

홋카이도의 ‘길’이 맡은 역할의 고찰(구상)

요네다 나쓰키 (홋카이도대학)

1. 들어가며

‘길’은 모든 사람에게 있어서 익숙한 존재다. 어딘가로 향할 때 우리는 ‘도보’, ‘자전거’, ‘자동차’ 등의 수단을 통해 ‘길’을 이용한다. 이러한 ‘길’에도 반드시 역사가 있으며 그 과정에는 예상치 못한 사실이 숨겨져 있기도 하다. 너무 당연해서 오히려 놓치기 쉬운 ‘길’에 주목해 지금까지 주목받지 못한 부분에 스포트라이트를 비추는 것이 본 연구 활동의 목적이다. 단 역사를 살펴보는 것만으로는 연구가 성립되지 않기 때문에 ‘길이 맡은 역할은 무엇인가?’라는 질문 아래 홋카이도의 ‘길’이 맡은 역할에 대해 재고하고 옛사람들의 어떤 행동들이 현재의 홋카이도를 만들었는지 생각하겠다.

홋카이도는 일본에서도 특수한 역사를 지닌다. ‘홋카이도(北海道)’의 성립은 일본 역사상 지극히 최근에 속하는 일로 다른 도부현(都府県)에 비해 역사가 짧다. 그 외에도 ‘개척사(開拓使)¹⁾’나 ‘개발청(開発庁)’과 같은 기관이 존재해 국력을 투입해 발전되어 왔다. 철도창가²⁾에서도 ‘천리의 숲과 만리의 들판(千里の林万里の野)’ 사면은 바다에 둘러싸여서(四面は海に囲まれて) 우리 일본의 무궁한 곳간이라(わが帝国の無尽蔵と) 세상에 이름을 알린 홋카이도(世に名ざさる北海道)³⁾라고 노래하듯, 나라의 위신을 걸고 개척했음을 알 수 있다. 또 광대한 대지, 비옥한 자연 덕에 일본 전국에 관광지로 이름을 날리는 홋카이도이나 그 짧은 역사를 살펴보면 어두운 부분이 많다. 특히 메이지 시대 개척기의 역사는 깊은 어둠을 지녔다. 개척기에는 둔전병³⁾ 및 개척사가 홋카이도의 개척에 종사했다. 또 홋카이도에 수감된 죄수들이 값싼 노동력으로 혹사당하며 북국(北国)의 혹독한 환경, 노동으로 수없이 희생되었다.

필자는 가나가와현 출신으로 대학 진학을 계기로 홋카이도에 왔다. 그전까지는 홋카이도 하면 ‘관광지’라는 이미지를 가지고 있었다. 올해로 홋카이도 생활도 5년째에 접어들어 삿포로를 비롯해 도내 많은 지역을 다니면서 특수한 역사를 지녔고 많은 지역이 어려운 상황에 있다는 것을 알게 되었다. 일반적인 이미지로 침투된 ‘관광지’라는 말로 홋카이도를 구분해 버리는 것은 불가능하지 않을까. 이러한 상황을 마주한 필자는 홋카이도를 대상으로 한 내용을 다루고 싶다고 생각하게 되었다. 그러던 중, 운 좋게 ‘길’과 ‘죄수 노동’이라는 키워드를 만나게 되었다. ‘길’은 우리에게 익숙한 존재이기 때문에 그 역사를 파고들 기회가 많지 않다. ‘죄수 노동’은 역사의 어두운 부분으로 조명을 받는 일이 좀처럼 없다. 레이와 시대인 지금, 메이지 시대 개척 초기의 홋카이도를 재조명해 당시 만들어진 ‘길’이 어떤 영향을 주었는지를 분석하여 향후 홋카이도의 공공사업 및 교통사업에 도움이 되고자 한다.

2. 선행 연구 정리 및 연구의 여지

본 연구 구상에 관련된 분야는 ‘도시 계획’, ‘도로’, ‘역사’, ‘행형’ 등 다방면에 걸쳐 있다. ‘행형’ 분야에서는 죄수 노동에 관한 내용이 연구되었다. 특히 시게마쓰 가즈요시(重松一義)의 『홋카이도 형행사』와 니시무라 히데오(西村秀雄)의 『홋카이도 형벌사』가 홋카이도

1) 메이지 초기(1869-1882)에 홋카이도의 행정, 개척을 맡은 관청.

2) 1900년 일본에서 발표된 철도에 관한 노래.

3) 메이지 초기에 홋카이도의 개척, 경비 등을 위하여 두었던 농병.

행형 분야의 연구에 다수 등장한다. 이러한 연구는 당시 자료나 기록을 바탕으로 홋카이도 집치감(集治監, 메이지 시대 감옥의 일종)에 대해 정리하고 있다. ‘도로’ 분야에서는 주로 토목 기술에 관한 기술 연구의 선행 연구가 많다. 이처럼 각 분야의 독립된 선행 연구는 있으나 분야를 넘나드는 연구는 많지 않다. 요코타(2009)에서는 ‘행형’과 ‘도시 계획’에 대해 언급하며 홋카이도 쓰키가타초(月形町)와 미카사시(三笠市)에 주목해 집치감을 중심으로 한 도시 조성의 특수성을 살폈다. 집치감을 중심으로 마을이 구성되었다는 특수한 요소에 주목하면서 동시에 집치감의 존재를 후세에 전해야 한다고 주장하고 있다.

지금까지 살펴보았듯 각각의 분야에서는 연구가 이루어져 왔으나 분야를 넘나드는 연구는 아직 진행되지 않았다. 이러한 상황에서 생각할 수 있는 연구 방침으로서 지금까지 만들어진 도로가 후세에 어떤 영향을 주었고 어떻게 마을 조성이나 도시 계획에 영향을 끼쳐왔는지 평가할 수 있을 것으로 보인다. 분야를 넘나드는 연구를 통해 단일 분야의 연구만으로는 알 수 없었던 ‘길’의 중요성을 보여줄 수 있지 않을까. 이번 연구의 주 대상은 국도 12호선, 국도 39호선과 같이 죄수 노동으로 완성된 도로이며 그 연선에 있는 시정촌(市町村, 기초자치단체)에 주목하면 도로에서 어떤 영향을 받고 있는지 평가할 수 있지 않을까 생각한다. 또 국도 12호선 및 국도 39호선 옆에는 철도가 있어 ‘도로’와 ‘철도’의 관계성에 대해서도 다뤄보고 싶다. 이러한 연구를 통해 죄수들의 공적을 재조명하면서 동시에 홋카이도의 발전에 있어서 ‘도로’가 어떤 역할을 맡아 왔는지도 밝힐 수 있으리라 생각한다.

3. 홋카이도 도로의 역사

여기서 잠시 홋카이도 도로의 역사에 대해 살피고자 한다. 홋카이도의 도로는 해안선을 중심으로 발전해 왔다. 많은 지역의 주요 산업이 수산업이었기 때문에 필연적으로 내륙 지방의 도로는 발전이 더딜 수밖에 없었다. 이러한 상황을 개척의 장애물로 인식한 메이지 정부에 의해 도로 개작 작업은 홋카이도의 발전을 위한 중요 사항으로 자리매김했다.⁴⁾ 1869년 도로 행정을 담당하는 기관으로 ‘개척사’가 설립되었다. 개척사는 1882년까지 13년간 활동했으나 삿포로, 오타루, 하코다테 근교의 개발에 그쳤다. 그 후, 혼슈(일본 열도 최대의 섬)를 본떠 삿포로현, 하코다테현, 네무로현의 3현 1국 체제가 확립되지만 이러한 개척 활동은 그다지 진전되지 못했다.⁵⁾ 좀처럼 진척을 보이지 않았던 홋카이도 개척 상황에 속을 끓이던 이토 히로부미(伊藤博文)는 가네코 겐타로(金子堅太郎)를 파견해 홋카이도를 시찰하게 한다. 가네코의 시찰 결과는 『홋카이도 3현 순시 복명서』라는 문서로 정리되어 메이지 정부에 제출되었다. 이 문서에 따르면 가네코는 각지의 집치감에 수감된 죄수들을 개척 사업에 투입해 사역시켜야 한다고 주장했다. 이후 그의 주장이 받아들여져 죄수들은 특히 진행이 더디던 도로 개작 작업에 사역을 나가게 되었다. 죄수라는 값싼 노동력을 점찍어 최악의 경우, 쓰고 버려도 상관없다고 여긴 태도를 엿볼 수 있다. 어떻게 죄수 노동이라는 선택지를 고를 수 있었는지를 보여주기 위해 여기서 홋카이도의 행형사를 되돌아보겠다.

홋카이도 개척의 기운이 무르익던 메이지 초기는 메이지 유신⁶⁾으로 일본 사회에 큰 변화가 있던 시기이다. 당시 도쿄와 미야기에 ‘집치감’이라고 불리던 시설이 있었는데 도형, 유배, 종신징역 등의 형을 받은 죄수를 수용하던 곳이었다. 그러나 자유민권운동의 참가자 등 정치범의 수감으로 기존 수용 인원을 넘어 새로운 집치감이 필요했다. 일본 전국의 흉악범을 섬 지역으로 유배 보내는 방법이 유력해졌고 홋카이도가 그 후보로 거론되었다. 홋카이

4) 참고 : 홋카이도 도로사 조사위원회 편 『홋카이도 도로사 I 행정, 계획편』, 1990년

5) 참고 : 위의 책

6) 서구식 근대화를 목표로 일본이 추진한 정치 개혁.

도 개척 사업이 한창 진행되던 때였고 죄수를 보내 최종적으로는 홋카이도에 정착시키려는 속셈도 있었다. 이토 히로부미에 의해 파견된 쓰키가타 기요시(月形潔)는 1개월 만에 결친 조사 결과, 이시카리국 시베쓰푸토(현 홋카이도 가바토군 쓰키가타초)를 집치감 건설지로 결정했다. 이곳에 지어진 가바토 집치감은 1881년 개소했다. 그 후 소라치(현 홋카이도 미카사시), 아바시리, 구시로(시베차), 오비히로에 마찬가지로 집치감이 설치되었다.

이처럼 홋카이도에 집치감이 설치되어 일본 각지의 죄수들이 홋카이도로 모이게 되었다. 홋카이도의 가혹한 환경에 중노동이 더해져 사망자가 끊이지 않았고 실제로 집치감이 있었던 지역이나 죄수 노동으로 완공된 도로 옆에는 죄수의 묘지가 있다. 쓰키가타초 시노쓰야마 묘지나 기타미시의 구사리즈카(鎖塚)가 유명하다. 이러한 노동의 결과, 기타미 도로(현 국도 39호선, 국도 333호선), 가미카와 도로(현 국도 12호선), 미네노부 도로(도도 275호선)이 완공되었다. 이러한 도로는 모두 홋카이도 내륙 지역에 위치해 지금까지 과제로 남아있었던 내륙 지역의 도로 개척 사업이 죄수들의 손에 의해 달성된 것이다. 특히 기타미 도로와 가미카와 도로의 중간 지점에는 츠베쓰(현 아사히카와시)가 있어 홋카이도에서는 드물게 내륙 지방에 대도시가 형성되었다. 그야말로 죄수들의 공적에 의해 개척 초기의 과제였던 내륙 지방의 발전이 이룩된 것이다. 이 점은 무시할 수 없다.

4. 향후 과제

지금까지 홋카이도 도로의 역사를 개략적으로 정리해 보았다. ‘길’ 하나의 역사를 보아도 그 뒤에는 방대한 역사가 담겨 있는 것을 알 수 있다. 앞서 적었듯 단지 역사를 정리하는 것만으로는 연구가 성립되지 않는다. 이 역사를 활용해 새로운 요소를 더할 필요가 있다. 여기서 떠오른 것이 머릿말에서도 언급했던 ‘길이 맡은 역할은 무엇인가’라는 질문이며, 죄수들에 의해 완공된 도로가 어떻게 도움이 되고 있는지를 살펴보고 싶다. 실제로 죄수 노동으로 완공된 도로 덕분에 그때까지 입식이 어려웠던 지역에 둔전병이 진입할 수 있게 되어 마을이 발전했다는 역사적 기록이 있다. 길이 이뤄낸 역할을 어떻게 평가할지의 지표는 앞으로 생각해 나가야 한다. 현 시점에는 지리 정보 소프트웨어를 활용해 도로 연선에 어떤 시설이 있는지 등에 주목해 독자적인 평가 항목으로 분류하는 방법 등을 생각하고 있다. 어찌됐든 지도는 빼놓을 수 없는 방법이 될 것 같기에 적극적으로 지리 정보를 활용하려 한다.

홋카이도 아바시리시에 있는 ‘아바시리 감옥 박물관’의 전시에는 ‘죄수들의 공적을 기록하는 것에 그치지 말고 기억으로 승화시키길 바란다’는 요지의 표현이 있다. 이는 머릿말에서도 언급했듯이 홋카이도에 사는 사람들이 잊지 않고 꼭 지녀야 할 자세라고 생각한다. 아바시리의 박물관에서 이야기하는 것을 본 연구를 통해 조금이라도 새기게 되길 바란다.

(번역책임자:최유진)