

기획논문

선제적 공간 지배와 모방된 근대성

부산 이사청의 시가계획에 대해 지적원도를 활용하여

조미화

카탈루냐 공과대학교(UPC) 도시연구그룹(GRU) 연구원,
건축학 전공
mee.hwa.cho@upc.edu

I. 머리말

II. 도시계획의 구분과 한국 근대도시의 출현

III. 개항 후 일본 세력의 확장과 근대도시 부산의 형성

IV. 지적원도를 바탕으로 한 이사청 시가계획의 분석

V. 맺음말

I. 머리말

대한민국의 제2도시이자 제1항구도시 부산에서 옛 중심지, 즉 원도심(原都心) 또는 구도심(舊都心)이라 하면 전통적 행정, 방위의 중심지였던 동래(東萊)가 아니라 근대사의 중심지인 항구 주변 지역을 일컫는다. 원도심이라 불리는 지역을 내려다보면 계획에 의해 형성되었을 수밖에 없는 뚜렷한 격자형 가로 구획이 반복되는 것을 확인할 수 있다. 그 기원을 추적하면 조선 정부의 동래부 관할이었던 초량왜관(草梁倭館)이 1876년 개항으로 일본 영사 관할의 조계지¹가 되고, 그것이 다시 1905년에는 통감부의 이사청(理事廳) 관할이 되는 격변의 개항기로 거슬러 올라간다. 광복로(光復路)²를 중심으로 1990년대까지 부산의 최대 상권을 형성했던 그 일대가 주권 침탈의 발판이 되었던 곳이자 근대도시 부산의 기원이다. 이를 원도심이라 부르니 현대 대

※ 이 연구는 한국연구원(Research Institute for Korean Studies)의 2024년도 한국연구총서 저술지원사업의 지원을 받아 수행된. 또한 필자의 박사학위논문인 *Dos crecimientos en una ciudad. Dos ciudades en crecimiento*(스페인어 원문), 즉 「권력도시와 타자도시: 공간 차별로 발달해 온 부산의 도시 형성사, 개항기부터 현대까지」(임의 번역 가제)의 일부를 바탕으로 하되, 국제 도시계획사적 시각과 도시형태학적 분석을 추가하여 독립적으로 재구성한 것임.

1 조선 정부는 1877년 체결한 조약의 이름을 ‘釜山口租界條約(부산구조계조약)’이라 칭하며 ‘조계’라는 용어를 공식화했으나, 일본은 ‘釜山港居留地借入約書(부산항거류지차입약서)’라 부르며 ‘거류지(settlement)’라는 명칭을 고집했다. 해당 구역은 명목상으로는 조선의 영토인 조계지(concession)였으나, 실질적으로는 일본 정부가 배타적 행정권과 관리권을 행사하여 정치·경제적 침투 거점으로 삼은 ‘전관거류지(exclusive settlement)’의 성격을 띠게 되었다. 여러 선행연구에서는 ‘전관거류지’라는 용어를 사용하고 있으나, 이 논문에서는 이사청이 설치되어 전관 거류지가 공식화되기 이전의 시기에 대해서는 ‘조계지’라는 명칭을 사용한다. 이는 조선 정부가 해당 지역을 ‘외국인에게 일시적 사용을 허용한 자국의 영토’로 간주하며 사용한 명칭의 의미를 되살리기 위함이다.

전성현, 「租界와 居留地 사이: 개항장 부산의 일본인 거주지를 둘러싼 조선과 일본의 입장 차이와 의미」, 『한일관계사연구』 62(2018), 327~364쪽 참조.

2 일제강점기 동안 長手通이라 불리다 광복 후 개칭되었다.

한민국 도시의 중심지 인식은 전통과는 구분되는 근대 공간 질서에 기반하고 있는 셈이다.

분명한 것은 조계지에서부터 시작되고, 이사청의 시가계획(市街計劃)으로 확장된 격자형 구획이 근현대 부산의 도시 구조를 형성하는 데 결정적이었다는 사실이다. 특히, 부산 이사청의 시가계획은 최초에 설정된 조계지 내의 재구획과 인접 지역으로의 확장을 한참 넘어서는 것이었다. 그럼에도 당시의 계획과 그로 인한 공간적 변화와 형태를 다룬 연구는 찾아보기 힘들다. 손정목은 “전관거류지가 어떠한 계획 이념에 의하여 합리적으로 분할된 것인지에 관해서는 오늘날의 시점에서는 전혀 알 길이 없으며”, “아마 당시의 일본 영사관에는 지구 구획에 관한 전문적인 강령은 전혀 없었고, 자연 지형에 따라 지구를 대략 구분한 뒤 이렇게 구분된 지구를 적절히 분할하여 도로를 내고 그 도로선에 따라 구획을 정한 것으로 보인다”라고 기술했는데,³ 이는 옛 왜관 면적에 해당하는 최초의 조계지 구역과 인접 지역에 한한 설명이다. 1905년 ‘거류지’ 밖에서 일본인들이 소유한 토지가 총 538만 1,714평으로, 경계 밖 10리의 범위를 넘어 광범위한 토지 침략이 일어났음을 언급했으나, 그에 대한 공간적 이해나 계획 및 변화 과정을 다루지는 않았다.⁴ 송혜영은 ‘전관거류지’의 형성과 변화를 다룬 논문에서 1876년부터 1910년까지 개항기 전체를 다루며 ‘영사관 시기’와 ‘이사청 시기’를 구분하고 있으나, 그 물리적 범위는 마찬가지로 ‘조계지’를 벗어나지 않는다.⁵

한편, ‘전관거류지’의 변화에 관한 김지인의 논문은 주요 연구 자료로 일제강점기에 제작된 <부산시가전도(釜山市街全圖)>(1911), <부산안내도(釜山

3 손정목, 『일제강점기 도시계획연구』(서울: 일지사, 1990), 86-87쪽.

4 손정목, 『한국개항기 도시변화과정연구』(서울: 일지사, 1994), 107쪽.

5 송혜영, 「釜山日本專管居留地の形成과變化에서 나타난 建築的 特性에 關한 研究」, 한국해양대학교 석사학위논문(2002).

案內圖》(1938), 〈부산상공시가약도(釜山商工市街略圖)〉(1955)를 활용하여 실질적 연구 범위를 현재의 ‘원도심’으로 확장했다.⁶ 자료에 나타나는 시설 및 용도를 바탕으로 개항기 및 일제강점기의 도시화를 기술하고 2014년 현재의 시설 및 등록문화재를 확인하는 변천사 연구로, 원인과 기원의 규명보다는 결과와 현황에 집중했다.

이렇듯 부산의 근대도시 계획과 형성은 초량왜관이 조계지로 전환된 이래 확장·발달된 것으로 설명될 뿐 시설이 생기기 전에 있었을 도시의 구상에 대한 설명은 부재했다. 이사청의 행정 행위는 본격적인 일제강점기로 연결되는 짧은 전사(前史)로 간주되며, 그 도시계획사적 의미와 실질적 영향은 주목받지 못한 것이다. 이사청의 시가계획이라는 것이 이사청령과 고시가 문서로 남았을 뿐, 정확한 계획 구역이나 면적, 구획이 공개되지 않았기 때문이다. 배연한은 2015년의 연구에서 “부산을 대상으로 한 논문에서는 최초로 지적원도를 디지털라이징 하고 현재의 좌표값에 중첩하여 공간분석에 활용”했다고 밝혔는데,⁷ 지적원도 속 넓은 면적의 격자형 도로 구획이 현황이 아닌 아직 실현되지 않은 ‘계획’이었다는 사실을 밝혀 그것이 이사청의 시가계획의 반영임을 추정할 것은 조미화의 2022년 논문이 최초인 것으로 확인된다.⁸

이사청이 조선의 행정에 간섭하던 당시로 보면, 아직 일본식 번역어인 “도시계획(都市計劃)”이라는 단어조차 없었던 때였다. 조선과 대한제국이 근대화의 과정 중에 식민을 겪게 되어 지식과 기술의 전파 경로조차 일본에 종속

6 김지인, 「개항이후 부산의 일본인전관거류지 지형 변화에 관한 연구」, 부산대학교 석사학위논문(2015).

7 배연한, 「부산 영도의 도시경관 변천: 문화경관적 관점」, 경성대학교 박사학위논문(2015), 32쪽.

8 Meehwa Cho, Joaquín Sabaté & Félix Solaguren-Beascoa, “Tabula Plena of Busan, Korea. Mapping of an erased landscape,” *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, Vol. 44(2022), pp. 220~239.

되었으나, 일본의 근대화도 외생적인 것은 마찬가지였다. 일본이 서구의 근대도시계획 원리를 모델로 삼았으나, 일본을 통해 유입·적용된 도시계획과 원리가 서구의 것과 동일하다고 볼 수 없다.⁹ 도입 초기에 미숙하게 시도된 ‘일본식 서양화’가 불가피한 과정이었다 하더라도, 그에 내재하는 식민성과 왜곡까지 근대성으로 이해하거나 필연적 결과로 받아들일 것이 아니다.

그러므로 한국에서 일어난 근대도시계획 활동을 한·일 관계의 틀을 넘어 서구에서 출현해 전 세계로 확산한 근대 사상과 기술, 원리를 바탕으로 비교하여 이해할 필요가 있다. 서구에서 기원한 근대와 일본을 거치며 변용된 근대를 구분하여 살펴보아야 한국의 근대도시(계획)의 보편성과 특이성을 이해할 수 있는 것이다. 이 연구에서는 형태학적 분석을 주요 도구로 사용하여, 일본 조계지의 행정과 이사청의 시가계획으로 출현한 근대도시가 어떻게 전통적 공간 구조를 변형시켰는지, 서구의 근대도시계획의 개념과 원리가 어떻게 투영되었는지, 그러한 시도가 현대 도시에 어떤 흔적을 남겼는지를 살펴보고자 한다. 비록 주체적인 방식이 아니었다 할지라도 이미 우리 역사의 일부가 된 근대사에 대해 그 시작에서부터 현재에까지 지속적인 영향을 끼치는 결정적인 속성과 특징을 이해하지 못하면, 앞으로의 계획에서도 현재와 미래의 요구에 맞춰 변형하지 못하고, 과거가 만든 조건 안에 인식과 사고가 종속되기 때문이다.

9 서동천, 『복고와 서양화 사이에서』(서울: 한양대학교출판부, 2021), 59쪽. 서양과 ‘서양식’, 전통과 ‘전통식’의 구분에 대해서는 용어 정의를 참조.

II. 도시계획의 구분과 한국 근대도시의 출현

1. 도시계획의 보편성과 근대 한국 도시계획의 특수성

1) 외생적 근대화와 식민성이라는 이중적 왜곡

유럽에서 탄생한 도시계획은 제국주의에 의한 세계화를 통해 보편적 제도로 확산되었고, 그 자체가 식민화와 근대화의 도구가 되었다. 그 과정에서 대부분의 비유럽 국가가 외생적 근대화를 겪었는데, 그중에서도 서구 제국주의 편입에 성공한 인접 국가에 의해 직접 통치 방식으로 식민을 겪은 조선의 경우는 더욱 특수하다. 일본이 조선보다 22년 일찍 개항하고, 메이지 유신을 통해 중앙집권화된 근대 국가로 부상했지만, 근대성 자체가 외부에서 유입된 것은 마찬가지였다. 일본도 서구에서 들여온 근대의 사상, 지식, 과학기술 등을 습득하고 적용해 가는 과정에 있었고, 그 과정에서 기원과는 다르게 이해되기도 하고, 당시 일본의 정치 상황이나 지배층의 의도에 따라 변질되기도 하면서 선택적인 도입이 이루어졌다. 그 때문에 초기 근대 도시들은 확립된 제도에 의해 형성된 것이 아니라, 기술, 지식, 제도가 제각각 유입되고, 필요에 따라 변형되거나 왜곡되어 적용되면서 그 순서가 뒤바뀌거나 부분적 모방, 선별적 차용에 그치기도 했다.

일본에 ‘town planning’이라는 단어를 처음 알린 것은 1910년 런던에서 개최된 영국왕립건축가협회(Royal Institute of British Architects)의 도시계획 회의에 (영국령이 된 인도를 제외하면) 유일한 비서구 국가 출신으로 참석했던 일본인 쓰치야 준이치[土屋純一]가 작성한 보고서였다. 이 단어를 일본 건축학회가 ‘시가배치계획(市街配置計劃)’이라는 말로 번역했고, 1913년에

공식적인 번역어를 ‘도시계획(都市計劃)’으로 정했다.¹⁰ Town planning은 당시에 당면한 다양한 도시문제를 해결하기 위한 종합 대책으로서의 도시계획이지 도로 계획에 국한된 것이 아니었다. 그러나 일본을 거쳐 한국에 들어온 이 번역어 ‘도시계획’은 시가배치(市街配置)의 의미에 가까웠던 것이, 식민지 조선에서 도시계획을 담당했던 조선총독부 ‘토목과’의 계획은 도로 및 기반 시설 계획이었다.

2) 근대도시계획을 출현시킨 두 가지 전제

도시계획은 산업혁명 이후 발생한 각종 도시문제에 대응하는 공적 개입의 필요로 탄생했다. 거기에는 중요한 전제가 두 가지 있었는데, 하나는 토지가 사유재산으로 전환되어 개인(시민)이 토지를 소유하고 건축 행위를 할 수 있는 권한을 가지게 된 것이고, 다른 하나는 도시에 대규모 인구 증가를 가져온 산업혁명이다.¹¹ 유럽에서는 산업혁명 이전부터 농업혁명과 상업의 발달로 이미 도시 인구가 크게 증가했는데, 산업혁명이 그것을 급격하게 가속시켰다. 거기에서 오는 위생, 교통, 주택 부족, 슬럼화 등의 도시문제를 해결하기 위해 개인의 토지 소유권을 간섭하는 근대도시계획의 필요가 생겨난 것이다.

먼저, 도시계획의 두 전제 중 토지의 자본화 과정을 살펴보면, 프랑스의 경우 왕, 귀족, 교회의 권한과 통제 아래 있었던 토지가 부르주아 계급이 부상하면서 경제적 자산으로 전환되어 갔다. 점진적으로 진행되던 토지의 자본화에 결정적 전환을 가져온 것이 1789년 프랑스 대혁명이었다. 봉건적 권리가 폐지되고, 토지가 자유롭게 매매, 임대, 담보가 가능한 사유재산으로 전환되었

10 김나영, 「일본근대도시계획 형성에 미친 서구도시계획의 영향: 유형별 분석」, 『동북아 문화연구』 39(2014), 472쪽.

11 Giorgio Piccinato, *La construcción de la urbanística: Alemania 1871-1914*(Barcelona: Oikos Tau, 1993), p. 7.

다. 지적도는 새로운 시민사회의 근대적 사유재산권을 보장하고, 균등한 과세를 위한 근거를 마련함으로써 나폴레옹의 민법(code)을 완성한 핵심 도구였다.¹² 1807년 나폴레옹 1세 정부가 제정한 지적법을 기반으로 작성된 지적도는 유럽 대부분 국가의 모델이 되었으며, 일본의 메이지 정부의 지적도 제작에도 영향을 주었다. 일본은 토지 소유권 규정에 관해서는 프랑스와 독일 제국의 민법을 참조했고,¹³ 소유권 확정을 위해 필요한 측량 기술, 지적 조사,¹⁴ 등기 작성과 행정 절차, 토지 분류와 과세 체계 등은 각각 유럽 여러 국가로부터 도입했다.¹⁵ 일본에 도입한 서구의 제도와 기술을, 식민 통치 수단으로 조선에 다시 이식했으니, 조선 토지조사사업도 제도적(등록, 과세), 기술적(측량, 표현) 측면에서 나폴레옹 지적제도의 영향을 받았다고 볼 수 있다.

그러나 그 목적과 내용은 완전히 다른 것이, 프랑스의 지적제도가 평등 과세, 개인의 법적 주체화, 근대 행정국가의 확립으로 프랑스 대혁명의 이상을 실현한 결과였다면, 조선총독부의 지적사업은 토지를 국유화하여 수탈하고, 식민지 주민을 객체화하며, 일본의 잉여자본을 흡수할 수 있는 투자 환경을 만드는 수단으로 활용되었다.¹⁶ 토지 등록의 법적 주체를 배타적 개인으로, 토지에 대한 다양한 권리를 소유권 하나만으로 한정된 토지조사사업의 결

-
- 12 Ricard Pié i Ninot, "Observant els mapes i plànols: Espai, elements i punt de vista en la Cartografia," Barcelona: ETSAB(UPC) 박사학위논문(1988), p. 141.
 - 13 김성욱, 「메이지시대의 소유권 사상에 관한 연구: 독일 및 프랑스 민법의 영향을 중심으로」, 『법학논고』 31(2009), 323쪽.
 - 14 양윤정, 「미국 의회도서관 소장 19세기 후반 한반도 비밀군사지도」, 성신여자대학교 박사학위논문(2010), 180쪽.
 - 15 Daiju Koseki., "Japanese Cadastral Mapping in an East Asian Perspective, 1872-1915," *Jimbun Chiri(Japanese Journal of Human Geography)*, Vol. 67, No. 6(2015), p. 536.
 - 16 최원규, 「일제시기 조선토지조사사업 관계 장부의 내용과 성격: 창원군 사례」, 『중앙사료』 32(2010), 99쪽.

과, 전통적 공동체(문중, 종중, 계)가 해체되었으며, 농민들은 경작권을 잃고 대거 빈민화되었다.¹⁷ 토지 등록과 지적도 제작이라는 유사한 행정 기술을 사용했으나, 그것이 프랑스의 경우 근대 시민사회 형성과 국가의 행정력 강화라는 내재적 발전 과정이었던 반면, 조선의 경우는 강제적 토지의 자본화를 통한 제국주의적 세계 시장경제 편입의 수단이 된 것이다.

두 번째 전제인 도시인구의 폭발적 증가에 대해 살펴보면, 1875년에 런던의 도시인구가 420만, 파리는 225만, 뉴욕은 190만에 달했던 데 비해,¹⁸ 조선은 1907년 철도와 전차가 운행되고 있었던 한성의 인구가 22만이 채 되지 않았고, 부산 인구는 4만에 못 미쳤다.¹⁹ (1908년 도쿄의 인구는 219만, 오사카는 123만이었다.²⁰) 조선에서 본격적인 도시문제는 식민적 산업화가 진행된 이후, 1920년대가 되어야 가시화되는 것이다.²¹ 농업이 주요 산업이었던 조선에서 도시계획과 도시화는 산업화로 인해 발생한 도시문제의 해결 방안이라기보다 기반 시설 구축의 수단으로, 산업화의 일환에 가깝다. 그러니, 서구의 상황을 바탕으로 서술하는 “일정한 계획을 통해 교통, 주거, 위생 등 근대 도시의 암적인 문제들을 획기적으로 개선하는 사업”²²이라는 병리적 수사를 그대로 한국 근대사 서술에 사용하면, “근대도시의 암적인 문제들”의 자리에

-
- 17 최원규, 「일제초기 조선부동산 등기제도의 시행과 그 성격」, 『한국민족문화』 56(2015), 139~142쪽, 151쪽.
- 18 박세훈, 「1920년대 경성의 도시계획과 도시계획운동」, 김백영 외, 『제국 일본과 식민지 조선의 근대도시 형성』(서울: 심산, 2013), 91쪽.
- 19 〈한국호구표〉와 지방도시인구, 우리역사넷(<https://contents.history.go.kr>) 참조. 1907년 ‘한국호구표’의 한국인 수와 ‘통감부통계연보’의 일본인 포함 외국인 수를 합산.
- 20 김백영, 「서양의 모방과 전통의 변용: 일본 근대 도시 형성과정의 이중적 경향」, 『일본연구논총』 23-2(2006a), 424쪽.
- 21 윤희철, 「일제강점기 목포 도시계획의 내용과 특징: 시구개정과 시가지계획을 중심으로」, 『한국지역개발학회지』 25-2(2013), 14쪽.
- 22 오진석, 「도시계획 관련 기록물의 개설과 해제」, 『국가기록원 일제문서해제: 토목편』(서울: 국가기록원, 2010), 157쪽.

“전통”, “조선인의 생활양식”이 문제의 대상으로 대입되는 것이다. 결국 전통적 공간 이용 방식을 문제로 인식하면서, 도시화 이전과 이후를 전근대와 근대, 비문명과 문명으로 나누는 왜곡의 틀이 생긴다.

2. 한국 근대도시계획의 시초

“도시계획사’와 ‘도시사’는 서로 얽혀 있지만, 꼭 일치하는 것은 아니다.”²³ 근대도시계획사의 시초를 정하는 기준은 다양할 수 있는데, 근대적 인프라 구축으로서의 도시계획사업, 근대적 지식의 축적과 담론으로서의 도시계획 운동, 제도로서의 도시계획법 등이 그 예이다. 사료, 즉 계획의 주체와 시기, 계획의 내용과 도면 등 관련 문서의 존재를 근거로 삼을 경우, 제도의 성립 여부가 기준이 된다. 이러한 관점의 근대도시계획사 서술에서는 1934년 ‘조선시가지계획령’의 제정으로 수립된 시가지계획이 최초의 ‘제도적’ 도시계획으로 간주되며, 그 이전에 시행된 1912년의 ‘시구개정사업’은 아직 제도가 마련되기 전에 행정적 조치를 통해 도로를 정비한, 도시계획의 전사(前史)로 설명된다.²⁴

한편, 1990년대부터 대한제국의 내재적 근대화를 재조명하는 흐름 속에서 근대화의 출발점 인식에 문제를 제기하는 연구들이 등장했으며, 1896년에 시작된 ‘한성부 개조사업’에 대해 그 근대도시계획사적 의의가 재평가되었다.²⁵ 대한제국의 수도 한성에서는 1892년에 이미 전화가 개설되었으며, 도

23 Giorgio Piccinato, *op. cit.* (1993), p. 9.

24 김이훈·임하경·김형준·김상준·강기현, 『부산광역시 도시계획사』(부산: 부산광역시, 2018), 72쪽; 김철수, 『도시계획사: 공간구성의 원리와 기법』(서울: 기문당, 1997), 103쪽.

25 김광우, 「대한제국시대의 도시계획: 한성부 도시개조사업」, 『향토서울』 50-2(1991), 94~122쪽.

로의 정비 및 신설, 위생 개선, 경관 개선에 더불어 1899년에 전차와 기차가 운행되고, 1900년에 가로등이 설치되는 등 빠른 근대화가 진행되고 있었다. 근대 이전의 도시계획과 구분하여, 한국의 근대도시계획의 정의를 ‘교통(보차분리, 도로포장 및 가로등 설치), 주거(필지구획 및 건축), 위생(상하수도 설치) 등에 대해 근대적 설비를 포함하는 토지 이용의 계획’이라 정의하면, 한국 도시계획사에서 ‘한성부 개조사업’이 그 시작점이 되는 것이다.

실제, 전 세계적으로 도시계획의 시초라고 여겨지는 1853년 오스만의 파리 대개조 사업도 제도화된 도시계획법이 없이 나폴레옹 3세의 행정 명령과 건축규칙으로 실행된 것이었다. 또 다른 시초로 꼽히는 1859년 바르셀로나의 세르다 도시계획 역시 중앙정부의 행정명령과 왕령으로 시행되었으며, 체계적인 제도는 이후 기술과 관행이 축적된 뒤에야 점진적으로 마련되어 갔다.²⁶ 자동차가 개인적, 집단적으로 이용하는 교통수단으로 등장하기도 전에 교통법이 먼저 존재할 수 없듯이, 실험적인 현상에 앞서 제도가 먼저 만들어질 수 없는 것이다. 그럼에도 도시계획의 시초를 제도의 유무로 판단하는 것은, 도시계획과 근대를 다만 외부로부터 이식된 것으로 인식하는 사고방식을 드러낼 뿐이다.

제도사적 관점이 아닌, 도시의 공간적·형태적 변화를 중심으로 하는 도시형성사적 관점에서 도시계획을 바라볼 때, 그 유형은 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 첫째는 기존의 (중세) 도시를 개조하여 근대적 도로 정비 및 기반 시설을 설치하는 방식이고, 둘째는 농지나 나대지에 도로, 필지, 건축 계획을 새롭게 수립하여 신시가지지를 조성하는 방식이다.²⁷ 전자의 시초가 1853년 오스

26 Joaquín Sabaté, *El proyecto de la calle sin nombre: Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona*(Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 1999), pp. 219~294.

27 Miquel Corominas, “La urbanística moderna: el segle dels traçats,” *Quaderns de*

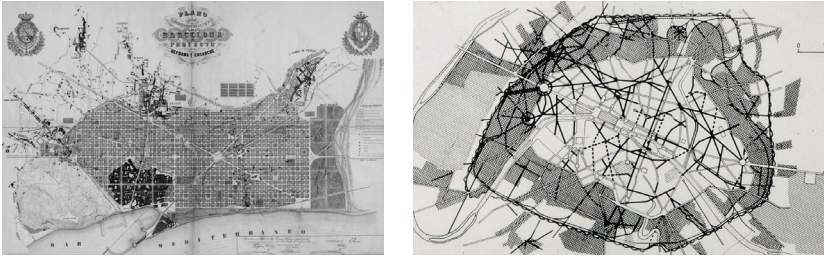


그림1-오스만 파리 개조(Plan Hausmann)²⁸와 세르다 바르셀로나 확장(Plan Cerdà)²⁹

만의 파리 대개조라면, 후자의 시초는 1859년 세르다의 바르셀로나 확장계획이 된다(그림1).

이러한 관점에서 한국 도시계획사를 바라보면, 1896~1902년 ‘한성부 개조사업’은 기존 도시를 근대적으로 정비한 시초에 해당하고, 1907~1909년 부산 이사청이 고시한 격자형 신시가지는 농지를 개발하여 계획 도시를 조성한 (지금까지 알려진) 최초의 사례가 된다. ‘국내 최초의 계획도시’로 알려져 온 진해의 도시계획이 1906년부터 토지를 강제 매수하고 1910년에 진해군항 대시가계획도(鎭海軍港大市街計劃圖)를 작성했던 것을 고려하면,³⁰ 이사청의 시가계획이 그보다 조금 앞섰다고 볼 수 있다. 제대로 알려지지도 않았던 침략적 공간 지배 행위가 조용히 지금까지 도시 형태에 영향력을 행사하고 있는 것이다.

Recerca en Urbanisme, Vol. 4(2014), p. 15 참조. 원문에서는 유형을 ‘대로(*avingudes*), 환상 도로(*rings* 또는 *rondes*), 도시 확장 구역(*cixamples*)’ 세 가지로 언급되어 있으나, 한국의 초기 근대도시에는 환상형 계획이 없어 두 가지로 압축한다.

28 Leonardo Benevolo, *Historia de la ciudad*(Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1982), p. 104.

29 Ildefons Cerdà, <Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona y proyecto de su reforma y ensanche>(Barcelona: Archivo Municipal de Barcelona 소장, 1859).

30 손정목, 앞의 책(1990), 94~95쪽.

3. 도시형태학과 도시계획

이사청 시가계획의 내용을 도시계획의 관점에서 다룬 연구가 부족한 이유는 한성부를 중심으로 하는 한국의 내재적 근대도시 성장에 관한 연구에도, 총독부의 공식 기록물들을 중심으로 하는 일제강점기의 도시계획에 관한 연구에도 포함되지 못했기 때문이기도 하겠으나, 공간 정보를 포함하는 1차 사료의 부재도 접근을 더욱 어렵게 했을 것이다. 그런데 1911년에서 1914년에 걸쳐 실측하고 작성된 부산부(釜山府) 지적원도를 살펴보면, 이후에 측량, 제작된 지도에는 아직 나타나지 않는 ‘계획’이 이미 확정되어 그려진 것이 확인된다(그림2).³¹

1906년 통감부 고시로 설립된 부산거류민단은 형식상 민간단체였지만 사



그림2-재구성한 지적원도(1914)³²와 부산 남부지도(1924)³³
1924년에 발행된 부산 남부지도에는 나타나지 않는 격자형 도로 구획이 1914년에 작성된 지적원도에는 이미 계획되어 있었음이 확인된다.

31 Meehwa Cho, & Joaquin Sabaté, *op. cit.* (2002), p. 233.

32 국가기록원 지적아카이브 소장 지적원도를 바탕으로 필자가 재구성해 작성함.

33 영도문화원(편), 「근대영도의 도시풍경: 100년 묵은 도시풍경」(부산: 영도문화원, 2018), 159쪽.

실상 자치적 공권력을 행사했으며, 그 관할 영역은 거류지, 구관, 절영도, 초량, 부산진을 포함한다.³⁴ 절영도와 부산진은 조약상 허용된 잡거·토지 취득 범위를 넘어선 ‘내지 진출’이 가장 조기에 나타난 지역들이었다. 이후 일제는 토지조사사업을 통해 등기제도와 개인의 소유권 체계를 확립하는 한편, “소유자의 의사에 관계없이 토지수용령 등을 통해 이를 박탈할 수 있도록 정하였다.”³⁵ 이러한 제도적 장치를 통해 이사청의 시가계획에 의한 토지 수용 내용이 토지조사사업으로 작성된 지적도에 반영되었을 가능성이 크다. 다시 말해, 지적도가 이미 착수된 이사청의 공간 개입에 대한 사후 합법화와 미래 계획에 대한 선형적 실현을 위한 도구로 활용되었다고 해석할 수 있다.

근대적 측량으로 공간을 정량화하고, 이를 기반으로 토지를 매매가 가능한 상품으로 전환하는 지적도의 기술적 요소는 그대로 근대 공간 생산의 도구가 된다. 더 근대적일수록 더 정밀하고 과학적으로 제작되었다고 믿어지며, 그 내용이 사실이든 아니든 실제 세계와 동일하게 여겨지곤 한다. 심지어 종이 위의 계획이 실제 세계가 따라야 할 공식적, 실질적 실현으로 받아들여지는 것이다.³⁶ 지적도에 그려진 선들은 소유권의 경계일 뿐만 아니라 공공 공간과 사적 공간을 나누는 경계이며, 그것이 반드시 현실의 물리적 실체와 일치할 필요는 없다. 그런데 한국에서는 이러한 공간 질서와 가치 체계를 결정하는 도구인 지적도, 지도, 계획도면과 같은 공간 자료 자체를 분석 대상이자 연구 도구로 삼는 도시형태학 연구가 널리 확립되지 못한 실정이다.

도시형태학 연구는 도시의 형태, 즉 건설된 공간이 경제구조, 사회구조, 정치구조 그리고 사회지배 집단의 목표를 반영한다고 전제한다.³⁷ 도시가 형성

34 송혜영, 앞의 글(2002), 39쪽.

35 최원규, 앞의 글(2015), 122쪽.

36 Meehwa Cho, & Joaquin Sabaté, *op. cit.* (2022), p. 225, p. 236.

37 Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*

된 시기의 사회경제적 배경과 조건에 따라 도시의 형태가 다르게 나타난다는 것이다. 반대로, 형태로 나타나는 차이의 속성을 이해하는 것이 각각의 형태가 형성될 때 작용했던 조건을 설명할 근거가 될 수 있다. 따라서 도시의 형태를 구성하는 자연환경, 가로, 필지, 건물, 용도 등 물리적 요소의 반복적 패턴과 차별적 특징을 분석하여 형태 단위를 인식하고, 나아가 그것의 형성에 영향을 끼친 사회경제적인 비물리적 요소와 연관 지어 설명하는 것이 도시형태학이라 하겠다.³⁸ 이러한 물리적, 비물리적 조건을 선택적으로 고려하여 그에 적합한 가로, 필지, 건물, 용도 등의 조합을 미리 결정하는 것이 도시계획이므로, 그 판단의 근거이자 도구를 제공하는 도시형태학은 도시계획 발달의 필수적 바탕이 된다.

이 연구는 첫 번째 개항 도시 부산에 대해, 일본 조계지에서부터 근대도시로 확장되어 가는 과정을 분석하고, 부산 이사청의 계획 행위가 반영된 1914년의 지적원도를 재구성, 활용하여 도시형태학적 관점에서 분석하고자 한다. 물리적인 요소들(지형, 도시의 경계, 도로의 계획, 토지의 구획과 분할, 토지의 용도, 건축)을 중심으로 그것에 담긴 사회경제적 요소(전통과의 분리, 계층의 분리, 공간권력)에 대해 다룬다. 그 과정에서 보편적 근대도시의 특성들이 어떻게 변형, 왜곡되어 수용되었는지 이해하고, 그것이 남긴 흔적과 지속되고 있는 영향을 살펴 현재 우리가 살고 있는 도시에 대한 이해로 연결해 보고자 한다.

(Barcelona: Serbal 2002), p. 20.

38 Manuel de Solà-Morales, *Las formas de crecimiento urbano*(Barcelona: Edicions UPC 1997), pp. 19~22.

III. 개항 후 일본 세력의 확장과 근대도시 부산의 형성

1. 동래부 관할의 왜관에서 일본영사 관할의 조계지로

1876년 강화도 조약에 이어 이듬해 부산항조계조약(釜山港租界條約)이 체결되면서, 초량왜관(草梁倭館)이 일본 조계지로 전환되었다. 면적으로만 보면 11만 평(약 33만 m^2)의 기존 왜관이 그대로 조계지가 된 것이지만, 그 맥락과 성격은 완전히 달랐다(그림3).

첫째, 그 관리와 통제의 주체가 바뀌었다. 왜관은 왜구의 노략질을 관리하기 위해 조선 정부가 시혜적으로 설치·운영한 무역 통로로, 그 출입부터 동래부의 관할 아래 엄격하게 통제되었던 공간이다. 반면, 조계지는 일본 영사가 재판권을 가지며, 일본 화폐를 통용하고, 조계지의 지조와 영업세를 징수하여 관리하는, 일본 영토와 다름없는 자치권을 행사하는 공간이었다.³⁹

둘째, 조선 정부의 외교의 대상이 바뀐 것이다. 조선 정부가 초량왜관을 통해 통상의 관계를 맺었던 직접적 대상은 에도시대의 쓰시마 번(藩)이었으나, 1868년 메이지 유신으로 수립된 중앙정부가 쓰시마 번의 대조선 외교권을 접수하면서, 쓰시마 번의 관리가 메이지 정부의 외무성 관리로서 파견된 것이다.⁴⁰

마지막으로 공간의 사용자와 성격이 바뀐 것이다. 왜관은 2m 높이의 담장으로 둘러싸여 통제되는 폐쇄적 공간이었다. 그런데, 개항장으로부터 10리까지 일본인의 자유통행과 상업행위가 허용되었고, 이는 1882년에는 50리,

39 송혜영, 앞의 글(2002), 25쪽.

40 아이 사키코, 「부산항 일본인 거류지의 설치와 형성: 개항 초기를 중심으로」, 『도시연구』 6(2010), 10쪽.

1884년에는 100리로 확대된다.⁴¹ 성인 남성만이 체류할 수 있었던 왜관이 가족을 동반할 수 있는 거류민의 거주 공간으로 바뀌었으며,⁴² 동명 또한 일본식으로 정하여 구역을 개편하고, 도로와 시설을 정비해 갔다.⁴³ 1880년에는 영사의 이름으로 거류지 가옥건축가규칙(家屋建築假規則)을 시달하여 도로를 따라 건설 활동이 이루어지도록 가옥의 구조를 규제·관리했다.⁴⁴

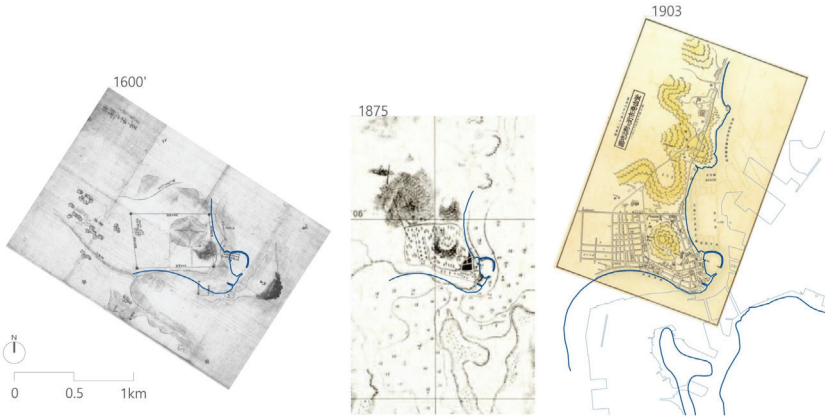


그림3-초량지회도(1600'), 부산항(우에노)(1875), 부산항시가 급 부근 지도(1903)⁴⁵
1675년에 착공하여 건설된 왜관의 경계(1600')와 조계지로의 전환(1875), 그리고 경계를 넘어 확장(1903)하는 과정이 확인된다.

2. 영사 관할의 조계지에서 이사청 관할의 거류지로

개항 직전에는 쓰시마 출신 관리와 상인 80여 명 정도가 체류했던 왜관이

-
- 41 김강식, 「개항기 해항도시 부산의 絶影島嶼 설치와 운영」, 『역사와 경계』, 90(2014), 232쪽.
 - 42 아이 사키코, 앞의 글(2010), 34~35쪽.
 - 43 최연주, 「일본의 부산 북빈매축과 비석마을」, 『일본근대학연구』 59(2018), 233쪽.
 - 44 김이훈 외, 『부산광역시 도시계획사』(부산: 부산광역시 도시계획과, 2018), 54쪽.
 - 45 한국학중앙연구원 부산역사문화대전(<https://busan.grandculture.net>)의 자료를 필자가 편집.

조계지가 된 이후 일본인 거류민 숫자가 크게 늘어, 1894년 청일전쟁이 일어날 시기에는 4,000여 명, 1905년 러일전쟁 전후에는 1만 3,000여 명에 달하여 일찍부터 더 큰 면적의 토지가 요구되고 있었다(그림4).⁴⁶

일본은 다양한 방법으로 조계지를 범위를 확대해 갔는데, 먼저 지속적으로 부속지를 늘려 갔다. 1886년에는 절영도의 땅 4,900평을 일본군 저탄장(貯炭場) 건설 명목으로 조차지(租借地)로 획득했고,⁴⁷ 1892년 조선 정부로부터 매수하여 북병산의 일본인 묘지 약 1만 5,000평을 조계지에 편입시켰다. 군사적 필요에 의한 조차 형식은 ‘정당성’이 아니라 ‘침투 방식’이었으며, 일본인 묘지의 조성은 영구적이고 배타적 ‘공간 점유 방식’이었다. 이렇듯 부산에서는 일찍부터 조약 질서를 단계적으로 무력화하며 내지 진출이 체계화되었다.

해안 일대의 수면을 매립하여 새로운 토지를 얻는 것도 한 방법이었는데, 1884년에 완공된 부산해관 부지 매립을 시작으로, 1898년에는 부산 매축주

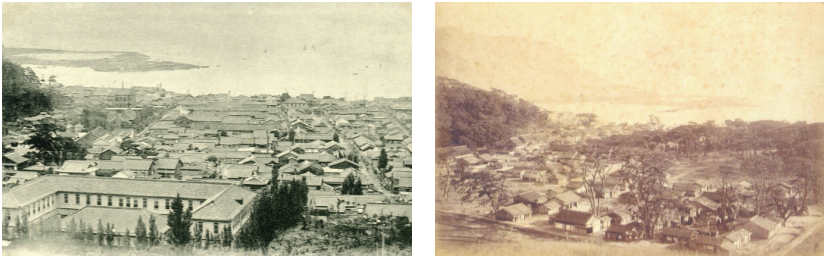


그림4-조계지(1887)와 이사청 관할 거류지(1910)(현 국제시장 일대)⁴⁸
 사진의 왼편에 보이는 용두산 서편 옛 왜관이 조계지가 되고, 밀도가 높아지며 도시화된 모습이 비교된다.

46 김승, 「개항 이후 부산의 일본거류지 사회와 일본인 차치기구의 활동」, 『지방사와 지방문화』 15-1(2012), 311~312쪽.

47 김강식, 앞의 글(2014), 235쪽.

48 김한근, 「옛 사진으로 답사하는 근대 부산 100년: 근대 개항에서 1970년대까지」 (부산: 부산광역시립 중앙도서관, 2011), 33쪽.



그림5-부산항 매축 전(1903)⁴⁹과 후(1908)⁵⁰
매축 직전의 부산항과 매축 후 도로가 구획되고, 건물이 들어서는 모습이 확인된다.

식회사를 설립하여 북빈매축을 조선 정부에 요청했고(그림5),⁵¹ 같은 해에 경부철도 부설권을 얻어 경부선 종점인 부산진과 초량 일대에 막대한 토지수용을 위해 매립공사를 계획했다. 1901년에 경부철도주식회사가 창립되었는데, 조선의 다른 지역과는 달리 부산은 부산에 거주하는 유력 일본인 자본가들이 발기인, 주주로 참여했다.⁵²

마지막으로, 일본인 개인의 토지 매입으로 세력을 확장했는데, 조계지를 중심으로 한 주변 지역뿐만 아니라, 경부선 철도 부설 예정지 주변의 매매가 급격하게 이루어졌으며, 절영도에 각국 조계지로 예정되었던 토지는 일본인들이 앞다투어 매점하여 조계지 설정이 무산되었다.⁵³ 그중 하자마 후사타로 [迫間房太郎]라는 오사카 출신 무역 상인은 마산의 토지를 매입하여 러시아가 마산에 군사기지를 설치하는 것을 저지했던 인물로, 부산 시내뿐만 아니라

49 김한근, 앞의 책(2011), 55쪽.

50 위의 책, 73쪽.

51 최연주, 앞의 글(2018), 235쪽.

52 김동철, 「근대 부산의 교통 발달과 기록: 기차와 전차를 중심으로」, 『한국기록관리학회지』 11-1(2011), 257쪽.

53 김강식, 앞의 글(2014), 236쪽.

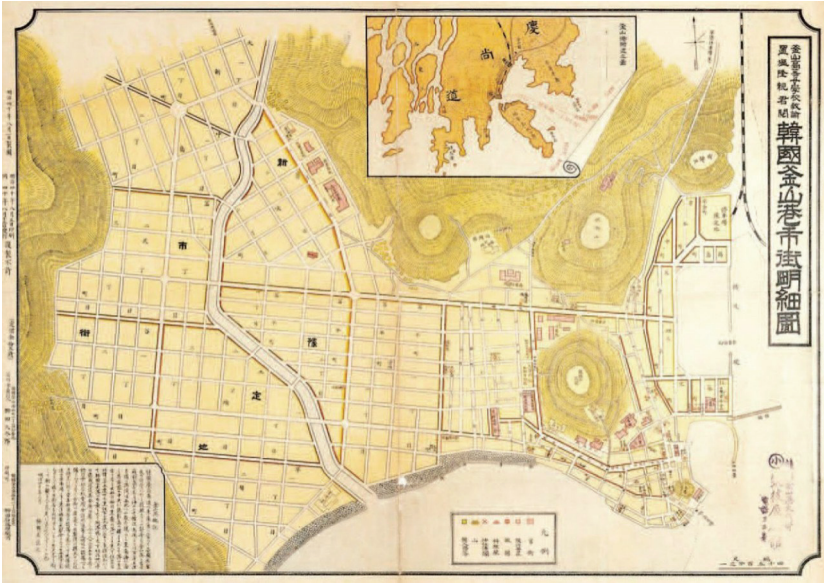


그림6-한국 부산항 시가 명세도(1907)⁵⁴
 전관거류지 서편, 보수천 주변이 신시가 예정지 “新市街 豫定地”라고 표시되어 있다.

산비탈 대부분을 소유, 임대하여 조선인들과 갈등을 빚었다.⁵⁵

이렇듯 차입, 매축, 매입 등의 방법으로 1905년 일본은 조계지 11만 평 외에도 공용지와 민유지 549만 평을 확보하여, 개항한 지 30년 만에 토지는 55배, 거류민 인구는 150배로 확장된다.⁵⁶ 1905년 러일전쟁에 승리한 후, 을사보호조약을 체결하여 대한제국의 외교권을 빼앗고 서울에는 통감부(統監府)를, 중요 지방 10곳에는 영사관 대신 이사청(理事廳)을 두어 본격적인 행정 장악에 들어갔을 때, 부산은 일본과 가장 가까운 지정학적 위치와 왜관을 통한 교역

54 한국학중앙연구원 부산역사문화대전.

55 차철욱·양홍숙, 「개항기 부산항의 조선인과 일본인의 관계 형성」, 『한국학연구』 26(2012), 32~33쪽.

56 최연주, 앞의 글(2018), 235쪽.

표1-이사청의 주요 도시계획⁵⁷

연월	비고	내용
1906년 7월	이사청령 제8호	일본 전관거류지와 그 접속지에 동명을 붙이고 도로구획
1907년 3월	이사청고시 제2호	신시가지 도로의 구획 변경
1908년 6월	이사청고시 제9호	일본 전관거류지 내 도로의 구획
1908년 9월	이사청령 제16호	신시가지 도로의 구획 변경
1909년 5월	이사청고시 제13호	일본 전관거류지 내 시가도로의 구획
1909년 6월	이사청고시 제15호	절영도 시가 구획

주: 1905년부터 1910년 한일 강제 병합이 되기까지 5년이 채 안 되는 이사청 관할 기간 동안, 부산의 주요 시가계획이 수립되어 식민도시의 골격이 이미 결정되었다.

의 역사를 배경으로 이미 식민통치의 발판이 마련되어 있었던 것이다. “부산 이사청의 설치에 결국 부산구조계를 공식적으로 ‘전관거류지’로 만들었고”,⁵⁸ 강력한 권한을 행사하며 부산 안에 일본을 건설해 갔다.

1907년에 제작된 「한국 부산항 시가 명세도」를 살펴보면 거류지 동편으로는 매축 사업으로 새로 생겨난 북항 주변 땅이 이미 행정구역으로 편제되어 구획되었고, 직강화한 보수천 서편까지 거류지의 도로를 연장하여 격자형 도로망을 구획한 것에 “신시가 예정지(新市街 豫定地)”라고 쓰여 있는 것이 확인된다(그림6). 실제 현황을 그린 것이 아닌 계획을 기정 사실화 한 것이다. 또한 지도 범례에 “조선인 마을”을 구분해 표시하여 일본인의 주거 공간과 조선인의 주거 공간을 구분했음을 알 수 있다.

이사청의 시가계획 고시 내용을 보면 “일본전관거류지”, “신시가지”, “절영도”라는 3개의 다른 공간이 언급되는데(표1), 옛 왜관의 물리적 경계는 개항

57 김이훈 외, 앞의 책(2018).

58 전성현, 앞의 글(2018), 358쪽.

과 함께 이미 사라졌고, 신시가지와 절영도에 이사청이 가로 계획을 한다는 것은 이미 그 모두가 일본 영토화 되었음을 의미한다. 언급된 3개의 다른 공간은 그대로 근대도시 부산이 확장된 시기별 순서로, 서로 다른 형태 단위로 나타나는데, 그것에 대해 도로구획뿐만 아니라 필지의 분할 상태를 확인할 수 있는 1914년 지적원도를 활용해 살펴본다.

IV. 지적원도를 바탕으로 한 이사청 시가계획의 분석

1. 계획의 경계와 가로계획

같은 축척으로 연속하여 이어 붙인 부산부의 지적원도를 보면 크기가 다른 도엽이 연결된 것을 확인할 수 있는데, 그것은 서로 다른 두 개의 축척으로 그려졌음을 의미한다(그림7). 1914년 총독부는 부제(府制)를 실시하여 행정구역을 재편했는데, 동래부(府)는 동래군(郡)으로 격하하고, 부산면(面)은 동래부에서 분리하여 부산부(府)로 격상했다. 도시(府)와 비도시(郡)를 나누어 전통적 중심지였던 동래를 도시화 과정에서 배제한 것이다.

부산부(府)는 1:600, 동래군(郡)은 1:1,200으로 축척을 달리하여 그렸으며, 같은 행정구역인 부산부 안에서도 도시구역과 일반구역으로 나누어 일반구역은 1:1,200 축척으로 그렸다. 일본인들이 거주하는 도시구역과 조선인들이 거주하는 일반구역을 구분하여 민족적 차별을 공간화하고, 도시계획구역을 도시구역으로 한정함으로써, 근대와 전근대로 나누는 이중구조의 틀이 만들어진 것이다.⁵⁹ 이러한 이중구조가 행정구역상으로 확정된 것은 강제 합

59 Meehwa Cho & Joaquín Sabaté, “Los planos catastrales como instrumento de

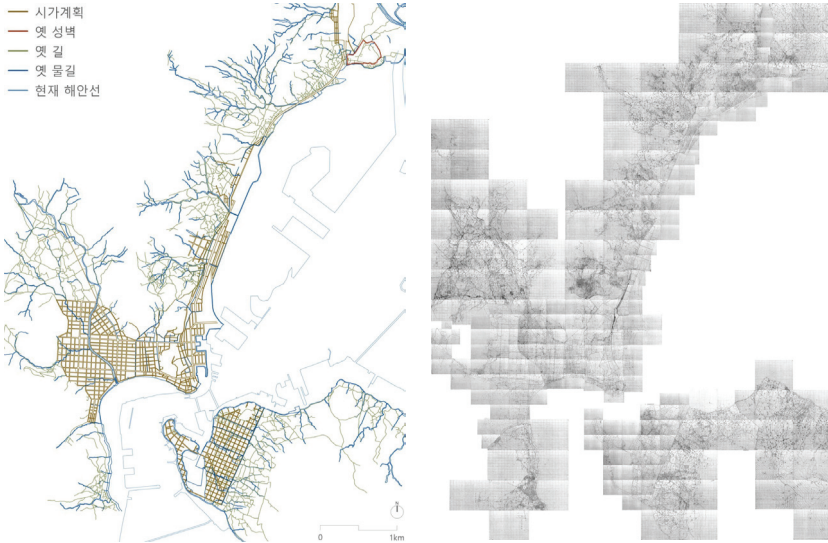


그림7-부산부 지적원도(1914)와 현대 수치지형도 상에 재구성한 이미지⁶⁰
지적원도로부터 옛 수계, 옛 길, 성벽, 도로구획 등을 베껴 재구성하면 격자형의 도로
계획과 그 경계가 뚜렷하게 나타난다.

병 이후 1914년의 일이지만, 공간적 분리가 일어난 것은 이사청 시절의 가로
계획에 의한 것이라고 할 수 있겠다.

격자형의 시가계획이 된 범위를 살펴보면 북병산을 경계로 해발고도 15m
이하, 신시가지는 아미산, 천마산을 경계로 25m 이하, 그리고 절영도는 봉래
산을 경계로 15m 이하의 평지를 차지하고 있다(그림8 왼쪽). 대신동을 제외
하면, 격자형의 도로를 낼 수 있는 경사가 허용되는 범위는 모두 차지한 셈이
다. 거류지 내부의 도로구획은 기존 왜관의 배치 방향에 따라 이루어졌고, 거

dominio. Reconstrucción del primer plano catastral de Busan (Corea del Sur)
levantado durante el periodo de ocupación japonesa 1910-1918,” *Scripta Nova*,
Vol. 27, No. 1(2023), p. 214.

60 국가기록원 지적아카이브 소장 지적원도를 바탕으로 필자가 재구성해 작성함.



그림8-지적원도로부터 재구성한 지형적 경계와 도로구획⁶¹

류지의 접속지에 대해서도 같은 방향으로 도로가 연장되어 신시가지가 형성된 것을 확인할 수 있다. 한편, 보수산 서쪽 자락의 보수동 일대만은 격자의 방향이 바뀌어 삼각형 모양을 이루고 있는데, 그것은 절영도와 마찬가지로 경사의 방향(등고선의 방향)에 순응한 것이다(그림8). 등고 방향에 맞추어 도로의 축을 정한 것으로, 격자형의 두 방향 중 등고선과 평행한 방향의 도로들은 경사가 없는 도로가 되는 것이다.

거류지와 신시가지에서 보수천을 건너는 다리 위치, 도로의 폭, 교차로의 형태를 통해 가로망의 위계를 살펴보면 큰 격자(주요 도로)를 인식할 수 있는데, 가로로 대략 500-510-450m의 간격, 세로로 대략 480-400m 간격으로 구획되어 있고, 그 간격이 다시 나누어져 작은 격자(일반 도로)의 도로망을 형성하는 것이다(그림8 오른쪽). 대강의 형태로 보면 기하학적 형태가 반복되고 있어 효율성(직선)과 표준화(모듈)를 특징으로 하는 근대적 공간으로 계획된 것으로 보인다. 하지만 실제로는 행과 열의 길이가 계속해서 조금씩 바

61 국가기록원 지적아카이브 소장 지적원도를 바탕으로 필자가 재구성해 작성함.

꾸고 있어 모듈이라 할 수 있는 치수를 찾을 수 없다. 균일한 것은 일반도로의 도로 폭 한가지라고 하겠다.

그에 비해 절영도의 가로계획은 일부 예외를 제외하면 50m×50m의 블록이 주로 반복된다. 자연제방 역할을 했던 대풍포 부근의 좁고 길쭉한 모래땅에 대해서도 격자의 방향과 간격을 똑같이 유지하고 있는데, 대풍포 일대에 대한 매립 가능성을 미리 고려한 것으로 추측된다(그림8). 한편, 1934년 영도다리가 건설되기 전까지는 배로 절영도에 닿았기 때문에 선착장 두 곳을 중심으로 주요 도로가 형성되었던 것이 확인된다. 1934년에 영도다리가 건설되면 다리와 연결되는 도로를 중심으로 도로 위계가 재편될 것이다.

이러한 시가계획에 교통 등을 고려한 근대적 시도가 있었다 하더라도, 격자형 구획 자체를 근대성으로 보기는 어렵다. 격자형 도시 구획은 도시가 출현한 이래 고대부터 존재해 왔으며, 유형이 지역에 관계없이 반복된다는 점은 근대성이라기보다 식민성에 가깝다. 지중해를 장악한 고대 로마 제국의 속주 신도시, 중세 스페인 제국의 아메리카 식민지, 근대 영국 제국의 북아메리카 식민지, 그리고 대륙을 통일한 고대 중국 제국까지도 격자형 도시들을 건설했다.⁶² 격자형 계획은 기존의 토지 질서와 상징을 모두 지울 수 있을 때야 가능해진다. “실제로는 마을이 산재해 있었음에도, 마치 말 그대로 빈 곳으로 진군하는 듯이” 정복한 영토에 아무것도 없다는 것을 가정하는 것이다.⁶³

62 Miquel Corominas, *op. cit.*(2014), p. 12

63 리차드 세넷(저), 임동근·박대영·노권형(역), 『살과 돌: 서구문명에서 육체와 도시』(서울: 문화과학사, 1999), 114쪽.

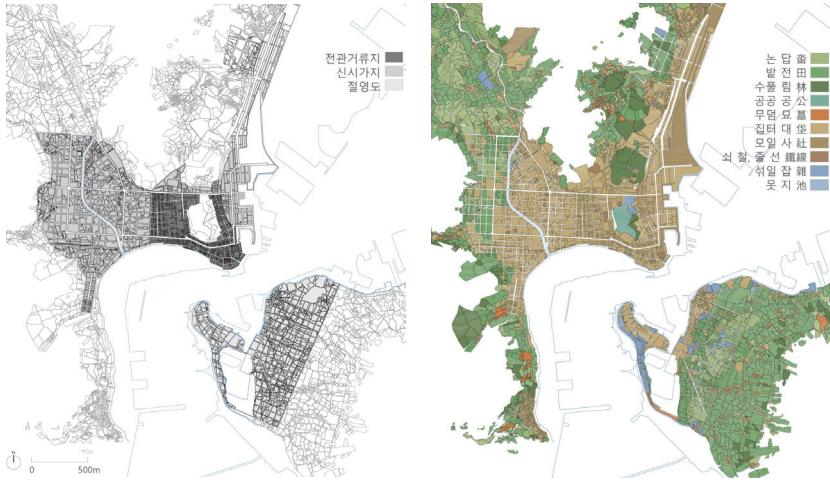


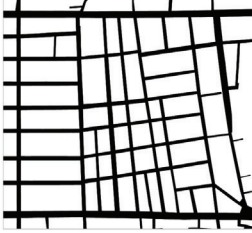
그림9-지적원도로부터 재구성한 필지 경계와 토지 이용 현황⁶⁴

2. 필지 분할과 용도

필지 분할을 살펴보면 전관거류지, 신시가지, 절영도에 뚜렷하게 다른 패턴이 나타나는 것을 확인할 수 있는데, 이러한 차이는 도시화의 정도나 토지 이용(용도)과 상관관계를 보인다(그림9, 그림10). 1914년 지적원도에서는 각 필지의 토지 이용에 대해 논(畓), 밭(田), 수풀림(林), 공공공(公), 무덤묘(墓), 집터대(垓), 모일사(社), 쇠철(鐵), 줄선(線), 섞일잡(雜), 못지(池) 등으로 표시하고 있다(그림9). 상업, 공업, 주거의 용도 구분은 확인할 수 없지만, 전(田), 답(畓)과 같은 농지와 구분하여, 대지(垓), 시설(社), 혼용(雜)이 밀집된 곳이 상공업과 함께 도시화가 진행된 곳이라 이해할 수 있다. 그렇게 보면, 거류지는 전체 면적에 대해 이미 도시화가 이루어졌고, 신시가지는 보

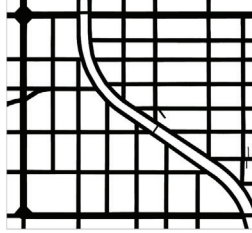
64 국가기록원 지적아카이브 소장 지적원도를 바탕으로 필자가 재구성해 작성함.

1 전관거류지

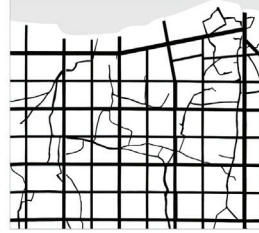


1914년 지적원도상의 도로망

2 신시가지



3 절영도



1914년 필지 + 도로망



2020년 건물 (위성사진)



0 200m

그림10-형태단위별(전관거류지, 신시가지, 절영도) 도로망, 필지, 건물⁶⁵
도로망과 필지를 구분해서 그려보면, 각각의 형태 논리가 비교된다.

수천 서쪽과 북쪽으로는 아직 농지가 남아 있으며, 절영도는 해안가를 제외한 대부분이 농지이고 선착장 주변에 대지(垓)가 집중되어 있는 것을 확인할 수 있다. 공공성이 확인되는 필지는 공공 공(公)으로 표시된 용두산 일대뿐

65 국가기록원 지적아카이브 소장 지적원도, 네이버 위성지도를 바탕으로 필지가 재구성해 작성함.



그림11-신시가지(1910)⁶⁶와 보수천 주변(1915)⁶⁷
 초가집이 모여 있는 곡정(현 아미동) 조선인 마을 너머 신시가지가 내려다보인다. 보수천 서편은 1915년에도 아직 농지 사용되고 있는 블록들 안에, 듬성듬성 건물들이 일관성 없이 들어서 있는 것이 보인다.



그림12-절영도(현 남항동과 봉래동 일대)의 전(904)⁶⁸과 후(1920)⁶⁹
 전원적 풍경의 옛 절영도에 선착장 두 곳과 연결되는 직선도로 두 개가 개통되고 공장들이 들어선 것이 확인된다.

인데, 임야와 구분되는 도시 내 공원으로 지정한 것이다(그림9). 용두산에는 광복 때까지 한반도에서 가장 오래된 신사가 있었다.

거류지 내의 블록은 도로에 면하지 않은 필지가 없이 도로를 따라 좁은 폭으로 분할되어 있어, 4방향 분할, 2방향 분할, 1열 분할 등의 규칙성을 찾을 수 있다(그림10). 거류지는 왜관일 때부터 무역이 이루어졌던 곳으로, 호객

66 부산촛불방송.

67 김한근, 앞의 책(2011), 101쪽.

68 부산촛불방송.

69 김한근, 앞의 책(2011), 105쪽.

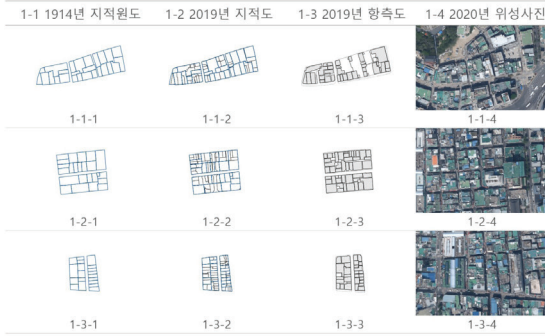
을 해야 하는 상업시설의 특성상 폭이 좁아지더라도 모든 필지가 도로에 면하여 분할되어야 하는 것이다. 더하여 거류지 내에서 늘어나는 인구를 수용하는 동안 토지 이용률이 높아지며 필지가 분할되었을 것이다(그림4).

반면, 신시가지는 필지 구획의 선만 직선일 뿐 분할되지 않아 필지가 크고, 블록 하나가 1 필지인 경우도 많으며 도로에 면하지 않아 블록 내부로 골목을 두어야 접근할 수 있는 필지도 확인된다(그림10, 그림11). 한편, 절영도는 새로운 도로 선에 의해 잘리지만 했을 뿐, 도로구획에 따른 새로운 필지 구획 없이 블록 내에는 기존 농지의 경계가 그대로 남아 있다. 1914년 필지+도로망을 살펴보면, 필지 경계의 형태만으로도 옛 농지의 활용을 알아볼 수 있을 정도로 그 원형이 온전히 남아 있는 것이 확인된다(그림10). 부산항과 연계하여 절영도 배후 공업 지역의 개발이 가속화고, 그로 인해 노동인구가 유입되는 1920년대가 되어서야 실질적인 도시화가 일어났음을 알 수 있다(그림12).

세 가지 형태 단위의 필지 구획을 살펴본 결과, 옛 왜관의 경계 내에서부터 도시화를 이룬 거류지만 도로와 연계된 필지 형태의 규칙을 가지고 있고, 계획에 의한 개발이 시도된 신시가지와 절영도는 필지 계획이 없이 도로 선만 구획하여 도시의 토지 이용 논리와 농지의 토지 이용 논리가 단순히 겹쳐져 있기만 했다는 것을 확인할 수 있다. 특히, 신시가지와 절영도의 일부는 옛 농지의 경계뿐만 아니라 옛 농지 사이의 길과 물길이 반듯하게 잘려진 블록 안에 위치한 필지로의 접근 통로(골목)가 되어, 한 세기 이상 지난 현재까지 원형이 도시 조직에 남아 있다(그림13).

아직은 필지를 재구획할 제도적 방법이 없는 것이, 토지구획정리사업의 시초가 된 1902년 프랑크푸르트의 아디케스법(Lex Adickes)이 일본에 도입되어 1919년 일본 도시계획법에 참고되고, 1934년 조선도시계획법에 적용되기까지는 아직 30여 년의 시간이 더 걸리는 것이다. 그러나 일찍 도입되었다 하더라도 크게 달라지지 않았을 것이, 조선에 적용된 토지구획정리 사업

1 전관거류지



2 신시가지



3 절영도

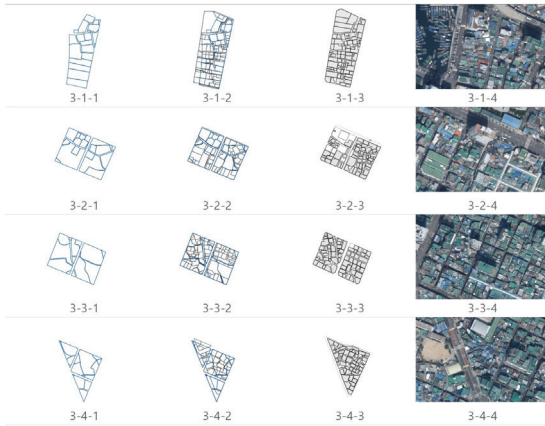


그림13-형태단위별(전관거류지, 신시가지, 절영도) 필지 변화⁷⁰

70 국가기록원 지적아카이브 소장 지적원도, 국토지리정보원 항공도, 네이버 위성지도를 바탕으로 필지가 재구성해 작성함.

은 필지 재구획이 아니라 인프라 구축에 필요한 토지의 수용과 환수를 위해 활용되었다.

3. 건축

부산에서는 1880년 일본영사관 개설 이후 지소임도규칙(地所賃渡規則)과 가옥건축가규칙(家屋建築假規則)이 포달되어 조계지 내의 지소의 차용, 양도, 대여를 허용하여 일본식과 서양풍 건물들이 축조되기 시작했다.⁷¹ 이후에는 부산저금관리소(1905)가 벽돌조로, 부산역(1910)이 철골조로 건설되기도 했으나, 개항기에는 영사관 건물(1879, 1888)처럼 외양은 서양식 석조건축처럼 보이나 실제로는 목조로 모사하여 만든 의양풍(擬洋風)의 건물이 많았고, 거류지 내 일반 주택은 대부분 2층의 목조건물이었다. 다만, 가옥건축가규칙으로 “가옥은 모두 와가나 아연판 지붕을 사용하고 짚이나 송판 등의 소질물로써



그림14-부산진지성 서문 앞 시장(1906)⁷²과 광복로(장수동)(1920)⁷³ 기와지붕과 초가지붕의 전통 가옥과 상업시설이 집중된 시가에 맞먹으로 늘어선 박공지붕의 일식 가옥이 비교된다.

71 김태영·이광노, 「한국 개항장의 외국인 연구 (2): 부산 및 마산항」, 『대한건축학회 논문집』 4-3(2006), 67-77쪽.

72 김한근, 앞의 책(2011), 67쪽.

73 위의 책, 135쪽.

지붕을 하지 못함”이라 규정하여 지붕에 가연성 재료를 사용하는 것을 금지했다.⁷⁴ 초가집이 대부분이었던 조선인 거주지와 구분되는 것이다(그림14).

한편, “허가를 얻어 가옥을 신축 또는 개축코자 하는 자는 미리 계획된 도로에 따라 그 방향을 바르게 할 것”, “가옥이 도로에 면한 자는 도로의 획정에 준할 것이나 만일 도로에 면하지 않거나 가택 내에 여지가 있는 자는 모두 둘레에 담장을 싸고 도로에 향하여 그 문을 낼 것”이라는 조항을 두어 가옥 구조를 규제했다.⁷⁵ 이는 가옥이 도로에 면하지 않을 수도 있다는 점을 이미 상정하고 있고, 건축물이 지어질 필지를 도로에 면하도록 재구획하여 각 건축물로의 접근을 미리 확보해 두는 것이 아니라 가옥을 소유하고 있거나 건축할 개인이 해결하도록 한 것이다.

건축물의 유형이나 접근에 대한 고려가 계획에 포함되지 않은 것인데, 이는 당시 일본에 도입·수용되었던 도시계획에 대한 이해에서 크게 벗어나지 않은 것으로 볼 수 있다. 1888년에 제정된 일본의 도쿄시구개정은 파리 개조 사업을 모델로 삼으면서도 건축법만은 도입하지 않았다.⁷⁶ 원래 시구 개정조례에 건축규제가 포함되어 있었던 것이 정치적 상황으로 삭제되었다고 하지만, 사실상 도입할 수가 없었다고 보아야 할 것이다. 파리의 경우, 1809~1836년 필지뿐만 아니라 건물 단위까지 세부적으로 측량하여 지적도를 1:200 축척으로 제작했다.⁷⁷ 도시 전체를 건축 도면을 그리듯 재현했으니, 이를 근거로 한 건축법 또한 매우 구체적이었다.

19세기 파리에는 6층 이상의 건물들이 이웃과 벽체를 공유하여, 블록 전

74 김이훈 외, 앞의 책(2018), 54쪽.

75 위의 책, 54쪽.

76 김백영, 「왕조 수도로부터 식민도시로: 경성과 도쿄의 시구 개정에 대한 비교연구」, 『한국학보』 112(2006b), 86쪽.

77 Ricard Pié i Ninot, *op. cit.* (1988), p. 128.

체가 하나의 건물처럼 입면이 연속되는 것이 일반적이었다. 도로선(線)과 수직으로 만나는 필지 분할선(線)은 이웃 간에 소유권을 나누는 경계선이면서 동시에 양쪽으로 건축물을 지지하는 구조체(벽체)가 건설되는 선이다. 필지선 자체가 도로선의 분할이자 건축선과 일치하여 도로-필지-건물의 조합이 경관(도시형태)을 형성하는 단위가 되는 것이다. 그리고 경관에 가장 영향을 미치는 건축 요소, 즉 이 도로-필지-건축선이 모두 만나는 요소인 입면(façade)을 통일하기 위해 양식은 물론이고, 건물의 높이뿐만 아니라 각 층의 높이, 창, 난간의 세부, 지붕 모양까지 규제하여 형태적 체계를 사전에 확정했다.⁷⁸

이러한 바탕이 없는 도쿄에 파리 건축법을 도입했다면 경관(입면)을 ‘양풍’으로 정비하는 것에 그쳤을 것이다. 2층의 목조건축이 주를 이루고 있던 도쿄의 주거 방식, 건축 재료, 구조를 포함한 건축양식 자체를 바꿀 수도 없는 것이다. 실제로 1872년 화재 후에 건설한 긴자 벽돌 거리(Ginza Brick town)는 서양의 주거 양식을 그대로 들여온 시도로 당시에는 실효를 보지 못하고 실패한 사례이다.⁷⁹

그런데, 파리의 건축법은 새로운 양식이나 건축술을 만든 것이 아니라 당시 파리에 건설되어 있던 기존 건물들의 가장 일반적, 전형적 특성을 기준으로 가능한 모든 요소를 규격화, 표준화하여 하나의 규약(code)으로 정한 것이다. 그러니 파리의 건축법을 원리부터 이해하고 도입했다면, 서구의 주거 양식을 모방하는 것이 아니라 도쿄의 가장 일반적인 건축양식, 즉 이미 존재하는 가장 평범한 주거 형태를 기준으로 건물-필지-도로의 조합으로 유형을 구분하여 체계로 만들었어야 하는 것이다. 근대적 도구를 가지고 계획했

78 Joaquín Sabaté, *op. cit.* (1999), pp. 41~106.

79 김백영, 앞의 글(2006a), 417쪽.

음에도, 아직은 “town planning 도시계획”을 “시가배치계획”이라 번역했던 당시의 한계를 드러낸다고 볼 수 있겠다.

V. 맺음말

한반도의 동남쪽 끝에 위치하여 지리적으로 일본과 가장 가까운 부산에 대해 개항 이후 일본 영토화되어 급격하게 근대도시로 변화하는 과정을 이사청의 시가계획을 중심으로 살펴보았다. 형태적으로 보면, 가장 먼저 도시화가 진행된 전관거류지, 그에 접속하여 확장된 신시가지, 부산항을 마주하여 배후지역으로 개발된 절영도의 세 지역이 도시 발달 단계의 단위이자 형태 단위로 구분된다. 형태적 측면에서 당시의 근대도시 활동을 분석하면 세 가지 문제점이 내재되어 있음을 알 수 있다.

첫째, 이사청의 시가계획은 도로만 구획에 그치고 그에 대한 필지와 건축물이 연계되어 계획되지 않았다는 것이다. 도시계획이라면 새로 개설되는 도로에 면하여 모든 필지가 접근 가능하도록 재분할되어야 했고, 그 폭과 깊이가 또한 예정된 건축유형에 따라 결정되었어야 한다. 그런데 상업시설의 밀도가 높았던 전관거류지만이 필지 분할에 규칙성을 가지고 있고, 신시가지는 분할이 임의적이며, 절영도는 농지 경계가 바뀌지 않고 그대로 남아 있다. 이렇게 설정된 토지 분할 형태가 지속하여 현대까지도 도시의 형태를 결정 짓고 있다.

둘째, 시가계획(도로망)에 한정해서 보더라도 계획에 일관성이 없다는 것이다. 특히, 신시가지 지역은 지형의 큰 특이점이 없는 곳에서도 도로 사이의 간격에 변화가 있어 모듈을 찾기 어렵다. 도로망을 선(線)으로만 이해하는 것이 아니라 도로망으로 인해 잘려 생기는 블록을 면(面) 단위로 이해했다면,

간격을 고려하여 규격화하는 계획이 시도되었을 것이다. 계획의 대상을 일차원의 선(線)으로 이해했으니 면(面) 위에 건설되는 입면을 포함한 건물의 입체적 이해는 더욱 어려운 일이었을 것이다.

마지막으로, 공공 공간의 계획이 부재하다는 것이다. 일본이 도쿄 시구개정 모델로 삼았던 파리 대개조는 광장을 중심으로 직선 도로를 개통하고, 새로운 도로를 따라 재구획된 필지 위에 건설될 건축물들의 높이와 건축선을 통일하여, 투시도 상에서까지도 주요 광장을 향해 강한 중심성이 생기도록 계획한 것이었다. 그러나 이사청의 시가계획에서는 주요 도로가 교차하는 지점에서도 어떠한 공공성이나 상징성에 대한 고려가 보이지 않는다. 식민화하는 토지는 다만 자원화할 대상일 뿐이다.

당시 일본제국이 추구했던 이상은 서구 제국주의 국가를 모델로 한 근대화와 제국의 팽창이었겠으나, 식민지 부산에서 구현된 도시계획은 완성된 근대성의 ‘이식’이라기보다 침략과 지배를 목적으로 시도한 과도기적 ‘모방’과 ‘실험’에 가까웠다. 이렇듯 불완전한 도시계획으로 공간적, 사회·경제적 변화를 겪은 한국 사회가 이후 해방·산업화·민주화를 거치는 과정에서 식민지적 근대성을 넘어 독자적인 근대성을 획득했는가 하는 문제가 여전히 유효한 질문으로 남는다. 근대화의 과정에서 내면화된 서구 중심적·식민지적 인식과 더불어 공간 차별의 틀이 현재까지도 재생산되고 있다. 한 번 정착된 기준들은 제도 속에서 지속되며, 한 번 변형된 공간은 생활 속에서 지속된다. 일본을 매개로 유입되는 서구의 지식과 기술의 경로 역시 오랫동안 유지되었으며, 그 과정에서 도시계획은 토목 중심의 인프라 구축과 동일시되어 공공성이나 주거환경의 질적 개선보다 개발의 효율과 산업 성장이 우선시 되어 왔다.

도시형태의 차원에서도 골목·격자·간선도로로 구성된 ‘도로 체계’와 비정형·직사각형·세장형·대규모 및 거대 단지형 등의 ‘필지 구획’, 그리고 개

량 한옥에서 아파트에 이르는 여러 주거 '건축 유형'의 조합으로 설명될 수 있는 도시 조직의 다양성과 유형적 진화에 대한 고찰보다는, 전면 철거와 재개발을 통한 아파트 단지 조성을 최종적 주거 대안으로 간주하고 있다. 그 결과 물리적 경계를 가진 거대 단지의 확산과 도시 공간의 파편화, 기능적 불균형이 심화되고 있다. 한국적 근대화는 최신의 것(modern)을 쫓아 과거를 반복해서 지우는 것이 아닌, 불완전한 모방이나 임시적 방편에서 출발했더라도 시간을 거쳐 가장 보편적으로 채택된 해법을 비판적으로 쇠신하는 데 있을 것이다.

이사청의 시가계획은 역설적이게도 그 불완전함 때문에 근대화와 산업화 속에서도 전통 공간의 흔적이 유지될 수 있는 여지를 남겼다. 먼저, 계획의 경계를 정함에 있어 경사가 완만하여 격자를 유지할 수 있는 지역으로 한정했기 때문에 경계 밖에 남은 "조선인 마을"은 그 원형이 필지의 형태로 남아 있다. 농업 기반의 전통적 토지 이용의 관점에서 보면, 평지는 가능한 한 농지로 이용하고, 주거는 용수 공급과 자연배수가 용이하며 농지를 관망할 수 있는 언덕에 위치하는 것이 적합한 것이었다. 폭발적으로 인구가 증가한 한국전쟁과 전후 산업화를 거치며 옛 농지가 도시화 과정 없이 그대로 분할되어 주거지가 되었고, 현재에는 달동네, 혹은 불량주거지로 인식되고 있는 지역이다. 기존의 전통적 농가가 농지로 확장된 것이며, 그 필지 형태뿐만 아니라, 옛 물길과 길들이 현재 골목으로 남아있다는 것을 인지하고 보면 문화경관으로 보이는 것이다.

또한, 도시계획 구역에 포함되었던 지역이라 하더라도 절영도(남향동, 봉래동)의 경우, 블록 내부에는 농지의 경계가 필지 경계나 골목의 형태로 존속하고 있다. 도시의 토지 이용 논리를 따르는 도로망 안에 농지의 토지 이용 논리를 따르고 있는 필지가 남아 있고, 각 필지의 조건이 일관되지 못하니 그 위 건설되는 건축물도 제각각으로 개발되었다. 서로 다른 논리가 중첩되어

있으니, 각각의 켜를 따로 이해하지 못하면 그저 무질서한 경관으로 보이는 것이다. 그것을 지우고 싶은 과거, 재개발 대상으로 볼 것인지 전통과 근대를 연결할 가능성을 가진 특이점으로 볼 것인지는 지난 시대가 남긴 유산과 문제를 바라보는 현대의 과제이다.

일본과의 지리적 근접성으로 부산에서 토지 침략과 공간 개입이 일찍이 일어났지만, 도시형태적으로 도로 중심의 시가계획, 필지 계획의 부재, 공공 공간 개념의 결여, 그리고 도시화에서 배제된 전통적 공간 조직의 잔존이라는 특성은 인천, 목포, 군산 등 개항 도시를 포함한 한국 근대 도시 전반에서 반복되어 확인되는 양상이다. 향후 연구에서는 제도권 도시계획의 대상에서 배제되었던 비계획 영역, 즉 경계 밖의 조선인 거주지나 농지 기반의 토지 구조가 어떠한 방식으로 도시화되었는지 분석하여 도시사 이해에 포함시킬 필요가 있다. 진정한 탈식민과 탈근대화를 이루고, 단절된 전통과 현대를 잇는 유일한 방법은 근대사를 철저히 이해하여 연속된 역사로 재구성하는 데 있다. 근대가 형성한 조건과 한계를 현재와 미래의 필요에 맞춰 주도적으로 변화시켜 가는 것이 주체적 국토 인식과 토지 정체성 회복의 핵심이라 하겠다.

참고문헌

1. 1차 자료

국가기록원 지적아카이브, 지적원도.

2. 논저

- 김강식, 「개항기 해항도시 부산의 絶影島嶼 설치와 운영」, 『역사와 경계』 90, 2014, 223~256쪽.
- 김광우, 「대한제국시대의 도시계획: 한성부 도시개조사업」, 『향토서울』 50-2, 1991, 94~122쪽.
- 김나영, 「일본근대도시계획 형성에 미친 서구도시계획의 영향: 유형별 분석」, 『동북아 문화연구』 39, 2014, 457~476쪽.
- 김동철, 「근대 부산의 교통 발달과 기록: 기차와 전차를 중심으로」, 『한국기록관리학회지』 11-1, 2011, 254~271쪽.
- 김백영, 「서양의 모방과 전통의 변용: 일본 근대 도시 형성과정의 이중적 경향」, 『일본연구 논총』 23-2, 2006a, 413~454쪽.
- 김백영, 「왕조 수도로부터 식민도시로: 경성과 도쿄의 시구 개정에 대한 비교연구」, 『한국학보』 112, 2006b, 76~102쪽.
- 김성욱, 「메이지시대의 소유권 사상에 관한 연구: 독일 및 프랑스 민법의 영향을 중심으로」, 『법학논고』 31, 2009, 315~336쪽.
- 김승, 「개항 이후 부산의 일본거류지 사회와 일본인 자치기구의 활동」, 『지방사와 지방문화』 15-1, 2012, 307~360쪽.
- 김지인, 「개항이후 부산의 일본인전관거류지 지형 변화에 관한 연구」, 부산대학교 석사학위논문, 2015.
- 김이훈·임하경·김형준·김상준·강기현, 『부산광역시 도시계획사』, 부산: 부산광역시 도시계획과, 2018.
- 김태영·이광노, 「한국 개항장의 외인관 연구 (2): 부산 및 마산항」, 『대한건축학회 논문집』 4-3, 1988, 67~77쪽.
- 김한근, 『옛 사진으로 답사하는 근대 부산 100년: 근대 개항에서 1970년대까지』, 부산: 부산광역시립중앙도서관, 2011.

- 리차드 세넷(저), 임동근·박대영·노권형(역), 『살과 돌: 서구문명에서 육체와 도시』, 서울: 문화과학사, 1999.
- 박세훈, 「1920년대 경성의 도시계획과 도시계획운동」, 김백영·김한주·박삼현·박세훈·박진한·영복규, 『제국 일본과 식민지 조선의 근대도시 형성』, 서울: 심산, 2013.
- 배연한, 「부산 영도의 도시경관 변천: 문화경관적 관점」, 경성대학교 박사학위논문, 2015.
- 서동천, 『복고와 서양화 사이에서』, 서울: 한양대학교출판부, 2021.
- 손정목, 『일제강점기 도시계획연구』, 서울: 일지사, 1990.
- 손정목, 『한국개항기 도시변화과정연구』, 서울: 일지사, 1994.
- 송혜영, 「釜山日本專管居留地の 形成과 變化에서 나타난 建築의 特性에 關한 研究」, 한국해양대학교 석사학위논문, 2002.
- 아이 사키코, 「부산항 일본인 거류지의 설치와 형성: 개항 초기를 중심으로」, 『도시연구』6, 2010, 7~40쪽.
- 양윤정, 「미국 의회도서관 소장 19세기 후반 한반도 비밀군사지도」, 성신여자대학교 박사학위논문, 2010.
- 영도문화원(편), 『근대영도의 도시풍경: 100년 묵은 도시풍경』, 부산: 영도문화원, 2018.
- 오진석, 「도시계획 관련 기록물의 개설과 해제」, 『국가기록원 일제문서해제: 토목편』, 서울: 국가기록원, 2010.
- 윤희철, 「일제강점기 목포 도시계획의 내용과 특징: 시구개정과 시가지계획을 중심으로」, 『한국지역개발학회지』25-2, 2013, 1~22쪽.
- 전성현, 「'租界'와 '居留地' 사이: 개항장 부산의 일본인 거주지를 둘러싼 조선과 일본의 입장 차이와 의미」, 『한일관계사연구』62, 2018, 327~364쪽.
- 차철욱, 양홍숙, 「개항기 부산항의 조선인과 일본인의 관계 형성」, 『한국학연구』26, 2012, 7~43쪽.
- 최연주, 「일본의 부산 북빈매축과 비석마을」, 『일본근대학연구』59, 2018, 225~245쪽.
- 최원규, 「일제시기 조선토지조사사업 관계 장부의 내용과 성격: 창원군 사례」, 『중앙사로』32, 2010, 49~104쪽.
- 최원규, 「일제초기 조선부동산 등기제도의 시행과 그 성격」, 『한국민족문화』56, 2015, 121~181쪽.
- Capel, Horacio, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona: Serbal, 2002.

- Cho, Meehwa, Sabaté, Joaquín & Solaguren-Beascoa, Félix, "Tabula Plena of Busan, Korea. Mapping of an erased landscape," *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, Vol. 44, 2022, pp. 220~239.
- Cho, Meehwa, & Sabaté, Joaquín, "Los planos catastrales como instrumento de dominio. Reconstrucción del primer plano catastral de Busan (Corea del Sur) levantado durante el periodo de ocupación japonesa 1910-1918," *Scripta Nova*, Vol. 27, No. 1, 2023, pp. 203~233.
- Corominas, Miquel, "La urbanística moderna: el segle dels traçats," *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, Vol. 4, 2014, pp. 8~57.
- de Solà-Morales, Manuel, *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona: Edicions UPC, 1997.
- Koseki, Daiju, "Japanese Cadastral Mapping in an East Asian Perspective," *Japanese Jimbun Chiri(Japanese Journal of Human Geography)*, Vol. 67, No. 6, 2015, pp. 524~540.
- Piccinato, Giorgio, *La construcción de la urbanística: Alemania 1871-1914*, Barcelona: Oikos Tau, 1993.
- Pié i Ninot, Ricard, "Observant els mapes i plànols: Espai, elements i punt de vista en la Cartografia," Barcelona: ETSAB(UPC) 박사학위논문, 1988.
- Sabaté, Joaquín, *El proyecto de la calle sin nombre: Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 1999.

3. 기타

우리역사넷, <https://contents.history.go.kr>

한국학중앙연구원 부산역사문화대전, <https://busan.grandculture.net>

국문초록

부산 이사청의 시가계획은 현재 부산의 도시 구조 형성에 결정적 영향을 미쳤음에도 불구하고, 제도의 성립 여부를 기준으로 한 도시계획사 연구나 공간적 변화를 중심으로 한 도시사 서술에서 그 의미가 충분히 조명되지 못했다. 이 연구는 개항기와 일제강점기 초기 부산에서 행해진 일제의 침략적 행정 행위를 도시계획의 관점에서 분석하고, 이를 도시계획의 보편적 이념, 기술, 원리에 비추어 해석하고자 한다. 이를 위해 선제적 공간 지배 행위에 따른 근대도시 형성 과정을 사회적·물리적 공간 변화의 측면에서 고찰했으며, 특히 토지조사사업(1910~1918)으로 제작된 지적원도를 1차 사료이자 핵심 연구 자료로 활용하여, 이사청 시가계획의 경계, 도로망, 필지 구획, 건축 유형 등 도시 형태를 구성하는 요소별로 그 특성을 분석한다. 이러한 분석을 통해 보편적 도시계획의 원리가 어떻게 변형·왜곡되어 도입되었는지, 그리고 그 과정에서 어떻게 전통적 공간 질서가 해체되고 식민적 근대 공간 질서가 강제되었는지를 규명한다. 나아가 한국 근대도시와 도시계획에 내재된 문제를 과거에 의해 결정된 고정적 조건이 아니라, 현재와 미래의 가치와 필요에 따라 비판적으로 재해석하고 선택할 수 있는 조건으로 제시하고자 한다.

투고일 2025. 8. 19.

심사일 2025. 11. 4.

게재 확정일 2025. 12. 2.

주제어(keywords) 근대도시(modern city), 도시계획(urban planning), 도시형태학(urban morphology), 도시사(urban history), 지적원도(cadastral map)

Preemptive Spatial Domination and Mimetic Modernity:

Urban Planning of the Japanese Resident Office in Busan Based on the 1914

Cadastral Maps

Cho, Meehwa

Despite its decisive influence on the formation of Busan's contemporary urban structure, the urban planning conducted by the Japanese Resident Office has not been sufficiently examined in either institutional histories of urban planning or urban historical narratives centered on spatial change. This study analyzes the invasive administrative practices carried out in Busan during the open-port period and the early Japanese occupation era from the perspective of urban planning and interprets them in relation to the universal ideas, technologies, and principles of modern urban planning.

The study examines the process of modern urban formation driven by what it terms preemptive spatial domination, focusing on transformations in both social and physical space. In particular, cadastral maps produced through the Land Survey Project (1910-1918) are employed as primary sources and core research materials to analyze the morphological characteristics of the Resident Office's urban planning, including planning boundaries, roads networks, land parcelization, and building types.

Through this analysis, the study clarifies how the universal principles of urban planning were selectively adapted and distorted in the colonial context and how these processes dismantled traditional spatial orders while enforcing a colonial modern spatial order. Furthermore, it seeks to understand the structural problems inherent in Korea's modern cities and urban planning not as fixed conditions determined by the past but as conditions that can be critically reinterpreted and selectively transformed according to the values and needs of the present and future city.