

서평

### 개항기 전후 경상도의 육상교통

허우궁 · 도도로키 히로시, 2007, 서울대학교출판부, 서울, 328쪽.

한주성\*

교통지리학의 연구는 교통현상을 연구대상으로, 또는 연구수단으로 밝히는 이원성의 관점이 있다(韓柱成, 1996, pp.32-33). 이 책은 교통현상을 연구대상으로 분석한 것으로 대한제국 말기와 일제강점기에 근대 교통기관이 등장하게 되는 과정을 교통지리학과 역사지리학의 관점에서 접근한 연구물이다. 또 현재 우리나라 육상교통로의 근간을 이룬 일제강점기에 건설된 근대교통과 조선시대의 전근대교통에 대한 연구가 단절된 부분을 연결짓는 통시적인 연구가 이루어져야 한다는 문제점(韓柱成, 1988, p.65)을 부분적으로나마 충족시켜 주는 역할이라 할 수 있다.

이 책은 모두 8개의 장으로 구성되어 있고, 또 경상도의 철도연표와 철도노선의 구간별 개통일자와 거리를 덧붙였으며, 그리고 경상도의 간선도로 5개 노선(동래로, 영해로, 통영로, 울산로, 통영별로)에 대한 고증자료로서 노선의 정확성 여부의 검증을 위해 1:25,000지도에 이를 표시한 부록을 첨부했다.

제I장은 교통로 변화에 따른 지역변화에 관한 내용으로 지역교통의 연구와 선행 연구동향을 밝히고, 연구의 목적과 의의, 연구내용과 방법을 제시했다. 또 교통체계의 발달과 지역의 변화에서는 이론적 근거로 Taaffe 등의 모형과 Vance의 상업모형, Rimmer의 모형을 제시했다. 교통발달과 지역변화에 대해서는 프랑스, 영국, 미국의 교통발달에 대하여 개관했다. 그리고 국내 교통체계 발달과정에 대해서는 조선시대와 개항 이후로 나누고 도로, 철도, 항만의 지리학

적 연구에 대한 논평을 하며 근대교통에 대한 지리학 연구의 필요성을 강조하고, 경상도지역이 교통현상의 지리학적 연구의 공백지역이라 연구 대상지역으로 선정했다는 이유를 들고 있다.

제II장은 개항기 이전 경상도의 도로 교통체계에 대한 내용으로 경상도지역 5개 노선에 대한 조사경위와 노선별 특징을 기술했다. 먼저 동래로(문경~대구~동래)는 한양과 동래를 단거리로 연결되며 일본과 통하는 국제로였기 때문에 각 읍치간의 연결기능은 다른 도로에 비하여 약했다. 영해로(문경~영덕 영해)는 안동까지가 조선통신사가 일본을 갈 때에 거치는 길로, 수륙교통의 허브인 안동에서 영해 사이는 상품 유통로의 역할을 하였고, 영해는 동해안 일대를 수호하는 군사적 거점이라 간선도로로 정해졌다고 기술했다. 울산로(상주~의성~울산)는 남동해안의 군사요충지를 연결하는 도로로 조선통신사가 오가던 길이 었다. 또 통영로(상주~김천~창녕~마산~통영)는 한양과 통제영을 최단거리로 연결하는 노선이다. 그리고 통영별로(함양~진주~고성~통영)는 호남지방의 전주와 통영을 연결하는 도로이다. 이러한 도로는 읍치를 통과하지 않고 거의 직선으로 건설되어 수도와 변방의 교통시간의 단축, 험준한 지형을 피하고 군사도로의 기능과 고을을 도로부터 분리시켜 피해를 줄이려는 의도라는 점을 기술했다. 그리고 읍치와 간선도로와의 관계에서 그 유형을 관통형, 접선형, 분리형으로 나누었다.

\* 충북대학교 지리교육과 교수

제Ⅲ장은 경상도 지방의 철도망 형성과 확장으로, 군사적 목적인 국가간선형 철도로 국영철도인 경부선, 진해선, 동해선, 중앙선, 대삼선에 대한 부설배경과 과정 및 목적과 기능 등에 대한 특징을 기술했다. 또 지역 식산형인 사설철도는 종합개발형과 특정 산업개발형으로 나누었는데, 이들 유형에 속하는 노선은 조선철도 경동·경남·경북·영춘선(영주~춘양)으로 이들에 대한 건설배경과 과정 및 목적과 기능에 대하여 서술했다. 또 궤도로 부산시가의 전차, 왜관궤도(왜관포구~왜관역), 경남궤도(진주~선진)에 대하여 건설배경과 발달과정 및 기능에 대하여 각각 기술했다. 다음으로 산업체 임직원의 통근 및 산업활동을 위해 부설된 전용철도로 흑연을 반출하기 위한 황간~상주군 모서면 득수리간 전용철도, 석탄반출을 위한 점촌~가은간 전용철도, 그 밖의 전용철도로는 부산진역~조선방직공장간, 경주역~경주군 천북면 화산리의 유연탄 수송을 위한 것으로, 이들 철도는 산업철도 및 기타의 유형으로 부설목적과 운용 및 기능에 대하여 서술했다. 그리고 철도망의 확산단계를 제1단계(대한제국기 및 1910년대)는 경부선과 마산선의 종관노선 형성기, 제2단계(1920년대)는 경북선 등의 지역 식산형 형성기, 제3단계(1930년대)는 경부선의 대체노선인 중앙선과 동해선의 형성기, 제4단계(1940년대)는 전쟁수행을 위한 산업노선 형성기로 나누어 이에 대한 특징을 각각 설명했다.

제Ⅳ장은 철도 여객과 화물의 수송에 대하여 기술하였는데, 노선·역별 수송량은 단위거리 당 1일 평균 승·하차인원과 발착량으로 파악했다. 1911~1936년 사이에 간선인 경부선을 호남·경의·경원·함경선과 비교한 수송량 추이를 보면, 여객은 경부선이 매우 많고, 화물은 경부선과 경의선이 매우 많다는 것을 파악하여 일찍부터 경부·경의선의 축이 한반도의 공간편성에 영향을 미쳤다는 점을 지적했다. 또 사설철도 지선의 경우 다른 지방의 노선과 같이 1910~1920년대에는 여객과 화물의 수송량 변화가 심했으나 1920년대 말~1930년 초 사이는 수송량이 감소한 다음 급증했다는 점을 밝혔다. 그리고 노선별

각 역의 여객과 화물수송량에 의해 계층구분과 그 변화를 파악했다. 궤도수송량에 대해서는 1914~1934년(또는 1942년) 사이의 수송량의 변화를 기술했다.

제Ⅴ장은 철도건설과 주변지역의 변화를 경북선을 사례로 분석했다. 이 장에서는 철도 부설이전의 지역 교통체계를 살펴보고, 경북선의 건설과정과 그 주변의 김천, 상주와 함창, 문경과 점촌, 예천, 안동과 풍산의 중심지의 역할과 그 변화를 기술하고 철도역의 입지와 취락변화의 유형을 안동의 원형유지형, 상주의 취락확장형, 문경의 취락이동형으로 분류했다. 그리고 경북선의 개통에 따른 자동차 교통의 재편을 밝혔으며, 이에 따라 인구수·역의 수송량 변화에 따른 중심지의 계층구분의 바뀔을 살펴보았다.

제Ⅵ장은 개항 후의 도로교통체계에 대한 내용으로, 1911년과 1938년에 제정된「도로규칙」과「조선도로령」을 기준으로 1911~1938년의 도로규칙기, 1938년 이후를 조선도로령 시기로 나누어 새로운 도로망의 형성과정을 살펴보았다. 이와 같은 도로망 건설시기의 등장은 철도가 군사적 목적으로 부산과 서울 및 만주지방을 최단거리로 연결하므로 경제적 거점과 간선도로 및 항만을 연결하려는 움직임에서 나타난 것이다. 먼저 개항으로부터 1911년 사이에 건설된 도로로는 대구~포항선, 신마산~진주선으로 도로 폭은 6~7m, 도로 양쪽의 가로수와 하수구를 설치하여 신작로를 건설했다. 1911~1938년 사이에 국가에서 건설한 1·2등 도로 중 1등도로는 상주~칠곡구간, 대구~부산구간, 2등도로는 진주~상주선, 마산~우수영의 하동과 원전구간, 안동~영덕, 동래~경주구간이다. 그밖에 각 도에서 건설한 3등도로의 건설로 경상도의 도로망은 현재의 틀을 거의 확립했다. 이들 도로망은 지형과 교통수요 여건을 반영하여 경상남도가 경상북도보다 도로망이 조밀하고, 동해안이 가장 희박한 형태를 나타내었다. 또 새로운 도로망은 1·2등도로는 조선시대의 간선도로의 노선과 거의 비슷했다. 1938년 이후의 도로건설은 도로등급이 아닌 관할별로 국도(도로등급제 1·2등도로), 지방도·부도[(府道), 3등도로], 읍·면도(등의도로)로 분류했다.

시기별로 건설된 도로의 특징은 1900년대에는 항구와 역~내륙 중심지와 자원의 분포지역을 잇는 관입노선의 건설, 도로규칙기에는 항구와 철도를 잇는 중간선노선의 발달, 철도규칙기 중·후기에는 철도와 보완적인 네트워크의 형성, 조선도로령 시기에는 독자적인 도로망의 완성기였다. 이렇게 형성된 도로망에 1912년에 승합자동차, 1926년에 화물자동차가 운행되어 1942년까지 여객자동차는 105개 업체에 24,016.4km의 영업거리와, 화물자동차는 216개 업체에 23,766km의 영업거리가 이루어졌다는 점을 밝혔다.

제Ⅶ장은 개항 이후의 도로 교통체계의 변화를 자료가 상세히 남아있는 경상남도를 사례로 분석하였는데, 조선시대의 도로망을 개관하고, 또 신작로의 건설과정에서 1913년은 도로건설의 중요한 분기점이라는 점을 지적했다. 경상남도의 신작로 건설은 사례지역을 들어 분석을 하였는데, 초기에 해안지역에서는 항구, 철도변에서는 철도역, 내륙의 가항 수로 변에서는 포구, 그 밖의 지역에서는 간선도로를 중심으로 도로망이 형성되었고, 후기에는 이들 도로망을 차츰 확충해 나갔다. 그리고 행정구역의 통합, 도시체계의 변화, 교량의 건설, 기간 교통망의 변화 등 지리적 요인들이 약간의 시간 차이를 두고 도로체계나 그 계획의 변화를 가져왔다는 점을 밝혔다. 또 통과 교통량을 사람, 우마차, 자동차를 지표로 이용하여 도로망 체계의 변화로 중심지 체계가 바뀌어졌다는 점도 밝혀 오늘날의 지역구조가 이 당시에 형성되었다는 점을 제시했다.

제Ⅷ장은 결론으로 각 장의 주요 내용을 요약·정리하고 종래의 교통체계 발달과 지역변화를 한반도에 적용해 볼 때 교통체계의 발달모형은 크게 다르지 않지만 종래의 연구에서는 연구 대상지역에 기존의 교통기관이 존재하지 않았지만 한반도에서는 서울을 정점으로 한 방사상의 간선도로가 존재했고, 화물수송을 위한 내륙수운이 발달하였으며 근대 교통기관이 등장한 후에도 다소간 그 기능의 역할을 했다는 점을 밝혔다. 또 한반도의 간선철도는 ‘식민지

근대화론’ 보다는 일본과 대륙을 잇는 한반도의 지정학적 배경에서 설명하려 했다.

이상의 내용에서 일제강점기에 건설된 철도·도로망을 ‘식민지 수탈론’의 입장에서 보아야 할 것인지, 아니면 ‘식민지 근대화론’에서 보아야 할 것인지에 대한 논쟁이 있겠으나 이를 아우를 수 있는 ‘식민지 근대’라는 절충론도 등장했다. 그러나 이 책에서는 간선철도의 경우 지정학적 배경으로 설명하여 식민지의 수탈론과 근대화론의 입장에서 빗겨나 경상도라는 지역적 수준에서 근대 교통기관의 등장과 조선시대 교통로와의 관련성을 잘 설명해 주고 있다. 이러한 면에서 이 책의 제목을 지리학의 내용을 잘 나타내는 ‘개항기 전후 경상도지역의 육상교통의 발달’로 하였으면 더욱 좋았으리라 생각한다. 또 이 책은 2년 동안 교통지리학과 역사지리학의 전공자가 공동으로 연구하였지만 선행 연구동향에서 육상교통에 대한 종래의 연구를 논평하였으면 그 내용이 더욱 빛났으리라고 생각한다. 그러나 조선시대 이전의 교통로에 대한 이해와 고찰이 없이는 근대교통의 이해를 그르칠 수 있다는 점을 충분히 반영한 책이라 할 수 있다.

내용구성에 있어서 제Ⅱ장의 읍치와 간선도로와의 관계에서 그 유형을 관통형, 접선형, 분리형으로 나누었는데, 71개 읍치에 대한 유형화를 시도하였으면 읍치와 간선도와의 관계를 더 명확하게 파악할 수 있었으리라 믿는다. 그리고 도로교통과 철도교통의 발달로 나누어 연구하였는데 각 교통기관을 연속성 있게 살펴보기 위하여 제Ⅵ·Ⅶ장의 내용은 제Ⅲ장 앞에 가져왔으면 내용이 잘 연결될 수 있었다고 생각한다. 제Ⅳ장의 경우 노선별 역의 계층구분을 경상도지역 전체를 대상으로 파악하였으면 하는 바람도 있다. 그리고 현상의 고찰에서 근거자료를 분명히 밝히는 것이 후학들을 위해 좋다고 생각한다. 예를 들면 71쪽의 사설철도 부설의 총독부의 의향서의 개발유형 등이 그것이다.

이 책은 교통지리학의 연구를 역사지리학 쪽으로 좀 더 접근시켜 단절된 우리나라의 교통지리학사를

정리하는데 큰 공헌을 한 연구로 교통지리학뿐만 아니라 역사지리학의 전공자 및 역사학의 교통사 전공자에게도 많은 도움을 줄 것으로 생각한다. 그리고 이 책은 저자의 한 사람인 도도로키 히로시의 박사학위 논문(2004)을 철도까지 그 연구대상을 확대시켰으며, 역사지리적으로 쉽게 서술되어 읽기 편한 특징도 있다.

### 참고문헌

- 韓柱成, 1988, “韓國의 交通地理學 研究動向과 課題,” 地理學 37, pp.49-67.
- 韓柱成, 1996, 交通地理學, 서울: 法文社.
- 轟 博志, 2004, “20世紀前半 韓半島 道路交通體系 變化 - “新作路”建設過程을 中心으로 -,” 서울대학교 대학원,

박사학위 논문.

교신 : 한주성, 361-763 충북 청주시 흥덕구 성봉로 410(개신동) 충북대학교 사범대학 지리교육과, Tel.: 043-261-2697, Fax.: 043-276-2693, E-mail: jshan@chungbuk.ac.kr

Correspondence: Ju-Seong Han, Department of Geography Education, Chungbuk National University, 410 Seongbong-no(Gaesin-dong), Hungduk-gu, Cheongju city, 361-763 Korea, Tel.: 043-261-2697, Fax.: 043-276-2693, E-mail: jshan@chungbuk.ac.kr

최초투고일 2007년 10월 1일  
최종접수일 2007년 10월 22일