

# 대한제국기 일본인 기술자 이노우에 요시후미(井上宜文) 연구

김명수\*

- I. 서언
- II. 渡韓까지의 前史
- III. 대한제국 기술자로서의 활동
- IV. 일제강점기 기업활동
- V. 결어

## I. 서언

필자는 최근 오오사카(大阪) 어느 고서점에서 『宜文前期事業紀念寫眞 附人事紀念寫眞』이라는 이름의 사진첩을 발견했다. 이노우에 요시후미(井上宜文)에 대해 평식원 도량형 제작 기사로만 알고 있었던 필자는 사진첩을 열람하며 그가 한말의 한성전기회사의 전차 차량과 관련하여 한국에 건너왔고, 이후 평식원의 도량형 기사로서 한국의 도량형 제도를 일본의 그것과 통일시키는 데 중요한 역할을 담당했으며, 아울러 한국군기창의 건설이나 이후 기업가로서 다양한 사업을 전개했다는 사실도 알게 되었다. 사진첩과 함께 낱장으로 된 몇 장의 사진도 볼 수 있었다. 거기에는 러일전쟁 직전의 이용익과 와다 야치오(和田八千穂)의 사진(1903년 11월), 시오카와 이치타로(塩川一太郎), 그리고 어담(魚潭) 소장의 사진이 포함되어 있었다. 이용익은 설명이 필요 없는 고종의 최측근으로 고종황제 중심의 위로부터의 개혁을 추구한 인물이다. 와다는 1903년 당시 해군군령부(海軍軍令部) 병원이었던 한성병원의 3대 병원장으로 1901년 12월에 한국에 건너온 인물인데, 1903년 5월 급성중이염에 걸린 이용익을 치료한 것이 계기가 되어 이용익의 친분을 얻었다. 사진은 아마도 이용익이 한성병원에 입원했을 당시의 것으로 추정된다.<sup>2)</sup> 어담은 일본 세이조학교(成城學校)를 거쳐 육군사관학교를 졸업한 엘리트 군인으로 고종의 사촌 이재완(李載完)과 공사관부 무관 노쓰 시게타케(野鎮津武) 사이에서 통역하며 역사적 현장을 목도한 인물이다. 시오카와는 일찍부터 한국에 건너와 일본공사관 소속 통역관으로 활동하던 인물로 한국의 통상에 관련된 소책자를 냈을 정도로 한국에 정통하였으며, 군국기무처가 존속했던 시기(1894.6.25.-1894.12.17.)에는 군국기무처의 요청을 받아 사무 자문에 응했다.<sup>3)</sup> 이 사진 속의 인물들은 이노우에와 어떤 관련을 맺고 있을까? 사진들을 통해 퍼즐을 맞춰나가다 보면 대한제국기 근대화 과

\* 계명대학교 인문국제학대학 국제지역학부 부교수, omoiari@kmu.ac.kr

2) 和田八千穂(1870년생, 鹿兒島현 출신)는 1892년 해군군학교를 졸업하고 1898년 해군대학교 군의부학생 과정을 졸업했다. 와다는 청일전쟁과 러일전쟁 모두에 종군했다. 청일전쟁 당시인 1894년 8월부터 1895년 7월까지 육군 소속 군의로 한국에 체재했던 적이 있다. 1901년 군함 磐手의 회항을 위해 영국에 출장했고, 동년 12월에 제3대 한성병원장으로 부임했다. 와다는 1906년 상비함대 군함 아사마(淺間)로 전임될 때까지 러일전쟁 종군을 비롯하여 한국에 5년 정도 근무했다. 1907년 3월에 예비역에 편입된 와다는 독일 유학으로 의학박사 학위를 취득한 뒤 다시 경성으로 돌아와 외과의원을 개업했다. 1938년에는 海軍有終會 朝鮮支部長에 위촉되었다. 和田八千穂, 『韓末に於ける日本醫學の半島進出』 和田八千穂·藤原喜藏(編) 『朝鮮の回顧』(近澤書店, 1945), pp.376-384. 와다의 약력에 대해서는 같은 책, 집필자약력 7-8쪽.

3) 鹽川一太郎, 『朝鮮通商事情』, 東京:八尾書店, 1894년, 末松謙澄의 서문. 末松謙澄(1855-1920)은 캠브리지대학에 유학한 문학박사로 明治·大正시기에 활약했던 저널리스트, 정치가, 역사가이다. 伊藤博文은 그의 義父였다. 末松은 1876년 강화도조약 체결 당시 黒田清隆을 수행했으며 朝日修好條規의 기초에도 참가했던 인물로 1892년에 출판한 伊藤内각에서 法제국장관을 지냈다. 鹽川은 이외에도 황성신문사에서 繙刊한 미국독립사의 번역을 담당하였다. 鹽川一太郎 著譯, 『美國獨立史』(皇城新聞社繙刊, 1899).

정 속에서 이노우에와 같은 일본인 기술자들이 어떤 역할을 했는지 알 수 있을 것으로 기대한다.

또한 이노우에의 사례는 제국주의 시대 주변국에 대한 일본의 기술 전파가 갖는 정치성을 검토할 수 있는 좋은 소재이다. 한국에 대한 지배권을 장악하려는 일본제국주의의 다양한 공작이 전개되던 시기, 즉 대한제국이 한국에서 활약한 일본인 기술자의 역할을 검토하는 것은 기술 도입의 배경과 의도를 파악하는데 중요한 실마리가 될 수 있기 때문이다.<sup>4)</sup> 철도, 도량형, 군기창 등은 정밀한 기술이 필요한 분야로 대한제국은 기술의 정치성에 대한 판단 없이 수동적으로 받아들일 수밖에 없었다. 새로운 기술의 도입이 한국의 식민지화와 관련하여 어떤 결과를 가져올 것인지에 대한 정치적 이해가 부족했던 것이다. 기술 도입은 실무적 성격이 강한 분야이지만 이를 가능하게 하기 위한 정치적 교섭은 약소국에 새로운 시스템을 만들게 되고 기술을 도입한 국가의 경제적 성격을 규정하게 된다.<sup>5)</sup> 그런 의미에서 이노우에의 사례는 대한제국기의 기술 도입 과정에 나타난 일본인 기술자들의 정치적 역할을 이해하는 데 도움이 될 것이다.

## II. 渡韓까지의 前史

### (1) 京都府畫學校 졸업과 만국박람회 출품 공예품 제작

이노우에는 1868년에 교토(京都)에서 태어났다.<sup>6)</sup> 그는 교토중학교를 거쳐 교토부화학교(京都府畫學校)에 입학하였고,<sup>7)</sup> 1886년 2월에는 교토부화학교 동종화과(東宗畫科)를 졸업했다.<sup>8)</sup> 동종화과는 서양화를 공부하는 서종화과와 구별되어 일본 사생화나 야마토에(大和繪)를 공부하는 분야였다.<sup>9)</sup> 다음은 교토부화학교의 설립건의서인데, 이를 통해 당시에 지리, 측량, 기기(器機), 건축, 공예품 제작 등의 기초로서 화(畫)가 중요시되고 있었음을 알 수 있다. 이후 자주 기획되었던 내국회화공진회 또한 식산흥업적 의미를 강하게 가지고 있었다.<sup>10)</sup>

4) 한말과 일제강점기에 활약한 건축기술자에 관한 몇 개의 연구 성과가 있으나 대부분 그들의 경력과 渡韓배경, 그리고 작품들을 정리해 놓은 것에 불과하다. 尹一柱, 「1910-1930년대 2인의 外人建築家에 대하여」 『大韓建築學會誌』19-124(대한건축학회, 1985), pp.17-23 ; 김태중·김순일, 「1905-1910년 내한한 일본인 건축기술자 岩田五月滿, 國枝博, 渡邊節」 『대한건축학회논문집』 9-8(대한건축학회, 1993), pp.103-112 등. 특히 후자의 경우는 은행건축가로 유명한 中村與資平를 다루고 있어 참고 된다.

5) 그런 의미에서 정인경의 논문은 일제에 의해 이식된 과학기술의 성격과 그것이 해방 이후 한국사회에 미친 영향에 대해 통사적으로 친착하였다. 본 논문의 문제의식과 관련하여 참고가 된다. 정인경, 「한국 근현대 과학기술문화의 식민지성: 국립과학관사(國立科學館史)를 중심으로」(고려대학교 대학원 박사논문 과학기술학협동과정, 2004).

6) 1872년에 태어났다는 기록도 있으나 여기서는 보다 공식적인 인명록인 『工業人名大辭典』(1939년)에 의거에 1868년설을 따르기로 한다. 『工業人名大辭典』(滿蒙資料協會出版部, 1939)의 복각판 『日本産業人名資料事典』1(日本圖書センター, 2001), p.226.

7) 이노우에의 사진첩에 의하면, 그는 1881년 현재 京都中學校에 재학 중인 학생이었다.

8) 『京都市立美術工藝學校一覽』(京都市立美術工藝學校, 1908), p.71.

9) 교토부화학교(京都府畫學校)는 1880년 7월 1일 창설된 학교로 교토 고쇼(御所) 교엔(御苑) 내 구 준후리(舊准后里) 어전(御殿)을 가교사로 삼아 개교했다. 이는 일본 화학교(畫學校)의 효시라 한다. 이보다 앞서 1878년 8월 남종화가(南宗畫家) 田能村小虎가 책을 교토부 지사에게 제시하고 화학교 설립을 제안했다. 다음달 9월 북종화가(北宗畫家) 幸野煤嶺, 望月玉泉 등이 久保田米僊, 巨勢小石과 도모하여 이 학교 설립을 건의하였고, 지사가 이를 채납(採納)하여 1879년 1월 설립 취지를 안팎으로 널리 알리고 유지자의 기부 및 협력을 얻어 학교 설립 및 유지 방법을 정해 1880년 6월 규칙 및 교칙을 발표했다. 당시 교과는 동종(東宗, 日本 寫生畫 大和繪의 類), 서종(西宗, 서양화), 남종(南宗, 문인화), 북종(北宗, 狩野雪舟의 類)으로 구별되어 있었고, 3년의 수학기 간을 마치면 졸업할 수 있었다. 창설 당시 田能村小虎가 用掛에 취임하였고, 望月玉泉, 小山三造, 谷口巖山, 鈴木百年, 幸野煤嶺이 부교원이 되어 개교하였다. 이 학교는 1891년 4월 교토시미술학교(京都市美術學校)라 개칭하였다가 1894년 8월 교명을 다시 교토시미술공예학교로 바꾸었다. 京都市立美術工藝學校, 같은 책, pp.1-5. 1945년 교토시립미술전문학교를 거쳐 1950년부터 현재의 교토시립예술대학으로 현재까지 이어진다. 京都市立藝術大學 홈페이지의 「연혁」(<http://www.kcuu.ac.jp/profile/history/>) 검색일: 20180109) 참조.

10) 佐藤道信, 「明治美術と美術行政」 『美術研究』350(東京國立文化財研究所, 1991), p.23(통권 p.161).

畫는 미술의 하나로 萬般의 事에 가장 艱難한 학예이다. 畫로 業을 삼는 자나 工職으로 일을 삼는 자 모두 잘 연마하지 않으면 안 된다. 무릇 천지간 萬有의 형상에 대해 巨細大小의 풍경을 자유롭게 신축 묘사하고, 혹은 옛날의 규모를 오늘날에 巧하고 오늘날의 盛躑을 훗날에 남기며, 또는 만 리 밖 각국의 민풍요속의 다름을 눈앞에 熟覽하고, 지구상 여러 나라나 산수초목의 형상을 종이 위에 縱觀하는 등 모두 이 畫學의 힘에 의하지 않은 것이 없다. 그 중에서도 지리, 측량, 기기, 건축의 學술, 여러 장인의 제작 기량은 모두 화로써 施業의 기초를 삼는다. 이에 有志者 여기에 화학교를 창립하고 이 기예를 講究하고자 희망하여 이미 기부금을 출원하는 자 있으니 그 뜻이 기특하니 서둘러 해당 학교를 興立하고자 한다.<sup>11)</sup>(밑줄은 인용자)

메이지유신 이래 일본 미술 행정의 동향은 질적으로 3개의 명제, 즉 고기구물(古器舊物)의 보호, 식산흥업을 위한 미술공예품의 장려진흥, 그리고 미술교육제도의 확립에 있었다. 1879년 설립되어 전통 미술의 진흥을 주도했던 류치카이(龍池會)의 회장 사노 쓰네타미(佐野常民)와 부회장 가와세 히데지(河瀬秀治)는 메이지 정부의 고위관료였다.<sup>12)</sup> 여기에서 말하는 전통미술의 진흥은 수출을 목적으로 한 산업품으로서의 진흥이고, 순수 예술적 주장에 기초한 창작활동만을 이야기하는 것은 아니었다.<sup>13)</sup> 이러한 사실들은 미술의 산업적·실용적 측면이 강조되고 있었던 당시의 시대적 분위기를 보여준다.

이노우에는 이러한 식산흥업적 의미가 강한 미술교육의 분위기 속에서 1886년 2월 교토부화학교(→교토시미술공예학교)를 졸업했다. 이노우에는 특히 공예 분야에서 실력을 인정받았던 것 같다. 1893년 미국 시카고에서 개최된 콜럼버스세계박람회에 출품할 공예품 제작에 참여했기 때문이다. 박람회 참가가 결정되자 일본 정부는 일본 미술의 기공(技工)을 담은 공예품을 다수 출품하기로 결정했다. 이노우에는 정부의 위촉으로 스미토모(住友)의 출자를 받아 쇼파, 의자, 탁자 등의 가구 제작을 계획하고 감독했다.(IMG\_2775 ; IMG\_2777)<sup>14)</sup> 이 시기는 이노우에 스스로 자신의 사진첩에서 ‘미술공업연구시대’라고 칭한 시기였다.

당시 일본 정부는 서구열강에 대한 열등감을 극복하기 위한 방법 중 하나로 만국박람회에 적극 참여하고 있었다. 만국박람회는 일본이 각국의 물산을 직접 접하고 서양의 기계기술을 전수받는 장소였다. 또한 만국박람회는 일본 제품을 서양에 소개하고 외국에 수출하려는 시험무대이기도 했다. 따라서 여기에 출품할 상품들은 일본 최고의 수준을 자랑하는 것이어야 했다. 이노우에가 이 작업에 참여했다는 것 자체가 일본 정부가 그의 공예품 제작 실력을 공인했음을 보여준다.<sup>15)</sup> 1895년에는 교토에서 개최된 제4회 내국권업박람회(제1부 심사를 담당)에서도 이러한 경력을 인정받은 결과였다.(IMG\_2822) 이 내국권업박람회 역시 식산흥업정책을 주도하던 농상공부에서 개최했다.

## (2) 차량제조소 경영과 전기철도 차량 제작

사진첩 기록에 의하면, 이노우에는 1895년에 교토전기철도회사(京都電氣鐵道會社)의 차량을 정부

11) 京都市立美術工藝學校, 앞 책, p.1.

12) 佐野常民은 1872년 빈(Wien)만국박람회 부총재를 지냈고, 1880년에는 大藏卿 1882년에는 당시의 입법기관인 元老院 의장에 취임하였다. 河瀬秀治는 1874년 内務大丞로 勸業寮權頭를 겸임하였고 1877년에는 내국권업박람회를 성공시켰다. 1880년에는 澁澤榮一, 五代友厚 등과 함께 東京商業會議所를 결성하였다. 『近代日本人の肖像』(일본국회도서관 디지털라이브러리) 등 참조.

13) 佐藤道信, 앞 논문, p.16(통권 p.154).

14) 이하의 일련번호는 필자가 오사카의 서점에서 사진을 찍어 왔을 때 자동적으로 부여된 파일명으로 크게 의미는 없다. 현재 이 이노우에의 사진첩은 비공개 자료이지만, 소유자(古書鎌田主 鎌田圭輔)의 허락 하에 촬영할 수 있었다.

15) 당시, 즉 메이지 10년대에, 특히 수출용 공예품 제조에서 정부에 의한 도안 지도가 큰 역할을 하고 있었고, 이 도안 지도를 받고 있던 민간의 제조사업체가 생겨났다. 그 대표적인 민간 제조사업체가 起立工商會社(1873-1891 조속)였고, 도안 지도의 상호 관계를 알 수 있는 것이 『濫知圖錄』과 『起立工商會社下圖』였다. 安永幸史, 『起立工商會社の輸出工藝品製造事業に関する考察』 『美術史論集』12(神戸大學美術史研究會, 2012), pp.44-63.

받아 제작했다.(IMG\_2778) 주지하듯 일본에서 전기철도가 처음으로 부설된 곳은 교토였다. 1890년 5월 4일 도쿄전등회사(東京電燈會社)가 제2회 내국권업박람회 당시 박람회장이었던 우에노공원(上野公園)에서 일시나마 노면전차를 시험운행한 적이 있었지만 본격적인 부설은 교토가 처음이었다. 다카키 분페이(高木文平)가 비와코스수(琵琶湖疏水) 공사 주임 다나베 사쿠로(田辺朔郎) 박사의 조력을 얻어 계획을 세우고 하마다 고테즈(浜田光哲)와 오오사와 겐스케(大沢善助) 등 교토 실업가들의 참여를 얻어 1894년 2월 교토전기철도 주식회사(자본금 30만 엔)를 설립했다.<sup>16)</sup> 교토전기철도의 설립 허가는 1893년의 일로 아직 주무부서가 확립되지 않아 제2차 이토(伊藤博文)내각의 내무대신 이노우에 가오루(井上馨)에 의해 이루어졌다.<sup>17)</sup> 교토전기철도는 제4회 내국권업박람회(1895년 4월 1일~7월 31일)의 개최를 계기로 전기철도를 부설하기로 하고, 차량 제작을 이노우에에게 의뢰했던 것이다. <그림1>은 이노우에의 사진첩에 등장하는 차량인데, 당시 교토에 운행되었던 <그림2>의 차량과 비교하면 이상의 사실을 체크해 볼 수 있다.

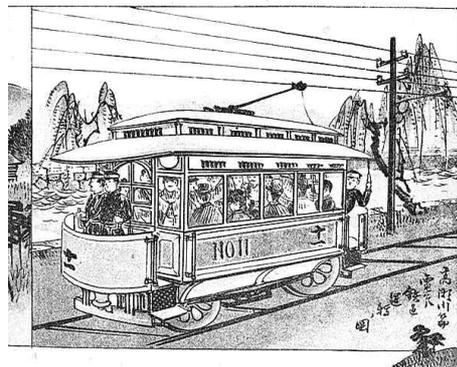
그런데 『공업인명대사전』(1939)에 의하면, 이노우에는 1893년에 철도차량제조업을 시작했다.<sup>18)</sup> 사진첩의 기록에는 1894년 6월 4일에 도쿄 시바구(芝区) 아타고쵸(愛宕町) 2쵸메(二丁目) 14번지에 위치한 미쓰비시(三菱)의 땅을 빌려 전차 제조 공장을 건설하고, 이듬해인 1895년 12월 11일에는 쓰치시마쵸(月島町) 나카도오리(仲通) 6쵸메(六丁目)로 공장을 옮겼다고 되어 있다.(IMG\_2779) 1893년 시점에 이미 철도 차량의 제작기술과 공장시설을 보유하고 있었던 것이다. 1895년 이노우에가 일본 최초로 전기철도 차량을 제작할 수 있었던 것도 이러한 경험 때문이었다. 이 전기철도 차량의 제작 청부를 두고 이노우에 자신은 실업계에 투신한 사건으로 기억하고 있다.(IMG\_2778)

이후 이노우에는 전기철도와 일반철도의 차량을 다수 제작하였다. 1897년 10월에 쓰키시마 공장에서 제작된 차량은(IMG\_2780) 이듬해 1898년 1월 30일 개통된 고야철도(高野鐵道) 오쇼지역(大小路驛, 현재의 堺東驛)과 사야마역(狹山驛) 구간에 투입되었다.<sup>19)</sup> 1898년 7월에는 홋카이도(北海道) 다키카와역(瀧川驛)까지 직공들을 데리고 가 철도차량을 납품했다.(IMG\_2780) 1897년 11월 5일에 설치된 홋

<그림 1> 제작 중인 교토전기철도 차량  
IMG\_2778



<그림 2>. 『風俗画報』 94号 (明治28.6.18)  
<http://www.ndl.go.jp/exposition/data/R/322r.html>



16) 高木文平은 1888년 당시 기타가키(北垣) 교토부 지사의 명령으로 시민대표인 田辺 박사와 함께 미국으로 건너가 수력전기사업을 시작했는데, 그때 리치몬드에서 본 전기철도에 자극을 받아 교토에도 전차를 부설하고자 했다. 小野精太郎, 「市電の始祖を訪ねて」 『鉄道ピクトリアル』52(1955), p.11.  
17) 高木文平, 「我國に於ける電氣鐵道の起原」 藤岡市助君傳記編纂會編 『工學博士藤岡市助傳:及附錄』(東京工學博士藤岡市助君傳記編纂會, 1933), 제1편 pp.230-233.  
18) 1939년에 발간된 『工業人名大辭典』(滿蒙資料協會出版部, 1939년)에 井上宜文에 대한 항목이 있어 몇 가지 중요한 부분을 크로스 체크할 수 있었다. 각주 5 참조.  
19) 高野線은, 大阪府 大阪市 浪速區의 汐見橋驛에서 和歌山縣 伊都郡 高野町의 極樂橋驛까지를 연결하는 南海電氣鐵道の 철도노선을 가리킨다. 高野線 최초 개통에 대해서는 南海電氣鐵道, 『南海電氣鐵道百年史』(南海電氣鐵道株式會社, 1985), p.658.

카이도청 철도부가 1898년 7월 16일에 첫 번째 철도를 개통시켰는데, 이때 개통된 구간이 다카카와(瀧川)-아사히카와(旭川)-가미카와(上川) 구간이었다.(IMG\_2783) 1899년에는 벳푸(別府)와 오이타(大分) 사이를 달리는 노면전차가 규슈(九州)지방 최초로 등장하였는데, 이 도요슈전기철도회사(豊州電氣鐵道會社)의 차량도 이노우에의 작품이었다.<sup>20)</sup>(IMG\_2784) 1900년 9월에도 이노우에 공장은 도요슈 전기철도에 차량을 납품했다.(IMG\_2784)

### Ⅲ. 대한제국 기술자로서의 활동

#### (1) 한성전기회사 전기철도 차량 제작

제1장에서 살펴보았듯이 이노우에는 도쿄에 차량제작소를 설립하고 1893년부터 철도차량을 제작하고 있었다. 교토를 비롯하여 홋카이도, 규슈 등지의 주로 전기철도 차량을 제작하였다. 기관차가 이끄는 일반철도와 달리 노면전차, 즉 전기철도에는 기관차가 따로 필요 없었다. 물론 전기철도를 경영하기 위해서는 철도차량뿐만 아니라 전기를 공급할 수 있는 발전소가 있어야 하고, 철도차량을 수리하고 보관할 수 있는 격납고와 차량기지가 있어야 했다. 또한 정비창을 설치하여 레일을 보수 유지하는 별도의 노력이 경주되어야 했다.

대한제국기에는 이러한 전기철도의 보급이 1898년 1월 26일 설립된 한성전기회사에 의해 이루어졌다. 한성전기는 1898년 2월 1일 미국인 콜브란과 남대문에서 종로를 거쳐 청량리에 이르는 구간의 전기철도를 20만원에 건설하기로 계약하였다. 하지만 계약 체결 직후 노선은 남대문이 아닌 서대문에서 종로와 동대문을 거쳐 청량리까지로 변경되었다. 당시 부설되고 있던 경인철도의 서대문역과 전기철도의 노선 연락을 염두에 둔 것이었다. 1898년 9월 15일에는 경희궁 앞에서 기공식을 갖고 공사에 착수했다.<sup>21)</sup>

전기를 공급할 발전소와 차량기지는 동대문 바로 안쪽에 건설하였다. 1899년 5월 4일에는 칩입관 이상의 고관과 귀족들이 참석한 가운데 경교(京橋)에서 동대문까지 시승식과 개통식이 거행되었다. 일반시민을 대상으로 한 전차 영업이 개시된 것은 5월 20일이었다. 그런데 5월 26일 어린아이가 전차에 치여 사망하는 사건이 발생하여 흥분한 군중이 차량을 부수고 불태워 버렸다. 8월에는 청량리까지(청량리선) 연장 개통되었고, 용산선은 1899년 12월 20일 준공하고 21일부터 일반을 대상으로 영업하였다. 1900년 7월 6일에는 의주선이 개통되었다.<sup>22)</sup>

이노우에의 사진첩에 의하면, 이노우에는 1899년 4월 6일에 인천을 통해 한국에 들어와 1900년 1월에 제1차로 전기철도 차량(=전차)을 납품했다.(IMG\_2790) 1900년 8월 현재 전차는 황실용 1대, 특별차 1대, 상중혼합차(上中混合車) 8대로 총 10대가 있었다고 한다. 이노우에가 납품한 차량이었다. 일본 도쿄의 쓰키시마 공장에서 제작한 차량을 인천을 통해 가지고 들어와 동대문 차량기지에서 조립했을 것으로 추측된다. 차창(車倉)은 5대가 2열로 들어가게끔 되어 있었다. 황실용 전차는 차체(car body)가

20) 豊州電氣鐵道株式會社は 1896년 8월 5일 설립되어 1907년까지 존재했다. 원래 전 大分県 一等警部였던 平塚恰가 愛媛県の 설립가 菊池行造와 함께 별도 馬車鐵道の 부설을 계획하고 있던 大分郡의 秦誠一郎과 함께 공동으로 전기철도를 부설하기로 했다. 이들이 1894년 11월 別府와 大分을 연결하는 궤도부설 특허를 취득했으나 1894년 청일전쟁으로 회사설립이 지연되어 1896년에 설립되었다. 大分交通株式會社, 『大分交通40年のあゆみ』(大分交通, 1985), pp.22-26.

21) 吳鎭錫, 「한국근대 電力産業의 발전과 京城電氣(株)」(연세대학교 대학원 경제학과 박사학위 청구논문, 2006), pp.36-38.

22) 吳鎭錫, 같은 논문, pp.38-39.

14피트, 플랫폼이 각 4피트였고, 특별차는 차체가 16피트, 플랫폼이 각 3피트였다. 혼합차는 차체가 18피트이고 플랫폼이 각 3피트였다. 차량은 브릴회사(J.G. Brill and Company)에서 제조하였다. 레일과 레일 사이의 거리를 나타내는 게이지(guage, 軌間)는 3피트 반, 앞바퀴와 뒷바퀴 사이의 거리를 나타내는 휠베이스(wheelbase)는 6피트였다. 전차에는 웨스팅하우스(Westinghouse) 25마력 전동기 1개가 장착되었다.<sup>23)</sup>

제1차 전차 차량을 납품한 이노우에는 일단 일본으로 귀국한 것으로 추정된다. 『조선신보』를 인용한 1900년 3월 19일자 『황성신문』에 의하면, 그는 1900년 3월 15일 다시 경부철도위원으로 내한했기 때문이다.<sup>24)</sup> 1901년 6월에 제2차로 한성전기회사에 전차 차량을 납품한 것으로 되어 있는데, (IMG\_2789) 이 또한 쓰키시마공장에서 제작한 차량이었다. 이때 제작된 차량의 제원은 차체 전장이 27피트(呎), 폭이 6피트였다. 당시 이노우에와 함께 차량 제작에 참여한 일본인 기사로는 치가와 이쿠타로(乳川幾太郎), 나가세 도쿠주(永瀬得樹) 등이었다. (IMG\_2789) 1906년 현재 이노우에는 「경성」에 거주하면서 용산에 공업부를 두었고, 도쿄 다카나와(高輪) 본저와 별도로 시바구(芝區) 내에 공업부를 운영하고 있었다.<sup>25)</sup>

## (2) 평식원 도량형제조검정소 기사

조선은 개항 이후 외국과의 교역이 늘어나면서 도량형 통일의 필요성을 절감하고 있었다. 1885년 인천과 부산의 상인들이 도량형 통일을 기하기 위하여 스스로 노력하기도 하였으나 현실적으로 효과를 보지 못하였다. 1887~1889년 사이에는 정부에서 직접 권평국(權平局)·균평소(均平所) 등을 특설하여 도량형 통일을 꾀하려고 하였지만 이 역시 효과를 보지 못하였다. 이러한 시도를 배경으로 조선 정부는 1890년 1월 세 항구의 개항장 객주를 중심으로 균평회사를 설립하게 하였다. 그러나 균평회사는 내적으로는 균평회사의 독점성을 비판하는 일반 조선상인의 반발, 외적으로는 균평회사를 무역화물세 징수를 위한 기관으로 파악한 외국공사들의 반발로 인하여 설립된 지 3개월만인 1890년 4월 ~ 6월 사이에 걸쳐 모두 폐지되고 말았다.<sup>26)</sup> 1894년 갑오개혁 때에도 군국기무처에서 도량형을 개정하고자 했으나 그때까지 평시서에서 담당하던 도량형 사무를 농상아문의 상공국으로 업무 이관하는 수준에 그쳤다.<sup>27)</sup>

대한제국기에 들어서도 여전히 도량형은 통일되지 못했는데, 『한성순보』나 『독립신문』을 중심으로 이를 개혁하여 통일시키되 세계에서 가장 정밀한 프랑스의 미터법을 도입해야 한다는 주장이 대두되기도 했다.<sup>28)</sup> 이후 도량형의 개혁이 본격적으로 논의되기 시작한 것은 1902년 7월 궁내부 산하에 평식원(平式院)이 설치되면서였다. 평식원을 궁내부 아래 둔 것은 황실이 도량형 개혁을 주도하겠다는 의지 표현이었다.<sup>29)</sup> 평식원 설치에는 그럴만한 사정이 있었다. 청일전쟁 이후 본격화된 일본 상품

23) 大園孝之助, 「朝鮮京城の電氣鐵道に付いて」 『電氣學會雜誌』145(電氣學會, 1900), p.566.

24) “경부철도위원 大江卓, 竹內綱, 大三輪長兵衛 및 梅內太郎, 井上宜文, 濃原其一郎, 川木準作, 富士田秀二郎 諸氏와 該鐵道測量에 종사할 인원 三十餘人과 測量役夫 70餘名이 本月 十五日에 來韓하였다” 朝鮮新報, 「京釜鐵道測量人員」 『皇城新聞』 (1900.03.19).

25) 『朝鮮之實業』19(釜山:朝鮮實業協會, 1907), p.28. 복각판 檀國大學校 附設 東洋學研究所 編, 『開化期 在韓日本人 雜誌資料集: 朝鮮之實業 3』(서울:國學資料院, 2003), p.351.

26) 한국사데이터베이스, 『신편 한국사 39-제국주의의 침투와 동학농민전쟁』, III. 개항 후의 사회 경제적 변동 > 1. 개항 후의 국제 무역 > 3) 외국 상인의 침투와 조선 상인층의 대응 > (3) 조선상인층의 대응과 변모 > 가. 조선정부의 상업정책과 객주상회·상회사의 설립.

27) 이종봉, 『한국 도량형사』(서울: 소명출판, 2016), p.255.

28) 『漢城旬報』는 서구의 도량형 수용을 제안하였고, 『독립신문』은 1898년 논설 ‘升斗尺平’에서 미터법 도입을 주장하였다. 이종봉, 같은 책, p.259.

의 유입 증가와 철도 부설을 위한 설계와 관련된 것이었다. 그런 의미에서 경부철도 기사장 가사이 아이지로(笠井愛次郎)<sup>30)</sup>가 1901년 제안한 「한국도량형법제정안설명」이 주목된다.<sup>31)</sup> 가사이는 1900년 2월 경부철도의 기사장에 위촉되어 3월 한국에 들어왔다. 이노우에의 회고에 의하면, 이노우에 자신도 도량형법 개정을 건의했고, 그것이 받아들여져 1902년 10월 9일에 한국도량형법개정안이 발표되었다고 했다. 실제로 하야시 곤스케(林權助) 공사도 이노우에가 고종황제에게 보낸 서신에서 도량형 개혁안을 헌의했다고 밝히고 있다.<sup>32)</sup>

“일국의 화폐와 마찬가지로 필수인 도량형은 政平의 廢假과 함께 통일되지 않아 정부의 수납에는 大枘를 사용하고 분량을 헤아릴 때는 小枘를 사용하여 彼我 거래에도 여간 아닌 지장을 주기 때문에 도량형법 개정을 建白했다. 마침내 (이 建白이-역자) 채용되어 공내부에 평식원을 신설하고 총재에 李載完이 임명되었다. 요시후미는 일체의 관리를 맡게 되었다”(IMG\_2798)

사실 가사이가 제안한 도량형의 통일과 새로운 도량형법의 제정에 대한 의견서는 이노우에의 그것과 께를 같이한다. 즉 두 사람이 공동으로 의견서를 제출한 것이다. 무엇보다 두 사람은 1900년 3월 15일 경부철도위원으로 같이 내한했고, 따라서 같은 시기에 경부철도 건설에 관여하고 있었다. 가사이는 한국에 건너오기 전 이미 토목기사로서 측량과 공사설계에 많은 경험을 가지고 있었고 한국에서도 경부철도를 설계하고 있었기 때문에,<sup>33)</sup> 도량형 단위의 상이함에 불편을 느꼈을 것이다. 이노우에 또한 이미 1899년 12월과 1901년 6월 최소한 2회에 걸쳐 한성전기회사에 철도차량을 납품한 경험이 있다. 전차 차량 납품의 경우 도쿄 쓰키시마에서 미리 제작하였기 때문에 일본의 곡척(曲尺)을 기준으로 했을 것이고, 이것이 한국에서 주로 사용되던 조영척(營造尺)과 맞지 않아 많은 불편을 느꼈을 것이다. 한국의 토목공사나 건축에 사용하는 영조척(≒30.8cm)이 일본의 곡척(≒30.3cm)보다 1.016 배 컸기 때문이다. 따라서 이 두 사람에게 있어서 정밀작업을 중시하는 작업의 특성상 계량의 상이함은 한국 도량형제도에 관심을 갖게 하는 요인이 되었을 것으로 판단된다. 이러한 흐름 속에서 보면, 가사이와 이노우에가 일본의 도량형법에 맞춰서 한국의 도량형제도를 바꾸고자 의견서를 제출한 이유가 이해된다.<sup>34)</sup>

물론 영조척과 곡척을 일치시키려고 한 배경에는 대체로 도량형의 크기가 상이할 뿐 단위의 호칭이 일치하고 있었다는 사실과 함께, 1890년대 일본인의 내한이 많아지고 일본 제품이 대량 유통되기 시작하면서 일본의 척관법(尺貫法)이 알려지기 시작했다는 사실도 있다.<sup>35)</sup> 뒤에 평식원 총재에 임명

29) 이종봉, 앞 책, p.262.

30) 東京에서 笠井大五郎의 차남으로 1857년 6월에 태어났다. 1882년 工部大學校 토목학과를 졸업하고 德島縣廳으로 출사, 國道工事を 담임하여 성적을 냈다. 또한 佐世保 및 巖倉에 海軍鎮守府가 창설되면서 발탁되어 공사를 담당했다. 1887년 九州鐵道에 고빙되어 創立 사무를 두루 맡았고, 뒤에 日本土木會社에 입사하여 大阪支店長이 되었다. 1892년에 조선과 시베리아를 시찰하고 귀국, 小石川에 자신이 발명한 염색법을 응용하여 染色工場을 경영했다. 1895년 12월에는 津輕鐵道の 설계 및 실측을 위촉받고, 1896년 4월에는 德島鐵道の 선로 측량을 위촉받았다. 이어 1897년 철도요원 양성을 목적으로 철도학교의 설립을 주창하였다. 동년 4월에 인가를 받고 6월에 東京 上野에 개교했다. 1903년 11월 岩倉鐵道學校로 개칭, 많은 인재를 배출하여 官私鐵道の 발전에 공헌했다. 1900년 2월에는 澁澤榮一을 창립위원장으로 하는 조선 경부철도의 技師長에 위촉되어 京城-釜山間 철도 부설을 완성했다. 1905년 6월에는 橫濱鐵道の 고문이 되었고, 1908년 1월에는 기술주임이 되었다. 또한 1907년 9월에는 成田鐵道の 주임기술자에 위촉되는 등 널리 철도사업에 공헌했다. 1915년 공학박사 학위를 취득했다. 1935년 9월 25일 79세로 사망했다. 日本交通協會編, 『鐵道先人錄』(日本停車場株式會社出版事業部, 1972).

31) 한국사데이터베이스, 駐韓日本公使館記錄 16권 》三. 日韓借款及度量衡借款 》(22) 韓國度量衡法制定案說明, 1901년.

32) 한국사데이터베이스, 駐韓日本公使館記錄 16권 》三. 日韓借款及度量衡借款 》(23) [度量衡案에 대한 奏書], 1902년 7월 29일.

33) 토목기사로서 笠井愛次郎의 이력과 관련해서는 是永定美, 『關東地方の煉瓦造水門建設史-土木技師 笠定愛次郎と井上二郎-』『土木史研究』18(東京:公益社團法人土木學會, 1998), pp.287- 294.

34) 도량형제도 개선에 관해 제안서를 공동으로 제안했을 것이라는 추측과 관련하여 가사이와 이노우에 사이의 관계를 보여주는 명확한 증거는 없다. 다만 이에 관한 필자의 추정을 뒷받침할 만한 서술이 아래의 웹문서에서 발견했음을 밝혀둔다. <http://mltr.ganriki.net/faq05k08j.html>(검색일:20180412)

된 공내부대신 이재완<sup>36)</sup> 또한 1902년 10월 10일 고종에게 도량형규칙 제정에 대한 재결을 요구하면서 “지금 외국과 좋은 관계를 맺은 지가 여러 해가 되었고, 통상 무역이 나날이 더욱 많아지고 있습니다. 이런 때에 그 제도를 바로잡아서 외국의 것과 대략 같게 만들지 않으면 상업 권위와 공적인 이익에 대해 피해를 예측할 수 없을 것입니다”<sup>37)</sup>라고 하여 대외통상을 염두에 둔 도량형법 개정의 필요성을 강조하였다. 오히려 이것이 거시적인 시각에서 볼 때 더 큰 흐름이었고, 철도 설계나 철도차량 제작에서 발생하는 불편은 하나의 계기에 불과했다고 보아야 할 것이다. 실제로 이노우에가 철도차량을 납품하고 가사이가 경부철도 설계업무를 담당하고 있을 당시, 즉 1899년에 경인철도를 완성하고 1901년에는 경부철도 건설과 관련한 움직임이 부산할 때였기 때문이다.

그런데 도량형기 제작을 위한 방식과 관련해서는 실무자인 이노우에와 공사관(일본 정부) 사이에 이견이 있었던 것 같다. 당초 이노우에와 한국측 관리 사이에는 40만 원(元)의 자본으로 회사를 조직하고 이 회사로 하여금 도량형기를 제조하게 한다는 협의가 있었다. 이에 대해 하야시 공사는 “원래 도량형은 국가의 막중한 공기(公器)이므로 각국이 신중하게 제조하기 위해 국비를 들여 국가 사업으로 하여 한 치의 오차도 없게 제조”해야 할 문제이지 한 개인이나 회사에 맡길 일은 아니라고 주장하였다. 또한 하야시 공사는 이노우에에 대해 “이 사람은 도량형 제조 사업에 경험이 있고 위인이 성실할 뿐 아니라 실제로 현의하기 전후에 오래 이 일을 가지고 진력한 자”라고 평가하며 그를 도량형기 제조를 감독하는 평식원의 기사로 고용할 것을 요구하였다.<sup>38)</sup> 하지만 평식원 총재 이재완은 이노우에의 기사 고용에 신중한 태도를 취했다.<sup>39)</sup> 갑작스러운 도량형법의 개정과 새로운 법에 기초하여 제작된 도량형기의 보급이 가져올 혼란을 우려했기 때문이다. 이러한 이재완을 설득하고 이노우에를 직접 소개한 것은 일본공사관부 무관 노쓰 시게타케(野津鎮武)였다.<sup>40)</sup> 그 결과 이노우에는 평식원 기사에 임명되어 도량형제조검정소의 실질적 책임자로서 1906년 해임될 때까지 도량형기의 제작과 검정을 관장하며 실질적인 도량형법 개정을 주도하였다.

평식원 관계가 발포되고 도량형제도가 시행되자<sup>41)</sup> 평식원은 도량형기 제작에 필요한 자금을 제일은행에 신청했다. 그 결과 1902년 8월 27일 평식원 총무과장인 한상룡(韓相龍)과 제일은행 경성출장소 주임인 다카기 마사요시(高木正義) 사이에 도량형기제조사업 자금 15만원의 차입 계약이 성립되었다. 동 차입금은 1907년 9월 30일까지 변제하기로 하고 1905년 9월 30일부터 만기까지 2년 동안 7만 5천 원씩 나누어 변제하기로 했다. 차입금에 대한 이자는 연 10.22%(日歩2錢8厘)로 계산하고 매년 6월 20일과 12월 20일 두 번에 나누어 지불하기로 했다.<sup>42)</sup>

평식원 차관 계약이 성립하자 평식원에서는 도량형기를 제작하고 검정하는 공장을 용산에 건설하였다.<sup>43)</sup> 1903년 10월 19일 현재 용산공장에는 도량형 원기를 두는 원기실이 있었고, 양기공장(量器工

35) 徐浩哲, 『韓國のメートル法受容過程と植民地經驗』 『植民地朝鮮と帝國日本:民族·都市·文化』(勉誠出版, 2010), pp.40-41.  
36) 이재완은 1903년 9월 11일에 평식원 총재를 依願解免하였는데, 이때 이재완의 후임으로는 耆老所秘書長 趙鼎九가 임명되었고, 외부고섭국장 金錫圭는 평식원 부총재를 겸직하게 되었다. 官報 光武 7年 9月 12日 號外-14日. 다시 동년 10월 16일에는 공내 부특진관이자 회계원경인 李載崑을 평식원 총재에 임명하였다. 『官報』, 光武7年 10月 19日-24日.  
37) 한국사데이터베이스, 『고종실록』 권42, 고종 39(1902)년 10월 10일, <도량형 규칙을 새로 정하다>.  
38) 한국사데이터베이스, 駐韓日本公使館記錄 16권 》三. 日韓借款及度量衡借款 》(23) [度量衡案에 대한 奏書], 1902년 7월 29일.  
39) 한국사데이터베이스, 駐韓日本公使館記錄 16권 》三. 日韓借款及度量衡借款 》(24) 親書[日人 井上宜文을 平式院技師로 삼아 度量衡器를 製造하는 件 早速實行要求], 1902년 8월 9일.  
40) 李載完과 野津鎮武 사이에 주고받은 내용은 西四辻公亮, 『魚潭少將回顧錄』(1930), pp.65-68. 복각판 明治百年史叢書302 『魚潭少將回顧錄在韓苦心錄金亨燮大佐回顧錄』(高麗書林, 1981)에 상세하다.  
41) 평식원은 1902년 7월 공내부 관제 내의 布達 제85호에 의해 설치되었다. 설치되었을 당시 총재에 이재완, 부총재에 趙鼎九, 총무과장에 韓相龍, 검정과장에 李普應, 主事に 徐廷說·魚允彬·李弼求·林宅洙, 技手に 孫秉駿·金昌濟가 임명되었다. 이종봉, 앞 책, p.261.  
42) 第一銀行編, 『韓國ニ於ケル第一銀行』(東京:第一銀行, 1908), pp.166-167.  
43) 구체적으로 평식원의 위치가 어디에 위치하고 있었는지 특정할 수는 없지만, 경의선 철도 부설 계획 중에 평식원의 한 측면을

場), 도기공장(度器工場), 형기공장(衡器工場)을 별도로 두어 제작하였으며, 제작한 도량형기를 검정하는 검정실과 표본실을 두었다.(IMG\_2791~2793) 흥미로운 것은 사진에서 볼 수 있듯이 당시 평식원에는 킬로그램 원기와 보관함, 그리고 미터 원기와 보관함이 있었다. 보관함의 형태를 보면 현재 기술표준원 계량박물관에 있는 것과 동일한 것으로 추정된다. 그런데 계량박물관에 보관되어 있는 보관함의 설명에는 고종 31(1894)년에 프랑스 파리의 국제도량형국으로부터 도입한 것으로 되어 있다. 전술했듯이 1898년까지도 『한성순보』와 『독립신문』에서는 계속 프랑스의 미터법 도입을 요구하고 있다. 이때 도입된 원기가 1903년 10월 19일까지도 평식원에 소장되어 있었던 것이고, 그것이 현재까지 이어지고 있는 것이다.

<그림 3> 1903년 10월 19일 용산에 있던 도량형기제조검정소 전경과 원기실 (IMG\_2791)



이노우에는 공장 건설과 도량형기 제작을 지도 감독하는 입장에 있었다. 1904년 10월 12일 사진에 의하면 이노우에 외에 시바타(柴田知新), 후카다(深田千八郎), 다나카(田中久三郎), 마쓰이시(松石僧二郎) 등 최소한 4명의 일본인이 평식원 사무국에 근무하고 있었다.(IMG\_2794) 이노우에는 1903년에 각국 공사와 대신들을 초청하여 도량형기 제작 공장에서 원유회(園遊會)를 개최하기도 했다. 원유회 당일에는 공장 정문에 태극기와 일장기를 X자로 가로질러 내걸었고, 한국의 예기들을 불러 흥을 돋우었다.<sup>44)</sup> (IMG\_2795~2797)

1904년 8월 일본 정부는 농상공부 기사 2인(小西와 梅田)를 파견하여 도량형법이 일본과 얼마나 다른지를 조사했다. 그 조사 결과 두 기사는 “도형기(度衡器)는 우리와 동일하여 변경할 필요가 없지만 양기(量器)는 다르므로 우리의 단위와 같게 변경하여 개조할 필요가 있다고 판단”된다는 보고를 했

통과할 예정이었다고 하는 기록에서 어느 정도 그 위치를 가늠해볼 수 있을 것 같다. 그런데 1904년 11월 25일자로 林權助 공사가 山根 少將에게 보낸 서신에 의하면 경의선 부설 계획이 변경될 경우 평식원의 중앙을 통과하여 분할할 가능성이 있어 모처럼 ‘우리의 권유에 기초한 도량형 사업을 중도에 좌절시킬 우려’가 있다고 언급하고 있다. 한국사데이터베이스, 駐韓日本公使館記錄 22권) 四. 軍用鐵道) (54) [典園局 건물 및 平式院 부지수용에 관한 件].

44) 1903년뿐만 아니라 1905년 4월 13일에도 농상공부 대신과 협관 이하 각 勅奏任官을 초청하여 연회를 열었다. “昨日上午十一時에 農商工部所管度量衡製造技師 井上宜文氏が 宴會를 龍山坊該館內에 設호고 農部大臣協辦以下各勅奏任官을 請邀宴待호얏더라” 『井上設宴』, 『皇城新聞』(1905.04.14).



시 상관습을 무시한 무리한 강요는 1902년의 도기·형기의 일치에 비해 훨씬 심한 저항을 불러일으켰을 것으로 짐작된다.

“農部所管度量衡製造檢定所의 一應會計가 該所作業規則의 不適合은 該所管理人井上宜文의 不遵에 由함으로 其 解約에 對하야 本月十三日議政府會議에 決定한 結果로 弊部에서 從前小切手로 支出한 該所經費는 自今爲始하야 一切停撥하야 外國人進退一欸에 至하야는 係是外事局이라하야 度支에서 政府에 照會하얏더라”<sup>49)</sup>

이에 대해 양재창(梁在禔) 또한 이노우에의 관리 하에 있던 도량형 제조가 인민을 미혹하고 있었다고 보았고, 1906년 10월 이노우에를 해고하고 도량형의 제작과 관리를 농상공부 직할 하에 둔 것 또한 이를 의식한 당국자의 정무계획이라고 보았다. 양재창은 이노우에 해임 이후의 외국인 기술자 고용도 경계하고 있다. 대한제국이 독자적인 도량형 제도를 확립할 경우 부패한 상권의 회복, 열등한 공업의 개량, 농업 생산량 및 수출의 증가를 기대할 수 있고, 궁극적으로는 을사조약으로 상실한 외교권을 회복하고 부강열국과 어깨를 나란히 할 수 있을 것으로 기대하였다. 요컨대 양재창은 이노우에의 감독 하에 이루어진 도량형 제조와 보급이 기존의 한국 상인들의 상관습을 혼란하게 만들고 상권(商權)을 상실시킨 결과를 가져왔다고 평가했다.

“製造販賣에 多少不滿足함이 有함인지 不知커니와 製造內容을 論하면 農商工部管下에 在하나 日本人 井上宜文氏의 管理에 屬하야 一切 製造하기에 人民의 迷惑함을 起케 하더니 多幸히 昨年十一月에 右人를 解雇하고 行政及 檢定과 製造及販賣를 農商工部에서 直轄하니 是는 當局者의 政務計畫이라 故로 自今爲始하야는 外人은 不雇할 確信하느니 願我同胞諸君은 世界에 模範의으로 三千里疆土內의 度量衡沿革을 着肩委任하면 腐敗한 商權도 回復하며 劣等한 工業도 改良할지며 農業所産도 增進할지며 輸出이 增加할지며 已失한 外交權도 回復할지며 帝國主義도 敷於六大洲하야 富强列國과 比肩하이니 勉之哉어다 勉之哉어다”<sup>50)</sup>

즉, 이노우에를 해고한 것은 일본의 도량형 제도에 무리하게 통일시키려고 했던 일본제국주의의 경제침략에 대한 불만이 표출된 것으로 보아야 할 것이다. 기술자로서 이노우에의 활동이 갖는 정치적 함의를 짐작하게 한다. 탁지부에서는 1907년 4월 그 동안의 노고를 치하한다는 의미로 위로금 3만 환(圓)을 지급했다.<sup>51)</sup> 이후 한국의 도량형은 1909년 9월 반포된 법률 제26호 도량형법을 통해 일본의 도량형과 완전히 일치하게 되었다. 법률 제26호 도량형법은 1902년 도량형규칙, 1905년의 도량형법의 수정과정을 거쳐 완성되었다는 점에서 일본의 의도가 관철된 제도라고 할 수 있다.<sup>52)</sup>

### (3) 용산 군기창 건설과 러일전쟁 종군

1905년 3월 20일 이노우에는 1903년부터 계획해 왔던 군기창 건설을 완료하였다. 군기창이 건설된 배경을 이노우에는 다음과 같이 회고하고 있다.(IMG\_2799)

“1903년 露國은 자국의 軍器를 채용하게 하고자 韓帝에 권유하고 탁지부대신 李容翊과의 사이에 계약을 체결 할 것이라는 소식을 들었다. 이러한 상황은 우리(일본의-역자) 軍事上 중대한 사태이기 때문에 군부대신 申箕善과

49) 「井上解約」, 『皇城新聞』(1906.10.18.).

50) 「論度量衡 梁在禔 寄書」, 『皇城新聞』(1907.02.18.).

51) “度支部에서 請議한 警務整理費增額 6,000圓, 楊州郡公錢中各陵道路修築費 12,991圓61錢6厘, 度量衡製造檢定所管理 井上宜文 酬勞金 30,000圓을 10年度 豫備金에서 支出할 것을 裁可하다.” 『官報』 광무 11년 4월 30일.

52) 이종봉, 앞 책, pp.278-279.

도모하여 우리 三十年式軍銃을 제조한다는 계약을 체결하고, 일본 공사로부터 공문으로 군부에 조회하여 계약의 확실함을 증명하게 했다. 요시후미는 곧바로 東京로 건너가 砲兵工廠에서 그 기계를 불하받기로 하고 땅을 龍山으로 정하고 3개년 걸려 완성했다.”

1903년 러시아가 자국 무기의 채용을 의도하여 고종에게 권유하고 탁지부대신 이용익과 그에 관한 계약을 체결할 것이라는 첩보가 있었다. 이를 입수한 일본은 당시 군부대신 신기선과 도모하여 일본

<그림 4> 1905년 용산 군기창의 완공된 모습  
IMG\_2799



의 30년식 소총 제조 계약을 체결했다. 일본 공사가 공문을 통해 다시 군부에 조회하여 계약이 확실하게 이루어졌음을 확인한 뒤 이노우에가 도쿄로 건너가 포병공장에서 기계를 불하받아 용산에 새로 설치되는 군기창에 거치하기로 했다. 군기창의 건설에는 3년이 소요되어 1905년 3월 20일에 완성되었고, 동년 8월에는 기계의 거치를 완성했다.

당시 군기창의 1일 생산량은 30년식 소총 10정과 실탄 3천 발이었다. 군기창 완성까지 투입된 비용은 총 20만원이었다. 그러나 이노우에는 군기창의 무기 제조가 실제로 이루어질 수 있을 것인지에 대해서는 의문이라고 했다.(IMG\_2799) 러일전쟁의 결과 사실상 일본의 식민지 상태로 전락한 한국에서 군대가 유지되기 어려웠고, 따라서 무기 생산 역시 불가능해 보였기 때문이다. 당시 군기창의 한국인 기사로는 김정우(金鼎禹)가 있었다.<sup>53)</sup>(IMG\_2803)

또한 이노우에는 1904년 2월 러일전쟁이 급박하게 전개되고 있을 때 참모 마쓰이시 야스하루(松石安治) 대좌와 고다마 겐타로(兒玉源太郎) 대장의 명령을 받아 용산에 임시병영을 급조 건설하기도 했다. 마쓰이시는 러일전쟁을 위해 편성된 제1군의 참모부장이었고, 고다마는 러일전쟁 당시 현지총사

53) 김정우에 대한 이력은 다음과 같다. 1857년 漢城 西署 盤石坊 舊巡廳契 巡洞 第三十三統 八戶에서 태어났다. (학력) 1895년 5월 日本留學東京慶應義塾入學, 1897년 3월 普通卒業, 동월 東京神田區順天九合社工業預備科入學, 9월 工業預備科修業, 동월 東京高等工業學校機械學科入學, 1899년 9월 機械學卒業, 동월 東京砲兵工廠銃彈製造所見習, 1900년 9월 銃彈製造法卒業, 10월 還本國. (경력) 1894년 11월 任警務廳總巡 敍判任官六等, 1901년 8월 7일 任軍部技手 敍判任官五等, 1902년 4월 任平式院技師 敍奏任官六等, 1903년 7월 6일 任軍部技師 敍奏任官六等, 1904년 7월 16일 任軍器廠技師 敍奏任官六等, 9월 27일 任陸軍砲兵參領, 10월 18일 補軍器廠製造所長, 1905년 3월 1일 官制廢止, 18일 補軍器廠長, 1906년 4월 3일 重謹愼二週日 軍物管守疏忽事, 10월 18일 陸軍砲兵副領, 현재 正三品軍器廠長陸軍砲兵副領, 合計在職通算 判任二個年 奏任四個年九個朔. 『관원이력』19, p.504.

령부(총사령관은 大山巖)로 설치된 만주군의 총참모장 겸 총병참감이었다.<sup>54)</sup> 급박한 정세를 반영하여 공사기간 3주간 동안 1개 사단이 머물 수 있는 바라크(barrack) 구조였다. 공사가 끝난 뒤에 추가로 중군할 것을 요구받은 이노우에는 다시 부하 십 수 명을 인솔하여 3월 5일 인천을 통해 진남포로 향했다. 평양에 이르러 제1군 사령부에 소속되어 활동했으며 이때 이노우에공업부(井上工業部) 평양출장소는 평양 대동문 밖에 있었다.(IMG\_2828) 역시 러일전쟁에 참가한 일본군의 임시병영 건설에 협력한 것이다.

평식원 기사에서 해임된 이노우에는 1908년 영국으로 건너가 유럽을 시찰한 후 다시 서울로 돌아왔다. 1910년 초에는 다시 일영박람회 장식을 의뢰받고 영국으로 건너갔다가 한국이 식민지로 전락한 이듬해인 1911년에 귀국했다.<sup>55)</sup>

<그림 5> 용산 군기창의 내부 모습  
IMG\_2804



일영박람회는 3년 정도의 준비기간을 거쳐 1910년 5월 14일부터 10월 29일까지 개최되었다. 이를 통해 일본은 첫째, 자국의 근대산업을 동맹국이면서 세계 경제대국인 영국에 널리 소개함으로써 통상의 활성화를 의도했고, 둘째, 청일전쟁과 러일전쟁에서의 승리와 구미 열강과 어깨를 나란히 할 만한 식민지 경영의 성과와 그로 인한 자원을 과시하고자 했다. 주요한 시설로 역사궁(歷史宮), 산업궁(産業宮), 예술궁(藝術宮) 등이 있었고, 일본의 미술품이나 건축모형이 다수 전시되었다. 동양궁(東洋宮)이라 불리는 구역에서는 대만, 조선, 만주 등에 대한 식민지 경영, 식민지 경영을 통해 획득한 풍부한 자원, 식민지 문화에 대한 전시를 대대적으로 시행했다.<sup>56)</sup>

이노우에는 1910년 3월 21일과 4월에 일영박람회사무국에서 찍은 사진들을 남겨두었다.(IMG\_2830) 박람회가 5월 14일에 시작된 것을 고려하면 이노우에는 일영박람회를 위해 미리 영국으로 건너가 사무국에서 준비 작업을 한 것으로 생각된다. 콜럼버스세계박람회에 출품한 경험도 있고, 식민지 조선

54) 이들에 대한 좀 더 상세한 이력과 러일전쟁 당시 군 편제에 대해서는 秦郁彦編, 『日本陸海軍總合事典』第2版(東京大學出版會, 2005); 外山操·森松俊夫編著, 『帝國陸軍編制總覽』(芙蓉書房出版, 1987)을 참조.

55) 『朝鮮在任內地人實業家人名事典 第1편』, p.14.

56) 農商務省編, 『日英博覽會事務局事務報告』(国立国会図書館デジタルコレクション, 1912) 참조.

에서 활약하고 있었기 때문에 박람회 목적에 맞게 준비할 수 있도록 이노우에를 발탁한 것이라고 생각된다.

#### IV. 일제강점기 기업활동

이노우에는 스스로 1893년 8월 24일 실업계에 투신했다고 회고했지만, 한국에서 본격적인 기업가로 변신한 것은 러일전쟁 이후로 보아야 한다. 그때까지는 한국 정부에 초빙된 기술자로 보아야 할 것이다. 평식원 기사에서 해임된 뒤에도 이노우에는 일본으로 돌아가지 않고 한국에 남았다. 기술자로 한국에 와서 쌓은 경험과 사업적 전망 그리고 인적 네트워크를 기반으로 기업가로 변신을 꾀한 것이다.<sup>57)</sup> 그런데 이노우에의 한국 잔류에 사상적 영향을 끼친 인물이 있다. 일본 메이지기에 ‘무관의 농상(農相)’으로 알려진 마에다 마사나(前田正名)였다. 1907년에 이미 이노우에가 마에다의 문하생으로 알려져 있었기 때문이다.<sup>58)</sup>

마에다는 일본 상품을 해외에 알리고 외국 상인의 손을 통하지 않고 직접 수출할 수 있는 네트워크를 만드는 데 적극적이었다. 이를 위해 마에다는 1877년 파리만국박람회 참가 준비로 파리에 파견되는 등 총 8회에 걸쳐 해외에 파견되었고, 농업과 재래산업의 육성을 강조하였다. 농상무성 차관으로서 물러난 뒤 각종 산업조사 활동을 전개하고 남긴 『흥업의견(興業意見)』(1884)과 『소견(所見)』(1892)은 유명하다. 특히 『소견』에는 지방산업의 발달과 산업단체 조직의 필요성을 강조하였다. 그가 식산흥업정책의 실천자로 평가받는 이유이다.<sup>59)</sup> 특히 본고와 관련해서 한국에서 전개된 마에다 활동이 주목된다.

마에다는 1904년 5월 14일 전국실업회 중앙본부 감독이라는 이름으로 당시 육군대신 데라우치 마사타케(寺內正毅)에게 한국과 중국에 실업단체 이주를 위한 조사인원 파견을 출원하고 실업시찰 및 조사 활동을 전개했다. 조사결과를 토대로 마에다는 스스로 주도하여 조직한 일본 내 각종 농상공 단체를 한국과 중국으로 이주시켜 각종 야채, 목초, 묘목 재배에 종사하도록 했다. 마에다 일파에 의한 일본 농업의 한국 내 부식활동은 소위 마에다의 공백기(1903-1910)에 해당하는 시기에 주로 이루어졌다. 마에다가 1912년 8월 1일에 한국병합기념장을 수여받은 이유도 여기에 있었다.<sup>60)</sup> 1907년에 이미 마에다의 문하생으로서 인정받고 있던 이노우에가 마에다의 영향으로 한국에 남아 한국 개발에 적극적인 자세를 보였을 것이라는 추정은 무리한 설정이 아니다.

이노우에가 일제강점기에 한국에서 전개한 사업의 구체적인 내용은 다음과 같다. 만주 석탄 채굴을 목적으로 한 광업, 과수원 경영, 제약유통업, 유지공업, 토지경영 등 이노우에가 손을 댄 사업은 다양했다. 이외에도 몽고의 천연소다사업, 수산사업, 수예공업<sup>61)</sup> 등을 기획했으나 기업(起業)까지는

57) 1906년에는 이노우에는 러일전쟁에서 사망한 이들을 위령하고자 만주를 巡錫하고 한국에 온 釋雲照律師를 자신의 별저 심원정에 만 4개월 동안 머물게 한 적이 있다. 釋雲照律師는 이노우에를 통해 당시의 수상 朴齊純을 소개받고 고종황제에게 상주하여 密敎를 한국의 국교로 삼고자 도모한 적이 있었으나 뜻을 이루지 못했다.(IMG\_2834) 즉 이노우에는 수상 박계순을 소개할 정도로 한국 정계에 두루 네트워크를 형성하고 있었다.

58) 『朝鮮之實業』19(釜山:朝鮮實業協會, 1907), p.29.

59) 本間恒治 編, 『男爵前田正名君略傳』(1922), pp.1-20.

60) 金明洙, 「植民地期における在朝日本人の企業經營—朝鮮勸業株式會社の經營變動と賀田家を中心—」 『經營史學』44-3(東京:經營史學會, 2009), pp.6-8.

61) 이노우에는 런던 체재 당시의 경험으로 ‘東洋人으로서 資本을 不要하고 能히 物品을 製造하여 歐美諸國에 輸出할 것’으로 레이스와 刺繡를 조선 부인들에게 권장하였다. 이노우에는 李完用, 趙重應, 李載現, 海律三雄 등이 속한 조선권업협회와 함께 이를 사업화하고자 80명의 조선 부인들을 모아 일본에서 2명의 교사를 초빙하기도 했다. 『朝鮮勸業協會盛況』, 『毎日申報』

이르지 못했다. 최초 기술자로 한국에 건너온 이노우에가 1940년 11월 조선을 떠날 때까지 다양한 분야에서 기업가로의 변신을 꾀한 것이다. 하지만 그의 기업활동이 크게 성공을 거둔 것 같지는 않다. 그의 이름으로 『조선은행회사조합요록』에 기재된 회사가 자본금 20만원의 이노우에의수당(井上宜壽堂, 合資)과 자본금 5만원의 이노우에약품부(井上藥品部, 合資)에 불과하기 때문이다. 그나마 후자는 전자를 계승하고 감자한 것이다. 다른 회사의 중역에도 이름이 올라 있지 않다. 현재 파악할 수 있는 자료에 의거하여 일제강점기 이노우에의 기업활동을 간단히 정리하기로 한다.

일제강점기에 들어서 이노우에가 무엇보다 적극적으로 전개한 사업은 제약유통업이었다. 이노우에는 1911년 12월 10일 제약 및 화학 공업을 목적으로 경성부 원정 2정목 1번지에 자본금 20만원의 이노우에의수당을 설립하고, 도쿄 교바시구(京橋區) 가가쵸(加賀町) 1번지에 지점을 두었다.(IMG\_2808) 1912년 11월 12일에는 종로점을 개점했다.<sup>62)</sup> 1912년 3월에는 의사연찬회 주무 이해성(李海盛)과 함께 10만 원을 내어 의수당 건물을 신축하고, 각종 약재로부터 엑기스를 추출하여 서양약을 모방한 신약을 제조하고자 했다.<sup>63)</sup> 다음에 인용된 기사를 보면, 구체적으로 주로 인삼과 인삼으로 만든 약을 제조 판매했을 것으로 생각되며 일본으로 수출하기 위해 도쿄에 지점을 설치했던 것이다.

“京城 鍾路에 在한 宜壽堂 井上藥品販賣部는 今回 強壯補血劑로 하여 純粹한 開城人蔘으로써 十數種의 新藥을 製造販賣하게 되었는데 右는 專賣課로부터 原料를 仰하고 最新藥學의 方法을 效則하여 專門學者로 하여금 調劑케 할 者인 즉 各方面으로부터 好評을 傳하는 中이라더라”<sup>64)</sup>

1913년 5월 4일 철도국에서 주최하는 관도회(觀桃會)가 개성 만월대에서 개최되었을 때 인삼약을 접대했다는 기록<sup>65)</sup>,(IMG\_2808) 1913년 오사카(大阪) 덴노지공원(天王寺公園) 개설 기념 박람회에 조선인삼점을 설치하여 인삼탕을 접대했다는 기록,(IMG\_2810) 인삼 영업을 확대하기 위해 약업자 270여 명을 치바(千葉) 소데가우라(袖ヶ浦) 세슈관(靜趣館)으로 초청한 일(IMG\_2811) 등은 이노우에가 얼마나 인삼 판매에 공을 들이고 있었는지 알 수 있다. 인삼을 가공 제조하는 공장은 용산에 있었다.(IMG\_2812) 1925년 기후시(岐阜市)에서 주최한 국산공진회에서 고려인삼 엑기스로 은패를 수상하여 그 품질을 인정받기도 했다.<sup>66)</sup> 인삼 엑기스 제조 판매 외에도 유럽에 체재할 때 영국 뉴튼차베스 회사와 특약을 맺고 소독약 아이젤의 수입을 기획했는데, 1913년 현재 일본·조선·만주의 총대리점을 경영하기도 했다.<sup>67)</sup> 1928년 3월 17일 『조선총독부관보』(제363호)에 의하면, 이노우에는 의약품 아편 판매인이었고, 그 영업소를 1928년 2월 16일 경성부 원정 4정목 87번지로 옮겼다.<sup>68)</sup>

(1913.01.15).

62) 中村資良, 『朝鮮銀行會社要錄』(東洋經濟時報社, 1923).

63) “내지인 井上宜文 씨는 의사연찬회 주무 李海盛 씨와 연합하여 자본금 10만 원으로써 중부 상삼골 등지에 宜壽堂이라는 집을 건축하고 조선의 각종 약재를 新蒸取露하여 각 의사로 하여금 서양약을 모방하여 쓰게 하기로 협의하는 중이라더라” 『宜壽堂의 新築』, 『每日申報』(1912.03.31).

64) 『開城人蔘의 新築』, 『每日申報』(1912.11.06).

65) 玉洞桃花 萬樹春에 가지가지 불빛이라는 노래는 거지(乞人) 각살이 까지도 흔히 하는 노래다. 그러나 그 玉洞은 朝鮮의 땅이 안이닛가 지금에도 桃花가 만흔지는 알 수 없다. 서울의 玉洞에도 桃花가 엮는 바는 안이지만은 그곳보다는 玉洞의 附近紫雲골(지금 靑雲洞)에 桃花가 상당히 만다. 그리로 나아가 彰義門 맞건 僧桃 복사의 특산지이니만치 桃花가 또한 만다. 南大門 맞 桃花洞은 이름이 桃花洞이라 桃花가 만흔지, 桃花가 만어서 桃花洞인지 그것은 알 수 없으나 桃花만키로는 京城부근에서 제일이다. 西大門 맞 桃花洞(孔德里 外村)은 이름만 조와서 桃花洞이지 실상 桃花는 별로 없다. 水原의 桃花도 근래에 명성이 점차 높아가지만은 전 朝鮮에서 桃花명소로는 開城 鐵道公園을 제일로 친다. 해마다 桃花시절이면 自家선전에 눈이 밝은 신문사에서 觀桃會를 主催하여 鐵道局 金庫를 풍성풍성하게 하는 것도 무리가 안이다. 靑吾生, 『地上縱覽 朝鮮 各地 꽃 品評會 - 요새에 피는 八道の 꽃 이야기』 『별건곤』20(삼천리사, 1929), pp.147-148.

66) 『岐阜共進의 朝鮮出品 全部四十八名』, 『每日申報』(1925.10.29).

67) 『朝鮮在任內地人實業家人名事典 第1편』, p.14.

계약유통업 이외에도 이노우에는 광산업에도 뛰어들었다. 1917년 3월 1일자로 조선총독부로부터 충청북도 충주군 읍내면 소재 735,300평의 철광 광권을 허가받은 기록이 있다. 허가받을 당시 그의 주소는 원정 4정목이었다.<sup>69)</sup> 또한 북선흥업철도주식회사의 설립발기인으로도 참가했다. 1919년 12월 22일에 조선총독부에 제출된 자본금 1천만 원 북선흥업철도주식회사의 설립허가 신청서에 이노우에의 이름이 등장하기 때문이다. 이때 이노우에는 가사이(笠井愛太郎), 하야시다(林田龜太郎), 아니가키(稻垣甚), 다치가와(立川勇次郎), 다카기(高木次郎), 사카구치(坂口拙三), 이윤용, 한상룡, 조진태, 예종석, 고윤목 등(총 12명)과 함께 동사의 설립발기인으로 참여하여 3천 주의 주식을 인수했다.<sup>70)</sup>

1922년 6월 7일에는 용산 원정에 유지공업을 위한 공장을 축조하고 상량식을 거행했다.(IMG\_2813) 이후 준공된 이 공장에서는 주로 비누(石鹼)를 생산했다. 정유작업을 거쳐 비누를 생산하여 절단한 뒤(石鹼切断) 틀에 넣어 상표를 표시하고 형태를 고르게 만들었다(石鹼型打).(IMG\_2816) 1925년 9월에는 일본 천황에게 헌상할 정도로 실력을 인정받고 있었다.(IMG\_2815)

또한 이노우에는 1927년에 함경도 북청군 속후면(俗厚面) 대연호(大困湖) 부근의 개간을 총독부 당국으로부터 허가받고 이른바 대연호개간사업을 전개했다. 그러나 개간사업은 제방 침하로 인한 난공사가 계속되어 결국 준공되지 못한 채 끝나고 말았다.(IMG\_2817)

이노우에 요시후미(井上宜文)는 1940년 11월 3일 지난 40여 년 동안 활약했던 조선을 정리하고 떠났다. 당시 이노우에의 집은 경성부 동사현정(東四軒町)에 있었다.(IMG\_2769) 그는 1902년 구입하여 오랫동안 애정을 가지고 관리했던 용산진(龍山津) 심원정(心遠亭)을 별저로 보유하고 있었다.(IMG\_2831) 심원정은 흥선대원군 집권 초기 영의정을 지낸 조두순(1796-1870)이 1858년 남공철로부터 구입해 경영했던 별장이었다.<sup>71)</sup> 조두순이 말년에 자주 심원정에 물러나 한적하게 여생을 보냈다고 하나 그 이후에 계속 같은 집안에서 경영했는지는 알 수 없다. 하지만 사진첩에 심원정 관련 사진이 다수 남아 있는 것을 보면 이노우에가 상당히 공들여 심원정을 관리한 것만은 확실하다. 특히 심원정 내의 백송은 당시 경성에서 발견된 여섯 그루 중 하나로 전국적으로도 진목(珍木)이었다. 이노우에가 백송을 배경으로 여러 장의 사진을 남긴 것도 그 가치를 높이 평가하고 있었음을 보여준다.<sup>72)</sup>

일본으로 돌아간 이노우에는 1947년 8월 1일 현재 영양실조에 가까운 몸 상태로 형편이 넉넉하지 않았던 것으로 보인다. 배급이 원활하지 않아 거지(餓鬼)들이 들끓었고 사람의 도리(人道)는 땅에 떨어졌다고 한탄했다.(IMG\_2771) 하지만 이노우에는 1899년부터 1940년까지 조선에서 활약하면서 격변기 한국근대사에 기술자(技師)로서 이름을 남기고 있다.

68) 『朝鮮總督府官報』昭和-363호, 1928.3.17. <地方廳公文>.

69) 『朝鮮總督府官報』大正-1377호, 1917.3.9. <彙報>.

70) 제1회 불입(100만 원 불입) 당시 발기인의 인수 주수는 다음과 같았다. 高木次郎 1만 주, 立川勇次郎 5천 주, 笠井愛太郎 3천 주, 井上宜文 3천 주, 高允默 2천 주, 坂口拙三 2천 주, 林田龜太郎, 李允用, 韓相龍, 趙鎮泰 각 1천 주, 稻垣甚, 芮宗錫 각 5백 주였다. 『北鮮興業鐵道 設立 出願 中 資本 一千萬』, 『每日申報』(1919.12.26).

71) 심원정은 원래 조두순의 조부 趙宗喆(1737-1796)이 경영하고 있었는데, 조종철의 부친 趙榮克이 용산에 세운 것으로 추정된다. 뒤에 조종철이 세상을 떠나면서 가세가 기울어진 탓에 다른 집안에 매각되었고, 이를 다시 1816년 경 남공철이 구입한 것으로 추정된다. 이종목, 『조선시대 경강의 별서 남포현』(과주:경인문화사, 2016), pp.282-288.

72) 이노우에의 심원정 백송과 관련해서는 1929년 9월에 발간된 『별건곤』 제23호 <京城名物集>의 기사가 있어 참조된다. “白松 이것은 京城의 명물일 뿐 아니라 全朝鮮 안이 세계적 명물이 될 만한 珍木이다. 學名으로 『피누스 뽀게아나』(Pinus Bungeana)이오 朝鮮과 支那에서는 通稱 唐松, 白骨松 또는 白葉松이라 하는 것이니 幹은 白하고 葉은 針狀三葉으로 灰白色을 帶하였스니 原産地는 蒙古요 현재 京城에 잇는 곳은 如下하다. 一, 壽松洞 佛敎敎務院 內(元 普成高普址) 樹齡未詳 二, 通義洞 東拓 舍宅內(元 彰義宮址) 약600년 三, 苑南洞66 李載克家 약300년 四, 內資洞 於義宮內(現 警務課 分室) 400년 五, 齋洞女高普 寄宿舍內 600년 六, 龍山元町4丁目87, 日人 井上宜文의 別莊內 600년 白松 이야기를 하는 김에 參考로 또 말하자면 지방에는 아즉 발견된 者가 僅히 3株뿐이니 (중략) 보통 다른 것에서는 불수 업는 珍木이다.”(밑줄은 인용자) 『京城名物集』, 『별건곤』 23(삼천리사, 1929), pp.102-103.

## V. 결어

이노우에가 ‘무관의 농상(農相)’ 마에다의 문하생이었다는 인식은, 이노우에가 해외 박람회에 관심을 갖거나 한국에 남아서 기업활동을 전개한 사실을 이해하는 데 도움을 준다. 이를 염두에 두고 본고에서 검토한 이노우에의 활동을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 이노우에는 식산흥업정책이 본격적으로 실시되고 있던 농상무성 단계에 교토시미술공예학교의 전신인 교토부화학교를 졸업했다. 화(畵)를 비롯한 일본의 전통 미술까지 온통 식산흥업을 추진하기 위한 수단으로 여겨지던 시기였다. 실제로 이노우에는 콜럼버스세계박람회에 출품하기 위한 소파, 의자, 탁자 등의 제작에 도안과 감독으로 동원되어 기량을 발휘했다. 일본 상품을 세계에 소개하고 직접 수출을 위한 판로 개척에 당시 유행처럼 개최되던 세계박람회에 출품한 것은 마에다의 평소 지론과 맞닿아 있다. 이노우에의 행동은 마에다류의 식산흥업정책 실천자라는 자각에서 비롯되었다고 볼 수 있을 것이다.

둘째, 교토에서 일본 최초의 전기철도가 부설되었고, 이노우에는 이 전기철도의 차량 제작을 청부했다. 일본 최초의 전기철도 차량을 제작한 것이다. 이후 철도차량의 제작 분야에서 기술을 축적한 이노우에는 1899년 한성전기에 전차 차량을 납품하기 위해 한국에 건너왔다. 근대화의 상징처럼 여겨지는 기계문명의 도입에 일본 기술자들이 직접적인 역할을 했음을 알 수 있다. 이노우에의 사진 속에 자주 등장하는 한국인 ‘구경꾼’들은 이들의 기술에 의해 제작되고 보급되는 것을 근대화의 과정으로 인식했고, 자연스럽게 그들을 모델로 한 근대화를 꿈꾸었다. 기술은 일제에 의한 정치경제적 침투에 대한 저항을 누그러뜨리는 역할을 했던 것이다. 이는 이노우에가 평식원 기사로서 한국의 도량형법 개정과 도량형기 제작에 관여했던 과정에도 여실히 드러난다. 그런데 이러한 도량형법 개정과 도량형기 제작은 일찍부터 일본 정부가 관심을 가지고 있었던 분야이다. 일본의 도량형과 통일시킴으로써 한국에 대한 경제침략을 용이하게 하려는 목적이 있었다. 이러한 일본 정부의 의도를 기술적으로 뒷받침한 것이 이노우에와 같은 기술자들이었다. 이노우에는 러일전쟁이 발발하자 용산에 임시병영을 건설했고, 진남포와 평양 등지에서 일본군에 종군하며 일본의 전쟁 수행에 협력했다. 1910년에는 영국 런던에서 개최된 일영박람회에 파견되어 일본의 기술력과 식민지 경영의 성과를 선전했다. 일본제국주의의 대외침략이라는 국책에 적극 협력한 것이다.

셋째, 이러한 식민지화 과정에서의 주어진 역할이 끝난 뒤 이노우에는 기업가로 변신하였다. 인삼을 판매하는 약재상, 비누를 제작하는 유지공업, 농업, 광업, 과수원 경영, 토지경영 등 실로 다양한 분야에서 기업활동을 전개했다. 그러나 크게 성공하지 못하고 1940년 한국을 떠나게 된다.

이상으로부터 대한제국기 한국에서 전개된 일본인 기술자 이노우에의 활동은 전기철도 차량의 제작이나 도량형의 통일과 개혁이라는 한국 정부의 요구를 일정 부분 수용하면서도 일본제국주의의 대외팽창과 한국에 대한 경제침략이라는 국책 수행에 일조했음을 알 수 있었다. 따라서 이노우에의 사례는 일본 도량형제도에 일치시키고자 했던 평식원의 도량형제조사업, 러시아에 대한 대응으로 이루어진 용산 군기창의 건설, 러일전쟁 당시 임시병영의 건설 등은 일본인 기술자가 수행한 정치적 역할을 명확히 보여준다. 이와 관련해서는 향후 보다 다양한 사례 연구가 요구된다.

## [참고문헌]

### 1. 자료

- 『宜文前期事業記念寫眞附人事記念寫眞』(1933-1947)  
『宜文前期事業記念寫眞延長補轉附人事記念寫眞 後期』(1933-1947)  
『京都市立美術工藝學校一覽』(京都市立美術工藝學校, 1908), p.1 ; p.71.  
『工業人名大辭典』(滿蒙資料協會出版部, 1939), p.226.  
中村資良編, 『朝鮮銀行會社要錄』(東洋經濟時報社, 1923).  
秦郁彥編, 『日本陸海軍總合事典』第2版(東京大學出版會, 2005).  
『皇城新聞』  
『每日申報』  
『朝鮮總督府官報』  
「近代日本人の肖像」(일본국회도서관 디지털라이브러리)  
<http://mltr.ganriki.net/faq05k08j.html>(검색일:20180412)  
京都市立藝術大學 홈페이지 「연혁」(<http://www.kcua.ac.jp/profile/history/>)  
한국사데이터베이스(<http://db.history.go.kr/>)

### 2. 논문

- 高木文平, 「我國に於ける電氣鐵道の起原」 藤岡市助傳記編纂會編 『工學博士藤岡市助傳: 及附錄』(東京工學博士 藤岡市助傳記編纂會, 1933), 제1편 pp.230- 233.  
金明洙, 「植民地期における在朝日本人の企業經營—朝鮮勸農株式會社の經營變動と賀田家を中心に—」 『經營史學』44-3(東京:經營史學會, 2009), pp.6-8.  
김태중·김순일, 「1905-1910년 내한한 일본인 건축기술자 岩田五月滿, 國枝博, 渡邊節」 『대한건축학회논문집』 9-8(대한건축학회, 1993), pp.103-112.  
大圃孝之助, 「朝鮮京城の電氣鐵道に付いて」 『電氣學會雜誌』145(電氣學會, 1900), p.566.  
小野精太郎, 「市電の始祖を訪ねて」 『鐵道ピクトリアル』52(電氣車研究會, 1955).  
是永定美, 「關東地方の煉瓦造水門建設史-土木技師 笠定愛次郎と井上二郎-」 『土木史研究』18(東京: 公益社團法人 土木學會, 1998), pp.287-294.  
安永幸史, 「起立工商會社の輸出工藝品製造事業に関する考察」 『美術史論集』12(神戸大學美術史研究會, 2012), pp.44~63.  
吳鎭錫, 「한국근대 電力産業의 발전과 京城電氣(株)」(연세대학교 대학원 경제학과 박사학위 청구논문, 2006), pp.36~38 ; pp.38-39.  
尹一柱, 「1910~1930年代 2人の 外人建築家に 대하여」 『大韓建築學會誌』19-124(대한건축학회, 1985), pp.17~23.  
정인경, 「한국 근현대 과학기술문화의 식민지성: 국립과학관사(國立科學館史)를 중심으로」(고려대학교 대학원 박사논문 과학기술학협동과정, 2004).  
佐藤道信, 「明治美術と美術行政」, 『美術研究』350(東京國立文化財研究所, 1991), p.16(통권 p.154) ; p.23(통권 p.161).  
青吾生, 「地上縱覽 朝鮮 各地 꽃 品評會 - 요새에 피는 八道の 꽃 이야기」 『별건곤』20(삼천리사, 1929), pp.147-148.  
和田八千穂, 「韓末に於ける日本醫學の半島進出」 和田八千穂·藤原喜藏(編) 『朝鮮の回顧』(近澤書店, 1945). pp.7-8 ; pp.376-384.

### 3. 저서

- 南海電氣鐵道, 『南海電氣鐵道百年史』(南海電氣鐵道株式會社, 1985), p.658.
- 農商務省編, 『日英博覽會事務局事務報告』(1912), 国立国会図書館デジタルコレクション.
- 大分交通, 『大分交通40年のあゆみ: 前身會社より通算89周年』(大分交通株式會社, 1985), pp.22-26.
- 鹽川一太郎, 『朝鮮通商事情』(東京: 八尾書店, 1894), 末松謙澄의 서문.
- 이순우, 『일그리진 근대 역사의 흔적을 뒤지다 3: 통감관저, 잊혀진 결술국치의 현장』(하늘재, 2010), pp.189-195.
- 이종목, 『조선시대 경강의 별서 남호편』(과주: 경인문화사, 2016), pp.282-288.
- 이종봉, 『한국 도량형사』(서울: 소명출판, 2016), p.255 ; p.259 ; p.261 ; pp.269-271 ; pp.278-279.
- 日本交通協會編, 『鐵道先人錄』(日本停車場株式會社出版事業部, 1972).
- 第一銀行編, 『韓国ニ於ケル第一銀行』(東京: 第一銀行, 1908), pp.166-167.
- 本間恒治編, 『男爵前田正名君略傳』(1922), pp.1-20.
- 『朝鮮之實業』19(釜山: 朝鮮實業協會, 1907), p.28 ; p.29. 복각판 檀國大學校 附設 東洋學研究所編, 『開化期 在韓日本人 雜誌資料集: 朝鮮之實業 3』(서울: 國學資料院, 2003), p.351 ; p.352.