

제국 일본의 교통망과 부산항의 군사적 역할*

김 윤 미**

| 목 차 |

- I. 머리말
- II. 전쟁으로 탄생한 교통망
- III. 철도, 항만의 군사수송력 강화
- IV. '조선해협' 교통로 확보와 군사기지화
- V. 맺음말

| 국문초록 |

이 글은 근대 부산과 부산항의 역할을 군사적 측면에서 살펴보았다. 부산항은 정치 경제적인 측면에서 형성과 변화를 거듭해왔지만, 이것으로 부산항의 역할을 설명하기는 부족하다.

본론에 들어가기에 앞서 두 가지를 먼저 논의해보고자 한다. 첫째는 항구가 철도와 항로를 연결한다는 점이다. 즉 항구는 철도라는 물리력을 기반한 대륙과 항로라는 물리력을 기반으로 한 해양이 교차하는 공간임에도 우리는 흔히 항구라고 하면 바다로 나아가는 지점이라고 생각한다. 둘째는 부산이 식민지 도시를 넘어

* 본 논문은 부산광역시에서 개최한 “부산항 개항역사 재조명 국내 심포지엄”(2020년 11월 20일)에서 발표한 것을 수정·보완한 것임.

** 부경대학교 해양인문학연구소 HK 연구교수 / history-person@hanmail.net

제국의 도시였다는 점이다. 이에 따라 부산항도 조선의 한 지역에 위치한 항구가 아니라 일본 제국의 교통망 속에 있었다는 점을 전제하고자 한다.

부산은 일본이 동북아의 패권을 가졌던 시기 전략적으로 만든 도시의 원형을 가지고 있다. 그래서 부산은 동북아라는 권역 안에서 더 의미와 역할이 컸던 지역이다. 경부선과 부관연락선을 통해 많은 사람들과 물자가 부산에서 들고 나갔다. 부산은 상업 도시로 성장해나가는 한편 군사 전략적 거점으로 일본 군사력이 집결되었다.

러일전쟁, 제1차 세계대전과 ‘시베리아출병’, 만주사변과 중일전쟁, 제2차 세계대전과 아시아태평양전쟁 속에서 부산항의 군사적 역할은 강화되었고, 도시도 확장되었다. 그 과정에서 부산항은 식민지 조선의 지역항이자 여러 항구를 연결하는 국제항의 면모를 내재하게 되었다. 이것은 근대에서 현대로 재편되는 지점의 한국 전쟁시기에도 분명해진다.

키워드 : 전쟁, 철도, 항만, 항로, 군사기지, 일본군, 수송, 병참, 동북아

I . 머리말

근대 동북아는 대륙문화와 해양문화가 교차하거나 융합하는 공간이었고, 군사적 충돌이 발생했던 지점이자, 이문화가 접촉하거나 혼재하는 장소였다. 항로와 철도로 동북아의 교통망이 하나로 연결되면서 이러한 특성은 가속화 되었다. 이 속에서 부산은 육지에서 바다로 나가는 관문이자, 바다에서 육지로 나가는 관문이었다. 예로부터 무역과 군사적 요충지였던 부산의 지정학적 의미는 현재도 유효하다.

부산과 부산항에 대한 연구는 궁극적으로 부산의 정체성에 대한 답을 찾아가는 과정이었다. 부산에 대해서는 공간의 변화와 의미를 포함한 도시형성, 정치와 경제, 사회와 문화 등 다각적인 시각과 주제로 연구되었다.¹⁾ 부산항과 관련해서는 항만, 매축, 해운 등에 관한 고찰이 진

행되었다. 1963년 부산이 직할시로 승격되면서 부산의 발전에 대한 관심이 뜨거웠다. 부산의 정체성이 무엇인가를 고민하면서 부산의 형성과정을 근대에 두고 연구가 시작되었다.

김용욱과 김의환의 선구적인 업적은 이후 부산 관련 연구의 초석이 되었고, 많은 세부적 연구들이 시작될 수 있는 기반이 되었다. 1963년 김용욱은 개항기부터 일제시기 부산항의 공간적인 변화를 집중적으로 조명했다.²⁾ 방대한 자료를 활용하여 부산항 매축과 부산의 형성에 대한 기본적인 사실을 밝혀냈다. 그 후 이 자료에 기초하여 1973년 김의환은 왜관과 1934년 부산시가지계획을 포함한 연구로 진전시켰다. 부산의 도시 형성에 대한 연구는 1999년 김홍관에 의해 다시 한번 정리되었다.³⁾ 이러한 선구적인 연구는 후학들에게 연구의 토대를 제공했다.

매축은 부산이라는 공간을 탄생시켰다.⁴⁾ 매축을 통한 부산항 확장은 일본의 대륙진출 수단이자, 사회기반시설 확충이었다. 이를 둘러싼 이해 집단의 갈등도 포착되었다. 부산항이 확장되면서 부산의 행정구역도

- 1) 1998년 간행된 『항도부산』 15, 2007년 간행된 『항도부산』 23에서 기획으로 연구사 정리를 게재한 바 있다. 1998년 김용욱, 「日帝強占期 釜山の 行政組織과 日帝의 統治構造」; 김인태, 「日帝強占期 釜山の 經濟構造」; 박봉두, 「日帝強占期 釜山の 流通과 貿易」; 김홍관, 「日帝強占期 釜山の 都市開發과 그 性格-都市計劃, 港灣開發을 中心으로-」이다. 2007년 강대민, 「근대 개항기 부산지역사 연구의 회고와 전망」; 배석만, 「일제강점기 정치·경제사 연구의 회고와 전망」; 박철규, 「일제강점기 사회운동사 연구의 회고와 전망」; 차철욱, 「일제강점기 부산도시사 연구의 회고와 전망」이다. 이외에도 김승, 「일제강점기 부산항 연구성과와 과제」, 『항도부산』 29, 2013.이 있다.
- 2) 김용욱, 『釜山築港誌』, 『항도부산』 2, 1963; 『부산의 역사와 정신-근대와 현재를 묻다-』, 전망, 2014.
- 3) 김홍관, 「일제강점기 부산의 도시계획과 그 성격」, 『항도부산』 15, 1999.
- 4) 류교열, 「釜山 日本人專管居留地와 北濱埋築에 關하여」, 『日語日文學』 17, 2002. 차철욱, 「大韓帝國期 釜山 北港 埋築關聯 資料의 內容과 性格」, 『항도부산』 22, 2006; 「부산 북항 매축과 시가지 형성」, 『한국민족문화』 28, 2006; 「1910년대 부산진 매축과 그 성격」, 『지역과 역사』 20, 2007; 「일제시대 부산항 설비사업과 사회적 의미」, 『한국학논총』 33, 2010. 배석만, 「1930년대 부산 赤崎灣 매축 연구」, 『항도부산』 28, 2012; 「부산항 매축업자 이케다 스케타다(池田佐忠)의 기업활동」, 『한국민족문화』 42, 2012; 「일제말 赤崎灣 추가 매축 연구」, 『항도부산』 29, 2013.

확대되었다. 1914년 부산부제 실시와 1920년 시가정비계획, 1934년 부산시가지계획은 공업화와 부산의 인구 증가를 배경으로 했다.⁵⁾ 한편으로는 시구개정으로 부산 인구가 증가하면서 주거와 빈민문제 등이 발생했다.⁶⁾

부산항과 관련해서는 해운과 조선, 철도와 항로에 대한 연구에 더욱 주목하게 된다. 부관연락선에 대한 연구는 일본에서 먼저 시작되었지만, 2005년 부관연락선 개통 100주년을 계기로 부산지역 연구자들이 저서를 발표했다. 조선우선주식회사의 항로 운영에 대한 연구도 조망해야 할 성과이다. 조선의 국책회사였던 조선우선주식회사는 근대 조선의 연근해 항로를 총괄하는데, 그 속에서 부산항의 모습을 찾아낼 수 있다.

근대 부산의 철도 부설을 식민성, 근대성, 지역성이라는 틀에서 분석한 저작도 발표되었다. 이 저작에서는 식민도시였던 부산의 철도 건설과 운영의 역사적 의미를 심도 깊게 논의했다. 선차연락(船車連絡)이라는 일본의 정책을 살펴본 연구도 관심을 모으고 있다. 일본이 근대 항로와 철도를 항만에서 연결하여 통일적인 경영을 해 나가는 과정의 변화를 탐색한 것으로 항구, 항로, 철도를 하나의 시스템으로 관리했음을 알 수 있게 해주었다.⁷⁾ 부산항과 부산항의 건설에는 역학 관계를 가진 다

5) 장선화, 「1920~30년대 부산의 공업발전과 도시구조의 변화」, 동아대학교 석사학위논문, 1998; 「1920~30년대 부산의 공업발전과 도시구조의 변화」, 『지역과 역사』 6, 2000. 김경남, 「한말·일제하 부산지역의 도시형성과 공업구조의 특성」, 『지역과 역사』 5, 1999.

6) 박철규, 「1920~1930년대 부산지역 빈민의 추이와 생활」, 『향도부산』 15, 1998. 배석만, 「미군정기 부산항과 도시민 생활」, 『지역과 역사』 5, 1999. 하명화, 「1920~30년대 초 도시 주거문제와 주거권 확보운동」, 『지역과 역사』 12, 2003. 양미숙, 「1920~1930년대 부산부의 도시빈민층 실태와 그 문제」, 『지역과 역사』 19, 2006.

7) 日本國有鐵道廣島鐵道管理局, 『關釜連絡船史』, 1979. 최영호·박진우·류교열·홍연진, 『부관연락선과 부산』, 논형, 2007. 하지영, 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문, 2019. 김태균, 「일만선차연락(日滿船車連絡)의 형성과 전개, 1905~1917-남만·동청철도와 일만연락항로를 중심으로」, 부경대학교 석사학위논문, 2020. 전성현, 『식민지 도시와 철도-식민도시 부산의 철도와 식

양한 주체들이 있었다. 일본 정부, 조선총독부, 일본군 뿐 아니라 부산 상업회의소, 부산부, 부산부협의회 등 지역의 정치도 다방면에서 힘을 발휘하고 있었다.⁸⁾

부산 지역의 대학 소속 연구소에서도 부산과 부산항에 대해 공동연구를 진행한 바 있다. 부산대는 로컬리티의 관점으로, 해양대는 해항도시의 관점으로, 부경대는 해역도시의 관점으로 각각의 분석과 특징을 제시하고 있다. 최근 부산항에 대한 관심이 높아지면서 몇 차례 학술대회도 개최되고⁹⁾, 부산항 역사에 초점을 맞춘 대중서도 발간되었다.¹⁰⁾ 부산항의 재도약과 남북극 항로 모색을 통한 경제발전 추구라는 부산시와 한국 정부의 정책이 분위기를 조성한 때문일 것이다.

이처럼 부산과 부산항의 역할은 경제와 정치의 변화가 큰 요인이었다. 여기에 하나의 요소를 더 포함하여 군사항으로써 역할과 기능을 고찰해보려고 한다. 군사수송, 도시계획의 군사적 성격, 부산의 요새구축, 일본의 전쟁과 부산 등을 논의한 선행연구의 성과를 바탕으로 근대 부산항의 역할을 종합 검토하겠다.¹¹⁾

민성, 근대성, 그리고 지역성-], 선인, 2021.

- 8) 芳井研一·木村健二, 『近代植民地都市 釜山』, 櫻井書店, 2007. 홍순권 외, 『부산의 도시 형성과 일본인』, 선인, 2008. 김승, 『근대 부산의 일본인 사회와 문화변용』, 선인, 2014. 전성현, 『식민자와 조선-일제시기 大池忠助의 지역성과 ‘식민자’로서의 위상-』, 『한국민족문화』 49, 2013; 『일제시기 부산의 중심 상점가와 도시문화』, 『역사와 경계』 92, 2014; 『일제시기 도평의회와 지역-경상남도평의회를 통해 본 지역의 위계관계와 지역정치-』, 『한일민족문제연구』 27, 2014.
- 9) 부산시, <부산항 ‘개항역사’ 시민공청회> 2019. 부산박물관, <부산의 정체성과 역사 쟁점>, 2019. 세계해양포럼 공동조직위원, <제14회 세계해양포럼 특별세션3, ‘부산항의 과거와 미래’>, 2019. 부산연구원-경성대, <한국전쟁기 피란수도 부산의 유산 초청 강연회 및 세미나>, 2020. 부산시, <동남 해역의 항구와 해상 교류>, 2020.
- 10) 부산박물관, 『동북아의 허브 부산항』, 2020.
- 11) 노기영, 『日帝末戰時海運과 釜山港 關聯 資料紹介』, 『항도부산』 21, 2005; 『일제말 부산 적기만의 매립과 임항철도 건설사업』, 『항도부산』 22, 2006. 坂本悠一, 『植民地 期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送-시베리아 출병, 만주사변과 부산을 중심으로-』, 『한국민족문화』 28, 2006 『戰時體制期における近代都市釜山開發の植民地的特性』, 『

이에 앞서 두 가지를 제안해보려고 한다. 첫째는 항구가 철도와 항로를 연결한다는 점이다. 즉 항구는 철도라는 물리력을 기반한 대륙과 항로라는 물리력을 기반으로 한 해양이 교차하는 공간이다. 그런데 우리는 흔히 항구라고 하면 바다로 나아가는 지점이라고 생각한다. 항구는 바다에서 육지로, 육지에서 바다로 나아가는 길목임에도 일면만을 강조하고 있는 셈이다.

대륙과 해양을 분리하지 않는 유연한 사고를 한다면 부산항이 근대 세계로 연결된 항구였다는 것에 동의할 것이다. 부산에서 철도를 이용하여 유럽으로 갈 수 있었다. 경부선과 경의선이라는 종관철도가 있었고, 동해선도 이용할 수 있었다. 항로를 이용해서 일본과 중국은 물론 유럽과 아메리카도 항해할 수 있었다. 그러나 남북 분단이라는 현실 속에서 우리는 바다를 통해서만 다른 국가로 이동할 수 있게 됨에 따라 부산항의 역할을 바다로 나아가는 것으로만 생각하게 되었다.

둘째는 부산이 식민지 도시를 넘어 제국의 도시였다는 점이다. 일본은 1876년 조일수호조규에서 부산 개항을 조선에 요구했다. 1904년 러일전쟁, 제1차 세계대전과 ‘시베리아출병’, 1931년 만주사변, 1937년 중일전쟁, 1941년 아시아태평양전쟁을 통해 제국주의의 팽창을 계속했다. 이 과정에서 일본은 제국의 교통망 속에 부산항을 두었다. 교통망은 국가의 기간산업이었다. 지역 단위에서 시행할 수 있는 것이 아니라 국가 단위의 사업이라는 점도 강조할 부분이다.

『經營經濟論集』 18(1), 2011. 김경남, 『일제말 전시체제기 부산 시가지계획의 전개와 그 특징』, 『지역과 역사』 20, 2007; 『1930-40년대 전시체제기 부산 시가지계획의 군사적 성격』, 『한일관계사연구』 34, 2009. 신주백, 『1945년 한반도 남서해안에서의 본토결전 준비와 부산·여수의 일본군 시설지 현황』, 『군사』 70, 2009. 배석만, 『한국 조선산업사·일제시기편』, 선인, 2014. 김윤미, 『일제시기 일본군의 대륙침략 전쟁과 부산의 군사기지화』, 부경대학교 박사학위논문, 2015. 이지영, 『일제의 한반도 침탈과 부산·진해만요새의 구축에 관한 연구』, 부산대학교 박사학위논문, 2021.

II. 전쟁으로 탄생한 교통망

1. 러일전쟁 : 부산항과 경부선 개통

근대 교통망은 제국주의 침략의 핵심수단이었다. 한반도의 항로와 철도도 일본 제국주의 내에 포섭되었다. 물론 조선 내적 요구에 의해 구축된 교통망이 있지만 일본 팽창의 산물임은 부인하기 어렵다. 1905년 일본은 부산, 시모노세키(下關)를 연결하는 부관연락선을 출항시키고, 부산에서 서울을 거쳐 신의주까지 경부선과 경의선을 운행했다. 일본은 러일전쟁에서 이 교통망을 구축하고, 조선에 대한 군사력을 확대하며 전쟁을 신속하게 수행했다.

러일전쟁 이후 일본과 러시아의 교통망은 단절되었다. 그러나 일본의 적극적인 요청으로 1908년 러시아에서 제1회 일러연락운송회의가 열렸다. 그 결과 러시아의 시베리아철도와 동청철도, 일본철도 간 여객과 수화물 수송 협정이 체결되었다. 이로써 일본은 항로를 통해 러시아 철도와 연결하고 유럽까지 국제철도수송 체계를 만들 수 있었다.¹²⁾

1930년대 초반까지 일본과 대륙간 주요 교통망은 시모노세키에서 대련(大連)을 거쳐 남만주철도와 연결되는 루트, 시모노세키에서 부산을 거쳐 경부선과 경의선으로 이동하는 루트, 쓰루가(敦賀)에서 블라디보스토크를 거쳐 시베리아철도를 이용하는 루트가 있었다.

일본-대련 루트는 만주 경영과 일본의 경제발전을 연결해주는 가장 핵심적인 루트였다. 일본-블라디보스토크 루트는 러시아와 일본의 이해관계 속에서 등장한 것으로 러시아 극동시장, 북만주와 유럽시장 진출을 도모한 것이었다. 부산 루트는 대련 루트를 보조하기 위해 등장했지만 이후 일본 육군의 군사작전에서 중요하게 인식되었다. 각 루트는

12) 老川慶喜, 『日本鐵道史』, 中公新書, 2016, 136쪽.

일본과 대륙을 잇는 교통망이었지만 이해관계를 갖는 집단들의 영향력에 따라 강화와 축소를 반복했다.¹³⁾

일본 육군의 대륙정책 핵심이었던 데라우치(寺內正毅)는 초대 조선 총독으로 부임하면서부터 일본, 조선, 만주를 연결하는 교통망 구축을 실행했다. 1910~1916년 재임시기 데라우치는 군사적 방비에 중점을 두어 부산을 시작점으로 하는 종단철도를 만주철도와 연결시켰다. 데라우치의 조선 식민통치는 중국과 대륙정책까지 염두에 둔 것이었다. 이 때문에 데라우치는 항만구축, 철도건설, 도로개통과 같은 기간사업에 예산의 절반 이상을 쏟아 부었다.¹⁴⁾

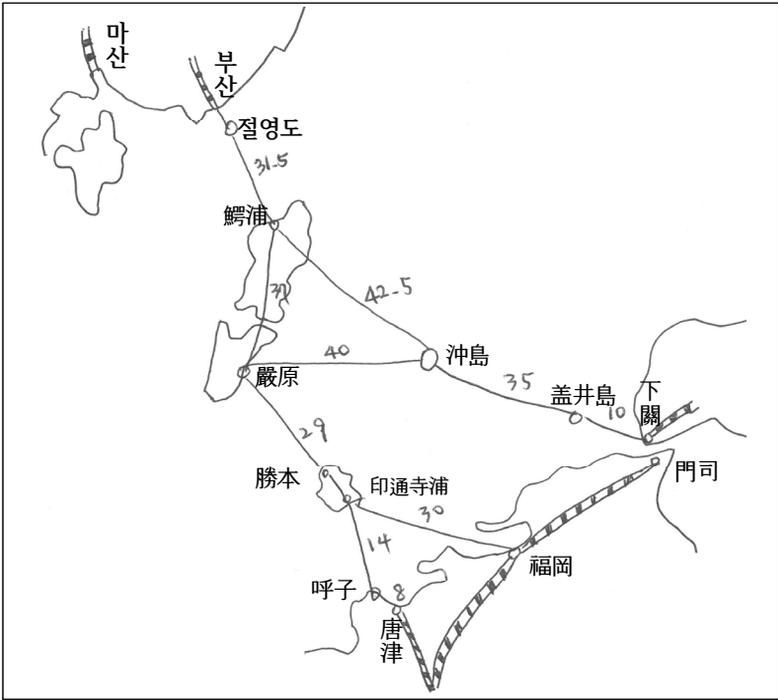
한편, 일본 육군은 제1차 세계대전 발생 이후 시모노세키-부산 루트를 강화해야 한다는 제안을 계속했다. 육군은 제1차 세계대전에서 독일이 패배한 것은 연합국의 경제봉쇄 때문이라고 분석하고, 총력전체제를 인식하고 수용하기 시작했다. 1915년 총력전체제에 관한 연구기관으로 육군은 육군임시군사조사위원회, 해군은 해군임시해군군사조사회를 설치했다.

육군의 연구기관은 1917년 8월 <제국국방자원>, 1917년 9월 <전국 동원계획 필요 논의>, 1920년 5월 <국가총동원에 관한 의견> 을 제출했다. 보고서 모두 일본과 대륙의 교통확보에 관한 내용을 심도 있게 다루고 있다. 1917년 8월 참모본부 제2부장 병요지지(兵要地誌)반장 고이소 구니아키(小磯國昭) 소좌가 집필한 <제국국방자원>에서는 일본과 대륙의 교통 확보에 대한 구체적인 방안까지 제시되어 있다. 자원을 중국대륙에서 일본으로 수송할 때, 전시에는 적국의 잠수함 등으로 인해 안전 확보가 어렵기 때문에 조선을 경유하는 육로에 주목했다. 일본과

13) 김태균, 『일만선차연락(日滿船車連絡)의 형성과 전개, 1905~1917-남만·동청철도와 일만연락항로를 중심으로』, 부경대학교 석사학위논문, 2020 참고.

14) 전상숙, 『조선총독정치 연구』, 지식산업사, 2012, 109~110쪽.

조선을 잇는 ‘조선해협(朝鮮海峽)’에 큰 함대를 배치하고, 해안보루를 만들며 방어망을 정비했지만 확실한 확보를 위해서는 큰 해저터널을 건설하자는 제안도 있었다.¹⁵⁾ 해저터널 구상도는 <그림1>과 같다.¹⁶⁾



<그림 1> 해저터널 구상도

※ 숫자는 해리(海里) 표시

출처: 纈纈 厚, 『總力戰體制研究』, 社會評論社, 2010, 부록 <帝國國防資源>

- 15) 纈纈 厚, 『總力戰體制研究』, 社會評論社, 2010, 부록 <帝國國防資源>, <全國動員計劃 必要의 議>, <國家總動員에 關する 意見>.
- 16) 해저터널에 관해서는 정태현, 『전시체제 초기 夢幻의 선전소재, 조선해협철도터널案 실상과 報道 실태』(『한국사학보』 82, 2021)을 참조할 수 있다.

2. 제1차 세계대전과 시베리아출병 : 부산항과 경부선의 전술적 이용

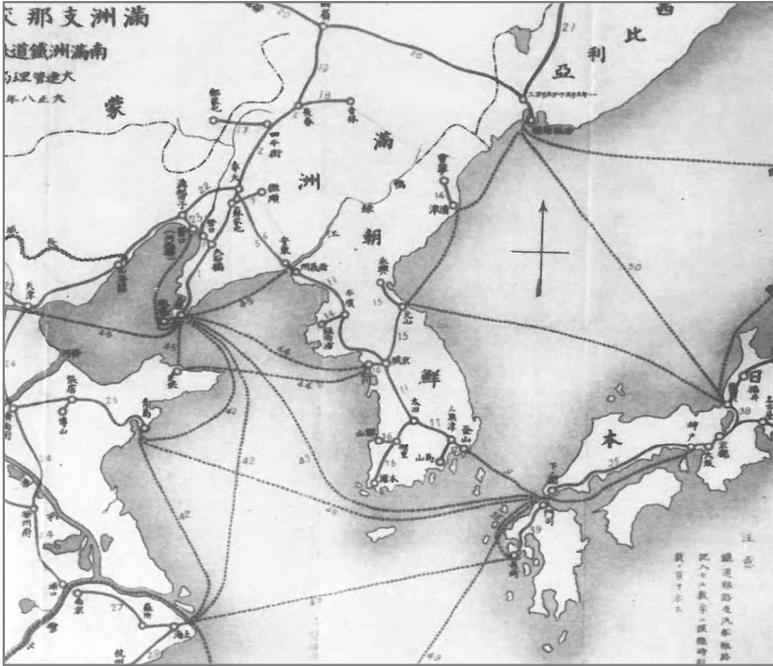
제1차 세계대전이 일어나자 일본은 중국 산둥성(山東省)의 독일 조차지로 군대를 파견했다. 1917년 러시아 혁명이 발생했을 때는 일본인 거류민 보호를 명분으로 1918년 1월 블라디보스토크에 일본 해군 군함을 입항시키고 4월부터 육전대를 상륙시켰다. 1922년 10월까지 4년 동안 일본군은 시베리아출병을 계속했고, 북부 사할린에도 1924년 5월까지 주둔했다. 시베리아출병의 전체 기간은 8년에 이르고, 교대 파견한 병력만 10만명이 넘었다.¹⁷⁾

시베리아출병을 위한 군사수송은 블라디보스토크, 부산, 대련항을 통한 3가지 경로가 있었다. 첫째는 해로로 블라디보스토크에 상륙하여 연해주에 이르고, 철도를 이용해서 우스리스크의 전장에 도달하는 경로이다. 둘째는 부산에 상륙하여 경부선과 경의선을 거쳐 안봉선 등으로 만주 북부에 이르거나 동청철도, 시베리아 철도를 경유해 자바이칼의 전장에 도달하는 경로이다. 셋째는 대련에 상륙하여 남만주철도를 이용해 만주북부에 이르는 경로이다.

일본군은 수송을 위해 육군수송본부 기관을 일본 4곳(敦賀, 小樽, 門司, 神戸), 러시아 3곳(블라디보스토크, 니콜라예프스크, 알렉사드르스크), 조선 3곳(부산, 원산, 청진), 만주 1곳(대련)에 개설했다. 일본군은 시베리아출병에서 적의 해군력을 고려할 필요가 없었기 때문에 선박과 철도의 수송능력에 따라 적절히 선택할 수 있었다.¹⁸⁾ 1919년 당시 교통망 현황은 <그림2>와 같다. 일본에서 출항해서 조선의 항구에 도착하는 곳은 부산, 원산·청진이었다. 인천항은 중국의 대련과 청도로 직항이 개설되었다.

17) 후지와라 아키라(藤原彰) 저, 서영식 역, 『日本軍事史』上, 제이앤씨, 2013, 201~204쪽.

18) 坂本悠一, 「植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送」, 『韓國民族文化』 28, 2006, 147~148쪽.



<그림> 1919년 항로와 철도 노선

출처: 南滿洲鐵道株式會社大連管理局營業課 編, 『滿洲支那交通便覽』, 1919.

시베리아출병에서 일본군은 처음으로 철도와 항만을 전술적으로 사용하기 시작했다. 일본군이 군사수송로로 규정한 주요 항구는 부산, 청진, 대련 3항이었다. 1911년 야마가타(山縣有朋)가 구상했던 수송로는 부산과 대련이었고, 1920년대 조선의 종관철도가 완성되면서 청진(이후 나진)을 포함하는 북선루트도 중요 수송로가 되었다. 이 시기 부산항 제1부두와 제2부두 공사가 거의 마무리 단계였지만, 부산역과 부산부두가 영선산으로 막혀 연결되지 못하자 착평공사를 통해 철도와 항만을 연결했다. 1918년 공사가 진행 중이던 부산 제2부두를 일본군이 시베리아출병을 위해 1개 사단 이상의 병력과 군마, 식량 등의 수송에 이용했

고, 부산진 매축지도 수송을 위한 구역으로 사용했다.¹⁹⁾

일본 육군은 시베리아출병 시 군인과 물자의 상당부분을 부산항을 통해 시베리아로 보냈다. 1918년 8월~1919년 4월 조선군사령관은 육군대신에게 <병참업무 실시 경황보고>를 상신했다. 조선군사령관은 조선에서 진행되는 모든 수송을 지원했다. 군수품 수송, 군인과 말의 급양, 위생관리 등을 총괄했다.²⁰⁾ 1918년 8월 29일~10월 21일 2개월 동안 부산항에 상륙한 군인은 3만 5711명, 군마는 1만 985필이었다. 이때 부산에서 목재, 병기와 식량을 포함한 군수품 등을 지급했다. 부산항으로 가장 많이 들어온 날은 9월 16일로 군인은 7,394명, 군마 1,776필이었고, 부산역에서 가장 많이 출발한 날은 9월 17일로 4,469명, 456필이었다.²¹⁾ 집중수송 이후에도 군마, 군수품 수송은 계속되었다.²²⁾

부산항에 입항해서 경부선·경의선을 이용해 만주로 수송하는 병력과 물자는 당시 철도와 항만사정에 따라 계획을 수립하고 실행했다. 일본 육군은 평시부터 철도를 이용한 수송체계를 정비하고, 군사수송에 필요한 사항들을 매년 점검했다. 1920년 남만주철도(주)의 전시수송규정 자료가 확인되는 데, 최초 작성연도는 분명하지 않지만 매년 갱신한 것으로 추정된다.²³⁾ 1920년 10월 참모본부는 <1921년 만철회사선 전시수송규정>을 작성했다.²⁴⁾ 1920년 전시 또는 사변시에 남만주철도(주)가 군사수송을 실시하기 위해 필요한 사항을 정한 것이다. 군사수송을 위

19) 김용욱, 『釜山築港誌』, 『함도부산』 2, 1963, 199쪽.

20) 朝鮮軍司令部, 『兵站業務實施景況報告』, 『大正07年「西密受大日記10月」』, 1918, 防衛省防衛研究所(C03010097800).

21) 朝鮮軍司令部, 『兵站業務實施景況報告』, 『大正07年「西密受大日記11月」』, 1918, 防衛省防衛研究所(C03010103800).

22) 朝鮮軍司令部, 『兵站業務實施景況報告』, 『大正08年「西密大日記05月」』, 1919, 防衛省防衛研究所(C03010153900).

23) 坂本悠一, 『植民地期朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送』, 『韓國民族文化』 28, 2006, 144쪽.

24) 朝鮮軍司令部, 『戰時鐵道輸送業務に關する件』, 『大正10年「軍事機密大日記」1/5』, 1921, 防衛省防衛研究所(C02030082700).

해서는 전시운행을 실시하고, 또는 평시운행 열차의 일부를 군용으로 전용하거나 임시열차로 운영하려는 계획이었다. 군대와 군수품의 주요 승차지는 부산과 대련이었고, 주요 하차지는 장춘(長春)으로 했다. 수송 경로 관련 조항은 다음과 같다.

제3조 수송은 만주로 수송하거나 만주를 경유해서 수송할 육군은 그 주력을 조선방면으로, 그 일부 또는 군수품은 대련방면으로 수송한다. 단 사용선박의 영향에 따라 군의 주력을 대련방면으로 수송할 수도 있다.

제4조 수송군대의 주요 승차지는 부산(초량, 부산진을 병용함) 및 대련으로 한다. 주요 하차지는 장춘으로 한다. 단 경우에 따라 봉천(奉天), 사평가(四平街), 기타를 하차지로 할 수 있다.

군수품의 주요 탑재지는 대련, 유수둔(柳樹屯), 안동(安東), 봉천, 철령(鐵嶺), 부산으로 한다. 장춘을 주요 하차지로 한다. 단 경우에 따라서 봉천, 사평가, 기타를 하차지로 할 수 있다. 상황에 따라서 부산을 마산(창원을 병용함)으로 변경할 수 있다.

부산-장춘, 대련-봉천간 군대수송을 실시할 때는 대구, 대전, 용산, 개성, 신막, 평양, 정주, 안동, 계관산(鷄冠山), 고두(槁頭), 봉천, 철령, 창도(昌圖), 사평가, 공주령(公主嶺), 와방점(瓦房店), 대석고(大石橋), 요양(遼陽)을 급양정차장으로 지정했다. 각 급양정차장(경부선, 경의선, 안봉선)은 식당 겸 휴게소(350평), 세면장(15평), 취사장(80평), 식량창고(20평), 말식량창고(20평), 화장실(50평)을 구비하도록 했고, 그 규모도 규정했다. 만주선과 봉천은 지정된 건물 규모가 훨씬 컸다. 각 선로의 군용열차 편성표준은 만주선 23량, 안봉선·유수둔선·영구선(營口線)·경부선·경의선·마산선 17량, 그 외 조선 7량이었다. 군인수송 시에는 기차 1량에 군인 약 78명, 군마 수송시에는 기차 1량에 말 44필과 군

인 4명이 탑승하도록 했다.

1920년 12월 작성된 <만철회사 전시운행 준비에 관한 건>은 동원초기의 수송계획과 주요 항만의 하역설비에 관한 참모본부 요구사항을 규정했다. <1921년도 만철회사선 전시수송규정> 제28조에 기초해서 작성되었다. 정착장은 부산, 봉천, 철영, 사평가, 장춘, 대련으로 하고, 급양에 관한 것은 제20조에 근거하도록 했다. 군수품 집적지로 부산(2만 6천평), 봉천(10만평), 사평가(1만평), 장춘(25만평), 대련(2만 6천평) 정비를 지시했다.²⁵⁾

Ⅲ. 철도, 항만의 군사수송력 강화

1. 만주사변과 중일전쟁 : 부산시가지계획과 부산항 확장

러시아 혁명 이후, 1929년 7월 만주의 군벌인 장학량이 동지철도를 접수할 때까지 일본군은 소련을 잠재적인 위협으로 인식하고 있었다. 그러나 소련군이 1개월 만에 무력으로 장학량군에 큰 타격을 입히자, 소련군을 현실적인 위협의 존재로 판단하기 시작했다. 일본이 1931년 만주사변을 일으키고 1932년 만주국을 세우자, 소련은 극동에 군비를 급속히 보강했다. 1932년 소련은 시베리아철도의 복선화 공사를 시작했고, 4월 극동해군의 재건에 착수해서 폐쇄되었던 블라디보스토크 군항을 부활시켰으며, 여름에는 만주와 소련의 국경에 토치카를 구축하기 시작했다. 이에 대해 일본군 참모본부와 관동군이 구체적으로 대소작전 계획을 세운 것은 1933년부터였다.²⁶⁾

25) 朝鮮軍司令部, 『滿鐵會社戰時運行準備に關する件』, 『大正10年』軍事機密大日記, 1/5, 1921, 防衛省防衛研究所(C02030082200).

26) 야마다 아키라 지음, 윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014, 178~

1930년대 정세의 변화에 따라 일본군은 1936년 6월 8일 <제국국방방침>을 개정했다. 소련을 주적으로 한 일본 육군과 미국을 주적으로 한 해군의 합의가 도출되지 못함에 따라 가상적으로는 소련과 미국을 동시에 상정하고, 중국과 영국을 추가했다. 구체적인 전략은 용병강령에서 볼 수 있다. 첫째는 육해군이 합동하여 먼저 우위를 선점하고, 공세를 취해 속전속결(速戰即決)을 도모한다는 것이다. 둘째는 육해군이 조속히 적 야전군과 주력함대를 격파하고, 소요(騷擾)영역을 점령한다는 것이다. 셋째는 조선해협의 해상교통선은 육해군이 협동하여 항상 확실히 방위한다는 것이다. 조선해협의 교통망 확보의 중요성을 다시 한번 더 강조한 것이다. 선제공격과 속전속결 방침은 빠른 시간에 얼마나 많은 병력과 물자를 수송하느냐에 따라 승패가 나뉘는 전략이었다.²⁷⁾

1936년 일본 육군은 조선철도와 남만주철도의 수송력 증가, 선박수송 능력 증대를 위한 방안을 강구하고, 대소작전에 사용할 육군징용선박을 약 200만톤으로 계상했다. 기타큐슈(北九州)와 조선 남부의 항만 시설을 증강하고, 여기를 주요한 집중항로로 설정했다. 그 다음 운송로는 대련항로로 했다. 극동소련군 잠수함의 출현과 항공병력 증가는 조선해협의 해상교통선을 위협할 수 있었다. 조선 북부지역에 비행장을 신설증강하고 항공병력을 파견하고자 했으나 본격적으로 준비한 것은 1940년 들어서였다.²⁸⁾

철도수송은 만주사변 이후 1932년 제정한 <전시선만철도군사수송규정>에 따라 전시계획을 진행하고 연도별로 참모본부에서 제시한 전시준비계획에 근거해 연도 계획을 진행했다.²⁹⁾ 기본계획은 1936년 일괄

183쪽 참고.

27) 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書27, 關東軍(1)』, 朝雲新聞社, 1969, 143쪽.

28) 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書8, 大本營陸軍部(1)』, 朝雲新聞社, 1974, 358~359쪽.

29) 兒嶋俊郎, 『戰時期滿洲の軍事鐵道輸送 - 河村弁治 <自昭和十四年至昭和十七年滿洲に於ける鐵道整備>の紹介』, 『長岡大學生涯學習センター生涯學習研究年報』,

정비했다. 1936년 6월 참모본부에서 작성한 <전시선만철도운용규정>에 따르면 양륙지로 부산, 마산, 진해, 여수, 목포, 인천, 대련, 청진, 나진, 웅기항을 지정(제42조)했다. 또 부산, 마산, 인천 각 항에는 군수품 집적장용 인도선로 시설 정비를 요구(제44조)했다.³⁰⁾

일본 육군은 군사수송을 위한 철도 정비에 집중하면서 일본과 조선에 있는 해양요충지의 항만 확장을 논의했다. 일본 육군 참모본부는 조선 남부의 항구 능력정비 계획을 입안했고, 육군성을 통과했다. 일본 한신(阪神)-우베(宇品)-모지(門司)-하카다(博多)-가라츠(唐津)-나가사키(長崎), 조선 남해의 부산-진해-마산-삼천포-여수항을 대상으로 한 계획이었다.³¹⁾ 항만계양능력(정박계류, 하역, 집적, 소운송)을 높이고, 하물의 집적지와 숙영능력을 강화하며, 군수품의 집적과 선적능력 및 차량 수용능력도 증가시킨다는 논의가 계속되었다. 특히 부산항-마산항-삼천포항-여수항의 공사, 부산에서 마산에 이르는 철도공사의 완공이 시급하다고 지적했다.³²⁾ 1936년 조선 남부의 항만과 철도 정비계획은 <그림3>과 같다.

1937년 중일전쟁 직후, 조선을 통과하는 군사수송체계는 일본에서 부산항에 상륙하여 기차를 타고 만주로 향하는 수송로를 기본으로 했다. 경부선과 경의선을 주 수송로로 하고, 용산에서 동만주를 연결하는 경함선(京咸線)·함경선(咸鏡線)은 북선선(北鮮線)과 함께 보조간선으로 했다. 철도수송 증강을 위해 중앙종관철도선을 부설하여 동만주 수

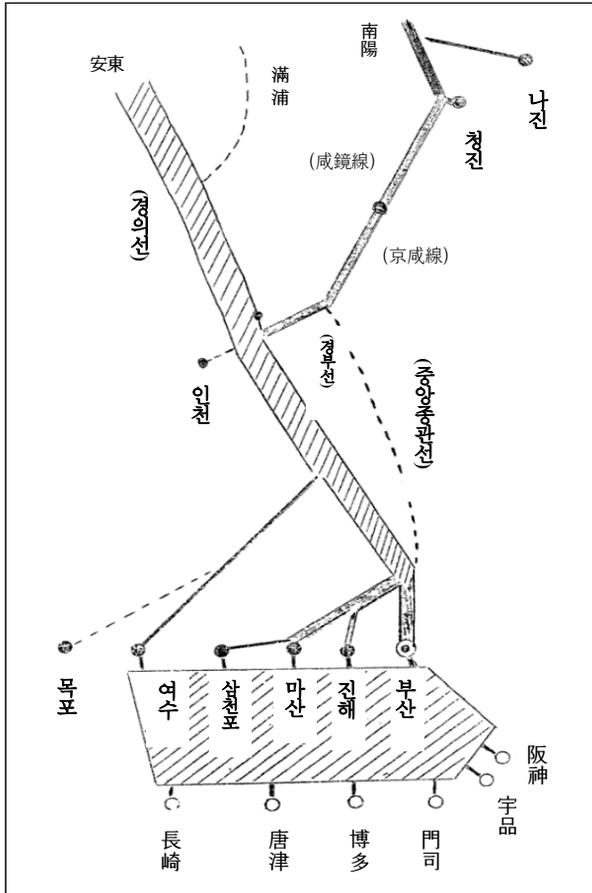
2007, 101~104쪽.

30) 參謀本部, 『戰時鮮滿鐵道運用規定(軍事機密第54号)』, 『軍事機密-第54号-戰時鮮滿鐵道運用規定』, 國立公文書館(A03032147400).

31) 河村弁治, 『軍事鐵道記錄 第3卷 4.大東亞戰爭 大東亞戰爭間に於ける大本營の軍事鐵道施策の概要 內地鐵道, 樺太, 台灣鐵道, 朝鮮鐵道を含む 5滿洲鐵道の①まで』, 1949, 防衛省防衛研究所(C14020314500).

32) 兒嶋俊郎, 『戰時期滿洲の軍事鐵道輸送-河村弁治 <自昭和十四年至昭和十七年 滿洲に於ける鐵道整備>の紹介』, 『長岡大學生涯學習センター生涯學習研究年報』, 2007, 119쪽.

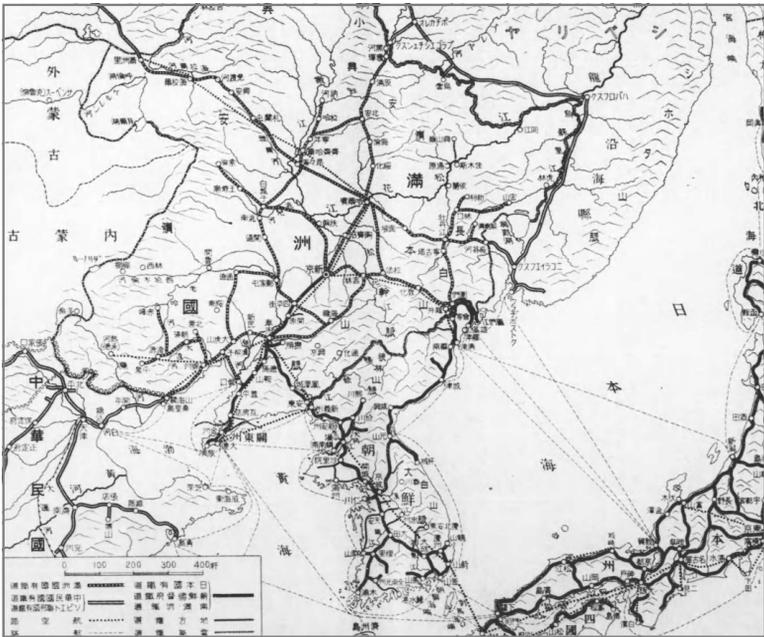
송로를 강화하기로 했다. 그리고 경부선과 경의선의 복선화도 추진할 것을 결정했다. 일본 육군은 우선 경부선 중에서 대전과 영등포간을 복선화하고, 그 다음으로 경의선 복선화를 진행할 계획이었다.



<그림3> 1936년 항만과 철도 정비계획

출처 : 河村弁治, 『4, 大東亞戰爭/4, 朝鮮鐵道①朝鮮鐵道關係資料』, 1949.
(C14020314500)

이 시기 일본이 동북아에 구축한 교통망은 크게 3가지였다. 첫번째는 일본-남해-경부선·경의선-만철 루트, 둘째는 일본-황해-만철 루트, 셋째는 일본-동해-만철 루트였다. 세번째 동해 루트는 1930년대 중반부터 각광받는 교통망이었다. <그림4>는 1936년 일본과 대륙을 이어주었던 주요 교통망이다.



<그림4> 1936년 일본과 대륙간 주요 교통망

출처: 三省堂旅行案内編, 『朝鮮滿洲旅行案内』, 三省堂, 1936.

1937년 중일전쟁을 전후한 시기 부산항과 부산시가지의 대규모 확장은 정치적이고 경제적 성격이 강했던 부산을 재편하여 군사적 역할을 확대시켰다. 군사적 요소들이 포함된 부산시가지계획은 1934년 결정되었고, 부산시가지계획은 1937년부터 구체적으로 시행에 들어갔다.³³⁾

2. 중일전쟁 장기화와 제2차 세계대전 : 남해안 항만 설비와 철도 복선화

1931년 만주사변과 1937년 중일전쟁은 일본군 중심의 대륙정책으로 진행되었다. 만주사변 이후 국경에 러시아 병력이 증가하고 있어 군사적 긴장감이 높아지고 있었고, 중일전쟁이 장기화되면서 일본군에 대한 일본정부와 국민의 불안감이 증폭되고 있었다. 게다가 1938년 7~8월 장고봉사건, 1939년 5~9월 노몬한 사건으로 일본군은 러시아와 국지전에서 대패했다. 일본군은 전쟁장기화 체제를 준비해야 했다. 일본 육군은 1938~1939년 ‘8호작전’을 준비했다. 8호작전은 대본영 작전부와 관동군 참모부에서 연구한 <1943년 대소작전계획>이었다. 이 계획은 1938년 대소작전계획에 대해 근본적인 검토를 시작하여 5개년 계획으로 1943년 시행할 안이었다.³⁴⁾

계획안은 2가지였다. 우스리방면과 흑룡강성 방면의 동북쪽 소련군을 공격한 후, 이동하여 대흥안령방면의 북서쪽 소련군을 공격한다는 갑(甲)안, 소련군 주력이 배치된 서쪽의 자바이칼방면을 공격한다는 을(乙)안이었다. 즉 갑안은 작전구역이 만주 동쪽과 서쪽으로 2곳이고, 을안은 서쪽 1곳이다.

1938년 5월 관동군 참모장은 두 개의 안 중 을안을 선택했다. 그러나 그해 7~8월 장고봉사건으로 동북쪽 소만국경에 배치된 소련 병력이 위협적임을 알게 되면서 북서쪽 소련 병력에 대응한다는 을안을 포기했다. 대본영 작전부와 관동군 수뇌부는 갑안으로 선회했다.

대소전시 병력으로 일반 사단 40개, 기계화 사단 5개를 상정했다. 이 병력은 전시편제시 동원 30일까지 전장에 도착하여 만주 동과 북정면

33) 김경남, 『1930-40년대 전시체제기 부산 시가지계획의 군사적 성격』, 『한일관계사연구』 34, 2009. 차철욱, 『일제시대 부산항 설비사업과 사회적 의미』, 『한국학논총』 33, 2010 참고.

34) 復員局, 『第1卷·第1篇/第5章 8号作戰計畫』, 『滿洲に關する用兵の觀察 第1卷 昭和27年5月』, 1952, 防衛省防衛研究所(C13010001000).

의 적을 제압한 후, 주력이 있는 서정면에 큰 병단을 배치하지는 않고, 만주중앙·조선·화북에 주둔하도록 했다. 동서방면에는 진지 구축을 강화하고, 비행장을 확충하도록 했다. 병참수송선은 1942년 항구와 내륙의 중심에서 동으로 연결하는 대련-하얼빈(哈爾濱)-목단강(牡丹江) 복선화 완료, 1943년까지 만주를 동서로 가로지르는 남양(南陽)-목단강-하얼빈-만주리(滿洲里) 복선화 완료, 조선을 관통하여 만주를 연결하는 경부선-경의선-안봉선 복선화 완료를 계획했다.

관동군 12개 사단을 근간으로 해서 14개 사단을 증설하고, 병력 약 70만명, 말 14만필, 비행기 약 600기를 집중수송하는 구상이었다. 이에 따라 조선군과 중국 북부군의 병력도 증강했고, 만주와 조선의 철도를 정비하고 병참시설도 증설했다. 또한 주항만과 보조항만 개발도 진행했는데, 만주의 대련과 여순, 조선의 부산과 나진, 일본의 시모노세키와 모지의 항구 확장이 그것이었다.³⁵⁾

일본 육군참모본부는 1942년도 달성목표로 전시 조선 남부항과 철도의 군사수송력 증강을 도모했다. 부산항을 통한 경성-경의-안봉선 40개 열차, 함경-북선 서부-도가선(圖佳線) 15개 열차, 대련항을 통한 연경선(連京線) 소가둔(蘇家屯) 이북 55개 열차편성을 계획했다. 부산항의 보조항으로 진해와 마산, 여수의 보조항으로 목포를 설정했다.³⁶⁾

1939년 10월 3일 일본 육군성은 구체안을 제시했다. <국방상 긴요한 조선철도 항만능력 강화에 관한 건>을 조선총독부 정무총감, 육군성 차관, 조선군 참모장, 대장성 차관, 상공성 차관, 참모차장까지 통첩하여 지원을 요청했다.³⁷⁾ 국방상 필요하므로 대부분 1942년 말까지 철도

35) 復員局, 『第1卷 第1篇/第6章 1941年乃至1945年の對ソ作戰計畫(1)』, 『滿洲に關する用兵の觀察 第1卷 昭和27年5月』, 1952, 防衛省防衛研究所(C13010001100).

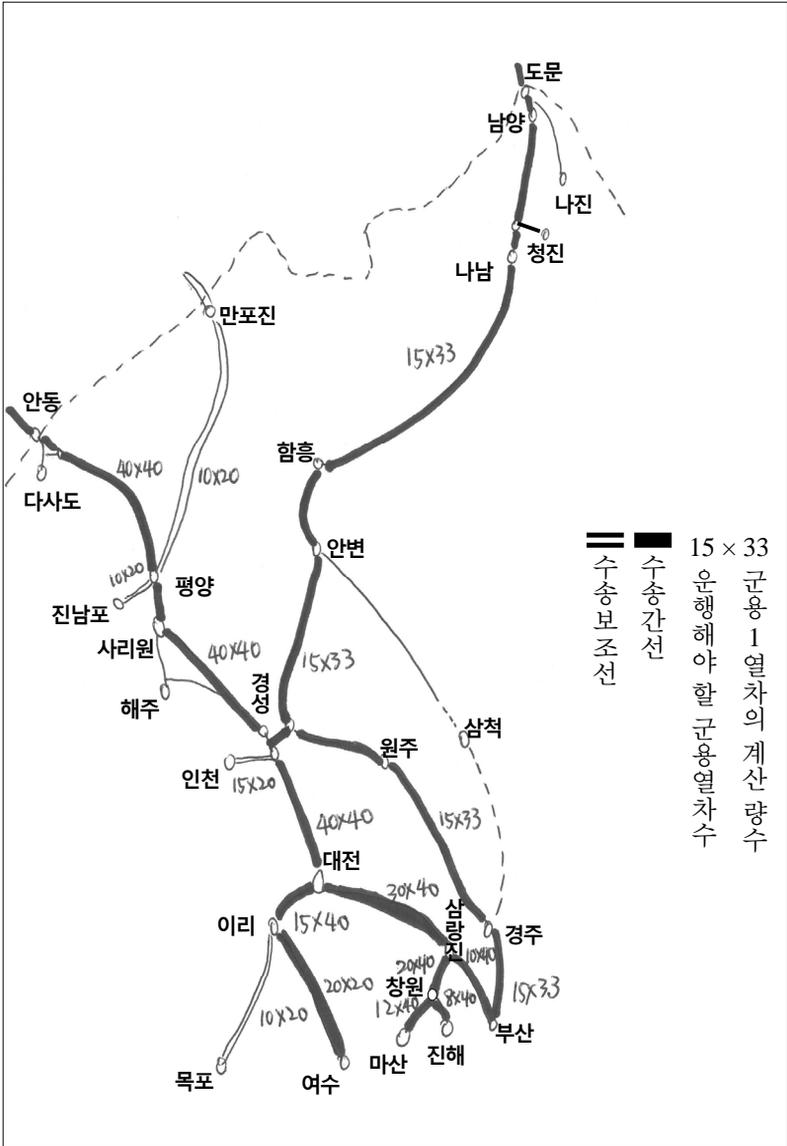
36) 河村弁治, 『3.支那事變/6.滿洲鐵道/③自昭和14年至同17年滿洲に於ける鐵道整備(2)』, 『軍事鐵道記録 第2卷 3.支那事變』, 1948, 防衛省防衛研究所(C14020312700).

37) 陸軍省 交通課, 『國防上緊要なる朝鮮鐵道港湾能力增強に關する件』, 『昭和14年『滿受大日記 第19号』』, 1939, 防衛省防衛研究所(C01007458400).

와 항만의 능력을 증강해야한다고 명시했다. 일본 육군성은 조선총독부에 철도 5선(경부선, 경의선, 경원선, 함경선, 만포선)을 개량하고, 군용 부대시설 정비와 철도 종사원 충원을 요청했다. 주요 항만(부산, 진해, 마산, 여수, 목포, 인천, 해주, 진남포)의 시설을 보완하고 조선 남해안의 항로 표식도 설치하도록 했다. 1939년 9월 29일 육군성에서 작성한 조선철도와 항만에 대한 구체적인 안은 다음과 같다.

- 1) 국방상 조선 종관철도는 1942년도 말을 목표로 하여 조선 남해안의 모든 항만에서 매일 군용 55열차를 조선과 만주 국경용으로 수행될 수 있도록 정비함.
- 2) 철도는 경부, 경의, 삼랑진-마산, 창원-진해, 대전-여수, 중앙선, 경원 함경선을 간선으로 하여 경인선, 평양-만포진, 이라-목포선을 보조선으로 함. 평양-진남포, 사리원-해주선을 사용할 수 있음.
- 3) 항만은 부산, 진해, 마산, 여수를 주항으로 하고, 목포, 인천을 보조항으로 함. 진남포, 해주항을 사용할 수 있음.
- 4) 군용열차 배당의 일례는 첨부.

철도는 1940년 완성을 목표로 했던 계획을 변경한 것이다. 경부선과 경의선, 경원선과 함경선, 평양-만포진선은 1942년 말까지 대폭 증가된 선로 용량을 지정하고, 시설을 시행하도록 했다. 1936년 계획과 비교하면 가장 큰 차이는 병참수송로를 양방향으로 했다는 점이다. 이전 주요 수송로를 경부선·경의선으로 하고, 함경선과 중앙선을 보조선으로 지정했던 반면, 1939년 계획에서는 모두 주요 수송로로 했다. 이것은 군사 수송량이 이전에 비해 증가한 것도 큰 이유이겠지만, 일본군의 전시 작전이 만주 동북지역의 소련군 공격이 상정된 것과 관련이 있다. 이에 따른 군용열차의 준비 기준은 다음의 <그림5>와 <표1>과 같다.



<그림5> 1939년 조선철도의 군용열차 배당 계획도

<표1> 1942년까지 정비해야할 군용열차 기준

역 명	군대열차	군수품열차
부산	25(계산 33량의 열차 14, 계산 40량의 열차 10)	10(환산 23량)
마산	12(계산 40량)	
진해	8(계산 40량)	
여수	20(계산 20량)	
목포	10(계산 20량)	
인천	16(계산 20량)	8(환산 13량)
진남포	10(계산 20량)	

출처 : 陸軍省 交通課, 『國防上緊要なる朝鮮鐵道港湾能力增強に關する件』, 『昭和14年
『滿受大日記 第19号』』, 1939, 防衛省防衛研究所(C01007458400).

부산에서 출발한 35열차는 동서방향으로 분산되었다. 중앙선으로 도문을 거쳐 만주 동쪽방면까지 15열차를, 경부선과 경의선으로 안동을 거쳐 만주까지 25열차를 운행할 계획이었다. 그 외 여수에서 20열차, 마산에서 12열차, 진해에서 8열차를 운행하여 대전을 거쳐 경의선으로 만주에 이르는 경로였다. 진남포, 인천, 목포는 수송 보조선이지만 총 35열차를 수송할 수 있는 준비를 했다.

일본 육군성은 각 선로의 시작인 부산, 마산, 진해, 여수, 목포, 인천, 진남포항의 항만시설도 증설을 계획했다. 전쟁 직후 6개월 간의 항만 수송 군사사용량과 이후 군사사용량을 명시하고 이것을 목표로 했다. 전쟁 6개월 이후의 일일량은 이전 시기의 반으로 계상했다. 다만 연료 보급을 위해 배마다 약 60일분의 소요량을 보급하고 시설을 유지하도록 하며, 연료 저장은 하지 않는 것으로 했다. 자세한 내용은 <표2>와 같다.

<표2> 개선 후 6개월간 군사사용 일일량

	양탑량	급수	연료 보급		대기 명령
부산항	군대 약 15만톤, 군수품 약 2만톤	20척분 (약 3천톤)	10 척분	20척은 접안하역, 약 25척은 해상하역을 하도록 설비	20척
진해항	군대 약 4만톤	8척분 (약 1,200톤)	4 척분	약 13척의 해상하역을 하도록 설비	8척
마산항	군대 약 8만톤	10척분 (약 1,500톤)	5 척분	적어도 2척은 접안하역, 약 20 척은 해상하역을 하도록 설비	10척
여수항	군대 약 6만톤	10척분 (약 1,500톤)		4척은 접안하역, 약 10척은 해 상하역을 하도록 설비	7척
목포항	군대 약 3만톤	4척분 (약 600톤)		약 8척은 해상하역을 하도록 설비	8척
인천항	군대 약 8만톤, 군수품 약 1만 5천톤	15척분 (약 3천톤)	5 척분	적어도 11척(1942년 말까지 7 척)은 접안하역, 약 19척(1942 년 말까지 4척)은 해상하역을 하도록 설비	10척
해주항	군대 약 3만톤	7척분 (약 1500톤)		7척을 접안하역 하도록 설비	
진남 포항	군대 약 3만톤	5척분 (약 1,000톤)		5척은 접안하역, 4척은 해상 하역을 하도록 설비	

출처 : 陸軍省 交通課, 『國防上緊要なる朝鮮鐵道港湾能力增強に關する件』, 『昭和14年
『滿受大日記 第19号』』, 1939, 防衛省防衛研究所(C01007458400)

양탑량은 부산이 15만톤으로 가장 많고, 그 다음이 마산항과 인천항이다. 대상 항구는 1942년까지 시설을 구비하는 것으로 제시되어 있지만, 인천항만 1944년까지 기준을 충족시킨다고 부기되어 있다. 8개 항을 통해 군인들이 분산 상륙하는데, 군수품의 경우는 부산과 인천만 수송하는 것으로 되어 있다.

IV. ‘조선해협’ 교통로 확보와 군사기지화

1. 1940년 추계대공세와 관특연 : 부산요새사령부 설치

중일전쟁이 장기화되고, 1938년 장고봉 사건과 1939년 노몬한 사건이 이어지면서大本영과 일본정부는 고민에 빠졌고, 여론도 좋지 않았다. 중일전쟁 중 소련과 전쟁은 가장 우려되는 상황이었다. 1939년 9월 1일 제2차 세계대전을 시작한 독일은 1940년 5월 10일 서유럽대공세를 개시했고, 이에 따른 세계정세도 격변했다.

일본은 5월 18일 중국에 추계대공세를 위해 병력증파를 결정했는데, 그 해 말까지 성공하지 못하면 장기전으로 전환한다는 방침을 결정했다. 6월 18일 프랑스가 독일에 항복하고, 독일의 영국 상륙 여부를 관망하던 일본 육군은 1940년 7월 3일 <세계정세 추이에 따른 시국처리요강>을 결정했다. 독일이 영국을 공격하자 독일의 승리를 예상한 일본은 중일전쟁을 마무리하겠다는 추계대공세를 시작했다. 중일전쟁이 장기화되고 있는 요인 중 하나가 영국의 중국 지원이라고 판단한 일본은 이 시기를 반격의 기회로 삼았던 것이다.³⁸⁾

그러나 만주전선에 배치된 일본군을 중국전선으로 전용하기 어려운 상황이었다. 만주 국경의 러시아 병력이 급증하여 관동군을 이동시킬 수 없게 되었기 때문이다. 이에 중국, 만주, 조선의 일본군 전체를 증원하는 전략을 기도했다. 1941년 7월 대소전을 대비한 병력으로 100만을 만주에 상주시키려는 전략을 추진했다. 이른바 관특연이다. 관특연은 만주에 일본군 병력 85만을 집중시키는 실전을 가상한 군사훈련이었다. 병력과 물자를 일시에 집결시키고 유지하기 위해 보급창을 증설하고 교

38) 防衛廳防衛研究所 戰史室, 『戰史叢書20, 大本營陸軍部(2)』, 朝雲新聞社, 1971, 36, 49쪽.

통, 기타 작전준비를 강화했다. 일본군의 대륙수송은 조선 부산, 만주 대련, 일본 시모노세키와 모지를 주요 거점으로 했다. 관특연 시행으로 일본군은 수송병참 체계를 비약적으로 진전시켰다.³⁹⁾

관특연은 중국, 일본, 조선에 있는 병력을 만주 동북지역에 집중동원하는 것이었다. 이 작전은 병사 외에도 군마 7.5~9.5만 필, 탄약 18개 사단분, 자동차연료 8만kl, 군량과 말먹이 800개 사단분 등 대규모 군수품을 선만철도와 선박으로 일본에서 북만주로 운송하는 것이었다.⁴⁰⁾

동원운송은 6월 말부터 8월 상순까지였다. 동원결의를 6월 말, 동원하령을 7월 상순, 개전결의를 8월 상순에 완료하는 것으로 22개 사단을 집중완결하는데 70일을 계획했다.⁴¹⁾ 동원은 2차로 나누었다. 7월 7일 제101차 동원은 군직부대(軍直部隊)와 항공부대, 만주와 조선부대의 정비, 인마의 일본 임시소집을 명령했고, 이에 따라 관동군의 병력은 약 25만이 증가하여 60만이 되었다. 7월 16일 제102차 동원에서 다시 제51·제57사단과 군직부대, 항공부대 등 약 450대(隊)를 추가하여 85만 태세를 갖추었다.⁴²⁾

관특연 시행에 따른 철도수송과 해운수송을 위해 1941년 7월 제16회 국가총동원심의회가 <항만운송업 통제에 관한 칙령안 요강>을 결정하고, 80만톤에 달하는 선박을 징용했다. 또한 조선총독 고시에 의해 지정된 23개 주요 항 중 12개항(신의주, 진남포, 해주, 인천, 군산, 목포, 여수, 마산, 포항, 무산, 원산, 청진)에 대해서 11월 예정기한으로 제1기 계획에 착수했다. 나머지 11개항의 항만건설과 확장 공사는 제2계획으로 했다. 통제회적인 성격의 통제단체도 진남포지구, 부산지구, 청진지구

39) 김윤미, 『일본군의 군사수송과 한반도 해안요새』, 『역사와 실학』 59, 2016 참고.

40) 林采成, 『戰時下朝鮮國鐵の組織的對應: 『植民地』から『分斷』への歴史的経路を採って』, 東京大學校 博士學位論文, 2002, 64쪽.

41) 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書20, 大本營陸軍部(2)』, 朝雲新聞社, 1968. 322쪽.

42) 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書73, 關東軍(2)』, 朝雲新聞社, 1974, 326쪽.

에 설립하기로 결정했다.⁴³⁾

당시 대소전은 관동군 담임이므로 상륙지에서부터 일괄 관동군이 담임하도록 했다. 관특연 시행 동안 관동군사령부는 신경(新京)에, 관동군 야전철도사령부는 봉천철도총국으로 이전하고, 용산에 지부를 두고 부산에 출장소를 설치했다. 병력을 배치한 항구는 대련, 부산, 나진이었다. 수송체계의 통일성을 위해 일본 육군 직속부대였던 정차장사령부를 관동군야전철도사령부 예하로 편제했다.

1937년 시작된 중일전쟁이 장기화되면서 부산의 군사적 역할은 강화되었다. 1940년대 일본과 대륙을 잇는 수송 전략이 철도 중심으로 전환되면서 부산은 교통선 연결의 핵심지역이 되었다. 1941년 4월 육군부산군수수송통제부를 설치하고, 7월 진해만요새사령부와 마산중포병대를 부산으로 이전했다. 11월에는 육군선박운송사령부 부산지부를 설치했다. 1941년 말 진해만요새의 예하부대는 진해만요새사령부, 진해만요새중포병연대, 방공 제41연대, 마산육군병원이었다.

1942년 7월 1일 진해만요새사령부의 명칭을 부산요새사령부로 변경하고 진해만요새중포병연대도 주력을 부산으로 옮기면서 부산요새중포병연대로 개칭했다. 부산요새사령부는 관구 내의 부대와 육군병원 등을 지휘하며 전시태세를 갖추었고, 서남해안과 여수항 방어를 위해 1941년 편성된 여수요새사령부와 함께 조선 남해안을 방어했다.⁴⁴⁾

집결된 병력, 수송을 위해서는 부산에 여러 군사시설이 필요했다. 부대 주둔지, 군인과 말 숙영시설, 숙영과 주둔을 지원할 병참기관과 창고 부지 등 넓은 군용지도 확보해야했다. 이와 관련한 공사가 1940년대 부산 곳곳에서 진행되었다.⁴⁵⁾

43) 林采成, 『戰時下朝鮮國鐵の組織的對應:『植民地』から『分斷』への歴史的經路を探つて』, 東京大學校 博士學位論文, 2002, 106쪽.

44) 김윤미, 『일제시기 일본군의 방어체계와 부산의 요새』, 『군사』 85, 2012 참고.

45) 김윤미, 『아시아태평양전쟁기 부산 군사기지 건설과 도시 재편』, 『전쟁과 유물』 9,

2. 아시아태평양전쟁 : 부산항 방어와 조선해협 교통로 확보

일본은 1941년 9월 6일 어전회의에서 <제국국책수행요령> 결정을 통해 ‘대미전’을 결의하고 10월 하순을 목표로 전쟁준비를 완료하도록 했다. 이에 따라 1941년 12월 8일 일본 해군은 진주만을 공격하여 미국과 전쟁을 시작했다. 일본군은 중일전쟁이 마무리되지 않았고, 러시아라는 적에 대비해야하는 상황에서 남태평양으로 병력을 분산해야 했다. 따라서 남방작전수행 중 대소전이 일어날 경우에 일본, 중국뿐 아니라 남방에서도 신속히 북방으로 병력을 전용해야 했다. 대소전 준비의 최대 문제는 수송이었다.

참모본부 제3부는 12월 22일 수송관계에 대한 검토를 보고했다. 일본, 중국, 남방에서 전용 수송할 경우 대소집중에 60일이 소요될 것으로 예상했다. 그러나 그 사이 기선을 제압당하고 북방 정세가 불리하게 되어 함락될 위험이 컸다. 수송기간의 단축이 필요했다.⁴⁶⁾ 한편으로 1942년 3월 7일 결정한 <이후 취해야 할 전쟁 지도 대강>과 3월 9일 결정한 <세계정세 판단>을 통해 알 수 있듯 일본 육군은 남방작전 종료 후, 북방의 대소전 가능성을 상정하고 있었다.⁴⁷⁾

군사수송에서 무엇보다도 큰 문제는 수송안전이었다. 일본에서 병력을 대륙으로 집중하기 위해서는 일본철도-선박-조선과 만주철도를 이용하여 수천km에 이르는 수송로를 이동해야 했다. 해상과 공중에서 적의 공격을 우려하지 않을 수 없었다.⁴⁸⁾

일본군은 관북연 시행 전 1940년 말 대규모의 수송연습을 실시했다. 관동군전시수송계획을 검토하고 전시 공습을 가상하여 실시한 수송연

2018 참고

- 46) 防衛廳防衛研究所戰史室, 『戰史叢書35, 大本營陸軍部(3)』, 朝雲新聞社, 1970, 379쪽.
 47) 요시타 유타카 지음 최혜주 옮김, 『아시아태평양전쟁』, 어문학사, 2012, 104쪽.
 48) 陸軍省, 『滿洲に關する用兵の觀察 第2節 鐵道作戰 昭和9~20年』, 防衛省防衛研究所(C13010192100).

습에서 철도의 최대수송력을 발휘했지만 장기 연속적 계획수송을 원활하게 할 수 없다는 결론을 내렸다. 수송력을 증강시키고, 수송방해 대책을 강구하기 위해 1942년 5월 참모본부는 부산에서 <전시수송연구연습>을 개최했다.⁴⁹⁾

1943년 만주와 조선의 일본군을 남태평양으로 파견하기 시작했다. 일본 육군은 대소전을 장기지구전 방침으로 전환하고, 러시아를 방어할 병력을 이동시킨 것이다. 미군과 전쟁은 일본이 잠시 우세한 듯 보였으나, 미군의 막강한 공세에 일본군은 빠르게 밀렸다.

1942년 6월 미드웨이에서 미군에 패전하고, 1942년 8월 이후 과달카날에 선박을 대량 동원했다. 1942년 6월 미항공모함의 일부 비행단이 동경을 공습했다. 한편으로 적 잠수함도 일본 근해에 나타났는데, 진해경비부의 보고서에 따르면 조선 남해안에 적 잠수함이 나타난 것은 1942년 3월이었다. 군수물자 수송선박이 침몰·파손되자 진해경비부는 남해안의 경비를 위해 선박을 직간접적으로 엄호하기 시작했다.⁵⁰⁾

과달카날 전투에 선박을 대량 징용한 1942년 9월을 정점으로 수송력이 하강하여 1943년 7월 300만톤을 겨우 유지했다.⁵¹⁾ 수송력을 증강하기 위해 ‘대륙물자 육상전기수송’으로 전환하기 위한 논의를 시작했다. 1942년 11월 10일 각의에서 <전시항만하역 능력 긴급 증강에 관한 건>을 결정하고, 1942년 12월부터 1943년 3월까지 부산, 인천, 청진, 진남포 항만의 하역능력을 50% 향상시키는 시책을 진행했다. 철도수송력 증강을 위해서는 1943년 1월 21일 조선 종관철도 복선화를 서둘렀다.⁵²⁾

49) 兒嶋俊郎, 『戰時期滿洲の軍事鐵道輸送-河村弁治 <自昭和十四年至昭和十七年 滿洲に於ける鐵道整備>の紹介』, 『長岡大學生涯學習センター生涯學習研究年報』, 2007, 115쪽.

50) 佐世保鎮守府司令部, 『戰闘詳報 2号潛水艦掃蕩戰』, 『昭和17年2月13日~昭和17年 11月14日 佐世保鎮守府戰闘詳報』, 1942, 防衛省防衛研究所(C08030330800)

51) 야마다 아키라 지음 윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014, 245쪽.

52) 林采成, 『戰時下朝鮮國鐵の組織的對應: 『植民地』から『分斷』への歴史的經路を探つ

그러나 1943년 이후 선박부족과 전쟁 상황 등의 문제로 해상수송이 어려워지면서 대련항은 수송이 급감했고, 부산항은 수송이 적체되었다.

1944년 미군이 필리핀 레이테를 점령하면서 남방방면의 해상수송로는 완전히 차단되었고, 1944년 6월 미군이 일본 기타규슈 폭격을 시작하여 중국과 일본 간 수송로도 선박피해가 속출했다. 물자수송은 조선해협을 통하는 경로밖에 없었다. 1월 20일 제정된 <제국육해군작전계획대강>에 근거해, 대본영에서 1945년 1월 20일 <연료 및 중요물자의 긴급환송작전>을 발령하고, 육해군병력이 합동으로 남방자원지대-일본 간 해상운송작전을 강행하기로 결정했지만 곧 중지되었다.⁵³⁾ 해상수송로가 차단되면서 일본-중국 간 수송도 어렵게 되자 남은 것은 조선해협을 통한 수송로뿐이었다.

1945년 일본은 ‘본토결전’을 선언했다. 미군 상륙에 대비한 최후의 방어준비였다. 이에 따라 3월 15일 대본영은 관동군사령관, 지나파견군사령관, 제17방면군사령관에게 <본토결전에 따른 1945년 전반기 대륙철도운영요령>을 지시했다. 미군이 상륙하기 전에 본토결전에 필요한 대륙의 물자와 병력·군수품·총동원물자를 일본으로 수송하고, 조선 남부의 전력강화도 달성한다는 것이었다.⁵⁴⁾

종래 대소전을 전통적 사명으로 했던 관동군과 조선주둔 일본군도 처음으로 대미전으로 전환했고, 중경(重慶) 작전을 임무로 했던 지나파견군도 대미전을 준비했다. 한편 1945년 4월 일소중립조약 파기를 통보한 소련은 병력을 일시에 아시아로 이동시키기 시작했다. 일본군은 소련군과 미군의 공격을 막아야했다.

て, 東京大學校 博士學位論文, 2002, 107쪽.

53) 防衛廳防衛研究所戰史室, 『戰史叢書46, 海上護衛戰』, 朝雲新聞社, 1971. 467~472쪽.

54) 大本營 陸軍部, 『指 卷13 第781号~第2418号』, 『大陸指綴 卷13 昭和15年11月25日~20年8月7日』, 1940, 防衛省防衛研究所(C14060934000).

IV. 맺음말

부산은 일본이 대륙으로 진출하기 위해 필요한 가장 가까운 항구였다. 이것은 1905년 경부선 부설과 부관연락선을 개통한 이유였다. 러일 전쟁 이후 조선을 식민지화 한 일본은 조선에 상주사단을 배치하고, 제1차 세계대전 참전이라는 명분으로 중국에 병력을 파견했다.

1918년부터 8년간 일본군은 시베리아출병을 시행하여 많은 병력과 물자를 일본에서 부산, 대련, 블라디보스토크를 통해 대륙으로 보냈다. 이때 항만과 철도를 처음으로 전략적으로 이용했다. 게다가 제1차 세계대전 시기에 일본군은 총력전체제를 알게 되었다. 향후 전쟁을 준비하기 위해서는 중국의 자원을 장악해야한다며 구체적인 전략을 세우기 시작했다. 대륙자원의 주요 수송로는 부산항과 연결된 조선 철도였다.

1931년 만주사변, 1937년 중일전쟁 등 전쟁이 시작되면 일본에서 대륙으로 군사수송이 급증했다. 전쟁의 규모는 커졌고, 얼마나 신속히 얼마나 더 많은 병력과 물자를 공급하느냐에 승패가 나닌다고 판단했다. 1936년 항만과 철도계획에 따르면 남해안의 부산, 여수 등 항만시설을 확충하고 경부선과 경의선을 강화하도록 했다. 그러나 중일전쟁이 장기화되고, 만주 국경에 러시아 병력이 집중배치되자 중앙선과 함경선으로 이어지는 수송로를 강화하기 시작했다.

일본 육군은 1941년 7월 중국, 일본, 조선의 병력을 만주 동북지역으로 집중동원하여 대소전에 대비하는 관북연을 시행했다. 전시를 상정하여 동원한 85만의 병력 유지를 위해 일본군이 결정한 병참선은 부산과 대련이었다. 수송동맥으로 부산이 중요해지면서 진해에 있던 요새사령부를 부산으로 이전하고, 각종 수송과 방위 관련 부대를 부산에 집결시키기 시작했다.

그러나 일본군은 8월 관북연을 재검토하고, 대소전 준비를 보류했다.

1941년 12월 8일 일본군은 진주만을 공격했다. 남태평양으로 동원된 선박이 해전으로 인해 수몰되거나 파손되어 수송문제가 심각해졌다. 비행기 공습 피해도 급증할 것이라고 예상되었다. 대책으로 1942년 말부터 ‘대륙물자의 조선경유 전가수송’을 준비했다. 조선 남해안의 부산, 진해, 마산, 삼천포, 여수, 목포의 항만 개발과 철도 복선화를 서둘렀다.

1943년 이후 일본군은 소련에 대해 공세전이 아닌 수세전으로 작전을 변경하고, 감축한 만주와 조선의 병력을 남태평양으로 전용했다. 1943년부터는 선박 부족이 심각했고, 적이 항로를 차단하기 시작하면서 대련항 수송은 거의 중단상태였다. 수송체계를 조선철도 이용으로 전환하고, 병참수송 병력을 부산으로 집중시켰다. 부산항과 조선해협 공격에 대비해서 전투부대도 배치하고, 만주에 주둔했던 항공군도 조선으로 이동시켜 철도와 항만 방어를 수행했다. 1945년 부산에는 1만 정도의 병력이 주둔해 있었다.

부산은 항구도시이면서 일본 제국의 중심도시였다. 일본이 동북아의 패권을 가졌던 시기 전략적으로 만든 도시의 원형을 가진 부산은 그래서 동북아라는 권역 안에서 더 의미와 역할이 큰 지역이었다. 그 과정에서 부산항은 식민지 조선의 지역항이자 일본 제국의 영역에서 중요한 역할을 하면서 여러 나라의 항구를 연결하는 국제항의 면모를 내재하게 되었다. 이것은 근대에서 현대로 재편되는 지점의 한국전쟁시기에도 분명해진다. 유엔군은 부산항을 통해 주요 수송과 병참을 시행하며 사람과 물자이동의 근거지로 활용했다.

이 글은 부산항의 많은 역할 중 단지 군사적 성격을 살펴보는데 그쳤다. 부산항을 입체적으로 그려보기 위해서는 다양한 주체들의 역학관계와 활동, 해운과 육운의 총체적인 분석을 동시에 진행해야하지만, 역량의 부족으로 다음 과제로 삼으며 지속적으로 연구해 나가겠다.

| 참고문헌 |

- 강대민, 「근대 개항기 부산지역사 연구의 회고와 전망」, 『항도부산』 23, 2007.
- 강정원, 「일제의 山林法과 林野調査 연구」, 부산대학교 박사학위논문, 2014.
- 김강식, 『조선시대 해항도시 부산의 모습-군항과 해항-』, 선인, 2018.
- 김경남, 「1930-40년대 전시체제가 부산 시가지계획의 군사적 성격」, 『한일관계사 연구』 34, 2009.
- _____, 「일제말 전시체제가 부산 시가지계획의 전개와 그 특징」, 『지역과 역사』 20, 2007.
- _____, 「한말·일제하 부산지역의 도시형성과 공업구조의 특성」, 『지역과 역사』 5, 1999.
- 김 승, 「일제강점기 부산항 연구성과와 과제」, 『항도부산』 29, 2013.
- _____, 『근대 부산의 일본인 사회와 문화변용』, 선인, 2014.
- 김용욱, 「釜山築港誌」, 『항도부산』 2, 1963.
- _____, 「日帝強占期 釜山の 行政組織과 日帝의 統治構造」, 『항도부산』 15, 1998.
- _____, 「부산의 역사와 정신-근대와 현재를 묻다」, 전망, 2014.
- 김윤미, 「일제시기 일본군의 방어체제와 부산의 요새」, 『군사』 85, 2012.
- _____, 「일제시기 일본군의 대륙침략 전쟁과 부산의 군사기지화」, 부경대학교 박사학위논문, 2015.
- _____, 「일본군의 군사수송과 한반도 해안요새」, 『역사와 실학』 59, 2016.
- 김인태, 「日帝強占期 釜山の 經濟構造」, 『항도부산』 15, 1998.
- 김태균, 「일만선차연락(日滿船車連絡)의 형성과 전개, 1905~1917-남만·동청철도와 일만연락항로를 중심으로-」, 부경대학교 석사학위논문, 2020.
- 김형빈, 『부산학』, 누리, 2018.
- 김홍관, 「日帝強占期 釜山の 都市開發과 그 性格-都市計劃, 港灣開發을 中心으로-」, 『항도부산』 15, 1998.
- 노기영, 「日帝末戰時海運과 釜山港 關聯 資料紹介」, 『항도부산』 21, 2005.
- _____, 「일제말 부산 적기만의 매립과 임항철도 건설사업」, 『항도부산』 22, 2006.
- 류교열, 「釜山 日本人專管居留地와 北濱埋築에 關하여」, 『日語日文學』 17, 2002.
- 박봉두, 「日帝強占期 釜山の 流通과 貿易」, 『항도부산』 15, 1998.
- 박철규, 「1920~1930년대 부산지역 빈민의 추이와 생활」, 『항도부산』 15, 1998.
- _____, 「일제강점기 사회운동사 연구의 회고와 전망」, 『항도부산』 23, 2007.

- 배병욱, 「일제시기 釜山日報社長 아쿠타가와 타다시(芥川正)의 생애와 언론활동」, 『석당논총』 52, 2012.
- 배석만, 「일제강점기 정치·경제사 연구의 회고와 전망」, 『향도부산』 23, 2007.
- 배은선·정병현·이용상, 「한국철도의 남만주철도주식회사 위탁경영시 특징에 관한 연구」, 『한국철도학회논문집』 83, 2014.
- 부경대학교 HK+사업단, 『동북아해역과 인문학』, 소명, 2020.
- 부산박물관, 『동북아의 허브 부산항』, 2020.
- 서광덕, 「근대 동북아해역 교통망과 지식네트워크」, 『인문사회과학연구』 21(1), 2020.
- _____, 「해역네트워크의 관점에서 다시 보는 부산항」, 『인문사회과학연구』 21(4), 2020.
- 신주백, 「1945년 한반도 남서해안에서의 본토결전 준비와 부산·여수의 일본군 시설지 현황」, 『군사』 70, 2009.
- 야마다 아키라 지음·윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014.
- 양미숙, 「1920·1930년대 부산부의 도시빈민층 실태와 그 문제」, 『지역과 역사』 19, 2006.
- 요시타 유타카 지음·최혜주 옮김, 『아시아태평양전쟁』, 어문학사, 2012.
- 유승훈, 『여행자를 위한 도시 인문학 부산』, 가지, 2017.
- 이가연, 「개항장 일본인 자본가 연구-러일전쟁 이전 이주 상층자본가를 중심으로-」, 동아대학교 박사학위논문, 2015.
- 이용상·정병현, 「일제강점기의 한국철도와 만주철도의 비교연구」, 『한국철도학회 논문집』 75, 2013.
- 이지영, 「일제의 한반도 침탈과 부산·진해만요새의 구축에 관한 연구」, 부산대학교 박사학위논문, 2021.
- 장선화, 「1920~30년대 부산의 공업발전과 도시구조의 변화」, 『지역과 역사』 6, 2000.
- 전상숙, 『조선총독정치 연구』, 지식산업사, 2012.
- 전성현, 「식민자와 조선-일제시기 大池忠助의 지역성과 ‘식민자’로서의 위상」, 『한국민족문화』 49, 2013.
- _____, 「일제시기 도평의회와 지역·경상남도평의회를 통해 본 지역의 위계관계와 지역정치」, 『한일민족문제연구』 27, 2014.
- _____, 「일제시기 부산의 중심 상점가와 도시문화」, 『역사와 경계』 92, 2014.

- _____, 『식민지 도시와 철도-식민도시 부산의 철도와 식민성, 근대성, 그리고 지역성』, 선인, 2021.
- 정재정, 『일제침략과 한국철도(1892~1945)』, 서울대학교출판부, 1999.
- 정태현, 『전시체제 초기 夢幻의 선전소재, 조선해협철도터널案 실상과 報道 실태』, 『한국사학보』 82, 2021.
- 차철욱, 『大韓帝國期 釜山 北港 埋築關聯 資料의 內容과 性格』, 『항도부산』 22, 2006.
- _____, 『부산 북항 매축과 시가지 형성』, 『한국민족문화』 28, 2006.
- _____, 『1910년대 부산진 매축과 그 성격』, 『지역과 역사』 20, 2007.
- _____, 『일제강점기 부산도시사 연구의 회고와 전망』, 『항도부산』 23, 2007.
- _____, 『일제시대 부산항 설비사업과 사회적 의미』, 『한국학논총』 33, 2010.
- 최영호·박진우·류교열·홍연진 지음, 『부관연락선과 부산』, 논형, 2007.
- 坂本悠一, 『植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送-시베리아 출병, 만주사변과 부산을 중심으로』, 『한국민족문화』 28, 2006.
- 坂本悠一, 『戰時體制期における近代都市釜山開發の植民地的特性』, 『經營經濟論集』 18(1), 2011.
- 하명화, 『1920~30년대 초 도시 주거문제와 주거권 확보운동』, 『지역과 역사』 12, 2003.
- 하지영, 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문, 2019.
- 홍순권 외, 『부산의 도시 형성과 일본인』, 선인, 2008.
- 후지와라 아키라(藤原彰) 저·서영식 역, 『日本軍事史』上, 제이앤씨, 2013.
- 瀨嶺 厚, 『總力戰體制研究』, 社會評論社, 2010.
- 老川慶喜, 『日本鐵道史』, 中公新書, 2016.
- 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書8, 大本營陸軍部(1)』, 朝雲新聞社, 1974.
- 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書20, 大本營陸軍部(2)』, 朝雲新聞社, 1971.
- 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書35, 大本營陸軍部(3)』, 朝雲新聞社, 1970.
- 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書27, 關東軍(1)』, 朝雲新聞社, 1969.
- 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書73, 關東軍(2)』, 朝雲新聞社, 1974.
- 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書46, 海上護衛戰』, 朝雲新聞社, 1971.
- 芳井研一·木村健二, 『近代植民地都市 釜山』, 櫻井書店, 2007.

兒嶋俊郎, 『戦時期満洲の軍事鐵道輸送-河村弁治 <自昭和十四年至昭和十七年 満洲に於ける鐵道整備>の紹介』, 『長岡大學生涯學習センター生涯學習研究年報』, 2007.

日本國有鐵道廣島鐵道管理局, 『關釜連絡船史』, 1979.

林采成, 『戦時下朝鮮國鐵の組織的對應 : 「植民地」から「分斷」への歴史的経路を採って』, 東京大學校 博士學位論文, 2002.

復員局, 『第1節 兵站的見地に於ける満洲の地誌的背景』 『満洲に關する用兵的觀察 第7卷 第4編 満洲に於ける各種作戰の史的觀察 第3章 兵站 昭和9~20年』, 防衛省防衛研究所, 1952(アジア歴史資料センター, C13010243100).

朝鮮軍司令部, 『兵站業務實施景況報告』, 『大正07年「西密受大日記11月」』, 防衛省防衛研究所, 1918(アジア歴史資料センター, C03010103800).

朝鮮軍司令部, 『兵站業務實施景況報告』, 『大正08年「西密大日記05月」』, 1919, 防衛省防衛研究所(C03010153900).

朝鮮軍司令部, 『滿鐵會社戰時運行準備に關する件』, 『大正10年「軍事機密大日記」 1/5』, 1921, 防衛省防衛研究所(C02030082200).

朝鮮軍司令部, 『陣中日誌送付の件(10)』 『昭和12年「陸支密大日記 第13号」』(アジア歴史資料センター, C04120125500) ~ 『陣中日誌送付の件(15)』 (C04120126000).

陸軍省, 『満洲に關する用兵的觀察 第2節 鐵道作戰 昭和9~20年』, 防衛省防衛研究所(C13010192100).

陸軍省 交通課, 『國防上緊要なる朝鮮鐵道港湾能力増強に關する件』, 『昭和14年「滿受大日記 第19号」』, 1939, 防衛省防衛研究所(C01007458400)

河村弁治, 『軍事鐵道記録 第3卷 4.大東亞戰爭 大東亞戰爭間に於ける大本營の軍事鐵道施策の概要 内地鐵道, 樺太, 台湾鐵道, 朝鮮鐵道を含む 5滿洲鐵道の①まで』, 防衛省防衛研究所, 1949(アジア歴史資料センター, C14020314500).

투고일 : 2021. 05. 24. 심사완료일 : 2021. 06. 23. 게재 확정일 : 2021. 07. 07.

| Abstract |

Imperial Japan's transportation network and
the military role of Busan Port

Kim, Yun-Mi

This article examines the role of modern Busan and Busan ports from a military perspective. Busan Port has repeatedly formed and changed in terms of political and economic aspects. However, this does not explain the role of Busan Port.

Before we get to the point, we would like to discuss two things first. The first is that ports connect railways and routes. In other words, a port is a space where continents and oceans intersect. But we often think of a port as a point of sea. Second, Busan was an imperial city beyond the colonial city. Therefore, it should be understood that Busan Port was not a port located in an area of Joseon, but was in the transportation network of the Japanese Empire.

Busan was strategically created during the period when Japan had hegemony in Northeast Asia. Therefore, Busan had a greater meaning and role in Northeast Asia. Many people and supplies moved from Busan through the Gyeongbu Line and the Gwan-Bu Ferry Ship). While Busan was growing into a commercial city, Japanese military forces were gathered as a military strategic hub.

The military role of Busan Port was strengthened during the Russo-Japanese War, World War I and the Siberian War, the the Manchurian Incident and the Sino-Japanese War, the Second World War and the Asia-Pacific War. The city has also expanded. In the process, Busan

Port became a regional port of colonial Joseon and an international port connecting various ports. This is also evident in the Korean War period, which was reorganized from modern to modern times.

Key Words : war, geopolitics, railways, ports, routes, military bases, Japanese troops, logistics