

일제 강점기 통영 도시계획의 배경과 집행과정에 관한 연구*

김재홍
사회과학부

<요약>

일제강점기의 시구개정사업이나 시가지조성사업은 일본의 경제적 진출이나 지배망의 강화 및 군사적 목적을 위한 것이었다. 시구개정사업이나 시가지계획령이 적용된 모든 도시가 주요 항만 및 교통과 행정의 중심지라는 사실에서 일제강점기 도시계획의 목적을 알 수 있다. 통영은 일제강점기 동안 일본인의 경제적 진출을 위한 거점도시 중의 하나였으며, 일제강점 이후 통영의 상하수도사업, 시가지조성사업, 시구개정도로축조사업 등의 도시계획사업들은 현재 통영시가지의 기반을 형성하였지만 근본적으로 일본의 경제적 진출과 거주일본인의 편익을 위한 것이었다. 본 연구는 일제강점기 통영의 통영관련 1차자료를 이용하여 일제강점기동안 시행된 도시계획사업들의 구체적인 집행과정과 집행결과를 분석하였다.

A Study on the Background and Implementation Process of the Urban Planning in Tongyong City during the Japanese Colonial Period

Kim, Jae-Hong
School of Social Sciences

* 본 연구는 1998년도 울산대학교 학술진흥기금 연구비에 의하여 수행되었습니다. 본 연구를 위하여 통영에 관한 일제강점기의 고분시를 발굴하여 제공해 주신 통영시사편찬위원회 정갑섭 상임위원께 감사드립니다.

<Abstract>

The municipal street improvement and urban district construction in Korean cities during Japanese colonial period had been performed for Japanese economic advance, enforcement of administrative control and military strategies. It was evident from the fact that all the cities to which the Urban Planning Act applied were regional centers for transportation and administration. The works related to urban planning conducted in Tongyong city during Japanese colonial period has importantly influenced on the current urban formation. However, such works were basically performed for economic interests and benefits for residential Japanese, not for urban development itself. It is substantiated from the government documents related to urban planning in Tongyong city during the period.

I. 서론

우리나라 도시들에 대한 근대적 도시계획은 일제강점기에 시작되었다. 1912년(대정 1년) 10월 7일에 조선총독부가 각도 장관(도지사)에게 시구개정(市區改正)에 관한 훈령 제9호를 시달하였고, 동년 11월 6일에 총독부고시 제78호로 31개의 京城市區改修豫定路線을 발표하였다. 그 이후 1914년 10월 2일 통첩 제369호로 지방의 시구개정 혹은 시구확장 인가에 필요한 구비사항을 기술한 <지방시구개정에 관한 건>을 정부총감 명의로 각도 장관(도지사)에게 시달하였다(손정목, 1990: 98-112). 1934년 6월 20일 조선시가지계획령이 발표되기 전인 1913년부터 1930년대 초에 걸쳐서 시구개정사업을 실시한 지방도시는 대구, 부산, 평양, 진남포, 신의주의 5개 부(府)와 전주, 진해, 진주, 해주, 검이포, 함흥의 6개 면이었다. 조선시가지계획령은 1934년 11월 20일 나진에 최초로 적용되었으며 1944년 8월 10일 수원과 삼천포를 마지막으로 43개의 도시에 적용 또는 준용되었다(손정목, 1990: 195-200).

일제 강점기의 시구개정사업이나 시가지조성계획이 대다수가 놓여민이었던 조선인을 위한 사업이 아니었으며 일본의 경제적 진출이나 지배망의 강화 및 군사적 목적을 위한 것이었음은 자명한 사실이다. 시구개정사업이나 시가지계획령이 적용된 도시들의 대부분이 주요항만 및 교통과 행정의 중심지라는 사실에서도 일제강점기 도시계획의 목적을 엿볼 수 있다.

그러나 지금까지 우리나라 도시들에 대한 일제강점기동안의 도시계획에 관한 국내의 연구는 손정목(1990) 교수가 집필한 「일제강점기 도시계획연구」와 박종철(1986)의 논문 “개항기 및 일제하 목포도시계획의 변천과정과 그 배경” 등이 거의 전부인 실정이다. 손정목교수의 연구는 서울(경성)을 중심으로 하고 있으며, 그외 조선시가지계획령이 적용된 도시중 일부를 연구대상으로 하고 있다. 또한 서울(경성)을 제외하고는 각 도시의 구체적인 도시계획사업의 시행과 그 파급효과에 연구가 부족한 편이다. 박종철의 논문에서도 개항장이었던 목포의 도시계획의 변천과정에 대하여 연구하고 있으나 세부적인 도시계획사업의 실행내역에 대한 논의는 부족한 편이다.

통영은 조선시가지계획령의 적용(준용)도시는 아니었지만 1917년 일본인들이 많이 진출

해 있던 경제 및 교통상의 중심지에 선정된 23개 지정면(指定面)의 하나였으며 1931년에는 읍으로 승격되었던 도시이다.¹⁾ 또한 1932년에 시구개정도로축조사업을 위하여 국고보조를 신청하였으며, 1934년(소화 9년)부터 1936년(소화 11년)까지 간선도로 축조를 위한 빈민구제 시구개정사업을 시행하였다. 그러나 시구개정사업 이전 1920년대 초반부터 시가지조성 및 항만수축을 위하여 서호만, 동충, 강구안, 남망산 해안, 정량동 해안을 매립하였으며, 동양 최초의 해저도로를 비롯한 도로의 개설 및 개수, 그리고 상하수도 개설사업을 하였던 것으로 나타나고 있다.

본 연구에서는 일제강점기동안 통영의 도시계획과 세부적인 도시계획의 집행과정을 분석하여 일제 강점기 통영도시계획의 목적이 근본적으로 일본의 경제적 진출과 거주일본인들의 편익을 위한 것이었음을 밝히고자 한다. 또한 일제강점기 통영도시계획이 현재의 도시형성에 어떠한 영향을 미쳤는지도 분석하고자 한다.

II. 연구내용 및 방법

통영은 1917년 면제가 실시될 때 당시 2,512개 면 중에서 선정된 23개 지정면(指定面) 중의 하나이다.²⁾ 지정면은 일본인들이 많이 진출해 있던 경제중심지였으며, 행정적으로 일본인이 면장으로 선출될 수 있었고, 면에서 자발적으로 면기채를 발행할 수 있는 권한이 부여되어 있었다. 통영이 지정면으로 선정되었다는 것은 통영이 일본인들의 경제적 진출을 위한 거점도시 중의 하나였다는 것을 의미한다.

통영은 남해안 연안어업의 중심지였기 때문에 1910년 이전부터 일본인들이 진출하여 수산업에 종사하고 있었다. 1910년에 이미 통영시가지에만 718명의 일본인이 시내의 주요지를 점거하고 상업과 수산업에 종사하고 있었으며, 1919년에 발행된 「한국수산지」 수산편의 자료에 의하면 통영군 관내(거제지역 포함)에 614호, 2,917명의 일본인들이 거주하여 이주어촌을 형성하고 수산업에 종사하였던 것으로 나타나고 있다.³⁾ 또한 1932년의 일본인 거주자 수는 통영읍에만 2,984명, 통영군 관내에는 5,885명이었다. 통영의 상수도사업이 1924년 급수인구 2,600명을 대상으로 시작되었으며, 시가지조성사업, 시구개정도로축조사업, 항만축조 및 매립사업 등 도시계획사업들이 그 당시 조선인 거주자들에게는 전혀 필요 없는 사업이었다는 점으로 미루어 볼 때, 이러한 사업들은 현재 통영시가지의 기반을 형성하였지만 근본적으로 일본의 경제적 진출과 거주일본인들의 편익을 위한 것이었다고 할 수 있다.

본 연구에서는 일제강점기동안 통영에서 계획되고 시행된 도시계획사업들의 구체적인

1) 1915년 <現住戶口調査>에 의하면 통영군 인구는 99,365명으로 집계되었으며, 거제 9개면을 제외한 현재의 통영관내 인구는 50,421명이었다. 한편 통영군의 중심지역이었던 통영면의 인구는 20,846명이었다(통영군, 1915) 거제지역을 포함한 통영군은 1934년까지 경남 22개 부(府)·군(郡) 중에서 인구가 가장 많은 군이었다.

2) 당시의 시정면은 대전, 수원, 송도(개성), 영동포, 청주, 공주, 강경, 조치원, 전주, 익산(이리), 광주, 김천, 포항, 진주, 신해, 통영, 해주, 의주, 춘천, 함흥, 나남, 성진, 회령 등 23개 면이다. 지정면의 구비요건은 ① 주로 상업업지로서 공공시설을 많이 필요로 하고, ② 호구 1,500호 이상으로서 그중 1/2 이상이 집단화 되었으며, ③ 협의회원 선거권을 가진 사람이 수백명 이상되고 면부과금을 호당 7원 이상 부담 가능한 곳 등이다. 또한 지정면에 한하여 1년에 300원 이내의 접대비를 세상할 수 있었다.

3) 1919년경 현재의 통영시 관내에는 통영시가에 500명, 강산촌에 242명, 육지도에 331명의 일본인들이 이주어촌을 형성하고 있었다(충무시지편찬위원회, 1987: 577)

집행과정과 집행결과를 분석하고자 하며 주요한 연구내용은 다음과 같다.

제3절에서는 1926년에 시가지조성사업의 일환으로 계획되어 시행된 천척정기지(千尺停基趾) 택지조성사업계획과 집행과정에 대하여 기술한다. 제4절에서는 현재의 통영시 간선도로의 근간이 된 시수개정조로축조사업의 계획과 그 성격 그리고 집행과정을 분석한다. 제5절에서는 통영의 시가지 조성을 위한 공유수면매립사업과 항만수축사업의 내용을 기술하고, 제6절에서는 상수도공급사업의 내용을 분석한다.

본 연구에서는 규장각도서관에 보관되어 있는 일제강점기의 통영관련 고문서를 문헌고찰의 1차 자료로 사용하며, 부수적으로 통영항토지, 통영군지, 통영군안내 등 일제시대에 편찬된 통영관련 문헌을 사용하여 고찰한다.

본 연구는 일제강점기의 도시계획과 집행과정을 분석함으로써 일제강점기 도시공공재 공급의 내용과 도시형성의 변화과정을 1차 자료를 이용하여 연구하였다는 점에서 의의불가치는 것으로 판단된다. 또한 향후 자료발굴에 의하여 일제강점기 우리나라 도시형성 과정의 비교연구를 위한 기초자료로 활용될 수 있을 것이다.

III. 시가지 조성계획(천척정기지 택지조성사업)

통영의 시가지 조성계획은 공유수면 매립, 택지조성, 항만수축, 상하수도 건설, 통영운하 및 해저도로 건설, 도로축조사업과 연계하여 이루어졌다. 시가지조성계획과 연계하여 이루어진 항만수축, 상하수도 건설, 도로축조, 공유수면매립사업은 본 고의 다음 절에서 상세하게 다루고 있기 때문에 본 절에서는 천척정기지(千尺停基趾) 택지조성사업을 중심으로 논의한다.

統面 第1827호에 의하면 길야정(현재의 항남동) 중앙에 위치한 천척정기지(千尺停基趾)⁴⁾는 고지대이기 때문에 시가지 정리에 방해가 되고 농촌매립지와 연계한 항만발전에 지장을 초래할 뿐만 아니라 부족한 택지를 공급하기 위하여 해당 토지의 고지부를 절취하여 평탄한 시가지로 조성하기로 계획하였다. 그러나 통영면장 渡邊直躬(와타나베)이 조선총독 齊藤實(사이토)에게 보낸 <시가지조성계획 사무처리인가 신청서(統面 第1827號)>에 나타나고 있는 사무처리의 이유를 “통영면은 내선인(內鮮人)의 수가 4,000명을 넘고 인구 20,000명의 도읍임에도 불구하고 시가택지가 매우 좁아서 통영의 발전에 지장을 초래하고 있다”라고 하고 있는 점을 미루어 볼 때 천척정 택지조성사업이 결코 조선인을 위한 것이라고는 보기 어려우며 통영에 거주하는 일본인들의 주거편익을 위한 것임을 알 수 있다.

1926년(대정 15년) 4월 통영면장이 조선총독에게 천척정기지(千尺停基趾) 일대의 관유토지 무상양여원(統庶 第1084號)을 세출할 때 첨부한 시가지조성 계획서에서는 택지 900여평, 도로 등 500여평, 총 1460.34평을 공사비 36,000원으로 조성하며 조성시가지 900평의 매각대금으로 공사비를 충당하는 것으로 기록되어 있다. 그러나 1926년(대정 15년) 7월 27일 통영군수가 통영면장에게 보낸 관유토지 무상양여원에 대한 회신에 의하면 천척정기지의 군정 뒤편 220평 16작은 관유지로 보관할 필요가 있기 때문에 시가지조성 계획면적 1442.37평중 220.16평을 공제한 1222.21평을 조성하도록 하고 도로부지 342.52평은 양여를

4) 순조 25년(1825년) 제164대 이석구(李石求) 통세사때 세운 천척루(千尺樓)가 있던 자리로 판단되며 그 위치는 지금의 항남동 142번지로 추정된다.

받아 도로축조와 동시에 국가에 귀속하며 택지 879.70평은 면(面)에 귀속되도록 하였다.

시가지 조성 공사비 수지개산서에 의하면 지출비용은 확평공사비와 도로부설공사비, 그리고 잡비불 포함하여 총 28,150원 40전으로, 수입은 조성택지 879.70평의 매각대금 28,150원 40전으로 추산되었다. 조성택지의 매각대금은 평당 32원으로 계산되었는데, 그 당시 통영시가지 택지의 평당 가격이 40원이하는 없고 대체로 200원내외였다는 점에서 택지가격이 매우 싸게 책정되었다고 생각된다. 이 지역이 택지조성후 일본인들의 집단거주지가 되었던 점을 고려한다면 택지조성사업에 의한 이익의 대부분이 일본인들에게 귀속되었다고 할 수 있다.

전척루는 통영항을 조망하는 풍광이 영호남에까지 널리 알려져 있던 절승지였다. 이 곳은 도시공원으로서의 기능을 담당할 수 있도록 보존되어야 할 지역임에도 불구하고 일본인들의 거주지로 개발하기 위하여 훼손되었다는 점은 큰 아쉬움으로 남는다.

IV. 통영 시구개정 도로축조사업(간선도로망 개설)

통영읍의 시구개정 도로축조사업은 1934년(소화 9년)부터 1936년(소화 11년)까지 3개년 도에 걸쳐서 시행되었다. 1934년 6월에 조선시가지계획령이 발표되었으나 통영읍은 조선시가지계획령 적용(혹은 준용)도시가 아니었고 이미 1932년(소화 7년)에 시구개정도로축조사업의 인가를 신청중이었기 때문에 시가지계획령에 의해서가 아니라 이전의 시구개정령에 의하여 도로축조사업을 시행한 것으로 짐작된다. 빈민구제 통영시구개정도로축조사업 인가 신청사(土第1263號)에 기술되어 있는 국고보조금 신청 이유를 살펴보면 다음과 같다. “1931년(소화 6년) 통영면이 통영읍 승격되고, 1932년(소화 7년) 통영운하와 통영해서도로가 완성되었으며, 해안매립을 통하여 시가지조성의 골격을 이루었다. 그러나 시가지 도로의 현황은 2등로인 대구-동영선의 남단외에는 도로의 폭이 좁고 굴곡이 심하며 도로로서의 이용가치가 현저히 낮았으며, 또한 도로의 대부분이 해안도로이기 때문에 선박화물의 하역에 전용되고 있어서 교통상 지장을 초래하였다. 이에 따라 통영읍에서는 시가지 간선도로의 개설이 읍세의 신장에 매우 긴급한 사항이다.” 이러한 이유서와 함께 통영읍에서는 1932년(소화 7년)에 빈민구제사업을 겸한 시가지 중앙간선도로 1,790m의 축조를 위한 시구개정사업의 총공사비 170,000원 중 64,000원의 국고보조를 신청을 하였다. 1933년(소화 8년) 6월 20일 통영읍장 山口精(야마구찌)은 전년도 사업계획을 일부 변경하여 1934년(소화 9년)부터 1936년(소화 11년)까지 3년간 계속사업으로 도로 총연장 2,330m, 폭 14.4m(차도 9m, 양측인도 5.4m)의 간선도로 축조계획서를 작성하여 재차 국고보조를 신청하였다. 또한 1933년(소화 8년) 8월 3일의 수해로 말미암아 해안선의 호안도로의 36군데 총연장 2,155m가 파괴되어 교통두절 상태에 이르게 되니 풍수해때마다 겪게 되는 2,3개월간의 교통두절을 근절하기 위해서 신청중인 시구개정사업의 필요성을 절감하며 신청한 국고보조금이 예산에 편입될 수 있도록 해달라는 간원서를 1933년 8월 12일 통영읍장 山口精(야마구찌)이 정부총감 井展에게 제출했던 기록이 남아 있다(市區改正 懇願書, 소화 8년).

통영 시구개정 도로축조 사업계획서(統邑庶 第1271號)에 의하면 총공사비 280,000원의 재원으로는 일부를 국고 및 지방비로부터 보조를 받고 나머지를 읍비부담으로 하였으며, 그 내역은 <표 1>과 같다.

<표 1> 통영 시구개정 도로축조사업비 계획서

구분	소화 9년도	소화 10년도	소화 11년도	계
국고보조	45,000원	47,500원	47,500원	140,000원
지방비보조	20,000원	25,000원	25,000원	70,000원
읍비부담	20,000원	25,000원	25,000원	70,000원
계	85,000원	97,500원	97,500원	280,000원

읍부담액은 기채를 발행하여 충당하고 기채의 상환은 도로인접지역(도로 양측 경계선으로부터 27m이내의 토지)의 지가 상승에 따른 특별부과금⁵⁾으로 1937(소화 12년)부터 15년간 균등 상환하는 것으로 계획되었다. 그러나 제1차년도 도로축조사업은 총공사비 70,000원(국고보조금 26,600원, 도비보조금 21,700원, 읍비 21,700원)으로 시행되었으며, 1934년(소화 9년) 6월 18일 통영읍장 山口精이 조선총독에게 통영시구개정도로 축조 미완료 부분중 연장 680m의 공사를 1935년(소화 10년)부터 2개년 계속사업으로 시행하기 위하여 국고보조금을 신청한 것으로 미루어 보아 계획 총연장 2,330m중 1,650m는 제1차년도에 완공된 것으로 판단된다. 또한 1934년(소화 9년)의 국고보조금 신청서류에 의하면 시구개정도로로 축조 공사 미완료 부분⁶⁾ 680m의 공사를 1935년(소화 10년)부터 1936년(소화 11년)까지 2개년 계속사업으로 하고, 총공사비 130,000원은 국고보조 50,000원, 도비보조 20,000원, 읍비 60,000원으로 충당하도록 계획되었다. 제1차년도 사업때부터 도로 축조와 함께 하수도 축조공사가 동시에 진행되었던 것으로 기록되어 있으며, 이러한 통영시구개정도로축조공사를 통하여 형성된 도로망과 하수도망이 현재의 통영시 간선도로와 하수도망의 근간을 이루고 있는 것은 사실이다.

그러나 통영의 시구개정사업의 본 명칭이 <빈민구제 시구개정 도로축조사업>이었음에도 불구하고 현존하는 관계서류에는 빈민구제의 내역에 대하여는 전혀 언급이 없으며 공사비 개산서(概算書)에도 계상되어 있지 않다. 아마도 1933년(소화 8년)의 풍수해로 인한 이재민들을 중심으로 쓴 임금이나 부역으로 공사가 이루어졌을 것으로 짐작된다. 건물이전 보상비 책정에 있어서도 일본인 가옥과 조선인 가옥간에 현격한 차이를 보이고 있다.

<표 2> 건물이전보상 표준가격표

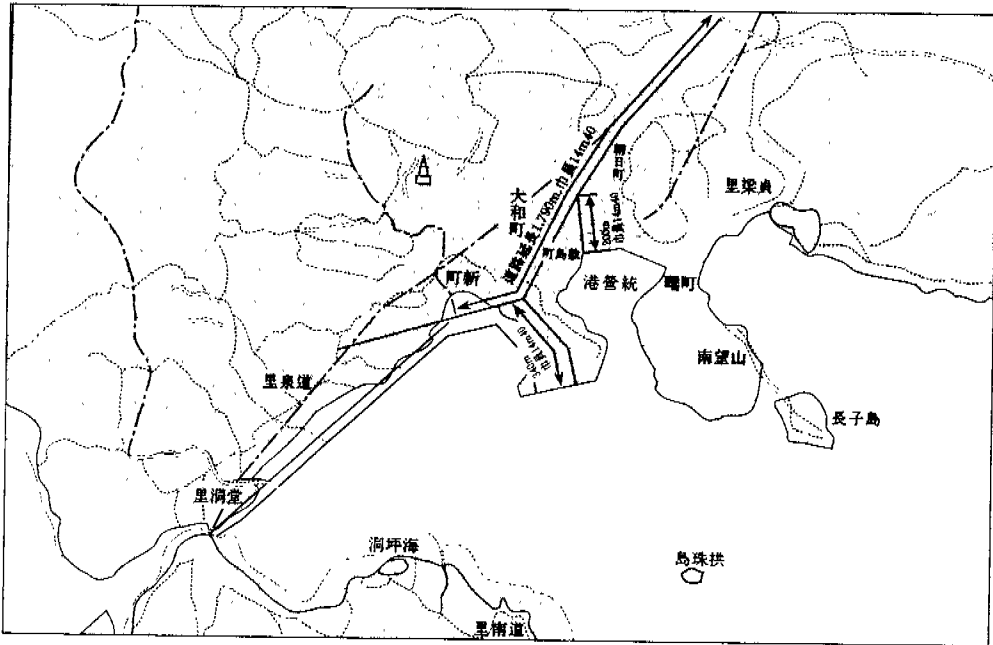
구분	평당 가격(圓)			
	갑	을	병	정
일본식 목조기와 이층	56	47	40	34
일본식 목조기와 단층	28	23	20	17
일본식 목조합석 이층	43	36	30	25
일본식 목조합석 단층	26	21	18	15
조선식 목조기와 단층	22	18	15	12
조선식 초가지붕 단층	16	13	11	9
조선식 합석지붕 단층	18	15	13	11

5) 특별부과금은 지가상승분에 대한 수익세로서 과세지역의 1평당 평균 13전 5리를 과세하며 총과세면적 51,260평에 대한 1년 세액은 6,913.80원으로 추산되었다

6) 현재의 태평동과 중앙동 경계부근부터 서호만매립지까지의 중앙간선도로부분인 것으로 판단된다.

1936년(소화 11년) 4월 9일 통영읍장 山口精(야마구찌)이 조선총독에게 보낸 <昭和九年 度 國庫補助工事 繰越報告>에 의하면 지장물건이전(支障物件移轉)의 경우에도 조일정(朝日町)의 김순식과 대화정(大和町)의 김덕포의 토지는 토지수용의결에 의하여 반강제적으로 인수한 것으로 나타나고 있다.

이와 더불어 총공사비의 약 41%를 차지하는 음비는 전술한 것처럼 도로 양측 27m내의 토지에 대한 지가상승분의 특별세에 의하여 충당되고 있다. 또한 시구개정에 의한 도로예정선이 일본인들에 의해서 일본인들에게 유리하게 작성되었으며, 이러한 정보를 가진 일본인들이 도로 연변의 토지를 헐 값에 사서 지부할 수 있었을 것으로 판단된다. 이러한 점들을 고려하면 시구개정 도로축조공사는 당시의 통영읍민들의 수탈을 통하여 일본인들의 번영을 위한 사업이었다고 할 수 있다.



<그림 1> 통영 시구개정 도로축조 계획도

한편 시구개정 도로축조 사업이 시행되기 이전 1927년(昭和 2년) 5월에 시작하여 5년 6개월 동안 통영반도와 비록도 사이의 판데목을 파고 넓혀서 1932년(昭和 7년) 12월에 길이 1,420m, 폭 55m, 수심 3m의 통영운하가 완공되었다. 이에 따라 판데목에 있었던 착랑교(盤梁橋)가 헐리고 이 자리에 길이 461m, 높이 3.5m, 폭 5m의 동양 최초의 해저터널(폰데알)이 개통되었다. 총공사비는 185,000원이 사용되었으며 재원은 국고보조 60,000원, 지방비보조 20,000원, 통영면과 산양면의 면기채(面起債) 105,000원으로 조달되었다. 당시 일본인들은 이 해저도로를 풍신수길의 관명을 붙여시 태합굴(太閤掘)이라고 불렀던 것으로 전해진다. 해저도로계획 개요시에 의하면 해저도로를 이용할 연간 교통량은 사람 90,000인, 우마차 6,000대, 자전거 100대, 자동차 1,000대, 가마 1,000거(轎)인 것으로 추정되었다.

이 당시 일본인의 이주단지가 있었던 미륵도 강산촌의 어업불동량은 선박에 의한 수송

으로 충분하였고, 미루도와 동영면의 간선도로도 시공되기 이전이었다. 그러므로 이 당시의 교통수요로 미루어 볼 때 이 지역에 동양에서 처음으로 시도된 해저터널을 시공할 이유는 전혀 없었다. 현재 해저도로계획 개요서, 건설도면, 그리고 사업후 산품처리에 관한 일제시대의 기록은 남아있으나, 해저도로 건설의 목적과 이유에 대한 기록이 남아있지 않다. 필자의 추측으로는 동영 해저도로 건설이 일본의 본주(혼슈)와 구주(쿠슈)를 연결하는 해저도로 건설을 위한 기술축적을 위한 예행연습이 아니었나 판단된다.

V. 공유수면매립과 항만수축사업

1. 공유수면매립과 항만수축사업의 배경

동영은 연안수산업 및 남해안 해상교통의 중심지로서 한일합방이 되기 이전부터 일본인들이 진출하였다. 일본은 1908년에 남포(현재의 도남관광단지 일대의 포구)를 한국근해 출어자의 근거지로 선정함에 따라 일본의 강산현(岡山縣)과 산구현(山口縣) 등에서 이 곳으로 일본인들이 집단으로 이주하여 강산촌을 형성하였다. 1919년에는 거제를 포함한 통영군 관내 이주어촌의 일본인수는 2,917인이었으며, 1934년에는 통영군 관내에 5,885명, 통영읍 내에만 2,984명의 일본인이 거주하였다(동영문화원, 1996: 179-182). 연안해운업은 1905년에 연안 순항선 13척이 투입되어 통영에도 운항이 되었으며, 1912년경에는 마산-통영-삼천포 간에 발동선 여객선이 취항했고, 1919년에는 진해만기선주식회사(鎭海灣汽船株式會社)가 일본인들에 의해 설립되어 마산-통영간은 격일제로 운항하였다. 1925년에는 남해안 연안의 소규모 해운업체를 통합하여 부산에 조선기선주식회사(朝鮮汽船株式會社)를 설립하고 남해안 일대의 해운업을 독점했다. 이 당시 마산-통영, 부산-통영간에는 정기항로가 개설되어 매일 여객선이 취항하였다(경상남도사편찬위원회, 1988: 2455-2456). 이처럼 일제강점기의 동영항은 연안수산업과 해운업의 중심지였기 때문에 일본인들은 그들의 경제적 진출을 위하여 동영항의 항만시설을 확충하게 되었다.

공유수면매립사업은 항만수축사업과 밀접한 관련을 가지고 있다. 동영항의 경제적 중요성 때문에 근대적 항만수축은 불가피한 일이었다. 그러나 동영은 양호한 항만조건은 갖추고 있었지만 지세상 하역장 및 배후 상업지 등 충분한 항만시설을 갖추기에는 해안변의 평지가 부족하였다. 이에 따라 일제는 통영항 일대의 공유수면을 매립하여 필요한 항만시설을 마련하였으며, 매립지역은 통영의 중심시가지지역으로 변화하게 되었으며 기존의 도심지역과 상권의 변화를 가져왔다.

동영의 공유수면매립과 항만수축사업은 모두 일본인들에 의해서 수행되었으며 매립지는 항만과 연계하여 일본인 상업지역 및 일본인 거주지화되어 개발이익이 모두 일본인들에게 귀속되었다. 또한 일제강점기 공유수면 매립에 의하여 통영항의 형상이 정형화되었고, 해방 이후 최근까지 일제강점기때 계획된 공유수면 매립계획에 따라 시가지가 확장됨으로써 구시가지의 혼잡이 가중되고 있는 실정이다.

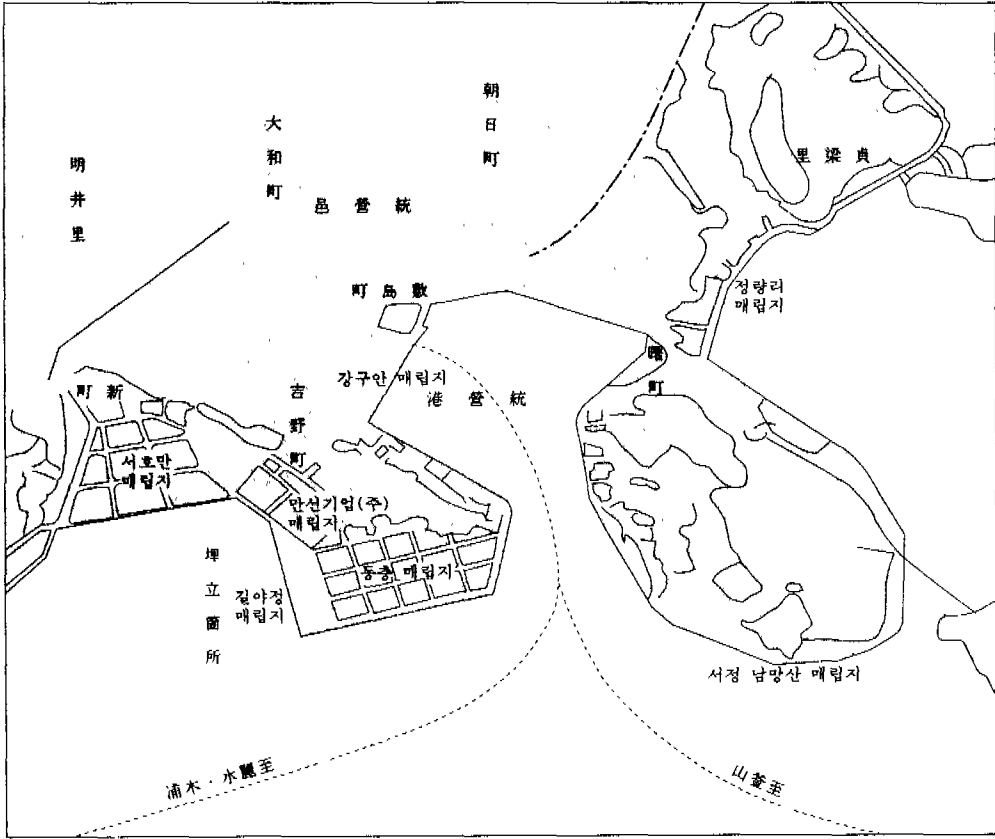
2. 일제강점기 공유수면 매립사업

1) 서호항(동영항 서만) 매립공사

동영항 서만(西灣)내 공유수면 매립사업은 통영의 시가지조성을 목적으로 1922년(대정 11년) 6월 鈴樹半二郎의 9명에게 서만내 53,125평의 매립면허를 주었다. 매립구역은 길야정(吉野町)에서 신정(新町)과 도천리를 거쳐서 해저터널 자리에 이르는 통영항 서만 해변이며, 매립구역을 4개 구역으로 구분하였던 것으로 기록되고 있다. 그러나 지정기한내에 공사 착수를 하지 않고 매립면허를 中村精七郎에게 양도하였으며, 그 이후 조선개척주식회사의 청산인 池田祇行이 1924년(대정 13년) 12월 25일 일부구역에 대한 매립면허를 취득하여 공사에 착수하였다. 池田祇行이 착수한 공사부분은 4개 구역중 제1구역의 제1기 공사부분이며 매립사업은 1927년(소화 2년) 6월 9일에 준공되었는데 총매립면적은 2,566.33평(민유 1,909.5평, 도로 및 호안석담 등 656.83평)이다. 매립인가신청서에 기록되어 있는 총공사비는 21,720원이며, 매립공사비 15,400원, 하수도 및 도로공사비 6,000원, 교량공사비 320원이다. 매립위치는 통영군 동영면 신정(新町) 및 도천리와 길야정(吉野町) 지선의 통영항 서만 일대로서 지금의 도천동과 서호동 일대이다. 매립지내 시설물로는 연장 136간 폭 4간의 도로, 연장 182.5간 폭 1척5치의 측구, 연장 20간5부의 지하배수로 5개소, 연장 5간 폭3간의 교량1개소, 연장 24간 폭61부의 하수구가 설치되었다.⁷⁾

이 매립지와 연하여 길야정쪽에 左倉竹太郎의 5명의 매립허가지와 滿鮮起業株式會社가 매립한 기성매립지와 길야정-도천리 지선 공유수면 매립지가 있으며, 제1구역 제2기 공사가 진행되었으나 사료의 부족으로 구체적인 매립사업의 내용은 파악할 수 없다. 그러나 도면상으로 길야정에서 도천리에 이르는 매립지의 위치와 규모는 파악할 수 있다.

7) 1간(間)은 6척(尺)이며 약 1.8m이다.



<그림 2> 일제강점기 통영의 공유수면매립 현황도

2) 길야정(吉野町) 공유수면 매립공사

이 지역은 1930년(소화 5년) 7월에 허가를 받아 1931년(소화 6년) 10월에 준공한 기성 매립지⁸⁾에 인접한 凹형의 해면으로 항만설비도 없고 호안도 황폐하였으며 항상 간석지를 형성하여 이용가치가 없었던 지역이었기 때문에 통영항 서만 매립사업의 연장사업의 하나로 현재의 항남동 서호반쪽에 폭 5간의 해안도로와 연장 107간의 물량장을 설치하여 항만이 용가치를 증대시키고 시가지를 조성할 목적으로 매립공사를 시행하였다. 부산에 거주하는 매축자 池田佐忠이 1932년(소화 7년) 6월 10일 공사준공인가와 동시에 도로, 측구, 물량장은 국고에 귀속시키는 조건으로 매립면허를 취득하였으며, 길야정 지선 공유수면매립공사를 1933년(소화 8년) 2월 1일에 착공하여 동년 12월 24일에 준공하였다. 매립토사는 전술한 천척정기지(千尺停基趾) 택지조성사업때에 생긴 토사를 이용하였다. 총매립면적은 2,461평 86작 1재⁹⁾이며 유효지 1,383평 76작 5재, 도로 800평 93작 6재, 물량장 277평 16작으로 이루어졌다. 물량장은 폭 2간 6분으로 상부연장 104간 9분, 하부연장 108간 3분의 규모이며 개선주¹⁰⁾ 11개를 배치하였다.

8) 이미 매립되어 있던 동측의 남쪽 끝에서 서호반쪽으로 재차 매립한 사다리꼴 매립지
 9) 작(ㄹ)은 1/100평, 재(才)는 1/10삭

3) 산양면 도남리 공유수면 매립공사

도남리에 소재한 남포어업조합에서 조합의 창고부지 및 어획물 처리장으로 사용하기 위하여 강산촌 부근의 해면 450여평의 해수면 매립을 출원하여 1926년(소화 1년) 4월 1일에 매립면허를 교부받아 1927년(소화 2년) 7월 2일에 총 498.61평의 매립 준공을 받았으며, 도로, 하수구, 물량장, 계선주, 계선환¹¹⁾, 호안석축, 방파제 및 돌제(突堤)¹²⁾ 부분 175.34평은 국가에 귀속되고 나머지 323.27평은 남포어업조합이 소유권을 취득하였다.

4) 서정(曙町) 남망산 일대 공유수면 매립공사

현재 소규모 조선소들이 산재한 동호동 남망산과 장좌섬 일원의 조선소 부지들과 해안 도로의 원형은 일제 강점기에 매립에 의하여 조성되었다. 이 지역의 매립사업은 조일정 거주자 中村忠藏이 도로 및 택지조성의 목적으로 1927년(소화 2년) 9월 1일에 매립면허를 출원하여 1928년(소화 3년) 4월 5일 면허를 교부받아 동년 6월 14일 공사에 착수하였다. 그러나 공사중에 자금난으로 공사기간을 연기하였고 1932년(소화 7년) 6월 3일 매립면허를 和田トワ에게 양도하였다.

和田은 매립복적을 택지조성에서 조선공장 부지조성으로 변경하고 공사를 진행하였으나 역시 자금조달난에 봉착하여 1932년(소화 7년) 12월 24일 秋本巖藏에게 매립면허를 양도하였으며, 1933년(소화 8년) 7월 24일에 760평 97작의 토지와 149평 5개의 활석침(滑石疊)¹³⁾의 매립공사의 준공검사를 받았다. 매립토지 760평 97작중 도로 163평 2작과 측구(배수구) 15평 58작은 국가에 귀속되고 나머지 582평 19작은 최종매립자인 秋本巖藏이 취득하였다. 조선용 미끄럼틀 부지(활석침) 149평 5재는 秋本巖藏이 30년간의 해면점용권을 인가받아 1934년(소화 9년) 9월 7일 和田トワ에게 양도하였으며 1935년(소화 10년)부터 매년 4원 47진을 점용료를 내고 사용하게 되었다. 남망산 지선 공유수면 매립공사의 사업비는 최초 매립면허 출원시에 5,200원으로 개산되었으나, 실제 공사비는 약 6,600원이었던 것으로 사료된다. 이 매립공사는 매립권 보유자의 자금난외에도 해안선의 심한 굴곡과 급경사 때문에 공사가 지연되었던 것으로 판단된다.

이 매립사업을 통하여 현재의 동호동 해안일주도로의 원형이 만들어졌으나, 조선소의 입지로 말미암아 지금까지도 남망산의 경관과 수변공간을 훼손하고 있다.

5) 정량리 공유수면 매립공사

1933년(소화 8년) 8월 8일의 재해로 인하여 유실된 통영항 동만(東灣)¹⁴⁾의 호안을 복구하기 위하여 1934년(소화 9년)에 재해복구공사비 149,860원(국고보조 104,900원)을 배정하여 호안복구사업을 시행하게 되었다. 정량리 공유수면 매립사업은 호안 재해복구사업의 일환으로 호안의 보강 뿐만 아니라 하역장 시설 및 시가지 확장을 위하여 계획되었다. 동만(東灣) 호안내부의 매립사업은 순수도비로 충당되었으며 매립지를 처분하여 생긴 잉여금(剩餘金)은 해안도로의 콘크리트 포장공사에 충당하였다. 매립사업은 1934년(소화 9년) 10월 5일에 매립면허를 취득하고, 동년 11월 1일에 착공하여 1935년(소화 10년) 7월 2일 준

10) 배를 매는 기둥
11) 배를 매는 쇠고리
12) 튀어나온 제방
13) 조선용 미끄럼틀
14) 지금의 동호만

공되었다. 총공사비는 약 8,600원이며,¹⁵⁾ 매립면적은 대지 2,394.54평과 도로 및 축구 1,192.92평으로 총 3,587.46평이었으며, 이 외에 두개의 물량장 22.94평이 축조되었다. 도로와 축구 및 물량장은 국가에 귀속되었고, 대지는 경상남도에서 취득하였다.

6) 강구안과 동충 매립공사

강구안의 해운센터가 있던 병선마당부근과 동충은 1920년대 초에 매립되어 통영의 중심항만으로 사용되었으나 매립사업에 관한 자료를 구하지 못하여 정확한 매립시기, 매립면적, 공사비 등은 알 수 없다. 그러나 도면상으로 매립지의 위치와 면적을 추정할 수 있으며, 동충은 만선기업주식회사(滿鮮起業株式會社)에서 매립한 것으로 나타나고 있다. 다만 길야정 해안도로(지금의 항남동 강구안 해안도로) 개수공사시에 559.16평의 공유수면을 매립했다는 기록은 남아 있으며, 전술한 길야정(吉野町) 지선과 서호만 일대의 매립사업은 동충매립사업의 연장이라고 파악된다.

2. 항만수축

한일합방 이전인 1909년에 이미 통영항(경남 용남군 동면)에는 입항선박 11,257척, 출항선박 11,209척으로 어선 뿐만 아니라 연안 항행 기선과 범선의 입출항이 매우 빈번하였다. 한일합방 이후부터 일본이 연안수산업과 해운업을 독점하게 됨으로써 일본인들은 통영항을 그들의 수산해운업의 중심기지로 개발하게 되었다. 1910년대말부터 1920년대초까지 강구안 병선마당 인근의 해면과 동충을 매립하고 호안석축을 축조하여 기존의 어항을 해안도로와 물량장을 확보한 근대적인 항만으로 개축하였다. 1920년대부터는 강구안과 동충 일원의 항만에 승객과 화물의 승강을 위하여 잔교를 설치하기 시작하였으며 1935년의 통영항수축계획에 의거하여 1937년에는 길이 100m, 폭 10m의 콘크리트 잔교를 설치하였다. 1920년대부터의 통영항 항만수축에 관한 기록을 연대별로 정리하면 다음과 같다.

1) 부도정(敷島町)¹⁶⁾ 잔교가설공사(棧橋假設工事)

부도정(敷島町) 잔교가설은 1918년(대정 7년) 8월 16일에 복부원차랑(服部原次郎)외 54명에게 허가하였으나 공사가 시행되지 않았으며, 통영해운주식회사(統營海運株式會社)가 점용기간 만료에 따른 신규출원 형식으로 1928년(소화 3년) 9월 4일에 공사허가를 취득하였다. 이에 따라 길이 10간, 폭 2간의 목조잔교가 화물 및 승객의 승강용 설치되었으며, 이 잔교는 통영항 유일의 공공용 잔교였기 때문에 점용료를 면제되었다. 그러나 조선총독이 필요하다고 인정할 때는 점용료를 징수할 수 있으며 무상으로 일반공공의 사용에도 제공할 조건을 붙여서 허가되었으며, 잔교존치기간은 허가일로부터 10년, 해면점용면적은 잔교존치기간중 20평이었다.

2) 통영항 호안재해복구공사

재해로 인하여 파손된 동충매립지의 호안을 복구하기 위하여 공사비 8,000원으로 1926년(소화 1년) 7월 10일에 착공하여 동년 10월 4일에 호안복구공사를 준공하였다. 호안복구공

15) 정확한 공사비는 알 수 없으나 매립사업계획서에서 추정한 공사비가 8,600원이다.

16) 지금의 중앙동 강구안 해변

사에서는 661.81m²의 호안을 수리하고 하역장 5군데(569.4m³)를 수리하였으며 하역장 4군대를 신설하였다. 1934년(소화 9년)에는 통영항 동만의 호안복구를 위하여 징량리 공유수면 매립공사시에 시가지확장과 더불어 호안을 석축으로 보강하고, 해안도로와 하역장 및 물량장을 설치하였다.

3) 공유수면매립을 통한 물량장 확보

1927년(소화 2년)에 남포어업조합이 도남리지선의 공유수면을 매립하면서 창고부지 및 어획물처리장, 해안도로, 물량장, 계선주 및 계선환, 호안석축, 방파제 등을 설치하였다. 1928년(소화 3년) 3월 9일에는 구원(久原)광업주식회사가 통영광산부속 제재공장의 하역장으로 사용하기 위하여 남망산 아래의 동호만에 공사비 667원 21진을 투입하여 13평 7작의 물량장을 설치하였다. 1930년(소화5년)에는 길야정의 강구안쪽 공유수면을 매립할 때 해안도로와 연장 107간의 물량장을 설치하여 항만의 이용가치를 증대하였다.

4) 부도정(敷島町) 해운사무실 및 화물창고용 목조건물 축조

전술한 것처럼 1928년(소화 3년)에 통영해운주식회사가 잔교를 설치하였으며 이의 후속으로 항만정리를 위한 해운사무실 및 화물창고용 목조건물을 축조하기 위하여 잔교앞 부도정 128번지 지선의 공유수면점용 및 건물축조원을 출원하여 1934년(소화 9년) 11월 19일에 허가를 받았다. 점용면적은 36평, 점용기간은 허가일로부터 3년, 점용료는 연 75원 60전이었으며, 점용기간 만료후 1938년(소화 13년) 6월 13일에 점용료 143원 16진으로 점용기간 5년 연장허가를 취득하였다.

5) 길야정(吉野町) 잔교가설

1934년(소화 9년) 5월 23일에 통영해산주식회사(統營海産株式會社)가 길야정 151~30번지(항남동 동충매립지 구엔젤호터미널 자리)에 여객승강 및 화물하역을 위하여 잔교와 부잔교(浮棧橋) 가설공사를 출원하였으며 동년 7월 14일에 허가를 취득하였다. 공사비 900원을 투입하여 설치된 항만시설은 길이 6m, 폭 5.5m의 잔교와 길이 12.8m, 폭 3.3m의 부잔교이며, 점용면적은 74m²(22평 38작), 점용료는 연 4원48전(평당 20전), 점용기간은 허가일로부터 5년이었다.

6) 길야정 1-2번지 지선 잔교가설 및 잔교증축

부도정(敷島町)의 통영해운주식회사(統營海運株式會社)가 설치한 잔교옆의 길야정(吉野町) 1-2번지(구해운센터 자리)에 남선기선조합(南鮮汽船組合)이 여객승강 및 화물하역을 위하여 목조 고행잔교 및 부잔교 설치원을 출원하여 1936년(소화 11년) 1월 29일에 허가를 취득하였다. 점용면적은 36평 38작 9재, 점용료는 연 97원 10전이었으며, 1938년(소화 13년) 4월 13일에 점용료 연 122원 27전으로 증축허가를 받아서 증축하였다.

7) 통영항 수축계획서

1935년(소화 10년)에 경상남도에서는 통영읍 길야정 동충매립지(현 마산지방해운항만청 통영출장소 앞)에 길이 100m, 폭 10m의 콘크리트 고행잔교를 설치할 계획을 세우고 국고보조금을 신청하였다. 기록이 남아있지 않아서 이 계획의 시행여부는 정확히는 알 수 없으나 이 계획은 일제강점기의 통영항만 수축과 관련된 매우 중요한 기록이기 때문에 본고에

첨가하였다.¹⁷⁾

1935년(소화 10년) 6월 21일에 경상남도지사가 조선총독에게 신청한 통영항만수축 국고보조신청서에 의하면 통영항과 함께 삼천포항, 미조항, 정자항의 항만을 대대적으로 수축할 계획이었던 것으로 판단된다. 경상남도지사의 관내의 주요 항만수축을 위한 국고보조금 신청의 이유를 “경상남도 관할내의 통영항 및 삼천포항은 모두 지정항만으로서 상업항 겸 어업항으로서 중요한 지위에 있고, 미조항 및 정자항도 굴지의 어항으로서 모두 해가 갈수록 항세가 항세가 확장되고 있다. 그러나 항만시설은 지방개발과 어업의 진전상 유감스러운 점이 많아서 별도의 계획서에 기초하여 항만수축공사를 실시하기 위하여 국고보조를 신청한다.”라고 기술하였다.

이와 더불어 제출한 통영항 수축계획서에서는 “본항은 남조선 굴지의 어항으로서 연어획고 490여만원, 수출입액 1억5천만여원, 톤수 13만8천여톤, 출입선박수 1만4천4백여척, 승강승객수 21만6천여명이 되고 항만의 이익이 증가추세에 있음에도 불구하고 본항의 정박장에는 사설잔교 몇 군데밖에는 항만시설이 없기 때문에 연안무역용 잔교시설을 수축하여 무역성장과 어업의 진흥을 도모하려한다.”라는 이유와 함께 공사도면과 공사비 내역 및 공사기간이 첨부되어 있다. 이 계획서에 의하면 공사기간은 1936년(소화 11년)과 1937년(소화 12년)이며 총공사비는 50,000원(국고보조 30,000원, 도비 10,000원, 읍비 10,000원)으로 개산되었다.

VI. 상수도 보급계획

1. 일제강점기의 상수도 보급

통영시는 한반도 남단의 좁은 통영반도와 해안도시로 이루어진 도시로서 일정한 규모의 수계가 형성되어 있지 않기 때문에 지역 자체의 수자원으로는 용수공급이 원활하지 않았다. 통영시의 상수도 급수는 일제 강점기인 1924년 3월에 용화수원지(현재 제1수원지)가 완공된 후 그 해 10월부터 급수인구 2,600명을 대상으로 시작되었다. 1940년 6월 노산취수장이 건설되면서 급수인구는 8,500명으로 증가하였다. 1959년 9월에 착공하여 1964년 12월에 완공된 광도면 우동리 제3수원지가 건설되기 이전까지 통영시의 상수원은 일제 강점기에 건설된 봉평동 제1수원지와 노산취수장(제2수원지)이 전부였다. 또한 정수시설도 일제 시대인 1924년에 건설된 문화정수지 한 곳에 불과했고 상수도관거시설도 부족했기 때문에 상수도가 구비된 가구는 통영시 전체 가구의 20%에도 미치지 못하였다.

1920년대의 상수도공급은 일본인들의 집단거주지역을 중심으로 이루어 졌으며, 1940년 노산취수장의 완공 이후 일부 조선인에게도 상수도가 보급되었던 것으로 판단된다. 용화수원지가 완공된 1924년부터 용화수원지 확장공사가 계획되었던 1929년까지의 상수도 보급 현황은 다음과 같다.

17) 현재 길이 100m 콘크리트 고형잔교의 흔적을 찾아 볼 수 없기 때문에 이 계획은 실행되지 않은 것으로 판단된다.

<표 3> 일제강점기의 상수도 보급현황¹⁸⁾

연도	총인구(인)	급수인구(인)	1일평균 급수량(m ³)	1인1일 평균급수량(l)
1924년	16,122	2,328	157	67
1925년	16,423	3,579	267	75
1926년	16,784	3,833	394	103
1927년	18,315	4,180	690	165
1928년	19,712	5,280	671	118
1929년	20,034	5,335	408	76

1930년이후는 자료가 없어서 기술할 수 없으나, 1928년(소화 3년)과 1929년(소화 4년)의 가뭄으로 상수도공급이 원활하지 못하여 1931년(소화 6년)에 수도확장계획을 세우고 국고 보조를 신청하였는데 당시의 수도확장계획서에 의하면 1942년(소화 17년)의 상수도 보급율은 총인구 35,000인, 급수인구 10,000인, 1일 평균급수량 1,000m³, 1인1일 평균급수량 100l로 계획된 것으로 나타나고 있다.

2. 상수도 시설사업

용화수원지 공사는 1922년(대정 11년) 5월에 착공되었고 1924년(대정 13년) 3월에 준공되어 그 해 10월부터 급수가 시작되었다. 용화수원지의 1일 최대생산량(급수량)은 519m³, 급수인구는 2,579인, 1일 평균급수량은 267m³, 1인1일 평균급수량은 75l였다. 용화수원지 공사계획서 자료가 없어서 구체적인 사업내용과 사업비 규모는 알 수 없으나 1931년(소화 6년)의 「동영수도확장공사계획서」에 의하면 용화수원지는 급수인구 18,000인, 1일 최대급수량 650m³, 급수인구 18,000인, 1인1일급수량 36l로 집수정에 모이는 자연유하량(自然流下量)에 의하여 급수하며, 자연유하량(自然流下量) 고갈시 12,250m³ 규모의 저수지 물을 사용하는 것으로 계획되어 있었다. 송수관은 직경 5인치 주철관으로 연장 3,510m이며, 정수장과 집수정과의 낙차는 32.7m, 정수장의 여과지는 193m²으로 계획되었다. 또한 배수지는 364m²의 저수용량을 보유하며 주배수관은 직경 6인치로 하고 4인치, 3인치, 2인치의 지관(支管)을 통하여 시내 각처에 배수하는 것으로 하였다.

1924년(대정 13년)에는 급수인구 2,600인을 대상으로 급수를 시작했으나 1929년(소화 4년)에는 급수인구가 5,335인으로 증가하였다. 또한 1928년과 1929년의 가뭄으로 인하여 저수량이 고갈되어 시간제 제한급수를 시행하게됨에 따라 1931년(소화 6년)에 목표년도를 1942년(소화 17년)으로 하고 목표년도에 총인구 35,000인 급수인구 10,000인, 1일 총급수량 1,000m³을 달성할 수 있도록 수도확장계획을 작성하였다.¹⁹⁾ 이 계획서에 의하면 장기적으로는 총저수량 112,054m³을 저수할 수 있도록 25m 높이의 댐을 쌓아야 하나 공사비 관계로 당분간 저수량 70,000m³의 높이 15m의 댐을 집수정 하류 30m 위치에 콘크리트로 축조하고, 장기적으로 25m까지 높일 수 있도록 설비하며, 댐연장은 80m, 댐우측에 5m의 수로

18) 「동영 수도확장공사계획서」, 수도확장국고보조신청서, 동영읍장, 1931년(소화 6년) 5월 13일

19) 「수도확장공사비보상신청서」, 統邑庶第557號, 1931년(소화 6년) 5월 13일

를 두는 것으로 하고 있다. 또한 3,510m의 송수관은 직경 5인치 철관에서 직경 8인치 홉관으로 교체하는 것으로 계획되었다. 이 수도확장공사는 2개년(1932년-1933년) 계속사업으로 공사비 총액은 10만원으로 개산되었고 국고보조 3만원, 지방비보조 2만원, 읍부담 5만원으로 분담하는 것으로 계획하였다. 읍부담액은 면기채(面起債)로 총당하며 면기채는 수도수입과 일반 면비로서 연리 7부7리로 15개년간 균등상환하는 것으로 계획되었다. 용화수원지의 확장공사는 계획보다 1년 늦은 1933년(소화 8년) 9월에 착공하여 1935년(소화 10년) 3월에 준공되어 최초계획의 2배 규모인 1일 총생산량 2,000m³규모로 확장되었으며, 이 기간 동안 문화정수장의 여과지 1지(88m²)도 확장되었다.

통영의 생활용수 수요가 증가함에 따라 기존의 용화수원지외에 노산취수장을 1939년(소화 14년) 3월에 착공하여 1940년(소화 15년) 6월에 준공하여 집수정 2지가 신설되었고 이와 더불어 문화정수장도 여과지 2지 200m², 배수지 1지 450m²으로 확장되었다.

VII. 결 론

통영은 남해안의 연안 수산업과 해운업의 요충지였기 때문에 일제강점기 이전부터 일본인들이 진출하여 집단거주지를 형성하고 있었고, 일제강점 이후 일본인들의 경제적 진출을 위한 거점도시로 성장하였다. 이에 따라 1920년대부터는 공유수면매립사업과 항만수축사업이 진행되었고, 이와 더불어 항만물동량을 처리할 수 있는 항만배후 시설과 일본인들의 주거지역 확보를 위한 시가지조성사업이 진행되었다. 이러한 공공사업은 모두 일본인들에 의해서 시행되었으며 개발이익 또한 일본인들에게 귀속되었다. 1931년에 계획되어 1936년까지 시구개정 도로축조사업이 시행되어 현재 통영 간선도로의 근간이 되었다. 이러한 도시계획사업 경비의 30%~50% 정도가 지방정부(통영면 혹은 통영읍) 부담이었고 지방비는 기채에 의해서 조달되었다는 점에서 이러한 사업에 의한 편익을 받지 못한 통영 주민들의 부담으로 귀속되었다고 할 수 있다.

특히 시구개정 도로축조사업의 경우 총공사비의 41%에 해당하는 읍비는 도로 양측 27m 내 토지의 지가상승분에 대한 특별세에 의하여 총당되었는데, 이것은 일본인들의 편익을 위한 도로개설과 무관한 통영 주민의 수탈 행위라고 할 수 있다. 또한 도로개설에 따른 토지 및 건물이전 보상에서도 일본인과 조선인간에 현격한 차이를 보였으며, 일부 토지는 토지수용에 의하여 반강제적으로 인수한 것으로 나타나고 있다. 이러한 사실은 통영 도시계획의 목적이 근본적으로 일본의 경제적 진출과 거주 일본인의 편익을 위한 것임은 자명한 사실이다.

일제강점기의 통영지역의 도시계획사업은 근대적 도시형성의 시발점이 되었고 현재 통영시가지의 골격을 마련하였으나, 그러한 도시계획 자체가 일본인들의 편익을 위한 것이었기 때문에 통영의 자연경관을 훼손하였을 뿐만 아니라 쾌적한 도시로 발전하는데 저해요인이 되고 있다.

〈참고문헌〉

- 慶尙南道知事(1935. 6. 21). <統營港灣修築 國庫補助 申請書>. 慶尙南道.
- 渡邊直躬(1925). 統面 第1827號. <市街地 造成計劃 事務處理 認可申請書>. 統營面.
- 渡邊直躬(1926. 4). 統庶 第1084號. <官有土地 無償讓與願>. 統營面.
- 山口精(1931. 5. 13). 統邑庶 第557號. <統營 水道擴張工事 計劃書>. 統營邑.
- 山口精(1932). 上 第1263號. <貧民救濟 統營 市區改正 道路築造事業 認可申請書>. 統營邑.
- 山口精(1932). 統邑庶 第1271號. <貧民救濟 統營 市區改正 道路築造 事業計劃書>. 統營邑.
- 山口精(1932). 統邑庶 第1271號. <貧民救濟 統營 市區改正 道路築造事業 建物移轉 報償 標準價格表>. 統營邑.
- 山口精(1933. 6. 20). <貧民救濟 統營 市區改正 道路築造 繼續事業 國庫補助 申請書 >. 統營邑.
- 山口精(1933. 8. 12). 上 第1263號. <貧民救濟 統營 市區改正 懇願書>. 統營邑.
- 山口精(1936. 4. 9). <昭和九年度 國庫補助工事 繰越報告>. 統營邑.
- 경상남도사편찬위원회(1988). 「경상남도사」. 경상남도.
- 박종철(1986). 개항기 및 일제하 목포도시계획의 변천과정과 그 배경. 「임해지역개발연구」. 제5집. 목포대학.
- 손정복(1982). 「한국개항기 도시변화과정연구」. 일지사.
- 손정복(1987). 한국어항도시형식의 과정과 성쇠에 관한 연구. 「도시문제연구」. 제2집.
- 손정복(1988). 「한국현대도시의 발자취」. 일지사.
- 손정복(1990). 「일제강점기 도시계획연구」. 일지사.
- 손정복(1996). 「일제강점기 도시사회상연구」. 일지사.
- 충무시(1994). 「통제영과 통영성-성과 관아를 중심으로」. 충무시 문화공보실.
- 충무시지편찬위원회(1987). 「충무시지」. 충무시.
- 통영군(1915). 「統營郡案内」. 통영군.
- 통영문화원(1996). 「국역 통영향토지」. 통영문화원.