# 일제침략초기 지역체계의 식민지적 재편과 도시성격의 변화－충주사례를 중심으로*

전 홍 식(한국교통대)

국문요약

이 연구는 남한강 수운을 중심으로 한 지역체계가 일제의 식민지배정책에 의해 경부선 철도를 중심으로 한 지역체계로 재편되면서 충주가 어떠한 과정을 통해 지역 중심성, 행정 중심성을 상실하고 도시의 성격이 변화하게 되었는지를 고찰한 것이다. 여말선초 조운체제가 정비되면서 충주는 남한강수운의 중심지 역할을 담당하였다. 조선왕조는 건국후 한양을 중심으로 ×자형의 새로운 교통망을 구축하였으며 충주는 동래로와 봉화로가 통과하면서 지역의 거점도시로 발전하였다. 동래로에는 충주, 상주, 대구, 경주, 안동 등 비교적 규모가 큰 도시가 분포하였고 충주는 교통의 결절지 역할을 하였다. 개항후 1895년 갑오개혁에 의한 23부체제에서 충주부의 관찰부가 되었고, 1896년 광무개혁에 의해 13도체제로 개편되면서 충청북도의 관찰부가 되었다. 일제가 대륙 침략을 위한 군사적 성격과 간선철도로서의 경제적 수익성을 고려한 경부선철도를 부설하면서 지역체계는 급격히 변화하였다. 전통적으로 내륙의 수운을 중심으로 발달하던 운송체제는 경부철도로 대체되었고 내륙의 수운을 중심으로 한 지역체계가 철도를 중심으로 한 지역체계로 재편되었다. 전통적으로 남한강 수운을 통해 성장해 온 역사도시 충주는 경부철도로부터 비교적 원거리에 있음에도 상권이 위축되고 지역 중심성을 상실하면서 쇠퇴의 경로를 밟게 되었다. 일제는 한국 침략의 도구로서 경부선 철도를 부설하면서 효율적인 식민지 침탈을 위하여 철도 연변도시로 관찰부를 이전하려고 하였다. 통감부 설치 후 시행된 지방구역정리로 충주군의 13개면

* 이 논문은 박사학위 논문을 수정 보완한 것임을 밝힙니다.

이 다른 군으로 이속되어 행정구역이 크게 축소되면서 대도읍의 면모를 상실하게 되었다. 1908년 일제의 치밀한 계획에 의해 충청북도 관찰부가 청주로 이전하면서 충주는 정치적·경제적·행정적 중심성을 상실하고 도시의 위축과 쇠퇴가 가속화되면서 지방의 중소도시로 전락하는 시발점이 되었다.

주제어: 식민지배정책, 23부, 13도, 경부선철도 부설, 지방구역 정리, 관찰부 이전, 충주

# Ⅰ. 머리말

1876년 개항으로부터 1910년 일제에 의해 강점되기까지의 기간은 한국이 근대라는 새로운 체제에 진입과 동시에 식민지로 전락하는 전환기였다. 개항이후 조선왕조의 전통적 지배질서가 부정되고 파괴되었으며 근대의 이름으로 식민지적 지배질서가 형성되고 급격한 사회변화를 초래하였다. 일제가 중앙을 장악해 나가면서 동시에 지방을 확고히 지배하기 위한 다양한 조치를 취하면서 지역질서의 식민지적 개편이 불가피하였다.

조선시대에는 내륙 수로를 중심으로 한 지역체계가 발달하고 도시가 성장하였으나 개항이후 일제가 침투하면서 그 침략로를 따라 지역과 도시가 발달하였다. 부산·원산·인천을 개항하고 단계적으로 개항과 개시가 단행되면서 일본인들이 중심이 된 새로운 도시들이 생겨났다. 내륙의 거점도시를 중심으로 한 조선정부의 근대적인 개혁 추진의도와 달리 일제는 개항과 개시를 통해 침탈의 거점을 마련하고 세력을 확대하고자 하였다. 해안의 항구에 개항장이 설치되고 내륙의 각 지점을 연결하는 철도가 부설되었다. 철도연변을 따라 식민지도시가 성장하면서 도시는 일본인들이 만든 개항장과 철도연변의 새로운 도시와 유구한 역사와 전통을 간직한 전래도시로 분화되었다. 일제의 침략이 강화될수록 신도시들이 성장을 거듭한 반면 전통도시는 쇠퇴의 길을 걸어야 했다(손정목, 1992;79).

일제침략초기인 개항기에 일제의 식민지배정책은 도시의 개발과 저개발, 성장과 쇠퇴의 지역편차를 만들어내는 중요한 요인으로 작용하였다. 일제의 지방지배정책으로 인한 개별 도시의 성장과 쇠퇴의 변화가 크고 그 경로 또한 다양했음에도 불구하고 개별 도시의 변화 원인과 그 성격에 대한 접근은 많지 않았던 것이 현실이다. 일제침략초기 식민지배정책에 의한 도시성격의 변화에 대한 고찰은 도시의 과거와 현재에 대한 이해를 넓히고 정체성을 확립하며 미래 도시의 설계를 위해 필요한 작업이라고 할 수 있다. 일제의 식민지배정책에 대한 폭넓은 접근을 위해 특정 도시를 사례로 연구하는 것이 지역의 특수성을 지나치게 강조할 수 있다는 단점으로 드러날 수 있지만 다른 측면에서는 전체적인 사회구조와 미시적인 부분 지역을 함께 검토할 수 있다는 장점이 있다.

충주는 고대로부터 남한강수운과 육로교통의 중심지로 성장하였으나 일제의 식민지 침략과정을 통해 도시의 위상이 급격하게 변화한 대표적인 사례 중의 하나이다. 남한강 수운을 중심으로 한 지역체계가 일제의 식민지배정책에 의해 철도를 중심으로 한 지역체계로 재편되면서 충주가 어떠한 요인과 과정을 통해 행정 중심성과 지역중심성을 상실하게 되었는지를 살펴보고자 한다. 이를 통해 일제침략초기 충주의 도시 성격변화를 알 수 있을 것으로 기대된다.

## Ⅱ. 조선시대 지역체계와 지방제도 개혁

### 1. 갑오개혁이전의 지역체계

조선왕조는 중앙집권체제를 강화하기 위해 다양한 노력을 기울였으며 교통 통신의 정비는 지방을 효율적으로 통치하기 위한 필수적 요인이었다. 조선건국후 조선왕조는 한양을 중심으로 ×자형의 새로운 교통망을 구축하였다. 한양에서 서북지방의 의주에 연결되는 도로를 북로라고, 충청도 서남지방을 지나 전라도에 연결되는 도로를 삼남로라고 하였으며, 충청도 동북부를 지방을 거쳐 경상도 동래에 이르는 도로를 동래로라고 하였다.[1] 이중 서

1) 京城西北抵義州路第一은 한성-홍제원-신원-배제-파주-임진-동파역-장단-개성-금교역-서흥-서산발참-황주-평양-순안-신행원-청천강-대정강-곽산-동림산성-전문령-의주-압록강,

로와 동래로는 전쟁, 교역, 문화교류 등 대륙과 해양을 잇는 정치 · 경제 · 문화적 요인으로 인해 중요시되었다(최영준, 1990;134). 조선초기 6대로는 조선후기에는 10대로로 확장되었다. 충주는 동래로와 봉화로가 통과하면서 지역의 거점도시로 지속적으로 발전하였다.

고대로부터 물길과 물길이 만나는 지역은 취락이 발달하고 도시가 성장하였다. 한강수운은 고구려, 백제, 신라가 치열한 각축을 벌일 정도로 중요시 되었다. 고려시대 12조제가 성립되면서 충주에 덕흥창이 설치되었다. 고려말 왜구의 출몰로 해운이 폐지된 이후 경상도 세곡은 낙동강 수운과 조령을 통과하여 덕흥창에 수납되었다. 조선건국이후 조운제도가 정비되면서 경원창이 설치되면서 충청도 내륙지방의 조세 뿐 만아니라 경상도 66개 군현의 세곡이 조령을 경유하여 경원창에 집산되면서 남한강수운의 중심지 역할을 담당하였다.

조선후기 들어 남한강 수운은 조세운반 뿐만아니라 인적 물적 자원의 이동을 위한 교통로, 통신사의 사행로, 교통로, 유람로 등 다양한 기능을 수행하였다. 영남으로부터 조령, 죽령, 계립령 등을 넘어 충주에 모인 다음 남한강을 통해 한양으로 연결되면서 육로와 수로를 연결하는 거점으로 발달하였다. 한양에서 동래에 이르는 동래로에는 충주・상주・대구・경주・안동 등 비교적 규모가 큰 도시가 분포하였다. 이 지역은 인구가 조밀하고 산물이 풍부한 곳이어서 다른 지역에 비해 도시거주 인구비율이 높아서 정치・경제・문화의 중심지 역할을 할 수 있었다(김경열, 2003;15).

고려를 무너뜨리고 건국한 조선은 강력한 중앙집권체제를 확립하기 위해 군현제을 실시하였다. 군현제는 삼국시대에 이미 시행되었으나 제도적으로 정비된 것은 통일신라시대 9주제를 실시하면서 부터이다. 고려시

---

城東北抵慶興路第二는 한성-수유리점-누원-축석령-송우점-파발막-만세교-양문역-김화-금성-창도역-희양-철령-고산역-안변-함흥-북청-길주-명천-회령-온성-경원-경흥-서수라. 京城東抵平海路第三은 한성-망우리현-평구역-고랑진-이수두리-양근-지평-안창역-원주-안흥역-방림역-대관령-구산역-강릉-우계-평릉역-삼척-울진-망양정-월송진-달수역-평해. 京城東南抵東萊路第四는 한성-한강-신원점-판교점-용인-김령장-좌찬역-석원-달천-충주-단월역-조령-문경-유곡역-낙동진-금호강-대구-팔조령-청도-밀양-황산역-양산-동래-부산진. 京城西南抵濟州路第五는 한성-동작진-과천-사근천-수원-청호역-진위-소사점-아주교-성환역-직산-천안- 삼거리-차령-모노원-공주-니성-여산-삼례-태인-정읍-장성-영암-해남-제주. 京城西抵江華路第六은 한성-양화진-철곶천-양천-악포교-김포-백석현-통진-갑곶진-강화(도로고 권1).

대에도 중앙집권체제의 강화를 위해 군현제는 계승 발전되었다. 조선은 지방호족과 결탁되어 불완전하게 운영되어온 고려의 군현제를 정비하여 통치질서를 확립하고 지배체제를 개편하고자 하였다. 조선초 군현의 병합, 속현의 주현화(이수건, 1989;50-82)등의 과정을 거쳐 334개의 읍으로 개편되었다.

군현의 상급 행정기관으로 도(道)를 두었다. 전국 334개의 군현이 경상도66개, 전라도 56개, 충청도 55개, 평안도 47개, 경기도 41개, 경기도 41개, 강원도 24개, 황해도 24개, 함경도 21개의 순서로 분포하였다. 도에는 종2품의 관찰사를 파견하였고 감영(監營)[2]을 설치하였다. 일정범위의 군현이 문화적 동질감 · 역사적 유대 · 생활공동체성을 기초로 자연적으로 형성된 데 비해 도는 국가의 행정편의에 의해 설치된 역사적 산물이라고 할 수 있다. 조선건국후 도제(道制)가 확립되기 이전인 태조 2년(1393) 충주는 상급 지방행정기구인 계수관이 되었다. 충청도의 계수관에는 충주 · 청주 · 공주 · 홍주 4곳이었고, 충주의 관할구역은 청풍 · 괴산 · 단양 · 제천 · 영춘 · 연풍 · 음성이었다.

태조4년(1395) 충주에 충청감영을 설치하고 충청도 관찰사를 파견함으로써 도정의 중심지가 되었다. 각 도의 감영은 계수관 가운데에서 한성부와 지리적으로 접근성이 좋고, 호구와 물산 등 경제적 조건이 우수한 지역이 감영으로 선정되었다. 충주는 한성부와 지리적으로 인접하여 가깝고 고대로부터 남한강 수운과 육로교통의 중심지로 발달한 교통의 중심지였다. 충청도 · 경상도 · 경기도 · 강원도의 각 지역과 육로와 수운으로 연결되는 정치 · 경제 · 사회 · 문화의 중심도시로 역사적 지리적으로 중요한 역할을 담당하고 있었기 때문에 충청감영 소재지로 적합한 조건을 갖추고 있었다.

임진왜란(1592) 당시 충주 단월벌 전투에서 신립의 부대가 패배하면서 도시가 초토화되었다. 정부는 조세수취와 행정통제의 어려움을 들어 1602년에 충청감영을 충주에서 공주로 이전하였다. 충청감영과 같이 경

2) 조선시대에는 '도감사(道監司)의 감영(營)'을 줄여 감영(監營)이라 불렀고, 1895녀 8도를 폐지하고 23부로 개편되면서 부청(府廳)으로 불렀으며, 1896년 13도제를 채택하면서 각 도에 관찰사를 두고 관찰부로 호칭. 도청으로 이름이 바뀐 것은 1910년 11월 총감이 각 도 장관에게 보낸 공문이 효시이다(손정목, 1996;495).

상감영이 상주에서 대구로 옮긴 사례 외에는 조선후기 들어 각도 감영은 고정되어 변동이 없었다. 관찰부 위치에 변동이 생긴 것은 1895년 23부제 실시 그리고 1896년 13도제 실시 이후의 일이며, 1895년부터 1908년까지 여러차례 관찰부의 소재지가 변동하게 되었다(전홍식, 2010;66).

## 2. 갑오 광무개혁과 지방제도 개혁

### 1) 갑오개혁과 행정구역 개편

갑오농민전쟁이 발발하자 정부는 청군의 파견을 요청하였다. 정부의 요청이 없음에도 일본군이 상륙하였고, 1894년 6월 25일에는 일본군이 청국군을 기습함으로써 청·일전쟁이 일어났다. 전쟁에서 승기를 잡은 일본은 내정개혁을 요구하였고 이 기회를 이용하여 정권을 잡은 개혁파들이 갑오개혁을 단행하였다.[3] 조선의 정치경제사회 전반에 근본적인 변화를 가져온 기점으로 평가할 수 있는 갑오개혁은 1894년 6월 25일 이후 군국기무처가 주도한 1차개혁과 1894년 12월부터 계속된 2차개혁으로 나눌 수 있다.

1차개혁은 208개의 법령을 제정·공포하여 중앙관제개혁, 조세금납화, 신식화폐제도 실시, 신분제 폐지, 과거제 폐지, 연좌제 폐지 등의 개혁을 추진하였다. 2차개혁에서는 궁내부 신설 등 중앙관제의 개혁을 추진하였고, 1895년 5월에 이르러서 지방제도 개혁이 실행되었다. 지방제도 개편의 내용은 종래의 8도제를 폐지하고[4] 전국을 23부(府) 체제의 소구역주의로 개편함으로써 전국의 주요 거점도시를 중심으로 지방을 통치하고자하였다.

---

3) 갑오개혁의 성격에 대하여는 일본의 원조와 지원에 의해 수행되고, 일본에 반식민화되는 과정으로 보는 타율론(他律論), 조선의 내재적 요구에 의해 개혁파에 의해 수행된 자율적 성격의 개혁이라고 보는 자율론(自律論), 외세의 영향과 내재적 발전논리 등 당시의 정치적 상황을 함께 고려 해야 한다는 자율론과 타율론의 절충적인 견해로 구분된다. 타율론은 일본을 추종한 근대화 정책으로 주체성을 인정할 수 없다는 입장이고, 자율론은 근대적 국민국가로 자립하는 데 필요한 조치가 이루어졌고, 근대의 기점이 되는 사건으로 보아 긍정적인 역사적 역할을 수행한 것으로 보는 입장이다(김동수, 2000: 5-6; 윤정애, 1983: 1).

4) 1895년 5월 26일, 칙령 97호 〈감영안무영병유수폐지건〉

〈표-1〉 23부와 소속군의 수

| 부 명 | 부 청 | 소속군 | 부 명 | 부 청 | 소속군 |
|---|---|---|---|---|---|
| 한성부 | 한 성 | 11개군 | 대구부 | 대 구 | 23개군 |
| 인천부 | 인 천 | 12개군 | 안동부 | 안 동 | 17개군 |
| **충주부** | **충 주** | **20개군** | 춘천부 | 춘 천 | 13개군 |
| 홍주부 | 홍 주 | 22개군 | 개성부 | 개 성 | 13개군 |
| 공주부 | 공 주 | 26개군 | 해주부 | 해 주 | 16개군 |
| 전주부 | 전 주 | 20개군 | 평양부 | 평 양 | 27개군 |
| 남원부 | 남 원 | 15개군 | 의주부 | 의 주 | 13개군 |
| 나주부 | 나 주 | 16개군 | 강계부 | 강 계 | 6개군 |
| 제주부 | 제 주 | 3개군 | 함흥부 | 함 흥 | 11개군 |
| 진주부 | 진 주 | 21개군 | 갑산부 | 갑 산 | 2개군 |
| 동래부 | 동 래 | 10개군 | 강릉부 | 강 릉 | 9개군 |
| 경성부 | 경 성 | 10개군 | | | |

기존의 유수부(留守部)·부(府)·목(牧)·대도호부(大都護府)·도호부(都護府)·군(郡)·현(縣) 등 지방행정 단위의 명칭을 군(郡)으로 통일하였고, 각 군에 군수(郡守)를 두었다. 8도를 23부로 확대하였을 뿐 군현간의 통폐합이 없었기 때문에 전국 337개 군을 23부(府)에 소속시키는데 그쳤다. 기존의 8도를 2개 내지 4개부로 편성하여 23부로 나눔으로써 관찰부마다 지역의 특성에 적합한 행정이 가능하고, 군의 수가 부마다 편차가 존재하긴 했지만 관할하는 군의 수가 어느 정도 균형을 갖추게 되었다. 충청도는 충주부· 홍주부· 공주부로 분화되었다.

〈표-2〉 8도체제에서 23부체제로의 변화

| 종래의 도 | 23부체제하의 부 | 종래의 도 | 23부체제하의 부 |
|---|---|---|---|
| 경기도 | 한성부 인천부 | 강원도 | 강릉부 춘천부 |
| 충청도 | 충주부 홍주부 공주부 | 황해도 | 개성부 해주부 |
| 전라도 | 전주부 남원부 나주부 제주부 | 평안도 | 평양부 의주부 강계부 |
| 경상도 | 진주부 동래부 대구부 안동부 | 함경도 | 함흥부 갑산부 경성부 |

충주는 조선후기 들어 상업이 발달하면서 도시가 성장하였다. 충주가 남한강 수운과 육로교통의 중심지요 한양과 영남을 잇는 거점도시라는 도시의 특성이 반영되어 행정중심지로서의 위상을 되찾은 경우라고 할 수 있다. 강원도 감영으로 조선시대 대도읍의 하나였던 원주가 충주부에 소속되고 충청도, 경기도, 강원도 내륙의 자연 지리적 조건이 유사한 지역의 행정중심지로 선정된 것은 조선후기 충주의 의미있는 성장을 말해주는 것이라고 할 수 있다.

23부제는 지역적 특성, 시대적 상황에 대응, 현실적 요구를 일부분 반영하고 있었다.[5] 충주부는 기존의 충청도, 경기도, 강원도의 3개도의 군현들로 구성되어 다른 지역과 구별되는 특색을 가지고 있었다. 충주부에 소속된 군은 충주군, 음성군, 연풍군, 괴산군, 제천군, 청풍군, 영춘군, 단양군, 진천군, 청안군, 여주군, 용인군, 죽산군, 음죽군, 이천군, 양지군, 원주군, 정선군, 평창군, 영월군이었다. 이중 충청도에 소속되었던 군은 충주, 음성, 연풍, 제천, 괴산, 청풍, 영춘, 단양, 진천, 청안의 10개군이었고, 경기도에 소속되었던 군은 여주, 용인, 죽산, 음죽, 이천, 양지의 6개군이었고, 강원도에 소속되었던 군은 원주, 영월, 평창, 정선의 4개군이었다.

충주부에 속한 군들은 남한강의 상하류에 위치하여 기후, 풍습, 생활환경 등이 어느 정도 유사한 지역들로 충주는 충청도의 행정중심지로 경제적으로도 한성을 제외한 한강유역의 최대 상품유통 거점이고 최고 중심도식 이기 때문에 행정권은 달라도 상호밀접한 문화적 관련성을 맺고 있어서 8도체계하의 행정편의에서 벗어나 지역성, 역사성, 생활권, 문화권을 어느 정도 반영한 결과라고 할 수 있다(김종혁, 2003;110-111).

부에는 관찰사(觀察使)를 두었으며 군수는 관찰사의 지휘를 받고 관찰사는 내부대신의 지휘감독을 받도록 함으로써 중앙에서 지방을 통제하고 개별 지역에 대한 영향력을 강화하고자 하였다. 지방에서 「국왕-지방관」 체제에서 국왕의 대리자로서 인식되던 관찰사와 군수는 「내부대신-

5) 평안도 경우 거점도시가 안주에서 의주로 변경되었는데, 이는 국경지역에서의 교역 증가를 고려한 것으로 보인다. 경상도 동남지역의 거점도시가 경주에서 동래로 변경되었다. 이는 개항 이후 부산의 영향력의 확대되고 있음을 나타낸다. 강계부와 갑산부는 함경도와 평안도에서 분리하여 부(府)단위로 한 단계 격상되었다. 이는 한반도 북부지역의 부 규모를 동일한 단위로 설정함과 동시에 당시 북부지역 자원에 대한 외부세력의 관심이 증대되어 이에 대한 중앙의 관리력을 강화하려는 의도로 파악된다(김윤미, 2011: 79-80).

관찰사-군수」로 이어지는 행정체계로 변화함에 따라 단순한 행정관리로 탈바꿈하게 되었다. 각 군을 면(面)의 다소, 결수 및 호수의 다소를 기준으로 1등군과 2등군으로 나누었는데[6] 충주군은 1등군이었다.

지방행정조직의 개편에 대한 구체적인 논의가 진행되면서 종래에 행정·사법·군사·징세·치안 등 지방행정 전 분야에 전권을 행사하던 지방관의 권한이 분리되기 시작하였다. 먼저 관군에 의해 수행되던 치안권이 경찰제도의 도입을 계기로 지방관의 권한에서 분리되었다. 1895년 5월 26일의 지방제도 개혁시 각 부에 경무관 1인, 경무관보 1인, 총순 2인 이하, 순검의 정원을 정하고 이들로 하여금 치안을 담당하도록 하였다.[7] 병권은 군사시설과 주둔군을 해체하는 방식으로 진행되었다. 1895년 7월에는 각 도의 병·수영·각 진영·각 진보를 모두 폐지함으로써 군이 지방관으로부터 분리되었다. 사법권은 1895년 3월 재판소구성법의 반포로 지방재판소, 한성 및 인천 기타 개항장재판소, 순회재판소, 고등재판소, 특별재판소 등의 5종의 재판소가 구성되었다(김동수, 2000: 32-45). 갑오개혁기의 지방제도 개혁은 행정구역의 개편, 지방관으로부터의 행정·사법·군사·징세·치안권의 분리를 통한 권한의 축소, 이서의 수 감축 등 다방면에 걸쳐있었다. 그러나 이 시기의 지방제도 개편은 도에 한정되어 있었고 전국적인 군현개편에까지는 이르지 못하는 한계를 가지고 있었다.

2) 광무개혁과 행정구역 개편

갑오개혁은 일본의 내정간섭과 보호국화 의도로 인한 왜곡으로 시행에 일정한 한계를 가지고 있었다. 더욱이 민비시해와 단발령으로 민중적 저항에 직면하고 을미의병에 의해 관찰사와 군수들이 처단되는 사례가 발생하였다. 관찰사나 군수들의 사직과 상소가 줄을 잇는 상황에서 개혁의 추진은 대단히 미흡하였고 지방제도의 운영은 사실상 불가능한 상태에

6) 1등군은 강화 충주 전주 공주 영광 남원 순천 나주 영암 광주 진주 경주 상주 안악 평양 황주 의주(17개군)이었으며, 2등군은 수원 홍주 청주 김제 고부 태인 무장 담양 해남 강진 장흥 광양 보성 함평 김해 대구 성주 의성 밀양 영천 창녕 안동 평산 개성 해주 봉산 용강 중화 함흥 영흥 단천 길주(32개군)이었다(손정목, 1992:49).

7) 한말근대법령자료1, 〈각부 순검 정원 봉급에 관한 건〉.

이르게 되었다(윤정애, 1983: 43-44).

1896년 2월 11일 고종의 전격적인 러시아 공사관으로의 파천을 계기로 친일 개화파 정권이 무너지면서 갑오개혁은 중단되었다. 1896년 8월 4일 고종은 칙령 제35호를 반포하여 갑오개혁 당시 시행된 지방제도, 지방관제, 직원봉급, 각 부청 경비배정, 각 군 경비배정, 군수관 등 봉급을 전부 폐지하였다. 또한 칙령 제36호 〈지방제도관제개정건〉 을 반포하여 23부제를 전면 폐지하고 전국을 13도제로 개편하였다.

8도 중 함경도, 평안도, 충청도, 경상도, 전라도 등 5도를 남북으로 나누고 경기도, 황해도, 강원도를 합쳐서 13도로 하고 각 도에 관찰사를 두었다.[8] 23부제 하에서 일개 군으로 격하되었던 한성(漢城)을 특별히 도와 동격의 부로 하고 판윤(判尹)을 두었다.[9] 제주를 1목(牧)으로 분리하고, 유수부인 강화, 개성, 수원과 개항장인 동래, 인천, 덕원, 경흥을 합해 7부를 구성하였다. 군(郡)은 전체 331군으로 하여32) 각 군을 5등급으로 구분하였다. 1도에는 1관찰사를 두었고 개성, 강화, 광주, 춘천, 수원 등 5도호부에는 소윤(少尹)을 둠으로써 관찰사를 대신하게 하였다. 관찰사 이하에 목사와 군수를 두었다(김윤미, 2011: 93-98). 이로써 13도 7부 1목 332군의 지방행정구역이 정비되었다. 13도제 실시에 따른 지방행정은 구역은 <표-3>과 같다.

〈표-3〉 13도와 소속군수

| 도 명 | 관찰부 | 소속군수 | | 도 명 | 관 찰 부 | 소속군수 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 경기도 | 수 원 | 34 | | 황해도 | 해 주 | 23 |
| 충청북도 | 충 주 | 17 | | 평안남도 | 평 양 | 23 |
| 충청남도 | 공 주 | 37 | | 평안북도 | 정 주 | 21 |
| 전라북도 | 전 주 | 26 | | 강원도 | 춘 천 | 26 |
| 전라남도 | 광 주 | 32 | | 함경남도 | 함 흥 | 14 |
| 경상북도 | 대 구 | 41 | | 함경북도 | 경 성 | 9 |
| 경상남도 | 진 주 | 29 | | 계 | 12 | 332 |

8) 칙령36호(1896. 8. 4) 제1조.

9) 칙령36호(1896. 8. 4) 제2조.

조선시대에는 8도를 산맥 또는 강에 의해 좌도와 우도로 구분한 데 비해 광무개혁 시기에는 명칭을 남북으로 구분하고 있다. 전체 332군은 관리조직의 규모와 봉급에 차별을 두기 위해 결호의 많고 적음에 따라 5등급으로 나누었다.[10] 13도 체제에서 충주는 충청북도의 관찰부가 되었다. 충청북도에 소속된 군은 충주, 청주, 옥천, 진천, 청풍, 괴산, 보은, 단양, 제천, 회인, 청안, 청산, 영춘, 영동, 황간, 연풍, 음성의 17개 군이다. 8도 체제에서 23부 체제로 전환되면서 충주부에 속하였던 강원도의 원주군, 정선군, 평창군, 영월군과 경기도의 여주군, 용인군, 죽산군, 음죽군, 이천군, 양지군 지역들은 13도 체제에서는 다시 강원도와 경기도로 돌아갔다. 23부 체제에서 공주부에 속하였던 옥천, 문의, 청주, 영동, 보은, 회인, 청산, 황간이 13도 체제에서 충청북도에 속하게 되었다. 충주를 중심으로 살펴보면 공주부에 속했던 지역은 생활권, 문화권과 지역성, 역사성보다는 행정적인 측면의 편의성이 고려된 것으로 보다 진일보한 것이라고 볼 수 없다.

충주는 충청감영이 임진왜란의 폐허 속에서 공주로 이전하던 1602년부터 293년 만에 23부 체제하의 충주부가 설치된 데 이어 13도 체제하에서도 충청북도 17개 군을 관할하는 관찰부가 됨으로써 중부 내륙지방의 행정 중심지이며 역사도시로의 위상을 재정립하고 정치·경제·사회·문화 등 다양한 분야의 발전의 계기를 마련하게 되었다.

갑오개혁기에 관찰사와 군수의 임용을 의정부회의에서 결정하던 것을 광무 개혁기에는 내부에서 충원 후 의정부회의를 거쳐 상진(上秦)하도록 하였다. 각 도에는 칙임 3등 이하 관찰사 1인을 두었다. 관찰사는 내부대신의 감독을 받고, 관찰사는 군수를 감독하는 명령체제를 확립하였다. 갑오 개혁기부터 진행된 지방관 권한의 분권화 작업은 광무 개혁기에 도 지속되었다. 군사권은 중앙정부의 관리 하에 지방대(地方隊)를 설치하여 운영하였다. 지방대는 칙령 제22호 각 도에 지방 군사를 증설하는 건에 의해 8곳의 지방대가 증설되었다. 1899년 1월 15일에 칙령 제23호에 의해 총 16개 대대로 확대되었다. 1900년 6월 30일에는 칙령 22호를 통해 4개의 지방대를 추가로 설치하였다.

10) 1만결 이하는 1등군, 7천결 이하는 2등군, 4천결 이하는 3등군, 2천결 이하는 4등군으로 하였다. 충청북도의 경우 충주와 청주가 1등급이었고, 옥천과 진천이 3등급이었다. 그 외 청풍, 괴산, 제천, 단양, 보은, 황간, 영동, 영춘, 청안, 회인, 청산, 연풍, 음성이 4등급이었다.

재판권은 1896년 8월 15일 충주재판소가 13도 체제 하에서 충청북도재판소로 개칭되었다. 8월 27일에는 충청북도재판소의 위치를 충청북도 관찰부인 충주로 하고 관할구역역시 충청북도의 17개 군으로 하였다.[11] 1899년에는 법률 제3호로 재판소구성법을 전면 개정하여 종래의 고등재판소를 평리원으로 개칭하였다. 재판소구성법에는 판사, 검사, 서기, 정리 등 직원 및 이들의 직무를 규정하는 등 근대적 모습을 일단 갖추었으나 부목군현의 수령이 판검사의 직무를 겸임하게 되어 있어 사실상의 재판권은 지방관이 행사하는 등 실질적으로 변한 것은 없었다(전홍식, 2010: 84).

## Ⅲ. 경부선 개통과 지역체계의 개편

### 1. 경부선의 부설과 노선 선정

#### 1) 경부선의 부설과 그 성격

철도는 산업혁명이 가져온 근대 문명의 총아로서 시장형성과 상품유통을 촉진함으로써 급속히 발전하였다. 서구국가에 있어 철도가 근대화 과정에서 산업발달을 가능하게 하는 사회간접자본의 역할을 수행한 데 비해, 아시아 아프리카 등 제3세계 국가에 있어서 철도는 대부분 제국주의 국가에 의해 건설되고 장악됨으로써 침략의 도구로 기능하였다. 식민지의 광물, 식량 등의 자원을 수탈하고 제국주의 국가의 자본재와 상품 그리고 이주민을 식민지에 침투시키는 역할을 담당하였기 때문에 제국주의 국가에게 식민지 지배체제를 구축하고 막대한 정치적 경제적 이익을 가져다주는 반면 피식민지의 민족자본을 붕괴시키고 민족경제의 형성을 억압하는 양면성을 띠고 있었다.

한국의 철도는 개항 이후 철도의 중요성을 제대로 인식하고 건설에 착수하기도 전에 영국, 프랑스, 독일, 미국, 러시아, 일본 등 서구 열강의 이권침탈의 대상이 되었고 최종적으로 일본에 의해 부설되었다. 일제에

11) 法部令 第5號, 官報 建陽元年 8月 27日.

의한 한국철도 부설은 일제의 침략과 수탈을 위한 수단을 의미하였고 한국민에게 고통과 질곡을 가져다주었기 때문에 태생적인 한계를 가지고 있었다. 일제는 한반도에 철도를 부설하면서 대륙을 침략하기 위한 병참선이나 병참기지로 활용하고자 하였다. 아울러 상품시장을 개척하고, 식량, 광물 등 자원을 반출하는 통로로 이용하고 일본인을 이주시키는 등 일본 내의 모순과 욕망의 배출구로 보았기 때문에 일제는 한반도 철도부설에 절치부심하였다(이철우, 2003: 88-89).

일본은 명치유신 이래 대륙을 침략하고자 하는 줄기찬 야망을 품고 있었으며 그 시발점으로 한국을 상정하고 조선을 우선적으로 복속시키는 것을 목표로 하였다. 서구열강이 식민지를 넓혀가는 세계사적 추세에 뒤질 수 없다는 강박관념에 의해 제국주의의 길로 나가게 되었기 때문에 일본 제국주의의 출발점이라고 할 수 있는 한국에서의 철도부설 문제는 제국주의 열강의 세력 각축에 강하게 영향을 받을 수밖에 없었다.

1892년 러시아가 시베리아 철도를 기공하였다. 이에 대항하여 영국이 중국에서 경봉철도(京奉鐵道)를 착공하여 양국세력이 철도를 매개로 하여 대립하고 있었다. 일본의 한국철도 구상은 이와 같은 국제정세의 변화 속에서 러시아 세력의 남하 대비, 일본의 군사적 제적 이권 유지, 한국의 치안유지 등 한국의 철도 장악을 통한 일본의 정치 경제 군사적 영향력을 확대시키려는 일본 군부와 정치세력의 한국 침략과 지배의 일환이었다(정재정,1984: 111).

1872년에 미국의 협력으로 자국 내에 철도를 부설한 일본은 1880년대 들어 경제적 이익과 군사적 목적을 달성하기 위해 한반도에 철도부설을 계획하였다. 일본군에 의해 전국 방방곡곡의 지형・교통・경제・풍속・민정 등에 조사가 극비리에 진행되었다. 이와 때를 같이하여 러시아의 남하에 대항하고 대륙진출을 위해 일본의 힘으로 부산에서 만주에 이르는 한반도 종관철도를 부설하자는 주장이 나타나기 시작했다. 경부선철도의 부설은 제국주의 세계체제가 확립된 1890년대 들어 보다 구체성을 띠었다. 일제의 대륙침략은 단계별로 진행되었다. 첫 단계인 청일전쟁기에 이르러서 철도부설 논의가 최고로 고조되었고 정치인보다 군부에서 적극적이었다.

일제는 경부철도의 한국 및 대륙을 침략하기 위한 군사적 성격과 간선

철도로서의 경제적 수익성을 인식하고 있었다. 더 나아가 경부철도의 연장선인 경의철도의 중요성에 대해서도 지대한 관심을 가지고 있었다. 경부철도와 경의철도가 대륙까지 연결되는 세계적 간선철도가 될 것을 전망하면서 빠른 시일 내에 건설되기를 바라고 있었다. 일본의 군사적 경제적 이익을 극대화하고 한국이 자발적인 노력을 통해 철도를 부설하는 것을 막기 위해 한국에서의 철도부설을 강력히 추진하였다.[12] 철도부설을 통해 식민지배망의 확대와 경제적 침략을 강화하려고 하였다. 경부선 철도의 부설이 조선을 근대화하고 조선인의 번영을 가져온다는 이율배반적인 논리는 지배와 수탈을 합리화하기 위한 허구적인 선전에 불과한 것이었다(이철우, 2004: 92-96).

### 2) 경부선의 노선 선정과 영향

일제는 철도부설을 통해 군사적 목적과 경제적 이익을 통합적으로 추진하려고 하였다. 이를 바탕으로 식민지를 효율적으로 지배하려는 의도는 경부철도 노선선정 과정을 통해 구체화되었다. 19세기 말에서 20세기 전반에 걸친 한반도의 일제에 의한 침탈과정은 서구제국주의 국가들과 마찬가지로 해안에서의 항만개발과 내륙으로의 철도부설 과정이었기 때문에 개척형 철도에 가깝다고 할 수 있다.[13] 일본은 경부선 철도를 부

12) 철도는 1877년 일본에 수신사로 다녀온 김기수가 『일동기유(日東記遊)』에서 철도를 화륜거(火輪 車)란 이름으로 소개하면서 일본철도 시승기(試乘記)를 남김으로써 알려지게 되었다. 이후 1880년 일본에 다녀온 김홍집이 철도의 중요성을 주장하였고, 1889년 이하영이 주미대리공사를 마치고 귀국할 때 철도모형을 가지고 와서 철도의 편리성과 중요성을 역설하여 철도에 대한 지식이 확산되었다. 철도건설에 대한 본격적인 논의는 1890년대에 대두되었다. 이때부터 자주적인 노력으로 철도 를 건설하려는 모색이 이루어졌다. 1894년 청일전쟁을 전후하여 철도부설 교섭이 이루어졌다. 1896 년에는 국내철도규칙이 제정되었다. 같은 해 경인 철도부설권을 미국인 모스(R. Morse)에게, 경의 철도부설권은 프랑스 피브릴르(Fives-Lille)사에 허가 되었다. 일제는 1898년에 모스에게 허가한 경 인선철도부설권을 매입하여 1894년 경부선 철도권을 포함하여 두 개의 철도부설권을 소유하게 되 었다. 철도가 양여된 이후에도 철도에 관한 문제가 증가하자 철도업무를 수행하는 철도사(鐵道司) 를 설치하였다. 한국정부의 철도부설 노력은 일제의 방해와 빈약한 재정형편으로 인해 무산되었다. 일제가 무력과 각종 압력에 의해 철도 부설권을 강탈되는 과정에서 한국정부는 계속해서 반대의 입장을 표시했을 뿐 만 아니라 이후에도 협상을 지연하는 등 반대 입장을 취하였다. 경부선 철도 등 중요 철도 부설권이 외국에 넘어가는 것을 본 박기종 등 일부 민간 자본가들은 민간철도회사를 설립하여 외세의 침탈에 대응하였다.

13) O'Dell and Richard 등은 철도노선을 개척형 철도(intergressive line), 대륙횡단형 철도(transcontinental line), 망형 철도(reticule)로 구분하였다. 개척형 철도(intergressive line)은 철도가 수운의 보조 운송수단으로 기능하였다. 해안 거점을 출발점으로 내륙으로 특산물이나 공산품을 수

설하기 위해서 5회에 대규모의 공식적인 답사를 실시하였다.[14]개척형에 따라 우리 스스로가 철도를 부설했다면 경부선은 이천을 기점으로 청주나 충주를 지나고, 호남선은 천안에서 공주, 논산을 거쳐 전주, 광주로 연결될 것으로 보인다. 그러나 일제가 대륙침략을 본격화하면서 노선을 변경하면서 경부선은 기형적으로 왜곡되었다고 할 수 있다(주경식, 1994: 288-299).

일제는 경부철도 하나의 노선을 통해 한반도 남부지역을 장악하고 정치·경제·사회적인 지배와 통제를 강화하려고 하였다. 경부철도의 노선선정으로 경기·충청·경상도와 호남 및 영서 지방의 생산물까지 경부철도에 집중되고 일본경제에 종속시킴으로써 지역불균등이 심화되었다. 일제의 경제적·군사적 목적과 일본인들의 이익이 우선적으로 고려된 경부선 노선선정은 전통적인 유통체제나 지역의 균형발전이 결여된 태생적 한계를 가지고 있는 기형적인 노선이었다(정재정, 1999: 57).

경부선 철도의 부설이 전통도시와 지역사회에 가져온 변화와 그 충격은 매우 컸다. 전통적으로 내륙의 수운을 중심으로 발달하던 운송체제는 경부철도로 대체되기 시작하였다. 내륙의 장시와 포구를 축으로 성장하던 지역의 상권은 경부철도를 중심으로 재편이 불가피하였다. 1905년 9월에는 경부철도가 부산과 시모노세키를 연결하는 관부연락선과 연결되었다. 이로써 조선의 내륙은 일본과 단일 교통체제에 편입되었고 경부철

---

집하거나 분배할 때 개발되는 것으로 지역 간의 교류를 가능하게 해준다. 대륙횡단형 철도(transcontinental line)은 미국, 소련, 유럽 등지에서 볼 수 있는 형태로 대도시를 직선으로 연결시 킨다. 망형 철도(reticule line)은 기본 간선들을 연결시켜 철도망을 구성하는 것으로 대체로 지선 및 연결선 들이다. 지역주민의 편익을 위하거나 특정한 개발을 목적으로 부설되는 것이 일반적이 다.

14) 제1차 답사는 서울-용인-죽산-청주-문의-상주-대구-밀양-부산의 노선을 택하고 36개의 정거장을 설치하려고 하였다. 제2차 답사는 청일전쟁 중인 1894년 11월 안전한 병참수송로의 확보를 절감한 군부에 의해 실시되었다. 서울-청주-영동-인동-대구-밀양-삼랑진-부산의 노선을 택하였고 추풍령 을 경유하도록 한 점이 특징이다. 제3차 답사는 경부철도주식회사의 주도하에 1899년 3월에 실시 되었고 서울-진위-둔포-전의-공주-논산-은진-금산-영동-금산-대구-현풍-영산-삼랑진-부산을 통 과하는 노선이었다. 한국정부가 1898년부터 계획해 온 서울-목포간의 철도부설을 방해하고 경기, 충청, 경상도의 경제권을 장악하려는 의도를 가진 노선이었다. 제4차 답사는 일본의 산현(山縣)수 상과 육군대신의 지원을 받아 1900년 3월에 실시되었다. 제3차 답사의 경제적 측면을 강조하면서 도 군사적 목적에 부합하도록 하기 위한 것이었다. 경부철도가 식민지 철도가 아니라 중국대륙과 유럽대륙을 연결시키는 간선철도라는 측면에서 북부선에서 전의-회덕-영동의 노선과 남부선에서는 대구-청도-삼랑진-부산의 노선을 택하였다. 제5차 답사는 러일전쟁이 임박한 상황에서 군부의 의 견이 강해지면서 공사중인 1903년에 정밀조사가 이루어진다. 제5차 답사는 이제까지의 답사결과를 종합하면서 서울-부산을 거쳐 만주에 이르는 운행시간을 최대한 단축하고 공사비를 절약하기 위한 노선이 최종 확정되었다(정재정, 1999: 50-57; 주경식, 1994: 301-303).

도의 영향력은 가속화되었다.

수운을 중심으로 성장해 온 내륙의 전통 도시들은 경부철도를 중심으로 한 급격한 공간재편 과정에서 상권이 위축되고 도시가 쇠퇴하는 비운을 겪게 되었다. 경부철도의 노선에서 지방의 토호, 양반, 권문세가, 토착상인들이 활동하는 많은 도시들이 배제되었다. 경부철도를 기축으로 새로운 공간이 형성되고 기존 공간의 재편이 가속화되었다. 하나의 철도노선으로 한반도 전체를 통제하려는 일제의 왜곡된 철도정책은 호남지방을 통과하는 것이 원칙이었다. 영남로를 이용하는 노선은 조령으로 인한 경사로의 문제점과 대륙과 연결하는 최단거리를 찾는 일제에게는 경제적 효과도 미약하다고 판단했기 때문에 우선적으로 배제되었다.

철도의 노선 선정과 더불어 지역사회에 영향을 주는 중요한 요소는 시설용지와 정거장위치 선정이라고 할 수 있다. 경부선 건설을 위한 시설용지는 1898년에 체결된 합동조약에 의해 한국정부가 구입하여 제공하는 방식을 취하였다. 철도역의 선정은 기존의 지역체계와 밀접한 관련이 있음에도 불구하고 철도역을 전래의 교통의 결절점, 수운점, 장시 등 중심지와 비교적 먼 곳에 선정한 것은 전통적인 경제공간의 몰락과 식민지 공간의 형성을 염두에 둔 조치라고 할 수 있다.

경부철도는 영업 개시 이후 내륙 수운과 연안 항로와의 화물수집과 운임 경쟁 속에서 철도의 장점인 신속성, 안전성, 고정성을 통해 상품유통의 점유율을 높여 나갔다. 지속적인 철도개량, 철도역과 연결되는 도로의 개수, 창고영업 등은 해운과 수운의 화물이 철도에 흡수되는 주요한 원인이 되었다. 철도선상의 주요 장시가 연선의 기존 장시를 통해 상품을 흡수함으로써 장시체제 또한 재편되었다. 남대문 · 수원 · 오산 · 부강 · 조치원 · 대전 · 금천 · 대구 · 밀양 · 삼랑진 등이 새로이 대시장으로 성장한 장시(場市)라고 할 수 있다. 항구도시에 이어 경부철도를 중심으로 내륙지방이 식민지 경제체제에 편입되기 시작하였다. 이는 식민지 지배와 수탈의 거점이 철도역을 중심으로 재편되었음을 의미한다. 내륙 수운을 중심으로 발달하던 상품 유통경로는 철도에 의한 화물수송의 증대로 해체되었다. 재래의 상품생산 구조는 위축되고 일제의 상품생산과 소비에 종속되는 유통경로가 형성되었다(정재정, 1982; 152−158).

전통적으로 남한강 수운을 통해 성장해 온 역사도시 충주는 경부철도

로부터 비교적 원거리에 있음에도 불구하고 영향을 피해갈 수 없었다. 식민권력의 지역침탈의 시발점이라고 할 수 있는 경부철도 부설로 충주는 상권이 위축되고 지역의 중심성을 상실하면서 쇠퇴의 경로를 밟게 되었다.

## 2. 일본인 세력의 이주와 식민지 도시공간의 형성

### 1) 일본인 세력의 이주와 도시의 분화

조선은 1876년 2월 27일 일본의 강압에 의해 강화도조약을 체결하면서 세계를 향해 문호를 개방하였다. 강화도조약 이전에도 중국 등 주변국과 교류를 하고 있었지만 그동안 전혀 교류가 없던 서구세력과에 대한 문호개방이 시작되었다는 점에서 또다른 세계와의 접촉을 의미하였고 수많은 과제에 직면하게 되었음을 의미하는 것이었다.

1876년 부산이 개항되었고 1877년부터 일본인들의 이주 정착이 시작되었다.[15] 개항초기 부산항에서 일본인들의 통행권역은 간행리정(間行里程)에 의해 10리였으나 임오군란(1882)이후 50리, 1884년에는 100리로 확대되었다. 개항이전에는 동래가 중심이었으나 일본인 거류지가 늘어나면서 일본인 거류지가 시가지의 중심으로 성장하였다. 1879년 7월에는 군사적 측면의 중요성으로 인해 원산이 개항되었고, 1882년에는 인천이 개항하는 등 지속적으로 항구가 문을 열었다.[16]

15) 일본인들이 조선에 들어오기 시작한 것은 강화도 조약 체결41) 이후부터이다. 첫해 부산에 들어온 일본인의 수는 남자가 52명, 여자가 2명으로 54명이었다. 원산이 개항 직후인 1881년에는 한국에 거주하는 일본인의 수가 3,417명이었다. 인천이 개항하는 1883년에는 4,000명, 청일전쟁에서 승리하는 1894년에는 12,303명으로 급격한 증가세를 보였다. 러일전쟁이 개전하던 해인 1904년에는 31,093명으로 증가하였다. 전쟁의 승리로 조선에 대한 일본의 식민지배가 확실시되는 1905년에는 42,460명이 되었다. 이 시기부터일본인의 이주가 급격하게 증가하고 있음을 알 수 있다. 병탄이 되는 1910년에는 일본인의 수가 17만 명까지 증가하여 일본인의 해외이주 인구 중에서 한국으로 이주인구가 최대규모였다. 한국에 일본인이 건너오는 시기는 크게 4단계로 구분할 수 있는데, 제1단계는 강화도조약 이후 청일전쟁 이전이고, 제2단계는 청일전쟁 이후에서 러일전쟁까지 시기이며, 제3단계는 러일전쟁 이후 병탄까지의 시기이다. 위와 같은 시기 구분에서 보는 바와 같이 일본인이 한국에 많이 건너온 시기는 일본의 대륙침략전쟁과 관련이 있음을 알 수 있다(강동진, 1995: 291).

16) 1897년에 목포와 진남포, 1899년에 군산, 마산, 성진이 개항하였고 러일전쟁 직쟁 의주와 용암포가 개항하였다.

개항과정에서 전국의 도시는 많은 일본인들이 거류하면서 형성된 개항장의 새로운 도시들과 지방행정의 중심지로 천년의 역사를 간직한 전통도시로 분화되었다(손정목, 1982;95). 일제의 침략과정에서 항구를 중심으로 성장한 도시들은 전통사회 기반을 무너뜨리는 식민지배의 거점으로 기능하였다. 일본인 세력의 침략의 강화될수록 개항장 신도시는 발전하였고 전통도시들은 쇠퇴의 길을 걷게 되었다.

항구를 통해 한국에 들어온 일본인들은 경부선 경의선 철도가 개통되면서 그들의 활동 영역을 넓히면서 내륙으로 침투해 들어왔다. 철도의 부설은 인구의 이동을 용이하게 하고 식민지도시의 발달을 촉진하는 것이 일반적이다. 일제는 경부철도를 부설하면서부터 일본인 이주를 위한 치밀한 계획을 세웠다. 철도 연선에 밀려들어온 일본인들은 상업에 종사하였다.[17] 도시 중심지의 땅을 헐값에 사들이거나 전당포 고리대금업 등의 방법을 통해 부를 축적하였다. 이들은 시장중심지에서 조선인 상인들을 밀어내고 상권을 장악하였고 주도권을 행사함으로써 철도연변은 강제병탄 이전에 이미 일제의 식민지배 거점으로 변화하였다(정재정, 1982: 158-166).

경부철도 연변 도시 중에서 충청북도와 가장 밀접한 연관관계를 갖고 있는 도시는 조치원(鳥致院)이다. 조선시대 연기현의 변두리 지역인 조치원은 작은 시장이 있었고 넓은 들 가운데 곳곳에 작은 농가가 여기저기 드문드문 있는 작은 벽촌에 불과하였다. 조치원은 1901년 경부선 철도의 측량대 일행이 머물면서 알려지게 되었고 일본인의 거주가 시작되었다. 1904년 철도가 완성되어 1905년 개통시 조치원에 역이 설정되면서 철도연변의 식민지 신도시로 부각되었다(연기향토사연구소, 2004: 23-29).

일본인들의 이주가 증가하면서 1906년 조치원심상소학교가 설립되었다. 인근의 신탄진, 부강, 천안, 성환의 일본인들이 조치원심상소학교를 다닌 것으로 보아 일본인 이주 초기부터 조치원이 철도연변의 중심지로

17) 철도가 상업에 미치는 영향은 ①철도의 발달은 상업의 발달을 초래하고, ②철도의 발달은 상업을 용이하게 하며, ③철도의 발달은 상업을 안전하게 한다. ④철도의 발달은 상업의 중개적인 화폐, 수표 등의 움직임을 용이하게 하고 이들의 중개물은 상업상 중대한 역할을 맡게 되며, ⑤철도의 발달은 상업의 중개자인 각종의 상업을 집중시키고, ⑥철도의 발달은 투기상업을 발달시키다(배기완, 1973).

성장하고 있음을 알 수 있다. 1911년 연기군청이 남면 연기리에서 조치원으로 이전하고, 1914년 행정구역이 통폐합되면서 조치원리가 설치되었다. 1917년에는 면제시행과 더불어 지정면(指定面)으로 조치원면이 되었다. 1917년8월 충북선 부설이 허가되었고 1921년 11월1일 조치원에서 청주에 이르는 충북선이 개통되었다. 1924년에 조개천 개수공사가 착수되었고 1926년에는 조천교가 가설되었다. 1930년에는 조치원읍으로 승격되어 식민 도시로 면모를 갖춰나갔다(최원희, 2012: 109-111).

일제 시기 식민지 도시 조치원은 충청북도의 관문(關門)으로 인식되고 있었다. 행정구역상으로 충청남도에 속해 있어 정치, 행정적인 측면에서 충청남도에 속하고 있었으나 경제적인 측면에서는 오히려 충청북도와 밀접한 관계를 갖고 있었다. 조치원은 충북의 내륙까지 식민세력이 침탈을 가능하게 하는 식민지 세력의 1차적인 거점이었다. 내륙 침탈을 위해 개발되고 성장하였으며 일본세력과 상품이 침투하는 기점의 역할을 담당하였다.

일본인들은 청주, 괴산, 음성의 경로를 거쳐 충주까지 침탈해 들어왔으며 내륙의 생산물 이출과 인적 물적 수송의 편리를 위해 조치원으로부터 내륙으로의 도로와 철도의 개발이 본격화되었다. 일제는 한국 침략의 도구로서 경부선 철도를 부설하면서 효율적인 식민지 침탈을 위하여 철도 연변도시로 행정중심지를 옮기려고 하였다. 경부선 조치원역에서 비교적 가까운 거리에 위치한 청주는 일제의 식민지배정책에 부합하는 요소를 어느정도 가지고 있었다. 청주는  충주에서 관찰부를 이전해 오고 식민지도시로 성장하면서 발전의 전기를 마련하게 되었다.

## Ⅳ. 지방구역 정리와 충청북도관찰부 이전의 식민성

### 1. 지방구역 정리의 침략성

일제는 러일전쟁 개전과 함께 한국에 대한 침략야욕을 노골화하였다. 1904년 2월에 체결된 한일의정서는 그 야욕을 드러내는 첫걸음이었다. 1905년 11월 다수의 병력을 진주시킨 가운데 을사늑약이 조인됨으로써 대한제국은 외교권을 상실하고 일본의 피보호국으로 전락하였다. 을사늑

약으로 일제는 보호국을 지도ㆍ보호ㆍ감시한다는 구실아래 1906년 통감부를 설치하였다. 통감은 외교에 관한 사항만을 관리하게 되어 있었으나 실질적으로 일반 시정으로부터 군대동원까지 가능하였기 때문에 국가의 통치권을 점차 통감부가 장악하게 되었다.

일제는 제1차 한일협약을 체결라면서 화폐정리사업을 단행하여 한국의 경제구조를 일본의 경제침략에 용이하게 고치면서 지방에 농공은행과 지방금융조합을 설치했던 사례에서 보듯이 중앙을 장악해가는 과정에서 지방을 확고히 지배하기 위한 다양한 조치를 취하였다(최재성, 2005; 124). 일제는 통감부 설치 전후 시기부터 지방제도 개편에 착수하였다. 1906년 통감부는 내부에 지방조사위원회를 설치하여 13도를 9성으로 줄이고 345개군을 170개군으로 감축하고 관찰부를 도내 중앙의 군으로 옮기는 군현폐합안(郡縣廢合案)을 작성하였고(도면회, 2002 ; 41 : 윤해동, 1997;380), 이를 통해 군현통폐합을 단행하려고 하였다.

그러나 합군계획이 알려지면서 대대적인 반대 여론이 형성되고 언론 또한 부정적인 입장을 피력하자(대한매일신보, 1906. 3.2;황성신문, 1906. 7.24) 군폐합 계획은 철회되었다. 군폐합 논의는 한국인 7인과 일본인 2인으로 구성된 지방제도조사소를 설치하여 계속 논의하였다. 13도 경계는 그대로 두고 부군을 219개로 감축하고 월경지와 두입지를 정리하는 것을 내용으로 하는 계획안이 마련되었으나 반대로 여론에 부딪히면서 월경지와 두입지를 정리하는 것으로 귀결되었다.

비입지(飛入地)는 군현의 행정구역이 다른 군현을 넘어들어가 위치한 행정구역으로 월경지(越境地), 비지(飛地)라고도 한다. 두입지(斗入地)는 군현(郡縣) 간의 경계가 서로 복잡하게 얽혀서 굴곡이 심한 지역을 말하며, 견아상입지(犬牙相入地)라고도 한다.[18] 전국에는 214개의 두입지와 102개의 월경지 등 총 316개의 대상지역의 산재하고 있었다. 경남 진주의 경우 21개면, 전남 남원 16개면, 경기 수원 13개면, 충북 충주 13개면 등 대상지역에 대읍들이 포함되어 있었다. 1906년 9월 24일부터 칙령 49조로 〈지방정리건〉 이 발표되고 10월1월 부로 시행되었다. 조선후기 충주목에는 38개면에 346개 동리가 존재하였다.

18) 비입지와 두입지에 대해 칙령 제49호 제2조에는 "飛入地는 甲郡土가 越在乙郡한 者를 謂함이니 仍屬土在郡하며 斗入地는 丙郡土가 侵入丁郡한 者를 謂함이니 移屬附近郡함이니라"라고 정의하고 있다.

〈표－4〉 충청도읍지(1898)에 나타난 충주목의 면리수

| 면 명 | 동리수 | 면 명 | 동리수 | 면 명 | 동리수 | 면 명 | 동리수 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 덕산면 | 10 | 신석면 | 9 | 지내면 | 7 | 가차면 | 7 |
| 살미면 | 11 | 신이면 | 8 | 법왕면 | 9 | 동량면 | 17 |
| 감물면 | 7 | 금목면 | 11 | 두의면 | 6 | 유등면 | 9 |
| 불정면 | 8 | 맹동면 | 11 | 생동면 | 9 | 이안면 | 9 |
| 소파면 | 5 | 소탄면 | 4 | 감미면 | 7 | 금천면 | 9 |
| 사이면 | 4 | 대조면 | 7 | 거곡면 | 9 | 율지면 | 8 |
| 주류면 | 7 | 사다면 | 6 | 복성면 | 8 | 북변면 | 18 |
| 덕 면 | 9 | 천기면 | 6 | 가흥면 | 7 | 남변면 | 24 |
| 노은면 | 11 | 소태면 | 10 | 산척면 | 10 | 합계 (38면) | 346 |
| 앙암면 | 7 | 엄정면 | 13 | 금생면 | 10 | | |

지방구역 정리에 의해 충주목의 면의 수가 대폭감소하게 되는데 두입지, 비입지와 정리되는 지역은 〈표－5〉와 같다. 조선후기 이래 38개면이 존재하였으나 지방구역 정리로 충주 전체 면의 3분의 1에 해당하는 13개면이 음성군과 괴산군으로 이속됨으로써 대읍이던 충주의 규모는 크게 축소되었다.[19]

19) 조선후기 38개면에서 1906년 지방구역정리에 의해 충주군은 25개면으로 축소되었다. 1913년 10월에는 다른 군으로 옮겨 갈 것이 예정된 5개면을 제외한 20개면으로 축소되었고, 1914년 면통폐합으로 최종 13개면으로 확정되었다.

〈표-5〉 충주의 지방구역 정리현황[20]

| 지 역 | 두 입 지 | 비 입 지 | 정리되는 지역 |
|---|---|---|---|
| 충 주 | 금목면 생동면 맹동면<br>법왕면 소탄면 지내면<br>대조곡면 두의곡면<br>사다산면 천기음면<br>감미동면 거곡면[21] | | 음성군 |
| | 불정면 | | 괴산군 |

행정구역 개편은 군과 면의 크기가 균등하지 못한 것에 대한 문제점이 지적되고 있었기 때문에 근대적 행정을 위해 꼭 필요한 개혁이었다. 그러나 일제가 주도한 행정구역 개편은 침략의 편의와 효율적인 통치를 위한 식민성을 내포하고 있다는데 문제의 심각성이 있었다. 일제는 경부선 철도의 노선을 결정하면서부터 회덕, 조치원 등의 철도연변 지역을 우대하는 방침을 정하였다. 이는 일본인들의 이주가 활발할 것으로 예상되었기 때문에 당연한 조치라고 할 수 있으며 경부선철도에서 벗어난 전통적인 대읍이었던 공주, 충주, 진주 등의 규모는 지방행정구역 정리로 크게 축소되었다.

일제의 침략을 위한 경부선 철도 부설은 전통적으로 수운을 통해 수천년간 발전을 지속해온 지역의 중심도시들을 위축시키고 식민지지배의 거점도시들이 성장하게 계기가 되었다. 회덕은 지방행정구역정리로 공주군에 속해 있던 구즉·탄동·천내·유등천·산내 등 5개면과 청주군의 월경지인 주안면, 문의군의 월경지인 평촌 등 6개 면을 귀속시켜 구역을 급속히 확장시키면서 식민지도시로 성장하였고 오늘날의 대전으로 발전하는 발판을 마련하였다(도면회,200;44). 1906년 지방행정구역정리는 경부선을 중심으로 지역을 재편하려는 일제의 식민지 지배정책을 뒷받침하는 인의적인 조치라고 할 수 있으며 관찰부의 이전은 그 결정판이라고

20) 충주지역의 경우 덕산면이 비입지이나 정리대상 지역에 포함되지 않았다.

21) 1914년 행정구역 개편으로 금목면과 법왕면은 금왕면으로, 소탄면 대조곡면 사다산면은 대소면으로, 천기음면 지내면 두의 곡면은 삼성면으로, 감미동면과 거곡면은 감곡면으로, 생동면은 무극면과 합쳐져 생극면이 되었다(음성군지, 2008).

할 수 있다.

## 2. 충청북도 관찰부의 이전과 그 영향

경부선 철도 부설이후 일제는 효율적인 식민지 침탈을 위해 철도 연변으로 도청소재지를 옮기려고 하였다. 경부선이 개통되던 해인 1905년 8월에 관찰부 이전이 추진되었다. 관찰부 이전과 관련된 소식이 충주지역에 알려지면서 농민, 상민, 관속 등 수천명이 집단행동에 나섰다. 상인들은 상점을 닫고 반대에 참여하였고 해산요구에 응하지 않았다(황성신문, 1905. 8. 22; 황성신문, 1905. 8. 24). 정부는 근거 없는 일이라고 무마하면서 일단락된 것처럼 보였지만, 1906년 충주재무관 보고에서 청주의 금융, 화폐, 농민경제, 상공업 분야의 발전을 폭넓게 소개하는 것으로 보아(황성신문, 4. 18; 황성신문, 4. 9) 관찰부이전이 계속 추진되고 있었던 것으로 보인다.

일제의 침략이 가속화 되던 1908년 충청북도 관찰부가 충주에서 청주로 전격 이전되었다. 1896년 13도 개정에 의해 충주가 충청북도의 도청소재지가 된지 12년이 되는 해로 5월 25일(융희 2년) 관찰도 위치 개정으로 확정되었고 함경북도 관찰부 관찰부도 이때 영변에서 의주로 옮겼다.[22] 충청북도 서기관 신곡탁남(神谷卓男)이 통감부에 관찰부의 이전을 건의하고 통감부가 승인하자 두명의 소속 동료에게만 알리고 다른 관리들에게는 비밀을 유지한 채 몰래 보따리를 챙겨 청주로 향하였다는 기록으로 보아 관찰부의 이전이 철저히 비밀을 유지하고 은밀한 상태로 진행되었음을 알 수 있다. 통감부가 비밀작전을 전개하듯이 관찰부를 이전한 것은 관찰부이전에 충주군민의 강력한 저항 또한 하나의 원인으로 작용한 것으로 보인다.

『청주연혁지』(1923)에는 충청북도 관찰부의 이전이 충청북도 서기관 신곡탁남(神谷卓男)이 제안하고 내부차관의 재량에 의해 결정된 것으로 보고 있다. 한일신협약에 의해 일본인 고문이 내무차관으로 임명되어 있고 도의 관찰사 밑에 서기관을 설치하여 일본인을 임명하였기 때문에

22) 칙령제30호. 융희 2년 5월 25일. 함경북도 관찰부는 1896년 13도 개편당시 정주에 정하였고, 다음해인 1897년 영변으로 이전하였다가 다시 1908년 5월 25일 의주로 옮겼다.

조선통감-내무차관-각도서기관으로 일본인 관료에 의한 지배체제의 일원화가 완성되어 있었다. 따라서 관찰부의 이전과 같이 식민지배의 기본방향을 결정하고, 도시 및 주변지역의 발전에 지대한 영향을 미치며, 사회적 이목과 관심이 집중되어 있는 관찰부의 이전을 일개 도의 서기관의 주도로 이루어졌다고 하는 것은 그 계획의 치밀함과 주도 면밀함을 고려할 때 일제의 기만적 술책이라고 할 수 있다. 오히려 최고 통치권자인 조선통감이 결정하고 통감부의 차관과 충청북도 서기관 신곡탁남(神谷卓男)이 담당자가 되어 실행에 옮겼다고 보는 것이 타당하다고 할 수 있다.

충청북도 관찰부의 이전을 주도한 것으로 알려진 신곡탁남(神谷卓男)은 〈이유서〉 (大態彌三郎, 1923)에서 충주가 관찰부 소재지로 부적합한 이유로 지리적으로 충청북도 동북쪽에 위치하여 각 군의 화물집산지로서 가치가 미약하고, 산악이 험준하여 길을 내기 어렵고, 경부철도의 지선을 충주로 연장하는 것이 수지타산이 맞지 않아 계획이 곤란하며. 서울로부터 험준한 산길 200리, 조치원으로부터 구불구불한 교통 200리에 위치하여 관찰부로 적합하지 않다고 하였다. 정치적으로 충청북도의 동북방에 치우쳐 있어 정치적 중심성이 미흡하고, 반란을 도모한 무리들의 근거지이었기 바람직하지 않다고 주장하였다. 경제적으로 토지가 비옥하지 못하고 미곡의 품질이 열등하며 특산물이 없고, 5일마다 열리는 시장의 모이는 인원수도 적고 경부선 부설이후 지리적 가치를 상실하여 경제적으로도 한도의 수부가 될 수 없다고 주장하였다.

그러나 신곡탁남(神谷卓男)의 주장의 일부분이 타당한 측면이 있으나 충주가 남한강 수운과 육로가 발달한 교통의 중심지로 충청도의 정치 경제 사회 문화의 중심지로 성장하였고, 조선후기이래 상거래의 발달로 대도읍으로 성장하였고 이를 바탕으로 23부체제에서 충주부로, 13도체제에서 충청북도의 관찰부로 선정된 점을 고려하면 관찰부 이전이유는 기만적이고 피상적인 판단으로 보인다. 정치적 경제적 중심성이 부족하고 교통이 불편하기 때문에 관찰부를 이전한 것이 아니고 일제의 식민지배 정책에 의해 관찰부가 이전하고 이로 인해 도시의 쇠퇴가 가속화되었다고 할 수 있다. 관찰부가 어디에 위치해야 하는 것은 관찰부의 지역성과 역사성, 그리고 관찰부의 성장잠재력과 주민편익의 고려 등 다양한 요인

을 고려해야함에도 불구하고 식민지배의 편의성과 효율성만 중시한 신곡탁남(神谷卓男)의 주장은 침략한 왜곡되고 편협한 시각이라고 할 수 있다.

경부선 철도가 개통됨에 따라 일본인들의 시각에서 충주는 교통이 불편한 오지(奧地)로 인식되었다.[23] 기회가 있을 때 마다 충청북도 관찰부인 충주의 정치적 경제적 지리적 취약성을 의도적으로 지적한 것으로 보아 경부선철도가 부설되면서부터 관찰부 이전계획을 세우고 기회를 엿보았던 것으로 보인다. 관찰부이전에 영향을 준 또다른 요인은 의병전쟁이다. 을미의병전쟁으로부터 시작하여 충주를 중심으로 전개된 을사의병, 정미의병전쟁은 일제에게 많은 부담을 주었고 이른 시점에 충주에서 청주로 관찰부를 이전하는 요인이 되었다.

통감부 시기부터 시작된 관찰부 이전은 강제 병탄 이후에도 계속되어 철도연변으로 이전되었다. 경기도청이 수원에서 경성으로(1910. 10. 1), 함경북도 도청이 경성에서 나남으로(1920. 10. 27), 평안북도 도청이 의주에서 신의주로(1923. 11. 7)로 옮겼다. 그리고 경상남도 도청이 진주에서 부산으로(1924. 12. 8) 옮겼고, 충청남도 도청이 공주에 대전으로(1932. 6. 7.) 이전하였다(손정목, 1996: 494-571). 앞의 세 도시의 도청 이전이 조용히 진행된 데 비해 진주와 공주의 경우 강력한 이전 반대운동이 전개되었다. 이전 반대 운동은 진주의 경우 조선인 관변세력, 일본인 이주민, 사회운동 세력 등 다양한 집단이 참여하고 있으므로 획일적으로 일제에 대한 저항으로 볼 수 없다(김중섭, 1996: 235-241). 이전 반대에 대해 일제는 회유, 억압, 무마책으로 대응하였다.

충주의 경우 이전 반대가 크지 않았던 것은 한말 일제침탈로 인한 혼란으로 관찰부 이전에 대한 관심이 적었고 급작스런 이전으로 반대운동을 벌일 여력이 없었기 때문이라고 할수 있다. 또한 관찰부 이전으로 충청북도 중심도시의 위상이 상실되는 것을 받아들일 수 없지만, 한편으로는 이미 1890년대말 이후로 일본인 관료와 일본인들 중심으로 관아가 움직이고 있었으므로 일제에 대한 거부감으로 인해 관찰부 이전에 대한 반감이 약화되었다고 할수 있다. 일본인들의 경우 러일전쟁을 전후하여

23) "서울로부터 험준한 산길을 따라 280리(112㎞) 조치원으로부터 구불구불한 교통로를 따라 200리 (80㎞) ~"(大態彌三郎, 1923)에서 보듯이 경부선에의 접근성이 떨어지는 충주를 오지로 보고 있다.

충청북도관찰부 소재지라는 정치적 경제적 이점으로 인해 충주에 정착하였기 때문에 관찰부 이전은 일본인들의 이해관계에 직접적인영향을 주는 요인이었지만 아직 일본인 세력이 미약하였기 때문에 반대 목소리를 내지 못했던 것으로 보인다.[24)]

## Ⅴ. 맺는말

조선시대 내륙 수운과 육로를 중심으로 형성된 지역체계는 개항이후 경부선철도가 부설되면서 개항장과 철도연변의 일본인들에 의한, 일본인들을 위해 새로이 성장한 식민지도시를 중심으로 한 지역체계로 재편되었다. 이 연구는 고대로부터 지속적으로 성장한 남한강 수운을 중심으로 한 지역체계가 일제의 식민지배정책에 의해 경부선 철도를 중심으로 한 지역체계로 재편되면서 남한강 유역의 중심도시 충주가 어떠한 원인과 과정을 통해 지역 중심성, 행정 중심성을 상실하고 도시의 성격이 변화하게 되었는지를 살펴보았다.

개항이후 충주는 1895년 갑오개혁에 의한 23부체제에서 충주부의 관찰부가 되었고, 1896년 광무개혁에 의해 13도체제로 개편되면서 충청북도의 관찰부가 되었다. 일제가 대륙침략과 경제적 침탈을 위한 경부선철도를 부설하면서 수운을 중심으로 한 지역체계가 철도를 중심으로 한 지역체계로 재편되었다. 남한강 수운의 중심도시 충주는 경부선 철도로부터 비교적 원거리에 위치하고 있음에도 상권이 위축되고 지역중심성을 상실하면서 쇠퇴의 경로를 밟게 되었다.

일제는 식민지 침략의 도구인 경부선 철도를 부설하면서 비교적 경부선 철도와 가까운 거리에 위치한 청주로 관찰부를 이전하려고 하였다. 통감부 설치 후 시행된 지방구역 정리로 충주군의 13개면이 다른 지역으로 옮겨가면서 대도읍의 면모를 상실하게 되었다. 1908년 일제의 치밀하고 주도면밀한 계획에 의해 충청북도 관찰부가 충주에서 청주로 이전하면서 지역중심도시로서의 위상을 상실하게 되었다.

24) 관찰부 이전 1년 이후인 1909년 8월 현재 충주 지역 일본인은 63호에 156명이었고, 충청북도에는 663호에 1,769명이었다.

경부선 철도부설, 지방구역정리, 충청북도 관찰부 이전 등 일제의 식민지배정책으로 충주는 정치적·경제적·행정적인 지역중심성을 상실하고 도시의 위축과 쇠퇴가 가속화되면서 지방의 중소도시로 전락하는 시발점이 되었다. 청주는 경부선 철도부설로 인한 교통발달의 이점으로 상업이 발달하고 충청북도 관찰부의 이전으로 지방행정 중심지로 부상하면서 충청북도의 정치·경제·행정의 중심지로 발전하는 기틀을 마련하게 되었다.

충주로부터 청주로 충청북도 관찰부를 비롯한 행정관청과 관련시설이 이전하면서 충주지역의 인구가 감소하고 도시발전의 기회와 가능성이 점차 상실되었다. 지역중심도시로서의 위상을 상실하면서 가깝게는 충북지방의 도시들과 멀게는 경기남부, 강원남부 도시의 생활권이 충주로부터 이탈하면서 점차 평범한 지방도시로 변모해 가게 되었다.

반면에 충주로부터 도청을 이전 한 청주는 일본인들의 이주가 증가하고 시가지가 확대되었다. 7월 3일에는 충청북도재판소가 청주로 이전하고,[25]7월5일에는 청주진위대 병사(兵舍)를 관찰부로 사용하여 관찰사가 집무를 시작하였다(황성신문, 1908. 7. 5; 대한매일신보, 1908. 7. 7). 1909년 8월 9일에는 세입세출처리순서를 개정하여 충주금고를 청주금고로 개정하였다.[26] 국고금 위탁출납사무 및 한국국고금출납 보관사무처리업무를 개정하는 등 관찰부 이전에 따른 후속조치가 이루어지면서 충청북도의 관찰부로서 위상을 정립하게 되었다.

일제강점기에 들어서 경부선철도와 충청북도 도청소재지인 청주로 부터의 정치적·경제적·행정적 영향력이 보다 확대되면서 일제침략초기인 개항기에 형성된 지역체계와 이로 인한 도시의 성격은 일제강점기 내내 보다 강화되었다.

25) 법부령고시 제5호 충청북도 평안북도재판소 이전하는 건.

26) 탁지부령제 22호 1909. 8. 9.

# 참고문헌

김경열(2003). 통신사 한양-부산간 사행로 분석 및 관련시설·경과도시 특성. 연세대학교 대학교 석사학위논문.

김윤미(2011). 개항기 구미세력에 의한 국토 및 지역체계의 변화. 한양대박사학위논문.

김종헌(2006). 20세기초 철도부설에 따른 우리나라 도시구조의 변화에 대한 연구. 한국철도학회논문집 제9권 제4호.

김종혁(2003). 조선시대 행정구역의 변동과 복원. 문화역사지리 제15권 제2호.

도면화(2002). 한말일제초 지방제도 변화와 충청남도의 탄생. 「지역학연구」 대전대학교지역협력연구원.

박천홍(2003). 매혹의 질주, 근대의 횡단. 산처럼.

손경희(2010). 1910년 경부선 개통과 도시성격의 변화-경상북도 김천사례를 중심으로. 호서사학회.

손정목(1882). 개항기 한국 도시사회경제사연구. 일지사.

손정목(1992). 한국지방제도·자치사 연구(상). 일지사.

손정목(1996). 일제강점기 도시사회상 연구. 일지사.

송규진(2001). 일제식민통치초기 대전의 발달과 도시화 과정에 대한 연구. 「지역개발연구」 8.

왕현종(2003). 한국 근대국가의 형성과 갑오개혁. 역사비평사.

윤해동(1997). '통감부설치기' 지방제도의 개정과 지방지배정책. 「한국문화」 규장각학국학연구소.

이용상(2009). 철도가 가져온 사회경제적 변화에 관한 정성적 연구. 한국철도학회.

이정은(1992). 일제의 지방통치제제의 수립과 그 성격. 「한국독립운동사연구」 제6집

이철우(2003). 일본의 철도부설과 한국민족주의의 저항. 고려대평화연구논집.

전홍식(2010). 일제침략과 강점시기 충주지역사. 한국학술정보.

전홍식(2016). 식민통치전략과 도시공간의 변화. 한국교통대박사학위논문

정재정(1999). 일제침략과 한국철도. 서울대학교.

정재정(1982). 한말·일제초기(1905~1916)철도 운수의 식민지적 성격(상)(하). 한국학보 제8권.

최재성(2005). 일제의 조선 지방지배정책과 수원, 수원학연구 제2호.
홍금수(2007). 근대형 지역구조로의 이행과 지역패권의 선점을 위한 도시담론의 동원. 문화역사지리제 19권.
村上友次郎(1914). 最近之忠州.
金谷雅城(1916). 忠州發展誌.
大態彌三郎(1923). 淸州沿革誌.