

근대 부산의 교통 발달과 기록*

- 기차와 전차를 중심으로 -

Development in the Means of Transportation of Busan in the Modern Age and Its Records: Focused on Trains and Trams

김 동 철(Dong-Chul Kim)**

목 차

- | | |
|-------------|----------------|
| 1. 서 론 | 3. 근대 전차의 두 얼굴 |
| 2. 경부선과 부산역 | 4. 결 론 |

<초 록>

근대는 시공간의 압축 시대다. 근대 부산의 시간을 압축시킨 중심축은 기차와 전차다. 기차와 전차 등 근대교통의 발달은 근대도시의 시공간적 성격을 변화시켰다. 근대의 상징이라고 할 수 있는 기차와 전차를 통해 근대도시 부산의 로컬리티를 찾으려고 하였다. 근대도시 부산의 발달은 근대성과 식민지 수탈성을 담보하고 있다. 로컬리티 기록은 로컬과 관련된 인간의 경험을 읽어낼 수 있는 자료이다. 근대교통과 관련된 '로컬리티의 기록화'는 근대도시 부산의 로컬리티를 읽어내기 위한 작업이다. 교통이 지역사회, 지역사람들의 일상, 공간변화와 어떻게 상호 연관을 가지는지를 이해할 수 있다. 본 연구는 그것을 위한 작은 시도다.

주제어: 시간과 공간, 기차, 전차, 부산, 로컬리티, 로컬리티의 기록화

<ABSTRACT>

The modern age is such an era of time and space compressed. The central axis having compressed the time of the modern Busan city was the very trains and trams. The development of the means of modern transportation, such as trans and trams, came to change the time-space characteristics of cities in the modern age. Through trains and trams regarded as symbols of modern cities, this study attempted to find the localities of Busan as a modern city. The development of the modern Busan city was actually based on modernity and colonial exploitation. Documents of localities provide data to read humans' local-related experiences. 'Documenting localities' related to the means of modern transportation is a work process to read the localities of Busan in the modern age. Through this process, it is possible to understand how means of transportation can be correlated with a local community, local residents' daily lives and spatial change. Overall, this study is such a small attempt for this concern.

Keywords: time and space, trains, trams, Busan, locality, documenting localities

* 이 논문은 2010년도 정부재원(교육과학기술부 인문사회연구구역량강화사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2010-330-H00006).

** 부산대학교 사학과 교수(history@pusan.ac.kr)

■ 접수일: 2011년 5월 24일 ■ 최초심사일: 2011년 6월 1일 ■ 게재확정일: 2011년 6월 22일

1. 서론

근대는 시간과 공간의 압축 시대다. 근대 부산의 시간을 압축시킨 중심축은 기차와 전차다. 기차는 지역간 시간을, 전차는 지역내 시간을 압축시킨 주축이다. 부산의 지역간, 지역내 시간이 만나는 접점은 부산역이었다. 부산역 驛舎의 중앙에 우뚝 솟은 첨탑형 시계탑은 근대 부산 시간의 상징물이다. 부산의 대표적인 근대 건축물인 부청, 상업회의소, 우편국, 세관, 백화점, 학교, 은행 등 양식 건물에는 시계가 건물 밖에 드러나 있지 않다. 부산역 시계탑은 부산의 표준시와 같은 기능을 하였다.

부산영사관, 부산이사청, 부산부청이 부산의 정치행정, 부산상업회의소가 부산의 경제를 상징한다면, 부산역은 사람, 물건, 정보가 흐르고 소통하는 생활공간의 주축이었다. 부산 근대의 시간, 시간표는 부산역을 기점으로 만들어졌다. 그것은 일상의 시간을 통제하는 규율이었다.

부산의 근대교통과 관련한 연구는 최근의 일본 자료의 활용이 높아지면서 조금씩 진전을 보이고 있다.釜下철도, 경부선, 동래선, 동해남부선, 臨港철도, 전차 등 분야별로 연구가 진행되어 왔다(김동철 1989: 藤永壯 1991: 정재정 1999: 노기영 2006: 김동철 2006: 전성현 2009: 표용수 2009). 일제시기 부산지역 도시사, 경제사에 대한 연구사적 검토는 이루어졌지만(차철욱 2007), 아직까지 근대 부산의 교통 관련 자료와 그 記錄化에 대한 연구는 거의 이루어지지 않은 실정이다(차철욱 2011: 조영환 2011).

20세기 출발과 동시에 부산 북항 매축이 이루어지고 여기에 일본과 대륙을 연결하는 부산

역이 1910년 완공되었다. 1915년 부산의 중심지와 부산의 전통도시 東萊를 연결하는 전차가 개통되었다.釜山驛前은 부산의 중요 간선도로로 확장 정비되고, 여기에 전차가 등장하였다. 언론사, 여관, 관광회사, 물류회사 등 회사가 역 전 주변의 빈 매축지를 채워나갔다. 부산 중심가의 경관 또한 점차 근대도시로 변하였다.

경부선과 부산역은 부산의 이미지를 해양과 대륙의 연결지 또는 결절점으로 규정짓는데 큰 역할을 한다. 부산 내부의 중요 기능인 도로, 전차, 관광 등도 부산역을 중심으로 구축되었다. 이런 점에서 부산의 로컬리티는 일본과 대륙을 연결하는 결절지 또는 접경지로서의 의미를 포함한다. 부산의 로컬리티를 규정짓는 기차와 전차라는 근대문화는 부산 사람들에게 근대문화를 수용하고 활용할 수 있는 많은 기회를 제공했다는 점에서 근대성의 측면을 지니고 있다. 다른 한편으로는 이들 시설에 의한 폐해 즉 교통사고, 민족적 차별, 조선인에 대한 감시체계 등에서 근대성 뒷면에 숨겨진 식민성도 존재하고 있음을 잘 보여준다.

부산역을 매개로 하는 기차와 전차를 통해 부산의 로컬리티 변화를 검토하는 것은 의미있는 작업이라고 생각한다. 그 때문에 근대 이후 부산의 교통공간을 중심축으로, 표본 아카이브를 구축하려는 로컬리티의 기록화를 하려는 것이다(설문원 2010, 54-55).

로컬리티란 로컬 내 구성원들의 세계관으로, 좀 더 구체적으로는 로컬이 지닌 가치 또는 속성으로 이해된다. 이것은 로컬에서 살아가는 주체들이 만들어 가는 것으로, 이들의 로컬과 관계한 삶의 경험이 중요한 의미를 지닌다. 따라서 '로컬리티 기록'이란 로컬과 관계된 인간의

경험을 읽어낼 수 있는 자료라고 할 수 있을 것이다(차철욱 2011, 3).

‘로컬리티의 기록화’는 지역에 토대를 둔 행위주체들의 다양한 활동, 공간과 장소의 변화, 행위주체들의 장소 경험, 이를 둘러싼 맥락에 관한 기록을 수집, 생산하는 것이다(설문원 2011, 117). ‘로컬리티의 기록화’ 연구는 로컬리티를 연구하기 위한 자료의 성격과 내용을 어떻게 정리할 것인가에 있다고 생각한다.

2. 경부선과 부산역

근대의 대표적인 교통수단인 경부선과 그 지역인 부산역 관련 자료에서 근대도시 부산의 로컬리티를 생각해 보자. 현재까지 조사한 자료는 경부선 관련 관문서와 경부선 건설을 주도한 일본인 책임자들의 개인일기, 경부선 관련 회사 자료, 신문 기사, 부산에서 발행된 각종 홍보 팜플렛, 사진엽서 등이다. 이들 자료의 성격에 따른 의미를 생각해 볼 수 있다.

먼저 경부선 관련 관문서를 보면, 경부선 부설권, 부설과정과 관련된 내용이 중심이다. 경부선은 1901년 경부철도주식회사의 창립과 함께 부설 공사가 시작되었다. 1904년 11월 준공되어, 1905년 1월 1일 개통되었다. 철도는 그 자체가 지니는 근대적인 성격 때문에 부설권을 둘러싸고 논란이 많았다. 최종적으로 일본에 넘어간 부설권과 이후 진행된 부설관련 내용은 규장각 문서로 보존되어 있다. 부설권 체결, 각

정차장 내 郵電司 기지 조사내용, 철도 부설용지 편입 전답 등 다양한 문서가 생산되었다.¹⁾

국가가 남긴 공문서는 결과만이 남겨질 뿐, 과정에 대해서는 잘 이야기하지 않는다. 부설권 획득과정은 조선에서 활동했던 일본의 정치인들이 남긴 개인 회고록에서 좀 더 자세한 내용을 확인할 수 있다. 일본의 대표적인 政商들의 전기자료에 따르면 철도부설권 획득에 일본의 내각총리대신 伊藤博文과 외무대신 陸奥宗光의 후원을 확인할 수 있다. 경부철도주식회사 발기에서 해산까지의 전과정에 직접적으로 참여했던 당사자들의 편지, 일기, 회고록, 소장자료 등과 창립사무소 일지 등이 수록되어 있어서, 경부철도를 둘러싼 일본 정부, 참여자들 각자의 이해관계를 잘 이해할 수 있다(澁澤青淵記念財團龍門社 1957: 伊藤隆 외 1992) 이들 자료는 경부선 부설이 지니는 정치적 성격을 분석하는데 도움이 될 수 있는 자료들이다. 이들 자료는 경부선, 부산역으로 인해 부산이 근대도시로 전환할 수 있는 구조적인 문제를 이해할 수 있게 해 준다.

한편 1901년 회사 설립과 관련된 경부철도주식회사의 생산 문서는 정관, 주주명부, 각종 결의록, 통지 등 영업관련 내용을 주로 파악할 수 있는 자료들이다. 이 가운데 부산과 관련해 관심을 가져볼 만한 자료는 이 회사 발기인과 주주로 부산의 일본인 자본가들이 어떤 형태로 참여하고 있는가이다.

〈표 1〉을 보면, 발기인 대부분이 1903년 주주에는 참가하였으나, 1906년 주주에는 절반

1) 京釜鐵道合同(奎 23086); 京釜鐵道停車場內 郵電基址踏査記(奎 19480); 京釜鐵道南部十二郡犯入用地田畝坪數價額結數總計抄錄(奎 19479) 등.

〈표 1〉 부산지역 일본인 자본가의 경부철도주식회사 발기인, 주주 참여

성명	주소	주업종	발기인 (인수주)	株主 (1903)	주주 (1906)	비고(거주지 주소)
岩崎新平	부산	무역상	140	44		입강정 17
二宮五男	부산		125	40		서정 1-5
田端正平	부산	상품진열관장	120	20		상반정 13(일본영사관 제6호 관사)
一條藤太郎	부산		100			입강정 1
保家貞八	부산	무역상	100	50	50	변천정 1-10
大池忠助	부산	무역, 정미, 여관	100	100	112	입강정 2
高瀬政太郎	부산	무역상	100	100	105	본정 2-13
梅崎梅吉	부산		100	20		서정 3-63
八頭司直吉	부산	운송, 토목	100	150	155	일본거류지 11호
藤信夫	부산	병원장	100	100		금평정 11
福田増兵衛	부산	주조업	100	80	85	변천정 3-3
齋藤孝藏	부산	무역상	100	100	125	북빈정 2-1
阪田與市	부산	무역상	100	100		본정 3-9
木本晋次	부산	무역상	100	20		행정 3
三木久米治	부산	운송업	100	70		변천정 1-5
宮原忠五郎	부산		100	100		변천정 1-13
迫間房太郎	부산	무역상	100	107	143	본정 2-8
小(山)西宗吉	부산	일한공업조합	-	100		
今西峯三郎	부산	무역, 주조업	-	50	50	
豊田福太郎	부산	무역상	-	50	50	
倉成熊助	부산	주물업	-	50	50	
坂田文吉	부산	무역상	-	-	118	
沖永猪三郎	부산	무역상, 성냥	-	-	50	
松原友藏	부산	곡물상		22		
松前才助	부산	무역상		20		
五島甚吉	부산	무역상, 간장		15		
中村俊松	부산	무역상		11		

출전: 발기인은 京釜鐵道株式會社株式申込証(1901년), 주주는 주주명부(1903, 1906년).

* 1906년 주주는 부산이 확인된 경우만 정리.

이상 참가하지 않았다. 이들의 주업종은 무역상, 곡물상, 정미업, 주조업, 醬油業이다. 상당수는 일본인상업회의소 의원을 역임했다. 1905년 부산에 온 香椎源太郎을 제외하면, 3대 성공자(迫間房太郎, 大池忠助, 福田増兵衛), 3대 지주(迫間, 大池, 高瀬政太郎), 1차 3대 거두(迫間, 大池, 坂田與一), 2차 3대거두(迫間, 大池, 香椎), 3대 소장 실업가(豊田福太郎, 萩野彌一, 坂田文吉) 등 유력한 일본인

자본가들이 발기인, 주주에 참가하였다. 이처럼 부산에 거주하는 일본인 자본가들의 참여는 조선 내 타지역의 참여자가 거의 없는 것과는 대조를 보인다. 경부선 부설과 부산 경제계의 변화 가능성을 더 직접적으로 자각한 때문일 것으로 보인다. 회사 문서에서 경부선과 관련해 지역 경제인들의 반응과 움직임을 잘 이해할 수 있다.

특히 1901년에 생산된 『京釜鐵道株式會社

株式申込証』은 경부철도주식회사 발기인의 주소가 번지까지 상세하게 기록된 점이 주목된다. 여기에 기록된 발기인은 모두 190명이다. 190명 중 주소가 한국으로 기록한 사람은 22명이다. 경성 4명, 인천 1명, 부산 17명이다. 발기인 190명은 모두 일본인이다. 이 자료에 한정해서 보면, 한국인은 1명도 발기인으로 참여하지 않았다(김동철 2006, 39-42).

통감부는 1906년 경부선이 지나는 군사전략적, 경제적 중요성 때문에 경부선을 매수하여 국유화하고, 통감부 철도관리국 관리로 하였다. 경부철도주식회사는 1906년 6월 30일 해산되고, 철도는 국유화되었다. 山陽汽船의 關釜항로는 1906년 철도성에 이관되어, 산양철도와 함께 국유화되었다.

경부선 부설과 관련해 부산의 변화를 직접적으로 보여줄 수 있는 것은 기차역인 부산역과 관련한 자료에서 확인 가능하다. 부산역 건설과 관련한 공문서나 개인문서를 확인할 수 없다. 다만, 당시 발행된 신문과 엽서를 통해 그 내용을 정리해 보자.

이 역사는 1907년 6월 기공하여, 1910년 3월 30일 준공하였다. 건평 약 355평, 2층 225평이었다.²⁾ 무슨 이유인지 확인하기 곤란하지만 낙성식은 1910년 10월 30일에야 거행했다.³⁾ 역사의 내부시설은 『부산일보』에 상세하게 전한다.

외벽은 붉은 벽돌기와로 만들었으며, 실내에는 철도 안내자 대기실, 구내매점, 티켓 발매소, 3등대합소, 서양식 변소, 개찰구, 내부에서 2층으로 올라가면 철도호텔, 매품실, 식당 배선실과

포주실(庖廚室), 욕실과 화장실, 침실은 보통침실이 4실, 특별침실이 3실에 초인종이 설치, 방화용 설비마련, 계단 위에 사무실, 전신실, 회전식 계단을 돌아 올라가면 전망대, 계단을 내려오면 1,2등객 대합소와 그 옆에 1, 2등객 부인 대합소가 있다. 본 청사에만 17만원의 비용이 소요되었다. 그 외 부속건물로 수하물창고 플랫폼 상옥(上屋), 차장실, 역부실, 조차계(操車係)의 대기소 등이 있고 총 공사비는 35만원이다(부산일보 1910. 2. 18).

신축당시 역사 2층에 철도호텔적인 시설을 갖추고 있었다. 1912년부터 부산역 내 철도호텔을 철도국 직영으로 개업했고, 1919년 앞쪽으로 호텔을 확장했다. 1933년 12월 철도국의 방침으로 호텔업이 정지되었다가, 1934년 9월 20일 2층으로 증축해 재개업했다(川島喜彙 1935, 66). 이러한 변화는 당시 인쇄된 엽서에서도 확인 가능하다. 부산의 중심에 위치한 근대식 건축물에 대한 부산 사람들의 근대적인 경험을 추측해 볼 수 있다.

실제로 부산역이 1910년 북항 매축지에 완성된 이후 부산의 시가지 계획은 많은 변화를 가져왔다. 기존 용두산공원을 중심으로 하던 전관거류지 시가지계획은 부산항, 부산역, 부산세관 등 대륙과 일본을 연결하는 시설을 중심으로 하는 일본의 대륙지배구상과 궤를 같이하면서 변화하였다.

경부선 개통은 기차가 정차하는 역을 중심으로 새로운 거점도시를 만드는 계기가 되었다. 부산 주변에서도 기차의 정차역인 초량과

2) 조선시보 1910. 5. 27.

3) 경남일보 1910. 11. 2.

부산진, 구포의 발전을 가져왔다. 경부선 개통으로 일본인 자본가들의 재빠른 움직임을 확인할 수 있다. 토지투자, 화물운송업, 곡물상, 정미업 등 당시 주력산업이던 농업이나 무역과 관련한 분야로의 투자 속도가 빨라졌다(김동철 2006, 55-63).



〈그림 1〉 1910년대 부산역



〈그림 2〉 1934년 이후 부산역

부산역 주변으로는 폭넓은 시설이 등장하였다. 공공시설로는 부산세관, 부산우체국 등이 설립되었고, 부산역 내에는 화폐교환소, 자동전화소, 잔교우편소, 순사파출소 등이 등장하였다. 상공업 시설로는 정미업, 교통과 화물관련 시설, 숙박시설로는 여관 등이 설립되어 시가지의 공간

배치를 바꾸고 있었다(차철욱 2006, 12-20).



〈그림 3〉 철도여관(鳴戸여관)



〈그림 4〉 부산역 주변 시가지 모습(1934년 이후)

이러한 부산 시가지의 변화는 부산역이 대륙과 일본을 연결하는 교통의 거점이라는 점이 중요하게 작용한 결과이다. 부산역을 거쳐가는 사람과 물자의 양을 보면 그 규모를 짐작할 수 있다(〈표 2〉 참조).

부산 사람들에게 부산역은 어떤 의미였을까. 더 직접적이고 다양한 경험은 당시 언론 보도에서 확인 가능하다. 언론에 표현된 부산역은 기차를 이용하는 많은 손님이 모이는 장소⁴⁾ 이에 따른 도둑이나 살인 사건 등 사회적 사건이 발생하는 장소⁵⁾ 일본으로 건너가는 도항노동자

4) 동아일보 1938. 10. 22; 1939. 1. 17.

5) 동아일보 1925. 9. 23; 1933. 8. 31.

들이 모이는 장소⁶⁾ 일본에서 들어오는 승객이나 군인들이 드나들던 장소⁷⁾ 등이었다.

그리고 부산역은 근대를 살아야 했던 부산 사람들에게는 공간과 시간의 중심지였다. 그만큼 부산역 근처는 부산 사람들의 근대경험이 집약적으로 이루어질 수 있는 곳이었다. 부산역을 중심으로 하는 교통체계의 편성과 이의 홍보, 부산역 침탑에 붙어있는 시계는 열차의 발착만이 아니라 부산 사람들의 삶을 근대적인 시간에 맞추는 역할을 하였다.

李箱의 소설 『날개』에서 “두 번째 외출을 한 나는 경성역의 시계가 자정을 지난 것을 본 뒤 집으로 돌아와서 아내에게 이 원을 주고 잠을

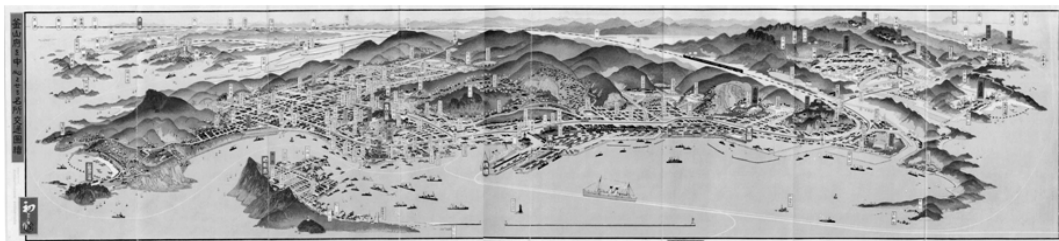
잔다.”라고 한 것처럼, 소설의 주인공에게 가장 정확한 시계는 경성역의 시계였다(부산근대역사관 2004, 36). 이처럼 근대성의 상징인 기차/역/시계는 일상의 삶을 관리하고, 지배하는 통제기제로 작동하였다.

부산역이 부산 공간의 중심지였음은 〈그림 5〉의 조감도에서 우선 확인할 수 있다. 이 조감도에서 부산역은 한 중앙에 위치하고 있다. 침탑형 시계탑을 갖춘 부산역은 근대 부산의 공간과 시간의 중심축에 위치하고 있었다. 그리고 부산의 주요 교통관계 일람표 또한 대부분 부산역을 기점으로 정리되고 있다는데서 잘 확인할 수 있다(〈표 3〉 참조).

〈표 2〉 부산역을 통한 사람과 화물의 이동

연도	부산역 승하차 여객 수		부산역 발착 화물 톤수	
	승차	하차	발송	도착
1919	289,407	271,896	270,375	314,747
1921	216,657	311,018	144,755	165,711
1923	376,395	397,079	119,247	207,308
1925	373,813	378,814	129,787	240,949
1929	514,171	523,199	173,532	189,075
1931	427,720	427,730	154,464	267,483
1932	513,880	503,324	138,144	318,171

출전: 부산부, 『釜山府勢要覽』(각 연도판).



〈그림 5〉 吉田初三郎의 부산 조감도(1929년). 부산역이 그림의 중앙에 위치함

6) 동아일보 1925. 10. 22.

7) 동아일보 1939. 1. 17.

〈표 3〉 부산역 기점 교통관계 일람

	지명	거리(粁, km)	자동차	전차/기차	도보	비고
1	용두산	1	5분		10분	
2	부산대교	1	3분	5분(5錢)	10분	
3	三中井	1	3분	5분(5전)	10분	
4	부산도매시장	1	3분	5분(5전)	10분	
5	부평정시장	2	6분	10분(5전)	20분	
6	송도	6	15분(15전)		1시간	1원(ハイヤ, 택시)
7	고관공원	4	8분(15전)	10분(5전)	30분	
8	자성대	5	10분(15전)	13분(10전)	40분	
9	동래온천장	15	30분(30전)	35분(25전)		3원(하이야, 택시)
10	해운대온천장	18	40분(60전)	/35분(왕복 50전)		4원(하이야, 택시)
비고			()안은 버스비	()안은 전차비. 해운대는 기차임		

부산역을 기점으로 하는 10곳이 1930년대 당시 부산을 상징하는 대표적인 곳이라고 생각한다. 표에서 보는 것처럼, 부산역을 기점으로 주요 지점에 대한 거리(km), 자동차, 전차, 택시 등 주요 교통 수단의 거리(시간) 및 요금, 도보 이용시 걸리는 시간 등이 간략하게 정리되어 있다. 부산을 기점으로 하는 공간/시간/요금 등을 간단하게 알 수 있는 중요한 정보가 기록되어 있다. 이 교통일람은 기점(부산역)과 종점(주요 장소)과의 공간/시간에 대한 정보만을 제공하는데 머무는 것이 아니다. 관광은 근대도시 부산 경험의 정점에 있었다. 부산역

을 포함한 위 11개 지점은 모두 부산역을 기점으로 하는 관광코스와 관련되어 있다. 노선도의 관광코스를 정리하면 〈표 4〉와 같다.

〈표 4〉에서 알 수 있듯이 당시 부산역 기점의 관광코스는 부산역-중앙도매시장-부산대교-용두산-부산역을 왕복하는 1시간 코스가 기본이다. 이를 토대로 3시간 코스는 부평정시장-송도를, 5시간 코스는 다시 산업장려관-소화공원(고관공원)-자성대를 추가하였다.

〈표 4〉의 관광코스 가운데 〈표 3〉에 포함되지 않는 곳은 산업장려관뿐이다. 산업장려관은 부산역 앞 공회당 옆에 위치하였다. 산업장려

〈표 4〉 부산역을 기점으로 하는 주요 관광코스

시간	코스									
1시간	부산역	중앙도매시장	부산대교	용두산						부산역
3시간	부산역	중앙도매시장	부산대교	용두산	부평정시장	송도				부산역
5시간	부산역	중앙도매시장	부산대교	용두산	부평정시장	송도	산업장려관	소화공원	자성대	부산역

관 건물은 원래 경상남도물산진열관이었다. 이 건물은 1923년에 2층 건물로 신축되어 1923년 10월 개최된 조선수산물공진회 제2회장으로 사용되었다(김동철 2007, 269-273). 조선수산물공진회 후 1924년 4월 16일 경상남도물산진열관으로 개관하였다. 그러다가 1932년 3층으로 증축하고 사무실 현관을 개축하여 동년 10월 1일 산업장려관으로 명칭을 바꾸었다(부산박물관 2007, 47).

경상남도청이 1925년 4월 진주에서 부산으로 이전되면서, 부산부는 경상남도의 중심부가 되었다. 경상남도의 물산진열관/산업장려관이 부산역 앞에 위치하고, 부산의 대표적인 관광코스의 하나로 자리잡았다는 것은 식민지 통치를 미화하는 홍보효과에 그만큼 용이하였기 때문이다. 경상남도 물산진열관에서는 경상남도의 중요 물산과 특산품을 홍보하는 『慶尙南道の物産』이라는 작은 팸플릿을 간행하였다. 이 팸플릿에는 중요물산 및 특산품을 농산물, 임산물, 수산물, 광산물, 공산물의 5유형으로 나

누고, 각각의 품명, 연간 생산액(수량, 금액), 주산지, 주요 판로 등을 상세하게 언급하고 있다. 이런 점에서 부산역은 부산의 공간적인 중심지뿐만 아니라 경남과 부산의 생산물 홍보의 중심지 역할도 하고 있었다.

〈표 4〉의 관광코스는 부산관광협회에서 만든 『釜山觀光案内圖』(〈그림 6〉 참조)라는 팸플릿에도 동일하게 표기되어 있다. 이 관광안내도는 1937년 4월 진해만요새사령부의 검열을 마쳤다고 표기되어 있다. 이 관광안내도에도 『부산역 기점 교통계 일람』이라는 이름으로 '용두산, 부산대교, 중앙도매시장, 부평정시장, 송도, 소화공원, 자성대, 동래온천장, 해운대온천장'까지의 거리(km), 자동차, 전차, 도보로 가는 시간과 요금 등이 기록되어 있다. 〈표 3〉과 대응소이한 내용이지만, 〈표 3〉에 기록되어 있는 미나카이(三井)백화점이 없는 차이를 보인다.

이 관광안내도에는 『부산, 동래, 해운대 안내도』가 그려져 있다. 철도, 전차, 버스를 중심으



〈그림 6〉 부산관광안내도(1937년 4월 이후)

〈그림 7〉 유람자동차 발착 시간표(부산-동래-해운대)

로 하는 교통로와 부산의 주요 건물명이 기록되어 있다. 미나카이 백화점이 없는 것은 이 관광안내도가 작성될 당시에는 아직 완공되지 않았기 때문이다. 1937년 9월경 완공된 미나카이 백화점은 완공 후 부산역과 연계된 대표적인 장소로 자리잡았음을 잘 보여준다.

부산역을 기점으로 하는 교통 수단은 기차나 전차 외에 시내택시도 주요한 역할을 하였다. 이것을 잘 보여주는 자료가 『유람자동차 발착 시간표』이다(〈그림 7〉 참조).

이것은 부산-동래-해운대를 3각형으로 이어주는 '승합대절 시내택시' 시간표다. 당시 영업소는 부산역전 棧橋通 입구 모퉁이에 있었다. 이 발착 시간표는 부산발 해운대행/해운대발 부산행, 부산발 동래행/동래발 부산행, 해운대발 동래행/동래발 해운대행, 3자의 구간별 시간과 운임을 상세하게 기록한 팜플렛이다. 부산-동래 구간의 주요 지점은 부산역전-부산진-부전리-좌수영-남문-온천리, 부산-해운대 구간은 부산

역전-부산진-대연리-남천리-수영-우리-해운대, 해운대-동래 구간은 해운대-우리-재송리-반여리-남문-온천리이다.

관광코스에 포함된 용두산, 부산대교, 중앙도매시장, 부평정시장, 송도, 소화공원, 자성대, 동래온천장, 해운대온천장, 미나카이백화점 등은 모두 일본인이 부산에서 새롭게 만든 근대적인 시설이다. 관광 홍보의 주요 대상은 일본인이지만, 부산의 조선인 또한 이들 관광시설을 경험하는 중요한 계기가 되었다. 각 관광지를 홍보하는 염서에 등장하는 조선인들의 모습이 이를 증명한다.

이처럼 경부선 기차역인 부산역은 기차 운행의 중요한 거점이 되기도 했지만, 부산 시가지의 시공간의 중심적 위치에 존재하면서, 부산 사람들에게 근대적인 시간을 체득토록 하는 기능도 동시에 수행하였다.

3. 근대 전차의 두 얼굴

부산 전차와 관련된 공적인 기록은 제대로 남아있지 않다. 다만, 부산의 관공서나 부산관광협회가 생산한 자료 가운데 부산 전차를 해석할 수 있는 자료가 얼마간 남아있다. 釜山府에서 생산한 통계자료와 부산경찰서의 『電車道德の歌』, 부산관광협회의 『전차노선도』(1939) 등이 대표적이다. 그리고 전차를 운영한 朝鮮瓦斯電氣株式會社の 『조선와사전기주식회사 발달사』(1938)가 중요한 자료이다. 그 외 『부산일보』, 『朝鮮時報』를 비롯한 각종 언론에 게재된 기사들이 전차를 이해하는데 필요한 자료라 할 수 있다. 이들 자료를 토대로 당시 전차가 지니는 두 모습을 검토해 보자.

부산 전차의 역사는 근대 관광의 역사와 맥을 같이 한다. 이러한 사정은 부산 일본인상업회의소가 1915년 전차부설을 논의하는 과정에서 분명해진다. 상업회의소는 1915년 4월 동래 온천과 부산 사이의 전차 부설을 논의하였다. 전차를 관리하는 회사인 朝鮮瓦斯株式會社와 협상에 들어갔다. 상업회의소가 전차 부설을 계획한 것은 1915년 10월 경성에서 조선물산공진회가 열리는 것과 궤를 같이 한다. 일본에서 공진회 관람차 많은 관광객이 올 것이고, 이들 관광객이 연락선을 타고 와 곧바로 경성으로 갈 수 없기 때문에 부산에 머물 수밖에 없다는 논리이다. 이들로부터 최대한의 소비를 유발하기 위한 방법이 東萊溫泉이었다.

이처럼 부산이 근대관광 명소로 등장한 것은 일본인들의 조선 관광과 관련있어 보인다. 19세기 중엽 영국에서 시작된 근대적 의미의 관광은 일본에서는 1906년부터 국가주의적인 목적에서

해외관광을 장려하였다(조성운 2008, 194-197). 러일전쟁 후 조선과 만주에 대한 지배권을 확보한 일본은 조선을 경유한 만주여행을 통해 일본 정부의 침략 논리를 합리화하려고 하였다. 이때는 경부선이 개통되고, 관부연락선도 운행하고 있던 시기였다. 부산의 일본인 숙박업자들은 동래온천의 관광지화를 서두르고 있었다.

일본인들의 동래온천 이용은 개항 직후 시작되었다. 일본 거류민단이 동래부사로부터 허가를 얻어 욕탕 운영권을 빌려 사용하다가, 1898년 나가사키 운송업자인 八頭司直吉에게 경영권을 넘겼다. 그 후 1907년 豊田福太郎이 봉래관을, 1912년 大池忠助가 여관을 개업하였다. 당시 부산과 동래 사이의 교통은 불편하였다. 豊田福太郎이 봉래관을 개업해 손님을 맞이할 당시에는 초량에서 동래까지 요금이 1원 5·60전 정도인 인력거를 타고 다녔다(久納重吉 1917, 35-36). 동래온천 개발을 목적으로 일본인 자본가들은 1909년 12월 동래-부산간 輕便철도를 개통시켰다. 1915년 10월에는 경편철도 노선을 활용하면서 전차를 개통시켰다. 경편철도와 전차 부설의 기본 목적은 동래온천 개발이었다(전성현 2009, 240). 전차노선이 최종적으로 동래읍내를 거쳐 지나 가게 된 것은 조선인 마을의 근대화나 수탈을 지향했다기 보다는, 선로 부설과정과 관련된 지형적 요인을 해결하는 과정에서 생긴 것이었다.

실제 전차와 동래온천의 관광이 어떻게 연결되어 있었는가는 전차가 개통된 날인 10월 31일자 『부산일보』의 전면광고에서 확인할 수 있다. 주요 기사는 '전차와 동래온천'이라는 기획 기사를 게재하고, 사진으로는 '동래행 전차', '동래온

천 봉래관, '범어사', '전차선로' 등으로 편성되었다.⁸⁾ 이 광고에서 전차와 동래온천의 관계를 잘 설명할 수 있다.

1917년 무렵 부산에서 동래의 전차운행 사정을 보면, 富城橋(오늘날 충무동)에서 동래 온천장까지 8구간으로 나누고 요금은 1구간에 3전이며, 오전 6시부터 오후 11시까지 운전하였다. 부성교에서 부산진까지는 16분 간격으로 출발하고, 부산진에서 온천장까지는 32분간격으로 출발하였다(久納重吉 1917, 37-38). 전차와 동래온천과의 관계는 목욕, 금강공원 놀이, 봄 놀이 등이다. 이와 관련해서는 당시 발행된 엽서에서도 많은 내용을 확인할 수 있다.

그리고 부산에서 온천장까지 전차 왕복할인권(2일간 유효)을 발행하고, 조선와사전기주식회사가 운영하는 목욕탕 입욕권을 끼워 30전이다. 또 동래남문에서 온천장까지의 왕복 할인권은 입욕권을 끼워 겨우 3전이었던다고 한다(久納重吉 1917, 38).



〈그림 8〉 동래온천장 전차종점



〈그림 9〉 荒井여관 본점(부산역전, 위)과 지점(동래온천, 하)

전차와 부산 사람의 관계를 잘 보여주는 기사는 동래 온천행과 관련해서 많이 확인할 수 있다. 전차와 관련해서 매년 봄 벚꽃이 필 무렵 동래 나들이 모습이나 온천과 관련한 지역 언론의 보도내용에서 쉽게 찾을 수 있다.

동래 瓦電 목욕탕 신축낙성의 재미있는 여흥이 개최되는바 동래행 전차는 와도 와도 만원으로 大廳町과 우편국 앞의 정류소 앞에 기다린 많은 손님은 승차가 가능하지 않자 일부러 富平町の 종점까지 가서 타고있지만 그래도 3,40인의 손님이 뒤에서 뒤에서부터 기다리고 있는 상황이었다(부산일보 1916. 10. 23).

동래 공중목욕탕 신축 기념행사로 동래행 전차가 만원이 되자, 중간 정류소인 대청정, 부산 우편국에서는 타지 못해 부평점 종점까지 가서 탄다는 것이다. 이처럼 전차는 당시 가장 대표적인 대중 교통수단이었음을 알 수 있다. 얼마나 많은 사람들이 전차를 이용하였을까.

8) 부산일보 1915. 10. 31.

〈표 5〉에서 확인할 수 있는 것은 전차 이용객 수가 매년 급증하였으며, 연 승차인원이 1930년대를 지나면 천만명을 오르내린다. 당시 인구 수 또한 1920년대 들어 급증하는데, 민족별로 보면 일본인의 증가는 4-5만명으로 그다지 변화가 크지 않으나, 조선인의 경우는 1919년 약 4만명에서 1930년대에는 10만명을 넘어, 그 변화폭이 크다. 1926년 당시 1일 평균 승객이 2만2천2백명인 것을 보면,⁹⁾ 부산 인구의 약 25%가 하루에 한번은 전차는 타는 셈이다. 물론 여기 인구통계에는 동래가 빠져있기는 하지만, 전차가 당시 부산 사람들에게 일상화된 교통수단이었음을 알 수 있다.

그러면서 부산 전차는 중요 지점까지 노선

이 증가하였다. 이런 사정은 부산관광협회에서 간행한 〈표 6〉의 자료에서 잘 확인할 수 있다.

부산 전차노선의 가장 기본 노선은 ㉠인 동래선이다. 즉 부산역전을 기점, 동래온천장을 종점으로 하는 노선이다. ㉡에서 보는 것처럼, 부산진입구에서 좌천정-범일정으로 이어지는 노선도 있었다. ㉢는 대청동을 지나 운동장앞을 종점으로 하는 노선이다. ㉣는 광복동을 지나 운동장앞을 종점으로 하는 노선이다. ㉤, ㉥노선은 재판소앞에서 운동장앞으로 이어졌다. ㉦는 본정삼중정앞-부산부청앞-목도본정을 지나 목도를 종점으로 하는 노선이다.

〈표 5〉 부산 전차 승차인원

	연승차인원	부산 인구 수
1919	2,514,655	74,138
1920	2,325,643	73,855
1921	3,017,001	76,126
1922	3,865,827	78,161
1923	4,421,392	79,552
1924	2,495,885	82,393
1925	6,897,963	103,522
1926	4,491,097	106,323
1927	9,755,143	113,092
1928	10,580,062	116,207
1929	10,895,350	119,655
1930	10,112,075	130,397
1931	9,756,124	139,538
1932	9,327,252	148,156
1933	9,555,300	156,429

출전: 부산부. 1924. 釜山府勢要覽, 137; 1927. 148; 1934. 147-148.

통계의 문제: 1925년의 통계가 『부산일보』 1926.3.15.자에는 8,006,406명으로 오차가 다소 심함.

9) 부산일보 1926. 3. 15.

〈표 6〉 부산의 전차 노선도(부산역 기점 停車場)

	㉠ 동래선	㉡ 범일정선	㉢ 대청정선	㉣ 장수통선	㉤ 대신정선	㉦ 목도선
1	부산역전					
2	경찰서전		대교통 일			
3	영정 일		부산우편국전	대교통 이		
4	영주정		선은전	본정삼중정전		본정삼중정전
5	초량입구		대청정 이	남빈구		부산부청전
6	초량교		보수정 일	부산ホテル		목도본정
7	초량역전		보수정 이	변천정 일		목도
8	철도관사전		보수정 삼	변천정 이		
9	고관입구		재판소전	행정일		
10	수정정			행정이		
11	부산진역전			부평정 일		
12	부산진입구			부성교		
13	자성대	좌천정		토성정		
14	부산진	범일정		부립병원전		
15	광무교			재판소전		
15	서면				도청전	
17	신좌수영				중도정	
18	거제리				대신정	
19	남문구				구덕	
20	동래				운동장전	
21	서문					
22	동래온천장					

출전: 부산관광협회, 1937, 『전차노선도』.

부산의 전차노선도는 부산역전을 기점으로, 각각 동래 온천장, 운동장전, 목도를 종점으로 하는 노선으로 형성되어 있었다. 노선이 점차 확장되거나 복선화하면서, 부산 사람들의 다양한 욕구를 만족시켰다. 부산관광협회에서 1939년 간행한 『전차노선도』에 따르면, 이 무렵 전차를 중심으로 하는 부산의 생활정보를 확인할 수 있다. 전차 운행을 동래온천에만 한정하지 않고, 야구 등 스포츠를 즐기려는 사람들을 위해 대신동 공설운동장을 기점으로 하고 있다. 그리고 전차 주변의 다양한 유적지나 공공기관,

사회시설 등도 소개하고 있다. 또 송도와 해운대처럼 관광지이면서 전차가 운행되지 않는 곳은 버스 노선 또는 선박 순항선까지 표기하여, 전차 이외의 교통수단과의 연계망을 보여주고 있다.¹⁰⁾

이러한 근대문명의 설치에 대해 조선인들은 어떤 반응이었을까. 조선인들 또한 전차 이용이 증가하였고, 이를 이용한 소품이나 놀이를 즐겼던 것으로 보인다. 동래 온천장에서 부산역까지 약 40-50분에 도착할 수 있었다. 금강공원의 한복입은 조선인들의 모습에서, 전차를

10) 부산관광협회, 1939, 『전차노선도』.

이용한 조선인들의 금강공원이나 온천장 관광을 짐작할 수 있다.

좀 더 구체적으로는 당시 지역 언론에 조선인들과 전차와 관련된 기사가 등장하고 있다. 1927년 文尙宇 외 4명이 부산진 입구에서 부산진보통학교까지 支線으로 전차를 다니게 해달라는 청원,¹¹⁾ 동래읍 유지들이 전차요금 인하요망서를 조선와사전기주식회사에 제출한 기사¹²⁾ 등에서, 조선인들의 생활도 전차와 밀접하게 관련되어 있음을 추측할 수 있다.

동래 부산 간을 왕복하는 약 4.50분간의 각 전차에는 승객마다 만원이라 좋다. 그 중 조선인의 승객이 오히려 많은 것은 아주 예상외의 모습이다. 어느 조선통의 일본상인이 이 사이 당지에서 동래온천에 왕복하는 전차 속에서 서로 아는 조선인과 왕복을 같이 탔다. 그 조선인은 동래에 본점을 가지고 부산진에 지점을 가진 조선상인 중 유력자이다. 거기서 조선통의 일본상인은 조선 상인에 향해 동래 부산진간의 왕복이 빈번하다고 인사했다. 그런데 조선상인은 이것에 답해서 동래 부산 간에 전차가 완성된 후 교통이 아주 편리하기 때문에 본지점간을 자주 왕복하게 되었다고 한다. 이 사이 세밀히 계산해서 보면 전차가 부설된 것에 대해서 자신이 전차에 지불한 돈이 1년 사이에 약 1백원 이상일 것이라고 했다. 이 경비는 금후 증가하지 줄어들지는 않을 것으로 생각한다. 따라서 오히려 瓦電會社の 주식을 사서 주주가 되면 한편의 손해를 한편의

이익으로 보진하는 방침을 가지고 싶은 것이라고 생각하고 있다고 말하였다.¹³⁾

위 기사에서 몇 가지 흥미있는 사실을 알 수 있다. 조선인 상인이 영업관련으로 전차를 많이 이용하고 있음을 확인할 수 있다. 다른 한편으로는 자신이 전차 때문에 경제적인 지불이 적지 않음을 자각하고 있다는 사실이다. 근대 문명이 제공하는 편리성과 수탈성을 경험하고 있는 조선인의 언급은 전차 문화를 어떻게 해석해야할 지를 잘 설명한다고 생각된다.

하지만 전차 문화가 시간을 단축시키고, 여가를 즐기게 하는 등 부산 시민들을 편리하게 한 것은 아니었다. 당시 신문 기사에는 전차와 관련해서는 ‘탈선’, ‘전차에 치어 즉사’, ‘전차와 충돌 부상’, ‘전차에 노인 轢死’, ‘부산전차 살인’, ‘자동차와 전차 충돌’, ‘전차 전복’, ‘도진교 차단기와 전차 충돌’ 등 사고 기사가 대부분이다.¹⁴⁾ 전차의 등장과 함께 일어나는 사회현상에서 전차 문화를 긍정적으로만 해석하기는 어려울 것이다.

한편 근대문화인 전차가 부산 사람들로부터 외면받는 경우도 많았다. 이런 내용 또한 지역 신문에서 확인할 수 있는 부분이다. 부산에서 가장 번화했던 長手通 상인들은 전차운행을 강력히 반대하였다. 장수통은 도로 폭은 좁은 반면에, 손님들이 많아서 야시장도 등장할 만큼 도로에는 여러 가지 상업시설이 등장했다. 전차의 등장은 이들 상인들과 갈등을 빚게 되

11) 부산일보 1927. 6. 8.

12) 동아일보 1933. 8. 10.

13) 부산일보 1916. 4. 11.

14) 동아일보 1921. 4. 10; 1921. 8. 22; 1923. 4. 9; 1926. 1. 19; 1926. 2. 6; 1926. 7. 29; 1929. 5. 28; 1930. 3. 7; 1930. 3. 29; 1935. 6. 19.

었다. 그러나 전차회사나 당국은 오히려 ‘강간적 횡포’로 입을 막고 개통해 버렸다.¹⁵⁾

또한 근대문화 전차를 둘러싼 갈등은 일본문화와 조선문화, 일본인과 조선인 등 민족적인 갈등을 유발하기도 하였다.

부산 영주동 칠백이십사번지에 있는 이금숙이라는 여학생은 지난 18일 오후 9시 55분경에 남쪽으로 향하던 전차 제24호를 부산진에서 타고 영주동 입구 정류장에 와서 내리게 하여 달라고 일인 운전수 井文次郎이란 자에게 간청하였으나 들은 체도 아니하고 그대로 달려감으로 전기 여학생은 급한 마음에 차에서 그대로 뛰어 내리다가 왼편 머리에 약 한치나 되는 깊이의 상처를 내었는데 별로 중하지는 아니하나 약 일주일 동안 치료를 받아야 한다는 바 특히 부산외전회사 종업원들은 다른 곳 운전수와 달라서 안하무인한 행동을 승객에게 예상로히 한다 하며 정류장 이름을 외칠 때에도 반드시 일어로만 부르는 고로 조선 촌부인들은 어데가 어덴줄을 모르고 몇 정류장을 더가게 되는 폐해가 없을 때가 없다하며 따라서 차삿 오전을 더 주게됨으로 이러한 상서롭지 못한 죄상을 심사차나 그 회사 당국자에게 말하였으나 종시 듣지 않고 갈수록 더욱 심함으로 시민 일반은 그 회사 당국자의 무책임한 행동을 꾸짖는 동시에 미구에 그의 선후책을 강구하리라는데 운전수 중에는 조선인도 만치만 대개 일본 사람같이 보인다더라(동아일보 1925. 5. 22).

이 기사는 전차를 이용하는 조선인과 운전수 일본인 사이의 문화갈등을 잘 보여준다. 그리고 전차를 통해 부산 사람들은 근대문화와 근대규율에 적응해 나가는 과정을 밝기도 하였다. 부산경찰서는 『전차도덕의 노래』라는 팸플릿을 만들어 전차를 이용하는 승객들을 대상으로 근대적인 규율을 강제하였다. 근대문화를 누리는 부산 사람들이 치러야 하는 대가였다. 전체 9개 항목이며, 각 항목은 4구절로 이루어져 있다. 내용을 정리하면 <표 7>과 같다.

이 팸플릿은 전차도덕의 노래가 일본어와 한글이 병기되어 있는 특징을 보인다. 한글을 병기한 것은 전차가 일본인과 조선인 모두에게 중요한 교통수단이 된 것을 의미한다. 근대문화인 전차를 이용하는 고객이 지켜야 할 규율을 정리한 것이다. 질서와 안전을 강조하는 내용으로, 근대적인 규율을 훈련받는 과정을 이해할 수 있다. 당시 「전차승객의 태도 여하는 그 도시의 문명을 말한다」¹⁶⁾거나, 전차 등 대중도덕은 야만과 문명인을 구별하는 척도로 인식되었다.¹⁷⁾

그런데 이러한 규율은 아무런 고통없이 받아들여지는 것은 아니었다. 전차도덕의 노래에서 제7항목의 ‘냄새나는 물품을 휴대하지 말며’라는 조항에 적용받은 어느 서비스업자가 ‘鮮魚’를 전차에 신지 못해 곤란을 겪었다는 호소에 서,¹⁸⁾ 이러한 규율과 전차 이용 승객 사이의 갈등을 예상할 수 있다.

15) 조선시보 1921. 3. 26.

16) 동아일보 1939. 10. 2.

17) 동아일보 1938. 5. 5.

18) 부산일보 1918. 9. 21.

〈표 7〉 전차도덕의 노래(한글 부분 발췌 정리)

1	안전한 곳에서 기다려서	하차한 사람이 마친 후에	승차 때 남을 밀지 말며	순서를 지킵시다
2	서로서로 생각하여서	운전수에게 말하지 말며	차장의 말을 잘 들어서	운전대에 서지 않도록
3	출입구를 막지 마시고	차례대로 안으로 들어갑시다	좌석을 넓게 차지하지 말며	옆으로 앉기와 다리를 동게 지 말며
4	차표는 각각 손에 들어서	하차 전에 준비하십시오	부인도 동작을 민첩히 하며	동행한 아이를 조심하십시오
5	노인, 어린이, 부인에게는	서로 좌석을 양보하며	특히 장애인에게나	외국인에게는 친절히
6	거스름돈이 필요없도록 주의하여	차표는 승차 동시에 지급하며	(차표를)맡거나 훼손하지 말도록 소중히	(차표를) 퍼진 모양으로 주 십시오
7	부푸른 물건을 가지지 말며	냄새나는 물품을 휴대하지 말며	짐은 반드시 무릎 위에	침을 뱉지 마시오, 차내에
8	고성방가를 삼가하며	차내 품위를 준수하십시오	타인이 싫어하지 않도록	청결하고 조용히 하며
9	창으로 손이나 머리를 내밀 지 말며	뛰어 타거나, 내리지 마시오	선로 횡단을 조심하십시오	위험을 범하지 마시오 부상 당하지 않도록

출전: 부산경찰서, 『電車道德の歌』.

이처럼 전차는 식민지를 살아가는 부산 사람들이 근대문물의 편리성을 경험하도록 하는 기회를 제공하기도 하지만, 이것이 지니고 있는 식민지성이나 수탈성도 동시에 확인할 수 있게 한다.

4. 결 론

기차와 전차는 근대성의 상징으로 이해된다. 부산의 근대도시로의 변화는 근대성과 함께 식민지 수탈성도 담보된 것이다. 부산은 제국과 식민지의 교차점이다. 부산역은 수도 경성과 지역 부산을 잇는 거점이다. 아울러 제국의 수도 東京으로 상경하는 중간 거점이기도 하므로 제국의 외방이기도 하다.

부산은 이러한 관계가 다층적으로 교차되는 곳이므로 근대문화, 근대교통의 도입, 정착, 발달에서도 근대성과 수탈성이 어느 지역보다 명확하게 드러나는 곳이기도 하다. 지금까지의 근대는 일본인 위주의 시각으로 재현되었다. 또는

경성을 중심으로 근대를 이해하였다. 그런데 경부철도주식회사의 주주명부에서 보듯이 경부선 건설에 부산 지역사람들(조선인과 일본인 모두 포함)이 적극 참여하고 있는 점에서 근대를 이해하는 지역사람들의 주체 의식을 찾을 수 있다.

한편 전차는 서울, 평양, 부산에서만 운행되었다. 부산의 경우 일본 전관거류지와 전통 도심 동래(엄격히 말하자면 온천장)를 연결하는 전차가 부설되면서 동래는 일본인의 유원지로 빠르게 개발되었다. 전통 도심인 동래의 위상은 떨어지고 동래 개발, 동래 공간 변화에서 조선인은 객체가 되어버렸다. ‘근대’가 만들어지는 온천장은 일본인이 주체가 되고, 근대화되는 동래의 선두 지역이 되었다.

그러나 전차가 운행되고 근대문화를 체득되면서 조선인 역시 근대문화의 주체로 성장하는 것을 기차나 전차를 통해 살필 수 있었다. 규격, 규율에 생활을 맞추면서 근대문화의 편리성을 이해하였다.

그러므로 근대 부산의 교통관련 기록의 생

산, 보존, 재현 과정에서 근대성과 수탈성을 함께 이해하는 균형적인 시각이 요구된다. 조선인(부산 거주)의 시각으로 근대를 이해한다면 교통이 지역, 지역사람들의 일상, 공간변

화와 어떻게 상호 연관을 가지는지를 이해할 수 있을 것이다. 근대 부산의 로컬리티의 속성을 이해하는 데에도 도움이 될 것이라고 생각한다.

참 고 문 헌

- 김동철. 1989. 朴琪淙 관계자료 해제. 동래사료 4, 서울: 여강출판사.
- _____. 2006. 京釜線 개통 전후 부산지역 일본인 상인의 투자 동향. 『부산대 한국민족문화연구소 한국민족문화』, 28: 37-72.
- _____. 2007. 1923년 부산에서 열린 朝鮮水産共進會와 수산업계의 동향. 『부경역사연구소 지역과 역사』, 21: 261-296.
- 노기영. 2006. 일제하 부산 赤崎灣 매립과 臨港鐵道 건설사업. 부산시사편찬위원회. 향도부산 22.
- 배석만. 2007. 일제강점기 정치·경제사 연구의 회고와 전망. 향도부산 23.
- 부산근대역사관. 2004. 『광고 그리고 일상(1876-1945)』. 부산: 부산근대역사관.
- 부산대학교 한국민족문화연구소. 2009. 『로컬리티, 인문학의 새로운 지평』. 서울: 혜안.
- 부산박물관. 2007. 『사진엽서, 부산의 근대를 이야기하다』. 부산: 부산박물관.
- 설문원. 2010. 로컬리티 기록화 전략의 이론적·실천적 쟁점. 『부산대 SSK 로컬리티의 기록화 연구단 제1회 키포럼 자료집』, 39-56.
- 설문원. 2011. 로컬리티 기록화 방법론. 『한국기록관리학회 춘계학술발표논문집』, 115-133.
- 양홍숙. 2010. 부산 로컬리티의 탐구 - 『디지털 부산역사문화대전』을 중심으로 -. 『부산대 SSK 로컬리티의 기록화 연구단 제1회 키포럼 자료집』, 19-37.
- 전성현. 2009. 일제시기 東萊線 건설과 근대 식민도시 부산의 형성. 『역사문화학회 지방사와 지방문화』, 12(2): 225-269.
- 정재정. 1999. 일제침략과 한국철도, 서울: 서울대학교출판부.
- 조성운. 2008. 『근대 해외여행의 탄생과 여행지』. 국사편찬위원회편 여행과 관광으로 본 근대. 서울: 두산동아, 193-259.
- 조영환. 2011. 부산의 근대 시가지 계획과 기록. 『부산대 SSK 로컬리티의 기록화 연구단 제3회 키포럼 자료집』, 15-25.
- 차철욱. 2006. 부산 북항 매축과 시가지 형성. 『부산대 한국민족문화연구소 한국민족문화』, 28: 1-36.
- 차철욱. 2007. 일제강점기 부산도시사 연구의 회고와 전망. 향도부산 23.
- 차철욱. 2011. 근대 부산의 시가지 변화와 로컬리티-로컬리티 연구와 기록의 상관성을 중심으로-. 『부산대 SSK 로컬리티의 기록

- 화 연구단 제3회 걸로퀴엄 자료집』, 1-13.
- 표용수. 2009. 『부산 전차운행의 발자취를 찾아서』. 서울: 선인.
- 久納重吉. 1917. 東萊案内. 동래: 森友商店.
- 藤永壯. 1991. 開港後の『會社』設立問題をめぐって-朴琪淙と汽船業・鐵道業-(상)(하). 조선학회 조선학보: 140, 141.
- 澁澤青淵記念財團龍門社. 1957. 澁澤榮一傳記資料 16권. 東京: 澁澤榮一伝記자료 간행위원회.
- 伊藤隆 외. 1992. 尾崎三良日記 하. 東京: 中央公論社.
- 川島喜彙. 1935. 『新釜山大觀』. 부산: 부산출판협회.