

## 1929년 京城府에서 消費된 林産燃料의 構成別 特性和 流通 經路

李起鳳<sup>1</sup> · 裴在洙<sup>2\*</sup>

<sup>1</sup>서울대학교 규장각, <sup>2</sup>국립산림과학원

### The Component Characteristics and the Distribution Channels for Forest Products Consumed as a Fuel in Kyeongseong City (Seoul) in 1929

Ki-Bong Lee<sup>1</sup> and Jae-Soo Bae<sup>2\*</sup>

<sup>1</sup>Seoul National University, Kyujanggak Archives, Seoul 151-742, Korea

<sup>2</sup>Korea Forest Research Institute, Seoul 130-712, Korea

**요 약:** 본 논문의 목적은 1929년 일제시대 경성부에서 소비된 임산연료의 구성별 특성과 유통경로를 밝히는 것이다. 그 결과를 요약하면 첫째, 1929년 경성부에서 소비된 1호 평균 임산연료의 중량은 경기도의 일반 군에 비해 약 1/3 수준에 불과했으나 열량이 높은 장작과 숯의 소비량은 상대적으로 매우 높았다. 둘째, 임산연료의 최대 공급지는 한강 수운을 이용할 수 있는 강원도와 경기도의 한강변(42.6%)이었고, 그 다음으로 철도를 이용한 경기도 북부와 기타 지역(29.5%), 도로를 이용한 경성부 인근 지역(27.9%)의 순이었다. 셋째, 한강을 이용한 임산연료의 운송지역은 뚝섬(43.0%)과 구룡산·마포(45.6%)로 이원화되어 있었고, 철도에 의한 운송은 경성역이 전체의 72.2%라는 압도적인 위치를 차지하고 있었다. 넷째, 경성부의 소비지에 도착한 임산연료의 대부분은 상설시장이 아닌 임시로 형성된 델감 시장에서 거래되었다.

**Abstract:** The purpose of this study is to reveal the component characteristics and the channels of distribution for forest products as a fuel that were consumed in Kyeongseong city (Seoul) in 1929, in the middle of the colonial period. The summary of the results are as follows; ① though the average consumption of forest products consumed as a fuel per household in Kyeongseong city was slightly less than one-third as much forest products as fuel consumed in other counties of Kyeonggi province, but due to the high heat capacity, the amount of fuelwood and charcoal consumption was much higher than leaf and grass consumption; ② the largest supply areas of forest products for fuel were the riverside of Kangwon province and Kyeonggi province in which the waterways were available. They supplied 42.6% of total consumption, and the other supply areas were the northern part of Kyeonggi province, etc. (29.5%) where railroads were handy, and the suburbs of Kyeongseong city (27.9%) by roads; ③ the transportation areas using the Han River were divided into two parts of Ttook island (43.0%) and former Yongsan and Mapo (45.6%), but the volume of transportation by railroad was centralized in Kyeongseong Station, which accounted for 72.2% of total volume of transportation by rail; ④ the most of the forest products consumed for fuel in Kyeongseong city were sold in temporary fuelwood markets, rather than permanent and regular markets.

**Key words:** Korea in the colonial period, Kyeongseong city (Seoul), fuelwood, charcoal, channels of distribution

#### 문제제기와 연구목적

한반도의 역사에서 임산연료가 사라지게 된 것은 극히 최근의 일일 뿐이다. 이미 자본주의의 물결이 대세가 되고, 거대한 공장이 세워지던 일제시대까지도 가장 보편적

인 연료원은 농업 부산물과 임산연료였다. 특히 농업 부산물을 거의 사용할 수 없었던 도시에서는 임산연료가 취사와 보온을 위한 거의 유일한 연료원일 수밖에 없었다. 본 논문에서는 바로 이와 같은 측면에 초점을 맞추어 식민지기, 그 중에서 1929년의 자료를 바탕으로 경성부에서 사용된 임산연료의 구성별 특성과 유통 경로를 밝히는 것을 목적으로 한다.

\*Corresponding author  
E-mail: forestry@foa.go.kr

표 1. 1929년 경성부와 경기도의 **균평균 임산연료의 소비량**.

(단위 : 千貫)

부군명	총호수	1호 평균	총소비량	숯		장작		枝葉		柴草	
				비율	수량	비율	수량	비율	수량	비율	수량
경성부	70,288	554	38,898	10	3,762	74	28,877	15	5,990	1	269
균평균	14,757	1,791	24,932	-	29	16	4,077	24	6,075	59	14,763

주 : 1호 평균만 단위가貫  
출처 : 朝鮮總督府 鐵道局 營業課(1931, pp.91-92)

지금까지 조선시대의 한성부와 일제시대의 경성부에 공급된 임산연료에 대한 연구는 대부분 단편적으로만 다루어져 왔다. 특히 남한강과 북한강의 水運에 대한 연구 속에 임산연료의 생산과 운송을 하나의 부분으로만 취급하는 경향이 있었다. 그리고 이렇게 운송된 임산연료가 뚝섬이나 마포 등지에 내려졌다는 부분에서 일반적인 논지가 끝나고 만다. 포구에 내려진 임산연료가 도성을 비롯한 인구 밀집지역까지 어떻게 유통되었는지에 대해 언급한 연구는 거의 찾아볼 수 없다. 이렇게 된 가장 큰 이유는 역시 기초 자료의 부족 때문이다.

임산연료의 생산과 운송, 시장에서의 유통은 거대한 자본이나 기업에 의해 이루어진 것이 아니라 다수의 생산자와 소비자 사이에 무작위로 이루어지는 것이 대부분이었다. 따라서 생산, 유통 및 소비 단계의 임산연료 통계를 체계적으로 정리한다는 것은 쉬운 일이 아니다. 이런 측면에서 볼 때 임산연료의 생산과 운송, 유통과 소비에 이르는 일련의 과정을 추적할 수 있는 통계 자료 자체가 거의 작성되지 않은 것은 자연스러운 현상이다. 이런 어려움 때문에 임산연료가 조선시대의 한성부, 일제시대의 경성부라는 거대한 도시를 지탱해주는 중요한 燃料源이었음에도 불구하고 이에 대한 연구 자체가 극히 어려울 수밖에 없었던 것이다.

다행히 朝鮮總督府 鐵道局 營業課에서 1929년에 경성부에서 사용된 임산연료의 종류와 양, 생산지, 운송 방법 등을 세밀하게 조사한 『朝鮮における林產品に關する經濟調査』란 자료가 남아 있다. 본 논문에서는 이 자료를 바탕으로 하면서 『朝鮮總督府統計年報』, 5개 府郡 지역에서 조사된 『生活狀態調査』의 임산 부분(1929~1934), 『民有林統計』(1936)등에 나오는 각종 임산연료 통계를 보완하였다. 여기에다가 지금까지 남아 있는 각종 사진 자료와 지도, 현재까지의 답사 자료 등을 종합하여 1929년에 경성부에서 사용된 임산연료의 특성과 유통 실태를 추정하였다.

### 1929년 경성부에서 소비된 임산연료의 구성별 특성

<표 1>은 1929년에 조사된 경기도 府郡의 종류별 임산연료의 소비량이다. 이것을 보면 우선 1호 평균의 임산연

료 소비량에서 경성부와 일반 군 사이에 현격한 차이가 나타남을 알 수 있다. 경성부의 경우 1호 평균 임산연료의 소비량은 554관인데 비해 농촌 지역인 郡의 경우<sup>1)</sup> 1호 평균이 1,791관이나 되어, 양 지역간 약 3.2배의 차이가 나타나고 있다. 연료량의 절대적인 중량이란 차원에서 볼 때 경성부 지역은 농촌 지역인 군에 비해 현저하게 적은 양을 사용하고 있음을 알 수 있다. 그러면 이런 현상을 어떻게 설명해야 하는가? 몇 가지 요인들을 살펴보도록 하겠다.

첫째, 경성부의 농업 인구 비율이 군 지역에 비해 극히 적다는 부분을 고려할 필요가 있다. 1930년에 조선총독부에서 간행한 『朝鮮國勢調査報告』(경기도, p.102)에 의하면 무직을 제외한 경기도의 총 직업별 본업 인구 659,563명 중 농업에 종사하는 인구는 411,109명으로 62.3%를 차지하고 있다. 반면에 경성부의 총 직업별 본업 인구 110,558명 중 농업에 종사하는 인구는 2,333명으로 겨우 2.1%에 불과하다. 이로부터 경성부에서는 농업과 관련된 임산연료의 소비가 농촌 군에 비해 매우 적다는 것을 알 수 있다.

<표 2>는 1929년에 가평과 포천에서 24가구를 대상으로 조사한 畜牛의 有無에 의한 임산연료의 차이를 보여주고 있다. 이 자료에 의하면 畜牛 1마리의 유무에 따라 각

표 2. 畜牛의 有無別 1호당 임산연료 소비량. (단위 : 貫)

구분	畜牛	장작	枝葉	柴草	計
상	1	500	578	1,890	2,968
	-	714	398	1,310	2,422
중	1	207	264	2,510	2,981
	-	443	526	1,854	2,823
하	1	262	324	1,812	2,398
	-	274	415	1,464	2,153
평균	1	323	388	2,070	2,781
	-	477	446	1,543	2,466

출처 : 朝鮮總督府 鐵道局 營業課(1931, p.104)

<sup>1)</sup>본 표에는 나타나고 있지 않지만 군 지역의 평균 소비량에서도 726관에서 3,555관까지 약 5배의 차이가 나타나고 있다. 이런 차이가 왜 나타나게 되었는지 본 자료만으로는 파악이 어려운 실정이며, 아마 조사 방법 또는 표본 설정의 차이 때문에 나타났을 가능성이 높다고 생각된다.

표 3. 1929년 강릉군의 임산연료 사용량.

(단위 : 千貫)

구 분	松葉	장작	雜草	穀稈·粗殼	石炭·煉炭	落葉	숯	합 계	
								총량	비율
취사용 및 사료 끓임용	3,000	800	20	-	-	-	73	3,893	30.8
온돌용	7,000	1,700	60	-	-	-	-	8,760	69.2
합 계	10,000	2,500	80	-	-	-	73	12,653	100.0

출처 : &lt;朝鮮總督府, 1931, p.250&gt;에서 재구성

표 4. 1931년 경주군의 임산연료 사용량.

(단위 : 千貫)

구 분	枝葉	장작	柴草	穀稈·粗殼	石炭·煉炭	숯	합 계	
							총량	비율
취사용 및 사료 끓임용	11,880	725	7,920	1,800	-	65	22,390	63.3
온돌용	2,970	6,525	1,980	1,500	-	-	12,975	36.7
합 계	14,850	7,250	9,900	3,300	0	65	35,365	100.0

출처 : &lt;朝鮮總督府, 1934, pp.152-153&gt;에서 재구성

각 2,781관과 2,466관의 임산연료 사용량의 차이를 보여 주고 있다. 따라서 축우가 있는 경우는 없는 경우보다 11.3%의 임산연료를 덜 소비한다고 볼 수 있다. 농촌에서 축우가 없는 경우가 있는 경우보다 적을 것이기 때문에 실질적으로 축우에 의한 임산연료 증가분은 그렇게 많지는 않았을 것이다. 그렇다고 하더라도 경성부에서는 농촌 지역에 비해 축우와 관련된 임산연료 소비량은 거의 없다고 보아야 할 것이다. 이는 곧, 경성부와 일반 郡 사이의 임산연료 소비량에 영향을 미쳤을 것이다.

둘째, 거주하는 가옥에 온돌을 별로 사용하지 않았을 일본인의 비율을 고려할 필요가 있다. 1930년에 조선총독부에서 간행한 『朝鮮國勢調查報告』(경기도, p.2, p.56)에 의하면 경기도의 인구 2,157,413명 중에서 경성부와 인천부 거주자를 제외한 일본인의 수는 18,466명으로 약 0.9%를 차지하고 있었다. 반면에 경성부의 인구 394,240명 중에서 일본인의 비율은 105,639명으로 약 26.8%나 되었다. <표 3>과 <표 4>는 각각 1929년의 강릉군, 1931년의 경주군에서 사용된 임산연료 사용량의 사용처를 조사한 것이다.

전체 사용량 중 온돌용으로 사용된 비율이 강릉군에서는 69.2%, 경주군에서는 36.7%로, 양 구간 큰 차이를 보이고 있다. 이 차이가 과연 위도나 평균 기온과 같은 자연적인 차이를 반영하는지, 아니면 조사 방법에서의 차이를 반영하는 것인지는 분명하지 않다. 어쨌든 온돌용으로 들

어가는 연료재의 비율이 결코 낮지 않음을 알 수 있다. 따라서 온돌을 별로 사용하지 않았을 일본인의 비율이 상대적으로 높은 경성부의 임산연료 소비량은 상대적으로 적을 가능성이 있음을 알 수 있다.

셋째, 경성부와 농촌 지역 사이에 사용된 임산연료의 종류에 대해서도 살펴볼 필요가 있다. 우선 경성부 지역에서 사용한 연료재가 농촌 지역인 군과 어떻게 다른가부터 살펴보고자 하자.

<표 1>을 보면 경성부에서 사용한 임산연료의 중량 순위는 장작(74%) > 枝葉(15%) > 숯(10%) > 柴草(1%)이다. 반면에 경기도 군 단위의 농촌지역에서는 평균적으로 柴草(59%) > 枝葉(24%) > 장작(16%) > 숯(0%)의 순이었다.<sup>2)</sup> 이것은 경성부와 군 단위의 농촌 지역 사이에 임산연료의 중량이라는 측면에서 종류별 비율이 완전히 다르다는 것을 잘 보여주고 있다. 즉, 경성부에서는 중량에 비해 열량이 많이 나가는 장작과 숯의 비율이 군 지역보다 훨씬 높고, 반대로 군 지역은 중량에 비해 열량이 적게 나가는 柴草와 枝葉의 비율이 월등히 높다는 것을 알 수 있다. 이와 같은 차이는 자가 채취가 불가능하여 모든 연료재를 유통을 통해 구입할 수밖에 없는 경성부의 특성 때문에 나타난 것이라 할 수 있다.<sup>3)</sup>

그러면 경성부의 임산연료 가격은 다른 지역과 어떤 차이를 보이고 있을까? <표 5>는 1931-1934년 사이의 지역

<sup>2)</sup> 농촌지역에서는 임산연료 이외에도 연료로서 落葉이나 곡식의 줄기 등이 상당한 비율을 차지하고 있었다. 1933년에 전남농가의 연료소비 상황을 조사한 바에 의하면 임야 소유농가의 경우 전체 연료소비량의 25%, 임야 비소유농가의 경우 29%를 차지하여 결코 적지 않은 비중임을 알 수 있다(<朝鮮山林會報 106 : 57> 및 <배재수, 1997, p.207>에서 재인용).

<sup>3)</sup> 1933년 5월부터 8월까지 전남 농가의 연료소비상황을 조사한 자료가 있다. 이 조사에 의하면 임야소유농가의 경우 中位는 29%, 하위는 28%를 유통을 통해 구입하고 있다. 임야비소유농가의 경우 중위는 62%, 하위는 42%를 유통을 통해 구입하고 있다. 그러나 조사자가 인정하고 있듯이 조사 시기에는 낙엽과 시초의 양이 적을 수밖에 없는 한계를 가지고 있다(배재수, 1997, p.207). 그런데 시초와 낙엽은 유통을 통해 구입하는 경우가 없다. 그리고 시초의 경우 1933년의 전국 통계에서 약 35%를 차지하고 있어 이 조사에 나오는 8%와 17%의 비율보다 훨씬 높다. 따라서 1개년의 평균을 계산한다면 농가에서 유통을 통해 구입하는 연료소비의 비율은 훨씬 더 낮아질 것이다.

표 5. 지역별 白炭과 소나무 장작의 가격 비교. (단위: 円)

입산연료	지방	1931	1932	1933	3년 평균	1934
白炭 (10관)	경성	2.25	2.07	2.23	2.18	
	인천	1.65	1.64	2.12	1.80	
	군산	2.22	1.74	2.17	2.04	
	목포	2.07	1.93	2.04	2.01	
	대구	2.12	1.98	2.15	2.08	
	부산	1.83	1.68	2.14	1.88	
	평양	1.59	1.53	1.75	1.62	1.55
	진남포	1.38	1.20	1.59	1.39	1.86
	신의주	1.85	1.70	1.56	1.70	1.71
	원산	1.67	1.42	1.55	1.55	1.72
소나무 장작 (10관)	청진	0.95	1.20	1.13	1.09	1.33
	회령	1.04	0.92	0.85	0.94	-
	평균	1.72	1.58	1.77	1.69	
	경성	0.67	0.52	0.61	0.60	0.63
	인천	0.40	0.38	0.49	0.42	0.56
	목포	0.40	0.40	0.46	0.42	-
	대구	0.42	0.42	0.43	0.42	0.47
	평양	0.53	0.48	0.49	0.50	0.52
	진남포	0.40	0.36	0.45	0.40	0.49
	원산	0.39	0.23	0.30	0.31	0.43
회령	-	0.23	0.30	0.27	-	
평균	0.40	0.38	0.44	0.41	0.39	

출처 : 朝鮮總督府 農林局(1936, p.51)

별 白炭과 소나무 장작 가격을 비교하여 조사한 것이다. 白炭의 하나인 白炭을 보면, 조사된 12개 지역의 1931-1933년 평균가격이 1.69엔임에 비해 경성부는 약 1.3배인 2.18엔을 기록하고 있다. 특히 산림이 풍부한 곳에 위치한 회령에 비하면 약 2.3배에 달한다. 장작의 경우 조사된 8개 지역의 3개년 전국 평균가격이 0.41엔임에 비해 경성부는 약 1.5배인 0.60엔에 이르고 있다. 역시 산림이 풍부한 회령에 비하면 약 2.2배에 이르고 있다. 경성부의 입산연료 가격이 전국 평균을 훨씬 웃돌았던 이유는 ①소비량이 가장 많았고, ②인근에 이 소비량을 채울 수 있는 공급지가 부족했으며, ③결과적으로 연료재의 운송 거리가 멀어져 운송비의 증가로 이어졌기 때문일 것이다.

한편 연료재의 종류별 가격을 보면 白炭은 장작의 3배 안팎인 경우가 대부분이다. 따라서 1929년에 소비된 경성의 장작과 白炭의 중량 비율인 74:10은 각 제품의 가격을 반영하고 있지 못하다고 볼 수 있다. 만약 白炭의 가격이 장작의 3배라고 보면 1929년에 경성에서 소비된 白炭과 장작의 가격 비율은 74:30이 된다. 이러한 가격 비율이 열량의 비율을 그대로 반영한다고 보기는 어렵지만 열량 차원에서 白炭은 장작보다 높았다.<sup>4)</sup> 이것은 白炭을 거의 사용하지 않았

표 6. 장작, 白炭, 煉炭의 기차 수송량. (단위: 톤)

연도	장작 및 白炭	煉炭 및 骸炭	연도	장작 및 白炭	煉炭 및 骸炭
1915	36,827		1928	138,394	
1916	39,618		1929	122,632	
1917	45,636		1930	121,934	
1918	48,916		1931	113,588	
1919	71,764		1932	124,927	
1920	63,811		1933	142,742	145,975
1921	83,914		1934	162,304	86,766
1922	83,936		1935	193,246	135,300
1923	91,908		1936	212,124	133,328
1924	91,475		1937	208,871	191,408
1925	99,916		1938	261,529	246,347
1926	112,314		1939	330,387	262,618
1927	128,737		1940	379,317	372,430

출처 : 朝鮮總督府統計年報

표 7. 1929년 평양역 연료발착량. (단위: 톤)

연료원	평양역		합 계	
	발송	도착	발송	도착
장작	-	4,822		
白炭	40	2,471	40	7,293
骸炭	183	1,645		
煉炭	995	2,922	1,178	4,567

출처 : 朝鮮總督府(1929, p.374)

던 농촌 지역보다 경성에서 소비된 白炭 전체의 중량이 줄어드는데 중요한 요인이 될 수 있을 것이다.

넷째, 경성부의 입산연료 소비량이 적은 원인 중의 하나로 煉炭의 소비를 들 수 있다. 경성부에서 어느 정도의 연탄이 소비되었는지를 알 수 있는 통계를 찾지는 못했다. 그러나 “이들(경성부를 포함한) 신탄시장에서는 종래 장작, 白炭을 매매하였지만 최근에는 석탄의 보급에 의해 二穴煉炭 및 九穴煉炭 등도 상당히 다량으로 매매되고 있다”(문정창, 1941, p.194)는 지적이 있는 것처럼 연탄의 소비는 지속적으로 증가한 것으로 생각된다.

<표 6>은 기차에 의해 수송된 장작, 白炭, 煉炭<sup>5)</sup> 및 骸炭의 양이다. 『조선총독부통계연보』에는 1933년부터 연탄 및 해탄의 수송량에 대한 통계가 나오고 있다. 그런데 여기서 주목해야 할 것은 1933년부터 1940년까지 연탄과 해탄의 기차 수송량이 장작과 白炭의 53.5%-102.2% 사이에 있다는 점이다. 연탄과 해탄의 비중이 무시할 수 없는 양임을 쉽게 알 수 있다. 물론 1929년에도 그랬는지는 분명하게 말할 수 없다. 다만 1929년 평양역에 도착한 양을 통해

<sup>4)</sup> 白炭과 장작의 발열량에 대한 최근의 조사 중 소나무만을 예로 들면 白炭은 8.060 kcal/g이고, 장작은 4.740 kcal/g으로 전자가 후자의 약 1.7배에 해당된다(임업연구원, 1994).

<sup>5)</sup> 코크스(cokes)나 骨炭이라고도 하며, 粘結性炭 따위를 고온에서 건류한 多孔質의 고체 연료이다. 제철용, 주물용, 도시 가스 및 화학 공업용 연료로 쓰인다(이기문 감수, 1996, p.2,222).

표 8. 1929년 京성부에 이입된 임산연료의 공급지역과 운송방법.

(단위 : 千貫)

구분	종류	이 입 량			이출량	소비량
		경기도	경기도 외	계		
汽車便	숯	452 (65.6%) 12.3%	3,228 (93.6%) 87.7%	3,680 (88.9%) 100.0%	157	3,523 (93.6%)
舟便及陸路	숯	237 (34.4%) 51.6%	222 (6.4%) 48.4%	459 (11.1%) 100.0%	220	239 (6.4%)
計		689 (100.0%)	3,450 (100.0%)	4,139 (100.0%)	377	3,762 (100.0%)
汽車便	장작*	4,238 (29.7%) 53.4%	3,699 (25.4%) 46.6%	7,937 (27.5%) 100.0%	-	7,937 (27.5%)
陸路	장작	7,560 (52.9%) 100.0%	- (-) 0.0%	7,560 (26.2%) 100.0%	-	7,560 (26.2%)
舟便	장작	2,485 (17.4%) 18.6%	10,895 (74.6%) 81.4%	13,380 (46.3%) 100.0%	-	13,380 (46.3%)
計		14,283 (100.0%)	14,594 (100.0%)	28,877 (100.0%)	-	28,877 (100.0%)
舟便	枝葉	2,231 (42.6%) 74.6%	759 (100.0%) 25.4%	2,990 (49.9%) 100.0%	-	2,990 (49.9%)
陸路	枝葉	3,000 (57.4%) 100.0%	- (-) 100.0%	3,000 (50.1%) 100.0%	-	3,000 (50.1%)
計		5,231 (100.0%)	759 (100.0%)	5,990 (100.0%)	-	5,990 (100.0%)
舟便及陸路	柴草	269 (100.0%)	- (-)	269 (100.0%)	-	269 (100.0%)
計	柴草	269 (100.0%)	- (-)	269 (100.0%)	-	269 (100.0%)

\* : 목재로 들어왔다가 장작으로 전환된 것이 포함된 것으로 경기도는 624千貫, 그 밖의 지역이 1,330千貫이 포함되어 있다.  
출처 : 朝鮮總督府 鐵道局 營業課(1931, pp.93-94)

비교 이해할 수 있다.

<표 7>은 평양역에 도착한 연료의 1929년 발착량이다. 이 표를 보면 도착량이라는 측면에서 볼 때 해탄과 연탄의 양은 장작과 숯의 62.6%에 달하고 있다. 발송량을 제외하더라도 평양부에 도착된 해탄과 연탄의 양은 장작과 숯의 46.7%나 된다. 만약 京성부도 평양부와 마찬가지로 가정하면 해탄과 연탄의 기차에 의한 도착량은 기차로 운송된 장작과 숯의 50% 내외였을 것으로 추정할 수 있다. 물론 이 때의 해탄과 연탄이 모두 가정용 연료로 사

<sup>6)</sup>다음은 1936년에 부산에서 사용된 각종 연료의 사용별 호수에 대한 조사이다.(朝鮮山林會報 149 : 28)

구분	호수	비율
장작을 주로 사용하는 가정	28,000호	70.0%
숯을 주로 사용하는 가정	6,400호	16.0%
瓦斯(가스) 및 숯을 사용하는 가정	3,600호	9.0%
石炭을 併用하는 가정	2,000호	5.0%
합 계	40,000호	100.0%

이 표를 통해 보면 석탄이 전체의 5%를 차지하고 있고, 같은 조사에서 석탄의 가격 비중은 전체의 7%로 나와 있다. 1929년의 京성부도 비슷한 비중이었는지 단언할 수는 없지만 석탄이 임산연료의 양을 줄이는데, 어느 정도의 역할을 하고 있었다고 추정할 수는 있을 것이다.

용되었다는 보장은 없기 때문에 임산연료를 얼마나 대체했는지 쉽게 판단하기는 어렵다.<sup>6)</sup>

### 1929년 京성에서 소비된 임산연료의 생산지역과 운송

#### 1. 생산지역

임산연료 각각의 생산 지역이 경기도인지 아닌지, 운송수단은 무엇인지를 살펴보면 구체적인 생산 지역의 대략적인 범위를 알 수 있을 것이다. 우선 장작의 경우부터 살펴보자.

<표 8>을 보면 1929년에 장작이 京성부로 이입되는 방법은 기차편이 27.5%, 육로가 26.2%, 배편이 46.3%로서, 배편이 가장 많다. 여기서 배편은 한강을 통한다는 것이기 때문에 京성부가 한강변 지역의 장작에 의지한 비율은 장작이 전체에서 차지하는 비율 73.5%를 고려할 때 73.5% × 46.3% = 34.0%가 된다. 배편을 이용한 장작 중에서 경기도 이외의 지역이 81.4%가 되는데, 이 지역은 대부분 강원도의 남한강과 북한강의 상류 지역을 의미한다. 따라서 강원도 한강변의 장작이 京성부의 전체 임산연료에서 차지하는 비율이 34.0% × 81.4% = 27.7%나 되어, 그 중요성을 실감할 수 있다.

경성부에 이입된 장작 중 육로에 의한 것은 26.2%인데, 모두 경기도에서 생산되었다. 여기서의 경기도는 경기도 전체를 의미하는 것이 아니라 경성부 인근의 농촌 지역일 것이다. 따라서 경성부 인근의 농촌 지역에서 생산된 장작이 차지하는 비율은  $73.5\% \times 26.2\% = 19.3\%$ 로, 적지 않은 비중을 차지하고 있다.

철도로 유입된 장작은 27.5%였다. 이 중 경기도가 53.4%로서 전체 땔감에서 차지하는 비중은  $73.5\% \times 27.5\% \times 53.4\% = 10.8\%$ 였다. 1929년까지 서울을 경유하는 철도는 경부선, 경의선, 경원선 3개밖에 없었다. 그런데 경부선이 통과하는 경기 남부 지역과 경의선이 통과하는 경기 서북부 지역은 인구 밀집지역일 뿐만 아니라 경성에 장작을 제공할 수 있을 만큼 산림이 풍부했다고 볼 수 없다. 따라서 대부분 산림자원이 풍부하고 상대적으로 인구가 희박한 경기 동북부 지역에서 생산되어 경원선을 통해 유입되었을 것으로 추정된다. 경기도 밖에서 철도편으로 운반된 것은 이 당시 가장 산림 개발이 활발했던 압록강 유역이나 경원선이 지나가는 강원도 북부 지역에서 생산된 것으로 추정된다.

다음으로 중량 면에서 두 번째를 차지하는 枝葉에 대해 살펴보자. 지엽 중 육로로 운반되어 오는 것은 57.4%이고 모두 경기도였다. 지엽의 부피가 크다는 것을 전제하면 육로로 운반되는 장작보다도 가까운 경성 인근에서 운반되어 왔을 가능성이 높다. 이렇게 보면 경성 인근 지역에서 생산된 지엽이 전체 임산연료에서 차지하는 비율은  $15.3\% \times 50.1\% = 7.7\%$ 가 된다. 배편으로 오는 것은 49.9%인데, 이 중 경기도에서 생산된 것이 74.6%로서 전체 임산연료에서 차지하는 비율은  $15.3\% \times 49.9\% \times 74.6\% = 5.7\%$ 였다.

마지막으로 숲의 경우 철도편으로 오는 것이 88.9%이며, 이 중 경기도 이외의 지역에서 오는 것이 93.6%였다. 구체적으로 어느 지역에서 온 것인지 분명하지는 않지만

표 9. 1929년 경성부내 임산연료 이입량의 추정생산지역의 비율.

이입지역(수단)	장작	지엽	숲 <sup>9)</sup>	시초	합계
경성 인근(도로)	19.3	7.7	0.2	0.7	27.9
경성 북부(철도)	10.8	-	1.2	-	12.0
경기도 한강변(배)	6.3	5.7	0.4	-	12.4
강원도 한강변(배)	27.7	1.9	0.6	-	30.2
기타(철도)	9.4	-	8.1	-	17.5
합 계	73.5	15.3	10.5	0.7	100.0

<sup>9)</sup>배외 육로로 운반된 숲 중 고양군과 양주군이 67千貫, 광주군과 가평군 및 양평군이 170千貫, 춘천이 220千貫, 제천과 음성 2千貫으로 조사되었다. 이 중 첫 번째의 것은 경성 인근으로, 두 번째의 것은 경기도 한강변으로, 세 번째의 것은 강원도 한강변으로 계산하였으며, 제천과 음성의 것은 양이 극히 적어 제외하였다.

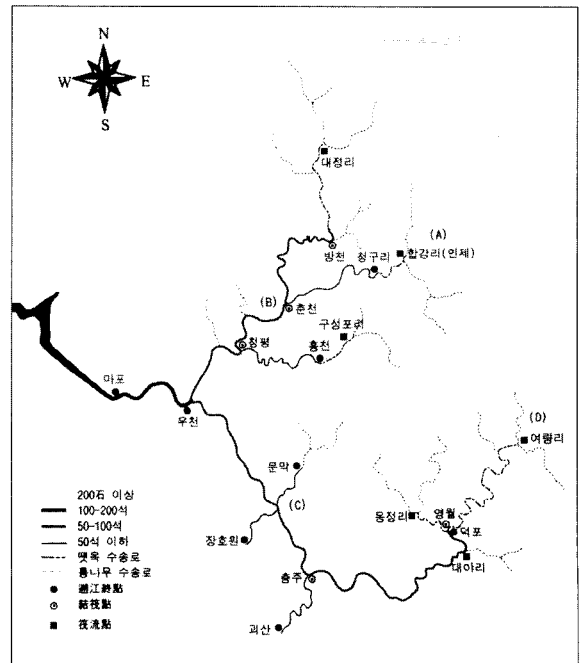
경기도 이외 지역 중 산림이 풍부한 지역이라고 추정되며, 전체에서 차지하는 비중은  $10.5\% \times 88.9\% \times 93.6\% = 8.1\%$ 가 된다. 비록 중량 측면에서는 그렇게 높지 않은 비율이지만 가격이나 열량이 가장 높다는 것을 감안하면 결코 적지 않은 비율일 것이다.

이와 같이 계산된 생산 지역의 결과를 정리하면 <표 9>와 같다. 이 표를 보면 경성부에 조달된 임산연료 중 가장 많이 생산된 지역은 강원도의 한강변 지역으로서 30.2%를 차지하고 있다. 여기에다가 경기도의 한강변 지역 12.4%를 더하면 42.6%가 된다. 이를 통해 일제시대인 1929년에도 한강 수운을 통한 임산연료의 공급이 차지하는 비중이 매우 높았음을 알 수 있다. 두 번째로 많이 생산된 지역은 경성부 인근 지역으로서 27.9%를 차지하고 있다. 여기에다가 경성 북부 지역으로 추정된 12.0%까지 합하면 39.9%가 되어 결코 적지 않은 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 세 번째로 높은 지역은 경기도 이외이면서 강원도가 아닌 기타로 분류된 지역으로서 17.5%를 차지한다. 이 지역에서 오는 임산연료는 모두 철도를 통한 것이기 때문에 전통시대에는 공급이 어려웠다고 할 수 있다.

2. 경성부까지 임산연료의 운송

1) 한강 수운

일제시대의 자료에 의하면 남한강의 가항구간은 하구에서 영월까지 328 km이고, 북한강은 양평군 양수리 합류점에서 상류로 164 km 지점의 화천군 간동면 방천리까지로 알려져 있다. 주요 지류의 가항구간은 달천이 괴산



출처: 김종혁(2001. p. 103)

그림 1. 한강의 가항수로와 임산연료의 운송 범위.

표 10. 1929년 장작과 枝葉의 도착 한강변 나무와 도착량.  
(단위: 千貫)<sup>10)</sup>

이입장소	장작	枝葉	합계
뚝섬	5,957(42.0%)	1,518(47.5%)	7,475(43.0%)
한강진	917(6.5%)	-	917(5.3%)
서빙고	657(4.6%)	400(12.5%)	1,057(6.1%)
구룡산	3,878(27.3%)	720(22.5%)	4,598(26.4%)
마포	2,790(19.6%)	560(17.5%)	3,350(19.2%)
계	14,199(100.0%)	3,198(100.0%)	17,397

출처 : <朝鮮總督 府鐵道局 營業課, 1931, pp97-98> 에서 재정리

군 감물면 오간리, 섬강은 원주시 문막읍 문막리, 소양강은 인제군 남면의 청구리, 홍천강은 홍천읍으로 알려져 있다. 그러나 이러한 가항구간은 배를 이용한 물자 수송이 가능한 구간을 의미한다. 임산연료나 목재를 생산하여 운송할 수 있는 구간은 이보다 더 상류 지역으로 올라가며, 구체적인 범위는 <그림 1>과 같다(김중혁, 2001, pp.10-103).

<표 9>를 보면 1929년 경성의 임산연료 소비량에서 이와 같은 한강의 수운을 통해 조달된 양은 전체의 41.7%였다. 이렇게 한강으로 운송된 임산연료 중 경기도의 것은 27.9%이고, 경기도 이외의 것은 72.1%로서 경기도 이외의 비율이 훨씬 높다. 여기서 경기도 이외 지역은 주로 남한강과 북한강, 그리고 그 지류가 뻗어있는 강원도를 의미한다. 특히 인제뗏목을 비롯한 북한강의 비율이 훨씬 높았던 것으로 알려져 있다(경기도박물관, 2002, p.172). 경기도 지역은 주로 가평과 양평 등 험준한 산이 있는 지역을 통해 이루어진 것으로 알려져 있다.<sup>7)</sup>

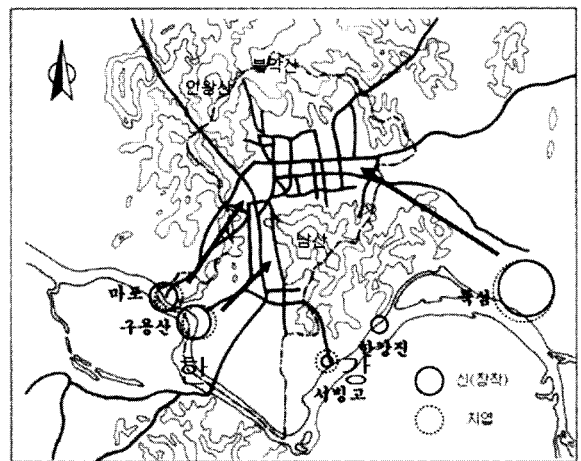
1929년 한강의 수운을 통해 조달된 경성의 임산연료는 枝葉이 18.5% 정도이고, 나머지 81.5%는 장작이다. 枝葉은 사진 등을 통해 볼 때 뗏목이 아니라 주로 배로 운반하였던 것으로 보인다(조풍연, 1996a, 1996b; 최석로, 1994a, 1994b, 1994c). 장작은 상류일수록 뗏목으로 운반되었으며, 하류일수록 배로 운반한 것으로 보인다. 뗏목으로 운반되는 것은 목재가 더 많았으며, 임산연료는 25% 정도였다는 기록이 남아 있다(조선총독부 철도국 영입과, 1931, p.97). 배의 경우 지름 4-5 cm, 길이 80 cm의 조각 10개를 묶은 단을 1척에는 평균 3천단 정도, 2척에는 6천단 정도를 실어 운반한 것으로 조사되고 있다(경기도박물관,

2002, pp.385-386).

한강의 수운을 통해 경성으로 공급되는 임산연료는 일단 나무에 내려진 후 육로를 통해 경성의 각 소비지로 운반되어야 한다. <표 10>을 보면 1929년에 이러한 나무로 알려진 곳으로는 뚝섬, 한강진, 서빙고, 구룡산, 마포 등이 있다. 이 중 뚝섬은 장작의 42.0%, 枝葉의 47.5%, 합계 43.0%가 도착하는 것으로 조사되어, 당시 임산연료의 최대 집산지였다. 다음으로 구룡산이 장작, 枝葉, 합계가 각각 27.3%, 22.5%, 26.4%로 나타났다. 이어서 마포는 각각 19.6%, 17.5%, 19.2%로, 서빙고가 6.5%, 12.5%, 6.1%로, 한강진이 6.5%, 0.0%, 5.3%로 조사되었다. 이와 같은 한강변 임산연료 집산지의 분포는 인구가 밀집되어 있는 경성으로의 육로 운송과 밀접한 연관이 있는 것으로 생각된다.

일제시대에 경성부의 인구 밀집 지역은 성곽 안을 중심으로 서남부의 용산과 마포 지역에 이르고 있다. 한강을 통해 조달된 임산연료가 이러한 인구 밀집 지역으로의 운송에 편리한 방식으로 분배되어야 하는 것은 아주 당연한 것이다. 이 때 고려되어야 하는 것이 바로 지형의 험난함과 도로의 분포이다. 인구가 가장 많이 밀집되어 있는 성곽의 경우 동대문 방향의 동쪽과 남대문 방향의 서남쪽으로, 지형이 상대적으로 평이하다. 남쪽의 경우 남산이 있어 물자의 운송에 큰 방해가 되고 있다. 한강변으로의 도로는 이러한 지형을 반영하여 형성되어 있다.

이런 측면에서 볼 때 한강진은 남산 남쪽에 입지해 있어 성곽 안으로 물자를 운송하려면 험난한 고개들을 넘어야 한다. 따라서 임산연료의 집산지로서 그리 적당하다고 볼 수 없다. 인구 밀집지역의 동남쪽에 있는 뚝섬이 최대의 뗏감 집산지가 된 것은 뚝섬-전꽃고(살꽃이다리)-왕십리-장거리-동대문으로 이어지는 지형의 평이함과 도로의 편리함 때문으로 볼 수 있다. 즉, 뚝섬에 집산된 임산연료



주 : 굵은 실선은 도로. 원의 크기는 절대적인 양이 아니라 상대적인 비율을 의미

그림 2. 한강변의 나무와 뗏감의 도착량.

<sup>7)</sup>경기도박물관, 앞의 책, 제6절 한강유역의 나무터(정승모). 이 글에는 남한강과 북한강 구간 중 주로 경기도의 나무에 대한 조사가 이루어졌고, 경성부로의 뗏감 생산과 공급은 주로 가평군과 양평군 지역에서 행해진 것으로 조사되었다.

<sup>10)</sup>도착된 뗏감이 모두 경성으로 가는 것은 아니다. 조사자는 용재로서 왔다가 장작으로 바뀌는 것은 9월, 장작으로 오는 것은 9월5분이 경성으로 반입된다고 기록하였다.

의 대부분은 이 경로를 거쳐 성곽 안의 동쪽 지역에 조달 되었다고 볼 수 있다.

인구 밀집지역의 서남쪽에 있는 구용산과 마포 및 서빙고를 합치면 장작이 53.4%, 枝葉이 52.5% 그리고 전체가 45.6%를 차지하여 동남쪽의 뚝섬과 한강진을 합한 양과 거의 대등하다. 이 지역에 집산된 임산연료는 마포나 용산과 같은 신흥 인구 밀집지역뿐만 아니라 남대문이나 서소문 부근, 성곽 안의 서부지역에 공급되었을 것이다. 그리고 세 지역 중 서빙고가 가장 적은 이유는 역시 소비지까지의 운송이 불편했기 때문으로 볼 수 있다.

2) 철도

<표 9>를 보면 경성부에서 소비하는 임산연료의 중량이라는 측면에서 볼 때 1929년의 철도 수송 비율은 29.5%를 차지하여 41.7%인 한강을 통한 수운 다음의 위치를 차지하고 있다. 그러나 철도로 운송되는 임산연료의 31.7%가 장작이나 枝葉보다 훨씬 비싸고 열량이 높은 숯이라는 점을 감안하면 한강의 수운보다 결코 적지 않은 비율을 점하고 있었다고 추정된다. 이러한 임산연료의 도착역으로는 경성역(현재의 서울역), 용산역, 서빙고역, 왕십리역, 청량리역 5개가 있었다.

<표 11>을 보면 경성역은 기차로 도착된 숯과 장작의 83.8%와 66.8%를, 합계로는 72.2%를 차지하여 철도역 중에서 압도적인 위치를 차지하고 있다. 이렇게 된 이유는 경성역이 성곽 안과 한강변의 마포 및 용산까지 인구 밀집지역의 거의 한복판에 자리 잡고 있었기 때문으로 볼 수 있다. 뚝섬과 마포-용산으로 이분되었던 한강 수운과 달리 철도의 경우 시내까지 직접 운송할 수 있어 소비지까지의 운송비가 가장 적게 드는 경성역이 압도적인 위치를 차지한 것은 아주 자연스러운 것으로 볼 수 있다.

다음으로 높은 비율을 차지한 역은 왕십리역으로 숯은 1.6%에 불과하였지만 장작과 합계는 각각 18.5%, 12.2%를 차지하고 있다. 이웃한 역인 청량리역도, 숯과 장작이 각각 2.1%와 8.3%를, 합계 6.0%를 차지하고 있다. 두 역을 합하면 숯과 장작이 각각 3.7%와 26.8%를, 합계 18.2%로서 결코 적지 않은 비율을 차지하고 있다. 이 두 역에 내려진 숯과 장작은 성곽 안의 동부지역과 상하왕십리 등의 인구 밀집지역에 공급되었을 것으로 추정된다. 다만 한강 수운에서 비슷한 지역에 임산연료를 조달하며 42.4%나 차지하던 뚝섬보다 중요성이 낮았던 것은 인구 밀집지역 한 복판에 있었던 경성역의 비율이 높았기 때문으로 볼 수 있다.

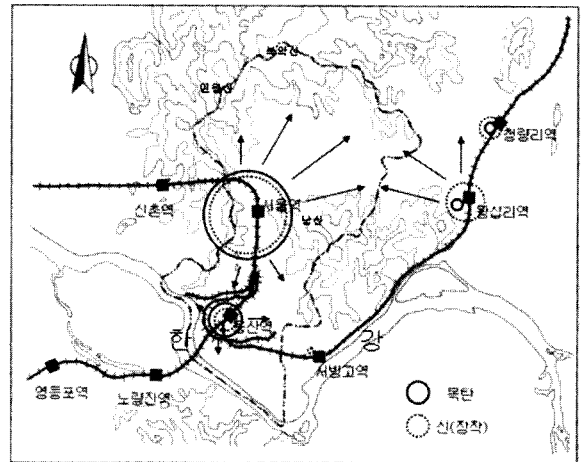
경성부의 서남부에 있던 용산역의 경우 숯과 장작이 각각 13.6%와 8.0%를, 합계 10.2%를 차지하고 있다. 한강 수운에서 마포와 용산이 차지하던 비율보다 훨씬 낮는데, 역시 경성역의 비율이 높았기 때문이라고 볼 수 있다. 용

표 11. 1929년 숯과 장작의 기차편 도착역. (단위 : 千貫)

移入驛	숯 <sup>1)</sup>	장작	합계
경성	3,067(82.7%)	3,996(64.9%)	7,063(72.2%)
용산	505(13.6%)	489(8.0%)	994(10.2%)
서빙고	-	15(0.3%)	15(0.2%)
왕십리	58(1.6%)	1,138(18.5%)	1,196(12.2%)
청량리	77(2.1%)	511(8.3%)	588(6.0%)
계	3,707(100.0%)	6,149(100.0%)	9,856(100.0%)

주 : 원자료에는 청량리로 이입되는 장작의 양이 51로 나오는데 눈자가 511로 교정.

출처 : <朝鮮總督府 鐵道局 營業課, 1931, pp.95-96, p.98>에서 재정리



주 : 원의 크기는 절대적인 양이 아니라 상대적인 비율을 의미

그림 3. 1929년 각 역에 도착한 숯과 장작.

산역에 내려진 숯과 장작은 용산과 마포 등의 인구 밀집지역에 공급되었던 것으로 추정된다. 서빙고역의 경우 장작의 0.3%를, 합계의 0.2%를 차지하고 있을 뿐인데 인구의 규모가 많지 않은 이곳에 굳이 임산연료를 많이 공급할 필요가 없었기 때문으로 생각된다. 즉, 한강 수운과 달리 경성역이나 용산역처럼 소비지에 가까운 역으로 바로 공급하면 되지 굳이 운반이 어려운 서빙고역을 경유할 필요가 없었기 때문이다.

3) 육로

<표 9>를 보면 1929년에 경성으로 유입된 임산연료 중 육로가 차지하는 비중은 27.9%로서, 수운이나 철도에 비해 상대적으로 적다. <표 9>를 보면 육로로 운송되는 것은 장작과 枝葉이 대부분이며, 모두 경기도에서 생산되어 유입된 것이다. 숯의 경우 배 및 육로로 운송된 것이 일부 나타나고 있으나, 경성부에서 소비된 대부분은 경기도에서 생산되었음을 알 수 있다.

이와 같이 육로 운송에서 경기도 생산의 비율이 거의 100%에 가까운 이유는 육운 운송비가 수운이나 철도에



비해 훨씬 비싸서 장거리 운송에는 적합하지 않았기 때문이다.<sup>8)</sup> 다만 단거리의 경우 사람(지게)이나 소(牛馬背), 자가용 牛馬車 등 실질적으로 운송비가 저렴한 운반 수단을 사용했기 때문에 수운이나 철도에 대한 경쟁력을 확보하고 있었다고 할 수 있다.

육운을 통한 임산연료의 조달은 대부분 한강 이북의 경기도, 그 중에서도 경성과 가까운 곳에서 공급되었을 것으로 추정된다. 사람(지게)이나 소(牛馬背)의 경우 왕복 기간이 1일을 넘을 경우 숙식에 들어가는 비용이 적지 않았을 것이다. 따라서 육운의 절반 정도를 차지하는 사람(지게)이나 소(牛馬背)로 운반된 임산연료는 경성으로부터 왕복 1일 정도의 거리에서 생산되었다고 추정된다. 우마차의 경우는 그것보다 좀 더 먼 거리에서 생산되어 운반되었을 것이다.

육운을 통한 임산연료의 조달에 중요한 역할을 했던 도로는 서북쪽에서 무악재-독립문을 거쳐 서대문에 이르는 길, 동북쪽에서 혜화문이나 동대문에 이르는 길이었을 것으로 추정된다. 이런 사실을 전하는 통계 자료를 찾기는 어려우나 사진 자료들이 그 일말의 가능성을 엿보게 해준다.

## 경성부 안에서 임산연료의 유통

임산연료는 취사용뿐만 아니라 추운 겨울을 이겨내기 위한 보온을 위해서도 꼭 필요한 것이었다. 또한 한옥의 가장 큰 특징으로 알려져 있는 온돌은 임산연료의 수요를 더 크게 만들었던 것으로 보인다. 따라서 한국인의 일상 생활에서 차지하는 임산연료의 비중은 식량의 비중만큼이나 컸다. 그러나 임산연료의 수요는 일반적인 식량과 달리 채소와 더불어 계절적으로 일정 시기에 집중되어 있다. 이와 같은 사실은 다음의 인용문을 통해서도 확인할 수 있다.

“조선인의 생활상 가장 특색 있는 것은 온돌이다. 온돌은 지금으로부터 290년전 숙종대왕 때 영의정 김자점이 제안한 이래 일반 민중의 일상생활상 없어서는 안 될 시설이 되었는데...(중략)...다량의 땔나무(장작)를 필요로 하여 경성 중류 가정에서는 쌀값(米代)과 신탄값(薪炭代)이 대략 같은 액수 정도라고 말해지고 있다. 온돌은 연중 때는 것이지만 특히 겨울 기간은 가장 다량의 땔나무를 필요로 한다. 땔나무의 거래는 지방에서는 재래시장에 나무전(薪廩)이라 칭하고 구역을 설정한 일정 장소에서 거래되고 있지만 경성과 기타 도회지에서는 가을과 겨울은 계절적으로 시내 각소의空地에

땔나무 산을 이루어 그것을 중심으로 다수의 수요자와 공급자가 서로 모여 시장을 이루어 왕성하게 거래한다. 이들 신탄시장에서는 종래 장작, 숯만을 매매하였지만 최근에는 석탄의 보급에 의해 二穴煉炭 및 九穴煉炭 등도 상당히 다량으로 매매되고 있다(문정창, 1941, p.194).”

그러면 외부로부터 경성에 공급된 임산연료는 어떤 경로를 통해 일반 소비자에게 공급되었을까? 앞의 인용문을 보면 지방의 재래시장에서는 나무전(薪廩)에서 공급되었지만 경성과 기타 도회지에서는 시내 각소의 공지에 땔나무 산을 이루어 다수의 수요자와 공급자가 서로 모여 시장을 이루고 왕성하게 거래한다고 되어 있다. 여기서 ‘지방’이라 칭해진 곳과 ‘경성과 기타 도회지’라고 칭해진 곳과의 차이점은 도시의 규모였다고 볼 수 있다. 즉 ‘경성과 기타 도회지’라고 표현된 곳은 일반적으로 府로 설정된 도시를 의미하고, ‘지방’이라 설정된 곳은 府가 아니면서 재래시장이 서는 곳을 의미하는 것으로 보인다.

일반적으로 府로 설정된 도시는 규모가 크기 때문에 나무전과 같은 하나의 장소에서 일반 소비자에게 임산연료를 공급하기가 어렵다. 직접 소비자까지의 임산연료 운송이 쉽지 않았기 때문이다. 이에 따라 일제 초기에는 경성에서도 수요가 많은 가을에 10여 곳의 땔감 시장이 자연스럽게 형성되어 있었던 것으로 보인다. 그러나 이런 경우 세금 부과가 쉽지 않으며, 조선총독부 입장에서는 세금 부과가 보다 유리한 체제로 바꾸려고 할 수밖에 없다. 이에 따라 1914년에 시장규칙을 발표하고, 1920년과 1925년 사이에 경성의 땔감 시장을 8개로 정리하였다. 그것을 지도에 표시하면 <그림 4>와 같다.

1920년에서 1925년 사이에 만들어진 8개의 땔감 시장은 동대문 방향에 2개, 종로를 비롯한 중심지에 3개, 서대문 방향에 3개가 설치되어 인구 밀집지역에 골고루 분포하고 있다. 그러나 이렇게 땔감 공급을 몇 개의 장소에 한정시키려는 조선총독부의 정책은 실패하게 된다. <그림

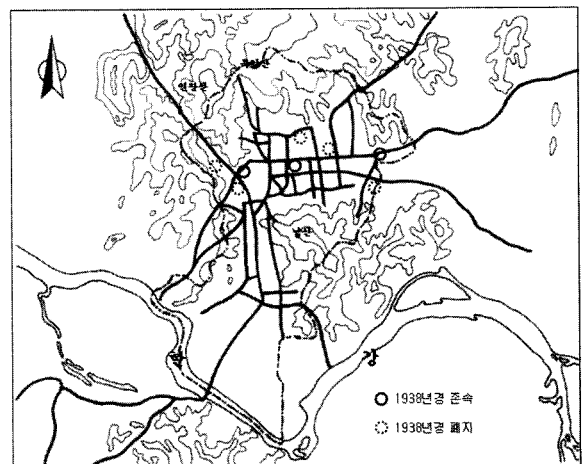


그림 4. 1938년의 경성 公設柴炭蔬菜市場.

<sup>8)</sup> 구한말의 경우지만 이천의 장호원에서 여주의 혼암리까지 소로 운반하는 것과 혼암리에서 경성 부근까지 배로 운반하는 것은 0.7:1의 비율 정도였다. 1914년의 통계에 의하면 우마차는 소와 사람에 의한 것보다 약 25% 정도밖에 안 들었다고 한다. (김재완과 이기봉, 2000, p.15) 운송비라는 측면에서 보면 사람>소>우마차>배의 순으로 볼 수 있다.

표 12. 1938년말의 신탄소채전문시장의 거래액(매일 열립).

시장 이름	소재지	경영자	1년 거래액 (円)
동대문신탄소채시장	경성	경성부	41,890
서린정신탄소채시장	경성	경성부	16,996
서대문신탄소채시장	경성	경성부	38,905
합계			97,791
군산신탄시장	군산부	군산부	70,355
진주신탄시장	진주부	진주부	20,416
해주東신탄시장	해주부	해주부	119,625
해주西신탄시장	해주부	해주부	26,700
신천신탄시장	황해도 신천군	신천읍	62,500
춘천신탄곡류시장	춘천읍	춘천읍	154,724
福富田町신탄시장	함흥부	함흥부	279,921
日出町신탄시장	함흥부	함흥부	휴업
원산신탄시장	원산부	원산부	2,500
西湖신탄시장	함경남도 함주군	서호면	16,000
총합계	13		850,522

출처 : 文定昌(1941, pp.196-197).

4>를 보면 8개 중 5개가 폐지되어 1938년경에는 겨우 3개만이 그 명맥을 유지하고 있다. 이와 같은 사실은 단순히 시장의 수가 줄어들었다는 점뿐만 아니라 이 세 개의 뿔감 시장에서 거래되었던 양을 통해서도 확인할 수 있다.

<표 12>를 보면 경성의 3개 신탄소채시장에서 1년 동안 거래된 총액은 97,791円이었다. 그런데 이 가액은 경성보다 규모가 훨씬 작았던 춘천, 함흥, 해주보다 적으며, 군산이나 황해도의 신천읍보다 약간 많은 정도였다. 게다가 경성의 3개 시장에서 거래된 것은 단순히 뿔감(柴炭)만이 아니라 채소(蔬菜)도 포함되어 있었다. 경성의 1호당 신탄 평균 소비량이 다른 지역에 비해 많았으면 많았지 적지는 않았을 것이라는 점을 고려하면 3개 시장에서 거래된 신탄의 양은 극히 적은 부분만을 차지하고 있었다고 볼 수 있다. 이것은 경성에서 소비된 임산연료의 대부분이 3개 시장을 통하지 않고 거래되었다는 것을 의미한다.

결국 일제시대에 들어서도 경성에서의 임산연료 유통은 공설된 시장을 통하지 않고 여기저기에서 공급자와 소비자가 직접 만나 이루어졌다고 할 수 있다. “지금도 김치, 뿔나무의 준비를 필요로 하는 가을(秋口)에는 경성 시내에 다수의 사설 신탄, 소채시장이 개설되며 다수의 수요자와 공급자가 모여 신탄 또는 배추(白菜), 무(大根)의 매매가 왕성하게 행해져서 완전히 第一號 즉 재래시장을 형성한다.” (문정창, 1941, p.195)는 지적은 타당한 것이다. 이와 같은 사실들은 임산연료를 사고파는 광경을 찍어놓은 여러 사진에서도 확인되고 있다.

경성에서의 임산연료 유통이 이렇게 된 이는 다음과 같은 3가지로 요약할 수 있다. 첫째, 임산연료의 수요가 계절적으로 가을과 겨울에 몰려 있어 일년 내내 이익을 내

야만 하는 상실시장화가 어려웠다. 둘째, 임산연료의 공급자가 영세하여 대량 유통이 어려웠다. 셋째, 소비자가 경성 곳곳에 퍼져 있기 때문에 운송을 최소화할 수 있는 여러 장소에서 거래가 이루어져야 했다.

## 결론

지금까지 1929년에 경성부에서 소비된 임산연료의 구성적 특성과 유통 경로를 살펴보았다. 그 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 1929년 경성부에서 소비된 임산연료의 총 중량은 경기도의 일반 군 평균에 비해 약 1/3 수준에 불과하였다. 이렇게 된 이유로는 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있다. ①畜牛와 같은 농업용 연료재를 사용하는 농업 인구 비율이 일반 군에 비해 낮았다. ②보온을 위해 많은 임산연료를 사용하는 온돌 구조의 한옥에 거주하지 않는 일 본인의 비율이 일반 군에 비해 훨씬 높았다. ③중량에 비해 열량이 높은 장작과 숯의 비율이 일반 군에 비해 훨씬 높았다. ④화석 연료인 연탄의 소비 비율이 일반 군에 비해 높았을 것으로 추정된다.

둘째, 1929년 경성부에서 소비된 임산연료의 생산지는 경성 주변의 경기도가 52.1%이고, 경기도 이외 지역이 47.9%였다. 특히 중량에 비해 열량이 높은 장작과 숯의 비율은 경기도보다 경기도 이외 지역의 비중이 훨씬 높았다. 1929년 경성부에서 소비된 임산연료의 생산지역을 중량의 측면에서 좀더 자세히 살펴보면, 강원도 한강변이 30.2%로서 가장 높았고, 경성 인근 지역이 27.9%로서 두 번째를 차지하였다. 경기도나 강원도 이외 지역이 17.5%로서 세 번째를 차지하였으며, 경기도 한강변이 12.4%, 경성부 북부의 경기도 지역이 12.0%였다.

셋째, 1929년 경성부에서 소비된 임산연료의 유통 경로는 한강 수운, 철도, 육운(도로)을 통한 것으로 나눌 수 있다. ①한강 수운에 의해 공급된 것은 전체의 41.7% 정도이며, 이 중 장작이 81.5%를 차지하고 있다. 한강 수운에 의해 공급된 임산연료는 한강변의 지형과 도로의 특징을 반영하여 주로 뚝섬(43.0%)과 구룡산·마포(45.6%) 나루를 통해 인구 밀집지역으로 운송되었다. ②철도에 의해 공급된 것은 전체의 29.7%로서 한강 수운 다음의 위치를 차지하고 있으며, 모두 중량에 비해 열량이 높은 장작(68.3%)과 숯(31.7%)이었다. 임산연료가 하역된 철도역 중에서는 인구 밀집지역의 한복판에 자리 잡고 있었던 경성역이 72.2%를 차지하여 압도적인 위치에 있었음을 알 수 있다. ③육운을 통한 것은 총 28.6%를 차지하여 비록 세 번째의 위치에 있었지만 철도에 버금가는 비율을 보이고 있었다. 육운에 의한 것은 대부분 경성부의 서북과 동북 지역에서 온 것으로 추정된다.

넷째, 경성부의 소비지에 도착한 임산연료의 대부분은 상설시장이 아니라 임시로 형성된 땔감 시장에서 공급자와 소비자의 직접적인 거래에 의해 공급되었다. 이렇게 된 이유는 ①임산연료의 수요가 계절적으로 가을과 겨울에 몰려 있어 일년 내내 이익을 내야만 하는 상설시장화가 어려웠기 때문이다. ②임산연료의 공급자가 영세하여 대량 유통이 어려웠다. ③경성부의 도시 규모가 커서 운송을 최소화 할 수 있는 여러 장소에서 거래가 이루어졌기 때문이다.

이번의 연구를 통해 근대적 도시로 전환하던 1929년경까지도 경성부는 임산연료에 대한 의존도가 상당히 높았으며, 공급지역이 인근의 경기도 지역뿐만 아니라 강원도를 비롯한 넓은 지역에 걸쳐 있었음을 확인할 수 있었다. 또한 철도라는 근대적 운송수단의 비중이 높아졌음에도 불구하고 1929년의 경성부는 아직도 한강 수운이나 육운에 의한 연료재 공급의 비중이 높았음을 확인할 수 있었다. 그러나 본 연구가 1929년에 한정되어 이루어졌기 때문에 35년이라는 식민지기 전 기간의 변화를 다루지는 못했다. 앞으로 더 많은 자료를 발굴하여 식민지기 임산연료의 생산과 소비 패턴에 대한 연구가 이루어질 수 있기를 기대한다.

본 연구의 또 다른 한계는 일본이나 중국 등 외국과의 비교가 전제되지 않은 상태에서 연구가 진행되었다는 점이다. 앞으로 외국과의 비교 연구가 이루어져 한국 가옥 구조의 특징, 특히 전통온돌이 임산연료의 소비에 미친 영향에 대한 연구가 이어지길 기대한다. 전통온돌은 한반도와 만주에만 존재하는 독특한 보온 방식으로서 많은 임산연료의 소비를 전제하고 있다. 온돌이 다른 나라의 보온 방식에 비해 어느 정도의 임산연료를 소비하게 되었는지에 대한 조사는 식민지기 경성부의 연료 소비량을 이해하는데 중요한 변수가 될 수 있을 것이다. 또한 임산연료로부터 석탄과 같은 화석 연료로 변화되기 위해서는 온돌 구조의 변화가 필수적으로 수반되어야 한다. 따라서 임산연료의 이용 변화에 온돌 구조가 어떤 영향을 미쳤는지도 앞으로 주목해 보아야 할 것이다.

## 인용문헌

1. 경기도박물관. 2002. 경기도3대하천유역 종합학술조사 II 한강 1: 604.
2. 金鍾赫. 2001. 朝鮮後期 漢江流域의 交通路와 場市. 고려대학교 박사학위논문. pp. 301.
3. 김재완, 이기봉. 2000. 구한말~일제강점기 한강 중류지역에 있어서 교통기관의 발달에 따른 유통구조의 변화. 한국지역지리학회지 6(3): 1-36.
4. 文定昌. 1941. 朝鮮의 市場. 日本評論社. pp. 322.
5. 裴在洙. 1997. 日帝의 朝鮮 山林政策에 관한 研究 - 國有林政策을 中心으로 -. 서울대학교 박사학위논문. pp. 290.
6. 이기문 감수, 1996, 동아새국어사전.
7. 임업연구원. 1994. 韓國產 主要 木材의 性質과 用途. 임업연구원 연구자료 제95호, pp. 270.
8. 조풍연 해설. 1996a. 사진으로 보는 朝鮮時代 생활과 풍속. 서문당. pp. 223.
9. 조풍연 해설. 1996b. 사진으로 보는 조선시대 생활과 풍속(속). 서문당. pp. 222.
10. 최석로 해설. 1994a. 사진으로 본 조선시대 민족의 사진첩 I. 민족의 심장·정도 600년 서울의 풍물. 서문당. pp. 216.
11. 최석로 해설. 1994b. 사진으로 본 조선시대 민족의 사진첩 II. 민족의 뿌리·그때를 아십니까? 서문당. pp. 216.
12. 최석로 해설. 1994c. 사진으로 본 조선시대 민족의 사진첩 III. 민족의 전통·멋과 예술 그리고 풍속. 서문당. pp. 216.
13. 朝鮮山林會. 朝鮮山林會報.
14. 朝鮮總督府(1910-1944). 朝鮮總督府統計年報.
15. 朝鮮總督府(1925, 1930, 1935, 1944). 國勢調查報告.
16. 朝鮮總督府. 1929. 生活狀態調查(其四) 平壤府. pp. 386.
17. 朝鮮總督府. 1931. 生活狀態調查(其三) 江陵郡. pp. 562.
18. 朝鮮總督府. 1934. 生活狀態調查(其七) 慶州郡. pp. 410.
19. 朝鮮總督府農林局. 1936. 民有林統計. pp. 61.
20. 朝鮮總督府鐵道局營業課. 1931. 朝鮮における林產品に關する經濟調查. pp. 608.

(2005년 2월 28일 접수, 2005년 4월 11일 채택)