【특 집】

러일전쟁 이후 일본의 安東 '新시가' 건설*

오 병 한**

차 례

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 일본군 軍政과 沙河鎭의 변모
Ⅲ. 시정준비위원회의 신시가 조성 시작
  1. 군정 개시와 시정준비위원회의 설립
  2. 토지 매입과 중국인들의 반발
Ⅳ. 신시가설계위원회의 조직과 활동
  1. 토지 매입과 행정구역 개편
  2. 신시가의 도시 계획
Ⅴ. 거류민행정위원회 설립과 시가지 조성
Ⅵ. 맺음말

국문초록

본 연구는 러일전쟁 이후 일본의 안동 신시가의 건설 과정을 살펴봄으로써 현재 북중 국경의 주요 도시인 단동 형성의 역사적 배경을 규명하고자 하였다.

현재 단동시 중심지 대부분을 형성하던 안동 신시가는 러일전쟁 기간에 일본에 의하여 조성된 전관거류지와 만철부속지이다. 1904년 5월 일본은 안동현에 군정 실시와 함께 신시가 조성에 착수하였다. 신시가 조성의 주체는 단계별로 신시가준비위원회—신시가설계위원회—거류민행정위원회로 구분되었다. 군정 시기에 조직된 신시가준비위원회와 신시가설계위원회는 안동현 주변의 토지를 매입하였다. 1906년 10월 군정 폐지 이후에는 안동영사관의 주도 아래 거류민행정위원회가 신시가의 공사를

* 본고는 2021년 8월25일 만주학회·한경대학교 백두산연구센터 공동학술회의 '압록강-백두산-두만강 접경지대의 형성과 변천'에서 발표한 논문을 수정·보완한 글이다.

** 국가보훈처 연구원.

www.kci.go.kr

진행하였다.

일본이 1905년 7월까지 신시가 건설 등을 명목으로 중국인들로부터 약 490만평의 토지를 구입하였다. 이 과정에서 중국인들은 매입이라는 명목 아래 토지를 강탈당하였다. 토지 매입의 진행과 함께 1906년부터 신·구시가의 행정구역도 개편되었다. 1876년 안동현 설치 이후부터 신시가 조성 이전까지 안동현의 중심지는 '안동·안동현'이라 불리던 사하진이었다. 신시가 조성 이후 안동현은 중심은 신시가가 되었다. 반면 이전의 사하진은'구시가'로 불리면서 주로 중국인이 거주하는 지역이되었다.

그러나 신시가는 행정적으로 일원화된 지역은 아니었다. 1906년 10월 안동현의 군정 폐지 이후 신시가는 전관거류지와 만철부속지로 구분되었다. 전관거류지는 안동영사의 감독 아래 안동거류민회가 행정을 담당하였다. 대외적으로는 만철부속지라 불리던 지역은 육군 철도제리부가 관할하였다. 이러한 상황은 1923년 10월에 이르러 안동거류민단이 해산되고 육군 관할지까지 만철로 이양되면서 사라졌다.

이후 전관거류지, 만철부속지, 철도제리부 관할지역으로 구분되던 안동 신시가는 만철부속지로 발전하였다. 그 결과 1936년에 이르면 안동은 만주에서 네 번째 인구를 가진 도시로 발전하였다. 이러한 점에서 자료 등장하는 만철부속지 안동의 이미지는 이 때에 형성된 것이라 할 것이다.

주제어: 단동, 안동 신시가, 안동 구시가, 사하진, 만철부속지, 전관거류지, 안동거류민단, 육군철도제리부

Ⅰ. 머리말

丹東은 현재 북한의 新義州와 함께 북·중 접경지역의 대표적 국경도시이다. 1965년까지 단동은 安東이라 불렸으며[1] 대개'新·舊시가'로 구분되었다.[2] 이 가

1) 1965년 중국은 북한과의 우호관계를 고려하여 안동의 명칭을 '붉은색의 동쪽 도시[紅色東方之城]'라는 의미의 '丹東'으로 개칭하였다(張亮, 2005,「安東與近現代朝鮮地緣政治的關係研究」,『世界地理研究』14-4, 92쪽).

2) 1906년 10월 안동현에서 군정이 폐지된 이후 1923년 이전까지 '안동'은 沙河鎭(현청 조재지로 '舊시가'), 신시가인 일본인 專管居留地(안동거류민단 관할지), 육군 野戰鐵道提理部(이하 '철도제리부') 관할지(대외적으로는 '만철부속지') 등으로 구분되었다. 1923년 10월 안동거류민단과 철도제리부 관할지가 폐지면서 신시가의 행

www.kci.go.kr

운데 안동 신시가(이하'신시가')는 러일전쟁 이후 일본의 專管居留地로[3] 사하진을 대신하여 안동현의 새로운 교통과 상업의 중심지로 부상하였다. 특히 1911년 11월 압록강철교 개통을 계기로 안동이 주변의'一大市場'으로 발전하였다.[4] 다시 말해 안동은 현재 중국 東北地域 도시 가운데 奉天·琿春과 같이 明·淸代에 형성된 도시가 아니라[5] 19세기 말부터 20세기 초까지 일본에 의해 형성된 남만주 新都市 가운데 하나였다.[6]

일본은 신시가를 "植民史上 특별한 市街"[7]라고 보았다. 하지만 안동은 기존의 중국 동북지역의 도시 연구에서[8] 독자적 연구 대상보다는 다른 도시와 비교 혹은 만철부속지에 대한 설명 가운데서 언급되었다. 안동과 관련하여서 국내에서는 怡隆洋行과 대한민국 임시정부 安東交通局 독립운동이나 조선인 이주, 영사관과 영사관 경찰, 그리고 조선인 친일단체인 등과 관련된 연구가 있다.[9] 한편 중국과 일본의 연구는 분명한 시각 차이를 드러낸다. 중국에서는 19

정권은 만철로 이양되었다. 본문에서 '안동'은 1923년 이전 이 세 지역을 포괄하는 의미로, '안동현'은 이 세 지역과 안동 주변의 다른 지역을 포함하는 의미로 사용한다.

3) 여기에는 안동 이외에 奉天(瀋陽)·長春·遼陽·吉林 신시가 및 치치하얼 등이 있다(楊義申, 2011,「1945年以前に於ける中國東北部の都市開發—植民都市の觀點から—」,『廣島經濟大學經濟研究論集』4-3, 119쪽).

4) 南滿洲鐵道株式會社, 1912,『南滿洲鐵道案內』, 滿洲日日新聞社, 197쪽.

5) 봉천 이외에 청대 주요 도시로는 新民·錦州·鐵嶺·海城·牛庄·吉林·打牲烏拉(烏拉街)·長春·琿春·三姓·阿城·치하얼[齊齊哈爾]·雙城(雙城堡) 등이 있다(曲曉范, 2001,『近代東北城市的歷史變遷』, 東北師範大學出版社, 8-12쪽).

6) 김주용, 2012,「만주지역 도시화와 한인 이주실태」,『사학지』45, 329쪽. 한편 청대 만주의 주요 도시로 청말에 지역의 정치사회경제의 중심지로 등장한 곳은 봉천·吉林省城(현재 길림)·장춘·치치하얼·寧古塔 등이 있다(曲曉范 著, 2001, 앞의 책, 21-22쪽).

7) 佐藤正二郎, 1989,『安東縣及新義州』(『韓國地理風俗誌叢書』75, 1917), 景仁文化社, 191쪽.

8) 1936년 '안동'의 인구는 '20만 이상'으로 이는 봉천(70만 이상), 하얼빈(40만 이상), 신경(30만 이상)에 이어 만주국 도시 가운데 4위의 규모였다(滿洲國治安局警務司, 1938,「安東與近現代朝鮮地緣政治的關係研究」『主要都市市街地戶口統計表』, 滿洲國治安局警務司). 인구 숫자만으로 본다면 '안동'은 당시 '4대 도시'에 해당하나, 안동 대신 대련·심양·장춘·하얼빈이 여기에 포함되었다(楊義申, 2011, 앞의 논문, 119쪽). 또한 다른 도시에 비하여 조선인의 숫자가 상대적으로 적었기 때문에(임성모 외, 2004,『동아시아 민족이산과 도시-20세기 전반 만주의 조선인-』, 역사비평사, 18쪽) 안동은 독립운동사나 조선인 이주 이외에는 관심의 대상이 되지 않았던 것으로 보인다.

9) 국내의 안동 관련 연구 성과는 김영장,「대한민국임시정부의 안동교통국과 怡隆洋行 연구: 한청년단연합회와 연대를 중심으로」,『한국독립운동사연구』62, 2018; 이은자, 2014,「중일전쟁 이전 시기 국경도시 안동의 이주민—교류와 갈등의 이중주」,『중국근현대사연구』62, 96쪽; 오병한, 2018,「1900-1920년대 日本의 安東領事館 설치와 운영」,『한국독립운동사연구』64, 166-167쪽; 同, 2020,「1920년대 서간도지역 친일단체의 활동과 동향—安東朝鮮人會와 滿洲保民會를 중심으로—」,『한국독립운동사연구』69,

www.kci.go.kr

세기 후반 제국주의'침략성'을 강조하여 안동의 商埠 개방과 그 영향에 대한 연구에 초점을 맞추었다.[10] 따라서 일본이 만철부속지에 도입한'근대적 도시계획'[11], 봉천과 장춘 등에서 보이는 만철부속지와 구시가의 상호작용에 의한 발전[12] 등에는 주목하지 않는다. 반면 일본에서는 鴨綠江採木公司를 중심으로 압록강 연안의 산업과 자원의'개발과 이용'에 주목하였다.[13]

여기에서 안동의 도시 형성 과정을 다룬 것이라면 국내의 이은자[14], 이경찬 趙佳琪[15] 등의 연구가 있다. 중국은 程維榮[16], 李蕾萌[17], 王磊[18], 張肇林[19] 등의 연구와 地方志類인 『丹東市志』[20] 가 있다. 하지만 이러한 연구들도 현재 단동의 원형을 이루는 일본의 안동 신시가 건설 과정에 대해서는 소략하다.

이에 필자는 『日露戦役二依ル占領地施政一件/安東県, 大道溝ノ部』, 『安東誌』[21], 『民國安東縣志』[22], 『丹東市志』, 그리고 남만주철도주식회사(이하'만철') 관련 자료

79쪽 등 참조.

10) 魏琳那, 2007, 『自開商埠與安城市近代化研究(1906-1931), 東北師範大學碩士學位論文; 姜麗, 2007, 『鴨綠江流域森林资源与安东县木材中心市场的形成 1876-1928』, 東北師範大學碩士學位論文; 張佳餘, 2008, 『近代東北開埠問題研究』, 首都師範大學博士學位論文, 106-109쪽; 張志勇, 2012, 『安東港的興盛及其原因探求(1907-1931)』, 遼寧大學碩士學位論文; 綦鋒, 2014, 『近代安東海關研究(1907-1931)』, 遼寧大學碩士學位論文; 程維榮, 2008, 『近代東北鐵路附屬地』, 上海社會科學出版社, 93-97쪽; 賈小壯, 2015, 『開埠通商與安東小商埠城市社會變遷研究(1906-1931)』, 吉林大學博士學位論文.

11) 大野太幹, 2006, 「中國東北の植民地化と滿鐵附屬地華商—滿鐵附屬地華商研究の義意」, 『若手研究者研究成果報告論集』 1, 119쪽.

12) 楊義申, 2011, 앞의 논문, 121쪽.

13) 蘇雲山 · 岩井吉弥, 1992, 「鴨綠江流域における森林開発構造の特質」, 『京都大學農學部演習林報告』 64; 同, 1993, 「北滿東清鉄道沿線における森林開發構造の特質」, 『京都大學農學部演習林報告』65; 王大川, 2005, 「近代滿州林業に於ける日中合弁事業-林場権紛争を中心に(特集東アジア經濟發展の歷史的研究」, 『經濟論叢別冊(調査と研究)』 30.

14) 이은자, 2014, 앞의 논문, 116-117쪽.

15) 이경찬·趙佳琪, 2020, 「철도 건설과 중국 동북지역 내 심양(奉天)과 안동(丹東)의 근대 도시화 과정」, 『서울학연구』 80, 53-64쪽.

16) 程維榮, 2008, 『近代東北鐵路附屬地』, 上海社會科學院出版社, 93-97쪽.

17) 李蕾萌, 2010, 「近代丹東城市規劃的歷史的研究與啓示」, 大連理工大學碩士學位論文.

18) 王磊, 2017, 「20世紀二十年代安东城市防洪治理研究」, 遼寧大學碩士學位論文.

19) 張肇林, 2016, 「丹東市城市建設用地發展演變研究」, 瀋陽建築大學 碩士學位論文, 13-21쪽.

20) 丹東市志地方辦公室 編, 1993, 『丹東市志』1(總述 · 大事記 · 行政建置 · 區縣 · 自然環境)(이하 『丹東市志』1), 遼寧省科學出版社, 278쪽; 丹東市志地方辦公室 編, 1996, 『丹東市志 1876—1985』 2(城市建設·交通運輸·郵政電信)(이하 『丹東市志』 2), 遼寧財政專科學校印刷廠, 5-15쪽.

21) 安東縣商業會議所 編, 1920, 『安東誌』, 安東縣商業會議所, 8쪽.

www.kci.go.kr

등을 참조하여 러일전쟁 이후부터 1910년대 초반까지 일본의 신시가 조성 과정을 고찰하고자 한다. 이를 위하여 본문Ⅰ장에서는 러일전쟁 이후 일본의 신시가 조성 이전 사하진의 형성 과정과 주요 시가의 명칭 등을, Ⅱ장과 Ⅲ장에서는 시정준비위원회와 신시가조성위원회의 활동을 중심으로 일본의 신시가 조성을 위한 토지 매입 과정 및 행정조직의 변화 등을 살펴보고자 한다. 마지막으로 Ⅳ장에서는 1906년 10월 군정 폐지 이후 안동거류민단 행정위원회의 신시가 조성을 살펴보려고 한다.

Ⅱ. 일본군 軍政과 沙河鎭의 변모

淸代 압록강 연안은'東邊'으로 불렸다. 특히 압록강 연안 동쪽부터 서쪽까지의 지역은'東邊外'[23] 라고 하였다. 이 지역은 일찍이 17세기부터 淸朝의'封禁'으로'無人地帶'가 되었다.[24] 하지만 봉금이 본격화되는 18세기부터 인접한 山東省 및 直隸省 출신 流民들이 이 지역으로 이주하였다.[25] 특히 同治(1860~1875) 연간 초기부터 압록강 연안에서는 山東省의 '捻匪의 亂'을 피해 온 유민들에 의한 "私自開墾"이 급증하였다.

1860년대가 되면 압록강 연안을 포함한 현재 遼寧省 대부분의 지역은 유민들에 의한 개간과 벌목이 진행되었다. 1876년 음력 정월에 압록강 하구 安子山

22) 中國地方志集成 遼寧府縣志輯 編, 2006,『民國安東縣志』(關定保 等修, 于雲峰 等纂, 1931), 鳳凰出版社·上海書店·巴蜀書社.

23) 가장 북쪽의 威遠堡邊門부터 英額·旺淸·鏾廠·鬚陽·鳳凰邊門 등 동변에는 6개의 변문(일명 '東六邊')이 존재하였다(范立君, 2007,『近代關內移民與中國東北社會變遷(1860~1931)』, 人民出版社, 72쪽).

24) 1621년 淸 太祖 누르하치 沈陽을 점령한 이후 서해에서 明의 장수 毛文龍을 제압하기 위하여 압록강 연안의 주민들을 이주시켰다(閻光亮, 2006,「淸代鴨綠江流域實行封禁的原因」,『東北史地』2, 59쪽).

25) 유민들의 접근이 용이했던 동변지역은 1740년 청의 봉금 선언 직후부터 유민들이 유입되었다. 1653년 당시 山東省 膠州半島 주민들은 선박을 이용하여 渤海灣을 따라 요동반도의 金州·復州 등의 지역으로 이동하였다. 봉금 선언 이후에는 선박으로 黃海를 따라 현재 요녕성 大蓮市·庄河市 해안에 상륙하여 요동반도의 동쪽 산간으로 들어갔다. 이 지역의 인구가 유민 유입으로 계속 증가하자 청조는 1772년 3월 岫巖廳을 신설하였다(張杰·張丹卉, 2005,『淸代東北邊疆的滿族』, 遼寧民族出版社, 325-326쪽 참조).

www.kci.go.kr

(安民山) 일대에서 승과 등의 업무를 진행하던 知府 恒泰, 候補知縣 張雲祥 등이 安東縣 설치를 上奏하였다.[26] 이후 다른 지역에서도 縣들의 설치가 계속되었다.[27] 안동현의 중심지인 사하진은 압록강 지류인 沙河가 압록강으로 들어가는 지점으로'沙河子'라고 하였다. 사하자는 원래"寂寥한 寒邑"에 불과했지만, 산동성 木商들이 이곳에 窩棚을 짓고 압록강 목재를 繫留하면서 촌락이 형성되었다. 1876년 安東縣廳 설치 이후에는 상인들이 모여들기 시작하여 大弧山, 대동구를 대신하여 번영하였다.[28] 하지만 1886년 安東知縣 張丕績은 수해로 현청이 피해를 입자 安民山 고지대로 현청 이전을 고려하다가 상인들과 주민들의 반대로 중지하기도 하였다. 2년 후에 수해로 현청이 다시 파괴되자 知縣 徐鏡第가 기존 현청의 서쪽 山麓에 현청을 再建하기도 하였다.[29] 그리고 현청이 있던 사하진을 '安東縣 · 安東'이라고 하였다.[30]

---

26) 『民國安東縣志』 卷3, 「沿革」本縣建置之緣起, 87b쪽.

27) 안동현 설치 이후 광서 연간 초반에 興京廳, 鳳凰廳, 岫巖州, 寬甸縣, 通化縣, 懷仁縣 등이 설치되고 주민들 을 호적에 편입시켜 관리하였다(范立君, 2007 앞의 책, 74-75쪽 참조). 1877년 동변도를 설치한 데 이어 昌圖廳를 府로 승격하고, 奉化縣, 懷德縣, 江平縣 등을 증설하였다. 그리하여 봉천 지역에서만 13개의 廳州縣이 신설되었고, 그 총수는 30개로 증가하였다(최희재, 1997, 『光緖初(1875-1885) 體制整備의 硏究』, 서울대학교 박사학위논문, 105쪽).

28) 南滿洲鐵道株式會社, 1912, 『南滿洲鐵道案內』, 南滿洲鐵道株式會社, 196-197쪽. 압록강의 정크[戎克]선 무역으로 번영하던 대동구는 안동현청이 사하진에 세워지고 1903년 안동이 상부로 개방되면서 점차 쇠퇴하였다(山田久太郎, 1927, 『滿蒙都邑全誌』, 日刊支那事情社, 230쪽).

29) 『民國安東縣志』 卷1, 「地理」縣治, 20b-21a쪽.

30) 南滿洲鐵道株式會社, 1917, 『南滿鐵道旅行案內』, 滿洲日日新聞社, 157-158쪽.

www.kci.go.kr

[그림 1] 1906년경 사하진과 주변
※ 安東縣商業會議所, 1920,『安東誌』, 安東縣商業會議所의「居留地 建設前の安東」을 참조하여 작성

그렇지만 사하진은 1904년 5월 이후 일본군의 점령으로 '軍政'이 시작되면서 이전과 다른 모습으로 변모한다. 1905년 12월 15일 安東-奉天 구간의 약 303.7㎞의 안봉선 협궤철도가 완성되고[31] 사하진과 안동역에 정거장이 설치되었다. 이를 계기로 사하진은'舊시가', 신시가가 조성될 지역을'안동현'이라 부르게 되었다.[32]

이 무렵 사하진 시가는 [그림 1]의「居留地 建設前의 安東」에서 보듯이 시내

31) 魏琳娜, 2007, 앞의 논문, 18-19쪽.
32)『南滿洲鐵道案內』, 158쪽.

www.kci.go.kr

를 관통하는 輕便鐵道(狹軌鐵道) 주변을 따라 형성되었다. 사하진 시가는 철로를 따라 압록강 연안의 鐵一浦 정거장부터 朝九街(k-k′), 通濟街(혹은'濟街')(h-g), 前聚寶街(a-a′), 後聚寶街(b-b′), 財神廟街(c-c′) 등에서 다시 中富街(e-e′), 興隆街(d-d′), 東大街(前聚寶街 맞은편), 靑龍街(j-j′), 天后宮街(m-m′), 官電街(g-l) 등으로 연결되었다. 압록강 홍수에 대한 우려 때문에 주거지는 강가가 아닌 산지인 八道溝에 형성되었다. 사하진역에서 朝九街로 이어지는 철로 부근과 안동현청이 있는 縣前街(g-g′)에 주거지가 밀집되었다.[33]

한편 일본인들의 거주지는 팔도구와 인접한 현전가 뒤편 구릉과 山手區에 조성되었다. 이외에도 關帝廟 일대, 압록강 연안의 永安街 주변 등 주로 산지와 구릉에 주거지가 있었다. 압록강 연안의 철일포 정류장 조금 못 미치는 지점에는 일본인 시장이 있었다. 흥륭가에는 안동현군정서와 일본군 헌병대, 그리고 안동병원 등이 있었다. 그 맞은편은 최초의 일본인 시가인 大和町으로 중부가와 이어졌다. 조구가 맞은편 新柳町(f-f′), 前취보가 위쪽新豐町(k-k′) 도 일본인 시가였다.[34]

사하진의 대표적 시가는 취보가와 현전가였다. 1874년경에 형성된 취보가는 서쪽의 중부가부터 현전가까지 470m에 이르는 지역이었다. 여기에는 東泰恒, 雙合棧, 豐裕同 등 크고 작은 점포들이 밀집되어 큰 상가를 형성하였다. 1877년(光緖 3)부터 招牌街 동남 200여m 지점에 관청이 설치된 이후부터 취보가에는 인구가 집중되었다. 취보가 일대는 商埠로 상가가 운집하였으며, 초패가는 점차 동쪽으로 확장되었다.[35] 취보가는 비교적 이른 시기에 형성된 시가로[36] 前

33) 李蕾萌, 2010, 앞의 논문, 24쪽.

34) 1920년대에 조구가, 신류정 등은 사라지고 朝鳳街, 永安前·後街, 東尖頭街, 糧市街, 後潮溝街, 自新街, 興東前街, 道署前·後街, 五柳街, 新柳街, 龍口街, 新民街, 新豐街, 通濟街, 通江街, 興東後街, 新立街, 崇建街, 魚市街, 新安街, 金湯街 등이 등장한다(『安東誌』, 8쪽).

35) 丹東市政辦學習文史委員會 編, 2001, 『丹東百年史迹 1840-1949』(이하 『丹東史迹), 丹東市委機關印刷廠, 9쪽. 초기 현전가에는 기름집, 잡화상, 木材商 등의 간판[招牌]이 상점 문앞에 늘어서 있어 '招牌街'라고 하였다. 취보가는 도로 중간이 움푹 패였으면서도 양끝이 올라가 모양이 마치 보물단지[取寶盆] 같다고 하여 취보가라고 하였다고 한다(李蕾萌, 2010, 앞의 논문, 22쪽).

36) 『丹東市志』 2, 27a쪽.

www.kci.go.kr

後 취보가로 구분되었다.

전취보가는 전현가 동쪽에서 압록강 연안의 3호 제방까지 약 1,050m였다. 후취보가는 전취보가 남쪽 70~80m로 전현가 동쪽에서 흥륭가까지 880m정도였다.[37] 사하진의 상부 개항 당시 前後취보가, 재신묘가, 관전가, 중부가, 흥륭가 등을 포함한 900여畝의 지역이 중국 시장에 포함되었다.[38] 1906년에는 前後취보가, 중부가, 흥륭가 일대가 상부로 지정되어 상가가 집중되었다. 이후에도 前後 취보가를 따라 대규모 상업 구역이 형성되었다.[39]

사하진 동북쪽에서 서남쪽을 향하여 형성된 현전가에는 현청이 위치하였다. 현전가는 1876년 안동현 설치 이후 광서·宣統(1875~1911) 연간까지 안동현 정치·경제·문화의 중심지였다. 현전가는 동북쪽의 팔도구 교동으로부터 서남쪽으로는 칠도구 남단에 이르는 길이 1,150m, 폭 15m 내외의 거리였다. 이 지역은 안동현에서 가장 이른 시기에 조성된 도로였다. 이곳에는 巡檢管典史署, 甲丁事務所, 감옥, 濟良所, 教育會, 視學, 勸學所, 教育公所 등의 관공서가 차례로 들어섰다. 현전가는 서북쪽으로는 칠도구, 于家溝, 天后街, 팔도구 등과 동남쪽으로는 취보가, 官電街, 新安街, 利民街 등으로 연결되었다.[40]

1876년 안동현 설치 이후 사하진은 안동현의 중심지로'안동현·안동'이라고 하였다. 1904년 5월 이후 일본군의 군정이 시작되고 신시가가 조성되면서 사하진은'구시가'로 불리게 되었다. 하지만 사하진은 이전의 상업 중심지와 중국인들의 시가지라는 기능을 유지하였다. 1906년 10월 일본군 군정 폐지 이후에도 영국과 미국의 영사관이 사하진에 설치되었고, 안동현청을 비롯한 중국의 주요 관공서들은 사하진에 위치하였다.[41] 이러한 사실은 신시가 조성이 시작되면서 사하진이 안동현의 대표성을 상실하였으면서도 이전의 상업과 교통의 중심지 기능만은 상실하지 않았음을 보여준다.

---

37) 『丹東史迹』, 8쪽.
38) 『民國安東縣志』 卷1 「地理」, 商埠, 21a쪽.
39) 李蕾萌, 2010, 앞의 논문, 24쪽.
40) 『丹東史迹』, 15-16쪽.
41) 南滿洲鐵道株式會社, 1912, 『南滿洲鐵道案內』, 滿洲日日新聞社, 197쪽.

www.kci.go.kr

Ⅲ. 시정준비위원회의 신시가 조성 시작

1. 군정 개시와 시정준비위원회의 설립

1904년 5월 8일 安東縣軍政署 설치를 시작으로 일본군은 奉天과 遼陽을 비롯한 大連·旅順·金州·岫巖州·鳳凰城·大孤山·法庫門·新民府·復州·瓦房店·蓋平·海城·鐵嶺·開原·昌圖·安東 등의 지역에 군정서를 설치하였다.[42] 1904년 5월 6일까지 압록강 연안과 鳳凰城 등을 점령한 일본군은 병참사령부, 병참병원, 통신대 등을 사하진에 주둔시켰다. 사하진은 일본군의 병참기지로 후방과의 연락을 위한'要樞'였다. 사하진에는 철도대대가 주둔하면서 안동-봉천에 輕便鐵道 부설에 착수하였다.[43]

초대 안동현군정관은 육군 少佐 松浦寬威였다. 1904년 5월 7일부터 10일까지 松浦 소좌를 비롯한 통역, 보병 조장, 헌병 등 일본군 27명이 사하진으로 들어왔다가 5월 21일 안동현을 떠났다.[44] 그 후임으로 1904년 6월말 大尉 大原武慶이 부임하였다. 大原 군정관의 재임 기간은"특히 市政의 整理, 邦人 발전을 위해 劃策하는 점이 있었다"[45]고 하듯이 토지 매입 등 신시가 조성을 위한 본격적인 작업이 시작되었다.

일본군은 안동현 점령 이후 군수품 수송의 불편 해소와 급증한 일본인들의 가옥 건축을 위한 토지가 필요하였다. 당시 일본군 군수품은 龍巖浦를 거쳐 안동현에 荷役되었다가 만주 각지로 수송되었다. 하지만 당시 신시가가 아직 조

---

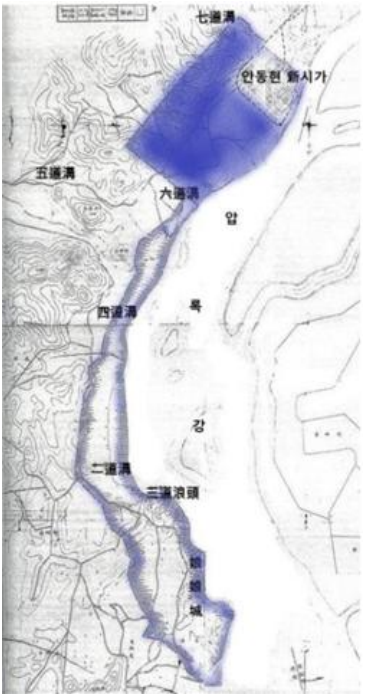
42) ゆまに書房 編, 1999-2002,『明治三十七八年戰役 滿洲軍政史』(이하『滿洲軍政史』)(復刊) 第1卷(軍政總覽), ゆまに書房,「序說」, 68쪽. 만주에서 일본군의 군정은 1906년 12월 1일 營口軍政署 폐지까지 계속되었다.

43) 安東居留民團法實施十週年紀念會 編, 1919,『安東居留民團十年史』(이하『十年史』), 朝鮮印刷株式會社, 10-11쪽.

44)『滿洲軍政史』第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 53-55쪽. 안동현군정서는 5월 11일 中富街 東益昌의 저택에 개설되었다. 개설 당시 安東知縣 高欽을 비롯한 奉天東路統巡 劉振發, 安東縣巡檢 成梁, 東邊稅務局委員 鄒維麟 등 안동현 주요 관원과 沙河鎭公議會長 馬福崗 이외 40여명이 참석하였다. 이 자리에서 松浦 군정관은 군정서 인원들과 중국인들을 만나 일본군 참모총장의 告諭를 훈시하는 고압적 자세를 보였다.

45)『十年史』, 11쪽.

www.kci.go.kr



[그림 2] 군정 실시(1904년 5월) 이후 일본이 매입한 압록강 연안의 토지
(빗금친 부분)

※ 신시가 주변의 빗금친 지역이 '군정서 매입지역'이며, 그 나머지는 안동현군정서가 시정준비위원회를 통하여 매입하였다.
※『日露戰役二依ル占領地施政一件／安東縣、大道溝ノ部』(이하『占領地施政一件』),「本邦人買收地域圖」(B07090731300), 94~96쪽을 참조하여 작성.

성되지 않은 상황에서 일본군 병참사령부는 흥륭가 서남단 구석에, 수송부 정박소는 新菜街 구석에 위치하였다.[46] 한편 러일전쟁 이후 일본인들의 왕래가 가능하게 되면서[47] 1904년 10월까지 사하진 거주 일본인은 1,300명으로 급증하였다.[48] 여기에 철도공사까지 진행되자 수 천명의 중국인 인부들도 사하진으로 모여들었다.

이러한 상황에서도 일본인들은 사하진 도로의 한쪽에 판자집 같은 것을 세우고 상점을 열었다. 하지만 안동현군정서는 이러한 일본인 상점들에 대하여 "위생은 물론 勝捷 국민의 체면을 더럽히는 경우도 많고, 교통상의 불편도 많다"고 보았다. 이에 병참사령부와 협의하여 사하진 동쪽의 小사하 左岸의 新도로를 따라 토지를 매입하여 일본인 상점들을 이전하기로 하였다.[49]

이처럼 사하진 거주 일본인이 급증하자 안동현군정서는 중국인 관원과 친일적 중국인들의 협조를 얻어 토지를 매입하기 시작하였다. 이를 위하여 大原 군정관은 부임과 함께 곧 안동지현 高欽(이하 안동지현)을 회장으로, 大陸浪人'출신 일본인 金子彌平(1854~1924.2.17)을 부회장으로 하는'市政準備委員會'를 조직하였다.

46)『十年史』, 11쪽.
47)『滿洲軍政史』第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 53쪽.
48)『十年史』, 12쪽.
49)『滿洲軍政史』第2卷 上 ②(安東縣軍政史), 987쪽.

www.kci.go.kr

안동현군정서는 시정준비위원회가 일본인과 중국인의“공동경영을 위한 것”[50] 이라고 선전하였다. 하지만 실제 목적은“군정관의 지휘에 따라 사하진 부근의 現時 및 장래의 市政을 실행하고 감독하기 위한 것”으로“군정관의 적당한 지휘·감독을 필요”로 하였다.[51] 다시 말해 안동현군정서의 어용기구에 불과하였다.

안동현군정서의 신시가 조성을 위한 토지 매입은 이전 러시아가 경영하던 東淸鐵道의 철도부속지 매입을 모방한 것이었다. 중국은 정부 차원에서 안동현군정서의 토지 매입을“일시적 權宜의 處置에 불과하다”[52] 고 판단하였다. 하지만 1903년 10월 8일 이미 청조가 미국과 「通商續定條約」을 체결하고 사하진에 대한‘自開商埠’[53] 개방을 이미 약속하였다. 그런데 안동현에서는 신시가를 제외하고 외국인 거류지 설치가 적당한 지역이 부족하였다.[54]

이러한 점에서 일본이 안동현 일대에 토지 매입은 신시가 조성과 함께 사하진의 개방에 앞서 영국과 미국 등 서구 열강보다 유리한 위치를 선점하기 위한

---

50) 『安東誌』, 45쪽.

51) 『滿洲軍政史』第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 56-57쪽.

52) 『戰前期外務省記録』, 「安東県二於ケル我買収地及買収地内二於ケル兵営建築二対シ清国ヨリ抗議一件(1907.12.25)」(B07090238600).

53) ‘埠’란 원래 나룻터[碼頭]를 의미하며, 대개 나룻터가 있는 도시를 지칭하였다. ‘商埠’는 불평등조약에 따라 개방한 ‘約開商埠’, 청이 서구 열강에게 개방의 뜻을 밝히고 개방한 ‘自開商埠’, 서구열강에 의하여 강제로 개방된 ‘特殊商埠’ 등이 있다. 아편전쟁 이후 서구 열강에 의해 개방된 ‘約開商埠’는 租界 혹은 외국인 거류지가 있으며, 행정·경찰 등의 권한도 외국인이 장악하였다. 1936년 당시 중국 전역에는 ‘約開商埠’ 80개, ‘自開商埠’가 32개, ‘特殊商埠’가 16개가 있었다. ‘商埠’란 또한 ‘通商口岸’이라고도 한다. 이는 한 국가가 개방한 특정 통상 지역을 말한다. ‘開埠’란 시장을 개방하거나 도시 주변의 일정한 지역을 개방한 후 관련 정책(地租, 건물, 稅收, 사법, 경찰 등)을 제정하여 형성된 것으로 대체로 자유롭게 상업 거래와 국내외 무역이 이루어지는 곳이다(張佳餘, 2008, 앞의 논문, 3쪽). 시기적으로 본다면 ‘商埠’는 청대에 처음 등장하는 용어이다. 아편전쟁 이전 상부는 대개 通商地域을 통칭하였는데, 청대 “國境互市貿易”이 좋은 예이다. 만주 최초의 상부는 1861년 개방된 營口이며 1911년 청조가 붕괴할 때까지 만주에 모두 28개의 상부가 있었다(費馳, 2007,『清代東北商埠與社會變遷研究』東北師範大學 博士學位論文, 7쪽). 안동의 상부 개방을 통해 미국은 러시아의 만주 독점을 저지하고자 하였다. 미국은 처음에 북경과 봉천 및 大孤山 두 지역을 상부로 개방할 것을 요구하였다. 하지만 대고산이 서해로 치우쳐 있어 항구로써 입지가 좋지 않다는 것을 알고 大東溝로 변경하였다가 다시 안동으로 최종 결정하였다(魏琳娜, 2007,『自開商埠與丹東市近代化研究(1903-1931)』, 東北師範大學 碩士學位論文, 9쪽).

54) 『占領地施政一件』, 「安東縣新市街自治行政及警察取締命令等ニ關スル安東領事通知竝ニ右ニ關シ照會ノ件(1906.9.1.)」(B07090731300), 193-202쪽.

www.kci.go.kr

조치였다 할 수 있다.

2. 토지 매입과 중국인들의 반발

안동현군정서는 요동병참감부 및 임시군용철도감부와 협의를 통해 토지 매입을 진행하였다. 大原 군정관은 1904년 7월부터 철도부설지로 약 2만 5,000평이 필요하다는 臨時軍用鉄道監 山根武亮의 제안에 따라 매입 예정지에서 소유자와 地價 변경을 금지하였다. 또한 사하진 거주 일본인의 증가하고 겨울이 다가오자 일본인들에게 가옥 건축이"焦眉의 急迫"이라는 시정준비위원회의 제안에 따라 七道溝의 철도예정지를 일본인들에게 임대하고 가옥 건축을 허가하였다.[55] 이후에도 안동현군정서는 갖가지 명목으로 토지를 대량으로 매입하였다.

[표 1] 안동현군정서 매입 토지 면적 및 가격(1905년 8월경)

철도감부 매입지			
장소	평수(坪)	단가(엔)	금액(엔)
정거장 부지	1,41만9,271.500	46.891	6만 6,551.06
鐵一浦(輕便鐵道)材料置場	8만 6680엔	46.891	4,064
소계	150만 5951.5평		7만 615.572
병참감부 매입지			
市街地(신시가)	52만 1,292	46.891	2만 4,443.903
육도구(신시가)	3만 9,692	46.891	1만 4521.768
육도구(증가분)	5만 2,901	46.891	2,435.690
소계	88만 2,885		4만 1,399.361
합계	238만 8,836.5		11만 2,014.933

※『滿洲軍政史』 第2卷上②(安東縣軍政史), 991쪽의 「停車場及市街敷地平面坪數調」.

55) 『十年史』, 12쪽. 이렇게 안동에서 최초로 형성된 일본인 市街가 '大和町'이다.

www.kci.go.kr

안동현군정서는 칠도구의 토지 매입에 앞서 1904년 9월 1일까지 중국인들에게 퇴거 명령을 하였다. 동시에 東邊道에 안동현 일대의 토지에 대한 관청과 개인의 매매 및 임대를 금지 및 기존의 계약 취소를 요구하고, 안동지현에게도 철도부지 및 그 구역에서의 토지 매매 및 지형 변경 금지를 요구하였다.[56] 안동현군정서는 토지 1무(약 166평 정도)당 평지는 14엔, 山地는 그 반액으로 산정하여 1904년 9월 19일까지 일단 토지대금 지불을 완료하였다. 이외 묘지용으로 팔도구 토지 약 1만여 평도 매입하였다.[57]

이 과정에서 안동지현과 그 주변 인물들에 의한 불법과 폭력이 자행되었다. 특히 러일전쟁 당시 일본군 顧問으로 활동했던 중국인 王化成이 개입하였다. 1905년 봄부터 8월에 걸쳐 안동현군정서는 육도구와 칠도구 토지를 매입하였다. 안동현군정서는 辦理安東地方交涉事宜를 겸하고 있던 안동지현을 통하여 육도구와 칠도구에서 중국인 호구 및 소작 관련 토지문서[地契]를 조사하였다. 그리고 안동지현의 측근 劉錫廷과 왕화성 등의 계략으로 육도구와 칠도구의 鄕約과 保正에게 주민들의 토지문서를 수합하였다. 하지만 이들은 중국인들에게 안동현군정서가 토지를 매입할 예정이라는 사실을 알리지 않고 토지문서를 안동현군정서로 송부하였다. 안동지현은 이러한 진행 과정이 합법적이라고 상부에 보고하였다.

반면 중국인들은 안동현군정서가 토지를 강제 매입할 것이라는 소문이 나자 이에 반발하였다. 이에 안동지현은 무장한 일본군 20명과 향약과 보정 등을 파견하여 주민들에게 계약서 서명을 강요하고 억지로 토지 판매 대금을 수령하게 하였다. 이 과정에서 일본군과 중국인 향약 및 보정들은 주민들의 주택 입구를 봉쇄하고 강제로 서명을 받았다. 戶主인 남성이 없으면 여성을 위협하여 서명하게 하고 일본어 증명서를 교부하고 3일 안으로 토지 판매 대금을 수령하게 하였다. 만일 이를 거부하면 주민들을 러시아 간첩으로 몰아 일본군사령부로 연행하여 군법으로 처벌하였다.[58]

56) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ②(安東縣軍政史), 988쪽.
57) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 58쪽.

www.kci.go.kr

안동현군정서는 처음부터 가능한 한 많은 면적의 토지를 매수한다는 방침 아래 중국인 향약과 보정 등에게 뇌물을 제공하였다. 이에 향약과 보정 등은 안동현군정서가 매입하는 토지 면적을 축소 보고하였다. 하지만 당시 육도구와 칠도구의 토지 대부분을 소유하고 있던 중국인 紳士 곽문덕, 곽문방, 王連相, 趙文信 등은 토지 매각을 거부하고 대금을 수령하지 않았다. 안동현군정서는 이들을 헌병대에 감금하고 협박하여 강제로 대금을 수령하게 하였다. 하지만 곽문덕 등은 안동현군정서가 폐지된 1907년 2월 奉天總督에게 안동현군정서의 토지 매입 당시의 과정이 부당하다고 호소하였다. 이들 이외에도 당시까지 수십명이 토지 대금 수령을 거부하였다.[59]

이러한 일본의 토지 매입 과정은 표면상 안동현군정서가 안동지현 및 중국인 관원과 주민들 사이의 합법적인 협상을 통하여 진행되는 것처럼 보였다. 하지만 그 실상은 실제 그 과정은 왕화성과 같은 친일 중국인과 뇌물을 받은 안동지현 등 중국 관원들의 개입으로 중국인들의 반발을 진압하는 등 강제적인 것과 다름없었다.

Ⅳ. 신시가설계위원회의 조직과 활동

1. 토지 매입과 행정구역 개편

1905년 7월 大原 군정관 후임으로 육군 보병 中佐 佐藤季次郎이 안동현병참사령관(이하 사령관)으로 부임하면서 이전의 시정준비위원회는 해산되고, 그 업무는 모두 佐藤 사령관에게 인계되었다.

58) 『民國安東縣志』 卷1, 「地理」 日本鐵路用地及民團居留地, 24a-b쪽.
59) 『占領地施政一件』, 「安東縣ニ於ケル帝國政府ノ買收地ニ對シ淸國ヨリノ外務部ヨリ抗議ニ對シ意見稟申ノ件安東ニ件(1907.4.22.)」(B07090731500), 340-345쪽.

www.kci.go.kr

[표 2] 안동 신·구시가의 구획(1906년경)

구역명칭	해당지역
제1구	대화정
제2구	前취보가, 朝風街, 현전가, 재신묘가
제3구	중부가, 흥륭가, 右堂前街
제4구	東尖頭街
제5구	東大街
제6구	영안가
제7구	遊園地
제8구	시장통 5정목~9정목
제9구	시장 제1구 및 시장 일원
제10구	시장 제7구
제11구	시장 제2, 제3, 제4구
제12구	시장통 1정목~4정목
제13구	시장 제5구
제14구	시장 제6구 및 河岸通
제15구	5번통

※『滿洲軍政史』第2卷上①(安東縣軍政史), 64~65쪽.

이 시기는 "점차 발전의 조짐이 보인다"라고 하듯이 신시가의 윤곽이 점차 드러났다. 佐藤 사령관의 부임 이후에도 안동현군정서의 토지 매입은 계속되었다. 遼東兵站監 육군 소장 井口省吾에게 "토지 매수가 급무"라면서 토지 매입 방법 등을 보고하고 다시 토지 매수에 착수하였다.[60] 또한 시정준비위원회를 대신하여 "안동현의 발달이 나날이 그 현저함을 더하고 있으므로 장래 市街 경영을 완전하게 한다"는 명목 아래'新市街設計委員會'가 조직되었다.

신시가설계위원회에는 위원장에 佐藤 사령관을 비롯하여 일본군 鐵道班長, 병참병원장, 육군 技師 및 雇員, 육군 보병 曹長 등이 위원으로 임명되었다.[61] 1905년 8월말까지 일본측이 매입한 토지는 육구도와 칠도구 등의 토지 319만

60)『滿洲軍政史』第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 58쪽.
61)『滿洲軍政史』第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 59쪽.

www.kci.go.kr

8,998평에 그 가치는 약 15만엔에 달하였다. 이외에도 철도감부는 1905년 8월에 사하진 동북쪽에 있는 경편철도 정거장 및 그 부근의 토지를 매입 계획을 진행하였다.[62] 이렇게 하여 1905년까지 일본측이 매입한 안동현 토지는 325만 2,489.6평이었다.[63] 이 가운데 174만 6,537평은 군정서 용지이며, 그 나머지 150만 5,951평은 철도용지였다.[64]

한편 1906년 2월 佐藤 사령관은 병으로 사임하고 육군 보병 中佐 高山公通이 3월 사령관으로 부임하였다. 이 무렵 안동현의 행정구역도 재편되었다. 안동현 군정서 설치 이전 안동현 행정구역의 기본 단위는 牌였다. 1876년 안동현 설치 당시 안동지현 張雲祥은 사하진과 그 이외의 지역을 46牌로 구분하였다. 각 패마다 행정을 담당하는 향약과 보정 1명을 두었으며, 이는 이후 48패로 증가하였다.[65] 이후 안동현군정서는 48패의 안동 신·구시가를 다시 10개의 행정구역으로 구획하였다. 하지만 신시가 조성과 인구 증가로 시가가 확장되면서 행정구역 조정의 필요성이 대두되자 1906년 6월 안동현군정서는 「安東縣市街軍政施行手續」을 발표하고 신·구시가를 15개의 행정구역으로 구획하였다. 그리고 각 區마다 임기 15개월의 명예직으로 군정관이 임명하는 正·副 구장을 두었다. 正·副 구장들의 임무는 일본 정부에서 발표하는 규칙과 명령을 안동의 일본인들에게 주지·실행하게 하는 한편 "공익에 관한 의견을 具申하고 거주민의 상태를 조사·보고"하는 것이었다. 이들은 매월 15일 오후 4시가 되면 안동현군정서에 모여 자문에 응하고 공익에 관한 의견을 개진하여야 했다.[66]

신시가의 각종 시설 공사도 진행되었다. 우선 4월부터 7월까지 방수제 공사가 진행되었다. 이보다 앞서 기존에 매입한 토지 300만평 이외에 河野式村에게 육도구부터 압록강 하구의 浪浪城 일대까지 약 275만평의 토지를 매입하게 하였다.[67] 이외에도 1906년 6월 30일 완공을 목표로 압록강 洪水防除 배수용 수

62) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ②(安東縣軍政史), 988쪽.
63) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ②(安東縣軍政史), 991-996쪽.
64) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 58쪽.
65) 『民國安東縣志』 卷4, 「區村」, 138a쪽.
66) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 63-65쪽.

www.kci.go.kr

문 및 배수용 기계펌프 설치 공사가 진행된 것 이외에도 신시가에서는 군정 폐지 이전 완공을 목표로 전화교환소, 소학교, 병원, 도로 수선, 浮棧橋 설치가 진행되었다. 그리고 수도 부설 공사, 압록강 호안 공사, 하역장 설치, 水壓式 경철 부설, 도로 교량의 수선 및 하수 공사, 공원 설치, 묘포지 매입, 용암포 잔부교 가설 공사 등이 계획되어 있었다.[68]

이 기간에 일본은 신시가 조성을 구실로 안동현의 토지 316만 3,823평을 매입하였다. 이 가운데 철도부지는 150만 1,952평, 시가지 용지는 174만 6,538평, 일본인 묘지용지가 1만 1,133평에 달했다. 여기에 다시"안동의 발전상 필요하다"는 구실로 약 175만 4,272평의 토지를 매입하였다.[69] 이렇게 하여 군정 개시 이후 일본이 軍·民을 통하여 안동현 일대에서 매입한 토지는 총 491만 8,095평에 달하였다.

이로써 안동현의 압록강 연안 대부분의 지역은 일본인들의 손에 넘어가게 되었다. 이렇게 매입된 토지 대부분은 다시 일본인들에게 불하되거나, 혹은 군정이 폐지 이후 안동인거류민단이'국유재산'의 일부로 관리하면서 임대료를 징수하였다.

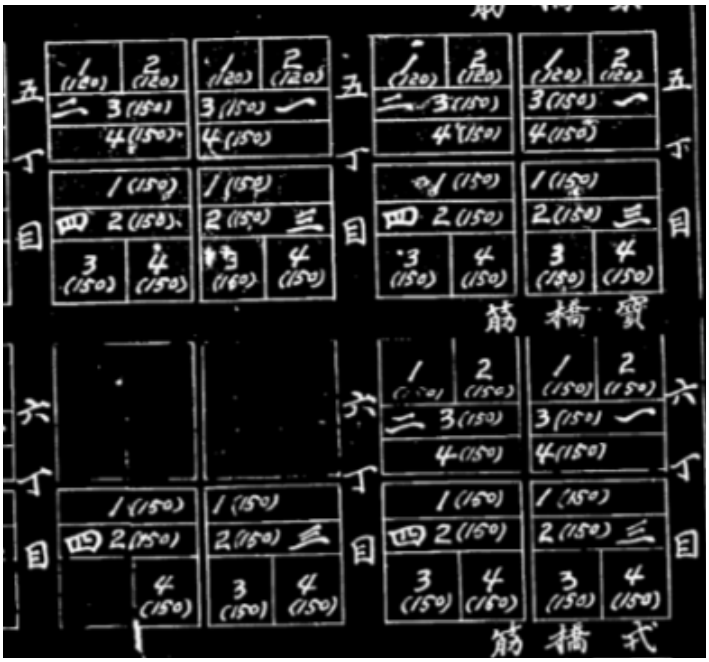
2. 신시가의 도시 계획

신시가 조성 계획은 안동현군정서 시기에 수립되었으나, 실제 시행된 것은 시가획정과 일부 도로 건설에 그쳤다.[70] 안동현군정서가 수립한 신시가 조성 계획은 「安東縣新市街土地區分圖」(이하'區分圖')에서 확인된다.[71] 1:2,000 축척의 「區分圖」는 1906년 2월 安東縣兵站司令部軍政事務所에서 제작하였으며, 여기에

67) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 63쪽.
68) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 153-156쪽 참조.
69) 『滿洲軍政史』 第2卷 上 ①(安東縣軍政史), 151쪽.
70) 『十年史』, 285쪽.
71) 『占領地施政一件』, 「安東縣軍政署明治三十九年度第一期支出豫算概定書竝ニ同地及大東溝地圖(1906. 6.26.)」(이하 '安東縣軍政署明治三十九年度地圖') (B07090731300), 76-84쪽.

www.kci.go.kr

는 「大道溝附近略圖」[72], 「安東縣新市街附近平面圖」 1:10,000(1906년 4월 제작)[73], 「本邦人買收地域圖」[74] 등이 첨부되어 있다. 「區分圖」에 따르면 신시가는 압록강 연안을 따라 형성된 正方形의 계획도시였다.



[그림 3] 신시가의 地號 · 町 도시 구획

※『占領地施政一件』, 「安東縣官有財産管　理規則ニ關スル件」(B07090731300), 76～84쪽의'安東縣新市街土地區分圖(安東縣兵站司令部軍政事務所:1906.2)' 일부임.

「區分圖」에 보이는 신시가의 도시 계획은 다음과 같다. 우선 안동역을 정면으로「區分圖」위에 南北(실제로는 동서 방향)으로 연결되는 도로의 끝에는'～通', 東西(실제로는 남북 방향)로 연결되는 도로에는 끝에'～助'라는 명칭을 각각 붙였다. 그리하여 압록강 연안부터 남북으로는 濱通, 壹番通, 貳番通, 參番通, 四番通, 市

72)『占領地施政一件』, 「安東縣軍政署明治三十九年度地圖」, 85-88쪽.
73)『占領地施政一件』, 「安東縣軍政署明治三十九年度地圖」, 90-92쪽.
74)『占領地施政一件』, 「安東縣軍政署明治三十九年度地圖」, 93-96쪽.

www.kci.go.kr

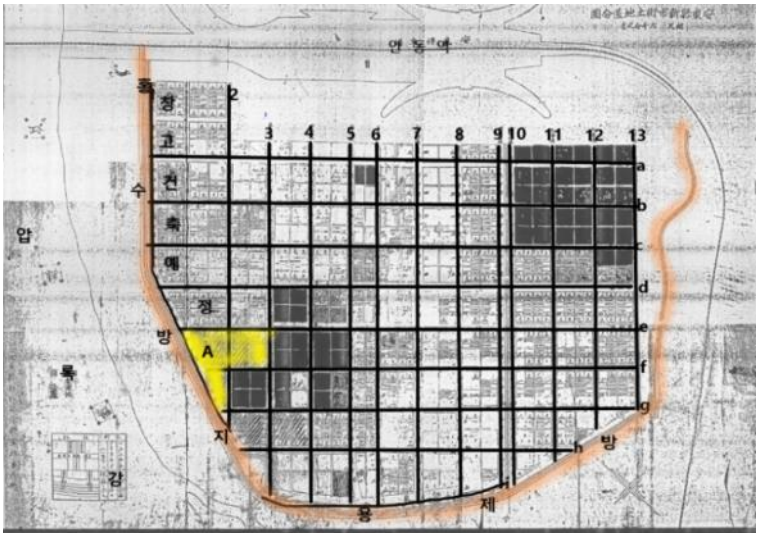
場通, 五番通, 大和橋通, 六番通, 堀割南通, 堀割北通, 七番通, 八番通, 九番通 등이, 안동역과 가까운 쪽부터 동서로는 車橋筋, 浪花橋筋, 吾妻橋筋, 京橋筋, 寶橋筋, 戎橋筋, 此花橋筋, 吳竹橋筋 등의 도로가 있었다. 각 통을 9개의'丁目'으로 구분하여 13개의 通과 8개의 助를 합하여 신시가는 모두 104개의 구역으로 구분되었다. 여기에 다시 압록강 연안의 濱通 壹番通, 貳番通의 先町 2개의 정을 합하면 계획 당시 신시가는 106개의 구역으로 구분되었다.

이어 각 정목은 一부터 四까지의 地番으로 하고 그 아래는 1부터 5까지의 地號로 구분하여 '~통 ~정목 ~번지의 ~호'구분하였다. 각 정목은 하나의 도로를 중심으로 좌측은 홀수 번지로, 우측은 짝수 번지로 구분하였다. 다만 압록강 연안에 위치한 빈통은 2번지와 4번지만 존재하였다. 각 번지는 1에서 4호로 구분하였으며, 그 면적은 120평부터 150평까지의 규모였다. 또한'遊園地'와 '官用地'가 설정되었다. 관용지는 [그림 4]에 따르면 지도상 좌측 하단의 시장통 5정목에 해당하는 지역이다. 여기에는 안동영사관과 영사관경찰서 및 안동경무서가, 우측 상단의 관용지에는 鴨綠江採木公司가 위치하였다.[75]

이러한 안동의 도시 계획은 만주의 다른 일본 전관거류지 구조와 비슷하다. 만철 토목과장 加藤을 비롯한 기술자들은 시가를 건설할 만철부속지가 대부분 평지라는 사실에 주목하였다. 그 결과 장춘을 제외한 만철부속지 시가의 모양은 직선의 만철 철도가 도시 주변을 감아 도는 장방형이 되었다. 이는 加藤을 비롯한 기술자들이 장방형의 도시 형태를 가장 선진적인 것으로 인식하였기 때문이었다. 이러한 도시 구조에서 가장 쉬운 시가형태가 바둑판 모양이었다.[76]

75) 1920년대 빈통이라는 명칭 대신 堀川筋가 등장한다(『安東誌』, 8-9쪽).
76) 西澤泰彦, 2006, 『圖說「滿洲」都市物語 : ハルビン · 大連 · 瀋陽 · 長春』, 197쪽.

www.kci.go.kr



[그림 4] 신시가 일본인전관거류지의 도시 계획

※『占領地施政一件』,「安東縣官有財産管理規則ニ關スル件」의 '安東縣新市街土地區分圖'를 참조하여 작성.
※ 괄호안의 현재 시가 명칭(李蕾萌, 2010, 앞의 논문, 29쪽 참조).
※ 지도상 확인되지 않으나, 후에 a.車橋助 앞에 堀川助(十緯路)가 건설되었다.

1.濱通	a.車橋助
2.壹番通	b.浪花橋助
3.貳番通	c.吾妻橋助
4.四番通	d.京橋助(六緯路)
5.市場通(五經街)	e.寶橋助
6.五番通	f.戎橋助
7.大和橋通(七經街)	g.此花橋助(三緯路)
8.六番通	h.吳竹橋助(二緯路)
9.堀割南通(九經街/錦山大路)	I.土手助(一緯路)
10.堀割北通(九經街/錦山大路)	
11.七番通	A.遊園地
12.八番通	B.흑색 부분은 官用地
13.九番通	(5와 6 사이는 안동영사관 및 영사관경찰서 예정지)

도시구조 측면에서 이러한 신시가의 구조는 이전 러시아의 동철철도 부속지가 러시아정교회를 중심으로 중국인의 거주는 물론 통행까지 철저하게 금지했던 것과 비교하면 큰 차이가 있었다. 신시가는 기존의 중국인들의 거주지인 구

www.kci.go.kr

시가와 인접한 지역에 조성되었다. 이러한 형태는 봉천, 장춘, 요양, 길림의 신시가에서 나타나며, 치치하얼도 이에 해당한다.[77]

신시가는 다른 만철부속지들과 같이 바둑판 모양이었다. 반면 도시로 기능하기에는 부족한 점이 많았다. 1909년 간행된『南滿鐵道旅行案內』에는 전관거류지를"日本市街"라고 하면서도[78] 지도는 없다. 이는 전관거류지의 아직 완전한 형태를 갖추지 못한 것과 무관하지 않을 것이다. 1912년 간행된 [그림 4]의『南滿洲鐵道案內』의 「安東附屬地市街圖(1:10,000)」에는 전관거류지가"안동현신시가"로, 육군용지가"안동현신시가예정지"[79]로 각각 표기되었다. 이들 지역 대부분은 空地였다. 1917년 간행된『南滿洲鐵道旅行案內』의 지도 「安東(1:20,000)」[80]도 이와 동일하였다.

V. 거류민행정위원회 설립과 시가지 조성

안동현에서 신시가 조성이 진행되는 가운데 만주에서 일본군의 군정 폐지가 공식 결정되었다. 1906년 5월 23일 개최된'滿洲問題에 關한 協議會'에서 일본은 서구 열강의 일본의 만주 독점 의혹을 불식시키기 위하여 만주의 문호개방을 闡明하고[81] 군정서의 순차적 폐지, 그리고 영사 주재 지역에서 군정서 즉각 폐지를 결정하였다.[82] 4월 23일에는 領事補 岡部三郎의 안동영사 부임[83]과 6월

77) 楊義申, 2011, 앞의 논문, 119쪽.
78) 南滿洲鐵道株式會社, 1909,『南滿洲鐵道案內』, 南滿洲鐵道株式會社, 153쪽.
79) 南滿洲鐵道株式會社, 1912,『南滿洲鐵道案內』, 南滿洲鐵道株式會社.
80) 南滿洲鐵道株式會社, 1917,『南滿洲鐵道旅行案內』, 南滿洲鐵道株式會.
81) 山本進, 1965,「關東總督府 '軍政實施要領'」,『國際政治』28, 118-119쪽. 외국인은 關東州 이외에서는 거주와 영업이 금지되었던 반면 일본인에게는 '御用商人'을 명목으로 허가되었다. 이에 서구 열강, 특히 만주와 상업적 이해관계가 밀접한 미국과 영국은 러일전쟁 이후 신속한 만주의 문호개방을 기대하고 있었다(大山梓, 1969,「日露戰爭と軍政撤廢」,『政經論叢』37, 241쪽).
82) 大山梓, 1969, 앞의 논문」, 118-120쪽 참조.
83)『占領地施政一件』,「安東ニ帝國領事館ノ開設準備及同地ノ狀況調査並ニ軍政官ト領事トノ職務權限取極方ニ關シ訓令ノ件(1906.4.23.)」(B07090731300), 25-29쪽.

www.kci.go.kr

16일 안동현군정서 사무의 영사관 인도 등이 결정되었다.[84] 7월 14일에는 다시 그 해 10월 1일을 기하여 군정서 폐지와 영사관 관할구역을 설정한다는 「軍政署撤去實施要領」이 발표되었다.[85]

이 과정에서 안동현군정서가 조성한 신시가와 그 시설물에 대한 처리 문제가 대두되었다. 이는 신시가의 관할권을 둘러싼 외무성과 관동도독부의 대립이었다. 하지만 9월 이전 임시군용철도감부가 관리하던 지역은 철도용지로 하고, 그 외의 시가 용지는 안동영사가 그 관리 및 취체를 담당하기로 타협이 이루어졌다.[86] 또한 시군용철도감부에 속하던 안동현의 토지 약 150만평을 철도용지라고 삼아 철도제리부에 인도하기로 결정하였다.[87] 이렇게 하여 신시가는 안동영사의 감독 아래 안동거류민회가 관할하는 전관거류지와 대외적으로 만철부속지로 하면서도 철도제리부가 관할하는 지역으로 구분되었다.[88]

군정 폐지 이후 안동현 전관거류지의 행정은 거류민회가 담당하게 되었다. 아직 거류민회 설립 이전이었으므로 외무성은 안동영사에게 신시가의 행정을 임시로 담당할 행정위원회를 조직하게 하였다. 안동현에는 이미 安東日本人會(이하'일본인회')가 존재하였다. 일본인회는 1904년 가을 안동현군정서가 대화정에 토지 임대, 가옥 건축 등을 허가하면서"안동 시가의 건설 계획 필요상 일본인 단체를 공고히 하고 상호 便利增進을 도모할 목적"으로 조직되었다. 일본인회는 일본 상인들로부터 회비를 징수하였다.[89] 하지만 일본인'유력자들'을 대상으로 하였다.[90] 따라서 안동현의 일본인 전체를 포괄한다고는 할 수 없었다.

---

84) 『占領地施政一件』, 「安東縣ニ於ケル土木工事ノ狀況並ニ軍政撤去ニ關スル福島少長トノ協定案報告ノ件(1906.6.16.)」 (B07090731300), 51-55쪽.
85) 『占領地施政一件』, 「軍政署撤去實施要領(1906.7.14.)」 (B07090731300), 139-143쪽.
86) 『占領地施政一件』, 「安東縣新市街自治行政及警察取締命令等ニ關スル安東領事通知竝ニ右ニ關シ照會ノ件(1906.9.1.)」(B07090731300), 193-202쪽.
87) 『占領地施政一件』, 「同買收地中市街地ノ處分方ニ關シ關東都督へノ達案(1906.9.18.)」 (B07090731400), 217-218쪽.
88) 일본은 철도제리부로 관할지는 대외적으로 '관유지' 혹은 '만철부속지'라고 주장하였다(『南滿洲行政統一問題一件』第一卷, 「中村關東都督提案」 (B03041658000), 250쪽). 본문에서는 철도제리부 관할지로 표기하였다.
89) 『十年史』, 8쪽.
90) 『安東誌』, 45쪽.

www.kci.go.kr

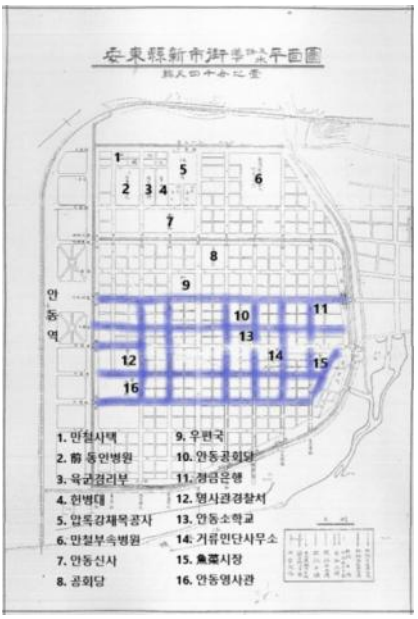
행정위원회 조직은 이미 군정 폐지 이전부터 준비되었다. 1906년 6월 26일 외무성은 안동영사 岡部三郎에게 10월 1일을 기하여 안동현에서 군정 폐지 예정과 17개조의 「居留安東民會假規則」(이하'거류민회가규칙') 17개조을 안동영사에게 보내었다.[91] 岡部 영사는 이를 수정하여[92] 9월 29일에 영사관령 제2호로 「거류민회가규칙」 17개조를 발표하였다.[93] 1907년 3월에는 상업회의소 설립을 전제로 통상 업무를 담당하기 위한 상무위원을 설치하였다. 상무위원은 안동영사가 임명하였으며, 임기 1년의 예비행정위원 20명도 두었다.[94]

행정위원회의 주요 사업은 신시가의 조성 공사였다. 보통의 만철부속지에는 만철시설, 주택지, 병원, 학교, 공회당, 신사 등이 계획적으로 배치되었다. 만주에서는 식수의 상황이 좋지 못하였으므로 상하수도의 정비, 특히 음료수의 확보가 중요하였다. 이외에도 묘지, 화장장, 도살장, 인구가 많은 장소에는 도서관이 설치되었다.[95] 1906년 6월에 압록강 防水堤 공사가 완공 예정이었고, 전화교환소, 학교, 병원의 신축, 도로 수선, 교량 설치 등이 진행중이었다.[96] 군정 폐지 이후에는 행정위원회가 이러한 공사를 담당하였다. 1912년경 작성된 「安東附屬地市街圖」를 보면 전거거류지는 어느 정도 시가 조성이 진행되었다. 그리고 [그림 5] 와 같이 안동영사관과 그 부속경찰서 등을 비롯한 주요 관공서가 완성된 상태였다.[97] 반면 철도제리부 관할지는 '안동현신시가예정지'라고만 표기되어 있으며[98] 건물이 거의 없다.

행정위원회는 안동현에서 군정이 폐지되면서 안동영사가 감독 아래 토지사

91) 『占領地施政一件』, 「安東居留民團取締規則案送付ノ件(1906.6.26.)」 (B07090731300), 62~64쪽.
92) 『占領地施政一件』, 「安東居留民取締假規則中行政委員任命ニ關スル條項追加方ニ關シ具臣ノ件(1906.7.12.)」 (B07090731300), 116-118쪽.
93) 『十年史』, 26-29쪽.
94) 초기 상무위원장은 神田藤一, 부위원장은 山下五郎, 常務委員은 三崎賢二 · 中野初太郎 · · 金子彌平 · 石原正太郎 · 大庭敏太郎 · 松田義一 · 中野初太郎 · 式村茂 등과 22명의 위원도 임명되었다(『十年史』, 33-34쪽).
95) 前田求恭, 2007, 『滿鐵四十年史』, 吉川弘文館, 39쪽.
96) 『占領地施政一件』, 「安東ニ於スル土木工事ノ狀況並軍政撤去ニ關スル福島少將トノ協定案報告ノ件(1906.6.16.)」 (B07090731300), 51-55쪽.
97) 『安東施政関係雑纂』第二巻, 「安東居留民團起債認可申請ノ件(1913.4.22.)」 (B07090740600), 17-19쪽.
98) 南滿洲鐵道株式會社, 1912, 『南滿洲鐵道案內』, 南滿洲鐵道株式會社.

www.kci.go.kr



[그림 5] 안동의 일본인전관거류지(1912년경)
※ 굵은 선으로 표시된 지역은 당시 개수된 도로이다.
※『安東市政關係雜件』 第二卷,「安東居留民團起債認可申請ノ件(1913.4.22.)」(B07090740600), 17~19쪽의 '安東縣市街道路及下水平面圖(1:4000)'에 근거하여 작성함.

용자 및 영업 기타에 대한 부과금을 부과하고, 그 수입으로 제방, 도로, 교량의 유지 개량 및 부두의 축조, 군용을 포함한 수도의 기공 등을 경영하게 하였다.[99] 행정위원회는 주로 영업 기타의 課金 및 관유토지건물의 사용료로 신시가의 도로 건설 등에 사용하였다. 하지만 요금, 부과율 및 징수 방법 등은 모두 군정 시기의 규정을 답습하였다.

행정위원회는 1907년 9월 1일 天津·상해·漢口·우장거류민단 등과 함께 안동거류민단이 설립될 때 존속하였다.[100] 이처럼 행정위원회는 기간만으로 보면 1년을 채우지 못하였지, 신시가가 군정 폐지 이후 영사관 체계가 설립되는 과도기에서 신시가의 시가 조성과 행정을 담당한 조직이었다. 그리고 1923년 10월 1일 '재정곤궁'과 '행정상 편의'를 이유로 안동거류민단이 폐지되면서 전관거류지의 행정권은 만철에 이양되었다. 만철은 전관거류지의 토지는 36년, 건물은 10년 동안 그것을 임대하고 만철부속지와 동일한 행정을 실시하였다.[101] 아울러 철도제리부 관할지의 토지 및 건물도 무상으로 만철에 대여되어 철도부속지가 되었다.[102] 이로써 신시가의 행정권은 만철로 일원화되면서

99)『占領地施政一件』),「同買收地中市街地ノ處分方ニ關シ關東都督ヘノ達案(1906.9.18.)」(B07090731400), 217-218쪽.
100)『居留民団法施行規則参考書(昭和10年 1月)』,「居留民団ノ設立」(B02130124500), 60쪽.
101) 南滿洲鐵道株式會社 編, 1928,『南滿洲鐵道株式會社第二次十年史』, 南滿洲鐵道株式會社, 1057쪽;『官報 號外 第25號(1935.11.4.)』,「告示」2쪽.
102)『公文類聚』第47編(大正12年),「營口及安東陸軍所管地域ヲ南滿洲鉄道株式会社ヘ移管ス(1924.9.19.)」(A13100654400).

www.kci.go.kr

안동은 완전한 철도부속지가 되었다. 아울러 신시가의 조성 공사가 완공된 시기가 1924년이라고 하므로[103] 현재 단동과 같은 안동의 시가지는 1924년 이후에야 조성되었다 할 것이다.

[표 3] 신시가의 주요 도로 및 교량 · 제방 건설 상황(1908~1916)

연도	공사 내용	공사기간	공사비(엔)	비고
1908	목조수문, 배수 巖居 몇 군데 설치	5.26-6.7	1,059	
	우물 굴착	9.1-11.1	744	6곳
	화장실 및 지붕 건설	10.25-11.16	151	
	堀割 北通, 7번통 도로교량 신설	10.30-11.19	257	
	우물 굴착	11.17-12.10	640	
1909	시내 곳곳에 도랑 설치 및 板柵 수선	4.25-5.11	589	
	칠도구 제방 수선	5.10-5.31	121	
	3번통 도로 수선	6.3-6.29	250	
	시내 곳곳 도로 수선		306	
1910	수문 門扉 개수	7.20-8.14	257	
	칠도구 水除 공사	7.30-8.29	257	
	제방 외부 판책 공사	9.22-10.15	803	
1911	3번통과 6번통 사이 도로 수선	3.4-3.10	319	
	시장통과 3번통 사이 외 1곳 2칸 도로공사	3.14-3.25	379	
	가로세로 도로 외 10곳 2칸 도로 수선	4.12-4.29	448	
	시내 도로 수선	5.25-7.16	782	
	濱通 도로 수선	7.14-7.25	101	
	4번통 외 4곳 도로 수선	8. 23-9. 15	708	
	寶橋助 외 2곳 도로 수선	10.20	118	
	車橋助 외 5곳 도로 수선	11.16-12.5	524	
	舊 유원지 수로 매립	11.16-12.12	320	
1912	대화교통 및 4번통 일부 도로 수선	3.23-5.21	1,964	
	시내 도로 수선	5.16-6.15	1,320	
	대화교통 암거 축조	5.18-6.14	1,135	
	안동신사 서쪽 도로 개설	5.27-6.20	246	
	방수제 수문 수선	6.5-6.25	354	
	堀割南通 도로 수선	6.27-8.19	2,642	
	시장통 및 6번통 도로 일부 수선	9.21-10.29	8,37	

※『十年史』, 288~290쪽.

103)『丹東市志』2, 3b쪽.

www.kci.go.kr

Ⅵ. 맺음말

본문에서는 러일전쟁 이후부터 1910년대 초반까지 안동 신시가의 형성 과정을 살펴보았다.

일본은 러일전쟁 기간이던 1904년 5월부터 안동현에 군정을 실시하면서 신시가 조성에 착수하였다. 신시가 조성의 주체는 신시가준비위원회—신시가설계위원회—거류민행정위원회로 구분된다. 신시가준비위원회와 신시가설계위원회는 군정 시기의 조직으로 신시가 조성을 위하여 안동현 주변의 토지를 매입하였다. 1906년 10월 군정 폐지 이후에는 안동영사관의 주도 아래 거류민행정위원회가 조직되어 신시가 주요 시설물 공사를 담당하였다.

1905년 7월까지 일본이 신시가 주변과 압록강 연안에서 구입한 토지는 약 490만평에 달하였다. 일본의 토지 매입은 명목상 매입이었으나, 사실은 중국 관원과 친일 중국인들이 개입되어 강제적으로 진행되었다. 토지 매입이 어느 정도 완료된 1906년부터는 다시 신·구시가의 행정구역도 개편되었다. 신시가는 정방형의 계획도시로 영사관 등의 주요 시설물의 부지는 사전에 결정되었다.

일본의 주도 아래 조성된 신시가는 사하진이라 불리던 구시가와 인접하였다. 신시가는 이전 안동현의 중심지로 '안동·안동현'이라 불리던 사하진은 대신하여 안동현을 대표하게 되었다. 그 명칭과 이전의 중심지의 위치마저 신시가에게 내어준 사하진은 신시가와 대비되어 구시가로 불리게 되었다. 그리고 지금까지도 신시가는 단동의 중심지를 형성하고 있다.

한편 신시가는 행정적으로 일원화된 지역은 아니었으므로 지역의 발전 속도에는 차이가 있었다. 1906년 10월 안동현의 군정 폐지 이후 신시가는 안동영사의 감독 아래 안동거류민회가 행정을 담당하던 전관거류지와 대외적으로는 만철부속지라 불리던 철도제리부 관할지로 구분되었다. 1923년 10월 안동거류민단이 해산되고 철도제리부 관할지까지 만철로 이양되면서 신시가의 행정권은 만철로 일원화되었다. 다시 말해 1923년 이전까지'안동'은 신시가의 전관거류지와 철도제리부 관할지역, 그리고 구시가로 구분되었다 할 수 있다.

www.kci.go.kr

이후 안동은 계속 발전하였다. 1927년 무역액은 大連에 이어 1억 601만 海關兩에 달하였다.[104] 1929년에 신·구시가를 합한 면적도 약 581만 3,000평으로 확장되었다.[105] 1936년에 이르면 안동은 인구의 규모면에서 봉천, 하얼빈, 신경에 이어 만주에서 네 번째 도시가 되었다.[106] 흔히 자료속에 등장하는 만철 부속지 '안동'의 이미지도 1923년 이후 신시가 행정권이 만철로 이양된 이후에 형성된 것이라 할 것이다.

마지막으로 본 연구는 일본과 이해관계를 달리하는 중국의 자료가 반영되지 않았다는 점에서 한계가 있다. 이러한 자료의 활용이라는 측면과 함께 안동거류민단의 전관거류지 운영이나 철도제리부 관할지의 상황, 신·구시가 사이의 관계, 그리고 안동과 그 주변에 거주하는 조선인들 등에 대한 연구도 진행되어야 할 것이다.

104) 魏琳娜, 2007, 앞의 논문, 13쪽.
105) 安東商工會議所, 1929, 『安東商工業案內』, 安東商工會議所, 3쪽.
106) 滿洲國治安局警務司, 1938, 「安東與近現代朝鮮地緣政治的關係研究」, 『主要都市市街地戶口統計表』, 滿洲國治安局警務司.

www.kci.go.kr

참고문헌

『居留民団法施行規則参考書(昭和10年 1月)』
『南満洲行政統一問題一件』 第一巻(이상 아시아역사자료센터 소장)
『安東施政関係雑纂』 第二巻
『日露戦役二依ル占領地施政一件/安東県, 大道溝ノ部』
『戦前期外務省記録』

ゆまに書房 編, 1999,『明治三十七八年戰役 滿洲軍政史』(復刊) 第1卷(軍政總覽), ゆまに書房
ゆまに書房 編, 1999,『明治三十七八年戰役 滿洲軍政史』(復刊) 第2卷 上 ①, (安東縣軍政史), ゆまに書房
中國地方志集成 遼寧府縣志輯 編, 2006,『民國安東縣志』(關定保 等修, 于雲峰 等纂, 1931), 鳳凰出版社 · 上海書店 · 巴蜀書社.

임성모 외, 2004,『동아시아 민족이산과 도시-20세기 전반 만주의 조선인-』, 역사비평사
曲曉范, 2001,『近代東北城市的歷史變遷』, 東北師範大學出版社
南滿洲鐵道株式會社 編, 1928,『南滿洲鐵道株式會社第二次十年史』, 南滿洲鐵道株式會社
南滿洲鐵道株式會社, 1912,『南滿洲鐵道案內』, 滿洲日日新聞社
南滿洲鐵道株式會社, 1917,『南滿鐵道旅行案內』, 滿洲日日新聞社
丹東市政辦學習文史委員會 編, 2001,『丹東百年史迹 1840-1949』, 丹東市委機關印刷廠
丹東市志地方辦公室 編, 1993,『丹東市志』 1(總述 · 大事記 · 行政建置 · 區縣 · 自然環境), 遼寧省科學出版社
丹東市志地方辦公室 編, 1996,『丹東市志 1876-1985』 2(城市建設·交通運輸·郵政電信), 遼寧財政專科學校印刷廠
滿洲國治安局警務司, 1938,『主要都市市街地戶口統計表』, 滿洲國治安局警務司
范立君, 2007,『近代關內移民與中國東北社會變遷(1860~1931)』, 人民出版社
山田久太郎, 1927,『滿蒙都邑全誌』, 日刊支那事情社務司
西澤泰彦, 1996,『圖說 「滿洲」都市物語: ハルビン · 大連 · 瀋陽 · 長春』, 河出書房新社
安東居留民團法實施十週年紀念會 編, 1919,『安東居留民團十年史』, 朝鮮印刷株式會社
安東商工會議所, 1929,『安東商工業案內』, 安東商工會議所
安東縣商業會議所 編, 1920,『安東誌』, 安東縣商業會議所
張杰 · 張丹卉, 2005,『清代東北邊疆的滿族』, 遼寧民族出版社
前田求恭, 2007,『滿鐵四十年史』, 吉川弘文館
佐藤正二郎, 1989,『安東縣及新義州』(『韓國地理風俗誌叢書』75, 1917), 景仁文化社

www.kci.go.kr

김주용, 2012,「만주지역 도시화와 한인 이주실태」,『사학지』45
이은자, 2014,「중일전쟁 이전 시기 국경도시 안동의 이주민—교류와 갈등의 이중주」,『중국근현대사연구』62
최희재, 1997,「光緖初(1875~1885) 體制整備의 硏究」, 서울대학교 박사학위논문
大山梓, 1969,「日露戰爭と軍政撤廢」,『政經論叢』37,
李蕾萌, 2010,「近代丹東城市規劃的歷史的硏究與啓示」, 大連理工大學碩士學位論文
費馳, 2007,「淸代東北商埠與社會變遷硏究」, 東北師範大學 博士學位論文
山本進, 1965,「關東總督府'軍政實施要領'」,『國際政治』28
楊義申, 2011,「1945年以前に於ける中國東北部の都市開發—植民都市の觀點から—」,『廣島經濟大學經濟硏究論集』4-3
閻光亮, 2006,「淸代鴨綠江流域實行封禁的原因」,『東北史地』2
魏琳娜, 2007,「自開商埠與丹東市近代化硏究(1903-1931)」, 東北師範大學 碩士學位論文
張亮, 2005,「安東與近現代朝鮮地緣政治的關係硏究」,『世界地理硏究』14-4

투고일 : 2021년 10월 03일, 심사완료일 : 2021년 10월 15일, 게재확정일 : 2021년 10월 16일

www.kci.go.kr

■ Abstract ■

The Making of Andong New Town by Japan after Russo-Japanese War

Oh, Byoung-han (Ministry of Patriots and Veterans Affairs)

This essay investigates Andong and Japan's development of the Andong new town following the Russo-Japanese War (1904-5). Currently known as the main street of modern-day Dandong, Andong new town was formed through a combination of Japanese concessions and the creation of the South Manchurian Railway Area. Starting its construction at the start of the war in 1904, Japan's organizers and several committees (namely the Design Committee and the Resident Committee) played central roles in the town's construction. The construction also coincided with risings demands that local Chinese residents sell their lands for its development. Even with having completed construction in 1906, the Andong administrative district reorganized the area with land purchases. These changes eventually transformed the 1876 town of Saha-jin into an 'old town' of Chinese residences while the Andong new town emerged as the commerce and social center of Andong. However, even with its rise in social significance in the area, the Andong new town did not become an administratively unified area. Instead, the region evolved into a dual management system. The Japanese Association governed one part under the auspices of the Japanese Consul. The Railroad Supervision Department of the Army controlled the other following the postwar dissolution of the military in 1906. Eventually, after the closure of the Japanese Association (and through concessions offered to the Army), the South Manchurian Railway became the sole administrative authority in 1923. From that time, the Andong new town thus developed as part of the South Manchurian Railway. It was through these processes that in 1932 Andong became the fourth most populous city in Manchuria and the representative image of the city—an image that often captures its visual realities in 1923.

www.kci.go.kr

Keywords: Dandong, Andong new town, Andong old town, Saha-jin, South Manchurian Railway Area, Japanese Concession, Japanese Association, Railroad Supervision Department

www.kci.go.kr