[특집 : 근대도시, 서울의 풍경]

# 관광 안내도로 본 근대 도시 경성*

## -1920~30년대 도해 이미지를 중심으로-

김 선 정*

목 차

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 근대기 관광 이미지의 생산
Ⅲ. 1920~30년대 경성 관광 안내도
Ⅳ. 1929년 박람회 안내도에 나타난 근대 도시 경성
Ⅴ. 맺음말

**국문초록** | 이 논문은 1920~30년대 관광 안내도에 실린 경성 이미지의 분석을 통해 우리가 어떻게 근대 도시 경성을 바라보고 인식하게 되었는지를 짚어보고자 했다. 왕도정치의 이상을 담아 『주례(周禮)』 원칙에 따라 조성된 조선의 수도 서울은 일제강점기를 거쳐 근대 도시로 개조된다. 근대화된 경성은 한반도 철도의 중추이자 조선에서 가장 발달한 도시로서 일제 식민지 관광의 중심이 되었다. 더불어 근대기 철도 교통의 발달로 인한 관광 붐은 경성을 담은 엽서, 지도, 브로셔, 책자 등 관광 안내물의 발간으로 이어졌다. 이 관광 안내물들은 경성에 대한 각종 정보와 시각 이미지를 포함하고 있었다.

이 논문은 그중에서도 좌우로 길게 확장되어 도시의 모습을 한눈에 보여주는 파노라마 형태의 경성 이미지를 중심으로 살펴보았다. 그에 앞서 부감시점을

* 金善晶, 서울역사박물관 학예연구사
투고일 : 2017.11.15. 심사완료일 : 2017.12.06. 게재확정일 : 2017.12.12.
DOI URL : http://dx.doi.org/10.17792/kcs.2017.33..33

채택한 1910~20년대 경성 파노라마 엽서를 분석했다. 이를 바탕으로 경성을 조감도 형식으로 도해한 1920~30년대 경성 안내도를 조사한 결과 경성의 변화상을 확인할 수 있었다. 1920년대 중반 전통적인 서울의 도시공간은 일제의 경성시구개수 등 도시 재편으로 인해 해체되었다. 전통적인 가로 구조 위에 격자형 도로망이 구축되었고, 일본 식민 통치기관과 근대시설이 들어서면서 근대 도시로서 경성의 위용이 갖추어졌다. 정점은 1929년에 열린 조선박람회였다. 당시에 재편된 경성의 변모를 반영하고 시각화한 경성의 이미지는 관광 안내물을 통해 대량으로 생산, 유통되면서 근대 도시 경성에 대한 지식과 인상을 형성하는 역할을 했다.

**핵심어** | 경성, 관광 안내도, 파노라마, 조감도(鳥瞰圖), 전차 노선, 유람버스, 조선박람회, 요시다 하쓰사브로(吉田初三郎), 일제강점기

## Ⅰ. 머리말

조선의 수도 서울은 1910년 강제병합 이후 제국 일본의 식민지 지방도시 '경성(京城)'이라는 새로운 이름으로 불리게 되었다. 『주례(周禮)』의 원칙에 따라 왕도정치(王道政治)의 이상을 구현하던 중세도시 한양은 일본에 의해 이른바 근대 도시로 개조되는 과정이 진행되었다.[1] 그에 따라 왕도(王都)를 상징하던 도성(都城)과 성문과 궁궐이 훼철(毁撤)되었으며, 종로와 남대문로가 주요 가로(街路)로서 도성을 가로지르던 도시 구조는 격자형 도시 구조로 재편되었다. 경성 중심부 곳곳에는 식민 통치에 필요한 기관과 근대적인 산업시설, 교육기관, 문화시설이 신설되었다. 1920년대 중반까지 격자형 도로망 구조와 식민지 지배기관인 서양식 건물이 들어서면서 서울은 새로운 경관으로 탈바꿈하였다.

1) 중세도시로서의 조선의 수도와 일제강점 이후 1910~20년대 서울의 도시계획의 변화에 대해서는 염복규, 『서울은 어떻게 계획되었는가』, 살림, 2005, 6~18쪽 ; 염복규, 『서울의 기원 경성의 탄생』, 이데아, 2016, 6~7쪽 및 Ⅰ, Ⅱ장 참조.

20세기 초 일본은 자국민에게 제국으로 부상한 국가의 국민으로서 자긍심을 고취하고자 식민지 시찰을 추진한다. 이른바 '관광(觀光)'이라는 경험을 통해 일본 제국의 위상을 실감케 하는 동시에 미개한 식민지에 대한 지배의 정당성을 주입시키려 한 것이다. 그중에서도 일제에 의해 근대화된 경성은 한반도 철도의 중심이자 조선에서 가장 발달한 도시로서 관광의 주요 대상지로 떠올랐다.[2)]

당시 철도교통 발달로 일어난 관광 붐은 엽서, 지도, 브로셔를 비롯한 책자 형태의 각종 관광 안내물 발간을 촉진했다. 관광 안내물은 관광지에 대한 소개글과 더불어 지도, 선택된 명소와 구체적인 이미지 등 각종 정보와 시각 이미지를 포함했다. 1900년대 초반부터 사진술과 인쇄 출판기술의 혁신으로 인해 경성의 다양한 이미지들이 생산되고 관광 안내물로 복제, 유통되고 있었다. 제작자의 의도에 따라 선택과 배제 과정이 개입되는 이 안내물을 통해 예비지식과 인상을 숙지한 관광객들은 이전과 다른 방식으로 경성을 경험하게 된다.[3)]

이 논문은 이런 관광 안내물에 실린 경성의 이미지 중에서도 1920~30년대 도시 전체를 일망하게 하는 전경(全景) 이미지를 대상으로 한다. 특히 좌우로 길게 확장되어 도시의 모습을 한눈에 보여주는 파노라마 형태의 경성 이미지

2) 한반도의 철도가 동북아시아 국제철도의 중추적 역할을 수행함에 따라 그 핵심에 위치한 경성은 주요한 결절지점인데다가 식민지 조선의 수도로서 한반도 역사와 문화를 일목요연하게 보여주는 살아 있는 박물관이자 식민통치의 전시관이었기 때문에 관광 명소가 되어 동북아시아 철도여행의 주요 4가지 경로에 모두 포함되어 있었다. 정재정, 「일제하 동북아시아의 철도교통과 경성」, 『서울학연구』 제52호, 2013, 200~208쪽.

3) 닝 왕은 여행안내서의 이미지들을 '시각적 포함과 배제(또는 시각적 선택과 회피)'에 의해 만들어진 것이라 하였다. 닝 왕, 이진형 역, 『관광과 근대성』, 일신사, 2004, 251쪽. 1900년대 이후 조선관광과 여행안내서에 대한 연구로는 서기재, 「일본 근대 여행 관련 미디어와 식민지 조선」, 『일본문화연구』 14집, 2005 ; 전수연, 「관광의 형성과정을 통해 본 근대 시각성 연구」, 홍익대학교 예술학과 석사학위논문, 2010(a).

를 중심으로 살펴보기로 한다. 높은 곳에서 내려다보는 부감시점(俯瞰視點)으로 좌우로 길게 이어지는 파노라마 사진은 근대기에 자주 제작되던 시각 이미지이다. 이러한 파노라마 사진보다 좀더 선택과 배제에 의해 재구성하여 목적에 충실한 것이 도해(圖解) 이미지다.

1920~30년 무렵은 경성이 일제에 의한 식민지 근대 도시로의 개조가 일단락되는 시기였다. 이 논문은 파노라마 형태의 경성 이미지 분석을 통해 일제 강점 이후 1920년대 중후반까지 경성의 변화상을 추적해 보는 동시에 그 이미지를 통해 경성이 재인식되고 규정되어가는 과정을 규명하고자 한다.

## Ⅱ. 근대기 관광 이미지의 생산

### 1. 근대기 경성 관광의 시작

'관광'은 근대기에 들어 새로운 현상으로 부상했다.[4] 1841년 토마스 쿡이 관광객 570명을 모집해 영국 레스터(Leicester)에서 러프보로(Loughborough)까지 일주하는 최초의 패키지 기차여행을 기획한 이래 근대적 '관광'이 시작되었다.[5] 이 여행의 성공을 계기로 토마스 쿡은 자신의 여행사(Thomas Cook and Son)를 설립한다. 이 여행사에서 기획한 단체여행은 대단위의 관광객 모객,

4) 관광의 근대성에 대해서는 닝 왕, 앞의 책, 2004 ; 근대 이후 등장한 '관광'에 대해서는 전수연, 위의 논문, 32~33쪽 ; 전수연, 「근대관광을 통해 드러난 일본의 제국주의」, 『美術史學報』 제35집, 2010(b), 311~312쪽 참조. 사회학에서는 근대 이후 등장하는 여행의 형태를 '관광(Tourism)'이라고 부른다. 근대의 관광이 참여 주체와 동기, 사회적·경제적 발생 배경과 현상이 이전의 여행과는 다르기 때문이라는 것이다. 근대 이후 등장한 '관광'에 대해서는 전수연, 앞의 논문, 2010(a), 32~33쪽 ; 조성운 외, 『시선의 탄생: 식민지 조선의 근대관광』, 선인, 2011, 11~12쪽 참조.

5) 토마스 쿡이 기획한 이 여행의 요금은 1실링으로 브라스밴드의 연주와 점심식사가 제공되었다고 한다. 토마스 쿡의 여행과 근대기 관광의 성립에 대해서는 조성운, 『식민지 근대관광과 일본시찰』, 경인문화사, 2011, 103~105쪽 참조.

교통편 예매, 관광 안내서 제공, 가이드 동행, 일괄 요금 지불을 특징으로 했다. 이렇듯 근대기 이후 등장한 '관광'은 여행의 대중화와 산업화를 촉발시켰다.[6] 19세기 중반 유럽에서 단체여행이 가능해진 것에는 기차나 선박 같은 교통수단의 뒷받침이 필수적이었다. 더불어 당시 유럽 사회에서 유행한 박람회와 해외 식민지 관광 등이 맞물리면서 여행 수요가 가파르게 증가했다.

일본에서 근대적 관광이 본격화된 데는 당시 유럽의 영향이 지대했다.[7] 일본은 20세기 초 해외여행을 적극 장려하는데, 일본의 근대화와 제국화에 활용하기 위함이었다.[8] 일본 최초의 해외 단체여행은 1906년 아사히신문(朝日新聞)이 기획한 만주와 조선을 유람하는 '만한순유단(滿韓巡遊團)'이다.

> 서늘함을 물가에서 쫓고, 더위를 산에서 피하는 것은 이미 진부하다. 발 그늘에서 술을 마시고 푸른 나무 아래로 배개를 가져가는 것도 기개가 없다. 전승국 국민에게는 전승국 국민에 걸맞은 호쾌한 거동이 있어야 한다. 신흥국 국민에게는 신흥국 국민에 상응하는 용장한 소하(消夏)를 꾀함이 마땅하다. 본사에서 이에 동인(同人)의 숙의(熟議)를 거듭하여 일안(一案)을 얻었다. 만한지방 순유선을 보내는 안이 (바로) 그것이다.[9]

---

6) 김사헌 · 지선진, 「근대-탈근대사회 맥락에서 본 관광패턴의 변화: 이론적 논의를 중심으로」, 『경기관광연구』 제9호, 2006, 4~5쪽.

7) 일본에서는 17세기 에도(江戶)시대부터 신사와 사찰 참배를 목적으로 한 국내 여행이 18세기 초에는 이미 대중화되어 있었다. 이 시기 여행의 목적은 종교적인 것이었으나 유명 온천과 도쿄, 교토, 오사카 등 역시 참배 경로에 포함되어 있었다. 조성운, 앞의 책, 2011, 105~106쪽 참조.

8) 관광과 일본의 제국주의에 대해서는 전수연, 앞의 논문, 2010(a), 38~47쪽 참조. 전수연은 일본의 근대화, 즉 내부적으로는 근대국가 건설과 외부적으로 제국주의 팽창의 정당화하기 위해 서구의 오리엔탈리즘을 정당화하는 논리로 활용하였으며, 이 오리엔탈리즘을 바탕으로 일본은 아시아 국가들을 타자화하면서 시선의 주체로 변모하는 과정이 관광을 통해 집약적으로 드러난다고 지적하였다.

9) 「滿韓地方巡航」, 『東京朝日新聞』 1906. 6. 22. 기사(東京朝日新聞社 편, 『(朝日新聞) 滿韓巡遊船』, 東京朝日新聞社, 1906, 106~115쪽 재인용).

청일전쟁과 러일전쟁에서 승리한 후 일본에서는 만주와 중국, 조선 관광이 유행하게 된다. 만주와 조선이 일본의 근대 국민국가 건설과 제국주의 전개에 결정적인 영향을 미친 전장이기 때문이다.

> 무릇 만한(滿韓)의 항만산하는 우리 충용한 해육장사가 역투혈전하여 한층 무위를 발양시킨 바, 생각건대 가깝게 이를 대해 전적을 조문해 충혼을 위로하고, 나아가 우리 황위의 근처에 미칠 수 있을지 시찰하는 것은, 적어도 일본이 무엇인가를 이해할 수 있는 내외인이 갈망하는 것이다. 전후 경영의 일단으로 우리 국민이 뛰어남을 만한에 펼친다 하니 실제 시찰의 필요가 있음은 말할 필요도 없다.(……)[10]

만한순유단의 기획 의도는『아사히신문(朝日新聞)』에서 밝히고 있듯이, '전쟁을 통해 획득한 새로운 영토에 대한 자부심을 고취하고, 일본이 제국으로 발전하고 있음을 선전하고자' 하는 것이었다.[11] 이 여행은 30일 동안 375명이 요코하마(横浜), 고베(神戸), 규슈(九州)를 경유하여 조선의 부산, 인천, 경성 등을 둘러본 뒤 만주의 대련(大連), 여순(旅順), 창산(蒼山) 열도 등을 구경하는 코스로 구성되었다. 교통수단으로는 3800톤급 증기선 '로셋타마루(ろせった丸)호'와 조선과 만주 철도를 이용했다.[12]

일본 정부는 1901년에 조선 경부철도를 건설하고 1906년에 만주철도주식

---

10) 「滿韓視察の好機」,『東京朝日新聞』 1906. 6. 22. 기사(東京朝日新聞社 편, 위의 책, 106~115쪽 재인용).

11) 만한순유단의 제국주의적인 의도에 대해서는 전수연, 앞의 논문, 2010(a), 51~57쪽; 조성운, 앞의 책, 2011, 103~105쪽 참조.

12) 朝日新聞寫眞班 撮影,『ろせった丸滿韓巡遊紀念寫眞帖』(東京朝日新聞會社, 1906)에 따르면 증기선 로셋타마루(ロセッタ丸)호를 타고 만한순유 예정 인원은 375명, 총 19개반이었으며, 1906년 7월 25일부터 8월 25일까지의 일정으로 이중 한국 일정은 8월 1일에서 8월 7일까지로 8월 1일에 부산, 8월 3일에 인천, 8월 4일에 경성, 8월 6일에 진남포, 8월 7일에 평양에 입성하였다. 4명의 신문사 사진기자가 배에 동승하여 방문 장소의 명승을 촬영한 사진을 선별하여 사진첩을 발간하였다.

회사를 설립해서 조선과 만주의 철도 경영권과 대륙 진출의 교두보를 확보한다. 이러한 상황에 힘입어 일본 정부는 자국민에게 장거리 '외지' 여행을 권장했고, 이는 각종 여행안내서의 간행 붐으로 이어졌다.[13]

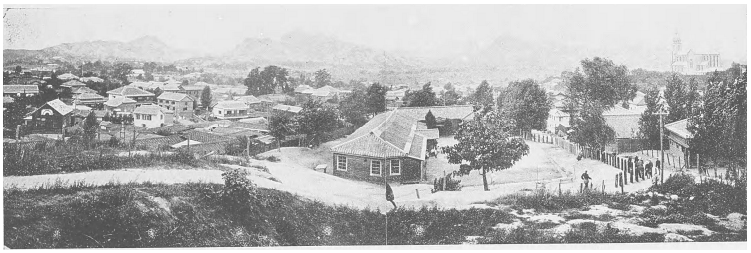
만한순유단의 여정 가운데 경성의 방문 일정은 경성정차장, 남대문, 경운궁, 광화문, 경복궁, 창덕궁, 원각사 납석탑(蠟石塔), 종로, 보신각, 왜성대(倭城臺)와 남산공원, 통감부(統監府) 관사(官舍) 등으로 구성되었다.[14] 왜성대와 남산공원, 납석탑, 통감부 관사는 임진왜란 때 일본인 장수들과 인연이 있거나 조선 진출과 관련 깊어서 포함되었을 것이다.[15] 이는 1920~30년대 경성 관광 코스의 형성과도 관련된다고 볼 수 있다. 이 여행단에는 신문사 사진반원이 동행하여 방문한 주요 장소들을 사진으로 기록하여 책으로 발간하였다<도 1>. 남산 본원사(本願寺) 출장소에서 본 경성의 전경을 파노라마 사진으로 찍어 기록한 점이 2절에서 살펴볼 경성 이미지와 관련되어 흥미롭다.

---

13) 서기재, 「일본 근대 여행 관련 미디어와 식민지 조선」, 『일본문화연구』 14집, 2005, 75~78쪽.

14) 그중 경성에서의 일정과 방문 장소는 다음과 같다. 1906년 8월 3일 경성에 도착한 일행은 旭町 3정목에 투숙하고 남산 구경을 한다. 8월 4일 아침에 흩어져 있던 일행이 경성에 모여, 경복궁과 창덕궁 배관으로 일정을 시작했다. 경복궁을 가는 길에 남대문, 대한문, 경운궁을 겉만 구경했다. 경복궁에서는 근정전과 경회루 등을 둘러보고, 창덕궁에서는 인정전, 낙선재를 보고 宙合樓 水樓에서 점심을 먹는다. 비원을 본 오후 4시 넘어 원각사지 납석탑을 보러 갔다. 종로에서 조선 토산품 구입 후, 왜성대에서 거류민단의 맥주 접대 등을 받고 일부는 오후 5시부터 남산 오타니파(大谷派) 본원사 별원 서원에서 종교 간담회에 참석하고, 이후 저녁에는 일부는 官妓 구경, 주점 등을 관광하였다. 東京朝日新聞社 편, 앞의 책, 1906, 106~115쪽 참조.

15) 왜성대는 임진왜란 때 마스다 나가모리(增田長盛)가 세운 곳이며, 납석탑은 임진왜란 때 가토 기요마사가 전리품으로 가져가고자 3층까지 내려놓았다가 무거워서 포기했다고 한다. 矢眞昌永, 『韓國地理』(韓國地理風俗之叢書 101卷), 東京: 丸善, 1906, 156~175쪽 ; 윤소영, 「러일전쟁 전후 일본인의 여행기록물에 보이는 조선 인식」, 『시선의 탄생: 식민지 조선의 근대관광』, 선인, 2011, 115~118쪽 재인용.



<도 1> 본원사(本願寺) 출장소에서 본 경성 전경, 『滿韓巡遊紀念寫眞帖』

## 2. 경성 파노라마 이미지

근대기 관광이라는 새로운 현상이 등장하면서 관광지를 소개하는 다양한 이미지들이 제작되었다. 제일 먼저 등장하는 것은 사진술과 인쇄술의 결합으로 제작, 유포된 관광엽서이다.[16] 1900년대 초에 제작된 우편엽서에서 조선의 이미지는 대부분 풍속사진으로 조선의 전근대 사회를 보여주는 이미지 형태였다. 1910년을 전후한 사진엽서에는 근대화된 도시 경관을 보여주는 시각적 요소들이 나타난다.[17]

경성 역시 식민지 조선의 수도로서 사진엽서 속에 등장한다. 조선 전역을 대상으로 한 '조선풍속' 시리즈뿐만 아니라 '경성', '경성명소(京城名所)', '경성백경(京城百景)', '경성대관(京城大觀)', '경성신대관(京城新大觀)' 등의

16) 국내에서의 관제엽서의 공식 발행은 1906년 초대 통감 취임 기념 엽서였지만 이미 1900년 무렵부터 프랑스에서 제조된 것이 유통되기 시작되었던 것으로 보인다. 1901년 12월 6일~23일자 『皇城新聞』에 서울 玉川堂에서 小川一眞이 제조한 풍속·경치의 私製 사진엽서를 판매하는 광고를 게재한 바 있다. 홍선표, 「근대적 일상과 풍속의 징조: 한국 개화기 인쇄 미술과 신문물 이야기」, 『근대의 첫 경험』, 이화여자대학교 출판부, 2006, 26쪽 참조.

17) 권혁희, 「일제시기 관광기념엽서와 경성의 시각적 재현」, 청계천문화관 편, 『이방인의 순간포착 경성 1930』, 청계천문화관, 2011, 224~235쪽 참조.

독립된 시리즈물로도 제작되었다. 1910년대 초기 사대문과 성벽, 궁궐과 성문 등 전통을 상징하는 요소에서 1910년 중반 이후부터 넓어진 도로와 전차, 근대식 건물군이 즐비한 근대화된 도시의 경관을 담은 것으로 변화되었다. 엽서에서는 주로 근대적인 가로와 랜드마크 건물들이 등장한다. 특히 조선총독부, 조선은행, 동양척식주식회사 등 식민지배기관을 주요 대상으로 삼았다. 또한 전차와 자동차와 근대식 건물이 즐비한 종로, 황금정, 본정 등이 경성을 대표하는 장소로 자리잡아갔다.

이중에서도 경성의 모습을 파노라마 이미지로 담은 엽서에 주목할 만하다. 높은 곳에서 도시의 경관을 조망하기에 당시의 경성을 살펴보는 데 적절한 매체이기 때문이다. 파노라마는 옆으로 길게 이어지는 부감하는 풍경 이미지이다. 다시 말해 자연발생적인 시각이 아니라 확장된 시야, 대상에 대한 통합적이고 전체적인 인식, 인식경계의 무한한 확장을 의미한다.[18] 이러한 파노라마가 주는 새로운 시각 경험은 신만이 향유하던 절대 시야를 통해 무한의 세계를 원환으로 만들어 조망하는 일종의 유토피아적 체험이다. 따라서 근대 도시의 경관을 담아내기에 적합한 시각 방식이었던 것이다.[19] '도시 전체의 모습과 그 주변의 풍경을 보여주는 것'이 목적인 파노라마는 간접적인 관광, 즉 여행의 대체물이라고 할 수 있다.[20] 이러한 점이 파노라마가 관광 이미지로서 애호되는 본질적인 이유라고 할 수 있어서인지 근대기에 파노라마 경관 이미지가 많이 생산되었다.

---

18) 볼프강 쉬벨부쉬는 파노라마적인 기차의 발달로 인해 공간의 팽창, 즉 '세계의 파노라마화'가 촉진되었다고 하였다. 볼프강 쉬벨부쉬, 『철도여행의 역사』, 궁리, 1999, 82~83쪽 ; 김계원, 「파노라마와 제국: 근대 일본의 국가 표상과 파노라마의 시각성」, 『한국근현대미술사학』 제19집, 2007, 33쪽.

19) '파노라마(panorama)'는 그리스어인 '전체'를 뜻하는 'pan'과 '풍경'을 뜻하는 'horama'로 이루어진 것으로 '전체 풍경'을 의미했다. 파노라마는 옆으로 길게 이어지는 부감하는 풍경 이미지로 1787년 스코틀랜드 화가가 고안해 특허를 받았다고 한다. 김계원, 앞의 논문, 2008, 31~32쪽 ; 전수연, 앞의 논문, 2010(a), 15쪽.

20) 전수연, 위의 논문, 26~27쪽 참조.

1911년부터 1926년과 1929년에 제작된 경성 파노라마 사진을 살펴보면, 조선의 수도였던 중세도시에서 근대 도시 경성으로의 변화상을 확인할 수 있다. 1911년에 남산에서 촬영한 경성 모습이다<도 2>. 5장의 엽서를 잇대면 좌우로 길게 펼쳐진 경성의 전경이 하나의 이미지로 연결된다. 화면 중앙에는 도성(都城)의 주산(主山)인 백악(白岳)이 위치하고, 좌우로는 인왕산과 낙산(駱山)이 펼쳐져 넓은 장관을 이룬다. 백악산 아래에 경복궁이 자리하고, 남대문과 동대문이 좌우에 자리한다. 조선왕조의 상징물들과 대한제국기에 건설된 명동성당(1898년), 덕수궁 석조전(1910년)과 같은 서양식 건축물과 1912년 완공을 위해 건축 중이던 조선은행(현 한국은행)이 확인된다. 이 사진을 촬영한 1911년은 일제강점 이후 1912년부터 시작된 '경성시구개수(京城市區改修)'의 도시 개조가 시작되기 직전이다<도 2>.




<도 2> 경성 파노라마 엽서, 1911년

이에 비해 1926년에 촬영된 경성 파노라마 엽서에는 급격한 변화가 감지된다<도 3>. 경성의 도심부 공간은 1910~20년대를 거치면서 크게 변화하였다. 경성시구개수의 핵심은 경성 도심부에 격자형 도로체계를 만들어 서울의 전통적 중심부인 북부와 새로 개발된 남부를 연결하는 사업이었다. 이로 인해 서울의 상징적 공간구조가 해체된다.[21] 1910년대에는 서울의 개발이 남촌에 집중되고, 1920년대에는 북촌에 집중되었다고 볼 수 있다. 특히 1926년에 완공된 조선총독부 신청사를 비롯한 식민통치의 상징물이 속속 준공되었다. 이로써 1926년 파노라마와 유사한 시기의 엽서 3장을 연결한 또 다른 파노라마 엽서에

21) 경성의 도시 개조에 대해서는 염복규, 앞의 책, 2016, 17~23쪽.

서 조선은행, 경성부청(서울시청), 조선총독부 등의 건설, 광화문에서 서울역으로 이어지는 경성의 공간축 구축과 을지로 발전 등을 확인할 수 있다<도 4>.




<도 3> 경성 파노라마 엽서, 1926년




<도 4> 경성 파노라마 엽서, 1926년 이후

이보다 3년 뒤인 1929년에 제작된 파노라마 사진은 안산(鞍山)에서 촬영되었다. 남산에서 북쪽을 바라보고 찍지 않고 서쪽 안산에서 도심을 바라보고 찍었다<도 5>. 이 같은 구도는 총독부 - 경성부청 - 조선신궁으로 이어지는 경성의 새로운 상징축과 새로 정비된 황금정통(黃金町通)(을지로)을 더욱 강하게 부각한다.

이러한 파노라마 도시 이미지는 좌우로 긴 화면에 넓은 범위의 영역을 부감시로 내려다보는 구도를 통해 도시 전체 경관을 한 화면에 담아낸다. 또한 '경성'의 근대 도시화 과정을 시각화하고 있다. 즉 신양식의 건축물과 새로이 뚫린 신작로로 인한 가로체계의 변화가 가져온 새로운 도시 경관을 실감하게 한다. 이처럼 1911년에서 1926년과 1929년 경성 파노라마에는 도시 경성의 변화상이 고스란히 담겨 있다. 전통적인 요소의 식민지적 전용, 식민권력의 공간 점령, 전근대적 상징의 붕괴 등 여러 요소들이 혼재되어

있는 것이 근대 도시 경성의 모습인 것이다.




<도 5> 경성 파노라마 사진, 1929년

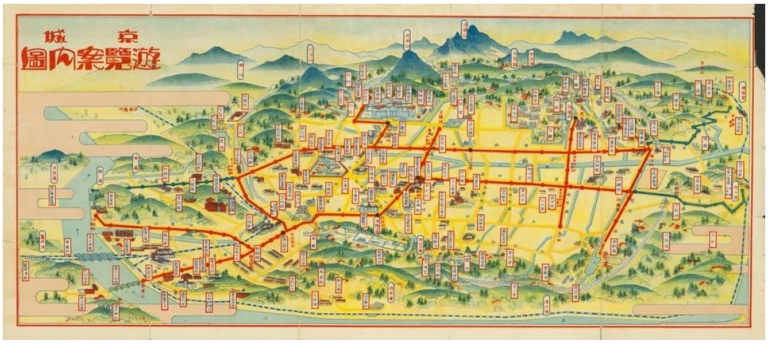
## Ⅲ. 1920~30년대 경성 관광 안내도

1925년 조선총독부는 남만주철도주식회사에 위탁 경영하였던 조선의 철도를 직영으로 전환하면서 조선 내 여객 수요를 증가시키기 위한 정책을 추진했다.[22] 철도국에서는 조선을 여행하는 일본인들을 위한 관광 홍보 책자를 발간하여 배포하였다. 1920년대 이후로 사업과 여행을 목적으로 하는 일본인이 증가하면서 관광객을 대상으로 한 관광엽서와 더불어 관광 상품들이 활발히 제작되기 시작했다. 경성의 전경이 담긴 파노라마 사진 엽서와 더불어, 경성의 지형과 전모를 한눈에 파악할 수 있도록 도해한 이미지로 구성된 각종 관광 안내 팸플릿이 제작 유통되었다. 이런 도해 이미지들은 있는 그대로 재현하는 사진과 달리 선택과 배제를 통해 용도와 목적에 맞춰 재구성할 수 있다는 점에서 의미가 있다. 여기에서는 관광 용도에 적합하게 주요 관광지를 중심으로 전차와 버스 노선으로 서울을 재편하였다는 점이 중요한 특징이다. 이 도해 이미지들은 대관식(大觀式) 구도의 파노라마 형태로서, 정류장과 노선으로 경성의 도시 구조를 직선화, 추상화된 형태로 이해하도록 했다.

22) 철도청 편, 『한국철도100년사』, 철도청, 1999, 205~206쪽 ; 권혁희, 앞의 논문, 2011, 227쪽 재인용. 권혁희는 조선의 철도를 1925년 조선총독부에서 직영하면서 조선 내 여객 수요를 증가시키기 위한 정책이 추진되고 이는 조선 관광을 확장시키는 역할을 하였다고 지적하였다.

## 1. 1928년경의 <경성유람안내도>

<경성유람안내도(京城遊覽案內圖)><도 6>는 좌우로 긴 화면의 조감도 형태로 경성의 지형과 가로, 주요 랜드마크와 전차 안내도를 결합하여 구성했다. 경성은 화면 상단에 북악산과 서쪽으로 인왕산, 하단에 남산 등 내사산(內四山)을 연결하는 한양도성 성곽으로 둘러싸여 있다. 성벽에는 남대문, 동대문, 숙정문 등 성문이 표현되어 있고, 경복궁과 창덕궁, 덕수궁 등 궁궐과 종묘와 사직단 등이 표기되어 있다. 도성의 중심부를 흐르는 청계천의 물길과 주요 도로인 종로, 하단에는 한강이 묘사되어 있다.<도 7>




<도 6> <경성유람안내도(京城遊覽案內圖)>, 1928년경, 서울역사박물관



<도 7> <경기감영도(京畿監營圖)>, 19세기, 삼성미술관 리움

근대 이전에도 이렇게 도시나 궁궐을 보여주는 파노라마 구도의 그림들이 있었다. 화면 상단 원경의 중첩된 산세와 하단 근경의 산들의 배치와 평행사선형 구도, 화면 좌우로 구름의 표현 등에서 이 조감도가 궁궐도나 <경기감영도(京畿監營圖)> 같은 동아시아 회화 관습의 연장선에 있음을 보여준다. 특히나 화면 좌우의 도안화된 구름은 일본의 장벽화(障壁畵)나 병풍화(屛風畵)에 등장하는 구름 표현과 일치한다.

이 유람안내도는 조선왕조의 수도인 한양의 주요 도시 구조를 보여주는 한양도(漢陽圖) 유형과 유사하지만, 동시에 근대 도시 경성으로 변모해가는 과정을 담고 있다. 먼저 눈에 들어오는 것은 화면에 굵은 선과 점으로 표현된 전차 노선이다. 붉은색 선은 경성 시내 전차가 다니는 노선이고, 파란색은 교외전차선인 청량리선, 왕십리선, 마포선이다.[23] 노선 중간의 점들은 전차 정류장이다. 주요 명소와 건물은 그림으로 나타내었으며, 화면 외곽에 점선으로 철도선을 표시하였다. 산과 지명은 파란색 타원, 명소와 건물명 등은 붉은색 직사각형 안에 표기하였으며, 전차 노선은 파란색, 주요 정류장은 테두리 없이 붉은 글씨로 표기하였다. 사각형 표제를 달아 지명을 표기하는 방식은 전통 지도에서도 많이 사용되었던 것이나, 북한산・인왕산・우이동 등과 같이 창경원, 남산공원, 한양공원은 모서리가 둥근 표제로 되어 있어 대상에 따른 표기 방식이 명확히 구분되지 않았다. 사각형 테두리 표제는 총 177개이며 전차 정류장은 18개가 표기되었다.

이 같은 <경성유람안내도>의 상세한 노선과 지명 표기는 경성을 새로 구축된 교통 체제와 도시 구조를 새로운 표상 체계로 보여주고 있다. 1925~1926년 준공한 주요 건물들과 1926년 통의동에서 궁정동으로 연장

23) 대한제국기에 전차가 도입되면서 서울의 도시 구조는 변화하게 된다. 1899년 서대문에서 청량리까지 전차가 개통된 이래 종로, 구용산과 마포까지 연결되다가 일제강점 전후로 일본인 중심지로 전차 노선 개발이 이루어졌다. 전차 노선의 변화상에 대해서는 최인영, 「일제시기 京城의 도시공간을 통해 본 전차노선의 변화」, 『서울학연구』 제41호, 2010, 31~62쪽 참고.

된 광화문선은 표기되었으나, 1928년 10월 개통된 태평통선(남대문 - 광화문), 1929년 8월 개통된 조선총독부 - 송현동(안국동) 노선이 표기되어 있지 않은 것으로 보아 1926년 이후부터 1928년 10월 이전에 제작된 안내도로 볼 수 있다.

## 2. 1929년 <경성전차안내>

경성전기주식회사에서 발행한 <경성전차안내(京城戰車案內)> 지도이다 <도 8>. <경성유람안내도>와 유사한 구도에 조선총독부 위치에 '조선박람회장(朝鮮博覽會場)'이라고 큼지막하게 표기하였다. 1929년 일본은 조선 병합 후 시정 20주년을 기념하기 위해 조선박람회를 열었다. 조선박람회는 1929년 9월 12일부터 10월 31일까지 50일 동안 경복궁과 주변 일대에 마련된 10만여 평의 전시회장에서 개최되었다. 지도 내의 다른 건물에 비해 박람회장 건물들이 크고 상세히 그려진 것으로 보아 1929년 조선박람회 개최 당시의 안내도로 여겨진다. 뒷면에는 박람회 개최 당시의 전차 운행 정보(<박람회개기중전차운전계통도(博覽會開期中電車運轉系統圖)>)가 포함되었다.



<도 8> <경성전안내(京城戰車案內)>, 1929년, 경성전차주식회사 발행, 서울시립대학교 박물관

1929년 신문에는 박람회를 기회로 전차선로를 확장하고 차대(車臺)를 증가시킨다는 기사가 실렸다. 즉 안국동 - 총독부 앞, 창덕궁 앞 - 대학병원 옆 신작로, 신용산 전차 종점 - 한강 인도교 복선화, 용산우편국 - 용산역 앞을 돌아 신용산 종점까지 선로가 놓인다는 것이다.[24] 1929년 조선박람회를 기회로 개통한 전차 노선, 즉 안국동 - 총독부 앞, 남대문 - 광화문, 신용산 전차 종점 - 한강 인도교, 용산우편국에서부터 용산역 앞을 돌아 신용산 종점까지 구간이 새로 표시되어 있는 점을 정확히 확인할 수 있다. 전차선로를 비롯한 북촌의 도시계획은 1929년 조선박물관이 개최되는 9월에 맞추어 정비되었던 듯하다.[25]

이 안내도는 앞서 살펴본 <경성유람안내도>와 비교해보면 도심부의 남북간, 동서로 교차하는 격자형 도로들의 구조가 선명하게 부각된다. 도로 위로 전차의 운행 노선과 정류장이 한눈에 파악할 수 있도록 범례를 포함하여 표기되었다. 파란색 바탕의 표제는 경성 명소와 요소, 빨간 사각형 표제는 정류소명, 파란 사각형 표제는 경전(京電) 본사 및 관련 건물로 구분하고 정류장도 환승정류소와 종점정류소 등을 구분하여 표기하였다. 경성 명소와 요소는 총 51개소, 경성전기회사 관련 표기는 총 6건으로 <경성유람안내도>보다 적은 대신 전차 정류소를 108개소나 표기하여, 전차 노선 위주로 정보를 좀더 상세히 담고 있다. 전통적인 회화식 지도류에 기반한 파노라마식 도시 전경을 담은 안내지도는 관광 안내라는 목적에 더욱 적합한 모습으로 변화되

24) 「博覽會를 機會로 電車線路擴張」, 『東亞日報』 1929. 4. 15.

25) 일례로 경성전기회사는 종로 - 안국동 간의 복선, 총독부 - 안국동 간의 전차 부설공사를 1929년 5월 1일에 시작하여 박람회 시기까지는 완성을 목표로 하였다(「總督府와 安國洞間 電車線路起工」, 『東亞日報』, 1929. 4. 9.). 또한 총독부 관보를 통해 전차의 청량리선 종점이 청량리역까지 연장(「電車軌道運輸營業開始認可」, 『朝鮮總督府官報』, 1929. 7. 19), 용산우편국 앞에서 갈라져 용산역 앞을 경유하여 철도병원 앞으로 지나는 전차궤도 개시(「電車軌道運輸營業開始」, 『朝鮮總督府官報』, 1929. 9. 14.), 신용산역은 용산역을 우회하여 한강 인도교 방면으로 877m 연장(「電車軌道運輸營業開始」, 『朝鮮總督府官報』, 1929. 9. 24.) 등을 확인할 수 있다.

었다고 볼 수 있다. 범례에 의해 경성의 명소와 주요 기관, 전차 정류소 등 경성의 각 요소들이 명확하게 범주화되었으며, 이를 각각 구분하여 시각화하고 있다. 따라서 이러한 <경성전차안내>는 앞선 <경성유람안내도>에 비해 한층 명확하게 구성되었다고 할 수 있다.

## 3. 1930년대 버스 유람안내도

관광 안내도의 변화는 유람버스 안내도인, 경성택시유람버스계에서 발행한 <경성명승유람안내(京城名勝遊覽案內)>에서 확연히 감지된다 <도 9>. 1929년 조선박람회 당시 시내 각소 유람자동차를 운행했던 것이 효시로 1931년 경성자동차주식회사를 운행했던 노노무라 겐조(野野村兼一)는 경성유람버스 허가원을 내고 본격적인 운행에 들어갔다.[26] <경성명승유람안내> 앞면에서는 유람버스 관련 내용, 즉 코스, 운행시간, 요금을 소개한다.




<도 9> <경성명승유람안내(京城名勝遊覽案內)>, 1931년 이후, 경성자동차교통주식회사 발행, 서울역사박물관

26) 경성유람자동차 「京城遊覽自動車運轉」, 『東亞日報』 1931. 6. 21. 2면 ; 「遊覽뻐스」, 『東亞日報』 1931. 2. 14. 2면 ; 이경민, 『경성, 카메라 산책: 사진으로 읽은 경성사람, 경성풍경』, 아카이브북스, 2012, 165~177쪽 참조.

뒷면 지도에서는 해당 코스를 붉은색으로, 코스에 포함되지 않은 명승지를 파란색으로 구분하였다. 코스는 경성역에서 출발하여 남대문을 지나 조선신궁과 경성신사를 보고 경성역 - 남대문 - 조선신궁 - 경성신사 - 장충단 - 박문사 - 동대문 - 경학원 - 창경원 - 파고다공원 - 총독부 - 덕수궁을 돌아보는 데 3시간 반이 소요되었다. 뒷면에는 유람지의 사진과 관련 설명이 수록되어 있다. 경성의 고적과 근대적 건축물, 공원과 명소 등 관광 안내지에 수록된 사진은 관광엽서로도 제작되면서, 관광 명소의 전형적인 이미지로 고착된다. 일본 제국에 의해 경영되어 근대화된 면모를 갖춘 식민지 조선의 수도로서 식민지배의 성공 사례를 보여주려는 것이다. 따라서 이 유람 코스는 조선을 방문한 일본인을 위해 설계되어 경성의 명소를 구경하는 데 그치지 않고 지배자 일본으로서의 우월감과 자부심을 느낄 수 있도록 구성된 것임을 짐작할 수 있다.[27]

조감도 형식의 유람 안내도보다 형태가 간략화된 것이 <경성유람안내도(京城遊覽案內圖)>이다<도 10>. 여기에 재현된 유람 코스에는 경성의 지형이 최대한 배제되고, 도로와 버스 노선, 정류장과 경성 명소만으로 구성하였다. 이처럼 간략화, 추상화되는 이미지 도안은 관광객이 경성을 주요한 관광 명소와 시설, 정류장을 키맵의 형태로 구조화하여 인지하게 한다. 이로써 수많은 건물들은 패턴화되고 경성은 '3시간 반' 코스의 구경거리 도시가 되어버린다.

근대 도시 경관이 철도 체계의 발달에 따라 변화하였으며, 기존의 전근대적인 공간 인식을 벗어나 추상적이고 기하학적인 선로와 도로를 통해 공간을 인식하도록 유도했다는 지적은 그대로 경성의 관광 안내도에 적용

27) 정재정, 앞의 논문, 2013, 204~208쪽 참조. 이러한 관광 안내도를 통해 장려한 경성의 관람 대상은 주로 조선왕조의 문화유적, 일본통치의 근대시설, 일본 현창자의 神社寺院, 공원, 조선왕조의 역사박물관, 일본세력의 심벌인 관청, 일본인 쇼핑가, 경성 주위의 명승과 명소 등이었다. 조선의 역사와 문화를 감사하면서 일본의 식민통치가 이룩한 성과를 확인할 수 있도록 짠 코스라고 하였다.

할 수 있다.[28] '근대'를 자연적 질서와 대비되는 인위적 질서와 조화로 규정되는 패러다임의 변화라고 한다면, 이러한 관광 안내도의 간략화된 이미지를 접하면서 사람들은 자연스럽게 근대적인 질서를 내재화했을 것이다.




<도 10> <경성명승유람버스(京城名勝遊覽バス)>, 1931년 이후, 경성자동차유람버스계 발행, 서울역사박물관

## Ⅳ. 1929년 박람회 안내도에 나타난 근대 도시 경성

이상에서 도시 전체를 도해하여 교통 노선과 주요 명소를 결합한 관광 안내도에 나타난 경성의 모습을 분석해보았다. 이러한 특징을 공유하면서도 도시 경성에 대한 보다 다층적인 정보를 담고 있는, 조선총독부가 의뢰하여 제작한 조선박람회도를 통해 박람회 안내도에서 보여주고자 하는 경성의 모습을 살펴보겠다.

---

28) "철도가 풍경(자연)과 유기적으로 결부되어 있던 전근대적인 공간파악을 좌표축 위의 일정한 시점(視點) 하에 통일적으로 규정되는 기하학적인 공간파악으로 변화시켰다"는 점에 대해서는 이효덕, 박성관 역, 『표상공간의 근대』, 소명출판, 2002, 243쪽 참조.

조선박람회는 1929년 9월 12일부터 10월 31일까지 50일간 경복궁과 그 주변에서 개최되었다.

> 본부(本府)는 소화(昭和) 4년 9월 12일에서부터 동년 10월 31일까지 50일간 경성에 있는 구경복궁 및 그 인접지역 약 10만 평을 회장(會場)으로 하여 조선박람회를 개최한다. 지역의 산업, 교통, 토목, 교육, 위생 기타 각 영역의 상황을 일장(一場)에서 전시함과 함께 내지(內地)와 기타 영토 그리고 외국의 출품도 다수 망라함으로써 시정 20년간의 실적을 명확히 밝히는 동시에 피차 비교해 장점을 채용하고 단점을 보완해 산업경제의 발전에 도움이 되고자 한다.[29]

위와 같이 밝혔듯이 조선총독부는 1929년 조선박람회의 개최를 통해 일제강점 이후 20년간의 조선 통치에 관한 성과를 대내외에 선전함으로써 식민통치의 정당성을 확보하고, 내지를 포함한 제국 각지의 산업을 전시해서 조선 식산흥업의 촉진을 꾀하려 했다.[30]

조선총독부는 이러한 대대적인 행사를 위해 일본에서 수많은 조감도(鳥瞰圖)를 제작한 요시다 하쓰사부로(吉田初三郎)를 초청해 경성 조감도 제작을 의뢰하였다. 요시다는 1913년 황태자 시절 쇼와(昭和) 천황에게 호평을 받은 이후로 1940년대까지 수천 점에 이르는 일본과 조선, 만주 등지의 조감도를 제작한 당대 최고의 조감도 화가였다.[31] 요시다는 총독부의 초청

---

29) 朝鮮總督府, 『朝鮮博覽會寫眞帖』, 1929, 1쪽 ; 송인호 · 김제정 · 최아신, 「일제강점기 박람회의 개최와 경복궁의 위상변동: 1915년 조선물산공진회와 1929년 조선박람회를 중심으로」, 『서울학연구』 제55호, 2014, 118쪽 재인용.

30) 송인호 · 김제정 · 최아신, 앞의 논문, 2014, 118쪽 ; 김제정, 「식민지시기 조선박람회 연구시각과 지역성」, 『도시연구: 역사 · 사회 · 문화』 제9호, 2013, 8~9쪽 참조.

31) 일본의 파노라마 지도 제작자인 요시다 하쓰사브로(吉田初三郎, 1884~1955)는 일본 전역을 지도로 제작했음은 물론, 한반도에도 2차례 방문하여 29점의 주요 도시를 파노라마 지도로 남겼다. 경성부를 그린 파노라마는 대표적인 시정 20주년 기념 조선대박람회 안내서에 실린 조선박람회도회이다.

을 받아 1928년 12월 19일 경성을 방문하고 현지 답사와 자료 조사를 시행했다.[32] 조선총독부는 박람회 안내를 위한 조감도는 물론이고 내지인 오사카와 각지에 안내판으로 제작하여 선전을 계획하였다.

> 상공과(商工課)에서는 이번 가을 박람회를 널리 선전하고자 각 방면에 걸쳐 조사 중이었든 바, 요시다 하쓰사브로 화백에게 경성안내지도 제작을 의뢰하여 오사카 코시엔 운동장과 그밖에 각 도시의 운동장에 광고판을 세우고 경성 안내도를 붙여서 일반 관람자들에게 선전할 터이라더라.[33]

이 조감도의 이미지는 박람회 안내도로서 각종 팸플릿 형태로 제작되었을 뿐 아니라 도시의 광고판으로 사용되었다. 많은 사람들이 볼 수 있게 하여 조감도를 제작한 목적이 박람회 개최의 목적에 효과적으로 활용하였음을 알 수 있다. 요시다 하쓰사부로가 1929년 시정 20주년을 기념해 제작한 <조선박람회도회(朝鮮博覽會圖繪)>는 기존의 파노라마 형식의 교통 안내도와는 다른 새로운 시점과 구도를 보여준다<도 11>. 시점은 부감시(俯瞰視)이면서, 좌우로 긴 화면의 좌측에 북악산과 조선박람회가 열리는 경복궁이, 우측에는 남산과 한강 건너편까지 공간적인 범위로 표현되어 있다.

---

32) "吉田初三郎畫伯 十九日夜入城", 「人事」, 『每日申報』 1928. 12. 20. ; 조선박람회도와 요시다 하쓰사브로에 대한 연구로는 박진한, 「조감도를 통해 살펴본 1920~30년대 인천의 심상지리와 시가지 계획」, 『도시연구: 역사・사회・문화』 제17호, 2017 참조.

33) 「各地에 案內板 신안션뎐」, 『每日申報』 1929. 4. 3.



<도 11> 요시다 하쓰사브로, <조선박람회도회(朝鮮博覽會圖繪)>, 1929년

이 지도는 조형적인 측면에서 크게 4가지 특징이 있다. 첫 번째, 시점의 변화이다. 기존의 조감도 형식의 안내도가 남북의 북악산을 북쪽에 두고 종로대로가 동서를 가로지르는 형식을 보여주었다면, 이 지도는 조선총독부에서 남산 조선신궁(朝鮮神宮)의 대칭 구도를 중심축으로 삼았다. 화면을 일반적인 지도의 남북방위의 구도가 아니라 조선총독부 - 경성부청 - 조선신궁으로 이어지는 경성의 새로운 공간축을 중심으로 구성했다. 이러한 조감도 구도를 통해 경성이 어떻게 식민지 지배공간으로 재구성되었는지 보다 명확히 드러난다. 여기서는 Ⅱ-2장에서 살펴본 1929년 파노라마 사진 역시 경복궁 - 경성부청 - 조선신궁까지 이어지는 구도가 유사하다는 점이 흥미롭다.

두 번째, 도성과 궁궐 같은 조선왕조의 전통적 상징물의 파괴를 확인할 수 있다. 1910년 일제 강점을 전후한 시기부터 조선의 수도 한성부의 도성은 파괴되었다. 도성의 성문인 소의문(昭義門)과 돈의문(敦義門)이 헐려 사라졌으며, 숭례문과 흥인지문은 양측 성벽이 잘려 성벽과 분리되어, 더 이상 도성의 출입구가 아닌 기념비적 구조물로서 존재하였다. 경복궁은 총독부 건물이 들어서고, 박람회장으로 바뀌었다. 도성의 동서를 가로지르는 종로와 남대문로가 '丁'자 형태로 만나는 도성의 중심가로는 격자화된 도로 구획으로 변화되었다.

세 번째, 새로운 근대 시설의 표현 방식이다. 새로운 양식의 건축물들이

속속 들어서면서 서울의 경관은 급변한다. 대한제국기에 지어진 명동성당과 정동의 각국 공사관, 교회, 학교 건축물을 시작으로, 1907년에 왜성대 총독부와 조선식산은행, 1908년 동양척식회사, 1910년 덕수궁 석조전, 1912년 조선은행(현 한국은행박물관), 1914년 조선호텔, 1915년 경성우체국, 1925년 경성운동장, 경성역, 조선신궁, 1926년 조선총독부, 경성부청, 경성운동장 등 관공서, 은행, 우편국, 학교 등의 근대 시설들이 매우 상세하게 묘사되었다. 특히 조선박람회 행사장인 경복궁이 가장 크고 세밀하게 그려졌다. 또한 경성역, 남대문, 조선신궁, 경성부청은 다른 건물에 비해 크게 그려서 경성역에서 출발하여 박람회장까지 오는 길목을 강조했다.[34] 즉 주요 경승지나 지표가 되는 건물들이 다른 건물보다 크게 그렸고, 도로나 철도의 형태를 간략화하고 거의 직선화하는 등 추상화, 단순화되었다.

네 번째, 철도와 전차 노선 중심의 시각으로 공간을 재편한다. 경성 시내는 붉은색으로 전차 노선과 정류장이 흰색 바탕의 초록색 테두리의 표제로 표기하였다. 요시다 하쓰사브로는 다른 조감도에서도 지명과 시설 명칭 등은 직사각형으로, 철도역이나 전차 정류장은 상하부 모서리가 둥근 긴 사각형 안에 표기하는 형식을 보였다.[35] 철도는 파란색 바탕 표제의 경성역, 용산역을 중심으로 화면 좌측에는 평양, 신의주, 봉천, 대련, 상해까지, 우측으로는 인천, 경주, 부산, 도쿄까지 이어진다. 화면 상부로는 서빙고, 왕십리, 청량리를 지나 원산, 청진, 블라디보스톡(浦塩)까지 연결된다. 이처럼 경성 안내도에 동아시아 철도 노선을 표현함으로써 동아시아를 아우르는 제국 일본의 좌표 위에 경성을 위치 지우려 했다.

이러한 경관으로 구성된 <조선박람회도회>는 식민지배의 통치를 상징

34) 최종현 외, 「대경성부대관 경성부 해석」, 서울역사박물관 편, 『大京城部大觀』, 서울역사박물관, 2015, 126쪽.

35) 붉은색은 주요한 관광 명소, 청색은 랜드마크급 건물을 표현하였다. 松浦健治郎, 「吉田初三郎鳥瞰圖に描かれた昭和初期の官廳街の立體的空間構成」, 『日本建築學會計畫系論文集』 第602號, 2006, 107~108쪽.

하는 기관과 근대 시설, 근대적 가로와 교통체제가 갖추어진 식민도시 경성의 위용을 잘 드러내고 있다. 이 조감도에서 보여주고자 한 경성은 더 이상 미개한 식민지가 아니라 일본 제국의 식민통치로 잘 조성된 근대 도시인 것이다. 또한 이 조감도는 요시다가 즐겨 사용한 '데포르메(deformer)' 기법을 따르고 있다. 즉 어느 특정 부분을 강조하거나 변형시켜 표현하는 데포르메 기법을 사용해 경관을 실제보다 과장되게 좌우로 길게 늘여 그려, 실제로는 도저히 볼 수 없는 장소를 한 화면에 그려넣었다.[36] 이러한 과장 속에 표현한 동아시아는 "일본 전국의 명소도회(名所圖繪)는 물론 조선, 만주, 세계의 명소도회를 그려 그림으로써 국가에 보답하겠다고 뜻을 세웠다"라는 요시다 하쓰사부로의 의지가 목적에 맞게 잘 구현되었다고 할 만하다.[37] 이러한 기법 역시 식민지배 주체인 일본이 우월감과 자부심을 느낄 수 있도록 조감도를 구성하는 데 이용되었다.

이 논지를 다시 한 번 확인할 수 있는 자료가 1929년 원산 매일신문사가 발행한 요시다 하쓰사브로의 <조선대회도(朝鮮大會圖)>이다<도 12>. 한반도는 경성을 중심으로 가로로 길게 뉘어 놓인 형상이다. 한반도 중심에 위치한 경성은 1929년 <조선박람회도회>의 축소판으로 묘사하였다. 대신 화면 전체를 차지하는 한반도의 전역에서 마치 그물망처럼 연결되는 철도 노선을 상세히 표기하였다. <조선박람회도회>와 마찬가지로 전체적으로 만주, 연해주, 일본까지 철도 노선을 연결시켜 묘사하였다.

---

36) 요시다 하쓰사브로식 조감도의 특징으로는 광대한 영역을 한 화면에 그려넣기 위해 극단적으로 만곡하여 변형한 데포르메 기법, 관광지도로서의 조감도를 꼽을 수 있다. 즉 관광 명소와 교통기관을 묘사하고 명칭을 표기하는 방식 등에 대해서는 松浦健治郎, 위의 논문, 106~112쪽 ; 박진한, 앞의 논문, 2017, 16~17쪽 참조.

37) 요시다는 조감도 형태의 〈게이한전차안내도(京板電車御案內圖)〉(1913)를 히로히토 황태자가 매우 마음에 들어하였다는 이야기을 전해 듣고서 조감도 작가가 되어 천황과 국가에 충성을 다하기로 결심했다고 한다. 掘田典裕, 『吉田初三郎の鳥瞰圖を讀む: 描かれた近代日本の風景』, 東京: 河出書房新社, 2009, 9쪽 ; 박진한, 위의 논문, 14쪽 재인용.



<도 12> 요시다 하쓰사브로, <조선대회도(朝鮮大會圖)>, 1929년, 서울역사박물관

## Ⅴ. 맺음말

이 논문은 1911년부터 1926년과 1929년에 제작된 경성 전경을 담은 파노라마 사진을 통해 도시 개조 전 한성의 모습에서부터 경성시구개수 이후 서울의 상징적인 공간 구조가 해체되는 변화상을 시각적으로 확인하고자 했다. 1920년대 중반에 개설된 도심부 격자형 도로망, 일본 식민통치 기관과 근대적인 시설이 들어서면서 위용을 갖춘 도시 경성의 모습을 짚어보았다. 연구 과정에서 원경의 중첩된 산세와 전경이 배치, 평행사선형 구도 등 동아시아의 전통적 회화 관습에서 점차 조망 시각의 변화와 간략화를 통해 근대적 시각체계를 반영하는 표현양식의 변화가 감지되었다.

1920~30년대 전차와 철도의 교통망 구축, 경성의 명소와 주요한 식민통치 시설 중심으로 간략화・추상화하여 근대 도시로 시각화된 경성의 모습은 관광 안내물을 통해 대량으로 생산되고 소비되었다. 예컨대 시정 20주년을 기념하기 위해 조선총독부가 의뢰하고 요시다 하쓰사브로가 제작한 <조선박람회도회>는 서울을 일제 식민통치로 새롭게 태어난 근대 도시 경성의 모습으로 근사하게 표현하였다. 관광 안내도에 담긴 경성의 고적과 근대적 건축물, 공원과 명소 등의 이미지는 결국 일본 제국에 의해 경영되어 근대화된 조선의 수도로서도 식민지배의 성공 사례를 인식시키는 기능을 하였다. 관광 안내도를 접하는 사람들에게 지배자 일본의 우월성과 식민지배의 정당

성을 심어주고 새로운 근대적 질서의 내재화를 의도했던 것이다. 이 논문은 일제 강점기 도시계획과 관광을 통해 드러나는 일본 제국주의의 의도성에 대한 선행 연구를 바탕으로, 관광 안내도에 실린 일제의 계획도시 경성의 이미지 분석을 통해 어떻게 우리가 근대 도시 경성을 인식하게 되었는지를 짚어보는 데 그 의미를 두었다.

## 참고문헌

■ 신문

『朝日新聞』, 『東亞日報』, 『每日申報』, 『朝鮮總督府官報』.

■ 논저

권혁희, 「일제시기 관광기념엽서와 경성의 시각적 재현」, 청계천문화관 편, 『이방인의 순간포착 경성 1930』, 청계천문화관, 2011, 224~235쪽.

김계원, 「파노라마와 제국: 근대 일본의 국가 표상과 파노라마의 시각성」, 『한국근현대미술사학』 제19집, 2007, 29~49쪽.

김사헌 · 지선진, 「근대-탈근대사회 맥락에서 본 관광패턴의 변화: 이론적 논의를 중심으로」, 『경기관광연구』 제9호, 2006, 1~18쪽.

박진한, 「조감도를 통해 살펴본 1920~30년대 인천의 심상지리와 시가지 계획」, 『도시연구』 제17호, 2017, 7~39쪽.

서기재, 「일본 근대 여행 관련 미디어와 식민지 조선」, 『일본문화연구』 14집, 2005, 73~91쪽.

염복규, 「『경성시구개정사업 회고이십년』에 재현된 1910~20년대 경성 도시화의 양상과 특징」, 『美術史論壇』 제44호, 2017, 177~205쪽.

전수연, 「관광의 형성과정을 통해 본 근대 시각성 연구」, 홍익대학교 예술학과 석사학위논문, 2010.

전수연, 「근대관광을 통해 드러나 일본의 제국주의」, 『美術史學報』 제35집, 2010, 311~342쪽.

정재정, 「일제하 동북아시아의 철도교통과 경성」, 『서울학연구』 제52호, 2013, 178~216쪽.

최인영, 「1928~1933년 京城府의 府營버스 도입과 그 영향」, 『서울학연구』 제29호, 2007, 219~250쪽.

최인영, 「일제시기 京城의 도시공간을 통해 본 전차노선의 변화」, 『서울학연구』 제41호, 2010, 31~62쪽.

최인영, 「서울지역 옛 電車노선도를 활용한 도시교통의 변화」, 『韓國古地圖硏究』

제7권 제2호, 2015, 41~57쪽.
최종현 외, 「대경성부대관 경성부 해석」, 서울역사박물관 편, 『大京城部大觀』, 서울역사박물관, 2015, 124~130쪽.
松浦健治郎, 「吉田初三郎鳥瞰圖に描かれた昭和初期の官廳街の立體的空間構成」, 『日本建築學會計畵系論文集』 제602호, 2006, 105~112쪽.

■ 단행본

닝 왕, 이진형 역, 『관광과 근대성』, 일신사, 2004.
볼프강 쉬벨부쉬, 박진희 역, 『철도여행의 역사: 철도는 시간과 공간을 어떻게 변화시켰는가』, 궁리, 1999.
염복규, 『서울은 어떻게 계획되었는가』, 살림, 2005.
염복규, 『서울의 기원 경성의 탄생』, 이데아, 2016.
이경민, 『경성, 카메라 산책: 사진으로 읽은 경성사람, 경성풍경』, 아카이브북스, 2012.
이효덕, 박성관 역, 『표상공간의 근대』, 소명출판, 2002.
조성운, 『식민지 근대관광과 일본시찰』, 경인문화사, 2011.
조성운 외, 『시선의 탄생: 식민지 조선의 근대관광』, 선인, 2011.
홍선표 외, 『근대의 첫 경험: 개화기 일상문화를 중심으로』, 이화여자대학교 출판부, 2006.
朝日新聞寫眞班 撮影, 『ろせった丸滿韓巡遊紀念寫眞帖』, 東京朝日新聞會社, 1906.

Abstract

# The Image of Modern City on the Gyeongseong Panoramic Tourist Maps of the 1920-30s

Kim Sunjung (Kim, Sun Jung)

This is a study on city image of Gyeongseong on the tourist maps published in the 1920-30s. This research focuses on Gyeongseong image of panoramic form showing the figure of city at a glance by expanding from side to side.

Seoul, the capital of Joseon that had been created by the principle of the Rites of Zhou (周禮) with ideals of royal politics, was renovated as the modern city Gyeongseong under the Japanese colonial policy. The capital palaces were destructed and demolished, while streets and city structure were newly reorganized. And colonial government organizations and modern facilities such as streetcar line and railway were rapidly extended. The modernized Gyeongseong became a showcase city of Japanese colonialism and main target area of sightseeing. Following the sightseeing boom caused by the development of railway transportation in the modern times, tour guide materials of postcard, map, brochure and booklet were published. Those tour guides contain various documents and visual images of the modern city Gyeongseong.

In the preceding study, I could analyze Gyeongseong panorama postcard produced in the 1910-20s. Based on the preceding research, this study

analyzed Gyeongseong guide map of the 1920-30s illustrating Gyeongseong by the form of bird's-eye view and could confirm that the images reflected the changes of Seoul. The traditional urban space in Seoul was demolished by the Urban Reconstruction Plan of Japan; the street system was newly reorganized; the gridiron road was established in downtown; the streetcar and urban railway traffic network was constructed; the main colonial government organizations were established; and in 1929 the Joseon Exposition was held.

This research is significant as we examine how we feel about and recognize Gyeongseong on the modern Gyeongseong sightseeing images made to show the city as a showcase city for Japanese Colonialism.

Key Words : Gyeongseong, tour guide map, panorama, bird's-eye view, streetcar route map, sightseeing bus, Joseon Exposition, Yoshida Hatsusaburo, Japanese Colonial Period