



옛날 관광안내서로 한일 투어리즘을 상상하기

때는 1932년, 초봄의 어느 날이다. 도쿄에서 은행원으로 일하는 사토(佐藤) 씨는 오늘 마침 한 가지 결심을 했다. 조선일주 여행을 떠나기로 한 것이다. 오랫동안 바랐던 일이다. 사토 씨는 어릴 적부터 막연하게나마 해외일주를 꿈꾸었다. 그리고 마침내 그 첫 발걸음으로 조선일주를 택했다. 물론 조선은 1910년 새롭게 더해진 일본의 신부지(新附地), 제국판도 내부의 식민지였다. 하지만 조선에 특별한 연고가 없는 대부분의 일본인들과 마찬가지로 사토 씨에게는 여전히 낯선 ‘이국의 땅’이었다. 외국도 아니면서 외국 같은 식민지조선의 분위기에 도리어 구미가 당겼다고 할까. 한동안 이국적인 풍경과 매혹적인 여인들의 모습이 담긴 엽서를 모으면서 여행열(旅行熱)을 불태워왔던 사토 씨였다.

사실 사토 씨처럼 해외여행을 계획하고 떠나는 것은 이제 일본사회에서도 그리 낯선 풍경은 아니었다. 어렸을 때만 해도 해외여행은 고사하고 짬을 내어 국내여행을 즐기는 것조차 평범한 보통 사람들에게는 그리 간단한 일이 아니지 않았던가. 그래도 제1차 세계대전이 일본사회에 유례없는 경기호황을 가져오면서, 사람들의 일상적 삶에도 여유가 생겼고 더불어 여행에 대한 인식도 달라졌다. 여가로 여행을 떠나는 사람이 늘어났고, 수요가 늘어나자 공급도 창출되었다. 관광지가 개발되었고 여기에 철도와 숙박이 연계된 관광산업도 생겨났다. 이른바 근대적인 투어리즘(tourism)의 탄생이었다. 일본 본토를 넘어서 ‘물 건너서(海外)’ 유람을 떠나는 일본인들도 점차 늘었다. 이러한 상황에서 조선은 국내여행과 해외여행 사이

를 미묘하게 걸쳐있는 독특한 관광 스폿(spot)이었다. ‘물 건너 있지만’ 일본 본토에 충분히 가까워서 보통의 사람들도 한 번쯤은 저질러 볼 만한 곳. 게다가 같은 외지(外地)라고 해도 대만과는 달리 풍토병을 걱정할 필요도 없지 않은가. 당연히 일본말과 돈도 대충 통했고.

물론 그럼에도 관광에 드는 비용은 여전히 만만치 않았다.¹ 사토 씨는 대략 2주 일정으로 조선여행의 일정을 짰는데, 전체 경비는 열차 2등 칸을 이용하면 170엔, 3등 칸은 90엔 안팎이었다. 교통비, 숙박비, 식사비 등을 포함한 비용이다. 당시 은행원의 초임 월급이 50~70엔 정도였으니 그 규모가 어느 정도였는지는 짐작이 간다. 사토 씨 같은 중산층도 몇 달치 봉급을 때려 놓아야 할 만큼 경제적인 출혈이 상당했던 것이다. 그래도 여행 두 달 전에 구입하면 조선철도와 남만철도를 20% 정도 싼값에 자유롭게 이용할 수 있는 할인승차권과 같은 상품들이 이미 시중에 나와 있었고, 여러 가지로 궁리하고 발품을 팔면 비용을 줄일 여지도 없지 않았다. 불과 4~5년 전만 하더라도 같은 일정으로 조선 여행을 가려면 2배 이상이 들지 않았던가. 갈수록 세상이 좋아지고 있다고 새삼 느끼는 사토 씨였다.

그럼 언제 여행을 떠날까. 대체로 조선은 “일본보다 기온의 변화가 급격해서 같은 계절이라도 날마다 격변이 있으며, 우기(雨期)가 6월 중순부터 시작”되기 때문에 출발은 5월 즈음이 좋을 것 같다. 여행책자에도 “유람의 기절(期節)은 춘추(春秋)의 두 계절이 적당하다”고 하지 않았던가. 사토 씨는 서둘러 여행준비를 마쳤고, 화창했던 5월의 어느 날 밤 9시 45분 드디어 시모노세키행 급행열차에 몸을 실었다. 12일에 걸친 조선여행의 시작이었다.

요즘 같으면 신칸센으로 반나절이면 충분했을 시모노세키이지만, 당시 급행열차로는 꼬박 24시간이 걸리는 먼 일정이었다. 시모노세키에 도착하니 벌써 둘째 날도 저물어 오후 9시 40분이다. 다행히 현해탄(玄海灘)을 건너는 연락선은 시모노세키 기차역에서 바로 탈 수 있어서 비교적 편리하다. 좁은 열차 침대에서 갑갑했던 사토 씨는 이름처럼 검은 빛깔의 바다를 바라보며 새삼 일본을 떠난다는 것을 실감한다. 연락선은 900명 넘는 승객을 실을 수 있는 3,600톤이 넘는 대형 여객선으로, 배 이름은 모두 경복(景福), 덕수(德壽), 창경(昌慶) 등 조선의 궁전 이름을 딴 것이라 한다. 현해탄을 건너는 데에는 꼬박 9시간이 걸린다는데, 10시 반에 출발하는 연락선에서 하룻밤을 지내면 다음날 아침이면 조선이다.

셋째 날 새벽. 일찍 일어나 일본 세관의 짐 수속을 밟는다. 도항증(渡航證) 심사 등 까다로운 절차여서 조선인들에게는 공포의 관문이지만, 일본인인 사토 씨에게는 그건 딴 세상 이야기일 뿐이다. 심사를 마치고 짐을 챙기니 바다 건너에 어렴풋이 항구가 보인다. 조선남단의 도시 부산이다. 당시 인구 12만 정도의 도시로 일본인이 가장 먼저 정착한 곳인 만큼, 일본인들이 조선에 지은 첫 신사가 있는 용두산이라든가, 조선 제일의 온천이라 불리는 동래온천 등 볼 것이 제법 있다. 하지만 어차피 일본으로 돌아갈 때 다시 들릴 터이니 그때 보면 될 것이다. 8시에 배에 내려 한 시간쯤 부산 잔교(棧橋)역² 주변을 서성이다가 9시 10분 발 봉천(奉天)행 급행열차에 몸을 싣는다. 식민지 최대의 도시 경성(京城)까지는 급행열차로도 10시간 남짓. 저녁 7시 경성역에 도착한 사토 씨는 일본인들이 밀집해서 살았던 남산정(南山町)의 유서 깊은 여관인 천진루(天真樓)에 여장을 풀었다. 3일 만에 비로소 제대로 된 거처에서 자게 된 것이다. 이곳 천진루는 1921년 암살당한 ‘평민재상’ 하라 다카시(原

1) 『여정과 비용개산(旅情と費用概算)』 1931년판, 558쪽 참조. 이하의 글에서 따옴표 부분은 특별한 설명이 없으면 이 책의 내용을 인용한 것이다.

2) 현재 부산 제1부두에 설치된 잔교와 연결되어 있던 옛 경부선의 역이었다. 해방 이후 폐역되었다.

敬)가 1911년 경성을 방문했을 당시에 묵었던 곳으로도 유명하다. 근처 유흥가에서 한 잔 걸치고 숙소로 돌아온 사토 씨는 기분 좋게 잠자리에 들었다. 2박 3일의 경성여행이 시작된 것이다.

40만 가까운 인구를 자랑하는 경성은 일본 본토의 대도시에 비해서도 손색이 없다고 하겠지만, 일본풍의 남촌과 옛 왕조의 자취를 볼 수 있는 북촌 일대를 같이 볼 수 있다는 점에서 역시 식민지 도시의 이국적인 풍모도 없지 않았다. 넷째 날은 1925년 완공되어 위용을 자랑했던 조선신궁에서 시작해서, 남산공원, 그리고 공원 근처에 있는 은사과학관(恩賜科學館)과 미술품제작소를 구경했고, 남산을 타고 내려가서 남대문과 그 근처의 상공장려관을 둘러보았다. 그리고 변화가인 본정(本町)과 황금정(黃金町)을 들리는 것으로 하루 일과를 마쳤다. 다섯째 날은 보신각, 파고다공원, 창덕궁과 창경원 등 조선인들이 많은 북촌 일대를 둘러보았다. 전날의 경성이 일본 도시 같았다면, 이날의 경성은 이국의 도시. 기차로 인천을 둘러볼까 고민했던 사토 씨는 그냥 경성을 더 둘러보기로 결심한다. 앞으로도 기차는 신물 나게 탈 터이니. 경성의 중심부에는 5전(錢) 균일의 전차가 비교적 잘 갖춰져 있으니, 여유롭게 도심을 즐기기로 한다. 사토 씨는 저녁 무렵까지 경성의 이곳저곳을 구경하다가 밤 10시 40분 봉천행 특급열차에 올라 2등 침실에 지친 몸을 누인다. 자고 일어나면 열차는 조선에서 제일 오래된 도시, 평양에 도달하겠지.

여섯째 날 새벽 6시 10분. 평양역에 내리니 고려시대에 세워졌다는 7층 석탑이 지친 여행객을 반긴다. 여행 책자에는 오전에 대충 둘러보고 오후에 떠나는 일정이지만, 역사에 관심이 많은 사토 씨는 굳이 평양에 하루 묵기로 결정했다. 전차를 타고 평양의 관문이라 할 수 있는 대동문(大同門), 대동강이 한눈에 보이는 연광정(練光亭), 그리고 을밀대(乙密臺)에 올라 주변의 아름다운 풍경을 느긋하게 즐긴다. 과연 “을밀상춘(乙密賞春)—을밀대에서 바라보는 봄 경치—”이라 불릴 정도의 절경이다. 역에서 멀지 않은 미네(三根)라는 여관에서 하루를 묵은 사토 씨는 다음날에는 목단대(牧丹臺), 기자묘(箕子墓), 칠성문(七星門) 등 고적을 살펴본 뒤, 오후 3시 17분 다시 봉천행 특급열차에 오른다. 최종 목적지는 5시간 반이 걸려서 도착하게 되는, 만주의 국경도시 안동(安東), 지금의 단둥이었다.

압록강을 두고 신의주와 마주보고 있는 안동은 조선일주의 반환점이 되는 도시이다. 압록강철교를 건너 만난 이국(異國)의 도시. 사토 씨는 열차 속에서 이루어지는 삼엄한 심사와 역 구내에서 이뤄지는 조선 및 중국의 세관검사를 거치면서, 이제 진짜 제국일본을 벗어났음을 실감한다. 진짜 월경(越境)을 체험하면서 여행객 사토 씨는 비로소 일본이 가진 식민지의 크기를 실감한다. 밤늦게 도착한 사토 씨는 안동 호텔에서 하루를 묵고 다음 날 남만주철도회사가 운영하는 전강산(鎮江山)공원을 방문한다. 안동 시내가 한눈에 보일 뿐 아니라, “압록강을 건너 신의주가 눈앞에 선명한” 명승지다. 제국의 식민지를 가로질러 온 여행객은 이제 제국 바깥에서 제국을 내려다보고 있는 것이다. 2주 일정의 한 가운데 위치한 조선일주 여행의 하이라이트다.

이후 사토 씨는 저녁 6시 25분 부산행 급행열차에 올라타고 왔던 길을 되돌아간다. 경성을 지나 대구까지는 22시간. 오후 4시 대구에 도착하니 여행 9일째도 이미 반 토막이다.

급히 달성공원, 동서시장 등을 둘러보니 곧 밤이다. 멀지 않은 곳에 있는 경주에 들러 신라 시대 고적들을 보고 싶은 맘도 없지 않지만 포기한다. 이미 오랜 여행에 지쳐 있는 상태이고, 경주나 금강산은 별도의 관광코스들이 마련되어 있기 때문이다. 사토 씨는 훗날을 기약해본다. 다음날 새벽 일찍 대구를 출발해서 부산에 도착. 용두산에 올랐다가 동래온천에서 여독을 푼다. 부산을 떠나는 연락선 출발시간은 저녁 9시 30분. 12일에 걸친 조선일주 여행도 이제 마지막이다. 멀어져 가는 부산항의 야경을 바라보며 사토 씨는 다음 조선행을 기약한다. [...]

*

**

이상 일본인 여행자의 조선일주기는 사실은 정말로 있는 기행문이 아니라, 필자가 그럴 듯하게 꾸며 본 픽션이다. 글재주가 없어서 지루한 글이지만, 그나마 1931년 당시 조선일주의 여행코스를 디테일하게 묘사할 수 있었던 것은 『여정과 비용개산(旅情と費用概算)』이라는 옛 관광안내서가 남아있기 때문이다. 1912년 창설된 일본여행협회가 1920년부터 매년 발간했던 이 책자는 일본 국내 및 해외여행에 필요한 정보를 방대하게 수록한 안내서로, 각 지역의 주요 관광지과 교통편과 숙박에 대한 정보를 수록하고 있음은 물론, 교통사정을 고려해서 비용의 측면에서 가장 적절한 여행루트를 제공하고 있는 것이 특징이다. 사토 씨라는 가상 인물의 여행도 이 책자에 실린 11일짜리 조선일주 여행코스에 기반했다. 1931년 판에 따르면 조선여행은 중국, 만주여행과 같이 묶여 소개되고 있는데, 조선을 주로 보는 여행은 조선일주 여행코스와 12일짜리 ‘조선금강산탐승’ 코스로 나뉘어져 있었다. 그 밖에도 만주관광과 같이 묶여, 경성과 평양을 관광하는 ‘만선주유과정’, 거기에 중국 칭다오나 화북지방까지를 포함하는 관광코스 같은 것도 있었다. 어느 코스나 부산, 경성, 평양으로 이어지는 조선철도의 중심지를 거쳤다.

이 책은 각 권 분량이 8백 쪽에서 최대 1천 쪽이 넘어서 여행자들의 휴대용 여행 안내서가 되기에는 어려울 성싶다. 하지만 여행의 사전계획을 수립하는데 최적의 책으로, 다양한 정보들 속에서 식민지 조선이 제국의 투어리즘 속에서 어떻게 표상되고 있었으며, 또 실제로 어떻게 여행이 이루어지고 있었는지 그 실상을 알기에도 유용하다. 또한 매년 발간되었기 때문에, 여행코스의 변화, 여행비용의 증감 등의 변화를 이 책자를 통해 읽어낼 수도 있겠다.

이처럼 옛 관광안내서는 당시에는 여행자에게 필요한 실용적인 지식들의 묶음에 불과했겠지만, 지금 우리의 눈에는 당시 사람들이 특정한 공간과 장소를 어떻게 바라보았는지, 그리고 공간에 대한 거리감과 이동에서 드러나는 속도감이 어떠한지를 드러내는 유용한 자료가 된다. 그렇기에 각 시대에 다양한 형식으로 존재했던 관광안내서를 통시적으로 분석한다면, 한일 투어리즘의 다양한 변모 양상뿐 아니라 서로의 사회에 대한 이해에 대해서도 우리는 더 많은 것을 확인할 수 있게 될 것이다. 해방과 패전 이후 한국과 일본의 관광객들은 지금까지 서로의 사회를 어떻게 보고 듣고 느껴왔을까? 그리고 팬데믹 이후의 시대, 앞

으로는 또 어떻게 바뀌어갈 것인가? 우리가 과거의 관광안내서로 식민지시기 우리사회를 낯설게 상상했듯이, 팬데믹 이후의 세계에서는 우리가 지금껏 사용해왔던 관광가이드북을 과거의 유물로 만들어 버릴지 모르겠다. 코로나19가 종식된 이후, 한국과 일본은 서로의 사회를 어떻게 인식하고 체험하며 상상하게 될 것일까? 혹시 그 변화된 면모는 팬데믹 이후에 만들어질 한국과 일본의 관광안내서에서 먼저 확인할 수 있지는 않을까?



정준영
서울대 규장각한국학연구원 교수

“ <관정일본리뷰>는 일본이슈 및 한일현안에 대한 전문가 칼럼을 발신하고, 미래지향적인 소통의 장을 열고자 합니다. 서울대일본연구소가 기획하고 관정이종환교육재단이 후원하고 있습니다. ”

※ 필진의 글은 일본연구소의 공식 입장과는 무관합니다.