

부평의 산업과 사회

부평, 도시가 되다

제 3
|
1 권



일러두기

1. 편찬 기본방향

- 이 책은 부평 지역의 역사, 문화, 경제 등 전반적인 내용을 집대성한 기록이다.
- 이번 편찬에서는 독자의 가독성과 이해를 높이기 위하여 주제별로 총 8권으로 편성하였고, 특히 부평 지역의 근현대사를 대폭적으로 추가하였다.
- 또한 부평구 내에 위치한 미군기지 캠프 마켓의 반환을 계기로, 그 전신인 일제강점기 인천육군조병창의 역사를 대한민국 역사 상 처음으로 밝혀낸 권으로 편성하였다.

2. 서술 대상 지역과 시기

- 서술 대상 지역은 현재 행정구역인 인천광역시 부평구를 원칙으로 하였다. 단, 필요에 따라 분구하기 이전의 계양구, 서구를 포함하여 서술하였다.
- 서술 대상 시기는 선사시대부터 2019년까지를 원칙으로 하고, 필요한 경우 2020년 이후의 내용도 수록하였다.

3. 본문서술

- 본문은 한글 사용을 원칙으로 하되, 한자를 쓰는 경우 괄호 안에 병기하였다.
 - 연대는 서기를 원칙으로 하고, 필요한 경우 괄호 안에 왕력을 표기하였다.
 - 구술 증언자료의 경우 증언자가 발음한 내용을 가능한 한 그대로 수록하였다.
 - 그 밖의 세부적인 집필방법은 국립국어원, 학회, 정책연구기관 등의 집필요령을 반영한 집필요강에 따랐으며, 집필에 통일성을 기했다.
 - 각 권마다 해당 주제에 대한 이해를 돕기 위해 총설을 작성하였고, 각 장마다 필요에 따라 들어가는 말과 마무리 글을 배치하였다.
-



목차

총설

제1장 경인시가지계획

제1절 _ 지방계획론·국토계획론의 도입과 경인 지역	021
1. 일제 말기 지방계획론과 국토계획론	
2. 조선 국토계획론과 경인 지역의 위상	
제2절 _ 경인시가지계획의 배경과 전개	031
1. 중일전쟁 발발과 경인 연계 개발 논의	
2. 경인시가지계획의 입안 과정과 내용	
3. 경인시가지계획의 전개와 부평지구	
제3절 _ 광역도시권 구상과 경인시가지계획의 수정	045
1. 경성 중심 광역도시권 구상의 배경과 내용	
2. 경인시가지계획의 수정과 광역도시권 구상의 유산	

제2장 일제강점기 군수공업도시 부평

제1절 _ 부평의 산업구조를 바꾼 일본 제국주의와 독점자본주의	062
1. 일본의 식민지 조선공업화 정책과 전진기지 구축	
2. 일본의 식민지 조선공업화 정책이 가져온 부평의 변화	



제2절 _ 부평에 자리한 군수공장	070
1. 부평평야에 조성한 공업단지	
2. 1930년대 부평의 군수공장	
제3절 _ 아시아태평양전쟁의 확산, 군수공장의 변천	088
1. 일본의 대미전쟁과 한반도의 공출	
2. 태평양전쟁 발발 후 부평 군수공장의 변화	

제 3 장 도시 인프라의 조성

제1절 _ 부평, 도시가 되다	125
1. 촌락에서 도시로, 부평의 변화	
2. 경기도 공업용지 조성사업	
3. 소화토지구획정리사업	
제2절 _ 수도와 전기의 보급	149
1. 경기도 공업용 수도 부설	
2. 인천부 부평지구 수도 및 배수간선 부설공사	
3. 부평변전소와 한강수력발전	
제3절 _ 교통망의 확충	169
1. 도로망의 확충	
2. 경인철도 부평역과 철도 인입선	

제 4 장 부평의 노무자 주택 : 1940~1950년대를 중심으로

제1절 _ 부평의 공업도시화와 노무자 주택의 건설	186
1. 부평의 공업도시화	
2. 노무자 주택 건설계획	

제2절 _ 군수산업체의 노무자 주택	193
1. 히로나카상공 사택(미쓰비시제강 사택)	
2. 도쿄제강 사택(검정사택)	
3. 국산/디젤 자동차 사택	

제3절 _ 조선주택영단의 노무자 주택	216
1. 형성배경	
2. 산곡동 노무자 주택의 형성과 변화	

제4절 _ 관사와 부영주택	229
1. 철도 관사	
2. 부영주택	

제5절 _ 해방 이후 부평의 노동자 주택	238
1. 다다구미(多田組) 판자촌	
2. 산곡동 화랑주택	

제 5 장 「조선시가지계획령」 제10조 허가에 의한 철에 나타난 부평의 도시화

제1절 _ 부평의 도시화와 「조선시가지계획령」 제10조 허가에 의한 철	253
1. 인천과 경인 지역의 도시화	
2. 「조선시가지계획령」 제10조에 의한 허가신청서류철	

제2절 _ 허가철에 나타난 기반시설과 건축물	265
1. 도시기반시설	
2. 공공시설	

제3절 _ 문서로 살펴본 점포겸용주택의 유형	280
1. 지구 내 위치에 따라 나타난 건축의 전형	
2. 도면에 나타난 건축의 전형	
3. 그 밖의 건축	

총설

배 성 수(인천시립박물관 전시교육부장)



2019년 말 기준 부평구는 인천광역시 10개 구·군 중 서구(557,415명)와 남동구(545,131명)에 이어 세 번째(526,126명)로 인구가 많은 곳이다. 또한, 한국GM 부평공장 등 각종 공장이 밀집해 있는 공업도시인 동시에 지하도상가를 비롯해 인천에서 유동 인구가 가장 많고 변화한 상업도시이기도 하다. 불과 80여 년 전만 해도 논과 밭이 펼쳐진 한적한 농촌 지역에 지나지 않았던 부평이 인천을 대표하는 산업도시로 발돋움하는 데 기틀을 마련한 것은 지리적 위치와 편리한 교통수단, 그리고 이곳에 들어선 산업시설이다.

부평 지역은 인천항과 수도 서울 사이에 위치하고 있어 사람과 물자의 이동이 활발하였고, 현재는 두 공간을 연결하는 경인철도와 경인고속도로가 남과 북을 지나고 있다. 아울러 일제강점기 말 이곳에 들어선 군수공장과 1960년대 조성되기 시작한 수출공업 단지는 부평구가 산업도시로서의 성격을 형성하는 데 지대한 영향을 끼쳤다. 이와 같은 입지 조건으로 인구가 지속적으로 유입되었고, 그들의 생활에 필요한 주택과 학교, 관공서 등 관련 공공기관이 들어섰으며 시장, 상가와 같은 상업시설이 밀집하게 되었다.

전통 시대 부평은 부평도호부에 속한 대정면과 마장면에 해당하는 지역으로 인천도호부와 경계를 이루었다. 1883년 개항과 동시에 근대 도시로 성장해갔던 인천과 달리 부

평은 일제강점기였던 1930년대까지도 전통적인 촌락의 모습을 유지하고 있었다. 근대의 산물인 철도가 놓이고 부평역이 설치되었지만, 농업활동이 주(主)인 부평 지역의 산업구조는 크게 달라지지 않았다.

부평의 산업구조에 변화가 일어나고, 그에 따라 도시화가 시작된 것은 국제 정세가 불안하던 1930년대 말부터다. 중일전쟁 이후 조선에 대한 일본 정부의 식민지 정책은 전쟁 수행을 지원하기 위한 군수기지 건설을 목표로 하였다. 특히 조선총독부는 경성과 인천 사이 너른 별판에 위치한 부평을 주목하였다. 평탄한 농지가 대부분인 부평 지역의 지형은 대규모 공장을 조성하는데 적합하였다. 게다가 인천항과 조선 제일의 소비도시 경성에서 철도로 한 시간 이내에 오갈 수 있어 자재와 생산품의 운송이 용이했을 뿐만 아니라 인력 수급에도 유리하였다. 이러한 이유에서 1930년대 말부터 부평역 인근으로 인천육군조병창을 비롯한 일제 독점자본의 군수공장이 터를 잡았고, 경기도에서는 산곡동과 청천동 일대에 공업용지를 조성하기 시작하였다. 조선총독부는 ‘경인일체화(京仁一體化)’를 슬로건으로 내세워 경성과 인천을 하나로 잇는 경제블럭을 조성하기 위해 경인시가지계획을 공포하였다.

일련의 정책에 따라 1940년에 접어들면서 부평은 농업생활을 영위하는 촌락의 모습에서 대형 군수공장이 늘어난 산업도시로 변모해갔다. 부평역 인근 주변 인천육군조병창을 비롯한 각종 무기와 군수품 생산 공장이 하나둘 들어서면서 부평평야는 회색빛 건물들로 채워졌다. 특히 조선총독부가 공포한 경인시가지계획에 따라 부평 지역은 ‘일단의 공업용지 조성 및 일단의 주택지 경영사업’ 지구로 지정된 데 이어 부평역 동남쪽 일대가 ‘소화택지구획정리사업’ 지구로 지정되면서 본격적인 시가지 개발을 시작하였다.

경인시가지계획에 따라 크고 작은 공장이 생겨나면서 시설 가동에 필요한 공업용 수도와 전기가 보급되었고, 현장에서 근무할 노무자들이 부평으로 모여들면서 인구도 급증하였다. 전국 각지에서 모인 노무자들의 거처를 위한 주거시설도 곳곳에 지어졌다. 히로나카(弘中)상공, 동경자동차공업, 동경제강 등 비교적 큰 규모의 회사들은 직접 사택을 조성하였고, 조병창 노무자를 위한 경인기업 주택과 같이 민간에서 건설한 주택과 인천부, 조선주택영단 등 공공기관에서 보급한 관영주택 등 다양한 형태의 노무자 주택이 부평 지역에 들어섰다.

이와 함께 도시화 과정의 기본 골격이 되는 가로망도 정비되기 시작하였다. 경기도에서 시행했던 공업용지 조성사업과 인천부에서 추진한 토지구획정리사업은 경인시기 계획에 따라 공장 부지와 택지 및 상업용지를 조성하는 사업이었지만, 가로망 정비도 중요한 사업 내용 중 하나였다. 부평역 앞에 광장과 로터리가 조성되었고, 이를 기준으로 동·서·북쪽으로 향하는 도로가 신설되었다. 이 도로는 현재까지 부평구의 도로 중심축으로 작용하고 있다. 한편 조선총독부가 김포군 양서면 방화리의 신경성 비행장에서 인천항까지 건설했던 자동차 전용도로, 일명 국방도로 노선 중 일부가 부평 지역을 지나는 것으로 계획되었다. 각종 군수공장이 들어선 부평 지역과 해당 도로를 연결시켜 인천항과 비행장으로 자재와 생산품을 신속하게 운송하기 위해서였다.

그러나 중일전쟁이 태평양전쟁으로 확대되면서 자재의 수급과 인력의 확충이 어려워졌고, 이러한 시대 상황은 부평 지역에서 추진되고 있던 모든 건설 사업에 지장을 주었다. 경기도와 인천부에서 추진한 공업용지 조성사업과 토지구획정리사업은 준공기한 연장을 거듭하다가 광복을 맞이하였고, 조선총독부에서 직접 건설 중에 있던 국방도로 역시 광복 때까지 준공하지 못하였다. 공업 용지를 조성하였다 해도 공장을 짓지 못한 채 방치된 땅이 많았고, 공업용수를 공급하기 위한 송수관 등 수도설비와 전기를 보급하던 송전선로도 제대로 운용할 수 없었다. 부평 지역은 촌락의 모습에서 벗어나 도시화되어 가고 있었으나, 전쟁 국면에서 자재와 인력의 부족으로 대부분의 건설 공사가 지연되면서 도시의 구조와 기능을 완비하지 못한 채 광복을 맞이하게 되었다.

1945년 8월 광복과 함께 일본 독점자본에 의해 운영되던 군수공장은 모두 적산(敵産)으로 불하되었고, 조병창에는 미군이 주둔하였다. 그리고 일제강점기 말 부평 지역에서 느린 속도로 추진되고 있던 시가지 정비 사업은 동력을 잃은 채 모두 중단되었다. 미군정기와 정부 수립 전후의 혼란기를 거치며 인천시는 도시정비 사업을 추진할 만한 재원도, 여력도 없었다. 6·25전쟁으로 도시의 일부가 파괴되어 전쟁이 끝난 뒤 한동안 전후 복구에 전력을 쏟아야 했다. 부평 지역 역시 시가지 개발보다는 전후 복구가 한창이었던 시기였다.

부평을 비롯한 인천의 도시 정비와 시가지 개발이 본격적인 궤도에 오른 것은 1960년대 들어서부터다. 1962년 제정된 「도시계획법」에 따라 토지구획정리사업이 본격적으

로 시작되고, 일제강점기 공장 부지로 계획되었던 갈산동, 청천동 일대가 수출공업단지로 조성되는 등 부평구 일대는 정부 주도 하에 도시의 윤곽을 하나둘 갖추어 갈 수 있었다. 일제강점기 말 추진 중단된 서울-인천 간 자동차전용도로의 부지에 우리나라 최초의 고속도로인 경인고속도로가 건설되었고, 경인철도를 수도권 전철로 개편하면서 서울과 부평 사이의 심리적 거리는 더욱 가까워졌다. 토지구획정리사업과 택지 개발 사업으로 부평구 내에서의 간선도로망이 확충되었을 뿐 아니라 부평구와 외곽을 연결하는 터널, 지하철 등이 속속 건설되면서 부평구는 인천 제일의 교통 요지로 발돋움하게 되었다.

일제강점기 말 군수공장이 들어서게 되면서 도시화를 이루기는 하였지만, 1960년대까지 부평구의 주요산업은 농업이었다. 부평역 동북쪽으로 공업지대가 조성되었을 뿐 나머지 지역은 여전히 논과 밭으로 이루어져 있었다. 부평의 산업구조가 공업 위주로 재편되는 것은 경제개발이 본격적으로 시작된 1960년대 중반부터다. 1962년 제1차 경제개발계획 5개년 계획에 따라 수출공업단지 조성 계획을 발표하였고, 1965년 정부는 부평 지역의 갈산동과 청천동 일대를 포함한 약 21만여 평을 수출공업단지로 지정하였다. 1966년부터 공장의 입주가 시작되어 1970년 현재 47개의 기업이 공장을 가동하고 있었다. 한편 수출공업단지와는 별개로 부평 지역의 대표적인 생산 공장으로서 자리 잡고 있는 곳이 한국GM(주) 부평공장이다. 1962년 새나라자동차 조립 공장이 부평구 청천동에 터를 잡은 이후 신진자동차공업(주), 새한자동차(주), 대우자동차(주) 등으로 이름이 계속 바뀌었지만, 여전히 우리나라의 대표적인 자동차를 생산해 내며 부평을 지키고 있다.

산업구조가 군수공업과 농업 위주에서 수출산업 중심으로 변화해 가면서 1960년대 말부터 부평구의 인구가 급증하기 시작한다. 1965년 당시 부평 지역을 포함한 북구의 인구는 8만 6,920명으로 인천의 총 인구대비 17.9%에 불과하였다. 수출산업공단이 조성되고, 수도권 전철 및 경인고속도로가 개통되면서 인구 유입이 가속화되어 1975년에는 21만 3,167명으로 늘어나 인천 전체 인구의 26.6%를 점유하였다. 부평으로의 인구 유입 현상은 더욱 심화되어 1985년에는 53만 9,246명에 이르렀고, 인천시의 인구 점유율 38.9%로 최고조에 달하였다. 인구가 급증함에 따라 주거 대책을 마련할 필요성이 대두되었다.



❖ 부평평야 위에 자리 잡은 한국GM(부평공장)과 그 일대(위쪽은 1966년, 아래쪽은 2018년 모습)(출처 : 부평구청)

1961년 일제강점기에 추진 중단된 부평1지구(소화지구) 토지구획정리사업이 본격적으로 재개된 이후 1960~1980년대까지 부평구에만 모두 8곳에서 토지구획정리사업이 진행되었다. 이를 통해 공장 노동자들의 주거 문제를 해결하는 한편 부평구 지역의 간선도로망 건설 및 학교, 공원 등 공공시설을 확충할 수 있었다. 1934년 「조선시가지계획령」이 공포되면서 많은 예산을 투입하지 않고도 시가지 개발이 가능했던 토지구획정리사업이 당시 도시계획의 주축을 이루었다. 토지구획정리사업은 환지와 부담금 징수를 통해 도로, 공원 등의 공공시설을 설치하고 시가지를 개발하는 도시계획사업이다. 지주의 소유권을 인정한 상태에서 정지(整地)와 하천구거의 정리, 가로망 확충 등 구획정리사업을 실시하고, 사업이 완료된 후 정리된 토지를 지주에게 돌려주는 방식으로 추진되었다. 1960년대부터 추진된 8개의 토지구획정리사업을 통해 부평구는 현재의 간선도로망을 갖출 수 있었고, 농경지를 택지로 전환함으로써 인구 급증에 따른 주거 문제를 해결할 수 있었다.

그러나 한정된 공간으로 일시에 유입되는 인구를 감당하기에는 전통적인 구조를 갖는 단층 주거 형태만으로는 한계가 있었고, 이를 극복하기 위해 저층 공동주택이 지어지기 시작하였다. 부평구로 인구 유입이 절정에 달했던 1970년대 말이 되면 청천동, 산곡동 등 일제강점기에 주거지가 형성되었던 지역과 부개지구 토지구획정리사업이 실시되었던 부평2동, 부개동, 일신동을 중심으로 저층 연립주택과 아파트가 건설되었다.

이러한 사회상과 맞물려 1980년대 무렵 전국적으로 부동산 투기 열풍이 불어 닥쳤다. 그 중심에는 대단위 고층 아파트단지가 있었고, 부평구도 예외는 아니었기에 1984년부터 산곡동과 부평동 일대로 4,200세대의 현대아파트를 비롯한 4,300여 세대의 동아아파트가 분양을 시작하였다. 그리고 대림, 한양, 우성 등 국내 굴지의 건설회사가 약 500가구 이상의 대규모 아파트 단지 건설에 동참하였다.

1960년대 이후 부평구는 공장을 비롯한 각종 산업시설과 고속도로 및 수도권 전철, 지하철이 연결되는 편리한 교통, 그리고 대규모 아파트 단지가 중심이 되는 주거시설이 조화를 이루면서 현대 도시로 발전하였다. 도시를 구성하는 여러 가지 요소 중 빼놓아서는 안 되는 것이 바로 상업시설이다. 부평구는 현재 인천광역시 10개 구·군 중 가장 변화한 상업도시로 자리하고 있다. 특히 부평역과 연결되는 지하도상가는 전국적으로도

유명한 대표적인 지하상가이다. 지하도상가는 1970년대 지하철 개통과 함께 조성되었는데 전쟁이나 재난을 대비하기 위한 방공호 역할과 부족한 지상 공간을 대신하여 상권을 구축하는 것을 목적으로 삼았다.

부평역 인근에는 1978년부터 1998년까지 총 5개의 지하도상가가 조성되어 부평역 상권의 중심축을 이루고 있다. 부평역사에 조성된 쇼핑몰에서 부평대로 방향으로 부평대아지하도상가, 부평중앙지하도상가, 부평역지하도상가, 신부평지하도상가 등 4개의 지하도상가가 연속적으로 뻗어 있으며 부평역으로부터 약 600m, 신부평지하도상가로부터 약 300m 정도 떨어진 곳에 부평시장지하도상가가 독립적으로 위치해 있다. 부평역전 상권은 역사 쇼핑몰과 지하도상가에서 그치지 않고 부평1지구 토지구획정리사업으로 개발된 부평 문화의 거리와 부평시장까지 이어져 있으며, 구월동 상권과 함께 인천에서 가장 변화한 상권으로 자리 잡았다.

근대기 조선의 수도였던 한성, 그리고 개항장 인천과 지리적으로 가까운 위치에 있었음에도 전근대적인 촌락의 모습에서 벗어나지 못했던 부평 지역은 1930년대 말 일제의 전쟁 수행을 위한 군수기지로 주목 받았고, 각종 무기와 군수품을 생산하는 공장이 들어서면서 도시화되었다. 광복 후 혼란기와 6·25전쟁으로 도시화가 잠시 멈춰서기도 했지만, 부평 지역이 가진 지리적 이점은 짧은 시간에 현대 도시를 만들었다.

부평사
富平史



제 1 장 ————— 경인시가지계획

- 제1절 _ 지방계획론·국토계획론의 도입과 경인 지역
- 제2절 _ 경인시가지계획의 배경과 전개
- 제3절 _ 광역도시권 구상과 경인시가지계획의 수정

제1장 경인시가지계획



염복규(서울시립대학교 국사학과 교수)

이 장에서는 일제 말기 부평 지역 일대가 군수공업 지역화되는 역사적 배경과 식민 정책적 근거를 이해하기 위해 경인시가지계획(1939~1945)의 전개 과정과 그를 둘러싼 여러 논의를 세 절로 나누어 살펴보고자 한다.

제1절에서는 도시계획의 이론으로 도입되었던 지방계획론과 국토계획론이 일제가 침략전쟁을 일으키면서 어떻게 전쟁 동원의 논리로 변질되는지, 그리고 그것이 어떤 과정을 거쳐 전국토를 병참기지화하는 차원으로 전개되는지 살펴보겠다. 그리고 일본 제국주의 권역(일본 본토, 조선, 대만, 만주, 중국 대륙 일부) 전체를 대상으로 하는 국토계획론이 조선에서는 어떻게 적용되었는지, 조선 국토계획론 속에서 경인 지역의 위상은 어땠는지 살펴보겠다. 이상의 분석을 통해 제국 일본의 침략전쟁이라는 거시적 차원의 역사적 조건이 하나의 소지역인 경인 지역에 미친 영향을 가늠해보고자 한다.

제2절에서는 구체적으로 조선총독부가 수립한 경인시가지계획의 배경과 전개 과정을 살펴보겠다. 먼저 이전부터 이어져오던 경성·인천 연계 개발 논의가 중일전쟁 발발(1937)과 함께 어떻게 확대되는지 살펴보겠다. 그 다음으로 경인시가지계획의 구체적인 입안 과정과 내용을 정리하고, 경인시가지계획의 전개 과정에서 최우선 순위로 시작된

부평지구 개발의 내용을 정리하고자 한다.

제3절에서는 조선총독부의 공식적인 도시계획으로서 경인시가지계획 외에 아이디어 차원에서 논의되었던 경성 중심의 광역도시권 구상의 여러 모습을 검토하고 이런 구상이 일정하게 반영된 경인시가지계획의 수정 내용을 분석한다. 경인시가지계획의 수정안은 일제시기 당대에는 거의 실현되지 않았다. 하지만 이것은 장래 서울-인천권의 발전 방향을 미리 보여주는 측면이 있으며 또 광복 후 실현된 부분도 없지 않아 반드시 검토해야 할 가치가 있다고 하겠다.

이 장에서는 일제 말기 부평 지역 일대가 군수공업 지역화되는 기원에 대해 살핀다. 다음 장부터는 군수공업도시로서 부평 지역의 구체적인 면모를 다루는 내용(공장지대 형성, 도시 인프라 조성, 노동자 주택의 건설 등)이 이어진다.

| 제1절 | 지방계획론·국토계획론의 도입과 경인 지역

1. 일제 말기 지방계획론과 국토계획론

1934년 식민지 조선에서 최초의 도시계획 법령인 「조선시가지계획령(朝鮮市街地計劃令)」이 제정되었고 이어서 경성부(京城府)와 인천부(仁川府)에서는 각각 경성시가지계획(1936)과 인천시가지계획(1937)이 시작되었다. 그런데 조선총독부는 1939년 당시 경성부와 인천부 사이 지역을 대상으로 경인시가지계획(京仁市街地計劃)을 입안했다. 경인시가지계획 구역은 오늘날 인천 부평구·계양구 일대와 부천시 일대를 주로 포함하는데 일제 말기에는 주로 부천군의 관할 지역으로서 경성부나 인천부에 비해 훨씬 넓은 지역이었다.

한편 이런 광역의 도시계획이 실제 시행된 것과 별개로 1930년대 말~1940년대 전반 그보다 더 넓은 영역을 지향한 ‘광역도시권’ 구상도 존재했다. 이 구상은 현실적으로 진척된 바 없는 것은 물론 공식적인 계획조차 세워지지 않았다. 하지만 오늘날의 수도권을

연상하게 하는 이 ‘광역도시권’ 구상은 당시 지속적으로 검토되고 있었으며, 경인시가지 계획의 전개 과정에도 희미하지만, 실체가 있는 흔적을 남겼다.

이런 의미에서 경인시가지계획과 ‘광역도시권’ 구상을 살펴보는 것은 일제시기 경성시가지계획, 인천시가지계획과 광복 후 서울, 인천 도시계획의 방향, 그리고 두 도시를 연결하는 ‘경인권’의 발전 방향 사이의 연결 고리를 확인해보는 의미를 가질 것이다. 또 경인시가지계획과 그 이론적 배경인 지방계획론(地方計劃論; regional planning)¹, 국토계획론(國土計劃論; land development program)은 일제 침략전쟁에서 대륙전진병참기지²의 역할을 부여받은 식민지 조선 도시계획의 특징을 더 뚜렷하게 보여 준다는 점에서도 의미가 있겠다.

그러면 원래 서구 도시계획에서 기원한 지방계획론과 국토계획론이 당시 식민지 조선에 어떻게 도입되었는지 살펴보자. 지방계획론은 1924년 네덜란드 암스테르담에서 개최된 ‘국제주택 및 도시계획회의’에서 채택된 “도시의 팽창에 대응하기 위한 개별 도시의 범위를 넘어서는 지방계획”이라는 의제에서 처음 등장했다. 암스테르담 회의는 19세기 산업혁명으로 환기된 도시문제의 심각성과 이를 해결하기 위한 기술로 등장한 도시계획의 역사에서 ‘도시를 넘어서는 도시계획’의 개념이 등장한 획기적인 사건으로 평가된다. 그리고 이 같은 의제는 당시 일본 내무성 도시계획과장 이이누마 카즈미(飯沼一省)³에 의해 일본에 도입되었다.

지방계획론을 도입한 일본은 1930년대 이에 입각해 1919년 제정한 「도시계획법」을 두 차례 개정했다. 먼저 1931년 도시계획은 단지 도시 내부의 문제가 아니라 국가의 입장에서 토지나 인구와 같은 자원을 효율적으로 ‘동원’할 수 있는 수단이라는 인식을 반영하여 토지구획정리사업에 대한 국가의 통제를 강화하는 방향으로 1차 개정했다. 다시 1933년에는 원래 「도시계획법」의 적용 대상인 시(市; 조선의 부(府)에 해당) 지역 외에

내무대신이 지정하는 정·촌(町·村; 조선의 읍·면에 해당)에도 도시계획을 시행할 수 있도록 2차 개정했다. 이에 따라 대도시 지역은 시 전체가 아닌 일부만 도시계획구역을 설정하거나, 여러 개의 시·정·촌을 묶어서 하나의 도시계획구역으로 설정하는 것이 가능해졌다. 이는 도시계획의 대상이 ‘고유하게 발달해 온 도시’에서 ‘(광역의) 지방계획의 한 거점(으로서 도시)’로 전환되었음을 뜻한다. 이이누마는 스스로 주도한 「도시계획법」 개정에 대해서도 “도시계획을 과거의 오류의 시정, 인구 집중에 대한 수동적, 방관적 대책, 경비가 많이 드는 사업인 ‘도시의 개량인 시구 개정’에서 장래의 지도의 방침, 인구 집중에 대한 능동적, 지도적 대책, 장래의 경비를 절약하는 수단인 ‘도시의 통제의 계획’으로 발전시킨 마땅한 처치”라고 자평했다.⁴

그런데 「조선시가지계획령」은 1931, 1933년 개정된 일본 「도시계획법」의 취지를 처음부터 많이 반영한 법령이었다. 그래서 시가지계획구역을 법적인 도시가 아니라 “조선 총독이 지정한 시가지”로 규정했다. 즉 경인시가지계획과 같이 도시와 도시(경성부와 인천부) 사이의 광역 지역을 시가지계획구역으로 지정하는 것이 처음부터 가능했던 것이다.

한편 지방계획론은 중일전쟁(1937)에서 태평양전쟁(1941)으로 일제 침략전쟁이 확대되는 가운데 전국토를 대상으로 하는 국토계획론으로 전개되었다. 총력전의 한가운데에서 등장한 일본 국토계획론을 살펴보기에 앞서 서구에서 연원한 국토계획론이 어떤 맥락에서 일본에 수용되었는지 살펴보자.

일반적으로 국토계획이란 “국가가 자연적, 사회적인 한 지역을 지역 전체로 파악하여 그 지역을 종합적이고 유기적이고 합리적으로 개발하여 국가의 미래를 제정하는 기획”이다.⁵ 원래 국토계획은 영국에서 도시계획운동의 하나로 처음 고안되었다. 도시화의 문제점을 해결하기 위해 전원 지역의 개발에 초점에 맞추어졌다.⁶ 그러나 이런 자유주의적 국토계획론은 소련, 독일, 이탈리아 등에서 국가 생산력 확충 방안을 주안으로 하는

1 ‘지방계획’은 오늘날 도시계획에서는 보통 ‘지역계획’이라는 개념을 사용하는데, 이 글에서는 당대의 개념을 따른다.
2 일제는 침략전쟁 과정에서 조선의 지위를 ‘대륙전진병참기지’라고 규정했다. 이는 원래 병참기지는 전투부대의 후방에 위치하는데, 조선의 경우 일본 본토보다 대륙으로 ‘전진’해 있는 병참기지라는 의미이다.
3 이이누마 카즈미(1892~1982)는 일본 내무성 엘리트관료로서 1920~1930년대 두 차례 내무성 도시계획과장을 지내는 등 20세기 전반 일본 도시계획의 이론과 정책 방향을 결정하는데 핵심적인 역할을 했다. 전후에도 도쿄도(東京都) 장관, 일본도시계획협회장 등을 지냈다.

4 飯沼一省, 『地方計劃論』, 1933, 93~94쪽; 飯沼一省, 『都市計劃』, 1934, 468쪽.
5 김익원, 『韓國國土開發史研究』, 大學圖書, 1982, 674쪽.
6 이하 국토계획론의 연혁은 전상숙, 「전시 일본국토계획과 대동아공영권 그리고 조선국토계획」, 『사회이론』51, 한국사회이론학회, 2017, 281~308쪽을 참고하였다.

국가주의적 국토계획론으로 진화했다. 1928년 소련에서 처음 시행된 5개년 계획, 1933년 독일의 4개년 계획, 1937년 만주국의 5개년 계획 등은 모두 이런 국가주의적 국토계획의 시발점에 해당한다. 독일은 4개년 계획 도중인 1935년 국토계획국을 설치하여 항구적인 국토계획에 대비했다.

일본 국토계획은 그중에서도 일본의 영향력 하에서 강력한 권한을 기반으로 추진했던 만주국 국토계획의 경험을 본토에 적용한 것이었다. 일본 정부는 1940년 9월 기획원(企劃院)⁷이 기초한 “시국하의 금일 특히 긴급한 과제”로 “일만지(日滿支)를 통해 종합 국력의 발전을 목표로 국토개발계획을 확립”하기 위한 「국토계획설정요강(國土計劃設定要綱)」을 각의에서 결정했다. 이로써 일본의 국토계획은 처음 공식적으로 정립되었다.

「국토계획설정요강」에 따르면 국토계획의 목표는 ‘일만지’를 관통하는 국방 국가 태세의 강화였다. 지역적으로 만주와 중국을 포함하여 이른바 국가 백년의 장래를 담보할 산업과 교통, 문화 등 제반 시설과 인구의 분산 계획을 토지와 관련하여 종합적으로 구성하여 국토의 보전, 이용, 개발계획을 수립하는 것이었다. 그리하여 국토계획의 주요 기본 방침은 ①일만지 경제배분계획 ②공업 광업 배분계획 ③농림 축산업 배분계획 ④종합적 교통계획 ⑤종합적 동력계획 ⑥종합적 치산치수 및 수리계획 ⑦종합적 인구 배분계획 ⑧문화후생시설의 배분계획 ⑨단위 지역별 계획 등이었다.

일본 국토계획은 기본적으로 중일전쟁의 장기화와 그에 따른 국민 생활의 궁핍화 및 제2차 세계대전의 전개 등 불안정한 정세 변화에 대응하여 국민의 불안을 타개하고 새로운 종합적인 비전을 제시하기 위해 고안되었다. 즉 이전까지 도시문제를 개선하기 위한 이론으로 제기된 도시계획론 및 지방계획론을 포괄하면서 그 무게중심을 전국가적

7 企劃院은 중일전쟁 발발 직후인 1937년 10월 “戰時期 종합 국력의 확충, 운용”을 목적으로 설치되었으며 1943년 軍需省이 신설되면서 그에 흡수·폐지되었다. 원래 기획원 설치를 주도한 육군은 그것을 각 省의 상위에 두고 내각 총리대신의 직할로 총동원 체제를 ‘기획’하는 기관으로 하려고 했으나 해군측의 견제로 주로 물자 동원 사무 처리 및 조정으로 권한이 축소되었다. 그러나 관제에 따르면 기획원은 종합 국력의 확충, 운용에 관한 계획안을 기초하고, 각 성이 기초한 관련 계획안을 심의하여 내각총리대신에게 상신하도록 되어 있었으며, 무엇보다 각종 물자의 동원과 배급의 최종적인 통제권을 가지고 있었기 때문에 전황이 격화될수록 더 강력한 기관이 되어갔다. 조선총독 부도 이를 본 따 1939년 11월 “國家總動員計劃의 설정 및 수행에 관한 종합 사무와 시국에 긴요한 물자의 배급의 조정에 관한 사무를 관장하기 위해”(職制 제1조) 정부총감 직할로 企劃部를 임시 설치했다.

산업 개발로 옮긴 것이라고 할 수 있다. 따라서 일본 국토계획의 궁극적 목적은 일본 본토와 식민지 그리고 세력권을 아우르는 넓은 의미의 일본 제국주의 권역 전체를 포함하여 자급 경제권, 이른바 아우타르키(Autarchy, 경제블럭)를 형성하는데 있었다. 즉 산업, 자원, 인구를 총체적으로 합리적으로 배치하여 중화학 공업화를 축으로 전시 생산력 극대화를 도모하는 것이었다고 할 수 있다.

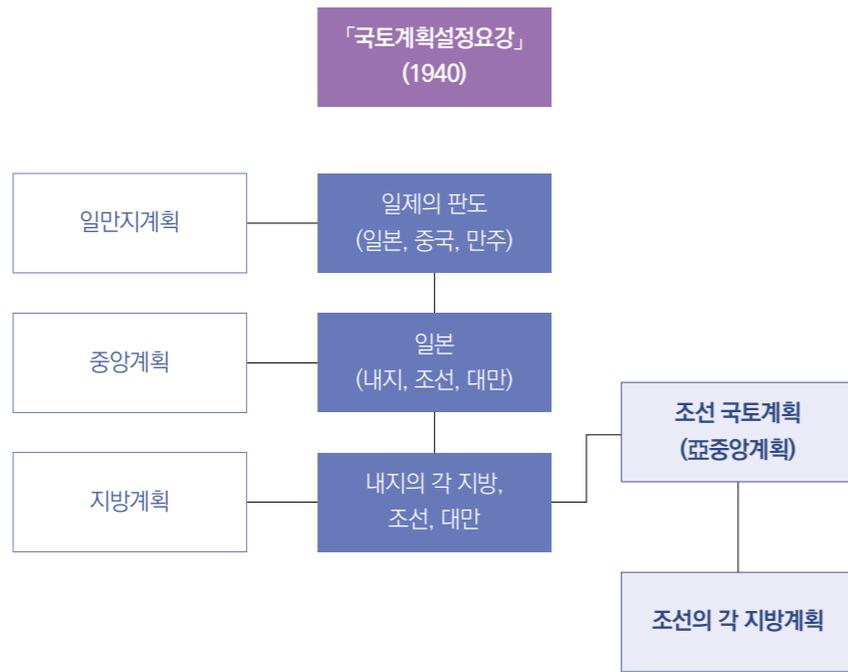
이 같은 일본 국토계획은 당시 전시 파시즘을 주도하던 이른바 ‘혁신 관료’의 조직인 ‘쇼와연구회(昭和研究會)’가 정부에 제출한 의견서에 따르면 일본의 장래 발전 계획이었다. 내용적으로 국토방위와 함께 일본 민족의 양적, 질적 발전과 국민생활의 확보를 목적으로 한다고 했지만 실상은 영미 등 서구로부터 단절된 필요 자원을 일제 권역에서 충당할 수 있는 자급 경제권을 구축하여 전쟁을 성공적으로 수행하는 것이 주안이었다. 그리하여 국토계획은 “국가 이익을 최선으로 하는 지도이념 아래” 기존의 도시계획이나 지방계획을 초월하여 “국가의 가장 긴요한 당면 최고의 근본적으로 국책”으로 설정되었다.⁸

따라서 「국토계획설정요강」에서 일본 국토계획의 범위는 당연히게도 일본 본토뿐만 아니라 일제 식민지인 대만·조선, 그리고 만주, 중국 등 일제의 판도 전역에 걸쳐 있었다. 이 전체 영역을 대상으로 한 ‘일만지계획(日滿支計劃)’, 그 아래에 일본의 내·외지(일본 본토와 식민지 조선·대만) 등을 포괄하는 ‘중앙계획’, 그 아래에 각 단위 별 ‘지방계획’의 위계로 구성되었다.⁹ 그런데 「국토계획설정요강」은 조선이나 대만을 일본의 일부로 취급했기 때문에 일본 국토계획의 일부로서 조선 국토계획이 어떠한지 여부에 대해서는 전혀 언급하지 않았다. 「국토계획설정요강」에 담겨있지 않은 조선의 국토계획은 어떠한지 여부에 대한 설명은 당시 일본 도시계획계의 권위자인 이시카와 에이요(石川榮耀)에 의해 이루어졌다. 이시카와는 조선의 경우 원칙적으로 일본 본토의 지방과 마찬가지로 하나로서 지방계획의 단위임에도 불구하고 대륙전진병참기지라는 특수한 지위 때문에 현실적으로는 “중앙계획과 내지 지방계획의 중간”, 이른바 ‘아(亞)중

8 芝村篤樹, 「戰前國土計劃の歴史的役割」, 『經濟經營論叢』36(3)·(4), 京都産業大學經濟經營學會, 1995, 200쪽.

9 朝鮮總督府 企劃部 第一課, 『國土計劃に関する論文集』, 朝鮮總督府 企劃部, 1940, 1~8쪽.

앙계획'(중앙계획은 아니지만 중앙계획에 준하는 계획) 단위로 규정했다.¹⁰ 이런 논리는 조선 국토계획을 실제로 입안하고 추진해야 하는 조선총독부의 입장과도 상통했다. 도식으로 표현하면 다음과 같다.



이상과 같이 국토계획론은 「국토계획설정요강」의 표현에서 드러나듯이 사실상 전쟁 수행을 위한 최대한의 물자와 인력 동원의 수단, 즉 '전쟁동원론'으로서 성격을 노골적으로 드러낸 것이었다. 그럼에도 불구하고 당시 국토계획론의 입안을 주도한 일본 기획원 이론가의 다음과 같은 언급은 국토계획론이 '도시계획→지방계획→국토계획'의 순

10 石川榮耀, 『國土計劃の實際化』, 誠文堂新光社, 1942, 99~100쪽. 이시카와 에이요(石川榮耀, 1893~1955)는 1918년 도쿄제대 토목공학과를 졸업하고 1920년 내무성 도시계획지방위원회 기사로 채용되어 많은 일본 도시의 도시계획에 관여했다. 1924년 네덜란드 암스테르담 회의에 일본 대표의 한 사람으로 참석한 바 있으며, 1933년부터 도시계획도쿄지방위원회 기사로 재임했다. 전후 도쿄 전재부흥계획의 책임자로 활동했으며, 1951년 와세다 대학 교수로 부임하여 일본도시계획학회 설립을 주도했다.

서를 밟은 '도시계획론'의 발전 과정에서 나온 것이라는 이론적 합리화의 구조를 가지고 있었음을 보여 준다.

국토계획은 지방계획의 자기부정적 발전이며, 지방계획은 도시계획의 자기부정적 발전이다. 도시계획이란 도시의 공간적 질서를 일정한 이념에 기초해 합목적적으로 구성하려는 것으로 도시 공간의 합리적 구성에의 노력은 결국 도시 자체의 협익(協翼)한 지역적 한계를 돌파하게 된다. 여기에서 도시계획의 자기모순이 생겨나며 지방계획, 국토계획으로 발전의 내면적 계기가 있다. 국토계획은 시간적으로는 최후의 것이나, 논리적으로는 최고의 경지에 있는 것이다.¹¹

그러나 사실상 전쟁 동원을 위한 이론을 도시계획의 이론적 발전으로 포장하는 것에 논리적 문제가 없을 수 없었다. 이시카와 에이요가 "국토계획은 전원도시론(田園都市論)에서 출발하여 지방계획으로 발전하고, 이는 국토계획의 토대가 되었다"고 하면서도 "그러나 이렇게 평화운동으로 조용히 흘러가고 있던 지방계획의 저류에는 이미 심각한 재군비적 급속도의 국토계획이 숨어 있었다"고 표현한 것은 관변 이론가조차 전쟁동원론의 성격을 순수한 도시계획론으로 포장할 수 없는 이 시기 일본 국토계획론의 이론적 딜레마를 잘 보여 준다.¹²

2. 조선 국토계획론과 경인 지역의 위상

그렇다면 조선에서 국토계획이 구체적으로 어떻게 수립되었는지 살펴보자. 「조선시가 지계획령」은 이미 지방계획론의 요소를 포함하여 개정된 일본 「도시계획법」을 모범으로 제정되었다. 그러나 경성시가지계획을 비롯하여 「조선시가 지계획령」의 초기 적용 과정은 지방계획론의 이른바 '분산주의적 이상'을 완전히 구현한 것이라기보다 기존의 행

11 日下藤吾, 『國土計劃の理論』, 大鷗社, 1942, 195쪽.

12 石川榮耀, 『都市計劃及國土計劃』, 工學圖書株式會社, 1941, 399쪽.

정적 도시를 기본으로 하는 도시계획의 관행과 지방계획론을 절충한 것이었다. 조선 도시계획이 명실공히 지방계획으로 전환하는 최초의 계기는 시가지계획 사업으로 시행할 수 있는 사업 중 “일단지(一團地)의 주택 경영”을 “일단(一團)의 주택지 경영 및 일단의 공업용지 조성”으로 수정한 1938년 9월 「조선시가지계획령시행규칙」 제1조 제1항을 개정이었다. 이 중 지방·국토계획론의 원래의 의의와 더 관련이 깊은 것은 ‘일단의 공업용지 조성’이었는데, 이에 대한 설명을 보면 다음과 같다.

작년에 「시가지계획령시행규칙」 제1조의 ‘일단지의 주택 경영’을 ‘일단의 주택지 경영’으로 개정하여 주택지만의 경영을 시가지계획 사업으로서 할 수 있도록 했다. 그와 동시에 공업의 진흥에 용이하도록 ‘일단지의 공업용지 조성’을 추가하여 사업에 필요한 토지와 물건은 「시가지계획령」 제6조 제1항에 의해 수용할 수 있도록 했다. 이 사업지구로 지정되면 토지의 투기적 매매를 할 수 없도록 하여 부당한 지가의 양등을 억제할 것이다. 또 광대한 토지를 일시에 매수하는 것은 재정상 곤란하므로 한편 시가지계획의 시설로 결정해두고 필요에 따라 상당한 면적을 수차 매수하여 실비로 기업자들에게 분양할 예정이다. …… 현재 조선에는 지방계획 또는 국토계획의 제도가 확립되어 있지는 않으나 그 정신을 취하여 계획을 수립하고 분산적 도시 실현을 도모할 것이다.¹³

위에서 언급하였듯이 ‘일단지’와 ‘일단’은 비슷한 말처럼 보이지만 도시계획적으로 보면 큰 차이를 가진 개념이다. 즉 ‘일단지의 주택 경영’이란 부지를 설정해서 실제 주택을 건축하는 것까지를 도시계획사업으로 규정한 것인 반면 ‘일단의 주택지 경영 및 일단의 공업용지 조성’이란 실제 주택이나 공장을 건설하지 않더라도 그 부지만을 설정해두는 것을 도시계획사업의 하나로 포함시킨 것이다.

특히 조선에서 지방계획론의 “정신을 취하여 계획을 수립하고 분산적 도시 실현을 도모”하는 것의 실체는 시급한 군수공업 육성을 위한 공장용지의 확보에서 이루어지고 있었다. 즉 식민지 조선에서 지방계획론의 수용은 처음부터 ‘전쟁동원론’에 강하게 규정

13 榎葉孝平, 「朝鮮に於ける都市計劃の新傾向」, 『朝鮮行政』, 1939년 9월호, 360쪽.

되어 있었다. 그렇기 때문에 일본에서와 같이 도시계획 이론의 논리적 발전을 운위할 필요도 없이 현실에서 필요한 국토계획론을 주장할 수 있었던 것이다. 조선의 국토계획의 대강의 구상을 밝힌 다음 글은 이런 측면을 잘 보여 준다.

조선 국토계획은 예컨대 중선(中鮮; 경기, 충청, 강원), 남선(南鮮; 경상), 호남(湖南; 전라), 서선(西鮮; 황해, 평안), 북선(北鮮; 함경)의 다섯개 지방계획으로 구성되어야 한다. …… 조선의 국토계획은 황국(皇國) 지방계획에서 유일하게 대륙적 성격을 띤 것으로 한편 만주국 및 지나(支那; 중국)의 그것과 같이 내지에 대해 병립적 입장에 서게 된다. …… ‘대륙 전진병참기지론’이 조선 국토계획의 내용을 규정하게 된다. 따라서 조선은 단순한 외지가 아니라 ‘제2의 내지’, ‘내지의 대륙적 분신’인 것이다. 반도의 동해, 즉 일본해는 만주국 성립 이후 호수화되어 최단루트의 시대를 열게 되었다. 여기에 다시 반도의 서해, 즉 황해가 지나사변(支那事變; 중일전쟁)후 호수화되어 다사도(多獅島; 신의주의 외곽 항구), 진남포, 해주, 인천, 군산, 목포 등의 서선, 중선 혹은 호남의 항구들이 만주 및 북지(北支)의 항구와 연락하는 황해루트가 열렸다. 조선의 도시계획은 이를 범위로 한 공업입지계획과 떨어져서는 전연 무의미하다. …… 제2의 내지로서 처음부터 국토계획의 운명을 띠고 있었던 조선의 도시계획은 쇼와13년(1938) 시행규칙의 개정으로 젊은 조선의 도시를 대상으로 한 젊은 도시계획으로서 내지보다 훨씬 무리 없이 자연스럽게 국토계획의 일환이 되었던 것이다.¹⁴

위 글은 당시 조선총독부의 경제 부문 브레인이었던 경성제대 교수 스즈키 다케오(鈴木武雄)¹⁵가 「국토계획설정요강」의 국토계획론을 조선을 단위로 설명한 것이다. 즉 조선을 국토계획의 단위로 보았을 때, 그 특징 및 그것을 구성하는 지방계획의 단위를 논하고 있다. 여기에서 중요한 것은 이론적 차원이 아니라 그의 논의 속에서 조선 국토계획이 ‘동해호수화’(만주사변 이후)에서 ‘서해호수화’(중일전쟁 이후)로의 진전이라는

14 鈴木武雄, 『朝鮮經濟の新構想』, 東亞經濟新報社 京城支局, 1942, 284~301쪽.

15 스즈키 다케오(1901~1975)는 1925년 도쿄제대 경제학부를 졸업하고 1928년 경성제대 교수로 부임하여 1945년까지 재임했다. 경제학자로서 전시기 조선총독부의 주요 경제 브레인으로 활동했다. 전후 일본으로 돌아가 무사시(武蔵)대학 교수, 학장 등을 지냈다.

일제의 대륙 침략의 단계에 규정되어 있다는 사실이다. 동해호수화란 동해가 일본의 세력권 안에 들어왔다는 의미이며, 서해호수화란 서해가 일본의 세력권 안에 들어왔다는 의미이다.

스즈키의 논리를 1930년대 이후 조선 도시계획의 전개와 관련하여 말하자면 「조선 시가지계획령」 제정 시점이 ‘동해호수화’ 단계라면 1938년 개정 이후는 중일전쟁 이후 ‘서해호수화’ 단계에 비정된다. 스즈키는 “문외한적 입장에서 전체로서 조선 도시계획이 나아가야 할 방향을 산업경제 정책적 견지에서 설명”하겠다고 했다.¹⁶ 즉 스즈키는 도시계획 전문가가 아니라 조선총독부 경제 브레인의 입장에서 도시계획의 논리를 일제의 전쟁 수행을 위한 국토 개발의 논리와 결합시키고 있는 것이다.

그렇다면 이렇게 규정되어 있는 일본 국토계획 속의 조선의 위상에서 다시 조선 중경인 지역의 위상은 무엇이라고 할 수 있을까? 스즈키의 논의에 따르자면 경인 지역은 중선(中鮮) 지방계획의 일부이며, “북지(北支)와 연락하는 황해루트”의 하나라고 할 수 있다. 1941년 일본군의 한 보고서는 경인 지역은 전력, 공업용수, 교통, 노동력 등 공업 입지상의 여러 가지 조건이 훌륭하여 “국방의 견지에서 대기계공업을 일으켜야 할” 지역이라고 묘사했다.¹⁷ 이렇게 경인 지역은 당시 일제 침략전쟁 발발이라는 정세에서 일본 본토에서 중국 대륙으로 향하는 침략을 위한 병참선의 핵심이라는 조건을 가지고 있었다. 이는 경인 지역을 둘러싼 도시계획, 즉 경인시가지계획의 운명을 일차적으로 결정 짓는 것이었다.

1. 중일전쟁 발발과 경인 연계 개발 논의

구체적으로 경인시가지계획이 입안되는 과정을 살펴보기에 앞서 일제의 대륙 침략의 움직임에 따라 대륙을 향한 교통로로서 인천의 중요성이 부각되면서 경성과 인천을 연계하여 개발하자는 목소리가 높아지기 시작했음에 주목해볼 필요가 있다. 물론 이런 목소리는 이전부터 있었던 것이지만, 1937년 1월 제3회 시가지계획위원회에서 인천시가지계획 시행이 공식 결정되면서 경인 연계 개발 문제는 현실적인 과제로 부상했다.¹⁸

여기에는 일본의 도쿄와 요코하마 및 오사카와 고베의 관계가 참조 항목이 되었다. 당시 경성상공회의소 회두 가다 나오지(賀田直治)는 “경인 유식자 간에는 내지의 경빈간(京濱間; 도쿄-요코하마)과 판신간(阪神間; 오사카-고베)의 실황을 본 때 경인일체론(京仁一體論)을 제창하는 자가 나날이 증가함에 이르러 인천부회에서도 금춘(1937년 봄) 결의서를 제출”하기에 이르렀다고 했다.¹⁹ 같은 해 5월 경기도는 경인일여조사회(京仁一如調査會)라는 상설 조사기구까지 설치했다.²⁰ 이렇게 1937년 들어 경성과 인천의 연계 개발 논의가 가시화되면서 이와 관련된 몇 가지 사업들이 논의되거나 전개되었다. 이 사업들의 실제적 내용은 모두 경인간의 교통을 개선하려는 계획이었는데, 세 가지 정도로 나누어볼 수 있다.

첫째, 경인선의 수송량을 증대하기 위한 복선(複線), 전철화(電鐵化) 계획이다. 경인선의 복선, 전철화는 이미 수요가 많이 있던 사안이라 1937년 조선총독부 예산에는 경인선 복선화 비용 80만 원이 포함되어 있었다. 같은 해 6월 조선총독부 철도국에 전기과가 신설되면서 경인선의 전철화 계획도 수립되었다. 복선, 전철화가 실현되면 경인선의

16 鈴木武雄, 『朝鮮經濟の新構想』, 東亞經濟新報社 京城支局, 1942, 312쪽.

17 整備課 近藤 少佐, 『朝鮮視察報告』(日本 防衛研究所 森川史料), 陸軍省, 1941, 1~2쪽.(아시아역사자료센터, C13021433200)

18 「第三回市街地計劃委員會會議錄」, 『第三回市街地計劃委員會關係書綴』, 1937.1.19.(국가기록원, CJA0014430)

19 賀田直治, 「京仁一體の具現化に就て」, 『經濟月報』, 1937년 9월호, 1쪽.

20 「京仁一體工作 具現에 調査機關을 結成」, 『每日申報』, 1937년 5월 13일자.

수송량은 두 배로 증가할 것으로 예상되었다.²¹

둘째, 경성과 인천을 물길로 연결하는 경인운하 건설이 이야기되기 시작했다. 이것은 한강을 굴착하여 인천항과 연결함으로써 고질적인 홍수 문제를 해결한다는 것과 운하의 양편에 용수를 공급하여 공업지역을 개발한다는 두 가지 차원의 계획이었다. 1936년 이 문제가 경성의 홍수 대책 차원에서 처음 이야기되었을 때 항구로서의 위상에 손상이 간다는 이유로 반발했던 인천의 유력자층은 이듬해 들어 입장을 바꾸어 운하 건설과 그 연변 지역의 개발을 인천의 확장으로 보면서 이 문제에 대해 긍정적인 방향으로 선회했다. 그리하여 1937년 초 경기도회에서는 경성과 인천 대표가 연합하여 「경인운하 굴착(掘鑿) 의견서」를 채택하기도 했으며, 인천부는 독자적인 운하 건설 기성회를 조직하는가 하면, 인천 부윤 명의로 “경인운하 구현으로 경인 중간지대에 대도시를 계획”하는 의견서를 내기도 했다.²²

셋째, 경인도로 개수 공사가 확대되었다. 원래 경인도로 개수는 1931년 공민구제 토목사업으로 경성 교외 4대 간선도로를 공사하면서 시작되었다. 그런데 1930년대 초 공사 계획은 경성-영등포 구간뿐이었다. 그런데 1937년 이 공사는 “경인일체 분위기의 영향”을 받아 영등포-인천 구간까지 연장되었으며, 경성-인천 전 구간에 아스팔트 포장 비용도 배정되었다.²³

이상의 계획들은 모두 구체적으로는 경인간의 교통 개선 계획이었지만, 나아가서는 교통 개선을 통한 경성과 인천 사이 지역의 공업지역 개발, 신도시 건설의 구상을 담고 있었다. 이런 구상은 1938년 벽두 『매일신보』의 대대적인 특집 기사를 보면, 적어도 1937년을 통해 꾸준히 진전되었던 것으로 생각된다. 두 면으로 구성된 특집 기사의 서두를 보면 다음과 같다.

21 「時急 實現이 要望되는 京仁鐵路의 複線化」, 『每日申報』, 1937년 1월 13일자; 「鐵道の 電氣化, 京仁에 複線이 되면 이도 電化」, 『東亞日報』, 1937년 2월 6일자; 鮮交會, 『朝鮮交通史』, 1986, 482~483쪽. 그러나 경인선의 복선, 전철화는 전쟁 수행에 따른 일본 정부의 재정 긴축 방침으로 사업 우선순위에서 밀려 일제시기 실현되지 않았다. 실제로 경인선은 1965년에야 복선화되었으며, 1971~1974년 전철화 공사가 진행되었다.

22 「京仁一體計劃 全貌」, 『每日申報』, 1937년 3월 26일자; 『東亞日報』, 1936년 3월 31일자; 「京仁間 運河 開鑿 道會의 建議로 具體化」, 『每日申報』, 1937년 3월 7일자; 「京仁運河開鑿 妙案을 얻어 期成會 組織」, 『東亞日報』, 1937년 6월 26일자; 「京仁一體 具現으로 大運河 建設計劃」, 『每日申報』, 1937년 8월 17일자.

23 「道路 包裝 計劃 樹立」, 『每日申報』, 1937년 2월 14일자.

이조 500년의 왕도이었고 약진하는 일선만(日鮮滿) '부력'의 중추지대인 국제도시 대 경성은 최근 10여 년을 터덕어서 모든 문화가 급'템포'로 발전됨으로 인하여 동양 유수의 크나큰 도시로서의 위관을 보히고 있는 것은 한 큰 놀라운 사실이라 아니할 수 없다. …… 재작년 4월 '대경성'이란 큰 간판을 걸어달고 '데뷰'한 경성은 70만 인구를 포용하게 되어 그 살림살이를 크게 확장한 것은 오히려 시대적으로 뒤진 감이 업지 안어잇스니 그것은 한편으로 물밀듯 하는 현실의 박력에 의하여 제반 문물이 기하급수적으로 팽창해가고 인구 역시 옷적 늘어가고 잇슴에 70만 장안에 '대경성'은 여기서 또 한번 협착스러운 고민을 느끼지 안을 수 업스며 이에 따르는 불안은 대중생활을 육박하게 될 것이다. 이러한 대 경성의 장래의 불안을 해소시킴에는 '새로운 땅'을 기대하게 되는 것이니 …… 경성과 인천을 연결시키는 백년대계를 세우는 것이 경인 발전을 위하여서도 큰 경륜이라 아니할 수 업다. 경인 양지방을 일원화시키는 데에 필요한 제시설이 그것이니 일찍부터 사람들의 입에서까지 오르내리던 경인운하가 그것이오 30분대의 '스피-드'로 전화(電化)된 복선철도를 달리게 하는 것이 또한 그것의 하나이다. …… 그리하여 동양 대도시의 큰 부력의 하나로써 경인지방은 당당한 위관을 갖추고 군림하게 될 것이니 이제 희망에 빛나는 소화13년(1938)의 신춘을 당하여 '경인 메트로폴리'의 실현을 말하는 구체적 제반 시설의 내용을 타진해서 약진하고 비약하는 조선의 정체와 함께 경인지방의 뚜렷한 존재를 엄숙히 바라보기로 하는 바이다.²⁴

이 특집 기사는 경성의 급격한 인구 증가와 앞으로 확장 필요성을 전제로 이는 경성과 인천의 연결로 나아가야 한다고 주장한다. 연결의 매개로 경인운하, 경인선의 복선, 전철화 등을 제시하고 있다. 한편 이와 더불어 주목되는 바는 이 같은 '경인 메트로폴리스' 구상의 핵심적인 매개체로 기존 경인도로의 개수 정도가 아니라 경인간의 '신도로'를 부설해야 한다는 주장이 등장하는 점이다.

24 「京仁 메트로폴리 幻想曲」, 『每日申報』, 1938년 1월 6일자.

문화 발전의 백년대계를 세우는 데에는 반드시 도로 시설의 시급한 문제를 해결하지 않으면 안되는데 있는 즉 진정한 의미에 있어서의 경인 양지방의 일원화함에는 이 신작로의 출현에 있다고 보아도 무방할 것이다. …… 이것이 새로 출현할 공업지대와와의 연락에도 중요한 존재가 되겠지만 특히 일반적으로 소용될 경인 교통의 요충이 되는 동시에 산업도로로 역할 다하게 한다고 하니 장래에 있어 경인운하와 현재의 경인철도와의 사이에 부설되리라고 한다. …… 유선형의 초‘스피드’적인 자동차로 30‘매돌’ 광폭도로를 15분 내지 30분대의 ‘드라이브’는 더 말할 것도 없으며 여름 한철 경성의 남향객들이 인천 왕래하는 것은 본정통 산보 가는 것보다도 더 손쉽게 될 것이다. 그리하여 더운날 저녁 ‘이루미네슘’ 이 번뜩이는 이 신작로를 달려서 인천 송도유원지(松都遊園地)나 해수욕장에 목욕을 갔다가 한 두 시간 만에 도라오는 것도 통쾌한 젊은 시절을 ‘스포-스’적으로 향락시키게 할 것이니 이 경인 신도로의 출현은 무엇보다도 시급히 기다려지는 것이다.²⁵

자동차, 철도 등 교통의 발달과 더불어 경인을 ‘1일 생활권’으로 통합한다는 ‘미래 구상’까지 엿볼 수 있다. 이런 기사의 내용은 다소 공상적인 면이 보이지만, 1938년 초에는 이런 공상적인 구상과 더불어 이 문제에 대한 구체적인 조사도 시작되었다. 그해 2월 경기도에서는 경인일체가 조만간 실현됨을 전제로 기초적인 토목 조사를 위해 조사비를 계상했다. 이런 경기도의 움직임은 “사변(중일전쟁)을 계기로 빨럭 구성의 필요성이 절실”해짐에 따라 “관념적 경인일체로부터 실제적 방침으로 전환” 것이었다.²⁶ 중일전쟁 발발이라는 정세적 요인이 경인시가지계획의 시행을 강제하고 있음을 느낄 수 있다.

25 「幅員三十米의 文化道路 急速한 實現을 待望」, 『每日申報』, 1938년 1월 6일자.

26 「京仁一體化의 進一步, 調査費로 三萬圓 計上」, 『每日申報』, 1938년 2월 19일자; 「京仁一體化의 基礎로 大土木 調査에 着手」, 『每日申報』, 1938년 3월 24일자.

2. 경인시가지계획의 입안 과정과 내용

경성과 인천 사이 지역 개발의 가장 행정적 장애물을 제거한 것은 1938년 「조선시가지계획령시행규칙」 개정이었다. 이 개정을 통해 상대적으로 비용에 구애받지 않고 광역의 면적을 시가지계획구역으로 지정하여 당장 개발 사업에 착수하지 않더라도 미리 지가와 토지 이용을 통제할 수 있는 법적 기초가 마련되었다. 1939년 들어 경인 지역에서는 대규모 공업지역을 조성하려는 가시적인 움직임이 시작되었다.

처음에 이런 움직임의 중심은 경기도였다. 1939년 2월 경기도는 직접 경성과 인천 사이 지역 약 200만 평을 원가로 매수하여 기업에 원가로 매도하는 방식으로 공업지역을 조성할 것이며, “토지뿌로커의 암약”에 의한 지가의 상승은 인정하지 않겠다는 계획을 발표했다. 그런데 이 계획은 얼마 후 경기도가 다시 발표한 계획에 비하면 상대적으로 ‘소규모’의 계획이었다. 경기도는 1939년 5월 제4회 시가지계획위원회(7월 개최 예정)에 1,400만 평의 공업지역 조성안을 제출하겠다고 발표했던 것이다. 이에 대해 조선총독부는 한 걸음 더 나아가 경기도의 신청보다도 넓은 약 2,000만 평을 공업지역으로 지정할 가능성까지 내비치고 있었다. 실제 경기도가 시가지계획위원회에 제출하기로 최종 결정한 것은 공업지역 115만 평, 주거지역 85만 평의 조성 및 장래를 예측한 700만 평의 측량안이었다.²⁷

이상의 과정에서 대체로 짐작할 수 있는 점은 경기도의 계획을 조선총독부가 ‘확대’하는 방향으로 나아가고 있다는 사실이다. 경기도는 현실적으로 도가 매수하여 공장용지나 주택지로 불하할 수 있는 범위를 상정하는데 반해 조선총독부는 말 그대로 막연한 장래의 언젠가를 예측하여 토지 이용을 통제하는데 초점을 맞추고 있었던 것으로 보인다. 그런데 1939년 10월 제5회 시가지계획위원회에서는 그 전까지 공개되었던 어떤 계획안보다도 훨씬 넓은 약 1억 평(106,053,000평)이 경인시가지계획구역의 면적으로 결정되었다. 경인시가지계획의 ‘의의’는 다음과 같다.

27 「京仁間 工業用地 造成, 甘蔗知事 演述」, 『每日新報』, 1939년 2월 25일자; 「京仁工業用地 建設 準備」, 『每日新報』, 1939년 2월 26일자; 「自初計劃보다 一躍 七倍, 來月 下旬 市計委員會 上程」, 『每日新報』, 1939년 5월 7일자; 「살림집에 工場에 大京城은 벗는다, 市街地計劃令도 實施」, 『每日新報』, 1939년 6월 28일자.

병참기지 조선의 중추지대를 이루고 있는 경성과 인천을 연결하여 경인일체의 광대한 체제를 갖추기로 하고 오래 전부터 이 두 지방에 걸쳐 여러 가지 시설을 계속 하던 중 드디어 경인에 걸쳐 대공업지대와 주택지구를 건설하는 것은 물론 제국의 대륙 진출의 전진기지로서 굉장한 '메트로폴리스'를 건설하기로 조선총독부에서는 드디어 대체의 계획안을 세우게 되었다. 그리하여 경성의 시가지계획구역에다가 시흥과 부천 그리고 김포군의 일부까지 집어넣어 일약 1억 600만 평의 광대한 지대에 시가지계획에 의한 경성부 근교의 시설을 확충하게 되었는데 …… 이러한 방대한 면적의 공업지대 주택경영지 또는 토지구획정리를 하게 되면 실로 약진 조선의 중심지대로서는 말할 수 없는 이상적 대도시가 건설될 것이며 협착해지고 밀도가 백백한 새경성은 장차 이 새로운 지구로 활개를 펼치는 것이다. 새경성은 남으로 연장될 것이며 이러케 되면 경인시가지계획의 완성으로 경인간 이 백만명 인구를 포함한 세계적 도시를 이룰 것은 시간문제로 되어있을 뿐이다.²⁸

계획구역에 포함된 지역은 경기도 시흥군 동면(東面)과 서면(西面)의 각 일부, 부천군 소사면(素砂面), 부내면(富內面), 오정면(吾丁面), 계양면(桂陽面)의 전부 및 서곶면(西串面)과 문학면(文鶴面)의 각 일부, 김포군 양동면(陽東面)과 양서면(陽西面)의 전부, 고촌면(高村面)의 일부 등이었다. 그다음 계획사업으로는 경인선 부평역 부근(부천군 부내면)의 토지구획정리지구 83만 2,000평 외에는 전부 일단의 공업용지 조성 및 일단의 주택지 경영이었다. 그 내용을 정리해보면 다음 표와 같다.²⁹

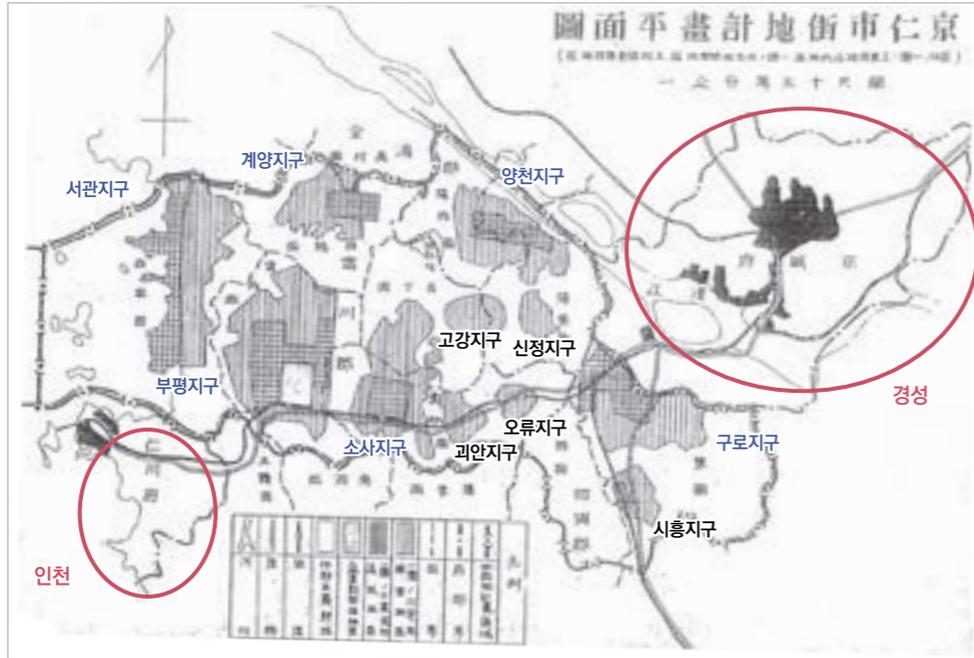
28 「京仁一體の大飛躍 京城近郊の都市化」, 『毎日新報』, 1939년 10월 3일자.

29 「京仁及仁川市街地計劃 決定ニ關スル件」, 『第五回市街地計劃委員會關係綴』, 1939.11.6.(국가기록원, CJA0015675)

표 1 경인시가지계획 공업용지 조성지구 및 주택지 경영지구

(단위: 평)

지구명	공업용지		주택지	
	구역	면적	구역	면적
구로지구 (九老地區)	시흥군 동면, 부천군 소사면 일부	2,378,000	시흥군 동면 일부	2,722,000
시흥지구 (始興地區)	시흥군 동면 일부	190,000	시흥군 동면 일부	820,000
오류지구 (梧柳地區)		-	부천군 소사면 일부	605,000
괴안지구 (槐安地區)		-	부천군 소사면 일부	945,000
소사지구 (素砂地區)	부천군 소사면 일부	947,000	부천군 소사면, 오정면 일부	4,181,000
고강지구 (古康地區)		-	부천군 오정면, 김포군 양동면 일부	1,248,000
부평지구 (富平地區)	부천군 부내면, 소사면, 문학면 일부	2,949,000	부천군 부내면, 소사면, 계양면, 문학면 일부	4,362,000
서곶지구 (西串地區)	부천군 서곶면 일부	2,395,000	부천군 서곶면 일부	3,781,000
계양지구 (桂陽地區)	부천군 계양면 일부	941,000	부천군 계양면, 김포군 고촌면 일부	1,981,000
양천지구 (陽川地區)	김포군 양동면, 양서면 일부	735,000	김포군 양동면, 양서면 일부	3,146,000
신정지구 (新亭地區)		-	김포군 양동면 일부	756,000
합계		10,531,000		24,547,000



❖ 경인시가지계획 평면도(출처: 「京仁市街地計劃に就て」, 『朝鮮』, 1939년 11월호)

위에서 보듯이 공업용지 조성과 택지 경영이 모두 지정된 지구가 7개이며, 택지 경영만 지정된 지구가 4개이다. 각 지구의 입지를 살펴보면 먼저 경인선과 경인도로를 축으로 인천에서 영등포까지 부평지구, 소사지구, 괴안지구, 오류지구, 구로지구가 위치해 있다. 여기에 경부선을 축으로 구로지구의 바로 남쪽에 시흥지구가 위치해 있다. 다음 괴안지구와 오류지구의 북쪽에 소규모 택지 경영지구로 고강지구와 신정지구가 위치해 있다. 마지막으로 시가지계획구역의 북쪽 동서축에 서곶지구, 계양지구, 양천지구가 위치해 있다. 총 11개 지구 약 3,500만 평의 계획구역 면적 중 경성 쪽의 구로지구와, 인천 쪽의 부평지구, 서곶지구의 면적 합계가 절반 이상인 1,800만 평이 넘었다. 세 지구가 경인시가지계획의 중심임을 알 수 있다.

경인시가지계획의 계획구역은 경성과 인천 사이의 1억 평이 넘는 지역으로 다른 지방계획들과 비교해도 단연 넓은 면적이었다. 그중 어떤 '계획사업'이 수립된 지역은 약 3,500만여 평, 즉 계획구역 전체의 1/3 정도였다. 반대로 2/3 정도는 어떤 계획사업도

수립하지 않고, 다만 계획구역으로 지정했을 뿐이었다. 그렇다면 당시까지 거의 도시화가 되어 있지 않고, 행정구역도 서로 다른 광활한 지역을 하나의 시가지계획구역으로 지정하고 그중에 또 상당한 면적을 계획사업 수립이 없는 지역으로 남겨둔 것은 무엇 때문이었을까?

시가지계획위원회 회의에서 경인시가지계획안이 결정된 이튿날 조선총독부 내무국장과 경무국장 공동 명의로 발표한 '특별 담화'는 이 질문에 대한 대답을 담고 있다. 담화문에서는 "이 두 지구(공업용지 조성과 택지 경영) 외에 하등의 지정이 없는 지역은 농업 지역 혹은 녹지지역으로 장래 생산녹지 또는 보통녹지로 존치시켜 시가화를 방지하고 또한 시가지의 불합리한 팽창을 저지하여 위생상, 보안상, 방공상으로 이상적인 시가지를 구성하겠다"고 했다.³⁰ 이 담화문은 경인시가지계획이 '개발' 계획인 동시에 '개발 통제' 계획임을 잘 보여 준다. 「조선시가지계획령시행규칙」 개정의 취지는 바로 이런 것이었다.

3. 경인시가지계획의 전개와 부평지구

경인시가지계획이 정식으로 고시된 것은 계획안이 결정되고 몇 달이 지난 1940년 1월 19일이었다. 첫 사업으로는 부평지구의 약 90만 평의 공업용지 조성 and 60만 평의 택지 경영이 결정되었다. 예산은 1939년에 계상한 220만 원에 100만 원을 증액하기로 했으며, 이듬해까지 사업을 완료하기로 예정했다. 공업용지 조성 and 더불어 대공장의 유치를 위해 일본의 각 도시 상공회의소에도 공장 진출 알선을 의뢰하기 시작했다. 용지의 가격은 평당 2원50전에서 4원 정도로 책정되었다. 이 가격으로 경기도가 용지를 일괄 매수하여 진출하는 공장에 불하한다는 계획이었다. 이런 계획은 1939년 초부터 이야기 되었던 경기도의 구상과 대략 일치하는 것이었다.³¹

30 「京仁市街地計劃諮問二關スル談話發表ノ件」, 『第五回市街地計劃委員會關係錄』, 1939.10.4.(국가기록원, CJA0015675)

31 「朝鮮總督府告示 제25호」, 『朝鮮總督府官報』, 1940년 1월 19일자; 「京仁市計 具體的 計劃 決定」, 『東亞日報』, 1940년 1월 23일자; 「富平地區에 工場, 住宅의 新都 建設」, 『東亞日報』, 1940년 1월 26일자.

부평지구가 첫 사업지구가 된 것은 예상할 수 있는 일이었다. 조선시대 부평도호부 관할구역이었던 부평 일대는 일제 초기까지는 부평평야를 중심으로 주로 농경지와 일부 촌락으로 이루어진 농촌 지역이었으며, 경인선 부평역을 중심으로 서서히 시가지화가 이루어지고 있었다. 그러나 1930년대 초까지도 아직 농경이 중심인 지역이었다. 부평 일대에 개발의 바람이 불어온 것은 일제가 중일전쟁을 도발한 1930년대 후반부터이다. 이무렵 부평 일대는 급격한 공업화가 이루어지기 시작하면서 기계, 화학, 자동차, 철도차량 등 중공업 단지화되고 있었다. 다음 기사는 부평 일대에 불어온 ‘개발의 바람’을 다음과 같이 묘사하고 있다.

최근 경인선 연선 지역을 중심으로 내선(內鮮) 대재벌이 속출하여 바야흐로 질어가는 봄기운과 함께 경인일여(京仁一如)의 구현에 가일층 박차를 가하고 있는 차제 또 다시 부평평야에 대공장이 설치된다는 명량한 “뉴-스”. 야구(野口; 노구치), 삼정(三井; 미쓰이), 삼릉(三菱; 미쓰비시) 대재벌이 화학공장을 설치코자 부지 매수의 삼파전의 호화막이 전개되자 자본금 2,000만 원의 조선국산자동차공업의 자동차공장을 부평에 설치케 된다 함은 이미 지상에 누보한 바이지만 요즈음 명고옥(名古屋; 나고야) 착암기제조회사에서는 자본금 1,000만 원으로서 광산용 착암기 제조공장을 조선 내에 설치코자 일찍이 부지를 물색중 이 역시 부평역 부근에 5만여 평의 토지를 매수하기로 되었다. 그리고 영화 수입 제한 국산 영화 장려를 모토로 하여 빈약한 조선 영화계에도 영화회사가 속출하여 이원계(梨園界)를 윤택시키고 앞으로 기대와 진전이 크려니와 벌써부터 내지 영화사에서는 조선 진출을 꾀하고 있었으며 일활(日活; 닛카츠, 일본의 영화사)에서도 인천 근처에 촬영소를 건설코자 부지 매수에 착수하였다 함도 본보 지상에 보도하였거니와 부천군 내면(內面) 대정리(大井里)에 약 20만 평을 매수하기로 계약하였다 한다. 이제 촬영소를 건설하면 즉시 제1회 “로케이션”을 개시하리라는데 조선 풍속과 풍미를 배경으로 한 영화 제작을 하여 조선 내에 흥행할 계획이라 한다.³²

32 「京仁間 富平平野 大工場 爭先進出」, 『東亞日報』, 1938년 3월 2일자.

위 기사와 같이 1938년 2월 조선국산자동차공업주식회사가 부평에 대규모 토지를 매수하고 공장 건설을 준비했으며, 같은 해 5월에는 히로나카(弘中)상공이 부지 매입 후 공장 건설을 시작했다. 이어서 1939년 5월에는 일본고주과중공업이 2억 원을 투자하여 토지를 매수하고 공장 건설에 착수했다. 그 밖에 경성공작주식회사, 도쿄자동차공업주식회사, 디젤자동차공업주식회사, 오사카섬유공장, 부평요업 등의 공장이 이 무렵 부평에 자리를 잡았다.³³ 다음 기사는 이 시기 부평 일대의 변화상을 잘 보여 준다.

부평평야가 일대 공장지대로 되어 장래 인구 50만을 포용할 대공도로 화하게 된다 함은 세상이 다 아는 바임으로 재론할 여지도 업거니와 홍중(弘中)공장에 수용될 종업원이 1,500여 명을 산하고 잇스며 일산(日産)자동차공장도 금년 9월경부터 공장 건설에 착공하기로 결정되었다 하여 이 역시 종업원 1만여 명을 수용하게 된다는 바 그 공사가 3년 이내로 완성될 예정이라고 한다. 이로써 본다면 전기 양공장의 건설만으로도 종업원과 그 가족과 이에 따르는 각종 상인을 총합해서 인구 7, 8만 명을 돌파할 것으로 3년 후면은 부평평야도 일대 공업도시로서 면목이 악여할 것이라고 한다.³⁴

결정적인 것은 인천육군조병창(仁川陸軍造兵廠)이 부평에 건설되고 있는 점이였다. 따라서 부평지구는 다른 어느 지구보다 계획사업의 시행이 시급한 지구였다. 조병창은 1939년 제1제조소 건립에 착수하여 우선 일본군 제20사단 관할의 부평 사격연습장 72만 8,000평을 이관 받고 인접한 부천군 부내면 산곡리, 대정리 일대 약 43만 평을 매수하여 100만여 평의 부지를 확보했다. 그리고 1941년 5월 준공했다.³⁵

부평지구의 사업 결정과 더불어 주목할 점은 처음부터 이야기는 있었지만, 공식 계획안에는 포함되지 않은 경인간 자동차전용도로 계획이 공개된 점이다. 『매일신보』에

33 이연경·홍현도, 「부평 미쓰비시(三菱)사택의 도시주거로서의 특징과 가치 - 1930년대 말 부평의 병참기지화와 노무주거택의 건설」, 『도시연구』22, 도시사학회, 2019, 48-51쪽.

34 「未久에 工業地帶로, 富平 飛躍을 豫想」, 『每日新報』, 1939년 8월 12일자.

35 「(極秘) 陸造秘第2048号 土地買収ノ件申請」, 『土地買収二關スル件』, 1939.8.9.(아시아역사자료센터, C01004619300)

따르면 조선총독부는 “경성과 인천을 30분에 달리는 자동차전용도로”를 1940년부터 3개년 계속사업으로 건설하기로 했으며, 이 도로는 “영등포출장소 앞에 있는 다리를 기점으로 인천까지 20km의 직선도로”라는 것이었다.³⁶ 물론 1940년 초 시점에서 이에 대한 어떤 구체적인 계획이 있었던 흔적은 찾을 수 없다. 그러나 부평지구의 중요성이나 이 지구의 사업 결정과 연결해서 생각하면 기존의 경인선, 경인도로 외에 경성과 인천을 연결하는 새로운 교통로 계획의 수립은 필연적인 것이었다.

부평지구의 사업은 1940년 중반부터 개시되었다. 7월 9일에는 부평지구 공업용지 조성과 택지 경영의 집행 행정청으로 경기도지사가 지정 고시되었으며, 8월 12일부로 이 지구 일부에 대한 공업용지 조성 및 택지 경영의 실시계획이 인가되었다. 실시계획의 규모는 연초에 공개되었던 것과 비슷하게 공업용지 90만 평, 택지 50만 평에 사업비는 413만 원으로 1942년까지 사업을 완료한다는 것이었다.³⁷

한편 경인시가지계획 결정 고시와 집행 행정청 고시 발표의 중간인 1940년 4월 1일부로 부천군 남동면, 문학면, 부내면, 서곶면 일부를 편입하여 인천부의 행정구역이 확장되었다. 부내면이 대부분인 부평지구는 거의 이 확장된 인천부 행정구역에 포함되었다. 그럼에도 불구하고 부평지구 사업의 집행 행정청은 인천 부윤이 아니라 경기도지사로 결정되었다. 이렇게 볼 때, 경인시가지계획안 결정 당시까지도 확정되어 있지 않았던 계획구역의 행정적 처리는 대체로 행정구역은 경성과 인천에 편입시키는 방향으로 하되, 시가지계획의 시행은 상위 관청인 경기도가 집행하는 방향으로 결정되었음을 알 수 있다.³⁸ 1940년 초의 한 기사는 부평지구 사업의 우선 실시계획의 내용과 의미를 다음과 같이 소개하고 있다.

경기도에서는 반도의 산업 발전과 시국 아래 대륙병참기지로써의 중대 사명에 비추어

36 「京仁間을 단숨에, 自動車專用道路計劃」, 『每日新報』, 1940년 2월 5일자.

37 「朝鮮總督府告示 제716호」, 『朝鮮總督府官報』, 1940년 7월 9일자 ; 「朝鮮總督府告示 제845호」, 『朝鮮總督府官報』, 1940년 8월 15일자 ; 「京仁工業用地 二百萬坪 今月 下旬부터 着工」, 『每日新報』, 1940년 6월 13일자.

38 염복규, 「1930~40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개」, 『인천학연구』6, 인천대학교 인천학연구원, 2007, 98쪽.

각종 중공업은 비롯하여 여러 가지 공업이 점차로 뒤를 이어 반도에 진출함에 대하여 토지방면의 이편(利便; 편리하고 유익함)을 증진시키기 위하여 작년부터 경인 사이 부평평야의 일부에 일단의 공업용지와 이와 관련하여 필요한 주택지 경영에 착수하여 착착 촉진되어오든 터인 바 요즘 도에서는 그중에 우선 부평지구에 대하여 구체적으로 착수하여 평당 2원50전으로부터 4원50전까지의 분할 가격에 일반에게 팔기로 되었다고 한다. 그런데 이 부평지구를 가운데 둔 양편의 두 도시 경성과 인천 사이의 거리는 불과 30km로 이 중간지대는 교통운송의 지편과 지세로부터 본 이익을 아울러 가지고 잇서 두 도시가 자라감에 따라 혹은 공장지대로서 혹은 주택구역으로서 발전을 보게 될 성질의 것으로 내지의 경빈(京濱) 지방 또는 판신(阪神) 지방에 흡사하다. 그리하여 조선총독부로부터 최근 이 중간지대를 포함하는 소위 경인시가지지를 계획하여 그 결정을 머지 않아 보게 되었는데 도로로서도 이 조선총독부의 계획의 취지를 본받아 별기 지도와 같은 부평평야 중의 일부분인 ‘부평지구’에 우선 착수하여 일반에게 공개하게 된 것이다. 그런데 이 부평지구는 경성으로부터 40분, 인천으로부터 17분 동안에 다닐 수 잇서 교통이 편리하고 또 멀지안어 현재 단선으로 된 철도는 복선으로 공사에 착수케 할 예정이고 이외 경인간 전용자동차도로도 마련하리라고 한다. 더욱 이번에 실지로 분할하라고 하는 공업용지와 주택지의 면적은 다음과 같다. ▲공장부지 약 94만 1천평 ▲주택부지 약 60만 7천평³⁹

인천부 작전정(鵲田町), 길야정(吉野町), 삼립정(三笠町), 서정(曙町), 천상정(川上町), 백마정(白馬町), 소화정(昭和町) 등(현재 인천광역시 부평구 갈산동, 삼산동, 청천동, 산곡동, 부평동, 계양구 효성동 일대)에서 구체적으로 수용해야 할 토지의 세목이 고시된 것은 1940년 10월 말이었다. 1942년 초에는 다시 서정과 천상정에서 소규모로 수용토지 세목이 고시되었다. 이와 같이 토지수용 조치가 진척된 것으로 보아 수용된 토지는 어떤 식으로든 공업용지나 택지로 매각·전환되었을 것으로 여겨진다. 물론 일본 육군 조병창도 예정대로 건설되었다. 육군 조병창의 월간 생산 능력은 소총 4,000정, 총검 2만 정, 탄환 70만 발, 포탄 3만 발, 군도 2,000정, 차량 200량 정도였으며, 태평양전쟁 말기에

39 「于先 百五十四萬坪의 富平地區를 分讓」, 『每日新報』, 1940년 1월 26일자.

는 배와 무전기까지 생산했다. 또 육군 조병창의 건설은 다른 공장들의 이 지역 진출을 촉진하는 계기가 되기도 했다.⁴⁰

한편 1944년에는 백마정의 택지 경영 지구의 일부인 3만 3,253평을 조선주택영단⁴¹이 매입하여 1944년 7월~1945년 6월 육군 조병창의 사택과 합숙소 1,000여 호를 건설했다. 이 지역에는 노동자 사택이라는 주택의 성격에 따라 규모가 작은 정형(丁型), 무형(戌型) 주택이 주로 건축되었으며, 때로는 미리 정해져 있는 조선영단주택의 주택형과 무관한 ‘ㄱ’자형의 한옥식 주택도 다수 건축되었다. 이는 당시 군수공장의 노동자 대부분이 조선인이라는 당연한 사실을 반영하는 것이었다.

공업용지 조성, 택지 경영 사업과 더불어 1941년 3월 21일부로 부평역전 일대인 인천부 길야정, 소화정, 명치정(明治町; 현 인천광역시 부평구 부개동)의 일부 약 62만 평의 ‘소화지구(昭和地區)’ 토지구획정리사업을 1946년 3월 21일까지 완료하라는 명령이 인천 부윤에게 내려졌다. 이 지구는 이후 측량과 공사계획 수립을 거쳐 10월 28일부로 실시계획이 인가되었다. 이 사업의 진척을 알려주는 자료는 찾을 수 없으나, 이 시기의 일반적 사정으로 보아 토지구획정리가 순조롭게 진척되었을 것으로는 생각하기 어렵지 않을까 한다. 한편 1945년 4월 1일부로 경기도에 대해 인천부 소화정, 백마정, 천상정, 서정, 작전정, 삼립정, 길야정의 일부 약 196만 평에 대한 토지구획정리사업 시행이 인가되었다.⁴² 최초의 계획안이나 수정안에 포함되어 있지 않은 이 사업은 대상 지역이나 면적 규모로 보아 소화지구 토지구획정리의 연장이 아니라 부평지구 공업용지 조성이나 택지 경영지구의 일부를 토지구획정리로 전환한 것으로 생각된다. 이후 어떠한 진척이 있었다고 생각하기는 어려운 것으로 보인다.

40 「朝鮮總督府告示 제1,135호」, 『朝鮮總督府官報』, 1940년 10월 29일자; 「朝鮮總督府告示 제18호」, 『朝鮮總督府官報』, 1942년 1월 8일자; 朝鮮軍殘務處理部, 『朝鮮軍概要史』, 不二出版, 1989, 54쪽.

41 조선주택영단은 군수공업화와 관련하여 날로 심각해지는 노동자 주거 대책 마련을 위해 조선총독부가 1941년 설립한 국영 기업이다. 조선주택영단은 갑, 을, 병, 정, 무(20~5평)의 다섯 가지 주택형을 미리 설계하여 주로 군수공업 지역에서 주택을 건설했다. 광복 후 대한주택영단으로 개편되었다.

42 「朝鮮總督府告示 제144호」, 『朝鮮總督府官報』, 1941년 4월 4일자; 「朝鮮總督府告示 제1,741호」, 『朝鮮總督府官報』, 1941년 11월 5일자; 「朝鮮總督府告示 제189호」, 『朝鮮總督府官報』, 1945년 4월 4일자.

1. 경성 중심 광역도시권 구상의 배경과 내용

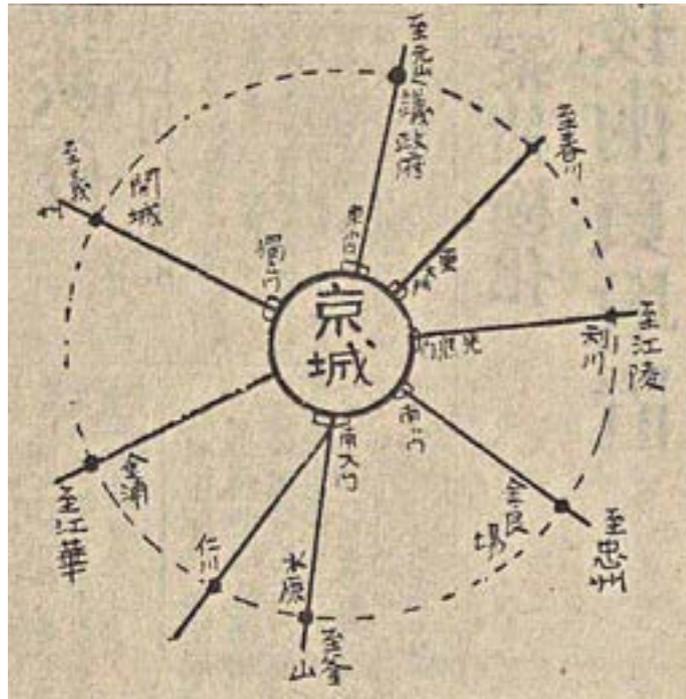
경인시가지계획의 최초 계획은 조선총독부도 인정했다시피 지방계획으로서는 “오 히려 소규모”인 것이었다. 그리고 지방계획의 취지를 충분히 살린 계획이었다고 보기도 힘들다. 경인시가지계획은 사실상 지방계획의 ‘이상’이 군수공업의 확장이라는 현실적 필요에 압도된 계획이었다고 할 수 있다. 그러나 이런 ‘현실’과는 별개로 1930년대 후반 지방계획론에 입각한 구상이 꾸준히 등장하고 있었다는 사실이 주목된다. 예컨대 1937년 『매일신보』에는 다음과 같은 기사가 실렸다.

도시계획의 이상안으로 보더라도 한 개 도시에 인구를 집중시킨다는 것은 여러 가지 조치 못한 현상을 초래하여 드디어 지방계획 혹은 국토계획 같은 입장으로 위성도시, 속칭 전원도시를 계획하게 되었다는 바 이것은 한 개 도시의 팽창을 제어하는 동시에 각 도시의 할거를 주체로 생각하는 입안으로 백년대계의 대경성을 주안으로 전기(前記) 전원도시를 그려본다면 경성으로 대도시의 중심으로 잡고 경부선의 수원, 인천, 김포, 경의선의 개성, 동소문으로부터 원산으로 통하는 의정부, 동대문으로부터 춘천, 광희문으로부터 강원도 강릉으로 가는 도중의 이천, 충청북도 충주로 가는 도중의 김량장(金良場; 현재 용인시 처인구) 등 8개소로 방사선 도로가 간선으로 느러 잇고 수원, 인천, 김포, 개성, 의정부, 춘천, 이천, 김량장 등 8개소로 환상선의 도로가 개설되는 동시에 동경의 성선(省線; 일본의 대도시 주변 근거리 전용 전차) 가튼 전차 혹은 궤도차가 왕래하여 이 8개소는 도시의 중심 즉 도심을 통하지 안코서 서로 연락이 되어서 대경성을 중심으로 위성도시가 계획되고 있다는데 이것은 경성부 도시계획계에서 성안중에 있다고 한다.⁴³

위 기사는 경성을 중심으로 8개 지점을 지정하고, 이를 방사상(放射狀)·환상(環狀)으

43 「國土計劃의 立場에서 衛星都市 建設 立案, 放射線·環狀 도로로 연락, 八個都 均衡 發達 企圖」, 『每日申報』, 1937년 2월 10일자.

로 연결하는 구상을 제시하고 있다. 경성을 중심으로 한 위성도시의 건설과 연결을 통한 ‘광역도시권’의 형성을 그리고 있는데 당시 상황에 비추어 볼 때, 허황한 느낌을 주는 계획임에 틀림없다. 그러나 허황한 가운데도 상당히 구체적인 내용이 담겨 있다. 게다가 “경성부 도시계획계에서 성안 중에 있다”는 언급은 사실 여부를 확인할 수 없는 전언이지만, 이 기사가 단지 기사 작성자의 공상은 아님을 보여 준다. 그런데 만일 이런 계획이 구상되고 있었다면 그것은 경성부보다 상위 차원, 요컨대 조선총독부에서 관여하고 있었다고 보아야 한다. 경성부의 행정구역 범위를 훨씬 넘어서는 계획을 경성부 도시계획계에서 단독으로 세울 수 있었을 리 없기 때문이다. 게다가 이 기사는 이런 ‘광역도시권’ 구상이 “국토계획의 입장에서 위성도시 건설”을 입안한 것이라고 밝히고 있다. 여기에서 1937년이라는 이른 시점부터 조선총독부 일각에서는 국토계획론에 입각한 ‘광역도시권’ 구상을 하고 있었다는 점을 알 수 있다.



❖ 경성 중심의 광역도시권 구상(출처: 『每日申報』, 1937년 2월 10일자)

이런 구상의 존재와 더불어 이보다 규모가 작은, 즉 더 현실성이 더 크다고 할 수 있는 위성도시 계획도 검토되고 있었다. 1937년 말 조선총독부 철도국에서는 경성의 “주택난과 도시인구의 분산계획을 세우고자 연구를 거듭하여” “전원도시의 실현과 함께 철도 전화(電化)를” 한다는 방침을 세우고 “금촌-창동(金村-倉洞)의 북부 환상선”과 “서빙고-안양(西氷庫-安養)의 남부 환상선”의 “양대 환상 전철”을 계획했다.⁴⁴ 이 계획은 분명히 경성의 북부와 남부의 위성도시 건설이 전제가 되는 것이었다. 1939년 제5회 시가지 계획위원회를 전후한 시점에서도 이런 계획은 지속적으로 이야기되고 있었다. 예컨대 1939년 하반기의 다음과 같은 기사를 살펴보자.

50년 후의 대경성에 대한 경성부 도시계획과의 그림을 보면 지구는 도심에서 30km 이내 범위로 하고 인구는 600만을 목표로 한다. …… 그중 시가 중앙도시인 인구 300만, 중앙도시를 태양으로 그를 에워싼 위성도시는 각각 30만 이상으로 할 것인데, 북방 금촌 50만, 동북 의정부 40만, 동방 금곡 30만, 동남 송파 30만, 남방 안양 40만, 서방 부평 150만, 서북 김포 60만으로 하여 위성도시의 인구만 300만 이상이 된다. 운수망 계획으로는 고속도궤도, 외곽내부순환선, 중앙-위성 연락선궤도가 있으며, 중앙도시 외곽을 폭원 2km의 대환상 녹지대로 에워싸고, 위성도시 주변은 폭원 500m의 소환상 녹지대로 에워쌀 계획이다. …… 이 모든 계획이 지방계획의 실시 때는 쉽게 실현될 수 있다.⁴⁵

경인시가지계획에 이어 조선총독부는 또 다시 경성 근교의 여러 곳에 이런 형식으로 주택경영지를 지정하고자 준비에 착수했다. 경인과 같은 방식으로 경성 중심의 사방에 이를 지정하여 땅값을 억제할 계획이다. …… 도시 팽창에 대해 시급히 분산적 교외 건설을 하지 않으면 안 되어 이번에는 경성에서 20km 되는 지점에 웬만한 조건이 되는 곳이면 모조리 주택경영지로 지정하려는 것이다. 20km의 기준은 장래 고속도전차가 시속 40km가 되므로 통근에 30분, 왕복 출퇴근에 1시간 기준이다.⁴⁶

44 「大京城을 理想都市로 鐵道局 大規模 設計, 交通網 完備로써 住宅難 解消」, 『每日申報』, 1937년 11월 5일자.

45 「三十千米의 都心을 圍繞, 七個의 衛星都市, 꿈 아닌 五十年後의 京城都」, 『每日新報』, 1939년 8월 28일자.

46 「京城 近郊 二十千米 地域을 또 住宅地區로 指定, 高速度電車 出現과 同時 實現」, 『每日新報』, 1939년 10월 30일자.

위 기사는 중심도시와 주변 위성도시들의 인구 규모 책정, “중앙도시 외곽”의 “폭원 2km의 대환상 녹지대”와 “위성도시 주변”의 “폭원 500m의 소환상 녹지대”로 도시간 분리, 시속 40km의 고속도전차의 도입을 전제로 왕복 1시간 기준의 지점을 위성도시 후보지로 적시한 것 등 공식 결정된 경인시가지계획을 포함한 ‘광역도시권’ 계획을 훨씬 구체적으로 그리고 있다. 또 아래 기사의 첫머리에는 분명 “경인시가지계획에 이어” 이런 준비가 진행되고 있다는 언급이 나온다. 모호하지만 조선총독부 일각에서 “분산적 교외 건설”을 위한 어떠한 계획을 세우고 있음을 알 수 있다. 더 주목되는 점은 이런 계획이 출처 불명의 기사 뿐 아니라 공식 회의석상에서도 언급되고 있었다는 사실이다. 제5회 시가지계획위원회에서 조선총독부 기사 야마오카 케이스케(山岡敬介)⁴⁷는 경인시가지 계획의 취지에 대해 다음과 같이 설명하고 있다.

경인간의 공장 남설과 인구 증가를 방지하여 과대도시가 된다면 산업능률의 저하, 지가의 등귀, 가옥의 밀집, 기타 보안, 위생, 풍치, 도덕상의 폐해 등 현재의 도쿄 혹은 오사카의 폐를 반복하게 될 것이다. 또한 최근에는 방공의 문제가 중요해져서 각국에서는 도시 분산 운동이 일어나고 있다. 이미 대정12년(1924) 암스테르담 만국도시계획회의에서도 대도시의 무제한적인 팽창은 좋지 않다는 의견이 나온 바 있다. …… 과대도시의 발생을 방지하기 위한 하나의 방법은 대도시 주위에 위성도시를 건설하고 가옥의 무제한적인 팽창을 방지하기 위해 농업·원예·축산의 용도에 제공할 녹지대로 도시를 위요(圍繞)하게 하는 것이다. 이 위성도시는 대도시와 더불어 하나의 유기적 전체를 이루게 된다. …… 대체로 도시계획구역은 1시간의 교통시간대로 결정하는데 현재 경성 전차로 1시간 시간대는 반경 13km의 범위이며, 고속도차를 이용한다면 반경 40km의 범위이다. 반경 13km와 40km는 약 9.6배의 차이가 있다. 따라서 고속도기관이 출래(出來)하면 지금보다 넓게 분산되어도 하나의 도시로서 완전한 기능을 할 수 있다. 나의 사건으로는 출퇴근 2시간을 전차에서 허비하게 되면 가정생활에도 문제가 생기는 등 좋지 않으며, 30분이 좋을 듯 하다. …… 현재 경성시가지계획의 목표 인구는 110만이며, 인천은 20만이다. 여기에 이번에

47 야마오카 케이스케는 도쿄제대 공학부를 졸업하고 1922년 조선총독부로 전임한 뒤 1930년대 후반 조선총독부 기사로서 조선 내 거의 모든 도시의 시가지계획안 입안을 책임지는 등 도시계획 분야에서 가장 권위 있는 인사였다.

결정한 구역(경인시가지계획구역) 목표 인구 약 100만, 경성 북부와 동부 방면에 신설할 주택도시에 목표 인구를 약 70만으로 하여, 합계 300만을 수용할 계획이다.⁴⁸

지방계획론의 출발점으로 이야기되는 1924년 네덜란드 암스테르담 회의에서부터 전시 현안인 도시 방공 문제까지 언급하는 야마오카의 설명의 핵심은 경성과 인천 사이에 위성도시를 건설하고 그것을 고속 교통기관을 통해 양쪽의 대도시, 즉 경성, 인천과 연결시킨다는 것이다. 그런데 경인시가지계획에 그치지 않고, 다시 경성 북부와 동부에 주택도시를 건설할 것이라고 언급하고 있다. 그리하여 경성시가지계획구역, 인천시가지계획구역, 경인시가지계획구역, 경성 북부와 동부의 주택도시까지 포괄하는 그의 언급에서 하나의 ‘광역도시권’ 구상을 발견하는 것은 어렵지 않다. 경인시가지계획을 결정하는 공식 회의 석상에서 그 이상의 계획을 설명하고 있다.

이런 구상은 이후에도 간헐적이지만, 계속 보인다. 예컨대 1941년 초 경성부 도시계획과에서는 “부민의 건강과 일조유사시(一朝有事時) 국방적 견지에서” “대경성도시계획을 재검토하여 신체제하 전원도시 건설, 분산도시를 준비”하기 위해 “제1후보지로 고양군 신도면(神道面; 현재 은평구 구파발동, 진관내동, 진관외동), 제2로 광주군 송파면”을 지정하여 “고속도전차를 배치하여 30분에 왕복할 수 있게 할” 계획을 검토하고 있었다. 이는 분명 위에서 야마오카가 언급한 “경성 북부와 동부 방면에 신설할 주택도시”를 연상케 하는 계획이다. 1942년 초에도 경성부는 “시가지도로 정리, 공장지대, 주택지대 확정, 녹지대 설정 및 그것의 시외 분산 등은 지금 경성도시계획의 기본 숙제로 남아있습에 비추어 경성을 중심으로 그 부근에 소위 위성도시를 만들어 절정상태에 있는 인구 증가를 완화하며 주택, 공장, 회사 등을 분산시켜 시국하 도시 방공의 완벽을 피하고자 도시계획 기본조사와 측량사업에 만전을 기키로 되었다.”⁴⁹

이상에서 위성도시 건설을 통한 도시 분산 구상이 계속되고 있음을 알 수 있다. 그런데 이 시기 이런 구상은 위에서 볼 수 있듯이 “국방적 견지”, “시국하 도시방공” 등의 전

48 「1939년 10월 21일, 市街地計劃委員會速記録」, 『第五回市街地計劃委員會關係綴』(국가기록원, CJA0015675)

49 「近郊에 分散式의 田園都市 建設計劃」, 『每日新報』, 1941년 1월 29일자; 「京城을 中心으로 衛星都市 建設」, 『每日新報』, 1942년 3월 9일자.

시를 연상케 하는 언사를 내세우고 있다. 이런 분위기는 국토계획이 조선 도시계획의 공식적인 원칙으로 전면에서 등장하는 제6회 시가지계획위원회에서 절정을 이루었다. 원래 일본 정부가 「국토계획설정요강」을 결정한 직후인 1940년 10월 조선총독부는 각 국장, 사무관, 기사들로 조선총독부국토계획위원회를 구성했으나, 활동은 별무한 상태였다. 물론 개별 시가지계획에 지방·국토계획론의 취지는 도입되었지만 조선총독부가 “국토 계획에 따라 공업입지를 기초하고 또 방공적 관점에 입각한 새로운 견지에서 도시계획을 수립”할 것을 명확히 천명하는 것은 1943년 들어서였으며, 이것은 제6회 시가지계획 위원회에서 공식화되었다.⁵⁰

대동아전쟁(大東亞戰爭; 태평양전쟁)이 결전단계에 이르면서 틈만 있으면 공습을 맞고 있는 적기가 어느 때 돌연히 우리 대도시의 하늘에 날러와 소이탄(燒夷彈; 네이팜탄)과 무서운 파괴력을 가진 폭탄을 함부로 떨어뜨릴지도 알 수 없는 현상이다. 이에 조선총독부에서는 각 중요도시의 가장 철저한 고도 국방 태세를 갖추는 한편 도시의 무제한적 발전과 팽창을 방지하기 위해 가장 종합적인 계획 아래 건전 명량한 발전을 꾀하고자 지난 12월 제6회 시가지계획위원회를 개최하고 신중히 연구한 결과 전선에서 경인을 비롯한 14개 중요 도시에 대규모 고도국방도시계획을 실시하기로 결정했다. 이 계획은 첫째로는 방공, 둘째로는 현대 도시의 무제한 발전을 억제, 소위 위성도시 건설과 인구의 소개(疏開)에 주안점을 둔 것이다. 이에 따라 각 도시마다 녹지지역, 풍치지구, 공원을 새로이 설치하고, 이미 설치된 것은 더욱 확충키로 되었다.⁵¹

“도시의 무제한적 발전과 팽창을 방지”한다는 도시계획적 이상과 “철저한 고도 국방 태세를 갖추”어야 한다는 정세적 현실이 결론적으로 “대규모 고도국방도시계획”이라는 모토로 수렴되고 있다. 그런데 위 기사에도 언급되어 있듯이 제6회 시가지계획위원회에서 “이상적 국토계획의 각 도에서 새롭게” 계획사업을 지정한 지역 중에는 경인 지역도

50 朝鮮總督府, 「都市計劃の概要」, 「第84回帝國議會說明資料(鑛工)」, 1943(민족문제연구소편, 『일제하 전시체제기 정책자료총서』21, 255쪽).

51 「京仁外 全鮮 十四都市에 高度國防都市計劃」, 『每日新報』, 1943년 6월 23일자.

포함되었다. 이런 모토는 경인시가지계획에서는 어떻게 구체화되었는가?

2. 경인시가지계획의 수정과 광역도시권 구상의 유산

제6회 시가지계획위원회에서 결정된 내용은 1944년 1월 8일 정식으로 고시되었다. 그 결과 우선 경인시가지계획구역의 상당한 부분이 인천시가지계획구역으로 편입되었다. 인천시가지계획구역으로 편입된 지역은 1940년 4월 인천부 행정구역에 편입된 지역(부천군 부내면, 문학면, 서곶면 등)으로서 1944년 1월의 조치는 뒤늦게 행정구역과 시가지계획구역을 다시 일치시킨 것이라고 할 수 있다. 이를 통해 경인시가지계획에서 거의 유일하게 사업이 진행되고 있었던 부평지구를 포함한 약 3,900만 평이 인천시가지계획구역으로 편입되고 경인시가지계획구역은 원래 넓이의 약 63%인 6,700만 평 정도가 남게 되었다. 계획구역의 변경과 더불어 경인시가지계획 ‘소사지구’의 도로망, 토지구획정리지구, 녹지지역, 풍치지구, 공원 계획이 발표되었다.⁵² 여기에서 인천지구는 원래 인천시가지계획구역이었던 부분이며, 부평지구는 경인시가지계획구역에서 인천부 행정구역으로 편입된 부분이다. 이렇게 볼 때, 원래 경인시가지계획에 속했던 부분은 소사지구와 부평지구의 계획이라고 할 수 있다. 그 내용은 관보의 계획고시로 밖에는 볼 수 없다. 소략하지만 내용을 살펴보면 다음 표와 같다.

52 「朝鮮總督府告示 제13호」, 『朝鮮總督府官報』, 1944년 1월 8일자.

표 2 1944년 1월 소사지구와 부평지구 계획사업

지구명		소사지구	부평지구	
도로망	고속도차 전용	2선 삼정리(三井里) 시가지계획구역계 -오정리(吾丁里) 지구계(50) -내리(內里)-내리(30)	1선 동운정(東雲町) 시가지계획구역계 -서정(曙町) 부평지구계(50)	
	대로	제1류(35, 40)	5선	8선
		제2류(30)	11선	15선
		제3류(25)	8선	13선
	중로	제1류(20)	5선	21선
		제2류(15)	39선	12선
		제3류(12)	4선	5선
	교통 광장	35개	32개	
	토지구획정리지구	550만 평	-	
	녹지지역	400만 평	780만 평	
풍치지구	230만 평	290만 평		
공원	11개, 총 50만 평	23개, 총 56만 평		

❖ 비교 : ① 괄호 안의 숫자는 도로의 넓이를 의미하며, 단위는 'm'임.
 ② 평수는 원 자료의 넓이를 10만 평 단위로 반올림한 것임.
 ③ 삼정리-오정리-내리는 현재의 부천시 오정구 삼정동-오정동-내동이며, 동운정·서정은 현재의 인천광역시 부평구 서운동·계양구 효성동임.

소사지구와 부평지구의 계획사업의 내용을 알려주는 자료는 이상이 전부이기 때문에 이 계획사업이 어떻게 진척되었는지 혹은 진척되지 못했는지를 구체적으로 알기는 어렵다. 또 『조선총독부관보』에서도 이 두 지구에 취해진 더 이상의 법적 조치는 발견할 수 없다. 일찍이 구체적인 계획안이 공개된 시가지계획조차 예정대로 진척되지 못하고 있었던 당시의 사정에 비추어 보더라도 이 두 지구에서 어떠한 의미 있는 계획사업의 진척이 있었을 가능성은 희박했다고 할 수 있다. 그러나 적어도 조선총독부가 아무런 구체안도 세우지 않고 위와 같은 고시를 내리지는 않았을 것이므로 위의 내용을 가지고 경인시가지계획 수정의 의미를 최소한 짚어보는 것이 무의미한 작업은 아닐 것이다.

먼저 소사지구와 부평지구의 계획에는 풍치지구가 지정되고, 공원 계획도 수립되었다. 이는 분명 1939년 경인시가지계획 고시 당시 단순히 공업용지 조성권과 주택지 경영

이 계획의 전부였던 것과는 다르다. 1944년 경인시가지계획 수정에서 풍치지구나 공원은 일단 공습에 대비한 ‘방공 공지대’의 의미를 가지고 있었다. 여기에 더하여 녹지지역이 상당한 넓이로 지정되었다. 이상은 고도국방도시계획이라는 1943년 제6회 시가지계획위원회의 정신이 집약적으로 표현된 것이었다. 이와 더불어 조선총독부는 “녹지지역의 설정은 단지 종래 농경지, 임야의 상태를 그대로 지속시키는 것이 아니라 도시 발전을 합리적으로 계획화하여 녹지대로서 남겨두는 것이며, 풍치지구도 지정하여 보호하는 것으로 소극성에서 벗어나는 것”으로 “녹지지역, 풍치지구, 공원의 종합녹지계획”이라고 설명했다.⁵³ 다소 모호하지만 풍치지구나 녹지지역 지정은 단순한 공지대 지정일 뿐 아니라 장래 개발을 염두에 둔 계획적 통제라는 취지를 읽을 수 있다.

다음으로 개발계획과 관련해서는 그동안 일정하게 공업용지 조성, 택지 경영, 토지구획정리 등에 진척이 있었던 부평지구에 비해 이제 처음 어떠한 계획이 수립된 소사지구에 상당한 넓이의 토지구획정리지구가 지정되었다. 이 지구의 용도는 무엇이였을까? 1939년의 최초 경인시가지계획안에서 소사지구에는 94만여 평의 공업용지 조성 외에 400만 평 이상이 택지 경영지구로 지정된 바 있었다. 이것으로 보아 소사지구의 토지구획정리는 주로 택지 경영지구로 지정되어 있는 지역에 시행할 예정이었던 것으로 보인다. 이것이 당시 조건에서 현실성 있는 계획이었다고는 생각되지 않지만, 소사지구에 경성과 인천을 하나의 생활권으로 연결하는 대규모 주택지 조성을 계획한 것은 확인할 수 있다. 이것은 그 동안 여러 차례 언급되었던 경성 부근 위성도시가 현실의 계획에 등장한 유일한 사례이다. 당시 부천군 소사면, 오정면 일대인 소사지구는 “이곳에 주택을 두고도 양쪽(경성과 인천)으로 출퇴근이 가능한 경인 중간의 문화주택지가 될 곳”이라는 평가를 받는 지역이었다.⁵⁴

토지구획정리와 더불어 도로망 계획이 구체적으로 고시된 것이 주목된다. 계획의 내용은 거의 알 수 없지만, 역시 계획의 존재만큼은 확인할 수 있다. 특히 이른바 “고속도차 전용” 도로의 계획이 눈에 띈다. 이것은 일찍이 이야기되어 왔던 경인간 신도로 계획이 처음으로 공식적으로 발표된 것이었다. 물론 위의 정보만으로는 노선을 정확히 알 수

53 「市街地計劃委員會開催さる」, 『朝鮮』, 1943년 7월호, 92~93쪽.

54 「京仁間の 新文化住宅地」, 『毎日新報』, 1938년 5월 31일자.

없으나 이 정보와 1940년 초 경인시가지계획의 최초 고시 단계에서 나왔던 이야기를 결합시켜 생각하면 대체로 소사지구 안의 부천군 오정면 지역을 관통하여 영등포와 부평지구를 연결하는 도로라고 짐작된다. 이 도로 계획은 이 시기 여러 도시의 시가지계획에서 처음이자 유일하게 등장한 자동차 전용 도로 계획으로, 그 실현 여부를 잠시 미루어 둔다면, 공상적 차원에서 이야기되던 경인 1일 생활권 구상이 현실의 계획에 처음 모습을 드러낸 것이기도 했다.

이상과 같이 볼 때, 1944년 1월 고시된 소사지구와 부평지구의 계획사업의 대강은 이미 1939년 제5회 시가지계획위원회에서의 야마오카의 발언, 그리고 그 전후 시기의 여러 문헌들 속에서 표현되었던 것들임을 알 수 있다. 즉 이 계획은 그 전 해 시가지계획위원회의 주안점이었던 방공에 방점을 찍은 고도국방도시계획을 내세우면서, 그 안에 이미 최종 단계부터 추구하고 있었던 경인시가지계획의 지방계획적 취지, 그리고 실제의 계획에 이르지 못한 경성 중심 '광역도시권' 구상을 내포한 것이었다고 할 수 있다.

경인시가지계획, 그리고 광역도시권 구상에서는 분명 대도시의 팽창 방지와 위성도시의 건설, 도시 간의 녹지 경계 분리와 고속 교통기관을 통한 연결 등과 같은 지방계획의 이상을 발견할 수 있다. 그러나 이와 같이 도시화의 결과이면서 그것의 미래를 지시해주는 중요한 의제가 식민 본국의 침략전쟁을 계기로 급부상했음이 주목된다. 그리고 그 때는 이미 그 의제의 현실화는 어렵거나 왜곡될 수밖에 없는 때인 것이다. 이런 모순적인 측면은 경인시가지계획 뿐 아니라 이 시기 조선 도시계획 전반에서 발견할 수 있다. 도시계획의 내용도 물론 중요하나, 그와 더불어 혹은 오히려 그보다 더 이 같은 의제의 논의 방식 자체에서 '식민지 도시계획의 식민지성'을 발견할 수 있는 것이다.

이 장에서는 일제 말기 부평 일대가 군수공업 지역화되는 배경을 이해하는 차원에서 이 시기 일본 지방계획, 국토계획론의 전개와 그것이 조선에 도입되는 과정, 지방계획 차원에서 결정된 경인시가지계획의 배경과 내용, 광역도시권 구상과 경인시가지계획의 수정을 살펴보았다.

본래 한 도시에 제한된 도시계획의 한계를 극복하기 위해 여러 도시를 하나의 권역으로 연관지어 계획하는 지방계획론은 일본에 도입되면서 침략전쟁의 수행과 맞물려 전쟁 수행을 위한 국가 생산력의 극대화 차원에서 국토계획론으로 급속하게 진화했다.

당시 본토와 식민지 그리고 세력권을 모두 포괄한 일본 제국주의 권역 전체의 계획인 국토계획론에서 조선은 하나의 지방계획 단위이면서 조선 독자의 중앙계획 단위이기도 했다. 그리고 조선 국토계획에서 부평을 포함한 경인 지역은 일본에서 중국 대륙으로 나아가는 병참선의 핵심에 놓여 있었다.

이 같이 일제의 입장에서 중요한 위상을 가진 경인 지역의 개발을 위해 조선총독부는 경인시가지계획을 시행했다. 이는 오래전부터 제기되어 오던 경성과 인천의 연계 개발 논의가 전쟁이라는 상황을 맞아 실현된 것이기도 했다. 경인시가지계획은 경성에서 인천에 이르는 광역의 지역을 대상으로 했다. 그중에서도 가장 먼저 계획사업이 실시된 지역이 부평이다. 1930년대 후반 부평에서 경인시가지계획에 의한 공업용지와 주택지 조성이 진전되면서 중화학 대공장이 속속 들어섰다. 부평 일대는 급속하게 공업지역으로 변화했다. 결과적으로 1945년 광복을 맞이할 때까지 다른 지역에서 계획사업이 크게 진전되지 못했기 때문에 부평지구의 개발은 일제하 경인시가지계획의 유산을 확인할 수 있는 몇 안 되는 사례로 남았다. 한편 경인시가지계획과 별개로 이 무렵 아이디어 차원의 광역도시권 구상이 분출했다. 기본적으로 경성을 중심으로 주변에 거점 위성도시를 건설하고 이를 하나의 도시권으로 묶어 개발, 관리하려는 구상이었다. 광역도시권 구상 자체는 아이디어 차원에 그쳤기 때문에 당대에 실현된 것은 아니지만, 이것은 광복 후 현재에 이르기까지 '수도권'의 형성으로 실현된 측면이 있다고 하겠다. 또 광역도시권 구상은 경인시가지계획의 수정에 영향을 미쳤다. 경인시가지계획 수정안에는 일제하 조선 도시계획에서 처음 등장하는 고속도로 전용도로 계획도 포함되어 있었으며, 무제한의 개발을 제한하는 녹지지역도 포함되어 있었다. 이런 부분도 광복 후 1960년대 한국 도시계획, 국토계획에서 실현된 고속도로, 그린벨트(Green belt, 개발제한구역)의 전사로서 그 의미를 상기할 필요가 있다.

결론적으로 1930년대 말에서 1940년대 초 경인시가지계획의 시행과 부평 일대의 개발 및 변화는 단지 부평 지역의 역사에 그치지 않는다. 그것은 한편 당시 세계대전이라는 특수한 상황에서 전 세계를 풍미했던 국토 개발 논리가 한반도에서 실현된 사례라고 할 수 있으며, 다른 한편으로는 1960년대 이래 한국 도시계획, 국토계획의 방향을 선행하여 보여 주는 사례였다고도 할 수 있다.



참고 문헌



단행본

- 김익원, 『한국국토개발사연구(韓國國土開發史研究)』, 大學圖書, 1983.
- 飯沼一省, 『都市 ~』, 『都市計畫夜話』, 都市研究会, 1934.
- 飯沼一省, 『地方計畫論 ~』, 『地方計畫論』, 良書普及會, 1933.
- 石川榮耀, 『國土計畫의 實際化』, 誠文堂新光社, 1942.
- 石川榮耀, 『都市計畫及國土計畫』, 工學圖書株式會社, 1941.
- 鮮交會, 『朝鮮交通史』, 鮮交會, 『朝鮮交通史』, 鮮交會, 1986.
- 鈴木武雄, 『朝鮮經濟의 新構想』, 東亞經濟新報社 京城支局, 1942.
- 日下藤吾, 『國土計畫의 理論』, 大鵬社, 1942.
- 整備課 近藤 少佐, 『朝鮮視察報告』(日本 防衛研究所 森川史料), 陸軍省, 1941.(아시아역사자료센터, C13021433200)
- 朝鮮軍殘務處理部, 『朝鮮軍概要史』, 不二出版, 1989.
- 朝鮮總督府 企劃部 第一課, 『國土計畫に關する論文集』, 朝鮮總督府 企劃部, 1940.
- 朝鮮總督府, 『第84回帝國議會說明資料(鑛工)』, 1943(민족문제연구소편, 『일제하 전시체제기 정책자료총서』 21, 한국학술정보, 2005).

논문

- 염복규, 「1930~40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개」, 『인천학연구』6, 인천대학교 인천학연구원, 2007.
- 이상의, 「아시아 태평양전쟁기 일제의 '인천조병창' 운영과 조선인 학생동원」, 『인천학연구』25, 인천대학교 인천학연구원, 2016.
- 이연경·홍현도, 「부평 미쓰비시(三菱)사택의 도시주거로서의 특징과 가치 - 1930년대 말 부평의 병참기지화와 노무자주택의 건설」, 『도시연구』22, 도시사학회, 2019.
- 전상숙, 「전시 일본국토계획과 대동아공영권 그리고 조선국토계획」, 『사회이론』51, 한국사회이론학회, 2017.
- 芝村篤樹, 「戰前國土計畫의 歷史的 役割」, 『經濟經營論叢』36(3)·(4), 京都産業大學經濟經營學會, 1995.



신문 및 잡지

- 『朝鮮』
- 『朝鮮行政』
- 『朝鮮總督府官報』
- 『經濟月報』
- 『每日申報』(『每日新報』)
- 『東亞日報』

기타

- 『第三回市街地計畫委員會關係書綴』(국가기록원, CJA0014430)
- 『第五回市街地計畫委員會關係綴』(국가기록원, CJA0015675)





제 2 장

일제강점기 군수공업도시 부평

- 제1절 _ 부평의 산업구조를 바꾼 일본 제국주의와 독점자본주의
- 제2절 _ 부평에 자리한 군수공장
- 제3절 _ 아시아태평양전쟁의 확산, 군수공장의 변천

제2장 일제강점기 군수공업도시 부평

정혜경(일제강제동원&평화연구회 대표연구위원)



‘남선(南鮮) 최대의 군수창’ 일제강점기 조선총독부 당국이 부평을 지칭한 말이었다. 한반도 남쪽의 최대 군수기지라는 의미다. 그렇다면 언제부터 부평은 군수공장지대가 되었을까.

조선시대 부평은 수원진관 소속으로 인천을 속읍으로 삼았던 부평도호부가 있었던 지역 중심지였다. 농촌 지역이었고, 1920년대에도 여전히 전통적 농촌 지역으로 농업과 염업, 잠업, 목축업을 영유하던 곳이었다. 그러나 1930년대 후반부터 부평은 조선총독부 당국이 조성한 군수물자 생산기지이자 군수공업도시가 되었다.

부평이 군수공업도시가 된 이유는 조선총독부가 추진한 식민지 조선공업화 정책과 아시아태평양전쟁 때문이었다. 1930년대 일본이 중화학공업화 단계로 진입하는 과정에서 한반도는 일본의 공업화 대상 지역으로 떠올랐다. 일본은 1854년 개국과 함께 들어온 자본주의 체제를 안착시키지 못한 상태에서 침략전쟁을 거듭해 국민 통합을 이루고 근대 국민국가로 나아가고자 했다. 그러나 취약한 일본의 경제 토대는 전쟁으로도 해결할 수 없었고, 거듭하는 경제공황의 파고를 넘어서기도 힘들었다. 이러한 상황에서 일본은 경제공황을 타개하기 위해 만주침략과 함께 한반도에 공업정책을 추진했다.

부평은 그 중심 지역 가운데 하나였다. 농촌 지역이었던 부평은 1930년대에 들어 당국이 조선공업화 정책을 추진하면서 공업단지로 전환하게 되었다. 당국이 부평을 군수기지로 조성하게 된 배경에는 지리적 여건과 잘 갖추어진 인프라가 있었다. 부평은 조선에서 공업이 발달한 경성과 인천의 중간에 위치해 인천항과 경인선을 통해 곧바로 물자를 수송할 수 있었고, 경성의 우수한 기술력과 노동력을 조달할 수 있었다. 부평평야를 통해 대단위 면적의 부지를 확보할 수 있었다는 점도 유리한 조건으로 작용했다.

1931년 만주침략을 필두로 시작한 아시아태평양전쟁도 부평의 군수공업도시 만들기에 중요한 역할을 했다. 1937년 중일전쟁 발발 후 승전보를 올리던 일본군은 1939년부터 전선의 교착상태를 맞았다. 이유 가운데 하나는 넓어진 전선을 감당할 수 없었기 때문이었다. 특히 보급 문제는 중국 전선의 일본군이 맞닥트린 두터운 벽이었다. 식량을 조달하지 못한 일본군은 반 이상이 아사했다.¹ 식량과 함께 시급한 것은 무기였다. 중국 전선은 일본 본토나 만주국에서 수송하기에는 너무 멀었다. 그러한 이유로 당국은 서해안의 요충지인 부평을 군수공업도시로 조성했다.

1938년 오사카철사공장을 기점으로 부평에는 각종 공장이 들어섰다. 20여 개의 공장 가운데 다수는 기계금속공업 공장이었다. 일본 육군의 무기공장인 인천육군조병창을 비롯해 미쓰비시제강(株) 등이 무기와 무기 부품을 생산했을 정도로 ‘남선 최대의 군수창’ 부평은 바로 일본 침략전쟁의 산물이라 할 수 있다.

¹ 요시다 유타카, 『일본의 군대(최혜주 옮김)』, 논형, 2005, 211쪽.

1. 일본의 식민지 조선공업화 정책과 전진기지 구축

1) 부평도호부에서 군수기지로

1883년 인천의 개항은 조선의 기존 질서를 포함해 한반도 전역의 질서를 바꾸어놓았다. 부평도 이러한 변화에서 벗어날 수 없었다. 조선 시대 수원진관 소속으로 인천을 속읍으로 삼았던 부평도호부는 일본의 한반도 침탈과 함께 지역 중심지로서 기능을 잃었다. 1876년 조일수호조규(일명 강화도조약)를 기점으로 조선 조정은 부평을 인천과 함께 수도 방비를 위한 지역으로 주목했다. 그러나 제물포가 개항장이 되면서 인천에 일본인이 이주·정착하게 되자 지역의 중심지는 바뀌었다. 부평도호부는 1895년 13부제 실시에 따라 부평군이 되었다가 일제강점기인 1914년 행정구역 통폐합에 따라서 부천군 관내 부내면에 편입되었고, 1930년대 일본의 대륙 침략이 시작되면서 한반도 최대의 군수기지가 되었다.

당시 당국은 부평을 남선 최대의 군수창으로, 흥남을 북선 최대의 군수창으로 불렀다. 부평과 흥남 두 지역은 모두 군수창이라 했지만 구성에서 차이를 보이고 있다. 부평이 주로 무기 생산공장이나 무기 생산과 관련한 공장이 다수를 차지했다면 흥남은 비료나 화학공업 중심이기 때문이다.

당국이 두 지역을 군수창으로 조성한 이유는 일본의 식민통치정책 때문이었다. 1930년대 조선총독부가 공업도시로 조성한 흥남은 이전에 함흥부 소속 운전사(또는 운전면)였을 때에는 동해의 조그만 어촌에 지나지 않았다. 흥남이 속한 함흥부는 예로부터 관북 지역의 행정 중심지였으나 교통이 불편해 도시로서 발전은 더뎠다. 그러다가 조선군(조선에 주둔한 일본군) 주둔지가 되고 1927년 조선질소비료주식회사(일본질소비료주식회사의 자금으로 설립)의 공장이 들어선 후 1929년 부전강수력발전소 완공 후 함남공업지대의 중심이 되었다. 인구도 급증해 1927년 5만 8,077명에서 1943년에는 16만 5,211명으로 늘었다. 당시 함흥부의 인구가 12만 2,760명이었으니 흥남의 인구증가 정도

를 알 수 있다. 이에 따라 흥남은 흥남읍을 거쳐 1944년 12월 함주군 서호면 일부와 운남면, 삼평면 일부를 병합해 흥남부로 승격했다.

흥남이 공업도시로 변모한 배경에는 함흥부를 둘러싼 철도와 항만 개설·확충이 있었다. 1914년 경원선 개통에 이어 1928년 함경선, 1936년 평원선의 완공에 따라 원산·서울·평양 및 함경북도까지 교통이 편리해졌고, 1933년에는 함흥에서 장풍(長豊)에 이르는 함남선 개통으로 장진·신흥군 고지대와 물자 반·출입이 활발해졌다. 흥남항은 부전강 수력발전소 완공 당시 이미 길이 115m의 방파제와 1만톤급 2척, 3,000톤급 4척, 1,500톤급 7척이 동시에 접안할 수 있는 동해안 제1의 항구로 자리했다. 이 항구를 통해 공장에 필요한 원료와 생산품을 운송할 수 있었다.

당국이 부평을 군수기지로 조성하게 된 배경에도 지리적 여건과 잘 갖추어진 인프라가 있었다. 부평은 조선에서 공업이 발달한 경성과 인천의 중간에 위치해 인천항과 경인선을 통해 곧바로 물자를 수송할 수 있었고, 경성의 영등포 공업지대와 연결되었으므로 우수한 기술력과 노동력을 조달할 수 있었다. 부평평야를 통해 대단위 면적의 부지를 확보할 수 있었다는 점도 유리한 조건으로 작용했다.

특히 경인선 철도는 부평의 핵심 인프라였다. 경인선 철도 개설은 지역의 공간 구조를 바꾼 배경의 하나였다. 1896년 기공식을 한 후 1899년 완공한 경인선은 인천, 우각, 주안, 부평, 소사, 오류동, 노량진, 용산, 경성에 정거장(역)을 설치했다. 이로써 부평은 수도권에 속하면서 경성으로 흡인력을 갖게 되었고, 부평의 물산을 경성과 인천으로 운송할 수 있게 되었다. 그러나 여전히 넓은 농토의 미곡 생산 중심지였다. 당국이 추진하던 농업정책의 시행대상지로서 관개시설을 구축해 미곡 증산에 나서야 했다. 평온한 농촌 마을이었던 부평이 공업도시로서 입지를 갖추게 된 것은 1930년대 일본의 조선공업화 정책 때문이었다.

2) 1930년대 일본의 식민지 조선공업화 정책과 일본 대공장의 조선 진출

1930년대 초부터 한반도는 일본의 공업화 대상 지역으로 떠올랐다. 한반도 민중을 위한 정책이 아니라 1929년에 찾아온 세계대공황 여파를 극복하고자 새로운 출구를 찾는 과정에서 나온 산물이었다.

19세기 말부터 20세기 초에 걸쳐 면(綿)공업의 성장을 이룬 일본의 다음 단계는 중화학공업화였다. 중화학공업화 단계로 진입해야 하는 이유는 두 가지였다. 하나는 제1차 세계대전을 통해 일본이 경험한 구미 공업 제품의 수준이었다. 이 시기에 일본은 자국의 중화학공업이 구미와 현격한 기술격차를 나타내고 있음을 절감했다. 또 다른 이유는 세계 경제대공황이 1920년대 금본위제 재건을 축으로 버티던 다각적 무역망을 붕괴했기 때문이다. 1927년 금융공황에서 타격을 입었던 일본 경제는 1929년 가을에 시작된 세계 대공황 과정에서 농업공황을 수반하는 대공황에 돌입했다. 경제공황을 타개하기 위해 일본이 수립한 정책은 만주침략으로 이어졌고, 한반도의 공업 정책에도 큰 변화를 가져왔다.

1930년대는 통일적 세계시장이 전면적으로 해체되어 가는 시기였다. 경제대공황이 발생하기 이전에 과잉자본이 된 일본의 독점자본은 새로운 투자지역이 절실하게 필요했다. 그런데 각국이 자국의 산업 보호를 위해 경제블록을 강화하면서 일본의 수출시장은 일본의 식민지와 점령 지역 등 지배지역 중심으로 좁혀졌다. 더구나 1930년대 일본의 중화학공업은 국제적 경쟁력을 갖지 못했고, 국내 민간 수요도 많지 않았다. 민간 수요가 늘지 않는다면, 군수를 늘려야 하는데, 군수를 늘리는 방법은 전쟁을 일으키는 것이었다. 그러므로 1930년대 일본의 경제정책의 방향은 일본의 중화학공업을 발전시키기 위해 군수와 함께 식민지 공업화를 통해 스스로 수요시장을 확대하는 것이었다.²

그런데 당시 조선은 중화학공업 정책을 펴기에 유리한 조건을 갖추고 있었다. 첫 번째 조건은 조선은 「공장법」을 적용하지 않았기 때문에 저렴한 식민지 노동력을 무제한 착취할 수 있었다. 1802년 영국에서 제정되어 여러 나라에 확산한 「공장법」은 여성과 아동 노동시간 규제를 핵심으로 했다. 일본도 1911년 「공장법」을 공포해 1916년부터 적용했다. 1923년 개정된 「공장법」에는 14세 미만 유아의 노동을 금지하는 조항이 있다. 그러나 일본 당국은 이러한 노동자 보호 법안인 「공장법」을 조선에는 적용하지 않았다.

두 번째로 유리한 조건은 자원이 풍부하다는 점이었다. 한반도에는 일본 공업이 군수를 늘리는데 필요한 공업 원료와 군수 원료 자원이 풍부했고, 조선총독부의 적극적 지

2 호리 가즈오, 주익중 역, 『한국 근대의 공업화』, 전통과현대, 2003, 39쪽.

원으로 쉽게 확보할 수 있었다. 당시 총독이었던 우가키 가즈시게(宇垣一成)는 “조선의 땅속과 해안에 매장되어 있는 자원을 개발해 이후 산업을 크게 발전시키는 것은 결코 어려운 일이 아니며, 전도가 양양하다”고 언급했다.

세 번째 조건은 한반도의 지리적 조건이었다. 한반도는 만주침략 이후 중국 침략전쟁의 전진기지로서 중요했으므로 당국이 조선공업화 정책을 추진하는 배경이 되었다. 우가키 총독은 ‘만주를 농업지대로, 일본은 주(主)공업지대로 하고 양자 연결지대로서 조선은 부(付)공업지대로 하는 일본 산업구조의 일환’을 구상하기도 했다.

마지막으로 유리한 조건 가운데 하나는 투자 도피처로서 조선이었다. 일본 정부는 1931년 4월, 「중요 산업의 통제에 관한 법률」(이하 「중통법」)을 제정·공포했다. 「중통법」은 국가권력의 뒷받침에 따라 불황카르텔(기업연합) 결성을 통해 중요 산업의 보호와 공익 실현을 목표로 했다. 즉 새로운 가격 규칙이었다. 일본이 「중통법」을 제정하게 된 배경에는 1929년 경제공황의 영향으로 많은 중소기업이 도산하고 대기업도 업적 악화에 빠지는 상황이 있었다. 그런데 조선은 중요 산업의 통제에 관한 법률의 적용을 받지 않는 외곽지대였다. 일본의 대기업이 투자 도피처로서 매력력을 느끼기에 충분한 곳이었다. 「중통법」에 따라 자유로운 생산 거점이 필요하게 된 일본 대기업은 대거 한반도와 중국 관동주로 진출해 합법을 가장한 통제 파괴를 자행했다.³

이 정책에 따라 한반도에 진출한 대기업은 조선총독부의 지원을 받아 넓은 부지를 저렴한 가격에 사들여 공장 건설에 나섰다. 당시 조선은행 조사부장이었던 시부야 레이지(澁谷禮治)는 잡지 『조선과 만주(朝鮮及滿洲)』339호(1936년 12월)에 기고문을 통해 정책의 효과를 다음과 같이 언급했다.

“조선이 내지(*일본)의 여러 사업에서 카르텔 통제의 구역 외라는 유리한 파생적 기업조건으로 인해 헤아릴 수 없는 공업의 속출과 발전에 박차를 가하고 있는 것이 실상이다.”⁴

3 小林英夫, 『大東亞共榮圈の形成と崩壊』, お茶の水書房, 1975, 84쪽; 梶村秀樹 외, 편집부 역, 『한국근대경제사 연구』, 사계절, 1983, 479-480쪽.

4 괄호 안은 필자가 명시하였다.

그런데 일본 대기업이 진출한 지역에는 만주가 빠져 있었는데 이유는 신흥 재벌을 선호한 만주 운영 주체들의 전략 때문이었다.

1931년 일본 관동군(중국 만주에 주둔한 일본군)이 저지른 만주침략은 군사 행위에 그치지 않고, 경제 침탈로 이어졌다. 만주를 차지한 관동군은 1932년 만주국을 세우고, 민중과 자원을 침식하기 시작했다. 이 과정에서 당국은 일본의 제국 통치 전략상 '전선 기지(戰線基地)로서 만주'와 '병참기지로써 조선'의 역할을 부여하게 되었다. 관동군과 일본에서 파견한 행정 테크노크라트(technocrat)인 혁신 관료가 지배하는 구도에 따라 만주국은 공산주의 국가 소련에 대항할 전선기지로써 역할이 중요했기 때문이다. 우가 키 총독은 만주를 농업지대로 구상했으나 만주국을 운영하는 주체들은 만주의 중화학 공업화 정책도 강력하게 추진했다.

이러한 조선과 만주의 중화학공업화 정책 배후에는 일본질소비료주식회사를 설립한 노구치(野口), 리켄(理研) 등 신흥 재벌이 있었다. 일본 군부와 관료들은 이들 신흥 재벌을 이미 조선에서 사업 영역을 확장하고 있던 미쓰비시(三菱)나 미쓰이(三井), 스미토모(住友), 아소(麻生) 등 기성 재벌을 대신할 대안으로 상정하고 적극 지원했다. 1920년대 일본의 다이쇼(大正) 데모크라시라는 자유주의적 분위기 속에서 기성 재벌들이 기득권자로서 군부의 혐오와 타도 대상이 되었기 때문이다. 기성 재벌들은 관동군의 만주침략 이후 만주로 진출하려 했으나 관동군은 '일업일사방식(一業一社方式)'을 내세워 기성 재벌 배제 정책을 추구하고, 대신 신흥 재벌에게 기회를 주었다. 이러한 재벌 배제 정책으로 인해 대기업은 진출하기 어려웠다.

이 과정에서 신흥 재벌은 조선 북부 지역에서 사업의 뿌리를 내리기 시작했고, 새로운 시장으로 만주를 기대했던 대기업도 한반도에 주목했다. 조선은 대기업이 기대할 정도의 상품 수요시장이 아니었으나 상품을 조선에서 만들어 만주국에 판매하는 방식을 택하고자 한 것이다. 기성 재벌이 진입하지 못한 만주국 대신 조선이나 중국 관동주가 기성 재벌과 신흥 재벌이 모두 달려드는 먹잇감이 된 셈이다.

특히 신흥 재벌은 창업자가 기술자 출신인 경우가 많고, 선진 특허 기술을 적극 도입한 중화학공업이 주된 사업 영역이었으므로 일본 당국이 조선의 중공업화 정책을 추진하는데 매우 적합했다. 신흥 재벌의 대표로 꼽히는 노구치 그룹은 부전장과 장전장의 수

력발전소 사업을 통해 전원 개발에 성공하고, 이를 토대로 흥남에 비료와 화학회사를 운영했다.⁵

2. 일본의 식민지 조선공업화 정책이 가져온 부평의 변화

1) 1930년대 후반 일본 당국의 식민지 조선공업화 정책

1930년대 전반기가 전기사업을 중심으로 조선공업화의 기초적 준비 과정이 진행되었다면, 1930년대 후반은 1937년 중일전쟁 발발로 한반도가 새로운 과제를 감당해야 하는 시기가 되었다.

이에 앞서 1936년 일본 당국은 「중통법」을 개정했다. 당국이 법을 개정한 이유는 재벌들이 이 법을 이용해 조선을 투자 도피처로 삼으면서 재벌 간 모순과 대립을 가져왔고, 이 대립이 조선총독부와 일본 정부라는 통치기구 내부의 대립으로 번지기 시작했기 때문이다. 이 문제를 해결하기 위해 당국은 「중통법」을 개정해 기업의 신설과 생산 설비 확장을 허가제로 하고 경쟁력을 국가가 규제하고, 기존의 독점체를 강화하도록 했다. 이와 함께 기존의 중통법 조항 가운데 하나인 '중요 산업에 대해 외지에까지 통제'의 힘이 미치지 않는 점'을 개정해 규제를 식민지까지 확대하도록 했다. 이 개정으로 인해 1936년 이후 조선 공업은 일본 산업의 군사적 재편성과 중화학공업 강화정책에 편입되었다.

일본 당국이 1936년에 취했던 정책 가운데 하나는 1936년 조선산업경제조사위원회 운영이었다. 조사회의 결정 사항은 1930년대 전반기 조선공업화 정책의 기초 준비과정의 총괄회의였다. 이러한 사전 정지 작업을 통해 조선의 공업화 정책을 본격화하고자 한 일본 당국은 중일전쟁 발발 이후 한반도를 병참기지이자 전진기지로써 운용하기 시작했다.

일본 정부는 중일전쟁 발발 직후 「임시자금조정법」과 「수출입품등임시조치법」(1937.9.)을 공포하고, 제1차 세계대전 기간 중 공포했던 「군사공업동원법」(1937.10.)을

5 신흥 재벌의 한반도 경제 침탈에 대해서는 김웅기, 「일본질소에 의한 압록강 분류 전원개발과 조선총독부·만주국 간의 공조」, 『근대 열강의 식민지 통치와 국민통합』(동북아역사재단, 2010)을 참조하기 바란다.

발효했다. 1938년 4월에 「국가총동원법」을 제정·공포(5월 시행)하면서 국가총동원체제로 접어들었다.

일본이 총동원 전쟁을 치르기 위해서는 기존 공업의 재편성이 필요했다. 1938년 2월 9일, 조선총독부는 시국대책조사회를 위한 준비위원회를 구성하고 8월에 시국대책조사회를 구성해 9월부터 운영에 들어갔다. 시국대책조사회는 총독의 임시 자문기관으로써 조선총독부 내에 설치했는데 정무총감을 위원장으로 총독부 각 국장과 과장·주요 단체 대표·기업 사장·지식인 등 102명의 위원으로 구성했다. 시국대책조사회는 중일전쟁이 확대되는 것을 배경으로 “시국의 변화에 따라 제국의 대륙정책에서 조선이 전진기지로써 그 중요성이 날로 더해가고 있음에 비추어 조선의 각종 공업의 진흥을 기대하며 특히 군수공업의 비약적 신장을 꾀하는 일이 긴급하다”는 내용의 조선공업화 정책의 청사진을 제시했다.

구체적으로 살펴보면, 첫째 군수공업의 확충(경금속, 석유, 인조석유, 유안, 폭약, 공작기계, 자동차, 철도차량, 선박, 항공기, 가축), 둘째 이러한 목적 달성을 위한 관계 법규 정비, 기업부지 알선, 기술자·기능공의 양성, 숙련공 양성, 자금 융자, 보조금 지급, 운수 시설 정비, 동력 요금 및 운임 경감, 원자재 공급 알선, 하청 공업의 확충 등을 주요한 대책으로 꼽았다.

조선총독부는 시국대책조사회의 결정 사항을 정책에 그대로 반영했다. 특히 군수물자 생산에 필수적인 철강산업의 확충을 위해 일본이 1937년에 제정한 「제철사업법」을 조선에 적용해 제철사업 부문을 소수 독점자본이 완전히 장악하도록 하고, 9월 「철강사업법」을 조선에 적용했다. 마지막으로 1939년 제철설비 제한 규정 제정에 따라 조선의 제철 부문에 대한 기업의 독점 지배를 완성했다.⁶

2) 경인공업지대의 탄생

개항과 함께 부평이 곧바로 공업지대로 전환한 것은 아니었다. 개항과 경인철도 개통 이후 교통이 편리하고 경성과 소통된다는 점, 인천항을 통해 해외 무역이 가능하다는

점 때문에 부평은 일찍부터 농업 생산기지로 주목받았다. 1901년 민병석과 김석환 등이 세운 농업 회사를 비롯해 1902년에는 목축업을 경영하는 이들이 늘었고, 과수 재배와 잠업도 부평의 중요한 산업이었다.

1920년대 일본 당국이 한반도를 대상으로 하는 산업정책이 산미증식계획에 집중하면서 부평도 부평수리조합을 설치해 대대적인 식량 증산에 돌입했다. 1910년대부터 일본인 지주들이 농장을 운영하면서 조선 농민들을 소작인으로 부렸다. 산미증식을 위한 전제 조건은 토지개량이고 토지개량은 수로를 정비하는 관개 개선 작업이 있어야 가능하다. 1920년대 부평은 산미증식과 산미증식을 위한 관개 개선 작업으로 농민의 부담이 가중되었고, 일본인 농장에 소속된 소작인들이 높은 소작료로 인해 피폐한 삶을 살아야 했다.

부평은 위치상으로는 경성과 가까웠으나 1934년이 되어서야 전기가 들어올 정도로 농촌이었다. 이같이 농촌 지역이었던 부평은 1930년대에 들어 당국이 조선공업화정책을 추진하면서 공업단지로 전환하게 되었다. 조선총독부는 식민지 조선공업화 과정에서 한반도 여러 지역에 공업지대를 조성했다. 일본 당국이 조성한 공업지대는 흥남으로 대표되는 함경남북도의 북부공업지대와 경인공업지대가 대표적이다.

조선총독부는 1934년 「조선시가지계획령」에 따라 경성과 인천 중간 지역에 광대한 면적의 공업 용지(998만 4,000평)를 조성했다. 경인공업지대는 구로·시흥·소사·부평·서곶·계양·양천지구였는데 부평지구 면적은 272만 2,000평으로 경인공업지대 가운데 가장 넓었다. 이같이 조성한 공업용지를 대상으로 구획정리사업을 거쳐 전력 가스 공급 시설과 기타 시설 확충 및 신설을 통해 구로와 부평 지구에 대단위 공업지대를 조성했다.

조선총독부가 경인공업지대를 조성한 이유는 이점이 많았기 때문이다. 경인공업지대는 수도권에 위치해 공업 제품의 판매시장이 형성되어 있었고 풍부한 노동력이 존재했으며, 철도의 기점인 경성과 항로의 기점인 인천항이 있어 교통의 요지로서 원료와 제품 운송에 편리했다. 조선총독부 청사가 경성에 있어 멀지 않았으므로 각종 행정 처리를 신속하게 할 수 있었다.

6 梶村秀樹 외, 편집부 역, 『한국근대경제사연구』, 사계절, 1983, 485~487쪽.

1. 부평평야에 조성한 공업단지

1) 「조선시가지계획령」과 경인시가지계획

당국이 1934년 「조선시가지계획령」에 따라 부평지구 272만 2,000평을 공업용지로 설정했으나 부평이 군수공업의 중심지가 된 것은 1937년 중일전쟁이 일어난 후였다.

『동아일보』 기사에 따르면, 1938년 오사카철사공장이 부평평야로 진출하기로 하고 부내면 마분리 부지 5만 평 매수 계약을 맺었다. 오사카철사공장을 기점으로 많은 공장이 부평에 들어서기 시작했다. 『동아일보』는 1939년에 부평에 들어선 공장을 20여 개라고 보도했다.

부평의 산업이 농업에서 공업으로 전환하는 과정은 부평에서 농민을 내쫓는 과정이기도 했다. 부평평야를 중공업 공장지구로 만들면서 이곳에 살던 6,249호가 농토를 잃었고, 5,000여 호의 소작 농가는 고향을 떠났다.⁷

조선총독부는 1934년 「조선시가지계획령」에 이어 1940년 1월 경인시가지계획을 발표했다. 이 계획은 7개 공업용지 조성지구와 11개 주택지 경영지구, 부천군 부내면 부평역전 부근 83만 2,000평의 토지구획정리지구 계획이었다.

이에 따라 부평지구는 부천군 부내면과 소사·문학면 일대에 294만 9,000평을 공업용지 조성지구로 할당받았다. 부천군 부내·소사·계양·문학면 일대에 446만 2,000평에 달하는 주택지 경영지구도 배당받았다. 이 계획에 따라 부평평야는 땅을 다지고 공장을 짓기 위한 건설 현장으로 변모했다. 당국이 자재 운반을 위한 동원령을 내리자 500여 개의 달구지와 마차가 망망한 평야에서 진군하는 장관을 연출하기도 했다.



❖ 『동아일보』, 1938년 6월 3일자.

❖ 『동아일보』, 1939년 7월 23일자.



❖ 『동아일보』, 1939년 11월 9일자.

7 「부평평야시계실시로 농토일케될 육천 농가」, 『동아일보』, 1939년 10월 11일자.

조선총독부가 경인시가지계획을 추진하게 된 배경에는 1939년 2월 설립한 한강수력 전기주식회사가 북한강 상류에 댐을 축조해 12만kw를 발전하고 일본고주파중공업 인천공장·인천육군조병창과 무관하지 않다. 공장을 돌리기 위한 전력을 확보한 후 군수공장을 갖추는 방식을 취한 것이다.⁸

2) 부평에 들어선 군수공장

이러한 과정을 통해 1920년대 전통적 농촌 지역으로 농업과 염업, 잠업, 목축업이 주 산업이었던 부평은 부평평야에 공장이 들어서면서 군수공장이 밀집한 군수기지가 되었다.

『조선산업연보』(동양경제신보사, 1943)나 『조선은행회사조합요록』(조선은행, 각 연도) 등 자료와 연구성과에 따르면, 1930년 인천 지역 제조업 공장은 총 88개소(기계금속 8개소, 화학 5개소)였고, 1940년에는 총 159개소가 되었다. 1940년 제조업 공장 가운데 기계금속공업 공장은 54개소, 화학공업은 8개소였다.⁹ 기계금속공업 공장이 큰 폭으로 늘어났음을 알 수 있다.

8 부평사편찬위원회, 『부평사』1, 부평사편찬위원회, 2007, 292쪽.

9 오미일, 『제국의 관문 개항장 도시의 식민지 근대』, 도서출판 선인, 2017, 90쪽.

표 1 일제강점기 부평 지역 공장 현황

구분	직종	군수공장 명칭	현재 주소	설립일	생산품목	자본계열
1945년 8월	기계 기계	경성공작(주)	부평구 산곡동	1939년	수도용 강관	
	기계 기계	고요(光洋)정공(주) 부평공장	부평구 산곡동	1942년	공구류	
	기계 기계	미쓰비시(三菱)제강(주) 인천제작용	부평구 부평동 (현 부평공원)	1942년 9월(미쓰비시중공업이 히로나카(弘中)상공(주) 부평공장을 매수)	소형공작 기계, 강판, 포탄 생산	미쓰비시 (三菱)
	기계 기계	도쿄(東京)자동차공업(주)	부평구	1939년	자동차, 자전거 제조, 기타부품 제조	닛산 (日産)
	기계 기계	도쿄(東京)제강	부평구	인천조병창의 민간하청공장		
	기계 기계	디젤자동차공업(주)	부평구 (현 부평교교)	1937년	자동차 수리 및 조립	닛산 (日産)
	기계 기계	국산자동차공업(주) 부평공장	부평구 (현 미산초교)	1939년		조선식산 은행
	기계 기계	조선베어링공장	부평구	인천육군조병창의 민간하청공장	자동차, 자전거 제조, 기타부품 제조	
	섬유/ 방직	오사카(大阪)섬유공장	부평구	1939년		
	요업	부평요업(주)	부평구 부평동	1939년	연와, 기와	
	조병 창	인천육군조병창 제1제조소	부평구 산곡동	1939년 (조선군관구부대 육군병기행정본 부 소속)	소총탄환, 총검 등 각종 무기류	
	조병 창	평양병기보급창 부평분창	부평구 일신동	1939년(조선군관구부대 육군병 기행정본부 소속)	소총탄환, 총검 등 각종 무기류	
	화학	일본고주파중공업(주)	부평구	1939년	각종 금속제품	
	화학	부평와사공장	부평구 청천동		가스	경성전기 주식회사
	식품	조선아미노산장유(유)	부평구 부평동 ¹⁰		장유	
	1945년 이전		오사카철사공장	부평구	1938년	
기계 기계		히로나카(弘中)상공(주) 부평공장	부평구 부평동	1938년, 부평공장 설립 1939년, 부평공장 가동 1942년, 미쓰비시중공업에 매각	광산용 기계, 화차 생산	

10 2007년에 발간한 『부평사』1권 294쪽에는 1997년에 출간한 『부평사』를 근거로 소재지를 부평동으로 기재했다. 그러나 『1949년도 경제연감』에는 소재지가 '인천부 소화동'으로 기재되어 있다.

구분	직종	군수공장 명칭	현재 주소	설립일	생산품목	자본계열
불상* (미포함)	기계 기계	부평금속공업공사	부평구 부평동 ¹¹		금속	
	기계 기계	광진정공	부평구 부평동		기계	
	식품	부평양조조합	부평구 부개동 ¹²		양조	
	요업	부평연와공업(합)	부평구 부개동	『1956년도 경제연감』	벽돌	
	기타	부평인쇄소	부평구 부평동	『1949년도 경제연감』	인쇄	

❖ 비고 : 불상(미포함)은 : 2007년에 발간한 『부평사』 1권 294쪽에는 1997년에 출간한 『부평사』를 근거로 공장 목록에 수록했으나 일제강점기 자료에서는 확인할 수 없고, 1949년 이후 자료에서만 확인 가능하거나 자료를 확인할 수 없는 공장임.

그러나 1945년 8월 일본 패전 당시 조선인을 강제 동원했던 인천부의 군수공장은 총 61개소이고, 부평에 있었던 군수공장은 15개소였다. 여기에 1945년 이전에 있었던 군수공장 2개소 가운데 미쓰비시제강(주)으로 매각한 히로나카(弘中)상공(주)을 제외하고 오사카철사공장을 더하면 부평의 군수공장은 총 16개소가 된다. 이 가운데 당국이 군수회사로 지정한 공장은 미쓰비시제강(주) 인천제작소를 포함해 모두 5개소였다.

군수회사 지정이란 군수물자의 원활한 조달을 위해 ‘기업운영과 생산주체, 생산기구, 생산방식에 대한 철저한 국가 지배 제도를 목적’으로 한 제도였다. 「군수회사법」(1943.10.28., 법률 제108호 공포)과 시행령(1943.12.15., 칙령 제928호 공포)에 근거해 운영했다.

「군수회사법」은 국가가 주요 민간회사를 군수회사로 전환해 군수성 휘하에 두고 직접 지배하는 법이다. 군수회사 지정 대상은 병기(무기), 함정, 항공기, 선박, 차량 및 부속품, 철강, 경금속, 비철금속, 희귀금속, 기타 중요 광산물, 액체연료, 윤활유, 석탄, 가스, 코크스, 전력, 중요 화학공업품, 중요 기계기구 및 부품, 운수, 창고, 건설, 배전회사, 기타 주무대신¹³이 지정하는 사업이다. 군수회사로 지정된 회사 소속 작업장의 소속 근무자는

11 『1949년도 경제연감』에 소재지가 ‘인천부 상동’으로 기재되어 있다.

12 『1949년도 경제연감』에 소재지가 ‘인천부 계산동’으로 기재되어 있다.

13 일본의 주무대신은 군수성 대신이고, 조선의 주무대신은 총독이었다.

사장에서 수위까지 모두 ‘피징용자’, ‘군수 피징용자’가 되었다.

군수회사 지정은 군수물자 공급을 위해 마련한 강력한 통제 제도였으나 당시 기업들은 오히려 군수회사 지정을 환영했고, 지정받기 위해 조선총독부에 적극적인 로비를 벌이기도 했다. 그 이유는 이 제도를 통해 기업이운을 높일 수 있었기 때문이다. 당시 심각한 원료 부족 상황에서 군수회사 지정 기업은 원료 확보에서 우선권이 있었고, 기타 금융 재정 지원 등 여러 특혜가 있었다. 생산 물품에 대한 판로가 확실하고, 정부가 높은 가격으로 납품받았다. 특혜는 더 있었다. 공장 소속 구성원들이 ‘피징용자’로 전환되므로 임금 부담이 없고 노무자의 식량 조달도 기업이 아닌 정부가 해결해주는 제도였다. 그러므로 기업주 입장에서 보면, 통제가 아니라 오히려 기업 성장의 지름길이었다.

<표 1>을 살펴보면, 오사카철사공장은 설립 이후 운영 내용은 확인할 수 없지만 신문 기사에 설립 일자가 나오므로 일제강점기에 있었던 공장에 포함했다. 그러나 <표 1>에 ‘불상(미포함)’으로 구분한 5개소는 포함하지 않았다.

일제강점기 부평에 설립한 공장 가운데에는 식품공업이나 요업·섬유방직 등 여러 종류의 생산공장도 있었으나 금속 및 기계공업·화학 등 무기 생산과 관련한 군수공장이 주를 이루었다. 부평 지역의 군수공장에서 특징은 무기를 생산한 공장(인천육군조병창)이 있다는 점이다. 한반도에서 무기 생산공장을 운영한 지역은 부평과 평양 두 군데뿐이다.

부평 지역에는 인천육군조병창 소속 두 군데의 제조소(제1제조소, 평양병기제조소 부평분창)와 미쓰비시제강(주) 인천제작소에서 무기를 생산했고, 인천육군조병창의 하청 공장인 조선베어링공장·도쿄제강에서 부품을 생산했다.

히로나카상공(주)을 포함한 17개소의 부평 지역 군수공장 가운데 1930년대에 설립·운영한 군수공장은 11개소였다. 이 가운데 대표적인 군수공장은 히로나카상공(주) 부평공장 과 인천육군조병창이다. 인천육군조병창은 조선군관구부대 육군병기행정본부 소속의 작업장이지만 무기를 생산한다는 점과 민간인을 동원했다는 점에서 군수공장에 포함하는 것이 적절할 것이다.



❖ 1948년 10월 부평 일대 모습(사진 Norb Faye, 설명 김현석)
 (출처: 김현석, 「부평미군기지의 역사와 기지 반환의 성격」, 『박물관지』16, 인하대박물관, 2013, 70쪽)

2. 1930년대 부평의 군수공장

1) 히로나카(弘中)상공(株) 부평공장

(1) 히로나카상회에서 출발한 히로나카상공(株)

히로나카상공(株)은 조선에 있던 일본인 자본가 히로나카 료이치(弘中良一)가 설립한 기계회사인데, 당시 ‘조선 3대 기계메이커 가운데 하나’로 평가받기도 했다. 히로나카 료이치는 1889년 일본 시즈오카(静岡)현에서 태어나 도쿄전기학교를 졸업한 후 1912년 부산부로 이주해 1916년 영정(榮町: 현 중구)에 히로나카상회라는 작은 기계 판매상회를 열었다. 히로나카상회는 기계 생산이 아니라 일본산 각종 기계를 판매하는 상점이었다.

이후 히로나카 료이치는 1923년 경주전기(株) 이사와 구룡전기(株) 사장을 겸임하면서 개인회사였던 히로나카상회를 1924년에 공칭 자본금 2만 5,000원의 합자회사로 개조하고, 본점을 경정부(용산)로 이전한 후, 기계 판매와 수리업을 겸영하는 경성공장을 신설했다. 이전부터 해 오던 기계 판매와 함께 수리업을 새로 시작하게 된 것이다.

히로나카상회는 1930년 주식회사로 전환한 후 1931년과 1934년, 1936년에 걸친 증

자를 통해 1936년 말 자본금 규모를 30만 원으로 높였다. 1936년 말 주식의 소유 구조를 보면, 발행 주식 6천 주 가운데 히로나카 료이치 소유분은 1,646주(27.4%)였고, 도호(東邦)광업이 1,400주로 뒤를 이었다.

1920년대 일본산 농기계의 중개·판매를 영업 전략으로 삼았던 히로나카상회는 1930년 주식회사 설립 당시 회사 목적을 ‘기계기구·전기기구의 공사 재료 등 부품의 매매·임대·중개·판매 대리업, 설계 감독’으로 확대했다. 그리고 1936년에는 기존 사업에 ‘제작과 수리’를 추가하면서 중개판매상을 넘어 본격 기계제조회사로 확장했다.

그 후 1937년 6월에 히로나카상회와 별도로 히로나카상공(자본금 120만 원)을 설립하고, 9월에 합병을 추진했다. 합병은 자회사인 히로나카상공이 모회사인 히로나카상회를 매수하는 형식이었다. 이 과정을 통해 자본금(공칭 자본금 150만 원, 납 자본금 37만 원)을 늘리고 사세를 확장할 수 있었다. 이 추세를 몰아 히로나카상공은 1937년 경성공장의 확장과 제2공장(부평) 건설에 나섰다.

1938년 5월에는 다시 제2히로나카상공을 설립(자본금 150만 원, 납입 자본금 37만 5,000원)하고, 9월에 히로나카상공이 자회사인 제2히로나카상공을 흡수·합병하는 변칙적인 방법으로 사세를 확장했다. 이러한 변칙 경영은 「임시자금조정법」 공포로 한꺼번에 두 배 이상 증자가 곤란해지자 경성공장 확장과 부평공장 신설 자본조달 여력을 확충하기 위한 목적이었다.

경성공장 확장과 부평공장 신설은 히로나카상공의 사세 확장에 중요한 과제였다. 당시 조선에서 히로나카상공에 대한 기계류 주문량이 넘치면서 잉여 주문량을 사절할 정도였고, 경성공장도 생산능력 부족에 시달렸다. 높은 수익률을 자랑하게 되면서 히로나카상공 투자가의 관심도 높아져 히로나카상공 주식은 1938년부터 1940년 초반까지 조선의 주식 붐을 주도하는 우량주였다.

히로나카상공이 부평공장을 설립하게 된 배경에는 조선총독부의 대규모 개발 프로젝트도 있었다. 1937년 이후 조선총독부는 압록강 수력 개발, 부령과 강계 수력 개발, 미쓰비시(三菱) 광업의 청진제강소 건설, 일본제철의 청진제철소 건설 등 대규모 개발 프로젝트를 동시에 추진했다. 1938년 이후에는 산금5개년 계획에 따른 금광개발 붐을 추가하면서 한반도 전체에 대대적인 토목공사와 광산 개발을 활발히 추진했다. 이 과정에

서 히로나카상공이 제작하는 착암기 등 광산기계류와 일반 산업기계류 수요가 급증했다. 이에 힘입어 이 시기 일본 대기업들은 조선에서 자본금을 늘려 사세를 확장했고, 히로나카상공도 동참했다.¹⁴

1938년 8월 7일자 『동아일보』 기사에 따르면, “히로나카상공은 최근 북중국방면 탄광에서 채광기계 수주가 10여만 원 등 6월과 7월 사이에 250만 원을 수주했는데 조선총독부의 산금장려정책 정세로 볼 때 수주는 더욱 늘어날 것이며, 제2공장이 건설되고 경성공장이 증설될 경우에는 600~700만 원의 수주 물량을 충분히 소화할 수 있을 것”이라 전망했다.



❖ 『동아일보』, 1938년 8월 7일자.

1930년대 후반 히로나카상공의 사업 구조는 철도차량·철도용 기계·광산과 토목, 전기 등 각종 기계 설계와 제작 청부 및 판매업 등 다양했지만 주력 사업은 광산기계류와 화차 생산이었다. 그러나 경성공장은 부지 1,000평(건평 700평)에 주로 광산기계류 생산과 서비스를 담당하는 소규모 공장에 불과하였으므로 대규모 기계공장이 필요하게

14 「신산금계획으로 내지자본 재진출 - 삼정삼릉주우 등 신투자를 위시, 동방광업 대증자」, 『매일신보』, 1937년 8월 11일자.

되었다. 이러한 필요성에 따라 히로나카상공은 경성공장 확장과 부평공장 건설을 추진하기 시작했다.

이러한 배경 속에서 추진된 부평공장 건설은 “종래 내지(內地; 일본 본토를 의미) 메이커의 브로커에 불과하였던 기계공작상이 특정 내지 메이커와 자본 제휴와 자체 제작 공장 설치계획을 추진한다”는 언론 보도가 있을 정도로 관심을 받았다.¹⁵

히로나카상공은 관계회사에 대한 투자 용자도 확대했다. 히로나카 료이치 사장은 1934년 9월 설립한 광업전문 자회사인 도호광업(株)의 전무로 겸직했고, 1939년 3월에는 일본 도쿄에 있는 사토(佐藤)제작소를 매수해 사장으로 겸직했다. 도호광업은 한반도 전역에 100여 개소에 달하는 광구 개발과 채광사업을 추진한 기업이었고, 사토제작소는 연간 매출액 150만 원을 기록한 중견 광산·토목기계류 제작회사였다. 이러한 사세 확장을 통해 1939년 말 히로나카상공의 종업원은 1,495명(사원 38명, 공원 1,180명; 경성공장 100명, 부평공장 1,088명)에 달했고, 중견 기술자 양성을 위한 기술자 양성소와 숙련공 양성을 위한 공원양성소도 설치했다.¹⁶

당시 히로나카상공에 입사해 미쓰비시 제강에서 기술자(기계검사공)로 근무했던 벽야(碧野) 송백진(宋百鎭, 1923년 경기도 화성군 출생, 향토사학자)은 오정보통학교 4년제를 졸업한 후 2년간 강습소 수학을 해 소사북(素砂北)심상소학교 교장 명의의 6년제 졸업증명서를 받았으나 집안 형편이 어려워 중학교로 진학하지 못하게 되자 1939년 10월에 히로나카상공 공원양성소 시험을 보고 입소해 단기 교육을 받은 후 공원으로 근무했다. 공원양성소에 시험을 보기 위해서는 보통학교 6년 졸업 자격이 필요했는데, 송백진은 6년 자격을 채웠기에 응시생 자격을 갖추게 된 것이다. 그가 거친 공원양성소 교육 기간은 정확히 알 수 없다.¹⁷

15 「일부공개 흥중상공주」, 『부산일보』, 1938년 4월 16일자.

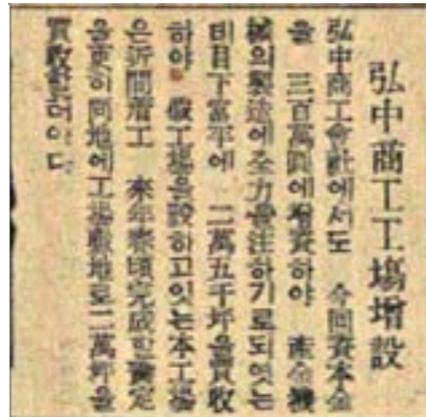
16 정안기, 「전시기 弘中商工(株)의 성장 전략과 경영역량 - 성장 위기-재건을 중심으로」, 『경제사학』53, 경제사학회, 2012, 47쪽.

17 송백진, 『벽야 송백진 회고록(자비 출판)』, 2010, 54-58쪽; 송백진 구술기록(서울시 강동구 암사동 자택, 2016년 8월 23일 제1차 구술, 9월 2일 제2차 구술)

(2) 히로나카상공(주) 부평공장 건설

히로나카상공은 1937년부터 부평공장 건설을 추진하고 경인선 부평역전 부지 4만 7,000평(건평 8,200평)을 확보했다.

1938년 6월 1일자 『매일신보』는, ‘히로나카상공이 자본금을 300만 원으로 증자해 부평에 2만 5,000평 부지를 매수해 내년 봄 완공 계획으로 공장 부지 2만 평을 매수할 예정’이라고 보도했다. 그리고 공장을 건설하는 기간인 1939년에 완공하지 않은 상태에서 일부 공정을 가동했다.¹⁸



❖ 『매일신보』, 1938년 6월 1일자.

공장 건설계획 수립 당시 부평공장은 ‘주강공장에서 제관(製罐), 단조(鍛造), 기계, 부품, 마무리, 조립에 이르는 일관생산체제’를 구상했다. 그러나 1938년 9월 건설계획을 변경하고 공사비도 처음 예산의 세 배에 달하는 500만 원으로 증액했다. 건설계획을 변경한 것은 조선총독부 철도국의 중용 때문이었다. 회사 측은 부평공장을 광산기계류 생산 전담공장으로 구상하고 광궤용(廣軌用) 차량 제작을 계획했으나 조선총독부 철도국이 객·화차 생산을 추가하도록 중용해 협궤용(狹軌用) 차량 제작으로 변경했다.

18 송백진 구술기록(서울시 강동구 암사동 자택, 2016년 8월 23일 제1차 구술, 9월 2일 제2차 구술).

부평공장은 히로나카상공의 핵심 공장이었으나 공장 건설은 원활하지 못했다. 독일에 발주한 고급 공작기계의 도착 지연, 철강을 비롯한 원자재 입수 곤란, 숙련공 부족, 계획 변경에 따른 시설 변경 등 때문이었다. 계획 변경은 시설 변경으로 이어졌으므로 공사비는 늘어났고, 공장 건설도 지연되었다.

부평공장의 건설 지연과 수익률 감소는 히로나카상공의 운명에 영향을 미쳤다. 1937년 수립한 부평공장 건설계획은 174만 원 공사비로 소규모 광산기계 공장을 건설한다는 수준이었다. 이 규모는 히로나카상공 경영 능력에서 볼 때 가능한 수준이었으나 1938년 계획 변경은 회사 차원의 경영 능력을 넘어선 정책적 차원의 문제였다. 히로나카상공에 대출을 해주었던 동양척식(주)도 계획 변경에 대해 당국이 “장래 정세의 추이에 따라 차량 제조를 더욱 확충할 방침”이라는 점을 중시했다. 그러나 만약 ‘정세의 추이’가 악화한다면, 향후 모든 책임을 감당해야 하는 위험한 도박이었다.

우려는 현실이 되었다. 히로나카상공은 부평공장 건설을 성장 전략으로 삼았으나 공장 건설은 오히려 히로나카상공의 경영 위기를 자초했다.

(3) 난항에 빠진 히로나카상공(주) 부평공장 건설

일본 정부는 1938년 3월 「일본산금진흥회사법」을 공포해 자본금 5천만 원의 국책회사인 일본산금진흥(주)를 설립했다. 일본산금진흥(주)은 1937년 중일전쟁 발발 후 거액의 군수 및 자본재 수입이 불가피하게 되자 국제수지 결제자금 확보를 위한 산금5개년 계획을 담당하는 국책회사였다. 설립 목적은 ‘자금의 융통 사업, 산금 설비의 매매사업, 산금매매사업’이다. 일본산금진흥(주)은 2억 5,000만 원에 달하는 산금채권 발행자금으로 1938~1942년간 조선에서 다양한 광산관련 시설 자금을 융통해주었다.

이러한 당국의 지원 정책에 따라 히로나카상공은 부평공장 건설에 필요한 공사비를 일본산금진흥(주) 대부금에 의존했다. 일본산금진흥(주)은 1939년 경성과 부평공장에 대한 저당권 설정과 연간 5.5%의 이자율 조건으로 부평공장 시설비 250만 원을 융자해주었다. 당시 광산기계 제작회사들은 일본산금진흥(주)의 시설 자금을 의존해 신규 공장을 건설한 후에는 생산품을 다시 일본산금진흥(주)에 납품하는 방식으로 운영했다. 그러므로 히로나카상공도 일본산금진흥(주)의 자금을 의존해 부평공장을 건설하고자 한 것이었다.

히로나카상공은 일본산금진흥(주) 용자에 그치지 않고 1938년 말부터 동양척식(주)를 대상으로 자금 용자를 추진해 1940년에 350만 원을 용자받은 후, 일본산금진흥(주)의 용자금을 갚았다. 그러나 자금 부족은 여전해 1939년에 히로나카 료이치 사장 개인 소유 주식을 담보로 동양척식(주)에서 70만 원을 대출받았다.

기업 대출 자격 심사에서 히로나카상공은 파격적인 대우를 받았다. 1939년 일본산금진흥(주)로부터 용자받을 때 히로나카상공의 납입 자본금은 75만 원이었으나 일본산금진흥(주)의 용자금액은 납입 자본금의 세 배가 넘는 250만 원이었다. 동양척식(주)에서 실시한 자산 실사 결과에서 히로나카상공의 자산가액은 미완성 공장인 부평공장 자산을 포함해 269만 8,000원(경성공장 10만 4,000원, 부평공장 259만 4,000원)이었는데, 일본산금진흥(주)의 차입금이 포함된 자산이었다.¹⁹

이러한 파격적인 용자에 의존한 공장 건설은 이후 경영위기를 자초하는 결정적 계기가 되었다. 1940년 초에 조선총독부가 히로나카상공이 신청한 3배 증자계획을 2배만 승인하면서 경영난이 시작되었다.²⁰ 그 후 자재난, 조선산금사업 침체에 따른 기계 제작 수주 감소, 낮은 기술 능력, 설비 투자 실패, 부평공장 건설 지연, 조달 자금 운용과 방만한 경영 등이 겹치면서 수익률은 계속 하락했다. 이 가운데 기술력 문제는 경영난을 가중하는 중요한 원인이었다. 1940년, 3배 증자에 실패해 파탄 위기에 직면한 히로나카상공이 조선총독부에 지원과 협력을 요청하자 조선총독부는 군수품 발주 방식으로 지원하려 했으나 기술진 확보와 숙련공 양성이 뒤따르지 못해 실패했다.

당시 군수공장과 광산은 조선총독부의 「공장사업장기능자양성령」(1939.6. 공포)에 따라 의무적으로 숙련공을 양성해야 했다. 조선총독부는 1939년 12월에 「공장사업장기능자양성령」에 따른 의무공장과 사업장 20개소를 지정했는데, 히로나카상공 부평공장을 포함했다.²¹ 그러므로 숙련공 양성은 히로나카상공이 반드시 해야 하는 필수 과제였다.

19 1940년 2월에 히로나카상공이 2차 담보 대출 25만 원을 의뢰할 당시에는 부평공장 사택지를 물적 담보에 추가했다(정안기, 「전시기 弘中商工(주)의 성장 전략과 경영역량 - 성장 위기 재건을 중심으로」, 『경제사학』53, 경제사학회, 2012, 51~52쪽).

20 「홍중상공増資 - 倍額인 삼백만원으로」, 『매일신보』, 1940년 4월 17일자.

21 「기능자양성 - 의무공장지정」, 『매일신보』, 1939년 12월 29일자.

히로나카상공도 당국의 시책에 따라 부평공장을 건설할 때부터 숙련공의 지급화를 위해 내부적으로 공원양성소를 설치해 매년 약 500명의 숙련공을 양성한다는 계획을 세웠다. 1939년 5월에 제1회 40명의 숙련공 양성을 완료했고, 제2회 80명, 제3회 150명을 양성했다. 1939년 4월부터는 중등학교 졸업생 20명을 선발해 1개년 단기 양성을 추진하기도 했다. 그러나 십수 년의 경험이 축적되어야 가능한 기계 제작 숙련공을 단기간 안에 양성하기란 불가능했다. 일본 본토에서 숙련 기술자를 시급히 채용하지 않으면 해결하기 어려운 상황으로 쉽게 풀리지 않았다.

히로나카상공은 1940년 후반에 추진하던 일본질소(주)와 전략적 제휴가 실패하자 광산기계류 제작의 부진을 객·화차 생산을 통해 극복하려 했다. 그러나 이번에는 기술력의 한계에 봉착했다. 문제를 해결하기 위해 일본 국내 유력 메이커와 제휴를 통해 우수 기술을 도입하고자 했다. 이를 위해 1941년 초부터 이케가미(池貝)제작소(주)·히다치(日立)제작소(주) 등과 제휴 교섭을 시도했다. 그러나 성과를 거두지 못했다.

1941년 3월 이후 증권가에 부평공장의 미쓰비시중공업(주) 매각설이 유포되고, 동양척식(주)이 구조개혁안을 고려하자 히로나카상공은 동양척식(주)에 긴급설비자금 69만원 추가 대출과 구조개혁안(부평공장 분사)을 제시했다. 이에 동양척식(주)은 다이도(大同)제강(주)과 자본 제휴를 알선했다. 히로나카상공은 다이도제강과 자본 제휴를 추진하면서 별도로 조선총독부가 알선했던 미쓰비시중공업(주)과 협상을 추진했다. 그러나 다이도제강과 제휴가 결렬되자 미쓰비시중공업(주)과 협상에 주력했다. 당시 평양 지역에 대규모 전기로제철공장 건설을 추진하던 미쓰비시중공업(주)은 부평공장을 매수해 기계류를 확보할 생각이었다. 협상 결과 1942년 6월 말 부평공장을 청산 가격 600만 원에 미쓰비시중공업에 양도했다. 양도 경위에 대해 송백진도 ‘정책에 의해서 미쓰비시에 팔아 넘겼다’고 표현했다.²² 히로나카 료이치 사장도 양도 경위에 대해 ‘조선총독부와 관계 당국과 협의 결과 시국에 즈음해 가장 유효한 방면에 이용하도록 국가적 견지에서 결정했다’고 밝혔다.²³

그 후 히로나카상공은 경성공장 확장을 통해 경영 회복에 들어가 1944년 1월 회사명을 히로나카중공업(주)으로 바꾸고 적극적인 중공업 진출을 시도했다. 1943년 말 조선

22 송백진 구술기록(서울시 강동구 암사동 자택, 2016년 8월 23일 제1차 구술).

23 「홍중부평공장 삼릉양도경위」, 『매일신보』, 1942년 6월 26일자.

총독부가 히로나카상공 경성공장을 조선총독부의 중점 공장으로 지정하면서 인력 수급 문제를 해결했고, 1944년 전반기에는 삼성(三成)철공소를 매수해 제철용 기계 제작에 나섰으며, 1944년 12월에는 조선총독부 압선으로 아사히(朝日)경금속(株)과 공동으로 경금속 기계 제작 전문 기업인 조선화공기(朝鮮化工機)(株)를 설립하기도 했다.²⁴

2) 인천육군조병창²⁵

2019년 말 기준 「한반도 아시아태평양전쟁유적 목록」²⁶에 따르면, 광복 당시 한반도에는 835개소의 군수공장(민간군수공장 823개, 인천육군조병창 소속 군 작업장 12개소)이 있었다. 그러나 무기를 생산하는 공장은 부평의 인천육군조병창과 인천육군조병창 소속인 평양병기제조소, 그리고 10개의 부속 공장이 유일했다. 평양병기제조소는 인천육군조병창 소속이었으므로 인천육군조병창은 한반도의 유일한 무기공장이었던 셈이고, 부평에 있었던 조선군관구 소속 인천육군조병창 본부와 제1제조소는 한반도 이남의 유일한 무기공장이었다.²⁷

인천육군조병창은 조선군관구부대 육군병기행정본부 소속의 무기 생산공장이다. 인천육군조병창을 관리하던 육군병기행정본부(정리번호-다6399)는 1940년 12월 2일에 편성한 부대이다. 이때 평양병기제조소도 육군병기행정본부 소속이 되었다.

육군조병창은 육군에서 사용하는 각종 무기를 생산하는 기관이다. 인천육군조병창은 일본이 외지에 설치한 유일한 조병창(만주국 제외)이다. 조병창은 무기를 생산하는 곳이므로 대본영(大本營)²⁸이 있는 일본 본토에 두는 것이 일반적이었다. 그러나 예외적

으로 한반도의 부평과 평양에 조병창을 설치하고 각종 무기를 생산했다. 전쟁의 장기화 때문이었다.

당국은 인천육군조병창 설립을 1939년 중반부터 추진했다. 1937년 중일전쟁을 일으킨 일본은 중국 국민당 정부의 수도였던 난징(南京)을 점령하면 중국 정부가 항복해서 전쟁은 끝날 것이라 예상하고 3개월 이내 승리를 장담했다. 그러나 전황은 일본의 예상과 달리 1939년에 이르러도 전쟁은 끝나지 않았다. 일본군이 1938년 10월, 한커우(漢口)·우창(武昌)·칸요(漢陽) 등 우한(武漢) 3진을 점령하고, 1939년 2월 남부 하이난도(海南島)를 차지했으나 전쟁은 여전했다. 오히려 전쟁은 교착상태가 되었고, 200만 명이 넘는 일본군은 넓은 전선에서 빠져나오지 못하고 있었다. 이러한 상황에서 이들에게 시급한 것은 원활한 보급이었는데, 무기를 일본 본토에서 조달하기에는 어려움이 있었기에 한반도에 무기공장이 필요했다.

1939년 8월 9일 일본의 육군조병창 장관인 고스다(小須田勝造)는 육군대신에게 ‘조선공창(朝鮮工廠)’ 신설을 위한 토지 매입 예산을 신청했다. 이에 앞서 이미 제20사단 경리부가 관리하던 부평연습장 72만 8,000여 평을 이관받았는데, 추가로 매입할 토지를 위한 예산 신청이었다. 추가로 매입할 토지는 경기도 부천군 부내면 산곡리, 대정리 소재 부평연습장 인접지의 약 43만여 평이었다. 고스다 장관은 조선공창(인천육군조병창) 부지에 제조소를 건설하기로 했다.

고스다 장관은 제조소를 신설해야 하는 목적에 대해 “만선(滿鮮 ; 만주와 조선), 북지(北支 ; 중국 관내) 수송의 신속, 안전과 조선 병기공업 능력의 비약적 발전을 꾀하기 위해 경성 부근에 총기류 생산을 주 임무로 하는 일(一)제조소를 설치한다”고 밝혔다. 중국 전선에 필요한 무기 보급을 위해 한반도에 제조소가 필요하다는 점을 명확히 한 것이다.

아울러 신설 초기에는 관리 책임을 고쿠라(小倉) 공창의 장이 맡도록 하고, 1940년부터는 평양병기제조소와 함께 앞으로 설치될 ‘조선공창’의 예하에 둔다고 구상했다.

평양병기제조소는 1918년 도쿄(東京)포병공창소속의 조선병기제조소로 출발했다. 1923년 당시 일본 육군의 무기 생산은 조병창 산하에 설치한 각종 공창(도쿄공창, 화공창, 나고야공창, 오사카공창)과 제조소(고쿠라병기제조소, 평양병기제조소)가 담당했다. 1940년 육군병기창과 함께 육군병기행정본부로 통합했고, 이 과정에서 무기 생산을 담

24 설립 시기는 1943년(기무라 미쓰히코·아베 게이치, 차문석·박정진 역, 『전쟁이 만든 나라, 북한의 군사공업화』, 미지북스, 2009, 201쪽)과 1944년 12월(정안기, 「전시기 弘中商工(株)의 성장 전략과 경영역량 - 성장 위기 재건을 중심으로」, 『경제사학』53, 경제사학회, 2012, 65쪽) 등의 주장이 있다.

25 인천육군조병창에 대해서는 제4권에서 상세히 기술하므로 여기서는 간략히 언급하고자 한다.

26 필자가 작성하였다.

27 김현석, 『우리 마을 속의 아시아태평양전쟁유적 : 인천광역시 부평구』, 도서출판 선인, 2019, 24쪽.

28 전시 중이나 사변(事變) 중에 설치된 일본 제국 육군 및 해군의 최고 통수 기관. 천황의 명령(봉칙명령, 奉勅命令)을 대본영 명령(대본영 육군부 명령(大陸命), 대본영 해군부 명령(大海命))으로 발하는 최고 사령부로서 기능을 담당. 청일전쟁과 러일전쟁 때도 설치했으나 종전 후 해산. 그 후 1937년 중일전쟁 때 설치해 아시아태평양전쟁 종전까지 존속했다.

당한 ‘공장’들은 ‘조병창’으로 변경했다. 이후 각 조병창은 독립적으로 무기를 제조했고, 자체 생산이 어려울 경우에는 육군관리공장인 민간 군수공장을 지정해 하청 생산을 하도록 했다.²⁹

9월 1일 육군대신이 토지 매입을 허가하자 고스다 장관은 곧바로 공장 건설에 들어갔다. 공사는 2년 후인 1941년 초 총검공장과 견습공 연습공장 등 두 건물이 완공하면서 일부 완료했고, 1941년 5월 5일 인천육군조병창이라는 이름으로 공식 발족했다.

일본 당국이 조병창을 부평에 설치한 이유는 지리적으로 유리했기 때문이다. 넓은 분지였고 안개로 인해 연합군의 공습을 피하기에 적합한 곳이었다. 조선에서 공업이 발달한 경성과 인천의 중간에 위치해 인천항과 경인선을 통해 곧바로 물자를 수송할 수 있었고, 경성의 우수한 기술력과 학생 등 노동력을 조달할 수 있다는 점도 유리한 조건으로 작용했다.

인천육군조병창은 조병창 본부와 제1제조소(부평), 평양제조소, 경성감독반, 부산감독반, 성진감독반을 관할했고, 1942년 4월 15일에는 평양병기보급창 부평분창을 가토리마치(香取町)(현 일신동)에 설치했다.³⁰

제1제조소에는 3개의 공장을 두고 각종 무기를 생산했다. 제1제조소의 신설 내용에 대해서는 부평역사박물관이 입수한 자료(「일본병기제조기관변천일람표(육군)-도쿄제1육군조병창편조(1941~1945)」)에서도 확인할 수 있다.³¹



❖ 「일본병기제조기관변천일람표(육군)」 표지



❖ 일람표를 펼친 모습

29 심재욱, 「공원명표」를 통해 본 전시체제기 구일본육군조병창의 조선인 군속동원, 『한국민족운동사연구』66, 한국민족운동사학회, 2011, 233~234쪽.

30 第1復員局, 「陸軍兵器行政本部直轄出張所並造兵部常置員現況表(1944.4.22.)」, 『中央直轄補給諸廠調査表』(일본 방위청 방위연수소 도서관 소장).

31 상세한 내용에 대해서는 김정아, 「기록물로 보는 근현대 인천(2) - 일본병기제조기관변천일람표를 통해 본 인천지역사」(『한일민족문제연구』33, 한일민족문제학회, 2017)를 참고하였다.

1. 일본의 대미전쟁과 한반도의 공출

1) 대미전쟁의 발발, 아시아태평양전쟁의 확산

중일전쟁 후 일본은 장기전을 위해 모든 제국 일본 영역(일본 본토, 식민지, 점령지)의 민중과 물자, 자금을 전쟁에 동원하는 국가총동원체제를 구축하고, 국가총동원체제의 원활한 수행을 위해 법적 근거를 마련했다. 1938년 4월 일본에서 제정한 「국가총동원법」이다. 이 법의 제정으로 제국의회 승인 없이 인적·물적·자금을 통제 운용할 수 있게 된 일본 정부와 군부는 이후 전쟁을 멈추지 않고 태평양으로 확대했다.

중일전쟁 후 일본의 지나친 공습과 폭격이 중국 민중은 물론, 유럽과 미국 비전투원의 살상으로 이어지자, 미국은 일본과 맺었던 통상항해조약의 폐기를 통고하고 대일항공기와 부품, 석유와 철 등 군수물자의 수출을 금지했다. 그런데도 일본이 미국이나 유럽 선박을 공습하는 사례가 그치지 않자 구미 여러 나라는 자국 내 일본 자산 동결 조치도 취했다.³²

1942년 10월 2일 미국이 일본에 프랑스령 인도차이나와 중국에서 철병을 요구하는 각서를 전달하자, 11월 5일 일본은 쇼와(昭和) 천황이 주재하는 어전회의를 열어 대미교섭최종안을 결정하며 대미전을 준비했다. 어전회의 결정에 따라大本영은 연합함대에 이어 미국·네덜란드·영국을 대상으로 하는 「작전준비하령(作戰準備下令)」을 내렸다. 11월 26일 헐 미 국무 장관이 일본의 대미 교섭안을 거부하자 일본은 미국과 전쟁을 결정하고, 12월 1일 어전회의에서 미국·네덜란드·영국과 개전을 결정한 후 전쟁을 일으켰다. 12월 8일 오전 2시 15분 육군이 영국령 말레이반도를, 오전 3시 19분에 해군이 미군의 해군기지인 진주만을 기습 공격하면서 동남아시아와 태평양 지역에 대한 군사행동에 돌입했고 미국과 영국에 선전포고했다. 1931년 만주침략으로 아시아에서 시작한 아시아태평양전쟁이 태평양으로 확산되었다.

32 마이클 A. 반하트, 박성진·이완범 역, 『일본의 총력전』, 한국학중앙연구원, 2016, 186쪽.

1941년 12월 8일 오전 6시 라디오가 보도한大本영 육해군부 발표의 첫 문장은 “제국 육해군은 오늘 8일 미명(未明), 서태평양에서 미국·영국군과 전투 상태에 들어갔다”이다. 그리고 그날 쇼와 천황은 ‘동아시아에 영원한 평화를 확립하여, 그것에 의해 제국의 광영을 보전하기 위해 전쟁을 선포한다’는 취지의 선전(宣戰) 조서를 내렸다. 천황은 조서에서 “짐의 육해군 장병은 전력을 다해 교전에 종사하고 짐의 문무백관은 열정을 다해 직무에 임하며 짐의 신민들은 각자 그 본분을 다해 1억의 마음을 하나로 하여 국가의 총력을 걸고 정벌의 목적을 달성할 수 있도록 한 점의 실수도 없도록 하라”는 당부도 빠트리지 않았다. 1억이란 일본 국민 7,500만 명과 조선 민중 2,500만 명을 포함한 규모였다.

미국을 상대로 전쟁을 일으킨 후 일본군은 홍콩, 필리핀, 싱가포르, 자바, 버마 등을 차례로 점령했다. 그러나 1942년 6월 5일 미드웨이 해전을 기점으로 일본군의 불패 신화는 무너지고, 1944년 6월 마리아나 해전으로 태평양전쟁은 결판이 났다.

일본은 제1차 세계대전 당시 일본이 차지했던 마리아나제도에 비행장을 만들었는데, 이 지역을 미군이 차지하면서 비행장은 미군 손에 넘어갔고, 일본 본토 공습이 시작되었다. ‘제국의 하늘’이라는 일본 전역은 매일 퍼붓는 미군 비행기 B-29의 소이탄 공격으로 불바다가 되었다. 1945년 8월 6일 히로시마의 원자폭탄 투하에도 항복하지 않던 일본은 8월 7일 소련군이 참전하자 버티지 못하고 8월 9일 포츠담선언 수락을 발표한 후 14일 쇼와 천황이 서명함으로써 제2차 세계대전의 막을 내렸다.

2) 한반도를 공출하라

신고산이 우르르 화물차 떠나는 소리에
지원병 보낸 어머니 가슴만 쥐어뜯고요
어랑어랑 어허야
양곡배급 적어서 콩깍묵만 먹고 사누나

신고산이 우르르 화물차 떠나는 소리에
정신대 보낸 어머니 딸이 가엾어 울고요

어랑어랑 어허야

풀만 씹는 어미소 배가 고파서 우누나

신고산이 우르르 화물차 떠나는 소리에

금불이 쇠붙이 밥그릇마저 모조리 굶어 갔고요

어랑어랑 어허야

이름 석 자 잃고서 죽보만 들고 우누나

조동일, 『한국문학통사』5(지식산업사, 1994) 중에서

민중들이 새로운 노랫말로 불렀던 신판(新版) 신고산타령이다.

일본이 패배하는 동안 일본과 조선을 비롯한 아시아태평양 지역의 민중들은 고통을 당했다. 일본 당국은 「국가총동원법」과 이 법을 근거로 제정·공포한 각종 관계 법규에 따라 아시아태평양 지역의 물자와 인력, 자금을 동원했다.

특히 만주국이나 중국 전선과 인접한 지역에 있던 한반도는 아시아태평양 지역 가운데 가장 가혹했던 공출의 현장이었다. 일본 정부가 공식 발표한 한인 동원 통계를 보면, 한반도 내 노무동원 피해자는 연인원 648만 8,467명에 달했다. 한반도 외 노무동원 피해자 1,045,962명과 비교하면 4배가 넘는다. 1인당 중복 동원이라는 점을 감안하더라도 많은 규모이다. 조선 민중이 입은 인력동원 피해 규모는 780만 명에 달했다. 이같이 쌀이 나가고 옷그릇이 나가고, 사람도 나가니, 한반도에는 민중의 울음소리만 남았다. 왜 이렇게 많은 사람이 동원되어야 했을까.

당시 일본에서 병사 한 명이 전쟁터에 나가는데 필요한 민간 노동력을 13~18명으로 산정했다. 무기는 물론, 옷이나 양말, 신발도 필요했고, 트럭이나 비행기, 군함도 필요했다. 군수물자를 만들기 위해 기계를 돌리려면 석탄이 있어야 하고, 군함과 비행기를 만들기 위해서는 철강이, 병사들의 옷을 만들기 위해서 옷감이 필요했다. 탄부가 캐낸 석탄이나 군수공장에서 만든 물품을 화물차와 선박에 싣는 일손도 필요했다. 이렇게 물자와 노

동력이 뒷받침되어야 병사들은 전쟁을 수행할 수 있었다. 그래서 당국은 「국가총동원법」에 동원해야 할 물자의 종류를 규정하고 매년 구체적인 품목을 지정해 할당했다.³³

이 중 한반도는 매년 어떤 물자 공출을 감당해야 했을까.

표 2 한반도에 부과한 물자동원 내역

근거	내용
「국가총동원법」(1938.4. 공포) 총동원물자 법조문	① 군용물자(병기, 함정, 탄약 기타) ② 피복·식량·음료·사료 ③ 위생용 물자(의료품, 의료기계기구 등) ④ 운수용 물자(선박, 항공기, 車輪 등) ⑤ 통신용 물자 ⑥ 토목건축용 물자 ⑦ 조명용 물자 ⑧ 연료 및 전력
제1차 생산력확충계획 (1938~1941년)	◎ 조선의 광물자원(일본에서 거의 생산되지 않는 철광석과 특수광물 등의 군수자원) 획득에 주목 - 조선총독부 식산국(광산과, 수산과, 상공과), 농림국(농무과, 축산과, 임업과)에서 담당 ◎ 조선의 생산력확충계획의 주된 산업은 경금속, 비철금속 등의 금속공업과 철강이라 분류된 광공업, 석탄, 철도차량, 전력, 석유 및 대용품산업
제2차 생산력확충계획 (1942~1943년)	◎ 1941년 7월 이후 선박 부족으로 인한 선박 수송력이 물자동원계획의 큰 틀을 결정했고, 배선(配船) 계획화도 동시에 검토하기 시작했으나 1942.10 물동계획 실행이 선박부족으로 차질을 빚자 육상수송에 주력하여 대륙물자의 중계수송, 조선 철도를 이용한 육송 등으로 계획을 수정 ◎ 조선은 생산 확충 품목의 22%를 담당
제3차 생산력확충계획 (1944~1945)	◎ 조선의 생산력 확충 계획은 1943년 90%달성, 1944년 상반기 109%의 성과를 올림 - 1944.4.부터 실시된 군수생산책임제(300사 내외로 추정, 일본 1943.12. 실시)와 중요 광물 중점증산정책, 군수회사법 시행(조선에서는 1944.10 시행)의 결과
생산책임제요강 (1944.3.31.)	◎ 전매 분야(소금, 간수, 연초, 아편, 인삼)

33 허광무 외, 『일제강점기 동원 Q&A』1, 도서출판 선인, 2015, 198쪽.

한반도는 쌀을 비롯해 선박, 소금, 아편, 링거 주사약 등 다양한 품목을 공출했다. 이 가운데 쌀의 공출 실태를 살펴보면, 조선총독부는 매년 조선 전체에서 생산되는 쌀의 약 50~60%를 공출하도록 할당했다. 그러나 해가 지날수록 실제 공출 실적은 목표량을 초과 달성했다. 당국의 강요가 있었기 때문이다. 1,871만 9,000석을 생산한 1943년의 할당량은 1,195만 6,000석이었으나 실제 공출 실적은 1,195만 7,000석으로 할당량보다 많았다. 당시 조선에서는 큰 가뭄이 계속되어 할당량을 맞추기가 힘들었다. 1939년에 있었던 가뭄의 타격은 매우 오래갔는데, 미처 치유하기도 전인 1942년에 가뭄이 다시 들었고, 1943년에는 수해가 났다. 가뭄과 수해가 계속되면 당연히 생산량이 격감할 수밖에 없다. 그런데 오히려 할당량보다 공출량이 높은 기현상이 일어났다. 일본 본국에서 조선에 식량 공출을 강요했기 때문이다. 이같이 다양한 물품을 생산, 수송하기 위해 당국은 조선에 7,000여 개가 넘는 강제노동 작업장을 운영했다.³⁴

2. 태평양전쟁 발발 후 부평 군수공장의 변화

1) 부평을 공출하라

미국을 상대로 한 전쟁은 일본의 국력이나 자원, 전력으로 감당할 수 없는 무모한 전쟁이었다. 개전 당시 미국의 국민총생산은 일본의 12배 정도였다. 중화학공업과 군수산업의 기초가 되는 철강은 일본의 12배, 자동차 보유수는 160배, 석유는 776배나 되었다. 군수물자 생산능력의 차이는 더 컸다. 1939년 미국은 연간 전투기를 2,141대 제조했고 일본은 두 배가 넘는 4,467대를 생산했다. 그러나 전쟁이 발발하자 미국 전투기 생산능력이 1만 9,433대로 증가한 데 비해 일본은 5,088대에 그쳤다. 더구나 군수물자 각 부문에서 생산능력의 격차는 커져만 갔다. 이러한 문제를 해결하기 위해 일본은 식민지와 점령지 민중들에게 더 많은 희생을 요구했고, 군수기지였던 부평이 감당해야 할 부담은 늘어났다.

34 구체적인 강제동원 작업장 현황에 대해서는 정혜경, 『우리 지역의 아시아태평양전쟁 유적 활용 - 방안과 사례』(도서출판 선인, 2017)를 참조하기 바란다.

인천육군조병창을 비롯한 부평의 군수공장은 당국이 요구하는 공출량을 맞추기 위해 생산량을 대폭 늘리고 기계를 총 가동했다. 인천육군조병창은 생산 목표 달성을 위해 일부 공정을 부평과 인천을 비롯해 일본인 경영 민간기업이나 함흥 와타나베(渡邊)철공소, 청진 니혼(日本)고주파중공업(주) 소속인 니혼원철(주), 인천·신의주·평양·경성·대구·부산·원산 등지의 조합 등 각지 민간 하청공장에 위임했다.

인천과 부평의 인천육군조병창의 하청공장은 조선기계제작소 인천공장과 기타 하청 공장이었다. 1944년 8월, (주)조선기계제작소 인천공장은 군의 명령에 따라 잠수함 4척을 완공해 육군에 인계했다. 길이 35m, 배수량 300톤의 소형이었으나 2만 명 병사의 1일분 식량 24톤을 적재할 수 있었다.³⁵



◆ 당시 잠수함을 건조했던 조선기계제작소 인천공장(현 두산인프라코어, 2020)

35 김재근, 『牛岩隨想集-등산불』, 정우사, 1985; 『병기증산에 수범 - 조선기계제작소 표창』, 『매일신보』, 1945년 1월 8일자.

조선기계제작소 인천공장 외 부평의 조선베어링공장과 도쿄제강, 인천의 철공소[다나카 전중(田中)공업, 세기공업소 등]와 조선소[나리타(成田)조선소, 오니스가와(小日川)조선소, 아키하라(秋原)조선소, 요시다(吉田)조선소, 하야시(林)조선소 등] 등이었다. 철공소에서는 주로 선박용 너트와 볼트 등을 생산했고, 조선소에서는 폭격으로 손상된 화물선을 수선하거나 중국에서 징발해온 화물선을 개조하고 화물선(목선)을 건조했다. 그러나 인천육군조병창이 생산량을 늘리기 위해서는 당국의 강요와 목표량 설정만으로 가능하지 않았다. 적정한 인력과 물자가 필요했다. 무기 생산에 필수적인 철강은 물론이고 알루미늄으로 전환이 가능한 명반석이나 망간과 같은 다양한 광물도 필요했다. 알루미늄은 전선이나 고압 케이블, 엔진 부품, 자동차나 비행기 몸체 등 군수품이나 특수 기계 제작에 필요한 원료였고, 전투기와 폭탄 제조의 재료이기도 하다. 망간은 철을 단단하게 만드므로 레일이나 불도저, 탱크 궤도, 대포 포신, 총 등을 만드는 데 중요한 전시 광물이다.

일제 말기 한반도에 있었던 광산 5,534개소 가운데 철광산은 강원, 경기, 경남북, 전남북, 평남북, 충북, 황해, 함남북 등 전국 각지에 있었고, 제철소도 강원, 경기, 전북, 평남, 함남북, 황해도에 있었다. 이들 지역의 철광산에서 채굴하고 제련을 거친 철광석은 해상수송을 통해 부평의 군수공장에 조달할 수 있었다.

알루미늄의 재료가 되는 명반석은 매장량이 2,000만 톤에 달하는 전남 해남 옥매산의 명반석 광산인 옥매 광산 등 대규모 명반석 광산이 조선에 있었다. 그러나 광물을 무기 생산에 필요한 상태로 만드는 것은 쉽지 않았다. 광석의 제련과 정련, 추출 과정은 시간과 기술, 비용이 필요한 일이었다. 그래서 당국은 낫그릇 공출을 강요하고, 일본군이 난징(南京)이나 베이징(北京) 등 중국 전선에서 노획한 귀중한 유물을 녹여서 사용하기도 했다. 현재 남은 사진을 통해 인천부 경정에서 있었던 동유기 헌납 모습을 알 수 있다.³⁶

36 상세한 내용에 대해서는 손민환, 「기록물로 보는 근현대 인천(1) - 일제강점기 금속류 헌납 사진으로 본 인천지역사」(『한일민족문제연구』32, 한일민족문제학회, 2017)를 참조하기 바란다.



❖ 인천부 경정(京町)의 동유기 헌납 기념사진(연도 미상, 부평역사박물관)



❖ 헌납 주체를 확대한 모습



❖ '미국과 영국을 격멸하자', '물리치고 말리라' 등의 선전 구호

공출과 약탈을 통해無理하게 확보한 낫그릇과 동종, 창검, 청룡도 등 유물을 무기 생산에 적합한 철강으로 만드는 작업도 고도의 기술력이 필요했다. 이 작업을 했던 군수공장에는 미쓰비시제강(株) 인천제작소가 있었다.

2) 미쓰비시제강(주) 인천제작용소

(1) 전쟁으로 성장한 일본 최대 재벌 미쓰비시(三菱)

현재는 공장 건물이 사라지고 부평공원에 표지판으로 남아 있는 미쓰비시제강(주) 인천제작용소는 히로나카상공(주) 부평공장의 후신이다. 현재 미쓰비시 사택이라 불리는 곳도 히로나카상공(주) 시절부터 세우기 시작했다. 1942년 6월 히로나카상공 부평공장을 인수한 미쓰비시중공업(주)은 1942년, 미쓰비시제강(주)을 설립하고 부평공장을 미쓰비시제강(주) 인천제작용소로 재편했다.

미쓰비시중공업과 미쓰비시제강은 근대 일본 3대 재벌인 미쓰비시 그룹 소속 기업이다. 미쓰비시는 1835년 시코쿠(四國) 도사(土佐)번³⁷에서 출생한 하급 무사 이와사키 야타로(岩崎彌太郎)가 1873년 미쓰비시상사를 설립하면서 탄생했다. 에도(江戸) 막부 말기 관변상인(政商)으로 출발한 이와사키는 1870년 도사번이 오사카에 설립한 상점인 쓰쿠모(九十九) 상회의 감독으로 중앙 상업계에 뛰어 들었다. 이후 10월 9일 도사카이세이(土佐開成)상사를 창설하고 해운 사업에 진출한 후 10월 18일 도사카이세이상사의 이름을 쓰쿠모상회로 변경했다. 1871년 폐번치현을 통해 일본의 모든 번이 폐지되자 주인을 잃은 쓰쿠모상회를 개인 소유로 바꾼 후 도사번 소유였던 선박 세 척을 사들여 1873년에 미쓰비시상사를 설립하고 해운과 무역 중심으로 사업을 벌였다. 이같이 변칙적인 방법을 통해 한미한 지방 출신의 이와사키 야타로는 일본 최대 상업 중심지역인 오사카에 미쓰비시상사를 설립하게 되었다.

미쓰비시상사를 설립한 직후부터 미쓰비시는 일본 국내 세이난(西南)전쟁³⁸은 물론, 일본의 대외 영토 확장과 침략전쟁에 힘입어 성장해나갔다. 1874년 일본이 타이완(臺灣)을 침략할 당시 무기와 병사들을 수송했고, 1875년 조선 강화도 침공 당시에도 병사를 수송했다. 특히 세이난전쟁 때에는 정부 측 군대와 군수품 수송을 독점했고, 전쟁 후 남은 군수품 처분까지 독점해 막대한 이익을 얻었다. 일본 정부가 세이난전쟁 당시 지불한

전비 4,150만엔 중 1,500만엔을 미쓰비시가 차지했다고 할 정도였다.

미쓰비시상사는 1874년에 본사를 도쿄로 옮기면서 회사 이름을 우편기선미쓰비시회사로 바꾸고 해운업을 주력사업으로 설정했다. 그 후 설립자가 사망하자 회사 이름을 미쓰비시사로 바꾼 후 1881년 나가사키의 다카시마탄광과 1884년에 임대한 나가사키조선소를 중심으로 사업을 확장해나갔다.

1893년, 일본 상법 시행에 따라 미쓰비시사를 미쓰비시합자회사로 개편한 후, 이 회사를 지주회사로 삼아 조선업, 광업, 철도, 무역 등 여러 분야로 확장해나갔다. 1900년대에 들어서는 사업을 더욱 확장해 1911년에는 조선의 황해도 황주군 겸이포에서 겸이포철산을 운영하기 시작했고, 1910년대에는 비바이(美唄)와 오유바리(大夕張) 등 홋카이도(北海道) 지역의 대표적 탄산에서 탄광 경영에 나섰다. 이러한 사업 확장에 힘입어 미쓰비시조선, 미쓰비시제지, 미쓰비시상사, 미쓰비시광업, 미쓰비시은행, 미쓰비시전기 등을 차례로 설립하면서 1930년에 산하 회사 120개사, 자본금 9억 엔의 재벌로 성장하고 일본 3대 재벌이 되었다. 일본을 비롯한 각 지역에 계열사나 자본을 투자해 설립한 합자회사도 여럿이었다. 그 후 여러 차례 통폐합을 거쳤다. 1945년 11월 조사 결과에 의하면, 미쓰비시 재벌 산하 회사는 총 75개사이고, 일본 전국 기업과 비교한 총자본 비율은 5.7%에 달했다.³⁹

37 현재 일본 고치(高知)현을 말한다.

38 1877년 현재의 구마모토(熊本)현·미야자키(宮崎)현·오이타(大分)현·가고시마(鹿兒島)현에서 사이고 다카모리(西郷隆盛)(1828~1877), 메이지유신의 주역이 주도해 일으킨 무사들의 무력 반란. 메이지 초기에 일어난 무사 반란 중 최대 규모였으며, 일본 역사상 마지막 내전이다.

39 持株會社整理委員會, 『日本財閥とその解體』, 1941, 111~112쪽.

◆ 미쓰비시 연혁 ◆

- 1870년 : 이와사키 야타로(岩崎彌太郎), 도사번 소유의 99상회(오사카 소재) 감독으로 임명
10월 9일 이와사키 야타로(岩崎彌太郎), 도사카이세이(土佐開成)상사를 창설하고 해운 사업에 진출
10월 18일 도사카이세이상사, 쓰쿠모(九十九)상회로 사명 변경. *개인 소유로 전환
- 1871년 : 쓰쿠모상회, 신구한(新宮藩)에게서 조차권을 얻어 반제(萬歲)·오토카와(音河) 두 탄광을 채굴 작업(미쓰비시, 탄광 경영의 시작)
- 1872년 : 쓰쿠모상회, 미카와(三ツ川)상회로 사명 변경
- 1873년 : 미쓰비시상회로 사명 변경
- 1873년 : 미쓰비시상사 설립
- 1874년 : 미쓰비시상사, 근거지를 도쿄로 이전. 미쓰비시상사, 미쓰비시증기선회사로 사명 변경
- 1875년 : '미쓰비시기선회사 규칙' 제정. 미쓰비시기선회사, 우편기선미쓰비시회사로 사명 변경
- 1881년 : 나가사키의 다카시마(高島)탄광 획득
- 1884년 : 정부 소유 나가사키조선소 임대
- 1885년 : 설립자 사망, 제2대 사장으로 이와사키 야타로의 동생인 이와사키 야노스케(岩崎彌之助) 취임, 회사 이름을 미쓰비시사(三菱社)로 변경, 제119 국립은행을 인수
- 1885년 : 우편기선미쓰비시회사, 해운 사업을 폐쇄(사업은 신설된 일본우선회사로 이동)
- 1886년 : 우편기선미쓰비시회사, 미쓰비시사로 사명 변경
- 1887년 : 도쿄창고(후에 미쓰비시 창고로 변경) 설립, 정부 소유 나가사키조선소를 불하받음
- 1893년 : 상법 시행에 따라 미쓰비시사를 미쓰비시합자회사로 개편, 3대 사장 취임
- 1916년 : 4대 사장 취임
- 1917년 : **미쓰비시조선(현미쓰비시중공업의 전신)**, 미쓰비시제지(주), 일본광학(光学)공업(주), 미쓰비시제철(주) 설립
- 1918년 : 미쓰비시상사(주), 미쓰비시광업, 에도가와(江戸川)발류공업소 설립
- 1919년 : (주)미쓰비시은행 설립
- 1920년 : 미쓰비시내연기계제조(주) 설립
- 1921년 : 미쓰비시전기(주) 설립
- 1927년 : 미쓰비시신탁(주) 설립
- 1928년 : 미쓰비시항공기(주) 설립
- 1931년 : 미쓰비시석유(주) 설립
- 1933년 : 신흥인견(新興人絹) 설립
- 1934년 : **미쓰비시중공업(주)**, 일본타르공업(주) 설립. 미쓰비시조선(주), 미쓰비시중공업(주)으로 사명 변경
- 1935년 : 화공기(化工機)제작(주) 설립. 미쓰비시제철(주) 해산. 일본알루미늄(주) 설립
- 1937년 : 미쓰비시 지소(地所) 설립, 4대 사장인 고타타(小彌太)가 미쓰비시합자회사를 (주)미쓰비시사(三菱社)로 개편
- 1942년 : **미쓰비시제강(製鋼) (주)** 설립
- 1943년 : (주)미쓰비시사를 미쓰비시 본사로 상호 변경
- 1946년 : 12월 28일 지주회사정리위원회령에 의해 미쓰비시상사는 지주회사로 지정되어 정리대상이 됨
- 1947년 : 7월 3일, 연합국총사령부(GHQ)는 일본 정부에 각서를 내리고 지주회사에 대한 해체를 지시
- 1954년 : 미쓰비시상사, 재합동. **미쓰비시의 부활**

미쓰비시는 정부로부터 불하받은 나가사키조선소에서 1890년대 군함 건조를 시작으로 잠수함이나 어뢰 등 무기를 생산했다. 1928년에 미쓰비시항공기를 설립하고 일본 군용기의 주요 생산 기업으로 자리 잡았다. 1934년에는 조선과 항공기 부문을 합한 미쓰비시중공업(주)을 설립했다. 일본 각지에 군수공장을 두고, 나가사키에서 군함, 나고야에서 군용기, 도쿄에서 전차를 제조했다.

1930년대에는 일본은 물론, 조선과 중국, 타이완, 남사할린 등지에 사업체를 확장해 나갔다. 한반도는 1911년 검이포 철산을 시작으로 1930년대에 한반도 전역의 광산 개발에 나섰다. 1910년에 개광한 검이포 철산은 1911년 미쓰비시(합자)가 양도받아 경영하다가 1918년에 미쓰비시제철(주)에 양도한 후 1935년 미쓰비시광업(주) 소속으로 바뀌었다. 1910년대 미쓰비시가 한반도에서 운영한 사업체는 검이포 철산 외에도 1913년에 미쓰비시(합자)가 인수한 미쓰비시 은룡 철산(황해도 재령군)과 남양 철산(황해도 재령군), 월전리 금광(전북 무주군, 충북 영동군)이 대표적이다. 이 가운데 월전리 금광은 대산지(大山祇) 신사가 설치된 26개 광산 가운데 하나이기도 하다.⁴⁰ 남사할린에는 1920년대에 남사할린탄광철도(주) 등을 설립한 후 석탄 채굴에 들어갔고, 중국 동북 지역과 타이완에도 각각 미쓰비시 기기(機器)공장과 조선(船渠)공장을 설립했다.⁴¹

(2) 미쓰비시중공업(주) 부평공장에서 미쓰비시제강(주) 인천제작소로

미쓰비시제강(주) 인천제작소는 부평으로 인천육군조병창 제1제조소 다음으로 큰 규모의 군수공장이었다. 히로나카상공(주) 부평공장을 인수한 미쓰비시중공업(주)은 1942년 10월 1일 일본 상공성과 조선총독부의 허가를 얻어 미쓰비시제강(주)을 설립했다. 이 과정에서 1942년, 히로나카상공 부평공장은 미쓰비시중공업(주) 부평공장으로 소속이 바뀌었다가 미쓰비시제강(주)가 설립됨에 따라 다시 한 번 바뀌어, 11월 미쓰비시제강(주) 인천

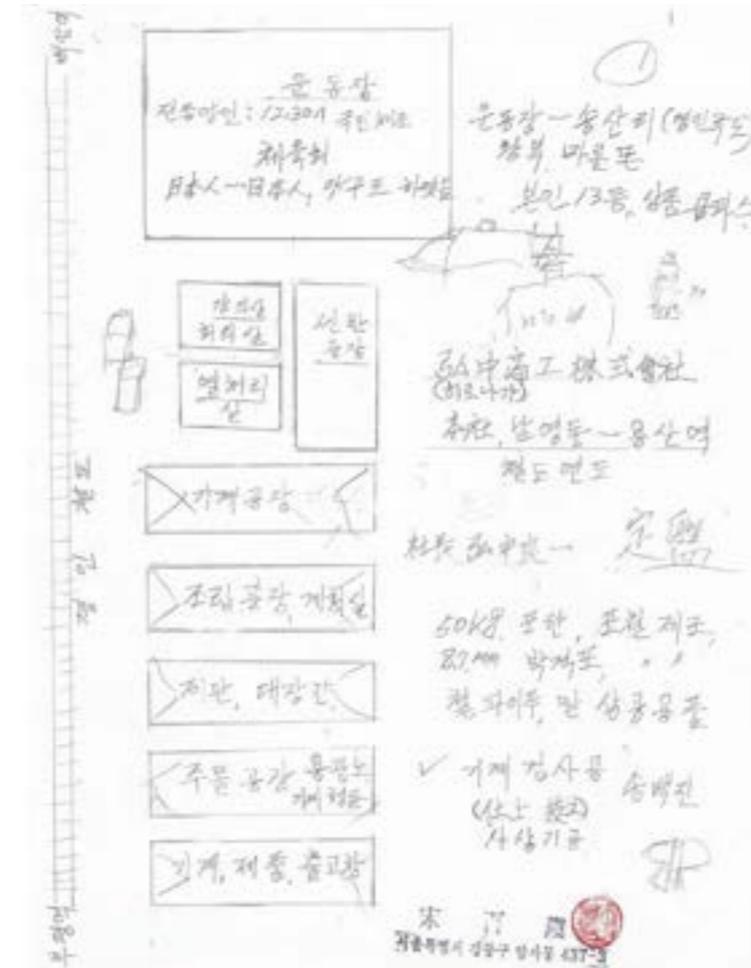
40 대산지 신사는 일본의 광산 수호신으로써 일본과 남사할린, 한반도의 주요 광산 지역에 설치했다. 西尾典子, 『資料紹介 - 全國鑛山と大山祇神社』, 『全國鑛山と大山祇神社(第一輯)』(国幣大社大山祇神社々務所, 1940), 九州大学記録資料館産業經濟資料部門, 2013 영인, 213~216쪽.

41 미쓰비시 약사는 支柱會社整理委員會, 『日本財閥とその解體』, 1951, 11~15·105~117·235쪽을 참조했다.

제작소가 되었다.⁴²

미쓰비시중공업(株)이 히로나카상공(株) 부평공장을 인수한 목적은 평양공장의 공사 촉진을 위해 일부 건설 부품 제작을 분담하고, 가공공장이 필요했기 때문이었다. 육군 당국은 미쓰비시중공업에 ‘방탄용 강판(BK) 대증산 지령’을 내렸는데, 이에 대응하기 위해서는 대규모 가공공장이 필요했다. 그런데 방탄강판 가공공장을 조선에 건설하려면 많은 시일이 필요하므로 기존의 공장을 이용하고자 한 것이다. 이를 위해 1941년 5월 히로나카상공(株) 소유 부평공장 매수에 착수해 1942년 6월에 인수했다. 『매일신보』는 미쓰비시제강(株)이 부평공장을 상인천제작소로 개칭하고 1월부터 업무를 재개했다고 보도하기도 했다.⁴³ 그러나 정식 명칭은 상인천제작소가 아니라 인천제작소였다.

히로나카상공 시기에도 대장간이나 주물공장에서는 발동기나 농촌에서 필요한 일용품을 생산하기도 했으나 선반공장에서는 87mm 포탄을 제작했다. 그러므로 부평공장은 방탄용 강판 생산이 가능한 구조를 갖추고 있었다.



❖ 송백진의 그림과 메모로 본 공장 배치도(2016년 8월 23일, 제1차 구술)

1942년 7월 기준 부평공장의 주요 자산은, 토지 8만 6,622평(공장용지 3만 1,958평, 사택용지 5만 4,664평), 공장 규모 6,451.60평, 사택건물 164동 연 3,807평(직원 사택 88동 1,389평, 공원사택 26동 1,197평, 합숙소와 공동목욕탕 등 50동 1,221평), 기계기구 305대 등이다. 1943년 9월 1일 기준 직제 배치를 보면, 소장과 부장 아래 총 5개과(총무과, 경리과, 재료과, 작업과, 검사과)를 두었다.⁴⁴

42 三菱製鋼(株), 『三菱製鋼四十年史』, 1985, 256쪽.

43 「홍중부평공장을 상인천제작소로 개칭」, 『매일신보』, 1942년 11월 7일자.

44 三菱製鋼(株), 『三菱製鋼四十年史』, 1985, 256~257쪽.

미쓰비시중공업(주) 부평공장은 공장 건설 중이던 1942년 10월 1일 미쓰비시제강(주) 인천제작소로 변경되었다. 미쓰비시가 미쓰비시제강(주)을 설립하게 된 배경은, 본사 수뇌부들이 각종 공업생산품의 기초가 되는 제철과 제강 부문을 확충하고 강화할 필요성을 절감했기 때문이다. 이미 미쓰비시중공업(주)은 나가사키(長崎)제강소를 운영하고 있었고, 평양에 원자재 공급 공장을 마련했다. 그러나 일본 전황의 악화로 인해 군수산업 정책이 변화하면서 제강 부문의 강화가 시급해졌다. 이에 미쓰비시사가 중심이 되어 미쓰비시제강 설립을 추진했다.

1942년 7월 20일 미쓰비시사와 미쓰비시중공업(주) 사이에 나가사키(長崎)제강소 양도에 관한 가계약을 체결하고 납입 자본금 3,000만 원의 미쓰비시제강(주)을 설립하기로 했다. 7월 27일에는 설립인가신청서를 대장성과 상공성 대신에게 제출하고 육해군관리 공장사업장 및 설비양도허가신청서를 육해군대신에게 제출했다. 조선총독부에는 제철 사업양도인가신청서를 제출했다. 해군은 8월 19일에, 육군은 9월 1일에 각각 관리공장 사업장 및 설비양도허가통지서를 발부했다.

8월 26일에 열린 미쓰비시중공업(주) 주주총회에서 나가사키제강소의 양도가 가결되자 31일 미쓰비시제강(주) 창립총회를 개최한 후 일본 상공성과 조선총독부의 허가를 얻어 10월 1일 미쓰비시제강(주)을 설립했다. 이러한 과정을 통해 미쓰비시중공업(주) 나가사키제강소는 미쓰비시제강(주) 소속이 되었고, 미쓰비시중공업(주) 평양공장과 전 히로나카상공(주) 부평공장도 미쓰비시제강(주) 소속이 되었다.

미쓰비시제강(주) 창립 준비가 진행되는 과정에서 미쓰비시 직계회사였던 미쓰비시강재(주)의 합병 준비 작업도 동시에 추진했다. 1942년 9월 15일 양사는 임시 주주총회를 개최해 합병계약을 승인하고 12월 11일 합병 등기를 완료했다. 합병을 통해 미쓰비시강재 본사공장과 후카가와(深川)공장은 각각 미쓰비시제강 도쿄제작소와 후카가와제강소가 되었다.⁴⁵

이같이 이 시기 미쓰비시 본사가 인식한 제강 부문의 확충 필요성은 일본 당국의 군수산업 정책 전환이 직접적인 영향을 미쳤다. 이러한 영향력은 일본의 패망에 이르기



❖ 해방 이후 남은 미쓰비시제강 공장 건물(1948, 사진 Norb Faye)

까지 계속되었다. 군수성은 미쓰비시제강(주) 생산품 가운데 항공기 생산에 필수 자재인 MK자석 등 특수제품을 생산하는 합금사업장에 대해 특별 관리했다. 1943년을 전후한 시기에 합금공장은 해군함정본부 확충 지령에 따라 단조(鍛造)용 해머, 선반 등 소형공작 기계 생산을 증강했다.

45 三菱製鋼(株), 『三菱製鋼四十年史』, 1985, 191~194·196~204·218~219쪽.

(3) 미쓰비시제강(주) 인천제작소

미쓰비시제강(주) 인천제작소는 1943년 11월 조선총독부에 제철사업 설비 확장 허가를 받았다. 인천제작소가 설비 확장 허가를 받은 첫 번째 이유는 ‘특수강관을 생산하라는 육군병기행정본부의 명령’ 때문이었다. 또 다른 이유는 발조(發條: 스프링 장치)제품 공급 문제였다. 조선에서 차량을 주체로 한 발조제품은 도쿄제작소에서 생산해서 공급했는데, 수송 문제로 어려움이 많았다. 특히 원재료기지가 중국 대륙 방면에 있었기 때문에 대륙과 일본 본토를 연결하는 조선의 철도 수송이 늘어났고 화차 수요가 증대했다. 이에 조선총독부 교통국은 두서너 군데 차량제작회사에 요청했으나 해결하지 못했다. 그러자 평양제강소가 생산한 발조 강관을 사용해 인천에서 발조제품을 생산한 후 차량제작회사에 공급하는 계획을 추진했다. 이러한 이유로 설비확장허가를 받은 인천제작소는 도쿄제작소의 설계 등 기술을 지도받아 확충 공사에 들어갔으나 자재 부족으로 1944년 말에야 완공했다. 1945년 2월에 화차용 발조 38톤을 생산했으나 이후에는 생산하지 못했다.

인천제작소는 1944년 6월에도 다시 설비 확장 허가신청서를 조선총독부에 제출했다. 1944년에 당국의 지시에 따라 나가사키제강소의 특수강관 제조설비가 모두 평양과 인천제작소로 이전하게 되자 인천제작소도 설비 이전에 따른 시설 확장이 필요했기 때문이다. 인천제작소는 당연히 허가가 날 것으로 예상하고 7월에는 업무 효율성을 위해 경성부 고시정 12번지에 경성출장소를 설치했다. 그러나 1944년 6월 마리아나 해전에서 일본 해군이 패배하고 필리핀에서 철수하자 계획은 수포로 돌아갔다. 이 외 인천제작소에서는 일본이 패전할 때까지 BK(방탄용 강관) 가공품 외에 주강(鑄鋼), 형단조(型鍛造), 박격포 등을 제조하는 등 병기창의 역할을 담당했다.⁴⁶

미쓰비시제강(주)은 1944년 1월 17일자로 「군수회사법」 제2조에 의해 제1차 군수회사로 지정되자 나가사키제강소와 도쿄제작소 등 일본 본토의 사업장은 물론 1944년 10월에 인천제작소와 평양제강소도 생산 담당자를 임명하고 군수성의 관리를 받았다. 미쓰비시제강(주) 인천제작소가 군수회사로 지정됨에 따라 소속 근무자는 모두 ‘피징용자’가 되었다.

46 三菱製鋼(株), 『三菱製鋼四十年史』, 1985, 257~260쪽.

일본 당국은 연합군의 일본 본토 공습에 대비해 합금공장 보호에 주의를 기울였다. 연합군의 일본 본토 공습은 1942년 4월 19일 처음 시작되었다. 이날은 일본의 수도인 도쿄 하늘이 처음으로 뚫린 날이었다. B-25 16대가 처음으로 도쿄 하늘에 날아왔고, 몇몇 일본 본토 지역을 폭격했기 때문이다.

B-25는 도쿄지구에 소이탄과 500파운드 폭탄을 투하했고, 도쿄 바로 옆에 있는 요코스카(横須賀) 군항과 가와사키(川崎) 지역을 폭격했다. 가와사키는 일본강관(주) 등 군수공장이 밀집해 있던 군수기지창이었다. 도쿄와 멀리 떨어진 나고야(名古屋)와 고베(神戸)에도 소이탄을 퍼부었다. 나고야는 미쓰비시항공기제작소가 있는 곳이었다. 미 항공기는 미에(三重)현 옷카이치(四日)시에 있던 해군 제2연료창에도 충격을 퍼붓고 유유히 사라졌다. 일본이 미국 진주만을 공격하고 환호성을 지른 후 5개월 만에 일어난 일이었다. 그 후 소강상태를 보이다가 1944년 6월부터 일본 본토 공습은 다시 시작되었다.

일본이 1942년 공습으로 입은 피해는 그리 크지 않았으나 일본 당국은 처음으로 본 소이탄의 위력에 엄청난 공포를 느끼고 대응책 강구에 나섰다. 그러나 상황은 호전시킬 수 없었다. 일본이 태평양전쟁을 수행하는 과정에서 치명적 타격은 병사와 물자를 수송할 선박의 상실이었다. 일본의 선박 상실률은 대미전쟁을 일으키기 전에 예상을 넘었다. 연합군의 공격으로 일본이 보유한 선박은 줄어갔다. 기획원은 선박의 연간 상실량을 80~100만톤으로 억제한다는 가이드라인을 설정했다. 그러나 기획원의 계획과 달리 1942년도 선박 상실률은 100만톤을 넘었고, 1943년의 선박 보유량은 태평양전쟁 개전 시기의 77%로, 1944년 말에는 40%까지 떨어졌다.⁴⁷

1941년 12월 미국 진주만 공격으로 상승세를 탄 일본의 전세는 1942년 6월 미드웨이 해전 패전 후 역전되었다. 1943년부터는 중부 태평양 전선을 차례로 잃기 시작했고, 승전보는 울리지 않았다. 일본 정부는 상황을 타개하기 위해 군수 생산 증강에 매달렸다. 1943년 1월부터 전력소비규제를 강화하기로 하고, 3월에는 전시행정직권특례를 공포해 철강과 석탄, 경금속, 선박, 항공기 등 5개 업종을 초중점 산업으로 지정했다. 동시에 금속회수본부를 설치해 자재를 철저히 챙겼다. 이 원자재를 군수품으로 생산하기 위한 인

47 요시다 유타카, 『아시아태평양전쟁(최혜주 옮김)』, 어문학사, 2013, 179~180쪽.

력의 동원을 더욱 강화했다. 그러나 이미 해상이 봉쇄된 상황에서 수송할 수 없는 원자재와 생산품은 전쟁 수행에 아무 도움도 될 수 없었다. 태평양전쟁 직후부터 일본과 조선의 해상을 봉쇄하고 있던 연합군은 일본 선박의 움직임을 포착함과 동시에 공격해 선박을 파괴했다. 연합군의 해상봉쇄 강화는 일본의 심각한 전력(戰力) 손실로 이어졌다. 선박 상실과 해상봉쇄는 제국 일본 전역의 물자와 인력을 조달받아 치루던 일본의 전쟁수행 시스템에 타격을 주었다.

여기에 연합군이 일본 본토 공습을 하기 시작했다. 1944년 여름까지 일본은 공습의 안전지대였다. 일본이 동남아시아와 태평양 지역을 점령했으므로 급유 문제로 미군 폭격기가 출격할 수 없었기 때문이다. 그러다가 미군이 태평양 지역을 회복하면서 상황은 달라졌다. 미군은 1944년 6월 15일 미군은 사이판 상륙 다음 날, B-29 폭격기로 기타큐슈(北九州) 지역을 폭격함으로써 일본 본토 공습의 막을 올렸다. 티니안을 점령한 8월 10일부터는 거의 매일 일본 본토를 폭격했다. 도쿄나 오사카 등 대도시에서 하루에 십만 명씩 죽어나갔다. 공습 지역은 민간인 거주 지역이기도 했으나 군수공장이 밀집한 지역이기도 했다. 군수공장에서 일하던 한인들도 공습 피해에서 벗어날 수 없었다.

일본 정부는 연합군의 일본 본토 공습 상황을 대비해 1943년 8월 27일 「공장사업장 방공긴급대책요강」을 각의결정(국무회의 결정)했다. 이어서 일본 본토가 공습에 노출된 후 1945년 2월 23일 「공장긴급소개요강」을 각의결정했다. 1945년 각의결정은 공습의 위험이 적다고 예상되는 일본의 야산이나 조선에 지하공장을 마련해 이전하는 방안이었다.

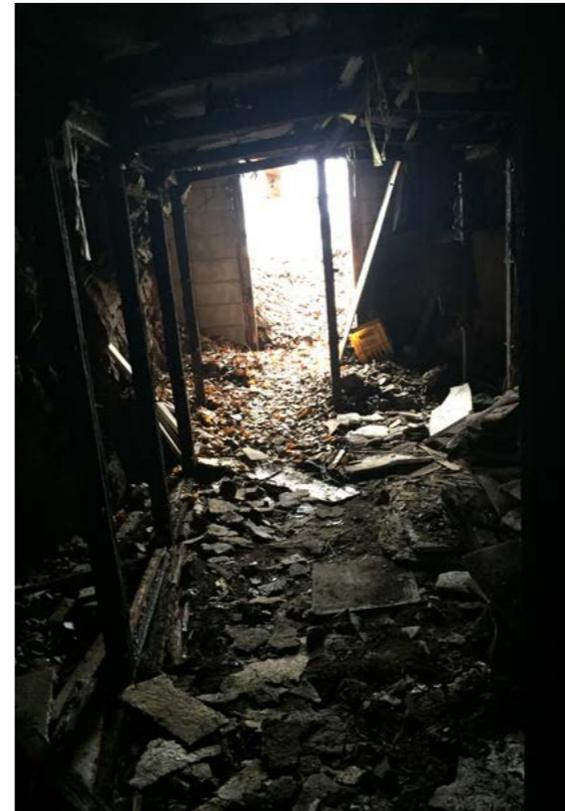
당국이 일본의 야산으로 이전하려던 항공기 등 주요 병기공장은 도쿄 등 관동 지역과 중부 지역도 있었지만 주로 관서 지역에 집중되었다. 지금도 현장을 확인할 수 있는 대표적 지하공장은 나가노(長野)현 마쓰모토(松本)시 외곽의 미쓰비시중공업 항공기 공장, 교토부(京都府) 다카쓰키(高槻)에 가와사키(川崎)항공기 공장으로 조성했던 다치소(高槻의 ‘다’, 지하의 ‘치’, 창고의 ‘소’를 조합한 당시 암호), 도쿄 아사카와(淺川)에 건설한 나카지마(中島)비행기 지하공장 등 적지 않다.



❖ 가파르고 위험한 바위 터널(2017)



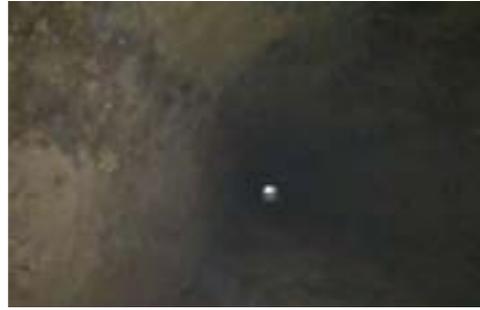
❖ 마쓰모토 미쓰비시 지하공장 내부



❖ 입구에만 철근 공사를 한 마쓰모토 미쓰비시 지하공장



❖ 기어 들어가야 하는 다치소 입구



❖ 기나긴 다치소 터널(2015)



❖ 도쿄 주택가에 자리한 아사카와 지하공장(2013)



❖ 아사카와 지하공장 내부

일본의 전황이 더욱 어려워지고 연합군의 본토 공습도 격화되면서 미쓰비시제강(株)의 군수품 생산과 수송은 더욱 어려운 상황에 놓이게 되었다. 이미 나가사키제강소는 일본의 패색이 짙어지면서 기존에 생산하던 전차 생산을 중단하고 어뢰나 로켓탄 생산으로 전환했다. 나가사키제강소가 공습의 목표물이 될 가능성이 높아지자 1945년 4월 일부 시설을 평양과 부평 지역으로 옮기기로 결정했으나 추진 과정에서 전쟁은 끝났다.⁴⁸

일본이 조선으로 옮기려 한 대표적인 조병창은 도쿄육군 제1조병창이다. 아시아역사 자료센터 소장 문서철 「쇼와 20년 3월 예하부대장 회동 시 병기생산 상황보고」 극비문서(별책 제6 이설 분산 및 방호 등 진척 상황. 허광무 제공 자료)에 따르면, 1945년 군부는 도쿄육군 제1조병창의 일부를 인천 부평으로 이전하고자 했다. 육군은 부평의 조병창 인근 함봉산에 지하공장(가칭 제2제조소)를 마련해 이전하기로 한 후 학도근로대 등을 동원해 시설공사에 들어갔으나 공사 도중 패전을 맞았다. 군부가 이전계획을 수립한 직후 도쿄육군 제1조병창은 4월 14일 공습으로 기능이 정지되었다.

(4) 송백진의 구술로 살펴보는 조선인의 경험 세계

현재 미쓰비시제강(株) 인천제작소에 동원된 조선인의 수는 확인할 수 없다. 1939년 말 히로나카상공 부평공장 시기의 직공 수(1,088명, 조선인 포함)를 파악할 수 있을 뿐이다. 미쓰비시 제강으로 매각 후, 소속 조선인의 수는 알 수 없다. 송백진의 구술에 따르면, 히로나카상공 시절에도 일본인보다 조선인은 많았다. “기술 없는 조선인이 더 많았고, 조선인 기술자는 열 명도 되지 않았다.” 미쓰비시가 인수한 후에 “히로나카 시절보다 미쓰비시 시절에 인원수는 더 늘었으나 얼마나 늘었는지는 알 수 없다”고 한다.⁴⁹

미쓰비시제강(株) 인천제작소뿐만 아니다. 한반도 노무동원 작업장의 기업별 조선인 수도 파악할 수 없기는 마찬가지이다. 일부 기업의 통계 외에 당국 차원에서 정리한 자료는 미발굴 상태이기 때문이다. 현재 동원 주체(일본 정부, 조선총독부, 기업)가 작성한 한반도 지역 동원 피해자의 명부는 미발굴 상태이다. 일본 정부가 공개한 동원자 수 전체 통계가 있을 뿐이다.

48 三菱製鋼(株), 『三菱製鋼四十年史』, 1985, 218~236쪽.

49 송백진 구술기록(서울시 강동구 암사동 자택, 2016년 8월 23일 제1차 구술, 9월 2일 제2차 구술).



◆ 송백진의 구술 모습(2016, 부평역사박물관)

그렇다면 미쓰비시제강 인천제작소에 동원되었던 경험자는 어디에서 찾을 수 있을까.

20세 때 히로나카상공에 입사해 미쓰비시제강에서 기계검사공으로 근무했던 송백진이 현재 유일한 경험자이다. 히로나카상공에서는 광산용 기계나 제강에 필요한 부속품을 제작했다. 송백진은 공장의 생산 공정이나 기술적인 내용은 매우 상세히 회상하며 직접 그림과 메모, 자료와 사진을 제공해주고, 생활상에 대해서는 상세히 구술했지만 안타깝게도 조선인 동료나 강제동원 피해자의 경험 세계는 들을 수 없었다.⁵⁰

그 이유는 “일본에서 제일 큰 기계회사였던 미쓰비시”가 “일체 자기가 하는 일 외에 다른 공장에는 다니지 못하게 했기 때문”이다. 회사 방침상 군수물자 가운데 무기를 생산했으므로 보안을 철저히 했던 것이다. 공장은 공정별로 엄격히 구분되어 있었으므로 다른 공정에서 어떤 일이 있는지 알 수 없었다. 또한 송백진은 맡은 일에 매우 성실하며, 기술 습득에 정진하는 자세가 몸에 배었으므로 주변 상황에 눈을 돌릴 여유가 없었던 것으로 보인다. “미군 썩썩이가 와도 모내기하랴 농사일 하랴 바빠서 숨을 새도 없었던

시절”이었다. 송백진 개인만이 아니라 총력전 체제에 동원된 일반적인 조선인들이 처한 상황이었을 것이다.

아침 8시부터 시작된 하루 10시간 공장 일이 바빠 고개를 들 여유도 없었다. 당국에서는 ‘방공(防空)훈련을 해라’ ‘의용대를 조직하라’는 말도 있었지만, 구호에 불과했다. 공습을 대비해 동산에 파 놓은 방공호에 들어찬 물을 퍼내는 일을 했지만 단 한 번도 방공훈련을 한 적은 없었다. 방공훈련을 받을 시간이 없었기 때문이다.

그러나 이같이 주변을 돌아볼 여유가 없었던 송백진이지만 “일제 때 탄압받았던, 압제 받았던 어려운 시절”이라는 점에서는 차이가 없었기에 미쓰비시제강 공장 내의 민족별 모순을 느끼지 않을 수는 없었다. 일단 호칭이다. 일본인은 ‘사원’이지만 조선인은 기술직이라 해도 사원이 될 수 없었다. ‘공원’이었다. ‘공원, 견습생, 잡부, 목공’이 조선인의 역할이었다. 그중에는 포탄 아래 6각모를 뚫던 여공 6~8명도 포함되어 있었다. 점심 시간에 일본인은 회사 전용 식당에서 식사하지만 조선인은 각자 준비해 온 도시락을 작업장 내에서 먹었다. 주로 푸성귀와 밴댕이 젓갈이나 새우젓갈이 반찬이었다. 10명이 한 조를 이루고 있었는데, 조장은 무조건 일본인이었다. 일부 반장은 조선인도 있었으나 조장이나 지도원은 모두 일본인이었다. 송백진은 스스로 조선인 최고의 기술자라고 자부했으나 식당도 달랐고 사택도 달랐으므로 일본인과는 “제국주의 시절이니까 가능한 한 충돌하지 않고, 그저 모른 채 하며” 지냈다.

동료들은 주로 김포나 부평 사람이 많았다. 같은 조에서 함께 일하던 조선인 동료들은 송백진보다 나이가 많은 사람도 있었다. 미쓰비시는 히로나카상공에서 양도받을 당시 나이가 많은 공원은 해고하고 청년 공원만 인력 승계하도록 했다. 그러나 이후 인천의 작은 조선소나 철공소에 다니며 기술력을 갖춘 기능공이나, 방앗간 출신 노무자들이 입사하면서 40대 이상 기능공의 수도 늘어났다.

송백진은 뛰어난 기술력으로 “다른 사람은 모르는 특수한 일”을 했으므로 다양한 경험을 할 수 있었다. 그가 회상하는 ‘특수한 일’은 제철용광로 제작이었다. 큰 부속은 직접 제작하고, 일부는 일본에서 가져오기도 하면서 완성한 제철용광로는 직접 송백진이 평양제강소에 출장 가서 설치했다.

급여는 받았지만 하숙비가 더 들었다. 히로나카상공에 입사했을 때 초임이 월 13원

⁵⁰ 송백진 구술기록(서울시 강동구 암사동 자택, 2016년 8월 23일 제1차 구술, 9월 2일 제2차 구술).

이었는데 하숙비를 내기 위해서는 매월 6원을 더 보태야 했다. 미쓰비시 시절이 되어도 상황은 크게 나아지지 않았다. 급여보다는 기술을 배운다는 점을 중요하게 생각했다고 한다.

공장에서 일하는 과정에서 사고가 없을 수 없었다. 다양한 기계가 돌아가고 공정이 다양했으므로 벨트나 기계에 걸리는 사고, 용접사고도 잦았다. 공장에는 병원이 없었으므로 ‘임시 처치해주는’ 의무실에서 간단한 처치를 해주었다. 의무실에는 약도 제대로 없었으므로 소독을 해주는 정도였다. 중한 경우에는 병원에 보냈을 터인데 알 수 없었다. 같은 공장이라도 다른 조에서 일어난 사고는 알 수 없었고, 알려주는 사람도 없었다. “크게 다치는 일은 모르지, 공장 안에서 무슨 일이 일어났는지” 모른 채 그저 하루에 해야 할 할당량을 채우기 위해 모두 정신없이 일했던 시절이었다.

일본 패전에 임박하자 인천 상공에도 미군 쌍발 비행기가 나타나기 시작했다. 인천 서남쪽으로 72km 떨어진 울도(蔚島)에서는 1945년 5월 6일 미국 해군항공대 제118 비행 대대 소속 B-24 폭격기가 나타나 일본군 수송선 3척에 폭탄 225kg을 투하한 일도 있었다. 이 공습으로 1만톤급 수송선과 3,000톤급 수송선이 침몰했다.⁵¹

미군기가 나타나면 일본 잠자리 비행기는 대응하는 것이 아니라 오히려 숨기 바빴다. 이런 모습을 보면서 송백진은 일본의 패전을 예감했다. 그는 1945년 5월에 김포비행장 보국단에 가야 한다는 이유로 회사에 결근계를 제출한 후 보국대에 나갔다. 3개월 예정으로 형님 대신 나간 보국단에서 30여 명을 이끄는 보국단장을 맡았다. 당시 일본 육군 오장(伍長)이 와서 비행기 격납고와 도로 가설공사 감독을 지휘했다. 그러나 3개월 보국대 일을 마친 후에도 회사로 복귀하지 않고 있다가 집에서 쇼와 천황의 ‘항복 방송’을 들었다. 항복 방송은 이후에도 여러 차례 들을 수 있었다.

송백진 외에 미쓰비시제강에 동원된 경험자는 아직 찾지 못하고 있다. 국무총리 소속 대일항쟁기 강제동원 피해조사 및 국외강제동원 희생자 등 지원위원회(이하 위원회, 2015년 말 폐지) 신고인 가운데 찾는 방법이 있을 수 있으나 위원회가 파악한 인천제강소 피해자 사례는 충남 당진 출신의 박○래(1928년생)가 유일하다. 피해 신고를 총 13개

51 권주혁, 「역사발굴 - 한반도에서 벌어진 태평양전쟁, 울도 전투」, 『신동아』, 2016년 8월호, 366쪽.

월이라는 단기간만 접수받았고, 그나마 2008년 6월 말에 신고를 마감했기 때문이다. 박○래는 인천부 송림동 소재 학교에 재학 중이었는데, 1944년 4월 1일(당시 나이 18세)에 징용되어 선반공으로 일했다. 1945년 8월 15일에 해방되었으나 8월 30일경에 공장에서 해방될 수 있었다. 박○래는 위원회 신고 당시 생존자이고, 신고 당시 거주지는 제주도인데, 현재 연락두절이어서 안타깝게도 그가 경험한 미쓰비시제강의 생활에 대해서는 들을 수 없다.

이 외 당시 부평 지역 군수공장에서 독립운동에 대한 기억은 어렵지 않게 들을 수 있다. 부평 지역 군수공장이 무기를 만드는 곳이었고 많은 학생과 청년들이 몰려 있었으므로 열혈청년의 거점이 되기에 적합했다. 그러나 아쉽게도 현재 미쓰비시제강에서 있었던 독립운동 경험은 찾을 수 없다. 미쓰비시제강의 전신인 히로나카상공 부평공장을 거친 청년들의 체험이나 인천조병창에서 있었던 ‘항일혁명투쟁담’이 있을 뿐이다. 1945년 8월 15일 해방의 날까지 폭력단을 조직해 적의 기관을 파괴할 폭탄과 화약을 몰래 숨겼다는 혐의로 검거된 인천·부천·소사·부평 등지 군수공장 직공 100명 속에 미쓰비시제강 소속 조선 청년이 포함되었을 가능성은 있지만 확인할 수 없다.⁵²

히로나카상공 부평공장에서 일한 후 대한(조선)독립당 활동을 했던 두 명의 소중한 이름은 대한민국정부가 독립유공자(건국포장)로 포상한 기록에서 찾을 수 있다.⁵³

1921년에 출생한 이연형(李連珩)은 1937년 3월 부평군 문학면 소재 부천공립보통학교(현 문학초등학교)를 졸업한 후 농사를 짓다가 1939년 10월부터 1941년 5월 27일까지 히로나카상공 부평공장에서 일했다. 다음 달인 7월, 윤석균(尹錫均)과 송치호(宋致鎬)의 권유로 조선독립당에 가입해 독립운동자금(870원) 모금과 전달 활동을 하다가 1942년 6월 27일 경찰에 체포되어 경성지방법원에서 치안유지법 위반으로 징역 1년을 선고받은 후 옥고를 치르고 1943년 9월 25일에 출옥했다. 2008년에 독립유공자(건국포장)로 포상받았다.

이연형과 동년배인 정재철(鄭在喆)도 1939년 부천공립보통학교를 졸업한 후 1939년 11월부터 히로나카상공 부평공장에서 일했다. 1940년 12월부터 1941년 11월까지 여러

52 『국민보』, 1945년 8월 15일자(부평사편찬위원회, 『부평사』2, 부평사편찬위원회, 2007, 741쪽 재인용).

53 국사편찬위원회, 『한민족독립운동사자료집(별집)』6, 국사편찬위원회, 1993, 283쪽.

차례 독립운동자금(520원)을 모금해 전달하다가 용산경찰서에 체포되었다. 1942년 10월 7일에 경성지방법원에서 치안유지법 위반으로 징역 1년을 선고받고 옥고를 치르다가 1942년 12월에는 대구형무소로 이송되어 1943년 9월 25일에 출옥했다. 2008년에 독립유공자(건국포장)가 되었다.



❖ 구 미쓰비시제강 공장 부지에 조성된 부평공원(사진 홍승훈)

3) 기타 군수공장

부평 지역의 17개 군수회사 가운데 인천육군조병창 제조소와 미쓰비시제강(주) 인천제작소를 제외하면 자료를 통해 구체적인 생산품과 운영 내용을 알 수 있는 공장은 찾기 어렵다. 대부분 목록에 불과하다.

(1) 고요(光洋)정공(주) 부평공장

당시 인천부 백마장(현 부평구 산곡동)에 있었던 고요(光洋)정공(주) 부평공장은 1942년 고요정공의 자회사인 고요강기(光洋鋼機)가 공구류 제조공장으로 세운 공장이다. 그런데 공장 설비를 완성함과 동시에 고요강기가 고요정광과 합병하게 되어 부평공장을 베어링 생산공장으로 전환했다. 베어링은 기계 구조에서 연결된 부재(部材)들이 서로 상대적으로 회전하거나 직선으로 움직일 수 있게 하는 연결기구(보통 지지대)이므로 기계 생산에 필수적인 부속이었다.

고요정공 부평공장은 1944년부터 베어링을 생산했다. 베어링 생산을 위해 일본에서 최첨단 기기를 도입했고, 숙련공을 일본에서 초빙해 흐름식 생산방식을 도입해 생산성을 높였다. 베어링 생산에 필요한 원료는 모두 니혼고주파중공업 성진공장에서 조달했다. 1945년 일본 패전 당시 공장 개요를 보면, 종업원은 400명보다 약간 적은 정도였고, 투자 총액은 200만 엔, 공작기계는 100대였다.⁵⁴

니혼고주파중공업의 주력 공장은 원철 처리 기술로 제철을 하던 성진공장이었다. 1934년 만철중앙시험소의 한 연구원의 고주파를 이용해 독창적인 원철 처리법인 고주파전격법을 발명했는데 당시 획기적인 제철법으로 일본에서 큰 주목을 받았다. 이화학연구소(理研) 콘체른의 오코우치 마사토시(大河内政敏) 소장은 이 기술에 큰 관심을 보이면서 기업화해야 한다고 주장하기 시작했다. 당시 이원철산(주)는 제련기술의 부족으로 고심 중이었는데, 새로운 제철법을 발명했다는 정보를 듣고 식산은행의 자금을 요청해 1935년 경성에 니혼고주파중공업을 설립했다. 니혼고주파중공업이 공장을 함북 성진에 둔 것은 이원철산과 가깝고 전력을 확보하기 쉬웠기 때문이다. 1937년에 공장을 완성해 제련에 들어갔는데, 이 과정에서 고주파 방식이 아닌 저주파 방식을 적용하게 되었다. 일부 연구에서는 니혼고주파중공업이 1939년에 부평공장을 세웠다고 하는데 구체적인 자료를 확인할 수 없다.

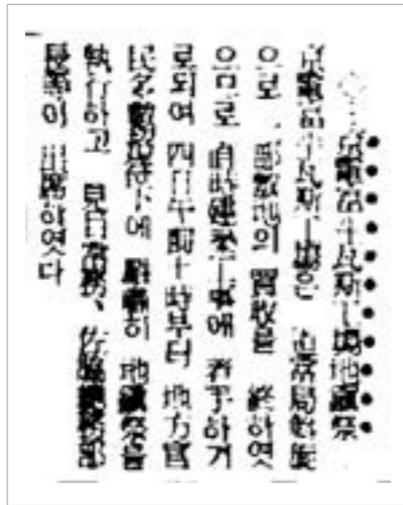
고요정공 부평공장에 동원된 피해자를 위원회 신고자 현황을 통해 확인해보면, 2명인데 모두 인천과 무관한 지역 출신자이다. 이 가운데 1명(이강섭, 경기도 안성 출신)은

⁵⁴ 기무라 미쓰히코·아베 게이 지음, 차문석·박정진 옮김, 『전쟁이 만든 나라, 북한의 군사공업화』, 208쪽.

1943년 10월, 48세 나이로 현지에서 사망했다. 고요정공도 군수회사로 지정되었으므로 고요정공(주) 부평공장에서 일하던 조선인들도 모두 ‘피징용자’가 되었음을 알 수 있다.

(2) 부평와사공장

부평구 청천동에 있었던 부평와사공장은 경성전기(주) 소속으로 가스를 생산하는 공장이었다. 설립연도는 확인할 수 없지만 1940년 5월 가동을 준비하고 있었던 것으로 보인다. 동아일보 기사에 의하면, 경성전기(주)는 부평와사공장 건설을 위한 일부 부지를 매입하고, 5월 4일 공장 건설을 위한 지진제를 개최한 후 건축공사에 착수했다.



❖ 『동아일보』, 1940년 5월 8일자.

경성전기(주)는 한국전력공사의 전신이고, 경성전기(주)의 전신은 1898년 설립한 한성전기회사이다. 한성전기회사는 1909년 일한와사(주)를 거쳐 1915년 9월 경성전기(주)로 이름을 바꾸고, 본점은 중구 남대문동 2-5(현 서울시 중구 남대문로 92)에 두었다. 도쿄와 인천, 수원, 춘천에는 각각 지점을 두었다. 경성전기(주)의 대표 주주는 제일생명과 조선신탁이었다.

1931년 12월 조선총독부가 전력통제계획을 발표하면서 전력통제기능을 강화하게 되어 1943년에는 조선전업(주)을 설립하고, 1944년에 수풍수력발전소를 준공해 전력을 확보하기도 했다. 경성전기(주)는 전력만을 담당한 것이 아니라 기차역에 조차장(操車場)을 만들거나 경성지역의 전차를 운영하기도 했다.

이곳은 당시 정부기관이었으므로 근무자들은 징용을 면할 수 있었다. 그러나 징용을 면하기 위해 경성전기 전차과 소속 전차 차장으로 근무하던 엄정섭은 1944년 10월 징용장을 받고 도쿄 이시카와(石川)조선소로 동원되기도 했다. 전쟁 말기 엄혹한 시절에는 경성전기(주) 근무자도 징용을 면할 수는 없었다.⁵⁵ 또한 경성전기(주) 본사 자재 창고는 언론인 고 리영희가 1945년 경성공업학교 4학년 재학 중 동급생들과 함께 학도근로대가 되어 일했던 곳이기도 하다. 리영희는 그곳에서 신축된 전시용 건물의 전기 가설, 소개된 빈집의 전기용품 회수 작업을 했다.

“아침에 봉래동 다리 옆에 있는 경성전기 자재 창고에 나가, 5명씩 조가 되어 무거운 자재를 리어카에 싣고 목적지까지 끌고 가서 작업을 한다. 모두가 죽만 먹고 나온 처지라 힘이 나올 곳이 없고 작업의 능률이 오를 까닭이 없다. 작업 책임량을 달성치 못하여 저녁 늦게까지 남는 날도 적지 않았다. 먼 거리를 전차에 흔들리고 컴컴한 흑석동 고갯길을 걸어 넘어 하숙에 닿으면 하숙방에서 기다리는 것은 몇 시간 전에 들여다 놓아 다 식어버린 멀건 죽 한 그릇 뿐이다. 그것을 물 마시듯이 몇 모금으로 삼키고는 그대로 쓰러져 자 버린다.

학교를 집어치우고 고향에 돌아갈 생각을 하루에도 몇 번씩 했는지 모른다. 그러나 퇴학도 휴학도 용납되지 않는 군국주의 제도인 데야 어떡하랴. 그러니 모든 학생이 한 사람도 빠지지 않고 아침이면 꼬박꼬박 자재 창고에 나왔다.

일본 제국에 충성하기 위해서? 천만에! 동기와 이유는 그보다 훨씬 동물적인 것이었다. 근로동원 학생에게는 점심때에 밀가루 빵 두 개가 특별 지급되었다. 겹질이 노랄게 딱딱하게 구워진 소년의 주먹만 한 밀가루 빵 두 개, 하나가 아니라 두 개!

학생들은 그 빵 두 개를 먹는 기대 때문에 매일 아침 그 지겨운 노동을 하러 나갔다. 어

55 국무총리 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회 조사1과, 『강제동원 구술기록집1 - 당꼬라고요?』, 국무총리실 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 2005, 229쪽.

쩌다가 빵 배금 타러 갔던 학생이 빈 주머니를 들고 돌아온 날 오후는, 모두들 주저앉은 채 움직이지도 못했다.”⁵⁶

주먹만 한 빵 두 개로 배를 채우던 리영희는 8월 7일 가짜 전보를 이용한 귀향으로 학도근로대에서 벗어날 수 있었다. 현재 한국전력(주) 서울지역본부 사옥에는 경성전기 시절의 사옥이 남아 있다. 근대문화유산 1호 건축물이다.

경성전기(주)가 세운 부평와사공장의 연혁과 운영에 대해서는 알려진 내용이 없다. 경성전기(주)의 자회사로서 전력원인 가스를 공급했을 것으로 추정할 뿐이다.

부평은 일제강점기에 조선총독부 당국이 조성한 군수물자 생산기지이자 군수공업도시였다. 당국은 일본 육군 무기공장인 인천육군조병창을 비롯해 미쓰비시제강(주)공장 등 군수물자 생산공장을 운영했고, 이곳에서 생산한 무기와 잠수함을 중국 전선과 일본으로 수송했다. 일본은 패망을 맞을 때까지 함봉산에 일본 도쿄 제1조병창을 이전하기 위한 지하공장을 건설했다.

당시 당국은 부평을 남선 최대의 군수창으로, 흥남을 북선 최대의 군수창으로 불렀다. 부평과 흥남 두 지역은 모두 군수창이라 했지만 구성에서 차이를 보이고 있다. 부평이 주로 무기 생산공장이나 무기 생산과 관련한 공장이 다수를 차지했다면 흥남은 비료나 화학공업 중심이기 때문이다.

당국이 부평에 부여한 역할로 부평평야는 사라졌고, 농민들은 농토를 잃었으며 군수공장에 동원된 경우도 있었다. 1945년 8월 일본이 패망한 후 부평에는 군수공장의 유적이 남았다. 한국군 부대와 캠프 마켓, 부영공원은 인천육군조병창이 있던 곳이었고 부평공원은 미쓰비시제강 인천제작소가 있었던 곳이다. 삼릉사택이라 불리는 곳은 미쓰비시제강의 노무자 숙소가 있었다.

56 리영희, 『역정 - 나의 청년시대』, 창작과 비평사, 1983, 81쪽.



참고문헌

단행본

- 국무총리 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회 조사1과, 『강제동원 구술기록집1 당꼬라고요?』, 국무총리실 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 2005.
- 국사편찬위원회, 『한민족독립운동사자료집(별집)』6, 국사편찬위원회, 1993.
- 기무라 미쓰히코·아베 게이치, 『전쟁이 만든 나라, 북한의 군사공업화(차문석·박정진 옮김)』, 미지북스, 2009.
- 김재근, 『등잔불-牛岩隨想集』, 정우사, 1985.
- 김현석, 『우리 마을 속의 아시아태평양전쟁유적 : 인천광역시 부평구』, 도서출판 선인, 2019.
- 리영희, 『역정 - 나의 청년시대』, 창작과 비평사, 1983.
- 부평사편찬위원회, 『부평사』, 부평사편찬위원회, 2007.
- 송백진, 『벽야 송백진 회고록(자비 출판)』, 2010.
- 오미일, 『제국의 관문 개항장 도시의 식민지 근대』, 도서출판 선인, 2017.
- 요시다 유타카, 『아시아태평양전쟁(최혜주 옮김)』, 어문학사, 2013.
- 요시다 유타카, 『일본의 근대(최혜주 옮김)』, 논형, 2005.
- 조선은행조사부, 『1949년도 경제연감』, 조선은행, 1949.
- 호리 가즈오, 『한국 근대의 공업화(주익종 옮김)』, 전통과현대, 2003.
- 梶村秀樹 외, 『한국근대경제사연구(편집부 옮김)』, 사계절, 1983.
- 三菱製鋼(株)社史編纂委員會, 『三菱製鋼四十年史』, 三菱製鋼(株), 1985.
- 持株會社整理委員會, 『日本財閥とその解體』, 持株會社整理委員會, 1951.
- 小林英夫, 『大東亞共榮圈の形成と崩壞』, お茶の水書房, 1975.

논문

- 김정아, 「기록물로 보는 근현대 인천(2) - 일본병기제조기변천일람표를 통해 본 인천지역사」, 『한일민족문제연구』 33, 2017.
- 김현석, 「부평미군기지의 역사와 기지 반환의 성격」, 『박물관지』16, 인하대박물관, 2013.
- 심재욱, 「공원명표를 통해 본 전시체제기 구일본육군조병창의 조선인 군속동원」, 『한국민족운동사연구』66, 2011.





정안기, 「전시기 弘中商工(주)의 성장 전략과 경영역량 - 성장 위기 재건을 중심으로」, 『경제사학』53, 2012.
西尾典子, 「資料紹介 - 全國鑛山と大山祇神社」, 『全国鉱山と大山祇神社(第一輯)』(国幣大社大山祇神社々務所, 1940), 九州大学記録資料館産業經濟資料部門, 2013(영인본).
第1復員局, 「陸軍兵器行政本部直轄出張所並造兵部常置員現況表(1944.4.22.)」, 『中央直轄補給諸廠調査表』(일본 방위청 방위연수소 도서관 소장 자료).

신문 및 잡지

『동아일보』
『매일신보』
『국민일보』
『신동아』

기타

송백진 구술기록(서울시 강동구 암사동 자택, 2016년 8월 23일 제1차 구술·9월 2일 제2차 구술)



부평사
富平史





제 3 장 ——— 도시 인프라의 조성

제1절 _ 부평, 도시가 되다

제2절 _ 수도와 전기의 보급

제3절 _ 교통망의 확충

제3장 도시 인프라의 조성

배 성 수(인천시립박물관 전시교육부장)



1930년대 들어 한반도를 둘러싼 동북아시아의 정세는 급변하고 있었다. 1931년 만주 사변을 시작으로 일제는 군국주의에 입각한 대륙 침략의 야욕을 노골적으로 드러냈고, 이는 1937년 발발한 중일전쟁으로 이어졌다. 이후 일제가 수립한 대부분의 정책은 전쟁 수행을 위한 것이었으며, 이는 식민지였던 조선에서도 동일하게 적용되었다. 이러한 시대 상황에서 일제는 본토에 비해 중국과의 거리가 가까운 조선에 군수품 생산과 군수물자 보급을 위한 군수도시를 건설하고자 했고, 항만을 끼고 있던 인천과 부평 지역을 주목했다. 특히 넓은 평야지대에 위치하고 있었던 부평은 경인철도로 인천항까지 직결되었고, 경성과 인천이라는 대도시에 인접해 있어 원료와 생산품의 수송이 용이한데다 풍부한 노동력까지 조달할 수 있어 군수 공장을 짓기에 좋은 조건을 갖추고 있었다.

| 제1절 | 부평, 도시가 되다

1. 촌락에서 도시로, 부평의 변화

1899년 경인철도가 개통되면서 부평군의 남쪽 끝자락 동소정면 대정리에 부평역이 설치되었다. 역이 들어섰어도 1930년대 중반까지 부평의 중심은 여전히 전통시대 관아가 있던 현재의 계산동 일대였다. 근대 이후 기차역이 들어선 곳은 인구가 밀집되고 상가가 형성되어 다른 지역에 비해 비교적 일찍 도시화된다. 그러나 부평역 일대에는 역에서 계산동 읍내를 거쳐 김포까지 이어지는 도로 주변으로 작은 마을이 형성되었을 뿐, 동북쪽으로 넓은 평야지대가 펼쳐진 촌락의 모습을 유지하고 있었다. 당시 경성제대에 재학 중이던 인천 출신의 미술사학자 우현 고유섭(高裕燮) 선생이 기차로 통학하면서 차창 밖의 풍경을 읊은 연시조에서 부평역 일대의 모습을 엿볼 수 있다.

부평하경(富平夏景)

청리(靑里)에 백조 날아 그 빛은 학학(鶴鶴)할시고

허공중천에 우줄이 나니 너뿐이도다

어즈버 청구(靑邱)의 백의검수(白衣黔首) 한 뭇 풀어 하노라¹

새하얀 학이 노닐던 한적했던 부평 들판은 역에서 가깝고 주민이 많지 않았던 탓인지 일본군의 사격 연습장으로 사용되기도 했다. 1923년 일본 정부는 조선에 있는 군용지 중 사용되지 않고 있던 땅을 조선총독부로 이관하였고, 그 땅을 매각한 수입으로 사격 연습장 부지를 매입한 뒤 군에 제공하기로 했다. 조선군 제20사단 사령부는 장소 물색에 나서 사령부가 있던 용산에서 하루거리에 있던 부평역 부근의 토지 약 25만 평의 매입과 국유림 5만 평을 사격 연습장 부지에 편입시켜 줄 것을 조선총독부에 요청했다.²

1 「경인팔경」, 『조선일보』, 1926년 3월 8일자.

2 조선군경리부, 參제80호 「부평부근 소연습장부지 매수의 건」, 1924.2.8.(아시아역사자료센터)

조선군사령부의 계획은 부평에 약 30만 평 규모의 사격 연습장을 마련하는 것이었지만, 1939년 일본 육군성이 부평에 조성할 육군조병창의 부지로 43만 평을 매입하고 조선군 제20사단 경리부로부터 사격 연습장 72만 8,000여 평을 이관 받겠다는 내용의 문서로 보아 그 규모는 두 배 이상 증가했던 것으로 보인다.³ 이처럼 산곡동 일대에 70만 평이 넘는 사격 연습장을 마련한 조선군 제20사단은 해마다 이곳에서 기관총 또는 야포 실탄 사격을 실시했다.⁴



❖ 부평 실탄사격장에 늘어선 조선군 제20사단 야포대(출처 : 인천시립박물관)

3 육군조병창, 陸造密製2048호 「토지매수의 건 신청」, 1939.8.9.(아시아역사자료센터)

4 「부평사격장에서 실탄사격」, 1930년 7월 15일자; 「부평평야에서 실탄사격」, 『조선신문』, 1931년 6월 26일자; 「기관총부대 부평에서 전투사격」, 『조선신문』, 1932년 10월 29일자; 「보병포 불발탄 행방불명되다-경인선 부평 실탄사격장에서」, 『조선신문』, 1933년 8월 23일자.

경인철도가 개통되고 16년이 지난 1915년 대정리의 인구는 495명으로 부평리(상리)와 하리, 갈월리에 이어 부내면(富內面) 16개 동리 중에서 네 번째 규모였다.⁵ 1914년 조선총독부가 행정구역을 통폐합하면서 개항장 일대를 제외한 인천부와 부평군 전역을 하나로 묶어 부천군을 신설했는데, 이때 부평군의 군내면, 서면, 마장면, 동소정면을 부내면으로 통합했다. 당시 부내면 전체 인구 5,005명 중 현재의 계산동에 해당하는 부평리와 하리 일대의 인구가 1,152명으로 이곳이 여전히 부평의 중심이었음을 짐작케 한다. 1915년 이후 대정리 인구에 관한 통계자료가 없어 부평역 일대의 인구 변화를 상세히 알 수는 없지만, <표 1>에서 보듯이 1935년까지 부내면의 인구 증감 폭은 크지 않아 부평역 인근은 여전히 도시화되지 못한 촌락 형태를 유지하고 있었던 것으로 보인다.

표 1 일제강점기 인천부 및 부천군 부내면 인구 현황

구분	연도	(단위 : 년·명)						
		1915	1925	1930	1935	1938	1940	1944
인천부		56,295	56,295	68,137	82,997	102,473	171,165	213,833
부천군 전체		52,913	76,172	81,927	100,693	84,663	68,267	79,871
부천군 부내면		5,005	6,276	6,606	7,896	-	-	-

❖ 출처 : KOSIS 국가통계포털; 『다이쇼(大正)4년 경기도 지지조사(부천군)』; 『다이쇼(大正)4년 인천부세일반』; 『쇼와(昭和)13년 인천항세일반』; 『쇼와(昭和)13년 경기도세일반』.

1940년 인천부의 2차 부역 확장으로 부내면 전체가 인천부에 속하게 되면서 1935년 이후 부내면의 상세한 인구 변화는 알 수 없다. 1935년에서 1940년 사이 부천군의 인구가 3만 2,000여 명 감소하는데 비해 인천부는 8만 8,000여명 증가하고 있다. 이는 1936년과 1940년 두 차례에 걸친 인천부의 부역 확장으로 부천군 인구 일부가 인천부로 편입된 탓도 있겠지만, 이 시기 인천에 대규모 공업지대가 조성되면서 유입 인구가 급증했

5 조선총독부 임시토지조사국, 『다이쇼(大正)4년 경기도 지지조사(부천군)』, 1915(국토지리정보원).

기 때문이기도 하다. 당시 인천에 조성된 공업지대는 크게 세 군데로 현재 동구의 만석동, 화수동, 송현동 일대와 미추홀구의 용현동, 학익동 일대, 그리고 부평구의 부평동, 산곡동, 청천동 일대가 여기에 해당한다. 이 지역에 대형 공장이 들어서고 그 주변으로 노동자가 모여들어 인구가 늘어나면서 도시화되었을 것이다. 부평 역시 마찬가지로 공장이 들어서기 시작한 1939년 말부터 인구가 꾸준히 늘어났다. 1940년 1월부터 3월까지 3개월 동안 소화정(昭和町; 현 부평동)에서만 약 6,000명이 증가하여 인구가 급증하고 있음을 알 수 있다.⁶

그에 앞서 부평 지역에 살고 있던 주민들은 부평번영회를 결성하여⁷ 적극적으로 의견을 수렴하고 부평-김포 간 철도부설, 우체국 신설 등 생활편의시설을 확충해 달라는 진정을 당국에 제출했다.⁸ 당국에서는 부평 역전에 한성은행, 식산은행 등 금융기관의 설치를 허가하는 한편, 소학교와 경찰서, 우체국을 신설하고, 계산동에 있던 부평출장소를 이전하는 등 금융기관과 관공서를 확충해갔다. 아울러 인천-주안 간 버스 노선이 부평역까지 연장되고, 공회당과 극장 등 생활편의시설이 들어서면서 불과 수 년 전까지 한적한 농촌이었던 부평은 도시의 면모를 갖추어갔다.

2. 경기도 공업용지 조성사업

부평구 지역이 공업지대로 개발되는 것은 1940년 1월 19일 경인시가지계획이 고시된 후부터지만,⁹ 일본의 독점자본이 부평역 일대를 주목하기 시작한 것은 1937년 중일전쟁 발발 직후부터였다. 1938년 6월 경성부에 본점과 공장을 두고 광산기계와 철도차량을 생산하고 있던 히로나카(弘中)상공이 부평역 서쪽에 4만 7,000평의 부지를 마련하

고 공장 건설에 들어갔다.¹⁰ 그에 앞서 1938년 2월 동경와사전기공업 계열의 국산자동차공업이 현재 부평고등학교 일대의 부지 20만 평을 매입하여 자동차 생산공장을 건설하겠다고 발표했다. 얼마 뒤 국산자동차공업은 일본고주과계열의 동경자동차공업에 인수 합병되었고, 동경자동차공업은 1939년 8월 제1기 건설 부지 4만 평에 공장을 짓기 시작했다.¹¹ 같은 해 일본 육군성에서는 전쟁 수행을 위한 무기 공급을 위해 부평에 조병창을 두기로 결정하고 115만여 평의 부지를 확보하여 공장 건설에 착수하였다.

한편 1936년 부역 확장을 통해 용현동과 학익동 일대의 공업지대를 확보했던 인천부에서는 부평과 서곶 일대까지 부역을 확대하는 2차 부역 확장에 대한 논의가 이루어졌다.¹² 그리고 인천상공회의소와 인천부회는 대륙정책의 병참기지 활용과 '경인일체'의 실현을 위해 인천부의 영역을 확대해 달라는 의견을 조선총독부에 제기했다.¹³ 결국 1940년 4월 1일 「조선총독부령」 제40호의 「경기도령」 제5호에 의해 부천군 문학면, 남동면, 부내면, 서곶면을 인천부에 편입시키면서 인천부의 2차 부역 확장이 결실을 맺게 되었다.¹⁴

이보다 앞선 1939년 2월 경기도는 부평 일대 200만 평의 부지를 공업용지로 건설할 계획을 수립하고 1939년도 세출 임시부 예산에 공업용지 조성비 210만 원을 편성했다.¹⁵ 경기도가 경인 지역에 공업용지 조성을 계획한 것은 중일전쟁이 시작되고 두 달 정도 지난 1937년 9월이었다. 9월 18일 조선상공회의소 회장 가다 나오지(賀田直治)의 제안으로 개최된 제2회 경기도 산업조사위원회에서는 국방산업의 발흥과 경인일체화의 구현을 위해 경인 지역에 중공업지대를 건설하는 안건을 논의했다.¹⁶ 이어서 10월 23일

6 『매일신보』, 1940년 4월 24일자.

7 『조선신문』, 1935년 4월 22일자, 『매일신보』, 1938년 6월 17일자.

8 『조선신문』, 1935년 10월 9일자, 『매일신보』, 1938년 5월 29일자, 『동아일보』, 1938년 9월 23일자.

9 염복규, 「일제말기 지방 국토계획론과 경인시가지계획」, 『서울학연구』, 서울학연구소, 2008, 181~188쪽.

10 부평역사박물관, 『미쓰비시를 품은 여백, 사택마을 부평삼릉』, 2016, 96~101쪽.

11 「동경자동차공업 부평공장 착공」, 『매일신보』, 1939년 8월 18일자.

12 「인천부의 행정구역 제2차 확장계획 부평리 편입실현」, 『매일신보』, 1938년 4월 21일자; 「인천부구 제2확장 편입지역 순방기」, 연재기사, 『매일신보』, 5월 25일~31일자.

13 염복규, 「1930~40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개」, 『인천학연구』, 인천대학교 인천학연구원, 2007, 97쪽.

14 인천광역시사편찬위원회, 『인천광역시사2-인천의 발자취 : 역사』, 인천광역시, 2002, 621~622쪽.

15 「경기도 명년도예산안 검토 하」, 『매일신보』, 1939년 2월 22일자.

16 「경인지방 중심으로 중공업지대 건설」, 『조선일보』, 1937년 9월 19일자.

에는 경기도 산업조사위원회의 분과 중 하나인 공업부회가 개최되었는데 경성 부윤과 인천 부윤까지 참석한 자리에서 경인 지역의 공업용지 조성과 공업용수 보급 등에 대한 의견이 오갔고, 11월 19일 열린 제3회 경기도 산업조사위원회에서 이와 관련한 예산 확보를 경기도지사에게 건의하기로 의결했다.¹⁷ 1938년 2월 경기도는 토목조사비 예산 3만 원을 책정하여 4월부터 실지 측량에 착수하였고,¹⁸ 그 결과를 토대로 경기도 공업용지 조성사업 계획을 수립했다.

조선총독부에서 계획하고 있던 경인시가지계획에 앞서 경기도가 부평에 공업용지 조성계획을 세웠던 것은 중일전쟁 이후 경인 일대에 중공업 공장이 속속 들어서고 있어 토지의 투기매매가 번지고 있고, 땅값이 폭등하고 있는 상황에서 서둘러 공업 용지를 확보하고자 했기 때문이다.¹⁹ 경기도의 공업용지 조성계획은 1938년 9월에 있었던 「조선시가지계획령」 시행규칙의 개정 때문에 가능할 수 있었다. 조선총독부는 시행규칙 제1조 제1항에서 시가지계획으로 시행할 수 있는 사업 중 ‘일단지(一團地) 주택 경영’을 ‘일단(一團)의 공업용지 조성 및 일단의 주택지 경영’으로 개정하여 광대한 주택단지나 공업용지 조성도 시가지계획 시설의 하나로 토지수용이 가능하도록 길을 터놓았다. 일본 육군조병창과 각종 군수기업이 부평에 공장을 세운다는 계획이 발표되면서 토지 투기가 성행하고 땅값이 폭등하자, 곧 있을 경인시가지계획구역 결정에 앞서 경기도가 선제적으로 공업용지 조성계획을 수립했던 것이다.

경기도는 부천군 부내면의 대정리, 산곡리, 청천리, 갈월리, 후정리, 신대리, 효성리 일대에 공장용지 100만 평과 이에 필요한 도로 및 철도 인입선 등 공공시설 용지 15만 평, 그리고 주거지역 85만 평 등 총 200만 평의 부지를 대상으로 1939년부터 1943년까지 총 320만 원의 사업비를 투입하기로 했다. 그러나 320만 원이라는 거액의 사업비를 일반 세입으로만 충당하기는 어려운 일이었다. 경기도는 그 재원으로 217만 원의 도채를 발행하는 안건을 경기도회의 의결을 거쳐 조선총독부에 제출했다. 1939년 7월 조선

총독부는 “경기도에서 계획하고 있는 공업용지는 조만간 결정될 경인시가지계획 구역에 포함되어 시가지계획사업으로 실시함이 마땅하지만, 이 지역의 땅값이 계속 폭등하고 있는 상황에서 사업의 조속한 완수를 위해 우선 경기도 독자의 계획으로 추진하고 시가지계획사업의 시행명령이 있을 때 이를 편입시켜 단일 사업화하겠다”는 판단을 내리고 경기도의 도채 발행을 당초 계획에서 7만 원 삭감한 210만 원으로 승인했다. 경기도가 공업용지 조성을 위해 작성한 수지개산표(收支概算表)에 따르면, 도채와 용지 매각 대금을 포함한 총 수입 644만 7,399원 중 320만 원은 사업비로 나머지는 도채 상환비로 지출하고자 했다. 사업이 시작되는 1939년 도채 217만 원으로 부지를 매입하여 1943년까지 부지를 조성하고, 1941년부터 공장용지를 매각하여 그 대금으로 1947년까지 도채를 상환하는 계획이었다.

표 2 경기도 공업용지 조성계획 중 수지개산표(收支概算表)

(단위: 년·원)

구분 연도	수입					지출		
	도채	소작료	용지매각대	일반세입	계	사업비	도채상환비	계
1939	2,170,000	-	-	1,491	2,171,491	2,100,000	71,491	2,171,491
1940	513,000	-	-	1,850	514,850	400,000	114,850	514,850
1941	123,000	53,500	226,500	2,046	405,046	280,000	125,046	405,046
1942	-	19,900	807,450	-	827,350	200,000	627,350	827,350
1943	-	15,000	932,004	-	947,004	200,000	747,004	947,004
1944	-	10,100	775,353	-	785,453	10,000	775,453	785,453
1945	-	5,200	780,253	-	785,453	10,000	775,453	785,453
1946	-	-	175,761	-	175,761	-	175,761	175,761
1947	-	-	33,991	-	33,991	-	33,991	33,991
합계	2,806,000	103,700	3,731,312	5,387	6,647,399	3,200,000	3,446,399	6,647,399

출처: 경기도, 「경기도 공업용지 조성비 기체에 관한 건」, 1939.3.25.

17 「경인공업일원화 경기산조사 회의」, 『동아일보』, 1937년 10월 26일자; 「공업 경기도에 박차」, 『조선일보』, 1937년 11월 20일자.

18 「경인일체의 제1보 4월부터 실지조사」, 『조선일보』, 1938년 2월 19일자.

19 경기도, 「경기도 공업용지 조성비 기체에 관한 건」, 1939.3.25.(국가기록원, CJA0003475)

조선총독부가 경인시가지계획의 고시에 앞서 경기도 도채 발행을 승인하여 사실상 경기도의 독자적인 공업용지 조성을 인정한 것은 전쟁 수행에 필요한 무기를 비롯한 각종 군수물자의 생산이 시급했던 당시 상황을 반증한다. 중일전쟁이 시작된 이후 부평 일대가 군수공업지대로 주목받으면서 나날이 투기가 성행하고 땅값이 폭등하고 있어, 이를 방관한다면 정작 경인시가지계획이 고시된 이후 토지 매입에 막대한 비용이 소요될 것이고 공장 유치가 쉽지 않을 것이라 판단했던 것으로 보인다. 조선총독부가 경기도의 도채 발행을 승인하여 토지 매입에 필요한 재원을 확보하게 했던 것은 땅값이 더 오르기 전에 서둘러 토지 매입에 착수하여 공업용지 예정 부지를 가급적 염가로 구입하기 위해서였다.

경기도 공업용지 조성 사업비 320만 원의 내역은 인건비와 수용비 성격의 사무비 136,400원, 용지 매입비와 보상비로 사용할 용지비 198만 2,100원, 그리고 용지 조성에 필요한 공사비 108만 1,500원으로 구분된다. 총 사업비의 58%에 해당하는 188만 1,000원이 용지 매입비용지 매입비로 책정되었는데 200만 평의 토지를 시세보다 저렴한 평당 평균 1원에 매입하고, 여기에 부지를 조성한 다음 평당 평균 2원 50전에 매각하여 그 수입으로 도채를 상환한다는 계획이었다. 대상 부지를 규모에 따라 5,000평, 1만 평, 3만 평, 5만 평 등 네 단계로 구획하고 군수공업과 관계된 금속, 기계 공장을 대상으로 모두 80개의 공장을 유치하는 것으로 했다. <표 2>에서 보듯이 매입 후 미처 부지를 조성하지 못한 토지에는 연간 평당 평균 2전의 소작료를 징수하는 것으로 하여 1941년부터 5년간 10만 3,700원의 수입을 예상하고 있었다. 사업비의 33.7%에 해당하는 공사비는 부평역에서 공장용지로 연결되는 철도 인입선 5,050m와 폭 30m의 간선도로 1만 650m를 건설하는 비용과 이곳을 가로지르는 굴포천 2,563m를 정비하는 비용으로 책정되었다. 철도 인입선 부설 공사비 12만 9,000원은 노반 조성 및 교량 건설, 자갈 설치에 사용하는 비용으로 선로 부설 공사는 공사 내역에서 제외되어 있었다. 이를 통해 경기도에서는 교량과 노반 등 기초공사를 담당하고, 선로 부설은 조선총독부 철도국에서 담당하는 것으로 계획되었음을 알 수 있다.

1940년 1월 19일 조선총독부는 계획대로 경성과 인천 사이 1억 6,000만 평의 부지

를 경인시가지계획구역으로 결정했다.²⁰ 그해 7월 9일 ‘경인시가지계획 부평지구 일단의 공업용지 조성 및 일단의 주택지 경영사업’을 집행할 행정청으로 경기도지사를 지정하고 8월 15일 그 실시계획을 인가했다.²¹ 이로써 경기도 독자계획으로 시작된 ‘공업용지 조성사업’은 경인시가지계획에 편입되었다. 당초 계획은 320만 원의 예산을 들여 공장용지 100만 평, 주택용지 85만 평, 공공시설용지 15만 평 등 총 200만 평의 공업용지를 조성하겠다는 것이었는데 당시 보도내용에 따르면 어떤 이유에서인지 사업비는 430만 원으로 증액되었고, 부지면적은 공장용지가 90만 평, 주택용지는 60만 평으로 축소되어 있었다.²²

하지만 조선총독부와 경기도의 예상과 달리 사업은 시작부터 원활하게 이루어지지 않고 있었던 것으로 보인다. 1940년 경기도 공업용지 특별회계 세입출 결산서를 보면 1939년도 사업예산 210만 원 중 사용하지 못하고 이월된 금액이 전체의 60%인 124만여 원에 달했다. 계획대로라면 1939년에 용지 매입을 완료하고 도로 공사에 착수해야 했지만, 책정된 예산의 40% 정도만 사용할 정도로 진척이 더딘 상황이었다.²³ 이러한 상황은 1940년에도 크게 나아지지 않았다. 세입 결산 세목을 보면 공장 용지가 한 평도 매각되지 않았고, 전년도 예산을 이월한 상황에서 더 이상의 도채도 발행할 수 없었다. 유일한 세입은 예금이자와 일부 매입한 토지의 소작료를 합한 잡수입 2만여 원 뿐이었다. 세출 결산 세목에 따르면 용지 매입비로 106만여 원을 지출하여 용지 매입은 그나마 활발히 이루어지고 있었으나, 전년도 이월금을 합해 146만여 원이 책정되었던 공사비의 경우 집행액은 32만 원에 불과해 22% 정도만 지출되었다. 특히 간선도로 공사비는 3,698원 정도만 집행되어 도로 공사는 거의 추진되지 않았다고 볼 수 있다.

20 「조선총독부고시 제25호」, 『조선총독부관보』 제3896호, 1940.1.19.

21 「조선총독부고시 제716호」, 『조선총독부관보』 제4039호, 1940.7.9.; 「조선총독부고시 제845호」, 『조선총독부관보』 제4071호, 1940.8.15.

22 「경인공업용지 2백만 평 금월 하순부터 착공」, 『매일신보』, 1940년 6월 13일자.

23 경기도, 「소화15년도 경기도공업용지 특별회계 세입출 결산보고」, 1942.3.24.(국가기록원, CJA0003790)

표 3 경기도 공업용지 조성계획 중 사업비 내역서

(단위: 년·원)

연도	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	합계
공업용지조성비	2,100,000	400,000	280,000	200,000	200,000	10,000	10,000	3,200,000
사무비	30,500	30,000	20,000	19,000	18,500	9,200	9,200	136,400
- 봉급	6,048	6,048	4,992	4,992	4,992	2,112	2,112	31,296
- 잡급	18,508	17,908	12,188	12,188	11,588	5,237	4,837	82,454
수용비	5,300	3,500	1,900	1,300	1,300	1,250	800	15,350
- 잡비	644	2,544	920	520	620	601	1,451	7,300
용지비	1,975,000	1,700	1,700	1,100	1,000	800	800	1,982,100
- 용지 매입비	1,881,000	-	-	-	-	-	-	1,881,000
- 지장물건 이전 및 기타 보상비	33,000	-	-	-	-	-	-	33,000
- 잡비 (측량비 등)	61,000	1,700	1,700	1,100	1,000	800	800	68,100
공사비	94,500	368,300	258,300	179,900	180,500	-	-	1,081,500
- 도로공사비	77,500	295,800	181,800	68,900	76,000	-	-	700,000
- 철도 인입선 공사비	-	63,500	65,500	-	-	-	-	129,000
- 하천구거 정리비	-	-	-	100,000	85,000	-	-	185,000
- 잡공사비	14,000	5,000	10,000	10,000	17,000	-	-	56,000
- 잡비 (측량비 등)	3,000	4,000	1,000	1,000	2,500	-	-	11,500

출처: 경기도, 「경기도 공업용지 조성비 기체에 관한 건」, 1939.3.25.

사업 종료 시점인 1943년에 들어서도 사업의 진척이 제대로 이루어지지 않자 경기도는 사업계획을 변경했다.²⁴ 우선 1939년부터 5년 동안 계획했던 사업 기간을 4년 더 연장하여 1947년까지 9개년 계속사업으로 변경하고 1939년 발행한 도채 205만 원²⁵ 중 미상

24 경기도, 「공업용지 조성비 계속비 연기변경 및 기체 전환의 건 인가신청」, 1944.1.7.(국가기록원, CJA0003722)

25 경기도는 당초 217만 원의 도채를 발행할 계획이었고 조선총독부에서 7만 원을 감액한 210만 원의 도채 발행을 승인했지만, 최종적으로 205만 원의 도채를 발행했음을 알 수 있다.

환 금액 107만 3,000원을 1958년까지 향후 15년간 상환하는 장기채로 전환했다. 당초 공업용지 매각대금으로 1947년까지 도채를 상환할 계획이었는데 매각 대상지 121만 8,000평 중 겨우 40% 정도만 매각되어 예상보다 실적이 저조한 데 따른 조치였다. 또한 인건비와 물가 상승에 따른 사업비 증가요인이 발생하여 413만 원이었던 총 사업비를 780만 9,000원으로 367만 9,000원 증액시켰다. 주로 공사비가 증가했는데 세부 내역을 살펴보면 우선 계획에서 빠져 있던 부지 조성비 139만 2,000원이 추가되고, 63만 원이던 도로 공사비도 212만 2,000원으로 증액되었다. 당초 계획에는 공장 용지와 택지의 정지(整地) 공사는 부지를 매입한 기업과 개인이 실시하도록 하여 별도의 공사비가 반영되지 않았다. 그러나 토지의 매각이 원활하게 이루어지지 않자 정지 공사를 실시한 후 매각하는 방식으로 변경하면서 구획 정리에 따른 부지 조성비를 추가하고 도로 공사비를 증액했던 것이다. 정지공사에 따른 공사비 증액은 토지 매각 단가에 반영되어 당초 평당 평균 4원이었던 것이 평당 12원으로 매각 대금 수입도 늘어나는 것으로 산출하였다.



1943년 경기도 공업용지 조성지역 구획도²⁶

26 경기도, 「공업용지 조성비 계속비 연기변경 및 기체 전환의 건 인가신청」, 1944.1.7.(국가기록원, CJA0003722)

공업용지의 매각은 1941년부터 시작된 것으로 보이는데 1943년까지 3년간 매각 상황을 표로 정리하면 다음과 같다.

표 4 1941~1943년 경기도 공업용지 매각 상황 조사

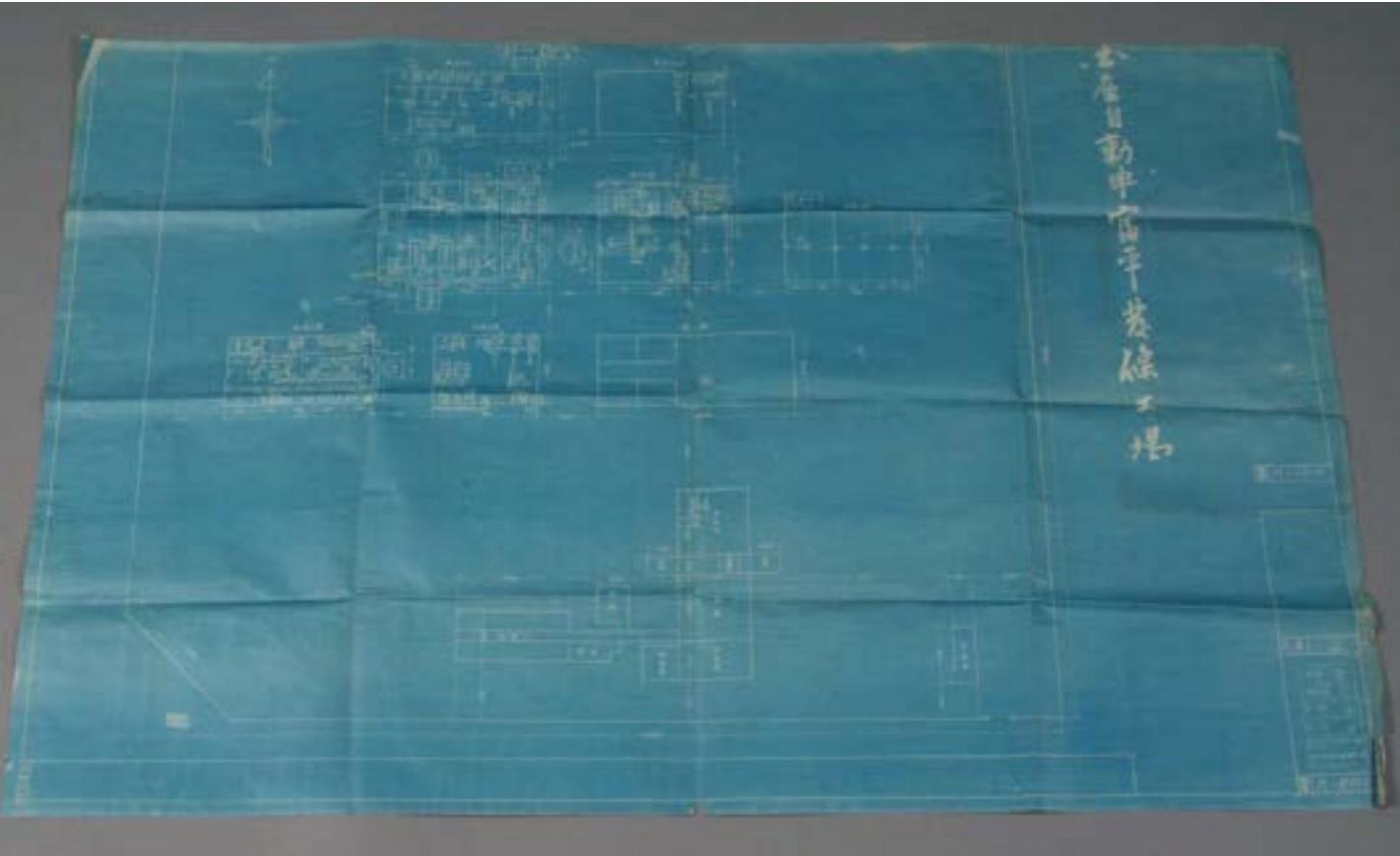
(단위 : 년·평·원)

구분 연도	매입자	매각 평수	금액	수납금액
1941	西山吉兵衛	2,700	19,775.00	15,820.00
	井原章太郎	1,391	10,085.50	8,068.40
	紫田國一	2,353	17,838.60	14,270.88
	紫田勝郎	2,677	24,131.90	19,305.52
	이재갑 외 26명	997.29	5,004.30	3,854.96
	栗島留次郎	100	894.00	715.20
	合資會社 關東組	1,500	4,470.00	3,576.00
	경인기업주식회사	34,303	144,072.60	115,258.08
	한강수력발전주식회사	40,305	192,024.20	153,619.36
	부천군 農會	1,928	10,604.00	8,483.00
	국산자동차주식회사	30,587	149,513.20	119,610.56
	대일본금속공업주식회사	6,025	34,643.75	20,786.25
	경성전기주식회사	40,798	186,623.20	149,298.56
	광양정공주식회사	69,066	343,092.31	274,473.85
	朝鮮淺野カ-リット주식회사	7,225	40,065.00	32,052.00
소계	240,955.29	1,182,837.56	939,192.62	
1942	광양정공주식회사	44,822	188,252.40	150,601.92
	朝鮮淺野カ-リット주식회사	2,324	20,335.00	16,268.00
	河本吉丸 외 8명	268.92	1,498.52	1,198.82
	이형식	812	8,396.08	6,716.86
	동경제강주식회사	76,729	527,154.20	421,755.40
	城村清正	310.25	2,255.30	1,804.23
	대일본금속공업주식회사	1,380	11,868.00	9,494.40
	소계	126,646.17	759,759.50	607,839.63

구분 연도	매입자	매각 평수	금액	수납금액
1943 (주택지)	동경지포전기주식회사	5,650	38,985.00	31,188.00
	紫田國一	1,400	12,180.00	9,744.00
	東條誠一	2,496	22,514.20	18,011.36
	國本慶用	40	212.00	169.60
	대일본금속공업주식회사	1,380	11,868.00	9,494.40
	인천부	4,114	16,456.00	13,164.80
	저장식량주식회사	1,025	10,598.50	8,478.80
소계	16,105	112,813.70	90,250.96	
1943 (공업용지)	저장식량주식회사	7,865	50,336.00	40,268.80
	동경지포전기주식회사	57,475	363,252.50	290,602.00
	藤沃反吉商店 경성지점	14,100	97,616.25	78,093.00
	朝鮮淺野カ-リット주식회사	1,718	8,590.00	6,872.00
	주식회사 삼국상회	23,575	117,657.50	94,126.00
	소계	104,733	637,452.25	509,961.80
합계	488,439.46	2,692,863.01	2,147,245.01	

출처 : 경기도, 「공업용지 조성비 계속비 연기변경 및 기채 전환의 건 인가신청」, 1944.1.7.

<표 4>에서 보듯이 경기도는 1941년부터 1943년까지 3년 동안 총 34개의 기업 또는 개인에게 48만 8,439.46평을 매각했고, 매각 대금 269만 2,863원 중 수납된 금액은 214만 7,245원 1천이었다. 당초 계획 면적 185만 평의 26.4%가 매각되어 계획 금액 373만 1,312원의 72%를 세입조치 할 수 있었다. 매각 면적 비율과 금액 비율에 차이가 있는 것은 계획에서 2.5원으로 책정했던 평당 매각 단가가 5.5원으로 상승했기 때문이다. 개인과 기업, 관공서 등 여러 주체가 토지를 매입했고, 매입 면적도 작게는 40평에서 크게는 11만 3,888여 평까지 다양했다. <표 4>에 나열된 기업이 실제로 매입한 부지에 공장을 짓고 생산에 들어갔는지, 그리고 1944년 이후 얼마의 토지가 매각되었는지 현재로서는 알 수 없다. 다만 구전과 기록을 통해 일부 부지에 공장과 주택이 건설되고, 생산과 주거가 이루어지고 있었음이 확인된다.



❖ 국산자동차 부평발조공장 설계도(출처 : 인천광역시립박물관)

1941년 부지를 매입한 개인 또는 기업 15개 중 백마정(현 산곡동)의 3만 4,303평을 매입한 경인기업주식회사는 920호의 한옥을 건설하여 조병창 근로자들의 주거시설로 활용하였다.²⁷ 일본고주파공업 계열의 한강수력발전과 경성전기는 길야정(현 갈산동)에 각각 4만 평과 3만 평의 부지를 매입해 변전소와 개폐소를 건설하고 공장지대에 전력을

27 인천광역시립박물관, 『인천 근현대주거문화 관영주택과 사택』, 2014, 128~132쪽; 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자주택』, 2014, 41~45쪽.

공급하고자 했으며,²⁸ 국산자동차주식회사는²⁹ 백마정 3만 587평의 부지에 공장을 짓고 발조(發條; 차량용 스프링) 등 차량 부품을 생산했다.³⁰ 1941~1942년에 걸쳐 11만 3,888평의 가장 넓은 면적을 매입한 광양정공주식회사는 백마정 국산자동차 공장 서쪽에 베어링 공장을 건설하고 1944년부터 생산에 들어갔다.³¹ 1942년 천상정(현 청천동)에 7만 6,729평을 매입했던 동경제강주식회사는 1943년 3월 10일 409번지(현 한국GM 부평공장) 6만 3,925평 부지에 공장 건설에 착수하여 1944년 7월부터 조업을 시작했고, 공장에서 서북쪽으로 약 500m 떨어진 부지 12,804평에 사택 12동을 건설해서 노무자들의 주거 시설을 마련했다.³² 동경제강 사택은 주민들 사이에서 ‘검정사택’으로 불리다가³³ 2020년 9월 철거되었다.

1939년부터 경인시가지계획의 일환으로 시작된 경기도 공업용지 조성사업은 전쟁 수행을 위한 군수품 제작을 목적으로 부평 일대를 군수공업지대로 만들기 위한 것이었으나, 물가 폭등으로 인한 자재 수급의 어려움으로 제대로 진척되지 못한 상황에서 광복을 맞이했다. 그리고 공장 건설에 들어가 생산을 막 시작했던 공장 시설과 매각은 되었지만 공장 시설을 갖추지 못한 채 남아 있던 부지는 청산 절차를 거쳐 적산으로 불하되었다.

28 日本高周波鋼業, 『日本高周波鋼業二十年史』, 1970; 경성전기주식회사, 『경성전기 60년사』 연표, 1959, 375쪽.
 29 이 회사는 1938년 2월 현재 부평고등학교 일대에 공장 부지를 매입했던 국산자동차 공업과는 다른 회사로 1939년 국산자동차 공업은 동경자동차공업에 인수 합병되었고, 1941년 디젤자동차 공업으로 회사명을 바꾸었다. 이와는 별도로 1939년 6월 동경자동차공업의 전무였던 다카하시 쇼조(高橋省三)와 조선식산은행이 자본금 250만 원을 공동출자하여 자동차 부품을 제작, 판매하는 국산자동차주식회사를 설립하고 경성과 부평에 공장을 두었다(『조선은행회사조합요록』, 1942).
 30 「국산자동차 부평발조공장 청사진 및 편지봉투」, 인천광역시립박물관(6054).
 31 기무라 미쓰히코야베 게이 지음, 차문석·박정진 옮김, 『전쟁이 만든 나라, 북한의 군사공업화』, 미지북스, 2009, 208쪽.
 32 동경제강주식회사, 『동경제강70년사』, 1957, 121쪽; 『동경제강100년사』, 1979, 245~247쪽.
 33 인천광역시립박물관, 『인천 근현대주거문화 관영주택과 사택』, 인천광역시립박물관, 2014, 133쪽.

3. 소화토지구획정리사업

토지구획정리사업은 환지(換地)와 부담금 징수를 통해 도로, 공원 등의 공공시설을 설치하고 시가지를 개발하는 도시계획사업이다. 즉 토지를 매입하지 않는 대신 지주의 소유권을 인정한 상태에서 정지(整地)와 하천구거의 정리, 가로망 확충 등 구획정리 사업을 실시하고, 사업이 완료된 후 정리된 토지를 지주에게 돌려주는 방식을 말하는데 공사비는 지주들에게 부과되는 부담금으로 충당했다. 개발주체에 있어서는 토지 매입에 별도의 비용이 소요되지 않는데다 지주 부담금으로 공사비를 충당할 수 있어 사업비 절감의 효과가 있었고, 지주들의 입장에서는 소유 토지의 면적이 줄어들지만 개발 후 지가 상승을 감안한다면 재산 증식의 기회가 될 수 있었다. 예산을 많이 투입하지 않고도 시가지 개발이 가능했던 이유에서 토지구획정리사업은 일제강점기 도시계획의 주축을 이루었다.³⁴

1940년 1월 19일 조선총독부는 경인시가지계획 구역의 공포하고 경성과 인천 사이 1억 6,000여만 평의 부지에 7개의 공업용지 조성지구와 11개의 주택지 경영지구, 그리고 1개의 토지구획지구를 조성하기로 결정했다. 부평은 경인시가지계획 구역 중 공업용지 조성사업, 주택지 경영사업, 토지구획정리사업이 모두 해당되는 유일한 지역이었다. 그 중 공업용지 조성사업과 주택지 경영사업은 1939년도부터 경기도가 ‘공업용지 조성사업’으로 추진하다가 경인시가지계획에 편입되었다. 경인시가지계획이 고시되고 1년이 지난 1941년 3월 21일 토지구획정리사업의 시행청으로 인천부를 지정하였다. 사업기간은 5개년 사업으로 1946년 3월까지, 사업면적은 당초 83만 2,000평에서 20여만 평이 줄어 소화정(현 부평동), 명치정(현 부개동), 길야정 일대 62만 평으로 명시했다.³⁵

인천부는 조선총독부의 고시에 따라 토지구획정리사업의 실시계획을 수립하기에 앞서 해당 지역의 지세 및 지질, 교통 및 배수 상태, 토지이용 및 구획 등에 대한 현황을 조사했는데 지질은 대부분 점토질 토양이었고 지세는 남서쪽에서 동북쪽으로 완만한 경사를 이루고 있었다. 도로 상황을 보면 부평역에서 구 부평 읍내를 경유하여 김포로 연

결되는 폭 8m의 도로와 부평역 앞에서 동쪽을 향하다 경인철도를 횡단해서 경인국도에 연결되는 폭 6m의 도로가 있을 뿐, 나머지는 농로 정도였다. 배수는 자연방식으로 방치되고 있고, 민가 밀집지역에서는 오수 정체로 위생이 좋지 않았다. 필지 구획이 부정형인데다 불규칙한 상태로 대부분의 토지는 논과 밭으로 구성되어 있고, 도로에 면해서 초가가 밀집해 있는 상태였다.³⁶

인천부는 사전 현황조사를 토대로 실시계획을 수립하고 사업명을 ‘소화토지구획정리사업’으로 정했다. 계획서에 드러난 사업목적은 “일본육군인천초병창을 비롯해서 부평 일대에 각종 군수공장이 속속 조업을 시작하고 있는 상황에서 인접 부지를 시가지화하여 사전 조사에서 드러난 주거와 교통, 위생 문제를 해결하는 것”이었다. 우선 고시된 면적 62만 평 중 약 42만 평을 제1단계 대상지로 정하고, 1941년부터 1943년까지 3개년 사업에 사업비는 150만 원을 책정했다. 부지 전체의 필지는 638필지로 민유지가 531필지 39만 9,173평, 국유지가 102필지 1만 9,060평, 인천부 소유의 땅이 5필지에 892평이었다. 사업 면적 42만 평 중 가장 높은 비중을 차지했던 지목은 전답으로 총 면적의 78%에 달하는 33만 평이었다. 사업 재원은 지주에게 부과되는 구획정리 부담금 48만 5,000원과 청산금 1만 5,000원에 100만 원의 부채(府債)를 발행하여 충당하는 것으로 했다. 1941년 5월 17일 인천부회에서 가결된 소화토지구획정리사업비 계속비 설정의 건³⁷과 기채(起債)의 건³⁸이 11월 경기도와 조선총독부의 인가를 받으면서 사업에 필요한 재원이 확보되었다. 계획서에 첨부된 토지구획정리비용예산서를 정리하면 <표 5>와 같다.

34 손정목, 『일제강점기 도시계획연구』, 1990, 일지사, 253~260쪽.

35 「조선총독부고시 제444호」, 『조선총독부관보』 제4257호, 1941.4.4.

36 조선총독부, 「인천부 소화토지구획정리비 부담금 조례제정의 건 지령안」, 1942.3.31.(국가기록원, CJA0003613)

37 경기도, 「인천부 소화토지구획정리사업비 계속비 설정의 건」, 1941.11.13.(국가기록원, CJA0003611)

38 조선총독부, 「인천부 소화토지구획정리비 총당 기채의 건 지령안」, 1942.11.7.(국가기록원, CJA0003611)

표 5 소화토지구획정리사업비용 예산서

(단위: 원)

수입		지출	
과목	예산액	과목	예산액
1. 부 부담금	1,485,000	1. 공사비	1,350,000
1) 부 부담금	1,485,000	1) 도로공사비	408,000
① 부 기채	1,000,000	2) 배수공사비	217,000
② 구획정리 부담금	484,994	3) 취합공사비	3,000
③ 잡수입	6	4) 택지조성비	537,000
2. 환지청산 징수금	150,000	5) 공원공사비	10,000
1) 가청산 징수금	-	6) 광장공사비	23,000
2) 청산 징수금	150,000	7) 잡공사	7,000
		8) 잡급잡비	25,000
		9) 보상비	120,000
		2. 사무비	120,000
		1) 봉급	34,020
		2) 잡급	80,880
		3) 수용비	3,600
		4) 잡비	1,500
		3. 창업비	15,000
		1) 창업비	15,000
		4. 환지청산 교부금	15,000
		1) 가청산 교부금	-
		2) 청산 교부금	15,000
		5. 예비비	-
		1) 예비비	-
수입합계	1,500,000	지출합계	1,500,000

출처: 조선총독부, 「인천부 소화토지구획정리비 부담금 조례제정의 건 지령안」, 1942.3.31.

소화토지구획정리사업의 실시계획은 크게 가곽(街廓)의 배치, 도로 건설, 택지 분할, 배수 공사, 공원·시장·학교 등 공공시설의 배치 등으로 구성되어 있다. 전체적인 구조는 부평역의 동남쪽으로 다섯 개의 로터리를 설치하고 중앙로터리를 중심으로 가곽과 도

로를 방사형으로 배치하는 형태였다. 이는 일제강점기에 도입된 근대 도시계획의 전형이라 할 수 있는 로터리와 방사형 도로로 구성된 가로 체계의 형태적 구성 특징을 보여 주고 있다.³⁹ 가곽은 단축 35~40m, 장축 70~120m의 장방형 구조로 대부분 장축을 동서 방향으로 배치하였다. 도로는 부평역 광장을 기준으로 남북 방향으로 폭 40m의 도로를 신설하여 경기도 농업용지 조성지구에, 동서 방향으로 폭 35m의 도로를 건설하여 경인국도에 연결시키는 것으로 계획했다. 또, 중앙의 로터리를 중심으로 대로를 'X'자 형태로 교차시키고 방사형으로 배치된 가곽 사이로 폭 6~8m의 세부도로를 배치했다. 가곽에 배치될 택지의 규모는 <표 6>과 같이 4등급으로 구분하였다.

표 6 소화토지구획정리사업비용 택지 분할 규격

(단위: m)

주택지 표준 규격			상업지 표준 규격		
등급	폭	깊이	등급	폭	깊이
1급	20~30	25~30	1급	8~12	22.5~27.5
2급	12~20	20~25	2급	6~8	17.5~22.5
3급	6~12	15~20	3급	4~6	12.5~17.5
4급	5	10~15	4급	4	10.5~12.5

출처: 조선총독부, 「인천부 소화토지구획정리비 부담금 조례제정의 건 지령안」, 1942.3.31.

부지의 동쪽과 서쪽으로 배수로를 배치하여 굴포천에 연결시키는 것으로 계획했다. 서쪽의 1호 배수로는 육군조병창 및 경기도 농업용지 조성지에도 속해 있어 그 사이의 일부분을 공사하는 것으로 했고, 동쪽의 1호 배수로는 부평역에서 시작하여 부지의 동쪽 끝을 따라 반원을 그리며 굴포천에 흘러들게 했다. 그 밖에 사업지구 중앙에 약 4,000평의 소공원을 비롯해서 1,400평 규모의 어린이 공원 3개소와 400평의 시장 부지를 다섯 곳에 배치했다. 학교로는 1940년 6월 개교하여 운영 중에 있던 공립 소화동

39 임범택, 「부평 토지구획정리지구의 변천과정에 관한 형태적 연구」, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 2018, 23쪽.

국민학교(현 부평동초등학교) 부지를 4,645평으로, 신설 계획 중인 공립 소화서관민학교 부지를 6,450평으로 확장하여 어린이 공원에 연결시키게 하였다.

계획서에서 인천부는 “부정형의 전답을 주거지와 상업지로 이용할 수 있게 되어 평당 1~10전이던 토지 임대료가 평당 10~50전으로 증가할 것이고, 배수로 정비를 통해 평상시에도 오수가 정체되는 비위생적 환경이 개선된다는 점에서 영구적 이익을 취할 수 있다”고 했다. 일시적 이익으로는 평당 2~30원이던 토지가격이 15~100원으로 증가할 것이라는 점을 들었다. 그리고 도로망이 갖춰져 교통이 편리해질 것이며, 각종 재해 발생 시 신속한 처치가 가능하다는 점에서 공공적으로도 이익이 될 것이라고 했다. 결과적으로 소화토지구획정리 사업이 마무리되면 인구와 가옥이 증가하여 토지의 발전을 초래할 것이고, 인접 지역에 대해서도 상당한 영향을 끼칠 것이라고 전망했다.



❖ 소화토지구획정리사업 계획 평면도⁴⁰

40 경기도, 「인천부 소화토지구획정리사업비 계속비 설정의 건」, 1941.11.13.(국가기록원, CJA0003611)

1941년 10월 28일 소화토지구획정리 실시계획을 조선총독부가 승인하면서 사업은 공식적으로 시작되었다.⁴¹ 한편 인천부는 1942년 4월 16일 소화토지구획정리비 부담금 조례를 공포하여 부담금 징수의 법적 근거를 마련하였다.⁴² 부담금은 부채 차입금과 함께 공사비 충당을 위해 환지 대상 토지의 소유주로부터 징수하는 비용을 말하며, 구획정리 전의 토지평정가액과 구획정리 후 환지로서 교부해야하는 토지의 평정예상가액의 차액으로 산정했다. 사업개시 연도부터 기채 상황이 끝나는 기간까지 매년 부담금을 산정하여 5월과 11월 두 번에 걸쳐 징수하는 것으로 했다. 계획대로라면 사업이 시작되는 1941년부터 기채 상황이 완료되는 1960년까지 부담금을 징수하여야 했다. 그러나 부담금 조례의 공포 시점은 1942년 4월로, 1941년도에는 부담금을 징수할 수 있는 법적 근거가 마련되어 있지 않았기 때문에 인천부에서는 1941년도 부담금 징수를 연기했다.⁴³

이어서 1942년에 징수해야 할 부담금을 24만 9,000원으로 산정했다. 1942년까지 수입 예정액은 기채 차입금 65만 원, 사업비 지출 예정액이 89만 8,506원이었는데 그 차액을 부담금으로 산정했던 것으로 대상 토지 면적 39만 5,646평에 대한 평당 평균 부담금은 0.3원 정도였다.⁴⁴ 부담금 징수에 앞서 인천부는 사업지구의 정리 전 토지 평정가액과 정리 후 평정예상가액을 산출했다. 정리 전 평정가액은 지목에 따라 평당 5원에서 60원까지 산정하여 총 503필지 39만 5,646평의 평정가액은 703만 9,013원으로 평당 평균 17.8원이었다. 정리 후 토지의 지목은 모두 대지로 전환되어 평정가액이 평당 15원에서 120원까지로 산정되었고, 일반지는 총 189필지 25만 2,769평으로 축소되었지만 평정가액은 1,130만 3,616원으로 평당 평균가액이 44.8원으로 올라갔다.

41 「조선총독부고시 제1741호」, 『조선총독부관보』 제4434호, 1941.11.5.

42 인천부, 「소화17년 6월 1일 현재 인천부예규류집가제록(제5호 추록)」, 『인천부 조례규정집』, 1941년, 412-6-1~412-6-2쪽; 조선총독부, 「인천부 소화토지구획정리비 부담금 기채의 건 지령안」, 1942.3.31.(국가기록원, CJA0003613)

43 인천부, 「소화지구 부담금 징수중지의 건」, 『부평지구 공사관계철』, 1942.4.24.(국가기록원, BA0139094)

44 인천부, 「구획정리비 부담금 결정의 건」, 『부평지구 공사관계철』, 1942.5.11.(국가기록원, BA0139094)

표 7 소화토지구획정리사업비 수입액 조서(1943.11)

(단위: 원)

구분	1941년 차입액	1942년 차입액	부담금징수 수속액			수입합계 (41~43)	1943년 차입신청액	합계
			1942년 1기분	1942년 2기분	1943년 1기분			
금액	210,000	440,000	109,825	120,311	101,422	981,559	440,000	1,331,559

출처: 인천부, 「구획정리비 부담금 결정의 건(1942.5.11.)」, 『부평지구 공사관계철』.

<표 7>에 따르면 1943년 11월까지 소화토지구획정리사업의 수입 예정액은 98만 1,559원으로 그중 부채 발행에 따른 차입금이 65만 원, 징수되었거나 수속을 밟고 있던 부담금 징수액이 33만 1,559원이었다. 1943년 인천부가 부채 발행을 통해 차입을 신청했지만 아직 차입되지 않은 금액 44만 원을 반영한 총 수입액은 133만 1,559원으로, 계획상의 수입액 150만 원에 어느 정도 근접한 비용이었다. 다시 말해 사업예산은 어느 정도 확보되어 있었다고 볼 수 있다.

그럼에도 1943년 하반기 이후 공사는 계획대로 진척되지 않았다. 인천부는 1941년도 제1기분 소화토지구획정리 공사의 시공사로 주식회사 공영조(工營組)를 선정하고 11월 8일 계약을 체결했다. 계약 금액은 28만 7,900원, 준공일은 1942년 8월 31일로 공사 기간은 9개월 21일이었다. 계약 다음 날인 11월 9일 공사에 들어간 공영조는 매달 두 번씩 공정 보고를 인천부에 제출했고, 인천부는 1943년 3월까지 매월 기성금을 지출했는데 기성금 합계는 259,905원이었다. 그 사이 공영조는 모두 네 번의 공기 연장을 신청했다. 준공을 보름 정도 앞둔 1942년 8월 16일 공영조는 첫 번째 공기 연장을 신청했다. 공사용 흙 운반용 레일이 철도운송 관계로 두 달가량 늦게 도착했고, 주 노동력이었던 근로보국대가 4월에야 투입된 데다 6~7월에는 농번기인 관계로 보국대원 모두를 귀환시켜야 해서 공사를 제대로 할 수 없었다는 이유에서였다. 결국 인천부는 준공 기간을 1942년 12월 31일까지 4개월 연장해 주었다. 12월이 되어서도 인부와 자재 수급 사정이 나아지지 않자 준공 기일을 1943년 3월 31일로 재 연장했고, 그 후 두 번을 더 연장했지만 결

국 광복이 될 때까지 공사를 마무리하지 못했다.⁴⁵ 결국 소화토지구획정리 공사는 1단계 사업의 제1기분 공사마저도 마무리되지 못한 상태에서 광복을 맞이했고, 인천부는 8월 23일 공정률 92.3%, 기성금 25만 9,046원 42전을 포함한 26만 5,828원 9전 9리에 타절(打切) 준공 처리했다.

1941년 11월 제1기분 공사에 착수하면서 제출된 설계서를 보면 공영조가 맡았던 공사는 도로공사, 배수공사, 취합공사(取合工事), 택지조성공사, 광장공사 등 총 다섯 개 공사였다. 당시 인천부는 소화토지구획정리사업 총 공사비의 21.3%에 해당하는 28만 7,900원을 제1기분 공사로 발주했다. 총 공사비 세부 내역 중 제1기분 공사 내역의 비중을 보면 광장 공사비가 76.9%로 가장 높은 비율을 차지했고, 택지조성 공사와 도로 공사비, 배수 공사비가 27%와 26.1%, 8.2%로 뒤를 잇고 있다. 그러나 3년 9개월 동안 92.3%의 진척률을 보였던 제1기분 공사가 실제 어느 정도로 진행되었는지는 알 수 없다. 다만, 1947년도 부평역 일대의 항공사진을 참고할 때 부평역에서 김포로 향하는 남북간 도로와 경인가로로 이어지는 동서간 도로 등 일부 가로망과 도로 인근의 대지 일부가 조성되어 있음을 알 수 있다. 이로 미루어 공영조가 맡았던 제1기분 공사는 부평역 일대의 광장과 도로, 대지 조성공사였으며, 이 공사는 대부분 마무리되었던 것으로 보인다.⁴⁶

표 8 소화토지구획정리사업 총사업비 대 1941년도 제1기분 공사비 비교표

(단위: 원·%·원)

구분	총 사업비	1941년도 제1기분 공사비		잔여 금액
		공사비	비율	
도로공사비	408,000	106,680	26.1	301,320
배수공사비	217,000	18,000	8.2	199,000
취합공사비	3,000	120	4	2,880
택지조성공사비	537,000	145,400	27	391,600
공원공사비	10,000	-	-	10,000

45 인천부, 「소화17년도 소화토지구획정리공사철」(국가기록원, CJA0027666)

46 임법택, 「부평 토지구획정리지구의 변천과정에 관한 형태적 연구」, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 2018, 45~47쪽.

구분	총 사업비	1941년도 제1기분 공사비		잔여 금액
		공사비	비율	
광장공사비	23,000	17,700	76.9	5,300
잡공사비	7,000	-	-	7,000
잡급잡비	25,000	-	-	25,000
보상비	120,000	-	-	120,000
합계	1,350,000	287,900	21.3	1,062,100

❖ 출처 : 인천부, 「소화17년도 소화토지구획정리공사철」, 1942.

인천부가 전체 공사가 아닌 제1기분 공사에 한해서 발주한 것은 1차 년도가 절반 이상 지난 1941년 10월에서야 조선총독부로부터 실시계획 승인이 있었고, 그에 따라 공사비 충당 재원 중 하나였던 부담금을 징수할 수 있는 법적 근거인 부담금 조례도 이듬해 4월에서야 공포할 수 있었기 때문으로 보인다. 이는 조선총독부로부터 실시계획이 승인된 지 열흘 만에 서둘러 공사계약을 체결하고 바로 다음날부터 착공에 들어간 것에서도 알 수 있다. 그러나 중일간의 전쟁이 세계대전으로 확대되는 시점에서 작업인부의 수급과 자재의 확보에 어려움을 겪으면서 1941년에 발주한 제1기분 공사는 공기 연장을 거듭하며 예정대로 진행되지 못했다. 그런 상황에서 사업의 추진을 지속하기 위한 추가 공사는 계획조차 세우지 못한 채 지지부진하던 제1기분 공사마저도 최종 준공을 보지 못한 채, 광복과 동시에 서둘러 준공할 수밖에 없었다.

1. 경기도 공업용 수도 부설

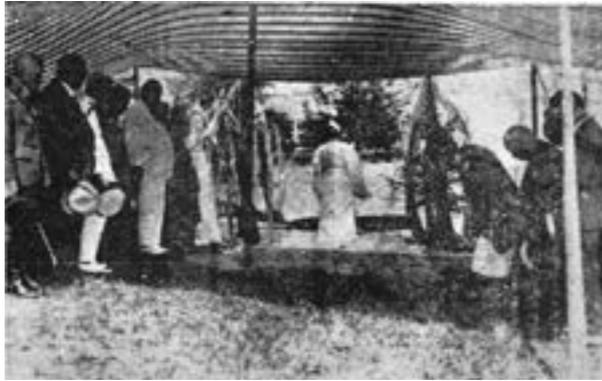
1937년 중일전쟁 발발 직후 경기도 산업조사위원회에서 논의된 경인 지역 중공업지대 건설의 주요 골자 중 하나는 공업용 수도의 확충이었다.⁴⁷ 1930년대 들어 농공병진의 산업 정책이 추진되면서 공장 건설이 늘어나자 그 운영에 필요한 공업용수 확보 문제가 대두되기 시작했다. 상수도 보급이 원활하지 않은데다 수도 요금도 고가로 책정되어 있어 지하수 등 자연수를 이용하는 공장이 대부분인 상황에서 공장 건설이 늘어남에 따라 농업용수가 부족해졌기 때문이다. 또, 자연수에 함유된 화학 성분이 제품의 질을 떨어뜨리거나 기계에 손상을 입히는 경우도 발생하여 지방관청에서는 자연수에 대한 수질 검사를 실시하기도 했다.⁴⁸ 이와 같은 이유에서 1937년 경기도 산업조사위원회는 경인 지역에 대규모 공업용지를 조성하는데 반드시 필요한 시설로 공업용 수도의 부설을 건의했고, 이듬해 부지를 조사하고 측량할 때 상수도 관련 조사도 함께 실시했다. 조사 결과에 따라 부평역 일대 200만 평의 부지에 공업용지를 조성하는 것으로 계획했지만, 별다른 급수 시설이 없어 노량진 수원에서 공급되는 인천 수도를 공업용수로 사용해야 했다. 그러나 당시 노량진 수원의 급수능력은 1일 1만 6,000m³에 불과했고 그나마도 9,000m³를 경성부에 급수하고 있어 인천부에서 공급받는 수량은 7,000m³밖에 되지 않았다.⁴⁹ 이는 인천부의 생활용수와 공장용수로 사용하기에도 부족한 양이어서 인천부에서도 별도로 송수관 등의 상수도 시설 확충을 계획하고 있던 실정이었다.⁵⁰ 따라서 기존의 상수도 시설로 부평역 일대에 조성되는 공업용지에 필요한 공업용수를 확보하기란 불가능했고, 공업용지 조성사업의 성공을 위해서는 공업용 수도의 건설이 반드시 필요했다.

47 「경인일체화 전제로 공업용수문제 검토」, 『매일신보』, 1937년 9월 23일자.

48 이슬아, 「1930~40년대 경인 지역의 공업용 수도 사업」, 인하대학교 일반대학원 석사학위논문, 2019, 10~11쪽.

49 경기도, 『경기도 공업용 수도 계획 개요서』, 1943, 2~3쪽(인천광역시립박물관 소장).

50 이슬아, 「1930~40년대 경인 지역의 공업용 수도 사업」, 인하대학교 일반대학원 석사학위논문, 2019, 19~24쪽.



◆ 경기도 공업용 수도 건설공사 기공식(출처: 『조선일보』, 1939년 9월 13일자)

1939년 2월 경기도는 공업용 수도 건설에 필요한 사업 예산으로 모두 280만 원을 책정하고, 그중 1939년도 임시부 예산으로 90만 원을 계상했다.⁵¹ 대규모 토목공사인 만큼 사업비를 일반세입으로 확보하기란 불가능했고, 연내에 완공하기도 벅찬 사업이었다. 경기도는 사업비 전액을 도채 발행으로 충당하고, 1942년 3월까지 3개년 계속사업으로 추진하겠다는 계획을 수립했다. 그리고 공사비의 계속비 설정과 도채(道債) 발행에 대한 인가신청을 조선총독부에 제출하여 각각 7월 17일과 8월 31일 승인받았다. 이로써 사업 재원을 확보한 경기도는 9월 12일 노량진 수원지 언덕에서 간쇼 요시쿠니(甘蔗義邦) 경기 도지사, 다카하시 사토시(高橋敏) 경성 부윤, 가다 나오지(賀田直治) 조선상공회의소 회장 등 관민 120여 명이 참석한 가운데 기공식을 거행하고 공사에 들어갔다.⁵²

경기도에서 추진하는 공업용 수도는 한강의 표류수(表流水)를 경성부 노량진정의 수원지에서 취수하여 영등포의 공장지대와 부평 지역에 조성될 공업지대, 그리고 인천부 일원에 공급하기로 계획되었다. 이 지역에 공급될 1일 급수량은 영등포 방면과 인천부 일원에 각각 1만³㎡씩, 그리고 100만 평 부지에 조성되는 부평 공업지대에 4만 8,000³㎡가 소요될 것으로 추정하여 모두 6만 8,000³㎡로 예상했다. 그러나 인천부 방면에 대해

51 「경기도 명년도예산안검토 상」, 『매일신보』, 1939년 2월 21일자; 「경기도 명년도예산안검토 하」, 『매일신보』, 1939년 2월 22일자.

52 「280만 원 예산의 공업용 수도 금일 기공」, 『매일신보』, 1939년 9월 13일자.

서는 기존 수도 시설의 이용 상황을 감안할 때 당장 시급한 것이 아니라고 판단하여 1일 급수량 5만³㎡의 수도 시설을 건설하는 것으로 최종 결정했다.⁵³

경기도 공업용 수도 건설계획에 정리된 취수에서 정화, 그리고 송수와 급수에 이르는 과정을 요약하면 다음과 같다. 수도시설로는 수원지와, 저수지, 그리고 이를 연결하는 송수관 설비가 있다. 수원지는 수원인 한강의 표류수(表流水)를 취수하는 취수탑과 원수를 정화하는 정화시설로 구성되는데 취수탑은 한강철교 아래 노량진 쪽의 제방에 지름 6~9m, 높이 30m 규모의 철근콘크리트로 설치할 계획이었다. 취수탑에 모아진 표류수는 직경 1,200mm 수도관을 통해 자연유하법으로 정화시설로 보내진다. 정화시설은 취수탑에서 흘러드는 표류수를 정화하는 시설로 펌프장, 약품혼화지(藥品混和池), 침전지(沈澱池), 급속여과지(急速濾過池), 정수지(淨水池)로 구성된다. 펌프장에서는 취수탑에서 흘러든 원수(原水)를 60마력 펌프로 약품혼화지로 끌어올리는데 이때 침징약(沈澄藥)을 주입시킨다. 약품과 섞인 원수를 침전지에서 다섯 시간 정도 침전시키면서 부유 물질을 걸러낸 뒤 급속여과지로 보내 불순물을 제거한다. 이러한 정화 과정을 마치고 나면 길이 16m의 정방형 정수지에서 250마력 양수펌프 두 대를 이용해 저수지로 끌어올리는 것으로 계획되었다.

저수지는 송수관의 기점인 노량진과 종점인 부평에 설치했다. 노량진 저수지는 노량진역 남쪽 언덕에 두었는데 용량은 5,000³㎡로 1일 급수량 5만³㎡의 2시간 50분을 저수할 수 있었다. 수원지에서 저수지까지 내경 900mm의 송수관을 철길을 가로질러 매설해서 펌프로 끌어올렸다. 제시한 경기도 공업용 수도 선로도에서 보는 바와 같이 처음 계획에서 부평저수지는 조병창이 들어설 부평역 남쪽 부내면 산곡리에 설치하는 것으로 예정되어 있었다. 이 일대로는 이미 히로나카상공이 부지를 마련하여 공장을 짓고 있었고, 일본고주과공업이 20만 평의 부지를 매입하여 계열회사인 국산자동차 공업(동경자동차공업과 합병)이 공장 건설을 준비 중이었다. 이처럼 이미 건설 중이거나 착공 앞두고 있던 공장으로서의 급수가 편리하다는 이유에서 이곳을 저수지 부지로 결정하고자 했던 것으로 생각된다.

53 경기도, 『경기도 공업용 수도 계획 개요서』, 1943, 2~3쪽(인천광역시립박물관 소장).



❖ 계획 당시 경기도 공업용 수도 선로도에 표시된 부평저수지 위치⁵⁴

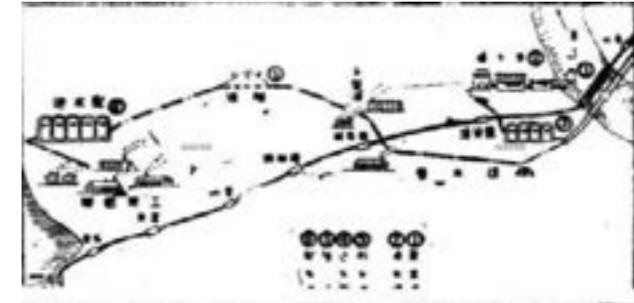
그러나 설계를 거치며 공업용 수도 선로와 부평저수지의 위치가 변경되었던 것으로 보인다.⁵⁵ 당초 계획에는 기존 인천수도선로를 활용하는 것으로 되어 있었으나, 기공식 당시의 계획에서는 노량진저수지에서 김포군 양동면 은행정리(현 서울시 양천구 신정동 일대)까지만 기존의 선로를 함께 사용하고 여기서부터 부평까지 새로운 송수선로를 매설했다. 부천군 오정면 고강리 부근에서 터널을 뚫어 선로를 직선화했고, 선로의 종점인 부내면 갈산리에 용량 1만㎡의 저수지를 두었다.⁵⁶ 부평저수지에는 1일 급수량의 다섯 시간 분을 저수할 수 있었고, 여기서 부평 일대에 조성되는 경기도 공업용지와 이미 부지를 확보한 일본육군조병창, 히로나카상공, 동경자동차공업의 공장에 급수하게 하였다. 수도선로와 저수지의 위치가 바뀌면서 매설할 송수관의 전체 길이는 23.05km에서 21km로 줄어들었고, 송수관의 재질도 금속 재질의 홉관과 주철관에서 철근 콘크리트 송수

54 경기도, 『공업용 수도 건설비 기채의 건』, 1939.3.25.(국가기록원, CJA0003476)

55 경기도, 『경기도 공업용 수도 계획 개요서』, 1943, 3-6쪽(인천광역시립박물관 소장).

56 현재 인천광역시 상수도사업본부 부평정수장으로 운영하고 있다(인천광역시 상수도사업본부, 『인천상수도 100년』, 2008, 222-232쪽).

관으로 변경했다. 수도선로를 신설하면서 증가하는 비용만큼 송수관 재질을 바꿔 공사비를 맞추려 했던 것으로 추정된다.



❖ 기공 당시 경기도 공업용 수도 도면⁵⁷

총 사업비 280만 원 중 1939년 사업비 90만 원을 도채를 통해 확보한 경기도는 9월 12일 공업용 수도 건설공사에 착수했다. 착공 당시 경기도에서 계획한 사업비 280만 원의 내역을 정리하면 <표 9>와 같다. 이를 살펴보면 경기도는 총 사업비의 62.7%에 해당하는 175만 6,000원을 송수설비비에, 취수설비와 저수설비 건설에 각각 12.3%, 8.9%의 예산을 책정해 놓고 있었다. 21km에 달하는 송수선로를 부설하는 데에 가장 많은 예산이 필요했고, 높이 30m의 취수탑과 두 곳의 저수지 건설에도 적지 않은 예산이 책정되었다. 그러나 1차 년도인 1939년에 지출된 예산은 8만 500여 원으로 잔액 81만 9,400여 원을 다음 연도로 이월할 정도로 첫째 공사는 제대로 이루어지지 않았다.⁵⁸ 회계연도의 절반가량이 지난 9월에야 공사에 착수했기 때문에 실질적으로 추진된 공사는 취수설비

57 「공사계획전모」, 『조선일보』, 1939년 9월 13일자.

58 「소화15년도 경기도 공업용 수도 특별회계 세입출 결산보고」에는 1939년도 집행 잔액으로 이월된 금액이 81만 9,442원 16전이어서 집행액은 8만 557원 84전인데 비해(경기도, 「제37호 의안 「소화 15년도 경기도 공업용 수도 특별회계 세입출 결산보고」, 1934년 3월 14일) 경기도에서 1941년 10월에 계속비 변경의 건을 조선총독부에 인가 신청하면서 올린 문서에는 1939년도 집행액이 80,559원 41전으로 약간의 차이가 있다(경기도, 「경기도 공업용 수도 건설비 계속비 변경의 건」, 1941년 10월 29일).

건설 정도였다. 2차 연도인 1940년도에는 전년도 이월액을 포함하여 144만여 원의 예산을 확보했고, 송수설비 공사에 53만여 원, 저수지설비 공사에 12만여 원을 지출 하는 등 총 93만 1,621원을 지출하였다.

표 9 경기도 공업용 수도 건설비 수지개산표(收支概算表)

(단위: 년·원)

과목		연도	1939	1940	1941	합계
수입	1. 도채		900,000	950,000	950,000	2,800,000
	합계		900,000	950,000	950,000	2,800,000
지출	1. 사무비		35,500	31,000	31,500	98,000
	1) 봉급		4,992	4,992	4,992	14,976
	2) 잡비		17,626	17,624	19,024	54,274
	3) 수용비		12,500	8,200	6,700	27,400
	4) 잡비		382	184	784	1,350
	2. 공사비		864,500	919,000	918,500	2,702,000
	1) 취수설비비		171,000	174,000	-	345,000
	2) 양수설비비		58,000	75,000	20,000	153,000
	3) 저수설비비		30,000	100,000	120,000	250,000
	4) 송수설비비		449,500	546,000	760,500	1,756,000
	5) 용지매수 및 보상비		123,000	-	-	123,000
	6) 잡공사비		20,000	15,000	10,000	45,000
	7) 잡비		13,000	9,000	8,000	30,000
합계		900,000	950,000	950,000	2,800,000	

출처: 경기도, 「공업용 수도 건설비 계속비 설정에 관한 건」, 1939.3.25.

조병창을 비롯한 각종 군수공장이 들어서면서 부평 지역의 인구가 증가하자 주민들의 식 공급마저 부족한 상황에 처했고, 건설 중이던 공업용 수도를 음용수로 함께 사용할 필요가 있었다. 그러기 위해서는 음용수에 적합하도록 정화 장치 등을 강화해야

했고,⁵⁹ 1940년도와 1941년도 연도별 도채 발행액을 당초 95만 원에서 135만 원으로 각각 증액하여 총 사업비가 280만 원에서 360만 원으로 늘어났다.⁶⁰ 그러나 준공 연도인 1941년도에 들어서 10월까지 집행된 공사대금은 전년도의 절반 정도밖에 되지 않았고, 결국 10월 29일 경기도는 3년이었던 계속비 연한을 1년 연장하여 4개년 계속사업으로 변경했다. 계속비 연장 사유는 물자의 통제가 예년에 비해 강화되어 자재 입수가 원활하지 못했던 탓에 공사의 진척이 어렵고 준공기한을 맞출 수 없었기 때문이다.⁶¹

표 10 경기도 공업용 수도 건설공사 진척 상황 조서(1943년 3월말 현재)

(단위: 년·%)

종별	연도	1939	1940	1941	1943	공사 진척률	공사 잔여율
총 공사비		2	23	28	21	74	26
사무비		11	24	25	25	85	15
공사비		25	23	28	21	74	26
용지매수 및 보상비		5	58	35	4	92	8
취수설비		12	24	37	-	73	27
양수설비		2	8	30	30	60	40
정수설비		-	7	38	13	58	42
송수설비		-	31	30	29	90	10
저수지설비		1	23	14	20	58	42
잡공사비		15	1	1	5	22	78
잡비		8	19	22	20	69	31

출처: 경기도, 「경기도 공업용 수도 계획 개요서」, 1943, 11쪽.

59 경기도, 「제23호 의안 소화14년도~17년도 경기도 공업용 수도 건설비 계속비 연기 및 지출방법 변경」, 1942.3.14. (국가기록원, CJA0003790)

60 조선총독부, 「공업용 수도 건설비 기채증액의 건 지령안」, 1942.3.26.(국가기록원, CJA0003578)

61 경기도, 「경기도 공업용 수도 건설비 계속비 변경의 건」, 1941.10.29.(국가기록원, CJA0003577)

전쟁 국면이 지속되면서 1942년도에 들어서도 자재 수급의 어려움이 개선되지 않았고, 공사 진척도 지지부진한 상황이 이어지고 있었다. 결국 경기도는 준공 기한을 1년 더 연장하면서 총 사업비도 44만 2,500원 증액된 404만 2,500원으로 변경했다. <표 10>에 따르면 1943년 3월말 현재 공사 진척률은 74%였다. 그중 송수설비 공사와 취수설비 공사는 각각 90%와 73%의 진척률을 보이고 있었지만, 이 외 공사는 60% 정도에 머물고 있어 전체적인 공사 진척률은 여전히 미진한 상태였다. 1943년 이후 공사가 어떻게 추진되었는지는 알 수 없지만, 전쟁이 막바지로 접어들면서 경기도 공업용지 조성공사와 마찬가지로 실질적인 공사는 더 이상 이루어지지 않았던 것으로 추정된다. 1943년도 경기도 세입출 결산보고에 따르면 공사비 100만여 원 중 59만 7,000원이 지출되었고, 잔액 중 불용액 2만 4,062원을 제외한 38만 2,000원을 1944년도로 이월시켰다.⁶² 이처럼 공사에 필요한 예산은 꾸준히 확보해 갔지만, 광복 후 ‘한 번도 사용한 적이 없는 경인간 송수관 복구공사를 준공했다’는⁶³ 내용의 신문 기사로 미루어 볼 때 결국 경기도 공업용수도 건설공사는 준공되지 못한 채 광복을 맞이했던 것으로 추정된다.



❖ 1943년 경기도 공업용 수도 부설 평면도 중 부평 지역(붉은 색은 준공, 노란색은 건설 중인 구간)⁶⁴

62 경기도, 「소화18년도 경기도 세입출결산보고」, 1945.3.12.(국가기록원, CJA0003863)
 63 「노량진, 부평배수기간 수도복구공사 완료」, 『공업신문』, 1948년 1월 9일자.
 64 경기도, 『경기도 공업용 수도 계획 개요서』, 1943(인천광역시립박물관 소장).

2. 인천부 부평지구 수도 및 배수간선 부설공사

1940년 4월 1일 「조선총독부령」 제40호의 「경기도령」 제5호에 따라 부천군에 속해 있던 부내면이 인천부에 편입되면서 경기도에서 시행하고 있던 공업용지 조성사업 부지와 공업용 수도의 저수지가 모두 행정구역상 인천부에 속하게 되었다. 인천부는 1930년대 말부터 만석·화수·송현정 일대와 학익·일지출정(日之出町; 현 용현동) 일원에 대규모 공업지대를 조성하고 일본 독점자본의 군수공장을 유치하고 있었다.⁶⁵ 인천의 공장 수는 하루가 다르게 늘어나고 있었지만, 1일 평균 급수량 7,000~8,000㎡로는 공업용수는 물론 주민의 음용수도 부족한 상황이었다. 인천부는 노량진 외에 새로운 수원지를 개발하거나 기존의 수도선을 개량해서 급수난을 해소하고자 했지만,⁶⁶ 재원 확보가 원활치 않아 시행에 옮기지 못하고 있었다. 결국 1941년 3월 경기도에서 건설 중이던 공업용 수도의 부평저수지에서 송수관을 통해 인천부의 공업용수를 확보하려는 새로운 계획을 수립했다.⁶⁷ 사업명은 ‘인천부 공업수도 부설공사’로 공사비 150만 원을 전액 기채로 확보하여 1941년~1942년 2개년 계속사업으로 추진할 계획이었다. 계획을 수립할 즈음인 1941년 3월 경인시가지계획 중 소화지구 토지구획정리사업의 시행청으로 인천부가 지정되면서 공업용수뿐 아니라 부평 지역 주민들의 음용수 확보도 고민하지 않으면 안 되었다. 인천부는 사업명을 ‘부평지구 수도부설공사’로 변경하고 재원확보를 위해 경기도와 조선총독부에 기채 및 계속비 설정 인가 신청을 제출했다.

당초 계획에 따르면 사업은 1기와 2기로 구분했는데 1기 사업은 소화토지구획정리 지구의 생활용수 공급을 1942년까지 완료하고, 2기 사업으로 학익정 일대에 들어서고 있던 공장들에 공업용수 보급을 목표로 하는 것이었다. 1기 사업의 핵심은 경기도 공업용 수도 선로의 종점인 길야정(현 갈산동) 저수지를 수원지로 삼고, 그 인근에 약 7,000평의 부지를 마련하여 정수장을 설치하는 것이었다. 경기도 공업용 수도 부평저수지로

65 동구사편찬위원회, 『동구사』상, 2019, 383~414쪽; 이영호 외, 『도시마을생활사 : 용현동·학익동』, 인천광역시 남구, 2016, 124~145쪽.
 66 이슬아, 「1930~40년대 경인 지역의 공업용 수도 사업」, 인하대학교 일반대학원 석사학위논문, 2019, 18~24쪽.
 67 인천부, 「인천부 공업수도부설공사비 총당을 위한 기채의 건 인가신청」, 1941.5.15.(국가기록원, CJA0003612)

부터 1일 1만㎡의 물을 공급받아 정수처리가 끝난 물을 양수펌프와 송수관을 통해 소화정 소화고등여학교 뒷산 북쪽(현 가톨릭대학교 인천성모병원 뒷산)에 설치한 배수지로 보내고 여기서 부평역전의 소화토지구획정리지구까지 자연유하법으로 생활용수를 공급한다는 계획이었다.



❖ 인천부 공업용 수도 선로도⁶⁸

1941년 5월 인천부에서 제출한 사업비 기채와 계속비 설정 인가 신청은 1년 가까이 지난 1942년 3월말과 4월초가 되어서야 조선총독부의 승인을 받았다. 그 사이 소화지구의 생활용수 공급은 별도의 계획을 수립해서 추진하고 우선은 학익정 일대의 공장지대로 공업용수를 급수하는 것으로 사업계획이 변경되었다. 그에 따라 정수장과 펌프장의 위치가 길야정 경기도 공업용 수도 부평 배수지 인근에서 소화정 동경자동차공업 공장 인근의 기존 인천 수도선로와 교차되는 지점으로, 배수지의 위치는 소화고녀⁶⁹ 뒷산에서 대도정(현 십정동)의 남쪽 구릉지로 바뀌었다. 대도정 배수지부터는 경인가도를 따라 배수본관(配水本管)을 매설하여 대화정(현 송의동) 오타후쿠 솜 공장 부근의 인천 수도관에 접속시킨 후 학익정과 일지출정 일대의 공장지대로 하루 평균 1만 2,500㎡(방화용수 포함)의 물을 급수하는 것으로 했다.

인천부 부평지구 수도부설공사는 1941~1942년에 걸친 2개년 사업으로 계획되었지만, 기채 금액의 조정 등으로 1942년 3월 26일에야 조선총독부의 승인이 결정되었기 때문에 계획대로라면 준공이 1년 남짓 남은 상황에서 공사에 착수할 수 있었다. 그러나 중일전쟁이 태평양전쟁으로 확대되어 본격적인 전쟁 국면에 돌입한 상황에서 다른 토목공사와 마찬가지로 자재와 인부 수급에 어려움을 겪을 수밖에 없었고, 결국 준공 기한인 1943년 3월까지도 제대로 진척되지 않고 있었던 것으로 보인다. 계획서에는 공사에 필요한 자재의 물량이 명기되어 있는데 이에 따르면 보통강 강재가 12톤 주철관 1,200톤, 시멘트 1,500톤, 목재 170㎡를 필요로 했고, 1941년도 분 공사 자재는 군부에서 배급한다고 되어 있다. 그러나 평시가 아닌 전쟁이 한창인 상황에서 군부가 수도부설공사의 자재를 배급하는 것은 불가능에 가까웠을 것이고, 시중에서 철강을 수급하기도 쉽지 않아 공사 지연의 원인이 되었다.

1943년 3월 조선총독부가 총 50만 원의 국고보조를 확정함에 따라 인천부에서 발행하는 부채(府債)도 150만 원에서 100만 원으로 감액하였다. 그에 따라 1942년도 분 기채예정액 75만 원을 25만 원으로 감액하여 1943년도로 이월시킴과 동시에 준공기한도

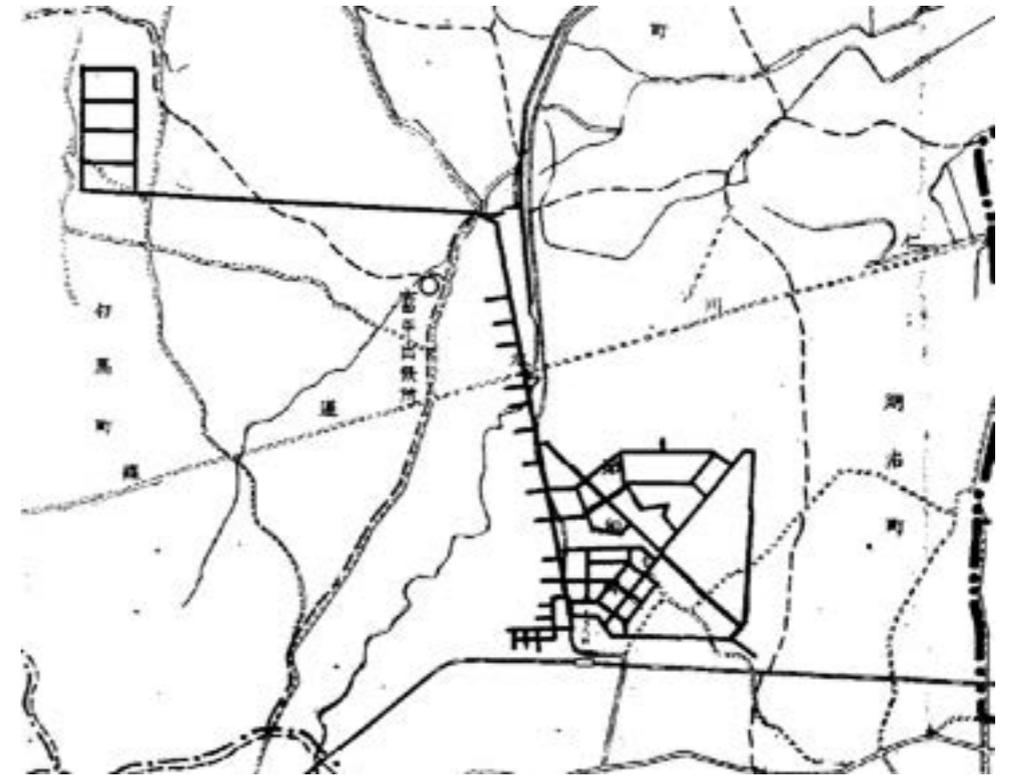
68 조선총독부, 「인천부 소화토지구획정리지구 부담금 조례제정의 건 지령안」, 1942.3.31.(국가기록원, CJA0003613)

69 인천박문여고의 전신인 소화고등여학교(昭和高等女學校)는 1940년 강화도 출신 장석우가 현재 가톨릭대학교 인천성모병원 주차장 자리에 설립한 학교로 1956년부터 2009년까지 국립경찰학교로 사용되었다.

1944년으로 2년 연장시켰다.⁷⁰ 1941년도 부평지구 수도부설공사 지출액은 75만 원의 예산 중 1,837원에 불과했고 그중 공사비는 69원이어서 공사가 거의 추진되지 않았음을 알 수 있다.⁷¹ 이는 앞에서도 언급했듯이 회계연도 마감을 닦새 앞둔 상황에서 조선총독부의 기채 승인이 있었기 때문이었다. 공사 진척 상황은 1942년에 들어서도 나아지지 않았다. 1942년도에는 전년도 이월액을 포함하여 100만 원의 예산 중 4만 170원을 지출했고, 그중 공사비는 2만 9,091원에 불과해서⁷² 1943년 3월 현재 총 공사비 140만 원 대비 공사 진척률은 2%에 그치고 있었다. 1944년 3월 인천부는 소화정 펌프장 신축과 같은 해 11월 부평역 방향으로 송수관로 매설에 대한 허가 신청을 조선총독부에 제출하였다. 1941년부터 2개년 사업으로 추진했던 부평지구 수도부설공사는 자재와 인력의 부족으로 공기 연장을 거듭했지만, 결국 제대로 된 공사는 시작하지도 못한 채 광복을 맞이해야 했다.

부평지구 수도 부설 계획의 목적은 경기도 공업용 수도에서 원수를 공급받아 부평역 전의 소화토지구획정리 사업지구에 생활용수를, 학익정 일대에는 공업용수를 급수하는 것이었다. 그러나 길야정의 경기도 공업용 수도 저수지와 소화정의 정수장, 대도정의 배수지 사이에 도수관과 배수본관, 송수관을 연결하는 계획만 있을 뿐 정작 소화토지구획정리지구 및 경기도 공업용지 조성지구의 택지에 생활용수를 공급하는 간선 수로 건설은 계획에 포함되어 있지 않았다. 인천부는 부평지구 수도부설 계획을 수립함과 동시에 부평지구 배수간선 부설공사를 계획했다. 부평역 일대는 1940년도 인천부에 편입된 이후 인구가 급증하여 도시화되고 있었지만, 수리사정이 좋지 않은데다 지하수의 수질이 불량해서 주민들의 불만이 고조되고 있었다. 인천부는 이러한 주민의 불만을 해소하고, 소화토지구획정리사업으로 예상되는 인구증가에 대비하기 위해 부평 지역 내 배수간선 부설공사를 계획했다. 사업 계획서에 따르면 총 사업비 35만 원을 전액 기채로 확보하

고 1941년부터 45년까지 5개년 계속사업으로 추진하고자 했다.⁷³ 사업비 35만 원 중 급여 및 수용비 등 사무비로 2만 5,000원을, 순 공사비로 32만 5,000원을 책정했다. 동시에 추진하고 있던 소화토지구획정리 사업과 상호 보조를 맞춰가면서 우선 시급한 부평역 부근 및 조병창 관계주택 방면으로 배수관을 부설할 예정이었다.



❖ 부평지구 수도 배수간선 부설공사 선로도⁷⁴

70 조선총독부, 「인천부 부평지구 수도부설공사 총당 기채요항 중 변경의 건 지령안」, 1943.3.31.(국가기록원, CJA0003656)

71 인천부, 『소화16년도 인천부세입출결산』, 일본국회도서관, 1942.

72 인천부, 『소화17년도 인천부세입출결산』, 일본국회도서관, 1943.

73 조선총독부, 「인천 부평지내 배수간선 부설공사비 총당 기채의 건」, 1942.3.30.(국가기록원, CJA0003612)

74 경기도, 「인천부 부평지내 배수간선 부설공사비 계속비 설정의 건」, 1942.3.31.(국가기록원 CJA0003613)

제시한 그림(<부평지구 수도 배수간선 부설공사 선로도> 참조)을 보면 배수간선 수도관은 부평역전을 중심으로 동쪽으로는 소화토지구획정리사업지구의 도로망을 따라 매설할 예정이었고, 서쪽에는 조병창 인근의 택지 및 상업지역으로 연결되고 있다. 그리고 경인기업주식회사가 백마정에 조성할 예정이던 조병창 노무자 주택까지 길게 이어져 생활용수 공급이라는 사업 목적을 명확히 알 수 있게 한다. 사업계획서에는 어디로부터 생활용수를 공급받는지 표기되지 않았지만, 도면으로 유추하자면 부평지구 수도부설공사에서 설치되는 소화정 펌프장에서 기존 인천수도선로에 송수관을 연결하여 급수하려 했던 것으로 보인다. 그러나 인천부에서 거의 동시에 착수했던 소화토지구획정리사업이나 부평지구 수도부설공사와 마찬가지로 공사가 원활하게 추진되지는 못했다. 1차 연도인 1941년 사업비는 공사채로 13만 6,000원을 확보했으나 지출액은 328원 65전 밖에 되지 않아서 거의 전액이 다음 연도로 이월되었다. 그나마 모두 잡급과 수용비로 사용되었을 뿐 공사비로는 한 푼도 지출되지 않아서 아예 공사가 시작되지 않았음을 알 수 있다. 1942년도 사업비는 이월액에도 미치지 못하는 9만 1,000원이 책정되어 공사비로 4,650원이 지출되었다. 1943년 이후의 상황도 거의 마찬가지였을 것으로 추정된다. 이처럼 인천부에서 추진했던 소화토지구획정리사업과 그 부속 사업의 성격이 강했던 부평지구 수도부설공사 및 배수간선 부설공사는 모두 계획대로 추진되지 못했고, 특히 생활용수와 공업용수를 공급할 목적에서 계획한 두 건의 수도부설공사는 거의 진척되지 못한 채 광복을 맞이했다.

3. 부평변전소와 한강수력발전

인천 지역의 전기(電氣) 공급은 1906년 4월 인천전기주식회사에서 100kW 직류식 발전기를 도입하면서부터 시작되었다. 당시 이 회사에서 공급했던 전기는 주로 가정에서 전등을 가설하는데 필요했던 생활용 전기였다. 그러나 인천 경제계가 침체에 빠지게 되면서 인천전기주식회사도 영업난을 겪어야 했고, 급기야 1911년 6월 경성의 일한와사전

기주식회사에 매각되었다.⁷⁵ 1915년 일한와사전기주식회사가 경성전기주식회사(이하 경성전기)로 이름을 바꾸면서 경성전기 인천지점이 되었고, 기존의 발전기를 300kW로 증설하여 계속해서 인천부 일대에 전기를 공급하고 있었다. 1920년대 들어 인천의 전기수요가 급증하면서 기존의 발전능력만으로 감당하기 힘들게 되자 경성전기는 인천지점의 발전설비를 마산으로 이설하고, 용산발전소에서 인천부까지 직접 송전하는 방식으로 전력 체계를 정비했다. 1922년 7월 11일 노량진과 인천부 우각리에 변전소가 건설되고 용산발전소에서 인천부에 이르는 송전선로 부설공사가 준공되면서 인천부의 주민은 경성전기로부터 전력을 공급받게 되었다. 당시 송전선로는 노량진을 출발하여 인천수도선로를 따라 부평역 일대를 거쳐 우각리변전소까지 연결되었지만, 부평역 인근으로는 전압을 변환시킬 수 있는 변전소가 설치되지 않아 부평 주민들은 전기의 혜택을 누릴 수 없었다.



❖ 1929년 당시 경성-인천 간 송전선로도⁷⁶

75 인천광역시사편찬위원회, 인천광역시사2-인천의 발자취 : 역사, 인천광역시, 2003, 484쪽.

76 京城電氣株式會社, 『京城電氣株式會社二十年沿革史』, 京城電氣株式會社, 1929.

한편 조선총독부의 산미증식계획(産米増殖計劃)으로 1923년 부평 평야지대에 부평 수리조합이 결성되었다. 조합에서는 한강 하류의 강물을 양수기로 끌어올려 농업용수를 공급하고자 했다. 그에 따라 김포군 김포면 신곡리의 한강변에 배수갑문을 축조하고 여기에 300마력 전동기 3대와 양수펌프 6대를 설치하였다. 이에 필요한 전력은 경성전기로부터 공급받는 것으로 하여 부평수리조합과 경성전기 사이에 관개배수 펌프용 전력 공급계약이 체결되었다. 경성전기에서는 1924년 8월 1일부터 약 세 달 동안 송전선로 부설공사를 추진하여 10월 30일 준공을 보았다. 배수갑문이 위치한 신곡리에 용량 1,200 kVA의 변전소를 건설하고 노량진 변전소로부터 공급받는 2만 2,000V 특별고압 전력을 3,500V의 전압으로 떨어뜨려 펌프장에 공급했다.⁷⁷



❖ 1935년 당시 경성-인천 간 송전선로도⁷⁸



❖ 부평수리조합 양수장 전경(사진 손장원)

1934년 도시화되고 있던 영등포 일대와 아직 전기를 공급받지 못하고 있던 부평 읍내 및 부평역 일대로의 송전을 위해 영등포에 변전소를 설치하고 인천 송전선로에 위치했던 부천군 오정면의 약대리개폐소를 변전소로 전환시켰다. 1922년 처음 인천 송전선로를 부설할 당시 노량진과 우각리변전소 사이에 전력 손실을 대비하고 안정적인 전기공급을 위해 송전선이 지나는 약대리에 설치했던 전력 개폐소를 변전소로 전환시킨 것이다. 약대리개폐소가 변전소로 전환되면서 부평 읍내와 부평역 일대까지 송전선이 연결되었고, 1934년 12월 27일 경인철도 10개 역 중 유일하게 전기가 공급되지 않았던 부평역에서도 전등을 이용할 수 있게 되었다. 그러나 약대리변전소에서 부평 읍내와 부평역 일대로 연결되는 송전선은 22,000볼트의 특고압선이 아니라 교외 보통고압선이었기 때문에 생활 전력 수요는 감당할 수 있었겠지만, 공장 가동에 필요한 산업 전력으로 사용하기는 어려웠다.

77 京城電氣株式会社, 『京城電氣株式会社二十年沿革史』, 京城電氣株式会社, 1929, 117~119쪽.

78 京城電氣株式会社, 『伸び行く京城電氣』, 京城電氣株式会社, 1935, 54쪽.

중일전쟁이 시작되면서 인천 일대에 군수공장이 속속 지어짐에 따라 기존에 공급받던 전력만으로는 공장 가동이 어려웠고, 새로운 송전설비를 확충해야만 했다. 1937년 12월 경성전기는 수색과 오류동에 변전소를 건설했는데 수색은 장진강수력발전소에서 연결되는 송전선로의 종점이었고, 여기서 오류동까지 송전선을 연결하여 영등포와 인천 일대로 전력을 공급할 수 있게 되었다.⁷⁹ 오류동에서 인천사이로는 기존의 송전선을 사용하지 않고, 경인가도 연변에 새로운 송전선을 가설하였다. 그에 따라 인천에 송전되는 전력은 특고압 2만 2,000V에서 6만 6,000V로 증가되었다.⁸⁰ 새롭게 들어서는 공장에 전력을 공급하기 위해 기존의 우각리와 산근정(현 송월동) 변전소 외에 송현정과 대화정에도 변전소를 건설하였다.⁸¹

한편 부평역 일대로도 히로나카상공과 조병창 등 군수공장이 들어서면서 공장 가동을 위한 전력이 필요하였다. 기존 약대리변전소에서 교외 고압선으로 공급받는 전력은 전등 등 주민 생활용으로 사용하기에도 벅찬 상황이어서 공장 가동에 필요한 충분한 전력을 공급할 필요가 있었다. 이에 경성전기는 10만 원의 예산을 투입하여 오류동-인천 간 송전선로가 지나가는 경인가도 인근의 마분리(현 부개동)에 부평변전소를 건설하여 1939년 8월 10일 준공을 보았고, 그마저도 전력이 부족하여 이듬해 8월 28일 변전소 시설을 증설했다.⁸²

부평변전소를 통해 부평역 일대로 들어서는 공장들의 전력 공급 문제는 해결되었지만, 경기도가 조성 중이던 공업용지에 공급될 전력 수요를 감당할 수는 없었기 때문에 별도의 송전 설비가 요구되었다. 마침 1936년 1월 창립하여 경성에 본사를 두고 일본의 도쿄와 토야마(富山), 함경도 성진의 공장에서 특수강을 생산하던⁸³ 일본고주파중공업이 북한강의 네 곳에 수력발전소를 건립하여 경기도가 부평에 조성 중이던 공장지대로 송전할 계획을 수립했다. 일본고주파중공업은 전기 충격으로 광석에서 특수강을 추출하는



❖ 1947년 항공사진에서 보이는 부평변전소(출처 : 인천광역시 지도포털)

새로운 공법을 개발하여 사세(社勢)를 확장하였기 때문에 특수강 제조에 있어 전기는 필수 원료일 수밖에 없었다. 1938년 회사의 3기 계획이 발표되었는데 핵심은 성진의 조선 제1공장에 이어 부평역 일대에 조선 제2공장을 건설한다는 것이었다. 공장 가동에 필요한 전력은 북한강의 청평과 화천에 수력발전소를 건설하고 여기서부터 부평까지 송전할 계획이었다. 일본고주파중공업은 부평일대에 연간 20만 톤의 특수강을 생산할 수 있는 공장을 건설하기 위해 부지를 매입하는 한편, 1939년 2월 한강수력전기회사(이하 한강수전)를 자회사로 설립하고 수력발전소 건설에 착수했다.⁸⁴

발전소 준공이 1941년으로 계획되었기 때문에 한강수전에서는 경기도에서 조성 중이던 공업용지에서 가까운 길야정에 부지를 매입하고 변전소를 건설하는 한편, 강원도 화천에서 인천부 부평까지 127.2km에 달하는 송전선로 부설공사에 착수했다.⁸⁵ 그와 함께 경성전기는 한강수전 변전소 인근에 그와 연결된 부평개폐소를 건설해서 공업용지에 들어설 공장들에 전력을 안정적으로 공급하고자 했다.

79 경성전기주식회사, 『경성전기주식회사 60년 연혁사』, 1959, 135~136쪽.

80 「京電下期 신규사업」, 『조선일보』, 1939년 8월 12일자.

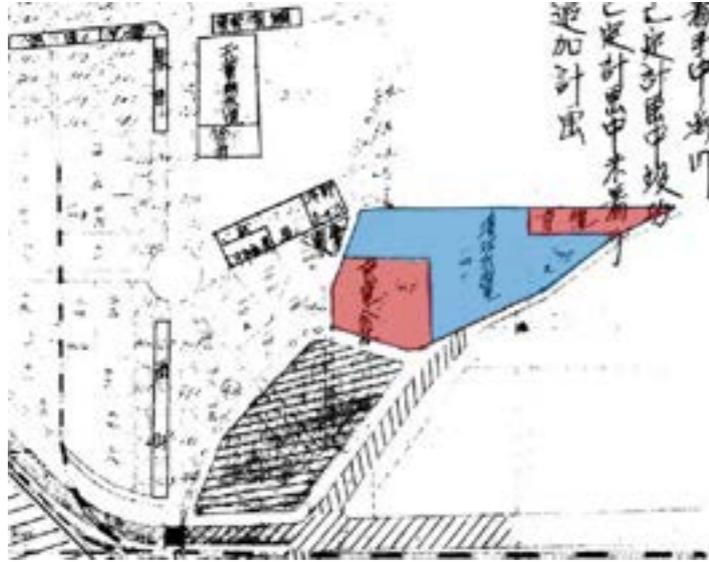
81 「송현정에 대 변전소」, 『동아일보』, 1938년 4월 6일자.

82 경성전기주식회사, 『경성전기주식회사 60년 연혁사』, 1959, 374쪽.

83 일본고주파중공업, 『일본고주파중공업 20년사』, 1970, 21~37쪽.

84 姜雄, 『植民地期朝鮮の工業化の技術史的檢討』, 東京工業大學 博士學位論文, 1997, 266~269쪽.

85 朝鮮電氣事業史編輯委員會, 『朝鮮電氣事業史』, 中央日韓協會, 1981, 277~278쪽.



❖ 경기도 공업용지 조성지역 구획도 중 한강수전 변전소 및 경성전기 개폐소⁸⁶

그러나 당시의 모든 토목, 건설 공사가 그러했듯이 자재 수급의 어려움, 물가의 폭등, 인력 부족 등으로 공사가 지연되면서 청평수력발전소는 예정보다 2년이 지난 1943년 7월 준공되어 8월부터 부평 공업지대로 송전을 시작했다.⁸⁷ 그러나 같은 해 3월 30일 조선총독부는 전시 체제 하에서 조선에서의 전력을 통제하기 위해 「조선전력관리령(朝鮮電力管理令)」을 제정하여 조선전업주식회사를 설립하고, 제7조의 규정에 따라 발전과 송전을 주 사업으로 하는 회사를 합병토록 했다. 청평수력발전소가 준공되고 부평까지의 송전이 개시된 지 한 달도 지나지 않았던 9월 20일 자정을 기해 한강수전 역시 조선전업에 합병되었다. 그와 동시에 조선전업은 경성전기에서 운영하고 있던 수색과 부평 사이의 송전선로도 인수하였다. 수색변전소는 잠진강 수력발전소에서 전력을 공급받아 영등포, 부평, 인천 일대로 송전하고 있었는데 수색-부평 간 송전선은 조선에 있어 전력 공급의 중추가 되는 국유남북연락선과도 연계되는 중요한 송전간선이었다.⁸⁸ 그리고 건

⁸⁶ 경기도, 「공업용지 조성비 기채 차체(借替) 및 조성비 계속비 변경의 건」, 1944.1.7.(국가기록원, CJA0003722)
⁸⁷ 「한강청평발전소 8월 상순 처녀 송전」, 『매일신보』, 1943년 7월 18일자.
⁸⁸ 朝鮮電氣事業史編輯委員會, 『朝鮮電氣事業史』, 中央日韓協會, 1981, 318-324쪽.

설 중에 있던 화천수력발전소는 한강수전이 조선전업에 합병된 후인 1944년 10월에 준공되어 부평 지역으로 송전을 개시할 수 있었다.

| 제3절 | 교통망의 확충

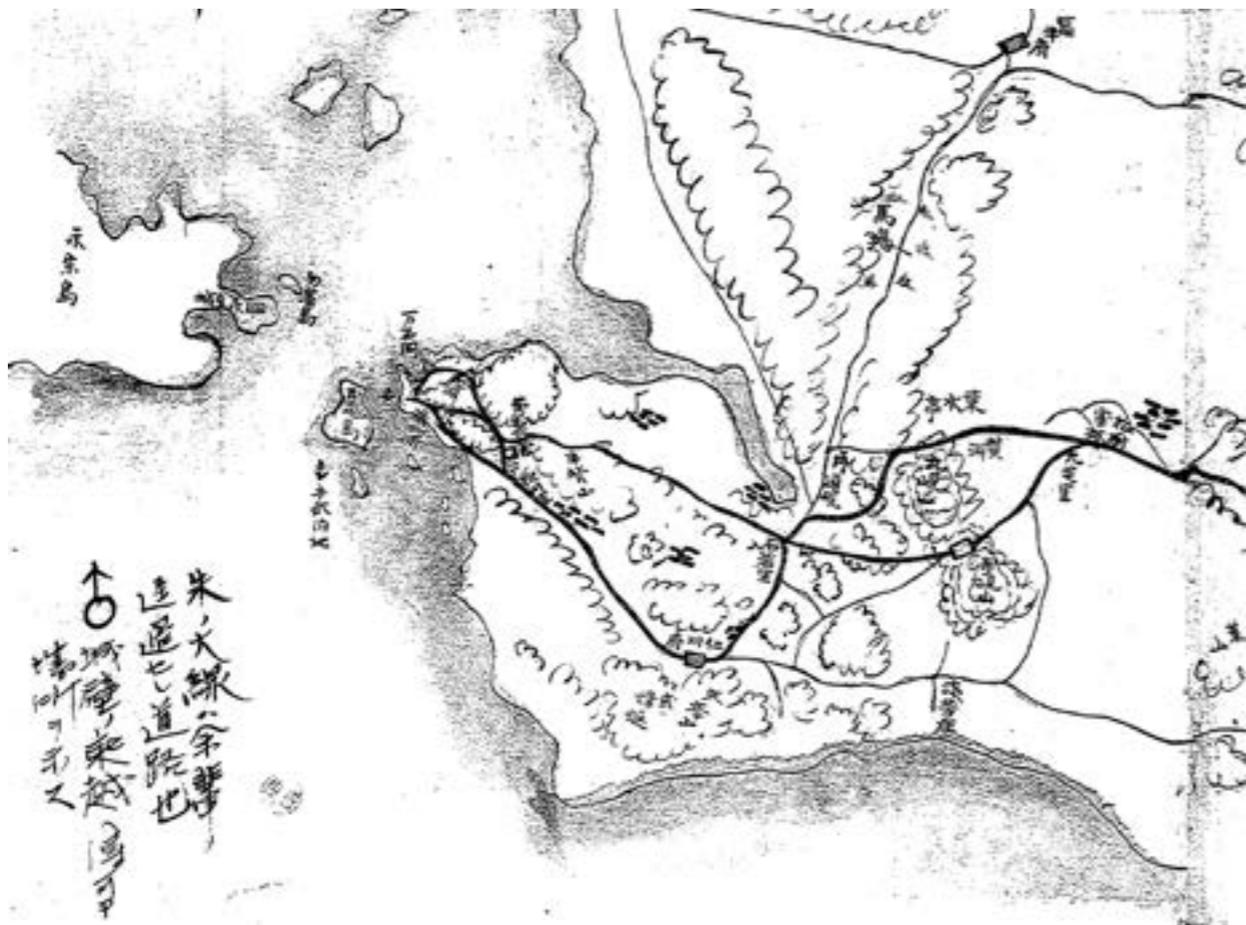
1. 도로망의 확충

전통시대 부평구의 주요 도로망은 원통현에서 마장면(현 산곡동)과 효성리를 지나 부평부 관아에 이르는 도로와 성현에서 구지리(현 구산동)를 거쳐 한성으로 향하는 길 이 있었고, 이 외에는 마을과 마을을 연결해주던 농로나 고갯길이 있을 뿐이었다.⁸⁹ 개항을 전후해서 일본 정부는 유사시 군부대의 이동로를 사전에 확보하기 위해 인천에서 서울까지 도로상황을 수차례에 걸쳐 조사했다. 1883년 일본공사관 무관이었던 육군소위 이소바야시 신조(磯林眞三)는 인천항에서 서울까지의 도로 상황을 상세하게 지도로 그려 본국에 보고하였다.⁹⁰ 또, 청국과 일본 사이에 전운이 감돌고 있던 1894년 1월에는 인천항에 정박 중이던 쓰쿠바(筑波)함의 육전(陸戰) 소대장 다나카 모리히데(田中盛秀) 대위 등 세 명이 인천에서 서울까지 도로 및 주변 상황을 조사하여 해군성에 보고하기도 했다.⁹¹ 1894년 다나카의 첩보에 따르면 원통현을 넘어 부평 읍내(현 계산동)로 향하던 기존의 도로에서 분기하여 동소정면의 대정리, 마분리, 구지리를 가로지르는 길이 새롭게 만들어져 개항 후 인천에서 서울로 향하는 주 통로로 사용되고 있었음을 알 수 있다. 1899년 개통된 경인철도 노선도 이 길을 따라 서울로 향하고 있었다. 경인철도가 개통되고 부평역이 동소정면 대정리에 설치되면서 부평 읍내까지 새로운 도로가 생겨났다.

⁸⁹ 『부평군지도』, 1872, 서울대학교 규장각(奎 10373).

⁹⁰ 磯林眞三, 『自楊花鎮經金浦江華濟物浦至梧柳洞路上圖』, 미국 의회도서관, 1883.

⁹¹ 「筑波艦仁川京城間道路視察報告外の件」, 『日本海軍省明治二十七年公文雜集』, 1894.3.1.(아시아역사자료센터, C10125477300)



◆ 1894년 인천-경성 간 도로시찰보고⁹²

한일병합 후 조선총독부는 조선의 도로망을 체계적으로 관리하고 정비하기 위해 『도로규칙』을 제정하고 전국의 도로를 1~3등, 그리고 등의 도로 등 모두 네 단계로 구분했다. 1등과 2등 도로는 조선총독부, 3등 도로는 도청에서 관리하게 했고, 등의 도로는 지방관청에서 지정과 관리를 맡아보게 했다. 개항 후 인천항에서 경성으로 향하는 길로 이용되고 있던 이른바 경인가도가 1등 도로로 지정되었고, 부평역에서 부평 읍내까지의 도로는 3등 도로가 되어 부천군청에서 관리하게 되었다. 부평의 도로 상황은 1930년대 말까지 크게 달라진 것이 없었다.

92 「筑波艦仁川京城間道路視察報告外の件」, 『日本海軍省明治二十七年公文雜集』5, 1894.3.1.(아시아역사자료센터, C10125477300)

부평 지역에 도로망이 확충되기 시작하는 것은 1938년 히로나카상공이 부평역 서쪽에 공장과 사택 부지를 매입하고 건설에 들어가면서 부터라고 볼 수 있다. 공장이 가동되면 자재와 생산품을 운송해야 했기 때문에 공장으로 연결되는 도로가 있어야 했다. 부평역에서 연결되는 철도 인입선이 있었지만, 제한된 시간에만 운행되는 열차의 특성상 대량 운송 등에만 사용할 수 있었고 소량의 자재를 수시로 운반하기 위해서는 차량을 이용한 운송이 필요했다. 마침 1939년 일본육군조병창에서 히로나카상공 부평공장의 북쪽에 공장 부지를 매입하고 건설에 들어갔기 때문에 두 공장 사이를 동서로 관통하는 도로가 개설되었다. 이 도로는 경인가도 부평사거리 부근에서 분기하여 조병창과 히로나카상공 부평공장 사이를 가로질러 부평역 동쪽에서 다시 경인가도에 연결되었다. 공장에서 필요한 소량의 자재는 도로를 이용해 조달할 수 있게 되었다. 1941년 조병창이 가동에 들어가면서 조병창의 내·외곽 도로도 건설되었는데 이때 조병창의 외곽에 해당하는 현재 산곡동과 부평동의 도로가 만들어졌다.

한편 1939년부터 경기도에서 착수한 공업용지 건설공사는 당초 공장용지를 매입한 주체가 대지 조성하고 도로 건설을 맡게끔 되어 있었으나 토지 매각이 예정대로 추진되지 않자 아예 정지작업과 인입도로 건설을 완료한 뒤 매입주체에 인계하는 것으로 계획을 변경했다. 그에 따라 조병창 북쪽의 소화정과 백마정에서 서정(曙町; 현 효성동)과 작전정까지 가락(街廓)을 설정하고 매각이 완료된 백마정과 천상정 일대부터 부지 조성하고 도로 건설에 들어갔다. 현재 산곡동 미산초등학교 일대와 청천동 한국GM 공장 일대로 국산자동차 부평발조공장을 비롯해서 동경제강, 광양정공, 동경지포 공장 등이 부지를 매입하고 공장을 건설하고 있었는데 경기도에서는 공장이 들어서면 가락의 사이로 도로를 건설하였다. 현재 부평구청 사거리에서 원적산터널로 향하는 길주와 부원초등학교에서 백마장사거리로 향하는 원적로 등이 당시 경기도에서 건설한 도로다. 현재 청천동과 효성동, 작전동 일대로도 공장이 들어설 가락과 도로망이 계획되어 있었지만, 공업용지 조성사업이 계속 지연되는 상황에서 광복을 맞이하면서 결국 계획이 그치고 말았다.

1941년 인천부에서 착수한 소화토지구획정리사업에도 현재 부평시장 로터리를 중심으로 주변 네 군데의 로터리가 서로 연결되는 방사형 도로망 등 부평역전의 도로 건설계획이 포함되어 있었다. 인천부는 그 중 경인가도와 부평역, 그리고 조병창과 경기도

공업용지를 잇는 주요 도로부터 건설에 들어갔다. 우선 부평역 북쪽에 향후 이용객과 차량을 위한 광장을 설치하고 광장 앞으로 다섯 개의 로터리 중 하나인 서남단 로터리를 조성하였다. 그리고 이를 기점으로 북쪽으로 경기도 공업용지 조성지역까지 폭 40m, 길이 1.6km의 도로를 신설하고, 동쪽으로는 조병창에서 경인가도로 이어지던 기존 도로의 폭을 35m로 확장하였다.⁹³ 이처럼 1940년대 부평구 지역에 주요 산업시설과 기반시설을 잇는 도로는 확충되었지만, 경기도에서 추진하는 공업용지 조성공사와 인천부의 소화토지구획정리사업이 제대로 진척되지 못하면서 도시 내의 도로망은 여전히 미흡한 상황에서 광복을 맞이했다.

경인시가지계획의 일환으로 부평 지역의 대규모 공업용지 조성사업에 착수한 경기도는 경성에서 공업용지를 거쳐 인천항까지 이어지는 자동차전용도로를 건설하기로 결정하고, 1940년부터 3개년 계속사업으로 공사 계획을 수립했다. 이 도로는 영등포 경성부출장소에서 인천항까지 이어지는 총 연장 20km의 자동차전용도로로 도로 폭 9m 중 중앙부분 7m에 아스팔트를 포설할 계획이었다.⁹⁴ 그러나 1938년 일본 육군이 김포군 양서면 방화리에 카미카제 특공대의 훈련장과 유사시 여의도 비행장을 대신할 육군 비행장 건설 계획을 세우고 활주로 건설공사에 들어가자 경기도를 대신하여 조선총독부 사정국 경성토목출장소에서 직접 자동차 전용도로 건설공사를 추진했다. ‘국방도로(國防道路) 경성 인천선 건설공사’라는 사업명에서도 알 수 있듯이 이 공사는 김포 비행장과 인천항을 연결하여 병력과 군수물자를 신속하게 수송하기 위한 군사적 목적의 도로였다.

총 공사비 152만 원을 투입하여 1940년부터 1943년까지 4개년 계속사업으로 계획된 국방도로는 김포군 양서면 방화리 신경성 비행장 연결도로에서 분기하여 인천부 대화정 경인가도에 이르는 총 연장 21.6km에 폭 9m로 건설될 예정이었다. 전체 구간을 네 개의 공구로 나누어 공사를 추진했는데 제1공구는 비행장 연결도로 기점부터 부천군 오정면에 이르는 5.1km 구간, 제2공구는 부천군 오정면에서 인천부 천대전정(千代田町; 현 서구 가정동)까지 10.4km 구간, 제3공구는 인천부 천대전정에서 인천부 천간정(淺間町; 현 서구 가좌동)까지 2.3km 구간, 제4공구는 인천부 천간정에서 대화정 경인가도에 이르

93 경기도, 「인천부 소화토지구획정리사업비 계속비 설정의 건」, 1941.11.13.(국가기록원, CJA0003611)

94 「경인간을 단숨에 자동차 전용도로 계획」, 『매일신보』, 1940년 2월 5일자.

는 3.8km구간이었다. 조선총독부 경성출장소는 1940년 우선 제1공구부터 제3공구까지 차례대로 공사에 착수했다. 제4공구 구간은 가운데 주안염전을 가로지르는 교량 건설에 대규모 예산과 인력이 소요되는 공사였기 때문에 가장 마지막에 착공하려 했던 것으로 보인다.

그중 부평 지역에 해당하는 구간은 제2공구로 네 개 공구 중 가장 긴 10.4km의 노선을 갖는 구간이었다. 공사 노선이 길다보니 공사비도 가장 많은 73만 7,300원이 책정되었다. 제2공구에는 13개의 교량을 두었는데 9m 이상의 구간에는 1~3개의 철근 구조 기둥을 설치했고, 8m 이하의 구간에는 기둥 없이 아치형 교량을 건설했다. 부천군 오정면에는 고가도로의 일종인 과선교(跨線橋)를 건설해서 김포 비행장까지 차량 통행이 가능하도록 했고, 경기도 공업용지 조성지역인 서정(曙町)과 천상정(川上町) 사이로는 세 개의 철제 육교를 설치하여 두 지역의 통행을 가능하게 했다.

1941년도까지 2공구의 공사 진행 상황은 토사 15만㎡를 반출하는 등 노반 조성을 위한 기초공사가 추진되고 있었고, 오정면의 과선교는 이미 준공되었으며 암거공사는 일부 잔여 공사만 남은상태였다. 13개의 교량 중 동운교 등 여섯 개 교량은 철근으로 건설되는 하부구조의 시공이 마무리되었고, 천상교와 여섯 개의 아치교는 기초공사 단계에 있었다. 도로 포장과 세 개의 육교 건설공사는 모두 착공되지 않은 상황이었다.⁹⁵ 1942년도에는 24만 7,400원의 예산으로 노반 기초공사와 포장을 위한 석재 반출 공사가 계획되어 있었다. 동운교를 비롯한 네 개의 교량과 여섯 개의 아치교, 암거는 공사를 완료하고, 세 개의 육교와 서교(曙橋), 천상교(川上橋) 등 나머지 교량은 하부 철근 구조물 공사를 추진할 예정이었다.

95 조선총독부 경성토목출장소, 「소화17년도 경성인천 간 도로 수축개량공사 실시계획의 건」, 1942.7.21.(국가기록원, CJA0015935)



❖ 경성인천 간 국방도로 부평구간(제2공구) 노선도에 표시된 교량 구간⁹⁶

1943년 이후 공사의 추진 상황은 자료가 부족하여 파악하기 힘들다. 그러나 조선총독부에서 직접 추진했던 경성-인천 간 국방도로 건설공사는 경기도나 인천부에서 주관했던 다른 토목, 건설공사에 비해 자재 공급의 어려움이 적었을 것이고, 계획에 미치지지는 못했겠지만 상당 부분 공사가 진척되었던 것으로 보인다. 광복 후 촬영된 항공사진이나 미군이 제작한 지도에 따르면 1공구와 2공구, 즉 김포 비행장부터 가정동 현재 서인천 나들목까지의 구간은 도로로 표시되어 있어 이미 노반공사까지 마무리되었던 것으로 판단된다. 가정동에서 가좌동에 이르는 3공구 구간은 지도에 건설 중으로 표기되어 있어 기초공사 단계에서 중단된 것으로 판단되며, 주안염전을 가로지르는 교량도 보이지 않아 4공구 구간은 아예 공사에 착수하지도 못한 것으로 보인다. 1940년 조선총독부에서 인천항과 김포 신경성 비행장 사이를 연결해서 신속한 물자 운송을 도모하고자 건설을 추진했던 경성-인천 간 국방도로는 준공을 보지 못한 채 광복이 되었고, 1968년 그 기초 위에 우리나라 최초의 고속도로 경인고속도로가 개통된다.

96 조선총독부 경성토목출장소, 「소화17년도 경성인천 간 도로 수축개량공사 실시계획의 건」, 1943.4.15.(국가기록원, CJA0015935)

표 11 제2공구 공종별 공사규모 및 공사비

(단위 : m·원)

공종	위치	규모			총 공사비	비고
		연장	폭	기둥		
노반공사	오정면-치요다정	10,004	8	-	325,400	부천IC-서인천IC
도로 포장	오정면-치요다정	8,000	7	-	168,000	부천IC-서인천IC
제2공구 암거(暗渠)	오정면-치요다정	1,400	-	-	42,000	암거 40개소
오정과선교(吾丁跨線橋)	오정면	22	4	3(목조)	5,000	
상삼정교(上三井橋)	오정면 삼정리	9	7	1(철근)	6,900	부천시 삼정동
하삼정교(下三井橋)	오정면 삼정리	30	7	3(철근)	23,100	부천시 삼정동
동운교(東雲橋)	인천부 동운정	30	7	3(철근)	23,100	부평구 서운동
상작전교(上作田橋)	인천부 작전정	30	7	3(철근)	23,100	
하작전교(下作田橋)	인천부 작전정	20	7	2(철근)	15,400	
서교(曙橋)	인천부 서정	20	7	2(철근)	15,400	
천상교(川上橋)	인천부 천상정	30	7	3(철근)	23,100	
삼정 아치교	오정면 삼정리	6	7	-	6,000	
동운 아치교	인천부 동운정	6	7	-	6,000	
대정 아치교	미상	6	7	-	6,000	미상
삼립 아치교	인천부 삼립정	6	7	-	6,000	
작전 아치교	인천부 작전정	6	7	-	6,000	
천대정 아치교	인천부 천대전정	6	7	-	6,000	
제1서(曙) 육교	인천부 서정	14	7	1(철근)	10,800	
제2서(曙) 육교	인천부 서정	14	7	1(철근)	10,800	
제3서(曙) 육교	인천부 서정	12	7	1(철근)	9,200	
합계					737,300	

❖ 출처 : 조선총독부, 「경성인천간 도로수축개량공사 실시계획의 건」, 1942.7.21.

2. 경인철도 부평역과 철도 인입선

1899년 9월 18일 인천역에서 노량진 가설 정거장(현 영등포역)까지 약 33.8km 구간에 건설된 경인철도가 1차로 개통되었다. 뒤이어 한강철교 공사를 마무리하면서 이듬해

7월 8일 경성역까지 모든 구간을 개통하였다. 개통 당시의 기차역은 인천, 축현, 우각동, 부평, 소사, 오류동, 노량진, 용산, 남대문, 경성 등 모두 10개 역이었다. 당시 경인철도의 운영을 맡았던 회사는 일본 도쿄에 본사를 둔 경인철도합자회사였다. 이 회사는 모오스(James. R. Morse)로부터 경인철도 부설권을 넘겨받아 공사를 마무리한 회사이기도 했다. 처음 조선 정부로부터 경인철도 부설권을 획득했던 모오스는 공사비의 절감과 공기 단축을 위해 경인가도를 따라 철도 노선을 설계했다. 아무래도 도로가 없는 산지나 논밭보다는 측량과 자재의 운반이 용이한 도로 변에 철도를 부설하는 것이 공사비 절감에 도움이 되었을 것이다. 부평 지역의 철도 노선이 부평 읍내에서 남쪽으로 6km 가까이 떨어진 동소정면 대정리를 가로지르며 부설된 것도 이 때문이다. 그런 이유에서 부평역도 부평 읍내가 아닌 대정리에 설치되었다.

1899년 9월 경인철도 1차 개통 당시 역사가 완공된 곳은 한 군데도 없었다. 인천역을 비롯하여 2-3개 역 정도만 토공이 완료되었을 뿐이었다. 그해 12월 인천역과 오류동역, 노량진 가설 정거장의 역사가 지어졌고, 2차 개통에 맞춰 모든 역사가 준공되었다. 10개의 역사 중 인천역의 규모가 76평으로 가장 컸고, 남대문역 46평, 축현역이 22평으로 그 뒤를 이었다. 나머지 건물은 대개 16평 전후였다. 인천역이 유일하게 벽돌조로 지어졌을 뿐 다른 역사는 모두 목조 건물이었고, 부평역과 용산역, 노량진 가설 정거장의 대합실에는 온돌이 설치되었다.⁹⁷ 1903년 6월 3일 일본 대장성(大藏省)의 체신기사 니시 다이스케(西大助)가 경부철도 부설공사 현장과 경인철도 구간을 시찰한 뒤 제출한 복명서에 따르면 당시 경인철도 전 구간에 설치된 10개 역 중 역장이 배치된 곳은 경성, 남대문, 인천역 등 세 곳뿐이었다. 이 외 소사역과 축현역에만 역무원이 배치되어 있었고, 부평역을 비롯한 나머지 역에는 한 명의 역원이 매표와 개찰을 함께 맡아보고 있었다.⁹⁸

97 朝鮮鐵道史編纂委員會, 『朝鮮鐵道史 第1卷(創始時代)』, 朝鮮總督府 鐵道局, 1937, 484~487쪽.

98 「韓國京釜·京仁兩鐵道視察復命書」, 『目賀田家文書 第10号』, 1903.(-아시아역사자료센터, A09050064800)



❖ 초창기 부평역(출처 : 화도진도서관)

개통 당시 경인선은 하루 2회 왕복으로 운행되어 부평역의 발착 시간은 상행선이 오전 7시 36분과 오후 1시 36분, 하행선이 오전 10시 50분과 오후 4시 5분이었고, 부평역에서 인천역까지 35분, 노량진역까지는 1시간 5분이 소요되었다. 완전 개통된 1900년 7월 이후에는 1일 5회 왕복으로 운영되다가 일제강점기에 9회 왕복으로 운행 편수가 늘어났다. 1920년대 들어 경성-인천 간 운행 시간도 1시간으로 줄어들었고, 이용객이 늘면서 운행 편수도 증가하여 1932년이 되면 1일 13회 왕복으로 증편되었다. 열차 이용객이 꾸준히 증가했지만 부평역은 처음 건축될 당시의 모습을 그대로 유지하고 있었고, 1934년까지 경인선 10개 역 중에 유일하게 전기가 들어오지 않는 역이었다.

1934년 낙후된 부평역사의 개보수와 전기시설 설치를 위해 부평 역장과 부평번영회 회장 등 몇몇 인사가 모임을 갖고 자비를 들여서라고 부평역 개축공사를 해야 한다고 의견을 모았다.⁹⁹ 마침 1934년 7월 말부터 조선총독부 철도국에서 시설이 낙후된 철도 역사의 개축에 들어갔는데 부평역도 여기에 해당되었다.¹⁰⁰ 게다가 경성전기에서 영등포변전소를 신설하고 오정면 약대리개폐소를 변전소로 전환하면서 같은 해 12월부터

99 「부평역의 개축과 전등신장」, 『조선신문』, 1934년 6월 15일자.

100 「철도국의 빈약역 개축, 하순부터 착수」, 『동아일보』, 1934년 7월 19일자.

부평 읍내와 부평역 일대로 송전을 시작하게 되면서 부평역사의 신축과 함께 전기 공급이 이뤄졌다. 부평역 일대로 히로나카상공 부평공장의 가동이 초읽기에 들어가고, 일본 육군조병창이 토지 매입을 끝내고 공장 건설에 들어가자 부평역에도 화물역이 설치되었다.¹⁰¹ 부평 일대의 인구가 급증하면서 부평역 이용객도 늘어나 1940년 들어 하루 평균 3,000명에 달하게 되자 신축한지 불과 5년밖에 안된 역사를 4배 규모로 증축하였다.¹⁰² 역의 규모가 커짐에 따라 역장의 등급이 높아지고 역무원수도 늘어났는데 1936년까지 역장 등급이 6등관 이하였던 것에 비해 1937년부터는 5등관이 부임하였고, 부평역의 화물과 승객이 급증하기 시작할 무렵인 1939년부터는 3~4등관으로 올라갔다. 그리고 역무원들을 위한 관사도 역사 남쪽에 지어졌다.

1939년부터 경기도가 부평 일대에 추진했던 공업용지 조성계획에는 부평역에서 대상 부지까지 이어지는 철도 인입선 부설공사도 포함되어 있었다. 자재과 생산품을 대량으로 수송하는데 있어 철도는 필수 시설이었다. 12만 9,000원의 예산으로 부평역에서 연결되는 철도 인입선 5,050m의 노반 조성 및 교량 건설, 자갈 포설 등을 시공하고, 선로 공사는 조선총독부 철도국에서 담당하기로 하였다. 그러나 전시체제 하에서 자재 수급에 난항을 겪게 되면서 사업이 계속 지연되었고, 결국 철도 인입선 부설공사도 계획에 그치고 말았다.

그와 달리 일본 육군에서 직접 운영했던 인천조병창에서 부평역으로 연결되는 철도 인입선은 조병창 건설공사와 함께 부설되었고 개창과 동시에 수송에 들어갈 수 있었다. 한편 조병창 부지 인근 지역으로도 조병창에서 운영하는 시설을 건설했는데 1942년 4월 인천부 향취정(현 일신동)에 설치한 평양병기보급창 부평분창¹⁰³ 등이 그것이다. 일본 육군에서는 인천 조병창에서 이 시설들까지 자재 운송 등을 위해 철도 인입선을 건설했는데 조병창을 기준으로 동쪽과 서쪽 방향으로 인입철도가 연결되어 있었다. 서쪽 방향으로 뻗은 인입선은 백마정의 장고개 입구까지 부설되었고, 동쪽으로는 부평역을 거쳐 향취정 평양병기보급창 부평분창까지 이어졌다. 동쪽 방향의 철도 인입선 부설공사는

101 「경인복선 명년에 착공 부평에 화물역 설치」, 『동아일보』, 1939년 11월 8일자.

102 「부평역 개축」, 『매일신보』, 1940년 8월 3일자.

103 김현석, 『우리 마을 속의 아시아태평양전쟁유적 : 인천광역시 부평구』, 도서출판 선인, 2019, 27쪽.

조선군 경리부에서 1942년 3월 발주한 것으로 부평역에서 향취정까지 2,331km의 선로를 부설하는 공사였는데 군사기밀로 취급되어 ‘富平「八」공사’라는 공사명이 붙어 있었다.¹⁰⁴ 철도 인입선이 지나는 명치정(明治町; 현 부개동)에는 화물 적치를 위한 플랫폼 공간을 별도로 설치하기도 했다. 조병창과 부대시설 사이에 물자 운송을 위해 설치한 철도 인입선은 광복 후 조병창 부지가 미군기지로 사용되면서 계속해서 군용철도로 이용되어 왔으며, 미군이 철수한 이후 최근까지도 한국군이 사용해 왔다.

104 『富平「八」工事設計書』, 1942.3.(아시아역사자료센터, C13021278800)



참고 문헌



단행본

- 경기도, 『경기도 공업용 수도계획 개요서』, 1943.(인천광역시립박물관 소장)
- 경성전기 총무부기획과, 『경성전기주식회사60년연혁사』, 경성전기주식회사(京城電氣 總務部企劃課, 『京城電氣株式會社六十年沿革史』, 京城電氣株式會社), 1958.
- 경성전기주식회사, 『경성전기주식회사20년연혁사』, 경성전기주식회사(京城電氣株式會社, 『京城電氣株式會社二十年沿革史』, 京城電氣株式會社), 1929.
- 경성전기주식회사, 『뻗어가는 경성전기』, 경성전기주식회사(京城電氣株式會社, 『伸ひ行く京城電氣』, 京城電氣株式會社), 1935.
- 경성제강주식회사, 『경성제강주식회사70년사』, 경성제강주식회사(東京製綱株式會社, 『東京製綱株式會社七十年史』, 東京製綱株式會社), 1957.
- 기무라 미쓰히코·아베 게이치, 차문석·박정진 역, 『전쟁이 만든 나라, 북한의 군사공업화』, 미지북스, 2009.
- 김현석, 『우리 마을 속의 아시아태평양전쟁유적 : 인천광역시 부평구』, 도서출판 선인, 2019.
- 백년사편찬위원회, 『도쿄제강100년사』, 도쿄제강주식회사(百年史編纂委員會, 『東京製綱百年史』, 東京製綱株式會社), 1989.
- 부평역사박물관, 『미쓰비시를 품은 여백, 사택마을 부평삼릉』, 부평역사박물관, 2016.
- 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자주택』, 부평역사박물관, 2014.
- 서창교 외, 『인천상수도 100년』, 인천광역시 상수도사업본부, 2008.
- 손정목, 『일제강점기 도시계획연구』, 일지사, 1990.
- 이영호 외, 『도시마을생활사 : 용현동·학익동』, 인천광역시 남구, 2016.
- 인천광역시 동구사편찬위원회, 『동구사』 상, 화도진문화원, 2019.
- 인천광역시립박물관, 『인천근현대주거문화 관영주택과 사택』, 인천광역시립박물관, 2014.
- 인천광역시사편찬위원회, 『인천광역시사2-인천의 발자취 : 역사』, 인천광역시, 2002.
- 조선총독부 임시토지조사국, 『대정4년 경기도 지리지(부천군)』4, 1915.
- 조선철도사편찬위원회, 『조선철도사 제1권(창시시대)』, 조선총독부 철도국(朝鮮鐵道史編纂委員會, 『朝鮮鐵道史 第1卷(創始時代)』, 朝鮮總督府 鐵道局), 1937.
- 日本高周波鋼業, 『日本高周波鋼業二十年史』, 1970.
- 朝鮮電氣事業史編輯委員會, 『朝鮮電氣事業史』, 中央日韓協會, 1981.



논문

- 염복규, 「1930-40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개」, 『인천학연구』6, 2007.
- 염복규, 「일제말기 지방·국토계획론과 경인시가지계획」, 『서울학연구』32, 2008.
- 이슬아, 「1930-40년대 경인 지역의 공업용 수도사업」, 인하대학교 일반대학원 석사학위논문, 2019.
- 임범택, 「부평 토지구획정리지구의 변천과정에 관한 형태적 연구」, 서울대학교 환경대학원 석사학위 논문, 2018.
- 姜 雄, 「植民地期朝鮮の工業化の技術史的檢討」, 東京工業大學 博士學位論文, 1997.

웹사이트

- KOSIS 국가통계포털(<https://kosis.kr>)
- 국토지리정보원(<https://map.ngii.go.kr>)
- 국가기록원(<https://www.archives.go.kr>)
- 아시아역사자료센터(<https://www.jacar.go.jp/korean/>)





제 4 장

부평의 노무자 주택 : 1940~1950년대를 중심으로

- 제1절 _ 부평의 공업도시화와 노무자 주택의 건설
- 제2절 _ 군수산업체의 노무자 주택
- 제3절 _ 조선주택영단의 노무자 주택
- 제4절 _ 관사와 부영주택
- 제5절 _ 해방 이후 부평의 노동자 주택

제4장 부평의 노무자 주택 : 1940~1950년대를 중심으로

이 연 경(인천대학교 지역인문정보융합연구소 학술연구교수)



부평 지역은 1930년대 말 일본의 한반도 병참기지화에 따라 본격적으로 산업화의 과정을 겪게 된 도시이다. 1934년 공포된 「조선시가지계획령」은 용도지역(지구)제를 도입하면서 시가지계획구역 내 주거지역, 상업지역, 공업지역을 지정할 뿐 아니라 특별지구, 풍치지구, 방화지구 등 각종 지구를 설치할 수 있게 하였다. 여기에는 토지구획정리, 주택지 경영 등을 위한 토지수용을 가능케 하는 조항이 포함되어 있었는데 1938년 「조선시가지계획령」 시행규칙이 개정되며 주택지 경영뿐 아니라 공업용지 조성을 위해서도 토지수용이 가능하게 되었다. 이는 한반도의 병참기지화를 위한 것으로 공업화를 앞당기는 계기가 되었다. 이 시행규칙이 적용된 경인 지역에 포함되는 부평 지역에서는 1938년부터 본격적으로 히로나카상공, 국산자동차, 도쿄자동차, 도쿄제강 등 중공업 시설들이 설립되기 시작하였다.

1940년에 본격적으로 경인시가지계획이 발표되었고 부평은 첫 번째 시행지구가 되었으며 1941년 인천육군조병창 부평제조소가 개창하였다. 부평 지역에는 공장들이 단시간 내에 다수 건설되었으며 조선총독부는 병참기지화를 위한 군수산업에 대규모로 조선인 노무자들을 동원하였고, 각지에서 몰려든 노무자들은 한적한 농촌이던 부평에 거

주하며 삶의 뿌리를 내리기 시작하였다. 그러나 병참기지화라는 특수한 상황 속에서 부평의 산업도시화가 이루어졌기 때문에 도시기반시설이나 주택지가 미처 건설되지 못한 상태에서 인구는 폭증하게 되었고, 따라서 공장 건설과 함께 노무자 주택의 건설이 시급하게 요구되는 상황이었다. 여기에서 노동자가 아닌 노무자라는 용어를 쓰는 것은 전시 체제하에서 정상적인 노사관계가 아닌 강제적으로 노역에 투입된 수동적 존재였기 때문이다. 당시 식민지 조선 내에서 뿐 아니라 일본 본토에서도 노무자라는 용어를 사용하였으며, 이들을 위한 주택은 노무자 주택으로 불렸다.

이 시기 건립된 노무자 주택들은 사택, 영단주택, 부영주택 등 건립 주체에 따라 다양한 이름으로 불렸다. 그러나 기본적으로 이들은 당시 부평 지역에 몰려든 노무자들(조선인 뿐 아니라 일본인 포함)을 수용하기 위해 계획된 주택들이었으며, 따라서 이 글에서는 노무자 주택으로 통칭하기로 한다. 다만 건립 주체에 따라 기업의 사택, 조선주택영단의 주택, 관에서 건립한 주택, 그리고 마지막으로 해방을 전후하여 만들어진 민간 노무자(노동자) 주택에 대해 살펴보고자 한다.

일제 말기 부평의 도시화는 공장과 노무자 주택의 건설이 주가 되었으며, 해방 이후에도 그 바탕 하에 성장하였기 때문에 부평이라는 도시를 이해하는 데 있어 주요한 특징이라 할 수 있다. 그러나 이 시기 형성된 공장들은 미군기지로 혹은 다른 공장의 부지로 사용되다가 옛 조병창 자리에 자리 잡은 캠프 마켓을 제외하고는 현재는 전부 사라졌다. 도쿄제강공장의 부지는 한국GM이 사용하며 공장으로서의 성격을 이어가고 있지만, 다른 공장들의 경우 현재는 사용되고 있지 않다. 공장에 비해 노무자 주택들의 경우 대부분 최근까지도 상당수가 남아 있었으나, 2020년대에 들어와 부평 지역의 재개발 사업이 빠른 속도로 진행됨에 따라 다수 철거되었고 또한 철거될 예정이다.



❖ 현재 지도에 표시한 부평의 주요 공장 및 주택지 분포(음영은 경인시가지계획의 토지구획정리지구(붉은색), 공장지구(청색), 주거지구(녹색)를 표시한 것임)

| 제1절 | 부평의 공업도시화와 노무자 주택의 건설

1. 부평의 공업도시화

조선시대 부평도호부에 속했던 현재의 부평 지역은 1895년 부평군이 되었다가, 1914년 새롭게 만들어진 행정구역인 부천에 속하였다. 1910년대까지 부평은 일부 촌락과 농경지로 이루어진 전형적인 농촌 지역이었으나 1920년에 들어 경인철도의 부평역을 중심으로 간선 및 지선도로망이 형성되면서 시가지화가 점차 이루어지고 있었다. 본격적으로 부평의 도시화가 이루어진 것은 1930년대 중반 이후로, 현재의 청천동, 부평동, 산곡동 일대에 군수공업단지가 건설되면서부터였다. 중일전쟁 이후 조선은 대륙진병참기지로 역할을 하게 되었고, 이에 따라 경성과 인천 사이의 부평 지역에는 군수공업이

대규모로 입지하게 되며 병참기지로써 개발되었다. 1940년 공포된 '경인시가지계획'에 따르면 경인 지역은 시흥군 동면 전역과 서면의 일부, 부천면 소사, 부내, 오정, 계양면 전역과 문학, 서곶면의 일부, 김포군 양동, 양서면 전역과 고촌면 일부가 포함되었으며 그 규모가 총 계획구역 3억 5,059만㎡에 이르렀다. 이 중 부평지구는 부천군 부내, 소사, 문학면 각 일부를 포함한 공업용지 975만㎡, 부천군 부내, 소사, 계양, 문학면 각 일부에 주택지 1,475㎡, 부천군 부내면 일부에 토지구획정리지구 275㎡가 설정되었다. 경인시가지계획에 따르면 부평지구에서는 부내면, 소사면, 문학면 일대에 면적 약 975만㎡(약 294만 9,000평)의 공업용지를, 부내면·소사면·계양면·문학면 일대에 면적 약 1,475만㎡(약 446만 2,000평)의 주택용지를 조성할 예정이었다.



❖ '경인시가지계획'의 부평 부분(출처: 「제5회 시가지 계획위원회개회의 건(도면 첨부)」, 국가기록원, CJA0015675)

경인시가지계획의 첫 번째 사업지구인 부평지구는 공업용지 90만 평, 택지 50만 평의 규모로, 'H'자형의 공업용지가 토지구획정리지구로 설정된 부평역 일대 지역을 감싸고 있고, 이를 택지지구가 감싸고 있는 형상이다. 경인시가지계획의 시행을 전후하여 부평에는 1937년 설립된 히로나카(弘中)공장을 비롯하여 인천육군조병창 제1제조소, 경성공작, 국산자동차공업, 도쿄자동차공업, 디젤자동차공업, 오사카섬유공장, 니혼고주파중공업, 부평요업 등 기계·화학 분야의 중공업 공장들이 자리 잡았다. 1939년 8월 12일자 『매일신보』에는 부평평야가 향후 공장지구로 되어 장래 인구가 50만 명에 이를 것이라 전하며, 히로나카공장이 1,500명, 닛산자동차공장(도쿄자동차공업)이 1만 명의 종업원을 수용하는 규모로 종업원과 그 가족, 그리고 이에 따르는 부대 인원들이 붙어 3년 후면 약 7만 명의 규모가 될 것이라는 기사¹가 실려 있어 1939년경 본격적으로 공업지구가 되어가고 있는 부평의 상황을 살펴볼 수 있다.

「경기도 공업용지 조성비 기채 및 계속비 변경의 건」(1944.1.7.)²에 따르면, 경기도는 1939~1943년(쇼와 14~18) 5개년 동안 총 사업비 413만 원을 들여 주택용지를 포함한 공업용지 총 200만 평을 조성할 계획을 가지고 있었다. 1940년 1월 16일자 『조선일보』 기사 「富平野工業用地와 住宅地經營相當進捗」를 통해서도 공업용지 약 94만 평, 주택용지 약 60만 평을 평당 2원 50전에서 4원 50전에 분양할 계획을 가지고 있었음을 알 수 있다. 그러나 1941년 말까지 경기도가 매각한 공업용지는 16만 4,000평, 주택지는 4만 6,000평에 지나지 않아 1942년 5월 당시 경기도 소유 공업용지는 74만 1,000평, 주택지는 59만 1,000평으로 총 133만 3,000평(공공용지 제외) 중 향후 112만 2,000평을 더 매각해야 하는 상황이었다. 이후 부평의 공장용지 및 주택용지의 매각이 어떻게 진행되었는지에 대해서는 자세히 알려져 있지 않으나, 당시의 계획은 부평 도시 구조의 기반이 되었다.

1 「未久에 工業地帶로-富平飛躍을 豫想-三年後人口는 約七萬이 激増」, 『매일신보』, 1939년 8월 12일자.

2 국가기록원, CJA0003722.

2. 노무자 주택 건설계획

1930년대 후반에는 주택난이 심화되며 노무자 주택 건설에 대한 논의가 일본뿐만 아니라 식민지 조선에서도 본격적으로 진행되었다. 일본에서는 중일전쟁 이후 주택난이 심화되며 1939년 8월 ‘노무자 주택 공급 3개년 계획’이 수립되었고, 1940년 1월에는 제1기 계획으로 노무자 10만 명을 수용하기 위해 세대주택 3만 호(6만 명 수용), 공동숙사 200개소(4만 명 수용)를 전국 주요 산업지대에 건설할 예정이라는 내용을 발표하였다. 한편 노무자 주택계획이 발표되기 이전 군수산업 재료의 우선적 공급을 위해 「철강공작물축조허가규칙」(1937.10.11.공포) 및 「목조건축물건축통제규칙」(1939.11.8.공포)이 시행되고 있었고 각종 건축재료 배급은 통제되고 있는 상황이었다. 따라서 노무자 주택 건설에 있어 중요한 점은 노무자 주택의 건설에 필요한 재료의 우선적인 확보였으나 사실상 이는 쉽지 않아 노무자 주택의 준공이 예정보다 늦어지는 원인이 되었다.

노무자 주택 건설에 대한 논의는 식민지 조선에서도 같은 시기 이루어졌다. 1939년 7월 12일자 『매일신보』에는 「집업은 産業戰士들에 복음 : 勞務者爲한 住宅建造 各工場에 積極勸奨總動員法十六條發動을 準備」라는 기사가 실려 있는데 그 내용은 다음과 같다.

…… 이번에는 적극적 방침으로 은진산업(殷賑産業) 방면에 대하여 특수한 주택을 짓도록 하라는 것을 지시하리라고 한다.

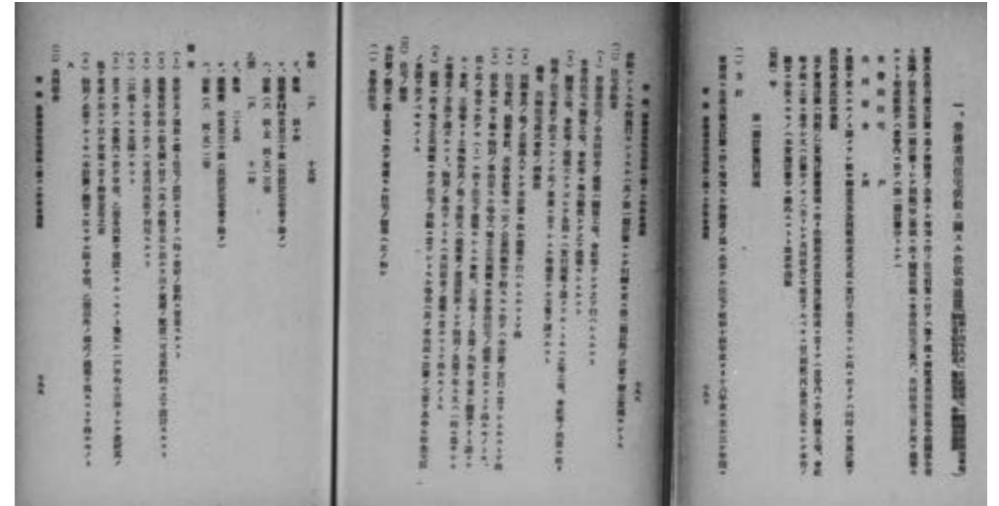
즉 내지에서는 「국가총동원법」 제 16조 즉 [사업장의 사택을 완비하도록 할 것]이라는 주문에 O리 시국산업으로서 많은 이익을 보고 있는 회사라든지 기타 공장 사업장에 대해서 적극적으로 집을 짓도록 하고서 이 법령을 발동할 준비를 하고 있는데 조선총독부에서도 역시 이 법령이 실시되면 곧 따라서 실시할 준비로서 지금부터 준비를 하고 있다.

즉 이렇게 총동원법령은 특히 노무자들을 상대로 이들을 사업장에서 고용한 때에는 사업의 시설을 완전히 해야 한다는 조건에 관련됨으로 사업상의 시설을 완전히 하는 것이 역시 노무자들이 마음 놓고 들어있을 수 있는 주택의 완비하도록 있는데 이 법령에 의하여 주로 노무자들의 주택을 짓도록 하는 것이다. 인하여 조선총독부 사회과에서는 전조선적으로 노무자를 많이 사용하고 있는 공장과 또 그러한 공장으로서 얼마나 주택을 시설하

고 있는지를 방금 조사하는 중인데 이같이 노무자만의 주택을 짓도록 하는 것은 일반주택 경영보다도 용이한 일이라 항 이것이 실현할 때에는 산업개발에 활약하는 산업전사들에게 일대 복음으로서 많은 기대를 가지고 있다.

이 기사에서 볼 수 있듯이 1939년 일본에서의 「국가총동원법」 제정에 따른 노무자 주택 건설계획은 식민지 조선에까지 영향을 미쳤다. 1939년 7월 12일에는 조선총독부 주택대책위원회가 조직되었는데, 이 위원회에는 히로나카상공의 공장장이었던 히로나카 료이치(弘中良一)도 위원으로 참여하였다. 이어진 노무자 주택에 관한 논의들에서는 일본에서와 마찬가지로 노무자 주택에 우선적으로 건축 재료를 제공하며 저리자금을 융통해주기로 결정하였는데, 군수산업에 우선권을 주고, 그 외에 큰 회사나 공장 혹은 관공서의 공제회와 같은 단체를 통해 집을 지을 예정이라는 내용이 포함되었다. 또한 1940년 8월 17일에는 주택난을 완화하기 위해 일반주택뿐 아니라 노무자 주택을 보급하는데, 노무자 주택의 경우 생산력 확충을 위하여 국책산업이 시행되고 있는 곳에 한해서 3,500호(일반주택은 1만 4,500호)를 건설할 계획이었다.

1939년 일본에서 발표된 ‘노무자 주택 공급 3개년 계획’ 내용을 살펴보면, 주택은 세대주택과 공동숙사로 나누어졌으며 세대주택의 경우 갑형(15평, 부지면적 40평, 6畳+4.5畳+4.5畳 3실 구조)와 을형(11평, 부지면적 25평, 6畳+4.5畳 2실 구조)의 2종류, 공동숙사의 경우 부지면적 1,000평에 건축면적 600평, 수용인원은 200명 규모로 계획되었다. 공동숙사의 경우 식당, 목욕탕, 관리사무실, 창고 등의 부속시설을 갖추어야 했다. 한편 탄광노무자 주택의 경우에는 ‘나가야’(長屋) 주택과 독신자 공동합숙사를 노무자 주택으로 공급하였는데 ‘나가야’ 주택은 갑형(1호당 10평), 을형(1호당 7평)의 두 종류로, 독신자 공동합숙사는 1인당 2.2평을 그 기준으로 하였다. 빠른 시간 안에 대량의 노무자 주택을 건설하기 위해 동윤회(同潤會)에서는 『勞務者住宅建設指針』이라는 책을 발간하여 주택의 건설과 경영에 관한 내용 뿐 아니라 표준설계도면을 제공하였다.



❖ 「주택관계법령」 중 노무자 주택 관련 내용

조선에서도 노무자 주택을 세대형 주택, 공동숙사의 두 가지 유형으로 나누고 세대형 주택의 경우 갑형 15평, 을형 11평, 병형 8평으로 표준규격을 정하였으며, 공동주택은 150평을 표준으로 하였다.³ 일본 노무자 주택과 비교해 보면, 세대형 주택의 경우 일본의 경우 갑형 15평, 을형 11평만 있었던 것에 비해 조선의 경우 8평의 병형이 추가되었음을 알 수 있다. 당시 표준 도면이 존재하였는지에 대해서는 알 수 없으나, 1940년에는 조선인 건축가 박길룡이 노무자 주택 시안을 제안하기도 하였고, 대구부에서는 1941~42년 원대동 오물처분장 부근에 오물 청소 인부를 대상으로 한 노무자 주택을 건설하기도 하였다.

이처럼 1939년 조선총독부는 주택대책위원회를 발족하고 주택난을 해결하기 위해 필요한 자금, 토지, 자재 등을 조성할 수 있는 대책을 마련하며 노무자 주택을 비롯한 주택 건설을 장려하였으나, 그 역시 심각한 주택난을 타개하기에는 역부족이었다. 결국 1940년 2월 주택대책위원회에서는 주택 건설 및 공급을 조성하기 위한 근본 방침을 결정하였는데, 그 내용은 다음과 같다.

3 「京城中心의重要都市 住宅難緩和策은成案」, 『동아일보』, 1940년 3월 1일자.

첫째, 각 기업의 종업자원의 주택 건설을 권장하고 둘째, 노무자 주택 건설 자금으로 저리자금을 융통할 수 있도록 하며, 셋째, 지방단체에 의한 택지조성사업을 적극적으로 시행하도록 하고, 넷째, 일반주택 및 노무자 주택의 건설용 자재의 총합적인 배급을 제도화하여 시도하고자 하였다. 그러나 심각한 주택난을 급속히 해결할 수 없게 되자 조선총독부에서는 ‘조선주택영단’이라는 특수 법인을 설치하여 주택난을 해결하고자 하였다. 1940년 6월 14일 「조선주택영단령」과 시행규칙을 동시에 공포하면서 매년 5,000호씩 4개년 계획으로 주요 도시에 건평 20평 미만 중소주택 2만호의 공급을 목표로 하였다. 조선주택영단은 매년 건평 20평 미만의 소형 주택을 5,000호씩 4개년 동안 공급하는 것을 목표로 갑형(20평), 을형(15평), 병형(10평), 정형(8평), 무형(6평)의 다섯 가지 표준형의 서민층의 일반주택 건설을 목적으로 하였으나, 1944년 중요 산업과 관련된 노무자를 위한 주택 건설로 사업 방침이 전환됨에 따라 노무자 주택의 건설로 그 방향이 전환되었다.

1. 히로나카상공 사택(미쓰비시제강 사택)

1) 형성 배경

히로나카상공의 시작은 1916년 히로나카 료이치(弘中良一)가 부산에서 설립한 기계 판매상인 히로나카상회였다. 히로나카상회는 1924년 합자회사로 개조하면서, 본점을 경성으로 이전하고 기계판매와 함께 수리업을 겸하는 경성공장을 신설하였다. 경성공장 신설 이후인 1930년대 중반 히로나카상회는 광업경영 및 기계, 전기, 건축, 토목공사 등을 추가하며 본격적인 기계제조회사로 성장하였으며, 1937년 합자회사인 히로나카상회와 별도로 주식회사 히로나카상공을 설립하였다. 히로나카상공의 주력 사업은 광산과 토목기계류의 대리판매와 설계 청부업으로, 경성공장은 단순한 수리서비스공장에 불과하였기 때문에 경성공장의 대규모 확장과 제2공장인 부평공장의 건설을 서두르게 되었다. 부평공장은 1938년부터 본격적으로 건설되었으며, 부지 4만 7,000평(건평 8,200평)의 대규모 기계공장으로 계획되었다. 히로나카 부평공장은 초기에는 광산기계류 생산으로 특화하고자 하였으나, 조선 철도국의 강요로 객화차 역시 생산하게 되었다. 또한 부평공장에는 중견기술자 양성을 위한 기술자 양성소와 숙련공 양성을 위한 공원양성소도 설치하였다. 히로나카상공의 부평공장 건설은 주로 일본산금진흥(주)의 대부금에 의존하였는데, 1939년 이후에는 동양척식주식회사에서 대출을 받아 일본산금진흥과의 대차관계를 청산하고 자금을 조달하였다.

히로나카 부평공장은 1938년 5월 부지를 선정한 이후 건설에 들어가 1939년 11월 경 거의 완성되었다.⁴ 당시 공장의 규모와 시설 현황은 1940년 작성된 「東拓ノ弘中商工株式会社貸付金ニ関スル件」 자료철 내용을 통해 살펴볼 수 있다. 부평공장은 철도차량 및 철도용 기계제조, 광산 및 토목용 기계 제조, 사금 채취선 제조를 주업으로 하였으며, 제 6기 영업보고서(1939.12.1.~1940.5.31.)에 따르면 부평공장에는 직원(職員) 123명, 계원

4 「弘中富平工場供覽」, 『동아일보』, 1939년 11월 14일자.

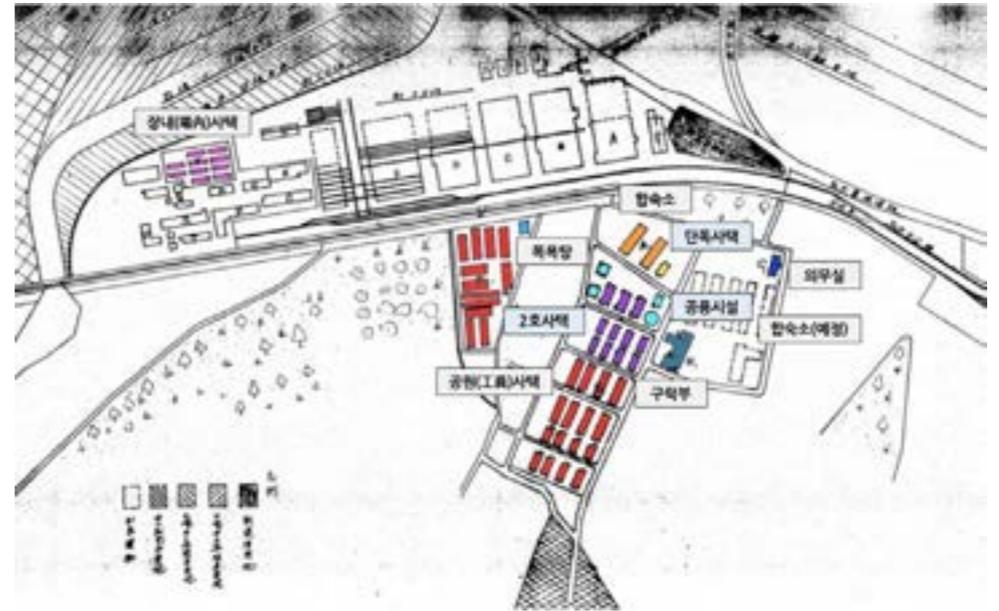
(係員) 144명, 공원(工員) 980명, 양성소 118명이 소속되어 있었다. 1940년 현재 한강동에 위치한 본사와 경성공장, 부평공장, 그리고 도쿄 및 오사카영업소에 근무하던 히로나카상공 전체 인원은 1,710명이었는데 부평공장의 인원이 그중 1,365명이었다는 점은 히로나카상공에 있어 부평공장의 중요도를 알 수 있는 부분이다.

「東拓ノ弘中商工株式会社貸付金ニ関スル件」 자료철에는 1940년 현재 히로나카상공의 배치도가 실려 있어, 당시 부평공장 및 사택지의 현황을 살펴볼 수 있다. 먼저 부평공장은 현재 부평공원으로 사용 중인 부평동 299번지에 위치하고 있으며, 사택지는 부평공원의 남측, 즉 경인선 철도를 지나 부평동 760, 760-1, 760-2번지 일대에 위치하고 있음을 알 수 있다.

2) 주택지의 형성 및 변화

히로나카상공 사택은 현재 미쓰비시 사택이라 불리는 공장사택으로 1939년 히로나카상공에서 건설한 것이다. 히로나카상공이 1942년 미쓰비시제강에 인수되면서 그 명칭 역시 미쓰비시제강사택으로 변경되었다. 히로나카상공은 공장 내부에 공장 노동자를 위한 사택을 설치하였을 뿐 아니라 철도 건너편인 현재의 부평동 760번지 일대에 대규모 공장 사택 단지를 건설하였다. 1940년 작성된 히로나카상공 주택의 배치도를 보면 공장 내의 장내(場内)사택과 경인철도 남쪽의 공원(工員)사택을 확인해 볼 수 있다. 장내 사택은 연면적 197.5평으로 10개 동이 확인되는데 이는 규모와 형태 상 합숙소였을 것으로 추정된다. 공원사택은 연면적 1,391평으로 공원사택은 구 사택이라 불리는 760-1·2번지에 위치한 사택지와 부영로 주변의 신 사택이라 불리는 사택지로 나누어진다. 배치도 내부의 표기에 따라 신 사택지에는 공원사택 외에도 합숙소와 구락부, 의무실이 배치되어 있음을 알 수 있으며, 부영로 동측으로 합숙소 증축 계획이 있었다.

미쓰비시제강이 히로나카상공을 인수한 1942년 기록에 따르면, 사택용지는 총 5만 4,664평으로 직원사택 88동(연1,389평), 공원사택 26동(연1,197평), 합숙소 및 공동욕탕 50동(연1,221평)의 규모를 갖추고 있었는데, 이는 2만 3,000평 규모였던 1940년 사택 면적에 비해 3만 평 이상의 차이가 나 1940~1942년 사이 대규모의 사택 부지 확장이 이루어졌음을 알 수 있다. 미쓰비시제강은 1942년 인수 후 1943년 직원사택 3동, 공원사택



❖ 1940년 히로나카상공 배치도를 통해 본 히로나카상공 사택지의 배치 현황
(출처 : 이연경·홍현도, 「부평 미쓰비시(三菱)사택의 도시주거로서의 특징과 가치」, 2018)

6동, 합숙소 및 공동욕탕 2동, 1944년에 직원사택 6동, 공원사택 10동을 추가적으로 더 건축하였다. 1940년의 배치도와 1942년 부평공장 자산 규모, 이후의 증축 상황들, 1947년의 항공사진, 그리고 1948년 Norb가 촬영한 사진 자료를 비교해 볼 때, 1940년 배치도에는 등장하지 않았던 ‘ㄱ’자형 건물들은 1940년에서 42년 사이에 직원사택으로 건축된 것으로 추정된다. 1943년 이후 건축된 사택들은 부영로 동측에 위치한 2호 사택과 ‘ㄱ’자형 사택으로 추정되며, 합숙소와 공동욕탕은 구락부 건물 북측에 건립된 것으로 추정된다. 건설 당시에는 단독사택, 2호 사택, 4호 연립, 6호 연립, 10호 연립, 합숙소를 비롯하여 공동욕탕, 구락부, 의무실 등 다양한 유형의 건축물이 존재하였다.

미쓰비시제강 인천제작소의 자산은 해방 이후 미군에 접수되었다가 1956년 대한민국 정부로 소유권이 이전되며 각 세대별로 필지가 분할되었다가 1960년대에 대부분 일반에 불하되었다. 해방 이후 부평 일대에 미육군보급창인 애스컴 시티(ASCOM CITY)가 설치되며 이 주변으로는 기지촌 여성의 주거지가 넓게 분포하였는데, 그 중 미쓰비시

사택이 있던 속칭 삼릉 일대(현 부평2동)에는 미군 병사와 기지촌 여성이 계약 동거의 형태로 사는 경우가 대부분이었다고 한다.

한편 6·25전쟁 직후인 1954년까지 미쓰비시 사택지는 큰 변화없이 유지되었으나, 이후 사택지 내 공지들은 건물들이 신축되며 사라졌으며, 1960~70년대를 지나면서 구 사택지와 신 사택지의 연립사택들의 증·개축으로 사택 사이의 도로는 거의 사라졌다. 2004년 신 사택지의 10호 연립 1개동과 일부가 철거되며 공원이 되었으며, 2017년 이후 줄사택이라 불리는 연립사택들의 철거가 차례로 진행 중이다. 현재 미쓰비시 사택지 내 공용 건물들은 전부 철거되었으며, 구 사택지의 10호 연립사택 4개동 일부와 상당히 많이 변형된 동서 방향의 2개동, 남측의 10호 연립사택 2개동, 신 사택지의 10호 연립사택 4개동 및 4호 연립사택 2개동이 남아 있는 상황이다. 2호 사택과 ‘ㄱ’자형 사택들은 거의 철거되어 현재는 신 사택지의 2호 사택 3개동만 남아 있는 상황이다. 그러나 2020년 현재 남아 있는 미쓰비시 사택들도 주차장 확보 및 재개발 사업으로 조만간 철거될 예정이며, 일부 연립사택의 경우 보존 및 활용방안을 고민 중이다.



❖ 1947년경 미쓰비시 사택지 현황
(출처 : 이연경·홍현도, 「부평 미쓰비시(三菱)사택의 도시주거로서의 특징과 가치」, 2018)



❖ 1948년 촬영한 미쓰비시 사택지(사진 Norb Faye)



❖ 2005년(좌)과 2019년(우) 미쓰비시 연립 사택지 전경(출처 : 부평구청)

3) 건축적 특징

히로나카상공 부평공장 사택촌 엽서를 살펴보면, 가장 왼편의 2동은 합숙소이며, 그 위 높은 지대에 단독사택이 위치하고 있음을 확인할 수 있다. 오른편으로는 전면에는 창고 등 공용 시설로 보이는 건축물이 2개 동 위치하고 있으며, 그 뒤편으로 현재도 남아 있는 2호 사택 1개동을 포함하여 같은 크기의 2호 사택 3개동이 언덕을 따라 나란히 위치하고 있다. 그 뒤편으로는 역시나 공용 시설로 추정되는 건축물 1개동과 원통형의 다소 높은 건물 1개동을 발견할 수 있다. 그 오른편으로는 2호 사택이 4개동씩 2열로 배치되어 있으며, 엽서의 가운데 부분부터 10호 연립이 4개동씩 2열 배치되어 있다. 그 오른 쪽으로는 4호 연립 4개동, 6호 연립 4개동이 이어지고 있다. 히로나카상공 배치도의 정

보에 따르면 구 사택지의 연립사택들과 신 사택지의 4호, 6호, 10호 연립사택들은 모두 공원주택으로 추정된다.



❖ 히로나카상공주식회사 부평공장 사택촌(弘中商工株式會社富平工場 社宅村) 시설 분포(출처: 부평역사박물관)

현재 남아 있는 히로나카상공(미쓰비시제강) 사택은 ‘나가야’형 연립사택과 2호 연립사택 뿐이며, 각각의 특징은 다음과 같다.

(1) ‘나가야’형 연립사택

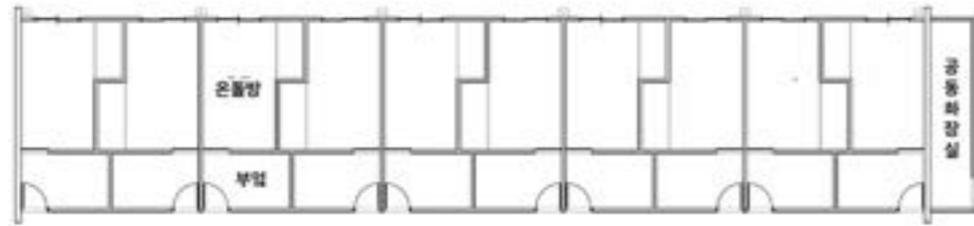
현재 구 사택지와 신 사택지에 가장 많이 남아 있는 건축 유형은 미쓰비시 출사택이라 불리는, 단위 세대가 일렬로 연속되어 있는 ‘나가야(長屋)’ 유형의 연립사택이다. 이 사택들은 직원보다 낮은 계급의 공원(工員)들이 거주하였던 공원사택으로, 당시 미쓰비시제강 인천제작소의 조선인 수는 정확히 알 수 없으나 미쓰비시제강 인천제작소에서

근무하였던 송백진의 구술⁵ 및 평양제작소의 상황⁶으로 미루어보아 조선인은 모두 공원이었으며, 공원 중 조선인의 비중이 높았을 것으로 추정된다. 역시나 송백진의 구술에 따르면 히로나카상공 시절의 사택은 일본인 조장과 조선인 반장이 거주하였다. 조선인 반장이 살던 사택은 온돌이었다는 것으로 미루어보아 1940년 이후 사택지가 확장되며 건축된 ‘ㄱ’자형 사택들이 조선인 반장들이 살았던 사택으로 추정된다.

‘나가야’형 연립사택들은 ‘노무자 주택 공급 3개년 계획’에서 소개된 탄광 노무자 주택의 유형에 해당된다. 일본인 직원사택들이 세대형 노무자 주택으로 계획된 반면, 조선인이 대부분인 공원사택은 ‘나가야’ 유형의 탄광노무자 주택으로 계획된 것이다. ‘노무자 주택 공급 3개년 계획’에서 ‘나가야’ 주택은 갑형(1호당 10평), 을형(1호당 7평) 두 종류로 제안되고 있는데, 신 사택지의 4호, 6호, 10호 연립사택들의 경우 1호당 면적이 약 6평 정도로 그 규모상 을형보다 작은 유형이다. 미쓰비시 사택지의 4호, 6호, 10호 사택들은 미쓰이(三井) 스나가와(砂川) 탄광에서 1939년 강제징용 노동자들을 수용하기 위한 주택이었던 ‘나가야’ 노무자 주택과 그 규모와 공간구성이 거의 비슷하다. 다만 직원사택에서는 발견되지 않는, 굴뚝이 설치되어 있는 것으로 미루어보아 이 연립사택들에는 온돌이 설치되어 있었을 것임을 알 수 있다. 2019년 6월 철거를 앞두고 현황 실측이 이루어진 미쓰비시 10호 연립사택의 원형 추정도는 그림 10과 같은데, 동측 입구를 통해 들어오면 부엌이 있으며, 부엌을 지나면 약 4평 규모의 방이 이어지는 단순한 구조이다. 방에는 ‘오시이레(押入, 붙박이장)’가 앞뒤로 설치되어 2개호가 한 개씩 사용하는 구조이며 서측으로는 창문이 하나 설치되어 있다. 가장 북측에는 공용화장실이 위치하고 있다.

5 송백진은 20세 때 히로나카상공에 입사해 미쓰비시제강에서 기계검사공으로 근무했는데, 그의 구술에 따르면 히로나카상공 시절부터 조선인의 수가 일본인보다 많았는데 대부분은 기술없는 이들로 조선인 기술자는 열 명도 채 되지 않았다고 한다. 또한 조선인은 기술직이라 해도 사원이 될 수 없는 공원이었다고 한다(부평역사박물관, 『미쓰비시를 품은 여백, 사택마을 부평삼릉』, 부평역사박물관, 2016, 107~109쪽).

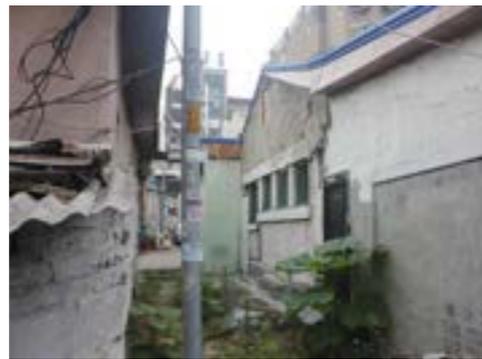
6 1943년 11월 평양제작소가 업무를 개시했을 당시 직원은 총 155명으로 일본인 기술자가 35명, 사무원이 42명, 기타 62명, 응소자(応召者) 16명이었으며, 공원은 총 474명으로 정비내지인 135명, 정비양성공(조선인) 28명, 나가사키제강소에서 온 수조공(授助工) 내지인 82명, 인천제작소에서 온 수조공(授助工) 조선인 79명, 일용조선인인부 150명으로 조선인은 대부분 공원이었음을 알 수 있다(三菱製鋼株式会社, 『三菱製鋼四十年史』, 三菱製鋼, 1985, 246쪽).



❖ 미쓰비시 연립주택 평면도(원형 추정)



❖ 10호 연립주택



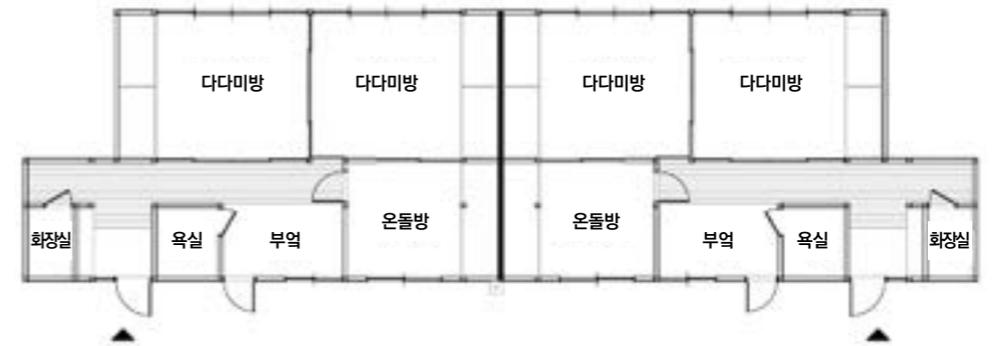
❖ 10호 연립주택 공동화장실

(2) 2호 연립주택

현재 부평동 760-31·171번지에 위치한 주택은 2호 사택으로 1940년 이전 히로나카 상공 직원사택으로 건립된 건축물이다. 이 건물은 2021년 현재 비교적 온전한 형태로 남아 있었으며, 각 호의 건축면적은 72.4㎡(약21.9평)이다. 히로나카상공 사택지 내에 있던 2호 사택 중에서 가장 크기가 큰 주택으로, 단독주택 다음으로 급이 높았던 건물로 추정된다. 건물은 중복도를 중심으로 동측에 다다미방이 2개 위치하며 서쪽에는 화장실과 욕실, 부엌, 온돌방이 있는 구조이다. 760-31번지의 경우 건물의 후면으로 일부 증축이 이루어지긴 했으나, 171번지는 원형에 가까운 형태로 전체적으로 ‘一’자형의 평면을 가지고 있다.

760-193번지에는 2호 사택 중 남측만 남아 있는 상황인데, ‘ㄱ’자로 증축이 되어 원

형을 찾아보긴 어렵다. 원래는 이 건물 역시 ‘一’자형에 가까운 평면을 가지고 있었으며, 크기는 760-31·171번지 주택보다 작은 규모, 48.595㎡(약 14.7평)이었을 것으로 추정된다. 이 두 주택들은 1940년 배치도와 지도에 모두 등장하고 있어 1940년 이전에 지어진 건축물들임을 알 수 있다.



❖ 부평동 760-31·171번지 2호 연립주택



❖ 부평동 760-31·171번지 2호 연립주택



❖ 부평동 760-193번지 2호 연립주택

2. 도쿄제강 사택(검정사택)

1) 형성 배경

검정 코르타르가 칠해져 있어 검정사택이라 불리던 산곡동 45번지 일대의 주택군은 2020년 부평역사박물관의 조사 결과 1942년 도쿄제강(東京製鋼)의 사택으로 건립된 것으로 밝혀졌다. 도쿄제강은 1887년 창업한 회사로, 마닐라삼로프, 와이어로프 등 강삭, 강선 제조를 주로 하고 고쿠라(小倉), 가와사키(川崎) 등에 공장을 두었다. 도쿄제강이 부평에 공장을 건설한 것은 1942년 이후의 일로, 1941년 8월 28일 조선총독부에 공장 건설을 신청하고 1942년 5월 19일 직속공장 허가를 얻어 본격적인 공장 건설을 시작하였다. 부평공장의 건설위원장은 고쿠라(小倉)공장기사였던 후쿠야마(福山榮組)가 맡았으며 건설사무소는 경성부 용산 원정에 있던 모리타니(守谷)상회 경성지점⁷ 3층에 위치하였다. 모리타니상회는 도쿄제강(東京製鋼)의 특약판매점으로서 모리타니상회 경성지점은 용산에 위치하였다. 고시정에 위치한⁸ 모리타니상회는 3층 건물로 1층은 창고, 2층은 사무소로 사용하였으며, 3층은 도쿄제강 조선공장 건설사무소가 위치하였으며, 3층은 1945년까지 도쿄제강 경성사무소에서 활용하였다. 도쿄제강이 조선에 공장을 만든 것은 조선 내 광산용 강삭과 알루미늄 심선(芯線) 수요에 대응하기 위해 강삭(鋼索)과 강선(鋼線)을 제조하기 위함이었으며, 당시 우선적으로 월 생산 150톤, 최종 목표는 500톤 예정이었다. 공장 건설계획의 제1기는 공장부지 남측에 약 2,800평을 예정하여 ‘ㄱ’자 형태로 설계하였고, 제2기 공사는 1기에 건설한 건물 주변으로 증설하는 것이었으며, 장래에는 북쪽 부지에 1, 2기 공사 규모의 공장을 짓되 중간에 철도를 인입하고자 하는 장대한 계획을 가지고 있었다. 그러나 이 같은 계획은 전쟁으로 인한 물자제한으로 인해 완성되지 못하고 제1기 공사의 일부만 완료된 상황에서 공장 운영을 시작하였다. 당시

7 모리타니상회는 1909년 창립하여 東京市 日本橋區 吳服橋 2丁目 3에 본점을 둔 전기, 광산, 선박, 공업 관련 기계류 등의 수출입 및 매매, 대리업에 종사하던 회사로 경성부 고시정 14번지에 위치하였다.

8 『도쿄제강100년사』에서는 모리타니상회의 위치를 원정으로 밝히고 있으나, 조선은행회사조합요록(1941, 1942년판)에는 고시정으로 나와 있다.

도쿄제강 부평공장은 부평 천상정(川上町; 현 청천동⁹) 199번지¹⁰의 남서에 위치하였으며 공장부지는 6만 3,925평, 사택부지는 1만 2,804평으로 총 7만 6,729평의 규모였다.



❖ 도쿄제강공장 및 사택의 위치
(출처: 東京製鋼株式会社, 『東京製鋼100年史』, 1989)



❖ 도쿄제강공장 배치도
(출처: 東京製鋼株式会社, 『東京製鋼100年史』, 1989)

2) 주택지의 형성 및 변화

도쿄제강 사택이 위치한 산곡동 45, 46번지 일대는 1940년 10월 29일 경인시가지계획의 주택용지로 조성된 토지로, 도쿄제강 사택은 도쿄제강 부평공장의 북서측으로 약 1km가량 떨어진 곳에 위치하였다. 도쿄제강 부평공장이 위치한 곳은 현재 한국GM 부평공장이 위치한 곳으로, 해방 이후 미군보급창 에스컴 시티의 캠프 아담스가 위치하였으나 1962년 새나라자동차가 이곳에 공장을 설립한 이후 신진자동차-GM코리아-새한자동차-대우자동차를 거쳐 현재는 한국GM 부평공장으로 사용하고 있다.

도쿄제강 사택의 배치도를 통해 확인해볼 때, 도쿄제강 부평공장 부지 내에는 사택 2동과 기숙사가 위치하였던 것으로 추정된다. 이는 히로나카상공과 마찬가지로 노무자 주택이 장내 사택과 장외 사택으로 분리되어 있었으며, 장외사택이 현재 검정사택이라

9 1940년 3월 인천 부역 확장에 따라 부천군 부내면의 청천리(淸川里; 현 청천동)는 천상정(川上町)으로 개칭되었다.

10 『도쿄제강100년사』에는 409번지에 위치하였다고 기록되어 있으나, 1944년 도면을 통해 확인해본 결과 도쿄제강 공장이 위치한 부지의 가구번호가 '409'였다.

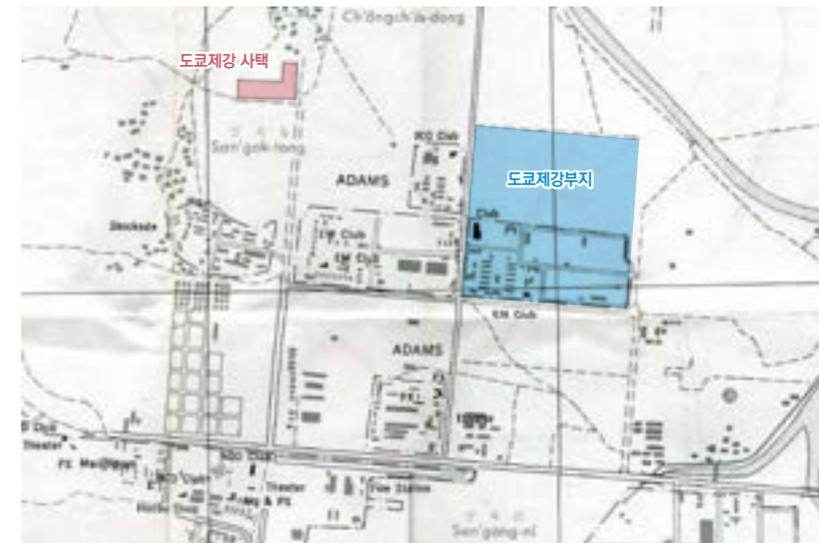
불리는 사택임을 알 수 있다. 토지대장 등을 통해 확인해 본 결과, 산곡동 45, 46번지 일대의 도쿄제강 사택부지는 1940년 경기도 소유가 된 이후 1960년대 후반~1970년대 초반 일반에 불하되어 현재에 이르고 있다. 1960년대 에스컴 시티(ASCOM CITY) 지도에는 산곡동 노동자 주택과 마찬가지로 도쿄제강 사택의 위치가 표시되어 있으며, 1960, 70년대 지도에도 도쿄제강 사택이 표시되어 있는 것을 확인해 볼 수 있다.

항공사진 및 토지대장, 건축물대장 등의 정보를 통해 확인해 볼 때 도쿄제강 사택에는 3가지 종류의 사택, 즉 대지의 가장 동측의 단독사택과 그 옆의 2호 사택, 그리고 검정사택부지의 대부분을 차지하는 4호 사택이 존재하였다. 공장에서 상대적으로 가까운 동쪽에 단독사택이 그 다음에 2호 사택, 그리고 4호 사택이 위치하여 직급에 따른 배치가 이루어졌을 것임을 예상할 수 있다. 1967년 항공사진을 통해 볼 때 단독사택과 2호 사택은 각 6동씩 나란하게 6열로 배치되어 있었는데, 남측의 4열과 북측의 2열 사이에는 비교적 큰 공지가 있는데 이 곳에서 거주했던 주민의 구술에 따르면, 이 곳에도 원래는 도쿄제강 사택이 있었으나 한국전쟁 당시 멸살되었다고 한다.

또한 4호 사택은 12동, 총 48호가 4개동씩 3열을 이루고 있었으며 그 북측으로도 일부 사택이 건축된 것으로 추정된다. 2호 사택과 단독사택 모두 남향을 하고 있으며, 도쿄제강 사택부지는 전체적으로 대지의 동측이 북측으로 약간 튀어나온 뒤집힌 ‘ㄴ’자 모양을 하고 있었다. 단독사택의 경우 가장 북측동을 제외한 3개 동은 지금도 남아 있으며, 2호 사택의 경우 2020년 7월까지 비교적 잘 남아 있었으나, 청천1구역 재개발로 인해 가장 남측에 위치한 2호 사택의 동측 1호를 제외한 나머지는 철거되었다. 철거 직전 4호 사택의 경우 12개동이 대부분 그 형태를 유지하고 있었으나 부분적으로 5호 정도가 멸실된 상황이었다. 4호 사택 12개동이 속한 부지 역시 2021년 재개발을 위해 전부 철거되었다.



❖ 1944년 도쿄제강 및 사택의 위치
(출처 : 경기도 「공업용지 조성비 기채 차체(借替) 및 조성비 계속비 변경의 건」(1944.01.07.) (국가 기록원, CJA0003722))



❖ 1960년대 에스컴 시티(ASCOM CITY) 지도에서 본 도쿄제강 부평공장과 사택의 위치
(출처 : 부평역사박물관)



❖ 1960년대 지도에서 본 도교제강 부평공장과 사택의 위치



❖ 1970년대 지도에서 본 도교제강 부평공장과 사택의 위치



❖ 1967년 항공사진에서 확인할 수 있는 도교제강 사택 일대 모습



❖ 1988년 항공사진에서 확인할 수 있는 도교제강 사택 일대 모습



❖ 2020년 도교제강 사택 항공사진 (출처: 부평역사박물관)



❖ 도교제강 사택 배치도(출처: 부평역사박물관)

2020년 7월 2호 사택 1호(청천동 186-12번지)와 4호 사택 2호(산곡동 45-58번지, 산곡동 46-101번지) 실측 조사를 통해 원형을 추정해본 결과 2호 사택은 약 15평 규모, 4호 사택은 약 9평 규모였음을 알 수 있었다. 2호 사택의 경우 증축이 수차례 이루어지며 원래의 평면을 추정하기 어려운 상황이었지만 벽체 구조 및 지붕 구조 등으로 미루어보아 장변 9.1m×단변 5.46m, 즉 약 15평 규모의 장방형 평면이었을 것으로 추정된다. 15평은 당시 노무자 주택 세대형 갑형에 해당하는 규모로, 거주자의 구술에 따르면 북측에 출입구가 있었으며 넓은 마루와 현관, 현관 옆 실내 화장실이 있었다고 한다.

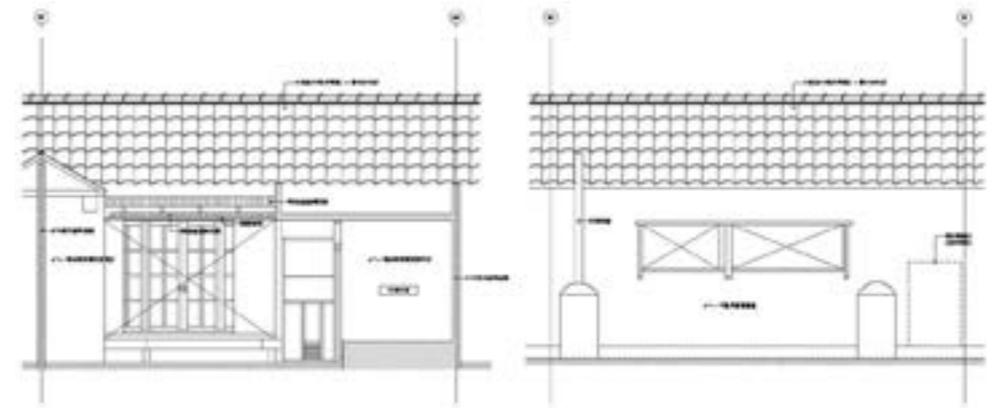


❖ 도교제강 사택 4호 사택 원형 추정 평면도

❖ 도교제강 사택 2호 사택 원형 추정 평면도

산곡동 45-56번지 및 1-7번지에 남아있던 2호 사택의 경우 목재 캐노피가 있는 출입구가 원형에 가까운 모습으로 남아 있어 원래 2호 사택의 주출입구는 북측에 있었음을 알 수 있다. 남측으로는 공지가 있고 울타리가 둘러져 있었으나 시간이 흐르면서 증축이 이루어져 건물 안 공지가 거의 남지 않은 상황이 되었다. 4호 사택의 경우 9평 정도의 규모로 남쪽에 공지를 두고 마찬가지로 북쪽에 출입구를 둔 형태였다. 평면은 장변 6.37m×단변 4.55m의 장변이 약간 긴 정방형으로, 내부 공간은 남측으로 마루와 부

역, 북측으로 방이 2개가 구성되어 '田'자 형태이다. 부엌 위에는 다락이 설치되어 있는데 이는 4호 사택들에 공통적으로 나타나는 특징으로 신축 당시부터 있었던 것으로 판단되며, 남측 마루의 경우 46-101번지의 경우처럼 외기에 노출되어 있는 형태가 원형일 것으로 파악된다. 화장실의 경우 외부에 히로나카상공의 연립사택들이 전면 1칸 규모의 단위 세대가 연속하는 데에 반해, 도쿄제강 4호 사택은 전면 2칸 규모의 단위 세대가 연속하는 특징을 보인다. 2호 사택과 4호 사택의 벽체는 기본적으로 외가지를 엮어 댄 재 사벽이며 지붕 구조는 일식 목구조, 기와는 시멘트기와를 사용하였다.



❖ 도쿄제강 사택 4호 사택(산곡동 46-101번지) 현황 남측 입면도

❖ 도쿄제강 사택 4호 사택(산곡동 46-101번지) 현황 북측 입면도



❖ 도쿄제강 사택 일대 건물의 준공연도 분포



❖ 도쿄제강 사택 4호 사택(산곡동 45-58번지) 북측 입면



❖ 도쿄제강 사택 4호 사택(산곡동 5-58번지) 남측 전경



❖ 도쿄제강 사택 2호 사택(청천동 186-12번지) 남측 전경



❖ 도쿄제강 사택 2호 사택(청천동 45-56번지) 남측 전경

3. 국산/디젤 자동차 사택

1) 형성 배경

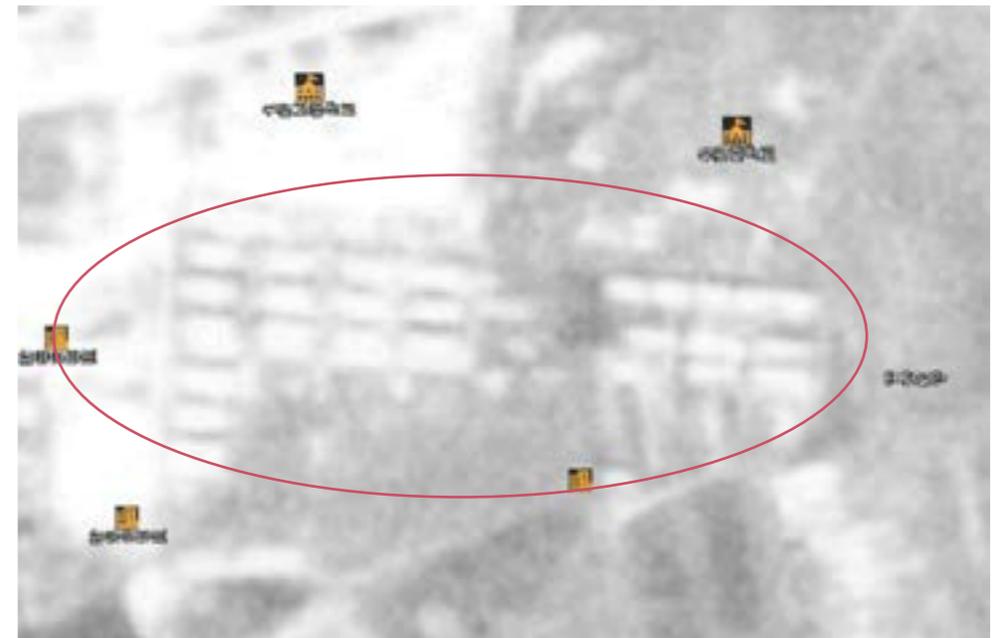
1937년 설립한 (조선)국산자동차 주식회사는 설립 당시 자동차 부품 판매 및 수리, 차체 조립 등을 주로 하는 회사였으나, 군수공업의 수요를 확충하기 위해 자동차제작을 목표로 하고 1938년 자본금 1,000만 원을 증자하며 부평에 20여만 평의 토지를 매수하여 자동차 제작 공장 설립을 준비하였다. 국산자동차는 1939년 본격적으로 공장 건설에 들어가 1940년경까지 공장 건설을 마무리한 것으로 판단되는데, 국산자동차 공장의 위치는 도쿄제강 부평공장의 남측, 현재의 산곡현대5차아파트 부근이었다. 국산자동차는 도쿄자동차공업(東京自動車工業)과 합병을 추진하면서 부평에 13만 2,231㎡(4만 평)을 3기로 나누어 조립공장과 부품공장을 건설하기로 하였다. 도쿄자동차공업의 공장은 1941년 디젤자동차 전용허가업체로 지정되어 디젤자동차공업(ディーゼル自動車工業)으로 개칭하였으며, 공장은 부평의 소화정(현 부평동) 10번지에 위치하였다.

2) 국산자동차 및 디젤자동차 사택의 형성과 변화

국산자동차주식회사와 디젤자동차주식회사 사택은 공장 부근인 부평의 소화정(현 부평동)에 위치하였으며, 각각 1941년 5월 26일과 1944년 6월 29일에 사택 건축을 신청하였다. 그 규모는 크지 않아 국산자동차주식회사의 경우 2호 연립사택 10동(실제로는 15동 건축), 디젤자동차주식회사는 그 인근에 4호 연립 5동과 2호 연립 5동, 총 30호 규모였다. 두 사택은 1944년 도면을 살펴보면 모두 도쿄자동차공업회사의 공장부지 바로 남측 ब्ल럭에 위치하고 있어 공장부지와 인접한 곳에 사택이 건축되었음을 알 수 있다. 사택건설 당시 형성된 가구의 형태 및 주변의 도로 등은 현재까지도 거의 유지되고 있으나, 국산자동차회사 사택부지의 경우 1990년대 이후 멸실이 차츰 진행되었고, 디젤자동차회사 사택 부지의 경우 2000년대까지 일부 변형은 있었으나 대부분 잔존하였는데, 2010년대에 들어와서 전부 멸실되었다. 현재 남아 있는 디젤자동차회사 사택은 없으며, 국산자동차회사 사택의 경우 3개호 정도가 남아 있긴 하나 변형이 심하여 원형을 알아보기는 어려운 상황이다.



❖ 1944년 당시 국산자동차 공장, 도쿄자동차 공장 및 사택의 위치
(출처: 「경기도 공업용지조성비 기체 및 계속비 변경의 건」(1944.01.07.)(국가기록원, CJA0003722))



❖ 1954년 항공사진에서 보이는 국산자동차회사 및 디젤자동차회사 사택(출처: 인천광역시 지도포털)



❖ 1960년대 지도에서 보는 국산자동차회사 및 디젤자동차 회사 사택 부근



❖ 1970년대 지도에서 보는 국산자동차회사 및 디젤자동차 회사 사택 부근회사 사택 부근



❖ 1986년 항공사진에서 보는 국산자동차회사 및 디젤자동차 회사사택 부근(왼쪽이 국산자동차회사 주택, 오른쪽이 디젤자동차회사 주택)



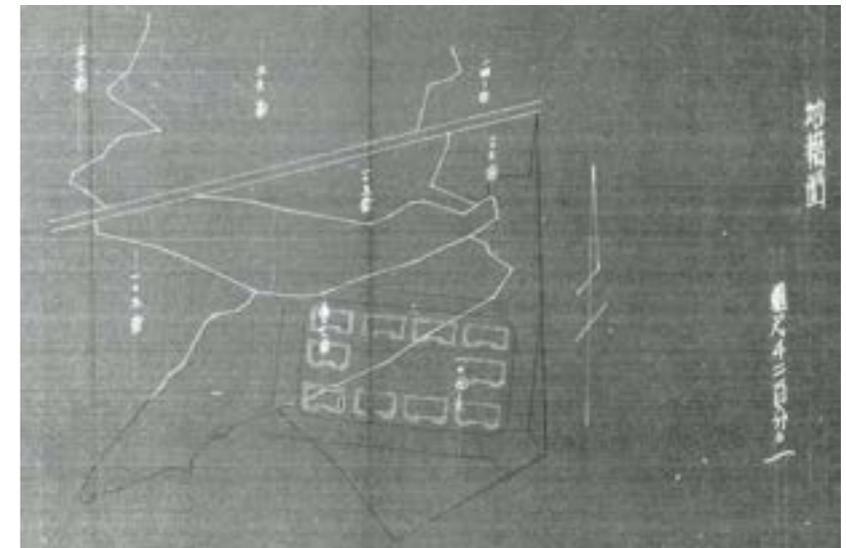
❖ 국산자동차회사 및 디젤자동차회사의 노무자 주택 일대 건물의 준공연대 분포(왼쪽이 국산자동차회사 주택, 오른쪽이 디젤자동차회사 주택)

3) 국산자동차 사택의 특징 및 현황

국산자동차는 공장 건설과 함께 노무자 주택의 건설을 추진하였다. 국산자동차회사에서 경기도에 1941년 5월 26일 제출한 「工作物並土地形質變更許可申請書」에는 경인시 가지계획토지구획정리구역 내 인천부 소화정 107, 109-6번지에 노무자 주택 건축 및 부지 조성을 청하는 내용을 확인해 볼 수 있다. 이 신청서에 첨부된 도면(그림 <「工作物並土地形質變更許可申請書」(1941.5.26.)에 첨부된 국산자동차회사 노무자 주택 계획도> 참조)을 살펴보면, 국산자동차 노무자 주택이 위치한 장방형의 블록은 동·서·남측의 8m

도로와 북측의 6m도로로 둘러싸여 있으며 모서리는 가각전제가 된 토지구획정리에 의해 만들어진 블록의 형태이다. 블록 내에 노무자 주택은 2호 연립으로 추정되는 주택이 남향으로 4개씩 3열이 배치되어 있으며 중심부는 공지로 처리되어 총 10개동이 계획되어 있음을 알 수 있다. 그러나 1947년의 항공사진에서는 공지에도 2동의 주택이 채워져 있으며, 1941년 당시 계획한 블록의 남서쪽에 같은 유형의 주택이 3동 더 건축되었음을 알 수 있다.

현재도 국산자동차 노무자 주택이 계획된 블록의 형태와 주변 도로는 거의 그대로 남아 있으나 북측 도로의 경우 확장되었음을 알 수 있다. 현재는 406-21·22번지에 남아 있는 주택만이 1941년 건축한 국산자동차 노무자 주택인 것으로 추정되나 이마저도 증축과 변형이 심해 원형을 알아보기 쉽지 않다. 또한 401-19번지 주택 역시 1947년 항공 사진에 나타난 주택으로 추정되나 이 주택 역시 변형이 심한 상황이다. 406-21·22, 401-19번지 주택의 건축면적은 모두 53㎡으로 약 16평 정도의 규모이다. 주택의 전체적인 형태나 면적으로 미루어보아 노무자 주택 세대형(15평)의 표준설계를 적용하였을 가능성도 있으나 아직 실측 조사가 진행되지 않아 정확한 판단은 어려운 상황이다.



❖ 「工作物並土地形質變更許可申請書」(1941.5.26.)에 첨부된 국산자동차회사 노무자 주택 계획도



❖ 부평동 406-21번지 주택



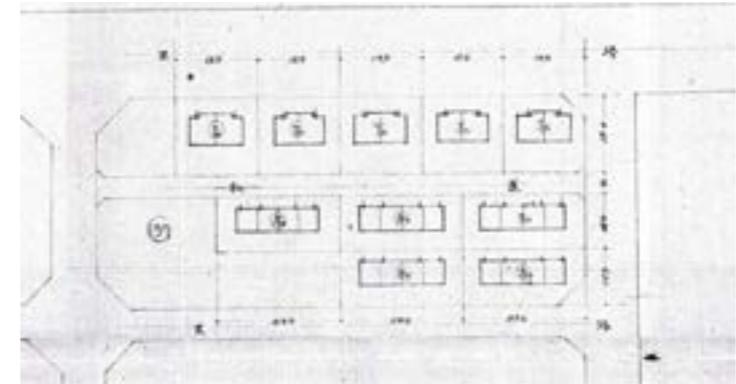
❖ 부평동 406-22번지 주택

4) 디젤자동차 사택의 특징 및 현황

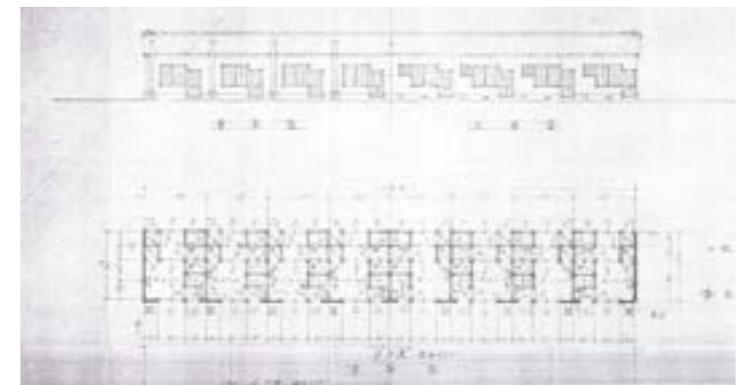
디젤자동차주식회사는 1944년 6월 29일 소화토지구획정리지구 내 가구 137호에 사택 건축 허가를 신청하였다. 신축공사는 7월 1일에 착수하여 10월 30일에 완료할 예정으로 허가를 얻은 후 바로 공사를 시작하여 3개월간 시행할 예정이었다. 국산자동차주식회사의 사택 건설 신청서에는 노무자 주택이라는 용어가 사용된 반면, 디젤자동차주식회사 사택 건설 당시에는 사택이라는 용어가 사용되었다. 또한 국산자동차주식회사의 경우 토지구획정리사업이 아직 이루어지기 이전으로, 토지 형질 변경을 함께 신청한 것에 반해 디젤자동차주식회사는 이미 구획정리가 끝난 가구에 사택만 신축하는 형식으로 신청서가 작성되었다.

디젤자동차주식회사 사택에서는 조선주택영단의 '丁'형과 '戊'형 평면을 사용하였는데, 이는 주택영단이 1942년 설립된 이후였기에 가능한 일이었다. 디젤자동차 사택은 북측에 '丁'형 평면의 2호 연립사택 5동, 남측에 '戊'형 평면의 4호 연립사택 5동이 2열로 배치되었다.

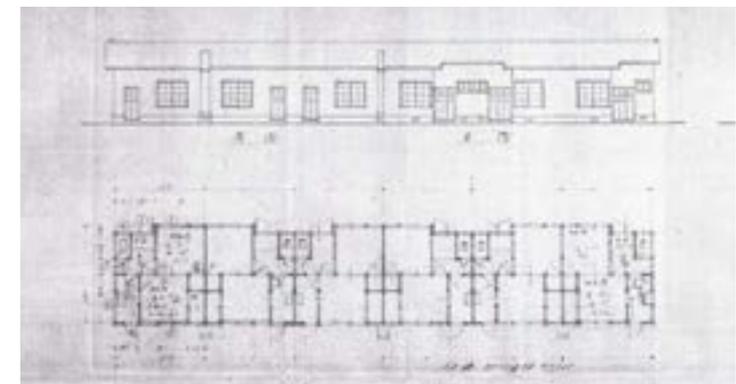
'丁'형 평면은 2개호 연립이 기본 단위가 되는 평면으로, 8평 규모로 북측 단부에 현관과 변소가 있고, 현관은 남쪽의 부엌과 연결된다. 그 옆으로는 4.5조(疊) 규모의 다다미방이 남측으로 하나, 북측으로 하나 있는 구조이다. 6평 규모의 '戊'형 평면은 북서측의 현관을 통해 진입하면 바로 옆에 2조(疊) 규모의 다다미방이 있고 남측으로는 온돌방과 부엌이 있고, 부엌의 북측에는 변소가 있는 구조이다. 디젤자동차주식회사 사택은 2014년 무렵만 해도 무형 평면의 4호 사택이 2동 남아 있었으나 현재는 모두 멸실된 상황이다.



❖ 「工作物許可申請書」(1944.6.29.)에 첨부된 디젤자동차회사 사택 배치도



❖ 「工作物許可申請書」(1944.6.29.)에 첨부된 '戊'자형 주택의 평면도와 입면도



❖ 「工作物許可申請書」(1944.06.29.)에 첨부된 '丁'자형 평면 주택의 평면도와 입면도

1. 형성 배경

1939년 히로나카상공, 국산자동차공업, 도쿄자동차공업 등 부평에 공장 20여 개소가 설립된 이후 부평 지역의 인구 증가의 속도도 빨라져서 1940년 1월에서 3월까지 3개월 동안 인천 소화정(현 부평동) 인구가 약 6,000명 늘었으며 부평 전역에서도 한 달에 7,000~8,000명씩 인구가 증가하였다. 그러나 주택지 등 기반시설이 갖추어지지 않은 상황에서 공장들이 먼저 들어서게 됨에 따라 부평에 몰려든 노무자들을 수용할 주택은 부족한 상황이었다. 이에 조선총독부에서는 군수산업체에 노무자 주택 건설을 지시하여 사택으로서의 노무자 주택들이 건설되기도 하였고, 민간기업에서 노무자를 대상으로 한 주택지를 개발하여 분양하기도 하였으나 여전히 그 수는 부족한 상황이었다. 이 같은 상황에서 1941년 조선주택영단이 설립되면서 본격적으로 조선주택영단에 의해 부평의



❖ 산곡동 영단주택의 전경(사진 상단)과 에스컴 시티(하단 굴뚝 건물측)(출처 : 부평역사박물관)

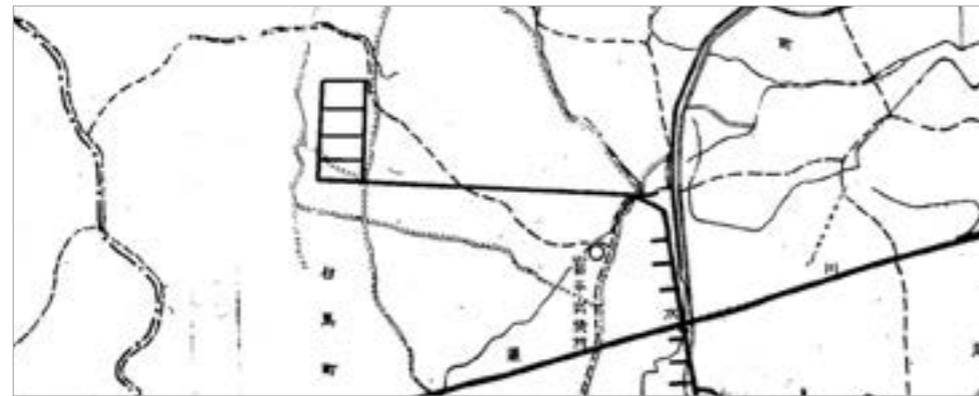
노무자 주택 공급이 이루어지게 되었다. 조선주택영단은 설립 초기에는 서민층을 위한 20평 이하의 일반주택 공급을 목적으로 하였으나, 1944년 이후에는 중요 산업 관련 노무자 주택의 건설로 그 방향을 전환하였다. 부평에서 조선주택영단이 소유한 주택지는 백마장 영단주택이라 알려진, 산곡동에 위치한 조병창 노무자들의 주택 1,000여 호였는데, 이곳은 1940년 경인기업에서 건설을 시작하여 1943년 조선주택영단에 매각한 경인기업주택(구 사택)과 1944년 조선주택영단에서 직접 건설한 영단주택(신 사택)으로 나누어진다.

2. 산곡동 노무자 주택의 형성과 변화

1) 경인기업 주택(구 사택)

부평에 위치한 인천육군조병창 제1제조소는 1939년 일본군 제20사단이 관할하던 부평연습장 70만 8,000여 평을 우선 이관받기로 하고 인접한 토지들을 매수하기 시작하였다. 1939년 9월 1일 매수 예정 토지는 산곡리 및 대정리 일대 약 43만 평으로, 부평 연습장의 동측으로 약 24만 평, 북측으로 약 15만 평, 남측으로 약 4만 평이었다. 인천 조병창은 동쪽은 원통천, 서쪽 함봉산 산줄기, 남쪽 경인선 철도, 북쪽은 백마장 입구에서 관동도로를 경계로 한 부지를 수용한 부지에 1940년 6월부터 건설을 시작하여 1941년 5월 5일 개창식을 가졌다. 당시 공사는 일본 건설업체인 다마모구미(玉藻組), 다다구미(多田組), 간토구미(關東組), 하자마구미(間組), 시미즈구미(清水組) 5개 업체에서 담당하였으며, 이 공사에 필요한 노동력은 인근의 경기도 김포와 강화를 비롯하여, 조선의 전 지역에서 시·군 단위의 근로보국대 형식으로 청장년들을 동원하여 투입하였다. 1940년 조병창의 건설이 본격화됨에 따라 전 상공회의소 소장이었던 가다(賀田直治)와 경성부 의원 조병상(曹秉相) 등 30여명은 1940년 7월 18일 경인기업주식회사를 설립하였다. 경인기업주식회사는 공장 직공 주택 4,500호와 일반 주택 240호를 건립할 계획이었는데, 경기도에서도 이 계획을 후원하며 주택에 필요한 공업용수도 등 건설계획을 구상하였다. 우선 자본금 200만 원으로 부평 공업지구 내 토지 2만 평을 분양받아 직공주택 500

호를 1940년대 안에 건축, 경영하기로 하고, 1943년까지 4,500호의 주택을 건설할 계획이었다. 경인기업주식회사의 본점은 경성부 관훈정 130번지에 있었으며, 상무이사에 마장오랑(馬場五郎), 박흥식(朴興植), 하산병학(夏山秉學), 송산상옥(松山相玉), 김전국본(金田國本), 이용신(李容愼), 이동영선(伊東永善), 양견인시(梁見寅市), 김영태려(金永泰勵), 부목용균(富木容均), 상임감사역에 오촌승우(梧村升雨), 감사에 김성호(金聖浩) 등이 임명되었다. 총 주식 수는 4만 주인데 1,000주 이상의 주식을 소유한 이들로 조병상을 비롯해 박용균(朴容均), 박영근(朴寧根), 박흥식(朴興植), 박기효(朴基孝), 방의석(方義錫), 이용신(李容愼), 조병학(曹秉學), 최창학(崔昌學), 김종선(金鍾善) 등이 있었다.



❖ 1942년 당시 산곡동 경인기업 주택 부지로 인입되는 배수간선부설계획[출처: 「인천부부평지내배수간선부설공사비계속비설정의건(인천부회회의록도면첨부)」(1942.03.01.)(국가기록원, CJA0003613)]

1940년 2월 조선총독부 주택대책위원회에서는 주택 건설 및 공급을 조성하기 위한 근본 방침 중 하나로 노무자 주택 건설 자금으로 저리자금을 융통할 수 있는 방침을 세웠는데, 경인기업주식회사 역시 이 방침에 따라 저리자금을 융자하여 주택 사업을 시행하였다. 광복 후 반민특위(반민족행위특별조사위원회) 조사 당시 경인기업주식회사의 조병상은 조선총독부의 저리자금을 융자하여 조선인용 소형 주택 1,000여 호를 신축하던 중 공사가 70% 정도 진행된 상황에서 저리자금 융통을 청구하였으나 허가를 받지 못하여 자금난에 처하게 되었다고 밝히고 있다. 결국 1943년 조선주택영단에서는 경인

기업회사가 건설한 주택과 토지를 일괄 매입하였고, 이후 이곳은 조병창 노무자들의 집단거주지가 되었다. 1944년 12월 29일에는 기존의 백마정(白馬町) 제1정회(町會)와 경인기업 주택 정연맹(町聯盟)이 합병하여 조병창 서무국이 관리하는 철마대 자치회를 결성하였다. 따라서 경인기업 주택이 전체적으로 조병창 노무자 주택이 된 것은 조선주택영단으로 이관된 1943년 이후의 일이었다. 경인기업사택으로 건립된 구 사택은 약 704개로 조병상이 언급한 주택 1,000호의 70% 정도의 수량이다. 즉 조병상의 언급에서 공사가 70% 정도 진행된 상황이란 전체 1,000호 가운데 700여 호의 건설이 완료된 시점이라고 해석할 수 있는 부분이다. 경인기업에서 건설한 8개 가구, 704개의 주택은 조선주택영단의 소유이자 조병창 서무국의 관리 하에 있는 조병창 노무자 주택으로 1945년 해방까지 사용되었다.

2) 연립형 영단주택(신사택)

1943년 경인기업 주택을 매입한 조선주택영단은 1944년 경인기업 주택의 북측에 노무자용 연립주택을 추가적으로 건립하였다. 1941년 7월 설립된 조선주택영단은 설립 초기에는 노무자 뿐 아니라 일반 서민의 주택 공급을 위해 20평 이하 규모의 5개 표준형(갑형(20평), 을형(15평), 병형(10평), 정형(8평), 무형(6평)) 주택을 공급하고자 하여 1942년 말까지 서울의 번대방정, 도림정, 상도정에 1,100호, 평양의 울리와 당산정에 600호, 청진의 반죽정 및 동수남정에 400호를 건설하였다. 조선주택영단의 표준형 주택 중 갑, 을, 병 형은 일반 서민형, 정형과 무형은 노무자용 주택으로 계획되었으며, 갑, 을형은 분양형, 병 이하의 주택은 임대형이었다. 1941년 당시 서울, 평양, 청진의 영단주택 건설계획에는 을형이 가장 많은 수를 차지하긴 하나 대부분 비슷한 규모로 계획되었으나, 1944년 조선주택영단의 사업이 군수산업의 노무자들을 위한 사업으로 전환되면서 노무자 주택 유형인 정형과 무형 주택 건설이 주가 되었다.

1944년 8월 25일자 『매일신보』기사에 따르면, 주택영단은 부평 산곡동에 총 500호의 노무자 주택을 2년에 걸쳐 건설하고자 하였다. 우선적으로 1944년 8월 정지(整地) 공사를 끝내고 10월에 214호 주택을 준공할 예정이었다. 실제로 건설된 영단주택은 6호 연립주택 36개동으로 총 216호의 노무자 주택이 건설되었다.

3) 해방 이후의 변화

해방 이후 인천육군조병창 본부와 제1제조소 일대는 미군이 접수하여 1950년 6월 26일까지 미군기지로 사용하였다. 6·25전쟁 발발 후 7월 4일 북한군이 인천에 들어왔으나 1950년 9월 15일 인천상륙작전의 성공과 함께 다시 미군이 돌아와 애스컴(ASCOM, 미군수지원사령부) 기지로 사용하였다. 조선주택영단의 소유였던 산곡동 주택지는 1945년부터 1973년 애스컴 해체까지 조병창 노무자 대신 애스컴에 근무하는 한국인 종업원들의 거주지가 되었다. 1941년부터 73년을 이곳에서 거주한 홍성일의 남편 최중욱은 조병창에서 근무하게 되며 1941년 경인기업주택에 살게 되었는데, 해방 이후에는 미군기지의 기술자로 일하면서 계속 이곳에 거주하였다고 한다. 해방 이후 산곡동 노무자 주택은 대한주택영단이 관리하게 되었으며 1954년 개인에게 주택을 분양하고 1962년 토지를 불하하였다. 이것은 홍성일이 보관하고 있던 「주택분양계약증서(住宅分讓契約證書)」(1954), 「토지불하계약서(土地拂下契約書)」(1961), 「등기권리증(登記權利證)」(1962) 등을 통해 확인해 볼 수 있다. 즉, 6·25전쟁 이후 주택분양권이, 1960년대 초반 토지소유권이 개인에게 이전된 것이다.

캠프 그랜트와 캠프 아담스, 그리고 활주로로 둘러싸인 산곡동 노무자 주택에는 애스컴의 한국인 근로자들이 주로 살았지만, 대부분 방 하나에 세를 놓아 소위 ‘양색시’라

하는 기지촌 여성들이 주로 거주하였다. 1973년 애스컴의 해체 이후에는 애스컴 관련 근로자들이나 기지촌 여성들이 떠나가고 대우자동차와 한국베아링에서 일하는 공장 근로자들이 살기 시작하였다. 또한 인근에 있던 공수부대에 근무하는 군인 및 그 가족도 거주하였다.

현재도 당시 건축된 주택들은 증축과 변형을 거듭하면서 많은 수가 남아 있다. 다음의 그림에서 현재 이 지역 건축물의 승인 연대 분포도를 보면, 이 지역 대부분의 집들의 승인 연대가 ‘알 수 없음’으로 되어 있는 것을 발견할 수 있다. 이 지역에서 가장 승인 연대가 빠른 주택은 경인기업 주택 중 하나인 87-491번지 주택으로, 1954년 10월 18일이 승인날짜이다. 이는 1954년 대한주택영단(조선주택영단)에서 개인에게 주택을 분양한 시기라 할 수 있다. 산곡동에서는 2000년 재개발추진위원회가 운영되고, 2003년 재개발조합이 설립되면서 재개발 붐이 일어났으나 오랜 시간 재개발이 지체되었다. 그러나 2010년 산곡도시환경정비사업조합이 결성되며 다시 재개발이 추진되어 산곡동 87번지 일원은 재개발 예정구역으로 지정되었다. 최근의 보도에 따르면 산곡재개발정비사업조합이 2019년 4월 사업인가허가를 제출함에 따라 2022년까지 관리처분인가를 마치고 전부 철거될 예정이다.



❖ 주택분양계약서(1954)
(출처 : 부평역사박물관)



❖ 토지불하계약서(1961)
(출처 : 부평역사박물관)



❖ 산곡동 노무자 주택 일대 건물의 준공연대 분포

4) 산곡동 노무자 주택의 배치



❖ 1944년 1월 작성된 도면에서 발견되는 산곡동 노무자 주택의 위치(경인기업회사라고 표기되어 있다)
[출처: 「경기도 공업용지조성비 기재 및 계속비 변경의 건」(1944.01.07.)(국가기록원, CJA0003722)]

산곡동 노무자 주택은 경인기업주식회사에서 1941년 건설한 경인기업 주택과 조선주택영단이 1944년 건설한 영단주택으로 구분되는데, 이 주택지는 조병창 노무자들이 주로 거주하였으며 1944년 이후 조병창에서 관리하였으므로 조병창 사택이라 불렸다. 한옥형의 경인기업 주택은 구 사택, 영단에서 건설한 6호 연립주택은 신 사택으로 불렸다. 편의상 이 글에서도 이후 경인기업이 건설한 주택을 구 사택, 조선주택영단이 건설한 주택을 신 사택으로 칭하도록 한다. 1943년 조선주택영단에서 경인기업 주택을 매입할 당시 경인기업이 공사 중이던 토지와 주택을 모두 매입한 것이므로 1944년 건설된 영단주택 역시 경인기업 주택이 주택 건설을 예정한 부지였을 것으로 판단된다. 1944년 1월 경기도 공업용지 조성관련 도면에 ‘경인기업주식회사’라 쓰여 있는 부지에는 동서

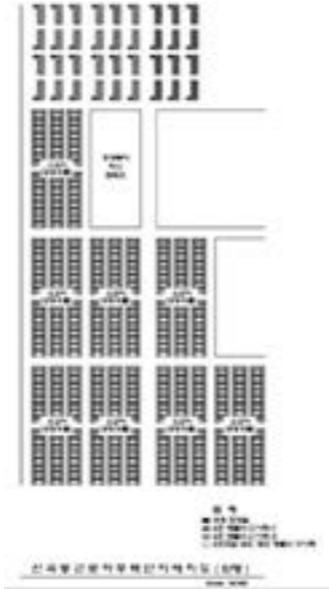
방향으로 6열, 남북 방향으로 4행 총 24개의 가구가 형성되어 있음이 확인되는데, 이 중 경인기업주식회사가 건설한 구 사택지는 남쪽 가장 끝행으로부터 3행, 동측으로부터 세 번째 열부터 여섯 번째 열에 해당하는 영역이다. 조선주택영단이 건설한 신 사택지는 가장 북쪽 행의 4개 열을 차지하였다.

일본에서 영단주택은 토지구획정리에 의한 일정한 폭의 도로로 구획되는 가구로 이루어진 부지에, 광장과 녹지 및 후생시설들을 위한 공지를 포함하는 주택단지로 계획되었다. 하지만 전시체제하 조선에서는 그와 같은 성격의 일부만 반영되어 토지구획정리를 통한 도로의 폭 확보와 가구 구성은 동일하지만 후생시설이나 광장, 녹지 등을 구성하는 데에 있어서는 한계가 있었다. 산곡동 노무자 주택지의 경우에도 경인기업이 건축한 한옥형 8개 가구와 조선주택영단에서 건축한 3개의 가구 사이에 학교와 후생시설, 공동숙박소 등을 위한 1개의 가구가 계획되어 있었으나, 실제로 학교가 이곳에 설치된 것은 한국전쟁 이후의 일이었다. 이곳에 있었던 공용 시설은 구 사택부지의 공동우물과 신 사택부지의 공동화장실이 전부였다. 상수도가 부설되지 않았던 산곡동 주택지에서는 우물을 이용할 수밖에 없었고, 따라서 구 사택부지의 각 가구 가운데에는 우물이 있는 공지가 계획되었다. 구 사택부지의 가구는 남북 112m, 동서 48m, 넓이 1,622.5평의 규모로 가운데에는 공동우물과 세탁장이 있는 70평의 공지가 있었다. 신 사택지의 가구는 구 사택지와 동서 길이는 같으나 남북 길이가 24m 짧은 88m로 전체 넓이는 1,280평 규모였다. 신 사택지에는 각 호에 화장실이 없어 연립주택의 1동마다 공동화장실이 설치되었으며 구 사택지와 달리 가구 내 공지는 별도로 설치되지 않았다. 구 사택지의 한 가구는 내부에서 6개의 단위로 나누어지는데, 이 6개의 단위는 3~4m 정도의 소로로 구획되며, 각 단위는 14~15개의 주호로 구성된다. 신 사택지의 경우 한 가구당 6동의 6호 연립주택이 위치하였는데, 각 동의 서쪽 단부에는 공동화장실이 있었다.

5) 산곡동 노무자 주택의 건축적 특징 및 현황

(1) 'ㄱ'자 한옥형 연립주택(구 사택)

먼저 경인기업이 건축한 708호의 주택은 단독 세대형 주택으로 'ㄱ'자형 한옥이다. 2014년 부평역사박물관이 실측한 도면 자료를 살펴보면, 경인기업이 건설한 한옥형 주택은 약 13.8평의 거의 정방형에 가까운 필지에 약 6.25평 규모의 'ㄱ'자형의 한옥이 배치된 형태로 건폐율은 45%를 차지한다. 도로면에 면한 주출 입구는 부지의 남쪽에 나 있고, 모서리에 위치한 부역을 중심으로 문간방과 안방이 ㄱ자형으로 배치되어 있다. 안방-부엌-건넌방으로 이루어진 주생활 공간인 본체의 규모는 남북으로 약 4.2m(2칸), 동서로 약 5.3m(2.5칸)으로 전체 3.5칸의 소규모 주택이다. (1칸은 7자(2.1m)×7자(2.1m)의 크기) 화장실은 주출입구의 남쪽에 위치하여 주생활 공간과 분리되어 있으며, 작은 규모의 안마당은 동서로 인접한 주호와 낮은 높이의 담장으로 구획되어 있다. 남측 및 북측의 벽체는 남북으로 인접한 주호와 합벽을 이루고 있어 최대한 경제적으로 주택을 건설하였음을 알 수 있다. 구 사택의 구조는 대부분 한옥 목구조로 초석 위에 기둥을 세우고 보를 설치하였으며, 벽은 짚 또는 대나무로 엮은 후 흙반죽을 한 심벽으로 만들어졌다. 지붕은 서까래 위에 시멘트기와를 사용하였다.



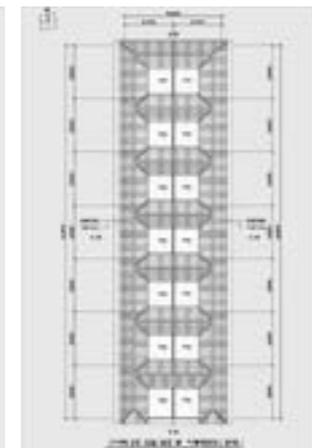
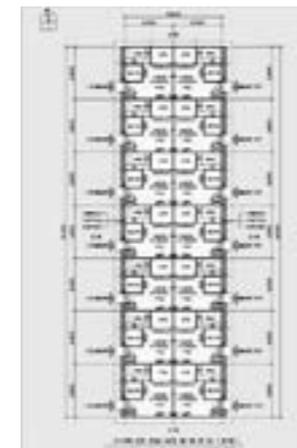
❖ 1967년 항공사진으로 보는 산곡동 노동자주택
(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)

❖ 산곡동 노무자 주택 배치(원형)(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)



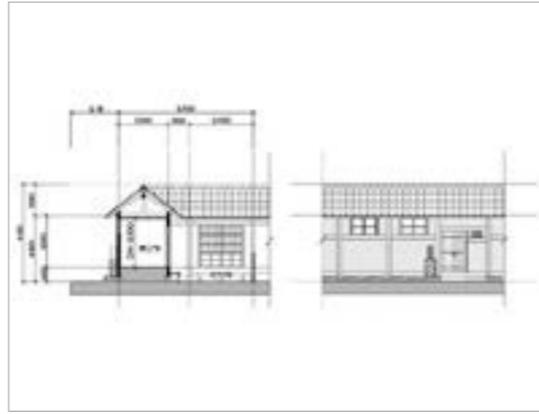
❖ 경인기업 주택(구 사택)의 ब्ल럭 구성
(출처 : 토미이 마사노리, 『곤와 지로(今和次郎)의 한반도 여행』, 『建築』51(7), 2007)

❖ 구 사택지 공지(우물터) 모습



❖ 구 사택지 14호 연립 'ㄱ'자형 원형 평면도(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)

❖ 구 사택지 14호 연립 'ㄱ'자형 주택 지붕 평면도(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)



❖ 'ㄱ'자형 주택 단위 주호의 평면(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)

❖ 'ㄱ'자형 주택 단위 주호의 단면도 및 정면도(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)

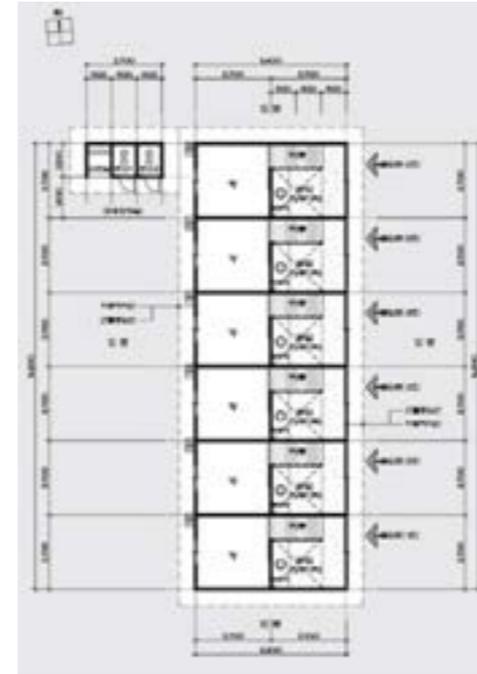


❖ 'ㄱ'자 한옥형 연립주택(구 사택)

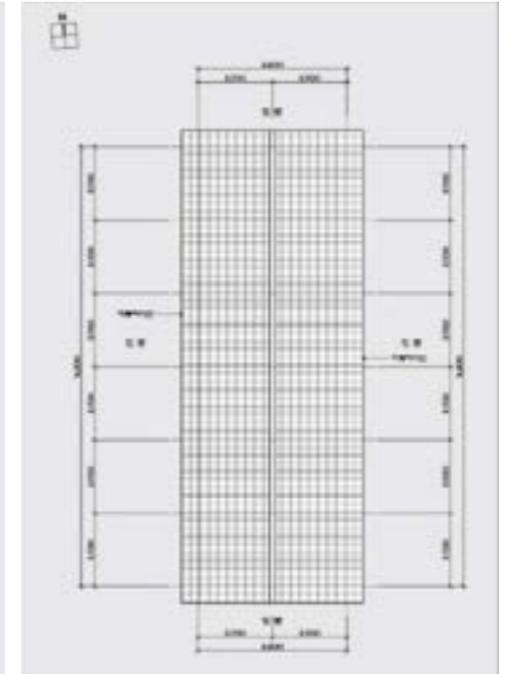


(2) 6호 '나가야'형 연립주택(신 사택)

조선주택영단이 건축한 216호의 신 사택은 '나가야(長屋)' 형태의 6호 연립주택이다. 이 주택은 1944년 조선주택영단의 사업 목적이 일반 서민 및 노무자를 위한 주택 공급에서 특수 산업, 즉 군수 산업 노무자를 위한 주택 공급으로 성격이 변경된 이후 건설된 것으로, 이전의 영단주택 표준형이 아닌 전시체제 하의 소규모 주택으로 계획되었다. 신 사택지의 단위 주호는 약 4평 규모로 가장 동측 가구의 단위 주호는 14.58㎡(4.4평),

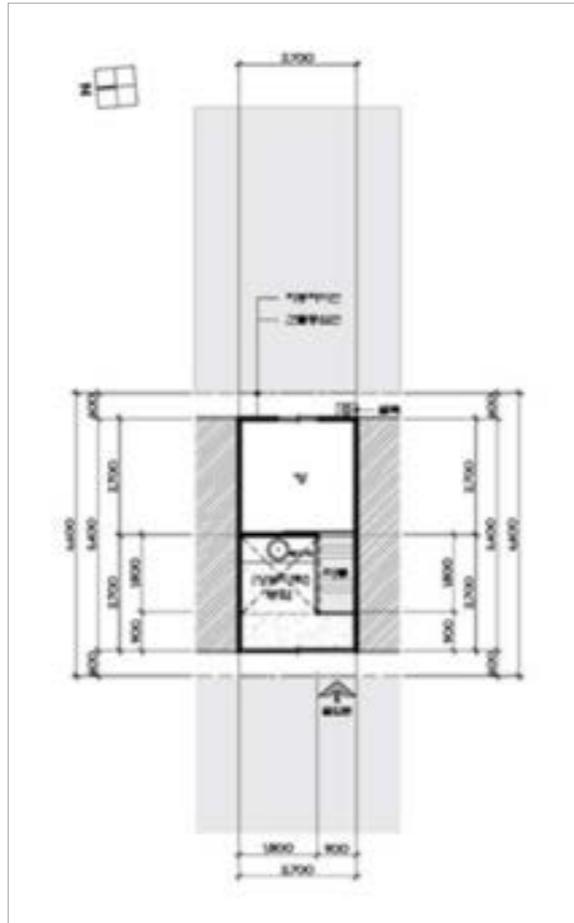


❖ 신 사택지 6호 연립주택의 원형 평면도(출처 : 『부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)



❖ 신 사택지 6호 연립주택의 지붕 평면도(출처 : 『부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)

나머지 두 가구의 단위 주호는 12.96㎡(3.9평)으로 전시형 소형 주택 중 공업지역의 공원주택 규모에 해당한다. 평면의 구조는 매우 단순하여, 서측의 출입구를 통해 들어오면 아궁이가 있는 부엌이 있고, 부엌 옆으로 설치된 마루를 따라 방으로 들어오게 되어 있다. 남북 방향의 단변의 길이는 2.7m에 불과하며 동서 방향의 장변의 길이 역시 4.8m에 불과하다. 이 주택은 6평 규모인 히로나카상공 연립주택보다도 더 작은 규모로 전시체제 하 열악했던 주택 상황을 반영하고 있다.



❖ 신 사택 단위 주호 평면도(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014)

산곡동 노무자 주택은 4~6평 규모의 소형 주택으로 공간의 협소함으로 인해 해방 이후 증축이 계속하여 이루어졌다. 구 사택지의 경우 기존의 3~4m 정도였던 주호 사이 도로는 양측의 주택들이 불법 증축을 거듭하며 약 2m폭으로 줄어들었고, 마당으로도 부속 공간들이 증축되면서 안마당이 거의 남지 않게 된 주택들도 있다. 합벽으로 이어진 동서 방향의 두 세대를 합쳐서 한 가구가 사용하기도 하였고, 드물지만 남북 방향으로 두 세대를 합쳐 사용하는 경우도 있었다. 에스컴이 있던 당시에는 에스컴과 관련된 사람들이 몰려들면서 문간방을 따로 세를 주기도 하였다. 도로측으로 증축되면서 대문은 사라지고 현관을 두어 도로에서 바로 실내 공간으로 진입하게 된 경우가 대부분이었으며, 화장실과 부엌은 대부분 현대식으로 개조되었다. 신 사택의 경우 매우 협소한 면적의 주택이 외부공간도 없이 바로 옆 세대와 연결되는 구조였기 때문에, 도로 방향으로 증축되는 한편 인접한 세대와 연결하여 사용하는 경우가 다수 나타났다. 대부분의 세대가 원형에 비해 2배에 가까운 면적으로 증축되며 동서 방향으로 긴 평면의 형태를 하게 되자, 채광을 위해 천창을 두거나 안마당을 두는 경우가 생겨났다. 6개의 단위 주호가 함께 사용하던 공동 화장실은 거의 멸실되었으며 대신하여 각 주호에 내부 화장실을 설치하였다.

| 제4절 | 관사와 부영주택

1. 철도 관사

1) 형성 배경

부평역은 1899년 경인철도 개통 당시 영업을 시작하였으나 부평은 1930년대 중반까지 한적한 농촌에 지나지 않았으며 부평역 역시 당시 경인선 중 유일하게 전기가 들어오지 않는 역사였다. 그러나 1934년 부평역을 신축하면서 전기가 가설되었고 1938년 히로나카상공 공장의 신축 이후 부평 일대에 공장이 다수 들어서고 공장에서 일하는 노무자들의 급증으로 인구가 늘게 되면서 1930년대 후반 부평역 일대도 크게 변화하였다.



❖ 6호 '나가야'형 연립주택(신 사택)

1940년에는 부평역 앞소화정 토지구획정리지구에는 극장이 생기기도 하였고 우편소 및 조선은행과 금융조합의 출장소가 설치되었다. 1937년에는 경인선이 복선화되었으며, 1938년에는 부평과 김포 간 사설철도가 계획되기도 하였다. 1940년에는 부평역 이용객이 1일 평균 2,000여 명에 이르자 화물과 승객 모두를 수용하기에 역이 협소해져 네 배로 규모를 늘리는 개축을 진행하기로 하였다. 부평역이 확대됨에 따라 부평역 소속 직원의 관등도 올라가 1939년까지 부평역 소속 직원의 최고 관등은 5등 서기(書記)였으나, 1939년 이후에는 3등 서기로 변경되었다. 1930년 1명뿐이었던 부평역 소속직원은 1935년 이후 2명으로 늘었으며, 1940년 당시에는 부평역에 4등 서기와 6등 서기가 각 1명씩 2명 근무하였다. 철도 관사는 부평역의 확장 이후 건축된 것으로 추정된다.

2) 부평역 철도 관사의 특징과 가치

부평역 철도 관사는 부평역의 배후, 즉 부평역의 남쪽에 2호 연립의 7등 관사 16동(32호)로 건설되었다. 일반적으로 7등 관사는 판임관(判任官)이나 고원(雇員)급의 관사로, 철도의 경우 주로 주임, 부역장, 선로장이 거주하였다. 7등 관사는 16평 혹은 20평 규모의 주호가 2개 연결된 2호 관사로, 8조, 6조, 4조반 크기의 방이 세 개 있는 유형과 6조 크기의 방이 2개, 4조반 크기의 방이 하나인 유형으로 구분할 수 있다. 방은 기본적으로는 다다미방이며, 경우에 따라 남측의 6조 방 하나가 온돌인 경우도 있으며 중복도를 기준으로 공간이 남북으로 구분되어 있다. 북측 입구로 들어오면 양옆으로 방이 있고, 중복도 아래로 화장실과 욕실, 부엌이 위치하는 구조가 기본 평면형이다. 방에는 ‘오시이레(押入れ, 붙박이장)’가 기본적으로 갖춰져 있으며, 북측의 8조 혹은 6조 방에는 ‘도코노마(床の間)’가 설치되어 있다.¹¹

부평역 철도 관사가 건설될 당시 철도 관사 주변은 대부분 논밭이었으나, 1960~1970년대에 들어 주변에도 연립주택 등의 건물들이 들어섰다. 철도 관사는 1986년에만 해도 16개동의 일부 주호만 멸실되었을 뿐 대부분의 관사가 남아 있었으나 1980년대 후반 이후 급격하게 다세대 주택들이 들어서면서 철도 관사는 대부분 멸실되었다. 현재 남

아 있는 부평역 철도 관사는 2호 연립 중 하나만 남아 있는 두 동으로, 부평동 697-22번지 관사의 경우 현재도 주거로 사용 중이지만, 725-9번지 관사는 상점으로 사용 중이다. 725-9번지 관사는 내부는 크게 변형되었지만 외형은 비교적 원형을 잘 보존하고 있다. 벽체는 시멘트 모르타르로 마감 후 페인트칠을 하였으며, 지붕은 시멘트기와가 올려져 있고 측면에는 환기창이 남아 있다. 697-22번지 관사는 해방 이후 계속 주택으로 사용하면서 외부 재료는 벽돌로 교체되었고, 지붕 역시 개량되었다. 내부 공간 역시 일부 증·개축이 있었으나 비교적 원래의 공간 구조와 내부 미닫이문 등의 창호가 잘 남아 있는 편이다. 기본적으로 이 주택은 철도 관사 7등급 관사의 표준형 평면 형태를 다다미였던 방들은 전부 온돌로 개조되었으며 부엌을 개조하여 거실로 사용하며, 화장실과 욕실이 있던 곳을 주방으로 사용하고 있다. 화장실과 욕실은 건물의 측면을 확장한 부분에 별도로 설치하였고, 북측으로도 확장하여 방의 면적을 넓혔다. 창고가 있던 마당에는 별채를 추가로 건설하였다.¹²



❖ 1947년 항공사진에서 보이는 부평역 철도 관사



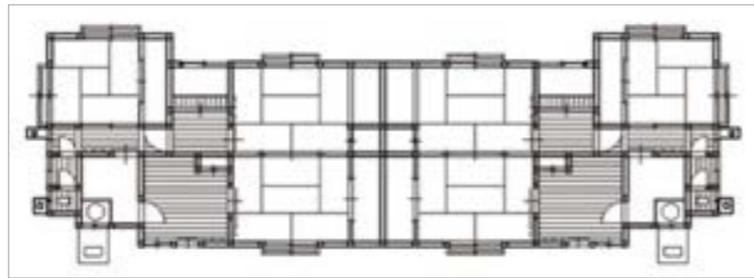
❖ 1986년 항공사진에서 보이는 부평역 철도 관사

11 布野修司·韓三建·朴重信·趙聖民, 『韓國近代都市景觀の形成』, 京都大學學術出版會, 2010, 345~350쪽.

12 인천광역시립박물관, 『인천 근현대주거문화 관영주택과 사택』, 인천광역시립박물관, 2014, 24쪽.



❖ 부평역 철도 관사 주변 일대의 건물의 준공년대 분포



❖ 7등 관사 표준형 평면



❖ 부평동 697-22번지 관사



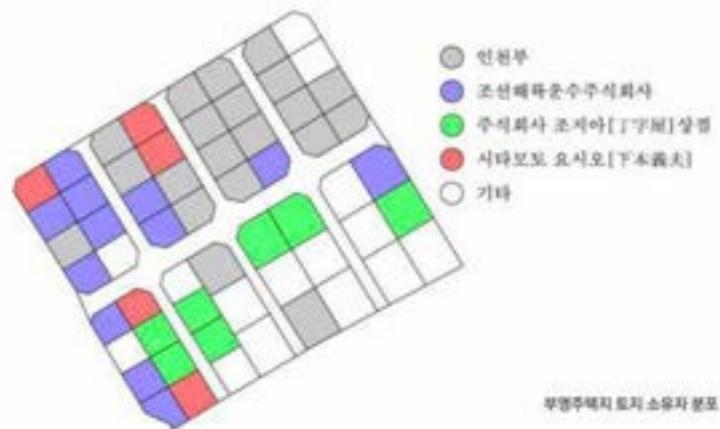
❖ 부평동 725-9번지 관사

2. 부영주택

1) 형성 배경

한편 히로나카상공(미쓰비시제강) 사택 남측인 대정리 756-18·19번지는 1941년 말 인천부가 매입하여 59호의 부영주택을 신축하였다. 부영주택은 1920년대 주택난이 심화되자 부(府)나 읍(邑) 등 지방관청에서 주로 도시빈민들에게 공급하기 위해 건축한 주택으로, 경성, 부산, 대구, 순천 등에서 부영주택 혹은 읍영주택(邑營住宅) 등으로 불리었다. 인천부에서는 1930년대 후반 대규모 공장들이 들어서며 인구가 급증하게 됨에 따라 주택난이 심화되자 1939년 논의를 시작하여 1940년 도산정(현 도원동)에 도산주택(桃山住宅)이라는 이름의 부영주택을 처음으로 건설하였다. 이어서 1941년 인천부는 대화정(송의동), 일출정(용현동), 금곡정(금곡동), 주안정(주안동), 소화정(부평동) 6곳의 총 면적 2만 9,090.90㎡(8,800 평)의 부지에 사업비 총 120만 8,200원(용지비 22만 2,000원, 공사비 94만 8,600원, 사무비 3만 7,600원)을 들여 총 300호의 주택을 건설하고자 하였다. 부평에는 소화정(현 부평동) 24번지 2,580평의 부지에 총 100호의 주택을 건설할 계획이었다. 1941년 12월 인천부는 대정리 756-18·19번지의 총 2,508평의 토지를 매입하여 토지를 59개의 필지로 분할하였다. 분할된 필지 중 일부는 회사 혹은 개인에게 매각되었고, 매각되지 않은 약 30%의 필지는 인천부 소유로 남아 있었다. 1943년 2월 18일자 『매일신보』에 부평 미곡배급소 설치와 관련된 기사의 내용으로 미루어 보아, 59개의 필지에는 59개의 주택이 건설되었으며 총 500명의 주민이 거주하였음을 알 수 있다. 부평동 영단주택은 다른 인천의 영단주택들과 마찬가지로, 부평을 포함한 병참기지인 인천부의 장차 산업도시로서의 발전을 위해 공장 노무자의 주택 부족을 해결할 필요¹³에서 만들어진 노무자 주택이었다.

¹³ 인천부, 「인천부 부영주택 조성비 총당 기채의 건(仁川府 府營住宅 造成費 充當 起債ノ件)」, 1941(국가기록원, CJA0003611).



❖ 부평동 부영주택의 필지 분할 이후의 소유주 현황(출처 : 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 2014, 140쪽)

2) 특징 및 현황

부평동 부영주택은 8개의 가구로 이루어졌는데, 각 가구는 약 부지면적 약 10평, 15평 규모의 6~8개 필지로 이루어져 있다. 향이 좋은 남동측에는 15평의 비교적 넓은 필지가 배치되었고, 북서쪽으로는 10평의 필지가 위치하였다. 총 59개의 필지 중 15평 필지는 총 15개, 10평 필지는 총 44개로, 1941년 표준형 3호 주택(부지면적 30평, 건축면적 12평) 30호와 표준형 4호 주택(부지면적 24평, 건축면적 8평) 70호 계획에 비해 그 수가 줄어들었을 뿐 아니라 부지 면적이 협소해졌음을 알 수 있다. 이는 인천의 다른 지역, 즉 도원동, 용현동, 송림동, 송의동 부영주택에 비해서도 작은 규모이다. 대정리 부영주택의 한옥유형과 같은 표준형 4호 주택이 건설된 송림동 부영주택의 경우 부지면적 24평, 건축면적 8평으로 표준형의 규격에 맞게 계획된 것에 반해, 부평동 부영주택의 경우 부지면적 15평 건축면적, 8평 정도의 규모로 건축면적은 유사하나 부지면적이 협소함을 알 수 있다. 1947년의 항공사진과 1948년의 사진에서 부영주택의 모습을 확인해 본 결과 10평 규모의 필지에는 대부분 ‘ㄱ’자 한옥형 주택이 건설되었으나 동북측에 위치한 2호는 개량형으로 건설되었다. 15평 규모의 필지에는 한옥과 개량형 주택이 섞여서 건축되어 필지 규모와 주택 유형이 일치하지는 않음을 알 수 있다.



❖ 1947년 항공사진에서 보이는 부영주택



❖ 1948년 촬영한 부영주택 전경(사진 Norb Faye)

부영주택의 표준평면형은 총 4가지 유형¹⁴으로, 표준형 1~3호는 다다미방이 있는 개량식, 4호는 한옥으로 된 ‘ㄱ’자형 평면으로 표준형 1~2호의 경우 건축면적 15평(1, 2호)으로 방3개(6조 크기 1개, 4조 반 크기 2개)와 부엌, 욕실, 변소가 있는 장방형의 평면인데 1호는 속복도형에 현관이 서측, 2호는 남측으로 현관과 복도가 있으며 집중형 평면이

14 「인천부 부영주택 조성비 총당 기채의 건(仁川府營住宅造成費充當起債ノ件)」, 1941(국가기록원, CJA0003611).

다. 표준형 3호는 건축면적 12평으로 6조 크기의 다다미방 2개와 부엌, 변소가 있는 구조이다. 표준형 4호는 한옥형으로 방-마루-방-부엌이 ‘ㄱ’자형으로 배치되어 있으며, 방들은 모두 온돌방으로 아궁이가 설치되었으며 변소와 쪽마루가 설치되었다.



❖ 부영주택 1호 표준형 평면



❖ 부영주택 2호 표준형 평면



❖ 부영주택 3호 표준형 평면



❖ 부영주택 4호 표준형 평면

현재 부영주택지의 필지는 일부 분필이 있긴 하였으나 부영주택 건설 당시와 거의 유사하게 유지되고 있으나, 1990년대 이후 다세대 주택들이 집중적으로 건축됨에 따라 현재는 4-5층 규모의 빌라들로 가득 찬 주거지가 되었다. 부평동 756-65번지에는 표준형 3호 주택이, 756-45번지에는 한옥형인 표준형 4호 주택이 남아있는 것으로 확인되나 증개축이 많이 이루어진 상황이다. 또한 필지의 동측으로는 2000년경 안남로가 부설되며 도로에 포함된 필지들의 주택들은 모두 멸실되었다.



❖ 건축물연대 지도를 통해 본 부영 주택지 일대

1. 다다구미(多田組) 판자촌

1) 형성 배경

다다구미(多田組)는 1916년 창업한 토목청부업회사 다다공무점(多田工務店)을 일컫는 것으로, 태평동에 본점을 두고 도쿄, 신경에 지점을, 성진, 나남에 출장소를 두고 있었다. 다다구미는 가네가후치(鐘ヶ淵)방적 경성공장, 미쓰코시(三越)백화점 경성지점 등의 공사를 담당하였다.¹⁵ 1939년 히로나카상공 부평공장의 제3기 확장공사 계약을 하였으며¹⁶ 1940년 6월부터 건설을 시작한 조병창 건설에 다마모구미(玉藻組), 간토구미(關東組), 하자마구미(間組), 시미즈구미(清水組)와 함께 참여하였다. 당시 다다구미는 현재 모다백화점 부평점 동측 원통천 북개변 개울가 일대인 부평동 341번지 일대에 현장사무소를 차리고 노동자들의 합숙소를 만들었다. 이곳의 합숙소는 1동에 8가구가 들어가는 건물로, 약 60동이 있었는데 지붕을 아스팔트루핑으로 덮을 정도로 열악한 구조였다고 한다. 1945년 해방 이후 다다구미는 철수하였으나, 이곳에 살던 조선인들은 대다수 남아 판자촌을 형성하였다. 그러나 인천상륙작전 당시 집중 폭격을 받게 되면서 이곳에 있던 다다구미의 현장사무소 및 합숙소 등은 모두 멸실되었고, 전쟁 이후 이곳에 몰려든 사람들이 판자집을 짓고 살았는데, 여전히 사람들은 이곳을 다다구미라 불렀다. 이곳의 사람들은 미군부대에서 나온 원조 물자들, 즉 소위 ‘양키 물건’들을 판매하며 생활을 해 나갔고, 수백 명의 여성들이 미군들을 대상으로 윤락행위를 하며 흥등가를 이루기 시작하였다.¹⁷ 1960년대에 정화 사업이 이루어지며 이곳을 한때 평화촌이라 부르기도 하였으나 여전히 부평에서 이곳은 다다구미라 불린다.¹⁸

15 朝鮮新聞社, 『大京城都市大觀』, 朝鮮新聞社, 1936, 13쪽.

16 「京仁中心の工場建設 着着進行中」, 『조선일보』, 1939년 2월 4일자.

17 「인천이야기 22 : 다다구미와 일제 조병창」, 『경인일보』, 1999년 7월 13일자.

18 「병기공장·미군기지 떠난 자리. 아픈 그림자 점점 사라져」, 『인천일보』, 2014년 7월 2일자.

2) 특징 및 현황

일제강점기 건설되었던 다다구미는 1947년 항공사진에서 확인해볼 수 있듯이 긴 형태의 건물 20여동이 불규칙하게 배열되어 있는 것을 알 수 있다. 남아 있는 건물이나 자료가 없어 정확한 내용은 알 수 없으나, 미쓰비시 구 사택지와 같이 ‘나가야’형의 연립 주택이었을 것으로 추정된다. 그러나 1954년 항공사진에는 이 ‘나가야’형 건물들이 전부 사라진 것을 발견할 수 있다. 이후 이 지역을 밀도있게 채우며 건축된 건물들은, 앞에서 살펴본 사택이나 관사, 부영주택 등과 달리 규칙적인 도로나 가구의 구성을 갖추지 못한 채 소형 주택들이 불규칙하게 건립되며 불량주거지를 형성하였음을 알 수 있다. 이 같은 도시 구조는 2015년경까지 상당히 유지되었으나, 이후 필지가 합쳐지며 대규모 건물들이 들어섬에 따라 현재는 일부 지역에서만 다다구미의 흔적을 살펴볼 수 있는 정도이다. 이 지역에는 여전히 여관과 유흥업소들이 다수 위치하고 있으며, 유독 점집이 많은 특징을 보였다.



❖ 1947년 항공사진에서 보이는 다다구미 일대



❖ 1954년 항공사진에서 보이는 다다구미 일대



❖ 1986년 항공사진에서 보이는 다다구미 일대



❖ 2017년 항공사진에서 보이는 다다구미 일대



❖ 다다구미 일대의 건물 준공연대 분포(대규모 건물들은 모두 2010년대에 신축된 것임을 알 수 있다)



❖ 다다구미 일대

2. 산곡동 화랑주택

1) 형성 배경

인천광역시 부평구 산곡3동은 함봉산과 미군기지인 캠프마켓 사이의 주거지로 1950년대 이후 본격적으로 개발된 지역이다. 산곡3동에서는 화랑로, 화랑교회, 화랑맨션 등 ‘화랑’이라는 지명을 쉽게 찾아볼 수 있으며, 마장로 동측 주거지의 경우 ‘화랑농장 국민주택지’라 불린다. 이 같은 명칭이 붙은 것은 과거 산곡3동에 화랑농장과 국민주택지가 있었기 때문이다. 화랑농장은 1953년 이후 산곡3동에 설립된 이북 출신 상이용사들의 집단농장이며, 국민주택지는 1975년 이후 서울시 중랑구 철거민을 수용하기 위해 만들어진 주거지이다.

화랑농장은 애스컴 시티의 캠프 헤이즈와 캠프 그랜트 사이 산속의 토굴 및 그 주변에 이북출신 상이용사들이 모여 살며 형성된 집단농장으로, 1953년 5월 192명의 상이군인이 거주하고 있었다. 미제1해병대 중군목사인 존 H. 밀러 목사가 1953년 2월에 이곳에 화랑교회를 설립하였고 이후 미8군 후방기지사령부에서 1만 5,000달러를 원조 받아 영농축산제반시설인 농업기술지도소, 합숙소, 식당, 창고 등 13개 동을 건축하여 1955년 3월 준공하였다. 이로써 본격적으로 화랑농장의 도시 구조가 갖추어졌는데, 화랑농장은 함봉산 아래에서 북동쪽으로 뻗은 거리, 즉 현재의 부광고등학교 인근에서 마장길 동쪽까지 뻗은 도로인 화랑로를 따라 형성되었다. 화랑농장의 건설과 함께 건설된 화랑로는 신촌사거리에서 화랑농장을 지나 북쪽으로 향하는 길로 화랑농장의 중심도로라고 할 수 있다. 화랑로 주변으로 화랑농장본부, 합숙소, 화랑교회 등이 위치하였으며 도로가 꺾이는 동쪽, 즉 현재의 산곡동 369번지 주변에 농업기술지도소 및 화랑주택들이 위치하였다. 주변은 논과 밭, 축사 등으로 사용되었다.

2) 특징 및 현황

산곡동 369번지 일대에 건축된 화랑주택들 중에서 현재 남아 있는 화랑주택은 산곡동 369-71번지 주택이 유일하다. 이 주택은 시멘트블록과 목재 기둥을 이용하여 지어진 건축면적 24.79㎡(약 7.5평) 2칸 반×1칸 규모의 시멘트기와 지붕을 가진 단층 주택이다.

이 주택의 건축 연도는 정확하게 알려져 있지 않으나 한국에서 시멘트블럭으로 주택을 건설한 것은 1957년 이후의 일이므로¹⁹ 이 주택은 적어도 1957년 이후에 건축되었을 것으로 판단된다. 1967년, 1991년 그리고 현재 항공사진의 비교 분석 및 거주자 면담을 통해 확인해볼 때, 369-71번지에 위치한 화랑주택은 원래는 주택의 남서측으로 1호가 연결하여 건축된 2호 주택이었음을 알 수 있다. 신축 당시 화랑주택은 정면 2칸, 측면 2칸의 규모로 '田'자 평면 형태의 9.8평 주택이었던 것으로 추정된다. 현관을 통해 진입하면 거실이 이어지고, 거실 좌측과 뒷편으로 방이 위치하고 있다. 후면의 좌측에는 부엌이 있으며 부엌에서는 외부로 나가는 문이 설치되어 있다. 부엌은 방을 통해 진입하는 형태로 아궁이를 두어 방의 난방을 담당하였다. 화장실은 내부에 설치되어 있지 않고 마당에 별도로 위치하여 두 집이 공유하는 형태였다. 1954년 건축된 정릉 재건축²⁰과 비교해보면, '田'자 형태의 평면 및 규모(9평)가 거의 유사함을 알 수 있다. 또한 밀도가 높은 도심지가 아니라 변두리 야산이나 농경지에 지어졌다는 점도 동일하다. 그러나 당시 지어진 대부분의 공영주택들이 서구식 생활을 구현하는 소규모 주택으로서 화장실과 부엌을 내부에 설치한 것과 달리 화랑주택은 부엌은 내부에 설치하였으나 화장실은 외부에 설치하여 두 집이 공동 사용하였다.

1991년경 현대아파트와 현대3차아파트 사이를 가로지르는 마장로가 현재의 마장로 204번길 부근까지 연장되면서, 기존 화랑주택들이 있던 마을은 잘려나가고, 산곡3동은 동서로 나누게 되었다. 이때 1950년대에 건설된 화랑주택들의 상당수가 헐려나갔으며, 화랑농장 내 기존 옛 길 역시 잘려나가며 사라졌다.

19 임창복, 『한국의 주택 그 유형과 변천사』, 돌베개, 2011, 374쪽.

20 1954년부터 1957년까지 주택난을 해결하기 위해 주택영단은 일반 후생주택을 무상으로 공급하였는데 재건축, 희망주택, 후생주택 등으로도 불렀다(박용환, 『한국근대주거론』, 기문당, 2010, 425-427쪽).



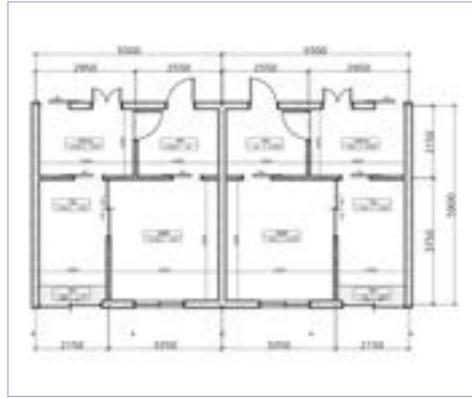
❖ 1967년 항공사진에서 본 화랑주택의 위치



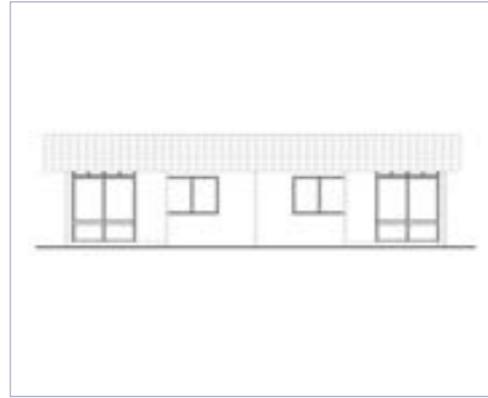
❖ 1991년 항공사진에서 본 화랑주택의 위치



❖ 화랑주택 정면



❖ 화랑주택 2호 평면(원형 추정)(출처 : 부평역사박물관, 『상이용사의 보금자리 부평 화랑농장』1, 2019)



❖ 화랑주택 2호 입면(원형 추정)(출처 : 부평역사박물관, 『상이용사의 보금자리 부평 화랑농장』1, 2019)



❖ 화랑주택지 주변 건물들의 준공연대 분포(회색 및 노란색 건물들이 화랑농장 당시 형성된 건물들이다.)

부평의 노무자 주택은 각각 건립 주체에 따라 관 건립 노무자 주택, 주택개발회사의 노무자 주택, 그리고 민간에서 건설한 군수기업의 노무자 주택으로 나누어 볼 수 있다. 노무자 주택들은 1939년 히로나카상공 사택의 건립을 시작으로 해방 이전인 1944년까지 지속되었는데, 군수기업의 노무자 주택(히로나카상공, 도쿄제강, 국산/디젤자동차 등)이 먼저 등장한 유형이었으며 이후 주택개발회사(부동산업)에서 건설한 노무자 주택(경인기업 주택)이 등장하였다. 그러나 민간에서 건설하는 노무자 주택만으로는 수요를 충족할 수 없어 관에서 주도하는 노무자 주택들, 즉 주택영단주택과 부영주택이 등장하게 되었다. 이 같은 과정은 1930년대 후반 이후 식민지 조선이 빠르게 병참기지화되는 과정에서 나타난 주택난을 해결하는 과정을 보여주는 것이라 할 수 있다. 해방 이후에도 전쟁의 복구를 위해 몰려든 사람들이 다다구미나 화랑주택과 같은 소규모 노동자 주택들을 건설하는 것 역시 살펴볼 수 있었다. 주택의 유형으로는 단독 세대형과 2호 연립형, ‘나가야형’ 등의 형태가 나타났으며 일본식, 개량식, 한식이 다양하게 나타났다. 노무자 주택 중 상당수는 조선인 노무자의 주택으로 온돌이 설치된 경우가 대부분이었다. 이 시기 형성된 노무자 주택들은 현재도 다수 남아 있으며 부평의 시작점을 보여 주는 공간이라 할 수 있다. 그러나 빠르게 진행되는 재개발 붐에서 이들은 빠른 속도로 멸실되고 있으며, 그중에는 기록조차 하지 못하고 사라지는 주택들도 있는 상황이다. 특히 부평에서 큰 의미를 가지는 부평동 미쓰비시 연립사택과 산곡동 경인기업 사택의 경우 근시일 내에 전부 철거될 예정이다. 부평의 노무자 주택은 일제강점기에 형성되어 미군정, 한국전쟁기를 거치며 부평 미군기지와 산업공단에서 일하는 노동자들의 삶의 터가 된 곳이다. 즉 부평의 노무자 주택은 산업도시 부평의 시작이자 부평이 지나온 시간의 켜가 겹겹이 쌓인 기억의 저장소라 할 수 있다.

참고 문헌



단행본

- 국가기록원, 『일제문서 기록과 해제 : 토목편』, 국가기록원, 2010.
- 박길룡, 『노무자 주택시안』, 미발표원고, 1940.
- 박용환, 『한국근대주거론』, 기문당, 2010.
- 부평역사박물관, 『미쓰비시를 품은 여백, 사택마을 부평삼릉』, 부평역사박물관, 2016.
- 부평역사박물관, 『부평 산곡동 근로자 주택』, 부평역사박물관, 2014.
- 부평역사박물관, 『부평화랑농장』1, 부평역사박물관, 2019.
- 부평역사박물관, 『이주민의 마을 부평 신촌』, 부평역사박물관, 2015.
- 서울역사박물관, 『대경성부대관』, 서울역사박물관, 2015.
- 염복규, 『서울의 기원 경성의 탄생』, 이데아, 2017.
- 인천광역시립박물관, 『인천 근현대주거문화 관영주택과 사택』, 인천광역시립박물관, 2014.
- 임창복, 『한국의 주택 그 유형과 변천사』, 돌베개, 2011.
- 東京製鋼株式會社, 『東京製鋼100年史』, 東京製鋼株式會社, 1987.
- 同潤會, 『勞務者住宅建設指針』, 厚生省社會局, 1940.
- 三菱製鋼株式會社, 『三菱製鋼四十年史』, 三菱製鋼, 1985.
- 朝鮮新聞社, 『大京城都市大觀』, 朝鮮新聞社, 1936.
- 片木篤, 藤谷陽悦, 角野幸博 編, 『近代日本の郊外住宅地』, 鹿島出版會, 2000.
- 厚生省 社會局 編, 『住宅關係法令』, 內務印刷局, 1940.

논문

- 김란기·윤도근, 「일제의 주거유산과 미군정기 주택사정 고찰 (1)」, 『대한건축학회 논문집』3(5), 1987.
- 손민환, 「〈자료소개〉 기록물로 보는 근현대 인천(3) 히로나카상공(弘中商工)의 부평공장 운영 현황」, 『韓日民族問題研究』, 34(1), 2018.
- 염복규, 「1930-40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개」, 『인천학연구』6, 2007.

- 염복규, 「일제말기 지방-국토계획론과 경인시가지계획」, 『서울학연구』32, 2008.
- 이상의, 「아시아태평양전쟁기 일제의 '인천조병창' 운영과 조선인 학생동원」, 『인천학연구』25, 2016.
- 이연경·홍현도, 「부평 미쓰비시(三菱)사택의 도시주거로서의 특징과 가치 - 1930년대 말 부평의 병참기지화와 노무자 주택의 건설」, 『도시연구 : 역사·사회·문화』22, 2019.
- 정안기, 「전시기 흥중상공(弘中商工)의 성장전략과 경영역량 - 성장, 위기, 재건을 중심으로-」, 『경제사학』53, 2012.
- 토미이 마사노리, 「곤와 지로(今和次郎)의 한반도 여행」, 『建築』51(7), 대한건축학회, 2007.
- 駒木定正, 「北海道の住宅形式の変遷過程について - 炭鉱住宅(明治開拓期~昭和20年代)の分析による一考察 -」, 『住宅組合研究財團研究年報』17, 1990.
- 越沢明, 「戦時下の住宅政策 : 労務者住宅供給三箇年計画とその実施状況 : 神奈川県を中心に」, 『日本不動産學會誌』4, 1986.
- 布野修司, 韓三建, 朴重信, 趙聖民, 『韓國近代都市景觀の形成』, 京都大學學術出版會, 2010.

신문 및 잡지

- 『동아일보』
- 『매일신보』
- 『연합뉴스』
- 『인천투데이』
- 『조선일보』



기타

경기도, 「경기도 공업용지조성비 기채 및 계속비 변경의 건」, 1944(국가기록원, CJA0003722).

대구부, 『대구부 노무자 주택 신영비 기채의 건(도면회의록첨부)』, 1941(국가기록원, CJA0003617).

인천부, 「인천부 부영주택 조성비 총당 기채의 건(仁川府 府營住宅 造成費 充當 起債ノ件)」, 1941(국가기록원, CJA0003611).

「東拓ノ弘中商工株式会社貸付金ニ関スル件」, 1939(일본국립공문서관 아시아역사자료센터, B06050264400).

웹사이트

Flickr@Norb Faye

부평사
富平史





제 5 장

「조선시가지계획령」 제10조
허가에 의한 철에 나타난
부평의 도시화

- 제1절 _ 부평의 도시화와
「조선시가지계획령」 제10조 허가에 의한 철
- 제2절 _ 허가철에 나타난 기반시설과 건축물
- 제3절 _ 문서로 살펴본 점포주택의 유형

제5장 「조선시가지계획령」 제10조 허가에 의한 철에 나타난 부평의 도시화

홍 현 도(서울역사박물관 학예연구사)



조선총독부는 1934년 「조선시가지계획령」을 제정했고, 1938년에 「조선시가지계획령 시행규칙」에 의해, ‘일단의 공업용지 조성’ 제도가 도입되어 시가지 계획구역을 지정했다. 1940년에 지정된 구역은 경성, 인천, 부산, 평양, 신의주, 함흥, 원산, 흥남, 청진, 나진이었다. 이 중 경인시가지계획지구는 경성과 인천 사이에 7개의 공업용지와 11개의 택지경영지구, 그리고 부천군 부내면 부평역 북부 지구를 토지구획지구로 지정하였다.¹ 특히 당시 인천 송의·송림 지구에서 부평 지역까지 그 영역을 확장하여 수립한 계획령은, 공업지구 구축과 노동력의 확보를 위한 목적에서 수립된 것이었다. 부평은 넓은 평야 지역으로 원래는 농업을 기반으로 경작지를 경영하던 지역이었다. 부평은 1899년에 경인선 개통을 시작으로 1930년대 교통과 전력, 공업용수 등의 제반 시설이 만들어지기 시작하면서 점차 공업과 군수물자를 생산하는 산업단지로 변모해 갔다. 이러한 산업단지 계획을 바탕으로 주거, 상업, 업무 기능이 복합된 저층의 고밀도 개발을 실현하였고, 그렇게 부평은 인천과 서울을 연결하는 지리적 위치와 규모와 입지 등의 도시 여건에서

1 부평사편찬위원회, 『부평사』1, 부평사편찬위원회, 2007, 291쪽.

평활한 환경적 이점을 극대화하며 점차 도시화 되어간 것이다. 「조선시가지계획령」 제10조 허가에 의한 철의 내용 당시의 계획을 실현하자 계획한 건축·토목에 관한 문서이다. 이 장에서는 당시의 부평 지역이 신생 산업단지로 거듭나면서 지역 내 사회·경제적 활동으로 자족할 수 있도록 주거를 바탕으로 상업 기능을 부여한 건축계획을 살펴볼 수 있게 하였다.

한편 도시계획 구성에는 격자형의 블록, 방사형의 가로 체계, 그리고 로터리 중심의 교통망 등의 계획 요소가 사용되었다. 대상지인 부평은 도시화가 진행되지 않았던 지역에 공업용지와 주택지 조성을 위한 시가지계획이 집행된 지역으로서 계획령에 의한 도시계획 논리가 적극적으로 발현된 곳이다.² 도시의 최소단위의 요소인 길, 대지, 건축, 공공 인프라(수도, 전기, 하수도 등) 등이 물리적, 형태적 요소로 쓰였으며 용도별 건축이 블록별로 집합되어 지구가 형성되는 방식을 취했다.

제1절 부평의 도시화와 「조선시가지계획령」 제10조 허가에 의한 철

1. 인천과 경인 지역의 도시화

인천의 근대화는 1883년 제물포 개항으로부터 시작되었다. 당시 인천은 서울로 들어가기 위한 첫 관문이었다. 개항장 주변으로 각국의 거류지(조계지)가 설정되면서, 조선인들은 현재의 동인천역을 중심으로 거주하게 되었다. 1910년 한일강제병합을 계기로 일본은 거류지를 해체하였고, 인천부청을 중심으로 인천부 영역을 새롭게 설정하였다. 1930년대까지 인천은 개항장을 중심으로 해안을 매립하며 경공업 위주의 공업단지를 조성해 나갔다. 그런데 만주사변(1931)과 중일전쟁(1937)을 계기로 인천을 군수산업 중

2 임법택, 「부평 토지구획정리지구의 변천과정에 관한 형태적 연구」, 서울대학교 환경대학원 환경조경학 석사학위논문, 2019.

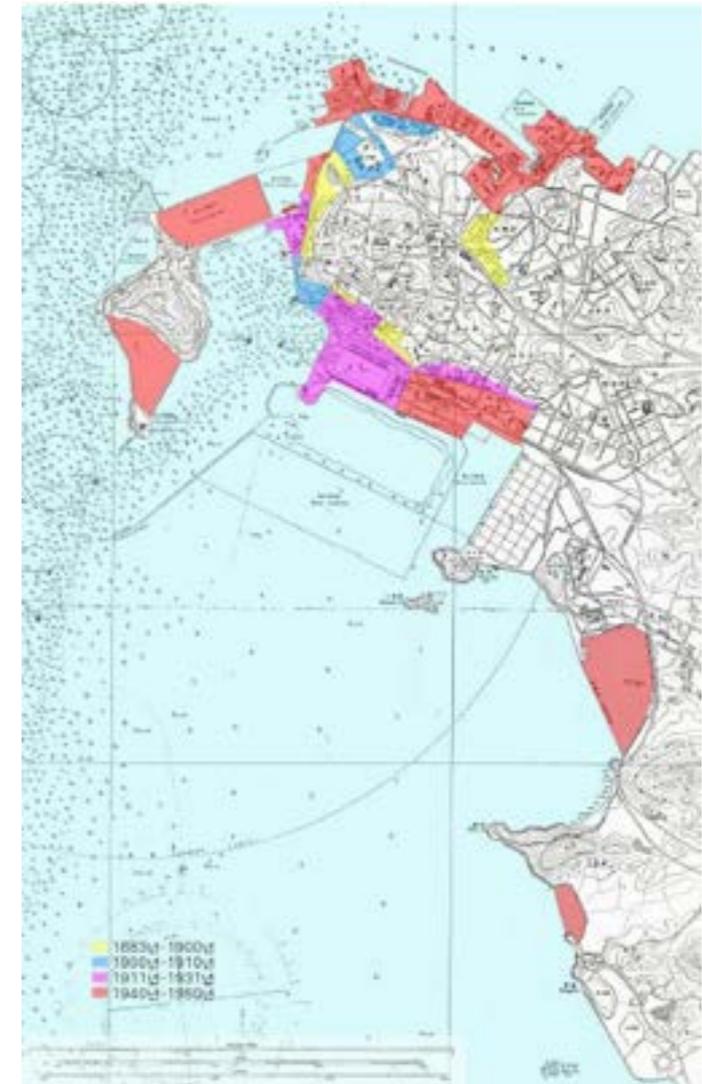
심의 중화학공업을 육성하려는 계획이 나타나기 시작하였다.³ 따라서 더 많은 토지가 필요하게 된 일본은 당시 농업 생산기지로써 미곡을 생산해 왔던 부평 일대를 공업화 정책의 거점도시로 삼고, 군수공업 육성을 위해 토지이용계획을 새롭게 수립해 나갔다.

1) 인천시가지계획

인천의 시가지 개발은 외국인들에 의해 개항장 주변으로 계획적으로 이루어진 거류지역과 인천항 및 만석동 일대 등 해안 지역의 공유수면 매립을 통해 시작하였다. 조선총독부는 「조선공유수면매립령 및 동 시행규칙」(1923)을 통해 미곡 증산과 이주민을 위한 지원 장려 정책을 취하였다. 1930년대 후반부터 항만 북부 해면을 집중적으로 매립하였으며,⁴ 인천부는 공업용지 및 주택 조성을 위해 용현동(1942) 및 학익동(1936)의 약 34만 6,600평에 달하는 면적을 매립하였다.⁵

그러나 이러한 방식은 토지 확보에 공간적 한계를 보였고, 인구 증가와 경공업 정책의 수용을 위한 기반시설 확충은 또 다른 토지이용계획 정책을 가져왔다. 1937년 시가지계획이 수립된 이후 인천 지역의 도시계획을 살펴보면, 크게 3개 지구의 사업인가로 이루어진다. 먼저 1939년에 대화지구(현 송의동) 내 126만㎡가 지정인가 되었고, 1941년에는 송림지구 96만㎡ 및 소화지구(현 부평) 내 137만㎡에 대한 사용인가(「조선총독부고시」 제1741호)가 승인되었다. 이에 대한 토지구획정리사업의 취지는 「인천시가지계획 토지구획정리지구 결정이유서」에 잘 나타나 있다.⁶

한편 당시 인천 지역에서의 영단주택 건설은 시가지계획에 따라 개발되고 있었던 대화토지구획정리지구 내 4개소에서 이루어졌다. 건설된 영단주택은 총 279호였다.⁷



❖ 1945년 이전 공유수면매립 종합도

3 조선총독부, 「인천시가지계획구역결정이유서」, 1937.

4 현재 송림동(1939), 송현동(1943), 북성동(1943)을 말한다.

5 1939년 11월 일단의 공업용지조성지구와 주택지경영사업지구로 학익동과 용현동 일대가 지정되었다.

6 토지구획정리로 인해, 기존 토지의 각 필지는 부정형으로서 도로에 접하지 않은 번지가 생기거나, 이용 불가능한 토지가 생기게 된다. 즉 통제 있는 건축이 불가능해질 뿐만 아니라, 토지의 이용 상에도 불편함이 따른다. 따라서 토지구획정리를 하고 토지 각 필지의 형태를 바르게 하여, 지번들이 모두 도로에 접하도록 배치를 정비한다. 또한, 저습지는 성토하여 토지의 이용가치를 증진하고, 아울러 시가의 체제를 정리할 필요가 있다.

7 인천광역시 도시계획과 도시계획상임기획단, 『인천의 도시계획(1883~2014)』, 인천광역시, 2004, 28쪽.



❖ 인천시가지 계획평면도

2) 경인시가지계획

해안 매립 지역이 포화 상태가 되고, 중일전쟁 이후 중화학공업을 육성하기 위한 공업용지의 수요가 급증할 것으로 예상되며, 인천 이외의 다른 지역에 공업단지 조성을 위한 부지 마련이 대두하였다. 이에 따라, 일본은 「조선시가지계획령 시행규칙」을 개정하여 공업용지 확보에 나섰다. 이러한 방법으로는 대규모 공업용지를 확보하는 데 한계가 나타나자, 도시와 도시 간의 미개발지를 대상으로 대규모 공업용지를 확보하려는 이른바 ‘지방계획’을 수립하였다. 이는 당시 일본이 대동아공영권 전체에 추진했던 국토계획과 맞물려 있었다.⁸

따라서 일본은 1940년 경인 지역을 그 대상으로 삼고 인천과 서울을 잇는 시가지계획안인 「경인시가지계획령」을 공포한다. 한반도를 군수물자의 생산지로 규정하여 만주, 중국 등 대륙 침략을 위한 병참기지화 정책의 의도로, 1940년 1월 「경인시가지계획」(『조선총독부고시』 제25호)을 발표하였다. 1930년대 초반 하더라도 경인 지역은 농업 중심의 지역이었다. 주지한 바와 같이, 인천과 서울 사이의 미개발 지역을 집중적으로 개발해 공업도시로 건설하려는 계획이었다.

주요 내용은 구로, 부평 지구를 비롯한 7개의 공업용지 조성지구(3,488만㎡)와 11개의 주택지경영지구(8만 1,480㎡), 부천군 부내면 부평역 부근 275만㎡에 달하는 토지구획정리지구계획이었다.⁹ 또한 경성과 인천을 도로망으로 연결하고 그 중간 지역을 공업 및 주거 용지로 개발한다는 구상이었는데, 현재 부평과 부천 일대의 부평지구, 서곶(현 서구 일대), 계양, 소사, 오류, 괴안, 고강 지구 등지와 경성 부근에는 양천, 신정, 구로, 시흥 지구가 그 대상이 되어 계획되었다.¹⁰

당초 경인시가지계획구역이 광역이었기 때문에, 1944년 1월(『조선총독부고시』 제12호) 부천군 부내면 전역(현 부평 일대)과 문학·서곶 두 면의 일부에 걸친 1억 2,984만㎡를 인천시가지계획구역에 편입시키고, 경인시가지구역은 22만 750㎡로 변경되었다. 경인시가지계획은 1940년 1월에 계획구역, 일단의 공업용지, 일단의 주택지를 고시해 놓

8 국가기록원, 「제2부 도시계획관련기록물 개설과 해제」, 『일제문서해제집(토목편)』, 2010, 194쪽.

9 국가기록원, 「제2부 도시계획관련기록물 개설과 해제」, 『일제문서해제집(토목편)』, 2010, 220쪽.

10 손승호 외, 『지도로 만나는 근대도시 인천』, 인천대학교 인천학연구원, 2017, 53쪽.

고, 1944년 1월 가로, 광장 및 공원계획, 녹지지역, 풍치지구를 고시하고 있다는 점이 특징이다.¹¹ <경인시가지계획평면도>에서 부평지구의 토지이용계획을 살펴보면, 현재의 부평역 북부에 해당하는 지역은 구획정리사업지구, 공업용지, 주택용지로 구획되어 있음을 확인할 수 있다.



❖ 1940년 2차 부평 확장 이후 인천부관내도 ❖ 경인시가지계획 평면도

이로써 경인시가지는 1930년대 전반에 중화학공업의 확장을 위하여 계획되고, 부평 공업단지는 1930년대 후반에 군수공업의 확장을 위하여 계획되었다. 일본고주파중공업 인천공장이 부평에 건설되고, 일본 육군의 인천조병창이 입지하면서, 이 지역에 이들 공장과 연관된 지원 성격의 공장들이 집중적으로 들어서게 된 것이 경인시가지 계획을 추진하게 된 배경이었다.¹² 본 계획에 따라 1차로 1939년에 계상한 총 경비 220만 원에 100만 원을 증액하여, 1941년까지 부평지구 내 공업지구와 주택지구를 완성하기 위하여 550여 만 평의 토지를 매수할 계획을 공표하였다. 이때 조성 및 분양된 공업단지는 약

11 인천광역시, 『인천의 도시계획(1883~2014)』, 2004, 27쪽.

12 부평사편찬위원회, 『부평사』1, 부평사편찬위원회, 2007, 291쪽.

94만 1,000평, 주택지는 약 60만 7,000평이라고 하였다.¹³ 그 결과, 자동차 및 각종 기계 생산을 위한 제조업, 그 외에 화학 및 식품, 요업 등의 군소 생산업체들이 생겨나기 시작하였다. 또한, 일본육군조병창이 1939년에 설립을 시작하였는데, 1940년에 부천군 부내면을 인천부에 편입시키고 조병창의 확장공사가 진행되었다.

표 1 인천 및 경인 지역의 산업별 업체 현황

구분	업체
섬유공업	동양방직(주), 인천공장(1934), 제국제마(주)인천공장
기계금속공업	조선제강소(1937), 조선기계제작소(1938), 조선이연금속(1940), 일본차량제조(주)인천공장(1937), 조선강업(주)(1940), 동경시바우라전기(주)인천공장(1940), 동아기재(주), 조선알루미늄공업(주), 홍중상공(주)인천공장, 히타치제작소, 육군조병창, 국산자동차(주)부평공장
화학공업	조선화학비료(주)
제재업	조선목재공업(주)
식품공업	일본제분(주) 인천공장(1935)
기타 제조업	조선화공(주)

❖ 출처 : 인천상공회의소, 『인천상공회의소 110년사(仁川商工會議所 百十年史)』, 인천상공회의소, 1995.

당시 이곳에는 인천 지역에 위치한 기계공장들의 지원으로 실탄, 총기류 등을 제작하고 있었다. 일본육군조병창의 착공을 계기로 인천 지역은 점차 대륙병참화기지의 핵심 지역으로 부상되었고, 1940년대에는 각종 군수공장이 주변에 건설되었다. 종래 인천항을 중심으로 한 공장지대였던 송현동, 화수동, 만석동 일대의 북부 매립지와 학익동, 용현동 일대의 동부 매립지, 그리고 육군조병창을 위시한 부평지구에 공업단지가 조성되면서, 인천 및 경인 지역이 한반도의 대표적인 공업단지 지역으로 발돋움하게 되었다.¹⁴

13 「億餘萬坪의 富平地區에 工場, 住宅의 新都建設」, 『동아일보』, 1940년 1월 26일자.

14 부평사편찬위원회, 『부평사』1, 부평사편찬위원회, 2007, 29쪽.

2. 「조선시가지계획령」 제10조에 의한 허가신청서류철

국가기록원에서 소장 중인 「조선시가지계획령」 제10조에 의한 허가신청서류철(이하 서류철)은 1939년 10월부터 1944년 12월까지 만 5년 3개월간 조선총독부 경기도 인천부에서 「조선시가지계획령(朝鮮市街地計畫令)」¹⁵ 제10조에 따른 결재 서류 및 해당 허가신청서, 그리고 신청서 제출 시 첨부한 도면 자료 등을 모아둔 총 일곱 권으로 구성된 서류철 자료다. 이 연구에서는 중기적으로 허가신청서류철을 본격적으로 해제(解題)하기에 앞서, 이 서류철에 관하여 개괄적으로 소개하고자 한다.

1) 「조선시가지계획령」

서류철을 소개하기에 앞서, 우선 「조선시가지계획령」이 무엇인지, 그 중 제10조는 어떤 내용을 담고 있는지를 간략히 살펴보겠다.

「조선시가지계획령」은 ‘1934년에 제정된 우리나라 최초의 근대 도시계획법’¹⁶을 말한다. 전체 3장 50개 조항으로 이루어졌으며, 총칙(1장) - 지역 및 지구의 지정과 건축물 등의 제한(2장) - 토지구획정리(3장) - 부칙의 순으로 구성된다. 이 법령 이전의 건축·도시 관련 변천을 살펴보면 다음과 같다.¹⁷

조선시대의 신분에 따른 토지 배분 및 주거 규모를 제한하는 「가사제한령(家舍制限令)」과 구한말에는 통감부 경무청령으로 시행된 가로와 도로의 건축 관련 행위를 규제하는 「가로취체규칙」, 「가로관리규칙」, 「도로취체규칙」이 있었다. 한편 조계지에는 각국의 ‘영사관령’이나 ‘이사관령’으로 시행했던 준칙들이 있었다. 일제강점기 초에는 1913년에 제정된 시가지 내 건축물 구조와 설비 제한에 중점을 둔 총 9개 조항으로 구성된 「시가지건축취체규칙」¹⁸이 공포되었다. 1934년 공포된 「조선시가지계획령」은 이른바 현

재 건축법의 모태라 할 수 있다. 이후 1차(1940. 12.) 및 2차(1943. 3.) 개정을 거쳤다.

여기서 「조선시가지계획령」 제10조는 구성상 ‘총칙’에 속하며, 해당 조항 및 주요 관련 항목은 다음과 같다.

제3조 ①시가지계획 사업은 조선총독이 정하는 바에 의하여 행정청이 집행한다. ②조선총독은 특별히 필요하다고 인정되는 때에는 그 정하는 바에 의하여 행정청이 아닌 자에게 출원에 의하여 시가지계획사업의 일부를 집행하게 할 수 있다. ④조선총독은 전(前) 2항의 규정에 의하여 처분한 때에는 그 취지를 고시한다.

제6조 ①도로·광장·하천·항만·공원 기타 조선총독이 정하는 시설에 관한 시가지계획사업에 필요한 토지, 그 토지에 정착하는 물건으로 사업을 위하여 필요한 것 및 그 토지 물건에 관한 소유권 이외의 권리를 수용 또는 사용할 수 있다.

제10조 ①제3조제4항의 규정에 의한 고시가 있는 후 제6조제1항의 토지의 경역(境域) 안에서 토지의 형질을 변경하거나 공작물(工作物)¹⁹의 신축·개축·증축·대수선 또는 제거, 물건의 부가증치(附加增置) 또는 도지사가 지정하는 죽목(竹木)·토석(土石)류를 채취하고자 하는 자는 도지사의 허가를 받아야 한다. ②도지사는 전항의 규정에 위반한 자에게 원상회복을 명할 수 있다.

위 내용에 따르면, 제10조는 행정청이 집행하는 도로·광장·하천·항만·공원 등 시가지계획사업에 필요한 토지 경역 안에서, ①토지형질 변경, ②공작물의 신축·개축·증축·대수선 또는 제거, ③물건의 부가증치, ④죽목·토석류 채취에 관한 허가규정이다. 여기서 하나 주목할 점은 허가권자가 ‘도지사’라는 점인데, 이는 이전 법령이던 「시가지건축취체규칙」에서의 ‘경찰서장’과는 달라진 점이다.²⁰

15 「조선총독부제령」 제18호, 1934년 6월 20일.

16 한국민족문화대백과사전(<http://encykorea.aks.ac.kr>)

17 조영환·서치상, 「일제강점기 시가지계획령에 관한 연구」, 『한국건축역사학회 추계학술발표대회 논문집』, 2010, 148쪽.

18 「조선총독부령」 제11호, 1913년 2월 25일.

19 [법률] 땅 위나 땅속에 인공을 가하여 제작한 물건. 건물, 터널, 댐, 전봇대, 정원, 못, 우물 따위이다.(국립국어원 표준국어대사전)

20 「시가지건축취체규칙」 제1조 : 시가지에 주거(住家), 공장, 창고, 그 외 각종 건물, 우물(井戶), 공공도로변을 따라 문호(門戶), 장벽(牆壁) 등의 공작물을 건설하려는 자는 왼쪽 각 호의 사항을 구비해 경찰서장(경찰분서장 및 경찰서 사무를 다루는 현병분대, 현병분견소장 포함, 이하 동일)에게 제출[願出] 허가를 받아야만 하고, 그 증축, 개축, 대수선, 모양변경[模樣替] 공사를 할 때도 또한 동일하다. ……(※필자 번역)

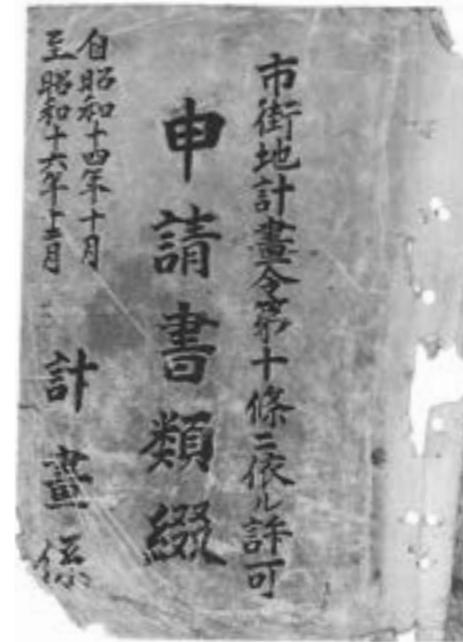
2) 서류철의 개요

표 2 서류철의 개요

관리번호	생산일자	종료일자	결재 건수 (총 쪽수)	연도별 결재 건수						비고
				1939	1940	1941	1942	1943	1944	
CJA0027664	1939.10.13.	1941.6.14.	18(184)	2	-	16	-	-	-	1939.10.17. ~1941.3.16. 결재서류 부재
CJA0027665	1941.6.19.	1941.12.31.	34(207)	-	-	34	-	-	-	
CJA0027667	1942.1.12.	1942.6.29.	22(127)	-	-	-	22	-	-	'환지예정조서(대 화토지구획정리) 미확보; 서류철 128~263쪽에 해당
CJA0027668	1943.3.4.	1944.4.21.	45(210)	-	-	-	-	41	4	서류철 제목 : 「공작물신청서 (소화17년도 이후)」
CJA0027669	1942.7.1.	1943.6.14.	51(280)	-	-	-	50	1	-	1942.12.8. ~1943.6.13. 결재서류 부재
CJA0027671	1944.1.7.	1944.7.25.	23(162)	-	-	-	-	-	23	
CJA0027672	1944.8.10.	1944.12.27.	13(116)	-	-	-	-	-	13	
합계			206 (1,286)	2	-	50	72	42	40	

❖ 생산기관 : 조선총독부 경기도 인천부 | 기록물 형태 : 총독부기록물 | 보존 기간 : 영구 | 원문 공개 : 온라인 미제공 | 서고 정보 : 대전 행정 기록관

위의 <표 2>에서 서류철을 개략적으로 정리하였다. 크게 두드러지는 사항은 만 5년 3개월 가운데 두 차례에 걸쳐 총 11개월간의 결재 서류가 수록되지 않았다는 점, 네 번째 서류철의 제목이 상이한 점이다. 사실 서류철 표지에는 원래 '시가지계획령10조허가철'로 쓰여 있다가 줄긋고 '공작물신청서'로 수정되었으며, 서류철 안에는 <「공작물신청서(소화 17년 이후)」의 표지>와 같이 '소화토지구획정리지구'의 공작물신청서만 따로 모아져 있다.



❖ 서류철 원본 표지



❖ 「공작물신청서(소화 17년 이후)」의 표지

총 206건 1,286쪽에 이르는 결재 서류는 보통 서류 1건당 1~10건가량의 '토지의형질 변경허가신청서'나 '공작물신축(증축)허가신청서', 또는 두 신청서가 함께 첨부되며, 별지로서 각 신청 건의 성격에 따라 대지 평·단면, 건축물 배치, 건축 기본도면(평면, 입면) 등의 도면이 첨부된다. 개별 신청서는 일정 양식에 따라 해당 신청지의 정보(장소, 소유자, 착수·완료 일정, 목적·사유, 신청자, 신청일자 등)가 기재되었다. 물론, 수신자(허가권자)는 앞서 언급했듯이 「조선시가지계획령」 제10조에 따른 '경기 도지사'다.

한편 이 서류철 연구와 관련해 주요한 세 가지 미비점 또는 추후 확인(연구)이 필요한 사항이 있어서 소개한다. 먼저 <표 2> 비고란에 나와 있듯이, 세 번째 서류철에는 총 136쪽에 이르는 윤석준 외 131인의 '환지예정지조서'를 미처 확보하지 못하였다. 민감한 개인 정보가 담겨서 열람이 어려울 가능성도 있으나, 어쨌든 내용 확인이 꼭 필요한 문건으로 판단한다. 둘째로는 <표 3>의 서류철 2건이다. <표 2>의 연속된 관리번호 가운데 빠진 건인데, 철 제목이 달리 붙여져 이번 분석 대상에서는 누락되었으나, 제목에서

보이듯 이들 역시 내용 파악은 필요하다. 마지막으로 <표 4>의 해방 후 서류철 10건이다. 「조선시가지계획령」이 1934년에 만들어진 일제강점기 법령이지만, 사실 1962년 1월 20일 「도시계획법」과 「건축법」의 제정 전까지는 유효하던 법령이었다. 따라서 당장은 어렵더라도 장기적으로는 해방 이후의 것도 일제강점기 때와 비교·분석을 해야 한다.

표 3 추후 내용 파악이 필요한 서류철

관리번호	서류철 제목	생산연도	종료연도	결재 건수 (쪽수)
CJA0027666	소화토지구획정리공사(송림지구)	1942	1942	82(251)
CJA0027670	송림토지구획정리지구 도로공사 변경이유서	1943	1943	4(101)

표 4 해방 이후(1945~1962) 관련 서류철

관리번호	서류철 제목	생산연도	종료연도	결재 건수 (쪽수)
BA0139081	시가지계획령10조 허가철	1945	1946	33(238)
BA0139082	시가지계획령10조 허가철	1947	1947	48(459)
BA0139083	시가지계획령10조 허가철	1947	1947	27(152)
BA0139096	시가지계획령10조 허가철	1957	1959	15(56)
BA0139098	시가지계획령10조 허가철	1956	1960	23(292)
BA0139099	시가지계획령10조 허가철	1960	1961	21(172)
BA0139100	시가지계획령10조 허가철	1958	1962	11(329)
BA0139101	시가지계획령10조 허가철	1961	1962	9(358)
BD0021592	시가지계획령10조 허가(건물주명단)	1956	1956	미상
BD0021593	시가지계획령10조 허가대장	1956	1956	미상

제2절 허가철에 나타난 기반시설과 건축물

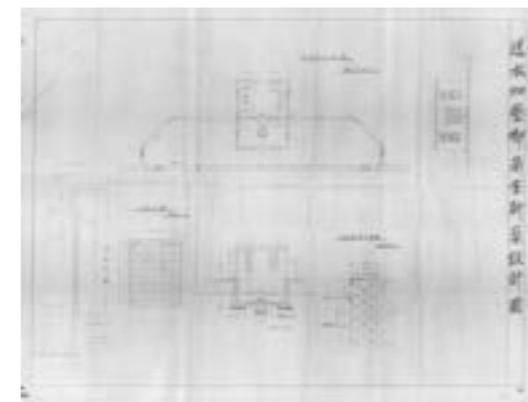
「조선시가지계획령」 제10조에 의한 허가신청서류철은 인천시가지계획지구와 경인시가지계획지구 중 부평 지역인 소화토지구획정리지구와 일단의 공업지·주택지가 포함되어 있다. 이 장에서는 부평 지역을 대상으로 제출된 신청서 중 도시기반시설, 공공시설, 점포주택으로 분류하여 주요 건물에 대해 살펴보고, 도시화의 시작점에 위치한 부평의 모습을 살펴보고자 한다.

1. 도시기반시설

1) 상수도

허가철에서 상수도와 관련된 신청서는 3회 제출된다. 신청자는 모두 인천 부윤으로, 1910년 노량진 수원에서 인천 송현동까지 개설된 수도 옆에 송수가압펌프실(送水加壓唧筒室)을 신축하고자 1938년 5월 8일에 신청서가 제출되었다. 신청서에는 펌프실 위치도와 설계도가 첨부되어 있다.

위치도에 따르면 소화토지구획정리지구 내 가장 북쪽에 위치한 블록에 인천송수관로와 인접하게 계획되었다. 설계도에는 입면도, 평면도, 창호도, 펌프기초평면도 등이 그



❖ 송수가압펌프실 신축설계도
(送水加壓唧筒室新築設計圖)

려져 있다. 가압펌프장은 단층 건물로 내부는 지표면 아래에 펌프와 배전반이 위치한다. 펌프 아래에는 별도의 기초를 두었다.

표 5 상수도 관련 주요 신청 목록

신청일	신청 목적	주요 내용
1938. 5. 8.	송수가압펌프실 신축	인천송수본선 상 송수가압펌프실 신축(도면 포함)
1944. 3. 24.	사무소 이축 및 송수펌프정 신축	
1944. 11. 29.	상수관로 포설	인천송수본선에서 부평역 방향으로 배수간선 부설

펌프실 신청 이후 6년이 지난 1944년에는 사무소 이전과 송수펌프정(送水即筒井) 신축을 위해 신청서가 제출된다. 신청서에는 배치도만 첨부되어 있을 뿐이고 별도 도면은 없다. 배치도에 따르면 펌프실 동쪽으로는 송수펌프정이 서쪽으로는 사무소가 이설되도록 하였다.

사무실과 펌프정이 신청된 같은 해에 상수관로 포설로 신청서가 제출되었다. 신청서와 함께 배수간선부설공사 평면도가 첨부되어 있는데, 도면에 따르면 인천송수관로 본선에서 부평역까지 지름 100mm, 길이 950m의 길이로 간선 배수관을 부설하고자 하였다.

상수도 관련 신청서를 보았을 때 토지구획정리지구 내에 건축물들이 들어섰지만 상수도는 이보다 늦게 부설된 것을 확인 할 수 있다. 상수도가 늦게 부설된 것은 기존 인천 송수관은 이미 인천 쪽에서 이용 중이었던 것으로 부평 지역에 추가된 수량을 감당하기 어려웠을 것으로 보인다.



❖ 인천부평지 내 배수간선부설공사 평면도

2) 전기관련 시설

부평에 변전소가 설치된 것은 경인시가지계획지구가 설정되기 이전인 1938년이다. 변전소는 부평역 남쪽에 위치하였으며, 현재 한국전력공사 부평지사로 사용되고 있다. 변전소가 이미 설치되어 있었기 때문에 허가철에서 신청된 주된 내용은 전신주와 전선을 놓는 내용이 대부분이다.

전주 및 전선 신설을 위한 신청은 1939년부터 1944년까지 총 7회 신청서가 제출된다. 변전소에서 시작된 전선은 장제로를 통하여 경인선 북쪽으로 간 후 굴다리오거리에서 서쪽으로 하여 부평역 앞까지 간 후 부평대로를 통해 연결되었다. 도면에서 이 전선은 부평지선으로 표기하고 있다.

1941년 5월의 신청서에는 신청자와 함께 토지소유자가 표시되어 있다. 신청자는 경성전기주식회사 인천지점장이었으며, 토지소유자는 디젤자동차주식회사 조선제작소 취체역으로 같은 해 10월에는 디젤자동차공업주식회사 조선제작소장이 신청자로 되어 있다. 이러한 내용으로 보았을 때 전선의 가설은 경성전기주식회사에서 직접하는 것으로 보인다.

로 신청하는 경우도 있었지만 필요에 따라 전기를 필요로 하는 회사나 개인이 신청서를 제출한 것으로 보인다.

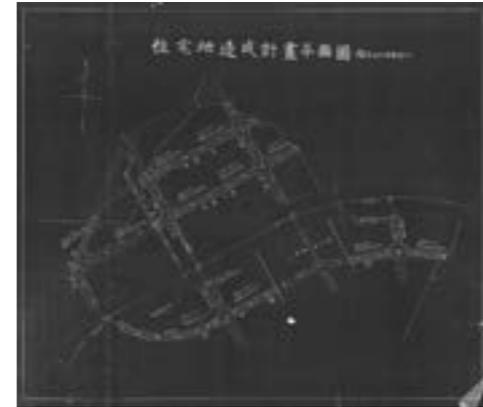
1942년 7월 신청서에는 기존 부평지선과 함께 지선에서 조병창으로 나가는 기존의 지선이 표시되어 있다. 허가철에서 조병창으로 나가는 지선이 신청된 적은 없었기 때문에 허가철 접수 이전에 이미 조병창까지는 전선이 인입되었다는 것을 알 수 있다.



❖ 전주위치 건축약도(1942년 7월)

3) 도로와 주택지

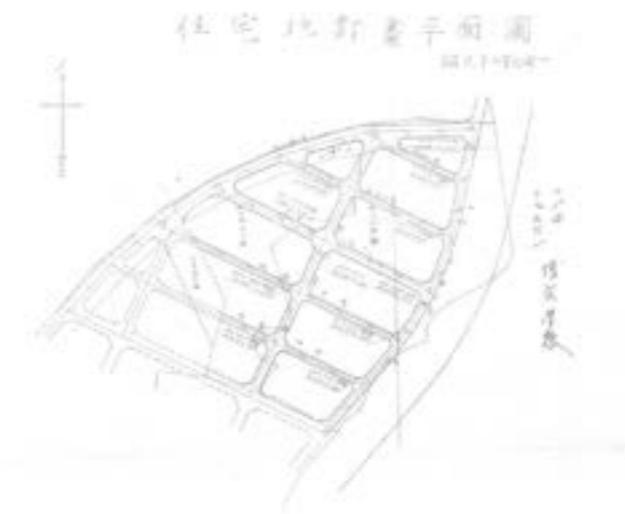
소화토지구획정리지구 내에는 이미 블록으로 나뉘어 도로가 개설되었지만 부평역 남쪽의 일단의 택지지구는 하나의 커다란 땅으로 블록이 나뉘지 않았었다. 그렇기 때문에 개인 소유의 토지에는 사도(私道)를 건설하기 위한 신청서가 접수되었다. 대표적으로 1940년 2월에 아베 다이스케(安部泰輔)가 신청한 주택지 조성을 위한 사도 신청서가 있다. 아베 다이스케는 소화정 산 41-2, 34-4번지에 사도를 건설하고자 한다. 신청지는 경인가도를 중간에 두고 남북으로 나뉘어져 있었으며, 도로에는 암거, 배수로, 계단 등을 두었다.



❖ 주택지조성계획평면도(사도 건축)



❖ 주택지조성계획평면도(택지 조성)



❖ 주택지계획평면도

아베는 다음 해인 1941년 3월에는 같은 곳에 택지 조성을 위해 신청서를 제출하였다. 기존에 사도 건설지 내에 일부 블록에 주택들 조성하고자 한 것이다. 하지만 이후 어떤 이유에선지 이곳에는 인천부에서 건설한 부영주택이 건설된다. 아베는 인근에 연와공장을 운영하는 등 부평 지역의 일본인 유지였기 때문에 전쟁 상황에서 해당 토지가 인천부에 헌납하거나 징발된 것으로 추정된다.

1941년 3월에는 인천소화고등여학교에서 사도 건축을 위한 신청서를 제출한다. 이것은 아베와 마찬가지로 택지를 조성하기 위함이었다. 이 지역은 현재의 부평 6동에 해

당한다. 아베가 사도를 신청하고 택지조성을 위한 신청서를 추가로 제출하였으나 인천 소화고등여학교는 이후 신청서가 보이지 않는다. 1947년 항공사진에서 연립주택과 한옥으로 추정되는 건물들이 택지에 들어선 것을 확인할 수 있다.

2. 공공시설

1) 우편국(郵便局)

1941년 5월 21일 우편국 신축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신축을 위한 토지 소유자는 '국산자동차 주식회사 취체역 사장 다카하시 쇼조(高橋省三)'이며 신청자는 우편국 건축 대표자 아베 다이스케(安部泰輔)이다. 신청 내용을 살펴보면, '토지형질 변경 및 공작물 신축'으로 택지 조성국 우편국 및 청사와 관사 외 기타 건축물 신축을 목적으로 했음을 알 수 있다. 신청 위치는 '경인시가지계획 토지구획정리구역 내 인천부 소화정 100-1(답), 109-2(대), 109-5번지(전)' 등 세 필지에 걸쳐 있으며 합계 200평 규모의 대지를 대상으로 한다.

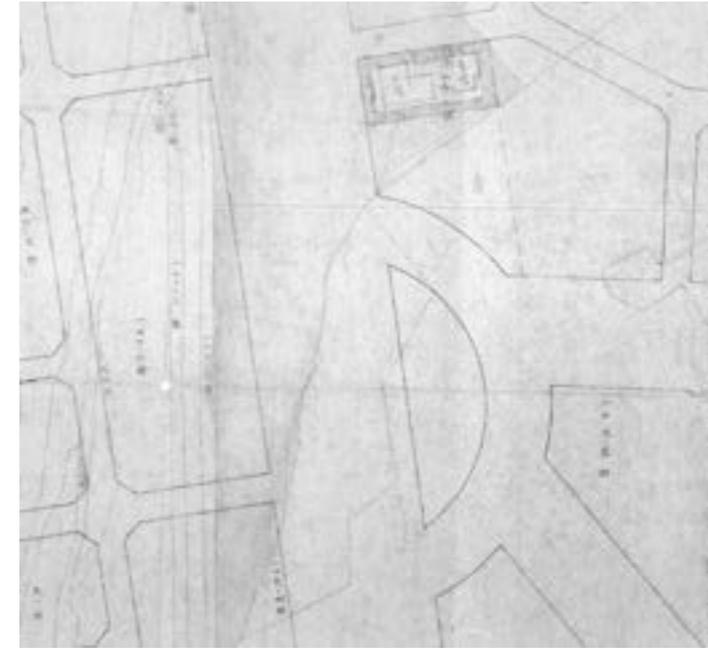
신청 서류는 기안문, 허가신청서, 토지사용승낙서와 함께 위치도 한 장 첨부되어 있으며 도면을 작성한 송도건축사무소(松島建築事務所)에서 작성한 것을 확인할 수 있다.²¹ 위치도에는 지적도 위 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 소화지구의 가곽 및 획지번호는 기입되어 있지 않으나 지번과 지목이 기입되어 있다.

지적도 위 토지 구획도와 3동의 건축물이 배치되어 있다. 대로변 방면에 배치된 'ㄴ'자 형태의 평면을 가진 우편국 청사가 있고 그 뒤로 요철형의 관사 건물이 배치되어 있다. 청사와 관사 사이에는 장방형의 부속 건축물이 1동 위치하고 있다.

해당 위치는 현재 인천광역시 부평구 부평동 442-15번지에 해당하며, 부평대로 우체국(부평대로 88)이 위치하고 있다. 2012년 4월 청천동에 신설되는 우체국이 부평우체국

²¹ 일제강점기의 건축대서사(建築代書士)는 설계업무와 더불어 건축 행정 업무까지 대리인으로 진행하여 현재 건축사 격에 해당한다고 볼 수 있다. 본 신청건을 진행한 건축사무소는 경성부 황금정 5정목(현 을지로5가) 249번지에 위치한 송도건축사무소이며 '마츠시마타로(松島太郎) 건축대서사'가 운영했음을 알 수 있다.

으로 확정되면서, 기존의 부평우체국은 2011년 5월 20일부터 부평대로 우체국으로 명칭이 변경되었다. 비록 명칭이 변경되고 당시 신축된 건축물은 남아 있지 않지만, 현재 우체국으로 그 기능이 연속되어 장소성을 확인할 수 있다.



◆ 우편국 배치도(부분)

2) 인천소화동공립국민학교(仁川昭和東公立國民學校)

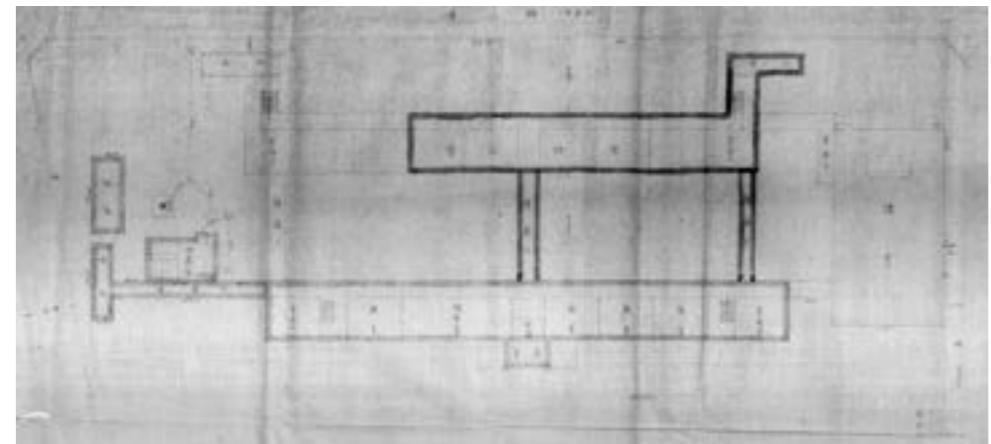
1941년 6월 18일 인천소화동공립국민학교(仁川昭和東公立國民學校) 증축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 인천 부운 나가이 데루오(永井照雄)이다. 신청 내용을 살펴보면, '공작물 증축'으로 기존 국민학교 교사 건물에 증축을 목적으로 했음을 알 수 있다.

신청 위치는 '경인시가지계획 토지구획정리구역 내 인천부 소화정 108-3번지' 일대이며 기존의 학교 건물을 대상으로 한다. 신청 서류는 인천부에서 작성한 허가신청서와 함께 부지 평면도 및 2층 평면도가 첨부되어 있다. 부지 평면도는 1/1,200의 축척으로, 지적도 위 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 기존 건물과 증축 건물을 확인할 수 있

다. 소화지구의 가곽 및 획지번호는 기입되어 있지 않으나 지번과 지목이 기입되어 있어 허가신청서에 기입된 소화정 108-3번지 외 다수 필지가 학교 부지에 속해있는 것을 확인할 수 있다.

부지 평면도에는 기존 건물 뒤로 증축 건물이 배치되어 있는 것을 확인할 수 있으며 그 우측으로 학교 강당이 배치되어 있다. 2층 평면도에서는 주변 상황과 건물에 대한 정보를 조금 더 상세히 확인할 수 있다. 학교 부지는 정남향으로 4,620평의 면적을 가지고 있으며 기존 교사와 강당, 물치(창고), 변소의 건축물로 구성되어 있으며 본 건을 통해 제2교사(第二校舎)를 증축하고자 했다. 증축하는 건물은 전면에 기존 교사가 배치되어 있고 우측면에는 강당이 배치되어 있으며 모두 연결통로가 설치되어 있다. 제2교사는 교실과 변소로 구성되어 있고 편복도형의 평면 구성을 가지고 있다.

이후 1942년 3월 12일 인천소화동공립국민학교(仁川昭和東公立國民學校) 증축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 일제강점기 마지막 인천 부윤이었던 이케다 기요요시(池田清義)이다. 신청 내용을 살펴보면, 110-1번지에 ‘부속 가옥증축’을 목적으로 했음을 알 수 있다. 해당 신청건에서는 기안문과 허가신청서 및 부지 평면도가 존재하지만 부지 평면도에서 증축하고자하는 가옥의 표기를 확인할 수는 없다.



❖ 인천소화동공립국민학교 도면(부분)

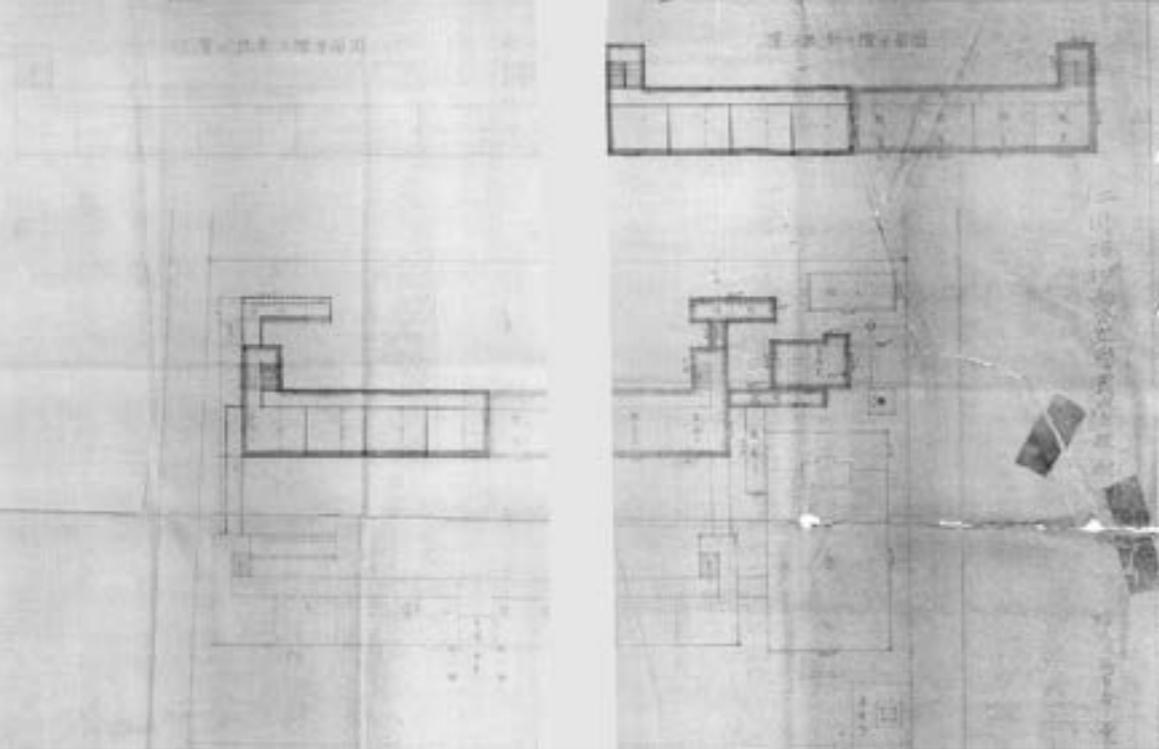
해당 위치는 현재 인천광역시 부평구 부평4동 440-1번지에 해당하며, 인천 부평 동초등학교(부평대로88번길 19)가 위치하고 있다. 1966년의 항공사진을 통해서 강당을 제외한 교사와 기타 부속 건물을 확인할 수 있지만 현재는 모두 철거되어 사라졌다.

3) 인천소화서공립국민학교(仁川昭和西公立國民學校)

1941년 6월 18일 인천소화동공립국민학교(仁川昭和東公立國民學校)와 함께 ‘공작물 증축’ 목적으로 인천부에서 인천소화서공립국민학교(仁川昭和西公立國民學校)도 증축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청 위치는 ‘경인시가계획 토지구획정리구역 내 인천부 소화정 255번지’ 일대이며 기존의 서공립국민학교 건물을 대상으로 한다.

신청 서류는 동공립국민학교와 동일하게 인천부에서 작성한 기안문, 허가신청서와 함께 부지 평면도 및 배치도가 첨부되어 있다. 부지 평면도는 1/1,200의 축척으로, 지적도 위 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 기존 건물과 증축 건물을 확인할 수 있다. 소화지구의 가곽 및 획지번호는 기입되어 있지 않으나 지번과 지목이 기입되어 있어 허가신청서에 기입된 소화정 255번지 외 다수 필지가 학교 부지에 속해 있는 것을 확인할 수 있다. 부지 평면도에는 기존 건물과 증축 건물이 표현되어 있는 것을 확인할 수 있다. 배치도에서는 주변 상황과 건물에 대한 정보를 좀 더 상세히 확인할 수 있다. 학교 부지는 정남향으로 4,653평의 면적을 가지고 있으며 교사 2동과 강당, ‘物置’(창고), 변소, 그리고 봉안소로 구성되어 있으며 본 건을 통해 제2교사(第二校舎)를 증축하고자 했다. 부평동공립국민학교와 달리 서공립국민학교에서는 제1교사가 배면에 위치해 있고 제2교사가 전면에 위치해 있다. 각 교사동은 편복도형의 평면 구성을 가지고 있으며 양 끝으로 계단과 변소가 있다. 증축하는 건물은 배면에 위치한 제1교사의 2층이며 1층에는 8개의 교실로 구성된 반면 2층은 4개의 교실로 구성되어 있다.

부평 서공립국민학교는 현재 부평 서초등학교로 남아 있지만 1941년 증축건 신청 당시의 공간구성과는 차이가 있다. 일제강점기에는 학교부지의 북측에 해당하는 영역에 교사와 강당 등 건물이 배치되어 있었으나 현재 해당 위치는 인천북부교육지원청(부평문화로53번길 35)이 들어서 있으며 부평 서초등학교 교사(부평문화로53번길 19)는 학교부지 내 서측과 남측에 배치되어 있다.



❖ 인천소화서공립국민학교 도면(부분)

4) 공회당(公會堂)

1941년 7월 7일 공회당 건축부지 조성을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 인천 부윤 나가이 테루오(永井照雄)이다. 신청 위치는 ‘경인시가지계획 토지구획정리구역 내 인천부 소화정 109-3, 109-5, 110-3번지’ 일대이다.

신청 서류는 인천부에서 작성한 허가신청서 및 토지사용승낙서와 함께 지적도가 첨부되어 있다. 토지사용승낙서를 통해 공회당 부지가 1,224평임을 확인할 수 있으며 ‘국산자동차주식회사’²²에서 소유하고 있음을 확인할 수 있다.

지적도는 1/1,200의 축척으로, 지적도 위 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 신축하고자 하는 공회당 건물의 형태와 위치를 확인할 수 있다. 소화지구의 가곽 및 획지번호는 기입되어 있지 않으나 지번과 지목이 기입되어 있다.

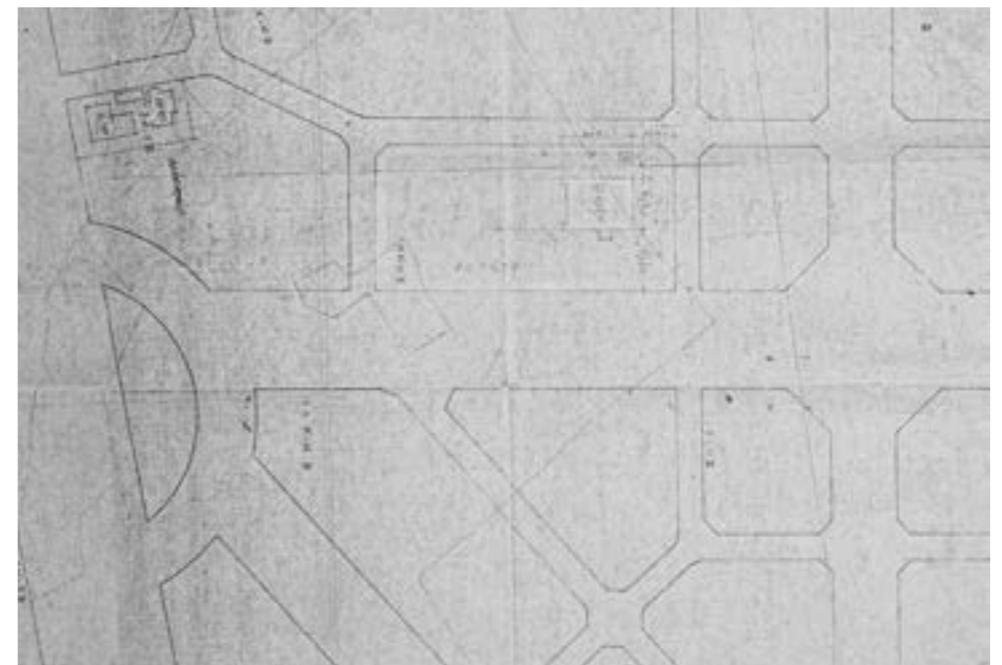
공회당은 정남향의 부지 내 우측에 배치되어 있으며 대지 경계선에서 동측과 남측으로 12.72척, 18.14척 이격되어 있음을 확인할 수 있다. 그리고 포치 혹은 굴퓌으로 추정되

²² 국산자동차주식회사 취체역사장은 산하□태랑(山下□太郎)이다.

는 약간의 요철이 있지만, 전반적으로 정방형의 형태를 가지고 있으며 건물의 크기는 가로 20.82척, 세로 16.36척이다. 부지 내에는 공회당 이외에 일부 부속 건물로 추정되는 건물이 점선으로 표현되어 있다.

이후 1942년 5월 15일 공회당의 부속 가옥 증축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 일제강점기 마지막 인천 부윤이었던 이케다 기요요시(池田清義)이다. 신청 내용을 살펴보면, 기존 공회당 부지에 ‘부속 가옥 증축’을 목적으로 했음을 알 수 있다. 해당 신청건에서는 기안문과 허가신청서 및 지적도가 존재하며, 지적도에서 증축하고자 하는 부속 가옥을 확인할 수 있다. 지적도에 표현된 부속 가옥은 기존 공회당 건물의 우측에 위치하며 장방형의 건물로 확인된다.

해당 위치는 현재 인천광역시 부평구 부평동 442-1번지에 해당하며, 부평구보건소(부흥로 291)가 위치하고 있다. 1966년까지는 해당 건물이 존재했음을 항공사진을 통해 확인할 수 있다.



❖ 공회당 신청도면(우측 상단에 우편국도 함께 확인)

5) 영화상설관(映畫常設館)

1942년 2월 14일 영화상설관 신축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 우편국 신축 허가신청자였던 아베 다이스케(安部泰輔)이다.²³ 신청 내용을 살펴보면, 인천부 소화정 229번지에 ‘영화상설관(映畫常設館) 가옥 신축’을 목적으로 했음을 알 수 있다.

신청 서류는 기안문, 공작물허가원과 함께 위치도 두 장이 첨부되어 있다. 위치도에는 지적도 위 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 소화지구의 가곽 및 획지번호는 기입되어 있지 않으나 지번과 지목이 기입되어 있다. 위치도에서 부지는 공작물 허가원에 기록된 장소인 소화정 229(전)번지와 359-1(전)번지 및 도로 일부를 포함하고 있다.

해당 위치는 현재 인천광역시 부평구 부평동 201-9번지에 해당하며, 대형 상가 건물(부평문화로80번길 16)이 위치하고 있다. 1954년 항공사진을 통해서 당시 영화상설관 건물의 형태를 확인할 수 있으나 1966년 항공사진에서 대규모 상업 건물이 들어서 있는 것을 확인할 수 있다.

6) 인천소화고등여학교 창고

1942년 10월 29일 창고 이축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청 장소는 ‘소화토지구 획정리지구 가곽 제181호’에 위치하며, 이전명령에 의한 창고 이축(移築)을 위해 신청하였다. 신청자는 재단법인 인천소화고등여학교 이사장 이케다 기요요시(池田清義)이다.

신청 서류는 기안문, 허가신청서, 위치도와 함께 이전명령서 두 장 첨부되어 있다. 위치도에는 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 소화지구의 ‘블록 181호(ブロック 181号)’ 표기와 함께 인접 도로의 너비와 방위를 함께 확인할 수 있다. 대지는 동북측으로 각각 8m 도로에 접해 있으며 서측으로 35m 도로에 접해 있다.

허가신청과 함께 첨부된 이전명령서를 살펴보면 이축되는 두 창고 건물의 소재지와 명물 구조 및 수량에 대해 상세히 확인할 수 있다. 소재지는 소화정 254-1번지이며, 창고 구조는 연와 조적조이며 슬레이트와 기와지붕이었음을 확인할 수 있다.

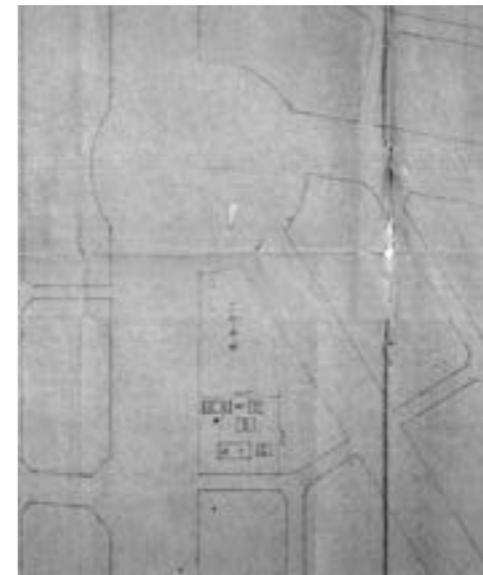
23 본 건에서는 직책에 대한 설명이 없으며 ‘인천부 소화정 665번지’만 기록되어 있다.

7) 경방 자재창고(警防 資材倉庫)

1944년 8월 9일 부평경찰서의 경방(警防)²⁴ 자재창고 신축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 일제강점기 마지막 인천 부윤 이케다 기요요시(池田清義)이다. 신청 내용을 살펴보면, 소화토지구획정리지구 가곽 제45호에 인천부 경방 자재창고 신축을 목적으로 한다.

신청 서류는 허가신청서와 배치도가 있다. 배치도에는 ‘부평경찰서횡내경방자재창고 배치도(富平警察署橫內警防資材倉庫配置圖)’의 도면 명칭이 우측에 기록되어 있으며 소화지구 계획도와 신청 대상지 및 건물 배치가 표현되어 있다. 배치도에 소화지구의 가곽 및 획지번호는 기입되어 있지 않으나 신청 대지의 지번인 109-5(전)번지가 기입되어 있다.

대지는 서측과 남측 방향으로 도로에 접해 있으며, 가로 및 세로가 20척의 길이를 가진다. 대지 내에는 5동의 건축물이 배치되어 있고 건축물의 용도가 기록되어 있다. 대지 중앙에는 청사 건물이 있고 본 건에서 신청 대상인 창고 건물은 장방형으로 대지 내 북서 방향에 위치해 있다. 해당 위치는 인천광역시 부평구 부평동 202-7번지 일대에 해당하며, 현재 상가 건물들이 위치하고 있다.



◆ 경방 자재창고 신청 도면(부분)

24 일제강점기 말 치안 강화를 위해 경찰과 소방의 역할을 합친 것을 의미한다.

8) 경성전기주식회사 영업소 사무소 및 부속사택

1944년 4월 30일 경성전기주식회사의 영업소, 사무소 및 부속사택의 신축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 경성전기주식회사 취체역 사장 호즈미 신로쿠로(穂積眞六郎)이다. 신청 내용을 살펴보면, 인천부 소화토지구획정리지구 내 블록 77호(소화정 111-1번지)에 경성전기주식회사의 영업소 사무소 및 부속사택 신축을 목적으로 한다. 신축대상은 벽돌조 기와지붕의 단층 규모 1동과 목조 기와지붕 단층규모의 1동이며 1944년 4월 30일 공사 착수하여 12월 31일 준공 계획이다.

신청 서류는 기안문, 허가신청서와 함께 공사사양서(工事仕様書)와 위치도가 첨부되어 있다. 위치도에는 소화지구 계획도가 표현되어 있으며 소화지구의 가곽 번호가 기입되어 있다.²⁵ 가곽 77에는 대상 부지가 표현이 되어 있으며 부지는 도로변 너비 12m, 길이 24m의 크기이다.

공사사양서는 지금의 시방서와 같은 것으로 공사 명칭, 부지면적, 건축면적과 같은 공사와 관련된 기본적인 개요와 함께 기초공사(基礎工事), 연와공사(煉瓦工事), 목재공사(木材工事), 건구공사(建具工事), 타일공사(タイル工事), 옥근공사(屋根工事) 등 공정 과정에 따른 상세한 내용들이 기입되어 있다. 해당 위치는 인천광역시 부평구 부평동 327-26번지 일대에 해당하며, 현재 일반 상가 건물들이 위치하고 있다.

9) 공중욕탕

1944년 9월 27일 부평 소화정 공중욕탕 신축을 위해 허가신청이 진행되었다. 신청자는 우편국 신축 허가신청자였던 아베 다이스케(安部泰輔)이다.²⁶ 신청 내용을 살펴보면, '토지형질 변경 및 공작물 신축'으로 택지 조성 및 공중욕탕 신축을 목적으로 했음을 알 수 있다. 신청 위치는 '경인시가지계획사업 소화토지구획정리지구 내 가곽 7호'로 영화상설관과 구획정리도로를 사이에 두고 마주한다.

신청 서류는 기안문, 허가신청서와 함께 배치도, 평면도, 공사 설계도가 첨부되어 있

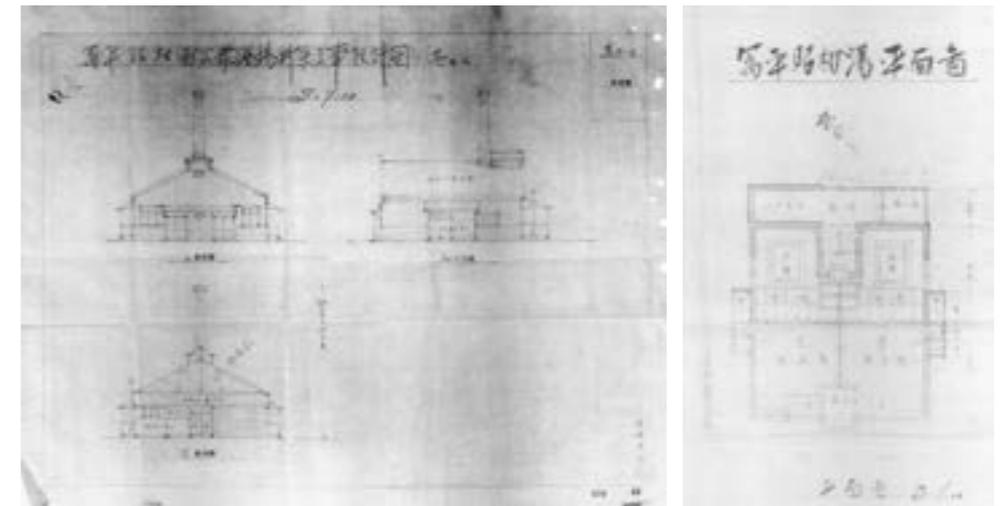
²⁵ 위치도에서 가곽 99는 공원(公園)으로 표기되어 있다.

²⁶ 본 건에서는 직책에 대한 설명이 없으며 '인천부 소화정 756번지'만 기록되어 있다. 앞서 영화상설관 신청건에서는 '소화정 665번지'로 기록되어 있다.

다. 배치도에는 대지 경계와 6m 너비의 '구획정리도로(區劃整理道路)'가 그려져 있으며 대지 내 '본신청물(本申請物)'로 공중욕탕의 건물 형태가 표현되어 있다. 대지의 방위는 북서 방면이며 배치도는 1/200의 1축척이다.

평면도는 1/100의 축척이며 일본 근대기 공중욕탕 평면과 일치함을 알 수 있다. 내부 공간 명칭과 함께 간략한 치수도 함께 표기되어 있어 전체적인 공중욕탕의 규모를 확인할 수 있다. 정면을 기준으로 가로 너비 34척, 세로 길이는 44척이다. 실내는 중앙을 기준으로 좌우 대칭적인 형태이며 탈의실, 욕실 등 남녀 구분되어 있다. 욕실의 양측으로는 벽장과 변소 한 칸이 설치되어 돌출된 평면 형태를 가지게 된다.

공사 설계도는 평면도와 같은 1/100의 축척이며, 정면도와 측면도, 그리고 배면도가 그려져 있다. 정면은 평면과 같이 좌우 대칭 형태를 보이고 있다. 지붕은 시멘트기와를 사용하였으며 굴뚝 상부까지는 40척의 높이를 가진다.



❖ 부평 소화정 공중욕탕 신청 도면

| 제3절 | 문서로 살펴본 점포주택의 유형

본 장에서는 당시에 계획된 점포주택²⁷의 유형을 「시가지계획령 10조에 의한 허가철」을 통해 살펴보겠다. 본 허가철은 각각의 동별 건축물별로 공작물신축허가신청서, 지적도, 건축도면을 담고 있다. 본 연구자는 허가철의 정보를 바탕으로 도시계획의 구성요소를 가로 체계, 대지, 건축계획으로 구분하고 유형별로 고찰할 수 있었다. 이러한 분류를 통해 시가지의 공간 조직을 살피고 건축의 구축 방식에 대해 살펴보겠다.

1. 지구 내 위치에 따라 나타난 건축의 전형

「시가지계획령」 10조에 의한 허가철에서 나타나는 점포 및 주택 건축을 살펴보는 방식을 다음과 같이 정했다. 하나는 물리적 형태에 대한 해석이 필요했다. 그것은 지구단위 블록에서 대지의 위치이다. 앞서 주지하였듯이, 대지의 주변 요소에는 가로 체계, 인접 대지가 관계되었고, 그 위에 세워지는 건축의 프로그램과 형태에 따라 유형이 구분되었다. 이는 당대의 도시 주거 유형으로써 세밀하게 구분할 수 있고 이를 유형학적으로 해석할 수 있다.

1) 모서리 대지에서 나타난 건축 유형

본 장에서는 시가지계획구역 내 블록의 가장자리에 위치한 대지에서 나타난 건축 유형을 살펴보겠다. <블록 내 모서리에 위치한 대지(1943-253)의 일반>은 주도로의 이면 블록에 위치한 대지의 유형이다. 대지는 마름모꼴의 세장형의 대지로서, 가각전제(街角剪除)²⁸가 이뤄진 필지였다.

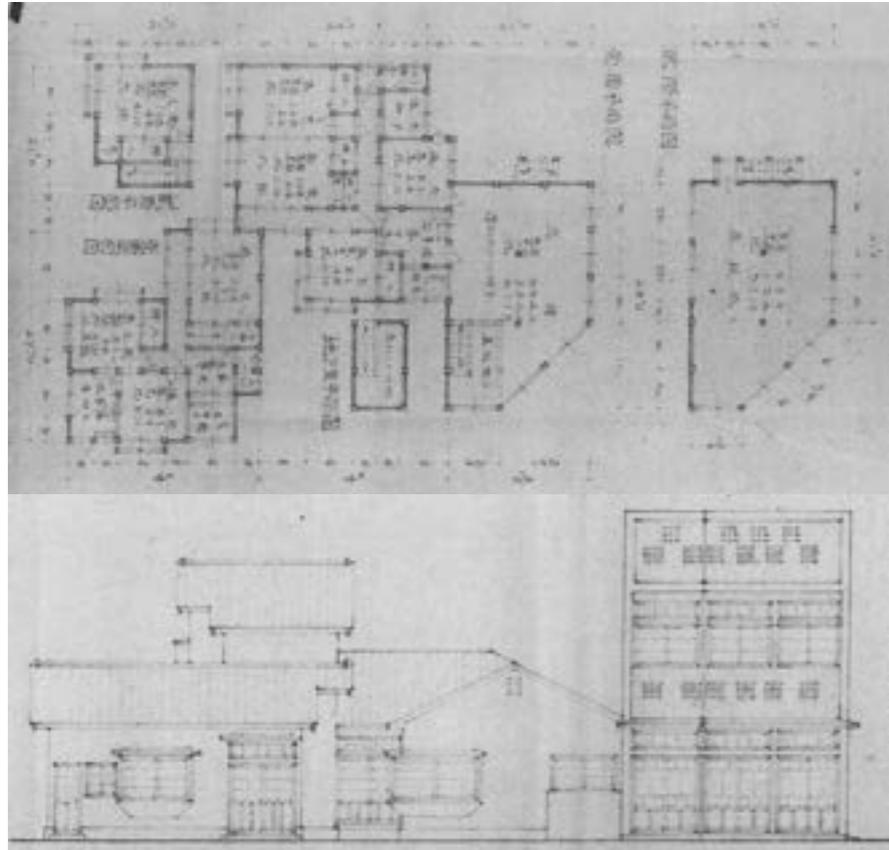
27 박초롱·김일현, 「세장형 필지에 위치한 점포겸용 주택의 유형적 특성에 관한 연구」, 『대한건축학회 논문집 계획계』, 29(7), 2013. 점포주택(dwelling with shop)은 점포와 주거 기능이 결합되어 세워진 병용주택을 말한다.

28 가각전제(街角剪除) : 도로 교차지점의 교통을 원활하게 하고, 시야를 충분히 확보시키기 위하여 도로모퉁이의 길이를 기존 이상으로 넓히는 것으로, 각지(角地)의 꼭짓점으로부터 일정한 길이만큼 후퇴하여 건축선을 정하는 것을 말한다.



❖ 블록 내 모서리에 위치한 대지(1943-253)의 일반

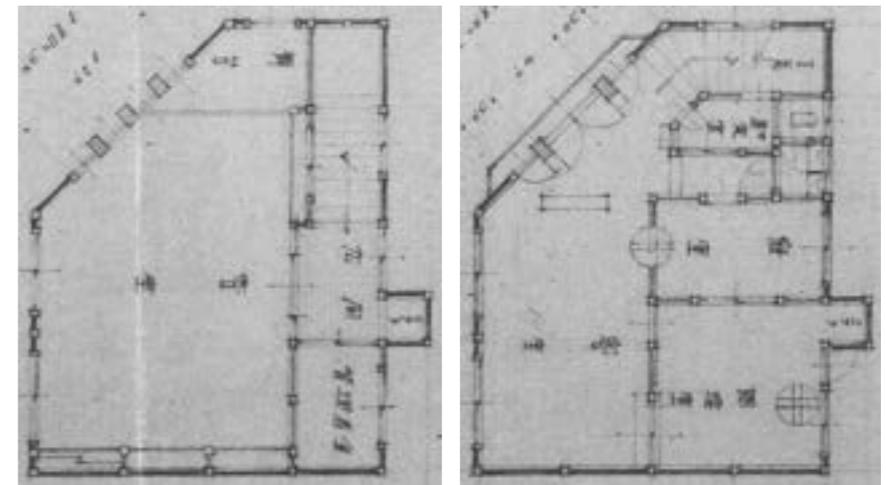
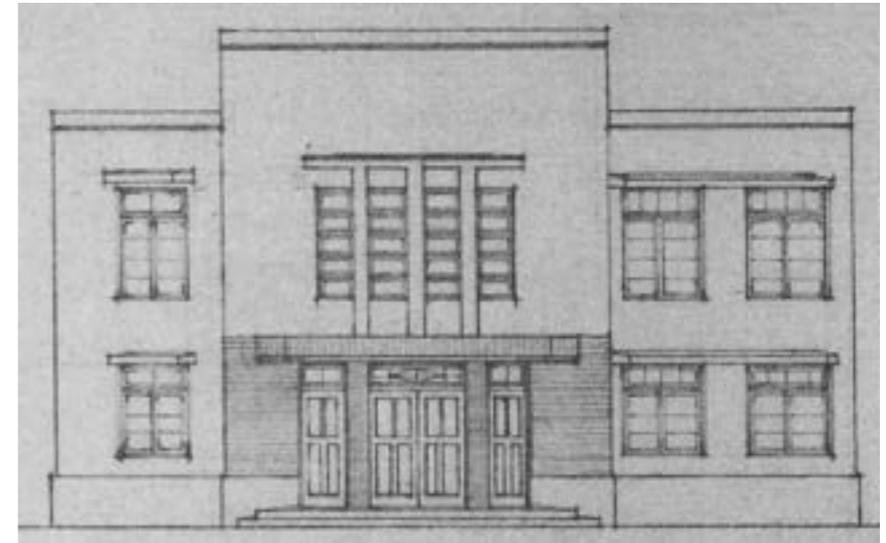
본 대지는 블록의 동측 모서리에 위치하며 가각전제가 계획된 땅이다. 북측 15m, 동측 8m의 도로가 대지의 두 면에 맞물려 있으며 그 형태는 직사각형에 가까웠다. <대지(1943-253)의 평면, 단면>의 건물은 지상 2층 규모로 점포와 주거 기능을 담고 있는 상업주택이었다. 점포는 가각전제가 된 위치에 놓였으며, 주택은 2층이 계획되었는데 한 채는 도로에서 떨어져 앞마당을 형성하며 계획되었고 다른 한 채는 도로에서 이격거리 없이 배치되며 배면에 마당을 형성하였다. 평면계획을 보면, 가각전제가 된 곳에 위치한 점포는 외부 계단과 내부 계단을 갖고 있다. 외부 계단은 2층의 사무 공간으로 연결된 것이며, 내부 계단은 지하실과 연결된 것이었다. 점포는 주택 1채와 구조적으로 연결되어 있었는데, 점포는 그 주택의 온돌방과 취사장을 통해 주택에 진입할 수 있게 되어 있었다. 주택의 각 실들은 복도를 통해 연결되었다.



❖ 대지(1943-253)의 평면, 단면

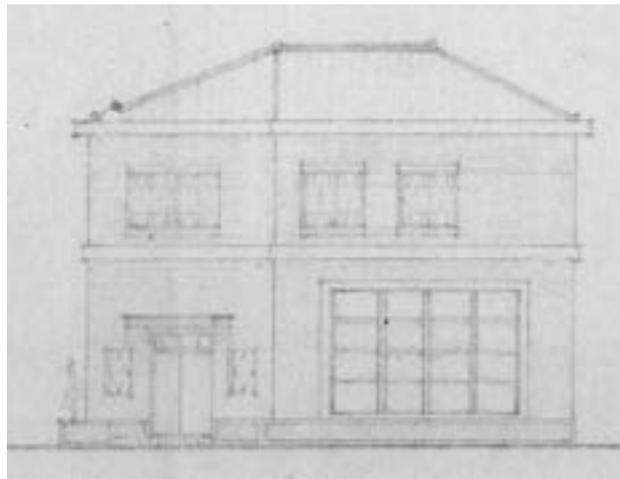
본 주택은 온돌방 3개, 취사실, 거실, 화장실로 구성되어 있었다. 다른 한 채의 주택은 요철 형식으로 모서리의 기둥 구조에 주거 기능이 맞물려 있었는데 거실을 중심으로 주거 시설이 배치되어 있었고, 거실 측면에는 2층으로 올라가는 계단이 있었으며, 그 2층에는 주인방이 위치해 있었다. 건축구조는 줄기초 위 목구조를 결구한 것이었으며 그 입면은, 점포의 정면성을 강조하기 위해 박스형 볼륨을 전면에 배치하고 배면의 주거 시설은 박공지붕과 모임지붕을 계획하며 여러 채의 동별 건축이 균집을 이룬 모습을 하고 있었다.

반면 <대지(1943-236)의 평면, 입면>은 지상 2층 규모를 가진 점포에 대한 신축계획이다. 각각전체가 된 대각선의 도로면에 주출입구를 설치하였다. 평면과 입면은 객실을 전면에 내세우고,接客을 위한 공간들이 후면에 위치하여 기능적으로 짜였으며, 특히 입면에서 보면 객실의 정면성을 본 출입구 계획을 통해 강조하였다.



❖ 대지(1943-236)의 평면, 입면

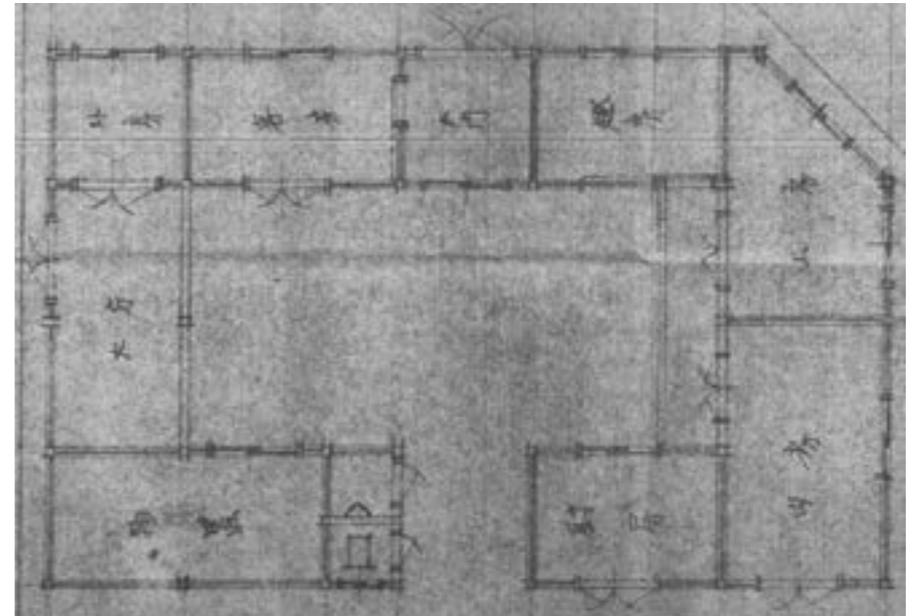
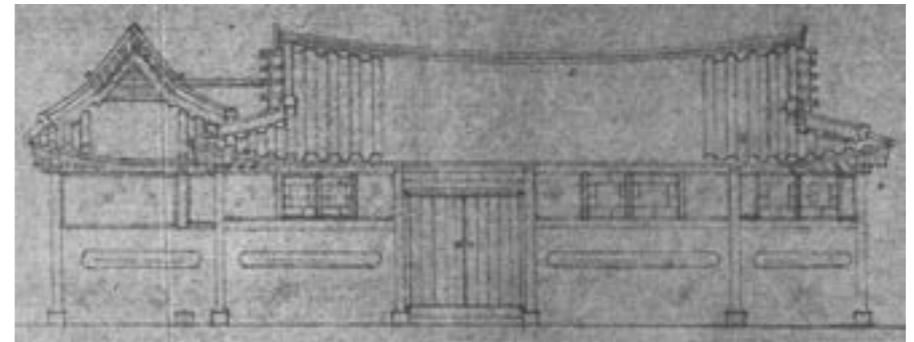
<대지(1942-152)의 평면, 입면>은 앞의 <대지(1943-236)의 평면, 입면>과 비슷한 형태이나, 보다 목구조의 외형을 드러내고 있다. 마찬가지로 각각전제된 모서리 면에 출입구를 설치하였고, 홀과 카운터, 조리장 등으로 구성되어 음식점이었음을 추측할 수 있다. 점포를 통과하여 접근이 가능한 후면에는 거실, 온돌방, 욕실, 화장실이 있고, 안쪽 계단을 통하여 올라간 2층은 다다미가 깔린 방, '도코노마', '오시이레' 등이 갖춰져 있어 점포겸용 주택의 형태를 잘 나타내고 있다.



❖ 대지(1942-152)의 평면, 입면

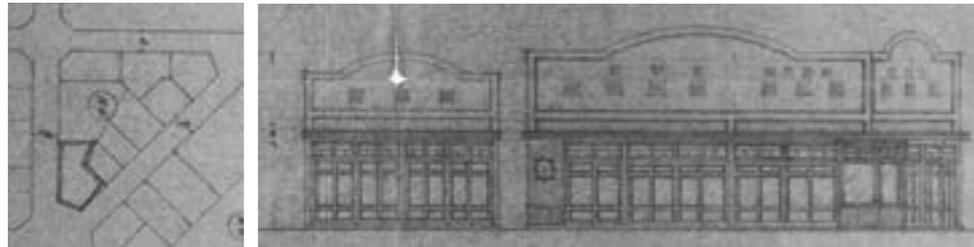


<대지(1943-345)의 평면, 입면>의 대지 역시 블록의 모서리에 위치하며 각각전제가 이뤄진 땅이다. 대지의 두 면이 도로와 맞닿아 있었다. 평면과 입면 계획을 보면 한식 단층 구조였다. 건물 매스를 도로면에 붙이고 옆 대지에 진입 공간을 설정하였다. 평면은 'ㄷ'자 중정형이며 진입 공간의 중앙을 열어 내부 마당으로 진입하게 하였다. 도로면에는 방들을 배치하였고 맞닿은 대지면에는 주방과 화장실 등을 배치하였다. 구조는 한식 목구조 위에 팔작지붕을 얹진 형식이였다.

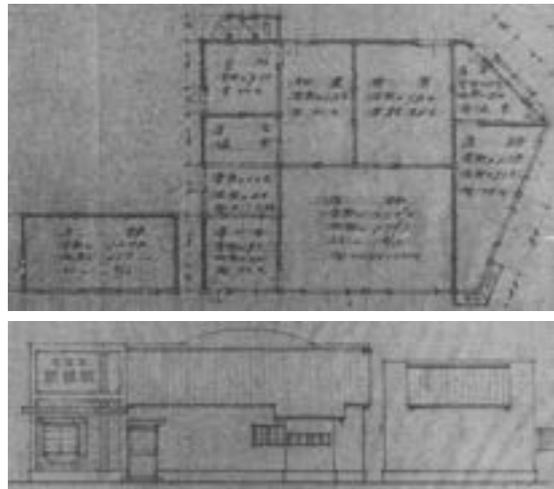


❖ 대지(1943-345)의 평면, 입면

<대지(1943-265)의 지적도 및 정면, 입면>의 대지는 정삼각형 블록의 남측 모서리에 위치하였으며, 3면이 도로에 접해 있었다. 건물의 형태는 대지의 형태를 따르고 있었으며, 지상 1층 규모에 점포 3개소를 배치하였는데 그중 1개소는 별도로 독립되어 있었다. 본 건물에서 방의 기능은 별도로 없었으며, 주방, 사무실, 화장실, 창고 등의 부속 시설이 구축되어 있었다.



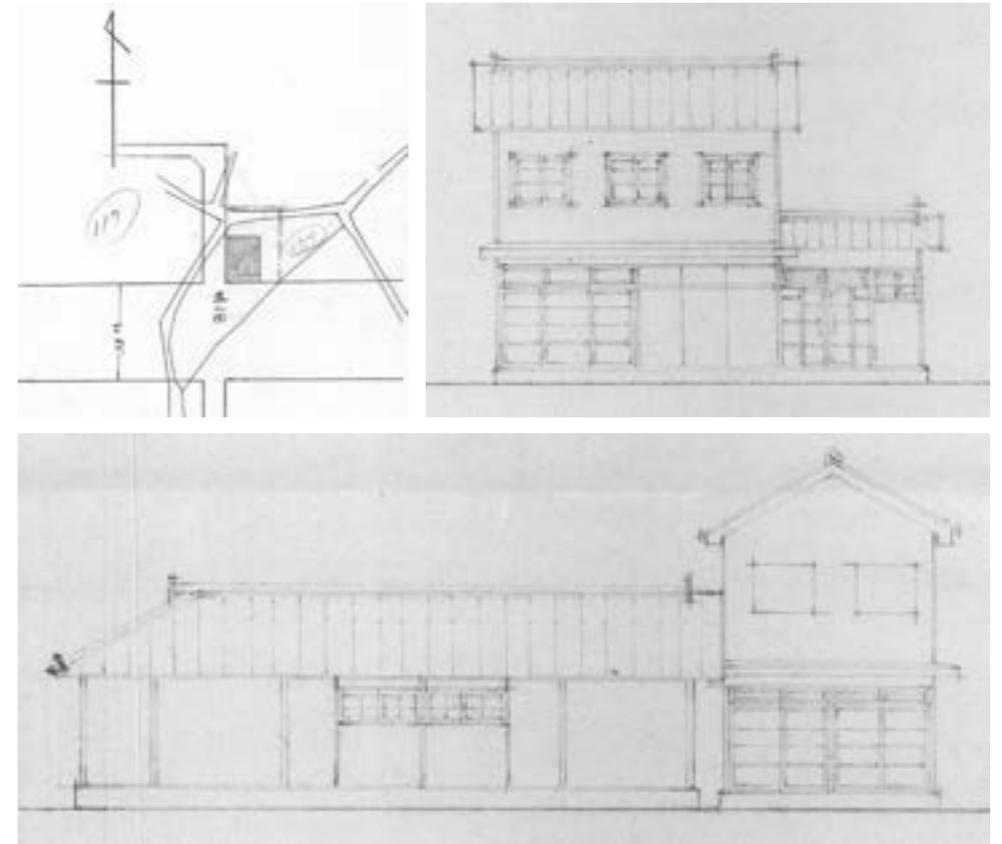
❖ 대지(1943-265)의 지적도 및 정면 입면



❖ 대지(1943-265)의 평면도 및 측면 입면

본 대지는 3면이 도로와 접한다. 따라서 건물의 입면은 양면성을 갖는다. 전면은 직교 형식의 모던한 입면을 가지며 허가철에서 나타난 일반적인 입면의 전형을 보여주었는데, 배면에서 보면 그러한 전형과 경사지붕이 어우러진 형태로 입면계획을 진행하였다.

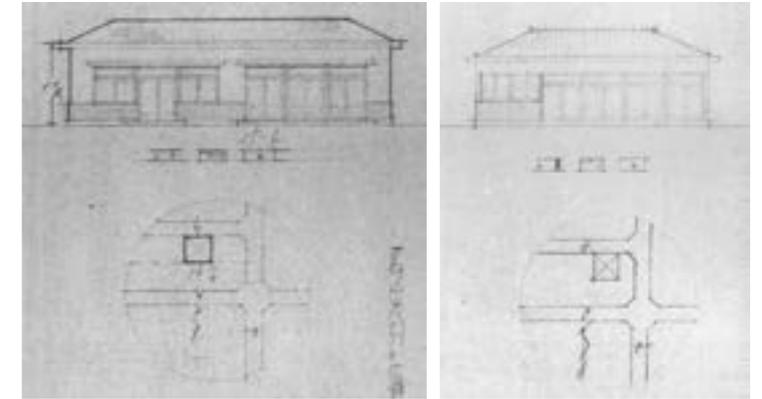
블록의 모서리에 위치한 많은 경우 각각전제가 이루어지고 모서리면을 점포의 출입구 등으로 활용하는 반면에, <대지(1945-144)의 평면도 및 측면 입면>의 점포점용주택은 35m 대로와 8m 도로의 모서리면에 위치하였음에도 각각전제 없이 계획되었다. 정면 2층으로 이루어진 점포와 후면 'L'자의 주택이 결합한 일식 목구조 점포주택으로, 일본의 전통 도시 주거 '마치야(町家)' 형태를 잘 나타내고 있다.



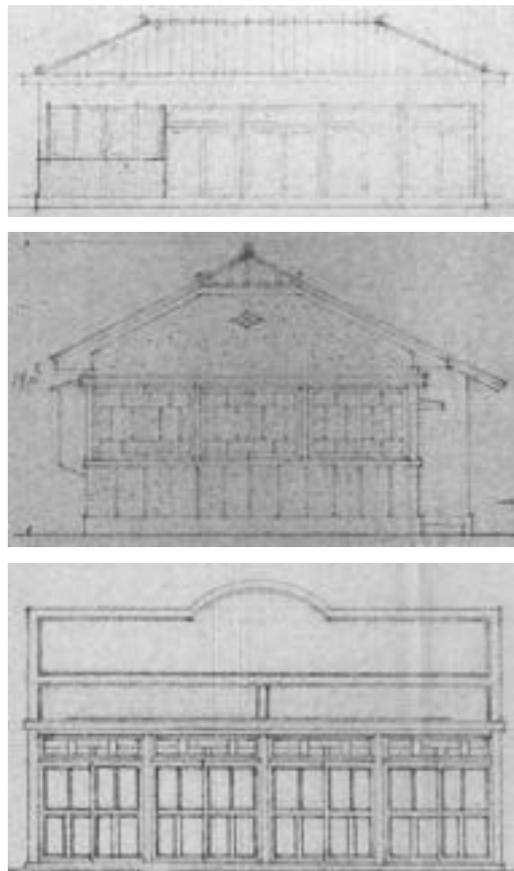
❖ 대지(1945-144)의 평면도 및 측면 입면

2) 이면도로에서 나타난 건축 유형

본 장에서는 시가지계획구역 내 블록이 주도로의 안쪽에 나타났을 때, 상대적으로 좁은 이면도로에서 나타난 건축의 유형을 살펴보겠다. <184, 229, 244 대지의 입면>과 같이 이면도로에 계획된 점포주택의 경우 단층형에 모입지붕, 박공지붕, 또는 평지붕에서 파라펫 상부에 요철을 준 입면계획들이 나타났다. 이면도로의 건축물은 대로변이나 모서리 대지에 위치한 점포에 비해서는 단조로운 입면이 대부분이었으며, <인접한 160, 184 대지의 입면>과 같이 인접한 대지의 경우 유사한 입면 형태와 재료로 계획되기도 하였다.

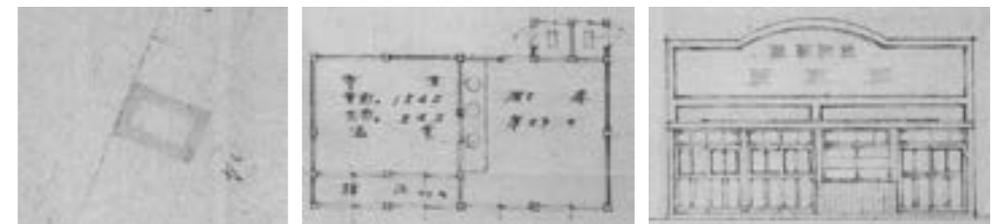


❖ 인접한 160, 184 대지의 입면



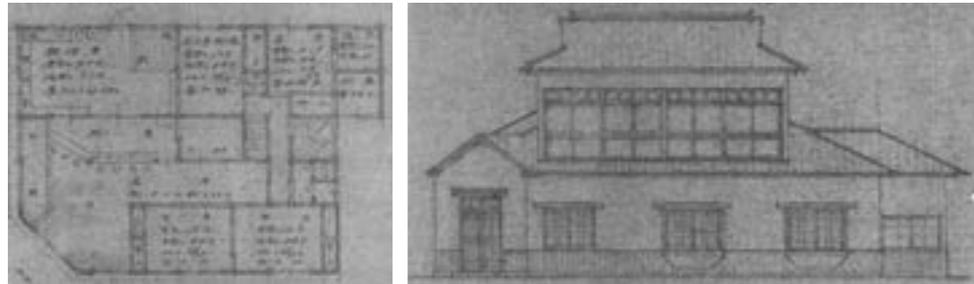
❖ 184, 229, 244 대지의 입면

<대지(1943-255)의 지적도 및 평면, 입면>은 1943년 5월에 신청된 건물이다. 본 건물은 이면도로에 접해 있는 건조물로 단독 주거 기능을 가졌다. 규모는 지상 2층이었으며, 지상 1층의 내부 공간은 온돌이 설치된 거실과 주방이 전면도로에 나란히 배치되었고 주방의 뒷면으로 개별 화장실 2개소가 외부로 연결되어 있었다. 지상 2층에 대한 평면도는 존재하지 않았다. 평면상으로 보면 주거의 기능만 가진 것으로 보이는데 입면의 형태는 본 시가지에 나타난 점포주택의 전형을 따랐다. 구조는 콘크리트 혹은 벽돌조로 이루어진 일체식 구조로 추측되며, 1층과 2층의 바닥은 목재로 장선을 설치하였고 벽체의 일부 역시 목조로 구축하였다.



❖ 대지(1943-255)의 지적도 및 평면, 입면

<대지(1943-248)의 평면, 입면>의 건물은 이면도로의 블록에서 모서리 대지에 위치한 규모 2층의 일식 목조건물이다. 본 건물은 이면도로의 대지에서 나타난 형태 중에서 가장 독특했다. 용도는 주택을 바탕으로 식당 기능을 부여한 신축건물이었다. 평면은 박스 형태이다. 가각전제된 대지의 측면에 본 건물의 주출입구를 형성했다. 평면상 출입구는 별도의 형식없이 미서기 문을 통해 건물 안으로 진입할 수 있었다.



❖ 대지(1943-248)의 평면, 입면

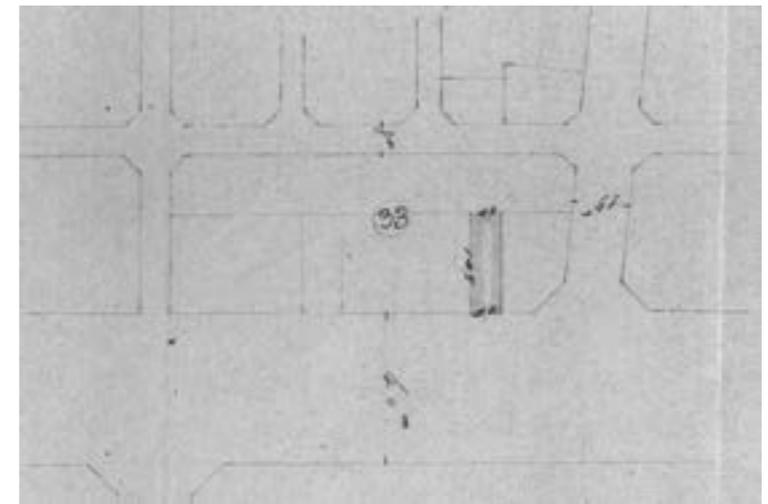
입면상에서는 1층은 전체적으로 모임지붕의 형태를 따랐으나 주출입구는 박공지붕을 계획하여 그 형식을 달리했다. 평면의 구조를 보면, 주방을 경계로 횡단으로 놓인 벽체가 구조의 경계가 되었다. 본 벽체는 지붕의 물매를 잡는데 중심 역할을 했고, 2층의 공간 구조와 2층으로 올라가는 계단을 붙잡는 중요한 구조로 작용했다.

2. 도면에 나타난 건축의 전형

1) 세장형의 대지 위 건축

세장형의 대지에 조성된 주거 유형의 사례를 살펴본다. 세장형의 대지는 그 대지의 형태가 가로에 접하는 단변이 인접 대지 경계선의 장변보다 짧은 대지를 말한다. 이러한 대지 형식은 상업도시의 전형적인 필지의 형태로, 이탈리아 중세도시나 일본의 근세 상

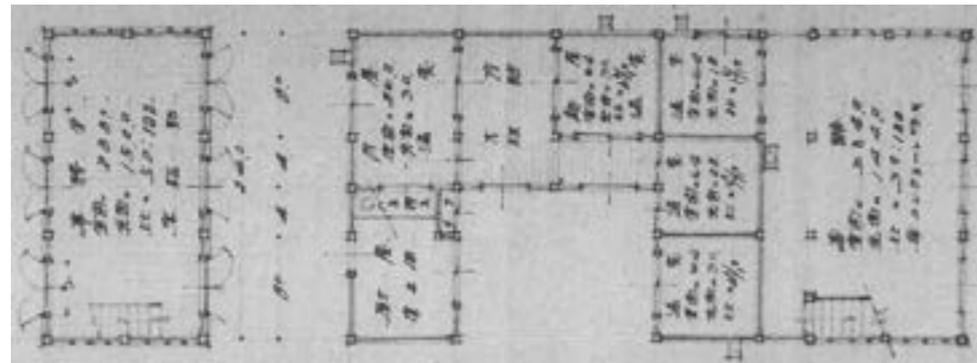
업도시 등에서 많이 나타났다. 도시화가 진행됨에 따라서 토지 가격이 상승했고 전면 폭이 넓은 경우에는 세금의 부담도 많았으므로 좁은 상가주택이 많이 등장하게 되었는데, 도심에 위치한 주택의 유형에서 많이 등장했다.²⁹ 따라서 세장형의 대지는 전체 블록에서 주도로에 면한 경우가 많았다. 이에 건축은 대체로 주거와 상업 기능을 복합적으로 지닌 점포주택으로서 계획된 것이다. 또한 대지의 형태로 인해 가로에 인접하는 단변에는 상업 기능이 배치되었고 후면에 주거 기능이 계획된 경우가 대부분을 차지했다. 그리고 그 규모는 보통 2층 또는 중이층의 크기를 가져갔는데, 2층의 용도는 대부분 1층 상업 기능과 연결된 점포 또는 사무소로 주로 쓰였던 것을 확인할 수 있었다. 건축구조의 경우 대부분 콘크리트 줄기초 위에 목조를 이용한 가구식 구조가 결합되어 한식, 양식, 절충식 등의 양식을 단위건축물별로, 그 구조 기술을 단일하게 계획했거나 혼용하여 적용했다. 따라서 건축의 입면의 경우 용도별 건축의 전면성을 내세우기 위해 한식, 양식, 또는 한식과 양식을 혼용한 한양절충식 형태의 입면이 주로 도출되었다.



❖ 「시가지계획령」 10조에 의한 허가철에 나타난 일반적인 세장형의 대지(1943-254)

29 박초롱·김일현, 「세장형 필지에 위치한 점포겸용 주택의 유형적 특성에 관한 연구」, 『대한건축학회 논문집 계획계』29(7), 2013.

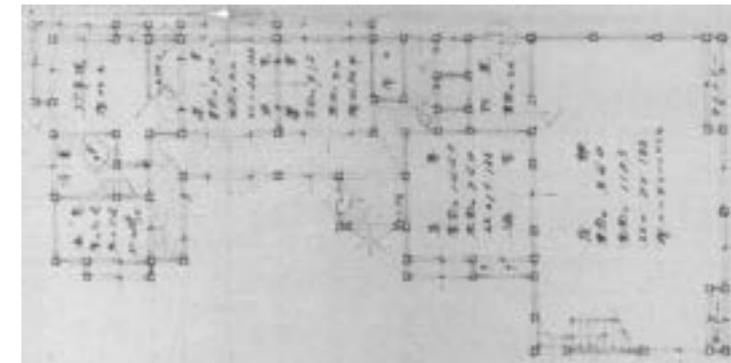
먼저 세장형 대지에 나타난 평면 유형을 살펴보겠다. <세장형의 대지(1943-254)에 나타난 일반적인 평면 유형>의 평면계획이 「시가지계획령 10조에 의한 허가철」에 나타난 가장 일반적인 유형이다. 주 도로면에 면한 대지의 폭은 4.5척이며 대지의 깊이는 14.5척이었다. 규모는 지상 층이였으며 상업과 주거 기능이 복합된 전형적인 점포주택으로, 평면의 외형적 형태는 대지의 형태에 순응하며 직사각형의 모양을 가져갔다. 1층의 평면의 내부구성을 보자면, 주 도로 측에 점포를 배치하였다. 본 건물 역시 목구조 인데 전면과 양 측면에 기둥 4개소를 등간격으로 배열하고, 그 사이는 유리를 설치하여 내외부의 소통을 유도했다. 한편 점포 내 병렬로 세워진 기둥 4개소는 측벽에 설치된 계단실과 함께 상부의 사무실과 연결되었다. 2층 사무실 공간의 역시 기둥사이에는 유리와 개구를 설치하여 개방성을 높였다. 이러한 구조형식은 입면계획에도 그 의도가 전달된다. 가구식 목구조를 통해 수직적 구조형식으로 건물의 형태를 규정짓고 상업 시설로 정면성을 강조하기 위해 유리를 배치하여 주변 환경에 반응하며 열린 공간을 제시한 것이다.



❖ 세장형의 대지(1943-254)에 나타난 일반적인 평면 유형

한편 1층 점포공간의 후면에는 주거 기능이 배치되었다. ‘ㄷ’자 유형의 평면 구성은 한국의 전형적인 주택요소를 나타내고 있었다. 대청을 중심에 놓고 좌측엔 부엌기능, 우측엔 운동방을 병렬로 배치하여 중앙에 안마당을 형성시킨 것이 특징이었다.

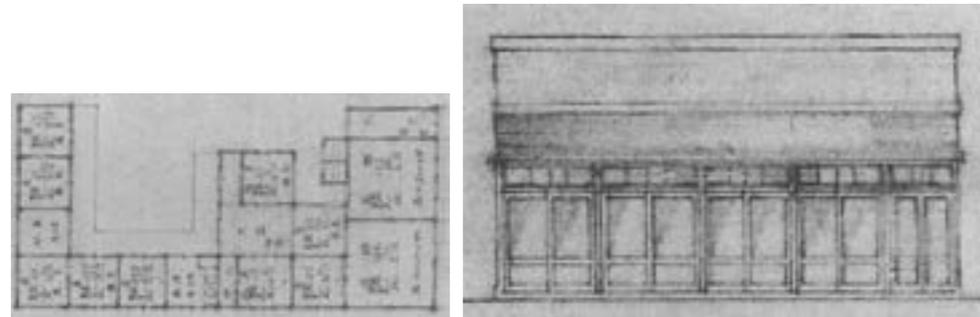
이 외에 세장형의 필지에 같은 점포주택 용도로 계획된 건축물 중 독특한 유형의 평면과 입면 계획을 지닌 것들이 소개될 수 있겠다. <세장형의 대지(1943-284)가 블록의 모서리에 나타난 경우의 평면 유형>은 세장형의 필지가 블록의 모서리에 나타난 경우다. 따라서 대지의 두 면은 도로와 인접하게 되었다. 이러한 대지 유형에 점포주택이 계획된 형태를 살펴보자.



❖ 세장형의 대지(1943-284)가 블록의 모서리에 나타난 경우의 평면 유형

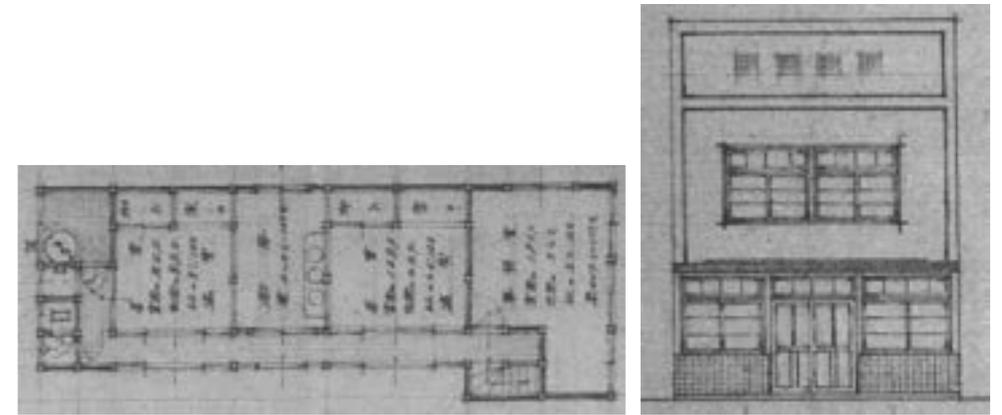
여느 점포주택과 마찬가지로 주도로 전면에 점포를 배치하고 내부 측벽에 계단실을 두어 이층 구조를 만들었고, 그 2층은 사무실을 배치하였다. 1층 점포의 뒤는 주거와 일부 점포 공간이 배치되어 있는데 주거 평면의 배치 형식은 역시 ‘ㄷ’자 형태를 따르고 있

었다. 전면 점포의 뒤에 작은 점포가 배열된 것은 측면도로와의 관계에서 비롯됐다는 걸 알 수 있다. 주거의 출입은 측면도로의 전면에 배치된 편복도를 통해 가능하며, 편복도를 통해 거실과 방, 화장실 등에 진입할 수 있다. 형태적으로 주거 영역은 전면의 점포 영역보다 뒤로 물러나 있는데, 마당을 사용하고자 하는 사용자측과 길을 이용하는 사람과의 관계를 고려하여 계획된 것으로 파악된다. <세장형의 대지(1943-216)가 이면도로에 나타난 유형>은 세장형의 대지가 이면도로에 배치될 때 나타날 수 있는 점포주택의 평면과 입면의 유형이다. 점포는 도로의 전면으로 배치되고 우측에 주거로 진입하는 출입구가 배치되었다. 정면에서 건물 입면을 보면 면적 요소로 읽혀지며 독립채 형태를 갖는다.



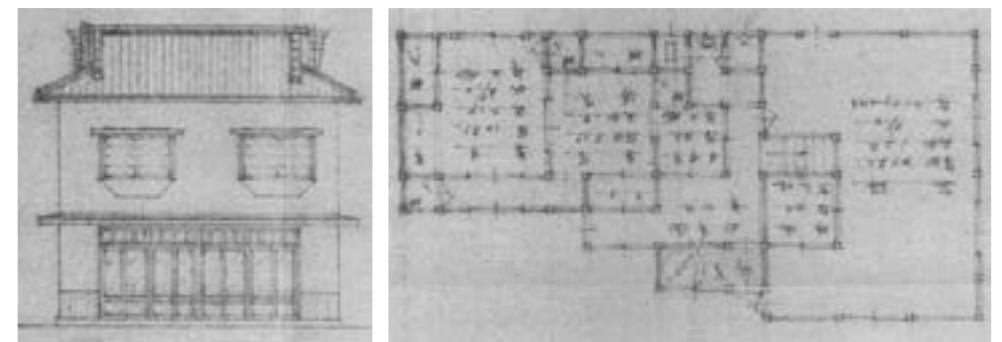
❖ 세장형의 대지(1943-216)가 이면도로에 나타난 유형

그런가 하면 <세장형의 대지(1943-275)에 나타난 일자형 평면>과 같이 점포와 주거의 평면을 ‘—’자 형태로 가져간 것도 나타났다. 그 이유는 세장비에 있었다. 도로에 물린 대지의 변이 매우 좁아서 나타날 수 있는 계획이었다. 점포와 주거 기능을 일자로 배치하고 각 실의 연결은 편복도를 통해 가능하다. 공간이 투명하게 열리는 곳은 점포의 전면과 편복도의 긴 변이었으며, 나머지 공간에선 기능적인 창이 배열되고 그 외는 모두 벽으로 막히며 면으로 정리되었다. 이러한 특징은 입면에서 나타났는데, 직교의 틀을 만들어 건물의 윤곽을 정하고 실의 기능에 따라 유리를 두어 투명과 불투명의 면으로 대조되게 하였다.

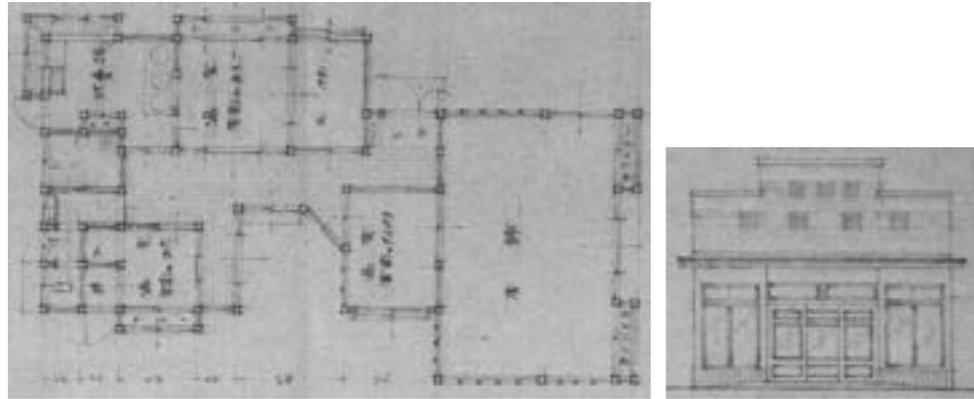


❖ 세장형의 대지(1943-275)에 나타난 일자형 평면

또한 <세장형의 대지(1943-149)에 나타난 일자형 평면>과 같이 점포를 비롯한 주거의 평면계획을 ‘—’자형으로 가져가되, 각각 필요로 하는 실들을 병렬식으로 나열하며 실들 간의 연계를 밀도 있게 구성한 계획도 볼 수 있었다. 대지의 전면에 배치된 점포는 본 건물의 얼굴이 되며, 점포를 통해서만 주거 시설로 들어갈 수 있는 형식을 취했다. 주거의 중앙에 위치한 거실이 주변의 소요 실들과 연계된 평면계획이었다. 이러한 유형은 대청 또는 편복도 형태의 동선 체계가 적용되지 않았기 때문에, 필요 크기의 공간들이 영켜 붙으며, 주거 기능의 외곽형태가 자연스럽게 도출됐다. 입면의 경우 전체적으로 모던한 직교형태에 한식 모임지붕을 상부에 계획하였다. 이러한 계획은 한국의 전통 건축의 입면 계획과 서구식 건축구조 형식이 합쳐진 결과라고 볼 수 있다. 이러한 성향의 계획은 이전의 한국에서 볼 수 없었던 본 평면계획의 형식과 무관하지 않다고 볼 수 있다.



❖ 세장형의 대지(1943-149)에 나타난 일자형 평면



❖ 세장형의 대지(1943-276)에 나타난 평면과 입면

<세장형의 대지(1943-276)에 나타난 평면과 입면>의 평면계획은 <세장형의 대지(1943-254)에 나타난 일반적인 평면 유형>과 같은 ‘ㄷ’자 평면 유형의 일반을 변형한 것이라고 볼 수 있다. 먼저 1층 평면 구성을 살펴보자. 본 건물 역시 목구조인데 전면과 양측면에 기둥 4개소를 등 간격으로 배열하고, 그 사이는 유리를 설치하여 내외부의 소통을 유도했다.

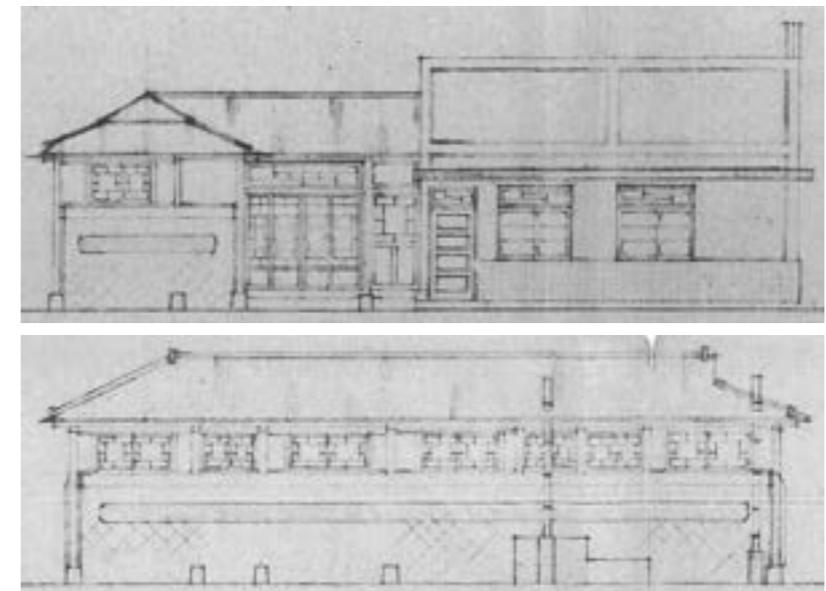
<세장형의 대지(1943-254)에 나타난 일반적인 평면 유형>이 정형화된 ‘ㄷ’자 평면계획이었다면 <세장형의 대지(1943-276)에 나타난 평면과 입면>의 평면은 대청을 중심으로 ‘ㄷ’자 평면계획을 유지하되 실의 구성 방법을 좀 더 자유롭게 가져갔다. 평면 유형이 다른 이유는 세장형의 필지 장·단변의 세장비가 달라질 때 나타날 수 있는 것으로 풀이된다. <세장형의 대지(1943-254)에 나타난 일반적인 평면 유형> 타 대지에 비해 장변에 좀 더 여유가 생기며 점포의 출입과 주거의 진입을 독립시킬 수 있었을 것이다. 따라서 주거 공간의 진입은 점포의 외벽을 따랐다. 주출입구는 실내 복도로 통하는데 본 복도는 대청마루의 기능을 갖는 동시에 분리된 각 실들을 연결시켜줬다. 입면은 일반적인 형식을 따랐으나 2층의 파라페트에 요철을 주며 형식을 약간 달리했다.

2) 절충식 건축

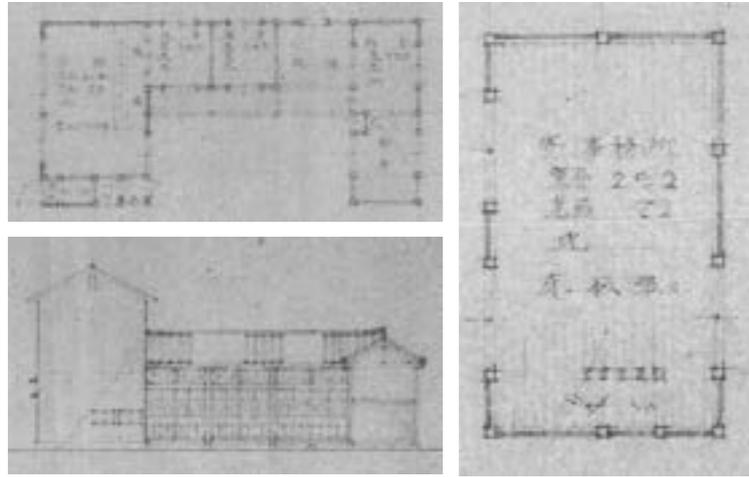
<절충식 건축(1943-256)의 입면 유형>은 1943년 5월에 신청된 점포주택이다. 전면 8m 도로에 물린 대지에 배치되었다. 규모는 지상 1층이었으며, 상업 시설과 주거 기능

이 복합된 점포주택이었다. 건물 1층의 전면에는 점포기능이, 배면에는 주거 기능이 배치되어 있었으며, 전체 평면의 윤곽은 ‘ㄷ’자 형식을 취하였다. 점포기능은 전면 매스의 좌, 우측에 각각 배치되었는데, 점포기능이 전면도로에 대응하도록 한 것이다. 한편 좌측 점포의 배면과는 사무소가, 우측 점포 배면에는 온돌방이 연결되도록 하였는데 우측 점포의 배면에 주거 시설이 일자로 배치되었고 그 사이 공간에 마당이 형성되도록 전체 공간을 구획하였다. 본 건물의 구조는 독립기초와 줄기초가 혼합된 형식인데, 전면의 점포와 배면의 창고는 줄기초, 주거 영역은 독립기초 형식을 취하고 있었다.

바닥 구조의 형식을 혼용한 이유는 온돌의 배열과 연관될 것으로 추측된다. 온돌의 고래가 배열되려면 그 바닥 구조는 점구조가 되어야 했을 것이고 상부에서 바닥 장선을 통해 구조를 연결하였을 것으로 추측된다. 입면을 보면, 전체적으로 ‘ㄷ’자 형태에서 나타나는 한식 구조를 바탕으로 서양식의 모던한 구조가 우측의 한 부분에서 나타나며 혼용되었다. 그러나 배면에서 모입지붕을 가진 전통적인 한식 목구조 형태를 나타낸 것으로 보아, 점포주택으로서 정면성을 드러내기 위해 정면에 양식의 혼용을 가져온 것으로 추측된다.

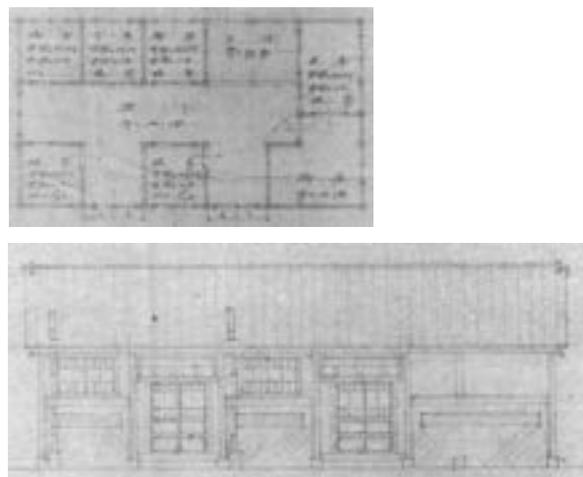


❖ 절충식 건축(1943-256)의 입면 유형



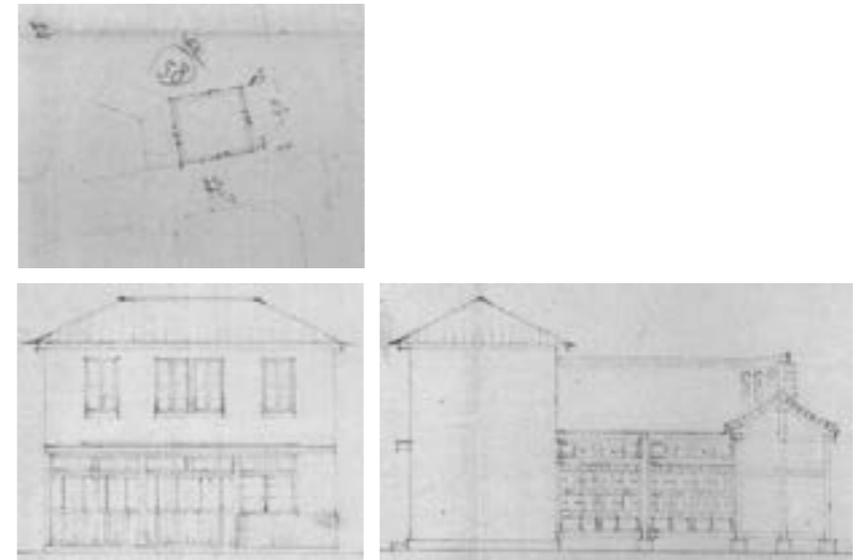
❖ 절충식 건축(1943-247)의 유형

<절충식 건축(1943-247)의 유형>은 주택 및 사무소에 관한 신축이다. 대지는 35m 폭의 도로에 접한 세장형 필지이며, 건축물은 점포와 사무소와 주거 기능을 갖고 있다. 전면의 2층 건물은 점포와 사무실로 이루어져 있고, 점포의 배면에 대청을 중심으로 한 ‘ㄴ’자의 주거공간이 이어져있다. 전면의 건물은 오까베 양식의 개량화된 목구조인 반면 후면의 주거 공간은 아궁이와 온돌방, 기와지붕이 올라간 한옥의 형상을 띄고 있다.



❖ 절충식 건축(1943-267)의 평면도, 입면

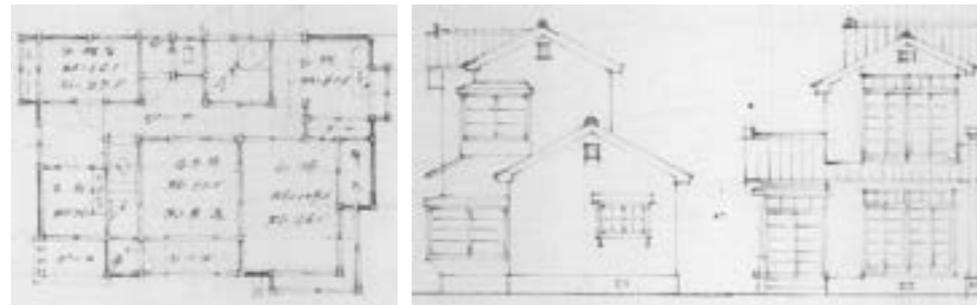
<절충식 건축(1943-267)의 평면도, 입면>의 건물은 의원을 겸한 주택이다. 본 건물은 의원 및 주택 용도로 계획한 건물이지만 건축계획으로 보면 단독주택에 가깝다. 전면에 온돌방 2개와 주방 공간을 배치하고 방들의 사이에 두 군데의 입구를 만들었다. 입구로 들어가면 일자 형식의 안마당이 존재했고 마당을 끼고 방들과 대청 공간이 일렬로 배열되어 있었다. 전체 평면의 형태는 직사각형이고 그 안에 필요한 실들을 채우거나 덜어낸 형식이었다. 건물은 독립기초를 배열한 후 줄기초로 전체의 독립기초를 묶은 형식이었으며, 바닥 구조와 상부 구조는 목구조로 이루어졌다. 지붕은 박공지붕이었으며 각 방마다 연통이 배치되었는데, 입면에 그대로 노출되었다.



❖ 절충식 건축(1943-289)의 지적도, 입면

<절충식 건축(1943-289)의 지적도, 입면>의 주택 및 사무소 건축에 관한 신축계획이다. 대지는 주도로의 안측에 위치해 있었다. 대지는 20m 폭의 도로에 접하여 정사각형의 형태를 띠고 있었으며, 평면은 ‘ㄷ’자 형태를 취하고 있었는데, 사무실 기능이 1층 전면 배치되고 역‘ㄱ’자로 주거 기능이 후면에 배치되어 있었다. 사무실의 일부는 2층에

도 배치되며 공간을 분리하여 점유하고 있었다. 사무실의 배면은 대청과 안마당을 만나며 주거공간과 연결되었다. 대지가 정사각형 형태이기 때문에 'ㄷ'자 평면에선 자연스럽게 대청과 안마당이 나올 수 있었다. 대청은 거실, 주방, 방 등의 요소를 연결해주는 연결고리였다. 도로 전면에 배치된 2층 규모의 사무실은 모임지붕을 계획하며 모던한 입면을 보였지만, 배면의 주거 기능은 한식 목구조로 계획하며 평면의 기능분리에 따라 입면의 성격도 다르게 보여주었다. 구조를 보면, 사무실 영역은 줄기초였으며, 주거 공간은 독립기초에 줄기초 형식으로 묶는 계획을 보여 주고 있었다. 다음 1층 바닥 구조와 중이층, 그리고 지붕 구조는 모두 목구조 형식이었으며, 지붕의 형태는 목조 부재는 다르게 표현되었다.

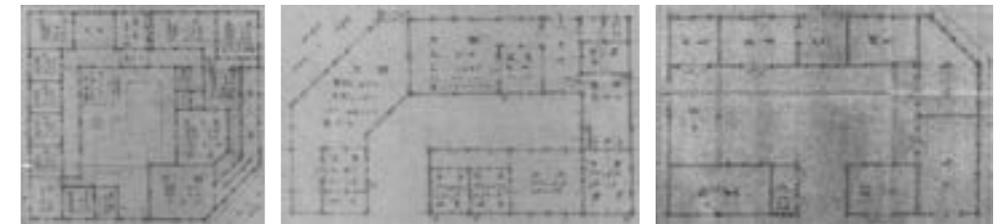


❖ 절충식 건축(1943-151) 유형의 평면, 입면

<절충식 건축(1943-151) 유형의 평면, 입면>의 건물은 주택 신축 계획으로 방에 알코브와 발코니가 배치된 것이 특징이었다. 지상 1층에 일부 2층 규모로써, 건물 중앙에 위치한 주출입구와 복도를 통해 각 실로 진입하는 평면을 가졌다. 건물 모서리의 방들은 각각의 알코브 공간을 가졌는데 그 형태는 입면도에 잘 나타나 있으며, 거실에는 발코니가 계획된 것이 특징이다. 구조는 줄기초 위 목구조였으며 지붕은 박공지붕으로 처리하였다.

3) 중정형 평면을 가진 건축

본 허가철에 나타난 건축평면의 또 한 가지 특징은 중정형 평면에 관한 것이다. 중정형 평면은 'ㄷ'자 형태를 기본으로 했으며, 보통 블록의 모서리 대지에서 많이 나타났다. 따라서 대지는 삼면에 걸쳐 도로와 맞닿아 있는 경우가 많았으며, 필요한 실들을 본 인접도로에 병렬 형식으로 둘러쳐지게 하였다. 모서리 대지에 놓인 중정형 평면의 입구는 보통 안쪽 도로에 설치되는 경우가 많았다. 출입구는 약식으로 별도의 문을 설치하거나 공간을 그대로 비워놓는 경우가 대부분이었고 대부분 자연스럽게 열어서 중정의 개방감을 가져갔다.



❖ 1943-214 평면도

❖ 1943-298 평면도

❖ 1943-345 평면도

3. 그 밖의 건축

1) 공장, 창고, 숙소 신축 (1944-349)

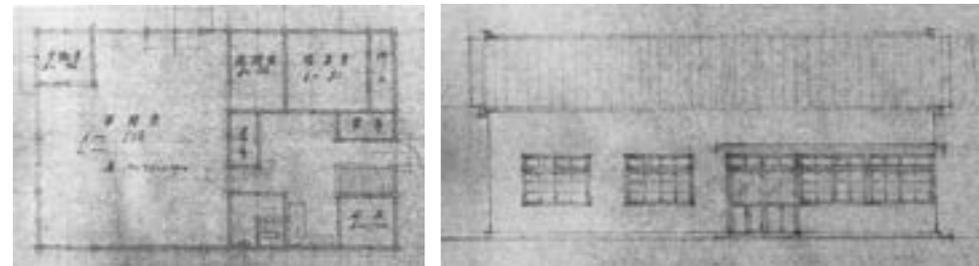


❖ 동아연탄공장 배치도

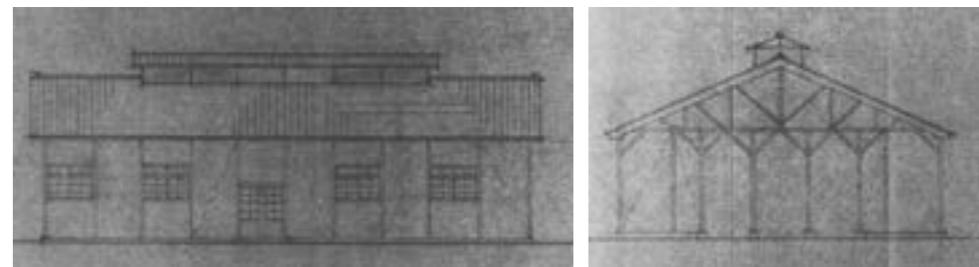
1944년 8월 10일 입안 및 결재가 이루어진 본 건의 신청서는 남아 있지 않지만, 첨부된 배치도 및 건축도면에 기재된 정보를 통해 동아연탄공장의 공장 및 부속 건물의 계획임을 알 수 있다. 공장 2동과 창고, 사무소, 합숙소, 변소 등 총 6동의 건물이 모여 있으며, 용도에 따라 건물 높이 등 규모는 다르지만 모두 단층의 목구조 건물로 이루어져 있다.

사무소는 단층의 사각형 형태를 띠고 있었으며, 사무소와 서고 중심의 공간 구획이 이루어졌다. 건축구조는 콘크리트 줄기초 위에 목구조가 결구된 혼합 구조로 계획되었으며 지붕은 박공으로 계획되었다.

공장 건물 역시 단층의 사각형 형태인데, 그 구조는 목조기둥을 등간격으로 세운 뒤 트러스 지붕 구조를 올린 형식이었다. 두 동의 공장 건물은 직사각형 평면에 실 구획을 하지 않아 크게 작업장으로 활용할 수 있게 계획되었으며, 공장 건물의 일부는 작업에 활용하기 위해 지붕 덮인 실외 공간으로 두었음을 확인할 수 있다.

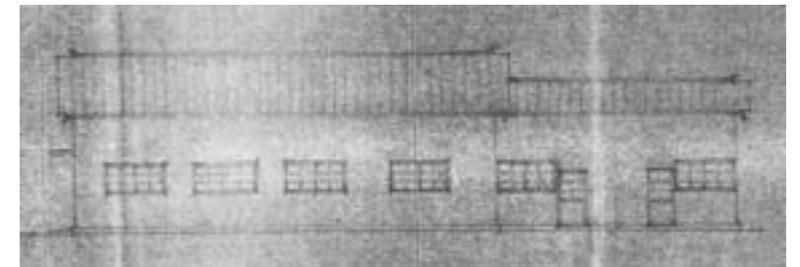
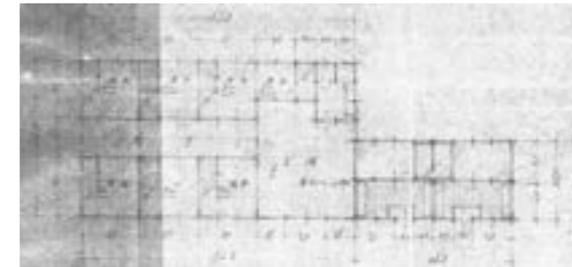


❖ 동아연탄공장 사무소 평면 및 입면도

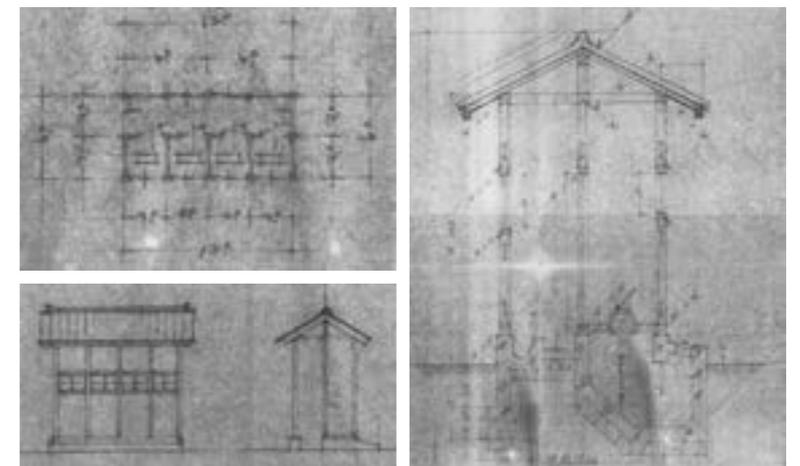


❖ 동아연탄공장 작업장 정면 및 측면도

숙소동은 복도를 중심으로 한 7개의 온돌방, 그리고 두 칸의 객장(客場)으로 구성되어 있다. 또한 합숙소 및 사무실 내 변소와 별개로, 공장에서 이용할 수 있도록 변소가 별도로 계획되어 있다.



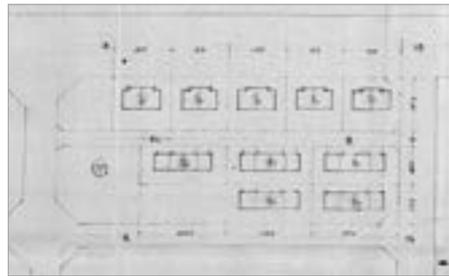
❖ 동아연탄공장 합숙소 평면도 및 입면도



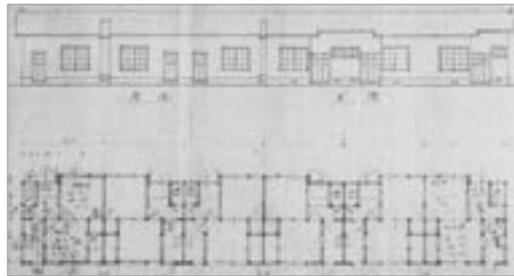
❖ 동아연탄공장 변소 평면도 및 입·단면도

2) 사택 신축

<1349-344 배치도>의 공동주거는 '디젤자동차공업주식회사 조선제조소'의 사택이다. 하나의 블록을 종단으로 내부의 길을 총 10개 동이 계획되었으며, 세대가 붙는 방식에 따라 동별 크기는 두 가지 타입을 가졌다. 각 동들은 모두 1층의 단층 구조로 계획되었다.

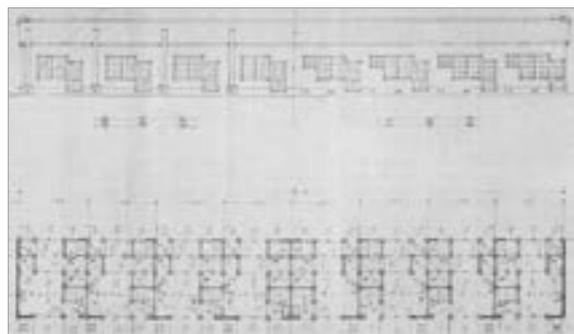


❖ 1943-344 배치도



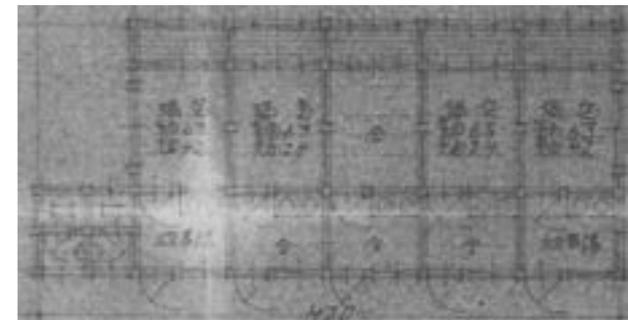
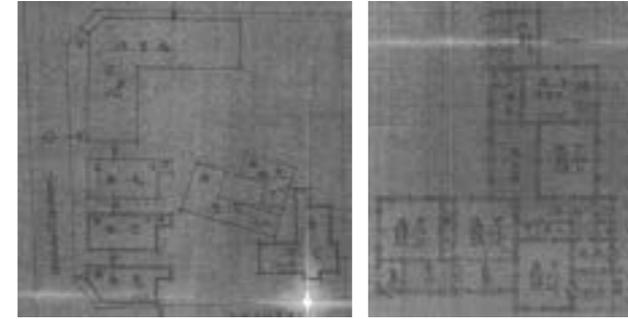
❖ 1943-344 6세대 평면 및 입면의 일반

그림 <절충식 건축(1943-289)의 지적도, 입면>의 티피컬 평면을 보면 한 층에 6가구가 배열되게 하였는데, 각 세대는 두 개의 방과 부엌과 화장실을 갖추었다. 세대가 구분되는 맞벽의 외부에 굴뚝을 설치한 것에서 당시 바닥 난방을 했다는 것을 알 수 있는데, 굴뚝의 외부에 그대로 노출되며 입면의 수직 요소로도 사용되었다.



❖ 1943-344 8세대 평면 및 입면의 일반

<1943-344 8세대 평면 및 입면의 일반>은 8세대에 대한 일반적인 평면이다. 세대별 평면의 타입은 오늘날의 원룸형 평면과 매우 유사하다. 현관을 통해 내부로 진입하면 중앙의 방을 중심으로 측면에 부엌과 화장실이 병렬로 배치되어 매우 조밀한 계획을 보여주고 있다.

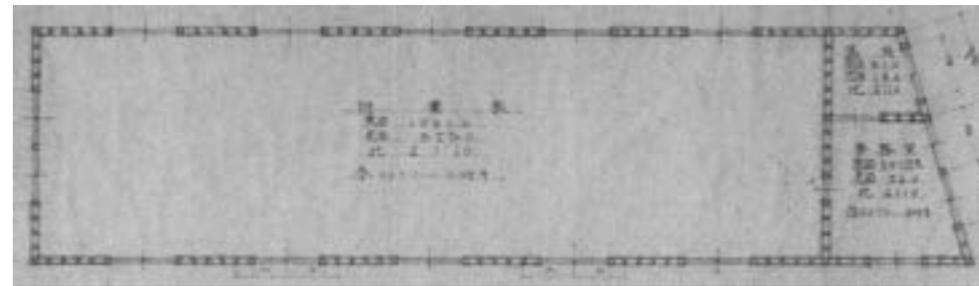


❖ 1943-360 배치도, 동별 평면도

또한 <1943-360 배치도, 동별 평면도>는 기존 작업장이 위치한 땅의 옆 대지에 사택 6동을 신축으로 계획하는 안도 볼 수 있었다. 모서리에 대지 위치한 본 건축물들은 주도로면측으로 각 동별 배치를 계획했고, 각 동별로는 방을 배치하고 공동 취사장 및 화장실을 계획하였다. 건물은 대부분 지상 1층의 단층 구조에 박공지붕을 얹힌 절충식이었으며, 구조는 줄기초 위 목구조를 혼합한 형식으로 계획하였다.

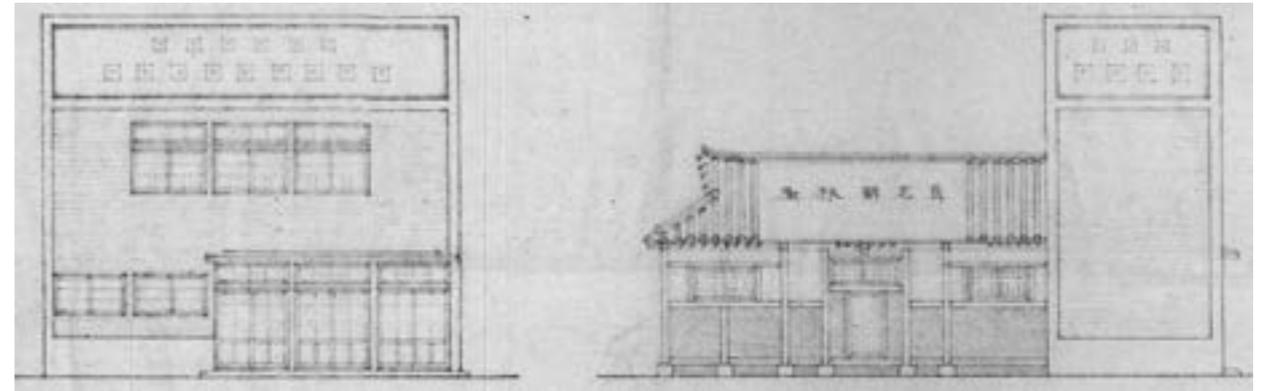
3) 작업장 신축

<1943-263 배치도, 동별 평면도>의 건물은 주택과 사택, 그리고 부속 건물을 포함하고 있었다. 본 건물은 블록의 모서리에 위치하여 주택과 사택, 그리고 부속 건물은 도로를 가운데 두고 각각 다른 대지에 계획되었다. 먼저 부속 건물은 지상 1층의 단층 규모로, 평면은 직사각형 형태로서 부속 시설과 사무소, 온돌방이 계획되었다.



❖ 1943-263 배치도, 동별 평면도

입면을 보면 부속 시설은 박공지붕의 형태로 계획되었고, 우측의 사무소 공간은 평지붕 형태로 건물의 정면성을 부여하여 건물의 기능에 따라 형태를 구축하는 방식을 표현하였다. 한편 주택과 사택은 각각 별도로 대지 내에 계획되었다. 본 주택은 가운데에 마당을 두고 'U'자 평면으로 계획하였다. 평면은 중앙에 대청과 방을 배치하여 매스를 둘로 나누었고, 도로면에는 점포 시설을 인접 대지에는 온돌방과 욕실, 화장실을 일자로 배치하였다.



❖ 1943-263 점포 영역의 입면도

구조는 점포 영역과 욕실 및 화장실 영역은 줄기초, 나머지 주거 기능은 독립기초와 줄기초를 결합한 형태로 계획하였다. 벽체와 지붕은 한식 목구조 형식이었는데 점포 영역은 건물의 정면성을 살리며 평지붕의 모던한 형태를 계획하였다. 점포에는 근대적 형태의 매스 계획을, 고전적 주택 평면에는 한식 목구조 계획을 본 상업 주택에 제안하면서 건물의 복합 기능을 그 입면의 표상에서도 드러나게 하였다.

1930년대 말까지 농촌 지역이었던 부평 지역은 경인시가지계획을 시작으로 점차 도시로 발전하기 시작하였다. 이에 따라 부평역 중심으로 로터리와 방사형·격자형 가로망이 계획되었다. 가로망 속에 생겨난 토지에 건물을 짓기 위하여 「조선시가지계획령」 제 10조에 따라 신청서가 접수되었다. 이렇게 신청된 건축물들은 기반시설인 가압펌프장, 사도(私道), 택지 등부터 공공을 위한 학교, 공회당, 목욕탕, 우편소, 영화관 등이 있었다. 물론 개인들이 자신의 주택이나 상가를 짓기 위해 신청하기도 했으며, 각종 회사에서 사택이나 공장 등을 짓기 위해 신청하였다. 서류로 신청된 건물들이 모두 지어진 것은 아니지만 농촌 지역이었던 부평이 광복 후에 계속되었던 공업화 및 도시화의 시작을 보여주는 자료이다. 이 중 일부 건물은 현재까지 남아 있어 도시가 된 부평의 시작을 보여 준다.



참고 문헌



단행본

- 국가기록원, 『일제문서해제집(토목편)』, 국가기록원, 2010.
- 부평사편찬위원회, 『부평사』1, 부평사편찬위원회, 2007.
- 부평역사박물관, 『미쓰비시를 품은 여백, 사택마을 부평삼릉』, 부평역사박물관, 2016.
- 부평역사박물관, 『이주민의 마을, 부평 신촌』, 부평역사박물관, 2015.
- 손승호 외, 『지도로 만나는 근대도시 인천』, 인천대학교 인천학연구원, 2017.
- 인천광역시 도시계획과 도시계획상임기획단, 『인천의 도시계획(1883~2014)』, 인천광역시, 2004.
- 인천광역시립박물관, 『인천근현대주거문화 관영주택과 사택』, 인천광역시립박물관, 2014.
- 인천광역시립박물관, 『인천 근·현대 도시유적』, 인천광역시립박물관, 2012.
- 인천상공회의소, 『인천상공회의소 110년사(仁川商工會議所 百十年史)』, 인천상공회의소, 1995.

논문

- 권보경, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철에 기록된 기반시설」, 『한국건축역사학회 2019년도 추계 학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2019.
- 김선옥, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철 소개」, 『한국건축역사학회 2019년도 추계학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2019.
- 김태형, 「일제강점기(1939-1944) 인천 지역의 시가지계획」, 『한국건축역사학회 2019년도 추계학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2010.
- 노진아, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철에 기록된 개별건축물 연구」, 『한국건축역사학회 2019년도 추계학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2019.
- 박초롱·김일현, 「세장형 필지에 위치한 점포겸용 주택의 유형적 특성에 관한 연구」, 『대한건축학회 논문집 계획계』, 29(7), 2013.
- 임범택, 「부평 토지구획정리지구의 변천과정에 관한 형태적 연구」, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문, 2019.



- 조영환 서치상, 「일제강점기 시가지계획령에 관한 연구」, 『한국건축역사학회 추계학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2010.
- 함태호, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철에 허가 신청건의 계획 분석」, 『한국건축역사학회 2019년도 추계학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2019.
- 홍현도, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철에 기록된 공장 및 공동주택 연구」, 『한국건축역사학회 2019년도 추계학술발표대회 논문집』, 한국건축역사학회, 2019.

신문 및 잡지

『동아일보』

기타

- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1939(국가기록원, CJA0027664).
- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1941(국가기록원, CJA0027665).
- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1942(국가기록원, CJA0027667).
- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1943(국가기록원, CJA0027668).
- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1942(국가기록원, CJA0027669).
- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1944(국가기록원, CJA0027671).
- 조선총독부 경기도 인천부, 「시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철」, 1944(국가기록원, CJA0027672).
- 조선총독부, 「인천시가지계획구역결정이유서」, 1937.



찾아보기

B-25	105	경인기업 주택	217
B-29	106	경인시가지계획	11,20
6·25전쟁	220	경인일체화	11
가다 나오지	31, 150	경인철도	10, 124, 175
가로관리규칙	260	고요정공(주)	115
가로취체규칙	260	고유섭	125
간소 요시쿠니	150	공동숙사	189, 191
간토구미	217	공업용 수도	149
강제징용	199	공업용수	157
검정사택	202	공업용지 조성사업	12
경방	277	공영조	146
경성전기주식회사	163, 278	공원사택	194
경성공작주식회사	41	공장법	64
경성시가지계획구역	49	공장사업장기능자양성령	82
경성전기(주)	116	공장사업장방공긴급대책요강	106
경인가도	171	공출	90
경인고속도로	174	공회당	274
경인기업주식회사	217	관동군	66

관사	230	노무동원	90
광역도시권	46	노무자 주택	185
국가총동원법	68	니혼고주파중공업	115
국민주택지	241	닛산자동차공장	188
국방도로	174	다나카 모리히데	169
국산자동차공업	129	다다공무점	238
국토계획론	20	다다구미	238
국토계획실정요강	24	다마모구미	217
군사공업동원법	67	다치소	106
군수공업	254	다카시마탄광	97
군수기지	11	다카하시 사토시	150
군수창	118	대동아공영권	257
군수품	124	대륙전진병참기지	25
군수회사법	74	대본영	84
굴다리오거리	267	대우자동차(주)	13
근로보국대	217	대정리	125
기지촌	195	대정면	10
기획원	24	대한주택영단	221
김포 비행장	172	도로규칙	170
나가사키조선소	97	도로취체규칙	260
나가야	190	도산주택	233
나가이 데루오	271	도시계획법	260
노동자 사택	44	도쿄육군 제1조병창	109

도쿄자동차공업	210	부평번영회	177
도쿄제강	75, 208	부평변전소	162, 166
동경자동차공업	129	부평수리조합	69
동경제강주식회사	139	부평역	175
동윤회	190	부평연습장	217
동해호수화	30	부평와사공장	116
디젤자동차공업	210	부평저수지	152
디젤자동차공업주식회사	41	부평지구	188
마장면	10	부평평야	40
만주침략	61	비행장	172
모서리 대지	280	사격 연습장	126
무형	44	사도	268
미군기지	185	산곡도시환경정비사업조합	221
미드웨이 해전	105	산곡동 노무자 주택	225
미쓰비시제강(주)	74	산곡재개발정비사업조합	221
반민특위(반민족행위특별조사위원회)	218	산미증식계획	69, 164
방화지구	184	삼릉사택	118
백마장	217	상이용사	241
병참기지화	20, 184	새나라자동차	13
부광고등학교	241	새한자동차(주)	13
부영주택	185, 229	생활용수	160
부평개폐소	167	서해호수화	30
부평도호부	186	세대형 주택	191

세장형 대지	292	오사카철사공장	61, 70
소사지구	51	용산발전소	163
소화고등여학교	158	우가키 가즈시게	65
소화정 공중욕탕	278	원동천	217
소화정 펌프장	162	육군병기행정본부	104
소화지구	157, 159	읍영주택	233
소화토지구획정리사업	140	이면도로	288
송백진	79	이소바야시 신조	169
쇼와연구회	25	이시카와 에이요	25
수도부설공사	159, 160, 162	이연형	113
수출공업단지	13	이와사키 야타로	96
스즈키 다케오	29	이이누마 카즈미	22
시가지건축취체규칙	260	이케다 기요요시	272
시미즈구미	217	인천북부교육지원청	273
시부야 레이저	65	인천상륙작전	238
신진자동차공업(주)	13	인천소화고등여학교	276
아베 다이스케	268	인천소화동공립국민학교	271
아시아태평양전쟁	61	인천소화서공립국민학교	273
야마오카 케이스케	48	인천수도선로	152, 162
연립사택	198	인천시가지계획구역	49
영단주택	185	인천역	176
영화상설관	276	인천육군조병창	11, 61
오사카섬유공장	188	일만지계획	25

일본산금진흥(주)	81	조선질소비료주식회사	62
일본산금진흥회사법	81	조선총독부고시 제25호	257
자동차전용도로	172	존 H. 밀러 목사	241
절충식 건축	296	주택난	189
정재철	113	주택대책위원회	191
정형	44	중요 산업의 통제에 관한 법률	65
제20사단	125	중정형 평면	301
제철사업법	68	지방계획론	20, 49
조병상	217	지하공장	109
조선공업화정책	63, 69	지하도상가	16
조선공유수면매립령 및 동 시행규칙	254	집단농장	241
조선기계제작소	93	철강사업법	68
조선베어링공장	75, 94	철도 관사	229
조선산업경제조사위원회	67	철도 인입선	178
조선시가지계획령	21, 69, 252	캠프 마켓	185
조선시가지계획령 시행규칙	257	캠프 아담스	203
조선시가지계획령 제10조에 의한 허가신청서류철	260	택지경영지구	252
조선시가지계획령시행규칙	28	토지구획정리사업	12
조선전력관리령	168	토지구획정리지구	188
조선전업주식회사	168	토지구획지구	252
조선주택영단	11, 216	판임관	230
조선주택영단령	192	평양병기보급창	86
		평양병기보급창 부평분창	178

풍치지구	184
하자마구미	217
학도근로대	109
한강수력전기회사	167
한국GM	10
함봉산	109, 217
허기철	265
호즈미 신로쿠로	278
화랑교회	241
화랑농장	241
화랑주택	241
히로나카 료이치	76
히로나카상공(주)	74
히로나카상회	193

집필위원(가나다순)

배성수 인천시립박물관 전시교육부 부장
엄복규 서울시립대학교 국사학과 교수
이연경 인천대학교 지역인문정보융합연구소 학술연구교수
정혜경 일제강제동원&평화연구회 대표연구위원
홍현도 서울역사박물관 학예연구사

부평사 3-1권

부평의 산업과 사회 : 부평, 도시가 되다

발행일 2021년 11월 30일 발행

발행처 부평사편찬위원회
인천광역시 부평구 굴포로 151
전화 032-505-9001

디자인·편집·인쇄 경성문화사
서울시 영등포구 국회대로 66길 11 퍼스텍 빌딩
전화 02-786-2999

ISBN 979-11-5698-335-4 94300
979-11-5698-332-3 94300(세트)

비매품 이 책에 실린 모든 자료는 무단으로 복사, 전재하거나 변형하여 사용할 수 없습니다.