가 서로 어떠한 상호 관련성을 맺으며 발달하여 왔는가를 보다 微視的으로 分析해야 한다. 이러한 微視的인 分析은 地域構造의 實體를 보다 더 구체적으로 파악하는 데 결정적인 기여를 할 것이다. 그러나,

28) 群山南韓鐵道期同盟會, 1910, op. cit., pp.113 - 114.

29) 仙波正太郎, 1913, op. cit., pp.2 - 35.

30) 朝鮮總督府, 1919, 朝鮮統計年報, 서울. 이 통계 자료는 이리와 신태인을 규모가 큰 시가지로 기재하고 있는 반면에, 고부와 태인은 아예 시가지로 취급하고 있지 않다.

31) 삼례는 조선 시대에 전라도에서 가장 큰 역원을 설치하고 이를 관리하기 위하여 활방을 파견한 고을이었다. 따라서, 삼례는 軍산이 개항되기 이전 부터 이미 내륙 교통의 주요 結節點에 위치한 중심지이었다. 역전 淸라의 형태적 공통점은 철도역 전면에 시가지 계획에 의하여 조성된 십자형 가로망이 놓여 있다는 것이다. 영등포, 천안, 조치원, 대전, 이리, 신태인 등이 그 좋은 예이다.

32) 지역구조를 역사적으로 분석하는 데 있어서 집합론을 제창한 대표적인 지리학자는 Derek Gregory 이다. 그의 연구

본 논문에서는 자료를 비롯한 여러 가지 제한된 연구 여건을 감안할 때, 일단 二重構造의 觀點에서 微視的인 說明을 시험적으로 시도해 보기로 하고 본격적인 분석 작업은 추후의 연구 과제로 남겨 두기로 하였다.

2) 交通發達 4 段階說의 再解釋

Taaffe, Morrill, 그리고 Gould는 몇 개의 경험적 연구를 토대로 하여 식민지 경험이 있는 開發途上國家들이 일반적으로 겪는 交通發達의 4 段階說을 제안하였다.³³⁾ 이들이 제안한 이론에 의하면, 교통발달의 첫번째 단계에서는 작은 港口와 交易中心地가 해안을 따라 여기 저기 흩어져 발달하고, 이들과의 交通連繫는 오로지 이들 中心地의 直接的인 背後地域에만 국한된다고 한다.³⁴⁾ 대체로 식민지 시기에 해당하는 두번째 단계에서는 해안으로 부터 내륙으로 침투하는 몇 개의 主要 幹線 交通路가 선택적으로 형성되고, 이에 따라 내륙에서도 中心地가 생겨나 交通의 連繫가 좀 더 내륙쪽으로 확대된다. 세번째 단계에서는 海岸의 港口와 內陸의 中心地들이 성장을 계속하는 동시에, 해안의 중심지들과 내륙의 중심지들 사이의 구역에서는 주요 간선 교통로를 따라 中間 中心地들이 새로이 형성된다. 네번째 단계, 즉 종결 단계에서는 여러 中心地들 중에서도 다른 것들보다 더 빠르게 성장하는 것들이 나타나며, 이러한 중요한 中心地들을 연결하는 交通路의 機能이 더욱 강화된다. 이러한 교통로들은 대체로 가장 잘 포장된 도로이거나 화물의 수송이 가장 많은 철도일 경우가 많다.³⁵⁾

위와 같은 이론은 植民地 支配를 경험한 開發途

上國家에 있어서 植民地의 空間構造가 어떻게 형성되었는가를 이해하는 데 좋은 모델이 된다고 제시되었다.³⁶⁾ 그러나, 朝鮮 後期, 舊韓末, 그리고 日帝 植民地 時期에 걸쳐 湖南平野에서 진행된 교통의 발달 과정을 交通發達 4 段階說과 대비하여 볼 때 이론과 실체가 일치하지 않는 점이 여러가지 발견된다. 첫째, 湖南平野에서는 식민지 시기 인 제 2 단계이전 부터 이미 내륙에 全州, 泰仁, 古阜 등의 中心地들이 존재했을 뿐만 아니라, 이러한 내륙의 중심지들과 해안의 작은 항구와 교역 중심지들 상호간에는 탄탄한 交通連繫가 이루어져 있었다. 群山이 開港된 이후 일본인들은 이렇게 이미 형성되어 있던 交通 連繫를 다만 선택적으로 강화하였을 뿐이었다. 앞서 언급한 대로, 財貨 流通의 주된 흐름과 방향이 全州를 중심으로 하는 내륙쪽으로부터 群山을 중심으로 하는 해안 쪽으로 바뀌어 감에 따라 중요한 幹線 交通路와 中心地의 位置가 달라졌을 뿐이었다. 둘째, 湖南平野에서 교통발달의 제 3 단계에 해당하는 시기를 보면, 철도를 따라 새로이 형성된 裡里, 金堤, 新泰仁 등의 中間 中心地 사이의 교통 연계는 그 이전에 이미 형성되어 있던 泰仁, 古阜 등의 傳統的 中間 中心地들간의 교통 연계와 중복 또는 대립하게 되었다. 그렇기 때문에, 위의 이론에서 주장하는 바와 같이 植民地 時期에 형성된 새로운 中心地들이 中心地 機能을 독점으로 수행할 수 없었다.

이상과 같은 사실로부터, Taaffe, Morrill, 그리고 Gould 등이 주장하는 交通發達의 4 段階說은 湖南平野의 空間構造를 분석하는 데 있어서 적지 않은 도움을 주는 것이 사실이지만, 그것을 실제에 적용하는 데 있어서는 몇 가지 근본적인 문제점이 있음을 알 수 있다. 이러한 문제점들은

이론과 실체가 다음의 저서들에 잘 표현되어 있다 :

- a. Gregory, Derek, 1978, *Ideology, Science and Human Geography*, Hutchinson & Co Ltd, London.
- b. _____, 1982, *Regional Transformation and Industrial Revolution : A Geography of the Yorkshire Woolen Industry*, MacMillan Press Ltd., London.

33) Taaffe, E. J., Morrill, R. L. and Gould, P. R., 1963. "Transport Expansion in the Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis," *Geographical Review*, Vol.53, p.504.

34) English, Paul Ward, 1984, *World Regional Geography : A Question of Place*, John Wiley & Sons, New York, p.47.

35) *ibid.*, p.47.

36) Taaffe, E. J., Morrill, R. L. and Gould, P. R., 1963, *op. cit.*, p.503.

交通發達の 4 段階說이 식민지 시기 이전에 존재 하였던 교통 발달의 상태를 너무나 소홀히 취급하였던 데서 비롯된다고 하겠다. 이는 위의 이론이 근거한 경험적 자료들이 대부분 아프리카와 같이 植民地 時期 以前에 地域間 交通連繫의 범위가 매우 제한되어 있던 開發途上國家들이 대부분을 차지하는 지역으로 부터 얻어졌기 때문이다. 따라서, 이른바 交通發達 4 段階說을 植民地의 空間構造를 분석하는 모델로서 보다 효과적으로 활용하려면, 교통 발달이 제 1 단계 또는 植民地 以前 段階에서 제 2 단계 혹은 植民地 段階로 이행해 가는 과정을 보다 구체적이고도 주의깊게 취급하여야 할 것이다.

3) 空間의 二重構造와 社會經濟의 二重構造

지금까지 湖南平野의 植民地의 空間構造의 形成過程을 분석함에 있어서 이른바 二重構造의 觀點에서 群山을 중심으로 하는 海岸指向의 流通構造와 全州를 정점으로 하는 內陸指向의 流通構造가 서로 중복 또는 대립되어 가는 과정으로 파악하여 보았다. 이와 같이, 空間의 二重構造는 社會經濟的 二重構造와 밀접한 관련을 맺고 발달한 것이다. 海岸指向의인 流通構造가 日本人에 의하여 장악되어 植民地의 社會, 經濟的 要素를 많이 내포하고 있었던 데 비하여, 內陸指向의인 流通構造는 朝鮮人에 의하여 유지되어 傳統的인 社會, 經濟的인 要素를 많이 간직하고 있었다.

그리고, 分析 觀點을 보다 微視的으로 하여 全羅北道 益山郡의 경우를 들여다 보면, 이러한 空間의 二重構造가 社會, 經濟的 二重構造와 얼마나 긴밀하게 관련되어 있었는가를 알 수 있다. 日帝 植民地 時期에 全羅北道 益山郡은 조선 시대의 益山郡, 龍安縣, 咸悅縣, 沃野廢縣, 礪山府 등이 합병되어 하나의 郡이 되었다. 이렇게 郡縣이 통

폐합되어 益山郡이 탄생한 후, 益山郡의 治所는 1911년에 裡里로 옮겨지기 전 조선 후기까지 益山郡의 所在地인 金馬에 있었다.³⁷⁾ 당시에 金馬는 益山郡의 지리적 중심에 위치하여 익산군 내에서도 도로 교통의 제일 중요한 결절점이었다. 1912년에 湖南線이 개통되고 裡里가 철도 교통의 주요 결절점이 되기도 전에, 裡里에 거주하는 일본인들은 거의 강제적으로 益山郡의 治所를 裡里로 이전시켰던 것이다.³⁸⁾ 湖南線의 주요 결절점이 되기 이전에는 하나의 보잘 것 없는 농촌에 지나지 않던 裡里는 호남선의 개통, 일본인의 정착, 익산군청의 이전 등의 정치, 사회적인 여건 변화에 힘입어 飛躍的인 都市成長을 이룩할 수가 있었다. 그러기 때문에, 裡里는 益山郡의 한 쪽 귀퉁이라는 불리한 지리적 위치를 차지하고 있었음에도 불구하고, 市街地의 規模와 流通圈의 範圍에 있어서 金馬를 앞지를 수 있었던 것이다. 그 결과, 裡里는 湖南線을 매개로 하여 群山과의 流通關係를 긴밀히 맺고 있었던 데 대하여, 金馬는 도로 교통을 수단으로 하여 全州와 密接한 流通關係를 유지하고 있었다. 裡里와 金馬는 똑같이 益山郡의 行政區域 안에 속하여 상호간의 실제 거리가 별로 멀지 않았음에도 불구하고, 사회, 경제적으로 서로 분리된 채 각자 독자적인 空間構造를 형성하고 있었다.

서로 다른 두개의 流通構造가 중복 또는 대립하고 있는 이러한 空間의 二重構造는 社會 經濟的 二重構造와 연관되어 기능함으로써 住民들의 社會意識에 투영되어 나타나기도 하였다. 金馬의 住民들은 일반적으로 裡里의 住民들에 대하여 사회적 신분상의 우월감을 느꼈으며, 이러한 배타적인 태도는 상호간의 의사교환을 차단시켜 通婚과 같은 直接的인 社會交流에 의하여 진행되는 社會的 統合을 지연시켰다고 한다.³⁹⁾ 이러한 불행한 住民意識의 分裂相은 산업화가 본격도에 진입하게 된 1960년대 까지 계속 지속되었다고 한다.⁴⁰⁾

37) 裡里市廳, 1980, 裡里市史, p.225.

38) ibid., p.225.

39) S氏(당시 모 고등학교 교감)와의 면담 자료, 1985년 1월.

40) ibid.

5. 結 論

開港期 以前 까지 湖南平野에서 발달한 空間構造를 크리스탈러의 中心地 理論에 입각하여 분석해 본 결과, 中心地 階層의 構成原理가 1:3(市場原理)에 근접하였음을 확인할 수 있었다. 이러한 사실은 市場經濟의 影響이 場市는 물론이고 農村까지 골고루 미쳤음을 간접적으로 시사한다. 그리고, 場市가 농촌 지역에 비교적 고르게 분포하였다는 사실은 場市가 市場機能을 전 지역에 분산시키는 효과를 발휘하였다는 것을 의미한다. 1789년 부터 1910년 사이에 都市人口가 별로 늘지 않았던 요인도 이렇게 비교적 균등한 場市의 分布에서 찾을 수 있을 것이다. 한편, 流通의 空間構造는 全州를 중심으로 하는 內陸指向的인 形態를 갖추었으며, 流通經路의 主軸은 全州, 泰仁, 古阜를 잇는 道路이었을 것으로 추정하였다.

이러한 傳統的 空間構造는 開港期 以後, 특히 日帝 植民地 時期 以後에 ‘植民地的 空間構造’로 변질하였다. 이러한 植民地的 空間構造의 基本性格과 形成過程을 설명하는 데 있어서 크리스탈러의 中心地 理論과 Taaffe, Morrill, Gould 등의 交通發達 4 段階說을 적용해 보았다. 그 결과, 日帝 植民地 時期 동안에는 湖南線이라는 鐵道 交通을 따라 中心地의 垂直的 統合이 활발하게 일어났음을 밝혀냈다. 이와 아울러, 流通의 空間構造는 全州를 중심으로 하는 內陸指向的인 形態로부터 群山을 중심으로 하는 海岸指向的인 形態로 변모하였다. 流通 經路의 主軸은 群山, 裡里, 金堤를 잇는 것이 全州, 泰仁, 古阜를 연결하는 것을 대치하였을 것이라고 추정하였다. 그리고, 日本人이 主導한 新興都市의 成長과 行政區域의 植民地的 改編이 植民地的 空間構造의 形成에 적지 않

게 기여하였음을 지적할 수 있었다.

地域構造의 植民地的 變容過程을 이해하기 위하여 流通의 植民地的 空間構造가 형성되어 가는 과정에 있어서 어떠한 社會經濟構造가 관련되었는가를 살펴 보려고 하였다. 이러한 分析作業은 제3세계의 발전을 분석하는 두 가지 視覺과 보조를 맞추는 차원에서 시도할 때 비로소 所期의 研究成果를 얻을 수 있을 것이다. 이 두 가지 觀點이란 전통적 요소와 식민지적 요소를 상호 분리된 것으로 보는 二重構造論과 전통적 요소와 식민지적 요소를 모순 관계로 상호 관련되어 있는 것으로 보는 接合論이다. 본 논문에서는 이러한 理論的 分析作業의 첫 단계로서 주어진 연구 여건 속에서 접근이 가장 쉬운 二重構造論의 觀點을 활용하여 보았다.

이렇게 理論的 分析을 시도해 본 결과, 앞으로 더 많은 검토와 논의를 기대하는 다음과 같은 두 가지의 문제점을 발견할 수 있었다. 첫째, 우리나라의 한 지역에서 일어난 地域構造의 植民地的 變容過程을 이해하려면 무엇 보다도 먼저 日帝 植民地 時期 以前에 존재했던 地域構造의 基本性格을 자세히 알 필요가 있다. 예컨대, 본 논문이 다루고 있는 湖南平野에 있어서는 開港期 以前에 존재하였던 都市와 農村 또는 農村 內部的 社會經濟的關係에 대한 구체적인 자료를 획득하고 이것을 정확히 분석하는 일이 선행되어야 할 것이다. 둘째, 앞서 제시한 두 가지의 관점—二重構造論과 接合論—은 모두 空間構造와 社會經濟構造의 相互關聯性을 微視的으로 分析할 때 비로소 그 효력을 발생한다. 이러한 微視的인 分析이 地域構造의 變容過程을 주요 테마로 삼는 歷史地理學 안에서 제대로 이루어지기 위해서는 이들 현상과 관련된 史料를 많이 발굴하고 잘 활용하는 것이 급선무일 것이다.

The Colonial Transformation of Regional Structure on the Honam Plain

Je-Hun Ryu*

Summary

This paper examines the spatial structure that had been developed on the Honam Plain until Gunsan was opened as a treaty-port in terms of Christaller's central place theory. It is found that the principle in the composition of central place hierarchy conformed nearly to 1 : 3 (market principle). This implies that the influence of market economy was widespread in the country-side as well as in the cities.

Periodic markets were almost evenly distributed in the countryside. This also indicates that commercial function was not concentrated in the cities, but decentralized in the country-side. The reason why urban population did not grow so much between 1789 and 1910 can be explained by such an even distribution of periodic markets. Moreover, the spatial structure of circulation appeared in a land-oriented pattern centered in Jonju. The road running from Jonju through T'aein to Gobu served as the main axis of circulation routes.

After Gunsan was opened as a treaty-port in 1899, this traditional pattern of spatial structure evolved into the colonial pattern of spatial structure. This paper examines main characteristics of colonial spatial structure and its making process in terms of Christaller's central place theory and four-stage model of transport development.

It is found that during the Japanese colonialism the railroad of Honam Son contributed to the vertical integration of central places. Moreover, the spatial structure of circulation changed

from the land-oriented pattern centered in Jonju into the coast-oriented pattern centered in Gunsan. The main axis of circulation routes shifted to the railroad stretching from Gunsan through Iri to Gimje. The colonial reorganization of administrative areas also contributed to the colonial transformation of spatial structure.

In order to understand the process of colonial transformation of regional structure, it is necessary to examine how the colonial spatial structure was developed in relation to the colonial social and economic structure. This paper tentatively employs the dual-structure perspective in this examination. The dual-structure perspective regards the traditional regional structure as separate from the colonial regional structure, while the articulation perspective considers these two regional structures to be interrelated.

The case study from the dual-structure perspective tells that while Iksan Gun was composed of the dual spatial structures of circulation, social exchange through marriage was retarded between people living in these two separate spatial structures. It is also said that contradictory social consciousness had existed between these two different peoples until the 1960s.

The crucial issues that derived from this examination are twofold. Firstly, it is urgent to understand the main characteristics of the traditional regional structure on the Honam Plain that existed before the Japanese colonialism. A primary attention should be paid to the social and economic relations between the cities and the countryside. Secondly, micro-

* Assistant professor, Department of Geographic Education, Korea National University of Education

scale analysis is the only way to succeed in the application of either dual-structure perspective or articulation perspective to the examination of regional structure on the Honam Plain. It is

suggested that data sources such as local archives should be explored further and utilized fully.