

근대 산업도시 장항의 형성과 변천 그리고 산업유산

박성신*

Janghang, Formation and Transition of Modern Industrial City, and Local Industrial Heritages

Sungsine Pak*

요약 : 장항은 일제강점기 미곡과 금 수탈을 목적으로 대규모 토지 매립 후, 1930년대 주요 도시기반시설인 제련소, 철도와 항만이 연이어 자리를 잡으며 조성된 도시이다. 지난 90여 년 동안 장항은 근대산업도시의 형성→발전→쇠퇴→재도약에 이르는 생애주기를 겪으며, 한국의 압축적 경제개발과 도시화 및 산업화를 고스란히 보여주는 상징이 되었다. 3대 도시기반시설은 지역정체성을 형성하고, 그에 따른 산업유산을 남겼다. 본 연구는 2018년 9월부터 2019년 12월까지 진행한 현장조사와 선행연구에서 제시한 목록을 토대로 ① 건축물의 현존 여부, ② 현재 용도 및 공간 사용 현황, ③ 일제강점기 근대로부터 시기적 확장, ④ 장소의 원가치 및 ⑤ 지역정체성과 부합 정도를 평가해 30개의 산업유산 목록을 도출했다. 목록은 산업유산의 성격에 따라 산업시설-지원 시설-일반지원시설로, 3대 도시기반시설과의 관계에 따라 제련-철도-항만으로 구분하고 일련번호를 부여해 작성되었다. 현재 장항에는 각종 재생사업이 진행 중이지만, 지자체 주도로 사업성과 지향적으로 운영 중이다. 재생사업은 지역에 대한 조사와 기록, 연구를 바탕으로 지역의 정체성을 지닌 유산에 대한 이해와 자산으로서의 인식이 우선시 되어야 한다. 폐철도, 미곡창고, 사택군 등 장항은 잠재력을 지닌 산업유산이 산재해있다. 따라서, 이를 활용한 공간의 리모델링과 콘텐츠의 개발이 주민을 최종 수혜자로 이루어질 때, 바람직한 지역재생이 가능하다.

주요어 : 장항제련소, 장항선, 장항항, 지역정체성, 근대산업도시, 산업유산, 지역자산, 지역재생, 장항

Abstract : Janghang is a city that was built with large-scaled land reclamation in order to seize rice and gold during the Japanese colonial period. Janghang's modernization took place in the 1930s with the construction of major urban infrastructure such as smelter, railway and port. Over the past 90 years, Janghang has undergone a life cycle of the formation, development, decline and leap of modern industrial cities. As a result, Janghang has become a symbol of Korea's compact economic development, urbanization and industrialization. The three urban infrastructures formed local identity and left industrial heritages reflecting locality and local life. This study is based on the field survey conducted from September 2018 to December 2019 and the list presented in the preceding study. The list of 30 industrial heritages was derived by evaluating the following factors: ① existence of the building, ② current space program, ③ extension of period, ④ original value of place, and ⑤ local identity. The list of industrial heritages was provided by identifying their characteristics and relationship to the three infrastructures and assigning the serial numbers. Currently, various regeneration projects are underway in Janghang under the local government's control. Local regeneration has to start from understanding of the local heritage and recognizing as an asset based on the survey, archiving and research. Janghang has still the industrial heritages with potential such as abandoned railways, warehouses and residential houses. Therefore, it is possible to realize the ideal local regeneration when all concentrate on remodeling remaining spaces and developing contents, the residents has to be the final beneficiaries.

Key Words : Janghang Smelting Factory, Janghang Railway, Janghang Port, Local identity, Modern industrial city, Industrial heritage, Local asset, Local regeneration, Janghang

*군산대학교 건축해양건설융합공학부 건축전공 부교수(Associate Professor, Department of Architecture & Building Engineering, Kunsan National University, sspak@kunsan.ac.kr)

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

충청남도 서천군 장항읍은 일제강점기 일본의 자원수탈과 산업시설의 배치를 위해 철저히 계획된 도시이다. 지리적으로 금강과 서해가 맞닿은 기수역(汽水域)에 위치한 옛 장항은 도시 형성 이전 갈대와 갯벌이 무성했다. 이런 지역이 1920년대 후반부터 단기간 동안 도시계획이 수립되고, 주요 기반시설을 집약적으로 조성하면서 근대산업도시로서의 면모를 갖추게 되었다. 해방과 한국전쟁 등을 겪고, 장항은 지속적으로 한국 근대화의 주요 거점 역할을 해내고 80년대 후반부터 도시의 쇠퇴기에 접어들어 오늘에 이른다.

장항은 지난 90여 년 동안 일제 강점기 식민지화부터 한국의 근대화, 산업화 및 도시화의 흥망성쇠를 압축적으로 보여주는 근대산업도시의 전형이라고 할 수 있다. 하지만 남아있던 시대의 흔적은 그 가치를 제대로 평가받지 못한 채 철거와 멸실이 반복적으로 발생하고 있다. 또한 공간과 장소들이 지닌 고유한 과거의 기억을 살리지 못한 채 각종 개발 및 재생사업이 진행되는 상황을 마주하고 있다.

따라서 본 연구는 현 시점에서 장항을 대상으로 매립의 역사와 함께 도시공간의 변화를 살펴보고, 그에 따라 현존하는 지역의 유산들을 정리하고자 한다. 즉, 도시형성의 특성에 따라 장항의 정체성을 도출하고, 남아있는 유산들에 대한 인식을 새롭게 하고 그 지역자산으로서의 잠재적 가치를 제시하고자 한다.

2. 연구방법

현재 구득 가능한 장항의 근현대기 건축과 도시공간을 대상으로 지역을 조명한 문헌자료나 선행연구는 충분하지 못한 수준이다. 「伸び行く長項(발전하는 장항)」, 「장항의 역사와 문화」와 「LG금속 60년사」 같은 단행본 자료와 연구 논문 몇 편에 그치고 있다. 제한적인 여건이지만 선행연구를 통해서 장항의 형성에 관한 배경과 그 근거를 살펴본다. 또한 국토지리정보원과 연동 운영하는 국토정보맵의 항공사진과 옛 지도 자료를 년도 별로 정리해 비교 분석함으로써 매립과 주요 도시기반시설을 다이어그램화하고 장항의 공간적 변화를 정리하고, 지역의 정체성을 지리적 공간적 차원에서 도출한다.

시간적 축에 따른 공간의 변화와 함께 2018년 9월-2019년 12월에 걸쳐 장항읍을 대상으로 진행한 현황조사¹⁾는 선행연구에서 제시한 산업유산 분포(박재민·성종상, 2012b)를 참조하여 현존 여부와 건축물대장 등 서류를 비교하는 과정을 거친다. 이와 같이 현존하는 유산을 확인하고 조사 시 발굴한 유산을 추가함으로써, 장항의 지역정체성을 반영한 도시공간사와 유산들을 체계화하고 그 가치를 통해 지역 재생과의 연계 가능성을 제시한다.

II. 장항의 도시공간의 형성 과정

1. 매립의 배경

장항은 본래 서천군 남부면 일대의 갈대밭이었던 지역으로, 지주들도 개간하지 않고 버려두는 게 일반적 형태였다. 1914년 서천군 일대에 대대적인 행정구역 개편이 이루어졌으나 장항에 별다른 변화는 없었다.

장항의 본격적 변화는 일본의 산미증식계획²⁾ 시작과 매우 밀접하다. 1923년 일대 일본인 지주들은 서천수리조합을 설립하고 시조면 봉림저수지, 중천면 홍림저수지를 만들어 몽리지구(3,100정보³⁾)를 마련하고 추가로 옥납지구에 400정보를 추가하여 3,500정보의 넓은 구역을 마련했다. 연이어 장항에 옥납방조제가 건설되면서 가타기리(片桐和三, Katagiri Kazuzou)라는 일본인 지주에 의해 매립공사가 본격적으로 시작되었다. 이처럼 초기 장항의 매립과 개척에는 가타기리와 함께 미야자키(宮崎佳太郎, Miyazaki Keitaro), 아라마키(荒蕪幹二, Aramaki Kanji) 등 3인⁴⁾이 주축 역할을 했다. 당시 장항 홍보용 책자인 「伸び行く長項(발전하는 장항)」(1937)에는 다음과 같이 개발 상황을 설명하고 있다.

장항이 경남철도(장항선)의 종착역이 되자 항구로서의 생명을 발휘해 왔다. 즉 충남의 물자는 물론 경기·강원·충청 각도 심줄로서 물자의 집합을 이루고 특히 미국 의 반출은 연 60만 석에 이르렀다. 그런데 항만의 설비를 갖추지 않고 또 상수도 시설의 부적으로 인해 일본 배의 입항이 자연 감소하고 또 하주(물건주인)측의 불편이 많고 더구나 장항항의 쇠함과 성장함은 충남의 산업, 농민의 경제에 영향을 주는 것이 커서 장항 항만시설을 급히 서두르게 되었다. 이에 따라 충청남도 당국은 장항항 대책을 계속해서 강구하여 왔다. 마침내 전 도지사 이범익

(李範益) 때에 이르러 장항항 수축 및 시가지 매립을 단행하게 되었고, 현 도시사 정교원(鄭橋源) 때에 이것을 이어 받아 실행에 착수하기에 이르렀다. 한편 장항지방에서는 축항기성회를 만들어 가타기리(片桐)를 회장으로 그 발전을 노력해 마침내 새로운 장항이 만들어지게 되었다.

1929년 일본인 지주 미야자키 주도로 간척공사가 시행되었다. 이 시기 매립지는 그림 1과 같이 현재 장항읍 중심지 대부분에 해당되며, 지반구조가 취약해 현재 건축공사 시에도 어려움을 겪는 게 일반적이다. 연이어 1931년 만주사변 발발에 따른 일제 산금정책의 일환으로 남한에 금광제련소 설립을 추진⁹⁾함으로써 남부면 전 망산에서 마동면 용당산에 이르는 동-서 해안선 일대에 대규모 간척공사가 이루어졌다. 장항은 1930년대 도시 계획을 수립하고 이를 단기간에 실행하며, 근대산업도시로서의 면모를 갖추어 나갔다.

2. 도시공간의 형성과 확장

마주보고 있는 군산이 개항장으로 한국의 근대도시화를 주도했던 데 반해, 미곡과 금으로 대표되는 자원 침탈을 위해 산업기반 생산-운송-수탈의 구조를 갖추고자 철저히 계획된 도시가 바로 장항이다. 하시아(橋谷弘, Hashiya Hiroshi)의 식민도시 분류에 따르면 장항은 기존의 도시기반이 전무한 여건에서 새롭게 형성된 도시에 속한다.⁶⁾

시기별 항공사진과 다이어그램을 통해서 장항읍의 조성부터 현재에 이르는 매립의 역사와 주요 변화를 다음과 같이 분석, 정리할 수 있다. 1930년대 장항항 수축계획 수립 후 1945년 광복에 이르기까지 해안선 중심으로

매립이 추진됐고, 도심 내 가구의 형성은 제한적으로 이루어졌다. 장항읍의 중심 도로 역할을 하는 장항로는 1930년대 이미 4차선 도로 폭으로 완성이 되어 현재에 이른다. 산업 물류의 중요성이 반영되었던 것으로 보인다. 1947년 항공사진으로 제련소 주변 매립과 장항항-장항선-장항제련소 3대 인프라 축이 형성됐음을 알 수 있다. 한국전쟁 직후 촬영된 1954년 항공사진에서는 장항지형의 변화가 감지되지 않고, 해방 전 인프라를 유지하고 있다. 1966년 항공사진은 장항의 전후 복구사업을 보여준다. 50년대 후반 운크라(UNKRA, United Nations Korean Reconstruction Agency) 원조로 장항항에서 제련소에 이르는 해안 제방이 축조되었고, 이는 현재 장항의 동서축을 연결하는 주요 간선도로인 장서로이다. 1964년 장항항은 충남 최초로 국제항으로 승격되며 항의 공간 구성을 제대로 갖추었다. 1978년 지도에서 제방 축조 이후 시가지와 연결된 구역의 대규모 매립을 확인할 수 있다. 매립지는 초기에 농지로 구분되나, 풍농 공장의 설립과 함께 대규모 산업단지로의 전용을 예고하고 있다. 1989년 항공사진에서는 장항제련소의 제련공정 폐쇄에 맞선 산업용지의 개발이 눈에 띄고, 1992년 항공사진은 대형 공장의 운영을 볼 수 있다. 2003년 항공사진을 통해서 장항항의 추가 매립이 이루어졌음을 알 수 있다. 이후 장항의 쇠퇴를 고스란히 반영하듯 2000년대 들어서는 큰 지형적 변화를 찾아보기 어렵지만, 쇠퇴의 흔적은 뚜렷하다. 장항읍 중심지 북서쪽 화천리의 장항제련소 사택 단지가 사라졌고, 제련소 주변 브라운 필드는 토지정화사업의 진행으로 황금정마을은 완전 철거에 이른다. 최근 2017년 장항 신물양장 완공, 2018년 장항과 군산 간 동백대교의 개통으로 장항은 또 다른 시대적 변화를 맞아 각종

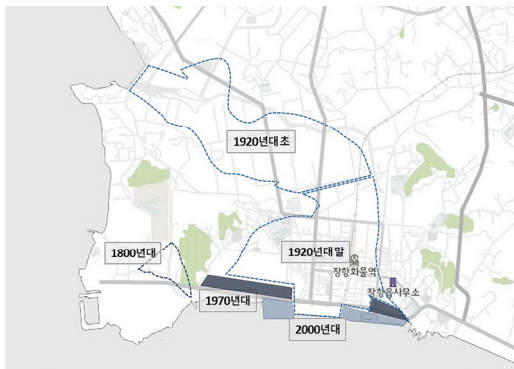


그림 1. 장항 일대 시기별 매립 구역

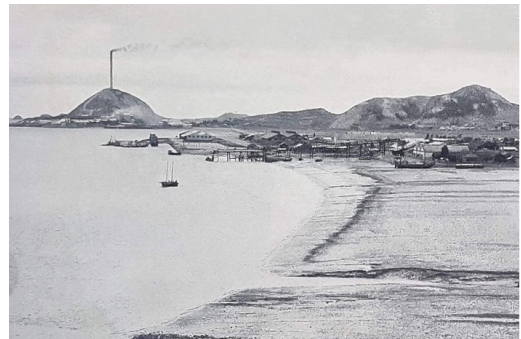


그림 2. 1930년대 장항항에서 바라본 제련소 전경
출처 : 전 장항읍장 박수화 제공.

표 1. 시기별 장항의 위성사진과 지도 분석



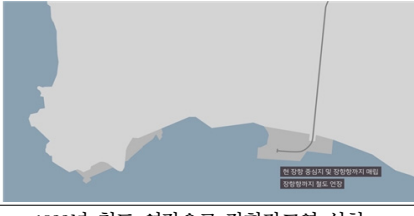


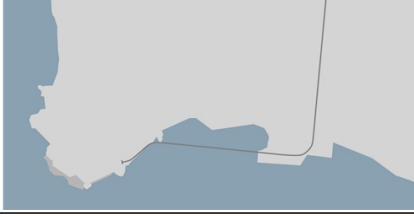
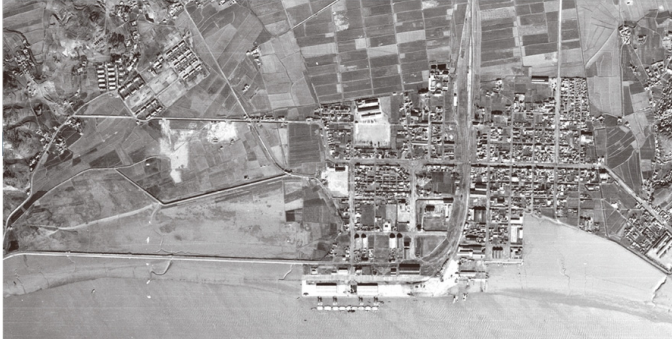
다이어그램	위성사진 및 지도
<p>1931년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 장항선 개통 • 1930년대 장항항 수축계획 수립 	
<p>1947년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 1933년 철도 연장으로 장항잔교역 설치 • 1934년 장항항 축항공사 • 1938년 장항항 정식 개항 • 1944년 부잔교 1기 설치 • 제련소 주변 해안 매립 	
<p>1954년</p> <ul style="list-style-type: none"> • 한국전쟁으로 매립이나 눈에 띄는 지형변화 없이 장항 중심지와 제련소 사택 단지를 잇는 가로 형성 • 현 장항 중심지 중앙시장 근처 주거단지 형성 	
<p>1966년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 1957~1958년 UNKRA원조로 제방 축조 • 1959년 장항잔교역에서 제련소까지 연장한 장항선 지선인 제련선 철도 부설 • 1961년 부잔교 1기 추가 설치 • 1964년 장항항 국제항으로 승격 	

표 1. 시기별 장항의 위성사진과 지도 분석(계속)


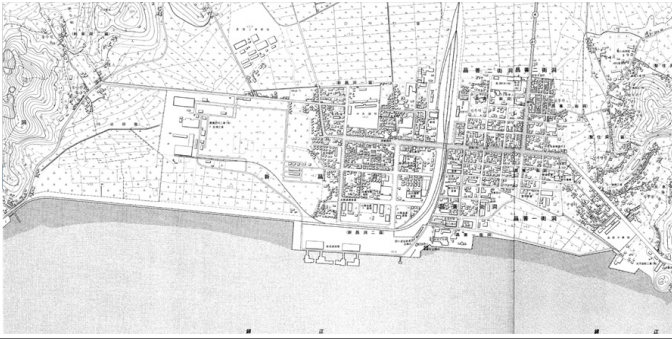


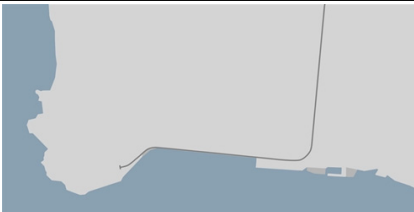

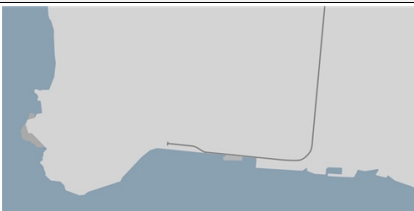

다이어그램	위성사진 및 지도
<p>1978년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 제방 안쪽 매립 후 농지화 • 1967년 풍농 장항공장 준공 • 물양장 주변 매립 • 계명중학교 폐교 부지에 및 일월에 국민주택 건립으로 군집 	
<p>1989년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 물양장 주변 추가 매립 • 공장 설립을 위한 사전 산업용지 조성공사 	
<p>1992년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 1992년 한솔제지 장항공장 준공 및 한솔제지 공장선 운영 • 산업용지에 공장 설립 준비 	
<p>2000년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 장항항 서측 부지 추가 확장 • 제방을 따라 도로 정비로 장산로 개통 	

표 1. 시기별 장항의 위성사진과 지도 분석(계속)

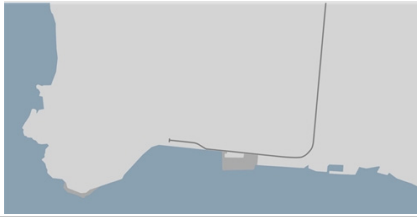



다이어그램	위성사진 및 지도
<p>2003년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 장항항 추가 매립으로 확장 	
<p>2015년</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 2006년 퍼시픽글라스 공장 이전 완료 • 제련소-장항항 사이 해변 산책로 및 수변공원 조성 • 2011~2015년 제련소 사택 철거 • 브라운필드 토지정화계획 수립 및 주민 이주 • 신물양장 제방공사 	

표 2. 70년대 이후 장항의 인구 변화

(단위: 명)

연도	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
인구	24,995	26,171	30,881	23,107	23,378	19,286	16,334	13,546	13,362	12,422

출처: 국가통계포털.

정부지원사업을 시행 중이다.

장항은 급속한 도시화로 1938년 읍승격에 이르고 근대산업도시의 전형으로 전성기를 누린 후 오늘에 이른다. 도시 형성기의 장항은 동시대 개항장과 유사한 특징을 지니며,⁷⁾ 근대산업도시와 연관된 시설이 일반적인 공공시설의 배치에 앞서 두드러진다는 차이점이 있다. 구체적으로 살펴보면 장항은 첫째, 지형적으로 레벨 차이가 없는 평지에 위치하며, 적극적인 매립과 축조를 반복적으로 추진함으로써 도시의 기본적인 구성 요소인 물리적 공간을 확보했다. 둘째, 계획된 산업도시로 도시의 시설 배치가 공공기관에 앞서 제련소, 항만, 철도와 같은

기간시설이 우선 진행됐다. 셋째, 초창기 수축계획도는 현 원수리에 위치한 기존 마을의 대체지로 장항신 서측 구역의 도시화에 집중했다. 하지만, 실제 장항의 발전은

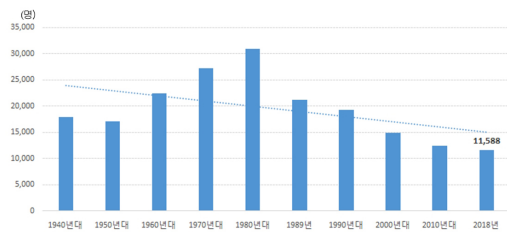


그림 3. 장항읍 인구변화 추이

표 3. 장항의 주요 연혁

시기	연도	주요 연혁
형성 및 성장기	1923	일본인 지주 중심 서천수리조합 설립
	1929	일본주도 매립 및 수족공사
	1931	경남철도주식회사 충남선(현.장항선) 개통
	1932	장항항 축항식
	1936	장항제련소 가동
	1938	장항읍 승격 · 장항항 정식 개항
	1943	장항제련소 삼성광업에 양도
	1945	광복 및 장항제련소 가동 일시 정지
	1946	철도 국유화
	1947	제련소 국유화
침체기	1955	UNKRA원조로 제련소 현대화 사업 추진
	1956	장항선으로 철도 명칭 개정
	1957	제련소 성업 및 산업시설 확장 이승만 대통령 방문
발전기	1961	박정희 의장 방문
	1962	장항제련소 한국광업제련공사로 발족
	1964	장항항 국제항 승격
	1967	풍농 장항공장(용성인비공장) 준공
	1970	제련소에 황산공장 가동
	1971	제련소 민영화로 한국광업제련(주) 설립
	1976	장항역 신축
	1979	제련소 굴뚝 재건축
	1980	한국광업제련·산동제련 통합 및 합병
	1983	금강도선공사 설립 럭키금성그룹이 제련소 운영
쇠퇴기	1985	LG금속으로 전환
	1989	제련공장 폐쇄
	1990	금강하구둑 준공
	1991	한솔제지 장항공장 준공
	1999	LG-Nikko동제련 출범
	2001	정의여중 폐교
	2004	정의여고 폐교
	2008	장항역을 장항화물역으로 개칭 신 장항역 건립
	2009	장항-군산 도선 중지 제련소 주변 토양오염 개선 대책 수립
	2010	장항선 여객 수송 정지
재 도약기	2013	국립생태원 개원 장항생태산업단지 착공
	2015	해양생물자원관 개관
	2016	토양정화사업 시작
	2017	장항 신물양장 완공
	2018	동백대교 개통
2019	황금정마을 철거완료 장항선 화물운송 중지	

장항선 철로를 중심으로 동, 서가 분리된 양상을 보인다. 동측은 기존 마을과의 연계, 서측은 산업시설과 그 배후 단지로서 역할을 하며 발전했다.

하지만 급속한 발전은 1989년 장항제련소의 공정 폐쇄 이후 1990년대 산업기반의 위축, 금강하구둑 준공에 따른 수산업의 쇠락, 인구 및 물동량 감소에 따른 장항선의 축소와 정의여고 폐교로 인근 도시 의존도가 가속화됨에 따라 확장 지향적 도시 발전은 멈추고, 최근 30여 년간 장항은 쇠퇴일로로 걸었다.

이렇게 장항은 지난 90여 년 동안 표 3과 같이 근대산업도시의 형성→발전→쇠퇴→재도약에 이르는 생애주기를 겪으며, 한국의 압축적 경제개발과 도시화 및 산업화를 고스란히 보여주는 상징이 되었다.

III. 근대산업도시 장항의 3대 도시기반시설

1. 장항선과 장항

주요 도시기반시설 중 가장 먼저 장항에 자리잡은 것은 철도이다. 경남철도주식회사가 천안에서 장항에 이르는 144.2km의 사설철도를 놓기 시작하여 1922년 6월 충남선이라는 이름으로 천안에서 온양까지, 이후 1931

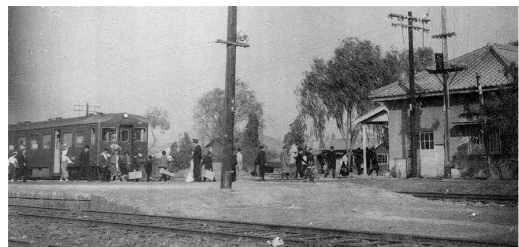


그림 4. 60년대 장항역 전경(상), 1976년 준공된 장항역의 80년대 전경(하)

* 장항읍사무소 제공 사진.

표 4. 장항제련소 직원 수

(단위: 명)

연도	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
정직원	329	403	461	484	530	526	544	505	442	384
일용직	100	50	174	561	480	545	519	558	715	485
합계	429	453	635	1,045	1,010	1,071	1,063	1,063	1,157	869
연도	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
정직원	438	588	737	920	962	966	927	981	892	810
일용직	403	199	139	10	5	6	9	4	4	-
합계	841	787	876	930	967	972	936	985	896	810

* LG금속(1997)의 내용을 정리.

년 8월 전 구간을 개통하였다. 1933년에는 장항항에 장항잔교역까지 연장되었다. 해방 이후 1946년 철도는 국유화되었고, 1956년에 장항선으로 명칭을 개정했다.⁸⁾ 1964년 대전-장항 간 급행열차 개통, 1976년 역사 신축, 1991년 새마을호 운행, 장항제련소로 이어지는 LS-Nikko 동계련선과 한라시멘트 공장을 거쳐 한솔제지에 연결된 한솔제지선 지선 확장 등이 순차적으로 이루어졌다.

90년대 전반적인 도시의 쇠락을 이기지 못하고 장항선은 2008년 여객열차 운행 중지, 역명을 장항화물역으로 개칭했다. 2009년 복선화와 군산선과의 연계로 장항선의 종착역은 익산역으로 변경되었고, 마침내 2019년 폐선 처리되었다.

긴 기간 동안 단선철도로 운행했던 장항선과 그 종착역이었던 장항역은 장항읍 중심지를 동서로 분열시킨다는 비판을 받았으나, 관련 시설들을 남겼다. 직접적으로 기관고 및 철도관사 등이 성주리 장항초등학교 일원에, 열차의 방향을 전환하는 전차대가 철로 종점에 각각 분포하고 있다. 이와 함께 비대한 규모의 여관과 여인숙군이 유동인구가 많았던 종착역의 과거를 전해주기도 한다.

2. 장항제련소와 장항

장항제련소는 장항의 도시사와 일체라고 할 수 있다. 1935년 조선식산은행과 조선제련주식회사는 제련소 건립 적지로 장항을 선정하고 공사를 신속하게 추진해, 1936년 금과 은을 생산하는 장항제련소를 가동하기 시작한다. 장항의 장암리는 항과 철도 부설로 광석의 대내외 집산지로부터 편리한 수송과 집산, 기존 마을과 적정 이격거리 확보, 지형과 기후적으로 제련공정에서 발생



그림 5. 초기 장항제련소 전경

* 장항읍사무소 제공 사진.

하는 매연 및 슬래그 등 폐기물의 용이한 배출, 해안 인접부지 매립으로 추가 확장 가능성 등의 입지 여건을 갖춘 곳이었다.⁹⁾ 순차적으로 제련공정 관련 시설 건립 후 해발 95m 전망산 정상에 91m 높이의 굴뚝을 설치함으로써 제련소는 산업시설의 면모를 갖추고, 장항은 근대 산업도시의 기반을 다졌다.

일제강점기 말 전시체제에서 군수공장으로 전환, 1947년 국유화, 1962년 한국광업제련공사로 재설립 을 거쳐 1971년 민영화로 LG금속, LS-Nikko동계련에 이른다. 또한 1970년대 장암리부터 신창서로사이에 대규모 매립이 추진되고, 풍농, 한솔제지, 피시픽글라스 등이 들어서며 대규모 산업군으로 개발된다. 그림 3과 표 4를 비교하면 확연하게 장항의 발전기가 바로 장항제련소의 생산활동이 최고조에 달했던 시기와 일치한다. 70년대 중반부터 80년대 초기에 이르는 시기로, 장항읍 인구증가 및 주택 건립이 활발했다. 그러나 1989년 제련공정의 가동 중단은 곧바로 장항의 침체와 환경오염 문제로 이어졌고, 장

항제련소의 시설은 2008년부터 2010년까지 온산으로 이관된다. 브라운필드로 불리는 장항제련소 주변 오염부지에서는 2009년 7월부터 현재까지 환경부 주관으로 토양정화사업이 진행되고 있다.

폐쇄된 장항제련소에는 한때 초등학교 교과서에 수록되기도 했던 1970년대 재건축된 굴뚝이 여전히 근대산업화의 상징으로 남아있다. 초기 제련공장은 민간기업 시설이라 접근이 제한적이지만, 그 윤곽을 확인할 수 있다. 제련소를 지원하는 배후시설로 장항읍 화천리 수도산 자락 76,000㎡(23,000여 평) 부지에 조성된 사택단지 는 2011~2015년에 걸쳐 철거됐고 현재 초기 연립주택 2동만 남아있는 상태이다.

3. 장항항과 장항

물류의 중심이자 일제 수탈의 거점이었던 장항항은 매립 및 축항과 매우 밀접하다. 일제강점기 장암진성을 혈어 전망산과 용당산을 연결하는 제방을 쌓고 갯벌을 매워 시가지지를 형성하고, 기존 금강하구 포구를 살려 항으로 만들었다. 1932년 축항식에 이어 3천 톤급 기선이 접안할 수 있는 3백 톤급 대형 부잔교 2기, 소형 부잔교 1기, 목잔교 4기가 설치되었다.¹⁰⁾ 1938년 장항항의 정식 개항은 장항선으로 운송해 온 충남·경기도 일대의 쌀과 광물자원 수탈을 가속화했다. 장항항의 가치와 발전 가능성은 일찍이 1902년 발간된 「韓國案內(한국안내)」¹¹⁾ 및 그림 6의 동아일보 기사에서도 다루었다. 항만의 번창은 1930년대 장항 부두 노동자¹²⁾들의 파업으로 권리



그림 7. 1970년대 장항항 전경

* 장항읍사무소 제공 사진.

를 주장하던 움직임으로 나타나기도 했다.

이후 장항항은 1962년 국가 지정항, 1964년에는 국제항으로 승격됐다. 장항항은 1980년대 1만 톤급 2척과 1천 톤급 1척의 배가 동시에 접안할 수 있었고 장항제련소에서 취급하는 원료와 제품 등을 수송해 한때 장항의 호황기를 이끌었다. 하지만 1990년대 하구둑의 개통과 물류의 감소로 장항항에는 대규모 선박의 입항이 급격히 감소하고, 전망산에 인접한 부지에 신물양장을 2017년 완공했다. 부잔교 등 항만관련 시설과 함께 장항항 주변에 밀집되어 있던 미곡창고 및 수산업 관련 건물 몇 동과 옛 항운노조사무실과 복지관이 장항항의 호황기를 대변하고 있다. 항과 거리를 둔 장항 중앙초등학교 근처에 일제강점기 축항공사 때부터 이용한 항무사택군이 남아있다. 1935년 건설된 일식주택으로 초기 10여 동 규모로 추정되나 현재는 5동이 장마로 51번길에 마주보며 남아있다.



그림 6. 장항항을 다룬 1931년 동아일보 기사
출처 : 동아일보, 1931년 9월 4일자.

IV. 장항의 산업유산 분류와 지역재생

1. 지역정체성을 반영한 산업유산

앞서 살펴본 바와 같이 장항은 근대산업도시 형성을 위해 동시에 개발이 진행된 철도-제련소-항만의 세 축으로 읽어낼 수 있다. 각 도시기반 축은 직접적으로 연관된 중심 시설과 지원을 위한 공간과 건축물을 통해서 지역의 역사와 장항사람들의 삶에 대한 기억을 전해 준다.

이들은 광의적으로 산업유산에 해당된다. 산업유산(industrial heritage)의 개념은 일반적으로 국제산업유산 보존협회 TICCIH(The International Committee for the

Conservation of the Industrial Heritage)의 정의에 따른다. 구체적으로 니주니타길 헌장(Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage)¹³⁾은 산업유산을 역사적, 기술적, 사회적, 건축적, 과학적 가치를 지닌 산업문화의 유적으로 정의한다. 기계설비, 작업장, 제조장, 공장, 광산 등 산업 공정이 이루어지는 현장, 창고, 발전소나 변전소 같은 에너지 관련 시설 및 이와 관련된 배후지원시설인 주거 및 종교, 교육시설 등을 포함한다. 그 범위 및 대상은 매우 다양하고 광범위하므로 관련시설 전반에 걸쳐 산업유산군(industrial heritage site)로 지칭하는 게 일반적이다. 시기는 대개 18세기 중반 산업혁명 이후부터 현재까지로 한정할 수 있다. 근대산업도시 장항의 도시기반시설과 지원시설은 지역정체성을 함축적으로 담고 있는 산업유산이자 생활유산으로 인정하기에 충분하다.¹⁴⁾

3대 도시기반시설 축에 따라 장항의 산업유산을 정리하면 다음 표 5와 같다. 지원시설은 연관도에 따라 그 범위를 해당 사택에서부터 도시 전반에 이르기까지 스케일을 확대할 수 있다.

2. 장항의 산업유산 분류와 목록화

앞서 수립한 기준에 따라 선행연구와 현황조사 결과를 비교 분석해 다음 표 6을 도출했다. 장항을 대상으로 한 선행연구인 박재민·성종상(2012b:114)¹⁵⁾에서 제시한 ‘표 5. 장항 지역 내 현존 산업유산 및 특징’을 참고했

다. 선행연구가 이미 2004년 충청남도 조사에서 출발했으며, 본 연구의 현황조사는 2019년 12월 현황조사 완료 시점에서 산업유산의 위치, 현존 여부를 확인하고 특징에 대한 설명을 바로잡았다. 선행연구에서 선별한 15개의 유산에 다음 기준을 적용, 종합적으로 판단해 현재 장항의 지역정체성을 반영한 유산 목록을 작성했다.

- 1) 건축물의 현존 여부
- 2) 현재 용도 및 공간 사용 현황
- 3) 일제강점기 근대로부터 시기적 확장
- 4) 장소의 원가치
- 5) 근대산업도시 장항의 정체성과 부합 정도

앞서 설명한 표 5의 분류 체계를 적용해 예시와 같은 원칙에 따라 표기하고 목록화해서 표 7, 8, 9와 같이 제시한다. 목록화된 유산의 분포는 그림 9와 같다. 장항의 3대 산업을 직접적으로 설명해주는 6개의 산업시설, 산업시설과의 관련 정도에 따른 12개의 지원시설, 12개의 일반지원시설로 정리했다. 지원시설에 1970년대 중반부터 80년대 초반에 걸쳐 형성된 국민주택군을 추가했다. 이는 근대산업도시 장항의 정체성을 시기적으로 상징하며, 현재 장항 도시경관의 한 축을 담당하고 있기 때문이다.¹⁶⁾ 보다 범위를 확대해서 일반지원시설들은 공동 지원의 성격을 지니고 있어 산업 구분 없이 표기 목록화했고, 황금정마을은 2019년 완전히 철거된 터이지만, 제련

표 5. 장항의 산업유산 분류

근대산업도시 장항	장항제련소 산업사	장항선 철도사	장항항항만사
	1	2	3
산업시설 i	제련소	철도 장항화물역	장항항
	제련소굴뚝	기관고 전차대	부잔교
지원시설 s	제련소사택 영빈관 터	승무원 관사	항무사택군 항운노조사무실 항운노조복지관
	풍농사택 국민주택군 슬래그벽돌 야적장	장항간교역 한솔제지선 장항제련선	광양조선공업 충남조선소 도선장
일반지원시설 c	황금정마을 터	미곡창고 정미소 물류창고 여관 및 여인숙	
공공기관 학교 병원 은행 종교시설 극장 예식장 시장			

* 산업시설 i(industrial facility), 지원시설 s(supporting facility), 공동으로 이용하는 일반지원시설 c(common facility)로 표기.

표 6. 장항의 현존 산업유산 현황 비교분석

구분	번호	명칭	특징	건립연도	소유	용도 및 현황 비교	
						2012년	2019년
산업 시설	1-1-1	장항제련소 및 주변시설	남한 최초의 건식제련소, 제련소 단지 내 일부 산업시설 남아 있음.	1936	기업	공장	현존
	1-1-2	장항제련소 대연들과 굴뚝	굴뚝을 높이기 위하여 돌산인 전망산 위에 굴뚝을 건립하여 당시 아시아 최대 높이. 1979년 굴뚝은 재건축되었으나 건축적 가치보다는 상징적 가치가 높음.	1936	기업	공장	현존
	1-2-1	장항선	충남 및 일부 경기, 강원 일대의 미곡 및 물자 수송을 위해 건설. 현재 여객수송은 정지되고 한술제지로의 일부 화물만 운송. 주변에 창고와 여관 등 다수의 건축물이 남아 있음.	1930	공공	화물수송	폐쇄 재활용검토
	1-2-2	장항역	1930년 보통역으로 시작, 장항선의 종착역으로 과거 항구와 제련소와 연결된 장항선의 여객 종착역. 장항시가지의 중심에 위치하고 있음.	1930	공공	활용계획 중	현존 2019년 리모델링후 도시탐험역운영
	1-4-1	장항항	1930년 건립되었으며 충남 유일의 국제항. 현재는 기능의 거의 정지됨.	1930년대	공공	항구	현존
	1-4-2	장항 부잔교	한국 최초의 부잔교, 현재 거의 이용하지 않음.	1930년대	공공	연결교	현존
지원 시설	1-3-1	조선총독부 곡물검사소 장항출장소	충청도 경기 및 강원 일부 지역의 미곡의 침탈을 위해 장항으로 운반된 미곡을 검사하던 곳으로 추정.	1930년대	농협	일부 사용	일부 사용
	1-3-2	조선정미소의 사무실	과거 식량침탈의 중심 거점, 장항선으로 운반된 미곡은 이곳에서 정미를 마치고 주변 미곡창고에 저장 후, 장항항을 거쳐 일본으로 운송하였음.	1930년대	개인	방치	외벽 일부 현존하나 방치
	1-3-6	미곡창고	과거 장항선으로 운반된 미곡을 임시 보관하던 미곡 창고로서 운송 효율성을 위하여 철로 주변에 위치하고 있음.(조선농회장항비료배합소로 추정)	1930년대	농협	방치	현존 서해수산으로 추정
	1-3-8	미곡창고	미곡 출항 전 저장하던 미곡 창고 모듈화 되어진 콘크리트 기둥과 목조지붕이 특징. 서천군 매입.	1930년대	공공	활용계획 중	문화예술창작공간으로 리모델링 후 운영
	1-3-9	미곡창고	조선정미소 근처에 위치하고 있으며, 과거에는 대형 미곡창고 3개동이 있었으나 현재는 일부만 남아 있음.	1930년대	기업	일부 멸실	멸실
	1-3-10	미곡창고	조선정미소 인근 대형 미곡창고로 대한통운의 물류창고로 활용되었으나 2010년 멸실됨.	1930년대	기업	멸실	멸실
	1-4-3	수동잔교역	장항잔교역과 함께 군산과의 상거래를 위해 만든 잔교역이며 금강의 흐름에 의해 2개의 잔교역을 사용.	1930년대	공공	미사용	공식적인 기록 확인 불가능
	1-4-4	항만노동사무실	장항항의 항만노동자 사무실로 현재는 이용하지 않아 방치 상태.	1960년대	공공	방치	현존 충남서부항운노동조합사무실로 추정
	1-4-5	광양조선공업	충남 최초의 조선소 현재는 과거 모습은 거의 남아 있지 않으나 선박 수리는 계속하고 있음.	1965	기업	조선소	연수중공업으로 현존
	1-5-1	남북면업 주식회사 장항조면공장	면 침탈을 위해 설립한 목화를 면으로 만들던 공장. 해방 이후 목재소로 이용되었으나 현재는 방치 상태.	1940	개인	방치	철거 후 국립수산물품질관리원장항지원 신축 추정
1-6-1	태흥공업사	과거 제련소에서 필요한 용광로 부품 등을 생산하던 공장. 철골조 구조임, 현재는 생산이 중지된 채 방치.	미상	개인	방치	철거 후 장항보건지소 신축	

표 6. 장항의 현존 산업유산 현황 비교분석(계속)

구분	번호	명칭	특징	건립연도	소유	용도 및 현황 비교	
						2012년	2019년
	2-1-1	항만준설공사 사택촌	항만준설을 위해 건설되었으며, 과거 장항 지역 내 일본인들이 거주하던 주거단지.	1930년대	개인	주택	현존
	2-1-2	제련소 사택 및 합숙소	장항제련소 건립 및 유지를 위해 조성된 사택촌.	1935~1960년대	기업	방치	철거로 멸실 새마을사택 2동 현존
	2-1-4	떡전골목 주변주택	일제강점기부터 만들어진 시장과 사창가골목으로 건물의 전면부는 7~80년대, 건물 본체는 일본식 건물.	1930년대	개인	주택 점포	현존 해방 이후 형성된 것으로 추정
	2-1-3a	개인주택	일제강점기 주택으로 추정.	-	개인	주택	방치
	2-1-3b	개인주택	제련소 벽돌로 지어진 소규모의 개인 주택.	-	개인	주택	주택
	2-1-3c	개인주택	일제강점기 때 건축된 2층집, 장항역 역무원 숙소 인근 위치, 현재 방치.	-	개인	주택	멸실
	2-2-1	한양여관	일본식의 여관 건물로 현재 방치되어 있음.	1930년대	개인	방치	멸실
	2-3-1	장항교회	장항 최초의 교회, 일본식 목구조.	1930년대	개인	방치	철거 후 1953년 동부교회 건립
	2-3-4	교회(미상)	과거 교회로 사용되었으나 현재는 상가(애기단추)로 사용 중.	-	개인	상점	위치 불명
	2-4-1	장항극장	과거 서천군 유일의 극장으로 현재 개조되어 김공장(김공)으로 사용 중.	1930년대	개인	공장	1963년 신축
	2-4-2	중앙극장	장항역 맞은편에 위치한 중앙극장(추정), 현재는 축협 창고로 사용 중.	-	기업	창고	철거 후 기벌포영화관 신축
	2-4-3	미라미예식장	초기 미라미 사진관으로 개업, 장항주민의 많은 기억을 담고 있는 장소이며, 사진작가 김남용(1913~1985년)은 장항과 관련한 많은 사진을 남김.	-	개인	상가	철거 후 신협 건물 신축
	2-7-2	농업전수학교	과거 농업전수를 위해 건립한 학교 2010년 멸실됨.	1930년대	공공	멸실	멸실 후 휴펜션 단지 조성

* 박재민·성종상(2012b)이 정리한 목록에 본연구조사를 바탕으로 2019년 현황을 비교분석해 15개(굵은 글씨로 표기)를 유지하기로 함.









그림 8. 장항의 유산 표기 원칙 예시

소의 배후지원마을에서 브라운필드로의 극적인 변화 등 장소가 갖는 의미가 매우 크므로 목록에서 유지했다. 또한 추가적인 조사를 요하고, 그 범위를 확대한 가로경관을 잠재적인 유산 목록에 두었다.

3. 산업유산을 활용한 지역재생

2012년 발표한 선행연구와 비교해 2019년 말 현황조사를 정리하고 목록화하면서 철거로 멸실된 건축물도 다수였고, 다른 한 편 남은 유산을 새로운 공간수요를 담는 공간으로 리모델링해 재생의 거점으로 활용하기

표 7. 장항의 유산 목록: 산업시설

구분	번호	명칭	사진	위치	건립연도	소유	용도	특징
산업시설 i	①	i-1-1 장항제련소 굴뚝		화송길 123 일원	1936 ~ 1979	기업 LS-Nikko 동계련	공장 폐쇄	높이 확보를 위해 돌산인 전망산 위에 굴뚝을 건립했고, 굴뚝은 1979년 재건 축소되었으나 한국 근대산업사의 상징적 가치를 지님.
	②	i-1-2 장항제련소 생산시설		화송길 123 일원	1936	기업 LS-Nikko 동계련	공장 폐쇄	남한 최초의 건식제련소로, 제련소 단지 내 폐쇄된 초기 생산시설이 일부 남아 있음.
	③	i-2-1 장항선		-	1930	공공	폐선	경남철도주식회사의 사철 충남선으로 1931년 개통, 해방 후 국유화를 거쳐 화물 운송 및 여객 수송. 2019년 폐선확정 후 공간의 재생방안 모색 중.
	④	i-2-2 장항화물역 도시탐험역		장항로 161번길 27	1930	공공 서천군	문화 시설	1930년 보통역으로 시작한 장항선의 종착역. 2008년 장항화물역으로 개칭하고 장항역은 현 마서면 신역사로 이전 후 리모델링으로 공공문화시설로 전환.
	⑤	i-3-1 장항항		장산로 270-3	1930년대	공공	항구	1930년대 초 대규모 축항공사로 1938년 건립되었으며 충남 유일의 국제항. 현재는 기능이 거의 정지되어 대규모 선박의 입출항이 제한적인 상태임.
	⑥	i-3-2 부잔교 및 야적장		장산로 270-3 일원	1930년대	공공	교량 및 야적	한국 최초 부잔교로 총 3기가 남아있으나 현재는 제한적으로 사용. 항내에 광석제련 부산물로 제조한 슬래그벽돌로 포장된 야적장이 있음.

시작했음을 알 수 있었다. 그 대표적인 공간이 미곡창고(20 c-2)로, 2014년 등록문화재 591호로 지정되었고 ‘문화예술창작공간 미곡창고’로 활용되고 있다. 현재는 미술, 공예, 인형극, 연극 등 문화예술 전반에 걸친 프로그램을 수용하고 있다. 장항화물역사(3 i-2-2)는 국토교통부의 「지역수요맞춤형 공모사업」 시행에 따라 2019년 ‘장항도시탐험역’으로 거듭났다. 현재 어린이를 주요 대상으로 문화예술 프로그램을 진행 중이다. 두 시설 모두 건축도시적 측면에서는 다소 과한 외장마감으로 공간의 원형적 가치를 재생하는 데 적절하지 못하다는 비판을 받고, 프로그램의 중복성 여부에서도 자유롭지 못하다. 하지만 남은 유산을 기반으로 향후 지속적인 지역재생을 통해서 보완이 이루어질 수 있는 가능성이 장항에는 충분하다.

근대산업도시 장항의 유산을 지역자산으로 인식하고, 지역정체성에 대한 이해가 우선시 되어야 한다. 이를 바탕으로 첫째, 지역재생을 위한 마스터플랜의 수립과 단계별 세부 추진전략을 마련해야 한다. 둘째, 2019년 장

항선의 폐선은 도시를 동서로 가르던 철도가 장항을 중심지의 선형공원으로 거듭나면서, 각 문화복지시설을 연결하는 새로운 중심 역할을 기대할 수 있다. 셋째, 예정된 각 시설은 전용 프로그램의 개발이 중요하다. 기 운영시설인 미디어센터-지역방송 및 영상, 미곡창고-미술 및 공예, 도시탐험역-장항의 철도사에, 건립 예정인 장항의집-지역생활사, 문화예술회관-공연문화 프로그램에 집중하며 필요 시 연계 운영을 제안한다. 또한, 각 유산을 선별해 공공이 매입 후 제련소 중심 산업사 박물관이나 항운노조의 역사를 조명하는 공간 등을 고려해 볼 만하다. 넷째, 장항 중심지 내 재생 거점과 현존하는 유산들을 연계한 ‘에코 뮤지엄(Ecomuseum)’ 개념을 지향하며, 투어루트의 개발과 운영으로¹⁷⁾ 포괄적인 관광이 아닌 지역문화를 체험하는 관광으로 유도해야 한다. 마지막으로, 지역재생의 궁극적인 수혜자는 주민이어야 하기에 지역재생을 과정은 주민주도 거버넌스 구축 하에 진행되어야 한다.

표 8. 장항의 유산 목록: 지원시설

구분	번호	명칭	사진	위치	건립연도	소유	용도	특징
지 원 시 설	⑦	s-1-1 제련소사택 영빈관 터		화송길 40 일원	1935~1941 1967~1977 1992~1996	기업	주택	초기 합숙소 3동, 사택 61동의 총 159가구의 제련소 사택단지로 병원, 목욕탕 등 복지시설이 위치했었으나, 현재 70년대 새마을주택 2동과 90년대 아파트만 남아있음.
	⑧	s-1-2 풍농사택		장마로 21번길 13 일원	1975	기업	주택	1967년 준공한 풍농공장 직원을 위한 사택단지로 간부용 단독주택 5동, 5세대 연립주택 2동과 독신자숙소 1동이 1975년 건축되어 장항의 근대산업경관 형성에 기여함.
	⑨	s-1-3 국민주택군		장항로 106번길 장마로 31번길 신창로 16번길 신창로 22번길	1970년대 중반 ~ 1980년대 초반	개인	주택	군집하여 분포하고 있고 1976~80년 사이 집중적으로 건축되었음. 조합을 결성해 군의 지원을 받아 민간건설사가 개발한 블란서식주택으로 현재 총 115동 군집분포.
	⑩	s-2-1 기관고		장서로 151번길	-	공공	철도관련 시설	장항선 운행 초기 증기기관차 운영 시 물과 석탄을 보충하고, 간단한 열차의 정비가 이루어졌던 곳으로, 승무원 숙소와 인접해 위치함.
	⑪	s-2-2 전차대		장항로 156번길 장항선에 인접	-	공공	철도관련 시설	장항선의 종점이었던 장항역에서 기관차의 방향을 전환하는 장치로 철도에 인접해 현존
	⑫	s-2-3 장항잔교역 및 지선		장산로 304-11	1933	공공	철도관련 시설	장항항과 장항역 간 화물 운송을 위해 장항선 개통 이후 바로 연장된 간이역으로, 이후 운영된 LG-Nikko동계련선, 한솔제지선 등 지선과 연계해 살펴볼 필요가 있음.
	⑬	s-2-4 조선총독부 곡물검사소 장항출장소		신창동로 22번길 13	1930년대	개인	사무실	충청도, 경기 및 강원 일부 지역의 미곡의 침탈을 위해 장항으로 운반된 미곡을 검사하던 곡물검사소로 추정.
	⑭	s-2-5 장항역 관사		성주길 16번길	1934	개인	주택	장항역 역장 등 철도 종사 간부들의 관사로 최초 6동의 소규모 단지를 이루었음. 장항읍중심지의 승무원숙소는 다 멸실되었으나, 현재 1동만 남아 일반주택으로 전환 사용 중.
	⑮	s-3-1 항무사택		장마로 51번길 6	1935	개인	주택	1932년 장항항의 본격적인 축항공사와 함께 건설부터 항만 관련 종사자들의 주거를 위해 건립된 일본식 가옥으로, 초기 10여동에서 현재 5동이 현존하며 원형 확인 가능.
	⑯	s-3-2 항운노조 사무실		장마로 10번길 19	1968	법인	사무실	장항항의 번성기에 하역업무를 담당하던 항만노동자와 그들이 결성한 항운노조의 업무를 위해 1960년대 신축한 사무실로 현재 복지재단에서 사용 중.
	⑰	s-3-3 항운노조 복지관		장산로 270-3 일원	1975	공공 서천군	복지관	항운노조사무실과 유사한 규모와 조형적 특성을 공유하는 70년대 전형적인 건축물임. 현재 서천군 소유이며, 수산가공업체가 임대하여 사용 중.
	⑱	s-3-4 도선장		장산로 304-11	1930년대	공공	여객 운송	일제강점기부터 2009년 운행 중단 시기까지 장항과 군산을 오가던 여객선을 승하선장으로, 장항과 군산의 경제 및 생활공동체를 실감할 수 있는 장소임.

표 9. 장항의 유산 목록: 일반지원시설

구분	번호	명칭	사진	위치	건립연도	소유	용도	특징	
일반지원시설	⑰	c-1	조선정미소		신창동로 8번길	1930년대	개인	정미소	장항선으로 운반된 미곡의 정미를 마치고 주변 미곡창고에 저장 후, 장항항을 거쳐 일본으로 운송하였던 과거 식량 침탈의 거점이었으나, 일부 외벽만 현존.
	⑳	c-2	미곡창고 문화예술 창작공간		장산로 323	1936	공공 서천군	창고 문화 시설	미곡 출항 전 저장하던 미곡 창고 모듈화 되어진 콘크리트 기둥과 목조지붕이 특징. 등록문화재 591호로 서천군 매입 후 리모델링을 거쳐 2015년 문화공간으로 전환.
	㉑	c-3	미곡창고		장산로 156번길 17	1941	개인	창고	과거 장항선으로 운반된 미곡을 보관하던 대규모 미곡 창고로 3개의 목재 트러스구조 지붕이 반복되는 형태이며, 현재 서해수산과 신장항영어조합이 위치함.
	㉒	c-4	어망공장		장항로 127번길 37	1965	개인	공장	1960년대 건립된 어망생산공장으로, 기수역이라는 지리적 조건에 따른 어업 및 수산업이 번성했던 시기의 산물임을 확인할 수 있는 공간임.
	㉓	c-5	여인숙거리		장항로 156번길 일원	1960년대	개인	주택	1960년대부터 장항역과 도선장 사이에 밀집해 거리를 형성함. 장항역 막차나 도서관 마지막 배를 이용한 사람들이 머무는 곳으로 장항의 특성을 보여주는 공간임.
	㉔	c-6	하숙집		장항로 232번길 21-10	1960년대	개인	주택	속칭 '이쁜이네'로 불리는 장항에서 가장 유명했던 하숙집으로 증축을 거듭하며 장항읍 도시 성장기 인구증가에 따른 주거문제를 해결하는 주거 형식을 보여줌.
	㉕	c-7	미야자키 가옥		장천로 2-14	1920년대	법인	주택	1920년대 장항의 초기 매립을 주도했던 일본인 대지주 미야자키의 가옥. 과거 정의여고 음악실로 사용되기도 했으나, 2000년대 초 폐교 이후 방치.
	㉖	c-8	농업전수학교 교장사택		신화송로 130번길 72	1941	개인	주택	1940년 개교한 농업전수학교 인근에 건립한 일본식 가옥으로 교장관사로 사용되다 80년대 장항제련소 근무자가 구입 후 거주. 일부 개조가 이루어졌으나 비교적 원형 보존 우수.
	㉗	c-9	김옥선가옥		장항로 280번길 7	1930년대	개인	주택	전 국회의원 김옥선 가옥으로, 장항 형성 이전 포구가 위치했던 지역으로 일제강점기 객주로 사용되었다고 전해짐. 한옥, 일본식, 양식 형태가 복합적으로 나타나며, 현재 방치.
	㉘	c-10	충남조선소 평양조선소		장항로 280번길 27 장항로 258	-	기업	조선소	원수리에 위치한 소규모 선박 생산과 수리를 전담하는 조선소. 현 연수공업인 평양조선소는 충남 최초의 조선소로 과거 모습은 남아있지 않으나 선박업을 지속하고 있음.
	㉙	c-11	안동양조장		성주새길 46번길 11	1932	개인	양조장	옛 안동양조장에서 시작해 대동양조장을 운영했던 공간으로 살림집과 인접해 있음. 영업 종료 후 옛 양조시설과 관련 축사가 현존.
	㉚	c-12	황금정 마을터		회송길 140 일원	1930년대	공공	마을	장항제련소의 배후지원단지로 다수의 점포와 숙소가 위치했던 마을. 제련소 폐쇄 후 환경오염으로 인한 브라온필드의 오명을 씻고자 2009년부터 토지정화사업 진행 중.

표 9. 장항의 유산 목록: 일반지원시설(계속)

구분	번호	명칭	사진	위치	건립연도	소유	용도	특징
잠재적 지원시설	㉑	c-13 장항극장		장서로 44번길 21	1963	개인	영화관	일제강점기 장항극장에 관한 기록은 찾기 어렵지만, 60년대 신축 후 한동안 장항의 대표적인 극장이었음. 개조를 거듭하며 일반 상업시설로 사용 중.
	㉒	c-14 중앙시장 일원		장항로 122번길	1950년대	개인	시장 점포	매립의 역사에 따라 해방 이후 만들어진 시장으로 한때 사창가 골목이 공존했었음. 장항전통시장 신축 이전 후 번성했던 장항의 기억만 지닌 채 대부분 폐점했음.
	㉓	c-15 장항로 가로경관 I		장항읍 행정복지센터 일원	1930년대	공공	가로	장항선 동측 구역으로 초기 마을과 연계선 상에서 발전 읍사무소, 세무서 등 장항의 주요 관공서가 밀집한 지역 내 가로임.
		c-16 장항로 가로경관 II		장항로 100번지 일원	1960년대	공공	가로	장항선 서측 구역으로 계면소에서 사택촌과 연결하는 가로 상에 형성된 점포 밀집 지역이나 현재는 대부분 폐점 상태임.

V. 결론

장항은 일제강점기 미곡과 금 수탈을 목적으로 대규모 토지 매립 후, 1930년대 주요 도시기반시설인 제련소, 철도와 항만이 연이어 자리를 잡으며 조성된 계획도시이다. 지난 90여 년 동안 장항은 근대산업도시의 흥망성쇠를 거치며, 한국의 압축적 경제개발과 도시화 및 산업화를 고스란히 보여주는 상징이 되어 오늘에 이른다. 3대 도시기반시설은 장항의 지역정체성을 형성하고, 각각 직간접적인 산업유산을 남겼다. 본 연구는 2018년 9월부터 2019년 12월까지 진행한 현장조사와 선행연구에서 제시한 목록을 토대로 일제강점기부터 80년대까지 시기를 확장해서 건축물의 현존 여부, 현재 용도 및 공간 사용 현황, 장소의 원가치 및 지역정체성과 부합 정도를 평가해 30개의 산업유산 목록을 도출했다. 목록은 산업유산의 성격에 따라 산업시설(i)-지원시설(s)-일반지원시설(c)로 대분류하고, 3대 기간시설과의 관계에 따라 제련(1)-철도(2)-항만(3)으로 중간단계 구분 후 일련번호를 부여해 작성되었다. 이렇게 목록화된 산업유산은 지속적인 인구 감소와 고령화, 경제 침체 문제를 겪는 장항의 재활성화에 활용될만한 잠재력을 지니고 있다.

현재 장항에 각종 재생사업이 진행 중이지만, 지자체 주도로 사업성과 지향적 수준에 그치고 있다. 재생사업은 지역에 대한 조사와 기록, 연구를 바탕으로 지역의 정체성을 지닌 유산에 대한 이해와 자산으로서의 인식

에서 출발해야 한다. 지역재생의 주체별로 그 구체적인 역할을 수행할 때, 전문가는 지역의 역사를 정리하고 정체성을 발굴해야 하며, 지자체는 지역유산을 지역자산화 할 수 있는 정책과 관리 제도를 마련하고 관련 예산을 수립해야 하며, 지역주민은 산업유산의 보전과 활용의 주체이자 지속적으로 재생산하며, 지역재생의 최종 수혜자가 되어야 한다.

근대산업도시 장항의 유산은 지역사와 공간을 살아낸 개개인의 삶을 담고 있다. 그렇기에 산업유산이 지닌 장소 기억으로 지금, 우리는 새로운 변화를 모색하고 또 미래를 그릴 수 있다. 장항의 현장조사 과정 중 유산들의 철거와 멸실을 마주치곤 했다. 더 이상 미룰 수 없기에 본 연구가 장항의 산업유산을 인식하고, 그 가치를 살린 지역재생 계획의 수립과 실천이 이루어지지는 데 기여할 수 있기를 기대한다.

註

- 1) 장항읍 일원에서 진행한 현황조사는 지역에서 활동하는 향토학자 유승광, 사진 기반 아카이빙을 진행하는 예소아카이브의 노영미 박사와 장항읍농촌중심지사업에서 구성한 주민조직 장항역사문화연구회(회장 임현규)를 중심으로 한 전문가 인터뷰조사, 유산으로서의 잠재적 가치를 지닌 건축물을 대



그림 9. 장항의 산업유산 분포도

- 상으로 관련 도서의 검토, 현장실측 및 도면작성 등이 이루어졌다.
- 2) 산미증식계획(産米増殖計劃)은 일제가 조선을 일본의 식량공급지로 만들기 위해 1920년부터 1934년까지 실시한 정책이다. 1918년 일본은 농민들의 많은 이동으로 극심한 식량난에 시달리자 식량 문제를 해결하기 위해 쌀을 증산하려는 계획을 세웠다. 1차 계획은 1920년부터 1925년까지, 2차 계획은 1926년부터 1934년까지 실시하였다. 산미증산 계획의 무리한 강행은 조선에서는 화전민이 증가하고 소작인이 몰락하게 하였으며, 일본 내 쌀 가격 폭락으로 일본 농촌경제가 악화되어 결국 1934년에 중단되었다.
 - 3) 일제강점기 전국토의 지도와 지적도 작성 시 사용한 토지의 면적 단위이다. 경술국치 이후 1960년 미터법이 정식 발효되기까지 사용되었다. 일본 곡척의 길이는 30,303cm였으므로 1평은 3,3058m², 1정보는 9,917.4m²(3,000평)에 해당된다. 3,100정보는 30.7km², 3,500정보는 34.7km²로 각각 환산할 수 있다.
 - 4) 가타기리(片桐和三, Katagiri Kazuzou)는 장항뿐만 아니라 충남 서천 길산, 전북 익산 지역의 황등 농장을 소유한 대표적 식민지 대지주이며 실업가였다. 그는 서천수리조합 2대 조합장을 역임했으며, 장항번영회를 조직하기도 했다. 미야자키(宮崎佳太郎, Miyazaki Keitaro)는 옛 정의 여중고 자리에 자신의 이름을 딴 미야자키 농장을 경영했고, 그의 아들 역시 대를 이어 장항에서 대지주로 활동하였다. 아라마키(荒卷幹二, Aramaki Kanji)는 서천수리조합 창립위원장 역할을 담당했다.
 - 5) 1931년 조선총독으로 부임한 우가키 가즈시게(宇垣一成, Ugaki Kazushige)는 그해 12월 기자회견을 열고 “산금정책의 일환으로 조선 내 4개의 정련소를 건설할 계획을 밝혔다.”라고 말했다. 이에 따라 조선총독부는 일본 재벌들이 조선에서 금광 개발에 적극 참여하도록 유도하는 한편 증산계획을 수립하여 1932년부터 시행했다. 이러한 산금장려 정책의 일환으로 총독부는 탄광장려금으로 광산개발을 촉진하는 동시에 채굴한 광석을 처리할 수 있는 제련 시설을 확충했다. 진남포제련소의 시설을 건식으로 전환하고, 조선제련주식회사의 장항제련소를 신규로 건립하게 되었다.
 - 6) 하시야 히로시(橋谷弘, Hashiya Hiroshi)는 일본의 식민도시로서 세 가지 타입을 언급하였다. 첫째, 완전히 새롭게 형성된 도시(부산, 인천, 원산, 대만 가오슝, 만주의 대련), 둘째, 재래의 전통도시 위에 겹쳐지면서 형성된 도시(서울, 평양, 개성, 타이베이, 타이난), 셋째, 기존 대도시 근교에 일본이 신시가를 건설한 경우 신징(新京, 현 장춘), 하얼빈 등 만주에서 주로 건설된 도시 등으로 구분할 것과도 동일한 시각이다(김제정 역, 2005:17-19).
 - 7) 박성신(2018:185)에 따르면 일제 강점기 도시계획은 다음과 같은 특징을 지닌다. 첫째, 개항장은 항 주변에 신도시 개념의 도시계획을 적용해서 가구(街區)와 가로(街路)로 형성된 격자형 도시계획 체계가 잘 드러난다. 둘째, 개항장 중심 근대도시는 개항시기와 고밀도 발전의 정도가 비례한다. 셋째, 지형적으로 항구 주변 평지를 선호했으며, 정해진 영역 내 택지 조성뿐만 아니라 영역의 확대를 위해 축항 및 매립 등의 토목공사가 활발하게 진행됐다. 넷째, 근대 교통기관의 도입에 따른 도로망 정비와 철도 부설, 상하수도 등 도시의 기반시설 구축이 추가되며 도시의 기본 공간체계를 구성한다.
 - 8) 철도청(1979:150; 1999:228)에서 발췌한 내용이다. 1956년 당시 장항선과 함께 경기선을 안성선으로, 경전남부선을 진주선으로, 경전서부선을 광주선으로 각각 개칭했다.
 - 9) 서천군(1992:3-8)의 특집 “충남 서해안의 산업기지, 장항제련소”의 입지조건에 대한 내용을 정리해서 인용했다. 여기서, 제련소 입지 선정에 대한 일제의 고민은 제련공정이 유해한 물질을 발생시킨다는 사실을 이미 파악하고 있었음을 알 수 있다. 또한 북한에 1915년 건립된 진남포제련소와 1933년 흥남제련소와 함께 장항제련소는 당시 3대 건식 제련소로 운영되었다.
 - 10) 장항읍(1997:143-144)에 따르면, 장항항 개항 이후 장항항 관련 시설들이 1944년 부잔교 1기(8천 톤급 1선석), 1961년 부잔교 1기(8천 톤급 1선석), 2001년 신항부두 330m(1만 톤급 2선석)이 설치됐다.
 - 11) 「韓國案内(한국안내)」는 개항장 중심으로 일본인들의 방문 및 이주가 급증함에 따라 본토의 일본인들에게 대한제국에 관한 여러 정보를 제공하고, 정착과 경제활동에 도움을 주고자 만들어진 책이다. 저자인 가츠키(香月源太郎, Katsuki Gentaro)

- 는 부산 주재 관문신보(關門新報)의 통신원으로, 조선의 사정에 통달한 사람으로 평가받았다. 개항장 군산을 소개한 장에서 서천-강경-공주와 연계한 금강문화권으로 살펴보고 있다. 香月源太郎(251-259)에 걸쳐 항과 물류의 중요성을 다루며 다음과 같이 설명하고 있다. “옛부터 한국의 부(富)는 전라, 경상, 충청 3도를 총칭하는 삼남에 있고, … 금강은 전국 5대강의 하나로서 삼남 서북방의 대부분을 차지하고 남쪽으로 전라북도의 반, 북쪽으로 충청남도의 반을 점유하고 있다. …”.
- 12) 한창 때 장항항 항만노동자의 규모는 40명 규모의 1개반이 12개에 이르는 수준으로, 500여명이 상시 부두의 하역과 승선 관련된 노동을 했다고 전해진다.
 - 13) 2003년 7월 러시아에서 열린 TICCIH 대회 시 ICOMOS가 1964년 채택한 베니스현장의 정신을 존중하며 산업유산 보존을 주요 내용으로 작성되었다.
 - 14) 국내에도 최근 산업 유휴공간을 유산으로 인식하고 재생한 다양한 사례가 속속 소개되고 있다. 서울 문화비축기지, 부천 아트벙커 B39, 전주 팔복 예술공장 등이 최근 재생으로 현재의 공간수요를 담아 문화공간으로 거듭난 공공공간들이다.
 - 15) 박재민·성종상(2012b:107-120)에 근거한다. 본 논문과 유사한 주제를 2012년 발표한 논문으로 본 논문과 8여 년간의 시차가 있으며, 그동안 산업유산에 대한 이해와 인식의 부재로 철거로 인한 멸실이 진행되어 다수의 건축물이 사라졌다.
 - 16) 국민주택이 지닌 지역유산으로서의 구체적인 가치에 대해서는 박성신·정재욱(2019)에서 다루고 있다.
 - 17) 농림부 주관 「장항읍농촌중심지활성화사업」의 일환으로 역사문화연구 분야를 담당했던 군산대학교 지역재생연구센터는 장항의 3대 산업축에 따라 근대산업사를 읽는 장항풀무길, 근대철도사를 살펴볼 수 있는 장항철길, 근대항만사의 장항물길을 제시했다. 이 세 갈래 길과 남은 유산들을 통합적으로 엮어낼 때, 에코 뮤지엄의 개념도 실천 가능하다. 국제박물관협의회(ICOM, International Council of Museums) 회장을 지냈던 프랑스의 조르주 앙리 리비에르(George Henri Rivière)와 위그 드 바린(Hugues de Varine)이 1971년 창안한 개념인

에코뮤지엄은 야의 박물관, 지붕 없는 박물관, 살아 숨 쉬는 박물관(open air museum)을 의미한다. 지역의 정체성을 지닌 유산을, 바로 그 지역과 그 장소(site) 고유의 사회문화적 맥락 속에 현장 보존하고, 그렇게 조성된 뮤지엄을 지역주민들의 자발적 참여로 운영함으로써 지역 활성화와 공동체 발전을 도모할 때 가능하다.

참고문헌

- 강동진 2010, “산업유산 재활용을 통한 지역재생 방법론 연구” 한국도시설계학회지, 11(1), 157-178.
- 김민영·김중규, 2006, 「금강 하구의 나루타포구와 군산강경 지역 근대 상업의 변용: 강(江)과 수운(水運)의 사회경제사(社會經濟史)」, 서울: 선인.
- 김영정·소순열·이정덕·이성호, 2006, 「근대 항구도시 군산의 형성과 변화」, 서울: 한울아카데미.
- 김용욱, 1976, 「한국 개항사」, 서울: 서문문고.
- 김제정 역, 2005, 「일본제국주의, 식민지 도시를 건설하다」, 서울: 모티브북(橋谷弘, 2004, 「帝國日本と植民地都市」, 東京: 吉川弘文館).
- 김주관, 2006, “개항장 공간의 조직과 근대성의 표상” 지방사와 지방문화, 9(1), 129-157.
- 김홍순, 2007, “일제강점기 도시계획에 나타난 근대성” 서울도시연구, 8(4), 155-173.
- 김홍순, 2011, “일제강점기 우리나라의 도시화 추이” 국토계획, 46(4), 69-92.
- 문화유산신탁, 2015, 「보전대상 문화유산 조사연구: 대전광역시·세종특별자치시·충청남도」.
- 박성신, 2011, “군산의 근대 창고건물 현황 및 산업유산으로서의 가치에 관한 연구” 건축역사연구, 20(6), 21-39.
- 박성신, 2018, “「한국안내(韓國案内)」를 통해서 본 개항기 도시계획과 생활상: 1902년 군산을 중심으로” 한국지리학회지, 7(2), 181-198.
- 박성신·정재욱, 2019, “장항의 국민주택 건립배경과 건축도시적 특징” 대한건축학회논문집, 35(12), 127-136.
- 박인욱, 2014, “일제강점기 인천의 생산구조와 도시공간의 변화” 인천학연구, 20, 237-274.
- 박재민·성종상, 2012a, “산업유산 개념의 변천과 그 함의에 관한 연구” 건축역사연구, 21(1), 65-81.

박재민·성중상, 2012b, “장항의 산업유산 분포 현황과 도시 형성 과정” 국토지리학회지, 46(2), 107-120.
서천군, 1992, 「내고장 으뜸가꾸기 리지(2), 장암리.
손정목, 1994, 「한국 개항기 도시변화과정연구」, 서울: 일지사.
손정목, 1996, 「일제강점기 도시변화과정연구」, 서울: 일지사.
윤정숙, 1985, “개항장과 근대도시 형성에 관한 역사지리적 연구 군산항을 중심으로” 지리학, 20(2), 74-99.
윤희철, 2016, “일제강점기 시가지계획의 수립과정과 집행” 도시연구, 16, 71-104.
이건학, 2019, “서울시 도시 재생 유형별 공간 분포와 지역 특성 변화: 건물 용도별 도시 경관 변화를 중심으로” 한국지리학회지, 8(2), 305-319.
장항읍, 1997, 「장항의 역사와 문화」.
정재욱·박성신, 2019, “구술사를 통해 본 지역의 역사와 지역 재생의 방향상: 서천군 장항읍 ‘황금정’ 마을을 중심으로” 구술사연구, 10(2), 145-174.
조성욱, 2016, “1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로” 한국지리학회지, 5(3), 315-329.
철도청, 1979, 「한국철도 80년 역사」.
철도청, 1999, 「사진으로 본 한국철도 100년」.
최원희, 2012, “일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인 도 시체계상에서의 위상 및 도시내부구조 형성과정” 한국지리학회지, 1(1), 99-123.
충청남도, 2004, 「근대문화유산 목록화사업」.
홍유진, 2013, “인천시 수변지역의 공간특성과 내부공간구조 분석” 한국지리학회지, 2(2), 165-182.

LG금속, 1997, 「엘지금속 60년사: 1936-1996」.
阿部薫, 1937, 「伸び行く長項」 京城 民衆時論社
香月源太郎, 1902, 「韓國案内」, 東京: 青木嵩山堂
동아일보, 1931년 9월 4일자, “新興된 長項港”
국가문화유산포털, <http://www.heritage.go.kr>
국가통계포털, <http://kosis.go.kr>
국토정보맵, <http://map.ngii.go.kr/ms/map/NlipMap.do>
국토지리정보원, <http://www.ngii.go.kr>
군산지방해양수산청, <http://gunsan.mof.go.kr>
서천군청, <http://www.seocheon.go.kr>
풍농, <http://www.pungnong.co.kr>
ICOMOS, <https://www.icomos.org>
LS니꼬동제련, <http://www.lsnikko.com>
TICCH, <https://ticcih.org>

교신 : 박성신, 54150, 전북 군산시 대학로 558 군산대학교 건축·해양건설융합공학부(이메일: sspak@kunsan.ac.kr)

Correspondence: Sungsin Pak, 54150, 558 Daehak-ro, Gunsan-si, Jeollabuk-do, Korea, Department of Architecture & Building Engineering, Kunsan National University (Email: sspak@kunsan.ac.kr)

투고접수일: 2020년 2월 7일
심사완료일: 2020년 2월 19일
게재확정일: 2020년 2월 25일