

## 1920~30년대 관광팸플릿 경성지도 속 토포스

— 조선총독부 철도국 발행 자료를 중심으로 —\*

최 은 경\*\*

### 〈국문초록〉

본고는 일제강점기 근대적 관광지로 부상해 온 경성에 초점을 맞춰 당시 조선총독부 철도국이 발행한 관광팸플릿의 경성지도 속 특정한 공간, 장소로서 토포스(topos)를 살펴본 것으로, 일제가 식민지 경성을 어떤 방식으로 공간화, 가시화하였는지, 지배 권력이 어떻게 내장되어 있는지를 변화해 가는 관광 지도를 통해 고찰한 것이다. 구체적 연구 대상으로는 1925, 28, 29, 30년의 『경성 - 개성·인천·수원』의 소책자와, 1933, 35년 『경성 - 인천·수원·성환·개성』, 36, 37년 『경성 - 인천·수원·개성』의 리플릿, 이상 경성을 주제로 한 시리즈 팸플릿 속 경성지도 8장이다.

각 지도에서는 공통적으로 철도와 도로망이 강조되어 근대화된 조선(경성)으로 인식하게 하고, 일본어 표기의 지명, 행정구역명은 제국의 공간 질서를 선명히 시각화하고 있다. 지도를 읽는 시선은 일본 본토와의 근접성과 연결성을 의식하며 변방으로서의 경성을 자리매김하고, 또 한편으로 만주 대륙으로 이어지는 철도망을 통해 제국 확장의 교두보로서의 경성으로 수용하는 등, 하나의 상상지리를 형성하게 된다. 또한 본고에서는 경성의 동서남북, 각 방위에 주목되는 토포스의 성격을 파악했다. 남북에는 각각 용산역과 경성역을, 동서에는 경성운동장과 형무소를 고찰하면서 그것들이 대칭적 위치에서 대조적 속성을 표상하고 있으나, 제국의 논리에 기반한 경성의 근대화와 문명화의 상징물임에는

\* 이 논문은 2024년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임을 밝혀둔다(2024S1A5C2A02046073).

\*\* 동아대학교 역사인문이미지연구소 선임연구원

공동한다고 분석했다.

요컨대, 일본은 경성지도의 사방에 자신들의 존재감을 증거하는 공간(장소)을 배치하면서, 제국에 편입된 도시 경성을 도식화하며, 식민 지배의 정당성을 이식해 갔던 것이다.

〈주제어〉

조선총독부 철도국, 관광팸플릿, 경성지도, 토포스, 선과 역, 경성운동장, 형무소

#### ◆ 차례

1. 들어가는 말
2. 선행연구 검토
3. 남북 혹은 좌우-선(線)과 역(驛)
4. 동서 혹은 상하-장(場)과 소(所)
5. 나오는 말

## 1. 들어가는 말

철학자 미셸 푸코(Michel Foucault, 1926~84)는 “철도가 등장하면서 공간과 권력의 관계가 새로운 양상을 띠게” 되었다고 말한다. 또한 철도로 인해 여러 “사회현상”이 생겨났으며, “민족들 간의 친밀성”과 함께 “전쟁”의 가능성도 증가했다<sup>1)</sup>고 지적한다. 주지하다시피 근대관광은 철도 부설과 함께 시작되었으며, 관광이 본격적으로 국외로까지 확장되기 시작한 것은 제국에 의한 식민지라는 새로운 영역이 생기고 나서라고 하겠다. 요컨대 한국에 있어서 대중화된 관광, 관광의 근대화도 일제에 의해 또 일제를 위해 근대적 인프라가 정비되어 갔던 일제강점기에 형성된 것이며, 그 시대의 산물이라는 것을 부정할 수는 없다.

1) 미셸 푸코 저, 이상길 역, 『헤테로토피아』, 문학과 지성사, 2014, 74쪽.

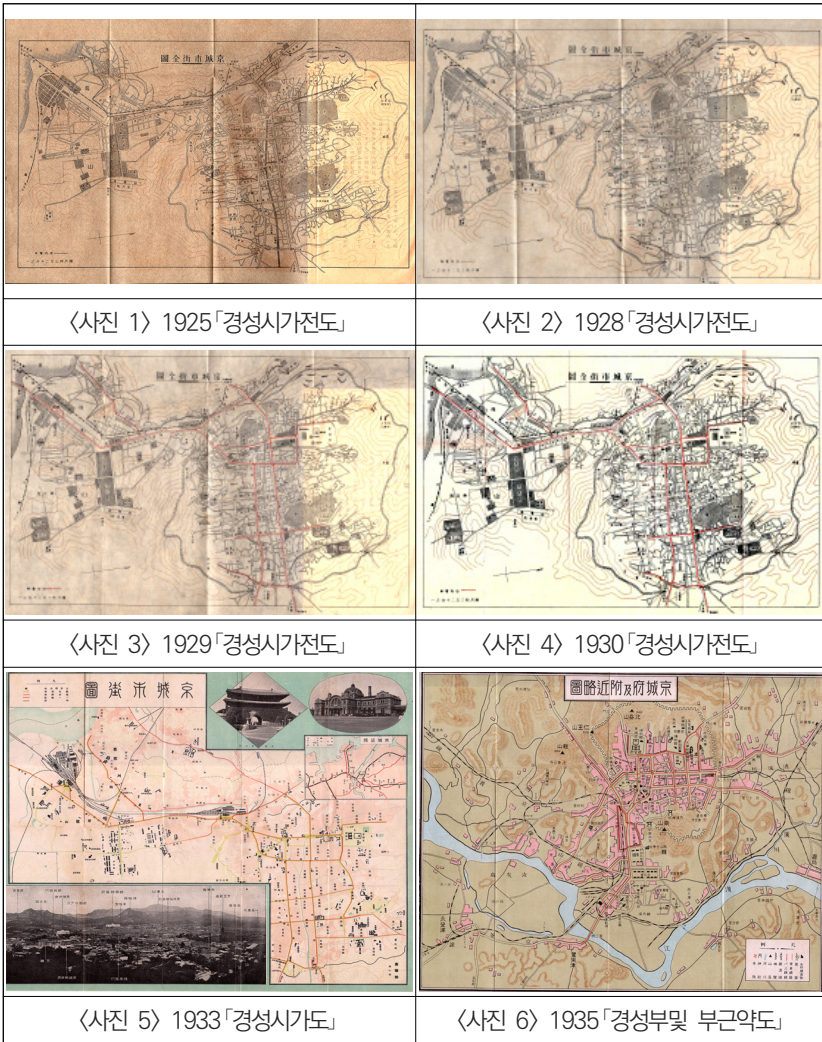
특히 1920~30년대 일본인을 대상으로 한 조선으로의 관광은 조선총독부 철도국<sup>2)</sup>이 주도해 갔다. 철도국은 구한말 철도부설권을 장악한 일제가 1910년 이후 총독부 소속의 관청으로 설치한 것으로, 철도의 관리 운영은 물론, 관광자원 발굴 및 관리도 담당했다. 일제는 1900년 경인선을 시작으로 1905년 경부선, 1906년 경의선, 이후 전국 각지로 철도망을 부설해 갔다. 조선의 철도는 자원 수탈과 대륙병참기지화 통로의 역할이 필수였지만, 한편으로는 관광을 적극 장려하는 토대로도 이용되었다.

본고에서는 일제강점기 근대적 관광지로 부상해 온 경성에 초점을 맞춰 당시 철도국이 발행한 관광팸플릿의 경성지도 속 특정한 공간, 장소로서 토포스(topos)<sup>3)</sup>를 살펴보고자 한다. 일제가 식민지 경성을 어떤 방식으로 공간화, 가시화하였는지, 지배 권력이 어떻게 내장되어 있는지를 변화해 가는 관광 지도를 통해 고찰하겠다. 구체적 연구 대상으로는 조선총독부 철도국 발행의 1925, 28, 29, 30년의 『경성 - 개성·인천·수원』이라는 제목의 소책자와, 1933, 35년 『경성 - 인천·수원·성환·개성』, 36, 37년 『경성 - 인천·수원·개성』의 리플릿, 이상 경성을 주제로 한 시리즈 팸플릿 속 경성지도 8장 <사진 1~8>로 한다<sup>4)</sup>.

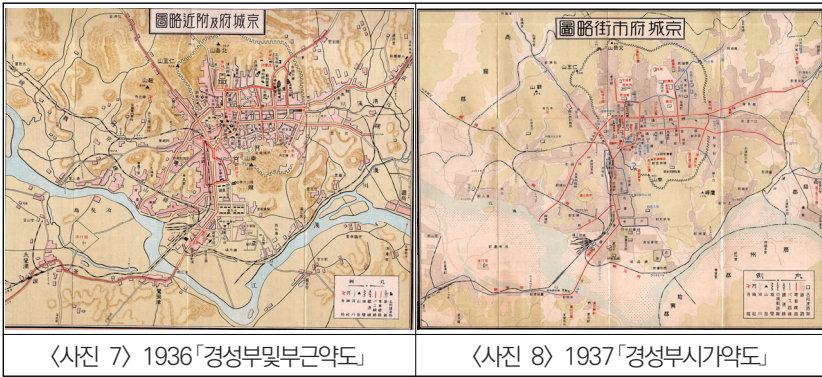
2) 철도국은 한국병합 후 1910년 10월 1일 조선총독부 소속 관청으로 설치되었다. 1917년 7월 31일 조선의 철도가 남만주철도(南滿洲鐵道)에 위탁되면서 조선총독부 총독관방(總督官房)에 철도국으로 설치되었다가, 1919년 8월 20일 '조선총독부 관제개정(칙령 제386호)'에 의해 철도부(鐵道部)로 개칭되었다. 1925년 3월에 남만주철도의 위탁운영이 해제되면서 다시 조선총독부 철도국이 신설되었고, 4월 1일에 '조선총독부철도국 관제(칙령 제84호)'가 시행되었다. 1943년 12월 1일에 조선총독부 관제 개정에 따라 철도국이 폐지되고 교통국(交通局)이 설치되기에 이른다.

3) 토포스란 공간을 포섭한 상징적 장소의 개념으로, 본고에서는 특별한 의미, 상징성이 부여된 지도 속 공간(장소)을 가르키는 용어로 차용한다.

4) 본고의 연구 대상인 8개의 팸플릿(속 경성지도)은 동아대학교 역사인문이미지연구소(신동규컬렉션)의 소장자료로 연구소(소장 신동규)의 허락을 얻어 게재함을 밝힌다. 또한 각 지도는 원래 비율을 축소한 형태로 첨부하여 가능한 원자료의 이미지를 제대로 전달하고자 했다. 그러나, 지면 관계상 한계가 있으므로, 보다 선명한 지도를 확인하고 싶을 경우는 역사인문이미지연구소([www.hhii.info](http://www.hhii.info))의



원자료를 참조해 주길 바란다.



## 2. 선행연구 검토

한국에서 일제강점기 관광에 관련된 연구는 근래 20여 년간 한일관계 역사학을 비롯하여 문화학, 지리학, 미술사학 등 다양한 분야에서의 연구가 행해지며 양질면에서 성장해 왔다. 최근에는 당시의 사진그림엽서<sup>5)</sup>, 관광(여행)안내서<sup>6)</sup>, 신문, 잡지<sup>7)</sup> 등의 자료를 중심으로 한 이미지 연구가 주목된다. 여

- 5) 조정민, 「식민지시기 사진엽서 『경성백경』의 공간과 서사 전략」, 『일본문화연구』 제63집, 동아시아일본학회, 2017 ; 김선희, 「사진그림엽서를 통해 본 근대 서울의 관광 이미지와 표상」, 『대한지리학회지』 제53권, 2018 ; 신동규, 「일제침략기 한국 사진그림엽서의 탄생과 엽서의 분류 및 시대구분법에 대한 소고」, 『일본문화연구』 제71집, 동아시아일본학회, 2018 ; 김경리, 「경성의 시대가 만든 사진그림엽서 경희루의 서사와 표상 - 19세기 말부터 20세기 중반까지」, 『서울과 역사』 서울역사편찬원, 2021 이의 다수.
- 6) 정치영, 「여행안내서 『旅程と費用概算』으로 본 식민지조선의 관광공간」, 『대한지리학회지』 제53권, 2018 ; 최현식, 「제국과 식민지 풍속 표상의 문제성 한·일·만 '향토' 재현 사진엽서의 경우」, 『만주연구』 제37권, 만주학회, 2024 이의 다수.
- 7) 서기재, 「식민지 '문화 전시의 장'으로서 『관광조선』 - 여성과 경성을 중심으로 -」, 『일본어문학』 제62집, 일본어문학회, 2013 ; 박은영, 「1920~1930년대 경성의 쇼윈도: 신문·잡지 자료를 중심으로」, 『미술사논단』 제43집, 한국미술연구소, 2016 ;

기서는 관련 선행연구를 개괄한 뒤, 본고의 의의와 필요성을 명확히 하겠다.

먼저 본고의 키워드인 조선총독부와 조선(경성) 관광에 관해서는 일제에 의한 “조선총독부의 관광정책은 일제의 식민지 지배정책과 궤를 같이” 한다는 것이 일종의 정론에 가깝다. 즉, 관광이 “식민지 지배 정책의 일환”으로서 “동화정책의 주요한 수단으로” 이용되었으며 “식민지 조선의 관광은 ‘근대(성)’ 혹은 ‘식민지 근대’에 대한 보다 입체적인 이해를 가능하게”<sup>8)</sup>한다는 의견은 본고의 목적과 일맥상통한다.

또한 일제의 관광정책의 근본에는 “전쟁 수행을 위해 경제적 기반을 짚어 지게 할 것을 목표로 한 대륙병참기지화”<sup>9)</sup>에 있다는 요지는 식민지 관광의 기본 핵심을 짚고 있다.

한편, 일제강점기 발행된 여행안내서와 관련하여 일제는 “제국주의 의식과 근대의 시각성”을 “출판물을 통해 이미지와 글로써 반복적으로 재생산”<sup>10)</sup>하고 고착화해 갔다고 하는 분석은 본고의 방향성과도 부합한다. 또한 경성을 배경으로 한 사진그림엽서 연구에서는 “역사 경관은 ‘조선적인 것’으로서 해체, 개조, 파괴, 변용의 대상이자 전근대적이고 쇠락한 정체된 전통으로 표상”하고 반면, “도시경관은 ‘일본적인 것’으로서 근대문명을 상징하는 발전상으로 표상”되었다는 고찰은 일제강점기 민족적 하이라키(hierarchy)의 단면을 지적하는 것이다. 이는 “지배와 피지배의 구조에서 차별적인 시선 대비를 통한 공간의 식민화, 식민 지배의 정당성을 확보하기 위해 동원된 표상”<sup>11)</sup>이

박선영, 「착종(錯綜)과 혼재(混在), 근대잡지와 경성(京城)의 공간문화」, 『한국문예비평연구』 제76집, 한국현대문예비평학회, 2022 등 다수.

8) 조성운, 「일제하 조선총독부의 관광정책」, 『동아시아문화연구』 제46집, 2009, 41쪽.

9) 森田恵恵, 「戦時期植民地朝鮮における帝国日本の観光政策 - 雑誌『観光朝鮮』の創刊背景を中心に」, 『観光学術学会研究報告要旨集』, 2020, 75쪽.

10) 전수연, 「근대관광을 통해 드러난 일본의 제국주의:1900년대 이후 일본의 조선 관광과 여행안내서를 중심으로」, 『미술사학보』 제35집, 2010, 334쪽.

11) 김선희, 「사진그림엽서를 통해 본 근대 서울의 관광 이미지와 표상」, 『대한지리학회지』 제53권, 2018, 569쪽, 581쪽.

라는 해석과 중첩되는 것으로, 이미지 연구에 있어서는 전형적이지만 또한 정형화된 전개라고 할 수 있다.

관광안내서의 도해, 지도를 통한 경성 이미지 연구에 있어서는 다수의 논문에서 “관광이라는 경험을 통해 일본 제국의 위상을 실감케 하는 동시에 미개한 식민지에 대한 지배의 정당성을 주입시키려 한 것”<sup>12)</sup>이라는 등의 흡사한 분석이 행해지며, 더불어 유사한 결론으로 수렴하고 있다. 즉, 일제가 조선(경성)의 관광을 적극적으로 개발하고 홍보한 것은 식민지정책 및 제국주의 정당화의 선전을 위한 것으로, 이는 일제강점기 한국 관련 연구의 대체적인 출발과 도착 지점의 주소로 설명되고 있다. 본고도 이 지점에서 출발하고 있음을 밝혀둔다.

반면, “식민지인의 자아”를 긍정하며 “관광을 식민 통치의 선전과 계몽이라고 국한해 보는 시각”<sup>13)</sup>에 반론을 제기하는 논고도 있다. 덧붙여 1920~30년대 관광 지도는 제공된 정보를 확인하는 하나의 “홍보 방법”<sup>14)</sup>이라고 정의한 연구도 있다. 이들은 일제강점기 조선인의 주체성과 관광이라는 산업구조에 집중한 것으로, 안이한 접근의 단편적 해석일 수 있으나, 일률적인 시선에서 벗어났다는 점에서는 또 다른 시사점을 제공하고 있다고 생각한다.

이상과 같이 일제강점기 경성 관광, 정책, 콘텐츠의 관련 연구는 성과를 보이며 발전해 가고 있지만, 대부분이 소수의 (비)문자 텍스트에 의존한 부분적이며 단면적 분석에 그치고 있다. 그렇기에 본고에서 1920~30년대 조선총독부 철도국이 발행한 다수의 팸플릿 속 경성지도를 통시적 접근으로 이미지 양상을 고찰하는 작업은 자료의 구체성과 다양성을 확보함으로써 설득력을 얻을 수 있을

12) 김선정, 「관광 안내도로 본 근대도시 경성 - 1920~30년대 도해 이미지를 중심으로 -」, 『한국문화연구』 33, 한국문화연구원, 2017, 35쪽.

13) 원종혜, 「일제시대 觀光地圖에 조명된 京城 관광의 이미지」, 『역사와 경계』 100 부산경남사학회 2016, 166쪽.

14) 김경리, 「경성관광협회의 관광문화산업과 관광지도의 연구」, 『외국학연구』 제42집, 2017, 481쪽.

것이다. 아울러 발행 주체가 지도에 이식한 함의를 추적하여, 식민도시 경성에 내재하는 특정한 토포스의 성격을 정의해 가는 것은 일제강점기 조선 관련 관광팸플릿을 연구함에 하나의 참신한 시도가 될 수 있으리라 생각한다.

### 3. 남북 혹은 좌우 - 선(線)과 역(驛)

관광팸플릿에는 사적 및 문화유산의 위치와 교통편, 숙박 및 유흥시설, 그리고 지역을 대표하는 기관 등, 관광에 필요한 제반 시설의 자료가 실려있다. 또한 형식과 구도의 차이는 있을지언정 대부분 한눈에 특정 지역을 파악할 수 있는 지도를 첨부하는 것이 일반적이다.

여기서 지도는 지리적, 지형적 정보제공을 근본 목적으로 하기에 정확성과 객관성이 요구된다. 또한, 관광 지도의 경우는 관광객의 편의를 도모하기 위해, 혹은 관광객을 유치하기 위해서 제작되는 것이므로, 실재성에 기초하지만, 발행자와 작성자의 의도에 따라 어떠한 공간을 어떻게 부각하고 어디까지 명기할 것인가가 기법화, 시각화되어 나타난다. 그것이 일제강점기에 제작된 지도일 경우는 지리의 사실적 표기 속 의도된 메시지를 은폐, 혹은 표명하며 제국의 이데올로기와 식민 지배의 정당성 확보에 적극 이용했으리라 쉬이 추측할 수 있다. 하물며 조선총독부 철도국에서 발행된 자료라면 제국주의 질서와 논리를 지도 속 공간, 장소의 이미지에 적극 반영해 갔을 것이다. 본고에서는 이러한 논지를 구체적 자료를 통해서 제시해 가고자 한다.

1920~30년대 경성 관광용으로 제작된 지도<sup>15)</sup> 중에서도 조선총독부 철도

15) 김경리, 「경성관광협회의 관광문화산업과 관광지도의 연구」, 『외국학연구』 제42집, 2017, 471쪽 475쪽. 이 논문에서는 경성관광협회가 발행한 지도를 중심으로 “첫째 기본 도로망과 동과 정 표시, 각종 교통 노선, 관광명소와 구적을 표시한 지도, 둘째 명소와 구적 외, 숙박업체, 백화점, 음식점 등을 표시한 지도, 셋째 경성의 주요 기념품 상품 네 곳의 각자 상점 홍보용으로 자체 제작한 지도”로 구



국이 관광팸플릿에 게재한 지도는 대부분이 시내의 기본 도로망과 철도선 및 전차 노선, 동(洞), 정(町)과 통(通)의 행정구역, 명소와 구적(舊蹟) 등을 표시한 그야말로 경성을 압축하여 한눈에 살펴볼 수 있는 구도로 되어 있다. <표 1>에서 보듯이 1925년부터 30년까지의 소책자에 첨부된 지도는 “경성시가전도”로 제목이 동일하다.

〈표 1〉

연도	지도명/ 범례	표시된 지역/ 경성인구(일본인수) *비고
1925	「경성시가전도」/ 시내전차, 1:32,000 축척도	경성역 주변 및 성곽 안, 용산지역/ 27만여 명 (7만 3,000여 명)
1928	「경성시가전도」/ 시내전차, 1:32,000 축척도	경성역 주변 및 성곽 안, 용산지역/ 31만여 명 (10만여 명)
1929	「경성시가전도」/ 시내전차, 1:32,000 축척도	경성역 주변 및 성곽 안, 용산지역/ 32만 1,848명 (8만 6,548명)
1930	「경성시가전도」/ 시내전차, 1:32,000 축척도	경성역 주변 및 성곽 안, 용산지역/ 34만 290명 (9만 3,272명)
1933	「경성시가도」/ 주요 건조물, 관광도로, 전차선로, 버스선로, 성벽.	경성역 주변 및 성곽 안, 용산, 고양군포함/ 37만 4,909명 (10만 4,656명) *주요 건물의 형태 본떠서 그려 넣음. (33년 이후 공통)
1935	「경성부 및 부근약도」/ 명소건조물, 도로, 전차선로, 버스선로, 철도선, 성벽, 산악, 하천, 신사, 사원.	경성역 주변 및 성곽 안, 용산, 여의도, 영등포, 노량진 등 포함./ 37만 4,909명 (10만 4,656명)
1936	「경성부 및 부근약도」/ 명소건조물, 도로, 전차선로, 버스선로, 철도선, 성벽, 산악, 하천, 신사, 사원.	경성역 주변 및 성곽 안, 용산, 여의도, 영등포, 노량진 등 포함./ 63만 6,854명 (12만 1,309명)
1937	「경성부 시가약도」/ 명소건조물, 도로, 전차선로, 버스노선, 철도선, 경성궤도선, 성벽, 산악, 하천, 신사, 사원	경성역 주변 및 성곽 안, 용산, 여의도, 고양군, 시흥군, 광주군 등 포함./ 67만 7,241명(12만 6,735명) *洞이 町으로 개칭 표기 <sup>16)</sup>

분하여 “경성 관광을 명소탐방과 유흥관광으로 이분화”하여 협회가 “철저하게 관광문화의 소비용 지도”로 활용했다고 분석한다.

지도 구도 역시 대체로 흡사하며, 연도별 세부적 사항과 표기에 수정을 가하여 차이와 변화를 보이고 있을 뿐이다. 경성 전체를 축소한 형태의 구도는 상단의 경성역을 중앙에 두고 좌로는 용산지역을, 우로는 성곽으로 둘러싸여 있는 사대문 안 구역이 그려져 있어서, 실제 남북 방위가 좌우로 위치한다. 이는 대칭 구도를 통해 균형 잡힌, 안정감 있는 이미지의 경성을 부각시키고자 한 의도로 이해된다.

지도에는 도로와 철도선, 전차선을 중심으로 행정구역명, 주요 명소와 건조물이 간략하게 표기되어 있다. 또한 29년 이후의 지도에서는 시내전차선을 시작으로, 육지와 하천, 명소, 사원 등을 컬러화하여 가독성의 향상을 기대할 수 있다.

한편, 1933년부터 37년까지는 리플릿으로 제작되어, 내지면에 지도를 싣고 있다. 특히 20년대와는 달리 컬러와 범례 다양한 픽토그램 등이 제시되고 있는 점이 눈길을 끈다. 명소와 철도선을 비롯하여 정비된 도로와 전차, 버스선은 물론이고 37년도에는 경성궤도선<sup>17)</sup>까지 파악하기 쉽게 표기하고 있다. 전체 구도는 중앙에 경성역을 두고 있는 것에 공통하며, 발행 연도에 따라서 “경성(부)시기도”, “경성부 및 부근약도”로 제목하여 한강 아래의 여의도, 노량진, 고양군, 광주군 등을 표기하며 점점 확장되어 가는 경성 지역을 확인할 수 있다. 앞서 소개자와는 달리 방위가 실제적이어서 각 지역의 위치와 간격을 이해하기 수월하다.

이처럼 1925~30년까지의 지도에서는 용산과 관광 중심지, 두 구역만이 좌

16) 1936년 3월 23일, 조선총독부 경기도 고시 제32호에 따라 경성부 행정구역의 명칭이 기존의 동(洞)에서 정(町)으로 개칭되었다. 예컨대 36년 지도에도 효자동으로 표기된 것이 37년에는 효자정으로 바뀌어, 그 내용이 반영되었음을 확인할 수 있다. 또한 같은 해 4월 1일에는 경기도 고양군 용강, 연희, 한지면, 시흥군, 영등포읍, 북면, 김포군, 양동면, 양화리 등이 경성부로 편입되어, 37년 지도에 일부 드러난다.

17) 경성궤도선은 1930년 왕십리-동독도(東纛島) 개통을 시작으로 자료가 발행된 37년에는 동대문-서독도 간의 전철이 개통되어 지도에서도 확인할 수 있다.

우로 제시되어 협소하고 다소 빈약한 지역으로서의 경성을 이미지한다. 반면, 1933~37년까지의 지도에서는 한강의 상하, 좌우로, 보다 확장되고 복잡한 구도를 제공함으로써 근대적 도시로서의 경성을 선보인다.

한국병합 이후 일제는 경성을 조선총독부의 소재지로 하고 조선 지배 권력의 구심지(球心地)로 삼았다. 근대적 인프라가 정비되어 가는 경성은 대내외적으로 매력적인 도시로 어필되며 조선을 대표하는 관광지로 부상하게 되는 것이다. 조선총독부 철도국이 발행한 관광팸플릿은 내지인(일본인)을 우선으로 한 것으로, 당시의 조선 관광은 대부분이 관부연락선(關釜連絡船)으로 들어와서 철도를 통해 조선 각지를 일주하고 멀리로는 만주 등으로까지 이동하는 긴 여정이었다. 다수의 관련 팸플릿에서 보듯이 조선 관광에서 경성은 지나칠 수 없는 장소였으나, 일정상 거의 하루 코스(반나절 코스도 있음)로 안 내되고 있음을 아래 <표 2>를 통해서 확인할 수 있다.

물론 지도상에도 이들 관광코스의 동선은 대략 추적할 수 있다. 여기서는 주요 관광코스와는 달리 경성지도에 반복적으로 부각되는 요소, 장소를 살펴보고 그것의 함의까지 추론해 보겠다.

<표 2>

연도	하루 관광 코스(전차 이용 경우)
1925	정거장-(도보)→남대문-(도보)→조선신사-(도보)→남산공원-(도보)→(영락정)-(전차)→창덕궁, 창경원(중식)-(전차)→파고다공원-(전차)→경복궁-(도보)→미술품제작소-(도보)→조선은행 앞(석식 후 본정 야경)
1928	정거장-(도보)→남대문-(도보)→조선신궁-(도보)→남산공원-(도보)→(영락정)-(전차)→창덕궁, 창경원(중식)-(전차)→파고다공원-(전차)→경복궁-(도보)→미술품제작소-(도보)→조선은행 앞(석식 후 본정 야경)
1929	정거장-(도보)→상품진열관→남대문-(도보)→조선신궁-(도보)→남산공원-(도보)→은사과학관→(영락정)-(전차)→창덕궁, 창경원(중식)-(전차)→파고다공원-(전차)→총독부→경복궁-(도보)→미술품제작소-(도보)→조선은행 앞(석식 후 본정야경)
1930	정거장-(도보)→상공장려관→남대문-(도보)→조선신궁-(도보)→남산공원-(도보)→은사과학관→(영락정)-(전차)→창덕궁, 창경원(중식)-(전차)→파고다공원-(전차)→총독부→경복궁-(도보)→미술품제작소-(도보)→조선은행 앞(석식 후 본정 야경)

1933	정거장-(도보)→상공장려관→남대문-(도보)→조선신궁-(도보)→남산공원-(도보)→은사과학관→(영락정)-(전차)→창덕궁, 창경원(중식)-(전차)→파고다공원-(전차)→총독부→경복궁-(도보)→미술품제작소-(도보)→조선은행 앞(석식 후 본정 야경)
1935	정거장-(도보)→상공장려관→남대문-(도보)→조선신궁-(도보)→남산공원-(도보)→은사과학관(영락정)-(전차)→창덕궁, 창경원(중식)-(전차)→파고다공원-(전차)→총독부→경복궁-(도보)→미술품제작소-(도보)→조선은행(석식 후 본정 야경)
1936	역→(전차)→남대문, 상공장려관→(버스)→조선신궁-(도보)→남산공원→경성신사→은사과학관→(도보)→영락정→(전차)→장충단공원, 박문사(전차)→동대문→(전차)→종로4정목→(버스)→경학원→(버스)→창경원(동·식물원, 비원)→(버스)→조선총독부→(도보)→경복궁·박물관→(전차)→덕수궁→(도보)→미쓰코시→(도보)→본정→여관
1937	역→(전차)→남대문, 상공장려관→(버스)→조선신궁→(도보)→남산공원→경성신사→은사과학관→(도보)→영락정→(전차)→장충단공원·박문사→(전차)→동대문→(전차)→종로4정목→(버스)→경학원→(버스)→창경원(동·식물원, 비원)→(버스)→조선총독부→(도보)→경복궁·박물관→(전차)→덕수궁→(도보)→미쓰코시→(도보)→본정→여관

〈표 2〉의 관광코스를 살펴보면 1925년부터 35년까지의 코스는 (경성역 근처)정거장에서 출발하여 조선은행, 본정(本町)이 마지막 장소가 된다. 이후의 36, 37년의 코스 역시 (경성)역에서 출발하여 본정에서 관광을 마친다. 시내 전차 및 버스노선의 개통과 증설로 관광 스폿이 점차적으로 늘어나서 1925년의 11곳 정도에서 29년 14곳, 37년에는 19곳이나 되었다. 특히 1928년 10월 17일에 개통된 남대문, 광화문 간의 전차선으로 경복궁까지 노선이 완성되면서 29년 지도부터는 전차선이 주요 관광코스를 순환하듯 이어져 있는 것을 확인할 수 있다. 29년에는 일제가 조선 통치 20주년을 기념하고 선전하기 위해 경복궁 일대에서 조선박람회(9.12~10.31)를 개최한 해이기도 하다. 그렇기에 관람객의 수송과 원활한 이동에 대응하려 노선 증설은 필요했을 것으로 보인다. 이후 각 지도에는 도로와 각종 선로가 중복 교차하고 있어서 점점 근대 도시화 되어 가는 경성을 한눈에 확인할 수 있다.

이처럼 지도에서 당연하게 표기된 것은 경인선(1900), 용산선(1905), 경부선(1905), 경의선(1906), 경원선(1914) 등의 철도망과 시내 전차선로 등이다.

물론 관광은 동선과 이동이 가장 중요하기에 이를 중심으로 지도 역시 작성됨이 당연하며, 사람들은 지도 속 선을 쫓아서 이동 경로를 상정하기도 한다. 그러나 경성 관광을 위한 것인데도 지도상에는 철도의 경우 (만주)봉천, 신의주, 원산, 부산까지로 각 노선의 종착역까지 표기하고 있다. 이것은 관광객의 이해를 도우려는 배려일 수도 있으나, 지도를 읽는 사람에게 일본과 한반도, 그리고 대륙으로까지 닿아있다는 것을 명시함으로써, 제국 일본의 위세를 각인하는 효과도 의식했을 것이다.

요컨대 한반도에 부설된 철도는 일제에 의한 정치적, 군사적, 경제적 기능과 이익을 위한 시설이라는 것을 전경화한다면, 지도상의 철도선은 관광 편의 시설 이전에 식민지 지배의 장악선, 대륙으로의 연장선으로도 해석되는 것이다.

지도상 선들은 동서남북으로 경성을 관통하는 구도로 되어 있다. 특히 1929년 이후 컬러가 가미된 지도에서는 철도선과 전차선로를 각각 검정과 붉은색으로 표기하며, 마치 신체의 뼈대와 동맥을 상징하듯 지도 전체에 뻗어있다. 앞선 연구에서는 이들 교통선의 “기하학적이고 직선적인 선로의 등장이 전통과 사회로부터 탈맥락화 시켰”으며 그것은 “제국주의 욕망과 깊이 연관”<sup>18)</sup>되어 있다고 고찰한다. 말하자면, 일제에 의한 교통인프라의 정비는 식민지 통치의 효율성 강화와 대륙진출을 위한 것이라는 근본적 배경을 짚은 것으로 대략 타당할 것이다. 그렇기에 지도상에서 가장 우선시되는 선로들은 경성의 근대화를 표상하지만, 그것은 조선의 변영이 아닌 일제 변영의 상징이고, 제국적 야욕을 시각적으로 설득해 가는 장치라고 하겠다.

지도상의 선로는 발행 연도에 따라 길어지거나 복잡해지는 양상을 보이며 근대적 교통수단 기차, 전차의 노선과 그 영역까지도 확인된다. 한편, 전차와는 달리 기차, 철도는 다양한 역할과 기능이 기대되었다. 본고의 지도에서도

18) 전수연, 「근대관광을 통해 드러난 일본의 제국주의:1900년대 이후 일본의 조선 관광과 여행안내서를 중심으로」 『미술사학보』 제35집, 2010, 333~334쪽.

특히 중심점이 되는 곳은 경성역과 용산역이다. 소책자 지도에서는 두 역이 좌우 양분된 구성으로(방위로는 경성역 남쪽에 용산역 위치), 이후 리플릿 지도에서도 상하 구도를 형성하며, 역을 중심으로 버스노선과 여러 철도선이 한데 모여있는 곳으로 표기되어 자연스레 부각된다.

〈표 3〉

	경성역	용산역
	경성 바깥의 현관	경성 남쪽의 현관
영업 개시	1900.07.08.(07.05 한강철교 완공)	1900.07.08.(경인선 개통일)
(역,지역) 명칭	남대문정거장→남대문역→경성역 <sup>19)</sup> 1923.01.01부터 경성역 개칭 <sup>20)</sup>	용산은 조선시대 둔지방(屯之坊) <sup>21)</sup> , 둔지미 혹은 둔지산으로 불림
개축 역사 (驛舍)	1925.09.30. 완공, 10.12. 영업개시 1,750여 평, 르네상스식 (일부 3층) 철 근콘크리트 건물	1906.11. 480평, 한국 최초의 서구식 대형(일부 3층) 목조건축물 1932.05. 330평, 벽돌조 3층 슬래브
노선	경인선, 경부선, 경의선, 등.	경부선, 경원선, 경의선, 용산선 등.
근처	남대문, 조선신궁, 남산공원, 총독부 등	철도국, 총독관저, 군사령부, 병영 등

19) 경성역의 이름을 처음 사용한 것은 1900년 경부선과 경인선의 종착역이었던 서대문역이었다. 1904년 경성역에서 서대문역으로 이름이 바뀌었고 1919년 폐지되었다. 이후 확장공사 이후 남대문역이 경성역으로 개칭되었다. 최인택 외, 『이미지로 읽는 근대 서울 2-사대문 안 한국인들의 공간과 일제의 침투』, 서울역사편찬원, 2023, 214쪽. 참조.

20) 총독부 고시(1922년 12월 29일자)로 공식적으로 1923년 1월 1일부터 남대문역이 아닌 경성역으로 불리게 된다. 1923년 1월 1일 『매일신보』 3면 기사에도 “오늘부터 경성역이 된 남대문역의 새 간판”이라는 제목으로 사진이 실려있다.

21) 1905년 러일전쟁에서 승리한 일본은 둔지산 일대를 강제수용하여 ‘용산’이라는 이름을 붙였다고 한다. 이후 1914년 경성부가 행정구역을 개편하면서 경성부 용산으로 공식 명칭화했다. 둔지산 혹은 둔지미라 불리던 마을이 있던 지역은 조선 시대에 한성부 남부 둔지방(屯之坊)이라는 행정구역이었다고 알려진다. 1906년 제작된 ‘한국 용산 군용 수용지 명세도’를 보면, 남산 아래 이태원, 둔지산, 서빙고 일대가 그려져 있는데 지도 명칭을 ‘용산’이라고 표기했다.

<https://news.kbs.co.kr>, <https://gonggam.korea.kr>,

<https://archives.seoul.go.kr/exhibition/yongsan/1/2> 서울특별시 서울기록원 등 참조.

〈표 3〉에서도 알 수 있듯이, 두 역은 한반도를 종횡하는 철도노선의 시발(종착)역 내지는 경유지로서 주요역이자, 핵심 거점임을 짐작할 수 있다. 경성역과 용산역은 같은 시기에 영업을 개시하여, 각각 경성의 현관을 자부하였다. 또한 역사(驛舍)도 서구식의 화려한 대형 건물로, 당시의 경성 8대 명소<sup>22)</sup> 에도 포함될 정도로 이목을 끌었다고 알려진다. 앞선 연구에서도 경성역 등 일제에 의한 건축물에 관하여 “당시 주변 환경보다 압도적인 도시 건축물”임을 지적하고, 이는 “시각적 지배를 통해서 피식민 주체의 마음에 자연스럽게 받아들이도록 하는 의도”가 있다고 해석한다. 아울러 “상징 경관을 통해서 동화의 정치이념이 확산되었다”<sup>23)</sup>고 덧붙인다. 즉, 경성역, 용산역이라는 선진문물의 시설은 외관상 강렬하게 각인됨으로써 제국 경성의 중심 시가지와 용산지역을 대표하는 랜드마크의 역할을 하며 근대도시 경성에서 존재감을 과시한다.

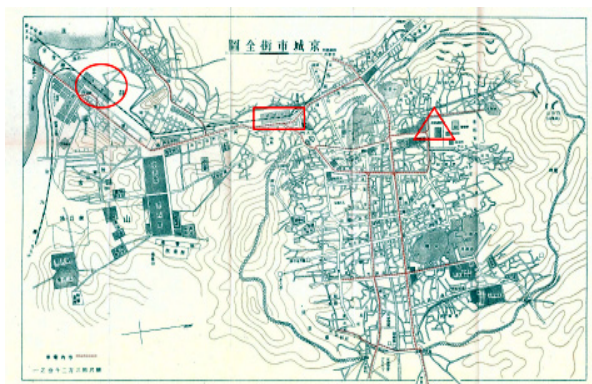
먼저, 경성역은 식민수도 “경성의 관문이 되는 중앙역을 만들 필요성”에 의해 건축되어, “일본-조선-만주를 연결하는 국제 열차가 발착하는 역에 어울리는 국제적인 수준의 역사”<sup>24)</sup>로 준공된 것이었다. 경성역은 각 팸플릿 본문에도 빠짐없이 소개되고 있어서 그 자체로 관광명소였음을 알 수 있다. 또한 유명 관광지로의 접근성이 좋은 이유로 지도의 중앙에는 어김없이 경성역이 위치한다. 대부분 지도에서는 경성 중심지는 크게 성벽으로 둘러싸여 하나의 특별한 구역을 이미지하고 있다. 특히 그 속에서도 제국 권력의 상징인

22) 권혁희, 『조선에서 온 사진엽서』 민음사, 2005, 54~55쪽. 경성의 8대 명소를 “조선총독부, 경성부청, 조선신궁, 경성역, 용산역, 식물원, 남산공원, 남대문”으로 적고 있다. 실상 이들 명소가 당시의 사진엽서에 단골로 실리기도 했다. 용산역은 일본인이 덕수궁 석조전 등과 더불어 조선의 4대 건축물로 꼽았을 정도라고 알려진다.

23) 주창윤, 「일제의 공간 재현을 통한 동화의 서사 논리 - 조선신궁, 경성역, 경성운동장을 중심으로」 언론과 사회 31권 2호, 2023, 20쪽.

24) 최인택 외, 『이미지로 읽는 근대 서울 2 - 사대문 안 한국인들의 공간과 일제의 침투』, 서울역사편찬원, 2023, 214쪽.

조선총독부는 〈사진 9〉의 소책자 지도에서는 우측 가장자리, 〈사진 10〉 리플릿 지도에서는 상단부 끝에 위치하여 마치 요새와 같은 자리를 점하고 있어서, 위압적이고 권위적인 인상을 주며 주의를 끈다.



〈사진 9〉 1930년 「경성시가전도」  
○용산역 □경성역 △총독부



〈사진 10〉 1935년 「경성부 및 부근약도」  
○용산역 □경성역 △총독부



주지하듯이 경성은 한국병합 이후 조선의 왕도(王都)에서 식민지 근대도시로 개조되어 갔다. 일제는 1912년부터 경성시구개수사업을 실시하며 경복궁 중심의 도성을 가로지르는 전통적 구조에서 도로와 교량, 하천 등을 정비하며 통치에 용이한 도시로 재편해 간다. 각 지도상에서도 경성역에서 시작되는 도로와 선로가 격자형으로 확장되고 구획되어 직선으로 연결되어 있다. 특히 1929, 30년 지도에서는 중심지를 관통하는 시내 전차선이 붉은색으로 표시되어 경성역을 시작으로 곧게 직선으로 뻗어있는 것이 인상적이다. 1929년에는 앞서 언급했듯이 조선박람회(朝鮮博覽會)가 개최된 해이기도 하다. 그렇기에 지도를 통해서도 이전보다는 선명한 식민 통치의 질서와 제국 권위의 시각화를 도모했을 것으로 생각한다.

또한, 경성역 중심의 지역은 행정구역명(町, 洞, 里)<sup>25)</sup>이 구체적이고 자세하게 표시되어 근대화된 식민지로서의 경성을 부조한다. 그중에서도 인프라가 발달한 본정통, 태평통, 남대문통 등은 일본인 관광객의 주된 동선이자, 소위 일본인 거류지로 불리는 곳으로, 주변과는 구별되는 특권적 공간을 형성한다. 일제의 집중된 개발과 투자로 조성된 공간은 일본인들에게 “조선 내의 일본”<sup>26)</sup>을 관광하는 듯한 친근감을 부여한다. 그 배경에 경성역이 자리하는 것이다.

한편, 용산역은 각 지도에서 역을 기점으로 철도국과 철도공원(운동장) 등

25) 본고의 1925~37년까지 관광팸플릿의 지도에서 교통망 이외 가장 중요하게 표시된 것은 명소나 편의시설의 위치, 지역 등이다. 각 지도에서 구체성의 차이는 있을지언정 공통적으로 행정구역명(町, 洞, 里), 도로명(通), 그리고 명소 등이 표기되어 있다. 전술했듯이 일제는 이른바 창지개명(創地改名)을 통해 조선의 지명도 일본식으로 개칭해 갔다. 특히 1935년 이후 지도부터는 한자와 일본식 명칭(永登浦-えいとうぼ, 龍山-りゅうざん 등)의 히라가나 표현의 지명이 병기된 것을 확인할 수 있으며, 이는 일제가 자행한 민족말살정책의 일단을 엿볼 수 있는 지점이다.

26) 정치영, 「여행안내서 『旅程と費用概算』으로 본 식민지 조선의 관광공간」, 『대한지리학회지』 제53호, 2018, 731쪽.

철도 관련 시설<sup>27)</sup>이 운집해 있으며, 33, 37년 지도에는 철도공장<sup>28)</sup>도 표기되어 있음을 확인할 수 있다.

1905년 을사늑약으로 조선의 외교권을 장악한 일제는 통감부 안에 철도관리국을 만들고, 같은 해 용산에 임시군용철도 수리공장을 설치하는 등, 점차 역 주변으로 철도기지화를 진행해 갔다. 이후 용산역은 러일전쟁의 원활한 수행을 위한 경의선과 경원선(1914)의 기점으로 설정됨에 따라 철도 운행의 요충지라는 위상을 차지하며 지역 환경도 변해 갔다<sup>29)</sup>.

아울러 역 주변은 철도 관련 시설 이외, 일본군사령부(1907년 설치)를 비롯하여 포(砲), 기(騎), 공(工), 보병영(步兵營), 육군관사, 사격장 등이 지역 전체에 포진해 있음을 알 수 있다. 물론 발행 연도에 따라 시설이 증가, 확장되거나 혹은 이전되거나 하는 다소 변화된 양상을 보이기도 한다. 일제는 러일전쟁 중에 체결한 한일의정서(1904.2.23)에 근거해 일본군 주둔을 위한 대상지로 용산을 선정하고, 러일전쟁이 끝난 후 1906년 4월부터 13년까지 8년에 걸쳐 본격적으로 군사기지를 축조해 간다<sup>30)</sup>. 조선 침략의 발판이자 무력 거

27) 25년 지도에는 철도국, 철도관사, 철도공원, 철도학교, 28년에는 철도국, 철도관사, 철도공원, 29년에는 철도국 철도관사, 철도그라운드, 철도공원, 30년에는 철도국, 철도관사, 철도그라운드, 철도공원, 33년에는 철도국, 철도공장, 철도관사, 철도병원, 철도운동장, 철도공원, 철도원양성소, 35, 36년은 철도국, 철도운동장, 철도공원, 37년에는 철도국, 철도그라운드, 철도공장이 각각 표기되어 있다.

28) 철도공장은 1905년 6월 24일 임시 군용철도감부(臨時軍用鐵道監府)에서 용산공장반으로 설립되어, 1906년 용산공장으로, 1923년 경성공장으로 공식적으로 개칭되었다. 그러나 이를 용산철도공장이라 불렀기에 지도에는 철도공장으로 표기되어 있다. 이곳은 일제강점기 한반도 최대의 철도공장이라 불리었다.

29) 최남선이 1908년에 발표한 창가 『경부철도가』에 “용산역 다달았도다. 새로 이룬 저자는 모두 일본집. 이천여 명 일인(日人)이 여기 산다네. 서관(西關) 가는 경의선, 예서 갈라져”라는 구절이 있다. 1905년 개통된 경의선은 당시 용산이 기점이었다는 것과, 1910년경 재조일본인이 약 17만 명으로 파악되며, 그중 약 7만 명 가량이 철도 연선에 집중해서 거주했던 사실을 『경부철도가』를 통해서도 엿볼 수 있다.

30) 을사늑약 이후 수립된 ‘영구병영계획’에 따라 조성된 용산기지는 대륙침략을 위

점으로 사용되었던 용산기지는 이후 “1915년부터 1922년까지 확장공사를 거쳐, 1923년부터 1945년까지는 대륙침략의 전진기지로 사용”<sup>31)</sup>되었던 것이다. 이런 조성 과정에서 일제는 기지 좌우측에 용산에서 도심부로 향하는 도로와, 중앙부를 동서로 가로지르는 도로를 정비했다. 역을 중심으로 방사형으로 뻗은 도로는 이동의 편리성과 함께 문명화된 경성을 선명하게 부각하고 있다. 반면, 용산역을 중심으로 한 지역은 행정구역명<sup>32)</sup>과 명소의 표기는 그다지 눈에 띄지 않는다. 그렇기에 반복적으로 제시되는 직선의 도로와 철도, 군사 관련 시설명이 오히려 시각적 요소로 작용하고 있다. 이는 당시 거침없는 제국의 권력과 위용의 표상으로 다가온다.

이상과 같이 경성역은 관광의 출발점이자, 그 자체로 하나의 관광명소로서

---

해 보병부대를 강화해 간다. 용산병영은 약 300만 평에 이르는 넓은 공간이어서 보병뿐만 아니라 포병, 기마병, 수송병 등 당시 일본군의 거의 모든 병과의 부대들이 주둔했다고 알려진다. 또한 부대 근처에는 일본인이 경영하는 민간 시설이 많았기에 자연스럽게 기지 주변으로 일본인들의 거주지가 형성되었다. 덧붙여 33년 지도에는 확장된 용산을 의미하듯 新/舊 용산으로 지역이 구분된다. 용산역의 철도선로를 기준으로 동쪽(지도상으로는 아래쪽)이 신용산으로, 말하자면 일본인들이 거주하게 되면서 생겨난 신시가지라고 하겠다.

김천수, 「일제시기 용산기지 형성 과정에 대한 기초 연구」, 『서울과 역사』 87호, 2014, 163~210쪽 ; 서민교, 「일제강점기 용산기지의 군사전략적 기능에 대하여 - 1904년 러일전쟁에서 1930년대 만주사변기의 ‘조선군’의 역할과 기능」, 『서울과 역사』 98호, 2018, 233~261쪽 등 참조.

- 31) 정시구, 「일제강점기의 조선통감부와 조선총독부의 역할 연구」, 『한국행정사학지』 제41집, 2017, 198쪽.
- 32) 행정구역명은 드물게 표기하고 있기도 한데, 이태원의 경우는 각 지도(33년 지도에는 표기 없음)에 명기하고 있다. 예컨대 발행 연도에 1925, 28년 梨大院, 29, 30년 梨泰院, 35, 36년 梨泰院里, 38년 梨泰院町으로 적고 있다. 이태원은 조선 초기에는 ‘李泰院’이었고, 임진왜란 이후에는 ‘異胎院’이라고 적었다고 하며, 효종 이후 현재까지는 ‘梨泰院’으로 쓰고 있다. 즉, 지도 속 ‘梨大院’의 표기는 조선 지명을 일본식 발음의 한자로 표기할 때 나타나는 오기로 보인다. 일제는 조선 지명을 한자와 오십음도로 표기하고 있어서 우리 발음과는 다른, 낯선 표기의 경우가 종종 있다.

역할이 기대되었지만, 용산역은 관광보다는 오히려 역의 기능적, 실질적 성격에 초점이 맞춰져 있었던 것으로 보인다. 말하자면, 철도와 일본군이 결합함으로써, 군대의 이동, 징용병,<sup>33)</sup> 군수물자, 물류의 수송 및 수탈 등을 실행한 곳으로 일종의 군사시설로서의 기능도 겸비했다고 하겠다.

즉, 지도상에서 좌우, 실제 방위상으로 남북에 위치하며 선으로 연결된 용산역과 경성역은 제국철도망의 중심으로서 각각 식민 통치와 대륙진출의 교두보, 혹은 관광 관문의 역할을 담당한다. 일제가 작성한 1920~30년대 경성 지도는 문명화된 식민수도, 제국 권력의 상징 공간 등 다양한 이미지가 착종하는 속에서 제국의 질서와 권위가 정돈된 구성으로 재편되어 제공되고 있다.

#### 4. 동서 혹은 상하-장(場)과 소(所)

앞서 경성지도를 관통하는 선과, 남북 혹은 좌우에 위치하며 지역의 중심적 역할을 표상해 온 역에 관해서 설명했다. 여기서는 방위상 동과 서, 혹은 상하의 끝단에 위치하면서 각 지도에 등장하고 있는 경성운동장(京城運動場)과 형무소(刑務所)에 관하여 살펴보겠다.

〈표 4〉

연도	스포츠의 장(場)	형무소 명칭
1925		(서대문)형무소
1928	경성부영그라운드	(서대문)형무소
1929	경성부영그라운드	(서대문)형무소

33) 2017년 8월 강제징용 노동자상이 용산역 앞에 세워진 이유는 당시 강제 징집된 조선인 노동자들을 이곳에 집결시켜 열차에 태워 떠났던 참혹한 역사의 장소이기 때문이다. 징집 되어온 노동자들은 일본은 물론, 사할린, 남양군도, 쿠릴열도 등의 광산, 농장, 군수공장, 토목공사 현장에 끌려가 착취당했다.

1930	경성부영그라운드	(서대문)형무소
1933	경성그라운드	경성형무소
1935	경성그라운드, 철도운동장, 경마장	경성형무소
1936	경성그라운드, 철도운동장, 경마장, 독섬골프링크스	경성형무소
1937	경성그라운드, 철도그라운드, 경마장, (돈암정)골프장, 군자리골프장	서대문형무소, 경성형무소

일본에서는 1차 세계대전 이후 스포츠에 관심이 높아져 재조일본인 사이에서도 야구와 테니스 등이 성행하였다. 그러나 총독부는 조선인의 스포츠 활동이 민족의식을 자극한다는 이유로 금지해 왔다. 하지만, 1920년대에 들어서에는 내선융화(內鮮融和)의 전략으로 장려하는 정책을 취한다. 그렇기에 “국민체육의 발달과 국민건강 진흥에 기여”<sup>34)</sup>한다는 포장된 취지의 실제적 장소도 필요했을 것이다. 1920년대에는 스포츠와 근대를 상징이라도 하듯 경성골프구락부(京城ゴルフ俱樂部), 조선경마구락부(朝鮮競馬俱樂部) 등이 설립되며 경성을 비롯하여 타 도시에도 골프장<sup>35)</sup>, 경마장<sup>36)</sup>이 우후죽순 생겨

34) 『경성일보』 1924년 1월 28일자 1면 “意義深遠な新設さる、大グラウンド” 제목의 기사.

35) 지도에 표기된 독섬(군자리)골프장은 1929년에 완공된 곳으로, 당시 동양 제일의 규모로 알려진다. 그보다 앞서 효창원(1921~24)과 청량리(1924~29)에도 골프장이 있었다. 원래 조선왕조의 능자리에 만들어져 문화재 훼손은 물론, 조선왕조의 권위와 위엄을 훼손하였다. 골프장은 경성뿐만 아니라 대구(1923), 평양(1928), 원산(1929), 부산(1932) 순으로 골프구락부가 개장하였다. 1937년에는 조선골프연맹이 발족하고 각종 골프대회가 개최되는 등 골프의 인기가 상승했다고 알려진다. 그러나 태평양전쟁을 계기로 이들 골프장은 군용시설 및 활주로로 이용되는 등 역사의 영욕을 겪었다. 佐伯若夏ほか, 「韓国におけるゴルフ導入期に関する一考察」 広島国際大学総合教育センター紀要 第5巻, 2020, 106쪽 참조.

36) 한반도 최초의 경마장은 1922년 5월에 개장한 용산의 조선경마구락부이고, 25년 수해로 시설물이 유실되면서 이후 수해 우려가 적고 교통이 편리한 동대문 인근에 동대문경마장(1928~54)이 생겼다. 지도에서 경마장이란 이곳을 말한다. 1933년에는 과천에 ‘경성경마장’도 개장했다. 일제강점기 경마장은 주로 일본 상류층

났다. 이들은 대중적 스포츠라고 하기에는 어렵지만, 장소가 함유하는 상징성은 무시할 수 없는 것이 있다.

〈표 4〉에서 보듯이 1935년 지도부터는 다양한 체육시설이 보인다. 경성을 관광하는 이들이 스포츠 체험도 시도했을지 모르지만, 관광안내서에 이들을 게시함으로써 경성의 발전상을 어필할 심산은 있었을 것이다. 그중에서도 ‘경성운동장’<sup>37)</sup>은 주목할 필요가 있다. 지도에서 동대문 근처에 위치하는 경성운동장은 앞서 1925년 9월 30일에 준공된 경성역에 이어서, 10월 15일 착진된 조선신궁<sup>38)</sup>과 같은 날에 개장된 한반도 최초의 근대 체육시설이자, 국제경기장이다. 경성운동장은 완공된 해(1925년)를 제외하고 1928년부터 37년 지도까지 경성(부영, 府營) ‘그라운드’라는 가타카나 표기의 명칭으로 등장한다. 일본에서는 다이쇼기부터 외래어가 한창 본격적으로 증가하기 시작하여, 쇼와기에는 일반인들에게도 일상적으로 통용되던 시기<sup>39)</sup>였기에 ‘경성그라운드’라는 명칭은 ‘경성’의 이국적인 정서와 ‘그라운드’의 선진적 이미지로

과 친일파를 위한 사교장으로 인식되었다. 한편으로는 도박으로 활용되어 조선인들의 돈을 착취하는 수단이 되기도 했다. 이러한 경마장도 30년대 접어들어 일제의 군사력 증강을 위해 군마 확보가 필요하여 경마구락부를 조정, 통제하는 정책이 시행된다. 즉, 경마정책은 “군사적 필요성, 세수의 확보, 지배 이데올로기의 강화”에 근본 목적이 있었다. 김정, 「일제하 식민지 경마정책의 성격」 제주대학교 사회학과 대학원 석사논문, 1999, 43쪽, 참조.

37) 경성운동장은 총면적 2만 2,700평으로 당시 동양 최대 규모 고시엔(甲子園)에 버금가는 큰 운동장이었다. 약 5개월간의 공사로 1925년 10월 15일에 개장하였고, 정식 준공일은 이듬해인 1926년 3월 31일이었다. 지도상 ‘경성그라운드’라고 표기되어 있지만, 본고에서는 편의상 ‘경성운동장’으로 한다. 이곳은 1925~45년까지는 경성운동장, 1945~84년까지는 서울운동장, 1984~2007년까지는 동대문운동장으로 불리었다. 2008년 철거된 후 현재까지 동대문디자인플라자, 동대문역사공원으로 이용되고 있다.

38) 조선신궁은 1919년(大正8)에 설계되어 경성운동장이 완성된 1925년에 신궁으로 격상된 곳으로 아마테라스 오카미(天照大神)와 메이지 천황(明治天皇)을 제신으로 모신 곳이다. 당시 조선 전체의 신사를 대표하는 곳이었다.

39) 橋本和佳, 「現代日本語における外来語の量的推移に関する研究」『ひつじ研究叢書〈言語編〉』第86巻、ひつじ書房、2010, 75쪽.

수용되었을 것이다. 이런 근대적 이미지의 경성운동장은 약 2만 5,000여 명을 수용할 수 있는 규모로, 육상경기장 외에 야구장, 정구장(庭球場), 수영장<sup>40)</sup>과 씨름장, 마장(馬場)까지 갖춘 종합체육 시설이었다.

일제는 1907년 대한제국의 군대를 해산시키고, 조선시대 군사를 담당하던 관청 훈련원(訓練院)<sup>41)</sup>과 무기 제작을 담당하던 하도감(下都監)이 자리했던 터에 도성 성벽을 허물고 운동장을 지었다. 조선을 수호하던 군사시설에서 오락적 체육시설을 조성함으로써 제국의 영향력을 행사하려 한 의도를 짐작할 수 있다.

경성운동장의 건립은 훗날 쇼와천황(昭和天皇)이 되는 황태자 동궁 히로히토(裕仁)의 결혼을 기념하여 추진한 행사였다. 당초 결혼식은 1923년 가을로 예정되었으나, 그해 9월 관동대지진(關東大震災)이 발생한 탓에 24년 1월 26일에 거행되었다. 결혼식 이틀 후 『경성일보』에는 “뜻깊은 신설되는 대그라운드”라는 제목으로 “예산액 16만원을 계상”하고 “어성혼(御成婚)의 기념사업으로 일대운동장(一大運動場)을 건설”하여 “30만 부민(府民)의 숙원을 이루게 되어 기쁘다”<sup>42)</sup>라는 기사가 실렸다. 경성운동장의 원래 명칭이 “동궁전하 어성혼기념(東宮殿下御成婚記念) 훈련원 그라운드”<sup>43)</sup>였다는 사실은 이러한 건립 배경과 권위를 짐작하게 한다. 일본내에서도 본격적인 운동장이 건립된 것은 1924(大正13)년의 도쿄 메이지신궁 외원경기장(明治神宮外苑競技場, 국립경기장의 전신)이 처음이며, 이듬해 조선에서도 거의 같은 규모의 운동장

40) 수영장은 개장 당시 설계도에는 있었지만, 예산 부족으로 공사가 지연되었다가, 1933년 7월에 착공하여 34년 6월 30일에 준공되었다. 개장하자마자 입장객이 쇄도하여 7,000명이나 되었다고 한다. 『매일신보』 1934년 8월 9일자 7면 기사 참조.

41) 지도상에서 훈련원은 1925년 지도에서 35년까지 등장한다. 하지만, 1907년 일제 통감부에 의해 군대가 해산되면서 함께 폐지되었다. 그러므로 지도상의 훈련원은 공간의 명목상으로 잔존했다.

42) 주34)와 같음.

43) 『경성일보』 1925년 9월 17일자 1면 기사.

이 건설되었던 것이다<sup>44)</sup>.

경성운동장이 완성되자 조선체육협회(1919년 창립)는 “메이지신궁 경기대회”<sup>45)</sup>를 본떠 “조선신궁 경기대회”를 개최했으며 이 대회 우승자는 조선 대표로 도쿄대회에 출전하였다. 이처럼 총독부 통제의 공식 행사장, 혹은 조선 신궁 참배 후 체육대회장으로서 경성운동장에 관해 “천황에 대한 헌신을 위해 신체를 훈육하는 곳”이자 “집단 공동체를 형성하는 국가주의 이념과 충군 애국을 북돋는 장소”<sup>46)</sup>로 규정하기도 한다. 즉, 정신적 지배와 동화(同化)의 상징이었던 신궁과 육체적 단련과 군국주의 체화의 장<sup>47)</sup>으로서 운동장의 결합, 또한 일본 본토의 로컬로서 존재하는 조선의 위상은 식민 통치 전략의 일면을 엿보게 한다.

아래(사진 11·12)에서 보듯이 관광 지도에서 경성운동장은 다른 명소나 이정표가 되는 건물처럼 등장하지만, 관광코스에도 들어가 있지 않으며 팸플릿에서도 거의 언급되지 않는다. 그럼에도 경성운동장은 마치 동쪽을 대표하는 상징물처럼, 일제 식민 지배를 표징하는 조형물처럼 그 존재감을 나타낸다.

이처럼 일제는 개방적이며 활동적인 이미지의 근대 운동장을 건축하면서 황국신민을 육성하는, 동화정책을 실현하기 위한 공간으로 조성해 갔다. 한편으로 “일제가 그려낸 식민제국의 유토피아적 실천 의도로 가공”<sup>48)</sup>되었다

44) 조선의 스포츠시설은 1934년까지 전국 13도에 288개의 각종 경기장이 조성되었다고 한다. 손환, 「일제하 한국근대스포츠시설에 관한 연구」, 『한국체육학회지』 제42권 4호, 2003, 34쪽, 유근필 외 2014년 논문에서 재인용.

45) 메이지신궁 외연경기장이 완성되자 이후 매년, 혹은 2년에 한 번 내무성 주최로 종합스포츠 대회인 “메이지신궁 경기대회”가 개최되어 1943년까지 이어졌다.

46) 주창윤, 「일제의 공간 재현을 통한 동화의 서사 논리-조선신궁, 경성역, 경성운동장을 중심으로」, 『언론과 사회』 31권 2호, 2023, 5쪽, 32쪽.

47) 유근필 외, 「일제강점기 동아일보 기사를 통해 본 경성운동장의 장소성」, 『기초조형학연구』 제15권 2호 한국기초조형학회, 2014, 340쪽. 이 논문에서는 경성운동장의 장소성을 “민족감정 표출의 장, 체육을 통한 군국주의 체화의 장, 행사를 통한 체제 과시의 장, 세계와의 교류의 장, 경성의 일상적 상징물”로 그 특징을 정리하고 있다.



는 분석은 경성운동장의 함의를 엿보게 한다. 바꿔 말하면, 질서정연한 제국 체제 강화를 위해 규율을 강조하고 “완벽한 통치가 가능한 도시”<sup>49)</sup>를 유토피아라고 한다면 일제가 지향한 것은 그것일 것이다. 또한 일제가 의도한 “완벽한 통치”란 내선일체를 이루고 황국신민을 양성하는 것이다. 그런 의미에서 경성운동장은 내선화합을 표상하며, 피식민자의 신체를 훈육하는 곳, 이른바 식민 권력의 공간화를 구현한 토포스로 치환되는 것이다.

동대문에 경성운동장이 있다고 한다면, 지도에서 반대편 서쪽 독립문 근처, 마포 공덕리쪽에 형무소 표기가 보인다. 관광명소도 유적지도 아니며, 중심지에서 약간 떨어진 이곳은 각 지도에서 빠짐없이 등장하며 마치 주요 기관처럼 표시되고 있다. 각 지도에는 형무소 이외에도 총독부를 비롯하여 경찰서, 재판소, 군사시설 등을 명기하며 곳곳에 배치된 통치기관을 시각적으로 강조하고 있다. 이들은 대부분 한국병합을 기점으로 생겨난 건축물로, 근대적인 외관과 설비 등이 특징으로 설명되기도 한다.

한반도에 근대 감옥, 형무소가 건축된 것은 1907년 경이다. 1905년 을사늑약 이후 일제 통감부가 식민 통치에 저항하고 불복종하는 인물들을 가둬두기 위해 만든 것이 1908년 10월 21일 문을 연 경성감옥<sup>50)</sup>이다. 경성감옥은 1912년 서대문감옥으로, 23년에는 서대문형무소<sup>51)</sup>로 불리면서 일제강점기

48) 공현진 외, 『헤테로토피아적 장소연구 - 동대문디자인플라자를 중심으로』, 『기초조형학연구』 제20권 2호, 한국기초조형학회, 2019, 11쪽.

49) 미셸 푸코, 오생근 역, 『감시와 처벌』, 나남, 2018, 365쪽.

50) 경성감옥은 1905년 을사늑약 이후 전국에서 일어난 의병을 붙잡아서 가두고 고문할 장소가 필요했기 만들어진 사실상 의병감옥이었다고 말할 수 있다. 1910년 일제에 의한 한국병합 때까지 수십 명의 의병장들이 처형되거나 옥사했다. 「조선총독부관보」등을 분석한 자료에 의하면 1908~45년 8월까지 사형 집행 인원은 493명 이상이라고 전해진다. 이승윤, 「1908~1945년 서대문형무소 사형 집행의 실제와 성격」, 『서울과 역사』 108호, 서울역사편찬원, 2021, 153~207쪽 참조.

51) 서대문형무소는 1946년에는 서울형무소로 바뀌어 반민족행위자와 친일세력들이 수용되었다. 1961년에는 서울교도소로, 1967년에는 서울구치소로 바뀌어 주로 정치적 시국사범들이 수감되었다. 1988년에 사적지로 지정되었다. 초기는 목재



〈사진 10〉 1930년 「경성시가전도」 지도  
□형무소 ○경성부영그라운드



〈사진 11〉 1937년 「경성부시가약도」 지도  
□(위)서대문형무소, (아래)경성형무소 ○경성그라운드

건물로, 면적도 480여 평, 수용인원 500여 명의 규모였으나, 이후 증축과 개축을 거듭하며 붉은 벽돌 건물로 변모하며 규모와 수용인원이 늘어났다. 1937년 기준 총면적 약 1만 6,500여 평, 수용인원 2,500여 명, 운영 인력 343명으로 알려졌다. 박경목, 「기록으로 보는 일제강점기 서대문형무소 일상」, 『기록의 발견』 27호, 2014, 76쪽 참조.

내내 대규모의 감옥(형무소)으로 운영되었다. 1925~30년에 걸쳐 소책자 지도에는 ‘형무소’로만 표기되어 있다. 또 한 곳은 1912년에 경성감옥(마포)으로 신설되어 23년 경성형무소로 개칭된 곳으로 1933년 리플릿 지도부터는 ‘경성형무소’로 적혀있다. 즉, 서대문형무소는 지명이 형무소와 동일시된 까닭인지 굳이 ‘서대문’을 붙이지 않고 표기한다. 반면, 경성형무소는 명칭이 오히려 도시를 대표하는 이미지를 내포하는 이유에서인지 ‘경성’을 붙여쓰고 있다. 단, 1937년 지도에는 주변의 관광명소와는 확연히 구분되는 뉘앙스의 서대문, 경성형무소 두 곳 모두 표시되어 있다. 37년은 중일전쟁의 발발로 전쟁의 효율적 수행을 위해 국가총동원체제를 구축하던 시기였다. 그렇기에 일제는 효과적 통제로 질서 있는 식민 사회를 유지할 필요가 있었을 것이다. <사진 12>의 37년 지도에 두 형무소는 중앙에 위치하면서 총독부에 버금가는 존재감을 표한다. 이는 강력한 식민 권력을 행사하던 총독부와 더불어 주요 통치기관으로서의 위상을 시사하는 것으로, 엄격한 규율이 저류하고 있는 경성을 표상한다.

이처럼 경성에서는 1908년~12년, 불과 4년 사이에 2개의 감옥(형무소)이 생겨났다. 1912년의 신문에는 “조선의 모범 감옥이 될 마포감옥(경성형무소)은 (중략) 12월 11일에는 준공할 터이며, 1,500여 명을 수용한다고 하고 또 수감자는 전부 조선인을 수용한다”는 기사가<sup>52)</sup> 실려있다. 즉, 조선인 수감자의 급증을 염두에 둔 형무소 신설이었음을 알 수 있다.

이들 형무소 옥사는 당시 유행한 붉은 벽돌로 지어졌다. 특히 서대문형무소인 경우는 수감자를 효과적으로 감시할 수 있는 방사형 감옥 형태인 판옵티콘(Panopticon)건축 양식으로 만들어졌다. 소수의 감시자가 일률적으로 통제할 수 있는 판옵티콘의 구조는 푸코에 의해 근대 사회에서 은밀하고 정교하게 작동하는 권력과, 감시 사회의 상징으로 해석되며, 감옥은 ‘권력의 공간화’의 대표적 예로 설명되고 있다<sup>53)</sup>. 이처럼 권력이 지배력을 강화하고 그

52) 『매일신보』 11월 5일 2면 “마포감옥준성(麻浦監獄竣成)” 제목의 기사 참조.

기능과 효과를 증대하여, 자발적이고 내면화된 복종을 유도하는 구도는 식민지 정권과 피식민자와의 관계로도 번역될 수 있다. 선행연구에서도 일제의 형무소는 “강압적 식민지 통치가 제도적으로 완성되고 운영”되는 곳으로, 이것을 수단으로 “사회에 대한 통제력과 지배력을 강화해 나갔다”<sup>54)</sup>고 분석하면서 일제의 억압, 감금과 통제의 상징체, 규율 권력의 총합체로서 형무소를 설명한다.

일제강점기 형무소는 표면적으로는 근대화된 외관과 구조를 선보이며, 야만적 형벌을 폐지하고 문명화된 처벌을 집행하는 듯 치장했지만, 이면에는 식민 정권에 저항하는 세력을 사회와 격리하기 위한 탄압과 공포의 장소로 기능했다. 이는 일제가 조선을 통제하는 방식을 단면적으로 보여주는 것이며, 지도상의 형무소라는 토포스 역시 식민 지배원리의 표식처럼 각인되고 있다.

이와 같이 경성 동쪽의 경성운동장은 근대화된 개방적인 장(場)의 상징물이지만, 실제적으로는 황국신민화를 지향한 식민지 국민의 신체를 통제하고 규율하는, 일종의 식민 정책 실현을 위한 장소였다. 한편, 반대쪽에 위치한 서대문, 혹은 경성형무소는 근대적 설비를 통해 처벌의 문명화를 대표하지만, 원래의 폐쇄적 이미지와 더불어 실제로도 식민 정부의 정책에 순종하지 않는 피식민자의 신체를 구속하는 통치기관(所)으로 위치했다. 즉, 이러한 장소(場所)는 관광지도 아니면서, 당시의 관광 지도를 통해 반복적으로 노출되며 경성을 관광하는 이들에게 일제 식민 통치의 합리화, 과시용의 상징물로,

53) 판옵티콘이란 ‘한눈에 전체를 다 본다’는 의미로, 제러미 벤담(1748~1832)이 1791년에 제안한 감옥형태이다. 중앙의 감시자가 자신의 존재를 드러내지 않으면서 모든 수감자를 감시할 수 있는 이 구조에 관해 푸코는 이런 감옥의 원리가 근대 이후 사회 일반화되었다고 말한다. 미셸 푸코, 오성근 역(2018) 『감시와 처벌』, 나남, 359쪽 참조. 또한 푸코에 의하면 “통과, 변형, 갇힌 노동과 관련”된 감옥은 “일탈된 행동을 하는 개인들에게 마련해 놓은 장소”로 하나의 헤테로토피아라고 정의한다. 미셸 푸코/이상길 역, 『헤테로토피아』, 문학과 지성사, 2014, 22쪽.

54) 김항기, 「서평 - ‘제도화’, ‘합법화’된 폭력 ‘식민지 감옥’ - 박경목『식민지 근대감옥 서대문형무소』 일빛, 2019」, 『한국독립운동사연구』 제75집, 2021, 216쪽.

혹은 제국의 위엄을 표상하는 토포스로 자리매김되어 갔던 것이다.

## 5. 나오는 말

주지하는 대로 일제는 대한제국을 조선으로, 500여 년 한반도의 수도(首都)였던 한성(한양)을 경기도<sup>55)</sup> 소속의 ‘경성(京城, けいじょう)’으로 격하된 위상으로 개칭하며 일제강점기 식민지 도시로 전락시켰다. 그런 한편으로, 일본은 식민지 개발과 수탈, 나아가 제국 확장을 위한 시스템을 구축하기 위해 경성을 시작으로 철도와 도로망 등 근대적 인프라를 조성해 갔다. 일제는 전통 유적지와 근대적 도시의 면모를 두루 갖춘 경성을 관광산업에도 적극적으로 이용했다. 일제강점기 다양한 경성 관련 관광안내서는 그것을 방증한다. 조선총독부에 의해 식민 정책 일환으로 조직된 조선 관광은 “일제 통치의 정당성과 일본제국의 우월성을 보여줄 수 있는”<sup>56)</sup> 가장 유효한 수단이었으며, 그중에서도 경성은 “살아있는 박물관이자 살아있는 식민 통치의 전시관”<sup>57)</sup>으로 전시되고 활용되었다.

본고에서는 조선총독부 철도국이 발행한 1920~30년대의 관광팸플릿의 경성지도를 대상으로 당시 일제가 배치한 특정 토포스를 살펴보았다. 먼저 각 지도에서는 공통적으로 철도와 도로망이 강조되어 근대화된 조선(경성)으로 인식하게 하고, 일본어 표기의 지명, 행정구역명은 제국의 공간 질서를 선명히 시각화하고 있다. 지도를 읽는 시선은 일본 본토와의 근접성과 연결성을 의식하며 변방으로서의 경성을 자리매김하고, 또 한편으로 만주 대륙으로 이

55) 현재의 경기도, 서울, 인천, 개성 주변까지를 포함한 지역.

56) 정치영, 「여행안내서 『旅程と費用概算』으로 본 식민지조선의 관광공간」, 『대한지리학회지』 제53호, 2018, 731쪽.

57) 정재정, 「일제하 동북아시아의 철도교통과 경성」, 『서울학연구』 제52집, 2013, 200~208쪽.

어지는 철도망을 통해 제국 확장의 교두보로서의 경성으로 수용하는 등, 하나의 심장지리를 형성하게 된다.

또한 본고에서는 경성의 동서남북, 각 방위에 주목되는 토포스의 성격을 파악했다. 남북에는 각각 용산역과 경성역을, 동서에는 경성운동장과 형무소를 고찰하면서 그것들이 대칭적 위치에서 대조적 속성을 표상하고 있으나, 제국의 논리에 기반한 경성의 근대화와 문명화의 상징물임에는 공통한다고 분석했다.

요컨대, 일본은 경성지도의 사방에 자신들의 존재감을 증거하는 공간(장소)을 배치하면서, 제국에 편입된 도시 경성을 도식화하며, 식민 지배의 정당성을 이식해 갔던 것이다.

앞서 언급되었던 푸코는 “현실적 장소를 자신만의 환상, 상상에 입각해 새롭게 구성, 창조하는 방식”의 예로 “식민지”를 들고 있다. 그는 식민지라는 현실 공간을, 모든 배치를, 지배 권력이 사회 질서의 형성과 유지를 위해 조직화해 간다고 설명한다. 1920~30대의 경성지도를 통해서도 권력이 작동하는 공간의 조직화는 엿볼 수 있었다. 아울러 현실 공간이 지도 속 공간으로 재편된다는 것은 한편으로는 “절대적으로 현실적인 동시에 절대적으로 비현실적인 것”<sup>58)</sup>이 되는 것이기도 하다. 분명히 지도를 통해 실제적 조선의 경성이 가시화되지만, 그것은 일제에 의해 조성된 일부의 경성이 제시되는 것으로, 오로지 제국의 도시 경성으로서 이미지되고 오해되어 간다. 물론 ‘관광’이라는 비일상성이 전제되어, 일정 부분 일상성의 소거를 감수해야 한다 해도 결론적으로는 조선총독부가 발행한 팸플릿 속 지도가 식민지 통치를 시각적으로 구현하고 선전하는 도구와 수단으로 이용되었다는 사실에는 의심할 여지가 없는 것이다.

논문투고일 : 2025. 07. 01. 심사완료일 : 2025. 08. 02. 게재확정일 : 2025. 08. 22.

58) 미셸 푸코/이상길 역, 『헤테로토피아』 문학과 지성사, 2014, 52쪽, 60~62쪽.

## 참고문헌

### 1. 신문자료

『경성일보』 1924년 1월 28일자 1면, 1925년 9월 17일자 1면 기사.

『매일신보』 1912년 11월 5일자 2면, 1923년 1월 1일 3면, 1934년 8월 9일자 7면 기사.

### 2. 저서

권혁희, 『조선에서 온 사진엽서』, 민음사, 2005.

미셸 푸코/이상길 역, 『헤테로토피아』, 문학과 지성사, 2014.

미셸 푸코/오생근 역, 『감시와 처벌』, 나남, 2018.

최인택 외, 『이미지로 읽는 근대 서울 2 - 사대문 안 한국인들의 공간과 일제의 침투』, 서울역사편찬원, 2023.

### 3. 논문

공현진 외, 「헤테로토피아적 장소연구 - 동대문디자인플라자를 중심으로」, 『기초조형학연구』 제20권 2호 한국기초조형학회, 2019.

김경리, 「경성관광협회의 관광문화산업과 관광지도의 연구」, 『외국학연구』 제42집, 2017, 471쪽.

김선정, 「관광 안내도로 본 근대도시 경성 - 1920~30년대 도해 이미지를 중심으로 -」, 『한국문화연구』(33) 한국문화연구원, 2017.

김선희, 「사진그림엽서를 통해 본 근대 서울의 관광 이미지와 표상」, 『대한지리학회지』 제53권, 2018, 569쪽.

김정, 「일제하 식민지 경마정책의 성격」, 제주대학교 사회학과 대학원 석사논문, 1999.

김전수, 「일제시기 용산기지 형성 과정에 대한 기초 연구」, 『서울과 역사』 87호, 2014.

김항기, 「서평 - '제도화', '합법화'된 폭력 '식민지 감옥' - 박경목『식민지 근대감옥 서대문형무소』 일빛, 2019」, 『한국독립운동사연구』 제75집, 2021.

박경목, 「기록으로 보는 일제강점기 서대문형무소 일상」, 『기록의 발견』 27호.

서민교, 「일제강점기 용산기지의 군사전략적 기능에 대하여 - 1904년 러일전쟁에서 1930년대 만주사변기의 '조선군'의 역할과 기능」, 『서울과 역사』 98호, 2018.

손환, 「일제하 한국근대스포츠시설에 관한 연구」, 『한국체육학회지』 제42권 4호,

2003.

유근필 외, 「일제강점기 동아일보 기사를 통해 본 경성운동장의 장소성」, 『기초조형학연구』 제15권 2호 한국기초조형학회, 2014.

이승윤, 「1908~1945년 서대문형무소 사형 집행의 실제와 성격」, 『서울과 역사』108호, 서울역사편찬원, 2021.

원종혜, 「일제시대 觀光地圖에 조명된 京城 관광의 이미지」, 『역사와 경계』(100) 부산경남사학회, 2016.

정시구, 「일제강점기의 조선통감부와 조선총독부의 역할 연구」, 『한국행정사학지』 제41집, 2017.

정재정, 「일제하 동북아시아의 철도교통과 경성」, 『서울학연구』 제52집, 2013.

정치영, 「여행안내서『旅程と費用概算』으로 본 식민지조선의 관광공간」, 『대한지리학회지』 제53호, 2018.

전수연, 「근대관광을 통해 드러난 일본의 제국주의:1900년대 이후 일본의 조선관광과 여행안내서를 중심으로」 미술사학보 제35집, 2010.

조성운, 「일제하 조선총독부의 관광정책」, 『동아시아문화연구』 제46집, 2009.

주창윤, 「일제의 공간 재현을 통한 동화의 서사 논리 - 조선신궁, 경성역, 경성운동장을 중심으로」 언론과 사회 31권 2호, 2023.

佐伯若夏ほか, 「韓国におけるゴルフ導入期に関する一考察」 広島国際大学総合教育センター 紀要 第5巻, 2020.

森田智恵, 「戦時期植民地朝鮮における帝国日本の観光政策 - 雑誌『観光朝鮮』の創刊背景を中心に」 観光学術学会研究報告要旨集, 2020.

橋本和佳, 「現代日本語における外来語の量的推移に関する研究」, 『ひつじ研究叢書〈言語編〉』 第86巻、ひつじ書房, 2010.

<https://archives.seoul.go.kr/exhibition/yongsan/1/2> 서울특별시 서울기록원(검색일 2025년4월20일)



【Abstract】

## Topos in Gyeongseong Maps from Tourist Pamphlets in the 1920s and 1930s

– Focusing on Pamphlets Published by Railway Bureau  
of the Government-General of Joseon –

Choi, Eun-Kyung

This paper focuses on Gyeongseong, a modern tourist destination during the Japanese colonial period. It also examines topos as a specific space or place in the Gyeongseong map of the tourist pamphlet published by the Railway Bureau of the Japanese Government-General of Korea. This study examines how the Japanese colonial Gyeongseong was spatialized and visualized, and how the ruling power was embedded, through tourist maps. The specific research subject is eight maps from a series of pamphlets on Gyeongseong from 1925 to 1937.

In each map, the railway and road network are commonly emphasized. It represents modernized Joseon (Gyeongseong). In addition, the Japanese notation of place names and administrative district names clearly visualizes the spatial order of the empire.

The reader of the map is conscious of its proximity and connectivity to the Japanese mainland and establishes Gyeongseong as a local. On the other hand, it formed a kind of imaginary geography by accepting Keijo as a bridgehead for imperial expansion through the railroad network leading to Manchuria.

And In this paper, I have identified the characteristics of the topos that are noticeable in each direction of Gyeongseong, east, west, south, and north. In

the south and north, Yongsan Station and Gyeongseong Station were examined, and in the east and west, Gyeongseong Stadium and Prison were examined. They represent contrasting properties in symmetrical positions. However, they are analyzed as symbols of Gyeongseong's modernization and civilization based on the logic of the empire.

In conclusion, Japan placed spaces (places) that proved their presence on all four sides of the Gyeongseong map. In other words, they diagrammed Gyeongseong, a city incorporated into the empire, and implanted the legitimacy of colonial rule.

**【Key Words】**

Joseon Governor-General's Railway Bureau, tourist pamphlets, Gyeongseong map, Topos, lines and stations, Gyeongseong Stadium, prison