

아시아태평양전쟁기 대구의 시가지계획과 군사기지화 정책

김 경 남*

- I. 머리말
- II. 아시아태평양전쟁기 조선시가지계획과 대륙병참기지화 정책
- III. 육군성의 군사적 요구와 전통도시 대구의 시가지계획 결정
- IV. 대구도시계획 변경과 군사도로망·항공기지 확대
- V. 맺음말

국문초록

본고는 일제의 식민지 조선에 대한 도시계획의 본질적인 목적을 규명하기 위하여, 식민도시체제와 지역사적 관점에서, 남한의 대표적인 군사령부가 있었던 대구지역을 사례로 군사적 측면에 초점을 맞추어 고찰하였다. 대구는 영남지역 정치 경제 군사의 중심지일 뿐 아니라, 대구항공기지가 일본 본토의 오쓰키(小月)항공기지까지 연결한다는 점에서 지역적 차원의 식민도시 개발사례로서 적합한 지역이라고 할 수 있다.

일본제국주의는 1929년 미국발 세계대공황을 돌파하기 위해 전쟁을 통해 세력권을 확대하여 돌파구를 찾으려고 하였다. 이 과정에서 조선은

* 경북대학교 사학과 부교수 / knkim@knu.ac.kr

대륙병참기지로 위치지어 졌으며, 그 법제 장치가 ‘조선시가지계획령’이다. 시가지계획령은 해상루트(쓰루가-나진-중국), 대륙루트(시모노세키-부산-대구-경성-중국) 노선을 개발하는 것이 주요목적이었다.

대구의 주요 군사 시설인 대구항공기지는 시가지계획령이 발효되기 10년 전인 1926년부터 조선총독부와 경상북도에 의해 도로공사가 추진되었으며, 1937년 1월에 동촌(東村)에 개장한다. 이와 함께 대구에도 도시계획이 결정되는데, 1937년 1월 29일 제3회시가지계획위원회에서 1965년 인구 35만명을 기준으로 시가지계획 구역, 도로망, 구획정리구간을 결정하였다. 총독은 1940년 7월 22일에 대구의 공업지구와 주택경영지구를 인가하였다.

그런데 1941년 이후 미국의 개입과 연합군의 전투가 시작되자, 대구부, 조선총독부와 육군성은 대구 시가지계획 원안을 특히 전쟁에 필요한 군사적 가로망 설치와 비행장을 긴급히 확대하는 것으로 변경하였다. 그리고 당시 한반도 남부에 설치된 항공부대 22개 중 10개가 경상도에 설치되었으며, 1940년부터 육군성은 대구항공기지와 일본의 오쓰키항공기지를 연결하여 매일 전투기와 항공수송을 할 수 있도록 조치하였다. 그리고 1945년 2월 이후부터 대구사관구 사령부와 대구항공부대는 부산, 포항, 울산, 김천, 진주, 사천 등의 군사기지, 항공부대와 연결되었다.

이처럼 아시아태평양전쟁기 대구도시계획은 시가지 구획 통제, 군사병참 도로망, 군사적 항공수송 노선 등을 위주로 전략적으로 추진되었다는 것을 알 수 있다. 이 계획은 조선시가지계획령이 표방하고 있는 주민의 복리 증진을 위한 것이 아니라, 병참기지의 수송을 원활하게 만들기 위한 일본육군성의 목적이 강하게 관철된 편중된 식민도시계획이라는 것을 알 수 있다.

◆ 주제어

식민도시, 일본 제국, 육군성, 시가지계획령, 조선총독부, 대구군사관구, 대구항공기지

1. 머리말

일본 내각과 군부는 1930년부터 만주, 중국, 남양, 미크로네시아까지 세력권을 확대하였고, 이러한 전쟁을 준비하면서 조선을 전진대륙병참기지로 활용하였다.¹⁾ 이 목적을 달성하기 위해 만든 법제적 장치가 1934년 조선시가지계획령이다. 이 계획은 1965년까지 예상하고, 전국 43개 도시의 토지구획 확정, 토지 정리, 도로망 신설을 목표로 한 것이다.²⁾ 그런데 1941년 이후 태평양전쟁으로 확전이 되면서,³⁾ 실제로 도시계획을 추진한 곳은 경성(지금의 서울), 부산, 대구, 나진 등 전략적인 지역 중심이었다. 일제는 전략적으로 필요한 도시에 인프라를 설치하고 공업화를 추진하여 그들의 병참기지를 위한 식민도시체제를 구축하고자 하였다.

이러한 배경에 따라 조선에서 추진된 도시계획의 목적은 일반적인 도시계획이 주민의 복리를 증진시키기 위하여 추진된 것과는 다른 방향으로 진행되었다. 1930년대 이후 조선의 도시 개발은 일제의 중국침략, 제2차 세계대전과의 연관성에서 찾아야 할 것이다. 이러한 의미에서 식민도시의 인프라 환경은 제국과 식민지 관계를 통한 전 지구적 차원의 산물로 이해해야 할 것이다.⁴⁾

-
- 1) 高橋三七, 『事業と郷人』, 實業タトムス社 大陸研究社, 1939. 이 책은 조선에서 기업을 하고 있는 대표적인 일본인과 조선인 기업인들에 대한 약력이 쓰여 있다. 이 책에서 총독 미나미 지로(南次郎)는 일본의 제국주의전쟁에서 조선이 차지하는 위치는 전진대륙병참기지라고 하면서, 조선에서 기업 활동하는 일본인, 조선인들에게 적극 협조해줄 것을 요구하고 있다.
 - 2) 조선시가지계획령은 총독 우가키 카즈시게(宇垣一成)가 1934년 4월 14일에 청무성에 제출하여 6월에 일왕(天皇)의 최종결재를 거쳐 8월에 제령으로 공포됨 (內閣總理大臣子爵 齊藤實, 『朝鮮市街地計畫令ヲ定ム』, 1934.6.13.) 제령의 결재 구조에 대한 자세한 것은 金慶南, 「帝國と植民地における不均衡殘存記録の構造と植民地支配の特徴」, 『アーカイブズ學研究』 第15, 2011, 61~88쪽; 김경남, 『일제의 식민지배와 역사적 책임』, 경북대출판부, 2020, 180~194쪽 참조.
 - 3) 본고에서는 아시아태평양전쟁기를 일본의 중국대륙침략과 태평양지역까지 세력을 확대한 1931~1945년에 행해진 전쟁으로 사용하였다. 일본에서는 '15년전쟁기'라고 표현하기도 한다.

지금까지 연구에서 중국 대륙침략과 관련하여 조선총독부는 우선적으로 군부가 필요한 두 개의 루트를 개발하였다는 것이 밝혀졌다. 하나는 쓰루가(敦賀)항-나진항을 이어 만주국 수도 新京으로 연결하는 해양루트이고⁵⁾, 다른 하나는 시모노세키(下關)-부산-대구-경성(현재의 서울)-신의주를 잇는 대륙루트이다. 이에 따라 당시 남한에는 경부선으로 이어지는 경성, 부산, 대구가 주요 중심도시로 부각하였다.⁶⁾

그동안 식민도시와 군사기지와의 관련성에 대해서는 진해만요새지대를 중심으로 연구가 이루어졌다. 이에 따라 개항장 도시 부산, 마산(진해를 포함)지구를 군사적으로 활용하기 위하여 도시가 전략적으로 개발되었다는 것이 명백히 밝혀졌다.⁷⁾ 이 도시들은 모두 요항부도시(요새도시), 식민도시로서의 성격을 가지고 있다. 군사적 진입의 편리성을 위해 마산 진해와 부산 서면 모두 도로망이 방사선형으로 만들어졌다는 특징

- 4) 세계 도시체제에 대한 연구는 앤소니 킹, 『세계체제와 도시문화』, 시각과 언어, 1999 참조. 식민지 시기 조선의 도시에 대하여 세계도시체제라는 관점으로 진행하고 있는 연구는 거의 없다. 그러나 일본세력권 내 일본제국과 식민지도시라는 관점에서 조선, 대만, 만주를 다룬 연구는 다음을 참조. 橋谷 弘, 『帝國日本と植民地都市』, 吉川弘文館, 2004; 坂本 悠一, 木村 健二, 『近代植民地都市 釜山』, 桜井書店, 2007; 김경남, 「韓末 日帝의 鎮海灣要塞 建設과 植民都市 開發의 變形」, 『항도부산』 28, 2012; 인천대학교 일본문화연구소·박진한, 『제국 일본과 식민지 조선의 근대도시 형성 - 1920·30년대 도쿄·오사카·경성·인천의 도시계획론과 기념 공간을 중심으로-』, 심산, 2009.
- 5) 해양루트는 1934년 조선시가지계획령 수립 당시 쓰루가항-나진항을 이어 활용하였다. 후에 니가타항을 개발하여 태평양전쟁이 개전되기 전까지 일반항로로 주6일 취항하였으며, 도쿄(東京)에서 滿州国 수도 新京에 이르는 최단루트로 이용하였다 (井筒康人, 「日本海と軍都敦賀」, 河西英通・編『列島中央の軍事拠点』, 2015, 吉川弘文館).
- 6) 조선시가지계획령의 실시와 분석에 대한 자세한 것은 다음을 참조. 손정목, 『일제강점기 도시계획 연구』, 일지사, 1994; 김경남, 『일제의 도시건설과 자본가집단망』, 부산대 박사학위논문, 2003; 염복규, 『日帝下 京城도시계획의 구상과 시행』, 서울대박사학위논문, 2009 참조.
- 7) 김경남, 앞의 논문, 2012; 橋谷弘, 「第四章 要港部都市・植民地都市としての鎮海」, 坂根嘉弘(編), 『軍港都市史研究 6 要港部編』, 清文堂出版, 2016. 일제하 부산과 나진, 진해만 군사기지화는 다음을 참조. 김윤미, 『일제시기 일본군의 대륙침략 전쟁과 부산의 군사기지화』, 부경대학교 박사학위논문, 2015; 김윤미, 1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개, 인문사회과학연구 Vol.20-4, 2019; 이지영, 『일제의 한반도 침탈과 부산-진해만요새의 구축에 관한 연구』, 부산대학교 박사학위논문, 2021.

을 가지고 있다. 그런데 지금까지 연구는 주로 개항장 도시를 중심으로 식민도시와 군사적 관계에 대하여 연구가 진행되었다. 하지만 지역의 주요 전통도시⁸⁾들이 일제의 전쟁 확대 과정에서 어떻게 활용되었는지에 대해서는 아직 구체적 사례가 부족한 실정이다.

그러므로 본고에서는 식민지 조선의 도시계획에 대한 본질적인 목적을 규명하기 위하여, 식민도시체제와 지역사적 관점에서, 남한의 대표적인 군사령부가 있었던 대구지역을 사례로 군사적 측면에 초점을 맞추어 고찰하고자 한다.

본고에서 대구를 연구대상으로 선택한 이유는 종래 대구가 전통적으로 영남지역의 행정적 산업적 군사적 중심지로서 감영이 설치된 주요 지역으로서, 일제시기에도 남부지역에 경성과 함께 군사령부를 배치하여 중요 군사지대로 활용한 지역이기 때문이다. 또한 대구는 부산·마산·요새지대를 비롯하여, 경북의 경주·포항·울릉도 군사지구를 관리하였으며, 대구항공기지는 시모노세키시 오쓰키(小月) 항공기지까지 연결되었다. 그러므로 대구는 조선 남부 지역뿐만 아니라 일본 본토까지 연결되어 있다는 점에서 지역적 차원의 식민도시 개발사례로서 적합한 지역이다. 지금까지 아시아태평양전쟁기(1931~1945) 대구의 도시계획과 군사시설에 대한 구체적인 연구는 거의 없는 상황이다.⁹⁾

연구를 통해 기대되는 효과는 첫째, 그동안 아시아태평양전쟁기 전통도시 대구의 식민도시화에 대한 연구의 공백을 메우는 것에 일조한다. 둘째, 일제 말 항공전에 대비하기 위하여 시가지계획의 방공(防空)정책

8) 본고에서 사용하는 전통도시는 식민도시에 대비하여 쓰인 개념이다. 전통도시는 감영이 설치되었고 지역중심지로서 성곽도시가 만들어진 도시를 칭하였다. 이러한 도시의 개념에 대한 일반화는 향후 다양한 도시의 실태가 연구되면서 완성될 것이다.

9) 대구 경북 지역연구에 대한 동향은 이창언, 「대구·경북지역 지역연구의 동향과 과제」, 『인천학연구』통권제8권, 2008 참조. 1920년대 도시연구는 다음을 참조. 김일수, 「일제강점 전후 대구의 도시화과정과 그 성격」, 『역사문제연구』10, 역사문제연구소, 2003; 「한일병합」 이전 대구의 일본인거류민단과 식민도시화, 『역사연구』 21, 계명대학교 한국학연구원, 2015; 柳濟憲, 「大邱圈地域에 있어서 空間構造의 近代化 過程」, 『지리학』 27권 2호, 대한지리학회, 1992; 계명대 개교50주년준비위원회·계명사학·계명대사학과, 『대구 근대의 도시발달과정과 민족운동의 전개』, 계명대 개교50주년 준비위원회, 2004.

을 통해 대구사관구와 일본 본토의 오쓰키 항공기지를 연결하기 위한 정책이라는 것을 명확하게 밝히고자 한다. 셋째, 대구지역이 가지는 군사기지로서의 역사적 기원과 해방 이후의 연속성을 규명할 수 있다.

연구방법은 역사학적인 관점에서 실증적으로 어프로치하면서 지역사적인 관점에 초점을 맞추고자 한다.¹⁰⁾ 이를 바탕으로 식민지에서는 지역의 도시화가 군사적인 활용을 위해 적극적으로 추진된다는 점을 명확하게 밝히고자 한다.

이를 논증하기 위한 구성은 다음과 같다. 아시아태평양전쟁기 일제의 전진대륙병참기지화 정책과 대구시가지계획의 결정, 대구사관구 사령부의 역할, 방공(防空)정책에 따른 도시계획변경, 오쓰키(小月)-대구비행장 항공수송로 개설 및 대구비행장 확장 등이다.

주요사료는 최근 대구광역시 기록관과 일본 방위성방위연구소 등에서 입수한 자료를 중심으로 다음과 같은 자료를 활용하였다. 일본내각 기획국 작성 국방국토계획서, 조선총독부, 대구부가 작성한 대구시가지계획서, 특별경제관련철(국가기록원, 대구광역시 소장), 일본 참모본부가 작성한 육군항공기지건설계획서, 육군성이 작성한 오쓰키-대구항공기지건설 공문서(일본 방위성방위연구소), 시가지계획 당시 정무총감 오노 로쿠이치로(大野緑一郎) 문서군(국회도서관 헌정자료실 소장) 등이다.

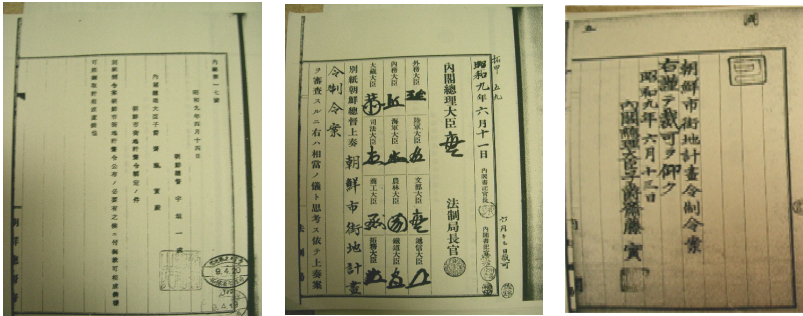
II. 아시아태평양전쟁기 조선시가지계획과 대륙병참기지화 정책

10) 지역학(Regional Studies)은 지역을 대상으로 특수성 규명을 주된 목표로 한다. 야노토루, 「지역연구란 무엇인가?」, 『지역연구의 방법』, 전예원, 1997, 19~25쪽; 전경수, 『지역연구, 어떻게 하나』, 서울대 출판부, 1999, 92~93쪽. 그런데 이러한 지역학은 지방적인(local) 것을 대상으로 한다고 볼 수 있다. global/local의 상호관계가 시사하듯이 지역학은 지방학(local studies)을 포함하고 있는 것이다 (구모룡, 「부산: 식민도시와 근대도시를 넘어서, 부산연구의 문화론적 접근」, 『인천학연구』8, 2008).

1929년 미국 발 세계대공황으로 일본제국주의 경제와 사회는 큰 충격에 빠진다. 일본정부는 모순을 타개하기 위해 만주와 중국, 남양군도 등에 대한 군사적 침략과 블록 경제로 돌파하려고 하였다.¹¹⁾

가장 먼저 추진한 것은 식민지 조선을 전진대륙병참기지로 만드는 작업이었다.¹²⁾ 이를 위해 가장 먼저 취한 조치가 1934년 조선시가지계획령으로, 기존 도시를 개조하는 것보다는 신시가지나 신도시를 만들어 독점적으로 활용하기 위한 제도적 장치였다. 특히 전략적 군사 지구를 우선적으로 추진하게 된다. 다음은 법적장치가 만들어진 경로이다.

〈그림1〉 공문서 원본을 통해 본 조선시가지계획령의 결재절차



朝鮮總督宇垣提出(1934.4.14.) → 內閣總理決裁(6.11) → 天皇에 上申(6.13)

〈그림 1〉은 당시 조선시가지계획령이 결정되는 결재과정을 증명해준다. 즉 조선의 도시계획관련 정책은 식민지정부 총독부의 초안 작성과 일본제국정부 내각과 천황의 최종결재로 결정되었다. 시가지계획령은 조선총독의 초안을 토대로 척무성이 1934년 4월 14일에 일본 내각에 제출하였고, 내각 법제국이 기안하여 각 성 장관의 검토를 거쳐 내각총리가 6월 11일에 결재하였다. 이후 내각총리가 최종적으로 天皇에게 최종

11) 제국주의는 자본축적 위기를 피하기 위해 ‘공간적 조정’을 하거나 ‘탈취에 의한 축적’을 하는 것이라고 규명하고 있다(Harvey, D. 최병두 역, 『신제국주의』, 한울 2016)

12) 高橋三七, 앞의 책, 1939, 40~56쪽.

결재를 요청하였고, 그해 8월에 제령으로 공포되었다.¹³⁾ 그러므로 식민지 조선의 도시정책은 중층적 결재구조에 의해 결정되었다는 것을 알 수 있다.

이 제령 공포는 종래 개항장 개시장 등 제한적 공간에 실시하던 도시계획을 전면적으로 확대 개편하는 것을 의미했다. 이 조치는 일본 본토의 국방국토계획보다 6년이나 빠른 시기에 추진된 것이다. 주요 골자는 시가지와 공업지대를 선택과 집중 방식으로 개발하는 것이다. 이 제령으로 인해 중국대륙 침략 루트로서 해양루트 스루가-나진루트가, 대륙루트 시모노세키-부산-대구-경성-신의주-新京루트가 본격적으로 만들어지는 계기가 되었다.¹⁴⁾

우가키 총독시기에는 주로 북부 나진개발에 주력하였다. 전통도시의 식민도시화는 미나미 지로(南次郎)가 조선총독으로 부임하면서 더욱 본격적으로 추진되었다. 미나미는 2.26 사건으로 육군대장에서 예편하여, 정무총감 오노 로쿠이치로를 행정 브레인으로 위촉하였다. 그들은 재임기간(1936.8-1942.5)동안 도시계획과 공업화를 통한 군수기지 건설을 적극적으로 추진하였으며, 전쟁을 위한 군수물자동원 체제를 구축하려고 하였다.

한편 조선도시계획과 일본 본토의 국방국토계획 업무는 밀접한 관련이 있다. 이 업무를 담당한 주무기구는 내각기획원이었다.¹⁵⁾ 일본내각은 일본을 중심으로 조선과 대만을 주요 기반으로 하여, 남양군도(南洋群島)·필리핀·중국·관동주·만주·소련·사할린 등으로 인구를 이주시켜 국방국토계획을 추진하는 정책을 수립하였다.¹⁶⁾ 이른바 ‘대동아공영권(大東亞

13) 内閣総理大臣子爵 齊藤實, 『朝鮮市街地計画令ヲ定ム』, 1934.6.13. 조선총독부의 제령 결재 구조에 대한 자세한 것은 다음을 참조. 金慶南, 「帝國と植民地における不均衡殘存記録の構造と植民地支配の特徴」, 『アーカイブズ学研究』 第15, 2011, 61~88쪽.

14) 두가지 루트에 대한 자세한 것은 김경남, 앞의 논문, 2015 참조. 해양루트는 처음에 쓰루가항을 결정하고 활용하다가, 1941년 경 니가타항을 추가하게 된다.

15) 내각기획원은 내각 등 명칭과 조직이 변경되면서 업무가 이관되었다.

16) 국민총동원법은 일본 본토에서 1938년 제1차 고노에 내각(近衛内閣)에 의해 제73

共榮圈)’을 만들려는 것이었다.¹⁷⁾

그런데 1940년 10월 제2차 고노에 내각에서 기획원이 발표한 경제신체제확립요강은 고바야시 이치조(小林一三) 상공장관과 재벌들에게 적화사상의 산물이라고 공격당하였다. 그럼에도 그해 12월 7일 ‘경제신체제확립요강’이 각의에서 결정되었다. 하지만, 기획안을 작성한 稻葉秀三·正木千冬·佐多忠隆 등 조사관 및 고등관 17명이 1941년 1월~4월에 걸쳐 치안유지법위반 용의자로 체포되었다.¹⁸⁾ 국방국토계획과 연계된 경제신체제확립요강은 대장성(大藏省)과 독점재벌의 반대로 법률 자체가 잠정조치에 그쳤다. 이러한 일본 정계와 재계의 갈등에 따라 국방국토계획은 본토에서는 잠정조치로 끝나고, 식민지나 점령지의 도시 개발은 더욱 필수불가결하게 되었다.

이에 따라 내각은 방공(防空)과 보안(保安)을 주요 골자로 하여 1940년 11월 29일 조선시가지계획령을 개정하였다.¹⁹⁾ 조선에서 추진된 이러한 방침은 종래 일본군이 제국국방방침에 따라 평시에도 지구전 총력전을 배려하면서도 단기결전에 필요한 군사력 준비를 강조하는 경향과 연관되어 있다.²⁰⁾

일제의 조선 대륙병참기지화 정책에 따른 도시개발은 일제의 세력권 확대에 따른 인구이동을 적극적으로 유발하였다. 이동한 사람들이 정주해서 살 수 있도록 신시가지를 만들었고, 주택지대와 공장지대를 만들어 조선인들의 값싼 노동력과 장시간 노동을 극대화시켜 활용하려고 하였다. 일제는 전쟁에 승리하여 계속 세력권을 확대해 갔기 때문에 인구 이

제국의회에 제출되어 제정된 법률. 조선에도 그해 바로 실행하였다. 국민총동원법 제정과 시행에 대한 자세한 것은 다음을 참조. 額額 厚, 『總力戦体制研究 日本陸軍の國家總動員構想』, 三一書房, 1981,

17) 吉田秀夫, 『国防国土學：東亜共榮圈の国土計畫』, ダイヤモンド社, 1942.

18) 기획원 사건은 1939년 이래 관입관그룹 사건 및 1940년 이래 고등관 그룹사건으로 대별된다. 이에 대한 자세한 것은 奥平康弘 『治安維持法小史』, 岩波書店, 2006 참조.

19) 内閣總理大臣公爵 近衛文麿, 『朝鮮市街地計畫令中ヲ改正ス』, 1940.11.29. 방공정책과 관련한 자세한 것은 다음을 참조. 수요역사연구회, 『제국 일본의 하늘과 방공, 동원 1 - 방공정책과 식민지조선』, 선인, 2012.

20) 黒川雄三, 『近代日本の軍事戰略概史』, 芙蓉書房, 2003, 194~195쪽.

동이 본격적으로 전개되었다.

일본이 중국 본토는 물론 동남아까지 군사적 침공을 통해 자신들의 세력권을 더욱 강화하려고 하자, 1941년부터 미군이 본격적으로 전쟁에 참전하게 되었다. 이에 따라 조선군과 군사기지의 역할도 변화하여 북방 수비에서 후방수비로 군사적 전략을 바꾸게 되었고, 전통도시 대구의 식민 도시화가 군사기지를 강화하는 방향으로 급격하게 추진된다.²¹⁾

Ⅲ. 육군성의 군사적 요구와 전통도시 대구의 시가지계획 결정

1. 육군성의 군용지환과 도로설치 요구

총독부는 전통도시 대구를 왜 전략적으로 개발하려고 하였는가. 대구는 경성과 더불어 한강 이남에 육군보병기지와 대구군사관구가 설치된 전략적 지역으로서, 군수와 군사기지로써의 군사적 중요성이 막중하였기 때문이다.

대구의 군사적 중요성은 청일전쟁과 러일전쟁 시기부터 일본의 남한 전략기지로써 중요하게 인식되었다. 이미 1894년 청일전쟁 과정에서 대구는 부산과 전주를 잇는 군사기지 역할을 하였고,²²⁾ 1904년 러일전쟁을 치르기 위해 조선주차군을 만들면서 남부지역의 전략적 요충지로서 일본군사령부를 만들면서 입증되었다.²³⁾ 이에 따라 부산-대구, 대구-전주, 전주-군산 등을 연결하는 통신선을 설치하고, 대구에는 경부선 주요 정차장을 두고 군수물자 창고를 건설하였다.²⁴⁾ 한국 강제 병합 이후 일

21) 이러한 사실은 종래 손정목이 ‘1940년대에는 전쟁으로 인해 대구에서 시가지계획이 추진되지 못했다’는 설에 대하여 재고해야 한다는 것을 말해준다.

22) 김경남, 「1894-1910년 한국과 일본 근대기록구조의 중층성과 종속성 - 전북지역 전략적 인프라구축기록을 중심으로」 『한국기록관리학회지』, Vol.15-3, 2015.

23) 編輯委員會, 『朝鮮所在重砲兵聯隊史』, 1999, 34쪽.

24) 이에 대한 자세한 것은 김경남, 앞의 논문, 2012 참조.

본군은 평시체제로 전환하고, 조선군사령부는 1916년 대구에 육군보병 제80연대 주력부대를 배치하였다.²⁵⁾ 1926년에는 조선총독부와 경상북도에서 대구비행장 노선 공사를 실시하게 된다.

1931년 9월 만주사변을 계기로 다시 일본정부는 식민지를 포함하여 전시체제로 개편하였다. 이에 따라 조선은 대륙병참기지로써 그 중요성이 더해졌다. 대구는 남부지역 중심지이며 전국 3대 시장이 있었던 전통적인 주요 거점도시라는 지리적 경제적 특성 때문에 섬유산업과 광물산업 등 군수물자와 관련되어 상공업지구로 변화하는 계기가 되었다.²⁶⁾ 대구역은 경상도 일대의 물자는 물론 일본에서 부산항을 거쳐 들어오는 물자까지 집산할 수 있었으며, 대구역 주변의 거대한 창고는 경부선을 통해 각종 물자를 신속하게 조달하는 역할을 할 수 있었다.

이러한 역사적 지리적 조건으로 인해 조선총독부는 시가지계획령을 활용하여 대구의 군사적 활용을 극대화하고자 하였다. 그것은 일본 육군성이 대구의 도시계획과 관련하여 군사도로를 신설하고 군용지를 확대하려고 한 시도에서 여실히 나타난다.

이것을 밝혀주는 사료는 다음과 같다. 일본내각 육군대신 가와시마 기유에(川島義之)가 조선총독 우가키에게 회답하기 위해 결재한 문서이다. 육군성대일기류(陸軍省大日記類)에 편철되어 있는 1936년 3월 ‘대구도시계획에 따르는 군용지 관리환의 건’에 함께 편철된 내용을 보면,²⁷⁾ 그 해 2월 14일 稅제12호 협의에 따라 다음과 같은 조건으로 관리환이 승인되었다는 것을 알 수 있다.

- ① 신설 도로 및 숙소 중앙 남북 관통 도로 포장을 급속히 실시할 것. 만약 포장 실시가 지연될 경우 적절한 시설을 할 것. ② 재래구축물 이전을 실시할 것. ③ 배

25) 編輯委員會, 『朝鮮所在重砲兵聯隊史』, 1999, 34쪽.

26) 金峻憲, 「大邱商工協會의 實體: 會報를 통해서」, 『省谷論叢』 제14집, 성곡학술문화재단, 1983: 東洋拓殖株式会社, 『大邱支店扱貸付金關係』 17C 203号, 1936~1943.

27) 朝鮮總督府, 「大邱都市計畫ニ伴フ軍用地管理換ノ件」, 1936.3.3 (軍事 土地 一第六一三号); 「大臣ヨリ朝鮮總督へ回答案(拓務省經由)」(陸普第一二九九号), 1936.3.14.

수설비는 군의 요구에 따라 실시할 것. 이상의 내용을 부관으로부터 제20사단 경리부장에 통첩하였다.

이 문서를 통해 대구부의 도시계획 과정에 일본내각과 육군성이 직접적으로 개입하여 군사도로 신설, 포장, 재래구축물 이전 등을 지시하였다는 것을 알 수 있다. 실지는 제20사단 경리부장으로부터 수령하였다.²⁸⁾ 이러한 도로망 개량 개수사업은 대구부와 경북도의 지방진흥토목사업 국고보조금 사업을 활용하여 더욱 활발히 추진된다. 1936년 11월 22일 경북지사 다테 요쓰오(伊達四雄)는 지방진흥 토목사업 1, 2, 3등 도로를 개량하기 위해 국고에서 착수금 2만5천엔 (내역 678,822엔, 8220엔)을 사용하여 100일간 공사를 추진하였다.²⁹⁾

또한 대구비행장선 2등도로는 그해 11월 27일 총독부 토목과 주임이 기안하여 내무국장의 결재를 얻은 후 공사에 착수하였으며,³⁰⁾ 이듬해 1937년 1월 14일에도 개수공사가 계속된다.

이러한 군부의 요구에 따라 대구비행장선 가로망이 정비되어 가고 있었으나, 대구시가지계획이 본격적으로 시작된 것은 1937년경이다.

2. 대구 시가지계획 구획·가로망 결정 이유

1937년 1월 29일 제3회 시가지계획위원회(위원장 정무총감 오노 로쿠이치로)는 議제7호, 8호, 9호로 대구시가지계획 구획결정, 가로결정, 토지구획결정 사안을 의결하였다.³¹⁾ 대구부 시가지계획 구획은 달성군 성북면의 산격동 일부 침산동, 달서면, 수성면 일대가 포함되었으며.³²⁾

28) 육군성, 앞의 문서, 1936.3.14.

29) 大邱府, 『市街地計劃ニ関スル書類』, 1941, 215쪽. 이 공문서철은 1936년부터 1941년까지 대구부 토목과가 대구시가지계획에 대하여 작성한 공문서를 모은 자료이다.

30) 大邱府, 앞의 문서, 214쪽.

31) 朝鮮總督府 內務局, 『第3回 市街地計劃委員會關係書綴』, 1937.

32) 구체적인 구역은 다음과 같다. 1937년 1월 19일 제출 議제7호 대구부 일원 대구시가 지계획 구역 좌와 같이 결정함. 달성군 성북면의 산격동 일부 침산동, 달서면의 조야

그해 5월 1일부터 시행하게 된다.³³⁾

대구의 인구는 1919년 말 41,413명, 1934년 말 87,657명, 1940년 148,072명으로 증가하였다. 행정구역내 거주가능면적은 8,702,000㎡ 1934년 말 인구대비 1인당 81㎡로 과밀상태이므로 이를 해소하고 건축 물을 통제하기 위하여 시가지계획을 수립하게 된다. 대구시가지계획의 결정 내용은 다음과 같다.

〈표 1〉 대구 시가지계획 결정 내용

| 구분 | 부내 | 부외 | 계획구역내 |
|----------|--------------|------------|------------|
| 현재인구 | 107,657 | 40,415 | 148,072 |
| 계획인구 | | | 350,000 |
| 총면적 | 9,266,700(㎡) | 57,951,000 | 67,217,700 |
| 거주가능면적 | 8,702,000 | 39,396,000 | 48,090,000 |
| 구획정리지구면적 | | | 44,758,000 |

출전: 朝鮮總督府, 「大邱市街地計劃平面圖」, 『官報』 1940.7.22.

〈표 1〉에서 보는 바와 같이, 1938년부터 추진된 대구 시가지계획은 현재 대구부내외 인구 148,072명이고, 계획인구는 35만 명을 예상하고 있다. 총 면적은 계획구역 내 67,217,700㎡이고, 거주가능면적은 계획 구역 내 48,090,000㎡이다. 전국에서 경성, 부산 다음으로 3번째 규모가 큰 구역을 설정하고 있다.

당시 총독부는 대구 시가지계획 결정 이유에 대해 다음과 같이 표방하고 있다.³⁴⁾

‘영남지역의 교통 요지로 경부선의 중요 거점이며 동해 중부선의 기점이다. 1

동(일부), 노곡동(일부), 원대동, 비산동, 평리동, 내당동 일부. 수성면의 신암동, 신천동, 효목동 일부, 만촌동(일부), 범어동(일부), 하동, 중동, 황청동(일부), 지산동(일부), 두산동, 상동, 봉덕동, 대명동 등이다 (朝鮮總督府, 앞의 문서, 1937).

33) 朝鮮總督府, 『官報』, 1937.3.23.

34) 朝鮮總督府, 앞의 문서, 1937, 71쪽.

등도로 경부선, 천안-대구선, 2등도로 대구-경주선, 대구-통영선, 대구-안동선 등으로 연결되어 있다. 또한 약 400년 이상 지방정치의 중심지로서 3대시장의 하나로 알려져 있다. 그리고 일본인들이 1906년 이후 거주민단을 형성하였으며, 부 내에는 철도, 부청, 지방청, 법원, 관공서, 은행, 제 회사 등이 설립되었고, 행정·군사·산업·경제의 중심으로 성장하였다. 한편 상공업 발달도 중요한 요소 중의 하나이다. (중략)

요컨대, 대구에 시가지계획이 필요한 공식적인 이유는 영남의 주요 거점으로서 지방정치의 중심지이고 행정·군사·산업·경제의 중심이기 때문이다. 대구 시가지계획은 1965년 인구를 예상하여, 대구부 및 성북면 2개동, 달성면 7개동, 수성면 13개동 합계 1면 22개동을 시가지계획구역으로 결정하였다. 총 면적 67,217,700㎡로 당시 면적 7.3배에 해당하며, 계획인구 1인당 거주가능면적은 137㎡로 결정하였다.

총독부는 대구시가지계획 가로망을 결정한 이유를 ‘종래 도로망이 질서와 계통이 없고 협소하고 불편하며, 부내 인구가 교외로 늘어나 주택 건축을 통제할 수 없기 때문’이라고 밝히고 있다.³⁵⁾ 그런데 다음 장에서 살펴보겠지만, 당초 수립한 거대한 대구 시가지 가로망 계획은 주로 군사적인 측면에 집중하여 실시되는 것에 머물고 만다.

가로망 계획의 주요 포인트는 인력거 수레가 점차 감소경향이므로 자동차 전용노선을 안전 폭 3미터로 규정하는 것이었다.³⁶⁾ 가로망계획과 함께 건축물 높이도 인구 과밀과 교통 혼란을 완화하기 위하여, 주거지역 20m, 기타 31m로 제한하였다 (계획령 제103조). 도로폭은 대로, 중로, 소로로 구분하여 제한하였다 (제69조 및 104조).

주요 노선의 차도는 최소 폭원을 20미터로 규정하였다. 그 외 전주, 가로수, 식수 등에 필요한 면적을 별도로 1미터, 1.5미터로 정하였다. 대표적으로 대로 제1류는 폭 35미터, 길이 1,200미터로 정하였다. 대로

35) 면적 544,875㎡, 부내 거주가능면적에 대한 비율은 6.3%로 과밀하다 (朝鮮總督府, 앞의 문서, 1937).

36) 도로에는 자전거 2선(1선 1미터), 완속차 1선(2미터), 보도 1선, 그외 전차를 부설할 경우 다시 1선을 추가하도록 하였다 (朝鮮總督府, 앞의 문서, 1937).

는 1등 도로 경성-부산선을 잇는 도로로서 기점이 경성-부산선 달성정 건널목이고, 종점은 침산남록 성북면 침산동, 대구역 서단금정 건널목 북방이었다. 주요 통과 정차장은 달서면 원대동, 칠성정 등이다.³⁷⁾ 1939년 8월 3일 조선시가지계획령 제3조 제3항의 규정에 의한 대구시가지계획사업 제1토지구획정리의 실시계획을 인가하고, 41년 1월 27일 대구 시가지계획 가로사업의 실시계획을 인가하여 실시한다.³⁸⁾

이 시기 도시계획은 30년 후 1965년 인구 35만명을 추정하여 계획하였으나 다음 장에서 살펴보듯이 당초 계획은 수정되어 주로 대구의 군사적 관련성이 있는 도로망과 항공부대 확장 등으로 재편되어 추진된다.

3. 대구 도시계획상의 공업지대·주택지대 조성계획

1938년 이후 대구 도시계획의 가장 큰 특징은 종래 도심 외곽에 공업지구와 주택지구를 조성하여 대구군사 항공수송로와 연결시켜 군수기지로 활용하려는 것이다. 대구역 철로 기존 중심지(현재의 중구)의 반대편에 있는 침산동 등 북쪽 외곽 지구를 개발하여 섬유산업, 전기산업 등을 육성하고, 동쪽으로는 대구항공기지로 향하는 도로망을 건설 확장하고, 남쪽으로는 대구역으로부터 육군80보병대까지 연결하는 도로를 만드는 것이 주요 목표였다.

1938년부터 대구부가 검토한 대구시가지계획 내용은 총독부 본부, 육군 등과의 조정을 거쳐, 1940년 7월 22일에 조선총독 미나미 지로의 명의로 조선총독부 고시 제765호로 공포되었다.³⁹⁾ 총독부는 대구시가지계획 일단의 공업용지 조성구역 지구를 다음과 같이 결정하였다. 면적은 약 638만㎡(약 193만평)으로서, 대구부(大邱府) 칠성정(七星町), 금정(錦町)2정목, 침산정(砧山町), 원대동(院垈洞), 비산동(飛山洞), 평리동(坪里洞), 조야동(助也洞), 노곡동(魯谷洞) 각 일부지구이다.

37) 朝鮮總督府, 『第3回 市街地計劃委員會關係書綴』, 1937.

38) 朝鮮總督府, 『官報』, 1941.2.3.

39) 관계 도면은 대구부청에 비치해두고 열람에 제공하였다 (대구광역시 기록관 소장)

둘째, 대구시가지계획 일단의 주택지 경영지구는 대구부 침산동, 원대동 각 일부로 면적 약 225만㎡(68만평)를 결정하였다. 그리고 이 계획을 변경할 필요가 있을 경우는 조선총독만이 이를 변경할 수 있다고 명시하고 있다. 침산정 지구에는 조선방직(주) 대구조면공장이 설치되어 있던 곳으로서, 이 주변지역으로 일단의 주택지 경영계획과 공업용지조성 실시계획이 인가되었으나 1943년 2월에도 준공기한을 연기하게 되었다.⁴⁰⁾ 기존연구에서 대구, 청진, 인천 등은 토지수용 단계까지도 가지 못하였다⁴¹⁾고 하지만, 대구의 경우, 군사적 도로망과 비행장 확대 등과 관련한 계획은 전쟁말기까지 계속 추진되었다.

이처럼 40년대 일제가 전쟁을 위한 국방국토계획의 일환으로 일본 본토에서는 잠정조치에 그친 계획을 식민지에서는 계속 추진하여, 대구부의 기안을 거쳐 총독부는 대구의 시가지계획 구역, 가로망, 공업지구·주택지구 등을 계획하여 인가하였다.

IV. 대구도시계획 변경과 군사도로망·항공기지 확대

1. 대구 도시계획 변경과 군사도로망 확대

1934년 8월 ‘조선시가지계획령’이 시행되었지만, 일본제국이 전통도시 대구를 본격적으로 재편하기 시작한 것은 1937년 이후이며, 특히 1940년 11월 29일 조선시가지계획령이 개정된 이후부터이다.⁴²⁾ 일제는 나진, 부산 등 전략적 주요 대륙루트와 해양루트에 있는 도시의 신시가지 건설을 먼저 추진하였고 그 다음으로 대구와 전주 등 전통도시 중 주요거점 지역 도시계획을 추진하였다. 전통도시 대구의 도시계획 실태에 대해 이

40) 朝鮮總督府, 『官報』, 1941년 5월 5일 고시 제 638호, 1943년 2월 3일 고시 제 86호.

41) 손정목, 『일제강점기 도시계획연구』, 일지사, 1994, 306쪽.

42) 內閣總理大臣公爵 近衛文麿, 『朝鮮市街地計畫令中ヲ改正ス』, 1940.11.29.

번에 대구광역시 기록관에서 입수한 공문서를 통해 살펴보자.

다음 <그림 2> 공문서철은 1941년 현재 대구부가 작성한 시가지계획에 관한 서류철이다.

<그림 2> 대구부가 작성한 대구시가지계획에 관한 공문서철



출전: 大邱府, 『市街地計畫ニ関スル書類』, 1941.

위의 문서철을 보면, 대구부 토목과에서는 시가지계획결정에 관한 건을 기안하고 총무과장의 협조를 거쳐 부윤 스기야마 시게이치(杉山茂一)가 최종 결재하였다는 사실을 알 수 있다. 이 문서는 미나미 지로 총독이 공시한 1940년 7월 22일자 조선총독부 고시 765호에 따른 지시사항을 추진하기 위한 문서들이다.⁴³⁾ 위의 공문서철을 통해 대구의 시가지계획 구역, 가로망 등에 대한 사안을 구체적으로 검토하고 시행한 것은 대구부와 대구부윤이라는 사실을 알 수 있다.

그렇지만 대구비행장 노선과 관련해서는 육군성과 조선총독부가 이미 1926년부터 논의하여 추진하던 국책사업으로 추진된 것으로서, 총독부 토목과 행정계가 대구역에서부터 동촌 대구비행장까지 2등 도로 지정 개발에 관한 정책을 수립하였다.⁴⁴⁾

43) 大邱府, 『市街地計畫ニ関スル書類』, 1941.

44) 조선총독부 토목과, 「대구비행장 확장에 따른 도로부 상호관리환의 건 및 도면지도」, 『2등도로 지정개발 변경관계 서류(갑 토목과 행정계)(각도)』, 1926, 742~791쪽. 민간차원에서도 1933년 8월 8일에 기성회를 설치하고(회장 小倉武之助, 부회장 한익동) 약 17만원을 목표로 기금을 조성한다 (『東亞日報』1935.6.28)

조선시가지계획령 발효 후, 총독부는 남부지역의 비행장 노선을 중심으로 주요 거점을 연결하는 사업을 적극적으로 추진한다. 총독부는 1934년 남부지역 비행장 노선을 국민구제 사업의 일환으로 국고보조금을 활용하여, 대구-통영선, 진주-삼천포선, 울산-비행장선, 전주-진주선 등 2등도로를 대상으로 공사를 시작한다. 이때 남부지역 군사 거점 대구에도 동촌비행장 도로 공사가 실시된다.⁴⁵⁾ 1936년 대구비행장선 개수 공사를 착수하였고, 국고보조 지방진흥토목사업 도로교량 개량공사의 일환으로 추진되었다.⁴⁶⁾

한편 1937년 1월 26일 동촌에 대구비행장이 개장을 하는데, 이 일대 10만 여평의 토지를 강제 수용하기 때문에 해안면 일대 소작농 1천여 명이 경지를 잃게 되어 생로가 막연하게 되었다.⁴⁷⁾

하지만, 대구비행장과 지역 거점 도로망 확장 공사는 1937년 1월 19일 제출 議제8호 가로망으로 이어져 더욱 본격적으로 추진된다. 이듬해 1월 29일 경북지사가 조선총독에게 보내는 비밀문서에는 「도로 착공 시행 및 도로 수개소 상호 변환 건」에 대하여 승인하고 있다.⁴⁸⁾ 그해 6월 11일에는 내무국장이 경북지사에게 육군에서 시행하는 총독부 소관 재산 및 취급 제26조 규정으로 본부에서 국유재산 관리환 사용을 재가하였다. 이에 따라 8월 11일 체신국장과 항공과장이 협의 후, 총독은 2등도로 대구역-대구비행장선 내 노선 국부 변경에 관한 건을 최종 결재한다. 그 내용은 다음과 같다.

이번에 육군에서 시행하는 경상북도 대구 비행장 확장 공사에 따라 2등도로 대

45) 조선총독부 토목과, 「제2차 국민구제 착수보고(2등도로 진주 삼천포 선동 대구 통영선 울산비행장선 전주 진주선도로)」, 『국민구제교량개량공사 국고보조서류』, 1934, 324~327쪽.

46) 조선총독부 토목과 경상북도, 「대구비행장선 개수공사 착수보고」, 『국고보조 지방진흥토목사업 도로교량 개량공사(경상북도)』, 1936, 213~269쪽. 조선총독부 토목과, 「2등도로 대구비행장선 (달성군 해안면) 개수공사설계서 및 도면」, 『국고보조 지방진흥 토목사업도로교량 개량공사(경상북도)』, 1936, 213~269쪽.

47) 「大邱飛行場建設로 千餘名作人 生路漠然」, 『東亞日報』, 1936.4.11.

48) 경상북도지사, 「도로 착공 시행 및 도로 수개소 상호 변환 건」 1938.1.29.

구비행장선 일부는 비행장 지역 내로 하기 위해서 군부에서 이를 대신할만한 신도로를 축조하고, 다음 구간에 대해 상호관리환을 요망하여 노선 변경 결정을 허락하고 재가한다. 변경구간 구도로 연장은 380m, 신도로연장 900m이며, 도로선연장 구도로연장 6805m, 신도로연장 7225m이다.

이처럼 육군 주도하에 대구역-대구비행장선이 승인되고 추진되었다. 그해 8월 29일 노선 변경을 위해 옛 노선을 폐지하고, 부지 상정가격은 1평당 1엔으로 신청하였다. 9월 26일 재무국장이 내무국장 앞으로 대구비행장 확장에 따른 도로부지 상호관리환을 긴급히 회답하여 완료하였다.

한편 대구 도시계획과 군사적 성격이 밀접하게 연결되어 있다는 것은 시가지계획 가로망을 계획할 때, 육군제80보병부대의 군사도로망을 함께 고려하여 구축하였다는 것에서 잘 알 수 있다.

<그림 3> 대구 시가지계획과 육군포병부대 군사도로망의 개설



출전:朝鮮總督府,
『大邱市街地計劃に関する件』, 1937



大邱府 都市計劃課, 「市街地計劃圖面」,
1941.

<그림 3>의 왼쪽 그림은 조선총독부가 1937년에 작성한 대구시가지계획 가로망으로 아주 잘 짜여져 있다. 그런데 1941년에 개정된 오른쪽 도면을 보면, 대구 비행장 도로와 남쪽으로 이어지는 육군제80보병연대까지의 도로를 최우선적으로 추진하는 것으로 변화되었다. 대구역을 중심으로 사각형으로 시가계획구역이 지정되었고, 시가지 도로망은 가운데

십자로를 중심으로 격자형으로 형성되었다는 것을 알 수 있다. 그리고 대구역에서 중앙로를 따라 내려와 ⑰번선으로 길게 이어지는 것이 대구 육군제80보병연대와 연결되는 군사도로망이다.

이렇듯, 1940년대 대구의 도시계획과 관련하여 무엇보다 주목되는 것은 대구비행장 노선 도로를 설계하고 추진한 것이다. 육군성의 요청에 따라 경북도로관리사업소에서 대구비행장 노선을 설계 추진하였으며, 총독부가 각도를 통할하여 관리하였다.⁴⁹⁾

2. 대구 사관구 관할 지역과 항공수송로 개설

그러면 대구 도시계획의 군사적 성격을 살펴보기 위해, 육군성 조선남부 병대 배치와 대구 사관구 관할 지구에 대하여 살펴보자.

중일전쟁 이후 태평양전쟁으로 확전이 되면서 항공전으로 전투방식이 본격적으로 변화하게 되었고, 또한 신속한 전투기 왕래와 군수물자를 조달하기 위해 비행장 건설이 주요 목표가 되었다. 이에 따라 한반도 남부 지역은 주요 후방병참기지로 변화하였다.

먼저, 일본 육군성은 1940년 본토 오쓰키(小月)항공기지와 대구항공기지를 연결하여 직접 관할하는 시스템을 구축하였다. 이 노선에서 사용하는 전투기는 일본 미쓰비시중공업 등이 독일식을 본 따 만들기도 하였으나 미국 전투기 성능보다는 뒤떨어져 수입하였다. 이러한 변화에 따라 조선에도 박흥식·김연수가 중심이 되어, 경기도 시흥에 조선항공주식회사를 설립하였고, 대구에는 야쓰야항공주식회사 등이 만들어졌다. 하지만 대구에 설립된 기업은 직접 전투기를 만드는 기술이 없었기 때문에 항공기와 관련된 정비와 수리가 주업무였다.⁵⁰⁾

대구와 항공부대 설치를 위한 인프라 정비는 1940년대 개정된 시가

49) 경북도로관리사업소, 조선총독부 각도 (경북도로관리사업소), 『대구비행장노선 설계원도』, 1940, 583~598쪽.

50) 조선항공주식회사와 야쓰야항공주식회사는 中村資郎, 『朝鮮銀行會社組合要錄』, 東亞經濟時報社, 1941년판 참조.

지계획을 실시하면서 더욱 박차를 가하게 되었다. 이러한 사항은 육군방위성방위연구소에 소장되어 있는 자료를 통해 명확하게 알 수 있다. 1940년 일본육군은 오쓰키를 기점으로 대구를 종점으로 하는 수송항공로를 지원하는 항공수송 개시계획을 세웠다.⁵¹⁾ 오쓰키 항공기지(JMSDF)는 시모노세키시 마쓰야 본정(山口県 下関市 松屋本町)에 위치해 있다.

주목되는 것은 국책기업을 만들어 국가적 보조금으로 운영하였다는 점을 들 수 있다. 당시 오쓰키에서 대구까지 1시간 10분 소요되는 최단거리(300km)로, 대형육상기를 이용하여 매일 왕복할 수 있도록 조치하였다. 小月-大邱航空은 자본금 120만원이며, 10년간 수입액이 303,035원에 불과하며, 이에 비해 지출액이 4,527,683원이다. 수입에서 지출을 빼면 4,222,684원이 적자이다.⁵²⁾ 전시상황의 국고보조금이 아니라면 망할 수밖에 없지만, 이 기업은 국고보조금으로 버틸 수 있었다.⁵³⁾

이렇게 일본 본토와 식민지를 연결하는 수송 수요 확대에 따라, 총독부는 1941년부터 대구비행장을 확대하는 작업을 실시하였다. 부산요새지대에 수영비행장과 김해비행장이 아직 건설되지 않은 상황에서 대구항공기지는 남부지역의 전투기, 항공수송기 위주의 주요 항공기지로서 기능하였다.

한편 대구시가지계획 추진 과정에서 대구비행장과 대구역, 육군제80보병연대를 연결하는 군사적 특성을 알 수 있는 것은 당시 대구부와 경상북도, 총독부의 결재 공문을 통해 여실히 알 수 있다. 1942년 2월 14일 대구부윤은 토목계장 니시무라가 올린 「시가지계획령에 의한 세도로망 확정 고시의 건」을 결재하였고, 조선총독부 사정국장에게 송신하였다.

그 내용은 시가지계획령 제 37조 제2항에 의한 대구시가지계획구역내 남산정 대봉정, 대명동 일부 세부 도로망을 긴급히 고시 확정해 달라는

51) 陸軍省, 「日本小月一大邱航空輸送開始計劃概要」, 1940.

52) 자세한 내역은 영업비 3,771,474원 소득세 및 수익세 96,209원 배당금(년 6분) 660,000원 등이다 (陸軍省, 「日本小月一大邱航空輸送開始計劃概要」, 1940)

53) 각 년도 보조금은 초년도 7만원, 2년도 51만원, 3년도 49만원, 4년도 49만원, 5년도 49만원, 6년도 47만원, 8년도 44만원, 9년도 42만원, 계 423만원이다 (陸軍省, 앞의 문서, 1940).

것이다. 이유는 대구역에서 육군제80보병연대로 가는 도로 연변이 1940년 11월 18일 부로 토지구획정리 구역이 되었는데, 이곳에 남문시장, 공설운동장, 남부공립소학교 등의 개설로 건축선을 긴급히 지정할 필요가 있기 때문이다. 이에 1942년 3월 13일 총독부 사정국장은 경북지사에게 보내 대구시가지계획세도로망을 확정하였다.⁵⁴⁾ 이것을 4월 23일 대구부 고시 제 78호로 대구부운 야마모토 마코토(山本實)가 시행하였다.⁵⁵⁾

한편 1942년 일본 해군항공대 정예군이 미드웨이 해전에서 참패한뒤, 계속되는 패전으로 인해 일본 본토 공격이 예상되자, 1945년 2월 1일자로 대본영은 ‘결호작전’을 시행하여 한반도와 제주도에 南鮮제17방면군과 제58군을 편제하였다. 이에 따라 한반도 남부의 병대는 후방병참기지로써 더욱 중요성이 더해졌다. 다음은 육군성이 조선 남부에 설치한 주요 병대 병단 배치 요도이다.⁵⁶⁾

<그림 4> 육군성의 조선남부 병대배치와 대邱師管區(大邱師管區) 관할지구



출전: 陸軍省, 『南朝鮮主要兵團配置要圖』, 1945.

54) 조선총독부, 「대구시가지계획세도로망 확정 고시의 건」, 1942.3.13.

55) 大邱府, 「市街地計劃令による細道路網確定告示の件」, 1942.

56) 陸軍省, 『南朝鮮主要兵團配置要圖』, 1945.

<그림 4>와 같이, 육군성은 한반도 남부지역에 주로 수도 경성, 대구, 광주에 사관구를 편재하였다. 4월부터는 부산요새사관구로 편제하고, 부산요새, 사천요새, 제주요새 등에 군사를 집중 배치하게 되었다. 이에 따라 대구군사관구의 육군 후방병참기지지로서의 역할은 더욱 막중하게 된다. 특히 대구-오쓰키항공기지는 전투기 왕래와 수송항로로서의 기능을 수행하여 대구군사관구의 군사적 역할은 더욱 중요하게 되었다.

그러면 육군성은 대구와 영남일대 군 병대를 어떻게 재편하였는지 살펴보자. <표 2>는 대구사관구 사령부의 관리지구를 구체적으로 나타내는 표이다.

<표 2> 대구사관구 사령부의 관리지구

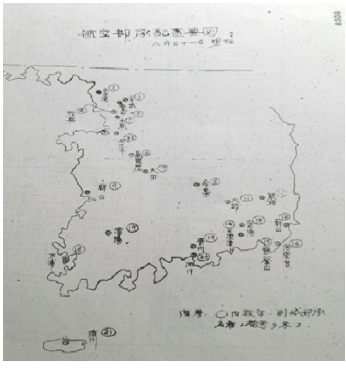
| 명칭 | 약칭 | 위치 | 명칭 | 약칭 | 위치 |
|-----------|-----------|----|------------------------|---------|-----|
| 대구사관구 사령부 | 대구사관구 사령부 | 대구 | 특설경비 제463대대(1) | 조선 7475 | 포항 |
| 同 보병제1보충대 | 조선 215 | 대구 | 특설경비 제409대대(2) | 조선 7473 | 대구 |
| 同 제2보충대 | 조선 216 | 마산 | 특설경비 제402중대 | 조선 8820 | 울릉도 |
| 同 포병보충대 | 조선 217 | 대구 | 제404 특설경비공병대 | 조선 7446 | 대구 |
| 同 공병보충대 | 조선 218 | 대구 | 대구육군 구금소 | 조선 7446 | 대구 |
| 同 통신보완대 | 조선 219 | 대구 | 대구육군 병참부 | 조선 7446 | 대구 |
| 同 경중병보충대 | 조선 220 | 대구 | 대구지구사령부 | 조선 7446 | 대구 |
| 제155경비대대 | 조선 15067 | 부산 | 부산육군병참부 | 조선 7446 | 부산 |
| 제156경비대대 | 조선 15068 | 대구 | 부산지구 사령부 | 조선 7446 | 부산 |
| 제157경비대대 | 조선 15069 | 경주 | 대구육군병원 | 조선 7446 | 대구 |
| 제158경비대대 | 조선 7059 | 김천 | 고사포제151연대 고사포대 제1소대 | 7420 | 왜관 |

출전: 陸軍省, 『南朝鮮主要兵團配置要圖』, 1945.

<표 2>와 같이, 대구사관구 사령부 관할 지구는 대구를 중심으로 부산, 마산, 경주, 포항, 울릉도, 왜관 등 경상도 일대이다. 특히 부산육군병참부도 대구사관구 사령부에서 관리하고 있는 것이 특징이다.⁵⁷⁾ 대구에는 대구사관구 사령부를 비롯하여, 보병제1보충대, 포병보충대, 공병보충대, 통신보완대, 경중병 보충대를 편제하였다. 그리고 제156경비대대, 특설경비 제 409대대, 제404 특설경비공병대, 대구 육군 구급소, 대구육군 병참부, 대구지구 사령부, 대구육군병원 등을 배치하였다.

그러면 한반도 내 항공부대 배치와 대구항공기지 확대와 관련하여 살펴보자. 이것을 증명하는 자료는 당시 육군성이 작성한 ‘항공부대 배치요도’로, 지역명에 쓰여 있는 숫자는 위술부대 번호를 지칭한다.⁵⁸⁾

<그림 5> 1945년 현재 항공기지 항공부대 배치요도

|  | 도명 | 항공부대 명칭과 배치 지역 |
|--|-----|---|
| | 경기도 | 제1항공부대 경성, 제2김포, 제3용산, 제4시흥, 제5수원, 제22 평택 |
| | 경상도 | 제8항공부대 김천, 제10 금호 제11 대구 제12 울산, 제13 밀양, 제14 삼천포, 제15 부산, 제16 해운대, 제19 진주, 제20 사천 |
| | 충청도 | 제6 항공부대 조치원, 제7 대전 |
| | 전라도 | 제9항공부대 군산, 제17 담양 제18 목포, 제21 제주 |

출전: 陸軍省, 『南朝鮮主要兵團配置要圖』, 1945.

위의 지도를 보면 남부지역에 총 22개 항공부대가 설치되었으며, 경상도 지역이 가장 많은 10개 항공부대로서, 대구, 부산, 김천, 울산 등에 집중적으로 배치되었다. 경기도는 경성, 김포를 비롯하여 6개, 충청도

57) 陸軍省, 앞의 문서, 1945.
58) 陸軍省, 『南朝鮮主要兵團配置要圖』, 1945.

대전, 조치원 2개와 전라도 군산, 목포, 제주 등 4개 항공부대가 각각 배치되었다. 이것은 일본군이 아시아태평양전쟁 확전으로 인해 미국과 결전을 준비하게 되면서 한반도 남부지역에 항공부대를 전략적으로 집중 배치했다는 것을 증명한다.⁵⁹⁾

이처럼 대구지역은 일본제국주의 대륙병참기지라는 군사적 중요성으로 인해, 1940년대 대구도시계획은 군사병참 도로망, 군사적 항공수송 노선 등을 위주로 전략적으로 추진되었다는 것을 알 수 있다. 또한 일본 본토 침공에 따라 대구와 한반도 남부지역의 군사적 중요성은 더욱 커져 항공부대가 집중적으로 설치된다는 것을 알 수 있다.

이렇게 볼 때, 대구사관구 사령부와 대구항공부대는 영남 일대를 관리 하였고, 남부지역 군사기지의 중심 역할을 하였다. 그리고 일제의 전시 체제가 전략적으로 변화함에 따라, 대구의 도시계획은 당초 ‘조선시가지 계획령’에서 표면적으로 제시한 목적인 주민의 복리 증진을 위한 도시계획과는 거리가 먼 것이라 할 수 있다.

V. 맺음말

본고에서는 일제의 식민지 조선에 대한 도시계획의 본질적인 목적을 규명하기 위하여, 식민도시체제와 지역사적 관점에서, 남한의 대표적인 군사령부가 있었던 대구지역을 사례로 군사적 측면에 초점을 맞추어 고찰하였다. 대구는 영남지역 정치 경제 군사의 중심지일 뿐 아니라, 일본 본토까지 항공기지로 최단거리로 연결한다는 점에서 지역적 차원의 식민도시 개발사례로서 적합한 지역이라고 할 수 있다.

59) 1945년 4월에 부산요새관구가 만들어져 남해안 일대 군사지구가 재편성되지만, 대구사관구의 군사적 위치는 해방 이후까지 이어져 주한 제5 미공군사령부가 대구 군사 비행장과 연결되어 있다 (Headquarters Fifth Air Force in Korea, [5AF Documentation (6/56)]-Outgoing Messages, Nov.10, 50Thru Nov.18] 1950.11.10.~11.18. HQ5AFK에서 제8전투폭격비행대장(대구비행장)에게 보낸 전문).

이 연구를 통해 전시체제기 전통도시의 식민도시화에 대한 연구의 공백을 메우는 데 일조할 수 있으며, 일제가 조선에 식민도시를 개발한 목적이 대륙병참기지화를 위한 것이라는 목적성을 명확하게 밝혔다. 그리고 해방 이후 현재까지 미국이 여전히 남한의 군사작전권을 가지고 있는 상황에서 대구지역이 가지는 군사기지로서의 역사적 기원과 연속성을 규명하였다. 연구결과를 요약하면 다음과 같다.

1929년 미국발 세계대공황을 돌파하기 위해 일본제국주의는 중국 태평양 제도(諸島) 등 무력 침공을 통한 세력권 확대로 자본축적의 돌파구를 찾으려 하였다. 이 과정에서 조선을 대륙병참기지로 만들려고 하였고 그 법제적 장치가 1934년에 제정된 조선시가지계획령이었다. 시가지계획령은 해상루트(쓰루가-나진-중국), 대륙루트(시모노세키-부산-대구-경성-중국)노선을 개발하는 것이 주요목적이었다. 대구는 1937년 1월 29일 제3회시가지계획위원회에서 시가지계획 구획, 도로망, 구획정리구간이 결정되어 추진되었다. 1965년 인구 35만명을 기준으로 시가지계획이 수립되었다. 그리고 1940년 11월 29일에 미나미 총독은 공업지구와 주택경영지구를 인가하였다.

이 계획은 종래 전통도시 대구의 중심인 달성공원과 감영이 있던 지역이 아니라, 북부쪽으로 신시가지지를 만들어 대구역과 대구군사비행장을 연결시키는 것이 최우선 사업이었다. 이 지구에 공업지구, 주택지구가 지정되었고, 가로망 개수, 확대, 신설 공사가 추진되었다. 또 다른 주요사업의 하나는 대구역을 중심으로 남쪽으로 육군보병80연대, 육군관사 등이 있는 곳을 중심으로 가로망을 정비하는 것이었다. 이 도로망은 육군성이 기획하였으며, 1940년 11월 29일 이후 시가지계획령 개정에 방공(防空)과 보안을 강화하면서 총독부, 경상북도, 대구부가 추진하였다. 대구 시가지계획 원안은 계획대로 시행되지 못하였고, 태평양전쟁의 확대에 따른 군사적인 필요로 가로망 설치와 비행장 확대가 긴급히 추진되는데 그쳤다. 특히 일본의 오쓰키항공기지와 대구군사항공기지를 연결하여 매일 항공수송과 전투기가 왕래하였다는 것을 알 수 있다.

더욱이 미국을 비롯한 연합군의 일본 본토 침공으로 인해 1945년 2

월 이후 한반도 남부지역에 항공부대를 전략적으로 집중 배치했다는 것을 알 수 있다. 대구를 비롯하여 부산, 금호, 울산 등 경상도에 10개의 항공부대가 집중 배치되었으며, 경기도는 경성, 김포를 비롯하여 6개, 충청도 대전, 조치원 2개, 전라도 군산, 목포, 제주 4개 등 모두 22개의 항공부대가 배치되었다. 대구사관구 사령부와 대구항공부대는 부산육군 병참군을 비롯하여, 포항, 울산, 금호, 사천 등과도 연결되어, 제17방면군 남부지역 군사기지의 중심 역할을 하였다.

요컨대 아시아태평양전쟁으로 확정되면서, 1940년대 대구도시계획은 군사병참 도로망, 군사적 항공수송 노선 등을 위주로 전략적으로 추진되었다는 것을 알 수 있다. 이처럼 대구 시가지계획은 조선시가지계획령에 목적으로 쓰여 있는 주민의 복리 증진을 위한 것이 아니라, 병참기지의 수송을 원활하게 만들기 위한 육군성의 목적이 강하게 관철된 편중된 식민도시계획이라는 것을 알 수 있다. 더욱이 일본의 패전으로 일본내각과 군부가 물러나고 조선총독부도 폐지되어 상부조직이 일거에 없어졌기 때문에 이 시가지계획은 중단되었다.

세계체제적 관점에서 보면, 전쟁이라는 특수시기에 추진된 식민지 모국의 식민지 도시계획은 군사적인 것에 편중되어 사업이 추진된 것이었으며, 전쟁이 종료된 후 세계체제의 변화에 따라 식민도시의 역할도 변화하게 된다는 것을 알 수 있다.

※ 이 논문은 2021년 8월 16일에 투고 완료되어
2021년 8월 23일부터 9월 6일까지 심사위원이 심사하고,
2021년 9월 7일 편집위원회에서 게재 결정된 논문임.

참고문헌

<1차 사료>

- 高橋三七, 『事業と郷人』, 實業タトムス社 大陸研究社, 1939.
- 內閣總理大臣 齊藤實, 『朝鮮市街地計畫令ヲ定ム』, 1934.6.13
- 內閣總理大臣 近衛文麿, 『朝鮮市街地計畫令中ヲ改正ス』, 1940.11.29
- 大邱府, 『市街地計畫ニ關スル書類』, 1941
- 大邱府, 「市街地計畫令による細道路網確定告示の件」, 1942.
- 『東亞日報』
- 東洋拓殖株式会社, 『大邱支店扱貸付金關係』 17C 203号, 1936~1943.
- 朝鮮總督府, 「大邱都市計畫ニ伴フ軍用地管理換ノ件」, 1936.3.3
- 朝鮮總督府, 「大臣ヨリ朝鮮總督へ回答案(拓務省經由)」 1936.3.14
- 朝鮮總督府, 『第3回市街地計畫委員會關係書綴』, 1937.
- 朝鮮總督府 『官報』, 1941.5.5. 1943.2.3.
- 조선총독부 토목과 행정계, 「대구비행장 확장에 따른 도로부 상호관리환의 건 및 도면지도」, 『2등도로 지정개발 변경관계 서류(갑 토목과 행정계)(각도)』, 1926
- 조선총독부 토목과, 「제2차 국민구제 착수보고(2등도로 진주 삼천포 선동 대구 통영선 울산비행장선 전주 진주선도로)」, 『국민구제교량개량공사 국고보조서류』, 1934
- 조선총독부 토목과 경상북도, 「대구비행장선 개수공사 착수보고」, 『국고보조 지방진흥토목사업 도로교량 개량공사(경상북도)』, 1936
- 조선총독부 토목과, 「2등도로 대구비행장선(달성군 해안면) 개수공사설계서 및 도면」, 『국고보조 지방진흥 토목사업도로교량 개량공사(경상북도)』, 1936
- 경북도로관리사업소, 조선총독부 각도(경북도로관리사업소), 『대구비행장노선 설계원도』, 1940
- 陸軍省, 『南朝鮮主要兵團配置要圖』, 1945
- 中村資郎, 『朝鮮銀行會社組合要錄』, 東亞經濟時報社, 1941년판
- 陸軍省, 「日本小月一大邱航空輸送開始計劃概要」, 1940.
- Headquarters Fifth Air Force in Korea, [5AF Documentation (6/56)]-Outgoing

Messages, Nov.10, 50Thru Nov.18] HQ5AFK에서 제8전투폭격비행대장(대구비행장)에게 보낸 전문.

〈학술논문〉

- 김경남, 「韓末 日帝의 鎮海灣要塞 建設과 植民都市 開發의 變形」, 『항도부산』 28, 2012
- 김경남, 『일제의 도시건설과 자본가집단망』, 부산대박사학위논문, 2003
- 김경남, 「1894-1910년 한국과 일본 근대기록구조의 중층성과 종속성 - 전북지역 전략적 인프라구축기록을 중심으로」 『한국기록관리학회지』, Vol.15-3, 2015
- 김윤미, 『일제시기 일본군의 대륙침략 전쟁과 부산의 군사기지화』, 부경대학교 박사학위논문, 2015
- 김윤미, 1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개, 인문사회과학연구 Vol.20-4, 2019
- 김일수, 「일제강점 전후 대구의 도시화과정과 그 성격」, 『역사문제연구』10, 역사문제연구소, 2003
- 김일수, 「한일병합」 이전 대구의 일본인거류민단과 식민도시화, 『역사연구』 21, 계명대학교 한국학연구원, 2015
- 염복규, 『日帝下 京城도시계획의 구상과 시행』, 서울대박사학위논문, 2009
- 柳濟憲, 「大邱圈地域에 있어서 空間構造의 近代化 過程」, 『지리학』 27권 2호, 대한지리학회, 1992
- 이지영, 『일제의 한반도 침탈과 부산 진해만요새의 구축에 관한 연구』, 부산대학교 박사학위논문, 2021.
- 인천대학교 일본문화연구소·박진한, 『제국 일본과 식민지 조선의 근대도시 형성 -1920·30년대 도쿄·오사카·경성·인천의 도시계획론과 기념 공간을 중심으로-』, 삼산, 2009.
- 金慶南, 「帝國と植民地における不均衡殘存記録の構造と植民地支配の特徴」, 『アーカイブズ学研究』 第15, 2011
- 橋谷弘, 「第四章 要港部都市・植民地都市としての鎮海」, 坂根嘉弘(編), 『軍港都市史研究 6 要港部編』, 清文堂出版, 2016

<단행본>

- 계명대 개교50주년준비위원회·계명사학·계명대사학과, 『대구 근대의 도시발달과정과 민족운동의 전개』, 계명대 개교50주년준비위원회, 2004.
- 구모룡, 「부산 : 식민도시와 근대도시를 넘어서, 부산연구의 문화론적 접근」, 『인천학연구』8, 2008.
- 김경남, 『일제의 식민지배와 역사적 책임』, 경북대출판부, 2020
- 金峻憲, 「大邱商工協會의 實體: 會報를 통해서」, 『省谷論叢』제14집, 성곡학술문화재단, 1983
- 손정목, 『일제강점기 도시계획 연구』, 일지사, 1994
- 수요역사연구회, 『제국 일본의 하늘과 방공, 동원 1 - 방공정책과 식민지조선』, 선인, 2012.
- 야노토루, 「지역연구란 무엇인가?」, 『지역연구의 방법』, 전예원, 1997
- 앤소니 킹, 『세계체제와 도시문화』, 시각과 언어, 1999
- 이창언, 「대구·경북지역 지역연구의 동향과 과제」, 『인천학연구』 제8권, 2008
- 전경수, 『지역연구, 어떻게 하나』, 서울대 출판부, 1999
- 編輯委員會, 『朝鮮所在重砲兵聯隊史』, 1999
- 吉田秀夫, 『国防国土学: 東亜共榮圈の国土計画』, ダイヤモンド社, 1942
- 纘纘厚, 『総力戦体制研究 日本陸軍の国家総動員構想』, 三一書房, 1981,
- 奥平康弘 『治安維持法小史』, 岩波書店, 2006
- 黒川雄三, 『近代日本の軍事戦略概史』, 芙蓉書房, 2003
- 井筒康人, 「日本海と軍都敦賀」, 河西英通 編『列島中央の軍事拠点』, 吉川弘文館, 2015.
- 橋谷 弘, 『帝国日本と植民地都市』, 吉川弘文館, 2004
- 坂本 悠一, 木村 健二, 『近代植民地都市 釜山』, 桜井書店, 2007

Abstract

**Daegu's urban planning and military base policy
during the Asia-Pacific War (1931~1945)**

Kim, Kyung-nam

This study questioned the original purpose of the urban planning in colonial Joseon by the Japanese Empire, focusing on the military aspects of the Daegu area, where was the seat of the military headquarters of southern Joseon, in terms of colonial urban system and regional history. Daegu was not only the political, economic and military center of Yeongnam region, but also the area connected to Japan. Therefore, it is suitable for a study on the development of a colonial city at the regional level and this study can help fill in the gaps created by the lack of researches on the colonial urbanization of traditional cities in wartime.

This study demonstrates that the purpose of the colonial city development by the Japanese Empire in Joseon was to establish a logistics base for advancing onto the Asian continent. In addition, it identifies the historical origin and continuity of the Daegu area as a military base in the current situation where the U.S. still has military operational authority in South Korea. The results of the study can be summarized as follows.

In 1929, in order to overcome the impact of the Great Depression that started in the United States, Japanese imperialists sought to find a way to increase capital accumulation by expanding power through invasions into China and other countries around Pacific area. In this

process, they attempted to make Joseon their logistical base for advancing onto the continent, and the legislative device to accomplish this objective was the Joseon Urban Planning Act. Its main purpose was to develop sea and continental routes.

The Daegu Urban Planning was implemented after the decision on its zoning, road networks and areas for compartmentalization and rearrangement had been made in the third Urban Planning Committee meeting on January 29, 1937. The planning was established for an estimated population of 0.35 million by 1965 and the Governor-General of Joseon approved the projects for the development of industrial and residential zones on July 22, 1940.

However, when the battle between the United States and the Allied Forces began, the Daegu Urban Planning was strategically implemented with a focus on the construction of military logistics road networks(The route connecting Daegu Military District and Busan, Pohang, Ulsan, etc.) and air transportation routes (Deagu-Otsuki airbase, 22 airbases in the southern region etc.) in the 1940s.

Therefore, it can be seen that the Daegu Urban Planning in the 1940s was not implemented for the promotion of the well-being of residents, which was the purpose proclaimed in the Joseon Urban Planning, but functioned as a colonial urban planning project that was mainly driven by the needs of the Ministry of the Army for the easy transportation of military supplies. Thus, as the Japanese cabinet and the military withdrew after their defeat, the leading task force for the related projects disappeared all at once, which led to the discontinuation of the urban planning.

keywords :

Colonial city, Japanese Empire, military headquarters, Urban Planning Act, Governor-General of Joseon, Daegu Corps Headquarters, Air Force