creative commons
COMMONS DEED

저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

공학박사학위논문

근대 서울 공업지역 영등포의 도시 성격 변화와 공간 구성 특징

Transformations of Urban Characters and Spatial Configuration of the Industrial Yeong-deung-po in Pre-war Seoul

2013년 2월

서울대학교 대학원

건 축 학 과

김 하 나

근대 서울 공업지역 영등포의 도시 성격 변화와 공간 구성 특징

Transformations of Urban Characters and Spatial Configuration of the Industrial Yeong-deung-po in Pre-war Seoul

指導敎授　　田　鳳　熙

이 論文을 工學博士 學位論文으로 提出함

2012年 10月

서울大學校 大學院

建 築 學 科

김　　하　　나

김하나의 工學博士 學位論文을 認准함

2013年 1月

委 員 長 _____

副委員長 _____

委　　員 _____

委　　員 _____

委　　員 _____

국 문 초 록

근대 서울 공업지역 영등포의 도시 성격 변화와 공간 구성 특징

서울大學校 大學院 建築學科　김 하 나
指導敎授　田 鳳 熙

본 연구는 근대 한국 도시가 끊임없이 주변의 미개발지를 포섭하면서 성장해 왔다는 일반적인 인식에 대하여 실제 도시 변화 과정에서 포함하는 영역, 즉 모도시(母都市)와, 포함되는 영역, 즉 도시의 주변부 사이에 나타나는 관계의 다양성을 고찰하기 위한 목적으로 진행되었다. 이를 고찰하기 위한 대상으로는 수도 서울의 공업지역인 영등포를 선택하였다.

근대기 이전 영등포는 수해가 잦은 저지대라는 특성상 벼농사에 부적합하여 사람이 그다지 살지 않는 한촌(寒村)이었으며 서울 주변부에 자리하지만 한강 이남 지역이라는 입지 관계상 소위 서울의 전통적인 교(郊) 지역에 비하여 서울과의 관계가 희박한 곳이었다.

1900년을 전후하여 경인선·경부선의 분기점이 되자 영등포는 교통의 요지로 부상하였고, 역전에 신시가지가 형성되었다. 이후 일본인 비중이 높다는 이유로 군청소재지 지정(1910년), 지정면(指定面) 지정(1917년) 등의 행정적 혜택이 주어지고, 여러 도시시설들이 입지하면서 영등포는 도시적 위상을 높이게 되었다. 지정면 지정으로 제한적인 자치가 허용되자 1920년대에는 면(面) 유지(有志)들이 중심이 되어 독자적인 도시계획을 수립하는 등의 주도적인 활동이 전개되는데, 이러한 일련의 움직임은 영등포가 비교적 독립적인 위상을 가진 도시지역으로 발전하는 과정에 있었음을 시사하고 있다. 그러나 한

편으로 비슷한 발전과정을 지니는 대전(大田)이 크게 성장한데 비하여 영등포의 성장은 그에 크게 못 미쳤는데, 이러한 원인은 영등포가 강한 구심력을 지니는 대도시 서울의 주변부에 자리한다는 입지적 한계에 의한 것이다.

한편으로 공장입지에 유리한 여러 제반 조건을 갖춘 영등포 지역을 장래 서울의 공업지역으로 바라보는 시각이 관료를 중심으로 상당히 이른 시기부터 존재해 왔다. 총독의 추천으로 실현된 1911년 조선피혁주식회사의 입지와 1920년대 경성의 사업가들의 영등포 공장 건설로 영등포는 서울의 공업지역으로서의 성격을 띠게 되었다. 1920년대에 진행된 서울 행정구역 확장 논의에서는 공업지역으로서의 영등포 편입 여부가 논란이 되었다. 장기적인 안목에서는 영등포 편입을 동감하는 의견이 다수였으나, 시기상조론자의 의견이 최종적으로 반영되어 영등포 편입은 유보되었는데, 이는 1920년대 당시 식량 및 원료 공급기지라는 대조선 산업정책 상 공업지역에 대한 필요성이 높지 않았기 때문이다. 그러나 1930년대에 이르러 취해진 조선공업화정책의 영향으로 소비도시라는 오명을 가지고 있던 서울도 공업도시화를 적극적으로 의식하게 되었고, 마침 1933년경 일본 독점자본 계열의 대공장 설립이 이어지면서 영등포가 공업도시로 인식되자 때마침 행정구역 확장을 입안 중이던 경성부에서는 처음 계획에서 빠져 있던 영등포 지역의 편입을 급히 결정하였다. 이는 영등포의 편입이야말로 서울이 가장 빠르고 효율적으로 공업도시화를 실현할 수 있는 방안이었기 때문이다. 한편 1920년대는 서울 편입을 희망하기도 했던 영등포는 1930년대 대재벌 공장의 진출로 도시 발전의 가능성이 보이자 경성부 편입에 대하여 반대 입장을 표명하여 갈등을 빚기도 하였으나, 끝내 당국의 방침에 거스르지는 못하고 편입을 받아들이게 되었다.

새로 '서울의 공업지역'이라는 기능을 담당하게 된 영등포에는 효율적인 공업지역 조성을 위한 도시계획이 서둘러 실행되었다. 그러나 기존에 들어서 있었던 시가지 구조와 기타 시설들의 존재로 공업지역으로서 최대한 효율적인 구성을 취하지는 못하고, 여러 용도지역들이 층(層)을 이루며 뒤섞이는 구성을 가지게 되었다. 조성된 영등포 공업지역에는 지가 상승 등의 이유로 토지구획정리사업 이전에 주로 들어섰던 대규모의 공장은 입지하지 않고 공업지역 기본블록을 1~2개 정도 차지하는 중규모의 공장들이 주로 입지하였다. 업종으로는 기존에 우세했던 방적·식품업 대신 전시체제기(戰時體制期) 영향으로

금속·기계 등 군수(軍需) 관련 업종들이 주로 입지하게 되었으나, 차지하는 면적, 생산액 비중 등에서는 여전히 경공업이 주도적 업종이었다. 이는 군수 관련 대규모 공장이 입지한 인천(仁川), 부평(富平) 등지와는 차별되는 점인데, 이는 또한 영등포의 성격이 도시계획 이전에 입지한 시설들의 영향 아래 있다는 사실을 보여주는 하나의 단서이기도 하다. 도시계획 이전에 영등포 지역의 시가지는 일본인이 주로 거주하는 상업·행정 중심인 역전 신시가지와 조선인 중심의 기존 마을들로 구성되는 민족별 거주지 분리 경향을 드러내고 있었으나, 도시계획 시행으로 지역의 대부분이 공업지역화되어 거주 환경이 악화되자, 일본인을 중심으로 한 지역 유지들은 새로운 거주 터전을 경인·경부선 너머 신길리 방면 구릉지에 찾으면서 새로운 거주지 분리 구성을 지향하였다. 영등포에 시행된 도시계획은 공업지역 조성이라는 목표의 달성 여부에 있어서는 대체로 성공적이었다고 평가할 수 있으나, 이는 일제 혹은 조선총독부의 '국책적 의제' 실현을 위한 것이었기에 거주 환경에 대한 배려는 희박하였다. 해방과 한국전쟁 이후 공업지역으로서의 회복이 비교적 빨랐던 영등포 지역은 남한 최고의 공업지역으로 부상하면서 주변으로 주거지가 확산, 상업 기능도 발달하면서 서울 남서부 지역의 중심핵(中心核)과 같은 역할을 하게 되었다. 이러한 상황은 서울 구시가지의 베드타운으로서 발전한 다른 서울 주변부 지역과 달리 영등포 지역이 비교적 자족적으로 기능할 수 있도록 하였다.

主要語 : 영등포, 근대기 서울, 근대도시, 공업지역, 도시 주변부, 교외
學　番 : 2006-30164

<목 차>

1. 서론 ····· 1
1.1 연구의 배경과 목적 ····· 1
1.2 연구의 범위와 방법 ····· 5
1.3 연구의 흐름 ····· 10

2. 근대기 이전 영등포의 원풍경 ····· 12
2.1 영등포의 입지와 교통 ····· 12
2.1.1 영등포의 입지와 한양 도성과의 관계 ····· 12
2.1.2 경인간 교통과 영등포의 길 ····· 16
2.2 영등포의 지형과 마을 ····· 19
2.2.1 영등포의 지형과 산업 ····· 19
2.2.2 영등포의 마을 ····· 22

3. 교통 요지화로 인한 시가지 발전과 서울 주변부로서의 한계 ····· 25
3.1 철도 부설과 시가지 발전 ····· 26
3.1.1 1900년대 철도부설과 역전 신시가지의 형성 ····· 26
3.1.2 1910-20년대 시가지 확장 ····· 39
3.2 지정면 지정과 자치적 지방 소도시화 ····· 57
3.2.1 지정면 지정과 읍 승격 ····· 57
3.2.2 자체적 도시계획 시도 ····· 65
3.3 서울 주변부로서의 입지와 한계 ····· 71
3.3.1 서울 주변부의 성격과 영등포 ····· 71
3.3.2 서울 주변부로서의 영등포의 성장의 한계 ····· 81

4. 서울 근교 공업지역화에 따른 서울 도시권 편입과 갈등 ····· 89
4.1 영등포의 서울 근교 공업지역화 ····· 90
4.1.1 근대기 서울의 공업지역 ····· 90
4.1.2 영등포의 서울 공업지역화 ····· 97

4.2 일본 본토 재벌 대공장의 진출과 시가지 확장 ····· 101
4.2.1 일본 본토 재벌 대공장의 진출 ····· 101
4.2.2 1930년대 시가지 확장과 시설 입지 ····· 110
4.3 경성의 공업도시화를 위한 영등포 편입과 갈등 ····· 121
4.3.1 1930년대 공업도시 지향 풍조 ····· 121
4.3.2 경성의 공업도시화 지향과 영등포 편입 ····· 145

5. 서울 공업지역 형성을 위한 영등포 도시계획과 그 영향 ····· 162
5.1 영등포의 도시계획 ····· 163
5.1.1 경성부 도시계획의 개요 ····· 163
5.1.2 영등포의 도시계획 ····· 166
5.2 영등포 공업지역의 성격 ····· 191
5.2.1 영등포의 공장 입지 ····· 191
5.2.2 경인공업지역의 공장 입지 ····· 207
5.2.3 영등포 공업지역의 성격 ····· 226
5.3 도시계획 이후의 공간 구성 및 위상 변화 ····· 228
5.3.1 공간 구성 변화 ····· 228
5.3.2 해방 후 영등포의 위상 및 성격 변화 ····· 243

6. 결론 ····· 247

7. 참고문헌 ····· 252

□ Abstract

<그림 목차>

그림 1 연구의 물리적 범위 ····· 5
그림 2 연구의 물리적 범위 (협역) ····· 6
그림 3 한양 도성, 한성부와 영등포 지역 ····· 13
그림 4 조선시대 경인간 가로망 ····· 17
그림 5 『舊韓末韓半島地形圖』(1895년)에 나타난 영등포 주변 가로망 ····· 17
그림 6 영등포 지역의 지형 ····· 19
그림 7 1900년대 영등포 지역 지목 추정 ····· 21
그림 8 1895년 영등포의 지형, 간선도로 및 마을 분포 ····· 22
그림 9 겸재 정선 『양천팔경첩(陽川八景帖)』 중 「선유봉(仙遊峰)」 ····· 24
그림 10 1911년 당시 영등포 시가지 분포 ····· 28
그림 11 영등포형무소 전경 ····· 30
그림 12 1911년도 지적도에 잡지로 표시된 지역 ····· 31
그림 13 1920년대 후반 『일만분지일조선지형도』에 표시된 요업공장 ····· 31
그림 14 나가시마 와공장의 후신인 경성요업주식회사 ····· 32
그림 15 영등포분감 소속 시절의 토관공장 ····· 32
그림 16 영등포역전 시가지 필지와 도로구성 ····· 33
그림 17 영등포리의 필지와 도로구성 ····· 34
그림 18 영등포리의 필지와 도로구성 ····· 34
그림 19 당산리의 필지와 도로구성 ····· 34
그림 20 당산리의 필지와 도로구성 ····· 34
그림 21 설립 당시(1911년 4월)의 조선피혁주식회사 ····· 35
그림 22 1911년 현재 영등포 신시가지 주변의 시설입지와 가구구조 ····· 36
그림 23 철도관사의 배치 ····· 37
그림 24 1900년대에 형성된 영등포 지역의 민족별 거주지 분리 ····· 38
그림 25 설립 당시(1911년 4월)의 조선피혁주식회사와 당산리 마을 ····· 40
그림 26 1911년 당시 조선피혁주식회사의 입지와 철도인입선 ····· 41
그림 27 인천수도 노량진 정수지, 수원지 및 영등포를 지나가는 인천수도 ····· 42
그림 28 용산공작소 영등포공장 ····· 44
그림 29 해방 이전 경성방직주식회사 ····· 45
그림 30 1920년대 말 영등포 지역 대공장 및 시가지 입지 ····· 46
그림 31 영등포역 주변 요업공장 입지 ····· 47
그림 32 1920년대 말 현재 영등포 지역의 용도 분포 및 시설 입지도 ····· 48
그림 33 1920년대 말 현재 영등포 지역의 시가지화 분포와 지형 ····· 49

그림 34 1911년~1920년대 말 시가지 확장 분포도 ····· 50
그림 35 1920년대 말 당산리의 시가지 구성 ····· 51
그림 36 당산리 조선피혁주식회사 주변 ····· 51
그림 37 1920년대 말 영등포리의 시가지 구성 ····· 52
그림 38 구 영등포리 용산공작소 주변 ····· 52
그림 39 1920년대 말 영등포 신시가지의 시가지 구성 ····· 54
그림 40 영등포역전 신시가지 모습 ····· 54
그림 41 영등포역전 신시가지 모습 ····· 55
그림 42 1920년대의 영등포역 및 시가지 모습 ····· 56
그림 43 1932년 이전 영등포 시가지 ····· 56
그림 44 조선시대 시흥군 영역과 영등포의 위치 ····· 57
그림 45 영등포역전 신시가지와 시흥군청 ····· 58
그림 46 서울 주변군의 군청소재지 ····· 59
그림 47 시흥군 북면과 영등포면 ····· 61
그림 48 세검정 ····· 75
그림 49 한강배놀이 ····· 75
그림 50 청량리의 풍경 ····· 76
그림 51 동대문 밖 교외 (1920년 무렵) ····· 76
그림 52 永導寺 ····· 77
그림 53 탑골승방 ····· 77
그림 54 근대 경성 주변 유락지 분포 ····· 78
그림 55 일제강점기 문화주택지의 위치와 규모 ····· 80
그림 56 경성부 주변의 면 ····· 84
그림 57 경성 및 주변부의 1919년 현재 시가지화 양상 ····· 87
그림 58 1936년 현재 새로운 경성부 영역의 시가지화 양상 ····· 88
그림 59 서울의 주요 대형 공장 분포 (1900~1930년대) ····· 92
그림 60 용산의 철도관사지(앞) 및 철도공장(뒤) ····· 94
그림 61 용산철도공장 ····· 95
그림 62 용산공업지대 ····· 95
그림 63 용산 한강가에 위치한 연료선광연구소 ····· 95
그림 64 용산 주변 대규모 공장 분포 ····· 96
그림 65 양대 맥주공장의 입지 ····· 105
그림 66 조선(대일본)맥주 ····· 105
그림 67 조선(대일본)맥주 ····· 105
그림 68 기린맥주 ····· 106

그림 69 기린맥주 ····· 106
그림 70 3대 방적공장의 입지 ····· 107
그림 71 종연방적 사무소 ····· 108
그림 72 대일본방적주식회사 ····· 108
그림 73 동양방적 예상 조감도 ····· 108
그림 74 경성요업과 일청제분 입지 ····· 109
그림 75 일청제분 ····· 109
그림 76 창화공업공장 ····· 109
그림 77 1936년 현재 영등포 지역의 용도 분포 및 시설 입지도 ····· 110
그림 78 1936년 현재 영등포 지역의 시가지화 분포와 지형 ····· 111
그림 79 1936년 현재 영등포 지역의 대규모 공장 입지와 시가지 변화 과정 ·· 112
그림 80 영등포 신촌 부근의 시가지화 ····· 114
그림 81 영등포 신촌 부근 필지 상세 ····· 114
그림 82 1936년 영등포 신시가지의 시가지 구성 ····· 119
그림 83 을축년대홍수 영등포역전의 피해상황 ····· 120
그림 84 조선전기흥업주식회사 ····· 129
그림 85 제당공장 ····· 132
그림 86 오노다세멘트공장 ····· 132
그림 87 1920년대 말경 평양 주변 공장 입지 ····· 132
그림 88 1925년에 결정된 도시계획안의 행정구역 확장 예정도 ····· 149
그림 89 1925년 확장 계획안 경계 및 1936년 실제 부역 확장 경계 ····· 150
그림 90 부 및 인접면 (내지인) 통학학교구역 상태도 ····· 154
그림 91 京城府市街地計劃平面圖 ····· 165
그림 92 경성부 용도지역 ····· 166
그림 93 영등포 지역 간선도로망 ····· 168
그림 94 간선도로 설정 기준선 ····· 168
그림 95 간선도로 배치와 폭 ····· 169
그림 96 영등포 간선도로와 인접지역과의 연결 ····· 170
그림 97 시가지계획 영등포토지구획정리계획도 ····· 172
그림 98 영등포 토지구획정리사업지구 계획도 ····· 175
그림 99 영등포 토지구획정리사업지구 계획경의 영등포지역의 시가지화 분포 177
그림 100 영등포 토지구획정리사업지구 계획과 기존 시가지의 용도별 분포 ··· 178
그림 101 영등포 토지구획정리사업지구 간선도로망 및 기존시가지 분포 ····· 179
그림 102 영등포역전 장래예상도 ····· 180
그림 103 영등포 토지구획정리사업지구 용도지역 ····· 182

그림 104 1938년 4월 경성부 공업지대 분포도 ····· 183
그림 105 기존시가지, 용도지역, 토지구획정리사업 ····· 184
그림 106 영등포 토지구획정리사업지구 그리드 크기 ····· 187
그림 107 영등포 토지구획정리사업지구 주요 블록 크기 ····· 188
그림 108 영등포 토지구획정리사업지구 용도지역과 시설 분포 ····· 190
그림 109 1943년 현재 영등포지역 소재 공장분포 ····· 194
그림 110 토지구획정리사업계획도 및 1943년 현재 영등포 소재 공장 분포 ···· 195
그림 111 영등포 토지구획정리사업 공사 공구 ····· 196
그림 112 1946년 영등포구획정리사업 환지처분도 ····· 197
그림 113 해방이전 영등포 토지구획정리사업지구 소유자 성격별 필지 분포 추정도 ····· 200
그림 114 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포도 ····· 201
그림 115 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포 및 공장명 202
그림 116 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포 및 공장명 203
그림 117 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포 및 공장명 204
그림 118 경인시가지계획의 범위 ····· 208
그림 119 경인시가지계획의 내용 ····· 208
그림 120 해방전 인천지역 주요 공장 입지 ····· 213
그림 121 부평 조병창 ····· 217
그림 122 해방전 인천지역 주요 공장 입지 ····· 218
그림 123 준공 당시(1942년)의 조선다이야공업주식회사 공장 모습 ····· 221
그림 124 1980년대 초반의 한국타이어공장 모습 ····· 222
그림 125 박하사탕 ····· 222
그림 126 밀크캬라멜 ····· 222
그림 127 초컬릿 ····· 222
그림 128 분유 광고 ····· 222
그림 129 비스킷 광고 ····· 223
그림 130 건빵 광고 ····· 223
그림 131 해방전 구로지역 주요 공장 입지 ····· 223
그림 132 해방전 경인지역의 주요 공장 입지 ····· 225
그림 133 영등포 지역에 남아 있는 한옥들의 모습 ····· 228
그림 134 영등포 스즈키주택 ····· 229
그림 135 영등포 스즈키주택 ····· 229
그림 136 경성일보 지방부장 이와즈의 집 ····· 230
그림 137 종연방적 직원아파트 ····· 231

그림 138 기린맥주 사택지 ····· 231
그림 139 스즈키 주택 및 경찰서장관사 위치 ····· 232
그림 140 한국전쟁으로 파괴된 영등포 공장지대 - 조선피혁주식회사 공장 ····· 235
그림 141 서울시가지지도 영등포 부분 (1950년대 중반) ····· 238
그림 142 경성방직 및 태창방직(구 종연방적) 일대 (1963년) ····· 240
그림 143 용산공작소 일대 (1963년) ····· 240
그림 144 1960년대 초 영등포지역 용도 추정도 ····· 241
그림 145 1970년대 초 영등포지역 용도 추정도 ····· 242
그림 146 조선맥주 부근 일대 (1963년) ····· 244
그림 147 OB맥주(구 기린맥주) 부근 일대 (1966년) ····· 244
그림 148 준공된 구로동수출산업공업단지 제1단지 모습 ····· 245

<표 목차>

표 1 지정면의 성격별 분류 ····· 62
표 2 1920~1940년 동아일보에 나온 근대 서울 유락지 목록 ····· 72
표 3 주요 지정면 도시의 인구통계 (1920-1941) ····· 82
표 4 경성부역 주변 마을 인구추이 (1920~30) ····· 85
표 5 경성 및 주변 대형공장 목록 ····· 91
표 6 경성 및 인근지역의 용도별 공업용수 판정표(1938년) ····· 98
표 7 영등포면(영등포읍)의 인구 변화 (1921~1935년) ····· 115
표 8 연도별・도시(지역)별 '工業都市', '工都' 관련 언설 등장 횟수 ····· 122
표 9 1934년 이전 『東亞日報』에 나타나는 공업도시 관련 언설 ····· 124
표 10 1917년~1926년 전선과 평양의 공업지수 변천 ····· 133
표 11 1934년 이후 『東亞日報』에 나타나는 공업도시 관련 언설 ····· 134
표 12 공업도시 언설이 있는 도시의 인구통계 (1920-1941) ····· 143
표 13 1920년 4월~1940년 8월『東亞日報』에서 나타난 ····· 145
표 14 1915년과 1928년의 직업통계 ····· 146
표 15 1943년 현재 영등포지역 공장목록 ····· 191
표 16 경인시가지계획 일단의 공업용지조성지구 ····· 209
표 17 경인시가지계획 일단의 주택지경영지구 ····· 209
표 18 부평지구에 건립된 주요 공장 ····· 214
표 19 1937-41년 영등포의 업종별 공장 현황 ····· 227
표 20 1953년 현재 영등포 소재 공장 ····· 236

1. 서론

1.1 연구의 배경과 목적
1.2 연구의 범위와 방법
1.3 연구의 흐름

1.1 연구의 배경과 목적

근대기 이후 서울의 영역 확장은 주로 기존 시가지의 관점에서 주변 지역을 포섭하는 과정으로 설명되곤 한다. 이는 20세기에 예상을 초월한 인구 증가를 겪으면서 발생한 시가지 과밀화와 주택난이 도시에 있어 가장 일상적이면서 긴요한 문제였기 때문에, 도시 영역의 확장 역시 넘쳐나는 도시 인구 수용과 분산을 위한 주변부 포섭이라는 도식으로 이해되기 마련이기 때문일 것이다. 물론 이러한 인식은 매우 타당하며 인구 증가가 도시 확장을 유발하는 가장 근본적인 원인임에는 틀림이 없지만, 실제로 도시 확장에는 더욱 다양하고 복잡한 요인들이 작용하기 때문에 그러한 요인들에 대하여 조금 더 세밀하게 들여다볼 필요가 있다. 또한 일괄적으로 주변부라 지칭되는 곳들도 지역에 따라 시가지화 정도, 주민 구성, 기능, 성격 등에 차이가 있으며, 이러한 차이는 모도시(母都市)와의 관계, 모도시로의 포섭 과정, 포섭 후의 위상과 성격에도 영향을 미치기 때문에, 각각의 주변부의 시각에서 서울과의 관계에 대하여 살펴보는 연구는 복잡한 유기체(有機體)로서의 도시를 조금 더 정확하게 이해하는 데 도움을 줄 수 있을 것이

다.

조선시대 수도로 지정된 이후 서울이 처음 대대적으로 영역을 넓힌 것은 1936년의 행정구역 확장 때이다. 물론 1936년의 확장은 일제 초기에 실행된 행정체계 개편으로 축소된 기존의 한성부(漢城府) 영역을 회복한 것이라는 해석도 가능하겠지만, 조선시대의 성벽 밖 성저십리(城底十里) 지역이 원칙적으로 도시화와 개발이 제한되는 지역이었다는 점을 감안한다면, 1936년의 영역 확장은 근대적인 도시화 과정에 의하여 진행된 도시 확장이 처음으로 가시적으로 드러난 결과라고 할 수 있다. 따라서 1936년에 서울에 포함된 주변부에 대한 고찰은 근대 초기의 서울 뿐 아니라 근대기 도시 변화를 이해하는 단서를 제공한다는 점에서 의미를 가질 수 있다. 서울에 대한 그간의 도시사적 연구는 오랜 역사를 지니는 '성내(城內)' 영역에 대하여 우선적으로 이루어져 왔기 때문에 그 주변부에 대한 연구는 최근 들어 조금씩 진행되고는 있으나[1] 아직 많은 성과가 요구되는 상황이다.

본 연구에서는 20세기 초의 서울 주변부 지역[2] 중 영등포(永登浦) 지역을 대상으로 삼아 해당 지역의 도시 발전과 성격 변화, 서울과의 관계 변화 등에 대하여 살펴보도록 할 것이다. 영등포를 대상으로 삼은 이유는, 일차적으로 영등포에 대한 도시사적 연구 성과가 거의 전무한 상황[3]에서 이 지역의 도시 발전 과정을

---

1) 전우용, 「서울 楊花津이 간직한 근대의 기억」,『서울학연구』No.36, 2009, 정선태, 「청량리 또는 '교외'와 '변두리'의 심상 공간 - 한국 근대문학이 재현한 동대문 밖과 청량리 근처-」,『서울학연구』No.36, 2009, 이경아, 「경성 동부 문화주택지 개발의 성격과 의미」, 『서울학연구』No.37, 2009. 등이 있다.

2) 서울은 근대 이래 크게 4번의 행정구역 변화를 겪었는데, 그 시기는 각각 1914년, 1936년, 1949년, 1963년이다. 1914년의 행정구역은 성내(城內) 지역에 용산(龍山) 지역이 덧붙여진 형태로 기존의 도성(都城) 범위와 큰 차이가 없다. 한편 1949년과 1963년의 행정구역 확장시 서울에 새로 편입된 지역들은 시가지화가 거의 진행되지 않았던 지역이 대부분이었던 데 비해서 1936년에 서울에 편입된 지역들 중에는 상당한 시가화가 진행된 지역이 적지 않았다. 이는 도시화가 진행되기 전에 미리 주변 지역을 포함하여 개발을 통제한다는 생각이 도시계획에 대한 논의가 활발하게 진행되기 시작한 1930년대 경에 이르러 도입되었고, 그 이전의 시가지 확장은 대체적으로 시가지화가 진행되어 버린 주변 지역을 편입하는 방향으로 진행되었기 때문이다. 후자의 사례는 1929년에 이루어진 평양의 시가지 확장 과정 등을 통해서도 확인이 가능하다. 따라서 20세기 전반기에 시가지 발달이 진행된 서울의 주변부 범위는 대체로 1936년에 서울에 편입된 지역과 동일하다고 할 수 있다.

3) 영등포에 대한 기존 연구 성과로는 영등포구청에서 발행한 『永登浦區誌』(1991)와 金明洙의 논문(「1930年代における永登浦工場地帶の形成－大工場の進出過程を中心に－」

추적한다는 의미도 있지만, 영등포가 지니는 다른 서울 주변부 지역과 차별되는 여러 특징들이 근대 초기 당시 서울과 주변부, 그리고 그 관계에서 나타나는 다양한 근대적 양상을 잘 드러낸다고 생각하기 때문이다. 먼저 영등포는 한강 이남에 자리하고 있어 조선시대 한성부(漢城府)에 속했던 한강 이북 지역과 입지적으로 큰 차이를 가진다. 물론 철도로 연결되어 있지만 큰 강으로 가로막혀 있다는 물리적 거리감은 서울과의 관계에 있어 얼마간의 차이를 발생시켰을 것으로 생각된다. 또한 영등포는 1936년에 서울에 포함된 지역 중에서 유일하게 지정면[4](指定面, 후에 읍(邑))이었던 지역으로 이러한 행정체제의 차이 역시 영등포와 다른 주변부 간의 관계에 차이를 주었을 것으로 여겨진다. 그러나 가장 중요한 이유는 주지(周知)하다시피 영등포가 서울의 공업지역으로 발전했기 때문인데, 공업지역이라는 점에 주목하는 것은 이 시기의 서울의 확장 요인을 인구 증가와 다른 측면에서 고찰할 수 있는 계기가 될 수 있을 뿐 아니라, 공업이라는 기능이 근대 사회와 근대 도시에 대하여 큰 영향을 미쳤기 때문이다.[5]

『三田學會雜誌』101卷1号, 2008.)을 들 수 있다. 그러나 『永登浦區誌』는 여러 사료를 수집・정리한 1차사료적인 성격이 강하며, 김명수의 논문은 1930년대에 영등포에 일본 본토의 대공장이 진출하게 된 배경을 밝히는 데 주력하고 있다는 점에서, 20세기 전반기를 걸친 영등포 지역의 공간적 변화 과정과 그 배경을 을 살펴보는 데에는 한계가 있다.

4) 1917년에 실시된 '면제(面制)'에서 전체 2,521개의 면 중 23개의 면이 지정면(指定面)으로 지정되었다. 지정면은 주로 일본인 인구 비율이 높은 시가지에 대하여 지정되었으며, 다른 면과 달리 소정의 자치권을 행사할 수 있었다. 1931년에 지정면을 읍(邑)으로 명칭을 변경하였다. (영등포구청, 1991『永登浦區誌』)

5) 사회적 산물인 도시는 특정 시기에 생성되어 시간의 흐름 속에서 끊임없이 변화하며, 일정한 조건 아래에서 소멸하기도 하는 유기적(有機的)인 존재이다. 이러한 '생성 - 변화 - 소멸'의 일련의 과정은 사람의 인생에서 나타나는 라이프 사이클(life cycle)과 유사한 것으로 이해할 수 있다. 도시 생성 이후 나타나는 변화는 매우 다양한 사항들 간의 복잡한 상호작용 속에서 서서히 일어나지만, 대상의 이해를 돕기 위하여 역사학에서 시기구분을 하듯이 비교적 동일한 성격을 지니는 기간을 임의로 잘라 단계를 나누어 볼 수 있다. 도시의 변화 과정 단계를 나누는 방법은 기준 설정에 따라 달라지겠지만, 하나의 도시를 대상으로 할 경우 대체적으로 도시의 규모(면적, 인구)와 기능 등에 의하여 규정되는 바가 클 것이다. 물론 도시는 기본적으로 복합적인 기능을 가지지만, 기존 단계에 비하여 더 강하게 지향하거나, 해당 도시의 성격이나 공간 구성에 영향을 미치는 기능, 혹은 기능들이 나타날 때 도시 성격에 비교적 큰 변화가 나타나 새로운 단계로 이행(移行)하였다고 이해할 수도 있을 것이다. 이렇게 어느 도시를 강하게 부각되는 기능을 통해 인식하려는 경향이 존재하는 것은 행정도시(行政都市), 상업도시(商業都市), 공업도시(工業都市), 군사도시(軍事都市) 등의 단어가 상당히 일상적으로 사용되는 사실을 통해서 알 수 있다. 정치, 사회, 경제, 문화 등 사회의 거의 모든 분야에 있어 큰 변화가 일어났던 근대기에 도시 역시 기존에 없던 규모 팽창과 기능 변화를 겪었다는 것은 주지의 사실이다. 한국의 도시 역시 본격적으로 근대적 변화를 겪었던 20세기에 수적으로나 규모에 있어서나 거주 인구 비율에 있어서나 엄청난 증가를 경험하였으며, 기능이나 성격적인 면에서도 기존의 전통 도시와는 엄밀히 구분되는 새로운 특징들을

물론 전근대 도시에도 공업의 기능이 존재하지 않았던 것은 아니다. 그러나 그것의 대부분은 가내수공업(家內手工業) 형태로 주거 내에서 이루어지거나 현대적 감각으로는 '공방(工房)'에 가까운 소규모의 건물 혹은 상점 등에서 이루어지는 경우가 대부분이었다. 이 경우 공업은 원료 수급 관계상 원료 생산지에 자리해야 하는 등의 특수한 경우를 제외하고는, 서울의 종로거리 주변으로 금은세공업자들이 모여 있었듯이 도시의 상업지역 내에 혼재(混在)하는 것이 일반적이었다. 그러나 영국발(英國發) 산업혁명(産業革命)에 의하여 동력을 사용하여 제품을 대량으로 생산해 내는 대규모 공장의 등장은 건물이 밀집하는 상업가나 주택가가 아니라 큰 토지를 확보할 수 있는 지역을 그 입지로서 요구하게 되었고, 이러한 대형필지(大型筆地)의 요구는 공장이 차차 과밀한 도심부를 벗어나 주변부 지역에 입지하도록 유도하였다. 이러한 주변부의 개발은 자연스레 도시의 확장을 초래하고, 대공장의 존재는 도시인구 증가를 유발함으로서 가일층(加一層) 도시 확장을 부추긴다는 점에서, 근대적 공업의 입지는 근대기 도시 변화를 유발하는 중요한 요인 중 하나라고 할 수 있으며, 영등포는 바로 그러한 지역으로서의 의미 또한 가진다고 할 수 있다.[6]

가지게 되었다. 도시의 규모 변화에 관해서는 비교적 객관적이고 정량적인 추적이 가능하지만, 성격과 기능 변화에 관해서는 도시를 바라보는 시각에 따라 다양한 해석이 가능하다. 그러나 전근대사회에 있어서 비교적 행정·군사적인 성격이 강하였던 한국의 도시들이 근대기 이후 상공업적인 기능을 많이 담당하게 되었다는 데에는 이론(異論)이 없을 것이다.

6) 일제강점기 서울의 공업에 대한 연구로는 배성준의 연구(「일제하 경성지역 공업 연구」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 1998.)가 있다. 이 연구는 일제강점기 서울의 공업을 그 종류와 규모 변화 등 주로 사회·경제학적 관점에서 고찰한 것이다. 공장의 분포에 관한 분석은 주로 조선인-일본인의 거주지 분리와 관련하여 논의되고 있다.

1.2 연구의 범위와 방법

본 연구의 대상인 영등포 지역의 구체적인 범위는 북으로 한강(漢江), 서로 안양천(安養川), 남으로 도림천(道林川), 동으로는 경인(京仁)·경부선(京釜線) 너머 시작되는 구릉지로 둘러싸인 지역으로, 기본적으로 자연 지세(自然 地勢)에 따라 주변 지역과 격리되어 일정한 생활권을 형성하고 있는 지역이다.

그림 1 연구의 물리적 범위
* 군·부 및 면 경계는 1914~1936년의 것. 영등포면은 1917년에 북면에서 분리·독립된 범위임.
*굵은 실선은 부·군 경계, 가는 실선은 면 경계, 굵은 점선은 1936년 경성부 경계임.

그림 2 연구의 물리적 범위 (협역)
*** 시가지는 1911년 지적도에 의거함.**

행정구역상으로는 시흥군(始興郡) 영등포면(永登浦面)[7]을 모두 포함하며, 그 외에 영등포면에 인접한 시흥군(始興郡) 북면(北面) 도림리(道林里) 중 도림천 북측 지역, 신길리(新吉里) 중 여의도에 면한 북측 지역, 그리고 김포군(金浦郡) 양동면(陽東面) 양화리(楊花里)를 포함한다.

---

7) 원래 시흥군 북면의 일부였으나, 1917년에 영등포리(永登浦里), 당산리(堂山里), 양평리(陽坪里)가 분리·독립하여 영등포면이 신설되었다. 영등포면 신설에 대한 자세한 내용은 3장을 참조.

상기(上記)하였듯이 자연지세로 주변과 격리되어 동일한 생활권임에도 불구하고 1917년 영등포면 신설 당시 양동면(陽東面) 양화리(楊花里)가 제외된 것은 양화리가 시흥군이 아니라 김포군에 속하는 지역이기 때문이었을 것이며, 도림리(道林里)와 신길리(新吉里)가 제외된 것은 이 생활권에서 벗어나는 영역이 너무 많이 포함되기 때문인 것으로 생각된다. 또한 주요 연구 대상 지역은 상기(上記)한 범위의 영등포 지역이지만, 서울(도성(都城) 혹은 1914년 경성부(京城府) 영역) 및 경성부 주변지역(주로 1936년에 새로 경성부에 포함된 영역)의 변화 역시 필요에 따라 함께 살펴보도록 할 것이다.

연구의 시기적 범위는 1900년경부터 해방 전후 시기까지이다. 1900년을 시작점으로 삼은 이유는 이 시기의 철도 부설을 계기로 하여 영등포 지역에 근대적인 변화가 일어나기 시작했기 때문이며, 해방 전후까지를 연구 범위로 삼은 이유는 해방 이후 혼란기 및 한국전쟁, 1949년의 서울시 영역 확장 등의 영향으로 영등포 지역의 변화를 연속적으로 파악하기 힘들어지기 때문이다.

이 연구는 주요 대상으로 영등포를 다루는데, 전술(前述)하였듯이 기본적으로 영등포를 20세기 서울의 공업지역으로 상정하고 논의를 진행한다. 이러한 논의의 근저에는 한 도시의 발전, 확장에 따른 특정 단계마다 당시의 제 여건에 의하여 그 도시의 대표적인 공업지역이 어느 정도 결정되어 있다는 생각이 전제가 된다. 따라서 영등포가 본격적으로 공업지역화되기 전인 1920년대 이전에 대해서도 영등포가 서울의 공업지역으로 발전하기 위한 맹아(萌芽)적인 단계에 있는 것으로 파악하며, 영등포가 서울 공업지역으로 발전하게 된 주요 요인 중 하나인 철도 부설 및 철도역 설치가 실시된 1900년경을 연구의 시작점으로 삼는다.

그러나 이 연구는 영등포를 20세기 서울의 공업지역으로 상정하였다고 하여 영등포를 그러한 단일한 시각에서만 바라보고자 하는 것은 아니다. 오히려 긴 시간을 거치면서 공업지역으로 발전해 나가며, 동시에 서울의 주변부에서 서울에 편입되는 영등포가 그 과정에서 경험하는 서울과의 다양한 관계성에 대하여 고찰하는 것을 목적으로 한다. 이를 통하여 특정한 지역이 가지는 여러 측면을 다양하게 드러냄으로서 현대 도시의 다양성과 복잡성을 파악하는 하나의 실마리를 얻을 것을 기대하는 것이다.

따라서 본 연구에서는 영등포를 바라보는 관점을 도출하기 위하여 먼저 해방

이전 영등포에 대한 인식을 나열하고 그 관계성들에 대하여 고찰해 보았다. 그 인식들은 크게 영등포에 대한 독자적인 인식[8]과 서울과의 관계성 속에서 바라본 인식으로 나눌 수 있다. 먼저 독자적인 인식으로는 중요한 두 철도의 분기점으로서의 교통 요지, 시흥군의 군청소재지, 지정면(읍), 공업도시 등을 들 수 있고, 서울과의 관계성 속에서 나타나는 인식으로는 서울의 주변부, 서울의 교외, 한강 이남 지역, 서울의 공업지역, 서울의 관문(현관), 서울에 편입될 지역 등을 들 수 있다. 이러한 인식은 동일한 시기에 동시에 나타날 수 있으며, 서로 인과관계를 형성하거나 혹은 충돌을 일으키기도 한다. 본 연구에서는 연구 목적 중 하나인 서울과 주변부의 다양한 관계성에 대한 고찰을 위하여 여러 장면에서 나타나는 이러한 인식들의 관계들을 주목하게 될 것이다. 그 중에서 특별히 지방 행정의 중심지라는 측면와 대도시 주변부라는 측면 간의 갈등, 서울에 종속되는 공업지역이라는 서울의 시선과 독자적으로 기능하는 공업도시라는 스스로의 시선 간의 갈등에 대하여 중점적으로 살펴보도록 하였다.

이 연구의 궁극적인 목적은 근대 대도시의 공업지역이라는 한 지역이 모도시와 가지는 다양한 관계와 그 변화 등에 대하여 살펴보는 것이다. 특정 지역을 살펴보는 방법에는 여러 가지가 있겠지만, 본 연구에서는 도시 성격을 파악하기 위하여 크게 도시의 물리적 변화와 용도 변화, 그리고 해당 지역에 대한 인식의 변화에 대하여 살펴보았다.

먼저 물리적 변화에 대한 추적을 위해서는 주로 지도 및 항공사진을 활용하였다. 영등포 지역에 대한 일제강점기 이전의 항공사진, 혹은 조감(鳥瞰) 사진을 찾을 수 없었기 때문에 이 시기 도시의 물리적인 상황을 파악하기 위해서는 기본적으로 지도에 의존할 수밖에 없다. 지도 자료는 대도시를 중심으로 한 것이 많기 때문에 1936년 서울 편입 이전의 영등포 지역이 포함된 지도 자료는 그다지 많지는 않다. 본 논문에서는 사용된 주요 지도 자료는 일본육군참모본부(日本陸軍參謀本部) 육지측량부(陸地測量部)에서 1895년에 작성한 『구한말한반도지형도(舊韓末韓半島地形圖)』, 조선총독부(朝鮮總督府)에서 1911년에 작성한 지적도(地籍圖), 역시 조선총독부에서 작성한 『조선오만분일지형도(朝鮮五万分一地形圖)』와 『일만분지일조선지형도(一萬分之一朝鮮地形圖)』, 1936년에 경성부(京城府)에서 작성한 『지번구획입대경성정도(地番區劃入大京城精圖)』이다. 『조선오만분

8) 서울 등 주변 지역과의 관계성을 떠나 영등포 지역만을 대상으로 바라본다는 의미이다.

일지형도(朝鮮五万分一地形圖)』는 전국을 대상으로 1910~1920년대에 걸쳐 작성한 지도로, 영등포를 포함한 경성 일대의 지도는 1919년에 작성되었다. 『일만분지일조선지형도(一萬分之一朝鮮地形圖)』는 주요 시가지만을 대상으로 역시 여러 시기에 걸쳐 작성되었으며, 영등포 지역을 대상으로 한 지도가 한 매 존재하는데, 지도에 작성일시가 기입되어 있지 않아 정확하게 몇 년도에 작성했는지 알 수 없으나, 내용상 1920년대 후반 경에 작성된 것으로 추정된다. 분석을 위한 베이스(base) 지도로는 광범위한 지역의 지형과 행정구역이 잘 표시되어 있는 『조선오만분일지형도(朝鮮五万分一地形圖)』를 사용하였다. 또한 1937년에 계획되어 시행된 토지구획정리사업(土地區劃整理事業) 이후의 변화에 대해서는 당시 신문에 게재된 토지구획정리사업계획도(土地區劃整理事業計劃圖) 및 계획 이후의 지도 자료들을 참고하였다. 이 외에도 여러 지도 자료를 보조적으로 활용하였다. 한편 해방 이전의 자료는 아니지만, 참고자료로서 1960년대에 항공에서 촬영된 조감 사진과 1972년 이후 서울시에서 체계적으로 촬영한 항공사진을 활용하였다.

용도 변화에 대해서도 상기의 지도 및 항공사진을 주로 활용하였고, 이와 더불어 당시 간행된 여러 서적과 신문·잡지 기사 들을 사용하였다. 특히 1911년과 1936년의 지적도를 통해서 필지 지목을 자세하게 확인할 수 있었고, 토지구획정리사업 이후의 용도에 대해서는 주로 환지처분통지서(換地處分通知書), 토지대장(土地臺帳), 항공사진 등을 통하여 추적하였다.

인식 변화에 대해서는 당시의 신문기사를 중심으로 여러 서적에 나온 언설들을 참고하였다.

1.3 연구의 흐름

연구는 다음과 같은 흐름으로 진행된다.

2장에서는 영등포 지역의 기본적인 특성을 파악하기 위하여 영등포의 입지 및 지형, 근대기 이전 영등포 지역의 서울과의 관계, 교통, 도로망 체계, 산업, 마을 입지 등에 대하여 살펴보도록 하였다.

3장에서는 지방 행정의 중심지라는 측면와 대도시 주변부라는 측면 간의 갈등에 대하여 다루도록 하였다. 구체적으로는 영등포가 1900년대 초 경인선과 경부선의 분기점으로 지정됨에 따라 일개 한촌(寒村)에서 교통의 요지로 부상된 후 시가지가 형성되고 군청소재지, 지정면(후에 읍) 등에 지정되면서 비교적 독립적인 소도시적 성격을 지닌 시가지로 성장해 나가는 한편으로 대도시 서울의 주변부라는 입지 상 시가지 형성 당시 영등포와 비슷한 조건을 가지고 있었던 대전(大田)과는 달리 대도시로 성장하지 못한 한계 등에 대하여 고찰하고자 한다. 더불어 강북에 자리하는 서울의 다른 주변부 지역과의 차이에 대한 고찰을 통하여 서울의 주변부 중 강북과 강남이 가지는 의미의 차이에 대해서도 살펴볼 것이다.

4장에서는 서울에 종속되는 공업지역이라는 서울의 시선이 영등포 지역에 미친 영향과, 서울의 시선과 독자적으로 기능하는 공업도시라는 영등포 스스로의 시선 간에 벌어지는 갈등에 대하여 다루도록 하였다. 먼저 1910년 이전부터 존재하던 영등포 지역을 서울의 장래 공업지역으로 바라보는 시선에 대하여 고찰하고, 1910년~20년대의 공장입지는 바로 영등포의 서울 공업지역화를 의미한다는 사실을 고찰하였다. 이어 1936년의 서울 행정구역 확장 시 영등포 지역을 포함하게 된 과정과 1930년대 조선공업화 정책의 영향으로 일어난 공업도시화 지향 풍조, 1930년대 영등포 지역의 일본 본토 독점자본계(獨占資本系) 대공장의 입지 간의 상관관계에 대하여 고찰함으로서, 영등포의 서울 편입은 서울의 공업도시화를 위한 것이었다는 사실을 밝혀내도록 하였다. 나아가 대공장의 입지를 계기로 더욱 강화된 영등포의 독립적 도시화에 대한 지향이 서울의 시선과 충돌하는 과정 등에 대해서도 다루도록 하였다.

5장에서는 ‘효율적인 공업지대의 조성’이라는, 서울의 입장에서 영등포에 시행된 도시계획이, 영등포가 가지고 있는 기존의 도시구조 및 주민 등과 어떻게 반응하고 또 어떠한 조정점을 찾아 나갔는가에 대하여 고찰하도록 하겠다. 먼저 영등포에 시행된 도시계획을 기존 도시구조와의 관계 등에 주목하여 살펴보았고, 해방 전 경성부(京城府), 나아가 일제(日帝)가 영등포 공업지역에 대하여 기대하였던 기능 및 성격이 실제로 어느 정도 실현되었는가를 환지처분통지서(換地處分通知書), 토지대장(土地臺帳) 등을 통하여 고찰해 보았다. 나아가 이 도시계획이 영등포의 주거지 구성, 그리고 해방 후 영등포 지역의 위상과 성격 변화 등에 대하여 미친 영향에 대하여 고찰하였다.

2. 근대기 이전 영등포의 원풍경

2.1 영등포의 입지와 교통
2.2 영등포의 지형과 마을

2.1 영등포의 입지와 교통

2.1.1 영등포의 입지와 한양 도성과의 관계

영등포(永登浦)는 조선의 수도 한양(漢陽) 도성(都城)의 한강(漢江) 이남(以南) 서측에 자리한 마을의 이름으로, 이 마을이 속한 일대는 앞 장에서 서술하였듯이 북측으로 한강, 북동측으로 여의도(汝矣島), 서측으로는 안양천(安養川), 서남측으로는 도림천(道林川), 동남측으로는 낮은 구릉지로 둘러싸여 있다.

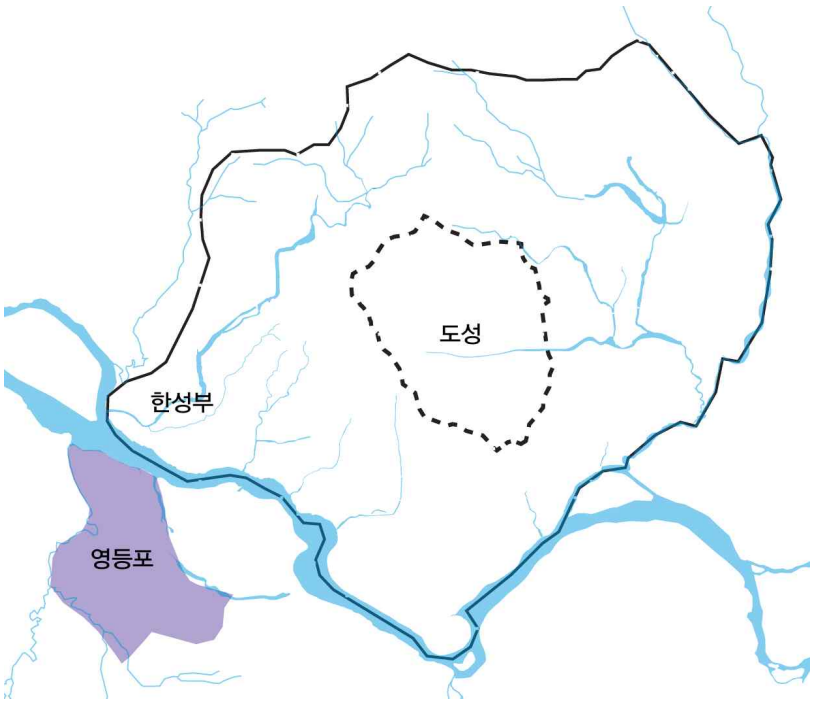

그림 3 한양 도성, 한성부와 영등포 지역

영등포의 지명의 유래는 아직까지 정확하게 밝혀진 바는 없으며[9], 영등포라는 지명이 처음 등장하는 문헌은 조선왕조(朝鮮王朝) 후기(後期)인 정조(正祖) 13년(1789년)에 발간된 『호구총수(戶口總數)』라는 이름의 통계자료에서이다. 이 책은 당시 조선(朝鮮)의 부군읍면(部郡邑面)의 인구수를 기록한 책인데 제2책의 경기도(京畿道) 금천현(衿川縣) 조(條)에 하북면(河北面)에 속하는 리(里) 중 하나로 영등포리(永登浦里)가 기록되어 있다.[10] 금천현(衿川縣)은 경기도(京畿道) 내 부(府)·목(牧)·군(郡)·현(縣) 중 종오품관(從五品官) 인 현령(縣令)이 배치되는 현(縣)으로, 유수부(留守部), 목(牧), 도호부(都護府), 군(郡) 등 위계가 높은 군현

---

9) 일제시대 영등포의 조선인 유지(有志)인 김태집(金泰潗)이 1941년에 영등포의 이름에 대하여 다음과 같이 언급한 바가 있다. '확실하게는 모르지만 제가 들은 이야기를 말씀드리겠습니다. 지금부터 300년 전까지는 비행장이 있는 곳까지 물이 흐르고 있었는데 그것이 긴 시간 동안 점차 모래로 덮여서 땅이 높아져 흐름이 저쪽으로 바뀌어서 그 긴 동안의 永이라는 자를 취하여 영등포라고 이야기한 것이 아니냐고 얘기하는 사람도 있습니다.' 신빙성은 없으나, 해방 이전 사람들 사이에 구전되었던 내용으로 흥미롭다. (「京城の表玄關　"永登浦"を語る　一　歷史は永し三百年　漢江に結ぶ地名に由來」, 『京城日報』, 1941.11.12.)

10) 영등포구청, 『영등포구지』, pp.31-32.

(郡縣)이 많았던 경기도 안에서 위계가 낮은 군현 중 하나였다.

조선시대의 한성부(漢城府)는 도성(都城)과 성저십리(城底十里)[11]를 포함하는 지역인데, 성저십리 영역은 대략 도성을 동심원상으로 둘러싸면서, 한강(漢江), 중랑천(中浪川), 북한산(北漢山) 등의 자연 지세를 그 경계로 삼고 있다. 이 성저십리는 사방의 경계에 사산금표(四山禁標)를 세워 원칙적으로 지역 내 산림 등의 자연 훼손과 가옥 건축을 엄벌하며, 사(祠), 묘(廟), 제단(祭壇), 능묘(陵墓) 등 국가의 주요 의례 시설들이 주로 입지하는 신성한 지역으로 간주되었으나, 실제로는 조선 후기의 도시 인구 증가와 더불어 일부 지역에서는 주거지화 현상이 나타나기도 하였다.[12] 성저십리 지역은 도성에 면하여 있었기에 여러 모로 성내 주민의 생활과도 밀접한 관계를 가지고 있었고, 동양의 전통적인 도성 공간 개념에 따라 일상적으로 동교(東郊), 서교(西郊), 북교(北郊), 남교(南郊) 등 교(郊)로 불리는 지역이었다.[13]

---

11) 성저십리의 동쪽 경계는 중랑천, 남쪽은 한강, 서쪽은 마포~망원정~사천~석곶현, 북쪽 경계는 북한산이다.

12) 조선왕조 초기에 형성된 서울의 도시구조는 조선 중기까지 큰 변화 없이 유지되었으나, 중기이후 인구가 차츰 늘어나고 상업이 번성해가면서 후기에는 도성 외곽지역에 점적인 형태로 위성도시들이 형성되는 변화가 일어났고, 사대문 안에 한정되었던 시가지가 확대되었다. 전란 중 인구가 격감하였다가 전란 이후 급증하면서 성저십리의 面들이 주거지화되었고 이에 따라 면을 폐지하고 5부 관할구역으로 편입하게 된다. 이러한 인구의 증가와 시가지의 확장이 상업발달의 기반이 되었고, 상업의 발달은 서울 주변에 위성도시를 형성시켜 서울의 도시구조를 변화시켰다. 특히 한성부 성저십리 내에 위치한 용산・마포・서강・서빙고・두모포는 한강에 면하여 선형으로 형성되어 미곡・자목・어염이 대량 거래되었고, 조선과 제빙 등 제조업도 겸하였다. (서울특별시, 2001『서울都市計劃沿革』, pp.50~51.)

13) 고대 중국인들은 황제를 중심으로 하는 공간관, 즉 天下思想을 가지고 있었으며, 이러한 사상의 이념적 기초는 『詩經』『書經』『禮記』『周禮』 등의 문헌에서 나타난다. 『詩經』에서는 “邦畿 千里는 民이 사는 곳이다”라고 하여 千里의 邦畿를 설정하였다. 또 書經 禹貢에 따르면 천하는 도성을 중심으로 500里(약 250km)씩 떨어져 있는 동심원적인 5개의 圈을 설정하고, 중심에서 가까운 순으로 甸服(전복), 候服(후복), 綏服(수복), 要服(요복), 荒服(황복)으로 칭하였다. 甸服의 甸은 그 자체로 京畿나 왕성 주위 5백리 이내의 지역을 뜻하며, 고대에는 황제의 직할지로 간주되었다. 候服은 제후들의 봉토, 綏服은 중국의 문명이 전파・수용된 문화권, 要服은 황제에게 조공을 바치는 이민족의 땅, 荒服은 중국의 영향이 미치지 않는 야만족의 땅을 의미하였다. 甸服은 또 조세를 직납하는 방식에 따라 100리(약 50km) 간격으로 郊(교), 邦甸(방전), 家稍(가초), 邦縣(방현), 邦都(방도) 5개 구역으로 나뉜다. 郊와 邦甸은 도성에 가까워 왕의 위령이 아주 가깝게 미치므로 그 田役을 供上케 하는 동시에 菜圃와 果園을 만들어 도성에 공급토록 하였다. 제후의 땅에 해당하는 家稍에서는 낟알과 사료용 볏짚 등을 납부하였고, 邦縣에서는 粗穀, 邦都에서는 精穀을 각각 납부하게 하였다. 한편 司馬法에는 성외의 100리까지를 郊, 200리까지를 州, 300리까지를 野, 400리까지를 縣, 500리까지를 都라고 하였다. 周制에서는 도성으로부터 50리(약 25km) 안에 들어가는 지역을 近郊 또는 郊內라

영등포 지역을 포함한 한강 남안(南岸) 지역들은 거리상으로도 성저십리 지역에 비해서 도성과 떨어져 있지만, 한강이라는 큰 장애물 탓에 성저십리 범위에 속하는 소위 서울의 교(郊) 지역에 비하여 서울과의 관계성은 크지 않았던 것으로 생각된다. 조선시대 영등포 지역은 서울과의 관계에서 뿐만 아니라 국가적으로도 그다지 중요한 역할을 하는 지역은 아니었던 것으로 사료된다. 영등포라는 지명이 전술한 1789년의 『호구총수(戶口總數)』에 처음 등장한 이후 19세기 말까지도 정식(正式) 사서(史書)에 이름을 올린 적이 없기 때문이다.

19세기 말에 이르러 『고종실록(高宗實錄)』 고종(高宗) 13년(1876년) 정월(正月) 19일조에 영등포와 관련된 기록이 나타난다. 내용은 '삼군부(三軍部)에 계(啓)하여 염창항방수(鹽倉項防守)는 이미 계품(啓稟)드린 바와 같이 여의도(汝矣島)로 이주(移駐)시킨바 있으나 그들의 보고에 의하면 용접(容接)하는데 불편하다 하오니 그 근방(近傍)의 영등포(永登浦)로 옮기게 하면 어떠하온지, 라고 한데 대해 상(上)께서 윤허(允許)하셨다'라는 것인데, 이는 이른바 강화도조약(江華島條約) 체결을 위하여 일본 전권대신(全權大臣) 쿠로다 키요타카(黑田淸隆) 일행이 강화도(江華島)에 상륙하자 서울 수어(守禦)를 위하여 장졸(將卒)들을 영등포에 배치하는 것에 대하여 논한 것이다.[14] 이 사건이 이 시기 영등포의 성격에 대하여 어떠한 의미를 가지는지는 확실하지 않지만, 19세기 말 제국주의(帝國主義) 열강(列强)들의 손길에 한반도에도 뻗으면서 한강(漢江)이라는 새로운 침략 루트가 부상하자 영등포가 새로이 서울을 수호하는 주변부로서의 역할을 담당하게 되었다는 사실은 틀림이 없다. 따라 이러한 사실은 영등포가 근대 이행기에 이르러 서울과의 관계 속에서 그 모습을 드러내기 시작했다는 점에서 의미를 가진다고 할 수 있다.

고 하고 성내의 6鄕과 합하여 國中이라고도 하였다. 또 50리 밖으로부터 100리 안의 지역은 遠郊라고 하였다. 도성주변 100리 안의 近·遠郊 지역은 도성의 영향이 강한 지역으로서, 이 지역 내에 있는 邑을 京邑이라 하였으며, 그 바깥쪽의 땅은 公邑 또는 邦邑이라 하여 지방에 포함시켰다. 경읍지역에는 大邑(都)을 두지 않는 것을 원칙으로 하였다. 그러나 이 거리 개념은 王畿, 즉 候服까지가 1000리일 경우를 상정하는 것이기 때문에 만약 이것이 100리인 경우에는 郊 역시 1/10 거리인 10리로 설정하기도 한다고 하여 이념과는 달리 실제로 郊의 범위의 가변성이 인정되고 있다. (정학수, 「高麗前期 京畿制 硏究」 건국대학교 사학과 박사학위논문, 2008. 최영준, 「朝鮮時代 漢陽의 郊地域 硏究」, 『문화 역사 지리』 No.1, 1989)

14) 영등포구청, 위의 책, pp.32~33.

2.1.2 경인간 교통과 영등포의 길

조선시대에 영등포는 주요 교통로의 간선상(幹線上)에 자리하는 곳도 아니었다. 조선시대 서울에서 경상도로 가는 길은 거의가 광희문(光熙門)-송파(松坡) 또는 광희문-말죽거리-용인(龍仁)의 통로가 주된 코스였고 또 전라도로 가는 길은 동작진(銅雀津)-과천(果川)을 통하는 길이 주 코스였기 때문에 금천(衿川)(시흥(始興))은 인마왕래(人馬往來)의 결절점에서 완전히 벗어나 있었다. 또 간혹 노량진(鷺梁津)-시흥 군내리(郡內里)-수원(水原)의 길을 택하는 자가 있었다 할지라도 결코 대방동(大方洞)이나 영등포를 경유하는 법 없이 노량진-장승백이-시흥(始興)의 길을 택하였으며 서울에서 강화(江華)나 인천(仁川)으로 가는 행로는 거의가 서대문(西大門) 또는 서소문(西小門)에서 신촌(新村)-양화진(楊花津)을 거쳐 김포(金浦) 또는 소사(素砂)로 빠졌기 때문에, 당시의 영등포는 육상교통의 공백지대였다.[15]

그러나 1883년 인천 제물포(濟物浦)에 개항장(開港場)이 개설되고 경인간(京仁間)의 왕래가 활발해지자 영등포는 경인간 주요 루트 중 하나로 부상(浮上)하게 되었다. 서울에서 인천으로 가는 길을 조선 후기 지도인 『대동방여전도(大東方輿全圖)』에서 살펴보면 그림과 같이 크게 남대문을 통과하는 남측 루트와 서대문을 통과하는 북측 루트가 있음을 알 수 있다. 남측 루트는 인천 제물포(濟物浦)로 가기 전에 인천도호부(仁川都護府)를 지나는 길로서 남대문을 지나 마포-여의도를 거쳐 시흥으로 가거나 노량진을 건너 시흥을 향하는 길로 다시 나누어진다. 서대문을 통과하는 북측 루트는 인천도호부를 지나지 않고 바로 제물포와 연결되는데, 이 역시 양화나루를 건너 바로 제물포로 향하는 위쪽 루트와 한강을 여의도로 건너 영등포를 경유한 후에 제물포로 향하는 아래쪽 루트로 나눌 수 있다. 이 중 더 중요한 길은 인천도호부를 경유하는 남측 루트였지만, 마포나루가 중요해지고 제물포가 개항장으로 성장한 1890년대에 가서는 그 대안(對岸)인 영등포로 가는 길의 중요성이 증가하였다.[16]

---

15) 영등포구청, 『영등포구지』, pp.53-54.

16) 김종혁, 「근대 지형도를 통해 본 경인로의 노선 변화」, 『역사문제연구』 제18호, 2007.

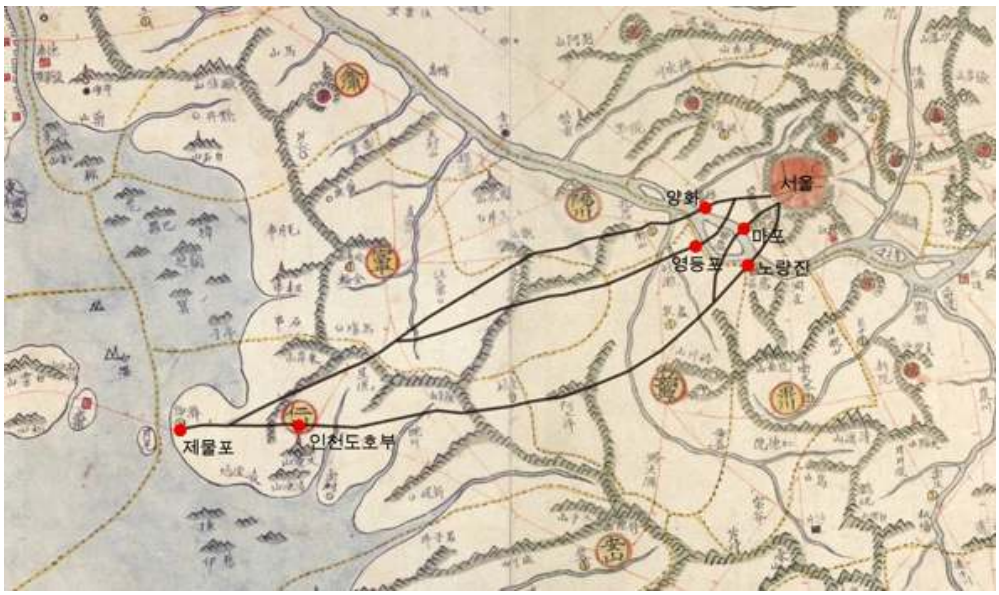

그림 4 조선시대 경인간 가로망 (『대동방여전도』에 필자 작업)

그림 5 『舊韓末韓半島地形圖』(1895년)에 나타난 영등포 주변 가로망

1895년도에 작성된 것으로 추정되는『구한말한반도지형도(舊韓末韓半島地形圖)』를 살펴보면 이미 영등포를 경유하는 길이 가장 큰 위계의 도로로 표시되어 있음을 알 수 있다.[17] 이 길은 1890년대에 개설된 근대적인 도로로서의 경인가로(京仁街路)인데 노폭은 8m였다. 이 당시 이 길을 통하여 철제마차(鐵製馬車)로 인천-영등포간 만이라도 운행하려는 계획도 있었다.[18]

이 길이 사용되었다는 증거는 일제시대 체신국(遞信局) 촉탁(囑託) 에밀 마르텔이 『조선과 건축(朝鮮と建築)』 1937년 11월호에 게재한 「경성시가의 추억」이라는 기고문에서도 찾아볼 수 있다.

> 내가 (조선에) 왔을 때는 기차도 없었다. 인천(仁川)에 도착해서 경성(京城)까지 말을 타고 왔다. 그 당시 오류동(五柳洞)이 딱 경성 · 인천의 중간에 있었다. 인천에서 오류동까지 3시간 반 걸린다. 그리고 1시간 정도 점심을 먹기 위해서 쉬었다. 경성으로 오는 길은 지금 영등포(永登浦)에서 비행장을 지나서 마포로 나가 서소문 · 서대문으로 나온다. 그것이 인천에서 경성으로 오는 가장 가까운 길이었다. 혼마치(本町)로 가기 위해서는 비행장에서 구용산(舊龍山)으로 나가서 남대문 쪽으로 갔다.
> (체신국(遞信局) 촉탁(囑託) 에밀 마르텔, 「경성시가(京城市街)의 추억」, 1937년 10월 2일 체신사업회관, 『朝鮮と建築』1937년 11월호 pp.41~46.)

에밀 마르텔이 조선에 온 것이 이 글이 씌어진 44년 전, 청일전쟁(淸日戰爭) 경이었다고 회상(回想)하고 있는 것으로 보아 1894년경에는 이미 영등포를 지나는 후자의 길이 일반화되었다고 볼 수 있다. 이러한 길들의 발달과 성행은 영등포 지역 내 마을의 발달로도 이어졌을 것이다.

---

17) 그러나 이 지도에는 이미 경인선 노선으로 추정되는 선이 작성되어 있기 때문에 경인선 부설과 궤를 함께하여 이 길의 중요성이 부각된 이후에 작성된 것으로 볼 수도 있다.

18) 영등포구청, 『영등포구지』, p.3.

2.2 영등포의 지형과 마을

2.2.1 영등포의 지형과 산업

영등포 지역은 앞 절에 나온 『구한말한반도지형도(舊韓末韓半島地形圖)』에서도 알 수 있듯이 용산(龍山), 여의도(汝矣島) 등과 더불어 한강변에 펼쳐진 비교적 넓은 저지대(低地帶) 중 하나로 일대의 면적은 대략 10㎢이다. 영등포 지역 내의 지형을 좀 더 자세히 살펴보면 다음 그림과 같다.

그림 6 영등포 지역의 지형
(朝鮮總督府, 1988『一萬分之一朝鮮地形圖集成』(영인본),
京仁文化社.을 바탕으로 필자 작성)

영등포 지역은 강과 구릉으로 둘러싸여 전반적으로 저지대를 이루고 있으나, 그림과 같이 내부에도 일정한 기복이 존재한다. 특히 한강변에 면한 강변 일부는 지대가 상당히 높아 언덕을 형성하여 선유봉(仙遊峰)[19]이라는 이름으로 불렸는데, 이는 한강변 경승지(景勝地) 중 하나로 겸재(謙齋) 정선(鄭敾)(1676~1759)도 『양천팔경첩(陽川八景帖)』 중 하나로 이 선유봉의 모습을 그리고 있다. 또한 전체적으로 저지대인 상황에서 안양천변의 서측 지대의 지형이 특히 낮은 것을 알 수 있다.

영등포 지역은 대부분 강과 접하는 저지대이기 때문에 수해(水害)가 잦아 쌀농사에는 적합하지 않았기에 재배 기간이 짧은 채소와 과일을 겨우 재배하는 척박한 지역이었다.[20] 실제로 1911년도에 작성된 지적도의 지목(地目)을 살펴보면, 일부 마을에서 나타나는 대지(垈地)와 안양천변(安養川邊)에서 나타나는 잡지(雜地)를 제외하고 거의 대부분 밭과 논으로 구성되어 있는 것을 알 수 있다. 이 중에서도 수전(水田), 즉 논을 의미하는 답지(畓地)는 대부분 동남측 구릉 주변의 비교적 고지대(高地帶)에 자리하고 있으며, 영등포 지역의 저지대는 대부분 밭을 의미하는 전지(田地)가 차지하고 있음을 알 수 있다. 이러한 상황은 조선시대에도 거의 비슷했을 것으로 여겨진다. 한편으로 이 지적도를 통해서 주로 등고선을 따르는 동서 방향으로 개울이 나 있다는 사실도 확인할 수 있다. 한편 영등포는 토질이 요업(窯業)에 적합하여 근대기 이후 기와, 항아리 등의 제조가 활발히 이루어져 왔는데, 이러한 요업(窯業) 산업이 조선시대에도 성행했다는 근거 자료를 찾을 수는 없었다. 단, '시흥(始興) 특산(特産)하면 영등포 토기라고 누구나 시인할만치 재래부터 토기 만드는 사람이 만헛스며'라는 1926년의 신문기사[21] 내용으로 보아 20세기 이전부터 토기 제조가 이루어져 왔을 것으로 짐작해볼 수 있다.

---

19) 1962년 양화대교를 건설하면서 절삭되었다.

20) 영등포구청, 『영등포구지』, p.53.

21) 「永登浦土器組合」,『東亞日報』, 1926.10.03.

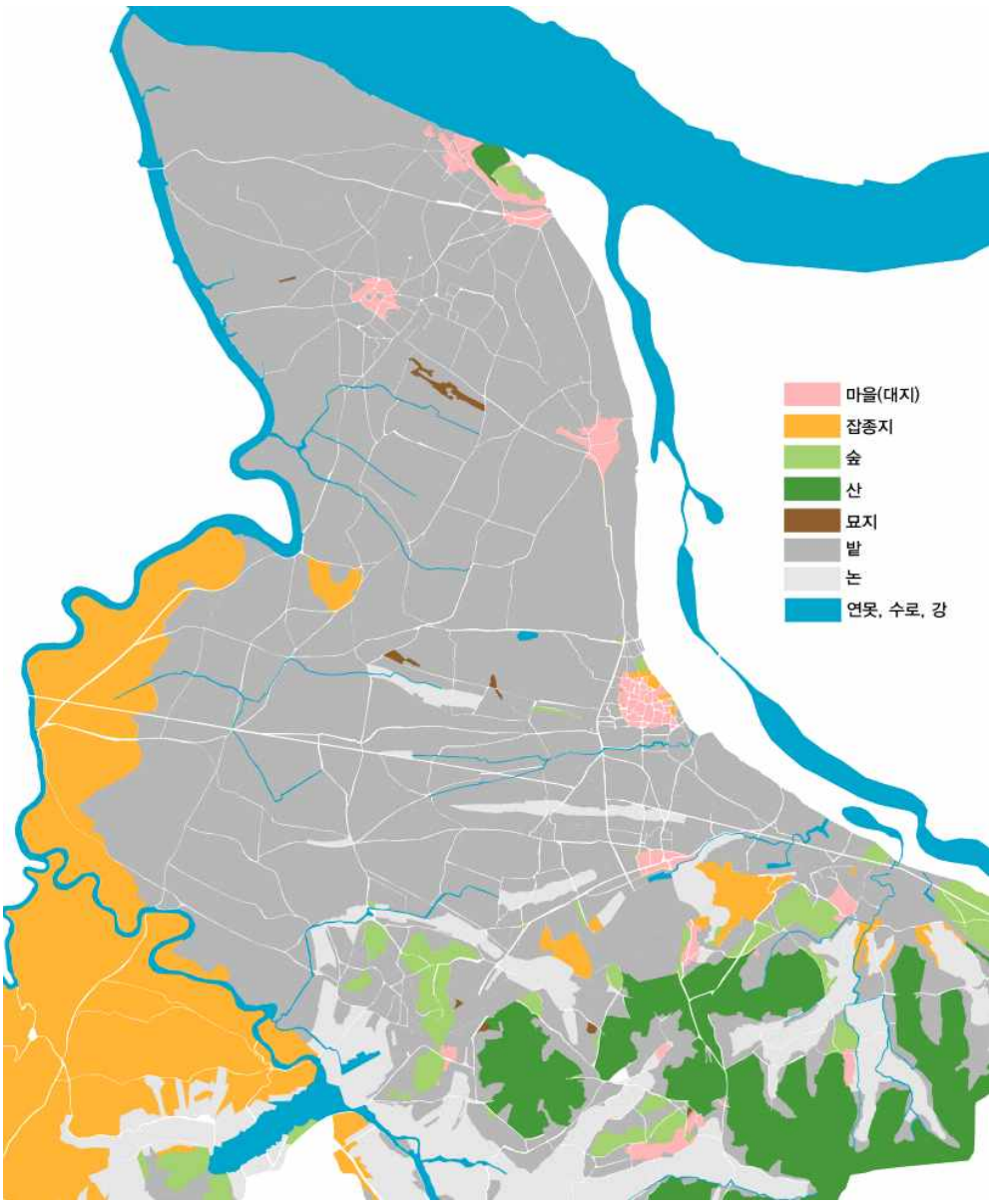

그림 7 1900년대 영등포 지역 지목 추정
(1895년도 『舊韓末韓半島地形圖』 및 1911년 지적도를 바탕으로 작성)

2.2.2 영등포의 마을

앞서 살펴본 지형, 주요 간선도로와 마을 배치를 함께 살펴보도록 하겠다.

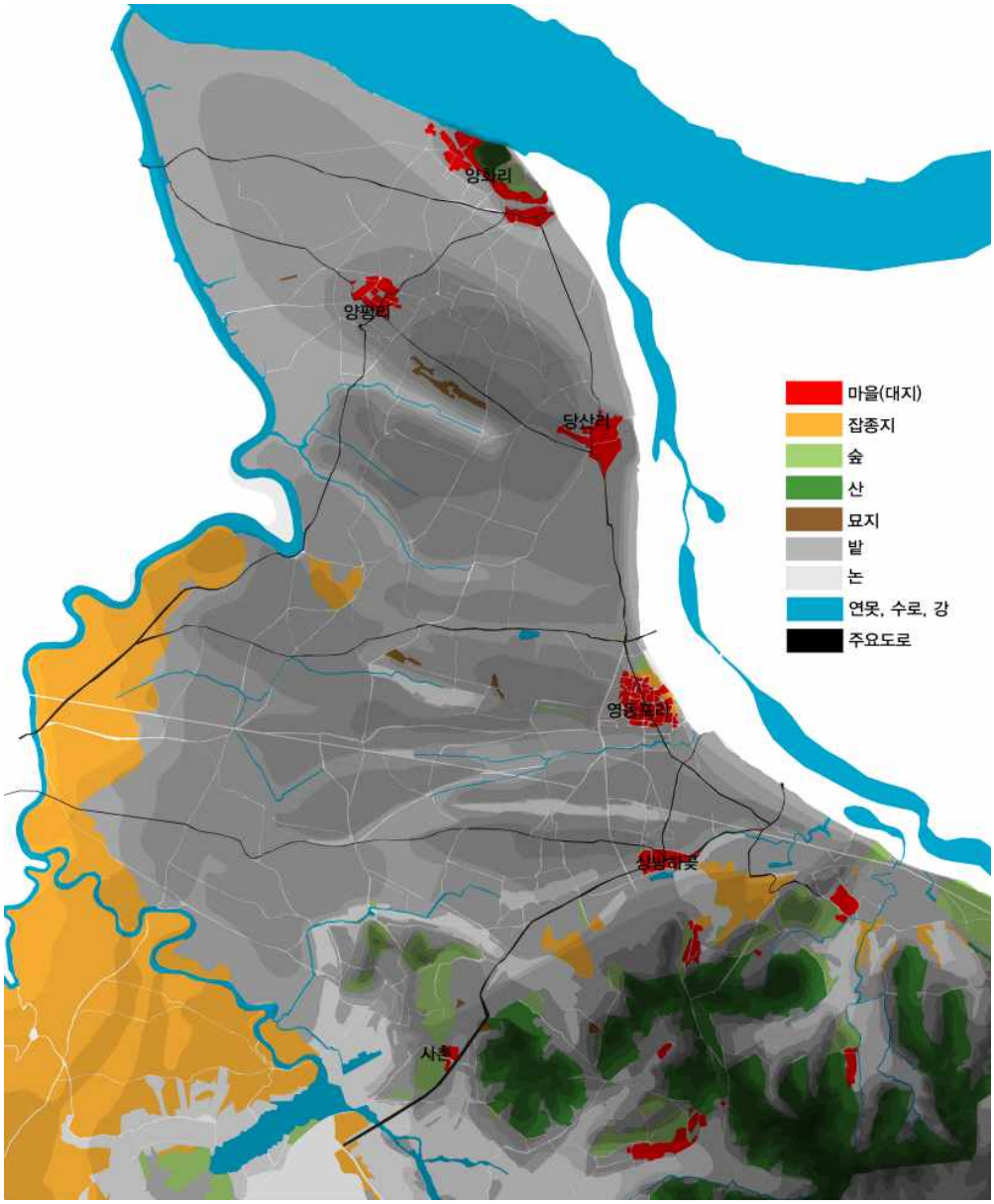

그림 8 1895년 영등포의 지형, 간선도로 및 마을 분포
(1895년도 『舊韓末韓半島地形圖』 및 1911년 지적도를 바탕으로 작성)

위의 그림은 앞서 살펴 본 1911년도 지적도(地籍圖)를 바탕으로 한 지목별 분포도에서 대지 분포에 대해서만 1895년의 『구한말한반도지형도(舊韓末韓半島地形圖)』의 마을 분포를 참고하여 수정을 가한 것이다. 간선도로의 분포 역시 『구한말한반도지형도』의 간선도로 분포를 대조하여 작성하였다.

먼저 지역 내 주요 간선도로를 살펴보면, 대부분이 동-서 혹은 동북-서남의 방향성을 가지며 예외적으로 여의도를 따라 남북방향의 길이 형성되어 있음을 알 수 있다. 간선도로에 동-서 방향의 길이 많은 것은 경인간 연결과 관계가 있는 것으로 여겨진다.

양화리(楊花里), 당산리(堂山里), 영등포리(永登浦里), 상방하곶(上放下串), 양평리(楊平里) 등의 주요 마을들은 바로 이 간선도로의 결절점(結節点)에 형성된 것임을 알 수 있다. 또한 여의도를 따라 만들어진 동북방향의 길은 이 마을들을 연결하기 위하여 형성된 것으로 여겨지며, 철도가 부설되기 전에는 철도 남측 구릉지 아래 동네들까지 이어져 있었다. 간선도로의 결절점이 안양천변(安養川邊)에도 있음에도 불구하고 대부분 동측에 마을들이 형성되어 있는 것은 지형과 상관관계가 있는 것으로 여겨진다. 즉 잦은 수해를 피하여 간선도로변 중에서 최대한 높은 곳에 마을이 형성된 것이다.

앞 절에서 언급했던 1789년의 『호구총수(戶口總數)』에서 영등포리(永登浦里) 외의 마을 이름들도 확인할 수 있다. 영등포 지역을 포함하는 상북면(上北面)과 하북면(下北面)에 나타나는 마을 이름은 각각 다음과 같으며, 1895년 이후 지도에도 이름이 나타나는 마을은 밑줄을 그어 표시하였다.

상북면(上北面) – 원지목리(遠之牧里), 구로리(九老里), 사촌리(沙村里),
도야미리(道也味里), 양평리(楊平里), 당산리(堂山里),
선유리(仙遊里), 간포리(間浦里)

하북면(下北面) – 우와피리(牛臥皮里), 번대방리(番大方里),
방하곶리(放下串里), 영등포리(永登浦里), 신길리(新吉里),
신고사리(新高寺里)

이 자료를 통하여 영등포 지역의 거의 대부분의 마을들이 적어도 18세기 말부터 존재해 왔음을 알 수 있다. 이 중 선유봉(仙遊峰) 자락에 자리하는 선유리(仙遊里)는 어느 시점에서인가 양화리(楊花里)로 이름이 변경되었음을 알 수 있다. 조선시대 선유리 마을의 모습은 앞에서 언급한 겸재 정선의 선유봉 그림을 통해

어느 정도 짐작이 가능하다. 이 그림을 살펴보면 선유봉 아래를 두르면서 집들이 자리하고 있는데, 대부분 초가집이지만, 한쪽에는 상당히 큰 규모의 기와집도 존재하고 있음을 알 수 있다.

그림 9 겸재 정선 『양천팔경첩(陽川八景帖)』 중
「선유봉(仙遊峰)」
(*출전: 최완수, 2004 『겸재의 한양진경』)

3. 교통 요지화로 인한 시가지 발전과 서울 주변부로서의 한계

3.1 철도 부설과 시가지 발전
3.2 지정면 지정과 자치적 지방 소도시화
3.3 서울 주변부로서의 입지와 한계

3.1 철도 부설과 시가지 발전

3.1.1 1900년대 철도부설과 역전 신시가지의 형성

(1) 철도부설과 역전 신시가지의 형성

근대기 새로운 교통수단인 철도의 부설은 개항장(開港場) 설치와 더불어 신흥도시 형성의 기반으로 작용하였다. 새로 철도가 통과하게 된 지역은 역이 들어선 자리를 중심으로 시가지가 새로 형성되거나 기존 도시가 더욱 발달하게 된 반면 철도 노선에서 벗어나 새로운 교통의 흐름에서 제외된 기존 도시는 쇠락하기도 하였다. 철도를 통하여 발달한 대표적인 신흥도시로는 대전(大田), 대구(大邱) 등이 있으며 쇠락한 도시로는 상주(尙州), 나주(羅州) 등이 있다.[22] 철도역이 들어서는 지역은 정도의 차이는 있되 도시화가 진행되었는데, 그 중에서도 철도의 종착역이나 새로운 철도의 분기점(分岐點)으로 설정된 지역의 경우 철도공사를 위한 본부와 그에 따른 시설이 마련되고 공사를 위한 많은 인력이 몰려들기 때문에 시가지화가 더욱 촉진되는 경향이 있다. 이러한 대표적인 시가지로는 경인선(京仁線)과 경부선(京釜線)의 분기점이 된 영등포(永登浦)와 경부선과 호남선(湖南線)의 분기점이 된 대전(大田)이 있다. 이러한 교통 요지에 해당하는 도시들에는 한발 앞서 근대화를 겪으면서 이러한 지역들이 가지는 발전가능성을 익히 알고 있던 많은 일본인들이 이주(移住)하여 주도적으로 시가지를 형성하였다.[23] 서울 주변부로서 철도역이 들어선 지역 중에는 도성(都城) 바로 아래 위치하여 경부선 기공 이전에 이미 일본인 중심의 시가지가 형성되었던 용산(龍山)을 제외하면 영등포처럼 일본인 비율이 높은 시가지가 형성된 경우는 없다.

---

22) 일제는 고의적으로 기존 도시를 피하여 철도 노선을 결정함으로서 조선인세력을 누르고 신흥도시를 바탕으로 자신들의 세력을 키우고자 하였다. 더불어 대전의 경우처럼 도청 등의 주요 시설 이전을 통하여 신흥도시 세력을 더욱 확장하였다.

23) 1920년 현재 대전과 영등포의 인구는 대전이 6,104명, 영등포가 5,633명으로 거의 비슷한 인구 규모의 시가지를 형성하였음을 알 수 있다. (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社, p.77의 표5)

근대 이전에 한촌(寒村)에 불과하였던 영등포는 1899년에 부설된 경인철도(京仁鐵道)[24]가 영등포리(永登浦里)를 통과하고 이곳에 역사(驛舍)가 설치되면서 시가지 발달의 기운이 일어나기 시작했다. 경인선이 이 지역을 통과하게 된 것은 용산에서 한강을 건넌 철로가 한강 남측 대안(對岸)의 언덕 지대를 피해 서쪽으로 강을 따라 돌면서 저지대의 영등포 지역에 이르러서야 남서쪽으로 그 방향을 틀었기 때문인 것으로 생각된다. 따라서 영등포의 동남쪽 구릉이 평지로 바뀌는 지점을 따라 철도선이 부설되고 역이 설치되었다.

경인선 개통에서 머지않은 1901년에 공사를 시작한 경부철도(京釜鐵道)는 경인철도와 궤를 같이 하다가 영등포역에서 분기하게 되었고, 그로 인하여 경부선 철도공사의 북부거점으로서 공사사무소(工事事務所)가 설치되게 되었다. 단순히 경인철도의 일개 역으로 기능하기 위해서는 몇 백 평 정도의 역사 부지가 있으면 족하였지만, 경부철도 부설을 담당한 일본측은 한국정부에 '경부(京釜)·경인(京仁) 양선(兩線)의 분기점(分岐點)으로써 차량(車輛)의 입환장(入換場), 차량 및 기관차 창고, 기계공장, 사무원의 사택(社宅) 및 여관·상점 등을 건설하기 위하여 60,000여 평이 필요하다'는 이유로 60,000여 평의 역사 부지를 요구하였고 결과적으로 41,000여 평의 땅이 제공되었다.[25] 이 때 경부철도에 제공된 땅은 영등포역에서 남쪽으로 돌출된 형상을 띄고 있는데, 이는 남쪽 구릉의 비교적 고지대에 관사단지를 건설하기 위함이었다.

1901년 8월 20일부터 경부철도공사가 영등포부터 부산을 향하여 착수되자, 공사사무소에 종사하는 많은 수의 기술자, 사무원과 감독, 인부가 일본에서 들어왔고 그들을 고객으로 하는 상인, 여관업자, 요식업자, 매춘부들도 이들을 따라 들어와,[26] 동지(同地) 재류(在留) 일본인 수는 나날이 증가하여 230여명에 달하였다. 이 해 5월 25일 외무성(外務省)은 영등포가 소재하는 시흥군(始興郡)을 인천영사관의 관할로부터 경성영사관 관내로 옮기고, 영사관은 거류민(居留民) 취체(取締)를 위하여 28일부터 순사 1명을 파견하였다.[27] 이러한 일본인(日本人)들의

---

24) 경인철도 제1차 기공식이 인천 牛角里에서 거행된 것은 건양 2년(1897) 3월 22일이었으나 우여곡절 끝에 1899년 9월 18일에 인천-노량진간 21마일의 공사가 완료되어 가영업을 개시하고, 1900년 11월 12일에 한강철교가 완성되어 서대문에서 전선 개통식이 거행되었다. (영등포구청, 1991, 『영등포구지』, p.57.)

25) 영등포구청, 앞의 책, p.58.

26) 영등포구청, 앞의 책, p.58.

27) 京城府, 1934~1941『京城府史』, p.705.

유입으로 영등포역의 입구가 있는 철도 북쪽 지역에 작은 시가지가 형성되어 영등포리의 동북쪽에 자리하던 기존 영등포리 마을과는 다른 새로운 영등포 시가지가 탄생하게 되었다.

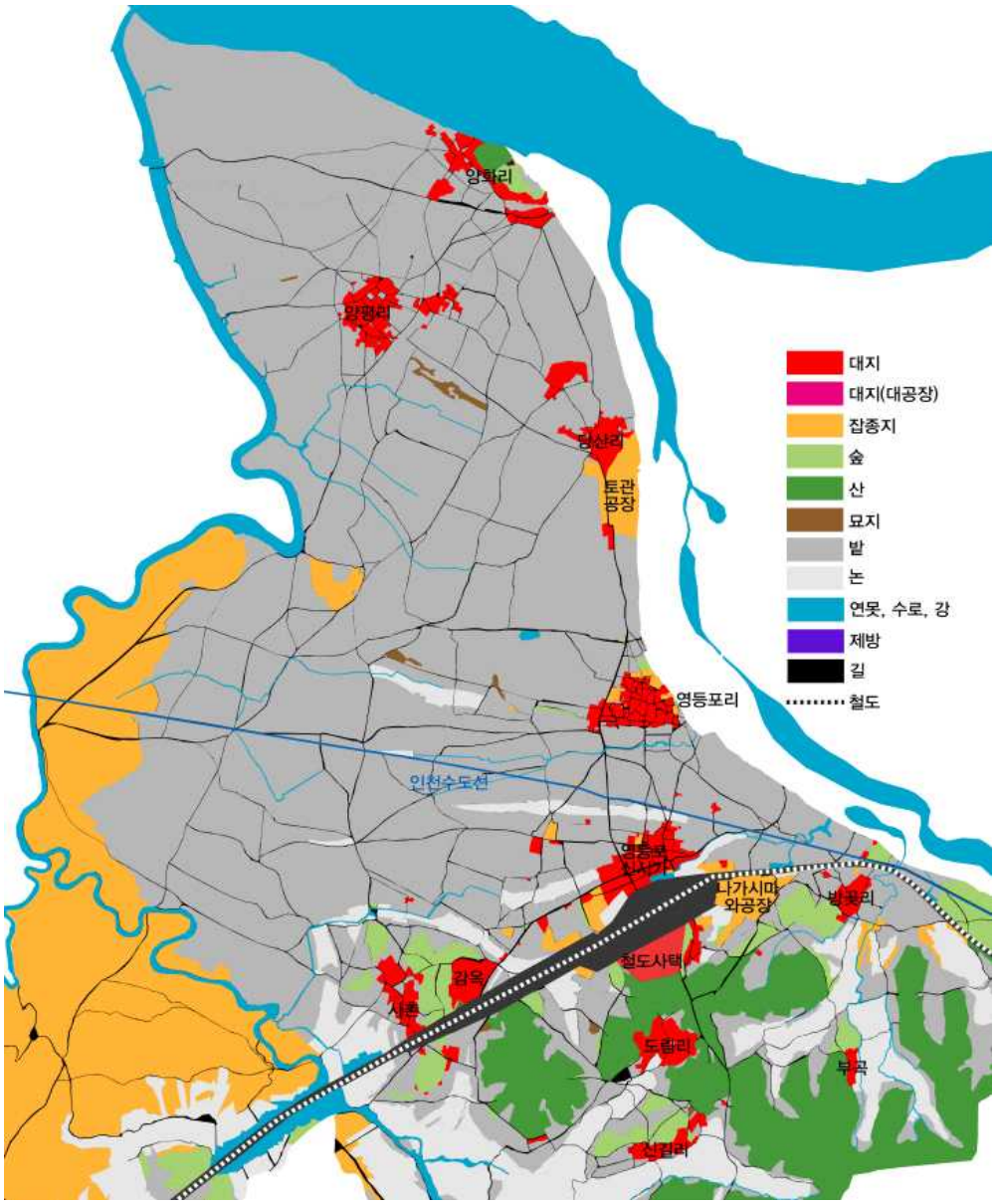

그림 10 1911년 당시 영등포 시가지 분포
(1911년 지적도를 기반으로 작성)

(2) 도시적 시설의 입지

영등포가 교통의 요지가 되고 역전에 시가지가 형성되자 다른 여러 시설들도 들어서기 시작하였다. 철도교통의 요충이 된다는 것은 통신기능의 요충이 된다는 것을 의미하였기에 우체국, 전화, 전보 시설이 설치되었다. 광무(光武) 7년(1903) 8월 15일자 한국정부 「통신원령제8호(通信院令第八号)」로 「시흥군(始興郡) 하북면(下北面) 영등포(永登浦)에 우체지사(郵遞支司)를 설치(設置)하는 건(件)」과 동일자 「통신원령제9호(通信院令第九号)」로 「시흥군(始興郡) 하북면(下北面) 영등포(永登浦)에 전보지사(電報支司)·전화지사(電話支司)를 설치(設置)하는 건(件)」이 발표되었으며 이어 한달 후인 9월 18일자 「통신원고시 제9호(通信院告示第九号)」로 「시흥군(始興郡) 영등포(永登浦)에 우체지사(郵遞支司)를 설치하여 우체물(郵遞物)을 통신(通信)하는 건(件)」과 9월 25일자 「통신원고시제11호(通信院告示第十一号)」로 「시흥군(始興郡) 영등포(永登浦)에 전보지사(電報支司)·전화지사(電話支司)를 설치(設置)하여 전보(電報)·전화(電話)를 통신(通信)하는 건(件)」이 발표되었다. 이 당시 이러한 시설이 설치된 곳이 부산(釜山)·서울·인천(仁川)·개성(開成) 등의 대도시 위주였다는 것을 감안한다면 이들 시설의 입지는 기존 영등포의 위상에 비하여 상당히 파격적인 사건이었다고 할 수 있다.

1905년 11월 1일에는 일본인 소학교인 영등포소학교(永登浦小學校)가 개교하였는데, 이는 경기도 내에서 서울·인천(仁川)·개성(開城) 등의 대도시에 이어 네 번째로 설립된 것이고 심지어 경기도청 소재지인 수원(水原)보다 한 해 앞서 설치된 것이었다.[28] 소학교의 설치가 지역의 위상을 나타내는 것은 아니지만, 이 지역의 일본인의 수와 그 세력을 암시한다는 점에서 의미 깊은 사건이라 할 수 있다. 참고로 영등포가 속해 있는 시흥군(始興郡) 안의 한국인 교육을 위한 최초 시설이었던 시흥공립보통학교(始興公立普通學校)는 영등포소학교 건립의 6년 뒤인 1911년에 개교하였다.[29]

한편 도시적 시설이라고 보기는 어려우나 영등포역 서측 사촌(沙村) 언덕 위에

---

28) 朝鮮總督府學務局, 『朝鮮諸學校一覽』, 1922. (영등포구청, 1991『永登浦區誌』, pp.59-60에서 재인용.)

29) 영등포 지역의 한국인 아동을 위한 영등포공립보통학교는 1915년에 경인·경부선 남측 신길동에 개교하였다.

는 대한제국 정부에 의하여 1908년 3월 경성감옥(京城監獄) 영등포분감(永登浦分監)이 설치되었다. 일제시대 이후 이 형무소에는 주로 일본인 장기수(長期囚)들이 수감되어 주로 서대문 형무소에 수감된 조선인 수감자에 비하여 좋은 처우를 받아 왔으나,[30] 1924년에 이르러 폐지되었다.

그림 11
영등포형무소 전경
(출전 :
『朝鮮刑務所寫眞帖』,1924.)

(3) 산업

예로부터 마포 및 한강 대안의 노량진·영등포 등지에는 기와, 항아리에 적합한 양토(良土)가 생산되어, 일찍이 해당 품목의 제조가 이루어졌다. 근대 이전에 요업(窯業)은 한강변이나 마을 주변에 조그맣게 운영되었을 것으로 추정된다. 철도 부설 이후에는 비교적 대규모의 요업 공장들이 시가지 밀집지역과 다소 떨어진 한강연안 및 철도 너머에 들어서기 시작하였는데, 예를 들어 철도관사(鐵道官舍) 대지 동측의 비교적 큰 필지에 일본인 나가시마 츠나키치(長嶋綱吉)가 1900년과 1904년에 각각 설립한 연와공장(煉瓦工場)과 와공장(瓦工場)이 그것이다. 1901년 11월 7일자 『황성신문(皇城新聞)』의 「경부철도(京釜鐵道)의 공역(工役)」이라는 기사에 의하면 '소용침목(所用枕木)은 일본(日本)으로셔 수입(輸入)하고 가교주석(架橋柱石)은 부산소산(釜山所産)으로 용(用)할터이니 경성(京城)에는 석재(石材)가 난출(艱出)하야 영등포(永登浦)에셔 연와위용(煉甎爲用)할 터인

30) 「念慮되는囚徒護送」,『東亞日報』, 1924.12.10. 이후 이 형무소는 1920년에는 본감으로 승격되었고, 1924년에 폐지되었다.

데'라 하여 경부철도 부설에 영등포산의 연와가 사용되고 있음을 알 수 있다.

이러한 요업공장들의 입지는 1911년도의 지적도 및 1920년대 후반 경에 작성된 것으로 생각되는 『일만분지일조선지형도(一萬分之一朝鮮地形圖)』를 통하여 어느 정도 추정해 볼 수 있다. 먼저 『일만분지일조선지형도』에는 연와제조소(요업, 가마)를 상징하는 지도기호가 표기되어 있어 직접적으로 요업공장의 위치를 확인할 수 있으며, 1911년도의 지적도에는 지도기호가 없어 정확한 용도를 알 수는 없으나 『일만분지일조선지형도』에 나온 요업 공장 표시와 대조해 보면 해당 필지들이 다른 필지와 다르게 대부분 잡지(雜地)로 구분되어 있어 적어도 이 시기부터 요업공장들이 있었을 것으로 추정해 볼 수 있다. 이를 통하여 1911년 현재 요업공장들은 주로 한강 연안, 그리고 경인·경부선(京仁·京釜線) 주변에 자리하고 있음을 알 수 있는데, 후자는 철도 개통 이후에 들어선 것으로 여겨지기 때문에 철도 부설 전에는 주로 한강 연안에 요업공장들이 자리하고 있었던 것으로 추정된다.

그림 12 1911년도 지적도에 잡지로 표시된 지역(노란색)

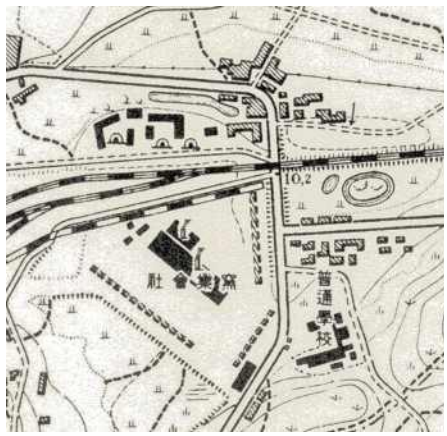

그림 13 1920년대 후반 『일만분지일조선지형도』에 표시된 요업공장

한편 대한제국(大韓帝國)은 관공건축(官公建築)과 하수배구(下水排溝) 등의 공사에 사용할 우량의 벽돌(煉瓦)과 토관와(土管瓦)를 생산하기 위하여 마포 도화동(桃花洞)의 전환국(典圜局) 폐지(廢址)에 연와제조소(煉瓦製造所), 영등포에 토관제조소(土管製造所)를 1907년 1월에 착공, 동년 10월에 완공하였다. 이 공장들

은 1900년대에 지어진 가장 견실한 공장이라 할 수 있다. 이 토관공장이 운영되기 시작된 1907년의 고정자본은 6만 9천원, 한 해 생산량은 토관 7만개였으며, 이곳에서 생산된 재료들은 대한의원(大韓醫院), 의정부 평리원(議政府 平理院), 공업전습소(工業傳習所) 등 관영건축과 민간의 여러 건축에 사용되었다.[31] 토관제조소는 신시가지에서 북쪽으로 떨어진 당산리 마을 남측의 여의도 사이 샛강변에 자리하고 있는데, 이는 원료가 되는 모래를 채취하기 위한 입지로 여겨진다. 연와제조소와 토관제조소는 1908년 임시 세관공사부가 탁지부(度支部) 소속 건축소(建築所)와 병합되었을 때 함께 건축소 관리로 이관되었으며, 이후 1913년 4월에는 연와제조소는 경성감옥, 토관제조소는 경성감옥 영등포분감 관할로 이관되어 수감자 작업장으로 사용되었다.[32]

그림 14 나가시마 와공장의 후신인 경성요업주식회사 (출전 : 서울특별시사편찬위원회, 2002『일제침략 아래서의 서울 : 1910-1945』, p.110)

그림 15 영등포분감 소속 시절의 토관공장 (출전 : 『朝鮮刑務所寫眞帖』,1924.)

31) 1908년도에 제일은행과 특약하여 신축행사 사용의 연와를 모두 수주한 것을 비롯하여 이후 다년에 걸쳐 대한병원, 인천수도수원지, 공업전습소, 인쇄국확장공사, 광통관, 철도관리국, 한성위생회, 비원식물실 본관, 각 관사 및 기타 건축에도 공급하였다. 이 연와를 사용하여 1908년도에 준공한 대한병원과 광통관은 당시 경성에서 가장 이채로운 대건축이었다. (京城府, 『京城府史』第二卷, 1936. pp.286~287.)

32) 朝鮮治刑協會, 『朝鮮刑務所寫眞帖』, 1924.

(4) 민족별 거주지 분리

영등포 역전 신시가지가 들어선 곳 중 일부는 영등포를 지나는 여러 간선도로가 교차하여 철도부설 이전에 이미 상방하곶(上放下串)이라는 마을이 있었던 곳이다. 영등포역은 상방하곶 마을의 약간 서측에 자리하였는데, 역에서 수직으로 뻗어나가는 길을 따라 새로 시가지가 형성되기 시작하면서 상방하곶과 합쳐진 것으로 보인다. 1911년 당시 역전 시가지가 다소 동측으로 치우쳐서 형성되어 있는 것은 이런 이유에 기인한 것으로 생각된다. 한편 예전 상방하곶 마을이 자리하던 곳의 필지는 비정형이고 길도 구불구불한 데 비하여 새로 역 앞에 형성된 시가지는 길이 번듯하고 사각형에 가까운 필지모양을 하고 있다. 또한 동서가로를 따라 세장형(細長型)의 필지들이 자리하고 있는 것을 볼 수 있는데, 이는 일본식 마치야((町屋)가 들어서면서 기존의 필지가 분할되었기 때문으로 생각된다.

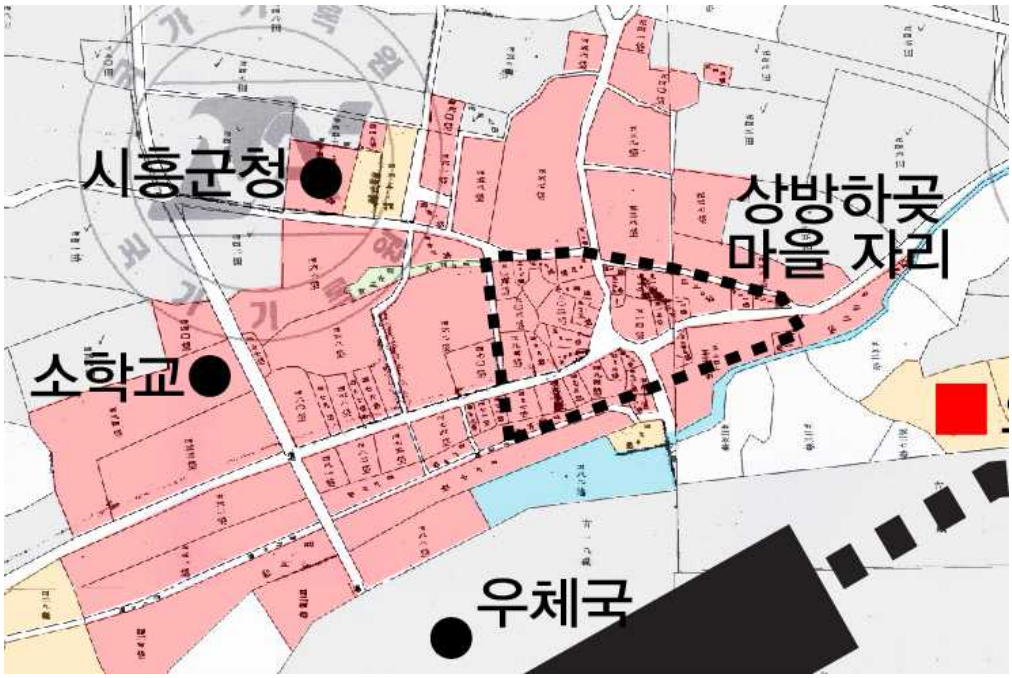

그림 16 영등포역전 시가지 필지와 도로구성
(1911년 지적도를 바탕으로 작성)

상방하곶 마을 자리에서 볼 수 있었던 비정형의 필지와 구불구불한 도로 구조는 역시 철도부설 이전에 형성된 마을인 영등포리(永登浦里)나 당산리(堂山里)에서도 찾아볼 수 있다. 이 마을들이 1895년 이후로 얼마나 성장했는지는 1911년도 지적도 이전에 시가지 범위가 정확하게 표시되어 있는 지도가 없어 정확하게 확인하는 것이 불가능하지만, 1895년도의 『구한말한반도지형도(舊韓末韓半島地形圖)』(2.1.2절 그림5)와 비교해보면 시가지의 범위가 다소 확장되었음을 알 수 있다. 아래는 영등포리와 당산리의 1911년 및 1920년대 말의 지도인데, 이를 통하여 두 마을들의 길과 가구 체계를 확인할 수 있다.

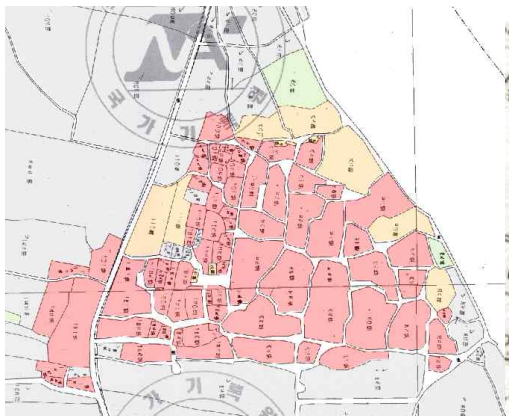

그림 17 영등포리의 필지와 도로구성
(1911년 지적도)

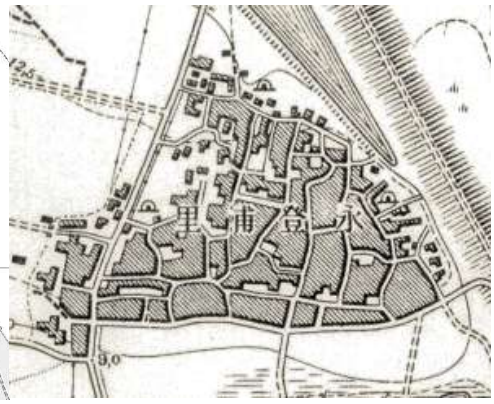

그림 18 영등포리의 필지와 도로구성
(1920년대 말 추정
『一萬分之一朝鮮地形圖』)

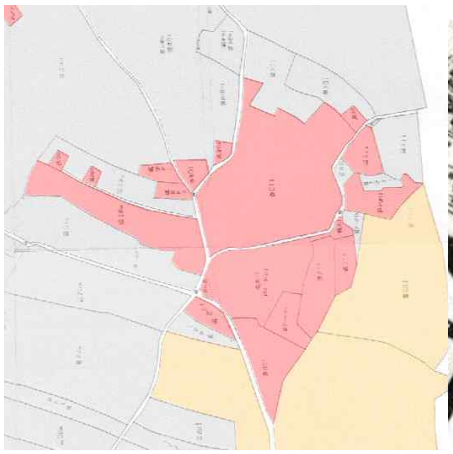

그림 19 당산리의 필지와 도로구성
(1911년 지적도)

그림 20 당산리의 필지와 도로구성
(1920년대 말 추정
『一萬分之一朝鮮地形圖』)

한편 이 마을들을 구성하는 건물에 대한 자료는 거의 존재하지 않으나 1911년 당시 당산리의 모습을 촬영한 사진을 통하여 이 마을들이 대부분 작은 규모의 초가집으로 구성되어 있었음을 알 수 있다.

그림 21 설립 당시(1911년 4월)의 조선피혁주식회사 인접 마을 모습 (朝鮮皮革株式會社, 『朝鮮皮革株式會社創立二十五周年記念寫眞帖』, 1936.)

다시 영등포 역전의 신시가지로 돌아와 해당 범위를 더 광범위하게 살펴보도록 하겠다. 먼저 역 바로 앞에 조성된 시가지에는 우체국, 군청(郡廳), 소학교(小學校)[33] 등의 행정시설 외에 상점, 일반 주거 등도 자리하고 있었을 것으로 생각된다. 1909년에 들어선 경성감옥 영등포분감은 역 앞 시가지에서 서쪽으로 떨어진 구릉 위 사촌(沙村)에 자리하고 있으며, 일본 절인 서본원사(西本願寺)는 시가지의 서쪽 끝에 자리하고 있다.

역 앞에 집단적으로 형성된 시가지 주변으로는 잡종지(사각형 표시)가 배치되어 있는 것을 알 수 있다. 앞서 잡종지가 요업공장 등의 공장 부지로 사용되는 경우가 많았음을 확인하였으며, 철도 선로 주변에 주로 입지하는 것으로 보아 이들 잡종지 역시 대부분 공장으로 사용된 땅이었을 것으로 생각된다.

---

33) '今西 : 1911년일 것입니다. 지금 영등포의 금융조합이 서 있는 장소에 작은 소학교가 있어서 1학년부터 6학년까지 약 40명 정도의 학생이 있었습니다. 그것을 남자 선생님 1명이 열심히 가르쳤었던 사실을 기억하고 있습니다.'라는 기록에 의거하여 당시 소학교 위치를 추정하였다. (「京城の表玄關 "永登浦"を語る 三 坪僅に二錢七厘 嘘の様な当時の地価」, 『京城日報』, 1941.11.14.) 1919년 지도에는 이미 소학교는 다른 곳으로 이전해 있다.

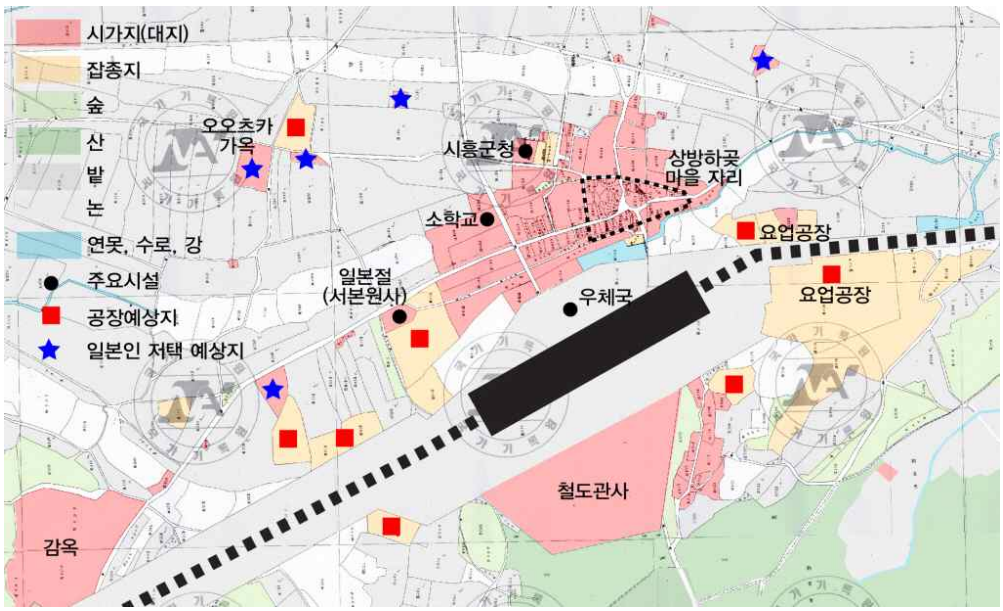

그림 22 1911년 현재 영등포 신시가지 주변의 시설입지와 가구구조

문제는 마을 주변으로 산재되어 있는 대지(별표)의 용도이다. 이 대지 중 하나는 1908년에 한국으로 건너와 바로 영등포에 정착한 오오츠카 소자부로(大塚宗三郎)의 땅임이 확인되었다. 오오츠카는 영등포에 정착한 후에 토지경영(부동산업)이나 기름 양조, 간장 제조 공장 등을 운영하면서 축재(蓄財)하여 해방 이전까지 영등포 지역의 대표적인 유지(有志)로 활동하던 인물이다.[34] 이러한 정황에 비추어보면 오오츠카 가옥의 동북쪽에 인접해 있는 잡지(雜地)는 오오츠카가 운영하는 양조공장(釀造工場)일 가능성이 크다. 이러한 사례를 통하여 공장을 경영하거나 큰 저택을 마련할 여유가 있던 재력 있는 일본인들은 북적북적한 역전 시가지를 떠나 근처 농경지 주변의 대규모 부지에 자리를 잡았던 사실을 알 수 있다. 따라서 별표로 표시한 다른 땅들 역시 오오츠카처럼 시가지 외곽에 마련된 저택 부지일 가능성이 있는 것으로 생각된다.

한편 역 남측의 철도부지에는 전술한 바와 같이 철도 관사지가 들어서 있는데, 1920년대 말에 작성된 것으로 추정되는 『일만분지일조선지형도(一萬分之一朝鮮地形圖)』를 보면, 구릉 북사면의 경사를 따라 북서 방향과 남동 방향으로 격자형의 가구가 나뉘어져 있고, 이를 따라 관사들이 북서향으로 자리하고 있는 것을

34) 영등포구청, 『영등포구지』

확인할 수 있다.

철도관사지 동측으로도 기존에 없었던 새로운 시가지가 형성이 되었는데, 이는 철도역과 가깝다는 입지적 여건에 의한 것으로 생각된다. 이 마을은 따로 고유명사(固有名詞) 없이 '새터(新垈)'라고 불렸던 것으로 여겨진다.

그림 23 철도관사의 배치 (1920년대 말 추정 『一萬分之一朝鮮地形圖』)

이상에서 살펴본 결과들을 종합해 보면 철도부설 이후 형성된 영등포 신시가지에는 지방관청, 통신시설, 소학교, 공장 등이 들어섰으며, 행정과 상업 기능도 어느 정도 갖추어 상당히 복잡한 기능을 가지는 시가지를 형성하게 되었음을 알 수 있다. 또한 영등포 지역 전체의 공간 구조는 철도역을 중심으로 형성된 일본인 위주의 행정, 상업, 산업 중심지를 철도 부설 이전부터 존재했던 여러 개의 조선인 기반 마을들이 둘러싸는 구성을 이루게 되었음을 알 수 있다.

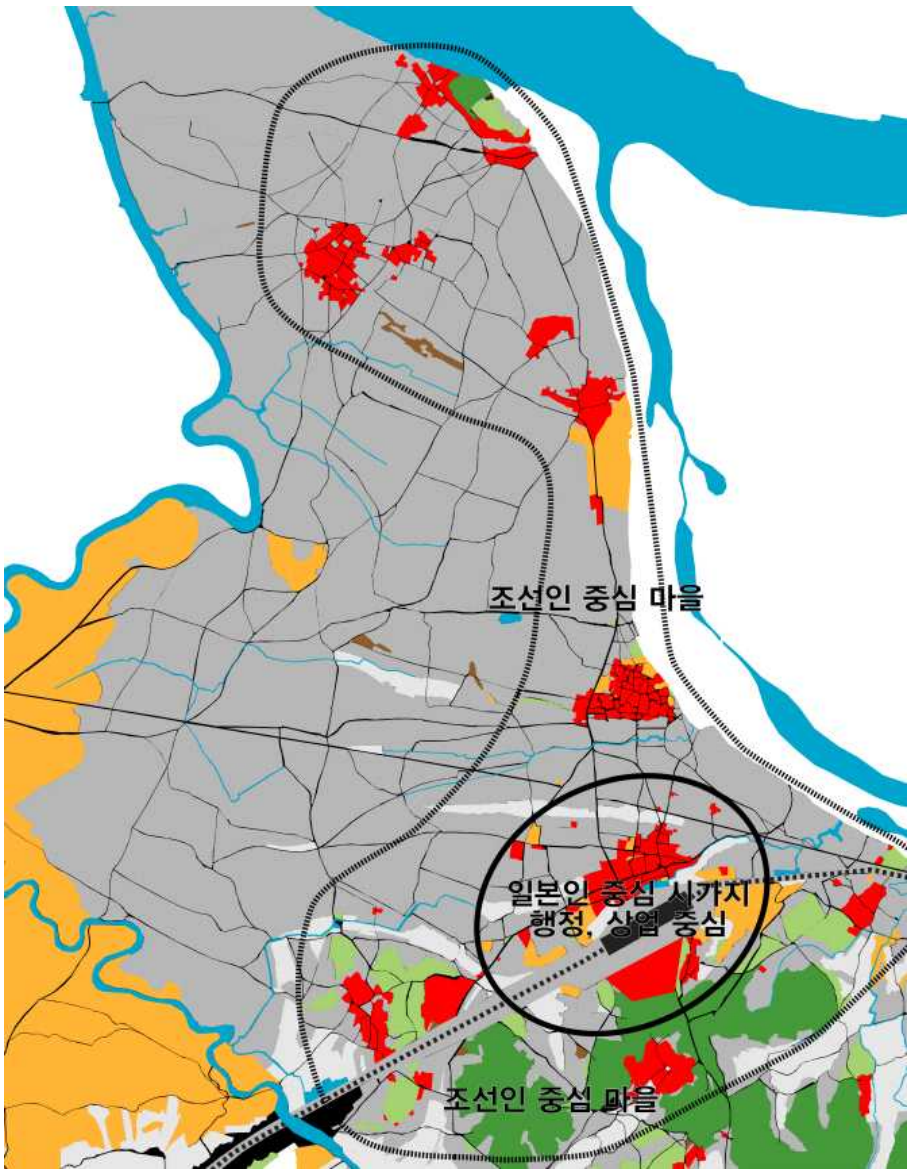

그림 24 1900년대에 형성된 영등포 지역의 민족별 거주지 분리

3.1.2 1910-20년대 시가지 확장

(1) 1911년 조선피혁주식회사의 설립과 철도인입선의 부설

앞 장에서 살펴보았듯이 영등포에는 1910년대 이전에 이미 상당수의 요업공장들이 들어서 있었으나, 요업은 영등포의 토질에 기반한 공업이며 근대 이전에도 기존 마을 주변에 소규모 요업 공장들이 존재했다는 사실로 미루어 보아 요업공장의 증가는 자연스러운 흐름 속에서 일어난 현상이라고 할 수 있을 것이다. 그러나 1911년 당산리(堂山里)의 조선피혁주식회사(朝鮮皮革株式會社)[35] 공장 입지는 그것이 들어서게 된 논리와 향후 영등포 지역에 미친 영향이라는 측면에 있어서 큰 분수령을 형성하는 사건이라고 할 수 있다. 일단 합방 이듬해에 한반도에 바로 대규모 공장이 조선에 세워진 것은 예외적인 일이라 할 수 있는데, 이 공장 건립 배경에는 조선에 풍부한 우피(牛皮)[36]를 활용하여 당시 청일·러일 전쟁을 계기로 급증하던 군수용 피혁제품의 수요를 충족시키고자 하는 총독부의 의도가 있었다.[37] 조선피혁주식회사가 당산리에 자리잡게 된 것은 '영등포평야(永登浦平野) 안에서 가장 고조(高燥)'하여 홍수로 인한 수해 염려가 가장 적었기 때문이다. 이 외에도 이 지역에 대한 이점으로 한강(漢江) 수리(水利)의 편(便), 풍부하고 양호한 지하수, 경부·경인(京釜·京仁) 양선의 접합점이라는 점, 양화

---

35) 카다 킨자부로(賀田金三郎, 1857~1922)에 의하여 설립되었다. 카다 킨자부로는 1890년대에 카다구미(賀田組)를 설립, 초기에는 주로 대만을 중심으로 다양한 사업을 전개하였고, 한일합방 후에는 한반도에서도 진출하여 사업을 전개하였다. 킨자부로는 이미 1900년에 육군의 의뢰를 받아 동경제피합자회사(東京製皮合資會社)에 참가함으로써 피혁업에 진출해 있었고, 1902년 1월에는 일본 내 유력 피혁업자들과 함께 일본제화주식회사(日本製靴株式會社)를 설립, 취체역(取締役)으로 동사의 경영에 참가한 경력을 가지고 있었는데, 이러한 경험으로 피혁업의 유망함을 숙지하고 있었다. 그의 데릴사위인 카다 나오지(賀田直治, 1877~)는 1917년에 대만에서 조선으로 건너왔고, 조선피혁의 사장을 위시하여 각종 회사의 중역을 거쳐 1932년에서 1939년까지는 경성상공회의소와 조선상공회의소 회두(會頭)를 역임하였다. (김명수, 「한말 일제하 賀田家의 자본축적과 기업경영」『지역과 역사』Vol.25, 2009, pp.23~25.)

36) 일본에서는 明治維新 전까지 육고기 섭취를 금하였던 식문화의 영향이 여전히 남아 있어 우피를 구하기 어려웠던 것으로 사료된다.

37) '內地'에 비해서 소가 많은 朝鮮에서 國産的으로 보아도, 또 軍需上으로 보아도, 꼭 新式 大規模 皮革工場을 세워야 한다고, '內地' 有識者, 특히 日本의 皮革界에 閱歷있는 사람들 간에 企圖되었는데, 당시 總督 寺內大將閣下는 크게 贊同의 뜻을 나타내어, 當社의 創立을 보기에 이른 것이다. (「朝鮮皮革株式會社の沿革と現況」, 朝鮮皮革株式會社, 『朝鮮皮革株式會社創立二十五周年記念寫眞帖』, 1936.)

진(楊花津)과 양평리(楊平里) 하항(河港)과의 인접성 등을 들고 있다.[38] 영등포에 지하수가 풍부한 것은 이 지역의 지질(地質)이 지하수를 많이 함유하는 충적층(沖積層)으로 이루어지고 있기 때문이다.[39]

이러한 여러 호조건(好條件)을 갖추기는 하였으나, 당시의 당산리는 영등포역에서 약 1마일(1.609km)나 떨어져 있을뿐더러 인력거가 지나다닐 정도의 길만이 나 있는 황량한 들판이었기 때문에 공장 설립을 위한 인프라가 충분하다고 볼 수는 없는 곳이었다. 이에 테라우치(寺內) 총독(總督)은 영등포역에서 분기시킨 철도인입선(鐵道引込線)[40]을 시설하는 조치를 취하도록 하였다.[41] 이 철도인입선이 지나간 궤도를 1911년도의 지적도에서 확인해 보면 당시 있던 시가지를 피하여 영등포역에서 서쪽으로 크게 우회한 후 논밭을 따라 당산리까지 북상(北上)하고 있음을 알 수 있다.

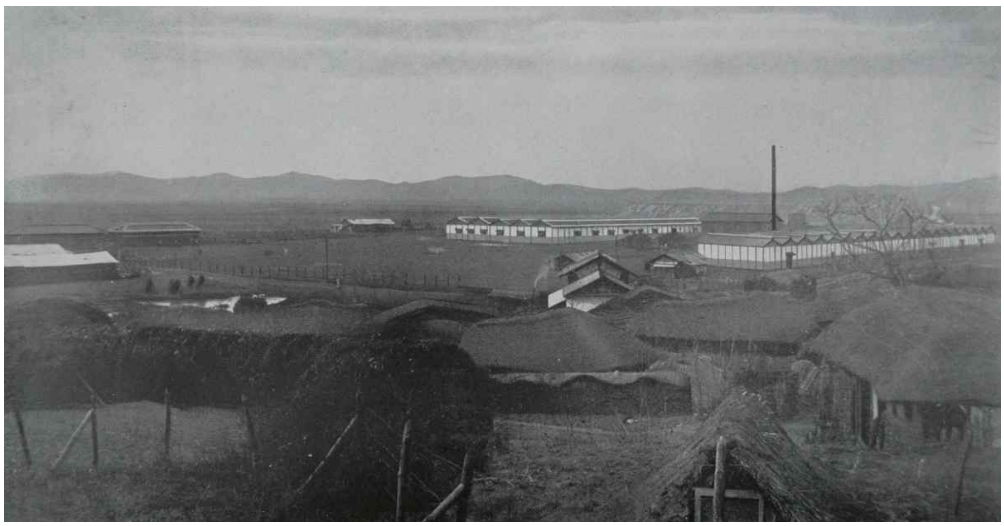

그림 25 설립 당시(1911년 4월)의 조선피혁주식회사와 당산리 마을
(朝鮮皮革株式會社, 앞의 책)

---

38) 朝鮮皮革株式會社, 위의 책, 1936.

39) 서울 및 그 주변의 지질은 암석층과 충적층으로 이루어지는데, 영등포 일대는 충적층으로 이루어지며, 특히 문래동 부근에는 25m 두께의 퇴적층이 있다. 이들 충적층은 대개 지하수를 함유하는 대수층이기 때문에 이 지역에는 지하수가 매우 풍부하여 현재까지도 이 부근의 대형 공장들은 지하수를 사용하곤 한다. (서울특별시, 2001『서울都市計劃沿革』, p.37.)

40) 특정한 공장이나 시설을 위하여 일반 철도에서 선로를 분기시켜 해당 시설까지 연장시킨 것을 말한다.

41) 철도인입선 부설을 위해 조선피혁주식회사는 조선권농주식회사와 함께 1915년 5월에 전(田) 약 3,467평을 기부하였다. (김명수, 앞의 논문, p.27.)

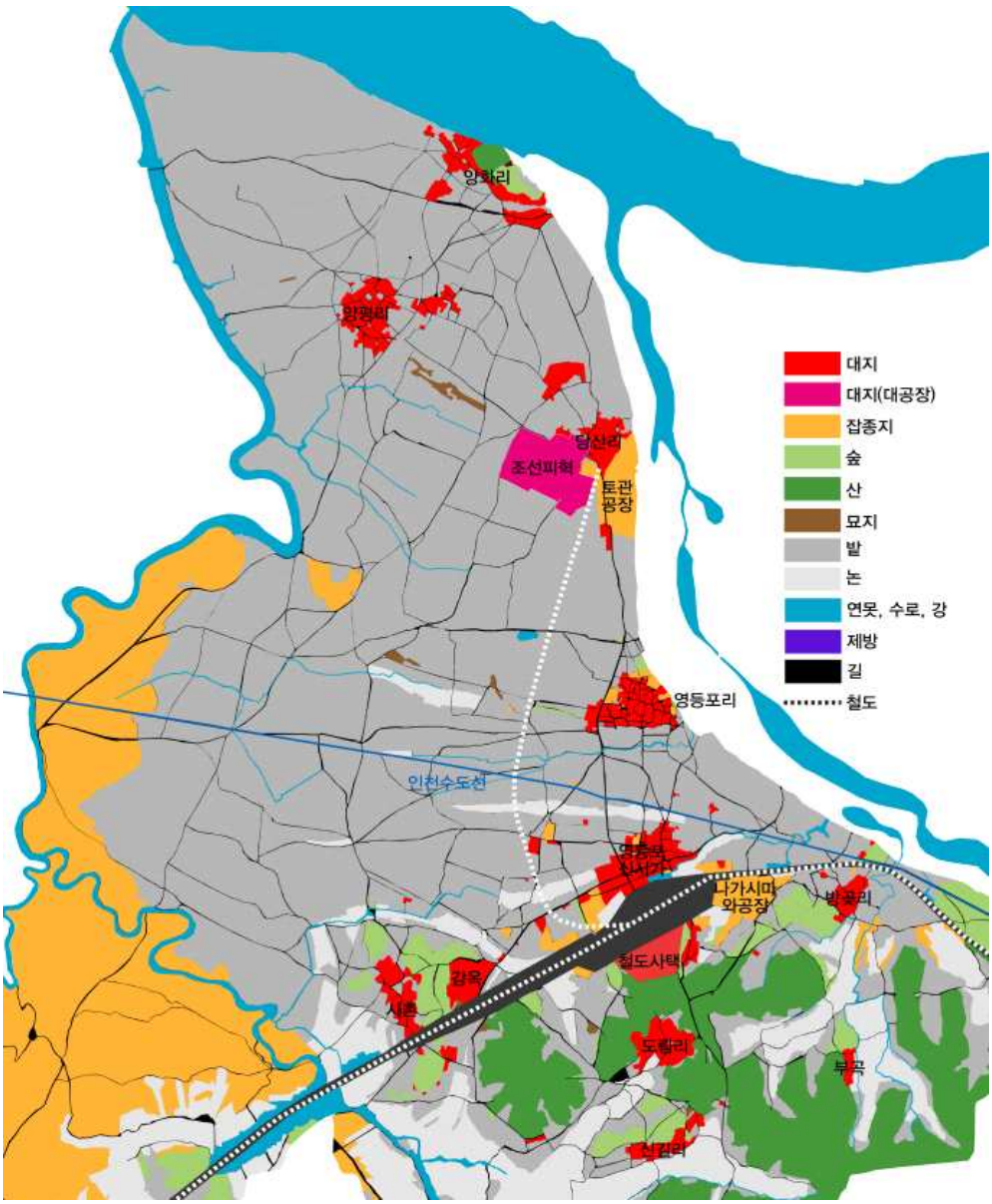

그림 26 1911년 당시 조선피혁주식회사의 입지와 철도인입선

(2) 인프라의 확충

1910년대에는 영등포에 상수도, 전기와 같은 인프라가 시설되었는데, 이는 영등포의 시가지 규모를 고려하면 상당히 이른 시기에 실현된 것이다. 상수도의 경우는 1914년 9월에 공사를 시작하여 동년 12월 24일에 급수를 시작하였다.[42] 상수도 시설이 조기에 가능했던 것은 앞서 1906년에 인천에서 상수도를 부설하면서 수원지를 노량진에 설치하였고, 이 인천수도의 송수관이 영등포를 지났기 때문이다.[43]

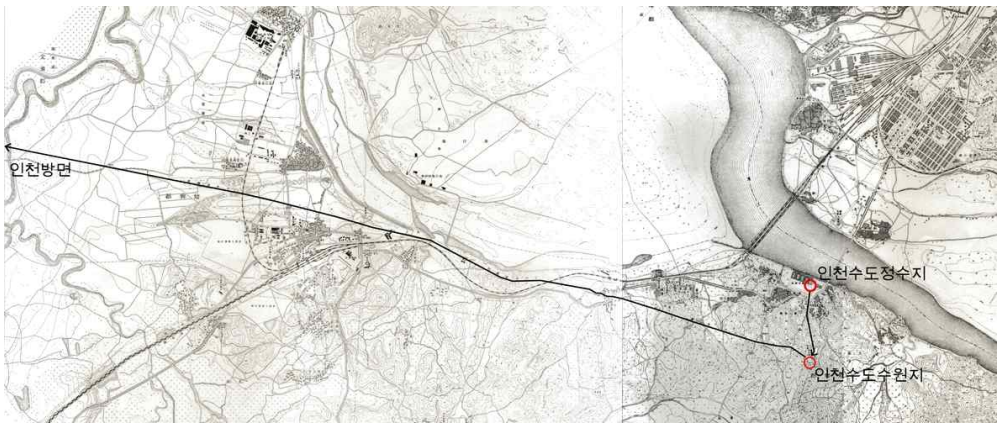

그림 27 인천수도 노량진 정수지, 수원지 및 영등포를 지나가는 인천수도
(『일만분지일조선지형도(一萬分之一朝鮮地形圖)』에 필자 편집)

그러나 인천에서 시설한 설비를 영등포에서 공유하는 데에는 일본인 사회, 나아가 관의 알력이 어느 정도 작용하였을 것으로 생각된다. 인천수도(仁川水道)의 송수관(送水管)에서 분기하여 얻은 수도물은 양수기(量水器)로 계량하여 영등포면 내에 배수하게 되었으며, 약 10년이 지난 1923년 6월에는 경기도로부터 시설 일체를 무상으로 양여 받았다. 양여 당시의 1일 1인당 급수량은 21리터였다고 한

42) 영등포구청, 『영등포구지』, pp.70-71.

43) 인천은 산이 적고 물이 흐를 수 있는 면적이 협소하여 큰 하천이 발달하지 않아 인천시민의 생활용수를 확보하기 위해서는 한강에서 물을 공급받을 수밖에 없었다. 1905년 2월에 상수도 시설을 계획하면서 처음에는 인천에서 1.5리(里) 정도 떨어진 문학산 계곡에 수원지를 설치하려고 했으나 그 규모가 너무 적어 실현되지 못하였고, 8월에 이르러 내무성 기사인 나카지마(中島)의 지도하 경인수도 실지 답사 후 한강연안 노량진에 수원지 설치를 결정하였다. 공사는 1906년 11월에 착수, 1910년 9월에 준공되었다. (인천광역시 상수도본부, 1997『仁川上水道90年史 : 1908-1996』, pp.29-34.)

다.[44]

전기와 같은 경우는 정확한 실현 시기에 대하여 알 수는 없으나 1906년에 이미 영등포에 전기를 공급하려는 시도가 있었음을 다음과 같은 신문 기사를 통하여 알 수 있다.

> 日本人澁澤榮一氏等의 水力電氣營業認許에 關한 請願書를 因하야 統監府總務長官鶴原定吉氏가 農商工部에 公函하얏는데 其全文이 如左하니 水路開鑿水車其他工作物設置并水力利用電氣營業에 關하야 今次京畿道廣州郡高德里에셔 水力發電所建設하기 爲하야 其上流四里되는 牛川地에 堤堰을 爲先築造하고 漢江本流의 流水를 引用하야 水路를 開鑿하고 또 附近工作物을 設置하겠사오며 發電所에셔 下流四里되는 果川郡永登浦間에 電線을 架設하고 漢江左岸에셔 永登浦附近部落을 供給하겠사오며[45]

(3) 1920년 전후 철도인입선변 대공장의 진출

조선피혁주식회사를 위하여 설치된 철도인입선의 존재는 이후 영등포 지역에 다른 대규모 공장이 들어서는 계기로 작용하였다. 조선피혁주식회사 설립 이후로 잠잠했던 영등포 지역에 다시금 대규모 공장이 들어선 것은 약 8년이 지난 후의 일이다. 1919년에 타가와 츠네지로(田川常治郎)가 개인적으로 경영하면서 철도용품을 제작하던 철공소가 철도국 어용공장(御用工場)화되어 주식회사 조직으로 개편되어[46] 용산에 있는 철도공장의 분공장(分工場) 형식으로 발족한 것이다. '용산공작소(龍山工作所) 영등포공장(永登浦工場)'이라는 이름이 붙여진 이 공장은 객차(客車), 화차(貨車), 기관차(機關車) 등의 철도차량을 제작하게 되었다. 공장은 구(舊) 영등포리[47] 서측에 자리를 잡았는데, 이 땅은 조선피혁주식회사가 자리한

---

44) 영등포구청, 위의 책, pp.70-71.

45) 「水力電氣設置의 區域及條項」,『皇城新聞』, 1906.05.12.

46) 「鮮産奬勵工場巡リ(五) 龍山工作會社永登浦工場」, 『朝鮮新聞』, 1930.04.17.
「(灼熱下の工場を行く(二))工業聖地.. 永登浦をのぞく騷音の中の機械文明 龍山工作の巻」, 『朝鮮每日新聞』, 1931.08.24.

47) 영등포 역전에 신시가지가 생성되고 이 지역이 영등포를 대표하게 되자, 원래 있던 영등포리는 舊 영등포로 불리게 됨을 신문기사를 위시한 여러 문헌을 통하여 알 수 있다.

당산리처럼 영등포 안에서 비교적 고지대에 속하여 비교적 수해의 걱정이 적은 곳이었을 뿐 아니라 바로 조선피혁주식회사를 위하여 설치된 철도인입선을 끼고 있는 곳이었다.

1923년에는 영등포 신시가지에 경성방직주식회사(京城紡織株式會社)의 공장이 들어섰다. 경성방직은 1919년에 한국인 기업가 김성수(金性洙)에 의하여 창립된 회사로, 이미 1917년에 경성직뉴주식회사(京城織紐株式會社)[48]를 인수하여 그 기반을 마련한 바 있었으며, 1920년에 공장 부지로 영등포에 5천여 평의 땅을 매입[49]하여 공장 건립에 착수, 1923년에 공장을 완성하고 가동을 시작하였다. 경성방직에서 구입한 땅은 영등포 역전의 직교하는 주요 간선도로 서측의 시가지화가 더딘 땅이었는데, 이 지역 역시 영등포 지역 내에서는 비교적 고지대에 자리하고 있다. 교통에 관해서는 역에서 가깝기 때문에 당산리나 영등포리에 자리한 두 공장과 같이 철도인입선의 필요가 비교적 적었던 것으로 여겨지지만, 이후에 인접한 소학교(小學校) 부지를 매입하여 공장을 확장하면서 철도인입선에 접하도록 한 것을 보면 대공장으로서 철도인입선에 대한 요구가 있었음을 짐작해 볼 수 있다.

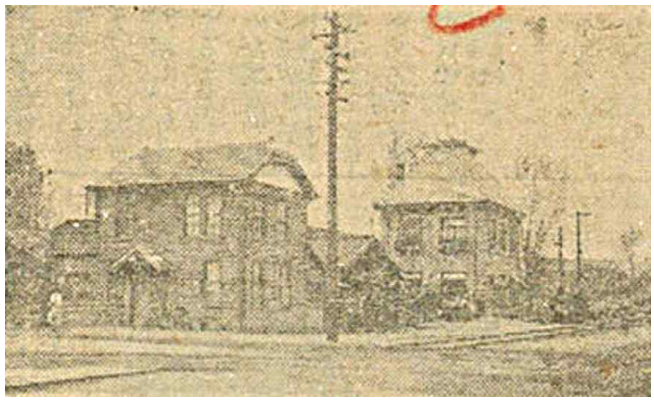

그림 28 용산공작소 영등포공장
(「조선장려공장」, 『조선신문』, 1939.04.17.)

---

48) 1910년에 댕기, 분합, 허리띠, 주머니끈, 염낭끈, 대님 등을 짜기 위하여 설립된 회사로, 한국인이 설립한 명방공업의 최초의 주식회사다. 자본금은 10만원이고, 초대사장은 尹致昭씨로 尹潛善의 선친이다. 이 회사는 본시 수구문(광희문) 안 일대에 가내수공업으로 산재해 있던 업자들을 하나로 묶어서 동력화한 것으로 並木町(오늘의 중구 雙林洞)에 공장을 두었다. (『경방 70년사』 등)

49) 이에 앞서 1919년에 공장 기지를 위하여 노량진에 1만 5천평의 땅을 구입한 바 있으나, 노량진은 용수 부족으로 공장 기지로 적합치 않다고 하여 영등포로 바꾸게 되었다. (『경방 70년사』 등)

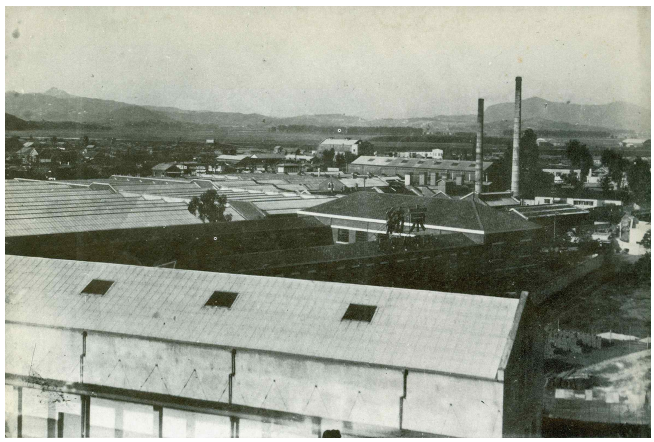

그림 29 해방 이전 경성방직주식회사
(경방, 「경방50년사」)

이상에서 살펴본 1910~20년대에 건립된 3개의 대규모 공장들은 수해를 피하기 위하여 우선적으로 고지대를 찾아 입지하는 과정에서 자동적으로 이미 고지대에 자리하고 있었던 기존 마을 혹은 시가지에 인접하게 되었는데, 이는 영등포의 시가지 발전 구조가 동서방향으로 능선이 이어지는 영등포의 지형에 따라서 발전하면서 남북방향으로 서로 미개발지를 사이에 두고 떨어진 3개의 지역으로 구성되는 결과를 낳게 되었다. 이러한 비지적(飛地的)인 시가지 구조는 밀집된 시가지를 형성하지는 못하지만 향후 상당히 넓은 범위의 도시화를 이룰 수 있는 기반으로 작용하였을 것이다.

그림 30 1920년대 말 영등포 지역 대공장 및 시가지 입지
(朝鮮總督府 작성 『一萬分之一朝鮮地形圖』의 등고선을 따라 편집)
F1 : 조선피혁주식회사 / F2 : 경성방직주식회사 / F3 : 용산공작소
R1 : 경인, 경부선 / R2 : 철도인입선)

한편 대한제국(大韓帝國) 정부에서 건설한 후 영등포분감(永登浦分監) 소관(所管)이 되었던 토관공장(土管工場)은 1924년 말에 이르러 조선총독부의 행정정리로 영등포감옥이 폐지되고 더불어 공장도 문을 닫게 되자, 이후 1925년 2월 영등포 지역의 유력실업가 이창운(李昌云)에게 인수되어 그 명맥을 유지하였다.[50] 1919년에는 철도관사 서측의 대규모 땅에 조선요업주식회사(朝鮮窯業株式會社)가

50) 「事業成功者列傳(十一) 雇傭으로 起身窯業界 第一人, 洪水에 全滅 當코 두번재 始作이 朝鮮人 窯業界에는 代表的 地位(土管業成功 永登浦 李昌云氏)」, 『東亞日報』1927.01.11.

창립되었으며, 1920년에는 나가시마(長嶋) 와공장과 연와공장이 병합되어 새로 경성요업주식회사(京城窯業株式會社)가 탄생하였다. 토관공장은 1911년 조선피혁주식회사를 위하여 설치된 철도인입선의 우측에 자리하였기 때문에 그 혜택을 보았을 것이며, 경성요업주식회사와 조선요업주식회사 역시 철로변의 큰 필지에 자리하여 철도인입선(鐵道引込線)을 손쉽게 끌어다 사용할 수 있었다. 경성요업주식회사의 철도인입선은 조선수정측도에서 확인할 수 있으며, 조선요업주식회사의 경우 '조선요업회사 위탁에 계(係)한 영등포소재 동사 인입철도선은 공사가 전부 준공되야(궤도연장 21쇄(鎖) 20절(節)) 예년(例年) 운전의 지장이 무(無)하게 되얏슴으로 근근(近近) 운전하리라더라'는 신문기사 내용[51]을 통하여 그 존재를 확인할 수 있다.

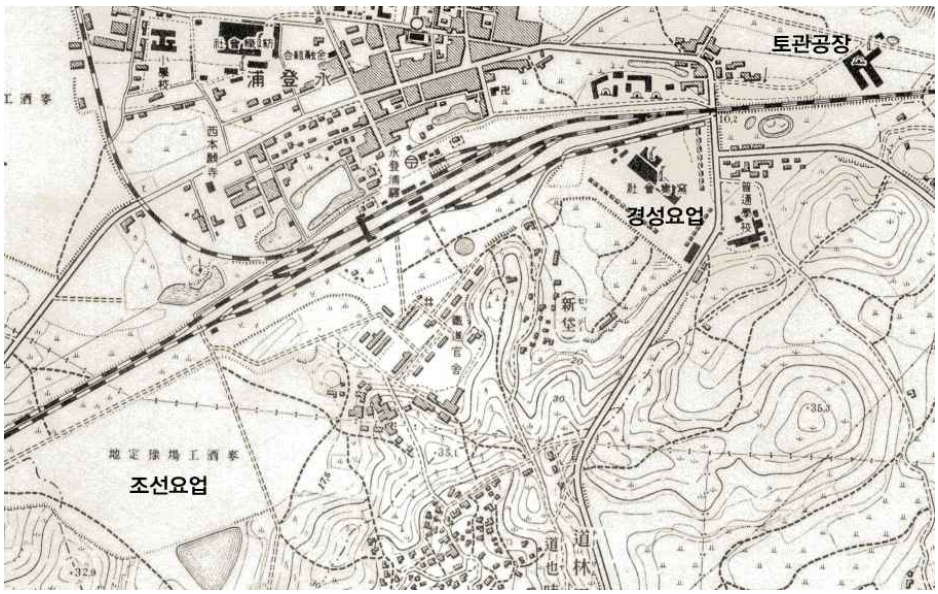

그림 31 영등포역 주변 요업공장 입지
(朝鮮總督府, 『一萬分之一朝鮮地形圖』, 1920년대 말 추정)

51) 「朝鮮窯業委托 永登浦所在同社引込鐵道線完成」,『東亞日報』1923.10.03.

(4) 시가지 공간 구성의 확장

앞 절에서 언급한 대규모 공장들의 입지는 자연스레 주변 주거지의 확장을 가져왔을 것이다. 1920년대 말에 작성된 것으로 추정되는 『一萬分之一朝鮮地形圖』를 근거로 하여 당시 영등포의 용도 분포 및 시설 입지를 표시한 그림과 지형에 따른 시가지 분포를 표시한 그림을 작성하였다.

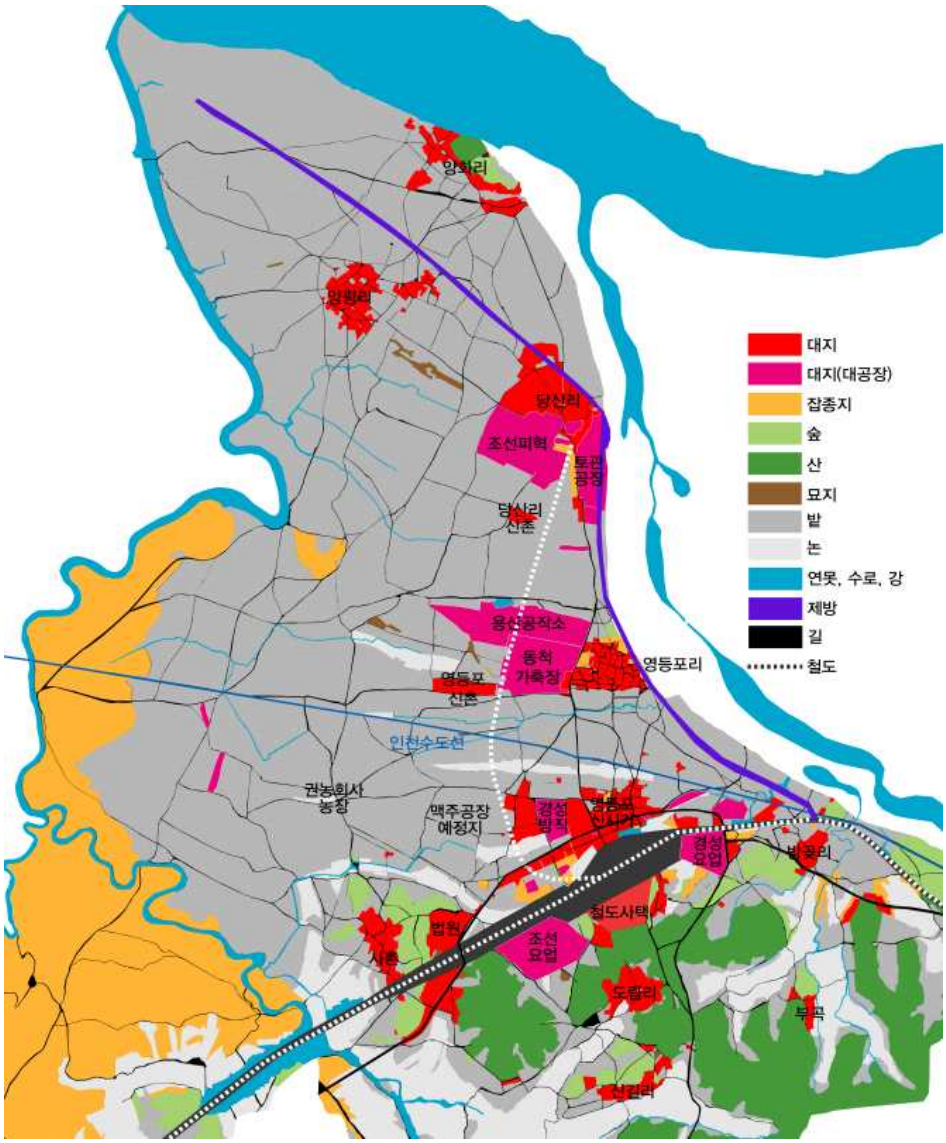

그림 32 1920년대 말 현재 영등포 지역의 용도 분포 및 시설 입지도

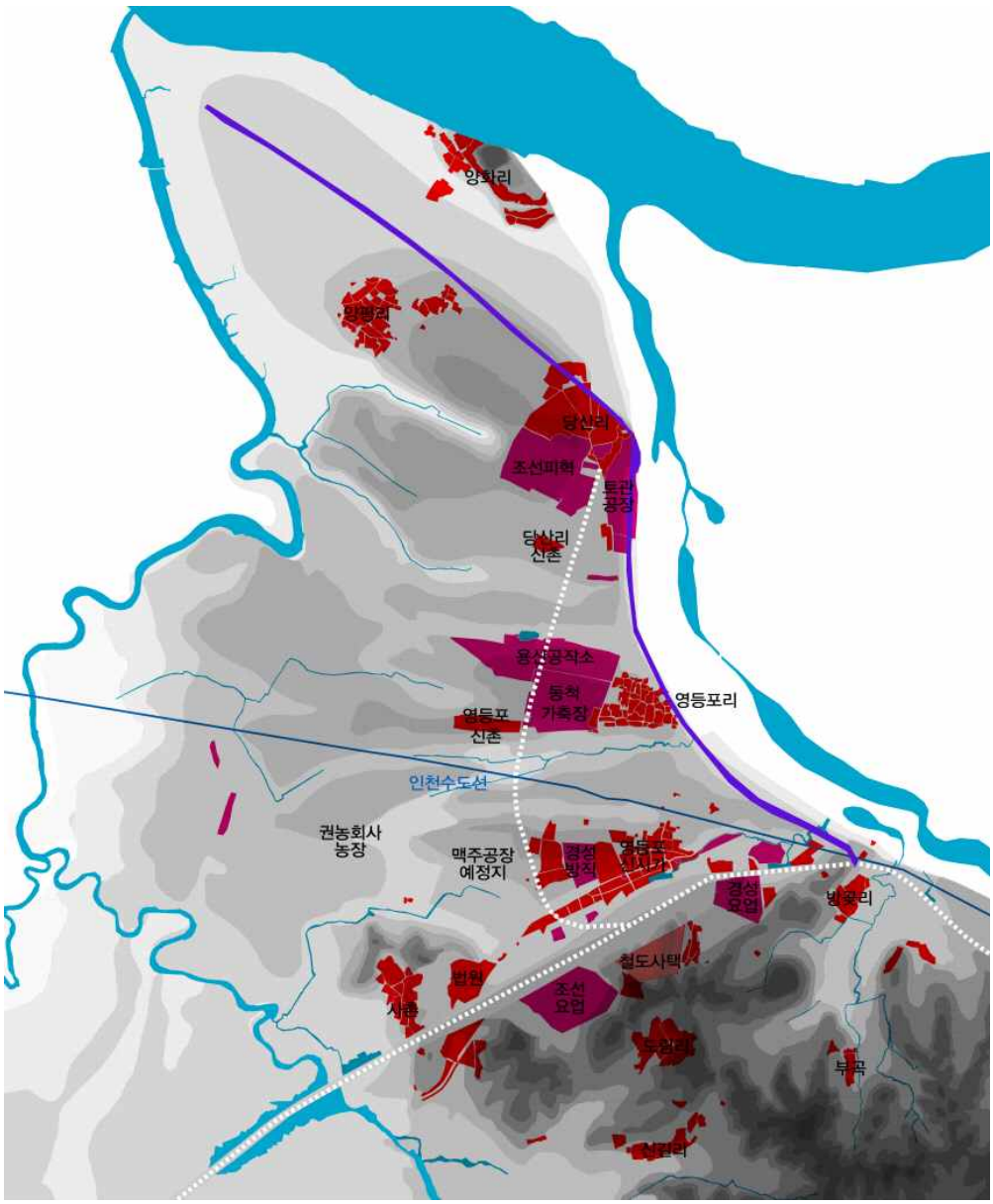

그림 33 1920년대 말 현재 영등포 지역의 시가지화 분포와 지형

한편 1910년대 이후의 시가지 발전 과정을 추적하기 위하여 1911년의 지적도와 『一萬分之一朝鮮地形圖』에서 나타나는 시가지 분포에 대한 차이를 살펴본 것이 다음의 그림이다.

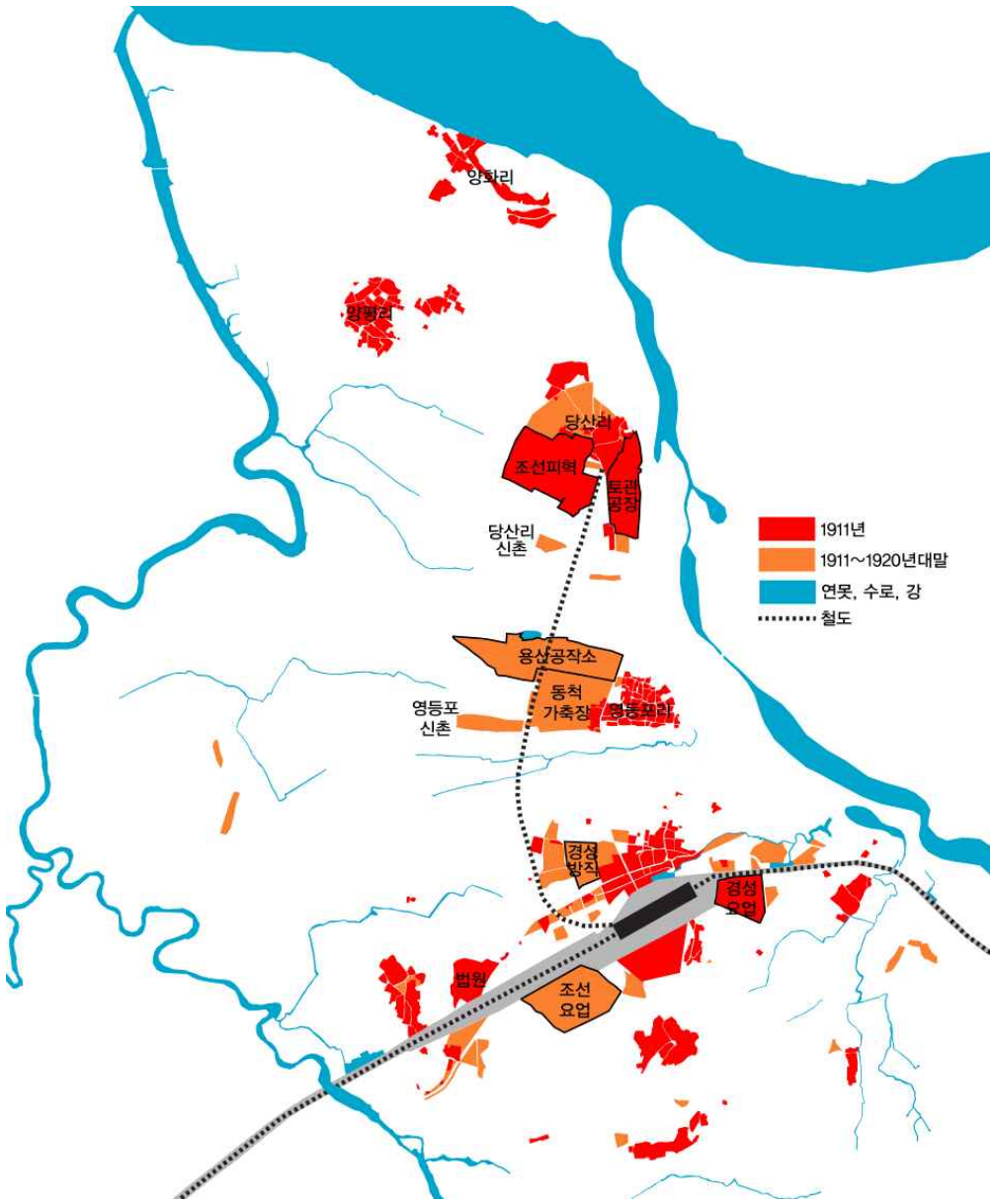

그림 34 1911년~1920년대 말 시가지 확장 분포도

앞 절에서 살펴보았듯이 당산리, 영등포리, 신시가지 주변과 철도관사지 서측에 새로운 대규모 공장이 들어섰으며, 새로 형성된 시가지는 대부분 그 공장들 주변에 형성되었다는 사실을 알 수 있다.

조선피혁주식회사의 설립으로 원래 있었던 당산리 마을은 공장노동자를 수용하면서 더욱 그 규모가 커졌을 것으로 예상되는데, 『一萬分之一朝鮮地形圖』를 살펴보면 마을 조직 중 우측의 비교적 불규칙한 조직 외에 공장 바로 북측 및 남측에 비교적 정연한 가구와 건물군을 발견할 수 있으며 이들은 아마도 공장 관리자급 직원들을 위한 주택지일 것으로 생각된다. 특히 남측 건물군에는 '당산리신촌(堂山里新村)'이라는 표기가 되어 있는데, 제방공사를 위하여 설치된 동측의 토목출장소와 연결되어 있는 점으로 보아 이 공장과의 관계도 생각해볼 수 있을 듯하다.

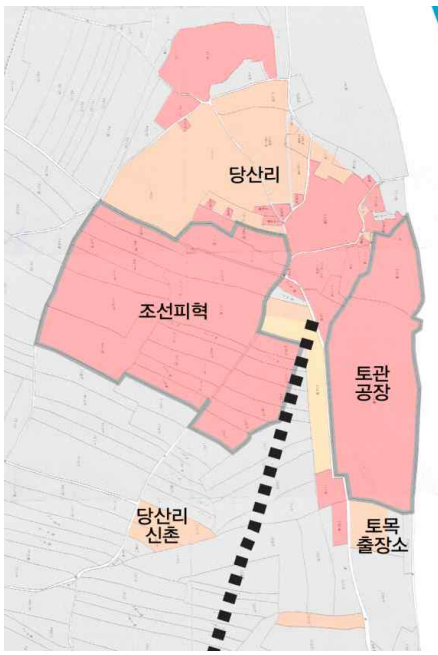

그림 35 1920년대 말 당산리의 시가지 구성

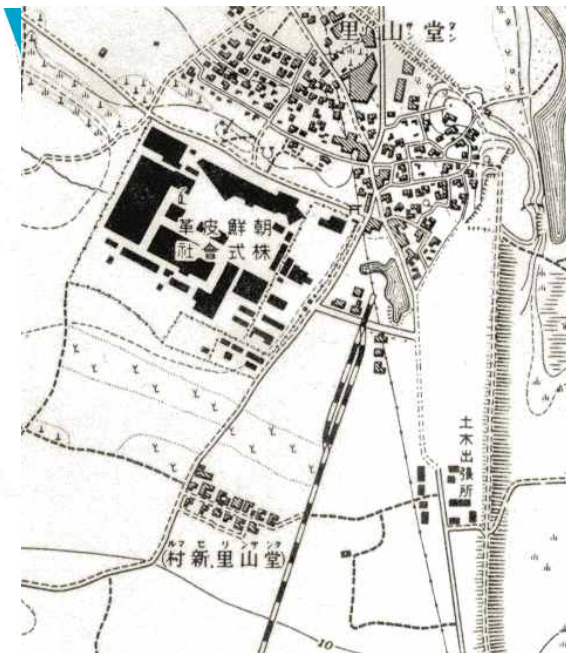

그림 36 당산리 조선피혁주식회사 주변 (朝鮮總督府, 『一萬分之一朝鮮地形圖』, 1920년대 말 추정)

공장 주변의 마을 조직에 있어서는 당산리와 마찬가지로 원래 있었던 영등포리가 비정형의 구불구불한 가구체계를 가지고 있는 데 대하여 철도공장 남측에 '영등포리신촌(永登浦里新村)'이라는 표기가 되어 있는 질서정연한 가구의 모습을 볼 수 있다. 영등포리의 경우에는 많은 가구가 조선피혁주식회사의 고용인으로 생계를 이어나가는 것으로 생각되는 당산리와는 달리 '시흥군 영등포면 구(舊) 영등포 일대의 주민들은 토기제조로 생업을 삼든바'[52] 있다는 기사에서도 알 수

52) 시흥군 영등포면 舊 영등포 일대의 주민들은 토기제조로 생업을 삼든바 작년 수해로

있듯이 여전히 재래 산업인 토기업(土器業)을 생업으로 삼고 있는 사람이 많았던 것으로 보인다. 이는 1920년대 말 작성된 것으로 추정되는 『一萬分之一朝鮮地形圖』에 여전히 영등포리 안에 여러 개의 요업공장 표시가 있는 것을 보아도 알 수 있다.

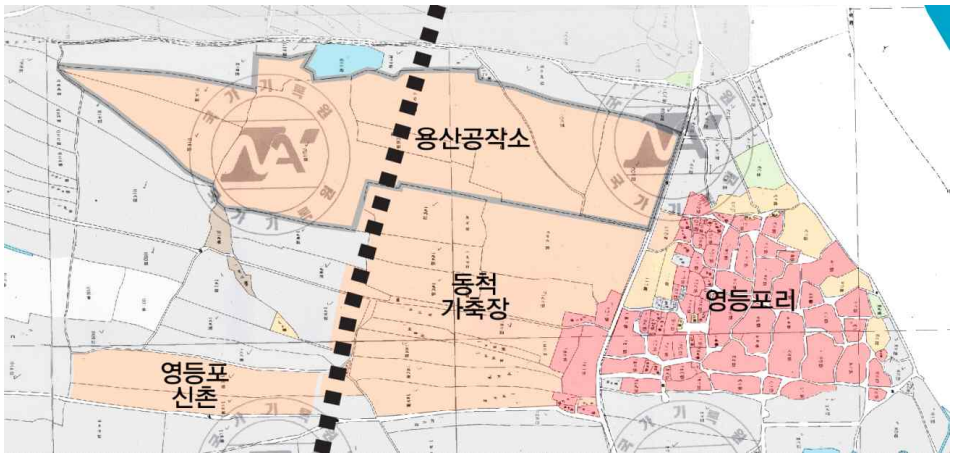

그림 37 1920년대 말 영등포리의 시가지 구성

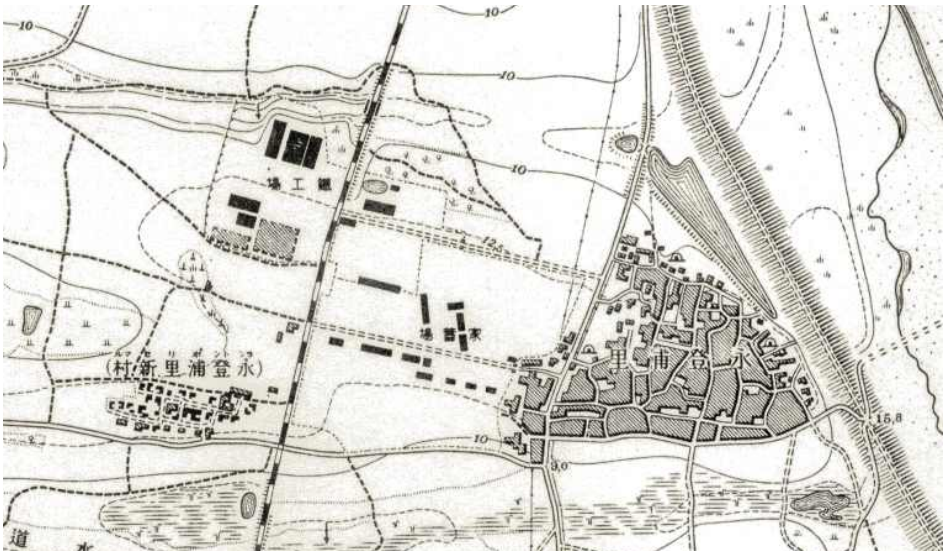

그림 38 구 영등포리 용산공작소 주변
(『一萬分之一朝鮮地形圖』, 1920년대 말 추정)

住家와 공장을 전부 유실하고 살아갈 길이 업든 중 當地 鄭寅煥 외 諸氏의 주선으로 토기조합을 창립하엿다는데 조합원이 130여명에 달하고 자본금 5천원을 초과한 外 경기도청에서 보조금 1천원이 잇서 그간 제반 설비에 분망하며 한편으로 汶山浦 양조조합에서 주문한 주류용기를 제조중이라는데 그 성적이 매우 양호하다. (「永登浦土器 將來 더욱 有望」, 『東亞日報』, 1926.05.14.)

당산리 신촌과 영등포리 신촌은 기존의 마을과 다소 떨어진 곳에 자리한 점, 동서방향으로 긴 형태를 취하고 있다는 점에서 공통점을 지닌다. 이 새로운 시가지가 일본인 주도로 이루어진 것인지 혹은 조선인 주도로 이루어진 것인지는 알 수 없지만, 새로 들어선 공장과 관계가 있다는 사실은 의심의 여지가 없을 것이다. 또한 시가지가 동서방향으로 길게 구성되는 것은 영등포 지역의 필지 형태 성향과 관계가 깊다. 위의 지적도에서 알 수 있듯이 영등포 지역의 대부분을 차지하는 전지(田地)의 필지 형태는 대부분 동서 방향으로 세장한 형태를 띠고 있다. 이 이유에 대해서는 정확하게 알 수 없지만, 아마도 지형을 따라 같은 고도의 땅이 한 필지로 묶였기 때문으로 생각된다. 이러한 영등포의 필지 형태는 1930년대 이후 시가지 확장에도 영향을 주는 것을 다음 장에서 확인할 수 있다.

영등포 역전 신시가지에 있어서는 영등포역을 중심으로 개발이 더디었던 서측 방향에 시가지화가 많이 진행된 것을 확인할 수 있다. 일단 1919년에 경성방직회사(京城紡織會社)의 공장이 들어섰으며, 금융조합 자리에 있었던 소학교가 더 넓은 부지를 찾아 경성방직 서측 부지로 들어서면서 시가 영역이 급격히 확대되고 있다. 한편 시흥군청 서측에는 새로 경찰서가 들어섰으며 절과 신사 등의 시설도 확인된다. 경성감옥 영등포분감은 1924년에 폐지되었고 그 자리에는 지방법원출장소가 들어섰다. 한편 철도 남측으로는 경성요업 우측에 한국인 아동들을 위한 경성공립보통학교가 1915년에 설립되었고, 그 주변으로도 시가지가 확장되고 있음을 알 수 있다.

그림 39 1920년대 말 영등포 신시가지의 시가지 구성

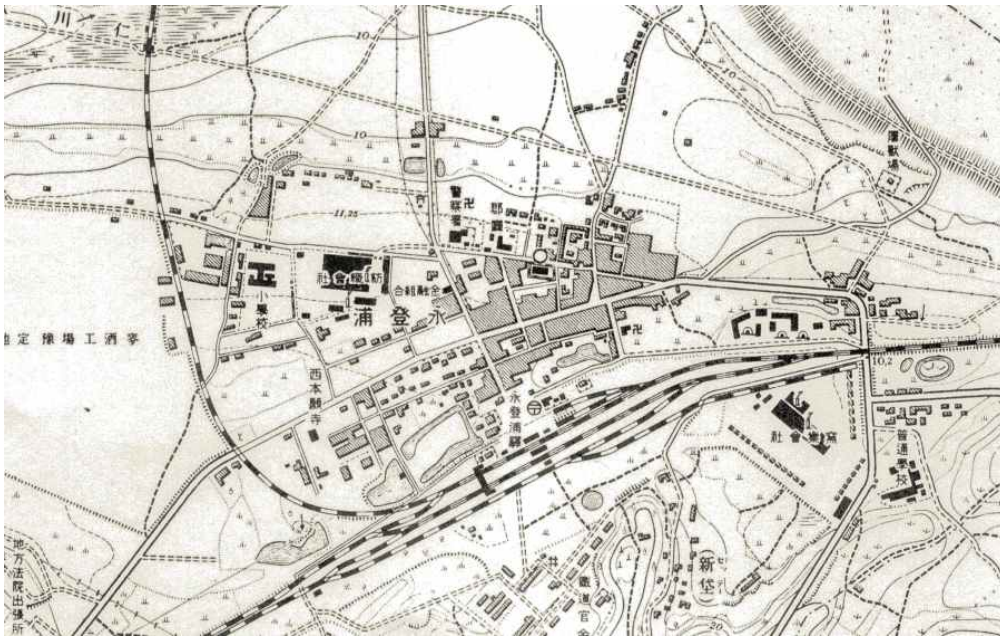

그림 40 영등포역전 신시가지 모습
(朝鮮總督府, 『一萬分之一朝鮮地形圖』, 1920년대 말 추정)

경성방직의 직공 거주지에 대해서는 신시가지 옆에 인접하여 있어 이와 보완적인 관계를 맺을 수 있었을 것으로 생각되지만, 나이 어린 여성 노동자가 주요 고용 대상인 방직회사라는 특성상 부지 내에 기숙사가 설치되어 대부분의 고용자가 기숙사에 수용되었기 때문에[53] 인근 마을을 노동자의 거주처로 활용한 조선피혁주식회사 및 용산공작소와는 다소 다른 성격의 공장-주거지 관계를 가지고 있었던 것으로 사료된다. 또한 관(官)과 밀접한 관계를 지니는 일본인 자본으로 설립된 위의 두 회사들이 공장 부지 근처에 일본인 관리직 사원을 위한 사택(社宅) 부지 역시 확보해야 했을 것임을 감안한다면, 조선인 자본 회사인 경성방직주식회사의 경우 그러한 필요성이 덜하였기 때문에 비교적 지가가 비쌌을 것으로 생각되는 신시가지에 공장을 마련하는 것을 가능케 했을 것으로 생각해 볼 수 있을 것 같다.

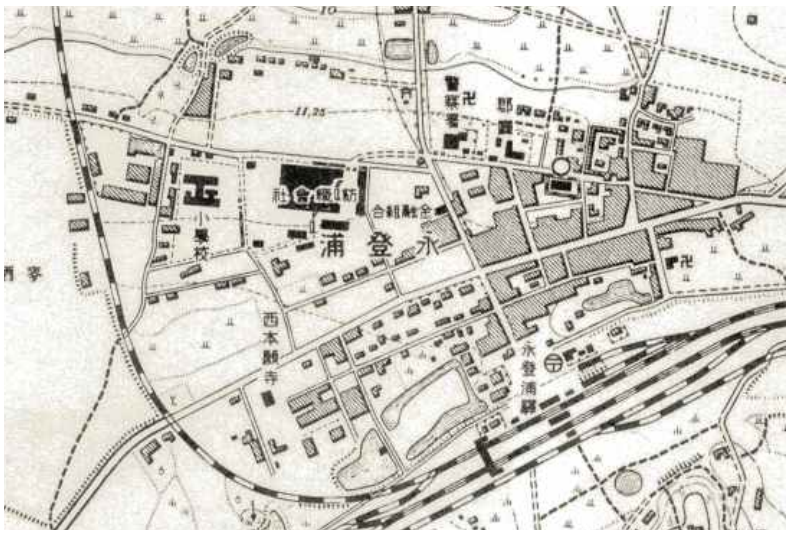

그림 41 영등포역전 신시가지 모습 (『一萬分之一朝鮮地形圖』, 1920년대 말 추정)

53) 면방업체의 노무모집은 예나 지금이나 여자 종업원의 모집이 중심이 되어 있다. 모집에 응하는 계층은 빈농층의 아녀자들이 대부분이었고, 20대 안팎의 젊은 과부들도 적잖이 있었다. 이들은 우선 굶주리던 끼니를 해결하고, 어려운 집안 살림을 도우며, 처녀들의 경우엔 혼기까지 얼마간의 혼수비용이라도 마련해 보고자 하는 데 목적이 있었다. 일단 응모해 들어 온 사람은 회사측과 3년간의 고용계약을 체결하고 공장 기숙사에 들어가도록 되어 있었다. 처음 얼마 동안 영등포 부근이나 서울 근교에서의 모집 활동은 그런대로 성적이 좋은 편이었으나, 차차 먼 지방으로 나가면서부터는 부진하고 어려워졌는데 이는 나이 어린 아녀자들이 부모 형제와 고향을 멀리 떠나야 한다는 점과, 또 하나 당시는 아직 우리나라 전반에 걸쳐 기계공업에 대한 인식이 없었다는 데 그 원인이 있었다. (경성방직, 『경방 70년사』, p.176.)

그림 42 1920년대의
영등포역 및 시가지 모습

그림 43 1932년 이전
영등포 시가지
(『일제침략 아래서의
서울 :
1910-1945』,2002..)

3.2 지정면 지정과 자치적 지방 소도시화

3.2.1 지정면 지정과 읍 승격

(1) 군청소재지 지정

앞 절에서 언급한 우편·전화·전보·소학교 등의 시설 및 수도·전기 등의 인프라 설치보다 영등포의 위상 변화를 더 직접적으로 드러내 주는 사건은 바로 시흥군청(始興郡廳)의 영등포 이전일 것이다. 1910년 8월 29일 한국을 합방한 일제는 그해 10월 1일자 조선총독부령(朝鮮總督府令) 제6호(第6號) 「도(道)의 위치(位置) 및 관할구역(管轄區域)」에 의하여 경기도(京畿道) 도청(都廳) 청사(廳舍) 위치를 수원(水原)에서 경성부(京城府)로 옮긴데 이어 그해 12월 7일자 조선총독부령(朝鮮總督府令) 제53호(第53號)에 의하여 경기도(京畿道) 시흥군청(始興郡廳)의 위치를 종전의 군내면(郡內面) 읍내리(邑內里)(현 금천구 시흥동)에서 하북면(下北面) 영등포리(永登浦里)로 옮겼다.[54]

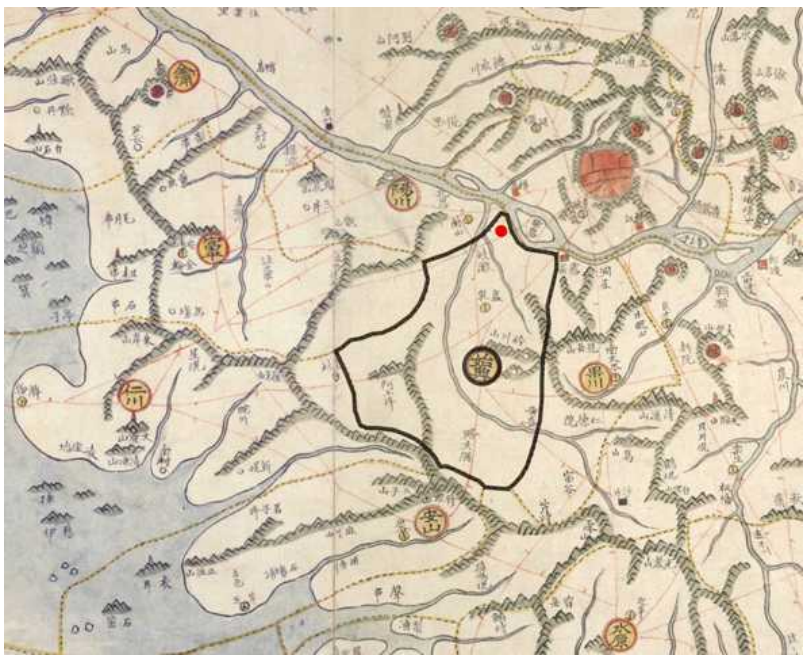

그림 44
조선시대 시흥군 영역과 영등포의 위치

54) 官報 1910년 12월 7일자 제84호 (영등포구지 pp.60-61)

앞의 그림 44는 조선시대의 『대동방여전도(大東方輿全圖)』에 표시된 시흥현 영역 및 옛 시흥현 읍치 자리인데, 원래 읍치는 시흥현의 거의 정중앙에 자리하고 있었음을 알 수 있다.

그러나 새로운 시흥군청(始興郡廳)의 공사가 이미 1910년 6월에는 시작되었던 것으로 보아[55], 군청 이전 여부는 한일합방 이전부터 결정되어 있었던 사안으로 생각된다. 영등포로 이전된 군청은 영등포역 북측에 형성된 시가지에 자리하게 되었다. 또한 영등포가 속한 시흥군 북면의 면사무소 역시 영등포역전의 신시가지에 마련되었다.

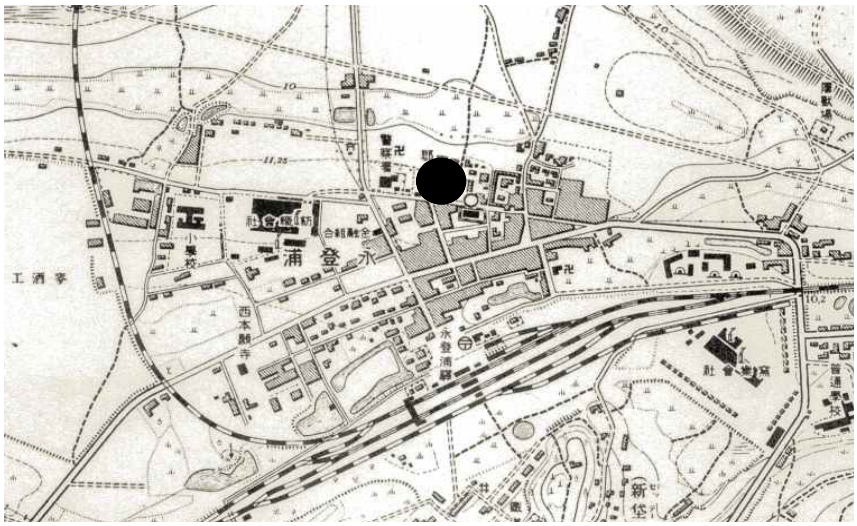

그림 45 영등포역전 신시가지와 시흥군청
(朝鮮總督府, 『一萬分之一朝鮮地形圖』, 1920년대 말 추정)

이러한 도청(道廳) 혹은 군청(郡廳) 소재지의 이관은 해당 행정구역 내에 철도역이 통과하는 경우 철도역 주변으로 관공서를 옮김으로서 행정의 편의를 도모하기 위해서 시행된 것이지만, 결과적으로는 기존 군청소재지 등 행정중심지의 쇠퇴로 이어지기도 하였다. 다음 그림은 서울 주변 군들의 군청소재지 위치를 표시한 것이다.

---

55) 始興郡衙를 永登浦停車場附近地로 移轉하랴 現今工役에 着手하얏다더라. (「移衙工役着手」, 『皇城新聞』, 1910.06.29.)
시흥군 관사를 영등포정거장으로 옮긴다더라 (「시흥군 관사를 영등포정거장으로 옮긴다더라」, 『신한민보』, 1910.08.03.)

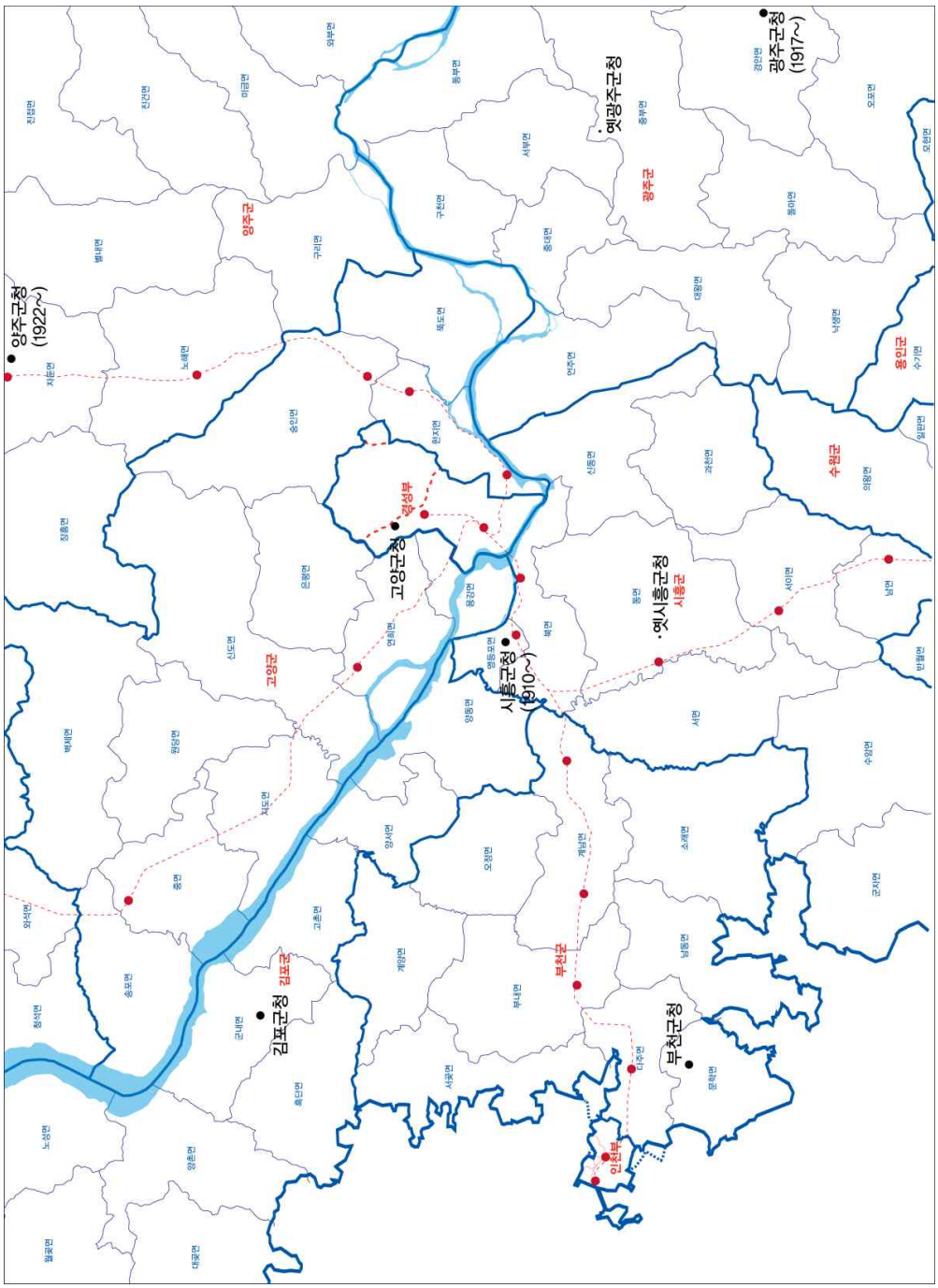

그림 46 서울 주변군의 군청소재지

1920년대 전후 서울 주변 군(郡)들의 군청소재지를 살펴보면, 김포군(金浦郡)은 옛 김포현 읍치 자리, 부천군(富川郡)[56]은 옛 인천도호부(仁川都護府) 자리를 유지하고 있으며, 광주군(廣州郡)은 옛 광주현 읍치 자리에서 1917년에 새로 경안면(慶安面)으로 이전, 고양군(高陽郡)은 옛 고양현 읍치 자리에서 경기감영(京畿監營) 자리로 이전, 양주군(楊州郡)은 옛 양주현 읍치 자리에서 1922년에 경원선(京元線)[57] 의정부역전(議政府驛前)으로 이전하였음을 알 수 있다. 경성부를 둘러싸고 있는 고양군의 경우 1914년에 경성부에 포함되는 도성 서대문 바로 바깥, 그리고 철도가 지나가게 된 시흥군과 양주군은 주요 철도역 주변의 교통 요지에 군청을 이전하였음을 알 수 있다.

군청 이전으로 인하여 시흥군[58] 관내의 최북단에 자리하는 작은 동네에 불과하였던 영등포는 군청소재지가 되어 그 위상이 현격하게 상승하였다. 군청 이전에 앞선 1909년에 시흥재무서(始興財務署)가 영등포재무서(永登浦財務署)로 개칭[59]된 것 역시 이러한 상황을 보여주는 사례라 할 수 있다. 또한 일반적으로 1930년대 초반까지만 하더라도 보통학교·금융조합 등의 근대적인 교육시설이나 금융기관은 군청소재지, 즉 읍내에만 있었고 신문이나 잡지 같은 것도 읍내를 벗어나면 구독이 힘들었다는 사실[60]로부터 일제강점기 군청소재지의 성격을 조금이나마 엿볼 수 있다.

---

56) 조선시대의 부평(富平)과 인천(仁川)이 합병되어 만들어진 군(郡)으로, 각각의 글자를 하나씩 따서 부천군(富川郡)이 되었다.

57) 서울~원산(元山)을 잇는 철도로 길이 223.7km이며 1914년 9월 16일 전 구간이 개통되었다.

58) 조선시대에 시흥군은 격이 높은 행정구역은 아니었다. 원래는 금천(衿川)이라는 이름이었는데, 정조대에 수원화성 행행(行幸)의 길목이 되어 행궁(行宮)이 설치되면서 시흥이라는 명칭을 받고 격이 하나 상승하기는 하였으나, 그 이전까지는 가장 격이 낮은 행정단위를 유지해 온 곳이었다.

59) '度支部大臣은 始興財務署를 永登浦財務署라 改稱하고' (「財署移接 」,『皇城新聞』, 1909.05.21.)

60) 김영근, 「일제하 일상생활의 변화와 그 성격에 관한 연구 -경성의 도시공간을 중심으로-」연세대학교 사회학과 박사학위 논문, 1999, p.62.

(2) 지정면 지정과 읍 승격

1913년에서 1916년에 걸쳐 이루어진 행정구역 개편으로 영등포 지역은 동작리(銅雀里), 흑석리(黑石里), 본동리(本洞리), 노량진리(鷺梁津里), 번대방리(番大方里), 신길리(新吉里), 영등포리(永登浦里), 도림리(道林里), 당산리(堂山里), 양평리(陽坪里), 구로리(九老里)로 구성되는 경기도(京畿道) 시흥군(始興郡) 북면(北面)에 속하게 되었다. 그런데 1917년 9월 17일 조선총독부는 이 시흥군 북면을 둘로 나누어 그 중 영등포리·당산리·양평리만을 영등포면(永登浦面)으로 분리·독립시켰다. 이로서 영등포는 하나의 작은 마을 이름에서 벗어나 독립된 행정구역 단위의 명칭으로 승격되었다.

그림 47 시흥군 북면과 영등포면

또 이로부터 불과 이틀 후인 9월 19일에는 총독부령(總督府令) 제67호(第67號)로 지정면(指定面)이라는 제도를 발포하여, 당시 전 조선 내에 존재하는 2,512개 면 중 23개 면을 지정면으로 지정하였는데, 영등포면도 이에 포함되었다.[61] 이러

한 정황으로 미루어 보아 9월 17일의 영등포면 독립은 영등포리·당산리·양평리로 이루어지는 지역을 지정면으로 지정하기 위한 사전 작업이었음을 알 수 있다. 또한 영등포면에 포함된 동리는 영등포역의 주변의 신시가지 및 영등포 옛 마을로 이루어지는 영등포리, 조선피혁주식회사(朝鮮皮革株式會社)가 자리한 당산리 및 한강과 안양천의 접경지역인 양평리 등 이미 시가지화가 어느 정도 진행되었으며, 또 앞으로도 진행될 가능성이 농후한 지역을 골라 지정하였음을 알 수 있다.

지정면(指定面)이란 말하자면 부(府)와 면(面)의 중간적 성격을 가지는 행정단위라 할 수 있는데, 부(府)만큼의 위상을 부여할 수는 없으나 다른 면에 비하여 일본인이 많이 거주하는 곳에, 일본인의 편의를 위해 특별한 자격을 부여하고자 마련된 제도라 할 수 있다. 지정면의 경우 면장(面長)으로 일본인을 임명할 수 있게 하였고, 또 면장의 자문기관으로는 도장관(道長官)이 임명하는 상담역(相談役)이라는 것을 두게 하였으며, 또 지정면에 한하여 재정차관(財政借款), 즉 기채(起債)을 할 수 있게 하였다.[62] 재정차관은 상하수도 부설 등의 많은 예산을 필요로 하는 사업을 가능케 하는 것이었다.

지정면으로 지정된 23개 면은 실제로 일본인 거주자가 250호 이상 존재하거나 일본인 대 한국인 비율 30% 이상인 곳이었다. 손정목에 의한 이들의 성격 분류는 다음 표와 같다.

표 1 지정면의 성격별 분류
(孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社, p.146을 바탕으로 작성)

도시 성격	도시명
도청소재지	청주, 공주, 전주, 광주, 진주, 해주, 의주, 춘천, 함흥
군사도시	진해, 나남, 회령
경부, 경의, 호남선 연선으로 다수의 일본인이 거주한 곳	영등포, 수원, 송도(개성), 대전, 강경, 조치원, 금천, 익산(이리)
주요 어항으로 다수 일본인이 거주한 곳	포항, 통영(충무)
종전 개항장으로써 도시 형태가 갖추어진 곳	성진

61) 영등포구청, 『영등포구지』, p.4.

62) 朝鮮總督府, 1935『施政二十五年史』, pp.240~241.

지정면 지정을 전후한 영등포의 일본인 비중은 한일합방 이후의 자료들에서 파악할 수 있다. 먼저 한일합방 직후인 1910년 12월 말일 현재로 조사한 「주요시가지현재호구(主要市街地現在戶口)」에 의하면 영등포 시가지, 즉 역을 중심으로 한 영등포리(永登浦里) 내의 한국인은 279호 971인, 일본인은 212호 651인으로 합계491호 1,622인이며[63], 인구에 있어서는 일본인이 40.14%에 달하여 상당한 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 이 수치는 일본인 수에 있어서는 경기도의 도청소재지인 수원의 634명보다 많은 것이며, 비율에 있어서도 당시 대도시인 경성부(京城)의 13.8%, 평양(平壤)의 16.7%, 대구(大邱)의 20.8%를 크게 상회하고 있다. 물론 58.3%의 대전(大田), 46.7%의의 군산(群山)에 비해서는 낮은 수치이기는 하지만 41.5%의 인천(仁川), 34.5%의 부산(釜山)과 비슷한 일본인 비율을 가지고 있다.[64]

한편 지정면으로 지정되기 직전인 1916년 말 현재의 「주요시가지현재호구(主要市街地現在戶口)」에 의하면 영등포면(영등포리, 당산리, 양평리)의 인구는 한국인이 1,758명, 일본인이 1,234명, 전체가 2,992명이며, 일본인이 전체 인구의 41.2%를 차지, 1910년 당시와 거의 다름없는 비율을 보이고 있다.[65] 즉 영등포 지역은 일본인 거주밀도로 보아 대표적인 일본인 시가지였다고 할 수 있으며, 이것이 인구수가 비교적 적음에도 불구하고 영등포가 지정면(指定面)으로 지정되는데 크게 일조한 것으로 보인다.

지정면 지정은 1919년에 이르러 면장 자문기관인 면협의회(面協議會) 회원의 선출방식에도 영향을 미쳤다. 3.1 운동 이후 부임한 사이토 마코토(齊藤實) 총독(總督)은 부임 다음날인 1919년 9월 3일에 발포한 시정방침(市政方針) 훈시(訓示)에 지방자치제도에 관한 내용을 언급한 바 있으며 이는 1920년 3월경 대체의 성안을 보고, 5~6월경에 법제국(法制局)의 심의를 마쳐 7월 29일부로 관계법령의 대부분이 발포되었다. 「면제(面制) 중 개정(改正)」(제령(制令) 제13호) 「동(同) 시행규칙(施行規則) 중 개정(改正)」(총독부령(總督府令) 제103호)에서는 부(府)와 동일하게 면장(面長)의 자문기관으로 면협의회(面協議會)를 두었으며 면장이 의장(議長)을 맡고 이 외에 협의회원을 두게 하였다. 이 협의회원이란 명예직인데

---

63) 朝鮮總督府統計年報 1910년도판, 제64표. (영등포구청, 『영등포구지』에서 재인용)

64) 영등포구청, 『영등포구지』, p.60.

65) 朝鮮總督府統計年報 1916년판 47표「주요시가지현재호구(主要市街地現在戶口)」(영등포구청, 위의 책, p.64.에서 재인용.)

임기는 3년이며, 정원은 면의 인구 규모에 따라 8~14인의 짝수로 구성되었다. 선출방법은 일반적인 면의 경우 군수(郡守) 또는 도사(島司)가 임명하게 되어 있는데, 지정면 협의회원의 경우에는 주민의 직접선거로 선출하게 되어 있어 조금 더 민주적인 면모를 가지고 있다고 할 수 있다. 이 법령 발포 당시 협의회원 선거 자격이 주어진 면은 1917년 9월 19일자 총독부령 제 67호에서 지정하였던 23개 면에 황해도(黃海道) 황주군(黃州郡) 겸이포면(兼二浦面)이 추가된 총 24개 면이다.

즉 이 법령은 자치성을 부여한다는 미명하 결국은 일본인 비율이 높아 일본인의 영향력이 큰 곳에 대해서만 자치성을 인정한 것인데, 이는 선거권, 피선거권자의 요건을 '1년 이상 그 면에 주소를 가진 독립생계를 영위하는 남자로서 면부과금 연액 5원 이상을 납부한 자'로 두어 일본인에 비해서 재력이 부족한 조선인들을 최대한 배제시킨 데에서도 알 수 있다. 또한 손정목은 이조차도 결국은 지방자치와는 거리가 매우 멀며 면협의회란 사실상 하나의 장식물에 불과하다고 지적하고 있는데, 그 이유는 면협의회란 집행기관인 면장(面長)의 자문기관(諮問機關)이었을 뿐이라는 점, 그리고 협의회의 의장은 협의회에서 선출되는 것이 아니라 면장이 당연직 의장이 되었으며 그 권한이 대단히 컸다는 점, 그리고 면장은 원래 공리(公吏)였으나 실제적으로는 국가의 대우관리였다는 점, 그리고 자문에 부(付)할 사항이란 면협의회의 경우, 세출·입 예산과 부과금·사용료·수수료 또는 부역(賦役)·현품(現品)의 부과 징수, 차입금(借入金)에 관한 사항 등으로 극히 한정되어 있었다는 점들로[66] 미루어 실제로는 그다지 힘을 발휘하지 못했을 것이기 때문이라고 하였다.[67]

이렇게 일본인 비율에 의하여 지정면으로 지정되었고, 비록 그다지 실효성 없는 지방자치제를 도입하기는 하였으나, 여전히 지정면으로 지정되었다는 사실은 영등포 지역이 기타 군면(郡面)과 다른 위상을 가지게 되었다는 것을 의미하는 것임에는 틀림없다.

---

66) 도지사는 중앙정부가 천황의 이름으로 임명하는 勅任官이었고, 부윤은 총독이 임명하는 고등관(奏任官)이며, 전원 일본인이었다. 면장은 원래 公吏였으나 1922년 8월 10일자 칙령 제372호로 개정된 조선총독부지방관관제 제25조 제2항에 '면에 면장을 둔다. 판임관대우로 한다. 다만 50인에 한하여 이를 주임관 대우로 할 수 있다'라고 규정함으로서 국가의 대우관리가 되었다. 단, 1920년 당시에도 이미 지정면의 면장은 전원이 일본인이었고 동시에 주임관 대우였다.

67) 영등포구청, 앞의 책, p.60.

나아가 1930년 12월 29일 조선총독부령(朝鮮總督府令) 제103호에 의하여 읍(邑)이라는 제도를 새로 창설, 기존의 41개 지정면[68]을 1931년 4월 1일자로 읍(邑)으로 승격키기로 하였다. 이 법령에 의하여 영등포는 청주(淸州)·대전(大田)·전주(全州)·광주(光州)·해주(海州)·춘천(春川) 등의 도청소재지(道廳所在地) 면들과 함께 읍으로 승격하였다.[69] 지정면이 읍으로 개칭되면서 변화한 점은 일반면(一般面)에는 종전처럼 자문기관인 면협의회(面協議會)이 설치되지만 읍에는 부(府)의 부회(府會)와 동일하게 의결기관(議決機關)인 읍회(邑會)가 설치되어 조금 더 자치적(自治的) 역량이 늘어나게 되었다는 점이다. 또한 지정면(指定面)은 호칭에 있어 도시명 뒤에 '면'이 붙을 뿐이므로 일반면(一般面)과 구별이 되지 않았던 데 비해 '읍(邑)'으로의 변환은 명칭에 있어서 그 차이를 더 직접적으로 드러내는 것이었다.

3.2.2 자체적 도시계획 시도

영등포에서는 공식적인 면협의회(面協議會) 이외에도 시흥군수(始興郡守)와 영등포면장(永登浦面長) 등의 관리(官吏) 및 유지(有志)들이 중심이 되어 자체적인 모임을 조직, 지역 발전을 위한 여러 활동을 전개하였다. 이러한 활동에 대한 기록은 신문기사 등을 통하여 1920년대 중반 이후의 것들만 확인이 되는데 그 내용은 다음과 같다.

1926년 7월 12일에는 영등포 지역의 공회당(公會堂) 역할을 하였던 무덕관(武德館)에서 카미오(神尾) 시흥군수(始興郡守)의 사회로 유지자 간담회를 개최하고 홍수시 대책에 대한 협의를 한 후 경성-영등포간 통화료(通話料)의 저감, 전차(電車) 개통의 촉진, 주택 경영에 대한 원조 등을 적극적으로 기성하기 위하여 '영등포 시민회(永登浦 市民會)'를 조직, 교섭 및 운동위원으로 카미오(神尾) 군수, 영등포면장(永登浦面長) 외 20명을 선정하였다.[70] 1926년 7월 16일에는 조선

---

68) 수원, 청주, 충주, 공주, 대전, 강경, 조치원, 천안, 전주, 익산(이리), 정주, 광주, 여수, 제주, 김천, 포항, 경주, 안동, 상주, 진주, 진해, 통영, 밀양, 해주, 겸이포, 사리원, 안주, 의주, 정주, 선천, 강계, 춘천, 강릉, 철원, 북청, 나남, 성진, 회령, 웅기

69) 영등포구청, 『영등포구지』, p.4.

70) 「永登浦市民會, 地方 發展策을 講究하고저 有志懇談會에서 組織」, 『東亞日報』,

인 중심 마을인 구영등포리(舊永登浦里)의 동민회(洞民會)가 영등포리의 토기조합(土器組合)[71] 이사(理事)이자 지역 유지(有志)인 정인환(鄭寅煥)[72]의 주도하에 진행되어, 홍수의 대책 등에 대하여 결의하였다.

같은 해 8월에는 면장인 후지타 노부히코(藤田信彦)가 주최자가 되어 각 계급의 인사를 망라한 '영등포 번영회(永登浦 繁榮會)'를 조직, 주택 경영 문제, 전화료 저감 문제, 전차 연장 문제, 영등포의 경성 편입 문제 등에 대하여 논의하였다.[73] 또 같은 해 10월에는 영등포 지역 뿐 아니라 노량진(鷺梁津) 지역과 담합하여 공동으로 '강남발전회(江南發展會)'를 발족시켜 한강인도교(漢江人渡橋) 노폭 확장, 노량진~영등포 간 도로 개축, 영등포까지의 전차 연장, 시구개정안 발표 촉진, 영등포와 노량진의 경성부 편입 등에 대하여 논의하였다.[74]

1926.07.15. / 「영등포 시민회, 유지간담회에서 조직」, 『시대일보』, 1926.07.15.

71) 영등포토기조합은 정인환의 발기(發起)로 1925년 11월에 세워진 조직이다. 이는 시흥군의 특산품이기도 한 영등포토기의 규격이 통일되어 있지 않아 당업자 간에 느꼈던 불편을 해소하고자 만들어졌다. 조합은 시흥군으로부터 천 여원의 보조를 받아 생산 능률 증진, 규격의 통일화, 품질 개량 등을 위해 노력하였다. 1926년 10월 현재 조합원 수는 130명에 달하였다. (「永登浦土器組合」, 『東亞日報』, 1926.10.03.)

72) 구영등포리에 거주하는 조선인 지역 유지로 토기조합 설립 외에도 마을 안에 조선인 아동 교육을 위한 영창의숙(永彰義塾)을 설립하였고, 1900년에 세워진 영등포교회를 1921년에 벽돌조로 신축할 때 주관하고 금전적으로도 많은 공헌을 하였으며, 조선인을 위한 주택단지를 건설하는 등, 지역 조선인을 위하여 많은 힘을 쓴 인물이었다. (「巡廻探訪 文化輸入에 至極히便利(2) 京城에連接된始興」, 『東亞日報』, 1926.10.04. / 「巡廻探訪 文化輸入에 至極히便利(3) 京城에連接된始興」, 『東亞日報』, 1926.10.05.)

73) '시외 영등포에서는 면장 藤田信彦씨가 주최자가 되여 각 계급의 인사를 망라하야 영등포 번영회를 조직하고 주택경영문제 영등포를 경성에 편입할 문제 등에 대하야 결의를 하엿다는데 주택경영문제는 지금부터 서두르면 땅갑이 앙등할 념려가 잇슴으로 경영자의 구체적 출현을 기다려 계획하기로 하고 경성서부터의 시외 전화 일통화료를 이십전에서 십오전으로 감할 것을 운동하기로 전차는 이번에 한강인도교 개수를 기회로 복선전차를 영등포까지 연장케 하여 달라는 것이라더라' (「永登浦面 繁榮會, 영등포 발뎐책 강구」, 『東亞日報』, 1926.08.18.)

74) '영등포 강남발전회에서는 작십사일 오후 일곱시에 시내 서린동 명월관 지점에서 발기회를 개최하고 한강인도교를 십이간 폭으로 널펴줄 것과 전차를 영등포까지 늘릴 것과 시구개정안을 발표할 것 등을 경성부와 총독부에 진정하기로 하엿는바 시구개정안을 발표치 안음으로 말미아마 일반시민 주택건축에 손해가 만헛다더라.' (「永登浦 江南 發展會 작일 발긔회를 개최」, 『東亞日報』, 1926.10.15.)

'강남발전회에서는 지난 십사일 밤에 간담회를 열고 아래와 가튼 사항을 각기 당국에 진정하기로 하고 실행위원 칠명을 선정하여 운동케하리라더라

1. 한강통전차 종점에서 영등포까지 전차선로 연장건
1. 노량진 영등포간 도로 개축건 (도로폭원 12칸 내지 10칸으로 확장)
1. 노량진에 상수를 급수할 것
1. 북면에 방수제를 축조할 것
1. 영등포와 노량진을 경성부 행정구역에 편입할 것

(「永登浦 江南 發展提案 다섯가지를 진정할 터」, 『東亞日報』, 1926.10.17.)

1926년의 일련의 기사에서 보도된 내용을 정리해 보면 경성-영등포간 통화료 인하, 전차 개통 촉진 등 영등포에서 자체적으로 해결할 수 없는 사안들도 다분히 포함되어 있으나, 시구개정(市區改正), 제 시설 설치 등 자체적인 도시 개선 노력도 적지 않게 시도되고 있으며, 이 시기에 자체적인 '번영회(繁榮會)' 혹은 '발전회(發展會)'라는 조직을 만들고 정기적인 활동을 하였다는 사실 자체에도 의미가 있다고 생각된다.

영등포에서 계획한 시구개정에 대하여 자세한 내용을 알 수는 없지만, 1927년 1월 30일의 동아일보 기사[75]에서 '경기도 시흥군 영등포는 경성과 인접된 소도시(小都市)로 경인, 경부선의 교통이 편리한 관계상 비교적 속도로 발전되는 경향이 잇슴으로 카미오(神尾) 군수(郡守)와 유지(有志) 김태집(金泰潗)씨 등의 발기로 번영회를 조직하고 시구개정(市區改正), 경전(京電) 전차 연장, 전화료 인하 운동 등으로 이상적(理想的) 도시군(都市郡) 제2경성을 현출하기에 노력중'이었다는 내용으로 보아 1926년에 발기된 영등포 번영회에서 시구개정을 위한 계획이 준비되고 있었음을 알 수 있다. 그러나 '기간(其間) 동면(同面)에 대한 여러 가지 복잡한 문제로 인하여 모든 계획이 그만 공상(空想)에 귀(歸)하였다'고 하여 그 계획이 곧 백지화되고 말았음을 알 수 있는데, 1927년 1월에 이르러 조선인 유지(有志) 김태집(金泰潗)이 상기의 안(案)을 다시 복구(復舊)하여 후지타(藤田) 면장(面長)과 협의 후 계획 실현을 위한 재도전을 시도하였다. 구체적으로는 영등포 도시계획 첫 사업으로 시구개정(市區改正)을 실시하며, 1927년도 예산으로 공동세탁장(共同洗濯場), 공동변소(共同便所), 도수장(屠獸場) 시설 설치비를 편상(編上)할 것을 들고 있다. 흥미로운 점은 위의 제 시설들은 '다 조선인(朝鮮人)을 위하는 사업'이기 때문에 이 계획의 실현은 '순(純) 조선인(朝鮮人) 본위(本位)의 대도시(大都市)'를 위한 것이라고 보도되고 있는데, 이는 동아일보라는 매체 특성상 다소 과장된 표현이 사용된 것으로 생각된다.

김태집이 주도한 상기의 계획이 얼마나 시행되었는가에 대해서는 후속 기록이 없어 알 수 없지만, 1928년 3월 단계에서 공동세탁장 설치마저도 아직 실시되지 않은 것으로 보아[76] 시설 설치는 고사하고 시구개정 역시 전혀 실현되지 않았던

---

75) 「永登浦市區 改正, 不遠에 實現될 터」, 『東亞日報』, 1927.01.30.

76) 조선인에 필수한 시설의 필요를 느끼게 되는바 그 중에도 제일급무인 공동묘지로 말하면 구로리 후록에 설정되어 잇스나 면적이 불과 2400평임으로 다시 더 매장할 여지가 전무함으로 연래로 일반의 여론이 불등하든 것이며 조선인 생활에 불가결할 의복 등의

것으로 짐작된다. 1928년 2월에 이르러 김태집 외의 유지들도 다시 행동을 일으키기 시작한다. '수년 전부터 지역 발전을 위해서 필요하다고 느꼈으나 실현을 보지 못한 도시계획(都市計劃)'을 실현하기 위하여 영등포면(永登浦面) 및 일반유지(一般有志)가 면사무소(面事務所)에서 협의한 결과 '영등포도시계획위원회(永登浦都市計劃委員會)'를 조직하기로 한 것이다. 영등포도시계획위원회는 도로, 배수로, 시장·공원의 3부(部)로 구성되며, 각 부에 대하여 임원을 선정하였다.[77] 1929년 1월에 이르러 영등포시가지계획조사위원들에게 조사재자도면(調査材資圖面) 50여장이 배부되었고, 각 부에서 실행 계획에 착수하였다. 제1부인 도로부(道路部)에서는 도로조사를 통하여 간선도로(幹線道路) 및 일부 지선도로(支線道路)의 설정하고 이에 대한 노폭(路幅)을 결정하였다. 제2부인 배수로부(排水路部)에서는 배수로 조사를 통하여 간선배수로를 설정하였다. 제3부인 시장공원기타부에서는 공장과 주택지의 구획(區劃), 시장과 공원 등 시설의 선정, 학교와 병사(病舍) 등의 위치 선정 등을 시행하였다.[78] 구체적인 계획도가 남아 있지 않아 정확한 계획을 알 수는 없지만, 도로망, 용도구획, 도시 시설 입지 등 도시계획에 필요한 기본적인 요소들을 두루 갖추고 있었던 것으로 보아 상당히 본격적인 계획이 이루어졌음을 짐작해볼 수 있다. 특히 공장과 주택지를 구획한 사실은 향후 영등포가 공장을 적극적으로 유치하여 도시 성장을 도모하고자 했던 바램과 이러한 공장과 주택지를 미리 구분하여 양호한 주거환경을 확보하고자 한 의도 등을 읽을 수 있다는 점에서 시사적이다.

세탁할 장소가 업서서 일반가정 부인들이 고통밧는 세탁장 문제 등이든 것을 의원 김태집씨가 금반 면협의원 회의에서 그의 腹案을 제출하야 만장일치로 가결이 되엇슴으로 금년중에는 일반이 다년중 기대하든 2개 신규사업의 실현을 보리라는데 그 내용을 듯건대 공동세탁장은 조선인 부락을 중심으로 하야서 적당한 위치를 정한다하며 공동묘지는 현재위치(구로리후록)에 4000여평을 더 매입하기로 하얏다더라 (「共同洗濯場設置하고 共同墓地도 擴張, 多年懸案의 永登浦二大計劃, 今年中에 實現方針」, 『東亞日報』, 1928.03.28.)

77) 「永登浦都市計劃 道路 排水路 市場 公園 等 委員會組織하고 活動」, 『東亞日報』, 1928.02.11.

78) '시흥군 영등포는 경인, 경부 양선의 중요한 역의 소재지일 뿐 아니라 조선의 수도인 경성과 인접한 관계로 장차 상당한 발전의 희망이 잇스나 아즉까지 하등의 시설과 도시적 색채가 업슴으로 작년중 曾田 군수와 大森 영등포면장이 취임하자 즉시 此에 착안하고 영등포시가지계획조사위원회를 조직한 뒤 얼마 전에 調査材資圖面 50여장을 작제하야 차를 각위원에게 배부한 후 각부로부터 실행계획에 착수하얏다는데 각부의 담임사항은 여좌하다더라 / 제1부 (도로조사) - 1. 간선도로의 설정(지선도로의 설정 도폭관계포함) / 제2부 (배수로조사) - 1. 간선배수로의 설정 / 제3부 (시장공원기타) - 1. 공장과 주택지의 구획 / 2. 시장공원기타의 선정 / 3. 학교 病舍 등의 위치선정' (「市街地計劃調査에 着手 永登浦에서」, 『東亞日報』, 1929.01.25.)

이렇게 계획이 완성된 영등포의 자체적 도시계획은 이후 계획비 적립금을 세우고 1931년 예산에 하수구 공사비를 계상(計上)하는 등 그 실현을 위하여 구체적인 움직임이 있었음을 알 수 있다. 그러나 1931년 11년 현재 지방비(地方費) 보조금(補助金)의 관계와 15칸 폭으로 신설이 결정된 경인신도로(京仁新道路) 노선 결정 관계상 공사가 시행되지 못하고 있었다.[79] 이후에는 영등포 도시계획에 대하여 구체적으로 언급한 기사가 거의 존재하지 않아 향후 향방을 알기 힘들지만, 실제로 거의 실행되지 못한 채 수년 후 경성 편입을 맞이하게 되어 경성부 주도의 도시계획이 새로 기획・시행되게 된 여겨진다.

영등포에 도시계획위원회가 조직된 것은 당시 전국적으로 전개된 도시 단위의 도시계획 기획 분위기에 의한 바가 크다. 1919년 4월 4일에 일본에서 법률 제36호로 도시계획법(都市計劃法)이 제정, 공포되었고, 1920년 1월 1일에 이가 시행되자, 이에 자극을 받아 조선에서도 도시계획에 대한 기운이 싹트기 시작하였다. 먼저 1921년 8월에 경성에서 경성도시계획연구회(京城都市計劃硏究會)가 창립되어, 연구위원들이 모여 논의한 도시계획제도에 관한 희망사항을 당국에 건의하는 방식으로 운영되었고, 1922년 말에서 1923년 초에 이르러서는 원산(元山)[80]과 대구(大邱)[81]에서도 도시계획위원회(都市計劃委員會)가 설치되는 등 지방 도시에서도 비슷한 움직임이 나타나기 시작하였다.[82] 이러한 분위기가 조성되어 있는 상황에서 1923년에 관동대지진(關東大地震)이 발생, 동경(東京) 도심부의 시가지가 거의 전파(全破)・전소(全燒)되자 '제도복흥계획(帝都復興計劃)'이라는 이름으로 대대적인 도시계획이 시행되었다. 이를 통하여 기존에는 소유주들의 반대 등으로 시행이 어려웠던 간선도로망 부설과 토지구획정리사업(土地區劃整理事業) 등의 대대적인 도시계획이 실현되자[83] 일본 내 모든 도시에서 도시계획연구열(都市計劃硏究熱)이 불타오르게 되었고, 이 영향은 조선에도 미쳐 앞선 경성, 원산, 대구의 도시계획사업 뿐 아니라 지방소읍(地方小邑)에서도 시구개정사업에 대한 움직

79) 「永登浦邑의 下水工事陳情」, 『東亞日報』, 1931.11.25.

80) 원산의 도시계획위원회는 去21일에 원산부청 누상에서 제1회위원회를 開하고 此에 대한 규정을 左와 如히 정하얏더라. (「元山都市計劃」, 『東亞日報』, 1922.12.27.)

81) 대구부도시계획위원회를 去1월 30일에 개최한바 (「大邱都市計劃」, 『東亞日報』, 1923.02.06.)

82) 孫禎睦, 『日帝强占期都市計劃硏究』, 一志社. 1995. pp.115~141.

83) 越澤明, 1991 『東京の都市計畫』, 岩波書店, pp.34~86.

임이 일어나기 시작하였다.[84] 즉 1920년대 후반에 나타난 영등포도시계획위원회 조직 및 도시계획 시도는 이러한 움직임의 연장선상에서 파악할 수 있는 것이다.

그러나 전국적으로 전개되었다고는 해도 도시계획은 기본적으로 '도시'부에서만 기획되는 사안들이었다. 또한 1920년대에 영등포에서 자체적인 도시계획을 시도한 데에는 당시 영등포가 스스로를 비교적 빠른 속도로 발전하고 있는 '소도시(小都市)'[85], '적지 아니한 도시'[86], 앞으로 '제2의 경성'[87]으로 불릴 만큼 발전할 수 있는 도시로 인식하고 있었다는 사실이 그 배경이 되고 있다. 그에 대한 시도가 한창 진행되고 있는 상황에서 경성부로의 편입이 결정되어 끝내 실현되지는 못하였으나, 상당한 완성도를 가졌을 것으로 생각되는 도시계획이 자체적으로 기획되었다는 사실은 영등포가 자치적인 지방 소도시로서의 모습을 보여주고 있었던 증거라 할 수 있다.

---

84) 부산, 성진, 진남포, 인천, 평양, 신의주, 전주, 안성, 군산, 마산, 김천, 진주, 남원, 동래, 고창, 밀양, 진영, 개천, 곽산, 마산, 구성, 사리원, 선천, 연안, 영광, 예산, 예천 등에서 일어난 움직임을 신문기사를 통하여 확인해 볼 수 있다. (손정목, 위의 책, pp.143~145.)

85) 「永登浦市區 改正, 不遠에 實現될 터」,『東亞日報』, 1927.01.30.

86) 「共同洗濯場 設置하고 共同墓地도 擴張, 多年懸案의 永登浦二大計劃, 今年中에 實現方針 」,『東亞日報』, 1928.03.28.

87) 「永登浦市區 改正, 不遠에 實現될 터」,『東亞日報』, 1927.01.30.

3.3 서울 주변부로서의 입지와 한계

3.3.1 서울 주변부의 성격과 영등포

앞에서 살펴보았듯이 영등포는 군청소재지·지정면(指定面)으로서 독자적인 도시로서 발전하는 한편으로 서울이라는 도시의 주변부(周邊部)이기도 하였다. 이 절에서는 서울 주변부로서의 영등포의 성격에 대하여 알아보기 위하여 먼저 근대기 서울의 주변부에 대하여 살펴보고 그 안에서 영등포의 특징에 대하여 고찰해보고자 한다.

주변부란 단순히 어떤 대상의 주위를 두르고 있는 영역을 뜻하는 것이기 때문에, 실제로 어떤 도시의 주변부라 하였을 때 그 경계를 정확하게 그려내는 것은 사실상 불가능하다. 이 논문에서는 서울의 주변부를 서울의 영향을 비교적 강하게 받는 인접한 지역 정도의 뜻으로 사용하고 있다. 그러나 20세기 전반기에 한하여 생각해 볼 때, 1936년의 서울 행정구역 확장 범위는 그 이전의 서울 및 주변부의 변화를 반영한 결과라는 점을 감안한다면 대략 상기의 범위를 이 시기 서울의 주변부 범위로 간주하여도 큰 오류는 없을 것으로 생각된다.

도시 주변부의 성격은 도시의 정의에 따라서도 달라질 수 있다. 도시가 시가지화가 이루어진 범위를 뜻한다면 그 주변부는 대부분 자연이 될 것이며, 도시가 성벽이나 행정구역 등의 명확하게 정의된 경계의 내부를 뜻하는 경우 그 주변부는 시가지화가 이미 이루어진 지역일수도 있고 아닐 수도 있다. 본 논문에서는 본 연구의 목적과 취지에 따라 대체로 후자의 정의에 따라서 논의를 진행하고 있다.

근대 도시 주변부는 그 기능에 따라 크게 도시의 반대항(反對項)으로서의 자연 혹은 비일상(非日常)을 즐기는 유락(遊樂)의 장소, 도시의 혐오시설(嫌惡施設)을 축출하는 장소, 그리고 포화 상태에 이른 도시가 개발을 통하여 그 영역을 넓혀 나가는 장소로 나눌 수 있을 것이다. 이러한 각각의 기능이 근대기 서울에서는 어떻게 나타났는지 조금 더 자세히 살펴보도록 하겠다.

일제시대에는 지식인이나 돈 푼 있는 사람들 사이에 '야외(野外) 산보(散步)'라

는 것이 유행하였다.[88] 특히 봄·가을철에 중산층들은 도시의 번잡함을 벗어나 너도나도 야외로 향하였는데, 이 야외는 곧 자연을 의미하는 것이었고, 당시에는 '교외(郊外)'라는 단어 역시 이러한 도시 주변부의 자연을 지칭하는데 종종 사용되었다.

서울 시민들이 주로 자연을 즐기는 곳이 어떤 곳이었는지 알아보기 위하여 1920년~1940년 사이의 『동아일보』 기사에서 제목에 '교외(郊外)'[89]가 들어가는 것을 검색한 후, 기사 내용에서 자연을 즐기거나 유락(遊樂)을 위한 장소로 지칭된 지명·시설명을 뽑아 보았다. 그 목록은 다음과 같다.

표 2 1920~1940년 동아일보에 나온 근대 서울 유락지 목록

지명	등장회수	동아일보 게재연도
동소문밖	2	1921[90],1932[91]
동대문밖	2	1932[92],1933[93]
청량리	10	1923[94],1924[95],1926[96],1927[97],1928[98],1932[99], 1933(2)[100],1934(2)[101]
청량사	2	1929[102],1933[103]
영도사	1	1929[104]
탑골승방	2	1929[105],1933[106]
왕십리	1	1933[107]
장충단	2	1932[108],1933[109]
신당리	1	1933[110]
성북동	1	1933[111]
자하문밖	1	1933[112]
세검정	2	1933[113],1935[114]
경국사	1	1933[115]
당인리	1	1933[116]
마포	2	1928[117],1933[118]
서빙고	1	1933[119]

88) 정선태, 「청량리 또는 '교외'와 '변두리'의 심상 공간 - 한국 근대문학이 재현한 동대문 밖과 청량리 근처-」, 『서울학연구』 No.36, 2009, p.85.

89) '교외(郊外)'라는 단어로 검색한 것은, 도시 주변부에서 자연을 즐기거나 유락을 위한 장소가 대부분 '교외(郊外)' 지칭되었기 때문이기도 하지만, 당시 도시 주변부를 지칭하는 단어 중 '교외(郊外)'가 가장 일반적으로 사용되었기 때문이기도 하다. 당시 도시 주변부를 지칭하는 단어로는 '교외(郊外)' 이외에 '근교(近郊)', '주변(周邊)', '외곽(外郭)', '변두리' 등이 있는데, 1920~1940년도 동아일보 기사를 이들 단어로 검색한 결과, '주변'(제목+본분으로 검색했을 때 8건), '외곽'(동 9건), '변두리'(동 7건)는 거의 사용되지 않고, '근교'(동 171건)가 그나마 자주 사용되지만, '교외(제목으로만 검색했을 때 202건)'에 비하여 그 빈도는 매우 낮다.

지명	등장회수	동아일보 게재연도
연희정	1	1933[120]
뚝섬	1	1933[121]
한강	2	1933[122],1938[123]
인천	2	1928[124],1933[125]
의정부	2	1934[126],1935[127]
의정부 망월사	2	1933[128],1935[129]

90) 「한식을 마지하는 교외의 봄빗, 작오일 동소문밧 목장에서(寫)」,『東亞日報』, 1921.04.06.

91) 「郊外로 花苑으로 三春行樂의 人波,『東亞日報』, 1932.04.25

92) 위의 기사.

93) 「郊外에 賞春客 沙汰, 昌慶苑에만 萬名 快晴의 日曜!,『東亞日報』, 1933.04.17

94) 「락엽진 교외의 쓸쓸한 나무(사)」,『東亞日報』, 1923.11.29

95) 「첫녀름의 교외, 비지나간뒤 청량리 수풀에서(寫)」,『東亞日報』, 1924.05.09

96) 「신추교외(寫)」,『東亞日報』, 1926.09.08

97) 「落木寒天 락엽지튼 교외(寫청량리에서)」,『東亞日報』, 1927.10.31

98) 「日로 晝夜 平均 살쩌가는 봄밋 춘분도 이틀밧게 안 남아 郊外엔 探春客激增」,『東亞日報』, 1928.03.19

99) 「교외의 봄은 무르녹아 가는데, 작일 청량리에서(사진)」,『東亞日報』, 1932.04.12

100) 「暑休 첫날에 郊外로! 三千餘學童이 動員,『東亞日報』, 1933.07.21.(1)
「쓸쓸한 郊外의 길[寫 청량리에서]」,『東亞日報』, 1933.12.14.(2)

101) 「郊外의 寒寂 淸涼里所見」,『東亞日報』, 1934.02.20(1)
「落葉! 한닢두닢 떨어지는 郊外의 秋色[寫]」,『東亞日報』, 1934.10.07(2)

102) 「지는 꼿 앗가와서 探花客 오락가락 창경원으로! 교외로! 昨日 曜日의 京城市內外」,『東亞日報』, 1929.04.22

103) 「오늘 내일 이틀 休日에 郊外로! 公園으로! 전차깝도 싸진 바람에 더욱 많을 봄빛찾을 行樂의 철」,『東亞日報』, 1933.04.02

104) 「新年의 郊外[寫]」,『東亞日報』, 1929.03.04

105) 「지는 꼿 앗가와서 探花客 오락가락 창경원으로! 교외로! 昨日 曜日의 京城市內外」,『東亞日報』, 1929.04.22

106) 「오늘 내일 이틀 休日에 郊外로! 公園으로! 전차깝도 싸진 바람에 더욱 많을 봄빛찾을 行樂의 철」,『東亞日報』, 1933.04.02

107) 위의 기사.

108) 「지터 가는 郊外의 秋色[寫]」,『東亞日報』, 1932.09.04

109) 「端陽節의 郊外情趣, 작일 장충단에서[寫]」,『東亞日報』, 1933.05.24

110) 「가을빛은 광주리로 가득[寫 今日郊外 新堂里에서]」,『東亞日報』, 1933.08.31

111) 「暑休 첫날에 郊外로! 三千餘學童이 動員,」,『東亞日報』, 1933.07.21

112) 「오늘 내일 이틀 休日에 郊外로! 公園으로! 전차깝도 싸진 바람에 더욱 많을 봄빛찾을 行樂의 철」,『東亞日報』, 1933.04.02

위의 결과를 통해서 알 수 있듯이 서울 시민이 자연을 즐기기 위하여 자주 향하는 곳은 성내(城內) 장충단(奬忠壇), 성외(城外)의 세검정(洗劍亭), 청량리(淸凉里) 일대, 한강변, 그리고 더 멀리는 경인선을 타고 나가야 하는 인천(仁川) 등지였다.[130] 성내 장충단은 남산자락에 조성된 수목 가득한 공원으로 서울 시민이 가장 손쉽게 갈 수 있는 곳이었다. 세검정은 북측 성벽 바로 너머에 자리한 조선시대부터 내려오던 명승지(名勝地)로 특히 북촌(北村)에 주로 거주했던 한국인들의 대표적인 유흥지였다. 한강변은 주로 여름에 뱃놀이나 물놀이 등을 하러 가는 유흥객(遊興客)이 많았고, 인천에는 월미도(月尾島) 유원지(遊園地)가 개발되어 해수욕장과 조탕(潮湯)을 목적으로 가는 사람이 많았다.[131]

---

113) 「暑休 첫날에 郊外로! 三千餘學童이 動員,」, 『東亞日報』, 1933.07.21

114) 「郊外의 秋 散策地割引, 철도국에서」, 『東亞日報』, 1935.09.24

115) 「暑休 첫날에 郊外로! 三千餘學童이 動員,」, 『東亞日報』, 1933.07.21

116) 「오늘 내일 이틀 休日에 郊外로! 公園으로! 전차깝도 싸진 바람에 더욱 많을 봄빛찾을 行樂의 철」, 『東亞日報』, 1933.04.02

117) 「첫겨울의 교외[寫]」, 『東亞日報』, 1928.11.18

118) 「오늘 내일 이틀 休日에 郊外로! 公園으로! 전차깝도 싸진 바람에 더욱 많을 봄빛찾을 行樂의 철」, 『東亞日報』, 1933.04.02

119) 위의 기사.

120) 위의 기사.

121) 위의 기사.

122) 위의 기사.

123) 「五月의 日曜 ; 郊外의 발자욱은 흙내요 田園의 呼吸은 香氣롭다, 『東亞日報』, 1938.05.09

124) 「日로 晝夜 平均 살쩌가는 봄밋 춘분도 이틀밧게 안 남아 郊外엔 探春客激增」, 『東亞日報』, 1928.03.19

125) 「暑休 첫날에 郊外로! 三千餘學童이 動員, 『東亞日報』, 1933.07.21

126) 「郊外의 春色, 昨日 議政府에서[寫]」, 『東亞日報』, 1934.02.28

127) 「郊外의 秋 散策地割引, 철도국에서」, 『東亞日報』, 1935.09.24

128) 「오늘 내일 이틀 休日에 郊外로! 公園으로! 전차깝도 싸진 바람에 더욱 많을 봄빛찾을 行樂의 철」, 『東亞日報』, 1933.04.02

129) 「가을빛 가득한 교외로!, 『東亞日報』, 1935.09.27

130) '봄빗을 차저 금잔뒤속입푸릇푸릇 솟아나오는 교외 들과 산에나 실버들가지 늘어진 강변으로 또는 봄빗에 넘슬거리는 해변으로 行樂의 '씨-슨'은 왓다. (중략) 벌서부터 봄빗을 온몸에 실고 그래도 부족하야 혹은 昌慶苑 혹은 장춘단으로 또문 밧그로는 청량리나 영도사를 차저가는이 좀더 멀리 인천으로 春裝한 사람들의 걸음거리가 잇대어잇섯다' (「日로 晝夜 平均 살쩌가는 봄밋 춘분도 이틀밧게 안 남아 郊外엔 探春客激增」, 『東亞日報』 1928.03.19.)

131) 인천의 경우처럼 교외에 인공적인 유원지를 만드는 것은 근대기 서양의 도시에서 시

그림 48 세검정
「세검정」,
『東亞日報』19
27.02.06.

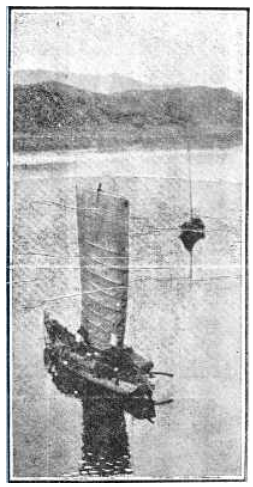

그림 49
한강배놀이
「이제부터는배
노리
작일한강에서본
바」,『東亞日報
』1921.05.28.

그러나 가장 손꼽히는 교외 유락지(遊樂地)는 청량리(淸凉里)였다. 청량리 지역은 원래 구릉지였는데 중앙 구릉의 서남쪽에 면한 완만한 경사지와 그 근처의 평지에는 노송(老松)을 주로 한 밀림(密林)이 있었다.[132] 이 밀림 지역에 1895년 명성황후(明成皇后)의 홍릉(洪陵)이 들어서면서 동대문에서 이에 이르는 도로에 백양수(白楊樹) 가로수길이 형성되었으며[133], 1897년에는 홍릉참배의 편을 도모한다는 이유로 전차가 개통되었다. 고종(高宗) 승하(昇遐)에 따라 홍릉이 1919년 금곡(金谷)으로 이장(移葬)된 후에는 이 터에 영휘원(永徽園), 숭인원(崇仁園) 등의 묘와 임업시험장(林業試驗場) 등이 자리하였는데, 이러한 시설 입지로 인하여 밀림이 보존될 수 있었다. 즉 청량리는 원시적인 자연, 즉 숲과 개울 등이 남아 있

작되었으며, 후에 일본에서도 유행하였고, 한국에도 이러한 유원지를 건설하려는 시도가 종종 있었다. 1921년 일본에서 창립된 '화이트시티주식회사'는 '유락지의 경영 및 임대', '운동경기장의 경영 및 임대', '제연예 및 경기의 흥행 및 중개', '일반운동경기선수의 요청', '각종공진회전람회의 경영'을 목표로 설립되었다. 이 회사에서 京濱전철과 협력하여 川崎大師근방 강변에 설치하려고 한 '세계제일류유람장'(실제로 지어지지는 않음)의 취지서에서

'大都의 먼지를 뒤집어쓰고 週日의 고투를 끝낼 때, 누구라도 하루 위안의 천지를 생각하지 않는 자 없다. 이를 泰西에 보면, 런던에 수정궁, 올림피아 있으며 뉴욕에 코니아일랜드 있으며, 바리에 니스가 있으며, 기타 로마, 베를린, 브뤼셀 등 세계의 대도에 그 近郊淸興의 땅이 없는 곳이 없다.'

라고 하여 제외국의 대도시에는 교외에 청유의 땅이 있다고 강조하고 있다. 그리고 동경에도 아사쿠사6구 등의 歡樂場이 있으나, 서구 리조트에 비하면 질도 양도 빈약하다고 비판하고 있다.

132) 서울특별시, 2001『서울都市計劃沿革』, p.35.

133) 京城府, 1934~1941『京城府史』

고 동시에 이러한 시설들을 위하여 새로 잘 정비된 길과 시설이 마련되어 있어 편리한 자연공원과 같은 역할을 할 수 있었던 것이다. 이러한 청량리의 자연 풍경 혹은 농촌 풍경은 『동아일보』 등에 '교외(郊外)'의 풍경으로서 계절마다 종종 등장하여 자연으로서의 '교외'를 재생산하였다.

그림 50 청량리의 풍경
(「첫녀름의교외
비지나간뒤청량리수풀에서」,
『東亞日報』1924.05.09.)

그림 51 동대문 밖 교외 (1920년 무렵)
(서울특별시사편찬위원회, 2002『일제침략
아래서의 서울 : 1910-1945』, p.177.)

더불어 청량리에는 '탑골승방', '영도사(永導寺)', '청량사(淸凉寺)' 등의 절이 자리하였는데, 이러한 절들도 유흥지의 역할을 담당하였다. 예를 들어 안암정(安巖町)에 자리하는 개운사(開運寺)는 노송(老松)들이 번성하고 개울이 그 사이를 흐르는 협곡에 자리하여 그 세속과 격리된 분위기로 인하여 많은 경성인사(京城人士)의 유락지가 되었고, 절을 중심으로 요정(料亭)이 30여 호나 존재하고 있었다.[134] 이들 사찰은 종교시설 본연의 신성한 공간이 아니라 남녀간 밀회(密會)의 공간 혹은 타락의 공간으로 기능하기도 하였다. 이들 절에서는 교외 나들이를 하러 온 사람들에게 술과 밥을 팔았고 방을 빌려주었으며, 한편으로는 결혼식장으로 이용되기도 하였다.[135]

---

134) 위의 책.

135) '나는 지금으로부터 滿 3年前인 昭和7년 봄 한양의 옛 城에는 봄풀이 푸르렀고 청량리 永導寺에는 녹음이 바야흐로 무르녹으려던 때 내 나이 바로 20의 봄을 맞이하게 되

저물어가는 봄 떨어지는 꽃을 앗기어 꽃의 나라 창경원으로 환락의 련디 교외로 몰리고 달리는 남녀의 로소는 자동차로 뎐차로 몰리어 간다. 꽃펴는 시절의 작 일요일만큼 창경원으로 통한동안 골목은 이십일일 아츰부터 인산인해의 사람의 물결치고 동문밧 淸凉寺 永導寺 탑골승방일대의 송림가지를 더퍼버리어 곳곳의 때만난 우슴의 실안개가 떠올랏다[136]

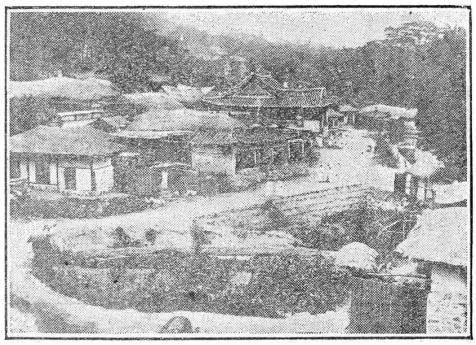

그림 52 永導寺
「只今은花柳場?永導寺의寃情」,
『東亞日報』1925.06.17.

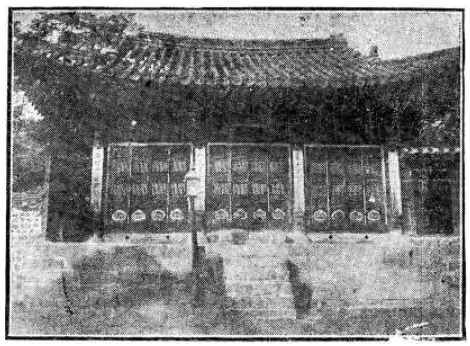

그림 53 탑골승방
「허영의거리를떠나(三)
탑골승방」,『東亞日報』1925.02.18.

다음 그림은 위의 유락지 목록 중 1936년도 서울 행정구역 안에 포함되는 것들만을 지도에 표시한 것이다. 압도적으로 동대문 밖, 동소문 밖의 청량리 지역에 여러 유락지가 몰려 있으며, 그 외에 이 외에 자하문 밖, 성북동, 경국사 등 북한산 자락 일대, 마포, 서빙고, 뚝섬 등 한강변 일대에 유락지가 주로 자리하고 있음을 알 수 있다. 그러나 한강 이남 지역은 목록에 전혀 나타나지 않아, 노량진이나 영등포가 근대 서울의 유락지 역할을 하던 지역은 아니었다는 사실을 알 수 있다.

는 해에 서울의 교외의 어느 한 조고마한 절간에서 靑春으로서의 가장 거룩하고 행복스러운 饗宴인 결혼의 예식을 끝마쳤습니다.'(최승희, 「꿈을 안고 동경으로」,『삼천리』1935.07.)

136) 「지는 꼿 앗가와서 探花客 오락가락 창경원으로! 교외로! 昨日 曜日의 京城市內外」,『東亞日報』1929.04.22.
그러나 이러한 유흥지로서의 절 운영은 우가키(宇垣) 총독 시대에 가서 폐지되었다.

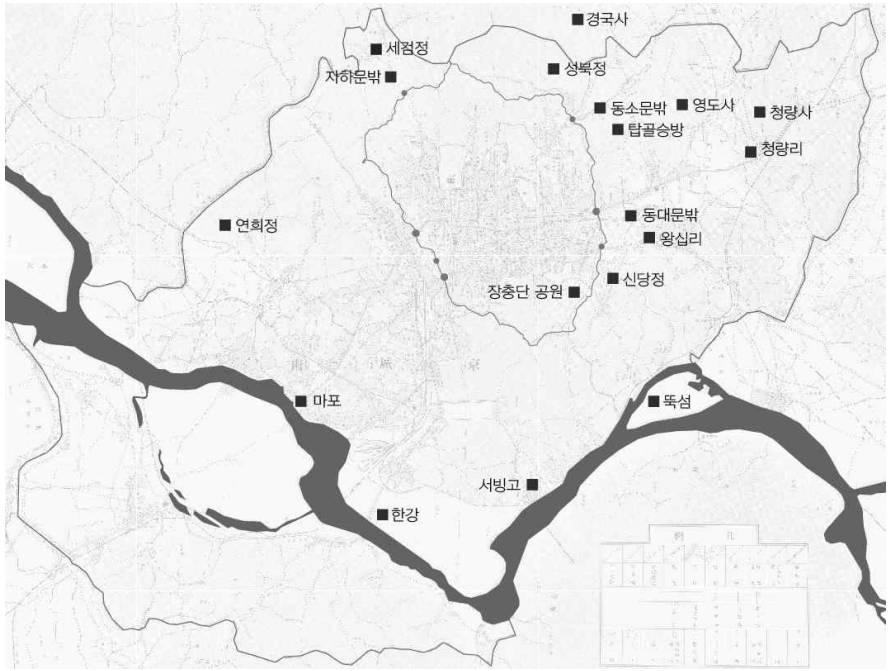

그림 54 근대 경성 주변 유락지 분포

사람들의 일상생활과 격리하기 위하여 도시 주변부에 자리하게 되는 시설 중 대표적인 것으로는 분뇨처리장(糞尿處理場)[137], 전염병원(傳染病院)[138], 도수장(屠獸場)[139], 감옥(監獄) 및 소년원(少年院)[140], 폭발위험이 있는 가스탱크[141]나 폭약을 다루는 연구소[142] 등이 있다. 위의 시설들처럼 악취를 유발하거나 위생상 문

137) 「해주읍의 분뇨장 교외로 이전결정」, 『조선일보』 1938.03.28.

138) 「시내 전염병원 교외 방축운동 개시. 시민의 생명을 위협한다고 순화원부터 이전?」, 『조선일보』 1930.02.18.
「郊外出間地에 結核療養所新築 仁川府尹이 基地實査」, 『매일신보』 1937.02.17.

139) 「釜山屠獸場新築 郊外西面의 赤崎半島에 三萬圓工費로 着工」, 『매일신보』 1936.01.12.

140) 「명년 봄頃 서대문 교외에 경비 5만원으로 중앙 감화원 신설 불량소년 백명 수용」, 『매일신보』 1936.11.26.
「하급 주사원 우대와 형무소 전매 공장 교외 이전 역설. 노량진 영등로간 버스요금 균일 촉진등등. 제 5일의 경성부회」, 『매일신보』 1937.03.17.

141) 「만일 폭발되었다면 두러빠질 그一圓, 아슬아슬한 찰나에 자연진화, 瓦斯탱크 화재후문. 탱크 이전설 대두, 이번 위험에 비추어, 인가없는 먼교외로?」, 『중앙일보』 1936.01.24.

142) 「わが國最初の爆藥研究所 京城郊外に新設 産業半島の强力な水先案內」, 『京城日報』 1936.06.07.

제가 되거나 위험한 시설 외에도 풍기적인 이유로 기피되어 교외의 입지가 선호되는 시설도 있는데, 대표적인 것이 유곽(遊廓)이나 요정(料亭)[143], 딴스홀[144] 등이다.

영등포 지역의 경우 1908년에 설치된 경성감옥(京城監獄) 영등포분감(永登浦分監)이 이러한 사례라고 볼 수 있을 것이며, 다음 장에서 자세히 다루게 되겠지만, 조선피혁주식회사를 비롯한 공장 설립도 이러한 맥락에서 이해할 수 있을 것이다.

급격한 도시 확장을 경험한 근대 도시의 주변부가 가지는 가장 큰 기능이 포화 상태에 이른 도시의 기능을 개발을 통하여 수용하는 것인데, 그 중 일반적으로 가장 큰 영역을 차지하는 것이 주택지일 것이다. 주지(周知)하다시피 서울에는 1920년대 중반부터 인구가 크게 증가하여 주변부의 시가지화가 진행되었다. 이렇게 도시 주변부에 개발되는 주택지는 크게 두 종류로 나눌 수 있는데, 주로 구도심에 들어가서 살 능력이 안 되는 사람들이 정착하여 자연발생적으로 형성된 주거지와 번잡하고 비위생적인 도시 환경을 떠나 자연 속에서 쾌적한 생활을 하기를 바라는 상류층들을 위하여 계획적으로 조성된 소위 '문화주택지(文化住宅地)' 혹은 '교외주택지(郊外住宅地)'이다. 이러한 주택지는 본래 도시 안의 공간 부족으로 인하여 주변부에 형성된 것이기 때문에 생활의 터전, 즉 일자리를 '모도시(母都市)'에 두고 있으며, 따라서 모도시의 연장, 혹은 모도시에 종속되는 관계를 지니고 있는 것으로 볼 수 있다.

전자의 자연발생적으로 생성된 주거지 분포는 대체로 서울 주변부 시가지 확장과 유사한 분포로 파악하면 될 듯하다. 아무래도 도심부에 가깝거나, 이미 어느 정도 시가지화가 진행되어 인프라가 갖추어져 있거나, 교통이 편리한 지역부터 시가지화가 진행되기 마련이기 때문에 전근대부터 이미 시가지가 조성되어 있어 전차가 빨리 부설되었던 마포를 비롯한 서쪽 한강 연안과 왕십리 일대, 고

143) 「교외 요정 소탕. 대구 경찰서에서」, 『조선일보』 1939.03.08.
「郊外散在한 料亭에 「徹夜營業」을 警告 東大門署에서 嚴重團束方針」, 『東亞日報』 1940.02.28.

144) 이 딴스·홀은, 아즉 조선안에서는 許하지를 안는 모양임니다만, 만약 된다고만 하면, 좀 市內와는 멀-즉히 떠러저 잇는 곳에다 만들어 노왓스면 함니다. 城北洞, 쪽에다 새로히 만들어 노왓스면 멧칠에 한 번씩 나가서 놀다가 자동차로 돌아 오는 것이 가장 조흘 듯 함니다. 딴스·홀은 그런 조용한 곳에 떠러저 잇는 것이 가장 조흘 듯 함니다. (「「모-단」 서울 設計案」, 『삼천리』 1936.01.)

종의 홍릉 참배를 위하여 가장 먼저 전차가 부설되었던 청량리역으로 이르는 길 주변 등에 시가지화가 진행되었다.[145] 한편 문화주택지의 분포는 아래와 같다.

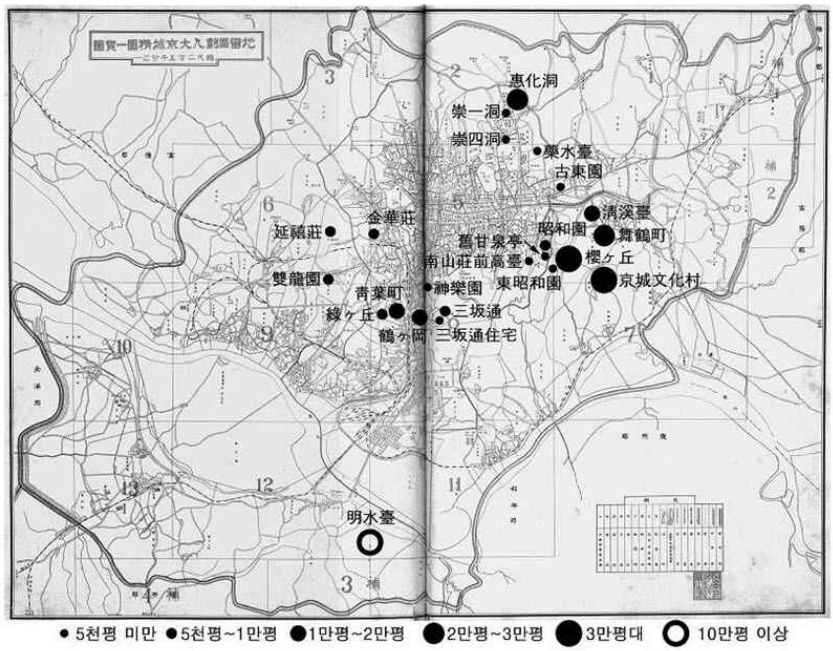

그림 5-16. 문화주택지의 위치와 규모
(1936년 地番區劃入大京城精圖을 바탕으로 작성. 수차례에 걸쳐 개발된 주택지는 하나로 묶어 처리했음.)

그림 55 일제강점기 문화주택지의 위치와 규모
(*출처 : 이경아, 「日帝强占期 文化住宅 槪念의 受容과 展開」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 2006.)

문화주택지로는 시가지에서 벗어나 맑은 공기를 즐길 곳을 선호하였기 때문에 전차 선로변의 평지보다는 도성 주변 고지대나 언덕에 자리한 경우가 많은 것을 알 수 있다. 강남 지역에는 흑석동(黑石洞)에 명수대(明水臺)라는 이름의 거대한 규모의 문화주택지가 조성되었으나, 주로 저지대로 이루어진 영등포 지역에 집단적인 문화주택지 조성 사례는 없다. 단 1920년대 중반 경 경인선·경부선 너머 구릉지의 도림리(道林里)의 경우 '경성(京城)에다 자택(自宅)을 둔 사람으로서 교외(郊外) 신성(神聖)한 공기(空氣)를 취(取)하여서[146]' 별도로 주택을 마련하고자

145) 뒷 절의 그림 참조.

146) 「永登浦 道林里間 線路通行을 禁止? 事不如意하면 永登浦와 北兩個面民大會」,『東亞日報』1927.08.08.

하는 사람이 있다는 내용의 기사가 있고, 또한 1930년의 기사[147]에서는 교외주택지 후보지로 청량리선·왕십리선·마포선 등 교외전차선 연선이나 경의선(京義線) 연선의 신촌(新村)에 더하여 경인선(京仁線) 연선의 노량진 및 영등포 부근을 거론하고 있기 때문에 영등포 지역이 당시 적어도 일부의 사람들에게 서울의 교외주택지 후보지 중 하나로 인식되고 있었던 것은 분명하다. 하지만 또한 이 기사들의 내용은 당시 영등포 지역이 대표적인 경성의 교외주택지, 즉 베드타운 역할을 하는 곳이 아니었음을 보여주는 것이기도 하다.

이상의 결과를 종합해 보면, 영등포 지역은 혐오시설의 축출처, 교외 주택지 등 일반적으로 경성의 주변부가 가지는 기능들을 어느 정도 공유하고 있기는 하지만, 강남이라는 입지와 거리로 인하여 서울에 인접한 동서부 지역에 비해서는 그러한 기능이 약하다는 사실을 알 수 있다.

3.3.2 서울 주변부로서의 영등포의 성장의 한계

본장(本章)의 초반에서 언급하였듯이 영등포는 여러 면에서 대전(大田)과 유사점을 가지고 있다. 1932년 3월에 발간된 『충청남도발전사(忠淸南道發展史)』에 기술되어 있는 대전의 발달과정은 다음과 같다.

> 지금으로부터 겨우 30년 전에는 갈대(蘆荻)가 무성한 전혀 황량한 한촌(寒村)에 불과했던 대전(大田)이라 옛 사실(史實)은 찾을 길이 없으나 지금으로부터 500여 년 전에 이조(李朝) 세종(世宗) 때부터 공주부(公州府) 관하(管下) 회덕군(懷德郡)의 일부락(一部落)이었는데 1910년에 한일합병(韓日合併)이 된 4년 후 즉 1914년 3월의 부군폐합(府郡廢合)의 결과 회덕군(懷德郡)·진령군(鎭岺郡) 및 공주군(公州郡)의 일부를 합하여 대전군(大田郡)으로 개칭되었고 당시까지 신탄진(新灘津) 가도의 회덕읍(懷德邑)에 있었던 군청을 1910년 11월에 대전(大田)으로 이전한 것이다. 원래 대전에 일본인이 이주해 온 것은 1904년 노일전쟁(露日戰爭) 당시 경부선(京釜線)의 속성공사(速成工事) 때에 철도공사 관계자가 들어온 것이 처음이며 그때에는 오늘날 은성을 극하는 혼마치도오

147) 「유일한 휴양처 안락의 홈은 어떤곳에 세울가」, 『東亞日報』 1930.09.27.

리(本町通)(원동(元洞)거리), 카스가마치도오리(春日町通)(선화동(宣化洞)거리)는 잡초가 무성한 원야(原野)와 들판으로 한국인 거주자도 겨우 수십호가 있음에 불과하였고 현재 시가(時價) 백원 이상을 부르는 시가지도 그저 1, 2전으로 매매되었을 정도이며 1904년말 일본인 거주자 수는 겨우 188인이었다. 그 후 사람도 점점 늘어가 1909년에는 2,487인이 되었으나 1909년 5월에 호남선기성회(湖南線期成會)가 조직되어 조치원(鳥致院)과 분기점(分岐點)의 쟁탈전이 전개되었으나 지(地)의 이(利)를 득(得)한 우리 대전이 승리하여 1910년 7월부터 호남철도공사가 착수됨에 이르자 일본인 거주자가 더욱 더 격증하여 1910년말에는 3,891인을 헤아려 겨우 1년간에 약 1,500인의 격증을 보았으니 '대전(大田)은 철도가 낳은 신시가지이다' 라는 말이 있음도 당연하다 할 것이다. 이리하여 1913년 10월 호남선이 개통되자 조선(朝鮮)의 부원(富源)으로 불리어지는 삼남(三南) 옥야(沃野)의 현관으로서 대전의 이름은 널리 내외에 선전되고 신(新) 내왕자(來往者) 날(日)로 달(月)로 증가하여 그 급속한 발달은 전 반도내에서도 드물게 보는 바이며 일본식(日本式) 도시로서의 특색을 점점 더 발휘하기에 이르렀다.[148]

이 글에서도 알 수 있듯이 주요 철도의 분기점으로서 철도공사 본부가 설치되고 교통의 요지로 인식되면서 일본인을 중심으로 많은 사람들이 몰려들어 시가지가 형성되었다는 점, 교통의 요지라는 이유로 1910년에 군청소재지가 된 점, 일본인 비율이 높은 교통 요지로서 1917년 지정면 제도가 처음 시행되었을 때 지정면으로 지정되었다는 점 등 구체적인 부분에 있어서도 영등포와 놀라울 정도로 많은 유사점을 지니고 있다. 지정면 시행 이후 1920년의 인구에 있어서도 대전면(大田面)이 6,104명, 영등포면(永登浦面)이 5,633명으로 거의 유사한 인구규모를 가지고 있었음을 알 수 있다.[149]

---

148) 湖南日報社, 1932『忠淸南道發展史』, pp.45~46. (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社, p.541.에서 재인용.)

149) 물론 당시 면적에 있어서 영등포면은 6.79㎢, 대전면은 1.27㎢로 그 범위에는 큰 차이가 있지만, 영등포면이 시가지화가 이루어지지 않은 전답을 광범위하게 포함한다는 사실을 감안한다면 역 주변에 형성된 시가지의 인구에 있어서는 다른 지정면에 비하여 큰 차이가 없는 것으로 간주할 수 있다.

150) 관보(官報) 1921년 2월 19일자 (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社,에서 재인용.)

151) 1930년 『國勢調査報告』 전국편・각도편 (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』,

표 3 주요 지정면 도시의 인구통계 (1920-1941)

***굵은 글씨는 부 승격 이후**

연도 / 도시명	1920 150)	1925 151)	1930 152)	1933 153)	1934 154)	1935 155)	1936 156)	1937 157)	1938 158)	1940 159)	1941 160)
開城161)	36,544	46,337	**49,520**	**52,526**	**53,614**	**54,457**	**55,482**	**56,595**	**68,500**	**72,062**	**78,828**
咸興162)	18,265	31,679	**43,851**	**42,198**	**44,612**	**52,634**	**54,350**	**61,430**	**70,000**	**75,320**	**78,433**
全州	15,862	22,683	38,595	39,210	39,877	**40,593**	**40,936**	**42,520**	**44,800**	**47,230**	**48,164**
海州163)	14,793	19,287	23,820	23,876	25,191	29,688	45,674	48,649	**-**	**62,651**	**65,988**
兼二浦	13,936	10,078	12,663	12,405	14,228	17,235	18,451	20,051	-	26,324	-
光州	12,667	23,734	33,023	35,148	38,008	**52,674**	**56,444**	**57,461**	**64,300**	**64,520**	**67,230**
水原	9,817	11,699	13,182	12,805	13,058	13,328	24,153	25,252	-	28,872	-
浦項	6,588	10,826	11,791	12,685	13,144	14,338	14,646	15,250	-	28,349	-
城津	6,512	10,196	13,823	14,181	16,913	19,349	22,064	23,496	-	62,209	-
大田	6,104	8,614	21,696	34,079	34,532	**36,378**	**37,151**	**40,001**	**46,400**	**45,541**	**47,482**
永登浦 164)	5,633	6,069	8,420	11,951	13,345	15,754	통합·소멸	-	-	-	-

一志社에서 재인용.)

152) 1930년 『國勢調査報告』 전국편·각도편 (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社에서 재인용.)

153) 1933년 말 인구 (朝鮮總督府, 1935『朝鮮の人口統計』)

154) 1934년 말 인구 (朝鮮總督府, 1936『朝鮮の人口統計』)

155) 1935년 말 인구 (朝鮮總督府, 1937『朝鮮の人口統計』)

156) 1936년 말 인구 (朝鮮總督府, 1938『朝鮮の人口統計』), 나진부(羅津府) 추가.

157) 1937년 말 인구 (朝鮮總督府, 1939『朝鮮の人口統計』)

158) 1938년 10월 현재 추계인구 (朝鮮總督府, 1940『朝鮮人口動態統計』)

159) 1941년 4월 18일자 總督府告示 제555호 (官報 1941년 4월 18일자 號外) (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社, p.208에서 재인용.)

160) 1941년 10월 현재 추계인구 (朝鮮總督府, 1943『朝鮮人口動態統計』) 진주부 추가.

161) 1930년 10월 1일 부(府)로 승격.

162) 1930년 10월 1일 부(府)로 승격.

163) 1938년 부(府)로 승격.

164) 1936년 4월 1일 경성부 편입 후 영등포구(永登浦區)의 인구수는 다음과 같다.
1942년 말 111,767명 / 1943년 말 116,886명 / 1944년 말 109,388명 / 1945년 6월말 111,102명 (서울특별시 시세일람 1948년도판 p.40, 손정목, 앞의 책 p.74에서 재인용.)

그러나 1925년에 이르면 대전면의 인구는 8,614명으로 2,500명 가까이 증가한 데 비하여 영등포의 경우 6,069명으로 400여명의 증가에 그쳤다. 1930년에 이르면 그 차이는 더 극명해져 대전면은 21,696명으로 거의 2.5배의 인구증가를 보인 데 반하여 영등포면의 인구는 8.420명에 그치고 있다. 이후 대전은 1931년 1월의 도청 이전 결정, 1932년 10월 의 충남도청(忠南道廳) 이전 등을 거쳐 인구 증가를 거듭, 부(府)로 승격한 1935년에는 약 3만6천명에 달하게 된다. 영등포도 1930년대에 들어서면 대규모 공장입지 등에 힘입어 인구 증가가 나타나기 시작하여, 서울 편입을 앞둔 1935년에는 1만5천명을 돌파하게 되지만, 1920년에 거의 비슷한 인구 규모를 형성하고 있던 대전과의 인구 차는 2배 이상으로 벌어졌다.

물론 1930년대 이후 대전의 도시 발달은 총독부를 대표하는 일본인들의 충청남도(忠淸南道) 내 한국인 중심 전통도시인 공주(公州)에 대한 세력 견제 등 정치적 이유 등이 작용하기 때문에 영등포와의 단순 비교는 어렵겠지만, 1930년대 이전의 인구 추이에서도 큰 격차가 발생하는 것은 두 도시의 입지에 기인(起因)하는 바가 큰 것으로 여겨진다. 1920년대 이후 농촌으로부터의 인구 이동에 의한 도시 인구 증가가 전국적으로 이루어지는데, 대전은 주변 도시인 공주(公州), 청주(淸州) 등과 상당한 거리가 있어 주변 농촌지역의 인구를 끌어들일 수 있었던 데 반하여, 영등포는 바로 근처에 대도시 경성(京城)이 있어 주변 농촌인구가 인구흡인요인이 더 강한 경성으로 직접 향하였을 것으로 여겨지기 때문이다. 즉 이러한 차이는 대도시 주변부라는 입지를 가진 영등포의 독자적인 도시로서의 발전 한계를 보여주는 것이라 할 수 있다.

그림 56 경성부 주변의 면

이러한 현상은 서울의 다른 주변부와의 비교를 통해서도 드러난다. 아래는 1920년대 서울 주변에 자리한 면(面)들의 인구 변화를 정리한 것이다.

표 4 경성부역 주변 마을 인구추이 (1920~30)
*출전: 京城府, 1932『京城府市計劃資料調査書』, pp.7~11
(孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程研究』, 一志社, p.145에서 재인용.)

연도		1920	1925	1930	인구증가율(%)
면	동리				
한지면	신당리	536	4,933	14,593	2,622.6
	마장리	592	903	1,811	205.9
	이태원리	1,716	3,093	4,007	133.5
	상왕십리	3,561	4,991	5,513	54.8
	하왕십리	3,770	4,999	5,997	59.1
	상기 리 합계	6,405	13,920	25,924	304.7
	면 전체	19,814	32,527	49,299	148.8
숭인면	용두리	452	1,517	1,718	280.1
	신설리	1,177	2,563	3,430	191.4
	성북리	900	1,120	1,666	85.1
	돈암리	1,412	1,830	2,462	74.4
	상기 리 합계	3941	7,030	9,276	135.4
	면 전체	9,046	23,371	30,895	241.5
용강면	아현리	2,585	5,862	10,453	304.4
	공덕리	3,415	6,784	10,888	218.8
	신공덕리	1,166	2,974	4,381	275.7
	상기 리 합계	7,166	15,620	25,722	258.9
	면 전체	22,270	32,723	45,040	102.2
연희면	북아현리	1,318	2,582	4,034	206.1
	대현리	592	854	1,299	119.4
	상기 리 합계	1,910	3,436	5,333	179.2
	면 전체	7,091	12,079	14,806	108.8
은평면	홍제내리	464	864	1,089	134.7
	홍제외리	626	728	822	31.3
	상기 리 합계	1,090	1592	1,911	75.3
	면 전체	3,304	8,334	9,226	179.2
영등포면	면 전체	5,633	6,069	8,420	49.5
계		67,158	115,103	157,686	134.8

표를 살펴보면 1920년에서 1930년 사이에 경성부를 둘러싸는 한지면(漢芝面), 숭인면(崇仁面), 용강면(龍江面), 연희면(延禧面), 은평면(恩平面)의 인구는 모두 100% 이상의 인구 증가율, 즉 2배 이상씩의 인구 증가를 보인데 비하여 영등포면은 고작 50% 정도의 증가율을 보이고 있다. 동리 별로 살펴보면, 한지면 신당리의 경우는 원래 거주 인구가 적었던 탓도 있지만 무려 2,600%에 달하는 인구 증가율을 보이고 있으며, 그 외에 마장리, 용두리, 아현리, 공덕리, 신공덕리, 북아현리 등의 지역도 200~300%에 달하는 인구증가율을 기록하고 있다. 인구증가율이 비교적 낮은 동리로는 상왕십리(54.8%), 하왕십리(59.1%), 홍제외리(31.3%) 등이 있는데, 이 중 상왕십리와 하왕십리는 1920년에 이미 3천명이 넘는 인구를 보유하고 있던 점을 감안하면 이미 시가지화가 상당히 진행되어 추가적인 시가지화의 여지가 적었기 때문으로 생각된다.

절대 인구수에 대해서는 면마다 면적이 달라 정확한 비교는 어렵지만, 여의도를 제외하면 영등포면과 거의 면적이 비슷한 용강면의 경우 1920년 시점에서 영등포 인구의 4배에 달하는 2만2천여 명의 인구를 가지고 있으며, 1930년에는 영등포 인구의 5배가 넘는 4만 5천여 명의 인구를 기록하고 있다. 그 외에 한지면, 숭인면, 연희면, 은평면 모두 영등포보다 항시적으로 많은 인구를 가지고 있다.

이러한 차이는 인구 뿐 아니라 시가지화의 면적을 통해서도 살펴볼 수 있다. 아래는 1919년 및 1936년 현재 서울 및 주변부 시가지화 정도를 당시의 지도자료를 바탕으로 표시한 것이다. 1919년은 『조선오만분일지형도(朝鮮五万分一地形圖)』를, 1936년은 『지번구획입대경성정도(地番區劃入大京城精圖)』를 참고하였다.

1919년 현재의 시가지화 양상을 나타낸 다음 지도를 살펴보면 시가지화는 주로 1914년의 경성부 경계 안에서 현저하게 나타나지만, 마포를 중심으로 한 서부 한강 연안과 동대문 밖 왕십리 주변, 뚝섬 등에도 상당히 큰 시가지가 조성되어 있음을 알 수 있다. 이들 지역은 공통적으로 조선시대 교통의 요지에 입지하여 비교적 큰 시가지가 이미 형성되어 있었던 곳으로, 시가지 밀집 정도가 영등포 지역의 시가지에 비해서 상당히 높을 뿐 아니라 시가지화된 지역의 범위도 넓은 것을 알 수 있다.

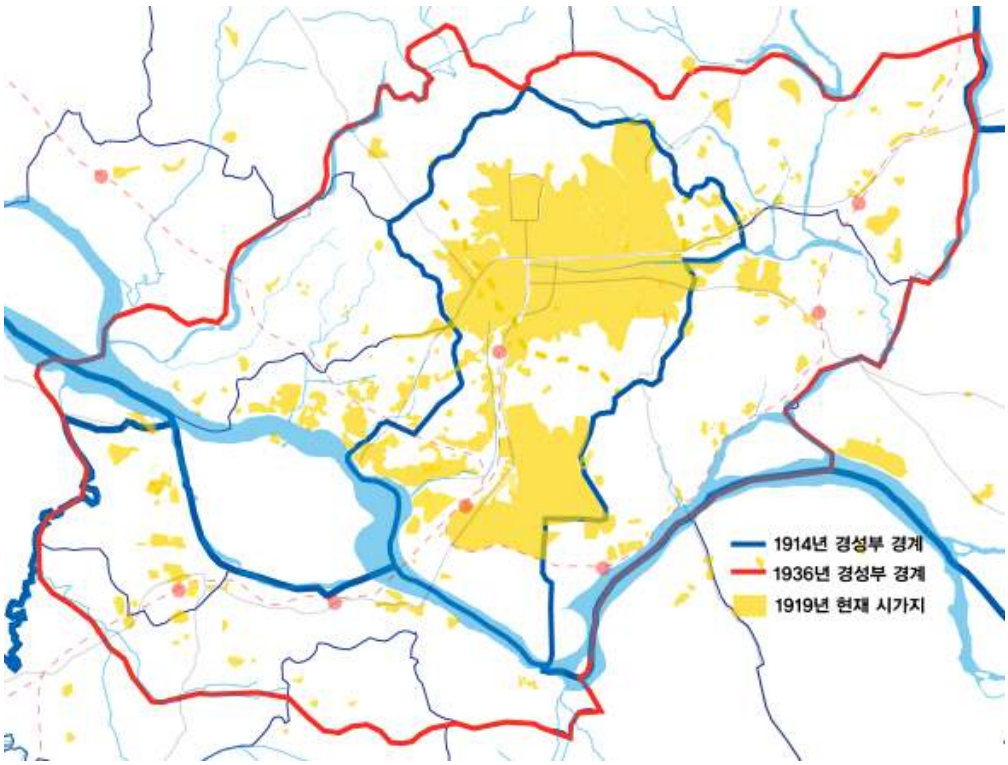

그림 57 경성 및 주변부의 1919년 현재 시가지화 양상
(*배경지도 : 朝鮮總督府, 1919『朝鮮五万分一地形圖』)

다음 지도는 1919년 현재의 시가지와 1919~1936년 사이에 시가지화된 부분을 함께 표현한 것이다. 1920년대~1930년대 전반에 걸쳐서는 경성부역 안의 미개발지였던 서울역에서 용산역에 이르는 철도변 일대와 의주로(義州路) 부근의 시가지화가 가장 많이 진행되었음을 알 수 있다. 경성부 바깥 지역 중에서는 이 시기 서쪽 지역의 시가지화가 정체 상태인 데 비하여 동쪽 지역은 시가지화가 상당히 진행되고 있는데, 동쪽 지역에 청량리선(淸凉里線), 왕십리선(往十里線) 등의 전차 노선을 따라 아직 개발되지 않은 지역들이 많이 남아 있었기 때문으로 여겨진다. 영등포 지역의 시가지 확산 정도는 서쪽 지역과는 비슷하지만 동부 지역에 비하면 상당히 저조하다는 사실을 알 수 있다. 단 앞선 인구통계에서 용강면의 인구가 1920년에서 1930년 사이에 2배 이상 증가했다는 사실을 감안한다면 이 시기 서부 지역 시가지는 면적(面的)인 확장은 적은 대신 기존 시가지의 고밀도화가 진행되었던 것으로 추정된다.

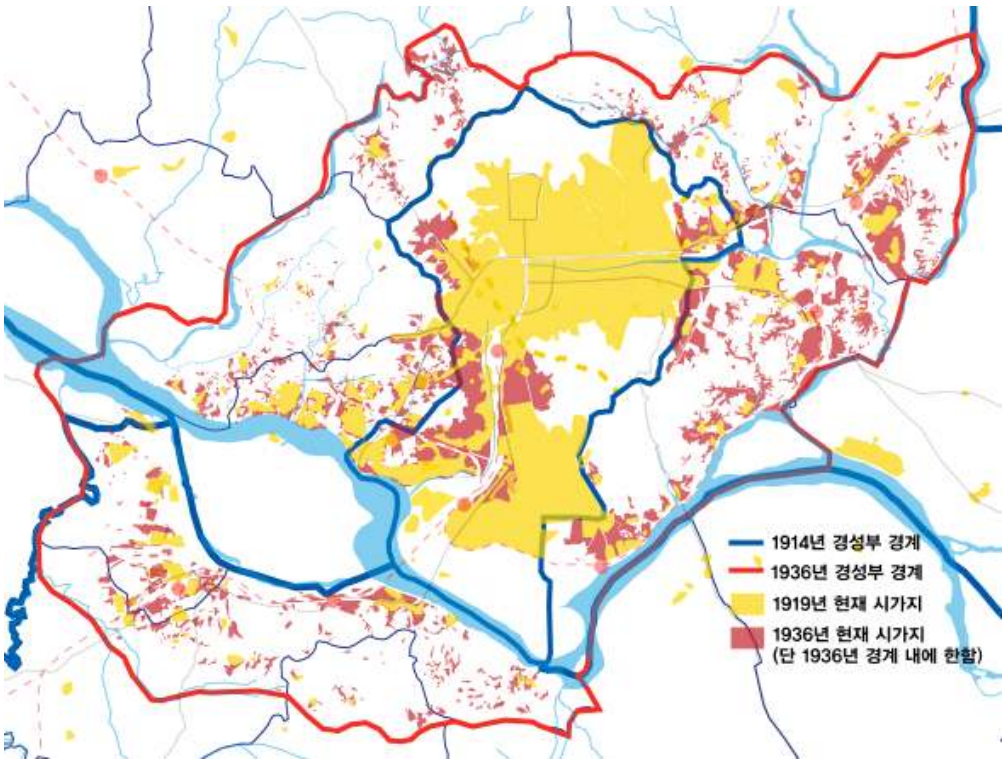

그림 58 1936년 현재 새로운 경성부 영역의 시가지화 양상
(*배경지도 : 森田仙堂, 1936『地番區劃入大京城精圖』)

이렇게 절대 인구, 인구증가율, 시가지화 정도에 있어서 지정면(指定面)인 영등포면보다 경성부 주변의 일반면(一般面)이 대체로 앞서 있다는 사실은, 영등포면의 인구 증가가 대전 등 다른 지정면에 비해서 저조한 주요 원인이 바로 근처에 자리하는 대도시 경성부의 어마어마한 인구흡인력에 있다고 결론지을 수 있다. 즉 이 시기 영등포는 강남이라는 입지상 서울의 교외주택지로서도 크게 성장하지 못하였을 뿐 아니라, 대도시 주변부라는 입지상 자족적인 도시 성장에도 한계를 가지고 있었던 것이다.

4. 서울 근교 공업지역화에 따른 서울 도시권 편입과 갈등

4.1 영등포의 서울 근교 공업지역화
4.2 일본 본토 재벌 대공장의 진출과 시가지 확장
4.3 경성의 공업도시화를 위한 영등포 편입과 갈등

4.1 영등포의 서울 근교 공업지역화

4.1.1 근대기 서울의 공업지역

1880년대 전반에 정부의 식산흥업정책(殖産興業政策)이 추진되면서 서울을 중심으로 관영(官營) 및 관민합영(官民合營)의 근대적 공장이 설립되었으나[165], 청나라의 재정 장악으로 인한 재정난으로 몇 년 못가 운영이 중단되었다. 대한제국기(大韓帝國期)에 들어서도 제조업을 육성해야 한다는 인식 확산과 일본상품 대체를 위하여 공업관계 민영 회사들이 직물업(織物業), 연초제조업(煙草製造業), 인쇄업(印刷業)을 중심으로 활발하게 설립되었으나, 연초업, 인쇄업의 일부 회사를 제외하고는 오래 지속되지 못하였다. 일본인의 증가에 따라 1905년 이후 일본인 공장들이 많이 설립되기 시작하였으나, 대부분의 공장은 소규모로 가내수공업적(家內手工業的) 형태 혹은 점포 겸 공장 형태로 상업지역을 중심으로 들어섰으며, 이러한 소규모 및 가내수공업적 공장의 수적 우세는 적어도 해방 전까지 지속되었다.[166][167]

여기서는 가내수공업적인 형태보다 조금 더 근대적인 양상을 보이는 공업지역

---

165) 1883년 잠상공사(蠶桑公司), 기기국(機器局), 삼호파리국(三湖玻璃局), 연화연무국(蓮花烟務局), 박문국(博文局), 전환국(典圜局) 등이 설립된 것을 시작으로 직조국(織造局), 조지국(造紙局), 제약소(製藥所), 제분소(製粉所)가 잇달아 설립되었다. (배성준, 「일제하 경성지역 공업 연구」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 1998, p.22.)

166) 직물업, 금은세공업(金銀細工業), 유기제조업(鍮器製造業), 제지업(製紙業), 주조업(酒造業), 칠기업(漆器業)에는 주로 한국인이 종사하였으며 철공업(鐵工業), 기와·벽돌 제조업, 서양가구제조업, 청주주조업(淸酒酒造業), 일본식 간장·된장 제조업, 제분업(製粉業), 과자제조업(菓子製造業), 제화업(製靴業), 양복재봉업(洋服裁縫業)은 주로 일본인이 종사하였다. (배성준, 위의 논문, pp.22~25.)
한편 1922년에 전체 공장의 97%를 차지하였던 중소공장은 1935년에도 여전히 97%를 유지하였으며, 그 중에서도 소공장의 비중이 전체 공장의 88%에 달하고 있다.(배성준, 위의 논문, p.128.)

167) 대공업, 중소공업, 가내공업이 상이한 재생산구조를 가지고 있기 때문에 대공장과 중소공업이 상호 연관을 맺지 못한 채 분리되었다. 대공장과 중소공장은 기술적 관련이 없는 상이한 제품을 생산하였고, 대공장에서 대량생산된 제품이 시장을 독점적으로 지배하였다. 재생산과정이 분리되고 생산품목이 분리되었으며, 광산기계, 차량 등 기계기구의 주요 부분품은 일본에서 가져다가 조립하였기 때문에 대공업과 중소공업간의 하청연관이 거의 없었다는 것이 경성 공업의 특징이다. 일본의 경우 1936년 기계기구공업에서 대공장 생산액의 25%가 하청에 의한 것이고 1939년 일본 동경시(東京市)의 아라카와(荒川), 혼죠(本所), 시나가와(品川)의 3구(區)에서 하청관련 공장이 3천 수백개에 달하였을 정도로 하청이 활발하게 전개되었지만 경성에서 대공장과 중소공장 사이의 하청은 거의 찾아볼 수 없었다. (배성준, 위의 논문, pp.126~127.)

입지를 파악하기 위해 일정 이상의 규모를 가진 대규모 공장의 입지를 중점적으로 살펴보도록 하겠다. 공장입지는 1920년도 『경성공장표(京城工場表)』에서 건평 400평 이상의 것과 1919년 경성지도 및 1936년의 『대경성정도(大京城精圖)』에 표시되어 있는 대규모 공장을 기본적으로 살펴보았고, 이 외 기타 자료를 통하여 보완하였다. 경성 및 부근에서 확인된 주요 대규모 공장의 목록 및 분포는 다음과 같다.

표 5 경성 및 주변 대형공장 목록
***명칭은 1923년 현재의 것임 / 영등포지역은 제외.**

공장명	설립 연도	위치	대지면적 (평)	건면적 (평)
조선총독부인쇄소	1904	원정삼정목		3,338
형무소연와공장[168]	1907	도화동		1,917
경성전기가스공장	1908	한강통		912
동아연초주식회사(東亞煙草株式會社)	1909	인의정		2,151
경성인쇄소	1909	신정		519
철도공작창	1906	한강통		5,573
조선연초주식회사(朝鮮煙草株式會社)	1912	의주통1정목		651
관서상회장유양조소	1915	원정2정목		400
사이토제사직물사(齊藤製絲織物社)	1917	삼판통		1,122
조선탄닌에끼스제조소	1918	원정2정목		1,520
경성제사주식회사(京城製絲株式會社)	1919	숭인정		430
종연방적(동대문공장)	1925	신설정	11,000	
동아연초주식회사 태평통공장	-	태평통		
전매국인쇄공장	-	신정		
경성전기주식회사 전차과	-	종로6정목		635

168) 대한제국기 관립 연와제조소(煉瓦製造所)가 형무소 수감자들의 작업공장이 된 것이다.

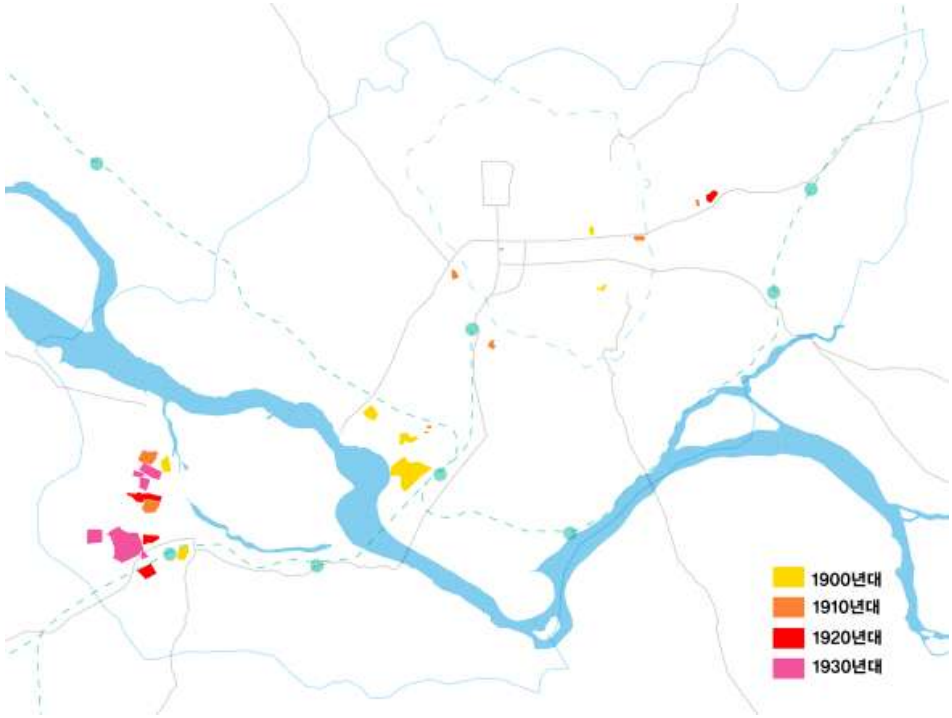

그림 59 서울의 주요 대형 공장 분포 (1900~1930년대)

공장의 분포를 살펴보면 1900년대에는 도성 내 일부와 용산 및 그 서측 일대, 그리고 영등포에 입지하고 있는 것을 알 수 있다. 특히 용산에 건설된 철도공작창(鐵道工作廠)과 인접한 경성전기가스공장(京城電氣瓦斯工場)은 하나의 매우 큰 공장 부지를 차지하고 있다. 1910년대에는 영등포의 조선피혁주식회사(朝鮮皮革株式會社), 그리고 동대문 바로 옆에 자리하는 경성전기주식회사(京城電氣株式會社) 전차과(電車課)외에 도성 서측을 따라 몇 개의 공장이 분포해 있는 것을 알 수 있다. 1920년대에는 영등포의 경성방직(京城紡織), 조선연와(朝鮮煉瓦), 용산공작소(龍山工作所) 외에 동대문 밖 신설정(新設町)의 11,000평(36,300㎡)의 땅에 들어선 종연방적(鐘淵紡績) 제사공장(製絲工場)이 있다. 1930년대에는 영등포 지역에 대규모의 공장이 들어선 것을 알 수 있는데, 이에 대해서는 다음 절에서 자세하게 논하도록 하겠다.

분포도를 살펴보면 1900년대에는 도성 내외의 비교적 작은 공장들을 제외하고는 용산과 그 서부 일대에 압도적인 면적의 공장이 들어섰다는 사실을 알 수 있다. 영등포가 공업지역으로 부상하는 1920년 이전에 서울의 대표적인 공업지역이

었던 용산에 대하여 조금 더 살펴보도록 하겠다.

철도 부설 전 서울로의 관문인 인천에서 서울로 들어오는 길은 도보 혹은 승마 및 가마에 의한 것이 전부였기 때문에 도강(渡江) 거리가 적은 여의도(汝矣島)를 횡단하여 마포(麻浦)를 통과하는 길이 가장 일반적이었고, 예외적으로 결빙기간에는 용산(龍山)을 통과하였다.[169] 따라서 용산은 한강변 중에서 비교적 교통 요지로서의 역할이 약했으며, 더불어 일대의 지대가 낮아 수해(水害)가 잦았기 때문에 시가지 발달이 저조한 곳이었다. 이는 한강 남안(南岸)의 여의도(汝矣島)와 영등포(永登浦)도 마찬가지였다. 그러나 도보 대신 선박이 한강을 거슬러 올라오게 되면서 용산이 선착장으로 선택되었다.[170] 주항(舟航)의 편을 얻어 교통의 요충지로 부상했으나 인가가 아직 드물어 빈 땅이 많았기에 1900년을 전후하여 각종 공장들이 용산에 진출하기 시작하였다.

1897년 10월경에 모리시타(森下)[171]라는 자가 니시키쵸(錦町) 13번지 부근 평지에 설립한 연와제조소(煉瓦製造所)가 확인 가능한 최초의 공장이다. 그러나 이 공장은 규모가 작아 오래 가지는 않았다. 이어 1902년에 대한제국(大韓帝國)이 원정1정목(元町一丁目)에 도량형(度量衡) 제작소인 평식원(平式院)을 마련하였고,[172] 동년 5월에는 프랑스인이 한강인도교(漢江人道橋) 부근에 방적공장(紡績工場)을 세우려고 하였으나 균지(均地) 및 콘크리트 타설(打設) 작업까지 마쳤음에도 끝내 완성하지 못하였다. 1903년경에는 동대문 내 발전소만으로 부족해진 한성전기회사(漢城電氣會社)에서 암근정(岩根町) 강변에 제2 발전소를 설치하였다. 이 외에도 양잠소(養蠶所), 연초제조소(煙草製造所), 정미소, 총기제조소, 러시아인의 유리제조소 등이 설치되었으나 극히 작은 규모의 것이었다.[173]

---

169) 경성에서 육로로 인천으로 향하는 여객은 본도(本道)로서 서대문부터 아현을 거쳐, 혹은 남대문부터 만리현을 거쳐, 간도(間道)로서는 青葉町부터 현 선린상업학교, 효창공립보통학교 양교의 중간에 있는 고개를 넘어, 조선서적인쇄회사의 배후로 나와, 마포 용산 사이에 가로놓인 소구릉 고개를 넘어서 한강을 건너, 오류동에서 경인간의 중간 휴게지로 하였다. 그리고 모두 반드시 마포를 통과하고 여의도를 횡단한 것이다. 단 대수시에는 도강의 편리상 양화진을 경유하였다. (京城府, 1934~1941『京城府史』, p.1004.)

170) 京城府, 1934~1941『京城府史』, p.1004.

171) 일본인 개인으로는 최초의 공업 착수자였으며 후에 한강철교 기술자로 활동한다. (위의 책, p.1004.)

172) 이는 설비만 하고 실시하지는 못하였다. 후에 동지점에 조선총독부 상공과 분실이 들어선다. (京城府, 1934~1941『京城府史』)

173) 京城府, 1934~1941『京城府史』, p.1043.

1900년에 개통된 철도와 평탄한 지형은 용산 지역에 대규모 공장이 들어서는 계기로 작용하였다. 1906년 9월 용산역 서측의 광대한 부지에 건평 5,573평의 철도공작창(鐵道工作廠)이 건설되었고,[174] 1908년에는 경성전기주식회사(京城電氣株式會社)의 전신(前身)인 일한가스주식회사(日韓瓦斯株式會社) 공장이 철도공작창 바로 옆에 건립되었다. 더불어 1904년에 욱천(旭川) 건너 원정삼정목(元町三丁目)에 지어진 인쇄소, 1907년에 대한제국에서 관공건축과 하수배구 등의 공사에 사용할 우량의 벽돌(煉瓦)과 토관와(土管瓦)를 생산하기 위하여 도화동(桃花洞)의 전환국(典圜局) 폐지(廢址)에 만든 관립(官立) 연와제조소(煉瓦製造所)[175] 등 용산의 서쪽 지역에도 비슷한 시기에 대규모 공장들이 지어졌고, 이후로도 많은 소규모 공장들이 주변에 들어섬으로서 한강변 용산 일대는 서울에서 제일가는 공업지역이 되었다.

그림 60 용산의 철도관사지(앞) 및 철도공장(뒤)
(출전 : 京城府, 1928『京城都市計劃調査書』, p.256.)

174) 京城商業會議所, 1920『京城工場表』(『朝鮮經濟雜誌』 제58호), p.8.
175) 京城府, 『京城府史』第二卷, 1936. pp.286~287.

그림 61 용산철도공장
(*출전 : 서울특별시사편찬위원회, 2002『일제침략 아래서의 서울 : 1910-1945』, p.113)

그림 62
용산공업지대
(출전 :
서울특별시사편찬위
원회,
2002『일제침략
아래서의 서울 :
1910-1945』,
p.112)

그림 63 용산
한강가에 위치한
연료선광연구소
(출전 :
서울특별시사편찬위
원회,
2002『일제침략
아래서의 서울 :
1910-1945』,
p.113)

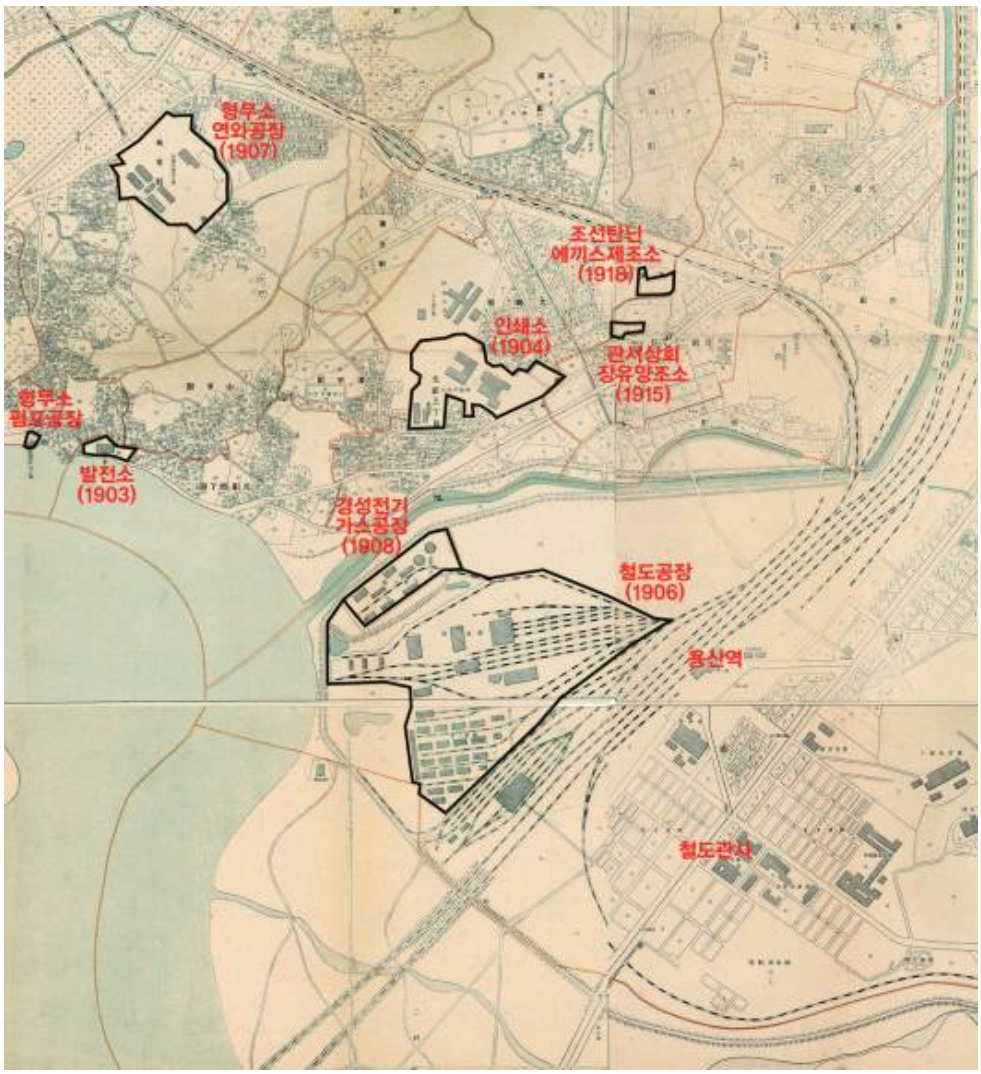

그림 64 용산 주변 대규모 공장 분포
(*배경지도 : 『大京城精圖』, 1936, (서울역사박물관, 2006『서울지도』))

4.1.2 영등포의 서울 공업지역화

앞의 그림을 보면 알 수 있듯이 용산 지역에는 1910년대 이후에는 대형 공장이 거의 건설되지 않는다. 이는 시가지화의 진행으로 넓은 땅의 수급이 어려워진 것도 하나의 요인이겠지만, 주로 일본인 거주지역(居住地域)이었고 역전(驛前)으로서 상권의 발달을 기대했던 이 지역에 더 이상 대규모 공장이 건설되는 것을 원치 않았기 때문일 것이다. 그러한 근거는 바로 1911년에 영등포에 지어진 조선피혁주식회사(朝鮮皮革株式會社) 공장의 설립 과정을 통해서 드러난다. 사실 조선피혁주식회사는 공장입지를 물색하면서 처음에는 경성 시가지에서 가까운 용산 지역에 관심을 두었었다. 그러나 당시의 테라우치(寺內) 총독(總督)으로부터 '용산(龍山)과 같은 곳은 곧 시가지(市街地)가 될 것이기 때문에 장래(將來) 대경성(大京城)의 공장지대(工場地帶)로서는, 이토(伊藤) 통감(統監) 이래 전통(傳統) 방침(方針)에 따라 영등포(永登浦)에 착수(着手)하도록' 하라는 의견을 받아들여 영등포 지역으로 입지를 결정한 것이다.[176] 대한제국의 입장이 어떠했는지는 알 수 없지만, 이를 통하여 적어도 통감부(統監府) 시절부터 영등포가 장래 서울의 공업지대로 내정(內定)되어 있었던 사실을 알 수 있다.

영등포를 공업지역으로 내정한 것은 영등포가 공업지역으로서 다음과 같은 여러 장점들을 구비하였기 때문이다.

먼저 평탄한 지형을 들 수 있다. 전형적인 배산임수(背山臨水)의 땅에 자리하여 사방을 내사산(內四山)과 외사산(外四山)의 이중(二重)의 산으로 둘러싸인 서울 주변에는 넓고 평탄한 땅이 많지는 않다. 그나마 평탄한 지역은 앞서 『구한말한반도지형도(舊韓末韓半島地形圖)』에서 살펴보았듯이, 한강변의 용산, 여의도, 영등포, 난지도 등인데, 이 중 용산은 이미 시가지화가 진행되어 대상에서 제외되었다.

다음으로 교통을 들 수 있다. 전술하였듯이 영등포는 1899년에 개통한 경인선과 1905년에 개통한 경부선의 분기점으로 한반도 내에서도 손꼽히는 철도 교통의 요지였다. 더불어 당시는 아직 자동차가 거의 보급되지 않았을 뿐 아니라 고속도로는 고사하고 제대로 된 도로가 거의 없는 상황이었기 때문에 운수는 전적

176) 朝鮮皮革株式會社の沿革と現況」, 朝鮮皮革株式會社, 『朝鮮皮革株式會社創立二十五周年記念寫眞帖』, 1936.

으로 철도(鐵道) 혹은 해운(海運) 등의 수운(水運)에 의지하는 상황이었다. 따라서 2개의 주요 철도의 접합점일 뿐만 아니라, 인천을 통해 수운(水運)과도 쉽게 연결되는 영등포의 입지는 교통이라는 점에서 매우 유리한 것이었다.

영등포는 한강, 안양천, 도림천으로 둘러싸여 있어 매우 풍부한 용수를 확보할 수 있는 지역이기도 하다. 경성에는 상수도(上水道)가 비교적 이른 시기에 개설되었지만, 급수량(給水量)이 많지 않았고 요금이 비쌌기 때문에 많은 물을 사용해야만 하는 대공장은 강가나 해안가에 자리하거나 지하수(地下水)를 사용하는 것이 일반적이었다. 영등포는 큰 강가에 자리하여 지하수가 풍부할 뿐 아니라 수질도 연수(軟水)로 공업 용수 보급에 있어 매우 양호한 조건을 갖추고 있었다. 영등포의 수질에 대해서는 1938년에 경성 및 인근지역에 대하여 조사한 용도별 공업용수 적합 여부에 대한 아래의 표에서 확인할 수 있다.

표 6 경성 및 인근지역의 용도별 공업용수 판정표(1938년)
출전 : 京城府, 1939『躍進京城に於ける工業の概貌と將來』, pp.41~42.
비고: 적-적합/ 약간-약간적합/ 부-부적합

지역 / 구분	한강 하수	경성부 구시가	청량리 부근	왕십리 부근	영등포 부근	인천	개성	수원	안양
기관용	적	부	약간	부	약간	부	적	약간	적
제지용	적	부	약간	부	약간	부	약간	약간	약간
염색용	적	부	약간	부	약간	부	약간	약간	약간
인견용	적	부	약간	부	약간	부	약간	약간	약간
전분용	적	부	약간	부	적	부	약간	약간	약간
제당용	적	부	약간	부	적	부	약간	약간	약간
제사용	적	부	약간	부	약간	부	약간	약간	약간
양조용	적	약간	적	부	적	적	적	적	적
청량음료	적	부	적	부	적	적	적	적	적
비누용	적	부	약간	약간	적	부	약간	약간	약간
피혁용	적	부	약간	약간	적	부	약간	약간	약간
製膠용	적	부	약간	약간	적	부	약간	약간	약간
製酪용	적	부	약간	부	적	부	약간	약간	약간
식료공업	적	부	적	부	적	적	적	적	적
사진필름	적	부	약간	약간	약간	부	약간	약간	약간
냉각용	적	부	약간	약간	적	부	약간	약간	약간
유리용	적	부	약간	약간	약간	부	약간	약간	약간
요업용	적	부	약간	약간	약간	부	부	부	부

이 표는 1938년의 것으로 조선피혁주식회사 설립 당시와는 상황이 다를 수는 있지만, 영등포의 수질을 파악하는 데는 무리가 없어 보인다. 표에 의하면 한강

하수(河水)는 모든 종류의 공업 용수로 적합하며, 경성부구시가, 청량리 부근, 왕십리 부근, 영등포 부근, 인천, 개성, 수원, 안양의 8곳의 도시 혹은 시가지 중에서는 영등포 부근의 공업 용수가 가장 많은 공업 종류에 적합하다는 사실을 알 수 있다. 영등포와 청량리의 용수의 경우 부적합하다고 판정되는 공업 종류 없이 모든 공업에 적합하거나 약간 적합하다는 결과가 나왔는데, 영등포는 적합하다는 공업 종류가 전체 18개 공업 종류 중 10개로 단 3개만 적합하다는 판정이 내려진 청량리 부근에 비해 더 다양한 공업에 유리하다는 사실을 알 수 있다. 개성, 수원, 안양의 용수도 요업용(窯業用)을 제외하고는 모든 공업 유형에 적합하거나 약간 적합하지만, 약간 적합한 분야가 압도적이다. 한편 경성부 구시가, 왕십리 부근, 인천은 거의 대부분의 분야에 대하여 부적합한 것으로 나타났다. 즉 서울 부근에 있어서는 1930년대 말 현재 시가지화가 덜 진행되고 강에 가까운 청량리와 영등포 부근의 용수가 공업에 적합하였으며, 특히 영등포가 더 유리한 용수를 확보하고 있었음을 알 수 있다.

한편 경성 지역은 1년의 대부분의 시기에 서풍(西風)이 불기 때문에, 한강을 사이에 두고 시가지와 멀리 떨어져 있는 영등포는 구시가지에 대한 매연의 영향이 적다는 점에서도 공업지역으로 적합한 지역이었다.

1911년 조선피혁주식회사 공장의 설립은 1900년대에 영등포에 자리했던 관립토관공장(官立土管工場)이나 기타 요업공장의 건립과는 근본적으로 차이가 있다. 후자가 영등포에 들어선 결정적인 이유는 영등포가 바로 원료 산출지이었기 때문이지만, 조선피혁주식회사 공장의 입지는 영등포가 경성 주변부 중 공업입지에 적합한 지역이라고 판단했기 때문이다. 따라서 조선피혁주식회사 공장의 건립은 바로 영등포가 서울의 공업지역이 된 것을 의미하는 사건이었다고 할 수 있다.

그러나 앞 장에서 살펴보았듯이 조선피혁주식회사 설립 이후 1910년대를 통틀어 영등포에 다른 대규모 공장이 설립되지 않는다. 강북 지역에는 그나마 규모가 큰 공장으로 1912년 도성 서쪽 의주통1정목(義州通一丁目)에 조선연초주식회사(朝鮮煙草株式會社), 1917년 남대문밖 삼판통(三坂通)에 사이토제사직물사(齊藤製絲織物社)가, 1919년 동대문 밖 숭인정(崇仁町)에 경성제사주식회사(京城製絲株式會社)가 건립되는 것을 보면, 1910년대까지 경성의 기업가들에게 영등포는 공장 건립지로서 충분한 호소력을 지닌 지역은 아니었던 듯하다. 조선피혁주식회사의 건립 역시 총독(總督)의 강력한 요청으로 실행된 것을 감안한다면 더욱 그러하

다.

조선피혁주식회사 건립 후 근 10년 만에 비로소 경성의 민간 기업가(企業家)들도 영등포에 진출하게 된다. 앞장에서도 다루었던 1919년 용산공작소(龍山工作所) 영등포공장(永登浦工場)과 1923년 경성방직주식회사(京城紡織株式會社) 공장의 건립이 바로 그것이다. 또한 이 시기에는 일본의 독점자본 기업도 영등포에 공장 건립을 추진하기 시작한다. 1924년에 대일본맥주회사(大日本麥酒會社)가 조선 진출을 기도(企圖)하면서 영등포에 공장 부지를 구입한 것이다. 대일본맥주회사가 공장 부지를 영등포로 정한 결정적인 이유는 수질이 맥주 제조에 적합하다는 것이었으나, 그 이전에 광범위한 '경성(京城)' 지역을 염두에 두고 후보지를 물색한 결과이기도 하다. 맥주 공장의 입지는 수질이 양호하고 풍부한 용수 외에 소비지(消費地)와의 인접성과 교통이 편리성을 주요 조건으로 삼기 때문에 대도시가 선호되며, 실제로 대일본맥주회사는 경성 외에 평양(平壤)도 후보지로 삼아 조사를 진행하였다.[177] 이렇게 도시 경성을 염두에 두고 영등포에 공장 입지가 결정되었다는 사실은 영등포가 경성에 종속되는 공업지역과 같은 성격을 가지고 있음을 보여주는 것이라 할 수 있다.

이렇게 영등포를 경성의 공업지역으로 바라보는 시선은 기본적으로 경성의 시선이다. 영등포 주민에게 이들 공장의 입지는 영등포라는 지역의 변화로만 인식되며, 영등포를 경성의 공업지역으로 바라보지는 않는다. 그러나 여전히 공업의 발달이 미진하였던 1920년대까지는 이러한 시선의 차이가 표면적으로 드러날 일은 없었다.

177) 「麥酒工場新設」, 『東亞日報』, 1924.10.10.

4.2 일본 본토 재벌 대공장의 진출과 시가지 확장

4.2.1 일본 본토 재벌 대공장의 진출

1920년대에 영등포에 진출한 대규모 공장들은 각종 요업공장, 용산공작소, 경성방직주식회사처럼 조선 내의 수요를 만족시키기 위한 것이 대부분이며, 조선피혁주식회사와 같이 일본 본토의 수요를 염두에 두고 있다 할지라도 조선에 독립적으로 세워진 것이었다. 그러나 1930년대에 들어서면 조선공업화정책의 영향 등으로 본토 대기업들의 분공장(分工場)이 적극적으로 영등포에 진출하기 시작한다.

(1) 1930년대 조선공업화정책의 배경

일제(日帝)는 한일합방 후 조선을 식량·원료 공급기지 및 일본의 공산품 판매지로 간주하여 산미증식계획(産米增殖計劃) 등에 대표되는 농업 위주의 산업정책만을 취하였으며, 공업에 있어서는 원료 수탈을 목적으로 하는 것에 대해서만 제한적으로 육성하였다.[178] 그러나 1929년 말 미국에서 시작된 대공황의 여파가 1930년 초에 일본에 밀려오고, 금해금(金解禁) 실시로 인한 불황과 맞물리면서 일본에도 대공황이 발생하였다. 이 여파는 그대로 한국에도 파급되어 쌀값의 폭락으로 농촌은 파탄 지경에 이르렀고 도시에서는 상공업의 침체로 실업자가 쏟아져 나왔다. 1931년 6월 총독으로 부임한 우가키 카즈시게(宇垣一成)는 공황 타개를 위한 본격적인 대책으로 '농촌진흥운동(農村振興運動)'과 '조선공업화(朝鮮工業化)'을 내놓았다. 우가키가 상정하는 조선공업화란 일본, 한국, 만주를 각각 '정공업지대(精工業地帶)-조공업지대(粗工業地帶)-농업·원료지대'로 묶는 '일선만(日鮮滿) 블럭' 구상을 바탕으로 한 조공업지대화였다. 조공업 위주라 할지라도

178) 군수용 피혁제품 제조를 위하여 영등포에 설립된 조선피혁주식회사(朝鮮皮革株式會社), 1914년에 미츠비시(三菱)가 황해도(黃海道) 황주군(黃州郡) 송림면(松林面) 겸이포(兼二浦)에 설립한 제철소, 오노다(小野田) 세멘트주식회사가 1917년에서 1919년에 걸쳐 평안남도(平安南道) 강동군(江東郡) 만달면(晩達面) 승호리(勝湖里)에 건설한 세멘트공장 등이 그러한 사례이다.

공업을 육성하는 방향으로 정책을 전환한 배경에는 농업을 위주로 해서는 피폐한 농촌을 안정시킬 수 없기 때문에 공업의 진흥을 통하여 농촌의 과잉노동력을 흡수함으로써 농촌을 안정화시키고자 하는 의도가 있었다.

그러나 같은 공황 대책일지라도 일본 본국에 대해서는 임시산업합리국(臨時産業合理局)의 주도하 산업합리화와 이에 대한 자금 공급 등의 적극적인 대책이 이루어졌으나, 조선 내 상공업자의 유사한 요구는 무시되고 대신 국산애용운동(國産愛用運動), 공업 기초조사 등의 소극적인 대책만이 실시되었다. 이러한 상황에서 당시 조선 내의 중소공업 위주의 공업구조로서는 과잉노동력 흡수가 제한적이었기 때문에 총독부는 일본 본토의 독점자본(獨占資本)을 유치하여 그 주도하에 공업을 빠르게 육성하는 방침을 설정하였고, 그를 위하여 우선적으로 일본독점자본이 투자될 수 있는 환경 조성에 주력하였다.[179]

이러한 조선공업화정책과 더불어 일본 본토 및 주변을 둘러싼 정세 변화 역시 일본 독점자본의 적극적인 조선 진출을 부추겼다. 세계대공황의 여파로 많은 중소기업이 도산하고 대기업마저 경영 악화를 겪는 상황을 극복하고자 중요산업을 보호하기 위한 불황 카르텔(기업연합(企業聯合))을 결성하고 가격을 통제하려는 '중요산업의 통제에 관한 법률(重要産業ノ統制ニ關スル法律)'이 1931년에 일본 본토에서 발포되었다. 그러나 이 법률은 조선에는 적용되지 않았기 때문에 정부의 가격 규제를 피하여 이익 창출을 도모하려는 대기업들이 한반도와 중국 북부에 진출하였다. 한편 1932년의 만주국(滿洲國) 건국으로 한반도를 포함한 대륙에 충분한 시장이 형성됨에 따라 대륙 분공장(分工場) 건설에 충분한 계기가 형성되었으나, 만주국을 지배하는 관동군(關東軍)은 재벌 배척 방침을 취하여 '일업일사(一業一社)' 정책을 내걸었기 때문에 대기업들이 만주가 아닌 한반도에 대거 공장을 설립하게 되었다.[180] 이 외에 한반도 내 유역변경방식(流域變更方式)에 의한 풍부한 수력자원의 재발견, 농민의 몰락으로 인한 충분하고 값싼 노동력 등도 조선 진출의 요인으로 작용하였다.

---

179) 배성준, 위의 논문, p.86~88.

180) 金明洙, 2008「1930年代における永登浦工場地帶の形成－大工場の進出過程を中心に－」『三田學會雜誌』101卷1号, pp.135-137.

(2) 영등포 지역의 일본 본토 대재벌 공장의 진출

이러한 배경에 힘입어 본토 재벌 공장 중 가장 먼저 대일본맥주회사(大日本麥酒會社)가 1932년 10월, 영등포에 공장 설립을 결정하였다.[181] 앞 절에서 언급하였듯이 대일본맥주회사는 우마코시(馬越)사장의 강한 의지로[182] 이미 1920년대에 조선 진출을 결정, 1924년에는 영등포에 공장 부지를 구입한 바 있다. 이 때 공장 부지 후보지로는 조선요업(朝鮮窯業), 경성요업(京城窯業), 영등포형무소(永登浦刑務所) 자리의 세 후보지가 있었는데, 이 중 조선요업 부지를 매수하여 1925년에는 지균(地均) 작업에 착수하였고[183], 같은 해 을축년대홍수(乙丑年大洪水)를 경험하고도 1926년까지는 공사를 진행하였다.[184] 그러나 1928년의 「일본맥주조선공장확장(日本麥酒朝鮮工場擴張)」이라는 기사에서는 돌연 조선에 언젠가 맥주공장을 지을 생각이나 그것은 장래의 일로서 지금 구체적인 안을 가지고 있지는 않다는 의견을 밝히고 있는데[185], 이렇게 지균(地均) 작업까지 진행했던 공장 건설을 중단한 것은 조선의 맥주 수요에 대한 부정적 전망에 기인한 것으로 여겨진다.

하지만 1932년에 이르러 '그 후 조선의 맥주 수요는 해마다 현저히 증가했으며, 최근 만주국(滿洲國)이 독립했으므로, 이 방면의 수요에 대응할 필요로부터 드디어 본사 설립을 보게 된 것'[186]인데, 이 외에 1931년 영등포 방수제의 완공과 금광사업(金鑛事業)의 경우처럼 미국 등의 외국 자본이 맥주 업계를 독식할 가능성에 대한 우려도 맥주공장 진출을 결정한 요인이 된 것으로 여겨진다.[187] 대일

---

181) 대일본맥주회사 영등포공장는 조선의 특수사정에 감하야 馬越사장 입경을 기회로 총독부 당국과 정식 절충한 뒤 자본금 600만원 사분일 불입의 회사를 신설하야 대일본맥주의 방계회사로 영등포의 동사 공장기지를 매수하야 맥주제조와 부대사업을 경영하기로 결정하였다. (「永登浦에 麥酒製造工場 大日本麥酒의 傍系로 創立」, 『東亞日報』, 1932.10.26.)

182) 大日本麥酒株式會社, 위의 책, p.69.

183) 「大日本麥酒朝鮮工場」,『朝鮮と建築』, 1925년 1월호. 「드디어 기공하는 日麥 영등포 공장」,『朝鮮と建築』, 1925년 8월호.

184) 「永登浦에 麥酒工場, 大日本麥酒會社에서 計劃」,『東亞日報』, 1926.02.27. 「영등포의 맥주공장 기공」,『朝鮮と建築』, 1926년 3월호.

185) 「日本麥酒朝鮮工場擴張」, 앞의 책, 1928년 9월호.

186) 大日本麥酒株式會社, 앞의 책, p.69.

187) 朝鮮의諸事業、특히金鉱事業 등에서는 아직 미국의 資本이 뿌리깊게 심어져 있어, 이러한 현상을 방치한다면 맥주 사업도 內地人이 손을 대기 전에 미국 등지에서 선수를 칠 우려가 있고, 이렇게 된다면 정말 유감스러울 것이기 때문에 全鮮의 朝鮮人 有力者

본맥주회사는 처음 분공장(分工場)의 형태로 조선 진출을 준비했으나, 우가키(宇垣) 총독의 권유에 따라[188] 1933년 8월 자본금 600만원으로 현지법인 조선맥주(朝鮮麥酒)를 설립하였고,[189] 공장 부지는 기존에 구입해 두었던 조선요업주식회사(朝鮮窯業株式會社) 자리를 그대로 사용하였다. 공장은 1933년 3월에 기공, 1934년 3월에 준공하였다.

대일본맥주의 조선 진출이 확정되자 최대의 라이벌인 기린맥주주식회사(麒麟麥酒株式會社)도 이듬해인 1933년에 서둘러 조선 진출을 결정하였고, 공장 후보지 물색을 시작하였다. 마침 경성요업(京城窯業)이 원료토(原料土)의 고갈로 인하여 공장 이전을 생각하고 있었는데, 기린맥주도 그 부지가 맥주공장 설립에 최적이라 판단하여 경성요업(京城窯業)과의 부지 매수 계약이 매우 순조롭게 진행되었다.[190] 공장은 1933년 5월에 기공, 1934년 3월에 준공하였다. 기린맥주 역시 쇼와기린비-루(昭和麒麟麥酒)라는 현지법인을 설립하였다.

이로 인하여 경인선·경부선 철도 남쪽에는 두 개의 대형 요업공장을 대신하여 두 개의 맥주공장이 철도관사지를 사이에 두고 나란히 자리하게 되었다. 이 두 공장이 우연히도 비슷한 성격의 부지에 입지하게 된 것은 철도에 바로 닿아 있다는 입지적 조건 외에도 기존에 공장이 들어서 있었기 때문에 대지 조성 작업이 비교적 수월하고 철도인입선도 이미 부설되어 있었기 때문인 것으로 여겨진다.[191]

諸氏와도 相談하여 不景氣인 時節이기는 하지만, 한번 용기를 내어 積極方針을 취하여, 朝鮮麥酒會社를 創立하게 되었다. (「大麥酒會社を永登浦に新設 約十五万坪の土地を選定 準備を終へて 馬越氏歸京」,『大阪朝日新聞 朝鮮版』, 1932.10.31.)

188) 金明洙, 앞의 논문, p.139.

189) 大日本麥酒株式會社, 『大日本麥酒株式會社三十年史』, 1936, p.68.

190) 「キリンも工場建設」,『京城日報』, 1933년 2월 21일.
「大キリン麥酒も永登浦に進出 一部工場敷地の買收を終わる 工業資本續々流入」,『大阪朝日新聞 朝鮮版』, 1933.02.22.

191) 대일본맥주회사는 1924년에 영등포에 토지를 매입하면서 조선요업회사 부지 외에도 철도 북쪽의 넓은 부지를 매입하였는데, 이 땅이 조선요업 부지에 공장을 건설한 것을 보아서도 조선요업 부지가 더 공장설립에 유리했음을 추정해 볼 수 있다.

그림 65 양대 맥주공장의 입지 (森田仙堂, 1936,『地番區劃入大京城精圖』, 至誠堂.)

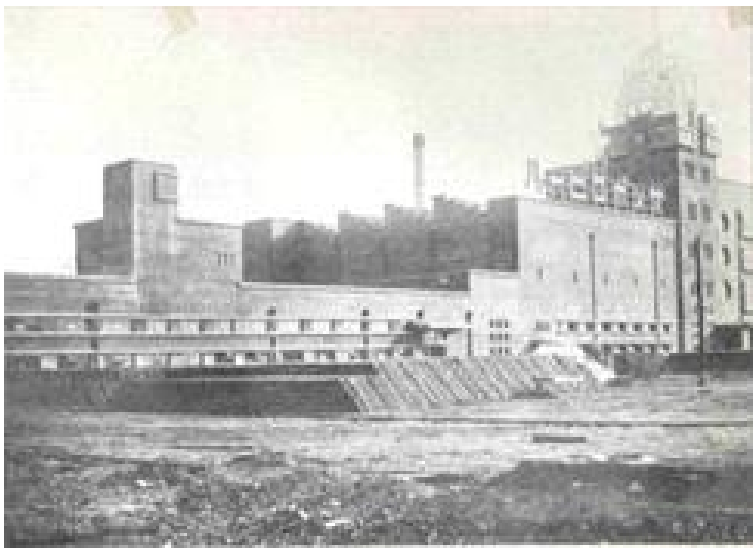

그림 66 조선(대일본)맥주 (『朝鮮と建築』, 1934년 4월호)

그림 67 조선(대일본)맥주 (大日本麥酒株式會社三十年史, 1936.)

그림 68 기린맥주
(『朝鮮と建築』, 1934년)

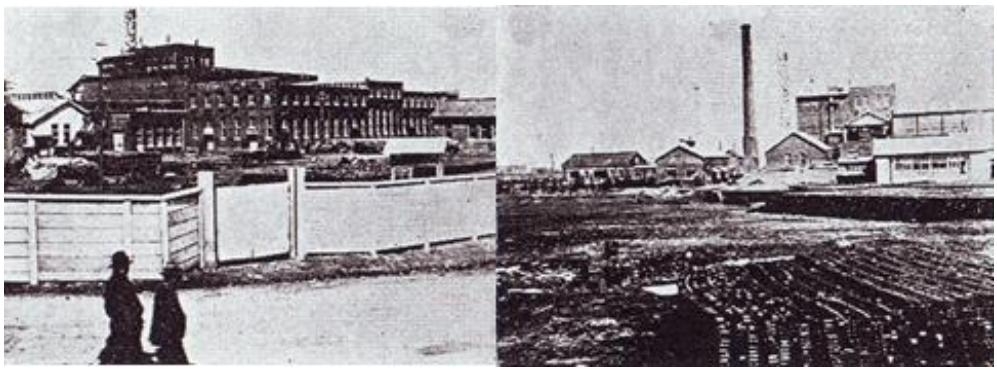

그림 69 기린맥주
(麒麟麥酒株式會社五十年史, 1957.)

맥주회사가 가동을 시작한 1934년경부터 방적회사들도 영등포에 공장 설립을 추진하기 시작하였다. 가장 먼저 들어온 회사는 종연방적주식회사(鐘淵紡績株式會社)로 1934년 7월에 이미 방적공장 건설계획에 대한 총독 인가 신청을 제출한 상태였다.[192] 종연방적은 이미 경성부 동대문 밖 신설정(新設町)과 전남 광주(光州)의 2개의 제사공장(製絲工場)을 가지고 있었으나, 면방공장(綿紡工場)이 없음을 안타깝게 여기던 중 츠다(津田) 사장이 우가키(宇垣) 총독과의 회담 후 영등포에 면방 종합공장 설립을 결정하였다.[193] 종연방적은 공장 부지로 대일본맥주회사가 1924년에 구입했던 철도 북쪽의 부지 및 그 인접지(隣接地) 총 8만여 평을 매입하여 1935년 7월에 공사에 착수하였다.[194] 이곳에 지어진 공장은 2500킬

192) 「鍾紡工場 永登浦에」,『東亞日報』, 1934.07.08.

193) 鐘紡株式會社, 『鐘紡百年史』, 1988, p.296.

로의 대규모 자가용 전기시설을 갖추었을 뿐 아니라[195] 건축면적 1만 2천 평에 기둥 간격이 60칸(間)(109m)이나 되는 '당대 동양 최고의 건축물'이었다.[196] 종연방적 부지는 조선피혁주식회사를 위하여 부설된 철도인입선 서쪽 땅으로, 인입선을 사이에 두고 경성방직주식회사와 마주하고 있다. 종연방적이 이 땅은 택한 것은 종합면방공장을 위한 충분한 넓이를 확보할 수 있으면서도 철도인입선과 붙어 있고 역과도 가까웠기 때문으로 여겨진다.

종연방적에 이어 동양방적주식회사(東洋紡績株式會社) 역시 영등포에 공장 건설을 결정하고[197], 종연방적 바로 서쪽 부지 2만여 평을 매입하였다. 공사는 1936년에 시작되었고,[198] 1937년 4월에 완공되었다.[199]

일본 3대 방적회사 중 마지막 하나인 대일본방적회사(大日本紡績會社)도 이어서 영등포에 진출하였다. 1936년에 카다 나오지(賀田直治)의 알선으로 조선피혁주식회사 남쪽에 있는 영등포 조선권농주식회사(朝鮮勸農株式會社) 등의 토지 약 2만 3천여 평을 매수하고[200], 약 1년 후인 1937년 4월에 다시 2만여 평의 토지를 추가 매입하여[201] 1938년에 착공, 1939년에 기공하였다.[202] 이 부지는 조선피혁 바로 아래에 붙어 있어 영등포역에서는 멀지만

그림 70 3대 방적공장의 입지
(『地番區劃入大京城精圖』, 1936.)

194) 「종방 영등포공장 공사착수, 180만원 경비로」, 『朝鮮中央日報』, 1935.07.02.

195) 「永登浦鐘紡 自家發電認可」, 『東亞日報』, 1935.03.19.

196) 「種紡永登浦工場 十日頃에 起工」, 『매일신보』, 1935.07.03.

197) 「東洋紡績 永登浦에 工場設置」, 『東亞日報』, 1934.09.15.

198) 「東紡 永登浦進出, 一百五十萬圓 巨資로 近日中新工場의 工事에 着手 」, 『東亞日報』, 1936.05.22.

199) 金明洙, 앞의 논문, p.144.

200) 「日紡 基地를 買收 不遠工事에 着手, 永登浦에 二萬餘坪을」, 『東亞日報』, 1936.04.24.

201) 「躍進永登浦에 三大工場鼎立 日本紡織도 敷地買收」, 『매일신보』, 1937.04.20.

202) 金明洙, 앞의 논문, p.145.

철도인입선의 혜택을 누릴 수 있는 곳에 자리하고 있다.

그림 71 종연방적 사무소
(『朝鮮と建築』, 1937년 1월호.)

그림 72 대일본방적주식회사
(大日本紡績株式會社五十年記要, 1941.)

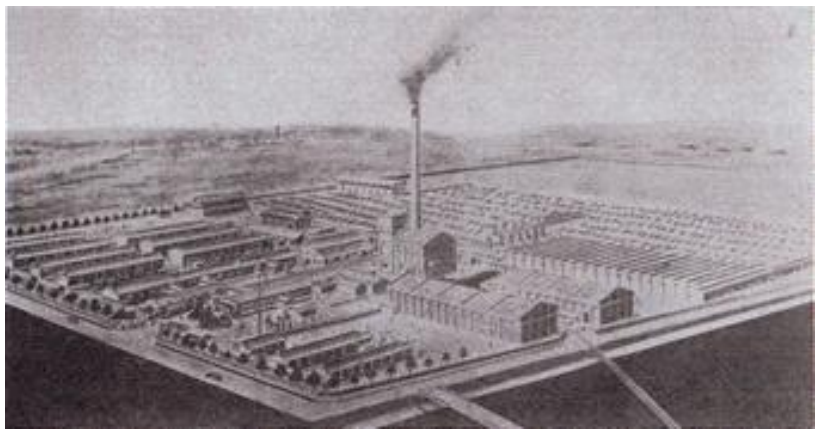

그림 73 동양방적 예상 조감도
(百年史 : 東洋紡, 1986.)

한편 이들 맥주공장과 방적공장 외에도 앞서 1933년에 기린맥주에게 공장 부지를 매각한 경성요업주식회사는 부지 매각이 결정되자마자 새로운 원료토(原料土)를 찾아 조선피혁주식회사와 용산공작소 사이에 있는 철도인입선 옆 부지를 매입하여 새로 공장을 건설하였다. 독점자본계 방적공장 진출에 앞선 1934년 7월에는 창화염색공장(昌和染色工場)이 종연방적 부지(기존 맥주공장 부지) 북측에 2천평 규모의 부지를 마련하여 공장 건설에 착공, 10월에 준공하였다.[203] 또한 역시 본토 독점자본계 제분회사(製粉會社)인 일청제분주식회사(日淸製粉株式會社)에서도 영등포에 공장 설립을 기획하여, 1936년 6월에 종연방적 부지 중 동쪽 땅

203) 「昌和染色工場近日操業開始」,『朝鮮新聞』, 1934.10.12.

5천여 평을 양도받아[204] 곧바로 공장을 건립을 시작하고, 1937년 2월에 조업을 개시하였다.[205] 이상의 공장들은 철도 부근의 기존 공장터에 자리 잡은 맥주회사와 달리 철도 북쪽에 있는 광활한 논밭 등의 미개발지 중 기존 철도인입선의 혜택을 누릴 수 있는 곳을 선정하여 입지하였음을 알 수 있다.

그림 74 경성요업과 일청제분 입지
(『地番區劃入大京城精圖』, 1936.)

그림 75 일청제분
(日清製粉株式會社史, 1955.)

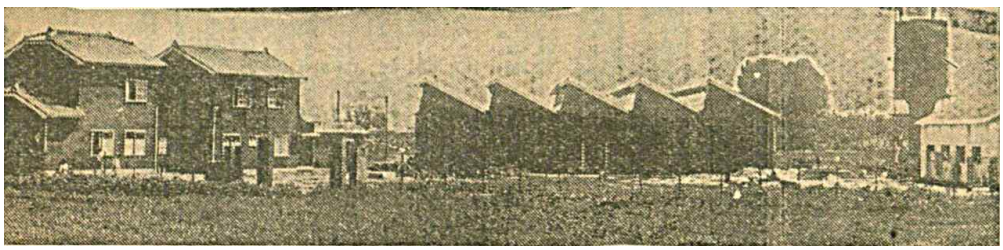

그림 76 창화공업공장
(「昌和染色工場近日操業開始」,『朝鮮新聞』, 1934.10.12.)

204) 「日清製粉 永登浦進出 」,『東亞日報』, 1936.06.12.
205) 日清製粉, 『日清製粉株式會社七十年史』, 1971, p.565.

4.2.2 1930년대 시가지 확장과 시설 입지

(1) 1930년대 시가지 확장과 필지 구조

다음 그림들은 1936년 현재 영등포 지역의 지목별 분포도와 시가지분포 및 지형 중첩도이다. 1936년 현재 시가지 분포는 1936년도『地番區劃入大京城精圖』를 바탕으로 하였다.

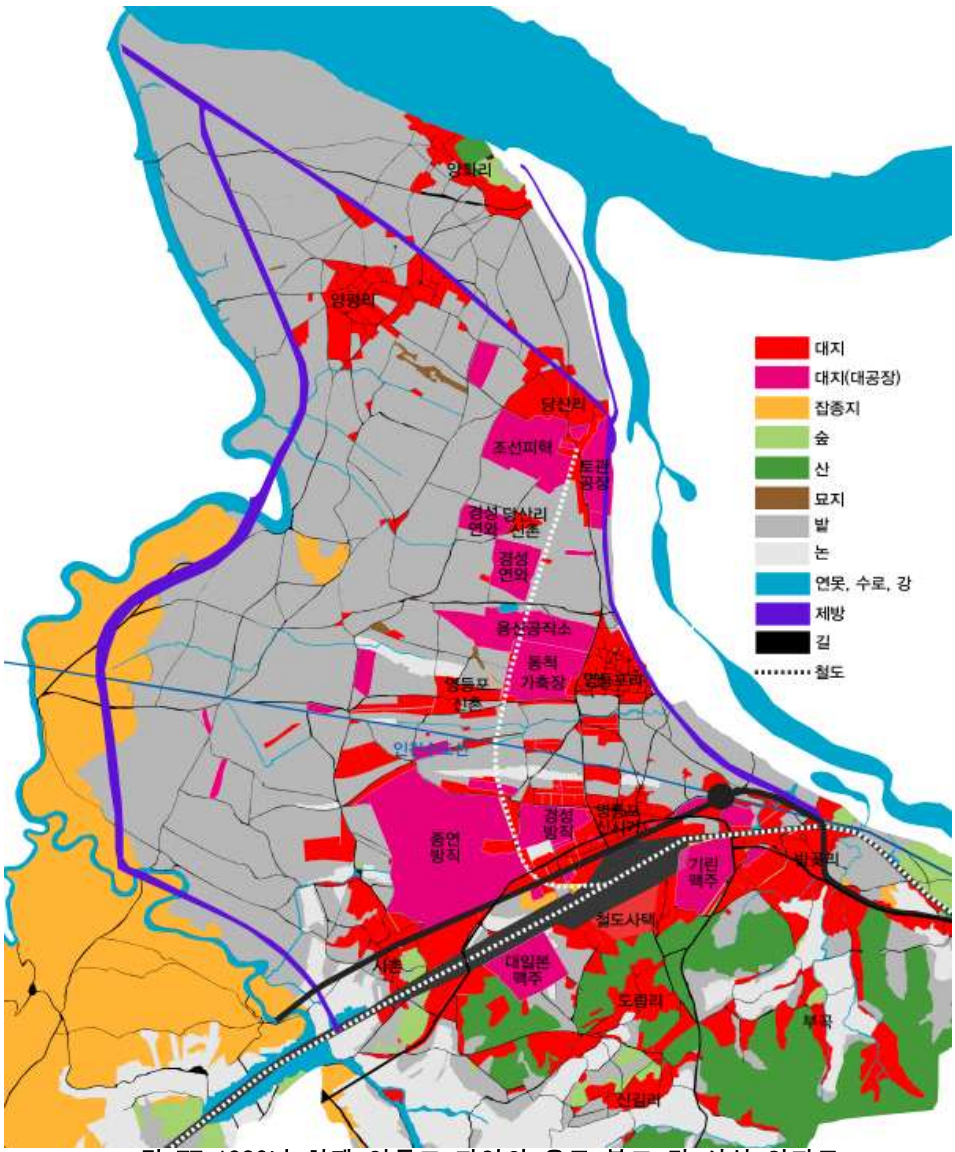

그림 77 1936년 현재 영등포 지역의 용도 분포 및 시설 입지도

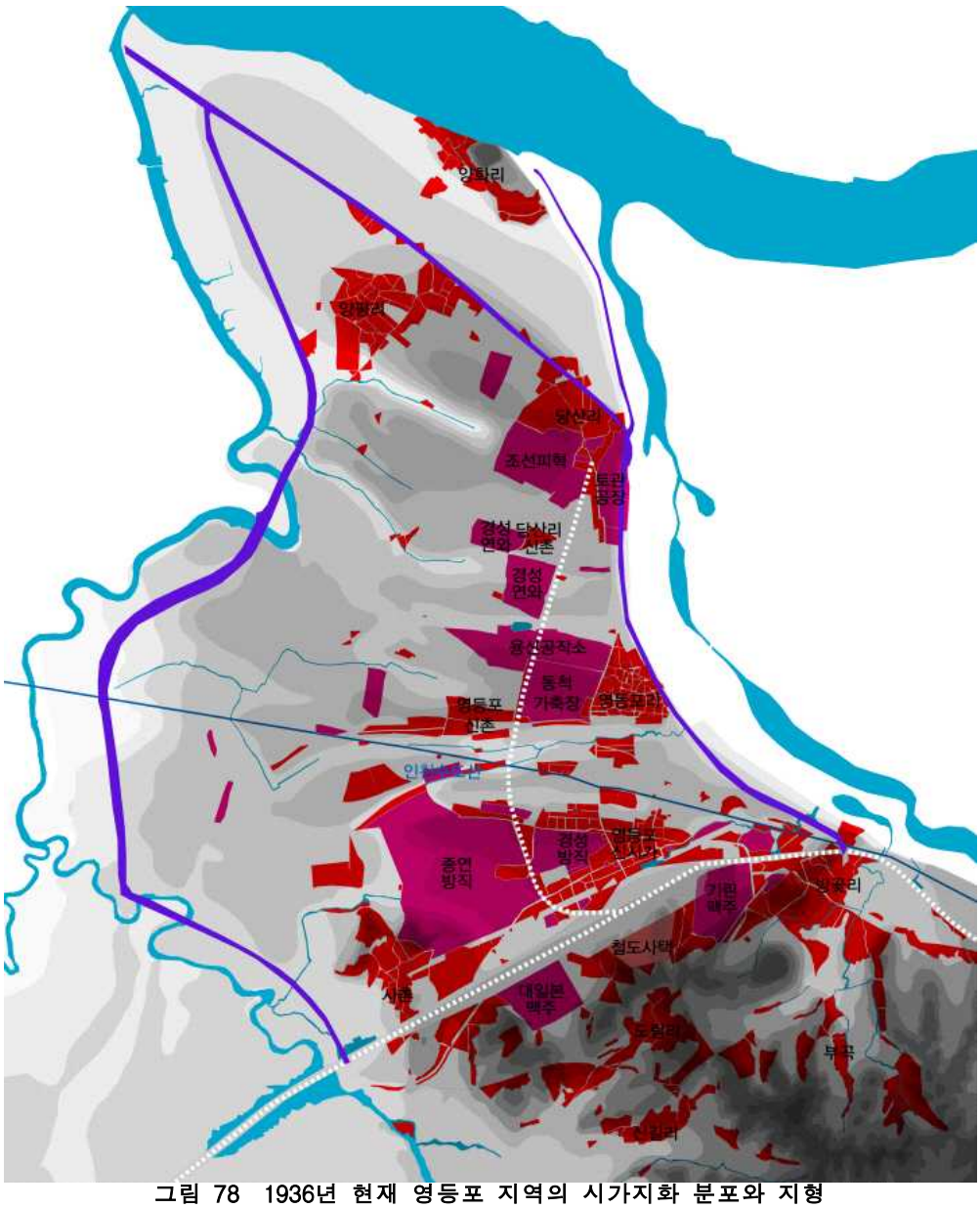

그림 78 1936년 현재 영등포 지역의 시가지화 분포와 지형

1932년 이후 입지한 대규모 공장들의 영향으로 시가지화 면적이 상당히 넓어졌으며, 그 중에서도 공장 용지가 차지하는 비율이 전체 시가지의 태반을 차지하는 것을 알 수 있다. 1936년 당시 아직 들어서지 않은 동양방적과 대일본방적의 입지까지 고려한다면 인천수도선 주변을 제외한 철도인입선 주변은 거의 대부분 공장용지화되었다. 다음 그림은 시기별 시가지 확장 과정을 나타낸 것이다.

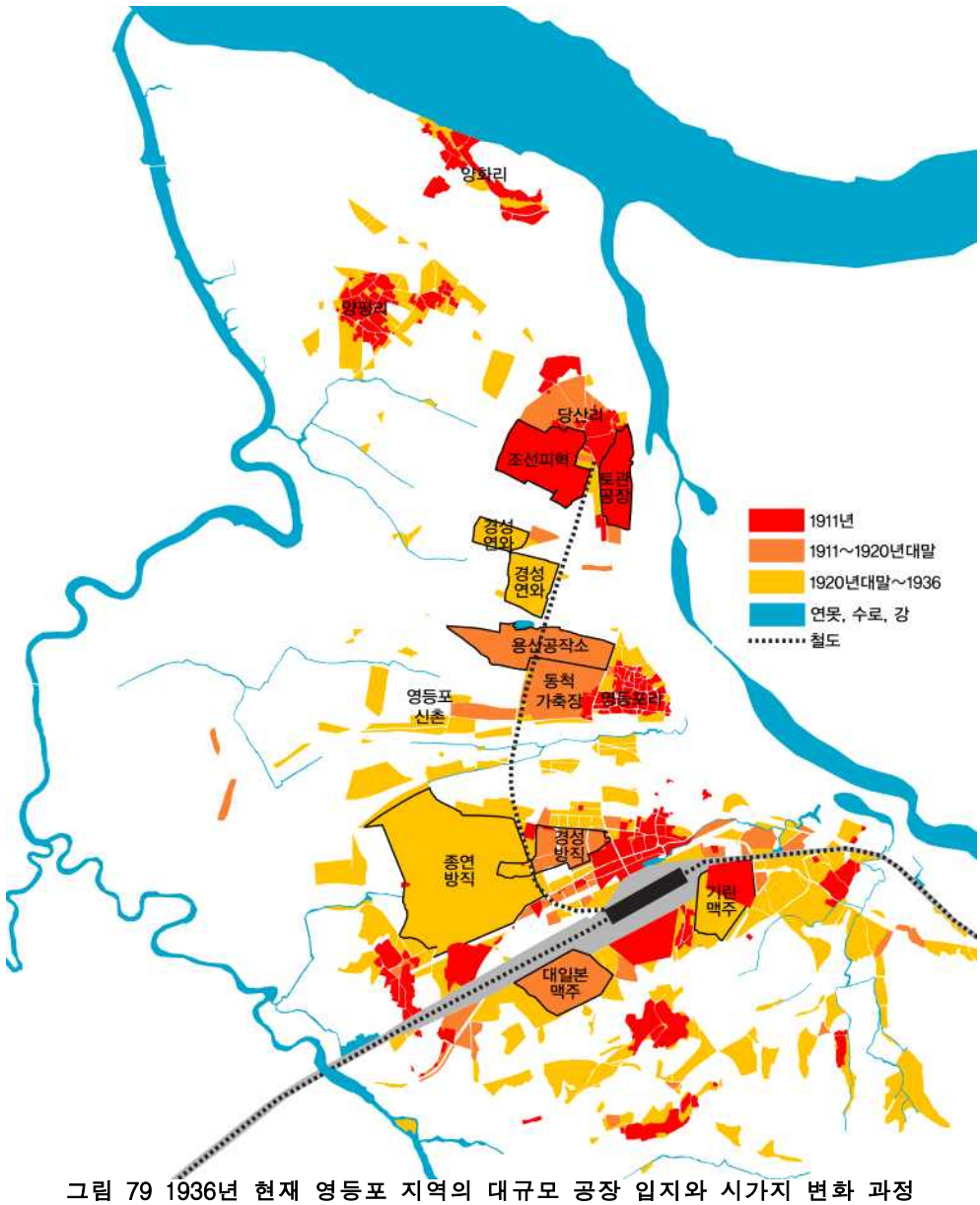

그림 79 1936년 현재 영등포 지역의 대규모 공장 입지와 시가지 변화 과정
(『地番區劃入大京城精圖』, 1936.)

먼저 공장의 입지를 1920년대 말 이전과 비교하여 살펴보면, 남북방향으로는 조선피혁주식회사를 위해 설치된 철도인입선을 따라 확대되고, 동서방향으로는 영등포 신시가지를 따라 확대되는 양상을 띠고 있음을 알 수 있다. 대규모 공장 입지 외에 일반 시가지 역시 상당한 확장을 보이고 있다. 양평리, 영등포리, 사

촌, 역전신시가지 등의 기존 마을·시가지 영역이 확장되었으며, 영등포 신촌을 비롯하여 역전 신시가지와 영등포리 사이의 농경지 사이사이에도 띄엄띄엄 시가지화 양상을 살펴볼 수 있다. 경인선·경부선 남측 일대는 1911년에서 1920년대 말 사이에는 거의 시가지화가 이루어지지 않았으나 1920년대 말~1936년 사이에 상당한 시가지화가 이루어졌음을 알 수 있다. 특히 기린맥주공장 동측 일대의 시가지화가 현저한데 이는 역과도 가까우며 조선인 아동을 위한 보통학교(普通學校)가 입지해 있어 교육열의 고조에 힘입어 조선인을 중심으로 많은 인구가 이주해 왔기 때문으로 여겨진다. 한편 전반적인 시가지화 정도에 비하여 당산리 부근의 시가지화는 거의 이루어지지 않고 있다. 이유는 확실하지 않으나 철도역과 거리에 더하여 새로운 인구 흡인 요인이 없었기 때문으로 추정된다.

이 시기의 시가지 확장 중 주목할 만한 부분은 영등포 신촌 부근의 시가지화이다. 이 지역의 시가지화는 특징적으로 동서(東西) 방향으로 긴 택지들이 띄엄띄엄 존재하고 있는 것을 알 수 있다. 이 지역에 대하여 1911년도의 지적도를 바탕으로 시기별 시가지화를 나타낸 다음 그림을 살펴보면, 영등포리 마을 등 마을 필지를 제외한 거의 대부분의 전답(田畓) 필지가 동서로 세장(細長)한 모양을 하고 있는 것을 알 수 있다. 이는 동척가축장(東拓家畜場)의 원래 필지 모양에서도 확인이 된다. 이렇게 전답(田畓)으로 사용된 땅에 동서방향으로 세장한 필지가 많은 이유는 영등포의 지형에 기인한 것으로 여겨진다.

1936년도의 지적도에서 영등포리 신촌 부근의 필지를 더 자세하게 살펴보면, 이 시가지화된 필지들은 그 내부를 다시 남북방향으로 쪼개어 필지분할을 한 모습을 확인해 볼 수 있다. 특히 영등포 신촌의 남서쪽에 새로 시가지화된 부분은 기존 필지 중간에 길을 만들어 그 양옆으로 세분화된 필지가 마주보고 있어 계획적인 택지(宅地) 조성을 하였음을 알 수 있다.

그림 80 영등포 신촌 부근의 시가지화
(배경지도 1911년 지적도)

그림 81 영등포 신촌 부근 필지 상세
(배경지도 1936년 대경성정도)

이 택지들이 정확하게 언제 조성되었는지 알 수 없으나, 당시의 여러 정황은 그에 대한 실마리를 제공해 준다. 경성은 1920년대 이후 급격한 인구의 증가를 보아 만성적인 주택난에 시달렸는데, 서울의 주변지역인 영등포도 그 예외는 아니었다. 1921년에서 1935년 사이의 영등포면(영등포읍) 인구 변화는 다음과 같다.

표 7 영등포면(영등포읍)의 인구 변화 (1921~1935년)
(출전 - 1921년:임시호구조사, 1925, 1930, 1935년:국세조사)

조사년월일	총인구수	한국인 비율(%)	일본인 비율(%)
1921.02.19	5,633	77.6	20%
1925.10.01	6,069	-	-
1930.10.01	8,420	85.5	12%
1935.10.01	15,460	-	-

통계를 살펴보면, 1921년에서 1925년 사이에 약 10만 명의 인구 증가를 기록했던 경성부(京城府)와는 다르게 영등포에는 인구 변화가 그다지 없는 것을 알 수 있다. 이는 시기적인 상황도 있겠지만 1925년 7월에 발생한 을축년대홍수(乙丑年大洪水)도 영향을 준 것으로 생각된다. 1925년에서 1930년 사이에는 약 2,400명의 인구 증가가 있어 그 이전의 5년간에 비해서는 인구 증가의 폭이 크다. 그러나 1930년에서 1935년 사이에는 약 7천여 명이 증가하여 인구가 거의 2배가 되었다. 1935년 11월 16일자 『매일신보』의 기사[206]에는 영등포읍이 '과거 2,3년간에 만 명 가까이나 인구가 증가되여 1만 5천여 명의 인구를 포용'하게 되었다는 언급이 있는 것으로 보아 이러한 인구 증가는 주로 1933년 이후에 이루어진 것으로 생각되며, 이 시기는 두 맥주회사의 건립 시기와 거의 일치하고 있다. 1936년 2월 15일 『동아일보』 기사[207]에도 '가까운 장래에 경성부로 편입될 부외 영등포(永登浦)는 세상이 잘 아는 바와 같이 신흥공업지대로서 장래 굉장한 발전을 예기하는 터로 각지에서 노동자 직공들이 날마다 남부여대(男負女戴)로 접종운집'하고 있다고 전하고 있어 이러한 인구 증가가 농촌경제 파탄을 계기로 일자리를 찾아 모여든 빈한한 조선인 노동자들에 기인한 것임을 알 수 있다.

이러한 급격한 인구 증가는 자연스레 주택난으로 이어졌고, 동시에 활발한 택지 개발을 부추기게 되었다. 조선인 지역 유지인 정인환(鄭寅煥)은 1935년 11월에 '심각한 주택난에 빠져잇서 저급의 경제생활을 하고 잇는 조선사람은 생활상 큰 협위를 느끼고 잇슬 뿐만 아니라 이는 지방 발전상에도 중대영향이 잇다'는 이유로 조선인들을 위한 주택을 2~300호 가량 건설하여 분양하겠다는 계획을 발

206) 「人口激增한 永登浦에 月賦住宅村建設-주택난이 너무나 심각함으로 細窮民層에 큰 福音 」,『매일신보』, 1935.11.16.

207) 「永登浦進興學院私校昇格運動벌서출연자가답지不日內로期成會組織」,『東亞日報』, 1936.02.15.

표하였다. 정씨에 따르면 이 주택 분양은 서민에게 가장 이상적인 방법으로 이루어질 것인데, 그것은 평당 10원 가량 하는 땅 20평에 지은 집을 10년 동안 월부로 5원씩 상환하는 것이었다. 해당 주택 건설 예정지는 비교적 개발이 덜 되어 지가가 저렴했을 것으로 여겨지는 도림리(道林里)이며, 주택은 현대의 생활양식에 맞도록 개량한 여섯 칸씩의 기와집이라고 되어 있는 것으로 보아[208] 이 시기 서울을 중심으로 널리 지어졌던 도시형한옥(都市型韓屋)[209] 유형의 집이었던 것으로 생각된다.

지역 유지 외에도 경성부내 기업가들이 경성 편입을 앞둔 영등포를 절호의 투자지로 생각하여 영등포 각지에 주택을 건설하였다. 서울 편입을 앞둔 1935년 1년 동안 영등포읍 구역에 지어진 집은 300여 호였으며, 1936년 1월 현재에도 빈자리마다 가옥들이 늘어나 동년 내로 가옥 수가 1만여호를 돌파할 것이라는 전망이 나왔다.[210] 앞서 언급한 1936년 2월 『동아일보』 기사에서도 또한 '몇일전에 보지 못하든 새 동리가 여기저기 생겨나는 중 특별히 용산공작(龍山工作)과 창화(昌和) 조선염색정리(朝鮮染色整理) 등 각 공장의 중간에는 수3년래로 8백여호의 새 동리가 되어 날로 대발전을 하고' 있다고 전하고 있는데, 이 지역이 바로 위에서 살펴본 지역에 해당한다. 즉 이러한 정황으로 보아 앞의 지도에서 보았던 세장한 필지에서 이루어진 택지 개발은 전국에서 일자리를 찾아 몰려온 조선인 노동자들의 주택 공급을 위하여 1934년을 전후하여 이루어진 것으로 볼 수 있다.

---

208) 위의 기사.

209) 도시형 한옥에 대한 자세한 내용은 송인호, 「都市型韓屋의 類型硏究 : 1930년-1960년의 서울을 중심으로」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 1990.을 참조.

210) 시외 영등포가 서울 장안과 한데 편입될 날도 얼마 남지 안어 시내기업가들은 일확천금의 꿈을 가지고 시내와 신촌, 사촌, 도림리, 양평리 등지에 주택을 짓기시작하야 경성부 편입되기에 조금도 붓그럽지 않흘만한 주택을 건축중인데 작년 1월부터 12월까지 읍사무소에 신축가옥원 제풀한 것이 190호이고 집을 지어노코서도 아직 제출하지 않흔 것이 110여호나 되는데 1년 동안에 308호나 증가된 심이바 매월 25호가 늘게 되것이며 또다시 정인환주택경영사무소에서는 사촌에다가 문화주택 150호를 건축하기로 되엿잇스며 그 외에도 신축가옥이 빈자리에 연달어 늘어스기 때문에 영등포에도 금년내로는 1만여호를 예상하고 잇다고 한다. (「大京城編入압두고 永登浦大膨脹-나날이 신축가옥이 늘어가서 萬戶突破도 不遠 」,『매일신보』, 1936.01.21.)

(2) 영등포의 인프라 및 시설 변화

1930년대에는 영등포의 여러 시설에도 변화가 나타났다. 영등포소학교는 1930년경 부지 협소 등의 이유로 이전(移轉)·개축(改築)을 계획하였고, 해당 부지는 인접한 경성방직이 구입하여 공장 확장에 사용하였다.[211] 영등포소학교는 기존의 법원(法院) 자리로 이전하였다. 그러나 1930년대 인구 증가에 따라 아동을 다 수용하지 못하자 1935년에 경인신가도(京仁新街道)에 면하여 2층 벽돌조 130평의 교사를 신축하였고,[212] 이어 1937년에는 8교실을 수용할 수 있는 2층 벽돌조 건물을 증축하였다.[213]

그러나 입학난이 더 심각했던 것은 조선인 학교였다. 영등포 지역 조선인 초등교육기관으로는 철도 남측 경성요업주식회사 공장 옆에 자리하던 영등포공립보통학교(永登浦公立普通學校)가 있었는데, 이는 영등포읍(永登浦邑) 뿐 아니라 북면(北面) 일대의 조선인 아동을 수용하고 있었으며 이 지역의 인구 증가와 학구열 상승으로 인하여 해마다 입학난이 심각해졌다. 1933년 현재 영등포보통학교의 정원은 백여 명이었던 데 대하여 지원자는 6~7백 명에 달하고 있었다.[214] 이러한 상황을 조금이라도 타개하고자 조선인 유지들을 중심으로 기부를 모아 1933년에 기존 학교 부지를 매각, 북면 신길리(新吉里)에 부지 4천 2백 평을 매수하여 학교를 신축·이전하기로 하였다. 신축된 교사는 2층 벽돌조의 260평 건물로 12학급을 수용하는 규모로 1933년 4월에 기공하였다.[215] 그러나 새로운 학교도 고작 150명 내외 밖에 수용하지 못하였기 때문에 1935년 현재 7~8백명에 달하는 지원 아동들의 대부분은 수학(修學)을 포기할 수밖에 없었다.[216] 이러한 입학난에 대한 대책으로 지역 유지들이 돈을 모아 사립학원(私立學園)을 설립하기도 하였다. 이미 조선인 유지 정인환(鄭寅煥)이 1920년대 이전에 구영등포리에 영창의숙(永彰義塾)이라는 사립학원을 설립한 바 있었고, 1933년에는 김직상(金直相) 등의 유

211) 「永登浦學校組合 紛糾の眞相」, 『京城日報』, 1930.04.22.

212) 「最近朝鮮建築界-永登浦小學校 增築 決定」, 『朝鮮と建築』, 1935년 03월호.

213) 「永登浦小學校 8敎室增築」, 『京城日報』, 1937.04.13.

214) 「永登浦進興學院私校昇格運動벌서출연자가답지不日內로期成會組織」, 『東亞日報』, 1936.02.15.

215) 「永登浦公普校 今年에 新築, 기공식까지 거행햇다, 工費三萬八千餘圓」, 『東亞日報』, 1933.04.27.

216) 「永登浦普校 四百名超過」, 『東亞日報』, 1935.03.10.

지가 중심이 되어 10월 16일 진흥학원(進興學院)을 설립하여 아동 40여명을 가르쳤다.[217]

이 외에 여러 도시 시설들이 새로 입지하고 기존 시설들의 개축이 이루어졌다.

경성방직 북측 부지에는 1931년 10월 24일에 영등포공설시장(永登浦公設市場)이 들어섰고,[218] 여러 준비과정을 거쳐 12월 15일부터 개업하였다.[219]

1934년에는 영등포역의 개축이 예산 4만여 원으로 계획되어 6월에 착공되었다. 새로운 역은 목조 슬레이트 기와 단층 모더니즘 양식의 건물로 기존 역의 2배 정도 크기인 150평으로 계획되었으며, 역 뿐 아니라 역전광장의 정리 역시 함께 진행되었다.[220]

새로 세워진 영등포소학교 옆에는 새로 등기소(登記所)와 세무서(稅務署)가 입지하였다. 세무서 입지는 1934년 7월에 결정되었는데, 이 땅에 대하여 기사에는 '군청, 경찰서, 읍사무소와는 상당히 떨어져 있으나 장차 발전되는 영등포의 도시 번영상(都市繁榮上)에 가장 적합한 곳'이라고 이야기하고 있지만, 실제로는 관유지(官有地)라는 이유가 부지 선정에 크게 작용했을 것으로 여겨진다.[221] 부지 면적은 1천2백평, 건물은 근대식 벽돌조이며, 공사비 1만 1천원을 들여 공사를 시작, 1934년 12월 22일에 준공되었다.[222]

---

217) 진흥학원은 설립한지 1년이 못되어 경영난에 빠져 폐원의 위기에 처하였으나 배요한이라는 청년이 다시 개교하여 명맥을 이었고, 이에 감동한 지역 유지들이 1936년에 기성회를 조직하여 사립학교 승격운동을 일으켰다. 「永登浦進興學院私校昇格運動벌서출연자가답지不日內로期成會組織」,『東亞日報』, 1936.02.15.

218) 京城府, 1934『京城府行政區域擴張調査書』, p.423.

219) 「永登浦の公設市場 十五日から開業する」,『京城日報』, 1931.12.13.
「永登浦驛前에 公設市場開始」,『東亞日報』, 1931.12.24.

220) 내부는 대합실은 12m*18m의 넓이로 계획, 1,2등을 폐하고 3등만으로 하고, 지상 40척의 지붕을 올려 천장을 높게 하고 특히 채광에 유의하며, 중앙부 기둥을 둘러싸면서 의자를 두고 바로 오른쪽에 매점을 마련하였다. 바라보고 오른쪽은 전부 대합실이고 왼쪽은 13m*5m의 사무실, 그리고 인접하여 구내계원詰所와 화물취급실을 마련하고, 나아가 客溜와 湯沸所 부설을 계획하였다. (「最近朝鮮建築界-京釜線 永登浦驛 改築 決定」,『朝鮮と建築』, 1934년 07월호. / 「最近朝鮮建築界-永登浦驛 改築 工事 捉囚」,『朝鮮と建築』, 1935년 03월호.)

221) 「永登浦稅務署基地決定」,『東亞日報』, 1934.07.15.

222) 「永登浦稅務署落成」,『東亞日報』, 1934.12.25.

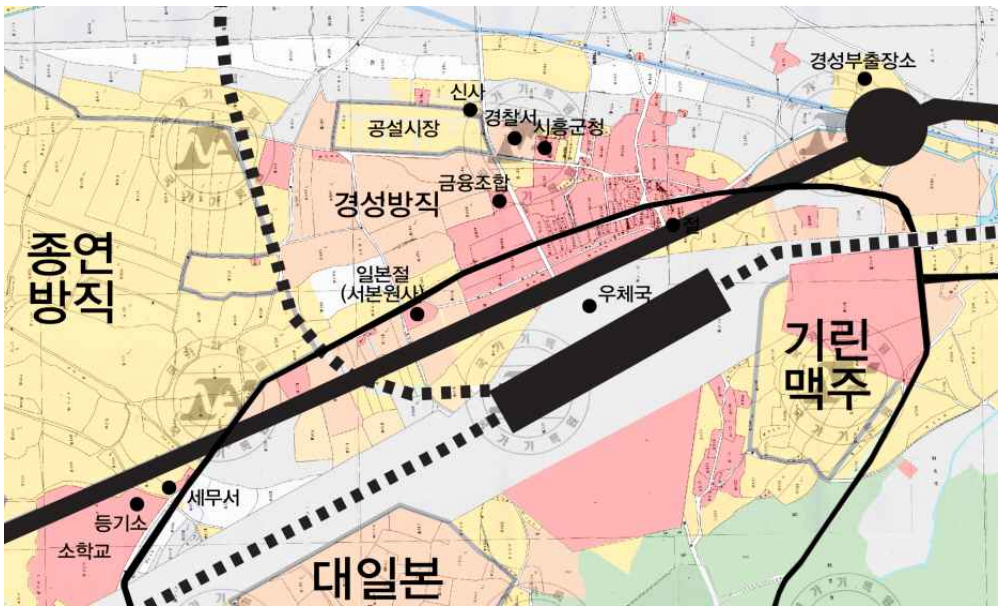

그림 82 1936년 영등포 신시가지의 시가지 구성

한편 경인대도로는 1932년에 15칸 폭으로 착공, 영등포-한강 간의 개축공사가 1934년 3월에 완성되었다.[223] 경인가로 정비에 따라 역전의 길이 확장되었고, 이 길이 인천수도선과 교차하는 지점에 로터리가 만들어졌다. 로터리의 북측 땅에는 경성부 편입을 염두에 두고 편입 후 경성부출장소로 충용할 수 있는 규모의 읍사무소의 신축이 1935년 10월에 결정되었다.[224]

영등포에 제방이 처음 만들어진 것은 1920년의 큰 홍수 피해를 계기로 시행된 영등포방수공사(永登浦防水工事)를 통해서이다. 1920년의 홍수 시에는 읍내의 토지 및 가옥이 거의 전부 침수하였고 익사자(溺死者)도 3명에 달하였다.[225] 1922년에 계획된 영등포방수공사는 영등포 전역에 거쳐 방수제를 축조하는 것은 비용 문제상 불가능하다 하여[226] 주요 마을들이 몰려 있는 동쪽 여의도변을 따라

---

223) 「最近朝鮮建築界-漢江人渡橋 今春 改擴張」, 『朝鮮と建築』, 1934년 01월호.

224) 신축 읍사무소는 경성부 편입을 예정, 편입후의 경성부출장소에 充用하기 위하여 그 건축은 연와조 3층(234평 35) 부속건물 복도의 목조 단층집(18평) 창고(8평)의 굉장한 근세식양식의 당당한 것이라고. (「조선건축잡보-근세식의 3층건 영등포읍사무소 신축 결정」, 『朝鮮と建築』, 1935년 10월호.)

225) 바닥위 이상의 침수 362호, 유실 3호반, 파손되거나 전파 139호였다. (朝鮮總督府, 1937『朝鮮土木事業誌』, p.498.)

226) 공사는 면사업(面事業)으로 실행되었고, 공비 총 5만 1천원 중 2만 5500원은 국고로부터 보조받았다. (朝鮮總督府, 위의 책, p.498.)

연장 1,734m 구간에 대해서만 계획되었다. 방수제 높이는 57척(17.1m)이었으며 1922년 6월 1일에 착공, 1923년 3월 31일에 준공하였다.[227] 그러나 이 제방은 1925년 7월에 발생한 미증유의 대홍수로 모두 붕괴(崩壞)되었다.

그림 83 을축년대홍수 영등포역전의 피해상황 (*출전: 영등포구청, 1991『永登浦區誌』, p.234.)

1925년 7월 홍수가 나고 물이 차올라 제방의 남은 높이가 1.2m에 달하자 영등포경찰서 소방대는 전원 제방에 출동하여 만일을 경계하였다.[228] 수해 이후 방수제 복구는 시민의 생명 재산 보호상 중대 문제이며 장래 발전상 다대한 관계를 가진다는 이유로 선결문제로 인식, 한강안 제방용 축비를 전액 국가 보조에 의하여 완성하기로 결정하였다.[229] 영등포의 방수공사는 영등포리 옆의 작은 언덕에서 김포군 양동면 염초리 끝의 작은 언덕에 이르는 한강변을 따르는 연장 4,668m의 방수제와 염초리에서 안양천을 따라 도림리에 이르는 연장 4,950m의 방수제를 축조하게 되었다. 안양천의 경우 강바닥 굴착작업을 동시에 진행하고 이 굴착토를 방수제 공사에 이용하도록 하였다.[230] 새로 조성되는 제방은 기존 제방보다 9척(약 2.7m)가량 높으며, 세사(細砂)(해토(海土))로 쌓은 후 그 위에 다시 진토(眞土)(산토(山土))를 덮어 견고성을 더한 것이었다.[231] 영등포 지역의 제방 공사는 1926년 8월에 시작되어, 1931년에 전 구역의 공사가 완성되었다.

---

227) 朝鮮總督府, 위의 책, p.498.

228) 「영등포만 팔백명, 구제해주는 사람도 없어 추위에 떨고 줄임에 울어, 경성방직 구호에 착수」,『東亞日報』, 1925.07.13.

229) 「영등포의 防水堤 - 한강안을 복구하는 비용은 11만5천원」,『朝鮮と建築』, 1925년 09월호.

230) 朝鮮總督府, 1937『朝鮮土木事業誌』, p.310.

231) 「永登浦防水堤, 十月以內에 完成?」,『東亞日報』, 1927.04.04.

4.3 경성의 공업도시화를 위한 영등포 편입과 갈등

4.3.1 1930년대 공업도시 지향 풍조

앞 절에서 살펴 본 1930년대 영등포 지역의 여러 대공장의 진출을 계기로 영등포는 '공업도시(工業都市)'라 불리기 시작한다. 두 맥주공장의 준공을 목전(目前)에 둔 1934년 2월 22일자 『경성일보(京城日報)』에 실린 「확장하는 공업도시 신흥영등포의 건설 공직자연합간담회를 열어 당국에 운동을 개시(伸び行く工業都市 新興永登浦の建設 公職者連合懇談會を開き当局に運動を開始)」[232]라는 제목의 기사를 시작으로 이후 영등포와 관련된 기사에 영등포를 '공업도시(工業都市)', '공장도시(工場都市)' 혹은 '신흥공업도시(新興工業都市)' 등으로 칭하는 표현이 빈번히 나타난다. 이 절에서는 이 시기 이러한 '공업도시(工業都市)' 관련 언설이 가졌던 의미에 대하여 고찰해 보도록 하겠다.

(1) 1920~1934년 공업도시 관련 언설과 내용

먼저 공업도시화 언설에 대하여 살펴보기 위하여 1920년~1940년의 『東亞日報』[233]기사에서 '공업도시', '공도', '공업지대'라는 키워드가 들어 있는 것들을 뽑아낸 후 각 기사에서 '공업도시' 등으로 언급되는 도시별 분포를 살펴보았다. 기사의 도시별, 연도별 분포는 다음과 같다. 한 기사에 복수(複數)의 도시가 공업도시로 언급되었을 경우 각 1건씩으로 간주하였기 때문에 통계 합계는 총 기사수보다 많다.

---

232) 기사 제목 뿐 아니라 본문에서도 영등포를 '공업도시(工業都市)'라 칭(稱)하고 있다.

233) 인터넷 사이트인 네이버 뉴스 라이브러리(newslibrary.naver.com)을 사용하였다. 이 검색 엔진을 사용하면 검색어가 제목 뿐 아니라 본문에 포함된 기사도 검출이 가능하다. 한편 예를 들어 '공업도시'로 검색하면, 순전히 '공업도시'라는 단어가 들어간 결과뿐 아니라, '공업'과 '도시'가 동시에 포함되어 있는 결과도 함께 검출된다.

표 8 1920년 4월~1940년 8월『東亞日報』에서 연도별・도시(지역)별 '工業都市', '工都' 관련 언설 등장 횟수

***도시명 중 ()가 되어 있는 것은 도시보다 큰 지역 단위**

***1936년 9월~1937년 5월 자료 부재로 인하여 누락**

연도 / 도시명	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	합계
京城	1							4	2					1	2	2					12
平壤				1		2	3	10	3	2		2		5	4	3	4	1	1		41
(北方)					1																1
新義州						1				2							1	1			5
仁川						1			1	1				1	3	3	3	20	12	8	53
大邱						1				1				1			3	1			7
咸興										1					1						2
開城										1						1	6	2	2		12
光州										1						1	1				3
淸津												1				1	13	3	1	4	23
(咸北)														1	1						2
城津														1			4				5
興南														1	1	3	3		1	3	12
釜山														1	1			3		2	7
永登浦														1	3	4	6	4	2	1	21
元山															1	2	6				9
大田															1	1					2
群山															1	4	1	7	2	1	16
兼二浦																1					1
吉州																1					1
全州																1					1
洪院																	1	2			3
鎭南浦																	14	7	6	2	29
水原																	1				1
(慶南)																	1				1
海州																		1	1		2
馬山																		5			5
浦項																			2		2
木浦																			1		1
(黃海)																				1	1
	1	0	0	1	1	5	3	14	6	9	0	3	0	13	19	28	68	57	31	22	281

이 통계 결과는 각 도시의 절대적인 공업도시화 정도를 나타내는 것은 아니다. 먼저 공업도시는 일반적으로 공업이 발달한 도시를 지칭하지만, 그에 대하여 절대적인 기준이 있는 것은 아니다. 사회마다 구성원들이 공유하는 대략적인 기준이 있다 할지라도 시대에 따라 그 기준이 달라질 수 있다. 또한 신문기사라는 특성상 매우 부분적인 현실만을 다루고 있고, 어떠한 이슈가 장기적으로 지속되면 비슷한 기사 혹은 연속적인 과정을 추적하는 기사가 반복적으로 등장하는 경우도 있다. 결정적으로 이 통계는 '이미 공업도시로 인정되는 도시를 지칭하는 것' 뿐 아니라 '어떤 도시의 공업도시화에 대한 희망과 관련되는 것', '어떤 도시가 공업도시화가 되어 가고 있다는 전환 과정을 보여주는 것'에 관한 기사를 모두 포함하고 있다. 그러나 모든 기사에서 공통적인 점은 '공업도시'를 긍정적으로 바라보고 각 도시들이 지향하는 바로 삼고 있다는 점이다.

물론 일제강점기 한국의 공업화는 대부분 원료 착취, 일본 본토 기업의 이익 추구를 위한 상품 판매처 확보, 대륙침략을 위한 군수품 생산 등, 한국 스스로의 발전을 위한 것이 아니라 일제의 필요와 요구에 의하여 진행된 것이다. 그러나 공업화에 따라 부수적으로 발생하는 현상인 공업도시(工業都市)에 대한 언설과 움직임은 중앙의 정책 뿐 아니라 도시 혹은 지역 관민(官民)의 자발적 요구가 동시에 작용하며 도시의 물리적인 변화를 수반하고 지역주민의 생활에 상당히 직접적인 영향을 미친다는 점에서 정책적인 공업화(工業化)와는 다소 다른 차원에서 논의할 수 있는 문제라 생각한다.

전술(前述)하였듯이 상기(上記)의 통계 결과는 도시의 절대적 공업도시화 정도를 보여주는 것은 아니지만 큰 시간의 흐름 안에서 실제로 어떤 도시에서 대략 어느 시기에 공업도시화에 대한 관심과 인식이 생성되고 증가되고 있는가를 파악하는 실마리가 될 수 있다. 더불어 신문기사는 정책 보고서 등의 관제(官製) 서류에 비해 당시 일반적인 사람들의 인식과 관심을 더 잘 보여준다는 점에서 공업도시에 대한 일반의 인식 여부를 살펴보는 데 있어서는 큰 참고가 되는 자료라 할 수 있을 것이다.

표에 의하면 '공업도시(工業都市)', '공도(工都)'가 언급되는 기사는 1921년부터 나타나기 시작하지만 1920년대 전반에는 거의 없다가 1920년대 후반에 증가하고 1930년대 전반에 다시 줄었다가 1930년대 후반에 급격히 늘어나는 것을 알 수 있다. 또한 1920년대 후반의 기사가 평양(平壤)이라는 특정 도시에 거의 치중되

어 있는 것을 감안한다면 공업도시 관련 언설은 1934년을 기점으로 지역적으로나 양적으로나 확대된다는 것을 알 수 있다. 이는 역시 1930년대의 조선공업화정책(朝鮮工業化政策) 및 1937년 일제 대륙침략(大陸侵略)을 계기로 시행된 조선병참기지화정책(朝鮮兵站基地化政策)의 영향으로 조선에 많은 일본 독점자본계 대공장이 진출하는 현상과 맞물려 있기 때문이다. 이러한 정황 아래 1930년대 후반에는 거의 모든 도시에 있어서 '공업도시화(工業都市化)'라는 것이 공통적인 관심사로 자리 잡고 있음을 알 수 있다.

1930년대 후반 이후 공업도시(工業都市)에 대한 언설(言說)이 격증하지만, 표에서도 알 수 있듯이 공업도시 관련 언설은 늦어도 1920년대부터 존재하여 왔다. 1934년 이전에 나타나는 공업도시 관련 대표적 논의를 정리하면 다음 표와 같다.[234]

표 9 1934년 이전 『東亞日報』에 나타나는 공업도시 관련 언설

일시	도시	기사내용 중 공업도시 관련 내용	상태
1921.09.07[235]	경성	경성이 장차 대도시가 되기 위해서는 공업을 육성하고 공업지대를 만들어야 한다고 주장.	희망
1924.03.16[236]	평양	평양을 공업도시로 만들기 위한 수단을 토의하기 위하여 공진회를 개최.	희망
1926.04.26[237]	평양	풍부한 무연탄을 바탕으로 한 저렴한 전기동력으로 공업도시의 대성을 도모하고자 함. 따라 대평양건설의 기초를 수립하기 위하야 이 목적의 필성을 기한다.	희망
1926.07.08[238]	인천	지리상 인천은 장래 공업적 도시로 발달시켜야만 한다.	희망
1926.09.17[239]	신의주	지리상 장차 공업적 상업적 대도시로 발달시켜야 한다. 따라서 현재의 2배 이상의 대신의주를 건설하고자 한다.	희망
1927.02.11[240]	평양	평양은 공업도시로의 입장으로 보아 어떻게 전기이용을 보급할 것인가.	현재
1927.03.05[241]	평양	평양을 장래 공업도시로 형성하고자 하는 大理想 아래에서 전기요금 감하 요구.	희망
1928.01.22[242]	평양	장래 공업도시를 형성하고자 하는 평양에 있어서 양말업자 중심의 산업조합 창립이 도움이 될 것임.	희망
1928.10.03[243]	경성	유의유식으로 세월을 보내는 경성도시가 일약 상공업도시로 변하야진 느낌이 있음.	현재
1929.07.05[244]	경성	어느 공업도시에 지지 않을 발전 가능성을 충분히 가지고 있음.	희망
1929.10.25[245]	인천	인천상의에서 공업도시의 확립과 그 구체안에 대하여 결의함.	희망

234) 일차적으로 신문기사를 통하여 공업도시화 관련 언설을 살펴본 이유는 신문기사가 물밑작업적 정책 단계를 넘어선 비교적 구체화되고 일반화된 사실을 보도한다고 생각하였기 때문이다.

235) 「都市計劃과 工業資源涵養 齋藤音作氏談」,『東亞日報』, 1921.09.07.

일시	도시	기사내용 중 공업도시 관련 내용	상태
1930.03.17[246]	인천	공업도시의 확립과 그 구체안	희망
1930.04.12[247]	광주	양잠업 장려 이후 대형 제사공장이 들어서 점점 공업도시화 되어 감.	전망
1930.09.30[248]	대구	지리상으로 해운의 편이 없으니 공업도시가 될 수 없음.	비관
1930.10.06[249]	개성	수원이 없어 동력을 사용하지 못하니 공업도시가 될 수 없음.	비관
1930.10.08[250]	신의주	신의주는 공업도시나 상업도시가 되어야 함. 현재 8분 이상이 공업도시임.	희망
1930.10.13[251]	함흥	함흥은 공업지대이니 앞으로 공업이 많이 발전될 것임.	현재
1930.11.21[252]	신의주	장래에 공업도시로 조선 제2위의 대도회를 형성할 기운이 있음.	희망
1932.11.01[253]	청진	내년에 행정구역확장을 실시하여 무역도시, 공업도시로서 면목을 일신할 것임.	전망

이처럼 『동아일보(東亞日報)』 기사에 한해서 살펴보면, 특정 도시에 관한 공업도시화 관련 언설 중 가장 빠른 것은 1921년에 조선총독부 관료를 지냈던 사

236) 「工業共進開催와 不公平한計劃」, 『東亞日報』, 1924.03.16.

237) 「停刊中의平壤」, 『東亞日報』, 1926.04.26.

238) 「巡廻探訪 (七) 仁川地方大觀 <1>」, 『東亞日報』, 1926.07.08.

239) 「巡廻探訪 (七十八) 半島의咽喉오 東洋의要衝 <1> 新義州의 繁榮」, 『東亞日報』, 1926.09.17.

240) 「平電滅下決定」, 『東亞日報』, 1927.02.11.

241) 「當局은尙今不認可 府民은認可前反對」, 『東亞日報』, 1927.03.05.

242) 「洋襪業者를中心 産業組合創立」, 『東亞日報』, 1928.01.22.

243) 「有職者戶數六万突破 商工都市된大京城 과거14년전과 비교통계 조선인부호의 몰락을 말하는 농업자의 격감과 그대신 공업자가 사할, 상업자가 갑절이 늘어 지주농업자는 격감」, 『東亞日報』, 1928.10.03.

244) 「工業都市化 하는京城」, 『東亞日報』, 1929.07.05.

245) 「自由港促成」, 『東亞日報』, 1929.10.25.

246) 「仁取不平等待遇 撤廢建議案 각지현물시장은 몰간섭 仁川商議에서 提出」, 『東亞日報』, 1930.03.17.

247) 「光州에又復 若林製絲創設 공업도시화?」, 『東亞日報』, 1930.04.12.

248) 「主要都市 巡廻座談 12 第三 大邱篇」, 『東亞日報』, 1930.09.30.

249) 「主要都市 巡廻座談 (一八) 개성편」, 『東亞日報』, 1930.10.06.

250) 「主要都市 巡廻座談 (二○) 신의주편」, 『東亞日報』, 1930.10.08.

251) 「主要都市 巡廻座談 (二五) 出席者 第六 咸興篇 (1)」, 『東亞日報』, 1930.10.13.

252) 「新義州地方紹介版 第一日」, 『東亞日報』, 1930.11.21.

253) 「貿易,工業都市로一新할 大淸津建設計劃 二郡七洞을 합해 현재의 배 명년도부터 실시」, 『東亞日報』, 1932.11.01.

이토 온사쿠(齋藤音作)[254]가 연재한 『도시계획(都市計劃)과 공업자원함양(工業資源涵養)』[255]이라는 논설조 기사에서이다. 이 기사에서 사이토(齋藤)는 경성(京城)은 조선의 중심지이며 장래에는 대륙발전의 대책원지(大策源地)가 될 것이므로 대도시(大都市)가 될 것인데, 이러한 조건만으로 대도시가 되는 것은 불가능하고 장래 진실한 대도시가 되기 위해서는 정치나 기타 중심지점일 뿐 아니라 대상공업지(大商工業地)가 되어야 하며, 또 대상업(大商業)은 대공업(大工業)이 있은 후에야 비로소 성립되기 때문에 지금 속히 대공업의 자원을 함양(涵養)하야 이를 준비해야 한다고 주장하고 있다.[256] 그러나 이러한 사이토의 주장은 중앙관료로서의 시각에 의한 것으로 지역 자체의 바램이라고 보기는 어렵다. 또한 1928년 이전에는 『동아일보』에서 사이토의 주장 외에 경성에 대한 공업도시화 관련 언설을 찾아볼 수 없기 때문에 1921년의 그의 주장은 장기적 안목에서 표출된 당시로서는 예외적인 의견이라 볼 수 있다.

지역 단위에서 공업도시에 대한 인식, 그리고 그를 위한 자발적이고 실질적인 노력이 가장 먼저 이루어진 곳은 평양(平壤)이라 할 수 있다. 1924년에는 평안남도 주최로 평양을 공업도시화하기 위한 조선공업품공진회(朝鮮工業品共進會)가 기획되었다. 이 공진회는 구체적으로 일본 본토 자본가를 초빙하여 평양의 탄전(炭田), 수운(水運) 또는 경지(耕地), 산야(山野)의 현상을 소개하여 이원개척사업(利源開拓事業)의 진흥을 촉진하는 동기를 만들려는 것이었으나, 관동대지진(關東大地震) 후의 일본 본토 내 경제사정의 악화와 금융계 사정 등으로 결국 실현되지 못하였다.[257][258] 그러나 평양에서는 이후로도 공업도시화를 위한 노력이 꾸준

---

254) 1891년에 東京農林學校를 졸업하고 山林局에 근무. 통감부시대에 技師로 한국에 건너왔으며 합병후에는 殖産局山林課 初代 課長이 됨. 1915년에 營林廠長으로서 신의주에 부임, 1918년에 依願免官함. 그 후 齋藤林業事務所를 개업하여 私有林管理・營業 請負業을 하다가 1936년에 경성에서 사망. (竹本太郎 「朝鮮總督府官僚 · 齋藤音作の綠化思想」)

255) 1921년 9월 7일부터 15일까지 총 8회에 걸쳐 연재되었다. (전체 내용 보고 필요하면 요약하기)

256) 구체적으로 사이토는 장래 경성에서 발달할 공업 원료로 임산물을 예상하고 있다. 그 이유는 농산, 수산, 축산, 광산 기타 잡다한 원료가 각지로부터 이입될 것이나 그 양은 산업을 크게 일으킬 만큼 크지 않을 것임에 반하여, 한강유역의 治山이 이루어지면 한강 유역 내에서 생산될 목재가 강을 따라 경성에 다량 유입될 것이라는 전망에 있다. 이러한 임원자원의 강조는 사이토의 임업 분야 커리어와 관련이 있는 듯하다.

257) 「共進延期決定」, 『東亞日報』, 1924.03.18.

258) 한편 이 공진회는 대체적으로 일본인들에게만 이익을 초래하는 데 반하여 총경비 20만원 중 절반 10만원을 지역주민, 즉 대부분의 조선인에게 부담하게 하는 것에 대하여 조선인들은 큰 불만을 가지고 공진회를 반대하기도 하였다. (「共進會開催問題」, 『東亞

히 전개되었다. 1926년 3월 15일에 개최된 평양시민대회에서는 전기요금 인하를 요구하는 결의문이 발표되었는데 이의 근거는 '민중(民衆)의 안정(安定)과 사업(事業)의 발흥(勃興)에 책응(策應)하고 장래(將來) 조선(朝鮮)에서 공업도시(工業都市)의 대성(大成)을 도(圖)하며 따라 대평양건설(大平壤建設)의 기초(基礎)를 수립(樹立)하기' 위한 것이었다.[259]

평양 외에 1934년 이전에 공업도시 관련 언설이 나타나는 도시로는 인천(仁川), 신의주(新義州), 경성(京城), 광주(光州), 대구(大邱), 개성(開城), 함흥(咸興), 청진(淸津)이 있다. 1926년 7월 2일부터 1928년 4월 8일까지 무려 2년여에 걸쳐 전국의 여러 지방을 소개한 『동아일보』의 연재기사 「순회탐방(巡廻探訪)」에서 인천과 신의주를 소개하면서 지리적인 조건에 근거하여 장래 공업도시로 발달시켜야 한다는 의견을 찾아볼 수 있고,[260] 京城에 대해서는 1928년~1929년에 이르러 공장 수, 공산액의 증가 등을 들어 경성이 공업도시화 되어가고 있으며, 여러 조건으로 인하여 공업도시로의 발전 가능성이 다분하다는 기사[261]가 나타난다. 그러나 신의주와 인천의 1926년도의 기사는 장래에 대한 막연한 희망과 관련된 것이며, 경성의 그것 역시 산업구성비 등의 통계 수치에 근거하여 예전에 비하여 공업화가 진전되었다는 내용으로, 평양과 같이 구체적으로 공업도시화를 위한 비전과 실천을 보여주는 것은 아니다.

日報』, 1924.03.16. / 「共進延期決定」,『東亞日報』, 1924.03.18.)

259) 「停刊中의平壤」,『東亞日報』, 1926.04.26.

260) 지리상 인천은 장래 공업적도시로 발달식히지 아니하면 아니될 운명을 유한 곳이다. (「巡廻探訪 (七) 仁川地方大觀 <1>」,『東亞日報』, 1926.07.08.)
지리상 신의주는 장차 공업적 상업적 대도시로 발달식히지 아니하면 안될 운명을 가진 곳임으로 (「巡廻探訪 (七十八) 半島의咽喉오 東洋의要衝 <1> 신의주의 번영」,『東亞日報』, 1926.09.17.)

261) 「有職者戶數六万突破 商工都市된大京城 과거14년전과 비교통계 조선인부호의 몰락을 말하는 농업자의 격감과 그대신 공업자가 사할, 상업자가 갑절이 늘어 지주농업자는 격감」,『東亞日報』, 1928.10.03.
「京城에工場激增 昨今엔 九百十四處 소비도시로부터 생산도시로 일변 십사년전과 비교하면 육배가 늘어 조선인경영은 불과 팔분 일본직공과 비교 공임도 3배의 차이 일본인은 최고가 칠팔원되는데 조선인은 최고가 삼원을 안넘어」,『東亞日報』, 1928.10.17.
「京城의生産 都市化過程 조선인의 각성여하」,『東亞日報』, 1928.10.20.
「會社數에八倍激增 資金도十五億圓」,『東亞日報』, 1929.01.01.
「工業都市化 하는京城」,『東亞日報』, 1929.07.05.

(2) 1920년대 공업도시 평양의 탄생

평양이 이와 같이 예외적으로 빠른 시기에 공업도시화를 위하여 구체적인 움직임을 보인 것은 공장입지를 위한 여러 유리한 조건들로 인하여 비교적 이른 시기부터 자연발생적으로 대소 공장들이 들어섰기 때문이다. 교통에 있어서는 1906년에 개통된 경의선(京義線) 노선 상에 있어 경성(京城) 및 북방(北方)과의 소통이 가능하였고, 1910년에는 진남포(鎭南浦)를 잇는 평남선(平南線)이 개통하여 대동강(大同江) 수운(水運)에 더하여 서해바다로의 연결 통로가 확대되었다. 조선 내 대도시 중 하나였기 때문에 금융 및 판로가 잘 구비되어 있었고 노동력 역시 풍부하였다. 여러 도시에서는 확보에 어려움을 겪었던 용수 문제 역시 대동강(大同江)의 풍부한 유량으로 인하여 쉽게 해결되었다.

그러나 평양으로 하여금 초기에 공업도시화를 가능하게 하였던 결정적인 요인은 동력 및 원료 문제와 관계되는 풍부한 무연탄(無煙炭)의 존재였다. 수력발전이 활발하게 진행되기 시작하는 1930년대 이전에 조선에서의 주된 발전 형태는 화력발전이었으며,[262] 당시 평양 주변에 5억 톤이 매장되어 있다고 알려진 무연탄이 바로 이 원료로 사용되었기 때문이다.[263][264] 이러한 무연탄을 바탕으로 평

---

262) 한국 최초의 화력발전회사인 한성전기 창업 이래 발전은 주로 화력발전으로 이루어졌으며, 1927년 현재 총 70개(미개업 9개)에 달하는 전기공급사업 중 수력에 의한 것은 총 3사, 총 4%의 비율을 점할 뿐이며, 나머지는 모두 광의의 화력발전에 속한다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.524~536.)

263) 사실 석탄 중 화력발전 연료에 가장 적합한 것은 瀝青炭(黑炭)인데 한반도에서 주로 생산되는 無煙炭(평양 일대)와 褐炭(북선 지방)은 발전원동력에는 적합하지 않아 조선 화력발전 원료는 주로 일본과 만주에서 수입하여 사용하였다. 그러나 20년대 중반 이후 세계적인 연료 부족으로 무연탄과 갈탄을 연료로 사용하는 기술이 연구되어 평양에서도 무연탄을 화력발전 연료로 사용하게 되었다. 평양에 있는 朝鮮電氣興業株式會社에서는 평양무연탄의 완전연소 연구를 위하여 기사를 미국에 파견하여 이 문제를 해결, 1922년부터 무연탄의 경제적 발전을 실시하였다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.524~536.)

264) 평양에서는 조선시대에 이미 탄광을 채굴하여 조선후기에 이미 개인들도 취사용, 난방용으로 석탄을 사용하고 있었으나, 채굴 깊이는 10~15 피트를 초과하지 못하여 석탄은 탄층의 표면에서만 채취되고 있었다. 대한제국 시절에 가서 자주적 근대화를 위하여 본격적인 탄광 개발이 실행되었다. 다른 광물과 다르게 석탄광은 국가에서 직영되었는데, 이는 탄광이 금광과는 달리 투자비용이 많이 요구되므로 사금광처럼 민간이 채굴할 수 없다고 판단하였기 때문이다. 정부는 민간에게 채굴을 위임했던 탄광을 국유화시키고 근대적인 채굴 기술의 습득을 위해 프랑스 기술자를 고용하여 1900년에 근대적 방법의 채굴을 시작하였다. 대한제국 정부의 근대화 사업 추진과 맞물려 추진되었던 탄광 개발은 일제의 통감부 설치 이후 궁내부 내장원의 평양탄광 경영권이 일본에게 박탈당하면서 중단됨. 이후 일제강점기의 한국석탄자원은 일제의 목적에 따라 이용되는 식민지 수탈 자원으로 전락하게 되었으며 일제는 한국의 석탄자원을 일본의 국가적 재산으

양전기주식회사(平壤電氣株式會社)가 1911년 8월에 창립, 1912년 3월에 발전소를 착공하여 9월부터 영업을 개시하였다. 이 외에도 평양의 공장 등에서는 자가용 전동력 설비를 가지는 경우가 많아 전기 발전이 비교적 수월하게 이루어지고 있었다. 1919년 5월에는 평양부(平壤府) 대안(對岸)의 선교리(船橋里)에 조선전기흥업주식회사(朝鮮電氣興業株式會社)가 창립되면서 평양전기주식회사 간의 경쟁으로 인한 전기요금 인하가 일어났고, 1927년 두 회사가 평양부에 인수되어 평양의 전기사업이 부영화(府營化)되자, 부(府)에서는 공업도시화를 위한 지원책으로 전기요금의 재차 인하를 실시, 조선 내에서 가장 저렴한 전기요금을 실현하였다.[265][266]

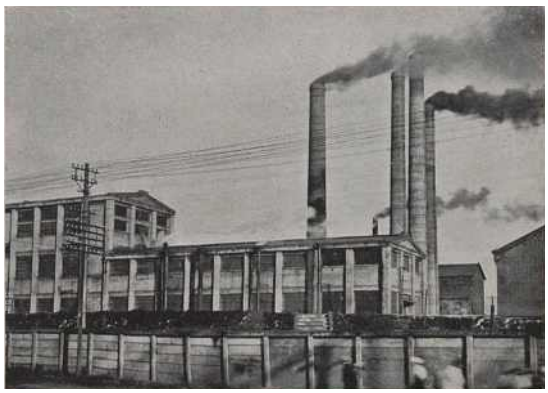

그림 84 조선전기흥업주식회사
(平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, p136)

전력의 풍부함과 더불어 다양한 원료의 존재도 평양에 여러 대형 공장의 입지를 유발하였다. 이 부근에 풍부한 철에 착목하여 미츠비시(三菱)가 1914년 평양 남서쪽에 위치한 황해도(黃海道) 황주군(黃州郡) 송림면(松林面) 겸이포(兼二浦)에 제철소[267]를 건설하였고, 풍부한 석회 및 점토에 착목한 오노다(小野田) 세멘

로 간주하여 주요 탄전을 조선총독부가 장악하게 하였다. 일본은 세계 신흥국의 진입 여부는 석탄자원의 장악 정도에 달려있다고 하며 한국 석탄자원의 효과적인 수탈을 위하여 지질조사소, 연료선광연구소 등을 설치하였다. (김은정, 「대한제국의 석탄자원 인식과 탄광경영」,『東洋古典硏究』No.28, 2007, pp.91~125.)

265) 조선전기흥업주식회사(朝鮮電氣興業株式會社)는 창립 이후 무연탄 완전연소에 대하여 연구하여 1925년부터 이 방식으로 생산된 전기를 공급하였고, 이에 대항하여 평양전기주식회사에서는 전기요금을 인하하여 경성과 비슷한 수준을 달성하였다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.524~536.)

266) 1920년대 중반 이후 시행되기 시작한 北鮮의 大水電 사업은 평양의 공업도시로서의 입지를 위협하는 것으로 여겨졌다. 실제로 安東縣의 전력 대확장계획은 '평양보다 반드시 싸게 판다'를 모토로 하고 있었는데, 이는 반대로 이 당시 평양의 저렴한 전력 공급 상황을 시사해주고 있다. 이러한 상황에서 평양에서는 공업에 그 기초를 둔 우월한 지위를 보지하기 위하여 전력을 더욱 저렴하고 풍부하게 공급하기 위한 방책을 모색해야 한다는 의견이 지배적이었다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.524~536.)

267) 겸이포는 황주군 황주읍에서 13km 정도 떨어진 송림면의 솔메라고 불리던 대동강 하구의 한적한 어촌지역이었다. 이 지역은 지형이 대부분 평탄하고 대동강이 인접하여 공업용수가 풍부하였다. 또 근처에 적철광과 갈철광이 혼합된 철광석을 생산하는 황해철산이 있고, 부근에 재령·은율·안악 등의 철산이 있는 곳이었다. 이러한 입지조건을 이용하여 겸이포제철소는 용광로 3기, 제강로 3기, 종업원 2,500명의 시설로 계획되었다. 본격적인 가동은 1918년 이후 시작되었는데 군사적 용도로 쓰이는 원료 반제품인 銑鐵

트주식회사는 평양 동쪽 16정 거리인 평안남도(平安南道) 강동군(江東郡) 만달면(晩達面) 승호리(勝湖里)에 세멘트공장을 건설, 1917년 5월에 기공, 1919년 12월에 준공하였다.[268] 한편 조선에서 유일한 제철소인 겸이포제철소에서 생산되는 철의 존재는 그와 관련된 여러 공장의 입지에도 영향을 주었다. 1917년 9월에 일본군(日本軍)의 만선주차(滿鮮駐箚) 약 4개 사단(師團)에서 사용하는 병기(兵器)의 제조・수선을 위한 병기제조소(兵器製造所)가 평양부 남측 옛 고구려 평양성 외성(外城)이었던 평천리(平川里)의 약 20만평 부지에 착공, 3년에 걸친 공사 끝에 준공되었다.[269] 이 외에도 대소의 철공소 및 기계공장이 도시 내외에 다수 들어섰다. 한편 무연탄은 연탄의 원료로도 사용되기 때문에 평양에서는 연탄제조업 역시 발달하였다. 특히 겸이포의 미츠비시(三菱)과 사동(寺洞)의 광업소, 조선전기흥업주식회사(朝鮮電氣興業株式會社) 등 대규모 공장에서도 연탄을 부수적으로 생산하였으며, 이 외에도 평양에는 대소의 여러 연탄공장이 들어서 전조선 연탄 생산액의 7할 이상을 평양 및 그 세력권에서 차지하였다.[270] 농업자원 역시 여러 공장의 진출을 촉진하였는데, 평양은 제당업의 재료가 되는 사탕무(甜菜) 재배에 적합[271]하여 1917년 8월에 창립된 조선제당회사(朝鮮製糖會社)가 평양을 중심으

을 생산해 일본으로 공급하였다. 1933년 작업이 중단되었다가 1934년 2월 일본제철주식회사가 인수하여 재가동시켰다. (두산백과사전, 네이버)

268) 平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.574~575.

269) 平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.656~659.

270) 평양부근의 연탄제조는 중국처럼 상당히 오랜 역사를 가지지만 최신식 기계에 의하여 조직적으로 제조에 착수한 것은 1903년 프랑스인이 평양탄전의 무연탄을 원료로 코히날식 연탄기 1대로 작업을 개시한 것을 효시로 한다. 1911년에 그 기계를 조선총독부 평양광업소 손으로 사동 탄갱에 옮겨 작업을 계속한 이래 연탄제조는 관에서 독점적으로 시행하였으나, 수요가 해마다 증대하는 상황에서 1918년 기양에 민간회사인 조선무연탄회사가 설립되었으며, 1920년 6월에는 三菱 겸이포 제철소에서 연탄 제조를 개시하고 자가용으로 사용 후 남은 것을 시중에 판매하였다. 1921년에는 조선전기흥업회사에서 연탄제조를 개시하였고 1925년 8월에 평양연탄제조소, 1927년 10월에 丸山연탄제조소가 창업하였다. 한편 1927년 현재 연탄의 주된 제조업자는 상기 평양의 회사들 외에 인천의 力武, 대구의 古賀, 부산의 大黑, 熊本, 半島, 군산의 森, 경성의 일본화학연료, 쇼와연탄, 飯塚, 宮尾, 蓬萊 등이 있다. 또한 인천, 대구, 부산, 군산, 경성 등 다른 지역에서 생산하는 연탄 역시 그 원료는 대부분 평양탄(平壤炭)이었다.(平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.640~655.)

271) 일본 당업계의 권위인 堀宗一는 교통운수, 땅의 비옥도, 수리의 편, 노동력의 풍부함, 첨채 시험경작 결과 등을 통하여 당업 및 공장 설치에 적합한 지방으로 황해도 사리원지방, 황해도 안악지방, 황해도 황주지방, 평안남도 대동강연안 지방, 평양지방, 함종삼화지방, 순천자산지방을 들었고, 이 중에서 다른 공장 설치에 유리한 제 조건을 들면서 가장 먼저 평양에 제당사업을 일으킬 것을 주장하였다 한다. 평양이 적합한 이유로 든 것은 다음과 같다. 1. 평양부근에는 지세 대략 평탄한 지질 충적층에 속하고 땅이 비옥하여 첨채재배에 적합하다. 2. 농가의 경제 소소 유복하여 구매력 크기 때문에 첨채재

로 하는 지방 900만평에 사탕무를 재배하기 시작하였고, 1919년에 대일본제당회사(大日本製糖會社)와 합병 후 1920년에 평양부에서 대동강 동측 대안(對岸) 선교리(船橋里)에 제당공장을 건립하였다.[272] 한편 경성, 대구, 대전, 예산, 광주, 전주[273] 등 주로 남선에서 활발하게 이루어졌던 근대식 제사업도 1920년대 중반에는 제사업을 위한 원료와 노임의 조건이 우수한 평양에 진출하여, 1926년에 山十組가 평천리(平川里)에 용지 10만평을 구입하여 제사공장을 건설하였다.[274] 또한 1928년에는 미국의 콘스닷지 회사가 평양에 전분 공장 건설을 결정하여[275] 1929년에 선교리에 공장을 기공, 1931년 완공 후 조업을 시작하였다.[276]

이러한 공업입지에 유리한 제 조건은 대자본에 의한 대공장 뿐 아니라 조선인에 의한 중소규모의 공장 조업 역시 활발하게 만들었는데, 특히 양말과 고무공장이 유명하다. 양말은 조선인의 고무신 착용 증가와 메리야스 공업의 발달로 그 수요가 급증하였는데, 1919년에 평양에 수십 대의 기계를 설치하고 20~30명의 직공을 사용하여 값싼 양말 제조를 시작한 공장에 주문이 쇄도하자 이를 모방하여 소규모의 공장이 우후죽순으로 생겨났고, 평양으로 하여금 전조선 양말 생산액의 6할 이상을 차지하는 조선 최고의 양말 공업지로 발돋움하게 하였다.[277]

배의 권유에 편리하다. 3. 철도 및 선박 편이 있어 원료 기계 등 수요품의 운반에 편리하다. 4. 평양은 조선 제2의 도회로서 사람은 많고 산업이 아직 적어 저렴한 노동력의 공급이 풍부하다. 5. 부근에 유연·무연의 탄전을 가져 연료의 공급이 무한하고 저렴하다. 6. 깨끗하고 풍부한 대동강이 있어 공업용수가 극히 윤택하다 7. 공장 설치에 적당한 지역이 매우 광대하여 지가가 매우 저렴하다. 8. 공장 소재지로서 필요한 각종 사회적 문명기관이 있다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, p.603.)

272) 平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.601~604.

273) 1927년 현재 제사업의 기계제 신식공장으로는 京城製絲(97釜), 朝鮮製絲(경성, 200釜), 片倉(대구, 400釜), 朝鮮生絲(대구, 400釜), 鐘紡(경성, 360釜), 郡是生絲(대전, 120釜), 忠南製絲(예산, 200釜), 道是(전남광주, 100釜), 全北蠶絲(전주, 100釜), 齊藤製絲(경성, 120釜), 山十製絲(대구 650釜, 평양 360釜) 등이 있었다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, p.614.)

274) 平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, pp.611~622.

275) 미국 뉴욕에 본사가 있는 "콘스닷지" 전분회사는 자본금이 2억 5천만원에 달하며 전세계적으로 전분을 공급하고 있는 회사로 조선에도 그 영향력을 뻗치기 위하여 공장 설립을 결정, 여러 지역을 조사한 후 진남포항과 대동강의 수운의 편리, 부영전기의 저렴한 전력, 원료반출의 용이성, 불원한 장래에 실행될 평원선과 만포진선 철도 개통 후의 만주로부터의 원료 수입의 용이성 등의 요인을 감안하여 평양에 공장 설립을 결정하였다. 이에 대하여 평양부는 공장설치 후 3년간 영업세 면제 등의 혜택을 약속하며 공장 유치를 위하여 적극적으로 활동하였다. (「五百萬圓投資 澱粉工場設築 공업도시평양에」,『東亞日報』, 1928.07.14.)

276) 「平壤『콘』會社 職工一部動搖 일본인 직공의 중심으로 賃金引上等을要求」,『東亞日報』, 1931.11.01.

277) 1927년 현재 평양에는 2백대 이상의 기계를 가지는 공장이 4곳이나 되며 비교적 대규

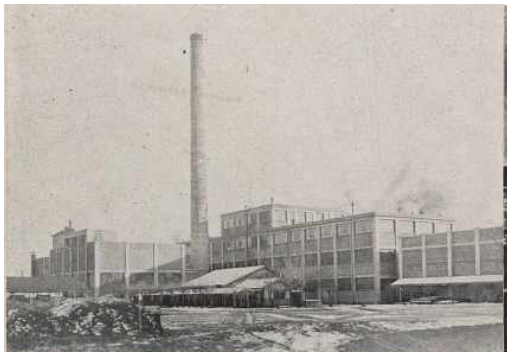

그림 85 제당공장
(平壤商業會議所, 위의 책, p135)

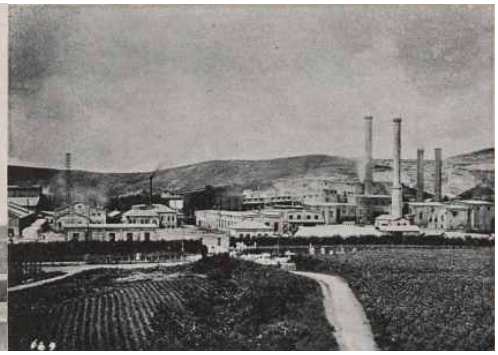

그림 86 오노다세멘트공장
(平壤商業會議所, 위의 책, p132)

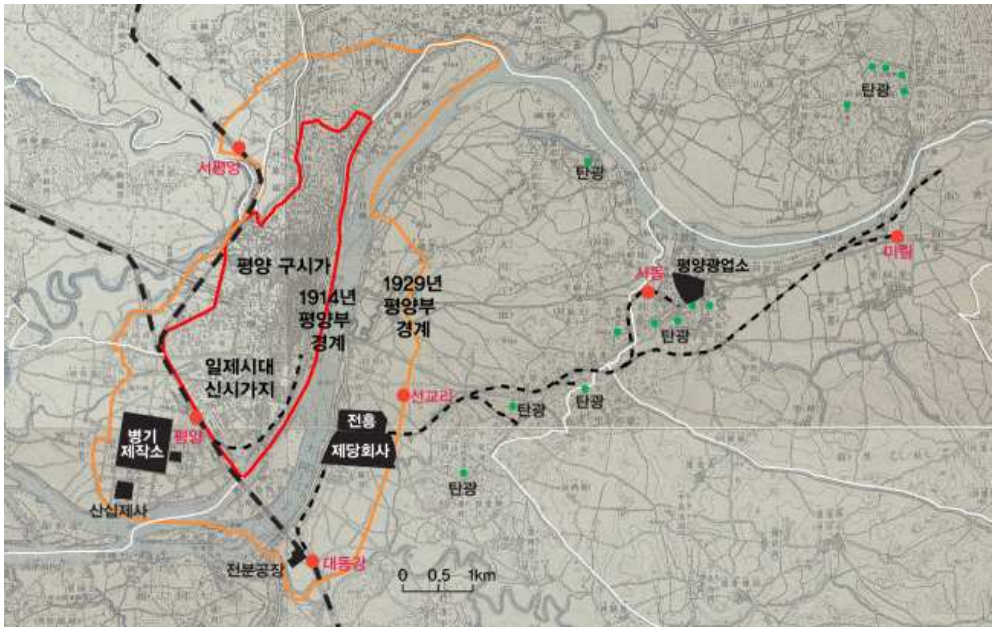

그림 87 1920년대 말경 평양 주변 공장 입지

이렇게 평양 및 그 주변에는 공업에 유리한 제 조건에 힘입어 조선공업화정책이 실현되기 이전인 1910~20년대에 이미 상당수의 대공장 및 여러 중소공장들이 들어섰다. 1916년만 해도 평양의 공업상태는 조선 전체에 비하여 극히 빈약한 상태였으나, 1917~1926년의 10년 동안 전조선의 공장이 4배 정도 증가를 보일 때 평양의 그것은 8배 이상 증가하였고 전조선의 생산액이 6배 정도 증가한 데 비

모의 공장이 많은데 반하여, 다른 지방의 대공장은 마산에 50대의 것과 부산에 35대의 것이 각 1곳씩 있을 뿐이다. (平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』)

하여 평양은 30배 이상 증가하였다.[278]

표 10 1917년~1926년 전선과 평양의 공업지수 변천

	공장수		자본금		직공수		생산액	
	증가수	증가율 (%)	증가수 (천엔)	증가율 (%)	증가수	증가율 (%)	증가수 (천엔)	증가율 (%)
전선	3,136	394.1	241,140	1,072.0	51,729	288.2	278,223	571.2
평양	206	839.3	38,558	1,624.3	6,014	865.1	27,089	3,073.5

특히 이 시기 조선에서 유일하게 평양에만 존재했던 제철, 세멘트, 제당의 대공장과 조선인의 직접적인 소비재였던 양말의 생산 등은 일본인과 조선인을 막론하고 평양 시민으로 하여금 자부심을 심어주는데 큰 역할을 하는 동시에 더욱 더 공업도시화하기 위한 노력을 부추기게 되었다. 앞에서 언급하였듯이 1924년에는 조선공업품공진회(朝鮮工業品共進會)를 기획하였고, 1926년부터 전기요금 인하를 위한 운동이 전개되었다.[279]

이러한 배경에 힘입어 평양에서는 1926년 말에서 1928년 사이에 장래 공업도시가 될 것이라고 하는 언설과 현재 공업도시라고 하는 언설이 동시에 존재하다가 1928년 중반 이후로는 공업도시라는 언설이 정착되고 1920년대 후반에서 1930년대 전반에 걸쳐 '조선 유일의 공업도시'의 별명을 구가하게 된다. 1932년에는 '조선에서 공업이 가장 발달되어 공업도시로서 내외에 알려진'[280]이라던가 '현대의 공업도시'[281] 등의 좀 더 적극적인 표현도 사용되기 시작한다. 즉 1920년대 말에는 평양이 조선에서 유일한 '공업도시'라는 인식이 일반화된 것으로 여겨진다.

278) 平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』, p.522.

279) 결의문 : 우리 평양은 타지방보다 우월한 천연의 무연탄을 유하야 지금부터 가장 저가인 전기동력을 사용할 경편시대가 도달하엿다. 우리는 이러한 추세를 성찰하야 관민협조로 더욱 人事를 다함으로써 민중의 안정과 사업의 발흥에 책응하고 장래 조선에서 공업도시의 대성을 圖하며 따라 대평양건설의 기초를 수립하기 위하야 이 목적의 필성을 기한다. (「停刊中의平壤」,『東亞日報』, 1926.04.26.)

280) 「創立十週記念 朝鮮物産展覽」,『東亞日報』, 1932.01.12.

281) 「春風秋雨二百年의 轉錦門頹崩悲運」,『東亞日報』, 1932.04.15.

(3) 1934년 이후 공업도시 관련 언설과 내용

1930년대에 들어서면 평양 외의 도시에서도 공업도시화를 위한 구체적인 움직임이 감지되기 시작하는데 인천의 경우 1929년에서 1930년에 걸쳐 인천상업회의소(仁川商業會議所)에서 공업도시 확립과 그 구체안에 대하여 논의하였다는 사실을 알 수 있다. 또한 1930년 9월 19일부터 1931년 4월 23일에 걸쳐 연재된 「주요도시순회좌담(主要都市巡廻座談)」의 대구와 개성편에서 나타나는 해운편(海運便) 혹은 동력원(動力源)의 부재로 공업도시화가 불가능하다는 비관은, 인천과 신의주와 같이 공업도시로서의 호조건을 가지지 않은 도시에서도 공업도시화에 대한 관심이 생기고 있다는 사실을 보여주고 있다.

즉 이상으로 보아 조선총독부에 의하여 공업화의 기반이 거세되어 있었던 1920년대에도 공업도시화를 위한 욕구가 어느 정도 존재하고 있었으며, 이것이 조선공업화정책을 촉매로 1930년대를 전후하여 태동, 1930년대 중반 이후 폭발적으로 확산되었다는 것을 알 수 있다.

1934년 이후 공업도시 관련의 주요 언설을 정리하면 다음 표와 같다.

표 11 1934년 이후 『東亞日報』에 나타나는 공업도시 관련 언설
(도시별 중복・유사 내용, 이미 공업도시로서 인정된 도시 논의 제외)

일시	도시	기사내용 중 공업도시 관련 내용
1934.03.24[282]	인천	인천부에서 1934년도 신규사업으로 앞으로 50년 안에 인천을 전 조선에서 유일한 상공도시로 만들기 위한 도시계획, 시가지정리, 행정구역 확장 등의 기본조사를 위한 예산을 부회에 제출함.
1934.09.17[283]	흥남	공업도시로 약진하는 흥남
1934.11.17[284]	성진	근 1년간 4개소의 제재공장 건설과 1천명의 인구증가가 있었고 조만간 대공장이 또 들어서 상업도시 성진은 공업도시로 전향하여 일약 대도회지가 될 것으로 기대됨.
1934.12.02[285]	대구	무연탄광 발견에 따라 앞으로 공업도시로 발전할 것으로 기대됨.
1934.12.06[286]	부산	공산액 증가로 공업도시화되고 있음.
1935.02.07[287]	함흥	신흥공업도시 함흥이 약진하고 있음.
1935.04.09[288]	흥남	함남의 풍부한 전기를 이용하여 흥남 本宮에 공업도시가 나타날 전망임.
1935.04.18[289]	영등포	기존 대공장 외에 새로 대소 공장이 무수히 건설될 공업도시 영등포에서 시가지계획안 수립함.
1935.05.05[290]	대전	교통과 용수 면에서의 호조건으로 최근 대공장의 유치가 결정, 공업자본이 속속 집중되어 점차 공업도시화되고 있음.
1935.08.04[291]	군산	공산액이 격증하고 있으며 금년 내로 2개의 대공장이 건설될 예정으로 불원한 장래에 공업 대군산이 실현될 것으로 전망됨.

일시	도시	기사내용 중 공업도시 관련 내용
1935.08.27[292]	경성	공업도시로서 약진하는 대경성의 공업상태를 지도합리화하기 위하여 노력하고 있음.
1935.09.25[293]	원산	근년 공업생산액이 증가하고 있고 대공장이 착공하였으며 수륙교통이 편리하여 공장설치설이 많아 불원한 장래에 공업왕국이 될 것으로 전망됨.
1935.10.12[294]	인천	일본 내지 대재벌들이 다수 진출하여 무역도시, 공업도시로 대비약중이며, 인천의 동부는 장차 영등포에지지 않을 대공장지대가 될 것으로 전망됨.
1936.02.04[295]	광주	3개 대규모 공장 입지로 인하여 점점 공업도시로 전향하는 과정에 있음.
1936.03.13[296]	경성	경성부회에서 한 의원이 경성을 소비도시에서 생산도시로 만들 구체안을 질문하고 내무과장이 신편입구역에 공장지대를 만들 계획이라 답변함.
1936.03.18[297]	군산	공업도시화를 위하여 군산부, 상공회의소 등 각 방면에서 공장유치를 위하여 노력중임.
1936.04.12[298]	군산	공업도시화를 위한 저해요인인 공업용수 문제를 해결하기 위하여 노력중임.
1936.05.13[299]	원산	대재벌의 공장이 다수 건립되어 완전히 공업도시가 됨에 따라 지가가 앙등함.
1936.05.16[300]	개성	산업도시로 발전시키려는 한 방편으로 양말직조를 장려함.
1936.05.19[301]	군산	바야흐로 공업도시로 발전과정에 있는데 공업용수 문제가 걸림돌이 되고 있음.
1936.06.23[302]	청진	동양 제1을 목표로 대공업도시 실현에 매진하고자 함.
1936.06.27[303]	대전	대전상공회의소 공업부회에서 공업도시설치, 공업전문학교 설치 등에 대하여 청원하기로 함.
1936.07.21[304]	전주	제사공장 입지 예정으로 향후 섬유공업지가 될 것으로 전망됨.
1936.08.15[305]	길주	제지회사의 건설로 공업도시의 기운을 풍기고 있음.
1937.06.03[306]	청진	현재 진행 중인 제철소 등 3개의 대공장이 완성되면 동양 유수의 대공업도시가 될 전망임.
1937.06.04[307]	성진	급속도로 대규모 공장이 집중하야 일약 공업도시로서 변화중임.
1937.06.18[308]	신의주	공업도시로 약진하는 신의주에 또 공장이 건설될 예정임.
1937.06.26[309]	인천	인천 삼대발전책인 공업도시화가 여러 공장 유치로 순조롭게 진행중
1937.07.10[310]	진남포	대진남포 건설을 위하여 우선 공업도시화시킴이 선착문제로 생각하여 대대적으로 선전유치한 결과 거대 공장들이 들어서 공업도시가 된 감이 있는 이 때 더욱더 선전유치에 힘을 쏟고 있음.
1937.07.20[311]	진남포	공장지대 설치를 위한 삼화천하류 간사지 매립을 위한 공사비예산 가결됨.
1937.07.31[312]	인천	현재 용수문제로 실현이 안 되는 공장 등의 유치를 위하여 인천부세진흥회에서 공업용수문제촉진위원회 개최 및 급속실현운동방침 토의
1937.08.07[313]	진남포	대공장 진출이 결정된 지금 축항확장과 공업용수 시설 실현이 급한바 진남포상공회의소에서 이 실현을 각 요소에 요구하기로 결정.
1937.08.10[314]	흥남	조선질소비료회사가 자리를 잡아 비로소 하나의 공업도시로 발전하여 옴.
1937.08.12[315]	개성	최근 “공도 개성”을 건설하고자 대공장 유치운동을 겸하야 지하 공업용수를 조사하니 수질과 수량이 충분함.
1937.08.17[316]	홍원	2개의 거대 공장 건설로 신흥공업도시가 실현될 전망임.

일시	도시	기사내용 중 공업도시 관련 내용
1937.09.01[317]	군산	공업도시 군산 건설의 기초인 상수도와 공업용수도 공사비 예산 승인되어 공업도시 건설에 매진할 수 있게 됨.
1937.09.10[318]	대구	농업도시에서 벗어나 공업도시를 건설하기 위하여 여러 운동을 하고 있음.
1937.09.11[319]	원산	공도로서 면목을 갖추어 가기 위하여 경유공장유치를 위하여 애씀.
1937.09.17[320]	개성	경기도지사가 개성이 공도로서의 발전을 꾀하고 있음을 인식하여 적극적으로 후원하겠다는 의사를 밝힘.
1937.09.18[321]	청진	대소 공장이 증가되고 있는 상황에서 문제시되었던 공장용수문제가 해결되어 공도건설에 지장이 없게 됨.
1938.01.28[322]	부산	북지항로의 부산기항이 결정됨으로서 공업도시로서의 부산의 전도가 가일층 발전할 것으로 전망됨.
1938.02.28[323]	마산	공업발전상 장애요소였던 공업용수 해결을 위하여 수도를 저렴하게 공급하고자 함.
1938.05.22[324]	인천	공업도시화를 위하여 해면 매축공사 실시함.
1938.08.02[325]	홍원	동척콘체른 진출로 공도로서 약진할 것으로 전망됨.
1938.12.11[326]	마산	공업용수 문제 해결으로 대공장 유치 및 공업도시화 실현될 전망임.
1939.01.14[327]	목포	상공도가 되기 위한 목포항 매축공사 인가 신청할 예정임.
1939.01.28[328]	군산	비약하는 공도로서 공장유치를 위하여 더욱 힘씀 예정임.
1939.05.14[329]	포항	대공장 설치로 공업도시화가 전망됨.
1939.10.16[330]	해주	공업도시화를 위하여 공업용수 조사 예정임.
1940.02.10[331]	인천	공업도시화를 위하여 하양장 설치 결정됨.
1940.05.23[332]	성진	공업도시 성진에서 항만시설과 공장유치운동을 위하여 노력중임.

282) 「今後五十年間에 大商工都市造成 인천부에서 1만3천원으로 금년부터 기본조사」, 『東亞日報』, 1934.03.24.

283) 「新興都市行進曲 (其二) 興南篇 장진강흘러 수전되고 西湖바다는 비료된다. 공업도시로 약진하는 홍남.」, 『東亞日報』, 1934.09.17.

284) 「製紙會社進出로 一躍大發展 상업도시에서 공업도시로 작금 성진의 활황」, 『東亞日報』, 1934.11.17.

285) 「聞慶無煙炭 埋藏量一億噸 시험결과품질양호」, 『東亞日報』, 1934.12.02.

286) 「釜山工産額 三千萬圓突破 化學工業이顯著發展」, 『東亞日報』, 1934.12.06.

287) 「躍進하는咸興 人口四萬三千名 전년에 비해 3천여명 증가 건물신축도 3백여건」, 『東亞日報』, 1935.02.07.

288) 「全朝鮮需要電氣 三分二를咸南에서發電 11개소에 160만키로 공비만 3억2천만원」, 『東亞日報』, 1935.02.07.

289) 「永登浦市街 擴張案發表 縱橫으로 道路網을 大整理 京城의 咽喉 工業都市 」, 『東亞日報』, 1935.04.18.

290) 「鍾紡工場뒤이어 製紙工場設置 면피제지방법을 이용해서 공업도시화하는 대전」, 『東亞日報』, 1935.05.05.

291) 「米穀都市의大群山 工業으로飛躍的大發展 일년공산액 1천4백여만원 금년에도 2대공장신설」, 『東亞日報』, 1935.08.04.

292) 「投炭法調節로 石炭消費半減 火夫의 양성이 제일급선무 부권업계에서 시험」, 『東亞日報』, 1935.08.27.

293) 「逐日發展하는元山工業 年産三百萬圓突破 양주, 수산제품, 지제업격증, 불원간공업도시화」,『東亞日報』, 1935.09.25.

294) 「牧田,日紡等大工場 仁川에又復進出 대공장지대화의 동부」,『東亞日報』, 1935.10.12.

295) 「新設된 三府의 擴張案 光州府篇 (三) 가내공업도 철저장려 대공업도시로 전향 공익시장도 신설계획」,『東亞日報』, 1936.02.04.

296) 「行政機構改革코 消費에서生産都市로 편입구역의 시설은 무엇?」,『東亞日報』, 1936.03.13.

297) 「鍾紡工場을 群山에誘致 佐藤府尹활동맹렬」,『東亞日報』, 1936.03.18.

298) 「大群山의前提條件으로 水源地探索에沒頭 대공장 유치와 상수도등으로 기사파견하야 鑿井시험」,『東亞日報』, 1936.04.12.

299) 「工業都市元山에 昻騰!土地價大暴騰 삼사전하던 沙田도 십사오할로 앙등 지주쟁선토지가인상」,『東亞日報』, 1936.05.13.

300) 「開城洋襪製造 七萬打를突破 평양품을 능가하는 기세로 항상품절의 호황」,『東亞日報』, 1936.05.16.

301) 「群山水源地 探索에熱中 공업도시건설의 제일보로 부의원 등 참례출장」,『東亞日報』, 1936.05.19.

302) 「大工業都市로 淸津港邁進 경성중앙시험소에서 공업용수질조사」,『東亞日報』, 1936.06.23.

303) 「大田舘村間 鐵道敷設請願 공업전문학교설치도 운동 大田商工會議所에서」,『東亞日報』, 1936.06.27.

304) 「"兩班都市"는옛말 商,工都市로君臨 특히 섬유공업지로 백미 미약한 우리힘은 일반」,『東亞日報』, 1936.07.21.

305) 「吉州의社會的 經濟的再吟味」,『東亞日報』, 1936.08.15.

306) 「淸津大工都建設에 大資閥陸續進出 총투자액 이억삼천만원」,『東亞日報』, 1937.06.03.

307) 「城津建設裏面에 勤勞層의生活相」,『東亞日報』, 1937.06.04.

308) 「二大燐寸會社 新義州에新設」,『東亞日報』, 1937.06.18.

309) 「仁川都市工業化 벌서九大工場進出 금후도 속속 증설될터」,『東亞日報』, 1937.06.26.

310) 「港都鎭南浦를 工業都市化目標 各種工場誘致에 맹활동」,『東亞日報』, 1937.07.10.

311) 「工都南浦建設에 埋築工事進陟 평남임시도회에서 가결」,『東亞日報』, 1937.07.20.

312) 「工都仁川建設에拍車 工業用水問題樂觀 인천부세진흥회서 촉진」,『東亞日報』, 1937.07.31.

313) 「築港,工用水等의 工都施設要望! 진남포상공회소결의」,『東亞日報』, 1937.08.07.

314) 「六萬圓豫算으로 第二次興南市街整理 국고보조삼일부인가」,『東亞日報』, 1937.08.10.

315) 「一年間工産額 공업용수는 우량, 풍부하다 工都建設은눈앞에일」,『東亞日報』, 1937.08.12.

316) 「工場用地買收되면 四千農民生活難 동척, 일공양사진출, 육백만호철거미면 공업도시흥원의 이면상」,『東亞日報』, 1937.08.17.

317) 「工都群山建設에拍車 水道,工水施設決議 공사비 28만2천원이 일치가결돼 부회에서

위의 표를 살펴보면 1934년~1935년 사이에 대공장의 진출 등으로 인하여 여러 도시에서 공업도시화가 진행 혹은 기대된다는 내용의 기사가 등장함을 알 수 있다. 이러한 기사들이 이후에도 꾸준히 등장하는 한편으로 1936년 이후에는 도시별로 공업도시화를 위한 적극적인 노력이 이루어지고 있음을 알 수 있다. 가장 직접적인 것은 공장 유치를 위한 활동인데, 한반도에 진출하고자 하는 공장 관계자들을 부윤 등이 직접 만나 공장 유치를 부탁한다던가[333], 홍보 팜플렛 등을 제작하여 배포[334]하는 등의 활동이 이루어지고 있다. 또한 내부적으로도 공업진흥

추가예산을 통과」,『東亞日報』, 1937.09.01.

318) 「大邱府에서 産奬館을設置」,『東亞日報』, 1937.09.10.

319) 「硬油工場誘致코저 各地서爭奪戰 후보지중 원산이 최적지」,『東亞日報』, 1937.09.11.

320) 「甘蔗知事開城巡視」,『東亞日報』, 1937.09.17.

321) 「淸津建設의生命線 "工業用水"問題解決 일일 육천톤공급가능」,『東亞日報』, 1937.09.18.

322) 「工都釜山工産額 八百四十萬圓突破 공장수도 79개소가 증가 비전년 170만원증」,『東亞日報』, 1938.01.28.

323) 「馬山의工業用水 料金引下斷行 공장유치에도 주효?」,『東亞日報』, 1938.02.28.

324) 「松峴町埋築工事 오는 25일에 기공식 거행 공도인천건설을 촉진」,『東亞日報』, 1938.05.22.

325) 「躍進洪原의全貌 소개판발행에 제하야 수육양면이 상호응 산업적중축형성 동척콘체른진출로 더욱 주목 면목일신의 홍원발전상」,『東亞日報』, 1938.08.02.

326) 「大工場을誘致 공업용수문제의해결과함께 工業馬山府에朗報」,『東亞日報』, 1938.12.11.

327) 「船車連絡工事 목포부윤은 총독부인가신청 매축회사서 착착준비」,『東亞日報』, 1939.01.14.

328) 「工都群山의新年計劃 대군산건설에 3대항목! 군산상의에서 발표」,『東亞日報』, 1939.01.28.

329) 「工都浦項躍進 大製絲工場設置 敷地買收도遂完了」,『東亞日報』, 1939.05.14.

330) 「海州建設에備코저 工業用水調査 제2차로 불원착수」,『東亞日報』, 1939.10.16.

331) 「工費五百萬圓을投擲 北仁川港에 荷揚場新設 신장하는 공도 인천」,『東亞日報』, 1940.02.10.

332) 「大工場建設 三百萬圓으로」,『東亞日報』, 1940.05.23.

333) 미곡의 항도 군산은 이제 바야흐로 공업도시의 군산으로 발전시키려고 군산부와 상공회의소 각방면에서 각 방법으로 공장유치에 전력을 경주하는바 이웃인 전주부에까지 공장을 진출케 된 종연방적회사는 게속하야 군산에까지도 공장설치의 의사가 잇다는바 지난 12일 佐藤군산부윤은 사무협의 차로 上道하엿는데 그를 기회로 伊藤鐘淵南鮮출장소장을 방문하고 중요 간담한바 잇엇다 한다. (「鍾紡工場을 群山에誘致 佐藤府尹활동맹렬」,『東亞日報』, 1936.03.18.)

334) 대진남포를 건설함에는 우선 공업도시화시킴이 선착문제라고 하야 대대적으로 선전유치한 결과 이미 작정된 것이 日滿막네슘이며 日産계통의 모종 공장과 같은 거대한 공

을 위한 좌담회(座談會) 등을 개최하는 경우도 있다.[335]

직접적인 유치 활동 외에 공장입지에 적합한 조건들을 갖추기 위한 노력도 활발히 전개되었다. 가장 많이 나타나는 문제가 공업용수 문제이다. 1937년에는 이 문제로 인하여 공업도시 실현에 큰 장벽을 느끼고 있었던 군산(群山)에서는 공업용수도 공사 계획을 세웠고, 인천(仁川)에서는 공업용수문제촉진위원회(工業用水問題促進委員會)를 개최하였으며, 진남포(鎭南浦)에서도 공업용수 시설 실현을 위한 움직임이 있었고, 개성(開成)에서는 지하수 조사를 실시하였다. 1938년에는 마산(馬山)에서 공업용으로 수도를 저렴하게 공급하기로 결정하였으며[336], 1939년에는 해주(海州)에서도 공업도시화를 위하여 공업용수 조사 움직임을 보이고 있다. 1930년대 수력발전이 활발해지기 이전에는 동력 공급도 큰 문제였다. 무연탄(無煙炭)이 생산되는 평양을 제외하고는 충분한 동력을 공급받기 어려웠기 때문에 다른 지역에서도 탄광(炭鑛) 발굴은 공업화를 위한 큰 원동력이 되었다. 1934년

장들이매 진남포는 벌서 공업도시된 감이 넘치고 잇는 이때인지라 좀더 마력을 가하야 각종 공장을 유치함을 조흘것을 깨다른 대진남포 건설기성회에서는 하루바삐 일본 내지자본가와 대회사로 하여금 진남포를 인식케할 "팜푸레트"를 배부하는 중이며 이어서 공장유치 유설반을 파견하기로 象山상공회의소 회두가 방금 그 인선중에 잇다. 이 기성회의 본격적 활동이 개시되는 날에는 이역시 효과가 적지안흘 것으로 일반부민은 크게 기대하고 잇다. (「港都鎭南浦를 工業都市化目標 各種工場誘致에 맹활동」, 『東亞日報』, 1937.07.10.)

진남포 상공회의소와 대진남포건설기성회에서는 대진남포건설이라는 "팜푸렛"을 첨부하야 1. 공업용 지가는 일만톤급 선박의 접안가능한 임항지대로 극 저렴한 삼원 내지 오원 / 1. 대규모전력은 압록수전개시 전이라고 키로에 일전 이내인 저율 요금으로 공급가능 / 1. 만포선 개통후의 대축항확장도 명년도 총독부 예산에 계상 가능 / 1. 운하개통후의 다량 공업용수 소득가능 등 구체적 설명서와 같이 일본내지 각 도시의 유력자와 회사, 공장 등에 제2차적 공장유치를 꾀하엿다는데 일본내지의 유력방면이 전기 서면에 의하야 진남포를 검토하는 날에는 상당한 공장들의 진출로 무난한 일이라 하야 일반은 주목의 눈을 크게 뜨고 본다고 한다. (「工業都市目標로 工場誘致運動 공업시설의 제다호조건으로 진남포상공, 기성회활동」, 『東亞日報』, 1937.08.14.)

335) 대구부에서는 전시체제하에잇는 부내 상공게의 진실히 발전화 함께 공업도시 대구의 건설을 실현코저 각분야 긍하야 박차를 가하고 잇는데 요지음은 대구 공업연구소의 신설을 기회로 공업진흥좌담회를 8일 오후 1시 30분부터 공회당 홀에서 개최하얏다. (「工都建設에邁進 상공게의 진실한 발전이 목표 대구부당국좌담개최」, 『東亞日報』, 1937.11.10.)

336) 대마산건설과정에 잇어서 공업발전상 결정적 치명상은 공업용수의 결핍이라하야 마산부당국에서는 일즉이 낙동강 유역의 남지 방면으로부터 공업용수를 당겨오려는 계획을 세워왓다함은 누보한 바어니와 마침내 총독부에서 眞田 기사와 경남도로부터 元倉 기수가 지난 9일 오전 10시 반 차로 내도하야 본격적 조사를 개시케 되엇다 한다. (중략) 부내의 지하수 조사까지 해볼 작정이라는데 조선 공업의 건설은 경남으로부터 하라는 포부를 실현하려는 山澤 지사들 마지한 마산부로서는 차기를 노처서는 안된다고 전 부민과 함께 다대한 희생을 각오하면서 공업용수 문제의 해결에 진출하엿으며 일본 내지 방면으로부터 대공장 유치에도 더욱 협력하려는 등 공업 마산에는 새 랑보라고 한다. (「洛東江引水計劃 實地踏査를開始 공업도시 마산에 낭보」, 『東亞日報』, 1938.11.11.)

대구(大邱)에서는 근처 무연탄광(無煙炭鑛)의 탄질(炭質) 시험 실시 결과 공업도시화에 대한 기대를 갖게 되었다.[337] 공장용지(工場用地) 확보도 주요 노력 중 하나이다. 1937년 진남포에서는 공장지대 설치를 위하여 강 하류의 간석지(干潟地) 매립을 결정하였고, 인천에서는 1938년[338], 목포(木浦)에서는 1939년에 해면(海面) 매축공사를 결정하였다. 항구도시의 경우 축항, 항만시설 정비 역시 공업도시화를 위하여 활발하게 이루어졌다. 1937년 진남포에서는 축항 확장을 결정하였고, 1940년에 인천은 하양장(荷揚場) 설치를, 성진(城津)에서는 항만시설 확충을 결정하였다.

(4) 공업도시 추구의 목적

위에서 살펴보았듯이 가장 먼저 공업화가 진행되어 적어도 1924년에는 공업도시화를 구체적으로 언급하고 있는 평양(平壤)을 필두로 이후 웬만한 도시에서는 모두 공업도시를 목표삼아 그를 위한 노력을 전개하고 있으며, 여건상 공업도시화가 어려운 경우 상당히 낙담하고 있음을 알 수 있다. 물론 산업 구조에서의 공업 비중의 증가, 대량생산 체제를 갖춘 공업 체계의 구축 등은 '근대(近代)'라는 시기의 하나의 특징으로서, 근대화를 추구하는 사회에서는 일반적으로 나타나는 현상이지만, 당시 한반도에서 도시가 주체가 되어 이러한 공업도시화 추구 움직임이 일어난 배경에 대하여 살펴보도록 하겠다.

---

337) 종래로 남조선방면에는 석탄의 생산이 없어 공업도시인 대구는 이에 대한 고통이 불소하든바 금반 총독부에서 오래전부터 유명하든 문경군 점촌역에서 2哩가량 되는 지점에 잇는 무연탄광의 탄질을 시험한 결과 평양무연탄 이상의 양질인 것을 증명하엿고 광량에 잇어서는 1억톤이란는 殆히 무진장에 가까운 숫자가 적확하게 되엿으므로 남조선의 공업계에 일대광명을 던지게 되엿다 따라서 당연히 연상되는 것은 석탄을 생명으로 삼는 각종대공장의 족출인데 旣히 오노다세멘트회사는 동 무연탄을 이용하야 연300만통의 세멘트를 제조할 공장을 신설할 계획을 가지고 원석산과 부지의 매수는 다되엿으나 세멘트 감산협정으로 목하 대기중이며 또 관서굴지의 모재벌은 섬유공업을 이르킬 계획을 세우는中이라하며 最近에는 火力發電問題까지도 擡頭한다는데 左右間南朝鮮一帶 聞慶無煙炭으로 말미암아 工業界 공업계에 여명은 미구한 장래에 잇을이며 산업도시인 대구의 발전도 제반공업의 발흥에 따라 전도는 극히 명랑하다. (「聞慶無煙炭 埋藏量一億噸 시험결과품질양호」,『東亞日報』, 1934.12.02.)

338) 일즉 인천부에서 공도인천건설을 목적하고 공장지대를 조성하기 위하야 송현화수정지선해면 매립을 행하고 이에 제일, 제이의 상업항에 대견할 공업항을 개찬, 일즉 남총독의 명령으로 북인천항의 탄생을 본바이지만 (「仁川近海에砂金 분석결과금분이다량포함 大規模採掘計劃」,『東亞日報』, 1938.12.08.)

위에서 살펴본 여러 언설에 나타나듯이, 공업도시화(工業都市化)는 대도시화(大都市化)를 위한 하나의 수단으로 간주되었다.[339] 공업, 특히 근대식 공장을 기반으로 이루어지는 공업은 많은 고용을 발생시키기 때문에 공장이 건설되면 자연스레 도시 인구가 증가하고 그 인구를 수용하기 위하여 시가지가 확장되기 마련이기 때문이다.

18세기 후반에 영국에서 발생, 확산된 산업혁명의 여파로 유럽의 주요 도시 인구와 영역은 급격히 팽창하였고, 공업에 촉발되어 팽창하는 거대도시의 존재는 근대를 상징하는 아이콘 중 하나가 되었기 때문에, 모더니즘 시대에는 대도시화가 하나의 이상이자 목표가 되었고, 이는 20세기 초반 일본과 한국을 비롯한 동아시아에도 적용되었다. 물론 대도시화를 위한 수단이 공업에만 있는 것은 아니다. 전근대화 시기의 일본의 실질적인 수도였던 에도(江戶, 현재의 동경)는 근대초 대도시의 기준이었던 100만 인구를 이미 넘고 있었는데, 이는 강제적으로 지방 영주(領主)들을 에도에 머물게 하였던 참근교대(參勤交代) 제도에 힘입은 바가 크다. 즉 정치적 이유로 구매능력을 가진 상류계층이 다수 존재함으로서 상업이 발달한 소비도시도 존재하였던 것이다. 그러나 이러한 일부의 예외적인 사례를 제외하면 대도시는 공업의 발달과 궤를 함께 하여 발달하였고, 근대 이전 상공업의 발달이 미미했던 한국의 도시에서도 20세기 초중반의 도시 확장은 공업화와 어느 정도 연관성을 가지고 전개되었다.

물론 일제강점기(日帝强占期) 중후반 이후 도시로의 인구 유입은 공업화에 의한 도시의 인구 흡입요인(吸入要因)보다 농촌경제의 파탄에 의한 농촌의 인구 배출요인(排出要因)에 의한 바가 크다. 한국을 식량생산기지(食糧生産基地)로 삼아 미곡(米穀)을 무자비하게 이출(移出)해 간 일본의 대조선(對朝鮮) 산업정책의 결과 초래된 한국 농촌의 피폐화는 농촌에서 더 이상 생계를 유지하지 못하는 소작인들을 무작정 도시로 끌어들였기 때문이다. 그러나 공장의 존재가 이농자(離農者)들의 생계수단으로서, 그리고 도시 확장의 수단으로서 심히 환영받았던 것은 사실이다. 또한 도시 정부 입장에서 공장의 증가는 납세액의 증가로 이어지기 때문에 이를 적극적으로 유치하려는 움직임을 낳게 되었다.[340]

---

339) '경성은 조선의 중심지이며 장래에는 대륙발전의 대책원지가 될 것이므로 대도시가 될 것인데, 이러한 조건만으로 대도시가 되는 것은 불가능하고 장래 진실한 대도시가 되기 위해서는 정치나 기타 중심지점일 뿐 아니라 대상공업지가 되어야 하며 (「都市計劃과 工業資源涵養」, 『東亞日報』, 1921.09.)

340) 조선안 중요도시의 경제력을 제3종 소득세로 비초여 본다하면 개성과 평양이 납세인

공업도시 외에 근대기 도시에서 추구하였던 다른 모습은 상업도시(商業都市)이다.[341] 일반인에게는 오히려 근대기 도시의 이상(理想)은 공업도시보다 화려한 번화가와 매력적인 상품들의 집합처로 인식되는 상업도시였을 수도 있다. 그러나 물건이 생산되고 경제력이 함양(涵養)되어야 상업이 발달하기에 '대상업(大商業)은 대공업(大工業)이 있은 후에야 비로소 성립'[342]되는 것이었고, 아직 상공업 발달이 미미했던 근대기 한국 도시는 우선적인 목표로 공업화를 추구해야 한다는 인식이 있었다.

실제로 언론에서 드러나는 언설들을 보면 대도시화와 공업도시화에 대한 소망은 깊은 연관성을 가지고 전개되고 있다. 경성(京城)의 대도시화를 위하여 일단 공업을 발흥시켜야 한다는 1921년의 주장,[343] 평양(平壤)이 '장래(將來) 조선(朝鮮)에서 공업도시(工業都市)의 대성(大成)을 도(圖)하며 따라 대평양건설(大平壤建設)의 기초(基礎)를 수립(樹立)'[344]하고자 한다는 1928년의 언설, '대진남포를 건설함에는 우선 공업도시화시킴이 선착문제'라는 1937년의 인식[345] 등이 그러한 사례이다. 이렇게 1930년대 중반 이후가 되면 행정구역 확장, 즉 소위 대경성(大京城), 대평양(大平壤) 등의 대(大)○○ 건설을 위하여 공업도시화를 도모하고자 하는 인식이 확산하게 된다.

그렇다면 당시 한국 도시가 생각하던 대도시란 구체적으로 어느 정도의 규모

원에 비교하야 납세액이 현저히 만흔데 이것은 곳 이 두 도시가 부유하다는 것을 엿보게 된다는 것이다. 그 이유로 개성 지방은 인삼의 산액이 만흔 까닭이오 평양은 신흥공업의 약진이 그와같이 맨든 것이라는바 이제 각종 도시별로의 통계를 총독부에서 조사한데 의하면 다음과 같다. (「所得稅人員十五萬名 總額二百七十萬圓 인구비례로 공업도시평양과 개성의 부력이 수위」, 『東亞日報』, 1934.12.06.)

341) 상업과 공업이 발전되지 아니하면 도시의 번영이란 도저히 상상도 해보지 못할 것이올시다. (「主要都市 巡廻座談 (二○) 신의주편」, 『東亞日報』, 1930.10.08.)

342) 「都市計劃과 工業資源涵養 齋藤音作氏談」, 『東亞日報』, 1921.09.07.

343) 위의 기사.

344) 「停刊中의平壤」, 『東亞日報』, 1926.04.26.

345) 대진남포를 건설함에는 우선 공업도시화시킴이 선착문제라고 하야 대대적으로 선전유치한 결과 이미 작정된 것이 日滿막네슘이며 日産계통의 모종 공장과 같은 거대한 공장들이매 진남포는 벌서 공업도시된 감이 넘치고 잇는 이때인지라 좀더 마력을 가하야 각종 공장을 유치함을 조흘것을 깨다른 대진남포 건설기성회에서는 하루바삐 일본 내지자본가와 대회사로 하여금 진남포를 인식케할 "팜푸레트"를 배부하는 중이며 이어서 공장유치 유설반을 파견하기로 象山상공회의소 회두가 방금 그 인선중에 잇다. 이 기성회의 본격적 활동이 개시되는 날에는 이역시 효과가 적지안흘 것으로 일반부민은 크게 기대하고 잇다. (「港都鎭南浦를 工業都市化目標 各種工場誘致에 맹활동」, 『東亞日報』, 1937.07.10.)

를 말하는 것일까. 1921년의 기사[346]에서 사이토 온사쿠(齋藤音作)는 경성에 대하여 '인구 100만, 200만의 대도시'를 목표로 들고 있다. 동경(東京)의 인구가 1900년대에 200만, 1910년대에 300만을 넘어섰다는 사실을 염두에 둔 것으로 여겨지지만, 1920년 당시 서울의 인구가 25여만 명이었다는 사실을 감안한다면 당시로서는 매우 파격적인 수치처럼 느껴졌을 것이다. 게다가 1920년 당시에는 서울을 제외하고 인구 20만을 넘기는 도시는 전무(全無)하였고, 이후 새로이 20만을 넘기는 도시가 나타나는 것은 1936년에 이르러서이다. 경성은 예외적으로 빠른 속도로 팽창하여 1941년 시점에 이미 100만 명에 가까운 인구를 가지지만, 다른 도시는 차등(次等)의 평양(平壤)이 30만여 명, 부산(釜山)이 26만여 명, 1940년에 대폭적인 행정구역 확장을 감행한 청진(淸津)이 22만여 명이다.

표 12 공업도시 언설이 있는 도시의 인구통계 (1920-1941)

연도 / 도시명	1920 347)	1925 348)	1930 349)	1933 350)	1934 351)	1935 352)	1936 353)	1937 354)	1938 355)	1940 356)	1941 357)
京城	247,467	342,626	394,240	382,491	394,511	404,202	677,241	706,396	770,500	935,464	977,603
釜山	73,583	106,642	146,098	156,429	159,022	180,271	206,386	213,142	228,400	249,734	259,286
平壤	58,630	89,423	140,703	150,771	163,814	172,746	180,669	185,419	247,300	285,965	299,482
大邱	44,205	76,534	93,319	105,797	107,657	105,716	108,669	110,866	189,600	178,923	183,278
仁川	35,908	56,295	68,137	72,861	75,560	80,420	100,303	102,473	107,300	171,165	178,876
元山	27,259	36,421	42,760	52,563	54,574	58,409	61,772	63,996	65,500	79,320	82,294
鎭南浦	21,344	27,240	38,296	43,844	45,582	48,314	48,727	48,838	68,600	68,656	71,350
木浦	16,420	26,718	34,689	53,165	55,667	59,046	60,005	62,457	69,000	64,256	66,023
馬山	16,039	22,874	27,885	27,470	28,430	29,858	31,012	32,411	34,300	36,429	37,358
新義州	13,783	23,176	48,047	49,839	51,338	54,310	50,912	51,347	65,200	61,143	114,314
群山	13,617	21,559	26,321	35,999	36,959	41,077	42,127	42,851	46,300	40,553	50,457
淸津	10,596	20,649	35,925	37,030	42,221	50,085	56,665	66,958	67,300	197,918	218,470
開城[358]	36,544	46,337	49,520	52,526	53,614	54,457	55,482	56,595	68,500	72,062	78,828
咸興[359]	18,265	31,679	43,851	42,198	44,612	52,634	54,350	61,430	70,000	75,320	78,433

346) 「都市計劃과 工業資源涵養 齋藤音作氏談」,『東亞日報』, 1921.09.07.

347) 관보(官報) 1921년 2월 19일자 (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社,에

연도 / 도시명	1920 347)	1925 348)	1930 349)	1933 350)	1934 351)	1935 352)	1936 353)	1937 354)	1938 355)	1940 356)	1941 357)
全州	15,862	22,683	38,595	39,210	39,877	**40,593**	**40,936**	**42,520**	**44,800**	**47,230**	**48,164**
光州	12,667	23,734	33,023	35,148	38,008	**52,674**	**56,444**	**57,461**	**64,300**	**64,520**	**67,230**
大田	6,104	8,614	21,696	34,079	34,532	**36,378**	**37,151**	**40,001**	**46,400**	**45,541**	**47,482**
海州360)	14,793	19,287	23,820	23,876	25,191	29,688	45,674	48,649	**-**	**62,651**	**65,988**
城津	6,512	10,196	13,823	14,181	16,913	19,349	22,064	23,496	-	62,209	-
兼二浦	13,936	10,078	12,663	12,405	14,228	17,235	18,451	20,051	-	26,324	-
永登浦 361)	5,633	6,069	8,420	11,951	13,345	15,754	통합·소멸	-	-	-	-
浦項	6,588	10,826	11,791	12,685	13,144	14,338	14,646	15,250	-	28,349	-
水原	9,817	11,699	13,182	12,805	13,058	13,328	24,153	25,252	-	28,872	-
興南			읍승격	24,579	29,875	39,092	44,296	58,077	-	110,842	-

***출전 : 朝鮮總督府, 1935-1939『朝鮮の人口統計』**
朝鮮總督府, 1940『朝鮮人口動態統計』, 朝鮮總督府, 1943『朝鮮人口動態統計』
***굵은 글씨는 府, 옅은 글씨는 邑 / 진한 회색은 부역확장 이후**

서 재인용.)

348) 1930년 『國勢調査報告』 전국편·각도편 (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社에서 재인용.)

349) 1930년 『國勢調査報告』 전국편·각도편 (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社에서 재인용.)

350) 1933년 말 인구 (朝鮮總督府, 1935『朝鮮の人口統計』)

351) 1934년 말 인구 (朝鮮總督府, 1936『朝鮮の人口統計』)

352) 1935년 말 인구 (朝鮮總督府, 1937『朝鮮の人口統計』)

353) 1936년 말 인구 (朝鮮總督府, 1938『朝鮮の人口統計』), 나진부(羅津府) 추가.

354) 1937년 말 인구 (朝鮮總督府, 1939『朝鮮の人口統計』)

355) 1938년 10월 현재 추계인구 (朝鮮總督府, 1940『朝鮮人口動態統計』)

356) 1941년 4월 18일자 總督府告示 제555호 (官報 1941년 4월 18일자 號外) (孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社, p.208에서 재인용.)

357) 1941년 10월 현재 추계인구 (朝鮮總督府, 1943『朝鮮人口動態統計』) 진주부 추가.

358) 1930년 10월 1일 부(府)로 승격.

359) 1930년 10월 1일 부(府)로 승격.

360) 1938년 부(府)로 승격.

361) 1936년 4월 1일 경성부 편입 후 영등포구(永登浦區)의 인구수는 다음과 같다.
1942년 말 111,767명 / 1943년 말 116,886명 / 1944년 말 109,388명 / 1945년 6월말 111,102명 (서울특별시 시세일람 1948년도판 p.40, 손정목, 앞의 책 p.74에서 재인용.)

순수하게 도시를 발흥시키려는 목적과 더불어 1930년대 후반의 전시체제기(戰時體制期) 이행 이후에는 조선의 병참기지화(兵站基地化) 정책으로 도시 단위에서도 군수공장(軍需工場)을 유치하여 전쟁에 도움을 주는 것을 명예로운 일로 여기는 분위기가 존재하여 이것이 더욱 더 공장유치를 적극적으로 추진하게 만든 원동력으로 작용한 것으로 여겨진다. 이러한 과정에서 당연히 공장 입후보지에서 농사 등을 짓거나 거주하였던 조선인들에 대한 배려는 물론이고 토지 소유자에게도 적정한 보상이나 대책은 거의 강구되지 않았다.

4.3.2 경성의 공업도시화 지향과 영등포 편입

(1) 경성의 공업도시화 담론

이 절에서는 한반도 제일의 대도시 경성(京城)의 공업도시 관련 언설에 대하여 살펴보도록 하겠다. 아래는 동아일보에 나타난 경성의 '공업도시(工業都市)', '공도(工都)' 관련 기사의 연도별 숫자이다.

표 13 1920년 4월~1940년 8월『東亞日報』에서 나타난 경성의 '工業都市', '工都' 관련 기사
***1936년 9월~1937년 5월 자료 부재로 인하여 누락**

연도 / 도시명	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	합계
京城	1							4	2					1	2	2					12

위의 표에 드러나듯이 1920~1940년 사이의 경성의 공업도시 관련 언설은 1921년에 1건이 나타난 후 6년의 공백기를 거쳐 1928년에 4건, 1929년에 2건이 나타나고, 다시 4년의 공백기를 거친 후 1934년에 1건, 1935년에 2건, 1936년에 2건이 나타난 후 다시 나타나지 않는다. 앞 절에서 살펴보았듯이 1921년의 언설은 전직 총독부 관료 사이토(齋藤)에 의한 것으로 경성이 장래 대도시가 되기 위해서는 상공업지가 되어야 한다는 내용인데, 막연한 장래에 대한 내용이었다고 할 수 있다.

반면 1928년~1929년의 기사는 조금 더 눈앞에 닥친 현실에 대한 논의이다. 1928년 10월 3일자 기사에서는[362] 현재 34만의 경성 인구는 최근의 증가세로 보아 곧 50만 명을 돌파하려 하기 때문에 대경성(大京城)의 도시를 계획해야 하며, 이와 같이 끊임없이 밀려드는 사람들의 직업 통계를 살펴본 결과 13년 전에 비하여 공업과 상업 종사자의 비율이 늘어[363] 이전에는 '유의유식(遊衣遊食)으로 세월을 보냈던 경성도시가 일약 상공업도시(商工業都市)로 변하야진 늣김'이 있다고 하면서 공업도시화 되어가고 있다는 현실을 논하고 있다. 한편 1928년 10월 17일자 동아일보 기사[364]의 내용도 비슷한데 1914년 이래 공장 수가 6배가 되었고, 자본금은 8배가 되는 상황으로 보아 앞으로 경성이 소비도시(消費都市)에서 생산도시(生産都市)로 변할 것이며, 따라 현재 계획하고 있는 부역(府域) 확장에서 새로 편입될 지역 중 평평한 지대는 모두 상공업 지대로 상정하고 있다고 전하고 있다. 1929년 1월 1일의 기사에서도[365] 경성시내의 공장 수 및 생산액이 점차 증가하고 있어 생산도시화 되어가고 있으며, 경성부에서 이러한 형세를 감안하여 장차 공장 '타운'을 따로 만들고자 하고 있다는 내용을 전하고 있다. 1929년 7월 5일 기사[366]에서는 경성은 극빈자가 많아 임금이 저렴하고 교통의 발달로 각종 원료 집산이 편리하기 때문에 어느 공업도시에도지지 않을 발전 가능성을 충분히 가지고 있다고 이야기하고 있다.

이처럼 1928~1929년에 걸친 경성 공업도시 관련 언설에서는 소비도시에서 생산도시, 혹은 상공업도시로 전환하고 있다는 내용이 공통적으로 나타난다.[367] 아

362) 「有職者戶數六万突破 商工都市된大京城 過去十四年前과 比較統計 조선인부호의 몰락을 말하는 농업자의 격감과 그대신 공업자가 사할, 상업자가 갑절이 늘어 地主農業者는 激減」, 『東亞日報』, 1928.10.03.

363) 이 기사 내용에 의한 1915년 및 1928년의 경성 직업통계는 다음과 같다.

표 14 1915년과 1928년의 직업통계

	공업	상업	농업	어업	기타	합계
1915년	13%	31.3%	2%	0.1%	53%	99.4%
1927년	36%	40%	1%		23%	100%

364) 경성에서는 앞흐로 경성부가 확장하야갈 것을 예상하고 평평한 디대는 전부 상공업 디대로 작정하야 대경성의 도시계획을 진행중이오 消費都市로부터 生産都市로 변하리라는 예측으로 모든 계획도 이에 딸하 하는 중인데 (「京城에工場激增 昨今엔 九百十四處 소비도시로부터 생산도시로 일변 십사년전과 비교하면 육배가 늘어 朝鮮人經營은 不過八分 日本職工과 比較 工賃도 三倍의 差異 일본인은 최고가 칠팔원되는데 조선인은 최고가 삼원을 안넘어」, 『東亞日報』, 1928.10.17.)

365) 「會社數에八倍激增 資金도十五億圓」, 『東亞日報』, 1929.01.01.

366) 「工業都市化 하는京城」, 『東亞日報』, 1928.07.05.

직 조선공업화정책(朝鮮工業化政策)이 시행되지 않은 이 시기에 이러한 언설이 나타난 이유로는 다음과 같은 것들을 생각해볼 수 있다. 먼저 기사에서 드러나듯이 경성의 공장 수, 공업종사자 인구 비율, 공산액, 공업자본의 증가라는 실제적인 변화가 바탕이 되고 있음은 반박의 여지가 없을 것이다. 이에 더하여 1928년경부터 공업도시로 일반적으로 인식되고, '공업도시(工業都市)', '공도(工都)'로서 찬양되기 시작한 평양(平壤)의 존재가 경성으로 하여금 스스로를 消費都市(소비도시)로 인식하게끔 하였고, 한반도의 수부(首府)로서의 자존심을 지키기 위하여 당시 부정적 인식이 있는 소비도시(消費都市)에서 벗어나 공업도시화(工業都市化)를 촉진하려는 움직임이 일어난 것으로 여겨진다. 나아가 위의 언설에서도 나타나듯이 1920년대에 일어난 경성부 부역확장 및 도시계획 논의가 좀 더 많은 사람들로 하여금 도시에 대한 장기적 비전에 대하여 고민하는 계기로 작용한 것으로 생각된다.

그러나 예전에 비하여 공업도시화되고 있는 것은 사실이지만, 여전히 경성은 소비도시라는 인식도 동시에 존재한다. 1928년 10월 4일의 기사[368]에서는 공업, 상업 종사 인구 비율이 증가하고 있기는 하지만 다른 선진국의 상공업도시와 그 성질상 차이가 심하고, 대개 선진국도시의 발전은 대공업의 발흥에 의하여 촉진되기 때문에 공업인구가 다른 인구의 합을 능가하는데 반하여 경성은 공업인구가 겨우 32%를 차지할 뿐이며 실제 육안(肉眼)으로는 일상적으로 매연을 보기 힘들다는 직관적인 관찰에 의해서도 공업도시로서는 손색이 있다고 주장하고 있다.

이렇게 공업도시화되고 있으나 동시에 아직 공업도시가 아니라는 내용의 언설은 1934~1936년 사이의 기사에서도 반복되고 있다. 1934년 3월의 기사[369]에서는 '(부근접속읍면(附近接續邑面)을 합하면) 공산연액은 4500만원에 달하랴 전선공산액(全鮮工産額)의 2할약(割弱)을 점(占)하게 되엇는바 아직 상공도시(商工都市)에서는 유감(遺憾)의 점(点)이 다(多)하야 의연(依然) 소비도시(消費都市)의 역(域)을 탈(脫)치 못한 현상(現狀)'이라 하고 있으며, 1934년 6월 1일의 기사[370]에서는

---

367) 그러나 이들 언설에 공통적으로 나타나는 다른 하나의 내용은 경성이 공업도시화하는 상황에서 실제 공업과 상업의 발전이 대부분 일본인에 의한 것이기 때문에 그 안에서 조선인이 어떻게 대처해 나갈 것인가, 혹은 유직자가 늘어나면서 직업을 가지지 않으면 경성에서 생활해 나가기 어려워질 것으로 예상되는 상황에서 조선인이 어떻게 살아남아야 하는가 등에 대하여 우려하는 내용이다.

368) 「變態的近代都市로서의京城」, 『東亞日報』, 1928.10.04.

369) 「京城及附近一帶 工業의 現在와 將來槪觀 (一)」, 『東亞日報』, 1934.03.30.

‘작금 경성부근의 공장발전은 현저한 숫자를 나타내어 공업도시로서의 또는 소비도시에서 공급도시로서의 경향을 보이고’ 있다고 하고 있는 반면, 1936년 3월 13일의 경성부회(京城府會) 회의 내용을 보도한 기사[371]에 의하면, 당시 부의원(府議員)인 쇼지(庄司)가 부당국에 대하여 경성을 소비도시에서 생산도시로 만들 구체안에 대하여 질문하였고, 이에 대하여 모리(森) 내부과장은 ‘원래 경성부는 면적의 관계로 공업도시를 만들 수 없으나 새로히 2천만 평에 달하는 지역을 얻게 되엇으니 자연히 생산도시(生産都市)로 화(化)하게 될 것’ 이라고 대답하고 있다.

이상을 종합해 보면, 경성에서는 1928년경부터 공업도시화에 대한 일반적인 관심이 높아지고 공업도시화를 지향했으나, 대공장(大工場) 입지에 필요한 토지의 부족으로 실현이 되지 못한 채 1936년의 행정구역 확장을 맞이한 것이다.

(2) 행정구역 확장과 영등포 편입 논의

앞 절에서 살펴보았듯이 1920년대 후반부터 1930년대 중반에 걸쳐 당시의 일반적인 경향에 따라 경성 역시 공업도시가 되고자 하는 욕망을 가지고 있었으나, 1920년대 중반에 이미 대공장을 지을 만한 땅이 남아있지 않았기 때문에 실현되지 못하였다. 따라서 경성(京城)의 1936년 행정구역 확장을 논하는데 주로 언급되었던 인구 급증으로 인한 과밀과 주택난(住宅難) 외에 공업지역 확보 역시 영역 확장의 주요(主要) 동인(動因)으로 파악할 필요가 있다.

경성의 행정구역 확장 시도는 1930년대에 처음 나타난 것은 아니다. 1919년 일본의 도시계획법(都市計劃法) 제정에 자극받아 1921년 5월 경성부에서는 도시계획 준비에 착수하기 위하여 조사계(調査系)라는 새로운 기구를 설치하였고, 이 기구에서는 행정구역 확장을 우선과제로 삼아 교통, 인구 등의 조사를 진행하였다. 1921년 당시 행정구역 확장의 주된 이유는 도심부의 포화 상태를 해소하기 위한 것이었다. 조사계(調査系)에 의하여 도시계획안(都市計劃案)이 1925년 말까지 완성되었으며, 이에 대한 보고서가 1926년 4월 『경성도시계획구역설정서(京

370) 「京城商議서 工場實情調査」, 『東亞日報』, 1934.06.01.

371) 庄司의원은 1. 행정기구의 개혁에 관한 방침 2. 인사쇄신에 관한 방침 3. 소비도시에서 생산도시로 만들 구체안 4. 시구개정 급 도로계획에 대한 근본적 방안 5. 편입구역의 시설에 대한 구체안에 대하여 질문하였다. (「行政機構改革코 消費에서生産都市로 편입구역의 시설은 무엇?」, 『東亞日報』, 1936.03.13.)

城都市計劃區域設定書)』라는 이름으로 간행되었다.[372] 이 계획에서 새로 포함하고자 한 인접지역은 고양군(高陽郡) 용강면(龍江面), 한지면(漢之面)의 전부, 숭인면(崇仁面), 은평면(恩平面), 연희면(延禧面)의 일부와 시흥군(始興郡) 북면(北面)의 일부(노량진리(鷺梁津里), 본동리(本洞里), 흑석리(黑石里))으로, 아래 그림과 같다.[373]

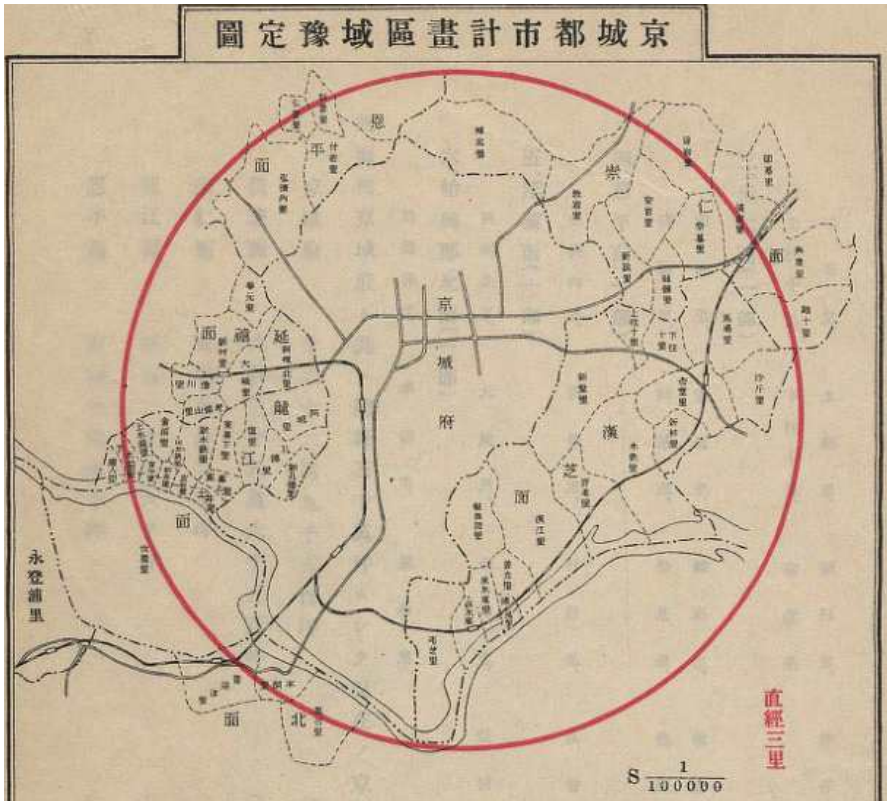

그림 88 1925년에 결정된 도시계획안의 행정구역 확장 예정도
출전 : 京城府, 1928『京城都市計劃調査書』p.7.

이 범위와 실제로 1936년에 결정된 범위를 비교하면 다음 그림과 같다.

---

372) 염복규, 「日帝下 京城도시계획의 구상과 시행」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 2009, pp.75, 107~108.

373) 아래 그림은 1926년도에 간행된 『京城都市計劃區域設定書』가 아니라 그 2년 후에 간행된 『京城都市計劃調査書』에 나온 그림이지만, 두 보고서에 게재된 경성부 행정구역 확장 예정도가 동일하기 때문에 『京城都市計劃調査書』의 그림을 실었다.

그림 89 1925년 확장 계획안 경계 및 1936년 실제 부역 확장 경계

그림을 살펴보면 1925년의 범위보다 1936년의 범위가 동북쪽, 서쪽, 남쪽, 서남쪽으로 더욱 확장되어 있음을 알 수 있다. 특히 영등포면(永登浦面)을 포함한 한강 이남(以南) 일대와 연희면(延禧面) 일대가 대폭적으로 추가된 것을 확인할 수 있다.

그렇다면 먼저 1925년의 범위가 어떠한 이유로 결정되었는지를 살펴보도록 하겠다. 1928년에 발간된 『경성도시계획조사서(京城都市計劃調査書)』에 의하면 이 범위는 1. 인구증가 및 밀도의 관계, 2. 인접면의 직업, 학교비 및 학교조합, 위생 기타 재정 및 시설관계, 3. 도심으로부터의 거리 및 장래 지역의 예상 관계 등을 고려하여 결정하였다고 되어 있다. 또한 위의 확장 예정도를 보면 직경삼리(直徑三里)라고 표현된 붉은 원이 그려져 있어, 경성의 중심에서 대략 직경 3리(里)(약 11.8km)의 범위라는 기준 역시 경성부의 새로운 편입구역을 결정하는데 크게 작용한 것으로 추정할 수 있다. 이 행정구역 확장의 근거에 대하여 가장 먼

저 발견할 수 있는 자료는 1921년 6월 14일자 『매일신보(每日申報)』인데, 여기서 경성부(京城府) 조사계(調査系)의 키무라 시즈오(木村靜雄)는 '한번 시험(試驗)으로 볼진대 경성부(京城府)의 중심부(中心部)로부터 일대(一大) '콤파스'를 돌게 하려면 동(東)쪽은 숭인면(崇仁面)을 출발점(出發點)으로 하고 점차(漸次) 남(南)쪽을 向해 여의도(汝矣島) 근처(近處)를 끼고 그 다음 고양군(高陽郡) 노고산(老姑山)의 서(西)쪽 지형(地形)이나 용강면(龍江面), 연희면(延禧面) 일대(一帶)의 땅을 돌아 가지고 여기에 한바퀴 둥글게 일주(一周)를 하게 되어 (중략) 이상(以上)의 범위(範圍) 안이 장래 경성부(京城府)의 범위(範圍)가 되겠고'[374]라고 하고 있어, 시험적으로 중심부에서 일정 거리에 해당하는 지역을 설정한 사실을 알 수 있는데, 이 범위가 거의 그대로 유지된 것을 알 수 있다.

한편 1921~22년 사이에 민간에서도 행정구역 확장에 대하여 여러 논의가 일어났는데, 그 내용은 크게 2가지로 대별될 수 있다. 하나는 장래 경성부의 중심을 남산(南山)으로 잡고 그 주위를 주거지역, 용산(龍山)을 상업지역, 한강 이남 대안(對岸) 지역을 공업지역으로 상정하는 의견이고, 다른 하나는 마포(麻浦), 왕십리(往十里), 청량리(淸凉里) 등 동서방향 위주로 확장되어야 한다는 의견이다. 전자는 주로 남촌(南村) 및 용산(龍山)에 거주하던 재경성(在京城) 일본인 유산층에 의한 의견[375]이며, 후자는 조선인을 대표하는 동아일보에 제시된 의견[376]으로 상공업지(商工業地)로 대경성(大京城)을 계획하는 데 있어서는 남쪽으로 발전하는 것이 마땅하지만 조선인의 형편에서 주택지와 생활구역을 확보하기 위해서는 강을 건널 필요가 없고 구시가와 바로 붙어있는 동서지역으로의 발전이 바람직하다는 내용이다.[377]

상기의 의견들은 서울의 장래 공업지역으로 용수(用水)가 풍부하고 구시가지(舊市街地)와도 떨어져 있어 공해(公害) 영향이 적은 한강(漢江) 남안(南岸)을 생각하고 있다는 점에서 공통점을 지닌다. 그러나 공업지대 조성을 위하여 평탄한 지형이 중요시된다는 점을 감안한다면 한강 남안은 구체적으로 여의도(汝矣島)나

---

374) 「京城府의 新計劃」, 『每日申報』, 1921.06.14.

375) 「京城市街의 발전은 南方으로 佐野박사의 강연한 포부 대강」, 『東亞日報』, 1921.09.08.
齋藤音作, 「現代 都市計劃의 理想 (7)」, 『每日申報』, 1921.09.22.

376) 「社說: 大京城의 計劃 - 市外電車區域을 撤廢하라」, 『東亞日報』, 1922.10.15.

377) 염복규, 「日帝下 京城도시계획의 구상과 시행」 서울대학교 국사학과 박사학위논문, 2009, pp.75, 108~110.

영등포(永登浦) 일대를 지칭하는 것이다. 이렇게 영등포 지역을 장래 서울의 공업지대로 간주하던 의견은 앞 절에서도 밝혔듯이 이미 통감부(統監府) 시절부터 있어 왔으며, 1920년대 경성부역 확장 논의에서도 중요한 논점(論点) 중 하나가 된다. 다음은 잡지 『조선과 건축(朝鮮と建築)』 1925년 9월호에 실린 히즈카 쇼타(肥塚正太)의 논설의 일부 내용이다.

> 도시계획을 할 때에는 장래 각 지구를 정해야 하는데, 경성의 견지에서 보면 대공업지대로서는 강 건너의 영등포를 이용하는 것이 좋고, 당국도 그런 희망을 가지고 있는 듯한데, 이것은 어떻게든 실현시켜야만 하는 일로서, 대공업도 소공업도 화학공업에 속하는 것은 영등포에 마련할 필요가 있다. 현재 맥주회사 같은 것도 그곳에 설립된다고 하는데, 단 방수(防水) 방법이 생긴다면 점점 그런 방면의 대공업이 나타나게 될 것으로, 경성용산의 방수를 생각함과 동시에 영등포의 방수에 대해서도 어쨌든 생각해야만 하는 필요가 있다고 생각한다.[378]

실제로 경성부에서는 경성 행정구역 확장안(擴張案)에 영등포도 포함할 생각으로 조사를 진행하였고, 영등포가 공업지역으로서 유망할 뿐 아니라 위치적으로 확장될 대경성의 앞 현관 역할을 할 것이기 때문에 당시에 공장이 임립(林立)하는 모습을 위관(偉觀)으로 여겼던 풍조에 따라 영등포를 공업지대로 지정(指定)·계획(計劃)할 예정을 가지고 있었다.[379] 그러나 앞의 <경성도시계획구역예정도(京城都市計劃區域豫定圖)>에서 확인할 수 있듯이 실제로 1925년 말 경에 결정된 행정구역은 앞서 1922년의 『동아일보(東亞日報)』 기사에서 조선인이 희망하였던 것과 같이 주로 동서방향으로만 확장되고 강남, 특히 영등포 지역은 배제된 것이었다. 이 최종안에 대하여 1926년 3월의 예산(豫算) 부협의회(府協議會)에서 경성부(京城府) 기사(技師) 사카이 켄지로(酒井謙次郎)가 발표한 내용을 발췌·요약하면 다음과 같다.

> 지금 경성부(京城府)의 인구(人口)는 작년 국세조사에 의하면 약 33만(萬) 6349명(名)이다. (기존 통계를 바탕으로 한) 개괄적 인구증가수와 수학적(數學的) 인구증가수는 45만 내지 47만이라는 수를 제시하고 있으므로 30년 후의

---

378) 「「論說」都市計畵に就いて」, 『朝鮮と建築』, 1925년 9월호.

379) 「대경성건설의 총면적 - 영등포편입 3300여만평」, 『朝鮮と建築』, 1926년 9월호.

경성부민의 인구를 46만 명으로 추정할 수 있다. 그런데 경성부(京城府)의 현재(現在) 주거가능면적(住居可能面積)은 전부역(全府域)의 사할(四割) 정도(程度)이기 때문에 밀집(密集), 포화생활(飽和生活)을 할 수 밖에 없어 위생, 건강에 매우 해롭다. 따라서 경성부의 인접면으로 구역을 확장하여 인접면의 가장 도시적 색채가 농후한 구역을 경성부에 편입하는 것이 득책이다. 그러면 어느 방향으로 경성의 구역을 확장할 것인가 하면 **지세상 북(北)은 북한산(北漢山)을 등지고, 중심에 남산을 두고, 남으로 한강(漢江)을 바라보고 그 홍수범람 등의 대협위(大脅威)를 입고 있는 현상(現狀)으로부터 생각한다면 지금으로서는 동쪽과 서쪽으로 뻗는 수밖에 없다.** 그렇다면 남산을 중심으로 하고 동서에 걸쳐 한강을 바라보고 계획되어야 할 3천만 평(확장될 경성을 의미함)은 어떠한 인접면을 포용할 것인가 하면, 용강면(龍江面), 연희면(延禧面), 한지면(漢芝面), 은평면(恩平面), 숭인면(崇仁面), 북면(北面) 내의 오십개리(五十個里)에 이른다. 이 구역은 장래의 대경성(大京城)의 중심(中心)을 경성부(京城府) 신청사(新廳舍)의 동(東)쪽에 두었을 때 이 중심에서 모두 육십분내(六十分內)에 도달(到達)하게 된다.[380]

이 글에서 사카이(酒井)는 경성의 확장은 동서 방향으로 이루어질 것이라고 이야기하고 있으나, 사실 그 이유는 조선인이 우세한 동서쪽 외곽 지역을 우선적으로 경성에 포함시키기 위함이 아니라 지형적인 이유, 즉 북쪽은 북한산에 가로막혀 있고, 남쪽은 한강의 홍수범람의 위험에 노출되어 있기 때문이라고 하고 있다. 여기서 주목할 만한 부분이 바로 한강의 홍수범람에 대한 언급이다. 1925년 7월에 발생한 한강의 기록적인 대홍수로 용산, 영등포 등 한강변의 저지대가 모조리 침수피해를 입게 되었고, 이를 계기로 영등포의 편입 여부가 무산된 것이다.[381]

그러나 다른 여러 정황을 볼 때 영등포가 배제된 것은 단순히 홍수에 대한 우려 때문만은 아닌 것으로 여겨진다. 영등포와 마찬가지로 큰 홍수 피해를 입었던 여의도(汝矣島), 그리고 영등포만큼은 아니지만 피해 범위였던 한강 이남의 시흥군(始興郡) 북면(北面) 노량진리(露梁津里), 본동리(本洞里), 흑석리(黑石里)는 확장구역에 포함되어 있기 때문에 수해(水害)를 이유로 영등포만을 굳이 배제한 것은 충분히 납득이 되지 않는다.[382] 노량진리, 본동리, 흑석리가 행정구역에 포함

380) 酒井譲治郎,「大京城の將來の地域を如何にすべきか」,『朝鮮と建築』, 1926년 3월호.
381) 「대경성건설의 총면적 - 영등포편입 3300여만평」,『朝鮮と建築』, 1926년 9월호.
382) 로량진 정거장도 물속에 잠기엇스며 또한 여의도와 영등포일대에는 방적회사의 놉다

된 이유는 오히려 일본인 아동(兒童)들의 통학(通學) 구역과 관련이 있는 것으로 여겨진다.

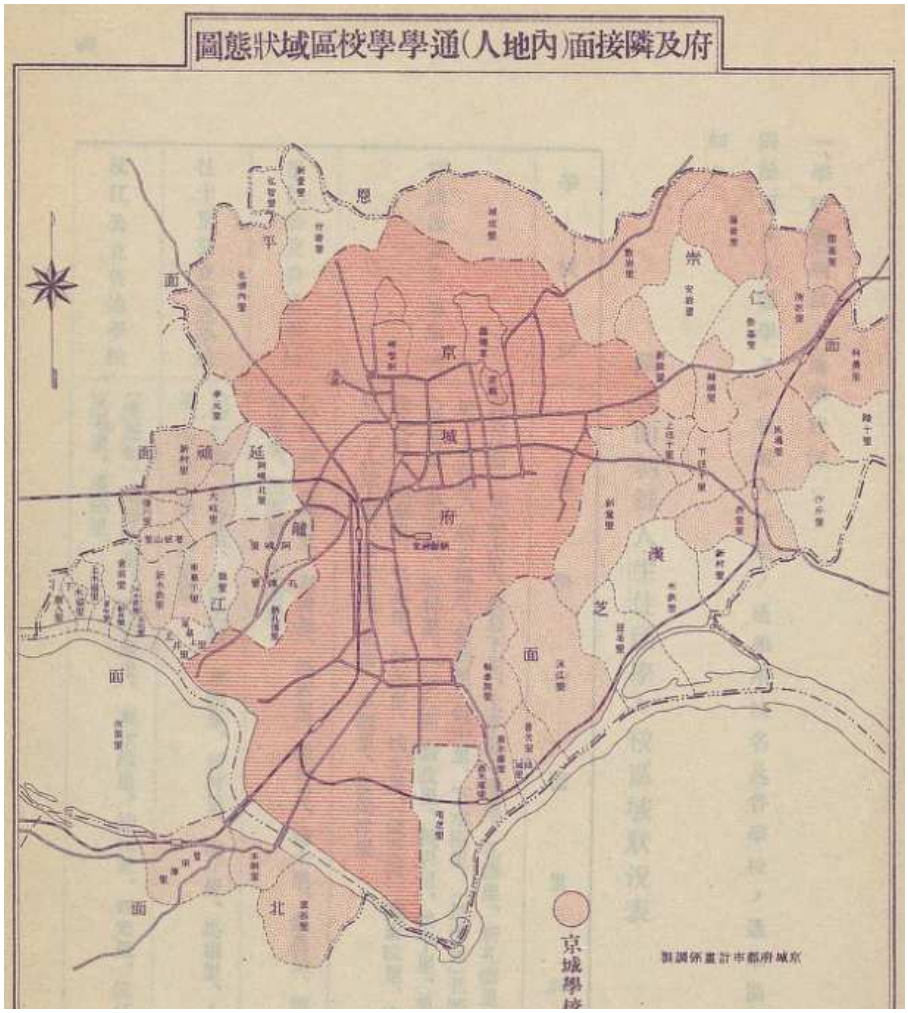

그림 90 부 및 인접면 (내지인) 통학학교구역 상태도
(진한 부분이 경성부 / 옅은 부분이 경성학교조합 학교로 통학하는 구역)
출전 : 京城府, 1928『京城都市計劃調査書』p.86.

란 굴뚝이 약간 보힐뿐으로 그외에는 일망무제한 바다로되야 로량진의 일부와 여의도 영등포 일대는 전멸상태에 잇는데 피난민들에 대하여서도 소식이 두절되엿슴으로 생사를 알수가 업다더라 (「永登浦一圓全滅狀態, 汝矣島鷺梁津 濁流에 潛影, 일망무제한 붉은 물결가온대로 방적회사의 굴뚝만 약간 보인다, 消息杜絶로 住民生死不明」,『東亞日報』, 1925.07.19.)

이 그림은 『경성도시계획조사서(京城都市計劃調査書)』에 실린 「부급인접면(내지인)통학학교구역상태도(府及隣接面(內地人)通學學校區域狀態圖)」인데, 경성부내 소학교(小學校)에 일본인 아동이 통학하는 동리(洞里)의 범위가 거의 그대로 새로운 경성부 행정구역 확장 범위가 되고, 따라서 노량진리, 본동리, 흑석리는 편입 대상에 포함되어 있는 것으로 보아 실제로는 일본인 커뮤니티의 편의 등이 행정구역 확장 결정에 큰 영향을 미치고 있었음을 알 수 있다.[383] 더불어 일본인 세력이 주로 남촌(南村)과 용산(龍山)에 집중되어 있었던 1920년대 초와 달리 1920년대 중반에는 조선총독부(朝鮮總督府) 청사(廳舍)가 경복궁(景福宮)으로, 경성부청(京城府廳)이 덕수궁(德壽宮) 앞으로 이전하면서 일본 세력의 무게중심 역시 북쪽으로 이전하였기 때문에, 남쪽으로의 확장을 통하여 서울의 중심(中心)을 남쪽으로 끌어내리려는 생각이 예전보다 감소한 사실도 이러한 행정구역 범위에 영향을 준 것으로 생각된다. 이러한 정황들을 종합해 보면 영등포 지역이 배제된 것은 1920년대 초에 공업도시화 문제가 경성부, 나아가 총독부에게 있어 장기적이고 막연한 어느 장래의 문제였지, 당장 이루어내야 할 시급 과제가 아니었기 때문으로 여겨진다.

그러나 역시 막연하더라도 공업도시화에 대한 이상이 사라진 것은 아니었기에 경성부역 확장계획안 발표 후에도 영등포의 편입 논란은 계속되었다. 1926년 초의 확장계획안 발표에서 얼마 후인 7월과 8월호 『조선과 건축(朝鮮と建築)』에는 각각 경성부(京城府) 기사(技師) 사카이 켄지로(酒井謙次郎)와 경성도시계획연구회(京城都市計劃研究會) 위원이자 경성부 협의원(協議員)인 코시로 바이케이(古城梅溪)가 확장계획안에 대한 글을 기고하였는데, 사카이(酒井)의 글에는 '혹은 공장지(工場地)의 일부로서 영등포를 포함시키는 일도 일부의 의론(議論)일지 모르지만' 대체적으로 결정된 구역에 대하여 이견(異見)이 없을 것이라는 내용[384], 코시로(古城)의 글에는 '경성 도시계획에 영등포를 편입시키라는 설을 크

---

383) 조선인의 경우는 노량진리에 있는 보통학교로 통학하였다.

384) 경성도시계획 구역의 대체적인 설정에 대해서는 이미 본지에서 얘기했던 바와 같이 경성을 중심으로 인접 56개리의 약 30만평을 가지고 30년 후의 경성도시의 건설구역으로 하니, 그렇게 하는 것은 아무도 이의가 없는 것으로 생각한다. 혹은 공장지의 일부로서 영등포를 포함시키는 일도 일부의 의론일지 모르지만, 대체적으로 전술한 구역을 가지고 경성의 도시계획구역으로 함은 만인이 이론없는 바라 생각한다. 현재의 혼마치로부터 종로에 이르는 중앙저지는 장래의 상업지역으로 하고, 남산을 중심으로 하는 일대 고지는 주택지역으로 하고, 청량리 방면의 저지를 경공업지역으로 하고, 용강면보다 이남의 한강에 면하는 부근을 중공업지역으로 하는 일은 아무도 이의없는 바일 것이다. (酒井謙次郎,「京城都市計畫に對する談論, 金の要らない都市計畫と金の儲かる都市計

게 주장하는 사람이 있는데' 본인은 부청(府廳)에서 나온 안에 찬성한다는 내용이 있어, 여전히 일부에서 영등포 편입을 주장하는 의견이 뿌리 깊게 남아 있는 상황을 알 수 있다.[385]

이런 상황에서 1926년 8월 10일에 개최된 경성도시연구총회(京城都市研究總會)에서는 우마노(馬野) 부윤(府尹)이 경성도시계획연구회(京城都市計劃研究會)에 자문중(諮問中)이었던 경성도시계획실시계획안(京城都市計劃實施設計案)이 영등포를 포함한다는 조건 하에 만장일치로 승인되었다.[386] 그러나 경성도시연구총회(京城都市研究總會)의 영등포 편입 시도는 바로 좌초한 것으로 여겨진다. 앞선 총회(總會)에서 우마노(馬野) 부윤(府尹)은 경성도시계획진정위원장(京城都市計劃陳情委員長)인 아리가(有賀)에게 영등포 편입에 대한 자문안을 요구한 것으로 여겨지는데, 약 1주 후인 8월 18일에 아리가는 우마노 부윤을 방문하여 해당 자문안에 대한 답신으로 다음과 같이 대답하였기 때문이다.

> 경성도시계획진정위원장 아리가(有賀)씨 등 사명(四名)은 작십팔일(作十八日) 오전 열시경에 경성부로 우마노(馬野) 부윤을 방문하고 자문안에 대한 답신이 잇섯는데 그 내용은 자문 제1안 즉 영등포를 경성부에 편입하는 방침은 조흐나 지금 당장에는 할수 업는 일이오 장래제방이 완성하야 인도교기타 한강의 치수계획이 실현되고 경인선의 전화 문제가 구체화 한 후에야 영등포는 물론 북면(北面)까지 편입하자는 것이오 자문안 제2항인 언덕을 주택지대로 평지를 상업지로 청량리 왕십리 영등포 등지를 공업지대로 하자는 것도 원안대로 찬성하고 (후략)[387]

실제로 1928년에 발간된 『경성도시계획조사서(京城都市計劃調査書)』의 경성

畵」,『朝鮮と建築』, 1926년 7월호.)

385) 경성 도시계획에 영등포를 편입시키라는 설을 크게 주장하는 사람이 있는데, 그 설은 근본적으로 좋지만, 영등포를 경성에 편입해야만 하는 시기는 아직 지금부터 4,50년후의 일로서, 지금 편입해야만 할 필요성은 인정할 수 없으므로, 나는 영등포편입은 제2기 계획으로서, 먼저 부청에서 나온 안에 창성하는 一人이며, 영등포편입은 많은 고려를 요하는 일이라 생각한다. (古城梅溪,「朝顔に蔓手も与へぬやりかた －道路網計畵と建築條例の發布」,『朝鮮と建築』, 1926년 8월호.)

386) 「將來의 大京城에 永登浦를 編入, 실행위원 다섯 명을 선뎡, 京城都市研究會總會 」,『東亞日報』, 1926.08.12. / 「대경성건설의 총면적 - 영등포편입 3300여만평」,『朝鮮と建築』, 1926년 9월호.

387) 「永登浦編入은 먼 將來에 實現, 경인선 철도던화가 된후에 영등포를 경성에 편입한다」,『東亞日報』, 1926.08.19.

도시계획구역예정도의 범위가 1926년에 발간된 것과 같기 때문에 영등포 편입은 시기상조론자(時機尙早論者)의 승리로 끝난 것으로 보인다. 결국 공업지대로서의 우수성, 경성의 앞 현관으로서의 대표성 등 경성(京城)에게 여러 이점(利點)을 줄 것으로 생각되었던 영등포이지만 1920년대에는 수해에 대한 걱정과 교통의 불편, 그리고 공업지대 확보에 대한 경성부의 미온적인 태도 등으로 인하여 행정구역에 포함되지 못하였던 것으로 보인다.

이렇게 1926년에 결정된 경성부 행정구역 확장안은 실행되지 않은 채 경성의 도시계획 및 영등포 편입에 대한 논의는 계속되었다. 『조선과 건축(朝鮮と建築)』1929년 4월호에 실린 「좌담회(座談會) 경성도시계획(京城都市計劃)」이라는 기사에서 혼마(本間)라는 자는 미리 교외의 넓은 범위를 경성에 포함시켜 통제를 함으로서 장래의 무분별한 도시화 현상을 막아야 한다는, 당시 도시계획학계에서 활발히 제창되던 주장에 근거하여 영등포 역시 포함해야 한다는 의견을 밝히고 있다.[388] 이어 동 잡지 1930년 6월호에 실린 사카이 켄지로(酒井謙次郎)의 「경성도시계획(京城都市計劃)과 지역(地域)」[389]이란 글에서는 영등포 편입에 대한 문제 제기가 다소 다른 양상을 보이기 시작한다. 그 내용은 다음과 같다.

> (전략) (경성의 풍향은 주로 서풍이기 때문에) 경성의 공장지역은 서풍(西風)을 고려해야만 하는 입장이다. 예를 들어 영등포(永登浦)와 같은 한강을 사이에 두고 혹은 남산을 사이에 두는 지역관계에서는 굳이 우려할 필요가 없다. 경성 및 부근의 공장발전의 상황은 동력(動力)에 있어서 매년 4할, 자본에 있어서 매년 1할6분, 생산가격에 있어서 매년 3할2분의 증가율을 가지고 점점 발전하는 상황이다. 또 장래의 도시로서 경제적인 발전을 하기 위해서는 공업을 융성하게 해야 하는 것은 기본이지만, 그 공업면적이 고작 3%에 지나지 않는다. 게다가 그 3%가 거의 시중(市中)의 주거, 상업지역에 개재하고 있다는 사실은 공업의 발달을 얼마나 저해하고 있는가, 그 면적상으로부터도 생각하고, 그 제도적인 면에서도 생각해서 식자(識者)의 연구를 요하는 바이다. 대도시 상업을 활발하게 하기 위하여 현재의 2배 즉 200만평을 제정할 필요가 있으며, 또 공업지역은 해마다 2할 증가할 것으로 보고 이에 부속가옥 및 공장주

388) 「座談會 京城都市計劃」, 『朝鮮と建築』, 1929년 4월호.

389) 酒井謙次郎, 「京城都市計劃と地域」, 『朝鮮と建築』, 1930년 6월호.

택을 견적(見積)하고 다른 도시의 상세(詳細)로부터 찰(察)하여 600만평을 요하는데, 주거지역은 장래의 인구증가와 현재의 과밀생활을 참작하여 1500만평으로 하고 한편 현재의 지역 1천만 평을 적어도 3천만 평으로 확장하여 동(東)은 청량리(淸凉里)부터 서(西)는 영등포(永登浦)에 이르는 지역으로 발전할 필요가 있다.

이 글은 막연하게 영등포를 서울의 장래 공업지역으로 상정하던 이전의 의견과는 달리 서울의 공업도시화를 저해하는 공업지역의 부족을 당장 시급한 문제점으로 인식하고 경성(京城)의 풍향상(風向上) 공업지역에 유리한 입지를 차지하는 영등포를 편입하여야 한다는 주장을 펼치고 있다. 이러한 미묘한 논점의 변화는 역시 1930년을 전후하여 고조(高調)되기 시작한 공업도시화(工業都市化) 지향 풍조와 무관하지 않을 것이다.

그러나 1931년에 이르러 중단되었던 경성부 행정구역 확장을 위한 움직임이 재개되어 동년 연말에 각각 33개리, 55개리를 편입 대상 지역으로 하는 두 개의 안이 마련되었는데, 이 두 안 모두 여전히 영등포 지역을 포함하지는 않았다.[390] 1931년에 한강인도교(漢江人渡橋)에서 영등포에 이르는 간선도로(幹線道路) 사업이 개시되었음에도 불구하고 경성부가 영등포를 계획에 포함시키지 않은 것은 여전히 경성부의 공업도시화 실현이 시급을 요하는 사안이 아니었거나, 현실적인 어려움을 감수하면서까지 굳이 영등포를 공업지역으로 삼을 필요가 없다고 판단했기 때문인 것으로 여겨진다. 그러나 1932년 7월에 편입 대상으로 결정된 55개리에 대한 실지 조사가 시작되고, 이듬해인 1933년 5월 일본 정부로 송부할 법령안이 거의 완성된 상태에서 총독부(總督府) 기사(技師)인 야마오카 케이스케(山岡敬介) 등의 자문을 받은 경성부가 갑자기 영등포 지역을 편입 대상에 추가하였다.[391] 이러한 방침 변경의 계기로 작용한 것은 1932년~1933년 사이에 결정된 2개의 대형 맥주공장의 입지인 것으로 여겨진다. 이 두 공장의 입지로 생각보다 이른 시일 내에 영등포의 공업지역화가 진행될 수도 있다는 관측이 제시되어 도시 통제의 차원[392]에서도 영등포를 급하게 경성부역 내에 포함시킬 필요성이 대

390) 염복규, 위의 논문, pp.113~114.

391) 염복규, 위의 논문, pp.114~115.

392) 1930년대에 들어 都市計劃令 제정에 대한 기운이 솟아오르면서 미개발지를 미리 도시계획구역에 포함시킴으로서 난개발을 예방해야 한다는 의견이 널리 받아들여지게 되었다. 즉 공업지역으로 영등포가 발전해 나가기 위해서는 난개발을 저지하고 체계적인 도시계획이 시행될 필요가 있었는데, 당시 개발에 제약을 가하고 도시계획을 실행할 수

두한 것이다. 더불어 앞서 살펴보았듯이 이 두 공장의 입지가 결정되자 영등포를 '공업도시(工業都市)'로 인식하는 분위기가 형성되었다. 이러한 사실은 공업도시 소망이 있으면서도 실현하지 못하였던 경성으로 하여금 손쉽게 공업도시화를 이룰 수 있는 기회로 간주되었을 것이다.

이후 편입 대상 지역에 대한 조사 및 심의, 총독부 보고, 대상 지역에 대한 통보와 조정 과정을 거쳐 경성부의 행정구역 확장은 1936년 1월 13일 개최된 제1회 시가지계획위원회(市街地計劃委員會)에서 4월 1일부로 시행하는 것으로 최종 결정되었다.[393]

(3) 영등포의 서울 편입 갈등

다음으로 경성 편입 문제와 관련한 영등포의 반응에 대하여 살펴보도록 하겠다. 앞에서 살펴보았듯이 1920년대의 경성부 행정구역 확장 논의가 한창 진행되던 1926년 8월 10일 경성도시연구총회(京城都市硏究總會)에서 영등포의 도시계획 지역 포함 논의가 만장일치로 결정되었으나,[394] 8월 18일에 이르러 경성도시계획 진정위원(京城都市計劃陳情委員)에 의하여 영등포 편입이 보류·기각된 바 있다.[395] 10일의 영등포 포함 결정 직후 영등포에서는 영등포번영회(永登浦繁榮會)를 조직, 영등포 편입을 지지하는 결의를 하였고,[396] 편입이 보류된 이후 10월에 가서도 영등포와 노량진의 통합 조직인 강남발전회(江南發展會)에서 '영등포와 노량진의 경성부 행정구역 편입'을 당국에 진정하기로 결정한 바 있다.[397] 이 당

있는 유일한 법령이 조선시가지계획령이었고 이는 일부 대도시에만 적용되었기 때문에, 영등포는 경성에 포함되어야만 했던 것이다.

393) 이에 대한 자세한 과정은 염복규, 위의 논문을 참조.

394) 「將來의 大京城에 永登浦를 編入, 실행위원 다섯 명을 선뎡, 京城都市硏究會總會」, 『東亞日報』, 1926.08.12.

395) 「永登浦編入은 먼 將來에 實現, 경인선 철도뎐화가 된후에 영등포를 경성에 편입한다」, 『東亞日報』, 1926.08.19.

396) 「永登浦面 繁榮會, 영등포 발뎐책 강구」, 『東亞日報』, 1926.08.18.

397) 강남발전회에서는 지난 십사일 밤에 간담회를 열고 아래와 가튼 사항을 각기 당국에 진정하기로 하고 실행위원 칠명을 선정하여 운동케하리라더라 1. 한강통전차 종점에서 영등포까지 전차선로 연장건 / 1. 노량진 영등포간 도로 개축건 (도로폭원 12칸 내지 10칸으로 확장) / 1. 노량진에 상수를 급수할 것 / 1. 북면에 방수제를 축조할 것 / **1. 영등포와 노량진을 경성부 행정구역에 편입할 것** (「永登浦 江南 發展提案 다섯가지를 진정할 터」, 『東亞日報』, 1926.10.17.)

시 영등포 및 노량진 지역이 경성부로의 편입을 원하는 사유에 대하여 자세하게 기술된 자료를 찾지 못하여 정확한 이유를 알 수는 없으나, 결국은 그전부터 문제가 되었던 전화요금[398], 전차요금 문제, 그리고 경성부에서는 자체적으로 시행되고 있는 시구개정 등의 도시개선 사업 혜택에 대한 욕구가 아마 그 이유인 것으로 생각된다.

그러나 막상 1933년에 영등포 편입이 결정되고 1935년 10월의 경성부 행정구역 확정 기일(期日)을 맞아 그 전 6월달에 경기도(京畿道)가 편입 대상 지역에 대하여 비공식으로 편입 찬반 의견을 묻자 이에 대하여 영등포읍회(永登浦邑會)가 반대 의견을 표명하였다. 반대 이유는 당시 보도된 신문기사를 통해 어느 정도 파악할 수 있는데, 기사마다 보도 내용에 약간의 차이를 보이고 있다. 6월 27일자 동아일보의 기사는 경성부로 편입된다면 납세(納稅) 부담이 종래에 비하여 과중해질 것이라는 점, 편입 후에 기존에 영등포읍 자체가 세웠던 기정(旣定) 계획의 실현이 곤란해 질 것이라는 점, 부회의원 선거구역이 확대될 때 영등포에서 선출되는 인원이 적을 경우 영등포를 위한 활동이 어려워질 것이라는 점, 경성부에 편입되면 필연 지가(地價)가 상승하고 덩달아 일반 물가도 앙등(仰騰)하여 일반 주민의 생활을 위협하고 궁극적으로 영등포 발전을 저해할 것이라는 점 등을 반대 이유로 들고 있다.[399] 6월 28일자 경성일보 기사는 '영등포읍의 현하 정세는 경성부에 합병하지 않아도 타도시의 추수(追隨)를 허(許)하지 않을 정도의 호세(豪勢)로서 팽창하여 공업도시(工業都市)로서 혹은 주택지(住宅地)로서 장래 이상적 도시를 건설하는 위에 전혀 부자유를 볼 수 없다. 따라서 90만 엔에 이르는 심대(厖大)한 부채(負債)를 유(有)하는 경성부와 합병하여 그 채무의 일부를 분담해야 하며 한편으로 번영에 따르는 여러 긴요한 시설(施設)을 가지면서 합병에 의하여 그들 시설조차 마음대로 사용할 수 없게 되어 오히려 발전을 저해하는 결과를 초래할 우려가 다분히 있다'는 것을 이유로 들고 있다.[400]

---

398) 1923년 현재 영등포, 노량진과 경성, 용산과는 사이에 '한강이 흘러있을 뿐인데' 경성-용산 간의 통화료는 통일된 데 비하여 통화료는 노량진의 경우 차비 5전의 5배, 영등포의 경우 차비 10전의 2배반에 해당하는 25전으로 과도하게 고가임에도 불구하고 당국이 이를 방치하고 있다는 데 대하여 분개하는 분위기가 조성되고 있었다. (「鷺梁 永登浦의 通話 市外로 取扱함은 부당하다고 주민이 분개」,『東亞日報』, 1923.11.02.)

399) 「擴張되는 大京城編入을 永登浦住民이 反對 納稅負擔의 過重과 物價昂騰으로 生活威脅」,『東亞日報』, 1935.06.27.

400) 「永登浦邑の京城合併 京城側で準備工作の最中に永登浦側は突然反對表明 はやくも前

두 기사는 결국 같은 내용이지만, 동아일보의 기사가 경성부에 편입될 때 예상되는 여러 문제점들을 정리하여 나열해 놓은 데 반하여, 경성일보의 기사에는 영등포 유지들이 영등포의 당시 상황에 대하여 어떻게 인식하고 있었는가를 알 수 있는 내용이 포함되어 있어 흥미롭다. 영등포 유지들에게 있어 이 시기 영등포 지역은 '타도시의 추수(追隨)를 허(許)하지 않을 정도의 호세(豪勢)로서 팽창'하면서 장래 이상적인 '공업도시' 및 '주택지'를 형성할 곳으로 여겨지고 있었던 것이다. 이러한 인식은 이 절의 처음에서 언급한 영등포에 대한 '공업도시' 인식과 맞물리고 있다.

현실적인 부분에서도 이들 공장의 존재와 공장으로 인하여 증가하는 인구는 자연스레 영등포읍의 세수(稅收) 증가로 이어져 영등포의 자치적 능력을 크게 향상시키게 되었다. 실제로 영등포읍에서는 당시 읍사무소의 신축・이전[401], 소학교 증축, 수도 확장공사[402], 화장장 이전[403] 등을 비롯한 다양한 시설 확충 사업을 시행하고 있었다. 이러한 시설들은 앞서 살펴보았듯이 1920년대, 혹은 그 이전부터 희망하던 것들이었으나, 재정적 능력의 한계로 결국 실현을 보지 못하였던 것들이었다.

결국 영등포의 대공장 입지는 경성의 공업도시화를 위하여 영등포를 스스로의 공업지역으로 삼으려는 경성부의 힘과 스스로를 독자적이고 자유로운 공업도시로 발전시키려는 영등포 주민들 간의 갈등을 노정시키게 된 셈이다. 그러나 결국 영등포의 경성 편입 문제는 수차례에 걸친 읍회 개최를 통하여 총독부 당국에는 거역할 수 없다는 이유로 영등포읍이 이에 동의함으로서 마무리된다.[404]

途に一暗影」,『京城日報』, 1935.06.28.

401) 읍사무소의 협착을 통감하여 수년전부터 이 이전신축을 게획중이엇는데 본년도 드디어 소요에산 30374원을 계상하여 불원에 건축공사에 들어가 (중략) 건축물은 최신식 모던형 3층건물 일부를 공회당으로.. (「最近朝鮮建築界-躍進する大永登浦の建設」,『朝鮮と建築』, 1935년 07월호.)

402) 경성방직, 용산공작, 창화염색 등 제 대공장의 증축공사 단행과 기타 인구증가에 의하여 수도 확장을 막대한 경비를 들여 실시할 계획이었다. (위의 기사)

403) 읍영 화장장 이전은 수년래 숙제였는데 종연방적 부지에 편입되는 것을 계기로 종연방적회사가 기부금을 내어 북면 구로리의 읍 공동묘지 경내로 이전하게 되었다. 공사는 경성 木村組의 청부로 총공비 1300원을 들여 5월에 기공, 8월 19일에 준공하였다. 화장장 규모는 경성부 화장장과 필적한 설비의 최신 모던식이었다. (위의 기사, 「永登浦火葬場 去十九日竣工」,『每日申報』, 1935.08.01.)

404) 자세한 과정에 대해서는 염복규, 위의 논문, pp.117~119를 참조.

5. 서울 공업지역 형성을 위한 영등포 도시계획과 그 영향

5.1 영등포의 도시계획
5.2 영등포 공업지역의 성격
5.3 도시계획 이후의 공간 구성 및 위상 변화

5.1 영등포의 도시계획

5.1.1 경성부 도시계획의 개요

경성부 부역 확장에 앞선 1934년 6월 20일에 총독부제령(總督府制令) 제18호(第18號)로 '조선시가지계획령(朝鮮市街地計劃令)'이 제정·발포되고, 이어 동년 7월 27일자 총독부령(總督府令) 제78호(第78號)로 동령시행규칙(同令施行規則)이 발포되었다. 일본 본토의 경우 이보다 16년가량 앞선 1918년에 '도시계획법(都市計劃法)'이 제정되었는데, 이 배경에는 대도시권으로의 인구 집중 현상으로 발생한 근교 지역의 무질서한 시가지화가 있었다. 기존의 '시구개정조례(市區改正條例)'는 기성 시가지 내의 인프라 정비를 주요 목적으로 삼고 있어 도시 스프롤에 대처할 수 없었기 때문에 새로운 법령 제정을 통하여 토지 이용을 제한하고 구획정리나(區劃整理)나 지대수용(地帶收用) 등의 도시정비수법의 법적 근거를 획득하고자 한 것이다.[405]

한국에서도 농촌 경제 파탄의 영향 등으로 도시화가 진행되기 시작한 1920년대 경부터 도시계획법 제정에 관한 논의가 일어나기 시작하였으나, 아직은 시기상조라는 이유로 실현되지 않았다. 1930년대에 이르러 도시계획 움직임이 현실화된 것은, 1931년의 만주사변(滿洲事變)과 뒤이은 만주국(滿洲國) 건립 이후 만주에서 산출된 자원과 일본에서 생산된 공업제품을 수송하기 위한 수송로[406]에 위치한 나진항(羅津港)에 빠르고 경제적으로 계획적인 시가지 조성을 시행하라는 일본정부의 요청 때문이었다. 나진의 수송로 대륙 종단항 선정은 1932년 4월 이루어졌고, 동년 8월 23일에 이 사실이 발표되자 땅값이 치솟았다. 지가 앙등으로 시가지 계획 실행에 차질이 생기자 이를 제지하기 위하여 도시계획법령 제정이 시급히 추진되기에 이른 것이다.[407]

---

405) 김주야·石田潤一郎, 「경성부 토지구획정리사업에 있어서 식민도시성에 관한 연구」, 『대한건축학회논문집계획계』 제25권 제4호, 2009, p.170.

406) 일본본토 敦賀(츠루가)港 - 해로 - 나진항 - 만주국내 圖 - 吉林 - 新京(현재의 長春)의 노선이 설정되었다.

407) 이전에는 景興郡 新安面의 빈한한 어촌에 불과하였던 나진은 1934년 4월 1일에 읍제가 시행되어 羅津邑으로 개칭되었고 동년 11월 20일에 조선시가지계획령에 의하여 나진시가지계획이 실시, 공사가 시작되었다. 이 계획은 인구 30명 수용을 목표로 하고 계획가로 및 토지구획정리 시행지구를 결정한 것으로 즉시 토지구획정리가 약 300만㎡의

조선시가지계획령은 해방 이전까지 총 41개의 도시에 적, 2개 도시에 준용되었다.[408] 보통 시가지계획령이 적용되는 범위는 행정의 편의상 행정구역 단위로 이루어지는 경우가 많았기 때문에 동령 적용을 앞두고 많은 지역에서 행정구역 확장이 이루어졌다. 경성의 경우에도 1936년 4월의 행정구역 확장을 전후하여 가로망계획(街路網計劃), 토지구획정리사업(土地區劃整理事業), 지역지구제(地域地區制) 등의 도시계획이 계획되었고, 행정구역 확장 이후에 순차적으로 실시되었다.

경성부 시가지계획 가로망 계획 초안은 1936년 6월경 완성되었고, 총독부 검토와 경성부회의 자문회 등을 거쳐 수정안이 11월 초 시가지계획위원회에 제출되고, 1936년 12월 26일에 조선총독부고시(朝鮮總督府告示) 제722호를 통하여 최종적으로 발표되었다. 토지구획정리사업 역시 위의 총독부 고시를 통하여 함께 발표되었는데, 사업 시행 면적은 총 5228만 6900㎡(1728만 6800평)으로 대부분 신편입지구에 계획되었고, 30개의 지구로 이루어져 있다. 지역제는 처음에는 가로망, 구획정리 등과 같이 제정될 예정이었으나 심의 과정이 늦어져 결과적으로 계획사업이 시작되고 2년 이상 지난 1939년 9월 18일에 가서야 조선총독부고시(朝鮮總督府告示) 제756호로 공식 발표되었다.[409]

지역에 대하여 시행되었다. (孫禎睦, 1995『日帝强占期都市計劃硏究』, 一志社, pp.177~181.)

408) 손정목의 구분에 따르면,
① 구한말의 개시장 및 개항장이었던 곳 : 경성, 청진, 성진, 목포, 부산, 인천, 평양, 원산, 군산, 진남포, 마산 (11개)
② 1910년 8월 29일 합병 발표일에 개항장으로 지정한 곳 : 신의주 (1개)
③ 이상 중에 포함되지 않는 도청소재지 : 대구, 전주, 춘천, 대전, 청주, 해주, 함흥, 나남 (9개)
④ 전통적 시가지로서 지방민에 대한 회유책으로도 필요했던 곳 : 개성, 진주, 길주, 강릉, 안동, 수원 (6개)
⑤ 만주와의 관계, 공업입지 등에 의한 특수정책지역 : 나진, 흥남, 홍원, 단천, 순천, 만포 (6개)
⑥ 대일본본토와의 관계에서 개발이 요청된 시가지 : 여수, 삼천포 (2개)
⑦ 그 밖의 특수목적 : 부여, 제천, 고원 (3개) 이다.
((孫禎睦, 위의 책, pp.177~181.)

409) 경성부 도시계획에 관한 자세한 내용은 염복규 박사논문을 참조.

그림 91 『京城府市街地計劃平面圖』(서울역사박물관, 2006『서울지도』)
* 연두색으로 채색되어 있는 부분이 토지구획정리사업 계획지이다.

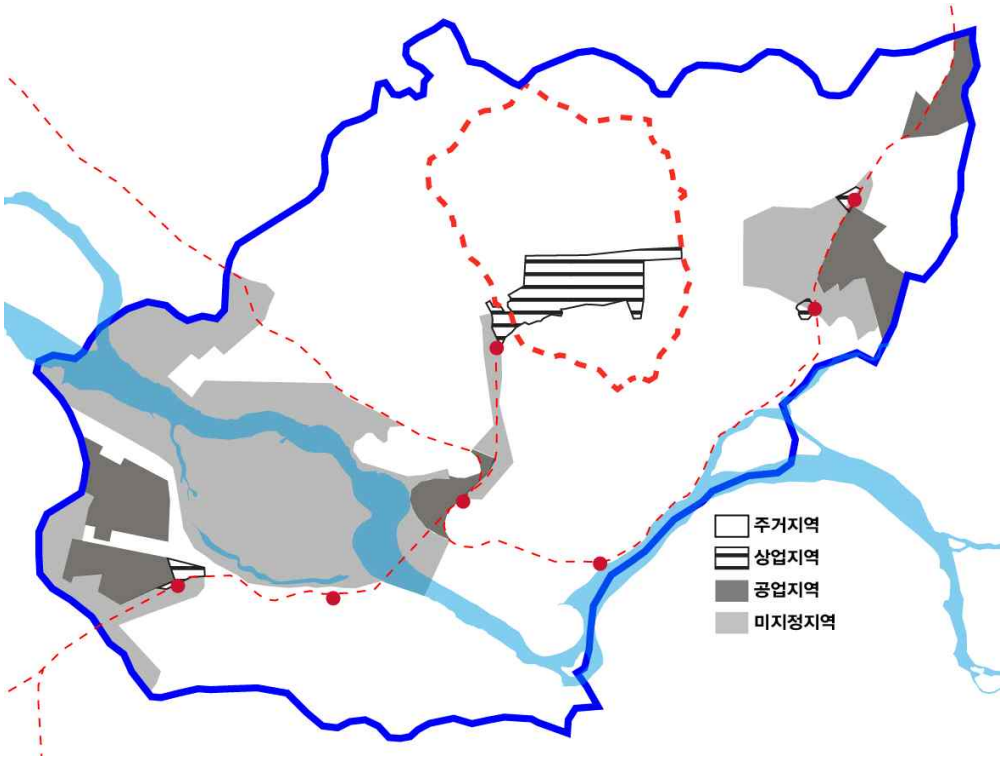

그림 92 경성부 용도지역
(서울특별시, 1965, 『서울都市計劃圖集』, p.6의 『地域計劃』 도면을 바탕으로 작성)

5.1.2 영등포의 도시계획

(1) 경성부 편입 이전 시가지계획 준비 작업

1930년대에 중요성이 증가한 공업지역·공업도시로서의 위상을 가진 영등포 지역에는 새로 확장된 경성부 구역 안에서도 우선적으로 도시계획이 계획·실행되었다.

1936년의 경성부(京城府) 부역확장(府域擴張)에 앞서 1935년 2월에 경성부 도

시계획계(都市計劃係)에서는 2년에 걸쳐 새로 편입될 지역의 지형에 대한 현상조사를 실시할 것을 결정하였는데, 당장 4월부터 '장차 공업지대로 만흔 기대를 갖게되는' 영등포 지역부터 조사가 시작되었으며,[410] 동년 10월에 조사가 완료, 도면 작성이 시작되었다.[411] 이러한 결정이 내려지기 이전에 영등포의 시가계획(市街計劃)에 대해서는 경성부 편입 이후 실시해야 한다는 의견과 그 전에 미리 실시해야 한다는 의견 간의 논란이 존재했다. 영등포읍의 입장에서는 당연히 읍세(邑勢) 발전을 촉진하기 위하여 다년간의 숙안이기도 한 시가지계획을 최대한 빠른 시일 내에 실시하기를 희망하였는데, 경기도(京畿道) 등 관계당국에서도 '대경성(大京城)의 윤곽(輪郭)을 식(飾)하는' 영등포 시가지계획의 긴요함을 인정하여 경성부 편입 이전에 이를 실시할 수 있도록 준비에 착수하였다.[412] 앞선 지형조사의 우선적 실시도 바로 이러한 사전 준비의 일환이었다고 볼 수 있다. 지형조사가 시작된 4월에 영등포읍장(永登浦邑長)인 모리타카(森高)는 이미 간선도로 후보지를 결정, 예산 추가 신청을 통하여 말뚝이 확보되면 바로 간선도로(幹線道路) 말뚝박기를 실시할 것이며, 그 이후에는 관계지주(關係地主)를 모아 시가지정리조합(市街整理組合)을 조직, 본격적인 시구개수사업(市區改修事業)을 실시할 계획을 밝히고 있다.[413] 이러한 계획에 의하여 영등포의 신설도로 후보지는 4월중에 결정되어 10월 전에는 총독부의 결재, 경성부 도시계획계(都市計劃係)의 후보지 재조사 및 말뚝박기까지 완료하였다.[414]

---

410) 2년간의 총 예산은 약 7,8만원이며, 1935년도 예산으로는 우선 3만5천원을 계상하였다. 원래 1만분지 1의 지형의 현상조사 도면이 있었지만 17~8년에 작성되어 그동안의 변화가 크기 때문에 새로 작성하기로 했으며, 이번에는 더 정밀한 2천분의 1의 현상지도를 작성, 장래도시계획의 근본을 삼고자 하였다. 처음 실시될 영등포지역의 조사를 위하여 우선 20명 가량의 측량기수를 고용할 것이 결정되었다. (「府區擴張準備로 郊外地形調査 四月부터 永登浦地帶를 細測 京城府都市計劃의 序曲」,『東亞日報』, 1935.02.28.)

411) 「編入될 府外의 道路線 候補地測量完了 延禧 龍江 漢芝 崇仁 北永登浦等 確定은 明年秋頃 」,『東亞日報』, 1935.10.26.

412) 「幹線道路確定後市掛地整理組合 京城府への編入に先だち 大永登浦建設工作」,『朝鮮新聞』, 1935.04.10.

413) 「幹線道路確定後市掛地整理組合 京城府への編入に先だち 大永登浦建設工作」,『朝鮮新聞』, 1935.04.10.

414) 「編入될 府外의 道路線 候補地測量完了 延禧 龍江 漢芝 崇仁 北永登浦等 確定은 明年秋頃 」,『東亞日報』, 1935.10.26.

(2) 가로망계획

영등포에서는 비교적 이른 시기에 조사·결재(決裁)가 완료되었던 가로망계획의 경성 전체 영역에 대한 초안은 1936년 6월경에 완성되었으며, 총독부의 심의 및 수정 과정을 거쳐 1936년 12월 26일에 최종 발표되었다.[415] 영등포 지역에 계획된 간선 가로망은 아래 그림과 같다.

그림 93 영등포 지역 간선도로망
(「第二面 市街地計劃委員會關係書綴」, 1936년 11월 15일. (국가기록원 자료 CJA0015032))

그림 94 간선도로 설정 기준선

가로망은 기본적으로 큰 격자형(格子型)으로 지구(地區)를 나누고 있으며, 기존의 지형, 하천, 철도, 간선도로의 축 및 그 직교하는 축을 기준으로 하여 설정되어 있다. 지구의 북측 구역은 대부분 한강변의 제방 및 그에 직교하는 축을, 남측 구역은 대부분 인천수도선(仁川水道線) 및 그에 직교하는 축을 기준으로 간선도로가 배치되어 있다. 그러나 동측 여의도변 일부 지역은 조선피혁주식회사(朝

415) 염복규, 위의 논문, pp.124-125.

鮮皮革株式會社)에 이르는 철도인입선(鐵道引込線)에 따라, 지구 남동측 도림천 주변에는 도림천 및 그와 직교하는 축으로 도로가 배치되어 있다. 이 간선도로의 폭(幅)과 기존 시가지의 분포는 다음 그림과 같다.

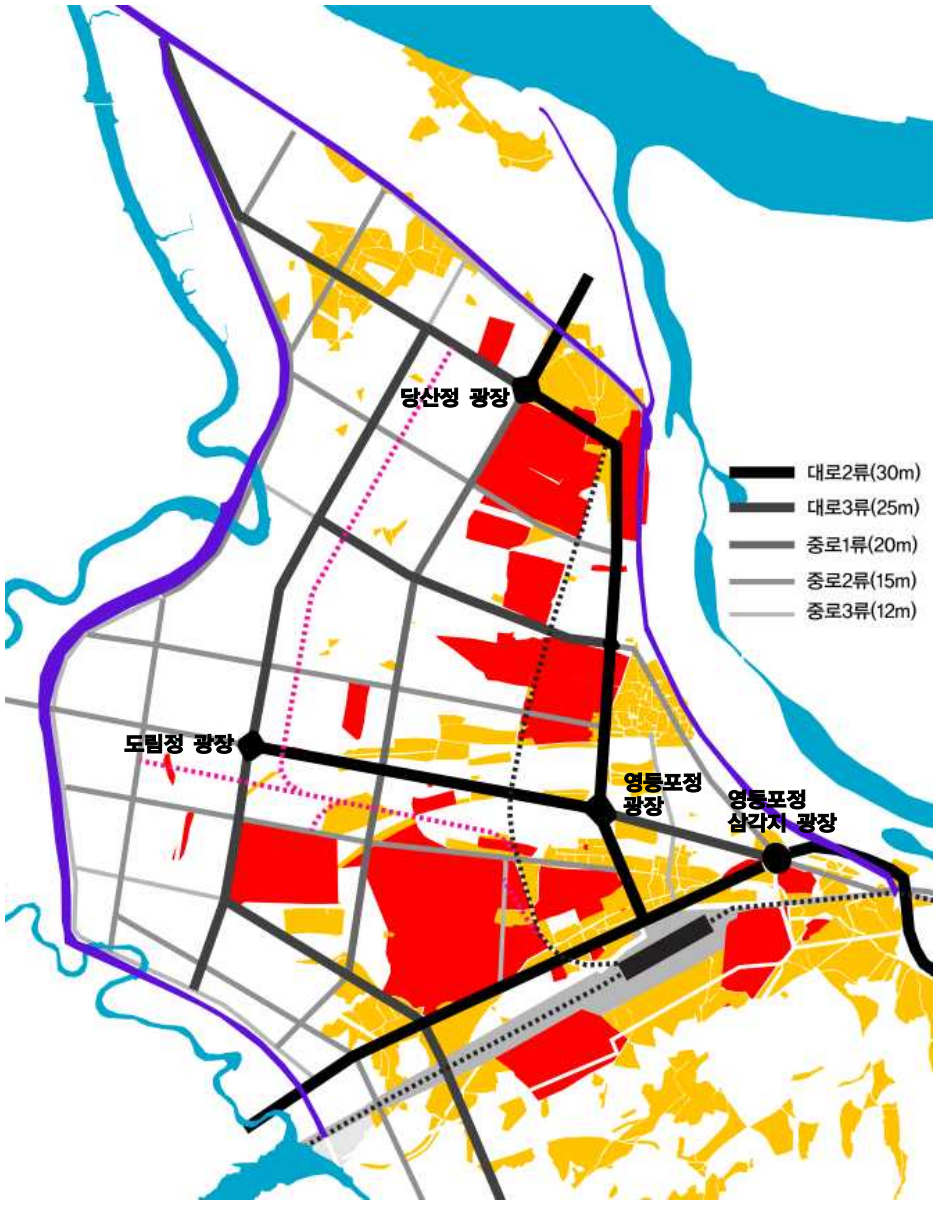

그림 95 간선도로 배치와 폭

먼저 전체 가로망은, 양평리 마을처럼 마을 한가운데로 사거리가 지나가는 경우도 있으나, 대체적으로 기설 시가지 혹은 시설을 최대한 가로지르지 않도록 배치되어 있다는 사실을 확인할 수 있다.

영등포 지역에서 가장 넓은 폭의 도로는 대로2류(30m)로서, 기설(旣設)된 경인도로(京仁道路) 외에 영등포역전(永登浦驛前)에서 경인도로와 직교하여 구영등포리(舊永登浦里) 옆을 지나 와 당산리(堂山里) 쪽으로 북상한 후 당산리에서 서측으로 꺾고 다시 한강 쪽으로 꺾이는 남북방향의 도로, 인천수도선의 일부인 동서방향의 도로의 3개가 있다.

그림 96 영등포 간선도로와 인접지역과의 연결
(「第二面 市街地計劃委員會關係書綴」, 1936년 11월 15일.
(국가기록원 자료 CJA0015032))

좀 더 광역의 간선도로망 모습을 알 수 있는 위의 그림을 살펴보면, 남북방향의 대로는 영등포 지역의 중심인 영등포역전과 강북을 연결하기 위한 것으로 경성 전체로서도 매우 중요한 간선도로임을 알 수 있다. 그러나 이 대로는 기설(旣設)의 철도인입선, 조선피혁주식회사 공장을 위시한 여러 대공장 및 마을의 존재

로 인하여 직선이 아니라 그림과 같이 여러 번 꺾인 형상을 취하게 되었다.[416]

한편 경인가로와 인천수도선의 접점, 영등포 역전에서 북상하는 도로와 인천수도선의 접점, 영등포 역전에서 북상하는 도로와 제2한강교 예정선의 접점, 인천수도선과 서측의 남북도로의 접점 등 대로들의 접합점에는 대규모의 로터리형의 광장이 마련되어, 각각 영등포정(삼각지(三角地)) 광장[417], 영등포정 광장[418], 당산정 광장[419], 도림정 광장[420]으로 명명되었다.

대로3류(25m)는 경인·경부선 이남의 도림정에서 철도 및 경인가로를 건너질러 오는 도로, 지구 서측의 남북도로, 인천수도선과 한강제방 중간 즘에 자리한 동서방향 도로, 영등포정 삼각지 광장과 영등포정 광장을 연결하는 도로, 당산정 광장에서 서측으로 뻗어 안양천 제방을 따라 김포 방면으로 향하는 도로로 구성되어 있다. 이러한 대로 사이를 중로(20m, 15m, 12m)들이 메우고 있다.

이상과 같이 간선도로 위계를 살펴본 결과, 노량진 방면 및 강북과의 연결을 가장 중요시하고 있으며, 경성부역 외의 연결에 대해서는 기설의 경인가로 외에 새로운 대로를 설정하지 않고 있는 것으로 보아 안양천 건너 목동(木洞) 방면 및 도림천 건너 구로리(九老里) 방면 등의 연결에 대해서는 그다지 무게를 두지 않고 있음을 알 수 있다.

(3) 토지구획정리사업

상기의 간선가로망을 바탕으로 하여 영등포 지역의 토지구획정리사업(土地區劃整理事業)이 계획되었다. 앞 절에서 살펴보았듯이 경성부의 토지구회정리사업은 총 30개의 지구로 나뉘어져 계획되었는데, 1936년에 가장 먼저 영등포(永登浦),

---

416) 원래 이 위치에 계획되었던 제2한강교는 결국 해방 전에 실현을 보지 못하였다. 해방 후 1962년에 가서야 착공, 1965년에 준공된 다리는 원래 계획된 위치가 아니라 한 블록 서측의 남북도로 끝을 기점으로 삼게 되었고, 원래 제2한강교 자리에는 1980년대에 개통된 지하철2호선을 위한 철교가 가설되었다. 따라서 영등포역전에서 시작되는 이 남북방향 대로는 원래 계획되었던 자동차 교통의 주요 간선에서 벗어나면서 해방 이후 현재에 이르기까지 노폭에 비하여 교통의 흐름이 적은 도로로 남아 있다.

417) 현 영등포 로터리이다.

418) 현 영등포시장 사거리이다.

419) 현 당산역 사거리이다.

420) 현 양남사거리이다.

돈암(敦巖) 지구에 대한 구획정리를 개시할 것이 결정되었다.[421] 이 두 지역에 대한 구획정리가 가장 먼저 이루어지는 이유는, 영등포의 경우 '영등포 부근은 최근 각종 대공장이 건설되는 부근지(附近地) 일대(一帶)에 해당되어 시가화(市街化)의 경향이 현저하여 현상(現狀) 그대로 방치하는 것을 허락할 수 없다'는 것이었으며, 돈암(敦巖) 지역은 '돈암정(敦巖町) 부근은 목하 경기도에서 안감천(安甘川) 개수를 하고 있어 토지구획정리(土地區劃整理)도 이와 병행하여 시행하지 않으면 사업수행에 원활을 기할 수 없으므로 신속히 이를 시행할 필요'가 있다는 것이었다.[422]

영등포 지역의 토지구획정리사업 계획에 대해서는 신문이나 잡지에 실린 기사[423]를 통하여 그 개요를 살펴볼 수 있다. 먼저 사업 범위는 옆의 그림에서 볼 수 있듯이 한강·안양천·도림천을 둘러싸는 제방과 경인선·경부선으로 둘러싸인 지역으로, 총 면적은 약 159만 1천평(약 5.3㎢)이다.

사업의 핵심 목적은 '본지구내는 주로서 장래의 공업지역이 될 것이나 기(旣)히 일부는 시가화한 부분이 잇으므로써 차등(此等)을 정리하야 상업, 공업지로서 지장이 없게 하기 위한' 것이었다.

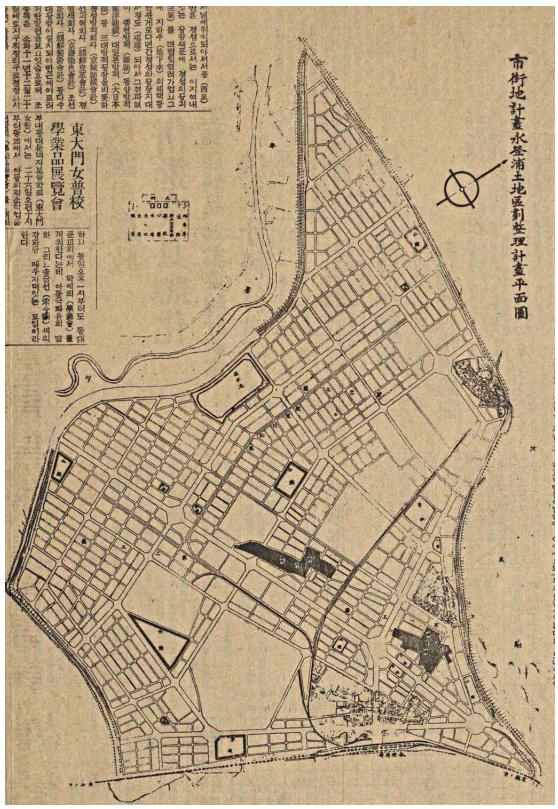

그림 97 「시가지계획 영등포토지구획정리계획도」 (『매일신보』 1937.11.26.)

421) 염복규, 위의 논문, pp.158-159. 영등포 토지구획정리사업의 진척에 관한 행정적 사안은 이 논문을 참조.

422) 「京城新市街地計劃及土地區劃整理決定關係綴」, 1936년. (국가기록원 자료 CJA0022534)

423) 「永登浦토지구획정리」, 『東亞日報』, 1937.09.08. / 「이상적공장지대건설 영등포토지구획정리 계획내용 전모발표」, 『매일신보』, 1937.11.26. / 「永登浦토지구획정리」, 『朝鮮と建築』, 1937년 5월호 등.

이 목적을 위하여,

① 질서(秩序)있는 도로(道路)를 축조(築造)하야 가(街)의 윤곽(輪廓)을 결정할 것
② 철도인입선(鉄道引込線), 간선도로(幹線道路)를 정하여 금후(今後) 설립(設立)할 공장(工場)의 편의(便宜)를 도(圖)할 것
③ 택지(宅地)를 조성(造成)할 것
④ 배수로(排水路)를 새롭게 설치(設置)하고, 유수지(遊水池)를 설(設)하고 도로부지(道路敷地) 내(內)에 측구(側溝)와 하거(下渠)를 설치(設置)하고, 지구내(地区內)의 배수(排水)의 만전(万全)을 기(期)할 것[424]
⑤ 도로면(道路面)에 모래(砂)와 자갈(砂利)을 부(敷)할 것
⑥ 토지교환(土地交換)과 분합필지목(分合筆地目)의 변환구할형질(変換区割形質)의 변경(変更) 기타(其他) 토지(土地)로서 이용가치(利用価値)를 증진(増進)할 수 있는 기지(基地) 할당(割当)을 시행(施行)할 것
⑦ 소공원(小公園)과 시장(市場)의 부지(敷地)를 설정(設定)할 것
⑧ 전기(前期)의 사항시행(事項施行)에 반(伴)하는 부대공사(付帯工事)를 행(行)할 것

이라는 8가지 지침이 결정되었고, 다음과 같은 공사실시 주요 사항이 마련되었다.

① 가(街)의 윤곽 및 그 배치 : 그 형상은 대체로 40미터 길이 100미터의 장방형을 기준으로 하야 가옥의 통풍 급 채광 등을 고려하고 주로 장변을 동서로 맞추는 방침이며, 특히 간선도로 연선은 교통안전상 장변을 이와 동일방향으로 하야 도로의 교차점을 적게하는 것이다.
② 도로의 배치 : 시가지계획도로를 기준으로 폭원 8미터 및 6미터를 주(主)로하는 세도로(細道路)를 배치하고 추요(樞要)의 개소에는 일부 폭원 10미

424) 종래 배수로라 할만한 것이 없고 주위를 둘러싸는 방수제의 3곳의 수문을 향하여 계통없이 자연 그대로 흘러가므로 한강 홍수 때는 그 피해가 막대하여(가장 가옥이 만흔 영등포역전 부근과 竝하야 서남 제방 添의 저지에 潛水하는 상황) 최대의 고민이었으나, 지세가 대체로 서남 안양천 연안 堤防 아래 일대가 저지대이므로 배수계획은 동서로 통하는 도로가 큰 것과 중앙암거와 개거 등을 설치하여 안양천에 따라서 흐르도록 하고, 중앙부 제방 쪽에 유수지를 설치하여 장래 별도 공사로 여기에 배수문을 설치하여, 그것에 의하여 평상시는 물론 홍수시의 배수에 만전을 기할 것으로, 구획정리계획에서는 전기 신설 유수지와 현재 있는 수문을 연락시켜 평상시의 배수에 지장없도록 할 것이다. (「永登浦토지구획정리」, 『東亞日報』, 1937.09.08.)

터의 것을 설치하고, 또 일부에는 이미 가옥이 있는 경우 4미터 도로를 설치하기로 하고, 도로교차점의 가구모서리는 일정한 표준에 의하여 이를 전제(剪除)하여 종래의 사각형의 십자가로가 팔각형이 되며, 노면은 토지의 자연분배를 기준으로 하여 각각 도로하수의 연결을 고려하여 모래와 자갈을 깐다.

③ 측구 : 제1공구는 거의 전부를, 제2공구 급 제3공구는 일부분을 배수량에 적당한 철근콘크리트조로 하여, 폭원 15미터 이상 도로는 보도(步道), 차도로 나누고, 폭원 12미터 이하의 도로는 그 경계에 측구를 설치하여 나머지는 전기 공사내용에 준하여 가측구(假側溝)를 설치한다.

④ 철도인입선 : 지구내에 공장설치를 용이하게 하기 위하여 철도인입선을 설치하는데, 현재의 인입선에서 분기하여 지구의 중앙을 관통하여 각 공장의 출하에 편의를 도모한다.

⑤ 택지조성 : 택지는 일반적으로 도로면보다 20cm만큼 높게 하여 택지내에서 유출하는 배수에 편리케 하고 지구 전반에 시행한다.

⑥ 택지할(宅地割) : 택지의 간구(間口)에는 가(街) 윤곽의 장변에 의하며 각지(角地)는 가능한 정방형으로 하고 주택의 배할선(背割線)은 직통하도록 하며, 간구의 길이는 교부될 환지(換地) 면적의 대소에 의하여 다르나, 대체로 최소한도에 결정한 표준필지에 의하여 분할하도록 하며 작은 것이라 할지라도 지정된 최소한도보다 작으면 안되며 필지경계도로와 각 필지의 경계점에는 경계말뚝을 박아 두도록 하며, 노선에 직접 교착(交錯)한다.

⑦ 배수 : 종래 배수로라 할만한 것이 없고 주위를 둘러싸는 방수제의 3곳의 수문을 향하여 계통없이 자연 그대로 흘러가므로 항강홍수 때는 그 피해가 막대하여(가장 가옥이 만흔 영등포역전 부근과 병(竝)하야 서남 제방변(添)의 저지(低地)에 잠수(潛水)하는 상황) 최대의 고민이었으나, 지세가 대체로 서남 안양천 연안 제방(堤防) 아래 일대가 저지대이므로 배수계획은 동서로 통하는 도로가 큰 것과 중앙암거와 개거 등을 설치하여 안양천에 따라서 흐르도록 하고, 중앙부 제방 쪽에 유수지를 설치하여 장래 별도공사로 여기에 배수문을 설치하여, 그것에 의하여 평상시는 물론 홍수시의 배수에 만전을 기할 것으로, 구획정리계획에서는 전기 신설 유수지와 현재 있는 수문을 연락시켜 평상시의 배수에 지장없도록 할 것이다.

상기 사항의 검토를 위하여 『매일신보』에 실린 영등포 지역 토지구획정리사업 계획도를 바탕으로 그림을 재작성하였다.

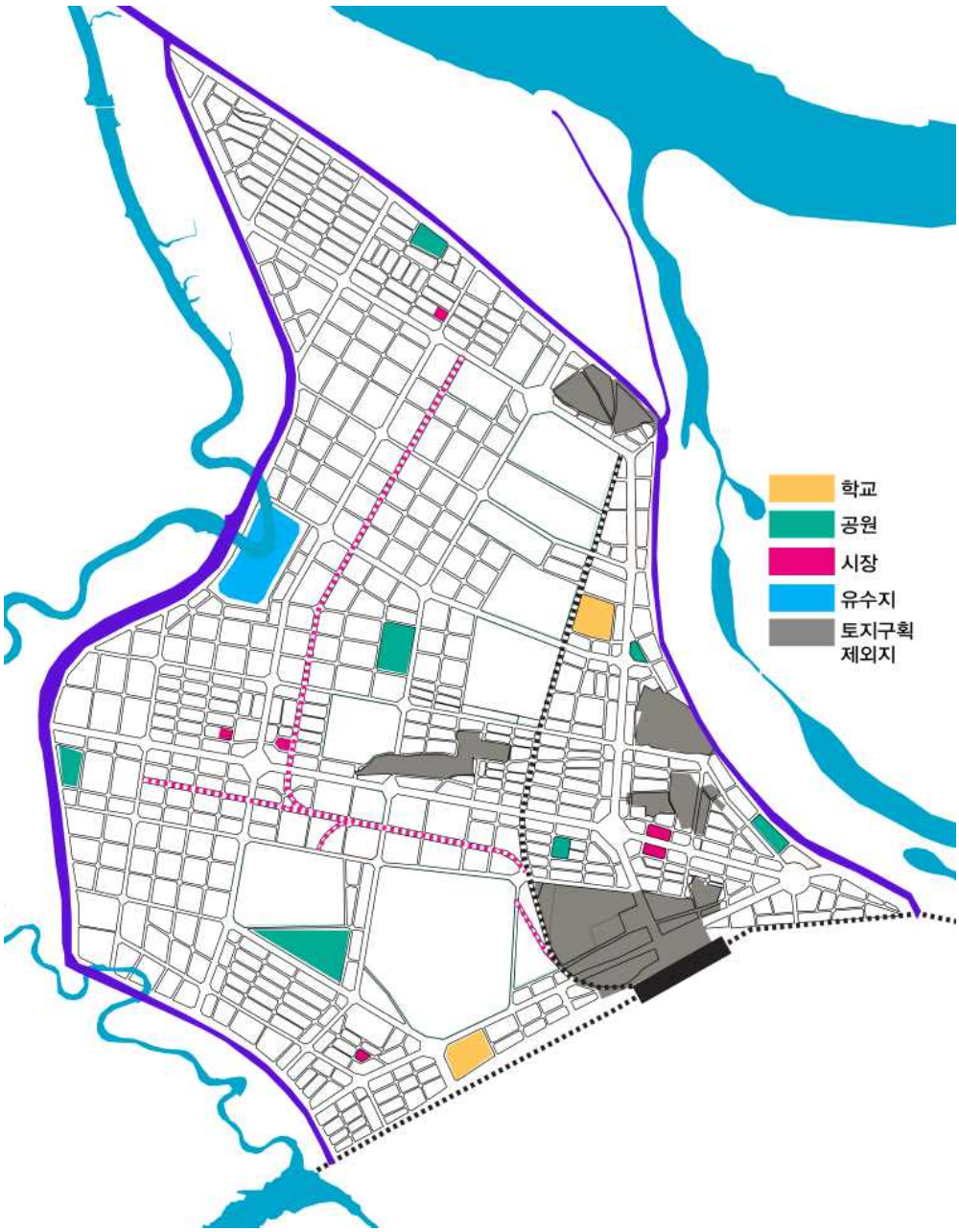

그림 98 영등포 토지구획정리사업지구 계획도
(『매일신보』 1937.11.26.의 계획도를 바탕으로 필자 재작성)

그림을 살펴보면 앞 절에서 살펴본 간선도로망이 전폭적으로 수용되고 있음을 알 수 있다. 그러나 도림정 광장보다 서측의 인천수도선 부분이 원계획(原計劃)

의 중로2류 폭(15m)보다 확연히 확장되어 있어, 경성 서부, 즉 경인지방과의 연계를 조금 더 고려한 계획으로 변경되고 있음을 알 수 있다. 간선도로망 사이의 블록은 기본적으로 격자형으로 이루어지고 있는데, 블록에 따라 내부 블록의 크기가 다양하며, 영등포 역전의 신시가지, 구 영등포리 마을, 당산리 마을 등의 기존 시가지 중 일부는 토지구획정리사업에서 제외되고 있다.

시설로는 공원・시장・학교・유수지(遊水池)가 표시되어 있는데, 영등포소학교(永登浦小學校)를 제외하고는 모두 새로 설치되거나 이전되는 시설들이다. 근린생활시설인 공원・시장・학교는 여러 개씩 존재하면서 비교적 지역 안에 골고루 배치되어 있다. 공원은 총 7곳에 계획되어 있는데, 개발이 덜 된 서쪽 지역에는 비교적 큰 규모의 공원이, 시가지화가 많이 진행된 동쪽 지역에는 비교적 작은 규모의 공원이 계획되고 있다. 시장은 6곳이 있는데, 영등포정 광장 주변과 도림정 광장 주변에 대로를 사이에 두고 각각 2개씩, 남측 도림정 구역과 북측 양평동 구역에 각 하나씩 자리하고 있고, 규모는 모두 그다지 크지 않다.

학교는 기존의 영등포소학교 외에 영등포리 주변의 철도인입선변에 새로 계획되었는데, 크기는 영등포소학교와 비슷하다. 한편 강우시 영등포 지역의 내수(內水)를 모으는 역할을 하는 유수지(遊水池)가 안양천변(安養川邊)에 계획되어 있는데, 이곳은 원래 강줄기가 휘감아 들어왔던 장소임을 지도를 통해 확인할 수 있다. 또한 원래 있던 철도인입선(검은 점선) 외에 새로운 철도인입선(분홍색 점선)이 계획되어 있는 것을 알 수 있다.

이 그림을 앞의 지침들과 비교해 보면, ① 질서 있는 도로 축조를 통한 가구 윤곽 결정, ② 철도인입선 및 간선도로 결정, ④ 유수지 설치, ⑦ 소공원과 시장 부지 설정 등이 반영되어 있음을 알 수 있다.

간선도로 체계 내부의 세부 블록들은 정방형의 큰 블록과 세장형의 작은 블록들이 있는데, 이 중 세장한 블록은 택지(宅地) 조성을 위한 블록으로 생각되며, 공사실시 주요 사항 ①의 '40미터 길이 100미터의 장방형을 기준으로 하야 가옥의 통풍 급 채광 등을 고려하고 주로 장변을 동서로 맞추는 방침' 및 '간선도로 연선은 교통안전상 장변을 이와 동일방향으로 하야 도로의 교차점을 적게 하는 방침'이 적용되어 있는 것을 알 수 있다.

또한 블록들이 만나는 부분은 모서리가 잘려나가 사거리가 8각형 형태를 띠고 있는데, 이는 ②의 도로의 배치 시 주의사항에 있어 '도로교차점의 가구모서리는

일정한 표준에 의하여 이를 전제(剪除)하여 종래의 사각형의 십자가로가 팔각형이' 된다는 원칙을 적용한 것임을 알 수 있다.

이러한 계획의 배경을 더 자세하게 살펴보기 위하여 기존 시가지와 계획도를 중첩하여 살펴보았다.

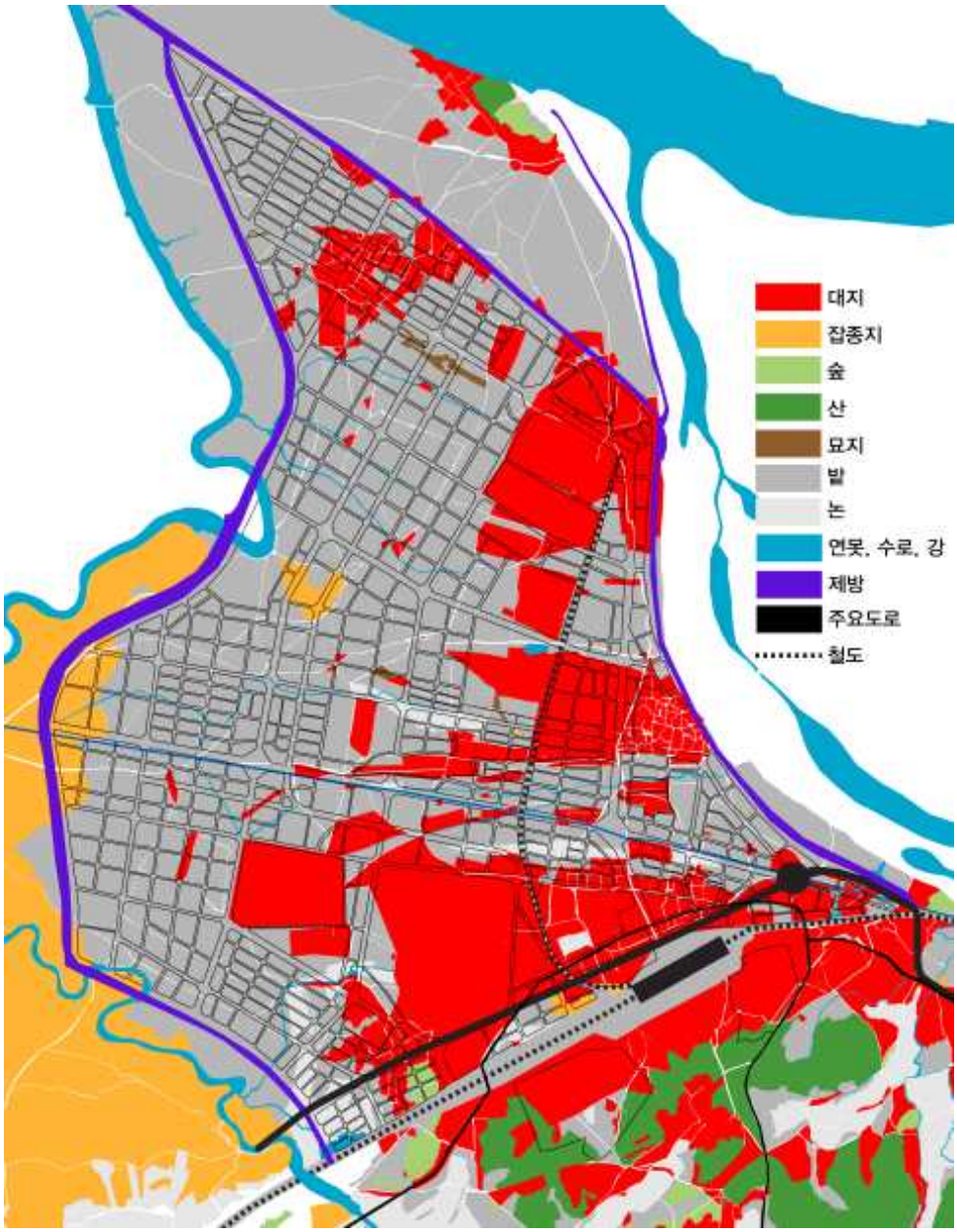

그림 99 영등포 토지구획정리사업지구 계획경의 영등포지역의 시가지화 분포

위의 그림은 계획도와 지목별 필지 분포도를 중첩시킨 것으로 토지구획정리사업이 계획된 당시의 시가화 정도를 확인해 볼 수 있다. 다음 그림은 필지 중 대지(垈地)를 공장과 공장 외의 시가지로 나누어 표시한 것이다.

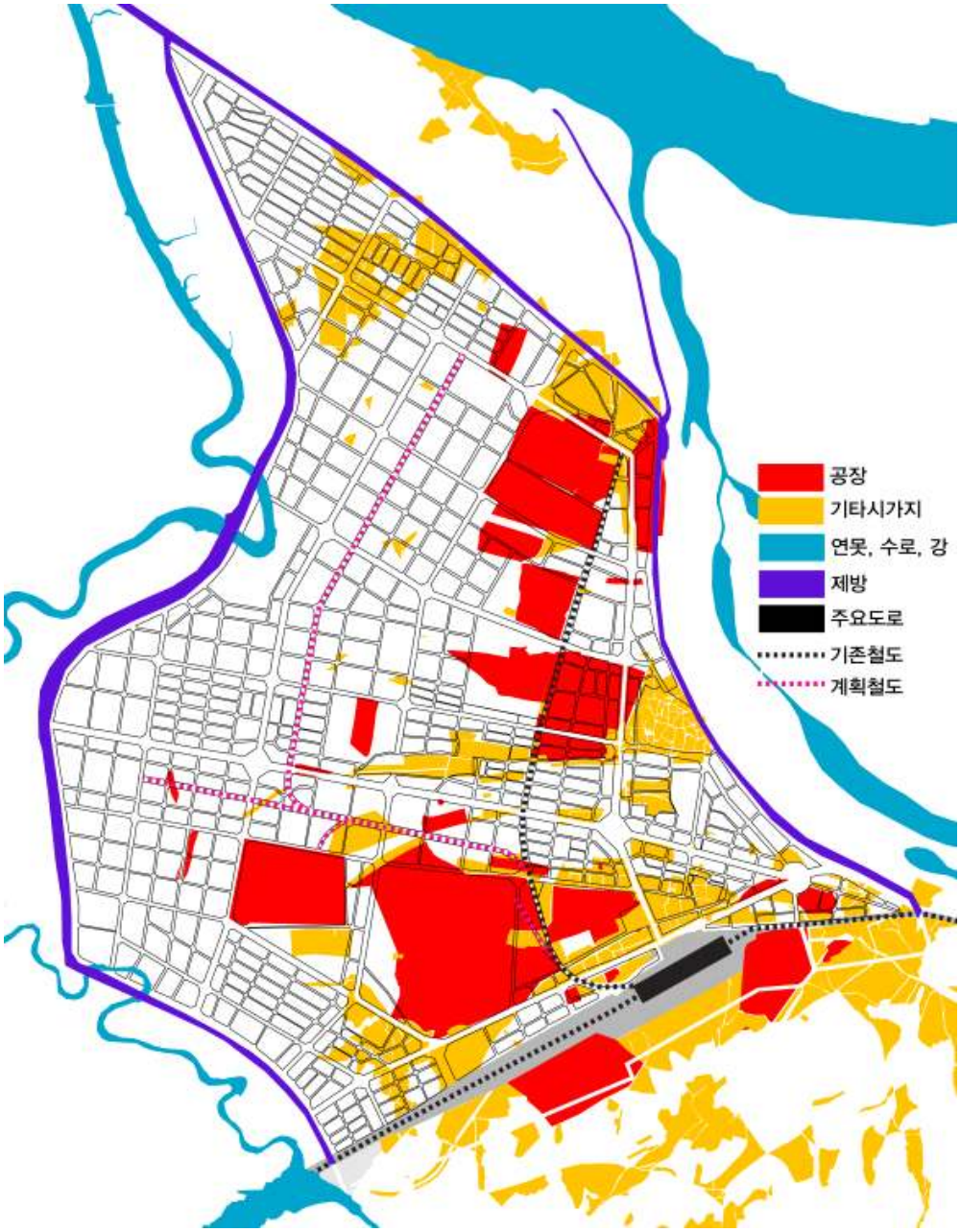

그림 100 영등포 토지구획정리사업지구 계획과 기존 시가지의 용도별 분포

다음 그림은 앞의 그림에 간선도로망을 중첩시킨 것이다.

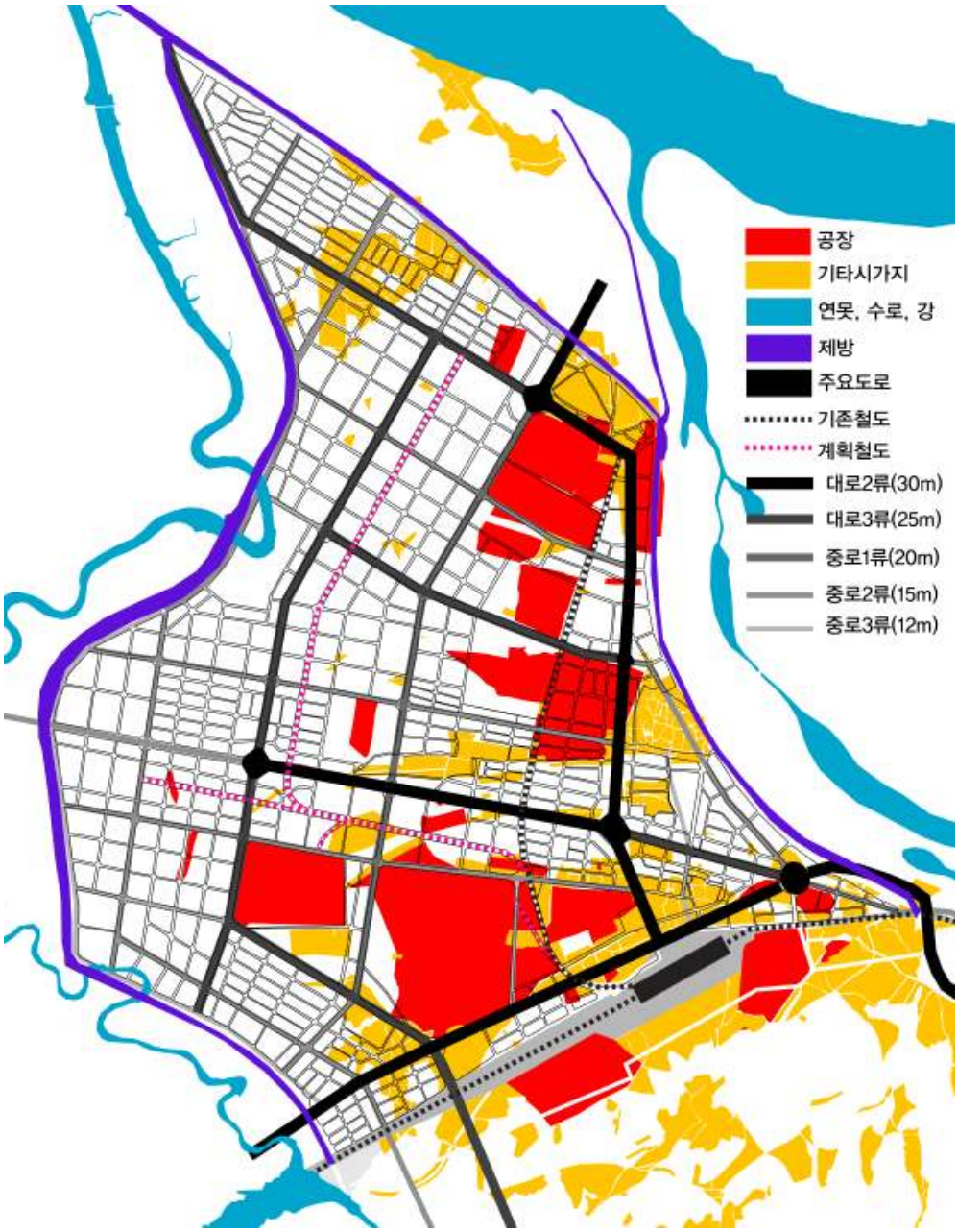

그림 101 영등포 토지구획정리사업지구 간선도로망 및 기존시가지 분포

이 그림들을 통하여 토지구획정리사업에서 제외되었던 제외지는 기존 마을 및 시가지 부분임을 알 수 있다. 그러나 영등포리, 당산리, 영등포 신촌 등이 구획정리에서 제외된 데 반하여 양평리만은 전체적으로 구획정리가 이루어지고 있다. 이 이유에 대해서는 기록이 없어 알 수 없지만, 양평리 주민이 토지구획정리사업에 비교적 협조적이었거나 혹은 간선도로망 계획에 있어 양평리를 직교하여 관통하는 간선도로 배치를 강행하고자 한 것 등이 이유로 작용했을 것으로 생각된다.

한편 계획도 상에 나타나는 대형 필지는 거의 대부분 기존에 들어섰거나 입지가 결정된 공장들의 필지와 일치하는 것으로 보아 이 공장들의 환지(換地) 부지(敷地)인 것을 알 수 있다.

한편 다음 그림은 1939년에 공장지 분양을 시작함에 앞서 제작된 영등포지구 구획정리 계획 팜플렛에 실린 구획정리 후 「영등포역전 장래예상도(永登浦驛前將來豫想圖)」이다.

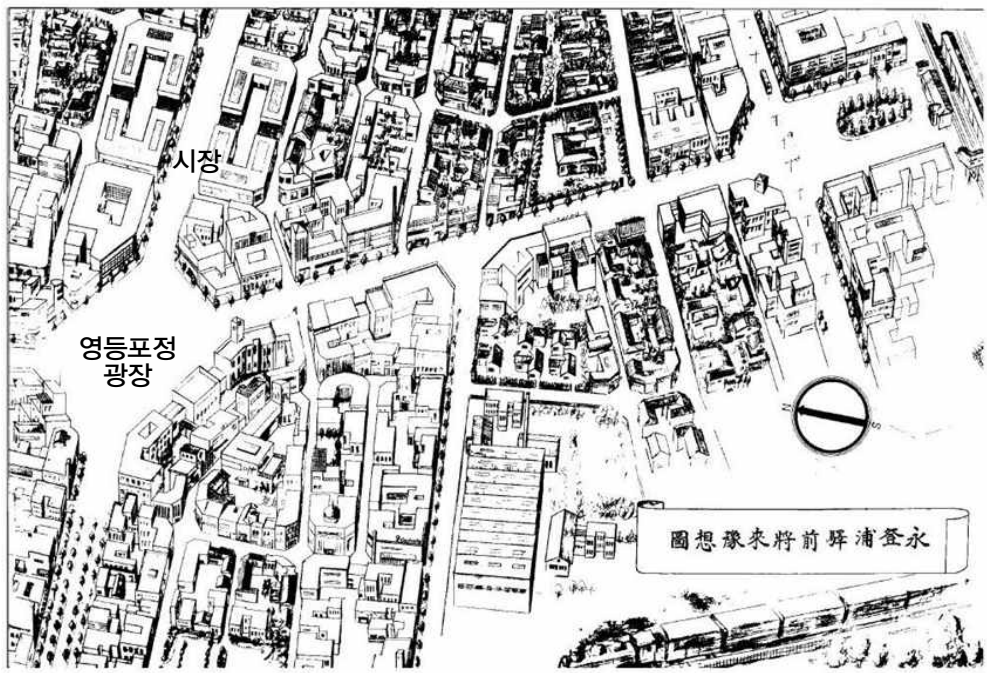

그림 102 영등포역전 장래예상도
(*출전 ; 「京城府永登浦及敦岩土地區劃整理費起債ノ件」,1939.04.27.
『昭和十三年度京城府一般經濟關係書類(其ノ二)』(국가기록원자료 CJA0003366))

이 그림의 오른쪽 윗부분이 영등포역 앞 광장이며, 광장에서 남북으로 경인신가도가, 광장에서 서남쪽으로는 북쪽으로 향하는 가로가 뻗어나가고 있는 것을 알 수 있다. 그림 좌측의 팔각형의 큰 사거리는 영등포정 광장이다. 그림 가운데 아래쪽의 비교적 큰 부지에 입지한 공장이 경성방직(京城紡織)이며, 영등포정 광장에서 위로 뻗는 길을 사이에 두고 ㄷ자 모양의 건물이 각각 2개식 마주보고 있는 것이 바로 계획된 시장 시설이다.

한편 역에서 가까운 블록들에는 비교적 작고 오밀조밀한 건물들이 그려져 있는데 반하여 영등포정 광장 주변으로는 콘크리트조 등으로 여겨지는 고층 건물들이 그려져 있는데, 전자는 원래 있었던 시가지의 기존 건물들을 그려놓은 데 반하여 후자는 아직 지어지지 않은 '예상'의 건물들이 그려져 있는 것으로 보인다.

(4) 용도지역제

1939년에 발표된 용도지역과 토지구획정리사업 계획을 함께 살펴보도록 하겠다. 아래 그림은 영등포 토지구획정리사업 지역에 적용된 용도지구이다.

용도지역별 구분은 도로를 기준으로 이루어지고 있으나, 간선도로만이 경계로 사용된 것은 아니며, 상당히 비정형의 형태를 띠고 있는 것을 알 수 있다. 또한 크게 동서방향으로 긴 공업지역과 주거지역의 연속적인 레이어로 구성되어 있으며, 이 외에 영등포역전(永登浦驛前) 일대가 상업지역(商業地域)으로, 영등포 지역 남서쪽 일대가 미지정지역(未指定地域)으로 지정되어 있다.

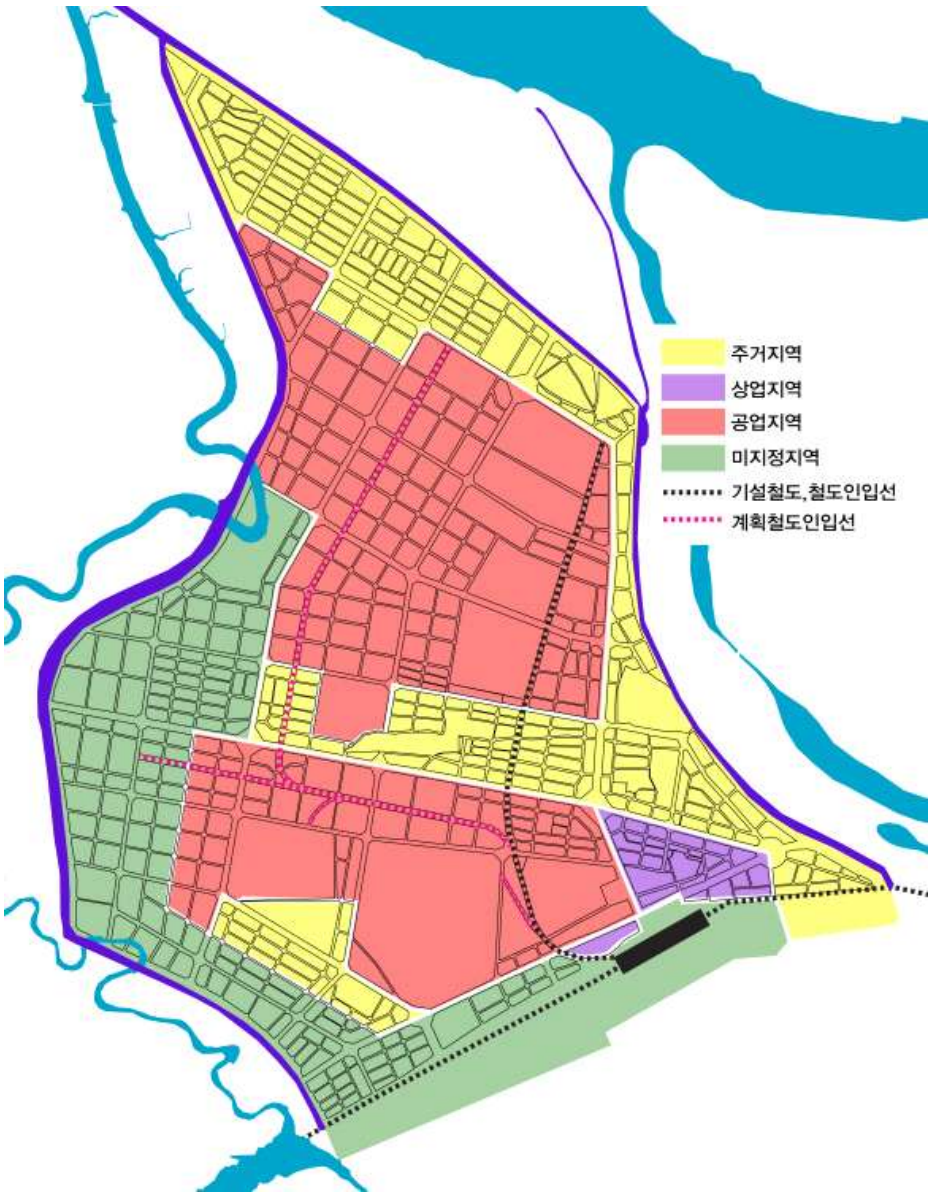

그림 103 영등포 토지구획정리사업지구 용도지역

그러나 이러한 용도구획은 용도지역제의 공식 발표에 앞선 1938년에 경성부에서 제시한 아래의 그림과는 차이가 있다. 이 그림은 지역지구제에 대한 심의에 상당한 시일이 소요되자 공장 유치가 시급했던 경성부가 공장 건축 허가를 얻기 위하여 경무국의 양해를 얻어 영등포, 청량리 일대를 광범위하게 공업지역으로

설정하여 운영한 준지역제(準地域制)의 그림이다. 이 그림의 영등포 지역은 역전의 일부를 제외하고는 모두 공업지역으로 설정되어 있으나, 1939년에 정식 발표된 지역제는 여러 기능이 복합적으로 중첩되어 있다.

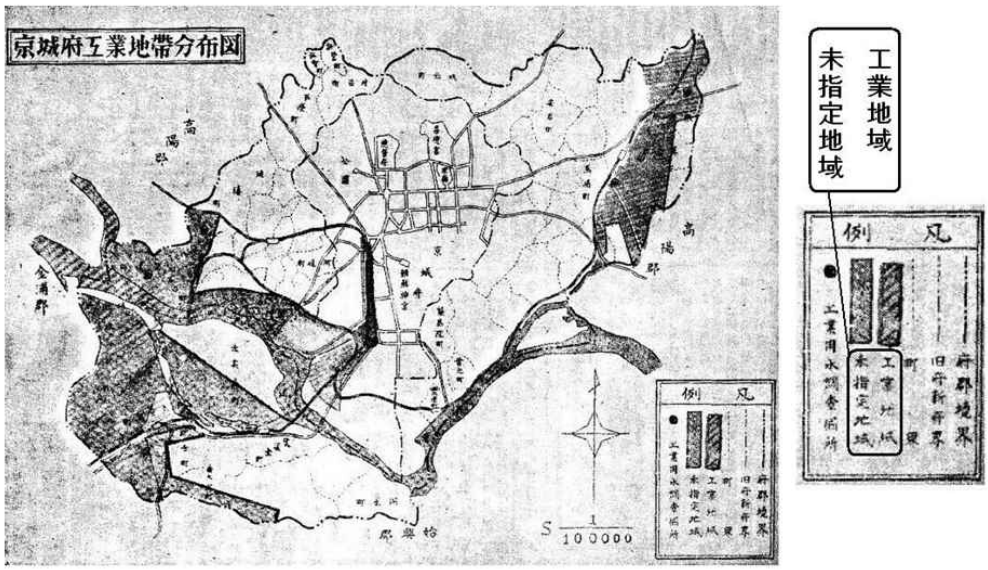

그림 104 1938년 4월 경성부 공업지대 분포도
(* 출전: 『京城日報』, 1938.04.10. / 염복규, 「日帝下 京城도시계획의 구상과 시행」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 2009, p.141.에서 재인용.)

이렇게 광범위하게 공업지역으로 인식되던 영등포에 실제로 다양한 용도지역제가 공존하게 된 이유를 살펴보기 위하여 용도지역제와 기존 시가지를 중첩하여 고찰해 보았다.

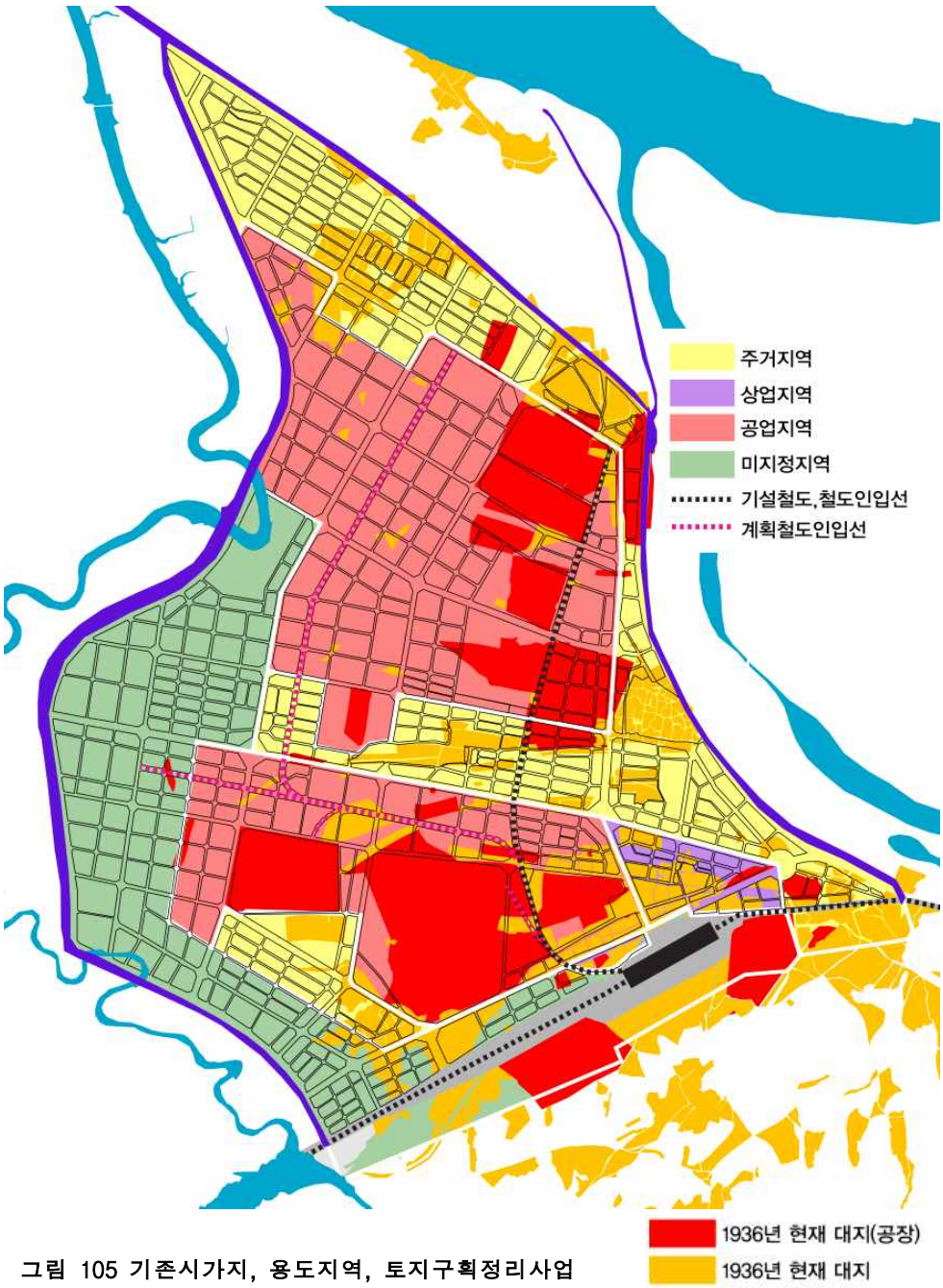

그림 105 기존시가지, 용도지역, 토지구획정리사업

이 그림을 통하여 영등포역전(永登浦驛前)의 기존 상업지역은 그대로 상업지역으로, 조선피혁주식회사, 용산공작소, 경성방직, 종연방직, 동양방직 등이 들어선

자리는 공업지역으로, 영등포리 마을, 당산리 마을, 양평리 마을, 사촌 마을, 영등포리 신촌 등 기존 마을은 주거지역으로 지정되어 있어, 토지구획정리사업(土地區劃整理事業) 이전의 조직들을 반영하여 용도를 결정한 후 그것을 아직 개발이 덜 된 서쪽방향으로 확장시킨 것이라는 사실을 알 수 있다. 즉 이렇게 기존 시가지의 용도를 유지하기 위하여 각 용도지역이 울퉁불퉁한 경계를 이루게 되었으며, 공업지역 중간에 주거지역이 끼어드는 등의 복잡한 구성을 취하게 된 것이다.

한편 시가지화가 거의 진행되지 않았던 안양천변 지역은 유수지 북측으로는 동측의 공업지역을 그대로 이어받아 공업지역으로 지정되어 있지만, 유수지 남측으로는 도림천변과 함께 미지정지역(未指定地域), 즉 경공업지역[425]으로 지정되어 있다. 경성 편입에 영등포를 경성의 공업지역으로 개발하려는 의도가 강하게 작용했다는 점을 상기해 본다면, 최대한의 공업지역을 확보하지 않고 상당한 면적에 굳이 경공업지역을 설정한 것은 쉽게 납득이 가지 않는 부분이다. 물론 안양천과 도림천변에 자리하여 비교적 수해의 위험이 많다는 것이 그 이유로 작용하였을 수는 있으나, 제방이 구축되어 실제로 수해의 위험성이 적은 점, 유수지 북측의 안양천변 일대는 공업지역으로 지정되어 있는 점 등을 감안하면 그것이 절대적인 이유라고 보기는 힘들다.

이 의문을 해결하는 단서는 철도인입선(鐵道引込線)에서 찾을 수 있다. 많은 양의 재료를 필요로 하고 많은 양의 제품을 생산하는 대규모 공장들은 재료·제품들을 수송하기 위하여 반드시 철도인입선을 필요로 한다. 이미 살펴보았듯이 영등포 지역에는 토지구획정리사업 이전에 이미 조선피혁주식회사로 향하는 남북방향의 철도인입선이 설치되어 있었으나 토지구획정리사업을 시행하면서 새로운 철도인입선이 계획되었다. 그 중 하나는 종연방적과 동양방적 북측에 동서방향으로 안양천변까지 뻗고 있는데, 중간에 분기하여 이들 공장으로 연결되고 있다. 다른 하나는 철도인입선 공백지대인 서측 지역을 위하여 조선피혁주식회사 철도인입선과 평행하게 남북방향으로 배치된 철도인입선인데, 이는 상기(上記)의 동서방향 철도인입선에서 분기하도록 계획되고 있다. 이들 철도인입선은 영등포 지역의 대부분을 커버하지만 남서부 지역만은 이 영향권에서 조금 벗어나 있다.

---

425) 未指定地域은 말 그대로 용도를 별도로 지정하지 않은 지역이지만, 실제적으로는 15마력 이상의 공장을 허용하지 않는 상업지역과 50마력 이상의 공장도 허용되는 공업지역 사이에서 15~50마력 사이의 공장 입지를 염두에 둔 輕工業地域으로서의 기능이 기대되는 지역이었다.

이 지역을 커버하기 위해서는 철도본선을 따라가다가 북서쪽으로 방향을 트는 새로운 철도인입선을 마련하거나, 동서방향의 철도인입선을 다시 남북방향으로 꺾어야 할 것이다. 이 중 첫 번째 방법은 철도본선을 따라서 이미 공장이나 소학교가 들어서 있어 철도인입선을 놓기 위한 충분한 공간이 없기 때문에 불가능하다고 판단된다. 두 번째 방법의 경우 불가능하지는 않지만, 그다지 넓지 않은 지역을 커버하기 위하여 복잡한 궤도의 철도인입선을 두는 것이 비효율적이며, 기 때문에 실현되지 않은 것으로 생각된다. 또한 철도인입선이 유용한 시설이기는 하지만, 도로교통을 고려할 경우 오히려 장애물로 작용한다는 점도 철도인입선의 궤도에 영향을 준 것으로 생각된다.

다음으로 토지구획정리사업의 가구(블록) 크기에 대하여 살펴보도록 하겠다. 간선도로로 둘러싸인 큰 블록 내부의 구획은 블록마다 제각각인데, 대규모 공장의 환지 필지에 할당된 대규모 블록을 제외하고는 크게 정사각형(正方形)과 비교적 세장(細長)한 직사각형의 두 형태의 세부 블록으로 이루어지고 있음을 알 수 있다. 이 중 정사각형의 블록은 주로 공업지역에 분포하고 있으며, 직사각형의 블록은 주거지역에 분포하고 있어, 이들이 각각 공장용지 및 주거용지를 위한 블록이라는 것을 알 수 있다. 한편 주거용지를 위한 직사각형 블록 중 긴 변은 영등포 지역 전체의 가로망의 영향으로 정사각형 블록과 같은 폭을 가지며, 짧은 변은 긴 변을 2~3개로 나눈 구성을 하고 있다.

블록은 전반적으로 사각형이지만, 간선도로끼리 직교하는 사거리와 큰 가구 내부의 이면도로들이 직교하는 사거리는 모두 모서리를 딴 팔각형 모양을 하고 있기 때문에 블록의 위치에 따라 사거리에 면하는 모서리가 사선으로 깎인 형태를 하고 있다. 이러한 사거리 및 블록 형태는 대부분 현재까지 유지되고 있다.

블록의 크기는 블록마다 조금씩 다르다. 다음 그림 두 그림은 영등포지역 블록의 가로세로 폭 및 주요 블록의 크기를 표시한 것이다.[426]

426) www.maps.daum.net의 거리재기 기능을 사용하여 측정하였다.

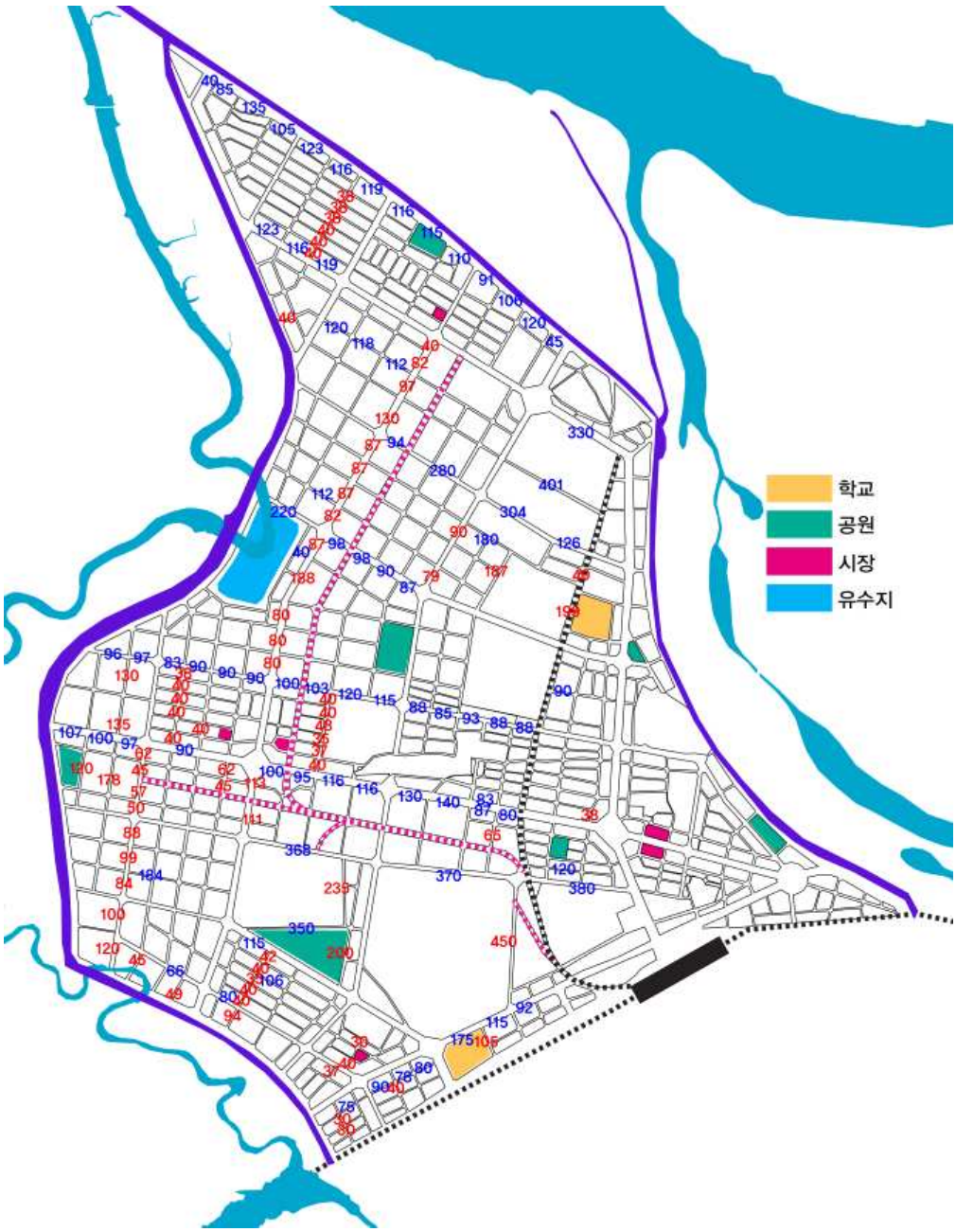

그림 106 영등포 토지구획정리사업지구 그리드 크기

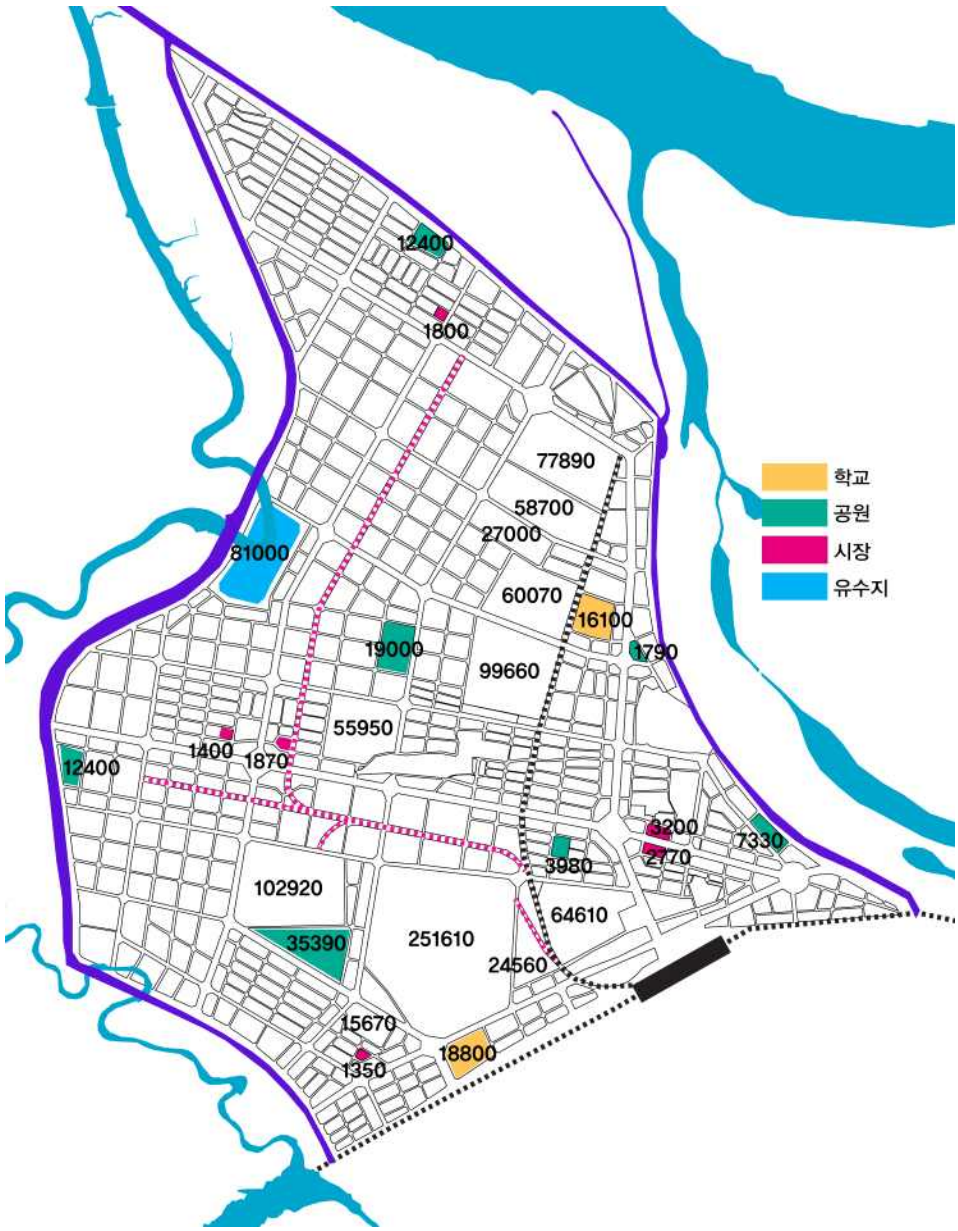

그림 107 영등포 토지구획정리사업지구 주요 블록 크기

조사 결과 정사각형 블록은 대체로 80~130m의 폭을 가지고 있으며, 직사각형 블록의 짧은 변은 대부분 40m 정도의 폭을 가지고 있다. 이는 앞에서 언급한 지침과 동일한 것이다. 이를 통하여 공업지역의 정사각형 블록은 대략 100m*100m

를 기준으로 삼으면서 상황에 따라 폭의 조정이 이루어지고 있고, 주거지역의 경우 긴 변은 공업지역에서 우선적으로 설정된 폭에 따르면서 짧은 변을 40m 정도의 단위로 분절하였음을 알 수 있다. 이렇게 공업지역에서 100m*100m의 블록을 기준으로 삼는 것은 같은 공업지역으로 지정된 사근지구 토지구획정리사업지구에서도 나타나며, 주거지역의 40m 폭은 주로 40m*60m의 블록으로 이루어진 돈암지구와도 공통점을 가진다.

면적을 살펴보면, 공업지구 블록은 대체로 10,000㎡ 전후, 주거지역 블록은 4,000㎡ 전후의 크기를 가진다. 그러나 이미 들어와 있는 대공장들이 크게는 종연방적의 25만여㎡, 작더라도 경기염직의 5만6천㎡의 땅을 차지하고 있는 사실을 감안한다면, 10,000㎡라는 크기는 상당히 작다고 할 수 있다. 물론 필요에 따라 인접한 여러 개의 블록을 한꺼번에 판매할 것을 염두에 두고 계획된 것일 수도 있지만, 교외지역에서도 어느 정도 자립이 가능한 대규모의 공장보다는 기반시설이 갖추어진 도시지역에서의 운영에 유리한 소규모 공장들을 유치하려는 의도가 작용했던 것으로 생각된다.

이상의 결과를 바탕으로 역추적해본 영등포 토지구획정리사업 계획도의 결정과정은 다음과 같다. 먼저 기존의 공장과 시가지, 철도인입선, 인천수도선, 경인가도, 제방 등의 시설을 고려하여 간선도로망 및 대략적인 용도구분을 결정하였다. 다음에는 간선도로망으로 둘러싸인 큰 블록의 동서방향 변을 공장 블록의 기준 폭인 100m에 가까운 단위로 2~4등분하여 전체적인 남북방향 가로망을 구성하였다. 이어 공업지역의 경우 남북방향으로도 100m 기준으로 잘라 결과적으로 정방형에 가까운 형태의 소블록을 형성하였고, 주거지역의 경우 남북방향으로 40m에 가까운 폭으로 잘라 직사각형의 소블록을 형성하였다.

철도인입선 부설에 대해서는 앞에서 설명하였으나, 기본적으로 간선도로를 피하여 큰 블록 내부의 도로에 설치된 것을 알 수 있다. 도시시설 배치 경향에 대해서는 용도지역을 함께 표시한 다음 지도를 통하여 살펴보도록 하겠다. 시장은 상업지역, 주거지역, 혹은 주거지역과 인접한 미지정지역에 배치되어 있어 기본적으로 주거지역권마다 배치하고자 한 것으로 보이는 반면, 새로 계획된 학교는 주거지역이 아니라 공업지역에 계획되어 있다. 이는 북측 주거지역과 남측 주역지역을 모두 학군으로 삼기 때문에 그 중간되는 지점에 학교를 계획하고자 하였으나, 주거지역에는 마땅한 크기의 블록을 확보할 수 없었기 때문으로 여겨진다.

규모에 대해서는 시장은 1,300~3,200㎡, 학교는 16,000~19,000㎡로 시설별로 대체로 비슷한 크기를 차지하고 있어, 시설별로 규모에 대한 기준이 존재하고 있음을 알 수 있다. 한편 공원은 용도지역과 상관없이 비교적 골고루 분포되어 있으며, 크기도 1,800㎡ 정도의 소규모의 것에서 35,000㎡에 이르는 대규모의 것까지 다양한 것을 알 수 있다.

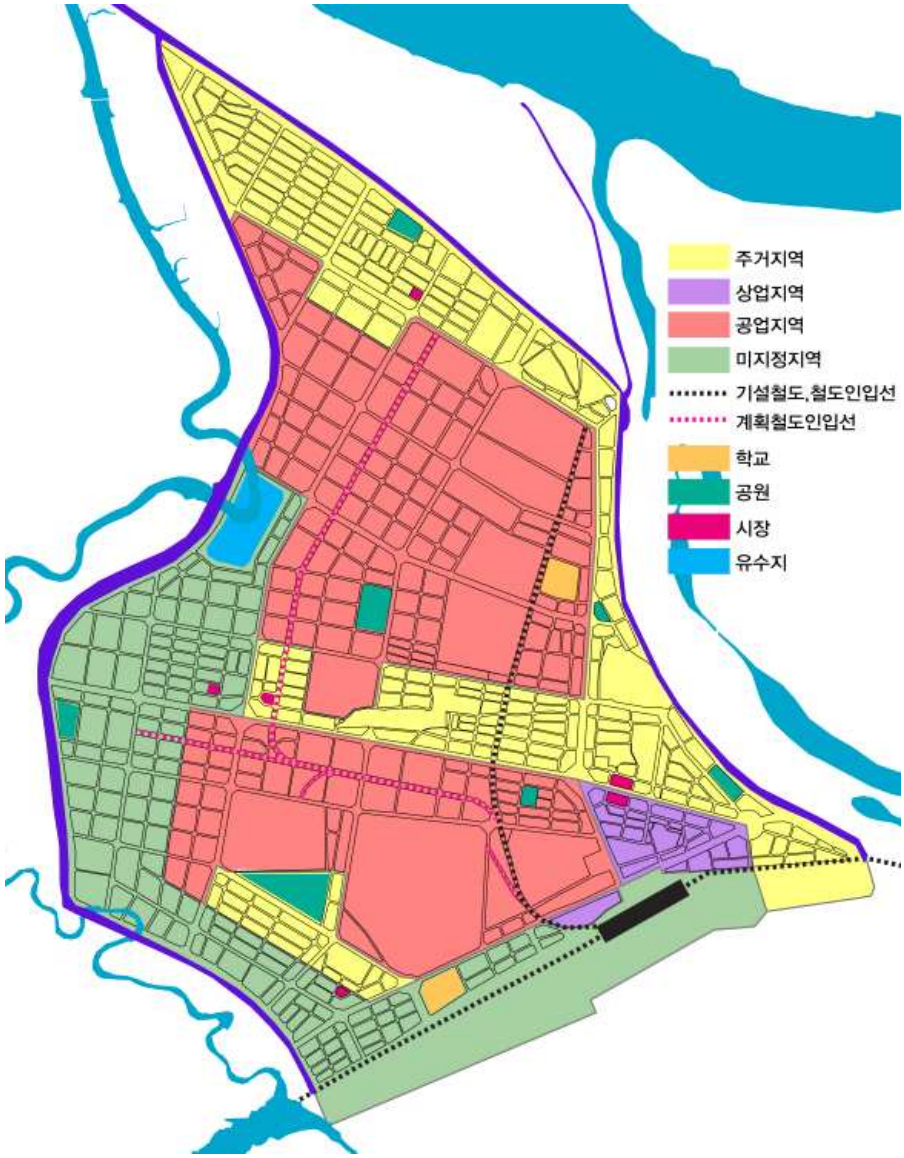

그림 108 영등포 토지구획정리사업지구 용도지역과 시설 분포

5.2 영등포 공업지역의 성격

5.2.1 영등포의 공장 입지

(1) 1943년 현재 영등포의 공장 분포

경성의 공업지역으로 대대적으로 선전되었던 영등포지역의 분양 상황이 실제로 어떻게 이루어졌는지에 대해서는 분양사무소의 자료를 찾을 수 없어 정확한 상황을 파악할 수는 없다. 단 소유자 140명이 1938년 8월에 결성한 토지분양조합(土地分譲組合)을 통하여 1940년에 주택지 소유지의 2/3을 매각하였으며, 1942년 9월 현재 10만평의 분양가능지가 남아 있었다는 사실 정도가 알려져 있을 뿐이다.[427] 영등포지역의 대부분을 차지하는 공업지역에 들어선 공장에 대해서도 그나마 1930년대까지는 대규모 공장 건설에 관한 기사가 빈번히 등장하였지만 일제의 침략전쟁이 심화되어 군수공장(軍需工場) 위주의 건설이 진행되는 1940년대 이후에는 관련 정보가 매우 제한적이어서 실상을 파악하기 어렵다. 그러나 해방 이후 적산(敵産)시설로 불하(拂下)되어 가동이 계속되었던 공장 등에 대한 기록, 토지구획정리사업의 환지기록(換地記錄), 토지대장(土地臺帳) 등을 통하여 당시의 토지분양 상황을 대략적으로나마 추정해 볼 수 있다.

영등포지구의 공사가 완료된 1943년에 경성상공회의소(京城商工會議所)에서 발간된 『경성의 공장조사(京城に於ける工場調査)』라는 책에 당시 경성부 관내에 존재했던 공장의 목록이 수록되어 있는데 그 중 영등포 지역 소재 공장 목록은 다음과 같다.

표 15 1943년 현재 영등포지역 공장목록
***출처:京城商工會議所, 1943「京城に於ける工場調査」**

공장 종류	공장명	소재지	창립 년월	취급품목
방직 공장	경기염직주식회사	영등포정 252	1936.06	인조견사
	창화공업주식회사	영등포정 334	1934.10	인조견사

427) 김주야・石田潤一郎, 「경성부 토지구획정리사업에 있어서 식민도시성에 관한 연구」, 『대한건축학회논문집계획계』 제25권 제4호, 2009, p.174.

	동양방적주식회사	영등포정 276-3	1937.10	면사,자가용원사
	종연방적주식회사	영등포정 300	1887.05 (1936)	면사,자가용원사
	경성방직주식회사	영등포정 441	1919.10	면사,자가용원사
	조선섬유재생공업주식회사	영등포정 334	1939.05	화방사(和紡絲)
	대일본방적주식회사	당산정 210	1939.10	직물염색
금속 공장	주식회사조선경합금공업소	도림정 168	1941.08	알미늄부석기계기구류
	경성강재공업소	영등포정 570	1935.12	금고철비
	주식회사북공업소	도림정 181	1940.07	토목건축기계철물
	쇼와용접소	영등포정 332-8	1936.05	기계용접
	풍림철공장	당산정 319-2	1939.08	광산기계, 조선솥
	환십주공(丸十鑄工)유한회사	영등포정 352	1936.06	선철주물
	조선로공업주식회사	양평정 366	1940.02	야스리 제조
	나니와로조선공장	도림정 195	1940.04	야스리 제조
	조선금속공업주식회사	도림정 597	1938.10	각종 쇄중공강(鎖中空鋼) 재생
기계 기구 공장	성금(成金)철공장	영등포정 520	1920.04	우차, 마차 수선
	하야시다(林田)마차제작소	영등포정 555	1929.08	우차, 마차 수선
	윤덕산(尹德山) 철공소	당산정 123	1929.04	우차, 마차 수선
	영신(永信)철공소	도림정 316	1932.05	우차, 마차 수선
	금륜(金輪)철공소	영등포정 555	1940.02	제기계
	남경성제작소	양평정 310	1941.05	제기계
	와타나베상점철공부	도림정 6-10	1941.09	제기계
	영화(永和)철공소	도림정 188	1940.05	제기계
	하타공업소	영등포정 423	1939.05	저울수리
	조선백목(百木)제작소	도림정 599	1940.11	도량형기
	동화(東和)제정공장	도림정 199	1941.01	대용정(代用釘)
	대삼(大森)제작소	도림정 196	1941.04	대용정(代用釘)
	영전사(永電社)	영등포정 258	1938.02	전기기수리
	태평(太平)철공소	영등포정 221-1	1933.02	연탄기계
	일본정공주식회사	도림정 120	1938.12	착암기
요업 및 동제품	제2일본초자주식회사	영등포정 604-2	1941.01	맥주병, 1승주병
	조선초자공업주식회사 제2공장	양평정 369	1940.10	사이다병, 살충액병
	경성연와영등포공장	당산정 150	1933.04	연와
	대곶(大串)토기공장	영등포정 426	1910.04	곤로, 화분
	백천태룡(白川泰龍)토기공장	영등포정 76	1927.03	곤로, 화분
	식목발(植木鉢,화분)공장	영등포정 76	1925.05	곤로, 화분
	영등포토기공장	영등포정 72	1925.11	화분류
	영광(永光)세멘트공장	영등포정 411	1928.10	시멘트기와
	후쿠모토(福本)혼의토(콘크리트)공업소	영등포정 555	1936.03	콘크리트관
	당산정콘크리트공장	당산정 123	1938.04	콘크리트관
	일본제니스파이프주식회사	도림정 451	1935.04	제니스파이프
화학 공장	합명회사경성피치연탄공장	당산정 155	1940.09	마세크연탄
	조선탄닌공업주식회사	당산정 222	1939.06	탄닌에끼스, 감초에끼스
	야마구치(山口)피혁공장	도림정 205	1928.09	우갑피(牛甲皮), 돈갑피(豚甲皮)
	조선제약화학연구소	영등포정 227	1941.02	매약(賣藥)
	제국산소주식회사	도림정 509	1930.08	산소
	쇼와산소주식회사	양평정 414	1939.06	산소

	코우라이트공업주식회사	당산정 161	1939.04	불연판, 벽판
	대일본니코틴공업주식회사	양평정 372	1929.06	류산(硫酸)니코틴
제재 및 목제품 공장	미야무라(宮村)건구제작소	영등포정 162	1940.05	건구(建具)
	영화(永華)공작소	영등포정 226-19	1937.04	건구(建具)
	사사노공작소	영등포정 263	1932.02	건구(建具)
	성광(星光)목공소	영등포정 550	1934.02	건구(建具)
	사사키건구제작소	도림정 217	1941.05	건구(建具)
	영창(永昌)가구점	영등포정 162	1941.05	조선장농
	영등포가구점	영등포정 524-27	1936.05	조선장농
	마츠시타(松下)오케(나무통)제작소	영등포정 28-73	1938.12	오케(나무통)
	나가이(永井)제상(製箱)공장	당산정 165	1940.01	나무상자
	오카자키(岡崎)목상(木箱)공장	영등포정 262	1938.04	나무상자
	모리모토(森本)상회제함(製函)공장	도림정 310	1939.04	나무상자
	이토오츠히코(伊藤乙彦)본점 목이(木履)공장	도림정 420	1939.04	게타
	영등포제재소	영등포정 42-19	1935.05	제재
	대영(大榮)상회경성공장	양평정 202	1939.06	제재
	성남제재소	양평정 203	1940.05	제재
	선산제재주식회사	양평정 205	1938.07	제재
	오우미(靑梅)목형(木型)공작소	영등포정 257-19	1939.10	주물목형
	경성콜크공업주식회사	영등포정 323	1936.08	콜크
	합자회사카메다(龜田)콜크공장	도림정 403	1939.08	왕관지스크
활판인쇄공장	문화인쇄소	영등포정 524	1937.05	각종활판인쇄
	하시모토인쇄부	영등포정 520	1941.07	단물(端物)인쇄
음식료품 공장	조선맥주주식회사	영등포정 640	1933.09	맥주
	쇼와기린맥주주식회사	영등포정 582	1933.12	맥주
	삼화양조주식회사	영등포정 34-78	1937.12	약주,탁주
	중앙주조주식회사	영등포정 272-2	1937.09	약주,탁주
	카네미츠(兼光)장유양조장	영등포정 429	1916.05	된장,간장
	후지야(藤屋)양조소	영등포정 34	1932.06	간장,식초
	이창운정미소	당산정 246	1928.05	백미
	경성제염주식회사	영등포정 257-23	1924.03	재제염
	미노야(美濃屋)제맥공장	영등포정 14	1919.04	전분
	경성곡분소	도림정 168	1941.09	곡분
	이화(二和)제면소	도림정 168	1941.07	제면
	마에야마(前山)두부제조공장	영등포정 432	1932.05	두부
	수나무라야(砂村屋)	도림정 186	1927.04	두부
	군카제과소	영등포정 423	1937.12	군카,캬라멜
	조선삼립제과주식회사	영등포정 530	1938.06	과자
	조선제분주식회사	영등포정 360	1937.03	밀가루, 면미(麵米)

이 목록에 근거하여 주요 공장들의 위치를 1911년 및 1936년의 지적도에서 확인해 보았다. 확인 결과 상당수의 공장들이 밀집된 시가지에 존재하였는데, 이들은 입지 및 판매품목의 성격상 일반적으로 상업지역 내에 존재하는 공장 겸 판매시설인 것으로 간주하여 분석 대상에서 제외하였다. 나머지 공장들의 지적도상

분포도와 토지구획정리사업계획도상 분포도는 다음과 같다.

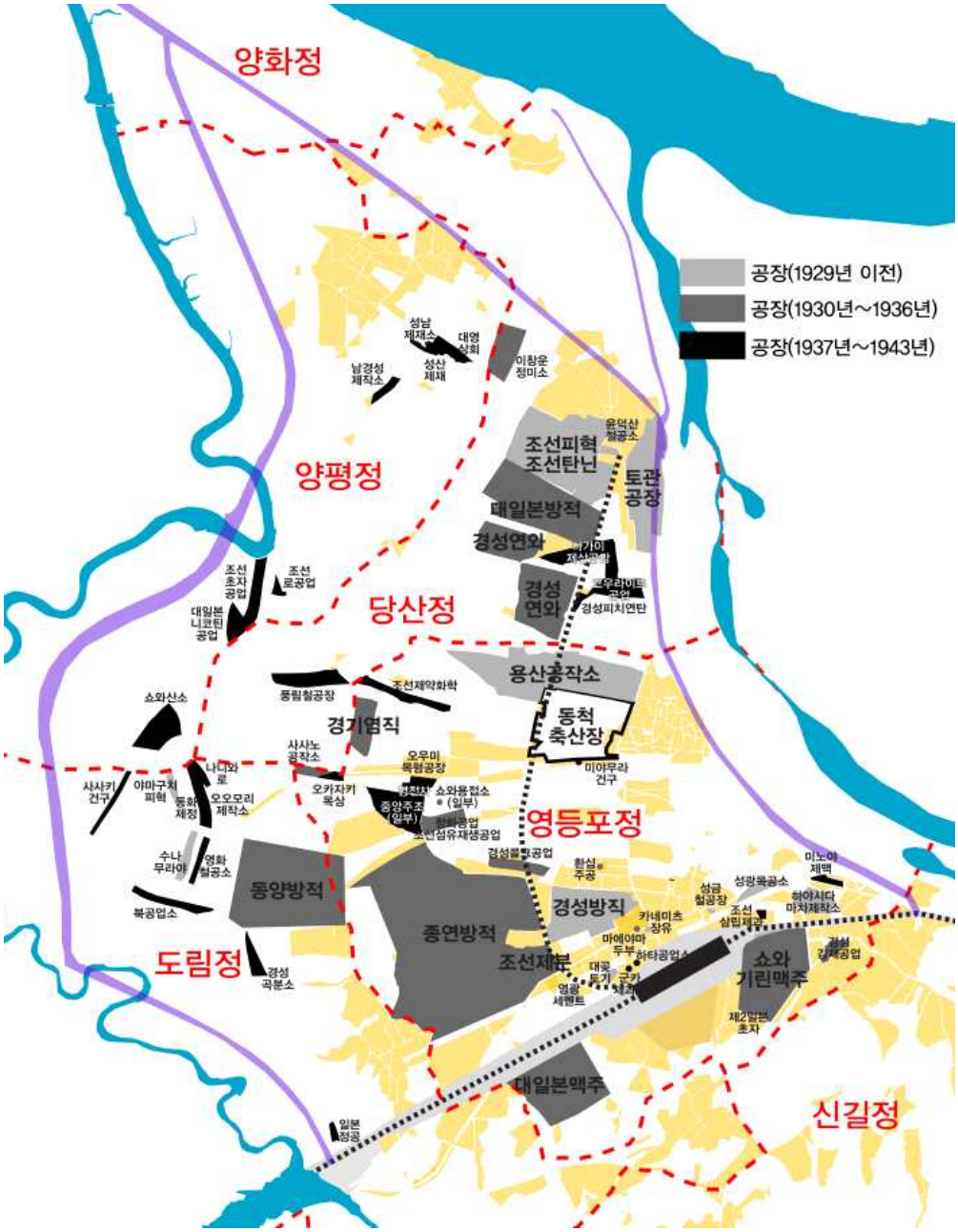

그림 109 1943년 현재 영등포지역 소재 공장분포

*출처:京城商工會議所, 1943『京城に於ける工場調査』

1937년 이후에 건립된 공장의 경우 주소에 나와 있는 필지의 모양대로 경계를 그렸기 때문에 실제 공장 필지의 모양 및 크기와 다를 수 있음. 소형 필지의 공장은 제외함. 공장 외 시가지분포는 1936년 현재의 상황임.

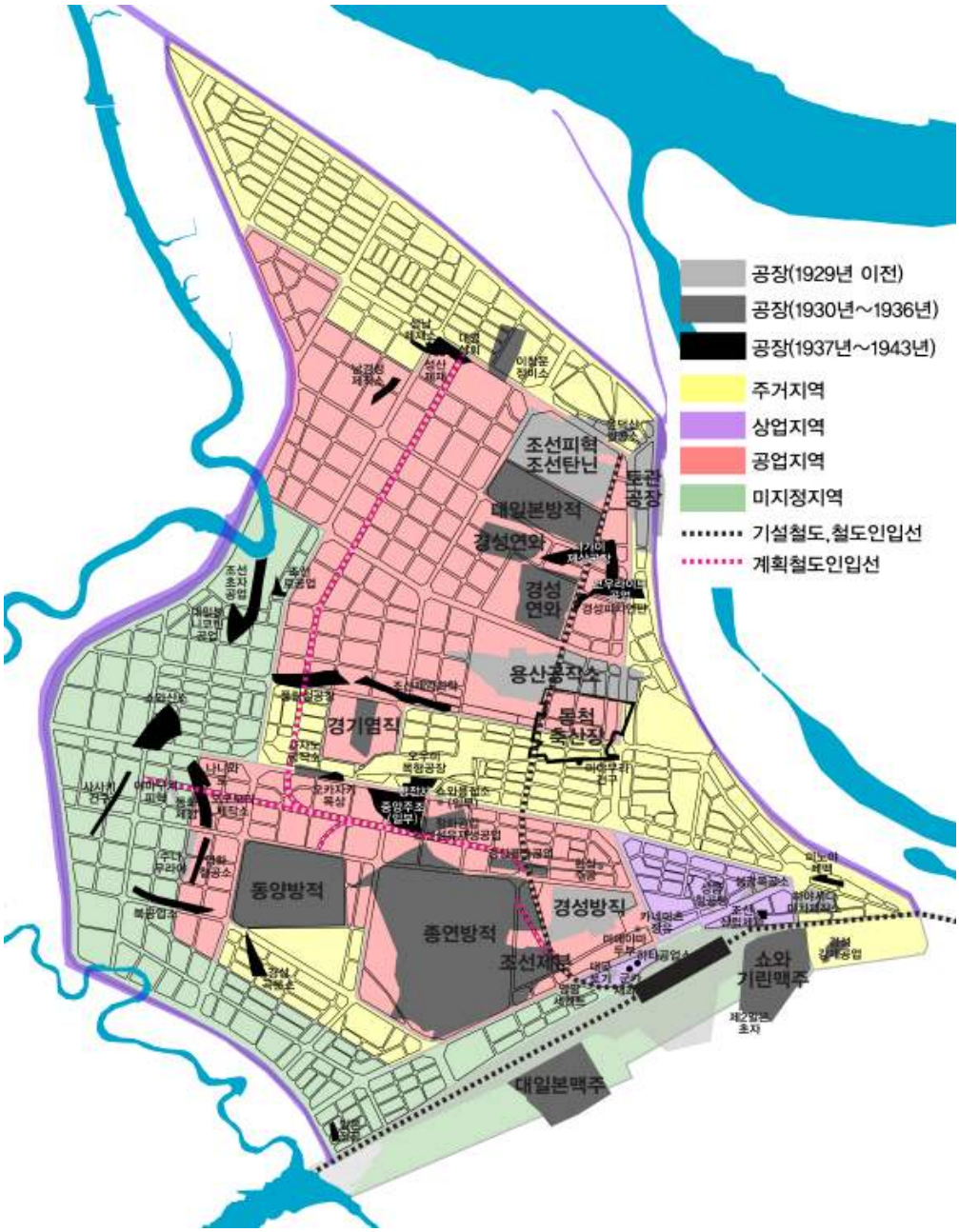

그림 110 토지구획정리사업계획도 및 1943년 현재 영등포 소재 공장 분포

공장의 시기별 분포는 조선공업화정책의 영향으로 일본 본토 공장이 진출하기

시작하는 1930년, 토지구획정리사업계획이 발표되는 1937년을 기준으로 나누어 표시하였다.

토지구획정리사업이 발표된 1937년 이후 들어선 공장의 입지는 크게 종연방적 부지 위의 철도인입선 계획로 및 인천수도 간선계획도로 주변, 당산동의 조선피혁공장으로 향하는 철도인입선 주변, 도림동의 동양방적 서측 일대 등에 주로 분포하고 있는 것을 알 수 있다. 용도지역별로 살펴보면 대부분이 공업지역과 미지정지역에 들어서 있고, 철도인입선 연선에 우선적으로 분포되어 있는 것을 확인할 수 있으나, 공업지역 중 양평동의 서측 남북방향 철도인입선 연선 공업지역에는 거의 공장이 들어서지 않고 있다. 이에 대한 이유는 확실하지 않지만, 토지구획정리사업지구 중 북측 일대가 제3공구로 가장 공사가 늦게 진행된 점, 서측의 남북방향 철도인입선은 토지구획정리사업이 완료된 이후에도 설치되지 않았던 점, 영등포역에서 거리가 있었던 점 등이 주요 요인이었을 것으로 생각된다.

그림 111 영등포 토지구획정리사업 공사 공구

한편 1937~1943년의 7년 동안 들어선 공장이 차지하는 비중은 1930~36년의 7년 동안 들어선 공장에 비하여 상당히 낮은 것을 알 수 있다. 이는 토지구획정리사업 과정에서 일시적으로 토지 매매나 건축 허가가 중지된 점, 전시통제기(戰時統制期)에 들어서면서 자재난(資材難) 등으로 실제적인 공장 건립이 어려워진 점 등이 작용한 결과로 여겨진다. 1937년 3월에 총독부가 경성부에 대하여 영등포 토지구획정리사업 공사 시행명령을 내리자, 4월에 경성부는 토지소유자와 상담회(相談會)를 개최, 정밀 측량을 시작하였고, 영등포경찰서는 이 정밀 측량이 완료될 때까지 건축허가원(建築許可願) 접수를 정지하였다. 지구 공사 설계 완료 후 실시계획이 1937년 10월 25일에 인가되었고, 1938년 3월에 공사가 시작되었다. 이듬해 1939년 2월에 경성부가 영등포의 토지소유자들을 소집하여 공장지분양조합(工場地分讓組合)이 조직되었으나, 지가 산정에 시간이 걸려 동년 6월에 가서야 지가가 결정되었고, 공장지 분양 신청이 시작되었다.

공장지 분양 접수가 시작되고 2달이 지난 1939년 8월 말 현재 19개 공장, 69,495평(약 229,300㎡)의 분양계약이 체결되었고, 1940년도에도 6월 현재 88개 공장, 20만평(약 66만㎡)의 분양계약이 체결되었다는 보도가 있었다. 물론 공장에 따라 많은 편차가 있겠지만 위의 수치로 볼 때 이 시기에 분양된 공장들은 기존에 영등포에 들어섰던 대공장에 비해서 작은 규모의 공장들이었을 것으로 짐작된다. 단순히 평균값을 산출할 경우 전자는 약 12,000㎡, 후자는 7,500㎡로, 대략 공장용지 기준인 100m*100m 블록을 하나 차지하는 셈이다. 한편 경성부에서는 일본 자본을 적극적으로 유치하기 위해 조선상공회의소의 협조를 얻어 도쿄(東京), 오사카(大阪), 코베(神戶), 나고야(名古屋) 등지에 직접 직원을 보내 공장유치 운동을 전개하였고, 그 결과 1942년 1월까지 94건의 분양계약 성과를 거두었다.[428] 이러한 분양 성과에 비하여 1943년 현재 영등포에 실제로 건설된 공장 실황은 매우 저조하다고 할 수 있다. 물론 분양에서 공장 건설까지 어느 정도 시일이 소요되겠지만, 역시 결정적인 이유로는 1937년의 중일전쟁(中日戰爭) 발발 이후 가속화되는 물자통제가 있었던 것으로 생각된다.

(2) 1946년 환지당시 소유자 성격별 필지 분포

상기의 자료는 1943년 당시 실제로 공장이 세워져서 가동하고 있었던 것에 한한 자료이기 때문에 공장용지로 분양은 되었으나 아직 공장이 건설되지 않은 필지에 대한 정보는 알 수가 없다. 따라서 토지 분양 상황을 파악하기 위하여 1946년에 작성된 환지(換地) 관련 서류 및 토지대장(土地臺帳)을 살펴보았다. 영등포 지구의 토지구획정리사업은 1937년에 시작되어 1943년 10월이 되어서야 완료가 되며, 해방 후인 1946년에 환지(換地) 작업이 이루어졌다. 그러나 해방 후의 혼란스러운 상황과 곧 이은 한국전쟁으로 말미암아 토지소유자에 대한 환지 통보는 곧바로 이루어지지 못하고 1961년에 이르러서야 비로소 실행되었다. 현재 서울시에는 영등포 토지구획정리사업지구 총 3개 공구(工區) 중 제3공구에 대한 환지통보 서류만이 보존되어 있는데, 그마저도 모든 필지에 대한 자료가 존재하는 것은 아니다. 또한 일부 필지에 대해서 통보 대상인 소유자가 환지 절차가 진행된

428) 염복규, 위의 논문, pp.160-165.

1946년 당시에는 존재하지 않은 1961년 당시의 소유자로 되어 있는 것이 확인되었기 때문에 이 서류가 전적으로 1946년 현재의 소유자를 가늠하게 해주는 것은 아니다. 그러나 이 자료의 통보대상자 중 상당수가 일본인 혹은 일본기업으로 되어 있기 때문에 이 자료 중 거의 대부분은 해방 이전의 소유자를 지시하고 있다고 생각할 수 있을 것으로 사료된다.

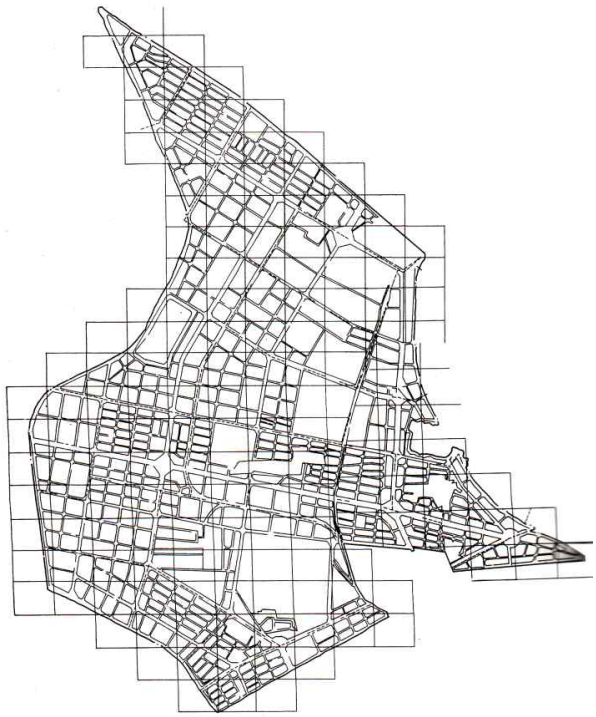

그림 112 1946년 영등포구획정리사업 환지처분도
(출처 : 영등포구청, 1991『永登浦區誌』, p.202)

상기 서류를 통하여 토지구획정리사업 시행 이후의 필지를 소유주 성격별로 분류하여 표시하고, 용도지구와 겹쳐서 고찰해 보았다. 소유주는 개인, 기업체, 국가 및 지방정부, 학교 및 종교재단, 미상으로 분류하였고, 기업체의 경우 성격에 따라 제조업, 운송업, 부동산업, 기타로 나누었다. 부동산업(건설외사 포함)으로 간주되는 회사를 분류한 것은 공장 혹은 창고 등의 용도로 사용하기 위하여 토지를 습득했던 것이 아니라, 개발 혹은 전매를 위하여 토지를 습득한 것으로 간주하여 제조업·운송업과는 성격이 상이(相異)하다고 판단하였기 때문이다.

이들 필지 중 개인에게 환지된 필지는 토지구획정리사업 이후에 구입한 것일 수도 있고 원래 소유하고 있던 땅에 대한 것일 수도 있기 때문에 그 성격을 파악하기가 어렵다. 한편 기업체가 소유한 필지, 특히 공업지역 및 미지정지역에 소유하고 있는 필지는 해당 업체에서 공장을 건설할 목적으로 토지구획정리사업 실시 이후에 취득하였을 확률이 매우 높기 때문에 기업체가 소유한 필지의 분포를 1940년대 중반 이후 형성될 예정이었던 공장지역의 분포로 생각할 수 있다.

그림에서 알 수 있듯이 기업체 필지 중 규모가 크고 불규칙한 것은 토지구획

정리사업 실시 이전에 존재하였거나 부지를 구입하였던 기업체의 것으로, 경성방직(京城紡織), 조선제분(朝鮮製粉), 종연방적(鐘淵紡績), 동양방적(東洋紡績)이 연이어 자리한 남쪽 지역 일대와 조선피혁(朝鮮皮革), 대일본방적(大日本紡績), 경성연와(京城煉瓦), 용산공작소(龍山工作所) 등이 연이어 자리한 당산동(堂山洞) 지역에 집중적으로 나타난다. 이들 필지들 외에도 규모는 비교적 작지만 상당히 많은 수의 필지들이 기업체에 매각된 것을 알 수 있는데, 이들은 주로 철도인입선 계획선 연변의 공업지역 및 미지정지역에 자리하고 있다. 또한 철도인입선과 떨어진 곳 중에서도 동양방적의 서측 및 서남측 지역, 그리고 북측 공업지역 가장 서북측의 삼각형 블록에도 상당수의 공장 필지가 존재함을 알 수 있다. 이러한 제조업체의 분포는 1943년의 공장 분포의 경향과 거의 유사하지만 차지하는 면적은 더 크며, 1943년에는 거의 공장이 존재하지 않았던 서측의 남북방향 철도인입선 주변에도 상당히 많은 기업체들이 필지를 차지하고 있는 것을 알 수 있다.

그러나 한편으로 안양천에 따른 지구 서측 가장자리는 지역 용도와 상관없이 대부분이 개인소유로 되어 있다. 이는 결국 해방 시점에서 기업체에게 매각되지 못하였기 때문으로 여겨지는데, 그 이유로는 철도인입선의 혜택이 적었던 점, 그리고 영등포 지역 중에서도 저지대에 속하여 배수(排水) 기능이 떨어졌기 때문으로 여겨진다. 1930년대에 영등포 지역을 두르는 제방이 완성되었지만, 영등포 지역의 수해가 완전히 없어진 것은 아니었다. 그 이유는 제방으로 인하여 강의 물, 즉 외수(外水)로 인한 피해는 사라졌으나, 배수로의 취약으로 지역 내에 내린 비, 즉 내수(內水)로 인한 침수 피해가 완전히 사라지지 않았기 때문이다.[429] 이러한 피해 사례는 1940년에 이르러서도 보고되고 있다.[430]

또한 용산공작소 서측과 경기염직 북측에 해당하는 일대 역시 공업지역으로 지정되어 있음에도 불구하고 큰 규모의 공장 필지가 거의 나타나지 않는다. 이 지역 중 서측 철도인입선 주변으로는 부동산업체(영보합명회사(永保合名會社))의

---

429) 「今番豪雨와 永登浦 排水口 업서 水亂 물이 빠지지 못하야 화를 당햇다 官民協力의 大警戒」, 『매일신보』, 1935.07.25.
「永登浦 浸水는 排水設備 不完 森高邑長要路當局에 陳情」, 『매일신보』, 1935.08.26.

430) '구획정리계획으로 본다면 영등포의 각처 내수가 하수구를 통하야 양평정에 잇는 유수지로 배출되도록 하엿으나 원체 흡수능력이 1만2천 입방미터 밖에 안되니 이러한 시설을 가지고는 도저히 내수를 완전히 배출시킬 수 없다. 이것을 완전히 하자면 적어도 10마력 이상의 발동기를 5-6대를 설치하여야 할터인데 이러한 설비를 3-4년 전에만 하엿든들 10만원 가량으로 되엇을 터이나 지금은 3-40만원이라 한다.' (「內水排出施設不備로 永登浦宛然水國化 對策講究次 有志蹶起」, 『東亞日報』, 1940.07.25.)

소유의 땅이 넓게 분포되어 있고, 다른 블록들은 공장지역 블록임에도 상당히 세분화되어 복수의 개인과 기업체들이 이를 나누어 소유하고 있는 양상을 살펴볼 수 있다. 주거지역의 경우 확인 가능한 필지는 대부분이 개인소유로 되어 있다.

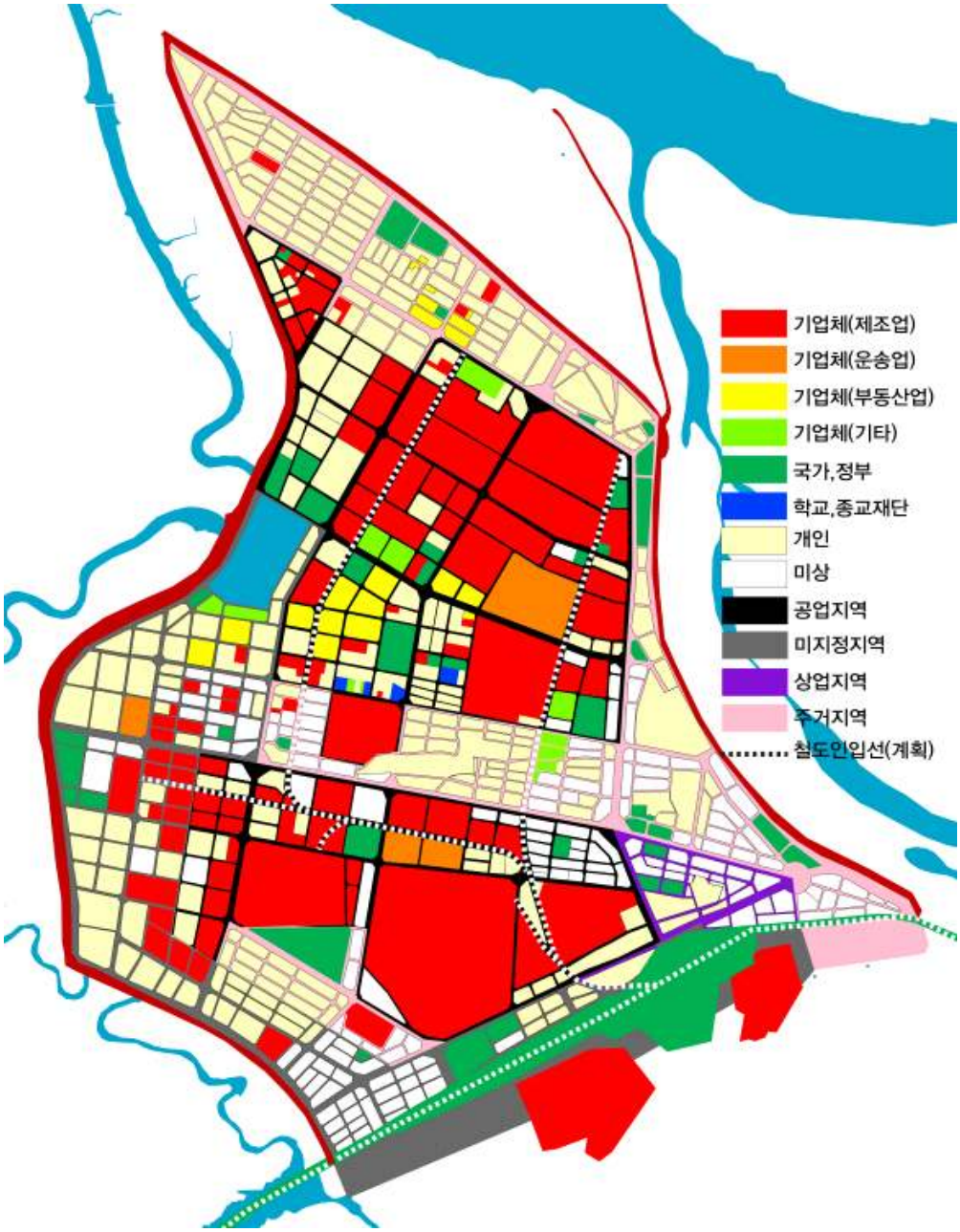

그림 113 해방이전 영등포 토지구획정리사업지구 소유자 성격별 필지 분포 추정도

영등포 지역에 들어선 제조업의 성격을 더 자세하게 알아보기 위하여 제조업 종별로 구분하여 표시하였다.

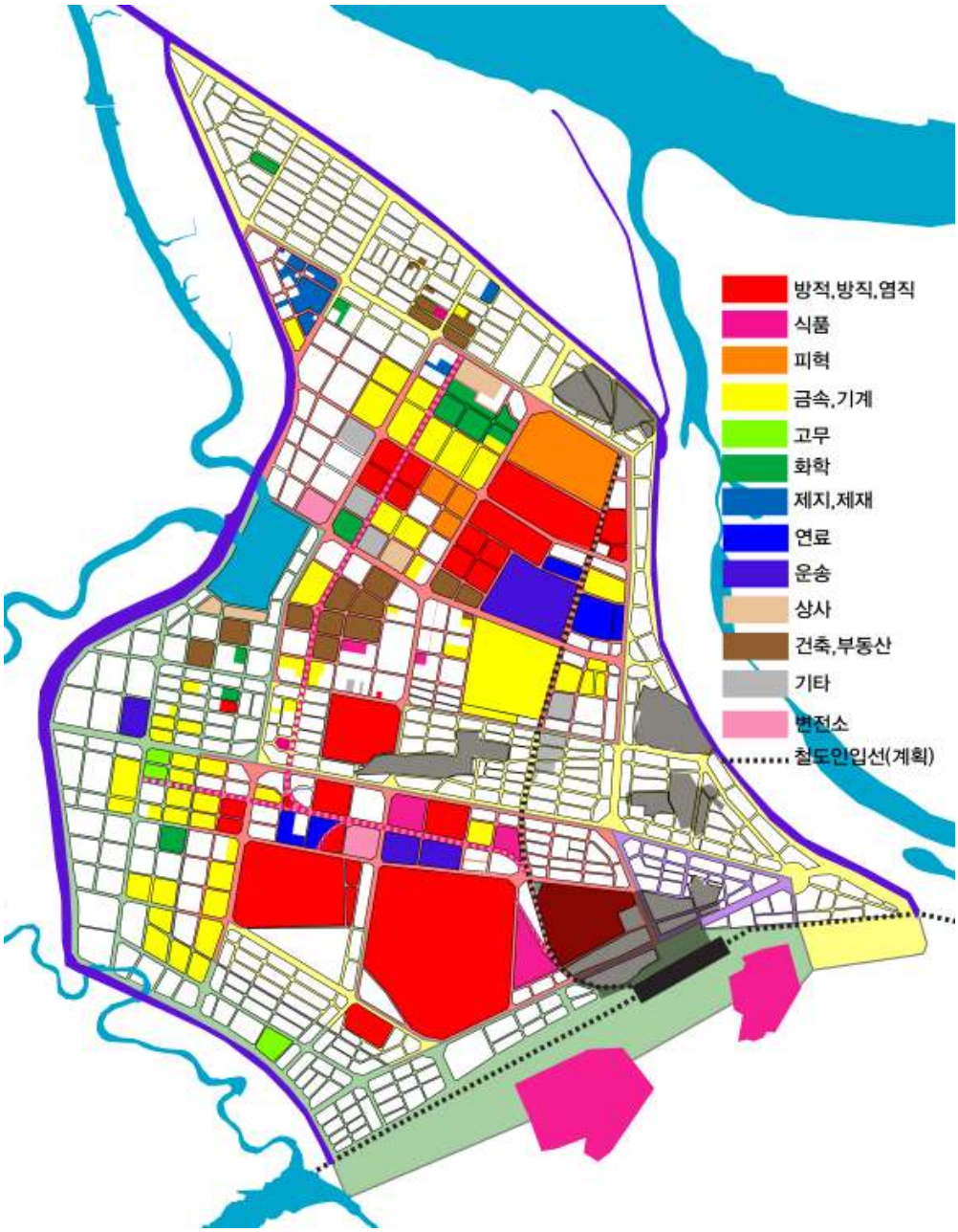

그림 114 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포도 (용도지역과 중첩)

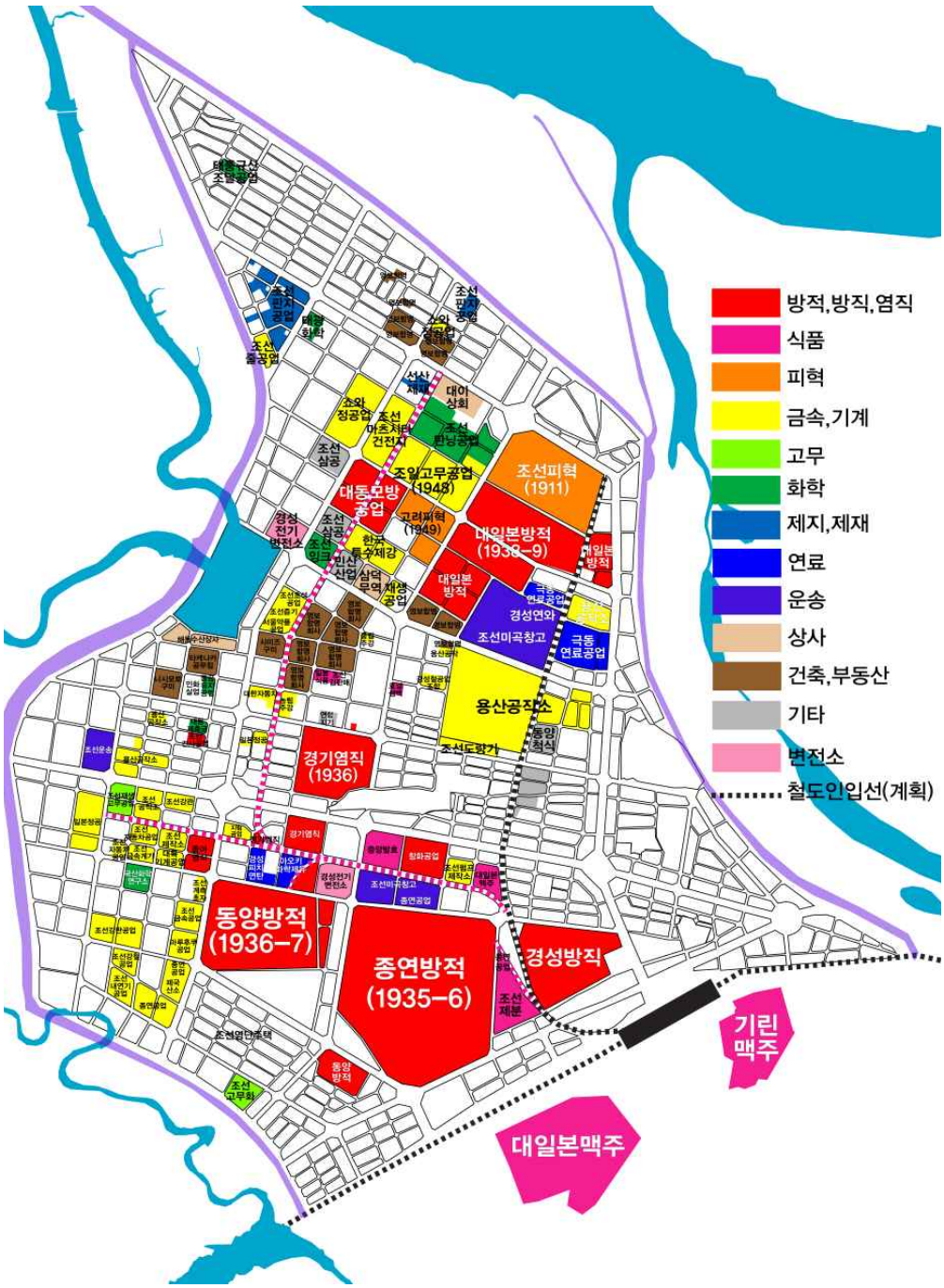

그림 115 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포 및 공장명

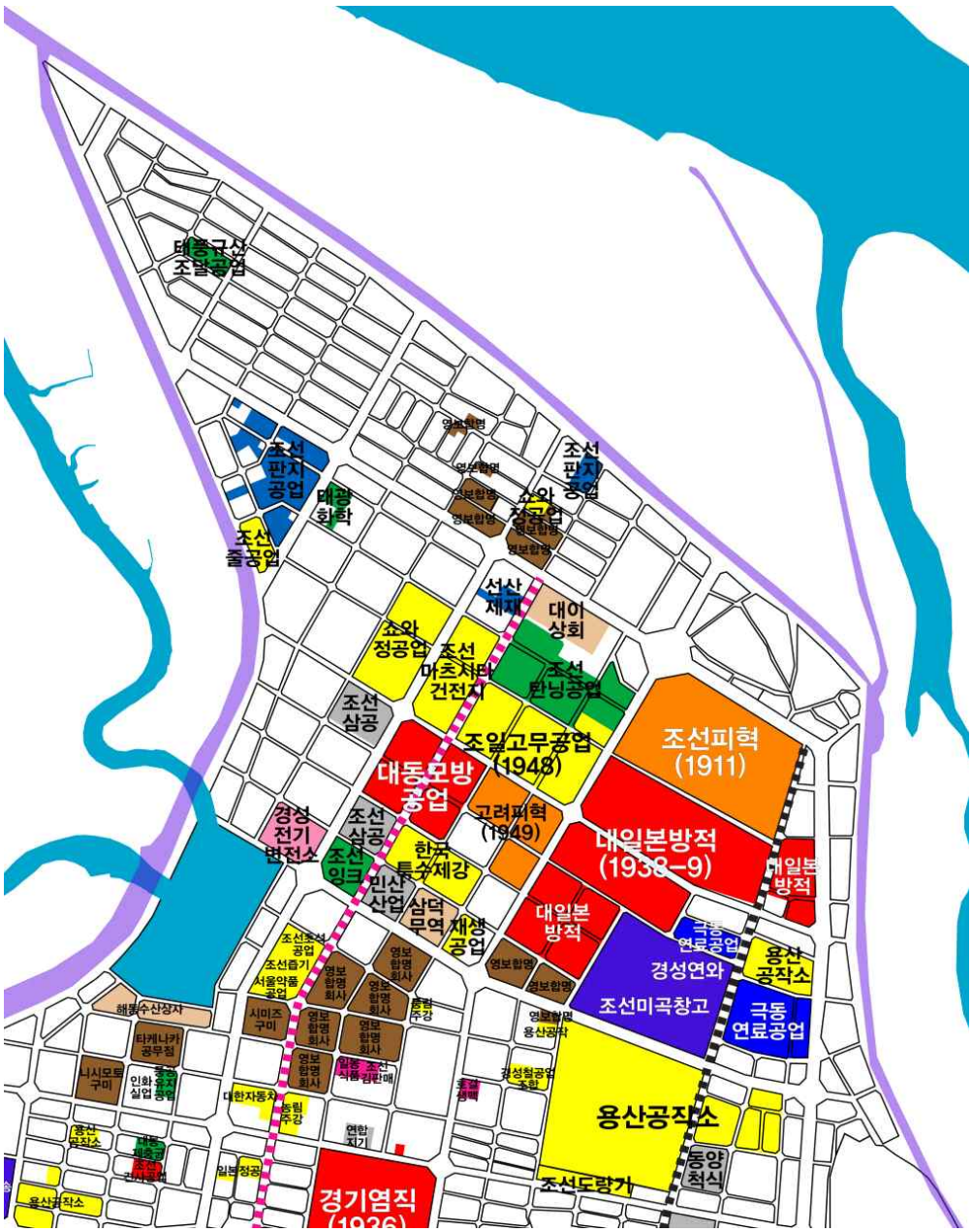

그림 116 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포 및 공장명 (부분1)

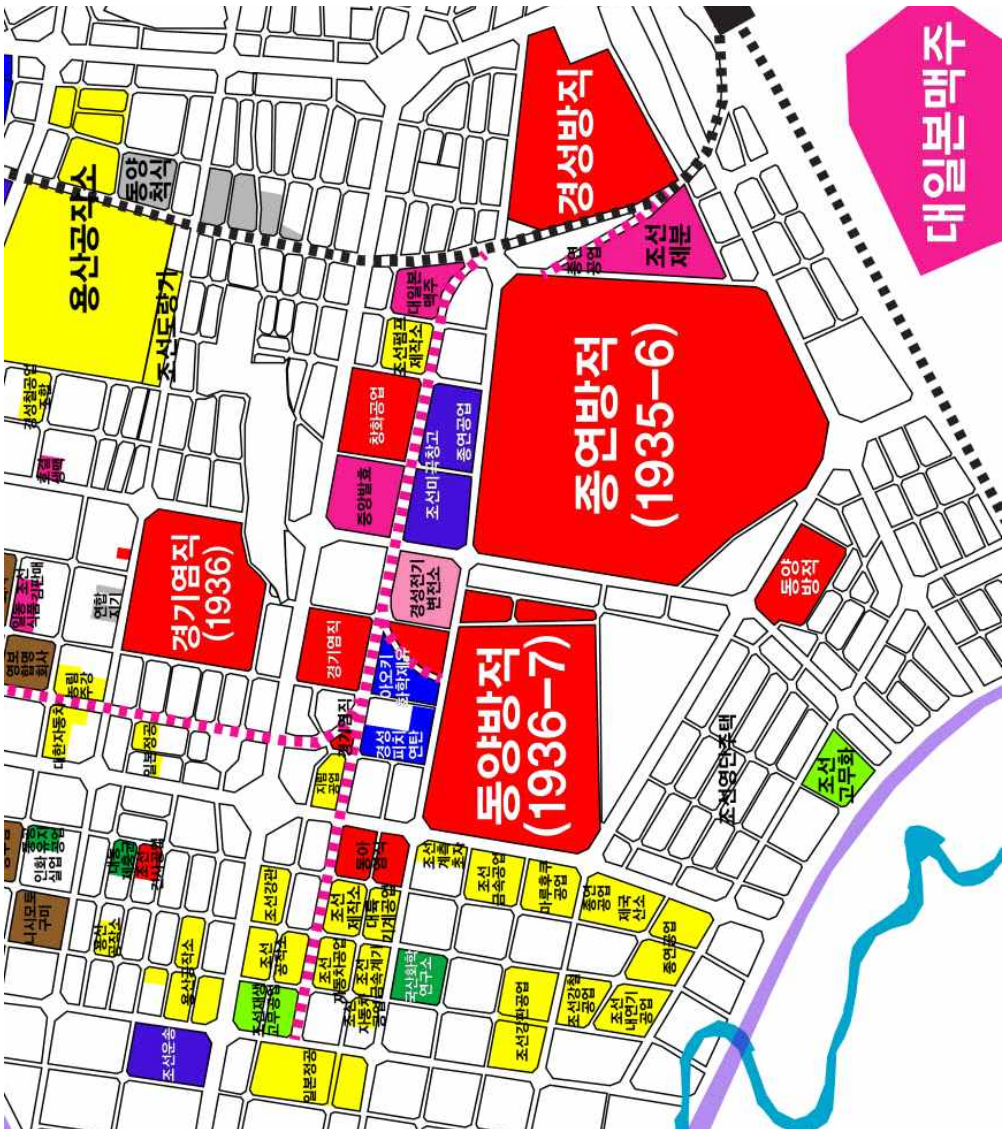

그림 117 1946년 환지처분 당시 필지별 소유 공장의 업종별 분포 및 공장명 (부분2)

가장 많은 규모를 차지하는 업종은 경성방직(1923), 종연방적(1936), 경기염직(1936), 창화공업(1936), 동양방적(1937), 대일본방적(1939) 등 토지구획정리사업 이전에 입지한 대규모 공장이 다수 존재하는 섬유업이다. 그러나 토지구획정리사업 이후에 입지한 섬유업 관련 공장은 동양방적 서북쪽에 위치하는 동아염직과 대일본방적 서측에 자리하는 대동모방 뿐이다. 이는 이미 유수의 대공장의 진출로 경성지역 섬유산업이 포화점에 달하여 더 이상의 공장 수요가 없어졌기 때문

일 수도 있겠지만, 전시체제기 이행에 따른 공장 통제가 가장 큰 이유로 작용한 것으로 여겨진다. 한편 섬유업 중에서도 염직공장의 존재는 이보다 먼저 건립되거나 계획이 마련되었던 방적 및 방직공장을 염두에 둔 입지로 여겨지며, 영등포 지역 안에서 공장 간의 공생(共生) 관계가 존재했음을 보여주는 사례라 할 수 있다.

다음으로 큰 규모를 차지하는 업종은 금속·기계 업종이다. 이미 1920년대에 입지한 대규모 기계공장인 용산공작소를 제외하고는 대부분 새로 개발된 지역에 입지하고 있으며, 실제로 토지구획정리사업 시행 이후 영등포 지역의 공업 입지는 금속·기계 업종이 압도적이었던 것을 알 수 있다. 이러한 현상은 물론 당시의 군수공업 위주의 산업방침과 깊은 관련을 가질 것이다.

섬유업과 금속·기계업 외의 업종들은 대략 비슷한 정도의 분포를 보이는데, 철도 건너편의 두 맥주공장, 조선제분, 중앙발효(中央醱酵) 등으로 대표되는 식료품 공업 역시 영등포 지역의 유명 산업이라 할 수 있지만, 토지구획정리사업 이후로는 거의 들어서지 않고 있다. 이 외에도 피혁, 화학, 고무, 제지·제재, 연료 등의 업종이 존재하고 있다.

토지구획정리사업 이후에 입지한 제조업체들이 차지하는 블록의 크기를 살펴보면, 100m*100m 기준의 공업지역 기본블록 1~2개가 가장 일반적이며 4개를 소유하는 것이 가장 큰 경우이다. 또한 간선도로로 둘러싸인 블록 내부에 인접해 있는 두 개 이상의 필지를 소유하는 경우에는 환지 처분시 이미 합필되어 있는 것을 알 수 있다. 4개의 필지에 걸쳐 있는 대동모방공업의 경우 약 3만9천㎡의 필지 크기를 가지고 되지만, 구획정리사업 이전에 들어선 공장들의 경우 약 25만 1610㎡의 필지를 차지하는 종연방직을 위시하여 6만평 이상의 필지를 가진 공장이 7개나 되는 것을 생각한다면, 토지구획정리사업은 결과적으로 이 지역 내의 대규모 공장 진출을 억제한 셈이 된다.

한편 흥미롭게도 이 지역에 들어선 대규모 공장들이 본 공장과 떨어진 곳에 비교적 소규모의 땅들을 소유하고 있는 경우가 종종 발견된다. 예를 들어 동양방적은 종연방적 남측의 블록, 철도 건너편 대일본맥주는 철도인입선 분기점에 입지한 비정형의 블록, 경기염직은 인천수도선 간선도로 너머에 있는 블록을 소유하고 있고, 용산공작소에 이르러서는 극동연료공업 위의 블록 뿐 아니라 유수지

남측에도 여러 개의 작은 블록들을 여기저기에 소유하고 있다. 이 땅들의 용도는 분공장을 위한 것이거나 혹은 임대나 투기 등의 재산 확보 목적일 수도 있지만, 가장 강력한 혐의는 직원들의 주택 공급을 위한 토지 획득이다. 1920년대부터 시작된 도시부의 주택난은 영등포에서도 예외는 아니었으며, 특히 많은 공장이 들어서는 1930년대 후반 이후에는 영등포에 가면 일자리가 있다는 소문을 듣고 시골에서 많은 사람들이 무작정 몰려들면서 영등포의 주택난은 더욱더 심해졌다. 중일전쟁 이후 조선의 병참기지로서의 역할을 기대했던 일제로서도 양호한 주거환경의 결여로 인한 노동능률의 저하는 골칫거리였기에 이에 대한 대책을 내놓기 시작하였다.

가장 적극적인 대안으로는 1941년 6월에 조선주택영단을 설립, 주택건설에 정부가 직접 나서게 되었는데, 영등포지구에도 22,776평을 매입하여 주택단지를 건설하였다.[431] 영등포지구에 매입한 토지는 동양방적 부지 남쪽의 블록으로 원래 반은 주택지구, 반은 미지정지구로 지정된 구역이다. 여기에 약 500채의 영단주택이 건설되었는데, 이는 주로 동양방적 등에 근무하는 노동자들의 주거로 사용되었다. 직접적인 영단주택 건설 외에도 총독부에서는 각 기업체가 노무자를 위하여 사택을 건설할 경우 당시 부족했던 건축 자재를 우선적으로 할당하여 이를 장려하는 정책을 취하였다. 당시의 이러한 정황으로 비추어 볼 때 전술(前述)한 제조업체 소유의 작은 토지들은 공장 노동자들을 위한 주택 건설을 위하여 획득한 것으로 간주할 수 있을 것이다.

---

431) 번대지구에도 16,513평을 매입하였고, 돈암, 한남, 사근지구에도 약간씩의 토지를 매입하였다. (영등포구청, 1991『永登浦區誌』, p.199.)

5.2.2 경인공업지역의 공장 입지

(1) 경인시가지계획 시행과 배경

1940년 1월 19일자 조선총독부고시(朝鮮總督府告示) 제25호로 경인시가지계획(京仁市街地計劃)이 발표되었다. 경인시가지계획, 즉 경성과 인천을 연계하여 개발하자는 주장은 일제의 대륙 침략 움직임과 더불어 대륙을 향한 교통로로서의 인천의 중요성[432]이 부각되면서 고조되기 시작하였다. 이어 1930년대 말에 군수와 관련되는 많은 공장들의 설립 움직임이 일어나면서[433] 대규모의 값싼 공업용지 공급이 시급한 과제로 인식되기 시작하였고, 1939년의 시가지계획령의 개정으로 비용에 구애받지 않고 광역의 면적에 시가지계획령을 적용할 수 있는 법적 기초가 마련되면서 현실화되었다.[434]

발표된 경인시가지계획 범위의 면적은 3억5059만㎡(1억 605만3천평)라는 어마어마한 넓이에 달하였고, 행정구역상으로는 경기도 시흥군 동면과 서면의 각 일부, 김포군 양동면과 양서면의 전부와 고촌면의 극히 일부, 부천군 소사면, 오정면, 계양면, 부내면, 서곶면의 전부 및 문학면의 극히 일부를 포함하고 있다. 계획 지역 안에는 7개의 공업용지 조성지구(工業用地 造成地區)와 11개의 주택지 경영지구(住宅地 經營地區), 그리고 부평역전 부근에 275만㎡에 달하는 토지구획정리지구가 지정되었다. 토지구획정리사업의 범위, 각 지구의 개요 및 범위는 다음과 같다.

---

432) 경인지역은 한반도의 중추일 뿐 아니라 관북지방-북만주루트, 관서지방-남만주-북지나 루트, 경성-원산, 인천-산동 중지나 항로 등의 중심에 위치하고 있다. (孫禎睦, 1990 『日帝强占期都市計劃硏究』, 一志社, p.237.)

433) 접종 진출하는 대소공장으로 부평평야에는 10년후에는 100만인구를 포용하게 될것이라 한다. (「幸運의富平平野 十年後엔百萬名抱容」, 『東亞日報』, 1939.10.06.)

434) 염복규, 「일제말기 지방・국토계획론과 경인시가지계획」, 『서울학연구』 No.32, 2008, pp.178~181.

그림 118 경인시가지계획의 범위

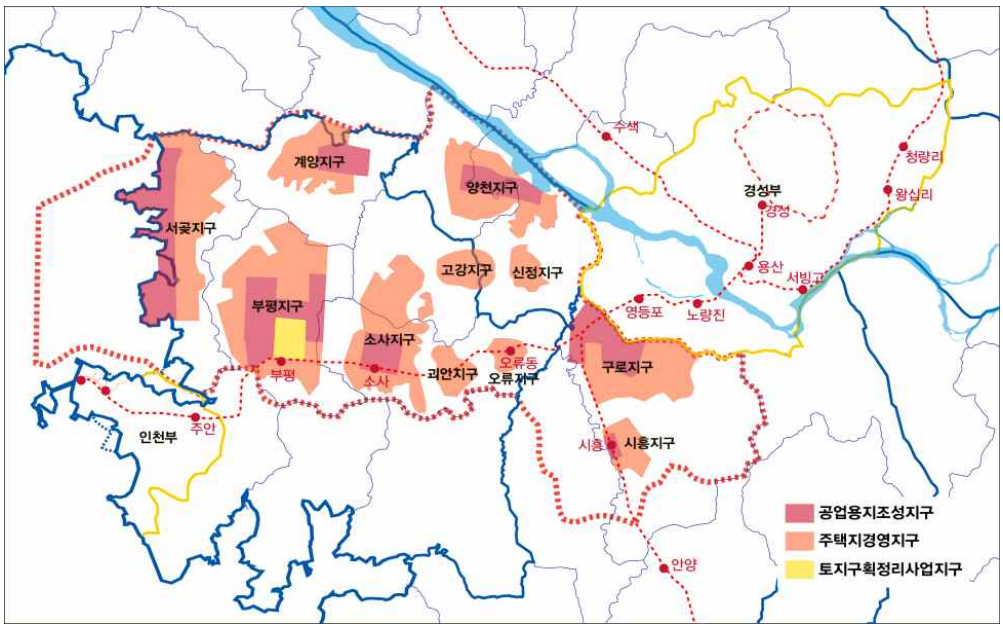

그림 119 경인시가지계획의 내용

표 16 경인시가지계획 일단의 공업용지조성지구

지구명	범위	면적(㎡)	면적(평)
구로지구	시흥군 동면 및 부천군 소사면 각 일부	7,860,000	2,378,000
시흥지구	시흥군 동면 일부	630,000	190,000
소사지구	부천군 소사면 일부	3,130,000	947,000
부평지구	부천군 부내・소사・문학면 각 일부	9,750,000	2,949,000
서곶지구	부천구 서곡면 일부	7,910,000	2,393,000
계양지구	부천군 계양면 일부	3,110,000	941,000
양천지구	김포군 양동・양서면 각 일부	2,490,000	753,000
합계		34,880,000	10,551,000

표 17 경인시가지계획 일단의 주택지경영지구

지구명	범위	면적(㎡)	면적(평)
구로지구	시흥군 동면 일부	9,000,000	2,722,000
시흥지구	시흥군 동면 일부	2,710,000	820,000
오류지구	부천군 소사면 일부	2,000,000	605,000
괴안지구	부천군 소사면 일부	3,125,000	945,000
소사지구	부천군 소사면, 오정면 각 일부	13,820,000	4,180,000
고강지구	부천군 오정면 및 김포군 양동면 각 일부	4,125,000	1,248,000
부평지구	부천군 부내・소사・계양・문학면의 각 일부	14,750,000	4,462,000
서곶지구	부천구 서곶면 일부	12,500,000	3,781,000
계양지구	부천군 계양면 및 김포군 고촌면 각 일부	6,550,000	1,981,000
양천지구	김포군 양동・양서면 각 일부	10,400,000	3,146,000
신정지구	김포군 양동면 일부	2,500,000	756,000
합계		81,480,000	24,646,000

이후 경인시가지계획은 1944년 1월 8일자 총독부고시(總督府告示) 제12호로 부천군(富川郡) 부내면(府內面) 전역(현 인천시 부평 일대)과 문학(文鶴)・서곶(西串) 두 면(面)의 일부에 걸친 129,840,000㎡를 떼어서 이를 인천시가지계획(仁川市街地計劃) 구역으로 편입시켜버리고 나머지 220,750,000㎡만을 경인지방계획(京仁地方計劃) 구역으로 남기게 된다.

경인지방계획 실시 전후 해당 지역들에의 공장입지에 대해서 기존 연구에서는

육군공병창(陸軍工兵廠)을 위시한 몇 개의 주요 공장의 입지 사실을 서술하는데 그치고 있다. 그러나 같은 시기에 공업지역으로 지정, 개발되고 있던 영등포 공업지역의 특징을 더욱 명확하게 밝히기 위해서는 실제로 경인시가지계획의 공업용지 조성지구(工業用地 造成地區), 그리고 역시 주요 공업지역으로 발전하고 있던 인천부(仁川府)에 들어선 공장의 종류, 위치, 규모 등에 대하여 살펴볼 필요가 있다. 단 주지하다시피 1940년에 『朝鮮日報』, 『東亞日報』 등의 민족자본에 의한 일간지가 폐간되었고, 전쟁이 지속되자 『京城日報』 등의 신문에서도 공장 설립을 기밀 사항으로 간주하여 이에 대한 보도가 중지되었기 때문에 1940년대 이후의 공장 설립과 관련된 움직임을 파악하기는 쉽지 않다. 그러나 1930년대 이전의 신문기사 보도 및 해방 이후에 잔존하고 있는 공장들의 현황 등을 참고하여 가능한 만큼의 정보를 정리해 보았다.

(2) 인천부의 공장 입지

인천의 초기 공업은 일본 본토로 이출(移出)할 쌀의 집산지(集散地)였던 탓에 정미업(精米業)과 양조업(釀造業)이, 염전(鹽田)이 많아 제염업(製鹽業)이 발달하였고, 그밖에 선박 수리를 위한 몇 개의 철공소가 세워졌다. 항구도시라는 특성상 공업에 유리한 조건을 갖춘 인천에는 1930년대 조선공업화정책 이후 동양방적이 1932년 공장을 세우는 등[435] 일본 본토 대재벌 공장들이 영등포에 앞서 입지하였고, 중일전쟁이 발발한 1937년 이후에는 공장 설립에 속도가 붙기 시작하였다.

1937년 2월에 나고야(名古屋)에 본사를 둔 일본차륜회사(日本車輪會社)가 조선 진출을 위하여 인천에 약 1만 2천 평의 공장 부지를 매수하였다는 보도가 나왔다.[436] 1937년 6월에는 '시국산업 육성'의 관점에서 조선기계제작소(朝鮮機械製作所)가 설립되었다. 이는 조선총독부에서 엔블록 전체의 전시체제 구축에 따른 대응책으로 조선 산업시책 전반을 재검토하기 위해 1936년 10월에 개최된 조선산업경제조사회에서의 회의 결과 건설이 결정된 회사 중 하나였다. 설립 방법은 일본 종합기계회사인 요코야마공업소(橫山工業所)가 직접 진출하는 형식을 취하여

435) 「綠地帶と大工場街　見よ三十年後の京仁間」,『京城日報』, 1941.01.18.

436) 「日本車輛이 龍山工作에 食指」,『京城日報』, 1938.02.16.

광산기계기구(鑛山機械器具)를 제작하는 회사를 설립하였다.[437] 회사 설립에 앞서 1937년 2월에 요코야마공업소는 인천부내 만석정(萬石町)에 1만평의 부지 매수를 내정하였고, 이듬해 3월에 공장을 완성, 조선기계제작소(朝鮮機械製作所)라는 이름으로 조업을 시작하였다.[438][439] 조선기계제작소는 1차 공장 완성이 채 되지 않은 1938년 4월에 자본금을 50만원에서 300만원으로 늘려 시설확충 공사를 개시하였다. 이는 군수 수요가 는 것과 더불어 중공업의 활황으로 민간수요도 급증하였기 때문이다. 또한 전시통제경제가 본격화되면서 일본으로부터의 기계이입이 어려워졌고 향후 원료인 철강 확보의 차질을 빚을 것을 대비하여 자체적 철강 생산시설을 갖추고자 하였기 때문이다. 2차 공사는 1938년에 시작, 1939년에 완성되어 제강→주조 및 단조→제관→기계로 이어지는 일관생산체계가 구축되었다. 그러나 1차 시설확충으로도 넘쳐나는 주문을 감당할 수 없자 자본금을 다시 증자하여 2차 시설확충을 시행, 1942년 봄에 완성되었다.[440] 1943년 4월에는 육군이 잠수함 건조를 명령, 잠수함을 건조하기도 하였다.

1937년 6월에는 묘도(猫島)에 약 1만평 부지의 시멘트 공장 진출이 결정되었으며, 이에 앞서 일본버선회사(日本足袋會社), 일본레이욘공장, 동양척식주식회사(東洋拓植株式會社) 등의 9개의 대공장이 유치되었다.[441]

1938년 2월에는 미츠이(三井) 재벌이 인천에 코크스(해탄(骸炭)) 공장 설치를

---

437) 광산기계제조업의 육성은 당시 주요 국책인 조선내 금속자원개발, 특히 금 생산의 증강을 위해 가장 시급한 전제조건으로 인식된 것이었고, 조선기계제작소 설립의 직접배경이었다. '산금정책(産金政策)'은 일제가 1930년대초 대공황 탈출의 방책으로 '금수출재금지조치'를 단행한 이후 하락하는 환율을 안정시키기 위한 수단의 하나로 시행했으나, 1930년대 후반기에 들어서는 군비 확장과 생산력 확충에 의한 수입의 급증으로 국제무역 결제수단으로서의 금의 확보가 한층 중요시되어 정책을 보다 강화하였다. 조선총독부도 일제의 방침에 따라 1937년 초 '산금증산5개년계획(1938~1942)'을 수립하였다. (배석만,「일제시기 朝鮮機械製作所의 설립과 경영(1937~1945)」,『인천학연구』Vol.10, 2009, pp.1~3.)

438) 「橫山工業所도 진출 부내에 1만평의 용지매수」,『京城日報』, 1938.02.28.
「朝鮮內機械工業 時局에乘勢發展」,『東亞日報』, 1938.03.31.

439) 해방후 조선기계제작소는 귀속기업체로 국가관리 하에 들어갔고, 1950년대 이승만정권의 귀속재산 불하에도 불구하고 장기간의 경영난으로 불하되지 않고 국가관리 하에 있다가 1963년 국영화되어 한국기계공업주식회사가 되었다. 1976년 대우그룹이 인수하여 대우중공업에 편입되었고, 대우그룹 해체 후 두산그룹이 인수하여 현재 두산인프라코어주식회사로 있다. (배석만,「일제시기 朝鮮機械製作所의 설립과 경영(1937~1945)」,『인천학연구』Vol.10, 2009, p.25.)

440) 배석만,「일제시기 朝鮮機械製作所의 설립과 경영(1937~1945)」,『인천학연구』Vol.10, 2009, pp.6~7.

441) 「仁川都市工業化 벌서九大工場進出今後도續續增設될터」,『東亞日報』, 1937.06.26.

결정하여 제일 후보지로 묘도(猫島)가 선정되었다.[442] 3월에는 대일본영업회사(大日本鹽業會社)에서 1만 정보의 땅을 매립, 반은 염전(鹽田), 반은 공장기지로 염전을 개발할 것이라는 보도가 있었다.[443]

1939년 2월에는 히노데제작소(日出製作所)[444], 시바우라제작소(芝浦製作所)[445] 등 11개의 대공장의 기지가 인천부내 만석정(萬石町), 화수정(花水町), 송현정(松峴町), 학익정(鶴翼町), 주안정(朱安町) 등지에 결정되어 연내에 실현될 것이라는 보도가 있었는데,[446] 이 중 화평정의 2만 4천여평의 땅에 자리한 시바우라제작소(芝浦製作所) 공장은 1939년 7월 이전에 실제로 건설을 개시하였다. 1939년 3월에는 조선화학비료주식회사(朝鮮化學肥料株式會社)가 기존에 만석정(萬石町)에 매수해 놓았던 2만 6천여평의 부지에 곧 공장 건설에 착공할 것이라는 기사가 보도되었다.[447] 1939년 7월에는 건설중 혹은 건설 예정의 공장이 무려 20여개, 그 투자되는 자본액은 2천만엔의 거액에 달한다는 보도가 있었다. 만석정에 자리한 인천제재주식회사(仁川製材株式會社)는 거의 공사를 완료하였고 그 외에 히타치제작소(日立製作所)는 학익정의 21만 6천여평 부지, 이연(理硏) 공장[448]은 송현정 5만 8천여평 부지, 고무제조주식회사는 송현정 3천여평 부지, 조선농비료회사(朝鮮農肥料會社)는 화수정 2만 6천여평 부지에 건립이 예정되어 있었다. 그 외에 조선세멘트, 미츠이물산(三井物産), 조선화공주식회사(朝鮮化工株式會社), 조선중앙전기(朝鮮中央電氣), 전기기구제조회사(電氣器具製造會社) 등의 공장 건립도 예정되어 있었다.[449]

1940년 5월에 이르러 히타치(日立), 제국제마(帝國製麻), 칸사이(關西)페인트의

---

442) 「仁川府尹斡旋으로 콕쓰工場設置 三井財閥에서 具體案樹立中」,『東亞日報』, 1938.02.09.

443) 「工都仁川港에 鹽田開發計劃 일본염업회사의五개년계획 海面埋築도進行中」,『東亞日報』, 1938.03.23.

444) 히타치제작소(日立製作所)의 오타일 가능성이 있다.

445) 해방후 이천전기로 재출발. 1998년에 일진그룹에 인수되었다.

446) 「大工場十一個所 年內實現確定 工都仁川의明朗報」,『東亞日報』, 1939.02.18.

447) 「工都仁川建設譜 朝鮮化學肥料工場新設」,『東亞日報』, 1939.03.10.

448) 1942년 11월에 종연방적(鐘淵紡績)이 매수하여, 12월 1일부터 경영하게 되었다. 이를 따라 종방에서는 별회사 종연조선제철주식회사(鐘淵造船製鐵株式會社)(가칭)을 창설, 경영하고 있던 양양철광소의 원철을 인천공장으로 수송하여 원광에서 제철까지의 일관작업을 목표삼아 인천공장의 설비시설에 일대확충을 하고자 하였다. (「鐘紡が買收 理硏の仁川工場」,『京城日報』, 1942.11.29.)

449) 「富平平野에들어슬煙突 二十餘에投資金額이二千萬圓 京仁一元化着着進陟」,『東亞日報』, 1939.07.23.

3대 공장이 곧 공장건설에 착수할 것이며 가을까지 제1기 공사가 준공될 것이라는 보도가 있었다.[450] 또한 일출정(日出町), 학익정(鶴翼町)에 조성한 70만평의 공장용지는 내지재벌의 진출로 이미 60여만 평이 매각, 잔여 5~6만평도 현재 매도 교섭중이라는 보도가 있었다.[451]

전술하였듯이 1940년 이후의 상황에 대해서는 정보가 남아 있지 않아 알 수 없으나, 언급된 공장 중 현재 남아 있는 것들을 지도에 표시하면 다음과 같다.

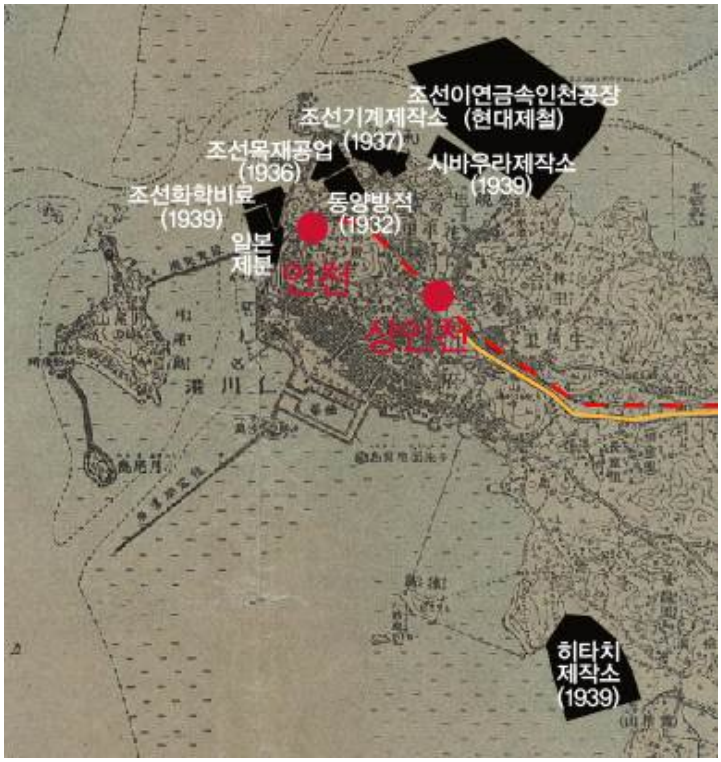

그림 120 해방전 인천지역 주요 공장 입지

(3) 부평의 공장 입지

부평 지역은 계양산(桂陽山)에서 이어지는 언덕의 동쪽에 자리한 평야지역으로

450) 「工都仁川의出現　日立,帝麻,關西페인트等三大工場　近間一齊工事에着手」,『東亞日報』, 1940.05.05.

451) 「工都仁川의飛躍相 日出, 鶴翼工場用地六十萬坪賣却」,『東亞日報』, 1940.05.12.

서쪽의 인천지역과 격리되어 있으며, 조선시대에는 계양산 자락에 부평도호부(富平都護府)가 자리하고 있었다. 주로 논농사를 지었는데 지대가 낮아 종종 침수 피해를 입었으나 1923년의 부평수리조합(富平水利組合)[452] 설립 이후 관개수로(灌溉水路) 등을 갖추어 피해가 줄어들었다. 1900년 이전에는 부평도호부를 중심으로 마을이 형성되어 있었으나 경인철도가 부설되고 부평역이 생긴 이후로는 부평역을 중심으로도 작은 시가지가 형성되었으나 여전히 주요 산업은 농업이었다.

이러한 농촌지대였던 부평 지역이 공업지대로 바뀌기 시작한 것은 1930년대 말의 일이다. 인천이 대륙병참기지화의 핵심 지역으로 떠오르고 경인일체화 논의 등에 자극받아 인천에 많은 공장들이 세워지기 시작하면서 인천부 내에는 토지가 부족해졌고, 대공장들이 인천 교외의 넓은 땅을 찾아 나서기 시작하였다. 그러면서 각광을 받은 것이 인천에 바로 붙어 있으면서 광대한 평야지역을 가지고 철도역에도 인접해 있는 부평 지역이었다. 또한 이 지역은 서울과 인천 사이에 위치하여 노동력 수급이 용이하고 경인선, 경인도로로 인하여 교통도 편리하였고, 한강 하류의 풍부한 공업용수를 활용할 수 있었을 뿐 아니라 북한에서 생산된 풍부한 전력을 공급받을 수 있는 여건도 갖추어져 있었다. 1930년대 말 부평지역에 들어선 주된 공장은 다음과 같다.

표 18 부평지구에 건립된 주요 공장

이름	소재지	일시	면적	종류	비고
국산자동차공업(동경자동차)	청천동	1938년 결정 1939-1940년 건립	20만평	자동차 생산, 수리	
나고야착암기제조회사(조선베아링)	청천동	1938년 결정	5만평	착암기	
경성공작주식회사	청천동	1939년11월 설립		수도용 강관	
디젤자동차공업주식회사	부평동			자동차 조립, 생산	
히로나카상공주식회사	부평동	1938년 결정, 착공 1939년 준공	3만평	각종 기계 생산	1943년 미츠비시인수
동양제강					

452) 일제의 산미증식계획(産米增殖計劃)의 일환으로 추진되었으며, 몽리구역(蒙利區域)은 경인선 부평역으로부터 한강변 사이에 있는 부평평야 일대이다. 면적은 약 10,935,000평(3,645정보)으로서 중부지방에서 최대 규모였다. (부평사편찬위원회, 2007『부평사 제1권』, p.81.)

이름	소재지	일시	면적	종류	비고
철사공장	마분리	1938년 결정	5만평	철사	실현여부 미확인
육군조병창	산곡동	1939년 건립 1940년 확장		병기	
고주파주식회사		1939년 결정	300 만평		실현되지 않은 것으로 추정

1938년 2월에는 국산자동차공업(國産自動車工業)이 1천만엔 증자를 계기로 부평평야 20만 평의 부지를 매수, 공장 설립을 결정하였다.[453] 이후 동경자동차공업(東京自動車工業)과 합병,[454] 1939년 4월에 이르러 설계를 완성하였고,[455] 동경(東京)의 시미즈구미(淸水組)와 시공(施工) 청부계약(請負契約)을 체결하고 10월 27일에 기공하였다. 제1기 공사에서는 1940년 상반기까지 조립공장 및 제작공장의 일부 완성을 목표로 하였는데,[456] 정확한 완공 일자는 알 수 없으나 1940년 5월 현재 업적이 호조(好調)라는 보도가 있었음을 보아 1940년 상반기에 공장 가동이 시작되었음을 알 수 있다. 또한 부분품공장(部分品工場)에 대하여도 건축허가신청이 허가 되는대로 착공하여 이듬해 조업할 것으로 기대하였으나,[457] 8월 현재 계획에서 제외되었다.[458][459]

1938년 3월에는 나고야착암기제조회사(名古屋鑿巖機製造會社)에서 부평역 부근에 5만여평의 토지 매수를 결정하였고,[460] 이후 공장을 건설하였다.[461] 또한 같은 달 국산자동차공업에서 자매공장으로 1천만엔의 자본금을 들여 자전거 제조공장 설치를 결정하였다.[462] 역시 1938년 3월에 광산기계회사인 히로나카상공(弘

453) 「國産自動車工場 富平에 廿萬坪買收」, 『東亞日報』, 1938.02.24.

454) 「日本高周波서 自動車를製作 新規二大事業」, 『東亞日報』, 1938.11.12.

455) 「東京自工富平工場着工」, 『東亞日報』, 1939.04.02.

456) 「自工富平工場起工」, 『東亞日報』, 1939.10.26.

457) 「國産自工業績好調」, 『東亞日報』, 1940.05.02.

458) 「東京自工富平工場 本年度中에는完成」, 『東亞日報』, 1940.08.06.

459) 해방후 신나라자동차, 대우자동차를 거쳐 현재 한국지엠 부평공장으로 남아 있다.

460) 「京仁間,富平廣野 大工場爭先進出 鑛山用鑿岩機工場과日活等 基地의買收도終了」, 『東亞日報』, 1938.03.02.
그러나 실제 착암기회사 자리로 알려진 곳은 부평역과 많이 떨어져 있기 때문에 결정을 번복하고 다른 부지를 구입한 것으로 여겨진다.

461) 해방후 한국베아링이었다가 현재 아파트가 들어서 있다.

462) 「工場地富平平野에 又復工業會社設置 一千萬圓의自轉車會社」, 『東亞日報』, 1938.03.08.

中商工)도 부평역 앞에 3만 평의 공장 설치를 결정, 5월에 착공하였다.[463] 1939년 11월에 본공장 건물의 외관이 완성되어 18일에 관민(官民)을 초대하여 공장제시설 관람을 하였고,[464] 1940년 4월에 조업을 개시하였다.[465] 1943년에 미츠비시(三菱) 재벌에 인수되었고 전시기에는 군수품 부품공장이 되었다.[466] 1938년 6월에는 부내면 마분리(富內面 馬墳里)에 오사카(大阪)의 철사공장이 공장을 짓기 위하여 부지 5만평에 대한 매수 계약을 체결하였다.[467]

1939년 4월에는 오사카중앙전기제작소(大阪中央電氣製作所)에서 공장 건설을 위하여 인천 근교에 3만평의 부지를 매수하였고, 이케가이철공소(池貝鐵工所)에서도 디젤 발동기계, 어선 발동기계 제작 공장을 설치하기로 결정하였다.[468] 5월에는 고주파주식회사(高周波株式會社)가 부평평야에 3백만평이라는 광대한 토지를 매수하여 총자본 2억원을 투자하여 공장 건설을 결정하였다.[469][470]

그러나 이 지구에 세워진 가장 큰 공장은 바로 육군조병창(陸軍造兵廠)이었다. 조병창 건립은 당시 군 기밀(軍 機密)로 간주되어 언론에서 그에 대한 기사를 발견할 수 없기 때문에 언제 건설되기 시작하였는지 알 수 없으나, 1939년경에 들어선 것으로 추정되고 있다.[471] 1940년에는 확장공사를 실시하였으며[472], 해방 전까지 소총, 탄약, 소구경화포탄약, 총검, 수류탄, 경차량 등을 제작하였고, 수천을 헤아리는 군인과 군속이 종사하였다. 월간 생산량은 소총 4천 정, 총검 2만 정, 소총탄환 70만 발, 포탄 3만 발, 군도 2천 정, 차량 200량 등이었으며, 1944년부

---

463) 「朝鮮內機械工業 時局에乘勢發展」,『東亞日報』, 1938.03.31.
「富平에大工場進出 俄然土地景氣活況 一千萬圓資本의弘中工場 來月中에着工豫定」,『東亞日報』, 1938.04.12.

464) 「弘中富平工場供覽」,『東亞日報』, 1939.11.18.

465) 「弘中商工受理 千萬圓을突破」,『東亞日報』, 1940.04.12.

466) 현재는 부평공원이다.

467) 「工業地富平平野에 又復鐵絲工場進出 기지五萬평매수계약체결」,『東亞日報』, 1938.06.03.

468) 「工場은仁川으로… 中央電氣와池貝鐵工所進出 富平平野에煙突林立」,『東亞日報』, 1939.04.29.

469) 「尨大!二億圓을投資 高周波富平에進出 三百萬坪의東洋的大工場建設 今秋基本工事着手」,『東亞日報』, 1939.05.19.

470) 이후 관련 기사를 찾을 수 없는 것으로 보아 실현되지 않은 것으로 보인다.

471) 「내고장 부평의 어제와 오늘 ⑪ 침략전쟁을 위한 군사기지로 변한 '부평 조병창'」,『부평신문』, 2006.07.05.

472) 하청업자는 關東組, 多田組, 玉操組, 淸水組, 間組 등 5개 업체였으며, 조선총독부는 국민총동원령으로 근로보국대를 편성하여 공사에 투입하였다고 한다. (부평사편찬위원회, 2007『부평사 제1권』, p.290.)

터는 종전까지는 조선기계제작소 인천공장을 감독하여 잠수정을 제작하기도 하였다.[473]

그림 121 일제하 조병창으로 사용되다 해방 후에는 미군기지로 사용된 부평미군기지 전경 (『부평신문』, 2006.07.05.)

이러한 공장들의 입지에 뒷받침되어 부평평야에는 공업용수 공급을 위한 계획도 수립되었다. 경기도에서 총공비 280만원을 들여서 3개년 계속사업으로 매일 5만톤의 급수능력을 가진 공업용수도 건설을 계획한 것이다. 1939년 9월에는 이의 공사에 대한 허가가 나서 12일에 노량진수도 장수지 뒷산에서 경기도 공업용수도 기공식을 거행하였다. 공사는 1942년 3월 완료 예정으로 노량진에서 취수, 정수한 다음 송수관(送水管)을 통하여 부평 건너편의 배수지에서 공업지대로 배급하기로 하였다.[474]

---

473) 부평사편찬위원회, 2007『부평사 제1권』, p.290.

474) 「富平에大工場地建設 工業用水道起工式 二百八十萬圓으로 三個年繼續工事 今日鷺梁津에서盛大히擧式」,『東亞日報』, 1939.09.13.

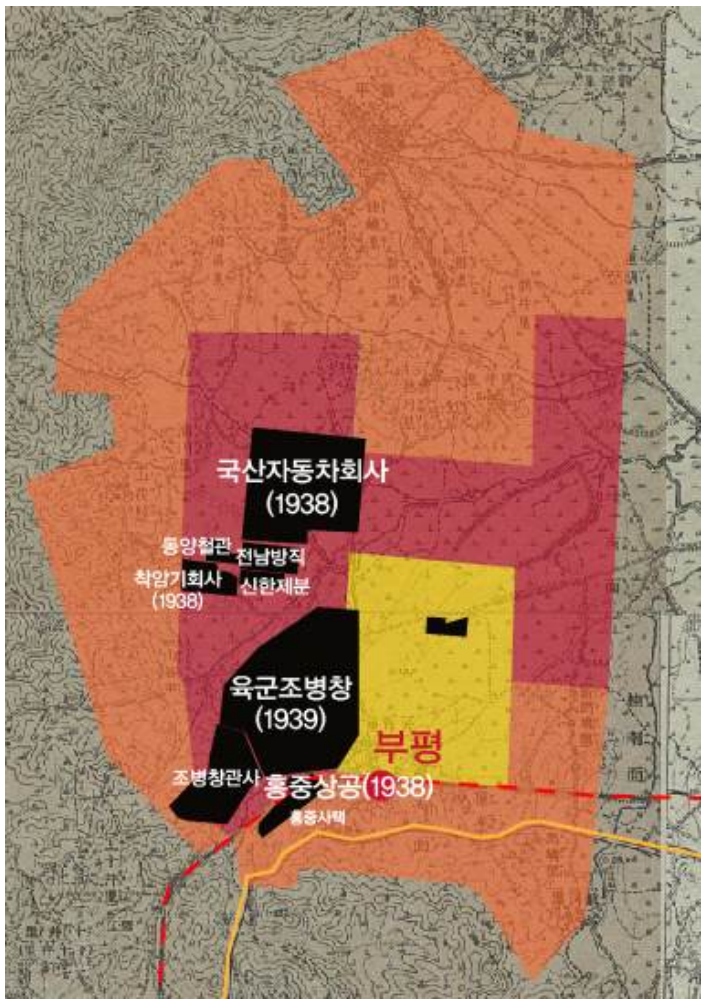

그림 122 해방전 인천지역 주요 공장 입지

1939년 10월 경인시가지계획으로 공업용지조성지구를 지정하게 된 것은 상기의 공장 진출로 경인간 일대의 토지에서 투기적 매매가 성행, 지가가 폭등하여 공장 진출을 저해할 우려가 있다고 판단하였기 때문이다. 또한 이들 지역 중 부평역전 부근 약 275만㎡에 대해서는 '통제있는 시가지의 조성을 하여 토지의 이용증진을 도모하는 것이 적당하다고 인정하였기 때문'에 일단의 주택경영지구가 아니라 토지구획정리지구로 설정, 토지구획정리를 시행하기로 하였다.[475] 한편 경인선 연변에 대공장들이 속속들이 진출하는 상황에서 부평역전에만 2~3년 이내

475) 「三地區로適正區分 地價의暴騰을防止」,『東亞日報』, 1939.10.03.

3만 인구를 수용할 소도시가 형성될 것이라는 것이 일반의 인식이었던 모양이며,[476] 이것이 부평역전에는 구획정리사업을 실시하는 이유였던 것으로 생각된다.

부평지구(富平地區)는 경인시가지계획의 첫 실시구역으로 지정되었으며, 사업착수는 경기도에서 실시, 제1차로 320만원의 경비를 들여 1941년도까지 공업용지구와 이에 관련되는 주택지구를 완성시키기로 하였다.[477] 부평지구는 경인선 부평역(富平驛) 북쪽 2km 범위의 약 2백만 평의 땅으로 1차적으로는 공장부지 약 941,000평과 주택부지 약 607,000평을 조성하기로 하였다. 경기도에서는 도경비로 이 토지들을 모두 매수하여 평당 2원 50전 내지 4원 정도로 공장진출자들에게 공급하기로 하였으며, 정리간선도로의 축조, 수도배수간선의 부설 등을 계획하였다. 또한 380만원의 예산으로 하루 5만㎥의 물을 공급할 수 있는 공업용수도(工業用水道)를 1941년 완공을 목표로 건설을 시작하였고, 동력 보급은 진행중인 한강수력전기사업(漢江水力電氣事業)이 완성되면 십수만(十數萬)키로의 전기가 공급될 예정이었다. 또한 부평지구 내에 부평역에 닿아 경인선과 연락하는 철도인입선 시설, 경인간 자동차전용도로의 축조, 경인선 복선공사도 철도당국에서 진행하기로 결정되었다.[478]

1940년 4월 1일 인천부 구역확장으로 부평역 일대는 인천부에 편입되었고, 이후에도 공장 설립 계획은 이어졌다. 1940년 4월 6일에는 수백만원의 공사비로 와사(瓦斯, 가스)제조장 건설이 결정되었다.[479]

(4) 기타 경인시가지계획 지구의 공장 입지

구로지구에는 1941년 5월에 조선다이야공업주식회사(朝鮮다이야工業株式會社)에서 타이어 공장을 건설하였다. 사실 타이어 공장 설치 움직임은 1935년부터 있었던 것이었다. 1935년 2월 우가키(宇垣) 총독이 일본 브릿지스톤(Bridgestone)사(社)의 이시바시 세이지로(石橋正二郎) 사장을 초대하여 타이어 공장 설립을 요

476) 「幸運의富平平野 十年後엔百萬名抱容」,『東亞日報』, 1939.10.06.

477) 「億餘萬坪의富平地區에 工場,住宅의新都建設 商工會議所等이大工場誘致에猛活動 四百餘萬圓들여今春에着工」,『東亞日報』, 1940.01.26.

478) 「大規模의漢江水電과 工業用水道도進行 京仁專用의自動車路도修築」,『東亞日報』, 1940.01.26.

479) 「富平에數百萬圓으로瓦斯製造場도設置 四月內로着工豫定」,『東亞日報』, 1940.04.06.

청하였고, 마침 타이어 수출을 꾀하고 있던 브릿지스톤사에서는 이 제의를 받아들였다. 브릿지스톤사는 조선에 자회사(子會社)를 설립한다는 계획 아래 1936년 11월에 구로지구에 해당하는 경기도 시흥군 동면 도림리(京畿道 始興郡 東面 道林里) 365번지의 도림천변(道林川邊) 일대의 땅 462,000㎡(14만평)를 매입, 정지(整地)작업을 시작하였다. 그러나 이듬해 1937년 7월에 중일전쟁이 발발하자 이미 중국 산둥성 칭타오(山東省 靑島)에 타이어 공장을 가동 중이던 브릿지스톤사는 이 공장이 철수될 것을 염려하여 조선 내에서의 타이어 공장 건설계획을 보류시켰고, 우가키 총독 후임인 미나미(南) 총독이 민간차원 기업활동에 관심을 기울이지 않으면서 타이어 공장 건설계획은 중단되었다.[480] 조선 내 타이어 공장 건설의 움직임이 재개된 것은 1939년 일본이 국방 차원에서 중요산업자급방침(重要産業自給方針)을 내걸면서이다. 브릿지스톤사는 먼저 1939년 9월 15일에 자매회사인 아사히(朝日) 고무[481]의 자회사를 부산에 설립하고, 1941년에 드디어 조선다이야공업주식회사(朝鮮다이야工業株式會社)를 창립하였다.[482][483]

공장 부지를 결정한 1936년 당시에는 경인시가지계획이 세워지기 전임으로 일단의 공업용지조성지구를 상정하여 부지 결정을 한 것이 아니라는 사실을 알 수 있다. 이 부지는 도림천을 사이에 두고 영등포 지역과 바로 마주하고 있는 곳으로 사실상 영등포 지역의 연장이며 거의 유사한 조건을 가지고 있는 곳이었다. 즉 경인선·경부선 등 교통적인 면에서의 혜택, 전기 등 사회간접자본의 혜택, 대도시와 인접하여 행정적인 면과 인력 수급에 있어서의 편의성과 더불어 안양천과 도림천을 끼고 있어 용수도 손쉽게 얻을 수 있었다. 한편 조선다이야공장이 14만평이라는 거대한 부지를 확보한 것으로 보아 이미 여러 공장들이 들어서 큰 땅을 확보하기 힘든 영등포 지역을 벗어나 그 인접 지역을 선택한 것으로 생각

480) 한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』, p.98.

481) 아사히 고무의 주력제품은 고무창신, 고무장화, 고무신 등의 신발류였고, 타이어와 관계된 것으로는 승용차용 타이어 제작에 사용되는 재생고무를 생산하였다. (한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』, p.99.)

482) 타이어 산업 진출이 늦어진 것은 당시 조선 내에서의 산업이 1종1사(一種一社) 원칙을 따르고 있었는데, 요코하마사(橫濱社)도 진출을 시도하고 있어, 당국의 심사절차를 기다려야만 했기 때문이었다. 두 타이어사의 조선 진출을 둘러싼 경합은 결국 합성고무를 제조할 수 있는 노하우를 갖고 있던 브릿지스톤사의 승리로 끝났다. 생고무 수입이 여의치 못했던 당시로서는 합성고무 생산이 절대적으로 필요했기 때문이었다. (한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』, p.99.)

483) 1941년 5월 2일 조선다이야공업주식회사 설립에 대한 내인가(內認可)를 받고, 5월 10일 설립등기를 마쳤다. 정식 인가는 1942년 4월 14일자이다. (한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』, p.100.)

된다. 실제로 부지 선택 이유 중에 추가부지 확보가 용이하며, 갈대가 무성하고 주변에 인가가 없어 석탄보일러 사용상에 문제가 없기 때문에 고무제품공장부지로 알맞다는 점이 거론되고 있다.[484]

이 부지 안에는 1939년에 아사히 고무가 공장을 건립하고 가동 중이었다. 조선다이야 공업은 설립승인 후 1941년 5월 21일에 부지 중심부에 5천평 규모의 공장을 기공하였으며 이듬해 10월에 조업을 개시하였다.[485] 공장에는 공장 외에 사택 단지로 함께 건설되었다. 관리직의 경우 과장급에게는 25평, 평사원에게는 17~20평 정도의 사택을 제공하였으며, 독신자용 방과 식당, 홀, 회의용 공간 등을 갖춘 2층 건물의 클럽도 운영하였다. 또 현장근로자들을 위한 15평 정도의 조선식 사택 50여호와 식당, 목욕탕 등도 있었다.

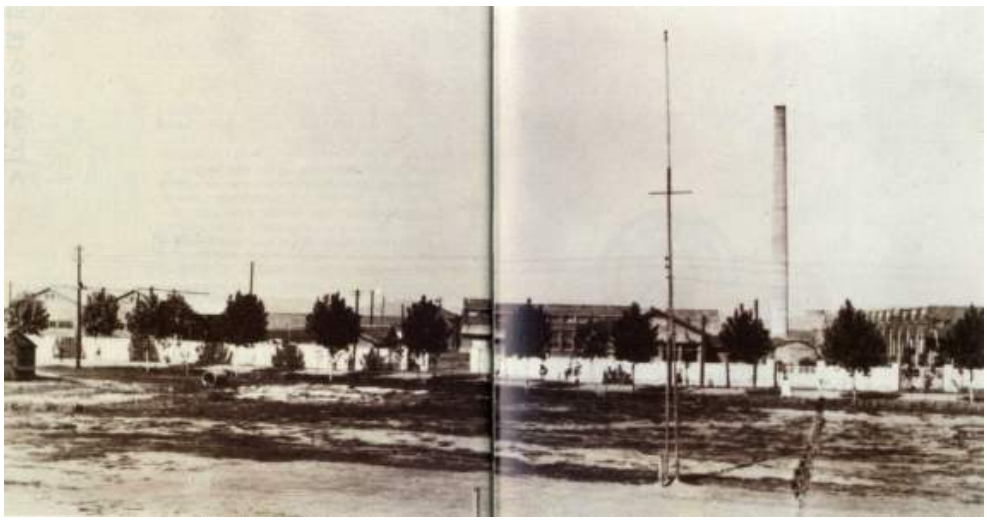

그림 123 준공 당시(1942년)의 조선다이야공업주식회사 공장 모습
(출처 : 한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』)

484) 한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』, p.101.
485) 한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』, p.101.

그림 124 1980년대 초반의 한국타이어공장 모습
(출처 : 한국타이어제조주식회사, 1991 『한국타이어50년사』)

이 외에 1939년에는 광산기계 등을 제작하는 관동기계제작소(關東機械製作所)도 도림천 너머 도림리에 건설되었고, 경인선과 경부선이 분기하는 지점에는 모리나가제과(森永製菓) 공장이 건설되었다. 모리나가제과 공장의 설립연도는 확실하지 않으나, 신문기사 등을 참조한 결과 1941년 이후인 것으로 생각된다. 모리나가의 제품은 한국 공장 설립 전에도 한국에 이입(移入)되어 판매되고 있었다. 신문광고 등을 통하여 살펴 보건데 1920년대 초부터 밀크캬라멜, 사탕, 초컬릿 등의 과자류 외에 유아용 분유(粉乳)를 판매했던 것을 알 수 있다.

그림 125 박하사탕
(『東亞日報』, 1922.10.06.)

그림 126 밀크캬라멜
(『東亞日報』, 1922.11.21.)

그림 127 초컬릿
(『東亞日報』, 1922.12.31.)

그림 128 분유 광고
(『東亞日報』, 1922.10.08.)

이러한 광고는 그 이후로도 계속되지만 전시체제기에 들어서는 1938년 이후에는 기호품으로서의 과자를 호소하는 내용은 줄어들고 총후(銃後)를 책임지거나 장래 군인(軍人)이 될 어린이들을 위한 영양식품이라는 점을 내세운 광고가 늘어나게 된다. 그러한 일환에서 신제품으로 여겨지는 비스킷에 대한 광고가 부쩍 늘어나고, 군용식품으로서의 건빵에 대한 광고도 등장하게 된다. 즉 이 제과공장은 단순한 식료품이나 기호품 공장이 아닌 건빵, 즉 군용식품을 생산하는 엄연한 군수공장이었으며, 그러한 까닭에 전시체제기인 1940년대에 한반도에 건립된 것으로 볼 수 있다.[486]

그림 129 비스킷 광고 (『東亞日報』, 1939.11.10.)

그림 130 건빵 광고 (『東亞日報』, 1938.11.25.)

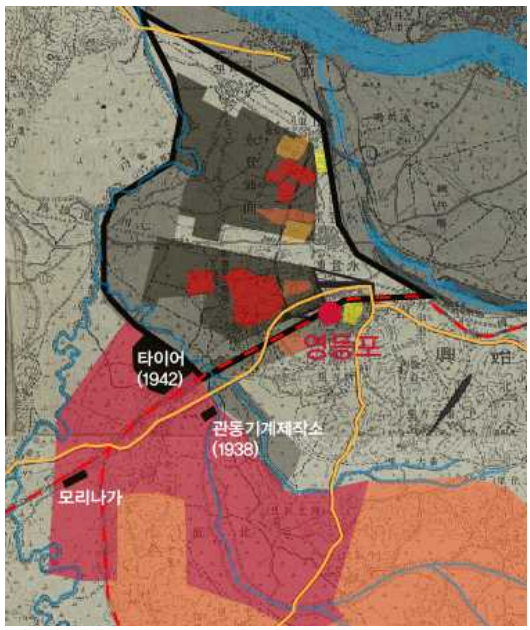

그림 131 해방전 구로지역 주요 공장 입지

486) 해방후 1954년에 이 공장은 일제시대 경찰 출신인 사업가 함창희가 불하받아 동립산업을 창설하였다. 동립산업에서는 군납용 건빵을 생산하여 1950년대에 군용 건빵 납품을 독점하여 재벌로 성장하였다. (「자유당 정권의 권력형 부정대출(하)」, 『아시아투데이』, 2011.02.14.) 1985년 7월에 CJ에 흡수합병되었다. 구로지구의 땅에 1960년대에 당시로서는 현대식의 대규모 공장건물을 신축하였고, 현재도 그대로 남아 있다.

(5) 경인공업지역 공장 입지 특성

앞에서 살펴본 바와 같이 해방 전 경인시가지계획에서 지정한 일단의 공업지역 중에 실제로 대공장이 건립된 곳은 부평지구와 구로지구 뿐이었다. 소사지구는 1937년 6월에 전매국(專賣局) 시험장 건축의 공사가 진행되면서 번영하기 시작하였지만, 공업지대로 발전하지는 못하였으며, 서곶지구, 계양지구, 양천지구 등의 경우 경인선, 경부선 라인과도 떨어져 있어 인프라가 갖추어지기 이전에는 공업지대로 발달할 가능성이 없었던 지구였다. 실제로 1938년에 서곶지역에는 시설의 미비 때문에 공장 진출을 주저한다는 내용의 기사가 있었다.[487] 시흥지구도 철도역과는 접해 있으나 이 시기 공업지대로 발달하지는 못하였다. 한편 구로지구에 있어서도 사실상 영등포 공업지역과 붙어 있다는 입지상 공업지구 결정 전에 공장이 들어섰던 것임을 감안한다면 제대로 공업지역화된 곳은 부평지구 한 군데라고 볼 수 있을 것이다.

오히려 경인시가지계획에서 벗어난 인천 교외 지역에 대공장이 들어선 사례가 있다. 1938년 3월에는 노구치(野口), 미츠이(三井), 미츠비시(三菱)의 세 재벌은 인천근교에 화학공장을 설립하기 위하여 인천 근교인 소래면의 실지조사를 하고 있다는 내용이 보도되었다.[488] 1939년 7월에는 히타치제작소(日立製作所)가 학익정의 21만 6천여평 부지에 공장 건립을 예정하고 있다는 보도가 있었다.[489] 이후 이를 인수한 SK의 입지로 미루어보건데 현 용현동의 인하대학교 옆의 매립지에 자리했음을 알 수 있다.[490] 1941년에는 조선유지주식회사(朝鮮油脂株式會社)가 부천군 남동면(富川郡 南東面) 현 소래포구 자리에 다이나마이트 폭약 및 공업용 뇌관을 생산하는 조선화약(朝鮮火藥) 공장을 건립하였다.[491] 즉 실현 여부가 확

487) 「仁川府區擴計劃 富川四個面編入乎 實現되면府區域은四倍增 人口는一躍二十萬名突破 仁川當局積極努力」,『東亞日報』, 1938.05.10.

488) 「二千萬圓投資로 化學工場出現? 野口, 三井, 三菱재벌의三巴戰, 仁川府郊外에設置」,『東亞日報』, 1938.02.22.

489) 「富平平野에들어슬煙突 二十餘에投資金額이二千萬圓 京仁一元化着着進陟」,『東亞日報』, 1939.07.23.

490) 이 공장은 해방후 미군유류부대가 자리하였고 이후에 유공, SK로 넘어 온 후 현재 용현학익지구 재개발지구에 포함되어 재개발 중이다.

491) 이 공장은 해방후 김종회가 자치위원장이 되어 일본인 경영진으로부터 회사와 관련된 업무를 인계받았고, 후에 민군정으로부터 관리인으로 임명받았다.((주)한화, 2005『한화 인천공장 50년』, p.50.) 1955년에 이르러 한국화약이 정부로부터 공장을 인수받았다. 한

인되지 않은 소래면의 화학공장들을 제외하면 30년대 후반 경인지대에 건립된 공장들은 부평지구와 구로지구의 것을 제외하면 작은 공장의 경우 인천부 만석정, 송현정 일대의 매립지대에 자리하였고, 규모가 크고 위험한 물질을 다루는 공장들은 학익정, 소래포구 등 인천 교외의 해안 지역에 자리한 것을 알 수 있다. 또한 부평지역과 조선화약이 자리한 남동면은 1940년에 인천부에 편입되었기 때문에 결과적으로 인천 혹은 경성이라는 대도시에 대공장들이 모두 들어서게 되었음을 알 수 있다.

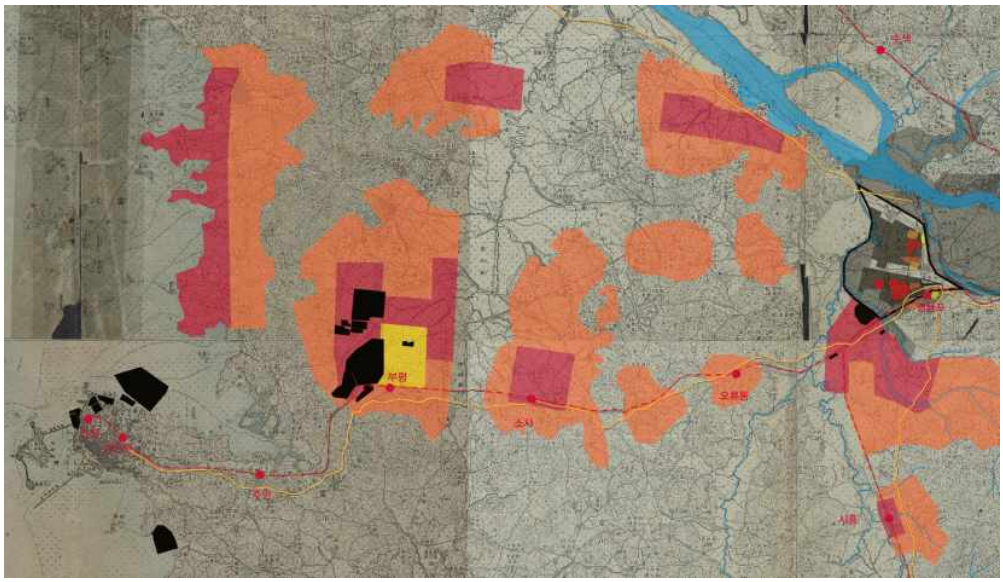

그림 132 해방전 경인지역의 주요 공장 입지

1940년대에 영등포 부근에 건립된 공장 중 규모가 큰 것은 지가가 저렴하고 큰 부지를 구할 수 있던 도림천 건너 도림리(현재 신도림동, 구로동 등)에 주로 건설되었다. 도림리는 토지구획정리지구는 아니지만 안양천 혹은 도림천과 면하고 있어 용수를 구하기 쉬운데다가 영등포지구의 인프라와 시설을 향유할 수 있었기 때문이다. 앞 절에서 언급한 브릿지스톤 타이어공장, 모리나가제과 건빵공장, 관동기계제작소 등이 이에 해당한다.

국전쟁으로 생산시설이 완전 파괴되어 1956~1958년에 걸쳐 복구공사를 시행하였다. (부평사편찬위원회, 2007『부평사 제1권』, p.420.) 최근 재개발되어 아파트 단지 등이 들어서 있다.

5.2.3 영등포 공업지역의 성격

시국적(時局的) 상황 아래 경인 지역은 일본 본토, 즉 일제(日帝)의 시선에서는 대륙 침략을 위한 병참기지였다. 이는 공업화정책이 추진되던 1930년 초 영등포 지역이 경성의 입장에서 공업지역이었던 것과 비슷하다. 그러나 앞서 살펴보았듯이 경인(京仁)의 경(京), 즉 경성 안에서 이 시기에 현실적으로 공장 건립이 가능하였던 것은 영등포(永登浦) 지역이 유일하였기 때문에 실제로 이러한 시선에 노출된 지역은 경성 전체가 아니라 영등포였다고 볼 수 있다.

영등포 토지구획정리사업이 발표된 1937년, 중일전쟁이 발발하자 조선은 대륙 침략의 병참기지(兵站基地)로서의 역할을 부여받게 되었고, 일본 본토에서 중국으로 향하는 루트 상에 자리한 경인지역은 그 중심지로 부상하여 각종 군수 관련 업종들이 앞 다투어 진출하였다. 앞서 살펴보았듯이 1937년 이후에는 인천의 해안가와 부평지역을 중심으로 거대한 규모의 군수 관련 공장들이 속속들이 입지하였으며, 영등포 공업지역 역시 1939년에 가서야 공장용지 분양 신청이 시작된 탓에 새로 들어온 업종은 금속·기계 등의 군수 관련 공업이 대부분을 차지하게 되었다. 이러한 시기에 투기 목적의 지가 상승을 견제하기 위하여 시가지계획의 적용을 받지 않았던 경인(京仁)간의 거대한 지역에 경인시가지계획을 통한 공업지역 지정이 이루어졌고, 그간에 많은 중공업 공장들이 자리하여 자칭(自稱) '동양(東洋)의 만체스다-'[492] 인천(仁川)에서 공업에 있어서는 경성의 대표 격인 '공도(工都)' 영등포(永登浦)에 이르는 지역이 병참기지로 기능한 것으로 일반적으로 이해되고 있다.

물론 착암기(鑿巖機)를 생산하는 일본정공주식회사(日本精工株式會社), 군수용 중요자재인 탄닌제(劑) 및 아교, 젤라틴, 감초엑기스 등을 생산하는 조선탄닌공업주식회사(朝鮮탄닌工業株式會社)[493] 등 군수 관련 공장이 들어선 것은 사실이며, 전시체제기에는 원래 비군수제품을 생산하던 공장들마저 군수품으로 생산 품목을 전환하는 것이 일반적인 추세였지만, 이러한 점을 감안하더라도 영등포 지역을 인천 및 부평과 동일시하는 것은 병참기지로서의 역할을 과대평가하는 것으

492) 「내地方 産業設計 仁川産業의 現況 (下) 현재시설과 장래의 계획 금후추세의 전망 (2) 」, 『東亞日報』, 1939.01.28.

493) 1939년 6월 자본금 100만원(전액 불입)으로 설립되었다. 조선피혁의 자회사이다. (배성준, 「일제하 경성지역 공업 연구」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 1998.에서 재인용.)

로 생각된다. 그 근거는 영등포 지역에 있어서 금속·기계 공업이 차지하는 비중에 의한 것이다. 아래는 1937-41년 영등포의 업종별 공장수 및 생산액이다.

표 19 1937-41년 영등포의 업종별 공장 현황
*** 출전 : 京城商工會議所, 『京城における工場調査』, 각년판**

연도 \ 업종		방직	금속	기계	요업	화학	제재	인쇄	식료	기타	계
1937	공장수	7	4	5	12	6	3	1	16	3	57(100)
	생산액	36,073	254	3,136	291	1,068	704	5	10,876	53	52,460
1939	공장수	6	7	18	12	8	14	-	16	12	93(163)
	생산액	66,730	624	6,693	1,197	3,875	4,471	-	17,992	21	101,603
1941	공장수	8	15	43	16	11	27	2	20	34	176(309)
	생산액	61,749	1,016	3,951	3,532	5,036	3,588	10	23,538	1,439	103,858

이 통계에서 알 수 있듯이 공장 수에 있어서는 비록 금속·기계 공업이 우세하지만, 생산액에 있어서는 방직공업과 식료품공업이 훨씬 높은 것을 알 수 있다. 또한 앞서 살펴본 해방 당시 영등포 지역의 품목별 제조업 분포를 상기해보아도 공장 수는 적지만 토지구획정리사업 이전에 들어선 방적업과 식품업(맥주, 제분 등)이 공장 입지의 대부분을 차지하고 있다. 이는 토지구획정리사업 이후 영등포 지역에 들어선 공장들의 규모가 일률적으로 작기 때문이며, 이는 전적으로 사업 이후의 지가의 상승과 세분화된 가구체계로 인하여 더 이상 대규모 공장을 받아들일 수 없게 되었기 때문이다.

이에 비하여 육군조병창으로 대표되는 어마어마한 규모의 군수공장이 다수 들어섰던 인천 해안부와 부평은 진정한 의미에서의 병참기지를 형성하였다고 할 수 있다. 따라서 비단 토지구획정리사업 이전에 비해서는 군수공업화의 역할이 증대되었을지라도 영등포 지역의 대표적인 업종은 소비지 입지적 성격이 강한 방적·식품업이었고 따라서 병참기지로서의 평가는 재고(再考)의 여지가 있는 것으로 생각된다.

5.3 도시계획 이후의 공간 구성 및 위상 변화

5.3.1 공간 구성 변화

(1) 해방전 주거 현황 및 주거지 구성 재편 구상

앞 절에서는 영등포의 공업지역으로서의 성격을 규명하기 위하여 주로 공장의 입지와 성격 등에 대하여 서술하였다. 이 항목에서는 영등포 지역의 주거 및 주거지에 관하여 살펴보도록 하겠다.

영등포 지역 안에는 토지구획정리사업지구에서 배제되었던 구영등포리, 당산리, 영등포리 신촌 등 기존 조선인 중심 거주지를 중심으로 해방 이전의 가옥들이 남아 있는 곳들이 존재한다. 일본인이 많이 거주하였던 영등포역전은 거의 재개발되어 옛 모습을 찾기 힘들다. 옛 조선인 중심 지역에 남아 있는 가옥들은 대부분 서울 구시가지에서 종종 볼 수 있는 도시형한옥의 모습을 취하고 있다. 그러한 한옥들의 사진은 아래와 같다.

그림 133 영등포 지역에 남아 있는 한옥들의 모습

한편으로 소위 '문화주택(文化住宅)'[494]이라 불리는 양식의 집도 일본인 부유층을 중심으로 지어졌다. 1929년에는 경성연와주식회사(京城煉瓦株式會社) 사장이자 영등포의 대표 유지 중 한 명인 鈴木文助(스즈키 분스케)가 기존 경성연와 공장 바로 뒤편 언덕에 2층의 문화주택을 건설하였다. 주택은 서양식(西洋式) 외관을 가지며, 평면상으로는 서로 장지문으로 이어지는 생활실(茶の間)와 객실(客間)이라는 일본의 전통적인 공간 구성과 응접실 등의 서양실 공간을 함께 갖춘 당시의 전형적인 일양절충식(日洋折衷式)이었다.[495]

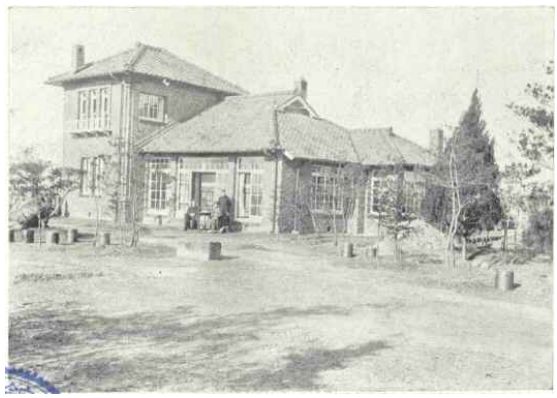

그림 134 영등포 스즈키주택
(『朝鮮と建築』, 1930년 6월호.)

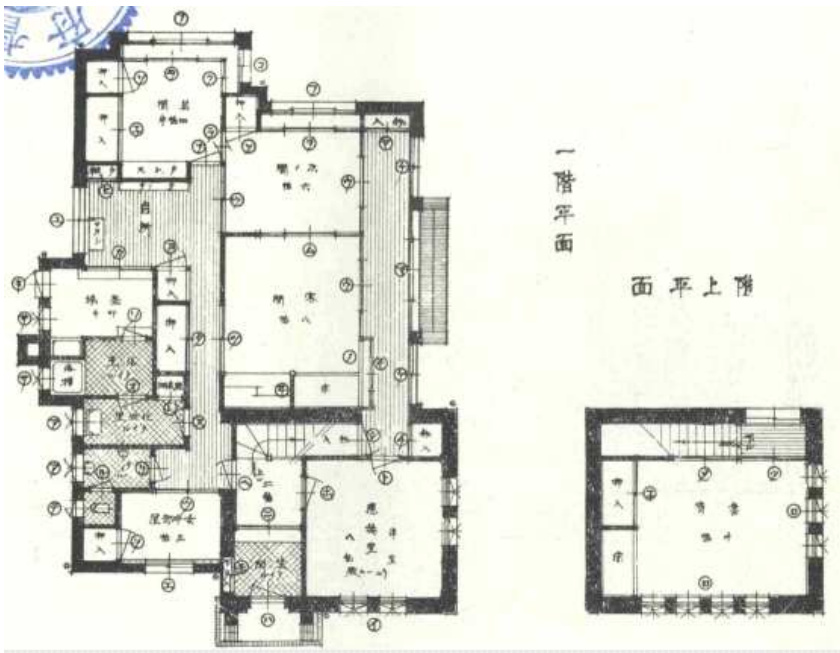

그림 135 영등포 스즈키주택
(『朝鮮と建築』, 1930년 6월호.)

494) 문화주택에 대한 자세한 내용은 이경아, 「日帝强占期 文化住宅 槪念의 受容과 展開」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 2006.을 참조.

495) 1929년 5월에 착공, 동 9월에 준공하였다. 건평은 37.375평, 2층집에 연면적은 45,875평이다. (『朝鮮と建築』, 1930년 6월호.)

또한 1931년에 경성방직에서 발전기를 도입하여 자가발전을 시작하자 공장 근처에 거주하던 경성일보(京城日報) 지방부장 이와즈(岩津)가 집의 카미다나(神棚)[496]가 떨어졌다고 시비를 걸어 경성방직에서 영등포로터리 부근에 새로 지어 주게 되었다는 2층집[497] 역시 외관상 당시 유행하던 문화주택의 모습을 하고 있다.

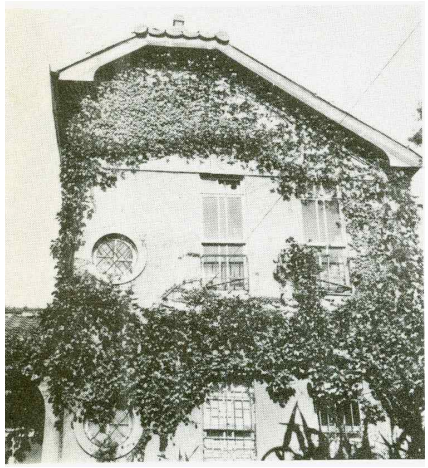

그림 136 경성일보 지방부장 이와즈의 집 (출처: 경성방직, 1969 『京城紡織50年』, p.17)

영등포 지역에서 두드러지는 주거 형태 중 하나가 바로 공장의 사택과 기숙사이다. 특히 일본 본토 대기업의 진출로 지어진 대공장들에는 공장 건립과 더불어 도한(渡韓)한 직원 및 그 가족을 위하여 상당한 규모의 사택 단지가 최첨단의 양식으로 지어지곤 하였다. 예를 들어 영등포 제일의 규모를 자랑하는 종연방적 공장의 경우 구내에 있는 직원 사택촌 규모는 백여세대에 달하며, 임원급에는 단독주택 양식, 직원급에는 3층 규모 연립주택 양식의 주거가 제공되었다. 이 중 연립주택은 철근콘크리트조 모더니즘 양식의 '세련된' 건물로 더스트 슈트 등 최첨단의 편의시설을 갖춘 것이었다. 또한 사택촌은 넓은 공장 필지의 한켠에 비교적 여유로운 배치로 지어졌을 뿐 아니라 많은 문화시설과 부속 유치원까지 갖추고 있어 '소문화촌(小文化村)'으로 여겨지고 있었다.[498]

---

496) 일본 신토(神道)의 신을 모시는 선반이다.

497) 경성방직, 1969『京城紡織50年』, p.17.

498) 반도 제일을 자랑하는 섬유공업의 왕좌 카네보 경성공장 구내에 있는 직원사택 백여세대는 문화시설이 갖추어진 세련된 아파트 안에 단란하여 각세대가 뒤처지지 않게 국방산업전선에서 일하고 있는데, 이 시대가 낳은 신체제하의 규율바른 일상생활을 엿보도록 하자. 현재 이 세대 중에서 취학하는 자는 중학, 여학생은 36명, 국민학교 아동이 64명, 계 100명. 동사택 부속 애국유치원 원아가 15명으로 소문화촌을 이루고 있는데 (「宛然小文化村　　鐘紡京城工場社宅內　　子供會の整った日常」,『京城日報』, 1941.06.20.)

그림 137 종연방적 직원아파트 (『朝鮮と建築』, 1937년 1월호.)

그림 138 기린맥주 사택지 (김한용, 2006, 『희망의 연대기 : 카메라로 바라본 1950-1960년대』, 눈빛, p.141.)

이렇게 1940년대 이후 영등포 지역의 주거 구성은 대규모 공장 안에 주변과 격리된 환경에서 생활하는 비교적 부유층의 일본인들과 주거지역의 도시형한옥 등의 조선식 가옥에 거주하는 한국인 등으로 나눌 수 있다.

영등포 토지구획정리사업 지구에 대규모 공장들이 들어서면서 기존에 영등포 신시가지를 중심으로 거주해 왔던 일본인을 중심으로 한 지역 유지들이 이주를 원하는 것은 필연적인 결과이다. 물론 경성방직을 설립한 김성수·김연수 형제처럼 처음부터 서울 구 시내에 거주하면서 공장만 영등포에 두고 있었던 기업가들도 있지만, 오오츠카(大塚), 김태집(金太潗), 스즈키(鈴木) 등과 같이 영등포에 거주 기반을 두고 있는 세력가들 역시 적지 않았다. 이들이 영등포에 지속적으로 기반을 두면서 공업지대화하는 기존 영등포읍을 벗어나기 위하여 주목한 지역이 바로 영등포역 뒤편의 신길동(新吉洞) 지역이었다. 이 지역은 고지대(高地帶)로서 해방 전 서울에 건설되었던 여러 문화주택지처럼 일본인들이 선호하는 주택지로서의 여건을 구비한 곳이었다.

앞 절에서 언급한 경성연와주식회사(京城煉瓦株式會社) 사장 스즈키 분스케(鈴

木文助)의 문화주택이 들어선 곳이 바로 조선시대 방학정(放鶴町)이 있었다고 전해지는 여의도를 조망할 수 있는 신길동의 언덕이다.[499] 또한 1940년경에는 신길정 모처에 하남장(河南莊)이라는 이름으로 문화주택지를 개발한 실례(實例)도 있었고,[500] 1941년에 신축된 경찰서장관사(警察署長官舍) 역시 스즈키 주택 인근의 '전망 좋은 고대지'인 신길동 37번지에 지어졌다.[501]

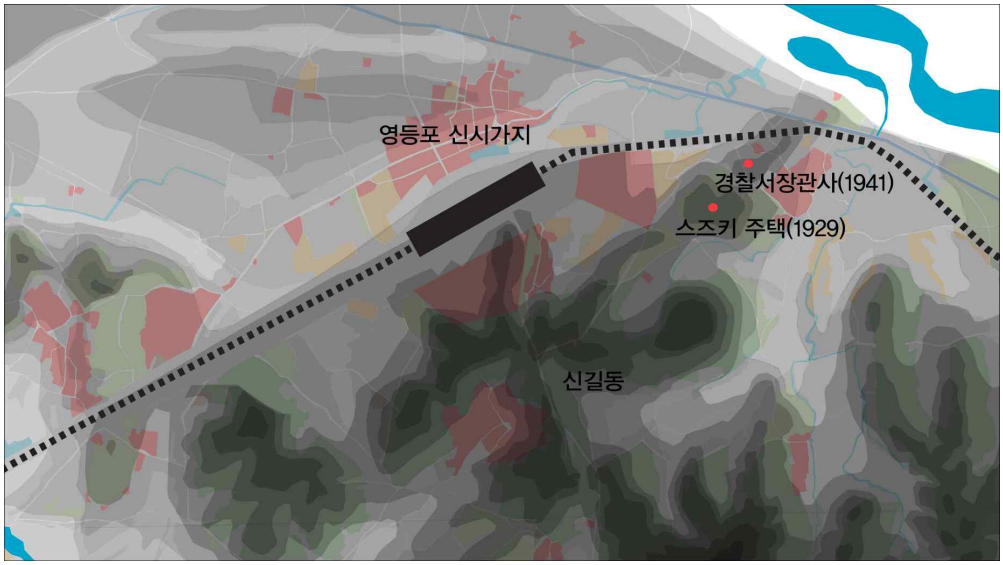

그림 139 스즈키 주택 및 경찰서장관사 위치

이렇게 점적으로 시작된 신길동의 일본인 중심 고급주택지화를 저해하는 요인은 구획정리가 되지 않은 구불구불한 길과 여기저기 산재하는 빈민층 조선인들의 존재였기 때문에 자연스레 일본인 유지를 중심으로 신길동의 구획정리에 대한 요구가 높아졌다. 1941년 11월에 영등포 유지들을 모아 경성일보에서 개최한 영등포 좌담회에서 유지 중 한 명인 요코오(横尾)가 '주택지로서는 철도에서 남쪽이 고지(高地)이며 홍수 등의 걱정도 없으므로 빨리 구획정리를 해주셨으면 희

499) 1929년 5월에 착공, 동 9월에 준공하였다. 건평은 37.375평, 2층집에 연면적은 45,875평이다. (『朝鮮と建築』, 1930년 6월호.)

500) 신길정 널은곳에 문화주택지로서 河南莊이라는 곳에 주택 80여동을 세워 완성치못한 주택중 십오동을 분양한다고 광고를 낸 사람이 (중) 양쪽 모다 허물이 잇다는 것으로 무허가건축을 벌주는것보다 시가지계획 진척에 따라 신설도로를 만들 실측도 끝나기 전에 집을 세워 큰 지장을 가저옴으로 엄중취체를 하는 중이라 한다. (「工都永登浦의 癌 無許可建築續出 市街地計劃에 大支障」, 『매일신보』, 1940.08.24.)

501) 「署長官舍新築　上棟式を擧行」, 『京城日報』, 1941.04.29.

망'한다는 발언을 하고 있다.[502]

이러한 유지들의 요구에 부응하기 위해서인지 실제로 이듬해 1942년 2월 9일에 188만9천㎡라는 방대한 면적에 걸친 신길지구 토지구획정리사업 지구 지정이 이루어졌고, 동년 9월 3일에 시행명령이 내려졌다.[503]

유지들의 바람대로 신길동 토지구획정리사업이 시행되고 문화주택지가 들어섰다면 지역 유지를 비롯한 부유층 뿐 아니라 대공장 내에 있던 일본인 직원 사택도 양질의 거주 환경을 좇아 신길동으로 이주하였을 가능성이 높다. 결과적으로 영등포 지역은 경인·경부철도를 경계로 서북쪽의 상업지역, 공업지역, 저소득층 거주지역과 동남쪽 신길동의 고급주택지역로 재편되었을 것이다. 이것은 기존에 역 주변 신시가지(일본인)를 기존 마을(조선인)이 둘러싸고 있던 구도에서 철도를 중심으로 일본인과 조선인의 거주지가 구분되는 구도로 이행하는 것을 의미한다.

한편 이는 거주환경의 악화로 떠나갈 가능성이 있는 고소득층을 영등포 지역 안에 묶어두는 계기가 되어 영등포 지역이 단순히 서울의 공업지역으로 화하는 것을 지양(止揚)하고 여러 계층의 주거, 산업, 상업 등을 그 안에 모두 포섭하는 독립적인 지역, 즉 소도시적인 양상을 유지할 수 있도록 해 주었을 것이다. 그러나 신길동의 토지구획정리사업은 시국하(時局下) 사업계획 입안이 되지 않은 채 해방을 맞이하게 되어 영등포 유지들이 구상했던 영등포 공간 구성의 재편은 끝내 실행되지 않았다.

(2) 해방후 영등포 지역의 변화

앞 절에서 살펴본 환지통보서 및 토지대장을 통해서는 소유자만을 알 수 있기 때문에 실제로 어떠한 건물이 지어졌는가에 대해서는 항공사진 등을 활용해야 하지만, 서울시에서 체계적으로 항공사진을 촬영하기 시작한 것이 1972년부터이며, 부분적인 항공사진이 존재하는 것도 1963년 이후이기 때문에 1940~50년대의

---

502) 「京城の表玄關 "永登浦"を語る 八 都市は南へ發展 工、商、住としての將來性」, 『京城日報』, 1941.11.20.

503) 「都市計劃」, 『京城彙報』, No.252, 1942.11, p.27. (김주야, 앞의 논문, p.173에서 재인용.)

시가지화 정도, 공장입지 등에 대하여 정확하게 파악하기는 어렵다. 그러나 신문이나 서적 등의 일부 문헌기록과 지도, 1960년대 이후의 항공사진을 참고한다면 대략적인 상황을 파악하는 것은 어느 정도 가능하다.

앞서 살펴보았듯이 1946년의 환지처분 당시 상당한 필지가 기업체에 매각되어 있지만, 태평양전쟁 시작 후의 극심한 자재난과 인력난으로 1940년대에는 정부에서 주도적으로 추진한 군수공장 및 하청공장 외에는 거의 실현이 불가능했기 때문에 토지만 매입한 후 실제로 지어지지 않거나 가공장(假工場) 수준으로 운영했던 공장도 있었을 가능성이 있다. 해방 후 소규모 공장들의 조업 상태에 대해서는 자료가 거의 없어 알기 힘들지만 적어도 방적, 맥주, 제분 등 기본소비재와 관련된 대규모 공장의 조업 상황에 대해서는 당시 신문기사나 사지 등을 통하여 살펴볼 수 있다. 한국인 소유의 공장은 그대로 조업을 진행하였고 일본인 소유의 공장들은 대부분 일시적으로 미군정청(美軍政廳)이 관리하였다가 이후 연고자를 우선으로 민간에게 불하되었다.[504] 이 과정에서 관리인 결정 지연으로 공장 조업이 중단되자 종업원들이 미군정에 빠른 조치를 진정하기도 하였다.[505] 그러나 조업이 되었다 해도 전기와 석탄 부족으로 생산량은 급감하였다. 대표 방적회사인 경성방직과 고려방직(高麗紡織)(구 종연방직)은 1947년 말 현재 기존의 1/2에서 1/5 정도를 생산하고 있다.[506]

공장도 주택도 들어서지 않고 비어있던 땅에는 1945년~1949년에 걸쳐 북에서의 피난민, 일본·만주 등지에서의 귀환동포들이 무허가로 판자집을 세워 정착하기 시작하였고, 이 과정에서 공원용지 등으로 지정되어 있던 공공용지 중 일부가 그 기능을 상실하기도 하였다.[507]

---

504) 종연방적은 관리인에 김학수가 취임, 해방당시 면정방기 4만8천320추, 직기 1525대, 미설치 정방기 1천4백추를 보유하고 있었다. 1947년 7월 미군정 방직공장운영부가 해체되자 광주, 전주, 춘천, 대전, 영등포의 5개 공장을 통합, 이사회를 조직하고 고려방직공사 영등포공장으로 개칭하여 이사장에 김학수가 취임했다. 이후 서울공장은 1948년 6월에 정부 지시에 의해 고려방직공사로서 기타 산하공장과 분리하고 단독 발족하였다. 동양방적은 최남희가 관리인으로 임명되었고 이후 인천공장과 영등포공장을 분리, 영등포공장은 장도련이 맞게 되었다. 해방당시 영등포공장은 면정방기 4만5328추, 직기 1440대, 미설치직기 231대를 보유하고 있었다. 대일본방적은 설치 중에 해방을 맞았는데 임상걸이 관리인으로 취임했다. 경기염직은 김창선이 관리인에 취임하였다. (「産業人脈 (37) 紡織業 <6> 解放直後」, 『매일경제』, 1973.05.07.)

505) 「生産復活을 진정 일본방적종업원이」, 『東亞日報』, 1946.03.19.

506) 「電力·石炭不足과 싸우며 生産低下防止에 努力衣料國策에 挺身하는 紡織界 永登浦의 現狀報告」, 『東亞日報』, 1947.12.27.

507) 영등포구청, 1991『永登浦區誌』, pp.199~200.

또 많은 공장들이 미군 등의 주둔지로 사용되어, 영등포는 용산, 부평 등과 함께 미군촌의 양상을 띠게 되었다. 바로 건너편 여의도 비행장에는 미군숙사가 존재했으며[508], 양평동의 소화제강소(昭和製鋼所)도 미군이 창고로 사용하고 있었고,[509] 당산동에는 미군 262부재[510]가, 문래동의 현 문래공원 자리에는 제6군단과 산하 영등포 포병사령부(砲兵司令部) 등이 있었고,[511] 그 외에 미군소방 제 657부대 등도 존재했다.[512] 이러한 미군기지적 성격으로 인하여 1947년에는 원래 영등포역에 정차하지 않았던 해방자호(解放者號)가 영등포역에 3분간 정차하기도 하였다.[513] 이 외에 병원[514]과 소방서[515] 등 해방 전부터 요망되었던 시설들이 들어서기 시작하였다.

이러한 상황에서 일어난 한국전쟁은 영등포 지역의 건물을 거의 다 파괴하였다. 영등포구 관내의 주택 중 전소(全燒) 혹은 전파(全破)는 2,512호, 반소(半燒) 혹은 반파(半破)는 2,620호였다고 하며 관내 공장 총 223개소 중 피해를 입지 않은 곳은 불과 10개소에 불과했다고 한다.[516] 휴전 이후 영등포구에는 강의 남쪽이라는 지리적 특성상 많은 피난민들이 정착하였다. 서울시내 전역의 난민총수

---

508) 지난 23일 하오 9시경 시내 여의도 비행장 미군숙사 목욕탕에서 발화되여 (「汝矣島飛行場에 火災」,『東亞日報』, 1946.09.25.)

509) '양평동에 있는 소화제강소는 미군이 창고로 사용하고 있든바' (「美軍倉庫全燒 昨朝永登浦火災」,『경향신문』, 1946.12.29.)

510) 「美軍部隊에火災 原因은失火인듯」,『경향신문』, 1947.01.14.

511) 「國軍威勢에 感嘆 韓委始興 永登浦視察 「자미슨」議長談」,『동아일보』, 1949.03.09.

512) 「經濟的混亂으로 늘어만가는告訴事件」,『동아일보』, 1947.11.18.

513) ' 종래 제1,2열차 해방자는 영등포역에 정차하지 않었는데 이제부터 미군인과 그밖에 시정으로 영등포역에 3분간 정차하게 되었다. 그러나 현재 일반여객에 대한 승차권이 준비되지 못했으므로 일반여객에 대한 취급은 1주일 후부터 실현될 모양이다.' (「特急「解放者」永登浦에 停車」,『동아일보』, 1947.05.04.)

514) 인구비례에 비추어 의료기관이 부족한 영등포에 새로히 시립병원을 설치코저 1천2백75만여원을 게상하야 벌서부터 착착 준비를 가추고있어 이들 모-든 병원시설이 완비되는 날에는 다른 모-든 병원과 아울러 위생도시로서 과히 부끄럽지 않을정도에 달하리라 한다. (「새살림 요모저모 ; 傳染病의 防疫에 注力 永登浦에 市立病院設立 」,『東亞日報』, 1946.05.23.)

515) 공업도시 영등포에는 여러가지 사정으로 소방 기관이 없었든 중 지난 5월 1일부터 소방서를 신설하고 방화에 노력중 장내 조선의 공업지대가 될 이곳에 방화에 만전을 가하고저 근근대규모의 방화시설 계획을 세우기로 되었다. (「工都永登浦에 消防署를 新設」,『東亞日報』, 1946.09.25.)
소방국 - 영등포에 분소를 2백만원으로 신설하기로 되었다. (「新規事業은保留 保健·民生問題에置重 今年度市豫算七億二千萬圓」,『東亞日報』, 1946.09.25.)

516) 영등포구청, 1991『永登浦區誌』, p.81.

중 22%가 넘는 난민이 영등포구 관내에 있었다.[517]

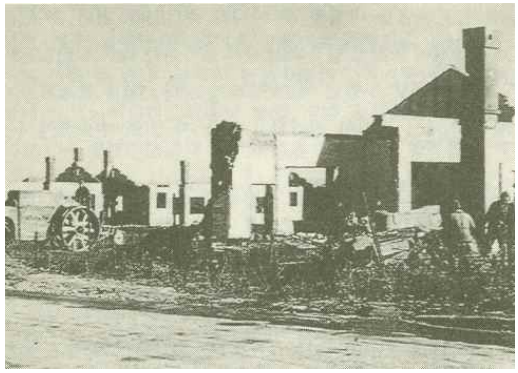

그림 140 한국전쟁으로 파괴된 영등포 공장지대 - 조선피혁주식회사 공장 (영등포구청, 1991『永登浦區誌』, p.80.)

그러나 서울 수복을 전후하여 많은 기업가들이 공장 재건운동을 시작하였으며 휴전 직후부터 재가동을 하는 경우가 적지 않았다. 시사통신사(時事通信社)가 1953년 9월에 발간된 「서울재건상(再建相)」에 당시 운영 중인 공장 리스트가 소개되어 있는데 그것을 통하여 대략이나마 1940년대 후반~1950년대 초반 영등포에 들어선 공장들에 어떤 것들이 있었는가를 추정해볼 수 있다. 그 리스트는 다음과 같다.

표 20 1953년 현재 영등포 소재 공장

공장명	비고
경성방직주식회사	원래 한국인 경영(김연수)이었기 때문에 소유가 변하지 않음. 6.25 당시 영국군부대가 주둔. 1951년 12월 1일 재건에 착수. 1952년 4월부터 조업개시.
동립산업주식회사	1940~1945년경에 창립되었을 것으로 추정되는 모리나가제과 제빵공장이 전신.
교통부 영등포공작창	일제시대의 용산공작창 영등포공작이 전신. 해방후 미군정청 관리하에 있다가 해방후 류재성이 관리인으로 임명. 1950년 9월 9.28 수복당시 대통령령에 의하여 교통부에 편입.
용산공작제지공장	교통부에 용산공작주식회사가 이관됨에 따라 동 공장 단독분리. 1951년 최성훈이 부사장으로 임명. 12월에 제품 생산 개시.
주식회사 三鋼製鋼所	1937년 12월 조선인 기업가에 의하여 회사 발족. 1938년 9월 조업 개시. 재건 후 1953년 8월에 완전 복구, 작업 개시.
朝鮮重機工業株式會社	일제시대 관동기계제작소로 1937년 발족. 도림리(현 구로동)에 1938년에 공장 건설. 광산기계 등 제작. 1952년 김연규에게 불하, 이름 변경.
기타	丸福공업주식회사, 조선휴-무관주식회사, 고주파중공업주식회사, 朝鮮起業株式會社, 大韓金庫株式會社, 중앙기계공업주식회사 영등포기계제작소, 동아산소주식회사 대한산소주식회사, 태양공작소, 永柳토관공장

517) 1953년 말 현재 서울시의 총 난민수는 681,201명, 영등포구의 난민수는 152,288명이었다. (서울특별시 시세일람 1952년도판, p.103. 영등포구청, 위의 책 p.82에서 재인용.)

	永和물산주식회사, 天洋실업주식회사, 鷄林양조장 守一양조장, 朝陽양조장, 三和양조장 경향주물공장, 중앙알미늄공업회사 조선강판주식회사, 조선제니스파이프주식회사 서울공업사, 조선爐工業주식회사, 주식회사 北공업소 주식회사 대동공업제작소, 대한농기구제작소 주식회사 三成제작소, 대한농기구제작소 大同기계제작소, 중앙자동차공업회사 대한석탄공사, 중앙주정주식회사, 조선효모주식회사 동양유리공업주식회사, 聖林사, 대한종묘주식회사, 大中제재공장, 남산목재공업사, 大韓宮地공업주식회사

이 리스트에서 제외되어 있는 대공장 중에도 해방 후에 그대로 공장으로 사용된 것들이 적지 않다. 종연방직은 고려방직으로 이름을 바꾼 후 백낙준에게 불하되어 태창방직이 되었고[518], 대일본방직은 대한방직공사로, 동양방적은 동양방적공사 경성공장으로 운영되었다. 조선피혁주식회사, 조선제분, 2개의 맥주공장 등도 마찬가지이다. 이들은 6.25 폭격 이후에도 재건하여 명맥을 유지하였지만 동양방적만은 복구되지 못한 채 육군 제6관구 사령부 등의 군 시설로 사용되었다.

이 시기의 시가지화 정도는 1950년대 중반에 미군에 의하여 제작된 것으로 생각되는 '서울시가지도(서울市街地圖)'를 통해서도 짐작이 가능하다. 이 지도에는 건물들이 검정색으로 표시되어 있어 적어도 주요 건물들이 들어선 상황을 파악할 수 있으며, 당시 미군이 접수하여 사용한 시설 등을 파악할 수 있다.[519]

518) 홍정모가 관리하던 고려방직공사 영등포공장은 수복후에 재건하지 못하다가 1952년 5월에 백낙승에게 불하되었다. 일찌기 태창직물을 경영해오던 그는 회사명을 태창방직으로 개칭하고 건설에 착수했다. 1956년 3월에 가서야 방기 5만추 신설구기 8천2백16추, 직기 1천2백대를 설치 완료하고 조업을 개시했다. 1956년 6월에 가서는 자본금 1억원을 증자하는 것을 계기로 백낙승의 아들 백남일이 취체역사장에 취임했다. (「産業人脈(38) 紡織業 <7>事變以後」, 『매일경제』, 1973.05.10.)

519) 종연방적주식회사(해방 후 고려방직, 태창방직), 조선맥주주식회사 등 도면과 사진이 일부 존재하는 건물에 대하여 이 지도의 건물 배치를 비교해본 결과 상당히 정확하게 건물 배치를 그려 넣었음을 확인할 수 있었다. 한편 1936년도에 제작된 '대경성정도(大京城精圖)'의 경우 실제 건물 배치와 전혀 상관없이 건물을 그려 넣고 있는데, 해방 이후 서울시 등에서 제작된 지도 등에서도 '대경성정도'의 건물 배치를 그대로 차용하고 있는 경우가 종종 발견된다.

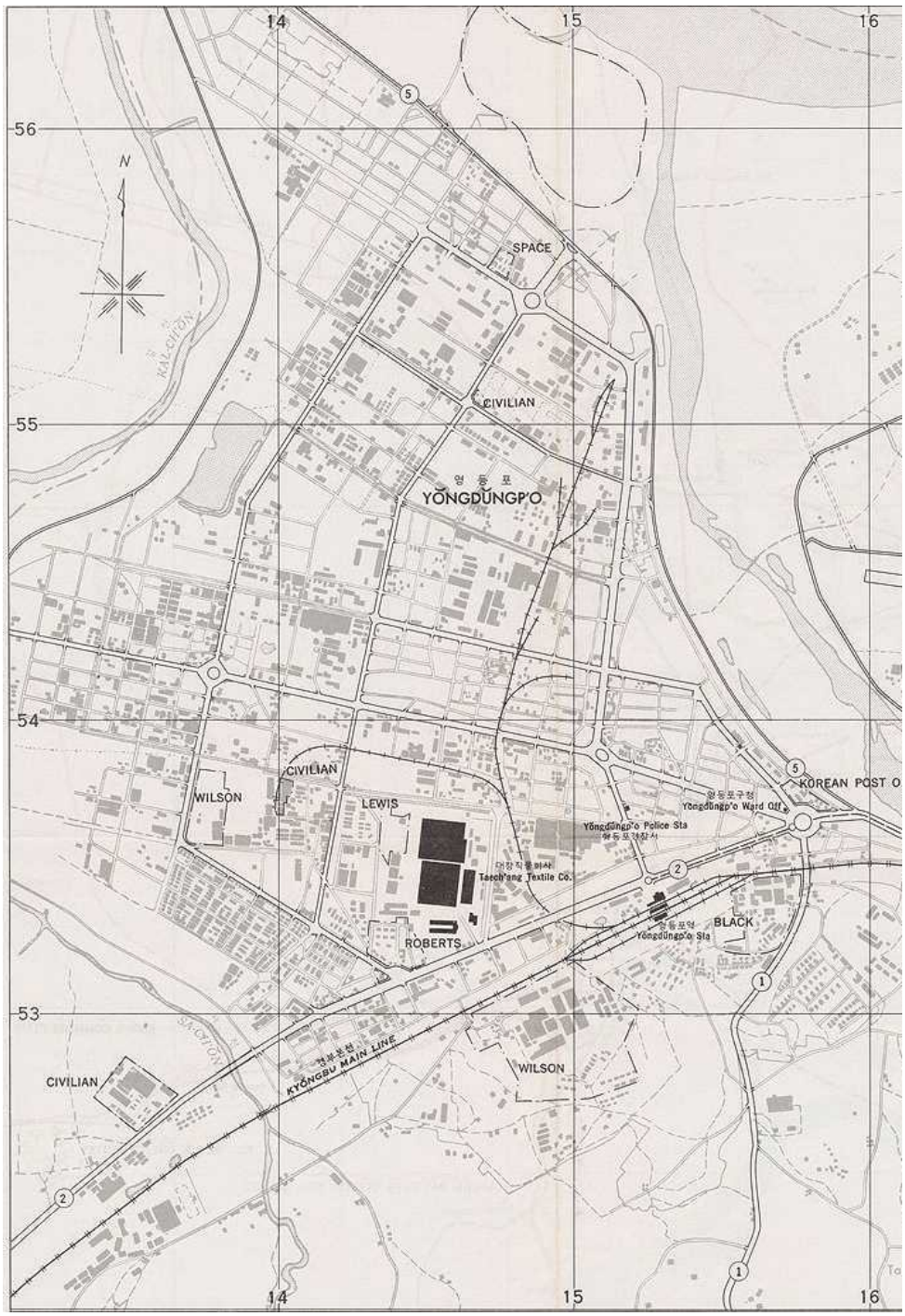

그림 141 서울시가지지도 영등포 부분 (1950년대 중반)
(출처: 서울역사박물관, 2006『서울지도』, p.94.)

이 지도에서는 1930년대에 이미 한옥 등 소규모 건물군이 밀집된 지역들도 그저 하얀 색으로 표시되어 있어 그러한 지역들의 건물들이 전파되었던 것인지 혹은 지도에서 표시하지 않았을 뿐인지 판단할 수 없다. 그러나 소유자가 대부분 개인이었던 지구 서측 안양천변과 가장 서북측의 양평동 등지, 영보합명회사가 주로 소유했던 용산공작소 서측의 공업지역 일대 등도 대부분 비어 있어 1950년대 당시에도 여전히 공지 혹은 농경지로 남아 있었다는 것을 확인할 수 있는데, 이러한 상황은 1960년대의 항공사진에서도 확인할 수 있다. 한편 원래 조선인 기업가인 김성수, 김연수가 경영하던 경성방직 등을 제외한 대부분의 대규모 적산시설은 미군기지로 사용되고 있다.

1943년에 토지구획정리사업이 완공되었기 때문에 간선도로의 위치와 폭 등은 계획대로 실현, 존속되고 있는 것을 알 수 있지만, 서측의 남북방향 철도인입선과 종연방직, 동양방직을 거쳐 서쪽으로 뻗는 동서방향 철도인입선은 실현되지 않았음을 알 수 있다. 즉 토지구획정리사업 이전에 이미 설치되었던 철도인입선 외에 새로 철도인입선이 설치되지 못한 것인데 이는 전시체제하의 자재난으로 당시 귀한 재료였던 철재를 수급하지 못했기 때문으로 여겨진다. 이 철도인입선은 이후에도 결국 실현되지 않았으며, 그 부지에는 해방 후 무허가주택이 자리하거나 부지에 면해 있는 공장 등이 사유화(私有化)하여 사용하면서 사실상 대지(垈地)화되었다. 철도인입선이 시설되지 않은 이유로서는 이러한 무허가주택에 대한 철거의 어려움과 더불어 자동차 교통의 발전으로 철도인입선의 필요성이 저하되었기 때문으로 생각된다.

한편 이 지도에서는 간간히 수로의 존재를 확인할 수 있다. 이 수로는 1960~70년대의 항공사진에서도 나타난다. 토지구획정리사업 계획도에 수로에 대한 표시는 없으나 계획 내용에 간선도로에는 배수로 등을 설치할 것이 지시되어 있는 것으로 보아 영등포 지역 내의 내수(內水) 범람 문제와 공장 등에서 배출되는 하수 등을 처리하기 위하여 해방 전후에 걸쳐 설치된 것으로 추정된다.

1960년대에 들어서면 항공사진 등의 자료가 조금이나마 존재하여 당시의 모습을 조금 더 자세하게 파악해볼 수 있다.

그림 142 경성방직 및 태창방직(구 종연방적) 일대 (1963년)
(출처 : 국가기록원, 「영등포공장항공사진촬영」, CET0035367)

그림 143 용산공작소 일대 (1963년)
(출처 : 국가기록원, 「영등포공장항공사진촬영」, CET0035367)

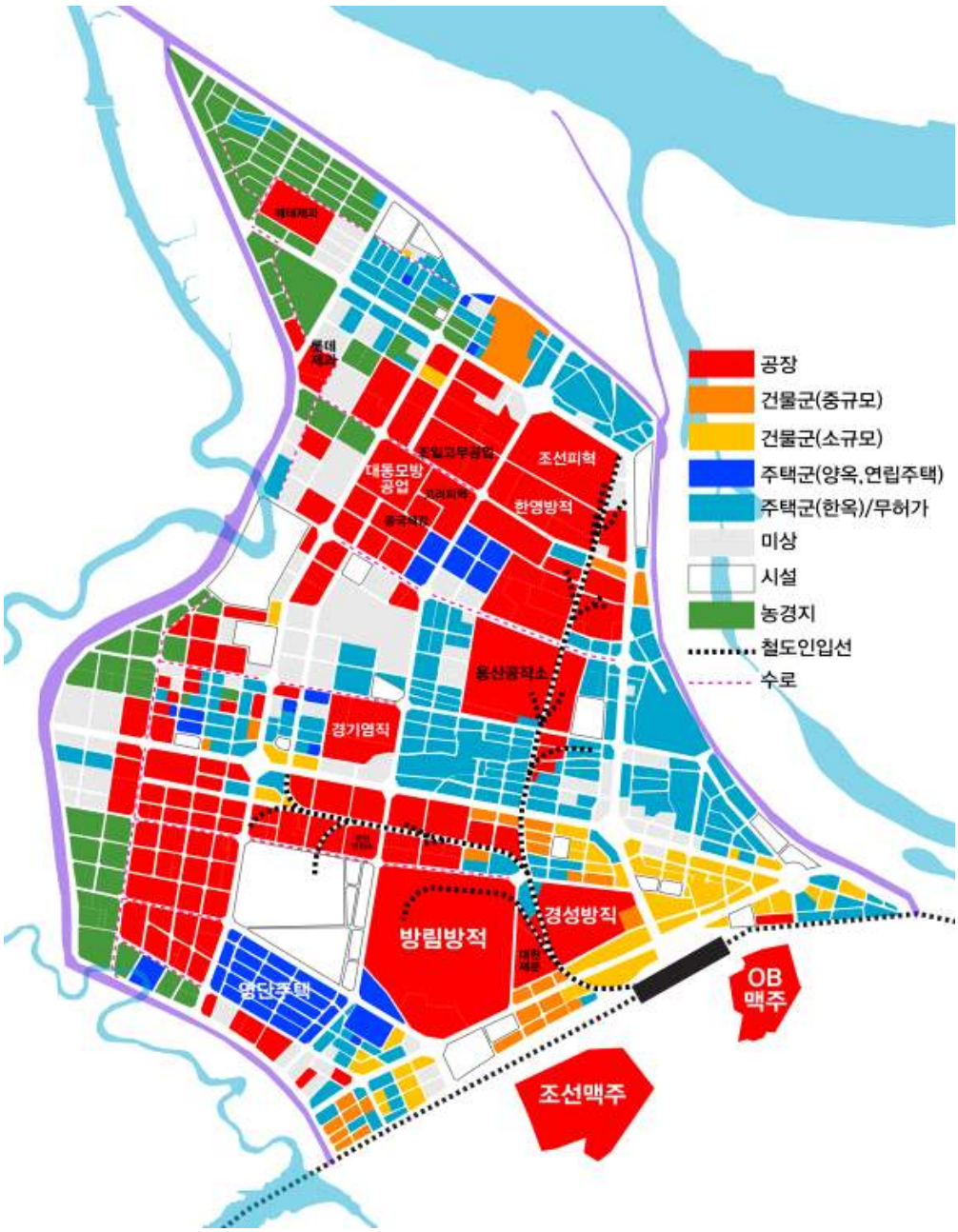

그림 144 1960년대 초 영등포지역 용도 추정도
(지도, 항공사진, 토지대장 등을 참조하여 작성)

1960년대에는 국가주도로 경제개발이 시작되면서 도시형 제조업 공장들이 들어서기 시작한다. 1961년 해태제과, 1963년 롯데제과 등의 대규모 식품업체가 주

로 안양천변, 양평동 쪽의 비어 있던 땅을 찾아 공장을 건설하였다. 그러나 여전히 서측 안양천변 일대는 농경지로 남아 있다.

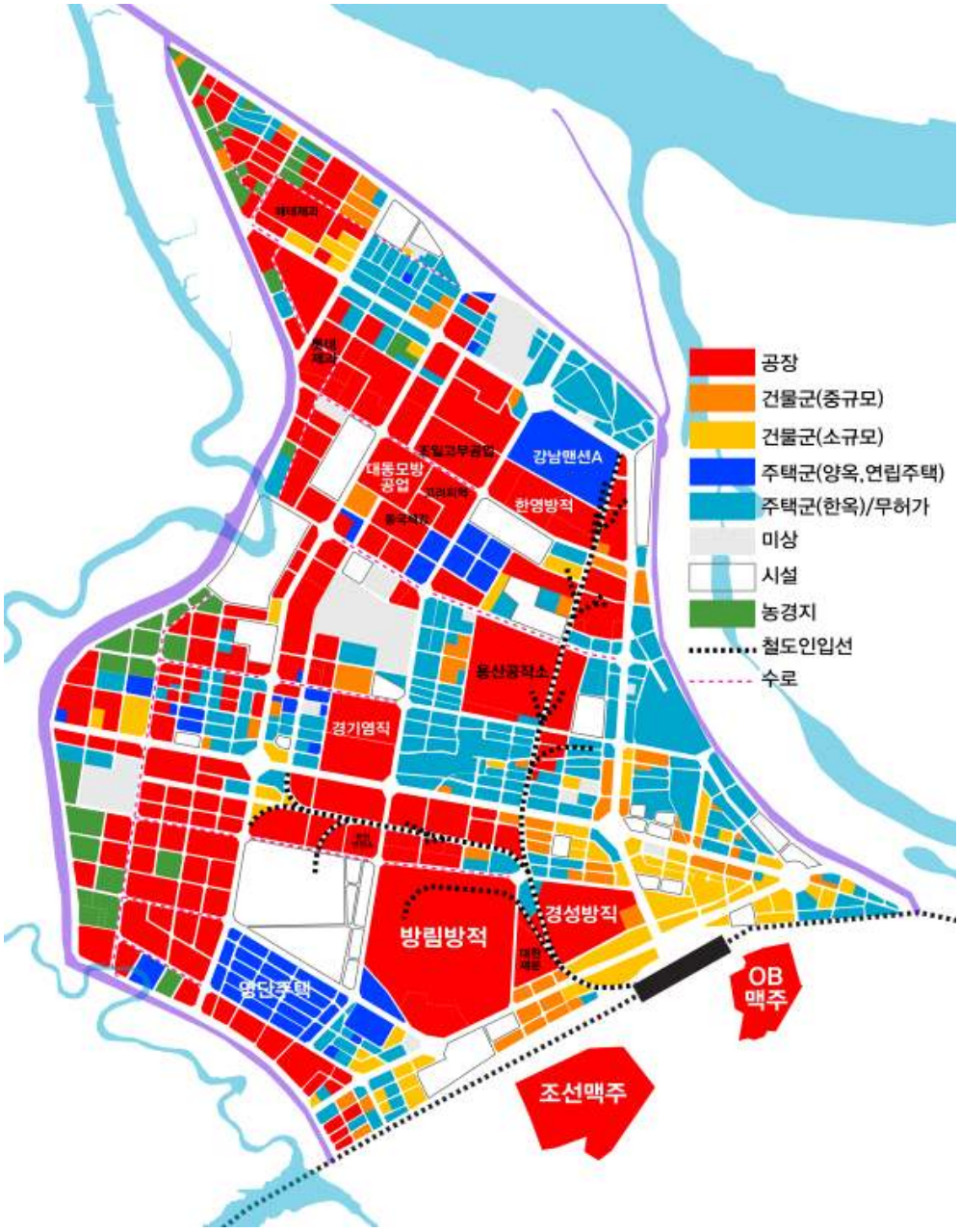

그림 145 1970년대 초 영등포지역 용도 추정도
(지도, 항공사진, 토지대장 등을 참조하여 작성)

1970년대 초에는 서남측 안양천변 일부를 제외하고는 대부분 건물이 들어서고 있다. 특히 1960년대 초에는 대부분이 비어있던 서북쪽 양평동 일대가 급격하게 시가지화되고 있음을 알 수 있다. 즉 영등포는 1940년대 초에 토지구획정리사업이 시행된 이후 모든 지역이 시가지로 바뀌는데 근 30여년이라는 세월이 소요되었음을 알 수 있다. 이는 돈암지구(敦巖地區) 등 주택지구로 개발되었던 기타 토지구획정리사업 지역에서는 볼 수 없는 현상이라 할 수 있을 것이다.

5.3.2 해방 후 영등포의 위상 및 성격 변화

앞서 살펴보았듯이 영등포에 시행된 도시계획은 해방 후 용도지역 내 용도 변화와 이에 따른 필지체계의 변화, 철도인입선 부설의 미시행, 제2한강교 위치 변경 등의 요인으로 인한 도로망 체계 변화 등 계획과 다른 부분도 존재하였다. 그러나 서울 공장 입지에 제동이 걸리는 1970년대 말까지 꾸준히 많은 공장들이 입지했으며, 서울의, 나아가 한국의 대표적인 공업지역으로 기능했다는 사실을 생각한다면, '공업지역 조성'을 위하여 시행된 영등포의 도시계획은 성공적이었다고 평가할 수 있다. 이러한 공업지역으로서의 성공은 결과적으로 영등포 지역의 위상과 성격 변화에 영향을 주었다.

앞서 언급하였듯이 영등포 지역의 전면적인 공업지역화와 그에 따른 주거 환경 악화라는 전면적인 정황 변화에 대하여 영등포 유지들이 영등포 지역에 지속적으로 터전을 잡고 세력을 행사하기 위하여 구상한 '주거 공간 재편성을 통한 주거지 분리 질서의 유지'는 무산되었다. 그러나 이러한 시도를 영등포 지역을 '서울에 대하여 독립적이고 자급적인 지역'으로 유지하고자 하는 시도라고 파악한다면 어느 정도 성공을 거두었다고 할 수 있다.

해방 후 안양천변 일대 지역이 1970년대까지도 여전히 농경지로 남아 있었던 데 반하여 영등포역 건너 신길동 일대는 택지화가 진행되었다. 이는 물론 해방 전 영등포 유지들이 구상했던 중상류층을 위한 고급주택지가 아니라 주로 영등포 지역의 일자리를 위하여 들어온 노동자 계급의 주택지였지만, 기존 영등포 지역의 독자적인 생활권이 그대로 유지, 확장된 결과로 볼 수 있다. 경인·경부선을 경계로 한 두 지역이 동일 생활권을 이루고 있다는 사실은 1959년 현재 동양맥주공장 옆 건널목을 영등포초등학교, 영등포여중, 서울공업, 성남중학 등 7개교

의 학생 3천여 명에 더하여 통근자와 일반시민이 매일 통과하고 있었다는 사실을 통해서도 확인할 수 있다.[520]

그림 146 조선맥주 부근 일대 (1963년) (출처 : 국가기록원, 「영등포공장항공사진촬영」, CET0035367)

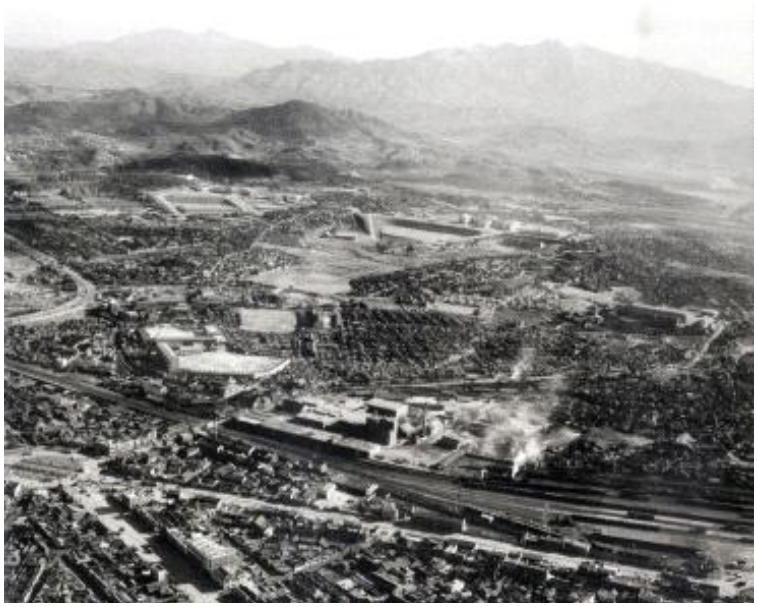

그림 147 OB맥주(구 기린맥주) 부근 일대 (1966년) (출처 : 김한용, 2006, 『희망의 연대기 : 카메라로 바라본 1950-1960년대』, 눈빛, p.137.)

520) 「一大混雜이루는 건늘목 가로막는 정기열차만도 매일 100여왕복, 인근교 학생들 대부분지각 소동 입환땐 30분즘 지체되기 일수 현대식고가나 지하도로로 개조시급」, 『東亞日報』, 1959.03.21.

한편으로 영등포 토지구획정리사업 지구 뿐 아니라 도림천 건너에는 해방 전에 건설되었던 타이어 공장, 제과공장, 기계공장 등이 역시 적산시설(敵産施設)로 불하된 이후 가동하고 있었으며, 1964년에는 구로동(九老洞)에 수출산업공업단지(輸出産業工業團地)[521] 건설이 시작되면서 공업지역과 그에 부대하는 주거지역의 범위가 경부선을 따라 확장되었다. 수출공업산업단지가 구로동에 자리하게 된 주요 이유 중 하나가 바로 '영등포 공업지역과 가까워 유기적 협력이 가능한 점'이었다.[522]

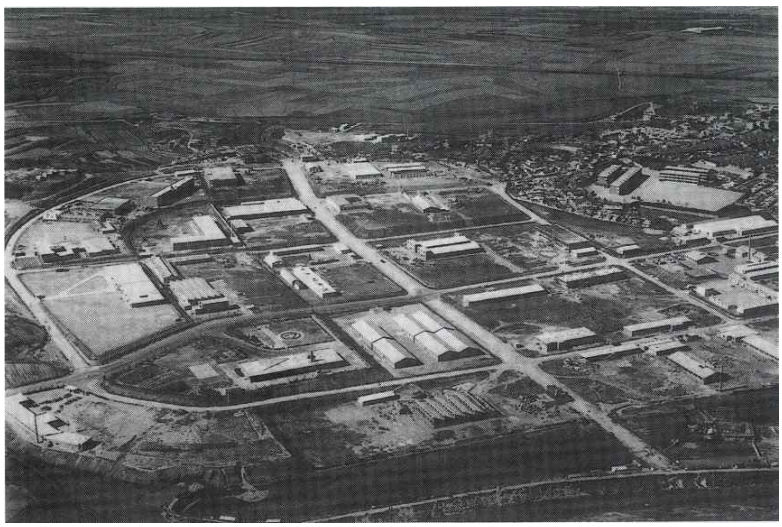

그림 148 준공된 구로동수출산업공업단지 제1단지 모습 (출처 : 韓國輸出産業公團, 1994『韓國輸出産業公團三十年史』, p.55.)

이렇게 영등포 지역을 중심으로 공업지역과 주거지역이 확장하는데 반하여 규모를 갖춘 상업 및 유흥지역은 영등포역전에만 존재했기에 늘어나는 수요에 대비하여 상업지역은 확대되었으며, 자연스레 영등포 지역은 강남 일대의 핵(核)으로 기능하게 되었다.

이러한 영등포 지역의 발전은 주변 지역으로의 시가지 확장의 영향도 있겠지

521) 1950년대의 전후복구시기를 거쳐 적극적으로 근대화 및 공업화를 지향하기 시작한 1960년대의 한국은 부족한 자원으로 공업화를 추진해야 했기에 인프라를 집중적으로 배치하여 공장을 효율적으로 입지시킬 수 있는 공업단지 조성을 계획하였다. 이러한 계획에 입각하여 제1차 경제개발계획이 착수된 1962년에 최초의 공업단지인 울산공업지대(蔚山工業地帶)가 조성되었고, 1964년에는 서울시 구로동에 한국수출산업공업단지(韓國輸出産業工業團地) 조성이 시작되었다.

522) 韓國輸出産業公團, 1994『韓國輸出産業公團三十年史』, p.145.

만, 기본적으로 공업이라는 인구흡입요인의 존재에 의하여 성립되는 것이다. 공업의 존재는 자족성(自足性)을 높여주기 때문에 도시의 베드타운으로서만 존재하는 지역에 비하여 독립적으로 기능할 가능성이 높다. 더불어 강남이라는 입지는 항시적으로 영등포를 구시가지에서 밀어내는 작용을 하기 때문에 이러한 독립성이 더 크게 발현되었을 가능성도 있다. 결국 '공업지역' 확보를 위하여 서울에 편입된 영등포 지역이지만, 그 입지적 한계와 기능적 특성으로 인하여 해방 후에도 다른 지역에 비하여 비교적 독립적 성격을 유지하였다고 볼 수 있다.

6. 결론

본 연구는 근대 한국 도시가 끊임없이 주변의 미개발지를 포섭하면서 성장해 왔다는 일반적인 인식에 대하여 실제 도시 변화 과정에서 포함하는 영역, 즉 모도시(母都市)와 포함되는 영역, 즉 도시의 주변부 사이에 나타나는 관계의 다양성을 고찰하고, 나아가 부분을 통해 전체를 이해하는 단서를 찾기 위한 목적으로 진행되었다. 이를 고찰하기 위한 대상으로는 그것이 가지는 역사, 규모, 인구, 기능 등 모든 면에서 한국의 도시를 대표한다고 볼 수 있는 수도 서울의 공업지역인 영등포(永登浦)를 선택하였다. 서울의 주변부 중에서도 영등포를 선택한 이유는 한강(漢江) 이남에 자리한다는 입지적인 여건과 근대기 이후 등장하는 공업지역이라는 기능으로 인하여 비교적 풍부하고 다양한 관계 변화를 살펴볼 수 있을 것으로 기대하였기 때문이다.

근대기 이전 영등포는 수해가 잦은 저지대라는 특성상 벼농사에 부적합하여 사람이 그다지 살지 않는 한촌(寒村)이었으며 서울 주변부에 자리하지만 한강(漢江) 이남 지역이라는 입지 관계상 소위 성저십리(城底十里)에 해당하는 전통적인 교(郊) 지역에 비하여 서울과의 관계도 희박한 곳이었다.

이러한 영등포 지역의 향후 변화의 모든 근원이 된 것은 1900년을 전후한 철도의 부설이다. 경인선(京仁線)·경부선(京釜線)이 영등포에서 분기하게 되자 영

등포는 교통의 요지로 부상하였고, 이러한 입지의 도시 발전 가능성을 익히 알고 있던 일본인들이 모여들어 역전에 신시가지가 형성되었다. 이후 일본인 비중이 높다는 이유로 군청소재지 지정(1910년), 지정면(指定面) 지정(1917년) 등의 행정적 혜택이 주어졌고, 그에 걸맞는 여러 도시시설들이 입지하면서 영등포는 그 위상을 높이게 되었다. 지정면 지정은 면(面)에서 시행하는 사업을 위하여 기채(起債)를 할 수 있는 권한을 주었고, 불완전하기는 하지만 자치제가 실행되었다. 이러한 분위기에서 1920년대에는 면(面) 유지(有志)들이 중심이 되어 독자적인 도시계획을 수립하는 등 지역 발전을 위한 비교적 주도적인 활동이 전개되기도 하였는데, 이러한 일련의 움직임은 영등포가 비교적 독립적인 위상을 가진 도시지역으로 발전하는 과정에 있었음을 시사하고 있다.

그러나 한편으로 1900년대에 주요 철도노선의 분기점이 된 것을 계기로 일본인을 중심으로 한 시가지가 형성, 지정면으로 지정되었다는 공통점을 가진 대전(大田)이 크게 성장한데 비하여 영등포의 성장은 그에 크게 못 미쳤을 뿐 아니라 인구와 시가지화 정도에 있어서 경성부의 동서부 주변 지역에 비해서도 많이 뒤처지는 상황이었다. 초기에 인구 규모가 비슷했던 영등포와 대전이 1920~30년대를 거치면서 발전에 차이를 보이게 된 근본적인 원인은 영등포가 대도시의 주변부에 자리한다는 입지적 한계에 의한 것이다. 즉 가까운 거리에 존재하는 더 강한 구심력을 가지는 존재가 영등포로의 인구 유입을 저해하는 요인으로 작용한 셈인데, 이러한 상황은 동시에 경성부의 베드타운적 역할을 강하게 띠게 되는 동서 교외지역과 비교적 자립적인 단위로 존재하는 영등포의 성격 차이를 더욱 부각하는 계기로 작용하였다.

한편으로 공장입지에 유리한 여러 제반 조건을 갖춘 영등포 지역을 장래 경성의 공업지역으로 바라보는 시각이 관료들을 중심으로 한 지식인층 사이에서는 상당히 이른 시기부터 존재해 왔다. 1911년에 건립된 조선피혁주식회사 공장은 관료층의 강한 추천에 의하여 영등포에 입지하였으며, 1920년대에는 경성의 사업가들도 영등포에 공장을 마련함으로써 영등포는 서울의 공업지역과 같은 성격을 띠게 되었다. 물론 이러한 공장들의 입지는 산업적 기반이 약하였던 영등포의 도시 및 위상 발전에 이바지하는 것이었지만, 그 발전이 경성의 편의에 의하여 도모되었다는 점은 시사적이다.

1920년대에 들어 인구증가로 주택난 등 여러 도시문제가 발생하자 서울에서

행정구역 확장 논의가 일어나 입안 작업이 진행되기도 하였는데, 이 때 논의의 쟁점으로 떠오른 지역이 바로 영등포였다. 장기적인 안목에서 영등포가 서울의 공업지역으로 편입될 것이라는 의견은 모두가 동감하는 바이나 실현 시기에 대하여 의견이 갈라졌고, 결과적으로 당장의 편입은 유보하자는 의견이 압도적인 지지를 차지하였다. 이는 1920년대까지 조선에 취해진 일제의 산업정책이 조선을 식량 및 원료 공급기지로 상정하여 농업과 극히 제한적인 공업만을 육성하였기 때문에 실제로 공업지역에 대한 필요성이 그다지 크지 않았기 때문이기도 하지만, 한강을 넘고도 한참을 가야 하는 '강남' 지역에 대한 거리감이 작용한 결과로도 볼 수 있을 것이다.

그러나 1930년대에 이르러 세계대공황의 여파를 비롯한 제반 여건 변화로 인하여 조선공업화정책이 취해졌고, 이는 도시적 차원에서 공장을 유치하거나 공업지역을 조성하여 '공업도시'로 발돋움하려는 움직임을 낳게 되었다. 무연탄 등의 풍부한 자원을 바탕으로 1920년대 후반에 이미 '공업도시'로서의 명성을 얻었던 평양 등의 도시에 자극받아 수도 서울에서도 공업도시화를 통하여 소비도시라는 오명을 씻어야 한다는 의견이 등장하기 시작하였다. 1933년경에 이르러 영등포 지역에 일본 독점자본 계열의 대공장 설립이 이어지면서 영등포가 공업도시로 인식되게 되자 때마침 행정구역 확장을 입안 중이던 경성부에서는 처음 계획에서 빠져 있던 영등포 지역을 서울의 공업지역으로서 편입할 것을 급히 결정하였는데, 이는 영등포의 편입이야말로 서울이 가장 빠르고 효율적으로 공업도시화를 실현할 수 있는 방안이었기 때문이다. 한편 1920년대에 이르러 시가지 발전이 저조한 상황을 보이자 서울 편입을 희망하기도 했던 영등포는 1930년대 대재벌 공장의 진출로 도시 발전의 가능성이 보이자 경성부 편입에 대하여 반대 입장을 표명하여 갈등을 빚기도 하였으나, 끝내 당국의 방침에 거스르지는 못하고 편입을 받아들이게 되었다.

새로 '서울의 공업지역'이라는 기능을 담당하게 된 영등포에는 효율적인 공업지역 조성을 위한 도시계획이 서둘러 실행되었다. 1920년대에 영등포 유지들이 스스로의 터전을 발전시키기 위해서 계획하였으나 실행되지 못하였던 도시계획이 서울의 공업지역이라는 위상을 부여받음으로서 급속히 실행된 것이다. 영등포 도시계획의 목적은 '효율적인 공업지역 형성'에 있었지만 기존에 들어서 있었던 시가지 구조, 즉 철도인입선을 따른 여러 주거지(마을) 및 공장 조합의 비지적(飛

地的) 입지와 기타 시설들의 존재로 인하여 최대한 효율적인 구성을 취하였다고 보기는 힘들며, 여러 용도지역들이 층(層)을 이루며 뒤섞이는 구성을 가지게 되었다.

조성된 영등포 공업지역에는 지가 상승 등의 이유로 토지구획정리사업 이전에 주로 들어섰던 대규모의 공장은 입지하지 않고 100m*100m의 공업지역 기본블록을 1~2개 정도 차지하는 중규모의 공장들이 주로 입지하였다. 업종으로는 기존에 우세했던 방적・식품업 대신 전시체제기(戰時體制期) 돌입의 영향으로 금속・기계 등의 군수(軍需)와 깊은 연관성을 지니는 업종들이 주로 입지하게 되었는데, 차지하는 면적으로나 생산액 비중으로나 방적・식품업 위주의 경공업(輕工業)이 주도적인 업종이었던 데에는 변화가 없었다. 이는 군수 관련 대규모 공장이 입지한 인천(仁川), 부평(富平) 등지와는 차별되는 점인데, 이는 또한 영등포의 성격이 도시계획 이전에 입지한 시설들의 영향 아래 있다는 사실을 보여주는 하나의 단서이기도 하다.

도시계획 이전에 영등포 지역의 시가지는 상업 및 행정 중심인 역전 신시가지와 영등포리, 당산리 등의 기존 마을들로 구성되며, 기존 마을 중 영등포리, 당산리 옆에는 비교적 높은 지대와 노동력 수급 편의로 인하여 대공장들이 입지하여 하나의 작은 생활권을 이루고 있었다. 일본인들은 주로 역전 신시가지에 거주하였고 기존 마을에는 주로 조선인들이 거주하여 민족별 거주지 분리 경향을 드러내고 있었다. 그러나 도시계획 시행으로 영등포 지역의 대부분이 공업지역화됨에 따라 인접 주거지역의 거주환경이 악화되자, 일본인을 중심으로 한 영등포 지역 유지들은 새로운 거주 터전을 경인・경부선 너머 신길리(新吉里) 방면 구릉지에 찾으면서 새로운 계층별・민족별 거주지 분리 구성이 지향(志向)되었다.

영등포에 시행된 도시계획은 실현되지 않거나 의도와 다르게 변경된 부분도 있었지만 영등포 지역이 해방 이후에 서울의 대표적 공업지역으로 기능했다는 사실을 생각한다면 '공업지역 조성'이라는 목표의 달성 여부에 있어서 상당 부분 성공적이었다고 평가할 수 있다. 단 일제(日帝) 혹은 조선총독부(朝鮮總督府)의 '국책적(國策的) 의제(議題)' 실현을 위하여 신속하고 효율적인 공업지역 조성이라는 측면이 우선시되었기에, 기존 주민과 앞으로 이 지역에 들어설 공장 노동자들의 거주 환경에 대한 배려는 희박하였다.

해방과 한국전쟁, 남북분단을 거친 후 공업지역으로서의 회복이 비교적 빨랐던 영등포 지역은 남한 최고의 공업지역이 되었다. 공업은 인구흡인요인(人口吸引要

因)으로 작용하기 때문에 해방 후 신길리 방면으로 주거지가 확산되었고, 60년대에는 영등포의 공업 인프라 수혜를 목적으로 수출산업공업단지(輸出産業工業團地)가 구로동에 계획되어 주변 인구가 증가하였다. 이러한 주변부의 인구 증가는 영등포 지역의 상업기능 증가와도 연결되어 결과적으로 영등포 지역은 서울 남서부 지역의 중심핵(中心核)과 같은 역할을 하게 되었다. 공업 입지로 인한 충분한 일자리의 존재, 주변의 배후 주거지, 상업 기능의 충실 등의 여러 상황들은 서울 구시가지의 베드타운으로서 발전한 다른 서울 주변부 지역과 달리 영등포 지역이 비교적 자족적으로 기능할 수 있도록 하였을 것이며, 제2한강교 부설 지연 등으로 여전히 강북 구시가지와의 연계성이 약한 상황에서 영등포는 비교적 독자적인 도시와 같은 성격을 가지게 되었을 것이다.

앞에서 고찰한 내용들은 독자적인 지역이고자 하는 영등포 지역 스스로의 힘과 영등포 지역을 서울의 공업지역으로서 종속시키고자 하는 서울의 힘이 항시적으로 존재해 오면서 주변 정황 변화에 따라 다양한 양상으로 드러난 결과라 할 수 있을 것이다. 이러한 힘의 작용의 결과 근대기 서울의 구성은, 조금 극단적으로 표현하자면 구시가지와 그 주변으로 확장되는 교외로 구성되는 행정·상업 중심 도시와 한강 이남의 영등포를 중심으로 전개되는 공업도시의 병존 구조로 파악할 수 있다.

이 글에서는 20세기 전반기 영등포의 성격 및 도시 변화 과정을 고찰함으로서 정황에 따라 변화하는 서울과의 관계와 그 근저에 자리하는 힘의 작용 등을 밝히고자 하였다. 그러나 연구의 궁극적인 목적인 근대기 도시와 주변부가 가지는 다양한 관계성을 대한 탐구를 위해서는 시기적으로나 지역적으로나 대상을 넓힐 필요가 있는데, 이에 대해서는 후속 연구 등을 통하여 보완해 나가고자 한다.

7. 참고문헌

【사료】

日本陸軍參謀本部 陸地測量部, 1895『舊韓末韓半島地形圖』

朝鮮總督府, 1911『京畿道 始興郡 北面 永登浦 0~24』

(국가기록원 자료 BJCA029606~BJCA029630)

朝鮮總督府, 1911『京畿道 始興郡 北面 堂山里 0~21』

(국가기록원 자료 BJCA029631~BJCA029652)

朝鮮總督府, 1911『京畿道 始興郡 北面 楊平里 0~23』

(국가기록원 자료 BJCA029653~BJCA029676)

朝鮮總督府, 1911『京畿道 始興郡 北面 道林里 0~51』

(국가기록원 자료 BJCA031490~BJCA031541)

朝鮮總督府, 1919『朝鮮五万分一地形圖』

朝鮮總督府, 1988『一萬分之一朝鮮地形圖集成』(영인본), 京仁文化社.

森田仙堂, 1936『地番區劃入大京城精圖』, 至誠堂.

朝鮮總督府,1945『平壤市街地計劃一團住宅地經營事業實施計劃認可의件(平安南道)』

(국가기록원 자료 CJA0016091)

朝鮮總督府,1945『平壤市街地計劃一團工業用地造成事業實施計劃認可의件(平安南道)』

(국가기록원 자료 CJA0016092)

「第二面 市街地計劃委員會關係書綴」, 1936년 11월 15일

(국가기록원 자료 CJA0015032)

「京城新市街地計劃及土地區劃整理決定關係綴」, 1936

(국가기록원 자료 CJA0022534)

서울시, 『영등포토지구획정리사업지구 제3공구 환지통보서』,1961, (서울시 소장 자료)

영등포구청, 土地臺帳 및 閉鎖土地臺帳

【신문 및 잡지】

일간지 : 『東亞日報』『朝鮮日報』『每日申報』『京城日報』

잡지 : 『朝鮮と建築』『朝鮮及滿州』『朝鮮』『文敎の朝鮮』『區劃整理』

京城商工會議所, 「京城に於ける工場調査(上)」『經濟月報』, 1936.

박홍근, 「러시아가 탐낸 東海 제1의 國際港-淸津」『北韓』, 1987년12월호.
「優秀生産業體 巡訪記(5) 韓永工業株式會社 篇」,『電氣協會誌』, No.18, 1969.

【단행본】

◎ 한국어

서울특별시, 1965, 『서울都市計劃圖集』
서울특별시, 1977-96, 『서울六百年史』
서울특별시, 2001『서울都市計劃沿革』
서울특별시사편찬위원회, 2002『일제침략 아래서의 서울 : 1910-1945』
서울시정개발연구원, 2005『서울북경동경의 역사문화보전정책』
서울역사박물관, 2006『서울지도』
영등포구청, 1991『永登浦區誌』
영등포구청, 1993『永登浦의 名所와 地理』
영등포구청, 2004『우리고장 영등포』
영등포구청, 2004『永登浦 近代100年史』
구로구, 1997『九老區誌』
동작구, 1994『銅雀區誌』
용산구, 1992『龍山區誌』
부평사편찬위원회, 2007『부평사』
부평사편찬위원회, 2007『부평의 역사』
仁川廣域市, 1996『年表로 읽는 仁川現代史』
인천광역시 상수도본부, 1997『仁川上水道90年史 : 1908-1996』
부산박물관, 2009『사진엽서로 보는 근대풍경』, 민속원.
경성방직, 1969『京城紡織50年』
경방, 2009『경방 90년사』
대선제분, 2000『대선제분 50년』
동아그룹, 1995『동아그룹50년사』
두산그룹, 1989『두산그룹사』
한국타이어제조주식회사, 1991『한국타이어50년사』
동국제강주식회사, 2004『동국제강 50년사』
東一紡織株式會社, 1982『東一紡織社史, 1955-1981』
韓國輸出産業公團, 1994『韓國輸出産業公團三十年史』
(주)한화, 2005『한화 인천공장 50년』

도시사연구회, 2007 『공간 속의1911 시간』, 심산.

로버트 피시만, 2000 『부르주아 유토피아 교외의 사회사』, 한울.

孫禎睦, 1990『日帝强占期都市計劃硏究』, 一志社.

孫禎睦, 1996『日帝强占期都市化過程硏究』, 一志社.

孫禎睦, 1996『日帝强占期都市社會相硏究』, 一志社.

이안, 2005 『仁川 근대도시 형성과 건축』, 다인아트.

김한용, 2006, 『희망의 연대기 : 카메라로 바라본 1950-1960년대』, 눈빛.

피터홀 지음, 임창호·안건혁 옮김, 2005 『내일의 도시 20세기 도시계획 지성사』, 한울.

최완수, 2004 『겸재의 한양진경』, 동아일보사.

◎ 일본어

朝鮮總督府, 1935『施政二十五年史』

朝鮮總督府, 1937『朝鮮土木事業誌』

朝鮮總督府, 1937『仁川市街地計畵決定理由書』

朝鮮總督府, 1935-1939『朝鮮の人口統計』

朝鮮總督府, 1940『朝鮮人口動態統計』

朝鮮總督府, 1943『朝鮮人口動態統計』

統監府鐵道管理局, 1908『韓國鐵道線路案內』

朝鮮總督府鐵道局, 1912『朝鮮鐵道線路案內』

朝鮮總督府鐵道局, 1936『朝鮮鐵道史』

朝鮮治刑協會, 1924『朝鮮刑務所寫眞帖』

京畿道, 1915『京畿道案內』

京城府, 1928『京城都市計劃調査書』

京城府, 1934『京城府行政區域擴張調査書』

京城府, 1934~1941『京城府史』

京城府, 1939『躍進京城に於ける工業の概貌と將來』

京城商業會議所, 1920『京城工場表』(『朝鮮經濟雜誌』 제58호)

京城商業會議所, 1923『京城工場表』

京城商工會議所, 1941『京城に於ける工場調査』

京城商工會議所, 1943『京城に於ける工場調査』

中央情報鮮溝支社, 1937『大京城寫眞帖』

平壤商業會議所, 1927『平壤全誌』

鎭南浦商工會義所, 1939『大貿易港大鐵道港大工業港としての鎭南浦』

咸鏡北道, 1929『咸北要覽』
元山每日新聞社, 1916『大淸津港』
會寧印刷所出版部, 1929『會寧案內』
會寧印刷所出版部, 1923/1925『會寧と間島』
會寧印刷所出版部, 1923/1925『淸津と羅南』
朝鮮皮革株式會社, 1936『朝鮮皮革株式會社創立二十五周年記念寫眞帖』
大日本麥酒株式會社, 1936『大日本麥酒株式會社三十年史』
大日本麥酒, 1936『サツポロビール沿革誌』
麒麟麥酒, 1957『キリン麥酒株式會社50年史』
鐘紡株式會社, 1988『鐘紡百年史』
日本コンツェルン刊行會, 1959『鐘紡と系列 : 日本の紡績』, 展望社
東洋紡績, 1986『百年史 : 東洋紡』
大日本紡績株式會社, 1941『大日本紡績株式會社五十年記要』
ユニチカ, 1991『ユニチカ百年史』
日淸製粉, 1971『日淸製粉株式會社七十年史』
日淸製粉, 2001『日淸製粉100年史』
小野田セメント製造株式會社, 1931『小野田セメント製造株式會社創業五十年史』
今和次郎, 1929/2001 『新版大東京案內』, ちくま學芸文庫.
今和次郎, 1944 『朝鮮半島の勞務者住宅を見る旅』, 미간행.
今和次郎, 藤森照信編, 1987/2007 『考現學入門』, ちくま文庫.
國書刊行會, 1986 『昔日の朝鮮』
永松榮, 2008 『図說 都市と建築の近代 プレ・モダニズムの都市改造』, 學芸出版社.
田中重光, 2005『近代·中國の都市と建築』, 相模書房.
東京人編集室編, 2003 『江戸・東京を造った人々１』, ちくま學芸文庫.
坂本悠一외, 2007『近代植民地都市 釜山』, 櫻井書店.
鈴木武雄, 1941『國土計畫と朝鮮都市』, 東京市改正調査會.
山口廣編, 2000/2001『郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア』, 鹿島出版會.
若林幹夫, 2007 『郊外の社會學 ― 現代を生きる形』, ちくま新書.
渡辺俊一, 1993『「都市計畫」の誕生 － 國際比較からみた日本近代都市計畫』, 柏書房.
王惠君외, 2010『図說台湾都市物語 : 台北・台中・台南・高雄』, 相模書房.
今橋映子編, 2004 『リーディングズ都市と郊外 ― 比較文化論への通路』, ＮＴＴ出版.
人文社編集部, 2002 『江戸東京散步』, 人文社.
人文社編集部, 2003 『明治大正東京散步』, 人文社.

人文社編集部, 2004 『昭和三十年代東京散步』, 人文社.

河合和男 · 尹明憲, 1991『植民地期の朝鮮工業』, 未來社.

片木篤・藤谷陽悅・角野幸博, 1987/1998『近代日本の郊外住宅地』, 鹿島出版會.

越澤明, 1991 『東京の都市計畫』, 岩波書店.

越澤明, 1988 『滿洲國の首都計畫 : 東京の現在と未來を問う』, 日本經濟評論社.

橋谷弘, 2004 『帝國日本と植民地都市』, 吉川弘文館.

橋爪紳也, 2005/2006 『あったかも知れない日本 幻の都市建築史』, 紀伊國屋書店.

堀和生, 1995『朝鮮工業化の史的分析』, 有斐閣.

堀內享一, 1978 『都市計畫と用途地域牲 東京におけるその沿革と展望』,西田書店.

古橋信孝, 1998『平安京の都市生活と郊外』, 吉川弘文館.

藤森照信, 2004 『明治の東京計畫』, 岩波書店.

Leonardo Benevolo(原著) · 武藤 章(譯), 1977/2004 『近代建築の歷史』, 鹿島出版會.

【학술지논문】

권용우・김인, 「서울市 居住地郊外化의 形成背景」『應用地理』 제6호, 1983.12.

권용우, 「서울市 居住地 郊外化와 關聯된 地理的 變化」『誠信硏究論文集』 제19집, 1984.02.

기유정, 「1920년대 京城의 '有志政治'와 京城府協議會」『서울학연구』 Vol.28, 2007.

김경남, 「1920・1930년대 면방대기업의 발전과 노동조건의 변화 -4대 면방대기업을 중심으로-」『釜山史學』 제25・6합집, 1994.

김경림, 「1930년대 植民地 朝鮮의 電氣事業」『史學硏究』 제42호, 1990.

김명수, 「일제하 일본인의 기업 경영 -朝鮮勸農株式會社를 중심으로-」『역사문제연구』 Vol.16, 2006.

-----, 「한말 일제하 賀田家의 자본축적과 기업경영」『지역과 역사』 Vol.25, 2009.

金明洙, 「1930年代における永登浦工場地帶の形成－大工場の進出過程を中心に－」『三田學會雜誌』 101卷1号, 2008.

-----, 「植民地期における在朝日本人の企業経營－朝鮮勸農株式會社の経營変動と賀田家を中心に－」『経營史學』 第44卷第3号, 2009年12月, 2009.

김영미, 「일제시기 도시문제와 지역주민운동 -京城지역 성북동의 사례를 중심으로-」,『서울학연구』 No.28, 2007.

김은정, 「대한제국의 석탄자원 인식과 탄광경영」,『東洋古典硏究』 No.28, 2007.

김인・권용우, 「서울市 居住地郊外化의 空間構造的 特性과 패턴」『地理學』 제29호, 1984.06.

김제정, 「일제 식민지기 경성부 교외 지역의 전차 문제와 지역 운동 -1932~33년 전차 교외선 폐지 반대 운동을 중심으로-」,『서울학연구』 No.29, 2007.

김종혁, 「근대 지형도를 통해 본 경인로의 노선 변화」,『역사문제연구』제18호, 2007.

김주야, 「조선도시경영회사의 주거지계획과 문화주택에 관한 연구」,『한국주거환경학회지』제6권 1호, 2008.

김주야・石田潤一郎, 「1920-1930년대에 개발된 金華莊주택지의 형성과 근대주택에 관한 연구」,『서울학연구』No.32, 2008.

----------, 「경성부 토지구획정리사업에 있어서 식민도시성에 관한 연구」,『대한건축학회논문집계획계』제25권 제4호, 2009.

김지영, 「근대기 국가 의례의 장으로서의 東郊」,『서울학연구』No.36, 2009.

김하나, 「20세기 초 영등포의 도시 변화 및 위상」,『서울학연구』No.45, 2011.

방기중, 「1930년대 朝鮮 農工竝進政策과 經濟統制」,『東方學志』Vol.120, 2003.

-----, 「1940년 전후 조선총독부의 '신체제' 인식과 병참기지강화정책 -총독부 경제지배시스템의 특질과 관련하여-」,『東方學志』Vol.138, 2007.

배석만, 「일제시기 朝鮮機械製作所의 설립과 경영(1937~1945)」,『인천학연구』Vol.10, 2009.

송규진, 「일제강점 초기 '식민도시' 대전의 형성과정에 관한 연구: 일본인의 활동을 중심으로」,『아세아연구』제45권 2호, 2002.

砂本文彦, 「경성부의 교외주택지에 관한 연구 -명수대주택지를 둘러싼 언설과 공간을 중심으로-」,『서울학연구』No.35, 2009.

-----, 「京城(現ソウル)の郊外住宅地形成の諸相」,『日本建築學會計畫系論文集』第613号, 2007年3月.

淺田進史,「植民地支配移行期における青島の工業化と貿易構造」,『三田學會雜誌』101巻1号, 2008.

여호규, 「新羅 都城의 空間構成과 王京制의 성립과정」,『서울학연구』No.18, 2002.

염복규, 「1930-40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개」,『인천학연구』Vol.6, 2007.

-----, 「일제말기 지방・국토계획론과 경인시가지계획」,『서울학연구』No.32, 2008.

-----, 「日帝下 仁川의 '행락지'로서의 위상의 형성과 변화」,『인천학연구』Vol.14, 2011.

오미일, 「자본주의 생산체제의 변화와 공간의 편성 -일제 말기 인천지역을 중심으로-」,『한국근현대사연구』제53집, 2010년 여름호.

王新衡 외2, 「日本統治時代の近代化遺産群と都市擴大の關係性に關する硏究-臺北市における縱貫鐵道沿線の鐵道および專賣工場群を對象として-」『日本建築學會大會學術講演梗概集(北陸)』2010年9月.

우욱택, 「韓國 纖維工業의 立地分析」, 『東國地理』 No.5, 1984.

이경아, 「경성 동부 문화주택지 개발의 성격과 의미」, 『서울학연구』No.37, 2009.

이경아・전봉희, 「1920~30년대 경성부의 문화주택지 개발에 대한 연구」, 『대한건

축학회논문집계획계』Vol.4, 2006.

이금주, 「서울 九老洞 輸出産業 工業團地의 現況」, 『綠友硏究論集』No.11, 1969.

이영민, 「경인선 철도와 인천의 문화지리적 변화」, 『인천학연구』Vol.4, 2005.

이정홍, 「永登浦의 工業地域 構造에 關한 硏究」, 『東國地理』제6호, 1985.

장지연, 「권력관계의 변화에 따른 東郊 壇廟의 의미 변화 -근대 先農壇과 東關王廟를 중심으로」, 『서울학연구』No.36, 2009.

전우용, 「서울 楊花津이 간직한 근대의 기억」, 『서울학연구』No.36, 2009.

정선태, 「청량리 또는 '교외'와 '변두리'의 심상 공간 -한국 근대문학이 재현한 동대문 밖과 청량리 근처-」, 『서울학연구』No.36, 2009.

정성훈, 「서울시 산업지구 재편과정 -구로공단을 사례로」, 『공간과 사회』No.4, 1994.

정은정, 「12·13세기 개경의 영역 확대와 郊外 편제」, 『역사와 경계』Vol.67, 2008.

-----, 「고려전기 개경의 도시기능과 그 변화」, 『한국중세사연구』No.11, 2001.

최영준, 「朝鮮時代 漢陽의 郊地域 硏究」, 『문화 역사 지리』No.1, 1989.

최인영, 「일제시기 京城의 도시공간을 통해 본 전차노선의 변화」, 『서울학연구』No.41, 2010.

최진경·이종렬, 「서울近郊地域 郊外化의 性格과 特徵」, 『국토연구』Vol.3, 1984.

富井正憲, 「日本·韓國·臺灣·中國の住宅營團に關する硏究」, 1996.

황재기, 「京仁 工業 地域의 形成 發達에 관한 硏究」『地理敎育論集』23, 1-11, 1990.

홍순권, 「일제시기 '부제'의 실시와 지방제도 개정의 추이 -부산부 일본인사회의 자치제 실시 논의를 중심으로-」『지역과 역사』제14호, 2004.

홍시환, 「서울의 都市的發展과 東部郊外地域의 都市化」『건대학술지』제15집, 1973.

平井直樹, 「日本統治期の朝鮮における紡績工場建築－鐘淵紡績工場の分析を通して－」『日本建築學會大會學術講演梗概集(東北)』2009年8月.

【학위논문】

권용우, 「서울 周邊地域의 郊外化에 關한 硏究」서울대학교 지리학과 박사학위 논문, 1986.

김영근, 「일제하 일상생활의 변화와 그 성격에 관한 연구 -경성의 도시공간을 중심으로-」연세대학교 사회학과 박사학위 논문, 1999.

구양미, 「구로공단(서울디지털산업단지) 산업구조재편에 관한 연구」서울대학교 지리학과 석사학위 논문, 2002.

류경호, 「平壤의 都市發達과 地域構造의 變化」고려대학교 지리교육학과 석사학위논문, 2007.

박양춘, 「工業分布와 地域構造에 關한 硏究 -서울 永登浦地域을 中心으로-」서울대학교 지리학과 석사학위논문, 1969.

배성준, 「일제하 경성지역 공업 연구」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 1998.

서문석, 「귀속 면방직기업의 변천에 관한 연구 -사례연구를 중심으로-」단국대학교 경제학과 박사학위논문, 1997.

송석기, 「한국근대건축에서 나타난 모더니즘 건축으로의 양식변화 -1920년대~30년대에 신축된 비주거 건축물을 중심으로-」연세대학교 건축공학과 박사학위논문, 1998.

송인호, 「都市型韓屋의 類型硏究 : 1930년-1960년의 서울을 중심으로」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 1990.

안영숙, 「工業立地의 展開過程에 關한 硏究 -永登浦地域의 事例-」이화여자대학교 사회교육학과 석사학위논문, 1973.

염복규, 「1930~40년대 京城市街地計劃의 전개와 성격」서울대학교 국사학과 석사학위논문, 2001.

-----, 「日帝下 京城도시계획의 구상과 시행」서울대학교 국사학과 박사학위논문, 2009.

오선실, 「1920-30년대 조선 전력시스템의 전환 : 기업용 대형 수력 발전소의 등장과 조선 전력망 체계의 구축」서울대학교 과학사 및 과학철학 협동과정 석사학위논문, 2007.

이경아, 「日帝强占期 文化住宅 槪念의 受容과 展開」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 2006.

이규철, 「대한제국기 한성부 도시공간의 재편」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 2010.

정은정, 「고려시대 開京의 도시변화와 京畿制의 추이」부산대학교 사학과 박사학위논문, 2009.

정학수, 「高麗前期 京畿制 硏究」건국대학교 사학과 박사학위논문, 2008.

川端貢, 「朝鮮住宅營團의 住宅에 關한 硏究 -文來洞(舊 道林町) 住宅地를 中心으로-」서울대학교 건축학과 석사학위논문, 1990.

형기주, 「京仁 工業地帶를 例로한 工業의 分布와 그 地域的 構造類型」서울대학교 지리학과 석사학위논문, 1960.

홍지학, 「복합도시건축의 郊外性 연구」서울대학교 건축학과 박사학위논문, 2012.

【web site】

한국역사정보통합시스템 (http://www.koreanhistory.or.kr/)

國際日本文化硏究센터 (http://www.nichibun.ac.jp/)

江戶東京디지털뮤지엄 (http://www.library.metro.tokyo.jp)

ABSTRACT

Transformations of Urban Characters and Spatial Configuration of the Industrial Yeong-deung-po in Pre-war Seoul

Advised by Prof. Jeon, Bong-Hee

Kim, Ha-Na

Ph.D. Dissertation
Department of Architecture
The Graduate School of
Seoul National University

Whereas Korea's modern cities are believed to have expanded by persistently absorbing undeveloped neighboring areas, this study aims to delve into the diverse patterns of relations between the absorbing area, or mother cities, and the absorbed area, or the neighboring areas of cities that are taken over. Yeongdeongpo, an industrial region of Seoul, is chosen as the object for this examination.

Prior to the modern era, Yeongdeungpo hosted few residents because the land was low-lying susceptible to frequent floods and inappropriate for rice

farming. Despite its proximity to Seoul, Yeongdeumpo had little relation to the capital city in comparison to other neighboring regions because of its location in the south of Han River (Gangnam).

As two new train lines crossed over, Yeongdeungpo became an important point in transportation, giving rise to a new urban sector around the station. Then administrative benefits were granted for the growing Japanese population in this area, with various metropolitan facilities added on, Yeongdeungpo attained a more prestigious status. With a limited range of autonomy permitted, some independent activities evolved in 1920s by some community leaders, such as independent city planning. A series of movements of this sort indicates that Yeongdeungpo was firmly on a path to development into an urban area with some independent stature. Nevertheless, compared to Daejeon, which saw a great growth with similar developmental processes, Yeongdeungpo's development remained limited due to its locational limitation in the outskirt of a large city with strong centripetal force.

On the other hand, there had long been a perspective towards the Yeongdeungpo area as a future industrial district of Seoul with various conditions set for the establishment of factories. This brought about the construction of factories from 1910s to 1920s in this area, which eventually characterized Yeongdeungpo as an industrial district of Seoul. In the 1920s when talks were ongoing about expanding Seoul's administrative areas, Yeongdeungpo became an object of discussion as to whether to include it as an industrial area. While, from a long-term perspective, the majority agreed on including Yeongdeungpo, the idea was initially rejected as it was considered that the notion was still premature. In the 1920s, Korea, under Japanese colonial rule, was considered more important for the supply of food

and materials over any industrial production.

In the 1930s, Joseon Industrialization Policy declared the need for industrializing Seoul, and the Japanese built large-scale factories in Yeongdeungpo. Keijyo (Seoul of Japanese Colonial Period) hurriedly decided to include Yeongdeungpo in Seoul because it was the most efficient and rapid method of industrializing Seoul. Seeing that the Large Factory in the area should lead to the city's development, Yeongdeungpo objected to the decision but had no choice but to submit to government pressure.

As the "Industrial District of Seoul," Yeongdeungpo implemented speedy city planning to make it an effective industrial district. However pre-existent city structure and facilities kept it from achieving maximized efficiency of structuring as an industrial district. Prior to city planning, Yeongdeungpo comprised of the structure of a new city area around the train station as a center of commercial and administration primarily inhabited by Japanese residents, and the traditional towns with Joseon residents. As the city planning continued and the majority of Yeongdeungpo was industrialized, the environment of neighboring residential areas became degraded and the Japanese population moved to a new residential area beyond the railways onto higher lands, resulting in a new residential segregation between classes and nations.

After Korea's liberation from Japanese colonization, Yeongdeungpo area became the most developed industrialized area in South Korea, with expanded residential areas in the vicinity. It led to an increase in industrial functions, working as an industrial center in the south of the Han River area. This means that, unlike the developmental history of other old urban districts as

the bed towns of other regions, Yeongdeungpo area took on the relatively original nature of a genuine city. As a consequence, the composition of modern Seoul took the parallel structure of administrative/commercial center, i.e. the old city and the other area expanding to the suburbs, with the industrialized city with Yeongdeungpo remaining in the southern part of Han River.

Key Word : Yeongdeungpo, Modern Seoul, Modern City, Industrial Area, Neighboring areas of city
Student Number : 2006-30164