

국립해양박물관 소장 <조선부산일본거류지> 지도 및 관련 일괄자료 소개

김 희 경*

| 목 차 |

- I. 들어가기
- II. 개항도시 부산의 일본거류지 지도
- III. 지도에 담긴 부산의 미래상
- IV. 나가기

I. 들어가기

1901년(명치 34) 4월 1일에 제작된 <조선부산일본거류지(朝鮮釜山日本居留地)>는 현재 부산 중구 광복동 등지의 초량왜관을 기반으로 형성된 일본인 거류지를 2,500 : 1의 축척으로 표시한 지도이다. 국립해양박물관 소장 자료로 축척이 상이한 <부산일본거류지> 지도(5,000 : 1) 1점과 <부산항지도>(10,000 : 1 / 200,000 : 1) 2점, 동래 및 부산거류지에 이르는 노상측도(50,000 : 1) 2점 등과 함께 일괄자료로 수집되었다. 이 지도들은 한국부산주차대(韓國釜山駐劄隊) 육군 보병 이등줄(병) 세키

* 국립해양박물관 선임학예사 / khg@knmm.or.kr

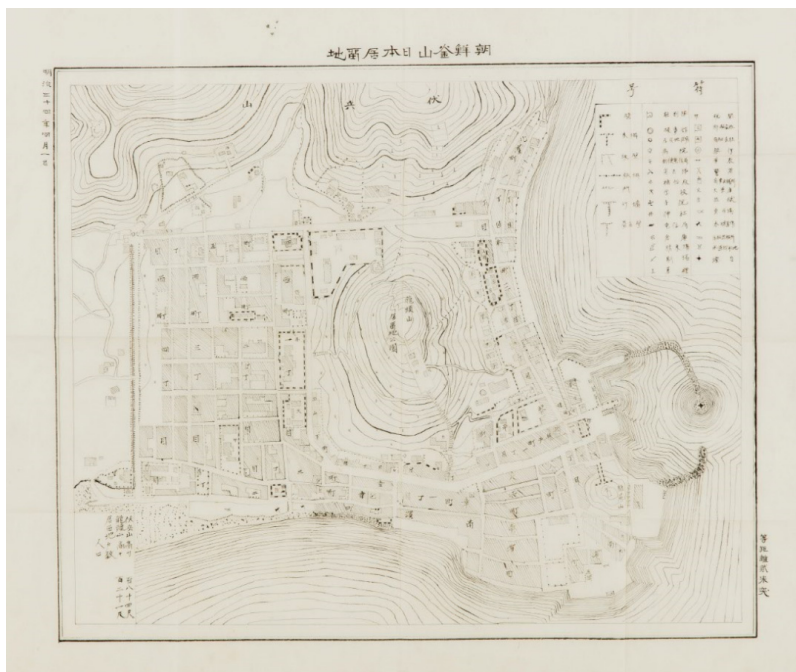
네 쇼헤이(關根正平)가 1900년 12월에서 1901년 5월 사이에 제작한 것으로 상부 보고용 자료로 추정된다.

세키네 쇼헤이가 지도를 제작할 당시 부산에는 <조일수호조규(朝日修好條規, 1876년 2월)> 체결과 <부산항거류지차입약서(釜山港居留地借入約書, 1877년 1월)> 조인을 근거로 일본 거류지가 설치되었고, 거류지를 중심으로 이루어진 도시 정비 사업 초창기였다. 1887년 부산해관부지 매축공사와 1899년 계획을 세운 북빈 매축공사를 위한 측량이 진행되고 있었던 시기도 이쯤이다.¹⁾ 이처럼 도시 정비 사업이 성립된 데에는 부산항 개항에 따른 부두설비가 요구되었고, 초량 왜관(현재 부산 중구 광복동 등지)을 기반으로 형성된 일본인 거류지 확대를 위한 신시가지 조성이 필요했기 때문으로 이해된다. 표면적으로는 근대도시로 도약하기 위한 기반시설 완비라는 그럴싸한 목적이 수반된 도시계획으로 보이나, 그 저변에는 일본의 조선 식민지화라는 숨겨진 야욕을 지도를 통해 유추해볼 수 있다. 이런 점에서 당시 일본 거류지의 제반사항을 살펴볼 수 있는 거류지 지도 및 관련 일괄자료는 역사적 공간으로써 부산이 어떤 역할을 수행했는지 알 수 있는 의미 있는 기록물로 파악되어 간략하게 소개하고자 한다.

Ⅱ. 개항도시 부산의 일본거류지 지도

얇은 미농지에 정밀하게 복사하듯 그린 <조선부산일본거류지>와 <부산일본거류지> 지도는 제작 목적과 성격은 다르나 서로 유기적인 연관성을 가지고 제작된 것으로 짐작된다. <조선부산일본거류지> 보다

1) 김승, 『개항기 부산항 일본전관거류지 형성의 역사적 의미』, 『근대 부산항 별곡』, 부산 근대역사관, 2016, 28~29쪽.



도 1. <조선부산일본거류지> 지도, 1901년

앞서 1900년(명치 33) 12월에 제작된 <부산일본거류지> 지도는 거류지 구획 도로를 중심으로 주요 시설 등을 간략하게 표기하여 사용자가 정보를 신속히 파악하고 처리할 수 있도록 구성된 지도로 보인다. 두 지도에는 주요 시설과 장소가 알기 쉽게 부호로 표시되어 있다. <조선부산일본거류지>에서는 다양한 부호(符号)를 일람표를 통해 자세하게 제시하고 있으며, <부산일본거류지> 지도에서는 간략한 비고(備考)로 수도(水道, ‘●’)를 비롯한 영사관(領事館, ‘領’), 학교부지(學校敷地, ‘文△’)만을 명시해 놓고 있어 지도의 제작목적과 활용도를 비교해 볼 수 있다.



도 2. <부산일본거류지> 지도 및 세부, 1900년

비교적 간소한 표식으로 지도의 양상 파악이 용이한 <부산일본거류지> 지도를 먼저 보면 가장 눈에 띄게 제시된 것이 빨간 점으로 표시된 수도이다. 총 42개의 수도는 바둑판 모양으로 간결하게 구획된 거류지에 도로가 만나는 코너 부분과 주요 기관에 간격을 두고 배치되어 있다. 거류지 곳곳에 위치한 수도 시설은 거류민의 원활한 식수공급 외에도 방화 등에 대처하기 위하여 설치된 것으로 파악된다. 특히 화재에 취약한 일본식 목조가옥이 밀집된 도시를 보호하고 관리하기 위한 대응책이었을 것으로 보여 지는데, 수도와 같은 도시의 주요한 시설물이 지도에 반영된 상태로 거류민들의 특성과 주거환경을 짐작할 수 있다.²⁾ <조선 부산일본거류지> 지도와 비교해보니 주차대에 수도시설이 세 군데나 배치되어 있어 주목된다. 반면 피난처로 추정되는 학교부지에는 수도 시설 표시가 없어 궁금증을 갖게 하였으나, 두 지도의 비교를 통해 수도의 발원지인 저수지가 근접해 있음을 확인할 수 있었다. 이처럼 지도에 명시된 수도와 학교부지는 치외법권(治外法權) 지역의 외교공관인 영사관과 함께 자국민인 거류민 보호를 위한 시설임을 알 수 있다.

2) 김승, 『한말 부산거류 일본인의 상수도시설 확장공사와 그 의미』, 『일제강점하 부산의 지역개발과 도시문화』, 선인, 2009, 15~47쪽.

부산이 개항된 이후 일본은 1894년 중국과 조선의 지배권을 두고 전쟁을 일으킨 바 있었다. 이 같은 격변의 시기를 맞이한 당시의 시대적 상황에서 거류지는 전시(戰時)에서의 위기상황 극복과 이에 따른 대외적 물적·인적 인프라 교류에 대처하기 위하여 용도별 지도가 필요했을 것으로 짐작된다. 따라서 <부산일본거류지> 지도가 이용자 입장에서 중요 정보만을 담아 명확하게 전달하기 위한 목적성과 효율성이 강조된 지도라면, <조선부산일본거류지>는 조성된 도시 시설물을 중심으로 거류지를 종합적이고 거시적인 관점에서 바라볼 수 있도록 제작한 지도로 구분할 수 있을 것이다.

총체적으로 거류지를 살펴볼 수 있는 <조선부산일본거류지>를 부호 일람표와 함께 당시 부산을 되짚어 보면 다음과 같은 모습이다. 지도 한 가운데는 용두산 거류지 공원이 배치되어 있고, 이를 기준으로 우측 동쪽방향에는 혼마치(本町, 초량 왜관의 동관이 위치했던 곳으로 현재의 동광동) 즉 중심가를 표현해 놓았다. 서쪽엔 서정(西町, 현재의 창선동)을 남쪽엔 남빈정(南濱町, 현재의 남포동), 북쪽엔 북빈정(北濱町, 현재의 대청동으로 자갈치 시장의 옛 명칭)을 명기하고, 그 공간에 해당되는 부호로 시설물을 표기한 것도 확인된다.

표. <조선부산일본거류지> 지도 부호 일람표

부 호								
구조물			기관 및 시설물					
①		벽	⑧		주차대	㉓		세관
②		목책	⑨		영사관	㉔		우선회사
③		지벽	⑩		거류지역장	㉕		상선회사

④		철책	⑪		병원	⑳		은행
⑤		문	⑫		우편전신국	㉑		화표
⑥		죽담	⑬		헌병대	㉒		경찰
⑦		양석벽	⑭		보급창	㉓		상업회의소
			⑮		학교	㉔		화염고
			⑯		사원	㉕		감옥
			⑰		신사	㉖		어시장
			⑱		전신국	㉗		목재치장
			⑲		창고	㉘		목선조선소
			㉚		정미장	㉙		수도저수지
			㉛		극장	㉚		등대
			㉜		표표			

지도상 구별되는 36개의 기관 및 시설물이 구비된 일본거류지는 그야말로 신도시의 면목을 갖춘 공간으로 손색이 없어 보인다. 방어 상태를 가늠할 수 있는 벽과 같은 구조물이 종류별로 표시되어 있고 주차대를 비롯해서 헌병대, 경찰의 표식이 있는 것으로 보아 거류지는 군사력을 갖춘 도시로 비춰진다. 거류민의 보호라는 면목아래 조선의 식민지화를 위한 기반 조성이 일찌감치 이루어졌던 것으로 보이며, 도시화가 진행됨에 따라 거류민은 점차 발전된 거류지의 도시생활을 영위했을 것으로 추정된다. 그들이 필요한 정치·외교·국방·경제·문화 등과 관련된

모든 도시의 편의시설에 대한 혜택을 누릴 수 있었음을 부호가 명시된 지도를 통해 살펴볼 수 있기 때문이다.³⁾ 당시 거류지의 분위기는 1903년 동경조화관(東京造畫館)에서 발행된 세계지리명승괘도(世界地理名勝掛圖)에 실린 <부산포전경(韓國釜山浦之景)>을 통해 어느 정도 파악할 수 있다. 반듯하게 구획된 거류지의 정돈된 모습과 변화가, 오가는 인물들 그리고 부산항에 정박해 있거나 유영하는 수척의 선박이 시각적 이미지로 제시되어 있다.



도 3. <조선부산일본거류지> 세부, 1901년 / 도 4. <부산포전경>, 1903년

한편 거류지의 전체 지형을 보면 부산항 앞바다 그리고 용두산과 용미산으로 말미암아 마치 한 마리의 거대한 용이 바다에서 나와 하늘로 승천하는 형상을 담은 것 같아 상징성을 띤 공간으로 보여 흥미롭다. 용

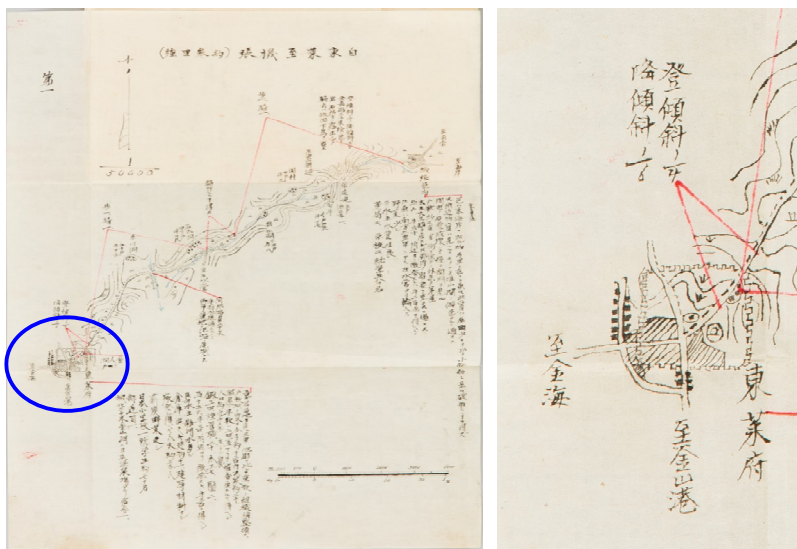
3) 홍순권, 『부산 도시사 연구의 기초적 검토』, 『부산의 도시형성과 일본인들』, 선인, 2009, 15~35쪽.

미산은 1936년 부산부 청사가 들어오면서 착평공사로 산을 깎아내어 현재는 그 위치만 알 수 있다. 지도에서도 용미산에 대한 추가적인 내용 없이 북병산과 용두산의 높이만 각각 184척(56m)과 121척(37m)으로 원편 하단에 기록하고 있다. 이외 거류지 호수(戶數, 집의 수효)와 인구수에 대한 정보도 표기하려 했는지 별도 항목을 마련해 놓았으나 도시확장에 따른 변동사항이 많은 부분이라서 그랬는지 내용을 기입해 놓고 있지 않았다.

Ⅲ. 지도에 담긴 부산의 미래상

앞에서 살펴본 일본거류지 지도는 부산을 중점으로 편의 및 항만시설 확충되어 가는 당시 현황을 이해할 수 있는 시대적 요건을 제시한 기록 자료로 의미가 있다. 이와 함께 일괄자료로 수집된 노상측도(50,000:1)가 포함된 두 권의 책 또한 거류지 지도와 연계성이 높은 참조자료로 주의 깊게 살펴볼 필요가 있다. 노상측도의 첫 번째 권은 동래에서 기장·울산·장기·영일까지 그리고 경주·언양·양산을 거쳐 동래에 이르는 지도이고, 두 번째 권은 마산포에서 칠원·영산·현풍·대구까지 그리고 청도·밀양·물금·구포를 지나 부산거류지에 이르는 지도이다. 두 책에는 노상측도를 제작하기 위하여 조사한 지역의 일반 지세(가옥, 가축, 생활방식, 편의시설 등의 민정실태와 대구에 주둔된 일본 군대 등의 상황)와 하류, 산림 현황이 간략하게 함께 정리, 기록되어 있다. 노상측도는 경남서부와 동부방향으로 형성된 도로를 실측하여 측량한 결과를 자세하게 반영하고 있는데, 거류지가 있는 부산을 기점으로 일본은 운송 기반시설을 체계적으로 준비한 것으로 보인다. 여기에서 경부선 개통을 위

한 경부철도주식회사가 1901년 거류지인 부산 초량에 기공되었다는 점은 시사하는 바가 크다. 따라서 노상측도는 거류지를 중심으로 확장되어가는 철도부설계획을 위한 기반 작업의 일환으로 제작된 자료로 볼 수 있을 것이다.⁴⁾



도 5. 동래에서 기장까지의 <노상측도> 및 세부

흥미로운 것은 철도선 외 1960년대 이후 건설된 고속국도의 노선과 일치한다는 점이다. 동래에서 영일에 이르는 경부고속국도와 영일에서 동래를 종착지로 한 울산-포항 간 고속국도 그리고 마산포에서 대구에 이르는 중부내륙고속국도와 대구에서 부산거류지에 이르는 대구-부산 간 고속국도가 이에 해당된다.

4) 전성현, 『일제시기 동래선 건설과 근대 식민도시 부산의 형성』, 『지방사와 지방문화』 12, 2009, 230~234쪽.

이처럼 지도상에 그려진 일본거류지는 조선 식민지화 혹은 일본의 경제적 침탈을 위한 기반 사업을 거류민 즉 민간자본을 통해 수행할 수 있도록 조성된 거점도시였음을 확인할 수 있었다. 지도 제작은 그에 따른 철저한 준비 과정의 하나였고 거류지 지도, 노상측도를 통해서 그러한 정황을 엿 볼 수 있었다.

일본의 수호조약으로 이루어진 부산의 개항이 불평등하고 불합리한 시작에서 출발한 것일지라도 지도의 주된 공간은 우리나라 최고의 해양 도시 부산이고 근대화의 선두를 이끈 핵심도시였음은 명백한 사실일 것이다. 따라서 <조선부산일본거류지> 지도와 관련 일괄자료는 부산이 근대화 발전을 위한 동량을 마련하는데 인적·물적 인프라 구축이 용이한 중요 지역이었음을 입증하는 사료로서의 가치가 인정된다.

당시 부산은 해관부지와 북빈 매축공사가 진행 준비단계에 있었고, 공공시설과 상업시설이 구축되면서 중앙동 시가지가 형성되기에 이른다. 1940년대까지 차례대로 공장지대 조성과 확장, 항만과 철도시설을 통한 교통기능 강화, 군사 및 수산업의 요지로서의 기능을 수행하기 위한 영선산착평공사, 부산진매축공사, 대포포매립공사, 남항매축공사가 실시되었고, 이러한 과정을 거쳐 현재 부산의 모습이 갖춰지게 되었던 것이다.⁵⁾ 그러므로 거류지 지도와 일괄자료는 잠재된 부산의 미래상을 제시한 것이라도 할 수 있다. 부산이 시대의 표상적인 공간으로 변화되고 발전되어 현재에 이르고 있음을 예측해 볼 수 있었기 때문이다.

5) 배석만, 『부산항매축과 시가지 형성』, 『근대 부산항 별곡』, 부산근대역사관, 2016, 110~113쪽 참조.

IV. 나가기

“지도는 인간의 욕망과 열망을 품고 탄생한다.”⁶⁾는 지도의 제작 배경에 대하여 언급한 것으로 지도의 속성을 가장 잘 드러낸 글이라 생각된다. 지도는 단순히 지리적 위치만을 확인하기 위한 도구로서의 기능만 있는 것이 아니라 확실한 명분과 목적이 수반된 정보 매개체이기 때문이다. 지도가 현재의 모습을 명확히 직시하고 분석할 수 있는 기능적인 측면 즉 지리적 형세를 그대로 옮긴 복사(複寫)라는 평면적인 개념을 넘어 사회, 경제, 문화 등에 기반을 두고 시대적 추이에 따라 종합적인 해석이 가능한 기록물이라는 점과도 상통한다고 하겠다.

<조선부산일본거류지> 지도 및 관련 일괄자료 또한 개항도시 부산이 지금의 모습으로 변화되는 과정들을 입체적으로 추론하고 입증할 수 있다는 점에서도 마찬가지이다. 비록 일본의 식민지 추진을 위한 기반시설이 조성되고 확충되어간 일련의 기록물로 우리에게 아픈 과거사였을 지라도 말이다. 조선을 식민지화하려했던 일본의 철저한 계획과 야욕을 적나라하게 드러다 볼 수 있었고, 이후 변화해가는 부산의 미래상을 조망해 볼 수 있었다는 점에서 그렇다. 부산은 15세기 이래 왜관을 통해 일본과 외교무역의 중심지 역할을 담당해온 역사적 공간이었다. 이러한 전통은 우리나라 최고의 해양도시 부산으로 발전하는데 근간이 되었음은 자명한 일일 것이다. 따라서 해당 자료는 과거 부산의 모습에서 미래인 오늘을 투영할 수 있게 한 주요한 해양역사 기록물로 그 가치가 제고된다고 할 것이다. 앞으로 전시 및 학술연구 등을 통해 일본거류지 지도 및 관련 일괄자료가 갖는 의미를 다각적인 방법으로 도출하고 공유할 수 있기를 기대해 본다.

6) 양보경, 『기억의 창고를 넘어 창조의 세계로』, 『문화와 나』 103, 삼성문화재단, 2016, 17쪽 재인용.

| 참고문헌 |

- 김 승, 『개항기 부산항 일본전관거류지 형성의 역사적 의미』, 『근대 부산항 별곡』, 부산근대역사관, 2016, pp. 26~29.
- _____, 『한말 부산거류 일본인의 상수도시설 확장공사와 그 의미』, 『일제강점하 부산의 지역개발과 도시문화』, 선인, 2009, pp. 15~47.
- 김용욱, 『부산의 역사와 정신 - 근대와 현재를 묻다』, 전망, 2014.
- 배석만, 『부산항매축과 시가지 형성』, 『근대 부산항 별곡』, 부산근대역사관, 2016, pp. 110~113.
- 양보경, 『기억의 창고를 넘어 창조의 세계로』, 『문화와 나』 제103호, 삼성문화재단, 2016, pp. 16~20.
- 전성현, 『일제시기 동래선 건설과 근대 식민도시 부산의 형성』, 『지방사와 지방문화』 제12호, 역사문화학회, 2009, pp. 225~269.
- 홍순권, 『부산 도시사 연구의 기초적 검토』, 『부산의 도시형성과 일본인들』, 선인, 2009, pp. 15~35.